

คมนาคมเกาะเทาะ:4ปมBTS ขานรับ'ชัชชาติ'รอโอนสัมปทาน

อธิบดีกรมรางขานรับผู้ว่าฯ กทม. "ชัชชาติ" โอนสัมปทานรถไฟฟ้าบีทีเอสให้คมนาคม ส่งความเห็นเสนอ ครม. ชี้ 4 จุดบกพร่อง ทั้งปมยกเว้นค่าแรกเข้ากรณีเชื่อมต่อสายสีเขียวกับรถไฟฟ้าหลากสี สูตรค่าโดยสารปี 2562-2602 รัฐทำเองมีกระแสเงินสดสุทธิ 4.67 แสนล้าน ช่วยลดค่าครองชีพผู้โดยสารปีละ 1.5 หมื่นล้าน ถ้าให้เอกชนทำ รายได้รัฐเหลือ 3.2 หมื่นล้าน ด้าน CEO บีทีเอส "สุรพงษ์ เลหาอะัญญา" ตอบสั้น ๆ "รอนโยบายรัฐ"

4

คมนาคมเกาะเทาะ: 4 ปม BTS

(ต่อจากหน้า 1)

ดร.พิเชษฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) กระทรวงคมนาคม เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า จากแนวนโยบายของนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) คนใหม่ ที่มีข้อเสนอโอนสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส ให้กระทรวงคมนาคมดูแลนั้น ขร.เห็นด้วย เพราะจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างกัน (การเดินทางเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสีต่าง ๆ) ซึ่งสอดคล้องกับแนวนโยบายของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ทั้งนี้ การโอนสัมปทานสายสีเขียวในทางปฏิบัติจะโอนให้กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้บริหารจัดการ ซึ่งนโยบายหลักของกระทรวงคมนาคมต้องการดูแลค่าโดยสารเพื่อลดค่าครองชีพประชาชน ในขณะที่สัมปทานรถไฟฟ้าสีอื่น ๆ อาทิ สีน้ำเงิน สีม่วง สีส้ม ตะวันออก สีเหลือง สีชมพู เป็นต้น ล้วนเป็นสัมปทานภายใต้โครงข่าย รฟม. โดยตรงอยู่แล้ว ถ้าได้รับสัมปทานสายสีเขียวมาดูแลเพิ่มขึ้น จะทำให้สามารถดูแลค่าโดยสารให้ถูกลงได้

ตั้งข้อสังเกต 5 ประเด็น

ทั้งนี้ นโยบายของนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ที่จะไม่ต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ในกรณี กทม.ไม่ทำเอง และจะต่อสัญญาโดยผ่าน พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562 หรือ พ.ร.บ.ร่วมทุน การเสนอความเห็นของกระทรวงคมนาคมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (ครม.) ที่ผ่านมา ยึดหลักความถูกต้องและประโยชน์สูงสุดที่ประชาชนพึงจะได้รับเป็นลำดับแรก ดังนั้น ความเห็นของกระทรวงคมนาคมจึงให้ความสำคัญกับอัตราค่าโดยสารที่เป็นประโยชน์แก่ประชาชนอย่างยั่งยืน

อธิบดีกรมการขนส่งทางรางกล่าวต่อว่า นโยบายของผู้ว่าฯ กทม. มีจุดร่วมกับกระทรวงคมนาคม 5 ประเด็นด้วยกัน ได้แก่ 1.ไม่ต่อสัญญาสัมปทานตามร่างสัญญาสัมปทานกับ BTS ดังนั้นจะมีหนังสือชี้แจงเข้าไปยังรัฐบาล เพื่อนำเรื่องสัมปทานสายสีเขียวกลับมาพิจารณารายละเอียดอีกครั้ง

2.มีแนวทางในการดำเนินการต่อสัญญาสัมปทานให้เอกชนหลายสิบปี ควรพิจารณาตามขั้นตอนของ พ.ร.บ.ร่วมทุน 2562 โดยต้องคำนึงถึงการแข่งขันราคาเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม

3.เรื่องภาระหนี้ของกรุงเทพมหานคร (กทม.) ที่รัฐบาลโอนให้ กทม. 6 หมื่นล้านบาท จะนำกลับมาพิจารณาความถูกต้อง

ของขั้นตอนในการดำเนินการ ทั้งมติการรับรองของสภา กทม.ด้วย

4.สัญญาจ้างเดินรถและการว่าจ้างติดตั้งงานระบบเดินรถที่ กทม.ดำเนินการที่ผ่านมา (เป็นสัญญาระยะยาว) มีการดำเนินการตามขั้นตอน ระเบียบ กฎหมาย หรือผ่านแนวทางตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนฯ 2562 หรือไม่

5.ระบบตั๋วร่วมหรือบัตรใบเดียวในการเชื่อมต่อการเดินทาง มีข้อกังวลว่าบัตรใบเดียวจะมีค่าแรกเข้าและจะทำให้มีค่าใช้จ่ายการเดินทางสูง เรื่องโครงสร้างราคาที่เป็นธรรม โดยประเมินค่าโดยสารสายสีเขียวที่เป็นไปได้อยู่ที่ 25-30 บาทต่อเที่ยว

ทั้งนี้ ควรหารายได้อื่นเข้ามาเพิ่มทั้งค่าเช่าที่ ค่าโฆษณา เพื่อนำรายได้มาอุดหนุนค่าโดยสาร และจะเป็นรายได้ของรัฐ หลังหมดสัมปทานปี 2572 พร้อมให้เปิดให้มีการเจรจาหรือเรื่องค่าแรกเข้าเป็นปัจจัยหลักด้วย

"ความเห็นของกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมา และแนวนโยบายของท่านผู้ว่าชัชชาตินั้น ต่างก็มุ่งหวังให้การดำเนินงานดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อสาธารณชน เพื่อให้การเดินทางเป็นไปอย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (through operation) อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนผู้โดยสาร และมีการกำหนดอัตราค่า