

ทางออก
นอกตำรา



'คุ้ม-ไม่คุ้ม'

ปรากฏการณ์ 5 เจ้าสัว
ชีวชุมทรัพย์รถไฟฟ้า2แสนล.
>06

ทางออก
นอกตำรา



■ บากบัน บุญเลิศ
mrbb.boonlert@gmail.com

'คุ้ม-ไม่คุ้ม' ปรากฏการณ์ 5 เจ้าสัว ชีวชุมทรัพย์รถไฟฟ้า2แสนล้าน

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน “ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา” มูลค่า 224,544 ล้านบาท มีเพียงเป็นจุดเริ่มต้นของการปักธง พื้นฐานของการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) เท่านั้น หากแต่รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ยังตั้งใจจะให้โครงการนี้เป็นการยกระดับอีอีซีให้เป็นประตูของการลงทุนของไทยในระยะยาว จึงกำชับว่าโครงการนี้จะต้องคลอออกมาให้ได้ และต้องทำให้ดีที่สุด

ตอนซื้อของ ยืนของประมูลจึง ดึกดึก เปี่ยมไปด้วยสีสันของการแข่งขัน ประมูลแบบสู้กันถึงพริกถึงขิง

ดึกดึก เพราะนี่เป็นครั้งแรกที่ **เจ้าสัวใหญ่ ธนิสร์ เกียรติวรรณ** มหาเศรษฐีอันดับ 1 ของไทย ผู้มีทรัพย์สิน 9.377 แสนล้านบาท ติดอันดับ 95 ของโลก ผู้นำเครือเจริญโภคภัณฑ์ ดึง **เจ้าสัวปลิว ตรีวิทย์** ผู้มีทรัพย์สิน 1.45 หมื่นล้านบาท นายใหญ่ค่าย ช.การช่าง ผู้มีประสบการณ์เดินรถไฟฟ้าใต้ดิน มาร่วมทีมไม่พอ ยังดึง **“เจ้าสัว เสือดำ-เปรมชัย กรรณสูต”** นายใหญ่อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ เศรษฐีผู้มีทรัพย์สินรวม 1.6 หมื่นล้านบาท มาแพ็กทีมใหญ่

ดึกดึก เพราะนี่เป็นครั้งแรกในประเทศไทย ที่เจ้าสัวครบ 3 องค์ **“เจ้าสัว ธนิสร์ เจ้าสัวปลิว เจ้าสัวเปรมชัย”** จับมือกันแน่นปึกในนามกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้งจำกัด และพันธมิตร โดยเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้งถือหุ้น 70% อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ ถือหุ้น 5%, ไชน่า เรลเวย์ ดอนสตาร์ตัน (CRCC) จากจีนถือหุ้น 10%, ช.การช่าง และทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) ถือหุ้น 15% กลุ่มซีพีถือว่ามาแบบเต็มชุด มี

พันธมิตรร่วมค้าและพันธมิตรเชิงกลยุทธ์จากทั่วโลก ผังญี่ปุ่นมีธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) กองทุน JOIN จากญี่ปุ่นสนับสนุนทางการเงิน มีเครือข่ายจากประเทศจีน เช่น ซิดิก กรู๊ป, ไชน่า รีเสิร์ช และ CRRC-Sifang

ยังไม่จบ มีเครือข่ายจากอิตาลี คือ บริษัท Ferrovie dello Stato Italiane สนใจการเดินทางและงานบำรุงรักษา มีกลุ่มทุนไคจากเกาหลีใต้และกลุ่มซีเมนส์จากเยอรมนี จะร่วมจัดหาระบบขบวนรถ รวมถึง ปตท.

ที่ต้องการชวนมาร่วมลงทุนหลังจากชนะประมูล โดยทางศุภชัยบอกว่าจะลดสัดส่วนการถือหุ้นลงมาแต่ต้องถือไม่น้อยกว่า 25%

ขณะที่อีกทีมหนึ่งนั่น **“เจ้าสัวศิริกาญจน์ พาสัน”** ที่ฟอร์บส์จัดอันดับเป็นผู้มีทรัพย์สิน 1.55 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 5.20 หมื่นล้านบาท จากค่ายบีทีเอส โฮลดิ้งกรุ๊ป จับมือกับ **“เจ้าสัวหนู-อนุทิน ชาญวีรกูล”** เจ้าของตัวจริงเสียงจริง ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และพันธมิตรอย่าง บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้งฯ เป็นแบ็กอัพถือหุ้นกันในสัดส่วน 60/20/20 มีธนาคารพาณิชย์ในประเทศ 4 รายสนับสนุนเงินทุน

ลำพัง 5 เจ้าสัวใหญ่ในเมืองไทย ออกมาต่อสู้กันในทางธุรกิจก็สะท้อนเมืองบางกอกแล้ว....

