



ด่วนมาก บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานประชาสัมพันธ์ (ส่วนยุทธศาสตร์การประชาสัมพันธ์ โทร./โทรสาร ๐ ๒๖๒๑ ๐๗๑๐ หรือ โทร. ๑๓๗๘)

ที่ กท ๐๔๐๘/๗๖๑

วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

เรื่อง การวิเคราะห์สถานการณ์ข่าวจากหนังสือพิมพ์และสื่อออนไลน์ ประจำวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

เรียน ผู้อำนวยการสำนัก หัวหน้าสำนักงาน ก.ก. เลขานุการสภากรุงเทพมหานคร เลขานุการผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ผู้อำนวยการเขต หัวหน้าส่วนราชการในสังกัดสำนักปลัดกรุงเทพมหานคร และผู้อำนวยการสำนักงานการพาณิชย์ของกรุงเทพมหานคร

พร้อมนี้ สำนักงานประชาสัมพันธ์ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ขอส่งรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์ข่าวจากหนังสือพิมพ์และสื่อออนไลน์ ประจำวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เพื่อรับทราบทัศนคติรวมทั้งข้อเสนอแนะของสื่อมวลชนและคอลัมนิสต์ที่มีต่อการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร ตลอดจนเป็นข้อมูลในการดำเนินการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในเรื่องนั้น ๆ เพิ่มขึ้น มาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

(นางสาววรุณช สวยคำข้าว)

ผู้อำนวยการสำนักงานประชาสัมพันธ์

สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

การวิเคราะห์สถานการณ์ข่าวจากหนังสือพิมพ์และสื่อออนไลน์ ประจำวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
เรื่อง การประกาศเลื่อนการจัดเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

๑. ประเด็นการวิเคราะห์

๑.๑ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และรมว.กระทรวงกลาโหม โพสต์ข้อความผ่านเฟซบุ๊ก “ประยุทธ์ จันทร์โอชา Prayut Chan-o-cha” ว่า “ตามที่ กทม.ได้ออกประกาศเลื่อนการจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้า บีทีเอสสายสีเขียว ๑๐๔ บาท ตลอดสายออกไปก่อน หลังจากได้รับนโยบายจากรัฐบาลให้พิจารณาทบทวน โดยให้ คำนึงถึงภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนท่ามกลางสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-๑๙ และผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ขอขอบคุณ กทม. ผว.กทม. รวมถึงกระทรวงมหาดไทยที่ช่วยกันใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือประชาชนที่กำลังเดือดร้อนจากสถานการณ์โควิด ณ ตอนนี้”

๑.๒ พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผว.กทม. โพสต์ข้อความผ่านเฟซบุ๊ก “ผู้ว่าฯ อัศวิน” ระบุว่า กทม.พยายาม ผลักดันค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว เพดานสูงสุด ๖๕ บาท หากเดินทางระยะไกล/ตลอดสาย ราคาสูงสุดเพียง ๖๕ บาท หากเดินทางระยะสั้นคิดตามจำนวนสถานี กทม. และรัฐบาล พยายามผลักดันให้มีการปรับค่าโดยสาร ตลอดสายที่เพดานสูงสุด ๖๕ บาทมาโดยตลอด (๖๑ สถานี ๖๗.๕๕ กิโลเมตร) กทม.คาดหวังจะสามารถผลักดัน ให้ค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีราคาต่ำที่สุดให้ได้ โดย กทม. ได้หารือกับรัฐบาล เพื่อหาข้อยุติในการ แก้ไขปัญหาให้เร็วที่สุด ซึ่งระหว่างการหาทางออกเพื่อแก้ปัญหาเรื่องนี้กับรัฐบาล กทม. จึงได้ออกประกาศ ชะลอการจัดเก็บค่าโดยสารส่วนต่อขยายในวันที่ ๑๖ ก.พ.๖๔ ออกไปก่อน

- ยืนยันที่ผ่านมา กทม. ได้ผลักดันค่าโดยสารให้ไม่เกิน ๖๕ บาท มาโดยตลอด และพยายามปรับค่าโดยสาร ให้ถูกกว่า ๖๕ บาท และงดเก็บค่าธรรมเนียมแรกเข้าที่ต้องเก็บซ้ำซ้อน เพื่อให้ประชาชนได้ใช้ระบบรถขนส่งมวลชนสาธารณะที่ดีและถูกที่สุด

๑.๓ นายสิริพงศ์ อังคสกุลเกียรติ ส.ส.ศรีสะเกษ กล่าวกรณี กทม. ประกาศเลื่อนการจัดเก็บค่าโดยสาร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวว่า เป็นข่าวดีในระดับหนึ่ง แต่ต้องติดตามเรื่องนี้ต่อไป เนื่องจากการไต่สวนของ ศาลปกครองกลางเมื่อวันที่ ๔ ก.พ. กทม.ยังยืนยันต้องปรับขึ้นราคาตามประกาศ เนื่องจากแบกภาระขาดทุน ไม่ไหว แต่เมื่อวันที่ ๘ ก.พ. ซึ่งเป็นวันที่มีคำสั่งให้ กทม.ต้องส่งหลักฐานสัญญาจ้างเดินรถและตารางเก็บค่าโดยสาร ให้ศาลปกครองกลางพิจารณา กทม.กลับออกประกาศเลื่อนการจัดเก็บค่าโดยสารดังกล่าวออกมา

