



## บทความพิเศษ

ศัลยา ประชาชาติ

# เบื้องลึก 'ศักดิ์สยาม-บีทีเอส' ชักเย่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเข้ม จับ 'คนกรุง-สายสีเขียว' เป็นตัวประกัน

จากคนคุ้นเคย กลายเป็นคนแปลกหน้า หลัง "ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" เจ้ากระทรวงคมนาคม และเลขาธิการพรรคภูมิใจไทย ออกโรงข่มขู่ข่มขาย สัญญา 30 ปี สัมปทานเส้นทาง "รถไฟฟ้าสายสีเขียว" เป็นสัมปทานในมือเจ้าพ่อรถไฟฟ้าบีทีเอส "ศิริกาญจน์ พาสน์" ที่ปัจจุบันกลายเป็นหุ้นส่วนธุรกิจยักษ์ รับเหมาค่าโดยสารน้ำเงิน "ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น" ได้ล้มปีกครอบครวั "เสี่ยหนู-อนุทิน ชาญวีรกูล" หัวหน้าพรรคภูมิใจไทย หนึ่งในพรรคร่วมรัฐบาล

เมื่อ "บิ๊กป๊อก-พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา" เจ้ากระทรวงคลองหลอด ในฐานะต้นสังกัดกรุงเทพมหานคร (กทม.) คู่สัญญา บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) เสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาอนุมัติ ให้ กทม.ลงนามสัญญาต่ออายุสัมปทานกับ BTSC เป็นวาระจร เมื่อ 17 พฤศจิกายน 2563 ที่ผ่านมา หลังขุนคลังคนใหม่ความเห็นแฉวาระเป็นที่เสร็จสรรพ

โดยกระทรวงการคลังทำหนังสือยืนยัน 3 ประเด็น

1. การเจรจาสัมปทานไม่ขัดกับ พ.ร.บ.ร่วมทุน เนื่องจากดำเนินการตามคำสั่ง คสช.
2. ทำตามข้อตกลงคุณธรรมตาม พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้าง
3. การรับโอนหนึ่งงานโยธาช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และเบิ่ง-สมุทรปราการ กว่า 6 หมื่นล้าน จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ไม่ขัดกับการบริหารหนี้สาธารณะ

เมื่อกระทรวงการคลังเคลียร์คัตให้แล้ว "บิ๊กคลองหลอด" ก็คิดว่ารถไฟฟ้าสายนี้จะฉลุย จึงเสนอที่ประชุม ครม.ขอไฟเขียว เพราะมั่นใจว่าได้เดินหน้าเจรจาตาม

คำสั่ง คสช.ที่ออกมาเมื่อเดือนเมษายน 2562 ครบถ้วน ทุกอย่างผ่านการเจียระไนมาหลายรอบ ตอบคำถามในสภา-นอกสภาหลายครั้ง

แต่สุดท้ายกลับแลลบตกราง จนปิดดีลไม่ลง

วันนั้น ครม.รับทราบตามที่มหาตมาทศพร เสนอ ยกเว้น "ศักดิ์สยาม" ทั้ง 4 ประเด็นมาทักล้างการขยายสัมปทาน โดยกรมการขนส่งทางราง กรมใหม่ ทำความเห็นเพิ่มเติมเสนอให้ ครม. พิจารณาประกอบ ก่อนการประชุม 1 วัน

จะว่าไปแล้ว "คมนาคม" เคยทำรายงานเสนอ ครม. ช่วงเดือนมิถุนายน 2563 เป็นการรายงานภาพรวมไม่ได้ให้ความเห็นไม่ว่าจะบวก-ลบ แต่ครั้งนี้พุ่งเป้าชัด 4 ประเด็นคือ

