



AOT แก่สัญญา สัมปทาน?

ลดจ่าย-ขยายเวลาเก็บเงิน!

> 06



ดิของคณะกรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย (AOT) หรือ ทอท. ให้ขยายระยะเวลาการปรับปรุง ตกแต่งพื้นที่ และเลื่อนระยะเวลาการเริ่มต้น และสิ้นสุดของการอนุญาตประกอบกิจการ จำหน่ายสินค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสิทธิประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต เชียงใหม่ และหาดใหญ่ ให้กับ บริษัท ดิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด (KPD)

และการอนุญาตให้ประกอบกิจการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ภายในอาคารผู้โดยสารสุวรรณภูมิ ให้กับ บริษัท ดิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ จำกัด (KPS) จากสถานการณ์โควิด-19 ก่อให้เกิดข้อครหาตามมาเต็มไปหมด จนไม่อาจหาข้อยุติได้

มาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการของรัฐวิสาหกิจแห่ง นี้ มีดังนี้

กลุ่มแรก ปรับลดค่าผลประโยชน์ตอบแทน แบบคงที่รายเดือน หรือ ค่าเช่า 20% เป็นระยะเวลา 1 ปี เริ่มวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2563 - 31 มกราคม 2564 สำหรับปีถัดไป ทอท.จะทบทวนอัตราการปรับลดดังกล่าวอีกครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์

กลุ่มที่ 2 สำหรับสัญญาที่ไม่ได้มีผลตอบแทนคงที่ บอร์ด ทอท. มีมติ ยกเว้นการจัดเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำรายเดือน และผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำรายปี โดยคงไว้เพียงผลตอบแทนในอัตราร้อยละ หรือ “เปอร์เซ็นต์” เป็นเวลา 2 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2563-31 มีนาคม 2565

กลุ่มที่ 3 เลื่อนการชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทน และยกเว้นค่าปรับจากการขอเลื่อนชำระเงินดังกล่าวให้ผู้ประกอบการเป็นเวลา 1 เดือน โดยเริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563-กรกฎาคม 2563 กรณีผู้ประกอบการร้องขอผ่อนผัน

นอกจากนี้ คณะกรรมการทอท. อนุมัติให้เรียกเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำต่อผู้โดยสาร (Sharing Per Head)

AOT แก่สัญญาสัมปทาน? ลดจ่าย-ขยายเวลาเก็บเงิน!



และจำนวนผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริง ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2565 จนถึงปีที่จำนวนผู้โดยสารจริงของ ทอท. มีจำนวนเท่ากับ หรือมากกว่าจำนวนผู้โดยสารตามประมาณการของ KPD หรือ KPS แล้วแต่กรณี ในปี 2564 ที่อ้างอิงจากเอกสารการประมูล ให้นำค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำที่บริษัท ใช้ยื่นข้อเสนอในปีแรก (ปี 2564) หาดด้วยจำนวนผู้โดยสารตามประมาณการของบริษัท ในปี 2564 เพื่อคำนวณหา Sharing Per Head และนำมูลค่าที่ได้มาคูณกับจำนวนผู้โดยสารจริงของ ทอท. ในปีนั้นๆ เพื่อกำหนดเป็นค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำในปีนั้นๆ ตามสูตรการคิดคำนวณ

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัท ดิงเพาเวอร์ ได้ยื่นข้อเสนอจากการประมูลรวม 3 สัญญา มีมูลค่ากว่า 2.35 หมื่นล้านบาท โดยประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่ใช้ยื่นข้อเสนอในปีที่ 1 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 66 ล้านคน ท่าอากาศยานภูเก็ต 3 แห่ง 18 ล้านคน และกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 80 ล้านคน

ผลที่ตามมาคือการประเมินจากหลายองค์การว่า มติดังกล่าวเอื้อเอกชน และทำให้รายได้ของทอท.ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ แต่นั่นมิใช่เป็นเรื่องที่เกินเลยจากคาดการณ์ เพราะ

