

เจ้าสัวในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา รวมถึง “เจ้าสัวเจริญ” ที่เริ่มเข้าสู่ธุรกิจการเงินเมื่อปี 2529 ด้วยการเข้าครอบครองธนาคารมหานคร บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์มหาชน และบริษัทอสังหาริมทรัพย์ จำกัด แต่หลังวิกฤติเศรษฐกิจ 2540 เหลือเฉพาะ “อสังหาริมทรัพย์” จึงทุ่มทรัพยากรการขายธุรกิจการเงินที่เหลือเป็นบริษัทอสังหาริมทรัพย์ จำกัด (มหาชน), บริษัทอสังหาริมทรัพย์ จำกัด (มหาชน) บริษัทอสังหาริมทรัพย์ จำกัด และบริษัทอสังหาริมทรัพย์ จำกัด รวมทั้งหมดได้เข้าซื้อกิจการบริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

“อสังหาริมทรัพย์” ธุรกิจการเงินที่ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 หลังจากการออกกรมธรรม์ “เจอ จ่าย จบ” ที่ไปได้สวยในปี 2563 แต่ปี 2564 สายพันธุ์เดลต้าที่ส่งผลให้มีผู้ติดเชื้อในไทยมากกว่า 2 ล้านคน และอสังหาริมทรัพย์ต้องจ่ายสินไหมไปแล้ว 9,900 ล้านบาท ทำให้ต้องยื่นต่อคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ขอให้บริษัทประกันภัยยกเลิกกรมธรรม์นี้ได้ แต่ถูกปฏิเสธและนำมาสู่การร้องศาลปกครอง และทำให้ต้องยื่นขอ “เลิกกิจการประกันวินาศภัย” เมื่อวันที่ 26 ม.ค.2565

แหล่งข่าวจากตระกูลธุรกิจชั้นนำของเมืองไทยกล่าวว่า การที่เจ้าสัวเจริญทิ้งธุรกิจประกันถือเป็นการ Cut loss หรือหยุดการขาดทุน เพื่อไม่ให้ธุรกิจเสียหายหนักยิ่งขึ้น หากยังยึดต่อ “ในทางธุรกิจไม่ว่าผู้ประกอบการรายใดที่เผชิญภาวะนี้เชื่อว่า จะเลือกวิธีการนี้เช่นกัน”

การหยุดขาดทุนในธุรกิจประกันช่วยประคองภาพรวมของธุรกิจที่ซบเซาจากพิษโควิด-19 ระบาดกว่า 2 ปี จุดความมั่นคงของเจ้าสัวเจริญปรับตัวลดลง โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจการเงิน ภายใต้ บริษัท เครือไทยโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ส่วนกลุ่มธุรกิจโรงแรมท่องเที่ยวภายใต้บริษัท แอสเสท เวิร์ด คอร์ป จำกัด (มหาชน) หรือ AWC ปี 2563-2564 รายได้ลดลง โดยมีผล “ขาดทุน” สะสม 2 ปีเกือบ 2,000 ล้านบาท เพราะโรงแรมในประเทศมีอัตราเข้าพักต่ำถึง 1% จากเคยอยู่ระดับ 80%

● **ธุรกิจเครื่องดื่ม-อาหาร ลดฮวบ!!**

ธุรกิจเครื่องดื่มและอาหาร ภายใต้อาณาจักรไทยเบฟเวอเรจ ช่วง 2 ปียอดขายลดลงต่อเนื่องเช่นกัน โดยปีงบประมาณ 2563 (ต.ค.2562-ก.ย.2563) ยอดขายรวม 253,481 ล้านบาท ลดลง 5.2% ราย 13,876 ล้านบาท แต่กำไรสุทธิลดลงเพียง 18 ล้านบาท อยู่ที่ 26,065 ล้านบาท ปี 2564 ยอดขายรวม 240,543 ล้านบาท ลดลง 5.1% ราย 12,938 ล้านบาท กำไรสุทธิ 27,339 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4.9% ประมาณ 1,274 ล้านบาท

ด้าน “มาร์เก็ตแคป” ช่วงเกือบ 6 เดือนที่ผ่านมา ลดลงจาก 13,700 ล้านดอลลาร์ ณ 2 ก.พ.2565 มูลค่าอยู่ที่ 12,216 ล้านดอลลาร์ มาร์เก็ตแคปหายไปกว่า 48,000 ล้านบาท

ภาพรวมฐานะทางการเงินของไทยเบฟยังคงแข็งแกร่งและตลอดการดำเนินธุรกิจที่ผ่านมาสามารถทำกำไรและเติบโตต่อเนื่อง โดยเฉพาะธุรกิจ “สุรา” เป็นพระเอกที่ทำกำไรสัดส่วนสูงสุดถึง 87% ส่วนธุรกิจเบียร์ในประเทศยังมีทิศทางดีแม้ช่องทางดับบาร์ถูกกระทบปิดร้าน ส่วนตลาดเบียร์ต่างประเทศปีที่ผ่านมาหดตัว 11% โดยหลักจากไซ่ง่อน เบียร์ แอลกอฮอล์ เบฟเวอเรจ คอร์ปอเรชั่น (SABECO) ในเวียดนามที่เจอมาตรการรัฐเข้มงวดโควิด ด้านธุรกิจอาหารขาดทุน 488 ล้านบาท ติดลบสูง 383.2% ส่วนธุรกิจเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ ยอดขายลดลง 6.6% แต่ทำกำไรเติบโต 51%

