



เปิดการ์ดเบื่องล็ก มหาศึกชิงอู่ตะเภา

ดรามาที่ต้องว่ากันยาว

เปิดการ์ดเบื่องล็กมหาศึกชิงอู่ตะเภา ดรามาที่ต้องว่ากันยาว

เปิดการ์ดเบื่องล็กมหาศึกชิงอู่ตะเภา ดรามาที่ต้องว่ากันยาว

สงครามยังไม่จบอย่าเพิ่งนับศพทหาร วัดค่าพลัง 3 กลุ่มทุนยักษ์ “ซีพี-หมอเสริฐ-แอร์เอเชีย” สู้ประมุข “อู่ตะเภา” เกมที่เห็นซีพียื่นซองเข้าถูกเขี่ยทิ้ง? ร้องศาลรักษาสีห์-ตั้ง กก.อุทธรณ์อู่? หมอเสริฐถูกปูดปรศนาชื่อ “นาริตะ” มาทีหลัง... โอกาสยังไม่แน่ ใครจะแพ้ใครชนะ! สัปดาห์นี้อย่ากระพริบตา

อ่านต่อหน้า

3

ประกอบด้วย บริษัท แกรนด์ แอสเสท โอเทลส์ แอนด์ พรอพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน) หรือ GRAND อยู่ในกลุ่ม บริษัท พร็อพเพอร์ตี้ เพอร์เฟค จำกัด (มหาชน) หรือ PF สัดส่วน 80% บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (บ.ย่อยของบริษัท เอเชียเอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ AAV ถือ 10% และ บริษัท คริสเตียนและเนลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน) หรือ CNT ถือ 10% โดยให้ GMR Airport Limited จากอินเดีย มาบริหารสนามบิน และ China Harbour Engineering Company Limited

2.

วัดค่าพลัง

เดิมพันครั้งนี้ใหญ่หลวงนัก เพราะเป็นโครงการใหญ่ วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินนานาชาติ รองรับการเดินทางเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ภายในพื้นที่ EEC และเป้าหมายพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ในระดับภูมิภาค

ในมูลค่าการลงทุน 2.9 แสนล้านบาทประกอบไปด้วย 1. อาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3 รองรับผู้โดยสารสูงสุด 60 ล้านคนต่อปี 2. ศูนย์การขนส่งภาคพื้นดิน สร้างลานจอดรถและมีสถานีรถไฟความเร็วสูงด้วย โดยผู้ชนะต้องประสานงานกับผู้ชนะรถไฟความเร็วสูง 3. ศูนย์ธุรกิจการค้า 4. เขตประกอบการค้าเสรี และ 5. ศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ ส่วนการกำหนดพื้นที่ร้านค้าปลอดภาษี (ดิฟตี้ฟรี) เนื้อที่พัฒนา กว่า 6,500 ไร่ อายุสัมปทาน 50 ปี

แต่ละกลุ่มที่รวมพันธมิตรมาเป็นกิจการร่วมค้าจึงล้วนแล้วแต่จัดอยู่ในระดับบริษัทยักษ์ใหญ่ มีศักยภาพสูง มาไล่เรียงแต่ละกลุ่ม เพื่อวัดค่าพลัง และความคาดหวังอะไรกับการเอาชนะการประมูลเพื่อเข้าร่วมกับรัฐพัฒนาอู่ตะเภา

หากวัดกันตามเงื่อนไขที่กำหนดในเอกสารการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน (RFP) ซึ่งประกอบด้วยคุณสมบัติทั่วไป, ข้อเสนอด้านเทคนิค, ข้อเสนอด้านราคา และข้อเสนออื่นๆ สามารถวิเคราะห์กันได้ ดังนี้

1. กลุ่มซีพี

**เป้าหมาย และ แรงจูงใจ ค่าพลัง A++

ซีพีชนะการประมูล รถไฟ ความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม.มูลค่ากว่า

2.2 แสนล้านบาทไปแล้ว ซึ่งแน่นอนว่าตอนที่คิดยื่นประมูลรถไฟความเร็วสูงย่อมต้องมองถึงการเข้าร่วมประมูลอู่ตะเภาไปด้วยเพื่อความสะดวกแบบในเชิงการลงทุนและการต่อยอดทางธุรกิจอย่างไม่มีทางเสี่ยง จึงมีแรงจูงใจสูงมากที่ต้องการเป็นผู้ชนะ

