



BEM

(ต่อจากหน้า 1)

ตังยวณับ 10 ปี พร้อมช่วยค่าบำรุงรักษาโครงสร้าง
รถไฟสี่ส้มตะวันออกที่เสร็จแล้วด้วย เดินหน้าเร่งเปิด
บริการตามกำหนด

นายพงษ์สฤตย์ ตันติสุวณิชย์กุล กรรมการ
บริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด
(มหาชน) หรือ BEM เปิดอาคารวิริยะการ สำนักงานใหญ่
บริษัท ช การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK ชี้แจง
โครงการรถไฟฟ้าสายสี่ส้ม โดยเฉพาะประเด็นการ
ระบุหลักเกณฑ์การประมูลใน เอกสารสำหรับการ
คัดเลือกเอกชน (RFP) ฉบับเดือนกรกฎาคม 2563
เพื่อ "ล็อก" (Lock Spec) ให้ BEM เป็นผู้ชนะ
การประมูล ตามข้อเท็จจริงที่ระบุใน RFP นั้นเปิด
กว้างให้เอกชนเข้าร่วมในการคัดเลือกมากขึ้น เพราะ
มีหัวข้อประสบการณ์ และผลงานซึ่งเป็นที่ปรากฏของ
ภาคเอกชนในการก่อสร้างอุโมงค์, ระบบราง, และ
ประสบการณ์เดินรถไฟฟ้าที่สามารถนำประสบการณ์
ของพันธมิตรเข้ามาสนับสนุนเพื่อยื่นเอกสารได้

"หัวข้อประสบการณ์การเดินรถไฟฟ้าจะเป็น
ระบบลอยฟ้า หรือใต้ดินก็ได้ ประสบการณ์ก่อสร้าง
อุโมงค์ก็ไม่ได้ระบุว่าต้องเป็นอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน เป็น
อุโมงค์รถไฟ หรืออุโมงค์อะไรก็ได้ และยังเปิดโอกาสให้
เอกชนที่สนใจจัดตั้ง JV ร่วมกับพันธมิตรต่างประเทศ
ก็ได้อีกด้วย ไม่มีการล็อก หรือเอื้อให้กับ BEM เพียง
บริษัทเดียว เพียงแต่ BEM พิจารณาแล้วว่าบริษัทและ
CK มีประสบการณ์การก่อสร้างตรงตาม RFP จึง
ไม่ต้องหาพันธมิตรทางธุรกิจมาร่วมดำเนินงาน"

● 9 พันล้านสร้างไม่ได้

ต่อการวิ่งเงินที่ BEM ขอรับการสนับสนุน
โยธาจากภาครัฐบาลที่ 78,287.95 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่า
ข้อเสนอของ ITD Group ที่ขอสนับสนุนที่ 102,635.66
ล้านบาท แต่ถูกวิพากษ์เพราะวงเงินราว 7.8 หมื่นล้านบาท
ของบริษัทสูงกว่าเอกชนอีกกลุ่มหนึ่งที่เคยร่วมยื่น
ข้อเสนอในรอบที่ 1 ที่เคยมีการขอเงินสนับสนุนจาก
ภาครัฐราว 9,000 ล้านบาทจนกลายเป็นว่า BEM
ขอรับการสนับสนุนสูงกว่าถึง 69,000 ล้านบาทนั้น

นายพงษ์สฤตย์ ชี้แจงว่า เงินสนับสนุน 9,000
ล้านบาท ไม่สามารถสร้างได้จริง เพราะเป็นเพียง
แค่ 10% ของต้นทุนก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งที่ผ่านมาจะ
เห็นว่าสายสี่เขียวส่วนแรก รัฐให้เอกชนลงทุน สุดท้าย
เอกชนขาดทุนต้องเข้าแผนฟื้นฟู จนทำส่วนต่อขยาย
รัฐจึงต้องมาลงทุนก่อสร้างอีกกว่า 5 หมื่นล้านบาท สาย
สี่เหลือง-สี่ชมพูรั้วก็ต้องสนับสนุนค่างานโยธาสายละ
ประมาณ 2 หมื่นล้านบาท ล่าสุดคือรถไฟฟ้า
3 สนามบิน รัฐก็ต้องสนับสนุนค่างานโยธาประมาณ
1.2 แสนล้านบาท

