

เผยพิพาททางด่วนไม่ยุติ ตัวเลขพุ่ง3.26แสนล้าน

เผยพิพาททางด่วนไม่ยุติตัวเลขพุ่ง3.26แสนล้าน

ผู้จัดการรายวัน360° - วิเคราะห์ทางออกสัมปทานทางด่วน รัฐควรสู้คดีต่อหรือเจรจายุติข้อพิพาท? เผยตัวเลขมูลค่าพิพาทหากปล่อยเวลายืดเยื้อและแพ้ทุกคดี มูลค่าจะพุ่งจาก 1.37 แสนล้านไปเป็นกว่า 3.26 แสนล้าน

จากที่ “ผู้จัดการรายวัน” นำเสนอ “ทางเลือก ทางออก สัมปทานทางด่วน” ซึ่งเปิดเผยถึงภาพรวมข้อพิพาทระหว่าง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.)กับ บริษัท ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ซึ่งมีมูลค่าพิพาทรวมกว่า 137,517 ล้านบาท

อ่านต่อหน้า | 2

ทั้งนี้ ได้มีการเจรจายุติข้อพิพาทในรัฐบาลคสช. โดยแนวทางให้ กทพ.และ BEM ยุติข้อพิพาททั้งหมด มูลค่าข้อพิพาทที่ชดเชยจะลดลงจาก 137,517 ล้านบาท เหลือ 58,873 ล้านบาท โดยขยายสัมปทานแทนการจ่ายเงิน พร้อมกับให้ BEM เป็นผู้ให้บริการและรับผิดชอบต่อปริมาณจราจรแทนกทพ. อีกทั้งต้องลงทุนก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck)จากงามวงศ์วาน ถึง พระราม ๙ ระยะทาง 17 กม.และปรับปรุงจุดตัด-คอขวดเพื่อแก้ปัญหาจราจร มูลค่า 31,000 ล้านบาท และปรับขึ้นค่าผ่านทางแบบคงที่ทุก 10 ปีซึ่งถูกกว่า การปรับทุก 5 ปี ตามอัตราเงินเฟ้อ (ตามสัญญาเดิม) โดยที่กทพ.ได้รับส่วนแบ่งรายได้ตามสัญญาเดิมตลอดระยะเวลาสัมปทาน

อย่างไรก็ตาม จากกรณีนี้ นายแพทย์ระวี มาศฉมาดล สส.บัญชีรายชื่อ หัวหน้าพรรคพลังธรรมใหม่ ที่ไม่เห็นด้วยกับวิธีการยุติข้อพิพาทการเจรจาดังกล่าว ออกมาระบุว่า ระหว่าง กทพ.กับ BEM ที่มีกันทั้งหมด 17 ข้อพิพาท มีเพียงคดีเดียวที่ศาลปกครองสูงสุดตัดสินเป็นที่สุด ให้ กทพ.ชดเชยเงิน จำนวน 4,300 ล้านบาท คดีที่เหลือรัฐควรสู้ต่อเพราะอาจไม่แพ้

หากจะวิเคราะห์ในประเด็นนี้ โดยประเมินข้อมูลอย่างรอบด้านแล้ว ภายใต้ตัวเลือก หากรัฐจะสู้แล้วปล่อยเวลาไปเรื่อยๆ เหมือนกับกรณีของ “ไฮโปเวลล์” ซึ่งที่สุดศาลสั่งให้รัฐชดเชยกับเอกชนมากกว่าชนะที่ได้ข้อยุติกรณีพิพาท โดยที่ผลลัพธ์จะเสียหายมากขึ้นเกินกว่า มูลค่า 137,517 ล้านบาทที่ประเมินกันอยู่ในขณะนี้

กล่าวคือ เมื่อประเมินว่า หาก กทพ. เกิดแพ้ทุกคดี ในทิศทางเดียวกับคดีแรก มูลค่าข้อ

พิพาทจะสูงถึง 326,127 ล้านบาท หรือมากกว่าเท่าตัวของมูลค่าปัจจุบันเลยทีเดียว (ดูกราฟประกอบ)

ทั้งนี้ ข้อพิพาทระหว่าง กทพ. กับ BEM จำนวน 17 คดี คิดถึงสิ้นปี 2561 มูลค่า 137,517 ล้านบาท เกิดจาก 2 ประเด็นหลัก

