



ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์

โดย นพ. นรนาถ

คาร์ตไฟฟ้าสีเขียว 25 บาท สภาผู้บริโภครอคอยผู้บริโภค

สภาองค์กรของผู้บริโภค กำลังรณรงค์ให้ประชาชนร่วมลงชื่อคัดค้านการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้บริษัท บีทีเอส อีก 30 ปี โดยบอกกับประชาชนว่า หากต่อสัมปทานออกไป ประชาชนจะเสียค่าโดยสารตลอดสาย 65 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่แพงเกินไป

สภาองค์กรของผู้บริโภคอ้างว่า ได้คำนวณอัตราค่าโดยสารอนาคตที่น่าจะเป็นไปได้ และพบว่า หากเก็บค่าโดยสาร 25 บาท กทม.ยังมีกำไรสูงถึง 23,200 ล้านบาท จึงยืนยันว่า ราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดสาย 25 บาท เป็นราคาที่ทำได้จริง

ค่าโดยสาร 25 บาทตลอดสาย ใกล้เคียงกับรถเมล์ปรับอากาศของชสมท.หลายๆ สายที่เก็บตามระยะทางตั้งแต่ 20-25 บาท แต่ระยะทางนั้นสั้นกว่ารถไฟฟ้าสายสีเขียวมาก และความสะดวกสบาย โดยเฉพาะการที่ผู้โดยสารกำหนดเวลาเดินทางได้นั้นแตกต่างกันมาก

ถ้าค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดสาย 25 บาท กทม.ยังมีกำไรตามวิธีคิดของสภาองค์กรของผู้บริโภคก็แสดงว่า คาร์ตไฟฟ้าสายสีน้ำเงินของบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ คาร์ตไฟฟ้าสายสีม่วงของ รฟม. และคาร์ตไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ของการรถไฟฯ แพงเกินไป เพราะระยะทางสั้นกว่าสายสีเขียวแต่เก็บค่าโดยสารถึง 45 บาท สภาองค์กรของผู้บริโภคจึงต้องเคลื่อนไหวให้ลดราคาค่าโดยสารลงมาให้ถูกกว่านี้

จึงมีคำถามว่า ตัวเลข 25 บาทตลอดสายของสภาองค์กรของผู้บริโภคนั้น เอามาจากไหน และเชื่อถือได้หรือไม่ เพราะดูจากรายชื่อคณะกรรมการ และผู้บริหารสภาองค์กรของผู้บริโภค หลายคนเป็นเอ็นจีโอหน้าเดิม ที่ตะแมือเวียนเทียนกันเข้าไปเป็นกรรมการองค์กรตระกูล ส. มาบัดนี้ เลื่อนสถานะภาพยกทีมกันเข้ามาอยู่ในสภาองค์กรของผู้บริโภคที่มีสถานะเป็นองค์กรอิสระตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 46

ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ อดีตผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และเป็นวิศวกรการจราจรและขนส่ง ที่เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ในเรื่องการวางแผนจราจรทางบก ตั้งคำถามว่า “ทำได้จริงหรือ หั่นค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดสายเหลือแค่ 25 บาท” ในเฟซบุ๊ก “ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์” เมื่อวันที่ 13 เมษายนที่ผ่านมา

ดร.สามารถ ระบุว่า สภาองค์กรของผู้บริโภค คงได้วิธีคำนวณการลดค่าโดยสารมาจากกระทรวงคมนาคม ซึ่งสอดคล้องกับแถลงการณ์ของสภาองค์กรของผู้บริโภค วันที่ 18 กุมภาพันธ์ ที่ตอนหนึ่งระบุว่า ได้ข้อมูลจากกระทรวงคมนาคมที่ไปให้การต่อ คณะกรรมาธิการด้านคมนาคมของสภาผู้แทนราษฎร

