

BTSจัดซื้อBEMอีกรอบ! ปมต่อตีเหลืองผ่านศาลฯ

- 'รฟม.' กุมขมับสายสีม่วงใต้ก็มีปัญหา



'BTS' จัดซื้อ BEM อีกรอบ กร้าว!ไม่ชดเชย BEM ทุกกรณี หากได้ทำส่วนต่อขยายสายสีเหลืองผ่านหน้าศาลอาญา ฟากบอร์ดสั่ง "รฟม." ศึกษาเพิ่มเติมหากทำส่วนต่อขยายจะกระทบสายสีน้ำเงินอย่างไร ก่อนขงให้ตัดสินใจ ขณะที่สายสีม่วงใต้ยังเคลียร์ไม่จบเรื่องพื้นที่แนวก่อสร้าง ด้าน BEM กำไรปี 63 ลด 62% เหลือ 2,051 ล้านบาท ใจป้าปีนผล 10 สตางค์

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าแผนต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเหลืองลาดพร้าว-สำโรง อีก 2.6 กิโลเมตร (กม.) จากเดิมสิ้นสุดที่สถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่แยกราชโยธินว่าล่าสุดเมื่อวันที่ 18 ธันวาคมที่ผ่านมา บริษัท อีสเทิร์นบางกอกโมโนเรล จำกัด หรือ EBM ซึ่งเป็นบริษัทที่กิจการร่วมค้า BSR Joint Venture (บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS, บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ

อ่านต่อหน้า 29

BTS

RATCH และบริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) หรือ STEC ผู้รับงานสายสีเหลืองจัดตั้งขึ้นเพื่อรับผิดชอบรถไฟฟ้ายาสีเหลือง ได้ส่งหนังสือมายังรฟม.เพื่อยืนยันว่าไม่สามารถชดเชยให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ได้ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา รฟม. จึงได้รายงานเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการการบริหาร (บอร์ด) รฟม. ที่มีนายสุรารุท ทรงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง เป็นประธาน รับทราบ ซึ่งบอร์ดได้มอบหมายให้รฟม.ไปศึกษาเพิ่มเติมว่าหากต้องทำส่วนต่อขยายสายสีเหลืองจริง จะส่งผลกระทบต่อ BEM หรือไม่ อย่างไร เพื่อนำมาประมาณการการชดเชย และนำมาเสนอให้บอร์ดพิจารณาอีกครั้งว่าควรดำเนินการอย่างไร

ข่าวหุ้น

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

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: จันทร์ 1 มีนาคม 2564

ปีที่: 27

ฉบับที่: 6648

หน้า: 1 (กลาง), 29

Col.Inch: 101.39 Ad Value: 111,529

PRValue (x3): 334,587

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: BTSจัดซื้อBEMอีกรอบ!ปมต่อสี่เหลี่ยมผ่านศาลฯ 'รฟม.'กุมขมับสายสีม่วงได้ก็มีปัญหา

"ถามว่ารฟม.จะเป็นคนจ่ายค่าชดเชยแก่ BEM แทน EBМ ใช่หรือไม่ คงยังตอบไม่ได้ เพราะบอร์ดอยากให้เราไปศึกษาข้อมูลตัวเลขต่าง ๆ เพื่อประมาณการแล้วมาเสนอให้พิจารณาอีกครั้ง ก็ต้องรอบอร์ดก่อนว่าจะมีความเห็นอย่างไร จะให้ทำส่วนต่อขยายหรือไม่ เราจะยอมชดเชยเอง หรือจะย้อนกลับไปเจรจากับ EBМ อีกครั้งดี โดยเรื่องนี้ยังมีเวลาตัดสินใจได้จนถึงกรกฎาคม 2565 ซึ่งเป็นกำหนดการเปิดเดินรถสายสีเหลืองเส้นทางหลัก แต่ถ้าพ้นกำหนดนี้ไปแล้วก็ถือว่าต้องยุติเรื่อง ส่วนต่อขยาย" นายภคพงศ์ กล่าว

