

ชงปรับแก้สัญญา เร่ง 'รถไฟฟ้า 3 สนามบิน'

โครงการแสนล้านร้อนระอุอีกครั้ง เมื่อเกิดการวิพากษ์วิจารณ์หลายแง่มุม อาทิ อดีตผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) **ประภัสร์ จงสงวน** โปสต์ในเฟซบุ๊กส่วนตัว แสดงความกังวลถึงความได้เปรียบเสียเปรียบของโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมสามสนามบิน "ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา"

ซึ่งมี ร.ฟ.ท. และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) หรือบอร์ด EEC เป็นเจ้าภาพ หลังลงนามสัญญาสัมปทานไปแล้วเมื่อ 24 ตุลาคม 2562 กับบริษัท เอเชีย เอราวัน จำกัด (เปลี่ยนชื่อจากบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด)

เพราะใกล้ถึงกำหนดเดดไลน์ 24 เมษายน 2565 ในการเปิดเจรจาปรับแก้สัญญาร่วมลงทุนรัฐและเอกชน

พิจารณาต่อไป

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ร.ฟ.ท.แจงความคืบหน้าโครงการต่อที่ประชุมอนุกรรมการศึกษาการจัดทำและติดตามการบริหารงบประมาณโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เมื่อ 4 เมษายน 2565 สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

ประเด็น "การแก้ไขปัญหาค่าสิทธิบริหารจัดการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL)" ผู้รับสัมปทานร้องขอมาตรการเยียวยาจากผลกระทบโควิด-19 โดยปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจาก 70,000 คน/วัน เหลือ 30,000 คน/วัน เดิมต้องจ่ายค่าสิทธิก่อนเดียว 10,671 ล้านบาทนั้น ได้เสนอขอแบ่งจ่าย 10 ปี ปีละ 1,067.11 ล้านบาท

ซึ่งแนวทางของ ร.ฟ.ท. เสนอให้แบ่งจ่ายเป็นเวลา 7 ปี กำหนดจ่ายทุกวันที่ 24 ตุลาคม ปีละ 1,067.11 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 7,469 ล้านบาท

ส่วนที่เหลืออีก 3,202 ล้านบาท ให้ชำระก่อนเดียว อัตราดอกเบี้ยพิเศษ 2.357% โดยกำหนดนิยามจุดสิ้นสุดผลกระทบโควิด เมื่อ "รัฐประกาศยกเลิกคำสั่ง ประกาศใด ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อดำเนินโครงการ และประเมินความเสียหายร่วมกัน เพื่อกำหนดจำนวนงวดของการแบ่งชำระ"

ทั้งนี้ ให้เอกชนรับภาระดอกเบี้ยค่าธรรมเนียมทั้งหมด

อย่างไรก็ตาม บริษัท เอเชีย เอราวัน ได้วางหลักประกันค่าสิทธิสัดส่วน 10% จำนวน 1,067.11 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2564 ให้ถือเป็นการแบ่งจ่ายค่าสิทธิงวดแรกแล้ว โดยบริษัทลงทุนเพิ่ม 3,000 ล้านบาท (ปรับปรุงทางเท้า กั้นสาด ป้ายไฟส่องสว่าง เจียรราง คลื่นความถี่)

ปรับ PPP "สร้างไป-จ่ายไป"

ประเด็นต่อมา กระทรวงคมนาคมให้เอกชนแก้ปัญหาโครงสร้างทับซ้อน ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ซึ่งมี "สถานีร่วม" กับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ที่สถานีดอนเมือง นำไปสู่การพิจารณาหาแนวทางปรับวิธีชำระเงินร่วมลงทุนใหม่ โดยมีมติบอร์ด EEC รองรับการประชุมครั้งที่ 2/2564 ณ วันที่ 4 สิงหาคม 2564 ที่ผ่านมา ด้วยเงื่อนไข "ชดเชยเอกชนอย่างเหมาะสมเป็นธรรม แต่ไม่ให้รัฐมีภาระ"

ข้อเสนอคือ จากเดิมสัญญาลงนามวันที่ 24 ตุลาคม 2562 มีรูปแบบ "สร้างก่อน-จ่ายทีหลัง" โดยรัฐจ่ายเงินร่วมลงทุนปีที่ 6-15 เป็นเวลา 10 ปี วงเงินร่วมลงทุนปีละ 14,965 ล้านบาท โดยรัฐทยอยชำระภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดบริการรถไฟเชื่อม 3 สนามบินแล้ว

แนวทางปรับใหม่ใช้รูปแบบ "สร้างไป-จ่ายไป" รัฐทยอยชำระเงินร่วมลงทุนเมื่องานก่อสร้างโยธาส่วนใหญ่เสร็จแล้ว โดยรัฐจ่ายเงินเร็วขึ้นในปีที่ 2-8 รวม 7 ปี วงเงินร่วมลงทุนปีละ 18,922 ล้านบาท มีเงื่อนไขเพิ่มคือ เอกชนผู้รับสัมปทานวางหลักประกันเพิ่ม 5%

