

ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/ฟรีพเพอร์ตี

วันที่: พฤหัสบดี 11 - อาทิตย์ 14 กุมภาพันธ์ 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5331

หน้า: 7(ขวา)

Col.Inch: 96.89





Ad Value: 130,801.50

PRValue (x3): 392,404.50

คลิ๊ป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เปิดพอร์ต 'คีรี' 4 แสนล้าน จ่อเซ็นสัญญาร่วมรัฐบาลประยุทธ์

4 โครงการ มูลค่า 463,296 ล้านบาท ในมือ BTS

โครงการ	หน่วยงาน	มูลค่า	สถานะ
 สัมปทานสายสีเขียว	กทม. กระทรวงมหาดไทย	127,000 ล้านบาท	30 คสม.อนุมัติ
 O&M มอเตอร์เวย์	กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม	39,138 ล้านบาท	- รอเซ็นบางใหญ่-กาญจน์ - บางปะอิน-โคราช รอสรุปแบบก่อสร้าง
 ต่อขยายระบบ+เคสลิ้ง	รฟม. กระทรวงคมนาคม	7,158 ล้านบาท	- สีชมพู รอเสนอ คสม. - สีเหลือง เสร็จขาดเบย BEM
 เมืองการบินอุตุ้ทะเล	กองทัพเรือ+EEC	290,000 ล้านบาท	- ส่งมอบพื้นที่ปลายปี'64 - ออกแบบ master plan เสร็จ 6 เดือน

ที่มา : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

เปิดพอร์ต 'คีรี' 4 แสนล้าน จ่อเซ็นสัญญาร่วมรัฐบาลประยุทธ์

พอร์ตงานใหญ่ใต้ปีกของ “คีรี กาญจนพาสน์” เจ้าพ่อรถไฟฟ้า บีทีเอส กำลังรอการอนุมัติ เช่น สัญญา เดินหน้าโครงการ คิดเป็นมูลค่า กว่า 4.6 แสนล้านบาท โดยรวมดูเหมือนจะฉลุย แต่สุดท้ายต้องมาติดหล่ม จนทำให้ไม่สามารถปิดดีลได้ตลอดรอดฝั่ง ไม่ใช่แค่สัมปทานรถไฟฟ้ายูสีเขียว กำลังรอไฟเขียวจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) ขยายสัญญาให้อีก 30 ปี ที่ติดหล่ม “คมนาคม” จนกลายเป็น “วิบากกรรม” ลามไปถึงสนามประมูลรถไฟฟ้ายูสีส้ม (บางขุนนนท์-มีนบุรี) เค้กก้อนใหญ่ที่วงการรับเหมาและผู้ประกอบการเดินทางหมายตา แต่สุดท้ายล้มกลางคัน รอวันนับหนึ่งยื่นประมูลใหม่



คีรี กาญจนพาสน์

ในพอร์ตยังมีงานใหญ่รอเซ็นสัญญา งานจ้างติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทาง (O&M) มอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมาและบางใหญ่-กาญจนบุรี วงเงิน 39,138 ล้านบาท มีกรมทางหลวง เป็นเจ้าของโครงการ เปิดให้เอกชนร่วมลงทุนรูปแบบ PPP gross cost 30 ปี งานนี้ BTS ยื่นในนามกลุ่มกิจการร่วมค้า BGSR ประกอบด้วย บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ.กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และ บมจ.ราช กรุ๊ป โดยกวดราคาประมูลต่ำกว่าราคากลางร่วม 21,948 ล้านบาท ทั้งทาง บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) และกลุ่มยูนิคฯและโซน่า คอมมิวนิเคชั่น

แบบขาดลอย

แม้จบประมูลกันมากกว่า 1 ปี ผ่านการประท้วงตราจาก “กรม.” แล้ววันที่ 21 ก.ค. 2563 จนถึงขณะนี้โครงการยังไม่มีที่ทำ จะได้เซ็นสัญญา ล่าสุดติดปมปรับแบบก่อสร้าง 17 ตอนของสายบางปะอิน-โคราช ที่มึงบงก่อสร้างเพิ่มประมาณ 6,000 ล้านบาท ทำให้ยังไม่ได้รับไฟเขียวจาก “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” เจ้ากระทรวงคมนาคม

“กรมทางหลวงต้องเคลียร์ 17 ตอน ให้เสร็จก่อน ถึงจะส่งมอบพื้นที่และเซ็นสัญญากับเอกชนได้ หากส่งมอบพื้นที่ไม่ได้ หลังเซ็นไปแล้วอาจเกิดการฟ้องร้อง ทำให้เกิดค่าไถ่ แต่อาจจะเซ็นช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรีก่อนในต้นปีนี้ ทั้ง 2 โครงการยังเดินหน้าก่อสร้างเหมือนเดิม ตามแผนจะเปิดบริการเต็มรูปแบบในปี 2566” นายศักดิ์สยามกล่าว

ไม่ต่างจาก “สัมปทานส่วนต่อขยายสายสีชมพูศรีรัช-เมืองทองธานีและสายสีเหลืองรัชดา-ลาดพร้าว-รัชโยธิน” ที่บีทีเอสเสนอลงทุนเพิ่มเติมให้ต่อเชื่อมจากสัมปทานสายหลักที่ได้รับสัมปทาน 30 ปี เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อโครงการมากยิ่งขึ้น ตั้งเป้าจะเปิดบริการพร้อมกันในปี 2564 สุดท้ายไหม้ไลน์ขยับไป 1 ปี

