

เกมเศรษฐกิจ

ชิงรถไฟฟ้าสายสีส้ม

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

คำ ลังเดินหน้าต่อเนื่อง “สายสีส้ม” รถไฟฟ้าสายที่ 8 ของประเทศไทย

หลัง “รัฐบาลประยุทธ์” ทุ่มเม็ดเงิน 235,321 ล้านบาทประมูลเมื่อปี 2559 แบ่งสร้าง 2 ช่วง ประเดิมช่วงตะวันออก “ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี” วงเงิน 92,529 ล้านบาท ตอกเข็มเมื่อปี 2560

ปัจจุบันผู้รับเหมาทั้ง 6 สัญญากำลังโหมสร้างให้เสร็จเปิดบริการในปี 2567 กำลังจะตามมาช่วงตะวันตก “ศูนย์วัฒนธรรม-บางขุนนนท์” ที่คณะรัฐมนตรีเพิ่งอนุมัติวงเงิน 142,789 ล้านบาทก่อสร้างเมื่อ 28 ม.ค.ที่ผ่านมา

หลังติดหล่มรูปแบบลงทุนอยู่หลายเดือน จะเปิด PPP สัญญาเดียว หรือแยกสัญญาก่อสร้างงานระบบออกจากกันและขอยแบ่งหลายสัญญา หลังมีบีกรูบอลคาใจ ทำไม่ต่างกัน ทั้งที่เป็นสายเดียวกัน

แต่สุดท้ายก็เคาะสูตรลงตัว ด้วยภาระการเงินการคลังของประเทศ การดึงเอกชนร่วม PPP ตามที่บอร์ด PPP มี “สมคิด จาตุศรีพิทักษ์” เป็นประธานอนุมัติให้ประมูล PPP net cost น่าจะเป็นทางออก “วิน-วิน” ทั้งรัฐและเอกชน จะช่วยกระตุ้นการลงทุนของประเทศ

โดยเอกชนจะหาเงิน 128,128 ล้านบาทลงทุนก่อสร้าง จัดหาระบบ ซ็อร์ด ให้รัฐก่อน แลกกับสัมปทานเดินรถ เก็บค่าโดยสาร 30 ปี

รัฐจะลงทุนค่าเวนคืน 14,661 ล้านบาท และจ่ายเงินสนับสนุนเอกชนไม่เกินค่างานโยธา 96,021 ล้านบาท ในปีเท่า ๆ กันไม่ต่ำกว่า 10 ปี พร้อมดอกเบี้ย นับจากเปิดบริการตลอดสายปี 2569

หากไม่มีคลื่นแทรก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะกดปุ่มประมูลในเดือน มิ.ย.นี้

นับเป็นโปรเจกต์ใหญ่แห่งปี 2020 ที่ทุนใหญ่กำลังจับจ้อง

ขณะที่วงการรับเหมาจับตาประมูลรอบนี้สนุกแน่ ! เพราะเป็นสนามแข่งระดับมหาเศรษฐีของเมืองไทย

มาแฉ “กลุ่มบีทีเอส” ของเศรษฐีหุ้นไทย อันดับ 4 “ศิริ กาญจนพาสน์” ที่ประกาศ... จะจับมือกับพันธมิตรเดิมร่วมประมูล...

แถมดูพันธมิตร ว่ากันว่าเป็นทีมเดิมที่กอดคอกันคว้งงานระบบมอเตอร์เวย์

มี บมจ.กอล์ฟ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ ของ “สารัชชร์ รัตนาวะดี” เศรษฐีหุ้นเบอร์หนึ่ง บมจ.ซิโน-ไทยฯของ “ตระกูลชาญวีรกุล” บมจ.ราชกรู๊ป และอาจจะมียักษ์รับเหมาจากจีนมาร่วมแจม

ไม่น่าจะพลาด “BEM” หรือ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ เครือช.การช่างของเจ้าสัว “ปลิว ตริวิศวะเวทย์”