แต่ที่มีสีสันมากกว่านั้นคือการที่ **“2 ทายาทเจ้าสัว” “เควิน-กวิน ภาณุพนธ์”** ลูกชายของเจ้าสัวศิริ และ **“ศุภชัย เกียรติวรรณ”** ทายาทของเจ้าสัวซีพี นำทีมยื่นขอประมูลด้วยตัวเอง โดยถือฤกษ์ยื่นขอประมูลแตกต่างกัน “เควิน” ถือฤกษ์ 11.11 น. ส่วน “ศุภชัย” ถือฤกษ์ขึ้นเวลา

14.03 น. แสดงถึงความเอาใจจริงเอาใจในการต่อสู้ของกลุ่มทุนใหญ่ในประเทศแบบไม่มีใครยอมใคร!

สงสัยมีชัยรับว่าทำไม 5 เจ้าสัวใหญ่ของเมืองไทย จึงสนใจโครงการนี้กันอย่างมาก...

ใช่ๆ เป็นไปตามที่ ศุภชัยบอกว่า “การลงทุนโครงการโครงสร้างพื้นฐานได้ผลตอบแทนไม่สูง แต่ระยะยาวจะมีความมั่นคง อีกทั้งเป็นการลงทุนแบบ PPP การสนับสนุนด้านนโยบายจากภาครัฐในภาพรวมโดยมีอีอีซีเป็นฐาน จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงกับโครงการต่างๆ เช่น สนามบินอู่ตะเภา รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายเหนือและอีสาน ทำให้โครงการต่างๆ จะมีความมั่นคงไปด้วย”...ใช่มีชัย ?

ถ้ายังสงสัย โปรดพิจารณาข้อมูลชุดนี้ครับ 1. คณะรัฐมนตรี (ดร.ม.) รัฐบาลนายกลองตุ้ม มีมติให้ความเห็นชอบโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ 224,544 ล้านบาท ระยะเวลาสัมปทาน 50 ปี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 โดยให้รัฐสนับสนุนวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับ

เอกชนไม่เกินมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 119,425 ล้านบาท แต่ในการยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนของเอกชนจะขอรับเงินร่วมลงทุนน้อยกว่านี้ได้...

แปลว่า ใครเสนอต่ำกว่านี้ก็ได้ แต่รัฐบาลมีมติกำหนดเพดานว่า... ฉะนั้นต้องจ่ายเงินคืนให้เธอที่ลงทุนไปในอนาคตในวงเงินไม่เกินกว่า 119,425 ล้านบาท

2. สำนักงบประมาณ ให้ความเห็นว่า สมควรสนับสนุนกรอบวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชนไม่เกิน 119,425 ล้านบาท โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิด

เดินรถไฟฟ้าความเร็วสูงทั้งระบบ และแบ่งจ่าย ไม่ต่ำกว่า 10 ปี ใช้อัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยไม่เกิน FDR+1 และกำหนดเงื่อนไขชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนให้เป็นธรรมสอดคล้องกับภาระการคลังในอนาคต เพราะวงเงินค่อนข้างสูง จึงต้องดูแลเพื่อไม่ให้เป็นการงบประมาณและให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศที่เหมาะสม

แปลไทยเป็นไทยได้อีกว่า โครงการนี้เอกชนลงทุนทั้งก่อน เมื่อสร้างเสร็จและเริ่มเปิดเดินรถ จะได้รับเงินคืนจากรัฐบาลในอัตรา 119,425 ล้านบาท โดยจะทยอยจ่ายให้ พร้อมดอกเบี้ยในอัตรา FRD+1 ซึ่งคือ ดอกเบี้ยปรับฝากประจำบวกไป 1% ถ้าดอกเบี้ยประจำ 12 เดือน ตอนนี้อยู่ที่ 1.3% ก็จ่ายให้ 2.3%

