ช.การช่างต่อรองชดเชยรายได้ หวั่นสายสีน้ำเงินผู้โดยสารน้อย

"ช.การช่าง" ต่อรองบอร์ดร่วมทุนรถไฟฟ้าสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ขอชดเชยรายได้ 10 ปี 760 ล้านบาท ผลักรัฐรับความเสี่ยงปริมาณผู้โดยสารน้อย ซ้ำรอยสายสีม่วง รอ "คลัง-คมนาคม-ครม." ทุบโต๊ะ คาดอีก 2 เดือนรู้ผล "อาคม" ย้ำรัฐไม่ต้องชดเชย ชี้เมื่อโครงข่ายครบ 10 สาย จำนวนผู้โดยสารพุ่งพรวดแน่

น. 4

ช.การช่าง

นายพีระยุทธ สิงห์พัฒนากุล ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า ผลเจรจากับ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ หรือ BEM ในเครือ ช.การช่าง เรื่องการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง 27 กม.นั้น

ขณะนี้คณะกรรมการมาตรา 43 ของพระราชบัญญัติเอกชนร่วมลงทุนปี 2535 และคณะกรรมการมาตรา 13 ของพระราชบัญญัติเอกชนร่วมลงทุนปี 2556 เสนอข้อสรุปไปยังสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เมื่อวันที่ 4 ม.ค. 2560 ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาก่อนเสนอมายังกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี (ครม.) ตามลำดับ คาดว่าจะใช้เวลา 2 เดือน

"ผลเจรจาคือ เอกชนรายเดียวจะเดินรถเป็นวงกลม โดยรวมกับสีน้ำเงินเดิม แต่ขอเก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียว คิดค่าโดยสารตามโครงสร้างเดิม 16-42 บาท"

แหล่งข่าวจาก รฟม.เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ข้อสรุปอาจเป็นไปตามนโยบายรัฐโดยให้รายเดียวเดินรถต่อเนื่อง เพื่อไม่ให้ประชาชนเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม ทำให้การเจรจามาลงตัวที่คณะกรรมการ ซึ่งคาดว่าจะเป็นธรรมทั้งรัฐและเอกชน โดยที่ไม่ได้แตะสัญญาสัมปทานเดิมแต่อย่างใด

โดยรัฐจะอุดหนุนรายได้เอกชนปีละ 76 ล้านบาท รวม 10 ปี เป็นเงิน 760 ล้านบาท แลกกับที่ไม่เก็บค่าแรกเข้าส่วนต่อขยายและค่าโดยสารทั้งโครงข่ายไม่เกิน 42 บาท เนื่องจากเอกชนไม่มั่นใจว่า ประมาณการผู้โดยสารจะเป็นไปตามที่คาดไว้ 8 แสนเที่ยวคน/วันหรือไม่ เพราะมีบทเรียนจากสายสีน้ำเงินเดิมที่ประมาณการผู้โดยสารไว้ 8 แสนเที่ยวคน/วัน แต่มีผู้ใช้บริการเฉลี่ย 2.8-3 แสนเที่ยวคน/วัน อีกทั้งแนวสีน้ำเงินสายใหม่ก็พาดผ่านทำเลพื้นที่ชานเมือง ไม่ใช่ตัวเมือง

ขณะที่รัฐจะได้รับผลตอบแทนของสายสีน้ำเงินเดิม 27,730 ล้านบาท (หักค่าจ้างเดินรถ 1 สถานีแล้ว) จนหมดอายุสัมปทานปี 2572

ด้านส่วนต่อขยายรัฐจะไม่ได้รับผลตอบแทน เนื่องจากผลตอบแทนด้านการเงิน (IRR) ต่ำ อยู่ที่ 9.75% ทำให้เอกชนขาดทุน หลังไม่เก็บค่าแรกเข้าต่อที่ 2 และเก็บค่าโดยสารเท่าเดิม 42 บาท

อีกทั้งเอกชนต้องลงทุนกว่า 2.2 หมื่นล้านบาท ในการติดตั้งระบบ ซื้อรถใหม่ และซ่อมบำรุง รวมถึงต้นทุนทางการเงิน จากเงื่อนไขรัฐจะได้รับส่วนแบ่งรายได้ต่อเมื่อผลตอบแทนด้านการเงินเกิน 9.75%

"760 ล้านบาทนั้น ไม่ใช่เป็นการการันตีรายได้ แต่เรียกว่า ถ้าผู้โดยสารไม่ถึง 8 แสนเที่ยวคน/วัน เอกชนจะขอให้รัฐชดเชยให้ ซึ่งขึ้นอยู่กับกระทรวงการคลังและ ครม.จะเห็นด้วยหรือไม่ หากไม่เห็นด้วยก็เจรจาใหม่" แหล่งข่าวกล่าวและว่า

ทั้งนี้ หลักการเจรจาจะต่างจากรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) กับสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) เนื่องจากสายสีน้ำเงินต่อขยายเป็นการเจรจาตรงกับผู้ประกอบการรายเดิม

แต่สีชมพู-สีเหลืองเปิดประมูลแบบ PPP เอกชนเป็นผู้ลงทุนและรับความเสี่ยงทั้งหมด ทั้งค่าโดยสารตลอด 30 ปี รัฐจะอุดหนุนเพียงค่าก่อสร้าง

"สัมปทานรถไฟฟ้าเป็นคอมเมอร์เชียลดีล มีหลายความเสี่ยงทั้งรัฐและเอกชน เหมือนระบบสาธารณูปโภคการผลิตไฟฟ้า น้ำประปา"

ก่อนหน้านี้ นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ ประธานกรรมการบริหาร บมจ.ช.การช่าง กล่าวว่า บริษัทดำเนินการตามนโยบายรัฐ ประชาชนจะต้องเดินทางสะดวก ค่าโดยสารต้องไม่แพงและปลอดภัยสูงสุด ค่าโดยสารทั้งโครงข่ายอยู่ที่ 16-42 บาท จะเก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียว จึงเสนอให้รัฐชดเชยรายได้เป็นรายปี เพราะรายได้หายไปจากการเก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียว

"การเจรจาเราแยกระหว่างสัญญาเก่า-ใหม่ สัญญาเก่าจะหมดปี'72 จากนั้นนำไปรวมกับส่วนต่อขยาย สัญญาจะหมดพร้อมกันปี'92 เพื่อไม่ให้การเดินรถสะดุด ทั้งหมดอยู่ที่การพิจารณาของรัฐ"

ด้านนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า เมื่อการเจรจายุติแล้ว รฟม.ต้องเสนอ สคร.และกระทรวงคมนาคมพิจารณารายละเอียดให้ครบถ้วนก่อนเสนอ ครม. ในหลักการรัฐจะไม่อุดหนุนใด ๆ ให้เอกชน แม้ผู้โดยสารจะไม่มากในช่วงแรก แต่ระยะยาวจะพุ่งพรวด เมื่อโครงข่ายใหม่สร้างเสร็จ