

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: พุธ 21 เมษายน 2564

ปีที่: 27 ฉบับที่: 6681

Col.Inch: 43.87 Ad Value: 48,257

คอลัมน์: สำนักข่าวรัชดา: MRT-สีเขียว ความเหมือนที่ต่าง.!

หน้า: 1(บนซ้าย), 5

PRValue (x3): 144,771

ศิลปิน: สีสี่

สำนักข่าว
SBCT
MRT-สีเขียว
ความเหมือนที่ต่าง.!

ปมดราม่าค่าโดยสาร 25 บาท เกิดขึ้นอีกครั้ง..! เมื่อ 198 องค์การผู้บริโภคร้องออกโรงล่ารายชื่อคัดค้านการต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้กลุ่มบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์

อ่านต่อหน้า 5

สำนักข่าวรัชดา ต่อจากหน้า 1

จำกัด (มหาชน) หรือ BTS

“การกำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุด 65 บาทตลอดสายแพงเกินไป สร้างภาระต่อผู้บริโภค”

สำหรับด้วยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ระบุว่า อัตราค่าโดยสาร MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ค่าโดยสารต่ำกว่า “สายสีเขียว” ประมาณ 20% ทำให้กทม.โดยบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (วิสาหกิจของกรุงเทพมหานคร) ในฐานะผู้รับผิดชอบบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ตอบโต้กลับว่า หากสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวสิ้นสุดลงปี 2572 และโครงการได้โอนกลับมาเป็นของรัฐแล้วถึงเวลานั้นรัฐบาลหรือกทม.จะกำหนดค่าโดยสารอย่างไรก็ยอมทำได้

“จะเอาถึงขั้นจัดเก็บค่าโดยสารแค่ 10-15 บาท หรือ 15-25 บาทตลอดสาย สามารถกำหนดได้ทั้งสิ้น”

แต่ปัญหามันจะไปรอดหรือไม่..กทม.จะเอาเงินจากไหนไปจ่ายค่าก่อสร้าง ค่าจ้างบริหารเดินรถและค่าซ่อมบำรุง..อย่าลืมนะว่าแม้สัมปทาน “สายสีเขียว” จะสิ้นสุดลงปี 2572 แต่กทม.มีสัญญาจ้าง BTS เดินรถสายสีเขียว

ส่วนต่อขยาย (อ่อนนุช-แบริ่ง-สมุทรปราการและพหลโยธิน-คูคต) ต่อไปอีก 12-13 ปี (สิ้นสุดปี 2585)

หากรัฐบาลหรือกทม.หักดิบไม่ต่อสัญญาจ้างบริหารกับ BTS เพื่อให้สิ้นสุดพร้อมกันปี 2572 ชะเลย ย่อมทำได้ แต่เกิดปัญหาฟ้องร้องกันตามมาแน่นอน..!!!

ส่วนแนวคิดเปิดประมูลหาเอกชนรายใหม่..หนีไม่พ้นต้องกลับไปสู่จุดเริ่มต้นที่ว่า **“อัตราค่าโดยสารที่จัดเก็บควรเป็นเท่าใด”** หรืออัตราค่าโดยสารสูงสุด 25 บาทตลอดสายตามที่ 198 องค์การผู้บริโภคเรียกร้อง..จะทำให้โครงการไปรอดหรือไม่..!?

ดูเหมือน **“รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์”** ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) น่าจะเป็นตัวอย่างที่ดีด้วยระยะทาง 28 กิโลเมตร วันนี้จัดเก็บค่าโดยสารเพียง 15-35 บาท ถือว่าต่ำกว่าสายสีน้ำเงินและสายสีเขียว

แต่ดู **“แอร์พอร์ตลิงค์”** สิ..มีสภาพเป็นอย่างไร น่าจะเป็นที่ประจักษ์กันดี นับแต่เปิดให้บริการมาจนถึงปัจจุบันแอร์พอร์ตลิงค์ขาดทุนอย่างหนัก

ถึงขั้นไม่มีเงินจัดซื้ออะไหล่มาเปลี่ยนตามรอบกำหนดจนถึงขั้นต้องถอดอะไหล่อีกคันมาสลับสับเปลี่ยนเพื่อให้ขบวนรถพอจะวิ่งได้

จนสุดท้ายต้องแถมพ่วงไปกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม

3 สนามบิน ให้บริษัทรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกในเครือซี.พี. เพราะร.ฟ.ท.ไม่สามารถจะแบกรับภาระได้

กลับมา **“ดราม่า 25 บาท”** ที่กล่าวอ้างกันว่า เมื่อเป็นโครงการของรัฐ ย่อมกำหนดค่าโดยสารต่ำได้..แต่ทำไมสายสีน้ำเงิน ที่รฟม.ให้สัมปทานกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM และสายสีม่วง ที่รฟม.ว่าจ้าง BEM บริหารจัดการและซ่อมบำรุง (O&M)

แต่เก็บค่าโดยสารไว้สูงสุด 44 บาท ทั้งที่รัฐบาลลงทุนค่าก่อสร้างให้หมด..เอกชนเพียงแค่ซื้อรถมาวิ่งให้บริการเท่านั้น ทำไมรฟม.ไม่ลดค่าโดยสารเหลือ 10-25 บาท ให้เป็นตัวอย่างซะเลยละ..!??

ต่างจากรถไฟฟ้าสายสีเขียวของ BTS เอกชนต้องแบกภาระลงทุนเอง และหากขยายสัมปทาน 30 ปี ก็ยังต้องจ่ายค่าตอบแทนให้กทม.อีกกว่า 200,000 ล้านบาทด้วย

เอาเถอะ ตัวเลขเท่าไร..มันพูดกันไปได้หมด..!! แต่อย่าลืมนะว่า **“สายสีน้ำเงิน-สีม่วง”** กับ **“สายสีเขียว”** เป็นรถไฟฟ้าเหมือนกันก็จริง..แต่ที่มันแตกต่างกันนะ..เชื่อว่าหลายคนก็รู้..แต่เลือกที่จะไม่พูดก็เท่านั้นเอง..!!

...อิ อิ อิ...■