ว่ากันว่าเหตุที่เครือข่ายซีพีจะแพ้ไม่ได้ก็เนื่องมาจาก การชนะประมูลรถไฟเชื่อม 3 สนามบินมาด้วยข้อเสนอราคาที่ต่ำกว่าคู่แข่งเพื่อให้รัฐลงทุนน้อย

ทั้งนี้ กรม.อนุมัติกรอบวงเงินในส่วนที่รัฐต้องลงทุน 152,457 ล้านบาท หรือตามมูลค่าปัจจุบัน (เอ็นพีวี) 119,425 ล้านบาท แต่กลุ่มซีพี เสนอ 149,965 ล้านบาท หรือเอ็นพีวี 117,226 ล้านบาท จากมูลค่าทั้งโครงการตามมูลค่าปัจจุบัน 182,524 ล้านบาท โดยส่วนที่เหลือคือส่วนที่เอกชนต้องลงทุน

เรียกว่า ซีพียอมรับอาจจะต้องควักเนื้อทำกัน ดังนั้นจึงเป็นที่มาของเงื่อนไขอีก 12 ข้อนอกกรอบที่ไม่ได้อยู่ในเอกสารโครงการที่จะทำให้ไปได้ต่อในเชิงความคุ้มค่าต่อการลงทุน

ที่สุดเจรจากันอยู่นานกับเงื่อนไขทั้ง 12 ข้อก็ถูกถอนออกเพื่อเดินหน้าได้ ซึ่งหากได้อู่ตะเภามา การพัฒนาที่เกิดขึ้น ตามแผนที่จะมี “คอมเมอร์เชียลเกตเวย์” โรงแรม คาปัลิก รวมถึงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ เช่น ลัดทึบ พัทยา ที่จะได้รับอานิสงส์ด้วย ทั้งหมดจะเป็นตัวแปรให้ กิจการรถไฟฟ้าที่ประมูลมาได้รับประโยชน์เต็มที่ คุ้มค่าการลงทุนขึ้นมาทันที

แต่ถ้าไม่ได้ หรือ แพ้ “มีแค่รถไฟฟ้า” ซีพีก็ไม่ต้องการบริหารสัมปทานรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนไปปลายทางที่ให้กลุ่มอื่นรับภาระ

อีกหนึ่งนั่น ว่ากันว่าในการเจรจาเงื่อนไขเงินกู้กับจีนเพื่อมาลงโครงการรถไฟฟ้า มีข้อเสนอเชิงไฟต์บังคับว่า ต้องชนะอู่ตะเภาไปด้วยจึงจะได้ต้นทุนอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ

เนื่องจาก อู่ตะเภาสำคัญมากต่อซีพีจึงเป็นเกมที่พลาดไม่ได้ แพ้ไม่ได้ แบบนี้ ค่าพลังแรงจูงใจให้เต็มที่ A++

**พันธมิตร และ ประสบการณ์ ค่าพลัง A++

พันธมิตรของซีพี ได้แก่ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK, บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD, บริษัท บี.กริม.จอยน์ เว็นเจอร์ โฮลดิ้ง จำกัด และ Fraport AG จากเยอรมนี

ด้านการก่อสร้างมี ช.การช่าง กับ อิตาเลียนไทย จักทอของประเทศเรื่องงานสาธารณูปโภค โครงการขนาดใหญ่ สนามบิน ประสบการณ์โชกโชน

ขณะที่ บี.กริม.เป็นบริษัทข้ามชาติเก่าแก่ที่เชี่ยวชาญด้านพลังงาน งานระบบอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์ อีคอมเมิร์ซ และการขนส่ง

ยิ่งได้ Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (ฟราพอร์ท) ซึ่งดำเนินกิจการบริหารท่าอากาศยานแฟรงก์เฟิร์ตในกรุงแฟรงก์เฟิร์ต เยอรมนี เป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดของเยอรมนีและใหญ่เป็นอันดับ 3 ของยุโรป และมีความสนใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานอื่นๆ อีกหลายแห่งทั่วโลก มาเสริมแกร่ง

