



ใบตอบรับเรื่องราวร้องทุกข์
ศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ของรัฐบาล 1111
สำนักงานปลัดสำนัก

ประชาชนรายย่อย

กลุ่มมวลชน/องค์กร

รหัสเรื่อง นร01670001995

วันที่ 24 เมษายน 2567

ชื่อ - นามสกุล สมาพันธ์คนงานรถไฟ (สพ.รฟ.) นายสุวิษ คุ้มานนท์

หน่วยงานที่รับเรื่อง สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

ติดตามเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ โทร 1111 กด 2

ศูนย์รับเรื่องราวร้องทุกข์ของรัฐบาล 1111

สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

ตู้ ปณ 1111 ถนนพิษณุโลก เขตดุสิต

ทำเนียบรัฐบาล กรุงเทพมหานคร



แบบสำรวจความต้องการและ
ความพึงพอใจของผู้รับบริการ



สมาพันธ์คนงานรถไฟ (สพ.รฟ.)

Railway Workers' Confederation (R.W.C.)

ที่ สพ.รฟ ๐๑/๒๕๖๗

๒๕ เมษายน ๒๕๖๗

สำเนา

เรื่อง ขอให้ยกเลิกสัญญาร่วมทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

เรียน นายกรัฐมนตรี นายเศรษฐา ทวีสิน

ด้วยสมาพันธ์คนงานรถไฟ (สพ.รฟ.) ได้เกิดขึ้นจากการรวมตัวของคนงานรถไฟ และระบบราง ทั้งที่อยู่ในระบบรถไฟทั่วไปและระบบรถไฟฟ้า ซึ่งประกอบไปด้วยสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฟ้า (สร.รฟฟ.) ทั้งที่เป็นพนักงานปัจจุบัน และอดีตผู้ที่ปฏิบัติงานในกิจการรถไฟ รวมทั้งครอบครัว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และระบบการขนส่งทางรางให้เป็นกิจการและดำเนินการโดยรัฐ รวมทั้งบริษัทรถไฟฟ้า รฟท.จำกัด (รฟฟท.) ให้มีความสำคัญในการทำหน้าที่โดยรัฐ เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงการบริการที่เป็นธรรม รวมทั้งการปกป้องระบบการขนส่งทางรางของรัฐ ให้เป็นเสาหลักทางด้านการขนส่งของประเทศ

ความเป็นมาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ระหว่าง สนามบินดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา เป็นโครงการพัฒนาระบบรางตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และอยู่ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

วัตถุประสงค์ของโครงการฯ

- เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งทำให้การเดินทางและการขนส่งระหว่างจังหวัดในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมถึงจังหวัดภูมิภาคอื่นๆที่เกี่ยวข้อง สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น สามารถลดระยะเวลาและต้นทุนในการเดินทางเมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ
- เพื่อเชื่อมต่อสามท่าอากาศยานในเขตกรุงเทพมหานครและเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา แบบไร้รอยต่อ ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางระหว่างท่าอากาศยาน เข้าสู่เขตเมือง และเขตธุรกิจได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว
- เพื่อพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ซึ่งประกอบไปด้วย พื้นที่มักกะสัน เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC Gateway) และพื้นที่ศรีราชาและดำเนินกิจการทางพาณิชย์ เพื่อสนับสนุนการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟ รวมถึงการให้บริการผู้โดยสารของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ

จุดเริ่มต้นโครงการ

๑. วันที่ ๒๘ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๙ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ในฐานะนายกรัฐมนตรี กับ นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ อดีตรองนายกรัฐมนตรี ระหว่าง Road-show วันที่ ๒๖-๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ ที่เมืองเซี่ยงไฮ้ สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้พูดถึงการขนส่งระบบราง ระหว่าง ๒ สาย

คือ สายตะวันออกเฉียงใต้ทางบริษัท เครือเจริญโภคภัณฑ์ จำกัด (CP) ได้สิทธิในการร่วมทุน และสายตะวันตก กรุงเทพฯ-หัวหิน ให้บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (ไทยเบฟ) ได้สิทธิในการร่วมทุน

๒. วันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑ มีการประชุมคณะรัฐมนตรี เรื่องโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ระหว่าง สนามบิน ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภา โดยมีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานที่ประชุมมีมติเห็นชอบอนุมัติและเห็นชอบตามที่กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) ในฐานะกำกับดูแลสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรส.) โดยมีข้อเสนอ เช่น ข้อ ๔ อนุมัติกรอบวงเงินที่รัฐร่วมทุนกับเอกชนในวงเงินไม่เกิน ๑๑๙,๔๒๕.๗๕ ล้านบาท ที่เป็นมูลค่าปัจจุบันตามที่ตกลงไว้ในสัญญาร่วมทุน โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถไฟความเร็วสูงฯ ทั้งระบบแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี ข้อ ๖. เห็นชอบให้พื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ตั้งแต่สนามบินดอนเมืองถึงสุดเขตกรุงเทพฯ และรวมถึงสถานีสุวรรณภูมิซึ่งเป็นพื้นที่ภายนอกระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ “ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

๑. วันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ประกาศราชกิจจานุเบกษา พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีผลบังคับใช้ เพื่อรองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน

๒. วันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๑ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๒ เกี่ยวกับ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน แบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ผ่านการพิจารณา และมีมตินำเสนอความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

๓. วันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ กำหนดเปิดรับซองข้อเสนอ มีบริษัทเอกชนมาซื้อเอกสาร จำนวน ๓๑ บริษัท เป็นบริษัทไทย จำนวน ๑๔ บริษัทจีน จำนวน ๗ บริษัทญี่ปุ่น จำนวน ๔ บริษัทฝรั่งเศส จำนวน ๒ บริษัทมาเลเซีย จำนวน ๒ บริษัทอิตาลี จำนวน ๑ บริษัท และเกาหลีใต้ จำนวน ๑ บริษัท ผลปรากฏมีกลุ่มกิจการเข้ายื่นข้อเสนอ ๒ ราย ประกอบด้วย

กลุ่มที่ ๑ กลุ่มกิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (BSR Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน), บริษัท ซีโนไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (ประเทศไทย), บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (ประเทศไทย)

กลุ่มที่ ๒ กิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ประกอบด้วย บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด (ประเทศไทย), บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน), China Railway Construction Corporation Limited (สาธารณรัฐประชาชนจีน), บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (ประเทศไทย), บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

โครงการนี้เป็นโครงการรัฐร่วมทุนกับเอกชน (Public Private Partnership : PPP) โดยเปิดให้มีการประมูลเป็นแบบเปิดกว้างแบบนานาชาติ หรือ International Bidding ซึ่งเอกชนต่างประเทศมีความเชื่อถือถือว่าโครงการเป็นแบบเปิดกว้าง ไม่ถือคสเปค ผลการพิจารณาการประมูลโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ปรากฏว่า กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร เป็นผู้ชนะการประมูล

