ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/-
วันที่: ศุกร์ 27 กันยายน 2562
ปีที่: 11 **ฉบับที่:** 3006 **หน้า:** 1(บน), 3
Col.Inch: 119.50 **Ad Value:** 179,250 **PRValue (x3):** 537,750 **คลิป:** สี่สี
คอลัมน์: SPECIAL SCOOP: ซีพี พร้อมเซ็นสัญญาไฮสปีด เบื้องลึก'ยักษ์'ออกแรงเจรจาลงตัว!

SPECIAL SCOOP

ซีพีพร้อมเซ็นสัญญาไฮสปีด เบื้องลึก 'ยักษ์' ออกแรงเจรจาลงตัว !

ซีพี พร้อมเซ็นสัญญาไฮสปีด เบื้องลึก'ยักษ์'ออกแรงเจรจาลงตัว!

SPECIAL SCOOP

กลุ่มซีพี พร้อมเซ็นสัญญาไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน ตามที่ 'อนุทิน' กำหนด ชี้ 'ยักษ์ใหญ่' หนุนโครงการนี้ต้องเกิด วงในระบุ ซีพี ล่าช้า เพราะสำรวจพบวิกฤตในพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งท่อน้ำมัน อุโมงค์ระบายน้ำขนาดใหญ่ สายไฟแรงสูงขนาด 500 KV ถ้าเปลี่ยน Root ต้องใช้เวลา 1-2 ปีจึงจะเดินงานได้ ยันตอม่อโฮปเวลล์ไร้ปัญหา ซีพีจ่ายเอง ส่วนท่อส่งน้ำมัน ท่อส่งก๊าซ Block Station และ Block Valve ระยะทางถึง 70 กม.ยังไร้คำตอบ เสนอรัฐขอใช้ NTP เมื่อเห็นชัดว่าโครงการนี้จะแล้วเสร็จใน 5 ปี ขณะที่ "อนุทิน" สั่ง ร.ฟ.ท.ต้องยอมเพื่อให้ไฮสปีดเทรนเกิดได้!

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ที่กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่ม CPH) เป็นผู้ชนะการประมูล พร้อมแล้วที่จะลงนามทำสัญญาเพื่อดำเนินการตามที่กำหนดไว้ และคาดว่าการลงนามจะเกิดขึ้นตามที่ นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีรับผิดชอบกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดไว้ในวันที่ 15 ตุลาคมนี้

ว่าไปแล้วโครงการนี้ในสมัยรัฐบาลบิ๊กตู่ 1 ที่มี รองนายกฯ สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ เป็นผู้กำกับดูแล ก็มีความพยายามที่จะให้เซ็นสัญญาให้แล้วเสร็จก่อนมีการเลือกตั้งเมื่อวันที่ 24 มี.ค. ที่ผ่านมา แต่ด้วยปัญหาต่างๆ ทำให้การเจรจาไม่สามารถหาข้อยุติได้ ขณะที่สังคมรวมไปถึงนักพัฒนาที่ดิน ก็มีเสียงวิพากษ์วิจารณ์ว่า ซีพี จะเข้ามาตักตวงผลประโยชน์จากภาครัฐ และต้องการที่ดินมักกะสัน 150 ไร่ ซึ่งเป็นที่ดินทำเลทองใจกลางเมือง ที่มีราคาซื้อขายสูงถึงตารางวาละ 1.5 ล้านบาท เมื่อพัฒนาเป็นคอมเพล็กซ์ขนาดใหญ่ จะมีราคาต่อตารางเมตรละ 120,000-150,000 บาท ซึ่งตามเงื่อนไขต้องมีพื้นที่อาคารรวม 850,000 ตร.ม. และหากพัฒนาได้มากกว่า 850,000 ตร.ม. ก็ยิ่งสร้างมูลค่าให้ซีพีมากขึ้น

พูดง่ายๆ ซีพี ต้องการได้ที่ดินมักกะสันนั่นเอง !

แต่ข้อเท็จจริงที่ทำให้โครงการนี้ไม่สามารถเซ็นสัญญาได้นั้น แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุว่าเป็นปัญหาเดิมๆ ในการเข้ามาทำโครงการที่มีการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เป็นเจ้าของสัญญา เพราะนักธุรกิจต่างก็มีความกังวลว่า ร.ฟ.ท.จะสามารถส่งมอบที่ดินได้ตามสัญญาหรือไม่ เพราะสภาพที่ดินบางแห่งมีสิ่งกีดขวาง มีผู้บุกรุกในพื้นที่จำนวนมาก และถ้าไม่ทันตามกำหนดผู้ลงทุนจะได้รับความเสียหายเหมือนที่เกิดกับโฮปเวลล์มาแล้ว

"ซีพี มีพันธมิตรร่วมทุนที่เป็นต่างชาติ เขาก็ต้องการ

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

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/-
วันที่: ศุกร์ 27 กันยายน 2562
ปีที่: 11 **ฉบับที่:** 3006 **หน้า:** 1(บน), 3
Col.Inch: 119.50 **Ad Value:** 179,250 **PRValue (x3):** 537,750 **คลิป:** สี่สี
คอลัมน์: SPECIAL SCOOP: ซีพี พร้อมเซ็นสัญญาไฮสปีด เบื้องลึก'ยักษ์'ออกแรงเจรจาลงตัว!

ความชัดเจน ไม่ใช่พูดว่าจะส่งมอบที่ดินได้ 80% ส่วนอีก 20% จะทยอยตามมา ก็ต้องชัดเจนด้วยว่าเมื่อไหร่ เพราะถ้า 20% เป็นจุดที่ยากมาก จะด้วยผู้บุกรุกหรือมีสิ่งกีดขวาง แต่ซีพีต้องสร้างแล้ว จะทำอย่างไร"

รวมไปถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรื้อถอนที่จะเกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าว ซึ่งต้องยอมรับกันว่าที่ดินของการรถไฟฯ มีหน่วยงานรัฐบางแห่งนำไปใช้ เช่นมีการวางท่อส่งน้ำประปา โรงบำบัดน้ำเสีย หรือวางท่อส่งน้ำมันขนาดใหญ่ที่มีระยะทางเกือบ 100 กิโลเมตร

"การจะรื้อถอนมีต้นทุน เดิมบางพื้นที่การรถไฟฯ จะเป็นผู้จ่ายค่ารื้อถอน และให้ซีพีเป็นผู้ดำเนินการรื้อย้าย แต่ในการเจรจาก็มีปัญหาเพราะรัฐก็จะให้ซีพีจ่าย ทำให้การเจรจาไม่จบ จะดีก็ตรงถ้ามีหน่ายงานอื่นใช้อยู่ แต่ต้องรื้อถอน การรถไฟฯก็จะให้หน่วยงานนั้นออกค่าใช้จ่ายไป"

การที่ ซีพี ระบุเรื่องปัญหาการส่งมอบที่ดินเป็นเรื่องสำคัญมาก ซึ่งบางพื้นที่จะทำการก่อสร้างยากเพราะมีข้อจำกัดทางกายภาพ ทำให้ซีพีต้องการข้อสรุปจาก ร.ฟ.ท.ในการส่งมอบที่ดินต้องชัดเจน ตัวอย่างเช่น ช่วงสถานีพญาไท ที่จะมีการก่อสร้างไปยังสถานีจิตรลดา และไปสุดที่สนามบินดอนเมือง

"ช่วงพญาไท ไปถึงสถานีจิตรลดา จะมีช่วงของวงเลี้ยวของรถไฟไฮสปีดเทรน ต้องใช้วงกว้าง ซึ่งจะหักเข้าเขตทางรถไฟไปยังสถานีจิตรลดา เพื่อไปเชื่อมต่อสายสีแดง Missing Link แต่ทาง ร.ฟ.ท.ก็ยังไม่ชัด มีระยะก่อสร้าง 3 กิโลเมตรแต่เป็นช่วงที่วงการก่อสร้างถือว่าโหดสุดๆ"

