

รายงานพิเศษ

จัปตาโปรเจกต์ 'รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน' สารพัดปัญหาที่ให้ตามแก้!!!

เป็นที่ต้องจับตาความคืบหน้า “โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน” ซึ่งเป็นอภิมหาโปรเจกต์ระบบขนส่งทางรางที่ใช้รองรับการเดินทางของประชาชน และนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นโครงการที่ใช้โครงสร้างและแนวเส้นทางเดินรถเดิมของระบบรถไฟฟ้ามหานครแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ส่วนต่อขยาย 2 ช่วง จากสถานีพญาไท ไปยังสนามบินดอนเมือง และจากสถานีลาดกระบัง ไปยังสนามบินอู่ตะเภา พร้อมเชื่อมต่อออกสนามบิน โดยใช้เขตทางเดิมของการรถไฟฯ เป็นส่วนใหญ่รวมระยะทาง 220 กม. มีผู้เดินรถรายเดียวกัน ซึ่งรถไฟความเร็วสูงมีความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง เชื่อมกรุงเทพฯ กับพื้นที่ อีอีซี ภายในระยะเวลาไม่เกิน 60 นาที

ล่าสุด! มีข่าวปัญหาความคืบหน้าการก่อสร้างโดยไม่สามารถส่งมอบพื้นที่!!!

ทั้งนี้ “**นายนิรุฒ มณีพันธ์**” ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กล่าวว่า การเจรจาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ของคณะกรรมการ 3 ฝ่าย คือ รฟท. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และบริษัท เอเซียเอราวัณ จำกัด ในฐานะคู่สัญญาผู้รับสัมปทานยังไม่สามารถหาข้อยุติในประเด็นการส่งมอบพื้นที่ได้ ซึ่งทางเอกชนยังไม่ยอมรับการออกหนังสือเริ่มงาน (NTP : Notice to Proceed) โดยระบุว่าการส่งมอบที่ดินมักกะสันจำนวน 150 ไร่ยังมีปัญหাবริเวณบึงเสือด้าและลำรางสาธารณะ ถือว่าการส่งมอบพื้นที่ไม่ครบถ้วน



เป็นเหตุให้ต้องขยายบันทึกข้อตกลง (MOU) ออกไปอีก 3 เดือน จากวันที่ 24 เม.ย.-24 ก.ค.65 โดยจะรายงานความคืบหน้าการเจรจารวมถึงการต่อ MOU อีก 3 เดือนต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) รับทราบต่อไป

“ยืนยันว่า การขยายเวลา MOU ออกไปอีก 3 เดือนไม่ทำให้รฟท.เสียหายเนื่องจากการให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานครแอร์พอร์ตเรลลิงก์ยังคงดำเนินการไปตามปกติไม่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการแต่อย่างใด”

นอกจากนี้ยังมีประเด็นที่เป็นกระแสสังคมให้จับตามองโดยกล่าวหา “**รัฐเสียเปรียบเอกชนคู่สัญญา**” ซึ่งทาง “**สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก**” (สกพอ.) ร่วมกับ รฟท. เคลียร์ประเด็นตามข้อสงสัยดังนี้

การโอนและชำระค่าบริหารแอร์พอร์ต

6 ยืนยันว่า การขยายเวลา MOU ออกไปอีก 3 เดือน ไม่ทำให้ รฟท. เสียหาย เนื่องจากการให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานครแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ยังดำเนินการไปตามปกติ...

เรลลิงก์

สกพอ. ชี้แจงว่า จากกรณีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด ที่ส่งผลกระทบเป็นวงกว้าง และรุนแรง ถือเป็นเหตุสุดวิสัยที่เกิดขึ้นภายหลังการลงนามสัญญาโครงการฯ ส่งผลให้รัฐต้องออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด ทำให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ARL ลดลงจาก

เดิม 80,000 คนต่อวัน เหลือประมาณ 30,000 คนต่อวัน ส่งผลให้เกิดการขาดทุนค่าดำเนินการประมาณ 68 ล้านบาทต่อเดือน โดยยังคงไม่มีแนวโน้มว่าผู้โดยสารจะกลับมาใช้บริการเช่นเดิม จากสถานการณ์ดังกล่าว ส่งผลให้สถาบันการเงินไม่สามารถให้เงินทุนกว่า 10,000 ล้านบาทแก่เอกชนคู่สัญญาเพื่อชำระค่าสิทธิให้ รฟท. ได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อค่าบริการประชาชน เพื่อไม่ให้บริการของ ARL สะดุดหรือหยุดลง รฟท. และเอกชนคู่สัญญาตกลงกันให้เอกชนคู่สัญญาสนับสนุนการเดินทาง ARL เท่านั้น ไม่ได้ให้สิทธิบริหารจัดการ และไม่ได้เป็นการส่งมอบ ARL ให้เอกชนคู่สัญญาแต่อย่างใด ปัจจุบันรายได้จากค่าโดยสารยังเป็นของ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาจะทยอยชำระค่าสิทธิให้รัฐไม่น้อยกว่า 1,067 ล้านบาทต่อปี

