

BEMแจกตัวเลขประมูล“สี่ลัม” ทำได้จริงตามกติกา ยอมตรึงค่าโดยสาร10ปีจ่ายผลตอบแทนรัฐ1หมื่นล.

ผู้จัดการรายวัน360 - “BEM-ช.การช่าง”แจกตัวเลขประมูล “สี่ลัม” ทำได้จริง แจกแจงเพิ่มช่วยตรึงค่าโดยสารเท่า “สี่น้ำเงิน” 10 ปีแรก เผยกติกาเปิดกว้างไม่กีดกันรับเหมาหลายรายได้ มั่นใจเปิดเดินรถได้ใน 3 ปี ไม่กังวลข้อพิพาทหรือได้ทุกรัฐบาล ส่วนค่าก่อสร้าง 9 หมื่น แต่ขอรัฐหนุน 9 พันล้านเป็นไปไม่ได้

นายพงษ์สฤณี ดันติสวัสดิ์กุล กรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM และรองประธานกรรมการบริหาร บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK เปิดเผยถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่บริษัทฯได้เข้าประมูล และขณะการคัดเลือก ว่า เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา อาจจะมีข้อมูลที่สับสนและเกิดความไม่เป็นธรรมกับบริษัทฯ จึงขอชี้แจงข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ซึ่งรถไฟฟ้าสายสีส้ม ถือได้ว่าเป็นโครงการก่อสร้างที่ใหญ่มากเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดสาย โดยส่วนแรก ด้านตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) อยู่ระหว่างก่อสร้าง ด้านตะวันตก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์ รัฐประมูลหาเอกชนมาดำเนินการก่อสร้างและเดินรถตลอดสาย ระยะทางรวม 35.9 กิโลเมตร (กม.) ซึ่งบริษัทฯได้เข้าร่วมประมูลภายใต้กติกาที่รัฐกำหนด

สายสีส้มก่อสร้างงานยากมาก เพราะแนวเส้นทางสายสีส้มด้านตะวันตก เป็นอุโมงค์ใต้ดินตลอดสายลอดผ่านย่าน ห้วยขวาง-วิภาวดีรังสิต-ราชปรารภ-เพชรบุรี-ศรีอยุธยา-ผ่านฟ้า-ราชดำเนิน-สนามหลวง-ม.ธรรมศาสตร์-ลอดแม่น้ำเจ้าพระยา สะพานพระปิ่นเกล้า-ศิริราช เป็นพื้นที่สำคัญ คาดว่าต้องใช้หัวเจาะเส้นผ่าศูนย์กลาง 6-7 เมตร จำนวน 8-10 หัว ทำงานพร้อมๆ กัน บริษัทฯ ประเมินความพร้อมด้านเครื่องมือ เทคโนโลยี แรงงาน และบุคลากรด้านการเดินรถที่มีความเชี่ยวชาญรถไฟฟ้าใต้ดิน ประเมินแล้วมีศักยภาพทำได้ จึงเข้าประมูล โดย BEM ร่วมกับ ช.การช่าง เป็นการแข่งขันตามปกติ

เผย TOR กติกาเปิดกว้าง ผู้รับเหมาเข้าได้หลายราย
นายพงษ์สฤณี กล่าวว่า ที่พูดกันว่า กำหนด TOR เพื่อ ช.การช่าง เป็นไปไม่ได้ TOR กำหนด

คุณสมบัติผู้รับเหมา ต้องมี 1. ผลงานก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดิน ไม่เฉพาะอุโมงค์รถไฟฟ้าเท่านั้น เป็นอุโมงค์ระบายน้ำ หรืออุโมงค์อื่นก็ได้ 2. ผลงานก่อสร้างสถานีใต้ดินหรือยกระดับ 3.ผลงานระบบราง ดังนั้นจึงไม่ใช่ ว่า ผู้รับเหมารายเดียวที่ต้องมีผลงานครบทั้ง 3 ด้าน เพราะผู้รับเหมาหลายรายนำผลงานแต่ละด้านมารวมกันได้ ส่วน ช.การช่าง นั้นทำงานมา 40 กว่าปี มีคุณสมบัติครบ มีศักยภาพจึงไม่ได้ร่วมกับรายอื่น

“ตรงนี้อาจจะทำให้เกิดความเข้าใจผิด เพราะงานก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้มด้านตะวันออกที่กำลังก่อสร้าง ก็มีทั้ง บริษัท ช.การช่าง, บมจ.อิตาเลียนไทย, บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง เป็นต้น เข้ามาประมูลได้ ยืนยัน TOR สี่ลัม ไม่ได้ทำให้เฉพาะ ช.การช่าง บริษัทฯทำธุรกิจมาหลายสิบปี ประเมินโครงการไหนคุณสมบัติครบแข่งขันได้ ก็ยื่นประมูล หากคุณสมบัติไม่พอ ก็หาพันธมิตรมาร่วม เดิมเมื่อ 30 ปีก่อน ช.การช่างไม่มีคุณสมบัติด้านอุโมงค์ จะเข้าประมูลจึงไปจับมือกับพันธมิตร เช่น บิลฟิงเกอร์ เบอร์เกอร์, โตคิว เพื่อให้คุณสมบัติครบ”

