



## หนี้สายสีเขียว 1.48 แสนล้าน BTS ร่วมลงทุน 'กทม.' แลกสัมปทาน

**บ**ลค่าหนี้รถไฟฟ้าสายสีเขียว รวม 148,716.2 ล้านบาท นับเป็นหนี้ก้อนโตในมือ "กทม.-กรุงเทพมหานคร" ต้องเร่งสร้างให้จบก่อนจะเพิ่มทวีคูณเป็นดินพอกหางหมู ที่สำคัญต้องปิดดีลก่อนเลือกตั้งผู้ว่าฯ กทม.คนใหม่-ภายในรัฐบาลประยุทธ์ หลุดจากห้วงเวลาความไม่แน่นอนอันมีสูง

หนี้ก้อนนี้เป็นผลเจรจาผู้รับสัมปทานเดิม "BTSC-บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ" ตามคำสั่ง ม.44 มีปัดมหาโตไทยเป็นประธาน โดย BTSC รับหนี้แทน กทม.แลกขยายสัมปทานสายหลักและส่วนต่อขยายถึงปี 2602 และเก็บค่าโดยสาร 15-65 บาท

ภาระหนี้ประกอบด้วย เงินลงทุนส่วนต่อขยายที่ 1 วงเงิน 18,145 ล้านบาท ชดเชยขาดทุนส่วนต่อขยายที่ 1 วงเงิน 7,090 ล้านบาท หนี้ค้างชำระเดินรถส่วนต่อขยายที่ 1 ตั้งแต่ พ.ค. 2562 ถึงปัจจุบัน 3,737.7 ล้านบาท หนี้ค้างชำระค่าจัดการเดินรถส่วนต่อขยายรับโอนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตั้งแต่ปี 2560 วงเงิน 6,641.6 ล้านบาท รับภาระขาดทุนส่วนรับโอนจาก รฟม. ตั้งแต่ปี 2562-2572 วงเงิน 21,132 ล้านบาท ดอกเบี้ยค่าธรรมเนียมเงินกู้ ตั้งแต่ปี 2562-2565 วงเงิน 1,665.8 ล้านบาท

ใช้คืนเงินต้นและดอกเบี้ย คืนเงินยืม

ค่าเวนคืนและดอกเบี้ยค่างานระบบ ตั้งแต่ปี 2573 วงเงิน 88,904 ล้านบาท และชดเชยขาดทุนส่วนสัมปทานใน 3 ปีนับตั้งแต่ได้กรรมสิทธิ์ 1,400 ล้านบาท

แหล่งข่าวจาก กทม. เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า หนี้ 148,716 ล้านบาท BTSC ผลักหนี้ก้อนนี้เป็นารร่วมลงทุน PPP ซึ่งงานระบบทั้งหมดที่ต้องซื้อเพิ่มอีก ทาง กทม.ไม่จ่ายคืน จ่ายเฉพาะค่างานโยธาส่งต่อขยายช่วงหมอชิต-คูคต และบำรุง-สมุทรปราการ ที่รับโอนจาก รฟม. และดอกเบี้ยรวมกว่าแสนล้านบาท

"กทม.นำรายได้ส่วนแบ่งค่าโดยสารจะได้ตลอดอายุสัญญา รวม 200,000

|                                                                                                 |                                                       |                             |                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| <b>ประชาชาติ<br/>ธุรกิจ</b><br><br>Prachachat Turakij<br>Circulation: 120,000<br>Ad Rate: 1,350 | <b>Section:</b> First Section/พรีพเพอร์ตี             |                             |                                 |
|                                                                                                 | <b>วันที่:</b> พุธที่ 18 - อาทิตย์ 21 กุมภาพันธ์ 2564 |                             |                                 |
|                                                                                                 | <b>ปีที่:</b> 43                                      | <b>ฉบับที่:</b> 5333        | <b>หน้า:</b> 6(ซ้าย)            |
|                                                                                                 | <b>Col.Inch:</b> 78.89                                | <b>Ad Value:</b> 106,501.50 | <b>PRValue (x3):</b> 319,504.50 |
| <b>คลิ๊ป:</b> สีสี่                                                                             |                                                       |                             |                                 |
| <b>หัวข้อข่าว:</b> หนังสือสีเขียว 1.48 แสนล้าน BTS รวมลงทุน 'กทม.' แลกสัมปทาน                   |                                                       |                             |                                 |

ล้านบาท จ่ายคืนหนี้เงินต้นตั้งแต่ปี 2573 เพราะปัจจุบันจ่ายดอกเบี้ยส่วนต่อขยายสีเขียวได้ปีละ 500 ล้านบาท สีเขียวเหนือปีละ 1,000 ล้านบาท รวม 1,500 ล้านบาท/ปี โดยการลงทุนสายสีเขียว กทม.ไม่ต้องนำเงินสดจ่ายหนี้ แต่นำเงินในอนาคตมาชำระหนี้ มีเอกชนรับภาระไปก่อน ยังเหลือเงิน 1 แสนล้านบาทเป็นรายได้อีกด้วย”