จัดว่าเป็นทีมอะเวนเจอร์ตัวจริง ค่าพลังสูงสุดA++

****ความแข็งแกร่งด้านการเงิน ค่าพลังA++**

แค่ถ้าวัดเฉพาะมูลค่าตามราคาตลาดหุ้นของกลุ่มซีพี ที่มี ซีพีเอฟ ซีพีออลล์ ทู และ แม็คโคร มาร์เกตแคป ณ ปัจจุบันของกลุ่มอยู่ที่ 1.3 ล้านล้านบาท ซึ่งหากรวมกิจการทั้งหมดของในเครือเข้ามามูลค่าตลาดจะมากมายมหาศาลแค่ไหน

บริษัทโอเรียนท์ ซัคเซส อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด หรือ โอเอสไอแอล (Orient Success International Limited : OSIL) ที่ปรากฏในกิจการร่วม บริษัทนี้ตั้งที่หมู่เกาะบริติชเวอร์จินของเครือเจริญโภคภัณฑ์ และเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทซีพีโคกภักดิ์ ว่ากันว่า มีสายสัมพันธ์เชื่อมโยงกับทุนยักษ์ในจีนแน่นปึก

ขณะที่ความแข็งแกร่งของพันธมิตร อย่าง ช.การช่าง อิตาเลียนไทย และบี.กริม จะระดมทุนเพื่อมาวางหน้าตักข้อเสนอผลตอบแทนให้รัฐแบบสบายหายห่วงเป็นที่คาดเดาได้ไม่ยาก ระดับค่าพลังขั้นสุด A++ อาจจะน้อยไปสำหรับกลุ่มนี้

2.กลุ่มหมอเสริฐ

**เป้าหมายและแรงจูงใจ A++

ภายใต้กลุ่มกิจการร่วมค้าของ “หมอเสริฐ” นพ.ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ หรือ กลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส (BBS Joint Venture) ซึ่งประกอบด้วย บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด(มหาชน) และ บริษัท ซีโน-ไทย เอนจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) โดยเป้าหมายและแรงจูงใจในการเสนอตัวเข้าชิงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาหากเทียบกับทั้ง 3 รายต้องนับว่า การบินกรุงเทพของหมอเสริฐ มีความปรารถนาอย่างแรงกล้า

การบินกรุงเทพเจ้าของบางกอกแอร์เวย์สอยู่ในธุรกิจการบินมานานเรียกว่าประสบการณ์ในธุรกิจ และการพัฒนาสนามบินเอกชนรายแรกของไทย ทั้งที่สนามบินสมุย และสุโขทัยบ่งบอกถึงเหตุผลที่ต้องการเข้ามาพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาไม่เพียงแต่จะพัฒนาให้เป็นฮับการบินของภูมิภาค ในแง่ของฐานที่มั่นของ

บางกอกแอร์เวย์ส แต่การต่อยอดธุรกิจเกี่ยวเนื่องของเครือโรงพยาบาลกรุงเทพจะได้รับประโยชน์อย่างยิ่ง และโครงการใหญ่ขนาดนี้ อายุสัมปทานที่ยาวกว่า 50 ปี นี่เป็นศึกใหญ่ และเดิมพันอนาคตที่ปูทางวางรากฐานให้กับลูกหลานของ หมอเสริฐอย่างแท้จริง

ค่าพลังเป้าหมายและแรงจูงใจ ต้องสุดขีดเช่นกัน A++

****พันธมิตร และประสบการณ์ ค่าพลัง A++**

ในส่วนของพันธมิตร ได้ บีทีเอส ที่รู้จักกันดีถึงคุณสมบัติการบริหารจัดการขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า แต่ประสบการณ์ของตระกูล “กาญจนพานิช” ในการลงทุนโครงการใหญ่อื่นๆ โดยเฉพาะอสังหาริมทรัพย์ในประเทศไทย และฮ่องกง เป็นที่ยอมรับในแวดวงธุรกิจว่าไม่เป็นสองรองใคร และได้ซีโน-ไทยยักษ์ใหญ่ด้านก่อสร้างที่รับงานสัมปทานรัฐ และการก่อสร้างขนาดใหญ่หลายต่อหลายโครงการ บวกกับตระกูล “ชาญวิรุญ” คลุกคลีอยู่วงการเมืองมาอย่างต่อเนื่องจากรุ่นสู่รุ่น ตั้งแต่ **นายชวรัตน์ ชาญวิรุญ** มาถึง **นายอนุทิน ชาญวิรุญ** หัวหน้าพรรคภูมิใจไทย และว่าที่รองนายกฯใน ครม.ประยุทธ์ ภาค 2 ย่อมฉายภาพความลงตัวของพันธมิตรกลุ่มนี้