● **ภาพรวมธุรกิจไทยเบฟถือว่าแข็งแกร่ง โดยเฉพาะ “การเงิน” ที่ยังทำกำไรได้ท่ามกลางวิกฤติโรคระบาด**

ด้านธุรกิจอุตสาหกรรมและการค้าภายใต้ บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน) หรือ บีเจซีเผชิญโควิด 2 ปี ยอดขายลดลงระดับ “หมื่นล้านบาท” แต่ยังทำกำไรแม้จะเป็นอัตราลดลง โดยปี 2563 มีกำไรสุทธิ 4,000 ล้านบาท และ 9 เดือนปี 2564 กำไรกว่า 2,000 ล้านบาท

หากโควิดคลี่คลาย คาดว่า บีเจซีจะเติบโตอีกครั้งเพราะบริษัทผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคที่จำเป็นต่อการดำรงชีพ ขณะที่ห้างค้าปลีกบิ๊กซีเป็นหน้าร้านหนึ่งในช่องทางที่เสริมสินค้าเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย

สำหรับ **ธุรกิจเกษตรและอุตสาหกรรม** ภายใต้กลุ่มพรหมนิร มีภาระผูกพันทางการเงินสูง ผลประกอบการในไทยลาว กัมพูชา ครอบคลุมทั้งยางพารา กาแฟ ปาล์มน้ำมัน และมีโรงงานน้ำตาล โรงงานผลิตปุ๋ยเคมี “ปุ๋ยตรามงกุฎ” และโรงงานผลิตสินค้าแปรรูป เช่น สับปะรดกระป๋อง สุขภาพ ธุรกิจหลักมีความแข็งแกร่ง เช่น เทอราโกร เฟอร์ติไลเซอร์ ผลิตและทำตลาดปุ๋ยตรามงกุฎ ทำรายได้ปี 2563 หลัก 5,000 ล้านบาท เติบโตเล็กน้อย กำไรเติบโตกว่า 1,000%

ไทยเบฟ วางแพชชั่นขับเคลื่อนธุรกิจสู่ชัยชนะหรือ **Passion to Win 2025** โดยมุ่งรักษาล้างล้างเครื่องดื่มครบวงจรของไทยและอาเซียน หรือ **โทเทล เบฟเวอเรจ** หลังโควิดจะต้องแข็งแกร่งกว่าเดิม พร้อมเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน

● **เมกะโปรเจกต์ ‘ไฮสปีด’ เจ้าสัวธนินท์ สะดุด**
ในขณะ “เจ้าสัวธนินท์ เจียรวนนท์” ดูเหมือน

จะได้รับผลกระทบไม่แพ้กัน ถึงแม้โควิดทั่วโลกยังทำให้รายได้ทั้งกลุ่มซีพีทั่วโลกในปี 2563 เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 2.14 ล้านล้านบาท มากกว่าปี 2562 ที่มีรายได้ 1.99 ล้านล้านบาท ล้านล้านบาท

ส่วนผลดำเนินงานปี 2564 ในบริษัทหลักอย่าง บริษัทเจริญโภคภัณฑ์อาหาร จำกัด (มหาชน) หรือ ซีพีเอฟ ช่วง 3 ไตรมาสแรกของปีรายได้รวม 378,455 ล้านบาท กำไรสุทธิ 6,308 ล้านบาท และบริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน) รายได้รวม 401,083 ล้านบาท กำไรสุทธิ 6,281 ล้านบาท

ผลกระทบจากโควิด-19 เกิดกับ “โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน” (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) ที่ดำเนินการผ่าน “บริษัทเอเชียเอรา วัน จำกัด” ต้องขอให้รัฐ “เยียวยา” ผลกระทบโควิด-19 ด้วยการขอผ่อนชำระค่าสิทธิบริหารแอร์พอร์ตเรลลิงก์ที่เป็นส่วนหนึ่งของรถไฟความเร็วสูง

ตามสัญญาว่าลงทุนกำหนดให้กลุ่มซีพีชำระ 10,671 ล้านบาท ภายในวันที่ 24 ต.ค.2564 หรือภายใน 2 ปี หลังลงนามสัญญา แต่กลุ่มซีพีชำระไม่ได้และขอผ่อนจ่าย ซึ่งนำมาสู่มติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้แก้ไขสัญญาว่าลงทุนที่กำลังเจรจากันขณะนี้

ทั้งนี้ **บริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด มีปัญหาในการเจรจาขอสินเชื่อลงทุน** โดยได้รับการชี้แจงจากสถาบันเงิน 3 ประเด็น สำคัญ คือ

- 1.แอร์พอร์ตเรลลิงก์มีจำนวนผู้โดยสารน้อยลงจากผลกระทบโควิด-19 เหลือวันละ 9,000 คน จากช่วงก่อนระบาดมีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 70,000 คน
- 2.รัฐบาลสนับสนุนนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ลดลงเมื่อเทียบกับช่วงที่ผ่านมา
- 3.อัตราหนี้ของกลุ่มซีพีขึ้นพาดานหลังจากที่ผ่านมาธุรกิจการเงินกู้เงินเพื่อลงทุนจำนวนมาก โดยเฉพาะการซื้อกิจการเทสโก้ในไทยและมาเลเซีย 338,445 ล้านบาท ซึ่งใช้ทั้งกระแสเงินสดของบริษัทในกลุ่มซีพีและการกู้เงิน

