

BEMเฮ! ครม.ไฟเขียว ยืดสัมปทานทางด่วน

● ลุ้นเซ็นสัญญาก่อนทางด่วนขั้นที่ 2 หมดอายุ 29 ก.พ.นี้

สัมปทานทางด่วนใหม่ "BEM-กทพ."

โครงการ	สิ้นสุดสัญญา		
	เดิม	ใหม่	ขยายเพิ่ม
ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน A B C	29 ก.พ.63	31 ต.ค.78	15 ปี 8 เดือน
ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน D	22 เม.ย.70	31 ต.ค.78	8 ปี 6 เดือน
ทางด่วนบางปะอิน - ปากเกร็ด (C+)	27 ก.ย.69	31 ต.ค.78	9 ปี 1 เดือน

ที่มา : ข่าวหุ้นธุรกิจรวบรวม

BEM จุดพลุ! "ครม." ไฟเขียวขยายสัมปทานทางด่วน 15 ปี 8 เดือน แลกยุติข้อพิพาท 5.8 หมื่นล้านบาทกับ กทพ. ด้าน "ประยุทธ์" สั่งผู้เกี่ยวข้องตั้งทีมแถลงแจงยิบทุกมุม หวังถูกนำมาใช้ประโยชน์ช่วงอภิปรายไม่ไว้วางใจ ขณะที่ "วิษณุ" ยืนยันทางออกที่เหมาะสมที่สุด ดีกว่าสู้คดี ย้ำหากรออายุความสิ้นสุดปี 78 มูลหนี้อาจพุ่งถึง 3 แสนล้านบาท ฟาก "ศักดิ์สยาม" มั่นใจได้เซ็นสัญญาก่อนทางด่วนขั้นที่ 2 หมดอายุวันที่ 29 ก.พ.นี้

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีเปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วานนี้ (18 ก.พ. 2563) ได้มีการพิจารณาเรื่องการทำข้อยุติข้อพิพาททางด่วนระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับ

BEM

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM โดยได้มอบหมายให้ผู้ที่เกี่ยวข้องแถลงข่าวให้ชัดเจนว่ารัฐบาลจะดำเนินการอย่างไร ซึ่งจะปล่อยไว้ก็ได้ เพียงแต่ปัญหาความเสียหายจะมากขึ้นเรื่อย ๆ จึง

ข่าวหุ้น

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

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: พุธ 19 กุมภาพันธ์ 2563

ปีที่: 26

ฉบับที่: 6400

หน้า: 1(กลาง), 29

Col.Inch: 132.66 Ad Value: 145,926

PRValue (x3): 437,778

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: BEMเฮ! ครม.ไฟเขียว ยืดสัมปทานทางด่วน ลุ้นเซ็นสัญญาก่อนทางด่วนขั้นที่ 2 หมดอายุ 29...

ขอให้ฟังการแถลงข่าวและได้สั่งการให้อัดเทป การแถลงข่าวครั้งนี้ส่งสื่อ รวมถึงสำนักพิมพ์ทุก แห่ง ไม่อยากให้เกิดใครมาใช้ประโยชน์ในการ อภิปรายไม่ไว้วางใจ โดยบิดเบือนข้อเท็จจริง

ผู้สื่อข่าวรายงานว่าวานนี้ นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรีฝ่ายกฎหมาย / นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม / นายชยธรรม์ พรหมศร ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการ ขนส่งและจราจร (สนข.) / นายสุรงค์ บูลกุล ประธานบอร์ด กทพ. และนายสมพร โสภณภักดิ์ รองผู้ว่าการฝ่ายกฎหมาย และกรรมสิทธิ์ที่ดิน กทพ. ได้ร่วมแถลง ข่าวเรื่องดังกล่าว

