



• อนุญาต จันมาลี

สูตร + ค่าตัว

สายสีเขียว เชื่อใครดี ถูกหรือแพง



การคิดคำนวณอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่ยังไม่ได้ข้อสรุปนั้นกลายเป็นประเด็นร้อนแรงอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยัง

อยู่ในความสนใจของประชาชนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ถือเป็นระบบสาธารณะที่อยู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครและให้ความสะดวกสบายต่อประชาชนอย่างเห็นได้ชัด ที่ผ่านมามีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวอย่างต่อเนื่องและเปิดให้ประชาชนใช้บริการฟรีมาตลอด 2 ปี ส่งผลให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) ผู้แบกรับภาระสัมปทานโครงการฯ ไปต่อไม่ไหว เนื่องจากมีภาระหนี้สินในกรณีที่ยังไม่มีที่เอสเดินรถ ส่งผลให้ปัจจุบันต่างชำระหนี้ให้กับบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี ตั้งแต่เดือนเมษายน 2560 จำนวน 9,602 ล้านบาท และหนี้ค่าซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) ที่ถึงกำหนดชำระจำนวน 20,768 ล้านบาท รวมทั้งสิ้นประมาณ 3 หมื่นล้านบาท

ขณะเดียวกันที่ผ่านมากรุงเทพมหานครและบีทีเอสได้หารือถึงการเก็บอัตราค่าโดยสาร 65 บาท เพื่อแลกกับการขยายสัญญาสัมปทานออกไป 30

ปี แต่มีหลายหน่วยงานคัดค้านอย่างกระทรวงคมนาคม เพราะสัมปทานจะสิ้นสุดในปี 2572 มีเวลาตัดสินใจ รวมทั้งค่าโดยสารสามารถทำให้ถูกกว่า 65 บาท หรือลดลงได้อีกกว่า 20% เพื่อให้เป็นภาระประชาชน หาก กทม.และบีทีเอส ยอมตัดหมวดอาหาร และเครื่องดื่ม (Food and Beverage) ออกไป จากสูตรคำนวณโดยใช้ดัชนีผู้บริโภค (CPI) กระทรวงพาณิชย์ เช่นเดียวกับนางสาวสารี อ๋องสมหวัง เลขาธิการสภาองค์กรของผู้บริโภค ระบุว่าค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว ควรอยู่ที่ 25 บาท พร้อมนำข้อมูลเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา ทั้งนี้ หากกทม.ต้องการต่อสัมปทานสายสีเขียว ควรเปิดเผยข้อมูลให้ชัดเจน

เนื่องจากปัจจุบันข้อมูลมีความขัดแย้งกัน โดยคมนาคมแจ้งว่า หากคิดอัตราที่ 49.83 บาท จะนำเงินส่งรัฐ 380,200 ล้านบาท ขณะกทม.แจ้งว่าหากคิดที่ 65 บาท สามารถนำเงินส่งรัฐในปี 2602 ที่ 240,000 ล้านบาท ซึ่งกทม.โดยบริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด สวนกลับทันควันว่า ค่าโดยสารสายสีเขียว 25 บาท ต้องรอมรดสัมปทานรถไฟฟ้าตกเป็นของรัฐปี 2572 ขณะเดียวกันยังจ้างเดินรถในส่วนต่อขยาย

ถึงปี 2585 หากยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงสัญญาสิ่งที่ตามมาคือการฟ้องร้อง ผากของนายสามารถ ราชพลสิทธิ์ รองหัวหน้าตามภารกิจ พรรคประชาธิปัตย์ ระบุว่าค่าโดยสารรถไฟฟ้าของ กทม.หรือของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) นั้น หาก กทม.ขยายสัมปทานให้บีทีเอสเป็นเวลา 30 ปี ตั้งปี 2573-2602 โดยต้องพ่วงส่วนต่อขยายให้บีทีเอสรับผิดชอบตั้งแต่วันที่ลงนามสัญญาจนถึงปี 2602 บีทีเอสจะต้องเก็บค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน 65 บาท จะต้องแบ่งรายได้ให้ กทม.ไม่น้อยกว่า 2 แสนล้านบาท และถ้าได้ผลตอบแทนเกิน 9.6% จะต้องแบ่งรายได้ให้ กทม.เพิ่มเติมอีก ทั้งนี้ บีทีเอสจะต้องรับภาระหนี้แทน กทม.ถึงปี 2572 และจะต้องรับภาระความเสี่ยงเองทั้งหมด

