

'บิกป็อก-ศักดิ์สยาม' ไชปมร้อน สัมปทาน 'รถไฟฟ้า-ไฮสปีด' ทำไมต้อง BTS-CP

แม้การอภิปรายไม่ไว้วางใจ
"รัฐบาลประยุทธ์ 2/1"
จบไปแล้ว แต่ก็ยังเป็น
ที่จับตาภาคต่อนับจากนี้ โดยเฉพาะ
สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส-
สายสีทองและรถไฟความเร็วสูง
เชื่อม 3 สนามบิน หนึ่งในสเปคโหลต์
ที่ฝ่ายค้านสาธิตใส่ "บิกตู-พลเอก
ประยุทธ์ จันทร์โอชา" นายกรัฐมนตรี
กับข้อครหาที่ว่า "เอื้อเจ้าสัว"

เจ้าหนึ่ง บมจ.ระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพ (BTSC) ภายใต้ร่มเงาของ
"ศิริ กาญจนพาสณ์" ผู้บุกเบิกรถไฟฟ้า
สายแรกของประเทศไทย และเป็นผู้รับ
สัมปทานสายสีเขียวเดิมและเดินรถ
ส่วนต่อขยายใหม่ อยู่ระหว่างรอคณะ
รัฐมนตรี (ครม.) เคาะต่อสัญญาใหม่
กับ "กทม.-กรุงเทพมหานคร" ว่ากันว่า
เสร็จศึกอภิปราย ทุกอย่างน่าจะเรียบร้อย
เพราะผ่าน "ครม.เศรษฐกิจ" ตั้งแต่
เดือน พ.ย. 2562



พลเอกอนุพงษ์ เผ่าจินดา



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ



ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/พรีพเพอร์ตี วันที่: จันทร์ 2 - พุธ 4 มีนาคม 2563 ปีที่: 42 ฉบับที่: 5232 หน้า: 6(ซ้าย) Col.Inch: 108.08 Ad Value: 145,908 PRValue (x3): 437,724 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: 'บิกป็อก-ศักดิ์สยาม' ไขปมร้อนสัมปทาน 'รถไฟฟ้า-ไฮสปีด' ทำไมต้อง BTS-CP
--	---

อีกเจ้า บจ.สยามพิวรรธน์ เจ้าของโปรเจกต์ยักษ์ “ไอคอนสยาม” ทุ่ม 2,000 ล้านบาท ลงทุนรถไฟฟ้าสายสีทองเชื่อมบีทีเอสกรุงธนบุรี-คลองสาน เป็นฟีดเดอร์เดินทาง จึงทำให้ฝ่ายค้านหยิบเป็นประเด็นอภิปรายไม่ไว้วางใจ

ส่วนรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ได้เจ้าสัว ซี.พี.ลงทุนกว่า 2.2 แสนล้านบาท รับสัมปทานเดินรถและพัฒนาเชิงพาณิชย์ 50 ปี ถึงจะเซ็นสัญญาไปแล้ว แต่ก็ยังเป็นประเด็นคุกรุ่นในสภา

เวทีนี้ “บิกตู” มอบ “บิกป็อก-พลเอกอนุพงษ์ เผ่าจินดา” เจ้ากระทรวงคลองหลอดเป็นผู้ชี้แจง ในฐานะกำกับดูแล “กทม.” ที่คุมสัมปทานสายสีเขียวและสายสีทอง ขณะที่ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” เจ้ากระทรวงคมนาคม ชี้แจงรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

แจงสัมปทานบีทีเอสมี 3 ส่วน

“พลเอกอนุพงษ์” ชี้แจงสายสีเขียวแบ่งเป็น 3 ส่วน 1.สัมปทานเดิมหมอชิต-อ่อนนุช และสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน มีบีทีเอสเป็นผู้รับสัมปทาน 30 ปี (2542-2572) 2.ส่วนต่อขยายที่ 1 สะพานตากสิน-บางหว้า มี บจ.กรุงธนคม (KT) วิสาหกิจของ กทม. เป็นผู้ก่อสร้างและจ้างบีทีเอสเดินรถ 30 ปี (2555-2585) และ 3.ส่วนต่อขยายที่ 2 ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และเบิ่ง-สมุทรปราการ มีการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้เงินมาสร้าง ต่อมา ครม.ให้ รฟม.โอนทั้ง 2 ส่วน ให้ กทม.เป็นผู้ดำเนินการ มีมูลค่าหนี้รวม 113,428 ล้านบาท แบ่งชำระ 2 งวด ต้องจ่ายใน 10 ปี (2562-2572) ก่อนสัมปทานเดิมจะหมดอายุ 57,956 ล้านบาท และต้องชำระส่วนที่เหลือ 55,472 ล้านบาท

ต่อ 30 ปีนับหนึ่งปี'73

“กทม.ไม่มีสภาพคล่องพอจะจ่ายได้ จึงเป็นที่มาออกคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) การดำเนินการรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งโครงข่าย ซึ่ง

เจรจาต่อสัญญา 30 ปี ตั้งแต่ 2573-2602 ไม่ใช่ 40 ปี แต่รวมสัมปทานเดิมที่ยังไม่หมดอายุด้วย จะแบ่งรายได้ให้ กทม.นำไปชำระหนี้ส่วนที่เหลือ และรายได้ที่เอกชนจะได้รับจะต้องเหมาะสม เพราะต้องนำมาคำนวณกับการจ่ายหนี้ให้ กทม.ก่อน 10 ปี”

