



กลับเข้าโหมดปกติ หลังหยุดยาว 4 วัน ว่ากันด้วยเรื่องปมเดือดต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวกลับมาไฟลุกอีกครั้ง เมื่อ รมว.คมนาคม ตักดีสยาม ชิดชอบ เปิดเกมตั้งข้อสังเกต 4 ข้อ จนที่ประชุม ครม.สัปดาห์ก่อนเท! กระทรวงมหาดไทยกลับไปทบทวนอีก

ล่าสุด นายโสภณ ชาร์มย์ ประธานคณะกรรมการ (กมธ.) คมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ยังออกมาเพิ่มเติมกรีกด้วยการเชิญผู้เกี่ยวข้องไปชี้แจงวันที่ 26 พ.ย.นี้



สุพงษ์ เลหะอัฒญา

ขณะที่เว็บไซต์ <https://www.bhumjaithai.com/> และทุกเพจของภูมิภาคไทย โพสต์รัว ๆ จ่อหัว โสภณ ชาร์มย์ เผย! กมธ.คมนาคม ยกฐานะพิจารณาการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวเรียก กก.ตาม ม.44 ให้ข้อมูล สัปดาห์นี้! เตือน! หากไม่ฟังผลสรุป กมธ.คมนาคมเจอทั้งกระทู้ถาม และอภิปรายไม่ไว้วางใจ..... ดาหน้ากันออกมาแบบนี้ ทุกคนก็ยอมสงสัยว่าเกิดอะไรขึ้น?...พร้อม ๆ กับเสียงเมาท่ระเบิดระเบือ! แต่ใครจะรู้กลเกมธุรกิจและกลเกมของนักการเมืองกับรถไฟฟ้าหลากสีทั้งสายสีเขียว สีน้ำเงินและสีส้ม....นอกจากนักการเมืองและนายทุนที่รู้ดีที่สุด! ด้านบีทีเอส ขอยกมือเงงบ้าง เพื่อความเป็นธรรมก็ต้องเปิดพื้นที่ให้อีกครั้ง นายสุรพงษ์ เลหะอัฒญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) รัยยาวแจกแจงแต่ละปม อาทิ เรื่องค่าโดยสารสายสีเขียวสูงสุดไม่เกิน 65 บาทเป็นราคาที่สูงเกินนั้น หากเทียบค่าโดยสารและระยะทางของรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียว กับรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ค่าเฉลี่ยใกล้

เคียงกัน สายสีเขียว 68 กม. 59 สถานี เก็บไม่เกิน 65 บาท ตลอดสาย ขณะที่สายสีน้ำเงิน 48 กม. 38 สถานี เก็บสูงสุด 42 บาท แต่ตัวสำคัญที่สุดคือต้นทุนเพราะภาระต้นทุนระหว่างสีเขียวและสีน้ำเงินต่างกันมาก สายสีเขียวบีทีเอสต้องรับชำระหนี้ค่างานโยธาแทน กทม.กว่า 6 หมื่นล้าน

สายสีน้ำเงินไม่มีต้นทุนรัฐออกค่างานโยธาให้ทั้งหมดนอกจากนี้บีทีเอสต้องแบ่งรายได้ให้ กทม. ทุกปี รวมแล้วเกิน 2 แสนล้านบาท เมื่อรวมกับหนี้ต่าง ๆ รวมถึงวงเงินที่ต้องลงทุนเพิ่มเติมทำให้ค่าต่ออายุสัมปทานสายสีเขียวเกิน 3 แสนล้านบาท

ขณะที่สายสีน้ำเงินไม่ต้องแบ่งรายได้กวันผลตอบแทนลงทุนเกินกว่า 9.75% จึงจะจ่ายให้ รฟม. ส่วนสายสีเขียว หากผลตอบแทนเกินกว่า 9.60% ต้องแบ่งรายได้ให้ กทม. เพิ่มอีก

สาเหตุที่ต้องเร่งให้ได้ข้อสรุปเรื่องการต่ออายุสัมปทานเพราะเดือน ธ.ค.นี้ จะเปิดเดินรถเพิ่มอีก 7 สถานี ถึงจุดคือการให้บริการสายสีเขียวตลอดทั้งเส้นเชื่อม 3 จังหวัด กรุงเทพฯ สมุทรปราการ และปทุมธานี หากไม่ต่อสัมปทาน กทม. จะมีการต้องหาเงินมาจ่ายหนี้และต้องเก็บค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 158 บาท ส่วนประเด็นข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม 4 ข้อนั้นดูแล้วไม่น่ามีปัญหา กระทรวงมหาดไทยคงตอบได้ทั้งหมด สำหรับการจ้างเดินรถส่วนต่อขยายที่ยังอยู่ในขั้นตอนได้ส่วนของ ป.ป.ช.ทางอัยการชี้แจงแล้วว่า เป็นเรื่องของตัวบุคคลไม่เกี่ยวและไม่มีผลกระทบกับการจ้างเดินรถขณะที่ประเด็นการใช้อำนาจ ม.44 ยกเว้นการใช้ พ.ร.บ.ร่วมทุนรัฐและเอกชนนั้นต้องถือว่า ม.44 เป็นกฎหมายหากมีคำสั่งออกมาแล้วผลก็ยังไม่ได้อยู่ ยกเว้นจะออกกฎหมายมาลบล้างผลจึงจะใช้ไม่ได้.....บีทีเอสพร้อมชี้แจง กมธ.คมนาคมหากเชิญมาไม่ขัดข้องอยู่แล้ว....บีทีเอสย้ำ

นายสุพงษ์ เลหะอัฒญา
transport@dailynews.co.th