



# รฟม.เล็งโยกค่าสัมปทานโปะขาดทุนสีม่วง ปี60 ตั้งงบกว่า2พันล.ยังไม่พอรายจ่าย

ผู้จัดการรายวัน360 – รฟม.ค้นหาเงินชดเชยเดินรถสายม่วงเพิ่ม หลังผู้โดยสารใช้จริงตั้งแต่เปิดเดือน ส.ค.59 ต่ำจากที่คาดการณ์ไว้มากส่งผลให้ขาดทุน “ผู้ว่าฯรฟม.” เผยปี 60 ตั้งงบค่าใช้จ่ายสีม่วงไว้ 2 พันล. หากไม่พอต้องโอนรายได้ค่าสัมปทานมาอุดขาดทุน ส่วนปี 61 ต้องประเมินใหม่ตามจริง

นายพีระยุทธ สิงห์พัฒนากุล ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กล่าวว่า จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สีม่วง) ช่วงคลองบางไผ่-เตาปูนเปิดช่วงแรกที่มีผู้โดยสารประมาณ 2 หมื่นคนต่อวัน ซึ่งขณะนี้อยู่ที่ประมาณเฉลี่ย 2.3 หมื่นคนต่อวัน หลังจากมีการปรับลดค่าโดยสารลง 50% จาก 14-42 บาท เหลือ 14-29 บาท ซึ่งยังเป็นจำนวนที่ต่ำกว่าเป้าหมาย และทำให้ รฟม.ขาดทุนจากประมาณการ โดยการเชื่อมต่อช่วง 1 สถานี จากเตาปูน-บางซื่อ และเปิดเดินรถสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค จะช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารของสายสีม่วงอย่างเป็นสาระสำคัญ หรือ ประมาณปี 2563 ที่สายสีน้ำเงินต่อขยายจะเปิดเดินรถได้

ทั้งนี้ ในการเดินรถสายสีม่วงนั้น รฟม.มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เนื่องจากเป็นรูปแบบ PPP-Gross Cost คือจ้างเอกชนจัดหาติดตั้งระบบไฟฟ้า และเดินรถ ซึ่งได้ตั้งงบประมาณในปี 2560 ไว้กว่า 2,000 ล้านบาท โดยจะมีค่าใช้จ่าย 2 ส่วนคือ การชำระค่าอุปกรณ์และค่าติดตั้งค่าตัวรถ งานระบบที่บริษัท ทางด่วนและ

รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ได้ลงทุนไปประมาณ 200 ล้านบาท เป็นระยะเวลา 10 ปี และอีกส่วนเป็นค่าจ้างเดินรถ ประมาณ 1,800 ล้านบาท ซึ่งยอมรับว่า จำนวนผู้โดยสารที่ต่ำกว่าประมาณการ ทำให้เกิดส่วนต่างของรายได้และรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการประเมินไว้เดิม

โดยก่อนหน้านี้ ประเมินว่ารัฐต้องชดเชยค่าใช้จ่ายของสายสีม่วง ประมาณ 11 ปี ตลอดสัญญาจ้าง แต่ขณะนี้ตัวเลขค่าชดเชยอาจจะมากกว่าที่ประมาณการไว้ เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารสีม่วงต่ำกว่าประมาณการ ซึ่งส่วนต่างจะเพิ่มขึ้น ในปี 2560 อาจจะพิจารณาจากรายได้อื่นๆ เช่น ค่าสัมปทานมาช่วย ส่วนปี 2561 รฟม. ต้องพิจารณา เพื่อปรับเพิ่มการของบประมาณในการชดเชยรายได้ สายสีม่วงอีกครั้ง

“กรณีการจ้างเดินรถ จะจ่ายตามจำนวนเที่ยวและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งมีการกำหนดเที่ยววิ่ง คุณภาพในการให้บริการไว้ ส่วนกรณีที่ผู้โดยสารน้อยเกิดจากหลายปัจจัย ซึ่งในปีแรก รฟม. อาจจะยังไม่รู้ฐานตัวเลขผู้โดยสารที่แท้จริง ดังนั้นในปีต่อไป จะมีการปรับตัวเลขตามจริงอีก ซึ่งหากงบปี 60 ที่ตั้งไว้สำหรับชดเชยรายได้ไม่เพียงพอ รฟม.จะต้องหารรายได้จากส่วนอื่นๆ มาชดเชยไปก่อน เช่น รายได้จากค่าสัมปทานสายสีน้ำเงิน เป็นต้น” ผู้ว่าฯรฟม. กล่าว

รายงานข่าวแจ้งว่า ตารางความถี่การเดินรถสายสีม่วงช่วงเวลาเร่งด่วน เช้า,

เย็น อยู่ที่ 3 นาที/ขบวน ช่วงนอกเวลาเร่งด่วน 7 นาที/ขบวน ซึ่งในทางปฏิบัติการปรับลดความถี่ ในกรณีที่ผู้โดยสารน้อยจะไม่สอดคล้องกับประสิทธิภาพในการให้บริการระบบราง ที่จะต้องมีความสม่ำเสมอ ดังนั้นแม้ว่าผู้โดยสารจะน้อยก็ต้องคงตารางการเดินรถไว้ ขณะที่ในปีแรกที่เปิดเดินรถ รฟม. คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารไว้ที่ 7 หมื่นคน/วัน แต่เนื่องจากขาดช่วง 1 สถานี (เตาปูน-บางซื่อ) ทำให้ผู้โดยสารไม่สะดวกและเสียเวลาในการต่อ Shuttle Bus ส่งผลต่อการตัดสินใจมาใช้สายสีม่วง ดังนั้น รฟม. จะต้องเร่งเปิดเดินรถช่วงรอยต่อ 1 สถานี ให้เร็วที่สุดรวมถึงหามาตรการจูงใจเพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารตามเป้าหมาย ซึ่งยอมรับว่าอาจจะต้องใช้เวลาอีกหลายปี.