

หัวข้อข่าว: ผ่านทางต้น'สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว' วัดใจ'บักต'บิต'มหากาพย์'แสนล้าน

เส้นทางหลัก (Main Line): หมอชิต - อ่อนนุช

ส่วนต่อขยาย 1 (Extension 1): สะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่ - บางหว้า

ส่วนต่อขยาย 2 (Extension 2): บางรัง - สมุทรปราการ

สถานี (Stations): สะพานใหม่, คูคต, หมอชิต, สนามกีฬาแห่งชาติ, อ่อนนุช, บางหว้า, วงเวียนใหญ่, สะพานตากสิน, บางรัง, สมุทรปราการ

แนวเส้นทาง	การเดินรถ	ค่าโดยสาร
เส้นทางหลัก หมอชิต-อ่อนนุช สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน	BTSC รับสัมปทาน 30 ปี สิ้นสุดวันที่ 4 ธ.ค.2572	16-44 บาท
ส่วนต่อขยาย 1 สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่-บางหว้า อ่อนนุช-บางรัง	กทม.จ้าง BTSC เดินรถถึง 2585	15 บาท ตลอดสาย
ส่วนต่อขยาย 2 บางรัง-สมุทรปราการ หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต	กทม.จ้าง BTSC ติดตั้งระบบ และเดินรถถึงปี 2585	ยังเปิด ให้บริการฟรี

กราฟิกเขียนรายวัน/Malichon Daily Graphic(14.02.2022)

จากรถไฟฟ้าอื่นๆภายใต้ระบบตัวร่วม

จากคตินี้ กทม.ได้รับส่วนแบ่งรายได้ตลอดอายุสัญญา 200,000 ล้านบาท ตั้งแต่ปี 2572-2587 อัตรา 10% ของรายได้ค่าโดยสารของโครงการ ปี 2588-2597 อัตรา 15% และปี 2598-2602 อัตรา 25% ส่วนเอกชนได้ผลตอบแทน 9.60% หากเกินต้องแบ่งให้ กทม.เพิ่มเติม

●เสียงค้ำมีมากกว่าเสียงหนน

หลังได้ข้อสรุปแล้ว มหาดไทยจึงนำเสนอ กรม.ด้านเศรษฐกิจ อนุมัติวันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 จากนั้นนำเสนอ ให้ กรม.พิจารณาต่อ แต่ถูกตีกลับหลายครั้ง ในครั้งแรก ตัดขาดเพราะการเปลี่ยนตัวขุนคลัง ยังมีนักการเมืองทั้งในสภาและนอกสภาออกมาค้าน เรื่อยมาถึงเดือนพฤศจิกายน 2563 ที่คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (UNSC) มีมติ 14-0-1 (จีนงดออกเสียง) เห็นชอบร่างสนธิสัญญาว่าด้วยการห้ามอาวุธนิวเคลียร์ (Treaty on the Prohibition of Nuclear Weapons) ซึ่งไทยเป็นหนึ่งใน 123 ประเทศที่ร่วมร่าง สนธิสัญญาฉบับนี้ ไทยได้ยื่นสัตยาบันแล้วเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2562 แต่ยังไม่ได้นำไปปฏิบัติ

ฝ่ายกระทรวงการคลัง หลังได้ขุนคลังคนใหม่ ทำหนังสือ
แนบถึง ครม.ว่าการเจรจาสัมปทานไม้ขัด พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ เพราะ
ทำตามคำสั่ง คสช. ถือว่าทำตามกฎหมาย โครงการเข้าร่วม

ข้อตกลงคุณธรรมตาม พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้าง และการรับโอนหนี้
จาก รพม.ไม่ขัดกับการบริหารหนี้สาธารณะ ขณะที่สำนักงาน
คณะกรรมการการกฤษฎีกา และสำนักงานอัยการสูงสุดยืนยันไม่
ขัดกับ พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ส่วนเรื่องคดีเป็นเรื่องส่วนบุคคล

●เปิดสาเหตุ'คมนาคม'ยังไม่ปล่อยผ่าน

เมื่อ มหาดไทย มั่นใจว่าเคลียร์ทุกอย่างโล่ง จึงเสนอ
ครม.นัดวันที่ 8 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา แต่ยังไม่สามารถผ่าน
คมนาคม ที่ทำหนังสือด่วนถึง ครม.ให้ กทม.แจ้งเพิ่ม ขณะที่
7 รัฐมนตรีพรรคภูมิใจไทยออกมาสไตรก์ไม่ร่วมประชุม ครม.
ทำให้ ครม.เพียงรับทราบและให้มหาดไทยทำข้อมูลชี้แจงเพิ่ม
เรื่องนี้ “ศักดิ์สยาม” ระบุว่า ได้พิจารณาข้อมูลเพิ่มเติม
กทม.แล้ว ยังไม่เห็นด้วย เพราะข้อมูลไม่มีการเปลี่ยนแปลง
ในข้อเท็จจริงที่ทำให้การวิเคราะห์ของกระทรวงคมนาคมแตก
ต่างไปจากเดิม โดยเฉพาะประเด็นการคำนวณอัตราค่าโดยสาร
การรองรับระบบตัวร่วม และความชัดเจนด้านข้อกฎหมาย

“ขอรายงานข้อเท็จจริงว่า กทม. รฟม. สำนักงานประมาณ
สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และคมนาคมประชุมหารือ
ข้อสรุปค่าใช้จ่ายช่วงหมอชิต-คูคต วันที่ 30 พฤศจิกายน 2563
ยังมีประเด็นเกี่ยวกับเงื่อนไขการอนุญาตให้เข้าพื้นที่ กรณี
ติดตั้งสะพานเหล็กแยกห้วยราชบุรีและแยกพุทธมณฑล
สาย 2 ซึ่งรอคำยืนยันจาก กทม.”

