

ล้างหนี้แสนล้าน

กทพ.จ่อต่อสัมปทานBEM37ปี

เซตซีโร่ข้อพิพาท

ล้างหนี้แสนล้าน

กทพ.จ่อต่อสัมปทานBEM37ปี

ผู้จัดการรายวัน360° - บอร์ด กทพ.ถูกผู้แทน บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) เสนอต่อสัมปทานทางด่วนขั้น 2 ที่กำลังหมดปี 63 อีก 37 ปี แลกยติข้อพิพาททั้งหมด ยกหนี้กว่า 1.3 แสนล้าน “สุรงค์” ซ้ำเป็นทางออกที่ดีที่สุด เหตุเอกชนต้องลงทุนรวม 4 หมื่นล้าน สร้างทางด่วนขั้น 2 แก้จราจรเพิ่ม เร่งชง “คมนาคม - สคร.-กก.ลงทุนกิจการรัฐฯ” เคาะให้ ครม.อนุมัติอีกที อ่านต่อหน้า 11

วานนี้ (20 ธ.ค.) นายสุรงค์ บุญกุล ประธานคณะกรรมการ (บอร์ด) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยภายหลังประชุมบอร์ด กทพ.ว่า ที่ประชุมได้หารือถึงแนวทางดำเนินการของ กทพ. ต่อกรณีที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษา เมื่อวันที่ 21 ก.ย.61 ให้ กทพ. จ่ายเงินชดเชยแก่บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หรือปัจจุบันคือ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM พร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินประมาณ 4.2 พันล้านบาท กรณีมีการสร้างทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต เป็นทางแข่งขัน และกรณีข้อพิพาท การปรับค่าผ่านทาง ซึ่งมีวงเงินรวมกันประมาณ 1.3 แสนล้านบาท

ทั้งนี้ บอร์ด กทพ.ได้เชิญผู้แทน BEM เข้าร่วมหารือด้วย ซึ่งการเจรจามีเงื่อนไขและ

แนวทางเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 2 ต.ค.61 ให้พิจารณาแนวทางการแก้ปัญหาภาระหนี้ ให้ กทพ.เจรจากับ เอกชน ซึ่ง กทพ.มีทางเลือกจำกัด ระหว่างการจ่ายเงินชำระหนี้เอกชน ซึ่งมีมูลค่าสูง และการขยายเวลาสัมปทาน โดยได้ข้อสรุปในการเจรจาได้ทางออกร่วมกันที่ดี คือการขยายอายุสัญญาสัมปทาน ทางด่วนขั้น 2 ออกไปอีก 37 ปี โดยสัญญาสัมปทานเดิมจะสิ้นสุดในเดือน ก.พ. 2563

“โดยมีเงื่อนไขว่า BEM จะยุติข้อพิพาท และภาระหนี้ทั้งหมดเป็นศูนย์ ปรับสูตรการพิจารณาปรับค่าผ่านทางใหม่เป็น ปรับทุกๆ 10 ปี ในอัตรา 10 บาท ซึ่งเปลี่ยนจากเดิมที่คำนวณตามดัชนีผู้บริโภค (CPI) และมีปัญหาพิพาทการปรับเศษ ขึ้นหรือลง ก่อสร้างทางเพิ่มเป็นทางด่วนขั้นที่ 2 จากโศก-ประชาชื่น ระยะทาง 17 กม. วงเงินประมาณ

3.2 หมื่นล้านบาท เพื่อระบายรถและแก้ปัญหาจราจร โดยไม่มีการเก็บค่าผ่านทางเพิ่ม ซึ่งจะย่นเวลาการเดินทางในช่วงดังกล่าวจาก 1 ชม. เหลือ 20 นาที ก่อสร้างแลมป์ขึ้นลงเพิ่มเติมในจุดที่มีปัญหาจราจร ซึ่งคาดว่าจะเอกชนจะลงทุนรวมเกือบ 4 หมื่นล้านบาท” นายสุรงค์ ระบุ

นายสุรงค์ กล่าวต่อว่า โดยในสัญญาต่อสัมปทาน 37 ปี จะแบ่งรายได้ให้ กทพ. ที่สัดส่วน 60 ส่วนเอกชนได้ 40 ทั้งนี้ กทพ. จะสรุปแนวทางนำเสนอกระทรวงคมนาคม ภายในเดือน ธ.ค.นี้ เพื่อเสนอตามขั้นตอนไปที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) เห็นชอบและเสนอ ครม.ต่อไป

“กทพ.มีทางเลือกไม่มาก ซึ่งแนวทางที่เจรจาเป็นทางออกที่ดีที่สุด คือ กทพ.ได้ประโยชน์เหมือนเดิม, รัฐไม่เสียประโยชน์, เอกชนอยู่ได้และประชาชนได้ประโยชน์” นายสุรงค์กล่าว

รายงานข่าวแจ้งว่า แนวทางที่ กทพ.จ่ายชดเชยตามคำสั่งศาลเอง เฉพาะเรื่องทางแข่งขัน 4.2 พันล้านบาท เป็นไปได้ยาก นอกจากนี้ กทพ.ยังมีข้อพิพาทที่อนุญาตตุลาการชี้ขาดแล้ว เรื่องการปรับค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งคดียังอยู่ที่ วงเงิน 4.6 พันล้านบาท ยังมี ล่าสุด ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 63/2556 หมายเลขแดงที่ 128/2561 ระหว่างบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้เรียกร้อง กทพ. ผู้คัดค้าน (การปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษปี 2551) ที่อนุญาตตุลาการ มีคำสั่งชี้ขาดให้ กทพ.ชดใช้ค่าเสียหายให้บริษัทฯ วงเงิน กว่า 9.09 พันล้านบาท.