● **ดีล เทสโก้ โลตัส การการเงิน**

ขณะที่การเข้าซื้อ “เทสโก้ โลตัส” เป็นอีกโปรเจกต์ที่สร้างภาระทางการเงินให้กับกลุ่มซีพีมาก โดยหลังปิดดีล 338,445 ล้านบาท แล้วในปี 2564 กลุ่มซีพีปรับโครงสร้างกลุ่มธุรกิจค้าปลีกครั้งใหญ่ทำการโอนกิจการทั้งหมดของบริษัท ซี.พี.รีเทล โฮลดิ้ง จำกัด (CPRH) ซึ่งเป็นผู้ถือ 99.99% ในบริษัท โลตัส สโตร์ส (ประเทศไทย) และ Lotuss Stores (Malaysia) Sdn. Bhd. ให้บริษัทสยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) มูลค่า 217,949 ล้านบาท รับแผนขยายปึกทั้งในไทยและภูมิภาคเอเชียตลาดเป้าหมายแห่งอนาคต สำหรับ “เทสโก้ โลตัส” หยอดปรับโฉมและ

รีแบรนด์สู่“โลตัส” (Lotus’s) การโอนกิจการ“โลตัส” ไปอยู่ภายใต้การดูแลของ“แม็คโคร” ซึ่งดำเนินกิจการค้าส่งสมัยใหม่แบบ Cash&Carry ชำระเงินสดและบริการตัวเอง นับเป็นการลดความเสี่ยงของสถานะการเงินให้ “ซีพีออลล์” ผู้บริหารร้านเซเว่น อีเลฟเว่นที่ต้องแบกรับหนี้ก้อนโต ในฐานะผู้เข้าซื้อกิจการเอสเอ็มแอลที่ท่ามกลางวิกฤติโควิด-19 กระทบผลประกอบการเซเว่นอีเลฟเว่นไม่น้อยเทียบ“แม็คโคร”ที่รายได้และกำไรยังคงเป็นบวก

ก่อนหน้านี้ “ศุภชัย เจียรวนนท์” ประธานคณะผู้บริหาร เครือเจริญโภคภัณฑ์ และ ประธานกรรมการ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า การปรับโครงสร้างธุรกิจครั้งนี้จะผลักดันแผนขยายกิจการแม็คโคร และ โลตัส ในต่างประเทศให้คล่องตัวขึ้น เพื่อแข่งขันกับผู้เล่นระดับโลก

“แม็คโคร”นับเป็นหัวหอกเจาะกลุ่มผู้ประกอบการในรูปแบบ B2B ส่วน“โลตัส”รองรับผู้บริโภคทั่วไป หรือ B2C ผ่านโมเดลไฮเปอร์มาร์เก็ต“โลตัส”และมี ซูเปอร์มาร์เก็ต ภายใต้ชื่อโลตัสโก เฟรช (Lotus’s go fresh) มี ซูเปอร์มาร์เก็ต

ธุรกิจค้าปลีกเป็นโอกาสสำคัญของเครือซีพีและไทยเบงกโลก ซึ่งซีพีมุ่งขยายร้านค้าปลีกและร้านค้าส่งหลากหลายรูปแบบทั่วภูมิภาคจากปัจจุบันเครือซีพีมีธุรกิจค้าปลีกและธุรกิจค้าส่งในจีน มาเลเซีย อินเดีย กัมพูชา เมียนมา โดยในไทย“เซเว่นอีเลฟเว่น” ครอบคลุม 1 ตลาดคอนนีเยนส์ 13,000 สาขา

โลตัสและแม็คโครนับเป็นการเพิ่มขนาดความใหญ่ของธุรกิจค้าปลีกประเภทอุปโภคบริโภค หรือ โกรเซอรี สร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันจากการจัดซื้อ“บีกวอลุ่ม”ภายใต้บริษัทเดียวกัน เกิดความประหยัดจากขนาดธุรกิจทำให้ได้ต้นทุนต่ำ (Economies of Scale) หัวใจสำคัญของค้าปลีกประเภทไฮเปอร์มาร์เก็ตและค้าส่งภายใต้“กลยุทธ์ราคา”ยิ่งการแข่งขันในระดับภูมิภาคแล้วเผชิญหน้ากับยักษ์ค้าปลีกระดับโลกที่เปี่ยมด้วยพลังทุน!พร้อมทุ่มตลาดช่วงชิงลูกค้าทั้งสิ้น

‘โฮสปิด’3 สนามบิน‘ซีพี’เซ็นสัญญา2ปีเริ่มสร้างไม่ได้

กรุงเทพธุรกิจ ● ร.ฟ.ท.ลุยเจรจา “ซีพี” เร่งแก้ไขสัญญาโฮสปิดเชื่อม 3 สนามบิน ลุ้นความเห็นกระทรวงการคลังเคาะโมเดล ผ่อนจ่ายค่าสิทธิบริหารแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ก.พ.นี้ ยันส่งมอบพื้นที่เฟสแรกช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภาแล้วเสร็จ100% ภายใน มี.ค.นี้

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) ที่ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด (กลุ่มซีพี) ได้สิทธิลงทุนและบริหาร 50 ปี หลังที่ กิจการร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ชนะการประมูลและลงนามสัญญาร่วมลงทุนกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เมื่อวันที่ 24 ต.ค.2562

