



สัญญาารถไฟฟ้าสีน้ำเงิน(ส่วนต่อขยาย) ใครได้ใครเสีย 'รัฐ-เอกชน-ประชาชน'

เพียงแค่สัปดาห์เดียวที่ศรีสุวรรณ จรรยา เลขาธิการสมาคมองค์การพิทักษ์รัฐธรรมนูญไทยออกแถลงการณ์คัดค้านการกั้นรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและส่วนต่อขยายต่อนายกรัฐมนตรี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา โดยยก 6 ข้อเท็จจริงที่แสดงให้เห็นว่าเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่เอกชนเพียงรายเดียว พร้อมทั้งขอให้หัวหน้าคสช.ใช้อำนาจมาตรา 44 ปลดบอร์ดและผู้บริหารการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ยกชุด

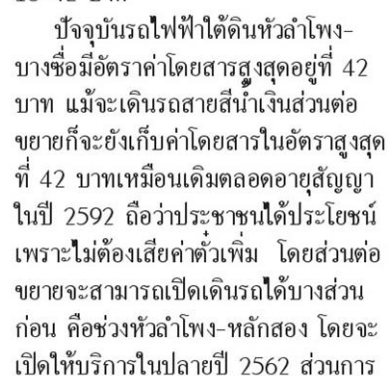
ในที่สุดที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 28 มีนาคม มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือก การเจรจา และร่างสัญญาการว่าจ้างบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีโอเอ็ม ให้ติดตั้งระบบและบริหารเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ รวมทั้งช่วงบางซื่อ-เตาปูนแต่เพียงรายเดียวเช่นเดิมและยังมีการแก้ไข

เพิ่มเติม โดยให้นำสัญญาการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางซื่อที่จะสิ้นสุดสัมปทานในปี 2572 มารวมกับสัญญาการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายและให้ทั้ง 2 ส่วนสิ้นสุดสัมปทานพร้อมกันในปี 2592 แต่ยังคงค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินตลอดเส้นทางเก็บค่าแรกเข้าเพียงครั้งเดียวและคงอัตราค่าโดยสารสูงสุดไว้ที่ 42 บาทเท่ากับปัจจุบัน ซึ่งคิดเป็นผลประโยชน์ที่คืนให้ประชาชนประมาณ 62,569 ล้านบาท หรือปีละ 2,085 ล้านบาท

โดยเฉพาะข้อ 4 ที่เนื้อหาในแถลงการณ์ระบุว่าในขณะนี้ข้อเท็จจริงปรากฏอย่างชัดเจนว่าบีโอเอ็ม มีความต้องการที่จะผูกขาดสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและส่วนต่อขยายทั้งหมดเป็นสัญญาเดียวกัน โดยบีโอเอ็มจะขอแบ่งผลประโยชน์ให้ รฟม. โดยวิธีการแบ่งจากผลตอบแทนการลงทุนของเอกชน เมื่อค่า Equity IRR เกิน 9.75% ซึ่งเป็นการเปลี่ยนรูปแบบการแบ่งเงินตอบแทนจากเดิมที่นักการเงิน

เห็นว่าการแบ่งรายได้โดยวิธีการดังกล่าวไม่เหมาะสม โดยมีข้อสังเกตว่าการใช้วิธีการดังกล่าวเอกชนสามารถแต่งตัวเลขได้ ไม่มีใครใช้กัน เพราะไม่สามารถตรวจสอบได้ โอกาสที่ไม่ได้เงินตอบแทนมีสูงและไม่สอดคล้องกับหลักการให้สัมปทานในรูปแบบ Net Cost ที่ต้องการให้เอกชนมารับความเสี่ยงด้านเงินทุน ต้นทุนดำเนินการ ทั้งที่จากข้อเท็จจริงนั้นรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเกือบจะทั้งหมด ซึ่งผิดหลักการลงทุนและเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่เอกชน

ในขณะที่นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ชี้แจงต่อครม.ถึงผลการเจรจากับบีโอเอ็ม เรื่องค่าใช้จ่ายในการลงทุนระบบรถไฟฟ้าอยู่ที่ 20,826 ล้านบาท ลดลงจากเดิม 4,617 ล้านบาท ค่างานดำเนินการและบำรุงรักษา (O&M) 207,062 ล้านบาท ลดลง 32,840 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยอยู่ที่ 5.5% ในช่วง 3 ปีแรก และเพิ่มขึ้น 0.25% ต่อปี แต่สูงสุดอยู่ที่ 7.5% และ





เดินรถทั้งโครงการจะเปิดให้บริการต้นปี 2563 คาดว่าจะลงนามสัญญาจ้างได้หลังชี้แจงเงื่อนไขเพิ่มเติมให้แก่บีอีเอ็ม และต้องผ่านการตรวจสอบจากบุคคลที่สามแล้ว