ส่วนผลประโยชน์ที่ได้จากการเดินรถ ทุกสายก็
แบ่งให้รัฐน้อย มีสายสีน้ำเงินที่แบ่งให้รัฐมากที่สุดคือ
ประมาณ 5 หมื่นล้านบาท ทั้งที่ผู้โดยสารต่ำกว่าที่
รัฐประมาณการไว้อย่างมาก จนสุดท้าย BEM เองต้อง
ขาดทุนมากกว่า 15 ปี แต่แปลกมาก พอถึงคราว
สายสี่ส้มกลับมีผู้ออกมาบอกว่า "ขอสนับสนุนแค่ 9
พันล้าน" ทั้งที่งานโยธามีมูลค่ากว่า 9 หมื่นล้านบาท
ถ้าเป็นอย่างนั้น ต้องมีคำถามว่าทำได้อย่างไร หรือ
หากทำได้ก็แสดงว่าสายอื่นทุกสายที่ทำกันมา รัฐบาล
ก็เข้ามาผิดหมดหรือ

● BEM พร้อมตรึงค่าโดยสารถูก

ขณะเดียวกันราคาที่บริษัทให้เป็นการสนับสนุน
งานโยธา 91,500 ล้านบาทนั้นต่ำกว่าราคาประเมินที่
91,983 ล้านบาท ซึ่งราคาประเมินเป็นราคาที่ รฟม.
ประเมินตั้งแต่ราวปี 2560 ณ เวลานั้นราคาวัสดุ
ก่อสร้าง, พลังงาน, และค่าแรงขั้นต่ำไม่ได้เร่งตัวขึ้นสูง
ขนาดนี้

อีกทั้งเมื่อเท้าเจราจต่อรอง บริษัทยังรับที่จะตรึง
ราคาโดยสารรถไฟฟ้ช่วงสายสี่ส้ม ไว้เทียบเท่าราคา
ค่าโดยสารรถไฟฟ้สายสีน้ำเงิน ณ วันที่เปิดให้บริการ
ซึ่งคาดว่าจะยังอยู่ในเรต 17-43 บาทไว้เป็นเวลา
10 ปี อีกทั้งยังจะเป็นผู้รับภาระค่าบำรุงรักษาอาคาร
และงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสี่ส้มช่วงศูนย์
วัฒนธรรม-มีนบุรีทั้งหมดนับตั้งแต่วันลงนามสัญญา
อีกราว 40-50 ล้านบาทต่อเดือนจนกว่าจะสามารถ
เปิดให้บริการได้

● พร้อมเร่งงานให้ทัน

ทั้งนี้ บริษัทยังคงรอความชัดเจนจากคณะรัฐมนตรี
ว่าจะพิจารณาดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสี่ส้ม
ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-บางขุนนนท์อย่างไร ซึ่งหากบริษัท
สามารถลงนามสัญญาสัมปทานโครงการ ได้ภายในปี
2566 นี้ จะเริ่มเข้าดำเนินการวางระบบ และสั่งต่อ
รถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสี่ส้มช่วงศูนย์วัฒนธรรม-
มีนบุรี ทันที และคาดว่าจะสามารถทยอยเปิดให้บริการ
รถไฟฟ้าสายสี่ส้มช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี ได้ภายใน
3 ปีครึ่งหรือภายในปี 2569 และจะสามารถเปิดให้
บริการรถไฟฟ้าสายสี่ส้มช่วงศูนย์วัฒนธรรม-บางขุนนนท์
ได้ภายในปี 2572 ตามกรอบเวลาที่ระบุใน RFP