



ผูกขาดร้านปลอดอากร (Duty Free) สนามบิน ปัญหาการจัดสรร-กฎหมาย? (จบ)

ต่อเนื่องจากความตอนต้นที่แล้ว หลังได้กล่าวถึงเหตุผล ความจำเป็นของการดำเนินธุรกิจแบบผูกขาด เพื่อสะท้อนถึงการจัดสรรสิทธิประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร (ดีวตี้ฟรี) และสิทธิการบริหารกิจกรรมเชิงพาณิชย์ของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.)

คำถามต่อไปกับประเด็นทางกฎหมายก็คือว่า ในการประมูลที่ผ่านมา แม้ว่าที่ไออาร์จะมีความโปร่งใสในระดับหนึ่ง แต่เกณฑ์การตัดสินที่ใช้ นั้น เพื่อประโยชน์ของใคร และผลตอบแทนที่มอบให้ ทอท.เหมาะสมหรือไม่

ข้อเสนอด้านเทคนิคและผลตอบแทนรัฐ ตามที่ไออาร์แบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ (1) ประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญ โครงสร้างองค์กรและแผนการพัฒนามูลฐานและงบการเงิน (2) แผนการดำเนินงานแนวคิด หลักการการออกแบบตกแต่งสถานที่ (3) แผนธุรกิจ ความสามารถในการระดมทุน การชำระหนี้ และ (4) ผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำรายปีที่เสนอให้ ทอท.

ดูแล้วมีเหตุผล แต่นอกจากข้อ (4) แล้ว เปิดโอกาสให้ใช้ดุลยพินิจมากเกินไปหรือไม่ คุณสมบัติตามที่ไออาร์ก็คล้ายๆ กันแทบทุกราย องค์ประกอบของคุณภาพในข้อ (1) ถึง (3) นั้น มีตัวแปรอะไรบ้างในการวัดคุณภาพที่เหมาะสม และมีการประกาศให้ทราบหรือไม่ว่าปัจจัยเหล่านี้คืออะไร เกณฑ์การตัดสินยังให้นำหนักกับประสบการณ์เดิม ไม่ได้เน้นศักยภาพในการดำเนินการในอนาคต

นอกจากนี้มีการให้ข่าวฮือฮาว่า เปรียบเทียบผลตอบแทนระหว่างสัญญาฉบับเดิม (28 ก.ย.2549 ถึง 27 ก.ย.2563 รวมระยะเวลา 14 ปี) กับสัญญาฉบับใหม่ (วันที่ 28 ก.ย. 2563 ถึง 31 มี.ค.2575 รวมระยะเวลา 10 ปี 6 เดือน)แล้ว รายได้ของทอท. เพิ่มขึ้นมาก

แต่การเปรียบเทียบตามตารางนี้เป็นสิ่งที่ขาดเหตุผลและความเหมาะสมโดยสิ้นเชิง รายได้ที่เสนอให้ ทอท. นั้น จะมากน้อยเพียงใด ต้องคำนวณจากรายได้ที่ ทอท. ควรจะได้รับโดยคำนึงถึง **ประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้น การใช้เฉลี่ยของผู้โดยสารแต่ละกลุ่ม ทั้งชาวไทยและต่างประเทศในอนาคต** และที่สำคัญคือจำนวนพื้นที่จัดสรรเพิ่มขึ้น ซึ่งมีทั้งอาคารผู้โดยสารหลังเดิม 18,000 ตารางเมตร (ตร.ม.) และพื้นที่ภายในอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ที่กำลังก่อสร้าง และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2563 อีก 4,000 ตร.ม.ด้วย

อนึ่ง ผลประโยชน์ตอบแทนก็ยังกำหนดกันแบบเดิมๆ ว่าใครให้มากก็เป็นผู้ชนะ **ลองหันมาใช้เกณฑ์อย่างอื่นกันดีกว่าไหม** เกณฑ์ที่เฉพาะเจาะจงแทนแผนกว้างๆ เช่น ใครให้บริการดีกว่ากัน ใครเสนอสินค้าได้หลากหลายกว่ากัน ใครขายสินค้าในราคาต่ำกว่ากันสู้กับสนามบินต่างๆ ในต่างประเทศได้ ซึ่งจะนำมาซึ่งความประทับใจของลูกค้า สร้างชื่อเสียง สร้างตลาดให้ประเทศไทย

นอกจากนี้ มีการหาข้อมูลวิเคราะห์เปรียบเทียบหรือไม่ว่าแนวปฏิบัติในประเทศอื่นเป็นอย่างไร ผลตอบแทนของสนามบินประเทศอื่นอยู่ประมาณ 30-40% หรือไม่ เทียบกับ 15-20% ตามสัญญาของทอท. คงต้องจับตาดูรายละเอียดของที่ไออาร์

