

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/พรีพเพอร์ตี วันที่: จันทร์ 17 - พุธ 19 ธันวาคม 2561 ปีที่: 41 ฉบับที่: 5106 หน้า: 1(ขวา), 6 Col.Inch: 82.44 Ad Value: 111,294 PRValue (x3): 333,882 คลิป: สี่สี่ หัวข้อข่าว: แป้งยาวสายสี่เขียว'ลำลูกกา-บางปู'
--	---

6

กทม.แป้งยาว
 รถไฟฟ้าสายสี่เขียว
 ส่วนต่อขยาย
 “ลำลูกกา-บางปู”



พักไว้ก่อน - พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าฯ กทม.พูดชัดแล้ว ยังไม่มีนโยบายสร้างรถไฟฟ้าสายสี่เขียวส่วนต่อขยายจากสมุทรปราการ-บางปูและคูคต-ลำลูกกาคลอง 4 เพราะไม่มีงบประมาณ และรอผลตอบรับคนใช้ช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการก่อน

แป้งยาวสายสี่เขียว'ลำลูกกา-บางปู'

กทม.ชะลอต่อขยายสายสี่เขียวไปคูคตและบางปู รอประเมินผู้โดยสารช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ เดินหน้าบีบีทีเอสลดค่าตั๋วเหลือ 65 บาทตลอดสาย แลกสัมปทานเดินรถทั้งโครงการ 30 ปี “ศิริ” แย้มลดต่ำกว่า 100 บาทได้ แต่รัฐต้องชดเชยส่วนต่าง คาดเริ่มเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง 16 เม.ย. 62

พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าฯ ราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) เปิด

เผยว่า ภายในเดือน พ.ค. 2562 จะเปิดให้เอกชนที่สนใจเข้าร่วมประมูล PPP net cost 30 ปี รถไฟฟ้าสายสี่เขียวสายหลักและส่วนต่อขยายเก่าและใหม่ช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-คูคต ที่รับโอนอย่างเป็นทางการจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เมื่อวันที่ 3 ธ.ค. 2561 รวมกว่า 67 กม. จำนวน 59 สถานี

“กทม.เปิดร่วมทุนเพราะต้องการ

เงินไปชำระหนี้ทั้งเงินต้นและดอกเบี้ยกว่า 1 แสนล้านบาท ให้ รฟม. ซึ่งเอกชนรายใหม่จะต้องรับภาระหนี้ก้อนนี้ไปทั้งหมด รับภาระผลขาดทุนในช่วง 10 ปีแรก และจ่ายส่วนแบ่งรายได้ให้กับ กทม.ด้วย หลังปี 2572 และเก็บค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน 65 บาท ตลอดอายุสัญญาสัมปทาน ส่วนวิธีการชำระหนี้อยู่ระหว่างการพิจารณา”

ปัจจุบัน กทม.จัดทำรายละเอียดเสนอ

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/พรีพเพอร์ดี					
	วันที่: จันทร์ 17 - พุธ 19 ธันวาคม 2561					
	ปีที่: 41		ฉบับที่: 5106		หน้า: 1(ขวา), 6	
	Col.Inch: 82.44		Ad Value: 111,294		PRValue (x3): 333,882	
	หัวข้อข่าว: แป้งยาวสายสีเขียว'ล้าลูกกา-บางปู'					
						คลิป: สี่สี

ไปยัง สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
รัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อขออนุมัติจาก
บอร์ด PPP จากนั้นจะเปิดประมูล ให้
เวลาเอกชน 2 เดือน ทำรายละเอียด
เพื่อยื่นข้อเสนอ ภายในปีหน้าจะได้
เอกชนมาดำเนินการ ระหว่างนี้ กทม.
ได้จ้างบีทีเอสเดินรถให้อยู่แล้ว ทั้งส่วน
ต่อขยายเก่าและขยายใหม่ นอกเหนือ
จากสายหลักที่บีทีเอสได้รับสัมปทาน

“หลังเปิดใช้ฟรีช่วง แบริง-
สมุทรปราการ ถึงวันที่ 15 เม.ย. ปีหน้า
จากนั้น กทม.จะเก็บค่าโดยสาร อยู่
ระหว่างเจราบีทีเอสจะเก็บค่าโดยสาร
ตามระยะทางทั้งโครงข่ายเริ่มต้น 15-65
บาท เก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียว เชื่อว่า
บีทีเอสจะรับข้อเสนอ กทม. เพราะเอกชน
ไม่ขาดทุนเลย เพราะจะมีรายได้จากเชิง
พาณิชย์ เช่น โฆษณาภายในสถานีและ
ตัวรถไฟฟ้า ขณะที่ผู้โดยสารก็เพิ่มขึ้น
ทุกปี ปัจจุบันเฉลี่ยอยู่ที่ 8 แสนเที่ยว
คนต่อวัน ต่อขยายไปสมุทรปราการจะ
ได้เพิ่มอีก 97,000 เที่ยวคนต่อวัน หาก
เปิดช่วงหมอชิต-คูคต ในปี 2563 จะได้
อีกกว่า 2 แสนเที่ยวคนต่อวัน ในปีหน้า
นี้จะเริ่มทยอยเปิดบริการ จากหมอชิต
ไปยังเซ็นทรัล ลาดพร้าว เพื่ออำนวยความสะดวก
การเดินทาง”

