

สกัดข้อพิพาทค่าโง่ไฮสปีด-ยึดต้นแบบรถไฟฟ้าสายสีเหลือง-ชมพู่

รฟท.ชงโมเดลคুমสัญญา'ซีพี'



“ทางออกนี้แพร่
ทั้ง 2 ฝ่ายมีเวลา
เคลียร์พื้นที่
และเอกชนาจะ
สร้างเสร็จกัน 5 ปี
วรวัฏ มาลา”

กรุงเทพธุรกิจ
สัมภาษณ์พิเศษ

นัดถกวันลงนามวันนี้
ส่งมอบพื้นที่จบ 2 ปี

กรุงเทพธุรกิจ ● ร.ฟ.ท.ชงโมเดลบริหารสัญญาไฮสปีด “ซีพี” เซ็นสัญญาก่อนออกหนังสือวันเริ่มงานมั่นใจไม่เกิดข้อพิพาท-ค่าโง่ในอนาคต นัดถกคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ วันนี้หวังเอกชนยื่นข้อเสนอวันเซ็นขีดเส้นส่งมอบพื้นที่ครบ 2 ปี หลังออกกฎหมายเวนคืน ชี้หากเห็นชอบทั้ง 2 ฝ่าย ดันเข้า สกพอ. เคาะวันลงนามทันที

กิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่มซีพี) ผู้ชนะการประมูลโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) ด้วยข้อเสนอขอรับเงินอุดหนุน

อ่านต่อหน้า | 4

ต่อจากหน้า 1
swn.

จากรัฐ 117,229 ล้านบาท ใช้เวลามากกว่า 3 เดือน ในการเจรจากับการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เพื่อสรุปแผนส่งมอบที่ดินเพื่อแนบท้ายร่างสัญญา หลังจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบผลการประมูลตั้งแต่วันที่ 28 พ.ค.ที่ผ่านมา นายวรวัฏ มาลา รักษาการผู้ว่าการ ร.ฟ.ท.เปิดเผยว่า วันนี้ (11 ก.ย.) มีการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ร่วมกับผู้แทนของกลุ่มซีพี เพื่อสรุปรายละเอียดแผนส่งมอบพื้นที่ร่วมกันทบทวนทั้ง 2 ฝ่ายไม่ติดปัญหาที่จะกำหนดวันลงนามสัญญาร่วมลงทุนเพื่อเสนอให้คณะกรรมการนโยบาย

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) รับทราบ

“ครั้งนี้น่าจะเคาะวันลงนามสัญญาได้และคงใช้เวลาไม่นาน เพราะจะคุยกันไประเด็นที่ว่ารับได้หรือไม่ได้กับข้อเสนอที่คณะทำงานทั้ง 2 ฝ่ายคุยกันมาตลอด เพราะตอนนี้แผนส่งมอบพื้นที่ได้ข้อสรุปจบแล้ว ทว่าการหารือวันนี้ทั้ง 2 ฝ่ายรับได้ก็ตกลงวันลงนามที่ทั้ง 2 ฝ่ายพร้อมได้เลย ซึ่งทราบว่าเอกชนจะต้องไปหารือกับพันธมิตรและนำเสนอเข้าที่ประชุมบอร์ดบริษัทด้วย ดังนั้นอาจต้องให้เวลากลุ่มซีพีในการเตรียมตัวลงนามสัญญา”

สำหรับขอบเขตการลงทุนนั้น เอกสารข้อเสนอโครงการ (RFP) ไม่ได้กำหนดกรอบเวลาในการลงนามหลังจาก ครม.อนุมัติ ในขณะที่รายละเอียดของการหารือแผนส่งมอบพื้นที่ ซึ่งจะต้องถูกจัดทำเป็น

แนบท้ายสัญญานั้น ล่าสุดคณะทำงาน ร.ฟ.ท. และผู้แทนกลุ่มซีพี ได้สรุปรูปแบบการส่งมอบพื้นที่ร่วมกัน โดยกำหนดให้มีการลงนามสัญญาพร้อมกันไปก่อน

เซ็นก่อนออกหนังสือเริ่มงาน

หลังจากนั้นคณะทำงานทั้ง 2 ฝ่ายจะยังคงลงพื้นที่เพื่อเคลียร์พื้นที่ให้แล้วเสร็จ และเมื่อทั้ง 2 ฝ่ายเห็นพร้อมกันว่า พื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดมีความพร้อมแล้ว ร.ฟ.ท.จึงจะออกหนังสือเริ่มงานก่อสร้าง หรือ Notice to Proceed (NTP) โดยภายใต้สัญญาก่อสร้างโครงการมีกำหนดเวลาก่อสร้างไว้ 5 ปีหลังจากมีการออกใบ NTP

