



**SPECIAL SCOOP**

รัฐบาลไฮสปีดเทรน 21 ธ.ค. ได้หรือไม่ **3**  
อยู่ที่ 'ซีพี' แจงข้อสงสัยกระจ่าง !

# รัฐบาลไฮสปีดเทรน 21 ธ.ค. ได้หรือไม่ อยู่ที่ 'ซีพี' แจงข้อสงสัยกระจ่าง!



**SPECIAL SCOOP**

รักษาการผู้ว่า ร.ฟ.ท. ยืนยัน จะประกาศผู้ชนะโครงการไฮสปีดเทรน มูลค่า 2.24 ล้านบาท ได้ในวันที่ 21 ธันวาคมนี้หรือไม่? อยู่ที่ 'ซีพี' ส่วน บีทีเอส ยังไม่หมดหวัง หากเจรจา ซีพีไม่บรรลุเป้าหมาย ระบุการให้รัฐการันตี 6% ไม่ว่าจะช้อนอย่างไร ก็ไม่พ้นสายตากรรมการ และไม่มีทางที่รัฐจะให้ ส่วนการย้ายสถานีจอดรถไฟสามารถทำได้ และรัฐต้องได้ประโยชน์ ชี้ชัดผู้ชนะการประมูลสามารถพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์มากขึ้น ไปพร้อมการก่อสร้างรถไฟ ซึ่งจะมีการโอนในวันเซ็นสัญญา ด้านวงเงินแจง ซีพี ขอเงินสนับสนุนตามหลัก 1.19 และ Discount rate = fdr+1 เป็นเงินอนาคต 10 ปี ส่วนบีทีเอส สูงกว่าประมาณ 30%

การประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง หรือไฮสปีดเทรน เชื่อม 3 สนามบิน ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำอากาศยานดอนเมือง และทำอากาศยานอู่ตะเภา ระยะทางจาก กทม.-สนามบินอู่ตะเภา ประมาณ 220 กิโลเมตร ความเร็ว 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง มูลค่า 224,544.36 ล้านบาท เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม ที่ผ่านมา และได้มีการเปิดซอง ที่ 3 (ด้านการเงิน) โดยใช้เวลาประชุมกันถึง 9 ชั่วโมง ซึ่งมีผลสรุปออกมาว่า กลุ่มซีพี เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด โดยต่ำกว่าเงินอุดหนุนรัฐตามที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติ

อนุมัติกรอบวงเงินไว้ตามมูลค่าปัจจุบัน 119,425,750,000 ล้านบาท แต่ยังไม่สามารถบอกตัวเลขได้ และต้องพิจารณาข้อมูลตัวเลขเชื่อมโยงบางตัว ซึ่งจะต้องมีการยืนยันตัวเลขการประชุมอีกครั้งในวันที่ 21 ธันวาคมนี้

แต่หลังการประชุมเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม เสร็จสิ้น ก็มีกระแสวิพากษ์วิจารณ์ถึงที่มาที่ไปที่ทำให้ข้อมูลการเสนอตัวเลขของกลุ่มซีพี ต่ำกว่ากลุ่มบีทีเอส เป็นเพราะมีการเสนอเงื่อนไขพิเศษและที่ปรากฏเป็นข่าวก็คือเสนอให้รัฐการันตีรายได้ 6% ให้ด้วย ซึ่งหากมีการตรวจสอบทางการเงินย้อนไปย้อนมาจะพบว่าราคาสุดท้ายของกลุ่มซีพี จะเป็นตัวเลขที่รัฐต้องจ่ายแพงกว่ากลุ่มบีทีเอส

นอกจากนี้ ยังมีการวิพากษ์วิจารณ์ถึงการส่งมอบที่ดิน 175 ไร่ ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่มักกะสัน 150 ไร่ และที่ดินศรีราชาอีก 25 ไร่ ที่ผู้ชนะการประมูลจะนำไปพัฒนาเชิงพาณิชย์นั้น ว่าข้อเท็จจริงในTOR จะมีการส่งมอบเมื่อไหร่ และหากส่งมอบทันทีก็เท่ากับรัฐเป็นฝ่ายเสียเปรียบจริงหรือไม่ เพราะผู้ชนะการประมูลอาจจะมุ่งแต่การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อผลประโยชน์ของเอกชนหรือไม่?

