

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีอเพอร์ตี
วันที่: จันทร์ 2 - พุธ 4 พฤศจิกายน 2563
ปีที่: 43 ฉบับที่: 5302

Col.Inch: 127.56 Ad Value: 172,206

หน้า: 1(ล่าง), 7

PRValue (x3): 516,618

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ผ่าอาณาจักร 'BTS-BEM' 2 บักรถไฟฟ้าซิง 'สายสีส้ม'

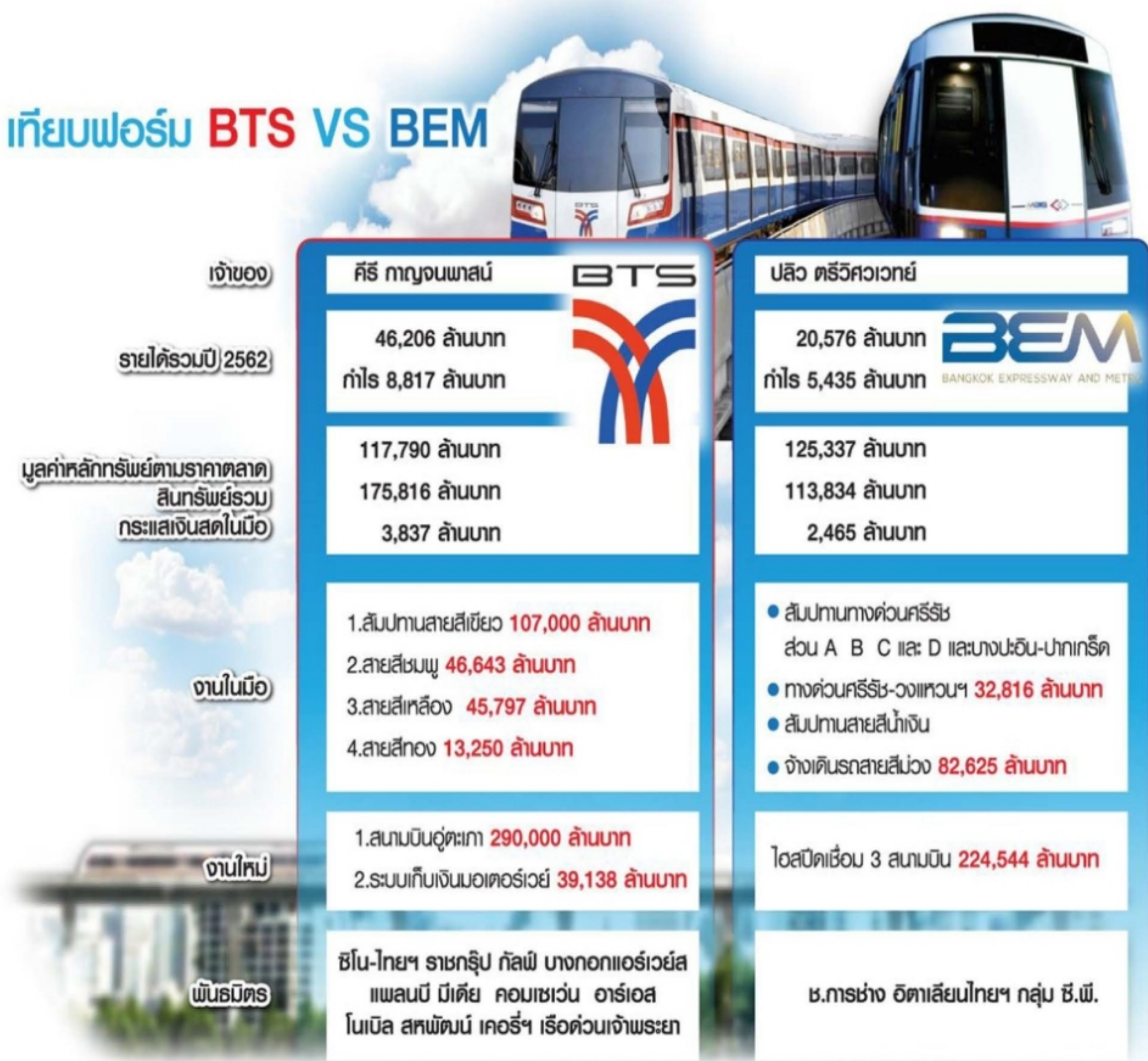
ผ่าอาณาจักร

7

"BTS-BEM"

2 บักรถไฟฟ้าซิง "สายสีส้ม"