ขณะที่รถไฟฟ้าภายใต้การกำกับดูแลของ รฟม.ที่เปิดให้บริการแล้วคือ

ท้ายที่สุดจะเป็นอย่างไร
ประชาชนคือผู้ตัดสินว่า
ฝ่ายใดมีความน่าเชื่อถือ
มากกว่ากัน

สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง 1. สายสีน้ำเงิน เส้นทางหลักช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร รฟม. ได้ให้สัมปทานแก่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ

เปิดสูตร

ค่าโดยสารรถไฟฟ้า
ใครถูกกว่า



คมนาค

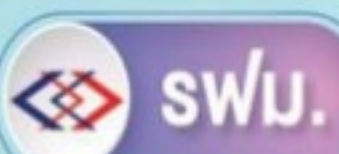
- ที่มาค่าโดยสารสายสีเขียวไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย ใช้สูตรคำนวณจากดัชนีผู้บริโภค (CPI) กระทรวงพาณิชย์ รวมหมวดอาหาร และเครื่องดื่ม (Food and Beverage)
- กรณีไม่รวมอาหารและเครื่องดื่ม ค่าโดยสาร ลดลงกว่า 20% จาก 65 บาท

- รายได้ (คาดการณ์) ปี 2573-2585
ค่าโดยสารรถไฟฟ้า 49.83 บาท
 - รายได้รวม 300,000 ล้านบาท
 - จ่ายหนักม. 76,000 ล้านบาท
 - เงินปันผล 9,800 ล้านบาท
 - ค่าจ้างเดินรถ 104,000 ล้านบาท
 - เงินส่งรัฐ 110,200 ล้านบาท
 - เงินเหลือ 380,200 ล้านบาท

- รายได้ (คาดการณ์) ปี 2585-2602
ค่าโดยสาร 25 บาท
 - รายได้ 414,000 ล้านบาท
 - ค่าจ้างเดินรถ 144,000 ล้านบาท
 - เงินส่งรัฐ 270,000 ล้านบาท (ติดลบ)
 - เงินเหลือ 380,200 ล้านบาท

ฐาน INFO GRAPHIC

บีอีเอ็มเป็นเวลา 25 ปี จากปี 2547-2572 เส้นทางนี้ใช้เงินลงทุนทั้งหมด 115,812 ล้านบาท โดย รฟม.ลงทุนงานโยธาเป็นเงิน 91,249 ล้านบาท คิดเป็น 79% และ บีอีเอ็มลงทุนงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล



ยัดเกณฑ์ ADB

วิธีคำนวณ

ปี 2544 =

ค่าแรกเข้า 10 บาท

+ ตามระยะทาง 1.8 บาท/กม. (เพดานสูงสุด 12 สถานี)

ปี 2564 =

ค่าแรกเข้า 14 บาท

+ ตามระยะทาง 2.5 บาท/กม. (ปรับตามดัชนีผู้บริโภค 1.8% ต่อปี)