ขณะที่แผนธุรกิจการบริหารจัดการที่จะเปลี่ยนอู่ตะเภาเป็นเมืองการบิน ว่ากันว่าทางกลุ่มได้ศึกษาโมเดลเดียวกับสนามบินของญี่ปุ่น

ชื่อของ “**นาริตะ**” จึงผุดขึ้นมา โดยที่จริงหรือไม่จริงยังไม่ใครรู้ได้ แต่ถ้าจริงก็ต้องถือว่าน่าสนใจมาก เพราะนาริตะเป็นสนามบินนานาชาติ ตั้งอยู่ที่เมืองนาริตะ จังหวัดชิบะเป็นฮับทางการบินเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทวีปเอเชียและอเมริกา มีระบบการจัดการ และการออกแบบติดอันดับของโลก รองรับการบินส่งทางอากาศเป็นอันดับ1 ของญี่ปุ่นและอันดับ 3 ของโลก

ดีกรีความสามารถในการบริหารจัดการประสบการณ์ของกลุ่มนี้ สู้กับซีพี ค่าพลังได้จากประสบการณ์มากกว่าเหมาะสมกับระดับ A++

****ความแข็งแกร่งด้านการเงิน ค่าพลังA++**

กลุ่มนี้นำโดย หมอเสริฐ ได้ชื่อว่า “**จัดหนัก**” จัดเต็มในทุกสนามการแข่งขันการประมูล ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนคือการประมูลโครงการรัฐ ทั้งที่วัดจิทัต และดิวิดีพี ซึ่งหากมองว่าเป็นศึกที่แพ้ไม่ได้ด้วยแรงจูงใจย่อมทำให้กลุ่มนี้ศึกษาทำการบ้านมาอย่างดีที่จะพิชิตการประมูลในทุกข้อเสนอ ซึ่งแน่นอนต้องรวมของ “**ผลตอบแทน**” ที่ผู้หน้าตักจัดหนักอย่างไม่ต้องสงสัย



การระดมทุนเพื่อมาทำโครงการนี้ไม่ได้เป็นปัญหาสำหรับกลุ่มนี้ เบื้องต้นประเมินว่าต้องใช้ 100,000 ล้านบาท โดยบางกอกแอร์เวย์สเป็นแกนนำเรื่องนี้ย่อมหายห่วง ค่าพลัง A++

3. กลุ่มแกรนด์

ประกอบไปด้วย บมจ.แกรนด์ แอสเสท โอเทลส์ แอนด์ พรอพเพอร์ตี้ (GRAND) อยู่ในกลุ่ม บมจ.พร็อพเพอร์ตี้เพอร์เฟก (PF) สัดส่วน 80%, บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (บ.ย่อยของ บมจ.เอเชียเอวิเอชั่น (AAV)) ถือ 10% และ บมจ.คริสเตียนและเนลสัน (ไทย) (CNT) ถือ 10% โดยมี GMR Airport Limited จากอินเดีย มาบริหารสนามบิน และ China Harbour Engineering Company Limited

**เป้าหมายและแรงจูงใจ ค่าพลัง A++

ว่ากันว่า กลุ่มแกรนด์ พร็อพเพอร์ตี้เพอร์เฟกเป็นแกนนำอาจจะดูเป็นรองสองกลุ่มแรกในเรื่องของขนาด แต่เป้าหมายและแรงจูงใจเชื่อว่าไม่ด้อยไปกว่ากันแน่นอน

สวัสต์ หอรุ่งเรือง นำทีมออกนำทัพการันตีได้ในเรื่องการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ และเชิงพาณิชย์ เป็น “รายใหญ่” ที่มีที่ดินทั่วประเทศตะวันออก หรือพื้นที่อีอีซี ที่ดินทั้งในนิคมอุตสาหกรรม และทำเรือ ความพร้อมสรรพที่จะต่อยอดจากเมืองการบินถือว่าได้เปรียบกว่าคนอื่นๆ

นับเป็นจุดเด่นของกลุ่มนี้เลยก็ว่าได้ เป้าหมายหลักคือการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาควบคู่ไปกับพื้นที่โดยรอบ อย่างที่

รู้จักกัน ตามโครงการพัฒนาเมืองการบิน รัฐมีแผนจะใช้เมืองการบินอู่ตะเภาในการเป็นศูนย์กลางต่อยอดให้บริการโดยรอบ 60 กิโลเมตร กลุ่มแกรนด์ก็พร้อมจะนำมามากเข้าแผนธุรกิจพัฒนาของอู่ตะเภา 6,500 ไร่ ได้ทันที

