



SPECIAL SCOOP

"ศุภชัย" ปลื้มลงนามไฮสปีดเทรน ACT ซึ่มีข้อตกลงคุณธรรม เชื่อโปร่งใส!

อ่านต่อหน้า 3

'ศุภชัย' ปลื้มลงนามไฮสปีดเทรน ACT ซึ่มีข้อตกลงคุณธรรม 'ครบ' โปร่งใส!



SPECIAL SCOOP

'ไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน' ลงนามร่วมลงทุนระหว่าง ร.ฟ.ท. กับ CPH เป็นที่เรียบร้อยแล้ว พร้อมเอกอัครราชทูต 3 ประเทศร่วมเป็นสักขีพยาน ถือเป็นความร่วมมือระดับโลก ด้าน 'ศุภชัย เจียรวนนท์' ผู้แทนกลุ่ม CPH เปิดตัวพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ ประกาศเดินทางโครงการ-เร่งจัดทำแผนก่อสร้าง ขณะที่เลขาธิการ ACT ขอให้ทุกภาคส่วนจับตามองโครงการนี้ใช้กฎหมายพิเศษที่ทุจริตก็อาจกลายเป็นถูกได้ ย้ำต้องมองเป้าหมายคือมีรถไฟวิ่งได้สำเร็จ ส่วนสหภาพ ร.ฟ.ท. หวังกลับเสียค่าไฟ เพราะการส่งมอบอาจไม่เป็นตามเป้า ซึ่งแผนพัฒนารถไฟอาจโดนกินรวบอ้างกฎหมาย EEC

ในที่สุดการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และกลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่ม CPH) ซึ่งเป็นผู้ชนะการประมูลโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) เชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม. วงเงิน 224,544 ล้านบาท ก็สามารถทยอยยื่นไปสู่การลงนามในสัญญาร่วมทุนโครงการฯ ได้สำเร็จ ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด ซึ่งกลุ่ม CPH จัดตั้งเป็นนิติบุคคลใหม่ เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม ที่ผ่านมา มีทุนจดทะเบียน 4,000 ล้านบาท

โดยมี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีเป็นประธานในพิธีในวันนั้น (24 ตุลาคม 2562) และได้รับเกียรติเป็นอย่างสูงจากเอกอัครราชทูต 3 ประเทศ ประกอบด้วย นายหลู่ ฉิ้น เอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำประเทศไทย นายชิโร ชุตะโคเชิมะ

เอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย และนายโลเรนโซ กาลันตี เอกอัครราชทูตสาธารณรัฐอิตาลีประจำประเทศไทย ที่ให้การสนับสนุนและร่วมเป็นสักขีพยานในโครงการประวัติศาสตร์ที่เป็นความร่วมมือระดับโลก

สำหรับไฮสปีดเทรนสายนี้ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP Net Cost) ที่มีมูลค่าสูงถึง 224,544 ล้านบาท โดยมีกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ 119,425 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) ปรากฏว่ากลุ่ม CPH เสนอกรอบวงเงินที่รัฐร่วมลงทุน 117,226 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) ส่งผลให้รัฐประหยัดค่าใช้จ่ายได้ถึง 2,200 ล้านบาท ภายใต้สัญญาร่วมลงทุน 50 ปี มูลค่าประมาณ 300,000 ล้านบาท อีกทั้งทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา

นี่คือก้าวสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นความร่วมมือในระดับโลกซึ่งสังคมไทยให้ความสนใจและเฝ้าติดตามมาตลอด เพราะโครงการไฮสปีดเทรนเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้ประสบความสำเร็จและสร้างชื่อให้กับรัฐบาลบิกทูได้ในที่สุด

ด้าน นายศุภชัย เจียรวนนท์ ประธานคณะผู้บริหาร เครือเจริญโภคภัณฑ์ ในฐานะผู้แทนกลุ่ม CPH กล่าวว่า รู้สึกเป็นเกียรติและภาคภูมิใจเป็นอย่างมาก ที่ได้มีโอกาสร่วมลงทุนเพื่อพัฒนาโครงการไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน โดยต้องขอขอบคุณพันธมิตรที่เป็นกิจการร่วมค้า รวมทั้งพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ทั้งจากประเทศไทยและต่างประเทศ อาทิ ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) และธนาคารเพื่อการพัฒนาประเทศจีน (CDB)

โดยภายหลังการลงนามจะเร่งเข้าไปบริหารจัดการบริษัทรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อจะได้ดำเนินการลงพื้นที่สำรวจ ออกแบบ เสร็จจากกับผู้รับเหมาก่อสร้างและซัพพลายเออร์ต่างๆ รวมทั้งเร่งจัดทำแผนก่อสร้างและเดินหน้าทันที

