

เกมล้มโต๊ะCPH

ตั้งเงื่อนไข'ไฮสปีดฯ3สนามบิน'

'ชีโน-ไทย'รอกินรวบ

เกมล้มโต๊ะCPHตั้งเงื่อนไข“ไฮสปีดฯ3สนามบิน”

ผู้จัดการรายวัน360° – เกมจ้องล้มโต๊ะ “ไฮสปีดฯเชื่อม 3 สนามบิน” ตั้งเงื่อนไขบีบ “CPH” เซ็นสัญญาสัมปทานกับ ร.ฟ.ท. 15 ต.ค.นี้ ทั้งที่ยังส่งมอบพื้นที่ไม่ครบ แคมบอร์ดี ร.ฟ.ท. เพิ่งลาออกยกชุด สมการอำมหิต “ชีโน-ไทย” ของ “เสี่ยหนู” รอกินรวบ ด้าน CP ประกาศสู้เต็มที่

อ่านต่อหน้า | 4

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จะเป็นไปอย่างไร เมื่อ นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี และ รมว.สาธารณสุข ในฐานะที่กำกับดูแลกระทรวงคมนาคม ระบุว่า ภายในวันที่ 15 ต.ค.นี้ กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร หรือ กลุ่ม CPH ซึ่งเป็นผู้ชนะการประมูลโครงการ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ประกอบด้วย สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และ สนามบินอู่ตะเภา จะต้องเซ็นสัญญาสัมปทานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)

ถือเป็นเส้นตายที่ทุกฝ่ายกำลังจับจ้องตา ไม่กะพริบว่า CPH จะมาตามนัดหรือไม่

แน่นอนว่า หากกลุ่ม CPH ไม่มาเซ็นสัญญา ตามกำหนดเวลา จะถูกยึดหลักประกันซอง 2,000 ล้านบาท และจะถูกขึ้นบัญชีดำ หรือแบล็กลิสต์

“คิดว่าวันที่ 15 ต.ค. กลุ่ม CPH มาลงนามสัญญาก่อสร้างแน่นอน เพราะถ้าหากไม่มา จะต้องโดนแบล็กลิสต์จากรัฐ เป็นการเสียชื่อ บริษัท ยิ่งกว่านั้นมันหมายความว่า นอกจาก CP แล้ว กลุ่มบริษัทที่ร่วมทุนทั้ง บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) บจ.ชีนา เรลเวย์ คอนสตรัคชั่น บมจ.ช.การช่าง และ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ ก็จะได้รับผลกระทบในการประมูลงานรัฐในอนาคตด้วย เรียกว่าผลเสียมหาศาลจริงๆ” นายอนุทิน เคยกล่าว

ตั้งแง่เงื่อนไขโหดบีบ CPH

แหล่งข่าวเชื่อถือได้ ระบุว่าตามเส้นตายดังกล่าว หรือภายในวันที่ 15 ต.ค.นี้ กลุ่ม CPH จะมาตามนัดแน่นอน โดยจะขอสู้จนถึงที่สุด เพราะชนะการประมูลมาแล้ว ที่ผ่านมายุ่งยาก



ควรน่าจะเรียบร้อย แต่ก็ถูกกวนน้ำให้ขุ่น ด้วยการตั้งแง่เงื่อนไขต่างๆ โดยเฉพาะการส่งมอบพื้นที่ที่ยังไม่ลงตัว

ทั้งนี้ กลุ่ม CPH ต้องการให้รัฐส่งมอบพื้นที่ครบ 100% จึงจะลงนามสัญญาก่อสร้าง แต่นายอนุทิน บ่ายเบี่ยงไม่ยอม โดยอ้างว่าตามทีโออาร์ กำหนดเรื่องการส่งมอบพื้นที่ไว้ที่ 50% และรัฐได้ทำตามสัญญาแล้ว หากจะขอเพิ่มเป็น 100% การรถไฟฟ้า ที่ดูแลรับผิดชอบคงไม่ยอม นอกจากก่อสร้างไปก่อน แล้วทยอยส่งมอบ หรือขยายเวลาการก่อสร้างเพิ่มเติม โดยไม่ถือว่าผิดสัญญา และไม่ปรับ

ทว่า การส่งมอบพื้นที่เป็นเรื่องสำคัญสำหรับกลุ่ม CPH เพราะเมื่อ ร.ฟ.ท.ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ครบ 100% ตามกำหนดเวลาและแผนการก่อสร้างได้ ก็จะทำให้โครงการมีความเสี่ยง ส่งผลสถาบันการเงินอาจไม่เชื่อมั่น การหาแหล่งเงินกู้ก็จะลำบาก

ประเด็นนี้อยู่ในกรอบของทีโออาร์อยู่แล้ว เพราะระบุให้ CPHและรัฐเจรจากันได้ ไม่ใช่จะระบุไว้แค่ 50% ตามที่นายอนุทินระบุ และยังชี้ว่าให้ ร.ฟ.ท.กระทำตามที่ตนเองว่าด้วย

