

ครม.ตีกลับต่อสัญญาBTSเดินรถสีเขียว 'คมนาคม'ตั้งข้อสังเกต4ข้อยังไม่ชัดเจน

ผู้จัดการรายวัน360 - ครม.ตีกลับต่อสัญญา BTS รับสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสีเขียว 30 ปี มหาดไทยถึงเรื่องทบทวนเพิ่มเติม หลัง "คมนาคม" ตั้งข้อสังเกต 4 ประเด็น ดึงค่าโดยสาร 65 บาท ตลอดสาย ไม่ถูกจริง ขณะที่พบทำขั้นตอน พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ไม่ครบถ้วน ขณะที่คดี ป.ป.ช. ยังไม่ชี้ความผิด หวั่นมีปัญหาอนาคต

รายงานข่าวจากทำเนียบรัฐบาลแจ้งว่า ในการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 17 พ.ย. ได้มีการพิจารณา ผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ แต่เนื่องจากยังมีข้อสังเกตจากผู้เกี่ยวข้องในหลายประเด็น ที่ยังไม่สามารถชี้แจงได้อย่างชัดเจน ทำให้ ครม.ยังไม่สามารถพิจารณาอนุมัติต่อสัญญาเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้ กระทรวงมหาดไทยจึงได้ถอนเรื่องกลับมาทบทวน และทำข้อมูลเพิ่มเติมอีกครั้ง

สำหรับข้อเสนอการต่อสัญญาสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้กับบีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จากสิ้นสุดสัญญาปี 2572 ไปอีก 30 ปี หรือจนถึงปี 2602 กำหนดอัตราค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน 65 บาท รวม ระยะทาง 66.4 กิโลเมตร โดยเอกชนเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในค่าติดตั้งงานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล (E&M) สำหรับส่วนต่อขยายที่ 2 ทั้งหมด รวมถึงภาระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมของหนี้เงินกู้ที่กรุงเทพมหานครมีต่อกระทรวงการคลังเป็นจำนวนไม่เกิน 44,429 ล้านบาท

รายงานข่าวแจ้งว่า เนื่องจากก่อนหน้านี้ ได้มีการสอบถามความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้ทำความเห็นรวม 4 ข้อ โดยที่ประชุมครม.ได้นำความเห็น และข้อสังเกต มาหารือ ซึ่งพบว่า มีหลายประเด็นที่ยังไม่ชัดเจน เช่นกรณี การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ 2562 ครบถ้วนแล้วหรือไม่ ทั้งนี้แม้ว่า จะมีคำสั่งมาตรา 44 ในเรื่องการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เพื่อให้ดำเนินการรวดเร็วขึ้น แต่ยังคงต้องคงหลักการให้ครบถ้วนตามรายการและขั้นตอนที่ พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ กำหนดให้ทำ

ขณะที่ไม่มีการวิเคราะห์โครงการในเชิงผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจ (ERR) และอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FRR) รวมทั้งแหล่งที่มาของเงินทุน ปริมาณผู้โดยสาร และราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับประชาชนอย่างไร

นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเรื่องอัตราค่าโดยสาร 65 บาท ตลอดสายคงที่ตลอดอายุสัมปทานนั้น มีข้อสังเกตว่า หากในอนาคตมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมาก รายได้ส่วนที่จะเพิ่มขึ้น จะเป็นอย่างไร ขณะที่หากเปรียบเทียบค่าโดยสาร 65 บาท กับอัตราค่าโดยสารสูงสุดของรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินระยะทาง 48 กม. เก็บสูงสุด ที่ 42 บาท

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นว่า การคิดอัตราค่าโดยสารควรที่จะมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ และจากการศึกษาพบว่าปัจจุบันผู้มีรายได้น้อยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางรถไฟฟ้าจำนวน 130 บาทต่อวัน ซึ่งคิดเป็น 35% ของค่าแรงขั้นต่ำ

ดังนั้น เมื่อมีการเปรียบเทียบราคา ค่าโดยสารระหว่างการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในปัจจุบันพบว่า มีระยะทางเพียง 50 กม. เก็บค่าโดยสารเพียง 42 บาท ขณะที่รถไฟฟ้าสายสีเขียว มีระยะทาง 15 กม. และจะหมดสัญญาสัมปทานระหว่าง BTS กับภาครัฐจะหมดลงในอีก 9-10 ปีข้างหน้า จึงไม่มีความจำเป็นที่จะขยายสัญญาสัมปทานให้เอกชนอีก 30 ปี

อีกทั้งการใช้วิธีเจรจา นั้น ไม่มีการเปรียบเทียบข้อมูลที่ครบถ้วน หรือข้อมูลจากการเจรจากับเอกชนรายอื่น ซึ่งไม่สามารถระบุได้ว่า การให้บีทีเอสดำเนินการนั้นดีที่สุดใน

ประเด็นสำคัญ คือยังข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นจากกรณี กทม.ได้ทำสัญญาจ้าง BTSC เดินรถส่วนต่อขยายที่ 1 และส่วนต่อขยายที่ 2 ไปจนถึงปี 85 และได้มีการไต่สวนข้อเท็จจริงทางสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) จะมีผลกระทบต่อการสัมปทานที่อยู่ระหว่างการดำเนินการต่อสัญญา จึงเห็นสมควรรอผลการไต่สวนข้อเท็จจริงเพื่อให้เกิดความชัดเจนแล้วพิจารณาว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป.