

ทางเลือกต่อสัมปทาน ถอดสักระเบิดเวลา หนี้เดินรถ-ค่าก่อสร้าง

กรุงเทพธุรกิจ ● กทม.ยังรอเวลา ครม.ต่อสัมปทานรถไฟฟ้า “บีทีเอส” สายสีเขียวเผยแนวทางเก็บค่าโดยสาร-พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ทหารายได้แก่หนี้ 3.7 หมื่นล้าน

ภายหลังการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 8 ก.พ.2565 ได้เลือกนวาระการพิจารณาที่กระทรวงมหาดไทยเสนอขอความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุน “โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว” ซึ่งเสนอขอต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวระหว่างกรุงเทพมหานคร (กทม.) กับ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

อ่านต่อหน้า 4

ต่อจากหน้า 1

ทางเลือก

ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ออกไปอีก 30 ปี (2572-2602)

การเลื่อนครั้งนี้ ครม.มอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคมหาข้อสรุปทั้ง 2 ฝ่าย ในประเด็นที่มีความเห็นแย้งกันก่อนนำเข้า ครม.อีกครั้ง

รายงานข่าวแจ้งว่า สำหรับแนวที่กรุงเทพมหานครได้พิจารณาก่อนหน้านี้ได้เสนอทางออกสำหรับหนี้สินรวมดอกเบี้ยจำนวน 37,000 ล้านบาท จากค่าจ้างบีทีเอสเดินรถตั้งแต่ปี 2560 ถึงปัจจุบัน และค่าซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) ซึ่งได้เสนอรัฐบาล ดังนี้

- 1.โอนคืนรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ไปบริหารตามเดิม
- 2.ภาครัฐให้งบประมาณ กว่า 30,000 ล้านบาท ให้ กทม.เพื่อชำระหนี้ให้บีทีเอส
- 3.ต่ออายุสัญญาสัมปทานสายสีเขียวให้กับบีทีเอส 30 ปี จากปี 2572-2602

กรุงเทพมหานครได้เลือกแนวทางที่ 3 ซึ่งเป็นการพิจารณาบนข้อจำกัดด้านกระแสเงินสดและไม่ได้การช่วยเหลือจากรัฐบาล โดยนอกจากหนี้ค่าเดินรถและค่าระบบรถไฟฟ้า 37,000 ล้านบาท เข้าไปในเงื่อนไขการเจรจากับภาคเอกชนแล้วยังรวมถึงหนี้ค่าก่อสร้างที่ต้องจ่ายให้กับ รฟม. ซึ่งเอกชนจะแบ่งค่าโดยสารให้กรุงเทพมหานคร 200,000 ล้านบาท

รวมทั้งรับภาระดอกเบี้ยเงินกู้แทนกรุงเทพมหานครในปี 2562-2572 รวม 1,300 ล้านบาท และรับภาระชดเชยการขาดทุนปีละ 1,500 ล้านบาท และกำหนดค่าโดยสาร 15-65 บาท จากเดิมมีการคำนวณราคาสูงสุด 158 บาท

การแก้สัญญาสัมปทานที่ยืดเยื้อมาเกือบ 3 ปี ทำให้บีทีเอสได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง กรณีค้างค่าจ้างเดินรถสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่มีมูลหนี้ 12,000 ล้านบาท โดยกรุงเทพมหานครเป็นจำเลยที่ 1 และบริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด (วิสาหกิจของกรุงเทพมหานคร) เป็นจำเลยที่ 2 เพื่อร่วมกันชดใช้หนี้

ปัญหาหนี้ที่เพิ่มขึ้นได้มีการหารือในที่ประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่ 4 ครั้งที่ 2 ประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 3 พ.ย.2564 ได้มีข้อเสนอจากนายชยวุธ ศิริฤทธิ์วัฒนา ส.ก.ให้เร่งแก้ปัญหาด้วยการประกาศจัดเก็บอัตราค่าโดยสารชั่วคราวระหว่างที่รอให้การต่อสัญญาสัมปทานสายสีเขียวผ่านการพิจารณาของ ครม. เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดภาระหนี้ และรักษาผลประโยชน์หน่วยงานของรัฐไม่เกิดความเสียหาย

สำหรับจากข้อเสนอของสภากรุงเทพมหานคร ในการจัดเก็บค่าโดยสารนั้น ที่ผ่านมาสักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เคยเสนอแนวทางจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต จำนวน 16 สถานี และช่วงแครี่-เคหะสมุทรปราการ จำนวน 9 สถานี มี 3 แนวทางให้กับ พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร พิจารณา ประกอบด้วย

- 1.ค่าโดยสาร 15 บาทตลอดสาย โดยแนวทางนี้ถือว่าจัดเก็บค่าโดยสารในอัตราที่ต่ำ จะช่วยลดภาระหนี้สินบางส่วน แต่ยังคงมีหนี้ค้างชำระประมาณ 3,000 ล้านบาท
 - 2.เก็บค่าโดยสารแบบขั้นบันไดอัตรา 15-30 บาท โดยสถานีที่ 1-5 เก็บ 15 บาท สถานีที่ 5-10 เก็บ 20 บาท ตั้งแต่สถานีที่ 11 เป็นต้นไปเก็บ 25 บาท สูงสุดไม่เกิน 30 บาท
 - 3.เริ่มต้น 15 บาท และปรับเปลี่ยน 3 บาทต่อสถานี สูงสุดไม่เกิน 30 บาท
- แต่ทั้ง 3 แนวทางที่เสนอไปขณะนี้ยังไม่มีข้อสรุปออกมา** เนื่องจากกรุงเทพมหานครต้องรอการพิจารณาขออนุญาตต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว
- ขณะเดียวกันในระหว่างที่รอ ครม.พิจารณาให้ความเห็นชอบ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้ประสานไปยังบริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด ให้พิจารณาศึกษาแนวทางการหารายได้จากพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีในส่วนต่อขยายที่ 2 (ช่วงแครี่-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) และให้ศึกษาโครงสร้างค่าโดยสารที่เหมาะสม ซึ่งปัจจุบันจึงอยู่ระหว่างที่บริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด ศึกษาแนวทาง และกรุงเทพมหานครยังเลื่อนการจัดเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามประกาศกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 15 ม.ค.2564