ขณะเดียวกัน สายการบินแอร์เอเชีย แม้จะครองส่วนแบ่งตลาด โลว์คอสต์ แต่จากสถานการณ์การแข่งขันในไทยขณะนี้ยังคงรุนแรงต่อเนื่อง ทำให้สายการบินโลว์คอสต์ต้องเร่งปรับตัวด้วยวิธีต่างๆ ทั้งการเปิดเส้นทางบินใหม่ เพิ่มความถี่ในเส้นทางยอดนิยม รวมถึงการปรับปรุงบริการ เปลี่ยนรูปแบบการให้บริการเป็นแบบลูกผสม ระหว่างสายการบินโลว์คอสต์กับฟูลเซอร์วิสมากยิ่งขึ้น ฐานที่มั่นซึ่งดอนเมืองคับแคบไปแล้ว หากจะมองถึงอนาคตต้องเป็นสนามบินอู่ตะเภาที่ขยายและต่อยอดได้มากกว่า

ต้องไม่ลืมว่า สายการบินไทยแอร์เอเชีย ดำเนินแผนธุรกิจเชิงรุกมาตลอดทั้งตลาดภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะ CLMV โดยคาดหวังจะจุดบินให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน โดยวางนโยบายว่าสนามบินไหนมีรันเวย์ที่เครื่องบินขนาด A320 และโบอิง 737 สามารถลงได้ ไทยแอร์เอเชียจะเปิดเส้นทางบินเข้าทั้งหมด เมืองเล็กเมืองน้อยจะไล่เก็บให้หมด เพื่อปิดรอยร้าวตลาดในประเทศ และใน CLMV ให้เบ็ดเสร็จ และสอดคล้องกับแผนการรับมือเครื่องบินใหม่เพิ่มขึ้นด้วย

นอกจากนี้ ศูนย์ซ่อมบำรุงที่อู่ตะเภาจะกลายเป็นฮับรองรับของแอร์เอเชียที่จะเอื้อประโยชน์อย่างยิ่ง

ดังนั้น มองในแง่ ความเป็นนักพัฒนาอสังหาฯที่มีแลนด์แบงก์รออยู่ และการหาฐานที่มั่นที่มั่นคงของธุรกิจสอดรับกับแผนธุรกิจของการใช้อู่ตะเภาเป็นสนามบินนานาชาติ ที่กลุ่มเชื่อว่า คงต้องสู้ถึงไหนถึงกันแน่ ค่าพลัง A++

พันธมิตรและประสบการณ์ A++

นอกจาก **สวัสดี หอรุ่งเรือง** พร็อพเพอร์ตี้เพอร์เฟก ในด้านอสังหาฯ และ เอวิเอชั่น ของไทยแอร์เอเชียคริสเตียนี และ นีลเส็น พันธมิตรด้านการก่อสร้างก็มีประสบการณ์มายาวนานเสริมเข้ามา ทำให้แผนธุรกิจและข้อเสนอด้านเทคนิคของกลุ่มมั่นใจได้ว่า จะไม่แพ้ ซีพีและบางกอกแอร์เวย์ส

ขณะเดียวกัน GMR Airport จากกลุ่ม GMR อินเดีย ซึ่งนับเป็นหนึ่งใน 5 ผู้พัฒนาสนามบินและผู้ประกอบการสนามบินเอกชนชั้นนำของโลก กลุ่ม GMR ปัจจุบันดำเนินการสนามบินนานาชาตินิวยอร์กและท่าอากาศยานนานาชาติไฮเดอราบาด

วัดค่าพลัง A++

**ความแข็งแกร่งด้านการเงิน ค่าพลัง A++

โครงการพัฒนาสนามบิน และเมืองการบินอู่ตะเภา มีมูลค่าสูง การระดมทุนของกลุ่มแกรนด์ถูกมองว่าขาดทุนเสียเปรียบกับสองกลุ่ม แต่ด้วย ศักยภาพของสวัสดี หอรุ่งเรืองบวกกับ แอร์เอเชีย การระดมทุนจากสถาบันการเงินเชื่อว่าเหลือเฟือ

ยิ่งแอร์เอเชียที่มุ่งหวังวางแผนใช้อู่ตะเภาเป็นฮับของภูมิภาคที่เดียว และทางมาเลเซียก็หนุนหลังเต็มที่กับโครงการนี้แล้วว่ มีการพยายามลอบบี้กันอย่างไม่เป็นทางการจากคนระดับสูงของทางการมาเลเซีย

ดังนั้น เรื่องทุ่มทุน หน้าตากแสดงศักยภาพด้าน “ทุน” ค่าพลังจัดอยู่ในระดับ A++

3.

