

สามัญสำนึก

เมตตา ทับทิม

สายสีเขียว เวียเฮีย

เดือนกรกฎาคม 2565 กทม.พร้อมแล้วที่จะเปิดเจรจาดังแรกพร้อมกับ “บีทีเอสซี”

ความสัมพันธ์กันอยู่ที่ “บีทีเอสซี” เป็นผู้รับสัมปทานสร้างและเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่มีอายุสัมปทาน 30 ปีแรก เริ่มต้นเมื่อปี 2542-2572 ดังนั้น แม้ว่าเส้นทางเดินรถสายสีเขียวเส้นแรกคือหมอชิต-อ่อนนุช แต่ภาพจำคนกรุงก็จำอีกชื่อว่า “รถไฟฟ้าบีทีเอส”

จะว่าไปแล้ว มีอีกเรื่องที่คุณคิดว่าคนไม่ค่อยรู้ นั่นก็คือ รถไฟฟ้าที่วิ่งกันอลวนในกรุงเทพฯและปริมณฑลในปัจจุบัน มีหน่วยงานรัฐถึง 3 หน่วยงานเป็นเจ้าของสัมปทาน

ประกอบด้วย “กทม.-กรุงเทพมหานคร” เป็นเจ้าของสัมปทานรถไฟฟ้าเส้นแรกของประเทศไทยคือสายสีเขียว

อีก 2 หน่วยงานคือ “รฟม.-การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” รัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ตั้งขึ้นมาเพื่อสร้างรถไฟฟ้าโดยเฉพาะ เป็นเจ้าของสัมปทานรถไฟฟ้า MRT สีน้ำเงิน สีม่วง สีม่วงใต้ ชมพู เหลือง และสีส้ม

และ “ร.ฟ.ท.-การรถไฟแห่งประเทศไทย” ที่เป็นเจ้าของสัมปทานสายแรกคือรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ วิ่งรับส่งคนระหว่างในเมืองกับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ กับรถไฟชานเมืองสีแดง

กลับมาที่รถไฟฟ้าสายสีเขียว ไม่น่าเชื่อว่าเปลี่ยนมือเมืองคนเดียว อะไรต่อมิอะไรเหมือนน้ำลดตอผุดเยอะเยอะไปหมด ที่สนุกไปกว่านั้นคือมีเรื่องค่านายตาชนิดที่เรียกว่าเข้มงวด (คาดไม่ถึง) ให้ได้เมาท่มอยกันสนุกปาก

ค่านายตาเรื่องแรก โครงการของรัฐ สัญญาที่รัฐทำกับเอกชน มีการระบุข้อกำหนด “ห้ามเปิดเผยต่อสาธารณะ” ...อย่างนี้ก็ได้ด้วยเธอ

มีโอกาสนั่งในวงสัมมนา “ศ.รทอจ จันทรางศุ” มือกฎหมายระดับประเทศ ซึ่งเสียสละตอบรับคำเชิญ “ผู้ว่าฯ ชัชชาติ สิทธิพันธุ์” มานั่งเป็นประธานบอร์ดวิสาหกิจชุมชนของ กทม. ที่ชื่อว่า “กรุงเทพธนาคม” หรือ KT

บทบาทกรุงเทพธนาคมคือการเป็นตัวแทน กทม.ในการเป็นคู่สัญญาจัดซื้อ-จัดจ้างบริษัทเอกชนอีกต่อหนึ่ง รวมทั้งเคสรถไฟฟ้าสายสีเขียวด้วย

จำได้ว่าวันนั้น ขออนุญาตเรียนถาม อ.รทอจว่า การระบุในสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าโดยห้ามเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะ ถึงแม้ไม่ผิดกฎหมาย แต่น่าจะผิดจริยธรรม (ในฐานะคนของรัฐ หน่วยงานของรัฐ) ใช่หรือไม่

อ.รทอจกรุณาให้คำตอบว่า ...คำพูดนี้เป็นคำกล่าวของคนถาม (ฮา)

เข้าใจตรงกันนะ

ค่านายตาก็หลายเรื่อง และอีกหลายเรื่อง อาทิ รถไฟฟ้าสีเขียวที่มีการงอกเส้นทางเพิ่มโดยแห่เข้าไปในจังหวัดปทุมธานี (ปลายทางคูคต) กับแห่เข้าไปในจังหวัดสมุทรปราการ (ปลายทางที่บางปู) สุดขอบอำนาจ กทม. รัฐบาลจึงใช้วิธีโยกงานก่อสร้างให้ รฟม.ทำแทน จากนั้นค่อยโอนกลับมาให้ กทม.อีกที

ปัญหายุ่งชิงฮึงตุงตุงง่เกิดขึ้นตรงนี้แหละ กทม.ไปกู้เงินกระทรวงคลัง 5.1 หมื่นล้าน พร้อมจ่ายหนี้อย่างเต็มที่ แต่กระบวนการโอนส่วนต่อขยายบางปูกับคูคตไม่เสร็จ ไม่สมบูรณ์ ซ้ำกั๊ กลายเป็นว่าเงินต้น 5.1 หมื่นล้านยังกองเต็มก่อนบนหน้าตัก กทม.

แต่กระทรวงคลัง ซึ่งเปรียบเป็นนักบัญชีของประเทศ เรา ๆ ท่าน ๆ เคยเห็นนักบัญชีคนไหนที่ไม่งกบ้างไหม คำตอบส่วนใหญ่ น่าจะบอกว่าไม่เคยเห็น (ฮา) ดังนั้น กระทรวงคลังเมื่อเงินกู้ 5.1 หมื่นล้านปล่อยพ้นออกไปแล้ว จึงมีหน้าที่ยื่นโนติสทวงดอกเบี้ยรายปี

ผลลัพธ์คือ ปีงบประมาณ 2563-2564 กทม.ควักจ่ายดอกเบี้ยไปแล้ว ส่วนปีงบประมาณ 2565-2566 มีการลงรายการสำหรับดอกเบี้ยจ่ายจากต้นเงิน 5.1 หมื่นล้านบาทนี้แหละ เบ็ดเสร็จรวมกันปาเข้าไป 3,000 กว่าล้านบาท

ลองคิดเล่น ๆ เงินก้อนเดียวกัน 3 พันกว่าล้านบาท ถ้าเฉลี่ยเกลี่ยเข้าไปใช้กับนโยบาย 9 ด้าน 9 ดี “ปลอดภัยดี เศรษฐกิจดี เดินทางดี โครงสร้างดี บริหารจัดการดี สร้างสรรค์ดี สิ่งแวดล้อมดี สุขภาพดี เรียนดี” ดัชนีความสุขคนกรุงน่าจะเพิ่มขึ้นอีกไม่มากก็น้อย

เดือนกรกฎาคม 2565 กทม. (โดยกรุงเทพธนาคม) พร้อมแล้วที่จะเปิดเจรจาดังแรกพร้อมกับ “บีทีเอสซี” ค่ะ