อย่างไรก็ดี โครงการไฮสปีดเทรนถูกจับตามาโดยตลอดทั้งในเรื่องของความโปร่งใสหรือการนำที่ดินใจกลางเมืองของรัฐอย่างที่ดินมักกะสัน 150 ไร่ ที่มีมูลค่ามหาศาลไปให้เอกชนจัดหาประโยชน์แต่คิดมูลค่าที่ดินในราคาถูก ซึ่งเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับเอกชน รวมทั้งรัฐมีความเสี่ยงที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายให้กับเอกชนเพราะปัญหาอยู่ที่ ร.ฟ.ท.ไม่มีความพร้อมในการส่งมอบที่ดินให้เอกชนทำโครงการ

ดังนั้นแม้วันนี้รัฐและกลุ่ม CPH จะมีการลงนามแล้วก็ตาม แต่บรรดาหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ก็ยังเฝ้าสังเกตการณ์ว่าจะมีการทุจริตหรือการเอื้อประโยชน์ให้กับเอกชนหรือไม่ ซึ่งถือเป็นประเด็นสำคัญที่ประชาชนต้องช่วยกันสอดส่องดูแลตลอดไป

ดร.มานะ นิมิตรมงคล เลขาธิการองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) Anti-Corruption Organization of Thailand : ACT กล่าวว่า โครงการ ไฮสปีดเทรนเป็นโครงการใหญ่ที่มีความสำคัญซึ่งผู้แทนของ ACT ได้เฝ้าติดตามข้อมูลมาตลอด และเมื่อเริ่มเซ็นสัญญาถือเป็นการเริ่มต้นที่ชัดเจน

“เรามีข้อตกลงคุณธรรมกับหน่วยงานต่างๆ ก็ต้องติดตามไปว่าในแต่ละขั้นตอนจะเป็นไปตามเงื่อนไข เป็นการรักษามูลประโยชน์ส่วนรวมทุกขั้นตอนหรือไม่”

ซึ่งจากการติดตามตั้งแต่แรกก็เห็นว่าทาง CPH มีความพยายามที่จะยื่นเสนอขอเงื่อนไขพิเศษหลายอย่างหลายประการ ก็มีการคัดค้านคัดค้าน มีการเจรจากันจนสุดท้ายก็ออกมาในกรอบหรือขอบเขตที่รับได้ทุกฝ่าย

เลขาธิการ ACT บอกอีกว่า โครงการนี้เป็นโครงการขนาดใหญ่มีผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาก และกว้างขวาง ส่งผลให้การติดตามต้องใช้ความพยายามมาก หากประชาชนรู้เห็นข้อมูล ทั้งในส่วนในพื้นที่ หรือขั้นตอน

ต่างๆ ก็ขอให้ส่งข้อมูลมาได้ที่ ACT เพื่อที่ ACT จะได้เข้าไปเจาะลึกในเรื่องนั้น

“ถ้าโดยลำพังตัวแทนภาคประชาชนที่ไปดูตรงนั้น คงไม่สามารถรู้เห็นได้ทุกอย่าง อยากจะบอกว่าโครงการ PPP ทุกโครงการขนาดใหญ่มีโอกาส มีช่องว่างคอร์รัปชันได้เสมอ แต่ถ้าเป็นโครงการที่จัดทำตาม พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ จะมีกฎเกณฑ์และกติกาคัดเจน”

แต่การที่ไฮสปีดเทรนเป็นการดำเนินโครงการแบบ PPP ซึ่งเป็นกฎหมายใหม่ที่มิกติกาแตกต่างไปจากที่เคยปฏิบัติและยังใช้มติคณะกรรมการ EEC อนุมัติ จึงเกิดการเปลี่ยนแปลง มีการเพิ่มข้อยกเว้น ข้อตกลงอะไรที่แตกต่างไปมากกว่าเดิม

“ตรงนี้แหละทำให้เรื่องที่ทุจริต ทำให้ไม่ทุจริตได้ เพราะไปใช้กฎหมายอีกตัวเปลี่ยนแปลงซึ่งมีความเสี่ยงมากขึ้น จริงๆ หลักการ PPP ถือว่าเป็นความสำเร็จของประเทศ แต่ปัญหาอยู่ที่คนมีอำนาจ ต้องใช้อำนาจที่จำกัด อย่างเหมาะสม ที่สำคัญต้องมีความโปร่งใส มีความรับผิดชอบต่อผลประโยชน์ของประเทศอย่างจริงจัง”

ดร.มานะ ระบุว่า ที่มีการพูดกันว่า การคิดราคาและให้ที่ดินมักกะสันกับกลุ่ม CPH ทำให้รัฐเสียเปรียบนั้น เป็นเรื่องที่พูดยาก เพราะความจริงแล้ว สังคมต้องมองที่ความสำเร็จของโครงการเหมือนกับที่พยายามบอกว่า หาก CPH เดินรถไฟได้ตามกรอบเวลา พร้อมๆ กับการเปิดให้บริการ ส่วนที่เป็นพาณิชย์กรรม เป็นการสร้างรายได้ให้กับกลุ่ม CPH บริเวณสถานี มักกะสัน ตรงนี้ถือเป็นเรื่องที่ต้อง

แต่สิ่งที่สังคมกังวลก็คือเมื่อ CPH ได้โครงการไปแล้วแต่ไปให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่ดินโดยรอบมากกว่าการเดินรถไฟความเร็วสูง ทั้งที่การเดินรถไฟคือเป้าหมายที่แท้จริงของโครงการนี้