วิเคราะห์โอกาส ใครชนะก็ไม่ธรรมดา!

เกมที่เห็นอยู่ระหว่างช่วงกรำศึกกันมา หลังการเปิดประมูลและขับเคี่ยวกัน ปรากฏว่า เครือซีพี ต้องพึ่งกระบวนการยุติธรรมฟ้องศาลปกครองรักษาสีห์ เมื่อคณะกรรมการฯมีมติไม่รับเอกสารเพราะส่งเข้าไป 9 นาที ในวงการถึงกับถกเถียงกันว่า เป็นปฏิบัติการ “เขี่ยขึ้นเทพ” หรือเพราะซีพีพลาดเอง?

ไหนจะเรื่องจู่ๆ ก็มีการตั้งคณะกรรมการมารับเรื่องอุทธรณ์ในอีอีซี อุบัติการณ์นี้ทำเพื่ออุ้มเครือซีพีหรือไม่?

เท่านั้นยังไม่พอ กลุ่ม BBS ของหมอลือเอง ก็ถูกตั้งข้อสังเกต ชื่อ “นาริตะ” มาได้อย่างไรหลังยื่นประมูลไปแล้วกว่าเดือน

เมื่อสงสัยเช่นนี้ ลองว่ากันตามข้อเท็จจริง โล่เรียงตามไทม์ไลน์สิ่งที่เกิดขึ้น ตั้งแต่กระบวนการคัดเลือก ต้องบอกว่ามีความใกล้เคียงกันมาก

ทั้งคุณสมบัติทั่วไป, ข้อเสนอด้านเทคนิค, ข้อเสนอด้านราคา เชื่อว่าแทบจะซึกันไม่มาก แข็งแกร่งพอๆ กัน

จุดที่ตัดสินกันจึงอยู่ที่ “ความพิเศษ” บางประการหรือไม่

ว่ากันว่า แคซองที่ 1 ว่าด้วยคุณสมบัติทั่วไป คณะกรรมการฯประชุมพิจารณาของ ถึง 4 ครั้ง เพราะมีข้อมูลค่อนข้างมาก อีกทั้งต้องตรวจสอบคุณสมบัติทั้งผู้นำกลุ่ม และเอกชนผู้รับจ้างงาน เมื่อรวมพันธมิตรของทั้ง 3 กลุ่ม พบว่ามีนิติบุคคลที่เป็นสมาชิก 11 บริษัท และยังมีซับคอนแทร็ก 6 บริษัท รวมมีเอกชนที่ต้องพิจารณาคุณสมบัติถึง 17 บริษัท

ล่าสุด ต้องบอกว่าตัวเต็งสองกลุ่ม ระหว่างกลุ่ม BBS ของหมอลือ ปราสริฐ ปราสพทองโอสถ ออกสตาร์ทได้สวยงามกว่าและได้เปรียบตรงที่อยู่ในเส้นทางพิจารณาของคณะกรรมการ

ขณะที่ กลุ่มซีพี แม้ว่า คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ มีมติไม่รับข้อเสนอ ในส่วนของซองที่ 2 ข้อเสนอด้านเทคนิคและแผนธุรกิจ กล่องที่ 6 และซองที่ 3 ข้อเสนอด้านราคา กล่องที่ 9 เนื่องจากเป็นเอกสารที่ยื่นภายหลังกำหนดเวลาการยื่นข้อเสนอ ซึ่งกำหนดไว้ 15.00 น. โดยระบุว่า ได้ตรวจสอบหลักฐานอย่างถี่ถ้วน ผ่านการเปิดกล้องวงจรปิดเพื่อย้อนดูเวลาในการยื่นข้อเสนอแล้ว ระบุว่าเข้าไป 9 นาที

