



‘เศรษฐกิจระบบราง’ ฟื้นเฟื่องเคลื่อนประเทศ

โครงการลงทุนด้านคมนาคมของรัฐบาลในปีนี้มีมูลค่าสูงกว่า 1.7 ล้านล้านบาท โดยกว่า 80% ของวงเงินลงทุนรวม เป็นการลงทุนพัฒนา “ระบบราง” ได้แก่ รถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง รถไฟฟ้าทางคู่ 12 เส้นทาง รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 7 เส้นทาง และรถไฟชานเมือง 2 เส้นทาง สะท้อนว่ารัฐเห็นถึงความสำคัญของการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ (เมกะโปรเจกต์) ว่าจะมีส่วนสำคัญในการผลักดันการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจปีนี้ และต่อไปอีกหลายปีจากนี้

การลงทุนระบบรางด้วยเม็ดเงินมหาศาล นอกจากจะทำให้เกิดการหมุนรอบของเงินไปสู่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องอีกหลายวงรอบแล้ว ยังเป็นการ “ยกระดับ” คุณภาพชีวิตประชาชนให้ดีขึ้น ขณะเดียวกันยังนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง “ภูมิทัศน์” (แลนด์สเคป) ขยายความเป็นเมืองไปสู่ทุกหนทุกแห่งที่ระบบรางพาดผ่าน ทำให้เกิด “มูลค่าเพิ่ม” ในระบบเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามแนวรถไฟที่จะเกิดขึ้นตามมามากมาย จนรัฐบาลโดยกระทรวงการคลังมีแนวคิดที่จะจัดเก็บภาษีจากผู้ที่ได้รับประโยชน์จากโครงการลงทุนภาครัฐ โดยคาดว่าจะยกเว้นภาษี 5 ปี และบังคับใช้ได้ทันทีในปีนี้

อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ การลงทุนโครงการขนาดใหญ่กลับ “ไม่ใช่เรื่องง่าย” เพราะเกี่ยวข้องกับผู้คนหลายภาคส่วน อีกทั้งการดำเนินโครงการยังต้องโปร่งใส ตรวจสอบได้ ตอบทุกคำถามของสังคมได้ ล่าสุดคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ที่แต่งตั้งโดยคำสั่งของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) อาศัยมาตรา 44 แห่ง

รัฐธรรมนูญชั่วคราว เพื่อทำหน้าที่เร่งรัด กำกับ และตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานภาครัฐ ได้ยกเลิกเงื่อนไขการประมูลรถไฟฟ้าทางคู่ 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร (กม.) ราคาถาก 16,234 ล้านบาท , นครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 165 กม. ราคาถาก 19,270 ล้านบาท , ลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กม. ราคาถาก 23,921 ล้านบาท , มาบกะเบา-จิระ ระยะทาง 132 กม. ราคาถาก 28,505 ล้านบาท และหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 90 กม. ราคาถาก 9,853 ล้านบาท รวมระยะทาง 668 กม. มูลค่าลงทุน 9.58 หมื่นล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)

โดยสั่งแก้ไขเงื่อนไขการประมูล (ทีโออาร์) ให้แบ่งเป็น “สัญญาย่อย” 13 สัญญา เพื่อเปิดทางให้ผู้รับเหมารายกลางมีโอกาสเข้าร่วมประมูล โดยไม่มีอุปสรรคทางเทคนิค และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินโครงการ

ทั้งนี้ การกำหนดเงื่อนไขทีโออาร์ใหม่ ส่งผลให้โครงการดังกล่าวที่ผ่านการประมูลไปแล้ว โดยมีผู้รับเหมาแต่ชื่อเอกสารการประมูลไปถึง 36 บริษัท และกำลังจะเปิดซองประมูลว่าใครคือควาชัย ในเดือนมี.ค.นี้ต้องเลื่อนออกไป เสมือนนับหนึ่งในการประมูลใหม่ ส่งผลให้กำหนดแล้วเสร็จของโครงการต้องเลื่อนออกไปจากกำหนดเดิมในปี 2563 ออกไปอีก 2 ปี

เราเห็นว่า แม้โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ 5 เส้นทาง จะมีการดำเนินการล่าช้าออกไปจากแผนเดิม แต่การแก้ไขทีโออาร์ที่เปิดกว้างและสร้างความเป็นธรรมมากขึ้นย่อมเป็นสิ่งที่ดีกว่าเมื่อพิจารณาจากบทเรียนของการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ที่ผ่านมา ที่มีภูมิประเทศในเรื่องการผูกขาดการประมูลกับผู้รับเหมาไม่กี่ราย ด้วยการเขียนทีโออาร์เอื้อประโยชน์ให้กลุ่มทุนรายใหญ่ ดังนั้นหากไม่ยอมให้มีปัญหาตามมาในอนาคต ก็ต้องดำเนินการอย่างรอบคอบ รัดกุม อดทนทุกช่องทางปัญหา

การติดกระดุมให้ถูกต้องตั้งแต่เม็ดแรก ยังเป็นการสร้าง “บรรทัดฐาน” ที่ถูกต้องสำหรับการประมูลงานโครงการภาครัฐในโครงการอื่นๆ ที่จะตามมาเพื่อผลักดัน “เศรษฐกิจระบบราง” ให้ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยได้อย่างแท้จริง