

# ข่าวหุ้น

Khao Hoon  
Circulation: 90,000  
Ad Rate: 850

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: จันทร์ 18 มกราคม 2564

ปีที่: 27

ฉบับที่: 6620

หน้า: 1 (ล่างขวา), 27

Col.Inch: 77.78

Ad Value: 66,113

PRValue (x3): 198,339

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: 'คมนาคม' ชักเย่อสี่เขียว ร่อนกทม. ผลักภาระประช.

## 'คมนาคม' ชักเย่อสี่เขียว ร่อนกทม. ผลักภาระประช.

"กรมร่าง" ร่อนจดหมายแนวกทม. คิดให้รอบคอบปรับขึ้นราคา รถไฟฟ้าสายสีเขียว ฟาก "คมนาคม" เล่น 2 บทบาท ทั้ง ชักเย่อสัญญาสัมปทานและเห็นใจประชาชน "อัครวิณ" ย้ำเคาะค่า โดยสารสูงสุด 104 บาท เหตุขาดทุนส่วนต่อขยายปีละ 3,000-4,000 ล้านบาท

นายกิตติพันธ์ ปานจันทร์ รองอธิบดีกรมทางหลวง

อ่านต่อ หน้า 27

### คมนาคม

รักษาการแทนอธิบดีกรมการขนส่งทางราง เปิดเผยว่า จากกรณีกรุงเทพมหานคร (กทม.) ออกประกาศเพื่อปรับอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดสาย อยู่ที่ 104 บาท โดยมีการแบ่ง 4 ช่วง คือ 1) ช่วงสัมปทานของ บีทีเอส (หมอชิต-อ่อนนุช และสนามกีฬา-สะพานตากสิน) ค่าโดยสาร 16-44 บาท 2) ส่วนต่อขยายหมอชิต-คูคต ค่าโดยสาร 15-45 บาท (ปรับขึ้นสถานีละ 3 บาท) 3) ส่วนต่อขยายอ่อนนุช-เคหะสมุทรปราการ 15-45 บาท (ปรับขึ้นสถานีละ 3 บาท) 4) ส่วนต่อขยายสะพานตากสิน-บางหว้า 15-33 บาท (ปรับขึ้นสถานีละ 3 บาท)

พร้อมให้เหตุผลว่า รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เปิดให้บริการเดินรถตั้งแต่ 3 เม.ย. 61 และเปิดให้บริการเต็มทั้งระบบวันที่ 16 ธ.ค. 63 เป็นระยะเวลา 3 ปี ที่ไม่มีการเก็บค่าใช้จ่ายส่วนนี้ และปัจจุบันเปิดให้บริการครบทุกเส้นทาง จึงเป็นเหตุให้ต้องมีการเริ่มเก็บค่าโดยสารอัตราดังกล่าว ประกอบกับกทม. มีภาระค่าใช้จ่ายการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย จึงมีความจำเป็นต้องเริ่มเรียกเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียว ตั้งแต่ 16 ก.พ. 64

ทั้งนี้ จากกรณีดังกล่าวกรมการขนส่งทางราง (ขร.) พิจารณาแล้วเห็นว่า อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามที่กทม.ประกาศนั้น เป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่สร้างภาระค่าเดินทางให้แก่ประชาชน ที่ดำเนินการไม่เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 พ.ย. 61 เนื่องจากกทม. เคยมีหนังสือถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อยืนยันความพร้อมการรับโอนทรัพย์สิน หนี้สินของโครงการแล้ว ก่อนที่ครม.จะมีมติให้โอนทรัพย์สิน หนี้สินระหว่างกทม.และกระทรวงคมนาคม วันที่ 26 พ.ย. 61

โดยขร.เห็นสมควรให้กทม.พิจารณาอย่างรอบคอบ รัดกุม เพื่อให้ไม่เป็นการแก่ประชาชน และเป็นไปตามเจตนารมณ์ของมติครม.ดังกล่าวที่กำหนดให้คมนาคมและกทม.บูรณาการร่วมกันในการกำหนดอัตราแรกเข้า อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรมและไม่เป็นการแก่ประชาชน รวมถึงเจตนารมณ์ของคมนาคม ที่มอบทรัพย์สินในส่วนขอโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายที่ 2 ให้กับกทม.ได้กำหนดให้กทม.กำหนดอัตราค่าแรกเข้าและอัตราค่าโดยสารให้เหมาะสม เป็นธรรม สอดคล้องกับค่าครองชีพของผู้ใช้บริการ และไม่ก่อให้เกิดภาระต่อประชาชนผู้ใช้บริการมากเกินไป

