

สัมภาษณ์'สายสีเขียว'วุ่น
ตัวแปรต่อธุรกิจกลุ่ม BTS
> 14



● สมัยรับกา เริ่มรู้
กรุงเทพธุรกิจ

สัมภาษณ์'สายสีเขียว'วุ่น ตัวแปรต่อธุรกิจกลุ่ม BTS

ปม "สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว" ไร้ข้อสรุป กำลังจะกลายเป็นทุกข์หนักของคนกรุงที่เข้ามาซ้ำเติมในช่วงนี้ ด้วยการประกาศขึ้นค่าโดยสารสูงสุด 158 บาทต่อเที่ยว จนมาสู่กับปรับราคาลงมาเหลือ 104 บาทต่อเที่ยว จากปัจจุบันราคาอยู่ที่ 15-65 บาท

การเจรจาต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว ขึ้นอยู่กับ 2 หน่วยงาน คือเจ้าของสัมปทาน นั่นคือ กรุงเทพมหานคร หรือ กทม. และผู้รับสัมปทาน คือกลุ่ม บริษัท บีทีเอส ไฮลด์จิง จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ที่มีบริษัท ลูกรับบริหารอีกที คือ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด หรือ BTSC

ด้วยหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง มีกระทรวงคมนาคม ในฐานะฝ่ายกำกับดูแล ผ่านการขนส่งทางราง และยังมีกระทรวงมหาดไทยในฐานะหน่วยกำกับกทม.เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ดังนั้นประเด็นการต่ออายุสัมปทานจึงไม่สามารถตกลงเพียงแค่ กทม. และ BTS ได้ เพราะมีการท้วงติงถึงความเหมาะสมควรให้รายได้เดิมหรือเป็นการประมูลใหม่

โดยสัมปทานดังกล่าวคือสายสีเขียว ช่วงกลาง คือสถานีหมอชิต-สถานีอ่อนนุช และสถานีสนามกีฬา-สถานีสะพานตากสิน โดยบีทีเอส ผู้ลงทุนเองทั้งหมด 53,000 ล้านบาท แต่สัญญาดังกล่าวจะหมดอายุลงในปี 2572 จึงมีการต่อรองเจรจาเพื่อจะขอต่ออายุสัญญาสัมปทานต่ออีก 30 ปี หรือ



หมดอายุลงปี 2602 ซึ่งบีทีเอสจะต้องรับผิดชอบการเดินทางสายหลัก และส่วนต่อขยาย

โดยเป็นการแลกกับทาง BTS จะต้องแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้ กทม. เป็นเงินกว่า 2 แสนล้านบาท และจะต้องจ่ายหนี้แทนกทม.ประมาณ 68,000 ล้านบาท อีกทั้ง จะเก็บค่าโดยสารสูงสุดได้ไม่เกิน 65 บาท แต่การเจรจามีการท้วงติงจากกระทรวงคมนาคมและยังไม่มีพิจารณาจนทำให้ยืดเยื้อและมีผลกระทบในที่สุด

อย่างไรก็ตามปัจจุบันสายสีเขียวมีส่วนต่อขยายเพิ่มเติมด้านเหนือ จากสถานีหมอชิต-สถานีคูคต ด้านใต้ สถานีอ่อนนุช-สถานีเคหะสมุทรปราการ และสถานีสะพานตากสิน-สถานีบางหว้า ซึ่งปัจจุบันเป็นการทำสัญญาจ้างบริหาร

ไม่ได้เป็นการให้สัมปทานซึ่งกทม.เป็นผู้ลงทุนงานโยธา ส่วนบีทีเอสลงทุนขบวนรถติดตั้งระบบสื่อสาร อาณัติสัญญาณ และระบบตัว ส่วนนี้ กทม. ยังค้างค่าจ้างเดินรถไฟฟ้าเริ่มเปิดบริหารตั้งแต่ปี 2561 เป็นเงินกว่า 8,000 ล้านบาท

การลงทุนโครงการรถไฟฟ้าเป็นสาธารณูปโภคที่จำเป็นแต่มีความเสี่ยง เพราะจากผลศึกษาโครงการจะขาดทุน 10 ปี และคืนทุนหลังปีที่ 20 จึงทำให้ภาครัฐมักจะเป็นผู้ลงทุนเองและแบกรับความเสี่ยง (ขาดทุนเอาไว้) แต่ในกรณีสายสีเขียวเป็นการให้สัมปทานกับเอกชน จึงทำให้การเจรจายืดเยื้อและไม่จบสิ้น ซึ่งมิใช่ผลประโยชน์ และภาคการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้อง และทำให้ประชาชนกลายเป็นผู้รับต้นทุนภาระตรงนี้ไป

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,600	Section: การเงิน-ลงทุน/Market Wise			
	วันที่: อังคาร 19 มกราคม 2564			
	ปีที่: 34	ฉบับที่: 11775	หน้า: 13(บน), 14	
	Col.Inch: 62.92	Ad Value: 100,672	PRValue (x3): 302,016	คลิป: สีสี่
คอลัมน์: STOCK GOSSIP: สัมภาษณ์'สายสีเขียว'วัน ตัวแปรต่อธุรกิจกลุ่ม BTS				

อย่างไรก็ตามประเด็นดังกล่าว
ยังไม่ถึงที่สุดเพราะหลังจากทางกทม.
ออกมาประกาศตัวเลขค่าโดยสารจะพุ่งไป
สูงถึง 158 บาทต่อเที่ยว หลังจากนั้น
เริ่มมีการเจรจากับ BTS จนสามารถ
ปรับลงมาที่ราคาสูงสุด 104 บาทต่อเที่ยว
จะเก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียวเริ่ม 15-104บาท
เริ่มตั้งแต่ 16 ก.พ.2564

แม้จะทำให้ กทม. ต้องแบกรับ
ต้นทุนขาดทุนตามที่ระบุไว้ 3,000-4,000
ล้านบาทต่อปี ซึ่งทาง BTS เป็นผู้รับ
ผลขาดทุนในส่วนนี้ไป แต่ก็ต้องรับภาระ
เพื่อลดเสียงสะท้อนลบต่อประเด็นดังกล่าวลง
ซึ่งถือว่าได้ผลเพราะหลังจากนั้นทาง
กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม
เร่งหารือกับทุกฝ่าย 21 ม.ค. นี้ และขอให้
กทม. ระบุการปรับขึ้นอัตราค่าโดยสาร
เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าโดยสาร
ที่สร้างภาระค่าเดินทางให้แก่ประชาชน

หากมองถึงผลกระทบต่อหุ้น BTS
แม้จะมีความเสี่ยงเรื่องสัญญาสัมปทาน
แต่หลังจากมีกระแสไม่เห็นด้วยในการ
ปรับขึ้นราคา แต่อาจจะกลายเป็นผลบวก
ทำให้เกิดความคืบหน้าให้รัฐบาลหาทาง
เจรจาได้เร็วขึ้น ที่สำคัญงานรถไฟฟ้า
ยังมีเค้กก้อนใหญ่ให้รอประมูลทั้งสายสีส้ม
ฝั่งตะวันตก และสายสีม่วงใต้ ซึ่งเป็น
เส้นทางระยะยาวหลายกิโลเมตร ซึ่งล้วนแต่
เป็นความหวังของผู้ทำธุรกิจเดินรถไฟฟ้า
ทุกราย