

ดำเนินการตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ในการแก้ปัญหาอาจทำให้โครงการล่าช้าไปอีก 2-3 ปี รัฐบาลไม่ยอมให้เกิดปัญหาการเดินรถที่ไม่มีความต่อเนื่อง จึงเป็นที่มาของการออกคำสั่งดังกล่าว โดยให้มหาดไทย ตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่งที่มีองค์ประกอบเดียวกันกับคณะกรรมการของ พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ผลประโยชน์ และค่าโดยสาร

กระบวนการถ่ายโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยาย จาก รฟม. ไปยัง กทม. ขณะนั้น ยังไม่ระบุถึงการขยายสัมปทานให้กับเอกชนแต่อย่างใด

ต่อมา 13 สิงหาคม 2563 กระทรวงมหาดไทย ซึ่งกำกับดูแล กทม. ที่แบกรับภาระหนี้สินและการบริหารจัดการต่างๆ จาก รฟม. ได้เสนอเรื่องการต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้ บมจ. บีทีเอสซี เป็นเวลาอีก 30 ปี กล่าวคือ ขยายอายุสัมปทานไปถึงปี 2602 จากสัมปทานปัจจุบันที่จะสิ้นสุดปี 2572 ให้ ครม. ในขณะนั้นพิจารณาตามผลการเจรจาของคณะกรรมการที่ตั้งขึ้นตามคำสั่ง คสช. ที่ 3/2562 โดยมีข้อแลกเปลี่ยนคือ ให้ บมจ. บีทีเอสซี รับภาระหนี้สินและดอกเบี้ยที่เกิดจากการลงทุนรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย 2 ช่วงจาก กทม. เป็นเงินมูลค่าประมาณ 1 แสนล้านบาท พร้อมกับกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย

อย่างไรก็ตาม รัฐบาลพล.อ.ประยุทธ์ ที่มีพรรคภูมิใจไทย ดูแลกระทรวงคมนาคม มีความเห็นแย้งกับข้อเสนอต่ออายุสัมปทานดังกล่าวของกรุงเทพมหานครและมหาดไทย ทั้งด้วยเหตุผลที่ว่าจนถึงปัจจุบันทาง กทม. ยังไม่มีการจ่ายค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้างให้กับ รฟม.แต่อย่างใด ดังนั้นกรรมสิทธิ์ในส่วนต่อขยายที่ รฟม.ลงทุนก่อสร้างจึงยังเป็นของ รฟม. ปัญหาจุดนี้ก็ไม่เคลียร์

ประเด็นการต่ออายุสัมปทานกับเอกชน เมื่อเทียบกับการบริหารงานเองของ กทม. ทางเลือกหลังยิ่งคุ้มกว่า เมื่อพิจารณาจากรายงานการศึกษาของ กทม.ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว บทที่ 5 ข้อที่ 5.2 เรื่องการวิเคราะห์ด้านการเงินของโครงการ พบว่ากรณีที่รัฐดำเนินการเองระหว่างปี 2562 -2602 จะมีกระแสเงินสดรวม 1,577,141 ล้านบาท มีรายจ่าย

1,109,312 ล้านบาท มีส่วนต่างรายรับรายจ่ายรวม 467,822 ล้านบาท

ขณะที่การให้สัมปทานกับเอกชน รายได้ที่ กทม.จะได้รับรวม 230,450 ล้านบาท รายจ่ายของ กทม.อยู่ที่ 197,760 ล้านบาท คิดเป็นส่วนต่างรายรับกับรายจ่าย 32,690 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าหากรัฐดำเนินการเองโดยไม่ให้สัมปทานจะมีกระแสเงินสดจนถึงปี 2602 มากกว่าการให้สัมปทานมากถึง 435,132 ล้านบาท กระแสเงินสดที่มื่นั้น กทม.สามารถนำไปลงทุนในรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ที่จะมีการก่อสร้างในอนาคต รวมทั้งนำมาชดเชยเป็นส่วนลดค่าโดยสารผู้ใช้ระบบรถไฟฟ้าได้อีกด้วย