๔. วันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ คณะรัฐมนตรีมีมติ เห็นชอบให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมลงทุนกับกลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่ม CPH)

๕. วันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยเซ็นสัญญาลงนามร่วมลงทุนกับเอกชนคู่สัญญา ในนามบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงใต้เชื่อมสามสนามบิน จำกัด

รายละเอียดของโครงการ โดยสังเขป

ภายใต้หลักการของโครงการฯ ซึ่งคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ตามข้อ ๓.๑(๒) ขอบเขตโครงการฯ ประกอบด้วยงานดังต่อไปนี้ (๑) รถไฟความเร็วสูง (๒) แอร์พอร์ต เรลลิงก์ (๓) แอร์พอร์ต เรลลิงก์ ส่วนต่อขยายของโครงการมีทั้งหมด ๑๕ สถานี ซึ่งประกอบไปด้วยสถานีรถไฟภายในเมือง ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีมักกะสัน สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง สถานีสุวรรณภูมิ และประกอบด้วยสถานีที่อยู่ระหว่างเมือง ได้แก่ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอุตะเถา รวมทั้งอาคารและสถานที่จอดรถและที่จอดรถของสถานี (๔) การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และ (๕) การดำเนินการกิจการทางพาณิชย์ ทั้งนี้ กรอบของงานดังกล่าวให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีตามข้อ ๓.๑(๒)

สัญญาร่วมทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ลงวันที่ ๒๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๖.๑ (๑)(ก) ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาร่วมลงทุนนี้ รฟท. ตกลงให้สิทธิการเช่าและเอกชนคู่สัญญาตกลงรับสิทธิการเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ได้แก่ **พื้นที่มักกะสันซึ่งตั้งอยู่ที่ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร โดยมีจำนวนเนื้อที่ประมาณหนึ่งร้อยห้าสิบ (๑๕๐) ไร่ และพื้นที่ศรีราชาซึ่งตั้งอยู่ที่ ตำบลสุรศักดิ์ อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยมีจำนวนเนื้อที่ประมาณยี่สิบห้า (๒๕) ไร่** ผู้ชนะการประมูลจะได้สิทธิประโยชน์ ของโครงการ ดังนี้

๑. ได้ร่วมทุน PPP Net Cost (Public Private Partnership : PPP) โดยรัฐร่วมทุนเอกชนเป็นเวลา ๕๐ ปี
๒. ภาครัฐลงทุนค่าเวนคืนที่ดิน ๓,๕๗๐.๒๙ ล้านบาท สนับสนุนเงินลงทุนไม่เกินค่างานโยธา ๑๑๙,๔๒๕.๗๕ ล้านบาท ที่เป็นมูลค่าปัจจุบัน รวมเป็นเงินประมาณ ๑๒๒,๙๙๖.๐๔ ล้านบาท
๓. กรอบวงเงินไม่เกิน ๑๑๙,๔๒๕.๕๗ ล้านบาท **ให้เอกชนออกไปก่อน รัฐจะทยอยจ่ายคืนให้ภายหลังที่เริ่มเปิดเดินรถไฟความเร็วสูงทั้งระบบแล้วแบ่งจ่ายเป็นรายปี ระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี**
๔. ได้สิทธิบริหารจัดการโครงการรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ช่วงพญาไท – สุวรรณภูมิ ได้สิทธิให้บริการเดินรถไฟ City line , สิทธิในการใช้คลื่นความถี่ GSM-R สำหรับระบบอัตโนมัติ สัญญาณ ETC Level ๒
๕. รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จำนวน ๒๒,๕๕๘.๐๖ ล้านบาท
๖. ได้สิทธิบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์สนับสนุนโครงการเดินรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูง ประกอบด้วย ที่ดินมักกะสัน ๑๕๐ ไร่ และที่ดินศรีราชา ๒๕ ไร่
๗. ได้สิทธิบริหารจัดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ๑๕ สถานี หรือขยายพื้นที่
๘. ได้พื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ตั้งแต่สนามบินดอนเมืองถึงสุดเขตกรุงเทพฯ และรวมถึงสถานีสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นพื้นที่ภายนอกกระเปาะเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นพื้นที่ “กระเปาะเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม ตามคำสั่งหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

สรุป รัฐลงทุนในโครงการนี้ เท่ากับ ๑๒๒,๙๙๖.๐๔ + ๒๒,๕๕๘.๐๖ = ๑๔๕,๕๕๔.๑๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๘๒ รวมถึงการได้สิทธิการพัฒนาพื้นที่ ๒ ข้างทาง เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ตลอดแนวเส้นทางระหว่างสุวรรณภูมิ - อุตะเถา และยังมีทรัพย์สินอื่นอีก ที่ยังไม่ได้นำมาคิดรวม *****

สิทธิประโยชน์ที่ผู้ชนะประมูลจะได้รับจากโครงการหนึ่งในนั้น คือ การบริหารจัดการโครงการรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ช่วงพญาไท – สุวรรณภูมิ, ได้สิทธิให้บริการเดินรถไฟ City line , สิทธิในการใช้คลื่นความถี่ GSM-R สำหรับระบบอัตโนมัติสัญญาณ ETC Level ๒ โดยสังเขป

▪ **รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรล ลิงก์** เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับ - ส่งผู้โดยสารอากาศยานกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษ (เดิมอยู่ในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบอบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงดลิ่งชัน)

▪ **ฉะเชิงเทรา** ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ภายหลังจากรัฐบาลได้นำโครงการนี้มาเป็นโครงการเร่งด่วนและแยกการก่อสร้างต่างหากจากระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดำเนินการก่อสร้างโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) และได้เปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์เมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๓ โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจในกระทรวงคมนาคม โดยมีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อให้บริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารภายในเมืองที่เดินทางไปท่าอากาศยาน ใช้งบประมาณในการก่อสร้างราว ๓๓,๒๒๙ ล้านบาท ปัจจุบันสถานะการดำเนินงานเข้าสู่จุดคุ้มทุน และเริ่มจะมีกำไร โดยเฉพาะวันที่ ๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๔ เป็นวันครบกำหนด ๒ ปี นับแต่วันเซ็นสัญญาลงนามร่วมทุนภาครัฐ-เอกชน หรือ PPP Net Cost (Public Private Partnership : PPP) เมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ ซึ่งเอกชนต้องชำระค่าใช้สิทธิให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินตามสัญญา ๑๐,๖๗๑,๐๙๐,๐๐๐ ล้านบาท (หนึ่งหมื่นหกร้อยเจ็ดสิบล้านเก้าหมื่นบาท) แต่ปัจจุบันเอกชนคู่สัญญายังไม่มีการชำระค่าใช้สิทธิให้กับการรถไฟฯ เนื่องจาก ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (บอร์ด) ที่มีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร เป็นประธาน เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ ได้มีมติรับทราบแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด-๑๙ ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินตามมติ กพอ. ครั้งที่ ๓/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ พร้อมทั้งเห็นชอบการลงนามบันทึกความร่วมมือ (MOU) ระหว่าง รฟท. อีอีซี และบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งกำหนดลงนามในวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๔ เพื่อให้มีผลก่อนวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๔

