

แลกเอกชนแบกรับหนี้กทม. - คุ่มค่าโดยสาร 65 บาทตลอดสาย

เปิดเงื่อนไข 'บีทีเอส' สัญญา 30 ปี

ลุ้นเสนอ ครม.วันนี้
ปลัดมท. ยันเจรจาโปร่งใส
ยึดประโยชน์ทุกฝ่าย

กรุงเทพธุรกิจ • "มหาดไทย"เตรียมเสนอ
ครม.พิจารณาต่อสัมปทานบีทีเอส 30 ปี
แลกรับภาระหนี้ กทม.กว่า 6.4 หมื่นล้าน
ค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาท ปรับราคาทุก 2 ปี
"ฉัตรชัย" ยืนยันเจรจาเอกชนโปร่งใส "สุรพงษ์"
ซึ่งเป็นข้อเสนอดีต่อทุกฝ่าย พร้อมพัฒนา
ระบบรับบริการในอนาคต

การต่ออายุสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า
สายสีเขียวให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพจำกัด (มหาชน) หรือ บีทีเอส
กำลังจะได้ข้อสรุป หลังจากที่ผ่านมามี
คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ
(คสช.) ที่ 3/2562 เพื่อมาดำเนินการเจรจา
การต่ออายุสัมปทานอีก 30 ปี

นายฉัตรชัย พรหมเลิศ ปลัดกระทรวง
มหาดไทย ในฐานะประธานคณะกรรมการ
ตามคำสั่งหัวหน้า คสช.ที่ 3/2562 เปิดเผยว่า
กระทรวงมหาดไทยได้เสนอการต่ออายุ
สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาแล้ว
โดยอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนัก
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ที่ได้ทำ
หนังสือเวียนเพื่อถามความเห็นหน่วยงานที่
เกี่ยวข้อง และเมื่อได้รับความเห็นเรียบร้อยแล้ว
ก็จะจัดวาระเสนอ ครม.

นายฉัตรชัยกล่าวว่า ในขั้นตอนการทำงาน
ของคณะกรรมการตามคำสั่ง คสช.ใช้เวลา
หลายเดือนหลังจากมีการแต่งตั้งเมื่อ
เดือนเม.ย.ที่ผ่านมา เนื่องจากต้องพิจารณา

อ่านต่อหน้า | 4

ข้อเสนอ BTSC **ต่ออายุสัมปทาน
รถไฟฟ้าสายสีเขียว**

**เก็บค่าโดยสาร
ตารางเดียว
(Single Fare)**

- เก็บตามระยะทาง
- สูงสุดไม่เกิน **65 บาท**
- ไม่มีค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน

**ต่ออายุสัมปทาน 30 ปี
พร้อมรับภาระค่าใช้จ่าย**

- ดอกเบี้ยหนี้งานโยธา
ส่วนต่อขยายที่ 2
14,000 ล้านบาท
- ค่านีจางระบบ E&M
ส่วนต่อขยายที่ 2
22,000 ล้านบาท
- ผลขาดทุน
ส่วนต่อขยายที่ 1-2
28,000 ล้านบาท

**แบ่งรายได้จากค่าโดยสาร
โดยไม่หักค่าใช้จ่ายให้ กทม.**

ตั้งแต่ปี 2573 ถึงสิ้นสุดสัญญา
ทำให้กทม.มีความสามารถ
ชำระหนี้

**กรณี BTSC มีผลตอบแทน
จากการลงทุนสูงกว่ากำหนด
จะแบ่งกระแสเงินสดให้ กทม.**

ภาระการเงินของกรุงเทพมหานคร

หนี้รับโอน งานโยธาจาก สฟบ.	55,000
หนีจางระบบ E&M ที่ให้ BTSC ดำเนินการ	22,000
ผลขาดทุน จากการดำเนินการ ส่วนต่อขยาย 1-2	ที่ผ่านมามีปีละ: 600-2,000 อนาคตปีละ: 2,000-3,000
ปัจจุบันกทม. ค้างชำระค่าคืนรถ ซ่อมบำรุงส่วนต่อขยาย กับ BTSC	ประมาณ 2,300 หน่วย : ล้านบาท

