

'ไฮสปีดอีอีซี'-รถไฟฟ้าสายสีส้ม โปเจกต์ร้อนรอชี้ชะตา

กรุงเทพธุรกิจ ● "ก้าวไกล-เพื่อไทย" แขนงนำตั้งรัฐบาลใหม่ที่จะร่วมบริหารกระทรวงเศรษฐกิจหลายโครงการร้อนรอตัดสิน "ไฮสปีด 3 สนามบิน" รออนุมัติแก้สัญญาให้ซีพี "อู่ตะเภา" ปรับจ่ายผลตอบแทนรัฐ กทท.เปิดเจรจา "กัลฟ์" ยึดสัญญาแหลมฉบังเฟส 3 รพม. รอฟลายนโยบายเคาะประมูลสายสีส้มใหม่ กทม.รอเคลียร์หนี้-สัมปทานบีทีเอส

พรรคก้าวไกลและพรรคเพื่อไทย แขนงนำในการจัดตั้งรัฐบาลได้เจรจาแบ่งกระทรวงบริหาร เป็นที่ชัดเจนว่างานขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่ขึ้นตรงกับนายกรัฐมนตรี และกระทรวงการคลัง อยู่ในกำบังดูแลพรรคก้าวไกล ขณะที่พรรคเพื่อไทยจะได้ดูแลกระทรวงเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่

การดำเนินงานในรัฐบาลพล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา มีหลายนโยบาย และหลายโครงการรอการตัดสินใจเชิงนโยบายหลายโครงการมีปัญหาประมูลที่ยืดเยื้อ เป็นคดีความในศาลปกครอง หลายโครงการต้องแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน

อ่านต่อหน้า | 4

ต่อจากหน้า 1

รัฐบาลใหม่

การผลักดันเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เป็นนโยบายที่พล.อ.ประยุทธ์ ชูเป็นผลงานสำคัญ และอาจเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบาย พรรคก้าวไกลที่เป็นแกนนำรัฐบาล และเป็นนายกรัฐมนตรี ต้องมาเป็นผู้กำกับดูแลอีอีซี ซึ่งที่ผ่านมา น.ส.ศิริกัญญา ตันสกุล รองหัวหน้าพรรคก้าวไกล ไม่ปฏิเสธที่จะผลักดันอีอีซีต่อ แต่จะปรับเปลี่ยนใน 4 ส่วนสำคัญ

1.ภาคประชาชนมีส่วนร่วมพัฒนาอีอีซีมากขึ้น 2.การปรับโครงสร้างคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เพิ่มผู้แทนจาก 3 จังหวัด 3.สิทธิการกพอ.มาจากการเลือกตั้ง

4.สนับสนุนเอสเอ็มอีลงทุนอีอีซีมากขึ้น ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานในอีอีซีล่าช้า เป็นอย่างมากเกือบทุกโครงการ โดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) เพราะการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ลงนามสัญญาร่วมลงทุนกลุ่มซีพี โดยบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ตั้งแต่เดือน ต.ค. 2562 ปัจจุบันนับเป็นเวลา 3 ปี 7 เดือน

แล้วที่ไม่สามารถเริ่มตอกเสาเข็มก่อสร้างได้

รอรัฐบาลใหม่แก้สัญญาไฮสปีด
ทั้งนี้ เนื่องจากเอกชนคู่สัญญาอ้างกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 และได้ยื่นขอรัฐเยียวยาผลกระทบ และคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบมาตรการเยียวยาเมื่อวันที่ 19 ต.ค.2564 ซึ่งรวมถึงการแก้สัญญาร่วมลงทุนด้วย ซึ่งนำไปสู่การเริ่มต้นเจรจาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน และรัฐบาลใหม่จะเป็นผู้พิจารณาว่าเห็นชอบให้แก้ไขสัญญาร่วมลงทุนหรือไม่

นายนิรุฒมณีพันธ์ ผู้ว่าการร.ฟ.ท.กล่าวว่า ปัจจุบัน ร.ฟ.ท.ยังอยู่ในขั้นตอนรอเจรจารายละเอียดร่วมกับเอเชีย เอรา วัน เกี่ยวกับการก่อสร้างงานโยธาพื้นที่ทับซ้อนระหว่างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินและรถไฟไทย-จีน ซึ่งเป็นหนึ่งในเงื่อนไขของการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ส่วนการออกหนังสืออนุญาตให้เอกชนเข้าพื้นที่ (NTP) ขณะนี้ก็ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากเอกชนยังไม่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

อย่างไรก็ดี ร.ฟ.ท.มีความพร้อมส่งมอบพื้นที่ให้ภาคเอกชนแล้ว 100% โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างรื้อย้ายสาธารณูปโภคและเวนคืนที่ดิน ช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ ส่วนช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา พร้อมส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนแล้ว เบื้องต้นยังคาดการณ์ว่าการเจรจาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนจะแล้วเสร็จ และทำให้ ร.ฟ.ท. ออกหนังสือ NTP ให้เอกชนตามเป้าหมายในเดือน มิ.ย.2566

"อู่ตะเภา"ขอปรับจ่ายผลตอบแทนรัฐ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก โดยมีการลงนามสัญญาร่วมลงทุนเมื่อวันที่ 19 มิ.ย.2563 ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กับบริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด ซึ่งยังไม่เริ่มตอกเสาเข็มเพราะรอความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐเป็นผู้ลงทุน

ทั้งนี้ ล่าสุดภาคีรัฐเริ่มงานก่อสร้างส่วนระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ รวมทั้งเตรียมประกาศเชิญชวนผู้รับจ้างงานทางวิ่งที่ 2 เดือน พ.ค.นี้ ซึ่ง สกพอ.คาดว่าส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างได้ไตรมาส 3 ปีนี้ และปี 2567 จะเห็นการเริ่มตอกเสาเข็ม

นอกจากนี้ โครงการท่าอากาศยานอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 ทำให้เอกชนยื่นข้อเสนอปรับแผนลงทุนจากเดิมมี 4 ระยะ เพิ่มเป็น 6 ระยะ โดยช่วงเริ่มต้นจะลดขนาดอาคารผู้โดยสารเหลือรองรับได้ 12 ล้านคนต่อปี จากเดิม 16 ล้านคนต่อปี แต่คงเป้าหมายสุดท้ายที่ 60 ล้านคนต่อปี รวมทั้งเสนอ สกพอ.

