



ด่วนมาก บันทึกข้อความ

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

ที่ กท ๐๔๐๘/๒๗๖๕

วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๕

เรื่อง การวิเคราะห์สถานการณ์ข่าวจากหนังสือพิมพ์และสื่อออนไลน์ ประจำวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๕

เรียน ผู้อำนวยการสำนัก หัวหน้าสำนักงาน ก.ก. เลขาธิการสภากรุงเทพมหานคร เลขาธิการผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ผู้อำนวยการเขต หัวหน้าส่วนราชการในสังกัดสำนักปลัดกรุงเทพมหานคร และผู้อำนวยการสำนักงานการพาณิชย์ของกรุงเทพมหานคร

พร้อมนี้ สำนักงานประชาสัมพันธ์ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ขอส่งรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์ข่าวจากหนังสือพิมพ์และสื่อออนไลน์ ประจำวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๕ เพื่อรับทราบทัศนคติ รวมทั้งข้อเสนอแนะของสื่อมวลชนและคอลัมนิสต์ที่มีต่อการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร ตลอดจนเป็นข้อมูลในการดำเนินการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในเรื่องนั้น ๆ เพิ่มขึ้น มาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

(นางสาวเยาวลักษณ์ พิมพ์นิตย์)
ผู้อำนวยการสำนักงานประชาสัมพันธ์
สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

การวิเคราะห์สถานการณ์ข่าวจากหนังสือพิมพ์และสื่อออนไลน์ ประจำวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๕
เรื่อง การหารือแนวทางพิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียว

๑. ประเด็นการวิเคราะห์

๑.๑ นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผว.กทม. กล่าวหลังประชุมร่วมกับสภาองค์กรของผู้บริโภค (سوب.) เพื่อหารือการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวว่า กทม.จะนำข้อเสนอของ สอบ.ไปพิจารณาเพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว เรื่องตัวรายเดือน รวมถึงการเปิดสัญญาสัมปทาน และจะนำข้อมูลมาหารือร่วมกันอีกครั้ง อย่างไรก็ตาม การจ้างเดินรถปี ๒๕๗๒-๒๕๘๕ ลงนามในสัญญาไปนานแล้ว ซึ่งในสัญญาเป็นกรอบบังคับ แต่จะพิจารณาหาแนวทางให้สัญญาที่ลงนามไปแล้วไม่ต้องถึงปี ๒๕๘๕ และรับข้อเสนอดังกล่าวไปพิจารณาโดยสัปดาห์หน้าจะประชุมหารือร่วมกับนายธทอง จันทรางศุ ประธานกรรมการบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัดมหาชน (เคที) เพื่อหาข้อสรุป ส่วนนี้เดินรถจนถึงปัจจุบันต้องพิจารณาค่าโดยสารให้รอบคอบก่อน รวมทั้งพิจารณาหนี้ที่มีอยู่เป็นหนี้ที่มาอย่างถูกต้องหรือไม่ ซึ่งเห็นว่าหากจะใช้เวลาก็ดำเนินการไม่ได้ทำให้ดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นมาจากเดิม ส่วนการหาแหล่งเงินมาจ่ายหนี้ อาจหาแหล่งเงินกู้ อย่างไรก็ตาม เท่าที่ทราบเอกชนจะมีดอกเบี้ยสูงกว่าภาครัฐ ดังนั้น จึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบและให้ความยุติธรรมกับทุกฝ่าย

- การจัดเก็บค่าบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ๕๙ บาท เป็นการแก้ปัญหาในระยะสั้น อย่างไรก็ตาม กทม.ต้องจัดเก็บค่าโดยสารในส่วนต่อขยาย เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายทุกวัน รวมทั้งทำให้ผู้บริโภคกลุ่มอื่นที่ไม่ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าต้องมารับภาระในส่วนนี้ด้วย ซึ่งไม่เป็นธรรม โดยต้องคำนวณหากจัดเก็บค่าโดยสารในราคา ๕๙ บาท หรือ ๔๔ บาท กทม.ต้องสนับสนุนงบประมาณเท่าใด รวมทั้งนำราคาค่าโดยสารทั้ง ๒ ราคา ไปเปรียบเทียบกับค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อชี้แจงให้ สอบ.รับทราบ ส่วนเรื่องตัวเดือนและตัวนักเรียนต้องหารือในรายละเอียดอีกครั้ง ขณะที่สัญญาการจ้างเดินรถ กทม.ได้รับมาเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างพิจารณาจะเปิดเผยต่อสาธารณชนได้หรือไม่

๑.๒ น.ส.สารี อ๋องสมหวัง เลขาธิการสภาองค์กรของผู้บริโภค (سوب.) กล่าวว่า เพื่อให้ปัญหาดังกล่าวมีข้อยุติไม่เป็นภาระและสร้างความเดือดร้อนให้ผู้บริโภค สอบ.เสนอ ๖ แนวทางแก้ปัญหา ดังนี้ (๑) ยุติแผนระยะสั้นในการเก็บค่าบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวสูงสุดไม่เกิน ๕๙ บาท ทั้งนี้ (๒) เปิดเผยข้อมูลรายละเอียดร่างสัญญาสัมปทานที่กำหนดค่าบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวสูงสุด ๖๕ บาท รวมทั้งสัญญาจ้างเดินรถที่เกินสัญญาสัมปทานถึงปี ๒๕๘๕ และแก้ไขสัญญาจ้างเดินรถให้สิ้นสุดพร้อมกันในปี ๒๕๗๒ สำหรับสัญญาสัมปทานเดิมที่จะหมดในปี ๒๕๗๒ อาจใช้วิธีเปิดประกวดราคาใหม่ (๓) กำหนดค่าบริการในอัตราสูงสุดใกล้เคียงกับรถไฟฟ้าทุกสายทุกระบบที่ ๔๔ บาท (๔) กำหนดสัดส่วนของค่าบริการขนส่งมวลชนต่อรายได้ขั้นต่ำของประชาชน/วัน ต้องไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของรายได้ขั้นต่ำ เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคทุกกลุ่มเข้าถึงและใช้บริการได้ (๕) ขอให้ ผว.กทม.เป็นผู้นำการเจรจาร่วมกับ บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวในการนำโปรโมชันเที่ยวเดินทาง ๓๐ วันกลับมาดังเดิม และ (๖) สนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้แทนสภาองค์กรของผู้บริโภค ในฐานะตัวแทนผู้บริโภคตามกฎหมายร่วมเป็นคณะกรรมการ หรือคณะทำงานด้านขนส่งและยานพาหนะของหน่วยงานร่วมกับ กทม.

๑.๓ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.กระทรวงคมนาคม (คค.) กล่าวว่า การโอนกรรมสิทธิ์ในการดูแลโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวจาก กทม.คืนกลับมาให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามหลักการสามารถดำเนินการได้ แต่ต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามหลักกฎหมาย เนื่องจากกรณีที่ กทม.รับโอนโครงการฯ จาก รฟม.และมีการต่อเติม หรือทำสัญญาใดๆ ไว้ ไม่น่าจะมีระเบียบกฎหมายรองรับหรือไม่ หากมีระเบียบกฎหมายรองรับและต้องการจะโอนโครงการฯ กลับมาที่ รฟม.ก็ไม่มีปัญหา แต่หากโอนโครงการฯ กลับมา โดยที่ไม่มีระเบียบกฎหมายรองรับ หรือยังไม่ได้ข้อยุติเรื่องการดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายในภาระที่เกิดขึ้น เช่น หนี้สินที่มีต่อเอกชน คค.ไม่สามารถดำเนินการต่อได้ ซึ่งอาจต้องส่งเรื่องให้สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) หรือศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลางตรวจสอบต่อไป

ที่ผ่านมา...