ในแง่ผลประโยชน์ตอบแทนที่ รฟท.จะได้รับ

- มีสิทธิได้รับรายได้บางส่วน (Revenue Sharing) ตามข้อ ๘.๑(๑) , ๘.๑(๒)
- ค่าให้สิทธิเอกชนคู่สัญญาร่วมทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ซึ่งคิดเป็นจำนวนเงินเท่ากับ ๑๐,๖๗๑,๐๙๐,๐๐๐ ล้านบาท (หนึ่งหมื่นหกร้อยเจ็ดสิบล้านเก้าหมื่นบาท) โดยเอกชนคู่สัญญา จะต้องชำระค่าให้สิทธิดังกล่าวภายในวันที่ครบระยะเวลา ๒ ปี นับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุน มีผลบังคับใช้ และ ตามข้อ ๘.๑(๓)
- รฟท.จะได้รับค่าเช่าที่ดินในส่วนที่เป็นพื้นที่สนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ (โดยเฉพาะที่ดินมักกะสัน ๑๕๐ ไร่)

หมายเหตุ ที่ดินมักกะสัน ๑๕๐ ไร่ เอกชนได้สิทธิพัฒนาพื้นที่เป็นเวลา ๕๐ ปี รฟท. ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนตลอดระยะเวลาสิ้นสุดโครงการ เป็นเงินประมาณ ๕๑,๐๐๐ ล้านบาท คิดเป็นค่าเช่าพื้นที่ ๑๕๐ ไร่ ๕๐ ปี ประมาณปีละ ๑,๐๒๐ ล้านบาท (ข้อสังเกต ราคาเช่าที่ดินต่ำกว่าความเป็นจริงหรือไม่ เมื่อเปรียบเทียบกับที่ดินย่าน เซ็นทรัลลาดพร้าว การรถไฟฯ ได้ค่าเช่าที่ดิน ๔๘ ไร่ สัญญาเช่า ๒๐ ปี เป็นเงินประมาณ ๒๑,๐๐๐ ล้านบาท ดังนั้นถ้าใช้อัตราค่าเช่าที่เท่ากัน ที่ดินมักกะสันจะมีผลประโยชน์ตอบแทน ประมาณ ๑๖๔,๐๖๒.๕๐ ล้านบาท (๒๑.๘๗๕ ล้านบาท/ไร่ x ๑๕๐ไร่ x ๕๐ ปี))

ที่กล่าวมาทั้งหมดแต่ต้น การที่รัฐเสนอเงื่อนไขให้เอกชนมากมายอย่างที่เห็น ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุนงบประมาณที่มาจากภาษีประชาชน การสนับสนุนสาธารณสมบัติของแผ่นดินเพื่อจูงใจให้เอกชนมาร่วมทุน เมื่อเทียบกับผลตอบแทนที่รัฐได้รับมีความเหมาะสมหรือไม่ เป็นการเอื้อประโยชน์หรือไม่ อย่างไร และการเอาที่ดินมักกะสัน ที่ดินศรีราชา ไปบวกรวมกับโครงการเดินรถไฟความเร็วสูง ถือเป็น การตัดตอนผู้ประกอบการรายย่อยที่ทำธุรกิจส่งสาริมทรัพย์หรือไม่ การเอาพวงรางที่มีเนื้อที่ ๙.๓๑ ไร่ (ทั้งที่รู้อยู่แล้วยังมีความจำเป็นต่อการซ่อมบำรุง และอยู่ในโครงการบำบัดน้ำเสียบึงมักกะสันอันเนื่องมาจากพระราชดำริ) ไปรวมอยู่กับพื้นที่ ๑๕๐ ไร่ มีความเหมาะสมหรือไม่ ในความเป็นจริงโครงการเดินรถไฟใช้พื้นที่ ๕๐ ไร่ ก็น่าจะพอเพียงสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน

ระยะเวลาโครงการที่เหมาะสม ๕๐ ปี

แบ่งเป็น

- ระยะการพัฒนาโครงการฯ ได้แก่ งานการออกแบบและงานการก่อสร้าง เป็นระยะเวลา ๕ ปี
- ระยะการดำเนินงานของโครงการและงานบำรุงรักษา เป็นระยะเวลา ๔๕ ปี
- งบประมาณในการดำเนินงานโครงการ ๒๒๔,๕๔๔ ล้านบาท

ปัญหาและอุปสรรคของโครงการ

๑. หลังลงนามในสัญญาร่วมทุนแล้ว คือ การก่อสร้างตามโครงการฯ (คาดว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จะเริ่มก่อสร้างเส้นทางรถไฟ กำหนดแล้วเสร็จเปิดให้บริการ ปี พ.ศ. ๒๕๖๙) โดยต้องส่งมอบพื้นที่และรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ๓ ช่วงสำคัญ ดังนี้

๑.๑ ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ หรือแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (เดิม) ระยะทาง ๒๘ กิโลเมตร สามารถส่งมอบได้ทันที เมื่อเอกชนคู่สัญญาชำระค่าให้สิทธิ์ ๑๐,๖๗๑ ล้านบาท ภายใน ๒ ปี นับแต่วันลงนามในสัญญา

๑.๒ ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเภา ระยะทาง ๑๗๐ กิโลเมตร มีระยะการส่งมอบพื้นที่ภายใน ๑ ปี ๓ เดือน หลังลงนามในสัญญา

๑.๓ ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท ระยะทาง ๒๒ กิโลเมตร มีสาธารณูปโภคใหญ่ ๒ จุด

๑.๓.๑ จุดแรก ช่วงก่อนเข้าสถานีกลางบางซื่อ มีอุโมงค์ระบายน้ำ และ ท่อน้ำมันขวางแนวอยู่

๑.๓.๒ จุดที่สอง ช่วงก่อนถึงสถานีดอนเมือง มีเสาไฟฟ้าแรงสูงตั้งอยู่บนแนวเส้นทาง

๒. การรื้อ - ย้าย สาธารณูปโภคใหญ่ มี ๓ กระบวนหลัก ที่เกี่ยวข้อง คือ กระบวนมหาดไทย , กระบวนพลังงาน , กระบวนคมนาคม และ ๖ หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (กทม.) , การประปานครหลวง (กปน.) , การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) , การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) , การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรื้อ - ย้าย มีดังนี้