ภายหลังการลงนามมา 2 ปี เศษ การดำเนินงานยังอยู่ในขั้นตอนการส่งมอบพื้นที่ให้กับกลุ่มซีพีโดยความคืบหน้าส่งมอบพื้นที่ปัจจุบัน ร.ฟ.ท.พร้อมส่งมอบพื้นที่รวม 98% ส่วนพื้นที่ที่เหลือ 2% จะดำเนินการส่งมอบเสร็จในเดือน มี.ค.2565 นายศุภชัย เจียรวนนท์ ประธานคณะผู้บริหาร เครือเจริญโภคภัณฑ์ ยืนยันก่อนหน้านี้ว่า จะรับมอบพื้นที่เมื่อ ร.ฟ.ท.พร้อมส่งมอบ 100%

ขณะที่การรับมอบสิทธิบริหารโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ที่เป็นส่วนหนึ่งของรถไฟความเร็วสูงได้กำหนดให้กลุ่มซีพีต้องชำระสิทธิบริหาร 10,671 ล้านบาท ภายใน 2 ปี ซึ่งครบกำหนดในวันที่ 24 ต.ค.2564 แต่กลุ่มซีพีได้ยื่นขอ เเยียวอาผลกระทบจากโควิด-19 ที่ส่งต่อจำนวนผู้โดยสาร และคณะรัฐมนตรี

(ครม.) วันที่ 19 ต.ค.2565 เห็นชอบให้แก้ไขสัญญาร่วมลงทุนเพื่อปรับรูปแบบการชำระค่าสิทธิบริหารจากงวดเดียวเป็นการผ่อนจ่าย

แหล่งข่าวจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กล่าวว่า ซีพีแจ้งว่าโควิด-19 ทำให้ปริมาณผู้โดยสารลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญราว 70-80% จากที่เคยคาดการณ์ไว้จึงทำให้มีการขอเเยียวจากภาครัฐเพราะการชำระก่อนเดียว 10,671 ล้านบาท จะเป็นความเสี่ยงต่อการขาดทุนและมีการเสนอขอผ่อนจ่ายเป็น 10 งวด รวม 10 ปี พร้อมอัตราดอกเบี้ยที่จะเกิดขึ้น

การดำเนินการดังกล่าวต้องแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนโดยปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนที่ สกพอ. และ ร.ฟ.ท.หารือกับเอกชนเพื่อสรุปรายละเอียดร่างสัญญาส่วนที่แก้ไข

ทั้งนี้ การแก้ไขสัญญายังไม่ได้ข้อยุติเกี่ยวกับระยะเวลาผ่อนจ่ายเพราะที่เอกชนเสนอ 10 งวด 10 ปี ที่ประชุมเห็นว่านานเกินไปและเป็นเรื่องเกี่ยวกับการเงินที่ต้องพิจารณาให้รอบคอบ จึงจำเป็นต้องขอความเห็นไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณา อาทิ สำนักงบประมาณ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และกระทรวงการคลัง ซึ่งเรื่องนี้ต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน และจะมีการหารืออีกครั้งภายในเดือน ก.พ.นี้

“ข้อเสนอเอกชนขอผ่อน 10 ปี คงไม่ได้ เพราะที่ประชุมเห็นว่า เป็นระยะเวลาที่ยาวนานเกินไป และที่บอกว่า จะจ่ายเมื่อโควิดคลี่คลายที่ประชุมก็เห็นพร้อมกันว่าสถานการณ์โควิดไม่มี

ความชัดเจนว่าจะยุติเมื่อใดหรือไม่มีแนวโน้มยุติ ดังนั้นจะต้องหาโมเดลที่ทุกฝ่ายยอมรับร่วมกัน ส่วนกรณีที่มีการไฟฟ้าฯ ศึกษาว่าจะผ่อนจ่ายในระยะเวลา 6 งวด รวม 6 ปี เรื่องนี้ก็ยังไม่ได้ข้อสรุปว่าจะใช้แนวทางนี้หรือไม่ จะเหมาะสมหรือไม่ ดังนั้นคงต้องรอฟังความเห็นจากหน่วยงานกระทรวงการคลัง"

สำหรับการข้อเสนอของ ร.ฟ.ท.ในระยะเวลาผ่อนจ่าย 6 งวด รวม 6 ปีนั้น ที่ผ่านมาได้มีการศึกษาไว้เป็นการชำระค่าสิทธิร่วมทุนพร้อมดอกเบี้ยและมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) อยู่ที่ 11,705.463 ล้านบาทเพิ่มจากวงเงินเดิม 10,671.090 ล้านบาท ประมาณ 1,034.373 ล้านบาท โดยแบ่งชำระออกเป็น 6 งวด รวม 6 ปี กำหนดในปีแรกจ่ายในสัดส่วน 5% ปีที่ 2 จ่าย 7% ปีที่ 3 จ่าย 10% ปีที่ 4 จ่าย 10% ปีที่ 5 จ่าย 10% และปีที่ 6 จ่ายส่วนที่เหลือทั้งหมด ประมาณ 67.7%

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. ออกมาระบุก่อนหน้านี้ถึงความคืบหน้าร่างแก้ไขสัญญารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่การเจรจาไม่ได้ข้อยุติ ทั้งยังมีขั้นตอนดำเนินการที่เกี่ยวข้องระเบียบและข้อกฎหมาย ต้องนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาร่างแก้ไขสัญญาทั้งอัยการสูงสุด และ กรม.จึงมีความจำเป็นที่จะต้องขยายบันทึกข้อตกลง (MOU) ในการเจรจาร่างแก้ไขสัญญาที่ ร.ฟ.ท.ทำร่วมกับ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ไปจนถึงวันที่ 24 เม.ย.2565