ถ้าจะคิดง่ายๆ คือ เอกชนหาเงินมาลงทุนในระยะต้น 224,544 ล้านบาท รัฐบาลจะคืนให้ 119,425 ล้านบาท เมื่อสร้างเสร็จและเดินรถคือหลังจากปีที่ 5 แต่จะทยอยจ่ายให้พร้อมดอกเบี้ย เท่ากับว่าเอกชนจะรับภาระการลงทุน 2 ช่วง ช่วงแรกลงทุนเต็ม แต่พื้นที่ 5-10 จะลงทุนจริงแค่ 105,119 ล้านบาทเท่านั้น เพราะรัฐบาลทยอยจ่ายชดเชยให้ แต่จะได้สิทธิการบริหารยาว 50 ปี

ถ้าระยะ 45 ปี ที่เหลือสามารถหารายได้จากค่าโดยสาร หรือการบริหารจัดการอื่นๆมาได้ 105,119 ล้านบาท ก็เท่าทุน แต่อาจจะขาดทุนดอกเบี้ยที่กินไปจากการลงทุนในระยะ 5 ปีแรก ซึ่งถ้าคิดดอกเบี้ยที่ปีละ 3% จะตกประมาณปีละ 6,736 ล้านบาท

3. กระทรวงการคลัง เห็นชอบใน

หลักการ ให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ เพื่อลดภาระหนี้ของ ร.ฟ.ท.โดยให้สำนักงานจัดสรรงบให้ ร.ฟ.ท.ชำระหนี้ที่เกิดขึ้นจริง โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้โครงการ แอร์

พอร์ต เรล ลิงค์ 22,558 ล้านบาท และเห็นควรให้ ร.ฟ.ท.นำค่าสิทธิบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ 10,671 ล้านบาท ที่ได้รับจากเอกชนมาชำระหนี้ของแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ เพื่อให้ ร.ฟ.ท.หมดภาระหนี้

แปลว่า เมื่อเอกชนชนะการประมูลรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินจะได้รับสิทธิในการบริหารการเดินรถแอร์พอร์ตลิงค์ทันที แต่จะต้องจ่ายค่าสิทธิในการบริหารให้ ร.ฟ.ท. 10,671 ล้านบาท และรับให้บริการเดินรถทำให้มีรายได้มาหล่อเลี้ยงเกิดขึ้นทันที ซึ่งปัจจุบันนี้มีผู้โดยสารที่สูงมากและเข้าสู่จุดที่คุ้มทุนจากเดิมที่ขาดทุนปีละ 300 ล้านบาท ส่วนที่เหลือรัฐบาลรับภาระ 22,558 ล้านบาท

4. เอกชนจะได้สิทธิการบริหารจัดการพัฒนาที่ดินในบริเวณใกล้เคียงโครงการไฮสปีดเทรน ทั้งบริเวณสถานี มักกะสัน 150 ไร่ และสถานีตริราชฯ 25 ไร่

โครงการนี้ทางญี่ปุ่นมาศึกษาและระบุว่า จะก่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจไม่น้อยกว่า 17% หรือมากกว่า 700,000 ล้านบาท ช่วง 50 ปีแรก 400,000 ล้านบาท และยังมีผลตอบแทนจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อีกมาก และมีผลตอบแทนภายหลังสัญญาสัมปทานร่วมทุน 50 ปี ที่จะตกเป็นของภาครัฐอีก 300,000 ล้านบาท

ผมแปลให้ดูอีกว่า เงินลงทุนจริง ไม่รวมดอกเบี้ยที่เอกชนลงไป 105,119 ล้านบาท มีผลตอบแทนในระยะ 50 ปี 400,000 ล้านบาท เกินกว่า 2 เท่าของเงินที่ลงทุนไปบวกดอกเบี้ย

คุ้มไม่คุ้ม...อยู่ที่การมองของใคร คนไทยอาจเห็นเงินลงทุน 2.24 แสนล้านบาทก็ตกใจ แต่ 5 เจ้าสัวเมืองไทยเห็นตัวเลขจริง 1.05 แสนล้านบาท น้อยกว่าโครงการ One Bangkok ที่สัญญา 30 ปี บริเวณสวนลุมพินีของเจ้าสัวเจริญ สิริวัฒนภักดี เสียอีก แต่ได้ที่ดินก่อนมหิมาสร้างมูลค่าการลงทุนเป็นของแถม

ใครว่าไม่คุ้ม...คิดใหม่...■