

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,600	Section: First Section/- วันที่: ศุกร์ 11 กุมภาพันธ์ 2565 ปีที่: 35 ฉบับที่: 12053 หน้า: 1(ล่างขวา), 2 Col.Inch: 140.13 Ad Value: 224,208 PRValue (x3): 672,624 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: เปิดภาระหนี้ กทม.แสนล้าน จ้างเดินรถ-ค่าก่อสร้าง รฟม.
---	--

>2

เปิดภาระหนี้ กทม.แสนล. จ้างเดินรถ-ค่าก่อสร้าง รฟม.

เปิดภาระหนี้ กทม.แสนล้าน จ้างเดินรถ-ค่าก่อสร้าง รฟม.

สรุปภาระหนี้ของกรุงเทพมหานคร และ บริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด ที่มีต่อบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี จากการจ้างเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายที่ 1 และส่วนต่อขยายที่ 2 ซึ่งนำมาสู่การร้องศาลเพื่อให้ กรุงเทพมหานครชำระหนี้

กรุงเทพธุรกิจ ● การเปิดรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายตั้งแต่ปี 2556 ซึ่งกรุงเทพมหานครได้จ้างบีทีเอสเป็นผู้เดินรถ **ส่วนต่อขยายที่ 1** สายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า, ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ซึ่งกรุงเทพมหานครเก็บค่าโดยสาร 15 บาท แบ่งเป็น ดังนี้

ช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า เปิดในวันที่ 14 ก.พ.2556 เปิดบริการส่วนต่อขยายสายสีลมอย่างเป็นทางการจากสถานีวงเวียนใหญ่-สถานีตลาดพลู ส่วนวันที่ 5 ธ.ค.2556 เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีลมจากสถานีตลาดพลู-สถานีบางหว้า

ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง เปิดเมื่อวันที่ 12 ส.ค.2554 ได้เปิดให้บริการส่วนต่อ

ขยายสายสุขุมวิทจากสถานีอ่อนนุชถึงสถานีแบริ่ง

ส่วนต่อขยายที่ 2 ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ เปิดวันที่ 3 เม.ย.2560 โดยกรุงเทพมหานครเก็บค่าโดยสารปกติ 15 บาท ต่อมาวันที่ 6 ธ.ค.2561 ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจากสถานีลำโพง-สถานีเคหะสมุทรปราการ โดยยังไม่มีการเก็บค่าโดยสารตั้งแต่เปิดให้บริการจนถึงปัจจุบัน รวมแล้วกว่า 4 ปี

ในขณะที่การเปิดบริการช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ได้ทยอยเปิดในวันที่ 9 ส.ค.2562 เปิดให้บริการจากสถานีหมอชิต-สถานีห้าแยกลาดพร้าว ส่วนวันที่ 5 มิ.ย.2563 เปิดให้บริการจากสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์-สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ และวันที่ 16 ธ.ค.2563 เปิดให้บริการจากสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ-สถานีคูคต โดยยังไม่มีการเก็บค่าโดยสารตั้งแต่เปิดให้บริการจนถึงปัจจุบันรวม 3 ปี

สำหรับภาระหนี้ระหว่างกรุงเทพมหานครและบีทีเอสถึงเดือน ม.ค.2565 แบ่งเป็น

ค่าจ้างเดินรถและบำรุงรักษา (O&M) ส่วนต่อขยายที่ 1 รวม 3,710 ล้านบาท และส่วนต่อขยายที่ 2 รวม 13,343 ล้านบาท และค่าติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

(E&M) 20,088 ล้านบาท **รวมทั้งสิ้น 37,140 ล้านบาท**

ภาระเงินต้นงานโยธารถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย แบริ่ง-สมุทรปราการ และ หมอชิต-สะพานใหม่-คูคตที่กรุงเทพมหานครรับโอนมาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในปี 2561 จำนวน 55,000 ล้านบาท

ภาระดอกเบี้ยงานโยธา รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย แบริ่ง-สมุทรปราการ และ หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ปี 2564-2572 ประมาณ 10,000 ล้านบาท

