

'ศักดิ์สยาม' ซัดค่าตัวได้อีก 20% - 'บีทีเอส' ยัน 65 บาทเหมาะสม

นายกฯเคลียร์ปม'สายสีเขียว'

เงื่อนไขการต่อสัญญา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

PPP Net Cost
อายุสัญญา 40 ปี
แบ่งเป็น 2 ส่วน



ระยะเวลาร่วมลงทุนเดิม
ตั้งแต่
วันที่ลงนาม ถึง 4 ธ.ค.2572

ระยะเวลาร่วมลงทุนเพิ่มเติม
ตั้งแต่
วันที่ 5 ธ.ค.2572 ถึง 4 ธ.ค.2602
(ต่ออายุสัญญา 30 ปี จาก 4 ธ.ค.2572)

BTS รับการใช้จ่าย

● ดอกเบี้ยหนี้งานโยธา
ส่วนต่อขยายที่ 2

14,000 ล้านบาท

● ค่าจ้างระบบ E&M
ส่วนต่อขยายที่ 2

22,000 ล้านบาท



● ผลขาดทุนส่วนต่อขยายที่ 1-2

28,000 ล้านบาท

การแบ่งผลประโยชน์ค่าโดยสาร ให้กรุงเทพมหานคร

ตั้งแต่ปี 2572 เป็นต้นไป



การเก็บค่าโดยสาร

เก็บค่าโดยสารตารางเดียว (Single Fare)



ปัจจุบัน BTS รับสัมปทานและรับจ้างเดินรถ ส่วนต่อขยาย

กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

ระยะทาง 58.32 กิโลเมตร

52 สถานี

เปิดบริการครั้งแรกปี 2542

ส่วนที่รับสัมปทาน

● สีเขียวอ่อน หมอชิต-อ่อนนุช

● สีเขียวเข้ม สนามกีฬาฯ-ตากสิน

ส่วนต่อขยายที่รับจ้างเดินรถ

● สีเขียวอ่อน คูคต-หมอชิต,

อ่อนนุช-เคหะสมุทรปราการ

● สีเขียวเข้ม ตากสิน-บางหว้า



คมนาคม-มหาดไทย หาข้อสรุป ก่อนชงครม.

กรุงเทพธุรกิจ ● "คมนาคม" เตรียมแจง
สูตรคำนวณค่าโดยสาร หลังนายกฯเตรียม
นัดถกร่วมมหาดไทย เผยใช้สูตรเดียวกับ
รฟม.ลดค่าตัวได้อีก 20% "บีทีเอส" ยัน
ต้นทุนเดินรถไฟฟ้าสูง ค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท
ตลอดสายเหมาะสม

การต่อสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า
สายสีเขียวระหว่างกรุงเทพมหานคร (กทม.)
และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ
จำกัด (มหาชน) หรือ บีทีเอสฯ ยังคงมีความ
ยืดหยุ่นหลังจากคณะรัฐมนตรี (ครม.)
กำหนดให้กระทรวงมหาดไทยจัดทำ
ข้อมูลเพิ่มเติมตามข้อสังเกตของกระทรวง
คมนาคม

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ความคืบหน้า
ของการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนรอทางกรุงเทพมหานคร
กระทรวงมหาดไทย ตอบกลับข้อมูล
ที่กระทรวงคมนาคมได้สอบถามไว้ ใน
ประเด็นคำถาม 4 ด้านเกี่ยวกับการดำเนินการ
ตามกรอบ ม.44 การคำนวณราคาค่าโดยสาร
การใช้ทรัพย์สินของรัฐ และข้อพิพาททาง
กฎหมาย

"เรื่องนี้ต้องพิจารณาอย่างละเอียด
รอบคอบ และส่วนตัวผมเชื่อว่ายังมีเวลา
ที่จะพิจารณา เพราะสัมปทานจะสิ้นสุดในปี
2572 และยังมีสัญญาเดินรถถึงปี 2585
ดังนั้นการใช้เวลาพิจารณาอย่างละเอียดนี้
ไม่กระทบต่อการให้บริการของประชาชน
แน่นอน" นายศักดิ์สยาม กล่าว
อย่างไรก็ดี กระทรวงคมนาคม ได้

