

งบที่ปรึกษา 3.2 พันล้าน >02

ในที่สุดการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสี่สั้มส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ก็กลับมาใช้วิธีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost แบบสัญญาเดียวตามรูปแบบเดิมที่วางไว้ แม้ว่าก่อนหน้านี้ นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะกำกับดูแลกระทรวงคมนาคม นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จะเสนอให้เปลี่ยนแปลงรูปแบบการลงทุนด้วยการแยกงานโยธาดูแลงานก่อสร้างด้วยวิธีประมูล

เมื่อย้อนกลับไปที่พบว่าสาเหตุสำคัญที่ทำให้การลงทุนโครงการนี้กลับมาใช้รูปแบบ PPP เนื่องจากการลงทุนโครงการนี้เข้าข่าย

ฝ่าปมร้อยสายสี่สั้ม ติดล็อกพ.ร.บ.วินัยการเงินการคลัง

ลักษณะของกิจกรรม มาตรการหรือโครงการตามบทบัญญัติในมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 รฟม.จะต้องจัดทำแผนบริหารจัดการโครงการ ประมาณการรายจ่ายแหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ ประโยชน์ที่จะได้รับประเมินภาระทางการเงินการคลังการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นในอนาคต รวมทั้งจัดทำรายงานเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจริง

เมื่อพิจารณารายละเอียดของวงเงินดำเนินงานโยธา จำนวน 84,568 ล้านบาท พบว่าโครงการนี้ยังมีค่าใช้จ่ายที่เป็นงบสำรองที่จัดเตรียมไว้ (Provisional Sum งานโยธา) จำนวน 4,029 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุม งานโยธา จำนวน

3,223 ล้านบาท รวมเป็นวงเงินทั้งสิ้น 96,012 ล้านบาท ถ้ารวมงบที่รัฐจะต้องจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินอีก 14,661 ล้านบาท จะทำให้วงเงินลงทุนรวมโครงการนี้กว่า 1.1 แสนล้านบาท

หากรัฐบาลจะเปลี่ยนรูปแบบมาว่าจ้างเอกชนก่อสร้างงานโยธา ก็จะเป็นภาระของรัฐบาลอย่างมากในการตั้งงบประมาณสำหรับว่าจ้างเอกชนเข้ามาดำเนินการ ที่สำคัญยังมีข้อจำกัดในเรื่องของกรอบสัดส่วนการถือหุ้นผู้กักตุนงบประมาณรายจ่ายที่กำหนดไว้ว่าต้องไม่เกิน 8% ของงบประมาณรายจ่ายประจำปี ทำให้การลงทุนโครงการนี้ต้องกลับมาใช้รูปแบบ PPP ตามที่มีการกำหนดไว้ตั้งแต่แรก ■