

แบกหนี้เงินกู้-ค่าประกันแบงก์ 1.2 แสนล้าน • กังวลชกดาบค่าแรง-ตกงาน

ITD ติดหล่ม ลามรับเหมาแสนล.

จีรัฐอ่วม ผวาพังทลายระบบ

ยักษ์รับเหมา “ITD” ติดหล่มสภาพคล่อง หนี้เงินกู้ระยะสั้น-ระยะยาว หนี้สื่อค้าประกันแบงก์สูงถึง 1.2 แสนล้าน บิ๊กโปรเจกต์รัฐแสนล้านน่าหวง วงการก่อสร้างสะท้อนซบคอนแทรก-แรงงาน-พนักงานร้องวุ่น ไม่จ่ายเงิน ขณะกระทรวงแรงงานโดดอ่วม

ต่อหน้า 02



สัญญาณเตือนถึงสภาพคล่องทางการเงินของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD ยักษ์รับเหมาก่อสร้างรายใหญ่ของไทย เริ่มสั่นคลอน มาตั้งแต่ปี 2565 หลังประสบปัญหาขาดทุนต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2562 จากสถานการณ์โควิด และมีชนวนมาจาก การเข้ารับสัมปทานในอภิมหาโปรเจกต์ เขตเศรษฐกิจพิเศษ หวาย (DSEZ) ประเทศเมียนมา เมื่อปี 2553 เพื่อพัฒนาพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม 27 ตารางกิโลเมตร โครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และในครั้งนั้นมีเม็ดเงินจมหายไปโครงการดังกล่าวมากถึงเกือบ 8,000 ล้าน

บาท เบื้องลึก ITD เชื่อมั่นว่ารัฐบาลของไทยในยุคนั้น จะเป็นผู้ร่วมทุน แต่ในที่สุดแล้ว กลับกลายเป็นต้องไปอย่างโดดเดี่ยว กระทั่งประสบปัญหาโครงการล่าช้า ประกอบกับ เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองในเมียนมา จึงเป็นสาเหตุให้ถูกบอกเลิกสัญญา เพื่อนำโครงการไปให้ผู้รับสัมปทานรายใหม่ พร้อมทั้งมีรายงานว่า อาจถูก ริบเครื่องจักร อุปกรณ์เครื่องมือที่ลงทุนไปกว่า 2,000 ล้านบาท ให้ตกเป็นของรัฐบาลเมียนมา

ต่อมาในสมัยรัฐบาล “ประยุทธ์” ITD ได้ขอความช่วยเหลือ ผ่าน กระทรวงต่างประเท เพื่อขอให้เจรจากับรัฐบาลทหารเมียนมาหลังเกิดรัฐประหาร แต่ในที่สุดแล้วเรื่องได้เงียบหายไป เพราะการสู้รบที่รุนแรงบานปลายใน เมียนมาเอง ยังไม่รวมถึงโครงการขนาดใหญ่ อย่างเหมืองแร่โปแตช ที่ต้องชำระเงิน 5,200 ล้านบาท ก่อนเริ่มดำเนินโครงการจริง และยังมีโครงการโมซัมบิก อีก 2,600 ล้านบาท เป็นต้น และคดีเสียค่า ที่ทำให้เสียหลัก ITD ผู้มากคอนเน็คชั่นต้องถูกจองจำ ส่งผลให้ยักษ์ใหญ่รายนี้ เกิดสะดุดครั้งสำคัญ

อย่างไรก็ตาม ความมุ่งมั่นรับงานทุกงาน เพื่อหล่อเลี้ยงองค์กรไม่ว่าจะเป็นประมูลงานขนาดเล็กที่ต้องลงไปแข่งขันกับ ผู้รับเหมารายกลาง รายเล็ก รวมถึงการตัดราคาประมูลให้ต่ำลงเพื่อให้ได้งาน และนั่นหมายถึงการแบก โครงการจนกลายเป็นความเสียหายทางการเงินที่เป็นสัญญาณอันตราย

เลื่อน จ่ายกู้ 5 รุน ออกไปอีก 2 ปี

ช่วงต้นปีที่ผ่านมา ITD ได้ขอ

เลื่อนการจ่ายหนี้ 5 รุน มูลค่ารวม 14,455 ล้านบาท ออกไปอีก 2 ปี โดยเป็นหนี้ที่คาดว่าจะครบกำหนดในปีนี้ 3 รุน มูลค่า 5,670 ล้านบาท ปี 2568 มูลค่า 6,000 ล้านบาท และปี 2569 อีก 2,785 ล้านบาท เพื่อเป็นการพักจ่ายคืน แต่ยังคงจ่ายดอกเบี้ยตามปกติ สหกรณ์ว่า ITD กำลังขาดสภาพคล่องทางการเงิน