เตรียมข้อมูลทั้งหมดที่มี เพื่อชี้แจงต่อ
พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี
โดยเฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกำหนด
ค่าโดยสาร ที่มีการนำเสนอข้อมูลก่อนหน้านี้ว่า
ได้มีการคำนวณราคาค่าโดยสารรวมใน
เส้นทางปัจจุบัน รวมกับส่วนต่อขยายแล้ว
จะมีราคาสูงสุดไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย
ซึ่งในส่วนนี้ไม่ทราบว่าจะหน่วยงานที่มี
การคำนวณค่าโดยสารดังกล่าวนำเสนอข้อมูล
มาจากไหน ซึ่งขณะนี้นายรัฐมนตรีเตรียมนัด
หารือข้อมูลร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม
กระทรวงมหาดไทย

นายศักดิ์สยามกล่าวว่ากระทรวงคมนาคม
ได้รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่กำกับดูแล
รถไฟฟ้า ทั้งหน่วยงานทางกรมการขนส่ง
ทางราง(ขร.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

อ่านต่อหน้า | 4

ต่อจากหน้า 1

นายกฯ

แห่งประเทศไทย(รฟม.) ซึ่งเป็นผู้ให้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ข้อมูลทั้งหมดที่รวบรวมเป็นการใช้ฐานการคำนวณจากดัชนีราคาผู้บริโภคหรือ CPI (Consumer Price Index) และเมื่อลองนำสูตรคำนวณดังกล่าวมาคำนวณราคาค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีเขียวรวมกับส่วนต่อขยายแล้ว ยืนยันว่าประชาชนจะจ่ายค่าโดยสารสูงสุด ต่ำกว่า 65 บาท

คมนาคมชี้ลดค่าตัวได้อีก20%

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคมเผยว่าการคำนวณอัตราค่าโดยสาร รถไฟฟ้าสายสีเขียวรวมส่วนต่อขยาย มีจำนวน 59 สถานี โดยก่อนหน้านี้กรุงเทพมหานครมีการกำหนดราคาจะจัดเก็บอยู่ที่สูงสุดไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย ซึ่งลดลงต่ำกว่าผลการศึกษากำหนดในอัตราค่าโดยสารสูงสุด 158 บาทตลอดสาย

แต่เนื่องจากกระทรวงคมนาคมได้เข้าไปตรวจสอบสูตรคำนวณที่มาของค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสายอ้างอิงจากกรุงเทพมหานคร และบีทีเอส พบว่าใช้สูตรคำนวณมาจาก CPI กระทรวงพาณิชย์ แต่เป็นการคำนวณรวมหมวดอาหาร และเครื่องดื่ม (Food and Beverage)

ซึ่งแท้จริงแล้ว การคำนวณค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะไม่ควรนำ CPI รวม

หมวดอาหารและเครื่องดื่มมาคำนวณด้วยอีกทั้งค่าโดยสารของ รฟม.ก็ไม่ได้นำหมวดอาหารและเครื่องดื่มมาคำนวณรวม ดังนั้นควรมีการใช้สูตรคำนวณเดียวกัน ซึ่งกระทรวงคมนาคมพบว่าหากใช้สูตรคำนวณไม่รวมอาหารและเครื่องดื่ม จะทำให้อัตราค่าโดยสารสูงสุดของรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลดลงได้มากกว่า 20% จากอัตรา 65 บาทตลอดสาย

ค่าโดยสาร65บาทเหมาะสม

นายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส กล่าวว่า ข้อกำหนดราคาค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน 65 บาทตลอดสายที่เป็นเงื่อนไขในการต่อสัญญาสัมปทานเป็นข้อเสนอจากทางกรุงเทพมหานครที่ได้ทำการศึกษาและหารือร่วมกับบีทีเอสชี้ถึงความเหมาะสมมาแล้ว

ทั้งนี้ยืนยันว่าอัตราค่าโดยสารที่กำหนดนั้นอยู่บนพื้นฐานของการคำนวณต้นทุนงานโยธา การบริหารรถไฟฟ้า ตลอดจนส่วนแบ่งรายได้ที่บีทีเอสจะต้องมอบให้กทม.ทุกปีตามกำหนด ดังนั้นคงไม่สามารถนำอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีเขียว ไปเปรียบเทียบกับค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายอื่นได้ เนื่องจากมีต้นทุนที่ต่างกัน อีกทั้งรถไฟฟ้าสายอื่นยังไม่มีการจัดสรรส่วนแบ่งรายได้ให้รัฐ

ต้นทุนบีทีเอสสูงกว่า รฟม.

