

'บีทีเอส' ลั่นก.ย.มท.ต่อสัมปทานซีผลตอบแทนคุ้ม

กรุงเทพธุรกิจ • “บีทีเอส” ลั่นมหาดไทยเคาะต่ออายุสัมปทาน 30 ปี คาดได้ข้อสรุปก.ย.นี้ ยื่นข้อเสนอผลตอบแทนรัฐหลักแสนล้านบาท คาดต้องลงทุนเพิ่มตลอดสัญญาใหม่ ชี้อรรถ ขยายสถานีแสนล้าน

คณะกรรมการพิจารณาต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน เห็นชอบในหลักการต่ออายุสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส 30 ปี จากเดิมสิ้นสุดอายุสัมปทานปี 2572 เป็นปี 2602 และขณะนี้กำลังหารือรายละเอียดของการต่อสัญญา

นายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการ
อ่านต่อหน้า 4

▶ ต่อจากหน้า 1

บีทีเอส

ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีทีเอส เปิดเผยว่าขณะนี้คณะกรรมการดังกล่าวอยู่ระหว่างหารือรายละเอียดของการต่ออายุสัมปทาน ซึ่งคาดว่าจะได้ข้อสรุปในเดือนก.ย.นี้และกรุงเทพมหานครจะเสนอกระทรวงมหาดไทยพิจารณา ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี(ครม.) ให้ความเห็นชอบการต่ออายุสัมปทาน

ทั้งนี้ การเจรจาขณะนี้อยู่ขั้นตอนพิจารณารายละเอียดการดูแลภาระหนี้ของกรุงเทพมหานครในช่วงปี 2562-2572 ซึ่งกรุงเทพมหานครมีภาระหนี้การรับโอนงานโยธากจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) 55,000 ล้านบาท ภาระดอกเบี้ยปีละ 1,000 ล้านบาท ภาระหนี้งานระบบ E&M 22,000 ล้านบาท และภาระขาดทุนจากการดำเนินงาน

ผลตอบแทนรัฐหลักแสนล้าน

รวมทั้งเจรจาการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนให้รัฐ ซึ่งบีทีเอสจะแบ่งรายได้จากค่าโดยสารโดยไม่หักค่าใช้จ่ายให้กรุงเทพมหานครตั้งแต่ปีที่ 2573 จนสิ้นสุดอายุสัญญาร่วมลงทุน โดยจะทำให้กรุงเทพมหานครมีความสามารถในการชำระหนี้งานโยธาได้ ซึ่งเบื้องต้นประเมินว่าบีทีเอสต้องจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนรัฐหลักแสนล้านบาทตลอดอายุสัมปทาน

นอกจากนี้ในการเจรจาดังกล่าว กรุงเทพมหานครเสนอให้มีการเก็บค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย ซึ่งบีทีเอสเสนอให้มีการจัดเก็บค่าโดยสารตารางเดียว (Single Fare) เก็บตามระยะทางสูงสุดไม่เกิน 65 บาท และไม่มีค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน ซึ่งจะดำเนินการได้ทันทีเมื่อมีการต่ออายุสัมปทาน โดยข้อเสนอค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาท มาจากผลการศึกษาของกรุงเทพมหานคร

รวมทั้งหากรวมค่าโดยสารพื้นฐาน (Base Fare) จะอยู่ที่ 158 บาท แบ่งเป็นค่าโดยสารสายหลักบีทีเอส 44 บาท ค่าโดยสารส่วนต่อขยายขั้นที่ 1 (อ่อนนุช-แบริ่งและตากสิน-บางหว้า) 15 บาท ค่าโดยสารส่วนต่อขยายขั้นที่ 2 (แบริ่ง-สมุทรปราการ) 39 บาท และส่วนต่อขยายขั้นที่ 2 (หมอชิต-คูคต) 60 บาท ซึ่งอัตราค่าโดยสารนี้ กรุงเทพมหานครเห็นว่าสูงเกินกว่าที่ประชาชนจะรับภาระได้

