

BEM ย้ำได้ประโยชน์ทุกฝ่าย ต่อสัมปทานยุติพิพาท 1.37 แสนล.

BEM ย้ำได้ประโยชน์ทุกฝ่าย ต่อสัญญาทางด่วน-ยุติพิพาท 1.37 แสนล.

ผู้จัดการรายวัน 360° - BEM มั่นใจต่อสัญญาทางด่วน 30 ปี แลกยุติพิพาท 1.37 แสนล้านบาท เป็นประโยชน์ทุกฝ่าย ย้ำไม่ใช่ “ค่าโง่” แต่เป็น “ค่าเบียร์” ที่รัฐไม่ทำตามสัญญา แจงต้องแบกความเสี่ยงจากการรับสัมปทานต่อ หลังเส้นทางรถไฟฟ้าเริ่มครอบคลุม-คนหันไปใช้เยอะขึ้น เผยเปย์ทุกเงื่อนไขตาม กทพ. ร้องขอ พร้อมทุ่ม 3.1 หมื่นล้าน ทำด่วน ชั้นที่ 2 แก้วรถติดงามวงศ์วาน-พระราม ๙

อ่านต่อหน้า 10

ผู้จัดการรายวัน 360° - BEM มั่นใจต่อสัญญาทางด่วน 30 ปี แลกยุติพิพาท 1.37 แสนล้านบาท เป็นประโยชน์ทุกฝ่าย ย้ำไม่ใช่ “ค่าโง่” แต่เป็น “ค่าเบียร์” ที่รัฐไม่ทำตามสัญญา แจงต้องแบกความเสี่ยงจากการรับสัมปทานต่อ หลังเส้นทางรถไฟฟ้าเริ่มครอบคลุม-คนหันไปใช้เยอะขึ้น เผยเปย์ทุกเงื่อนไขตาม กทพ. ร้องขอ พร้อมทุ่ม 3.1 หมื่นล้าน ทำด่วน ชั้นที่ 2 แก้วรถติดงามวงศ์วาน-พระราม ๙

วานนี้ (14 ส.ค.) นายพงษ์สวัสดิ์ ดันติ สุวณิชกุล กรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เปิดเผยถึง การเข้าให้ข้อมูลต่อ คณะกรรมการ (กมธ.) วิสามัญพิจารณาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร และความคืบหน้าในการเจรจากับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ว่า ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา BEM มีสัญญาสัมปทานกับ กทพ. ได้ร่วมมือกันด้วยดีมาตลอด ทั้งการบริหาร การปรับปรุงทางด่วน และส่วนแบ่งรายได้ตามสัญญา

ต่างๆ แต่ก็มีปัญหาข้อพิพาทระหว่างกันเกิดขึ้นจาก 2 เรื่องหลัก คือ เรื่องผลกระทบจากการก่อสร้างส่วนต่อขยาย จากอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ที่ส่งผลทำให้ปริมาณจราจร และรายได้ของทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางด่วนอุดรรัถยา) ของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ซึ่งเป็น บริษัทลูกของ BEM ลดลง จำเป็นต้องขอให้ กทพ. ชดเชยตามที่ระบุในสัญญา ตั้งแต่ปี 2542 จนสิ้นสุดสัญญาในปี 2569 มีผลกระทบเป็นรายปี มาจนถึงปัจจุบัน เรื่องจึงต้องไปเข้าอนุญาโตตุลาการ แต่ กทพ. ไม่รับการชี้ขาด เรื่องจึงไปสิ้นสุดที่ศาลปกครอง

ส่วนอีกเรื่อง กรณีการไม่ปรับค่าผ่านทางตามสัญญา โดยสัญญากำหนดให้ 5 ปีปรับค่าผ่านทางหนึ่งครั้ง ไม่อยากให้ประชาชนเดือดร้อนที่ต้องปรับบ่อยๆ แต่ปรากฏว่าไม่มีการให้ปรับค่าผ่านทางตามสัญญา จึงเกิดเป็นข้อพิพาทกัน

จากทั้ง 2 เรื่องดังกล่าว ทำให้ BEM มีข้อพิพาทกับ กทพ. จนถึงสิ้นปี 2561 ทั้งสิ้น 17

