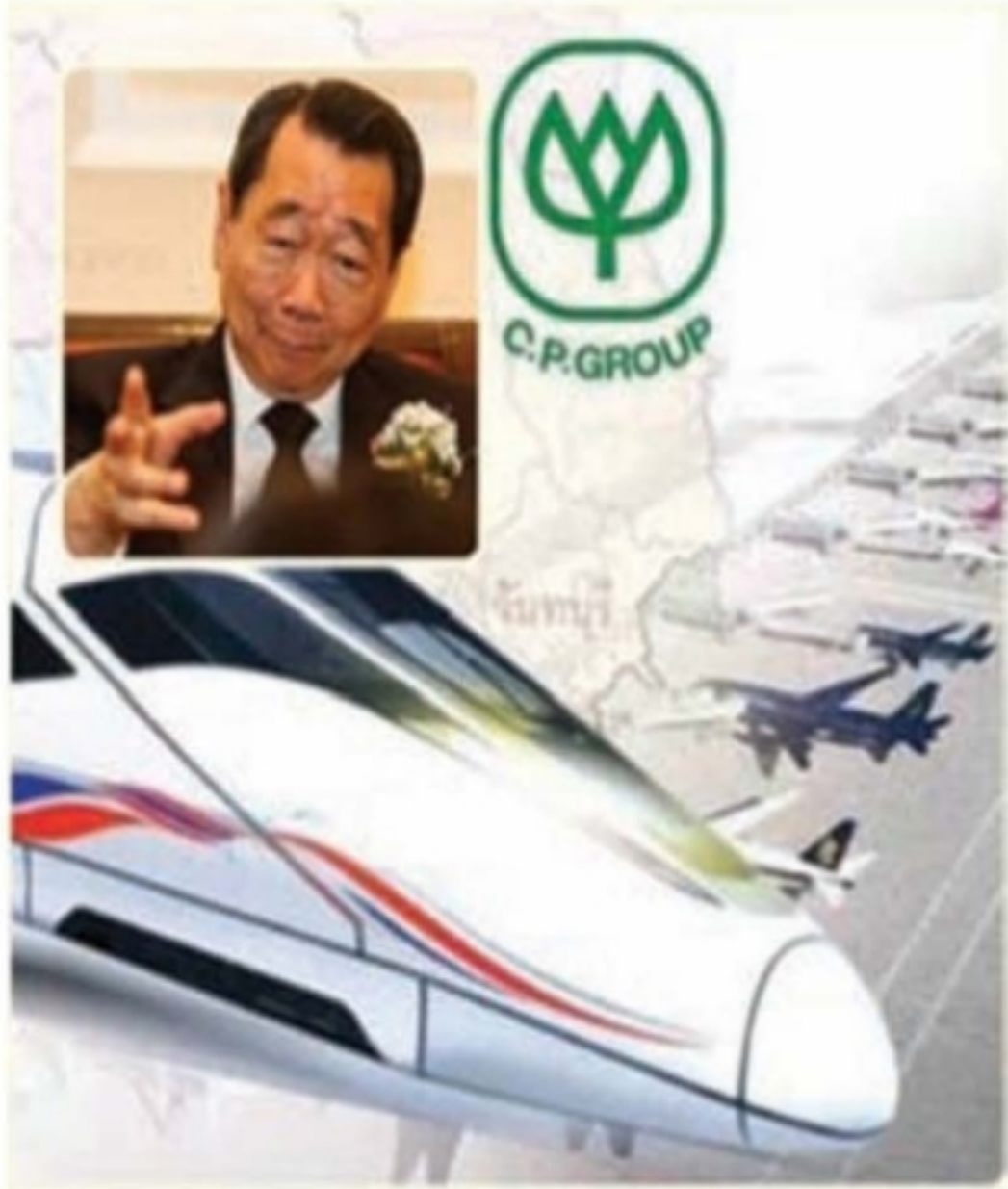




SPECIAL SCOOP



'ซีพี' ยังกอดไฮสปีดเทรนไว้ได้!
 ชี้กรรมการลากยาว
 ทุกฝ่าย WIN-WIN

3

'ซีพี' ยังกอดไฮสปีดเทรนไว้ได้! ชี้กรรมการลากยาวทุกฝ่าย WIN-WIN

SPECIAL SCOOP

ไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน กลุ่มซีพียังมีโอกาสสร้างงาน แม้จะมีเงื่อนไขเพิ่มเติม วงในระบุ เป็นช่วงรอยต่อทางการเมืองต้องลากยาวไปถึงรัฐบาลหลังเลือกตั้ง ทุกฝ่าย WIN-WIN หากซีพีพร้อมมีโอกาสถูกเชิดเหมือน 'แอร์พอร์ตลิงก์' ที่อดีตผู้ว่าการ ร.ฟ.ท.และข้าราชการหลายคนถูก ป.ป.ช.เชือด ทั้งที่คณะกรรมการฯ เชื้อปิดทุกจุดและรักษาผลประโยชน์ให้รัฐไว้ได้ แต่ ป.ป.ช.ยังจัดมาเล่นงานได้ ขณะที่ข้อมูลชี้ชัดผู้ลงทุนมีความเสี่ยงสูง หากแผนพัฒนาใน EEC ไม่เกิด จะทำให้ไฮสปีดเทรนเจ๊งแน่ๆ จับตา 22ก.พ.นี้ คณะกรรมการฯ จะเดินหน้าอย่างไร!

ดูเหมือนว่าการเจรจาต่อรองเงื่อนไขร่างสัญญาโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง หรือไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระหว่างกลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร กับคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบินที่มี นายวรวิทย์ มਾਲา รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย

หรือ ร.ฟ.ท. เป็นประธานฯ จนถึงวันนี้ยังไม่สามารถเจรจาข้อยุติได้ แต่ใช้ว่ากลุ่มซีพี จะสิ้นโอกาส !

หรือจะทำให้โครงการไฮสปีดเทรนต้องตกไปอยู่ในมือของกลุ่มกิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (BSR Joint Venture) ได้ง่ายๆ

โดยเฉพาะกระแสข่าวที่ปรากฏออกมจะเห็นถึงความพยายามของรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ภายใต้การดูแลของ รองนายกรัฐมนตรี จากตุรกีพิทักษ์ กระทรวงคมนาคม, คณะกรรมการคัดเลือกฯ ล้วนต้องการผลักดันให้โครงการนี้สำเร็จ ไม่ว่าเอกชนรายใดจะเป็นผู้ดำเนินงานไปก็ตาม เพื่อให้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC บรรลุเป้าหมาย ซึ่งจะส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ

แต่การที่โครงการนี้ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่มีมูลค่าการลงทุนสูงถึง 224,000 ล้านบาท และซีพี ซึ่งเป็นผู้ชนะตามเงื่อนไขในการเสนอตัวเลขให้รัฐลงทุนน้อยที่สุด ได้มีการเสนอเงื่อนไขเพิ่มเติมในข้อที่ 4 อีกหลายประเด็น ทั้งในเรื่องของส่วนต่อขยายไปถึงจังหวัดระยอง การขอสิทธิขยายเส้นทางเชื่อมการขนส่งเพื่อให้ประชาชนมาใช้บริการ, การขอขยายสัมปทานการเดินรถและการใช้ที่ดิน จาก 50 ปีเป็น 99 ปี, มีการขอเปลี่ยนให้รัฐจ่ายเงินสนับสนุนจากเดิมชำระเมื่อสร้างเสร็จในปีที่ 6-10 เป็นจากตั้งแต่ปีแรกถึงปีที่ 6



อย่างไรก็ดี ประเด็นที่เสนอมานั้นได้สร้างความหนักใจที่สุดให้คณะกรรมการฯ ก็คือข้อเสนอทางด้านการเงินที่ต้องการให้รัฐค้ำประกันผลตอบแทนโครงการ 6.75% และให้รัฐสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ 4% เป็นต้น จึงทำให้การเจรจาแต่ละครั้งไม่สามารถหาข้อสรุปถึงขั้นเรียกมาเซ็นสัญญาได้ ซึ่งในที่สุด นางพจณีพร เนติโพธิ์ อธิบดีอัยการ ในฐานะประธานอนุกรรมการร่างสัญญาคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการนี้ จะได้นำผลการเจรจาสรุปรายละเอียดเพื่อนำเสนอคณะกรรมการคัดเลือกฯ ชุดที่มีนายวรวิทย์ มาลา พิจารณาในวันศุกร์ที่ 22 ก.พ.นี้ต่อไป