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า ก่อนหน้านั้นรฟม. เคยทำการศึกษาไว้ว่าหากมีการต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเหลือง จากเดิมสิ้นสุดที่สถานีลาดพร้าว (สายสีน้ำเงินใต้ดิน) ซึ่งมี BEM เป็นผู้รับสัมปทาน ขยายตามแนวถนนรัชดาผ่านหน้าศาลอาญา ไปสิ้นสุดที่แยกกรีซโยธิน เพื่อเชื่อมต่อกับสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ซึ่งมี BTS เป็นผู้รับสัมปทาน ทำให้ผู้โดยสารถูกแชร์ออกไป ซึ่งจากการศึกษาพบว่าในปีแรกที่เปิดบริการส่วนต่อขยายสายสีเหลือง จะทำให้ผู้โดยสารของ BEM ลดลง 9,000 คนต่อวัน หรือประมาณ 1% และผู้โดยสารจะลดลงเรื่อย ๆ จนถึงปีที่ 30 ของสัญญาสัมปทาน ที่พบว่าผู้โดยสารจะลดลงประมาณ 30,000 คนต่อวัน ซึ่งถือเป็นการปรับแนวเส้นทางรถไฟฟ้าที่นอกเหนือจากแผนแม่บทและกระทบประมาณการผู้โดยสารที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานสายสีน้ำเงินระหว่างรฟม.กับ BEM ทั้งนี้ ทาง BEM จึงได้เสนอเงื่อนไขว่าจะต้องมีการกำหนดเงื่อนไขไว้ในสัญญาสายสีเหลืองส่วนต่อขยายว่า BTS และ BEM จะต้องมีการเจรจากันภายหลังการเปิดให้บริการสายสีเหลืองส่วนต่อขยายแล้ว และ BEM สามารถพิสูจน์ได้จริงว่าเป็นสาเหตุที่ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน โดย EBМ จะต้องทำการเยียวยาให้ BEM อย่างเหมาะสม และทาง EBМ ได้ยื่นกรณไม่ยอมรับเงื่อนไขดังกล่าว

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ก่อนหน้านั้นรฟม.กับบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS (บริษัทบีทีเอส จำกัด) มีข้อพิพาทกรณีการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) วงเงิน 122,067 ล้านบาท ซึ่งโครงการนี้มีผู้ยื่นข้อเสนอ 2 ราย คือ BTS กับ BEM ซึ่งมีบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ 31.32%

ทั้งนี้ BTS ยื่นฟ้องต่อศาลปกครอง โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการร่วมลงทุนรถไฟฟ้าสายสีส้ม เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 และรฟม.เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 เนื่องจากคณะกรรมการคัดเลือกฯ มีการปรับเงื่อนไข

วิธีประเมินข้อเสนอใหม่ จากเดิมที่เปิดข้อเสนอที่ละช่องแล้วพิจารณาคะแนนที่ละช่อง มาเป็นการเปิดข้อเสนอของที่ 2 (เทคนิคก่อสร้าง) และของที่ 3 (ข้อเสนอการเงิน) พร้อมกัน และนำคะแนนข้อเสนอเทคนิคก่อสร้าง 30% มารวมกับคะแนนข้อเสนอการเงิน 70% ซึ่งเป็นการปรับเงื่อนไขหลังเปิดขายเอกสารการคัดเลือกเอกชน (RFP) แล้ว โดยล่าสุดรฟม.ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองเพื่อขอจำหน่ายคดีออกจากสารบบแล้ว หลังจากศาลฯ อนุมัติให้รฟม.ถอนอุทธรณ์ไปก่อนหน้านั้น

ขณะที่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา ทนายความผู้รับมอบอำนาจจาก BTSC ได้เดินทางไปยังห้องผู้บริหารรฟม. โดยเป็นการยื่นฟ้องนายภคพงศ์และคณะกรรมการคัดเลือกฯ ต่อศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง ในความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 157, 165 และพ.ร.บ.ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 มาตรา 172 ซึ่งศาลได้รับเป็นคดีหมายเลขดำที่ อท 30/2564 และนัดฟังคำสั่งในชั้นตรวจฟ้องวันที่ 15 มีนาคม 2564

สายสีม่วงได้ก็ยังมีปัญหา

นายภคพงศ์ กล่าวต่อถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงได้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) วงเงิน 101,112 ล้านบาท ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติตั้งแต่วันที่ 25 กรกฎาคม 2560 อนุมัติให้รฟม.ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาว่าล่าสุดสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ได้แจ้งให้รฟม.สรุปพื้นที่ของสำนักงานทรัพย์สินฯ ที่จะถูกเวนคืน รวมทั้งมูลค่าการจ่ายชดเชยที่ชัดเจน เพื่อให้สำนักงานทรัพย์สินฯ สามารถพิจารณารายละเอียดได้ ทางรฟม.จึงเร่งเข้าสำรวจสิ่งทรมทรัพย์ตามแนวสายทางโครงการ ซึ่งจะแล้วเสร็จภายใน 2 เดือน จากนั้นจะจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา และคาดว่าจะเปิดจำหน่ายเอกสารฯ ได้ในเดือนมิถุนายน 2564 เริ่มก่อสร้างในเดือนธันวาคม 2564 เปิดให้บริการเดือนมีนาคม 2570

