

ยุติปมสัมปทานทางด่วน
กระบะทบ'BEM'จำกัด
> 18



● สมัยรับภา เริ่มรู้
กรุงเทพธุรกิจ

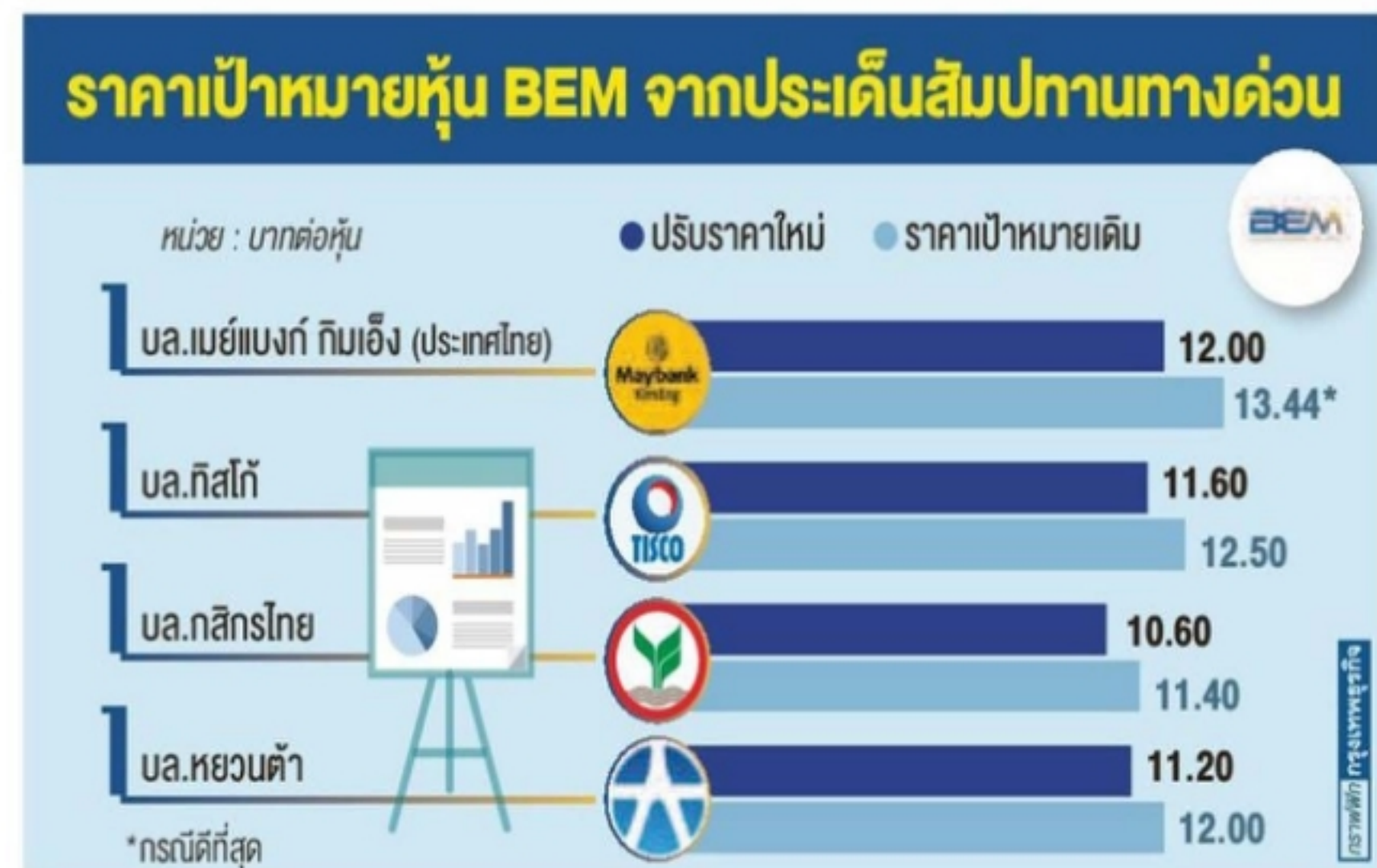
ประเด็นยึดเยื้อกันมานานว่าสัมปทานทางด่วนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ต้องจ่ายค่าชดเชยให้กับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด(มหาชน) หรือ BEM ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ บริษัท ช.การช่าง จำกัด(มหาชน) หรือ CK จะกลายเป็นค่าไถ่ทางด่วน ตามกรณีศึกษา ทางด่วนไฮปเวล หรือไม่

