



รถไฟความเร็วสูง 3 สนามบิน รัฐเอื้อประโยชน์เอกชน หรือไม่?

การดำเนินการแก้สัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูง 3 สนามบิน ถูกจับตามองว่า จะมีการเอื้อประโยชน์แก่เอกชนคู่สัญญา เป็นธรรม แก่รัฐ และเป็นธรรมแก่เอกชนที่แพ้ในการประมูลไปหรือไม่?

เพราะถ้าปล่อยให้ใช้บรรทัดฐานว่า ตอนประมูลเสนอ ผลประโยชน์แก่รัฐเยอะๆ แล้วค่อยมาแก้สัญญาในภายหลัง ก็คงจะไม่ถูกต้อง

1.โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นโครงการที่เปิดประมูลให้เอกชนแข่งขันกันยื่นข้อเสนอเพื่อร่วมลงทุน โดยผนวกเอาการพัฒนาที่ดินรถไฟแปลงงาม ทั้งมักกะสันและศรีราชา

กลุ่มซีพี (ปัจจุบัน คือ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด) เป็นผู้ชนะประมูล สัญญาจะจ่ายค่าเช่าที่ดินมักกะสันให้ร.ฟ.ท.ราวห้าหมื่นล้านบาทตลอดสัญญา 50 ปี และจะต้องเข้าบริหารแอร์พอร์ตลิงค์ รวมทั้งรับภาระหนี้สินไปด้วย โดยจะต้องจ่ายค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงค์ราวหมื่นล้านบาทในวันที่ 24 ต.ค.2564 ที่ผ่านมา

พูดง่ายๆ ว่า ในสัญญาร่วมลงทุนฯ มีการบริหารจัดการรถไฟฟ้ามหานครแอร์พอร์ตลิงค์ด้วย

หลังจากนั้น ได้มีการยกเหตุโควิด นำมาสู่การแก้สัญญาร่วมลงทุนกัน

อ้างเหตุว่า แอร์พอร์ตลิงค์ได้รับผลกระทบโควิด

2.ล่าสุด มีรายงานข่าวว่า สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลโครงการ และ ร.ฟ.ท.ในฐานะเจ้าของโครงการ ได้ร่วมกันชี้แจงในประเด็นต่างๆ ดังนี้

หน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,250	Section: First Section/ความเห็น			
	วันที่: พุธ 27 เมษายน 2565			
	ปีที่: 43	ฉบับที่: 14972	หน้า: 5(บนขวา)	
	Col.Inch: 109.40	Ad Value: 136,750	PRValue (x3): 410,250	คลิป: ขาว-ดำ
	คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: รถไฟความเร็วสูง 3 สนามบินรัฐเอื้อประโยชน์เอกชน หรือไม่?			

ประเด็นการโอนและชำระค่าบริหารแอร์พอร์ตเรลลิงค์ (ARL)

สกพอ. ชี้แจงว่า จากกรณีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด ที่ส่งผลกระทบเป็นวงกว้าง และรุนแรง ถือเป็นเหตุสุดวิสัยที่เกิดขึ้นภายหลังการลงนามสัญญาโครงการฯ ส่งผลให้รัฐต้องออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด ทำให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ARL ลดลงจากเดิม 80,000 คนต่อวัน เหลือประมาณ 30,000 คนต่อวัน ส่งผลให้เกิดการขาดทุนค่าดำเนินการประมาณ 68 ล้านบาทต่อเดือน โดยยังคงไม่มีแนวโน้มว่าผู้โดยสารจะกลับมาใช้บริการเช่นเดิม

จากสถานการณ์ดังกล่าว ทำให้สถาบันการเงินไม่สามารถให้เงินทุนกว่า 10,000 ล้านบาท แก่เอกชนคู่สัญญาเพื่อชำระค่าสิทธิค่า ARL ให้ ร.ฟ.ท.ได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการให้บริการประชาชนตามไป ดังนั้น เพื่อไม่ให้บริการของ ARL สะดุดหรือหยุดลง ร.ฟ.ท. และเอกชนคู่สัญญาดกลงกันให้เอกชนคู่สัญญาสนับสนุนการเดินรถ ARL แทนนั้น ไม่ได้ให้สิทธิบริหารจัดการและไม่ได้เป็นการส่งมอบ ARL ให้เอกชนคู่สัญญาแต่อย่างใด โดยปัจจุบันรายได้จากค่าโดยสาร ARL ยังเป็นของ ร.ฟ.ท. และเอกชนคู่สัญญาจะทยอยชำระค่าสิทธิให้รัฐไม่น้อยกว่า 1,183 ล้านบาทต่อปี

เมื่อมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดและผลกระทบต่อการดำเนินงานของเอกชนคู่สัญญาสิ้นสุดลง ร.ฟ.ท.ก็จะได้รับชำระเงินค่าสิทธิ ARL ทั้งหมด พร้อมดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม ซึ่งการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จะส่งผลดีต่อผู้โดยสารที่ใช้บริการ ARL ได้อย่างต่อเนื่อง และ ร.ฟ.ท. ไม่ต้องแบกภาระการขาดทุนของ ARL ทั้งยังได้รับค่าสิทธิ ARL ครบจำนวนอีกด้วย

