

เร่งปิดดีลไฮสปีดCPจ่ายเพิ่มหมื่นล้าน

คณะกรรมการร่วมทุนเร่งปิดดีลไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน 2.24 แสนล้าน ซี.พี.แบเบอร์ดึงห้างเจ้าพ่อ บีทีเอส 8.9 หมื่นล้าน ขอรัฐอุดหนุนไม่ถึง 1.19 แสนล้าน ใจป้ำจ่ายผลตอบแทนให้อีก 1 หมื่นล้าน จับตาโยกสถานีเข้าที่ดินเมืองใหม่แปดริ้ว ร.ฟ.ท.คาดเซ็นสัญญาเดือน ม.ค. 62

ไฮสปีด

ผู้สื่อข่าว “ประชาชาติธุรกิจ” รายงานว่า หลังจากเมื่อวันที่ 3 ธ.ค. 2561 การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้มีการเปิดซองที่ 3 ข้อเสนอด้านราคางานประมูลก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา ระยะทาง 220 กม.วงเงินลงทุน 224,544 ล้านบาท ของกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ ประกอบด้วย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์, บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น, บมจ.ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง

และกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์ โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ประกอบด้วย บจ.เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด, บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์, บจ.โซน่าเรลเวย์ คอนสตรัคชั่น คอปอร์เรชั่น (CRCC), บมจ.ช.การช่าง และ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM)

กรรมการร่วมทุนเจียร์โนราคา

สำหรับซองที่ 3 เป็นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน จะพิจารณา 8 ด้าน ได้แก่ 1.บัญชีปริมาณงาน รวมภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทั้งหมด 2.แผนธุรกิจในการดำเนินโครงการ 3.แผนการเงิน 4.การจัดหาแหล่งเงินทุนที่ใช้ในการดำเนินโครงการ 5.ทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินโครงการ และกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินดังกล่าว

6.การคำนวณผลตอบแทนทางการเงินของโครงการตลอดอายุของสัญญาร่วมทุน 50 ปี 7.การคำนวณผลประโยชน์ที่ภาครัฐจะได้รับและการขอรับเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการ และ 8.อัตราค่าโดยสาร

ล่าสุด เมื่อวันที่ 14 ธ.ค. 2561 คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 35 ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ 2556 มีนายวรุดิ มาลา รักษาการผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เป็นประธาน ได้ประชุมพิจารณาราคาของทั้ง 2 กลุ่มเพื่อสรุปผลผู้ชนะประมูล เพื่อนำไปสู่การเจรจาต่อรองต่อไป โดยจะให้ข้อสรุปและเซ็นสัญญาภายในเดือน ม.ค. 2562

โดยที่ประชุมมีนายคณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการ นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เข้าร่วมประชุมด้วย ซึ่งนายคณิตกล่าวสั้น ๆ ว่า “วันนี้ยังงังการพิจารณาจะต้องจบ”

รายงานข่าวแจ้งว่า การพิจารณาข้อเสนอด้านการเงินจะต้องนำ “จำนวนเงินที่ขอรับการสนับสนุนจากรัฐ” ซึ่งมีกรอบวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัติไว้สูงสุดที่ 119,425 ล้านบาท กับ “จำนวนเงินที่รัฐได้รับจากเอกชน” มาคำนวณเพื่อให้ได้เป็น “จำนวนเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการ” กลุ่มใดที่มีตัวเลขออกมาน้อยที่สุดจะเป็นผู้ชนะในโครงการนี้ไป ซึ่งจากผลสรุปโดยรวมทางกลุ่ม ซี.พี.ขอรัฐสนับสนุนน้อยกว่ากลุ่มบีทีเอส

ซี.พี.เดือนบีทีเอส 8.9 หมื่นล้าน

“ผลต่างโดยรวมของทั้งกลุ่มบีทีเอส กับกลุ่ม ซี.พี.คิดเป็นวงเงินในอนาคต 10 ปี ห่างกันกว่า 89,000 ล้านบาท แต่เมื่อคำนวณทอนกลับมาเป็นมูลค่าปัจจุบันคาดว่าจะไม่ถึง 50,000 ล้านบาท โดยกลุ่ม ซี.พี.ขอรับการสนับสนุนจากรัฐไม่ถึง 119,425 ล้านบาท แบ่งจ่าย 10 ปี เฉลี่ยปีละ 10,000 ล้านบาท

ตั้งแต่ปีที่ 6-15 ส่วนกลุ่มบีทีเอสขอเงินสนับสนุนจากรัฐเกินจากกรอบวงเงินที่ ครม.อนุมัติอยู่มากพอสมควร เนื่องจากมีต้นทุนการเงินสูง เช่น ดอกเบี้ยจะสูงกว่ากลุ่ม ซี.พี.”

โดยกลุ่มซี.พี.ใช้แหล่งเงินทุนทั้งจากรัฐบาลญี่ปุ่น จีน และไทย รวม 10 แห่งที่พร้อมซัพพอร์ตเงินทุนในอัตราดอกเบี้ยต่ำ ได้แก่ Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport and Urban Development (JOIN) จากประเทศญี่ปุ่น, องค์กรเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (ไจก้า), ธนาคาร ICBC จากประเทศจีน และสถาบันการเงินในประเทศอีก 4-5 ราย

จ่ายผลตอบแทนเพิ่มเฉียดหมื่น ล.

