





|                                                                                              |                                              |  |                   |  |                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--|-------------------|--|-----------------------|
| <div>หน้า</div> <div>Naew Na</div> <div>Circulation: 900,000</div> <div>Ad Rate: 1,250</div> | Section: First Section/วิเคราะห์             |  |                   |  |                       |
|                                                                                              | วันที่: จันทร์ 14 กุมภาพันธ์ 2565            |  |                   |  |                       |
|                                                                                              | ปีที่: 42                                    |  | ฉบับที่: 14900    |  | หน้า: 1(ล่างซ้าย), 3  |
|                                                                                              | Col.Inch: 143.40                             |  | Ad Value: 179,250 |  | PRValue (x3): 537,750 |
|                                                                                              | คอลัมน์: อ่านระหว่างบรรทัด: รถไฟฟ้ามาหานะลุง |  |                   |  |                       |
|                                                                                              |                                              |  |                   |  | คลิป: สี่สี           |

ทางเลือกที่ให้ขยายสัมปทานให้ BTS 30 ปี ตั้งแต่ปี 2572-2602 เป็นไปตามข้อเสนอที่ผ่านการพิจารณาของกฤษฎีกา อัยการ และหน่วยงานกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ หลังมีการแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ประกอบด้วยข้าราชการระดับสูงจากหลายหน่วยงานและผู้ทรงคุณวุฒิรวมทั้งหมด 10 ท่าน เพื่อพิจารณานำรายได้จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวมาบริหารจัดการภาระหนี้สิน ค่าจ้างเดินรถ ค่าเงินต้นและค่าดอกเบี้ยงานโยธา และค่าชดเชยกองทุนรวม BTSGIF รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งผลตอบแทนให้ กทม. โดยมีเงื่อนไขดังนี้

1. **BTS จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบภาระหนี้ทั้งหมดของ กทม.**

หนี้ในปัจจุบันประมาณ 40,000 ล้านบาท รวมทั้งค่าจ้างเดินรถตั้งแต่วេลานี้จนถึงปี 2572 ค่าดอกเบี้ยงานโยธาถึงปี 2572 และค่าชดเชยกองทุนรวม BTSGIF อีกประมาณ 93,000 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งหมดประมาณ 130,000 ล้านบาท BTS จะต้องเป็นผู้รับภาระเองทั้งหมด

2. **BTS จะต้องแบ่งรายได้ให้ กทม. กว่า 2 แสนล้านบาท**

BTS จะต้องแบ่งรายได้ตั้งแต่ปี 2572-2602 ให้ กทม. เป็นเงินกว่า 2 แสนล้านบาท และหาก BTS ได้ผลตอบแทนการลงทุนเกิน 9.6% จะต้องแบ่งรายได้ให้ กทม. เพิ่มเติมอีกตามอัตราที่กำหนดในสัญญา

3. **ค่าโดยสารสูงสุดจะต้องไม่เกิน 65 บาท**

BTS จะเก็บค่าโดยสารสูงสุดได้ไม่เกิน 15-65 บาท (แต่ถ้าเดินทางในส่วนชั้นใน อัตราค่าโดยสารจะอยู่ที่ 15-44 บาท) ซึ่งอัตราค่าโดยสารนี้เมื่อคิดเป็นค่าโดยสารต่อกิโลเมตรพบว่าถูกกว่าค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งรัฐลงทุนก่อสร้างเป็นส่วนใหญ่ (ประมาณ 80%) และถูกกว่าค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีม่วงซึ่งรัฐลงทุนเองทั้งหมด 100%

สรุป ดร.สามารถได้เคยวิเคราะห์ทางเลือกไว้อย่างรอบด้านแล้ว ก่อนจะเสนอว่า

“สรุป เมื่อกระทรวงมหาดไทยทำคำชี้แจงครั้งที่ 9 เสนอต่อที่ประชุม ครม. หาก ครม. เห็นว่าคำชี้แจงครบถ้วน มีเหตุผลรับฟังได้ และเป็นการกระทำที่ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ และมติ ครม. ก็ควรถึงเวลาที่ ครม. จะพิจารณาให้ความเห็นชอบขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวเสียที

ทั้งหมดนี้ ด้วยความหวังดีที่อยากเห็นรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งส่วนหลักและส่วนขยายให้บริการแก่ผู้โดยสารด้วยความสะดวก รวดเร็ว ราบรื่นแบบไร้รอยต่อด้วยราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม เช่นเดียวกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินทั้งส่วนหลักและส่วนขยาย (ซึ่งเป็นโครงการของ รฟม. ในสังกัดกระทรวงคมนาคม) ที่ได้รับการขยายสัมปทานไปก่อนหน้านี้หลายปีแล้ว”

รถไฟฟ้ามาหานะลุง จะเอาทางไหน ก็เลือกสักทาง

สันติสุข มะโรงศรี