



เตี้ยอุ่มค่อม ในรัฐวิสาหกิจด้านคมนาคมขนส่ง



สมหมาย ภาชี

ทานทั้งหลายคงรู้จักรัฐวิสาหกิจไทยเกี่ยวกับเรื่อง
ไร้ประสิทธิภาพในหลายมิติกันแล้ว ไม่ว่าจะยุคที่
สมัยก็เป็นอยู่อย่างนั้น รัฐบาลไม่ว่ายุคไหนก็แก้ไขไม่ได้ ที่พอ
ทำได้ก็แค่ฮือๆ เท่านั้นเอง ทั้งๆ ที่ปัญหาเกี่ยวกับการไร้
ประสิทธิภาพมีอะไรบ้างก็รู้ๆ กันอยู่

สาเหตุการไร้ประสิทธิภาพประการสำคัญของรัฐวิสาหกิจโดยทั่วไปก็คือการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งมิให้
ได้ยินได้ฟังอยู่เป็นประจำ และที่ยังคงปิดซ่อนอยู่เงียบๆ
เหมือนปลวกมอดก็มีอยู่มากมาย คอร์รัปชันที่ว่ามาจากไหน
ก็มาจากการบริหารงานหลักของรัฐวิสาหกิจนั่นเอง โดย

เฉพาะการจัดซื้อจัดจ้างนับตั้งแต่การจ้างบริษัทที่ปรึกษา
การจัดซื้อพัสดุ ไปจนถึงการจ้างงานหรือการจ้างบริษัท
ก่อสร้างให้ทำงาน

การทุจริตคอร์รัปชันเกิดขึ้นไม่ได้ถ้าไม่มีคนทำ ดั่ง
นั้น ขบวนการในการทำคอร์รัปชัน เบื้องต้นก็อยู่ที่การ
ตั้งคณะกรรมการของรัฐวิสาหกิจ อยากจะกอบโกยให้
มากก็ตั้งคนที่สนิทสนมหรือพรรคพวกของตนเข้าไปเป็น
ประธานกรรมการ เป็นกรรมการ จนกระทั่งเป็นกรรมการ
ผู้จัดการ คณะกรรมการชุดไหนมีสีของใครนั่งอยู่มากนั้น
แหละตัวปลวก ถ้าตั้งได้เบ็ดเสร็จก็หวานคอแรง เรื่อง
แบบนี้หาได้ไม่ยากในรัฐวิสาหกิจไทย โดยเฉพาะรัฐ
วิสาหกิจใหญ่ๆ

ดูเหมือนว่ารัฐบาลได้มีการคิดวางกลไกการแก้ไขปัญหา
การบริหารงานของรัฐวิสาหกิจให้ปลอดจากการกระทำ



ทุจริตของผู้บริหารและพนักงานมาตลอดเป็นระยะๆ บางรัฐบาลได้มีการเข้มงวดก็ปราบคอร์รัปชันที่เกิดขึ้นให้ออกมาเป็นข่าวอยู่ตลอด แต่เมื่อพินิจพิจารณาให้ชัดเจนนกกลับพบว่า ที่เป็นมาในอดีตถึงปัจจุบัน มีสองข้างของรัฐบาลที่ทำในเรื่องนี้ มักกระทำคนละเรื่องกัน มีข้ออ้างที่ปราบทุจริตคอร์รัปชันก็ทำไป แต่มีข้ออ้างที่สนับสนุนการกระทำทุจริตประพฤตินิยมแบบที่คิดว่าประชาชนไม่รู้ ก็กระทำไปอีกแบบ ผลที่ออกมาให้เห็นก็คือ รัฐบาลไม่สามารถสร้างความแข็งแกร่งให้เกิดขึ้นกับรัฐวิสาหกิจได้เลย