สำหรับกรอบวงเงินรวม 101,112 ล้านบาท จะแบ่งเป็น ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 15,913 ล้านบาท / ค่าสำรวจสิ่งทรมทรัพย์ 32 ล้านบาท / ค่าก่อสร้างงานโยธา 77,385 ล้านบาท / ค่าสิ่งก่อสร้างทดแทนหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบ 1,335 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง 2,865 ล้านบาท และยอดเงินรายการสำรอง (Provisional Sum) ของงานโยธา 3,582 ล้านบาท

ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงได้ มีระยะทาง 23.6 กม. จำนวน 17 สถานี แบ่งเป็น โครงสร้างใต้ดิน 12.6 กม. จำนวน 10 สถานี และโครงสร้างยกระดับ 11 กม. จำนวน 7 สถานี มีอาคารจอดแล้วจร 2 แห่ง และอาคารจอดรถไฟฟ้าแนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจาก

สถานีเตาปูน (สถานียกระดับ) ซึ่งเป็นสถานีร่วมของรถไฟฟ้าสายสีม่วงเหนือ บางใหญ่-เตาปูน และสายสีน้ำเงิน วิ่งไปตามถนนสาย งาม 8 เป็นโครงสร้างยกระดับข้ามคลองบางซื่อ

จากนั้นค่อย ๆ ลดระดับลงเป็นโครงสร้างใต้ดินลอดใต้กรมสรรพาวุธทหารบก เลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนพหลโยธิน ผ่านแยกเกียกกาย เข้าสู่ถนนสามเสน ผ่านรัฐสภาแห่งใหม่ โรงเรียนราชินีบน ราชชมรมพยุหะ โรงเรียนบาลวชิรพยาบาล หอสมุดแห่งชาติ คลองบางลำพู เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนพระสุเมรุ ผ่านวัดบวรนิเวศราชวรวิหาร ถ.ราชดำเนินกลาง เข้าสู่ถนนมหาไชย ผ่านวัดราชนันทารามวรวิหาร สวนรมณีนาถ เข้าสู่ถนนจักรเพชร ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระปกเกล้า เข้าสู่ถนนประชาธิปไตย ผ่านสี่แยกบ้านแขก ลอดใต้วงเวียนใหญ่ เข้าสู่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ผ่านโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า ลอดใต้แยกมไหสวรรย์ จากนั้นเปลี่ยนเป็นโครงสร้างยกระดับ วิ่งไปตามถนนสุขสวัสดิ์ ผ่านแยกดาวคะนอง แยกบางปะแก้ว แยกประชาอุทิศ ข้ามทางพิเศษเฉลิมมหานคร สะพานภูมิพล 1 ผ่านสามแยกพระประแดง และสิ้นสุดบริเวณนครใน

BEM ปิดปี 63 กำไรรูป 6x

นายสมบัติ กิจจาลักษณ์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เปิดเผยว่า ผลประกอบการปี 2563 (ม.ค.-ธ.ค. 2563) บริษัทมีกำไรสุทธิ 2,051 ล้านบาท ลดลง 62.3% จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากปีก่อนมีกำไร one time จากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนในบริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) หรือ TTW สุทธิจากภาษี 2,334 ล้านบาท แต่ไม่มีรายการลักษณะดังกล่าวในปี 2563

ขณะที่ปี 2563 มีรายได้รวม 14,323 ล้านบาท ลดลง 29.8% สาเหตุหลักเป็นเพราะผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้รายได้ค่าผ่านทางและรายได้ค่าโดยสารลดลง โดยปี 2563 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ 8,145 ล้านบาท ลดลง 20.9% มีรายได้จากธุรกิจระบบราง 4,520 ล้านบาท ลดลง 10% และมีรายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ 825 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5.4% ขณะที่ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งเปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้ว

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา คณะกรรมการบริษัท (บอร์ด) BEM ได้มีมติจ่ายปันผลเป็นเงินสดในอัตรา 0.10 บาท โดยกำหนดขึ้นเครื่องหมาย XD (วันที่ไม่ได้รับสิทธิปันผล) ในวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 และจ่ายปันผลวันที่ 25 พฤษภาคม 2564 ■