ระยะเวลา สัปดาห์เดียวมูลค่าหุ้นของ AOT หายไปจากการเทขายหุ้นของนักลงทุนกว่า 85,000 ล้านบาท ราคาต่ำสุดร่วงมา 49 บาทจากระดับ 57-58 บาท จนปัจจุบันลดลงมาอยู่ที่ 54 บาท ทว่าปัญหาใหญ่ที่ทุกคนตั้งคำถาม คือการตัดสินใจปรับเงื่อนไขนั้นอยู่ในอำนาจคณะกรรมการหรือไม่ เพราะสัญญาสัมปทานที่

จะเกิดขึ้นใหม่ยังไม่ได้เริ่มต้น แต่สัญญาเก่าที่คู่สัญญาเคยจ่ายปีละกว่า 2,500 ล้านบาท ได้รับผลกระทบแล้ว

ประเด็นต่อมากการขยายระยะเวลาออกไป 2 ปี มีคำถามว่า...แล้วบอร์ด ทอท.รู้ได้อย่างไรว่าการแพร่ระบาดของ Covid-19 จะมีส่งผลกระทบยาวนานถึง 2 ปี

มาดูวิธีการจัดเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทน ทอท.ที่เป็นเลื่อนอนกินจะมีวิธีการจัดเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทนจากผู้รับสัมปทานฯ

วิธีแรก จัดเก็บจากค่าผลประโยชน์ตอบแทนรายเดือน เป็นร้อยละ หรือ เปอร์เซนต์ กรณีสัมปทานดิวิดีพีปัจจุบัน เก็บในอัตรา 20% ของรายได้จากยอดขายสินค้าปลอดอากร ก่อนหักค่าใช้จ่าย ค่าภาษี และค่าธรรมเนียม

วิธีที่ 2 จัดเก็บจากค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำรายเดือนและรายปี (Minimum Guarantee) เป็นจำนวนเงินตามที่ระบุไว้ในสัญญาฯ

วิธีไหน ทอท.ได้เม็ดเงินรายได้มากกว่า ก็ให้ใช้วิธีนั้น คราวนี้และถ้าย้อนกลับไปในช่วงกลางปี 2562 คงจะจำกันได้ **กลุ่มบริษัท ดิง เพาเวอร์** ได้รับการอนุมัติจากบอร์ดทอท. ให้เป็นผู้ชนะการประมูลสัมปทานฯ ทุกสนามบิน โดย บริษัท ดิง เพาเวอร์ ดิวิดีพี ได้เข้ามาทำสัญญาสัมปทานดิวิดีพีกับทอท. เพราะยื่นข้อเสนอที่จะจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำรายปี (Minimum Guarantee) ปีแรกให้ ทอท. 15,419 ล้านบาท มากกว่าคู่แข่งกลุ่มลือตเต้ กลุ่ม ดูพี ดิวิดีพี ชัยนาทของโลก 2 เท่าตัว ขณะที่ สัญญาสัมปทานบริหารจัดการพื้นที่เชิงพาณิชย์ ที่สนามบินสุวรรณภูมิ บริษัท ดิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ เป็นผู้ชนะประมูล โดยเสนอจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำปีแรก 5,798 ล้านบาท

ส่วนสัมปทานดิวิดีพีในสนามบินภูมิภาค 3 แห่ง บริษัท ดิง เพาเวอร์ ดิวิดีพี เป็นผู้ชนะอีก โดยเสนอจ่ายผลตอบแทนขั้นต่ำปีแรก 2,331 ล้านบาท รวม 3 สัญญา 23,548 ล้านบาท

ข้อมูลนี้ นักลงทุน รั้งกันตั้งแต่ช่วงกลางปีที่แล้วว่า

ทอท.จะมีรายได้จากค่าสัมปทานเพิ่มขึ้นทันทีที่สัญญาสัมปทานฯ ฉบับใหม่ เริ่มบังคับใช้ในวันที่ 28 กันยายน 2563 ไปจนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2574...แต่กลับมีการขยายเงื่อนไขใหม่

ประเด็นที่ทุกคนกำลังจับตาคือ บอร์ดแก้ไขได้หรือไม่ ในสัญญาสัมปทานที่ยังไม่เกิดขึ้น!

