

# โยนเผือกרוןไฮสปีดอีอีซี'

## ลุ่นCPตัดเงื่อนไข-เติมพันถูกริบ2พันล.

เปิดผลเจรจา 28 ข้อเสนอกลุ่ม ซี.พี. แลกลงทุนไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน บอร์ดเล็กเร่งสรุป เสนอเคาะ 22 ก.พ. เผยรับพิจารณาบางเงื่อนไข ยังไม่ตอก เข็มก่อนอีอีเอนผ่าน ส่งมอบพื้นที่แล้ว จ่ายค่าปรับคงที่ ลดสัดส่วนถือหุ้น ขยายเขตแดนกู้ ปล่อยเช่าช่วง MQDC รัฐเปิดช่องให้สละเงื่อนไขที่ขัดท้ออาร์ ย้าหากเลิกกลางคัน ถูกริบแบงก์ การันตี 2 พันล้าน ปิดดิล ก.พ.นี้

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อวันที่ 18 ก.พ. ที่ผ่านมา ที่ประชุมคณะอนุกรรมการ ครั้งที่ 3 มีผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เป็นประธานยกร่างรายละเอียด ในสัญญาและพิจารณาข้อเสนอของ กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์ โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร หรือกลุ่ม ซี.พี. ที่เสนอให้รัฐอุดหนุนต่ำสุด 117,227 ล้านบาท ประมูลรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน “ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา” 220 กม. มูลค่า 224,544 ล้านบาท

หลังใช้เวลา 6 ชั่วโมง ได้ข้อยุติ 34 ข้อ ที่เสนอให้คณะกรรมการคัดเลือก โดยนางพดุมพิพร เนติโพธิ์ อธิบดีอัยการ ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการ เปิด เผยว่า ในส่วนกรอบเจรจาที่ 2 ความยาก ที่ส่งผลกับภาพลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และร่างสัญญา ได้เสร็จสิ้นแล้ว จะเสนอคณะกรรมการ คัดเลือก 22 ก.พ.นี้ ซึ่งแนวโน้มมีข้อยุติ

“ผลเจรจา 3 ครั้งยืนยันว่าอนุกรรมการ ไม่รับข้อเสนอที่ขัดกับท้ออาร์ ที่รับได้ต้อง แก่นื้อหาบางอย่าง เช่น ถ้อยคำ ต้องดู



วรวุฒิ มาลา

ทำที่ของกลุ่ม ซี.พี.ยอมสละได้หรือไม่”

รายงานข่าวแจ้งว่า สุดท้ายสกรีน เหลือ 28 ข้อ ในจำนวนนี้มีข้อเสนอ ของที่ 4 ที่จบไปแล้ว แต่กลุ่ม ซี.พี. นำมารวมเจรจาด้วย บรรยากาศตลอด 6 ชั่วโมง เดิมคิดว่าอาจไม่ได้ข้อสรุป ก็ขึ้นอยู่กับคณะกรรมการคัดเลือก จะหาทางออกโครงการนี้อย่างไร กับ ข้อเสนอที่เป็นไปไม่ได้ ซึ่งแนบท้าย เสนอคณะกรรมการอีอีซีพิจารณา เพราะ กลุ่ม ซี.พี.กลัวว่าหากเป็นฝ่ายยกเลิก เจริจาจะถูกริบแบงก์การันตี 2,000 ล้านบาท

ใน 28 ข้อ มีบางประเด็นที่พอเป็น ไปได้ เช่น ให้ผู้ถือหุ้นรับผิดชอบโครงการ ตามสัดส่วนการถือหุ้น หากมีปัญหา สร้างไม่เสร็จ, ยังไม่ขอเริ่มงานก่อสร้าง หากโครงการยังไม่ได้รับอนุมัติรายงาน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีอีเอน) และ รถไฟส่งมอบพื้นที่ให้ไม่ได้, ขอเช่าช่วง ที่ดินมักกะสัน-ศรีราชา ให้ บจ.แมกโน เลีย ควอลิตี้ ดีเวล็อปเม้นต์ คอร์ปอเรชั่น (MQDC) ซึ่งเป็นบริษัทลูกพัฒนา, ขอยกเว้นเขตแดนเงินกู้, จ่ายค่าปรับกรณี

สร้างล่าช้า จากปรับรายวันเป็นแบบคงที่, ขอลดสัดส่วนการถือหุ้น

ส่วนข้อเสนอที่ไม่รับพิจารณา เช่น ขยายเวลาก่อสร้างอีก 180 วัน จาก เดิมต้องเสร็จ 5 ปี, ให้รัฐรับประกันผล ตอบแทนโครงการหากไม่ถึง 6.75%, ให้เจรจารัฐเป็นรายแรกขยายอายุ สัมปทานหลังครบ 50 ปี อีก 49 ปี รวมเป็น 99 ปี,

ให้รัฐจ่ายเงินอุดหนุนตั้งแต่ปี แรก, เลื่อนจ่ายค่าเช่าที่ดินมักกะสัน และศรีราชาจนกว่ามีผลตอบแทนหรือ ได้รับมอบพื้นที่ครบ, ขอจ่ายค่าสิทธิ เติมนรถแอร์พอร์ตลิงก์ปีที่ 6 เป็นต้นไป, ห้ามรัฐอนุมัติโครงการที่เป็นปฏิปักษ์ ต่อโครงการ, ปรับรูปแบบเป็นทางระดับ ดิน, สร้างส่วนต่อขยายไประยอง, ย้าย จุดที่ตั้งสถานี, สร้างสเปอร์ไลน์เชื่อม เส้นทาง

“ที่ ซี.พี.เสนอเงื่อนไขมาก เพราะ ต้องการปิดจุดเสี่ยง หลังบริษัทที่ปรึกษา ระบุว่า ปริมาณผู้โดยสารต่ำกว่าที่การ รถไฟฟ้าศึกษาไว้ถึง 50%”

นายวรวุฒิ มาลา รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจ การบริหารทรัพย์สิน รักษาการผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ระดับความยากในการเจรจาก่อน ไปแล้ว จะสรุปแจ้งให้กลุ่ม ซี.พี.ทราบ ต่อไป เดดไลน์จะให้ยุติสิ้นเดือน ก.พ.นี้ เพื่อเซ็นสัญญา มี.ค.ตามที่บอร์ดอีอีซี กำหนด ซึ่งอยู่ที่เอกชนจะถอนหรือไม่ ถอนข้อเสนอที่เป็นไปได้ยาก