

เร่ง 'ตัวร่วม' รื้อสัมปทาน

เว้นค่าแรกเข้าแก้ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าแพง



เมื่อพูดถึงราคาค่ารถไฟฟ้าในบ้านเรายังคงเป็นประเด็นถกเถียงกันร้อนแรง ยกตัวอย่างเช่น ค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่กรุงเทพมหานคร (กทม.) ประกาศอัตราค่าโดยสารสูงสุด 104 บาท และมีแผนที่จะจัดเก็บในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2564 นี้ แต่ต้องชะลอออกไปหลังจากมีเสียงคัดค้านจากประชาชนจำนวนมาก ซึ่งเรื่องนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าประเทศไทยเท่านั้น แต่ในภายภาคหน้าหากรัฐบาลไม่หาหนทางแก้ไข อนาคตอันใกล้นี้รถไฟฟ้ากำลังทยอยแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ ก็จะมีไม่พ้นต้องเผชิญกับปัญหาค่ารถไฟฟ้าสูงขึ้นเรื่อยๆ อย่างแน่นอน

ขณะที่ นายสุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้แสดงความคิดเห็นกรณีการให้สัมปทานรถไฟฟ้าในปัจจุบันว่า โดยส่วนตัวมองว่าสัมปทานรถไฟฟ้าถือเป็นเรื่องที่ดี แต่อย่างไรก็ตามในการกำหนดเงื่อนไขสัญญาสัมปทานต้องมีเงื่อนไขที่เหมาะสม เรื่องสัมปทานถือเป็นปกติอยู่แล้ว เช่น

เดียวกับการให้สัมปทานในส่วนของบริษัทมือถือ โทคมนาคม เป็นต้น เพราะเป็นส่วนหนึ่งที่เปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจการของรัฐ แต่ปัจจุบันสิ่งที่เกิดขึ้นกับรถไฟฟ้าของเราคือรูปแบบการให้สัมปทานเดิม

และปัญหาที่พบคือ การกำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นรายเส้นทางตามสัญญาสัมปทานแยกกัน จึงทำให้ราคาในแต่ละสายสีต่างๆ แตกต่างกันไป เมื่อมีการเชื่อมต่อระหว่างระบบ ทำให้ผู้โดยสารจำเป็นต้องจ่ายค่าแรกเข้าให้กับรถไฟฟ้าอีก ดังนั้นควรยกเว้นค่าแรกเข้าทุกโครงการ และคิดคำนวณค่าโดยสารสูงสุดของระบบรถไฟฟ้าทั้งระบบ โดยแยกการกำหนดอัตราค่าโดยสารออกจากสัญญาสัมปทานเดิม ระหว่าง BTS หรือ บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ ที่ได้สัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว และ BEM หรือ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ ผู้กุ่มสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

แนะนำสัญญาสัมปทานใหม่

นายสุเมธ กล่าวว่า จากข้อมูลพบว่า ขณะนี้หน่วยงานที่

“ ขณะนี้ทางกระทรวงคมนาคมเริ่มคิดได้ ทั้งที่ควรจะต้องคิดได้มาก่อนหน้านี้แล้ว แต่เริ่มคิดได้ก็ยังคงดีกว่าไม่ได้คิดเลย เพราะฉะนั้นตอนนี้อัตราค่าโดยสารจึงเริ่มเห็นภาพว่ามีแนวโน้มที่จะกำหนดเพดานในแต่ละระบบของรถไฟฟ้าสายใหม่ๆ ที่กำลังจะเกิดขึ้น เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงที่มีกำหนดจะเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการเชิงพาณิชย์ ปลายเดือน พ.ย.2564 จะเริ่มเก็บค่าโดยสารอัตราเริ่มต้น 12-42 บาท ซึ่งลดลงจากเดิมที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เสนออัตรา 14-42 บาท ”

