

ครม.อลเวง มท.ลักไก่ต่อสัญญา BTS

● คนมากคน “เดือด” ใต้ 30 ปี ขึ้นค่าตั๋วได้ 65 บาท

มหาดไทยทำ ครม.เดือดปุด “ลักไก่” เสนอขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวอีก 30 ปี เก็บค่าโดยสาร 65 บาทตลอดสาย ด้านคมนาคมค้านหัวชนฝาเหตุจจะหมดสัญญาอีก 9-10 ปีนี้ เทียบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยาวกว่าแต่เก็บแค่ 42 บาทตลอดสาย อนาคตไม่สามารถลดราคาค่าโดยสารลงได้หากมีการเชื่อมระบบกัน

การประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.)วานนี้ (17 พ.ย.) กระทรวงมหาดไทยได้เสนอขออนุมัติขยายสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) ออกไปอีก 30 ปีโดยจะมีการขยายระยะเวลาร่วมลงทุนเพิ่มเติมจากเดิมสิ้นสุดปี 2572 เป็นสิ้นสุดปี 2602 แลกกับเก็บค่าโดยสารที่ 65 บาทตลอดสาย ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในค่าติดตั้งงานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล สำหรับส่วนต่อขยายที่ 2 ทั้งหมด โดยให้นับเป็นทุนของโครงการ

ผู้รับสัมปทานยังจะเป็นผู้รับภาระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมของหนี้เงินกู้ที่กรุงเทพมหานครมีต่อกระทรวงการคลังเป็นจำนวนไม่เกิน 44,429 ล้านบาท สำหรับช่วงระยะเวลาร่วมลงทุนเดิมโดยนับเป็นทุนของโครงการแต่ในที่ประชุมครม.ยังไม่อนุมัติเนื่องจากยังมีบางหน่วยงานมีความเห็นแย้ง จึงให้กระทรวงมหาดไทยกลับไปทำรายละเอียดใหม่

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง(ขร.) มีความเห็นขัดแย้งโดยเสนอความเห็นให้ ครม.พิจารณาอย่างรอบคอบ ข้อเท็จจริงการอ้างถึงคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติตาม ม.44 ได้ยกเว้นหลักการของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชน ปี 62 แต่ไม่ได้ให้ยกเว้นวินัยทางการเงินการคลัง ขณะเดียวกันกรุงเทพมหานคร (กทม.) และบีทีเอสไม่สามารถหาต้นทุนที่มาของการจัดเก็บค่าโดยสารที่ 65 บาทตลอดสายแลงสัญญาสัมปทานได้ว่ามีที่มาจากอะไร และมีการวิเคราะห์โครงการในเชิงผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจและผลตอบแทน

ทางการเงิน รวมทั้งแหล่งที่มาของเงินทุน ปริมาณผู้โดยสาร และราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมเป็นธรรมอย่างไร

ส่วนการคิดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ใช้บริการนั้นปรากฏว่าร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่ขอขยายออกไปมีระยะทาง 15 กม.นั้นกำหนดให้มีอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในปัจจุบันกลับพบว่ามีราคาค่าโดยสารที่สูงกว่า ขณะที่ระยะทางให้บริการถึง 50 กม. แต่เก็บค่าโดยสารเพียง 42 บาทกระทรวงคมนาคมจึงเห็นว่า การคิดอัตราค่าโดยสารควรที่จะมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ประชาชน และจากการศึกษาพบว่าปัจจุบันผู้มีรายได้น้อยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางรถไฟฟ้าจำนวน 130 บาทต่อวัน ซึ่งคิดเป็น 35% ของค่าแรงขั้นต่ำ

เมื่อมีการเปรียบเทียบราคาค่าโดยสารระหว่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่มีระยะทาง 15 กม.และจะหมดสัญญาสัมปทานลงในอีก 9-10 ปีข้างหน้า จึงไม่มีความจำเป็นที่จะขยายสัญญาสัมปทานให้เอกชนอีก 30 ปีเพราะจากเงื่อนไขในร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่จะควบคุมค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย โดยกระทรวงมหาดไทยใช้ข้อมูลในปี 62 เป็นฐานในการเปรียบเทียบและคำนวณการขนส่งทางราง จึงเห็นว่าอนาคตเมื่อมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ขณะที่รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นเส้นทางหลักของเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่นย่อมส่งผลให้ลดค่าโดยสารลงได้มากกว่า 65 บาท การควบคุมค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย จึงเป็นการดำเนินการที่สมควรวิเคราะห์ต้นทุน

ที่แท้จริงเป็นหลักและลดหรืองดกรณีการเชื่อมต่อกับค่าแรกเข้าเป็นเงื่อนไขเมื่อมีการเดินทางเปลี่ยนสายทางเพื่อลดภาระให้แก่ประชาชนด้วย

กรมการขนส่งทางรางยังระบุอีกว่า การพิจารณาค่าโดยสารเมื่อเทียบกับรถไฟฟ้าสายอื่นพบว่าปัจจุบันสายสีเขียวเปิดให้บริการมาแล้วกว่า 20 ปี ซึ่งได้ผ่านจุดคุ้มทุนมาแล้ว มีผู้โดยสารประมาณ 800,000-1,000,000 คน (สถิติประมาณการก่อนวิกฤติโควิด) และมีอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย ในขณะที่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีผู้โดยสารประมาณ 300,000 คนต่อวัน เก็บค่าโดยสารไม่เกิน 42 บาทตลอดสาย แต่ยังคงดำเนินการได้ จึงเห็นว่ารถไฟฟ้าสายสีเขียวสามารถกำหนดราคาค่าโดยสารที่เป็นธรรมและถูกลงกว่า 65 บาทได้

ส่วนการใช้สินทรัพย์ของรัฐที่ได้รับโอนจากเอกชนให้เกิดประโยชน์สูงสุดนั้น สัมปทานเดิมต่อเนื่อง และรวมส่วนต่อขยายที่ 1-ส่วนต่อขยายที่ 2 ทำให้มีสินทรัพย์เดิมของรัฐ 23.5 กม.แรก, สินทรัพย์ของกรุงเทพมหานคร 12.75 กม. (ตากสิน-บางหว้า-อ่อนนุช- แบริ่ง) สินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย 19 กม. (แบริ่ง-สมุทรปราการ) และ 19 กม. (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) รวมระยะความยาวโครงข่ายเส้นทางทั้งหมด 68.25 กม. หากทั้งหมดตกเป็นของรัฐในปี 72 รัฐสามารถทำให้เอกชนลงทุนเพิ่มเติม จัดหาจากระบบเดินรถ ในสัดส่วนน้อยกว่าการลงทุนโครงการใหม่มีเพียงแค่การจัดหาตัวรถและปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาเพื่อให้บริการวิ่งเพิ่มเติมจึงควรพิจารณาให้เกิดความชัดเจนต่อแต่ถึงการให้สินทรัพย์ว่ารัฐควรได้ประโยชน์ในการนี้มากเท่าใด อย่างไร.