**อัตราค่าโดยสารพื้นฐาน
(Base Fare)**

สายหลัก 44 บาท	ส่วนต่อขยายขั้นที่ 1 อ่อนนุช-บางรี ตากสิน-บางหว้า 15 บาท
ส่วนต่อขยายขั้นที่ 2 บางรี-เคหะสมุทรปราการ 39 บาท	ส่วนต่อขยายขั้นที่ 2 หมอชิต-คูคต 60 บาท
อัตราค่าโดยสารสูงสุด 158 บาท	กรุงเทพมหานคร เห็นว่า ราคาสูงเกินกว่า ประชาชนรับได้

▶ ต่อจากหน้า 1

เปิด

แต่ละประเด็นให้ครอบคลุมทุกมิติ โดยมีผู้สังเกตการณ์จากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) รับทราบการเจรจาระหว่างรัฐกับเอกชนด้วย

ทั้งนี้ การเจรจากับเอกชนยึดแนวทางหลัก 3 แนวทาง คือ 1.อัตราค่าโดยสารต้องอยู่ในระดับที่ไม่กระทบกับประชาชนและอยู่ในระดับต่ำสุดที่เอกชนรับได้ จากเดิมที่จะมีค่าโดยสารตลอดสาย 158 บาท 2.การเดินทางรถไฟฟ้าจะต้องมีความคล่องตัว โดยประชาชนไม่ต้องเปลี่ยนระบบจากปัจจุบันที่มีผู้รับผิดชอบโครงการตลอดเส้นทางรวม 3 หน่วยงาน 3.กรุงเทพมหานครต้องได้รับผลตอบแทนการต่อสัมปทานที่เหมาะสม

"ขณะนี้รอการพิจารณาจาก ครม.เพียงอย่างเดียว ก็จะได้ข้อสรุปในการต่ออายุสัมปทานให้เอกชน โดยผลตอบแทนรัฐและอัตราค่าโดยสารให้รอดูการพิจารณาของ ครม." นายฉัตรชัย กล่าว

ค่าโดยสารตลอดสาย65บาท

ก่อนหน้านั้น นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ระบุว่า การต่ออายุสัมปทานดังกล่าวอาจจะนำเข้าสู่ที่ประชุม ครม. ในวันนี้ (6 พ.ย.)

รายงานข่าวจากกระทรวงมหาดไทย ระบุว่า การต่ออายุสัมปทานโครงการ

รถไฟฟ้าสายสีเขียวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ (ครม.เศรษฐกิจ) แล้วเมื่อวันที่ 1 พ.ย.ที่ผ่านมา โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการสอบถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และอาจจะไม่ทันการประชุม ครม. ในวันนี้ (6 พ.ย.) แต่ถ้าไม่ทันก็จะมีการเสนอในครั้งถัดไป

ทั้งนี้ ในการเจรจาต่ออายุสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว 30 ปี เอกชนได้เสนอ การจัดเก็บค่าโดยสารตารางเดียว (Single Fare) ซึ่งจะเก็บตามระยะทางในอัตราสูงสุดไม่เกิน 65 บาท และจะไม่มีค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน และ ครม.เศรษฐกิจได้สรุปตามข้อเสนอดังกล่าว

สำหรับ ค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน 65 บาท จะขึ้นกับระยะทาง โดยมีการเก็บค่าแรกเข้า 1 ครั้ง และในระหว่างสัญญาใหม่มีผลจะมีการปรับราคาจะมีทุก 2 ปี ซึ่งจะใช้แนวทางเดียวกับการปรับค่าโดยสารรถไฟฟ้าทุกสายในอนาคตโดยการปรับราคาจะปรับขึ้นหรือปรับลงขึ้นกับดัชนีราคาผู้บริโภค (อัตราเงินเฟ้อ) ที่จะมีการขึ้นหรือลงตามภาวะเศรษฐกิจ จึงมีโอกาสที่ค่าโดยสารรถไฟฟ้าจะปรับขึ้นหรือลงก็ได้

นอกจากนี้เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าโดยสารพื้นที่ (Base Fare) ที่มีค่าโดยสารตลอดสายสูงสุด 158 บาท จะประกอบด้วยค่าโดยสาร 4 ส่วน คือ 1.ค่าโดยสารสายหลักของบีทีเอส 44 บาท 2.ค่าโดยสารส่วนต่อขยายขั้นที่ 1 ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง และช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า 15 บาท 3.ส่วนต่อขยายขั้นที่ 2 ช่วงแบริ่ง-เคหะสมุทรปราการ

