



แก้งัญญาไฮสปีดเทรน

ต้องจับตาวาในช่วงปลายของรัฐบาลชุดนี้ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและ ร.ม.ว.กลาโหม ในฐานะเป็นประธานการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือบอร์ดอีอีซี จะกล้าฟันธงแก้ไขสัญญาเมกะโปรเจกต์ ที่เป็นโครงการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) หรือไม่

โครงการแรกคือโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) วงเงินร่วมลงทุน 276,938 ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ลงนามกับบริษัทเอเซีย เอราวัณ จำกัด ของกลุ่มซีพี เมื่อวันที่ 24 ต.ค.2562

ควบคู่ด้วยโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก วงเงินร่วมลงทุน 204,240 ล้านบาท โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ลงนามกับบริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด เมื่อวันที่ 19 มิ.ย.2563

มาจนบัดนี้การก่อสร้างทั้งสองโครงการยังไม่คืบหน้า โดยหยิบยกปัญหาขึ้นมาว่าได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-19

ขณะที่ล่าสุดในการประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กบอ.) ที่มีนายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรีและ ร.ม.ว.พลังงาน เป็นประธาน ได้เห็นชอบการแก้ไขสัญญาไปเรียบร้อยแล้วเพื่อเพียงรอขงให้บอร์ดอีอีซีที่มีพล.อ.ประยุทธ์นั่งหัวโต๊ะ ทำหน้าที่ฟันธง ท่ามกลางการตักเตือนจากนักคิดนักเขียน hot issue ประเด็นร้อนๆว่าการตัดสินใจของภาครัฐในครั้งนี้จะเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับภาคเอกชน ในจังหวะที่การเลือกตั้งครั้งใหญ่ของประเทศใกล้เข้ามา

เหตุผลของการแก้ไขสัญญารั้่งนี้น่าเชื่อถือแค่ไหนที่รัฐจะยังสามารถรักษาผลประโยชน์ของประเทศไว้ได้ และไม่เอื้อหรือประเคนผลประโยชน์ไปตกในมือของภาคเอกชนต่างๆที่เซ็นสัญญาไปเรียบร้อยแล้วมาขอเปลี่ยนแปลงในภายหลัง

นายจุฬา สุขมานพ เลขาธิการสำนักงานนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) คนใหม่ ก็ยังไม่เข้ามาเริ่มทำงานอย่างเต็มตัว



ในโอกาสนี้ นายคณิต แสงสุพรรณ อดีตเลขาธิการ สกพอ. ปัจจุบันยังรั้งตำแหน่งประธานที่ปรึกษา สกพอ. ได้อธิบายว่า ในระหว่างการดำเนินการโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ด้านระหว่างทางฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดมีปัญหาเกิดขึ้นย่อมหมายความว่าทั้งสองฝ่ายมีสิทธิ์ที่จะปรึกษาหารือเพื่อช่วยกันหาทางออกและโครงการที่เป็นสัญญาระยะยาว 50 ปี อย่างไม่ก็ต้อง มีการแก้ไขสัญญา

สำหรับการแก้ไขสัญญารั้งนี้เป็นการปลดล็อกให้ภาคเอกชนเดินหน้าโครงการต่อได้ ขณะเดียวกันรัฐบาลยังได้รับผลประโยชน์เต็มตามที่เซ็นสัญญากันไว้ ในโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ในระหว่างเจรจาสัญญาได้เกิดวิกฤติโควิด-19 แล้ว จึงมีการกำหนดเรื่องการแก้ไขเหตุรุนแรงที่กระทบตรงนี้จึงหมดปัญหาไปกรณีโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกขอผ่อนผันการจ่ายรายได้ให้กับรัฐ

ส่วนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเซ็นสัญญากันก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 ก่อนหน้านี้ได้มีการเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี วันที่ 19 ต.ค.2564 เพื่อขอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งภายหลังจากการไปเสาะหาวิธีจึงตกลงที่จะปรับโครงสร้างทางการเงินกันใหม่ไปพร้อมๆกับการแก้ไขปัญหาให้กับรัฐบาลกรณีพื้นที่ทับซ้อนกับโครงการรถไฟไทย-จีน (สัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง)