อย่างไรก็ตาม ราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดสายที่กระทรวงคมนาคมเห็นว่าเหมาะสมคือ 50 บาทตลอดสาย ซึ่งจะทำให้ กทม.มีกำไร 380,200 ล้านบาท การที่สภาองค์กรของผู้บริโภคเสนอราคา 25 บาทตลอดสาย ก็คงจะมาจากความคิดเลขในใจแบบง่าย ๆ ว่า 50 บาทกำไร 380,200 ล้านบาท ถ้าลดลงมาครึ่งหนึ่ง กทม.ก็ยังมีกำไรอยู่

แต่ ดร.สามารถบอกว่า วิธีคำนวณของกระทรวงคมนาคม ที่สภาองค์กรของผู้บริโภคไปลอกมานั้น ไม่ถูกต้อง เพราะคำนวณรายรับรายจ่ายระหว่างปี 2573-2602 ซึ่งเป็นระยะเวลาหลังจากสัมปทานบีทีเอสหมดลงแล้ว แต่ที่ถูกต้องจะต้องคำนวณรายรับ รายจ่าย หนี้สิน ตั้งแต่ปี 2564-2602

เพราะมีความเกี่ยวเนื่องผูกพันกัน โดยเฉพาะหนี้สิน ภาระผูกพันที่ กทม.มีกับบีทีเอส ซึ่ง กทม.ต้องชดใช้ ถึงแม้ว่า จะไม่มีการต่อสัมปทานให้บีทีเอสก็ตาม

นอกจากนั้น ยังไม่มีการคิดต้นทุนค่าใช้จ่ายระหว่างปี 2573-2602 เสมือนว่า ตลอดอายุ 30 ปี จะไม่ต้องมีการลงทุนปรับปรุงขบวนรถการให้บริการเลยแต่อย่างใด ต้นทุนเท่ากับศูนย์

ดร.สามารถ ระบุว่า วิธีคำนวณของกระทรวงคมนาคม กรณีให้ กทม.จ้างเอกชนเดินรถ และเก็บค่าโดยสารสูงสุด 50 บาท โดย กทม.รับภาระหนี้เองทั้งหมด มีข้อผิดพลาดเคลื่อนสำคัญดังนี้

1. คิดหนี้ได้น้อยกว่าความเป็นจริง เนื่องจากไม่คิดหนี้ในช่วงปี 2573-2602

2. คิดค่าจ้างเดินรถต่ำกว่าความเป็นจริงมาก เพราะไม่ได้คิดค่าจ้างช่วงปี 2564-2572 สำหรับส่วนต่อขยาย และคงไม่ได้คิดค่าจ้างเดินรถส่วนหลัก ซึ่งประกอบด้วยช่วงหมอชิต-อ่อนนุช และช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน ในช่วงปี 2573-2602

3. ไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมเพื่อปรับปรุงงานระบบและงานโยธา ซึ่งในความเป็นจริงจะต้องลงทุนเพิ่มเติมในช่วงปี 2573-2602 เนื่องจากจะต้องเปลี่ยนขบวนรถไฟฟ้าและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องซึ่งใช้งานมานาน พร้อมทั้งปรับปรุงงานโยธาให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี

4. คิดกำไรหรือขาดทุนผิดพลาด เนื่องจากไม่ได้แปลงรายรับและรายจ่ายในแต่ละปีให้เป็นมูลค่าในปัจจุบันหรือ Present Value ในปี 2564 ก่อน แล้วจึงนำ “รายรับรวม” ลบด้วย “รายจ่ายรวม” ซึ่งจะทำให้ได้ตัวเลขที่น้อยลงกว่าตัวเลขที่กระทรวงคมนาคมคาดว่าจะได้กำไรคือ 380,200 ล้านบาทมาก และหากคิดรายรับและรายจ่ายให้ถูกต้องทุกรายการ จะพบว่า กทม.จะขาดทุนประมาณ 74,000 ล้านบาท

