

รายงานพิเศษ

ลุ้น 'รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน' เกิดหรือไม่!?! หลายฝ่ายหวั่นกลายเป็นปัญหาเหมือน 'คำโงะโฮปเวลล์'



ดะดีใจเกือบหรือเปล่าก็ไม่ทราบได้กับการที่ประเทศไทยจะได้ “รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน” อำนวยความสะดวกในการเดินทางทำงาน หรือท่องเที่ยว ซึ่งสามารถร่นระยะเวลาในการเดินทางได้อย่างมาก ได้ใช้กันไวไวๆ นี้

หลังจากที่ก่อนหน้านี้โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เจอמרสุมปัญหาในการเดินทางโครงการโดยเฉพาะเรื่อง “ชำระค่าสิทธิ ARL 1 หมื่นล้านบาท และเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของโครงการฯ”

ล่าสุดในการประชุมคณะรัฐมนตรี(ครม.) ที่ผ่านมา ครม.ได้รับทราบผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน สรุปสาระสำคัญดังนี้ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) มีมติเห็นชอบหลักการแก้ไขปัญหาคโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (โครงการฯ) ประกอบด้วยหลักการแก้ปัญหาการชำระค่าสิทธิโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (Airport Rail Link: ARL) เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 และหลักการแก้ปัญหาเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานะทาง

การเงินของโครงการฯ ดังนี้
หลักการแก้ปัญหาการชำระค่าสิทธิ ARL (Airport Rail Link) จากเดิม เอกชนคู่สัญญาต้องชำระค่าสิทธิ ARL จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ภายใน 2 ปี หลังลงนามในสัญญาร่วมลงทุนฯ เป็นเอกชนคู่สัญญาต้องชำระค่าสิทธิ ARL จำนวน 10,671.09 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 1,060.04 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 11,731.13 ล้านบาท โดยแบ่งชำระค่าสิทธิ ARL ออกเป็น 7 งวด ได้แก่ งวดที่ 1-6 งวดละ 1,067.11 ล้านบาท และงวดที่ 7 จำนวน

5,328.47 ล้านบาท ภายในวันที่ 24 ตุลาคม
ของแต่ละปี

ทั้งนี้ การแบ่งชำระ 7 งวดดังกล่าว มี
ความเหมาะสม เนื่องจากผลประโยชน์จาก
ส่วนต่างดอกเบี้ยที่เอกชนคู่สัญญาจะได้รับ
(จำนวน 474.44 ล้านบาท) ใกล้เคียงกับผล
กระทบที่เอกชนคู่สัญญาได้รับจากสถานการณ์
โควิด-19 (จำนวน 495.27 ล้านบาท) โดย
เอกชนคู่สัญญาจะรับผิดชอบค่าธรรมเนียม
ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายทางการเงินส่วนเกิน
จากที่ รฟท. ต้องชำระให้สถาบันทางการเงิน
และ/หรือ กระทรวงการคลัง เป็นจำนวนเกิน
กว่าจำนวนเงินที่ รฟท. ได้รับชำระจากเอกชน
คู่สัญญา

เงื่อนไขภายหลังจากการปรับวิธีการ
ชำระเงินแล้ว ดังนี้ กรณีเอกชนคู่สัญญาไม่
ชำระค่าสิทธิ ARL ตามกำหนด โดยไม่มี
สาเหตุอันสมควร จะถือเป็นเหตุผิดสัญญาใน
สาระสำคัญ และ รฟท. จะใช้สิทธิบังคับตาม
สัญญาร่วมลงทุนฯ, กรณีเอกชนคู่สัญญาได้
รับรายได้ค่าโดยสาร ARL สูงกว่าประมาณการ
รฟท. มีสิทธิเจรจาให้เอกชนคู่สัญญาชำระค่า
สิทธิ ARL เร็วขึ้น

ขณะที่ในมุมมองของ “นายประภัสร์ จง
สงวน” แกนนำพรรคเพื่อไทย อดีตผู้ว่าการการ
รถไฟแห่งประเทศไทย และอดีตผู้ว่าการการ
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มองการ
แก้ปัญหาครั้งนี้ว่า ไม่เห็นด้วย ที่ประชุม ครม.
จะมีวาระรับทราบมติ กพอ. ที่เห็นชอบให้
เอกชนผ่อนชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนโครงการ
แอร์พอร์ต เรลลิงก์(ARL) จำนวน 10,671.09
ล้านบาท บวกดอกเบี้ยและค่าเสียโอกาสออก
เป็น 7 งวด และแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนเงื่อนไข
“เหตุสุดวิสัย” กรณีที่มีการแพร่ระบาดของโรค
หรือมีสงคราม ที่ส่งผลกระทบต่อกรดำเนินการ
โครงการ