39 บาท 4.ส่วนต่อขยายขั้นที่ 2 ช่วงหมอชิต-คูคต 60 บาท

ในขณะที่อัตราค่าโดยสารตลอดสาย 65 บาท เป็นข้อเสนอของกรุงเทพมหานคร ในฐานะเจ้าของสัมปทานโครงการนี้ ได้มีการนำเสนอเพื่อเจรจากับเอกชนมาตั้งแต่แรก โดยกรุงเทพมหานครเห็นว่า เป็นราคาที่ประชาชนสามารถจ่ายได้สำหรับการเดินทาง และเห็นว่าหากจัดเก็บที่ราคา 158 บาท จะสูงเกินกว่าที่ประชาชนจะรับได้

รับภาระให้ กทม.กว่า6.4หมื่นล้าน

รวมทั้ง เงื่อนไขในการต่ออายุสัมปทาน 30 ปี ครั้งนี้ เอกชนพร้อมรับภาระและค่าใช้จ่ายของกรุงเทพมหานครรวม 64,000 ล้านบาท ประกอบด้วย 1.ภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยหนี้งานโยธา ส่วนต่อขยายที่ 2 วงเงิน 14,000 ล้านบาท 2.ภาระค่าหนี้งานซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) ส่วนต่อขยายที่ 2 วงเงิน 22,000 ล้านบาท และ 3.ผลขาดทุนส่วนต่อขยายที่ 1-2 วงเงิน 28,000 ล้านบาท

ในขณะที่การแบ่งรายได้จากค่าโดยสารโดยไม่หักค่าใช้จ่ายให้กรุงเทพมหานครตั้งแต่ปี 2573 ถึงสิ้นสุดสัญญาในปี 2603 (30 ปี) จะทำให้กรุงเทพมหานครมีความสามารถชำระหนี้งานโยธาได้ และกรณีที่เอกชนมีผลตอบแทนจากการลงทุนสูงกว่ากำหนด จะแบ่งกระแสเงินสดให้กรุงเทพมหานครด้วย

ส่วนภาวะการเงินของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันมีประมาณ 65,500 ล้านบาท และในอนาคตอีกประมาณ 41,800 ล้านบาท แบ่งเป็น 1.หนี้รับโอนงานโยธาจากการรถไฟฟ้า

ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
55,000 ล้านบาท

2. หนึ่งงานระบบ E&M ที่ให้บีทีเอส
ดำเนินการ 22,000 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบัน
ดำเนินการไปแล้วประมาณ 8,200 ล้าน
บาท และในอนาคตอีกประมาณ 13,800
ล้านบาท 3. ผลขาดทุนจากการดำเนินการ
ส่วนต่อขยาย 1-2 ที่ผ่านมามีละ 600-2,000
ล้านบาท และในอนาคตประมาณปีละ
2,000-3,000 ล้านบาท รวมผลขาดทุนใน
อนาคตถึงปี 2572 ประมาณ 28,000 ล้าน
บาท 4. ปัจจุบันกรุงเทพมหานครค้างชำระ
ค่าเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนต่อขยายกับ
บีทีเอสประมาณ 2,300 ล้านบาท

“บีทีเอส”พร้อมพัฒนาระบบ

นายสุพงษ์ เลหะอัฒญา กรรมการผู้
อำนวยการใหญ่ บีทีเอส กล่าวว่า ที่ผ่านมา
บีทีเอสได้เจรจากับภาครัฐมาอย่างต่อเนื่อง
โดยเชื่อว่าจะเป็นข้อเสนอที่ดีต่อทุกฝ่ายและ
ในการปรับปรุงสถานีรถไฟฟ้าตากสิน (S6)
บีทีเอสจะเป็นผู้ลงทุน 1,000 ล้านบาท และ
บีทีเอสเตรียมที่จะพัฒนาส่วนต่างๆ เพื่อ
รองรับการให้บริการในอนาคต

ก่อนหน้านี้ นายกอบศักดิ์ ภูตระกูล
รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง
ในฐานะเลขานุการ ครม.เศรษฐกิจ ระบุว่า
การเสนอ ครม.พิจารณาต่ออายุสัมปทาน
อาจต้องรอรายงานผลกระทบทาง
สิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) โครงการปรับปรุง
สถานีรถไฟฟ้าตากสิน (S6) เพื่อขยายราง
รถไฟฟ้าจากรางเดี่ยวเป็นรางคู่ ซึ่งการทำ
เสนอ ครม. อาจอยู่ในช่วงครึ่งหลังของ
เดือน พ.ย. นี้