หนึ่ง คดีผลกระทบจากทางแข่งขันจากดอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยายจากอนุสรณ์สถาน-รังสิต ที่ศาลพิพากษาสิ้นสุดไปแล้ว 1 คดี รวมคดีอื่นๆ จะมีมูลค่า 78,908 ล้านบาท ซึ่งมูลค่าจะเพิ่มขึ้นทุกปีจนกว่าจะหมดสัมปทานในปี 2569

สอง คดีไม่ปรับขึ้นค่าผ่านทางในสัมปทานทั้ง 3 ฉบับ ซึ่งเกิดขึ้นทุก 5 ปี มูลค่า 56,034 ล้านบาท

จากการศึกษาตามสมมติฐานว่า ขั้นตอนการพิจารณาคดีเริ่มตั้งแต่ คณะผู้พิจารณาอนุญาโตตุลาการ ศาลปกครองกลาง และศาลปกครองสูงสุด จะใช้เวลาขั้นตอนละ 2 ปี คดีทั้งหมดจะทยอยตัดสินและรู้ผลทั้งหมดภายในปี 2578 มูลค่าข้อพิพาทจะสูงถึง 326,127 ล้านบาท

เป็นในส่วนคดีผลกระทบทางแข่งขัน 209,004 ล้านบาท คดีไม่ปรับค่าผ่านทาง 110,704 ล้านบาท รวมไปถึงคดีอื่นๆ 6,419 ล้านบาท

ในขณะที่ยังไม่ปรับขึ้นค่าผ่านทางด่วนนั้น คณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองกลางได้ตัดสินให้ กทพ.แพ้ไปแล้วกว่า 21,000 ล้านบาท และกำลังเข้าสู่ศาลปกครองสูงสุด ซึ่งแนวโน้ม กทพ.มีโอกาสแพ้สูงมาก

เบื้องหลังรัฐบาลลงสู่ทำไมต้องเจรจา

ความเสี่ยงมูลค่ามหาศาลดังกล่าว ส่งผลให้รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา และ กทพ.

ประเมินว่า หากสู้คดีในปีอื่นๆ ต่อ กทพ.มีโอกาสแพ้สูงมาก จึงไม่ควรสู้ต่อ และมอบหมายให้ กทพ.เร่งเจรจาเพื่อยุติข้อพิพาทดังกล่าวโดยเร็ว

