

บีบีซีพีต่อรองทั้งทวนไฮสปีด รถไฟเร่งเกมเซ็นสัญญามบี.ด.

ยกแรกยังไม่จบ ซี.พี.เจรจายละเอียดสัญญาร่วมทุนไฮสปีด
ขอความร่วมมือห้ามเปิดเผยข้อมูล จนกว่าจะได้ข้อยุติ หวั่นส่งผล
ต่อภาพลักษณ์ไม่ดีต่อองค์กร เผยกลุ่ม ซี.พี.ยื่นข้อเสนออีกเพียบ
คณะกรรมการคัดเลือกนักถกต่อ ให้สมประโยชน์รัฐ-เอกชน หาก
ไม่ลงตัว เชิญกลุ่มบีทีเอสเจรจาทันที หวังปิดดีลเสนอบอร์ด
อีอีซีเคาะ เซ็นสัญญา มบี.ด.นี้ บีบีซีพีพร้อมคุยทุกประเด็น



บีบี ซี.พี.

ผู้สื่อข่าว “ประชาชาติธุรกิจ” รายงาน
ว่า เมื่อวันที่ 28 ม.ค.ที่ผ่านมา คณะ
กรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนโครงการ
รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
(ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะ
ทาง 220 กม. มูลค่า 224,544 ล้านบาท
เชิญกลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัท เจริญ
โภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร
(กลุ่ม ซี.พี.) ผู้เสนอวงเงินให้รัฐอุดหนุน
ต่ำสุด 117,227 ล้านบาท ร่วมประชุม
นัดแรกเพื่อเจรจายละเอียดเงื่อนไขที่
กลุ่ม ซี.พี.เสนอเพิ่มกว่า 200 หน้า 108
ประเด็น หาข้อยุติก่อนยกร่างสัญญา มี
นายคณิต แสงสุพรรณ เลขานุการคณะ
กรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียง
เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ร่วม
ประชุมด้วย โดยใช้เวลาร่วม 6 ชั่วโมง
แต่ยังไม่มีข้อสรุป

ซี.พี.ห้ามเผยแพร่ข้อมูลเจรจา

รายงานข่าวแจ้งว่า บรรยากาศ
การเจรจาเป็นไปด้วยความตึงเครียด
เนื่องจากคณะกรรมการคัดเลือกหยิบ
กรอบการเจรจาที่ยากที่สุดมาเจรจ
ก่อน โดยเป็นเงื่อนไขที่เป็นไปไม่ได้ และ
คณะกรรมการคัดเลือกไม่มีอำนาจ
พิจารณา เช่น เงื่อนไขด้านการเงินที่

จะปิดสุดเสียงของโครงการ การจ่าย
ผลตอบแทนให้รัฐ

“การเจรจายังไม่จบ คงต้องเจรจากัน
อีกสักกระยะหนึ่ง ซึ่งท่าทีของกลุ่ม ซี.พี.
ก็ยังไม่ถอย เพียงแต่จะเจรจายังไร
ให้ข้อเสนอที่ลงตัวกันระหว่างรัฐและ
เอกชน ทั้งนี้กลุ่ม ซี.พี.ได้ขอความร่วมมือ
ให้คณะกรรมการคัดเลือกอย่าเพิ่งให้
ข่าวออกไปก่อนจนกว่าการเจรจาจะได้
ข้อยุติ เนื่องจากบางอย่างยังสามารถ
พลิกแพลงได้อีก หากมีข่าวออกไปโดยที่
การเจรจายังไม่ยุติจะทำให้บริษัทได้รับ
ความเสียหายได้”

เงื่อนไขสัญญาละเอียดยับ

นายวรวิทย์ มลาลา รองผู้ว่าการกลุ่ม
ธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการ
ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)
กล่าวว่า หลังจากทีคณะกรรมการคัด
เลือกได้พิจารณาให้กลุ่ม ซี.พี.ผ่านการ
พิจารณาของที 4 ข้อเสนออื่น ๆ ที่เพิ่ม
ประสิทธิภาพของโครงการไปแล้ว ขณะนี้
เข้าสู่การเจรจายละเอียดข้อเสนอต่าง ๆ
ก่อนจะมีการลงนามสัญญา จะเป็นเงื่อนไข
ทุกอย่างที่บรรจุในสัญญาร่วมทุนที่ต้อง
บังคับใช้ตลอดอายุสัมปทาน 50 ปี ไม่ใช่
แค่รถไฟความเร็วสูง ยังมีรถไฟฟ้ามห
านครแอร์ตลิ่งที่เอกชนผู้ชนะจะต้อง
บริหารการเดินรถและการพัฒนาเชิง
พาณิชย์ที่สถานีมักกะสัน 150 ไร่ กับ

สถานีศรีราชา 25 ไร่อีกด้วย

รายละเอียดของสัญญามีตั้งแต่คำ
จำกัดความ วันเริ่มต้นสัญญา เหตุบอก
เลิกสัญญา ส่วนแบ่งรายได้ ค่าปรับ ค่า
ชดเชย คาดว่าจะได้ข้อสรุปเพื่อเสนอคณะ
กรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาค
ตะวันออก (บอร์ดอีอีซี) คณะรัฐมนตรี
(ครม.) และเซ็นสัญญาก่อสร้างภายใน
เดือน มี.ค.นี้ ตามที่บอร์ดอีอีซีตั้งเป้าไว้

“เป็นการเจรจาครั้งแรก นำข้อเสนอที่
ซี.พี.ส่งเพิ่มเติมเมื่อ 9 ม.ค. เป็นเอกสาร
200 หน้า 108 ประเด็น มาเป็นประเด็น
การเจรจาหลัก มีประมาณ 30-40 ข้อ
เจรจาเรื่องยาก ๆ ก่อน แต่เปิดเผย
กรอบการเจรจาและรายละเอียดที่ไม่ได้
เพราะมีข้อห้าม ซึ่งผมก็ถูกผู้ใหญ่ดุเรื่อง
การให้ข้อมูลด้วย เพราะอาจจะมีผลกับ
การเจรจาต่อรองกันได้ บอกได้แค่ว่า การ
เจรจาเป็นไปด้วยดี เป็นการแลกเปลี่ยน
ข้อมูลกันในด้านแนวคิด ทาง ซี.พี.อธิบาย
รายละเอียด ข้อเสนอต่าง ๆ ที่เขาคิด
ว่าสมเหตุสมผลในการเป็นผู้ร่วมลงทุน
ยังไม่มีมติตัดสินใจใด ๆ”

เจรจาจบกลาง ก.พ.นี้

นายวรวิทย์กล่าวอีกว่า ช่วงเช้าวันที่ 1
ก.พ.นี้คณะกรรมการคัดเลือกจะประชุม
เป็นการภายใน จากนั้นช่วงบ่ายจะเชิญ
กลุ่ม ซี.พี.เจรจากันต่อเป็นครั้งที่ 2 จะ
ได้ผลสรุปหรือไม่ยังตอบไม่ได้ ต้องรอ
ให้เคลียร์ทุกอย่างก่อน ยังมีเงื่อนไขอีก
มาก เนื่องจากเป็นข้อเสนอและความ
เห็นของเอกชน ที่พันไปกันหมดทุกข้อ
รวมถึงภาคผนวกด้วย ต้องใช้เวลาคุ
ยกันให้รอบคอบ แต่คาดว่าจะคงไม่หลาย
ครั้งเหมือนรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

คาดว่าจะการเจรจาน่าจะได้ข้อสรุป
ก่อนหรือกลางเดือน ก.พ.นี้ จากนั้นจะ

ส่งร่างสัญญาให้อัยการสูงสุดตรวจสอบ จะใช้เวลาประมาณ 2 สัปดาห์ ก่อนจะรายงานผลการเจรจาให้บอร์ดอีอีซีรับทราบถึงภาพรวมการเจรจาทั้งหมด รวมถึง 11 ข้อเสนอพิเศษในข้อที่ 4 ที่กลุ่ม ซี.พี. เสนอ ซึ่งใน 11 ข้อ ทางคณะกรรมการคัดเลือกปรับพิจารณา 3 ข้อ เช่น การจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านระบบราง

