

ปิดดีลต่อขยาย'ชมพู่-เหลือง' สั่งBTSถกBEMเคลียร์ปมแย่งผู้โดยสาร



ภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ

รฟม.บีทีเอสจ่ายส่วนแบ่งรายได้ส่วนต่อขยายสีเหลือง-สีชมพูให้รัฐเหมาจ่าย 1,000 ล้านบาทต่อเส้นทาง ด้านบีทีเอสขอแบ่งตามความผันแปรผู้โดยสารเกิน 30% จ่าย 20% เกิน 50% จ่าย 40% ตลอด 30 ปี บอร์ดรับข้อเสนอ บีทีเอส สั่งจับเข้าคุย BEM เคลียร์ปมสายสีเหลืองกระทบคนนั่งรถไฟฟ้าใต้ดิน หวั่นเกิดข้อพิพาท

แหล่งข่าวจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า การประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. วันที่ 28 มิ.ย. 2562 ได้พิจารณาผลเจรจาส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) ของกลุ่มกิจการร่วมค้า BSR (บีทีเอส-ซีโน-ไทยฯ-ราชบุรีโฮลดิ้งส์) ผู้รับสัมปทานโครงการ 30 ปี ได้เสนอการลงทุนส่วนต่อขยาย 2 เส้นทาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการด้วยวงเงิน 7,158 ล้านบาท

แยกเป็น ส่วนต่อขยายสายสีชมพู สร้างจากสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระยะทาง 3 กม. ลงทุน 3,379 ล้านบาท และส่วนต่อขยายสายสีเหลือง จากแยกราชดา-ลาดพร้าว ถึงแยกราชโยธิน เชื่อมกับสายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วง

หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 2.6 กม. ลงทุน 3,779 ล้านบาท ทั้ง 2 โครงการที่ลงทุนเพิ่ม กลุ่มบีทีเอสอยู่ระหว่างทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ)

“รฟม.กับบีทีเอสมีข้อเสนอต่างกัน รฟม.มองว่า ถึงเอกชนจะลงทุนเอง แต่เพิ่มประโยชน์ให้กับสายหลักที่ได้รับสัมปทาน จึงขอส่วนแบ่งรายได้แบบเป็นก้อนกว่า 1,000 ล้านบาทต่อเส้นทางชำระจ่ายเป็นรายปี ต่างจากเดิมที่จ่ายตามความผันแปรของผู้โดยสารที่ รฟม.มองว่ารัฐได้น้อย”

ขณะที่บีทีเอสมองว่าลงทุนโครงการเองทั้งหมด และมีความเสี่ยงผู้โดยสารยังไม่รู้เมื่อเปิดบริการแล้วจะเป็นไปตามที่ประมาณการไว้หรือไม่ จึงขอแบ่งรายได้ตามสูตรเดียวกับสัญญาหลัก คิดตามความผันแปรผู้โดยสาร หากเกิน 30% แบ่งรายได้ 20% ของรายได้ส่วนเกิน และเกิน 50% แบ่งรายได้ 40% ของรายได้ส่วนเกิน นอกจากรายได้ 250 ล้านบาท ที่แบ่งจ่ายให้ตลอด 30 ปี แต่ละเส้นทางแล้ว

“บอร์ดอนุมัติตามข้อเสนอของบีทีเอส เพราะเป็นส่วนที่เอกชนลงทุน และมีความเสี่ยง เมื่อได้รับอนุมัติจะเซ็นสัญญาแก้ไขในสัญญาเดิมเพื่ออยู่ภายใต้สัมปทานเดียวกัน”

ส่วนกรณีที่ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) มีข้อกังวลส่วนต่อขยายสีเหลือง จะทำให้พฤติกรรมเดินทางของผู้โดยสารเปลี่ยน อาจส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารและเป็นทางแข่งขันกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในปัจจุบันที่ BEM รับสัมปทาน ซึ่ง นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม.กังวลอาจจะเกิดฟ้องร้อง

ในอนาคตเหมือนทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด หากมีการพิสูจน์แล้วว่าส่งผลกระทบจริง ๆ จึงขออนุมัติจากบอร์ดให้พิจารณาเพิ่มเงื่อนไขให้กลุ่มบีทีเอสรับการกรณีนี้ในสัญญาที่จะเซ็นเพิ่มเติมด้วย ป้องกันเกิดข้อพิพาทระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งบอร์ดให้แนบในสัญญาและให้บีทีเอสไปคุยกับ BEM

ปัจจุบันงานก่อสร้างสายสีชมพูความคืบหน้างานโยธา 36.09% งานวางระบบรถไฟฟ้า 23.45% และสายสีเหลืองมีความคืบหน้างานโยธา 35.79% งานวางระบบรถไฟฟ้า 23.30% ทั้ง 2 โครงการจะแล้วเสร็จเปิดให้บริการในเดือน ต.ค. 2564 ส่วนต่อขยายจะเปิดในปี 2565 โดยสายสีชมพูคาดว่าจะมีผู้โดยสาร 187,770 เที่ยวคนต่อวัน และสายสีเหลืองเฉลี่ย 145,900 เที่ยวคนต่อวัน สำหรับส่วนต่อขยาย 2 ช่วง คาดว่า จะทำให้ผู้โดยสารของสายสีชมพูและสีเหลืองเพิ่มขึ้นประมาณ 10%