

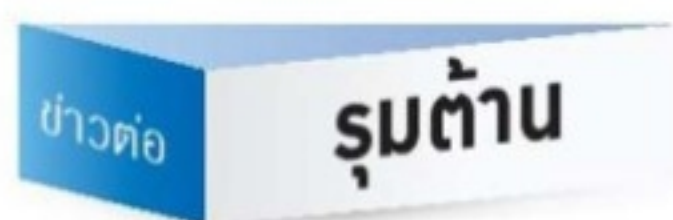
รัฐเสียเปรียบบาน • เปิดทางชุดทองสถานี-ที่ดินมวกกะสัน

รุมต่าน แก๊สสัญญาไฮสปีด

ทวนซ้ำรอย ไฮปาล์

รุมต่านหรือสัญญาไฮสปีดอีอีซี ตั้งข้อสังเกตรัฐบาลเออีกลุ่มซีพี ได้เยียวยาพิษโควิด ทั้งที่ยังไม่ลงมือทำ คนแบกหนี้คือรฟท. ขอผ่อนจ่าย 10 ปี ทั้งที่แอร์พอร์ตลิงค์ ไม่ต้องลงทุนเพิ่มถึงจุดคุ้มทุนมีกำไร แถมเปิดทางให้เอกชน ชุดทองบนสถานี-ที่ดินมวกกะสันได้

ต่อเนื่อง 02



ภายหลังจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติ เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แก๊สสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) กับบริษัท เอเชีย เอราวัณ จำกัด หรือบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบินในเครือเจริญโภคภัณฑ์ หรือซีพี ซึ่งในสัญญาเดิมกำหนดให้

บริษัทต้องชำระค่าโอนกรรมสิทธิ์ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ 100% จำนวน 10,671 ล้านบาท ภายในวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ให้เป็นลักษณะการแบ่งชำระเป็นรายงวด จำนวน 10 งวด ระยะเวลา 10 ปี เพื่อย่อยยาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ตามข้อเสนอของเอกชนคู่สัญญา โดยอ้างว่าจำนวนผู้โดยสารลดลงเหลือเพียง 1-2 หมื่นคนต่อเที่ยววัน จากปกติ 7-8 หมื่นคนต่อเที่ยววัน เกรงว่าหากจ่ายเงินก้อนใหญ่อาจประสบปัญหาขาดทุน ข้ำรายกว่านั้น ครม.ยังให้เลื่อนการลงนามบันทึกข้อ

ตกลงหรือเซ็น MOU ระหว่างเอกชนคู่สัญญากับ รฟท. ออกไปอีก 3 เดือน เพื่อรอการแก้ไขสัญญาให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป แต่ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่าหาก สถานการณ์โควิดหมดไป เอกชนคู่สัญญาต้องจ่ายเงินทั้งหมดให้รฟท. นั้น

