

ชงครม. ม.ค.63



ขยายสัมปทาน ยูติค่าโง่ทางด่วน



ลายเป็นประเด็นร้อนส่งท้ายปี 2562 เมื่อปมยูติค่าโง่ทางด่วนระหว่างการทางพิเศษ

แห่งประเทศไทย (กทพ.) กับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ไม่ถูกบรรจุในวาระพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 24 ธันวาคม 2562 ตามที่กระทรวงคมนาคมคาด แต่เชื่อว่า พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และนายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี เห็นว่าควรนำไปสู่ขั้นตอนที่ถูกต้อง ด้วยการผ่านการเห็นชอบของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (บอร์ด กทพ.) และความเห็นของเอกชนก่อนนำเข้า ครม. อีกครั้ง ประมาณปลายเดือนมกราคม 2563

ทั้งนี้เสียงสะท้อนจากสภาพแรงงาน กทพ.ระบุว่า การขยายสัมปทานให้กับเอกชน ยังคงเดินหน้าต่ออย่างแน่นอน ไม่ 15 ปี 8 เดือน โดยไม่มีการก่อสร้างด่วน 2 ชั้นตามที่นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม

ในฐานะประธานคณะทำงานหรือค่าโง่ (ตั้งขึ้นเมื่อ 7 ส.ค. 62) แม้มติใหม่จะดูโหดร้ายแต่ที่สภาพอ้างว่ากลัวที่สุด คือการกลับไปยึดมติเดิมของบอร์ดกทพ.ในยุครัฐบาลประยุทธ์ 1 ยึดระยะเวลาสัมปทานออกไปอีก 30 ปีพร้อมสร้างด่วนชั้นที่ 2 เพื่อแก้ปัญหาจราจร เพราะการพิจารณาจะกลับไปสู่วังวนเดิมคือ กลุ่มผู้มีอำนาจรัฐรายเดิม และเรียกเอกชนเข้าเจรจาเรื่องเดิม แต่ไม่ว่าผลจะออกมาเป็นเช่นไร พนักงานและสหภาพจะร่วมคัดค้านให้ถึงที่สุด เนื่องจากมั่นใจว่า กทพ.ต้องชนะคดี

สหภาพคนดังกล่าวยังระบุอีกว่าทางออกรัฐบาลต้องหาตัวคนผิดในช่วงรัฐบาลยุคปี 2539 ที่อนุมัติให้กรมทางหลวงสร้างทางแข่ง ดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต ขณะเดียวกันช่วงวิกฤติเศรษฐกิจจึงขอให้เอกชนลดค่าผ่านทางบรรเทาความเดือดร้อนผู้ใช้ทาง แต่ปัญหาคือ ผู้ที่เกี่ยวข้อง ตามที่สหภาพร้องขอให้ดำเนินคดี ล้วนลวงลับไปแล้ว เช่นเดียวกับ ผู้ว่าการกทพ.ใน

สมัยนั้น

ขณะแหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมยอมรับว่า กทพ.ต้องปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานที่ให้ไว้กับเอกชน ปัญหาเกิดจากรัฐไม่ชัดเจนแต่กลับสู้คดี และแตกคดีออกมากถึง 17 คดี ทำให้มีสภาพหนี้มากถึง 1.37 แสนล้านบาท แต่หากยอมขยายสัมปทานให้เอกชนทุกปัญหาจะจบลง

ขณะบริษัทนักวิเคราะห์ในตลาดหลักทรัพย์ ประเมินว่ากรณีมีการเบรกกระทรวงคมนาคมจ่ายค่าโง่ BEM ต่อสัมปทานทางด่วน 15 ปี 8 เดือน ให้ทุกสัญญาสิ้นสุดพร้อมกันวันที่ 31 ตุลาคม 2578 พร้อมล้มแผนสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 มองว่า ไม่ใช่เป็นการล้มเลิกการขยายสัมปทานยูติปมค่าโง่ทางด่วน นายกรัฐมนตรีต้องการให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนเมื่อผ่านมติคณะทำงานหรือค่าโง่ฯลฯ ที่มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน เรื่องนี้ควรนำกลับสู่บอร์ดกทพ.เห็นชอบก่อน