และเมื่อรวมภาระหนี้ของกรุงเทพมหานครที่มีทั้งหมดในปัจจุบันอยู่ที่ 102,140 ล้านบาท

นอกจากนี้กรุงเทพมหานครได้ทำหนังสือชี้แจงกรุงเทพมหานครตามที่ถูกลามจากกระทรวงคมนาคม โดยในการประชุม ครม.วันที่ 19 ต.ค.2564 กรุงเทพมหานครรายงานความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม.และจัดทำคำชี้แจงรายละเอียดในประเด็น **อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ประชาชน**

จากประเด็นข้อทักท้วงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า

ภาระหนี้ระหว่างกรุงเทพมหานครและบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ที่มีต่อ บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ณ เดือน ม.ค.2565

ค่าจ้างเดินรถและบำรุงรักษา (O&M)

ส่วนต่อขยายที่ 1 3,710 ล้านบาท

ส่วนต่อขยายที่ 2 13,343 ล้านบาท

ค่าติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M)



20,088 ล้านบาท

รวมกัน 37,140 ล้านบาท

ภาระเงินต้นงานโยธาส่วนต่อขยาย ที่กรุงเทพมหานครรับโอนจาก รฟม.ปี 2561

แบบเร่ง-สมุทรปราการ
หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต
55,000 ล้านบาท



ภาระดอกเบี้ยงานโยธาส่วนต่อขยาย ปี 2564-2572



แบบเร่ง-สมุทรปราการ
หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต
10,000 ล้านบาท

การจ้างเดินรถส่วนต่อขยายที่ 1

สายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า

สายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง

ทยอยเปิดบริการปี 2554

กรุงเทพมหานคร เก็บค่าโดยสาร 15 บาท

การจ้างเดินรถส่วนต่อขยายที่ 2

สายสีลม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

ทยอยเปิดบริการปี 2562

ยังไม่เก็บค่าโดยสารมา 3 ปี

สายสุขุมวิท ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

ทยอยเปิดบริการปี 2560

กรุงเทพมหานครเก็บค่าโดยสาร 15 บาท

เปรียบเทียบราคารถไฟฟ้า

	สายสีเขียว	สายสีน้ำเงิน	สายสีม่วง
เดินทางได้ไกลสุด	53 กม.	26 กม.	23 กม.
ค่าโดยสารสูงสุด	65 บาท	42 บาท	42 บาท
ค่าโดยสาร/กม.	1.23 บาท	1.62 บาท	1.83 บาท
จำนวนสถานี	60 สถานี	38 สถานี	23 สถานี

ที่มา: FB ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์

การต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว - การประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม

รถไฟฟ้าสายสีเขียว

กระทรวงคมนาคมเห็นชอบต่อสัมปทานสายสีเขียว 24 ต.ค.62

กระทรวงคมนาคมยืนยันเห็นชอบต่อสัมปทาน 30 มี.ค.63

กระทรวงคมนาคมยืนยันเห็นชอบ 9 มี.ย.63



กระทรวงคมนาคมทักท้วงต่อสัมปทาน

รฟม.คมนาคมค้านต่อสัมปทาน 4 ประเด็น

กรม.เลื่อนพิจารณาต่อสัมปทาน

10-14 ต.ค.63

ขยายซองเอกสารประมูล

27 ส.ค.63

รฟม.แจ้งเปลี่ยนเกณฑ์ประมูลใหม่

17 ก.ย.63

BTS ยื่นฟ้องศาลปกครองกลาง

19 ต.ค.63

ศาลสั่งทุเลาเกณฑ์ประมูลใหม่

9 พ.ย.63

BTS และ BEM ยื่นประมูล

16 พ.ย.63

เลื่อนเปิดซองประมูล

17 ก.ย.64

ศาลอาญาคดีทุจริตฯ ใต้สวนคดีที่ BTS ฟ้อง

19 ต.ค.64

ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

8 ก.พ.65

ศาลปกครองวินิจฉัยเปลี่ยนเกณฑ์ประมูล

9 ก.พ.65

ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

รถไฟฟ้าสายสีส้ม



ที่มา สปริงนิวส์รวบรวม

สายสีเขียวสูงกว่าอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กทม.ชี้แจงว่าอัตราค่าโดยสารสายสีเขียวในเส้นทางหลักกำหนดสูงสุดไว้ไม่เกิน 45 บาท และหากมีการเดินทางข้ามช่วงค่าโดยสารจะกำหนดไว้ต่อเนื่องจาก 45 บาทและสูงสุดไม่เกิน 65 บาท ไม่มีค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน

ขณะที่สายสีน้ำเงินสูงสุดไม่เกิน 42 บาท แต่เมื่อเทียบอัตราค่าโดยสารของโครงการรถไฟฟ้าทั้งสองสายพบว่า ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อเที่ยวอยู่ในอัตราใกล้เคียงกันคือต่ำกว่า 30 บาทต่อเที่ยว แต่สายสีเขียวเดินทางได้ไกลสุด 55 กิโลเมตร 48 สถานี คิดค่าโดยสารเฉลี่ย 1.18 บาทต่อกิโลเมตร ขณะที่สายสีน้ำเงิน ระยะทาง 48 กิโลเมตร ค่าโดยสารเฉลี่ย 1.14 บาทต่อกิโลเมตร ดังนั้นค่าโดยสารเฉลี่ยของสายสีเขียวถูกกว่าสายสีน้ำเงิน

ด้านกระทรวงคมนาคมได้ออกมาชี้แจงเมื่อวันที่ 9 ก.พ.2565 ในประเด็นการต่ออายุสัมปทานกับเอกชนและการบริหารงานเองของกรุงเทพมหานคร โดยกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาจาก

รายงานการศึกษาของกรุงเทพมหานครในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว บทที่ 5 ข้อที่ 5.2 เรื่องการวิเคราะห์ด้านการเงินของโครงการ พบว่า

กรณีที่รัฐดำเนินการเองระหว่างปี 2562-2602 จะมีกระแสเงินสดรวม 1,577,141 ล้านบาท มีรายจ่าย 1,109,312 ล้านบาท มีส่วนต่างรายรับรายจ่ายรวม 467,822 ล้านบาท

ขณะที่การให้สัมปทานกับเอกชนจะมีรายได้ที่กรุงเทพมหานครจะได้รับรวม 230,450 ล้านบาท รายจ่ายของกรุงเทพมหานครอยู่ที่ 197,760 ล้านบาท คิดเป็นส่วนต่างรายรับกับรายจ่าย 32,690 ล้านบาท โดยหากรัฐดำเนินการเองโดยไม่ให้สัมปทานจะมีกระแสเงินสดจนถึงปี 2602 มากกว่าการให้สัมปทานมากถึง 435,132 ล้านบาท

ทั้งนี้กระแสเงินสดที่มีนั้นกรุงเทพมหานครสามารถนำไปลงทุนในรถไฟฟ้าสายอื่นที่จะมีการก่อสร้างในอนาคตรวมทั้งนำมาชดเชยเป็นส่วนลดค่าโดยสารผู้โดยสารรถไฟฟ้าได้อีกด้วย

ส่วนที่กรุงเทพมหานครอ้างว่าไม่มีงบประมาณรับภาระหนี้สินรวมกว่า 80,000 ล้านบาท ในช่วง 10 ปีแรก ถือว่าขัดแย้งกับรายงานที่กรุงเทพมหานครจัดทำไว้เนื่องจากเห็นแล้วว่าการดำเนินงานตลอดอายุเวลามีกระแสเงินสดจำนวนมาก โดยกรุงเทพมหานครสามารถใช้บริหารจัดการหนี้ยืดยาวเวลาเพื่อให้ได้กระแสเงินสดมาทยอยชำระหนี้ที่มีอยู่ได้

รวมทั้งในประเด็นการคิดค่าโดยสาร โดยสูตรที่กรุงเทพมหานครคิดค่าโดยสารนั้นสูงกว่าอัตราค่าโดยสารในระบบ MRT Standardization ที่คิดค่าแรกเข้า 12 บาท และสถานีต่อไปสถานีละ 2 บาท แต่กรุงเทพมหานครคิดในอัตราแรกเข้า 15 บาทและสถานีต่อไปสถานีละ 3 บาท ซึ่งหากคิดในอัตราเดียวกับ MRT จะทำให้ค่าโดยสารของประชาชนตลอดสายลดลงคนละ 14 บาทต่อคนต่อเที่ยว หรือคิดเป็นการลดค่าครองชีพได้ประมาณ 15,000 ล้านบาทต่อปี รวมตลอดอายุสัญญา 30 ปี กว่า 450,000 ล้านบาท