

ลึกแต่ไม่ลับ

จรัญ พงษ์จัน



ว่า ด้วย “ไฮสปีดเทรนตอนที่ 3” ...จริงดังว่า ปัญหาที่ไว้วางใจ ในที่สุด “โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ตอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะตะกา” คู่สัญญาระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กับกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ในนาม “CPH” ที่ทำท่าจะเกิดประเด็นครม. มีรายการเทียบตาปลา จนไม่สามารถลงนามในสัญญากันได้

จึงต้องขยับขยายโปรแกรมลงนามจากวันที่ 15 ตุลาคม เป็น 25 ตุลาคม 2562 แต่ล่าสุด โหมเมนตัม ม้วนขึ้น จบลงแบบแฮปปี้เอนด์ มีการนัดจรดปากกากันเป็นที่เรียบร้อย เร็วกว่ากำหนดที่วางไว้ซะอีก โดย “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ไฟใหญ่ออกมายืนยันแล้วเมื่อวันที่วานว่า

จะมีการลงนามในสัญญาก่อสร้างระหว่างกัน ในวันที่ 24 ตุลาคม ซึ่งทาง “ซีพีเอส” แจ้งว่ามีความพร้อมแล้ว ที่เลื่อนลงนามเร็วกว่าเดิมหนึ่งวัน เพราะซีพีเอสบอกว่าเป็นวันมงคล ฤกษ์งามยามดี โดยพิธีลงนามถูกกำหนดขึ้นที่ห้องสี่ฟ้า อาคารภักดีดินทร์ ทำเนียบรัฐบาล เวลา 13.30 น.

ผู้ลงนามระหว่าง “นายศุภชัย เจียรวนนท์” ประธานคณะผู้บริหารบริษัท เครือเจริญโภคภัณฑ์ จำกัด ฝ่ายหนึ่ง กับ “นายวรวิทย์ มาลา” รักษาการผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. อีกฝ่ายหนึ่ง

นักสังเกตการณ์วิเคราะห์ว่าสาเหตุที่ทำให้ “กลุ่มซีพีเอส” กลับล่า 360 องศา คิโรราบ ยอมลงนามในสัญญาก่อสร้างไฮสปีดเทรนแบบไม่ลังเลอะไรเลย แถมยังเลื่อนโปรแกรมลงนามในสัญญา ก่อนถึงเส้นตาย 1 วัน เพราะได้ออปชั่นสำคัญ นั่นก็คือในพิธีดังกล่าวนั่นเอง

ทาง “พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา” นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เบอร์หนึ่งตึกไทยคู่ฟ้า ยอมรับเงื่อนไขตามที่คู่สัญญาฝั่งซีพีเอสพึงประสงค์ นั่นก็คือ “บิกตู” ต้องนั่งแทนเป็นประธานในพิธีลงนาม

ฟังอีกครั้งว่า “ต้อง พล.อ.ประยุทธ์คนเดียวเท่านั้น” เพื่อเป็นหลักประกัน ป้องกันความเสี่ยง เกี่ยวกับการส่งมอบพื้นที่

โดยพื้นที่ส่งมอบที่ ร.ฟ.ท. หรือ “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ไม่ใช่ “รถไฟไอเท่ง” รับผิดชอบ ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ให้กับ “ซีพีเอส” รวมทั้งสิ้น 4,421 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่ก่อสร้าง

3,151 ไร่ และพื้นที่เวนคืน 850 ไร่

การส่งมอบตามเอกสารแนบท้ายร่างสัญญา ที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เห็นชอบให้ส่งมอบแบ่งเป็น 3 คาบช่วง คือ

1. ช่วงสถานีพญาไท-สุวรรณภูมิ รวมระยะทาง 28 กิโลเมตร สามารถส่งมอบได้ทันทีหลังลงนาม

2. ช่วงสถานีสุวรรณภูมิ-อุตะตะกา ระยะทาง 170 กิโลเมตร กำหนดส่งมอบพื้นที่ภายใน 1 ปี 3 เดือน หลังลงนามในสัญญา

และ 3. ช่วงสถานีพญาไท-ดอนเมือง ระยะทาง 22 กิโลเมตร จะส่งมอบพื้นที่ได้ภายใน 2 ปี 3 เดือน หลังลงนามในสัญญา

ทาง ร.ฟ.ท.รับประกันด้วยความซื่อว่า พื้นที่ส่งมอบทั้งหมดมีความพร้อมส่งมอบทั้งหมด 3 พันกว่าไร่ ตีตกคิดออกมาเป็นร้อยละ 88 ที่เหลือมีอุปสรรคต้องให้เคลียร์ แต่ที่ลำบากมากคือ กรณีของผู้บุกรุกกว่า 200 ไร่ ราว 520 ราย กับพื้นที่เช่า 80 สัญญา

