

ปิดดีลBTSเหมาสายสีเขียว ตัว15-65บ.แลกยึดสัมปทาน

กทม.ปิดดีลเจรจารถไฟฟ้าสาย
สีเขียว ยึดสัมปทานบีทีเอส 30 ปี
นับหนึ่ง 2573-2602 พร้อมจ้าง
เดินรถต่อขยาย 10 ปี แลกรับหนี้
สายสีเขียวแสนล้าน เก็บค่าตัวใหม่
15-65 บาท ผู้ว่าฯ กทม.ยาลดค่า
โดยสาร 15 บาทตลอดสายยาก
“บิกตู” กดปุ่มเปิดฟรี “หมอชิต-
เซ็นทรัลลาดพร้าว” 9 ส.ค.นี้
รฟม. देंรับ “ศักดิ์สยาม” หาช่อง
ลดค่าโดยสารสายสีม่วง

ปิดดีล BTS

ผู้สื่อข่าวรายงาน หลังรัฐบาลชุดที่
แล้วมีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบ
แห่งชาติ (ม.44) เรื่องการดำเนิน
การโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ทั้ง
เส้นทางหลักช่วงหมอชิต-อ่อนนุช และ
ช่วงสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพาน
ตากสิน มี บมจ.ระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพ (BTSC) รับสัมปทาน

ส่วนต่อขยายที่ 1 ช่วงสะพานตากสิน-
บางหว้า และช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ซึ่ง
กรุงเทพมหานคร (กทม.) ดำเนินการ
เอง และส่วนต่อขยายที่ 2 ช่วงแบริ่ง-
สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพาน
ใหม่-คูคต ที่ กทม.รับโอนจากการรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
ซึ่งปัจจุบัน กทม.จ้างบีทีเอสเดินรถส่วน
ต่อขยายให้ถึงปี 2585

เพื่อให้มีมาตรการแก้ปัญหาให้การ
เดินรถเป็นไปอย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่าย
เดียวกัน อำนวยความสะดวกในการเดิน
ทางของผู้โดยสาร และมีการกำหนด
อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรม
ไม่เป็นการเอื้อประโยชน์

โดยให้กระทรวงมหาดไทยตั้งคณะ
กรรมการ ประกอบด้วยปลัดกระทรวง
มหาดไทยเป็นประธาน เปรียบกับบีทีเอส
ผู้รับสัมปทานรายเดิม อาทิ หลักเกณฑ์
การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร
อัตราค่าโดยสาร เป็นต้น

ขยายสัมปทานบีทีเอส 30 ปี

ล่าสุด นายฉัตรชัย พรหมเลิศ ปลัด
กระทรวงมหาดไทย ในฐานะประธาน
คณะกรรมการ เปิดเผย “ประชาชาติ
ธุรกิจ” ว่า หลังเจรจากับบีทีเอสมาตั้งแต่
ต้นเดือน มิ.ย.ที่ผ่านมา ได้ข้อสรุปที่เป็น
หลักการแล้ว รอลงรายละเอียดเพื่อ
ยกร่างสัญญาส่งให้อัยการสูงสุด
ตรวจสอบ ก่อนที่จะนำผลเจรจาเสนอให้
คณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติและเซ็น
สัญญาร่วมทุนกับบีทีเอสต่อไป

“มีข้อสรุปจะขยายอายุสัญญาให้บีทีเอส
เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยแก้ไขในสัญญา
เดิม แต่ให้เริ่มนับหนึ่งในปี 2573 หลัง
สัญญาเดิมสิ้นสุดแล้ว ส่วนค่าโดยสารก็
เคาะแล้ว สูงสุดไม่เกิน 65 บาท เพื่อให้
เกิดประโยชน์ต่อประชาชนให้มากที่สุด”

จ้างเดินรถส่วนต่อขยายถึงปี72

รายงานข่าวแจ้งว่า ผลเจรจาหลัก ๆ
ที่ได้ข้อยุติ ในส่วนของเส้นทางหลักจะ
ขยายอายุสัญญาเดิมให้บีทีเอสออกไป
อีก 30 ปี จากปี 2573-2602 สำหรับ
ส่วนต่อขยายทั้งช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง,
ตากสิน-บางหว้า, แบริ่ง-สมุทรปราการ

และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต จะจ้างบี
ทีเอสเดินรถให้ถึงปี 2572 จากนั้นถึงจะ
นำไปรวมกับเส้นทางหลักเป็นสัมปทาน
เดียวกันและเริ่มต้นสัมปทานใหม่

เคาะราคาใหม่ 15-65 บาท

รายงานข่าวกล่าวอีกว่า สำหรับ
อัตราค่าโดยสารผลการเจรจาจะปรับ
จากอัตราค่าโดยสารในปัจจุบันที่บีทีเอส
เก็บ 16-44 บาท และ กทม.เก็บส่วนต่อ
ขยายเดิม 15 บาท และส่วนต่อขยาย
หมอชิต-คูคตเก็บ 15-60 บาท และแบริ่ง-
สมุทรปราการอีก 15-39 บาท รวมเป็น
158 บาท จะเก็บให้เป็นระบบอัตราค่า
โดยสารตามระยะทางตลอดสาย คิดค่า
แรกเข้าครั้งเดียว 15 บาท เก็บสูงสุด
ไม่เกิน 65 บาท และปรับค่าโดยสาร
ขึ้นทุก 2 ปี ตามดัชนีผู้บริโภค (CPI)