ส่วนที่ กทม.อ้างว่าไม่มีงบประมาณรับภาระหนี้สินรวมกว่า 8 หมื่นล้านบาท ในช่วง 10 ปีแรก ถือว่าขัดแย้งกับรายงานที่ กทม.จัดทำไว้ เนื่องจากเห็นแล้วว่าการดำเนินงานตลอดอายุเวลามีกระแสเงินสดจำนวนมาก กทม.สามารถใช้วิธีบริหารหนี้ยืดยาวเวลาเพื่อให้ได้กระแสเงินสดมาทยอยชำระหนี้ที่มีอยู่ได้

กรณีสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่จะขยายต่อเพื่อแลกหนี้ ซึ่งค้างคาอยู่ก่อนหน้านี้ เมื่อนายชัชชาติ เข้ามาเป็นผู้ว่า กทม.ก็แสดงท่าทีว่าไม่เห็นด้วยในการต่อสัญญาสัมปทานตามคำสั่งหัวหน้าคสช.ที่ 3/2562 โดยมีความเห็นให้นำสัมปทานมาจัดประมูลตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ 2562 (พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ 2562)

นอกจากนั้น ยังมีประเด็นเรื่องของการคำนวณอัตราค่าโดยสารที่ไม่เป็นธรรมกับผู้ให้บริการ เพราะสูตรคำนวณของกระทรวงคมนาคม สามารถกดราคาให้ค่าโดยสารต่ำกว่า 65 บาท ทำให้เรื่องการขอต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ถูกดึงออกจากวาระการประชุม ครม. ซ้ำแล้วซ้ำเล่า เพราะพรรคภูมิใจไทย ที่คุมกระทรวงคมนาคม ไม่เอาด้วยถ้าไม่เคลียร์ปัญหาให้จบเสียก่อน

ความอึ้งตึงนี้จึงยังไม่จบ ค้างคากันมาหลายปี คราวนี้หากข่าวอำนาจเก่าไม่อาจกลับเข้ามาบริหารประเทศได้ เกมต่อรองระหว่าง กทม.-รัฐบาล-บีทีเอสกรุ๊ป ก็คงเปลี่ยนและอาจหาทางออกจากเขาวงกตมหาภัยปัญหารถไฟฟ้าสายสีเขียวได้เสียที ■



พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา



พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา

ข่าวดีสำหรับกลุ่มบีทีเอสดังกล่าว บทวิเคราะห์ บล.กรุงศรี ระบุหลัง กทม. มีท่าทีประนีประนอมมากขึ้น และพยายามหาทางออกในกรณีพิพาทเกี่ยวกับการชำระเงินตามข้อตกลงของงาน E&M และ O&M รถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ทำให้ BTS มีโอกาสสูงที่จะได้รับชำระเงินตามสัญญา E&M ก่อนสัญญา O&M เพราะกรณีของงาน E&M ไม่ได้อยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาล ในขณะที่ BTS และกทม. ไม่ได้มีข้อพิพาทเกี่ยวกับสัญญาฉบับนี้ หากเป็นกรณีนี้จริง BTS จะได้เงินสด 1.9 หมื่นล้านบาท ซึ่งจะช่วยให้สมดุลของ BTS แข็งแกร่งมากขึ้น ส่งผลให้ราคาหุ้น BTS ตอบรับในเชิงบวก เพราะราคาหุ้นในช่วง 2-3 เดือนที่ผ่านมาตกลงแรงจากความกังวลเกี่ยวกับหนี้ของ กทม.

อย่างไรก็ดี เรื่องที่ผู้ว่าฯ ชัชชาติ กับ เจ้าสัวศิริ เจริญ ต้าวยาวแล้วออกมาดังที่มีความคืบหน้าข้างต้นนั้น **พล.อ.ประยุทธ์**

จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ให้สัมภาษณ์แบบปิดเรื่องให้พันตัวในทำนองว่า กทม. กับเอกชนก็ว่ากันไป เรื่องนี้ก็สุดแล้วแต่ ที่ผ่านมารัฐบาลต้องการให้แก้ไขปัญหา แต่ยังไม่ได้ เพราะเป็นเรื่องของกฎหมาย ข้อตกลง และความรับผิดชอบ ... ทราบว่ามีการพูดคุยกันถึงเรื่องจ่ายหนี้สินก็ว่ากันไป ทั้งหมดอยู่ในกรอบอำนาจของผู้ว่าฯ กทม. เป็นเรื่องที่ กทม.ต้องหาทางแก้ไขปัญหาว่าจะเอาอย่างไรกันต่อไป

