

BEMนักลงทุนแห่ทิ้งหนัก ผวาวิต!ต่ออายุสัมปทาน

ราคาหุ้น BEM รูดหนัก 3.64% หลังมีความไม่แน่นอนในการขยายสัมปทาน 30 ปี หลัง “อาคม” รว.คมนาคม ตีกลับเรื่องไปยัง กทพ. ฟาก “ไพรินทร์” ทิ้งทวน รว.คมนาคม แจงยับยั้งขยายสัมปทาน BEM 30 ปี ยันเจรจาสัมปทานแยกยุติทุกข้อพิพาท คือทางออกดีที่สุดกว่าจ่ายเงินแพ้คดี

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อวันศุกร์ที่ 12 ก.ค. 2562

อ่านต่อหน้า 28

BEM

ที่ผ่านมา ราคาหุ้นบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ได้ปรับตัวลงแรง ก่อนมาปิดตลาดที่ราคา 10.60 บาท ลดลง 0.40 บาท หรือคิดเป็นลดลง 3.64% ด้วยมูลค่าการซื้อขาย 4,231.34 ล้านบาท ซึ่งคาดว่านักลงทุนเทขายอย่างหนัก เหตุเกิดจากความไม่แน่นอนในการขยายสัมปทาน 30 ปี เพื่อแลกกับการยุติทุกข้อพิพาท หลังจากให้นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ตีกลับเรื่องดังกล่าวไปยังการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เพื่อขอให้รัฐบาลชุดใหม่มาพิจารณาก็เหมือนกลับไปเริ่มต้นใหม่

นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวชี้แจงกรณีการขยายสัมปทานทางด่วนให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เพื่อแลกกับการยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่างกัน หลังจากมีการตั้งกระทู้ถามเรื่องดังกล่าวในรัฐสภา และยังเป็นที่ยังสงสัยของสังคมว่า ล่าสุดนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ตีกลับเรื่องดังกล่าวไปยัง กทพ. เพื่อขอให้รัฐบาลชุดใหม่มาพิจารณา

ทั้งนี้อยากให้เข้าใจว่าองค์กร กทพ. จะมีปัญหาหลัก 2 เรื่อง คือ 1.มีการเติบโตช้า แม้จะก่อตั้งองค์กรมาประมาณ 43 ปี แต่ก็มีทางด่วนรวมแค่ 200 กิโลเมตร (กม.) เท่านั้น และ 2.มีข้อพิพาทจำนวนมาก จากการที่รัฐเป็นผู้กระทำ ดังนั้นหลังจากที่ กทพ. แพ้คดีทางแข่งขัน โดยศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ที่

ให้ กทพ. จ่ายเงินชดเชยแก่บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทลูกของ BEM) พร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินประมาณ 4,200 ล้านบาท จากที่มีการสร้างทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิตเป็นทางแข่งขันนั้น รัฐบาลจึงได้พิจารณาเรื่องดังกล่าว และคณะรัฐมนตรี (ครม.) จึงมีมติเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 ให้ กทพ.เจรจากับ BEM เพื่อมิให้ชดใช้เป็นตัวเงิน

ดังนั้นคณะกรรมการ กทพ.จึงได้ตั้งคณะอนุกรรมการขึ้นมาเจรจา และได้ข้อยุติว่าจะต้องใช้การขยายสัมปทานเพื่อแลกกับการยุติทุกข้อพิพาทระหว่างกัน โดย กทพ.

ต้องได้ส่วนแบ่งรายได้ในอัตรา 60% เช่นเดิม ซึ่งหลังการเจรจาแล้วเหลือมูลค่าข้อพิพาทที่กำลังเป็นคดีความในชั้นศาลและอนุญาโตตุลาการอยู่ที่ 5.9 หมื่นล้านบาท จากที่ประเมินไว้ที่ 137,515.6 ล้านบาท และมีการตีเป็นมูลค่าการขยายสัมปทาน 15 ปี

ขณะเดียวกันเนื่องจากทางด่วนปัจจุบันกำลังเกิดวิกฤติจราจร เพราะปริมาณรถเพิ่มขึ้น แต่ทางด่วนไม่เพิ่ม จึงมีการเจรจาให้ BEM ก่อสร้างและปรับปรุงทางด่วนชั้นที่ 2 เป็นทางด่วน 2 ชั้น (double deck) จากด้านประชาธิปไตย-โศภน ระยะเวลา 17 กม. เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร วงเงิน 3.2 หมื่นล้านบาท และก่อสร้างทางขึ้น-ลงเชื่อมเข้าศูนย์คมนาคมพหลโยธิน และสถานีกลางบางซื่อ ปรับลดค่าผ่านทาง เช่น ด้านอาจณรงค์ 1 (ทางลงด่วนชั้นที่ 1) เพื่อระบายการจราจร โดยมีเงื่อนไขว่า หากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ไม่ได้รับการอนุมัติภายใน 2 ปี จะต้องปรับลดการขยายสัมปทานทางด่วนชั้นที่ 2 ลงเหลือแค่ 15 ปี

