

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 850

Section: First Section/การเมือง-เศรษฐกิจ

วันที่: พุธที่ 12 มีนาคม 2563

ปีที่: 26

ฉบับที่: 6416

หน้า: 13(บน)

Col.Inch: 41.94

Ad Value: 35,649

PRValue (x3): 106,947

ศิลป์: ขาว-ดำ

หัวข้อข่าว: 'รฟม.' ยอมรับโควิด-19 กระทบ! จุดผู้โดยสารรถไฟฟ้าสีม่วง-น้ำเงินทรุด

'รฟม.' ยอมรับโควิด-19 กระทบ! • จุดผู้โดยสารรถไฟฟ้าสีม่วง-น้ำเงินทรุด

บอร์ด "รฟม." เคาะขยายเวลาลดค่าโดยสารสายสีม่วงสูงสุด 20 บาทตลอดสายไปอีก 3 เดือนสิ้นสุดมิ.ย.นี้ หลังเจอช่วงปิดเทอมผนวก COVID-19 ระบาดหยุดผู้โดยสารไม่โตตามเป้า ขณะที่สายสีน้ำเงินใต้ดินกระทบด้วย ผู้โดยสารลดลง 10% ล่าสุดเฉลี่ยอยู่ที่ 3.1 แสนคนต่อวันเท่านั้น

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า ในการประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. ที่มีนายสรวัชญ์ ทรงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง เป็นประธานวานนี้ (11 มี.ค. 63) ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ขยายเวลาการปรับลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-เตาปูน ออกไปอีก 3 เดือน จากเดิมที่จะสิ้นสุดในวันที่ 31 มีนาคมนี้ ขยายไปจนถึงเดือนมิถุนายน 2563 โดยจัดเก็บในอัตรา 14-20 บาท จากปกติ 14-42 บาท

ทั้งนี้เนื่องจากพบว่ามาตรการปรับลดค่าโดยสารที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 25 ธันวาคม 2562-31 มีนาคม 2563 ยังไม่ได้รับการตอบรับเท่าที่ควร โดยรฟม. ประเมินว่าผู้โดยสารสายสีม่วงจะเพิ่มขึ้น 20% แต่สรุปว่ามีอัตราเพิ่มขึ้นแค่ 10% นั้น ซึ่งล่าสุดเดือนมีนาคม 2563 มีผู้โดยสารวันทำงานเฉลี่ยอยู่ที่ 62,000 คนต่อวัน เนื่องจากเป็นช่วงปิดภาคเรียน ประกอบกับมีสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้คนใช้บริการรถไฟฟ้าน้อยลงและหันไปเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้น

ขณะเดียวกันจากปัจจัยดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเส้นหลัก (เส้นทางใต้ดิน หัวลำโพง-บางซื่อ) มีผู้โดยสารลดลงด้วย โดยล่าสุดเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม เฉลี่ยอยู่ที่ 3.1 แสนคนต่อวัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนประมาณ 10% ด้านส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงินทั้ง 2 ช่วง คือ หัวลำโพง-บางแค และเตาปูน-ท่าพระ มีผู้โดยสารรวมกันเฉลี่ยที่

70,000 คนต่อวัน โดยช่วงเตาปูน-ท่าพระ จะเริ่มเปิดบริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ (เก็บค่าโดยสาร) ตามแผนเดิมคือ 31 มีนาคมนี้

"ถามว่าแม้ COVID-19 ระบาดแต่คนยังไปทำงานปกติ แล้วทำไมผู้โดยสารลดลง ก็เป็นเพราะว่าตอนนี้อยู่ในช่วงปิดเทอม ถนนโล่งขึ้นมาเจอเรื่องไวรัสระบาดคนเลยไม่อยากใช้บริการรถสาธารณะไม่อยากเข้าไปที่คนเยอะ ๆ จึงเลือกใช้รถส่วนตัวดีกว่า อย่างสายสีน้ำเงินเส้นหลักผู้โดยสารก็ลดจากปีก่อน 10% ทั้งที่เปิดส่วนต่อขยายแล้ว ผู้โดยสารควรจะเพิ่มขึ้นก็ไม่เพิ่ม ช่วงไตรมาส 1 นี้ คือ มกราคม-มีนาคม ผู้โดยสารสายสีน้ำเงินจะลดลงเยอะแน่นอน" นายภคพงศ์ กล่าว

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า จากการปรับลดค่าโดยสารสายสีม่วงครั้งแรกที่เริ่มมาตั้งแต่วันที่ 25 ธันวาคม 2562 จนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2563 รฟม. ประเมินว่าจะสูญรายได้ไปประมาณ 50 ล้านบาท และการขยายออกไปอีก 3 เดือนก็จะสูญรายได้ไปอีก 50 ล้านบาท แต่ รฟม. ยังไม่ต้องขออนุมัติจากภาครัฐ เพราะมีสภาพคล่องเพียงพอโดยปัจจุบันมีสภาพคล่องที่ 400-500 ล้านบาท แต่ยอมรับว่าปกติแล้ว รฟม. จะต้องมีสภาพคล่องที่ 600-700 ล้านบาท เพื่อสำรองจ่ายตามงวดงานที่แล้วเสร็จให้ผู้รับงานก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ก่อนได้รับเงินจากสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) พร้อมยืนยันว่าแม้ขณะนี้สภาพคล่องของ รฟม. ลดลง

แต่ก็ยังไม่กระทบต่อการจ่ายเงินตามงวดงานให้ผู้รับเหมาตลอดทั้งปี 2563

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า วานนี้บอร์ดยังมีมติเห็นชอบร่างสัญญาร่วมทุน (PPP) รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีชมพู เข้าสู่เมืองทองธานี ระยะทาง 2.8 กิโลเมตร (กม.) ซึ่งมีกลุ่มกิจการร่วมค้า BSR Joint Venture (บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS / บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ RATCH และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ STEC) เป็นผู้รับงาน วงเงินก่อสร้างรวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 3,700 ล้านบาท โดย รฟม. จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ส่วนเอกชนรับผิดชอบค่างานก่อสร้าง

สำหรับขั้นตอนจากนี้ รฟม. จะนำเสนอร่างสัญญาไปยังคณะกรรมการกำกับสัญญาตาม มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 พิจารณา จากนั้นจะนำเสนอให้อัยการสูงสุด / คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) คาดว่าจะลงนามในสัญญากับผู้รับงานได้ในเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม 2563 และเริ่มการก่อสร้างทันที โดยงานส่วนต่อขยายจะแล้วเสร็จหลังสายสีชมพูเส้นหลักประมาณ 2 ปี ซึ่งเส้นทางหลักจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดบริการปลายปี 2564 ■