เกี่ยวข้องกับ ภาครัฐ กำลังจัดทำ พ.ร.บ.การขนส่งทางราง เพื่อกำกับอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า เหมือนที่รถเมล์หรือรถทัวร์ถูกกำกับค่าโดยสารตาม พ.ร.บ.ขนส่งทางบก แต่ปัญหาคือมีหลายเส้นทางที่ทำสัญญาสัมปทานไปแล้ว กฎหมายยังไม่ออกมา ดังนั้นในอนาคตก็ต้องใช้เวลาเจรจาและปรับเพื่อสร้างความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย ทั้งด้านการเชื่อมต่อและการบริหารจัดการ เมื่อเปรียบเทียบกับระบบรถไฟฟ้าในต่างประเทศที่มีหลายเส้นทาง แต่ในด้านการเชื่อมต่อและอัตราค่าโดยสารสามารถเป็นระบบเดียวกันทั้งหมด ไม่ใช่แยกเป็นเส้นๆ

“ปัจจุบันเรามีข้อจำกัดในเรื่องสัญญาสัมปทานเดิม แต่สัญญาใหม่ๆ ที่กำลังจะเกิดขึ้นก็ควรต้องออกแบบสัญญาให้มีการเชื่อมต่อทั้งในเรื่องการเดินทางและค่าโดยสารที่ต้องไม่แพงเกินไป และรัฐอาจเข้ามาสนับสนุน

สนุน เพราะสัญญาเดิมนั้นปล่อยให้สัญญาสัมปทานเป็นตัวกำหนดค่าโดยสาร ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อยุติโดยเร็ว ภาครัฐและเอกชนต้องคุยกัน และนำรายละเอียดมาทางดูว่าค่าเฉลี่ยราคาการไฟฟ้าที่มีราคาแพงเกือบทุกระบบ และในอนาคตก็จะแพงมากขึ้น หากมีการเชื่อมต่อกันโดยใช้สัญญาสัมปทานแบบเดิมจะต้องดำเนินการอย่างไร” นายสุเมธ กล่าว

อย่างไรก็ตาม อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าของประเทศไทยที่บอกว่าแพงหรือไม่แพงนั้น ต้องดูว่าเปรียบเทียบกับอะไร ถ้าเปรียบเทียบกับค่าครองชีพถือว่าแพง และหากเปรียบเทียบกับฐานรถไฟฟ้าจากต่างประเทศ ก็ถือว่าแพงเช่นกัน เพราะเมื่อเปรียบเทียบทั้งค่าครองชีพและฐานต่างประเทศแล้ว เป็นประเทศติดอันดับค่ารถไฟฟ้าราคาแพง

นายสุเมธ กล่าวอีกว่า ขณะนี้ทางกระทรวงคมนาคมเริ่มคิดได้ ทั้งที่ควรจะต้องคิดได้มาก่อนหน้านี้แล้ว แต่เริ่มคิดได้ก็ยังคงดีกว่าไม่ได้คิดเลย เพราะฉะนั้นตอนนี้อัตราค่าโดยสารจึงเริ่มเห็นภาพว่ามีแนวโน้มที่จะกำหนดเพดานในแต่ละระบบของรถไฟฟ้าสายใหม่ๆ ที่กำลังจะเกิดขึ้น เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงที่มีกำหนดจะ

เปิดเดินรถอย่างเป็นทางการเชิงพาณิชย์ปลายเดือน พ.ย.2564 จะเริ่มเก็บค่าโดยสารอัตราเริ่มต้น 12-42 บาท ซึ่งลดลงจากเดิมที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เสนออัตรา 14-42 บาท

อย่างไรก็ตาม อัตราค่าโดยสารดังกล่าวนี้เป็นผลมาจากที่ได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ รฟท. ทหารเรือร่วมกับกรมการขนส่งทางราง (ขร.) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสารตามหลักสากล ซึ่งอัตราแรกเข้าใช้ตามสูตรที่ธนาคารพัฒนาเอเชีย

หรือเอทีบี กำหนดไว้เมื่อปี 2544 เริ่มต้น 10 บาท ปัจจุบันดัชนีผู้บริโภค (CPI) ปี 2564 พบว่าอัตราแรกเข้าปรับเป็น 11.88 บาท ซึ่งจะปัดขึ้นเป็น 12 บาท และคิดค่าโดยสารตามระยะทางเฉลี่ย 1.01 บาท/กม. ถือว่ามีราคาค่าโดยสารที่ไม่แพงมากนัก ซึ่งก็เป็นแนวทางที่ดีในระดับหนึ่ง

