

โดยสารที่เหมาะสมและไม่เพิ่มภาระให้กับค่าครองชีพของประชาชนผู้ใช้บริการมากขึ้นไป

3) การขยายสัญญาสัมปทานจากปี 2573 ถึงปี 2602 ให้กับเอกชนเพียงรายเดียวแบบเฉพาะเจาะจง ในขณะที่โครงการลงทุนมีมูลค่าสูง อาจไม่เป็นไปตามหลักการของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ซึ่งการลงทุนในโครงการของรัฐควรมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และปราศจากการมีส่วนร่วมได้-เสียในการดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน

4) ประเด็นการโอนภาระทางการเงินที่ยังอยู่ระหว่างดำเนินการ รวมถึงกรณีสิทธิในทรัพย์สินยังเป็นของ รฟม. ตามรายละเอียดบันทึกข้อตกลง ซึ่ง กทม.ควรดำเนินการในประเด็นดังกล่าวให้แล้วเสร็จก่อนที่จะพิจารณาเรื่องสัมปทาน ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้เกิดกรณีให้สัมปทานแลก

5) หากมีการลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวของ กทม. เพื่อขยายสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท BTSC ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอในเร็ววันนี้ และในอนาคต คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ได้มีผลพิจารณาว่าการที่ กทม.ได้ทำสัญญาจ้างบริษัท BTSC ให้เดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 1 และส่วนต่อขยายที่ 2 ไปจนถึงปี 2585 นั้นไม่สามารถทำได้ จะส่งผลให้เกิดปัญหาตามมาภายหลังเนื่องจากได้มีการลงนามในสัญญาสัมปทานไปแล้ว

ข้อเสนอแนะ

คณะทำงานพิจารณาศึกษาฯ ได้จัดทำข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อให้การบริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติ และการจัดการเดินรถไฟฟ้าสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนผู้ใช้บริการเดินทางได้อย่างปลอดภัย และประหยัดค่าโดยสาร โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.รัฐบาลควรหาข้อยุติโดยเร็วว่าจะดำเนินการต่อสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท BTSC หรือไม่ ถ้าหากจะต่อสัญญาต้องสามารถตอบเจตจำนงของประชาชนได้ทุกประเด็น ทั้งประเด็นทางด้านข้อมูล ความราคา ค่าโดยสาร และภาระหนี้สินของภาครัฐ

2.ในกรณีที่เลือกรูปแบบที่จะรอให้สัญญาสัมปทานหมดอายุลงในปี พ.ศ.2572 แล้วจึงดำเนินการประมูลตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 จะต้อง พิจารณาในการว่าจ้างบริษัท BTSC เป็นผู้ให้บริการเดินรถส่วนต่อขยายที่ 2 ทั้งส่วนเหนือและใต้

ซึ่งกรณีนี้จะต้องมีการจัดเก็บค่าโดยสารจากการเดินทางในส่วนต่อขยายที่ 2 ทั้งส่วนเหนือและใต้ อย่างน้อยส่วนละ 25 บาท โดยมีการเก็บค่าแรกเข้าเพียงครั้งเดียว จะทำให้ผู้โดยสารที่เดินทางจากคูคตถึงสมุทรปราการเสียค่าโดยสารจำนวน 25+44+15+25 เท่ากับ

109 บาท (ค่าโดยสารจากคูคตถึงหมอชิตรวม 16 สถานี ค่าโดยสาร 25 บาท + ค่าโดยสารจากหมอชิตถึงอ่อนนุช เดิมจัดเก็บอยู่ที่ 44 บาท + ค่าโดยสารจากอ่อนนุชถึงแบริ่ง เดิมเก็บอยู่ที่ 15 บาท + ค่าโดยสารจากแบริ่งถึงสมุทรปราการ รวม 14 สถานี ค่าโดยสาร 25 บาท รวมค่าโดยสารทั้งหมดเท่ากับ 109 บาท โดยคิดค่าแรกเข้าเพียงครั้งเดียว) ซึ่งค่าโดยสารจะสูงกว่าราคาที่จะจัดเก็บจากกรณีที่มีการสัญญาสัมปทานให้กับบริษัท BTSC ที่ประชาชนจะเสียค่าโดยสารเพียง 65 บาทตลอดสาย

3.หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการระบบตัวร่วมกับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) โดยพิจารณาถึงความจำเป็น แนวทางแก้ไขอุปสรรคในเชิงปฏิบัติที่ทำให้ผู้โดยสารใช้ประโยชน์จากระบบตัวร่วมได้

4.กทม.ควรเร่งดำเนินการการจัดเก็บค่าโดยสาร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 2 ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (ช่วงเขียวเหนือ) และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (ช่วงเขียวใต้) เพื่อนำมาเป็นการแบ่งเบาภาระหนี้สินที่ กทม.มีต่อบริษัท BTSC

5.ในกรณีไม่ขยายสัญญาสัมปทาน การจัดการภาระหนี้สินของ กทม. ที่รับโอนมาจาก รฟม. ในช่วงปี 2565 ถึงปี 2572 รัฐบาลควรสนับสนุน (Subsidy) ภาระหนี้ดังกล่าวนี้ให้กับ กทม. เป็นการชั่วคราวภายหลังปี 2572 เมื่อหมดสัญญาสัมปทานแล้ว ทรัพย์สินทั้งหมดของโครงการจะเป็นของ กทม. เมื่อถึงเวลานั้น กทม.จะสามารถวางแผนเพื่อชำระหนี้คืนแก่รัฐบาลต่อไป รวมถึงเปิดให้มีการแข่งขันของผู้ประกอบการเดินรถ โดย กทม.สามารถเป็นผู้ควบคุมการดำเนินการ (Single Operator) ทั้งนี้ เพื่อให้รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไม่สร้างภาระให้กับประชาชน

6.ภาระหนี้สินระหว่างบริษัท BTSC และ กทม. ที่เกิดจากการจ้างเดินรถและการจัดซื้อระบบอาณัติสัญญาณและระบบเดินรถต่างๆ ยังคงมีประเด็นเรื่องมูลค่าหนี้

ดังนั้น รัฐบาลและ กทม.ควรเร่งดำเนินการทบทวน ตรวจสอบเพื่อหาข้อยุติร่วมกับรัฐบาลในการชำระหนี้ว่าจะดำเนินการอย่างไร.