



## อาถรรพณ์! "แอร์พอร์ตลิงก์"

พักนี้มีคนพูดถึงอดีตผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ถูกกล่าวหาว่าแก้ไขสัญญาระหว่าง รฟท.กับบริษัท เอกชน เอื้อประโยชน์แก่เอกชน เป็นเหตุให้รฟท.ได้รับความเสียหาย ในโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารในเมือง ของโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ มูลค่า 25,000 ล้านบาท

คดีดังกล่าวศาลชั้นต้นพิพากษายกฟ้องอดีตผู้ว่าการ รฟท. กับพวกอีก 1 ราย ซึ่งเป็นอดีตหัวหน้าสำนักงานกองกฎหมาย รฟท. แต่พอไปถึงศาลอุทธรณ์ เมื่อเดือน ก.พ. 64 ได้พิพากษา กลับคำพิพากษาศาลชั้นต้นว่าอดีตผู้ว่าการ รฟท.มีความผิดตาม มาตรา 157 ลงโทษจำคุก 9 ปี แต่ให้การเป็นประโยชน์ลดโทษ 1 ใน 3 คงจำคุก 6 ปี ส่วนอีกรายขึ้นตามศาลชั้นต้น

จากกรณีอดีตผู้ว่าการ รฟท. ทำให้หลายคนโยงมาถึง "แอร์พอร์ต เรล ลิงก์" เวอร์ชันล่าสุด! ที่ถูกนำเข้าไปประกอบ กับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งปฏิเสธไม่ได้เลยว่ามีความพยายามจะเจรจาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน โครงการนี้ ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก-รฟท. และบริษัทเอกชน

งานนี้เห็นว่าเอกชนดังกล่าว น่าจะได้ข่าวดีเรื่องของการ ขอยืดเวลาจ่ายค่าสิทธิรับโอนรถไฟ "แอร์พอร์ต เรล ลิงก์" จากสัญญาที่ต้องจ่าย 10,671 ล้านบาท ภายใน 24 ต.ค. 64 แต่ มีการอ้างผลกระทบจากโควิด-19 ปริมาณผู้โดยสารไม่เป็นไปตามคาดการณ์ ส่งผลกระทบต่อสถานะการเงินและแหล่งเงินกู้ โครงการ จึงขอขยายเวลาจ่ายค่าสิทธิรับโอนออกไป 10 ปี

ย๊าว่า! กรณีเงินก้อน 10,671 ล้านบาท มีผู้คนมองว่า "รัฐ เสียเปรียบ ถ้ายอมให้ผ่อน หรือลด! เพราะเอกชนไม่ต้องสร้าง รางใหม่ แต่ส่งมอบให้ไปด้วยตามสัญญาการบริหารต้องจ่าย ค่า up front ก่อน 10,671 ล้านบาท ค่า up front ทั่วไปเรียก

ว่าค่าตอบแทนกินเปล่า ต้องจ่ายเป็นก้อนทันทีทั้งหมด ผ่อนไม่ได้ จะอ้างโควิด-19 ไม่ได้! ถ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ หากสัญญา ถูกขอเลื่อนไป รฟท.ต้องเอาคืนมา ไม่ส่งมอบ เพราะเก็บเงิน ได้ทุกวันอยู่แล้ว เอาไปให้เอกชนเก็บเงินไปวัน ๆ ได้ไง?"

ถ้าไม่มีเงินมาจ่ายก้อนนี้ก่อน แล้วจะทำโครงการต่อไป ได้หรือ? เนื่องจากสัญญาหลักโครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน ต้องลงทุนกว่า 2.24 แสนล้านบาท เอกชนต้องระดม ทุนไม่น้อยกว่า 200,000 ล้านบาท หรือปีละไม่น้อยกว่า 40,000 ล้านบาท เพื่อสร้างโครงการให้ได้ตามเป้าหมายใน 5 ปี ไม่สาหัส ไปกว่าก่อนแรกแค่ 10,671 ล้านบาท หรือ?

แล้วเอกชนรายอื่นที่ได้งานของรัฐไปทำ ได้งานรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ ก็เจอโควิด-19 เหมือนกัน เจอปัญหาแรงงาน ปัญหาน้ำมัน วัสดุก่อสร้าง และค่าไฟฟ้าพาเหรดขึ้นราคากัน เป็นแถว เขาออกมาร้องแรกแหกกระเชอกันบ้างหรือเปล่า?

แต่สำหรับโครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน อาจไม่ได้ มีแค่การเคลียร์ด่านแรก 10,671 ล้านบาทให้ผ่านแค่นั้น! แต่อาจ จะมีการเคลียร์ด่านที่ 2 ตามมา นั่นคือการจะขอแก้ไขสัญญา หลัก เพื่อขอให้รัฐเร่งเวลาจ่ายเงินสนับสนุนการก่อสร้างโครงการ หรือเงินร่วมลงทุนในส่วนของภาครัฐตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) จำนวน 117,227 ล้านบาท ออกมาใช้ก่อน แม้จะไม่ใช้ "หมูในอวย" ก็ตาม!

เพราะตามเงื่อนไขประกวดราคาและสัญญาร่วมลงทุนฯ กำหนดเอาไว้ว่ารัฐจะจ่ายเงินสนับสนุนการลงทุนในโครงการนี้ ให้เมื่อเอกชนผู้รับสัมปทานก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ และเปิด ให้บริการแล้ว (ปีที่ 6 ของสัญญา) โดยจะชำระคืนในระยะเวลา 10 ปี พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 2.35%

งานนี้ "ไม่ใช่หมูในอวย" ก็จริง! แต่อาจจะมีประเภทที่ ว่าคนของรัฐไปกินดีมีดีเสีย มาจากไหนไม่รู้? ถ้าเอาคอตัว เองไปพาดบนเตียง ช่วยมองหารู หาช่องเพื่อผ่อนคลายสัญญา ให้เอกชน จนแทบจะเป็นการ "จับเสียมือเปล่า"

ดังนั้นจึงต้องหิบบกกรณีของอดีตผู้ว่าการ รฟท. ขึ้น มาวนฉายซ้ำ! ออกมาย้าเตือนเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องว่าอาจจะ มีอาถรรพณ์ "แอร์พอร์ต เรล ลิงก์" เกิดขึ้นได้อีกในอนาคต!!

พยัคฆ์น้อย