

โฮสปิดอีอีซีลุ้นผ่าน4บอร์ด แบ่งลงทุน3เฟสลดภาระเงินกู้

ผ่านทางต้นโฮสปิดเชื่อม 3 สนามบิน แบ่งก่อสร้าง-ลงทุน 3 เฟส ให้คู่สัญญาและพันธมิตรลดภาระดอกเบี้ยกู้เงินลงทุน นับถอยหลังเซ็นสัญญา “ศักดิ์สยาม” แจ้งข่าวดีเจ้าสัว ซี.พี.พร้อมจดปากกา 25 ต.ค.นี้ ลุ้นผ่านอีก 4 บอร์ด เคลียร์ทุกประเด็น ตั้งทีมพิเศษคุมส่งมอบพื้นที่ ปรับแผนก่อสร้างจากรอบนอกเข้าใจกลางเมือง ประเดิม “พญาไท-สุวรรณภูมิ” รีโนเวตแอร์พอร์ตลิงก์



โฮสปิดอีอีซี

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า วันที่ 10 ต.ค. 2562 คณะอนุกรรมการกลั่นกรองโครงการในเขตพัฒนาพื้นที่พิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) มีนายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นประธาน ได้ประชุมแก้ปัญหาส่งมอบพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) 220 กม. วงเงิน 224,544 ล้านบาท ทำแผนปฏิบัติการ สร้างความเชื่อมั่นให้กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัดและพันธมิตร (กลุ่ม CPH) ก่อนเซ็นสัญญา 25 ต.ค.นี้ หลังเอกชนกังวลจะทำให้การก่อสร้างไม่เสร็จ 5 ปี มีภาระดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น

ซี.พี.ตอบรับเซ็น 25 ต.ค.

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ที่ประชุมได้รับแจ้งจากคณะกรรมการอีอีซีว่าหลังคณะกรรมการคัดเลือกได้ทำหนังสือแจ้งกลุ่ม ซี.พี.ให้มาเซ็นสัญญาวันที่ 25 ต.ค. เวลา 13.30 น.ได้รับการตอบรับจากกลุ่ม ซี.พี.อย่างไม่เป็นทางการ จะมาเซ็นสัญญาแน่นอน

“รัฐเคลียร์ส่งมอบพื้นที่ให้แล้ว จะมอบเป็นเฟส ในเฟสแรก 72% และเฟสที่ 2 อีก 28% มีเวลาสร้าง 5 ปี รวม NTP (เริ่มต้นสัญญา) อีก 1 ปี เป็น 6 ปี น่าจะเพียงพอที่จะให้เอกชนดำเนินการ

การเริ่มนับหนึ่งหลังเซ็นสัญญา 1 ปี เพื่อรัฐและเอกชนมีเวลาเคลียร์พื้นที่ในความรับผิดชอบของตัวเอง รัฐก็ประสานหน่วยงานสาธารณสุขโคกที่ต้องย้าย เวเนคืนที่ดิน ย้ายผู้บุกรุกเพราะเอกชนไม่มีอำนาจไปสั่งการได้ และแต่ละหน่วยมีงบจะดำเนินการหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องขอให้อีอีซีของบฯจากรัฐทำไปก่อน ส่วนเอกชนก็มีเวลาออกแบบรายละเอียด”

สร้างเป็นเฟสลดภาระการเงิน

จากปัญหาอุปสรรคของพื้นที่ จะแบ่งก่อสร้างเป็นเฟส คือ ช่วงสถานีพญาไท-สถานีสุวรรณภูมิ, ช่วงสถานีสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา และช่วงสถานีพญาไท-ดอนเมือง ตามความพร้อมการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง จะเป็นผลดีต่อเอกชนเนื่องจากลดภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่กู้เงินมาลงทุนได้ เพราะไม่ต้องกู้เงินจากแบงก์มาลงทุนทั้งโครงการ กู้มาลงทุนเฉพาะส่วนที่จะก่อสร้างจริง ๆ ทั้งนี้การเซ็นสัญญาครั้งนี้จะยึดตามทีโออาร์ แต่อะไรที่เคลียร์ได้หลังเซ็นสัญญา อาจะบันทึกไว้หลังสัญญา เช่น ขยายเวลา ยกเว้นค่าปรับ

“15 ต.ค.จะเสนอรายชื่อบอร์ดรถไฟให้ ครม.อนุมัติ และเร่งประชุมอนุมัติให้ผู้ว่ารถไฟเป็นผู้เซ็นสัญญาโครงการ เพราะตามระเบียบหากมูลค่าเกิน 100 ล้านบาท บอร์ดต้องอนุมัติก่อน คาดว่าเสนอให้ ครม.อนุมัติ 22 ต.ค.นี้”

นายอุตตมกล่าวว่่า ที่ประชุมได้อนุมัติแผนส่งมอบพื้นที่ตามทีโออีอีซีเสนอ และ

ตั้งคณะทำงานดูแลเรื่องการส่งมอบพื้นที่มีนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

สร้างจากรอบนอกเข้าเมือง

ด้านนายคณิต แสงสุพรรณ เลขานุการอีอีซี กล่าวว่า การประชุมที่กระทรวงการคลัง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบร่วมกันว่า หากผ่านการประชุมขั้นตอนและประเด็นต่าง ๆ ใน 4 ฝ่าย คือ คณะกรรมการคัดเลือกฯ, บอร์ด ร.ฟ.ท. ชุดใหม่, บอร์ด กพอ. และเอกชนที่เป็นคู่สัญญา ถ้าทุกบอร์ดเคลียร์ทุกประเด็นร่วมกัน ก็จะนำไปสู่การลงทุนในสัญญาได้

