



คลังปิ๊งทม.รับหนี้แสนล. ส่วนต่อขยายสายสีเขียว

คลังปี กทม.รับหนี้สายสีเขียวส่วนต่อขยายแสนล.
หลังสภา กทม.เล่าง่อรับภาระแค่ค่างานระบบ
2.3 หมื่นล้าน “อัคริน” หวั่นแผนรับโอนโครงการ
ลากยาว ถกบิทีเอสรับสัมปทานไม่จบ เคาะค่าโดยสาร
ไม่ลงตัว ขอ รฟม.เดินรถ “ช่วงแบริง-
สมุทรปราการ” ให้ทัน ธ.ค.นี้



คลังปี กทม.

พล.ต.อ.อัคริน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการ
กรุงเทพมหานคร (กทม.) เปิดเผย
“ประชาชาติธุรกิจ” ว่า กทม.กำลังทำ
รายละเอียดเสนอที่ประชุมสภา กทม.
ขอมติรับโอนโครงการรถไฟฟ้าสาย
สีเขียวส่วนต่อขยาย 2 เส้นทาง ได้แก่
แบริง-สมุทรปราการ และหมอชิต-
สะพานใหม่-คูคต วงเงิน 111,175.20
ล้านบาท จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามมติคณะ
รัฐมนตรี (ครม.) ที่ให้ กทม.เป็นผู้รับผิดชอบ
เดินรถให้ต่อเนื่องกันทั้งโครงการ

ส.ค.ลั่นสภา กทม.ไฟเขียว

“ส.ค.นี้ จะเสนอสภา กทม.พิจารณาให้
ได้ข้อยุติ แม้จะยุ่งยากมาก แต่พยายาม
ทำทุกอย่างแล้ว รวมถึงให้เอกชนเข้ามา
รับสัมปทานส่วนต่อขยายและรับภาระ
หนี้ทั้งหมดแทน เพราะปี 2563 ต้อง
เริ่มจ่ายค่างานระบบกว่า 2 หมื่นล้าน
บาท วิธีนี้จะทำให้ กทม.ไม่ต้องออกค่า
ใช้จ่าย ขณะที่เอกชนจะมีรายได้จาก
ค่าโดยสารคืนหนี้รัฐ เราเสนอว่า เมื่อ
รับโอนหนี้ไปแล้วต้องเก็บค่าโดยสาร
สูงสุดที่ 65 บาท เอกชนคัดค้านว่าทำ
ไม่ได้ เพราะจะขาดทุนหนัก”

ส่วนการหาแหล่งเงินชำระหนี้ รฟม.
ได้ร่างข้อบัญญัติให้กระทรวงการคลัง
เป็นกู้เงิน ซึ่งกำลังรวบรวมข้อมูลให้ครบ
ถ้วน เพราะใช้เงินกู้สูง 7 หมื่นล้านบาท

หาก กทม.กู้เองดอกเบี้ยจะสูง กระทรวง
การคลังก็จะเสียดอกเบี้ยน้อยกว่า แต่
ต้องผ่านการพิจารณาหลายหน่วยงาน
ทั้ง ครม. สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
(สศค.) น่าจะใช้เวลา 5-6 เดือน และ
อาจจะลากยาวถึงปี 2562

แหล่งข่าวจาก กทม.กล่าวว่า การรับ
โอนโครงการล่าช้า เพราะสภา กทม.มองว่า
เป็นหนี้ก้อนใหญ่เกินขีดความสามารถของ
กทม. ซึ่งมีงบประมาณ 79,047 ล้านบาท
จึงให้ กทม.รับภาระเฉพาะงานระบบ
กว่า 23,000 ล้านบาท ส่วนงานโยธา
66,831 ล้านบาท ให้รัฐรับภาระ

เจรจา รฟม.ขอใช้สิทธิเดินรถ

และแม้การรับโอนโครงการอาจยัง
ไม่มีข้อยุติ แต่จะหารือ รฟม.ขอสิทธิ
ให้ กทม.เดินรถสายสีเขียวแบริง-
สมุทรปราการ ให้ทันต้นเดือน ธ.ค.นี้ เพราะ
งานโครงสร้างเสร็จหมดแล้ว ส่วนช่วง
หมอชิต-คูคต งานก่อสร้างจะเสร็จปี 2562
ขณะเดียวกัน กทม.ได้เจรจากับ บมจ.
ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC)
ผู้รับสัมปทานและรับจ้างเดินรถบีทีเอส
ให้หาแนวทางหาเงินมาชำระคืนให้ รฟม.
ซึ่งบีทีเอสยินดีจะรับภาระหนี้และหาเงิน
ทุนให้ แต่รัฐต้องเป็นคนกู้เงิน

ส่วนนโยบายผู้ว่าฯ กทม.จะเก็บค่า
โดยสารบีทีเอสทั้งโครงการตามระยะทาง
และมีค่าแรกเข้าเพียงครั้งเดียว อัตรา
เริ่มต้น 16 บาท และสูงสุดไม่เกิน 65
บาท ถือเป็นส่วนหนึ่งในเงื่อนไขการ
เจรจากับบีทีเอส เพราะรายได้จากค่า

