

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/หน้าแรก		
	วันที่: พุธที่ 10 กุมภาพันธ์ 2565		
	ปีที่: 45	ฉบับที่: 16041	หน้า: 1(ขวา), 15
	Col.Inch: 176.53	Ad Value: 273,621.50	PRValue (x3): 820,864.50 คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: คักดีสยามแจงบอยคอตกรรม. 'บิกตู'ยันไม่ร้าย			

คักดีสยามแจงบอยคอตกรรม. 'บิกตู'ยันไม่ร้าย

ภท.ลั่นต่อสัญญาต้องถูกกม.
แถลงจุดยืนตัวต่ำกว่า65บาท
พปชร.ค้านยึดรฟฟ.สีเขียว30ปี
'บีทีเอส'ทวงหนี้3.2หมื่นล้าน
'คักดีสยาม'แจงหากทำถูกกฎหมายภูมิใจไทยพร้อม
หนุน 'บิกตู'ยันพรรคร่วมรัฐบาลไว้ขัดแย้งปมขยาย
สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ชี้มติ ครม.ครั้งหน้า
ยุติปัญหา รongโฆษก ภท.ขัดมาตามเดียร์แขวะ
รมต.พรรค ไม่ใช่หน้าที่ ส.ส. (อ่านต่อหน้า 15)

ต่อจากหน้า 1

คักดีสยาม

'บิกตู'ลั่นเดินหน้าแก้รถไฟฟ้าสีเขียว

เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ที่ทำเนียบรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและ รมว.กลาโหม ให้สัมภาษณ์ภายหลังการประชุม คณะกรรมการจัดความยากจนและพัฒนา คนทุกช่วงวัยอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาของ เศรษฐกิจพอเพียง กรณีจุดยืนของพรรคภูมิใจ (ภท.) ไม่เห็นด้วยกับการขยายสัมปทานรถไฟฟ้า สายสีเขียว ให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร (มทวน) หรือบีทีเอส เป็นเวลา 30 ปี ทำให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) เลื่อนวาระ การพิจารณา ว่า เมื่อมีข้อสังเกตเพิ่มเติมเข้ามา

ก็ต้องมีการชี้แจงกลับไป เมื่อเรียบเรียงพร้อม แล้วก็นำเข้าสู่การพิจารณาของ ครม.

"มันจำเป็นต้องพิจารณา เพราะเป็นเรื่อง ของการแก้ไขปัญหามีหนี้สินและอะไรต่างๆ ที่จะเพิ่มขึ้นทุกวัน ถือเป็นภาระของรัฐบาล เหมือนกัน ก็ต้องบอกกันตรงนี้ และถ้าพูดกัน จริงๆ รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นเส้นแรกของไทย และมีการต่อขยายออกมา เพราะฉะนั้นการเป็น เส้นแรกมันก็อย่างว่า สมัยก่อนก็เป็นการลงทุน จากภาครัฐอย่างเดียว แต่ต่อมาก็จะมีในเรื่อง ของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ก็ มีความซับซ้อนอยู่เล็กน้อย แต่ผมยืนยันไม่ใช่ เพื่อผลประโยชน์ใครทั้งสิ้น ผลประโยชน์เพื่อ ประชาชนและประเทศชาติ ที่สุดท้ายขึ้นอยู่กับ การพิจารณาของ ครม.ว่าจะออกมาอย่างไร ไม่ได้ขัดแย้งอะไรกันหรอก ทุกคนต่างก็มีความเห็น ผม ก็ฟังได้ทุกคน แต่ทุกคนก็ต้องขึ้นอยู่กับเหตุและ

ผล และข้อกฎหมายที่มีอยู่" พล.อ.ประยุทธ์กล่าว
ย้ำไม่เป็นปัญหาพรรคร่วมรบ.