วิศวกรจากกระทรวงคมนาคม บอกว่า ที่ว่าโหดเพราะเป็นพื้นที่แคบและหักโค้ง อีกทั้งตรงบริเวณนี้ตามแผนจะมีการก่อสร้าง จะเป็นการใช้พื้นที่ด้วยกันของรถไฟ 3 ระบบ คือ รถไฟสายสีแดง Missing Link, ไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน และรถไฟของ ร.ฟ.ท.(Middle Gate) ซึ่งระบบรางและที่ดินที่มีอยู่ปัจจุบันของ ร.ฟ.ท.จะมีเส้นสายเหนือ อีสาน และสายตะวันออกที่วิ่งเข้าหัวลำโพง แต่จะไม่มีจากสายตะวันออกวิ่งไปยังดอนเมือง จึงจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการก่อสร้าง

"ซีพีจะต้องก่อสร้างท่ามกลางขบวนรถไฟสายต่างๆ จะวิ่งเข้า-ออกหัวลำโพงยังคงมีจำนวนมากเหมือนเดิม พื้นที่ในการทำงานน้อยมาก และต้องขุดเจาะเป็นอุโมงค์ท่ามกลางรถไฟวิ่งตลอด ก็มีการประเมินกันว่าจากพญาไทถึงดอนเมืองแค่ 20 กม. จะใช้เวลาทำงานก่อสร้างเท่ากับพญาไทถึงอู่ตะเภา 200 กม."

นอกจากนี้ช่วงสะพานพระราม ๖ มีท่อส่งน้ำประปาขนาดใหญ่ มีท่อส่งน้ำมัน และก่อนเข้าสถานีบางซื่อ ยังมีอุโมงค์ระบายน้ำขนาดใหญ่ของ กทม. และจากสถานีบางซื่อไปยังดอนเมือง ยังมีปัญหาสายส่งไฟฟ้าแรงสูง 500 KV ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) พาดผ่าน

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

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/-
วันที่: ศุกร์ 27 กันยายน 2562
ปีที่: 11 **ฉบับที่:** 3006 **หน้า:** 1(บน), 3
Col.Inch: 119.50 **Ad Value:** 179,250 **PRValue (x3):** 537,750 **คลิป:** สี่สี
คอลัมน์: SPECIAL SCOOP: ซีพี พร้อมเซ็นสัญญาไฮสปีด เบื้องลึก'ยักษ์'ออกแรงเจรจาลงตัว!

รางรถไฟ ซึ่งเป็นสายไฟขนาดใหญ่มาก เป็นสายวงจรคู่ สองชั้น รวมแล้ว 4 วงจร

"ซีพี ต้องสร้างไฮสปีดตรงอโมงค์ระบายน้ำ ในทางวิศวกรรม ถือว่าค่อนข้างยาก เพราะท่ออยู่ลึก แต่ที่ยากที่สุดก็ตรงสายไฟ 500 KV พาดผ่าน อาจจะต้องมีการวางRoot ใหม่ ซึ่งจะต้องใช้เวลา 1-2 ปี"

ด้านแหล่งข่าวจาก กฟผ. บอกว่า การจะย้ายสายไฟ 500 KV ถือเป็นเรื่องใหญ่มากๆ ถ้าจะโอดครวญให้ กฟผ. เปลี่ยนก็จะเป็นเรื่องยากเช่นกัน เพราะอาจต้องมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม หรือถ้าจะย้ายลงดินเฉพาะช่วงจุดตัด ทำเป็นอุโมงค์ใต้ดิน ก็ต้องใช้งบประมาณสูง เบื้องต้นอาจต้องใช้งบประมาณถึง 10,000 ล้านบาท

สำหรับเสาตอม่อ ที่เป็นของโครงการโฮปเวลล์เดิม ที่ต้องมีการรื้อย้ายจำนวน 300 ต้น เฉลี่ยต้นละ 500,000 บาท ต้องใช้งบประมาณถึง 150-200 ล้านบาทนั้น มีการคุยจนได้ข้อสรุปแล้วว่ากลุ่มซีพีเป็นฝ่ายออกค่ารื้อถอนทั้งหมด

