

รถไฟฟ้าสายสีเขียว ยิงยาว...ยิงขาดทุน

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

หากเป็นไปตามกำหนดการเดิม ไม่มีอะไรพลิกผัน วันที่ 16 ธันวาคม 2563 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และ รมว.กลาโหม จะเดินสายกดปุ่มเปิดให้บริการรถไฟฟ้าเส้นทางใหม่ 2 สายรวด

เวลา 09.30 น.เปิดรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วง “หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต” อีก 7 สถานีใหม่ จากสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ-สถานีคูคต ให้บริการตลอดสาย 16 สถานี หลังทยอยเปิดเป็นช่วง ๆ ตั้งแต่กลางปี 2562 ที่ผ่านมา

จากนั้นเวลา 11.00 น. เปิดรถไฟฟ้าไร้คนขับน้องนุชสุดท้อ “สายสีทอง” ช่วงกรุงธนบุรี-โอคอนสยาม-สำนักงานเขตคลองสาน

ทั้ง 2 สายจะเปิดให้ประชาชนใช้บริการพร้อมกันในเวลา 13.00 น. คาดว่า “สายสีเขียวส่วนต่อขยาย” ทางกรุงเทพมหานคร (กทม.) จะเปิดให้นั่งฟรีไปก่อน ขณะที่ “สายสีทอง” เก็บค่าโดยสารทันที 3 สถานี 15 บาท ตลอดสาย

เป็นการสิ้นสุดการรอคอยของคนฝั่งธนบุรี สะพานใหม่ และปทุมธานี ที่รถไฟฟ้าหลักสีมาหลักที่

แต่ที่คงรออีกพักใหญ่ สายสีเขียวส่วนต่อขยายจาก “คูคต-ลำลูกกา” และ “สมุทรปราการ-บางปู” ที่ต้อง

รอดูยอดผู้โดยสารที่มาใช้ส่วนต่อขยาย โดยช่วง “แบร์ริง-สมุทรปราการ” ปัจจุบันเปิดใช้ฟรี มีคนใช้บริการเฉลี่ย 100,000 เที่ยวคนต่อวัน ปีหน้าคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 106,000 เที่ยวคนต่อวัน ส่วนช่วง “หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต” ปัจจุบันเปิดถึง “สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ” มีคนใช้บริการรวม 100,000 เที่ยวคนต่อวัน หากวิ่งถึงปลายทาง “สถานีคูคต” คาดว่าจะมีคนใช้บริการถึง 235,000 เที่ยวคนต่อวัน และ 250,000 เที่ยวคนต่อวันในปีหน้า

เพราะขาดผ่านสถานที่ราชการ และย่านชุมชน อย่างสะพานใหม่ สายหยุด ตลาดยิ่งเจริญ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช พิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ โรงเรียนนายเรืออากาศ ลำลูกกา และคูคต น่าจะทำให้คนมาใช้บริการได้เพิ่มขึ้น

แต่คงยังเป็นตัวชี้วัดอะไรไม่ได้ เพราะส่วนต่อขยายทั้ง 2 ช่วงนี้ ยังเปิดให้บริการฟรี ต้องรอประเมินหลังเก็บค่าโดยสาร

อย่างไรก็ตาม มีการประเมินว่า “รถไฟฟ้าสายสีเขียว” ยิงยาว ยิงขาดทุน เพราะคนไม่ได้ใช้บริการมากอย่างที่คิด แม้เส้นทางวิ่งจะยิงยาวเข้าใจกลางเมือง เป็นแหล่งงาน ซุปเปอร์ แคมป์วิ่งเชื่อมได้ถึง 3 จังหวัด

เนื่องจากเส้นทางเป็นการต่อขยายจากของเดิม ออกไปยังชานเมืองเรื่อย ๆ ส่วนใหญ่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย ไม่ใช่แหล่งงาน และไม่มียระบบขนส่งมวลชนรองหรือระบบขนส่งอื่น ๆ มาเชื่อมต่อการเดินทาง จึงทำให้คนยังใช้รถยนต์ส่วนตัว เหมือนสายสีม่วงช่วง “เตาปูน-คลองบางไผ่” ที่ผู้โดยสารยังพลาดเป้า ถึงจะลดค่าโดยสารเหลือ 20 บาทตลอดสาย แต่คนยังไม่ถึงเป้า 120,000 เที่ยวคนต่อวัน เฉลี่ยอยู่ที่ 70,000 เที่ยวคนต่อวัน ซึ่งสายนี้เป็นความโชคดีของเอกชนที่ไม่ต้องแบกภาระขาดทุน

เพราะ รฟม.จ้างเอกชนเดินรถยาว 30 ปี และรับความเสี่ยงเองทั้งหมด จากบทเรียน “สายสีม่วง” ทำให้ภาครัฐกลับมาประเมินการลงทุนและ



ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: การตลาด/บทความ

วันที่: จันทร์ 30 พฤศจิกายน - พุธ 2 ธันวาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5310

หน้า: 16(ล่างขวา)

Col.Inch: 76.29

Ad Value: 102,991.50

PRValue (x3): 308,974.50

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: ชั้น 5 ประชาชาติ: รถไฟฟ้าสายสีเขียว ยิงยาว...ยิงขาดทุน

ชะลอโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายไปยังชานเมืองไว้ก่อน ส่วนจะนานกี่ปีขณะนี้คงตอบไม่ได้ เพราะทฤษฎีกับความเป็นจริง ช่างต่างกันราวฟ้ากับเหว ตามแผนแม่บทรถไฟฟ้า 20 ปี ส่วนต่อขยายส่วนสุดท้ายของสายสีเขียวจะเป็นการลงทุนระยะสุดท้าย จะเปิดบริการปี 2572

หากยึดตามนี้คงได้สร้างแน่ แต่อาจจะช้าหน่อย นอกจากจะมีเอกชนใจป้ำทุ่มเงิน 20,000 ล้านบาท ลงทุนให้รัฐไปก่อน

พลิกดูผลศึกษาโครงการ สายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วงคูคต-ลำลูกกา มีระยะทาง 6.5 กม. ใช้เงินลงทุน 11,987 ล้านบาท

มี 4 สถานี "สถานีคลองสาม" อยู่บริเวณโรงเรียนวัดสายไหม ปากซอยเสาวรสก่อนถึงสะพานข้ามคลองสาม "สถานีคลองสี่" ใกล้กับถนนโสภา ประชาราษฎร์ "สถานีคลองห้า" ก่อนถึงสะพานข้ามคลองห้า และ "สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก" ตรงห้างบิ๊กซี ลำลูกกา กับหมู่บ้านวราบดีนทร์ คาดว่าเปิดปีแรกมีผู้โดยสาร 15,700 เที่ยวคนต่อวัน

ส่วนช่วงสมุทรปราการ-บางปู มีระยะทาง 9.5 กม. เงินลงทุน 13,344 ล้านบาท มี 5 สถานี "สถานีสว่างคนิवास" อยู่หน้าสว่างคนิवास ศูนย์เวชศาสตร์ฟื้นฟู สภากาชาดไทย "สถานีเมืองโบราณ" อยู่หน้าทางเข้าเมืองโบราณ "สถานีศรีจันทร์ประดิษฐ์" ปากซอยวัดศรีจันทร์ประดิษฐ์ "สถานีบางปู" หน้าสถานตากอากาศบางปู และนิคมอุตสาหกรรมบางปู และ "สถานีตำหรุ" อยู่ก่อนถึงแยกถนนตำหรุ-บางพลี มี

ผู้โดยสาร 14,300 เที่ยวคนต่อวัน

ทั้ง 2 ช่วงมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ หรือ EIRR คุ่มค่า แต่ผลตอบแทนการเงิน หรือ FIRR ติดลบ เช่นเดียวกับช่วงแบะริง-สมุทรปราการ และหมอชิต-คูคต ที่ กทม.รับโอนมาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จากผลศึกษาจะขาดทุน 10 ปี คิดเป็นวงเงิน 21,133 ล้านบาท และคืนทุนหลังปีที่ 20

จึงเป็นที่มาทำไม "กทม." ถึงขยายสัมปทาน 30 ปีให้บีทีเอส และเก็บค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท เพราะต้องการให้บีทีเอสรับภาระหนักกว่า 100,000 ล้านบาท จ่ายค่างานโยธา เวเนคืน งานระบบ และค่าโดยสารส่วนต่อขยายที่หายไปจากที่อื่นไว้ 65 บาท

เพราะ กทม.ไม่มีเงินก้อนโตคืนหนี้ รฟม. และซบซัดดีค่าโดยสารส่วนต่อขยาย จึงลงเอยด้วยการเจรจาผู้รับสัมปทานรายเดิมที่น่าจะเจรจายากกว่ารายใหม่ โดยมีคำสั่ง คสช. หรือ ม.44 มาช่วย ทำให้การเจรจายุติได้โดยเร็ว หากเปิดประมูลตามขั้นตอน PPP ต้องใช้เวลาอย่างน้อย 1 ปี

แต่การเจรจาสัมปทานรถไฟฟ้าโดยใช้คำสั่ง ม.44 ไม่ได้มีแค่สายสีเขียวโครงการเดียว ก่อนหน้านี้มีสายสีน้ำเงินที่ รฟม.เจรจาตรงเอกชนรายเดิมรับสัมปทานทั้งโครงการเก่าและส่วนต่อขยายใหม่ เพื่อให้การเดินทางต่อเนื่อง

ขึ้นชื่อว่า "สัมปทาน" เมื่อได้เป็นเจ้าของแล้ว คงยากที่จะปล่อยให้หลุดไปอยู่ในมือคนอื่น