โดยสรุป หากทำตามข้อเสนอแนะของกระทรวงคมนาคมที่ให้ กทม.จ้างเอกชนเดินรถ และเก็บค่าโดยสารสูงสุด 50 บาท โดย กทม.รับภาระหนี้เองทั้งหมดจะขาดทุนประมาณ 74,000 ล้านบาท ไม่ใช่ได้กำไร 380,200 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมคิด ดังนั้น หากเก็บค่าโดยสาร 25 บาท จะขาดทุนมากกว่านี้ ไม่ใช่ได้กำไร 23,200 ล้านบาท ตามที่สภาองค์กรของผู้บริโภคคิด

นี่คือ ข้อมูลอีกด้านหนึ่งที่สภาองค์กรของผู้บริโภค ไม่น่าเสนอให้ประชาชนรับทราบให้ครบถ้วน ไม่ใช่ไม่รู้ แต่เจตนาปกปิด เพราะการเสนอราคาลินค้า บริการทุกอย่าง เมื่อพูดถึงราคาขาย ราคาบริการต้องดูต้นทุนค่าใช้จ่ายด้วย เพราะมีฉะนั้นแล้ว ใครๆก็พูดได้ว่า ราคาค่าโดยสาร 25 บาทตลอดสายยังแพงเกินไป คิดแค่ 10 บาทตลอดสาย กทม.ก็ยังมีกำไร

การรณรงค์ให้ประชาชนลงชื่อคัดค้าน หรือสนับสนุนเรื่องอะไรก็ตาม ผู้รณรงค์จะต้องเคารพสิทธิของผู้บริโภค ที่จะรับรู้ข้อมูลให้ครบถ้วนให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าผู้รณรงค์นั้น เป็นองค์กรที่มีสถานะอย่างเป็นทางการตามกฎหมาย ใช้ภาษีของประชาชนในการดำเนินงาน

การรณรงค์คัดค้านการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยสภาองค์กรของผู้บริโภคเสนอข้อมูลที่ไม่ครบถ้วนว่า กทม.มีภาระ มีหนี้กับบีทีเอสอย่างไร การต่อสัมปทานให้บีทีเอส 30 ปี โดยเก็บค่าโดยสาร 65 บาทตลอดสายไปจนถึงปี 2602 กทม.ได้ประโยชน์อย่างไร ประชาชนได้ประโยชน์ใหม่ ที่มีการตรึงราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวล่วงหน้า 30 ปี ไม่ให้เกิน 65 บาทตลอดสาย

สภาองค์กรของผู้บริโภคไม่ใช่เอ็นจีโอทั่วไป ที่ไม่ต้องรับผิดชอบกับคำพูดการกระทำของตัวเอง แต่เป็นองค์กรอิสระตามรัฐธรรมนูญ จึงตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการจัดตั้งสภาองค์กรของผู้บริโภค พ.ศ. 2562 มีเงินสนับสนุนที่มาจากภาษีของประชาชน ประมาณ 300 กว่าล้านบาท จึงต้อง

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jatkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/ในประเทศ

วันที่: จันทร์ 19 เมษายน 2564

ปีที่: 13

ฉบับที่: 3412

หน้า: 10(ซ้าย)

Col.Inch: 60.30

Ad Value: 90,450

PRValue (x3): 271,350

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์: คาร์ตไฟฟ้าสีเขียว 25 บาทสภาผู้บริโภคลอกผู้บริโภค

ทำหน้าที่อย่างตรงไปตรงมา อย่างน้อยที่สุด ต้องคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค
ในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอย่างรอบด้าน ตรงกับความเป็นจริง

การรณรงค์ให้ประชาชนลงชื่อคัดค้านการต่อสัมปทานรถไฟฟ้า
สายสีเขียวให้บีทีเอส ถือว่า เป็นผลงานชิ้นแรกของสภานี้ จึงควรเป็นไป
อย่างสมเกียรติ สมศักดิ์ศรี ขององค์กรอิสระตามรัฐธรรมนูญ มิใช่เอา
เรื่องที่เป็นไปไม่ได้คือ ค่าโดยสาร 25 บาทตลอดสาย มาใช้เป็นแรงจูงใจ
ผิดๆ ให้ประชาชนลงชื่อสนับสนุน.