เมื่อมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดและผลกระทบต่อการเดินทางของเอกชนคู่สัญญาสิ้นสุดลง รฟท. ก็จะได้รับชำระเงินค่าสิทธิ ARL ทั้งหมด พร้อมดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม ซึ่งการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จะส่งผลดีต่อผู้โดยสารที่ใช้บริการ ARL ได้อย่างต่อเนื่อง และ รฟท. ไม่ต้องแบกภาระการขาดทุนของ ARL ทั้งยังได้รับค่าสิทธิ ARL ครบจำนวนอีกด้วย

แจ้งกรณีการแก้ไขปัญหาทับซ้อนกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทยจีน ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง

ด้านการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าได้เจรจากับเอกชนคู่สัญญา เริ่มก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงช่วงบางซื่อถึงดอนเมือง ก่อนกำหนดในสัญญา นอกจากนี้ ยังมีการเพิ่มงานก่อสร้างทางวิ่งรถไฟไทย-จีน เพิ่มความเร็วการเดินทางรถไฟและเปลี่ยนมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างจากยุโรปเป็นจีน ส่งผลให้เอกชนคู่สัญญามีงานและค่าก่อสร้างเพิ่มจากสัญญาเดิม 9,207 ล้านบาท ซึ่งเอกชนต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าก่อสร้างดังกล่าวโดยรัฐไม่ต้องเสียงบประมาณในส่วนนี้

ด้วยเหตุนี้ รฟท. จึงขุดเซี่ยงงานและค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นของเอกชนคู่สัญญา ด้วยการปรับวิธีชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุน จากเดิมที่รัฐเริ่มชำระหลังงานก่อสร้างทั้งโครงการแล้วเสร็จ เป็นทยอยชำระระหว่างการก่อสร้าง และให้เอกชนคู่สัญญาวางหลักประกัน สัญญาเพิ่ม ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวทำให้ความเสี่ยงการกู้เงินของเอกชนคู่สัญญาลดลง ส่งผลให้เอกชนคู่สัญญาประหยัดค่าดอกเบี้ยลงซึ่งจะถูกส่งคืนกลับสู่รัฐทั้งหมด ทำให้รัฐประหยัดงบประมาณไม่น้อยกว่า 17,000 ล้านบาท จากการชำระเงินร่วมลงทุนที่น้อยลงและไม่ต้องจ่ายค่างานก่อสร้างส่วนที่เพิ่มขึ้นมา 9,207 ล้านบาท ที่สำคัญการแก้ปัญหาทับซ้อน ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง จะช่วยให้ทั้ง 2 โครงการสามารถเดินหน้าก่อสร้างและเปิดให้บริการได้ตามกำหนด ประชาชนได้ประโยชน์จากบริการสาธารณะ และช่วยให้รัฐสามารถบริหารงบประมาณได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ รฟท. ยังได้ทำหนังสือถึงสำนักงานอัยการสูงสุด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อหารือถึงประเด็นต่างๆ ที่ได้มีการเจรจากับคู่สัญญาว่าเป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาและถูกต้องตามระเบียบข้อกฎหมายหรือไม่อีกด้วย เพื่อให้เกิดความละเอียดรอบคอบ รัดกุม

รฟท. ยืนยันว่า การดำเนินการต่าง ๆ นี้ เป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อพี่น้องประชาชนโดยรวม และ รฟท. มิได้เพิกเฉยต่อการบริหารงบประมาณ หรือข้อตกลงต่าง ๆ ที่ต้องเจรจากับเอกชนคู่สัญญา และพยายามดำเนินการในกระบวนการต่างๆ อย่างรอบคอบ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ด้าน สกพอ. ที่ผ่านมาก็พยายามกำกับดูแลให้โครงการสามารถขับเคลื่อนได้โดยเร็ว และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและประเทศชาติ

จับตามอง! “โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน” จะเป็นอย่างไรต่อไป!?! ■