สัญญาร่วมลงทุนฯ วิเคราะห์ให้เห็นภาพชัด คือ หากส่งมอบพื้นที่ 50% หรือแบบตารางหมากรอส แล้วเริ่มนับเวลาการก่อสร้าง ก็จะไม่มีความสำเร็จ

ก่อนหน้านี้ ร.ฟ.ท.และ CPH ได้เจรจากัน เห็นว่าข้อมูลพื้นที่ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ยังไม่สมบูรณ์ ไม่ครบถ้วน และยังไม่มีปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน ทำให้ ร.ฟ.ท.ทำแผนการส่งมอบด้วยความยากลำบาก และใช้เวลานานเกินกว่าที่ประมาณการที่ประชุมจึงพิจารณาให้หาทางออกการทำแผนส่งมอบพื้นที่

หากวิเคราะห์ประเด็นนี้จะเห็นได้ว่า เป็นความเสี่ยงอย่างมากต่อเอกชน เพราะเป็นการดำเนินการแบบ Build Transfer Operate หมายถึง เอกชนรับความเสี่ยงไปก่อน หากส่งมอบพื้นที่ล่าช้า ร.ฟ.ท.ไม่มีค่าปรับ แต่เอกชนรับความเสี่ยง 2 เด้ง คือ จากภาระดอกเบี้ย และยังเสี่ยงต่อค่าปรับวันละ 9 ล้านบาท หากไม่สามารถสร้างและส่งมอบได้ทันในเวลา 5 ปี หรือถ้าขยายเวลาการก่อสร้างออกไป โครงการคงล้มละลายไปก่อน เพราะไม่สามารถเดินรถได้ในขณะที่ดอกเบี้ยเงินกู้ วิ่งด้วยความเร็วไฮสปีด

มีข้อเสนอกันว่า ระยะเวลาในการส่งมอบพื้นที่ของโครงการ ให้ระบุเป็นระยะเวลาโดยประมาณที่เหมาะสม หากในระยะเวลา 3 เดือนก่อนครบกำหนดหาก ร.ฟ.ท. และกลุ่มกิจการร่วมค้า เห็นร่วมกันว่ามีพื้นที่ไม่สามารถส่งมอบได้ภายในระยะเวลาที่ระบุไว้ คู่สัญญาอาจจะพิจารณาร่วมกันในการหาทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคดังกล่าว และกำหนดระยะเวลาส่งมอบพื้นที่ของโครงการในส่วนดังกล่าวใหม่

น่าสังเกตว่า ท่าทีที่แข็งกร้าวของนายอนุทินที่จะไม่ยอมเจรจาเพิ่มนั้น เหมือนต้องการบีบ CPH ไม่มีทางเลือก และหาก ร.ฟ.ท. ยืนยันตาม

จะเกิดอะไรขึ้น ?

แนวทางเลือกอีกไว่ว่า รัฐบาลก็อาจจะมอบหมายให้รายที่ 2 เข้ามาดำเนินโครงการแทน !

บอร์ด ร.ฟ.ท.ออกยกชุด จุดเปลี่ยน?

อย่างไรก็ตาม ท่าทีของ ร.ฟ.ท. ที่ผ่านมาค่อนข้างประนีประนอม โดยได้หารือกับกลุ่ม CPH มาตลอด ทั้งการทำความเข้าใจซึ่งกันและกัน เพื่อป้องกันเรื่องค่าปรับ และการฟ้องร้องกรณีการส่งมอบพื้นที่ไม่ได้

ที่ผ่านมา คณะกรรมการควรจะต้องประชุมกัน และหาข้อยุติซึ่งก็จะลงนามในสัญญาได้ แต่บังเอิญเกิดเหตุที่เป็นจุดเปลี่ยนอีกจุดหนึ่ง คือ การลาออกของบอร์ด ร.ฟ.ท.ทั้งชุด เมื่อ 30 ก.ย. ที่ผ่านมา

แม้ว่า นายกุลิศ สมบัติศิริ ปลัดกระทรวงพลังงาน ในฐานะประธานบอร์ด ร.ฟ.ท. จะยืนยันไม่ได้ถูกการเมืองบีบ และไม่กระทบกับการลงนามโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน แม้ไม่มีบอร์ด เนื่องจากโครงการมีคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ดำเนินการอยู่ และมีกรรายงานผลดำเนินการลงสู่คณะกรรมการอำนวยการใหญ่ก็ตาม

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเป็นโครงการสำคัญในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี ทาง ร.ฟ.ท.เองก็ทำงานใกล้ชิดกลุ่ม CPH เรื่องการส่งมอบพื้นที่รับรู้ปัญหาตลอด เมื่อ ร.ฟ.ท.ไม่มีบอร์ด ก็เป็นจุดที่น่ากังวล เพราะการเมืองจะเข้ามาตัดสินใจแทน

ขย่ม CPH เพื่อใคร?

