



กัลยา ยืนยง

ลุ้นถกสัมปทานสายสีเขียว

ถือเป็นข้อถกเถียงกันมานานสำหรับประเด็นการขยายสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่ยังไม่ได้ข้อยุติ เนื่องจากที่ผ่านมา มีประเด็นข้อสงสัยของกระทรวงคมนาคมที่สอบถามกรุงเทพมหานคร (กทม.) แต่ยังไม่ได้รับการชี้แจงที่ครบถ้วน ทำให้กระทรวงคมนาคมมีความเห็นคัดค้านการต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ในเครือบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ออกไปอีก 30 ปี หรือไปสิ้นสุดปี 2602 จากเดิมสิ้นสุดปี 2572

เรื่องนี้กลับมาเป็นกระแสวิกฤตหลังจากชัชชาติ สิทธิพันธุ์ คว้าชัยชนะเก้าอี้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครมานั่ง ก็ทำให้หลายฝ่ายจับจ้องว่า ที่สุดแล้วท่านผู้ว่าฯ ป้ายแดงจะเข้ามาแก้ไขเผื่อกร้อน สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวอย่างไร ทันทีที่ผู้คนสนใจเรื่องนั้นๆ ด้านผู้ว่าฯ กทม.ป้ายแดงก็ได้เรียกบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด หรือเคที เข้ามารายงานข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสัญญาการเดินทางและสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว

แน่นอนว่าการขยายสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่จะหมดสัญญาในปี 2572 นั้น ยังไม่ได้มีการหารืออย่างละเอียดที่ชัดเจน โดยผู้ว่าฯ กทม.มองว่าเรื่องนี้มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับฝ่ายอื่นๆ ทั้งสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร หรือ สจส. และสภา กทม. ที่จะต้องพูดคุยกันเพื่อดูรายละเอียดข้อมูลและทบทวนการต่ออายุสัญญา จึงมอบให้สภา กทม.ดูเนื้อหาอย่างละเอียดตามแนวทางปฏิบัติ เพราะสัญญาเดิมที่ค้างอยู่ในคณะรัฐมนตรี (ครม.) ขณะนี้เกิดขึ้นจากการพิจารณาของคณะกรรมการที่ถูกตั้งขึ้นโดยใช้มาตรา 44 หากศึกษารายละเอียดแล้วเชื่อว่าจะมีจุดที่ทำให้สัญญาถูกลงได้ เพราะที่ผ่านมาไม่มีการใช้พระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ร่วมทุนเข้ามาแข่งขัน

ขณะที่ศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม ได้ให้รายละเอียดกรณีสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ว่าขอให้ปฏิบัติถูกต้องตามระเบียบข้อกฎหมาย ซึ่งกระทรวงคมนาคมยืนยันหลักการนี้ อย่าไปพูดอะไรล่วงหน้า เพราะมีรายละเอียดเยอะ ขณะ

เดียวกันมองว่าอยู่ที่ผลการศึกษา หลักการอยู่ที่ทำอะไรแล้วประชาชนได้ประโยชน์สูงสุดก็เป็นสิ่งที่ถูกต้อง แต่ทุกอย่างต้องอยู่ภายใต้กฎหมายและสัญญา การที่อยู่ๆ จะไปลดอะไรต่างๆ นานา ต้องไปดูด้วยว่าสัญญาสามารถทำได้หรือไม่ ระวังจะเป็นค่าโง่

มาดูกันที่ภาระหนี้ระหว่างกรุงเทพมหานครกับบีทีเอส จากข้อมูลล่าสุดมีจำนวน 40,000 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน คือ 1.ค่าจ้างเดินรถและบำรุงรักษา (O&M) ส่วนต่อขยายที่ 1 จำนวน 3,710 ล้านบาท ส่วนต่อขยายที่ 2 จำนวน 13,343 ล้านบาท และ 2.ค่าติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) จำนวน 20,088 ล้านบาท โดยปัจจุบันบีทีเอสได้ทวงถามหนี้กับ กทม.มาแล้วหลายครั้ง และได้ยื่นฟ้องเพื่อให้ กทม.จ่ายหนี้ในส่วนของค่าจ้างเดินรถที่ขณะนี้จำนวน 13,343 ล้านบาทแล้ว

ขณะเดียวกันกรุงเทพมหานครยังมีภาระหนี้ที่ต้องชำระกับบีทีเอสอีก แบ่งเป็น ภาระเงินต้นงานโยธา รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย แบริ่ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่กรุงเทพมหานครรับโอนมาจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในปี 2561 จำนวน 55,000 ล้านบาท และภาระดอกเบี้ยงานโยธา รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย แบริ่ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ปี 2564-2572 ประมาณ 10,000 ล้านบาท

คงต้องติดตามความคืบหน้ากันอย่างใกล้ชิด หลังจากกระทรวงคมนาคมเตรียมทำหนังสือเชิญไปยังปลัดกรุงเทพมหานคร และประธานกรรมการร่วม เพื่อเข้าประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงาน ตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ครั้งที่ 2/2565 ในวันจันทร์ที่ 13 มิ.ย.นี้ เพื่อหารือแนวทางการดำเนินโครงการร่วมกัน

เนื่องจากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและคณะผู้บริหารชุดใหม่ได้เข้ารับบริหารราชการ กระทรวงจึงขอเรียนเชิญผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครให้เกียรติเข้าร่วมการประชุมเพื่อรับทราบข้อมูลและรายละเอียดของโครงการกับกระทรวงคมนาคม

ต้องมาลุ้นกันว่าปมสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว จะสรุปออกมาในแนวทางใด ต้องมาติดตามกันหลังจากนี้.