ส่วนต่อขยายสายสีชมพูช่วง “ศรีรัช-เมืองทองธานี” ระยะทาง 3 กม. วงเงิน 3,379 ล้านบาท ชักเข้าชักออก กรม. อยู่หลายครั้ง เมื่อวันที่ 2 ก.พ. 2564 “ศักดิ์สยาม” ออกมาระบุได้เข้า กรม.วันที่ 9 ก.พ. เพราะหนังสือที่ทำถึงสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อขอให้ตรวจพิจารณาเอกสารแนบท้ายร่างสัญญา เมื่อวันที่ 28 ม.ค.ที่ผ่านมา อัยการสูงสุดได้มีหนังสือตอบกลับมาแล้ว พร้อมย้ำไม่เคย

บีทีเอสกำลังรอการอนุมัติ เช่นสัญญา

เดินหน้าหลายโครงการ

เหมือนจะจลจล แต่สุดท้ายต้องมาติดหล่ม

จนทำให้ไม่สามารถปิดดีลได้

ถอนเรื่องออกจาก กรม. แต่เป็นความเข้าใจผิดของการรถไฟฯขนส่งมวลขนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เรื่องขั้นตอนต่าง ๆ

น่าจะรอยาวถึงปี 2565 **“สายสีเหลืองส่วนต่อขยาย”** ช่วงรัชดา-ลาดพร้าว-รัชโยธิน ระยะทาง 2.6 กม. วงเงิน 3,779 ล้านบาท ล่าสุดคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มีพลเอกประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธานเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว

แต่ทางปฏิบัติเป็นปัญหาสามแล้ว

ระหว่าง “รฟม.-BTS-BEM” ยังไม่สามารถหาข้อยุติเรื่องการจ่ายค่าชดเชยรายได้ให้

BEM ผู้รับสัมปทานสายสีน้ำเงิน กรณีที่ส่วนต่อขยายสายสีเหลืองเปิดบริการแล้ว อาจจะส่งผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารสายสีน้ำเงินลดลง

ที่ผ่านมา “รฟม.” พยายามเจรจา BTS ให้ลงนามบันทึกความร่วมมือ (MOU) กำหนดไว้เป็นเงื่อนไขในสัญญาสัมปทาน ขณะที่ “BTS” ทำหนังสือถึง รฟม. ยินกรานจะไม่ชดเชยรายได้ให้ไม่ว่ากรณีใด ๆ เพราะเป็นผลกระทบที่ยังไม่เกิดขึ้น เป็นเรื่องของผลกระทบในอนาคต จะต้องมี การพิสูจน์หลังเปิดบริการไปแล้ว

ขณะที่ **“เมืองการบินอุตะนา”** ไปรเจ็กต์ มาสเตอร์พีซของ “หมอเสรัฐ-คีรี” แม้กำลังนับถอยหลังเริ่มต้นโครงการปลายปี 2564 หากไม่มีเหตุทำให้ไหม้ไลน์ขยับออกไป เพราะโครงการนี้ต้องเชื่อมโยงกับโครงการอื่น โดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูง โครงการนี้ใช้เงินลงทุน 290,000 ล้าน

ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีอเพอร์ดี

วันที่: พุธที่ 11 - อาทิตย์ 14 กุมภาพันธ์ 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5331

หน้า: 7(ขวา)

Col.Inch: 96.89

Ad Value: 130,801.50

PRValue (x3): 392,404.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เปิดพอร์ต 'คิรี' 4 แสนล้าน จ่อเซ็นสัญญาร่วมรัฐบาลประยุทธ์

บาท โดย BTS จับมือ บมจ.การบินกรุงเทพ และ บมจ.ซีโน-ไทยฯ คัด 305,555 ล้านบาท จ่ายผลตอบแทนให้รัฐ แลกสัมปทาน 50 ปี ซึ่งตั้ง บจ.อุตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น (UTA) เซ็นสัญญาร่วมลงทุน กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เมื่อวันที่ 19 มิ.ย. 2563

ปัจจุบันรอส่งมอบพื้นที่จากกองทัพเรือ ทางอีอีซีประเมินว่าสิ้นปี 2564 จะส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างได้ อีกด้านหนึ่ง UTA อยู่ระหว่างออกแบบ master plan การพัฒนาพื้นที่ทั้งหมด มีเนื้อที่ 6,500 ไร่ คาดว่าจะแล้วเสร็จใน 6 เดือน

ประเดิม 30,000 ล้านบาท ลงทุน เฟสแรกให้เสร็จในปี 2567 มีอาคารผู้โดยสาร พื้นที่กว่า 157,000 ตร.ม. พื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ อาคารจอดรถ ศูนย์ขนส่งภาคพื้นดิน และหลุมจอดอากาศยาน 60 หลุมจอด สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 15.9 ล้านคนต่อปี

เป็นงานใหญ่ที่ “เจ้าพ่อบีทีเอส” คว้ามาได้ภายใต้ “รัฐบาล คสช.มาถึง รัฐบาลประยุทธ์” ถึงจะกำชัยไว้ในมือ แต่ก็ยังไม่ฉลุยเสียทีเดียว