โดย นายวรวิทย์ มาลา รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย ชี้ให้เห็นข้อเท็จจริงในเรื่องของการันตีรายได้ 6% ว่าไม่ว่าตัวเลข 6% จะไปปรากฏในข้อ 3 หรือข้อ 4 หรือตรงไหนก็ตามที่จะให้รัฐการันตี 6% ทำไม่ได้ทั้งนั้น

“เขาเสนอได้ แต่การต่อรองเงื่อนไข ใครจะไปยอม ธรรมดาๆ เลย หากภาครัฐยอมคณะกรรมการคัดเลือกโดนฟ้องแน่ๆ เพราะเรื่องแบบนี้มันหมกเม็ดไม่ได้หรอก ทุกขั้นตอนทำงานทั้งการเจรจาต่อรอง เช่นสัญญา อัยการก็ต้องดูเงื่อนไข กระทรวง และ กรม. ก็ต้องดูเงื่อนไข ซึ่งเงื่อนไขแบบนี้จิตปกติจะไม่ทำกัน เมื่อเอกชนมาเช่าที่รัฐ จะมาให้การันตีรายได้รัฐทำไม่ได้ และไม่ทำอยู่แล้ว”

นายวรวิทย์ ย้ำอีกว่า การที่ต้องใช้เวลาประชุมยาวนานถึง 9 ชั่วโมง ตามที่ปรากฏว่าซีพีเสนอตัวเลขที่ต่ำสุดนั้น ก็เพราะกรรมการต้องดูให้ละเอียดว่าต่ำจริงหรือไม่? เพราะเอกสารที่มีการส่งมานั้นแต่ละเรื่องแต่ละรายเป็นจำนวนหลายร้อยหน้า ซึ่งกรรมการต้องดู ทั้งเรื่องของราคาต้นทุนการดำเนินการ (operating cost) การก่อสร้าง การทำงาน (operate) ที่มีการเชื่อมโยงกว่าจะได้ตัวเลขตัวนี้ออกมา จึงต้องมีการ verify หรือการตรวจสอบความชัดเจนแม่นยำ

“เราต้องดูว่าตัวเลขที่ซีพีเสนอมา ต่ำจริงหรือเปล่า มันต้องพิสูจน์ให้ได้ ต้องรู้ที่ไปที่มา ชักถามกันไป ถ้าเป็นแบบนี้จริงก็จบ แต่ปัญหาคือตัวเลขต่ำจริง ชักไปชักมา เจอที่ตรงนั้นเราก็ไม่รู้ว่ซีพีคิดอย่างไร ก็ต้องเชิญให้มาอธิบายเพิ่มเติม เพราะมันไม่ชัดเจน”

อย่างไรก็ดี รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. อธิบายว่าตามที่มีกรกล่าวจากผู้ชนะคือผู้ที่ให้รัฐจ่ายน้อยที่สุด หรือที่พูดว่าต่ำกว่า 1.19 แสนล้านบาท นั้น ข้อเท็จจริงของคำว่าจ่ายน้อยที่สุด แต่ไม่ได้จำกัดเฉพาะว่าถ้าสูงเกิน 1.19 แสนล้านบาท ไม่ได้ ยกตัวอย่าง ถ้ารายที่ 1 เสนอ 1.20 แสนล้านบาท แต่อีกรายเสนอ 1.35 แสนล้านบาท แต่หากพิสูจน์แล้วพบว่า 1.20 แสนล้านบาท เป็นจริง ก็จะเชิญมาก่อนเพื่อเปิดซองและเงื่อนไขเพื่อต่อรองสัญญากัน แต่ถ้าต่อรองสัญญากันไม่ได้ ถึงที่สุดก็ต้องเชิญ 1.35 แสนล้านบาท ถึงจะจบกระบวนการ

“ที่ว่าบีทีเอสเสนอสูง ก็ต้องดูว่าสูงกว่าเท่าไร อย่างไร ต้องรอตัวเลขพิสูจน์ออกมาก่อนสรุปง่ายๆ บีทีเอส และซีพีที่เสนอมาน่าสูงกับต่ำ ตรวจสอบให้ได้ว่าเป็นจริงหรือไม่ ถ้าเป็นจริงก็จะให้สิทธิ์ผู้ที่ต่ำก่อนเข้ามาต่อรอง ถ้าต่อรองไม่ได้ ก็ต้องเชิญรายที่สูงมาต่อรอง และถ้าต่อรองไม่ได้ ถึงจะยกเลิกการประมูล”