ขณะเดียวกัน หากดูในงบทางการเงินจะพบว่า ITD ยังมีหนี้เงินกู้ระยะสั้น และระยะยาวจากสถาบันการเงิน และหนี้สื่อค้าประกันที่ออกโดยสถาบันการเงินในนามบริษัทและบริษัทย่อย มูลค่ารวมกันสูงกว่า 120,000 ล้านบาท ขณะเดียวกัน ITD ยังถูกตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) ขึ้นเครื่องหมาย SP หนี้มาตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม เนื่องจากบริษัทไม่ส่งงบการเงินสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 ภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยราคาหุ้นปิดซื้อขายที่ระดับ 0.85 บาท ต่อหุ้น

ลามเงินเดือนพนักงาน

มรสุม ภาโถม ITD รุนแรงขึ้น กระทั่งลามถึงการเลื่อนจ่ายเงินเดือนพนักงาน หรือ จ่ายไม่ตรงเวลา และเป็นกระแสดังในโลกโซเชียล “ฐานเศรษฐกิจ” สอบถามพนักงาน ว่าเกิดปรากฏการณ์เลื่อนจ่ายเงินเดือนหรือ จ่ายเงินเดือนล่าช้าจริงหรือไม่ซึ่งได้รับคำตอบว่าเป็นเรื่องจริงโดยเริ่มมาตั้งแต่เดือนมกราคมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันและ ไม่ทราบมาก่อนว่าบริษัทมีปัญหาเรื่องสภาพคล่อง โดยแทบทุกรายมีการผ่อนบ้านผ่อนรถยนต์ แนวทางแก้ปัญหา คือ ให้เงินออมของตนเองไปพลาถก่อน

ขณะบางรายขอหยิบยืมเงินทาง

ฐานเศรษฐกิจ

Thansettakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,250

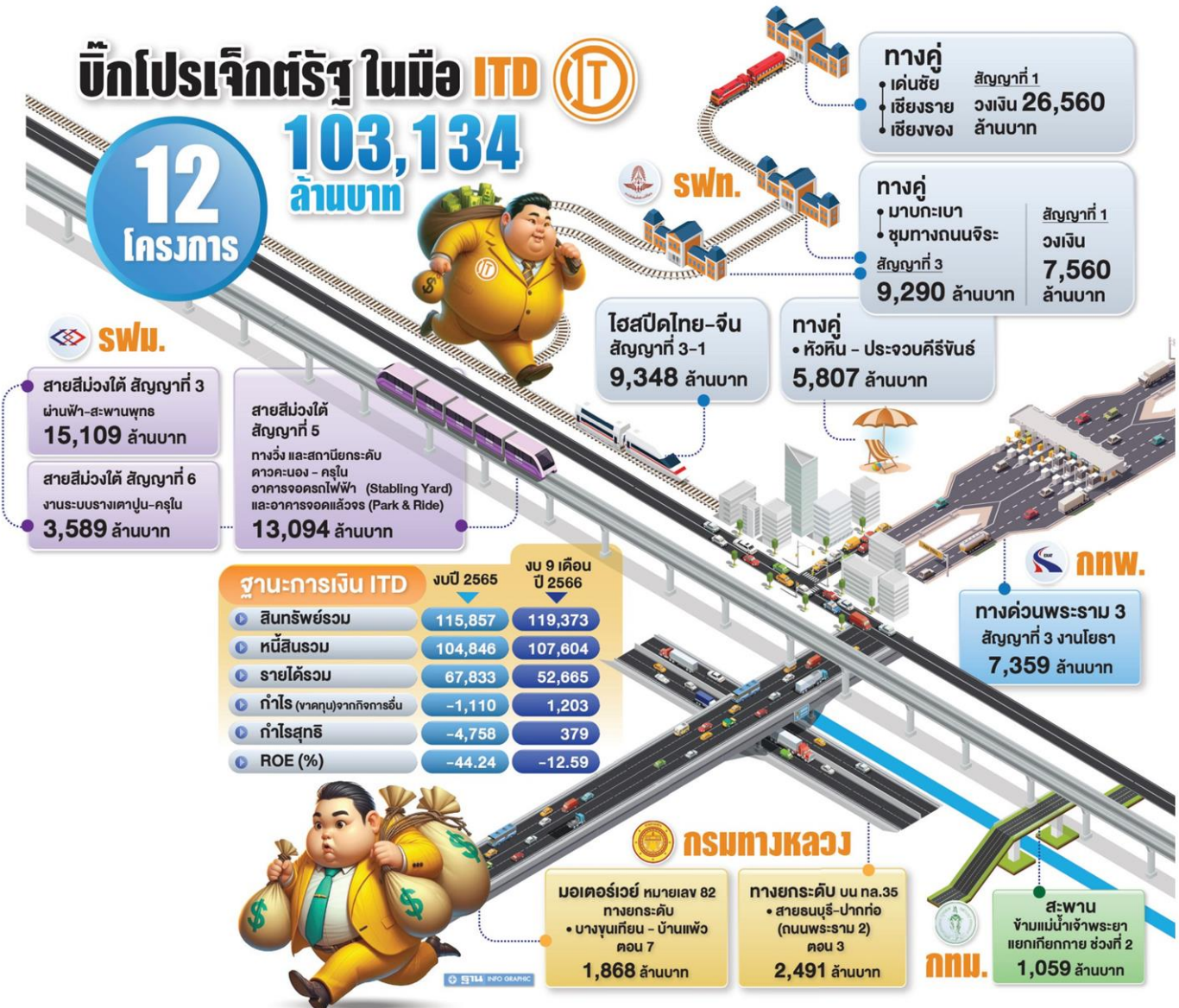
Section: First Section/หน้าแรก
วันที่: พุธที่ 14 - เสาร์ 16 มีนาคม 2567
ปีที่: 44 **ฉบับที่:** 3974
Col.Inch: 205.27 **Ad Value:** 256,587.50
หัวข้อข่าว: ITD ติดหล่ม ลามรับเหมาแสนล.

