

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,600	Section: First Section/หน้าแรก วันที่: ศุกร์ 15 มกราคม 2564 ปีที่: 34 ฉบับที่: 11773 หน้า: 1(ซ้าย), 4 Col.Inch: 94.02 Ad Value: 150,432 PRValue (x3): 451,296 คลิป: สีสี่		
	หัวข้อข่าว: คนกรุงระทึกสายสีเขียว'158บาท'		

กทม.ประกาศพรุ่งนี้ มีผล16ก.พ.-รัฐบาลยื้อต่อสัมปทานหลังอภิปราย
 คนกรุงระทึกสายสีเขียว'158บาท'

“บีทีเอส”ชี้หนี้ค่าเดินรถ
แตะ9พันล้าน

กรุงเทพธุรกิจ ● กทม.เร่งเก็บค่าโดยสาร ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว 16 ก.พ.นี้ เผยเพดานราคาสูงสุด 158 บาท หลังดีล 65 บาทตลอดสายไร้ข้อสรุป ชี้โควิด-19 พ่นพิษ ผู้โดยสารลดต่อเนื่อง “บีทีเอส”แจงหนี้เดินรถพุ่งกว่า 9 พันล้านบาท รัฐบาลยื้อต่อสัมปทานหลังอภิปราย

การเปิดเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต จะเปิดให้บริการพรุ่งนี้วัน (15 ม.ค.) ในขณะที่การต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวระหว่างกรุงเทพมหานครและบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ยังไม่ได้ข้อสรุป

พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) เปิดเผยว่าการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่กรุงเทพมหานครเปิดให้บริการฟรีมาตั้งแต่วันที่ 15 ธ.ค.2563 ได้มีการพิจารณาแนวทางดำเนินการหลังจากนี้ โดยในวันที่ 16 ม.ค.นี้กรุงเทพมหานครจะมีการประกาศอัตราค่าโดยสารของส่วนต่อขยาย รวมค่าโดยสารสายหลักทั้งสายสุขุมวิทและสีลม

โดยขณะนี้ กรุงเทพมหานครยังอยู่ระหว่างศึกษาอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม โดยเบื้องต้นประเมินว่าจะมีเพดานราคาสูงสุดอยู่ที่ 158 บาท ซึ่งเป็นการคำนวณมาจากอัตราค่าโดยสารสายสีเขียวหลักที่เก็บสูงสุด 44 บาท และมีการจัดเก็บเพิ่มเติมในเส้นทางส่วนต่อขยาย โดยอัตราค่าโดยสารที่กรุงเทพมหานครจะประกาศครั้งนี้ ซึ่งเป็นการกำหนดอัตราค่าเพิ่มเติมในช่วงส่วนต่อขยายสายใหม่ ทั้งสายเหนือ

หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และสายใต้ ช่วง บางรัก-สมุทรปราการ

“เนื่องจากว่ากำหนดฟรีค่าโดยสารจะสิ้นสุดวันที่ 15 ม.ค.นี้ แต่เนื่องด้วยกฎหมายกำหนดไว้ว่า ผู้ให้บริการเดินรถจะต้องประกาศค่าโดยสารให้ผู้โดยสารทราบและเตรียมตัวก่อน 30 วัน ดังนั้นการที่ กทม.จะประกาศราคาในวันที่ 16 ม.ค.นี้ ก็จะเริ่มมีผลต่อผู้โดยสาร เริ่มจ่ายค่าโดยสารในวันที่ 16 ก.พ.2564” พล.ต.อ.อัศวินกล่าว

อย่างไรก็ดีกรุงเทพมหานครยอมรับว่ามีความจำเป็นต้องจัดเก็บค่าโดยสารในอัตราที่สูงเพดานราคา 158 บาทเนื่องจาก

อ่านต่อหน้า 4

▶ ต่อจากหน้า 1

คนกรุง

ปัจจุบันการเจรจาจัดทำราคา 65 บาทตลอดสาย ยังไม่ได้ข้อสรุป อีกทั้งกรุงเทพมหานครก็มีภาระค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายให้กับเอกชนผู้รับจ้างเดินรถไฟฟ้าสายดังกล่าว ซึ่งเป็นภาระหนี้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยยืนยันว่าเพดานราคา 158 บาท แม้จะเป็นราคาที่สูงแต่เมื่อคำนวณต้นทุนทั้งหมดแล้วพบว่ากรุงเทพมหานครยังขาดทุน