ด้านแหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม บอกว่า โครงการนี้ต้องใช้เวลาในการเจรจาเพราะมีรายละเอียดต่างๆ ต้องพิจารณาอีกมาก และต้องเป็นไปตามกรอบ RFP (Request for Proposal) ซึ่งกำหนดไว้อยู่ที่ 6 เดือนนับตั้งแต่รู้ว่ากลุ่มใดเสนอราคาต่ำที่สุด ซึ่งเวลาเพิ่งผ่านมาเพียงเดือนเศษ จึงไม่ถึงว่าล่าช้า และยังเป็นการพิจารณาในช่วงที่เป็นรอยต่อทางการเมือง หรือกำลังจะเปลี่ยนรัฐบาลหลังการเลือกตั้งยังต้องมีความระมัดระวัง จะรีบเร่งไม่ได้ เพราะหากเร่งรีบและเกิดความผิดพลาดขึ้น

มาผู้ที่จะต้องรับผิดชอบก็คือคณะกรรมการคัดเลือกฯ และข้าราชการ เพราะเหตุการณ์ดังกล่าวเคยเกิดขึ้นกับ ร.ฟ.ท.มาแล้ว ในการประมูลโครงการก่อสร้างแอร์พอร์ตลิงก์ ในสมัยรัฐบาลนายสุริเยะ จิรังเรืองกิจ เป็นรัฐมนตรีคมนาคม

"ไฮสปีดเทรนคล้ายแอร์พอร์ตลิงก์มากที่มีคำสั่งให้เซ็นสัญญาภายใน 2-3 เดือน ทุกอย่างรวบรัดไปหมด กรรมการก็เชื่อว่าทำกันอย่างรัดกุมแล้ว แต่เมื่อเข้าสู่ ป.ป.ช. เขามีวิธีการคำนวณเรื่องของ Case flow ที่ต่างกับเรา ผลปรากฏสิ่งที่กรรมการคิดว่าช่วยให้รัฐประหยัดเงินไป 4 ล้านบาทจากที่เอกชนคู่สัญญายอมจ่ายให้ กลับเป็นการทำให้รัฐเสียผลประโยชน์ในเงินก้อนโตกว่าถึง 200-300 ล้านบาท

โดยที่ประชุม ป.ป.ช. มีมติชี้มูลความผิดกรณีทุจริตโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (โครงการแอร์พอร์ตลิงก์) มูลค่า 25,000 ล้านบาท ทั้งความผิดวินัยร้ายแรงและความผิดทางอาญา นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ อดีตผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. นายไกรวิทย์ หรือสุรางค์

การไฮสปีดเทรนได้ทันที

ส่วนการจะยึดเงินค่าค่าประกันของ จำนวน 2 พันล้านบาทนั้น จะกระทำได้อีกต่อเมื่อ ตกลงกันจนสำเร็จแล้ว แต่ถ้าซีพีไม่ยอมมาเซ็นสัญญา คณะกรรมการฯ ก็จะสามารถกระทำได้ แต่ถ้าเจรจาแล้วล้มเหลว ก็จะไม่มีการยึดเงินค่าประกันของแน่นอน

นายวรวิทย์ ย้ำด้วยว่า ตลอดเวลาการดำเนินโครงการ และการเจรจา โดยเฉพาะเรื่องของการเงิน คณะกรรมการฯ เข้าใจซีพี และ ก็เชื่อว่าซีพีเข้าใจคณะกรรมการฯ และผู้ปฏิบัติงานแน่นอน เพราะ สิ่งที่คณะกรรมการฯ ยอมไม่ได้ เฉพาะส่วนไม่ถูกต้องตามTOR ไม่ว่าจะป็นรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา หรือมีรัฐบาลใหม่เข้ามา บริหารงานก็ตาม ก็ยังเป็นหลักการเดียวกัน

“ก็ยอมรับว่าปัญหาแอร์พอร์ตลิงก์ ที่เกิดขึ้นต้องถือเป็นประสบการณ์ ที่ต้องทำงานด้วยความระมัดกุมมาก”

ส่วนการที่นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี ได้สั่งการให้โครงการไฮสปีดเทรนต้องเจรจาสรุปให้ได้ภายใน ก.พ.นั้นนั้น ถือว่าการทำงานทุกอย่างต้องมีเป้า แต่ถ้าไม่สามารถดำเนินการให้เสร็จได้และจำเป็นต้องยืดเยื้อ ก็ต้องอธิบายถึงปัญหาต่างๆ ได้ด้วย

“หากเราจำเป็นจะต้องไปต่อ ก็ต้องไปขอผู้ใหญ่อะไรที่มีเหตุผลว่าจำเป็นต้องยืดเยื้อเพราะอะไร บอกถึงความจำเป็นของการเจรจาต่อรอง ก็ไม่มีใครว่า ซึ่งจะทำให้ทุกฝ่ายปลอดภัย”

พร้อมกับย้ำว่า ในการทำงานต้องมีกรอบในการดำเนินงาน แต่ถ้าใครก็ตามที่ไปเดินนอกกรอบก็ต้องเสี่ยงกันเอาเอง! .