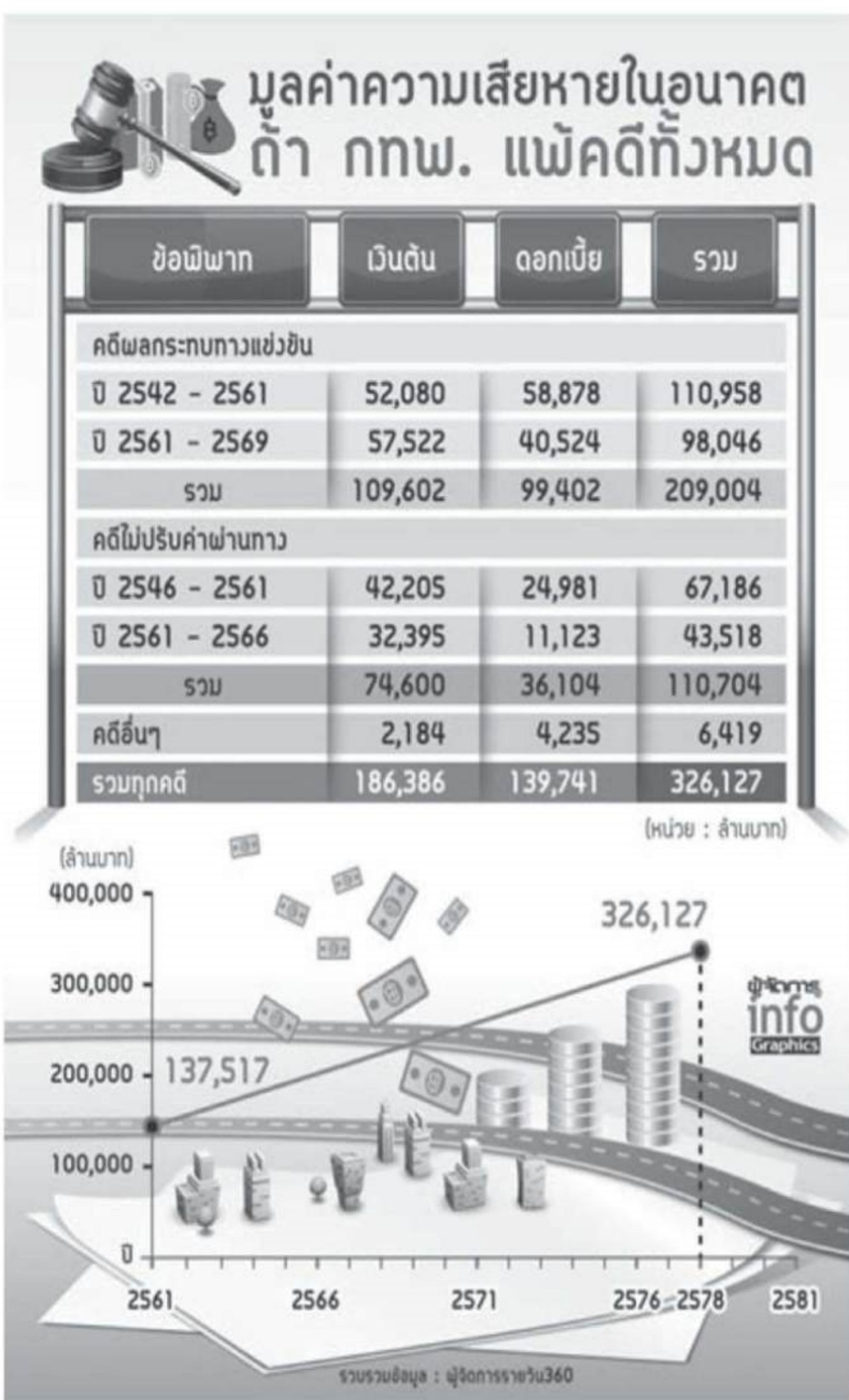
การเจรจาดังอยู่บนหลักที่ไม่ได้นำคดีที่แพ้ศาลปกครองสูงสุด 4,300 ล้านบาทมาเป็นข้ออ้างให้ กทพ.ยอมแพ้คดีทั้งหมด แต่ กทพ.ได้ประเมินความเสี่ยงจากการแพ้คดี 2 คดีหลัก ซึ่งเป็นเรื่องเดียวกัน เพียงต่างปีที่เกิดเหตุ โดยเฉพาะคดีผลกระทบทางแข่งขัน ซึ่งมีบรรทัดฐานคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดแล้ว

ต่างจากรัฐบาลอื่นๆ ที่ผ่านมา ที่แม้คดียังไม่สิ้นสุด แต่ก็รับรู้ถึงโอกาสความน่าจะเป็นของคำพิพากษา จึงพยายามทุกวิถีทางที่จะดึงเวลาไปเรื่อยๆ เพื่อให้รัฐบาลตัวเองต้องตกเป็นจำเลย ที่ต้องมาชำระค่าชดเชย หรือที่เรียกกันว่าค่าโง่ โดยไม่คำนึงถึงมูลค่าความเสียหายที่เพิ่มขึ้นตลอดเวลา

อีกทั้งยังมีข้อกังวลด้วยว่า หาก กทพ.แพ้คดีต้องชดใช้ให้ BEM จะทำให้รัฐต้องเป็นหนี้มีภาระทางการเงินจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจของประเทศ ชำระยกรณคดีค่าโง่ไฮโปเวลล์ มูลค่า 1.18 หมื่นล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี รวมสุทธิกว่า 2.5 หมื่นล้านบาท ซึ่งเป็นภาระของรัฐและยังทางออกไม่ได้

เป็นที่มาของการเจรจาเพื่อขอยุติข้อพิพาทต่อกันทั้งหมด ที่ กทพ.สามารถต่อรองมูลค่าข้อพิพาทจาก 137,517 ล้านบาท เหลือเพียง 58,873 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ามูลค่าข้อพิพาทจากคดีทางแข่งขันทางด่วนโทลล์เวย์เพียงคดีเดียวที่ 78,908 ล้านบาท แต่เมื่อมีเงื่อนไขสำคัญที่รัฐบาลไม่สามารถชำระค่าเสียหายเป็นเงินสดได้ จึงมีการเสนอแนวทางต่อสัญญาสัมปทาน เพื่อชดเชยการยุติข้อพิพาท และให้ผลตอบแทนจากการลงทุน และดำเนินงาน โดยที่รัฐก็ยังได้ส่วนแบ่งจากค่าผ่านทางในอัตรา 60 : 40 เช่นเดิม