แหล่งข่าวจากร.ฟ.ท.กล่าวว่า การขยายเวลาชำระค่าให้สิทธิแอร์พอร์ตเรลลิงก์ 10,671 ล้านบาทตามที่เอกชนเสนอแบ่งจ่ายเป็น 10 งวด รวม 10 ปีที่ประชุมร่วม 3 ฝ่ายเห็นว่าเป็นระยะเวลานานเกินไป และยังคาดการณ์ไม่ได้ว่าสถานการณ์โควิดจะคลี่คลายเมื่อไร ยังมีอีกหนึ่งข้อเสนอของเอกชนต้องการแบ่งชำระปีละ 10% เป็น 10 งวด หรือ 1,067.11 ล้านบาทจ่ายแบบนี้ไปก่อน และหากโควิด-19 ยุติลงเอกชน จะชำระส่วนที่เหลือบวกดอกเบี้ย เรื่องนี้ต้องขอความเห็นไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณากำหนดนิยามโควิด-19 ยุติลง จะมีเงื่อนไขพิจารณาอย่างไรเพื่อนำมากำหนดในเงื่อนไขร่างแก้ไขสัญญา

ขณะที่ ความคืบหน้าส่งมอบพื้นที่ตาม

แผนที่ต้องส่งมอบช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะภา ระยะทาง 170 กิโลเมตร (กม.) 5,521 ไร่ ปัจจุบันภาครัฐดำเนินการส่งมอบพื้นที่อยู่ที่ 98% เหลือส่งมอบพื้นที่ราว 2% ให้เอกชนคู่สัญญา ยังติดปัญหาเวนคืนที่ดิน จากกรณีที่มีผู้บุกรุกบางส่วนติดจำนองที่ดินไว้กับสถาบันการเงิน 3-4 สัญญา จาก 100 สัญญาจะครบกำหนดให้ ร.ฟ.ท.ครอบครองสิทธิที่ดินได้ตามกฎหมาย วันที่ 9 ก.พ.นี้

"พื้นที่ส่งมอบส่วนแรกสุวรรณภูมิ-อุตะภา การรถไฟฯ มั่นใจว่าจะส่งมอบ 100% ตามกรอบเดือน มี.ค.นี้ เพราะเหลือพื้นที่เพียง 2% ที่ติดปัญหาทางกฎหมาย" แหล่งข่าว กล่าว

ส่วนความคืบหน้าส่งมอบพื้นที่บางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 10 กม. ขณะนี้บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด รับเงื่อนไขในการก่อสร้างพื้นที่ทับซ้อนช่วงดังกล่าวเพื่อให้รถไฟไทย-จีน สามารถเปิดเดินรถตามกรอบกำหนด แต่ขณะนี้ยังอยู่ในขั้นตอนของการเจรจายละเอียดการจ่ายเงินค่าก่อสร้าง

ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขสัมปทานรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เอกชนจะต้องดำเนินการก่อสร้างโครงการให้แล้วเสร็จ โดย ร.ฟ.ท.จะเริ่มชำระคืนค่าก่อสร้างในปีที่ 6 (นับจากเข้าพื้นที่ก่อสร้าง) ในอัตราคงที่ เป็นระยะเวลา 10 ปี มีอัตราดอกเบี้ย 2.375%

แหล่งข่าว ระบุว่า งานก่อสร้างพื้นที่ทับซ้อนบางซื่อ-ดอนเมือง ขณะนี้ ร.ฟ.ท.หรือกับเอกชนเพื่อเร่งเข้าพื้นที่เริ่มงานก่อสร้างให้เร็วกว่าแผน ซึ่งปัจจุบันเอกชนเตรียมเข้าพื้นที่ก่อสร้างเดือน มี.ค.นี้ เร็วกว่าสัญญาเดิมที่กำหนดไว้ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินที่จะส่งมอบพื้นที่ส่วนนี้ให้เอกชนภายในเดือน ต.ค.2566

ส่วนบางซื่อ-พญาไท ระยะทาง 12 กม. ตามแผนส่งมอบในระยะถัดไป ร.ฟ.ท.วางแผนส่งมอบภายในปี 2566 เพราะเป็นพื้นที่ที่มีระบบสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ขวางแนวเส้นทาง 2 จุด คือ 1.คลองไซฟอนของกรุงเทพมหานคร (กทม.) บริเวณสามเสน และ 2.ท่อข้ามของบริษัชน้ำมันทางท่อ (FPT) ซึ่งทั้งสองหน่วยงานได้ทำเรื่องของบกลางประจำปีงบประมาณ 2565 เพื่อดำเนินการรื้อย้าย

‘เจ้าสัวเจริญ’จบ‘อาคเนย์ประกันภัย’ จุ่มต่อไม่ไหวหลังควัก‘หมื่นล้าน’พยุ

กรุงเทพธุรกิจ ● “อาคเนย์ประกันภัย” ธุรกิจประกันวินาศภัยภายใต้ร่มเงา “เจ้าสัวเจริญ สิริวัฒนภักดี” กับเส้นทางดำเนินธุรกิจประกันวินาศภัยในไทยที่ยาวนานกว่า 76 ปี จนมีส่วนแบ่งตลาดติดอันดับท็อป 10 ของธุรกิจประกันวินาศภัย มีฐานะการเงินสะสมเกือบ 2,000 ล้านบาท มีรายได้จากเบี้ยประกันภัยรับรวมปีละ 10,000 ล้านบาท คงไม่มีใครคิดว่าเจ้าสัวฯ ตัดสินใจ “ขอปิดกิจการ”