“ภายใต้สัญญาใหม่”ได้ขอให้กลุ่มซีพีสร้างงานโยธาของพื้นที่ทับซ้อนให้รัฐบาลฟรีๆ วงเงิน 9,207 ล้านบาท ซึ่งจริงๆตรงนี้ไม่เกี่ยวกับกลุ่มซีพีเพราะเป็นคนละ โครงการกัน แต่เนื่องจากเส้นทางเดิมของรถไฟไทย-จีน จะวิ่งจากโคราช-สนามบินดอนเมือง ต่อมา มีการแก้ไขใหม่ให้เชื่อมจากสนามบินดอนเมืองมาถึงสถานีกลางบางซื่อด้วย ซึ่งตรงนี้รัฐบาลไม่ได้ตั้งงบประมาณเอาไว้”

ถามว่าแล้วทำไมกลุ่มซีพีถึงยอมต้องย้อนกลับไปว่าเพราะรัฐบาลยอมแก้ไขสัญญาโดยปรับโครงสร้างทางการเงินให้ จากเดิมเอกชนต้องกู้เงินมาทั้งก่อนเพื่อก่อสร้างให้เสร็จในปีที่ 6 แล้วรัฐค่อยจ่ายเงินค่าก่อสร้างในปีที่ 10 วงเงิน 133,475 ล้านบาท แต่สัญญาใหม่ภาครัฐจะชำระเงินค่าก่อสร้างให้เร็วขึ้นเป็นเดือนที่ 21 กลับไปสู่รูปแบบก่อสร้างไป จ่ายไป ทำให้กลุ่มซีพีไม่ต้องกู้เงินก้อนใหญ่เหมือนเดิมช่วยประหยัดค่าดอกเบี้ยเงินกู้ไปได้กว่า 9,000 ล้านบาท จึงตกลงให้นำเงินส่วนที่ประหยัดลงไปได้นี้ไปสร้างงานโยธาที่ทับซ้อนกับรถไฟไทย-จีน แทนรัฐบาล

ประเด็นที่เป็นผลเสียกับรัฐบาลคือจ่ายเงินเร็วขึ้น ซึ่งได้หารือกับสำนักงานประมาณแล้วว่าจะไม่มีปัญหา

อดีตเลขาธิการ สกพอ. ได้ตอบคำถามว่า ในเมื่อวิธีนี้ดีกว่าทำไมไม่ทำมาตั้งแต่แรก คำตอบที่ได้คือตอนที่ร่างสัญญาทางอัยการสูงสุดไม่ยอมให้ใช้วิธีสร้างไปจ่ายไปเพราะกลัวจะชำระโครงการ โสภโวลล์ที่เอกชนสร้างไม่เสร็จและทิ้งโครงการคาเอาไว้ แต่ครั้งนี้ได้กลับไปดูสัญญาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าตอนนี้เป็นการก่อสร้างไปจ่ายไปทั้งหมด

ทางอัยการสูงสุดจึงไม่มีปัญหา ขณะที่กลุ่มซีพี
เป็นบริษัทของไทย คงไม่หนีไปไหนเหมือนกับ
โฮปเวลล์ที่คู่สัญญาของรัฐเป็นชาวต่างชาติ
ส่วนการแก้ไขสัญญาให้เอกชนแบ่งชำระ
ค่าสิทธิแอร์พอร์ตเรลลิงก์ให้การรถไฟแห่ง
ประเทศไทย (รฟท.) จากเดิมชำระงวดเดียว
10,671 ล้านบาท ขณะที่สัญญาใหม่แบ่งการ
ชำระออกเป็น 7 ปี โดยงวดที่ 1-6 ชำระงวด
ละ 1,067 ล้านบาท และงวดที่ 7 ชำระส่วนที่
เหลือพร้อมดอกเบี้ย ทำให้ รฟท.จะได้รับ
เงิน 11,731.13 ล้านบาท และเอกชนยอมรับภาระขาดทุนแอร์พอร์ตเรลลิงก์ แทน รฟท.
ประมาณ 200-300 ล้านบาทต่อปี ในช่วงที่รัฐให้แบ่งชำระด้วย
ขั้นตอนจากนี้ บอร์ดอีอีซีที่ พล.อ.ประยุทธ์เป็นประธาน ต้องพิจารณา
เห็นชอบก่อน จากนั้นนำเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (กรม.) เพื่อรับทราบ แล้วทาง
อัยการสูงสุดจะไปร่างสัญญาขึ้นมาใหม่ และต้องนำเข้าให้ กรม.พิจารณาอนุมัติ
อีกครั้ง การแก้ไขสัญญานี้จึงจะมีผลตามกฎหมาย.

อมรรัตน์ จรูญสมิทธิ