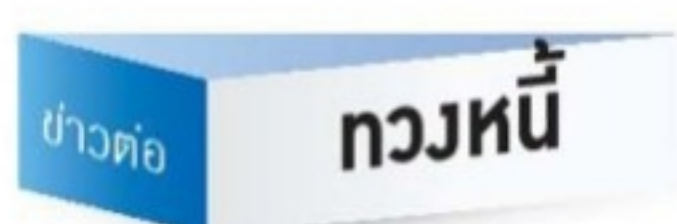


• บีทีเอสฟ้องกทม.จ่ายค่าเดินรถ-วางระบบ ทวงหนี้ 3.7หมื่นล. 4ปี

ทหนี้พุ่ง 5,000 ล้าน

Sถไฟฟ้าสายสีเขียววง กทม.อ่วม หนี้พุ่ง บีทีเอสฟ้องศาลปกครอง ทวงหนี้ 3.7 หมื่นล้าน 2 คดีรวด ย้ำปี 2565 เตรียมเอกสารฟ้องต่อเนื่อง ค่าใช้ระบบเดินรถอีก 2 หมื่นล้าน หลังฟ้องทวงหนี้ค่าจ้างเดินรถ 1.2 หมื่นล้าน พ่วง 4 ปี หนึ่งอีกอีก 5 พันล้าน ขณะ “อัครวิน” ผู้ว่ากทม. ยืนยันเป็นสิทธิ์เอกชน-พร้อมแนะทางออกรัฐบาล

ต่อเนื่อง 02



ปมขยายสัมปทานสายสีเขียว ทั้งระบบ ให้กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี แลกหนี้ 100,700 ล้าน

บาท ให้กับกรุงเทพมหานคร (กทม.) ของกระทรวงมหาดไทย อาจกลายเป็นเส้นขนาน เพราะกระทรวงคมนาคม และสภาองค์กรของผู้บริโภคจับมือคัดค้าน ไม่เห็นด้วยกับข้ออ้างที่ว่า อาจเป็นการเอื้อให้กับภาคเอกชนทั้งที่อายุสัมปทานยัง

เหลืออีกมาก ครั้นเมื่อ กทม. จะเรียกเก็บค่าโดยสาร ตลอดสาย 65 บาท เพื่อนำมาชำระหนี้ให้กับบีทีเอสซี กลับถูกคัดค้านว่าเป็นราคาที่สูงเกินจริงเมื่อเทียบกับ MRT สายสีน้ำเงิน

บีทีเอสแบกหนี้ไปทวง

ท่ามกลางสงครามทางการเมืองที่ใช้ประชาชนเป็นตัวประกัน ได้สร้างความเดือดร้อนอย่างหนักให้กับเอกชนผู้รับจ้างเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวอย่างบีทีเอส ต้องแบกภาระหนี้แทน กทม. ที่เกิดจากค่าจ้างเดินรถ ตั้งแต่ปี 2560 จนถึงปัจจุบัน และค่าใช้ระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) รวมดอกเบี้ยที่พอกพูนกว่า 3.7 หมื่นล้านบาท จนถึงขั้น บีทีเอสซี ประกาศหยุดเดินรถ และในที่สุด นายศิริ กาญจนพาสน์ ประธานกรรมการ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด ผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนทางรางสายแรกของประเทศไทย ได้ออกมาประกาศยืนยันจะให้บริการเดินรถต่อไปพร้อมกับหาทางทวงหนี้ กทม. ในทุกช่องทางจนในที่สุดได้ ยื่นฟ้องศาลปกครองในที่สุด

ฟ้องทวงหนี้ 3.7 หมื่นล.

อย่างไรก็ตาม เมื่อเดือนสิงหาคม 2564 บริษัทเอสซีได้นำฟ้องทวงหนี้ต่อศาลปกครองเพื่อทวงหนี้ค่าจ้างเดินรถพร้อมดอกเบี้ยวงเงิน 12,000 ล้านบาท ซึ่งศาลได้ผ่อนปรน ทบทวน เป็นระยะเวลา 2 เดือนเพื่อหาเอกสารหลักฐานนำมาชี้แจงต่อศาล นายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี เปิดเผย “ฐานเศรษฐกิจ” ถึงความคืบหน้าการต่อสู้สัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ขณะนี้บริษัทอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการฟ้องร้องต่อศาลปกครองเพื่อทวงหนี้ค่าจ้างระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) แก่กรุงเทพมหานคร (กทม.) และบริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด เบื้องต้นอยู่ระหว่างรวบรวมเอกสาร เนื่องจากมีรายการค่อนข้างเยอะ เช่น ค่างาน VO รวมทั้งสัญญาที่ต้องดำเนินการหลังจากที่ผ่านมารัฐได้ดำเนินการฟ้องร้องต่อศาลปกครองเพื่อทวงหนี้ค่าจ้างเดินรถ 12,000 ล้านบาท คาดว่าจะฟ้องร้องเพิ่มเติมต่อศาลปกครองได้เร็วขึ้น

“กรณีที่บริษัทฟ้องร้องทวงหนี้ค่าจ้างเดินรถ จำนวน 12,000 ล้านบาท กับกทม.และบ.กรุงเทพธนาคมนั้น เบื้องต้นศาลปกครองกำหนดให้ กทม. และ บริษัท กรุงเทพ

ธนาคม จำกัด ทำคำชี้แจงต่อศาลปกครองเพื่อนำข้อมูลมาประกอบ ซึ่งได้รับรายงานว่าทางกทม.-บ.กรุงเทพธนาคม ขอเลื่อนการทำคำชี้แจงดังกล่าวออกไปก่อน ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการขอเลื่อนเวลาทำคำชี้แจงไปแล้ว 1 ครั้ง แต่ไม่ทราบว่าศาลปกครองจะให้เลื่อนนัดหรือไม่ ซึ่งปัจจุบัน กทม. ยังไม่มีการนัดเจรจากับบริษัทแต่อย่างใด ส่วนค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวจะเป็นอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับกทม.เป็นผู้พิจารณา”

