

เบื้องลึกศึกรถไฟฟ้าแสนล้าน วัดชุมก้าลัง'ธุรกิจ-การเมือง'

เบื้องลึกศึก "รถไฟฟ้าหลากสี" จากล้มลามถึงสายสีเขียว คมนาคม
ด้านมหาดไทยขยายสัมปทาน 30 ปี ให้บีทีเอส แลกแบกหนี้แสนล้าน
แทน กทม. งด 4 ประเด็นแจจจ ครง. ฟุงเป้าค่าตัว 65 บาทสุดแพง
เทียบกับสายสีน้ำเงิน "ประยุทธ์" สั่งทำข้อมูลให้ครบถ้วน คลังยัน
สัญญาทำตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน "คีรี" ย้ำไม่เอาผู้โดยสารเป็น
ตัวประกัน เปิดเดินรถหมอชิต-คูคตแน่ 16 ธ.ค.นี้



ศึกรถไฟฟ้า

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า วันที่ 17 พ.ย. 2563 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีการพิจารณาต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ระยะเวลา 30 ปี ระหว่างกรุงเทพมหานคร (กทม.) กับ บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) ซึ่งกระทรวงมหาดไทยเสนอเป็นวาระจรรหลังจากที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความเห็นมาครบถ้วนแล้ว รวมถึงกระทรวงการคลังด้วย

กรม.รับทราบสั่งทำข้อมูลเพิ่ม

โดยที่ประชุม กรม.รับทราบ และมอบให้กระทรวงมหาดไทยทำข้อมูลเพิ่มเติม หลังกระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง ทำความคิดเห็นเพิ่มเติมใน 4 ประเด็น โดยมี นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้รายงานต่อที่ประชุม ประกอบด้วย 1.ความครบถ้วนตามหลักการ พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562 (พ.ร.บ.ร่วมทุน 2562) 2.ค่าโดยสารสูงสุดที่ 65 บาท มีราคาแพงเกินไปหรือไม่ เพราะระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเก็บค่าโดยสารสูงสุดเพียง 42 บาทเท่านั้น

3.รัฐจะเสียโอกาสใช้ประโยชน์

สินทรัพย์ที่จะรับโอนจากเอกชนภายหลังหมดสัญญาในปี 2572 หรือไม่ และ 4.กรณีการจ้าง บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) จ้างวิ่งส่วนต่อขยายเมื่อปี 2555 ยังอยู่ในขั้นตอนไต่สวนของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ปป.ช.) ควรรอให้การพิจารณาดังกล่าวมีผลไปก่อนหรือไม่

"การเสนอความเห็นดังกล่าวไม่ได้ขัดแย้งกับกระทรวงการคลัง และกระทรวงมหาดไทย เป็นการเสนอประเด็นคำถามเพิ่มเติมที่อาจตกหล่นไปเท่านั้น เป็นการทำหน้าที่ปกติ" นายศักดิ์สยามกล่าว

คลังยันเจรจาถูกต้อง กม.ร่วมทุน

แหล่งข่าวจากกระทรวงการคลังเปิดเผยว่า ได้ทำหนังสือยืนยันยังเลขาธิการ กรม.แล้ว ใน 3 ประเด็น 1.การเจรจาสัมปทานไม่ขัดกับ พ.ร.บ.ร่วมทุน เนื่องจากการดำเนินการตามคำสั่ง คสช. ก็ถือว่าการดำเนินการกฎหมาย 2.มีการเข้าข้อตกลงคุณธรรมตาม พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้าง และ 3.การรับโอนโรงงานโยธาช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และเบร้ง-สมุทรปราการ กว่า 6 หมื่นล้าน จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ไม่ขัดกับการบริหารหนี้สาธารณะ

แหล่งข่าวจากกรุงเทพมหานคร (กทม.) เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ที่ประชุม กรม.ในวันนั้น รัฐมนตรีทุกกระทรวงมีท่าทีเห็นด้วยกับการนำเสนอเพื่อขออนุมัติโครงการของ พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มีเพียงคณะกรรมการกฤษฎีกาและกระทรวงคมนาคมที่มีคำถามเพิ่ม ซึ่ง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเรื่องนี้ไปหาคำตอบ