นายวรวัฏ มาลา กล่าวว่า ข้อตกลงที่คณะทำงานทั้ง 2 ฝ่ายกำหนดนี้มีเป้าหมายเพื่อให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินสามารถเริ่มโครงการได้ อีกทั้งการลงนามสัญญาในขณะที่ยังไม่ออกใบ NTP เพื่อให้เริ่มงานก่อสร้างนั้น จะช่วยแก้ปัญหาข้อพิพาทและค่าโง่ในอนาคต เพราะเมื่อการเคลียร์พื้นที่ยังไม่แล้วเสร็จจะทำให้ใบ NTP ยังไม่ถูกกำหนดใช้ และสัญญาก่อสร้างยังไม่ถือว่าเริ่มอย่างเป็นทางการ ดังนั้น ร.ฟ.ท.ก็ยังมีเวลาในการส่งมอบพื้นที่ให้ครบ และทางเอกชนก็ยังมีเวลาในการเคลียร์พื้นที่ให้พร้อมกับการก่อสร้างได้

“ผมคิดว่าทางออกนี้ การลงนามสัญญาและเริ่มงานไปด้วยกัน แต่ไม่เริ่มสัญญาก่อสร้าง ถือเป็นจุดที่ดี เพราะเดิมโครงการอื่นริบลงนามเพื่อเริ่มงานลงพื้นที่ แต่เมื่อมีปัญหาส่งมอบพื้นที่ไม่ได้จะถูกเอกชนฟ้องและกลายเป็นค่าโง่ แต่ทางออกนี้แพร่ทั้ง 2 ฝ่าย เพราะเราก็มีเวลาเคลียร์พื้นที่และเอกชนก็จะก่อสร้างเสร็จทัน 5 ปีด้วย”

เปิดทาง“ซีพี”เริ่มเคลียร์พื้นที่ได้
ทั้งนี้ภายหลังกการลงนามสัญญา
ร่วมลงทุนแล้ว หากทางซีพีต้องการ
เข้าพื้นที่เพื่อเคลียร์ความพร้อมของ
ที่ดินก่อน ก็สามารถส่งเอกสารทำ
บันทึกขออนุญาตเข้าพื้นที่แต่ละ
ส่วนได้ แต่จะไม่สามารถเริ่มงาน
ก่อสร้างขุดเจาะที่ดินได้ เนื่องจาก
งานดังกล่าวถือเป็นงานที่ต้องได้
รับใบอนุญาต NTP ก่อน

โดย ร.ฟ.ท.ยืนยันว่าโมเดลการ
ดำเนินงานในลักษณะนี้เคยเกิดขึ้น
แล้วในโครงการร่วมลงทุนที่มีมูลค่า
สูง เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า
สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) และ
สายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง)
ซึ่งโครงการดังกล่าวพบว่าใช้เวลา
เคลียร์พื้นที่เพื่อส่งมอบเริ่มงาน
ก่อสร้างกว่า 1.6 ปี นับจากวันที่
ลงนามสัญญาฯร่วมทุน

นายวรวิทย์กล่าวว่าการทำงาน
ลักษณะนี้ไม่ผิดกับกรอบข้อกำหนด
ในเอกสารข้อเสนอ (RFP) เนื่องจาก
ใน RFP ไม่ได้มีการกำหนดขอบเขต
หรือระยะเวลาส่งมอบพื้นที่ภาย
หลังลงนามสัญญา แต่ยืนยันว่า
โมเดลนี้จะไม่ทำให้โครงการรถไฟ
ความเร็วสูงล่าช้า เพราะทั้ง 2 ฝ่าย
จะมีการกำหนดรายละเอียดกรอบ
เวลาเคลียร์พื้นที่ให้แล้วเสร็จอย่าง
ชัดเจน รวมทั้ง ร.ฟ.ท.จะตรวจ
สอบการทำงานของทั้งสองฝ่าย
ให้รอบคอบทุกไตรมาส

มั่นใจไม่เกิดข้อพิพาทค่าโง่

“การออกใบ NTP จะต้องออก
ก็ต่อเมื่อทั้ง 2 ฝ่ายเห็นพร้อมกันว่า
พื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดมีความพร้อม
ที่จะเริ่มงานก่อสร้างแล้ว ต้องไม่มี
ปัญหากระทบกับการก่อสร้าง และ
งานก่อสร้างต้องจบให้ได้ภายใน
กรอบ 5 ปี ทางออกนี้เป็นทางออก
ที่ดีที่สุดเพราะทำให้โครงการเริ่มได้
โอกาสที่งานก่อสร้างจะดีเลย์ก็น้อย

