

คณิตศาสตร์ รถไฟฟ้า 101

**#ไม่เอา
65บาท
38ปี**

5 20

ค่ารถไฟฟ้า
65 บาท

5 20

ค่ารถไฟฟ้า
25 บาท

	ค่ารถไฟฟ้า 65 บาท	ค่ารถไฟฟ้า 25 บาท
1 วัน	130	50
1 เดือน	2,860	1,100
1 ปี	34,320	13,200
38 ปี*	1,304,160	501,600

เอาไปทำอะไรได้?
802,560.-

*อายุสัมปทาน BTS เหลือ 8 ปี บวกอายุสัมปทานอีก 30 ปี

สภาผู้บริโภควัดต่อสัมปทาน BTS ยัน 25 บาททำได้จริง ไม่เอา 65 บาท

สภาองค์กรของผู้บริโภคออกแถลงการณ์ฉบับที่ 5 ย้ำรถไฟฟ้าเป็นบริการขนส่งมวลชน ธรรม. ต้องหยุดต่อสัญญาสัมปทานล่วงหน้าแก่เอกชน ราคา 25 บาท ทำได้จริง เผยจุดยืนรถไฟฟ้าทุกสายราคาต้องถูกลง โดยระบุใจความว่า

หลายคนตั้งคำถามสภาองค์กรของผู้บริโภค กับประเด็น “25 บาททำได้จริงหรือ?” ราคาค่ารถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่สภาองค์กรของผู้บริโภคเสนอต่อ กทม.และรัฐบาล สภาองค์กรของผู้บริโภคขอถามกลับ “65 บาท ประชาชนจ่ายได้จริงหรือ?” เมื่อสูงถึง 39.28%ของรายได้ขั้นต่ำ หรือรัฐบาลพร้อมจะขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ

ปลายสัปดาห์ที่ผ่านมา นายกรัฐมนตรีได้แจ้งไว้ว่าจะนำเรื่องค่ารถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่เป็นข้อถกเถียงกันอยู่เข้าครม.เพื่อลงมติ ในขณะเดียวกันบริษัทบีทีเอสก็ออกคลิปทวงหนี้รัฐบาลออกอากาศ ขณะเดียวกันนายสามารถ ราชพลสิทธิ์ รองหัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ ได้เขียนบทความแสดงความเห็นเรื่องต้นทุนของรถไฟฟ้า และบริษัทกรุงเทพธนาคมของ กทม. ได้ออกมาโต้เรื่อง

ราคาเช่นกัน โดยภาพรวม สภาองค์กรของผู้บริโภคมองเห็นว่า เป็นกระบวนการที่ซับซ้อนและบังคับให้ประชาชนจ่ายอ้อมรับราคา 65 บาทที่กม.ตั้งไว้ มีเพียงนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ที่ออกมาให้ข้อมูลหนักแน่น. และเห็นว่า หลังปี พ.ศ. 2572 หมดยุคสัญญาสัมปทานแล้ว รายได้ต่างๆ ของรถไฟฟ้าสามารถใช้หนี้ได้สบาย แถมสามารถลดราคาให้ประชาชนได้อีก

สภาองค์กรของผู้บริโภคขอเรียกร้องให้รัฐบาล มีหลักการเบื้องต้นของการสร้างระบบรถไฟฟ้าเพื่อให้เป็นบริการขนส่งมวลชนในการสัญจรในกรุงเทพมหานคร ที่การจรรจุกำลังทำให้เมืองเป็นอัมพาต สร้างมลพิษทางอากาศ และทำลายคุณภาพชีวิตของประชาชนและระบบเศรษฐกิจของชาติ แต่เมื่อราคารถไฟฟ้าไม่ได้ตั้งอยู่บนพื้นฐานความสามารถจ่ายได้จริงของประชาชนส่วนใหญ่ที่ เป็นผู้สัญจรไปมา ระบบรถไฟฟ้าก็จะกลายเป็นสัญลักษณ์ของความล้มเหลวของรัฐบาล

สภาองค์กรของผู้บริโภค มีความเห็นโดยภาพรวมดังนี้

1. เสนอกรม.ยุติการพิจารณาต่อสัญญาสัมปทานล่วงหน้าสายสีเขียว และกำหนดให้รถไฟฟ้าหลักเป็นบริการขนส่งมวลชนที่รัฐมีหน้าที่จัดบริการให้ประชาชนเข้าถึง พร้อมเร่งจัดทำราคารถไฟฟ้าสูงสุดที่ประชาชนสามารถจ่ายได้ต่อวัน ให้ทุกสายยุติเก็บค่าแรกเข้าที่ซ้ำซ้อน เพราะหากนำเรื่องนี้เข้าไปพิจารณา ประชาชนต้องจ่าย 65 บาทเป็นเวลา 38 ปี อย่างไม่มีทางหลีกเลี่ยงตามสัญญาสัมปทานสายเกินไปที่จะทำให้ประชาชนได้ราคารถไฟฟ้าที่เป็นบริการขนส่งมวลชนจริง เหมือนกับประเทศอื่นๆ ที่เขาสามารถทำให้ประชาชนจ่ายค่ารถไฟฟ้าได้ไม่เกิน 10% ของรายได้ขั้นต่ำ เพื่อคุณภาพชีวิตของประชาชน ป้องกันปัญหาเลวร้ายและลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร

2. สภาองค์กรของผู้บริโภค เสนอให้หาวิธีการใหม่ในการทำสัญญาหรือการต่อสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวข้องกับบริการขนส่งมวลชนหรือบริการสาธารณะ รวมถึง สายสีเขียวที่กำลังจะดำเนินการประมูล ไม่ให้เกิดปัญหาผลประโยชน์แอบแฝงเหมือนในอดีต และกำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น กรณีกรุงเทพมหานครยอมรับว่าได้ทำสัญญาจ้างเดินรถกับเอกชน ถึงปี 2585 เกินสัญญาสัมปทานหลักสายสีเขียวที่จะหมดในปี 2572 หากรัฐหรือ กทม. จะหักดิบไม่ต่อสัญญาจ้างบริหารกับ BTS เพื่อให้สิ้นสุดพร้อมกันในปี 2572 แม้จะทำได้แต่ก็คงจะเกิดปัญหาฟ้องร้องตามมาแน่

3. เสนอให้ยึดหลักการบริการขนส่งมวลชนทุกคนต้องขึ้นได้ และไม่ค้ากำไร ยืนยันว่า 25 บาททำได้จริง จากการให้สัมภาษณ์ของพล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่า กทม.ให้ข่าวว่า การกำหนดราคา 65 บาท กทม.จะได้ผลตอบแทน 240,000 ล้านบาท ตลอดสัมปทาน 30 ปี แต่จากการคาดการณ์ของกระทรวงคมนาคม หากใช้ราคา 49.83 บาท จะทำให้กทม.มีรายได้ 380,200 ล้านบาท ในระยะเวลา 30 ปี หากนำเงินจำนวนนี้ใช้หนี้เดิมในช่วง ปีพ.ศ. 2560-2572 ประมาณ 100,000 ล้านบาท กทม.ยังมีกำไรสูงถึง 280,200 ล้านบาท(380,200-100,000 = 280,200 ล้านบาท)

4. การเปิดเผยข้อมูลมากยิ่งขึ้นจะทำให้ราคารถไฟฟ้าถูกลง เช่น ค่าจ้างเดินรถควมมีราคาสูงสุดเท่าใด หากใช้ข้อมูลกระทรวงคมนาคม คำนวณค่าจ้างเดินรถ 30 ปี ไว้จำนวน 248,000 ล้านบาท หากคิดรวมค่าจ้างเดินรถเพิ่มอีก 8 ปี (2564-2572) ค่าจ้างเดินรถ ควรจะอยู่ที่ประมาณ 314,134 ล้านบาท ขณะที่นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ คิดค่าจ้างเดินรถ 38 ปี ในช่วงปี 2564-2602 รวมทั้งหมดประมาณ 841,000 ล้านบาท

5. สภาองค์กรของผู้บริโภค สนับสนุนให้รัฐบาลแก้ปัญหาระยะยาวและมองรถไฟฟ้าหลาทุกสายทั้งระบบ ต้องรวมทุกสาย ทุกส่วนต่อขยายเป็นระบบเดียวกับบริการขนส่งมวลชนอื่นๆ ทั้งสินน้ำเงิน สีม่วง สีชมพู สีแดง สีทองสีส้ม เช่น ตั้งบริษัท Joint venture ที่มีใช้การตั้งองค์กรใหม่ขึ้นมาอีกหัวคิว แบบที่ผ่านๆ มา แต่เป็นการถือหุ้นร่วมกันระหว่างภาครัฐกับเอกชน แบ่งค่าใช้จ่ายและรายได้ร่วมกันทุกอย่าง ต้องรวมทุกสาย ทุกส่วนต่อขยายเป็นระบบเดียวกับบริการขนส่งมวลชนอื่นๆ ที่สำคัญต้องมีราคาที่ถูกลงทั้งระบบ

6. สภาองค์กรของผู้บริโภคเสนอให้บริหารจัดการรายได้ของรถไฟฟ้าทั้งระบบ ยืนยัน 25 บาท ตลอดสายทำได้จริง นอกจากรายได้จากค่าโดยสารแล้วยังมีรายได้อื่นๆ เช่น การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์บริเวณรถไฟฟ้า การโฆษณา การจัดเก็บภาษีจากสถานีพัฒนาที่ดิน หรือการจัดเก็บภาษีน้ำมันจากผู้โดยสารโดยขึ้นภาษีน้ำมัน 20 สตางค์ต่อลิตร จะทำให้กทม.มีรายได้ประมาณ 6,500 ล้านบาทต่อปี

การจัดการบริการขนส่งมวลชนเป็นพันธกิจของรัฐบาลที่มอบให้ กทม. ดำเนินการแทน ซึ่งปฏิเสธไม่ได้ว่า ระบบรถไฟฟ้าเป็นบริการสาธารณะอย่างหนึ่งที่ต้องทำให้คนส่วนใหญ่เข้าถึงได้ จะนำเรื่องขาดแคลนงบประมาณมาเป็นข้ออ้างไม่ได้ เพราะมีวิธีหารายได้หลายๆ ทางที่จะนำมาชดเชยค่าใช้จ่ายที่ขาดทุนได้ตามตัวอย่างที่สภาองค์กรของผู้บริโภคยกมาให้เห็นเป็นรูปธรรมข้างต้นนี้ ■