3.มีข้อสังเกต ประเด็นการโอนและชำระค่าบริหารแอร์พอร์ตเรลลิงค์ (ARL) ดังนี้

เป็นความจริงว่า กิจการรถไฟฟ้าได้รับผลกระทบจากโควิด-19 แต่ไม่ใช่ได้รับผลกระทบเฉพาะแอร์พอร์ตลิงค์เท่านั้น รถไฟฟ้าได้เดินรถไฟฟ้าบีทีเอส ฯลฯ ทั้งหมดล้วนได้รับผลกระทบทั้งสิ้น แม้แต่แท็กซี่เรือโดยสาร รถทัวร์ สายการบิน กิจการโรงแรม สถานบริการบันเทิง ฯลฯ ล้วนได้รับผลกระทบทั้งหมด

การยกเหตุผลกระทบโควิดมาเยียวคู่สัญญาของรัฐ เป็นสิ่งที่สามารถทำได้ และที่ผ่านมา รัฐก็มีแนวทางช่วยเหลือเยียวยาไปตามสภาพ เช่น โครงการรับเหมาก่อสร้างที่มีสัญญากับรัฐก็ได้รับสิทธิเยียวยา ขยายระยะเวลาสัญญาไปตามเงื่อนไขรายละเอียด ฯลฯ

แต่การจะแก้สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,250	Section: First Section/ความเห็น			
	วันที่: พุธ 27 เมษายน 2565			
	ปีที่: 43	ฉบับที่: 14972	หน้า: 5(บนขวา)	
	Col.Inch: 109.40	Ad Value: 136,750	PRValue (x3): 410,250	คลิป: ขาว-ดำ
	คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: รถไฟความเร็วสูง 3 สนามบินรัฐเอื้อประโยชน์เอกชน หรือไม่?			

เชื่อม 3 สนามบิน โดยเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการชำระเงินค่า
เข้าไปบริหารแอร์พอร์ตลิงค์ โดยเลี้ยงให้เอกชนคู่สัญญาสนับสนุน
การเดินรถ ARL เท่านั้น ไม่ได้ให้สิทธิบริหารจัดการและไม่ได้
เป็นการส่งมอบ ARL ให้เอกชนคู่สัญญา และเอกชนคู่สัญญาจะ
ทยอยชำระค่าสิทธิให้รัฐไม่น้อยกว่า 1,183 ล้านบาทต่อปี แทน
การจ่ายหมิ่นล้านบาทที่เดียวตามสัญญา

แบบนี้ ข้อเท็จจริง คือ จะ
ทำให้ภาครัฐได้รับเงินค่าเข้าไป
จากเดิม ในขณะที่ภาครัฐเอง
ก็ต้องการเงินเพื่อนำไปใช้จ่าย
ช่วยเหลือประชาชนและลงทุน
โครงการต่าง ๆ จำนวนมาก

โดยเฉพาะในกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเอง ย่อม
เกิดความเสียหายแก่ภาครัฐ เอื้อประโยชน์แก่เอกชนคู่สัญญา
หรือไม่

และอาจไม่เป็นธรรมต่อเอกชนรายอื่นๆ ที่เข้าร่วมประมูล
แข่งขันก่อนหน้านี้ หรือไม่?

4.บทเรียนกรณีคุก 6 ปี อดีตผู้ว่าการ ร.ฟ.ท.

คดีทุจริตโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงค์ มูลค่า 25,000 ล้านบาท
คดีหมายเลขแดงที่ อท 236/2562 (ป.ป.ช.ยื่นฟ้องคดีเอง) อดีต
ผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. ถูกศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง
พิพากษาในชั้นอุทธรณ์ จำคุก 6 ปี

โครงการนี้ สืบเนื่องจากยุครัฐบาลทักษิณ เอกชนประมูล
ต่ำกว่าราคากลางแค่หลักหมื่นบาท การก่อสร้างล่าช้า มีการขอ
ขยายเวลาหลายครั้ง คณะกรรมการ ป.ป.ช.มีมติชี้มูลความผิดวินัย
ร้ายแรง และความผิดทางอาญา อดีตผู้ว่าการ ร.ฟ.ท.และพวก
มาตรา 157 เนื่องจากการได้สวนพบว่า มีพฤติกรรมแก้ไขสัญญาใน
เอกสารประกวดราคาระหว่าง ร.ฟ.ท. กับบริษัทเอกชนเอื้อประโยชน์
แก่เอกชน เป็นเหตุให้ ร.ฟ.ท.ได้รับความเสียหาย

พฤติกรรม คือ แก้สัญญาเอื้อประโยชน์เอกชน!!!

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็น
โครงการมูลค่าหลายแสนล้านบาท อย่าให้ประวัติศาสตร์ซ้ำรอย
ความเสียหายจะกระทบไปถึงโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่
EEC ด้วย

สารส้ม