โดยสารที่เก็บได้จะต้องนำไปจ่ายหนี้รัฐ
ตามผลศึกษาอัตราสูงสุดอยู่ที่ 146 บาท
แต่ กทม.มองว่าแพงเกินไป

คลังชี้ กทม.ต้องรับหนี้ทั้งหมด

นายมานิต เดชอภิโชค กรรมการ
ผู้อำนวยการ บจ. กรุงเทพมหานคร (KT)
วิสาหกิจของ กทม. กล่าวว่า นายอภิศักดิ์
ตันติวรรณ รมว.คลัง ทำหนังสือแจ้ง
กทม.แล้วว่า การที่รัฐชดเชยค่างานโยธา
ให้ รฟม. จะเป็นเพียงหาแหล่งเงินกู้ให้
ส่วนค่าก่อสร้าง รฟม.นำรายได้ของ รฟม.
มาชำระเอง ดังนั้น กทม.อาจต้องรับ
ภาระหนี้ของสายสีเขียวส่วนต่อขยาย
ทั้งหมดเอง ซึ่งต้องเสนอสภา กทม.
พิจารณาออกข้อบัญญัติการกู้เงินต่อไป

“อีกทางหนึ่งคือ กทม.เจรจาบีทีเอส
หาเงินชำระหนี้ให้ กำลังทำไฟแนนเชียล
โมเดลที่เหมาะสม มีอยู่ 2 โมเดล 1.รูปแบบ
สัมปทานเดี่ยว บีทีเอสต้องรับหนี้และ
ความเสี่ยงทั้งหมด 2.จ้างบีทีเอสเดินรถ
โดยให้ กทม.รับภาระหนี้เอง แต่อาจต้อง
รอสัมปทานเก่าหมดปี 2572”

ยังไม่เคาะค่าโดยสาร 65 บาท

นายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา กรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่ บมจ.บีทีเอสชี้ กล่าวว่า
บริษัทได้รับแจ้งจาก กทม.ให้หาแนวทาง
การชำระหนี้สายสีเขียวส่วนต่อขยาย
ซึ่ง กทม.อยู่ระหว่างศึกษาโมเดล เพื่อ
ให้เป็นธรรมกับทุกฝ่าย ทั้งบีทีเอส กทม.
และผู้ใช้บริการ

โดย กทม.มีแนวคิดจะรวมสัมปทาน
เดิมเข้ากับส่วนต่อขยายใหม่เป็นสัมปทาน
เดียวกันทั้งหมด และเก็บค่าโดยสาร
ตามระยะทาง จ่ายค่าแรกเข้าครั้งเดียว
และอัตราสูงสุดไม่เกิน 65 บาท แต่อาจ
ทำไม่ได้ และต้องพิจารณาหลายด้าน
เช่น ภาระหนี้ที่บีทีเอสต้องรับผิดชอบ
ปริมาณผู้โดยสาร เป็นต้น

กสทช.ชี้ กทม.แก้ระบบเสียบ่อย

ด้านความคืบหน้าการแก้ปัญหา
อาณัติสัญญาณการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส
ชดชองนั้น ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อ 2 ก.ค.
2561 นายฐากร ตัณฑสิทธิ์ เลขาธิการ
คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง
กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม



แห่งชาติ (กสทช.) ได้ทำหนังสือถึงผู้ว่าฯ กทม. ระบุว่าจากการประชุมหารือร่วมกับผู้แทนของ BTS และผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงลงพื้นที่ตรวจสอบข้อเท็จจริง กสทช. พิจารณาแล้วเห็นว่าปัญหาที่เกิดขึ้นจากระบบอาณัติสัญญาณที่ BTS ใช้งานมาตั้งแต่ปี 2552 และกำลังปรับเปลี่ยนเป็นระบบใหม่ โดยไม่ได้มีมาตรการป้องกันการถูกรบกวน กทม. ในฐานะผู้กำกับดูแล จึงสมควรดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และกำชับให้บริษัทแก้ไขให้การติดต่อสื่อสารของระบบอาณัติสัญญาณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และน่าเชื่อถือ ไม่ให้เกิดเหตุเช่นนี้อีก

BTS คลอดมาตรการเยียวยา

ส่วนมาตรการเยียวยาผู้โดยสาร วันที่ 5 ก.ค. นี้ จะประกาศมาตรการออกมาให้ทราบ และบีทีเอสกับ กทม. จะใช้เป็นบรรทัดฐานในการแก้ปัญหาต่อไป เช่น รอนานเกิน 30 นาที ต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง จากเดิมจะเยียวยาเป็นครั้งๆ ไป เช่น คืนค่าโดยสาร ฯลฯ

ด้านนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม กล่าวว่า ได้รับรายงานการแก้ไขปัญหาของ BTS แล้ว ทุกอย่างเรียบร้อยและราบรื่นดี ส่วนมาตรการเยียวยาผู้โดยสาร จะต้องหารือกันก่อน ส่วนการเยียวยาจะต้องกำหนดเป็นมาตรฐานกลางหรือไม่นั้น ต้องกลับไปดูเงื่อนไขในสัญญาสัมปทาน