หลังจากเมื่อเดือน พ.ค. ที่ผ่านมาศาลอนุญาโตตุลาการ ได้มีมติเอกฉันท์ชี้ขาดในคดี ปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช เมื่อปี 2551 ให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายรวมดอกเบี้ยให้ BEM มูลค่า 9,091 ล้านบาท

ขณะที่ก่อนหน้านี้มีคดีบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หรือ NECL เป็นบริษัทย่อย BEM ยื่นฟ้อง กทพ. ปี 2542 กรณีกรมทางหลวงได้ก่อสร้างทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต ทั้งที่บริษัทได้ก่อสร้างทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดซึ่งศาลปกครองสูงสุดได้ตัดสินไปเมื่อวันที่ 21 ก.ย. ที่ผ่านมาให้ กทพ. จ่ายเงินชดเชยดังกล่าวมูลค่ารวม 1,790 ล้านบาท

นอกจาก 2 คดีดังกล่าวแล้วยังมีอีกหลายคดีที่ฟ้องฝ่ายฟ้องร้องกันไปมาจนคดียาวเป็นทางยาว 17 คดี มูลค่ารวมแสนล้านบาท ดังนั้นทางบอร์ดกทพ. จึงพยายามไกล่เกลี่ยเงินก้อนโตที่ต้องชำระด้วยการ ยื่นขอเสนอขยายสัมปทานทางพิเศษ (ทางด่วน) อุดรรัถยาและทางด่วนศรีรัช โครงการขยายนอกเมือง (ทางด่วนขั้นที่ 2) ให้กับ BEM ซึ่งหมดอายุสัมปทาน (27 ก.พ. 2563) ออกไป 37 ปี

ยุติปมสัมปทานทางด่วน กระบะทบ'BEM'จำกัด



รวมทั้งปรับสูตรการขึ้นค่าผ่านทางใหม่ โดยให้ปรับขึ้นทุกๆ 10 ปี ในอัตรา 10 บาท และแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้ กทพ. 60% ตลอดอายุสัมปทาน เสนอการก่อสร้างทางด่วน 2 ชั้น ช่วงประชาชื่น-โอศุก วงเงินลงทุนกว่า 30,000-40,000 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรเพื่อทดแทนการจ่ายค่าเสียหาย ตามคำสั่งศาล

ทาง BEM พร้อมทั้งจะยอมรับข้อเสนอ แต่ด้วยการเอื้อประโยชน์ให้ BEM แลกกับการยุติคดีที่เกี่ยวข้องทั้งหมดหลายฝ่ายมองว่า จะเป็นการจ่ายเกินจริงแล้ว สุดท้ายกลายเป็นวลีเด็ด ค่าไถ่ทางด่วนที่รัฐต้องนำภาษีประชาชนไปจ่ายจึงทำให้ต้องมีบททบทวนกันใหม่

สุดท้าย กรม.มีมติเห็นชอบปรับชดเชยความเสียหาย 58,873 ล้านบาท ด้วยการขยายสัมปทานทางด่วนเส้นหลัก คือ ทางด่วน

ขั้นที่ 2 ให้อีก 15 ปี 8 เดือน ขณะที่ทางด่วนส่วน D และ NECL จะถูกรวมเข้าไปในการชดเชยด้วยการยึดสัมปทานอีก 8 ปี และ 9 ปี ตามลำดับ ทำให้ทั้ง 3 เส้นทางจะไปสิ้นสุดสัมปทานพร้อมๆ กันในเดือน ต.ค.2578