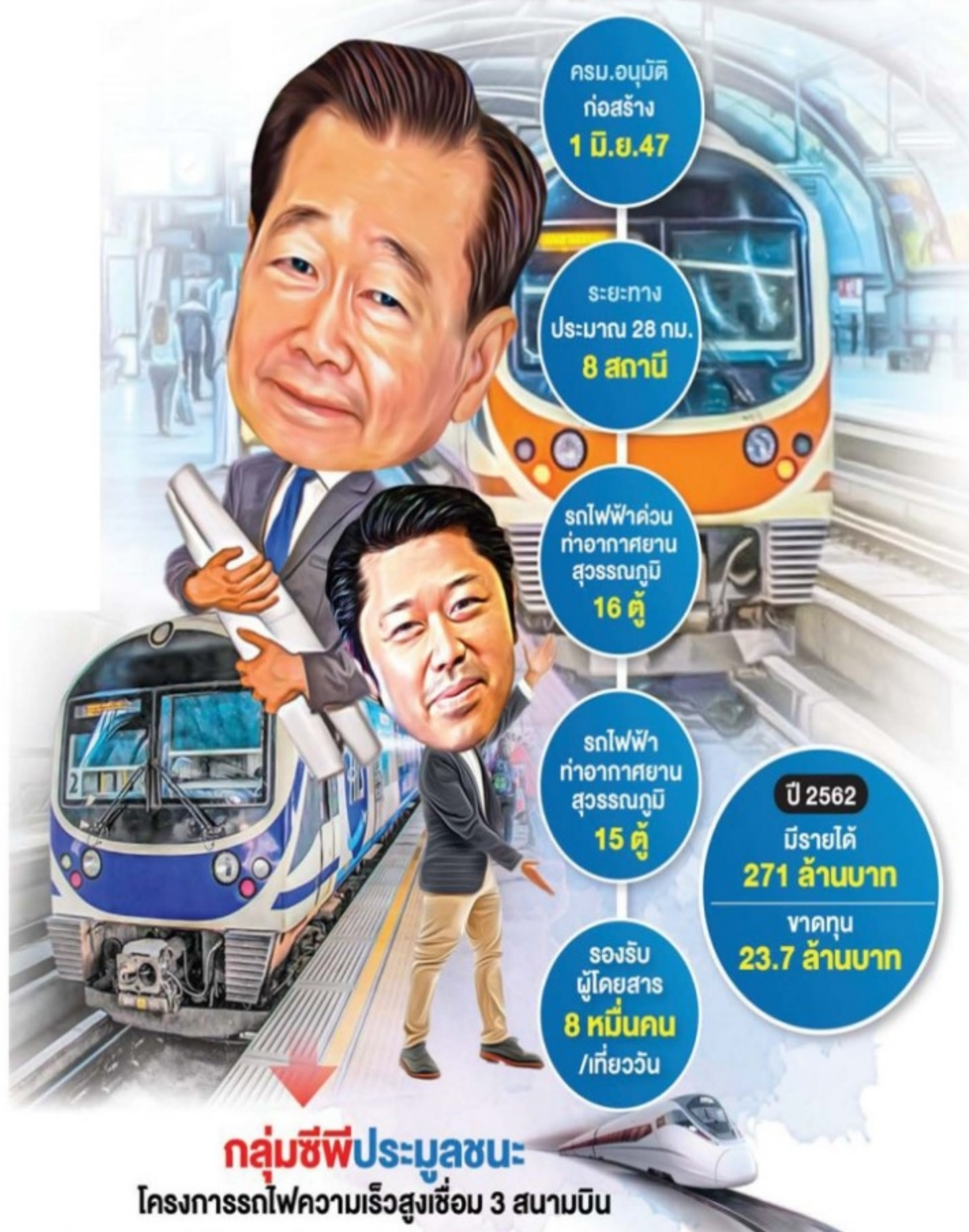
รุมต่านหรือสัญญาไฮสปีด

ปมปัญหาดังกล่าว มีหลายกลุ่มตั้งข้อสังเกตว่ากลุ่มซีพียังไม่เคยเข้าบริหารแอร์พอร์ตลิงค์มาก่อนจึงไม่ควรได้รับการเยียวยา เพราะเป็นการคาดการณ์และวิตกกังวลล่วงหน้าว่าจะได้รับผลกระทบ ในทางกลับกันเอกชนคู่สัญญา อาจต้องการใช้เงินอนาคตหรือค่าบริหารจัดการเก็บค่าโดยสารนำมาทยอยจ่ายค่าโอนสิทธิ์แทนที่จะควักเงินในกระเป๋าของเอกชนเองและมีปัญหาเรื่องหาแหล่งเงินทุน เพราะสถานะปัจจุบันมีการกู้สถาบันการเงินเต็มเปดานแล้ว นอกจากนี้ยังย้อนแย้งนโยบายเปิดประเทศของรัฐบาลระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทุกประเภท กลับมาให้บริการเต็มเวลา คาดว่าผู้ให้บริการตลอดจนนักท่องเที่ยวจะกลับมาเป็นปกติขณะสถานการณ์โควิดไม่มีใครระบุได้แน่ชัดว่า จะหมดไปเมื่อใด เท่ากับว่าจะเกิดการแก๊สสัญญาเอื้อต่อการผ่อนชำระ

ขัดผัดสัญญาตั้งแต่ก้าวแรก

นายประภัสร์ จงสงวน อดีตผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเผย “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า การไม่ปฏิบัติตามสัญญา แอร์พอร์ตลิงค์ของเอกชนคู่สัญญา รฟท. จากชำระเงินด้วยเงินก้อน 100% ภายในวันที่ 24 ต.ค. เป็นผ่อนชำระ นานถึง 10 ปีๆละกว่า 1,000 ล้านบาท ถือว่าผัดสัญญาตั้งแต่ก้าวแรก จึงมีคำถามว่าเหตุใด รฟท. จึงไม่ยกเลิกสัญญา เพราะเป็นฝ่ายเสียเปรียบ ที่ต้องแบกภาระหนี้ ที่ต้องชำระกับกระทรวงการคลัง ไม่ใช่รัฐบาล อย่างไรก็ตาม มองว่า เอกชนคู่สัญญา ไม่ต้องการนำเงินของตนเองมาลงทุนในแอร์พอร์ตลิงค์ แต่จะใช้เงินรายได้จากทางอื่นเช่น การบริหารแอร์พอร์ตลิงค์ และโครงการพัฒนามวกกะสัน มาชำระเป็นค่าแลกสิทธิ์แอร์พอร์ตลิงค์ แทน และอ้างว่า เกิดจากสถานการณ์โควิด ที่ให้รัฐบาลต้องเข้ามารับผิดชอบ เอื้อประโยชน์ให้กับเอกชน ซึ่งเห็นชัดเจนจากมติ ครม. ที่ผ่านมา ขณะสัญญาเป็นสัญญาลับไม่มีใครทราบว่าจะเขียนออกมาเป็นอย่างไร และขณะนี้เอกชนได้ เข้าบริหารการเดินรถและเข้าพื้นที่มวกกะสันได้ก่อน “มติ ครม. ที่ออกมาเอื้อประโยชน์