"กรม. รอมติ กรม.ทำข้อมูลเพิ่มเติมยังกำหนดไม่ได้จะเสนอ กรม.เมื่อไหร่ อาจจะไม่ทันในเดือน ธ.ค.ที่จะเปิดเดินรถส่วนต่อขยายช่วงหมอชิต-คูคต ในวันที่ 16 ธ.ค.นี้ แต่ถึงสัมปทานจะยังไม่ได้รับอนุมัติก็ไม่มีผลกระทบต่อเปิดให้บริการประชาชนแต่อย่างใด"

เปิดผลเจรจา-ค่าตัว-หนี้

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า ผลการเจรจาจะขยายอายุสัญญาเดิมให้บีทีเอสอีก 30 ปี จากวันที่ 5 ธ.ค. 2572-2602 สำหรับส่วนต่อขยายทั้งช่วงอ่อนนุช-แบริ้ง, ดากสิน-บางหว้า, แบริ้ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต โดยจ้างบีทีเอสเดินรถให้วันที่ 4 ธ.ค. 2572 จากนั้นถึงจะเริ่มนับหนึ่งสัมปทานใหม่ ขณะที่อัตราค่าโดยสารจะปรับจากอัตราค่าโดยสารในปัจจุบันที่บีทีเอสเก็บ 16-44 บาท และ กทม.เก็บส่วนต่อขยายเดิม 15 บาท และส่วนต่อขยายหมอชิต-คูคต เก็บ 15-60 บาท และเบร้ง-สมุทรปราการอีก 15-39 บาท รวมแล้วอยู่ที่ 158 บาท จะเก็บให้เป็นระบบอัตราค่าโดยสารตามระยะทางตลอดสาย

ต่อจากหน้า 4

ศึกรถไฟฟ้า

คิดค่าแรกเข้าครั้งเดียว 15 บาท เก็บสูงสุด 65 บาท และปรับค่าโดยสาร

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: จันทร์ 23 - พุธ 25 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5308

หน้า: 1(ขวา), 4, 9

Col.Inch: 87.28

Ad Value: 117,828

PRValue (x3): 353,484

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เบื้องลึกศึกรถไฟฟ้าสายสีส้ม วัตรชุมกำลัง'ธุรกิจ-การเมือง'

ขึ้นทุก 2 ปี ตามดัชนีผู้บริโภค (CPI) ด้านผลตอบแทน บีทีเอสแบ่งรายได้ให้ กทม. ใน 15 ปีแรก 2572-2587 อัตรา 10% ของรายได้ค่าโดยสาร ระยะ 10 ปีต่อมา 2588-2597 อัตรา 15% ของรายได้ค่าโดยสาร และ 5 ปีสุดท้าย 2598-2602 อัตรา 25% ของรายได้ค่าโดยสาร หากผลตอบแทนเกินกว่า 9.60% จะแบ่งกระแสเงินสดสุทธิต่อผู้ถือหุ้นให้ กทม. เพิ่มเติมตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา **บีทีเอสบี กทม.**

“การเจรจา กทม. ดำเนินการตามคำสั่ง คสช. ที่ให้ตั้งคณะกรรมการมีปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานเจรจากันร่วม 10 ครั้ง กว่าจะสรุป และสอบถามข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจนครบแล้วก่อนเสนอ ครม. ซึ่ง กทม. ไม่มีงบประมาณจ่ายหนี้คืนสายสีเขียวส่วนต่อขยายใหม่ให้ รฟม. จึงต้องให้เอกชนมาร่วมลงทุน โดยหาเงินก่อน 107,000 ล้านบาท มาปลดหนี้ และเป็นค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าปรับปรุงสถานีตากสิน”

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า จากความไม่แน่นอนของการอนุมัติสัมปทานสายสีเขียวที่ล่าช้ามานาน ทำให้บีทีเอสทำหนังสือถึง กทม. ขอเงินค่าจ้างเดินรถจำนวน 8,000 ล้านบาท ที่ไม่ได้จ่ายมาตั้งแต่ปี 2561 เพราะ กทม. คิดรวมไปในเงิน 1 แสนล้านบาท ที่ให้บีทีเอสร่วมลงทุนไปแล้ว จึงยังไม่ได้จัดงบประมาณค่าจ้างไว้ให้ แต่คาดว่าจะเคลียร์กันได้

