ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/หน้าแรก
วันที่: อังคาร 19 มีนาคม 2562
ปีที่: 25 **ฉบับที่:** 6176 **หน้า:** 1(บน), 27
Col.Inch: 78.69 **Ad Value:** 86,559 **PRValue (x3):** 259,677 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: BEMเฮ!ผู้ถือหุ้นไฟเขียว ต่อสัมปทานแลกยุติพิพาท "สคร."แจ้ง กทพ.ห้ามนำรายได้ TFF...

BEMเฮ!ผู้ถือหุ้นไฟเขียว ต่อสัมปทานแลกยุติพิพาท

• *'สคร.' แจ้ง กทพ.ห้ามนำรายได้ TFF ไปใช้หนี้*

ผู้ถือหุ้น BEM ไฟเขียวแก้สัมปทานต่อสัญญาทางด่วนทุกโครงข่ายหมด ปี 2600 แลกยุติข้อพิพาททั้งหมดกับ "กทพ." มูลค่า 1.37 แสนล้านบาท ผู้บริหาร BEM ไม่หวั่นแม้เปลี่ยนรัฐบาล มั่นใจได้รับการอนุมัติเหตุเป็นประโยชน์กับประชาชน ฟาก "สคร." แจ้งกทพ.ห้ามนำเงินรายได้ TFF ไปใช้หนี้ให้ BEM เพราะขัดต่อพ.ร.บ.หลักทรัพย์ ยันขยายอายุสัมปทาน BEM ดีกว่าควักเงินสดจ่ายหนี้

อ่านต่อหน้า 27

BEM

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า วานนี้ (18 มี.ค.) ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2562 ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM มีมติมากกว่า 3 ใน 4 ให้ BEM และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ยุติข้อพิพาททั้งหมดกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) โดยการทบทวนและแก้ไขสัญญาโครงการทุกโครงข่ายทั้งทางด่วนขั้นที่ 2 รวมส่วน D ช่วงพระราม 9-ศรีนครินทร์ และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด

นางพเยาว์ มริตตนะพร กรรมการผู้จัดการ BEM เปิดเผยว่า BEM และบริษัทย่อย ได้เจรจากับ กทพ.เพื่อยุติข้อพิพาททั้งหมด ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ข้อพิพาทตามสัญญาระหว่าง BEM กับ กทพ.ที่ตกลงยุติกัน มีมูลค่ารวม 137,517 ล้านบาท โดยเจรจาตกลงขยายระยะเวลาทั้ง 3 สัญญา ให้สิ้นสุดในวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2600 จากเดิมที่สัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะสิ้นสุดในปี 2563 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วน D) จะสิ้นสุดในปี 2570 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด จะสิ้นสุดในปี 2569 ซึ่ง BEM จะปรับการหักค่าเสื่อมราคาไปจนถึงปีสิ้นสุดสัญญาสัมปทานใหม่ที่จะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายไม่มาก

นอกจากนี้ BEM กับ กทพ.ได้ตกลงปรับสูตรการปรับค่าผ่านทางใหม่ ให้ปรับขึ้นทุก ๆ 10 ปี ในอัตรา 10 บาท และ BEM ต้องลงทุนประมาณ 31,500 ล้านบาท ปรับปรุงระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการบริการและแก้ปัญหาการจราจร ซึ่งคาดว่าจะสร้างทางด่วน 2 ชั้น ทำให้มีพื้นที่จราจรบนทางด่วนเพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 4 ปี

ด้านนายพงศ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล กรรมการบริษัท BEM เปิดเผยว่า ข้อตกลงการขยายสัญญาสัมปทานดังกล่าว จะสามารถเริ่มดำเนินการได้หลังจาก BEM ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2562 และภายหลังจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติอนุมัติ ซึ่งเชื่อว่าไม่ว่าจะเป็นรัฐบาลชุดปัจจุบันหรือรัฐบาลชุดใหม่ ก็คงให้ความเห็นชอบเพราะเป็นประโยชน์กับประชาชน และแม้ว่ากฎหมายพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 จะมีผลบังคับใช้แล้วเมื่อวันที่ 10 มีนาคมที่ผ่านมา แต่จะไม่มีผลต่อกรณีดังกล่าว เพราะในบทเฉพาะกาลระบุให้ดำเนินการต่อเนื่อง

ขณะที่นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน BEM ระบุถึงแหล่งเงินลงทุนปรับปรุงทางด่วนเพื่อแก้ปัญหาการจราจรว่า ส่วนหนึ่งจะมาจากผลการดำเนินการของ BEM ที่มีรายได้จากการเก็บค่าผ่านทางด่วนขั้นที่ 1 และ 2 รวมปีละประมาณ 6,000 ล้านบาท หลังจากได้ยืดอายุสัญญา และมีเงินกู้ไม่มาก อีกทั้ง BEM เตรียมออกหุ้นกู้มูลค่า 5,000 ล้านบาท ในเดือนพฤษภาคมนี้ เพื่อนำไปทดแทนหุ้นกู้เดิม

• มั่นใจปีนี้ทางด่วน-รถไฟฟ้าโต

นายธนาวัฒน์ วรรณดิษฐ์ ผู้จัดการอาวุโส แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ BEM เปิดเผยว่า คาดว่าในปี 2562 ปริมาณการจราจรบนทางด่วนจะเติบโต 1-2% ใกล้เคียงกับปีก่อนที่เติบโต 1.3% ซึ่งคาดว่ารายได้ธุรกิจทางด่วนเป็นไปทิศทางเดียวกัน โดยในปี 2561 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 (ดินแดง-ท่าเรือ, บางนา-ท่าเรือ และท่าเรือ-ดาวคะนอง) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน A (พระราม 9- รัชดาภิเษก) และส่วน B (พญาไท-บางโคล่) มีปริมาณการจราจรรวมกันอยู่ที่ 7 แสนคันต่อวัน ซึ่งเติบโตได้น้อย เพราะเป็นทางด่วนในเมืองที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น

ส่วนทางด่วนนอกเมือง พบว่าปริมาณการจราจรเติบโตได้ดี คือ ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน C (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) เติบโต 5-6% ส่วน D (พระราม 9-ศรีนครินทร์) เติบโต 3% ทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ เติบโต 13% รวมทั้ง 3 ส่วน มีปริมาณจราจรรวม 4.6 แสนคันต่อวัน โดยทางด่วนนอกเมืองคาดว่าปีนี้จะเติบโตแบบตัวเลข 2 หลัก รวมทั้งโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด มี 9 หมื่นคันต่อวัน ก็ยังเติบโตได้ดี

ด้านธุรกิจรถไฟฟ้า คาดว่าในปี 2562 จำนวนผู้โดยสารจะเติบโต 5-7% จากปี 2561 ที่มีผู้โดยสารเฉลี่ย 3.1 แสนเที่ยวคนต่อวัน ขณะที่วันศุกร์จำนวนผู้โดยสารจะสูงขึ้นไปอยู่ที่ 4 แสนเที่ยวคนต่อวัน และในเดือนกันยายนปี 2562 ทาง BEM ยังมีแผนเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน บางซื่อ-ท่าพระ กับหัวลำโพง-บางแค ในช่วงหัวลำโพง-หลักสอง (บางแค) คาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มอีก 1 แสนเที่ยวคนต่อวัน ส่วนช่วงเตาปูน-ท่าพระ จะเปิดบริการเดินรถในเดือนมีนาคม 2563 คาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มอีก 1 แสนเที่ยวคนต่อวัน และเมื่อเปิดให้บริการทั้งสายทางแบบเต็มปีในปี 2564 คาดว่าผู้โดยสารจะ

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/หน้าแรก
วันที่: อังคาร 19 มีนาคม 2562
ปีที่: 25 **ฉบับที่:** 6176 **หน้า:** 1(บน), 27
Col.Inch: 78.69 **Ad Value:** 86,559 **PRValue (x3):** 259,677 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: BEMเฮ!ผู้ถือหุ้นไฟเขียว ต่อสัมปทานแลกยุติพิพาท "สคร."แจ้ง กทพ.ห้ามนำรายได้ TFF...

เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 5-5.5 แสนเที่ยวคนต่อวัน ขณะที่ปัจจุบันสัดส่วนรายได้จากทางด่วนยังสูงสุดที่ 65% รายได้จากรถไฟฟ้า มีสัดส่วน 30% และรายได้จากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ 5%

● คลังห้ามนำเงิน TFF จ่ายหนี้

แหล่งข่าวจากกระทรวงการคลัง เปิดเผยว่า ทางสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ หรือ สคร. ได้แจ้งไปยังการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กรณีที่จะนำเงินจากกองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (ไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์) หรือ TFF ชำระหนี้กรณีทางแข่งขัน ให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM คดีทางแข่งขัน 4,300 ล้านบาท ว่าไม่สามารถดำเนินการได้

เนื่องจากได้มีการแจ้งไปยังนักลงทุนตอนขายหุ้นไอพีโอแล้วว่าจะนำรายได้ไปเพื่อก่อสร้างทางโครงการทางด่วนสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกตะวันตก ระยะทาง 18.7 กม. ใช้เงินลงทุน 30,437 ล้านบาท และโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ และ E-W Corridor ระยะทางประมาณ 17.2 กม. วงเงินลงทุน 23,266 ล้านบาท

"หากนำรายได้การทางพิเศษฯ ไปจ่ายให้ BEM คงทำไม่ได้ เพราะขัดต่อ พ.ร.บ.หลักทรัพย์ฯ ตามที่ขอ ก.ล.ต.ไป ดังนั้นจึงควรไปเจรจากันดีกว่าว่าจะชำระกันอย่างไรเพื่อระงับคดี" แหล่งข่าว กล่าว

ดังนั้นจึงแนะนำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ไปเจรจากับ BEM เพื่อระงับคดีที่เหลือจะดีกว่า รวมทั้งไปเจรจากับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (สร.กทพ.) เนื่องจากมีคดีข้อพิพาทที่เหลืออีก 10 กว่าคดี รวมเป็นวงเงินที่จ่ายชดเชยกว่า 6-7 หมื่นล้านบาท ซึ่งคาดว่าศาลฯ จะใช้แนวทางในการตัดสินแบบเดียวกับคดีแรก

ขณะที่สัปดาห์ที่ผ่านมาบอร์ดการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เลื่อนประชุมไปก่อน และคาดว่าจะรอให้ได้รัฐบาลใหม่ถึงจะพิจารณาเรื่องนี้กันอีกครั้ง โดยข้อเสนอของบอร์ดการทางพิเศษเบื้องต้น ให้ขยายระยะเวลาสัมปทาน 37 ปี แต่สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (สร.กทพ.) คัดค้าน

นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า กรณีการทางพิเศษฯ จะนำเงินกองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (ไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์) หรือ TFF ชำระหนี้ให้กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นหน้าที่ของฝ่ายบริหารและบอร์ด กทพ. ที่จะต้องพิจารณา ฝ่ายการเมืองคงเข้าไปก้าวก่ายกิจการไม่ได้

"ได้ฝากให้ผู้บริหารไปพูดคุยทำความเข้าใจกับพนักงาน ต้องดำเนินไปตามกระบวนการให้ถูกต้องและเป็นผลประโยชน์ของ กทพ. ส่วนจะเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ชุดนี้ได้ทันหรือไม่ ยังไม่สามารถประเมินได้ เนื่องจากยังมีหลายขั้นตอนที่เป็นกระบวนการภายในของ กทพ. ก่อนเสนอเรื่องมาให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอ ครม." นายไพรินทร์ กล่าว ■

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com