โควิดกระทบผู้โดยสารต่ำกว่าเป้า

ทั้งนี้ จากสถิติการให้บริการรถไฟฟ้า ส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงท่าแยกลาดพร้าว-คูคต จากการเปิดให้บริการตั้งแต่ 15 ธ.ค.ที่ผ่านมา มีผู้โดยสารเฉลี่ยที่ 125,444 เที่ยวคนต่อวัน ซึ่งในช่วงแรกๆที่ให้บริการมีผู้โดยสารมากกว่า 150,000 เที่ยวคนต่อวัน แต่จากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ผู้โดยสารลดลง ปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 80,000 เที่ยวคนต่อวัน

ส่วนสายสีทองในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมาพบว่า มีผู้โดยสารเฉลี่ยที่ประมาณ 10,000 เที่ยวคนต่อวัน โดยสถานีที่มีประชาชนใช้บริการ

สูงสุดคือที่สถานีเจริญนคร แต่จากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ในระลอกสองที่เริ่มมีผู้ป่วยในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ช่วงปลายเดือน ธ.ค.2563 ต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

ทั้งนี้ภาครัฐได้ออกมาตรการควบคุมโรคที่เข้มงวดมากขึ้นโดยประกาศให้สถานศึกษาในพื้นที่หยุดเรียน เน้นการทำงานจากที่บ้าน (Work from home) รวมทั้งการจำกัดจำนวนคนเข้าสถานที่ต่างๆและเข้มงวดการเดินทางของประชาชนทำให้ผู้โดยสารลดลงกว่า 70%ปัจจุบันมีผู้โดยสารที่ประมาณ 3,000 เที่ยวคนต่อวัน

สำหรับรถไฟฟ้าสายสีทอง สถานีกรุงธนบุรี-สถานีคลองสาน จะเริ่มเก็บค่าโดยสารในอัตรา 15 บาทตลอดสาย ตั้งแต่วันที่ 16 ม.ค.นี้ เป็นต้นไป ซึ่งนอกจากการใช้บริการกวดบัตรโดยสารที่บริเวณสถานีแล้ว ผู้โดยสารที่ใช้บัตรโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รายเดือนและบัตรแรบบิท สามารถใช้บัตรดังกล่าวเข้าใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีทองได้เช่นกัน โดยหักเป็นรายเที่ยวหรือหักตามมูลค่าค่าโดยสารเที่ยวละ 15 บาท แล้วแต่ชนิดของบัตร

“บีทีเอส”รอ กทม.ชี้แจงค่าตัว

นายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีทีเอสชี้แจงว่า ขณะนี้บีทีเอสยังไม่ได้รับแจ้งจากทางกรุงเทพมหานครอย่างเป็นทางการถึงรายละเอียดการจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดสาย แต่ตามกฎหมายกำหนดว่าเมื่อมีการประกาศค่าโดยสารแล้ว ซึ่งจะต้องใช้เวลา 30 วันจึงจะมีการจัดเก็บค่าโดยสารได้ ก็คาดว่าจะได้รับแจ้งข้อมูลจากทางกรุงเทพมหานครและประกาศให้ประชาชนรับทราบภายใน 16 ม.ค.นี้

“เมื่อมีการประกาศก็ต้องใช้เวลาประมาณ 1 เดือน จึงจะจัดเก็บค่าโดยสารได้ ดังนั้นต้นทุนการเดินทางก็ยังคงเพิ่มขึ้นอยู่ซึ่งปัจจุบันค่าจ้างเดินรถที่บีทีเอสต้องจัดเก็บจากทางกรุงเทพ

มหานครมีอยู่กว่า 9 พันล้านบาทแล้วโดยบีทีเอสต้องแจ้งอัปเดตตัวอย่างอย่างต่อเนื่องเพราะเป็นต้นทุนที่เราก็ต้องแบกรับ”นายสุรพงษ์กล่าว

ส่วนการปรับเปลี่ยนค่าโดยสารจะต้องใช้เวลาในการปรับระบบตัว 3-4 วัน รวมทั้งที่ผ่านมาเมื่อเปลี่ยนค่าโดยสารบีทีเอสจะใช้เวลาประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า 30 วัน ตามข้อกำหนดของสัมปทาน