พล.ต.อ.อัศวินกล่าวถึงความคืบหน้า
ของส่วนต่อขยายช่วงคูคต-ลำลูกกา
คลอง 4 และช่วงสมุทรปราการ-บางปูว่า
ขณะนี้ยังไม่มียุทธศาสตร์การก่อสร้าง
เนื่องจากต้องการประเมินผลตอบแทน
จากปริมาณผู้โดยสารของส่วนต่อขยาย
ใหม่ทั้งแบริง-สมุทรปราการ และหมอชิต-
คูคต เปิดให้บริการก่อน อย่างไรก็ตาม
หากเอกชนไม่ว่าบีทีเอสหรือรายใหม่
สนใจจะร่วมลงทุน PPP ทาง กทม.
ก็ยินดี เนื่องจาก กทม.ไม่มีงบประมาณ
เพียงพอที่จะไปก่อสร้างงานโยธา

รายงานข่าวจาก กทม.เปิดเผยว่า ตาม
ผลศึกษาให้เอกชนร่วมลงทุนรถไฟฟ้า
สายสีเขียว ในช่วงปี 2562-2572 ซึ่ง
เป็นช่วงที่สัญญาสัมปทานกับ บมจ.ระบบ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ (บีทีเอสซี) ยังไม่
สิ้นสุด ในส่วนของสายหลัก 23.5 กม.
ไปจนถึงวันที่ 4 ธ.ค. 2572 ส่วนต่อ
ขยายสายเก่าและสายใหม่จะจ้างบีทีเอส

เดินรถให้จนถึงปี 2572

ก่อนหน้านี้ บจ.กรุงเทพธนาคม (KT)
เซ็นสัญญาจ้างบีทีเอสแล้วถึงปี 2585
โดยมีเงื่อนไขยกเลิกได้ก่อนครบกำหนด
สัญญาจ้าง ขณะที่เอกชนรายใหม่อาจ
จะเป็นบีทีเอสที่เป็นผู้ชนะประมูล PPP
จะเข้าบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ทั้งโครงข่ายระยะเวลา 30 ปี ตั้งแต่
ปี 2573-2602 โดยจะต้องจัดซื้อทรัพย์สิน
ทดแทน พร้อมทั้งการดำเนินงานและ
บำรุงรักษาและแบ่งส่วนแบ่งรายได้ให้
กทม.ตามสัดส่วนที่กำหนดในสัญญา

“ผู้ชนะประมูลต้องรับภาระการเงิน
ทั้งหมดของ กทม.ที่เกิดขึ้น ซึ่งใน 10
ปีแรกจะขาดทุนอยู่ 21,134 ล้านบาท
และรับภาระส่วนต่างรายได้จากกรณีเก็บ
ค่าโดยสารตามระยะทาง 15-65 บาท”

นายสุพงษ์ เลหาอะัญญา กรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่ บมจ.บีทีเอสซี กล่าวว่า
บีทีเอสรับหลักการข้อเสนอของ กทม.จะ
ให้เก็บค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน 65 บาท
แต่ต้องขออนุญาตเงื่อนไขการเจรจาด้วย
เนื่องจากต้องรับภาระหนี้กว่า 1 แสนล้าน
บาท แทน กทม. และการเปิดบริการส่วน
ต่อขยายจะทำให้ขาดทุนในช่วง 10 ปีแรก
อาจจะไม่สามารถเก็บในอัตรา 65 บาท
ได้ตลอดอายุสัญญาสัมปทาน แต่จะเป็น
ระยะเวลากี่ปีนั้น ขึ้นอยู่กับการเจรจา
ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน รวมถึงการแบ่ง
ส่วนแบ่งรายได้ที่จะเริ่มแบ่งให้ กทม.
ในปีที่ 11ด้วย

นายศิริ กาญจนพาสณ์ ประธาน
กรรมการ บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง
กล่าวว่า ที่ผ่านมายังไม่ได้หารือกับ
กทม. เรื่องค่าโดยสารสายสีเขียว
ตลอดสาย 65 บาทต่อเที่ยว ซึ่ง กทม.
กับบีทีเอสต้องมานั่งหารือร่วมกัน
อย่างจริงจัง จะให้เอกชนดำเนินการ
อย่างไร และ กทม.จะช่วยตรงไหนบ้าง
เช่น ชับซีดีส่วนต่างค่าโดยสาร หรือ
ขยายสัญญาสัมปทาน เนื่องจากการ
ลดค่าโดยสารจะกระทบต่อค่าโดยสาร
ในสัมปทานเดิม ซึ่งบีทีเอสสามารถลด
ค่าโดยสารสูงสุดให้ต่ำกว่า 100 บาท
ต่อเที่ยวได้ แต่จะได้ 65 บาทหรือไม่
ต้องหารือกับ กทม.ก่อน