“ส่วนต่างค่าโดยสาร กทม.จะรับภาระ
แทนประชาชนในส่วนของการต่อขยาย
เพราะปัจจุบัน กทม.ก็รับภาระอยู่แล้วจาก
ราคา 15 บาทตลอดสายของส่วนต่อขยาย
โดยขอจัดสรรงบประมาณของ กทม.
เองจ้างบีทีเอสเดินรถให้อยู่แล้วปีละ
กว่า 1,000 ล้านบาท ทั้งนี้ยืนยันว่า
ราคาใหม่จะไม่กระทบต่อผู้ใช้บริการเดิม
ซึ่งบีทีเอสก็ยอมรับข้อเสนอไปแล้ว และ
โครงสร้างราคาใหม่จะเริ่มใช้หลังเซ็น
สัญญาเรียบร้อยแล้ว คาดว่าไม่น่าจะเกิน
เดือน ก.ย.-พ.ย.นี้”

ต่อขยายคูคต-ปากน้ำชวดทุน

รายงานข่าวกล่าวอีกว่า ทั้งนี้การ
เจรจากับบีทีเอสอยู่บนพื้นฐานการร่วม
ลงทุน PPP net cost ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน
2562 โดยบีทีเอสจะร่วมลงทุนงานระบบ
กว่า 3 หมื่นล้านบาท และงานโยธา
และค่าเวนคืนของสายสีเขียวส่วนต่อ

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/หน้าแรก		
	วันที่: พุธที่ 8 - อาทิตย์ 11 สิงหาคม 2562		
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 5173	หน้า: 1(กลาง), 4
	Col.Inch: 95.45	Ad Value: 128,857.50	PRValue (x3): 386,572.50 คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: ปิดดีลBTSเหมาสายสีเขียวตัว15-65บ.แลกยึดสัมปทาน			

ขยายใหม่ 2 ช่วงที่รับจาก รฟม.แทน กทม. วงเงินกว่า 6 หมื่นล้านบาท ทาง บีทีเอสจะรับภาระหนี้ไปก่อน

โดยจัดหาแหล่งเงินมาชำระหนี้คืนให้เป็นระยะเวลา 10 ปี เนื่องจาก กทม.ยังไม่มีรายได้ และจากผลการศึกษาส่วนต่อขยายทั้ง 2 ช่วงนี้จะขาดทุน 10 ปี คิดเป็นมูลค่า 21,133 ล้านบาท โดย กทม.จะนำรายได้ที่จะได้รับส่วนแบ่งจาก บีทีเอสในปี 2573 และนำทรัพย์สินโครงการที่หมดสัญญาจากบีทีเอสไประดมทุนหาเงินมาชำระคืนภายหลัง **บีทีเอสรับหนี้แสนล้านแทน กทม.**

นายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บมจ. BTSC เปิดเผยว่าได้เจรจากับคณะกรรมการมาหลายรอบแล้ว ขณะนี้ยังไม่มีข้อยุติ 100% คาดว่าจะได้ข้อสรุปในเร็ว ๆ นี้ แต่ยังไม่สามารถเปิดเผยรายละเอียดได้

“การเจรจาดังนี้เป็นความร่วมมือลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน มูลค่าโครงการ 1 แสนล้านบาท ซึ่งบีทีเอสจะได้การขยายสัมปทานเป็นการตอบแทน แต่ก็มีความเสี่ยงด้านผู้โดยสารและราคา เพราะ กทม.ไม่มีการอุดหนุนรายได้ให้ ซึ่งบีทีเอสจะต้องหาเงินมาลงทุนแทน กทม. ก่อนเพื่อชำระหนี้ค่างานโยธา เว้นคืนที่ดิน งานระบบ และค่าโดยสารส่วนต่อขยายที่หายไปจากการเก็บอัตราสูงสุด 65 บาท ซึ่งค่าโดยสารที่เราได้รับข้อเสนอ เพราะเห็นว่าสามารถทำได้และเป็นการลดภาระประชาชน ส่วนนโยบายจะให้ลด 15-20 บาทตลอดสายคงจะยาก และรัฐจะต้องมาอุดหนุน ซึ่งปัจจุบันบีทีเอสมีตัวเที่ยวที่ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อเที่ยวถูกอยู่แล้ว”

นายสุรพงษ์กล่าวอีกว่า หลังได้ข้อยุติกับ กทม.แล้ว ระหว่างที่กระทรวงมหาดไทยนำร่างสัญญาให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจสอบ และเสนอ ครม.อนุมัติ ทางบีทีเอสจะเสนอคณะกรรมการ

(บอร์ด) และประชุมผู้ถือหุ้นควบคู่กันไปด้วย คาดว่าจะใช้เวลาไม่เกิน 2 เดือนนับจากนี้