ด้าน **พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย กล่าวถึงกรณีกรุงเทพมหานครเตรียมพิจารณาจ่ายหนี้ 20,000 ล้านบาทให้บีทีเอส ขณะนี้เป็นเรื่องที่กรุงเทพมหานครพยายามหาแนวทางที่จะดูแลหลังจากทำเรื่องมาถึง ครม.แต่ ครม.คงพิจารณาไม่ได้ตามระเบียบ กกต.คงต้องรอรัฐบาลใหม่

นายปกรณ์ นิลประพันธ์ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา กล่าวว่า ในเรื่องนี้ต้องดูข้อบังคับของกรุงเทพมหานคร ว่าการเสนอสภากรุงเทพมหานคร จะต้องกลับมารายงาน ครม. หรือไม่ ที่สำคัญ คือ กรุงเทพมหานคร มีเงินใช้หนี้ให้บีทีเอสหรือไม่ หากไม่มีต้องของบประมาณจาก ครม. ซึ่งหมายความว่า ครม.ต้องพิจารณาอนุมัติแล้วเสนอคณะกรรมการการเลือกตั้ง (กกต.) ตามขั้นตอน

นายวิชณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะที่กำกับดูแลสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี (สปน.) กล่าวว่ากรณี กทม.เตรียมจ่ายหนี้ 20,000 ล้านบาท ให้บีทีเอส ขณะนี้ กรุงเทพมหานคร ยังไม่ส่งรายละเอียดมา ส่วนที่นายชัชชาติว่าต้องผ่าน ครม.อีกครั้งเพราะเรื่องนี้ค้างอยู่ใน ครม. นั้น ไม่มีคืนกลับไปหมดแล้วแต่อาจจะต้องให้ ครม.ให้ความเห็น ต้องให้กรุงเทพมหานคร ดัดสินใจก่อน หากตัดสินใจแล้วขอให้แจ้งมาที่ ครม.ว่าจะเอาเงินหรือจะเอาอย่างไร

หากย้อนกลับไปยังจุดเริ่มต้นของสัมปทานสายสีเขียวที่วุ่นไม่จบ ก่อนหน้าเมื่อปี 2562 พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ใช้อำนาจออกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 3/2562 เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2562 เพื่อให้เกิดการบูรณาการในการบริหารโครงการและสัญญาของรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้งหมดให้เกิดเอกภาพ เดินรถได้อย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็น **ธรรม** ไม่เป็นภาระต่อประชาชน

การใช้อำนาจพิเศษ ม.44 เพื่อจัดการเรื่องดังกล่าว พล.อ.ประยุทธ์ ซึ่งมีฐานะเป็นนายกรัฐมนตรี ที่มาจากการเลือกตั้ง ชี้แจงอีกครั้งในการอภิปรายไม่ไว้วางใจรัฐมนตรีรายบุคคล เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2564 ว่า ครม.มีมติเมื่อปี 2561 เห็นชอบให้โอนส่วนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 2 (ช่วงเบร็ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ก่อสร้าง ให้กับกรุงเทพมหานคร (กทม.) เป็นผู้จัดการแทน พร้อมกับรับภาระหนี้สินต่างๆ จาก รฟม. โครงการดังกล่าวมีสัญญาดำเนินงานแตกต่างกันในแต่ละช่วง อาจทำให้มีปัญหาในการบูรณาการการบริหารโครงการให้เอกภาพ และถ้าต้อง

จะใช้เงินนำเงินสะสมของ กทม.ที่มีอยู่ประมาณ 40,000 ล้านบาท โดยสภาฯ ออกข้อบัญญัติใช้เงินสะสมจ่ายขาดได้หรือไม่อย่างไร ซึ่งที่ผ่านมา กทม.มีการตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษา ประชุมกันไปแล้ว 5 ครั้งเพื่อดูว่าจะปฏิบัติตามสัญญาอย่างไรให้ถูกต้องตามกฎหมาย

สอง ค่าจ้างเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) ประมาณ 3 หมื่นล้านบาท เนื่องจาก บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด หรือ เคที ว่าจ้างบีทีเอสซี เดินรถตามที่ กทม.มอบหมาย แต่ที่ผ่านมาเรื่องนี้ยังไม่ผ่านสภา กทม. ดังนั้นต้องเสนอสภา กทม. พิจารณออนุมัติเรื่องให้เคทีก่อนที่ผูกพันก่อน

“กทม.เห็นใจเอกชน ... มีการเดินรถตลอด แต่เป็นระเบียบปฏิบัติ ที่ผมในฐานะฝ่ายบริหาร กทม. และสภา กทม. ที่เป็นฝ่ายนิติบัญญัติ ซึ่งเพิ่งเข้ามารับตำแหน่ง ต้องศึกษาและพยายามทำให้ถูกต้องตามกฎหมาย ต้องมีการศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม เพราะบางเรื่องมีความซับซ้อน และแต่ละคนไม่มีพื้นฐานด้านนี้มาก่อน ... ศึกษาในระดับหนึ่งแล้วน่าจะเดินหน้าต่อไปได้ แต่การใช้เงินอย่างไร ต้องมีระเบียบปฏิบัติที่ถูกต้อง ...” นายชัชชาติ กล่าว

สาม กทม.จะติดตามเร่งรัดในฝั่งรัฐบาลในเรื่องที่ กทม. ทำหนังสือผ่านกระทรวงมหาดไทย เพื่อพิจารณา 3 ประเด็น ได้แก่ 1. ขอให้รัฐบาลสนับสนุนค่าโครงสร้างพื้นฐานรถไฟฟ้าสายสีเขียว เหมือนกับโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ และค่าติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ (E&M) ส่วนต่อขยาย 2 ซึ่งตามคำสั่ง ม.44 มอบหมายให้ กทม.รับผิดชอบรถไฟฟ้าสายสีเขียว แต่ไม่ได้ให้เรื่องค่าใช้จ่ายมาด้วย เรื่องนี้ได้เสนอ ครม.ผ่านกระทรวงมหาดไทยไปแล้วว่า กทม.มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ

2. เรื่องคำสั่ง ม.44 ที่ยังค้างอยู่ เพราะมูลหนี้ค่าติดตั้งระบบ E&M อยู่ในเงื่อนไขสัญญาสัมปทานใหม่ที่ กทม.ส่งให้กระทรวงมหาดไทย (มท.) เพื่อเสนอ ครม.พิจารณา ซึ่งมูลหนี้ดังกล่าวคาดการณ์ว่าจะถูกหักกลบลบหนี้ด้วยสัญญาสัมปทานที่ผ่านมา กทม.เคยสอบถาม ครม.จะเอาอย่างไรเรื่องสัญญาสัมปทานตาม ม.44 แต่ยังไม่ได้ข้อยุติ ซึ่งเป็นเวลาหลายปีแล้ว จะเดินหน้าต่อหรือจะหยุด ดังนั้น กทม.จะทำหนังสือถึงกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอรับทราบความคืบหน้า เพราะเรื่องขยายสัมปทานเพื่อแก้ปัญหาหนี้สินทั้งหมดยังไม่มีความคืบหน้าออกมา

3. กทม.จะทำหนังสือสอบถามไปยัง ครม.เพื่อเร่งรัดว่าจะดำเนินการอย่างไร ซึ่ง กทม.เห็นใจเอกชนที่มีภาระหนี้ เพราะบีทีเอสช่วยแบ่งเบาเรื่องการเดินทาง ปัจจุบันมีคนใช้บริการประมาณ 1 ล้านเที่ยวคน/วัน สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว มีภาระหนี้รวมประมาณ 9 หมื่นล้านบาท แบ่งเป็นค่าโครงสร้างพื้นฐาน และค่าติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งส่วนนี้หากรัฐบาลรับภาระไปเรื่องจะจบง่าย

ตามความตั้งใจของ “อาจารย์ทวีป” หลังเข้ารับตำแหน่ง ผู้ว่าฯ กทม. ใหม่ๆ นั้น เขาจะเข้ามาดูรายละเอียดในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เรื่องแรกสุด คือหนี้สินที่กทม.ติดค้างภาคเอกชนกว่า 1 แสนล้าน ซึ่งก่อนแรกเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นจากงาน

โครงสร้างโยธาที่รัฐบาลโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สร้างไว้แล้วโอนมาให้ กทม.รับหนี้ส่วนนี้รวม 6 หมื่นล้านบาท ก่อนที่สองเป็นค่าติดตั้งระบบฯ อีก 2 หมื่นกว่าล้านบาท และก่อนที่สามเป็นค่าสัญญาค่าจ้างเดินรถ รวม 3 หมื่นล้านบาท กทม.ไม่ได้ว่าจ้างโดยตรงแต่เป็นการจ้างผ่านบริษัทลูกคือกรุงเทพธนาคม ซึ่งสัญญาว่าจ้างเดินรถที่ทำสัญญาถึงปี 2585 เป็นการตัดสินใจของผู้บริหารบริษัทกรุงเทพธนาคม และเป็นการว่าจ้างโดยไม่จัดทำผ่าน พ.ร.บ.ร่วมทุนและไม่ได้เสนอเรื่องให้สภา กทม.อนุมัติก่อนว่าจ้าง เรื่องนี้อยู่ในขั้นตอนการตรวจสอบของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) และอีกเรื่องคือ การพิจารณาต่อสัมปทานรถไฟฟ้าที่กำลังจะหมดอายุในปี 2572

นายวิศณุ ทรัพย์สมพล รองผู้ว่าฯ กทม. ขยายความว่า ขณะนี้ กทม.ทำหนังสือถึง มท.เพื่อเสนอ ครม. ให้รัฐบาลช่วยสนับสนุนค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสายสีเขียว ส่วนต่อขยาย 2 ที่รับโอนจาก รฟม. ถือว่าเป็นหนี้รัฐบาลมูลหนี้เกือบ 60,000 ล้านบาท ส่วนค่าติดตั้งระบบและค่าจ้างเดินรถ รถไฟฟ้า กทม.เป็นหนี้บีทีเอสซี ราวๆ 40,000 ล้านบาท ซึ่งหนี้ทั้ง 2 ส่วนนี้จะอยู่ในส่วนหนึ่งของเงื่อนไขในการขยายสัมปทานให้เอกชน เรื่องยังค้างอยู่ที่ มท. ที่จะต้องเสนอให้ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งคาดว่าจะต้องรอรัฐบาลชุดใหม่

อย่างไรก็ตาม หากรัฐบาลไม่สนับสนุนในส่วนค่าติดตั้งระบบ กทม.ต้องจ่ายเอง แต่ก่อนจะจ่าย ต้องนำเรื่องเข้าสู่สภา กทม.เพื่อขอความเห็นชอบ เพราะปัจจุบันเป็นเพียงบันทึกมอบหมายไม่ได้เป็นสัญญาจ้าง การนำเงินออกมาใช้ต้องขอสภา กทม.เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ส่วนหนี้ค่าจ้างเดินรถรถไฟฟ้า ยังไม่เสนอขอสภา กทม. เนื่องจากเป็นคดีความฟ้องร้องและอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นศาล

ด้าน **นายศิริ กาญจนพาสน์** ประธานกรรมการบีทีเอส ย้ำต้องเข้าใจว่า กทม.ต้องจ่าย 2 ส่วน ทั้งค่าติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ (E&M) ประมาณ 2.2 หมื่นล้านบาท และค่าจ้างเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) ประมาณ 3 หมื่นล้านบาท ซึ่งค่าติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ ผู้ว่าฯ กทม.ยืนยันจะเสนอสภา กทม.พิจารณา ทำให้บริษัทมีความมั่นใจว่าจะมีเงินก้อนนี้เข้ามาก่อน