เจรจาเหมือน พ.ร.บ.ร่วมทุน

ได้ศึกษาถึงผลกระทบกรณีปล่อยให้สัมปทานหมดอายุ และดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน 2562 ประชาชนจะมีภาระค่าโดยสารสูง 158 บาท/คน/เที่ยว ต้องจ่ายค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน เพราะไม่ได้รวมเป็นเส้นทางเดียวกัน ส่วนการร่วมทุนไม่มีรายไดสนใจ เพราะสายสีเขียวลงทุนสูง เพราะต้องมารับหนี้แทน กทม. กว่า 1 แสนล้านบาท

ยังมีสัญญาบีทีเอสยังไม่หมดอายุ เอกชนรายใหม่จะต้องวางระบบเดินรถใหม่ใช้เวลาอย่างน้อย 3 ปี การใช้คำสั่งคสช.จึงเป็นทางออกที่ดีที่สุด

“คำสั่ง คสช.ไม่ได้ให้ต่อสัมปทาน แต่ให้ไปหาวิธีการมาว่า จะทำอย่างไรให้แก้ปัญหานี้ให้ได้ โดยค่าโดยสารต้องเหมาะสม ยืนยันว่าจะต้องลดลงครึ่งหนึ่งจากปัจจุบัน”

เอกชนซื้อโฆษณาสร้างสายสีทอง

ส่วนสายสีทอง พลเอกอนุพงษ์ระบุว่า อยู่ในแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองของ กทม. ตั้งแต่ปี 2552 ต่อมาคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และ ครม.เห็นชอบให้ กทม.ดำเนินการโครงการ โดยมี KT หาแนวทางลงทุนเพราะ กทม.ไม่มีสภาพคล่อง ซึ่ง KT ตกลงกับภาคเอกชนที่จะซื้อโฆษณาล่วงหน้า 30 ปี วงเงิน 2,000 ล้านบาท และนำเงินส่วนนี้ไปก่อสร้างและขอยกเว้นมติ ครม.เมื่อปี 2537 ที่ให้สร้างเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินจะใช้เงินลงทุนสูง เปลี่ยนเป็นยกระดับแทน และจำเป็นต้องเจรจากับบีทีเอสเพื่อเดินรถ เพราะจ้างเดินรถสายนี้จะไม่ขาดทุน

ประมูลไฮสปีดยึด RFP

ด้าน “ศักดิ์สยาม” ชี้แจงรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ไม่ได้เอื้อ

เอกชนรายใหญ่ การประมูลใช้รูปแบบนานาชาติ มีเอกชนเข้ามาซื้อซองเอกสารคัดเลือกเอกชน (RFP) 31 ราย เป็นบริษัทไทย 14 รายและต่างประเทศ 17 ราย มียื่นเสนอราคา 2 กลุ่ม คือ กลุ่ม BSR ประกอบด้วย บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง, บมจ.ซีโน-ไทยฯ และ บมจ.ราช กรุ๊ป และกลุ่ม CPH ประกอบด้วย บจ.เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง, บมจ.ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM), บมจ.ช.การช่าง, บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ และ บจ.โซน่า เรลเวย์ คอนสตรัคชั่น คอร์ปอเรชั่น (CRCC)

“ทั้ง 2 กลุ่มผ่านคุณสมบัติ และเทคนิค ส่วนข้อเสนอการเงิน กลุ่ม CPH ชนะ เพราะขออุดหนุนน้อยที่สุด 149,650 ล้านบาท หรือคิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน 117,227 ล้านบาท น้อยกว่ากรอบ ครม.อนุมัติ 119,426 ล้านบาท”

ที่มาฟุ้งมกเกสัน-ศรีราชา

การรวมเอาพื้นที่มกเกสันและศรีราชาด้วย เพราะรถไฟฟ้าความเร็วสูงใช้เงินลงทุนสูง 179,389.09 ล้านบาท มีผลตอบแทนการลงทุนทางการเงิน (FIRR) 2.12% ไม่มีเอกชนรายใดมายื่นข้อเสนอแน่นอน ส่วนการพัฒนาที่ดินมกเกสันและศรีราชา ลงทุน 45,155.27 ล้านบาท เมื่อรวมทั้ง 2 ส่วนจะมีมูลค่าลงทุนที่ 224,544 ล้านบาท เมื่อคิดมูลค่าสุทธิปัจจุบัน -77,769 ล้านบาท ยังขาดทุนอยู่ รัฐจึงต้องร่วมอีก 119,426 ล้านบาท ทอยจ่ายคืน 10 ปี หลังสร้างเสร็จ

ไม่มีค่าไถ่ส่งมอบพื้นที่ซ้ำ

การลงนามสัญญาล่าช้ามาจากการส่งมอบพื้นที่โครงการที่ติดปัญหา คิดตามระยะทางของโครงการแล้วต้องส่งมอบรวม 4,429 ไร่ และตาม RFP ระบุให้รัฐส่งมอบพื้นที่ให้ได้มากกว่า 50% พบมีอุปสรรคทั้งระบบสาธารณูปโภค ผู้บุกรุก ได้ตั้งคณะทำงานเร่งรัดการส่งมอบ ไม่ต้องกังวลค่าไถ่ เพราะไม่ชัดเจนเป็นตัวเงินเด็ดขาด ขอยืนยันร่างสัญญาผ่านสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบแล้วทุกประการ