เมื่อถามว่า จะเป็นปัญหาหรือไม่ในเมื่อพรรค ร่วมรัฐบาลอย่าง ภท.ไม่เห็นด้วย พล.อ.ประยุทธ์ กล่าวยืนยันว่า "ไม่เป็นหรอก จะเป็นได้อย่างไร ถ้าเป็นอย่างนั้นก็ไม่ใช้เรื่อง"

เมื่อถามว่า หากท้ายที่สุด ภท.ไม่เห็นด้วย แล้วจะเดินหน้าโครงการต่ออย่างไร นาย ก.กล่าวว่า เป็นเรื่องของ ครม. ใครเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย แต่ถ้าสามารถชี้แจงได้ในที่ประชุม และที่ประชุมเห็นชอบก็เป็นเรื่องของการตัดสินใจร่วมกัน เมื่อถามย้ำว่า ในการประชุม ครม.ครั้ง หน้า ถ้ามีมติออกมาเป็นอย่างไรก็ถือเป็นมติใช่หรือไม่ พล.อ.ประยุทธ์กล่าวว่า "ก็สุดแล้วแต่ว่าจะ ออกมาเป็นอย่างไร เดี่ยวก็เตรียมการอยู่ เรื่องนี้ อย่าเพิ่งไปตอบตอนนี้เลย เดี่ยวไปเพิ่มปัญหาขึ้น มาอีก" เมื่อถามว่ายืนยันหรือไม่ว่าพรรคร่วม รัฐบาลไม่มีปัญหาอะไร พล.อ.ประยุทธ์กล่าวเสียง ดังขณะเดินออกจากโฝเดียมว่า "โอ้ย ไม่มีอะไรหรอก ไม่มีหรอก ถ้าเธอไม่มายุ่งมันก็ไม่มัน"

คักดีสยามชี้ต่อสัมปทานไม่ถูกกม.

นายคักดีสยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม และเลขาธิการ ภท. กล่าว ถึงกรณี ครม.เลื่อนพิจารณาขยายสัมปทาน รถไฟฟ้าสายสีเขียว ว่า ต้องขอบคุณนายก รัฐมนตรีและ ครม.ที่เข้าร่วมประชุม เพื่อให้ เปิดโอกาสรับฟังความเห็นจากทุกฝ่ายอย่าง รอบด้าน โดยเฉพาะการให้กระทรวงมหาดไทย และกรุงเทพมหานคร (กทม.) ชี้แจงในส่วนที่ กระทรวงคมนาคมตั้งข้อสังเกต ให้ดำเนินการ ให้ถูกต้องตามหลักของกฎหมายและหลักธรรมา ภิบาล เพราะหลายประเด็น กทม. ยังทำไม่รอบ ด้านและครบถ้วน ทั้งนี้ การที่รัฐมนตรี 7 คน ของ ภท.ไม่เข้าร่วมประชุม ครม. เนื่องจากไม่



เผชิญหน้า - พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และ พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี ร่วมประชุม คณะกรรมการบริหารจัดการความยากจนและพัฒนาคนทุกช่วงวัยอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง หลังมีข่าวความขัดแย้งการต่อรองเก้าอี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ที่ทำเนียบรัฐบาล เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์

เห็นด้วยกับกระทรวงมหาดไทยที่มีการเสนอขอขยายสัญญาสัมปทานดังกล่าวทั้งที่การดำเนินการต่างๆ ยังไม่ถูกต้องตามกฎหมาย

ยันทำค่าโดยสารถูกกว่า 65บ.ได้

นายศักดิ์สยามกล่าวต่อว่า ที่ผ่านมากกระทรวงคมนาคมทำให้เห็นส่งไปยังสำนักเลขาธิการ ครม.หลายครั้งและชัดเจนมาก ซึ่งนอกจาก 4 ประเด็นก่อนหน้านี้ ในครั้งนี้ได้มีการเพิ่มประเด็นเข้าไปอีก 2 ประเด็น ทั้งเรื่องการที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวทางด้านทิศเหนือ สายหมอชิต-คูคต แม้จะมีการลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วมกันระหว่าง กทม.และ รฟม.ก็ตาม แต่ปัจจุบัน กทม.ยังไม่มีมีการจ่ายค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างให้กับ รฟม.แต่อย่างใด นอกจากนั้น ยังมีประเด็นการคำนวณอัตราค่าโดยสารที่ไม่เป็นธรรมกับผู้ให้บริการว่า มีการใช้หลักการคำนวณอย่างไร ซึ่งกระทรวงคมนาคมมองว่าอัตราค่าโดยสารที่จะจัดเก็บตลอดสายสามารถทำได้ถูกกว่า 65 บาทได้

หาก 'มท.' ทำถูกกม.-กท.หนุน

ผู้สื่อข่าวถามว่า หากในการประชุม ครม.ครั้งต่อไป กระทรวงมหาดไทยยังเสนอวาระดังกล่าว