การขอปิดกิจการ “อาคเนย์ประกันภัย” สะท้อนทั้งวงการด้วยผู้ได้รับผลกระทบเป็นวงกว้าง และมีวิธีขอปิดกิจการที่เรียกว่า “ไม่ธรรมดา” ให้ได้พิจารณาหลากหลายแง่มุมมอง

“อาคเนย์ประกันภัย” เจอมรสุมแรกหลังเดือนก.ย.ปีก่อนช่วงโควิดเดลตาระบาด มียอดเคลมประกันโควิด “เจอย้ายจบ” ทะลักพุ่งสูงเป็นประวัติการณ์ จ่ายเคลมล่าช้า จนผู้เอาประกันต้องไปปิดล้อมหน้าบริษัท แต่ก็ได้เร่งปรับปรุงระบบเหมือนจะผ่านไปได้

แต่ยอดเคลมโควิด เจอย้ายจบ ยังถาโถมใส่บริษัทประกันที่รับประกันภัยโควิดหลายแห่ง ทั้งประกาศเวนคืนกรมธรรม์โควิด เจอย้ายจบและปล่อยให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เพิกถอนใบอนุญาต คือ 1. เอเชียประกันภัย 2. เดอะ วัน ประกันภัย และ “อาคเนย์ประกันภัย” กำลังจะตามมาเป็นรายที่ 3 ด้วยวิธีขอปิดกิจการแบบหล่อๆ แต่ผู้เอาประกันกลับตั้งคำถามว่า “แบบนี้ก็ได้หรือ”

สาเหตุหลักปรากฏชัดเมื่อวันที่ 26 ม.ค.2565 บริษัทเครือไทยโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) หรือ TGH เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่สัดส่วน 97.33% แจ้งตลาดหลักทรัพย์ฯ ว่า การแพร่ระบาดระลอกใหม่ของโควิด-19 ส่งผลต่อสถานะการเงินและอัตราส่วนความพอเพียงของเงินกองทุนของอาคเนย์ประกันภัย ลดต่ำกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดได้ในระยะเวลาอันใกล้ หากยังประกอบธุรกิจต่อไป จะไม่มีเงินมาจ่ายสินไหม จะกระทบเป็นวงกว้าง

ดังนั้น “บริษัทขอเลิกกิจการตอนนี้ดีกว่า” โดยขอเลิกกิจการ “ลดผลกระทบ” แบบเป็นวงกว้าง โดยส่งมอบกรมธรรม์ที่มีอยู่ทั้งหมดเกี่ยวกับโควิด และไม่เกี่ยวกับโควิดให้กับ “คปภ.” เป็นผู้มีอำนาจ “คืนเบี้ย” ให้กับผู้ที่ประกันหรือจัดหาผู้รับประกันรายใหม่แทน โดยไม่มีการโอนกิจการให้ “อินทระประกันภัย” ซึ่งเป็นบริษัทประกันที่ได้รับมาของเจ้าสัวฯ

ก่อนหน้านี้ อาคเนย์ฯ ยังอยู่ได้ เพราะมีเงินจาก “เจ้าสัวเจริญ” ใส่เงินมาเติมไปแล้ว 9.9 พันล้านบาท ส่วนใหญ่ 8 พันล้านบาท เป็นของ อาคเนย์ฯ และได้ส่งประกันภัยต่อไปที่ “ไทยประกันภัย” ซึ่งเป็นอีกหนึ่งบริษัทประกันวินาศภัยของเจ้าสัว-เจริญ เช่นกัน โดยอาคเนย์ฯ รับเบี้ยโควิดแบบ เจอ จ่าย จบ แค่ 900 ล้านบาท แต่ต้องจ่ายเคลมเกือบหมื่นล้านบาทแน่นอนว่าถ้าไม่ใช่เจ้าสัวระดับเจ้าสัวเจริญ หากเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่อื่นน่าจะปล่อยให้อาคเนย์ฯ ล้มไปนานแล้ว

การก้าวข้ามปีมาปีนี้ด้วยจำนวนลูกค้ากรมธรรม์ประกันโควิดกว่า 1.85 ล้านราย และความคุ้มครองจะทยอยสิ้นสุดลงในช่วงเดือนเม.ย.นี้ ในช่วง 4 เดือนปีนี้ภายใต้สถานการณ์โควิดกลายพันธุ์ที่เป็น “ระเบิดลูกใหญ่” ได้ทุกหนที่ และ “เจ้าสัวเจริญ” คงใช้โอเอประเมินแล้วไม่ยากเสียไปมากกว่านี้จึง “ขอจบ” แค่นี้เลยดีกว่า

แต่การ “ขอจบ” แค่นี้ โดยให้กองทุนประกันวินาศภัย มาอุ้ม ลูกค้ากรมธรรม์โควิด 1.85 ล้านราย ไม่ได้ง่ายอย่างที่คิด เมื่อ คปภ.ทางออกกฎหมายแล้วยืนยันว่า ไม่สามารถทำได้ เพราะตามพ.ร.บ.ประกันวินาศภัย “กองทุนประกันวินาศภัย” จะคุ้มครองเฉพาะเจ้าหนี้หรือลูกค้าบริษัทประกันที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตเท่านั้น ไม่ครอบคลุมบริษัทประกันภัยที่ขอเลิกกิจการเอง

