

หึ่ง! 'กทม.' ประเคนสัมปทานBTS40ปี

ไทยโพสต์ • กทม.จ่อประเคนสัมปทานอีก 40 ปีให้ “บีทีเอส” ต่อสัญญาเหมาเช่า 2 เส้นแลกหนี้ 1 แสนล้าน เอกชนยื่นปิดดีลค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาท “อนาคตใหม่” แฉ คสช.ทิ้งทวนอนุมัติ 6 เมกะโปรเจกต์เอื้อ กลุ่มทุนยักษ์ ปลุกสังคมร่วมจับตา-กดดันรัฐบาล

เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผยถึงความคืบหน้าการบริหารรถไฟฟ้าสายสีเขียวว่า ล่าสุดกรุงเทพมหานคร (กทม.) เลือกใช้แนวทางต่อขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้อีก 40 ปี แบบเหมาเช่าทั้งสองสัญญาสัมปทานเดินรถ ได้แก่ สัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวของบีทีเอสสายหลักช่วงหมอชิต-อ่อนนุช และสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสินนั้น จะหมดสัญญาลงในปี 2572 ขณะที่สัญญาสัมปทานเดินรถส่วนต่อขยายช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง และสะพานตากสิน-บางหว้า จะหมดในปี 2585 เพื่อให้การเดินทางของประชาชนมีความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อระบบ ไม่ต้องลงจากขบวนเพื่อเปลี่ยนคัน หากจ้างเอกชนสองรายเดินรถจะต้องมีการเปลี่ยนขบวน เพราะเป็นรถไฟฟ้าคนละระบบกัน

อ่านต่อหน้า 10

หึ่ง! 'กทม.'

อย่างไรก็ตาม ขณะนี้อยู่ระหว่างเจรจากับผู้เดินรถรายเดิมคือบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอส ถึงช่วงเวลาการขยายสัญญาของทั้งสองสัมปทานออกไปอีก 40 ปี โดยแลกเปลี่ยนกับเงื่อนไข 3 ข้อ อาทิ เอกชนต้องลงทุนส่วนต่อขยายเองทั้งหมดและจ่ายส่วนแบ่งรายปีให้ กทม. ตามที่ตกลงกัน และรับภาระค่าโอนหนี้สินและทรัพย์สินของโครงการมูลค่า 1

แสนล้านบาท เป็นต้น แต่เงื่อนไขที่ทำให้การเจรจานั้นล่าช้ามานานนับเดือนแม้ว่าฝ่ายนโยบายได้สั่งการให้เร่งรัดคือข้อเสนอเรื่องราคาค่าโดยสารตลอดสายที่ไม่เกิน 65 บาท ตั้งแต่ช่วงคูคต-สมุทรปราการ หรือช่วงคูคต-บางหว้า เป็นสิ่งที่ผู้เดินรถนั้นรับไม่ได้ เพราะมองว่าไม่คุ้มค่าต่อการทำธุรกิจเดินรถ ส่วนการเจรจาเรื่องค่าแรกเข้า บีทีเอสมีท่าทีที่ผ่อนคลายเป็นพิเศษ และมีแนวโน้มที่จะยอมยกเลิกค่าแรกเข้าเมื่อเชื่อมต่อตัวร่วมระบบบัตร EMV แล้ว

แหล่งข่าวระบุว่า มีเสียงต่อต้านเรื่องค่ารถไฟฟ้าจากหลายภาคส่วนในสังคม โดยเฉพาะการเสนอให้รัฐบาลทบทวนต้นทุนค่าโดยสารรถไฟฟ้าใหม่ให้สอดคล้องกับบริบทการขยายตัวของเมืองหลวงเหมือนในต่างประเทศที่เจริญแล้ว มีค่ารถไฟฟ้าถูกกว่าไทยหลายเท่าตัว เนื่องจากต้นทุนการเดินรถไฟฟ้าของไทยคิดแค่เฉพาะต้นทุนประกอบการธุรกิจเดินรถพร้อมกำหนดราคาที่ตายตัวไว้ในสัญญาสัมปทาน แตกต่างกับในต่างประเทศ มีการนำตัวเลขมูลค่าผลประโยชน์ด้านอื่นมาคิดคำนวณด้วย อาทิ รายได้จากค่าธุรกิจสื่อภายในสถานี รายได้เชิงพาณิชย์จากตัวสถานี และรายได้จากการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทาง

“ดังนั้นจะเห็นได้ว่ามูลค่าทางเศรษฐกิจมหาศาลเกิดขึ้นพร้อมกับเส้นทางรถไฟฟ้า จึงจำเป็นต้องนำมาคำนวณในการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าด้วย หากใช้แนวทางดังกล่าวมีโอกาสที่ค่ารถไฟฟ้าจะถูกสูงกว่าเดิม ซึ่งบริษัทผู้เดินรถจะอ้างว่าเป็นเพียงรับจ้างเดินรถไม่ได้ เพราะว่าผู้เดินรถเองก็มีบริษัทลูกในการลงทุนในกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์หลายแห่ง โดยพบว่าเมื่อรถไฟฟ้าเกิดขึ้น ส่งผลให้ราคาพื้นที่ตามแนวเส้นทางเพิ่มสูงขึ้น 8-10 เท่าตัวจากราคา