เข้าที่ประชุม ครม.เพื่อพิจารณาอีกครั้ง ทาง กท.จะแสดงท่าทีอย่างไร นายศักดิ์สยามกล่าวยืนยันว่า หากกระทรวงมหาดไทยเสนอกลับเข้ามา และมีการทำให้ถูกต้องตามระเบียบข้อบังคับของกฎหมายและหลักธรรมาภิบาล กท.ก็จะสนับสนุน แต่ถ้ายังไม่มีการดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบของกฎหมาย ก็ยังคัดค้านเหมือนเดิม เพราะจะเป็นการกระทำที่ไม่ถูกกฎหมาย

ชี้รัฐบริหารเองได้ประโยชน์สูงกว่า

ที่กระทรวงคมนาคม นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้ชี้แจงในรายละเอียดถึงเหตุผลที่กระทรวงคมนาคมเห็นว่าผลการเจรจาและร่างสัญญาที่ กทม.เสนอ ครม. ยังไม่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและทางราชการ อาทิ เงื่อนไขการจัดเก็บค่าแรกเข้าในการเดินทางเชื่อมต่อ ผลการเจรจาต่อรองผู้รับสัมปทานกำหนดจะยกเว้นค่าแรกเข้าเฉพาะระบบเปลี่ยนถ่ายมาจากโครงการภายใต้ระบบตัวร่วมเท่านั้น โดยที่ระบบตัวร่วมจะต้องไม่มีการแก้ไขระบบที่ติดตั้งไว้เดิม ซึ่งไม่เป็นไปตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพาน

ใหม่-คูคต ของ รฟม.กับ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561 ซึ่ง กทม.จะต้องดำเนินการให้มีการยกเว้นค่าแรกเข้าระบบหรือค่าธรรมเนียมในลักษณะเดียวกัน หากผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายจากรถไฟฟ้าสายอื่นของ รฟม. โดยระบบโครงการรถไฟฟ้าที่ผู้โดยสารขึ้นลำดับแรกจะเป็นผู้ได้รับค่าแรกเข้าระบบ

นายชยธรรม์กล่าวอีกว่า ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากรายงานการศึกษาแนวทางการดำเนินการและผลสรุปการเจรจาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว มีผลสรุปว่า กรณีรัฐดำเนินการเอง รวมปี 2572-2602 จะมีรายได้รวม 1,577,141 ล้านบาท มีค่าใช้จ่าย 1,109,312 ล้านบาท ทำให้มีกระแสเงินสดสุทธิ 467,822 ล้านบาท กรณีเอกชนดำเนินการพบว่า ภาครัฐจะมีกระแสเงินสดสุทธิเพียง 32,690 ล้านบาท ดังนั้น จึงสรุปได้ว่ากรณีรัฐเป็นผู้จ้างเดินรถ จะทำให้รัฐมีกระแสเงินสดสุทธิมากกว่ากรณีให้เอกชนดำเนินการสูงถึง 435,132 ล้านบาท

รฟม.แจงกรรมสิทธิ์สายสีเขียว

นายคณพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม.กล่าวว่า เรื่องการโอนกรรมสิทธิ์รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-คูคตให้ กทม. ยังดำเนินการไม่แล้ว

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/หน้าแรก วันที่: พุธที่ 10 กุมภาพันธ์ 2565 ปีที่: 45 ฉบับที่: 16041 หน้า: 1(ขวา), 15 Col.Inch: 176.53 Ad Value: 273,621.50 PRValue (x3): 820,864.50 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: คักดีสยามแจกบอยคอตกรม.'บักตู'ยันไม่ร้าว		

เสร็จ เพราะ กทม.ยังไม่มีขัอมติการสร้างสะพาน 2 แห่ง ทดแทนสะพานข้ามแยกรัชโยธินและแยกราชประสงค์ที่กำหนดไว้ในเงื่อนไข ทำให้ รฟม.ปิดบัญชีไม่ได้

“ในบันทึกความร่วมมือที่เซ็นกับ กทม. เมื่อปี 2561 กทม.จะรับภาระหนี้ที่เกิดขึ้นจากโครงการทั้งหมดเป็นวงเงินกว่า 5.5 หมื่นล้านบาท หาก กทม.ชำระได้หมดจะทำให้การโอนกรรมสิทธิ์ครบถ้วนสมบูรณ์ หาก กทม.ไม่พร้อม รฟม.พร้อมจะรับโอนโครงการคืนและเดินรถให้” นายภคพงศ์กล่าว