จะเปิดให้บริการได้ต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จ จากปีที่ 6 ถึงปีที่ 10 รัฐถึงจะจ่ายเงินสนับสนุน ส่วนรายได้ที่จะเกิดขึ้นจากค่าโดยสารจะเริ่มจากปีที่ 6 เป็นต้นไป ซึ่งช่วงระยะถึงปีที่ 6-10 จะมีผู้โดยสารจำนวนเพียงพอรึเปล่า?

เพราะจากการคาดการณ์จะมีผู้โดยสารเพียงพอรึต้องลุ้นกันไปถึงปีที่ 10 ซึ่งก็คือปีที่ 15 นั่นเอง!

“แต่หากทุกอย่างเป็นไปตามเป้าคือโครงการรัฐเกิดทั้งหมด ต้องใช้เวลาอย่างน้อย 30 ปีถึงจะหมดภาระการขาดทุน แต่ถ้าโครงการรัฐไม่เกิดก็แปลว่าเจ๊ง ซึ่งซีพีและพันธมิตรเขาคิดว่าโอกาสเสี่ยงสูงมากสำหรับโครงการนี้ จึงเสนอให้รัฐร่วมพิจารณาความเสี่ยงไปด้วยกันตามรูปแบบ PPP”

แหล่งข่าวบอกว่า เงื่อนไขที่ซีพีเสนอมานั้นมีบางข้อเห็นชัดว่า ความเป็นไปได้เพียงแค่มิการเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม แต่ทุกอย่างต้องไม่ขัดข้อเสนอการร่วมลงทุนใน RFP ที่กำหนดไว้ในทีโออาร์ และก็ใช้วิธีการเจรจาลากยาวไปถึงรัฐบาลใหม่ ซึ่งกลุ่มซีพีก็ยังมีโอกาสที่จะได้โครงการนี้อยู่ และกลุ่มบีทีเอส ก็ยังไม่สิ้นหวัง หากการเจรจาระหว่างคณะกรรมการฯ และกลุ่มซีพีไม่สามารถหาข้อยุติได้จนถึงขั้นยุติการเจรจาชัดเจนคณะกรรมการฯ ก็สามารถเรียกกลุ่มบีทีเอสมาเจรจาต่อไปได้เช่นกัน

“ไฮสปีดเทรนต้องเกิด เพราะถ้าไม่เกิดและคิดจะทำใหม่หลังจากนี้ไปอีกหลายปี ก็จะทำให้โครงการก่อสร้างต้องใช้งบประมาณลงทุนที่สูงขึ้นมาก ซึ่งหากย้อนไปดูโครงการนี้เคยมีการศึกษาไว้แล้ว”

โดยในปี 2537 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เคยทำการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง สาย กทม.-ชายฝั่งทะเลตะวันออก ไปสิ้นสุดที่มณฑลอุดร ระยะทาง 191 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 4 นาที พร้อมเสนอให้รัฐเป็นผู้ลงทุนไฮสปีดเทรนความเร็ว 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และใช้ขนาดรางมาตรฐานกว้าง 1.435 เมตร ซึ่งเป็นมาตรฐานที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้

“สภาพัฒน์ ศึกษาทั้งความเร็ว 200 และ 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ยังบอกอีกว่าที่เหมาะสมคือความเร็ว 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ก็เพียงพอเป็นระบบไฟฟ้าซึ่งพาดอยู่เหนือขบวนรถไฟ ก็คือวิธีการรับไฟฟ้าจากด้านบนด้วยแป้นโทกราฟ”

ในแผนกำหนดแนวทางก่อสร้างไว้ 3 เส้นทาง และระบุผลตอบแทน IRR หากเป็นแนวเส้นทาง A ผลตอบแทนอยู่ที่ 10.4% ถ้าเป็นเส้นทาง B อยู่ที่ 10.9% แต่ถ้าเป็นเส้นทาง C อยู่ที่ 8.0% เงินลงทุนโครงการอยู่ที่ 29,600 ล้านบาท ไม่รวมค่าเวนคืนที่ดิน และรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างอีกจำนวน 4,200 ล้านบาท และผลการศึกษาประมาณการไว้ว่าผู้โดยสารแต่ละวันในปี พ.ศ.2563 จะมีจำนวนมากถึง 130,000 คน ซึ่งจะมีรายได้จากค่าโดยสารในปีดังกล่าวถึง 7,000 ล้านบาท