รอนักต่อสู้ชกนักรบสายสีเขียว

พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าฯ กทม.กล่าวว่า ตั้งแต่เวลา 15.00 น.ของวันที่ 9 ส.ค.นี้จะเปิดบริการสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-คูคต จำนวน 1 สถานี จากหมอชิต-ห้าแยกลาดพร้าว โดยช่วงเช้า พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีจะเป็นประธานในพิธีเปิด โดยจะเปิดให้ใช้บริการฟรีไปจนกว่าการเจรจากับบีทีเอสเรื่องสัมปทานจะแล้วเสร็จ คาดว่าไม่เกินเดือน ก.ย.นี้

ทั้งนี้รอฟังนโยบายจากนายกรัฐมนตรีวันที่ 9 ส.ค.นี้ จะให้ใช้บริการไปถึงเมื่อไหร่ และภายในเดือน ธ.ค.นี้จะเปิดเพิ่มอีก 4 สถานี ได้แก่ สถานีพหลโยธิน 24 สถานีรัชโยธิน สถานีเสนานิคม และสถานี ม.เกษตรศาสตร์ และพร้อมเปิดให้บริการตลอดเส้นทางในเดือน ธ.ค. 2563 เร็วกว่าแผนเดิมที่กำหนดในเดือน ก.ค. 2564

“ค่าโดยสาร กทม.กำลังเจรจากับบีทีเอสเพื่อร่วมลงทุนสายสีเขียวทั้งระบบ มีคณะกรรมการตามคำสั่ง ม.44 เป็นผู้เจรจา จะได้ข้อสรุปในเดือน ส.ค.นี้ กทม.มีกำหนดเพดานค่าโดยสารสูงสุดต้องไม่เกิน 65 บาท และเก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียว ซึ่งโครงสร้างราคาใหม่ผู้ใช้บริการจะได้นั่งรถไฟฟ้ามีระยะทางยาวขึ้น แต่เสียค่าโดยสารที่ถูกลง ส่วนนโยบายจะให้ลดค่าโดยสารเหลือ 15-20 บาทตลอดสายคงจะยาก เพราะรัฐต้องอุดหนุนงบประมาณ ยืนยันว่าราคา 65 บาทนั้นถูกและลดภาระประชาชนอยู่แล้ว”

คิรินทร์นโยบายลดค่าโดยสาร

นายศิริ กาญจนพาสณ์ ประธานคณะกรรมการบริหาร บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ กล่าวว่า การเจรจากับ กทม.เรื่องร่วมลงทุนรถไฟฟ้าสายสีเขียว อยู่บนพื้นฐานที่ กทม.ไม่มีอะไรให้เลย นอกจากสัมปทาน

ที่จะหมดสัญญาในอีก 10 ปีข้างหน้า ส่วนหนี้รับมาจาก รฟม.ก็ต้องมารวมเป็นก้อนเดียวกันเพื่อเจรจาและได้ประโยชน์ร่วมกันทั้งรัฐ เอกชน และประชาชน ซึ่งตอนนี้ยังไม่มีข้อสรุปทั้งอายุสัมปทานจะกี่ปี แต่ยังไงก็ต้องนับจากสัมปทานเดิมที่จะสิ้นสุดปี 2572 อยู่แล้ว จะนำสัมปทานเดิมไปรวมกับสัมปทานใหม่คงไม่ได้ เพราะเราเป็นผู้ลงทุน 100%

“รัฐมีนโยบายจะลดค่าครองชีพประชาชน ผมก็สนับสนุนนโยบายนี้ เพราะทำธุรกิจก็ต้องช่วยประชาชนด้วย แต่ก็ต้องมานั่งหารี้อยู่ร่วมกัน ให้เอกชนเขาสามารถอยู่ได้” นายศิริกล่าว

รฟม.เร่งคลอดตัวร่วม EMV

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า กำลังศึกษาลดค่าโดยสารของสายสีม่วง (เตาปูน-คลองบางโพง) ตามที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้นโยบายให้เสนอภายใน 1 เดือนนี้

ปัจจุบันสายสีม่วงที่เก็บค่าโดยสาร 14-42 บาท มีรายได้ 400 ล้านบาท/ปี ขาดทุนเดือนละ 3 ล้านบาท ซึ่ง รฟม.ต้องของบประมาณจากรัฐมาจ่ายค่าจ้างเดินรถให้ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) ประมาณ 1,100 ล้านบาท/ปี หากจะลดค่าโดยสารอีกรัฐจะต้องอุดหนุนงบประมาณเพิ่ม

ส่วนสายสีน้ำเงินที่ BEM รับสัมปทานอยู่ คงจะเจรจาให้ลดรายจ่าย อย่างไรก็ตาม คงจะต้องรายงานข้อเท็จจริงให้รัฐมนตรีทราบ ส่วนจะมียุทธศาสตร์อย่างไร ก็มาพิจารณาเพิ่มภายหลัง ทั้งนี้ รฟม.จะเร่งนำระบบตัวร่วม EMV มาใช้ให้ได้ภายใน 6 เดือนนี้ เริ่มจากสายสีม่วงกับสีน้ำเงินก่อน