ต่อมา กลุ่มซีพีจึงยื่นคำร้องต่อศาลปกครองเพื่อขอรักษาสีห์ของตัวเอง แม้ว่าศาลจะมีคำสั่งยกคำร้อง “ขอทุเลา” ในยกแรก แต่ขณะเดียวกัน ศาลก็รับคำฟ้องของกลุ่มซีพีทำให้สิ่งที่ซีพีฟ้องต่อศาลปกครองรักษาสีห์ตัวเองยังอยู่ในกระบวนการยุติธรรม

ทั้งนี้ สิ่งที่ซีพียื่นคำฟ้องต่อศาลปกครอง ขอให้ศาลวินิจฉัยยกเลิกมติที่ประชุมคณะกรรมการพิจารณาของและขอให้ยังคงพิจารณาของเอกสารทั้งหมดของซีพี ซึ่งประเด็นสำคัญนี้ศาลรับคำฟ้องของกลุ่มซีพี ไปแล้วตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2562 แต่เมื่อศาลรับคำฟ้องก็ต้องใช้เวลาในการพิจารณาไม่น้อย และหากมีผู้อุทธรณ์ไม่เห็นด้วยกับคำตัดสินของศาล ก็อาจใช้เวลามากขึ้นไปอีก ทำให้กลุ่มซีพี ต้องยื่น “คำขอทุเลา” เพิ่มเติมควบคู่ เพื่อรักษาเส้นทางการประมูล กับการที่จะได้รับการพิจารณา

ของของซีฟียอย่างทัดเทียมกับกลุ่มอื่น

คำถาม คือ เกมจะพลิกเป็นอย่างไร?

ทางคณะกรรมการฯเองก็ยืนยัน ยังไม่ตัดสินที่กลุ่มซีฟีย แต่การพิจารณากระบวนการคัดเลือกก็ยังเดินหน้าต่อไปตามปกติ เพียงแต่ยังไม่มีการพิจารณาของกลุ่มซีฟีย ต้องรอการตัดสินของศาลปกครอง

เรื่องนี้วิพากษ์วิจารณ์กันหนัก แต่ก็มีมุมมองว่าการเปิดช่องประมูลทั้ง 3 กลุ่ม ให้มีการเปรียบเทียบแข่งขันย่อมดีกว่า การตัดสินเพราะส่งซองเข้าไป 9 นาทีหรือไม่?

ขณะเดียวกันระหว่างรอการตัดสิน แ่วว่าในกลุ่มผู้ประมูลที่รู้เขารู้เราก็สงสัย ตั้งข้อสังเกตเกิดเป็นกระแสในโซเชียลฯว่าในพันธมิตรของบางกลุ่มมีชื่อ นาริตะ โผล่มาที่หลังได้อย่างไร ทั้งที่เวลาผ่านไปแล้วเกือบเดือน

การเดินเข้าสู่การตัดสินของศาล ถือว่าเป็นทางออกที่ดี แต่เมื่อกระบวนการคัดเลือกเดินหน้าไปตามปกติ อาจจะไม่รอผลการพิพากษาของศาลปกครอง กลุ่มซีฟีย่อมมีความกังวลมากกว่าอีกสองกลุ่ม

ทว่า จู่ๆ ก็ปรากฏข่าวว่า เมื่อวันที่ 7 มิ.ย.2562 พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้ลงนามคำสั่งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ 1/2562 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งทางปกครองของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยมี นายพลสุ โลหารขุน ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ทำหน้าที่เป็นประธานคณะกรรมการฯ

เจตนาการตั้งคณะกรรมการฯ ชุดนี้ถูกมองว่า เปิดช่องให้แก่อำนาจซีฟียหรือไม่ คล้ายๆ กับเป็นเทคนิคทางกฎหมายอีกทางที่จะยืดเวลาการประมูลครั้งนี้ออกไปให้นานที่สุด ในการหาผู้ชนะ หรือไม่

ว่ากันว่า การมีคณะกรรมการฯอุทธรณ์ชุดนี้ ขึ้นมารับเรื่องของเครือซีฟีย สร้างความประหลาดใจและถูกนำไปเชื่อมโยงกับข่าวก่อนหน้านี้ในโลกออนไลน์ที่ว่า ผู้เข้าประมูลบางกลุ่มมีผู้หนุนหลังที่ใหญ่มาก

“บิ๊ก” ที่ว่าพยายามต่อสายตรงถึง พล.ร.อ.ลือชัย รุดดิษฐ์ **ผู้บัญชาการทหารเรือ** ในฐานะประธานคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกหลายครั้งแต่ ผบ.ทร. ไม่ตอบสนองยังคงยึดมั่นในหลักการและเงื่อนไขการประมูลเคร่งครัดอย่างโปร่งใส และตรวจสอบได้