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ก่อนหน้านี กทม.เปิดตัวเลขหนี้ของรถไฟฟ้าสายสีเขียวว่ามีมูลหนี้รวมอยู่ที่ 148,716.2 ล้านบาท และได้เจรจากับบีทีเอสตามคำสั่ง ม.44

โดยบีทีเอสซึ่งจะรับหนี้แทน กทม. โดยหลักหนี้ก่อนนี้เป็นการร่วมลงทุน (PPP) เก็บค่าโดยสาร 15-65 บาท และขอขยายสัญญาสัมปทานสายหลักจะสิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572 โดยนับหนึ่งพร้อมกับส่วนต่อขยายถึงปี 2602

ภาระหนี้ประกอบด้วย เงินลงทุนส่วนต่อขยายที่ 1 วงเงิน 18,145 ล้านบาท ขดเซยขาดทุนส่วนต่อขยายที่ 1 วงเงิน 7,090 ล้านบาท หนี้ค้างชำระเดินรถส่วนต่อขยายที่ 1 ตั้งแต่พฤษภาคม 2562 ถึงปัจจุบัน 3,737.7 ล้านบาท หนี้ค้างชำระค่าจัดการเดินรถส่วนต่อขยายรับโอนจาก รฟม.ตั้งแต่ปี 2560 วงเงิน 6,641.6 ล้านบาท

รับภาระขาดทุนส่วนรับโอนจาก รฟม.ตั้งแต่ปี 2562-2572 วงเงิน 21,132 ล้านบาท ดอกเบี้ยค่าธรรมเนียมเงินกู้ตั้งแต่ปี 2562-2565 วงเงิน 1,665.8 ล้านบาท และจะใช้คืนเงินต้นและดอกเบี้ย คืนเงินยืมค่าเวนคืนและดอกเบี้ยค่างานระบบตั้งแต่ปี 2573 วงเงิน 88,904 ล้านบาท และขดเซยขาดทุนส่วนสัมปทานใน 3 ปี นับตั้งแต่ได้กรรมสิทธิ์ 1,400 ล้านบาท

ภท.แถลงจุดยืนพรรค

นายภราดร ปริศนานันทกุล ส.ส.อ่างทอง ในฐานะโฆษก ภท. กล่าวว่า ภท.ได้ออกแถลงการณ์ชี้แจงกรณีรัฐมนตรี 7 คน ของพรรคไม่เข้าร่วมประชุม ครม. เป็นไปตามที่ได้เคยแสดงเจตนารมณ์กับนายกฯไว้แล้วว่า หากมีการนำวาระนี้เข้า ครม. รัฐมนตรีของภท.จะขอสงวนสิทธิ์แสดงความเห็นคัดค้านในส่วนที่กระทรวงคมนาคมตั้งประเด็นคำถามไว้ ซึ่งการไม่เข้า

ประชุมเป็นแนวทางหนึ่งที่จะรักษาสรรยาภาาการประชุม ครม. และการทำงานร่วมกันของรัฐบาล ไม่ให้มีความขัดแย้ง และได้แจ้งลาการประชุมต่อเลขาธิการ ครม. ตั้งแต่วันที่ 7 กุมภาพันธ์ ไม่ใช่หลบหน้า หรือหายไปเฉยๆ

นายภราดรกล่าวด้วยว่า กระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีประเด็นคำถามที่ต้องการข้อมูลเอกสารจาก กทม. และยังได้รับข้อมูลไม่ครบถ้วน จึงแสดงความเห็นคัดค้านการดำเนินการที่ไม่ได้ดำเนินการให้เป็นไปตามมติ ครม. กฎหมาย และระเบียบอย่างครบถ้วน โดยเฉพาะเรื่องการโอนกรรมสิทธิ์ส่วนต่อขยายจาก รฟม.ไปเป็นของ กทม. ซึ่ง กทม.ยังไม่ได้แจ้งว่าได้ดำเนินการแล้วเสร็จถูกต้องตามมติ ครม.หรือไม่

“เรื่องค่าโดยสารเป็นอีกประเด็นสำคัญ ซึ่งกระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง ในฐานะที่เป็นผู้กำกับมาตรฐานการเดินรถ การประกอบกิจการของรถไฟฟ้า เห็นว่าสามารถจัดเก็บได้ต่ำกว่าที่ กทม.เสนอ และเป็นการลดค่าใช้จ่ายให้แก่ประชาชน จึงท้วงติงประเด็นนี้ พร้อมทั้งขอข้อมูลประกอบการพิจารณาเพิ่มเติมว่าทำไมจึงต้องเป็น 65 บาท ในขณะที่กระทรวงคมนาคมคำนวณได้ต่ำกว่า 65 บาท” นายภราดรกล่าว