เดิม ผู้เดินรถจะมองแค่ว่าเป็นเพียงบริษัทเดินรถไม่ได้ เส้นทางครอบคลุมกรุงเทพฯ มากกว่า 30%” แหล่งข่าวกล่าว และว่า ประเทศอื่นๆ ทั่วโลกใช้แนวทางดังกล่าวเพื่อลดภาระค่าโดยสารให้กับประชาชน ซึ่งประเทศไทยมีค่ารถไฟฟ้าแพงติดอันดับโลก ขณะที่ค่าครองชีพของประชาชนสวนทางอย่างที่มีการเปรียบเทียบกันไปแล้วในข้อมูลศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศ (ทีดีอาร์ไอ) ซึ่งพบว่าค่าโดยสารแพงกว่าอังกฤษและสิงคโปร์

เบรกสายสีเขียวส่วนต่อขยาย

นอกจากนี้ยังได้รับรายงานว่า กทม.ได้ตัดสินใจชะลอแผนลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายมูลค่า 2 หมื่นล้านบาท ได้แก่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวใต้ส่วนต่อขยาย ช่วงสมุทรปราการ-บางปู วงเงิน 1.37 หมื่นล้านบาท และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือส่วนต่อขยาย ช่วงคูคต-ลำลูกกา วงเงิน 1.19 หมื่นล้านบาท เนื่องจากมองว่าอาจไม่มีบริษัทเอกชนสนใจลงทุน เพราะเป็นเส้นทางชานเมืองที่มีผู้โดยสารไม่มากนัก เช่นเดียวกับรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงชานเมือง ดังนั้นจึงต้องการรอให้รถไฟฟ้าสายใหม่ อาทิ สายสีชมพู สายสีเหลือง และสายสีส้ม เปิดบริการก่อน เพื่อประเมินทิศทางความต้องการของผู้โดยสารอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งก่อนหน้านี้ กระทรวงคมนาคมได้ชะลอโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงินช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 ด้วยเหตุผลในทำนองเดียวกันนี้

ด้านนายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า ในวันที่ 8 ก.ค.นี้ รฟม.พร้อมด้วยผู้แทน กทม. บีทีเอส และผู้บริหารบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด จะร่วมคณะนำสื่อมวลชนทดสอบระบบและการให้บริการของโครงการหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ช่วง 1 สถานีจากหมอชิตไปถึงสถานี 5 แยกลาดพร้าว ซึ่งความคืบหน้าในส่วนของการโยธาที่ รฟม.รับผิดชอบถือว่าเสร็จสมบูรณ์ 99.99% แล้ว ก่อนที่โครงการจะเปิดให้ประชาชนได้ทดลองใช้บริการในวันที่ 11 ส.ค.นี้ และทราบว่า กทม.จะเรียนเชิญ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายก

รัฐมนตรี เป็นประธานเปิดการเดินรถในวันดังกล่าว

วันเดียวกัน น.พ.ระวี มาศฉมาดล ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคพลังธรรมใหม่ กล่าวถึงกรณีการเสนอญัตติด่วนเพื่อให้ที่ประชุมตั้งคณะกรรมการ (กมร.) วิสามัญศึกษาการต่ออายุสัมปทานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือค่าไถ่ทางด่วน ว่าน่าจะได้อภิปรายและตั้ง กมร.ได้ในวันที่ 10 หรือ 11 ก.ค.นี้ ทั้งนี้ ทราบมาว่า นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม ได้ทำหนังสือไปถึงการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เพื่อให้ดำเนินการส่งหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อหารือเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและปฏิบัติได้ถูกต้อง ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) และระหว่างรอผลการพิจารณาของ สคร. ให้ กทพ.นำข้อสังเกตของอัยการสูงสุดไปพิจารณาดำเนินการให้เกิดความชัดเจน ซึ่งต้องขอขอบคุณนายอาคมและ ครม. ที่คำนึงถึงค่าเสียหายของประเทศชาติเป็นหลัก

ที่อาคารไทยซัมมิท น.ส.ศิริกัญญา ตันสกุล ส.ส.บัญชีรายชื่อ และผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายพรรคอนาคตใหม่ พร้อมด้วยนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคอนาคตใหม่ ร่วมแถลงข่าวกรณีการทิ้งทวนอนุมติโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการอย่างผิดปกติให้แก่กลุ่มทุนขนาดใหญ่ โดยรัฐบาลคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่กำลังจะหมดวาระ พร้อมขอให้สังคมช่วยกันจับตาโครงการเหล่านี้

คสช.ทิ้งทวน 6 โปรเจกต์ยักษ์

น.ส.ศิริกัญญากล่าวว่า ขอให้ประชาชนได้ร่วมกันจับตาโครงการต่างๆ ที่รัฐบาล คสช.กำลังทิ้งทวน ให้เกิดการประมูลหรือการให้สัมปทานอย่างรวดเร็วในช่วงรอยต่อระหว่างรัฐบาล เพื่อ

