

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/วิเคราะห์

วันที่: จันทร์ 25 ตุลาคม 2564

ปีที่: 42 ฉบับที่: 14789

Col.Inch: 145.88 Ad Value: 182,350

คอลัมน์: อ่านระหว่างบรรทัด: ปมแก้สัญญาร่วมทุนรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

หน้า: 1(ล่างซ้าย), 3

PRValue (x3): 547,050

คลิป: สีสี่

3 อ่านระหว่างบรรทัด



ปมแก้สัญญาร่วมทุน
รถไฟความเร็วสูง
เชื่อมสามสนามบิน

ปมแก้สัญญาร่วมทุน รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน



โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เป็นโครงการสำคัญที่จะพลิกโฉมเศรษฐกิจของประเทศ

ที่ผ่านมา ได้เปิดประมูลให้เอกชนแข่งขันกันยื่นข้อเสนอเพื่อร่วมลงทุน โดยผนวกเอาการพัฒนาที่ดินรถไฟแปลงงาม ทั้งมักกะสันและศรีราชา ได้ผู้ชนะประมูลคือกลุ่มซีพี (ปัจจุบัน คือ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด) โดยสัญญาจะจ่ายค่าเช่าที่ดินมักกะสันให้ร.ฟ.ท.ราวห้าหมื่นล้านบาทตลอดสัญญา 50 ปี และจะต้องเข้าบริหารแอร์พอร์ตลิงก์รวมทั้งรับภาระหนี้สินไปด้วย โดยจะต้องจ่ายค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ราวหมื่นล้านบาทในวันที่ 24 ต.ค.2564 ที่ผ่านมา

พูดง่าย ๆ ว่า ในสัญญาร่วมลงทุนฯ มีผลประโยชน์ส่วนสำคัญ ได้แก่ 1.การพัฒนาพื้นที่ที่ดินเพื่อการพาณิชย์โดยรอบสถานีมักกะสันและศรีราชา 2.ก่อสร้างและเดินรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน 3.บริหารจัดการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์

ปรากฏว่า มีเหตุที่จะนำไปสู่การแก้สัญญาร่วมลงทุนกันเสียแล้ว

1. แอร์พอร์ตลิงก์ได้รับผลกระทบโควิด

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2564 มีมติเรื่องแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด-19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ดังนี้

1) รับผิดชอบต่อปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ในส่วนของการชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เนื่องจากสถานการณ์ผลกระทบโควิด-19 ดังนี้

(1) บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด (เอกชนคู่สัญญา) มีหนังสือหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจตกต่ำที่มีผลกระทบต่อการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเพื่อปรับปรุงข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ซึ่งเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากเหตุสุดวิสัย (ภาวะการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19) โดยขอให้ภาครัฐพิจารณากำหนดมาตรการเยียวยาโครงการฯ โดยขอขยายระยะเวลาการชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จนกว่าจะได้ข้อยุติในการ

แนวกหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/วิเคราะห์

วันที่: จันทร์ 25 ตุลาคม 2564

ปีที่: 42 ฉบับที่: 14789

Col.Inch: 145.88 Ad Value: 182,350

หน้า: 1(ล่างซ้าย), 3

PRValue (x3): 547,050

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: อำนระหว่างบรรทัด: ปมแก้สัญญาร่วมทุนรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

แก้ไขสัญญาร่วมลงทุน และกำหนดมาตรการเยียวยาอื่น ได้แก่ การปรับเปลี่ยนวิธีการชำระเงินร่วมลงทุนโครงการ (PIC) และการขยายระยะเวลาโครงการฯ

(2) คณะกรรมการบริหารสัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (คณะกรรมการบริหารสัญญาฯ) เห็นว่าสถานการณ์แพร่ระบาดของโควิด-19 เป็นเหตุการณ์ที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่อาจคาดการณ์ได้ก่อนลงนามสัญญา และมีผลกระทบเกิดขึ้นจริง จึงมีมติเห็นชอบหลักการเยียวยาฯ ในส่วนของค่าสิทธิแอร์พอร์ต เรลลิงก์ แก่เอกชนคู่สัญญาและแนวทางดำเนินการระหว่างกระบวนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ

(3) คณะกรรมการกำกับดูแลโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (คณะกรรมการกำกับฯ) เห็นด้วยกับหลักการตามคณะกรรมการบริหารสัญญาฯ โดยมีความเห็นเพิ่มเติมว่า เรื่องที่เอกชนคู่สัญญาไม่สามารถชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ตามสัญญาร่วมลงทุนฯ ที่จะถึงกำหนดชำระในวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เนื่องจากสถานการณ์โรคระบาดของโควิด-19 นั้น ไม่ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยหรือเหตุผ่อนผันในการไม่ชำระเงินใดๆ ตามสัญญาร่วมลงทุนฯ

2) มอบหมายให้ ร.ฟ.ท. สกพอ. และคณะกรรมการกำกับดูแลฯ พิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหา ให้เป็นไปตามขั้นตอนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ก็ขอให้ดำเนินการตามกระบวนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนก่อนนำเสนอ กรม.

3) มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) สกพอ. และเอกชนคู่สัญญา เข้าดำเนินการเพื่อแก้ไขการดำเนินการกรณีแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เป็นการเร่งด่วน เพื่อให้บริการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก



2. กรม. รับทราบ

การประชุม กรม.เมื่อวันที่ 19 ต.ค. 2564 ที่ผ่านมา กรม.มีมติรับทราบแนวทางแก้ไขปัญหามาตรการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกฯ และมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมกันดำเนินงานโดยเร็ว เพื่อให้บริการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงักตามที่ สกพอ. เสนอ

3. รายงานข่าว ระบุว่า เอกชนคู่สัญญาขอผ่อนจ่ายค่าให้สิทธิแอร์พอร์ต เรลลิงก์ วงเงิน 10,671 ล้านบาท โดยขอผ่อนจ่าย 10 งวด แทนการจ่ายทั้งหมดงวดเดียวในวันที่ 24 ต.ค.2564 (เว็บไซต์โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน นำรายงานข่าวชิ้นนี้ไปเผยแพร่ด้วย)

กลุ่ม ซี.พี.ให้เหตุผลว่าได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด ทำให้ปริมาณผู้โดยสารแอร์พอร์ต

ลดลง 70-80% จากคาดการณ์มีปริมาณผู้โดยสารวันละ 80,000-90,000 เที่ยวคน/วัน มีปริมาณผู้โดยสารใช้บริการจริงเฉลี่ยวันละ 30,000 เที่ยวคน/วัน ดังนั้นการจ่ายค่าใช้สิทธิ์เต็มจำนวน 10,671 ล้านบาท เพียงก้อนเดียว จึงเป็นความเสี่ยงต่อการขาดทุน และขอผ่อนจ่ายออกเป็น 10 งวดดังกล่าว เพื่อให้แผนธุรกิจสะท้อนผลประกอบการที่แท้จริง

มีรายงานว่า บอร์ดการรถไฟฯ และบอร์ด EEC ยังไม่ได้ให้ความเห็นชอบในเรื่องนี้ และมอบหมายให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาความเหมาะสม จากนั้นให้เสนอให้บอร์ดพิจารณาอีกครั้ง

4. ผมเห็นว่า เป็นข้อเท็จจริงที่กิจการรถไฟฯ ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 และไม่ใช่ได้รับผลกระทบเฉพาะแอร์พอร์ตลิงก์เท่านั้น รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าบีทีเอส ฯลฯ ทั้งหมดล้วนได้รับผลกระทบทั้งสิ้น

หรือจะพูดให้ครอบคลุมมากขึ้น ทุกกิจการได้รับผลกระทบหมด แม้แต่แท็กซี่ เรือโดยสาร รถทัวร์ สายการบิน กิจการโรงแรม สถานบริการบันเทิง ฯลฯ ล้วนได้รับผลกระทบกันทั้งหมด

การที่คู่สัญญาเอกชนยกเหตุผลกระทบโควิดมาขอรับการเยียวยาจากรัฐ เป็นสิ่งที่สามารถทำได้ และที่ผ่านมา รัฐก็มีแนวทางช่วยเหลือเยียวยาไปตามสภาพ เช่น โครงการรับเหมาก่อสร้างที่มีสัญญากับรัฐก็ได้รับสิทธิเยียวยา ขยายระยะเวลาสัญญาไปตามเงื่อนไขรายละเอียด เป็นต้น