ส่วนหนี้ค่าจ้างเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) วงเงินรวมประมาณ 30,000 ล้านบาท แบ่งเป็น หนี้ก้อนแรกวงเงิน 11,755.06 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ในกระบวนการอุทธรณ์ ที่ กทม.ได้ยื่นต่อศาลปกครอง หลังจากก่อนหน้านี้ศาลปกครองพิพากษาให้ กทม. และบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (เคที) ร่วมกันจ่ายหนี้ให้กับบีทีเอส คาดว่าอีกไม่นานคงมีความชัดเจน ส่วนหนี้ก้อนที่สองวงเงิน 11,068.50 ล้านบาท ทางบีทีเอสได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2565 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ส่วนหนี้ที่เหลือและหนี้ที่เพิ่มขึ้นจากการเดินรถ จะมีการดำเนินการตามขบวนการต่อไป

บีทีเอสมีลุ้น กทม.จ่ายหนี้ 2 หมื่นล้าน ค่าเดินรถ-ต่อสัมปทานรถไฟฟ้าใหม่เคาะ



นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าฯ กทม. และนายศิริ กาญจนพาสน์ ประธานกรรมการบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด และประธานคณะกรรมการบริหาร บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีทีเอสซี ร่วมแถลงถึงแนวทางแก้ไขปัญหาระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียว หลังการหารือของทั้งสองฝ่ายเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2566 ที่ผ่านมา

ถึงเวลาผ่าทางตันปัญหารถไฟฟ้าสายสีเขียว ล่าสุด “อาจารย์ทวีป” นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าฯ กทม. เจรจาดำเนินการกับเจ้าสัว “ศิริ กาญจนพาสน์” แห่งบีทีเอสกรุ๊ป มีสัญญาณออกมาเป็นบวก สำหรับการจ่ายหนี้ก้อนแรก ค่าติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ (E&M) วงเงินประมาณ 2.2 หมื่นล้าน ซึ่งจะเอาเข้า สภา กทม.เดือนกรกฎาคมนี้

หาก สภา กทม. เคาะให้จ่ายหนี้ได้ ก็ต้องถือเป็นความสำเร็จของ “เจ้าสัวศิริ” ที่เที่ยวไล่เที่ยวซื้อติดต่องานหนักจาก กทม.สารพัดรูปแบบยาวนานกว่า 4 ปี ทั้งฟ้องร้อง ทั้งขึ้นป้าย ทั้งทวงผ่านสื่อ ทั้งขอเข้าพบคณะผู้บริหาร กทม. ฯลฯ ความหนักเบาในการตามทวงหนี้ทำให้เจ้าสัวศิริ เจอกระแสดีกลับจนต้องขอความเป็นธรรมว่าบีทีเอสเป็น “เจ้าหนี้” ไม่ใช่เป็น “จำเลย” ของสังคมกันเลยทีเดียว

ตามทวงมานานจนน่าจะมีจุดที่ทำให้สังคมและคณะผู้บริหาร กทม.ชุดใหม่ เข้าใจในหัวอกตรงที่ว่าแม้บีทีเอสจะแบกภาระหนี้ที่เคลียร์ไม่ลง แต่ก็ยังคงเดินรถให้บริการประชาชน

อย่างต่อเนื่องโดยไม่เกี่ยงงอน กระทั่งผู้ว่าฯ กทม. ออกปากว่า “เห็นใจเอกชน” และเปิดวงคุยกันหาทางชดเชยหนี้ให้ในส่วนที่ไม่มีข้อขัดแย้งและมีข้อกฎหมายรองรับชัดเจน

หลังการหารือของทั้งสองฝ่ายเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2566 ที่ผ่านมา นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าฯ กทม. และนายศิริ กาญจนพาสน์ ประธานกรรมการบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด และประธานคณะกรรมการบริหาร บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีทีเอสซี ร่วมแถลงถึงแนวทางแก้ไขปัญหาระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่ง กทม. จะดำเนินการควบคู่กันไปหลายประเด็น ดังนี้

หนึ่ง เรื่องหนี้ค่าจ้างการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ (E&M) รถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยาย 2 ช่วง คือ แบริ่ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ประมาณ 2.2 หมื่นล้านบาท ซึ่งครบกำหนดชำระตามสัญญาวันที่ 29 พฤษภาคม 2566 ที่ผ่านมา ผู้ว่าฯ กทม. จะเสนอสภา กทม. อนุมัติในการเปิดประชุมสมัยหน้าในเดือนกรกฎาคม 2566 ว่า