



## ขยายสัมปทานสายสีเขียว ผู้บริโภค+รัฐ ได้อะไร ถ้าคุ้ม ก็ต้องกล้าตัดสินใจ

เดือนนี้ (ธันวาคม 2563) รถไฟฟ้าบีทีเอสจะเปิดให้บริการเพิ่มอีก 7 สถานี (รถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต- สะพานใหม่- คูคต) ได้แก่ สถานีพหลโยธิน 59, สถานีสายหยุด, สถานีสะพานใหม่, สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช, สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ, สถานีแยก กปอ. และสถานีคูคต

ก่อนหน้านี้ เมื่อเดือนมิถุนายน 2563 ได้เปิดให้บริการเพิ่มมาแล้ว 4 สถานี ได้แก่ สถานีกรมป่าไม้, สถานีบางบัว, สถานีกรมทหารราบที่ 11 และสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ

เท่ากับว่า ปีนี้จะทำให้รถไฟฟ้าสายสีเขียว ตลอดสาย ครอบคลุมถึง 3 จังหวัด ได้แก่ ปทุมธานี กรุงเทพมหานคร และยาวไปถึงสมุทรปราการ

คาดว่า หากราคาค่าโดยสารไม่แพงเกินไป อยู่ในระดับที่คุ้มราคา ผู้โดยสารไม่มีปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทาง ไม่ต้องเสียค่าแรกเข้าหลายครั้ง รวมถึงมีที่จอดรถยนต์สะดวก ประชาชนน่าจะหันมาใช้บริการจำนวนมาก ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการติดบนท้องถนนได้เยอะ

1. ปัญหาใหญ่ตอนนี้ คือ การเจรจากับบีทีเอส ซึ่งเป็นเอกชนผู้ถือสัญญาสัมปทานเดิมตรงช่วงกลางเมืองที่เป็นเหมือนไข่แดง โดยสัญญาเดิมกำหนดเงื่อนไขค่าโดยสาร ค่าแรกเข้า ฯลฯ ผูกมัดไว้

ตรงนี้เอง ที่รัฐบาล กทม. และบริษัทเอกชน จะต้องแก้ปัญหา ร่วมกัน ควรเจรจาทกลงกันได้ มิฉะนั้น จะต้องติดสัญญาเดิมไปอีกเกือบ 10 ปี คนที่จะเสียประโยชน์ก็คือประชาชนผู้โดยสาร

2. ขณะนี้ มีข้อกังขาจากกระทรวงคมนาคม (รถไฟฟ้าสายสีเขียวอยู่ใน การดูแลของ กทม. ภายใต้กำกับของกระทรวงมหาดไทย) โดยอ้างทำนองว่าการขยายสัมปทานสายสีเขียวทำให้ค่าโดยสารแพงกว่าสายสีน้ำเงิน (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอยู่ในการดูแลของกระทรวงคมนาคม)

เรื่องนี้ ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ อดีตรองผู้ว่าฯ กทม. ได้สรุปข้อมูลเพื่อให้พิจารณาได้ชัดเจน ว่าด้วยเรื่อง “ใครได้ใครเสีย? ขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว – สีน้ำเงิน” ดังนี้

“รถไฟฟ้าสายสีเขียวถูกกักต้งการขยายสัมปทานจากกระทรวงคมนาคม แต่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้รับการขยายสัมปทานไปแล้วเมื่อกว่า 3 ปีที่ผ่านมา ดูกันว่าประชาชนและรัฐได้-เสียอย่างไรจากการขยายสัมปทานรถไฟฟ้า

### รถไฟฟ้าสายสีเขียว

รถไฟฟ้าสายสีเขียวอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรุงเทพมหานคร (กทม.) มีเส้นทางสายหลักประกอบด้วยช่วงหมอชิต-อ่อนนุช และช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน กทม.ได้ให้สัมปทานแก่บริษัท ระบบขนส่งมวลชน

กรุงเทพ (มหาชน) หรือบีทีเอส เป็นเวลา 30 ปี จากปี 2542 – 2572 โดย บีทีเอสเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมดเป็นเงินประมาณ 53,000 ล้านบาท