หน้า: 1 (กลาง), 2
PRValue (x3): 769,762.50 **คลิป:** สีสี่

บิกโปรเจกต์รัฐ ในมือ ITD

12 โครงการ

103,134 ล้านบาท



ฐาน-การเงิน ITD	งบปี 2565	งบ 9 เดือน ปี 2566
▷ สินทรัพย์รวม	115,857	119,373
▷ หนี้สินรวม	104,846	107,604
▷ รายได้รวม	67,833	52,665
▷ กำไร (ขาดทุน) จากกิจการอื่น	-1,110	1,203
▷ กำไรสุทธิ	-4,758	379
▷ ROE (%)	-44.24	-12.59

ครอบครัว แต่หากเป็นลักษณะนี้นานๆ มองว่าจะทำให้ พนักงานเดือดร้อน บ้าน รถยนต์อาจถูกยึดได้ ทั้งนี้พนักงานส่วนใหญ่ยังมีความหวังเพราะเป็นบริษัทใหญ่ มีชื่อเสียงและไม่ต้องการตกงานหรือถูกเลย์ออฟ

ชัคคอนแทรค ร้องจ่ายเงินเข้า

แหล่งข่าวจากวงการอุตสาหกรรมก่อสร้าง กล่าวว่า การเบิกจ่ายให้กับ ผู้รับเหมาช่วง หรือ ชัคคอนแทรค มีความล่าช้ามานาน ซึ่งทางITD ทราบดีมาโดยตลอด เพราะต้องนำเงินไปหมุน ให้กับโครงการเก่า ที่ติดค้างก่อนนี้ ซึ่งกลุ่มชัคคอนแทรค ต้องขอยอมรับ เห็นว่า เป็นบริษัทใหญ่ มองว่า ในที่สุดแล้ว น่าจะมีเงินจ่ายให้

“โดยเนื้องาน ของรัฐอาจไม่มี

ปัญหา แต่ เมื่อได้รับเงินต่างงวดงานจากรัฐแล้ว กลับ เบิกจ่ายให้กับ ชัคคอนแทรคล่าช้าหรือมีการดึงเรื่องออกไปเนื่องจากต้องนำไปจ่ายให้กับ รายที่ค้างจ่ายมาก่อนหน้านี้ หรือช่วง8เดือนก่อนหน้า”

อย่างไรก็ตาม กรณีที่ ITD มีปัญหาเช่นนี้ เพราะโครงการทวาย ประเทศเมียนมา และมีปัญหากรณีรัฐบาลชุดที่ผ่านมาไม่ตรวจรับงานโครงการในมือของITD มูลค่ามากถึง กว่า 7-8,000 ล้านบาท ซึ่งไม่ทราบแน่ชัดเพราะเหตุใด