นายวิษณุ เปิดเผยว่า ที่ประชุมครม.วาน นี้ ได้มีมติเห็นชอบร่างแก้ไขสัญญาสัมปทาน ทางด่วนระหว่าง กทพ. กับ BEM ด้วยการ ขยายสัมปทานออกไปอีก 15 ปี 8 เดือน แลกการยุติข้อพิพาทมูลค่ารวม 58,873 ล้านบาท โดยจะมีการแก้ไขสัญญาสัมปทานเดิม 2 ฉบับ ให้ทุกสัญญาไปหมดพร้อมกันในปี 2578 ประกอบด้วย ฉบับที่ 1 คือ ขยาย สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สูงสุด ที่ 15 ปี 8 เดือน และทุกสัญญาจะสิ้นสุด ลงในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 พร้อมกัน คือ

1. ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน A B C ซึ่งจะหมดสัญญาในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 ขยายออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578 (รวม 15 ปี 8 เดือน)

2. ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน D ซึ่งจะหมด สัญญาในวันที่ 22 เมษายน 2570 ขยาย ออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578 (รวม ระยะเวลา 8 ปี 6 เดือน) และฉบับที่ 2 คือ ขยายสัญญาทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด (C+) ซึ่งจะหมดสัญญาวันที่ 27 กันยายน 2569 ออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578 (รวมระยะเวลา 9 ปี 1 เดือน) โดย กทพ. จะมีส่วนแบ่งรายได้เท่าเดิม คือ ทางด่วน ขั้นที่ 2 ส่วน A B กทพ.ได้ส่วนแบ่งรายได้ที่ 60% และ BEM ได้ 40% ส่วน C D และ C+ BEM ได้รายได้แบบ 100% โดย จะมีการปรับค่าผ่านทาง 10 ปี 1 ครั้ง 10 บาท ดังนั้นตลอดสัญญา 15 ปี 8 เดือน จะปรับค่าผ่านทางเพียง 1 ครั้ง

นอกจากนี้ BEM ต้องดเว้นการเก็บค่า ผ่านทางในวันหยุดนักขัตฤกษ์ตามประกาศของ สำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่งจะมีวันหยุดนักขัตฤกษ์ ประมาณ 20 วันต่อปี รวม 15 ปี 8 เดือน ประมาณ 300 วัน / ยกเลิกเงื่อนไขข้อที่ 16 ของสัญญาเดิมที่ระบุห้ามรัฐสร้างทางแข่งขัน / คงเงื่อนไขข้อที่ 21 ของสัญญาเดิมที่ระบุ ให้ BEM เป็นรายแรกที่จะได้รับการเจรจา ต่อสัญญาอีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี

“ครม.พิจารณาเรื่องนี้เรื่องเดียวใช้เวลา ถึง 2 ชั่วโมง นายกรัฐมนตรีจึงอยากให้ผู้ที่ เกี่ยวข้องมาร่วมแถลงข่าว ชี้แจงให้ชัดเจน หน่อย จะแถลงสั้น ๆ คงไม่ได้ เพราะเป็น เรื่องที่มีรายละเอียดและความซับซ้อนที่ต้อง อธิบายมาก” นายวิษณุ กล่าว

นายวิษณุ กล่าวต่อว่า ยินยนาการ พิจารณาขยายสัมปทานให้ BEM รวม 15 ปี 8 เดือน แลกการยุติข้อพิพาททั้งหมดนั้น เป็นทางออกที่เหมาะสมที่สุดในการแก้ปัญหา ข้อพิพาทระหว่างกัน มีการดำเนินการด้วยความรอบคอบและบนพื้นฐานข้อมูลที่เชื่อ ถือได้ พร้อมทั้งปรึกษาและสอบถามความ เห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน โดยสนข.ได้นำแบบจำลองการขนส่งและ จราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (extended Bangkok Urban Model : eBUM) มาใช้ในการคำนวณก่อนจะแปลง ออกมาเป็นอายุปีที่เหมาะสมต่อการขยาย สัมปทาน ซึ่งอยู่ที่ 19 ปี 1 เดือน จากนั้น กทพ.จึงไปเจรจากับ BEM และลดทอนลง มาเหลือ 15 ปี 8 เดือน