สำหรับเส้นทางส่วนต่อขยาย ประกอบด้วยช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า ช่วงอ่อนนุช-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-คูคต กทม.ลงทุนงานโยธา และ บีทีเอสลงทุนขบวนรถ ติดตั้งระบบสื่อสาร อาณัติสัญญาณ และระบบตั๋ว ขณะนี้กทม.โดยกระทรวงมหาดไทยได้เสนอให้ กรม.พิจารณาเห็นชอบการขยายสัมปทานให้บีทีเอสออกไปอีก 30 ปี จากปี 2572-2602 โดยบีทีเอส จะต้องรับผิดชอบการเดินทางทั้งเส้นทางสายหลักและส่วนต่อขยาย แต่อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมได้ทักท้วงการขยายสัมปทานให้บีทีเอสในการประชุม กรม.เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 เป็นเหตุให้ประเด็นนี้กลายเป็นข้อกังขาของคนทั่วไปว่าทำไมการขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวจึงเป็นเรื่องยาก แต่การขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจึงผ่านฉลุยไปแล้วเมื่อปี 2560

### รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีเส้นทางสายหลักคือช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ รฟม.ให้สัมปทานแก่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีอีเอ็มเป็นเวลา 25 ปี จากปี 2547-2572 เส้นทางนี้ใช้เงินลงทุนทั้งหมด 115,812 ล้านบาท โดย รฟม.ลงทุนงานโยธาเป็นเงิน 91,249 ล้านบาท และ บีอีเอ็มลงทุนขบวนรถ ติดตั้งระบบสื่อสาร อาณัติสัญญาณ และระบบตั๋ว เป็นเงิน 24,563 ล้านบาท

สำหรับเส้นทางส่วนต่อขยาย ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และ หัวลำโพง-ท่าพระ-บางแค เป็นการลงทุนรูปแบบเดียวกันกับเส้นทางสายหลัก กล่าวคือ รฟม.ลงทุนงานโยธา และบีอีเอ็มลงทุนงานเครื่องกลและไฟฟ้า รฟม.ได้ขยายสัมปทานให้บีอีเอ็มออกไปอีก 21 ปี จากปี 2572-2593 โดยบีอีเอ็มจะต้องเป็นผู้เดินรถทั้งเส้นทางสายหลักและส่วนต่อขยาย มีการลงนามในสัญญาขยายสัมปทานไปแล้วเมื่อปี 2560

ขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว VS สายสีน้ำเงิน		
	สายสีเขียว (บีทีเอส)	สายสีน้ำเงิน (บีอีเอ็ม)
1.ระยะเวลาขยาย (ปี)	30 (2572 - 2602)	21 (2572 - 2593)
2.ค่าโดยสารสูงสุด/กม. (บาท)	1.18	1.62
3.แบ่งรายได้ให้รัฐ (ล้านบาท)	กว่า 200,000	ไม่มี
4.ชำระค่าบริการรัฐ (ล้านบาท)	ประมาณ 28,000	ไม่มี
5.ผลตอบแทนการลงทุน (%)	9.6	9.75

### การขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวและสายสีน้ำเงิน ประชาชนและรัฐได้เสียอย่างไร?

#### 1. ระยะเวลาขยาย

กทม.ต้องการขยายสัมปทานให้บีทีเอสเป็นเวลา 30 ปี จากปี 2572-2602 ส่วน รฟม.ได้ขยายสัมปทานให้บีอีเอ็ม 21 ปี จากปี 2572-2593 เหตุที่ กทม.ต้องขยายให้นานกว่าการขยายของ รฟม. เป็นเพราะบีทีเอสลงทุนมากกว่าบีอีเอ็มทั้งเส้นทางสายหลักและส่วนต่อขยาย

#### 2. ค่าโดยสารสูงสุด/กม.

รถไฟฟ้าสายสีเขียวมีค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้ไกลที่สุด (ต่อเที่ยว) 55 กิโลเมตร ดังนั้น ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรเท่ากับ 1.18 บาท ส่วนรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีค่าโดยสารสูงสุด 42 บาท ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้ไกลที่สุด 26 กิโลเมตร ดังนั้น ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรเท่ากับ 1.62 บาท หรือแพงกว่าค่าโดยสารสูงสุดของสายสีเขียว 44 สตางค์/กิโลเมตร

