

[หน้าหลัก](#) / [การเมือง](#) / [ข่าวการเมือง](#)

สตง.ชำแหละ! 4 ต้นเหตุ “ไฮสปีดเทรน 3 สนามบิน” 2.24 แสนล้าน เมกะโปรเจกต์ยุคลุง “ล่าช้า” มหาภพย์ 5 ปี ยังไม่มีต่อม่อ

เผยแพร่: 30 ก.ย. 2567 17:22 ปรับปรุง: 30 ก.ย. 2567 18:04 โดย: ผู้จัดการออนไลน์



1,442



สตง.ชำแหละ! “ไฮสปีดเทรน 3 สนามบิน” 2.24 แสนล้าน คอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเถา เปิด 4 ข้อ ต้นเหตุเมกะโปรเจกต์ยุคลุง มหาภพย์ใหม่ 5 ปี ยังไม่มีต่อม่อ โยนปมข้อมูลเอกสารร่วมมาก ทำให้เซ็นล่าช้า-รฟท.ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายเวนคืน รื้อถอนหมู่บ้านหรูได้สำเร็จ ปัญหาสำราญสาธารณประโยชน์มักกะสัน-ศรีราชา การขอรับบัตรส่งเสริมการลงทุน ยังไม่แล้วเสร็จ ส่งมอบพื้นที่แอร์พอร์ต เรลลิงก์ “พญาไท-สุวรรณภูมิ” ให้คู่สัญญายังไม่สมบูรณ์ ต้นเหตุทำล่าช้ากว่า 3 ปี

วันนี้ (30 ก.ย.) มีรายงานจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือ สตง. เปิดเผยว่า เมื่อเร็ว ๆ นี้ สตง. ได้เผยแพร่ผลตรวจสอบการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) คอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเถา

ระยะทาง 220 กม. วงเงินลงทุนโครงการมูลค่ารวม 224,544.36 ล้านบาท ระยะเวลาสัมปทาน 50 ปี โดย บจ.เอเชีย เอรา วัน (กลุ่มซีพี) เป็นผู้รับสัมปทาน ในฐานะที่เสนอราคาขอให้รัฐอุดหนุนต่ำที่สุด

ที่ลงนามสัญญาโครงการตั้งแต่ ปี 2562 ผ่านไป 5 ปี ยังไม่เริ่มการก่อสร้างแม้แต่เสาต่อม่อต้นเดียว

ตรวจสอบโดย สำนักตรวจสอบผลสัมฤทธิ์และประสิทธิภาพการดำเนินงานที่ 3 ภายใต้ข้อการตรวจสอบผลสัมฤทธิ์และประสิทธิภาพการดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

สตง. ตรวจพบ การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินยังไม่สามารถเริ่มต้นดำเนินโครงการได้

โดยล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้เป็นระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 2 ปี 10 เดือน (24 ต.ค. 2564 - 28 ส.ค. 2567) มีประเด็นปัญหาการดำเนินการในพื้นที่โครงการเกี่ยวกับรถไฟ ช่วง สุวรรณภูมิ-อุตะเถา (นอกเมือง)

พื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าโครงการ (พื้นที่มักกะสันและ ศรีราชา) และการดำเนินการขอรับบัตรส่งเสริมการลงทุน รวมถึงการดำเนินการในพื้นที่อื่นล่าช้า กว่าแผนที่กำหนด โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การดำเนินการในพื้นที่โครงการเกี่ยวกับรถไฟ ช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะเถา (นอกเมือง) ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด โดยที่ผ่านมา ภายหลังจากเอกชนคู่สัญญาได้รับเอกสารการส่งมอบพื้นที่ จาก รฟท. เมื่อ 15 ต.ค. 2564 ได้จัดทำแผนร่วมกันสำหรับลงสำรวจพื้นที่

และใช้ระยะเวลาในการตรวจสอบข้อมูลที่มีจำนวนมากก่อนลงนามในเอกสารการตรวจร่วม และจัดทำบันทึกข้อตกลงที่ เอกชน คู่สัญญาตกลงและยินยอมรับมอบพื้นที่ เมื่อวันที่ 7 ม.ย. 2567

