

ฐานเศรษฐกิจ

Thansettakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,250

Section: Real Estate/อสังหาฯ-คมนาคม

วันที่: อาทิตย์ 15 - พุธ 18 มกราคม 2560

ปีที่: 37

ฉบับที่: 3227

หน้า: 37(ซ้าย)

Col.Inch: 88.54

Ad Value: 110,675

PRValue (x3): 332,025

คลิ๊ป: สี่สี

หัวข้อข่าว: รายงาน: โปรเจกต์ยักษ์ 'มักกะสัน' จัปตาร.ฟ.ท.รักษาผลประโยชน์ตัวเอง?

โปรเจกต์ยักษ์ 'มักกะสัน' จัปตาร.ฟ.ท.รักษาผลประโยชน์ตัวเอง?



รายงาน

จัดได้ว่าเป็นที่ดินอีกหนึ่งทำเลทองของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ที่รัฐบาลหลายยุคหลายสมัยมีความพยายามจะนำไปพัฒนาหารายได้เชิงพาณิชย์แต่ก็ไม่สามารถทำได้สำเร็จ เบื้องต้นพบว่ามีการศึกษาความเหมาะสม การศึกษาออกแบบรายละเอียดตลอดจนการศึกษาความเป็นไปได้หรือแม้กระทั่งการศึกษาความคุ้มค่าด้านการลงทุนครั้งแล้วครั้งเล่า หมดงบประมาณเพื่อทบทวนผลการศึกษาไปจำนวนไม่น้อย แต่ก็ยังเสนอให้รัฐบาลอนุมัติดำเนินการไม่สำเร็จสักที

ช่วงที่นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม

ทำหน้าที่ปลัดกระทรวงคมนาคม ก็ได้เสนอให้ย้ายโรงงานไปอยู่ถ่างคอยในรูปแบบ "ชุมชนคนรถไฟ" ตามผลการศึกษาของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) โดยเสนอรัฐบาลคิดค่าร้อยละยี่สิบเป็นเงินไม่น้อยกว่า 3,000 ล้านบาท โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขเอาไว้ในรายละเอียดร่างเอกสารประกวดราคา และให้เอกชนผู้ลงทุนพัฒนามักกะสันนั้นและรับไปดำเนินการ

ต่อมาในยุคพรรคเพื่อไทยเป็นแกนนำรัฐบาล นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง ทำหน้าที่รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเสนอให้กระทรวงการคลังเช่าบริหารที่ดินระยะ 50 ปี และสามารถต่อสัญญาได้อีก 50 ปี รวมเป็น 100 ปีเพื่อนำรายได้ไปหักลบกลบหนี้ของร.ฟ.ท.ที่มีอยู่ขณะนั้นราว 1 แสนล้านบาท

โดยมอบหมายให้กรมธนารักษ์เข้าไปบริหารจัดการพื้นที่ รูปแบบเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนแต่ก็เจออุปสรรคความไม่ชัดเจนเรื่องการนำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนไปพัฒนาหารายได้เชิงพาณิชย์ ผิดกฎหมายหรือไม่ ส่งผลให้โครงการล่าช้าออกไปอีกครั้ง

ล่าสุดได้มีความพยายามนำที่ดินแปลงทำเลทองไปพัฒนาหารายได้เชิงพาณิชย์ในยุคคสช.นี้โดยคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) มีมติให้ ร.ฟ.ท.เร่งโอนที่ดินมักกะสันไปให้กระทรวงการคลัง เพื่อเปิดทางให้กรมธนารักษ์เข้าไปบริหารจัดการพัฒนาโครงการตามวัตถุประสงค์ แต่ก็ไม่สามารถทำได้ง่ายๆ เนื่องจาก ร.ฟ.ท.ยื่นหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาว่า ร.ฟ.ท.มีอำนาจหน้าที่บริหารพื้นที่ดังกล่าวและ

สามารถนำไปพัฒนาหารายได้เชิงพาณิชย์ได้หรือไม่ จนความพยายามดังกล่าวมาสำเร็จในยุคนี

กบ.ร.ช. ร.ฟ.ท. เป็นเจ้าภาพ

โดยในครั้งนี้ นายพิชิต อัคราทิตย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ออกมาเปิดเผยถึงกรณีที่ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ(คนร.) ครั้งล่าสุดว่ามีแนวโน้มให้ ร.ฟ.ท. ได้รับหน้าที่บริหารจัดการพื้นที่ดังกล่าว โดยไม่ต้องโอนมอบพื้นที่ให้กระทรวงการคลัง และมีเงื่อนไขว่า ร.ฟ.ท. จะต้องเสนอแผน

ดำเนินการให้กระทรวงการคลังพิจารณา เพื่อให้เห็นแนวทางการเป็นไปได้ว่าจะสามารถหารายได้จากการพัฒนาที่ดินแปลงดังกล่าวมาชดเชยหรือจ่ายภาระหนี้ราว 1 แสนล้านบาท ให้หมดหรือลดน้อยลงไปได้หรือไม่

