

TFFIF 2 31

โยนรัฐบาลใหม่ตัดสิน
ยันฟิวเจอร์ฟันด์ไม่เอื้อกลุ่มทุน

TFFIF2 โยนรัฐบาลใหม่ตัดสิน

● ยันไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ไม่เอื้อกลุ่มทุน

สคร.ยอมรับไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ ระยะที่สอง หรือ TFFIF 2 วงเงิน 5 หมื่นล้านบาท ต้องรอรัฐบาลใหม่ตัดสินใจเดินหน้าต่อหรือยุติโครงการ ระบุขั้นตอนแก้กฎหมายไม่ทันกำหนดเดิม พร้อมแจ้งการระดมทุนกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระยะที่ 1 ไม่ได้เอื้อกลุ่มทุนแต่กระจายให้รายย่อยทั่วถึง

นายประภาส คงเอียด ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ หรือ สคร. กล่าวว่า การจำหน่ายหน่วยลงทุนกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย หรือไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ ระยะที่สอง หรือ TFFIF 2 ประมาณ 5 หมื่นล้านบาท โดยเป็นการนำรายได้ของเส้นทางมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 กรุงเทพฯ-บ้านฉาง และมอเตอร์เวย์หมายเลข 9 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเข้ากองทุน คงต้องรอรัฐบาลชุดใหม่มาตัดสินใจ ซึ่งยังมีขั้นตอนอีกมาก ซึ่งเดิมคาดว่าจะแก้กฎหมายกองทุนเงินมอเตอร์เวย์ของกรมทางหลวงได้ทันในเดือนมกราคม แต่ขณะนี้กฎหมายยังอยู่ที่คณะกรรมการกฤษฎีกา และยังต้องส่งให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) พิจารณาอีก 3 วาระ จึงมั่นใจว่าจะไม่ทัน

ด้านนายชาณุวิทย์ นาคบุรี รองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ หรือ สคร. กระทรวงการคลัง ในฐานะโฆษก สคร. ชี้แจงข้อวิจารณ์ของนายปราโมทย์ นาคธรรมพ ในประเด็นที่เกี่ยวกับการกีดกันของ สคร. ในเรื่องการระดมทุนผ่าน TFFIF ของ กทพ.เป็นการนำกระแสเงินสดบางส่วนที่จะได้รับในอนาคตของทางด่วนสายฉลองรัช



ประกาศ คงเอียด

และทางด่วนสายบูรพาวิถี โอนให้แก่ TFFIF เพื่อให้ กทพ.นำเงินที่ได้รับจากการระดมทุนผ่าน TFFIF ไปลงทุนพัฒนาโครงการทางพิเศษของ กทพ.ได้รวดเร็วมากขึ้น ส่งผลถึงประชาชนได้รับบริการได้เร็วขึ้นด้วยการจัดตั้งและระดมทุนของ TFFIF ดำเนินการตามประกาศและหลักเกณฑ์ของสำนักงาน ก.ล.ต. มีการจัดสรรให้ประชาชนรายย่อยได้รับการจัดสรรหน่วยลงทุนอย่างเท่าเทียม หรือเรียกว่า Small Lot First ซึ่งอยู่บนหลักการในการจัดสรรให้แก่ประชาชน

รายย่อยในประเทศเป็นสัดส่วนหลัก นอกจากนี้ ในส่วนที่มีการจัดสรรหน่วยลงทุนให้แก่กลุ่มทุนสถาบัน ได้จัดสรรให้นักลงทุนในประเทศเท่านั้น และเน้นให้มีประชาชนรายย่อยเป็นผู้ลงทุนหลักด้วย โดยไม่ได้มีการจัดสรรให้แก่บุคคลรายใดรายหนึ่งเป็นการเฉพาะ

สำหรับประเด็นโครงการมอเตอร์เวย์บางปะอิน-โคราช และบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่ระบุว่าใช้เงินภาษีประชาชนสร้างจำนวน 1.4 แสนล้านบาท แต่กลับไม่สามารถบริหารจัดการด้านการเก็บเงินได้ ต้องให้ภาคเอกชนเข้ามารับสัมปทานเป็นผู้ทำด้านเก็บเงินค่าผ่านทาง โดยรัฐจ่ายค่าจ้างให้เอกชนปีละ 2,000 ล้านบาท สัญญา 30 ปี ได้รับประโยชน์อย่างง่ายดายโดยไม่มีความเสี่ยง

นอกจากนี้ รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าว เป็นไปตามผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของกรมทางหลวง โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม โดยในการนำเสนอมีข้อสรุปว่า ภาครัฐจะเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างงานโยธา และให้เอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุนค่าก่อสร้างงานระบบ ศูนย์ควบคุมการจราจร และระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินงานและบำรุงรักษา ในการให้เอกชนร่วมลงทุน เงินค่าผ่านทางทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐ โดยเอกชนจะได้รับค่าตอบแทนจากการลงทุนและค่า O&M ซึ่งค่าตอบแทนของเอกชนจะขึ้นอยู่กับผลการประมูลแข่งขันที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ ■