

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 900	Section: First Section/ความเห็น			
	วันที่: พุธ 9 กุมภาพันธ์ 2565			
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 14895	หน้า: 5(บน)	
	Col.Inch: 104.36	Ad Value: 93,924	PRValue (x3): 281,772	คลิป: ชาว-ดำ
	คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: สายเขียว ป่วนรถไฟฟ้าสายสีเขียว			

“ผมคำนึงถึงความเดือดร้อนของประชาชนเป็นที่สุด เพราะฉะนั้น รัฐบาลก็ต้องแก้ไขและทุกคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องก็ต้องช่วยกัน เพราะหลายเรื่องเกิดมาก่อนและมีความซับซ้อนหลายอย่าง เราก็ต้องมาแก้และเมื่อแก้ก็มีปัญหาอื่นๆ ตามมาด้วยเสมอ รัฐบาลต้องแก้ปัญหาโดยที่จะต้องไม่มีผลกระทบกับรัฐบาลอื่นๆ ในอนาคต” นายกฯ พลเอกประยุทธ์กล่าว

ซึ่งแน่นอนว่า นักการเมืองที่อยากจะหาเสียง ก็ต้องเล่นบทเรียกร้องค่าโดยสารถูก เพื่อเอากะแนนนิยม แต่ในโลกความเป็นจริง มันย่อมมีต้นทุน มีราคาที่ต้องจ่าย มีสัญญา มีผลผูกพัน เช่น ที่รัฐบาลให้ใช้ส่วนต่อขยายฟรีอยู่ในวันนี้ ก็ไม่ได้ฟรีจริง เพราะ กทม.ต้องจ้างบีทีเอสเดินรถ แล้วก็ยังติดค้างเงินค่าจ้างบีทีเอสอยู่ทุกวัน ภาระเหล่านี้ ก็การหมกหมมสะสมไปให้รัฐบาลต่อๆ ไป ต้องเข้ามาแบกรับ

ถ้าจะไม่ขยายสัญญา ก็ต้องเอาเงินไปจ่ายหนี้เอกชน หรือจะขยายสัญญาแลกหนี้ พร้อมให้ กทม.ได้สิทธิประโยชน์ตามที่เจรจากับบีทีเอสก่อนหน้านี้ ก็ต้องกล้าตัดสินใจ

แต่จนแล้วจนรอด นายกฯ ก็ไม่เด็ดขาด ยืดเยื้อข้ามปีมา แล้วก็ยืดเยื้อต่อไปอีก

ภาระพอกพูนไปเรื่อยๆ

แล้วคนที่คัดค้าน ก็ไม่มีใครรับผิดชอบ สุดท้ายคนที่ต้องรับผิดชอบ ก็ือนายกรัฐมนตรี

4. ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ รองหัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ เคยเสนอข้อคิดความเห็นไว้อย่างชัดเจน

ระบุถึง “3 ทางเลือก แก้ปัญหารถไฟฟ้าสายสีเขียว” ใจความสำคัญว่า

“การแก้ปัญหาหนี้สินที่ กทม. ค้างจ่ายในการก่อสร้างส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว รวมทั้งค่าจ้างเดินรถส่วนต่อขยายยังคงหาข้อยุติไม่ได้ ถึงวันนี้ กทม. มีหนี้อยู่ประมาณ 3.7 หมื่นล้านบาท หนี้ก้อนใหญ่นี้จะพอกพูนขึ้นทุกวัน เมื่อ กทม. ไม่มีเงินมาใช้หนี้ แล้วรัฐบาลจะอย่างไร?

รัฐบาลมี 3 ทางเลือก

ทางเลือกที่ 1: เปิดประมูลหาผู้รับสัมปทานใหม่ในปี 2572

ทางเลือกนี้จะต้องรองจนกว่าสัญญาสัมปทานระหว่าง กทม. กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS สิ้นสุดลงในปี 2572 สัญญานี้ให้ BTS ลงทุนก่อสร้างและเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลักเองทั้งหมด 100% ตั้งแต่ปี 2542-2572 รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลักประกอบด้วยช่วงหมอชิต-อ่อนนุช และช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน

การเปิดประมูลใหม่จะต้องให้ผู้รับสัมปทานรับผิดชอบการเดินรถและบำรุงรักษาทั้งส่วนหลักและส่วนขยาย ซึ่งส่วนขยายประกอบด้วยช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า ช่วงอ่อนนุช-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-คูคต แต่จะเปิดประมูลใหม่ได้นั้น รัฐบาลจะต้องแก้ปัญหาเหล่านี้

1. รัฐบาลจะต้องชำระหนี้ให้ BTS ถึงวันนี้เป็นเงินประมาณ 37,000 ล้านบาท เป็นค่าเงินต้นและดอกเบี้ยงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และหนี้ค่าจ้างเดินรถส่วนต่อขยายค้างจ่าย อีกทั้ง จะต้องเตรียมเงินไว้เป็นค่าจ้างเดินรถตั้งแต่เวลานั้นจนถึงปี 2572 รวมทั้งค่าดอกเบี้ยงานโยธาถึงปี 2572 และค่าชดเชยกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางรางบีทีเอสโกรท (BTSGIF) อีกประมาณ 93,000 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งหมดประมาณ 130,000 ล้านบาท ซึ่งรายได้จากค่าโดยสารของส่วน