ขณะเดียวกัน BEM จะได้สิทธิขึ้นค่าทางด่วน 1 ครั้ง (10 บาท) ในปี 2573 แต่ต้องเสนอต่อ กรม.เพื่ออนุมัติ จากนั้นจะเข้าสู่กระบวนการด้านข้อกฎหมาย ก่อนจะกลับมาให้ กรม.พิจารณาลงนามในเดือน ม.ค. 2563 ทันท่อนทางด่วนขั้นที่ 2 จะหมดสัญญาในเดือน ก.พ. 2563

ประเด็นข้อสรุปดังกล่าวสร้างความผิดหวังและพอร์ปได้สำหรับ BEM ซึ่งความผิดหวังมาจากจำนวนขยายสัญญาสัมปทานที่ลดลงจาก 37 ปี เหลือ 15 ปี 8 เดือน เนื่องจากสัมปทานที่ได้ต่ออายุคิดเป็น 50-60% ของรายได้ทั้งหมดบริษัท

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 200,000
Ad Rate: 2,400

Section: การเงิน-ลงทุน/Market Wise

วันที่: พุธ 25 ธันวาคม 2562

ปีที่: 33

ฉบับที่: 11416

หน้า: 17(บน), 18

Col.Inch: 66.30

Ad Value: 159,120

PRValue (x3): 477,360

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: STOCK GOSSIP: ยุติปมสัมปทานทางด่วนกระทบบ'BEM'จำกัด

ขณะที่ข้อเสนอการปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางถือว่าชัดเจนเพราะที่ผ่านมการปรับขึ้นต้องอิงกับอัตราเงินเฟ้อในช่วงนั้นๆ หากมีแนวโน้มอยู่ในอัตราต่ำทำให้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางทำได้ไม่ง่ายที่สำคัญไม่ต้องใช้เงินลงทุนใหม่จำนวนมาก

นอกจากนี้ยังได้ผลดีจากงบการเงิน เพราะการตัดค่าเสื่อมทางบัญชีจะลดลง และสะท้อนไปยังกำไรสุทธิปี 2562 มีโอกาสจะเติบโตสูงขึ้น ซึ่งปัจจัยดังกล่าวยังผลักดันทำให้ราคาหุ้น BEMทำสถิติสูงสุดแตะที่ 12 บาท ในช่วงเดือนมิ.ย. จากการปรับประมาณการกรอบราคาใหม่ของหลายโบรกเกอร์

ส่วนที่พอรับได้คือเงื่อนไขที่ไม่ต้องรับงานก่อสร้างทางด่วน 2 ชั้น ช่วงประชาชื่น-อโศก วงเงินลงทุนกว่า 30,000-40,000 ล้านบาท จะทำให้ไม่เป็นภาระให้กับ BEM ในอนาคตที่ต้องมาลงทุนเพื่อขยายทางด่วนขั้นที่ 2 ที่ไม่ชัดเจนว่าจะช่วยเพิ่มเติมจำนวนการจราจรให้เพิ่มขึ้นตามไปด้วยหรือไม่

อย่างไรก็ตามประเด็นดังกล่าวถือว่า BEM ยังได้ประโยชน์อยู่มากพอสมควร และเป็นประโยชน์ต่อแนวโน้มรายได้ในอนาคต ซึ่งต้องไม่ลืมว่ายังมีการให้บริการเดินรถไฟฟ้าที่ให้บริการครบในสายสีน้ำเงินและยังเชื่อมสายสีม่วงเพิ่มเติมอีก ซึ่งบริษัทคาดจำนวนผู้โดยสารโตสูงกว่า 20% จาก 3.5-3.7 แสนคนต่อวัน มาอยู่ที่ 4.7-4.8 แสนคนต่อวัน