ข้อพิพาท จำนวนนี้มีคดีทางแข่งขัน ที่ศาลปกครองสูงสุดตัดสินเป็นที่สุดแล้ว ให้ กทพ. ชดเชยให้ BEM จำนวน 4.3 พันล้านบาท โดยส่วนนี้เป็นเงินต้น 1.7 พันล้านบาท แต่ดอกเบี้ย 2 พันกว่าล้านบาท ที่เป็นส่วนของค่าเสียหายเมื่อปี 2542-43 เท่านั้น

“ข้อพิพาทหลายกรณี ผ่านอนุญาโตตุลาการแล้ว และชี้ขาดให้ กทพ. ชดเชยให้ BEM ทั้งหมด แต่เมื่อ กทพ. ไม่รับคำชี้ขาด ก็มีการนำเรื่องเข้าศาลปกครอง จนพิพากษาสิ้นสุดไปแล้ว 1 คดี ในส่วนทางแข่งขันปี 2542-43 มูลค่า 4.3 พันล้านบาท ส่วนคดีไม่ขึ้นค่าผ่านทางของปี 2546 ก็ได้สิ้นสุดในชั้นศาลปกครองกลาง ที่ให้ กทพ. ชดเชย BEM มูลค่า 7.2 พันล้านบาท ขณะนี้ทาง กทพ. ก็กำลังอุทธรณ์ ที่ศาลปกครองสูงสุด จากแนวโน้มของคดี จึงเป็นที่มาของมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อเดือน ต.ค.61 ให้ กทพ. เจรจากับทางยุติข้อพิพาทกับ BEM เพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐโดยเร็วที่สุด” นายพงษ์สวัสดิ์ ระบุ

นายพงษ์สวัสดิ์ กล่าวต่อว่าการเจรจากับ กทพ. ได้คำนวณมูลค่าข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างกัน ปรากฏว่า ในส่วนของคดีทางแข่งขัน ที่มีผลกระทบตั้งแต่ปี 2542 และสิ้นสุดในปี 2569 มีผลกระทบต่อรายได้ในทุกๆ ปี คำนวณแล้วมูลค่าความเสียหายถึงสิ้นปี 2561 เป็นเงิน 78,908 ล้านบาท ขณะที่คดีไม่ปรับค่าผ่านทางตามสัญญา ถือว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นทุก 5 ปี มูลค่าถึงสิ้นปี 2561 คิดเป็น 56,034 ล้านบาท รวม 2 กรณี และกรณี กทพ. ส่งมอบพื้นที่ให้ BEM ไม่ได้ 6.3 พันล้านบาท ส่วนนี้ผ่านศาลปกครองกลาง กำลังอยู่ในศาลปกครองสูงสุด เบ็ดเสร็จถึงสิ้นปี 2561 คิดค่าเสียหายเป็นเงิน 137,517 ล้านบาท โดยที่ยังไม่หมดสัญญาสัมปทาน ซึ่งหากคำนวณจนสิ้นสุดสัญญา และต่อสู่คดีจนถึง

ที่สุดทุกข้อพิพาท คาดการณ์ว่าจะสิ้นสุดในปี 2578

ในกรณีที่ กทพ.แพ้คดีทั้งหมด อาจส่งผลให้ค่าเสียหายรวมดอกเบี้ยมากถึง 326,127 ล้านบาท ในส่วนนี้ เฉพาะดอกเบี้ยก็สูงถึง 1.39 แสนล้านบาท โดยในการเจรจานั้น กทพ.ได้รับนโยบาย



พงษ์สุภะดี ต้นตีสฤทธิชัยกุล

จากรัฐบาลให้ยุติข้อพิพาททั้งหมด ด้วยการชดเชยโดยขยายสัญญาสัมปทาน และมีเงื่อนไขให้ BEM เป็นผู้ลงทุนการดำเนินงาน และปรับปรุงทางด่วน รวมทั้งไม่ปรับค่าผ่านทางบ่อยมากนัก เพื่อความสะดวกและไม่เป็นภาระของประชาชนผู้ใช้บริการ