เร่งคลอดตัวร่วม

ด้าน นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยถึงกรณีที่มีข้อ

ร้องเรียนว่าราคาค่าบริการขนส่งในระบบราง โดยเฉพาะรถไฟฟ้าที่ให้บริการในปัจจุบันมีราคาที่สูงเกินไป และส่งผลต่อค่าครองชีพประชาชน เรื่องนี้ไม่ได้นิ่งนอนใจ แต่ยังไม่สามารถเข้าไปควบคุมราคาค่าโดยสารได้ ทั้งๆ ที่เป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลการคมนาคมขนส่งทุกระบบเนื่องจากยังมีปัญหาด้านกฎหมาย แต่ก็มีความตั้งใจเข้าไปคุมราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่ให้บริการในปัจจุบัน รวมถึงโครงข่ายรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต ให้เกิดความ เป็นธรรมกับผู้โดยสารบนพื้นฐานราคาที่ใช้บริการจริงตามระยะทาง หรือที่ 14-45 บาทต่อคนต่อเที่ยว แนวทางที่สามารถคุม





สุเมธ องกิตติกุล

ราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าทุกระบบได้

โดยการนำระบบตัวร่วมเข้ามาใช้กับการบริการขนส่งสาธารณะในทุกประเภท ซึ่งตามกรอบเวลาการใช้ตัวร่วมจะเริ่มขึ้นจริงในสิ้นปี 2564 นี้ ในระยะแรกตัวร่วมจะใช้กับระบบรถไฟฟ้าที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน ภายใต้การกำกับของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.), การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.), รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ก่อน และในอนาคตจะใช้ในระบบขนส่งโลจิสติกส์ทั้งหมด

“กรณีที่มีคน

ร้องเรียนผ่านองค์กร

ผู้บริโภคต่างๆ ว่า ค่า

โดยสารรถไฟฟ้าใน

ปัจจุบันมีราคาแพง ผมจะเข้าไปมีบทบาทอย่างไร ต้องเข้าใจว่าปัจจุบันรถไฟฟ้าที่ให้บริการมีหลายระบบ หลายสัมปทานผู้ให้บริการ เมื่อผู้โดยสารเดินทาง และมีการต่อรถไฟฟ้าระหว่างระบบผู้โดยสารจะเสียค่าแรกเข้าระบบที่ 14-16 บาท แต่หากเมื่อนำระบบตัวร่วมมาใช้ ปัญหาเรื่องค่าแรกเข้าระบบรถไฟฟ้าจะหมดไปทันที การ

เชื่อมต่อระหว่างระบบก็จะไม่คิด ค่าโดยสารระบบรางจะถูกลงทันทีกว่า 30%” นายศักดิ์สยามกล่าว

นายศักดิ์สยาม กล่าวว่า ในอนาคตหากร่างพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การขนส่งทางราง พ.ศ. ... ของกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ออกมามีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายได้ในสิ้นปี 2564 นี้ ขร.จะมีอำนาจโดยตรงที่จะเข้าไปกำกับดูแลการบริการคมนาคมขนส่งทางรางทั้งหมด เช่น การกำหนดและวางหลักเกณฑ์ กำหนดการ

คำนวณ ราคาค่าโดยสาร ความถี่เที่ยววิ่งที่ให้บริการ และจำนวนตู้ที่ให้บริการเหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งระบบ ทำให้ ขร.สามารถกำกับดูแลค่าโดยสารให้ประชาชนที่ใช้บริการได้ประโยชน์มากที่สุดแบบเบ็ดเสร็จ

