



คีคแห่งศักดิ์ศรี

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

เรียกเสียงชู้ดปากในชั่วข้ามคืน

พลันที่กลุ่มกิจการร่วมค้า BGSR ใจป่าต้มพร้าวราคา 21,948 ล้านบาท คว้าประมูลสัญญาจ้างก่อสร้างด่านและบริหารระบบเก็บเงินมอเตอร์เวย์ 2 สายทาง ระยะทางเวลา 30 ปี ด้วยวงเงิน 39,138 ล้านบาท

แยกเป็นสายบางปะอิน-นครราชสีมา ขอรับผลตอบแทน 21,329 ล้านบาท ต่ำกว่ากรอบราคากลาง 33,258 ล้านบาท อยู่ที่ 11,929 หรือ 36%

และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ขอรับผลตอบแทน 17,809 ล้านบาท ต่ำกว่ากรอบราคากลาง 27,828 ล้านบาท อยู่ที่ 10,019 ล้านบาท หรือ 36%

พอผลราคาออกมา มีเสียงเฮจาก "กรมทางหลวง" เพราะช่วยชาติประหยัดงบประมาณไปมากโข

แต่หลายคนยังข้องใจ ทำไมถึงบ๊ะระห่าหันราคาขนาดนี้ มี something หรือไม่ ในขณะที่กรมทางหลวงยันกรอบราคากลางได้ศึกษาคำนวณมาอย่างดี กรณีที่เอกชนครราคาได้ต่ำ เป็นเรื่อง การคิดต้นทุนได้ถูก

อะไรเป็นหมัดเด็ด BGSR ใจป่าเขย่า บัลลังก์ "BEM-บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ" เครือ ช.การช่าง ของ "ปลิว ตรีวิศวะเวทย์" ผู้คร่ำหวอดใน

ธุรกิจทางด่วนมานานจากการรับสัมปทาน 3 โครงการให้การทางพิเศษฯ

รวมถึงเสนอราคาตัดหน้ากลุ่ม UN-CCCC ที่ยูนิคฯ บิ๊กโพธิ์รับเหมา ควางโซน่า คอมมิวนิเคชั่นฯ ยักษ์วิสาหกิจทางด่วน-มอเตอร์เวย์จากจีน คู่แข่งที่น่ากลัว

จากหน้าว่ากันว่าเป็นเพราะ BGSR ได้เปรียบต้นทุนการเงิน เพราะเป็นการผิงก่าลัง 4 บริษัทมหาชนที่เงินทุนหนา มี บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ ของเจ้าพ่อรถไฟฟ้า "คีริ กาญจนพาสณ์" มหาเศรษฐีอันดับที่ 16

บมจ.กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ ของเจ้าพ่อพลังงาน "สารรัชต์ รัตนาวะดี" มหาเศรษฐีเบอร์ 2 ของเมืองไทย

บมจ.ซีโน-ไทยฯ บิ๊กทรีรับเหมาก่อสร้าง ธุรกิจได้บิ๊ก "ตระกูลชาวนิวริกุล"

และ บมจ.ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง ที่รีแบรนด์ชื่อเป็น "บมจ.ราช กรุ๊ป" ท็อปไฟฟ้ ธุรกิจพลังงาน มีการไฟฟ้าฝ่ายผลิต แห่งประเทศไทย ถือหุ้นใหญ่ 45%

อีกเหตุผล คือ ระบบเทคโนโลยีและการบริหารจัดการ แม้ว่ากลุ่มบีทีเอส จะเป็นผู้เล่นหน้าใหม่ในธุรกิจนี้ แต่ก็เชี่ยวชาญการบริหารจัดการระบบ รถไฟฟ้ามา 20 ปี รู้ว่าจะลดต้นทุนตรงไหน จึงเสนอราคาได้ถูก

สำหรับมอเตอร์เวย์ทั้ง 2 สาย "กลุ่มบีทีเอส" เสนอเก็บค่าผ่านทาง เป็น "ระบบ free flow" ฆ่าเข้าทั้งหมด แล้วไปจ่ายเงินที่ขาออก

เรียกเก็บค่าผ่านทางผ่านป้ายทะเบียน

รถยนต์หรือตัดจากบัญชีเงินฝากผ่าน บัตรเครดิตและบัตรเดบิต เช่น บัตร Easy Pass บัตร M-Pass บัตรตัวร่วม บัตรแรมบิท จึงทำให้ใช้แรงงานคนน้อยสุด และลดต้นทุนก่อสร้างได้

"ระบบ free flow" ไม่ใช่เรื่องใหม่ ใช้กันแพร่หลายที่ต่างประเทศ เช่น ตุรกี จีน ไต้หวัน

แต่เป็นครั้งแรกที่ประเทศไทยจะนำระบบนี้มาใช้ นำร่องมอเตอร์เวย์ 2 สายจะคิกออฟในปี 2565-2566

เป็นการทรานส์ฟอร์มระบบเก็บเงิน ปัจจุบันจากระบบ manual ไปสู่ระบบที่ทันสมัย แก่รถติดที่กรมทางหลวง กำหนดเป็นไฟต์บังคับในการประมูล

โดยกลุ่มบีทีเอสเลือกใช้ระบบของ ล็อกซเลย์ จีน ไต้หวัน หากสำเร็จกรมทางหลวงจะนำไปใช้กับมอเตอร์เวย์ สาย 7 สาย 9 สายใหม่ ๆ ในอนาคต

เป็นฉากหน้าทางธุรกิจที่พันธมิตร ทั้ง 4 อยากรจะซิมกลางธุรกิจใหม่ สร้างฐานะรายได้ให้มั่นคงใน 30 ปีข้างหน้า

ขณะที่ "เบื้องหลัง" มีคนกระซิบงานนี้เป็นกลเกม "คีคแห่งศักดิ์ศรี" ระหว่าง "เจ้าพ่อพลังงาน" ที่รวยล้นฟ้า กับ "เจ้าพ่อรับเหมาย่านสุทธิสาร" ที่ติดพันกันมาจากคีคชิงโรงไฟฟ้าที่ลาว

ว่ากันว่าราคาที่ยื่นเสนอ "ซีอีโอ กัลฟ์ฯ" ทุบโต๊ะเอง จะเอาราคานี้

แม้จะคว่ำชัยมอเตอร์เวย์มาแบบขาดลอย แต่ไฟที่สูมทรวง "เจ้าพ่อพลังงาน" ยังไม่สงบ รอดภาคต่องานประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มที่มีคิวเปิดให้เอกชนร่วม PPP 122,041 ล้านบาท

ที่กลุ่มบีทีเอส และ BEM ก็หมายมั่นปั้นมือจะปาดเค้กก้อนใหญ่ด้วยกันทั้งคู่ **คีคแห่งศักดิ์ศรี ยักษ์ชนยักษ์ เพิ่งจะเริ่มต้น !**