

ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีอเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 9 - พุธ 11 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5304

หน้า: 7(ขวา)

Col.Inch: 111.05 Ad Value: 149,917.50

PRValue (x3): 449,752.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เปิดโล่ในสัมปทานสายสีเขียว BTS ลุ้น 'ประยุทธ์-อาคม' เคาะปิดดีล

เปิดโล่ในสัมปทานสายสีเขียว

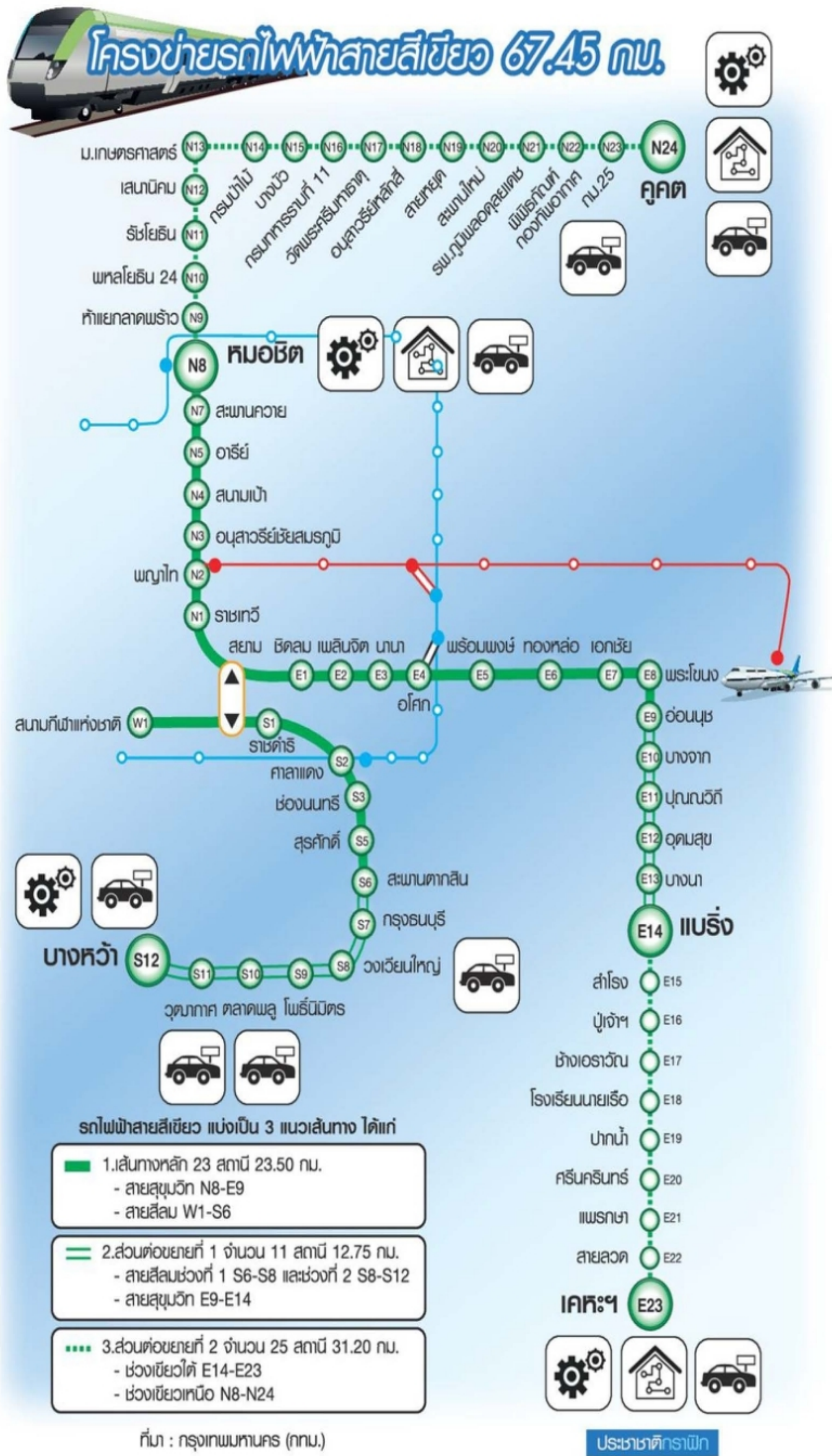
BTS ลุ้น 'ประยุทธ์-อาคม' เคาะปิดดีล

แม้จะผ่านการพิจารณาจากคณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจไปแล้วตั้งแต่เดือน พ.ย. 2562 ล่าสุด "สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว" มี บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) ของเจ้าพ่อรถไฟฟ้าบีทีเอส "ศิริ กาญจนพานิช" เป็นคู่สัญญากับกรุงเทพมหานคร (กทม.) ยังไม่ได้รับการประทับตราจากคณะรัฐมนตรี ครม. ต้องฝ่าด่านขุนคลังคนใหม่ "อาคม เต็มพิทยาโพธิ์รัฐ" ที่ต้องเจียรระโนรายละเอียด