ปัจจุบันหนี้สะสม

ค่าจ้างระบบการเดินรถ
(ไฟฟ้าและเครื่องกล)
20,768 ล้านบาท

ค่าจ้างเดินรถ
12,000 ล้านบาท

มูลค่าเพิ่มขั้น
5,000 ล้านบาท

รวมหนี้สะสม
(ณ.ย.60-ปัจจุบัน)

➤ 37,000 ล้านบาท

หนี้
สายสีเขียว
กทม.VS บีทีเอส

4 ปีทวง 5,000 ล้านบาท

สำหรับภาระหนี้สะสมที่ภาครัฐมีต่อบีทีเอสตั้งแต่เดือนเมษายน 2560-ปัจจุบัน มีหนี้ค้างเงินรถ และหนี้ค่าซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) เพิ่มขึ้นจำนวน 5,000 ล้านบาท (รวมดอกเบี้ย) เนื่องจากปัจจุบันบริษัทยังคงให้บริการเดินรถฟรีแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง รวมหนี้สะสมจำนวน 37,000 ล้านบาท จากเดิมที่มีมูลหนี้อยู่ที่ 32,000 ล้านบาท แบ่งเป็นหนี้ค้างเงินรถจำนวน 12,000 ล้านบาท และหนี้ค่าซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) จำนวน 20,000 ล้านบาท

“อศวิน” ยึดขั้นตอนศาล

พล.ต.อ.อศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) กล่าวถึงกรณีบีทีเอสฟ้องร้องทวงหนี้ค้างเงินรถและค่าซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) ต่อศาลปกครองนั้น ทาง กทม. ต้องดำเนินการทำคำชี้แจงตามที่ศาลปกครองให้ดำเนินการอยู่แล้ว แต่ปัจจุบันทางศาลปกครองยังไม่ได้เรียกให้ทำคำชี้แจง เบื้องต้นทาง กทม. ได้ทำหนังสือถึงภาครัฐเพื่อหาแนวทางแก้ไขภาระหนี้สินที่มีต่อบีทีเอส และของบประมาณมาชำระหนี้กว่า 30,000 ล้านบาท ให้กับบีทีเอสที่ฟ้องร้อง จำนวน 2 ครั้งแล้ว

“เรามองว่าเป็นเรื่องปกติที่

บีทีเอสจะฟ้องร้องเพราะเป็นสิทธิของเขา ที่ผ่านมาก็ไม่มีงบประมาณมาชำระหนี้ให้กับเขาเช่นกัน ส่วนการจัดเก็บอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ปัจจุบัน กทม. อยู่ระหว่างการจัดทำตารางเปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว คาดว่าจะได้ข้อสรุปการจัดเก็บค่าโดยสารภายในเดือนมกราคมนี้ หลังจากได้ข้อสรุปดังกล่าวแล้ว เราจะเร่งดำเนินการจัดเก็บอัตราค่าโดยสารกับประชาชนที่ใช้บริการต่อไป”

กกม.เสนอทางออก

ด้านทางออก กกม. ได้เสนอต่อรัฐบาลดังนี้ 1.โอนดินร่วไฟฟ้าสายสีเขียวให้กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ไปบริหารตามเดิม 2.ภาครัฐให้งบประมาณ กว่า 30,000 ล้านบาท แก่ กกม. เพื่อชำระหนี้ให้บีทีเอส 3.ต่ออายุสัญญาสัมปทานสายสีเขียวให้กับบีทีเอส 30 ปี จนถึงปี 2602

นอกจากนี้ยังมีอุปสรรคข้อกั๊กทั้ง 4 ประเด็นของกระทรวงคมนาคม 1.ความครบถ้วนตามหลักการของพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 2.การติดค่านวนอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมให้ผู้มีรายได้น้อยมาใช้บริการต่ำกว่า 65 บาท 3. การใช้สินทรัพย์ของรัฐที่ได้รับโอนจากเอกชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด ควรพิจารณาให้เกิดความชัดเจนถึงการให้สินทรัพย์ว่ารัฐควรได้ประโยชน์จากการขยายสัญญาสัมปทานอย่างไรจนกว่าจะครบอายุสัญญา 4. ข้อพิพาททางกฎหมาย เนื่องจาก กกม. ได้ทำสัญญาจ้างเอกชนปี 2585 และได้มีการไต่สวนข้อเท็จจริงของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ดังนั้นจึงสมควรรอผลการไต่สวนข้อเท็จจริงก่อนเพื่อให้เกิดความชัดเจน

ขยายสัมปทานอลวง

แหล่งข่าววงการก่อสร้างเปิดเผยว่า กรณีการแก้ปัญหาหนี้ท่วมของกกม. ที่ค้างจ่ายค่าจ้างเดินรถสายสีเขียวและค่าก่อสร้างระบบรวมมูลหนี้กว่า 120,000 ล้านบาท ที่ยังคงหาข้อยุติไม่ได้ จนถูกบริษัทเอกชนคู่สัญญา ฟ้องแม้กระทรวงมหาดไทยจะตั้งคณะกรรมการเจรจาปัญหานี้ดังกล่าวตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 3/2562 ลงวันที่ 11 เม.ย.2562 จนได้ข้อยุติ ที่จะให้ต่อขยายสัมปทาน 30 ปี ให้บีทีเอส แต่การเสนอเข้า ครม.แต่ละครั้งได้ถูกกระทรวงคมนาคมคัดค้าน