“ทำให้การส่งมอบพื้นที่ล่าช้ากว่า แผนที่กำหนดไว้ตามสัญญาร่วมลงทุนเป็นระยะเวลา 2 ปี 8 เดือน (24 ต.ค. 2564 - 7 ม.ย. 2567)”

นอกจากนี้ ยังมีประเด็นปัญหา “การเวนคืนบริเวณหมู่บ้านประชาสุข 6” ที่ รฟท. ยังไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายในการรื้อถอนได้สำเร็จ

และปัญหาเอกชนคู่สัญญาของโครงการพัฒนาศูนย์บินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก มีการปรับเปลี่ยนแผนแม่บท ทำให้ตำแหน่งสถานีและแนวเส้นทางของ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เปลี่ยนแปลงไป

2. การดำเนินการในพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าโครงการฯ (พื้นที่มักกะสันและ ศรีราชา) ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด โดยที่ผ่านมา รฟท. ส่งมอบพื้นที่ เมื่อ 15 ต.ค. 2564 และ เอกชนคู่สัญญาตกลงและยินยอมรับมอบพื้นที่ เมื่อ 7 ม.ย. 2567

ทำให้การส่งมอบพื้นที่เสร็จสิ้น และสมบูรณ์ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดเป็นระยะเวลาประมาณ 2 ปี 8 เดือน (24 ต.ค. 2564 - 7 ม.ย. 2567) ยกเว้นการจัดหาพื้นที่ทดแทนพื้นที่ส่วนที่เป็นสาธารณประโยชน์

“โดยต้องให้ได้ข้อสรุปก่อนการออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างการเจรจากับเอกชนคู่สัญญา โดยเบื้องต้น จะพิจารณาพื้นที่ที่ติดกับพื้นที่ TOD เป็นพื้นที่ทดแทน”

ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดจากเอกชนคู่สัญญา พบว่า ในอนาคตที่ดินมีการระบุสาธารณประโยชน์ จำนวน 2 ลำราง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่ให้เต็มศักยภาพ และการดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าวอาจไม่เป็นไปตามกฎหมาย

โดยมีสาเหตุจาก รฟท. ตรวจสอบพื้นที่จากผังกรรมสิทธิ์ ที่อ้างอิงจากพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งไม่มีข้อมูลครอบคลุมถึงทางสาธารณประโยชน์ หรือสาธารณประโยชน์

เทียบเท่ากับโฉนดที่ดินที่เป็นหนังสือสำคัญแสดงกรรมสิทธิ์ที่ดินก่อนที่จะออกเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal : RFP)

ประกอบกับการศึกษาเกี่ยวกับการใช้พื้นที่และความพร้อมของพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินโครงการฯ ในรายงาน ผลการศึกษา และวิเคราะห์โครงการ (ฉบับสมบูรณ์) ยังไม่ครอบคลุมเรื่องกรรมสิทธิ์ในพื้นที่ TOD

นอกจากนี้ เอกชนคู่สัญญาได้ร้องขอให้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพ “บึงเสียดา” ซึ่งอยู่ภายใน พื้นที่มักกะสัน และเป็นพื้นที่รองรับน้ำและเก็บกักน้ำฝน โดยคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเห็นชอบ และรับทราบแนวทางการพัฒนาพื้นที่เก็บกักน้ำทดแทนบึงเสียดาแล้ว

3. การดำเนินการขอรับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับโครงการเกี่ยวกับรถไฟ ยังไม่แล้วเสร็จ เอกชนคู่สัญญามีความเห็นว่าคุณสมบัติสำคัญของโครงการ บางส่วนมีความไม่ชัดเจน ทำให้ไม่สามารถระบุข้อมูลโครงการ

เช่น ข้อมูลเรื่องแหล่งเงินกู้ที่คาดว่าจะได้รับ เนื่องจากเอกชนคู่สัญญา ไม่สามารถจัดหาแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินได้ และปัญหาโครงสร้างโยธาร่วมช่วงบางชื่อ-คอนเมือง ที่ยังไม่ได้ข้อสรุป ทำให้ไม่สามารถระบุแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน

โดยปัญหาการจัดหาแหล่งเงินทุน จากสถาบันการเงินของเอกชนคู่สัญญา เกิดจากสมมติฐานทางการเงินของโครงการฯ เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งมีสาเหตุจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 และสงครามรัสเซีย-ยูเครน

