



ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์

โดย นพ นรนาถ

ปัญหาไฟฟ้า

สายสีเขียว

ถึงเวลาตัดสินใจ



ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์

โดย นพ นรนาถ

ปัญหาไฟฟ้าสายสีเขียวถึงเวลาตัดสินใจ

ปัญหาการต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวถูก “ดองเค็ม” ไว้นานกว่าครึ่งปีแล้ว หลังจากกระทรวงคมนาคมค้ำ ในที่ประชุมกรม.เมื่อกลางเดือนพฤศจิกายนที่แล้ว พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์-โอชา นายกรัฐมนตรี ก็ไม่กล้าตัดสินใจแก้ไขปัญหา ปล่อยให้คาราคาซังมาจนถึงวันนี้

ล่าสุด โฆษกรัฐบาล นายอนุชา บูรพชัยศรี ต้องเป็นหน้าไฟ ตอบคำถามสื่อมวลชนที่ถามความคืบหน้าในเรื่องนี้ว่า ยังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาตามกฎหมายต่างๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังให้ความคิดเห็นเพิ่มเติมและมีการศึกษาเพิ่มเติมในรายละเอียด ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรีเป็นห่วงเรื่องค่าโดยสารที่มีผลกระทบต่อพี่น้องประชาชน

ในการอภิปรายไม่ไว้วางใจนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งถูกฝ่ายค้านอภิปรายในประเด็นการต่อสัมปทานสายสีเขียวได้ใช้เวลาเกือบ 2 ชั่วโมง ในคืนวันที่ 17 กุมภาพันธ์ ชี้แจงไขข้อกล่าวหา ข้อสงสัยที่ว่า เป็นการเอื้อประโยชน์ให้บีทีเอส ได้หมดทุกประเด็น

น่าเห็นใจบีทีเอสที่เหมือนถูกลอยแพจากหน่วยงาน และผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ ทั้ง กทม.ซึ่งเป็นคู่สัญญาโดยตรง กระทรวงมหาดไทยซึ่งกำกับดูแล กทม.ไปจนถึง พล.อ.ประยุทธ์ นายกรัฐมนตรี ในฐานะผู้นำ ที่จะต้องทุบโต๊ะตัดสินใจว่า จะเอาอย่างไร แต่จนถึงวันนี้ ไม่มีใครตัดสินใจว่า จะเอาอย่างไร ในขณะที่บีทีเอสยังต้องให้บริการเดินรถส่วนต่อขยายแบบให้ฟรีไปเรื่อยๆ เพราะ กทม.ไม่จ่ายค่าเดินรถ



ถ้าจะไม่ต่อสัมปทานให้ กทม.ก็ต้องจ่ายหนี้บีทีเอสมูลค่าประมาณ 30,370 ล้านบาท แบ่งเป็นหนี้ค่าเดินรถส่วนต่อขยายที่ 1 (ช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า และช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) และส่วนต่อขยายที่ 2 (ช่วงสะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) จำนวน 9,602 ล้านบาท ค้างชำระมาตั้งแต่เดือนเมษายนปี 2560

ทุกวันนี้ รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 2 เป็นบริการฟรี บีทีเอสซึ่งรับจ้างเดินรถ ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด ถ้าตัดสินใจว่า จะไม่ต่อสัมปทาน ผู้โดยสารที่ใช้เส้นทางส่วนต่อขยายที่ 2 ก็ต้องจ่ายค่าโดยสาร เพื่อให้ กทม.มีรายได้ไปจ่ายค่าเดินรถ

หนี้ก้อนหนึ่ง คือ ค่าระบบการเดินรถในส่วนต่อขยาย ซึ่งรวมถึงตัวรถไฟฟ้าที่บีทีเอสออกเงินซื้อไปก่อน 20,768 ล้านบาท ถึงกำหนดชำระเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา

การประชุมสภาฯ กทม.เมื่อเร็วๆ นี้ ที่ประชุมมีมติว่า ไม่จ่ายหนี้ก้อนนี้เพราะไม่มีเงิน ในขณะที่รัฐบาลโดยกระทรวงการคลัง ยืนยันมาก่อนหน้านี้แล้วว่า จ่ายแทนไม่ได้ เพราะเป็นเรื่องของท้องถิ่น

นอกจากหนี้ 30,000 ล้านบาทที่ กทม.ต้องจ่ายคืนบีทีเอส หากไม่มีการต่อสัมปทานแล้ว กทม.ยังมีหนี้ก้อนใหญ่อีก 69,000 ล้านบาท ที่ต้องจ่ายให้กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม.เป็นค่าก่อสร้างงานโยธาส่วนต่อขยายช่วงที่ 2 ซึ่งเดิมเป็นโครงการของ รฟม.แต่สมัยรัฐบาล คสช.หรือประยุทธ์ 1 มีมติโอนมาให้ กทม.

หนี้ทั้ง 2 ก้อนรวมๆ กันกว่า 1 แสนล้านบาท กทม.ไม่มีปัญญาจ่ายแน่ รัฐบาล คสช. หรือประยุทธ์ 1 จึงออกคำสั่ง คสช.ให้กระทรวงมหาดไทย และ กทม.ไปหาแนวทางการแก้ไขปัญหารถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยวางกรอบไว้ว่า จะต้องเป็นประโยชน์กับทุกฝ่าย คือ รัฐไม่เสียหาย เอกชนไม่เสียเปรียบ และประชาชนไม่เดือดร้อน

การต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว 30 ปี ตั้งแต่ปี 2572-2602 คือ คำตอบ หรือ Solution ที่ตอบใจที่ซึ่งรัฐบาลประยุทธ์ 1 ตั้งไว้ คือ กทม.ได้ปลดหนี้ 1.2 แสนล้านบาท เพราะบีทีเอสรับไปหมด นอกจากนั้น กทม.ยังได้รับส่วนแบ่งค่าโดยสารตั้งแต่ปี 2572-2602 ไม่ต่ำกว่า 2 แสนล้านบาท บีทีเอสได้ต่ออายุสัมปทาน ซึ่งจะครบในอีก 9 ปีข้างหน้า โดยรวมสัญญาจ้างเดินรถส่วนต่อขยายช่วงที่ 1 และ 2 มาไว้ในสัมปทานเดินรถสายสีเขียวตลอดสายเป็นเวลา 30 ปี ส่วนประชาชนได้ใช้รถไฟฟ้าสายสีเขียวความยาว 65 กิโลเมตรในราคาสูงสุดไม่เกิน 65 บาทตลอดสายเป็นเวลานานถึง 30 ปี ลดลงจาก 165 บาทที่คิดตามต้นทุน ในกรณีไม่มีการต่อสัมปทาน และเปิดประมูลใหม่ในปี 2572 และถูกกว่าราคาที่ กทม.กำหนดไว้ 104 บาท ในกรณีที่ กทม.จะเดินรถเอง

จะเห็นได้ว่า การต่อหรือไม่ต่ออายุสัมปทานสายสีเขียว มีข้อดี ข้อเสียอย่างไร ใครจะได้รับผลกระทบอย่างไร โดยเฉพาะประชาชนจะได้รับผลกระทบจากค่าโดยสารหรือไม่ มีคำตอบที่ชัดเจนอธิบายได้อยู่แล้ว เป็นการตอบใจที่รัฐบาลประยุทธ์ 1 ตั้งไว้ ไม่ใช่เรื่องยากเลย สำหรับรัฐบาลประยุทธ์ 2/4 ที่จะตัดสินใจว่า จะเลือกแนวทางไหน.