บางกอกทูเดย์	Section: First Section/-			
Bangkok Today	วันที่: ศุกร์ 16 - พฤหัสบดี 22 เมษายน 2564			
Circulation: 150,000	ปีที่: 19	ฉบับที่: 3235	หน้า: 11(บน)	
Ad Rate: 1,000	Col.Inch: 51.90	Ad Value: 51,900	PRValue (x3): 155,700	คลิป: สี่สี
	หัวข้อข่าว: ชัชชาติ งงคลิป BTS ทวงหนี้กทม.30,000 ล้าน แลกต่อสัมปทาน 30 ปี			

ชัชชาติ งงคลิป BTS ทวงหนี้กทม. 30,000 ล้าน แลกต่อสัมปทาน 30 ปี

นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ว่าที่ผู้สมัครผู้ว่า กทม.โพสต์ข้อความทางเฟซบุ๊กส่วนตัวว่า เมื่อวานระหว่างนั่งรถไฟฟ้า BTS ไปงานศพที่วัดธาตุทอง ได้เห็นคลิปในจอของรถไฟฟ้าที่ไม่เคยคิดว่าจะได้เห็น คือการทวงหนี้ออกอากาศที่ทาง BTS ชี้แจงว่ากทม.ค้างชำระหนี้จำนวนมากกว่า 30,000 ล้านบาท ซึ่งหนี้ก้อนนี้จะไม่เป็นภาระต่องบประมาณ ถ้า ครม.ยอมต่อสัมปทานให้ BTS อีก 30 ปี (2572-2602)

รถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย (แบริ่ง-สมุทรปราการ และ หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)นี้ เดิมการก่อสร้างเป็นหน้าที่ของ รฟม. (กระทรวงคมนาคม) แต่ต่อมารัฐบาลมอบให้ กทม.ดูแล ทำให้ กทม.มีภาระหนี้สินในส่วนของงานก่อสร้างที่ รฟม.ได้ทำไปแล้วคือ

หนี้ก้อนที่ 1. งานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (ที่ รฟม.ออกไปก่อน) ประมาณ 60,000 ล้านบาท

ต่อมา กทม.ได้ให้บริษัทกรุงเทพธนาคม จ้าง BTS ในการติดตั้งงานระบบ ทำให้เกิดหนี้อีกก้อน

หนี้ก้อนที่ 2. งานระบบเดินรถ ไฟฟ้า และ เครื่องกล (จ้าง BTS) ประมาณ 20,000 ล้านบาท

ต่อมา เมื่อเริ่มเปิดเดินรถโดยไม่มีการเก็บค่าโดยสาร ตั้งแต่เดือนเมษายน 2560 แต่ต้องจ่ายค่าเดินรถให้ BTS

หนี้ก้อนที่ 3. ค่าจ้างเดินรถ (จ้าง BTS) จำนวน 9,602 ล้านบาท

สรุปรวม กทม.มีหนี้หลักๆของรถไฟฟ้าสายสีเขียว 3 ก้อน รวมแล้วประมาณ 90,000 ล้านบาท โดยหนี้ก้อนที่ 2 และ 3 เป็นหนี้กับ BTS ประมาณ 30,000 ล้านบาท

ถ้าหนี้เหล่านี้ เป็นหนี้ที่ถูกทำขึ้นอย่างถูกต้องตามระเบียบโปร่งใส มีการอนุมัติตามขั้นตอน กทม.ก็มีหน้าที่ต้องจ่ายหนี้เหล่านี้

หนี้ก้อนที่ 1 และหนี้ก้อนที่ 2 เท่าที่ผมมีข้อมูล ทางกระทรวงการคลังก็พร้อมจะหาแหล่งเงินกู้ให้ (เหมือนที่หาให้ รฟม.) ในอัตราดอกเบี้ยที่ถูกกว่าเอกชน และให้ กทม.ทะยอยจ่ายคืน

ส่วนหนี้ก้อนที่ 3 เรื่องการจ้างเดินรถนั้น คงต้องไปดูอีกทีว่าได้มีการดำเนินการถูกต้องหรือไม่ เป็นอำนาจใครที่สั่งไม่ให้เก็บค่าโดยสาร ถ้า ครม.สั่งไม่ให้เก็บค่าโดยสาร ครม.ก็ควรจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายนี้

หรือถ้า กทม. เป็นผู้ไม่เก็บค่าโดยสารเอง ก็ต้องดูว่าอำนาจอนุมัติให้ไม่ต้องเก็บค่าโดยสารนี้เป็นของใคร ของสภา กทม. หรือของผู้ว่า กทม. หรือ ของบริษัท กรุงเทพธนาคม และจะเอาเงินส่วนไหนมาจ่าย

แล้วถามว่าหนี้เหล่านี้ กทม.จะเอาเงินที่ไหนมาจ่าย ก็คงต้องตอบว่าหลังจากปี 2572 รถไฟฟ้าสีเขียวทั้งหมดจะกลับมาเป็นของ กทม. (ถึงแม้ว่าผู้บริหาร กทม. ที่ผ่านมา ได้ทำการจ้างเอกชนให้เดินรถล่วงหน้าไปถึงปี 2585 แล้ว) รายได้ค่าโดยสารและเชิงพาณิชย์เช่น ค่าโฆษณา ทั้งหมด ก็จะกลับมาเข้า กทม.โดยตรง 100% ซึ่งเราสามารถใช้รายได้ตรงนี้มาทะยอยจ่ายหนี้เหล่านี้ได้จนหมดสบายๆ และถ้ามีเหลือหลังหักค่าใช้จ่าย ก็สามารถลดค่าโดยสารให้ประชาชนได้อีก

ส่วนการจะให้สัมปทานเอกชนต่ออีก 30 ปี โดยใช้เหตุผลว่าเพื่อให้เอกชนรับภาระหนี้ในปัจจุบันไป ไม่ต้องเป็นภาระงบประมาณ คงต้องคิดให้ละเอียด รอบคอบ เพราะสุดท้ายแล้วคนจ่ายจริงๆก็คือประชาชน และ ต้นทุนทางการเงิน(ดอกเบี้ย)ของเอกชนสูงกว่าของรัฐบาล รวมทั้งต้องบวกกำไร และ ค่าความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งต้องมีการกำหนดค่าโดยสารในอนาคตไว้ล่วงหน้า ทำให้ กทม.จะไม่สามารถลดค่าโดยสารเพื่อช่วยค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนได้ในอนาคต

จะตัดสินใจอย่างไรก็ขอให้เอาประโยชน์ของประชาชนเป็นที่ตั้งนะครับ ■

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com