ไม่เพียงเท่านั้นยังมีเงื่อนไขพิเศษ BEM ต้องลงทุนสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 หรือ Double Deck จากงามวงศ์วาน ถึง พระราม ๙ ระยะทาง 17 กิโลเมตร และปรับปรุงจุดตัด-คอขวดเพื่อแก้ปัญหาจราจร มูลค่า 31,000 ล้านบาท เพื่อแก้ปัญหาจราจรติดขัด โดยไม่เก็บค่าผ่านทางเพิ่ม ซึ่งมีผลการศึกษา พบว่าแนวโน้มปริมาณจราจรบนทางด่วน



ในอีก 10-15 ปีข้างหน้าจะลดลงเพราะประชาชนจะ
ใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางมากขึ้น ทำให้รายได้
ของทางด่วนมีแนวโน้มลดลงด้วย อย่างไรก็ตาม
รายได้ที่เกิดจากการมี Double Deck ก็จะมา
แบ่งระหว่าง กทพ. กับ BEM ตามที่ตกลงในสัญญา
พร้อมกันนี้ ยังได้ระบุเงื่อนไขสำคัญที่สุด
ด้วยว่า คดีอื่นๆ ที่อยู่ระหว่างฟ้องร้องและคดีที่จะ
เกิดขึ้นในอนาคตถือว่า BEM ยกเลิกทั้งหมด โดยที่
BEM รับผิดชอบในอนาคทดแทนโดยรับความเสี่ยง
เอง และไม่มีข้อพิพาทต่อกันอีก เพื่อป้องกันการ
เรียกค่าเสียหาย หรือที่ถูกมองว่าเป็นค่าโง่ใน
อนาคต

แต่ก็มีคำถามตามมาอีกว่า เมื่อสิ้นสุดสัญญา
สัมปทานแล้ว ทางด่วนชั้นที่ 1 จะเป็นกรรมสิทธิ์
ของ กทพ. เหตุใดจึงต้องแบ่งรายได้ในอัตรา 60 :
40 ให้กับ BEM อีก

ต้องทำความเข้าใจว่า ทางด่วนชั้นที่ 1 และ
ทางด่วนชั้นที่ 2 นั้นต่อเนื่องเป็นระบบเดียวกัน เก็บ
ค่าผ่านทางครั้งเดียวไม่แยกเป็นชั้นที่ 1 หรือ 2 จึง
ต้องนำรายได้ที่เกิดขึ้นจากทางด่วนทั้ง 2 ชั้นมาเป็น
ฐานในการคำนวณส่วนแบ่งรายได้ที่เป็นธรรม
ระหว่าง กทพ. และ BEM และกำหนดไว้ในสัญญา
นอกจากนี้ยังมีความเข้าใจผิดอีกว่า หลังต่อสัญญา
สัมปทานแล้ว BEM จะได้รับส่วนแบ่งรายได้จาก
การใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนทางธุรกิจ ซึ่งก็มีคำยืนยัน
จาก กทพ.แล้วว่า สิทธิพัฒนาธุรกิจพื้นที่ใต้ทางด่วน
เป็นของ กทพ.แต่เพียงผู้เดียว BEM ไม่มีสิทธิ์
ดังกล่าวในสัญญาแต่อย่างใด ยกเว้นสิทธิบน
โครงสร้างทางด่วนซึ่ง BEM เป็นผู้ดูแลบำรุงรักษา
เท่านั้น

ยังมีตัวเลขที่น่าสนใจด้วยจากการตีมูลค่า
ของฝ่ายที่ไม่เห็นด้วยว่า หากมีการขยายสัมปทาน
กทพ.จะมีรายได้ราว 3 แสนกว่าล้านบาท แต่หาก
ไม่ขยายสัญญาสัมปทาน กทพ.จะมีรายได้ 750,000
ล้านบาท หักค่าชดเชย 1.37 แสนล้านบาทไป ก็จะได้
เหลือรายได้ถึง 6 แสนล้านบาท

พูดง่ายๆ ว่า สัญญาสัมปทาน 30 ปีที่จะ
ต่อให้กับ BEM นั้น จะทำให้รัฐสูญเสียประโยชน์
ไม่ต่ำกว่า 4 แสนล้านบาทนั่นเอง ถือเป็นการให้
ข้อมูลอย่างไม่ครบถ้วน เพราะมีการประมาณการ
ของ กทพ.ออกมาว่า แม้ว่า กทพ.จะได้รับรายได้
ทั้งหมด 700,000 กว่าล้านบาท หากไม่มีการ
ต่อสัญญาสัมปทาน แต่ในทางกลับกัน กทพ.มีความ
เสี่ยงแพ้คดีกว่า 326,127 ล้านบาท และต้องมีการ
ในการดำเนินงานบริหารระบบ และการลงทุน
ปรับปรุงทางด่วน รวมถึงการก่อสร้าง Double
Deck เองด้วย

ท้ายที่สุด กทพ.อาจจะมีรายได้สุทธิเหลือ
แค่ 5,900 ล้านบาท ไม่ใช่ 6 แสนล้านบาทตามที่
ระบุข้างต้น

ดังนั้น จึงมีการเสนอยุติข้อพิพาทโดยขยาย
สัมปทานให้ BEM ว่าเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด เพราะ
กทพ.ไม่มีความเสี่ยงแพ้คดี ไม่ต้องมีการ
ดำเนินงาน หรือลงทุนปรับปรุงทางด่วน รวมถึง

“หากต่อสู่ทุกคดีจนถึงศาลปกครองสูงสุดคาดว่าจะจบในปี 2578
มูลค่าข้อพิพาทจะสูงถึง 326,127 ล้านบาท
เป็นในส่วนคดีผลกระทบทางแข่งขัน 209,004 ล้านบาท
คดีไม่ปรับค่าผ่านทาง 110,704 ล้านบาท
รวมไปถึงคดีอื่นๆ 6,419 ล้านบาท จำนวนนี้
ยังจะมีดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น และมีเงินต้น
จากเรื่องที่พิพาทอีกหลังปี 2561

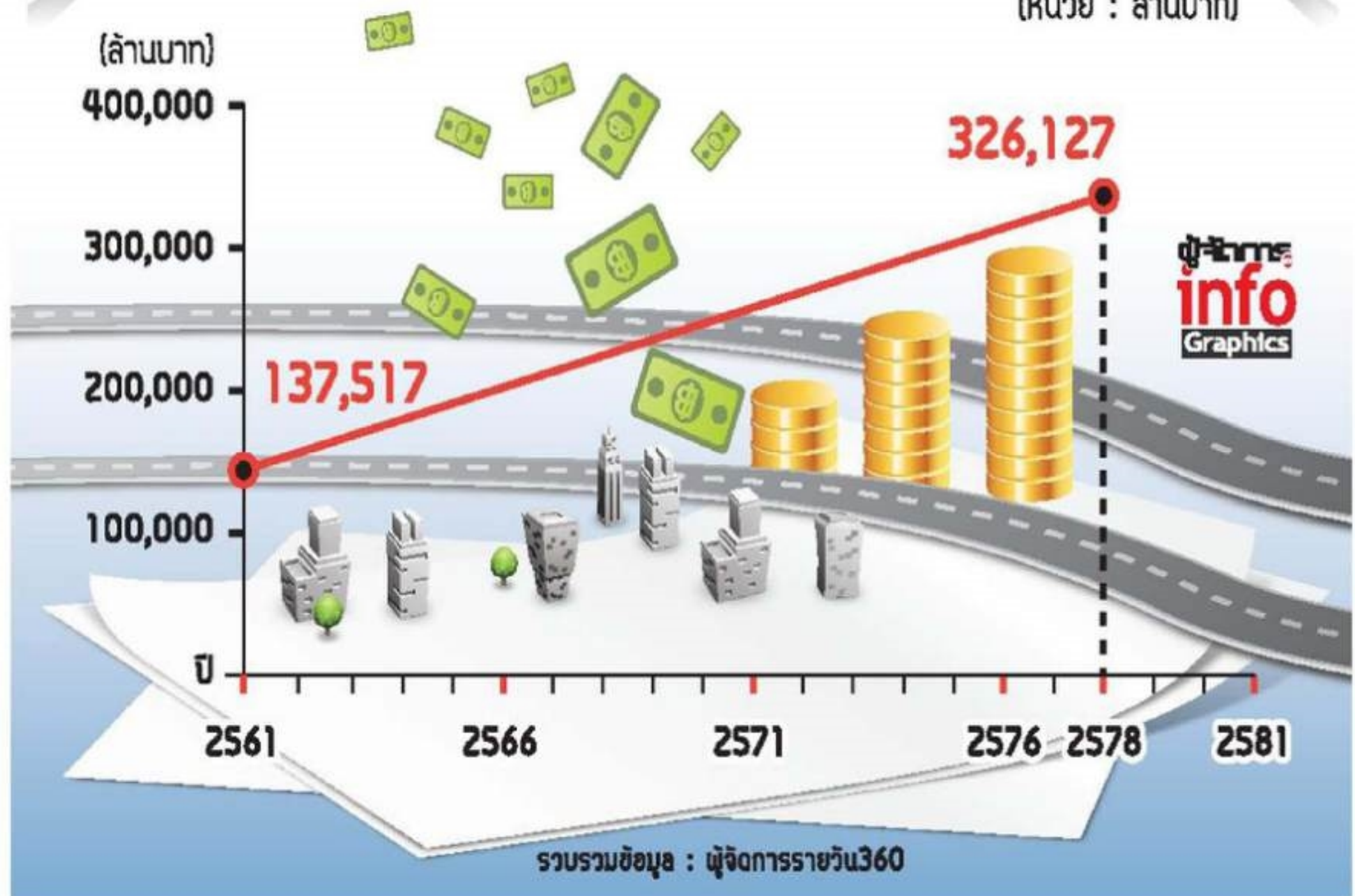
”