นายพงษ์สุภะดี กล่าวด้วยว่า ในการเจรจา BEM ได้พิจารณาโดยมองภาพรวมทั้งหมด และเข้าใจภาครัฐ จึงนำเฉพาะคดีที่สิ้นสุดแล้ว ในส่วนของผลกระทบทางแข่งขันมาคำนวณ จนสิ้นสุดสัมปทานแล้วมากกว่า 1.09 แสนล้านบาท เหลือเพียง 5.8 หมื่นล้านบาท ต่ำกว่ามูลค่าข้อพิพาททางแข่งขัน ณ สิ้นปี 2561 หรือ 7.8 หมื่นล้านบาทเสียอีก โดยที่คดีอื่นๆ ถือว่ายกเลิกทั้งหมดทันทีที่ลงนามในสัญญา ทั้งในส่วนการไม่ปรับค่าผ่านทาง หรือการส่งมอบพื้นที่ต่างๆ ตลอดจนข้อพิพาทในอนาคต อาทิ การต่อขยายดอนเมืองโทลล์เวย์ จากอนุสรณ์สถานถึงบางปะอิน ซึ่งกระทบเส้นทางอุดรรัถยาแน่ แต่เมื่อยุติข้อพิพาททั้งหมดแล้ว ในอนาคตจึงจะไม่มีการเรียกร้องใดๆ กันอีก จึงมาเป็นข้อยุติที่ทั้ง 2 ฝ่ายรับกันได้ เพราะเหมือนฝ่ายรัฐไม่ได้เสียหายเลย BEM ก็มีผลตอบแทนที่พออยู่ได้ทางธุรกิจ เมื่อ

ตกลงกันในหลักการได้ จึงนำมูลค่า 5.8 หมื่นล้านบาทนั้น มาคำนวณเป็นสัญญาสัมปทาน ก็ได้ออกมาเป็น 30 ปี โดยมีเงื่อนไขในเรื่องการลงทุนก่อสร้าง Double Deck หรือทางด่วนชั้นที่ 2 จากงานวงค์วานถึงพระราม ๕ ระยะทาง 17 กิโลเมตร, ก่อสร้างช่วง Bypass แก่จุดตัดจวจรบริเวณโอศก 2 จุด, ขยายพื้นผิวจราจร บริเวณมักกะสันและพระราม ๖ อีก 2 จุด รวมมูลค่า 3.1 หมื่นล้านบาท เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน โดยจะไม่มีการเก็บค่าผ่านทางเพิ่ม เพื่อไม่ให้เป็นการระแ่ประชาชน

ทั้งนี้ มูลค่าการก่อสร้างที่สูงกว่าปกตินั้นก็เนื่องจากการก่อสร้างทำได้ยาก และต้องทำบนทางด่วนที่ยังเปิดให้บริการปกติอยู่ นอกจากนี้ยังมีการสร้างทางขึ้นลงบริเวณสถานีกลางบางซื่ออีก 2 พันล้านบาท รวมมั่งการจ้างพนักงานของ กทพ.ที่ BEM จ้างอยู่จนกว่าจะเกษียณ หรือหมดหน้าที่ อย่างไรก็ดี ในส่วนของ Double Deck นั้น กทพ.ต้องทำ EIA ให้เสร็จภายใน 2 ปี จากนั้น BEM จะต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 4 ปี แต่หาก EIA ไม่ผ่าน และไม่สามารถสร้าง Double Deck ได้ ทุกสัญญาสัมปทานก็จะสิ้นสุดในปี 2578

