



บุญช่วย คำชาติ

## ประโยชน์ประเทศสูงสุด

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐในช่วง 2-3 ปีนี้ยังคงเดินหน้าอย่างต่อเนื่อง ทั้งถนนหนทาง อย่างมอเตอร์เวย์, บางปะอิน-โคราช, มอเตอร์เวย์สาย 9 กาญจนภิเษก, มอเตอร์เวย์ 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี-ระยอง รถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ รวมไปถึงรถไฟฟ้าที่พื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่มีความคืบหน้ากันไปหลายเส้นทางแล้ว ทั้งรถไฟฟ้า สายสีเงิน สีเหลือง สีน้ำตาล

กระทั่งสายเจ้าปัญหาอย่าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ก็ยังคงเดินหน้าไม่หยุด แม้ว่าโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 ลูกขึ้นมาหรือเกณฑ์ประมูลกัน “กลางอากาศ” ทั้งที่ได้มีการขายเอกสารประมูลกันไปแล้วกว่า 2 เดือน และเหลืออีกเพียงเดือนเดียว จะถึงกำหนดยื่นซองประมูล ทำให้ถูกบริษัทเอกชนที่ซื้อซองประมูลไปแล้วคือ BTSC ลูกขึ้นมาฟ้องแย่งยื่นฟ้องศาลปกครองชี้ให้เห็นความไม่ชอบมาพากลที่เกิดขึ้น

จนกระทั่งล่าสุด ศาลปกครองกลางมีคำสั่งทุเลาการเปลี่ยนหลักเกณฑ์การประเมินโครงการของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แต่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กลับดอตไปยื่นอุทธรณ์คำสั่งคุ้มครองและทุเลาการบังคับใช้เกณฑ์การคัดเลือกใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุด โดยอ้างว่าเป็นโครงการเร่งด่วน ไม่อาจรอคำสั่งขาดของศาลปกครองกลางได้นั้น

นอกจากนี้ ยังมีสายสีเขียว หมอชิต-บางหว้า และคูคต-หมอชิต-สมุทรปราการ ที่การก่อสร้างและเปิดให้บริการไปบางส่วนแล้ว ก็ยังไม่วายกลายเป็น “ทอล์ก ออฟ เดอะ ทาวน์” จนได้ โดยเฉพาะในเรื่องของการต่อสัญญาสัมปทานให้กับผู้รับสัมปทานเดิมออกไปอีก 30 ปี คือ บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ BTSC ของกรุงเทพมหานคร และกระทรวงมหาดไทย จากเดิมที่จะครบอายุสัมปทานในปี 2572 แล้ว เมื่อขยายอายุสัมปทานแล้ว จะครบอายุสัมปทาน

ในปี 2602 โดยมีเงื่อนไขในการแลกเปลี่ยนครั้งนี้ว่า BTS ต้องรับหนักกว่า 1 แสนล้านบาท พ่วงกับการมีอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย จากเดิมประชาชนจะต้องจ่ายค่าโดยสารตลอดเส้นทาง 159 บาท แต่กลับถูกกระทรวงคมนาคมกระตุกเบรกจนหัวทิ่มหัวต่า

ด้วยเหตุผลในเรื่องของอัตราค่าโดยสาร BTS ที่ กทม. กำหนดไว้สูงสุดถึง 65 บาท สำหรับการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งระบบ 68 กม. เมื่อเทียบกับค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ หรือ BEM ให้บริการอยู่ ที่มีค่าโดยสารสูงสุดเพียง 42 บาทต่อระยะทาง 48 กม. ดังนั้นอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า BTS นั้นยังสามารถเจรจาปรับลดลงมาได้อีก

จากเหตุผลดังกล่าวนี้ให้ได้ใจชาวกรุงกันอย่างล้นหลาม แต่เมื่อมาพิจารณาอย่างละเอียดจะพบว่า เนื้อแท้ของสัญญาสัมปทานของทั้งสองโครงการ มีแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง เพราะรถไฟฟ้าสายสีเขียวของ กทม.นั้น บริษัทเอกชนคือ BTS ลงทุนเองทั้งหมด ต้องแบกภาระลงทุน ทั้งงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการ ยังไม่รวมถึงต้องจ่ายส่วนแบ่งรายได้ให้กับ กทม.อีกรวม 200,000 ล้านบาท

ขณะที่รถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินของ รฟม. นอกจากภาครัฐจะต้องแบกรับภาระค่าเวนคืนเงิน และเงินลงทุนด้านโยธาทั้งหมด เอกชนเป็นเพียงผู้ลงทุน เฉพาะระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการเท่านั้น และเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม ก็ต้องพิสูจน์กันอย่างชัดเจนเลยว่า อัตราค่าโดยสารของ BTS และ BEM ควรเป็นเท่าไร ใครอมหรือชุกผลประโยชน์เอาไว้กับตัวเองมากกว่ากัน

เช่นเดียวกับการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม รฟม.ก็ควรที่จะเปิดกว้างให้มีการแข่งขันกันอย่างเป็นธรรม จะไปปรับเปลี่ยนหรือหลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกให้ยุ่งยากไปทำไม ก็ประมูลไปตามหลักเกณฑ์เดิม ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ทุกโครงการของ รฟม.และของรัฐใช้กันมาโดยตลอดอยู่แล้วเท่านั้น เรื่องราวต่างๆ นานาที่วนเวียนอยู่ขณะนี้ก็เป็นอันว่าจบเรื่อง โครงการ ก็เร่งเดินหน้าได้ตามนโยบายของนายกรัฐมนตรี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา อย่างราบรื่น ไม่ต้องมาอึดอึดเหมือนเช่นทุกวันนี้

และคงต้องจับตาดูกันต่อไปว่า ทั้ง 2 โครงการไม่ว่าจะสายสีส้มและสายสีเขียวจะเดินหน้าไปกันอีกเท่าไหน จะลงจะลับ จะพราง อะไรก็อยากให้คำนึงถึงประโยชน์ของประเทศเหนืออื่นใดเป็นอันดับที่สุด.