- ที่ผ่านมา คค.ได้มีหนังสือสอบถามไปยัง กทม.ใน ๔ ประเด็น เพื่อนำข้อมูลประกอบการพิจารณาต่อสัมปทาน รถไฟฟ้าสายสีเขียวเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา แต่จนถึงปัจจุบันยังมิได้รับรายงานกลับมา ประกอบด้วย (๑) ประเด็นความครบถ้วนตามหลักการของ พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ (๒) ประเด็นการคิดค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ (๓) ประเด็นการใช้สินทรัพย์ของรัฐที่ได้รับ โอนจากเอกชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด และ (๔) ประเด็นข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นจากกรณี กทม.ทำสัญญา ว่าจ้าง BTS ซึ่งยืนยัน คค.จะดำเนินการตามระเบียบกฎหมาย หลักธรรมาภิบาล มติคณะรัฐมนตรีและประโยชน์ ของประชาชน

๒. ข้อเสนอแนะ/สิ่งที่ควรดำเนินการ

๒.๑ นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ ในฐานะผู้ชำนาญด้านโครงการและแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนและ ทำอากาศยาน กล่าวถึงแนวคิดเรื่องการปรับอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้ถูกลงว่า กรณีรถไฟฟ้าสายสีเขียว หากขยายสัมปทาน ค่าโดยสารสูงสุดที่เคยประเมินไว้จะอยู่ที่ ๖๕ บาท ผู้โดยสารสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าได้ไกล จากจุดตัด-สมุทรปราการ รวม ๕๙ สถานี ระยะทาง ๖๘.๒๕ กิโลเมตร หรือคิดเป็นค่าโดยสาร ๑.๒๓ บาท/กิโลเมตร ซึ่งเห็นว่ายังถูกกว่ารถไฟฟ้าหลายสาย กรณีที่มีการเรียกร้องให้ลดราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวจึงตั้งคำถาม เหตุใดจึงไม่ลดราคารถไฟฟ้าทุกสายลงด้วย เนื่องจากรถไฟฟ้าสายอื่นก็ไม่ได้คิดค่าโดยสารในราคาถูก แต่ในทางตรงข้ามรถไฟฟ้าสายสีเขียว BTS เป็นฝ่ายลงทุนเองทั้งหมด ขณะที่รถไฟฟ้าสายอื่น บางสายรัฐบาลลงทุนเอง หรือ บางสายรัฐลงทุนร้อยละ ๘๐ ดังนั้น จึงเห็นว่ารถไฟฟ้าสายสีอื่น ๆ ก็มีโอกาทำให้ค่าโดยสารถูกลงได้เช่นกัน

- กรณีการเสนอแนวคิดราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่ ๒๐-๒๕ บาท เห็นว่าเป็นไปไม่ได้ เนื่องจากปัจจุบันค่าโดยสาร รถปรับอากาศอยู่ที่ ๑๒-๒๐ บาท ดังนั้น ผู้ที่เสนอแนวคิดลักษณะนี้จำเป็นต้องเสนอวิธีการประกอบมาด้วยและ หากต้องการทำให้ค่าโดยสารรถไฟฟ้าถูกลง รัฐบาลต้องลงทุนเองทั้งหมด อย่างไรก็ตาม แม้รัฐบาลลงทุนทั้งหมด เช่น รถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่ง รฟม.เป็นผู้ลงทุน แต่ค่าโดยสารก็อยู่ที่ ๑๗-๔๒ บาท หรือประมาณ ๑.๘๓ บาท/กิโลเมตร ซึ่งสูงกว่ารถไฟฟ้าสายสีเขียว

๒.๒ นายจรรยาชาติ บุชาชาติ นักวิเคราะห์บริษัทหลักทรัพย์ หยวนต้า (ประเทศไทย) จำกัด กล่าวว่า การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า BTS ไว้ที่ ๕๙ บาทตลอดสาย อาจไม่ส่งผลกระทบต่อ บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ (BTS) เนื่องจากปัจจุบันค่าโดยสารที่ BTS จัดเก็บอยู่จากสถานีคูคตมาจนถึงเส้นทางหลักอยู่ที่ ๑๖-๔๔ บาท ขณะที่เส้นทางฝั่งสถานีเคหะฯ เป็นการให้บริการรับจ้างเดินรถอยู่แล้ว และเห็นว่า การกำหนดราคา ค่าโดยสารดังกล่าวจะไม่กระทบต่อ BTS ในเชิง Valuation และในความเป็นจริงอาจเป็นเรื่องดี เนื่องจากในเส้นทาง ส่วนต่อขยาย BTS เป็นผู้รับจ้างเดินรถ ซึ่งค่าโดยสารที่เก็บเพิ่มก็จะเป็นรายได้ส่วนเพิ่มของ กทม.ซึ่งยังมีภาระหนี้สินกับ BTS ราว ๑.๘ หมื่นล้านบาท

๓. ความคิดเห็นจากสื่อออนไลน์ มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

๓.๑ ประชาชนที่แสดงความคิดเห็นผ่าน www.facebook.com/สรยุทธ สุทัศนะจินดา กรรมกรข่าว เห็นว่า การบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นปัญหาที่สะสมมานานและเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ขณะเดียวกันเห็นว่า แนวคิดการจัดเก็บค่าโดยสารในเส้นทางส่วนต่อขยายของ ผว.กทม.เป็นเรื่องที่ดีและเหมาะสม เพื่อให้การแก้ปัญหา รถไฟฟ้าสายสีเขียวเดินหน้าต่อไปได้จากภาระหนี้ที่สะสมจำนวนมากจนถึงปัจจุบัน

๓.๒ ประชาชนที่แสดงความคิดเห็นผ่าน www.today.line.me เสนอแนะขอให้ กทม.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาให้มีตัวรายวัน รายสัปดาห์ และรายเดือนสำหรับนักเรียน นักศึกษา เพื่อช่วยบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

๔. สำนักงานประชาสัมพันธ์ มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

- **สำนักการจราจรและขนส่ง และสำนักงานประชาสัมพันธ์** ประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียวในเส้นทางที่ บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) เป็นผู้รับสัมปทาน และเส้นทางส่วนต่อขยายที่ กทม.ว่าจ้างเดินรถ รวมทั้งความคืบหน้าการพิจารณาแนวทางการกำหนดราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียว ทั้งเส้นทางส่วนต่อขยายกับเส้นทางที่มีอยู่เดิม ตามสัญญาสัมปทาน โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชน สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเส้นทางส่วนต่อขยายกับเส้นทางที่มีอยู่เดิมให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทาง สามารถเข้าถึงและใช้บริการได้อย่างเท่าเทียม

๕. ที่มาของข้อมูล

๕.๑ **หนังสือพิมพ์** : ไทยรัฐ, เดลินิวส์, ข่าวสด, แนวหน้า, มติชน, ไทยโพสต์, คม ชัด ลึก, สยามรัฐ, กรุงเทพธุรกิจ, ผู้จัดการรายวัน ๓๖๐°, บางกอกโพสต์

๕.๒ **สื่อออนไลน์** : www.dailynews.co.th, www.khaosod.co.th, www.thairath.co.th, www.bangkokbiznews.com, www.tna.mcot.com, www.thainews.prd.go.th, www.komchadluek.net, www.posttoday.com, www.matichon.co.th, www.naewna.com, www.siamrath.co.th, www.mgronline.com, www.kapook.com, www.innnews.co.th, www.news.ch๗.com, www.news.thaipbs.or.th, www.nationtv.tv, www.newtv.co.th, www.pptvhd๓๖.com, www.tnnthailand.com, www.youtube.com, www.today.line.me