

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jatkarn Daily 360 Degree  
Circulation: 850,000  
Ad Rate: 1,500

Section: iBusiness/หน้าแรก

วันที่: จันทร์ 22 กรกฎาคม 2562

ปีที่: 11 ฉบับที่: 2957

Col.Inch: 539.09 Ad Value: 808,635

หัวข้อข่าว: "ทางเลือก ทางออก" สัมปทานทางด่วน

หน้า: 1(กลาง), 2, 3

PRValue (x3): 2,425,905

ศิลปิน: สีสี่



# “ทางเลือก ทางออก” สัมปทานทางด่วน

ข้อพิพาทสัมปทานทางด่วน 137,517 ล้านบาท!  
ที่ต้องรู้ “ทางเลือก ทางออก” ที่ทำไมต้อง  
เจรจา การบ้านใหญ่ของรัฐบาลลุงตู่

อ่านต่อหน้า

2

<b>ผู้จัดการรายวัน 360°</b> Poo Jatkarn Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500	<b>Section:</b> iBusiness/หน้าแรก <b>วันที่:</b> จันทร์ 22 กรกฎาคม 2562 <b>ปีที่:</b> 11 <b>ฉบับที่:</b> 2957 <b>หน้า:</b> 1(กลาง), 2, 3
	<b>Col.Inch:</b> 539.09 <b>Ad Value:</b> 808,635 <b>PRValue (x3):</b> 2,425,905 <b>คลิป:</b> สีสี่ <b>หัวข้อข่าว:</b> "ทางเลือก ทางออก" สัมปทานทางด่วน

# “ทางเลือก ทางออก” สัมปทานทางด่วน



กำลังเป็นประเด็นร้อนต่อรัฐบาลชุดใหม่ กรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เพื่อชดเชยค่าเสียหายมูลค่ากว่า 1.37 แสนล้านบาท จากคดีความที่ค้างคาในระหว่าง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับ BEM

ประเด็นดังกล่าวถูกนำไปตั้งเป็นญัตติด่วนเพื่อพิจารณาเรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษากรณีการต่อสัญญาสัมปทานให้กับ BEM ซึ่ง ส.ส. ทั้งฝ่ายค้าน และรัฐบาลส่วนใหญ่พร้อมใจกันสนับสนุนให้มีการตั้ง กมธ.ขึ้นมาเพื่อศึกษาข้อดี-ข้อเสีย ก่อนที่จะมีการต่อสัมปทานดังกล่าว นอกจากนี้ยังพ่วงในเรื่องการต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า BTS เข้าไปในคณะเดียวกันด้วย

ล่าสุดเมื่อวันที่ 18 ก.ค. ในการประชุม กมธ.วิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า BTS นัดแรก ได้มีการพิจารณาเลือกประธานและรองประธานกรรมการ โดยที่ประชุมมีมติเลือก **นายวีระกร คำประกอบ ส.ส.นครสวรรค์ พรรคพลังประชารัฐ เป็นประธาน กมธ.** โดย กมธ. ได้มีการกำหนดวันประชุมทุกวันอังคารและวันพุธ เวลา 09.00 ณ ห้องประชุมรัฐสภาใหม่ เกียกกาย

ประเดิมการประชุมนัดที่ 2 ในวันที่ 23 ก.ค.62 ทาง กมธ. จะเริ่มตรวจสอบกรณีศึกษาคณะกรรมการบริหาร (บอร์ด) กทพ. มีมติต่อสัญญาสัมปทานกับ BEM โดยได้เรียกตัวแทนของบอร์ด กทพ. ประธานสหภาพ กทพ. และตัวแทน BEM เข้ามาให้ข้อมูล

ย้อนกลับไปที่มาของการต่ออายุสัมปทานดังกล่าว เกิดคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่ยืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองกลางให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ชี้ขาดให้ กทพ. ต้องชำระเงินชดเชยรายได้ที่ลดลงจากการประมาณการแก่ **บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หรือ BECL** ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ BEM กรณีก่อสร้าง **ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต** ซึ่งกระทบต่อ **โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด** ที่บริษัทดำเนินการ โดยปี 2552 จำนวน 730.80 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย และปี 2553 จำนวน 1,059.2 พันล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย รวมเป็นเงิน 1,790 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย ตั้งแต่วันที่ 22 มี.ค. 2544 เป็นต้นไป

จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

**กำหนดชำระให้แล้วเสร็จภายใน 90 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด และหากวงเงิน และดอกเบี้ยจนถึงปัจจุบันจะอยู่ที่ประมาณ 4,318.4 ล้านบาท**