ประเด็นสำคัญที่ต้องวิเคราะห์กันต่อคือ เมื่อเรื่องนี้เป็นเกมการเมือง บทสรุปจะเป็นอย่างไร

หนึ่งนั้นต้องดูว่า โครงการนี้หากไปต่อไม่ได้ บริษัททุกบริษัทในกลุ่ม CPH ถูกแบล็กลิสต์ ไม่สามารถรับงานภาครัฐได้อีกต่อไป ใครจะได้รับผลประโยชน์ ?

กลุ่ม CPH ประกอบด้วยบริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท China Railway Construction Corporation Limited และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

แน่นอนว่า บริษัทยักษ์ใหญ่อันดับก่อสร้างเบอร์ต้นๆ ของประเทศ จะเหลือเพียง ซีโน-ไทย หรือ STEC ของตระกูลชาญวิรุฬห์ ที่จะมีโอกาสรับประมูลงานภาครัฐอย่างไ้คู่แข่ง

จากการตรวจสอบ ปัจจุบันในพอร์ตงานภาครัฐของซีโน-ไทย พบว่า ประมูลได้โครงการภาครัฐอยู่จำนวนมาก และประกาศจะเข้าร่วมประมูลอีกหลายโครงการ อาทิ ที่ประมูลได้แล้ว รถไฟฟ้าสายสีชมพู และสีเหลือง ก่อสร้างรัฐสภา

ที่มีปัญหาต่อสัญญากันหลายครั้ง รถไฟฟ้าสาย

สีแดง ที่กำลังของงบประมาณเพิ่ม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม สายตะวันตก ที่ประกาศจะแข่งขัน และงานก่อสร้างรถไฟฟ้าอีกหลายแห่ง

เรียกว่า ซีโน-ไทย หรือ STEC เป็นหุ้นที่ขาขึ้น นักวิเคราะห์ต่างพากันแนะนำให้ลงทุน

กรณีที่ CPHไม่ได้ทำโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทั้งนายอนุทิน และนายศักดิ์สยาม ชิดชอบรมว.คมนาคม ก็พูดขึ้นหลายครั้งว่า แนวทางปฏิบัติ การรถไฟฟ้า สามารถจะเรียกสายที่สองคือกิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ ที่ประกอบด้วย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์, บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น, และ บมจ.ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง เข้ามารับงานแทน CPH

สายที่สองที่รอเสียบนี้กลุ่มทุนที่ ซีโน-ไทยรวมอยู่ด้วยนั่นเอง สอง ต้องไม่ลืมว่า กลุ่ม CPH ชนะการประมูลด้วยการขอเงินสนับสนุนจากรัฐน้อยที่สุด คือ 117,226.87 ล้านบาท ซึ่งไม่เกินเพดานที่รัฐกำหนดไว้ 119,425.75 ล้านบาท

ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีวงเงินทั้งหมด 224,544.36 ล้านบาท รัฐลงทุน 117,226.87 ล้านบาท คิดเป็น 52% นับว่าเป็นสัดส่วนการลงทุนร่วมกับเอกชนที่ต่ำมาก เมื่อเปรียบเทียบกับโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ที่รัฐต้องร่วมลงทุนถึง 80-85%

ต้องให้เป็นธรรมกับกลุ่ม CPH ว่า เมื่อการลงทุนมีความเสี่ยง ก็ต้องการเงื่อนไขที่ดีที่สุด ที่จะดำเนินธุรกิจให้ไปต่อได้ จากการที่กลุ่ม CPH ขอให้รัฐร่วมทุนน้อย ทำให้กลุ่ม CPH ต้องลงทุนมาก ส่งผลให้โอกาสที่จะได้กำไรยากมากอยู่แล้ว

นายอนุทิน ก็พูดเองว่า เมื่อทางเอกชนเสนอราคาต่ำสุด ถูกกว่าคู่แข่งประมาณ 6 หมื่นล้านบาท ก็ต้องยอมรับว่าภาครัฐเองยังตลึงกับราคานั้นและพอใจมาก

โครงการนี้เหลือเพียงขั้นตอนสุดท้ายแล้ว เมื่อพอใจมาก สิ่งที่จะเกิดขึ้นจากนี้ ก็ควรจะว่าด้วยหลักความเป็นธรรม และเห็นผลประโยชน์ของชาติเป็นที่ตั้ง ช่วยเหลืออำนวยความสะดวกให้โครงการนี้เดินหน้าต่อไป

พรรคภูมิใจไทย กำลังมาดๆ ได้รับคำชมจากนโยบายกัญชาเสรี และแบนสารพิษเคมีเกษตร แต่จะมาเสียเพราะเพื่อผลประโยชน์ทับซ้อน Conflict of interest “การเมืองเรื่องธุรกิจ” หรือไม่ ต้องติดตามกันห้ามกระพริบตา.