

ซี.พี.ควักเดือนละ70ล้าน จ่ายส่วนต่าง“แอร์พอร์ตเรลลิงก์” ผู้โดยสารเฉลี่ย5-6หมื่นคนรายได้ต่ำเป้าต้นทุนพนักงานสูง

ผู้จัดการรายวัน360° – รฟท.เผย MOU ซี.พี. บริหาร “แอร์พอร์ต เรล ลิงก์” รัฐไม่เสียเปรียบ เอกชน ควักจ่ายส่วนต่าง 70 ล้านบาท/เดือน รวมกว่า 1 พันล้านบาทแล้ว เหตุค่าจ้างบุคลากร สูงกว่า รฟท. วิศวกรเท่าเดิม ผู้โดยสารยังไม่ พ้น เปิดสถิติ ตั้งแต่ต้นปี รถเสีย 12 ครั้ง ค่าใช้จ่าย 34 นาที

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่า จากที่ รฟท. ได้มีการทำบันทึกข้อตกลง (MOU) ร่วมกับ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด (ซี.พี.) ในฐานะ คู่สัญญาผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟความเร็ว สูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ- อู่ตะเภา) เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการ แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 โดยทาง เอกชนได้ชำระเงิน 1,067.10 ล้านบาท หรือ 10% ของค่าสิทธิ์แอร์พอร์ตเรลลิงก์ตามสัญญา ร่วมลงทุนให้ รฟท. แล้ว เป็นการแสดงเจตนา ของเอกชนที่จะเข้าบริหารโครงการตามเงื่อนไข MOU

โดยปัจจุบันรายได้จากการดำเนินงาน ของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จะต้องเป็น ของ รฟท.ทั้งหมด ส่วน ทางเอกชน มีหน้าที่ ต้องจัดหาบุคลากรเพื่อปฏิบัติงานและให้ บริการเดินรถ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง และต้อง รับความเสี่ยงในด้านการดำเนินงาน โดย รฟท. จะจ่ายส่วนของค่าใช้จ่ายให้ เอกชนไม่เกิน จากรายได้ที่มี ซึ่งพบว่าตั้งแต่บริษัท เอเชีย เอราวันฯ เข้าบริหารจัดการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ขาดทุนเฉลี่ยประมาณ 70 ล้านบาท ต่อเดือน หรือมีค่าใช้จ่ายไปแล้วไม่ต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท



นิรุฒ มณีพันธ์

“ตามเงื่อนไข MOU รายได้ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ เป็นของรฟท. บริษัท เอเชีย เอรา วันฯ ให้บริการเดินรถ เก็บรายได้ ส่งให้รฟท. แล้วแจ้งค่าใช้จ่าย จากนั้น รฟท.พิจารณา ดัชนี กรณีมีรายได้ต่ำกว่า รายจ่าย เอกชน ต้องรับภาระเอง แต่หากรายได้สูงกว่ารายจ่าย ส่วนต่างก็เป็นของ รฟท. จะบอกว่า MOU นี้ เอกชนเสียเปรียบจริงๆก็ได้ ขณะที่ รฟท. มีคณะทำงานตรวจสอบการให้บริการรถไฟฟ้า แอร์พอร์ตเรลลิงก์ในปัจจุบัน ซึ่งยังไม่พบว่า มีปัญหาที่น่ากังวล” นายนิรุฒกล่าว

รายงานข่าวเปิดเผยว่า ปัจจุบันรถไฟ ฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 5.8 หมื่นคน-เที่ยว/ วัน ขณะที่วันเสาร์- อาทิตย์ มีผู้โดยสารเฉลี่ย 4 หมื่นคน-เที่ยว/ วัน โดยเมื่อวันจันทร์ที่ 22 พ.ค. 2566 มี ผู้โดยสาร จำนวน 61,893 คน-เที่ยว ขณะที่

เมื่อปี 2562 มีผู้โดยสารเฉลี่ย ที่ 7.1 หมื่น คน-เที่ยว/วัน

ในด้านการให้บริการ พบว่ามีเหตุ ขัดข้องและสถิติความล่าช้า อย่างต่อเนื่อง โดยปี 2566 เดือน ม.ค. มีเหตุขัดข้องจำนวน 5 ครั้ง (ระบบขับเคลื่อน 2 ครั้งระบบเบรก 1 ครั้ง ระบบประตู 1 ครั้ง ระบบอาณัติสัญญาณ 1 ครั้ง) ขบวนการล่าช้า 6-19 นาที

เดือน ก.พ. มีเหตุขัดข้อง จำนวน 3 ครั้ง (ระบบขับเคลื่อน) ขบวนการล่าช้า 4-30 นาที เดือน มี.ค. มีเหตุขัดข้อง จำนวน 2 ครั้ง (ระบบขับเคลื่อน) ขบวนการล่าช้า 21-27 นาที เดือน เม.ย. มีเหตุขัดข้อง จำนวน 2 ครั้ง (ระบบขับเคลื่อน) ขบวนการล่าช้า 27-34 นาที

รายงานข่าวแจ้งว่า บริษัท เอเชีย เอรา วันฯ มีค่าบริหารจัดการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ สูงกว่าที่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟท.) บริหารก่อนหน้านี้ สาเหตุหลักมา จากค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร สูงกว่า 2 เท่า ขณะที่ ค่าใช้จ่ายด้านไฟฟ้าซ่อมบำรุงใกล้เคียงกัน เนื่องจากขบวนรถและเที่ยววิ่งเหมือนเดิม ส่วนของรายได้ยังน้อยกว่า เนื่องจากจำนวน ผู้โดยสารยังกลับมาไม่เท่ากับปี 2562 ก่อน เกิดโควิด

ทั้งนี้ รฟท. และบริษัท เอเชีย เอราวัน จำกัด (ซี.พี.) ลงนาม MOU แก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส โควิด-19 เมื่อวันที่ 20 ต.ค. 2564 เพื่อให้เอกชน เข้าดำเนินการให้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์เป็นไปอย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงักใน ระหว่างการเจรจาแก้ไขสัญญาสัมปทานยังไม่ แล้วเสร็จ โดยมีการต่ออายุ MOU ทุก 3 เดือน เนื่องจากการเจรจาแก้ไขสัญญาสัมปทานยังไม่แล้วเสร็จ.