

คักดีสยามรับBEMเป็นต่อ จบดิลทางด่วน-สีส้มปีนี้

กันหุน - “คักดีสยาม” รับ BEM ได้เปรียบทำตามกฎหมายกรณีรัฐแพ้คดีแข่งขัน ต่อสัญญาสัมปทานทางด่วน BEM คืบหน้าลั่นธันวาคมนี้จบแน่ พร้อมเชิญเอกชนร่วมหารือก่อนสรุปเสนอ กรม. พร้อมเดินหน้าเร่งรัดโครงการลงทุนมันใจขงสร้างสายสีส้มเข้ากรม. ทันปีนี้ วงใน BEM ได้ประโยชน์แม้ต่อสัญญาแค่ 15 ปี พร้อมเดินหน้ายื่นสร้างทางด่วน 2 ชั้น

→→→ **อ่านหน้า 2**

คักดีสยาม (ต่อจากหน้า 1)

นายคักดีสยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ระบุ ความคืบหน้าการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วนแลกข้อพิพาทกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM มูลค่า 59,000 ล้านบาท ว่า ขณะนี้คณะทำงานที่มีนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน เร่งศึกษาเอกสารกว่า 25 เรื่องที่ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) นำมา พบข้อเท็จจริงหลายประการที่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาระยะเวลาการต่ออายุสัมปทานที่เหมาะสม มันใจว่าจะสามารถเชิญภาคเอกชนเข้าร่วมเจรจาหาข้อสรุปเพื่อนำเข้าบรรจุเป็นวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีได้ภายในเดือนธันวาคมนี้

“ผมรับทราบว่าตอนที่รัฐบาลมีมติให้ก่อสร้างดอนเมืองโทลล์เวย์ส่วนต่อขยายจากอนุสรณ์สถานรังสิต นั้นทางภาคเอกชนได้ยื่นหนังสือคัดค้านมายัง กทพ. แล้วว่าทาง กทพ. กำลังจะทำผิดข้อสัญญาที่จะไม่มีการแข่งขัน นำไปสู่การลดลงของรายได้ แต่ทาง กทพ. ไม่นำหนังสือคัดค้านดังกล่าวแนบท้ายเอกสาร

ที่บรรจุเป็นวาระการประชุมกรม. ซึ่งไม่ทราบว่าทำไมถึงนั้นกรณีดังกล่าวภาคเอกชนมีสิทธิ์ฟ้อง เพราะเขาทำตามกฎหมายอย่างชัดเจน แต่สำหรับข้อพิพาทอื่นๆ ก็ต้องว่ากันไปเป็นข้อๆ ซึ่งอีกไม่นานก็จะได้ข้อสรุปว่าระยะเวลาที่ไปถึงจะ “เหมาะสม” จากนั้นจะเชิญภาคเอกชนเข้ามาร่วมเจรจา หาข้อสรุปที่เข้าใจ “ตรงกัน” ก่อนจะนำเสนอเข้าสู่การประชุมคณะรัฐมนตรี ซึ่งก็น่าจะจบได้ในเดือนธันวาคมนี้”

สำหรับการเร่งรัดการลงทุนโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของกระทรวงคมนาคมนั้น นายคักดีสยาม เร่งให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามกรอบเวลา และให้อยู่ภายใต้กรอบวินัยการเงินการคลังอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ในส่วนของการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออก (ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง และรอเปิดประมูลงานเดินรถและบำรุงรักษารถไฟฟ้า (งาน O&M : Operations and Maintenance) วงเงิน 2.3 แสนล้านบาท นั้นอยู่ระหว่างเร่งศึกษาแนวทางการเปิดประมูล เช่นเดียวกันโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม ระยะทาง 35.9 กิโลเมตร วงเงิน 2.2 แสนล้านบาท โดยจะให้ดำเนินการโครงการดังกล่าวในรูปแบบเอกชนร่วมลงทุน (PPP) คาดว่าจะสามารถเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรี (กรม.) พิจารณาได้ภายในสิ้นปีนี้ โดยมีกำหนดเปิดให้บริการในปี 2566

“การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในกิจการภาครัฐ เป็นการแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายของรัฐบาล ขณะที่สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายๆ ส่วน ก็ยังคงดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน แต่ก็ต้องพิจารณาให้ดี ศึกษาให้รอบคอบ กำหนดระยะเวลา อัตราค่าตอบแทนให้เอกชนอย่างเหมาะสม ไม่ให้เขาขาดทุน แต่ก็ไม่ใช่ว่ารัฐบาลต้องเสียเปรียบ หรือส่งผลกระทบต่อประชาชนในอนาคต”

● BEM ได้ประโยชน์ทุกกรณี

แหล่งข่าวในวงการอุตสาหกรรม กล่าวถึงระยะเวลาที่ BEM จะได้รับพิจารณาการขยายสัมปทานทางด่วนจำนวน 3 สัญญากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) นั้นตามข้อตกลงในสัญญาฉบับเดิม ทาง BEM มีสิทธิ First Right ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปีรวม 20 ปี ทั้งนี้หากทางกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อสัญญาสัมปทานให้ BEM เพียง 15 ปี นั้นเบื้องต้นทาง BEM ไม่น่าจะได้รับผลกระทบด้านรายได้ เนื่องจากระยะเวลาส่วนต่าง 5 ปีสำหรับ BEM ซึ่งคาดการณ์ว่ารายได้จะเพิ่มขึ้นเพียง 1-2% ต่อปี เมื่อเทียบกับรายจ่ายทั้งค่าตัดจำหน่าย ค่าบำรุงรักษา ค่าใช้จ่ายพนักงาน คาดว่าการได้รับอนุมัติให้ต่ออายุสัมปทาน 15 ปีจะส่งผลดีกับทาง BEM มากกว่า

พร้อมกันนี้เชื่อว่าทางกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของระยะเวลาสัมปทาน ซึ่งภายหลังการเจรจาระหว่างภาคเอกชนกับ กทพ. นั้น ทาง กทพ. ได้เตรียมร่างสัญญาสัมปทานไว้ 2 แบบ คือ 1.สัญญาสัมปทาน 15 ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2578 เป็นการชดเชยมูลค่าเสียหาย 58,873 ล้านบาท ในส่วนนี้จะลงนามสัญญาทันทีที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติ โดยมีเงื่อนไขว่า กทพ. จะเร่งศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้เสร็จภายใน 2 ปี และ 2.สัญญาสัมปทานส่วนที่ 2 อีก 15 ปี นั้นจะมีการจะลงนามก็ต่อเมื่อ กทพ. ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck) แล้วเสร็จรวมถึง กทพ. สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ BEM ลงมือก่อสร้างได้

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า สัญญาทางด่วนที่กำลังจะหมดอายุสัญญาวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 มี 2 โครงการ คือ 1.โครงการทางด่วนเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1 ช่วงดินแดง-ท่าเรือ, บางนา-ท่าเรือ, และท่าเรือ-ดาวคะนอง ระยะทางรวม 27.1 กิโลเมตร และ 2.โครงการทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2) 3 ส่วน ได้แก่ ส่วน A ช่วงถ.พระราม 9-รัชดาภิเษก ระยะทาง 12.4 กิโลเมตร, ส่วน B ช่วงรัชดาภิเษก-บางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร, และส่วน C ช่วง รัชดาภิเษก-ถ.แจ้งวัฒนะ ระยะทาง 8 กิโลเมตร

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า สัญญาทางด่วนที่กำลังจะหมดอายุสัญญาวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 มี 2 โครงการ คือ 1.โครงการทางด่วนเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1 ช่วงดินแดง-ท่าเรือ, บางนา-ท่าเรือ, และท่าเรือ-ดาวคะนอง ระยะทางรวม 27.1 กิโลเมตร และ 2.โครงการทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2) 3 ส่วน ได้แก่ ส่วน A ช่วงถ.พระราม 9-รัชดาภิเษก ระยะทาง 12.4 กิโลเมตร, ส่วน B ช่วงรัชดาภิเษก-บางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร, และส่วน C ช่วง รัชดาภิเษก-ถ.แจ้งวัฒนะ ระยะทาง 8 กิโลเมตร