

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: First Section/บทนำ-บทวิเคราะห์ วันที่: พุธ 25 กันยายน 2562 ปีที่: 32 ฉบับที่: 11325 หน้า: 2(ซ้าย) Col.Inch: 38.62 Ad Value: 92,688 PRValue (x3): 278,064 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: บทบรรณาธิการ: ไฮสปีดถึงมาบตาพุด เอกชนอย่าเห็นแก่ตัว		

ไฮสปีดถึงมาบตาพุด เอกชนอย่าเห็นแก่ตัว

เมื่อวานนี้ (24 ก.ย.) ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบ ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมทุนโครงการ พัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 โดยบริษัทผู้ได้รับการ คัดเลือกคือ บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด เครือบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) กำหนดให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ชำระเงินร่วมลงทุนของรัฐ 1,010 ล้านบาทต่อปี และได้รับค่าให้สิทธิ การร่วมลงทุนปีละ 300 ล้านบาท คิดเป็นค่าร่วมลงทุนที่จ่ายให้กับ เอกชน 710 ล้านบาทต่อปี ระยะเวลา 30 ปี คาดว่าเปิดให้บริการได้ ภายในปี68 รองรับสินค้าผ่านท่าทั้งปิโตรเคมีและก๊าซธรรมชาติได้ เพิ่มขึ้น 20 ล้านตันต่อปี ด้วยมูลค่าการลงทุนรวม 55,400 ล้านบาท

เรื่องนี้มีสาระสุดในขั้นตอน ครม.มาระยะหนึ่ง เพราะ กนอ. ขอต่อรองผลประโยชน์ให้กับรัฐมากที่สุด 1 ใน 5 โครงการหลัก ในอีอีซี พีพีพีระหว่างภาครัฐและเอกชนอีก 4 โครงการคือ โครงการ พัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการ ศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินโดยมาบตาพุดเฟส 3 เริ่มประมูลเมื่อวันที่ 21 ก.พ.62 กำหนดเซ็นสัญญาสิ้นเดือน ก.ค.62 แต่ก็เลยกำหนดมา 2 เดือน

วันนี้ 5 โครงการหลัก ภายใต้นโยบายอีอีซีเพิ่งสำเร็จไปเพียง

โครงการเดียวคือมาบตาพุดเฟส3 ทั้งๆ ที่เริ่มประมูลหลังไฮสปีด เชื่อม3สนามบิน ที่เปิดให้เอกชนยื่นซองมาตั้งแต่เดือนพ.ย.61 ต่อมา ประกาศผลผู้ชนะคือกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์และพันธมิตร (กลุ่มซีพี) ด้วยข้อเสนอรับเงินอุดหนุนจากรัฐต่ำที่สุด 117,227 ล้านบาท มาตั้งแต่เดือนธ.ค.61 ทว่าไม่ยอมเซ็นสัญญามากกว่า 9 เดือน ล่าสุด นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีกำกับกระทรวงคมนาคม ออกหนังสือแจ้งให้มาลงนามสัญญาภายใน 15 ต.ค.นี้ เนื่องจาก นายกรัฐมนตรีเร่งรัดให้เดินหน้าโครงการ เพื่อให้เกิดความมั่นใจ กับนักลงทุนทั้งในละต่างประเทศ

เราเห็นว่าหากเปรียบเทียบ 2 โครงการข้างต้น จะพบว่าภาคเอกชน ใน 2 โครงการ มีทั้งความเหมือนและความแตกต่าง เหมือนตรงที่ ต่างฝ่ายต่างต้องการต่อรองผลประโยชน์ เป็นสิทธิในการดำเนินการ ทางธุรกิจเพื่อรักษาผลประโยชน์ของตนให้ได้มากที่สุด เราเข้าใจด้วย มูลค่าโครงการขนาดใหญ่มีพันธมิตรร่วมทุน จึงอาจจะต้องใช้เวลาใน การตัดสินใจให้ละเอียดรอบคอบ แม้ระยะเวลาเองก็ต้องมีขีดจำกัด ไม่เช่นนั้นความเสียหาย โดยกระทบต่อความเชื่อมั่นไปเรียบร้อยแล้ว

เราเห็นว่าแม้มาบตาพุดเฟส3 ล่าช้าแต่ก็ไม่นาน ฝ่ายรัฐมีส่วน ยึดเยื้อ ส่วนไฮสปีดเทรากลุ่มซีพีต่อรองมาตั้งแต่ต้น อาทิ ขอกำหนดว่า จะไม่ขาดทุน ขอเปิดเพดานเงินกู้ ซึ่งบางข้อรัฐไม่อาจยินยอมเพราะ อยู่นอกกรอบระบบ e-RfP มีความพยายามในสัญญาแนบท้าย กระทั่งสุดท้ายให้เหตุผลเกี่ยวกับการส่งมอบพื้นที่ซึ่งไม่มีโครงการใด ที่ต้องรอการส่งมอบครบ 100% โดยที่ยังไม่เริ่มก่อสร้าง จึงเห็นได้ว่า 2 โครงการ เอกชนมีความแตกต่างในเรื่องเล่ห์เหลี่ยมธุรกิจ บงชี้ ถึงผลงานความมั่งคั่ง ผลประโยชน์ชาติไว้ทีหลัง ความเห็นแก่ตัว จึงเป็นคำนิยาม ที่น่าจะใกล้เคียงที่สุด