ยึดต่อสัมปทานหลังอภิปราย

แหล่งข่าวจากกรุงเทพมหานคร กล่าวว่ากรณีที่ไม่มีการต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้กับบีทีเอสจะทำให้ต้องเก็บค่าโดยสารตลอดสายที่ราคา 158 บาทตลอดสายซึ่งในจำนวนนี้เป็นค่าโดยสารในส่วนที่บีทีเอสรับสัมปทานช่วงหมอชิต-อ่อนนุช ราคาไม่เกิน 44 บาท และส่วนที่เหลือเป็นค่าโดยสารส่วนต่อขยายที่กรุงเทพมหานครจ้างบีทีเอสเดินรถ

“ส่วนการจะเสนอเรื่องการต่ออายุสัมปทานให้ ครม.พิจารณาเมื่อไหร่ นายกรัฐมนตรีขอให้รอการอภิปรายไม่ไว้วางใจของฝ่ายค้านเสร็จก่อน”แหล่งข่าว กล่าว

ขณะที่แหล่งข่าวจากรัฐบาล กล่าวว่า การต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวกำลังเป็นปัญหาระหว่างพรรคร่วมรัฐบาล โดยเฉพาะพรรคภูมิใจไทยที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และเลขาธิการพรรคภูมิใจไทย มีท่าทีคัดค้านและอาจไม่ยกมือสนับสนุนในการอภิปรายไม่ไว้วางใจเนื่องจากล่าสุดพรรคเพื่อไทยที่เป็นแกนนำฝ่ายค้าน ได้ประกาศชัดเจนว่าเตรียมนำเรื่องปัญหารถไฟฟ้าสายสีเขียวมาเป็นประเด็นหลักในการซักฟอกรัฐบาลด้วย

นอกจากนี้ ฝ่ายค้านเตรียมที่จะยื่นญัตติขอเปิดอภิปรายไม่ไว้วางใจรัฐบาลภายในสัปดาห์หน้า เพื่อให้บรรจุก้นสมัยประชุมนี้ หากไม่ทันก็จะเสนอให้เปิดประชุมสภาผู้แทนราษฎรสมัยวิสามัญ จึงเป็นเหตุให้นายกรัฐมนตรี

ยังไม่ให้วาระการต่ออายุสัมปทานสายสีเขียวและราคาส่วนต่อขยายเข้า ครม.ก่อนที่จะมีการอภิปรายไม่ไว้วางใจเพื่อไม่ให้เรื่องนี้กลายมาเป็นประเด็นที่พรรคฝ่ายค้านจะใช้โจมตีรัฐบาลได้

เปิดร่างสัญญาสัมปทาน

ทั้งนี้ที่ผ่านมามีการส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาเพื่อเตรียมเสนอ ครม.โดยกำหนดรูปแบบสัญญาแบบ PPP Net Cost อายุสัญญา 40 ปีแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ 1. ระยะเวลาร่วมลงทุนเดิม ตั้งแต่วันที่ลงนามถึง 4 ธ.ค.2572 และ 2. ระยะเวลาร่วมลงทุนเพิ่มเติม ตั้งแต่วันที่ 5 ธ.ค.2572 ถึง 4 ธ.ค.2602 (ต่ออายุสัญญา 30 ปีจาก 4 ธ.ค.2572)

รวมทั้งมีการแบ่งผลประโยชน์ค่าโดยสารให้กรุงเทพมหานครตั้งแต่ปี 2572 เป็นต้นไป แบ่งเป็นปีที่ 1-15 10% ,ปีที่ 16-25 15% และปีที่ 26-30 25% โดยภาระทางการเงินของโครงการที่เอกชนรับผิดชอบรวม 76,948 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินลงทุน 38,639 ล้านบาท ครอบคลุมค่าจัดหาขบวนรถ 17,291 ล้านบาทค่างานระบบ 20,248 ล้านบาทการลงทุนของกรุงเทพมหานคร (ส่วนสะพานตากสิน) 500 ล้านบาทการลงทุนของกรุงเทพมหานคร (ส่วนประตูกันชนชาลาอัตโนมัติส่วนต่อขยายที่ 1) 600 ล้านบาท

และภาระทางการเงินก่อนเริ่มสัมปทาน 38,309 ล้านบาทผลขาดทุนจากการดำเนินการส่วนต่อขยาย 28,103 ล้านบาท และส่วนต่างรายได้ค่าโดยสารที่ต้องชดเชยให้กองทุน BTS GIF 10,206 ล้านบาท ในขณะที่ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเป็นของกรุงเทพมหานครที่รับภาระภาษีในเขตกรุงเทพฯ ส่วนเอกชนรับผิดชอบภาษีนอกเขตกรุงเทพฯ รวมถึงภาษีอื่น