

เคลียร์ปมสัมปทานสายสีเขียว

บีทีเอส ชู กทม.

ทวงหนี้กว่า 3 หมื่นล้าน



บีทีเอส ยื่นหนังสือ
ทวงหนี้กว่า 3 หมื่น
ล้าน เหตุ กทม.
เบี้ยว ยื้อสัมปทาน

รถไฟฟ้าสายสีเขียว หวั่น
กระทบหยุดเดินรถในขนาด เล็ง
เดินนำใช้สิทธิตามกฎหมาย

ปมข้อขยายสัมปทาน
รถไฟฟ้าสายสีเขียว ให้กับบริษัท
ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด
(มหาชน) หรือ บีทีเอสซี ส่งผล
ให้ กระทรวงมหาดไทยโดย กรุงเทพมหานคร (กทม.) ต้องผ่าทาง
ตัน ประกาศจัดเก็บอัตราค่า
โดยสาร เพดานสูงสุด 158 บาท
ตลอดสายและเนื่องจากอยู่ใน
ช่วงสถานการณ์โควิด-19 จึงปรับ
ลดราคาเหลือ 104 บาท ต่อ



เที่ยว ขณะการคัดค้านยังมีต่อ
เนื่องด้วยยังเป็นอัตราที่สูงเกินจริง
ทั้งกระทรวงคมนาคมและหน่วย
งานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม
รื้อถอนของสายสีเขียวยังไม่จบเพียง
เท่านี้ เมื่อ บีทีเอสซี มีหนังสือ
ทวงถามภาระหนี้ก้อนใหญ่กับ
กทม.อีกระลอก

รายงานข่าวจากบริษัท

ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด
(มหาชน) หรือ บีทีเอสซี เปิดเผย
ว่า บริษัทได้ทวงถามบริษัทกรุงเทพ
ธนาคม จำกัด (มหาชน) ชำระหนี้
การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วน
ต่อขยายที่ 1 ช่วงสะพานตากสิน-
บางหว้า ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง และ
ส่วนต่อขยายที่ 2 ช่วงหมอชิต-
สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-
สมุทรปราการ ซึ่งมีจำนวนรวม
กันทั้งสิ้น 8,899,338,642.45 บาท
ซึ่งบริษัทกรุงเทพธนาคมได้มีหนังสือ
ขอรับสภาพหนี้ ตามที่บริษัทเรียก
ร้อง แต่กลับไม่มีข้อเสนอใดๆ ที่
จะทำให้บริษัทมีความมั่นใจได้เลย
ว่า บริษัทจะได้รับชำระหนี้ที่ค้าง
ชำระอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต
จากกรุงเทพธนาคมหรือกรุงเทพ
มหานคร (กทม.) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น
เจ้าของกรุงเทพธนาคม ทั้งจำนวน

หรือทยอยชำระภายใต้เงื่อนไขและเวลาที่กำหนด

ขณะเดียวกันบริษัท ขอให้กรุงเทพมหานคร และ กทม. ชำระหนี้ทั้งหมด คือหนี้ค่าจ้างค้างชำระถึงวันที่ออกจดหมายฉบับนี้ ซึ่งค้างชำระมาเป็นเวลา 3 ปี 9 เดือนนับตั้งแต่เดือนเมษายน 2560 คิดเป็นเงินประมาณ 9,602,927,987.84 บาท และหนี้ค่าซื้อระบบการเดินรถ(ไฟฟ้าและเครื่องกล) ที่จะถึงกำหนดชำระในเดือนมีนาคม 2564 คิดเป็นเงินประมาณ 20,768,979,836.13 บาท ภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือฉบับนี้ มิฉะนั้น บริษัท มีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาการใช้สิทธิตามกฎหมายและตามสัญญาของบริษัทฯ เอากับกรุงเทพมหานคร และ กทม.ต่อไป

รายงานข่าวจากบีทีเอสชี้ ระบุอีกว่า ที่ผ่านมามีบริษัทเชื่อว่า ทั้งกรุงเทพมหานคร และ กทม. เข้าใจในหลักการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ให้กรุงเทพมหานครและ กทม. เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงในผลประโยชน์ นับตั้งแต่การปิดให้บริการ การเปิดให้บริการเดินรถ

ไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายในรูปแบบปัจจุบัน ได้อาศัยการเรียกเก็บค่าโดยสารจากประชาชน อยู่ที่ 15 บาท สำหรับการให้บริการตลอดส่วนต่อขยายที่ 1 และไม่เรียกเก็บค่าโดยสารจากประชาชน สำหรับการให้บริการส่วนต่อขยายที่ 2 โดยไม่มีเงินอุดหนุนจากรัฐ แต่มีต้นทุนที่ต้องแบกรับจากค่าจ้างในการให้บริการเดินรถและ

ซ่อมบำรุงนั้นและต้นทุนค่าซื้อระบบการเดินรถ(ไฟฟ้าและเครื่องกล) ทำให้เกิดผลขาดทุนแก่กรุงเทพมหานครและ กทม. เป็นจำนวนมากและไม่สามารถชำระหนี้ที่มีอยู่กับบริษัทได้ ส่งผลให้มีหนี้สินเพิ่มขึ้นไปอีก จนถึงขั้นไม่สามารถให้บริการ

เดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้อีกต่อไปในระยะเวลานาน เพราะบริษัทคงไม่สามารถแบกรับภาระหนี้ที่เกิดขึ้นแล้วและจะเกิดขึ้นต่อไปอีกได้

ขณะเดียวกันบริษัท ยินยอมตกลงตามหลักการของร่างสัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวนั้นก็เพราะเห็นว่าเป็นทางออกที่จะ

หยุดการที่ กรุงเทพมหานคร และ กทม. จะสร้างหนี้กับบริษัท เพิ่มมากขึ้นไปอีกจากการเปิดให้บริการเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายในรูปแบบปัจจุบันต่อไปโดยมีรายได้ไม่เพียงพอที่จะจ่ายค่าจ้างให้แก่บริษัท และแม้ว่าภายใต้ร่างสัญญาแก้ไข

สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวนั้น บริษัท จะไม่ได้รับชำระหนี้ที่ค้างชำระคืนทันที แต่หากผลประโยชน์การเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวต่อไปในระยะยาวดีขึ้น บริษัท ซึ่งเป็นผู้แบกรับความเสี่ยงในผลประโยชน์และเป็นผู้ให้บริการเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเองก็จะมีโอกาสได้หนี้ที่ค้างชำระคืนได้ ซึ่งถือว่าเป็นมาตรการในการแก้ไขหนี้ที่แม้จะมีความเสี่ยงกับบริษัทบ้าง แต่ก็ทำให้บริษัท อยู่ในสถานการณ์ที่ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมาก

ด้าน นายประพาส เหลืองศิรินภา ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กทม. กล่าวว่า การเปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่ทยอยเปิดให้บริการเดินรถมาตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2561 และเปิดให้บริการเดินรถเต็มทั้งระบบ

เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 โดยในช่วงทดลองให้บริการขณะที่ยังไม่ได้เดินรถเต็มรูปแบบ ไม่ได้เรียกเก็บค่าโดยสารจากผู้ให้บริการเป็นเวลาเกือบ 3 ปี ซึ่งเป็นการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน

ขณะเดียวกันเมื่อเปิดให้บริการเดินรถเต็มทั้งระบบแล้ว ประกอบกับกรุงเทพมหานครมีภาระค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายจึงจำเป็นต้องเริ่มเรียกเก็บค่าโดยสารจากผู้ให้บริการในส่วนต่อขยายสายสีเขียว ตั้งแต่วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2564 เป็นต้นไป

ทั้งนี้จากการคำนวณอัตราค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวสูงสุดตลอดสายจะรวมเป็นเงิน 158 บาท แต่เพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประชาชนในสถานการณ์การระบาดของโรค COVID-19 กรุงเทพมหานครจึงปรับลดอัตราค่าโดยสารสูงสุดตลอดสายลงมาอยู่ที่ 104 บาท ส่งผลให้กรุงเทพมหานครจะมีผลขาดทุนจากการดำเนินการส่วนต่อขยายประมาณปีละ 3,000-4,000 ล้านบาท เมื่อนับรวมตั้งแต่ปี 2564 - 2572 จะมีผลขาดทุนรวมประมาณ 30,000-40,000 ล้านบาท ●

บริษัท คงไม่สามารถ แบกรับภาระหนี้ ที่เกิดขึ้นแล้ว และจะเกิดขึ้น ต่อไปอีกได้