

ชี้ยึดสัมปทานทางด่วนรถไฟฟ้าทจบ BEMชู้รัฐเงินเงินจ่ายค่าโง่เพียบ

สุทธิสาร • BEM แนะนำ และไม่มีมีการเยียวยา สัมปทานทางด่วน ช้อพิพา ค่าโง่จบนั่น เชื่อรัฐได้ประโยชน์ มากกว่าเอกชน พร้อมปัดลด ค่าผ่านทาง 5-10 บาท ทำไม่ได้ อ้างที่ผ่านมาช่วยมามาก แล้ว

นายพงษ์ศักดิ์ ตันติ สุณิษย์กุล กรรมการบริหาร บมจ.ทางด่วน และรถไฟฟ้า กรุงเทพฯ (BEM) เปิดเผยถึง ความคืบหน้าในการเจรจากับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กรณีช้อพิพา ค่าชดเชยทางด่วนมูลค่า 100,000 ล้านบาท ที่เกิดจากการทาง พิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ไม่ปรับค่าผ่านทางให้ตาม

สัญญา และไม่มีมีการเยียวยา กรณีสร้างทางแข่งขันดอน เมืองโกลด์เวย์ ทำให้เกิด ช้อพิพา กันตั้งแต่ชั้นอนุญา โตตุลาการไปจนถึงชั้นศาลสูง สุด

ทั้งนี้ เงื่อนไขการเจรจา เพื่อจบช้อพิพา ทั้งหมดนั้น คือการต่อขยายสัมปทานทาง ด่วน 3 เส้นทางไปอีก 30 ปี คือ ทางด่วนศรีรัช ทางด่วน ศรีรัช ส่วน D และทางด่วน บางปะอิน-ปากเกร็ด พร้อมกับ เอกชนลงทุนก่อสร้างทางด่วน ชั้นที่ 2 (Double Deck) และ ทางหลัก (Bypass) วงเงิน ลงทุนรวม 32,000 ล้านบาท แบ่งเป็น สัญญาที่ 1 คือ การ ยกเลิกช้อพิพา ทั้งหมดพร้อม ต่อขยายสัมปทาน 15 ปี โดย หมดอายุสัมปทานทุกเส้นทาง พร้อมกันที่ 31 ต.ค.2578 และ ต้องแบ่งรายได้ให้ กทพ.ไม่ น้อยกว่าเดิมคือ 60% ของรายได้ทั้งหมด พร้อมกับเงื่อนไข ปรับค่าผ่านทางได้ทุก 10 ปี สัญญาที่ 2 คือ ต่อขยายสัมป ทานเพิ่มอีก 15 ปีพร้อมลงทุน ก่อสร้าง Double Deck ก่อ สร้าง ByPass ก่อสร้างจุดขึ้น- ลงที่สถานีกลางบางซื่อ และก่อ สร้างด่านเก็บเงินเพิ่มอีก 2 จุดที่ ด่านโศกและด่านประชาชื่น

ส่วนนโยบายของรัฐมน ตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ต้องการให้ลดค่าทางด่วน 5- 10 บาท สำหรับนโยบายดัง กล่าวเห็นว่าเป็นเรื่องยากเพราะ เป็นคนละเรื่องกับช้อพิพา ต้องมาเจรจากันอีก ทั้งนี้ที่ ผ่านมา BEM ก็ช่วยรัฐบาล สุดความสามารถแล้ว ถือว่า ช่วยกันเยอะแล้วในเรื่องของ ช้อพิพาทางด่วนนี้ เพราะ หากยึดตามมูลหนี้จริงรัฐบาล อาจเสียค่าชดเชยมากกว่า 300,000 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ในปี 2562 นี้ คาดผลประกอบการทางด่วน ยังคงเติบโตอยู่ที่ 1% รวมรายได้เฉพาะค่าทางด่วนทั้งปี 8,000 ล้านบาท ขณะที่รายได้จากรถ ไฟฟ้าสายสีน้ำเงินทั้งปีจะอยู่ที่ 3,000 ล้านบาท.