

สัมภาษณ์สายสีเขียว ทำไมต้อง...บีทีเอส

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

สิ้นสุดการรอกอรรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วง “แบร์ริง-สมุทรปราการ” ได้ถูกเปิดให้ทดลองไปแล้วเมื่อวันที่ 6 ธันวาคมที่ผ่านมา หลังจากใช้เวลาก่อสร้างและผลักดันการเดินทางร่วม 7 ปี โดยรัฐบาลใจดีเปิดให้ประชาชนนั่งฟรี 4 เดือนจนถึงเมษายนปีหน้า

รถไฟฟ้าสายนี้เป็นสายที่สอง ต่อจากสายสีม่วงช่วง “เตาปูน-คลองบางไผ่” ที่เชื่อมการเดินทางระหว่างใจกลางเมืองไปยังปริมณฑล

จากบทเรียน “สายสีม่วง” ที่ผู้โดยสารพลาดเป้า หลายคนรอลุ้นสายสีเขียวรถไฟฟ้าสายใหม่หมด จะมีคนนั่งทะลุเป้า 97,000 เที่ยวคนต่อวัน อย่างที่ประมาณการไว้หรือไม่

แม้แต่เจ้าพ่อรถไฟฟ้าบีทีเอส “ศิริกาญจน์วาสน์” ก็ยังเสียว ๆ

วันนี้ยังดูไม่ออก เพราะยังเปิดให้ใช้ฟรี หลังสงกรานต์ปีหน้าจะมีตัวเลขที่ชัดเจน หลังเก็บค่าโดยสารอย่างเป็นทางการ เรื่องค่าโดยสารเป็นอีกประเด็นฮอต ยิ่งลุ้นกันจะเคาะลงตัว 15-65 บาท อย่างที่พ่อเมืองเสาชิงช้า “พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง” ลั่นวาจาไว้หรือไม่

เพราะถามได้ “บีทีเอส” บอกแต่ว่า ยังไม่ได้รับเชิญจาก กทม. เจริญกันอย่างไร จังจกสักที มีแต่ผู้ว่าอัศวินที่พูดตื๊อต่าง ๆ

“ค่าโดยสาร 65 บาท ผมยังไม่ได้คุยกับ กทม.เลย รู้แต่ว่าจะลด ไม่รู้ไปคุยกับใคร ต้องคุยกับผม เพราะผมเป็นผู้ตัดสินใจ ต้องมานั่งคุยอย่างจริงจังว่า ทำไมถึงลดลงแล้วบีทีเอสได้อะไร เช่น การชั้บชิตี้จากรัฐ สัญญาสัมปทานจะขยายให้ด้วยมั้ย

เพราะถ้าขยายก็ต้องแก้สัญญาใหม่ รายละเอียดเยอะ และกระทบต่อรายได้ของสายหลัก ไม่ใช่เอาส่วนต่อขยายมาเร่งผม แต่ผมไม่ได้บอกว่าจะเป็นไปได้ จะลดราคาให้ต่ำกว่า 100 บาท”

วงในกระซิบ งานนี้ “อัศวิน” กำลังชี้มาไล่บีทีเอส หวังบีบให้ลดราคาจาก 146 บาท เหลือ 65 บาทตลอดสายเพราะมองว่าไหน ๆ สัมปทานเก่ายังเหลือตั้ง 11 ปี บีทีเอสสามารถนำรายได้จากตรงนั้นมาโปะส่วนต่อขยายที่คาดว่าจะขาดทุน 10 ปี ได้อย่างสบาย ๆ โดยที่ กทม.ไม่ต้องออกเงินสักบาท

ต้นสายปลายเหตุ เกิดจาก “กทม.” ไม่มีเงินแสนล้านในมือที่จะจ่ายคืนหนี้สายสีเขียวส่วนต่อขยายไปสมุทรปราการ และคูคต ที่รับโอนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพราะลำพังงบประมาณ 80,445 ล้านบาท มีรายการเข้าคิวรอใช้เงินเป็นหางว่าว

จึงคิดโมเดลนำรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งโครงข่าย เปิดร่วมทุนรูปแบบ PPP net cost ระยะเวลา 30 ปี เริ่มต้นปี 2573-2602

โดยมีเงื่อนไขหลัก ๆ

1.เอกชนต้องรับหนี้ทั้งเงินต้นและดอกเบี้ยแทน กทม. คิดเป็นมูลค่ากว่า 1.1 แสนล้าน

2.เก็บค่าโดยสารตามระยะทางตลอดสาย เริ่มต้น 15 บาท สูงสุดไม่เกิน 65 บาท ตลอดอายุสัมปทาน

3.จ่ายค่าปรับปรุงคอขวดสถานีสะพานตากสิน 2,000 ล้านบาท

4.ตั้งแต่ปี 2573 เป็นต้นไป ต้องจ่ายส่วนแบ่งค่าโดยสารให้ กทม.ตามขั้นบันไดตลอดอายุสัญญา โดยที่ปรึกษาประเมินคร่าว ๆ กทม.จะมีรายได้เกิน 1 แสนล้าน

ดูเหมือนเป็นโจทย์หิน แต่ว่ากันว่า... หนี้ไม่พ้นบีทีเอส

เพราะ “เจ้าสัวศิริ” ที่ใช้เวลา 20 ปี ปลุกปั้นรถไฟฟ้าสายแรกของเมืองไทย จนผู้โดยสารทะลุ 8-9 แสนเที่ยวคนต่อวัน คงไม่ปล่อยให้ใครมาขุบมือเปิบไปง่าย ๆ

ถามว่า...ทำไมถึงต้องเป็นบีทีเอส ?

อย่างแรก สัมปทานเก่าเส้นสีแดงผ่าใจกลางเมืองยังเหลือเวลา 11 ปี มีคิวสิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ปัจจุบันบีทีเอสนำเข้าไปอยู่ในกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางรางบีทีเอสโกรท ไม่สามารถจะนำมาทำอะไรได้

อย่างที่สอง ส่วนต่อขยายเก่าไปถึงบางหว้าและแบร์ริง และส่วนต่อขยายใหม่ไปถึงสมุทรปราการและคูคต ทางกรุงเทพมหานคร หรือ KT บริษัทลูก กทม. เซ็นสัญญาจ้างบีทีเอสไปแล้ว โดยให้สัญญาหมดพร้อมกันในปี 2585

อย่างที่สาม บีทีเอสทุ่มเม็ดเงินไปกว่าหมื่นล้านซื้อรถใหม่ 46 ขบวนมารับส่วนต่อขยายไว้แล้ว

ถึงได้เจาะจ่ายไม่เปิด แต่กทม. เดดไลน์ต้องได้ข้อยูติก่อนเก็บค่าโดยสารช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการวันที่ 16 เมษายน 2562

ล่าสุดจะเสนอโครงการให้คณะกรรมการ PPP อนุมัติภายในธันวาคมนี้

สุดท้าย น่าจะลงเอยที่บีทีเอสยังเดินรถสายหลักไปจนถึงสิ้นสุดสัมปทาน ส่วนต่อขยายก็จ้างบีทีเอสเดินรถ 10 ปี ถึงปี 2572 ด้านสัมปทานใหม่ให้เริ่มนับหนึ่งปี 2573

ขณะที่ค่าโดยสารสูงสุด 65 บาทตลอดอายุสัญญาคงเป็นไปได้ยาก

เพราะผลการศึกษาระบุว่าโครงการจะคืนทุนน่าจะเลย 20 ปีไปแล้ว