จะมามาตามเดียร์อย่าจุ่น

ที่รัฐสภา นายณัฏฐ์ชนน ศรีก่อเกื้อ ส.ส.สงขลา และรองโฆษกพรรค ภท. กล่าวกรณี น.ส.วทันยา วงษ์โอภาสี หรือมาตามเดียร์ ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคพลังประชารัฐ (พปชร.) โพสต์เฟซบุ๊กแะรัฐมนตรีพรรค ภท. ที่ไม่เข้าประชุม ครม.กรณีการขยายสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ว่า ควรพิจารณาดตนเองควรร่วมรัฐบาลหรือไม่ ว่า คำว่ามาตามหมายถึงผู้หญิงหรือคุณนายหญิง ในประเทศไทยเรียกผู้หญิงที่ให้เกิดริตหลายคน แต่ในวงการการเมืองน้อยมากที่จะเรียกว่ามาตาม ฉะนั้น คนที่ประชาชนให้เกิดริตเรียกว่ามาตาม ต้องให้เกิดริตตนเองและตำแหน่งด้วย รวมถึงต้องรู้จักตนเองด้วย มาตามเดียร์เป็น ส.ส. ขอเตือนในฐานะเป็น ส.ส.เหมือนกันและเป็นพรรคร่วมรัฐบาลและกัลยาณมิตรโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นเรื่องของฝ่ายบริหาร ไม่ใช่เรื่องของ ส.ส. ฉะนั้น เป็นหน้าที่ของฝ่ายบริหาร ครม. นายกฯ หัวหน้าพรรค พปชร. และหัวหน้าพรรค ภท. หากเมื่อไรที่เข้าสู่การพิจารณาของสภา เมื่อนั้นมาตามเดียร์ใน

ฐานะ ส.ส.สามารถวิจารณ์ได้ ดังนั้น ต้องรู้จักสถานะด้วยว่าเวทีไหนเป็นเวทีของตนเอง

เมื่อถามว่า ทางพรรคได้มีการหารือว่าจะคุยเรื่องนี้กับนายกฯอย่างไร นายณัฏฐ์ชนนกล่าวว่า เรื่องนี้นายคักดีสยามได้พูดคุยใน ครม.แล้วหลายรอบ และเป็นหน้าที่ของรัฐมนตรีของพรรคต้องไปคุยกับนายกฯ ทามกลางสถานการณ์การเมือง ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายนิติบัญญัติหรือฝ่ายบริหาร ขอฝากไปยัง ครม.ทั้ง 30 คนว่าประเด็นไหนที่เป็นเผือกร้อน ต้องดูกฎหมายด้วยการนำเข้าสู่การ ครม.จะเป็นปัญหาอุปสรรคให้กับนายกฯหรือไม่ อยากให้รัฐมนตรีแต่พรรคช่วยกันพิจารณาด้วย

เมื่อถามว่า หากปัญหานี้ยังอยู่จะเป็นปัญหาต่อการทำงานของพรรคร่วมรัฐบาลหรือไม่ นายณัฏฐ์ชนนกล่าวว่า ไม่ใช่ปัญหา คิดว่าน่าจะพูดคุยกันได้ ในมุมมองของนายคักดีสยามและรัฐมนตรีพรรค ภท.มองประโยชน์ของประชาชน

พปชร.ชี้ไม่ควรยึดเพื่อเอาเงินมาใช้หนี้

นายวีระกร คำประกอบ ส.ส.นครสวรรค์ พปชร. และประธานคณะกรรมการสิทธิการ (กมธ.) วิสามัญพิจารณาศึกษาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนและรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร แถลงว่า ขอเรียกร้องรัฐบาลอย่าเร่งรีบต่อสัญญารถไฟฟ้าสายสีเขียวที่จะหมดสัญญาสัมปทานอีก 7 ปี หรือในปี 2572 เนื่องจากเห็นว่าการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นเส้นทางที่อยู่ใจกลาง กทม. และมีอีก 10 สายเชื่อมต่อกับสายดังกล่าว ดังนั้น รัฐบาลควรใช้เป็นสิ่งที่ต่อรองกับรถไฟฟ้าอีก 10 สาย เพื่อกำหนดค่าโดยสารให้มีราคาต่ำ เชื่อว่าหากรัฐบาลสามารถต่อรองและลดราคาค่าโดยสารทั้งวันไม่เกิน 40 บาทต่อสาย ประกอบกับรัฐบาลให้การอุดหนุน จะทำให้มีประชาชนใช้บริการมากขึ้น

“ที่ออกมาพูดไม่ใช่ในฐานะ ส.ส.พปชร. และไม่ได้เห็นด้วยกับ ภท. เรื่องนี้ กมธ.ได้ศึกษาเสร็จตั้งแต่ปี 2563 พร้อมส่งผลการศึกษาให้รัฐบาลแล้ว จึงขอเรียกร้องว่ารัฐบาลไม่ควรต่อสัญญาเพื่อเอาเงินมาใช้หนี้” นายวีระกรกล่าว

‘บีทีเอส’จี‘กทม.’จ่ายหนี้3หมื่นล.

นายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา กรรมการผู้จัดการใหญ่ บีทีเอส กล่าวว่า บีทีเอสเป็นบริษัทเอกชนมีหน้าที่ปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งตอนนี้มีสัญญาว่าจ้างให้เดินรถอยู่ก็ได้ปฏิบัติตามสัญญาอย่างครบถ้วนมาโดยตลอด แม้นตอนนี้ยังไม่ได้รับการชำระเงินค่าจ้างการให้บริการเดินรถและติดตั้งระบบกว่า 3 หมื่นล้านบาท ส่วนการต่อ

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,550	Section: First Section/หน้าแรก		
	วันที่: พุธที่ 10 กุมภาพันธ์ 2565		
	ปีที่: 45	ฉบับที่: 16041	หน้า: 1(ขวา), 15
	Col.Inch: 176.53	Ad Value: 273,621.50	PRValue (x3): 820,864.50 คลิป: สี่สี่
หัวข้อข่าว: ศักดิ์สยามแจงบอยคอตกรรม.'บิ๊กตู'ยันไม่รว			

ล้มปทานเป็นเรื่องที่รัฐพยายามจะแก้ปัญหาหนี้
ที่ กทม.รับภาระค่าก่อสร้างโยธามาจาก รฟม.
มูลค่า 60,000 ล้านบาท และเรื่องค่าโดยสาร
ที่จะให้เก็บค่าโดยสาร 65 บาทตลอดสาย จาก
หลักเกณฑ์เดิมคือ 158 บาทตลอดสาย ซึ่งรัฐ
พยายามแก้ไขปัญหาโดยเจรจากับบีทีเอส

“การต่อสัญญาล้มปทานก็เป็นอีกเรื่องหนึ่ง
แต่ในเรื่องของการเดินรถ ทางเราก็ออยากให้
รัฐบาลจัดการช่วยเหลือในเรื่องของหนี้สินที่ยัง
ค้างอยู่ ตอนนี้มีมูลค่าเกือบ 40,000 ล้านบาทแล้ว
เป็นภาระใหญ่สำหรับบริษัท เราไม่อยากให้เกิด
ผลกระทบกับประชาชน โดยพยายามเดินรถ
อย่างเต็มที่ จะให้เราเป็นผู้รับจ้างเดินรถต่อไปก็
ไม่มีปัญหา ขอแค่ให้ชำระค่าจ้าง ภาระตรงนี้ค่อนข้าง
เยอะ มูลค่าหลายแสนล้าน ไม่ใช่แค่ 3-4
หมื่นล้านบาท อย่างที่พูดกัน ทั้งเรื่องหนี้สินที่
กทม.แบกรับแทน รฟม. ภาระขาดทุนที่เกิดจาก
การเก็บค่าโดยสาร 65 บาทตลอดสายเป็นเวลา
10 ปี รวมทั้งการดอกเบี้ยเงินกู้ และบีทีเอสยัง
ต้องแบ่งรายได้ให้ กทม.ตลอดอายุล้มปทาน 30
ปี เป็นแสนล้านบาท โดยเราได้มีการทวงถามหนี้
สินหลายครั้ง และเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564
ได้ยื่นฟ้องทวงหนี้ กทม.ในส่วนของค่าดำเนินการ
เดินรถ 12,000 ล้านบาท ขณะนี้เรากำลังเตรียม
ฟ้องทวงหนี้ในส่วนของค่าติดตั้งระบบเดินรถอีก
20,000 ล้านบาท” นายสุรพงษ์กล่าว