มติบอร์ด ทอท.จัดกฎหมาย พ.ร.บ.ร่วมลงทุนปี 2562 หรือไม่ เพราะในทางกฎหมาย การที่ ทอท.จะดำเนินการแก้ไขสัญญาสัมปทานระหว่างรัฐกับคู่สัญญาเอกชนได้นั้น จำเป็นจะต้องดำเนินการตามบทบัญญัติ มาตรา 46 มาตรา 47 ของ พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนปี 2562 ที่กำหนดให้หน่วย

งานเจ้าของโครงการ เสนอเหตุผลและความจำเป็น ประเด็นที่ขอแก้ไขผลกระทบจากการแก้ไข และข้อมูลอื่นๆ ที่จำเป็นต่อคณะกรรมการกำกับดูแลตามมาตรา 43 เพื่อพิจารณาให้ความเห็น ก่อนนำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา

แม้สัมปทานดิวิดีพี ระหว่าง ทอท. กับ กลุ่มบริษัท ดิง เพาเวอร์ฯ จะมีการเปิดประมูลก่อนที่ พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนปี 2562 จะมีผลใช้บังคับใช้ แต่หลังการลงนามในสัญญาสัมปทานดังกล่าวไปแล้ว หน่วยงานเจ้าของโครงการ จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินการตามสัญญา โดยมีผู้แทนหน่วยงานต้นสังกัด คือ กระทรวงคมนาคม เป็นประธาน และมีคณะกรรมการจากหลากหลายหน่วยงานเข้าร่วมเป็นกรรมการ เพื่อกำกับดูแลและติดตามโครงการร่วมลงทุนตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 43 และมาตรา 44

แล้วมาตรานี้ว่าอย่างไร มาตรา 43 กำหนดว่า “เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับดูแลขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัดซึ่งเป็นข้าราชการในกระทรวงเจ้าสังกัดที่มีใช้หน่วยงานเจ้าของโครงการ และมีตำแหน่งไม่ต่ำกว่าประเภทบริหารระดับต้นเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด และผู้แทนสำนักงานเป็นกรรมการ และให้มีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการหนึ่งคนเป็นกรรมการและเลขานุการ

มาตรา 45 ในกรณีที่ปรากฏว่าหน่วยงานเจ้าของโครงการ ละเลยหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อผูกพันของสัญญาร่วมลงทุน โดยไม่ มีเหตุอันสมควร ให้คณะกรรมการกำกับดูแลทำรายงานพร้อมด้วยความเห็นเสนอต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อสั่งการให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามสัญญาร่วมลงทุน

มาตรา 46 ในกรณีที่ต้องมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอเหตุผลและความจำเป็น ประเด็นที่ขอแก้ไข ผลกระทบจากการแก้ไข และข้อมูลอื่นๆ ที่จำเป็น ต่อคณะกรรมการกำกับดูแลเพื่อพิจารณาให้ความเห็น ก่อนนำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขที่ได้เจรจากับเอกชนคู่สัญญาแล้ว ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา ทั้งนี้ ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไขให้แล้วเสร็จและส่งกลับให้หน่วยงานเจ้าของโครงการภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข

การอ้างว่า ปรับมาตรการได้ตามที่เคยกระทำไว้เมื่อคราวมือปิดสนามบิน...นั่นมิใช่เป็นการแก้ไขสัญญาสัมปทาน แต่เป็นการเยียวยาผลกระทบที่เกิดขึ้นหรือไม่...ใครช่วยตอบที ●