ถึงใหม่ไลน์การเซ็นสัญญายังไม่ปรากฏ คงไม่กระทบต่อเจ้าพ่อบีทีเอสมากนัก เพราะสัญญาสัมปทานเดิมยังเหลืออีกตั้ง 9 ปี แถมยังได้รับค่าจ้างเดินรถส่วนต่อขยายจาก กทม.ทุกเดือน จนกว่าสัมปทานใหม่จะเริ่มนับหนึ่ง

สำหรับสัมปทานใหม่จะรวมของเก่าจะสิ้นสุดวันที่ 4 ธ.ค. 2572 เป็นสัญญาเดียวกัน มีระยะเวลา 30 ปี แต่จะเริ่มนับหนึ่งต่อเมื่อสิ้นสุดสัมปทานเดิมไปแล้ว เพราะปัจจุบันบีทีเอสนำเข้าไปอยู่ในกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางรางบีทีเอสโกรท ไม่สามารถจะนำมาทำอะไรได้ โดยสัญญาใหม่เริ่มวันที่ 5 ธ.ค. 2572-วันที่ 4 ธ.ค. 2602

บทสรุปออกมาแบบนี้ เป็นเพราะ กทม.ต้องการให้เอกชนหาเงินก่อนมาปลดหนี้ก่อสร้างส่วนต่อขยายช่วง แบริ่ง-สมุทรปราการและหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่รับช่วงมาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าปรับปรุงสถานีตากสิน รวมแล้วอยู่ที่ประมาณ 107,000 ล้านบาท พร้อมขยายโครงสร้างราคาใหม่ เก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียว เพื่อให้การเดินทางต่อเนื่องทั้งโครงการ เริ่มต้น 15-65 บาท



ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีออเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 9 - พุธ 11 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5304

หน้า: 7(ขวา)

Col.Inch: 111.05

Ad Value: 149,917.50

PRValue (x3): 449,752.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เปิดใส่ในสัมปทานสายสีเขียว BTS ลู่ 'ประยุทธ์-อาคม' เคาะปิดดีล

ซึ่งการเจรจาสัมปทานดำเนินการตามคำสั่ง คสช. เมื่อวันที่ 11 เม.ย. 2562 มีปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานการเจรจา ซึ่งคณะกรรมการมีประชุม 10 ครั้ง ถึงจะได้ข้อยุติออกมาเป็นการขยายระยะเวลาร่วมทุนเพิ่มเติม จากเดิมสิ้นสุดวันที่ 4 ธ.ค. 2572-2602

ในรายละเอียดผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายโดยนับเป็นทุนของโครงการ มีค่าติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลส่วนต่อขยาย แบตเตอรี่-สมุทรรปรากการและหมอบิต-คูดทุกทั้งหมด

รับภาระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมของหนี้เงินกู้ที่ กทม.มีต่อกระทรวงการคลัง จำนวน 44,429 ล้านบาท สำหรับช่วงระยะเวลาร่วมลงทุนเดิม

ส่วนต่างค่าจ้างการให้บริการเดินรถและรายได้ค่าโดยสารของส่วนต่อขยายและค่าตอบแทนเพิ่มเติมสำหรับช่วงระยะเวลาร่วมทุนเดิม แต่ปรับลดผลตอบแทนของผู้รับสัมปทานหรือ EIRR จะปรับลดค่าจ้างการให้บริการเดินรถลง 16%

รับภาระส่วนต่างค่าจ้างให้บริการเดินรถและรายได้ค่าโดยสารส่วนต่อขยายอ่อนนุช-แบร็งและตากสิน-บางหว้า ซึ่งคงค้างอยู่ตั้งแต่เดือน พ.ค. 2562 ถึงวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ และส่วนต่อขยายใหม่ทั้งหมด ก่อนที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ ทั้งนี้ผู้รับจ้างยังคงมีสิทธิได้รับค่าจ้างบริการเดินรถคงค้างทั้งหมดตั้งแต่ ธ.ค. 2561-เม.ย. 2562

ผู้รับสัมปทานจะชำระค่าตอบแทนเพิ่มเติมจำนวน 5% ของรายได้ค่าโดยสารจากส่วนต่อขยายทั้งหมด เพื่อตอบแทนการให้สิทธิดำเนินกิจการพาณิชย์ของส่วนหลักที่นอกเหนือจากสัมปทานเดิมและส่วนต่อขยาย โดยนำไปหักกลบลบหนี้กับหนี้ค่าจ้างการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงในส่วนหลักและส่วนต่อขยาย