ข้อเท็จจริงกรณีดังกล่าวสืบเนื่องจาก **BECL** ได้สัญญาสัมปทานก่อสร้างทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด หรือทางพิเศษอุดรรัถยา ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ที่ให้สัมปทานเอกชนลงทุนก่อสร้างและใช้วิธีแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้เอกชน คู่สัญญาของ กทพ. ตั้งแต่โครงการแรกที่เปิดให้สัมปทานในปี 2533 จากนั้นในปี 2541 กรมทางหลวง (ทล.) ได้ให้สัมปทานก่อสร้างทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต ทาง BECL จึงเห็นว่าเป็นทางแข่งขันกับทางพิเศษอุดรรัถยาตามที่กำหนดในสัญญา เนื่องจากไม่เข้าข่ายกเว้นที่ระบุไว้ว่าเป็นทางที่ไม่มีลักษณะแข่งขัน จึงร้องขอให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยที่ปริมาณจราจรและรายได้ลดลงจากที่ประมาณการไว้

เรื่องนี้คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดว่า ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต เป็นทางแข่งขัน ส่งผลให้ปริมาณการจราจรและรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษอุดรรัถยา ลดลงจากที่ประมาณการไว้ และมีผลกระทบต่อสัญญา จึงชี้ขาดให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงแก่ BECL ทาง กทพ. ยื่นร้องศาลปกครองขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดดังกล่าว

และเมื่อมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดออกมา ให้ยืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองกลางให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ชี้ขาดให้ กทพ. ต้องชำระเงินชดเชยรายได้ที่ลดลงจากการประมาณการแก่ BEM ส่งผลให้มีการประเมินว่าข้อพิพาทที่เหลือจะเข้าไปในทิศทางเดียวกัน

โดยนับถึงขณะนี้ กทพ. มีข้อพิพาทกับ BEM ทั้งที่สิ้นสุดแล้ว และยังอยู่ในกระบวนการทางกฎหมายรวมทั้งสิ้น 17 ข้อพิพาท ซึ่งตีมูลค่าแล้วเป็นวงเงิน 137,515.6 ล้านบาท แบ่งเป็น





ข้อพิพาทในเรื่องการไม่ขึ้นค่าทางด่วนนั้น  
เกิดขึ้นในช่วงปี 2546 สมัย นายทักษิณ ชินวัตร  
เป็นนายกรัฐมนตรี ที่ต้องการทำนโยบายประชานิยม  
จึงสั่งการให้ กทพ. ไม่ปรับขึ้นค่าทางด่วนให้ BEM  
ตามสัญญา ... ซึ่งวงเงินที่ต้องชดใช้จนถึงปัจจุบัน  
คิดเป็นเงินประมาณ 60,000 ล้านบาท



ข้อพิพาทจากการแข่งขันเนื่องจากการขยายทางด่วนดอนเมือง  
โทลล์เวย์จำนวน 2 ข้อพิพาท คิดเป็นเงิน 78,907.8 ล้านบาท  
และข้อพิพาทจากการไม่ขึ้นค่าทางด่วนจำนวน 11 ข้อพิพาท  
คิดเป็นเงิน 56,033.6 ล้านบาท ที่เหลือเป็นข้อพิพาทอื่นๆ จำนวน  
4 ข้อพิพาท คิดเป็นเงิน 2,574.2 ล้านบาท

ซึ่งข้อพิพาทในเรื่องการไม่ขึ้นค่าทางด่วนนั้น เกิดขึ้นใน  
ช่วงปี 2546 สมัย นายทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ที่  
ต้องการทำนโยบายประชานิยม จึงสั่งการให้ กทพ. ไม่ปรับขึ้น  
ค่าทางด่วนให้ BEM ตามสัญญา ซึ่งกำหนดว่าทุกๆ 5 ปี ให้  
ปรับขึ้นค่าทางด่วนตามเงินเฟ้อที่มากขึ้น โดยปรับขึ้นเป็นจำนวน  
5 บาท เพราะตลอด 5 ปีไม่ได้ปรับ แต่ กทพ. ใช้วิธีปิดลง หาก  
คำนวณแล้วไม่ถึง 5 บาท ทำให้ BEM ได้รับความเสียหาย  
จากรายได้ที่ลดลงต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน แม้ว่าคณะอนุญาโต  
ตุลาการชี้ขาดให้ กทพ. ชดใช้ BEM แต่ กทพ. ไม่ยอมรับการ  
ชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และได้ยื่นฟ้องเพิกถอนคำ  
ชี้ขาดต่อศาลปกครอง ซึ่งวงเงินที่ต้องชดใช้จนถึงปัจจุบันคิด  
เป็นเงินประมาณ 60,000 ล้านบาท