ที่ผ่านมา ขร. ได้มีข้อเสนอแนะการขยายสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวกรณีอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวไว้ อย่างชัดเจนว่า การคิดอัตราค่าโดยสารนั้นต้องคำนึงถึงความเหมาะสม โดยการกำหนดอัตราค่าโดยสารสามารถกำหนดได้สูงกว่า 65 บาท ตลอดสาย และควรกำหนดอัตราค่าโดยสารที่ราคาถูกที่สุดสำหรับประชาชนที่ใช้บริการ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยมาใช้บริการ ทำให้การจราจรในกทม.เบาบางลง

ปัจจุบันพบว่า ผู้มีรายได้น้อยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า คิดเป็น 35% ของค่าแรงขั้นต่ำ ดังนั้น การกำหนดอัตราค่าโดยสารควรวิเคราะห์จากต้นทุนที่แท้จริงและเห็นว่าหากกำหนดราคาถูกลงจาก 65 บาทตลอดสาย ในอนาคต อาจทำให้ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นเส้นหลักของเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ ย่อมส่งผลให้สามารถลดอัตราค่าโดยสารลงได้มากกว่านี้อีกด้วย

อย่างไรก็ดี ขร. เห็นควรให้ทุกฝ่ายหรือร่วมกันในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และไม่เป็นภาระกับรัฐบาลจนเกินสมควร นอกจากนี้ยังมีแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาอัตราค่าโดยสารช่วงก่อนสัมปทานส่วนหลักจะสิ้นสุดลงปี 2572 อาทิ จัดตั้งกองทุนโครงสร้าง

พื้นฐาน เพื่อพยุงอัตราค่าโดยสาร และนำรายได้ในขนาดตามชำระคืนกองทุนภายหลัง เป็นต้น ขณะนี้กระทรวงคมนาคมออกหนังสือเรียกร้องขอให้กรุงเทพมหานคร ชะลอการปรับขึ้นราคา ค่าโดยสารสายสีเขียวดังกล่าว จนกว่าจะได้มีการพิจารณาร่วมกันระหว่างทุกฝ่าย และหาหนทางอันเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ บริหารจัดการ ที่เป็นประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชนผู้ใช้บริการ

ทั้งนี้ เรื่องการขอปรับแก้ไขสัญญารถไฟฟ้าสายสีเขียวตามที่กทม.ได้พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี ที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมมีหนังสือถึงกระทรวงมหาดไทยและกรุงเทพมหานคร เพื่อขอเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น ผลการศึกษาของโครงการ แนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ต้นทุนของโครงการ และเอกสารอื่น ๆ เพื่อนำมาศึกษา และให้ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี

เพื่อให้เกิดการลดอัตราค่าโดยสารสูงสุดจาก 65 บาทที่กทม. เสนอใช้เป็นฐานถึงปี พ.ศ. 2602 (38 ปี) ลดลงเหลือไม่เกินอัตราแนวทางที่ระบบรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมกำหนดใช้ เช่น สี่น้ำเงิน สีชมพู สีเหลือง สีม่วง ที่ไม่เกินอัตราสูงสุดที่ 42 บาท แต่กระทรวงคมนาคมยังไม่ได้รับเอกสารที่เกี่ยวข้องดังกล่าวเป็นเวลาประมาณ 1 เดือนที่ผ่านมา ซึ่งหวังเป็นอย่างยิ่งว่าทุกฝ่ายจะได้ร่วมมือกัน เพื่อช่วยกันลดอัตราค่าใช้จ่ายในการบริการแก่ประชาชนต่อไป

พล.ต.อ.อัครวิณ ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ระบุในประกาศของกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ว่า เมื่อมีการเปิดให้บริการเดินรถเต็มทั้งระบบแล้ว ประกอบกับกทม.มีภาระค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย จึงมีความจำเป็นต้องเริ่มเรียกเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียว ตั้งแต่ 16 ก.พ. 64

ทั้งนี้ อัตราค่าโดยสารโครงการสายสีเขียวสูงสุดตลอดสาย จะอยู่ที่ 158 บาท แต่เพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชนภายใต้สถานการณ์การระบาดของ COVID-19 กทม.จะปรับอัตราค่าโดยสารสูงสุดตลอดสาย อยู่ที่ 104 บาท ทำให้กทม.จะมีผลขาดทุนจากการดำเนินการส่วนต่อขยายประมาณปีละ 3,000-4,000 ล้านบาท เมื่อนับรวมตั้งแต่ปี 2564 จนถึงปี 2572 จะมีผลขาดทุนถึงประมาณ 30,000-40,000 ล้านบาท

