



ต่อสัมปทานรถไฟฟ้า

มวยถูกคู่ละสิ ระหว่างกมธ. โดยมีคำสังคส.มาตรา 44 เป็นอาวุธหนักเจอกับกมธ.สภาผู้แทนฯกรณีต่ออายุสัมปทานเดินรถไฟฟ้าให้กับบีทีเอส ช่วงแรกที่คนกมธ.รู้จักในนามรถไฟลอยฟ้าจะหมดสัมปทานในปี 2572 และส่วนต่อขยายแบร์ริง, บางหว้าหมดในปี 85

โดยรวมขอดเป็นสัมปทานเดียวกัน ต่อของเดิมจะครบใน 10 ปีไปอีก 30 ปีและต่อส่วนขยายรวมแล้วคือบีทีเอสได้สัมปทานนับจากนี้ไป 40 ปี เหตุผลคือให้เป็นโครงข่ายเดียวกันถ้าแยกสัมปทานเท่ากับแยกระบบ ผู้โดยสารต้องเปลี่ยนรถ

ข้อแย้งของกมธ.มีได้ชัดข้อตรงรวมโครงข่าย หากอยู่ที่คำโดยสารซึ่งส.ส.ของสภายืนยันแน่นแฟ้น

ผมสนับสนุนให้ถกกันอย่างถึงลูกถึงคนถึงแก่น เงื่อนไขต่ออายุสัมปทานเป็นอย่างไร ไม่ถามว่าฝ่ายเอกชนได้อะไรเพราะสังกรรมแห่งสังกรรม-ไม่ได้เขาไม่ทำอยู่แล้ว คำถามคือประชาชนในฐานะลูกค้าได้รับการดูแลอย่างไร ราคาโดยสาร, ความสะดวกในการใช้บริการ ข้ออ้างให้ทำตามคำสังคส.ยังขาดความสมบูรณ์ กมธ.สภาเขาก็มีเหตุผลของเขาหลังรับฟังคำชี้แจงของกมธ.เจ้าของสัมปทาน ไม่สามารถเข้าใจได้ต่อให้แล้วคนกมธ.จะได้ประโยชน์มากที่สุด

มี 1 ข้อที่พูดกันเอกชนบีทีเอสคำนวณต้นทุนค่าโดยสารเฉพาะจากต้นทุนการเดินรถการซ่อมบำรุง ในข้อเท็จจริงควรบวกลดคุณค่าจากรายรับที่ได้จากธุรกิจเชิงพาณิชย์ในพื้นที่

สถานีด้วยอันนี้จะช่วยให้ค่าโดยสารถูกลงโดยบริษัทก็ยังกำไร

พูดถึงรถไฟใต้ดินเอ็มอาร์ทีที่เกิดขึ้นหลังบีทีเอสไม่นานนัก ระบบสัมปทานเช่นกันเจ้าของคือรัฐวิสาหกิจรฟม. ผู้รับสัมปทานก็บีอีเอ็ม, บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพฯมีช. การช่างเป็นหุ้นใหญ่

เรียกว่าสายสีน้ำเงิน ส่วนโครงการเชื่อมต่อหรือสายฉลองรัชธรรม(สีม่วง)รฟม.เก็บค่าโดยสารเองเพียงจ้างบีอีเอ็มบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง ที่เป็นอยู่ก็การรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ, ปริมณฑลจึงมีทั้งให้สัมปทานและจ้างเอกชนบริหาร

ผมก็ไม่อยากให้ฟันธงกมธ. ควรยึดตามคสช.ยึดสัมปทานบีทีเอส 40 ปี หรือยึดกลับมาเป็นของรัฐเมื่อครบกำหนดสัญญา

เรามีรถไฟฟ้าอีกหลายสายอยู่ระหว่างก่อสร้างและเตรียมเปิดเดินรถใน 3-5 ปีข้างหน้า จึงต้องมองภาพทั้งหมดรวมทั้งศักยภาพในการจัดการ แม้ยึดมาเป็นของรัฐในมือของรฟม. ในความเป็นจริงรัฐก็ได้ทำเอง ไม่ให้สัมปทานก็จ้างเอกชนทำให้

คำตอบของกมธ.ต่ออายุบีทีเอสหรือบทสรุปของกมธ.สภาอย่าว่าแต่ 40 ปีวันเดียวก็ไม่ให้ต่อ ไม่ควรเป็นข้อยุติ ณ เวลานี้ควรหาข้อมูลรอบด้านมากขึ้น

จะว่าไปไม่ซับซ้อน วิธีไหนลดค่าโดยสารมากที่สุดโดยไม่เดือดร้อนรัฐต้องอุดหนุนราคา เอาวิธีนั้น

เอกชนผู้เดินรถเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ถ้าไรเท่าไรเปิดเผยต่อสาธารณะ ที่เป็นอยู่ผู้รู้รู้เท่าที่เดียว ควรนำมาเป็นเงื่อนไขในการพิจารณาเช่นกัน.

แมงมัว
mangmoa49@gmail.com