

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,600	Section: First Section/- วันที่: พุธที่ 10 กุมภาพันธ์ 2565 ปีที่: 35 ฉบับที่: 12052 หน้า: 1(ล่างขวา), 2 Col.Inch: 138.11 Ad Value: 220,976 PRValue (x3): 662,928 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: ข้อโต้แย้ง 'คมนาคม-กทท.' ปมต่อสัมปทานสายสีเขียว
---	--

>2

ข้อโต้แย้ง 'คมนาคม-กทท.' ปมต่อสัมปทานสายสีเขียว

ข้อโต้แย้ง 'คมนาคม-กทท.'

ปมต่อสัมปทานสายสีเขียว

การเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ขอความเห็นชอบผลการเจรจา และเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ๓ ช่วงหมอชิต-สะพานคู่ขนาน-ศูนย์ราชการนนทบุรี ดำเนินการรวม ๗ ครั้ง และได้ถูกคัดค้านจากกระทรวงคมนาคมอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการประชุม ครม.ครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ ๘ ก.พ.๒๕๖๕

กรุงเทพธุรกิจ ● การประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ ๘ ก.พ.๒๕๖๕ ได้มีรัฐมนตรีสั่งกักตุนข้อมูล ๗ คน ไม่เข้าร่วมประชุม ซึ่งทำให้ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ต้องสั่งการให้กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคมหารือข้อมูลที่มีความเห็นแย้งกันให้ได้ข้อสรุปเพื่อนำมาเสนอ ครม.ให้เร็วที่สุด

ที่ผ่านมา นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ทำหนังสือถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) รวม ๖ ครั้ง ระหว่างวันที่ ๑๖ พ.ย. ๒๕๖๓-๗ ก.พ.๒๕๖๕ เพื่อเสนอความเห็นคัดค้านการแก้สัญญาต่อสัมปทาน

รถไฟฟ้าสายสีเขียวระหว่างกรุงเทพมหานคร (กทท.) และบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้า BTS ออกไปอีก ๓๐ ปี (๒๕๗๒-๒๕๙๒)

วันที่ ๑๖ พ.ย.๒๕๖๓ กระทรวงคมนาคม ได้ให้ความเห็นใน ๔ ประเด็น ประกอบด้วย

- 1.ความครบถ้วนตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ
- 2.การคิดค่าโดยสารที่เหมาะสม
- 3.การใช้ทรัพย์สินรัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- 4.มีข้อพิพาททางกฎหมาย

วันที่ ๓๑ พ.ค.๒๕๖๔ กระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นใน ๔ ประเด็น ประกอบด้วย

- 1.ความครบถ้วนตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ
- 2.การคิดค่าโดยสารที่เหมาะสม
- 3.การใช้ทรัพย์สินรัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- 4.การมีข้อพิพาททางกฎหมาย

วันที่ ๓ ส.ค.๒๕๖๔ กระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นครอบคลุม ๔ ประเด็น ประกอบด้วย

- 1.ความครบถ้วนตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ
- 2.การคิดค่าโดยสารที่เหมาะสม
- 3.การใช้ทรัพย์สินรัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- 4.มีข้อพิพาททางกฎหมาย

กระทรวงคมนาคมได้รายงานเพิ่มเติมว่าข้อมูลที่กรุงเทพมหานคร ส่งให้เมื่อวันที่ ๑๔ มิ.ย.๒๕๖๔ ยังขาดรายละเอียดสำคัญ เช่น ขาดรายงาน

ผลการเจรจาต่อรองกับผู้รับสัมปทาน อย่างละเอียด ขาดแบบจำลองทางการเงินที่แสดงปริมาณผู้โดยสาร ขาดข้อมูลค่าจ้างบริหารจัดการเดินรถจนถึงสิ้นสุดสัญญาจ้างเดินรถในปี ๒๕๘๕

รวมทั้งยังขาดรายละเอียดของสัญญาร่วมลงทุน เช่น ส่วนแบ่งรายได้แก่รัฐ สัญญาร่วมลงทุนฉบับเดิมทั้งหมด และขาดผลการศึกษาเปรียบเทียบกรณีรัฐดำเนินการเองกับการให้เอกชนดำเนินการ

วันที่ ๕ ต.ค.๒๕๖๔ กระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นในประเด็นที่ยังมีข้อมูลไม่ชัดเจน เช่น จำนวนกิโลเมตร จำนวนขบวน ความถี่เดินรถ รวมถึงข้อมูลด้านกฎหมายในการติดตั้งระบบเดินรถ ส่วนต่อขยายที่ ๒ ที่ยังไม่ครบถ้วน การดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ และอัตราค่าโดยสารไม่สามารถชี้แจงได้ถึง ความเหมาะสม

ในขณะที่ผลประโยชน์ที่ภาครัฐ จะได้รับตลอดระยะเวลาสัมปทานถึงปี ๒๕๙๒ กรณีที่กรุงเทพมหานครดำเนินการเองมีผลประโยชน์สูงกว่าการให้เอกชนคู่สัญญา ดำเนินการมากโดยการศึกษารายงานจากหน่วยงานการศึกษาที่กรุงเทพมหานคร ส่งมาให้เฉพาะบทที่ ๕ พบว่า

ข้อโต้แย้งการต่อสู้สัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว กระทรวงมหาดไทย เสนอ ครม.พิจารณา 7 ครั้ง กระทรวงคมนาคม ส่งหนังสือคัดค้าน 6 ครั้ง



ข้อโต้แย้งของกระทรวงคมนาคม

- 16 พ.ย.2563** ● ความครบถ้วนตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุน
- 31 พ.ค.2564** ● การคิดค่าโดยสารที่เหมาะสม
- 3 ส.ค.2564** ● การใช้ทรัพยากรสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- มีข้อพิพาททางกฎหมาย
- 5 ต.ค.2564** ● ข้อมูลไม่ชัดเจน เช่น จำนวนกิโลเมตร จำนวนขบวน ความถี่เดินรถ
- ข้อมูลด้านกฎหมายในการติดตั้งระบบเดินรถ ส่วนต่อขยายที่ 2 ไม่ครบ
- อัตราค่าโดยสารไม่สามารถชี้แจงได้
- การดำเนินการตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุน
- 9 ธ.ค.2564** ● กรอบเวลาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดในสัญญา
- ผลกระทบต่อสัมปทานไม่เกิดประโยชน์ต่อรัฐและประชาชนสูงสุด
- การโอนกรรมสิทธิ์รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายยังไม่สมบูรณ์
- ช่วงหมอชิต-คูคต
- ช่วงบางรี-เคหะสมุทรปราการ
- 7 ก.พ.2565** ● รฟม.ยังเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ส่วนต่อขยาย
- ข้อมูลเพิ่มเติมของ กทม.ไม่มีการเปลี่ยนแปลง
- การคำนวณค่าโดยสาร
- การรองรับระบบตัวร่วม
- ความชัดเจนข้อกฎหมาย



