

มองรอบทิศ

สคร! บนทางด่วน 2

เคยได้ยิน “ตุลาการ” คนหนึ่งบอกว่า หากสัญญาสัมปทานที่รัฐให้กับเอกชนใด ๆ เมื่อสิ้นสุดสัญญา และรัฐมีศักยภาพที่จะบริหารจัดการ ได้ สัมปทานนั้นควรกลับมาอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของรัฐ เพื่อประโยชน์สาธารณะ

โดยเฉพาะกรณีโครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) มีข่าวหนาว่าคณะกรรมการ (บอร์ด) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีมติเสนอกระทรวงคมนาคม พิจารณาทางเลือกให้ต่อสัญญาสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 ระหว่าง กทพ. กับบริษัทเอกชนแห่งหนึ่ง ออกไปอีก 37 ปี เนื่องจากสัญญาสัมปทานฉบับเก่า กำลังจะสิ้นสุดในเดือน ก.พ. 63

ตัวเลขการต่อสัญญาสัมปทานออกไปอีก 37 ปี มาจากไหน? ก็ต้องบอกว่าบอร์ด กทพ.อ้างว่ามาจากผลการศึกษาที่ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ทำการศึกษาวิจัยจนได้ตัวเลขออกมาที่ 37 ปี

“พยัคฆ์น้อย” ฝากข้อมูลต่อไปนี้ให้ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม รับทราบไว้ เพื่อวันหน้าการต่อสัญญาสัมปทานทางด่วนขั้น 2 จะเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี(ครม.)

1. ทางด่วนขั้นที่ 2 จะหมดอายุสัมปทาน

ในเดือน ก.พ. 63 มีปริมาณรถยนต์ใช้บริการประมาณ 513,349 คัน/วัน มีผู้เชี่ยวชาญคิดตัวเลขรายได้ต่อปี โดยที่ กทพ.ต้องแบ่งรายได้ให้เอกชนรายดังกล่าวในอัตรา 60 : 40 ซึ่งตัวเลขรายได้ต่อปีที่เอกชนได้รับ (40%) คือ เม็ดเงินประมาณ 3,300 ล้านบาท

2. หากไม่ต่อสัญญาสัมปทาน กทพ.จะมีรายได้เพิ่มขึ้นทันทีอีกประมาณ 3,300 ล้านบาท/ปี และในอนาคตปริมาณรถยนต์ต้องเพิ่มขึ้น รายได้ยิ่งเพิ่มขึ้นด้วย

3. ปัจจุบัน “ทางด่วน” ใช้เจ้าหน้าที่และพนักงานจัดเก็บค่าผ่านทาง และส่วนงานอื่น ๆ ของ



อาคม

พล.อ.ประยุทธ์

กทพ.อยู่แล้ว! ในแง่ของศักยภาพการบริหารจัดการ กทพ.จึงมีความพร้อม และถ้ามีการนำเทคโนโลยีมาบริหารจัดการมากกว่านี้ ย่อมทำให้ต้นทุนการบริหารลดลง โอกาสในการขึ้นค่าผ่านทางจะมีน้อย! เนื่องจากกทพ.มีอำนาจในการบริหารและจัดการแบบเบ็ดเสร็จ

4. กทพ. อาจมีเคล็ดลับกับเอกชนรายนี้หลายคดี เกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายและผิดสัญญา ถ้า กทพ.แพ้ทุกคดี ต้องจ่ายค่าเสียหายรวมดอกเบี้ยประมาณ 30,000 ล้านบาท แต่ปัจจุบันทราบว่ายังไม่มีคดีไหนสิ้นสุด! ยังไม่มีการบังคับคดี!

ต่อให้เลวร้ายที่สุด! กทพ.แพ้ทุกคดี ต้องจ่ายประมาณ 30,000 ล้านบาท แต่เมื่อลองดูผลงานของ กทพ. เมื่อปี 61 มีรายได้ 1.62 หมื่นล้านบาท ทำกำไรกว่า 9 พันล้านบาท เพราะเก็บเงินค่าผ่านทางได้วันละกว่า 71 ล้านบาท เรียกว่ามีสภาพคล่อง และฐานะการเงินดีมาก! จึงสามารถรับภาระตรงนี้ภายในเวลาไม่กี่ปี ไม่ต้องถึง 37 ปี ที่จะต่ออายุสัมปทานให้เขา

5. รายละเอียดสัญญา ข้อที่ 21 ที่ กทพ.ทำไว้กับเอกชนดังกล่าว เรื่องการต่อสัญญาอาจต่อไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี (รวม 20 ปี) ตามเงื่อนไขที่ กทพ. และเอกชนตกลงกัน ดังนั้นถ้าจะให้กินเวลาจากนี้ อาจเข้าข่าย “สัมปทานใหม่” ซึ่งต้องเปิดโอกาสให้เอกชนรายอื่นเข้ามาร่วมแข่งขันด้วย

6. คนบางกลุ่มออกมาอะอะอะ เต่ง! พอเป็นพิธี! แต่สุดท้ายบอกว่าถ้า บอร์ด กทพ.ยอมลดสัมปทานจาก 37 ปี ลงมาเหลือ 30 ปี จะโอเค! : ซึ่งดู ๆ แล้วงานนี้เหมือน “เล่นละคร” กันบนทางด่วนขั้นที่ 2 เพราะไม่ว่าผลจะออกมาที่ 37 ปี หรือ 30 ปี ฝ่ายเอกชนก็ยังมีชัย! จากที่เขาไม่ควรจะได้เลย หรือถ้าได้อีก ก็แค่ต่อสัญญา 10 ปี ไม่เกิน 2 ครั้ง รวม 20 ปี เท่านั้น

สรุปว่าถ้าเรื่องนี้ผ่านกระทรวงคมนาคม หลุดเข้ามาถึง ครม. ต้องตรวจสอบและขอข้อมูลจาก กทพ.ให้รอบด้าน เช่น รายงานการศึกษาจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์-คดีความต่าง ๆ-จำนวนรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนและรายได้ของ กทพ.

เพื่อที่ ครม. จะไม่เคลิ้มไปกับ “สคร! บนทางด่วน 2” ไม่เช่นนั้นงานจะเข้า! ตอนหมดอำนาจจะเอาไปแล้ว!!!

พยัคฆ์น้อย