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 900	Section: First Section/ความเห็น			
	วันที่: พุธ 9 กุมภาพันธ์ 2565			
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 14895	หน้า: 5(บน)	
	Col.Inch: 104.36	Ad Value: 93,924	PRValue (x3): 281,772	คลิป: ขาว-ดำ
	คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: สายเขียว ป่วนรถไฟฟ้าสายสีเขียว			

ต่อขยายมีไม่พอ เพราะขาดทุน

2. รัฐบาลต้องแก้ปัญหาข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นระหว่าง กทม. กับ BTS กล่าวคือ กทม. ได้ทำสัญญาจ้างให้ BTS เดินรถและบำรุงรักษาทั้งส่วนหลักและส่วนขยายจนถึงปี 2585 ด้วยเหตุนี้ การเปิดประมูลหาผู้รับสัมปทานใหม่ในปี 2572 ก่อนสิ้นสุดสัญญาจ้างในปี 2585 อาจทำให้ BTS พ้องเรียกค่าเสียหายจาก กทม. ได้

ทางเลือกที่ 2: เปิดประมูลหาผู้รับสัมปทานใหม่ในปี 2585

ทางเลือกนี้จะไม่เกิดข้อพิพาทระหว่าง กทม. กับ BTS เนื่องจากต้องรอจนกว่าสัญญาจ้างให้ BTS เดินรถสิ้นสุดลงในปี 2585 จึงจะเปิดประมูลหาผู้รับสัมปทานใหม่ แต่รัฐบาลจะต้องชำระหนี้ให้ BTS ถึงวันนี้เป็นเงินประมาณ 37,000 ล้านบาท อีกทั้ง จะต้องเตรียมเงินไว้เป็นค่าจ้างเดินรถตั้งแต่เวลานั้นจนถึงปี 2585 รวมทั้ง ค่าเงินต้นและค่าดอกเบี้ยงานโยธาถึงปี 2585 และค่าชดเชย

กองทุนรวม BTSGIF อีกกว่า 350,000 ล้านบาท

ทางเลือกที่ 3: ขยายสัมปทานให้ BTS 30 ปี

มีการแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ประกอบด้วยข้าราชการระดับสูงจากหลายหน่วยงานและผู้ทรงคุณวุฒิรวมทั้งหมด 10 ท่าน เพื่อพิจารณานำรายได้จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวมาบริหารจัดการภาระหนี้สิน ค่าจ้างเดินรถ ค่าเงินต้นและค่าดอกเบี้ยงานโยธา และค่าชดเชยกองทุนรวม BTSGIF รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งผลตอบแทนให้ กทม. ในที่สุด คณะกรรมการฯ ได้มีมติให้ขยายสัมปทานให้ BTS เป็นเวลา 30 ปี ตั้งแต่ปี 2572-2602 โดยมีเงื่อนไขดังนี้

1. BTS จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบภาระหนี้ทั้งหมดของ กทม.

หนี้ในปัจจุบันประมาณ 37,000 ล้านบาท รวมทั้งค่าจ้างเดินรถตั้งแต่เวลานั้นจนถึงปี 2572 ค่าดอกเบี้ยงานโยธาถึงปี 2572 และค่าชดเชยกองทุนรวม BTSGIF อีกประมาณ 93,000 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งหมดประมาณ 130,000 ล้านบาท BTS จะต้องเป็นผู้รับภาระเองทั้งหมด

2. BTS จะต้องแบ่งรายได้ให้ กทม. กว่า 2 แสนล้านบาท

BTS จะต้องแบ่งรายได้ตั้งแต่ปี 2572-2602 ให้ กทม. เป็นเงินกว่า 2 แสนล้านบาท และหาก BTS ได้ผลตอบแทนการลงทุนเกิน 9.6% จะต้องแบ่งรายได้ให้ กทม. เพิ่มเติมอีกตามอัตราที่กำหนดในสัญญา

3. ค่าโดยสารสูงสุดจะต้องไม่เกิน 65 บาท

BTS จะเก็บค่าโดยสารสูงสุดได้ไม่เกิน 65 บาท ซึ่งอัตราค่าโดยสารนี้เมื่อคิดเป็นค่าโดยสารต่อกิโลเมตรพบว่าถูกกว่าค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งรัฐลงทุนก่อสร้างเป็นส่วนใหญ่ (ประมาณ 80%) และถูกกว่าค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีม่วงซึ่งรัฐลงทุนเองทั้งหมด 100%

สรุป มีข้อมูลชัดๆ อย่างนี้แล้ว คงช่วยให้ กรม. พิจารณาคัดสินใจแก้ปัญหาการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่คาราคาซังมานานแล้วได้นะครับ”

น่าแปลกใจ...

จนบัดนี้ รัฐบาลก็ยังไม่กล้าตัดสินใจ ทั้งๆ ที่ เป็นเรื่องของกระทรวงมหาดไทย แต่ยอมให้นักการเมืองพรรคร่วมรัฐบาลใช้วิธีข่มขู่กดดันตะลึงหวงเหวี่ยงไปเรื่อย ๆ

สารส้ม