



รายงานพิเศษ



**ประมูลรถไฟ  
ความเร็วสูง  
เชื่อม3สนามบิน  
เป็นเค้กที่ถูกยกให้  
หรืองานเสี่ยง  
วัตผลงาน > 9**

# ประมูลรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นเค้กที่ถูกยกให้ หรืองานเสี่ยงวัตผลงาน



รายงานพิเศษ

ใกล้เข้ามาแล้ว ที่คนไทยจะได้รู้ว่า ใครจะเป็นผู้ชนะการประมูลโครงการที่มีความสำคัญของประเทศ ในขณะที่มีการประคองกันว่า โครงการนี้เป็นเค้กก้อนโตที่ใครได้ไปจะสบายไปหลายสิบปี แต่พอมาทำการวิเคราะห์ดูแล้ว หลังจากได้พูดคุยกับผู้ซื้อของที่ถอดใจจากการประมูลว่า อะไรคือเหตุผลที่ต้องถอนตัวจากการแข่งขัน ทำให้คิดเลยว่า ผู้ชนะการประมูลจะฝ่าฟัน 6 ความเสี่ยงนี้ไปได้อย่างไร ลองมาดูกันว่า มีความเสี่ยงอะไรบ้าง ที่ผู้เข้าผู้ร่วมประมูลใช้ประกอบการตัดสินใจ

1. ความเสี่ยงที่คนไทยเข้าใจผิดว่า “นำทรัพย์สินของรัฐไปให้เอกชน” ทั้งที่เอกชนต้องจ่ายค่าเช่ามากกะสัน และเป็นสัญญาเช่าที่มีอายุ 50 ปีเท่านั้น ไม่มีเงื่อนไขต่อ หรือขยายระยะเวลาใน TOR และสัญญาระยะเวลาเช่า 50 ปีนี้ สอดคล้องกับกฎหมายการเช่า



อสังหาริมทรัพย์ เพื่อพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ.2542 นอกจากนี้ยังเสี่ยงว่า การรถไฟฯจะส่งมอบพื้นที่ล่าช้าหรือไม่

2. ความเสี่ยงจากค่าเช่าที่ดินมักกะสันที่สูงกว่าราคาตลาด ราคาประเมินที่ดินจัดทำโดยที่ปรึกษาของ รฟท. (สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) โดยยึดหลักราคาที่ดินแปลงใหญ่รอบพื้นที่มักกะสัน ทำให้ราคาที่ดินตก 6 แสนบาทต่อตารางวา ซึ่งนำไปคำนวณค่าเช่าที่ดินที่เอกชนต้องจ่ายให้ รฟท.ตลอดระยะเวลา 50 ปี (รวมเงินเพื่อ)โดยรวมแล้ว รฟท.จะได้รับค่าเช่าที่ประมาณ 52,337 ล้านบาท ซึ่งแพงมาก กลายเป็นอีกภาระของเอกชน

3. ความเสี่ยงจากโครงการแอร์พอร์ตลิงก์ที่คนเข้าใจผิดกล่าวหาว่า โครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์มูลค่า 4 หมื่นล้านบาทไปประเคนให้เอกชนในราคาเพียง 1.3 หมื่นล้านบาท ซึ่งมีการพยายามปิดบังว่า ปัจจุบันโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์มีหนี้ประมาณ 33,229 ล้านบาทและการดำเนินงานแอร์พอร์ตเรลลิงก์ขาดทุนทุกปีประมาณ 300 ล้านบาท เท่ากับมูลค่าบริษัทตอนนี้เหลือเพียง 6 พันกว่าล้านบาทที่ได้จากเอกชน 1.3 หมื่นล้าน และค่าเช่าที่มักกะสัน อีก 5.2 หมื่นล้าน การรถไฟฯจะเอาไปใช้หนี้เป็นโททันที่ ขณะที่เอกชนต้องเสียเงินมาปรับปรุงรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์อีกมหาศาลกว่าจะกลับมาทำกำไร

4. ความเสี่ยงที่จะไม่มีคนคืนเงินค่าก่อสร้าง โดยความเข้าใจผิดว่า รัฐเป็นผู้จ่ายเงิน แต่แท้ที่จริง ผู้ที่ต้องจ่ายค่าคืนการรถไฟฯ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่ขาดทุนเป็นอันดับสองจากด้านล่างของประเทศทำให้เกิดคำถามว่า จะเป็นผู้จ่ายเงินคืนหลังจากก่อสร้างเสร็จปีที่ 5

ตลอดไปอีก 10 ปีได้หรือไม่

5. ความเสี่ยงที่ปัจจุบัน ที่ดินรอบรางรถไฟแพงหมดแล้ว คนมักคิดว่า ประมูลเพื่อได้ประโยชน์จากที่ดิน โดยลืมไปว่า รถไฟวิ่งเส้นทางรางรถไฟเดิมเป็นส่วนใหญ่ และที่ดินแพงขึ้นหมดแล้ว และคนเก่งราคาที่ดิน ทำได้โดยไม่ต้องมาเสี่ยงทำรถไฟความเร็วสูงไปกางมุ้งซื้อที่เลยดีกว่า ในขณะที่คนลงทุนในโครงการรถไฟ จะถูกจับตา และยากในการคืนทุนจากที่ดิน

6. ความเสี่ยงทางการเงิน คนมักคิดว่า โครงการนี้กำไรเห็นๆ แต่มักลืมไปว่า กว่าจะเริ่มให้บริการต้องก่อสร้างให้เสร็จ ในขณะที่เอกชนเป็นหนี้ตั้งแต่วันแรก นับไป 5 ปี กว่าจะมีผู้โดยสารรายแรก เงินช่วยเหลือจากภาครัฐตลอด 5 ปี ยังไม่มีสักบาท ดังนั้นนับรอไปอีก 10 ปี กว่าจะได้เงินอุดหนุนค่าก่อสร้างที่ทยอยจ่ายปีละเท่าๆกัน

นอกจากนี้ผู้โดยสาร กว่าจะมีจำนวนมากพอ ต้องใช้เวลาอย่างน้อย 10 ปี และต้องลุ้นว่า โครงการอื่นๆ จะต้องเกิดให้หมด เช่น สนามบิน เพื่อให้มีผู้โดยสารตามเป้า หากทุกอย่างเป็นไปตามเป้าหมาย ต้องใช้เวลาอย่างน้อย 30 ปีกว่าจะหมดภาระขาดทุนปีที่ 31 ถึงจะเห็นกำไร โดยที่ในอีก 30 ปีข้างหน้า เทคโนโลยีรถไฟอาจหนีไปเป็น Maglev หรือรถไฟที่ใช้พลังแม่เหล็ก ในขณะที่คนลงทุนก่อนเสียเปรียบ และยังไม่คืนทุนเลยด้วยซ้ำ ดังนั้น ต้องลุ้นไปว่า เทคโนโลยีนี้จะยืนพื้นไปได้อีก 30 ปี สรุปได้ว่า ดีสุดคือคืนทุนใน 30 ปี แต่หากโชคร้ายคงจะหมดภาระหนี้ในปีที่ 50 พอดี ดังนั้นคนมาทำโครงการนี้ต้องบอกว่า ต้องทั้งอึด ทั้งทน เพราะหากทำสำเร็จจะเป็นบุญแก่ที่สำคัญนำอื้อฉวีเป็นเครื่องจักรเศรษฐกิจดึงดูดการลงทุนสร้างเศรษฐกิจไทยให้แข็งแกร่งอย่างยั่งยืน