แต่หากรัฐจะแก้สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการชำระเงินค่าเข้าไปบริหารแอร์พอร์ตลิงก์ อันจะทำให้ภาครัฐได้รับเงินล่าช้าไปจากเดิม ในขณะที่ภาครัฐเองก็ต้องการเงินเพื่อนำไปใช้จ่ายช่วยเหลือประชาชนและลงทุนโครงการต่างๆ จำนวนมาก โดยเฉพาะในกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ย่อมเกิดความเสียหายแก่ภาครัฐ เอื้อประโยชน์แก่เอกชนคู่สัญญา และอาจไม่เป็นธรรมต่อเอกชนรายอื่นๆ ที่เข้าร่วมประมูลแข่งขันก่อนหน้านี้ ซึ่งมีข้อเสนอที่ไม่ลดผลตอบแทนอันพึงมีพึงได้ตามสัญญาเช่นนี้

หากโอนอ่อนให้ตามข้อเสนอเอกชนตามที่มิขำร้องขอมาทั้งหมด โดยไม่มีการเจรจาต่อรองหรือ

พิจารณาในแง่ความเป็นธรรมให้ครอบคลุม และมีการอธิบายชี้แจงที่มีเหตุผลน้ำหนักเพียงพอ กรณีนี้ สุ่มเสี่ยงจะเข้าข่ายเอื้อประโยชน์แก่เอกชนโดยมิชอบ

5. อุทธรณ์สอนใจ กรณีคุก 6 ปี อดีตผู้ว่าการ ร.ฟ.ท.

อย่าลืมว่า เมื่อต้นปีที่ผ่านมา เพิ่งจะมีกรณีอดีตผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. ถูกศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง (ศาลปราบโกง) พิพากษาในชั้นอุทธรณ์คดีทุจริตโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ มูลค่า 25,000 ล้านบาท คดีหมายเลขแดงที่ อท 236/2562 (ป.ป.ช. ยื่นฟ้องคดีเอง)

โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เป็นโครงการที่มีข้อครหาเดิมตั้งแต่สมัยรัฐบาลทักษิณ ชินวัตร โครงการมูลค่า 2.5 หมื่นล้าน แต่เอกชนประมูลต่ำกว่าราคากลางหลักหมื่นบาท การก่อสร้างล่าช้า มีการขอขยายเวลาหลายครั้ง

กรณีดังกล่าว คณะกรรมการ ป.ป.ช.มีมติชี้มูลความผิดวินัยร้ายแรง และความผิดทางอาญา อดีตผู้ว่าการ ร.ฟ.ท.และพวก มาตรา 157 เนื่องจากการได้สวนพบว่า มีพฤติกรรมการแก้ไขสัญญาในเอกสารประกวดราคา ระหว่าง ร.ฟ.ท. กับบริษัทเอกชนเอื้อประโยชน์แก่เอกชน เป็นเหตุให้ ร.ฟ.ท.ได้รับความเสียหาย

ระบุพฤติการณ์ว่า มีการกระทำทุจริตร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐและเอกชน ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อรัฐ 1.2 พันล้านบาท เพราะโครงการนี้ไม่มีการตรวจสอบวงเงินค่าธรรมเนียมตั้งแต่แรก โดยค่าธรรมเนียมการเงินที่ผู้รับเหมาดอกกับร.ฟ.ท.คือ 1.6 พันล้านบาท และผู้รับเหมาได้เบิกเงินก้อนนี้จากธนาคารไปแล้วแต่ในความเป็นจริงค่าธรรมเนียมเงินกู้มีจำนวนเพียง 400 ล้านบาทเท่านั้น และไม่มีค่าธรรมเนียมใดๆที่ต้องจ่ายอีกเลย โดยส่วนต่างที่เกิดขึ้น 1.2 พันล้านบาทที่ร.ฟ.ท.ต้องรับผิดชอบ จะไม่เกิดขึ้นถ้าทำสัญญาอย่างตรงไปตรงมา

คดีนี้ศาลชั้นต้นพิพากษาจำคุกศาลอุทธรณ์พิพากษาลบคำพิพากษาศาลชั้นต้นว่า อดีตผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. ผิดอาญา 157 ลงโทษจำคุก 6 ปี

อย่าให้ประวัติศาสตร์ซ้ำรอย

สันติสุข มะโรงศรี