ปกป้องงบประมาณแผ่นดินอันมาจากภาษีของประชาชน ไม่ให้ถูกใช้ไปเพื่อเอื้อประโยชน์กับกลุ่มทุนขนาดใหญ่ที่มีสายสัมพันธ์อันดีกับรัฐบาล คสช. โดยโครงการต่างๆ ในส่วนที่มีการอนุมัติผ่านไปแล้ว ประกอบไปด้วย 1.โครงการนำสายเคเบิลลงดิน หรือโครงการท่อร้อยสาย มูลค่า 20,000 ล้านบาท ที่รัฐให้สัมปทานกับบริษัท ทู คอรัเปอเรชั่น จำกัด โดยเดิมโครงการนี้อยู่ในอำนาจหน้าที่ของ กทม. โดย กทม.ได้ให้สัมปทานกับบริษัทกรุงเทพธนาคมฯ แต่ต่อมาบริษัท กรุงเทพธนาคมฯ ก็ได้เปิดประมูลให้สัมปทาน ซึ่งผู้ชนะคือบริษัท ทู คอรัเปอเรชั่นฯ ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนได้เสียโดยตรง โครงการนี้มีความน่ากังวลคือมีการผูกขาดถึงสองชั้น ชั้นแรกมีการผูกขาดให้กับบริษัท กรุงเทพธนาคมฯ ต่อมา มีการเปิดประมูลอีก โดยมีบริษัทเดียวที่ยื่นซองประมูลอยู่ จากผู้แสดงความจำนงทั้งหมด 19 ราย ก็คือบริษัท ทู คอรัเปอเรชั่นฯ ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง โดยคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) ไม่เคยมีการเปิดเผยถึงรายละเอียดโครงการ จึงขอเรียกร้องว่าควรต้องนำเอาโครงการนี้เข้าพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) ให้บอร์ดพีพีพีได้พิจารณาถึงความเหมาะสม รวมทั้งเปิดเผยขอบเขตของงาน (ทีโออาร์) ให้แก่สาธารณชนรับทราบด้วย 2.โครงการยัดหนี้ให้แก่กลุ่มทุนโทรคมนาคมและทีวีดิจิทัล เป็นเม็ดเงินกว่า 50,000 ล้านบาท ซึ่งทำให้กลุ่มทุนโทรคมนาคมได้ประโยชน์ 20,000 ล้านบาท ส่วนกลุ่มทุนทีวีดิจิทัลจะได้ประโยชน์อีกประมาณ 30,000 ล้านบาท 3.การให้สัมปทานร้านค้าปลอดภาษีใน 4 สนามบิน ทั้งร้านค้าปลอดภาษีและพื้นที่ทางพาณิชย์

ทั้งหมด

“ขอเรียกร้องประชาชนว่าอย่าจับตาเพียงอย่างเดียว แต่ขอให้ร่วมกดดัน ส่งเสียงให้ดังไปจนถึงรัฐบาล ให้แรงกดดันจากสังคมภายนอกนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงได้จริงๆ” น.ส.ศิริกัญญาระบุ

นายสุรเชษฐ์แถลงว่า มีอีก 3 โครงการด้านคมนาคมที่กำลังจะเกิดขึ้น ประกอบด้วย 1.โครงการขยายสัมปทานทางด่วน มูลค่ากว่า 424,756 ล้านบาท ให้กับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด ซึ่งสัมปทานทางด่วนดังกล่าว กำลังจะหมดอายุในต้นปีหน้า จึงมีความพยายามขยายสัมปทานนี้ออกไปอีก 30 ปีโดยมิชอบ เนื่องจากเป็นโครงการที่เกิดขึ้นจากการนำกรณีพิพาทต่างๆ ที่รัฐต้องชดใช้ให้แก่บริษัททางด่วนกรุงเทพ ทั้งกรณีที่ได้พิพาทจนถึงที่สุดไปแล้ว และกรณีพิพาทที่กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณา मामัดรวมในการอนุมัติขยายสัมปทานทางด่วนนี้เป็นก่อนเดียวกัน เป็นเงินจำนวนถึง 424,756 ล้านบาท และมีการเร่งรีบอย่างผิดปกติ อย่างไรก็ตาม โชคดีที่ประเด็นนี้มีการบรรจุลงเป็นญัตติในที่ประชุมสภาแล้ว โดยผู้เสนอเป็นพรรคฝ่ายรัฐบาลเอง ซึ่งหวังว่าจะไม่มีการกลับลำจากผู้เสนอในสัปดาห์หน้า 2.โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ให้กับกลุ่มเครือเจริญโภคภัณฑ์ ประเด็นนี้เป็นญัตติเข้าสภาไปแล้วเช่นกัน และ 3.โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-โคราช มูลค่ากว่า 180,000 ล้านบาท ที่นำไปประเคนให้กับจีน รวมทั้งการอนุมัติทั้งรถไฟฟ้าทางคู่ มอเตอร์เวย์ และรถไฟฟ้าความเร็วสูงอัดเข้าไปพร้อมๆ กันในพื้นที่เดียว แทนที่จะปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในเมืองหรือระบบขนส่งในด้านอื่นๆ ให้เพียงพอก่อน