



นายชัยธรรม พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม พร้อมผู้บริหารกรมการขนส่งทางราง (ขร.) และผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งแจ้งการแสดงความเห็นต่อร่างสัญญาสัมปทานร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว พร้อมยืนยันความเห็นอิงประโยชน์ประชาชนเป็นหลัก วานนี้ (9 ก.พ.)

ภาท.ย่ำ'สี่เขียว'ยึดผู้บริโภคน "บิกตู" ลั่นไม่ขัดแย้ง-มีทางออก

ภาท.ย่ำ'สี่เขียว'ยึดผู้บริโภคน บิกตูลั่นไม่ขัดแย้ง-มีทางออก

ผู้จัดการรายวัน360° - รมว.คมนาคม ย้ำชัด 7 รมต.ภูมิไจไทย พิจารณา รอบด้าน เหตุไม่ร่วมสังฆกรรม กรม.แปลงสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า สายสีเขียว คมนาคมเปิดตัวเลขผลศึกษาของ กทม.ชี้หากรัฐดำเนินการเอง ถึงปี 2602 มีกระแสเงินสดเหลือกว่า 4.6 แสนล้านบาท เตรียม นัด กทม.หารือภายในเดือนนี้ "บิกตู" ลั่นไม่มีขัดแย้ง "ภูมิไจไทย" ให้ กรม.ตัดสินใจร่วมกัน ยึดประโยชน์ปชช.-ประเทศชาติ ด้านสภา ผู้บริโภคฯ ชี้ไม่ควรเร่งดำเนินการ เหลือเวลาอีก 8 ปี หวั่นสร้างภาระ ประชาชน

อ่านต่อหน้า | 4

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว. คมนาคม กล่าวถึงกรณี กรม.เลื่อน วาระการพิจารณาแปลงสัญญา สัมปทาน เป็นสัญญาร่วมลงทุนใน รถไฟฟ้าสายสีเขียว ให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSC บริษัทในเครือ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ตามที่กระทรวงมหาดไทย เสนอออกไปก่อนว่า ในเรื่องนี้ต้องขอ ขอบคุณ นายกรัฐมนตรีและ กรม.ที่ เข้าร่วมประชุม ที่ทำให้ได้มีการเปิด

โอกาสรับฟังความเห็นจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน โดยเฉพาะในการที่ให้กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร (กทม.) ชี้แจงในส่วนที่กระทรวงคมนาคมตั้งข้อสังเกตให้ดำเนินการให้ถูกต้องตามหลักของกฎหมาย และหลักธรรมาภิบาล เพราะหลายประเด็นทาง กทม. ยังทำไม่รอบด้านและครบถ้วน

และการที่ 7 รมต.ของพรรคภูมิใจไทย แสดงออกชัดเจนไม่เข้าร่วมประชุม ครม.ก็เนื่องจากไม่เห็นด้วยต่อกระทรวงมหาดไทย ที่มีการเสนอขอขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ในขณะที่การดำเนินการต่างๆ ยังไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งการไม่เข้าร่วมประชุม ครม. ก็แสดงออกชัดว่าค้าน ไม่อยากให้ต้องเมื่อเข้าร่วมประชุมแล้วไปถกเถียงกันใน ครม. ให้เป็นเรื่องเป็นราว ในเมื่อไม่เห็นด้วย

นายศักดิ์สยาม กล่าวว่า หากในการประชุม ครม. ครั้งต่อไป ทางกระทรวงมหาดไทย จะยังมีการเสนอวาระดังกล่าว เข้าที่ประชุม ครม. เพื่อพิจารณาอีกครั้ง ทางพรรคภูมิใจไทย จะแสดงท่าทีอย่างไรนั้น ยืนยันว่าหากกระทรวงมหาดไทยเสนอวาระดังกล่าว กลับเข้ามา และมีการทำให้ถูกต้องตามระเบียบข้อบังคับของกฎหมาย และหลักธรรมาภิบาล ทางพรรคภูมิใจไทย ก็จะสนับสนุน แต่ถ้ายังไม่มีการดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบของกฎหมาย ก็บอกได้เลยว่า พรรคภูมิใจไทยจะยังคงคัดค้านเหมือนเดิม