กระบวนพลังงาน : ๑. รื้อ - ย้าย ท่อส่งก๊าซยาว ๑๒ กิโลเมตร

๒. ยกเสาไฟฟ้าแรงสูง ๑๖ จุด

กระบวนมหาดไทย : ๑. รื้อ - ย้าย ท่อระบายน้ำขนาดใหญ่ ๔ จุด

๒. รื้อ - ย้าย เสาไฟฟ้าแรงสูงระยะทาง ๑๔ กิโลเมตร

๓. ยกเสาไฟฟ้าแรงสูง ๓๙ จุด

๔. รื้อ - ย้าย ท่อประปาขนาดใหญ่ ความยาว ๒ กิโลเมตร

กระบวนคมนาคม : ๑. รฟท. มีหน้าที่ให้ความร่วมมืออำนวยความสะดวกกับเอกชนคู่สัญญา เกี่ยวกับระบบการส่งน้ำมันทางท่อ โดยย้ายท่อส่งน้ำมันออกจากเส้นทางเดิม ระยะทาง ๔๔ กิโลเมตร

เปิดค่าใช้จ่ายในการรื้อย้าย ๔๙๐ ล้านบาท และมีค่าใช้จ่ายปิดหน้างาน อยู่ระหว่างคำนวณ และประสานกับหน่วยงาน ซึ่งค่าใช้จ่ายในการรื้อย้ายดังกล่าว ยังไม่มีความชัดเจนว่า เอกชน หรือ รัฐ ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ ในส่วนนี้ทำให้สังคม และผู้เกี่ยวข้อง รวมถึงผลกระทบที่มีหน่วยงานราชการและประชาชนจำนวนมาก มีความกังวล เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ใช้เงินลงทุนสูง เป็นเหตุให้สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคประชาธิปัตย์ ทำหนังสือกราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๒๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๒ (หลังจากที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๒ เกี่ยวกับรายงานการประเมินผล

กระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเถา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ผ่านการพิจารณา และมีมตินำเสนอความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี) เพื่อให้โครงการนี้ได้มีการศึกษา ตรวจสอบ ความคุ้มค่าดังกล่าวว่าเหมาะสมหรือไม่เพียงใด ดังนั้น การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA: Environmental Impact Assessment) ถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ต้องทำอย่างครบถ้วนทุกมิติ หลักการ

ข้อสังเกต สื่อนำเสนอข่าว และความเห็นเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

ข้อสังเกตที่ ๑. สัญญาร่วมทุนโครงการฯ เป็นสัญญาที่เป็นธรรมต่อรัฐหรือไม่

ข้อสังเกตที่ ๒. การแก้ไขสัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

๒.๑ การประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ที่มี พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน มีการประชุมกันภายในเพื่อพิจารณาแก้ไขสัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเถา) โดยมี ๔ ประเด็นหลักที่จะพิจารณาในคราวเดียวกันประกอบด้วย

๑. การขยายเวลาจ่ายค่าสิทธิรับโอนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จำนวน ๑๐,๖๗๑ ล้านบาทจากสัญญาเดิมที่เอกชนต้องจ่ายให้รัฐภายใน ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยยืดเวลาออกไป ๗ ปี

๒. การแก้ไขปัญหาโครงสร้างทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ตามที่คณะทำงาน ๓ ฝ่ายได้เจรจาจนได้ข้อยุติ

๓. การส่งมอบพื้นที่โครงการซึ่งตามแผนกำหนดไว้ ๓ ระยะ คือ ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา ช่วงพญาไท - บางซื่อ และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ และ

๔. การตีความพื้นที่ลุ่มน้ำสาธารณะบริเวณสถานีรถไฟมักกะสันที่มีข้อยุติแล้ว

เมื่อ กพอ. มีมติเห็นชอบแก้ไขสัญญา ร.ฟ.ท. ก็มีความพร้อมที่จะส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนเริ่มงานก่อสร้างทันที เพราะในส่วนของ ร.ฟ.ท. นั้นยืนยันว่าพร้อมจะส่งมอบพื้นที่ ๑๐๐% ในส่วนของการขยายเวลาจ่ายค่าสิทธิรับโอนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จำนวน ๑๐,๖๗๑ ล้านบาทจากสัญญาเดิมที่เอกชนต้องจ่ายให้รัฐภายในวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยยืดเวลาออกไป ๗ ปี เมื่อวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๔ (แหล่งข่าว โดยผู้จัดการออนไลน์ เมื่อวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๔) เผยแพร่ บอร์ด รฟท. เห็นชอบเซ็น MOU กับ เอเชีย เอรา วัน (ซี.พี.) ตกลงเลื่อนจ่ายค่าแอร์พอร์ตลิงก์ จาก ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ ไปอีก ๓ เดือน พร้อมเร่งเจรจาเงื่อนไขแบ่งชำระและแก้ไขสัญญาร่วมทุน ฯ เผยยังไม่โอนสิทธิ์จนกว่าจะจ่ายเงิน หากไม่แก้ไขสัญญาร่วมทุนภายใน ๓ เดือน นับจากวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ หรือที่ขยายเพิ่มเติม การรถไฟฯ มีสิทธิริบเงินประกันเพื่อนำเงินมาชำระการไม่ปฏิบัติตามสัญญาร่วมทุนของเอกชน แต่การลงนามระหว่างเอกชนคู่สัญญา กับ การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่เกิดขึ้นตามบันทึกข้อตกลง (MOU) ในการบริหารสัญญาร่วมทุน เป็นการแก้ไขปัญหาโครงการเอกชนคู่สัญญาต้องชำระเงิน ๑๐% ของค่าให้สิทธิในการบริหารสัญญาร่วมทุน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรล ลิงก์ เป็นเงิน ๑,๐๖๗.๐๐ ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงฯ และสัญญาร่วมทุน โดยได้สิทธิบริหารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรล ลิงก์ ทันที

ข้อสังเกตที่ ๓. ผู้คนในสังคมต่างตั้งข้อกังขาเกี่ยวกับโครงการนี้ก็คือ เหตุใดจนถึงวันนี้ที่ผ่านมากกว่า ๔ ปีมาแล้วนับแต่รัฐลงนามในสัญญาให้สัมปทานแก่กลุ่มทุนและพันธมิตร นอกจากจะไม่มีความสำเร็จในการก่อสร้างใดๆ แล้ว ภาครัฐกลับตั้งแทนเตรียมแก้ไขสัญญาสัมปทานโครงการกันแล้ว และผลของการแก้ไขสัญญาสัมปทานที่ว่านี้จะมีหลักประกันใดๆ จะไม่ทำให้รัฐบาลต้องตกเป็น “เบี้ยล่าง” เอกชนจนต้อง “เสียค่าโง่” ให้แก่คู่สัญญาเอกชนอีก หากย้อนรอยไปพิจารณาเส้นทางการแก้ไขสัญญาสัมปทานโครงการนี้จะเห็นความพิลึกพิลั่น เพราะยังไม่ทันทีที่โครงการดังกล่าวจะเปิดหวูดต่อเสาะเข้มใดๆ ก็กลับตั้งแทนขอแก้ไขสัญญาสัมปทานกันแล้ว โดยก่อนหน้านี

