

ผ่าทางต้น'สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว' วัดใจ'บิกตู'ปิด'มหากาพย์'แสนล้าน

ยังคงเป็นที่จับตามวาระร้อน "สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว" จ่อคิวเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ครั้งต่อไป จะแถลงตารางหรือวงฉลุย หลังชักเย่ออยู่ 3 ปี ถูกตีกลับถึง 7 ครั้ง หลัง ศักดิ์สยาม ชิดชอบ เจ้ากระทรวงคมนาคม และเลขาธิการคมนาคมไทย ออกมาสังกัดกระทรวงมหาดไทย ภายใต้ลมปีก "บิกตู" พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา มาพร้อมข้อสงสัย! นั่งคนละครึ่งทางทำไม "คมนาคม" ถึงข้ามห้วยขย่มสายสีเขียว มี "มหาดไทย" เป็นเจ้าของโครงการได้

●เปิดโครงข่ายเส้นทางสายสีเขียว

ย้อนเส้นทางสายสีเขียว เริ่มตอกเข็มเมื่อ 20 กว่าปีที่แล้ว ปัจจุบันมีระยะทางรวม 67.45 กิโลเมตร มี 59 สถานี ที่เชื่อมการเดินทางถึง 3 จังหวัด ปทุมธานี กรุงเทพฯ สมุทรปราการ แบ่งเป็น 3 เส้นทาง โดยเส้นทางหลักกรุงเทพมหานคร (กทม.) สังกัดมหาดไทย ให้สัมปทาน 30 ปี บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ก่อสร้าง จัดหาระบบเก็บค่าโดยสารและเดินรถสายสุขุมวิท "หมอชิต-อ่อนนุช" และสายสีลม "สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน" ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร เปิดบริการวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ครบสัญญาวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ปัจจุบันเก็บค่าโดยสาร 16-44 บาท

ต่อมารัฐบาลนำโครงการบรรจุในแผนแม่บทรถไฟฟ้า จากนั้น กทม.สร้างส่วนต่อขยายช่วงที่ 1 สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่-บางหว้า และอ่อนนุช-แบริ่ง ระยะทางรวม 12.75 กิโลเมตร โดย กทม.ก่อสร้าง ติดตั้งระบบ มอบบริษัท กรุงเทพมหานคร (เคที) บริษัทรถไฟฟ้า BTS เดินรถถึงปี 2585 เก็บค่าโดยสาร 15 บาท

●กทม.เขย่าใหม่สัมปทานและค่าตัว

จากภาระหนี้ที่เพิ่ม กทม.จึงนำสายสีเขียวศึกษาในแนวทาง การร่วมลงทุน (PPP) พร้อมทดสอบความสนใจภาคเอกชน ภายใต้เงื่อนไขเอกชนรับหนี้ 107,000 ล้านบาท

ปรับปรุงคอกขุดสถานีสะพานตากสิน 2,000 ล้านบาท พร้อมเขย่าโครงสร้างค่าโดยสารใหม่ เก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียว เริ่มต้น 15 บาท สูงสุด 65 บาท และจ่ายส่วนแบ่งรายได้ให้ กทม.ตั้งแต่ปี 2573 จนถึงสิ้นสุดสัญญา โดยบริษัทที่ปรึกษาประเมิน กทม.จะมีรายได้ 1 แสนล้านบาท และโครงการมีระยะเวลาดำเนิน 16 ปี สุดท้ายไม่มีเอกชนรายใหม่สนใจ คงเหลือเพียง BTS ผู้รับสัมปทานเดิม

ทำไมบีทีเอสสนใจ เพราะ 1.สัมปทานเดิมยังเหลืออีก 8 ปี ขณะเดียวกันนำโครงการเข้ากองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางรางบีทีเอสโกรท ไม่สามารถทำอะไรได้ 2.กทม.จ้าง BTS ติดตั้งระบบและเดินรถส่วนต่อขยายทั้งหมดยาวถึงปี 2585 และ 3.BTSC ชื้อรถ 46 ขบวนรองรับส่วนต่อขยายไว้แล้ว

●คสช.ออกคำสั่งม.44เจรจายาวเดิม

ในช่วงเวลาเดียวกัน รัฐบาล คสช.ออกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ม.44) วันที่ 11 เมษายน 2562 แก้ปัญหาสายสีเขียวสายหลักและส่วนต่อขยายให้เดินรถต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน ในอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมเป็นธรรม ไม่เป็นการกระทบประชาชน

โดยให้มหาดไทย ตั้งคณะกรรมการ มี **อัครชัย พรหมเลิศ** ปลัดกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน และผู้แทนจากหน่วยงาน เช่น สำนักงานอัยการสูงสุด ปลัดกระทรวงการคลัง ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ เจริญ BTS ผู้รับสัมปทานเดิม อาทิ อัตราค่าโดยสาร การแบ่งปันผลประโยชน์ รวมถึงให้ดำเนินการตามขั้นตอนการกำกับดูแลโครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนต่อไปหลังเซ็นสัญญา

●ประชุม10ครั้งเคาะขยายสัญญา30ปี

หลังเปิดโต๊ะเจรจา 10 ครั้ง ได้ข้อสรุปเอกชนร่วมลงทุน 30 ปี ขยายระยะเวลาร่วมทุนเพิ่มเติมจากเดิมสิ้นสุดในปี 2572 เป็นปี 2602 โดยเอกชนรับภาระค่าใช้จ่ายให้ กทม.ประมาณ 120,000 ล้านบาท ถึงปี 2572 เช่น ค่าติดตั้งงานระบบส่วนต่อขยายที่ 2 ทั้งหมด โดยนับเป็นทุนโครงการ การระดมเบี้ยและค่าธรรมเนียมของหนี้เงินกู้ ค่าส่วนต่างรายได้ ค่าโดยสารส่วนต่อขยาย ปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน

ส่วนค่าโดยสารเริ่มต้น 15 บาท สูงสุด 65 บาท ปรับทุก 2 ปี ตามดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป (CPI) โดยค่าโดยสารสายหลักถึงปี 2572 อยู่ที่ 15-44 บาท ส่วนต่อขยายและสายหลักตั้งแต่ปี 2572-2602 อยู่ที่ 15 บาท บวกเพิ่ม 3 บาทต่อสถานี สูงสุด 65 บาท และเว้นค่าแรกเข้าผู้โดยสารที่เปลี่ยนถ่ายมา