มูลค่าความเสียหายในอนาคต ถ้า กทพ. แพ้คดีทั้งหมด

ข้อพิพาท	เงินต้น	ดอกเบี้ย	รวม
คดีผลกระทบทางด่วน			
ปี 2542 - 2561	52,080	58,878	110,958
ปี 2561 - 2569	57,522	40,524	98,046
รวม	109,602	99,402	209,004
คดีไม่ปรับค่าผ่านทาง			
ปี 2546 - 2561	42,205	24,981	67,186
ปี 2561 - 2566	32,395	11,123	43,518
รวม	74,600	36,104	110,704
คดีอื่นๆ	2,184	4,235	6,419
รวมทุกคดี	186,386	139,741	326,127

(หน่วย : ล้านบาท)



ก่อสร้าง Double Deck
มีตัวเลขที่คำนวณไว้แล้วว่า ตลอดสัญญาสัมปทาน กทพ.มีรายได้สุทธิที่ 305,400 ล้านบาท โดยไม่มีค่าใช้จ่าย และต้องไม่ลืมว่า BEM จะเป็น ผู้ให้บริการ และรับความเสี่ยงรายได้และปริมาณจราจรแทน กทพ. ตลอดจนการลงทุนก่อสร้าง

Double Deck และปรับเปลี่ยนค่าผ่านทางแบบคงที่ทุก 10 ปี ที่เป็นการลดภาระให้กับประชาชน เพราะถูกกว่าสัญญาเดิมที่กำหนดให้ปรับทุก 5 ปี ตามอัตราเงินเฟ้อ
จนถึงวันนี้ การเจรจายุติข้อพิพาทจึงเป็นทางออกที่ดีที่สุดในขณะนี้ มากกว่าที่จะต่อสู้คดี โดยที่มี

ความเสี่ยงสูง อีกทั้งต้องยอมรับว่า รัฐบาล และ กทพ.ไม่เพียงแต่เจรจาขอปรับลดมูลค่าค่าชดเชยเพียงอย่างเดียว ยังได้บรรจุหลายเงื่อนไขที่ประชาชนได้ประโยชน์ลงไปอีกด้วย
อย่างไรก็ตาม การที่ กทพ.และรัฐบาลต้องมาแพ้คดี จนอาจต้องใช้งบประมาณของประชาชน

ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jatkarn Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500	Section: First Section/หน้าแรก			
	วันที่: อังคาร 23 กรกฎาคม 2562			
	ปีที่: 11	ฉบับที่: 2958	หน้า: 1(ล่าง), 2	
	Col.Inch: 169.69	Ad Value: 254,535	PRValue (x3): 763,605	คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: เผยพิพาททางด่วนไมยวติ ตัวเลขพุ่ง3.26แสนล้าน				

มาชำระหนี้ หรือการทำให้ภาครัฐสูญเสยรายได้ที่
น่าจะเป็นนั้น ก็ถือเป็นการเอาเปรียบประชาชนที่
ควรจะต้องมีผู้รับผิดชอบ เพราะมูลเหตุของข้อ
พิพาทเกิดจากการบริหารงานที่ผิดพลาดของผู้
เกี่ยวข้องในขณะนั้น ซึ่งตอนต่อไปจะเปิดโปงถึงตัว
ละครคนสำคัญที่ทำให้รัฐบาลต้องมานั่งแก้ปัญหา
ในขณะนี้.