เมื่อถึงกำหนดที่บริษัทเอกชนจะต้องรับโอนโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ ออกไปบริหาร โดยต้องจ่ายค่าสิทธิรับโอนโครงการดังกล่าวจำนวน ๑๐,๖๗๑ ล้านบาทภายใน ๒ ปี นับจากการเซ็นสัญญาหรือภายในวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ แต่บริษัทกลับทำเรื่องขอแก้ไขสัญญา โดยอ้างว่าได้รับผลกระทบจากวิกฤตโควิด - ๑๙ ปริมาณผู้โดยสารไม่เป็นไปตามคาดการณ์ จนส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงิน จึงร้องขอให้รัฐบาลเยียวยาด้วยการขอยืดเวลาจ่ายค่าสิทธิรับโอนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ออกไป ๑๐ ปี ก่อนที่คณะทำงานการรถไฟฟ้าฯ จะจัดทำรายงานเสนอให้กระทรวงคมนาคมชงเรื่องเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบไปเมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๔

อย่างไรก็ตาม การแก้ไขสัญญาสัมปทานเพื่อขยายเวลาจ่ายค่าสิทธิรับโอนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ออกไปตามมติ ครม. นั้นจำเป็นต้องกลับไปดำเนินการใหม่ยกกระเปาะ เมื่อปรากฏว่ามีการดำเนินการข้ามขั้นตอนที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ จำเป็นต้องกลับไปดำเนินการตามกฎหมายดังกล่าวก่อนจะมีการเจรจาแก้ไขสัญญาในประเด็นอื่นๆ ตามมา โดยเฉพาะในเรื่องของการเจรจาแก้ไขปัญหาทับซ้อนกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีน ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง ที่ต้องมีการก่อสร้างโครงสร้างร่วม Super Structure อันเป็นที่มาของข้อเสนอแก้ไขสัญญาหลักล่าสุด โดยคณะทำงานร่วม ๓ ฝ่ายเห็นพ้องกันว่า การก่อสร้างโครงสร้างร่วม Super Structure วงเงินลงทุนรวม ๒๔,๐๐๐ ล้านบาท ที่แยกเป็นส่วนของรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ที่บริษัทฯ ต้องรับผิดชอบ ๑๑,๐๐๖ ล้านบาท และส่วนของโครงการรถไฟฟ้าไทย - จีนอีก ๓,๘๙๖ ล้านบาทนั้น ยังมีค่าใช้จ่ายส่วนเกินที่เพิ่มขึ้นอีกกว่า ๙,๒๐๐ ล้านบาท ที่การรถไฟฟ้าฯ จะต้องควักเนื้อ แต่ตามนโยบายของคณะกรรมการนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ที่ให้นโยบายแก่ รฟท. นั้น ไม่ต้องการให้รถไฟฟ้า สร้างภาระหนี้เพิ่มเติมอีก จึงเป็นที่มาของการเจรจาแก้ไขสัญญาเพื่อขอให้บริษัทเอกชนแบกรับภาระส่วนนี้ไปทั้งหมด แลกกับการที่ภาครัฐจะปรับระยะเวลาการจ่ายเงินอุดหนุนโครงการเร็วขึ้นจากสัญญาเดิมในลักษณะ “สร้างไป - จ่ายไป” จากสัญญาสัมปทานที่กำหนดให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐจ่ายเงินอุดหนุนก่อสร้างงานโยธาจำนวน ๑๑๗,๐๐๐ ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย ๒.๓๗๕ % หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ (ในปีที่ ๖ ของสัญญา) โดยจะทยอยจ่ายเป็นระยะเวลา ๑๐ ปี มาเป็นการจ่ายเงินอุดหนุนเร็วขึ้นนับแต่ปีที่ ๒ (เดือนที่ ๒๑ ของสัญญา) แลยปรับเงินงวดจาก ๖๖ ปีเหลือ ๗ ปี) พร้อมกับเปิดทางให้บริษัทปรับผลตอบแทนโครงการใหม่จาก ๕.๕๒ ของรายได้ผลประโยชน์ เหลือ ๕.๒๔% เพื่อแลกกับการลดภาระดอกเบี้ย และให้เอกชนแบกรับค่าก่อสร้างในส่วนที่รัฐจะต้องลงทุน อันเป็นที่มาที่ทำให้โครงการนี้ถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนัก ภาครัฐและการรถไฟฟ้า กำลังเอื้อประโยชน์ต่อเอกชนหรือไม่

แม้จะอ้างว่าทำให้รัฐประหยัดงบประมาณทั้งเงินต้นและภาระดอกเบี้ยไปกว่า ๒๗,๐๐๐ ล้าน ไม่รวมค่าก่อสร้าง Super Structure อีกกว่า ๙,๒๐๐ ล้าน แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่าคู่สัญญาเอกชนจะได้รับประโยชน์มหาศาลจากการที่ไม่ต้องระดมทุนกว่า ๑.๗๑ แสนล้าน เพราะหันมาใช้เงินของภาครัฐดำเนินโครงการแทน เท่ากับเป็นการเอื้อประโยชน์-เปิดทางให้เอกชน “จับเสือมือเปล่า” ดีๆ นั่นเอง ลำพังแค่การให้ไฟเขียวขยายเวลาจ่ายค่าให้สิทธิรับโอนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์จำนวน ๑๐,๖๗๑ ล้านบาท ก็นับเป็นเรื่องที่ส่อเอื้อประโยชน์ให้แก่เอกชนมากพออยู่แล้ว เพราะแม้แต่เงิน “ค่าตั้ง” รับโอนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์แค่หมื่นล้าน บริษัทเอกชนยังต้องร้องขอให้รัฐขยายเวลาให้ ขณะที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีอื่นๆ อย่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีม่วง รถไฟฟ้าบีทีเอส ของ กทม. ภาครัฐกลับไม่มีมาตรการเยียวยาใดๆ ให้แม้แต่น้อย นอกจากนี้ หากทุกฝ่ายจะย้อนไปพิจารณาถึงเหตุผลที่รัฐตัดสินใจเลือกกลุ่มทุนและพันธมิตร เป็นผู้ชนะการประมูลโครงการนี้ นอกจากเพราะเชื่อในศักยภาพและสถานะทางการเงินของกลุ่มทุนและพันธมิตรที่เชื่อว่าจะสามารถระดมทุนก่อสร้างและขับเคลื่อนโครงการให้บรรลุตามเป้าหมายได้ ในเงื่อนไขการพิจารณาคัดเลือก (RFP) ยังกำหนดหลักเกณฑ์เอาไว้ชัดเจน คณะกรรมการคัดเลือกจะพิจารณาข้อเสนอทางการเงินและผลตอบแทนเป็นหลัก รายได้ขอรับการอุดหนุนจากรัฐต่ำสุด (แบบเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม) จะเป็นผู้ชนะประมูลไป ซึ่งผลการเปิดซองข้อเสนอทางการเงินเมื่อ ๑๔ ธันวาคม