ประกอบกับ ในขณะนั้น รฟท. ก็ยังไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ได้เสร็จสิ้นและสมบูรณ์ โดย รฟท. และ เอกชนคู่สัญญาร่วมกัน แก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยตกลงปรับวิธีการชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ (Public Investment Cost : PIC) ทั้งโครงการ จำนวนไม่เกิน 149,650.00 ล้านบาท

โดยรัฐต้องจ่ายเร็วขึ้น จากเดิมกำหนดชำระเงินเมื่อก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จและเริ่มเปิดให้บริการเดินรถของโครงการฯ แล้ว และการแบ่งชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ของเอกชนคู่สัญญาให้แก่ รฟท. จำนวน 10,671.09 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 7 งวด

จากเดิมกำหนดชำระงวดเดียวภายในวันที่ 24 ต.ค. 2564 ซึ่งต้องดำเนินการแก้ไขหลักการหรือเงื่อนไขของโครงการต่อไป

นอกจากนี้ ปัญหา “โครงสร้างโยธาร่วมช่วงบางชื่อ-คอนเมือง” กับ “โครงการรถไฟ ความเร็วสูงไทย-จีน” ซึ่งต้องให้ใช้โครงสร้างร่วมกัน แต่กำหนดความเร็วการเดินรถสูงสุด และมาตรฐานการออกแบบโครงสร้างที่แตกต่างกัน

ซึ่งมีสาเหตุเกิดจาก รฟท. ไม่ได้นำรายละเอียดข้อมูลดังกล่าวของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน มาประกอบการพิจารณาจัดทำโครงการ

ทั้งนี้ รฟท. ได้ข้อสรุปในการแก้ไขปัญหาโครงสร้างโยธาร่วมช่วงบางชื่อ-คอนเมือง โดยฝ่ายจีนตกลงปรับงาน ออกแบบรายละเอียดความเร็วที่ใช้เดินรถ แต่ต้องให้ฝ่ายจีนพิจารณา ก่อนเพื่อรักษาความยืดหยุ่นและ สอดคล้องกับมาตรฐานทางเทคนิคของรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

4. การดำเนินการในพื้นที่อื่นล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด การส่งมอบพื้นที่โครงการ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ (สถานีพญาไท-สถานีสุวรรณภูมิ) ให้เอกชนคู่สัญญา ยังไม่เสร็จสมบูรณ์และ ครบถ้วน

โดยล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดเป็นระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 2 ปี 10 เดือน (24 ต.ค. 2564 - 28 ส.ค. 2567) และการส่งมอบพื้นที่โครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย (ช่วงพญาไท-คอนเมือง) ให้เอกชนคู่สัญญา ยังไม่เสร็จสิ้นและสมบูรณ์

โดย รฟท. ส่งมอบพื้นที่ และยินยอมให้เอกชนคู่สัญญาสามารถเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ เมื่อ 30 พ.ย. 2565 แต่ยังไม่เสร็จสิ้นและสมบูรณ์ เนื่องจากมีพื้นที่บางส่วนยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ

และเอกชนคู่สัญญา ยังไม่ตกลงรับมอบพื้นที่ ทำให้ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้เป็นระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 10 เดือน (24 ต.ค. 2566 - 28 ส.ค. 2567) รายละเอียดดังนี้

4.1 พื้นที่ของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (สถานีพญาไท-สถานีสุวรรณภูมิ) พบปัญหาการดำเนินการของงานระยะที่ 1 ใน ส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ของเอกชนคู่สัญญาล่าช้า โดยสาเหตุเกิดจากเอกชนคู่สัญญาได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โควิด 2019

ส่งผลให้ไม่สามารถทำงานได้ช่วงระยะเวลาหนึ่ง และความล่าช้าในการสั่งซื้อและจัดส่ง อุปกรณ์บางรายการ ประกอบกับ เอกชนคู่สัญญาขาดบุคลากรที่มีความชำนาญและประสบการณ์ด้าน การจัดเตรียมเอกสารทางเทคนิค

รวมทั้งปัญหาเอกชนคู่สัญญายังไม่ชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้แก่ รฟท. อันเนื่องมาจากเอกชนคู่ สัญญาประสบปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน และปัญหา การจัดหาแหล่งเงินทุน

