

แอปพลิเคชันไฟฟ้าสายสีเขียวสะกดหัวบีบีบีทีเอส'วางมือสายสีส้ม-ถอนฟ้องรฟม.ทุกคดี

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เลื่อนวาระการพิจารณาแปลงสัญญาสัมปทานเป็นสัญญาร่วมลงทุนรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSC บริษัทในเครือบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ตามที่ กระทรวงมหาดไทย (มท.) เสนอออกไปก่อนหน้านี้ว่า ต้องขอขออนุญาตนายกรัฐมนตรี และ ครม.ที่เข้าร่วมประชุม ที่ทำให้ได้มีการเปิดโอกาสรับฟังความเห็นจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน โดยเฉพาะในการให้กระทรวงมหาดไทย และกรุงเทพมหานคร (กทม.) ชี้แจง ซึ่งในส่วนกระทรวงคมนาคม ได้ตั้งข้อสังเกตให้ดำเนินการให้ถูกต้องตามหลักของกฎหมาย และหลักธรรมาภิบาล เพราะหลายประเด็นทาง กทม.ยังทำไม่รอบด้านและครบถ้วน

ขณะที่แหล่งข่าวจากกระทรวงมหาดไทยเปิดเผยว่า ข้อเสนอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียวที่จะนำไปสู่การต่อขยายสัญญาสัมปทานออกไปอีก 30 ปีนั้นเป็นการดำเนินการตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ให้กระทรวงมหาดไทยตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาหนี้สินที่ กทม. มีอยู่กับบีทีเอสโดยเร็ว ก่อนจะได้อายุที่จะให้ต่อขยายสัญญาสัมปทานบีทีเอสจำนวน 30 ปีแลกกับการให้เอกชนต้องรับภาระหนี้ของ กทม.ไปทั้งหมด ซึ่งแนวทางดังกล่าวกระทรวงมหาดไทยได้นำเสนอต่อประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจไปแล้วตั้งแต่ปลายปี 2562 โดยที่กระทรวงคมนาคมเองก็มีหนังสือยืนยันเห็นด้วยมาโดยตลอด แต่เมื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ครั้งต่อๆ มา กลับปรากฏว่า กระทรวงคมนาคมที่เคยให้ความเห็นชอบมาโดยตลอด กลับจัดทำความเห็นคัดค้าน โดยอ้างว่าอัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้ 65 บาทตลอดสายสูงเกินไป เมื่อเทียบกับรถไฟฟ้าของ รฟม.และยังมีประเด็นข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่กระทรวงคมนาคมยังดำเนินการไม่ครบถ้วน จึงทำให้กระทรวงมหาดไทยต้องขอถอนเรื่องออกจากที่ประชุม ครม.ไปแล้วถึง 2 ครั้งก่อนหน้านี้

แหล่งข่าวกล่าวว่าอีกการคัดค้านการ

ต่อขยายสัญญาสัมปทานบีทีเอสของกระทรวงคมนาคมเต็มไปด้วยข้อสงสัย จากที่ คมนาคมไม่ได้มีท่าทีคัดค้านมาก่อนแต่อย่างใด โดยนับตั้งแต่ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ เข้ามารับตำแหน่งเมื่อ ส.ค.2562 แต่หลังเกิดปัญหาการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม วงเงินกว่า 1.427 แสนล้านบาท ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ถูก BTS ฟ้องร้อง ผู้ว่าฯรฟม.-และคณะกรรมการคัดเลือกตาม ม.36 กรณีปรับเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกที่ไม่เป็นไปตาม RFP/TOR จนศาลปกครองมีคำสั่งคุ้มครองและระงับการใช้เกณฑ์ดังกล่าว ท่าทีของกระทรวงคมนาคมที่มีต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวก็เปลี่ยนไปทันที และถูกขี้นมาทำหนังสือทักท้วงการต่อขยายสัญญาสัมปทานบีทีเอสในทันที และออกโรงคัดค้านการต่อขยาย

สัมปทานอย่างหนักหน่วง ซึ่งคนในครม.และวงการรู้ดีว่านี่คือ ต่อรองเพื่อหวังจะให้นายกรัฐมนตรีเจรจาให้กลุ่ม บีทีเอส วางมือจากการประมูลโครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม รวมทั้งถอนฟ้องคดีความทั้งหมดที่มีอยู่หรือไม่

“แนวทางการต่อขยายสัญญาสัมปทานดังกล่าว ถือเป็นทางออกที่ดีที่สุดในการแก้ไขปัญหาภาระหนี้คงค้างร่วม 1 แสนล้าน ที่กทม. มีอยู่กับบีทีเอส การที่รัฐบาลและ ครม.ยังคงดึงเรื่องการต่อขยายสัญญาออกไปจะยิ่งทำให้ กทม.ต้องแบกภาระหนี้เพิ่มขึ้นไปอีก เนื่องจากไม่สามารถจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้า ส่วนต่อขยายได้”

ทั้งนี้ข้ออ้างว่าต้องคัดค้านการต่อสัมปทาน เพราะหากปล่อยให้สัญญาสัมปทานหมดลงรถไฟฟ้าสายสีเขียวก็จะกลับมาเป็นของรัฐ และจะทำให้ค่าโดยสารถูกลงได้ เป็นเรื่องปาที่ทางการเมือง เพราะความจริงปรากฏอยู่แล้วว่า ขนาครถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ที่เป็นระบบรถไฟฟ้าที่อยู่ในการดูแลของรัฐ และรัฐควักเงินลงทุนโครงสร้างเป็นเงินถึง 70% ของการลงทุน ค่าโดยสารของรถไฟฟ้าในระบบนี้ก็ควรจะต่ำกว่ารถไฟฟ้าสายสีเขียวอย่างน้อยต้อง 70% เพราะเป็นส่วนใหญ่ที่รัฐได้ลงทุนไปให้เอกชน หรือรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่รัฐลงทุนเองทั้งหมด แต่เหตุใดกลับเก็บค่าโดยสารแพงกว่าระบบรถไฟฟ้าที่เอกชนลงทุน 100% เสียอีก