

จ้างเก่ง!!งบทั้งปี268ล.จ้างศึกษา255ล.

● ผอ.สนข.รับขาดคนต้องหา'ทุนซื้อ'ช่วย

● ใ้โหดล้งสมองของชาติ-ยันไม่ควรรุบ

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า หลังจากการประชุม คณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 12 ก.พ. ที่ผ่านมา มีมติเห็นชอบร่างกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสนข. กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... โดยจัดสำนักงานโครงการพัฒนาระบบรางออกจากโครงสร้างส่วนราชการ สนข.เพื่อรองรับการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง ทำให้สนข. ถูกจับตา และมีการส่งข้อมูลในลักษณะการแสดงความคิดเห็นมายังหนังสือพิมพ์เดลินิวส์จำนวนมาก ว่ากระทรวงคมนาคมควรยุบ สนข. หรือไม่ เนื่องจากเหลือบุคลากรน้อย

ประกอบกับเมื่อมีการปฏิรูปส่วนราชการมาจากสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(สจร.) ที่เคยสังกัดสำนักงานรัฐมนตรีมาเป็นสนข. ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทำให้สนข. มีบทบาทและเครดิตความน่าเชื่อถือน้อยลงอีกทั้งยังกลางแกลงถึงความอิสระในการวิเคราะห์แผนงานต่าง ๆ และความเป็นกลางพร้อมข้อวิพากษ์วิจารณ์ในทำนองที่ว่าหน่วยงานที่คิดวิเคราะห์เสนอแผนงานโครงการเพื่อสนองนโยบายของกระทรวงคมนาคม แตกต่างจากการสังกัดสำนักงานฯ เชนเช่นหน่วยงานอื่น อาทิ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สศช. ที่สำคัญยังวิพากษ์วิจารณ์ด้วยว่าสนข.ไม่ใช่หน่วยแผนงานที่คิดวิเคราะห์ได้เองแต่มีใช้วิธีจ้างที่ปรึกษามาทำงานแทนแทบทั้งสิ้น

ผู้สื่อข่าวได้ขอสัมภาษณ์นายสรยุทธ ทรงศิริโล ผู้อำนวยการสนข. ถึงประเด็นการถูกวิพากษ์วิจารณ์ในครั้งนี้ ซึ่งนายสรยุทธกล่าวชี้แจงว่า การตัดโอนบุคลากรของสนข.ไปกรมการขนส่งทางราง 42 อัตรา จะเหลือเจ้าหน้าที่ 193 อัตราจากที่มีอยู่ทั้งหมด 235 อัตรา ขอมรับว่ากระทบต่อการทำงานในภาพรวม ประกอบกับที่ผ่านมาบุคลากรที่มีอยู่ก็ปฏิบัติหน้าที่กันอย่างล้นมืออยู่แล้ว ดัง



นั้นจึงเตรียมเสนอขออัตรากำลังเพิ่ม 40 อัตรา ซึ่งไม่ได้เป็นการขอเพื่อทดแทนอัตรากำลังที่หายไปแต่อยู่ในแผนที่จะดำเนินการอยู่แล้วเพื่อให้เพียงพอกับการทำงานที่มีภารกิจมากขึ้น

นายสรยุทธ กล่าวต่อว่า สนข.ถือเป็นคลังสมองที่เสนอแนะนโยบายการขนส่งและจราจรในทุกโหมดของกระทรวงคมนาคมทั้ง บก น้ำ รังและอากาศโดยเฉพาะการจัดทำแผนแม่บทการขนส่งและแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งในกรุงเทพมหานครและภูมิภาค อีกทั้งยังมีการระดมเพิ่มจากเดิมอีกมาก อาทิ ด้านมลพิษสิ่งแวดล้อม ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับผู้พิการ การลดก๊าซเรือนกระจก การลดใช้พลังงานด้านขนส่ง เป็นต้น โดยงานของสนข.ทั้งหมดจะเป็น

แนวทางให้ทุกหน่วย
งานในสังกัดกระทรวง
คมนาคมนำไปปฏิบัติ
และต่อยอดให้เกิด
ประโยชน์สูงสุดต่อไป

นายสรารัฐ
กล่าวอีกว่า สำหรับปมปัญหาและข้อสงสัยเรื่องการว่าจ้างที่
ปรึกษาศึกษาโครงการต่าง ๆ นั้นยอมรับว่าค่อนข้างจำเป็นเนื่อง
จากสนข.มีบุคลากรไม่เพียงพอที่สำคัญต้องการได้ข้อมูล
ที่ถูกต้องครอบคลุมครบทุกด้านอย่างแท้จริงโดยเฉพาะบาง
โครงการที่ต้องการความรู้เฉพาะด้านหรือต้องใช้เทคโนโลยี



และนวัตกรรมขั้นสูง
ในการวิเคราะห์โดย
ในปีงบประมาณ 61
ได้รับงบฯทั้งสิ้น
408,257,200
ล้านบาท แบ่งเป็น
ค่าจ้างที่ปรึกษา
366,810,200 ล้าน
บาท หรือ 89.8%
ส่วนปีงบประมาณ
62 ได้รับงบฯทั้งสิ้น
268,527,700 ล้าน
บาท เป็นค่าจ้างที่

ปรึกษา 255,360,200 ล้านบาท หรือ 95% งบปี 62 ส่วน
ใหญ่เป็นงบฯผูกพันจะมีรายการใหม่แค่ 26,783,900 ล้านบาท

“ยืนยันว่าผลการศึกษาจากการว่าจ้างที่ปรึกษาทุก
โครงการได้ถูกนำไปใช้เป็นประโยชน์ในการดำเนินโครงการ
ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทั้งสิ้นโดยผลการ
ศึกษาบางโครงการสามารถช่วยหน่วยงานลดต้นทุนในการ
ดำเนินโครงการในอนาคตได้จำนวนมากเช่นโครงการศึกษา
ความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้
สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่าง
เมือง (มอเตอร์เวย์) ของกรมทางหลวง (ทล.) สามารถ
ช่วยลดงบประมาณลงได้กว่า 8 หมื่นล้านบาท จากแผนแม่บท
ของทล. 21 เส้นทาง งบประมาณรวม 2.12 ล้านล้านบาท
เป็นต้น” นายสรารัฐ ยืนยันปิดท้ายถึงข้อวิพากษ์วิจารณ์ที่
เกิดขึ้น.