1. ความครบถ้วนตามหลักการ พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562
  2. ค่าโดยสารสูงสุดที่ 65 บาท แพงเกินไปหรือไม่ เมื่อเทียบกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับค่าโดยสารสูงสุดเพียง 42 บาท
  3. รัฐจะเสียโอกาสใช้ประโยชน์สินทรัพย์ที่จะรับโอนจากเอกชนภายหลังหมดสัญญาในปี 2572 หรือไม่
  4. กรณีจ้าง BTSC เดินรถส่วนต่อขยายเมื่อปี 2555 ซึ่งถูกร้องเรียนไปยังคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ควรรอผลการพิจารณาของ ป.ป.ช. ก่อนหรือไม่
- นั่นทำให้ "บิ๊กป๊อก" ต้องได้กลับมาที่ผ่านมากคมนาคมไม่เคยมีความเห็นแย้ง ขณะที่ "พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา" นายกรัฐมนตรี และ รมว.กลาโหม รับผิดชอบให้มหาตมาทศพร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปทำความเข้าใจตามทีคมนาคมเสนอเพิ่มเติม



ปฏิบัติการด้านหัวหน้าของ "ศักดิ์สยาม" เอาจริงสัมปทานสายสีเขียวเป็นตัวประกัน ถูกตั้งข้อสังเกตว่า น่าจะมีนัยยะสำคัญบางอย่างเบื้องหลัง ไม่งั้นคงไม่ออกตัวแรงขนาดนี้

มีการตั้งข้อสังเกตว่าอาจติดพันมาจากรถไฟฟ้าสายสีส้มบางขุนนนท์-มีนบุรี ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำลังเปิดประมูล PPP net cost ให้เอกชนหาเงิน 128,128 ล้านบาท ก่อสร้างช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม จัดหาระบบ ขบวนรถ และรับสัมปทานเดินรถ 30 ปี ที่กำลังกลายเป็นปมพิพาทคาอยู่ศาลปกครองสูงสุด จากที่ รฟม.เปลี่ยนเกณฑ์ประมูลใหม่ หลังปิดขายของทีโออาร์ไปแล้ว

"ศักดิ์สยาม" ชี้แจงว่า กรณีดังกล่าวเป็นการเสนอไปตามหลักการ ตามที่ ครม.ขอความเห็น และขอเน้นย้ำไม่มีข้อมูลชี้แจงเพิ่มเติมเข้ามา ยืนยันไม่ได้วางลำไคร์ทั้งนั้น เรื่องนี้ไม่ใช่ปัญหา เป็นการทำงานร่วมกัน ส่วนที่ถูกมองว่าเป็นเกมการเมือง และเกี่ยวข้องกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม ตนไม่เห็นจะเป็นประเด็นตรงไหน เพราะบีทีเอสก็ได้เข้าร่วมยื่นซองประมูล

ขณะที่ "ศิริกาญจน์ พาสน์" บิ๊กบอสบีทีเอส ย้ำชัด ที่ผ่านมาคมนาคมมีความเห็นถึง ครม. 3 ครั้ง และการเจรจากับทุกหน่วยงานจบไปนานแล้ว คิดว่าไม่เคยมีโครงการไหนจะถูกชักเย่อมากขนาดนี้

ส่วนการนำค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท เทียบกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 42 บาทคงไม่ได้ เพราะทั้ง 2 ระบบแตกต่างกัน ทั้งการลงทุน ต้นทุน และระยะทาง ซึ่งรถไฟฟ้าสายสีเขียว ในสัมปทานฉบับใหม่

# มติชน สุดสัปดาห์

Matichon Weekend  
Circulation: 500,000  
Ad Rate: 480

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 27 พฤศจิกายน - พุธสัปดาห์ 3 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 2102

หน้า: 14(กลาง)

Col.Inch: 73.24

Ad Value: 35,155.20

PRValue (x3): 105,465.60

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: บทความพิเศษ: เบื้องลึก 'ศักดิ์สยาม-บีทีเอส' ชักเย่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเหลือง 'คน...

