



รฟม.โต้อดีต ส.ส.ประชาธิปไตย

● กล่าวหาเอื้อ BEM субงานเดินรถสีน้ำเงิน

“รฟม.” ตั้งโต๊ะโต้อดีต ส.ส.พรรคประชาธิปัตย์ หลังตั้งประเด็นเอื้อ BEM รับงานเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ยันพิจารณารอบคอบตามขั้นตอน แล่มประชาชนได้ประโยชน์ รัฐไม่เสียเปรียบ

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ รองผู้ว่า (วิศวกรรมและก่อสร้าง) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และในฐานะประธานคณะกรรมการตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (พ.ร.บ.ร่วมทุน) ได้กล่าวชี้แจงกรณีที่ทำนายวิลาศ จันทร์พิทักษ์ อดีตสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ส.ส.) พรรคประชาธิปัตย์ ออกมาระบุถึงความไม่ชอบมาพากลในการต่อสัญญางานเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งประกอบด้วยรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ กับสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงบางซื่อ-ท่าพระ กับหัวลำโพง-บางแค

ทั้งนี้ยืนยันว่าในการพิจารณาเรื่องดังกล่าว ได้ดำเนินการโดยคณะกรรมการร่วม คือ คณะกรรมการตามมาตรา 35 และคณะกรรมการตามมาตรา 43 (ติดตามกำกับดูแลสัญญารถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล) อย่างรอบคอบ ส่วนที่มีการตั้งข้อสงสัยว่าเหตุใด รฟม.จึงใช้วิธีเจรจากับผู้รับงานรายเดิม คือ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM แทนการเปิดประกวดราคานั้น ยืนยันว่าการเจรจากับรายเดิมจะทำให้เกิดการเดินรถต่อเนื่อง ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้

บริการ แม่นายวิลาศจะยกตัวอย่างว่าในประเทศญี่ปุ่นก็สามารถเดินรถต่อเนื่องได้แม้มีผู้ประกอบการ 3 ราย แต่การกระทำในลักษณะดังกล่าวจะทำให้ รฟม.เปลี่ยนแปลงเรื่องลงทุนระบบอาณัติสัญญาณที่อาจต้องใช้ถึง 3 ระบบ ขณะที่การเจรจาให้ผู้รับงานรายเดิมเดินรถต่อเนื่องนั้น ทำให้ รฟม.สามารถประหยัดการลงทุนระบบ รวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุง เป็นเงินประมาณ 9,800 ล้านบาท เพราะสามารถใช้ระบบเดิมได้ และลดการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงลง 1 แห่ง จากเดิมที่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายต้องมีการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณเพชรเกษม 48 ไม่น่าจำเป็นต้องก่อสร้าง เพราะ BEM สามารถใช้ศูนย์ซ่อมฯ ร่วมกับสายเฉลิมรัชมงคลที่หัวขวางได้

ส่วนกรณีที่นายวิลาศ ตั้งข้อสังเกตว่า รฟม.ได้มอบพื้นที่บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงให้ BEM เพิ่มอีก 20 ไร่ เหมือนเป็นการเอื้อประโยชน์ให้ BEM นั้น ขอชี้แจงว่า เดิม BEM ใช้ศูนย์ซ่อมดังกล่าวบำรุงรักษาแคร่รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล 18 สถานี แต่เมื่อได้รับงานเดินรถสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ทำให้สถานีเป็นเพิ่ม 38 สถานี จึงต้องเพิ่มบุคลากรอีกเท่าตัว หากใช้พื้นที่เดิมก็จะเกิดความคับแคบ นอกจากนี้พื้นที่ทั้งหมดที่ รฟม.มอบให้

BEM นั้น มิใช่มอบให้เป็นกรรมสิทธิ์ เพียงแต่ได้รับสิทธิ์ในการบริหารเท่านั้น เพราะตาม พ.ร.บ.รฟม. ปี 2543 ระบุว่า หลังจากผู้รับงานลงนามในสัญญาแล้ว ก่อนเริ่มเดินรถจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ที่เกี่ยวข้องกับงานระบบทั้งหมด (รวมศูนย์ซ่อมฯ และสำนักงานของเอกชนในพื้นที่ศูนย์ซ่อมฯ) ให้เป็นของ รฟม. จากนั้น รฟม.จะอนุญาตให้เอกชนได้รับสิทธิ์บริหารจัดการ

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า ในการเจรจาเรื่องการเงินนั้น คณะกรรมการร่วมได้พิจารณาอย่างละเอียด และมีผู้ประเมินอิสระมาช่วยตรวจสอบต้นทุนของเอกชน เพื่อมิให้เกิดการสร้างต้นทุนสูง ซึ่งได้ข้อสรุปว่า BEM ต้องไม่จัดเก็บค่าแรกเข้าส่วนต่อขยาย เมื่อรวมทั้งสายทางแล้วค่าโดยสารจะอยู่ที่ 16-42 บาท (รวม 38 สถานี แต่คิดแค่ 12 สถานี) และไม่มีการอุดหนุนจากภาครัฐ พร้อมทั้งกำหนดว่าเมื่อผลตอบแทนการลงทุน (IRR) ถึงแค่ 9.75% BEM ก็ต้องเริ่มแบ่งรายได้ให้รัฐ แต่ รฟม.ก็ต้องให้สัญญารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินทั้งสายทางไปครบกำหนดพร้อมกันปี 2592 เพื่อให้ BEM มีช่วงเวลาคืนทุน ซึ่งต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 10 ปี และการจัดเก็บค่าโดยสารตามรูปแบบดังกล่าวยังทำให้ระยะเวลาการคืนทุนยาวนานออกไปอีกด้วย ■