

ข่าวหุ้น

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

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: ศุกร์ 16 เมษายน 2564

ปีที่: 27

ฉบับที่: 6678

หน้า: 1(กลาง), 29

Col.Inch: 72.75

Ad Value: 80,025

PRValue (x3): 240,075

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: บอร์ดสั่งรฟม.2เดือนปิดดีลเหลือสองส่วนต่อ

บอร์ดสั่งรฟม. 2เดือนปิดดีล เหลือสองส่วนต่อ

“ประธานบอร์ด รฟม.” สั่งปิดดีลรถไฟฟ้าสายสีเหลืองภายใน 2 เดือน ทำไม่ทำส่วนต่อขยายหัวขบวนเปิดบริการ พร้อมสั่งรฟม.รายงานปัญหาคัดเลือกเอกชนร่วมทุนสายสีส้มฯ ในการประชุมบอร์ดเมษายนนี้ หลัง BTS ส่งหนังสือร้องบอร์ด 2 ฉบับ

อ่านต่อหน้า 29

บอร์ดสั่ง

นายสรราช ทรงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง ในฐานะประธานคณะกรรมการ (บอร์ด) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า ในการประชุมบอร์ดภายในเดือนเมษายน 2564 นี้ ได้สั่งการให้รฟม.รายงานความคืบหน้า 2 เรื่อง คือ รถไฟฟ้าสายเหลือง ลาดพร้าว-ลำโพง ส่วนต่อขยาย และรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) สำหรับรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยายนั้น ล่าสุดทราบว่าทางรฟม.ยังไม่ได้นำเสนอเรื่องไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อขอความเห็นหลังจากมีแนวโน้มว่าจะไม่ได้ทำการก่อสร้างส่วนต่อขยายแล้ว

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด หรือ EBM ซึ่งเป็นบริษัทที่กิจการร่วมค้า BSR Joint Venture (บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS, บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ RATCH และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่งแอนด์คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) หรือ STEC) ผู้รับงานสายสีเหลือง จัดตั้งขึ้นเพื่อรับผิดชอบรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ยืนยันไม่ขอรับเงื่อนไขที่ต้องเจรจากับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ

BEM หากภายหลังเปิดให้บริการสายสีเหลืองส่วนต่อขยายแล้ว และ BEM สามารถพิสูจน์ได้จริงว่าเป็นสาเหตุที่ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน โดย EBM จะต้องทำการเยียวยาให้ BEM อย่างเหมาะสม ขณะที่บอร์ดยังเห็นว่าหากลงทุนส่วนต่อขยายแล้ว ผู้โดยสารของ BEM ลดลง ก็จะส่งผลกระทบต่อส่วนแบ่งรายได้ตามสัญญาสัมปทานที่รฟม.ต้องได้รับจาก BEM และเป็นไปไม่ได้ที่รฟม.จะต้องชดเชยให้ BEM แทน EBM เพราะจะกลายเป็นค่าโง่ในภายหลัง

นายสรราช กล่าวต่อว่า บอร์ดได้สั่งการให้รฟม.เร่งสรุปเรื่องการลงทุนสายสีเหลืองส่วนต่อขยายภายใน 2 เดือนจากนี้ แม้ทางรฟม.เคยระบุว่ามีความเจรจากับ EBM จนถึงปี 2565 ก่อนที่สายสีเหลืองเส้นทางหลักจะเปิดบริการก็ตาม เพราะบอร์ดเห็นว่าหากจะลงทุนส่วนต่อขยายก็ควรดำเนินการในเวลาไล่เลี่ยกับเส้นทางหลัก และเปิดให้บริการในช่วงใกล้เคียงกันจะมีประโยชน์กับผู้ใช้บริการมากกว่าให้เส้นทางหลักเปิดบริการไปหลายปีแล้วค่อยเปิดส่วนต่อขยายตามมา

“ยอมรับว่ามีแนวโน้มว่าจะไม่ได้ทำส่วนต่อขยายสายสีเหลืองสูงมาก เพราะบอร์ดเห็นว่าถ้า EBM ไม่รับเรื่องชดเชย แล้วให้รฟม.เป็นฝ่ายชดเชย BEM เอง คงเป็นไปได้แน่นอน เพราะจะกลายเป็นรัฐเสียค่าโง่ และหากผู้โดยสาร BEM ลดลง รฟม.เองก็จะได้รับผลกระทบไปด้วย เพราะส่วนแบ่งรายได้ก็จะลดลง ซึ่งบอร์ดแจ้งผู้ว่าการรฟม.แล้วว่าให้สรุปเรื่องนี้ภายใน 2 เดือน คงไม่รอต่อไปแม้จะมีเวลาถึงปี 2565 เพราะหากจะทำก็ควรรีบทำให้การเปิดบริการไม่เหลื่อมกันมากนักกับเส้นทางหลัก” นายสรราช กล่าว

นายสรราช กล่าวอีกว่า หากสุดท้ายไม่มีการลงทุนสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ก็ต้องไปพิจารณาเพิ่มเติมเรื่องแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2561 ด้วย เพราะก่อนหน้านี้รถไฟฟ้าสายสีชมพูแคราย-มีนบุรี ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทอง

ธานี และสายสีเหลืองส่วนต่อขยายมิได้มีบรรจุไว้ในแผนแม่บทฯ ปี 2561 แต่หลังจากการรฟม.เปิดประกวดราคาและได้ผู้รับงานคือ กิจการร่วมค้า BSR Joint Venture มาดำเนินการทั้ง 2 สายทาง พร้อมเสนอทำส่วนต่อขยายเพิ่มนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ให้พิจารณาเพิ่มส่วนต่อขยายทั้ง 2 สายทางลงในแผนแม่บทฯ เพื่อให้ภาครัฐสามารถดำเนินการได้ ซึ่งคจร.ให้ความเห็นชอบและได้บรรจุลงแผนแม่บทฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ดังนั้น เมื่อไม่มีการลงทุนสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ก็จะต้องเสนอคจร.เพื่อพิจารณาอีกครั้งว่าควรดำเนินการอย่างไร ซึ่งเบื้องต้นอาจมีบรรจุไว้ในแผนแม่บทฯ ต่อไป แต่ชะลอการลงทุนไว้ก่อน เพราะไม่สามารถเจรจากับเอกชนผู้รับงานได้

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ก่อนหน้านี้นายคพงศ์ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการรฟม. เปิดเผยว่าในการประชุมบอร์ดรฟม.ครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 18 มีนาคมที่ผ่านมา รฟม.ได้รายงานผลการศึกษากรณีการทำส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเหลืองอีก 2.6 กิโลเมตร (กม.) จากเดิมสิ้นสุดที่สถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่แยกราชโยธิน พบว่าจะส่งผลกระทบต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยในปีแรกที่เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเหลือง หรือประมาณปี 2567 จะทำให้ผู้โดยสารสายสีน้ำเงินลดลง 4,800 คนต่อวัน สูญรายได้ปีแรก 988 ล้านบาท จนถึงปีที่ 30 ผู้โดยสารลดลง 17,500 คน รายได้หายไป 2,700 ล้านบาท

ทั้งนี้ ผลการศึกษาดังกล่าวมาจากที่ปรึกษาที่ BEM ว่าจ้างให้ทำการศึกษา ตามความเห็นร่วมกันระหว่าง รฟม. / BEM และ EBM ว่าให้ BEM เป็นผู้จ้างที่ปรึกษา มาทำการศึกษารายละเอียด ซึ่งทาง EBM รับผิดชอบผลการศึกษานี้ แต่ไม่ยอมรับผลการศึกษาดังกล่าว บอร์ดจึงสั่งการให้รฟม.นำเสนอรายละเอียดไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อขอคำแนะนำว่าเห็นควรให้รฟม.ดำเนินการอย่างไร ส่วนการเจรจาเพิ่มเติมกับ EBM

ข่าวหุ้น

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

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: ศุกร์ 16 เมษายน 2564

ปีที่: 27

ฉบับที่: 6678

หน้า: 1(กลาง), 29

Col.Inch: 72.75

Ad Value: 80,025

PRValue (x3): 240,075

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: บอร์ดสั่งรฟม.2เดือนปิดดีลเหลือส่วนต่อ

นั้นคงไม่มีแล้ว เพราะ EBM ได้ส่งหนังสือ ยืนยันชัดเจนมาตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2563 ว่าไม่ยอมรับเงื่อนไขที่ต้องชดเชยให้ BEM ในภายหลัง

นายสรารุท กล่าวเพิ่มเติมว่า สำหรับ รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) นั้น ได้สั่งการให้ทางรฟม. ชี้แจงรายละเอียดทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับ กระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน (PPP) สายสีส้มฯ เพราะหลังจากที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ มีมติยกเลิกกระบวนการคัดเลือกฯ เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2564 ทางบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS บริษัทในเครือ BTS ได้ส่งหนังสือถึงประธานบอร์ด รฟม. 2 ฉบับ คือ 1.ขอให้บอร์ดใช้อำนาจระงับการดำเนินการทั้งหมดหลังจากคณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติยกเลิกกระบวนการคัดเลือก และ 2.ขอเอกสารที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการคัดเลือกสายสีส้มฯ ซึ่งมีหลายรายการ

อย่างไรก็ตาม แม้ขณะนี้ศาลปกครองจะมีคำสั่งจำหน่ายคดีในข้อหาที่ BTS ฟ้อง รฟม.และคณะกรรมการคัดเลือกฯ กรณีคณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติเปลี่ยนเงื่อนไขหลักเกณฑ์การประเมินหลังเปิดจำหน่ายเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (RFP) รถไฟฟ้าสายสีส้มแล้วก็ตาม แต่เมื่อเอกชนส่งหนังสือมายังบอร์ด. ทางบอร์ดก็ต้องให้ รฟม.ชี้แจงเพื่อความชัดเจน ■