

## จับประชาชนเป็นตัวประกัน

จากฟางเส้นสุดท้าย “รถไฟฟ้าสายสีส้ม” กลายเป็นห่วงรัดคอ “รถไฟฟ้าสายสีเขียว” ที่กลืนไม่เข้าคายไม่ออกกันอยู่ขณะนี้ ดูเหมือนสารตั้งต้นจะเริ่มมาจากการชดเชยหลายหมื่นบาท ระหว่าง “กระทรวงคมนาคม” กับ “กระทรวงมหาดไทย” โดยฝั่งคมนาคม นำทีมโดย “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม “โสภณ ชาร์มย์” ประธานกรรมการคมนาคม และว่ากันว่า “อนุทิน ชาญวีรกูล” หัวหน้าพรรคภูมิใจไทย จะคล้อยตามฝั่งนี้ซะด้วย...!

ส่วนฝั่ง “คลองหลอด” นำทีมโดย “พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย “พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง” ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) และมีบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ในฐานะผู้รับสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เข้ม) และผู้ที่ได้รับผลกระทบจากความเห็นต่างดังกล่าว

เนื่องจากก่อนหน้านี้ กทม.-กระทรวงมหาดไทยและบีทีเอส ได้ข้อสรุปร่วมกันว่า กรณีปัญหาหนี้สินกว่า 120,000 ล้านบาท ที่รับโอนมาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รฟม.) พร้อมด้วยทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายทั้งหมดนั้น กลุ่มบีทีเอสฯ จะรับผิดชอบหนี้ดังกล่าวทั้งหมด เพื่อแลกกับการขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เข้ม) ไปอีก 30 ปี จากสัญญาสัมปทานเดิมจะหมดอายุในปี 2572 โดยมีเงื่อนไขเก็บค่าโดยสารไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย

กระบวนการเจรจาและข้อตกลงดังกล่าว เกิดขึ้นภายใต้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ลงวัน



ที่ 11 เม.ย .62 ตามมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญไทย (ฉบับชั่วคราว) ปี 2557

แต่ว่า “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” มีข้อโต้แย้งจากกระทรวงคมนาคมและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อการต่ออายุสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เข้ม) โดยเรื่องค่าโดยสารที่กทม.กำหนดไว้ไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย แต่กรมขนส่งทางราง เห็นว่าเป็นราคาสูงเกินไปน่าจะเจรจาต่อรองลงได้อีก

สอดคล้องกับความเห็นของคณะกรรมการคมนาคม ที่มี “โสภณ ชาร์มย์” อดีตรมว.คมนาคม เป็นประธานฯ ที่หยิบยก 3 ประเด็นหลักทั้งหมด คือ 1)เหตุใดต้องเร่งพิจารณาต่อสัญญาในช่วงนี้ เพราะสัมปทานจะสิ้นสุดปี 2572 2)การคำนวณค่าโดยสารตลอดสายสูงสุดไม่เกิน 65 บาท มีที่มาที่ไปอย่างไร 3)ความครบถ้วนตามมติครม.เมื่อปี 2561

นั่นจึงทำให้เรื่องการขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เข้ม) 30 ปี เพื่อแลกการปลดเปลื้องภาระหนี้ของกทม.ที่รับโอนมาจากรฟม.ถูกแช่เกลียดองเค็ม..โดยไม่มีทีท่าว่าจะนำเสนอเข้าที่ประชุมครม.เมื่อใด...!

ด้วยความเชื่อใจของเรื่องดังกล่าว ทำให้กทม.จึงตัดสินใจประกาศขึ้นค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตลอดสายอยู่ที่ 104 บาท เริ่มตั้งแต่ 16 ก.พ. 64 เนื่องจากกทม.จะมีผลขาดทุนจากรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ประมาณปีละ 3,000-4,000 ล้านบาท หลังเปิดให้บริการทุกสถานีช่วงปลายปีที่ผ่านมา เมื่อนับรวมตั้งแต่ปี 2564-2572 จะมีผล

# ข่าวหุ้น

Khao Hoon  
Circulation: 90,000  
Ad Rate: 850

Section: First Section/บทความ

วันที่: พฤหัสบดี 21 มกราคม 2564

ปีที่: 27

ฉบับที่: 6623

หน้า: 2(ล่าง)

Col.Inch: 48.74

Ad Value: 41,429

PRValue (x3): 124,287

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: เมกะเทรนด์: จับประชาชนเป็นตัวประกัน

ขาดทุนถึงประมาณ 30,000-40,000 ล้านบาท ดังนั้นการแก้ไขสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เข้ม) จะช่วยลดอัตราค่าโดยสารสูงสุดจาก 104 บาท เป็น 65 บาท ลดลง 39 บาท และแก้ไขภาระหนี้สินกว่า 120,000 ล้านบาทของกทม.ได้

ขณะที่ “กระทรวงคมนาคม” ออกมาทักท้วงการปรับขึ้นราคาทันที โดยอ้างว่าประชาชนจะได้รับความเดือดร้อนจากปรับขึ้นราคาโดยสาร พร้อมเสนอแนะให้กทม.ทบทวนเรื่องดังกล่าว

ประเด็นที่น่าตั้งคำถามกับเรื่องนี้คือกระทรวงคมนาคมกำลัง “เตะถ่วง” หรือ “เล่นชกเย่อ” กับเรื่องนี้หรือไม่ เพราะหากฝั่งคมนาคมไม่คัดค้านการต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เข้ม) ตามข้อสรุปร่วมกันของกระทรวงมหาดไทย-กทม.และบีทีเอส ค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวตลอดสายก็คงจะอยู่ที่ 65 บาท และปัญหาหนี้กว่า 120,000 ล้านบาท ที่รับโอนมาจากρφม. (ภายใต้กำกับของคมนาคม) ก็จบสิ้นกันไป

หรือนี่คือ “การจับประชาชนเป็นตัวประกัน” ในเกมความเห็นต่างระหว่าง 2 ฝ่ายนี้ใช่หรือไม่!? และปมขัดแย้งมันเป็นเพราะว่าบีทีเอส..ดันไปเหยียบตาปลา..จัดข้อคมนาคมเรื่องรถไฟฟ้าสายสีเขียวใช่หรือไม่..มันจึงทำให้รถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่ควรจะไปตั้งแต่ปีที่แล้ว..มันจึงยุ่งยากจบไม่ได้กันซะที..!?