ส่อง แอร์พอร์ต เรล ลิงก์



MOU แก้ไขสัญญาใน 3 เดือน

- รฟท. ยังไม่มอบสิทธิ์การดำเนินการให้แก่เอกชน
- รฟท. มีสิทธิรับรายได้ค่าโดยสารและรายได้
- เอกชนคู่สัญญา จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด
- เอกชนนำรายได้ค่าโดยสารไปชำระค่าใช้จ่ายได้ แต่หากมีกำไรต้องส่งคืนให้ รฟท.
- หากรายได้ค่าโดยสารไม่เพียงพอชำระค่าใช้จ่าย เอกชนจะต้องเป็นผู้ชำระในส่วนที่เกิน
- เอกชนต้องชำระเงินงวดแรก 1,067 ล้านบาท MOU และสัญญาร่วมกัน
- หากต้องคืนหลักประกัน การรถไฟฯ คืนโดยไม่มีดอกเบี้ย
- ไม่แก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ภายใน 3 เดือน รับหลักประกัน

ฐาน INFO GRAPHIC

ข้อเสนอของเอกชน

ขยายการชำระเงิน
ค่าสิทธิบริหาร 10 งวด 10 ปี

จ่ายทั้งหมด
กรณีโควิดหมดไป

ต่อภาคเอกชนกรณีการแบ่งชำระค่าโอน สิทธิ แอร์พอร์ตลิงค์ รายงวดนานถึง 10 ปี ทั้งที่ ควรจะจ่ายตามสัญญา ก่อน เดียว 10,671 ล้านบาท ภายในวันที่ 24 ตุลาคม 2564 แต่กลับอ้างสถานการณ์ โควิด และนำไปสู่การขยายสัญญา”

นอกจากนี้ สาเหตุที่เอกชนขอ ต่อรองผ่อนชำระค่าสิทธิแอร์พอร์ตลิงค์ เป็นเพราะสถาบันการเงินอาจไม่ปล่อย กู้เพราะกู้เต็มเพดานแล้ว ที่สำคัญไม่มี สถาบันการเงินไหนปล่อยกู้โครงการเกิน 30 ปี แม้แต่โครงการที่รัฐลงทุนเอง ขณะเป้าหมายการลงทุนไฮสปีด ของ เอกชนรายนี้ นายประภัสร์ ระบุว่า บริษัท รายนี้ ไม่ต้องการทำธุรกิจเพื่อการเดินรถ เพราะทราบดีว่า รายได้จากค่าโดยสาร ไม่สามารถทำกำไรได้มากเท่ากับการ พัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์อย่างมักกะสัน ที่มองว่าจะเกิดความคุ้มค่ามากกว่า ซึ่ง เงื่อนไขในที่โออาร์ที่ คน รฟท. เห็นแล้ว ขำใจ คือ 50 ปี ต่ออีก 49 ปี

ทวิ่บ์รอยโพลล์

นอกจากนี้ นายประภัสร์ยังตั้ง ข้อสังเกตอีกว่า โครงการไฮสปีดอีอีซี เป็นโครงการของรัฐบาลที่ รฟท. ไม่ได้ เป็นผู้ริเริ่มและอาจช้ารอบ เหมือนไฮ เพลล ที่รัฐมุ่งเน้นให้พัฒนาที่ดินเชิง พาณิชย์มากกว่าการเดินรถและในที่สุด ก็ติดปัญหาการส่งมอบพื้นที่ที่ไม่ทราบ ว่าจะส่งมอบได้ทั้งหมดเมื่อใด ขณะ การลงทุนมองว่าควรลากแอร์พอร์ต ลิงค์ ไปถึงอุตะเภที่ความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แทนที่จะลงทุน ไฮสปีด ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง ความเร็วในการเดินทางไม่ต่าง กันแต่ต้นทุนต่างกัน

โดยสรุปตั้งข้อสังเกตว่า 1. รัฐบาลอาจจะแก๊สสัญญายึดการชำระ และขยายสัญญาส่วนที่ก่อสร้างใหม่ (ไฮสปีด) 2. ซีพียังไม่ได้เข้าบริหารแอร์ พอร์ตลิงค์แล้วจะเยียวยาอย่างไร 3. เปิดประเทศ คนใช้บริการตามปกติ