๒๕๖๑ ก็ปรากฏกลุ่มทุนขอเงินสนับสนุนจากรัฐต่ำสุด ๑๑๗,๒๒๗ ล้านบาท ต่ำกว่ากรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติไว้ที่ ๑๑๙,๔๒๕ ล้านบาท และต่ำกว่ากิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ ที่ขอสนับสนุนจากรัฐกว่า ๑๖๙,๙๓๔ ล้านบาท

“การที่ รฟท.- สกพอ. ตั้งแทนแก้ไขสัญญาสัมปทานเพื่อยืดชำระค่าสิทธิรับโอนรถไฟไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ และเพื่อดึงبودหนังก่อสร้างระบบงานโยธาจากภาครัฐมาดำเนินการก่อสร้างแทนที่เอกชนจะระดมเงินลงทุนจาก Supplier Credit โดยตรงนั้น จึงทำให้เกิดข้อกังขาจากทุกฝ่ายว่าเป็นการแก้ไขสัญญาเอื้อประโยชน์ต่อคู่สัญญาเอกชนหรือไม่? และสร้างความเป็นธรรมให้แก่บริษัทเอกชนที่พ่ายแพ้การประมูลในครั้งนั้นหรือไม่” แหล่งข่าวในกระทรวงคมนาคมเปิดเผยด้วยว่า การรถไฟฯ และกระทรวงคมนาคมนั้นเคยมีบทเรียนราคาแพงจาก “โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับไฮปเวลล์” ที่ภาครัฐต้อง “เสียค่าโง่” ให้แก่การดำเนินโครงการ หลังศาลปกครองสูงสุด ได้มีคำพิพากษาเมื่อ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ ให้การรถไฟฯ และกระทรวงคมนาคมร่วมกันชดเชยความเสียหายให้แก่คู่สัญญาเอกชนจำนวนกว่า ๒๕,๐๐๐ ล้านบาท จากการบอกเลิกสัญญาไม่เป็นธรรมก่อนหน้านี้ แม้ว่าที่สุดแล้วกระบวนการในการต่อสู้คดีจากความร่วมมือของหลายฝ่ายทำให้การรถไฟฯ ไม่ต้องชดเชยค่าเสียหายแต่ระยะเวลาในการต่อสู้คดีก็ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งเรื่องเวลา บุคลากร และ ความเชื่อมั่นและชื่อเสียงของการรถไฟฯ อย่างไม่อาจประเมินค่าได้

ในส่วนของสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ มูลค่ากว่า ๒.๒๔ แสนล้านบาท หากเกิดเหตุเช่นเดียวกับโครงการไฮปเวลล์ความเสียหายอย่างมากมายมหาศาลเช่นกันที่สำคัญ สิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงความหละหลวม ผิดพลาดของการรถไฟฯ และกระทรวงคมนาคม รวมทั้ง สกพอ. ที่มีต่อโครงการนี้อย่างเห็นได้ชัดก็คือในเรื่องของการอนุมัติให้บริษัทยืดเวลาจ่ายค่าสิทธิรับโอนรถไฟไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ โดยอ้างผลกระทบจากไวรัสโควิด-๑๙ ที่การรถไฟฯ และบริษัทเอกชนมุขมิมดำเนินการไปจนมีการจัดทำรายงานเสนอเข้าสู่การพิจารณาในที่ประชุม ครม. เมื่อ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๔ อนุมัติมาตรการเยียวยาตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอนั้น กว่าจะรู้ตัวว่าเป็นการดำเนินการ “ข้ามขั้นตอน” ตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (PPP.) เพราะยังไม่ผ่านที่ประชุมคณะกรรมการกำกับดูแล และยังไม่ได้นำดำเนินการตามกระบวนการแก้ไขสัญญาตามที่กำหนดไว้ ตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ทำให้การรถไฟฯ และกระทรวงคมนาคมต้องกลับไปดำเนินการจัดทำร่างสัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทานโครงการนี้กันใหม่นั้น แค่อะเด็นปลีกย่อยประเด็นเดียว คนของการรถไฟฯ และสำนักงาน สกพอ. ยังแสดงความ “หละหลวม ผิดพลาด” ออกมาให้เห็นถึงเพียงนี้ หากต้องบริหารสัญญากันต่อไปในระยะ ๒๐-๓๐ ปี หรือ ๔๐-๕๐ ปีข้างหน้าจะยิ่งไม่เกิดกรณีการแก้ไขสัญญากันอี้อย่างแน่นอน

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน มูลค่ากว่า ๒.๒๔ แสนล้านบาท ที่รัฐบาลให้สัมปทานแก่กลุ่มทุนนั้น นอกจากรัฐจะร่วมลงขันอุดหนุนการก่อสร้างวงเงินกว่า ๑๑๗,๒๒๗ ล้านบาทแล้ว ยังแถมโครงการรถไฟไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ และสิทธิในการพัฒนาที่ดินรายรอบสถานีรถไฟความเร็วสูงอีกกว่า ๙๐๐ ไร่ รวมทั้งที่ดิน ๑๕๐ ไร่ท่าเลทอง “ผืนสุดท้าย” ใจกลางกรุงที่สถานีรถไฟไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์มีกักเสี้ยน มูลค่านับแสนล้านบาทอีกด้วย

การที่การรถไฟฯ และกระทรวงคมนาคม รวมทั้งคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ยังตั้งแทนแก้ไขสัญญาสัมปทานโครงการนี้เพื่อยืดเวลาจ่ายค่าสิทธิรับโอนรถไฟไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ออกไปถึง ๗ ปี และปรับร่นเวลาการจ่ายเงินร่วมลงทุนของภาครัฐ จากที่ต้องจ่ายให้เอกชนเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว มาเป็นการ “สร้างไป-จ่ายไป” โดยร่นเวลาจ่ายเงินอุดหนุนนับแต่ปีที่ ๒ ของสัญญา และปรับร่นเวลาจ่ายเงินชดเชยดังกล่าวเร็วขึ้นภายใน ๗ ปี รวมทั้งยังเปิดทางให้เอกชนลดค่าผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐลงให้อีก เป็นการแก้ไขสัญญาที่ “เกิดอีก ๑๐ชาติก็หาไม่ได้แล้วกับเงินในมือที่ดีที่สุดใน ๓ โลก” เช่นนี้ (อ้างอิง :ไฮสปีดเทรนเชื่อม ๓ สนามบิน ๓ ปีไร้แววก่อสร้าง แก้ไขสัญญาโครงการ เผยแพร่: ๑๕ ก.พ. ๒๕๖๖ ๑๖:๓๒ ปรับปรุง: ๑๕ ก.พ. ๒๕๖๖ ๑๖:๓๒ โดย: ผู้จัดการออนไลน์)

ข้อสังเกตที่ ๔. การแก้ไขสัญญาเพิ่มเติมในส่วนหลัง เป็นสัญญาที่รัฐร่วมทุนกับเอกชน (Public Private Partnership : PPP) หรือสัญญารัฐให้ทุนเอกชน

กรณีของการแก้ไขสัญญา “เครือข่ายด้านโคง” ทักท้วงหนัก

ข้อทักท้วง ACT (๑)

๑. โครงการรถไฟความเร็วสูง ๓ สนามบิน สังคมกังขานับตั้งแต่วันแรกที่มีการประมูล การทำสัญญายึดเยื่อ การผ่อนปรนเรื่องการชำระเงินของเอกชนคู่สัญญาที่มีความล่าช้า เป็นความปกติหรือไม่ในทางธุรกิจ
๒. อยากถามกลับเอกชนที่ได้รับสัมปทานว่า ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการประมูลแค่ไหน ซึ่งเท่าที่ตรวจสอบยังไม่ได้ดำเนินการใดๆ แต่กลับได้รับการเยียวยาตามสถานการณ์โควิด-๑๙ ทั้งที่ยังไม่ได้รับผลกระทบ
๓. การใช้อำนาจรัฐถูกต้องหรือไม่ ข้ออ้างที่นำไปสู่การแก้สัญญา สมเหตุสมผลหรือไม่
๔. เอกชนรายใหญ่ที่ได้รับสิทธิพิเศษ มีเหตุผลในการร้องขอรัฐ และรัฐควรรับฟังหรือไม่
๕. รฟท. ไม่ควรลืมนั่น วันประมูล มีการแข่งขันชิงงาน และเป็นการประมูลแบบเปิด แต่วันนี้กลับมาเรียกร้องขอสิทธิพิเศษ
๖. เป็นธรรมกับบริษัทอื่นหรือไม่ และต้องทบทวนย้อนหลัง
๗. จะกลายเป็นบรรทัดฐานใหม่ในการประมูลงาน
๘. การจัดสรรเงินมาลงทุนก่อน จะให้รัฐเสียเปรียบหรือไม่
๙. การประมูลงานควรยึด TOR เป็นสำคัญ เพราะไม่เช่นนั้นจะเกิดความไม่เชื่อมั่นของผู้รับเหมาต่างชาติที่อาจมองหากไม่มีพรรคพวกสนับสนุน จะทำให้เสียประโยชน์

ข้อสังเกตที่ ๕. การแก้ไขสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ที่แตกต่างไปจากเดิมที่มีประกาศไว้ในเงื่อนไขการประกวดราคา สามารถกระทำได้จริงหรือไม่ และการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขความต่างต่างนั้นมีผลทำให้เกิดความได้เปรียบ - เสียเปรียบต่อผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น ทั้งที่ได้มีการลงนามในสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ จะทำให้เสียภาพลักษณ์ ขาดความน่าเชื่อถือ และจะกลายเป็นบรรทัดฐานของการประมูลโครงการของภาครัฐ ในอนาคตต่อไปหรือไม่

ความเสียหายที่การรถไฟฯ ได้รับ

- เสียโอกาส หรือ ขาดประโยชน์ ที่จะต้องได้รับเงินรายได้บางส่วน (Revenue Sharing) ตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ข้อ ๘.๑(๑) , ๘.๑(๒) ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนหมายเลข ๒ (หลักเกณฑ์การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทน (Revenue Sharing))
- เสียโอกาสที่จะได้รับค่าให้สิทธิจากเอกชนคู่สัญญาร่วมทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ซึ่งคิดเป็นจำนวนเงินเท่ากับ ๑๐,๖๗๑,๐๙๐,๐๐๐ ล้านบาท (หนึ่งหมื่นหกร้อยเจ็ดสิบล้านเก้าหมื่นบาท) โดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องชำระค่าให้สิทธิดังกล่าวภายในวันที่ครบระยะเวลา ๒ ปี นับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุน มีผลบังคับใช้ และตามข้อ ๘.๑ (๓)
- เสียโอกาสที่จะได้รับค่าเช่าที่ดินในส่วนที่เป็นพื้นที่สนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ (โดยเฉพาะที่ดินมักกะสัน ๑๕๐ ไร่)
- เสียโอกาสที่จะได้เงินจากค่าให้สิทธิจากเอกชนคู่สัญญาร่วมทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ไปชำระหนี้เงินกู้ที่ รฟท. กู้มาใช้ในโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เป็นจำนวนเงินกว่า ๓๓,๒๒๙ ล้านบาท ซึ่งหาก รฟท. ได้เงิน

ก่อนนี้มาก็สามารถนำไปชำระหนี้เงินกู้ได้ ทำให้ลดเงินต้นและดอกเบี้ยได้ ทำให้เหลือหนี้เพียง ๒๒,๕๕๘.๐๖ ล้านบาท และ รัฐจะรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้ รฟท.

รัฐบาลเองการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega project) โดยหลักการต้องพึงรู้หรือควรรู้ในวัตถุประสงค์เดิมของพื้นที่มีกกะสัน และต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA: Environmental Impact Assessment) ก่อน จะได้ไม่เกิดปัญหาเกี่ยวกับโครงการ ดังนั้น การกำหนดเงื่อนไขที่นำพื้นที่มีกกะสันจำนวน ๑๕๐ ไร่ และพื้นที่ศรีราชา จำนวน ๒๕ ไร่ไปผูกโยงกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน น่าจะเป็นเงื่อนไขที่ขัดกับวัตถุประสงค์เดิมด้วยหรือไม่

ล่าสุดเอกชนต้องการให้รัฐหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ และตั้งกองทุนฉุกเฉิน เพื่อรองรับกรณีประสบการขาดทุน ส่วนรัฐเองต้องการให้เอกชนก่อสร้างทางที่เป็นพื้นที่ทับซ้อนระหว่างดอนเมือง - สถานีกลางบางซื่อ ซึ่งทางสกพอ. หาทางออกโดยยอมให้สร้างเสร็จเป็นช่วงๆ และเปิดเดินรถ รัฐจึงจ่ายเงินค่างวดในลักษณะ “เดินรถไฟ-จ่ายไป”

ความเห็นของสมาพันธ์คนงานรถไฟ (สพ.รฟ.) มีดังนี้

๑. ขอให้ยกเลิกสัญญาสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เนื่องจาก ผิดสัญญาร่วมลงทุน ดังนี้

๑.๑ เอกชนคู่สัญญาไม่สามารถปฏิบัติตามที่คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (บอร์ด รฟท.) เห็นชอบลงนามใน MOU กับ เอเชีย เอรา วัน (ซี.พี.) ตกลงเลื่อนจ่ายค่าแอร์พอร์ตลิงก์ จาก ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ ไปอีก ๓ เดือน พร้อมเร่งเจรจาเงื่อนไขแบ่งชำระและแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ฯ เผยยังไม่โอนสิทธิ์จนกว่าจะจ่ายเงิน หากไม่แก้ไขสัญญาร่วมลงทุนภายใน ๓ เดือน นับจากวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ หรือที่ขยายเพิ่มเติม การรถไฟฯ มีสิทธิริบเงินประกันเพื่อนำเงินมาชำระการไม่ปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนของเอกชน โดยเอกชนคู่สัญญา จะต้องชำระค่าให้สิทธิดังกล่าวภายในวันที่ครบระยะเวลา ๒ ปี นับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุน มีผลบังคับใช้ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘.๑(๓) คือวันที่ ๒๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๔

๑.๒ เอกชนคู่สัญญาบ่ายเบี่ยงไม่ยอมทำสัญญาเริ่มก่อสร้าง จนเวลาล่วงเลยมา ๒ ปี ๓ เดือน ทำให้โครงการล่าช้าออกไปอีกจากกำหนดการเดิมซึ่งมีสัญญาก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน ๕ ปี และอีก ๔๕ ปี เป็นการบริหารโครงการเดินรถเพื่อให้เกิดรายได้ต้องล่าช้าออกไปอีก ยังความเสียหายให้กับ รฟท. ที่จะได้ประโยชน์จากโครงการนี้

๑.๓ “หวั่นชำระ” การแก้ไขสัญญาเพื่อขอให้บริษัทเอกชนแบกรับภาระส่วนนี้ไปทั้งหมด แลกกับการที่ภาครัฐจะปรับระยะเวลาการจ่ายเงินอุดหนุนโครงการเร็วขึ้นจากสัญญาเดิมในลักษณะ “สร้างไป-จ่ายไป” จากสัญญาสัมปทานที่กำหนดให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐจ่ายเงินอุดหนุนก่อสร้างงานโยธาจำนวน ๑๑๗,๐๐๐ ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ย ๒.๓๗๕% หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ (ในปีที่ ๖ ของสัญญา) โดยจะทยอยจ่ายเป็นระยะเวลา ๑๐ ปีมาเป็นการจ่ายเงินอุดหนุนเร็วขึ้นนับแต่ปีที่ ๒ (เดือนที่ ๒๑ ของสัญญาและปรับเงินงวดจาก ๑๐ ปีเหลือ ๗ ปี พร้อมกับเปิดทางให้บริษัทปรับลดผลประโยชน์ตอบแทนโครงการใหม่จาก ๕.๕๒ ของรายได้ผลประโยชน์ เหลือ ๕.๒๔% ต้องไม่ลืมว่ากระทรวงคมนาคมนั้นเคยมีบทเรียนราคาแพงจาก “โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับไฮสปีด” ที่ภาครัฐต้อง “เสียค่าโง่” ให้แก่การดำเนินโครงการมาแล้ว

๑.๔ จากระยะเวลาในการลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนคู่สัญญาในนามบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด(ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด)จนถึงปัจจุบันเป็นระยะเวลาเกือบ ๕ ปียังไม่มีความสำเร็จใดๆในโครงการ มีแต่การสร้างเงื่อนไขต่างๆนานา ประวิงเวลา ส่อให้เห็นถึงเจตนาว่าเอกชนคู่สัญญาอาจไม่ประสงค์จะดำเนินการโครงการนี้ต่อ

๒. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ควรบริหารโครงการรถไฟความเร็วสูงสามสนามบินเอง เนื่องจาก

๒.๑ เป็นการสืบสานต่อยอดพระราชปณิธานของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ กับการก่อตั้งรถไฟแห่งกรุงสยาม “พระราชดำรัสพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ ในพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ขุดดินสร้างทางรถไฟเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๔๓๔ ที่สถานีรถไฟหัวลำโพง”เราได้รู้สึกแน้อยู่ว่าธรรมชาติความเจริญรุ่งเรืองของชุมชนย่อมอาศัยถนนหนทางไปมากันเป็นใหญ่เป็นสำคัญเมื่อมีหนทางคนจะได้ไปมาได้ง่าย ได้ไกล ได้เร็วขึ้นเพียงใด ก็เป็นการขยายชุมชนให้ไพศาลยิ่งขึ้นเพียงนั้น...เราจึงได้อุตสาหะคิดจะทำทางรถไฟให้สมกำลังบ้านเมือง... และการใช้ที่ดินของการรถไฟฯ บริเวณบึงมักกะสันเพื่อแก้ปัญหาเรื่องน้ำท่วม น้ำเสียของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ ๙ “โครงการบำบัดน้ำเสียบึงมักกะสันอันเนื่องมาจากพระราชดำริ” ในพื้นที่โรงงานมักกะสัน เพื่อแก้ปัญหาสภาพแวดล้อมเมือง จะเป็นประโยชน์แก่สาธารณะมากกว่า

๒.๒ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ หมวด ๕ หน้าที่ของรัฐ มาตรา ๕๖ “รัฐต้องจัดทำหรือดำเนินการให้มีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึงตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน” โดยเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจ ที่กำกับดูแลสาธารณูปโภคด้านขนส่งทางรางอยู่แล้ว ย่อมบริหารความเสี่ยงได้ดีกว่าภาคเอกชน ซึ่งเป็นความมั่นคงของประเทศชาติ ทั้งในปัจจุบัน และอนาคต

๒.๓ การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถพัฒนาเทคโนโลยี และส่งเสริมการสร้างนวัตกรรม (Technology Development and Innovation) อีกทั้งยังสามารถถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology transfer) ที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม

๓. ปรับลดขนาด (Scale) ของโครงการฯ โดยไม่จำเป็นต้องยกระดับทางทั้งโครงการฯ โดยการสร้างทางคู่ตามเส้นทางเดิมของการรถไฟฯซึ่งมีอยู่แล้วไปจนถึงทะเลที่ อ.สัตหีบ และในเส้นทางเดิมก็มีสถานีรถไฟอยู่ตะเภายู่แล้วเพียงแต่สร้างเส้นทางเชื่อมระยะทางเพียงเล็กน้อยไม่กี่กิโลเมตร ก็สามารถเข้าถึงสนามบินนานาชาติอยู่ตะเภาได้ แล้วนำรถไฟให้บริการผู้โดยสารเชื่อมต่อกับสนามบินอยู่ตะเภาเช่นเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิก็สามารถลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างลงได้กว่า ๑๐,๐๐๐.- ล้านบาท

๔. เสนอเส้นทางใหม่ โดยตัดตรงผ่านเส้นทาง motorway จากสนามบินสุวรรณภูมิ ไปยัง สนามบินอยู่ตะเภา เป็นการร่นระยะทาง และประหยัดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างได้อีกหลักหมื่นล้านบาท

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา เพื่อประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชน ในอนาคตต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุวิช คุ้มานนท์)
ประธาน

สมาพันธ์คนงานรถไฟ (สพ.รฟ.)