"ด้านวิศวกรรมไม่มีปัญหา เพียงแต่ว่าซีพีบอกว่าทำให้เขาเสียเวลา และทำให้เกิดความล่าช้าในการก่อสร้าง"

ขณะเดียวกัน ยังมีปัญหาซึ่งยังหาข้อสรุปไม่ได้และจะเป็นอุปสรรคในการก่อสร้างล่าช้า จะอยู่ช่วงตั้งแต่ฉะเชิงเทราไปถึงชลบุรี ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร จะเป็นเรื่องของท่อส่งน้ำมัน กับท่อส่งก๊าซ ตรงนี้ก็ยังไม่ชัดว่าอยู่ในเขตรถไฟหรือไม่ แต่ที่เป็นปัญหาคือ Block Station ส่วนที่เป็น Block Valve เข้าไปอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างจำนวนมาก

"กระทรวงได้ถามไปทางการรถไฟฯ ก็ประมาณการกันว่า ส่วนที่จะเป็นปัญหาซึ่งอาจจะมีท่อน้ำมัน หรือท่อก๊าซ เข้ามาในพื้นที่น่าจะถึง 40 กม. ซีพีต้องการให้ชัดเจน เวลาส่งมอบพื้นที่ก็ต้องคุยกันให้ละเอียด"

แหล่งข่าวบอกอีกว่า การที่กลุ่มซีพีไม่ยอมเซ็นสัญญา กระทั่งนายอนุทินประกาศออกมาถ้าไม่เซ็นสัญญาให้ได้ในวันที่ 15 ตุลาคม จะยึดเงินประกันซองและอาจขึ้นแบล็กลิสต์เป็นผู้ทิ้งงาน ไม่สามารถเข้ามารับงานรัฐอีกต่อไป ก็ถือว่าเป็นเงื่อนไขที่ดีที่จะทำให้ซีพีรีบเซ็นสัญญา ขณะที่กลุ่มซีพี ก็พยายามเจรจาให้เห็นว่าที่ไม่สามารถเซ็นสัญญาได้เพราะมีอุปสรรคมาก และอาจทำให้โครงการนี้สร้างไม่เสร็จ และมีสภาพคล้ายโฮปเวลล์ ที่นักลงทุนไม่พึงปรารถนา

"การเซ็นสัญญาที่แม้จะช้าออกไปบ้าง แต่ทำให้ทุกฝ่ายถอยกันคนละก้าว บางอย่างซีพีก็ต้องยอมควักจ่าย เช่น การรื้อตอม่อโฮปเวลล์ และบางอย่างที่ไม่ทำให้รัฐเสียหาย ก็มาคุยกันอะไรที่รัฐให้ได้ก็ต้องให้"

ว่ากันว่า จุดที่จะทำให้การเซ็นสัญญาเกิดขึ้นได้ จึงอยู่ที่ข้อเสนอในการนับเวลาในสัญญาจะเริ่มนับกันวันไหน (NTP: Notice to Proceed) เพราะถ้าเซ็นสัญญาในวันที่ 15 ตุลาคม และนับทันทีย่อมเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้

"ทุกฝ่ายในที่ประชุมคณะกรรมการฯ รู้ว่าซีพีต้องการให้ส่งมอบพื้นที่ครบก่อน และช่วงการรถไฟฯ ส่งมอบ ซีพีก็เริ่มทำงานได้ก่อน แต่สัญญาจะนับเป็นวันเริ่มต้นสัญญาไม่ได้ กระทั่งได้รับมอบในระดับที่เห็นชัดว่า 5 ปีสร้างเสร็จแน่ ตรงนี้เริ่ม NTP ได้ เพราะก็เห็นกันอยู่ว่าบางช่วงส่งมอบไม่ได้ ท่อน้ำมันจะย้ายไปไหน ส่วนรางรถไฟก็ยังต้องใช้ในรถไฟระบบเดิม จะทำอย่างไร"

ไม่เพียงเท่านั้น แม้กระทั่งที่ดินมักกะสัน ก็ยังมีปัญหา ไม่สามารถจะเข้าไปทำงานได้สะดวก เพราะยังมีรางรถไฟ และอุปกรณ์ต่างๆ ของ ร.ฟ.ท.ที่กลุ่มซีพี พร้อมดำเนินการย้ายให้เพียงแต่ว่าย้ายแล้วจะให้นำไปไว้ที่ไหนก็ยังไม่ได้ข้อสรุป

