



รฟม.แจงปมเอื้อบีอีเอ็ม 'วิลาศ' ทำดีเบตออกทีวี

รฟม.แจงข้อเท็จจริง ปมเอื้อสัมปทานเอกชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน อ่างลดความเสี่ยงภาครัฐและได้รับไฟฟ้าจากคณะกรรมการไฟฟ้าพร้อมปฏิบัติตามคำสั่ง 44 ด้าน "วิลาศ" แฉต่อเนื่อง 30 เม.ย.นี้มีหมัดเด็ดทำบีอีเอ็ม - "เอกนิติ" ดีเบตผ่านทีวี

นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล รักษาการแทนผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า จากกรณีที่นายวิลาศ จันทร์พิทักษ์ อดีต ส.ส.พรรคประชาธิปัตย์ ได้กล่าวถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ที่อาจมีการทุจริตในตัวโครงการและส่อแววเอื้อผลประโยชน์ให้กับเอกชนนั้น รฟม.ขอชี้แจงว่าการคัดเลือกบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (บีอีเอ็ม) เป็นผู้เดินรถนั้น ได้ยึดผลการศึกษาดังแต่ปี 2553 ซึ่งเห็นสมควรให้ผู้เดินรถรายเดิมเป็นผู้ดำเนินการเพราะจะเกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน เพราะไม่ต้องมีระบบการเดินรถหลายแบบ ซึ่งต้องมีการลงทุนที่เพิ่มขึ้น

พร้อมยังมีการปรับรูปแบบการลงทุนจาก Gross Cost คือ รัฐลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และจัดเก็บค่าโดยสาร มาเป็นให้

เอกชนลงทุนระบบรถไฟฟ้า ทำหน้าที่เดินรถแล้วจ่ายเป็นเงินค่าจ้างแบบกำหนดราคาคงที่เป็นรูปแบบ Net Cost คือ ผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดเก็บรายได้ โดยผู้รับสัมปทานอาจเสนอส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ภาครัฐตามที่ได้



▲ วิลาศ จันทรพิทักษ์ ตกลงกัน

“กรณีดังกล่าวนี้เพื่อลดความเสี่ยงของภาครัฐ อีกทั้งยังได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการพีพีพี) และปฏิบัติตามคำสั่งตามมาตรา 44 ของคสช. ในการให้เจรจากับผู้เดินรถรายเดิม ประการสำคัญยังช่วยให้ช่วยลดค่าใช้จ่ายจากการติดตั้งระบบเดินรถ ซ่อมบำรุงใหญ่คิดเป็นเงินกว่า 9,800 ล้านบาท อีกทั้งการปรับสัญญาสัมปทานตลอดทั้งเส้นทางรถไฟฟ้าให้ไปจบที่ปี 2592 ช่วยให้อัตราค่าโดยสารอยู่

ที่ระดับ 16-42 บาทในการนั่งรถไฟฟ้าตลอด 38 สถานี”

ส่วนการให้แบ่งผลประโยชน์แบบ IRR อยู่ที่ 9.75% ยืนยันว่าอยู่ในอัตราที่ต่ำเมื่อเทียบกับการประกอบการชนิดอื่นเช่นการลงทุนของกลุ่มไฟฟ้าที่มีผล IRR อยู่ที่ประมาณ 13-15% ส่วนการให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนในเรื่องการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปีและการยกเว้นภาษีนำเข้าวัสดุก่อสร้างก็เพื่อให้ IRR อยู่ที่ระดับ 9.75% และคาดว่าจะเข้าสู่ช่วงคุ้มทุนของเอกชนในช่วง 2-3 ปีท้ายของสัญญา ในขณะที่การให้ใช้พื้นที่ภายในศูนย์บำรุงห้วยขวางเพิ่มอีก 20 ไร่ ก็เพื่อเป็นการรองรับขบวนรถที่จะต้องมาให้บริการเพิ่มอีก 18 สถานีในส่วนต่อขยายดังกล่าว

ด้านนายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กล่าวว่า การพิจารณาว่าจ้างบีอีเอ็มเดินรถต่อเนื่องผู้ใช้บริการได้ประโยชน์สูงสุด ส่วนการแบ่งผลประโยชน์ถือว่าอย่างเป็นธรรมระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยโครงการนี้มีคณะกรรมการข้อตกลงคุณธรรมเข้ามาดูแล ขณะที่การคำนวณอัตราผลตอบแทนมีผู้ประเมินอิสระมาร่วมพิจารณาความเหมาะสมด้วย ทั้งนี้ยืนยันว่า การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐทุกโครงการไม่ได้เป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่เอกชน

นายวิลาศ จันทร์พิทักษ์ อดีต ส.ส.พรรคประชาธิปัตย์

กล่าวว่า อยากให้นายธีรพันธ์ และนายเอกนิติออกสื่อทีวีในการชี้แจงข้อเท็จจริงกับประชาชนให้เห็นภาพชัดเจนกันในวันที่ 30 เมษายนนี้ตนมีหมัดเด็ดในการตอบโต้ครั้งนี้ต่อไปด้วย

“กรณีการร่วมลงทุนแบบ Gross Cost นั้นเมื่อเดือนพฤษภาคม 2558 ยังเป็นเหมือนเดิม เพิ่งจะมาเปลี่ยนเป็นการร่วมลงทุนแบบ Net Cost เมื่อธันวาคม 2558 แนวทางที่ถูกต้องรฟม.ควรแยกสัญญาออกมาให้ชัดเจน ไม่ควรรวมสัญญาเอื้อเอกชนแบบที่ดำเนินการไป แทนที่จะรับรายได้หลัก 1 ล้านล้านบาทกลับสูญรายได้เหล่านั้นไปอย่างน่าเสียดายทำไมไม่เอาเฉพาะส่วนต่อขยายไปประมูลเนื่องจากสายรัชชังคดกำลังจะตกเป็นของรัฐ 100% ในอีกไม่กี่ปีเท่านั้น สามารถให้เอกชนมาเช่าโดยไม่ต้องประเมินให้เอกชนใช้บริการฟรีอีก 20 ไร่” ■