

หน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,600	Section: First Section/วิเคราะห์					
	วันที่: จันทร์ 30 พฤษภาคม 2565					
	ปีที่: 43		ฉบับที่: 15005		หน้า: 1(ล่างซ้าย), 3	
	Col.Inch: 142.27		Ad Value: 227,632		PRValue (x3): 682,896	
	คอลัมน์: อ่านระหว่างบรรทัด: ชัชชาติ กับสายสีเขียว					
						คลิป: สีสี่

รายใหม่ไม่มีสัมปทานหลักเหมือนบีทีเอส
แนวทางนี้ หากยกเลิกสัญญาจ้างเดินรถ ก็
เสี่ยงค่าโง่

ในการทำงานเดียวกัน หากเลือกโอนสัมปทานสาย
สีเขียวทั้งหมดให้กระทรวงคมนาคม กทม.ก็ต้องโอน
หนี้สายสีเขียวไปด้วย ย่อมเป็นการผลักภาระหนี้
ของ กทม. ให้รัฐบาล ให้ประชาชนทั่วประเทศช่วย
แบกภาระหนี้ของ กทม.

ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ ชี้ว่า “แม้รถไฟฟ้าจะ
อยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคมก็ไม่ได้หมายความว่าค่า
โดยสารจะถูกลงได้ตามที่ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม. หาเสียงไว้
ผมอยากให้เปรียบเทียบกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่ง
รฟม. (ในสังกัดกระทรวงคมนาคม) ลงทุนเอง 100%
ค่าโดยสารก็ยังแพงกว่าค่าโดยสารที่ผู้สมัครผู้ว่าฯ กทม.
หลายคนใช้หาเสียง ที่น่ากังวลก็คือหากกระทรวง
คมนาคมรับโอนรถไฟฟ้าสายสีเขียวมายู่ในสังกัด และ
สามารถลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวลงได้ อาจมี
การเรียกร้องให้ลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายอื่นทุกสาย
ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมอีกด้วย ถาม
ว่ากระทรวงคมนาคมจะทำได้หรือไม่?”

4.2 ยื้อเวลาต่อไปเรื่อยๆ รอเปิดประมูลหาผู้รับ
สัมปทานใหม่ในปี 2572

รองนกว่าสัญญาสัมปทานระหว่าง กทม. กับ
BTS สิ้นสุดลงในปี 2572 แต่ก็จะต้องชำระหนี้ให้ BTS
ถึงวันนี้เป็นเงินกว่า 4 หมื่นล้านบาท และจะต้องเตรียม
เงินไว้เป็นค่าจ้างเดินรถตั้งแต่นั้นจนถึงปี 2572 รวม
ทั้งค่าดอกเบี้ยงานโยธาถึงปี 2572 ฯลฯ รวมกว่าแสน
ล้านบาท

ประการสำคัญ คือ เสี่ยงค่าโง่ เพราะมีสัญญาจ้าง
ให้ BTS เดินรถและบำรุงรักษาทั้งส่วนหลักและส่วนขยาย
จนถึงปี 2585 เพราะหากเปิดประมูลหาผู้รับสัมปทานใหม่
ในปี 2572 ก่อนสิ้นสุดสัญญาจ้างในปี 2585 อาจทำให้

BTS ฟ้องเรียกค่าเสียหายจาก กทม.
แนวทางนี้ ถ้ายื้อไป แลไม่จ่ายค่าเดินรถบีทีเอส
ก็เสี่ยงว่าจะยุติการเดินรถเข้าสักวัน แล้ววันนั้น ใคร
เดือดร้อน แล้วจะโทษใคร?

4.3 ขยายสัมปทานให้ BTS เป็นเวลา 30 ปี
ตามแนวทางเจรจาที่รอเข้า ครม.

ส่วนสัญญาจ้างเดินรถส่วนต่อขยาย ถ้ามีการ
สอบเอาผิดใคร คิดถึงที่สุดเมื่อไหร่ ก็ให้เป็นไปตาม
คำพิพากษา (จนถึงตอนนี้ ป.ป.ช.ยังไม่ได้ชี้มูลความผิด
ใครเลย)

คณะกรรมการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสาย
สีเขียว ได้ดำเนินการเจรจา มีมติให้ขยายสัมปทานให้
BTS เป็นเวลา 30 ปี ตั้งแต่ปี 2572-2602 โดยมีเงื่อนไข
สำคัญ คือ

BTS จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบภาระหนี้ทั้งหมดของ
กทม. (หนี้เดินรถ รวมทั้งค่าจ้างเดินรถไปจนถึงปี 2572
ค่าดอกเบี้ยงานโยธาถึงปี 2572 และค่าชดเชยกองทุนรวม
BTSGIF อีกประมาณ 93,000 ล้านบาท) รวมเป็นเงิน
ทั้งหมดประมาณ 130,000 ล้านบาท ฝ่ายบีทีเอสต้อง
เป็นผู้รับภาระทั้งหมด

BTS จะต้องแบ่งรายได้ให้ กทม. กว่า 2 แสนล้าน
บาท (แบ่งรายได้ตั้งแต่ปี 2572-2602 ให้ กทม. และ
หาก BTS ได้ผลตอบแทนการลงทุนเกิน 9.6% จะต้อง
แบ่งรายได้ให้ กทม. เพิ่มเติมอีกตามสัญญา)

ค่าโดยสารสายสีเขียวตลอดสาย 15-65 บาท
สูงสุดไม่เกิน 65 บาท ซึ่งอัตราค่าโดยสารนี้เมื่อคิดเป็น
ค่าโดยสารต่อกิโลเมตร พบว่า ถูกกว่าค่าโดยสารของ
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง

รอดูทางออกสายสีเขียวแบบชัดๆ จากชัชชาติ
สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าฯกทม.คนใหม่

สันติสุข มะโรงศรี