รัฐประหยัดเงิน 2.64 หมื่นล้าน

ตามแนวทางนี้คาดว่า ผลประโยชน์ที่จะได้รับ 3 ฝ่าย ได้แก่ 1.ฝั่งเอกชนผู้รับสัมปทาน สามารถลดการกู้เงิน ประหยัดดอกเบี้ย ลดความเสี่ยง ทำให้ภาพรวมโครงการประหยัดต้นทุน 24,971 ล้านบาท มาจากรูปแบบเดิมสร้างก่อน-จ่ายทีหลัง เอกชนมีภาระกู้สูงถึง 135,484 ล้านบาท

กรณีปรับแก้เป็นสร้างไป-จ่ายไป วงเงินกู้จะลดเหลือ 78,795 ล้านบาท ทำให้อุดหนุนน้อยลง ความเป็นไปได้ที่ธนาคารจะปล่อยกู้ได้ง่ายขึ้น เร็วขึ้น เพราะโครงการมีความเสี่ยงน้อยลง

และเมื่อยอดกู้ลดลง ทำให้ประหยัดดอกเบี้ยตลอดโครงการถึง 27,382 ล้านบาท เพียงพอชดเชยค่าก่อสร้างที่ทับซ้อนจากการเพิ่มงานก่อสร้างสถานีร่วมรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ที่ "สถานี

▶ รถไฟฟ้า

ล่าสุด ร.ฟ.ท.ชงแนวทางปรับแก้สัญญาร่วมลงทุน PPP อย่างละเอียดภายใต้ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 เพื่อเร่งขับเคลื่อนโครงการ

แบ่งจ่ายค่าสิทธิ ARL 7 ปี

กรอบการเจรจาปรับแก้สัญญาร่วมลงทุน มติคณะรัฐมนตรี (ครม.) วางแนวทางให้ ร.ฟ.ท. ร่วมกับ สกพอ. และคณะกรรมการกำกับดูแลการร่วมลงทุนฯ พิจารณาแก้ไขตามขั้นตอนกฎหมาย หากจำเป็นต้องแก้สัญญาร่วมลงทุนให้ดำเนินการตามกระบวนการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ก่อนเสนอ ครม.

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: เสาร์ 23 - อังคาร 26 เมษายน 2565

ปีที่: 44

ฉบับที่: 5456

หน้า: 1(กลาง), 9

Col.Inch: 97.29

Ad Value: 131,341.50

PRValue (x3): 394,024.50

ศิลป์: สีสี่

หัวข้อข่าว: ชงปรับแก้สัญญาเร่ง'รถไฟฟ้า 3 สนามบิน'

ดอนเมือง" โดย ร.ฟ.ท.ประเมินมูลค่าลงทุนอยู่ที่ 9,207 ล้านบาท

2.ฝั่งภาครัฐ การปรับแก้สัญญา PPP มีผลให้จ่ายเงินร่วมลงทุนเร็วขึ้นซึ่งประหยัดงบประมาณได้ 26,402 ล้านบาท เหตุผล 2 ข้อหลัก คือรัฐไม่ต้องลงทุนเองสำหรับค่าก่อสร้างที่ซับซ้อนที่สถานีร่วมดอนเมือง และต้นทุนรวม

ของโครงการก็ลดลง ทำให้รัฐจ่ายเงินร่วมลงทุนน้อยลงประมาณ 17,195 ล้านบาท ขณะที่ความเสี่ยงด้านการเงินก็ลดลง โดยให้เอกชนทำค้ำประกัน

และ 3.ภาคประชาชน จะได้รับประโยชน์จากการได้ใช้บริการทั้ง 2 เมกะโปรเจกต์ คือ รถไฟไทย-จีน และไฮสปีด 3 สนามบิน ภายในปี 2570-2571

เคลียร์พื้นที่ส่งมอบ

ประเด็นสุดท้าย "การส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนคู่สัญญาในภาพรวม" จะต้องส่งมอบ 4-5 จุดหลัก ได้แก่

1.สิทธิบริหารจัดการแอร์พอร์ตลิงก์ทางบริษัท เอเชีย เอรา วัน สนับสนุนดำเนินงานภายใต้ MOU ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2564 ในส่วน ร.ฟ.ท.พร้อมส่งมอบ 100%

2.ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา 170 กม. อัปเดต ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2565 ร.ฟ.ท.ได้สิทธิครอบครองพื้นที่ 100% แล้ว และส่งมอบให้เอกชนแล้ว 3,494 ไร่ คิดเป็น 99.46% ที่เหลือ 19 ไร่ สัดส่วน 0.54% ต้องรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จะเร่งรัดให้เสร็จภายในพฤษภาคม 2565

3.การส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 10 กม.ทาง ร.ฟ.ท.พร้อมส่งมอบเพื่อก่อสร้างสถานีร่วมกับรถไฟไทย-จีน

4.การส่งมอบพื้นที่ช่วงพญาไท-บางซื่อ 12 กม. ตามแผนจะส่งมอบต้นปี 2566 ปัจจุบันอยู่ระหว่างรื้อย้ายสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ที่ขวางแนวเส้นทาง 2 จุด คือ 1.คลองไขพ่อนของกรุงเทพมหานคร (กทม.) บริเวณสามเสน 2.ท่อส่งน้ำมันของบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT)