“ส่วนตัวไม่หนักใจอะไรกับโครงการนี้ เพราะมีคณะกรรมการที่เข้าใจกันดี เป็นเรื่องธรรมชาติของการเจรจาร่วมทุนที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ ที่รัฐและเอกชนจะมีมุมมองต่างกัน ก็ต้องเจรจากันให้สุดทาง จนคุยกันไม่สำเร็จ ภาครัฐก็ต้องรักษาผลประโยชน์ พิจารณาให้รอบคอบ อาจจะต้องใช้เวลานานอยู่แล้ว ส่วนเอกชนก็ต้องสู้เพื่อให้ได้ผลประโยชน์สูงสุดของธุรกิจ ทั้งนี้หากถึงที่สุดแล้วไม่สามารถเจรจากับกลุ่ม ซี.พี.ได้ จะเชิญกลุ่ม บีทีเอสผู้เสนอเงินขอให้รัฐสนับสนุน 169,934 ล้านบาทมาเจรจาต่อไป”

รอลุ้นรายงานอีไอเอ

สำหรับความคืบหน้าการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) นายวรวิทย์กล่าวว่า ภายในเดือน ก.พ.นี้จะส่งรายงานอีไอเอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) พิจารณาให้ความเห็นชอบ

รายงานข่าวแจ้งว่า สำหรับ 11 ข้อเสนอพิเศษที่กลุ่ม ซี.พี.เสนอให้รัฐ มี 3 ข้อที่คณะกรรมการคัดเลือกปรับพิจารณา คือ การสร้างศูนย์ความเป็นเลิศ โรงงานประกอบรถไฟ และพัฒนาโครงการร่วมกับชุมชน อีก 8 ข้อเสนอ มีไม่รับพิจารณา ได้แก่ การันตีผลตอบแทนโครงการ 6.75% ต่อปี ขอรัฐจ่ายค่า

อุดหนุนปีแรก ขอรัฐสนับสนุนแหล่งเงินที่เหมาะสม ปรับบางช่วงสร้างเป็นทางระดับดิน

ส่วนการขยายเส้นทางอยู่ตะเภา-ระยอง สร้างเส้นทางย่อยเชื่อมสถานีย้ายตำแหน่งสถานี ลดสัดส่วนการถือหุ้น จะเป็นข้อเสนอที่นำมาพิจารณาภายหลังได้โดยใส่ไว้ในแนบท้ายสัญญา เนื่องจากคณะกรรมการคัดเลือกมองว่าเป็นเงื่อนไขที่ไม่ได้อยู่ในชั้นเจรจา และเอกชนมีสิทธิ์ที่จะเสนอได้ในฐานะผู้ร่วมลงทุนเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการ เช่น การย้ายตำแหน่งสถานีในทีโออาร์ก็เปิดทางให้เอกชนเสนอได้

BTS พร้อมเจรจาทุกประเด็น

นายศิริ กาญจนพาสน์ ประธานกรรมการ บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ กล่าวว่า กลุ่มบีเอสอาร์เสนอราคาประมูลรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินสูงกว่ากลุ่ม ซี.พี. ขอยืนยันว่าเป็นราคาที่ดำเนินการได้และมาจากการคำนวณบนพื้นฐานข้อเท็จจริงตามที่ทีโออาร์กำหนด ทั้งนี้ด้วยเป็นโครงการขนาดใหญ่จึงทำให้ต้นทุนอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สูง ซึ่งกลุ่มบีทีเอสอาจจะเสียเปรียบกลุ่ม ซี.พี.ในด้านนี้

“ยินดีกับกลุ่ม ซี.พี.ด้วยที่ชนะประมูล เพราะเป็นโครงการขนาดใหญ่ มีความสำคัญกับการพัฒนาประเทศ โครงการจะได้เริ่มต้นเสียที แต่ถ้าสุดท้ายแล้วการเจรจาไม่เป็นผลสำเร็จ กลุ่มบีทีเอสก็พร้อมเจรจา เพราะเป็นอาชีพของเราอยู่แล้ว แม้ว่าโครงการนี้จะทำไม่ยากก็ตาม”