และจะไม่มีค่าโง่ตามนโยบายของ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม”
สำหรับพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่
ร.ฟ.ท.ต้องส่งมอบมีทั้งหมด 4,421
ไร่ เป็นพื้นที่ต้องเวนคืนราว 850 ไร่
โดย ร.ฟ.ท.มีกำหนดส่งมอบหลัง
ออก พ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดินภายใน 2 ปี
และพื้นที่ที่มีความพร้อมส่งมอบหลัง
ลงนามสัญญา 3,571 ไร่ แบ่งเป็น
พื้นที่พร้อมส่งมอบหลังลงนามสัญญา
3,151 ไร่ พื้นที่ถูกบุกรุก 210 ไร่ จำนวน
513 ราย เบื้องต้นมีกำหนดส่งมอบ
แล้วเสร็จภายใน 2 ปี และพื้นที่ติด
สัญญาเช่าอีก 210 ไร่ จำนวน 83 สัญญา
มีกำหนดส่งมอบแล้วเสร็จภายใน 2 ปี

ส่วนพื้นที่สถานีใหญ่มักกะสัน
และศรีราชา ที่จะพัฒนาเป็นพื้นที่
เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานี ร.ฟ.ท.มี
ความพร้อมส่งมอบหลังลงนาม
สัญญา แบ่งเป็น สถานีมักกะสัน
142.95 ไร่ แต่ส่งมอบได้ทันที
132.95 ไร่ เนื่องจากมีพื้นที่ติดปัญหา
ราว 9.31 ไร่ ที่เป็นพื้นที่พวงวางยังไม่
สามารถส่งมอบได้ โดย ร.ฟ.ท.ได้
สนับสนุนงบ 300 ล้านบาทให้ฝ่าย
ซีพีเป็นผู้รื้อย้ายพวงวาง ขณะที่
สถานีศรีราชา มีความพร้อมส่งมอบ
27.45 ไร่ แต่มีเงื่อนไขทางซีพี
ต้องลงทุนสร้างอาคารบ้านพัก
พนักงาน ร.ฟ.ท. 3 อาคาร ก่อนเข้า
พื้นที่พัฒนาในสถานีดังกล่าว

จ่อหมดสิ้นลงทุนอุตะเภา

รายงานข่าวระบุว่า กลุ่มซีพีชนะ
การประมูลโครงการรถไฟความเร็ว
สูงเชื่อม 3 สนามบิน และยังเป็น 1
ใน 3 ของผู้ยื่นซองประมูลโครงการ
พัฒนาสนามบินอุตะเภาและเมือง
การบินภาคตะวันออก ซึ่งกลุ่มซีพี
ถูกศาลปกครองกลางยกคำร้องกรณี
กองทัพเรือไม่รับเอกสารข้อเสนอ
บางส่วนที่ยื่นไม่ทันกำหนดเวลา
โดยกลุ่มซีพีมีโอกาสยื่นอุทธรณ์
ต่อศาลปกครองได้ภายใน 1 เดือน

นับจากวันที่ 21 ส.ค.2562 ซึ่งอาจ
จะทำให้กลุ่มซีพีไม่ได้พัฒนารถไฟ
ความเร็วสูงและอุตะเภาพร้อมกัน
ทั้งนี้ ที่ผ่านมากลุ่มซีพีมีการ
ประเมินว่าทั้ง 2 โครงการ มีความ
สัมพันธ์กันและควรชนะการประมูล
ทั้ง 2 โครงการ เพื่อให้การลงทุนได้
ผลตอบแทนที่ดี รวมทั้งที่ผ่านมา
พันธมิตรของกลุ่มซีพีประเมินว่าการ
ชนะทั้ง 2 โครงการ จะช่วยชดเชย
ภาระการลงทุนโครงการรถไฟ
ความเร็วสูงที่ให้ผลตอบแทนต่ำ รวมทั้ง
อาจต้องปรับเปลี่ยนเทคโนโลยี
รถไฟความเร็วสูงในอนาคต ซึ่งการ
ชนะทั้ง 2 โครงการ จะทำให้การทำ
แผนธุรกิจมีประสิทธิภาพขึ้น

สำหรับกลุ่มซีพี ถือเป็นเอกชน
รายแรกที่ได้รับสิทธิ์เจรจาร่วมลงทุน
กับ ร.ฟ.ท. เนื่องจากกลุ่มซีพียื่น
ข้อเสนอขอผลตอบแทนรัฐต่ำสุด
โดยมีราคา Net Present Value
(มูลค่าปัจจุบันสุทธิ) อยู่ที่ 117,227
ล้านบาทต่ำกว่ากรอบวงเงิน ครม.
อนุมัติ 119,425 ล้านบาท