“เรื่องนี้ไม่ใช่ค่าโง่ จากการทำสัญญาเสียที่เปรียบ แต่เป็นเรื่องที่รัฐไม่ทำตามสัญญา ถือเป็นค่าเบี้ยว มากกว่าค่าโง่ ในฐานะบริษัทเอกชน BEM ก็จำเป็นต้องรักษาผลประโยชน์ทางธุรกิจ โดยที่เราเชื่อว่าในทางธุรกิจ และในทางสัญญาว่าเราถูกต้อง และมั่นใจว่าหากสู้คดีต่อไป ก็ชนะทุกคดี แต่ก็ถามตัวเองว่า สู้แล้วได้ประโยชน์อะไร เพราะเราตระหนักดีว่า BEM เป็นบริษัทคนไทย ทำธุรกิจในประเทศไทย ให้บริการประชาชนคนไทย การมีข้อพิพาทกับรัฐ จึงไม่ใช่เป้าประสงค์ของบริษัท จึงมองหาทางออกที่เป็นประโยชน์กับทุกฝ่ายมากกว่า แต่ก็ต้องมีวิธีการเยียวยาเราที่พอเหมาะ จึงยินดีที่จะเจรจา ก่อนนำมาสู่ข้อยุติ 5 หมื่นกว่าล้านบาท โดยที่ BEM ไม่เอาเงินสักบาทเดียว และไปรับความเสี่ยงในอนาคตในการรับสัมปทานต่อ ในขณะที่มีการพัฒนาและประชาชนหันไปใช้ระบบขนส่งมวลชน หรือรถไฟฟ้ามากขึ้นเรื่อยๆ แต่เราก็ตยังเชื่อมั่นว่าข้อยุติจากการเจรจาครั้งนี้ เป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย” นายพงษ์สุภะดี กล่าว.

BEMมั่นใจต่อสัมปทาน คมนาคมชานชาลาศูกรัน

• หากข้อพิพาทไม่จบ รัฐเสี่ยงสูญ 3 แสนล้าน

BEM มั่นใจได้ต่อสัมปทานแลกยูติทุกข้อพิพาทกับกทพ. หลังแจ้งกรมการรัฐสภาจนเข้าใจ แถมผลเจรจา ทำอย่างรอบคอบ ขณะที่ร่างสัญญาผ่านอัยการแล้ว เชื่อ รัฐบาลชุดใหม่ไม่ยื้อ รัชชक्रम.เหตุดอกเบียแพ้คดีทาง แข่งขันคิดเพิ่มรายวัน เหตุหากไม่จบรัฐเสี่ยงสูญเงินกว่า 3.26 แสนล้านบาท

นายพงษ์สฤษฎี ตันติสุวณิชย์กุล กรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เปิดเผยว่า มีความมั่นใจ BEM จะได้เดินหน้าแนวทางการขยายสัมปทานทางด่วนเพื่อแลกกับการยุติทุกข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ตามข้อตกลงเดิมที่ได้เจรจากับกทพ.แล้วและ คณะกรรมการ (บอร์ด) กทพ.ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคมที่ผ่านมา เนื่องจากเป็นข้อตกลงที่ผ่านการ พิจารณา ผ่านการคำนวณตัวเลขและผ่านเจรจา อย่างรอบคอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว

อ่านต่อ
หน้า 27

เดินหน้า : พงษ์สฤษฎี ตันติสุวณิชย์กุล กรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ตั้งใจแถลงข่าวเดินหน้าแนวทางการขยายสัมปทานทางด่วนแลก ยูติทุกข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ตามข้อตกลงเดิมที่ได้เจรจากับ กทพ.แล้ว และคณะกรรมการ กทพ. มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 พ.ค. 2562 ที่ผ่านมา

BEM

อีกทั้งอัยการได้อนุมัติร่างสัญญาใหม่แล้ว เหลือ เพียงนำเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อเห็นชอบเท่านั้น และเชื่อว่ารัฐบาลชุดนี้จะ เร่งพิจารณาเรื่องดังกล่าว เพราะหากยิ่งล่าช้ามล หนีจากการที่ กทพ.แพ้คดีทาง แข่งขันก็จะสูงขึ้น เรื่อย ๆ เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยมูลค่าข้อพิพาท คิดเป็นรายวัน

นอกจากนี้ล่าสุดตนได้เดินทางไปชี้แจงต่อ คณะกรรมการรัฐสภาเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ซึ่งช่วงแรกคณะกรรมการยังไม่เข้าใจรายละเอียดการพิพาทและที่มา-ไปในการเจรจาระหว่าง BEM กับ กทพ. แต่เมื่อตนได้ชี้แจง