ทั้งนี้ แผนส่งมอบพื้นที่ปัจจุบันมีความยุ่งยาก เพราะมีจุดตัดของโครงการ 230 จุด เกี่ยวพัน 3 กระทรวง ใน 8 หน่วยงาน เพื่อรื้อย้ายระบบสาธารณสุขโคก ที่ประชุมจึงแบ่งการส่งมอบพื้นที่เป็น 3 ส่วนหลังเซ็นสัญญา

ส่วนที่ 1 สถานีพญาไท-สถานีสุวรรณภูมิ ระยะทาง 28 กม. หรือช่วงรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์เดิม พร้อมส่งมอบทันที เมื่อเอกชนจ่ายค่าสิทธิเดินรถแอร์พอร์ตลิงก์ 10,671 ล้านบาท

ส่วนที่ 2 ช่วงสถานีสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ระยะทาง 170 กม. จะขอเวลาส่งมอบพื้นที่ 1 ปี 3 เดือน และส่วนที่ 3 ช่วงสถานีพญาไท-ดอนเมือง ระยะทาง 22 กม. จะขอเวลาส่งมอบพื้นที่ 2 ปี 3 เดือน

“แต่ละจุดน่าจะใช้เงินรื้อย้าย 100 ล้านบาทขึ้นไป และการแบ่งเป็นเฟส

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: จันทร์ 14 - พุธ 16 ตุลาคม 2562

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5192

หน้า: 1 (บน), 4

Col.Inch: 74.45 Ad Value: 100,507.50

PRValue (x3): 301,522.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ไฮสปีดอีอีซีลุ้นผ่าน4บอร์ด แบ่งลงทุน3เฟสลดภาระเงินกู้

เพื่อแก้ปัญหาส่งมอบพื้นที่ เป็นปัญหาที่รัฐและเอกชนมาพบในระหว่างทำเอกสารแนบท้ายสัญญา ไม่ได้อยู่ในที่โออาร์ เพื่อให้โครงการเดินหน้าได้ ขอยืนยันว่าไม่มีความขัดแย้งระหว่างรัฐและเอกชน” นายคณิตกล่าวและว่า **ทยอยเสร็จทยอยเปิดใช้ปี’66-68**

ต้องเน้นย้ำเรื่องส่งมอบพื้นที่เป็นพิเศษ เนื่องจากมีปัญหา เพราะให้เอกชนไปเจรจากับเจ้าของระบบสาธารณูปโภคเอง ใช้เวลานานและระยะเวลาไม่ชัดเจน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ไม่มีอำนาจสั่งการหน่วยงานได้ และแต่ละหน่วยงานไม่มีงบประมาณรับการรื้อย้าย ส่งผลให้กำหนดระยะเวลาเริ่ม-จบการก่อสร้างไม่ได้ เกิดปัญหาวางแผนการเงินและขอกู้เงิน จึงหารือกันในคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) และตั้งคณะกรรมการที่มีรัฐมนตรี 3 กระทรวง ได้แก่ คลัง คมนาคม และอุตสาหกรรม ทำงานร่วมกัน

“เมื่อสร้างเป็นเฟส ทำให้ต้องทยอยเปิดบริการ ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา เปิดปี 2566-2567 ช่วงพญาไท-ดอนเมือง เปิดในปี 2567-2568”

นายวรวิทย์ มาลา รักษาการผู้อำนวยการ ร.ฟ.ท.กล่าวว่า วันที่ 11 ต.ค. คณะกรรมการคัดเลือกประชุมตรวจสอบความถูกต้องเอกสารสัญญาที่คณะกรรมการมีอำนาจว่าเป็นตามที่ได้เจรจากันหรือไม่ก่อนจะเซ็นสัญญา

แหล่งข่าวจากกลุ่ม ซี.พี.กล่าวว่า ความล่าช้าการเซ็นสัญญามาจากภาครัฐติดเรื่องส่งมอบพื้นที่ เมื่อเคลียร์ชัด มีอีอีซีมาช่วย ทางกลุ่ม ซี.พี.ก็พร้อมจะเซ็นสัญญา ตอนนี้ส่งเอกสารให้ ร.ฟ.ท.แล้ว แต่ยังกังวลการเริ่มนับหนึ่งสัญญาอาจจะใช้เวลาเกิน 1 ปี เพราะช่วงพญาไท-ดอนเมืองเป็นพื้นที่ซับซ้อน ยังมีพื้นที่เวนคืนจะใช้เวลาถึง 2 ปี

การแบ่งเฟสก่อสร้างตามความพร้อมการส่งมอบพื้นที่ เป็นแนวทางที่ดี ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายการเงิน เนื่องจากโดยปกติแล้วแบงก์ก็คงไม่ปล่อยกู้ทั้งก่อนกว่า 2 แสนล้านบาท ทั้งนี้ตามแผนของรัฐจะส่งมอบพื้นที่ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ ก่อนนั้นเป็นงานปรับปรุงระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รองรับรถไฟความเร็วสูง เพราะจะใช้โครงสร้างร่วมกับแอร์พอร์ตลิงก์ เป็นงานที่ไม่ยาก อยู่ที่ ซี.พี.ซึ่งเป็นแกนนำจะเริ่มเลยหรือไม่ เพราะหากเริ่มจะต้องจ่ายเงินค่าใช้สิทธิเดินรถแอร์พอร์ตลิงก์ก่อน 10,671 ล้านบาท **“จิรุตม์” นั่งประธานบอร์ดรถไฟ**

แหล่งข่าวจากกระทรวงการคลังกล่าวว่า ส่งรายชื่อบอร์ดรถไฟทั้ง 7 คนให้กระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอกรม.แล้ว ผู้ที่จะเป็นประธานบอร์ดคือ นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ส่วนบอร์ดการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีนายสรวิศ ทรงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวงเป็นประธาน