อย่างไรก็ตามรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค นั้น มีระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งใต้ดินช่วงหัวลำโพง-ท่าพระ ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร มีสถานีใต้ดิน 4 สถานี คือ สถานีวัดมังกรกมลาวาส สถานีวังบูรพา สถานีสนามไชย สถานีอิสรภาพ และโครงสร้างทางวิ่งยกระดับในช่วงท่าพระ-บางแค ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร มีสถานีจำนวน 7 สถานี คือ สถานีท่าพระ สถานีบางไผ่ สถานีบางหว้า สถานีเพชรเกษม 48 สถานีภาษีเจริญ สถานีบางแค และสถานีหลักสอง

ส่วนต่อขยายช่วงบางซื่อ-ท่าพระ มี

ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 8 สถานี คือ สถานีบางโพ สถานีบางอ้อ สถานีบางพลัด สถานีสีรินธร สถานีบางยี่ขัน สถานีบางขุนนนท์ สถานีแยกไฟฉาย และสถานีจรัญสนิทวงศ์ เริ่มต้นจากสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ผ่านแยกเตาปูน ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เข้าสู่ถนนประชากรราษฎร์สาย 2 ผ่านสี่แยกบางโพ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เลี้ยวซ้ายเข้าถนนจรัญสนิทวงศ์ บริเวณโรงเรียนเทคโนโลยีพระราม 6 ผ่านแยกบางพลัด แยกบรมราชชนนี แยกไฟฉายและสิ้นสุดที่แยกท่าพระ โดยเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค ณ จุดดังกล่าว



‘ศรีสุวรรณ’ชี้ต่อสัญญา 20 ปี ทำคนไทยเสียประโยชน์

นายศรีสุวรรณ จรรยา เลขาธิการ
สมาคมองค์การพิทักษ์รัฐธรรมนูญไทย
กล่าวถึงกรณีที่ดินธรรมนตรี (กรม.)

เห็นชอบผลเจรจาเดินรถ
ไฟฟ้าส่วนต่อขยาย โดยไม่
ปรับสัญญาเดิม และขยาย
สัญญาไปถึงปี 2592 ว่า
ในเรื่องนี้ผู้โดยสารที่ใช้
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินก็จะ
ได้ประโยชน์ เนื่องจากมี
การตรึงราคาค่าโดยสาร

อยู่ที่ 16-24 บาท ซึ่งไม่
ได้เก็บค่าโดยสารเพิ่ม แต่คนที่เสีย
ผลประโยชน์คือคนไทยทั่วประเทศ
เนื่องจากการต่อสัญญาครั้งนี้มีเงื่อนไข
ว่ารายได้จากค่าโดยสารบริษัททางด่วน
และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
หรือบีทีเอม จะต้องจ่ายให้แก่การ
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
(รฟม.) ในรูปแบบของรายได้หลังหัก
ค่าใช้จ่ายแล้ว เช่นว่าวิ่งรถมีรายได้ 100
บาท หักค่าใช้จ่ายไป 95 บาท ก็เอา 5
บาทที่เหลือมาแบ่งผลประโยชน์กัน ซึ่ง



ตนว่าไม่ยุติธรรมต่อคนไทยทั่วประเทศ
เพราะบริษัทที่เดินรถก็จะคิดค่าใช้จ่าย
ต่างๆ ไปก่อน เป็นไปได้ที่เขาจะเพิ่มค่า

ใช้จ่ายให้มากขึ้น แล้วเอา
รายได้ที่เหลืออันน้อยนิดมา
แบ่งกับรัฐบาล ซึ่งตนเห็น
ว่านี่คือเงื่อนไขสัญญาที่ไม่
เป็นธรรม

“เรื่องนี้อาจจะไม่
เห็นผลกระทบโดยตรงใน
ทันที แต่จะเป็นผลโดยอ้อม
เนื่องจากรัฐบาลจะไม่มีเงิน

จากการให้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งการขยาย
เส้นทางใหม่ก็ทำได้ยาก ทำให้ต้องดึง
เงินส่วนกลางก้อนใหญ่ที่ต้องเอาไปใช้
ช่วยเหลือประชาชนในหลายๆ เรื่อง
ให้แก่ รฟม. ดำเนินการขยายเส้นทาง
และที่สำคัญการต่อสัญญาไปอีก 20 ปี
ทำให้ไม่เกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการ
ทำให้บริษัทบีทีเอม เป็นเหมือน
เสือนอนกิน อาจจะให้บริการไม่ค่อยดี
แบบเช้าชามเย็นชามก็ได้” ศรีสุวรรณ
กล่าวทิ้งท้ายอย่างมีอารมณ์