สภาองค์กรผู้บริโภค

- รายได้ปี 2573-2585
ค่าโดยสาร 25 บาท
 - รายได้รวม 150,000 ล้านบาท
 - จ่ายหนักม. 76,000 ล้านบาท
 - เงินปันผล 9,800 ล้านบาท
 - ค่าจ้างเดินรถ 104,000 ล้านบาท
 - เงินส่งรัฐ 39,800 ล้านบาท (ติดลบ)
 - เงินเหลือรวม 380,200 ล้านบาท
- รายได้ปี 2585-2602
ค่าโดยสาร 25 บาท
 - รายได้รวม 207,000 ล้านบาท
 - จ่ายหนักม. 39,800 ล้านบาท
 - ค่าจ้างเดินรถ 144,000 ล้านบาท
 - เงินส่งรัฐ 23,200 ล้านบาท (ติดลบ)
 - เงินเหลือรวม 23,200 ล้านบาท



ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์

- กม.สายสีเขียวสูงสุด 65 บาท
 - ไกลสุดคูคต-เคหะสมุทรปราการ 53 กม.
- รฟม. สายสีน้ำเงิน-สีม่วงสูงสุด 70 บาท
 - ไกลสุดสถานีคลองบางไผ่ (บางใหญ่)-หัวลำโพง 44 กม.
 - ช่วงคลองบางไผ่-เตาปูน 23 กม.สายสีม่วง 42 บาท
 - ช่วงเตาปูน-หัวลำโพง 21 กม.สายสีน้ำเงิน 28 บาท

หมายเหตุ : สัดส่วนการลงทุนเส้นหลัก ค่าโดยสารรฟม. ควรถูกกว่า เพราะรัฐร่วมลงทุนมากกว่า

เทียบชัดๆต่อกม.

สายสีเขียวเฉลี่ย 1.23 บาทต่อกม.

สายสีน้ำเงิน-สีม่วงเฉลี่ย 1.59 บาท/กม.

ค่าโดยสารสีเขียว (กม.) ถูกกว่าสีน้ำเงิน+สีม่วง (รฟม.) 36 สตางค์/กม.

เช่น ขบวนรถ ดิตตั้งระบบสื่อสาร
อาณัติสัญญาณ และระบบตัว เป็นเงิน
24,563 ล้านบาท ดิตเป็น 21%

2. ส่วนต่อขยายประกอบด้วย
ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง 11.08
กิโลเมตร และหัวลำโพง-บางแด (หลัก
สอง) ระยะทาง 15.9 กิโลเมตร เป็นการ
ลงทุนรูปแบบเดียวกันกับเส้นทางหลัก
กล่าวคือ รฟม.ลงทุนงานโยธา และบีอี
เอ็มลงทุนงานระบบไฟฟ้าและเครื่อง
กรรฟม.ได้ขยายสัมปทานเส้นทางหลัก
ให้บีอีเอ็มออกไปอีก 20 ปีจากปี 2573-
2592 โดยพ่วงส่วนต่อขยายให้บีอีเอ็ม
เป็นผู้รับผิดชอบด้วยตั้งแต่ปี 2560-2592
มีการลงนามในสัญญาขยายสัมปทาน
ไปแล้วเมื่อปี 2560 โดยบีอีเอ็มเก็บค่า
โดยสารสูงสุดได้ไม่เกิน 42 บาท หาก
ได้ผลตอบแทนไม่เกิน 9.75% ไม่ต้อง
แบ่งรายได้ให้ รฟม. แต่ถ้าได้เกิน จะ
ต้องแบ่งให้ รฟม. ทั้งนี้ บีอีเอ็มไม่ต้อง
ช่วยแบกภาระหนี้แทน รฟม. แต่ต้อง
แบกรับภาระความเสี่ยงเองทั้งหมด

อย่างไรก็ตาม คงต้องจับตาดูว่า
อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวจะ
จบลงอย่างไร ขณะเดียวกันประชาชน
ส่วนใหญ่ยังมีความหวังที่จะใช้บริการ
รถไฟฟ้าในราคาถูก ทั้งนี้อัตราค่าโดยสาร
ต้องเป็นธรรมทั้ง 2 ด้วยเช่นกัน ท้ายที่สุด
จะเป็นอย่างไรประชาชนคือผู้ตัดสินว่า
ฝ่ายใดมีความน่าเชื่อถือมากกว่ากัน