ประกอบกับข้อพิพาทที่ระบุข้างต้น กลายเป็นมรดกบาป  
ที่รัฐบาลคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) จำต้องเข้ามา  
แก้ไขปัญห โดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี  
และหัวหน้า คสช.สั่งการเด็ดขาดว่าการชำระค่าเสียหายที่  
เกิดขึ้นจะไม่มีการใช้เงินสดในการชำระ และมอบหมายให้  
กทพ.ไปเจรจากับ BEM เพื่อหาแนวทางในการยุติข้อพิพาท  
ทั้งหมด

อ่านต่อหน้า



นำมาซึ่งการเจรจาต่อรองค่าเสียหายจาก 1.3 แสนล้าน  
บาท เหลือราว 5.9 หมื่นล้านบาท และบอร์ด กทพ.ได้มี  
มติขยายอายุสัมปทานให้ BEM ใน 3 โครงการออกไปอีก  
30 ปี นับจากวันสิ้นสุดสัญญาคือ ทางด่วนศรีรัช ทางด่วน

ศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา ก่อนเสนอที่ประชุม ครม. แต่  
ที่ประชุม ครม.ได้สั่งการให้ กทพ.กลับไปพิจารณาทบทวน  
มูลค่าและวิธีการที่เหมาะสมกว่าเดิม และนำเสนอต่อที่ประชุม  
ครม.อีกครั้ง

และหลังจากมีสภาผู้แทนราษฎรชุดใหม่เข้ามา จึงมีการ  
เสนอญัตติด่วน และตั้ง กมธ.ศึกษาเรื่องดังกล่าวขึ้น

โดยเรื่องนี้ นายไพโรจน์ ชูชาติถาวร อดีต รมช.คมนาคม  
ได้ให้ข้อคิดเห็นไว้ก่อนพ้นจากตำแหน่งไว้ว่า คดีที่เกี่ยวกับ  
การสร้างทางแข่งขัน ซึ่งคดีนี้ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำ  
ตัดสินให้ กทพ.แพ้คดีไปแล้ว ดังนั้นคดีในลักษณะนี้หาก  
ศาลตัดสินก็น่าจะมีทิศทางเดียวกัน ส่วนคดีไม่ขึ้นค่าผ่านทาง  
ศาลชั้นต้นได้ตัดสินแล้ว ให้ กทพ.แพ้คดี และอีกหลาย  
ข้อพิพาทในลักษณะนี้ อนุญาโตตุลาการก็มีคำตัดสินให้ กทพ.  
แพ้ ดังนั้นก็เชื่อว่าเมื่อถึงขั้นตอนศาล ก็จะพิจารณาคำตัดสิน  
ของอนุญาโตตุลาการ

“หาก กทพ.ไม่เจรจากับเอกชน และต้องรอให้ศาลตัดสิน  
ทุกข้อพิพาท ก็จะทำให้ กทพ.มีหนี้เพิ่มสูงถึง 1.3 แสนล้าน  
บาท ไม่รวมกับอัตราดอกเบี้ยอีก 7.5% คดีทั้งหมดเป็นการ  
กระทำจากฝ่ายรัฐ เกิดขึ้นในอดีต แต่ประชาชนได้ประโยชน์  
ไปแล้ว จากการไม่ปรับเพิ่มค่าผ่านทาง ดังนั้นจะไปฟ้องหา  
คนทำผิดก็คงไม่ใช่แนวทาง แต่เราต้องมองการแก้ไขปัญหา  
ข้างหน้า ยึดผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นหลัก อย่าเอา  
ประชาชนเป็นตัวประกัน”

หากประเมินตามที่นายไพโรจน์ เท่ากับว่ามูลค่าที่

กทพ.ต้องชำระค่าเสียหายให้แก่เอกชนนั้นมีมูลค่ามากกว่า  
1.3 แสนล้านบาทอย่างแน่นอน อีกทั้งกรณีความเสียหาย  
ที่เกิดจากการแข่งขันทางด่วนดอนเมืองโทลล์เวย์ทำให้มี  
การแข่งขันกับทางด่วนปากเกร็ด-บางปะอิน ยังเกิดขึ้นตลอด  
หรือพูดว่าค่าเสียหายเพิ่มขึ้นทุกนาทีอีกด้วย

น่าสนใจยิ่งกว่านั้นคือข้อมูลที่ นายสามารถ ราชพลสิทธิ์

## สรุปข้อเท็จจริง ทำไม? จึงเกิด "ค่าโง่ทางด่วน"

### คดีผลกระทบทางแข่งขัน

ทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด มีปริมาณจราจรน้อยให้ผลตอบแทน การลงทุนต่ำ แต่รัฐจำเป็นต้องดำเนินการ เพื่อรองรับการแข่งขันเอเซียนเกมส์ที่รังสิต ในปี 2539 จึงทำให้เอกชนเข้าร่วมรับสัมปทาน