แอร์พอร์ตลิงค์ลาไฮสปีด

สอดคล้องกับแหล่งข่าวในวงการ ผู้รับเหมา สะท้อนว่า การขยายเวลา การชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการ แอร์พอร์ตลิงค์ ออกไปและขอทยอย

จ่ายภายในระยะ 10 ปี ก่อนที่การรถไฟ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะจัด ตั้งคณะกรรมการขึ้นเจรจาจัดทำความ เห็นเสนอต่อที่ประชุม คณะรัฐมนตรี (ครม.) และไฟเขียวให้ขยายเวลาจ่าย ชำระค่าสิทธิดังกล่าวออกไป 6 ปี

กรณีนี้แม้จะมีการลงนามใน สัญญาร่วมลงทุนกันมานาน แต่บริษัท เอกชนคู่สัญญายังไม่ได้เข้ามาบริหาร โครงการ แต่กลับอาศัยรายงาน ผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจและ ไวรัสโควิด-19 ที่เกิดขึ้น มาเป็น เหตุผลในการขอแก้ไขสัญญาไปก่อน ซึ่งเท่ากับปิดความเสี่ยงของเอกชนไป โดยปริยาย

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ที่รายงานต่อที่ประชุม ครม. หากไม่ยอม แก้ไขสัญญายืดเวลาจ่ายค่าสิทธิให้ตาม ที่เอกชนร้องขอจะก่อให้เกิดปัญหาใหญ่ 3 ด้านคือ 1.แอร์ตพอร์ท เรลลิงก์ ต้อง หยุดให้บริการหลังจากวันที่ 24 ต.ค.64 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในวง กว้าง 2.รฟท.ยังต้องแบกภาระการ ขาดทุนของแอร์พอร์ต ลิงก์ ต่อไป ซึ่ง อาจส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงิน ของ รฟท.และ 3.อาจส่งผลกระทบต่อ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ ตะเภา) ซึ่งเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกัน

ทำให้สังคมต่างตั้งข้อกังขาว่า มติ ครม. ดังกล่าวสอดคล้องกับหลัก การร่วมลงทุนและการร่วมแบกรับความ เสี่ยงตรงไหน ในเมื่อรัฐคือ รฟท. ที่ ลงทุนไปกับโครงการนี้กว่า 35,000 ล้าน บาทนั้น เข้าไปแบกรับความเสี่ยงต่างๆ ให้กับเอกชนคู่สัญญาไปหมดเช่นนี้ และ ทำราวกับว่า หากเอกชนไม่สามารถรับ มอบและบริหารโครงการได้ การรถไฟ จะไม่สามารถเดินรถต่อไปได้

ได้ประโยชน์ถวักมักกะสัน

นายสุวิธ คุณานนท์ ประธาน สมาพันธ์คนงานรถไฟ (สพ.รฟ.) มี หนังสือถึง นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่า รฟท. ระบุว่า เอกชนคู่สัญญา ต้องชำระ เงินให้ รฟท. ทั้งหมดก่อนตามสัญญา ร่วมลงทุนไฮสปีดอีอีซี ลงวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ที่ต้องส่งมอบสิทธิแอร์พอร์ต ลิงก์

ภายใน 24 เดือน 100% เอกชนจึงมีสิทธิ เข้าไปดำเนินกิจการได้

อย่างไรก็ตาม แอร์พอร์ต ลิงก์ มีสภาพพร้อมในการให้บริการและเข้า สู่จุดคุ้มทุนเริ่มมีกำไรหากเอกชนได้สิทธิ ก็สามารถต่อ ยอดรายได้โดยไม่ต้อง ลงทุนใหม่ และยังสามารถนำสถานีและ พื้นที่รอบสถานีไปพัฒนาเชิงพาณิชย์ ไม่รวมที่ดินย่านมักกะสัน และตริราชฯ สัญญา ที่ได้สัญญา เช่าระยะยาว 50 ปี และยังได้สิทธิเช่าต่ออีก 49 ปี ทำให้ เอกชนได้ประโยชน์อย่างมากจากโครง การไฮสปีด โดยสรุปขออย่า รฟท. ต้อง รับชำระเงินจำนวน 10,671 ล้านบาท ก่อนการส่งมอบสิทธิต่างๆ ให้เอกชน นอกจากนี้ คณะอนุกรรมการติดตาม งบประมาณการลงทุนขนาดใหญ่ นำ โดย นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ส.ส.) แบบ บัญชีรายชื่อและรองเลขาธิการพรรค ก้าวไกล เป็นประธาน เตรียมเรียกหน่วย งานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเอกชนคู่สัญญา เข้าชี้แจงต่อคณะอนุกรรมการ