เนื่องจาก ครม. ชุดนี้ เป็นรัฐบาลรักษา
การ จะไม่มีอำนาจแล้ว พร้อมตั้งข้อสังเกตว่า
นำเสนอ ครม. เพื่อทราบ แท้จริงแล้วคือ การ

อนุมัติ ตามกฎหมายของอีอีซีใช้หรือไม่ หาก
เป็นเช่นนั้นจริงจะสร้างปัญหาให้กับโครงการ
และสร้างปัญหาให้กับรัฐบาลชุดใหม่เป็นอย่าง
มาก เพราะโดยหลักของทางราชการ สัญญา
ที่ลงนามไปแล้ว ไม่สามารถแก้ไขหรือเปลี่ยน

แปลงได้ โดยเฉพาะส่วนที่เป็นสาระสำคัญ
โดยคณะกรรมการ อีอีซี ที่ดูแลโครงการ
รถไฟฟ้า 3 สนามบิน ที่เสนอ ครม.เพื่อทราบนั้น
เป็นสาระสำคัญทั้งสิ้น โดยเฉพาะการจ่ายเงิน
ช่วยเหลือให้บริษัทผู้ได้รับสัมปทาน คู่สัญญา
โครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน จากเดิมตาม
สัญญาคือ ‘จ่ายเงินเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จและ
เปิดให้บริการ’ เปลี่ยนเป็น ‘จ่ายตั้งแต่เริ่ม
ดำเนินการก่อสร้าง’ ทั้งนี้ตนทราบมาว่าการ
แก้ไขสัญญาการก่อสร้างรถไฟฟ้าเชื่อม 3
สนามบิน หัวใจสำคัญของโครงการนี้ คือการ
ใช้ประโยชน์จากที่ดินมักกะสัน ไม่ใช่การ
ก่อสร้างรถไฟฟ้าใช้หรือไม่

สำหรับสัญญาการก่อสร้างดังกล่าวเริ่ม
ขึ้นตั้งแต่ปี 2563 จนวันนี้นี้ยังไม่มีกรเริ่มก่อ
สร้าง หรือตอกเสาเข็ม ช่างยังมีประเด็นพิพาท
รวมถึงประเด็นการส่งมอบแอร์พอร์ตลิงค์ ซึ่ง
ตามสัญญาต้องจ่ายเงินการส่งมอบรถไฟฟ้า
แอร์พอร์ตลิงค์ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย
(รฟท.) แต่กลับพบว่า มีการส่งมอบรถไฟ
แอร์พอร์ตลิงค์ไปแล้ว แต่จ่ายเงินเพียง 10%
ส่วนเงินที่เหลืออีก 90% อยู่ในรายละเอียดของ
การแก้ไขสัญญาข้างต้น หากไม่พิจารณาอย่าง
ถ่องแท้หรือทำไปโดยความกดดันจากบุคคลใด
บุคคลหนึ่ง อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ภาค
รัฐยิ่งกว่ากรณีค่าโง่ไฮโปเวลล์ จึงอยากให้ทุก
ฝ่ายพิจารณาเรื่องนี้อย่างถี่ถ้วนด้วย

“เรื่องนี้หากเป็นจริง คงเป็นกระบวนการ
ที่ไม่ค่อยถูกต้องเท่าไร ผมเชื่อว่าเมื่อ
คณะรัฐมนตรีชุดใหม่เข้ามาทำงาน ผู้ที่เข้า
มาดูแลกระทรวงคมนาคมจะพิจารณาใน
รายละเอียดอีกครั้งว่าเกิดอะไรขึ้น และเหตุ
ผลที่แท้จริงที่ไม่สามารถก่อสร้างโครงการได้
แม้จะอ้างว่าเพราะสถานการณ์โควิด แต่ไม่มี
ความเกี่ยวข้องกันโดยตรง และจนถึงปัจจุบัน
สถานการณ์โควิดคลี่คลายลงมากแล้วจนเป็น
โรคประจำถิ่น เหตุใดจึงไม่เร่งก่อสร้าง เหตุ
ใดต้องแก้สัญญา”

การเดินทาง “รถไฟฟ้าความเร็วสูง
เชื่อม 3 สนามบิน” ที่ตั้งใจจะอำนวยความสะดวก
ในการเดินทางประชาชน และนักท่องเที่ยว
จะสามารถเป็นจริงได้หรือไม่?!

และถ้าสร้างเสร็จ จะกลายเป็นปัญหา
เหมือน “ค่าโง่ไฮโปเวลล์” หรือไม่? ลุ้นกัน
ต่อไป! ■