



กทม.เทียบ รฟม.

สนทนากฎจราจร วันนี้มีประเด็นสำคัญจากบทความของ ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ รอง หน.พรรคประชาธิปัตย์ อดีตรองผู้ว่าฯ กทม. เรื่องการขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว กับสายสีน้ำเงิน ครับ

“รถไฟฟ้าสายสีเขียว กทม.ถูกหักท้วงการขยายสัมปทานจากกระทรวงคมนาคมแต่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รฟม. ได้รับการขยายสัมปทานไปแล้วเมื่อกว่า 3 ปีที่ผ่านมาผมคิดว่าประชาชนและรัฐได้-เสียอย่างไรจากการขยายสัมปทานรถไฟฟ้า...”

1.ระยะเวลาขยายกทม.ต้องการขยายสัมปทานให้บีทีเอสเป็นเวลา 30 ปี จากปี 2572-2602 ส่วน รฟม.ได้ขยายสัมปทานให้บีทีเอ็ม 21 ปี จากปี 2572-2593 เหตุที่ กทม.ต้องขยายให้นานกว่าการขยายของ รฟม. เพราะบีทีเอสลงทุนมากกว่าบีทีเอ็มทั้งเส้นทางสายหลักและส่วนต่อขยาย

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 บีทีเอ็มไม่ต้องแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้ รฟม. ถ้าได้ผลตอบแทนไม่เกิน 9.75% แต่ถ้าได้ผลตอบแทนเกิน 9.75% จะต้องแบ่งรายได้ให้ รฟม.ตามที่กำหนดในสัญญา

4.ชำระเงินแทนรัฐ กรณีรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ส่วนต่อขยาย) บีทีเอสจะต้องจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้แทนกทม. ในช่วงปี 2562-2572 เป็นเงินประมาณ 13,000 ล้านบาท และจะต้องแบกรับภาระขาดทุนจากการเดินรถ (ส่วนต่อขยาย) ในช่วงปีดังกล่าวเป็นเงินประมาณ 15,000 ล้านบาท รวมเงินที่บีทีเอสจะต้องจ่ายแทน กทม.ประมาณ 28,000 ล้านบาท ส่วนกรณีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บีทีเอ็มไม่มีภาระรับผิดชอบใดๆทั้งสิ้น

เปรียบเทียบให้เห็นกันชัดๆอย่างนี้แล้ว กระทรวงคมนาคมจะว่าอย่างไร?

หน้า 10/10