บีทีเอสต้องใช้เงินลงทุน 100,000 ล้านบาท พร้อม  
แบ่งผลตอบแทนให้ กทม.ด้วย

อย่างไรก็ตาม พร้อมให้ความร่วมมือภาครัฐ  
ในช่วงเวลาเดียวกันนั้นเอง "พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญ  
เมือง" ผู้ว่าฯ กทม. ระบุว่า บีทีเอสทำหนังสือทวง  
หนี้ค่าเดินรถสายสีเขียวส่วนขยาย 8,000 ล้านบาท  
ที่ กทม.ติดค้างมาตั้งแต่ปี 2561 พร้อมขู่จะหยุดวิ่ง  
และจะกระทบถึงการเปิดบริการส่วนต่อขยายที่ไปถึง  
สถานีคูคตวันที่ 16 ธันวาคมนี้

ซึ่งในประเด็นดังกล่าว "ศิริ" ออกมาแจงทันควัน  
ว่า ทำหนังสือทวงถามถึงค่าจ้างเดินรถส่วนต่อขยาย  
กับ กทม. 8,000 ล้านบาทที่ กทม.ยังไม่จ่ายให้ 3 ปี  
จริง แต่เป็นการทวงถามปกติ เพราะรายได้บริษัทลด  
ลงจากสถานการณ์โควิด

อย่างไรก็ตาม ยืนยันจะดูแลผู้โดยสารเต็มที่  
ไม่หยุดให้บริการแน่นอน

**ท**าก่อนดูรายละเอียดสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า  
สายสีเขียว ซึ่งคณะทำงานที่มี "ฉัตรชัย พรหม  
เลิศ" ปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน เสร็จ  
กับคู่สัญญามาแล้ว 10 ครั้ง จนได้ข้อสรุปว่าจะขยาย  
อายุสัญญาเดิมให้ BTS อีก 30 ปี หลังหมดอายุ  
4 ธันวาคม 2572-2602 สำหรับส่วนต่อขยายช่วง  
อ่อนนุช-แบริ่ง, ตากสิน-บางหว้า, แบริ่ง-สมุทรปราการ  
และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่จ้าง BTS เดินรถ  
จะให้หมดอายุวันที่ 4 ธันวาคม 2572 จากนั้นจะนำ  
มารวมกัน และเริ่มนับหนึ่งสัมปทานใหม่

ขณะที่ค่าโดยสารเขย่าโครงสร้างใหม่ทั้งโครงข่าย  
68.25 ก.ม. จากเดิมเก็บค่าโดยสารหลายต่อ รวมแล้ว  
อยู่ที่ 158 บาท เป็นเก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียว เริ่มต้น  
15-65 บาท ปรับขึ้นทุก 2 ปี ตามดัชนีผู้บริโภค (CPI)

ส่วนผลตอบแทน BTS แบ่งรายได้ให้ กทม. 15  
ปีแรก 2572-2587 อัตรา 10% ของรายได้ค่าโดยสาร  
ระยะ 10 ปีต่อไป ปี 2588-2597 อัตรา 15% ของรายได้  
ค่าโดยสาร และ 5 ปีสุดท้าย 2598-2602 อัตรา  
25% ของรายได้ค่าโดยสาร แต่หากผลตอบแทนเกิน  
กว่า 9.60% จะแบ่งให้ กทม.เพิ่มเติม

ต้องจับตาดูกันต่อไปว่า ถึงที่สุดแล้ว เกมชักเย่อ  
สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยมีกระทรวงคมนาคม  
ปักหลักขวางคลองอยู่ในขณะนี้ จะลงเอยแบบไหน

อาจจบแบบ "วิน-วิน" ทั้งรัฐและเอกชน  
แต่อาจไม่ถูกใจคนกรุง โดยเฉพาะค่าโดยสาร  
65 บาท ที่ถูกวิจารณ์และตั้งคำถามว่าแพง  
ไปหรือเปล่า ●