

BEMคลายปมทางด่วน แก้งต่ออายุฉลุยดันค่าหุ้น

ทินหุ่น - “ศักดิ์สยาม” สั่งปลัดคมนาคมสรุป “ข้อพิพาท” ทางด่วนภายใน 15 วัน หลังมธ.สภาผู้แทนราษฎร ไกล่ได้ข้อสรุปต่ออายุสัมปทานทางด่วนให้ BEM เตรียมเสนอคมนาคมพิจารณา นักวิเคราะห์ชี้ >>> **อ่านหน้า 8**



>>> ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

BEM (ต่อจากหน้า 1)

BEM ได้เปรียบทุกทาง หากต่ออายุ 20 ปี อัปเดตค่าเพิ่ม 2.50 บาทต่อหุ้น ถ้า 30 ปี จะสร้างมูลค่าเพิ่ม 3.75 บาทต่อหุ้น

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ลงนามแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาคณะกรรมาธิการพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ กทพ. จะขยายสัมปทานทางด่วนให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เพื่อยุติข้อพิพาท โดยมอบหมายให้นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานคณะทำงาน โดยมีแนวทางการพิจารณาตั้งแต่ผลการศึกษาของโครงการ, การกำหนด TOR, การปฏิบัติตามสัญญา โดยกำหนดกรอบเวลาให้ข้อสรุปภายใน 15 วัน จากนั้นจะสรุปแนวทางเพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาตามลำดับต่อไป

ด้านกรมการวิสามัญพิจารณาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (BEM) สภาผู้แทนราษฎรเตรียมประชุมสรุปข้อเสนอแนะ ส่งกลับมายังกระทรวงคมนาคม โดยคาดว่าจะเสนอให้ต่อสัญญาสัมปทานทางด่วนกับ

BEM พร้อมข้อเสนอแนบท้ายรายงานให้ BEM กลับไปพิจารณาร่วมกับ กทพ. เพิ่มเติม ในการเสนอประโยชน์ให้แก่ประชาชนให้มากที่สุด ทั้งในเรื่องค่าผ่านทาง หรือการแก้ไขปัญหาจราจร และให้มีการประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจกับประชาชนทั่วไปให้มากที่สุด

● เปิดปมข้อพิพาท

ทีมทันทันสรุป “ข้อพิพาท” ระหว่างกทพ.กับ BEM รวมถึง “ค่าเสียหาย” ที่ทางกทพ.มีแนวโน้มจะต้องจ่ายค่าชดเชยให้กับ BEM โดยสังเขป ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความขัดแย้งในการดำเนินงาน, การบริหารงานผิดพลาด, หรือมีการทุจริตแต่อย่างใด แต่เกิดขึ้นจาก “สัญญา” ที่รัฐทำกับเอกชนกรณีที่เชิญชวนให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน ที่ได้กำหนดไว้ในกรณีที่เกิดเหตุใดใดจนส่งผลกระทบต่อภารกิจรัฐต้องทบทวนการชดเชยในรูปแบบใดใดตามที่ตกลงกัน

จากสัญญาดังกล่าวพบว่ากทพ. มีข้อพิพาทกับ BEM ทั้งสิ้น 17 คดี ประกอบด้วย 1.ปี 2541 รัฐบาลอนุญาตให้บริษัทดอนเมืองโทลล์เวย์ก่อสร้างส่วนต่อขยายจากอนุสรณ์สถาน-รังสิต ส่งผลกระทบบำเหน็จปริมาณจราจรและรายได้ของทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ดของ NECL ลดลง คดีนี้ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งให้รัฐบาลจ่ายเงินชดเชยรายได้ที่ลดลงให้ BEM วงเงิน 1,790 ล้านบาท เมื่อรวมดอกเบี้ยอยู่ที่ 4,381 ล้านบาท

และ 2.สัญญากำหนดไว้ว่า กทพ. ต้องปรับค่าผ่านทางทุก 5 ปี ตามอัตราเพิ่มของดัชนีผู้บริโภค แต่เมื่อไม่มีการปรับค่าผ่านทางตลอด 30 ปี ก็ถือว่า

มีความเสียหายเกิดขึ้นทุก 5 ปี BEM ระบุว่าความเสียหายเกิดขึ้นตั้งแต่ปี 2542 รวมมูลค่าถึง ณ สิ้นปี 2561 ทั้งสิ้น 56,034 ล้านบาท

● มอง BEM ได้เปรียบ

นายปริณิธ กิจจาทรพิทักษ์ ผู้อำนวยการฝ่ายวิเคราะห์หลักทรัพย์ บริษัทหลักทรัพย์ เคจีไอ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ระบุ หากพิจารณาตามสัญญาระหว่างกทพ.กับ BEM เมื่อสัญญาสัมปทานหมดอายุในวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2563 ทาง BEM จะต้องเป็นบริษัทแรกที่จะได้รับการพิจารณาให้ต่ออายุสัญญาออกไปอีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ดังนั้นเมื่อผลการเจรจาทางยุติข้อพิพาทที่ผ่านมาได้ข้อสรุปการต่อสัญญาสัมปทานออกไปเป็นเวลา 30 ปีจึงถือว่า “เหมาะสม” แล้ว อย่างไรก็ตามหากรัฐมนตรีหรือหน่วยงานกำกับดูแลต้องการต่อรองกับภาคเอกชนเพิ่มเติมก็มีความเป็นไปได้

ฝ่ายวิเคราะห์ประเมินความเป็นไปได้เป็น 2 กรณี คือ 1.มีการต่อรอง ต่ออายุสัมปทานทางด่วนให้กับ BEM เป็นระยะเวลา 20 ปี คาดว่าจะสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ BEM ประมาณ 2.50 บาทต่อหุ้น และ 2.ดำเนินการตามข้อตกลง คือต่ออายุสัมปทานให้ BEM เป็นระยะเวลา 30 ปี แบ่งเป็นการต่ออายุสัมปทาน 15 ปี และอีก 15 ปี บนเงื่อนไขให้ BEM ลงทุนสร้างทางด่วน Double Deck วงเงิน 31,000 ล้านบาท โดยจะยังไม่มีโครงการลงนามจนกว่าการทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะผ่าน ซึ่งจะสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ BEM ประมาณ 3.75 บาทต่อหุ้น

เบื้องต้นฝ่ายวิเคราะห์คงประมาณการกำไรสุทธิทั้งปี 2562 ของ BEM ไว้ที่ 4.17 พันล้านบาท เพิ่มขึ้น 46.8% เมื่อเทียบกับปี 2561 (YoY) คงคำแนะนำ “ซื้อ” ราคาเหมาะสมที่ 11.10 บาท (ยังไม่รวมประมาณการการต่ออายุสัมปทาน และศักยภาพในอนาคต) ☺