เทียบฟอร์ม BTS VS BEM



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

ผ่าอาณาจักร 'BTS-BEM'

2 บักรถไฟฟ้าซิง 'สายสีส้ม'

กลายเป็น 1 ปรากฏการณ์ new normal ประเทศไทย การปิดรถไฟฟ้าสกัดการชุมนุมของ "กลุ่มคณะราษฎร 2563" ที่ปิดหมดสถานีรถไฟฟ้าชุมนุมปลดแอกทางการเมือง

ทำให้ "รัฐบาล" สั่งปิดสถานที่ รวมทั้งสถานีรถไฟฟ้า MRT และ BTS แต่ด้วยเป็นเส้นทางหลัก จึงหนีไม่พ้นเกิดกระแสไม่พอใจจากการประกาศปิด ๆ เปิด ๆ รถไฟฟ้า แม้ว่าบีทีเอส จะออก

มาย้ำ ไม่ได้ปิดตามอำเภอใจก็ตาม ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวไม่มีใครอยากให้เกิด เพราะเสียหาย "ทั้งขึ้น-ทั้งลง" ไม่ว่าประชาชนที่มาใช้บริการ ผู้ประกอบการเดินรถที่รายได้ขาดหายไป

เปิดพอร์ตรถไฟฟ้า BTS

จากกระแสร้อนทำให้คนยิ่งอยากจะรู้จัก “รถไฟฟ้าสายหลัก” ที่เป็นดั่งเส้นเลือดใหญ่ในการเดินทางของคนกรุง ซึ่งถือกำเนิดคนละเวลา-ใช้สูตรลงทุนคนละรูปแบบ

“รถไฟฟ้าสายสีเขียว” หรือ BTS มี “คีรี กาญจนพาสน์” เป็นผู้เปิดตำนานก่อสร้างรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทย ภายใต้ บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) โดยยอมควักทุนเอง 100% แลกสัมปทานเดินรถ 30 ปี จากกรุงเทพมหานคร (กทม.) นับจากวันที่ 4 ธ.ค. 2542 ถึงวันที่ 4 ธ.ค. 2572

ถือได้ว่ากุ่มพื้นที่ใจกลางเมือง ระยะทาง 23.5 กม. จากหมอชิต-อ่อนนุช และสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน ขณะเดียวกันยังรับจ้าง กทม.บริหารจัดการเดินรถส่วนต่อขยาย “อ่อนนุช-แบริ่ง” และ “ตากสิน-บางหว้า” ยาวถึงปี 2585

ลุ้นขยายสัมปทาน 30 ปี

นอกจากนี้รอเซ็นสัมปทานเดินรถสายสีเขียวทั้งโครงการ จะนับต่อจากสัญญาเดิม 30 ปี ตั้งแต่ปี 2572-2602 แลกกับแบกหนักกว่า 1 แสนล้านบาท กทม. หลังรัฐบาลยกส่วนต่อขยาย “หมอชิต-คูคต” และ “แบริ่ง-สมุทรปราการ” ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ก่อสร้างให้ กทม. โดยมีเงื่อนไขชำระหนี้ก่อสร้างคืนให้ รฟม.

ด้วยภาระหนี้ก้อนใหญ่ทำให้ กทม. ไม่มีรายได้พอจะมาจ่าย จึงรวบรวมสัมปทานเก่า และใหม่เป็นสัมปทานเดียวกัน เพื่อเปิดให้เอกชนมาร่วมลงทุน แต่เพราะขั้นตอนคัดเลือก PPP ใช้เวลาอย่างน้อย 1 ปี และเพื่อให้การเดินทางต่อเนื่อง จึงเป็นที่มา “รัฐบาล คสช.” ออกคำสั่ง ม. 44 ให้เจรจากับเอกชนรายเดิม คือ BTS

หากไม่ถูกแซงแซง จะทำให้ “BTS” ได้เดินรถสายสีเขียวเชื่อม 3 จังหวัด “ปทุมธานี-กรุงเทพฯ-สมุทรปราการ” ด้วยระยะทาง 68.25 กม. จำนวน 59 สถานี เก็บค่าโดยสาร 15-65 บาท