และ 5.พื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์ (TOD-transit oriented development) ย่านมักกะสัน ซึ่งผู้รับสัมปทานมีความเห็นว่า "ลำรางสาธารณะกับบึงเสือด้า" อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการได้

ประเด็นนี้ ร.ฟ.ท.มั่นใจว่า ลำรางมีในแผนที่ แต่ไม่มีอยู่จริงในพื้นที่ปัจจุบัน และ ร.ฟ.ท.มีสิทธิส่งมอบได้ตามกฎหมาย ขณะที่บึงเสือด้าไม่ใช่บึงธรรมชาติ แต่เป็นบึงขุด มีการใช้งานระบายน้ำ ร.ฟ.ท.จะส่งมอบพื้นที่ตามสภาพ โดยผู้รับสัมปทานสามารถลงทุนถมเพื่อพัฒนาได้ ถ้ามีระบบทดแทน

ทั้งหมดนี้แสดงถึงความพร้อมของภาครัฐ ในการส่งมอบพื้นที่และออกหนังสือ NTP-notice to proceed เพื่อผลักดันให้โครงการใหญ่เดินหน้า

เพราะทุกฝ่ายคาดหวังอยากเห็นภาพการลงมือทำ ด้วยการเปิดไซต์งานก่อสร้างอย่างเต็มรูปแบบ

บอร์ดอีอีซียอมรับเรื่องซับซ้อน

ขณะที่แหล่งข่าวจากบอร์ดอีอีซี กล่าวว่า ร.ฟ.ท.กำลังแก้ไขสัญญาแอร์พอร์ตลิงก์ที่เอกชนได้รับผลกระทบจากโควิด รวมถึงเรื่องส่งมอบพื้นที่ และการแก้ไขสัญญา PPP แบบทำไป-จ่ายไป

หากได้ข้อสรุปบอร์ดอีอีซีจะพิจารณาเรื่องแก้ไขสัญญาเพื่อเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

"เรื่องนี้มี ความซับซ้อนมาก โดยเฉพาะใน 3 เรื่อง คือ 1) เรื่องแอร์พอร์ตลิงก์ชัดเจนว่ามีผลกระทบเกิดขึ้น แต่ยังไม่ได้ไขลูชั่นของการเจรจา ซึ่งเอกชนต้องจ่ายก่อน 10% แล้วก็เรื่องพื้นที่ที่ซับซ้อนรถไฟไทย-จีน อาจเสนอให้ปรับสัญญาแบบทำไปจ่ายไป จากเดิมให้สร้างเสร็จแล้วจ่าย จะทำให้รัฐประหยัดงบประมาณ เอกชนก็ถูกลง เป็น win-win solution ซึ่งโมเดลนี้มีการทำในโครงการรถไฟในเมือง ทั้งรัฐและเอกชนแฮปปี้ แต่แบงก์อาจไม่แฮปปี้ สุดท้ายเรื่องการส่งมอบพื้นที่เราทำเต็มที่ใช้เวลา 2 ปี 3 เดือน เกิน

แผน 3 เดือน"

"เอกชนไม่ได้ช้า เขาต้องได้พื้นที่ครบ 100% จึงทำเรื่องกู้ได้ แต่การรถไฟฯ เวนคืนได้ 98% เหลือ 2% บ้านอีก 20 หลังคาเรือน แบงก์ก็ไม่ยอมคุยล่าสุดการรถไฟฯแจ้งว่าจะย้ายออกและเคลียร์พื้นที่ได้ในเดือน พ.ค.นี้ จากนั้นเอกชนก็จะไปทำเรื่องกู้ได้ เอกชนก็น่าเห็นใจเพราะตอนนี้เขาเข้าไปปรับปรุงราง ซ็อรตไฟมีต้นทุนเดือนละ 100 ล้านบาท แต่การใช้รถแอร์พอร์ตลิงก์ก็เก็บได้ 30 ล้านบาท การรถไฟฯก็ยังมีเงินนี้คืนให้เขาไม่ได้ เพราะยังไม่ได้โอน asset เอกชนเข้มตามสัญญาแต่รัฐส่งพื้นที่เข้ามา 6 เดือนแล้วหากได้ข้อสรุปในเดือนพฤษภาคมภาพรวมโครงการจะไม่ช้ามาก เรื่องการทำ EIA ที่ล่าช้าก็เพิ่งแล้วเสร็จ หากช้าจากเป้าหมายคงเป็นหลักเดือนไม่ถึงปี"

รายงานข่าวระบุว่า นายคณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการ สกพอ. จะหมดวาระดำรงตำแหน่งในเดือนสิงหาคมนี้ อยู่ระหว่างพิจารณาบุคคลที่จะมาสานต่อ นโยบายส่งเสริมการลงทุนในอีอีซี ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาของระดับนโยบายว่าจะมีการต่ออายุหรือไม่ โครงการนี้ดำเนินการภายใต้กรอบระยะเวลา 5 ปี กำลังเข้าสู่ช่วงเฟสที่ 2