

## บอร์ดสั่งรฟม. 2เดือนปิดดีล เหลือส่วนต่อ

“ประธานบอร์ด รฟม.” สั่งปิดดีลรถไฟฟ้าสายสีเหลืองภายใน 2 เดือน ทำไม่ทำส่วนต่อขยายหัวนกรทบการเปิดบริการ พร้อมสั่งรฟม.รายงานปัญหาคัดเลือกเอกชนร่วมทุนสายสีส้มฯ ในการประชุมบอร์ด เมษายนนี้ หลัง BTS ส่งหนังสือร้องบอร์ด 2 ฉบับ

อาเขต  
หน้า 29

### บอร์ดสั่ง

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

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัท อีสเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด หรือ EBM ซึ่งเป็นบริษัทที่กิจการร่วมค้า BSR Joint Venture (บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS, บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ RATCH และบริษัท ซีโนไทย เอ็นจิเนียริ่งแอนด์คอนสตรัคชั่น 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 ก็ส่งผลกระทบต่อส่วนแบ่งรายได้ตามสัญญาสัมปทานที่รฟม.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 ไม่รับเรื่องชดเชยแล้วให้รฟม.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 แต่หลังจากรฟม.เปิดประกวดราคาและได้ผู้รับงานคือ กิจการร่วมค้า BSR Joint Venture มาดำเนินการทั้ง 2 สายทาง พร้อมเสนอทำส่วนต่อขยายเพิ่มนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ให้พิจารณาเพิ่มส่วนต่อขยายทั้ง 2 สายทางลงในแผนแม่บทฯ เพื่อให้ภาครัฐสามารถดำเนินการได้ ซึ่งคจร.ให้ความเห็นชอบและได้บรรจุลงแผนแม่บทฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ดังนั้น เมื่อไม่มีการลงทุนสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ก็จะต้องเสนอคจร.เพื่อพิจารณาอีกครั้งว่าควรวินิจฉัยการอย่างไร ซึ่งเบื้องต้นอาจมีบรรจุไว้ในแผนแม่บทฯ ต่อไป แต่ชะลอการลงทุนไว้ก่อน เพราะไม่สามารถเจรจากับเอกชนผู้รับงานได้

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

ทั้งนี้ ผลการศึกษาดังกล่าวมาจากที่ปรึกษาที่ BEM ว่าจ้างให้ทำการศึกษาตามความเห็นร่วมกันระหว่าง รฟม. / BEM และ EBM ว่าให้ BEM เป็นผู้จ้างที่ปรึกษามาทำการศึกษารายละเอียด ซึ่งทาง EBM รับผิดชอบผลการศึกษามาแล้ว 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.2เดือนปิดดีลเหลืองส่วนต่อ

นั้นคงไม่มีแล้ว เพราะ EBM ได้ส่งหนังสือ ยืนยันชัดเจนมาตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2563 ว่าไม่ยอมรับเงื่อนไขที่ต้องชดเชยให้ BEM ในภายหลัง

นายสรวิศ กล่าวเพิ่มเติมว่า สำหรับ รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) นั้น ได้สั่งการให้ทางรฟม. ชี้แจงรายละเอียดทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับ กระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน (PPP) สายสีส้มฯ เพราะหลังจากที่คณะ กรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสาย สีส้มฯ มีมติยกเลิกกระบวนการคัดเลือกฯ เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2564 ทางบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS บริษัทในเครือ BTS ได้ส่ง หนังสือถึงประธานบอร์ด รฟม. 2 ฉบับ คือ 1.ขอให้บอร์ดใช้อำนาจระงับการดำเนินการ ทั้งหมดหลังจากคณะกรรมการคัดเลือกฯ มี มติยกเลิกกระบวนการคัดเลือก และ 2.ขอ เอกสารที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการคัดเลือก สายสีส้มฯ ซึ่งมีหลายรายการ

อย่างไรก็ตาม แม้ขณะนี้ศาลปกครองจะมีคำสั่งจำหน่ายคดีในข้อหาที่ BTS ฟ้อง รฟม.และคณะกรรมการคัดเลือกฯ กรณีคณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติเปลี่ยนเงื่อนไข หลักเกณฑ์การประเมินหลังเปิดจำหน่าย เอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (RFP) รถไฟฟ้าสายสีส้มแล้วก็ตาม แต่เมื่อเอกชน ส่งหนังสือมายังบอร์ด ทางบอร์ดก็ต้องให้ รฟม.ชี้แจงเพื่อความชัดเจน ■