เมื่อวันที่ 10 ก.พ. 2564 สภา กทม. ได้เปิดประชุมหลัง “พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง” ผู้ว่าฯ กทม.ขอคืนเงินสะสม 5 หมื่นล้านบาทมาจ่ายหนี้คืน BTSC บางส่วนหลังยื่นคำขาดให้จ่ายหนี้กว่า 3 หมื่นล้านบาทใน 60 วัน แต่ไม่ได้รับไฟเขียวเพราะ กทม.ยังมีการกิจอื่นที่ต้องใช้งบประมาณ

วันนั้น “ผู้ว่าฯอัศวิน” แจงสภาหาก กทม.รับมาทำเองหลังหมดสัญญาสัมปทาน มีแต่จะขาดทุนเหมือนรถเมล์ขสมก. ให้เอกชนทำจะมีผลประโยชน์ที่เป็นกำไรมากกว่า

“ไม่ได้หวังกำไรสูงสุด เพราะหน้าที่รัฐจัดให้มีบริหารขนส่งสาธารณะบริการประชาชนให้ดี เพราะเราเก็บภาษีจากเขา แต่สายสีเขียวยังมีภาระหนี้ที่เกิดจากการเดินรถอยู่ ดอกเบี้ยเดินทุกวินาที”

นายประพาส เหลืองศิรินภา รองผู้อำนวยการสำนักงานการจราจรและขนส่ง (สจส.) ชี้แจงสภาว่า ได้ออนค่าโดยสารที่เก็บได้และค่าจ้างเดินรถของส่วนต่อขยายส่วนที่ 1 (อ่อนนุช-แบริ่ง/ตากสิน-บางหว้า) คืนคลังแล้ว เพราะตามผลการเจรจาตามคำสั่ง คสช. ระบุให้เอาส่วนต่างค่าโดยสารเป็นทุนใน PPP กับ BTSC

ส่วนหนี้ที่ได้รับโอนจาก รฟม.แบ่งเป็นงานโครงสร้างพื้นฐาน 55,000 ล้านบาท งานติดตั้งระบบเดินรถไฟฟ้าและเครื่องกล (E & M) ที่ บจ.กรุงเทพธนาคม (เคที) วิสาหกิจ กทม.จ้าง BTSC วงเงินกว่า 21,000 ล้านบาท

ถึง กทม.เก็บค่าโดยสาร 15-104 บาท ยังขาดทุนปีละ 3,000-4,000 ล้านบาท รอสัมปทานหมดปี 2572 จะขาดทุน 30,000-40,000 ล้านบาท ต้องตั้งบงจ่ายดอกเบี้ยประจำปีจากการเป็นลูกหนี้แทน รฟม. ที่ผ่านมาจ่ายไปแล้ว 1,000 ล้านบาท หากนับถึงปี 2572 จะต้องจ่ายเพิ่มอีก 10,000 ล้านบาท

ยังมีภาระภาษีนอกเขต กทม. รวม ๆ ค่าใช้จ่ายการบริหารเดินรถ ส่วนต่อขยายทั้งหมดและสายหลักถึงปี 2572 จะมีหนี้ที่ต้องจ่ายกว่า 140,000 ล้านบาท

นายปิยะ พุดคล่อง ผู้อำนวยการคลัง กทม. แจงสถานะการเงิน กทม. ภาระผูกพันงบประมาณปี 2554 วงเงิน 75,500 ล้านบาท ขณะนี้จัดเก็บได้แล้ว 25,364 ล้านบาท เป็นที่แน่นอนแล้วว่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเก็บแค่ 10% และขยายค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนออกไปอีก ทำให้รายได้หายไป 7,000 ล้านบาท

“ปี 2563 รายได้ไม่เป็นไปตามเป้า จัดเก็บได้ 65,527 ล้านบาท ต้องดึงเงินสะสมมาใช้ และปี 2564 คงจะดึงเงินสะสมออกมาใช้อีก”

ในปี 2565 ตั้งเป้าเก็บรายได้ 79,000 ล้านบาท ปี 2566 อยู่ที่ 81,000 ล้านบาท ปี 2567 อยู่ที่ 83,000 ล้านบาท แต่ต้องนำไปใช้ลงทุนด้านอื่น ๆ คงไม่พอจะนำมาชำระหนี้สายสีเขียว ปี 2564 นอกจากจ่ายดอกเบี้ยช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปีละ 500 ล้านบาท ยังมีจ่ายดอกเบี้ยช่วงหมอชิต-คูคต 1,000 ล้านบาท