ปรับการจ่ายเงินผลตอบแทนให้รัฐ ตามเงื่อนไขสัญญากรณีมีเหตุจำเป็นสุดวิสัยให้เอกชนขอผ่อนผันการจ่ายรายได้ให้รัฐเพื่อรักษาสภาพคล่องให้เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสนามบิน

เล็งเจรจายึดสัญญาแหลมฉบังเฟส 3

ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเฟส 3 เป็นการพัฒนาท่าเทียบเรือ F รองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ลงนามสัญญาร่วมลงทุนเมื่อวันที่ 25 พ.ย. 2564 ร่วมกับคู่สัญญา คือ บริษัท จีพีซี อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด (จีพีซี) ที่ชนะการประมูลและเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) 40% บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (กลุ่มปตท.) 30% และบริษัท เซคโอเวอร์ซี อินฟราสตรัคเจอร์โฮลดิ้ง จำกัด 30%

ปัจจุบันกทท.ยังไม่สามารถออกใบอนุญาต NTP เพื่อส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนคู่สัญญาได้ เพราะติดปัญหาเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐลงทุน ซึ่ง กทท.ระบุว่าเกิดจากผลกระทบโควิด-19 ทำให้การถมทะเลล่าช้า หลังจากนำเข้าเครื่องจักรและอุปกรณ์ไม่ได้

อีกทั้งที่ผ่านมา กทท.ประกวดราคางานสัญญา 2 โครงสร้างพื้นฐานระดับดินประกอบด้วย สาธารณูปโภค อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

แต่เพราะปัญหาเศรษฐกิจทำให้ไม่มีเอกชนเข้าร่วม โดยปัจจุบันเตรียมเปิดประกวดราคา รอบ 2 ซึ่งหากหาเอกชนไม่ได้ในเดือน ก.ย.นี้ ก็มีเหตุจำเป็นต้องเจรจาแก้ไขสัญญากับกลุ่ม จีพีซี โดยมีแนวโน้มว่าจะต้องเสนอเงื่อนไข ขยายสัมปทานให้เอกชนเพื่อชดเชยความล่าช้า

รัฐบาลใหม่ชี้ขาดประมูลสายสีส้ม

ขณะที่โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่มีความล่าช้ามาตลอดในรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา และระบอบรัฐบาลใหม่มาผลักดันคือรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ วงเงิน 145,265 ล้านบาท ซึ่งบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ดีที่สุด แต่ปัจจุบันยังมีข้อพิพาทในศาลปกครองถึงกระบวนการประมูลที่ ส่อเกิดกันเอกชนรายอื่น รวมทั้งที่ผ่านมา เคยมีการยกเลิกการประมูลมาแล้ว ทำให้ภาพรวมขณะนี้โครงการล่าช้าไปเกือบ 3 ปี

ที่ผ่านมา นายภคพงศ์ศิริกันทรมาศผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กล่าวว่า หลังจากนี้จะต้องรอ ครม.ชุดใหม่เป็นผู้พิจารณาเห็นชอบผลการคัดเลือกการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม ซึ่งตามขั้นตอน ครม.จะส่งเรื่องกลับมาที่กระทรวงคมนาคม เพื่อให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมคนใหม่ยืนยันอีกครั้ง

หากพิจารณาแล้วเห็นชอบตามเดิมจะเสนอ ครม.พิจารณาอีก ทำให้คาดไม่ได้ว่าจะลงนาม สัญญากับเอกชนผู้ชนะการประมูลเมื่อใด

รอเคลียร์หนี้-สัมปทานบีทีเอส

สำหรับปัญหารถไฟฟ้าสายสีเขียวที่ ซ้อนกันระหว่างการแก้ไขสัญญาสัมปทาน ซึ่งในรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ ได้มีการเสนอ ให้ ครม.พิจารณาต่อสัญญาให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นเวลา 30 ปี จากปี 2572-2602 ซึ่งกระทรวงคมนาคม คัดค้านในที่ประชุม ครม.หลายครั้งจึงยังไม่ได้ข้อสรุป

รวมทั้งกรุงเทพมหานคร (กทม.) มีปัญหาหนี้ค่าจ้างเดินรถไฟฟ้าและค่าจ้างติดตั้งระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายรวม 50,000 ล้านบาท แต่บีทีเอสได้รับชำระเพียงบางส่วน แต่ศาลปกครองมีคำสั่งให้ กรุงเทพมหานครชำระทั้งหมดให้บีทีเอส

นายวิศณุ ทรัพย์สมพล รองผู้ว่าราชการ กทม. (กทม.) ออกมาระบุก่อนหน้านี้ว่า ที่ผ่านมาวาระการแก้ไขปัญหารถไฟฟ้าสาย สีเขียวไม่ผ่านการพิจารณาจากที่ประชุมสภา กทม. ซึ่งทำให้กรุงเทพมหานครเสนอ กระทรวงมหาดไทยเพื่อมีคำสั่งให้พิจารณา เรื่องนี้เข้าสู่ที่ประชุมสภากรุงเทพมหานคร เพื่อหาทางแก้ปัญหา