นอกจากนี้กระทรวงคมนาคมยังได้ยกเรื่อง แผนการก่อสร้างทางด่วน 2 ชั้น (Double Deck) ออกจากการเจรจาก่อน เพราะเห็น ว่าการเจรจาดังนี้เพื่อล้างหนี้ข้อพิพาทและยุติ ข้อพิพาททั้งหมดที่มีในปัจจุบันรวม 17 คดี (แบ่งเป็นคดีที่ BEM ฟ้องร้อง กทพ. 15 คดี และเป็นคดีที่ กทพ. ฟ้องร้อง BEM 2 คดี) จึงไม่ต้องการนำเรื่องใหม่ คือ Double Deck เข้ามาปะปนให้ยุ่งยากมากขึ้น เพราะ ต้องมีเงื่อนไขเรื่องการทำรายงานผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม (EIA) ให้แล้วเสร็จภายใน 2 ปี แต่ Double Deck ยังเป็นโครงการ ที่จะทำในอนาคตซึ่งต้องมีการพิจารณาและ

ศึกษาในลำดับต่อไป

ขณะเดียวกันนายวิษณุได้ขอชี้แจงประเด็น สำคัญบางเรื่องที่ตั้งคำถาม เช่น เหตุใด จึงนำข้อพิพาทที่ศาลยังไม่ตัดสินมาพิจารณา ร่วมด้วย ซึ่งนายวิษณุชี้แจงว่าทุกคดีเป็น เรื่องของอนาคตที่ไม่สามารถตอบได้ว่าหาก รอให้คดีสิ้นสุดทั้งหมด ใครจะเป็นฝ่ายแพ้ หรือชนะ และคงมีคนที่คิดเช่นนั้นเมื่อ 4-5 ปี ก่อน จึงไม่ยอมชำระเงินชดเชยตามที่ระบุไว้ ในสัญญาสัมปทานให้ BEM กรณีการสร้าง ทางแข่งขัน และส่งผลให้แพ้คดีในปัจจุบัน

นายวิษณุ กล่าวอีกว่า กรณีที่มองว่า เหตุใดไม่ปล่อยให้สัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 A-C สิ้นสุดลง แล้ว กทพ.นำกลับมา บริหารจัดการเอง ก็ขอชี้แจงว่า สัญญาจะ หมดลงในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 แล้ว กทพ.มีความพร้อมพอหรือไม่ ขณะเดียวกัน ภาระหนี้ที่เกิดจากการแพ้คดีทางแข่งขัน ที่ ศาลปกครองสูงสุดมีคำตัดสินเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ให้ กทพ.จ่ายชดเชยบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทลูกของ BEM) จำนวน 4,318 ล้านบาท ก็ยังคง ดำเนินต่อไป และยังไม่จบข้อพิพาทอีกหลาย คดีที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งเมื่อเลยกำหนดเวลา 29 กุมภาพันธ์ 2563 ไปแล้วสัญญาสิ้นสุดลง ก็จะไม่สามารถหวนกลับมาเจรจาดูเรื่องกับ BEM ได้อีก โดย กทพ. ยังได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ศึกษาเรื่องข้อพิพาทด้วย พบว่า หากต่อสู้คดี จนคดีสุดท้ายสิ้นสุดที่ปี 2578 วงเงินมูลหนี้ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นอาจสูงถึง 3 แสนล้านบาท

นอกจากนี้จากการสอบถามสำนักงานการ ตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ระบุว่า เมื่อล้างหนี้ข้อพิพาทระหว่างกันหมดแล้ว กทพ.ก็ไม่ต้องบันทึกเป็นรายการหนี้ไว้ในบัญชี บประมาณของ กทพ. ซึ่งจะทำให้ กทพ. มีศักยภาพในการจ่ายโบนัสให้กับพนักงานต่อ ไปด้วย แต่หากแพ้คดีและต้องลงบัญชีไว้เป็น รายการหนี้ ประเมินว่า กทพ.จะไม่สามารถ จ่ายโบนัสได้อย่างน้อย 20 ปี

