



'กรุงเทพธนาคม'ยันไม่เกิดค่าโง่
ต่ออายุสัมปทาน'บีทีเอส'30ปี
> 3

'เคที'มั่นใจไม่เกิดปัญหาค่าโง่ ต่ออายุสัมปทาน'บีทีเอส'30ปี

ยันเจรจาค่าโดยสาร
65 บาท ตลอดสาย

กรุงเทพธุรกิจ • “กรุงเทพธนาคม” แจง
3 เหตุผลต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ให้ “บีทีเอส” 30 ปี เติบโตทั้งระบบ เป็น
ทางออกที่ดีที่สุด เผยยื่นเจรจาค่าโดยสาร
ตลอดสาย 65 บาท รับนั่นค่าก่อสร้างกว่า
5 หมื่นล้านบาท

นายกิตติศักดิ์ อรามเรือง ประธาน
กรรมการ บริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด
กล่าวในรายการคมชัดลึก ช่องเนชั่นทีวี
22 ว่า การต่ออายุสัมปทานเดินรถไฟฟ้า
ของกรุงเทพมหานครให้บริษัท ระบบ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด (มหาชน) หรือ
บีทีเอส จะไม่เป็นค่าโง่เพราะการต่ออายุ
สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวดำเนินการ
ตามขั้นตอนกฎหมาย โดยมีการศึกษา
ผลกระทบทางเศรษฐศาสตร์ เช่น
รายได้จากการเดินรถ ต้นทุนการเดินรถ
ซึ่งเป็นข้อมูลทางคณิตศาสตร์ที่ไม่สามารถ
หลอกกันได้ จึงมั่นใจว่าโอกาสที่รัฐต้องเสีย
ค่าโง่ยากมาก

ทั้งนี้ สัมปทานรถไฟฟ้าที่บีทีเอสได้
รับครอบคลุมเส้นทางช่วงหมอชิต-อ่อนนุช
และสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน ซึ่ง
เป็นช่วงที่เอกชนได้รับสัมปทานลงทุนและ
บริหารการเดินรถ 30 ปี และอายุสัมปทาน
จะสิ้นสุดลงในปี 2572

ในขณะที่ส่วนต่อขยายช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง
และสะพานตากสิน-บางหว้า เป็นการลงทุน
โครงสร้างพื้นฐานและระบบรถไฟฟ้าของ
กรุงเทพมหานคร และจ้างบีทีเอสเดินรถและ
ส่วนต่อขยายช่วงหมอชิต-คูคต ช่วงแบริ่ง-
สมุทรปราการ เป็นการลงทุนโครงสร้าง

พื้นฐานโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รฟม.) และโอนโครงสร้าง
พื้นฐานให้กรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีภาระหนี้
จะการลงทุนก่อสร้างส่วนต่อขยาย การ
ลงทุนระบบอาณัติสัญญาณ และการรับ
โอนโครงสร้างพื้นฐานระบบรางจาก รฟม.
รวม 73,000 ล้านบาท (ไม่รวมภาระ
ดอกเบี้ย) ซึ่งทำให้กรุงเทพมหานครเลือก
ใช้วิธีการจ้างให้บีทีเอสเป็นผู้เดินรถไฟฟ้า
สายสีเขียวทั้งระบบ และต่ออายุสัมปทาน
รถไฟฟ้าหมอชิต-อ่อนนุช และสนามกีฬา
แห่งชาติ-สะพานตากสิน ที่บีทีเอสได้รับ
สัมปทานลงทุนทั้งหมด 30 ปี สิ้นสุดปี 2572
ต่อไปอีก 30 ปี ถึงปี 2602 จะทำให้บีทีเอส
ได้รับสัมปทานรวม 60 ปี

ทั้งนี้เหตุผลสำคัญที่ทำให้ใช้วิธี
ดังกล่าว คือ 1.รัฐบาลไม่สนับสนุนงบประมาณ
ในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ในขณะที่
ท้องถื่นปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.)
มีความสามารถในการลงทุนโครงสร้าง
พื้นฐานขนาดใหญ่น้อยกว่ารัฐบาล รวม
ทั้งกรุงเทพมหานครต้องรับผิดชอบ
เดินรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายอ่อนนุช-แบริ่ง
และช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า

รวมทั้งเก็บค่าโดยสาร 15 บาท เพื่อ
ไม่ให้กระทบประชาชน ซึ่งรายได้
จากค่าโดยสารไม่คุ้มค่ากับการลงทุน
โครงสร้างพื้นฐาน แต่กรุงเทพมหานคร
มีภาระดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นตลอด เพราะ
กรุงเทพมหานครต้องตั้งวงเงินงบประมาณ
เพื่อชำระเงินกู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน
และดอกเบี้ยทุกปี

2.เปิดเวที Market Sounding เพื่อให้
เอกชนลงทุนเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อ
ขยายบนโดยภาระหนี้ของกรุงเทพมหานคร

ด้วยแต่ไม่มีผู้สนใจ 3.กรุงเทพมหานคร
จะต้องบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ให้มีค่าโดยสารที่ไม่แพง โดยไม่ต้องนำ
งบประมาณกรุงเทพมหานครจากส่วนอื่นไป
อุดหนุนค่าโดยสาร

“การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานควรเป็น
หน้าที่รัฐบาล แต่รัฐบาลเห็นว่ากรุงเทพมหานคร
สามารถดำเนินการได้ จึงไม่สนับสนุน
งบประมาณลงทุน”

ทั้งนี้ก่อนที่จะได้ข้อสรุปต่ออายุสัมปทาน
ให้บีทีเอส 30 ปี มีการหารือแนวทางการ
บริหารส่วนต่อขยายไว้ 2 แนวทาง คือ 1.ให้
เป็นโครงการใหม่ 2.ให้เป็นโครงการเดิม ซึ่ง
กรุงเทพมหานครมีความเห็นให้ส่วนต่อ
ขยายเป็นโครงการเดิม จึงต้องมอบให้บีที
เอสเป็นผู้รับผิดชอบในการเดินรถไฟฟ้า
สายสีเขียวทั้งระบบ

“เรากำลังบริหารเงินในอนาคตเพื่อใช้
หนี้ปัจจุบัน ถ้าไม่ใช้เงินในอนาคตก็ต้องมา
ใช้เงินภาษีที่คนกรุงเทพมหานครจ่าย”

นายกิตติศักดิ์ กล่าวว่า คณะ
กรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการ
ขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า
(บีทีเอส) ได้เชิญกรุงเทพมหานครและบริษัท
กรุงเทพธนาคม จำกัด ไปชี้แจงเมื่อวันที่ 14
ส.ค.ที่ผ่านมา ซึ่งได้ชี้แจงเหตุผลสำคัญที่
กรุงเทพมหานครตัดสินใจเลือกใช้วิธีการ
ต่ออายุสัมปทาน

นายมานิต เดชอภิโชค กรรมการผู้
อำนวยการ บริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด
กล่าวว่ากรุงเทพมหานครเสนอเงื่อนไขในการ
เจรจาต่อสัมปทานจะต้องให้ค่าโดยสารจาก
คูคต-สมุทรปราการ ระยะทาง 67 กิโลเมตร
ไม่เกิน 65 บาท รวมทั้งเอกชนต้องรับภาระ
หนี้ของกรุงเทพมหานครและแบ่งรายได้ให้
กรุงเทพมหานครด้วย