และจุดที่หนักอกที่สุด คือพื้นที่สาธารณูปโภคสำคัญๆ ช่วงระหว่างมักกะสัน-สนามบินดอนเมือง ต้องรื้อถอน ขนย้าย ทั้งเสาไฟฟ้าแรงสูง ระบบบำบัดน้ำเสียใต้คลองบางซื่อ ท่อน้ำมัน-ท่อก๊าซ บริเวณคลอง ถนนพระราม 6 ท่อน้ำมันท่อส่งปิโตรเลียมไทย ท่อก๊าซ ปตท.-หน้าวัดเสมียนนารี-ท่อระบายน้ำบริเวณสามเสน และรางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งเป็นช่วงส่งมอบพื้นที่ล็อตที่ 3 ใช้เวลา 3 ปี

ปัญหาทั้งหมดเป็นความรับผิดชอบของบอร์ดการรถไฟฯ ชุดใหม่ ที่เพิ่งแต่งตั้งแทนชุดเก่าเมื่อไม่กี่วันที่ผ่านมา

มีข่าวลือวงในระบุว่า หัสเดิมทางรัฐบาลหรือกระทรวงคมนาคมมีความพยายามที่จะเร่งรัดให้มีพิธีลงนามในสัญญา ก่อนวันที่ 15 ตุลาคม ให้เสร็จสรรพภายใต้ร่มเงาของบอร์ด ร.ฟ.ท.ชุดที่แล้ว

แต่บอร์ดชุดเก่า มากด้วยความระมัดระวัง กลัวว่า จะมีปัญหาตามมาหลังพ้นตำแหน่ง เพราะมีความเสี่ยงหลายจุด ช่วงท้ายปลายเหตุ “บอร์ด” ป้องกันความเสี่ยงให้กับตัวเอง จึงขงคำถามที่มีความคลุมเครือ ไม่กระจ่างชัดไป 5 ประเด็นใหญ่

แต่ผู้เกี่ยวข้องระดับสูง ไซ้ข้อข้องใจมาให้เพียง 2 ข้อ ซึ่งส่วนใหญ่ข้อเคลือบแคลงสงสัยอยู่ในพื้นที่ส่งมอบช่วงที่ 3 จากมักกะสัน-สนามบินดอนเมือง ที่บางจุดแก้ไขยาก ต้องขุดอุโมงค์ เป็น “คลองบก”

ด้วยประการดังกล่าว เมื่อเนื้อไม่ได้กิน หนั่งไม่ได้รอนั่ง เห็นท่าว่าจะไม่ดีแน่ ทาง “บอร์ด ร.ฟ.ท.ชุดเก่า” เลยไขก๊อกกันทั้งคณะ เหมือนยกภูเขาออกจากอก

ตามสัญญาโครงการรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน กำหนดกรอบไว้ว่า จะต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในเวลา 5

ปี ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุนกว่า 2.24 แสนล้านบาท โดยกำหนดเปิดให้บริการในปี 2567 ตามเงื่อนไขสัญญาโครงการนี้ ใช้รูปแบบการร่วมทุน รัฐบาลจะเข้าร่วมวงไพบูลย์ช่วง 6 ปีแล้ว ต่อเนื่องถึง 10 ปี โดยจะแบ่งจ่ายเป็นเงินอุดหนุน 1.5 แสนล้านบาทตามที่กลุ่มซีพีเอสเสนอ พร้อมดอกเบี้ย ตกปีละ 1.5 หมื่นล้านบาท

เท่ากับว่าคาบช่วง 5 ปีแรกแห่งการก่อสร้างทางเอกชน หรือซีพีเอสต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด

มีการประเมินกันว่า โครงการไฮสปีดเทรน เอกชน ผู้ร่วมลงทุนมีความเสี่ยงมากที่สุดหลายจุด โอกาสจะเข้ารกเข้าพงได้ในอนาคต

“ซีพีเอส” ไม่ได้กินแกลบ รู้แจ้งแทงทะลุเพดานได้ทุกจุด ก็เลยแสดงอาการยี้ยก ไม่ยอมลงนามในสัญญาในเมืองต้น

จน “เสี่ยหนู-อนุทิน ชาญวีรกูล” รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะผู้กำกับดูแลกระทรวงคมนาคม ถึงกับทูปโต๊ะทุ้งทุ้ง “บัญญัติ” และริบเงินประกันซอง 2 พันกว่าล้านบาท

และยกประโยชน์โครงการรถไฟเชื่อม 3 สถานี ให้กับผู้ประมูลในลำดับที่ 2

“ซีพีเอส” เลยยอมยกธงขาว

แต่ยี่ห้อ “เจ้าสัว” ก็ไว้อย่างดีสมราคา เมื่อสามารถจับ “พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา” เป็นตัวประกันมา นั่งเป็นประธานในพิธีลงนามได้สำเร็จ

“เสี่ยง” แต่ “กุ่ม” ตะงานนี้ ●