๑.๔ นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร ส.ส.มหาสารคาม ระบุว่าขณะนี้ กทม. มีภาระหนี้โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยาย รถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือและสายสีเขียวใต้อยู่อีกกว่า ๖ หมื่นล้านบาท และค่าจ้างบีทีเอสเดินรถอีกประมาณ ๘๘ ล้านบาท ทั้งที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติให้กระทรวงการคลังกู้เงินให้ กทม. ยืมไปชำระหนี้ดังกล่าว แต่จนถึงขณะนี้ กทม. ยังไม่ปฏิบัติตามมติ ครม. พร้อมตั้งข้อสังเกตเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวผ่านจุดสำคัญของกรุงเทพฯ ซึ่งเชื่อว่ามีผลกำไรจากการดำเนินการ แต่เหตุใด กทม. จึงไม่พยายามหาทางแก้ไขให้เป็นรูปธรรม

๑.๕ รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม (คค.) ระบุว่า กทม. ประกาศเลื่อนเวลาการจัดเก็บค่าโดยสาร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ในอัตราไม่เกิน ๑๐๔ บาท ตลอดสายออกไปอย่างไม่มีกำหนด จากเดิมที่จะเริ่มบังคับใช้วันที่ ๑๖ ก.พ.๖๔ การชะลอปรับค่าโดยสารถือเป็น เรื่องดีกับผู้ใช้บริการ แต่อีกด้านหนึ่งอาจเป็นการซ้ำเติมภาระหนี้ให้กับ กทม. มากขึ้น เนื่องจาก กทม.ต้องจ่าย ค่าจ้างเอกชนเดินรถต่อไป โดยที่ไม่มีรายได้จากการค่าโดยสาร โดยเห็นว่าวิธีที่จะแก้ไขปัญหาคือที่ที่สุด คือ กทม. ควรปรับเปลี่ยนวิธีการบริหารหนี้ โดยใช้วิธีเดียวกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่วางแผน บริหารจัดการหนี้และกำหนดกรอบเวลาการใช้หนี้คืนที่ชัดเจน นอกจากนี้ กทม.จะต้องดำเนินการเปิดประมูล หาเอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) หลังจากบีทีเอสหมดสัมปทานในปี ๒๕๗๒ เพื่อให้รัฐได้ประโยชน์สูงสุด และยืนยัน คค. ไม่มีนโยบายให้ รฟม. รับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว คืนจาก กทม.

๒. ข้อเสนอแนะ/สิ่งที่ควรดำเนินการ

๒.๑ ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัย นโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าของไทยด้วยการลดค่าแรกเข้า โดยต้องแก้ไขสัญญาสัมปทานเดิมที่มีอยู่ หรือกำหนดค่าแรกเข้าที่ชัดเจนในสัมปทานใหม่ที่จะเริ่มทำ และอีกทางเลือก คือ ยกเว้นค่าแรกเข้าทุกโครงการและกำหนดเพดานค่าโดยสารสูงสุด เพื่อให้เกิดสัญญาสัมปทานที่ต้องดำเนินการร่วมกันของรัฐและผู้ประกอบการ ซึ่งสามารถแยกค่าโดยสารออกจากสัญญาสัมปทานได้

๒.๒ ผศ.ดร.พิชญ์ พงษ์สวัสดิ์ อาจารย์คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอแนะควรแต่งตั้งคณะกรรมการภาครัฐร่วมกับเอกชนและประชาชนที่เป็นผู้บริโภค เพื่อกำหนดระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบร่วมกัน มิเช่นนั้นปัญหาสัมปทานในลักษณะนี้ก็อาจยังมีอยู่ต่อไป

๒.๓ น.ส.สารี อ๋องสมหวัง เลขาธิการสภาองค์กรของผู้บริโภค กล่าวว่า สภาฯ ได้เสนอแนะนโยบายเร่งด่วนเกี่ยวกับการคุ้มครองและพิทักษ์สิทธิผู้บริโภคในการใช้บริการรถไฟฟ้าต่อนายกรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรี โดยในระยะสั้น (๑) ขอให้นายกรัฐมนตรีสั่งการให้ กทม. เปิดเผยแพร่สัญญาการให้บริการรับจ้างวิ่งรับส่งผู้โดยสารในส่วนต่อขยายที่เป็นสัญญาสัมปทานหลัก และยืนยันการจำกัดเก็บค่าโดยสารส่วนต่อขยายทุกเส้นตลอดสาย ๑๕ บาท รวมไม่เกิน ๕๙ บาท (๔๔ บาท ตามสัญญาสัมปทานเดิมและส่วนต่อขยาย ๑๕ บาท) พร้อมเปิดเผยข้อมูล ข้อเท็จจริงพื้นฐานรายได้โครงสร้างหนี้ หรือรายละเอียดกับสภาองค์กรของผู้บริโภคหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง (๒) ขอให้กำหนดเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลว่า บริการรถไฟฟ้าเป็นส่วนหนึ่งของบริการขนส่งมวลชนที่ทุกคนต้องขึ้นได้ และเร่งดำเนินการกำหนดราคาที่เป็นธรรมกับผู้บริโภค โดยกำหนดค่าบริการขนส่งมวลชนไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของรายได้ขั้นต่ำ หรือเพดานค่าใช้จ่ายสูงสุดในการใช้บริการขนส่งมวลชนต่อวันของประชาชน (๓) ชะลอการต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสีเขียวและสายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อเร่งกำหนดราคาสูงสุดในการใช้บริการส่วนข้อเสนอรยะยาว (๑) ขอให้คิดค่าโดยสารตลอดสายไปกลับไม่เกิน ๓๓ บาท/วัน หรือร้อยละ ๑๐ ของรายได้ขั้นต่ำต่อวัน และมีการบริหารจัดการตัวร่วมของรถไฟฟ้า (๒) เร่งบริหารจัดการระบบตัวร่วมของบริการขนส่งมวลชนทุกประเภท และ (๓) เร่งกำหนดค่าโดยสารสูงสุดต่อวันของบริการขนส่งมวลชนทั้งระบบ ได้แก่ รถไฟฟ้า รถเมล์ และเรือโดยสาร เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงได้

๓. ความคิดเห็นจากสื่อมวลชน มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

๓.๑ หากปล่อยให้เกิดภาระหนี้สินจากการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยที่ กทม. กระทรวงมหาดไทย และรัฐบาลไม่เร่งหาแนวทางแก้ไขปัญหา ในระยะต่อไป กทม.จะต้องแบกรับภาระหนี้เกินแสนล้านบาท และหากปล่อยให้เป็นอย่างนี้ไปเรื่อยๆ กทม.อาจถูกฟ้องร้องล้มละลายได้ ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศ ขณะนี้จึงจำเป็นต้องตัดสินใจเลือกแนวทางแก้ไขอย่างหนึ่ง คือ (๑) เก็บค่าโดยสารตามความเหมาะสม (๒) ต่อสัมปทานบีทีเอส เพื่อล้างหนี้ หรือ (๓) เก็บค่าโดยสารอัตราต่ำ ซึ่งกรณีนี้รัฐบาลต้องจัดสรรเงินมาอุดหนุนรายปีเพื่อชดเชยค่าโดยสาร

๓.๒ การพิจารณาประกาศเลื่อนการจำกัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวในครั้งนี้อาจยังไม่สิ้นสุด เพราะเป็นการพิจารณาโดยให้คำนึงถึงภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน และภาระของ กทม.ให้เกิดความเหมาะสมภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่าสามารถปรับขึ้นราคาได้อีกในอนาคต กรณีนี้เป็นไปได้หรือไม่ว่าระบบ "ตัวร่วม" จะเป็นทางเลือกหนึ่งที่ภาครัฐต้องเร่งเข้ามาดำเนินการ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบให้กับประชาชน

๔. ความคิดเห็นจากสื่อออนไลน์ มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

- ประชาชนที่แสดงความคิดเห็นผ่าน www.today.line.me ระบุเห็นด้วยกับการให้ กทม.หาวิธีบริหารจัดการให้ค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวสูงสุดไม่เกิน ๖๕ บาท เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนและมี
ขนส่ง...

ขนส่งสาธารณะที่สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย พร้อมเสนอแนะให้ กทม.พิจารณาแนวทางหารายได้เพิ่มจากพื้นที่บริเวณสถานีส่วนต่อขยาย เช่น การให้เช่าพื้นที่เพื่อทำร้านค้า การติดตั้งป้ายโฆษณา เป็นต้น แทนการเพิ่มราคาค่าโดยสาร

๕. สำนักงานประชาสัมพันธ์ มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

- **สำนักงานจราจรและขนส่ง และสำนักงานประชาสัมพันธ์** ประชาสัมพันธ์การชะลอการจัดเก็บค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตามประกาศ กทม. เรื่อง การกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ลงวันที่ ๑๕ ม.ค.๖๔ ออกไปก่อน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนและภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙

๖. ที่มาของข้อมูล

๖.๑ **หนังสือพิมพ์** : ไทยรัฐ, มติชน, ข่าวสด, เดลินิวส์, ไทยโพสต์, สยามรัฐ, แนวหน้า, บางกอกโพสต์, ผู้จัดการรายวัน ๓๖๐ องศา,

๖.๒ **สื่อออนไลน์** : www.dailynews.co.th, www.khaosod.co.th, www.thairath.co.th, www.banmuang.co.th, www.komchadluek.net, www.posttoday.com, www.matichon.co.th, www.naewna.com, www.thainews.prd.go.th, www.mgronline.com, www.mcot.net, www.thansettakij.com, www.newtv.co.th, www.news.thaipbs.or.th, www.nationtv.tv, www.tnnthailand.com, www.pptvhd๓๖.com, www.youtube.com, www.today.line.me