ไม่รีบต่อสัมปทาน

สำหรับประเด็นที่หลายฝ่ายจับตามองกรณีนี้

กรุงเทพมหานคร (กทม.) มีแนวคิดที่จะขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางอ่อนนุช-หมอชิต ให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส หลังสัญญาสัมปทานเดิมสิ้นสุดลงในปี 2572 ต่อไปอีก 30 ปีเพื่อแลกกับการจัดเก็บค่าโดยสารเฉลี่ยรวมส่วนต่อขยายจากช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง-สมุทรปราการ, หมอชิต-คูคต ในราคาเฉลี่ยที่ 65 บาท นั้น นายศักดิ์สยาม กล่าวว่า เส้นทางอ่อนนุช-แบริ่ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ถือว่าไม่ได้เป็นสัญญาสัมปทานเดิม และไม่ได้เป็นสัญญาเดียวกัน หากจะมาบอกว่าเป็นส่วนต่อขยายจากสัญญาเดิมตามความเป็นจริงก็ไม่ใช่ เพราะเป็นคนละสัญญา กรุงเทพมหานครและกระทรวงมหาดไทยต้องดูข้อกฎหมายให้ดี จะมารวมเป็นส่วนต่อขยายจากสัมปทานเดิมไม่ได้

ดังนั้น เมื่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงอ่อนนุช-หมอชิต จะหมดสัญญาสัมปทานทรัพย์สินจะต้องตกเป็นของรัฐทันที จึงไม่มีความจำเป็นที่ต้องเร่งต่อสัญญาสัมปทาน ในเมื่อเส้นทางช่วงดังกล่าวถือเป็นสีแดง หากภาครัฐเปิดประกาศเชิญชวนเอกชนให้มาลงทุน ตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 มั่นใจว่าจะมีเอกชนเข้ามาลงทุนและทำรายได้ให้กับรัฐจำนวนมาก

“นายกรัฐมนตรีได้ให้ความสำคัญเรื่องราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นอย่างมาก ก็ได้อธิบายว่า การคำนวณหากในส่วนของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการ จะคำนวณราคาต่อกิโลเมตร (กม.) ขณะที่กรุงเทพมหานครคำนวณที่ 3 บาทต่อสถานี ทำให้ในส่วนของ รฟม.คำนวณต่ำกว่าก็ยังมีอยู่ได้ เพียงแต่ต้องทำตามกฎหมายเท่านั้น” นายศักดิ์สยาม กล่าว



เร่งแก้ค่าโดยสารแพง

ล่าสุด พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและรมว.กลาโหม กล่าวถึงความคืบหน้าการแก้ปัญหาเรื่องรถไฟฟ้าสายสีเขียวว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการนำเข้าสู่การพิจารณาในที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) โดยสิ่งที่คำนึงมากที่สุดคือ ความเดือดร้อนและความต้องการของประชาชน และรัฐบาลจะเดินหน้าแก้ปัญหาต่อไป ขอให้ทุกฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องช่วยกันแก้ปัญหา เพราะหลายเรื่องปัญหาที่มีความซับซ้อน แต่รัฐบาลก็ต้องแก้ไข เมื่อแก้แล้วก็มีปัญหาอื่นตามมา ซึ่งต้องแก้ไขให้ถูกต้อง เพื่อไม่



ให้เป็นปัญหาต่อรัฐบาลในอนาคตด้วย นอกจากนี้ได้ขอความร่วมมือกับภาคเอกชนและภาคธุรกิจต่างๆ ด้วยจะอย่างไรให้สามารถเดินได้โดยเร็ว และบรรเทาความเดือดร้อน

ประชาชน เพื่อให้ราคาต้นทุนที่ไม่สูงจนเกินไป

“ถ้าทุกคนจะเอาคนละอย่างสองอย่าง มันก็เดินไม่ได้ ทั้งๆ ที่เรามีความพร้อมอยู่แล้ว มีการเปิดเดินรถไปแล้วด้วย มีการให้บริการไปแล้วบางระยะ นั่นคือสิ่งที่ประชาชนได้รับประโยชน์ส่วนหนึ่งไปแล้ว ต้องหาวิธีการที่เหมาะสม แต่ถ้ามันแต่ทะเลาะกัน ชัดแย้ง จับผิดจับถูกกันอยู่แบบนี้มันก็ไปไม่ได้สักอย่าง ขอฝากไว้ด้วย รัฐบาลจะทำให้ดีที่สุด คำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนในทุกเรื่อง” พล.อ.ประยุทธ์ กล่าว.