ผลที่เกิดขึ้นจากการบริหารรัฐวิสาหกิจของไทยโดยเฉพาะในด้านการคมนาคมขนส่งที่เห็นได้ชัดเจน คือสถานะที่อ่อนแอทางการเงินจนเพิ่มความเสี่ยงด้านการคลังให้กับรัฐบาล ซึ่งเป็นเจ้าของที่สำคัญ ได้แก่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งรัฐวิสาหกิจทั้งสองนี้รัฐบาลที่ผ่านๆ มาได้บริหารโดยยึดคติว่าเป็นสาธารณูปการที่จำเป็นสำหรับคนยากคนจนเลยต้องยอมจ่ายเงินอุดหนุนจากงบประมาณมาตลอด จนถึงขั้นค้างจ่ายเงินอุดหนุนก็มี นอกจากนี้ 2 แห่งนี้ก็มีรัฐวิสาหกิจน้องใหม่วัยรุ่นอีกแห่งต่อคิวเข้ามารับเงินอุดหนุนด้วยเต็มร้อย นั่นก็คือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)

รัฐวิสาหกิจ 3 แห่งที่กล่าวมาเหล่านี้ ล้วนมีปัญหาด้านการเงินที่สุ่มเสี่ยงมาตลอด ที่ยังคงดำเนินงานอยู่ได้ในทุกวันนี้ เพราะรัฐบาลไทยเป็นผู้เป็นเจ้าของแต่เพียงผู้เดียวต้องเอาเงินภาษีไปค้ำจุนอยู่ตลอดเวลา ไม่ว่าจะเป็นการหาเงินมาเสริมสภาพคล่อง การจัดงบประมาณไปจ่ายดอกเบี้ยในแต่ละปี การจัดหาเงินทุนใหม่ใช้คืนเงินกู้เก่าที่ครบกำหนด และการกู้เงินมาทำโครงการใหม่ เป็นต้น

ในขณะที่เดียวกันฐานะการเงินของรัฐบาลแต่ละปี

ซึ่งก็คืองบประมาณประจำปี ก็จัดสรรในลักษณะชักหน้าไม่ถึงหลังมาตลอด

ถ้าไปวิเคราะห์รายจ่ายงบประมาณของรัฐบาล จะพบว่าสำนักงบประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณสำคัญๆ หลายรายการให้เพียงพอและครบถ้วน เช่น รายจ่ายสมทบให้กองทุนประกันสังคม ซึ่งพบว่าสำนักงบประมาณจัดงบสมทบให้ไม่ครบในแต่ละปี โดยในปีงบประมาณนี้ก็ค้างอยู่ถึง 70,000 ล้านบาท จึงเป็นรายจ่ายก้อนใหญ่ที่รัฐบาลชักหน้าไม่ถึงหลัง ดูไปถึงรายจ่ายที่เห็นว่าพอจะค้างจ่ายไปได้เรื่อยๆ ก็จัดสรรแบบไม่พอจ่าย เช่น รายจ่ายค่าไฟฟ้าให้แก่ส่วนราชการต่างๆ ที่ต้องจ่ายให้การไฟฟ้าส่วนกลางและการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เป็นต้น

สภาพการชักหน้าไม่ถึงหลังของงบประมาณแต่ละปี เมื่อต้องมาเจอกับความต้องการเงินอุดหนุนก้อนโตๆ ของรัฐวิสาหกิจด้านคมนาคมและขนส่งเหล่านี้เข้า ใครมาเป็นรัฐบาลก็ต้องเหวี่ยงแบกด้วยกันทั้งนั้น แต่อยู่ๆ ก็มาเจอกับรัฐบาลที่มาด้วยอำนาจพิเศษไม่เคยเหนียวยากกับการหาเงินมาใช้จ่ายที่กล้าทุ่มลงทุนมหาศาลให้

ทั้ง รฟท. และ รฟม. ด้วยเงินกู้อย่างไม่อั้นในขณะนี้ เห็นแล้วทั้งเสีย ทั้งสยอง จนชนหัวลูกที่เดียว ไม่เชื่อก็ขอให้ดูงบการเงินของรัฐวิสาหกิจทั้ง 3 แห่งนี้ให้ดี ดังต่อไปนี้