ในสัญญากำหนดให้ BEM เป็นผู้รับความเสี่ยงแทนรัฐ แต่ถักรัฐสร้างทางแข่งขัน ทำให้ปริมาณจราจรและรายได้ลดลง รัฐจะชดเชยให้ตามสัญญา

ในปี 2541 มีการก่อสร้างคอนเมืองโกลด์เวย์ส่วนต่อขยายจาก อนุสรณ์สถานไปรังสิต ซึ่งเป็นทางแข่งขันทำให้รายได้ของ BEM ลดลง กทพ.ไม่ชดเชยให้ BEM กลับนำเรื่องเข้าสู่การพิพาท จนท้ายที่สุดศาลปกครองสูงสุดตัดสินให้ กทพ.ชดเชยให้ BEM ตามสัญญามูลค่ากว่า 4,300 ล้านบาท ซึ่งคดีนี้มีผลต่อเนื่องทุกปีรวมดอกเบี้ยที่เกิดขึ้น 7%



กทพ. (ในอดีต)	BEM	ศาลปกครองสูงสุด
▶ ไม่เป็นทางแข่งขันตามสัญญา จึงไม่ต้องชดเชย BEM และมูลค่าความเสียหายสูงเกินจริง	▶ เป็นทางแข่งขันตามสัญญา ทำให้ปริมาณจราจรและรายได้ของ BEM ลดลงจากปริมาณการในสัญญา ▶ ขอให้ กทพ.ชดเชยตามวิธีการที่กำหนดในสัญญา	▶ อนุญาโตตุลาการ/ศาลปกครองกลาง ตัดสินใจให้ กทพ. ชดเชย BEM ตามสัญญา ▶ ศาลปกครองสูงสุดพิพากษา ยืนตามศาลศาลปกครองกลาง ให้ กทพ. ชดเชย BEM ตามสัญญา พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา FDR+6% ประมาณ 7.05%

อดีตรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ฝ่ายโยธา และจรรยา ระบุว่า ในประเด็นการขยายทางด่วนดอนเมืองโทลล์เวย์ ทำให้มีการแข่งขันกับทางด่วนปากเกร็ด-บางปะอินนั้น BEM ได้เรียกร้องค่าเสียหายเฉพาะช่วงปี พ.ศ.2542-2543 เท่านั้น

ประเมินแล้วมูลค่าความเสียหายที่ BEM เรียกร้องได้ ย่อมสูงกว่า 1.3 แสนล้านบาทอย่างประเมินไม่ได้ นายสามารถยังได้ระบุด้วยว่า แม้ว่าข้อพิพาทที่ศาล

ปกครองสูงสุดยังไม่เคยตัดสิน จึงไม่อาจบอกได้ว่าการทางพิเศษฯ จะแพ้หรือชนะ แต่มูลหนี้ทั้งหมด 137,515.6 ล้านบาทนั้น การทางพิเศษฯ สามารถต่อรองลงมาเหลือประมาณ 59,000 ล้านบาท นับเป็นการต่อรองที่ได้ผลดีมาก พร้อมได้มีข้อเสนอให้ กทพ. พิจารณาเลือกแนวทางการแก้ปัญหาใน 2 แนวทางด้วยว่า

1. หากเห็นว่ามีโอกาสชนะคดีสูงจากข้อพิพาทที่เหลือ

“ แม้ว่าข้อพิพาทที่ศาลปกครองสูงสุด  
ยังไม่เคยตัดสิน จึงไม่อาจบอกได้ว่าการ  
ทางพิเศษฯ จะแพ้หรือชนะ แต่มูลหนี้ทั้งหมด  
137,515.6 ล้านบาทนั้น การทางพิเศษฯ สามารถ  
ต่อรองลงมาเหลือประมาณ 59,000 ล้านบาท  
นับเป็นการต่อรองที่ได้ผลดีมาก ”



คดีไม่ปรับค่าผ่านทาง

ตามสัญญาให้ปรับค่าผ่านทางปรับขึ้นทุก 5 ปี ตามดัชนีผู้บริโภค (CPI) ที่เพิ่มขึ้น โดยพิเศษขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท

ตั้งแต่ปี 2546 กทพ. ปรับค่าผ่านทางโดยใช้วิธีพิเศษลงหากคำนวณได้ไม่ถึง 5 บาท เพื่อเป็นนโยบายประชานิยมให้รัฐบาลเอาใจคนกรุงเทพฯ