ซึ่งใช้เวลาประมาณ 5 ชั่วโมง คณะกรรมการ ก็มีความเข้าใจเรื่องที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจน

นายพงษ์สฤษฎี กล่าวถึงข้อสรุปการเจรจาระหว่าง BEM กับ กทพ.เพื่อยุติข้อพิพาทว่า ข้อพิพาทแบ่งเป็น 2 ประเด็น คือ การสร้างทางแข่งขัน และการปรับค่าผ่านทาง รวมทั้งหมด 17 คดี และ กทพ.แพ้แล้ว 1 คดี คือ คดีที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษา เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ให้ กทพ. จ่ายเงินชดเชยแก่บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทลูกของ BEM) พร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินประมาณ 4,318 ล้านบาท กรณีที่มีการสร้างทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต เป็นทางแข่งขัน โดยให้ กทพ.ชำระภายใน 90 วันนับจากวันที่คดีถึงที่สุด หรือต้องชำระภายในวันที่ 19 ธันวาคม 2561

ขณะที่ครม.ได้มีมติเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 ให้ กทพ.เจรจากับ BEM โดยไม่ขอชำระหนี้เป็นเงิน/กทพ.ต้องได้ส่วนแบ่งรายได้เท่าเดิม คือ 60% หรือไม่น้อยกว่าเดิม และ BEM ยกฟ้องทุกคดี ซึ่งเมื่อรวมทุกคดีที่ทั้งสิ้นสุดและ

ยังไม่สิ้นสุดคิดเป็นมูลค่า 137,517 ล้านบาท โดยคดีที่ยังไม่สิ้นสุดนั้น ประเมินว่าศาลจะตัดสินไปในทิศทางเดียวกันคือให้ กทพ.แพ้คดี เนื่องจากจำนวนการฟ้องคดีเหมือนกันหมด ต่างกันแค่ระยะเวลาและมูลค่าข้อพิพาท ซึ่งหากรอให้ศาลทยอยตัดสินและคาดว่าจะรู้ผลทั้งหมดภายในปี 2578 มูลค่าข้อพิพาททั้งเรื่องทางแข่งขันและการปรับค่าผ่านทางจะเพิ่มเป็น 326,127 ล้านบาท ทั้งนี้กทพ.จึงเจรจากับ BEM โดยได้นำมูลค่าข้อพิพาทเฉพาะคดีที่สิ้นสุดแล้วคือ คดีทางแข่งขันมาเจรจา จนปรับลดมูลหนี้ลงเหลือ

อ่านต่อหน้า 28

BEM

(ต่อจากหน้า 27)

58,873 ล้านบาท ส่วนข้อพิพาททั้งหมดกว่า 1.3 แสนล้านบาท BEM ต้องถอนฟ้อง และได้แปลงมูลหนี้ 5.8 หมื่นล้านบาทดังกล่าวออกมาเป็นการต่ออายุสัมปทานทางด่วนโดยแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 ต่อสัญญาทางด่วน 3 สัญญาไปจนถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2578 คือ 1.โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วน A, B, C) จะหมดสัญญาในเดือนมีนาคม 2563 ได้รับการต่อสัญญา 15 ปี 2.ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน D หมดสัญญาเดือนเมษายน 2570 ได้ต่อสัญญาอีก 8 ปี และ 3.โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (C บวก) หมดสัญญาเดือนกันยายน 2569 ได้ต่อสัญญาอีก 9 ปี/ปรับสูตรการปรับค่าผ่านทางใหม่เป็นแบบคงที่ที่ปีละ 1 บาท โดย 10 ปีปรับขึ้น 1 ครั้ง หรือ 10 ปีปรับ 10 บาท

ส่วนที่ 2 BEM ต้องลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นทางด่วน 2 ชั้น (double deck) จากวงมวกี่วาน-พระราม 9 ระยะทาง 17 กิโลเมตร ก่อสร้างช่อง Bypass แก่จุดตัดจราจรบริเวณโอศอก 2 จุด ขยายผิวจราจรบริเวณมักกะสันและพระราม 6 อีก 2 จุด รวมมูลค่า 3.1 หมื่นล้านบาท โดยมีเงื่อนไข