ขอเริ่มเจาะไปที่ปลวกตัวเล็ก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จากงบแสดงฐานะการเงินที่หาดูได้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 คือวันสิ้นปีงบประมาณปีที่แล้ว แสดงยอดหนี้สินไม่หมุนเวียนจำนวน 102,057 ล้านบาท หรือประมาณหนึ่งแสนล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นเงินกู้ระยะยาว 72,227 ล้านบาท ที่รัฐต้องคอยอุดหนุนดอกเบี้ย และคอยกู้เงินใหม่มาทดแทนเงินกู้ระยะยาว เมื่อครบกำหนดชำระเป็นงวดๆ ไม่อุดหนุนก็เจ๊งเพราะขาดทุนทุกปี

ถัดมาลองมาดูรัฐวิสาหกิจที่ได้รับสมญานามจากชาวบ้านว่าไดโนเสาร์เต่าล้านปีกันบ้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จากงบการเงินปีเดียวกัน ของ รฟท. นี้ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2559 มียอดทรัพย์สินทั้งสิ้น 601,825 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นที่ดินจำนวนไม่น้อย รวมมูลค่าที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ถึง 507,145 ล้านบาท หรือร้อยละ 84 ของมูลค่าทรัพย์สิน ดูจากนี้พอจะทราบได้ว่า ปัจจัยการผลิตที่จะก่อให้เกิดรายได้มีไม่มาก ต้องขาดทุนไปเรื่อยๆ ประเภทพื้นไม่มี

เมื่อหันมามาดูด้านหนี้สินซึ่งมียอดหนี้สินไม่หมุนเวียนทั้งหมดถึง 317,439 ล้านบาท ในจำนวนนี้มียอดใหญ่อยู่ 2 ยอด คือ เงินกู้ยืมระยะยาว 153,191 ล้านบาท (เงินกู้ที่รัฐบาลค้ำประกันเป็นหลัก เพราะถ้ารัฐไม่ค้ำก็ไม่มีธนาคารไหนจะให้กู้) และอีกยอดคือ รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้จำนวน 137,532 ล้านบาท ยอดนี้ก็คือวงเงินที่รัฐบาลที่แล้วๆ มาเคยตกลงว่าจะอุดหนุนในเรื่องต่างๆ ให้ แต่สำนักงบประมาณก็ยังไม่จ่าย หรือจ่ายบ้างแต่ที่จำเป็นจริงๆ ที่เหลือยังไม่ให้

ลองเอา 2 ยอดจำนวนประมาณ 290,000 ล้านบาท ซึ่งก็คือหนี้สินระยะยาวนั่นเอง มารวมกับงบจำนวน 179,000 ล้านบาท ที่จะใช้ลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ที่กำลังจะเข้า ครม. ในเร็ววันนี้ รวมเบ็ดเสร็จเท่ากับ 469,000 ล้านบาท ท่านผู้อ่านลองใช้จินตนาการเอาเองเถอะครี๊บ เมื่อถึงวันที่รถไฟความเร็วสูงสายนี้จะเข้าพาดทางสายนี้เสร็จในอีก 7-8 ปีข้างหน้า เจ้าของโครงการคือการรถไฟแห่งประเทศไทยจะอยู่ในสภาพอย่างไร

ท่านผู้อ่านที่สนใจการรถไฟแห่งประเทศไทย คงจะตั้งคำถามข้อหนึ่งตรงกันว่า ในเมื่อโครงการรถไฟรางคู่ทั่วประเทศที่มีเส้นทางและมีแบบชัดเจนแล้วทำไมไม่รีบทำ มีรางคู่เมื่อไหร่ความเร็วก็จะได้ถึง 120 กม./ชม. ทำไมไม่เอางบ 179,000 ล้านบาท ที่จะสร้างรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมาไปทำ งบจำนวนนี้ทำรถไฟรางคู่ กรุงเทพฯ-หนองคาย ทั้งสายแถมมีเงินเหลือไปทำสายอื่นอีก ทำไมไม่คิด หรือไปทำรถไฟรางคู่แล้วไปโมเตอร์จีนจะเดือดดาลไซ้ไหม?

เอาละครี๊บ รายสุดท้ายขอนำไปดูน้องใหม่ไฟแรงที่



ได้รับการโปรเตคต์ที่ รัฐวิสาหกิจนี้ถือว่ายังเยาว์วัย โตช้า เพิ่งคลานตัวมได้เต็มได้แค่นั้นเอง แต่ว่าตัวโตน่าดู ผู้เน้นคือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งปัจจุบันนี้ก็ได้สร้างสายสีน้ำเงินเสร็จแล้ว และได้วิ่งให้บริการแล้วด้วยดี คนใช้กันแน่นแทบทุกวัน และอีกสายที่เสร็จแล้วเปิดให้บริการมาตั้งแต่วันที่ 12 สิงหาคม 2559 จะครบปีอยู่แล้ว แต่มีคนใช้ 15-20% ของตัวเลขประมาณการที่บริษัทที่ปรึกษาเคยบอกไว้ สายนี้คือสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน อนุมัติสร้างสมัยรัฐบาลพรรคเพื่อไทย 2 สายนี้ใช้เงินกู้จาก (JICA) ของญี่ปุ่น อัตราดอกเบี้ย 0.75% ระยะเวลาเงินกู้ 40 ปี ปลอดหนี้ 10 ปี

ซึ่งเงินกู้จากใจกัที่ว่านี้ ในช่วงตั้งแต่ปี 2556-57 ได้มีการเปลี่ยนสกุลเงินจากเยนเป็นบาทด้วยวิธี swap ไปแล้วสำหรับสายสีน้ำเงิน

เมื่อได้ทราบข้อมูลว่าทุกวันนี้รถไฟฟ้าสายสีม่วงที่ขาดตอนช่วงบางซื่อ-เตาปูน ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันประมาณ 400,000 บาท ปีหนึ่งก็แค่ 1.50 ล้านบาท ที่ผู้โดยสารน้อยมาก เพราะสายนี้วิ่งไปที่ชุมชนเบาบาง แต่มีคนรวยทั้งนักธุรกิจและนักการเมืองไปซื้อที่ดินเก็บกำไรตามเส้นทางกันมาแล้ว (สายหมอชิต-คูคต ที่เริ่มก่อสร้างก็คงเป็นอีกรอบเดียวกัน) อย่างไรก็ตาม สายสีม่วงนี้มีรายจ่ายนับตั้งแต่ค่าจ้างบริหารเดินรถ ค่าอุปกรณ์ค่าไฟฟ้ารวมแล้วถึงวันละ 11 ล้านบาท หรือประมาณปีละ 4,200 ล้านบาท นี่ยังไม่รวมค่าดอกเบี้ยเงินลงทุนนะครับ ดังนั้น การบริหารรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งจะครบปีในวันที่ 12 สิงหาคม 2560 นี้ จะมียอดขาดทุนทั้งปีไม่ต่ำกว่า 4,000 ล้านบาท อีกไม่เกินเดือนก็จะเปิดบริการเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงิน เมื่อนั้นรายได้อาจเพิ่มเป็นเท่าตัว จากเฉลี่ยรายวันละ 400,000 บาท อาจเป็น 800,000 บาท หรือปีละ 300 ล้านบาท แต่รายจ่ายค่าบริหารการเดินรถก็ไม่ต่ำกว่าปีละ 4,200 ล้านบาท ยอดขาดทุนเฉพาะสายนี้ก็คงหนีไม่พ้นปีละ 4,000 ล้านบาท

เห็นตัวเลขขาดทุนที่น่าจะเป็นแค่สายบางซื่อ-บางใหญ่ สายเดียว หัวใจคนไทยก็แทบจะหยุดเต้นแล้ว ต่อไปภายใน 3 ปีข้างหน้า รฟม.มีกำหนดก่อสร้างเสร็จ และเปิดบริการได้อีก 3 สาย ที่ขณะนี้นางนโยบายได้คืบหน้าไปมากบ้างน้อยบ้าง คือสายสีเขียวใต้ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (ยาว 13 กม.) สายสีเขียวเหนือช่วงหมอชิต-คูคต (ยาว 18.7 กม.) และสายสีน้ำเงินต่อขยายช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง-บางแค (ยาว 27 กม.) เมื่อสายเหล่านี้เปิดแล้วจะขาดทุนในการบริหารเดินรถอีกแน่นอนพันเปอร์เซ็นต์ ไม่ทราบว่ายอดขาดทุนจะเพิ่มขึ้นอีกเดือนละปีละเท่าไร ขอให้สภาพัฒน์ก็ดี สตง.ก็ดี ช่วยจ้างบริษัทที่ปรึกษาอิสระ มาทำตัวเลขให้ประชาชนผู้เสียภาษีได้ทราบหน่อยเถอะ

