

กทม.ขอเจรจา หลังBTSยื่นฟ้อง > 02

กทม.ขอเจรจาหลัง BTS ยื่นฟ้อง

กทม.ขอเจรจาบีทีเอสชี้หาทางออกเก็บค่าโดยสารจ่ายหนี้ หลังเตรียมยื่นฟ้องสายสีเขียวคดีแย่งดินพ.ค.นี้ย้ำถูกซ้ำเติมโควิดระลอก 3 จุดผู้โดยสารลด เหลือ 30% แคมมีต้นทุนพุ่งเพิ่มความถี่เดินรถ

การประกาศฟ้องศาลปกครองของบีทีเอสระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี ต่อกรุงเทพมหานคร (กทม.) กรณีติดค้างภาระหนี้กว่า 30,000 ล้านบาทจากค่าจ้างเดินไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวและค่าติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกลเมื่อวันที่ 26 เมษายนที่ผ่านมา สะท้อนว่าบีทีเอสซีไม่สามารถแบกรับภาระหนี้ที่สะสมมาเกือบ 4 ปีได้อีกต่อไปเนื่องจากการกู้เงิน

จากสถาบันการเงินซึ่งเป็นทุนสำรองในการบริหารจัดการมีดอกเบี้ยเงินรายวัน ซ้ำร้ายยังถูกซ้ำเติมจากโควิดแต่ละรอบทำให้ผู้โดยสารลดลงจนต้นทุนสูงกว่าเดิมจากมาตรการเว้นระยะห่างและเพิ่มความถี่ในการเดินรถของรัฐบาล

"ฐานเศรษฐกิจ"สอบถามผู้บริหารกรุงเทพมหานคร (กทม.) ซึ่งยอมรับว่าไม่ได้คำนึงจนใจหากบีทีเอสซีจะฟ้องสามารถกระทำได้ แต่ทั้งนี้กทม.พร้อมเจรจาโดยยึดตามข้อเท็จจริง เนื่องจากที่ผ่านมาได้ดำเนินการตามขั้นตอน ตามที่บีทีเอสซีเสนอโดยขอจัดสรรงบประมาณชำระภาระหนี้ที่ค้างค้าง แต่สภากทม.มองว่าการระบาดโควิดเป็นเรื่องสำคัญกว่า ดังนั้นทางออกคือต้องเร่งเก็บค่าโดยสาร หายอดชำระหนี้แต่ยังติดปัญหาคัดค้านจากกระทรวงคมนาคม

ด้านนายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี เปิดเผย "ฐานเศรษฐกิจ" ว่าบริษัทมอบหมายความรวบรวมเอกสารหลักฐานเตรียมยื่นฟ้องกทม.ต่อศาลปกครองคาดว่าพร้อมในราวต้นเดือนพฤษภาคมนี้ ทั้งนี้บริษัทประสบปัญหาอย่างมากจากการแบกรับภาระหนี้จำนวนมากถึง 4 ปี ดังนั้นในฐานะบริษัทลูกของบีทีเอสซีกรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และมีผู้ถือหุ้นกว่า 1 แสนรายซึ่งมีหน้าที่ที่ต้องติดตามหนี้

โดยขอใช้สิทธิตามสัญญาเพื่อดำเนินการทวงหนี้กทม.และบริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด บริษัทลูกกทม. โดยบริษัทได้ดำเนินการตามขั้นตอนของ

กฎหมายซึ่งไม่มีความประสงค์ที่ค้างชำระหนี้มาเป็นเงื่อนไขในการแก้ไขสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งนี้ยืนยันว่ารถไฟฟ้าสายสีเขียวในสัญญาสัมปทานนั้นเป็นโครงการเดียวในประเทศที่บริษัทเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด 100% โดยรัฐไม่ได้มีส่วนช่วยสนับสนุนทางการเงิน เพียงแต่ให้พื้นที่ในการก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้าเท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ที่รัฐสนับสนุนค่างานก่อสร้างหรืองานโยธา

ส่วนหนี้ที่ค้างชำระทั้งหมดของรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่จะครบกำหนดสัญญาสัมปทานในปี 2572 ที่กทม.ต้องชำระหนี้ เบื้องต้นบริษัทประเมินไว้ตามสมมุติฐานกรณีกทม.เก็บอัตราค่าโดยสารส่วนต่อขยาย 15 บาทช่วงเดิม แต่ส่วนต่อขยายที่ 1

และส่วนต่อขยายที่ 2 ยังไม่
เก็บค่าโดยสารจำนวน 90,000
ล้านบาท แบ่งเป็น 1.ค่าจ้าง
การเดินรถ 60,000 ล้านบาท
2. ค่าติดตั้งระบบไฟฟ้าและ
เครื่องกล จำนวน 30,000
ล้านบาท

“หากกรณีที่บริษัท
ไม่ได้รับชำระหนี้จากกทม.
จนถึงปัจจุบัน 30,000 ล้าน
บาทจะกระทบต่อองค์กร
หรือไม่ เรามองว่าจะได้รับ
ผลกระทบ เพราะบริษัทต้อง
กู้เงินจากสถาบันการเงิน
จำนวน 3 หมื่นล้านบาท ส่ง
ผลให้มีดอกเบี้ยจากสถาบัน
การเงิน จำนวน 1,000 ล้าน
บาทต่อปี อีกทั้งปัญหาการ
ระบาดโควิดระลอก3รถไฟฟ้า
บีทีเอส ส่วนที่ได้รับสัมปทาน
มียอดผู้โดยสารเหลือ 30%
จากปกติมีผู้โดยสารใช้บริการ
800,000 คนต่อเที่ยวต่อวัน
ในทางกลับกันต้องมีต้นทุน
เพิ่มจากมาตรการเพิ่ม
ความถี่ขบวนรถตามนโยบาย
รัฐบาล” ●