การไม่ปรับค่าผ่านทางตามสัญญา ทำให้รายได้ของ BEM ลดลง ซึ่ง กทพ.ไม่ชดเชยให้ตามสัญญา กลับนำเรื่องสู่การพิพาท จนท้ายที่สุดคดีส่วนใหญ่คณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองกลางตัดสินให้ กทพ.แพ้ ต้องชดเชย BEM ซึ่งคดีนี้จะมีผลต่อเนื่องทุกปีรวมดอกเบี้ยที่เกิดขึ้น 7%

การปรับค่าผ่านทางที่เกิดข้อพิพาท

กทพ. (ในอดีต)	BEM	ศาลปกครองสูงสุด
▶ ปรับทุก 5 ปี ตาม CPI โดยพิเศษลง หากคำนวณได้ไม่ถึง 5 บาท	▶ ปรับทุก 5 ปี ตาม CPI โดยพิเศษขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท ตามสัญญา (ระหว่างปีที่ 1-5 จะไม่มีการปรับค่าผ่านทาง แม้ CPI จะมากขึ้น และจะปรับใช้ใหม่ในปีที่ 6)	▶ อนุญาโตตุลาการ/ศาลปกครองกลาง ตัดสินใจให้ กทพ. ชดเชย BEM ตามสัญญา

เช่น การปรับค่าผ่านทางทางด่วนขึ้นที่ 2 ปี 2546

กทพ. (ในอดีต)	BEM	ศาลปกครองสูงสุด
▶ ค่าผ่านทางปี 2541 = 40 บาท ▶ CPI ปี 2541-2545 เพิ่มขึ้น = 1.0646	▶ 40 x 1.0646 = 42.58 บิดลงเป็น 40 บาท	▶ 40 x 1.0646 = 42.58 บิดขึ้นเป็น 45 บาท

ที่มา : ibusiness.co

อยู่ก็ควรสู้คดีต่อ แต่จะต้องจ่ายเงินชดเชยให้บีอีเอ็มใน  
ข้อพิพาทที่ศาลปกครองสูงสุดตัดสินแล้วเป็นเงิน 4,318.4  
ล้านบาท หรือขยายเวลาสัมปทานทางด่วนปากเกร็ด-บางปะอิน  
ให้แทนเป็นเวลาประมาณ 4-5 ปี

2. หากเห็นว่ามีโอกาสแพ้สูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อ  
พิพาทจากการแข่งขันที่ศาลปกครองสูงสุดได้เคยตัดสินแล้ว  
ก็ควรยุติข้อพิพาทที่เหลือทั้งหมด แล้วพิจารณาขยายเวลา  
ให้บีอีเอ็ม แต่ควรขยายเวลาให้ไม่เกิน 15 ปี เพื่อชดเชยหนี้  
จำนวน 59,000 ล้านบาทเท่านั้น ไม่ควรนำการก่อสร้างทางด่วน  
ชั้นที่ 2 (Double Deck) มาพิจารณารวมกับข้อพิพาท  
อื่น การก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck) นั้น  
หากการทางพิเศษฯ มั่นใจว่าเมื่อสร้างขึ้นมาแล้วจะสามารถ  
แก้ปัญหาารถติดบนทางด่วนได้จริง ก็ควรแยกเป็นโครงการ  
เฉพาะ

ที่ไล่เรียงไปทั้งหมดเป็นข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับ  
ข้อพิพาทระหว่าง กทพ.กับ BEM ในเบื้องต้น ซึ่งถือเป็น  
มรดกบาปที่รัฐบาลชุดใหม่ต้องมารับภาระในการแก้ไข  
ปัญหา โดยต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศ ในทาง  
กลับกันก็ต้องไม่ให้เกิดกระทบต่อความเชื่อมั่นในการลงทุน  
โดยเฉพาะความเชื่อมั่นแก่ภาคเอกชนทั้งในและนอก  
ประเทศการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ว่าจะได้รับความชอบ  
ธรรมจากภาครัฐในกรณีที่เกิดข้อพิพาทด้วย

ถือเป็นภาระหนักของรัฐบาลประยุทธ์ 2 ที่ต้องหา  
แนวทางแก้ไขให้ลงตัวด้วยความยุติธรรม และประโยชน์  
สูงสุดของประเทศ

ตรงกับเป็นสิ่งที่ นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร อดีต รมช.  
คมนาคม ผากไว้เกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า "ต้องยึดประโยชน์ของ  
ประเทศชาติเป็นหลัก และไม่ควรรู้ประชาชนเป็นตัวประกัน".