ประเมินว่า รัฐบาลจะต่ออายุให้กับเอกชนแน่นอน เพื่อ

แลกกับการยุติข้อพิพาททั้งหมด 17 คดี มูลค่าข้อพิพาท 1.37 แสนล้านบาท ซึ่งที่ผ่านมา ทั้งรัฐและเอกชนได้เจรจายุติที่มูลค่า 58,873 ล้านบาท โดยที่ผู้รับสัมปทานหรือ BEM สามารถปรับขึ้นค่าผ่านทาง 1 ครั้งในปี 2573 จำนวน 10 บาท

สำหรับการแตะเบรกการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 หรือ Double Deck จากอโศก-งามวงศ์วาน ที่ BEM จะเป็นผู้ลงทุนและปรับปรุงทาง โดยไม่เก็บค่าผ่านทางเพิ่ม เพื่อแก้ปัญหาจราจรนั้น อนาคตคงต้องรอดูไปด้าน BEM สะท้อนว่าต้องการให้รัฐลงทุนสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 เพื่อแก้ปัญหาจราจรบนทางด่วนในระยะยาว แต่ กทพ.ต้องทำหน้าที่ยื่นขออีไอเอ โดยใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 2 ปี หากผ่านอีไอเอ จึงจะก่อสร้างได้เพราะรัฐกลัวว่า ทางด่วนชั้นที่ 2 มีระยะทางยาว ขณะก่อสร้างอยู่ด้านบนจะมีคนใช้เส้นทางอยู่ด้านล่าง

เดือนมกราคม ต้องลุ้นกันต่อว่า ในที่สุดแล้ว BEM จะได้รับการขยายสัมปทานหรือไม่ ■



โหมไลน์ รื้อค่าโง่ ทางด่วน



15 พ.ค. 62

(รัฐบาลประยุทธ์ 1)

- มติบอร์ดกทพ.ชุดเก่า • ขยายสัมปทาน BEM 30 ปี
- สร้างด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck) 3 ทึ่มล้านบาท แก้งราจร
- ยูตี 17 คดี • หนี้รื้อมคอกเบี่ย 1.3 แสนล้านบาท

7 ส.ค. 62

(รัฐบาลประยุทธ์ 2)

ตั้งคณะทำงานแก้ค่าโง่ทางด่วน กทพ.ใหม่
ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน
หาข้อยุติ ภายใน 15 วัน



เรียก
BEM
เจรจา



BEM
พอใจ
ผลเจรจา

23 ธ.ค. 62

ปลัดคมนาคม แดงยูตีข้อพิพาททางด่วน

- ขยายสัญญา 15 ปี 8 เดือน ยูตี 17 คดี
หนี้รื้อมคอกเบี่ยตามที่หาหรือ BEM
ไม่สร้างด่วนชั้นที่ 2

เหตุกทพ.ต้องขออีไอเอ ใช้เวลาขั้นต่ำ 2 ปี

24 ธ.ค. 62

เสนอ
กรม.



ไฟเขียว

เสขากรม. ไม่น่าเรื่องเข้ากรม.
ยังไม่ผ่านบอร์ดกทพ.



ฐาน INFO GRAPHIC

ขั้นตอนต่อไป

คมนาคมส่ง
เรื่องกลับกทพ.

กทพ.เสนอกรม.
เดือนม.ค. 63

กทพ.หาหรือ BEM
หากได้ข้อยุติ

คณะกรรมการ
กำกับฯ ส่งกลับ
กทพ.

เสนอบอร์ด
กทพ.อนุมัติ

ส่งต่ออัยการ
หากผ่าน

ส่งต่อคณะกรรมการกำกับฯ
ตามมาตรา 43 พ.ร.บ.ร่วมทุนปี 2556
แก้ไขสัญญา