คำชี้แจงของกรุงเทพมหานคร

- เสนอ ครม.วันที่ 19 ต.ค.2564**
- ชี้แจง 4 ประเด็น
- 1.การดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง**
 - ยืนยันดำเนินการถูกต้องตามกฎหมาย
 - คำสั่งหัวหน้า คสช.คล้ายคลึงการแก้ไขสัญญาตาม ม.46 และ ม.49 แห่ง พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ
 - คำสั่งหัวหน้า คสช.ให้ยึดประโยชน์รัฐและประชาชน
 - เอกชนเสนอผลตอบแทนรัฐ 280,000 ล้านบาท
- 2.อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม**
 - ค่าโดยสารสายสีเขียว
 - เส้นทางหลักไม่เกิน 45 บาท
 - กรณีเดินทางข้ามช่วงจะไม่เกิน 65 บาท
 - ไม่มีค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน
 - ระยะทาง 55 กิโลเมตร ค่าโดยสารเฉลี่ย 1 บาท ต่อ 1.18 กม.
 - สายสีน้ำเงินสูงสุดไม่เกิน 42 บาท
 - ระยะทาง 48 กิโลเมตร ค่าโดยสารเฉลี่ย 1 บาท ต่อ 1.62 กม.
- 3.การใช้ทรัพยากรสินทรัพย์ที่รับโอนให้เกิดประโยชน์สูงสุด**
 - กรรมสิทธิ์ทรัพยากรเป็นของรัฐในปี 2602
 - การดูแลรักษา การซ่อมบำรุง การจัดการทรัพยากรเป็นของเอกชน
- 4.ข้อพิพาททางกฎหมาย**
 - กรณีมีการไต่สวนของ ป.ป.ช.
 - การพิจารณาไต่สวนข้อเท็จจริงเป็นการพิจารณากว่าโทษส่วนบุคคล
 - ไม่มีผลต่อสัญญาจ้างเดินรถที่ทำกับเอกชน



10/02/2565

กราฟิก กรุงเทพธุรกิจ

กรณีกรุงเทพมหานครดำเนินการเองภาครัฐมีกระแสเงินสดสุทธิปี 2602 จำนวน 467,822 ล้านบาท และกรณีกรุงเทพมหานครให้เอกชนคู่สัญญาดำเนินการเริ่มในปี 2572 ภาครัฐมีกระแสเงินสดสุทธิในปี 2602 จำนวน 32,689 ล้านบาท ซึ่งกรณีรัฐดำเนินการเองจะทำให้รัฐมีกระแสเงินสดสุทธิมากกว่าให้เอกชนดำเนินการถึง 435,132 ล้านบาท ดังนั้นควรทบทวนความเหมาะสมด้วยความละเอียดรอบคอบ

วันที่ 9 ธ.ค.2564 กระทรวงคมนาคมให้ความเห็นเกี่ยวกับกรอบเวลาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดในสัญญา รวมถึงผลเจรจาต่อสัมปทานไม่เกิดประโยชน์ต่อรัฐและประชาชนสูงสุดในการโอนกรรมสิทธิ์รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายยังไม่สมบูรณ์ ซึ่งแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงหมอชิต-คูคต และช่วงเบร้ง-เคหะสมุทรปราการ

วันที่ 7 ก.พ.2565 กระทรวงคมนาคมให้ความเห็นเกี่ยวกับการที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ยังเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์โครงสร้างรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายทั้ง 2 ช่วง รวมทั้งข้อมูลเพิ่มเติมที่กรุงเทพมหานครส่งมา ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในข้อเท็จจริงที่ทำให้การวิเคราะห์ของกระทรวงคมนาคมเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยเฉพาะในประเด็นของการคำนวณค่าโดยสารการรองรับระบบตัวร่วมและความชัดเจนข้อกฎหมาย

ในขณะที่ **กรุงเทพมหานคร** ได้ทำหนังสือชี้แจงกรุงเทพมหานครตามที่ถูกถามโดยในการประชุม ครม.วันที่ 19 ต.ค. 2564 กรุงเทพมหานครรายงานความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม. และจัดทำคำชี้แจงรายละเอียด 4 ประเด็นหลักประกอบด้วย

1.การดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในประเด็นที่เคยมีการทักท้วงเรื่องการดำเนินการให้ครบถ้วนตามหลักการของ พ.ร.บ.การร่วมลงทุนฯ (ตามมาตรา 46 และมาตรา 47) เนื่องจากในขั้นตอนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนไม่มีการเสนอความเห็นว่าการต่อสัญญาสัมปทานควรประกวดราคาหรือควรเจรจาต่อรองกับเอกชนรายเดิม