### 3. แบ่งรายได้ให้รัฐ

กรณีรถไฟฟ้าสายสีเขียว บีทีเอสจะต้องแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้ กทม. ตลอด 30 ปี รวมเป็นเงินกว่า 200,000 ล้านบาท และหากบีทีเอสได้ผลตอบแทนการลงทุนเกิน 9.6% จะต้องแบ่งรายได้ให้ กทม.เพิ่มเติมอีกตามอัตราที่กำหนดในสัญญา

ส่วนกรณีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บีอีเอ็มไม่ต้องแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้ รฟม. ถ้าได้ผลตอบแทนไม่เกิน 9.75% แต่ถ้าได้ผลตอบแทนเกิน 9.75% จะต้องแบ่งรายได้ให้ รฟม. ตามอัตราที่กำหนดในสัญญา

โดยสรุป บีทีเอสจะต้องแบ่งรายได้ให้รัฐมากกว่าบีอีเอ็ม

### 4. ข้าราชการแทนรัฐ

กรณีรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ส่วนต่อขยาย) บีทีเอสจะต้องจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้แทน กทม. ในช่วงปี 2562-2572 เป็นเงินประมาณ 13,000 ล้านบาท และจะต้องแบกรับภาระขาดทุนจากการเดินรถ (ส่วนต่อขยาย) ในช่วงปีดังกล่าวเป็นเงินประมาณ 15,000 ล้านบาท รวมเงินที่บีทีเอสจะต้องจ่ายแทน กทม. ประมาณ 28,000 ล้านบาท ส่วนกรณีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บีอีเอ็มไม่มีการรับผิดชอบจ่ายเงินแทน รฟม. ใดๆ ทั้งสิ้น

### 5. ผลตอบแทนการลงทุน

หากเงื่อนไขการขยายสัมปทานเป็นไปตามที่ตกลงกันไว้ดังกล่าวแล้วข้างต้น บีทีเอสจะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนไม่เกิน 9.6% เพราะถ้าเกินจะต้องแบ่งให้ กทม. ส่วนบีอีเอ็มจะได้รับไม่เกิน 9.75% เพราะถ้าเกินจะต้องแบ่งให้ รฟม.

โดยสรุป บีทีเอสได้ผลตอบแทนน้อยกว่าบีอีเอ็ม

เปรียบเทียบให้เห็นกันชัดๆ อย่างนี้แล้ว กระทรวงคมนาคมจะว่าอย่างไร?"

4. แน่นนอน ขึ้นชื่อว่าการเจรจา ก็จะต้องมีการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ ไม่มีใครได้ประโยชน์ฝ่ายเดียว มิฉะนั้น อีกฝ่ายก็คงไม่ยอม รัฐบาลจึงต้องชั่งน้ำหนักว่า ประโยชน์ที่ผู้โดยสารจะได้รับ + ประโยชน์ที่ กทม. จะได้รับ + ประโยชน์ที่ประเทศชาติจะได้รับ คุ้มหรือไม่?

รัฐบาลจะต้องกล้าตัดสินใจ

มิฉะนั้น เมื่อถึงวันเปิดให้บริการเต็มรูปแบบก็จะเกิดความวุ่นวาย (น้องๆ กรณีเมื่อครั้งที่รถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อไม่เชื่อมต่อกับสถานีเตาปูน) ประชาชนผู้บริโภคก็ต้องเผชิญกับสภาวะการเดินทางที่ไม่สะดวก เสียค่าแรกเข้าหลายต่อ มีภาระค่าโดยสารสูงเกินไป (หรือรัฐต้องจ่ายเงินอ้อมค่าโดยสารไปเรื่อยๆ) ซึ่งหากเป็นเช่นนั้น คนที่จะต้องรับผิดชอบ ถูกกันด่า ถูกประณาม หยามหยัน ก็คงไม่พ้นรัฐบาล โดยเฉพาะตัวนายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ในขณะที่ผู้คัดค้านไม่ต้องรับผิดชอบอะไร

สารลึ้ม