



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND

รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

(ข่าว)

รฟม. ชี้แจงข้อเท็จจริงกรณีอดีต ส.ส.กทม.พรรคประชาธิปัตย์ เรียกร้องให้ทบทวนรายละเอียดของสัญญา โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ตามที่ นายวิลาศ จันทร์พิทักษ์ อดีต ส.ส.กทม.พรรคประชาธิปัตย์ ได้ตั้งข้อสังเกตกรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (เฉลิมรัชมวงกลม) ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ โดยเรียกร้องให้ทบทวนรายละเอียดของสัญญา ใน 2 ประเด็น นั้น

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ขอชี้แจงเป็นประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1 ตั้งข้อสังเกตว่าการตกลงกับ บริษัท บีอีเอ็ม ว่าจะมีการแบ่งประโยชน์ให้รัฐต่อเมื่อมีผลตอบแทนลงทุนเกิน 9.75 % ส่งผลให้รัฐเสียเปรียบเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในข้อเท็จจริงไม่มีบริษัทใดในตลาดหลักทรัพย์ที่ทำกำไรได้เกิน 8%

รฟม. ขอชี้แจงว่า ในการคำนวณผลตอบแทนการลงทุนที่เอกชนจะได้รับในภาคธุรกิจและโครงการขนาดใหญ่ของรัฐ จะใช้ Equity IRR เป็นตัวชี้วัด ซึ่งโดยปกติโครงการที่มีความเสี่ยงสูงเอกชนคาดหวัง IRR สูง และกระทรวงคมนาคมได้กำหนดมาตรฐานหลักเกณฑ์การร่วมทุนของภาคเอกชนที่เหมาะสมอยู่ที่ประมาณ 12% แต่เนื่องจากโครงการนี้ ผู้เดินรถรายเดิมเป็นผู้ให้บริการอยู่แล้วจึงมีความเสี่ยงในการดำเนินการต่ำกว่ารายอื่น ในการเจรจาจึงต่อรอง IRR ที่ BEM คาดหวังให้ลดลง และได้ข้อสรุปที่ 9.75% ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อรัฐ โดยหาก BEM ได้ IRR เกิน 9.75% จะมีการแบ่งผลประโยชน์ให้รัฐตามที่ตกลงกัน และหาก BEM ได้ IRR ไม่ถึง 9.75% BEM จะเป็นผู้รับความเสี่ยงแทนรัฐทั้งหมด ทั้งนี้ โดยทั่วไประดับอัตราผลตอบแทนที่อยู่ในเกณฑ์นำลงทุนของบริษัทในตลาดหลักทรัพย์จะอยู่ที่ Equity IRR สูงกว่า 10%

ประเด็นที่ 2 การแบ่งรายได้ค่าโฆษณาในขบวนรถหรือสถานีเดินรถ จำนวน 13 สถานีในสัญญาฉบับใหม่ ซึ่งระบุว่าค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์ทั้งหมดต้องถูกรวมกับค่าโดยสาร และระบุว่า รฟม. จะได้รับส่วนแบ่งต่อเมื่อมีผลตอบแทนการลงทุน 9.75 % ขึ้นไป ทำให้รัฐเสียประโยชน์ โดยเฉพาะเมื่ออาจเกิดการการตกแต่งบัญชี และจะทำให้ค่าเช่า ค่าโฆษณา ค่าตั้งเสาโทรคมนาคมในทุกสถานีและในขบวนรถตกเป็นของ บีอีเอ็ม

รฟม. ขอเรียนชี้แจงดังนี้

- ในการเจรจาคณะกรรมการฯ ได้พิจารณารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์เป็นส่วนหนึ่งของรายได้โครงการที่นำมาหาผลตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสมแก่เอกชนซึ่งเป็นวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนดไว้ใน MRT Standardization สำหรับโครงการรถไฟฟ้า และเป็นไปตามผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ 2556 โดย BEM จะนำรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ทั้งหมดมาคิดรวมกับรายได้ค่าโดยสารเป็นรายได้ของโครงการเพื่อนำมาคำนวณ IRR ซึ่งต่างจากสัญญาสายเฉลิมรัชมงคลซึ่งมีการกำหนดการแบ่งรายได้แยกเป็นสองส่วนคือรายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

- ผลตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของสายเฉลิมรัชมงคลจนถึงปี 2572 ยังคงเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสายเฉลิมรัชมงคล ส่วนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของส่วนต่อขยายและสายเฉลิมรัชมงคลหลังจากปี 2572 จะนำมาคำนวณ IRR เพื่อแบ่งผลตอบแทนให้ รฟม. ตามสัญญาใหม่ โดย BEM จะต้องดำเนินการบันทึกบัญชีแยกเป็นรายโครงการ มีการตรวจสอบความถูกต้องรับรองโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และ รฟม. ตามที่กำหนดในสัญญา

- BEM จะต้องบันทึกบัญชีแยกรายโครงการระหว่างสายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยาย ทั้งในส่วนของรายได้ (รายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์) และค่าใช้จ่าย โดยจะต้องส่งงบการเงิน ณ สิ้นปีบัญชี รวมถึงข้อมูลการคำนวณ IRR ที่ได้รับการตรวจสอบความถูกต้องรับรองโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และเป็นไปตามมาตรฐานทางบัญชีและข้อกำหนดการบริหารกิจการของบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน โดย รฟม. จะจัดให้มีผู้ตรวจสอบอิสระด้านการเงินและบัญชีเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของการคำนวณผลตอบแทนการลงทุน (Equity IRR) เพื่อให้การคำนวณ Equity IRR และการแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างรัฐและเอกชนเป็นไปอย่างโปร่งใส เหมาะสม ตามมติ ครม. วันที่ 28 มีนาคม 2560

กองสื่อสารองค์กร สำนักผู้ว่าการ

โทร 0 2716 4000 ต่อ 1720

โทรสาร 0 2716 4019

E-mail : pr@mrt.co.th