ยังครับ ในอีก 3 ปีข้างหน้าขาดทุนการบริหารการเดินรถของ รฟม.ยังคงไม่ถึงปีละ 10,000 ล้านบาท เพราะโครงการรถไฟฟ้า 3 สายที่ได้ลงนามไปแล้ว แต่ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง ได้แก่ สายสีส้มตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (21.2 กม.) สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี (21.2 กม.) และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง (30.4 กม.) ซึ่งสายสีชมพูและสายสีเหลืองที่เป็นรถไฟรางเบาที่มีการลงนามสัญญากับผู้ร่วมทุนไปเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 นี้เอง ทั้งสามสายสามสีนี้มีกำหนดเสร็จในปี 2566 หรืออีก 6 ปีข้างหน้า รวมกับ 3 สายที่ขณะนี้กำลังก่อสร้าง ซึ่งมีกำหนดจะเปิดให้บริการภายในปี 2563 รวมเป็น 6 สาย บวกกับสายสีน้ำเงินและสายสีม่วงที่เปิดให้บริการเดินรถไปแล้วอีก 2 สาย รวมเป็น 8 สาย เอาแค่นี้ก่อนพอ อีก 5 สายที่กำลังอยู่ระหว่างการศึกษาของกระทรวงคมนาคมยังไม่ต้องพูดถึง

8 สายนี้รวมกันทั้งหมดจะใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น ทั้งที่ได้ลงทุนไปแล้วและที่จะต้องลงไป แถมด้วยดอกเบี้ยอีกส่วนหนึ่ง โดยการกู้เงินภายในประเทศในระยะสั้นๆ 2-5 ปี รวมแล้วคงจะเป็นเงินกู้ไม่น้อยกว่า 650,000 ล้านบาท หรือเท่ากับประมาณหนึ่งในสี่ของรายได้ภาษีอากรทั้งหมดของประเทศที่เก็บได้ในรอบปีปัจจุบัน นี่ยังไม่รวมค่าบริหารการเดินรถที่จะมีการขาดทุนจำนวนไม่ใช่น้อยในแต่ละสาย โดยดูได้จากสายสีม่วงในขณะนี้เป็นอย่าง ซึ่งก็ต้องมีการกู้เงินมาชดเชยการขาดทุนตั้งว่านี่อีก อย่าลืมนะครับว่าเงินกู้จากในประเทศขณะนี้อัตราดอกเบี้ยค่อนข้างต่ำ และในอีก 6 ปีข้างหน้า ถ้าอัตราดอกเบี้ยเป็นขาขึ้นตอนนั้นก็คงเพิ่มสูงขึ้นอีก 1.0-1.5% เฉพาะดอกเบี้ยที่เพิ่มของหนี้ 650,000 ล้านบาทก็คงไม่หนีปีละ 10,000 ล้านบาท

มองภาพที่มีส่วนจะเป็นจริงอย่างยั่งยืนไว้ให้ตี นี้เฉพาะของ รฟม.ที่เดียวเท่านั้น ยังไม่รวม รฟท. และ ขสมก. ณ เวลานี้ถ้าไม่คิดแก้ไข ไม่คิดแบ่งหรือขยายโครงการออกเป็นช่วงๆ แล้วทำเฉพาะที่ไม่ถึงชุมชนหนาแน่นที่ชัดเจนก่อน เอาแต่ทะเลาะลงไปถึงพื้นที่ว่างสีเขียวที่บรรดาเสียผู้เสียคนและบริษัทบริหารสินทรัพย์ต่างๆ ไปซื้อคดหน้าไว้ บอกได้คำเดียวว่าภายใน 6 ปีข้างหน้านี้ ทั้งไอ้เตี้ยและไอ้ค่อมที่โอบอุ้มกันมา จะต้องนอนหงายพบให้ชาวโลกได้ดูชมกันอีกแน่ๆ