

คมนาคมยื้อสัมปทาน 'สี่เขียว' ดันยอดหนี้สะสมพุ่งกระฉูด

อีก 2 สัปดาห์ ชิงครม.

คมนาคมวาง มหาดไทย-กทม.
ขงครม.ต่อสัญญาสัมปทานสายสีเขียว
แลกหนี้ ยื่นกรณียัด4ข้อหลัก ด้าน
บีทีเอสลุยยื่นฟ้องศาลทวงหนี้เดินรถ-
ติดตั้งระบบไฟฟ้าและ 4 หมั่นล่า

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.)
วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2565 อดีตรอง
กระทรวงมหาดไทยเสนอวาระร้อน
พิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีเขียว ของกรุงเทพมหานคร
(กทม.) เพื่อขยายสัญญาสัมปทานให้
กับ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ
จำกัด (มหาชน) หรือ BTS บริษัทใน
เครือ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์
จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ออกไปอีก
30 ปี หรือปี 2602 จากเดิมที่จะสิ้นสุด
สัญญาสัมปทานในปี 2572 รวมทั้งค่า
โดยสาร 65 บาทตลอดสาย

ต่อเนื่อง 11

ข่าวต่อ

คมนาคม

แม้ที่ประชุมมีมติรับทราบ
ข้อเสนอผลการเจรจาและเห็นชอบร่าง
สัญญาฯ ตามที่กระทรวงมหาดไทย
เสนอ แต่เห็นว่ายังไม่ได้พิจารณาราย
ละเอียด ส่งผลให้ครม.มอบกระทรวง
มหาดไทย นำกลับไปจัดทำรายละเอียด
ตามความเห็นของกระทรวงคมนาคม
ให้เรียบร้อยก่อนแล้วนำกลับมาเสนอ
ครม.ใหม่อีกครั้ง อีกทั้งอาจมีสาเหตุมา
จากองค์ประชุมไม่ครบถ้วน ทำให้ไม่
สามารถพิจารณาต่อได้ เนื่องจาก มี
รัฐมนตรีของพรรคภูมิใจไทย 7 รายลา
ประชุมพร้อมกันโดยอ้างติดภาระกิจ
สำคัญ

ขณะที่นายนิพนธ์ บุญญามณี
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย
กล่าวภายหลังการประชุมครม.ว่า ที่
ประชุมครม.ขอให้กระทรวงมหาดไทย
กลับไปพิจารณารายละเอียดของกระทรวง
คมนาคมที่ทำความเข้าใจมาประกอบทั้งนี้
หากดำเนินการแล้วเสร็จจะเสนอที่
ประชุมครม.อีกครั้งภายใน 2 สัปดาห์

เบื้องลึกถูกถก

ย้อนเบื้องหลัง ก่อนการประชุม
ครม. ที่มีวาระขยายสัญญาสัมปทาน
สายสีเขียวเพียงวัน นายศักดิ์สยาม

จิตชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
คมนาคม ทำหนังสือด่วนที่สุดเป็นความ
เห็นประกอบการพิจารณาผ่านเลขาธิการ
คณะรัฐมนตรี ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์
ระบุว่ากระทรวงคมนาคมได้พิจารณา
ข้อมูลเพิ่มเติมของกทม.แล้วยืนยันว่า
ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินการของ กทม.
เนื่องจากข้อมูลไม่มีการเปลี่ยนแปลง
ในข้อเท็จจริงโดยเฉพาะในประเด็นของ
การคำนวณอัตราค่าโดยสาร การรองรับ
ระบบตั๋วร่วม และความชัดเจนของ
ประเด็นข้อกฎหมาย ขณะเดียวกัน
ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่ง

ประเทศไทย (รฟม.) ยังคงเป็นหน่วยงานเจ้าของกรรมสิทธิ์สิ่งก่อสร้างและที่ดินตลอดแนวสายสีเขียวส่วนต่อขยายทั้ง 2 ช่วง ถือเป็นสาระสำคัญที่ไม่อาจเห็นด้วยต่อแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอของกระทรวงมหาดไทย

ยิบคำ 4 เทควา

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุว่าที่ผ่านมาระทรวงคมนาคมได้เสนอเหตุผลการต่อสัญญาสัมปทานสายสีเขียว ดังนี้ 1. ความครบถ้วนตามหลักการพ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562 (พ.ร.บ.ร่วมทุน 2562) การดำเนินการตามคำสั่งหัวหน้าคสช.ที่ 3/2562 ที่ให้ถือว่าการดำเนินการตามคำสั่งหัวหน้าคสช.ฉบับดังกล่าวเป็นการทำตามพ.ร.บ.ร่วมทุนนั้น พบว่าการดำเนินการตามคำสั่งฉบับดังกล่าวเกิดขึ้นหลังจากมีการเจรจา กระทรวงคมนาคมเห็นว่า สมควรให้เจรจาเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลและความรอบคอบในการวิเคราะห์โครงการในเชิงผลประโยชน์ตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) และอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) รวมไปถึงแหล่งที่มาของเงินทุน ปริมาณผู้โดยสารและค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่เป็นธรรมก่อนเพื่อให้สอดคล้องกับพ.ร.บ.ร่วมทุน 2562 และมาตรา 27 พ.ร.บ.วินัยการเงินการคลังของรัฐ 2561

2. ค่าโดยสารสูงสุด 65 บาท มีราคาสูงกว่ารถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เห็นว่า ควรพิจารณาให้เหมาะสมเป็นธรรมต่อประชาชน เพราะผู้โดยสารมากกว่ากลับ มีราคาค่าโดยสารสูงกว่า และหากสายสีเขียวผ่านจุดคุ้มทุนมาแล้ว โดยมีผู้ให้บริการมากถึงวันละ 800,000-1,000,000 เที่ยวคน/วัน (ตัวเลขก่อนโควิดระบาด) แต่เก็บค่าโดยสารสูงสุดมากถึง 65 บาท เมื่อเทียบกับสายสีน้ำเงินที่มีผู้ให้บริการประมาณ 300,000 คน/วัน แต่เก็บค่าโดยสารสูงสุดเพียง 42 บาทเท่านั้น จึงเชื่อว่าอัตราค่าโดยสารดังกล่าวสามารถลดราคาลงได้อีก

3. สิทธิประโยชน์ที่ได้รับโอนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ระยะทาง 32 กิโลเมตร คือ ส่วนต่อขยายเขียวเหนือ-สาย

สีเขียวใต้ อาจจะทำให้รัฐไม่ได้รับประโยชน์ได้ จึงควรพิจารณาก่อนว่ารัฐจะได้ประโยชน์จากการขยายสัญญาดังกล่าวอย่างไร เพื่อให้ฝ่ายรัฐสูญเสียประโยชน์ ทั้งนี้การใช้สิทธิประโยชน์ของรัฐภายหลังรับโอนจากเอกชนเมื่อหมดสัญญาสัมปทานปี 2572

4. ประเด็นด้านกฎหมาย ควรให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ชี้มูลกรณี กทม.จ้างบมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) เดินรถส่วนต่อขยายที่ 1 ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง (ลาซาล) และส่วนต่อขยายที่ 2 ช่วงตากสิน-วงเวียนใหญ่ก่อน เพราะหากต่อสัญญาไป อาจจะมีผลกระทบย้อนหลังได้

"บีทีเอส" ฟ้องทวงหนี้ 4 พันล้าน

นายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี กล่าวว่า สำหรับที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2565 ที่จะเสนอร่างการต่อสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวนั้น เบื้องต้นได้ทราบข่าวจากกรุงเทพมหานคร (กทม.) บ้างแล้ว ส่วนกรณีที่บริษัทได้ดำเนินการฟ้องร้องต่อศาลปกครองที่ผิวนัดชำระหนี้ค่าจ้างเดินรถและหนี้ค่าซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) นั้น ปัจจุบันบริษัทอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลและเอกสารเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการฟ้องร้องหนี้หนี้ค่าซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) จำนวน 20,000 ล้านบาท เนื่องจากมีเอกสารค่อนข้างมากที่จะต้องดำเนินการ โดยที่ผ่านมาระหว่างที่ดำเนินการฟ้องร้องหนี้ค่าจ้างเดินรถ จำนวนกว่า 12,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 ที่ผ่านมานี้ยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเมื่อรวมกับดอกเบี้ย

สำหรับภาระหนี้สะสมที่ภาครัฐมีต่อบีทีเอสตั้งแต่เดือนเมษายน 2560-ปัจจุบัน มีหนี้ค่าจ้างเดินรถและหนี้ค่าซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) รวม 40,000 ล้านบาท จากเดิมที่มีมูลหนี้อยู่ที่ 32,000 ล้านบาท แบ่งเป็นหนี้ค่าจ้างเดินรถจำนวน 12,000 ล้านบาท และหนี้หนี้ค่าซื้อระบบ

การเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) จำนวน 20,000 ล้านบาท

ต่อสัญญา "สีเขียว"

สำหรับการเสนอขยายสัญญาสัมปทานสายสีเขียวให้กับบีทีเอส ต้องตกอยู่ในวงวนบนความขัดแย้งทางการเมืองเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 ครม.มีมติเห็นชอบการจำหน่ายสิทธิสัมปทานสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ของรฟม.ให้กทม.รวมถึงเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ

แต่เนื่องจากกทม.ต้องรับภาระหนี้งานโยธามาจากรฟม.และหนี้ของเอกชนผู้รับจ้างเดินรถและระบบอาณัติสัญญาณรวมกันไม่ต่ำกว่า 1 แสนล้านบาท จึงเป็นชนวนขยายสัมปทานสายสีเขียว ที่กระทรวงมหาดไทยนำเข้าสู่วาระการประชุมครม.วันที่ 13 สิงหาคม 2563 แต่ถูกถอนวาระออกไป วันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 กระทรวงคมนาคมด้านแนวทางต่อสัญญาสัมปทานบีทีเอส วันที่ 1 มิถุนายน 2564 นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี ปฏิเสธการพิจารณานำวาระการขอขยายสัมปทานสายสีเขียว วันที่ 19 ตุลาคม 2564 กระทรวงมหาดไทยเสนอวาระเสนอต่ออายุสัมปทานสายสีเขียว แต่นายกรัฐมนตรีสั่งศึกษารายละเอียดให้รอบคอบ โดยกระทรวงคมนาคมอ้าง 4 เหตุผลเดิมและล่าสุดวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2565 ที่กระทรวงมหาดไทยต้องนำกลับไปเพิ่มเติมรายละเอียดดังกล่าว ●