คมนาคมแจง 4 ปมค้านต่อสัมปทานสีเขียว

นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม พร้อมผู้บริหารกรมการขนส่งทางราง (ขร.) และผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ชี้แจงกรณีที่กระทรวงคมนาคมไม่เห็นด้วยกับการต่อสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ใน 4 ประเด็นคือ เรื่องความไม่เป็นธรรมเรื่องค่าโดยสารกรณีสิทธิ การจัดเก็บค่าแรกเข้าในการเดินทางเชื่อมต่อ เป็นต้น

พร้อมกันนี้ จากรายงานการศึกษาของ กทม. แนวทางการดำเนินการและผลสรุปการเจรจาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว บทที่ 5 มีผลสรุปว่า กรณีรัฐดำเนินการเอง รวมปี 2562-2602 จะมีรายได้รวม 1,577,141 ล้านบาท มีค่าใช้จ่าย 1,109,312 ล้านบาท ทำให้มีกระแสเงินสดสุทธิ 467,822 ล้านบาท, กรณีเอกชนดำเนินการ พบ

ว่า ภาครัฐจะมีกระแสเงินสดสุทธิเพียง 32,690 ล้านบาท ดังนั้น จึงสรุปได้ว่ากรณีรัฐเป็นผู้จ้างเดินรถ จะทำให้รัฐมีกระแสเงินสดสุทธิมากกว่า กรณีให้เอกชนดำเนินการสูงถึง 435,132 ล้านบาท

ส่วนการคิดอัตราค่าโดยสารไม่เป็นไปตาม MRT Assessment Standardization การกำหนดค่าโดยสารสูงสุดที่ 65 บาท ตามร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว มีเงื่อนไขจะเริ่มใช้หลังวันที่ 5 ธันวาคม 2572 ดังนั้น ช่วงระหว่างรอต่อสัญญาทำให้ปัจจุบัน การกำหนดค่าโดยสารตลอดสายอยู่ที่ 158 บาท แต่ กทม. มีการยกเว้นค่าแรกเข้า จึงคงเหลืออัตราค่าโดยสารที่ 104 บาท

"กระทรวงคมนาคม มอบหมายให้นัดทบทวนหรือภายในเดือน ก.พ.นี้ คาดว่าเคลียร์เรื่องหนี้ค่าก่อสร้างงานโยธาระหว่างกันและการโอนกรรมสิทธิ์ครบถ้วนชัดเจน และหวังว่า กทม.จะพิจารณาทบทวนการดำเนินการ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดที่ประชาชนและภาครัฐ" นายชยธรรม์ กล่าว

"บักตุ" ยันไม่มีขัดแย้ง "ภูมิใจไทย"

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและ รมว.กลาโหม กล่าวถึงเรื่องนี้ว่า เมื่อมีข้อสังเกตเพิ่มเติมเข้ามา เดียวก็ชี้แจงกลับไป และเมื่อเรียบเรียงพร้อมแล้ว ก็จะนำเข้าสู่การพิจารณาของ ครม.อีกครั้ง

"มันจำเป็นต้องพิจารณา เพราะมันเป็นเรื่องของ การแก้ไขปัญหามันไม่มีวิธีทางอื่นที่จะแก้ไขปัญห เพราะปัญหามันเกิดขึ้นแล้ว มันมีหนี้สินและอะไรต่างๆ ที่จะเพิ่มขึ้นทุกวัน ที่ถือเป็นภาระของรัฐบาลเหมือนกัน ก็ต้องบอกกันตรงนี้ และถ้าพูดกันจริงๆ รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นเส้นแรกของประเทศไทย และมีการต่อขยายออกมา เพราะฉะนั้นการเป็นเส้นแรกมันก็อย่างว่า สมัยก่อนก็เป็นการลงทุนจากภาครัฐอย่างเดียว แต่ต่อมาก็จะมีในเรื่องของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ก็มีความซับซ้อนอยู่เล็กน้อย แต่ผมยืนยัน ไม่ใช่เพื่อผลประโยชน์ใครทั้งสิ้น ผลประโยชน์เพื่อประชาชนและประเทศชาติ ทำอย่างไรเราจะไม่เพิ่มภาระในเรื่องของหนี้สาธารณะ นั่นเป็นสิ่งที่รัฐบาลต้องทำ แต่ทั้งนี้ที่สุดก็ขึ้นอยู่กับ การพิจารณาของ ครม. ว่าจะออกมาอย่างไร ไม่ได้ขัดแย้งอะไรกันหรอก ทุกคนต่างก็มีความเห็น ผมก็ฟังได้ทุก

