



เรื่องเด่น

การเมือง

รอบโลก

การเงิน-หุ้น

เศรษฐกิจ-ธุรกิจ

BEM หนุนขยายสัมปทาน30ปี แลกจบค่าโง่ทางด่วน เชื่อรัฐได้ประโยชน์

วันที่ 14 ส.ค. 2562 เวลา 16:00 น.



BEM แฉเงื่อนไขขยายสัมปทานทางด่วน 30 ปี แลกทางออกจบค่าโง่ ช่วยลดค่าเสียหายกทพ. ปิดโอเคเดียว'ศักดิ์สยามลดค่าทางด่วน 5-10 บาท

นายพงษ์สฤษฎี ดันติสุขณิชย์กุล กรรมการบริหาร บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด(มหาชน) เปิดเผยว่า ข้อพิพาทค่าชดเชยทางด่วนมูลค่า 100,000 ล้านบาทนั้น เกิดกรณีการทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.)ไม่ปรับค่าผ่านทางให้ตามสัญญาและไม่มีการเยียวยากรณีสร้างทางแข่งขันดอนเมืองโทลล์เวย์ ทำให้เกิดข้อพิพาทกันตั้งแต่ชั้นอนุญาโตตุลาการไปจนถึงชั้นศาลสูงสุด ซึ่งปัจจุบันถือว่าการเจรจาตีหน้าไปมากแล้ว ถือว่าได้ข้อสรุปครบแล้วเตรียมเสนอที่ประชุมคณะกรรมการ(กรม.) ซึ่งทางออกที่มีขณะนี้เชื่อว่าดีที่สุดสำหรับฝ่ายรัฐบาล ประชาชนไม่เสียประโยชน์ แม้ว่าฝ่ายเอกชนเองจะเสียประโยชน์ไปบ้าง แต่ก็ถือว่าทำเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน ค่อนข้างมั่นใจว่ารัฐบาลใหม่จะไม่เปลี่ยนเงื่อนไขการเจรจาที่มีมาตลอด 1 ปี เนื่องจากหากจะต่อสู้คดีต่อไปนั้น กทพ.อาจต้องชดเชยค่าเสียหายมากถึง 326,000 ล้านบาทแบ่งเป็นกรณีข้อพิพาทการแข่งขัน 210,000 ล้านบาท และข้อพิพาทเรื่องปรับค่าผ่านทาง 116,000 ล้านบาท ทว่าข้อสรุปที่ตกลงกันได้นั้นคิดเป็นมูลค่าเพียง 58,873 ล้านบาท ถือว่าน้อยมากเมื่อเทียบกับมูลค่าที่มีโอกาสจะเกิดขึ้นในอนาคต

สำหรับเงื่อนไขการเจรจาเพื่อจบข้อพิพาททั้งหมด นั้น คือ การต่อขยายสัมปทานทางด่วน 3 เส้นทางไปอีก 30 ปี พร้อมกับเอกชนลงทุนก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck) และทางหลัก Bypass วงเงินลงทุนรวม 32,000 ล้านบาท แบ่งเป็นสัญญาที่ 1 คือ การยกเลิกข้อพิพาททั้งหมดพร้อมต่อขยายสัมปทาน 15 ปี โดยหมดอายุสัมปทานทุกเส้นทางพร้อมกันที่ 31 ต.ค. 2578 และต้องแบ่งรายได้ให้กทพ.ไม่น้อยกว่าเดิมคือ 60% ของรายได้ทั้งหมดพร้อมกับเงื่อนไขปรับค่าผ่านทางได้ทุก 10 ปี

สัญญาที่ 2 คือต่อขยายสัมปทานเพิ่มอีก 15 ปีพร้อมลงทุนก่อสร้าง Double Deck ก่อสร้าง ByPass ก่อสร้างจุดขึ้น-ลงที่สถานีกลางบางซื่อ และก่อสร้างด่านเก็บเงินเพิ่มอีก 2 จุดที่ด่านอโศกและด่านประชาชื่น โดยจะลงนามสัญญาที่ 2 ได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุมัติรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ภายใน 2 ปีหรือมากกว่านั้น ดังนั้นหากทพ.พยายามจนสุดความสามารถแล้วยังไม่สามารถเสนอรายงาน EIA ให้ผ่านเพื่อก่อสร้างโครงการได้ก็จะถือให้ยุติการต่อสัมปทานในสัญญาที่ 1 เป็นหลักหรือเท่ากับว่าข้อพิพาททั้งหมดจบลงแล้วเมื่อลงนามสัญญาที่ 1 ซึ่งเอกชนก็ยินดี แต่เชื่อว่าทพ.จะสามารถผลักดันเรื่อง EIA ให้ผ่านได้ เนื่องจากการจราจรบนทางด่วนทุกวันนี้เกิดปัญหารถติดเป็นอย่างมาก ดังนั้นรัฐบาลผู้เป็นเจ้าของโครงการจึงต้องพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน โดยปัจจุบัน BEM มีรายได้จากการเก็บค่าทางด่วนปีละ 7,000-8,000 ล้านบาทด้วยอัตราค่าเติมโตรายได้เฉลี่ย 1-3% ต่อปี

นายพงษ์สฤษฎี กล่าวถึง นโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ต้องการให้ลดค่าทางด่วน 5-10 บาท เป็นเรื่องยากเพราะเป็นคณละครึ่งกับข้อพิพาทต้องมาเจรจากันอีก ทั้งนี้ที่ผ่านมา BEM ช่วยรัฐบาลสุดความสามารถแล้ว เพราะหากยึดตามมูลหนี้จริง รัฐบาลอาจเสียค่าชดเชยมากกว่า 300,000 ล้านบาท