

บีทีเอส 65 บาทตลอดสาย

● กรม.ชี้ชะตาวันนี้ขยายสัมปทานสายสีเขียว

จับตา กรม.ไฟเขียวขยายสัมปทานบีทีเอส 30 ปี คุ่มเดินรถสายสีเขียวข้ามศตวรรษจนถึงปี 2602 เก็บค่าโดยสาร 15-65 บาท พร้อมช่วยจ่ายหนี้ กทม.ฟุ้งรับผิดชอบค่าธรรมเนียม ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ 4.4 หมื่นล้าน ชี้ต้องเร่งทำให้ชาวบ้านได้รับความสะดวกไม่ต้องเปลี่ยนขบวนรถกลางทาง

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ในการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 13 ส.ค.นี้ พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รมว.มหาดไทย ได้เสนอเรื่องขอความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้กับบริษัท บีทีเอสกรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ของกระทรวงมหาดไทยให้ ครม.พิจารณาอนุมัติโดยให้มีการขยายเวลาร่วมลงทุนโครงการเพิ่มเติมอีก 30 ปี จากเดิมสิ้นสุดปี 2572 เป็นสิ้นสุดปี 2602 เพื่อให้ทันตามแผนการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ช่วงสิ้นปีนี้ ซึ่งจะ ทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์ มีความต่อเนื่องในการเดินทางโดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายขบวนรถ เนื่องจากสามารถเดินทางยาวในระยะทาง 66.4 กิโลเมตร (กม.) จากสัญญาเดิมระยะทางจะมีเพียง 23.5 กิโลเมตร (กม.) เท่านั้น ซึ่งจะทำให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย และค่าโดยสารที่เหมาะสม

สำหรับในรายละเอียดของสัญญาได้ระบุถึงผลตอบแทนที่ผู้รับสัมปทานจะต้องชำระผลตอบแทนให้แก่กรุงเทพมหานคร มีดังนี้ ภาระค่าจ้างติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล สำหรับส่วนต่อขยายที่ 2 ภาระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมสำหรับภาระหนี้เงินกู้ที่มีต่อกระทรวงการคลังไม่เกิน 44,429 ล้านบาท ภาระส่วนต่างระหว่างค่าจ้างการให้บริการเดินรถส่วนต่อขยายที่ 1 และ 2 กับรายได้ค่าโดยสารส่วนต่อขยายที่ 1 และ 2 และค่าตอบแทนเพิ่มเติม ภาระค่าจ้างการให้บริการเดินรถ คงค้างของส่วนต่อขยายที่ 1 และ 2 ก่อนวันที่สัญญา

ร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ภาระค่าตอบแทนเพิ่มเติมจำนวนเท่ากับ 5% ของรายได้ค่าโดยสารส่วนต่อขยายที่ 1 และ 2

นอกจากนี้ ช่วงระหว่างปี 2573-2602 ผู้รับสัมปทานจะแบ่งรายได้ให้กับกรุงเทพมหานครภายหลังสิ้นสุดสัญญาสัมปทานเดิม ก่อตั้งแต่วันที่ 5 ธ.ค.2572 จนถึงวันที่ 4 ธ.ค.2602 ดังนี้ ระยะเวลาดำเนินการ (2572-2587) อัตรา 10% ของรายได้ค่าโดยสาร ระยะเวลาดำเนินการ 10 ปีต่อมา ปี 2488-2597

อัตรา 15% ของรายได้ค่าโดยสาร และระยะเวลา 5 ปีสุดท้าย ปี 2598-2602 อัตรา 25% ของรายได้ค่าโดยสาร และหากผลตอบแทนของผู้รับสัมปทานเกินกว่า 9.60% ผู้รับสัมปทานก็จะแบ่งกระแสเงินสดสุทธิต่อผู้ถือหุ้น ในส่วนที่ทำให้ผลตอบแทนเกินให้แก่กรุงเทพมหานครเพิ่มเติมด้วย

ส่วนหลักเกณฑ์การปรับเพดานค่าโดยสาร กำหนดใช้ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป ตามที่กระทรวงพาณิชย์ประกาศเพียงอย่างเดียว โดยอัตราค่าโดยสารเส้นทางหลัก ระหว่างปี 2562 ถึง 4 ธ.ค.2572 กำหนดเป็น $15 + 1 + 4(x-1)$ (x คือจำนวนสถานี) สูงสุดไม่เกิน 44 บาท โดยจะปรับค่าโดยสารได้ทุก 24 เดือน ส่วนโครงสร้างค่าโดยสารส่วนต่อขยายปี 2562-2602 และเส้นทางหลัก ตั้งแต่วันที่ 5 ธ.ค.2572-2602 กำหนดเป็น $15 + 3x$ (x คือจำนวนสถานี) โดยราคาสูงสุดไม่เกิน 65 บาท โดยจะปรับอัตราค่าโดยสารทุกๆ 24 เดือน

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ทั้งนี้กระทรวงมหาด-

ไทยได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ปัจจุบันกรุงเทพมหานคร ได้รับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดเส้นทาง ซึ่งจะต้องรับภาระหนี้จากการโอนโครงการรวมถึงค่าบริหารจัดการเดินรถ ดังนั้น จึงได้ปฏิบัติตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ซึ่งกำหนดให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดเส้นทางได้อย่างต่อเนื่อง เป็นโครงข่ายเดียวกัน

ขณะเดียวกันยังกำหนดให้กระทรวงมหาดไทย แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมา เพื่อทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นๆเพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและดำเนินการเจรจากับผู้รับสัมปทานเดิม และจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งขณะนี้คณะกรรมการได้ดำเนินการเจรจา และจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนเสร็จแล้ว และผ่านการตรวจร่างสัญญาจากสำนักงานอัยการสูงสุดเรียบร้อยแล้ว

ด้านนายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสกล่าวว่า การเจรจาดังกล่าวถือว่าบีทีเอสทำดีที่สุดและทุกฝ่ายได้ประโยชน์ร่วมกัน โดยเฉพาะประชาชนที่จะได้รับประโยชน์สูงสุด เนื่องจากค่าโดยสารจะลดลงจากเดิมค่าโดยสารตลอดสายที่ 158 บาท เหลือเพียง 65 บาทตลอดสายเท่านั้น ขณะเดียวกันการเดินทางก็สะดวกไม่ต้องเปลี่ยนรถ นอกจากนั้น ในส่วนของ กทม. ก็จะไม่เป็นภาระหนี้สินที่ต้องให้ภาครัฐรับผิดชอบ.