ยิ่ง “อาคเนย์ประกันภัย” เลิกกิจการแน่นอน แต่จะเลิกแบบไหน ไม่สำคัญเท่ากับ “เลิกแล้ว” เลิกบนความรับผิดชอบต่อลูกค้าจนถึงที่สุด ผู้ถือกรมธรรม์กว่า 10 ล้านราย ให้ได้รับความคุ้มครอง

จนถึงสิ้นสุดกรมธรรม์ หรือได้รับการดูแลอย่างเต็มที่ตามความสมัครใจของผู้เอาประกันที่ควรจะได้ “รับประกันด้วยความจริงใจ” นั่นคือ “เส้นทางของผู้กล้าตัวจริง” น่าจะเป็นปิดตัวอย่างตำนานที่น่าจดจำ

และยังต้องติดตาม กระบวนการคืนเบี้ยตามข้อเสนอทำได้จริงหรือไม่เช่นเดียวกับ “พันธมิตรการค้า” อยู่ซ่อม โรงพยาบาล ตัวแทนนายหนากว่า 9 พันราย” จะได้รับเงินครบถ้วนหรือไม่ และมี “พนักงานอาคเนย์” กว่า 1,396 ราย จะได้ชดเชยอย่างไรต่อไป

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด กลายเป็นบทเรียนสำคัญของการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย ทุกคนทั้งรัฐและเอกชน ต้องกลับมาพิจารณาความเสี่ยง และการรับประกันภัยอย่างละเอียดรอบคอบ เจรจาร่วมกันหาทางออกดูแลผลประโยชน์ “ประชาชน” ผู้ถือกรมธรรม์สูงสุดไม่เช่นนั้นทุกอย่างที่บริษัทสะสมมา จะหายวับไปภายในปีเดียว

“ในวิกฤติความเชื่อมั่นต่อธุรกิจประกันวินาศภัย” จะเรียกกลับมาโดยเร็วอย่างไร และต้องติดตามต่อไปว่า “กลุ่มธุรกิจการเงินของ TGH” วันข้างหน้า จะเรียกศรัทธากลับมาเช่นไร น่าจะเห็นการประกาศนโยบายของกลุ่ม TGH ในเร็ววันนี้

อภิมาดิล'กรควบดิแทค' ปลายทาง'ไม่ง่าย'

กรุงเทพธุรกิจ ● ดิลควบรวม "ทรู-ดิแทค" อีกหนึ่ง "โอกลาส" มหาศาลของเจ้าสัวซีพี ที่จะเป็นแต้มต่อก้าวสู่ผู้เล่นระดับภูมิภาคและระดับโลกในภาพของ "เทค คอมพานี" ยิ่งใหญ่ หากหนทางของดิลนี้ยังไม่จบ ระหว่างทางยังเจอหนามเต็มไปหมด จนสุดท้ายอาจกลายเป็นอีกหนึ่ง "วิชากรรม" ของกลุ่มซีพี

หลังเครือเจริญโภคภัณฑ์ (เครือซีพี) และกลุ่มเทเลนอร์ประกาศการพิจารณาสร้างความร่วมมืออย่างเท่าเทียมกัน(Equal Partnership) โดยสนับสนุนให้บมจ.ทรู คอร์ปอเรชั่นและบมจ.โทเทิ แล็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น (ดิแทค) ตั้งเป้าปรับโครงสร้างธุรกิจสู่การเป็นบริษัทเทคโนโลยีภายใต้ยุทธศาสตร์ "เทคโนโลยีฮับ" พร้อมเสริมธุรกิจเทคโนโลยีใหม่ การสร้างดิจิทัลอีโคซิสเต็ม และกองทุนสตาร์ทอัพ เพื่อสอดรับยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านเทคโนโลยีระดับภูมิภาค

ระหว่างการศึกษาและพิจารณาการปรับโครงสร้างครั้งนี้ ธุรกิจของทรูและดิแทค ยังคงดำเนินไปตามปกติของแต่ละบริษัท ขณะที่เครือซีพี ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของทรู และกลุ่มเทเลนอร์ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของดิแทค ตั้งเป้าที่จะหาข้อสรุปในรายละเอียดของความร่วมมืออย่างเท่าเทียมกัน (Equal Partnership) ซึ่งจะส่งผลให้เครือซีพีและกลุ่มเทเลนอร์ถือหุ้นเท่าเทียมกันในบริษัทใหม่ที่จะร่วมกันสร้างขึ้น

นอกจากนี้ กลุ่มทรูและดิแทคจะดำเนินการตามเงื่อนไขต่างๆ ทั้งการตรวจสอบกิจการของอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเสร็จเป็นที่พอใจ(ดิล ดิลเงินท์) การขออนุมัติที่เกี่ยวข้องจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และผู้ถือหุ้นของทั้งสองบริษัท ตลอดจนการดำเนินขั้นตอนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ให้แล้วเสร็จ โดยในเบื้องต้นใหม่ไลน์การควบรวมจะแล้วเสร็จราวไตรมาส2เป็นต้นไปบริษัทใหม่ที่จะจัดตั้งขึ้นจะตั้งกองทุนมูลค่าประมาณ 100-200 ล้านดอลลาร์ ขึ้นมาเพื่อสนับสนุนส่งเสริมผู้ประกอบการและสตาร์ทอัพบนแพลตฟอร์มดิจิทัล เน้นการสร้างผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ เพื่อประโยชน์แก่ผู้บริโภคในประเทศไทย