จีรัฐอุ้มITD ผวาพังทั้งระบบ

แหล่งข่าวจากวงการอุตสาหกรรมก่อสร้างกล่าวว่า ปมร้อนดังกล่าว รัฐบาลโดยสำนักนายกรัฐมนตรีควรเข้ามารับผิดชอบ ตรวจสอบเบื้องลึกของงาน และเป็นตัวกลางกรณีบริษัทดังกล่าว

อาจมีปัญหาสภาพด้อยจริงๆ เพราะในที่สุดแล้วรัฐเป็นฝ่ายเสียหายมากที่สุด เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจหากโครงการ มีความล่าช้า ไม่แล้วเสร็จ และอาจลุกลามบานปลาย มีความเสียหายเป็นวงกว้างทั้งสถาบันการเงิน หน่วยงานภาครัฐ ชัคคอนแทรค วิศวกรก่อสร้าง แรงงาน ฯลฯ

ทางคู่ “เคนชัย-เชียงราย” ยังล้า

“ฐานเศรษฐกิจ” สอบถาม ไปการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ระบุว่า ITD อยู่ระหว่างก่อสร้าง โครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของรฟท. 5 สัญญา ทั้งรถไฟทางคู่และ รถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน เฟสแรก โดยเฉพาะ รถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงเคนชัย-เชียงราย-เชียงใหม่

ITD ก่อสร้างไปแล้ว 6% ซึ่งถือว่าเร็วกว่าแผนที่วางไว้ ส่วนเรื่องสภาพคล่องเป็นเรื่องภายในองค์กร トラบโดที่ ยังดำเนินการก่อสร้างได้ตรงตามสัญญาในทางกลับกันรฟท. ไม่นิ่งนอนใจ โดยจะเฝ้าติดตามสถานะสภาพคล่องของบริษัทดังกล่าวต่อเนื่องไม่ให้มีผลกระทบต่อโครงการ

“ปัจจุบันยังมีสัญญาณไฟเขียวอยู่ หากมีสัญญาณที่ก่อสร้างล่าช้ารฟท. ต้องเข้าไปเร่งรัดติดตาม แต่ขณะนี้ยังปกติ ยังไม่ถึงขั้นตอมนั้น”

คบบกคณเฝ้าระวังบิกปรจกั

นายสรราชู ทรงศิริ โอลิบดีกรมทางหลวง (ทล.) กล่าวว่า กรณี ITD ประสบปัญหาสภาพคล่องจ่ายเงินให้กับผู้รับเหมาช่วง (ซับคอนแทรค) ล่าช้า นั้น ปัจจุบันเอกชนมีโครงการของทล. ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 2 โครงการ ประกอบด้วย 1.โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ตอน 3 จังหวัดสมุทรสาคร 2.โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 82 สายทางยกระดับบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว ตอน 7

“ทั้ง 2 งานที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างพบว่างานยังเดินหน้าตามปกติ แต่ล่าช้ากว่าแผนเล็กน้อย ปัจจุบันกรมติดตามงานอย่างใกล้ชิด ซึ่งยังไม่มีปัญหาที่ซีเรียส โดยเอกชนยังคงมีสิทธิเข้าประมูลงานของทล.”

ส่วนสาเหตุที่โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ตอน 3 จังหวัดสมุทรสาคร ดับหน้า 91.65% ล่าช้ากว่าแผน 8.34% เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างทับซ้อน ซึ่งยังก่อสร้างไม่เสร็จอีกทั้งผู้รับจ้างได้รับผลกระทบในการปฏิบัติงานจากสถานการณ์โควิด-19 ส่งผลให้การขยายอายุสัญญาโดยคิดค่าปรับเป็น 0% ตั้งแต่วันที่ 26 ต.ค.2566-15 พ.ย.2567

ขณะที่โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 82 สายทางยกระดับบางขุนเทียน-บ้านแพ้วช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว ตอน 7 ดับหน้า 31.50% ล่าช้ากว่าแผน 13% เนื่องจากติดขัดระบบสาธารณูปโภคสายไฟฟ้าใต้ดิน เบื้องต้นการไฟฟ้าได้

ดำเนินการรื้อย้ายแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยเริ่มต้นสัญญา 1 ก.พ.2565-14 มิ.ย.2568

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กล่าวว่า ในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา กทพ.ได้มีการเชิญเอกชนหรือในสัญญาที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง เพื่อเร่งรัดการเปิดให้บริการของโครงการทางด่วนพระราม 3 ให้ทันภายในเดือนมิ.ย. 2568 เบื้องต้นเอกชนจะเร่งดำเนินการให้ทันตามแผน

“ยืนยันว่าปัญหาของเอกชนจะไม่กระทบต่อโครงการของกทพ. เพราะในปัจจุบันกทพ.ชำระเงินตรงตามกำหนดมาตลอดหากปัญหาของเอกชนที่เกิดขึ้นในปัจจุบันจะส่งให้โครงการล่าช้าจะรับมืออย่างไรนั้น หากเกิดปัญหาจริง เบื้องต้นกทพ.จะเรียกผู้บริหารมาหารือโดยตรง เพราะเขาดูจะชำระเงินให้ตรงเวลาไม่ให้นำเงินไปดำเนินการในเรื่องอื่นๆจนทำให้โครงการเสียหาย ซึ่งการชำระเงินตรงเวลาของกทพ.จะต้องสอดคล้องกับงานที่อยู่ระหว่างการ ทั้งนี้เอกชนยังมีสิทธิที่จะประมูลโครงการอื่นๆได้ เพราะการที่เข้าร่วมประมูลได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับประสบการณ์การทำงานของเอกชน”

แหล่งข่าวจากรฟท. กล่าวว่า ประเด็นที่เอกชนชำระเงินค้างล่าช้าจะส่งผลกระทบต่อโครงการรฟท. ในปัจจุบันหรือไม่นั้น ขณะนี้ยังไม่ได้พบปัญหาในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง (ไฮสปีดไทย-จีน) สัญญา 3-1 เพราะรฟท.เร่งรัดการเบิกจ่ายเงินตรงตามกำหนดมาตลอดเนื่องจากแคชโฟลว์ในโครงการไฮสปีดของรฟท.พยายามดำเนินการให้ใกล้เคียงกับแผนงานที่เอกชนดำเนินการ

“ปัจจุบันเอกชนยังไม่ได้มีการหารือกับรฟท. ในประเด็นที่ติดปัญหาการขาดสภาพคล่อง เพียงแต่ในช่วงที่ผ่านมาได้มีการเบิกจ่ายเงินล่าช้า เพราะประมาณการณไม่ค่อยดี แต่ขณะนี้เริ่มมีการทยอยเบิกจ่ายเงินตามระบบแล้วซึ่งรฟท.พยายามเร่งรัดตามกระบวนการภายในให้เร็วขึ้น ทั้งนี้รฟท.ต้องพิจารณาตามสถานการณ์ว่าปัญหาของเอกชนจะกระทบต่อโครงการของรฟท. มากน้อยแค่ไหน หากเอกชนยังมีคุณสมบัติครบและไม่เป็นผู้ล้มละลายก็

มีสิทธิที่จะเข้าร่วมประมูลโครงการในอนาคตได้”

12 ปรจกั แบลบ

สำหรับโครงการภาครัฐที่อยู่ระหว่างดำเนินการของ ITD จำนวน 12 โครงการ รวมมูลค่า 103,134 ล้านบาท อาทิ

ทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่ของ สัญญาที่ 1 ช่วงเด่นชัย-จาววงเงิน 26,560 ล้านบาท, รถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเกาะ-ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเกาะ-คลองขามนิจิตร วงเงิน 7,560 ล้านบาท, รถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเกาะ-ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟวงเงิน 9,290 ล้านบาท, รถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์วงเงิน 5,807 ล้านบาท, รถไฟไทย-จีน สัญญาที่ 3-1 งานโยธา ช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บ้านไผ่ วงเงิน 9,348 ล้านบาท, ทางหลวงพิเศษหมายเลข 82 สายทางยกระดับบางขุนเทียน-บ้านแพ้วช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว ตอน 7 วงเงิน 1,868 ล้านบาท, ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ตอน 3 จังหวัดสมุทรสาคร วงเงิน 2,491 ล้านบาท ในสัญญาก่อสร้างทางยกระดับ, ทางพิเศษ (ทางด่วน) สายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ สัญญาที่ 3 งานโยธา วงเงิน 7,359 ล้านบาท ฯลฯ

กถกั แรงงบทกั ปรจกั

นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน กล่าวถึงกรณีปัญหากลุ่มแรงงานของ ITD ในหลายจังหวัดได้เคลื่อนไหวหางานค่าจ้างที่ต่างจ่าว่า ขณะนี้ได้รับทราบรายงานจากเจ้าหน้าที่แล้ว และให้กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด เพื่อดูแลแรงงานที่ได้รับผลกระทบ ล่าสุด ปลัดกระทรวงแรงงานได้มอบหมาย ให้กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ลงพื้นที่ตรวจสอบข้อเท็จจริง ก่อนรายงานข้อมูลข้อเท็จจริงกลับมายังกระทรวงอีกครั้ง