นายไพรินทร์ กล่าวอีกว่า กรณีดังกล่าวทำให้สภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. คัดค้านเพราะเห็นว่า กทพ. เพิ่งแพ้เพียง 1 คดี คือ เรื่องการสร้างทางแข่งขัน แต่กลับพิจารณาขยายสัมปทานโดยรวมทุกคดีที่ยังไม่สิ้นสุดด้วย ตนจึงอยากชี้แจงว่า ในการพิจารณาคดีนั้น ศาลจะยึดที่สัญญาเป็นหลัก โดยกรณี กทพ. และ BEM เป็นสัญญาแบบการร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (PPP) และรัฐกระทำผิดสัญญาทั้งเรื่องการสร้างทางแข่งขันและการไม่ให้ขึ้นค่าผ่านทางตามสัญญา BEM จึงต้องฟ้องร้องตามสิทธิ และจากตัวอย่างคดีความบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT ที่ถูกประชาชนฟ้องร้องเรื่องมลภาวะทางเสียงสนามบินสุวรรณภูมิแล้ว จะเห็นว่าเมื่อศาลตัดสิน

อ่านต่อหน้า 29

BEM

(ต่อจากหน้า 28)

ให้ประชาชนชนะในคดีแรก คดีต่อไปนับร้อยคดีก็จะเป็นเช่นเดียวกัน

“เมื่อศาลตัดสิน 1 คดีแล้ว คดีเหมือนกันที่เหลือ ศาลก็จะตัดสินเหมือนกันหมด ดูตัวอย่างจาก AOT ได้ และปกติแล้วศาลจะไม่กลับคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และเวลาพิจารณาศาลจะยึดที่สัญญาเป็นหลัก สัญญานี้เป็น PPP ก็ต้องยึดว่ารัฐไปสัญญาอะไรกับเอกชนบ้าง ถ้าเราไม่ยึดสัญญา ประเทศจะมีบรรทัดฐานได้อย่างไร ต่อไปอย่างเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกก็จะมี PPP อีกเยอะมาก แล้วจะมีคนเชื่อถือประเทศเราหรือไม่ อย่างกรณี BEM การเจรจาคือทางออกที่ดีที่สุดที่รัฐบาลชุดนี้จะทำได้ เพราะถ้าไม่เจรจาก็ปล่อยให้คดีทุกคดียาวไปจนสิ้นสุด ก็จ่ายเงินกันไปแสนกว่าล้านบาท” นายไพรินทร์ กล่าว

นายไพรินทร์ กล่าวต่อว่า หลายคนอาจมองว่าการให้สัญญาสัมปทานกับเอกชนเป็นเรื่องไม่ดี แต่ในทางกลับกันแล้ว การที่เอกชนมารับสัมปทานเป็นการแบ่งเบาภาระภาครัฐมาก ทั้งลดการใช้งบประมาณ ลดการก่อหนี้สาธารณะและง่ายต่อการควบคุมมาตรฐานการทำงาน โดยบังคับผ่านสัญญาอย่างกรณีกรมทางหลวงที่เริ่มจะให้การให้สัมปทานเอกชนในงานบริหารทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ข่าวหุ้น Khao Hoon Circulation: 90,000 Ad Rate: 1,100	Section: First Section/หน้าแรก			
	วันที่: จันทร์ 15 กรกฎาคม 2562			
	ปีที่: 25	ฉบับที่: 6253	หน้า: 1(ขวา), 28, 29	คลิป: สีสี่
	Col.Inch: 58.42	Ad Value: 64,262	PRValue (x3): 192,786	
	หัวข้อข่าว: BEMนักลงทุนแห่ทิ้งหุ้น ผวาวิต!ต่ออายุสัมปทาน			

อย่างไรก็ตามขณะนี้นายอาคมได้ส่งเรื่อง
กลับไปยัง กทพ.แล้ว เพื่อให้รัฐบาลชุดใหม่
เข้ามาพิจารณา ก็ต้องแล้วแต่ว่ารัฐบาลชุด
ใหม่จะมีความเห็นอย่างไร หากจะยกเลิกข้อ
สรุปการขยายสัมปทาน ก็ต้องยอมชำระหนี้
ให้เอกชนตามคำสั่งศาลไป ■