ประเด็นดังกล่าว กทม.ยืนยันว่าดำเนินการถูกต้องตามกฎหมาย เนื่องจากคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) มีความคล้ายคลึงกับการแก้ไขสัญญาตามมาตรา 46 และมาตรา 49 แห่ง พ.ร.บ.การร่วมลงทุนฯ อีกทั้งคำสั่งหัวหน้า คสช.ยังกำหนดให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐและประชาชนหรือผู้ใช้บริการ ซึ่งการเจรจากับเอกชนรายเดิมเสนอผลประโยชน์ตอบแทนภาครัฐ 2.8 แสนล้านบาท

2.อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ประชาชน จากประเด็นข้อทักท้วงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวสูงกว่าอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กทม.ชี้แจงว่า อัตราค่าโดยสารสายสีเขียวในเส้นทางหลักกำหนดสูงสุดไว้ไม่เกิน 45 บาท และหากมีการเดินทางข้ามช่วงค่าโดยสารจะกำหนดไว้ต่อเนื่องจาก 45 บาท และสูงสุดไม่เกิน 65 บาท ไม่มีค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน

ขณะที่สายสีน้ำเงินสูงสุดไม่เกิน 42 บาท แต่เมื่อเทียบอัตราค่าโดยสารของโครงการรถไฟฟ้าทั้งสองสาย พบว่า ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อเที่ยวอยู่ในอัตราใกล้เคียงกันคือต่ำกว่า 30 บาทต่อเที่ยว แต่สายสีเขียวเดินทางได้ไกลสุด 55 กิโลเมตร 48 สถานี คิดค่าโดยสารเฉลี่ย 1.18 บาทต่อกิโลเมตร ขณะที่สายสีน้ำเงิน ระยะทาง 48 กิโลเมตร

ค่าโดยสารเฉลี่ย 1.62 บาทต่อกิโลเมตร ดังนั้นค่าโดยสารเฉลี่ยของสายสีเขียวถูกกว่าสายสีน้ำเงิน

3.การใช้ทรัพย์สินของรัฐที่ได้รับโอนจากเอกชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในประเด็นทักท้วงที่ระบุว่าควรพิจารณาให้เกิดความชัดเจนถึงการใช้ทรัพย์สินว่ารัฐได้ประโยชน์จากการขยายสัญญาสัมปทานเป็นจำนวนเท่าใด อย่างไร จนครบอายุสัญญาเพื่อป้องกันมิให้รัฐเสียประโยชน์ที่ควรจะได้รับและประโยชน์อันพึงมีที่จะตกแก่ประชาชน กทม.ยืนยันว่ากรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะตกเป็นของรัฐเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาโครงการในปี 2602 และภาระการดูแลรักษา การซ่อมบำรุง และการจัดการทรัพย์สินทั้งหมดเป็นภาระและค่าใช้จ่ายของเอกชน

4.ข้อพิพาททางกฎหมาย ที่มีการทักท้วงเกี่ยวกับกรณีที่มีการไต่สวนข้อเท็จจริงของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) จึงสมควรรอผลการไต่สวนข้อเท็จจริงเพื่อให้เกิดความชัดเจน โดยประเด็นดังกล่าว กทม.ชี้แจงว่า การไต่สวนข้อเท็จจริงของ ป.ป.ช.จากการที่ กทม.ทำสัญญาจ้างบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดินรถโครงการส่วนต่อขยายที่ 1 (ช่วงอ่อนนุช-เบร้ง และช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า)

และส่วนต่อขยายที่ 2 (ช่วงเบร้ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ไปถึงปี 2585 จะมีผลกระทบต่อสัญญาสัมปทานที่อยู่ระหว่างต่อสัญญาหรือไม่ ยืนยันว่ากรณีดังกล่าวเป็นเรื่องของสัญญาจ้างเดินรถส่วนต่อขยายที่ 1 เท่านั้น ประกอบกับการพิจารณาไต่สวนข้อเท็จจริงเป็นการพิจารณากล่าวโทษส่วนบุคคลเท่านั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อสัญญาว่าจ้างเดินรถที่ทำกับเอกชนคู่สัญญา