คีรี กาญจนพาสน์

จากสายสีเขียว “คีรี” สวมบทเจ้าบุญทุ่มพลิกพันธมิตร “ซิโน-ไทยฯ” ธุรกิจรับเหมาใต้ปีก “ตระกูลชาตวิรุณกุล” และ “ราชกรุ๊ป” ยักษ์พลังงาน ทุ่มทุนแสนล้านบาทคว้าสัมปทาน 30 ปี รถไฟฟ้าโมโนเรลสองสายแรกของประเทศไทย คือ “สายสีชมพู” แคราย-มีนบุรี และ “สายสีเหลือง” ลาดพร้าว-ลำโพง มาเติมในพอร์ต ป้อนคนจากชานเมืองเข้าสู่ระบบสายสีเขียว รวมถึงยังได้เดินรถ 30 ปี รถไฟฟ้าสายสีทองให้ กทม. อีกด้วย

MRT-ทางด่วนธุรกิจใหญ่ BEM

ฝั่ง “สายสีน้ำเงิน” รถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย จาก “บางซื่อ-หัวลำโพง” มี รฟม. เป็นผู้ลงทุนงานโยธา และ บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ (BMCL) ธุรกิจเคอือ ช.การช่าง ภายใต้การนำของ “ปลิว ตรีวิศวะเวทย์” ได้สัมปทานเดินรถ ค่ายนี้เติบโตมาจากธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง ก่อนขยายฐานมาสู่การรับสัมปทานทางด่วน และรถไฟฟ้า

ก่อนจะควบรวมธุรกิจทางด่วน-รถไฟฟ้าเป็น บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) ในปี 2559 กลายเป็นคู่สัญญาสัมปทานทางด่วน และรถไฟฟ้ามาถึงปัจจุบัน

“ธุรกิจรถไฟฟ้า” BEM รับสัมปทาน



ปลิว ตรีวิศวะเวทย์

เดินรถและพัฒนาเชิงพาณิชย์สายสีน้ำเงิน 25 ปี ตั้งแต่ปี 2547-2572 ยังได้ขยายสัญญาอีก 30 ปี จากลงทุนเดินรถส่วนต่อขยายบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ที่ รฟม. รวบรวมสัมปทานเก่าและใหม่ ให้ไปสิ้นสุดพร้อมกันในปี 2592 และยังสามารถเจรจาจ้างเดินรถ 30 ปี สายสีม่วง “เตาปูน-คลองบางไผ่” ไปครองอีกกว่า 8 หมื่นล้านบาท

ขณะที่ “ธุรกิจทางด่วน” รับสัมปทาน 3 สายทาง ได้แก่ ทางด่วนศรีรัช ทางด่วนศรีรัช-วงแหวนฯ และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ล่าสุดได้ขยายสัญญาสัมปทาน อีก 15 ปี 8 เดือน แลกยุติข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 17 คดี มีมูลค่าหนี้ 58,873 ล้านบาท

เส้นทางของ “BTS-BEM” ไม่ต่างกัน และต่างต้องการลงทุนในโครงการเป็นสัมปทานของรัฐบาล เพื่อสร้างรายได้ในระยะยาว นอกจากนี้ทั้ง 2 ยักษ์รถไฟฟ้า ยังมีคอนเนกชันแน่นหนา ทั้งบักทูน-บักราชการ-การเมืองไม่แพ้กันด้วย

ในแง่การลงทุน “BTS” มีกองทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางรางบีทีเอสไอกรท (BTSGIF) เป็น

เครื่องมือระดมทุน พร้อมกับจัดพอร์ตธุรกิจใครือ เป็น 4 ขาด้อยอดรถไฟฟ้าภายใต้ "บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์" ผลประกอบการปี 2562/2563 มีรายได้รวม 46,206 ล้านบาท มาจากธุรกิจรถไฟฟ้า 80% โฆษณา 15% บริการ 4% และอสังหาริมทรัพย์ 1%

BTS ขยายฐานคลุมทุกโหมด

ปัจจุบันกลุ่มนี้เข้าลงทุนในหุ้นหลากหลายธุรกิจทั้งสื่อโฆษณาที่มี บมจ.วีจีไอ คมพอร์ตสื่อในบ้านและนอกบ้าน เข้าถือหุ้นใน บจ.เคอรี่ เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) และ บมจ.แพลน บี มีเดีย ยังผนึก "เครือสหพัฒน์" ยกฐานะลอว์สัน 108 ไปไว้บนสถานี BTS และนำระบบ Rabbit LINE Pay มาบุกตลาดเปย์เมนต์ ยังทุ่ม 1,050 ล้านบาท ถือหุ้นใน บมจ.อาร์เอส

ยังขยายฐานลงทุนคลุมทุกโหมด "บก-ราง-น้ำ-อากาศ" นอกจากรถไฟฟ้า 4 สี "เขียว-ชมพู-เหลือง-ทอง" ได้ยึดหัวหาดระบบเก็บเงินมอเตอร์เวย์ ผนึก "กัลฟ์-ซิโน-ไทยฯ-ราชกรุ๊ป" ดัมพ์ราคากว่า 2 หมื่นล้าน ปาดหน้าคู่แข่ง "BEM" คำว่าเค้ก 30 ปี บริหารระบบเก็บเงินมอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา และบางใหญ่-กาญจนบุรี ด้วยวงเงิน 39,138 ล้านบาท กำลังรอเซ็นปิดดีล

ร่วมลงขันกับ "บางกอกแอร์เวย์ส-ซิโน-ไทยฯ" ทุ่มสุดตัว 3.05 แสนล้าน รับสัมปทาน 50 ปี สร้างเมืองการบินอุตะเถา 6,500 ไร่ พื้นที่ไฮเดจเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ยังเข้าไปซื้อหุ้นใน "เรือด่วนเจ้าพระยา" และกำลังศึกษาเข้าไปสู่ธุรกิจรถเมล์

ด้าน "BEM" สถานะการเงินก็แข็งแกร่ง โดยปี 2562 มีรายได้รวม 20,576 ล้านบาท มาจากธุรกิจทางด่วน 60% ระบบราง 30% เชิงพาณิชย์ 5% และอื่น ๆ 5% หลังพ่ายศึกชิงระบบมอเตอร์เวย์ ยังไม่ได้งานเต็มเข้ามาในพอร์ต นอกจากรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน วงเงิน 224,544 ล้านบาท ซึ่งร่วมทุนกับกลุ่ม ซี.พี.คว้าสัมปทาน 50 ปี มาครอง

สู้ยิบตาประมูลสายสีส้ม

ปัจจุบัน "BEM" และ "ช.การช่าง" ได้ทุ่มสรรพกำลังชิงสัมปทานสายสีส้ม "บางขุนนนท์-มีนบุรี" เค้กใหญ่ส่งท้ายปี 2563 ที่ รฟม.เปิดให้เอกลงลงทุน 1.28 แสนล้านบาท สร้างช่วงตะวันตก "บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม" แลกสัมปทานเดินรถ 30 ปีตลอดสาย

อุณหภูมิสนามประมูลสายสีส้มกำลังปะทุเดือด หลัง รฟม.เปลี่ยนกติกาพิจารณาผู้ชนะประมูลใหม่ เมื่อเปิดซองคุณสมบัติ จะเปิดของเทคนิคควบคู่ข้อเสนอการเงิน และนำคะแนนเทคนิค 30% พิจารณาร่วมกับคะแนนการเงิน 70% ใครให้ประโยชน์รัฐสูงสุดเป็นผู้ชนะ ทำให้ผู้เสนอราคาต่ำสุด ไม่ใช่ผู้ชนะในเกมนี้ จากเดิมไล่เปิดทีละซอง

จากการเปลี่ยนเกณฑ์ใหม่ ทำให้ "BTS" เปิดศึกแห่งศักดิ์ศรี สู้ยิบตา ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลางให้ใช้เกณฑ์เดิมพิจารณาและขอโต้สวนฉุกเฉินเพื่อคุ้มครองชั่วคราวระงับการยื่นซองประมูล จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษา

ยกแรกศาลมีคำสั่งให้ รฟม.กลับไปใช้เกณฑ์เดิมพิจารณา โดยไม่ระงับกระบวนการประมูล ขณะที่ รฟม.ย้ำไลน์ให้ยื่นซองประมูลวันที่ 9 พ.ย.นี้ ควบคู่ใช้สิทธิ์ยื่นอุทธรณ์คำสั่งทุเลาของ BTS รอคณะกรรมการมาตรา 36 ทบ โต้ให้จบก่อนวันยื่นซอง

มีความเป็นไปได้สูงที่การประมูลจะยืดเยื้อ ถึงแม้จะยื่นซองแล้ว แต่การพิจารณาผลผู้ชนะอาจจะ "ถูกดองเค็ม" จนกว่าศาลจะมีคำสั่งตัดสินออกมา

เป็นการเดิมพัน-วัดใจของยักษ์ใหญ่ธุรกิจรถไฟฟ้า ช่วงชิงงานใหญ่แห่งที่ สันสะเทือนไปทั้งบาง