คน แต่ทุกคนก็ต้องขึ้นอยู่กับเหตุและผล และข้อกฎหมายที่มีอยู่ และผมเองก็ต้องให้ฝ่ายกฎหมายไปพิจารณาไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการกฤษฎีกาหรืออัยการ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ซึ่งทั้งหมดมีคำชี้แจงหมดแล้ว แต่จะทำได้หรือไม่ก็ต้องรอดูต่อไป ปัญหามันเยอะอยู่แล้ว รัฐบาลพยายามแก้ปัญหานายกฯ กล่าว

เมื่อถามว่า แล้วจะเป็นปัญหาหรือไม่ ในเมื่อพรรคร่วมรัฐบาลอย่างพรรคภูมิใจไทยไม่เห็นด้วย พล.อ.ประยุทธ์ กล่าวยืนยันว่า "ไม่เป็นหรอกจะเป็นได้อย่างไร ถ้าเป็นอย่างนั้นมันก็ไม่ใช่อะไร"

ค้านเปลี่ยนร่างสัญญาร่วมทุนสายสีเขียว

น.ส.สารี อ๋องสมหวัง สภาองค์กรของผู้บริโภค (สบอ.) กล่าวว่า กทม. ยังไม่ได้ตอบคำถามกับทุกฝ่ายถึงเรื่องอัตราค่าโดยสาร 65 บาท ว่ามีการคิดคำนวณจากอะไร ประกอบกับการยกเลิกตัวรายได้เดือน 30 วัน ของรถไฟฟ้าบีทีเอส ที่มีราคาค่าโดยสารถูกกว่าปกติประมาณ 28 บาท ส่งผลให้ผู้ใช้บริการมีจำนวนไม่มาก ทั้งนี้ จึงไม่มีเหตุผลการเสนอให้ ครม. พิจารณาอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวราคา 65 บาท

ขณะเดียวกัน ตามที่สบอ.ได้ทำข้อเสนอไปยัง กทม. ยังมีเวลาพิจารณาดำเนินการ เนื่องจากสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว จะสิ้นสุดในปี 2572 หรือยังเหลือเวลาอีกประมาณ 8 ปี ซึ่งยังไม่ต้องรีบดำเนินการ ควรบริหารจัดการให้เรียบร้อยก่อน เพราะหากมติ ครม.มีผลเห็นชอบแล้ว จะต้องปฏิบัติตาม ซึ่งอาจจะยากในการแก้ไขในอนาคตได้ นำไปสู่การสร้างภาระต่อผู้บริโคอย่างชัดเจน

ขณะเดียวกัน สบอ.ยังได้เสนอให้มีการจัดประมูลใหม่ โดยทุกบริษัทรวมถึงบีทีเอส มีสิทธิ์เข้ามาประมูลการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ประกอบกับไม่มีต้นทุนในเรื่องโครงสร้างฯ ดังนั้น เชื่อว่าจะทำให้ค่าโดยสารมีราคาถูกลง และเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโค

BTS เตรียมยื่นฟ้องทวงหนี้ 2 หมื่นล้าน

นายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา กรรมการผู้จัดการใหญ่บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

“เราเป็นเอกชนจะเป็นอย่างไรก็ได้ ขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลว่า จะเอาอย่างไร จะให้เราเป็นผู้รับจ้างเดินรถต่อไปก็ไม่มีปัญหา ขอแค่ให้ชำระค่าจ้าง ส่วนที่จะใช้สัมปทานมาให้ BTS ช่วยลดภาระของประชาชน ภาระตรงนี้ค่อนข้างเยอะ มูลค่าหลายแสนล้าน ไม่ใช่แค่ 30,000-40,000 ล้านบาทอย่างที่พูดกันทั้งเรื่องหนี้สินที่ กทม.แบกรับแทน รฟม.ภาวะขาดทุนที่เกิดจากการเก็บค่าโดยสาร 65 บาทตลอดสาย เป็นเวลา 10 ปีรวมทั้งภาระดอกเบี้ยเงินกู้ และ BTS ยังต้องแบ่งรายได้ให้ กทม.ตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี เป็นแสนล้านบาท โดยเราได้มีการทบทวนหนี้สินหลายครั้ง และเมื่อวันที่ 15 ก.ค. 2564 ได้ยื่นฟ้องทวงหนี้ กทม.ในส่วนของค่าดำเนินการเดินรถ 12,000 ล้านบาท ขณะนี้เรากำลังเตรียมฟ้องทวงหนี้ในส่วนของค่าติดตั้งระบบเดินรถอีก 20,000 ล้านบาท”