นายสุรพงษ์ กล่าวว่า การเจรจาส่วนที่เกี่ยวข้องกับการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนรัฐเป็นประเด็นที่ค่อนข้างยากเพราะอายุสัมปทานยาวขึ้นอีก 30 ปี และการประเมินถึงต้นทุนการดำเนินงานที่ลดลง ทำให้มีการมองถึงค่าจ้างการเดินทางที่ถูกลงด้วย

เตรียมแผนลงทุนเพิ่ม

ทั้งนี้ หากการเจรจาระหว่างคณะกรรมการฯ กับบีทีเอส



สุรพงษ์ เลหาอะอัญญา

ไม่ได้ข้อสรุปจะทำให้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหลัก (หมอชิต-อ่อนนุช และสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน) ยุติลงตามกำหนดในปี 2572 และทรัพย์สินของโครงการทั้งหมดจะตกเป็นของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งทำให้บีทีเอสทำหน้าที่เป็นผู้รับจ้างเดินรถตามสัญญาที่ทำไว้ถึงปี 2585 แต่กรุงเทพมหานครจะมีปัญหาที่มาของแหล่งเงินในการชำระหนี้

นายสุรพงษ์ กล่าวว่า ในกรณีที่การเจรจาได้ข้อสรุปและบีทีเอสได้รับการต่ออายุสัมปทาน จะต้องมีการลงทุนเพื่อบริหารการเดินรถไฟฟ้า ซึ่งขณะนี้ มีข้อเสนอให้บีทีเอสต้องลงทุนในหลายส่วนไว้รองรับ เช่น การปรับปรุงสถานีตากสินที่ต้องมีการขยายสถานี การติดตั้งลิฟต์ให้ครบทุกสถานี การซื้อรถไฟฟ้าเพิ่ม ซึ่งบีทีเอสประเมินว่ากรณีได้รับการต่ออายุสัมปทาน จะต้องมีการลงทุนเพิ่มประมาณ 1 แสนล้านบาท

“การจัดซื้อรถไฟฟ้ารอบใหม่ 46 ขบวน ที่ทยอยรับมอบในปัจจุบันจะพอเพียงสำหรับการเดินรถในช่วง 10 ปีข้างหน้า เท่านั้น”

ยืนยันตัวเลือกเหมาะสม

สำหรับการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สมาชิกแทนราษฎร ที่ไม่เห็นด้วยกับแนวทาง

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 1,450	Section: First Section/หน้าแรก			
	วันที่: อังคาร 27 สิงหาคม 2562			
	ปีที่: 32	ฉบับที่: 11296	หน้า: 1(ขวา), 4	
	Col.Inch: 49.91	Ad Value: 72,369.50	PRValue (x3): 217,108.50	คลิป: ขาว-ดำ
หัวข้อข่าว: 'บีทีเอส' ลั่น ก.ย. มท. ต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเหลือง				

การต่ออายุสัมปทานให้กับบีทีเอส
เรื่องนี้เห็นว่าการพิจารณาของ
คณะกรรมการฯ มีเวลาใน
การพิจารณาที่ไม่นาน ในขณะที่
รายละเอียดของโครงการนี้
มีความซับซ้อน รวมทั้งที่ผ่าน
มากรุงเทพมหานครได้จัด
Market Sounding เพื่อรับฟัง
ความเห็นของภาคเอกชนในการ
เปิดประมูลร่วมลงทุนเดินรถไฟฟ้า
โดยมีเอกชนมาเข้าร่วมเวลาแต่ไม่มี
ใครสนใจเข้าร่วมบริหารเดินรถ
ไฟฟ้าสายสีเขียว

ทั้งนี้ ข้อดีของการต่ออายุ
สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวมี
3 ข้อ คือ 1.ประชาชนได้ใช้รถไฟฟ้า
ต่อเนื่องทันที 2.ภาครัฐไม่ต้องนำเงิน
มาลงทุนบริหารเดินรถหลังจากหมด
อายุสัมปทาน 3.การเดินรถไฟฟ้า
ทำได้ต่อเนื่องตลอดสาย