ปัจจุบันนี้กทม.อยู่ระหว่างนำเสนอแก้ไขสัญญาสัมปทานต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งหากมีการเห็นชอบแล้ว การแก้ไขสัญญาสัมปทานนี้จะช่วยลดอัตราค่าโดยสารสูงสุดจาก 104 บาท เป็น 65

# ข่าวหุ้น

Khao Hoon  
Circulation: 90,000  
Ad Rate: 850

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: จันทร์ 18 มกราคม 2564

ปีที่: 27

ฉบับที่: 6620

Col.Inch: 77.78 Ad Value: 66,113

หน้า: 1 (ล่างขวา), 27

PRValue (x3): 198,339

คลิป: ขาว-ดำ

หัวข้อข่าว: 'คมนาคม' ชักเยื่อสี่เขี้ยวรอนกทม.ผลักภาวะประช.

บาท ลดลง 39 บาท และแก้ไขภาระหนี้สินกว่า 120,000 ล้านบาทของกทม.ได้

ประกอบด้วย ภาระหนี้สินเดิมที่เกิดขึ้นจากการรับโอนโครงการส่วนต่อขยายที่ 2 ทั้งในส่วนเงินต้นค่างานโยธาที่ประมาณ 55,000 ล้านบาท และภาระดอกเบี้ยในอนาคตอีกประมาณ 10,000 ล้านบาท ค่าลงทุนงานระบบ (E&M) ในส่วนต่อขยายที่ 2 ประมาณ 20,000 ล้านบาท ภาระ

หนี้ค่าง้างงานดินรุดค่าง้าง อีกประมาณ 9,000 ล้านบาท และภาระผลขาดทุนจากการดำเนินการส่วนต่อขยาย ตั้งแต่ปี 2564 จนถึงปี 2572 รวมอีกประมาณ 30,000-40,000 ล้านบาท นอกจากนี้ เอกชนต้องแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสารหลังปี 2572 ให้กทม.อีกกว่า 200,000 ล้านบาท และมีส่วนแบ่งเพิ่มเติม

กทม.ยืนยันว่า ภายใต้อำนาจของกทม. จะพยายามแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอย่างดีที่สุด เพื่อให้ลดผลกระทบและความเดือดร้อนของประชาชนให้มากที่สุด โดยกทม.จะอธิบายถึงเหตุผลความจำเป็นและประโยชน์ที่จะได้รับจากการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนต่อรัฐบาล เพื่อให้สามารถปรับอัตราค่าโดยสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดสายลดลงมาเหลือ 65 บาทโดยเร็วที่สุด

นายสุรพงษ์ เลหาหะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชน

กรุงเทพ จำกัด (BTSC) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสและเป็นบริษัทในเครือบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS) กล่าวว่า การเก็บค่าโดยสารใหม่ กทม.จะใช้แค่ชั่วคราว เนื่องจาก กทม.มีภาระค่าใช้จ่ายมาก ขณะเดียวกันมีหนี้ค่าง้างชำระค่าจ้างเดินรถกับบีทีเอส เกือบ 10,000 ล้านบาท ที่ติดค้างมาตั้งแต่ พ.ศ. 62 (รวม 20 เดือน) หากกทม.มีรายได้ จะทยอยชำระคืนให้บีทีเอสได้

ขณะเดียวกันต้องรอเรื่องการแก้ไขสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (ครม.) ซึ่งความคืบหน้าคือต้องรอ 3-4 หน่วยงานตอบกลับมา ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่ง

ชาติ (ป.ป.ช.) ซึ่งทั้งกระทรวงการคลัง และ ป.ป.ช. คาดว่าจะตอบกลับมาในสัปดาห์หน้า

ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขการแก้ไขสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวจะกำหนดให้บริษัทเก็บค่าโดยสารในอัตราไม่เกิน 65 บาท และให้มีกรขยายเวลาสัมปทานออกไป 30 ปี โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวมี 59 สถานี รวมระยะทาง 68.25 กม. สามารถเชื่อมโยงการเดินทางครอบคลุมถึง 3 จังหวัด ได้แก่ ปทุมธานี, กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ โดยเปิดบริการครบทั้งเส้นทางเมื่อ 16 ธ.ค. 63 ที่ผ่านมา ■