ด้านนายศักดิ์สยาม เปิดเผยว่า กระทรวง คมนาคมจะเร่งรัดการลงนามในสัญญากับ BEM ก่อนวันที่ 29 กุมภาพันธ์นี้แน่นอน

ส่วนการก่อสร้าง Double Deck นั้น ถือเป็น 1 ในแผนแก้ปัญหาการจราจรบนทางด่วน โดยกระทรวงคมนาคมจะทำการศึกษาแบบภาพรวมการแก้ปัญหาทางด่วนทั้งระบบว่าต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 2 ปี ขณะที่ปัจจุบัน กทพ. ได้แก้ปัญหาทางด่วนด้วยการดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันออก วงเงิน 15,200 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการ (บอร์ด) กทพ. ได้มีมติเห็นชอบโครงการแล้ว คาดว่าจะเสนอกรมพร้อมเปิดประมูลได้ในปี 2563 โดยใช้เงินลงทุนจากกองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (TFFIF)

นายสุรงค์ เปิดเผยว่า ในวันที่ (19 ก.พ. 2563) จะมีการประชุมบอร์ด กทพ. ซึ่งจะนำมติกรมเรื่องการขยายสัมปทานให้ BEM รายงานให้ที่ประชุมรับทราบ พร้อมพิจารณาตั้งรักษาการผู้ว่าการ กทพ.คนใหม่ หลังจากนายวิชาญ เอกกรินทรากุล รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน กทพ. รักษาการผู้ว่าการ กทพ. ได้ยื่นหนังสือลาออกจากตำแหน่งรองผู้ว่าการ กทพ.แล้ว จากนั้นจะเร่งลงนามในสัญญาฉบับใหม่ พร้อมทำการถอนฟ้องคดีทั้ง 17 คดีระหว่างกัน สัญญาจึงจะมีผลบังคับ

บริษัทหลักทรัพย์ เมย์แบงก์ กิมเอ็ง (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) แนะนำ "ซื้อ" BEM โดยให้ราคาเป้าหมาย 12 บาทต่อหุ้น เนื่องจากมีมุมมองเป็นบวกต่อการขยายสัมปทาน BEM แม้จะไม่ถึง 30 ปีเช่น

ที่เคยคาดการณ์ไว้ แต่ข้อดี คือ BEM ไม่ต้องลงทุนใหม่คิดเป็น 2.6 บาทต่อหุ้น และยังสามารถปิดความเสี่ยงได้ทันที 3 ด้าน คือ 1. ปิดความเสี่ยงที่จะต่อสัญญาไม่ทันในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 ซึ่งทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วน A B C จะหมดสัญญา-2. BEM ไม่ต้องมีค่าใช้จ่ายมากเกินไป (cost overrun) จากการลงทุนสร้าง Double Deck และ 3. หนี้สินต่อทุน (D/E) ไม่พุ่งกลับไปที่สูง ทั้งนี้จึงถือเป็นจังหวะการอ่อนตัวของราคาหุ้น เป็นโอกาสเหมาะสมที่จะเข้าซื้อหุ้น BEM ที่เป็นหุ้นที่เน้นการลงทุนแบบระยะยาว โดยประเมินว่ากำไรปกติปี 2563 จะเติบโตจากปี 2562 อีก 30% ขณะที่จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินกำลังปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

นอกจากนี้ BEM ยังมีปัจจัยหนุนการเติบโต จากการเข้าประกวดราคาโครงการลงทุนรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทาง 16.4 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 109,342 ล้านบาท / การนำบริษัท แวงคอก เมโทร เนทเวิร์คส์ จำกัด หรือ BMN เข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และการมีแนวโน้มได้ก่อสร้าง Double Deck ในอนาคต เนื่องจาก Double Deck อยู่ในแผนแม่บท (Master Plan) ของกระทรวงคมนาคม ซึ่ง BEM เป็นตัวเลือกแรกในการเข้าลงทุน เพื่อเข้ารับสัมปทานเพิ่มอีก 15 ปี ■