ฐานเศรษฐกิจ
Thansettakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/หน้าแรก
วันที่: พฤหัสบดี 31 มกราคม - เสาร์ 2 กุมภาพันธ์ 2562
ปีที่: 39 ฉบับที่: 3440 หน้า: 1(ซ้าย), 15
Col.Inch: 40.69 Ad Value: 50,862.50 PRValue (x3): 152,587.50 คลิป: สี่สี
หัวข้อข่าว: รฟท.หัก'ซีพี' ยึดจ่ายค่าเช่า ที่ดินไฮสปีด

รฟท.หัก'ซีพี' ยึดจ่ายค่าเช่า ที่ดินไฮสปีด

1 ก.พ.นัดถกใหญ่ การเซ็นสัญญาอาจเลื่อน

เบื้องลึกประมูลรถไฟเชื่อม 3 สนามบินไม่ลื่น บิ๊ก ร.ฟ.ท.รับไม่ได้ ขอจ่ายค่าเช่าที่ดินรถไฟเมื่อมีผลตอบแทน ปรับโครงสร้างจากลอยฟ้าเป็นระดับดิน ลดต้นทุน เอกชนแปดริ้วโวยเปิดช่องปรับย้ายสถานี

ต่อหน้า 15

ข่าวต่อ ร.ฟ.ท.

ลุ้นกันมากสำหรับการประมูลโครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน จากเดิมที่กำหนดจะต้องได้ผู้ชนะการประมูลและส่งเรื่องให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติภายในเดือนมกราคม 2562 ซึ่งช่วงแรกของการประมูลค่อนข้างไหลลื่น นั่นคือกลุ่มซีพี เสนอขออุดหนุนต่ำกว่ากรอบราคาที่รัฐกำหนด 1.19 แสนล้านบาท แต่เมื่อถึงขั้นตอนเจรจา ปรากฏว่าคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน รับข้อเสนอของกลุ่มซีพีเพียง 3 ข้อ จากที่เสนอมา 11 ข้อ

ส่วนอีก 8 ข้อนั้น อยู่นอกเงื่อนไขทีโออาร์ ซึ่งผู้สังเกตการณ์ในวงการธุรกิจประเมินว่ายากที่จะตกลงกันได้ แม้วันที่ 1 กุมภาพันธ์นี้จะนัดถกใหญ่กันอีกครั้ง ทำให้การเซ็นสัญญาเพื่อได้ตัวผู้รับสัมปทาน อาจถูกเลื่อนออกไป หลังการเลือกตั้ง เพราะเงื่อนไขที่ว่าผิดทั้งเงื่อนไขทีโออาร์ รัฐเสียประโยชน์ และเสี่ยงต่อการถูกดำเนินคดี ขณะโครงการรถไฟความเร็วสูง จำเป็นต้องเดินหน้าเนื่องจากเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรืออีอีซี เพื่อเรียกความเชื่อมั่น สถานการณ์ที่เกิดขึ้นมองว่าเรื่องนี้เป็นเกม ที่ซีกเอกชนผู้ประมูลประเมินว่าอาจจะถือไพ่เหนือกว่า

รัฐบาลใหม่จะมาทบทวน การประมูลโครงการต่างๆ นั้น ไม่สามารถดำเนินการได้

สำหรับข้อเสนอที่คณะกรรมการไม่ตอบรับ 8 ข้อ หนึ่งในหลายข้อที่ทำให้ ร.ฟ.ท.รับไม่ได้ นั่นคือ ข้อเสนอขอชำระค่าเช่าที่ดินรถไฟ (ที่ดินมักกะสัน-ศรีราชา) จนกว่าจะถึงจุดที่มีผลตอบแทน นอกจากนี้ ยังมีข้อเสนอให้รัฐการันตีผลตอบแทน 6.75% เพื่อช่วยรับความเสี่ยง ทั้งดอกเบี้ยที่อาจวิ่งไปเท่าตัว 8-9% จากปกติ 5% อีกทั้งให้ รัฐจัดหาสินเชื่อราคาถูกไม่เกิน 2% เพื่อลงทุนโครงการนี้ เนื่องจากกลุ่มซีพีไม่ต้องการให้ดอกเบี้ยดันต้นทุนขยับเกินกรอบที่กำหนดไว้ คือ 1.2 แสนล้านบาท 10 ปี ดอกเบี้ย 2% อยู่ที่ 1.5 แสนล้านบาท แต่อัตราดอกเบี้ยปกติ 5% ทำให้ ต้นทุน วิ่งไปที่ 2แสนล้านบาท ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ของกูรูวงการก่อสร้างระบุว่า วงเงิน 1.2 แสนล้านบาท สำหรับรถไฟความเร็วสูงไม่มีใครสามารถทำได้ยกเว้นจีน

นอกจากนี้ในระหว่างก่อสร้าง กลุ่มซีพี ยื่นข้อเสนอว่า รัฐต้องจ่ายค่างวดงาน โดยไม่รอให้จบโครงการ เท่ากับว่ากลุ่มซีพีเป็นได้แค่ผู้รับเหมาที่รับงานภาครัฐเท่านั้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมระบุว่า หากเป็นเช่นนี้ รัฐสามารถลงทุนเองโดยไม่จำเป็นต้องให้สัมปทานกับเอกชน

อีกประเด็นที่เป็นที่กังวลของคนในพื้นที่ ที่ รถไฟเชื่อม 3 สนามบินผ่าน นั่นคือ การขอปรับแบบก่อสร้างจากยกระดับตลอดแนวเป็น เหลือระดับดิน ซึ่งเข้าใจว่ากลุ่มซีพีต้องการลดต้นทุนจากการก่อสร้างโครงการ ส่วนการย้ายสถานีย้ายแนวเส้นทาง กระทรวงคมนาคม อธิบายว่า ไม่ผิดเงื่อนไขทีโออาร์ แต่ กลุ่มซีพีจะต้อง ศึกษาและทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรืออีไอเอใหม่

ด้านนายวรวุฒิ มาลา รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)และรักษาการ ผู้ว่าร.ฟ.ท. ออกมาชี้แจงว่า 11 ข้อเสนอนั้นจบการเจรจาไปแล้ว ขณะนี้เน้นเรื่องการเจรจารายละเอียด 30-40 หัวข้อสำคัญที่จะนำไประบุในสัญญาเท่านั้น สำหรับข้อกังวลว่ารัฐบาลใหม่จะมาทบทวนการประมูลโครงการต่างๆ นั้น ไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะหากมีการประกาศผู้ชนะไปแล้ว คงไม่สามารถย้อนกลับมารื้อการประมูลโครงการให้ล่าช้าอีก นายวรวุฒิย้ำชัดว่าภายในเดือนกุมภาพันธ์นี้จะเร่งสรุปแล้วนำรายงานคณะกรรมการอีอีซีเร่งเสนอครม.ภายในเดือนมีนาคม 2562

สำหรับ นายวัชระ ปิ่นเจริญ นายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์จังหวัดฉะเชิงเทรา กล่าวว่า หากกลุ่มซีพี ย้ายแนวหรือ สถานี รถไฟความเร็วสูงใหม่ คนพื้นที่ไม่เห็นด้วยเพราะเอกชนต่างก็ซื้อที่ดินไว้รอพัฒนา เช่นเดียวกัน ■

รหัสข่าว: C-190131022113(30 ม.ค. 62/06:27) หน้า: 1/1

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com