นอกจากนี้ต้องรับผิดชอบปรับปรุงสถานีสะพานตากสินนับเฉพาะส่วนค่าปรับปรุงสะพานและวางรถไฟทำให้เป็น 2 ราง จัดทำประตูกันชนขาลาเส้นทางหลักและส่วนต่อขยาย และบำรุงรักษาสะพานคนเดินหรือ sky walk ส่วนต่อขยายในช่วงสัมปทานเดิม รับผิดชอบชำระหนี้สนับสนุนที่ผู้รับสัมปทานต้องชำระเพื่อชดเชยผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารแก่กองทุน ในช่วงระยะเวลาร่วมทุนเดิม

ชำระค่าใช้ที่ดิน ค่าเช่าที่ราชพัสดุ บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงหมอบิต รวมทั้งดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจริงตามจำนวนที่ กทม. ชำระให้แก่กรมธนารักษ์ โดยนับเป็นค่าใช้จ่ายของโครงการเฉพาะช่วงระยะเวลาเวลารวมลงทุน 2572-2602

ขณะที่ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง กทม. จะรับผิดชอบเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ เว้นส่วนที่ผู้รับสัมปทานใช้ดำเนินการกิจการพาณิชย์ ส่วนเอกชนรับผิดชอบภาระภาษีที่อยู่นอกท้องที่ กทม.และภาษีอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการของเอกชน

ส่วนหลักเกณฑ์การปรับเพดานค่าโดยสาร ใช้ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป (CPI) ตามที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด ปรับทุก 24 เดือน มีโครงสร้างอัตราค่าโดยสารเส้นทางหลักปี 2562-4 ธ.ค. 2572 กำหนดเป็น 15 บาท สูงสุดไม่เกิน 44 บาท

โครงสร้างค่าโดยสารส่วนต่อขยายปี 2562-2602 และเส้นทางหลัก วันที่ 5 ธ.ค. 2572-2602 กำหนดเป็น 15 บาท บวกเพิ่ม 3 บาทต่อสถานี สูงสุดไม่เกิน 65 บาท โดยค่าแรกเข้าจะยกเว้นเฉพาะผู้โดยสารที่เปลี่ยนถ่ายมาจากระบบรถไฟฟ้าอื่นที่ยกเว้นค่าแรกเข้าระบบที่เปลี่ยนมาโครงการภายใต้ระบบตัวร่วม

สำหรับผลตอบแทนที่เสนอให้ กทม. ในช่วงปี 2562-2572 ชำระภาระค่าจ้างติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกลส่วนต่อขยายใหม่ ภาระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้ที่มีต่อกระทรวงการคลัง ภาระส่วนต่างค่าจ้างการให้บริการ

เดินรถส่วนต่อขยายทั้งหมด กับรายได้และค่าตอบแทนที่เพิ่มเติม

ภาระค่าจ้างการให้บริการเดินรถคงค้างของส่วนต่อขยาย ก่อนวันที่สัญญาร่วมทุนจะมีผลบังคับใช้ ภาระค่าตอบแทนเพิ่มเติม 5% ของรายได้ค่าโดยสารส่วนต่อขยาย

ระหว่างปี 2573-2602 จะแบ่งรายได้ให้ กทม.ตั้งแต่วันที่ 4 ธ.ค. 2572-4 ธ.ค. 2602 ในช่วง 15 ปีแรก 2572-2587 อัตรา 10% ของรายได้ค่าโดยสาร ระยะ 10 ปีต่อมา 2588-2597 อัตรา 15% ของรายได้ค่าโดยสาร และ 5 ปีสุดท้าย 2598-2602 อัตรา 25% ของรายได้ค่าโดยสาร หากผลตอบแทนเกินกว่า 9.60% จะแบ่งกระแสเงินสดสุทธิต่อผู้ถือหุ้นให้ กทม.เพิ่มเติมตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

ทั้งนี้มีข้อสังเกตจากสำนักงานอัยการสูงสุด เรื่องการแก้ไขหรือยกเลิกสัญญาหลักของโครงการในส่วนสัญญาจ้างให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนหลักและส่วนต่อขยาย และสัญญาอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจน ก่อนลงนามสัญญา

เป็นผลเจรจาที่ผ่านการพิจารณาจากเจ้ากระทรวงมหาดไทย แต่ไม่รู้เพราะเหตุใดถึงถูก "ดอง" มานานร่วมปี