

สมาพันธ์คนรถไฟต้านเลื่อนจ่ายเงินARL ไม่เป็นธรรมหวั่นเอื้อประโยชน์นายทุน

เมื่อวันที่ 27 ต.ค. สมาพันธ์คนงานรถไฟ (สพ.รฟ.) ส่งหนังสือแถลงข่าวถึงสื่อมวลชน กรณีการเลื่อนระยะเวลาการชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) โดยในหนังสือระบุว่า สพ.รฟ. ไม่เห็นด้วยกับการลงนามบันทึกความร่วมมือ (MOU) ระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.), คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) และ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด (EARA1) ในการเลื่อนจ่ายค่าให้สิทธิ EARA1 ซึ่งเป็นคู่สัญญาในระบบรถไฟไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ออกไปอีก 3 เดือน และการให้แบ่งชำระในการโอนสิทธิในการเดินรถ เพราะไม่เป็นธรรมกับ รฟท.

เงื่อนไขเดิมที่กำหนดในเอกสารการประกวดราคา (ทีโออาร์) และตามสัญญาร่วมลงทุนฯ กำหนดให้บริษัทคู่สัญญาต้องชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในARLภายใน 2 ปี นับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ หรือวันที่ 24 ต.ค. 64 จำนวน 1.06 หมื่นล้านบาท ให้แก่ รฟท. จึงจะมีสิทธิเข้าไปดำเนินการเชิงพาณิชย์ใน ARL ดังนั้นการเลื่อนการจ่ายค่าให้สิทธิฯ จึงมีประเด็นดังข้อสังเกต ดังนี้ 1.บริษัทคู่สัญญามีความพร้อมด้านเงินทุนอยู่แล้ว และก่อนประมูลโครงการมีการพิจารณารายละเอียดคุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอของโครงการ รวมถึงพิจารณารายชื่อกลุ่มผู้ประกอบการร่วมค้าแล้ว ล้วนเป็นผู้ประกอบการธุรกิจก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศ และมีผลงานการก่อสร้างมากกว่าหลักแสนล้านบาท ย่อมมีความพร้อมในการปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญา

2. การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขโดยที่ รฟท. ตกลงเลื่อนการจ่ายค่าให้สิทธิเอกชนคู่สัญญาร่วมลงทุนออกไปอีก 3 เดือน พร้อมเร่งเจรจาเงื่อนไขแบ่งชำระและแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ในการโอนสิทธิการเดินรถไฟฟ้า ARL ให้ EARA1 เป็นการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญของสัญญา

ร่วมทุนฯ และเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทคู่สัญญาได้สิทธิเข้ามาเดินรถไฟไฟฟ้าก่อนชำระเงินให้ครบตามสัญญา ทำให้ รฟท. เสียเปรียบและเสียโอกาสในการได้รับเงินค่าให้สิทธิไปใช้ประโยชน์ด้วยหรือไม่ และ 3. หาก รฟท. ได้รับเงินค่าให้สิทธิ รฟท. จะมีหนี้ลดลงทันที พร้อมอัตราดอกเบี้ยที่ต้องชำระทุกปีก็จะลดลงตามไปด้วย และก่อนหน้านี้ยังเคยได้รับทราบข้อมูลว่ารัฐจะเป็นผู้รับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของ ARL ส่วนที่เหลือ 2.25 หมื่นล้านบาท แทน รฟท. หรือท้ายที่สุด รฟท. จะต้องเป็นผู้แบกรับภาระหนี้สินนี้เองทั้งหมด

สพ.รฟ. ยืนยันในเจตนารมณ์มาตั้งแต่ต้นที่เสนอให้รัฐดำเนินโครงการเอง เพื่อคัดถอนปัญหาทั้งปวง ด้วยการใช้งบประมาณไม่มาก สร้างความภาคภูมิใจให้ประชาชนมากกว่า อีกทั้งราคาค่าโดยสาร ค่าขนส่ง อยู่ในภาวะที่คนทั่วไปในฐานะเจ้าของภาษีผ่านรัฐที่ร่วมจ่ายในโครงการสามารถเข้าถึงบริการได้ เมื่อเสียงของประชาชนไม่ดังพอ และสัญญาก็ได้ลงนามไปแล้ว ก็ต้องทำหน้าที่ในการตรวจสอบอย่างเข้มข้น และเรียกร้องให้ประชาชน องค์กร กลุ่ม เครือข่าย สื่อมวลชน นักการเมืองที่ยังยืนหยัด สรรหาในสิทธิประชาชน ต้องร่วมกันทำหน้าที่ตรวจสอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศชาติประชาชนทั้งในวันนี้ และเพื่อลูกหลานในวันข้างหน้าต่อไป.