

# เพื่อไทยทำกทท. เปิดข้อมูล เม็ดเงินรถไฟฟ้า

## ปชช.จะได้รับความจริง บีทีเอสแจงสัมปทาน

“บีทีเอส” แจง ปมต่อสัญญาสัมปทานสายสี  
เขียว 30 ปี มูลค่า 3 แสนล้านบาท ชี้ ถ้าแห่ง  
ต้องเก็บค่าโดยสาร 158 บาท หาก ♦ *อ่านต่อหน้า 11*

### รถไฟฟ้า □ ต่อจากหน้า 1

ต่อเก็บ 65 บาท อ่าง เร่งบริการครบเชื่อม 3  
จังหวัด กรุงเทพฯ-สมุทรปราการ-ปทุมธานี  
ส่วนค่าโดยสาร 2 สายต่างกัน เหตุสายสีเขียว  
แบกภาระต้นทุนสูง สายสีน้ำเงินไม่มีต้นทุน  
พร้อมพบ กมธ.คมนาคม สภา “เพื่อไทย” ทำ  
กทท.เปิดข้อมูลเม็ดเงินค่าโดยสาร ประชาชน  
จะได้รับความจริง จะ รัฐใช้ ม.44 เป็นเครื่องมือ  
เพื่อไม่ให้มีการประมูล

เมื่อวันที่ 22 พ.ย. นายสุรพงษ์ เลาหะ  
อัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทระบบ  
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ให้  
บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เปิดเผยถึงปมปัญหา  
การต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวกับ  
กรุงเทพมหานคร (กทท.) ไปอีก 30 ปี จากที่  
จะหมดอายุปี 2572 เป็นหมดอายุปี 2602 ที่มี  
การตั้งข้อสังเกตว่าค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสี  
เขียวสูงสุดไม่เกิน 65 บาท เป็นราคาที่สูงเกิน  
ไป ว่าหากเทียบค่าโดยสารและระยะทางของ  
รถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียวกับรถไฟฟ้าเอ็ม อาร์  
ทีสายสีน้ำเงินจะพบว่าค่าเฉลี่ยค่าโดยสารใกล้เคียงกัน โดยสายสีเขียวมีระยะทาง 68 กม. 59  
สถานี เก็บค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย  
ขณะที่สายสีน้ำเงินระยะทาง 48 กม. 38 สถานี  
เก็บค่าโดยสารสูงสุด 42 บาท

นายสุรพงษ์ กล่าวว่า ที่สำคัญคือต้นทุน

เพราะการระดมทุน ระหว่างสีเขียวและสีน้ำเงิน  
ต่างกันมาก โดยสายสีเขียวบีทีเอสต้องรับชำระ  
หนี้ค่างานโยธาแทน กทท. กว่า 6 หมื่นล้านบาท  
ขณะที่สายสีน้ำเงินไม่ต้องมีต้นทุน รัฐออก  
ค่างานโยธาให้ทั้งหมดนอกจากนี้บีทีเอสต้อง  
แบ่งรายได้ให้ กทท. ทุกปี รวมแล้วเกิน 2 แสน  
ล้านบาท เมื่อรวมกับหนี้ต่าง ๆ รวมถึงวงเงิน  
ที่ต้องลงทุนเพิ่มเติม ทำให้ค่าต่ออายุสัมปทาน  
สายสีเขียวเกิน 3 แสนล้านบาท ขณะที่สาย  
สีน้ำเงินไม่ต้องแบ่งรายได้ ยกเว้นว่าผล  
ตอบแทนลงทุนเกินกว่า 9.75% จึงจะจ่าย  
ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
(รฟม.) ส่วนสายสีเขียวหากผลตอบแทนเกิน  
กว่า 9.60% ต้องแบ่งรายได้ให้ กทท.เพิ่มอีก