เพียงแต่อื้อซี้ที่เป็นผู้ดูแลพื้นที่และการพัฒนามีโอกาสปฏิเสธได้ เพื่อความสบายใจของทุกฝ่าย ไม่ได้กระทำให้เพื่อ

ตอบสนอง **“ผู้ใหญ่”** ที่ต้องการให้สบายใจว่ามีอีกหนึ่งก๊อก ต่อความหวังในการอยู่ในเส้นทางการประมูลเท่านั้น

แต่เอาเข้าจริงๆ ไม่ได้มีอำนาจหรือตั้งขึ้นมาเพื่อจะพลิกการประมูลแต่อย่างใด

โดยการประชุมคณะอนุกรรมการฯครั้งแรกเมื่อไม่กี่วันที่ผ่านมา ระบุว่า ทุกอย่างว่ากันไปตามปกติ การเปิดประมูลยังอยู่ที่การพิจารณาของศาลปกครอง

ส่วนข้อครหา ได้ชี้แจงว่า การการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งทางปกครอง เป็นไปตามกฎหมายที่ต้องดำเนินการกับทุกกรณีที่มีการขออุทธรณ์ ไม่ได้มีจะเอื้อผลประโยชน์ให้กับโครงการใดหรือกลุ่มภาคเอกชนใด

เมื่อเป็นเช่นนี้ หนทางความเป็นไปได้ของการประมูลจึงมีสองทาง

ทางหนึ่งซึ่งที่จับจากท่าทีของอื้อซี้ว่า “การประกาศผู้ชนะที่ผ่านการคัดเลือกอาจจะยังทำไม่ได้ จนกว่าศาลปกครองจะมีคำพิพากษาออกมา”

อีกทางหนึ่ง คือ ไปต่อไม่รอแล้วนะเมื่อมีข่าวว่า สืบดาห์นี้ คณะกรรมการฯจะประชุมเพื่อพิจารณาคัดเลือกผู้ชนะ ซึ่งส่งมาจากกลุ่มBBS ที่มั่นใจว่ามีความหวังจะเป็นผู้ชนะ

ถ้าเป็นทางที่สอง คำพูดก็ต้องย้อนมากล่าว นั่นหมายถึงกระบวนการพิจารณาของผืนเดินหน้าต่อไปโดยไม่มีซองของซีฟียและไม่รอผลการพิจารณาของศาลฯ

อันนี้น่าเป็นห่วงและน่าเห็นใจคณะกรรมการพิจารณาของ เพราะหากได้ผู้ชนะไปแล้ว แต่ในภายหลังหากศาลฯวินิจฉัยว่าซีฟียยังมีสิทธิ์ ...ปัญหาก็จะตามมา อาจมีการฟ้องเรียกร้องค่าเสียหาย และไม่รู้ว่าจะจบเมื่อใด

ศึกการประมูลอู่ตะเภา 2.9 แสนล้านจึงเหมือนหนังชีวิตที่ต้องติดตามกันยาวๆ โอกาสของทุกกลุ่มตราบเท่าที่คณะกรรมการยังไม่ประกาศยังเท่าเทียมกัน

จากเป้าหมายและแรงจูงใจของทั้ง 3 กลุ่ม ซึ่งวัดค่าพลังได้เท่าๆกันที่ A++ ต้องบอกว่า สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการของทุกกลุ่มอยากเข้ามาเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาสนามบินและเมืองการบินอู่ตะเภา

ชัดเจนว่าถ้าชนะประมูล = เลือติดปีกเพิ่มมูลค่าได้อีกไม่รู้เท่าไร

สุดท้าย ใครชนะ หวยออกที่ใคร ย่อมไม่ธรรมดา!

ทว่า รบกันแบบนี้ใครประมูลได้คงมีการเจรจากันลงทุนเพิ่มอยู่ดี พันธมิตรทางธุรกิจก็คงถูกทาบทามหรือมีติดต่อขอเข้าร่วมภายหลัง ตัวอย่างเช่น ปตท.ที่พร้อมจะลงทุนร่วมเมื่อทุกอย่างชัดเจน ซึ่งเคยประกาศจะเข้าร่วมในส่วนโครงการรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน และโครงการนี้ก็มีความเป็นไปได้ เพราะ