มีข่าวสะพัดในวงการผู้รับเหมา งานนี้ “BEM-ช.การช่าง” อาจจะแท็กทีมอิตาเลียนไทยฯของ “เปรมชัย วรรณสูต” และกลุ่ม ซี.พี.ของ “เจ้าสัวธนินท์ เจียรวนนท์” ที่เริ่มขยายธุรกิจสู่ระบบรางสร้างไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน

การที่ 2 ทุนใหญ่ช่วงชิงเด็กสายสีส้ม ส่วนหนึ่งหวังต่อยอดธุรกิจเพราะเป็นรถไฟฟ้าเส้นทางหลักวิ่งผ่าเมืองเชื่อมกับรถไฟฟ้าอีกหลายสาย

ตัดกับบีทีเอสที่สถานีราชเทวี สายสีเหลืองที่ลำสาละ สีลมพู่ที่มีนบุรี เชื่อมสถานีบางขุนนนท์ ราชปรารภ ศูนย์วัฒนธรรมของสายสีน้ำเงิน-แอร์พอร์ตลิงก์ของเจ้าสัวปลิว-เจ้าสัว ซี.พี.

แต่อีกด้านหนึ่ง ว่ากันว่า...เป็นการเปิดศึกแห่งศักดิ์ศรีที่จะปะทุขึ้นอีกรอบ ซึ่งติดพันมาจากประมูลมอเตอร์เวย์

ไฮสปีด เมืองการบินอุตะเถา ที่ 2 ทุนใหญ่สวมบทบาท คว่าชัยชนะมาแล้ว

“สายสีส้ม” จะเป็นอีกสนามวัดดีกรีความใจป่าของเศรษฐกิจไทย

จุดชี้ขาดของสายสีส้ม อยู่ที่ใครให้รัฐสนับสนุนน้อย และจ่ายผลตอบแทนให้รัฐมากจะเป็นผู้ชนะ

เพราะรัฐถือว่าออกเงินสร้างให้แล้ว ครึ่งทางช่วงตะวันออก ดึงนักเอกชนควรแบ่งรายได้จากสัมปทานให้รัฐเยอะ ๆ

จึงเป็นที่มา ทำไม “สำนักงบประมาณ” ถึงมีข้อสังเกตทั้งเป็นตั้งให้คณะกรรมการมาตรา 36 ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน 2562 นำไปพิจารณาร่างที่ไออาร์ก่อนประมูล

1.ให้จ่ายเงินสนับสนุนเอกชนตามค่างานโยธาเกิดขึ้นจริง 91,983 ล้านบาท และคิดอัตราเงินเพื่อที่ 1% ส่วนค่าเพื่อเหลือเพื่อขาด 4,029 ล้านบาท จะจ่ายก็ต่อเมื่อมีเหตุจำเป็น

2.ให้ใช้อัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยไม่เกินอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลอายุ 10 ปี บวก 1

3.ให้ทยอยชำระคืนหลังเริ่มก่อสร้างแล้ว 2 ปี มีระยะเวลาแบ่งจ่าย 7 ปี หรือปีสุดท้าย เพื่อลดภาระดอกเบี้ย

ถ้าทำได้ตามโจทย์นี้ “สำนักงบประมาณ” คาดว่ารัฐประหยัดเงินได้ร่วม ๆ 20,000 ล้านบาท

พร้อมกำชับว่า การกำหนดที่ไออาร์ ต้องไม่ให้รัฐเสียประโยชน์ มีการแข่งขันอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ให้เกิดกลไกตลาดที่จะทำให้รัฐประหยัดเงินลงทุน ไม่เป็นภาระการคลังของประเทศเกินความจำเป็น

เพราะรัฐมีภาระต้องนำงบประมาณไปจ่ายคืนเอกชนที่ลงทุนสายสีชมพู สีเหลือง และไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบินอีก

ส่วน “สภาพัฒน์” ขอให้ดูเรื่องเวนคืนที่ดินให้ดี ๆ และกำหนดอัตราค่าโดยสารให้จูงใจคนมาใช้บริการ

อย่าให้ข้าราชการเหมือนโครงการที่ผ่านมา !