ต่อข้อถามหากไม่มีการต่อสัมปทานให้  
บีทีเอสและเปิดประมูลใหม่ นายสุรพงษ์ ตอบ  
ว่า ต้องรอให้สัมปทานหมดลงก่อนในปี 72 จาก  
การที่ รฟม. เคยประเมินความสนใจของ  
เอกชนพบว่าไม่มีเอกชนสนใจ อย่างไรก็ตาม  
สาเหตุที่ต้องเร่งให้ได้ข้อสรุปเรื่องการต่ออายุ  
สัมปทานนั้นเพราะเดือน ธ.ค.นี้จะมีเปิดเดินรถ  
เพิ่มอีก 7 สถานีจนถึงสถานีคูคต โดยจะ  
เป็นการให้บริการสายสีเขียวครบตลอดทั้งเส้น  
เชื่อมการเดินทาง 3 จังหวัด กรุงเทพฯ-  
สมุทรปราการ-ปทุมธานี หากไม่ต่อสัมปทาน  
ทาง กทท. จะมีภาระที่ต้องหาเงินมาจ่ายหนี้  
และต้องเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง โดยราคา

สูงสุดอยู่ที่ 158 บาท การจะเปิดเดินรถฟรีไป  
ตลอดคงไม่ได้ เพราะจะยังเป็นภาระแก่ กทท.  
ดังนั้นต้องทำให้ได้ข้อสรุปโดยเร็ว เพราะหาก  
ต่ออายุสัมปทานจะเก็บค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน  
65 บาทตลอดสาย

นายสุรพงษ์กล่าวว่า ส่วนประเด็นข้อ  
เสนอของกระทรวงคมนาคม 4 ข้อนั้น ดูแล้ว  
ไม่น่ามีปัญหาทางกระทรวงมหาดไทย (มท.)  
คงตอบได้ทั้งหมด ซึ่งประเด็นการจ้างเดินรถ  
ส่วนต่อขยายที่ยังอยู่ในขั้นตอนได้สวนของ  
คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริต  
แห่งชาติ (ป.ป.ช.) นั้น ทางอัยการชี้แจงแล้ว  
ว่าเป็นเรื่องของตัวบุคคล และไม่มีผลกระทบ  
กับการจ้างเดินรถ ขณะที่ประเด็นการใช้อำนาจ  
มาตรา 44 ยกเว้นการใช้ พ.ร.บ.ร่วมทุนรัฐและ  
เอกชนนั้น ต้องถือว่า มาตรา 44 เป็นกฎหมาย  
หากมีคำสั่งออกมาแล้ว ผลยังใช้ได้อยู่ยกเว้น  
ว่าจะออกกฎหมายมาลบล้างผลจึงจะใช้ไม่ได้  
สำหรับกรณีนายโสภณ ชาร์มย์ ประธานคณะ  
กรรมาธิการ (กมธ.) คมนาคม สภาผู้แทน  
ราษฎร จะเชิญผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดไปชี้แจงใน  
วันที่ 26 พ.ย. นี้ เวลา 09.00 น. นั้น หากเชิญ  
บีทีเอสมาพร้อมไปชี้แจงอยู่แล้วไม่ได้ขัดข้อง  
อะไร

ขณะที่นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ส.ส.  
มหาสารคาม พรรคเพื่อไทย ระบุว่า ที่ผ่านมา  
บีทีเอสได้สัมปทาน 23.5 กม. คือ ช่วงหมอชิต-  
อ่อนนุช, สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน  
ถือเป็นเส้นไขแดงมา 21 ปี นับว่าต้นทุนไป  
หมดแล้ว ไม่ควรคิดราคาแพง ขอให้ผู้ว่าฯ กทท.  
เอาข้อมูลตัวเลขค่าโดยสารมาเปิดให้สาธารณชน  
รับทราบจะได้รู้ข้อเท็จจริง อีกทั้งอยากให้มีการ  
เปิดประมูลใหม่ เพื่อให้เกิดการแข่งขันเพื่อรัฐ  
และประชาชนได้ประโยชน์ รัฐบาลไม่ควรเอา  
มาตรา 44 มาบีบบังคับอีก 30 ปี เพื่อแลกกับหนี้  
ของ กทท.กว่า 6 หมื่นล้านบาท.