ส่วนกติกาประมูล รัฐกำหนด 2 ส่วนคือ 1. เสนอขอให้รัฐอุดหนุนค่างานโยธาเท่าไร ซึ่งรัฐกำหนด (ผลศึกษา) ที่ 91,983 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (PV) ที่ 84,756 ล้านบาท โดย BEM เสนอ ที่ 91,500 ล้านบาท หรือ PV ที่ 81,871 ล้านบาท 2. เอกชนจะแบ่งผลตอบแทนให้รัฐเท่าไร ซึ่งผลศึกษารัฐจะไม่มี การอุดหนุนค่าเดินรถให้เอกชนเลย โดย BEM เสนอจ่ายผลตอบแทนให้รัฐที่ 10,000 ล้านบาท หรือ PV ที่ 3,583 ล้านบาท เมื่อนำผลตอบแทนให้รัฐหักกับค่าอุดหนุนงานโยธา เป็นผลประโยชน์สุทธิ PV ของอุดหนุนที่ 78,288 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าผลศึกษาหรือราคากลางประมาณ 7%

ตรึงค่าโดยสาร“สี่ลัม” 10 ปีแรกเท่า “สี่น้ำเงิน” ช่วยประชาชน

นายพงษ์สฤณี กล่าวว่า ในการเจรจากรัฐได้ต่อรองขอให้บริษัทฯลดการอุดหนุนค่าก่อสร้าง แต่ประเมินตัวเลขที่รัฐกำหนดผลศึกษาตั้งแต่ปี 2561 ซึ่งต้นทุนค่าน้ำมัน ค่าแรง ทุกอย่างตอนนี้ปรับขึ้นหมด เฉพาะราคาเหล็กปรับจาก 16 บาทเป็น 24-28 บาท/กก. เป็น 24-28 บาท/กก.เฉพาะเหล็กต้นท่อนเพิ่ม 4,000

ล้านบาทแล้ว บริษัทยืนยันราคาที่เราเสนอ แต่ได้มีการเจรจาเพิ่มผลประโยชน์ให้รัฐและประชาชน 2 ข้อ คือ

1. ตรึงอัตราค่าโดยสารสายสีส้ม เท่ากับค่าโดยสารสายสีน้ำเงิน ในช่วง 10 ปีแรก และเงื่อนไขค่าแรกเข้าครั้งเดียว กรณีเดินทางข้ามระบบภายใต้โครงข่ายของ รฟม. ซึ่งทำให้บริษัทฯสูญเสียรายได้กว่า 10,000 ล้านบาท โดยตามเงื่อนไขค่าโดยสารสี่ลัม ณ ปีเปิดบริการ คิดตามอัตราเงินเฟ้อ เริ่มต้นที่ 20 บาท สูงสุด 50 บาท หากเก็บเท่าสายสีน้ำเงินประเมินในปีเปิดจะเริ่มต้น 17 บาท และในปีที่ 11 จะคิดค่าโดยสารสายสีส้มตามกติกาที่กำหนด

2.บริษัทยินดี รับภาระค่าบำรุงรักษาโครงสร้างสถานี และระบบ สายสีส้มด้านตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี ที่กำลังจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ประเมินวงเงิน 40-50 ล้านบาทต่อเดือน

ค่าก่อสร้าง 9 หมื่นล้านบาท

ขออุดหนุน 9,000 ล้านบาท เป็นไปไม่ได้

นายพงษ์สฤณีกล่าวว่า กรณีที่มีข่าวผ่านสื่อว่า มีรายอื่นทำถูกกว่าขออุดหนุนรัฐแค่ 9,000 ล้านบาท ต้องบอกว่า สายสีส้มค่าก่อสร้าง 90,000 ล้านบาท การขออุดหนุน 9,000 ล้านบาท เป็นไปไม่ได้หรือไม่ และเสนอแบ่งค่าตอบแทนรายได้ให้รัฐกว่า 100,000 ล้านบาท นั้นหมายความว่า ผู้โดยสารสีส้มต้องมีระดับ1 ล้านคนขึ้นไป แต่ในความเป็นจริง สายสีส้ม วิ่งจากด้านตะวันตก-ตะวันออก กทม.เป็นเส้นทางที่มีผู้โดยสารไม่มาก จะมีช่วงเช้า และเย็น เหมือนกับสายสีม่วง แต่สีส้มผ่านชุมชนมากกว่าเท่านั้น ผลศึกษาปีเปิดบริการประมาณ 100,000-200,000 คน และกำหนดว่าจะไม่อุดหนุนค่าโดยสาร โดยให้เอกชนรับความเสี่ยงเอง

หากย้อนดูโมเดล รถไฟฟ้าสีเขียวส่วนแรกเปิดบริการก่อน มีผู้โดยสารมากที่สุด เพราะเส้นทางผ่านกลางเมือง มีการเดินทางตลอดทั้งวัน เอกชนลงทุนทั้ง 100% รัฐไม่อุดหนุน เอกชนไม่แบ่งรายได้ ผู้โดยสารประมาณ 800,000 คน

รองลงมาก็คือสายสีน้ำเงิน เส้นทางเป็นวงกลม รัฐสร้างงานโยธา 104,509 ล้านบาท เอกชนเดินรถจ่ายผลตอบแทน 50,000 ล้านบาท ผู้โดยสารประมาณ 400,000 คน