รายงานข่าวกล่าวอีกว่า นอกจากนี้ทางกลุ่ม ซี.พี.ยังจ่ายผลตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (TOD) ของพื้นที่สถานีมักกะสัน 150 ไร่ และสถานีศรีราชา 25 ไร่ ให้รัฐเพิ่มในระยะเวลา 10 ปี คิดเป็นเม็ดเงินเกือบ 10,000 ล้านบาท นอกเหนือจากค่าเช่าที่ต้องจ่ายให้รัฐแล้ว ตลอดอายุสัมปทาน 50 ปี โดยสถานีมักกะสันอยู่ที่ 55,608 ล้านบาท และ สถานีศรีราชา 530 ล้านบาท

ขณะที่กลุ่มบีทีเอสเสนอแต่ค่าเช่าประมาณ 40,000-50,000 ล้านบาท แต่ไม่ได้เสนอผลตอบแทนให้รัฐ จึงทำให้เป็นจุดชี้ขาดที่ทำให้กลุ่มบีทีเอสแพ้ เนื่องจากจะต้องมีการนำรายได้ส่วนนี้มาคิดด้วย แม้ว่าจะเป็นรายได้ไม่มากนักตาม

โยกสถานีเข้าเมืองใหม่แปดริ้ว

“การที่กลุ่ม ซี.พี.เสนอขอเงินรัฐอุดหนุนน้อยกว่าบีทีเอส เพราะมีที่ดินในแนวเส้นทางที่สามารถนำมาพัฒนา

ต่อ ยอดโครงการได้ เช่น ฉะเชิงเทราที่มีอยู่เป็น 10,000 ไร่ อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟความเร็วสูง ที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นเมืองใหม่สร้างมูลค่าได้ เพราะในทีโออาร์เปิดช่องให้เอกชนที่มีที่ดินสามารถย้ายตำแหน่งสถานีได้ หากเกิดประโยชน์ต่อโครงการ ซึ่งทาง ซี.พี.สามารถย้ายสถานีที่จะสร้างใหม่ไปไว้บนที่ดินผืนดังกล่าวได้ นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอพิเศษในช่องที่ 4 ที่คาดว่า ซี.พี.เสนอเรื่องการพัฒนาเชิงพาณิชย์และระบบฟีดเดอร์เชื่อมสถานีเพื่อสนับสนุนโครงการในอนาคต ซึ่งหากเป็นประโยชน์ทางคณะกรรมการจะนำมาพิจารณาเช่นกัน”

รายงานข่าวกล่าวอีกว่า สำหรับผลตอบแทนในระยะยาว ที่ผู้ชนะจะต้องแบ่งรายได้ให้รัฐนั้น ในทีโออาร์กำหนดไว้เป็นขั้นบันได ต่อเมื่อปริมาณผู้โดยสารเกินจากที่ประมาณการไว้ ด้านค่าโดยสารที่เป็น 1 ใน 8 ข้อที่นำมาพิจารณาด้วยนั้น คาดว่าจะเสนอไม่เกินจากที่รัฐกำหนดไว้คือ จากมักกะสัน-พญา ราคา 270 บาทต่อเที่ยว และจากมักกะสัน-อุตะภา อยู่ที่ 330 บาทต่อเที่ยว

ซี.พี.แบ่งงานถ่วงหน้า

แหล่งข่าวจากกลุ่ม ซี.พี.กล่าวว่า ทางกลุ่มมีความพร้อมทั้งการก่อสร้างแหล่งเงินทุนและความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยทาง ซี.พี.จะเป็นผู้พัฒนาเชิงพาณิชย์และอสังหาริมทรัพย์ทั้งที่มักกะสัน ศรีราชา และที่ดินแปลงอื่น ๆ งานการก่อสร้างจะให้ บมจ.อิตาเลียนไทย ข.การช่าง และ CRCC เป็นผู้ก่อสร้าง

ส่วนการบริหารโครงการให้บริษัท

Ferrovie dello Stato Italiane หรือ FS จากอิตาลี มีรัฐบาลถือหุ้น 100% มีความเชี่ยวชาญด้านบริหาร บำรุงรักษาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงมายาวนาน คัดเลือกระบบและบริหารต้นทุนโครงการให้ ทั้งรถไฟฟ้ายานพาหนะที่วิ่งจะต้องยกเครื่องใหม่และรถไฟความเร็วสูง โดยจะมี BEM มาช่วยดำเนินการ

ขณะที่ตัวระบบและขบวนรถ ทาง ซี.พี.มีซัพพลายเออร์หลายรายให้เลือกทั้งเอเชียและยุโรป ไม่ว่าจะเป็นซีเมนส์จากเยอรมนี, ฮุนได โรเทม จากเกาหลีที่ได้ไลเซนส์อัลสตอมของฝรั่งเศส, ทาลาส ผู้ผลิตระบบจากฝรั่งเศส และ CRRC รัฐวิสาหกิจและผู้ผลิตระบบรถไฟฟ้ายานพาหนะของจีนที่สนใจร่วมติดตั้งและผลิตขบวนรถให้ ทั้งนี้ คาดว่า จะใช้ระบบและรถของจีน

บิก BTS ยอมรับสู้เขาไม่ได้

นายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการบริหาร บมจ.บีทีเอสกรุ๊ป โฮลดิ้งส์ (BTS) กล่าวว่า ไม่สามารถบอกข้อเสนอด้านการเงินได้ เนื่องจากมีข้อตกลงไว้ห้ามเอกชนทั้ง 2 กลุ่มเปิดเผยราคาต่อสาธารณะ ต้องรอฟังผลเป็นทางการจากคณะกรรมการการคัดเลือกที่จะประกาศผลเป็นทางการ หากผลออกมาว่ากลุ่มบีทีเอสไม่ชนะ เนื่องจากเราสู้เขาไม่ได้จริง ๆ โดยเฉพาะเรื่องการพัฒนาที่ดิน แต่ขอยืนยันว่า ข้อเสนอด้านการเงินเป็นสิ่งที่คำนวณบนพื้นฐานที่มีการอ้างอิงได้ ทั้งต้นทุนก่อสร้างและการเงิน