สิ่งสำคัญคือรายที่เสนอสูงหรือต่ำ อาจจะมีที่ไปที่มา หรือวิธีการคำนวณที่ต่างกัน ดังนั้นเวลาที่กรรมการเรียกมาต่อรอง รายที่สูงอาจจะต่อรองได้ดีกว่ารายที่เสนอต่ำก็ได้ เพราะไม่มีใครรู้ว่ากระบวนการต่างๆ มีที่ไปที่มาอย่างไร ซึ่งกรรมการทุกคนไม่ต้องการให้ผิดไปจากข้อเท็จจริง ซึ่งทั้งทางด้าน engineer ทางด้าน finance มีทีมดูแล สามารถตรวจสอบได้หมดทุกข้อ

“กรรมการต้องเดินตามกระบวนการต่างๆ ให้จบเสียก่อน แล้วค่อยมาวิพากษ์วิจารณ์กันว่าตรงนั้นไม่ควรรับ ตรงนี้ไม่ควรรับ หากมาวิจารณ์กันตรงนี้ ก็เกิดความเสียหายกันได้ ซึ่งในเบื้องต้น บีทีเอส ที่มีการดูข้อมูลเชื่อมโยง ไม่พบข้อน่าสงสัย แต่ซีพี เราเจอบางข้อ ก็ต้องเรียกมาซักถามกัน ซึ่งไม่เกี่ยวกับข้อมูลทางการเงิน แต่เป็นเพียงข้อมูลเชื่อมโยงกัน”



ส่วนกระแสข่าวที่ว่ากลุ่มซีพี จะมีการเสนอขอย้ายสถานีนั้น นายวรวิทย์ มาลา ยืนยันว่าเป็นเรื่องที่เจรจาได้ เพราะสิ่งที่กำหนดไว้เดิมกับข้อเท็จจริง อาจจะไม่เหมาะสม ด้วยเหตุและผล ภายใต้พื้นฐานรัฐต้องไม่เสียประโยชน์ และจะต้องมีการอธิบายให้เห็นถึงภาพรวมผลประโยชน์ของรัฐ เพราะกรรมการแต่ละคนล้วนมาจากต่างหน่วยงาน มีทั้งอัยการสูงสุด สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ซึ่งทุกหน่วยงานจะมีความชัดเจน และ ร.ฟ.ท. ก็ไม่สามารถไปโน้มน้าว (convince) ตัวแทนแต่ละหน่วยงานได้เช่นกัน ขณะเดียวกันการส่งมอบที่ดินเพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์นั้น ก็จะมีการส่งมอบให้ในวันทำสัญญา และผู้ชนะการประมูลสามารถดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ไปพร้อมๆ กับการก่อสร้างโครงการไฮสปีดเทรน ซึ่งเรื่องนี้มีการประกาศไว้ชัดเจน ยกเว้นพื้นที่บริเวณพวงวาง ที่จะเข้าโรงงานมักกะสัน ร.ฟ.ท. จะสามารถส่งมอบได้ภายใน 5 ปี และเชื่อว่าโครงการก่อสร้างไฮสปีดเทรน จะดำเนินการเสร็จภายใน 5 ปี

นายวรวิทย์ ระบุว่า เชื่อว่าการประชุมในวันที่ 21 ธันวาคมนี้ ก็น่าจะจบ แต่ก็ขึ้นอยู่กับกลุ่มซีพี จะมาซีแจงอย่างไร หรือส่งเอกสารอะไรบ้าง ซึ่งทุกอย่างจะจบหรือไม่ขึ้นอยู่กับกลุ่มซีพี เป็นสำคัญ

สำหรับซองที่ 3 ที่มีการพิจารณาในวันที่ 14 ธันวาคม ถึง 9 ชั่วโมงนั้น จะเป็นเรื่องข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน ทั้งหมด 8 ข้อ ประกอบด้วย

1. บัญชีปริมาณงาน รวมภาษีอากร ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทั้งหมด
2. แผนธุรกิจในการดำเนินโครงการ
3. แผนการเงิน
4. การจัดหาแหล่งเงินทุนที่ใช้ในการดำเนินโครงการ
5. ทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินโครงการและกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินดังกล่าว
6. การคำนวณผลตอบแทนทางการเงินของโครงการตลอดอายุสัญญาพร้อมลงทุน 50 ปี
7. การคำนวณผลประโยชน์ที่ภาครัฐจะได้รับและการขอรับเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการ
8. อัตราค่าโดยสาร

ด้านแหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุว่า การประชุมในวันที่ 21 ธันวาคมนี้ก็น่าจะจบ เพราะกลุ่มซีพี ก็เตรียมพร้อมทำหน้าที่ยื่นยันตัวเลขที่เสนอไป เพราะทุกอย่างมีหลักการคำนวณ ทั้งกลุ่มบีทีเอสและซีพี ก็น่าจะมีสมมติฐานหรือประมาณการมาจากตัวเลขที่รัฐให้มา โดยเฉพาะในเรื่องของผู้โดยสารและค่าโดยสาร ไม่ว่าจะเป็น peak hour passenger, waiting time, stopping time ทั้ง 2 กลุ่มก็จะมี การคำนวณย้อนกลับ และเสนอตามนั้น เพื่อให้ทั้ง 2 กลุ่มสามารถเปรียบเทียบกันได้ชัดเจน

ดังนั้นผู้ที่เห็นประโยชน์ในโครงการนี้จึงอยู่ที่ว่า ต้นทุนทางการเงินใครต่ำกว่า และใครสามารถแบกรับความเสี่ยงได้มากกว่ากัน เพราะสุดท้ายมูลค่าทรัพย์สินของรถไฟความเร็วสูงจะมีมูลค่าที่เท่ากัน

"ตัวเลขที่ซีพีเสนอขอรับเงินชดเชยใน 10 ปี สูงกว่า 1.19 ซึ่งเป็นส่วนงานโยธาแน่นอน แต่อยู่ที่สูตรการคิด เพราะ 1.19 เป็นมูลค่าปัจจุบัน หรือ NPV ซึ่งมาตรฐานของสำนักงานให้ใช้ Discount rate = fdr+1 ในการคิดเงินสุทธิ ที่ต้องจ่ายสนับสนุนโครงการหลังสร้างเสร็จ ในเวลา 10 ปี จึงเป็นตัวเลขเงินอนาคตที่ต้องสูงกว่า 1.19 อยู่แล้ว และซีพี ยังมีการแบ่งรายได้ในส่วนที่รัฐไม่กำหนดแต่ยินดีที่จะให้ และถ้ารายได้สูงกว่าที่มีการประมาณการไว้ ก็จะมีการแบ่งตามสัญญา หรือ Upside gain ด้วย"

ส่วนบีทีเอสนั้นต้องยอมรับว่าเป็นกลุ่มที่ทำข้อมูลละเอียดมาก ซึ่งอาจเป็นเพราะมีประสบการณ์จากการทำโครงการรถไฟมาก่อนจึงระมัดระวังมาก และมีการขอขบเพิ่มเติมในส่วนของแอร์พอร์ตลิงก์ที่จะต้องมีการปรับปรุง รวมไปถึงต้นทุนด้านดอกเบี้ย ก็อาจเป็นอุปสรรคในการเสนอตัวเลข ซึ่งเป็นผลให้สูงกว่าซีพี ประมาณ 30%

สำหรับสถานีรถไฟไฮสปีดเทรน จะมีทั้งหมด 15 สถานี ประกอบด้วยในเมือง คือ สถานีดอนเมือง, บางซื่อ, พญาไท, ราชปรารภ, มักกะสัน, รามคำแหง, หัวหมาก, ทับช้าง, ลาดกระบัง, และสถานีสุวรรณภูมิ ส่วนสถานีรถไฟระหว่างเมือง จะมีสถานีฉะเชิงเทรา, ชลบุรี, ศรีราชา และพัทยา ลินสุดที่สถานีอุตะเกา

โดยที่ตั้งสถานีรถไฟไฮสปีดเทรน หากซีพีชนะการประมูลครั้งนี้ อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงเพียง 1 สถานีคือสถานีฉะเชิงเทรา และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงที่ตั้งจริง จะต้องมีการทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจจะเป็นอุปสรรคต่อแผนงานการลงทุนของซีพีได้เช่นกัน แต่ถ้าสามารถดำเนินการได้จะเกิดการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงไม่ว่าซีพีจะได้ประโยชน์มากน้อยเพียงใด แต่ที่แน่ๆ รัฐก็ต้องไม่เสียประโยชน์จากโครงการนี้เช่นกัน!