ดังนั้นหาก CPH ให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่ดิน แต่ส่วนของการเดินรถไฟล่าช้า เรื่องนี้ ACT ต้องติดตามดูข้อมูล เพราะเป้าหมายหลักของโครงการคือการเดินรถไฟที่ทุกคนต้องให้ความสำคัญ

“ACT จะเฝ้าติดตามดูทั้งระบบของไฮสปีดเทรน เพราะเป็นเรื่องยากที่จะไปเจาะเฉพาะส่วน จึงต้องอาศัยทุกคนที่อยู่ในพื้นที่ ทั้งเจ้าหน้าที่รัฐ พ่อค้า นักธุรกิจ ชาวบ้าน ใครเห็นอะไรต้องแจ้งเข้ามา เพราะรถไฟต้องก่อสร้างให้เสร็จภายใน 5 ปี ตาม TOR กำหนดไว้”

ขณะที่นายสวาทีย์ แก้วหวาน เลขาธิการสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ ร.ฟ.ท.กล่าวว่า มีคนอยากให้เร่งเซ็นสัญญาซึ่งสหภาพฯ เป็นห่วงเรื่องการส่งมอบที่ดินอาจไม่เป็นตามกำหนด จะทำให้เสียค่าปรับจำนวนมากศาลปัจจุบัน ร.ฟ.ท.ยังไม่สามารถย้ายบ้านเรือนและร้านค้าของประชาชนออกจากพื้นที่รถไฟได้ทั้งหมด มีทั้งผู้ที่มีสัญญาเช่าซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการทางเอกสาร และผู้ที่เข้ามาใช้พื้นที่โดยไม่มีสัญญาซึ่งยังรื้อถอนไม่แล้วเสร็จ

“แม้ซีพีจะบอกว่าเซ็นสัญญาไปก่อน หากส่งมอบที่ดินไม่ทันตามกำหนดก็ไม่เป็นไร รัฐแค่ขยายเวลาการส่งมอบโครงการออกไปเท่านั้น แต่ในอนาคตหากมีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย การรถไฟฯ ก็จะถูกฟ้องร้องเรียกค่าปรับแบบเดียวกับค่าไฟไฮสปีดแล้ว”

อีกประเด็นที่นักวิพากษ์คือการนำโครงการนี้ไปอยู่ภายใต้ EEC ซึ่งใช้กฎหมายพิเศษ มีเอกสิทธิ์มากมาย ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบได้ ก็เสี่ยงต่อการที่เอกชนจะเข้ามายึดเส้นทางเดินรถของการรถไฟฯ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่กำลังจะเกิดในอนาคต เนื่องจากกำลังจะมี พ.ร.บ.การขนส่งทางราง ซึ่งเปิดให้เอกชนเข้ามายื่นประมูลกิจการเดินรถไฟในเส้นทางต่างๆ ได้ หากเส้นทางรถไฟที่จะประมูลอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษก็อาจจะใช้กฎหมายพิเศษเพื่อยกเส้นทางเดินรถที่เป็นของการรถไฟฯ ไปให้เอกชน

นอกจากนั้นหากให้โครงการรถไฟฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่มากกว่า 3 จังหวัดที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง) ไปขึ้นกับ

เขตเศรษฐกิจพิเศษก็เท่ากับเป็นการขยายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษไปโดยปริยาย รวมถึงเส้นทางรถไฟสายสั้นๆ ที่อยู่ใน 3 จังหวัด EEC ยังมีเส้นทางที่หลายฝ่ายจับตาคือ รถไฟสายกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-คลองลึก (จ.สระแก้ว) ซึ่งติดกับชายแดนกัมพูชา และถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจจังหวัดสระแก้วอยู่แล้ว ส่วนกัมพูชาและจีนก็มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกันได้หมด หากให้รถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบินไปอยู่ใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษก็เท่ากับเป็นการเปิดช่องให้เขตเศรษฐกิจพิเศษอื่นๆ เข้ามาครอบงำกิจการรถไฟได้โดยง่าย

นายสวีย์ ย้ำว่าสิ่งที่สหภาพ เรียกร้องมาตลอดคือขอให้เปิดสัญญาให้สาธารณชนรับรู้ซึ่งเป็นไปตาม พ.ร.บ.ข้อมูลข่าวสาร ประชาชนจะได้ช่วยกันตรวจสอบ รัฐบาลก็บอกว่าเซ็นสัญญาก่อนค่อยเปิด เซ็นสัญญาแล้วมาเปิดจะมีประโยชน์อะไร ดังนั้นหลังจากนี้สหภาพการรถไฟฯ จะหารือกับภาคีเครือข่าย เช่น สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เครือข่ายที่คัดค้าน EEC และต้องหาแนวทางในการตรวจสอบโครงการไฮสปีดเพื่อไม่ให้รัฐเสียเปรียบภาคเอกชนที่ได้โครงการนี้ไปดำเนินการ!