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: First Section/เศรษฐกิจ - ต่างประเทศ			
	วันที่: จันทร์ 14 กุมภาพันธ์ 2565			
	ปีที่: 45	ฉบับที่: 16045	หน้า: 8(บน)	
	Col.Inch: 106.22	Ad Value: 116,842	PRValue (x3): 350,526	คลิป: ชาว-ดำ
หัวข้อข่าว: ฝ่าทางตัน'สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว' วัดใจ'บิกตู'ปิด'มหากาพย์'แสนล้าน				

●BTSทวงหนี้ค่าเดินรถ3.8หมื่นล้าน

อีกภาพที่เกิดข้อกังขาหลังสัมปทานไม่มาตามนัด ในปี 2564 BTSC ออกมาทวงหนี้ค่าเดินรถและติดตั้งระบบสายสีเขียวส่วนต่อขยายจาก กทม.มูลค่า 38,000 ล้านบาท ที่ติดไว้ตั้งแต่ปี 2560

ครั้งแรกยื่นโนติสถึง กทม.และเคทีเร่งหาเงินมาจ่ายหนี้ที่ติดมา 3 ปี 9 เดือน ใน 60 วัน แต่ไม่เป็นผล จึงร่อนจดหมายปิดผนึกแจ้งสังคมและผู้โดยสารถึงหนี้ก้อนโตที่แบกที่เด็ดสุดเมื่อ **สุรพงษ์ เลหาอะอัญญา** ซีอีโอ อดีตคลิปแจ้งเรื่องหนี้ผ่านช่องทางโซเชียลและสื่อในรถไฟฟ้า

ขณะที่ **พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง** ผู้ว่าฯ กทม. ระบุ “ถ้า BTS จะฟ้องก็ต้องปล่อยให้ฟ้อง เราไม่ได้หนี แต่ตอนนี้ไม่มี จึงยังไม่จ่าย” จึงกลายเป็นที่มา BTSC ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองวันที่ 15 กรกฎาคมปีก่อน ล่าสุดซีอีโอ BTSC แจ้งว่า “กทม.ขอศาลเลื่อนส่งคำชี้แจงถึงปลายกุมภาพันธ์นี้ หากสัมปทานได้รับอนุมัติ ต้องคุยกับ กทม.ต่อไป”

นี่คือเป็นความยุ่งเหยิงเกิดขึ้นในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

●ทีดีอาร์ไอห่วงค่าโดยสารแพง

แล้วต่อนั้นบทสรุปสายสีเขียวจะเป็นอย่างไร **สุเมธ องกิตติกุล** ผู้อำนวยการวิจัยนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) มองว่าสัญญาสัมปทานไม่เป็นปัญหามากนัก เป็นเรื่องปกติในทางกฎหมายต้องชี้แจงถึงความจำเป็น อยู่ที่ ครม. ตัดสินใจ แต่เงื่อนไขอาจไม่เป็นประโยชน์ต่อประชาชน โดยเฉพาะค่าโดยสาร

“ปัญหาค่าโดยสารที่ไม่ใช่เฉพาะรถไฟฟ้า เวลาอยู่ช่วงเจรจา ร่างสัญญาจะไม่เผยแพร่ต่อสาธารณะเท่าที่ควร จึงไม่รู้รายละเอียดชัด กรณีสายสีเขียวรู้แค่ค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท ถ้านั่งต่อสายอื่น คิดยังไง ลดค่าแรกเข้าหรือไม่ ไม่รู้เลยจึงเป็นปัญหา เพราะคนอยากรู้หาก ครม.อนุมัติส่วนต่อขยายที่ให้นั่งฟรีจะเก็บเงินทันที หากรัฐไม่ทบทุนตอนนี้ จะเป็นปัญหาไปอีก 30-40 ปี ค่าโดยสารจะสูงขึ้นเรื่อยๆ คมนาคมก็ต้องเร่งเรื่องค่าโดยสารร่วม เพื่อคุมเพดานค่าโดยสาร”

นี่คือบทสรุปสัมปทานสายสีเขียว รอ ครม.ประทับตราอยู่ที่ “บิกตู-พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา” กำหนดตอนจบหลังจัด ม.44 มาแก้ปัญหาตั้งแต่ต้น ไม่เกินวันที่ 22 กุมภาพันธ์นี้ คงมีคำตอบสุดท้าย รถไฟชบวน คสช. จะได้ไปต่อหรือชะลอยาว

ทีมข่าวเศรษฐกิจ