ล้มไม่เอาผู้โดยสารเป็นตัวประกัน

นายศิริ กาญจนพาสน์ ประธานกรรมการ บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง (BTS) เปิดเผยว่าการที่กรมการขนส่งทางรางทำความเข้าใจเพิ่มเติมเสนอให้กระทรวงคมนาคมรายงานต่อที่ประชุม ครม. อาจจะไม่ทราบว่าการพิจารณาได้ข้อยุติไปถึงไหนแล้ว และที่ผ่านมามีคมนาคมได้ทำความเข้าใจ ครม. ไปแล้วถึง 3 ครั้ง

“ผมเจรจากับทุกหน่วยงานจบไปตั้งนานแล้ว ที่เราทำหนังสือถามไปยัง กทม. เรื่องค่าจ้างเดินรถ 8,000 ล้านบาท ที่ไม่จ่าย 3 ปี เพราะรายได้เราก็ลดลง

จากสถานการณ์โควิดด้วย ทวงถามปกติหาก กทม. ไม่จ่ายจะเกิดอะไรขึ้น เราก็มีลิมิต แต่ยืนยันว่าจะพยายามอย่างเต็มที่ ดูแลผู้โดยสารไม่ให้เดือดร้อน”

ส่วนข้อท้วงติงด้านราคาค่าโดยสาร 65 บาท ที่สูงกว่ารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเก็บ 42 บาท นายศิริกล่าวว่า คิดว่าเทียบกันไม่ได้ สายสีเขียวกับสายสีน้ำเงินมีระยะทางและต้นทุนไม่เหมือนกัน ซึ่งสายสีเขียวในสัญญาสัมปทานฉบับใหม่ BTS ต้องควักเงินลงทุนสูงถึง 100,000 ล้านบาท แถมต้องเพิ่มส่วนแบ่งผลตอบแทนให้รัฐบาลอีก

เบื้องลึกศึกสีส้มลามถึงสีเขียว

รายงานข่าวแจ้งว่า จากท่าทีของนายศักดิ์สยามที่ออกมาคัดค้าน โดยทำหนังสือถึงเลขาฯ ครม. ก่อนประชุม ครม. เพียง 1 วัน น่าจะมีนัยสำคัญ อาจเกี่ยวพันไปถึงการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มบางขุนนนท์-มีนบุรี ที่ รฟม. ให้เอกชนลงทุน PPP net cost 30 ปี วงเงิน 128,128 ล้านบาท หลังกลุ่มบีทีเอสยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง หลัง รฟม. เปลี่ยนเกณฑ์ประมูลใหม่ ซึ่งศาลได้มีคำสั่งทุเลาให้ รฟม. ชะลอใช้เกณฑ์ใหม่ ขณะที่ รฟม. ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด ล่าสุดอยู่ระหว่างการไต่สวนและรอฟังคำตัดสินจากศาล

เลื่อนเปิดของสีส้ม

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. กล่าวว่า คณะกรรมการมาตรา 36 คัดเลือกโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม เลื่อนเปิดข้อเสนอคุณสมบัติของ BEM และกลุ่มบีทีเอสที่จับมือกับซีโน-ไทย ออกไปก่อนจนกว่าศาลจะมีคำสั่งออกมา จากเดิมจะเปิดวันที่ 23 พ.ย. นี้

รายงานข่าวกล่าวอีกว่า กำลังเป็นที่จับตา คือการสร้างส่วนต่อขยายสายสีชมพู ช่วงศรีรัช-เมืองทองธานี ระยะทาง 3 กม. วงเงิน 3,379 ล้านบาท ที่บีทีเอสเสนอการลงทุนเพิ่มต่อจากสายหลักที่ได้สัมปทาน 33 ปี จากแคราย-มีนบุรีแล้ว ล่าสุดส่วนต่อขยายนี้รอคมนาคมนำเสนอ ครม. อนุมัติโครงการ เช่นเดียวกับต่อขยายสายสีเหลือง

รัชดาฯ-ลาดพร้าว-รัชโยธิน 2.6 กม. ที่บีทีเอสลงทุนเพิ่ม 3,700 ล้านบาท เชื่อมสายหลักลาดพร้าว-ลำโพง ที่ได้รับสัมปทาน 30 ปี ยังไม่ได้ข้อยุติกับ รฟม. จะได้สร้างหรือไม่ หลัง รฟม. ให้รับข้อเสนอชดเชยรายได้ให้ BEM หากส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน