

คมคิด คนเขียน อย่าทำลั้บๆล่อๆ

ดูเงื่อนเวลาที่รัฐบาลกำหนดไว้ นั้นหมายความว่าภายในวันที่ 21 ก.พ. กระทรวงมหาดไทยจะต้องนำเสนอการพิจารณาแปลงสัญญาสัมปทาน เป็นสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ให้กับ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี บริษัทในเครือ บริษัท บีทีเอสกรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอส กลับเข้ามาให้ที่ประชุม ครม. พิจารณา

ในเมื่อเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ประเทศชาติและประชาชน สังคมเลยจับตามองเรื่องนี้แบบไม่กะพริบตา ไม่อยากให้ภาครัฐเสียค่าไถ่ ไม่อยากให้ใครมาหาผลประโยชน์ ท่ามกลางความเดือดร้อนผู้ให้บริการ เพราะแค่ข้อเสนอต่ออายุสัญญาสัมปทานให้เอกชนอีก 30 ปี โดยนับจากปี 2572 ก็กลายเป็นเรื่องเหลือเชื่อ สุดยอดที่จะบรรยาย ทำไมต้องต้องเร่งรีบปานนั้น

จึงไม่ใช่เรื่องแปลก หลังการประชุม ครม. เมื่อวันที่ 8 ก.พ. เกือบทุกภาคส่วนในสังคม จึงเทใจให้การสนับสนุนจุดยืน “กระทรวงคมนาคม” ภายใต้การนำของ “นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ” ในฐานะรัฐมนตรีว่าการ ยังมีคำถามและข้อสงสัยต่าง ๆ บอกกล่าวสังคมอย่างเปิดเผย ไม่ได้ทำลั้บ ๆ ล่อ หลบ ๆ ซ่อน ๆ เหมือน “กระทรวงมหาดไทย” และ “กรุงเทพมหานคร (กทม.)”

อย่าง 2 ประเด็นใหม่ที่กระทรวงคมนาคมตั้งคำถาม รฟม. ยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ในส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวด้านทิศเหนือ จาก หมอชิต-คูคต แต่ กทม. ยังไม่มีการจ่ายค่าชดเชย สิ่งปลูกสร้างให้กับ รฟม.

การคำนวณอัตราค่าโดยสาร ที่ไม่เป็นธรรม กับผู้ให้บริการ มีการใช้หลักการคำนวณอย่างไร เป็นต้น เนื่องจากกระทรวงคมนาคม มองว่าอัตราค่าโดยสารที่จะจัดเก็บตลอดสายสามารถ

ทำให้ถูกกว่า 65 บาทได้

ขณะที่ “นายชยธรรม์ พรหมศร” ปลัดกระทรวงคมนาคม ออกมาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม. เรื่องขอความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนรถไฟฟ้าสายสีเขียว หลายประเด็นน่าสนใจมากเลย

ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ยังเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟม. ซึ่ง รฟม. ได้อนุญาตให้ กทม. เข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือที่ทำร่วมกันไว้ กำหนดไว้ชัดเจนว่าอนุญาตให้ กทม. เข้าพื้นที่และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ไม่ได้หมายรวมถึงกรณีที่ กทม. จะไปว่าจ้างเอกชนรายใด มาดำเนินการ ดังนั้น รฟม. จึงไม่รับทราบหนี้สินของ กทม. ในส่วนที่ไปว่าจ้างบริษัทเอกชนดำเนินการ

อีกทั้งเมื่อพิจารณาจากรายงานการศึกษาแนวทางการดำเนินการ และผลสรุปการเจรจาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว มีผลสรุปว่า กรณีที่รัฐดำเนินการเอง รวมปี 2562-2602 จะมีรายได้รวม 1,577,141 ล้านบาท มีค่าใช้จ่าย 1,109,312 ล้านบาท ทำให้มี กระแสเงินสดสุทธิ 467,822 ล้านบาท

กรณีเอกชนดำเนินการ พบว่า ภาครัฐจะมีกระแสเงินสดสุทธิเพียง 32,690 ล้านบาท ดังนั้น จึงสรุปได้ว่ากรณีรัฐเป็นผู้จ้างเดินรถ จะทำให้รัฐมีกระแสเงินสดสุทธิมากกว่ากรณีให้เอกชนดำเนินการ สูงถึง 435,132 ล้านบาท

คำถามเกิดขึ้นมาทันที ในเมื่อให้ภาครัฐดำเนินการ ได้ผลประโยชน์มากกว่า แล้วทำไมทั้ง กระทรวงมหาดไทยและ กทม. จึงพยายามจะโยนให้เอกชน อีกทั้งยังไม่มีข้อมูลตัวเลขออกมาชี้แจง หักล้างข้อสงสัยต่าง ๆ เหมือนก่อนหน้าที่หลายฝ่ายวิจารณ์การแปลงสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว 1.ทำไมต้องหลีกเลี่ยง พ.ร.บ.การร่วมลงทุน ระหว่างภาครัฐและเอกชน ปี 2562

2.ทำไมไม่เปิดประมูล เพื่อให้ภาครัฐได้ประโยชน์สูงสุด
3.ทำไมต้องใช้มาตรา 44 เข้ามาแก้ปัญหา ทั้งที่สัญญาเก่าก็ถูกป.ป.ช.ได้สวนอยู่ และ 4.ทำไมค่าโดยสาร ถึงแพงเกิน 65 บาท.

“เขื่อนขันธ์”