ปัจจุบันที่ดินมกกะสันมีทั้งหมด 745 ไร่ แต่เหลือพื้นที่ที่สามารถนำไปพัฒนาได้ราว 497 ไร่ เท่านั้นเนื่องจากส่วนหนึ่งเป็นบึงน้ำมกกะสันราว 133 ไร่ เป็นพื้นที่สาธารณประโยชน์ ถนนโลจิสติกส์เลี่ยงทางรถไฟ ถนนนิคมการรถไฟฯ 39 ไร่ ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร 27.5 ไร่ และทางรถไฟฟ้ามหานคร 47 ไร่

แม้ ร.ฟ.ท.เจ้าของที่ดินมีแนวโน้มจะได้รับสิทธิเป็นเจ้าภาพบริหารจัดการ ก็ต้องลุ้นเนื้อในแผนพัฒนามกกะสัน โปรเจกต์ระดับแสนล้านบาท เพราะเพียงแค่มูลค่าที่ดินกว่า 6-7 หมื่นล้านบาทแล้ว จะประกอบด้วยอะไรบ้าง ในการสร้างสรรค์ทำเลทองให้เป็นทำเลพลทิม กลาย

เป็นแลนด์มาร์กสำคัญของการลงทุน

ซึ่งถือเป็นโจทย์ท้าทายของการรถไฟฯ เนื่องจากมีบางฝ่ายแคลงใจในฝีมือบริหารจัดการของ ร.ฟ.ท. ว่าจะสามารถทำได้หรือไม่ จึงได้มีการตั้งข้อสังเกตหลายประการจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ(สคร.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) หรือแม้กระทั่งคนในกระทรวงคมนาคมเองก็ตาม

ตามแผน ร.ฟ.ท.จะเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนและเอกชนจะเข้ามามีส่วนร่วมบริหารจัดการ ซึ่งนางสิริมา หิรัญเจริญเวช รองผู้อำนวยการกลุ่มการบริหารทรัพย์สิน ร.ฟ.ท. ยืนยันว่าพร้อมรับหน้าที่บริหารจัดการพื้นที่ดังกล่าวนี้เองตามขั้นตอนการที่จะต้องปฏิบัติตามพ.ร.บ.การร่วมลงทุนในกิจการของรัฐปี 2556

โดยเบื้องต้นนั้นได้นำเสนอแผนให้สคร.และคนร.พิจารณาไปรอบหนึ่งแล้ว พร้อมมั่นใจว่าระยะเวลา 30 ปีแรกจะสร้างรายได้จำนวนเท่าไร ระยะเวลา 60 ปี และ 99 ปีจะสร้างรายได้เท่าไร ซึ่งตามกรอบวงเงินที่กรมธนารักษ์เสนอจ่ายให้ ร.ฟ.ท. ราว 6.3 หมื่นล้านบาทนั้น นางสิริมายืนยันว่าตามแผนของร.ฟ.ท. ที่นำเสนอไปนั้นจะทำได้สูงกว่า 6.5 หมื่นล้านบาท

สัญญา 30 ปีแรกต่อได้อีก 50 ปี

นอกจากนั้น ร.ฟ.ท.ยังจะได้กำหนดสัญญาไว้หลายปีโดยแบ่งเป็น 30 ปีแรก 50 ปีต่อไปโดยจะมีการพิจารณาภายหลัง

การครบกำหนดสัญญาในแต่ละปีที่สุดให้สอดคล้องกับปัจจุบันอีกครั้ง อีกทั้งยังย้ำชัดเจนว่าจะอ้างอิงตามผลการศึกษาดูเดิมของ ร.ฟ.ท. และจะให้มีการปรับผลการศึกษาให้สอดคล้องกับปัจจุบันเมื่อเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติดำเนินการต่อไป

ดังนั้นแผนการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนทำเลทองใจกลางเมืองอย่างมกกะสันจะสามารถทำได้สำเร็จในยุคคสช.บริหารประเทศได้หรือไม่ คงต้องติดตามความคืบหน้ากันอย่างต่อเนื่องเนื่องจากการพัฒนาที่ดินแปลงนี้ยืดเยื้อมานาน มีการอ้างถึงผลประโยชน์ของแต่ละหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้อง แม้กระทั่งสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ ร.ฟ.ท.ยังออกมาปกป้องว่าเป็นที่ดินที่น่าจะมีการประเมินมูลค่าได้มากกว่า 6.3 หมื่นล้านบาท

ท้ายที่สุดนั้นใน 1-2 ปีนี้คงจะมีคำตอบให้หลายคนสงสัยสงสัยว่า ร.ฟ.ท. จะบริหารจัดการอย่างไร ทำได้สำเร็จหรือไม่ เพื่อปกป้องประโยชน์ของการรถไฟฯ เอาไว้ให้ได้นานเท่านาน