

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: พุธที่ 10 - อาทิตย์ 13 ตุลาคม 2562

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5191

หน้า: 6(ซ้าย)

Col.Inch: 104.35 Ad Value: 140,872.50

PRValue (x3): 422,617.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รอ 'บิกตู' เคาะปิดดีล BTS

มหาดไทย เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า การดำเนินการของคณะกรรมการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างที่สำนักเลขาธิการเสนอให้คณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจพิจารณาและให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดูว่าจะมีข้อคิดเห็นอะไรเพิ่มเติมหรือไม่ก่อนเสนอให้คณะรัฐมนตรีชุดใหญ่อนุมัติ จากนั้นถึงจะลงนามในสัญญาได้ ยังตอบไม่ได้ว่าจะเปิดเมื่อไหร่ แต่ทุกอย่างต้องเป็นประโยชน์ต่อประชาชน

ขณะที่ “คีรี กาญจนพาสน์” บอสใหญ่บีทีเอส กล่าวว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเมื่อเปิดบริการส่วนต่อขยายครบแล้วจะเป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวมาก ขณะนี้รอการอนุมัติสัมปทานกับ กทม. ระยะเวลา 30 ปี นับจากที่สัญญาเดิมสิ้นสุดในปี 2572 ซึ่งในเงื่อนไขการเจรจาทางบีทีเอสจะต้องรับภาระหนี้แทน กทม. และเก็บค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท ลดลงจากราคาเดิม 158 บาท ซึ่งบริษัทก็ยอมรับข้อเสนอแล้ว รอกระบวนการอนุมัติจาก ครม.

“สัมปทานเราไม่ได้มาเฉย ๆ ต้องออกเงินอีกกว่า 1 แสนล้านบาทแทน กทม. ซึ่งเป็นภาระหนี้จากค่างานโยธา ส่วนต่อขยายใหม่รับโอนมาจาก รฟม. ยังมีดอกเบี้ย เราลงทุนค่างานระบบและต่อไปก็ต้องสั่งซื้อรถเพิ่มอีกด้วย” รายงานข่าวแจ้งว่า สำหรับผลการเจรจาที่มีข้อยุติร่วมกัน “กทม.-บีทีเอส” จะร่วมทุนกันในรูปแบบ PPP net cost ระยะเวลา 30 ปี วงเงินกว่า 1.1 แสนล้านบาท โดยบีทีเอสจะร่วมลงทุนงานระบบกว่า 20,000 ล้านบาท และรับภาระหนี้ก่อนโอนแทน กทม. ในทันทีหลังจากเซ็นสัญญา

ไม่ว่าจะเป็นงานโยธาส่วนต่อขยาย 2 ช่วง วงเงิน 60,000 ล้านบาท ดอกเบี้ย 10,000 ล้านบาท การขาดทุนจากการดำเนินการงานส่วนต่อขยาย 10 ปี วงเงิน 21,133 ล้านบาท

เพื่อแลกกับการขยายสัญญาสัมปทานเส้นทางหลักที่บีทีเอสยังเหลือ 10 ปี



คีรี กาญจนพาสน์

โดยได้รับการขยายสัญญาออกไปอีก 30 ปี นับจากสัญญาสัมปทานเดิมจะสิ้นสุดวันที่ 4 ธ.ค. 2572

ส่วนต่อขยายทั้งช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง, ดากสิน-บางหว้า, แบริ่ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต สัญญาจ้างบีทีเอสเดินรถจะสิ้นสุดพร้อมกับสัมปทานเดิม จากนั้นจะนำทั้งสายหลักและส่วนต่อขยายมารวมเป็นสัมปทานเดียวกัน และเริ่มต้นสัมปทานใหม่นับหนึ่งวันที่ 5 ธ.ค. 2572 ถึงวันที่ 4 ธ.ค. 2602

ในส่วนของค่าโดยสารผลการเจรจาจะปรับจากอัตราค่าโดยสารในปัจจุบันที่บีทีเอสเก็บ 16-44 บาท และ กทม. เก็บส่วนต่อขยายเดิม 15 บาท และส่วนต่อขยายหมอชิต-คูคต เก็บ 15-60 บาท และแบริ่ง-สมุทรปราการอีก 15-39 บาท รวมเป็น 158 บาท จะเก็บให้เป็นระบบอัตราค่าโดยสารตามระยะทางตลอดสาย คิดค่าแรกเข้าครั้งเดียว 15 บาท เก็บสูงสุดไม่เกิน 65 บาท และปรับค่าโดยสารขึ้นทุก 2 ปี ตามดัชนีผู้บริโภค (CPI)

“ค่าโดยสารเส้นทางหลักยังเก็บเท่าเดิมที่ 16-44 บาท เพราะบีทีเอสนำส่วนนี้เข้าไปอยู่ในกองทุนโครงสร้างพื้นฐานแล้ว แต่จะเก็บส่วนต่อขยายที่ 20 บาทตลอดสาย คิดรวมกันไม่เกิน 65 บาท ซึ่ง กทม. จะรับภาระค่าโดยสารส่วนที่ปรับลด ซึ่งโครงสร้างราคาใหม่

จะเริ่มใช้หลังเซ็นสัญญา คาดว่าจะทันเปิดใช้สายสีเขียวช่วงหมอชิต-คูคต ในเดือน ธ.ค. นี้ที่จะเปิดถึงสถานี ม.เกษตรศาสตร์ เพราะบีทีเอสเดินรถสายสีเขียวช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการให้ฟรีอยู่ในปัจจุบัน”

โดย กทม. จะนำรายได้ที่จะได้รับส่วนแบ่งจากบีทีเอสในปี 2573 คาดว่าตลอด 30 ปีจะมีรายได้ประมาณ 1 แสนล้านบาทมาชำระคืนให้กับบีทีเอสที่หาเงินมาจ่ายหนี้แทน กทม. ไปก่อน

เป็นข้อตกลงที่ “วินวิน” ทั้ง กทม.-บีทีเอส ส่วนผู้ใช้บริการจะได้ประโยชน์จากดีลครั้งนี้มากน้อยแค่ไหน รอผลตอบรับค่าโดยสารเก็บตามโครงสร้างใหม่ปลายปีนี้