จับตาข้อตกลงร่วมทุน 60:40

อย่างไรก็ดี กระแสข่าวที่ออกมาล่าสุด กลับระบุว่า มีความเป็นไปได้ที่กลุ่มทรู จะค่อยๆ เข้าเทคโอเวอร์บริษัทใหม่ที่ตั้งขึ้น โดยแหล่งข่าวในวงการ

กล่าวว่า ผลสรุปสุดท้าย อาจไม่ได้หมายถึงการควบรวมในสัดส่วน 50:50 เพราะมีหลายกระแสคาดการณ์ว่า การควบรวมครั้งนี้ ทรูน่าจะเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในสัดส่วน 60:40 ซึ่งจะค่อยๆ ซื้อหุ้นเพิ่มภายหลังเวลาให้กระแสด้านลบจางหายไป

แหล่งข่าววิเคราะห์ในประเด็นนี้ถือว่า สิ่งที่ต้องจับตาดูจากนี้ ประเด็นสำคัญอยู่ที่สถานะผู้ถือหุ้นของดิแทค คือ "เทเลนอร์ กรุ๊ป" จะยังคงลงทุนหรือทำตลาดให้บริการโทรศัพท์มือถือในไทยอย่างเข้มข้นต่อไปอีกหรือไม่ เพราะหากดูจากผลประกอบการที่ปี 2564 อยู่ที่ 81,320 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3.2% ส่วนกำไรสุทธิลดลงถึง 34.3% มาอยู่ที่ 3,356 ล้านบาท มีจำนวนผู้ใช้บริการทั้งหมด 19.5 ล้านเลขหมายเพิ่มขึ้น 3.7% แต่เทียบไม่ได้กับในปี 2563 ที่ลูกค้าหายไปถึง 1.7 ล้านราย เมื่อบัญชีออกมาเป็นอย่างนี้อาจจะเป็นอีกเหตุผลที่ เทเลนอร์ฯ ตัดสินใจควบรวมกับกลุ่มทรูตามที่กล่าวข้างต้น

และอีกปัจจัยที่เทเลนอร์ กรุ๊ป กำลังเริ่มหาช่องทางทั้งตลาดประเทศไทย เพราะการทำรายได้ให้เป็นกอบเป็นกำเหมือนเช่นในอดีตนั้นไม่เป็นเหมือนเดิม ประกอบจำนวนผู้ใช้บริการโทรศัพท์มือถือก็เพิ่มจำนวนมากขึ้นกว่าอัตราจำนวนประชากรมากกว่า 100% แล้ว แต่ต้นทุนการบริหารและค่าใช้จ่ายด้านใบอนุญาต 4จีและ 5จี ก็ยังเป็นปัจจัยที่กดดันประกอบการในช่วง 3-5 ปีต่อจากนี้ซึ่งหากเป็นเช่นนั้นก็จะทำให้ทรูที่ต้องการขึ้นมาเป็นผู้นำในตลาดโค่นแชมป์เก่าอย่าง "เอไอเอส" ให้ได้

ข้อสรุปดิแทคทาง "ไม่ง่าย"

แต่หนทางของกลุ่มทรู อาจไม่ง่ายอย่างที่ ต้องการ เพียงเพราะข้อกิจการคู่แข่งเพื่อให้ก้าวเข้าสู่ฐานะผู้นำ เพราะล่าสุด มีรายงานข่าวแจ้งว่า สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) แจ้งว่า กลุ่มทรู และ ดิแทค ได้ส่งเอกสารพิจารณาการควบรวมกิจการมายัง กสทช. ซึ่งจากการตรวจสอบเอกสาร พบว่า ยังไม่ครบถ้วน ขาดในส่วนการวิเคราะห์ผลกระทบต่ออุตสาหกรรม ทั้งผลดี และผลเสีย จากการควบรวม ขณะเดียวกัน บริษัทที่ปรึกษาที่ส่งมามีเพียง 1 ราย จากปกติ

จำเป็น จะต้องมึบริษัทที่ปรึกษาประมาณ 2-3 ราย เพื่อเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างกัน ดังนั้น กสทช.จึงมีการส่งหนังสือกลับไปยังสองบริษัทให้เร่งดำเนินการใหม่ ทำให้หนทางของการควบรวมที่กำลังจะเริ่มต้นกลับไม่เป็นดังที่คิด

นอกจากนี้ ล่าสุดในโซเชียลมีเดียยังได้ผุดแคมเปญ "รณรงค์ต่อต้านการผูกขาดทางการค้า การควบรวมกิจการระหว่างกลุ่มทรูและดิแทคใน Change.org" ซึ่งทำให้ "ประชาชนเสียผลประโยชน์ในระยะยาว" โดยตั้งเป้ารวบรวมผู้สนับสนุน 2,500 ราย พร้อมยังขอเรียกร้องให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) กสทช. และคณะกรรมการแข่งขันทางการค้า ได้โปรดทำหน้าที่ในการตรวจสอบดิแทคควบรวมกิจการระหว่างกลุ่มทรู และดิแทคด้วย เนื่องจากการรวบรวมผูกขาดทางการตลาด ขัดต่อกฎหมาย และก่อให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมเพราะจะเหลือผู้ให้บริการเพียงแค่ 2 รายและนอกจากนี้ในฐานะลูกค้าดิแทคก็เป็นเหมือนเป็นการถูกมัดมือชกให้ต้องไปใช้กลุ่มทรู โดยไม่ได้สมัครใจ