ว่า กทพ.ต้องจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) double deck ให้ได้รับการอนุมัติภายใน 2 ปี หลังจากลงนามในสัญญาต่อสัมปทานส่วนที่ 1 กับ BEM โดยส่วนที่ 2 นี้ BEM จะลงนามได้หลัง EIA ได้รับอนุมัติ และ BEM ก็จะได้รับ การต่อสัมปทานทั้ง 3 สัญญาดังกล่าวออกไปสัญญาละ 30 ปี แต่หาก EIA ไม่ได้รับอนุมัติภายใน 2 ปี ก็อาจต้องมีการเจรจาเพื่อต่อเวลาการทำ EIA ออกไปเป็น 3-4 ปี

นอกจากนี้ยังมีเงื่อนไขอื่น ๆ ที่ตกลงกันในสัญญาสัมปทานใหม่ เช่น ต้องยกเลิกเงื่อนไขข้อสัญญาที่ระบุให้ กทพ.ชุดเขยรายได้ให้ BEM จากกรณีมีทางแข่งขัน/ยกเลิกกรณีที่ BEM จะต้องได้รับสิทธิพิจารณา ก่อนในการดำเนินงานส่วนต่อขยาย ยกเว้นสิทธิตามสัญญาเดิมของส่วน D (ถึงปี 2570)

“มั่นใจว่าทางออกนี้เป็นทางออกที่ดีที่สุดทั้ง BEM และกทพ.แล้ว รัฐคงไม่เปลี่ยนใจมาจ่ายเงินชำระหนี้ หรือปรับรายละเอียดที่เจรจาไว้แล้ว เพราะเป็นการเจรจาที่ผ่านการคิดคำนวณอย่างดี ผ่านการคัดกรองข้อมูลครบถ้วน คือ กระบวนการทุกอย่างถูกต้องและเสร็จสิ้นแล้วเหลือเพียงเสนอกรมเท่านั้น แต่มีการเปลี่ยนรัฐบาลก่อน รัฐบาลชุดใหม่จึงต้องนำข้อมูลมาดูยาอีกรอบเพื่อความชัดเจนเท่านั้น” นายพงษ์สุภะดี กล่าว

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ในวันพรุ่งนี้ (16 ส.ค. 2562) นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม จะประชุมคณะทำงานแก้ไขข้อพิพาท กทพ. ครั้งที่ 2 เพื่อสรุปรายละเอียดแนวทางแก้ไขข้อพิพาทระหว่าง กทพ.กับคู่สัญญา คือ BEM จากนั้นจะรายงานให้นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รับทราบภายในวันที่ 27 สิงหาคม 2562 ซึ่งเร็วกว่าแผนที่กำหนดไว้ว่าจะมีการประชุมคณะทำงานฯ 3 ครั้ง

นายพงษ์สุภะดี กล่าวเพิ่มเติมถึงแนวโน้มผลการดำเนินงานของ BEM ในปีนี้ว่า ประเมินว่ารายได้จากธุรกิจทางด่วนจะเติบโตที่ 2-3% จากปีก่อน ขณะที่รายได้จากธุรกิจรถไฟฟ้าจะ

เติบโตที่ 3-4% จากปีก่อนอยู่ที่ 5,000 ล้านบาท (รถไฟฟ้าใต้ดิน 3,000 ล้านบาท และสายสีม่วง 2,000 ล้านบาท) และในปี 2563 รายได้ธุรกิจรถไฟฟ้าจะเติบโตเกือบ 20% จากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย หัวลำโพง-หลักสอง และเตาปูน-ท่าพระ ที่จะเปิดครบตลอดเส้นทางในเดือนมีนาคม 2563 โดยผู้โดยสารสายสีน้ำเงินจะเพิ่มเป็น 5 แสนคนต่อวัน จากปัจจุบันอยู่ที่ 3 แสนคนต่อวัน อีกทั้งประเมินว่าในช่วง 5 ปีจากนี้ สัดส่วนรายได้รถไฟฟ้าจะเพิ่มเป็น 40% จากปัจจุบันอยู่ที่ 30% ขณะที่ทางด่วนอยู่ที่ 70% ■