แหล่งข่าวจากกรุงเทพมหานคร เผยว่า

การทำธุรกิจรถไฟฟ้า หรือระบบขนส่งด้านอื่นๆ เอกชนสามารถทำราคาต่ำเพื่อช่วยลดต้นทุนผู้โดยสารได้แต่ต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ อาทิ ค่าก่อสร้างงานโยธา หรือค่าชดเชยสูญรายได้จากค่าโดยสาร ประเภทเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) แต่เนื่องจากรถไฟฟ้าสายสีเขียว เมื่อมีการต่อสัมปทานให้กับบีทีเอสแล้ว เอกชนต้องรับภาระชดเชยค่างานโยธาส่วนต่อขยายตามที่กรุงเทพมหานครรับโอนมาจาก รฟม. วงเงินราว 1 แสนล้านบาท

อีกทั้งในสัญญาต่อสัมปทานดังกล่าว บีทีเอสจะต้องจ่ายส่วนแบ่งรายได้ให้กับกรุงเทพมหานคร โดยรวมมูลค่าที่บีทีเอสต้องมอบให้กรุงเทพมหานครราว 3 แสนล้านบาท จึงถือเป็นต้นทุนการบริหารรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น หากเทียบกับการบริหารรถไฟฟ้าสายอื่น ที่รับผิดชอบเฉพาะค่าสัมปทานเดินรถ ส่วนงานโยธารัฐบาลจ่ายเงินอุดหนุน

ดังนั้น หากจะนำค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมาเปรียบเทียบกันคงไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากมีต้นทุนที่แตกต่างกัน แต่หากรัฐบาลอุดหนุนต้นทุนของบีทีเอสด้านใดด้านหนึ่ง ก็มีความเป็นไปได้ในการปรับลดอัตราค่าโดยสารให้ต่ำกว่า 65 บาทตลอดสาย

เร่งมหาดไทยตอบ4คำถาม

สำหรับประเด็นที่กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นเพิ่มเติมใน ครม.เมื่อวันที่ 17 พ.ย.2563 รวม 4 ประเด็น ที่ต้องการให้

กระทรวงมหาดไทยตอบก่อนเสนอ กรม.
อีกครั้ง คือ

1.ความครบถ้วนตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 มาตรา 46 และมาตรา 47 ที่กำหนดขั้นตอนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนต้องรอบคอบในการวิเคราะห์โครงการในเชิงผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) และอัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) รวมทั้งแหล่งที่มาของเงินทุนปริมาณผู้โดยสารและค่าโดยสารที่เป็นธรรมกับประชาชน

2.ประเด็นค่าโดยสารที่เหมาะสมเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวกำหนดไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย สูงกว่ารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินปัจจุบัน

3.ประเด็นการใช้สินทรัพย์ของรัฐที่รับโอนจากเอกชนให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามร่างสัญญาร่วมลงทุนสายสีเขียว ส่งผลให้สินทรัพย์ทั้งหมดที่กำลังจะเป็นของรัฐจึงเห็นควรพิจารณาประเด็นนี้ให้ชัดเจน

4.ประเด็นข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นจากกรณีกรุงเทพมหานครทำสัญญาจ้างปีที่เอสดีเอ็นอาร์ส่วนต่อขยายที่ 1 และ 2 ไปถึงปี 2585 และได้ไต่สวนข้อเท็จจริงของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) จะมีผลกระทบต่อสัญญาสัมปทานที่อยู่ระหว่างการดำเนินการต่อสัญญาจึงควรรอผลการไต่สวนข้อเท็จจริง