ตรงนี้จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่กลุ่มซีพี ยื่นเงื่อนไขให้ส่งมอบพื้นที่ให้ได้มากที่สุดก่อนและส่วนที่เหลือสามารถคาดการณ์ได้ว่าจะมีการส่งมอบทันในกี่เดือนถ้าเป็นเช่นนี้ก็ NTP ได้เลย

"ถ้าไปดูในสัญญา ยัง Open ว่า NTP เมื่อไหร่ บอกแต่ว่าเมื่อส่งมอบพื้นที่ได้พอสมควร ซึ่งตรงนี้มีแนวโน้มออกมาดีแล้ว จึงง่ายต่อการเซ็นสัญญาภายใน 15 ตุลาฯ"

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม อธิบายว่า วันที่เริ่มนับ NTP ตามข้อสรุปได้นั้น ก็มีทั้งข้อดีและข้อเสีย บางคนมองว่ารัฐเสียเปรียบ เท่ากับให้เวลาเอกชนนาน และไม่สามารถเรียกค่าปรับหากทำงานล่าช้า เพราะเอกชนได้เข้าไปทำงานแล้วโดยเฉพาะถ้ากลุ่มซีพีจะเริ่มพัฒนามักกะสันไปพร้อมๆ กับการปรับปรุงแอร์พอร์ตลิงก์ ก็จะทำให้เอกชนได้ประโยชน์ไปล่วงหน้า

แต่อีกฝ่ายกลับมองว่า การที่กลุ่มซีพีจะเบิกเงินอุดหนุนที่รัฐจะให้กับโครงการนี้ 1.19 แสนล้าน เฉลี่ย 10 ปี ตามสัญญาเริ่มนับปีที่ 6 ก็จะต้องเริ่มนับจากวัน NTP ซึ่งมีเงื่อนไขว่างานก่อสร้างต้องแล้วเสร็จ รัฐจึงจะเริ่มจ่าย แต่ถ้าการก่อสร้างไม่เสร็จใน 5 ปี ก็จะถูกปรับเต็มตามสัญญา

"การที่รัฐและกลุ่มซีพีเจรจากันลงตัว ต่างมีเป้าหมายให้โครงการนี้สำเร็จ ซึ่งรัฐก็รู้ว่ากลุ่มซีพีก็ต้องแบกรับปัญหาจำนวนผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการด้วย แต่ซีพีก็จะได้ประโยชน์จากการขายพื้นที่โครงการมาชดเชย"

ด้านแหล่งข่าวจากรัฐสภา บอกว่า โครงการไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบินสำเร็จได้และมีการเซ็นสัญญาเกิดขึ้น เป็นเพราะมี "ยักษ์ใหญ่" คอยหนุนพร้อมเจรจากับภาครัฐและให้กลุ่มซีพี เล็งเห็นประโยชน์ที่จะได้รับในวันข้างหน้าที่อาจจะมาชดเชย "ความเสี่ยง" ในโครงการนี้ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในหรือนอกประเทศก็ตาม

สิ่งที่ปรากฏชัดเจน ไม่ว่ารัฐบาลบิ๊กตู่ 1 และบิ๊กตู่ 2 ได้พยายามผลักดันเพื่อให้โครงการนี้สำเร็จ ซึ่งวันนี้นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี ก็ประกาศชัดเจน

"ผมบอกการรถไฟฯ ให้ยอมๆ ไป ดีกว่าคุยไม่จบ และผมไม่เอาผู้ประมูลแพ้เพราะเงินลงทุนจะเพิ่มไปอีก 50,000 ล้านบาท และไม่เปิดประมูลใหม่เพราะจะไม่มีทางได้ราคาตามที่ผู้ชนะรายนี้เสนอมา"

ดังนั้นไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบินจะเกิดขึ้นจริง โดยมีกลุ่มซีพีเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น! .

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