สำหรับ Pick Up Counter ที่เปิดโอกาสให้ซื้อของในเมืองและรับที่สนามบินต่อไปว่าจะเจาะจงให้ผูกขาดอีกหรือเปล่า

นอกจากนี้อายุสัมปทานก็ยาวไปหรือไม่ สำหรับกิจการที่ไม่ใช่การขุดเจาะสำรวจหรือลงทุนก่อสร้างเพียงแค่การตกแต่งเท่านั้น การตลาดก็ไม่จำเป็นต้องลงทุนมาก เรียกว่า

ลูกค้าแทบไม่มีทางเลือก ในต่างประเทศ
ระยะเวลาสัมปทานลักษณะเดียวกัน
เฉลี่ยประมาณ 5-7 ปี แต่ของไทยยาวนาน
ถึง 10 ปี

ปัญหากฎหมายประเด็นสุดท้ายคือเรื่อง
ปัญหากฎหมายและการใช้กฎหมาย

ในช่วงเวลา 2-3 ปีที่ผ่านมา ได้มีความ
พยายามปรับปรุงแก้ไข ออกกฎหมายใหม่
ให้รัดกุม โปร่งใส ตรวจสอบได้ และป้องปราม
การทุจริต แต่พ.ร.บ.ที่เกี่ยวข้อง เช่น พ.ร.บ.จัดซื้อ
จัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐปี 2560 และ
พ.ร.บ.ร่วมทุนฉบับใหม่ปี 2562 ไม่ครอบคลุม
การจัดสรรพื้นที่เชิงพาณิชย์ของทอท.!

อาจจะจำกันได้ว่าเมื่อมีการจัดสรรพื้นที่
จำหน่ายสินค้าปลอดอากรครั้งแรกในปี 2547
การจัดสรรนั้นอยู่ภายใต้กฎหมายร่วมทุน
ฉบับปี 2535 และได้มีการตรวจสอบได้ส่วน
โดยสำนักงาน ปปช. ในประเด็นว่า มีการ
แบ่งแยกโครงการเพื่อหลีกเลี่ยงกฎหมาย
ดังกล่าวหรือไม่ แต่ละโครงการมีมูลค่า 900
และ 800 กว่าล้านบาท ทำให้ต่ำกว่าเกณฑ์
1,000 ล้านบาทภายใต้กฎหมายร่วมทุน
มีการส่งคำถามไปยังสำนักงานกฤษฎีกาว่า
ในการคำนวณมูลค่าของโครงการนั้นควรรวม
มูลค่าสินค้าคงคลังที่ต้องเก็บไว้เพื่อจำหน่าย

ด้วยหรือไม่ อย่างไรก็ตามประเด็นก็คือว่า แต่เดิม
โครงการนี้อยู่ภายใต้กฎหมายร่วมทุน

มาในปัจจุบัน ธุรกิจดีที่พลิกกลับไม่เข้าข่าย
ต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ พ.ศ.2562
เนื่องจากไม่ใช่กิจการจำเป็นที่ขาดไม่ได้ และ
ไม่ได้เกี่ยวเนื่องกับโครงสร้างพื้นฐานและ
บริการสาธารณะของท่าอากาศยาน ฉะนั้น
การจัดสรรพื้นที่เชิงพาณิชย์ก็ไม่อยู่ภายใต้
กฎหมายใดนอกจากระเบียบของทอท.เอง!

มีความสับสนแม้กระทั่งในหน่วยงาน
ตรวจสอบว่า กรณีนี้มีลักษณะเป็นการให้
สัมปทานจะอยู่ภายใต้กฎหมายฉบับใด
พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้าง ปี 2560 เปิดโอกาสให้มี
ผู้สังเกตการณ์อิสระ มีการคำนวณราคากลาง
อย่างโปร่งใส มีการป้องกันการขัดกันแห่ง
ผลประโยชน์ หรือผลประโยชน์ทับซ้อน ฯลฯ
แต่ก็ไม่มีผลบังคับใช้ในกรณีนี้เช่นกัน!
หลายๆ กรณีของการให้สัมปทานโดยรัฐ
ทำให้รัฐไม่ได้รายได้เท่าที่ควร ประชาชน
ไม่ได้คุณภาพบริการที่น่าจะเป็น ถึงเวลาหรือยัง
ที่จะปรับเปลี่ยนวิธีการที่ใช้อยู่เดิมๆ