ดังนั้น หากรัฐบาลมีการตัดสินใจลงทุนตั้งแต่ที่สภาพัฒน์ศึกษาไว้ ประเทศไทยจะมีไฮสปีดเทรนจาก กทม.ถึงมณฑลอุดรไว้รองรับทั้งด้านการลงทุน การท่องเที่ยว และการเดินทางของประชาชนได้อย่างสะดวกสบาย

จากนี้ไปต้องดูว่าคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการ ไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน ที่มี นายวรวิทย์ มาลา เป็นประธาน จะดำเนินการอย่างไรต่อไป และโครงการนี้ซีพีหรือบีทีเอสจะเป็นผู้ดำเนินงานนี้ก็ยังเป็นเรื่องที่ต้องติดตาม! .

'วรวิทย์ มาลา' เปิดใจ ทำอะไรรอบนอกก็เสี่ยงเอาเอง!



นายวรวิทย์ มาลา ประธานคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน บอกว่า การเจรจาโครงการไฮสปีดเทรนกับกลุ่มซีพีต้องใช้เวลา เพราะมีเงื่อนไขในสัญญาเยอะ ซึ่งการเจรจาจะจบลงอย่างไรก็ขึ้นอยู่กับผลสรุปของทั้ง 2 ฝ่าย

โดยผลการเจรจาจะมีทางออกด้วยกัน 2 แบบ คือ ถ้าเจรจาทกลงกันได้ก็จะนำไปสู่การเซ็นสัญญา แต่หากตกลงกันไม่ได้ก็ยกเลิกการเจรจา และเรียกบีทีเอสเข้ามาเจรจาต่อไปได้ทันที

ส่วนที่มองกันว่าประเด็นปัญหาที่เป็นเงื่อนไขที่ยากที่สุดสำหรับการเจรจาคือ เงื่อนไขที่ไม่เป็นไปตาม RFP เกี่ยวกับเรื่องการเงิน แต่ถ้าทางซีพียืนยันยืนยันจะต้องได้แบบนี้ ก็จะนำไปสู่จุดที่ทั้ง 2 ฝ่ายไม่สามารถไปต่อกันได้

“เราก็จะต้องพูดกันให้ชัดทั้งซีพี และคณะกรรมการว่าเราไปต่อกันไม่ได้แล้ว”

ซึ่งในวันที่ 22 ก.พ. กรรมการชุดเล็ก ที่มีนางพสุพรรณ เนติโพธิ์ อธิบดีอัยการ ในฐานะประธานอนุกรรมการฯ ได้มีการสรุปข้อมูลการเจรจาไว้เรียบร้อยแล้ว จะส่งเข้ามหารื้อกับคณะกรรมการชุดใหญ่พิจารณาว่าจะเดินหน้ากันอย่างไรต่อไป

“วันที่ 22 ก.พ.นี้ ถ้าเราเห็นว่ายังพอไปกันได้ จะคุยกันอีกสักรอบหรือไม่”

หรือถ้าเห็นว่าไปต่อกันไม่ได้แล้ว ก็ต้องเชิญทางซีพีมาคุยว่าจะเอาอย่างไรที่จะเป็นไปได้ แต่ก็ยังตกลงไม่สำเร็จอีก คณะกรรมการฯ ก็ต้องบอกกล่าวให้ซีพีได้รู้ไว้ว่าจะมีการเรียกรายที่ 2 ซึ่งหมายถึง บีทีเอสเข้ามาเจรจาต่อไป ก็ถือว่าเป็นการจบกันด้วยดีทั้ง 2 ฝ่าย

โดยในการเรียกบีทีเอสเข้ามาเจรจานั้น เป็นไปตามเงื่อนไขใน TOR ซึ่งเป็นเรื่องที่ทางซีพีก็รับรู้มาตั้งแต่ต้นแล้ว และถ้าคุยแล้ว บีทีเอส ยอมลดราคาข้อเสนอมาแค่เพียง 10% ก็มีสิทธิ์ที่จะชนะโครง