4.2 พื้นที่โครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย (ช่วงพญาไท-ดอนเมือง) พบปัญหาความล่าช้า ในการขอใช้พื้นที่สถานสงเคราะห์เด็กหญิงบ้านราชวิถี โดยสาเหตุเกิดจากการศึกษาและสำรวจข้อมูลพื้นที่ที่ถูกเวนคืนใน รายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์ โครงการ (ฉบับสมบูรณ์)

ยังไม่ครอบคลุมรายละเอียดของที่ดินมากเพียงพอ จึงต้องชะลอการดำเนินการ ก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวจนกว่าจะได้รับ พระบรมราชานุญาต ในส่วนการรื้อย้ายระบบบำบัดน้ำเสีย ของสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร บริเวณคลองสามเสน ยังไม่เริ่มต้นดำเนินการ

เกิดจากการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างโครงการปรับปรุงระบบรวบรวมน้ำเสียโรงควบคุมคุณภาพน้ำดินแดงของ กรุงเทพมหานครมีความล่าช้า โดยมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการจัดซื้อจัดจ้างโครงการ รวมถึงการขยาย ระยะเวลาก่อนนี้ผูกพัน ข้ามปีงบประมาณล่าช้า

นอกจากนี้ ยังมีความล่าช้าในการขอขยายระยะเวลา การดำเนินโครงการ ซึ่งยังไม่เสนอวาระดังกล่าวต่อสภา กรุงเทพมหานคร ในขณะที่การรื้อย้ายท่อขนส่งน้ำมันของ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด พบว่า การก่อสร้างท่อขนส่ง น้ำมันใหม่ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว

โดยอยู่ระหว่างการทดสอบท่อขนส่งน้ำมันและบ่อวาล์วช่วงสุดท้าย ซึ่งดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ เนื่องจากใน ระหว่างดำเนินการขุดเจาะ บริษัทพบปัญหาอุปสรรคนอกเหนือจากการคาดการณ์

เช่น อุปสรรครากคอนกรีตใต้ดิน ระบบสาธารณูปโภคใต้ดิน ทำให้ต้องใช้ระยะเวลา ในการแก้ไขปัญหามา ส่งผลให้การ ดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด

ท้ายสุด สถง. สรุปว่า การเริ่มต้นดำเนินโครงการล่าช้า ทำให้การก่อสร้างและการเปิดให้บริการเดินรถของโครงการล่าช้า

ส่งผลให้ประชาชนเสียโอกาสในการใช้บริการรถไฟความเร็วสูง และ รฟท. เสียโอกาสที่จะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจาก เอกชนคู่สัญญาภายในระยะเวลาที่เหมาะสม เพื่อนำมาเสริมสภาพคล่อง

การดำเนินกิจการ หรือลงทุนในโครงการอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศ รวมถึงอาจก่อให้เกิดความเสี่ยง ที่จะต้องชดเชย ความเสียหายจากการดำเนินโครงการฯ ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดในส่วนที่เกี่ยวข้อง กับโครงการอื่น ได้แก่ โครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก และโครงการ รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

มีความเสี่ยงที่จะกระทบต่อหลักการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนบางส่วนที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพในการลงทุน และลดภาระทางการเงินและการคลังของรัฐ และวัตถุประสงค์เพื่อถ่ายโอนความเสี่ยงให้เอกชน

อีกทั้งจะทำให้ รฟท. และรัฐเสียโอกาสในการนำเงิน ที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ เพื่อไปใช้สำหรับการบริหารงานหรือดำเนินโครงการอื่นๆ ที่จำเป็นเร่งด่วน

ทั้งนี้ ระหว่างการดำเนินการตรวจสอบผลสัมฤทธิ์และประสิทธิภาพการดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน สดง.ได้มีหนังสือแจ้งผลการตรวจสอบเชิงป้องกัน เพื่อให้ รฟท. ดำเนินการแก้ไขปัญหาการดำเนินโครงการ

โดยต้องให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมกับทั้งสองฝ่าย และให้ความสำคัญกับวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของหลักการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

อีกทั้ง คำนึงถึงประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญ เพื่อให้โครงการฯ สามารถขับเคลื่อนต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์ต่อภาครัฐและประชาชน และไม่สูญเสียหลักการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน.

สดง.

ไฮสปีดเทรน



1,442