

รฟท.หัก'ซีพี' ยึดจ่ายค่าเช่า ที่ดินไฮสปีด

1 ก.พ.นัดถกใหญ่
การเซ็นสัญญาอาจเลื่อน

เบื้องลึกประมูลรถไฟเชื่อม
3 สนามบินไม่ลื่น บิ๊ก ร.ฟ.ท.รับ
ไม่ได้ ขอจ่ายค่าเช่าที่ดินรถไฟ
เมื่อมีผลตอบแทน ปรับโครงสร้าง
จากลอยฟ้าเป็นระดับดิน ลดต้นทุน
เอกชนแปดริ้วไว้อเปิดช่อง
ปรับย้ายสถานี

ต่อเนื่อง 15

ข่าวต่อ

s.w.n.

ลุ่มกันมากสำหรับการประมูลโครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน จากเดิมที่กำหนดจะต้องได้ผู้ชนะการประมูล และส่งเรื่องให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติภายในเดือนมกราคม 2562 ซึ่งช่วงแรกของการประมูลค่อนข้างไหลลื่น นั่นคือกลุ่ม ซีพี เสนอขอลดหนี้ต่ำกว่ากรอบราคาที่รัฐกำหนด 1.19 แสน ล้านบาท แต่เมื่อถึงขั้นตอนเจรจา ปรากฏว่าคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน รับข้อเสนอของกลุ่มซีพีเพียง 3 ข้อ จากที่เสนอมา 11 ข้อ ส่วนอีก 8 ข้อนั้น อยู่นอกเงื่อนไขที่โออาร์ ซึ่งผู้สังเกตการณ์ในวงการธุรกิจประเมินว่ายากที่จะตกลงกันได้ แม้วันที่ 1 กุมภาพันธ์นี้จะนัดถกใหญ่กันอีกครั้ง ทำให้การเซ็นสัญญาเพื่อได้ตัวผู้รับสัมปทาน อาจถูกเลื่อนออกไป หลังการเลือกตั้ง เพราะเงื่อนไขที่ว่าผิดทั้งเงื่อนไขที่ โออาร์ รัฐเสียประโยชน์ และเสี่ยงต่อการถูกดำเนินคดี ขณะโครงการรถไฟความเร็วสูง จำเป็นต้องเดินหน้า เนื่องจากเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรืออีอีซี เพื่อเรียกความเชื่อมั่น สถานการณ์ที่เกิดขึ้นมองว่า เรื่องนี้เป็นเกม ที่ซีกเอกชน ผู้ประมูลประเมินว่าอาจจะ ถือไฟเหนือกว่า

สำหรับข้อเสนอที่ คณะกรรมการไม่ตอบรับ 8 ข้อ หนึ่งในหลายข้อที่ทำให้ ร.ฟ.ท.รับไม่ได้ นั่นคือ ข้อเสนอขอชำระค่าเช่าที่ดิน

รถไฟ (ที่ดินมักกะสัน- ศรีราชา)จนกว่าจะถึงจุดที่มีผลตอบแทน นอกจากนี้ ยังมีข้อเสนอให้รัฐประกันผลตอบแทน 6.75% เพื่อช่วยรับความเสี่ยง ทั้งดอกเบี้ยที่อาจวิ่งไปเท่าตัว 8-9% จากปกติ 5% อีกทั้งให้ รัฐจัดหาสินเชื่อบริษัทไม่เกิน 2% เพื่อลงทุนโครงการนี้ เนื่องจากกลุ่มซีพีไม่ต้องการให้ดอกเบี้ยต้นทุนขยับเกินกรอบที่กำหนดไว้ คือ 1.2 แสนล้านบาท 10 ปี ดอกเบี้ย 2% อยู่ที่ 1.5 แสนล้านบาท แต่อัตราดอกเบี้ยปกติ 5% ทำให้ ต้นทุน วิ่งไปที่ 2 แสนล้านบาท ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ของกูรูวงการก่อสร้างระบุว่า วงเงิน 1.2 แสนล้านบาท สำหรับรถไฟความเร็วสูงไม่มีใครสามารถทำได้ยกเว้นจีน

นอกจากนี้ในระหว่างก่อสร้าง กลุ่มซีพี ยื่นข้อเสนอว่า รัฐต้องจ่ายค่าวงงาน โดยไม่รอให้จบโครงการ เท่ากับว่ากลุ่มซีพีเป็นได้แค่ผู้รับเหมาที่รับงานภาครัฐเท่านั้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมระบุว่า หากเป็นเช่นนั้น รัฐสามารถลงทุนเองโดยไม่จำเป็นต้องให้สัมปทานกับเอกชน

อีกประเด็นที่เป็นที่กังวลของคนในพื้นที่ ที่รถไฟเชื่อม 3 สนามบินผ่าน นั่นคือ การขอปรับแบบก่อสร้างจากยกระดับตลอดแนวเป็น เหลือระดับดิน ซึ่งเข้าใจว่ากลุ่มซีพีต้องการลดต้นทุนจากการก่อสร้างโครงการ ส่วนการย้ายสถานีย้ายแนวเส้นทาง กระทรวงคมนาคม อธิบายว่า ไม่ผิดเงื่อนไขที่โออาร์ แต่ กลุ่มซีพีจะต้อง ศึกษาและทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรืออีไอเอใหม่

ด้านนายวรวิทย์ มาลา รองผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)และรักษาการ ผู้ว่า ร.ฟ.ท. ออกมาชี้แจงว่า 11 ข้อเสนอั้นจบการเจรจาไปแล้ว ขณะนี้เน้นเรื่องการเจรจายละเอียด 30-40 หัวข้อสำคัญที่จะนำไประบุในสัญญาเท่านั้น สำหรับข้อกังวลว่ารัฐบาลใหม่จะมาทบทวนการประมูลโครงการต่างๆ นั้น ไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะหากมีการประกาศผู้ชนะไปแล้ว คงไม่สามารถย้อนกลับมาเรื่องการประมูลโครงการให้ล่าช้าอีก นายวรวิทย์ ย้ำชัดว่าภายในเดือนกุมภาพันธ์นี้จะเร่งสรุปแล้วนำรายงานคณะกรรมการอีอีซีเร่งเสนอครม.ภายในเดือนมีนาคม 2562

สำหรับ นายวัชร ปิ่นเจริญ นายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์จังหวัดฉะเชิงเทรา กล่าวว่า หากกลุ่มซีพี ย้ายแนวหรือ สถานี รถไฟความเร็วสูงใหม่ คนพื้นที่ไม่เห็นด้วยเพราะเอกชนต่างก็ซื้อที่ดินไว้รอพัฒนา เช่นเดียวกัน ■



รัฐบาลใหม่
จะมากบกว
การประมูล
โครงการ
ต่างๆ นั้น
ไม่สามารถ
ดำเนินการได้