



ฝ่าปฏิบัติการ 120 วัน 'ศักดิ์สยาม ชิดชอบ'



นตีกอปปี้ไปขายไม่ได้
วางใจรัฐบาล พล.อ.
ประยุทธ์ จันทร์โอชา
ระหว่างวันที่ 18-19
ธันวาคมนี้ มีกระแสข่าวออกมา
ว่า นอกจาก พล.อ.ประยุทธ์
นายกรัฐมนตรี หัวเรือใหญ่ นาย
สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกฯ
และ พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา
รมว.มหาดไทย ตกเป็นเป้าในครั้ง
นี้แล้ว นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ
รมว.คมนาคม เป็นรัฐมนตรีอีก
รายที่ต้องเจอศึกหนักในรอบนี้

รายการ NEWSROOM
ห้องข่าวเศรษฐกิจ ซึ่งออกอากาศ
ทุกวันจันทร์-ศุกร์ ตั้งแต่เวลา
10.30-11.45 น. ทางเนชั่นทีวี
ช่อง 22 ช่วง ลึกแต่ไม่ลึก กับ
บากัน บุญเลิศ ตอน ตามหา
ปมอภิปรายรัฐมนตรี 120 วัน
กรม.นายกฯลงดู "ศักดิ์สยาม"
ของร้อนฝ่ายค้านสุ่มไฟใส่รัฐบาล
ลงดู ดำเนินรายการโดย บากัน
บุญเลิศ และวิลาสินี แวน ฮาเรน
ระบุว่า

นับตั้งแต่วันเข้ารับตำแหน่ง
ถึงวันนี้ การบริหารงานของนาย
ศักดิ์สยาม รมว.คมนาคม ถูกจับ
จ้องและตั้งข้อสังเกตจากสังคม
มีหลายเรื่องที่น่าสนใจ ไม่ว่า
จะเป็นการย้าย "อธิบดีกรมการ
ขนส่งทางบก" ให้ไปนั่งเป็น
"รองปลัดกระทรวงคมนาคม"
และโยก "รองปลัดกระทรวง"
มานั่งเป็น "อธิบดีกรมการขนส่ง
ทางบก" แทน

ที่ถูกจับจ้องเป็นพิเศษ
คือ การปรับเปลี่ยนนโยบาย
ของ "กรมการขนส่งทางบก"

จากเดิมมีนโยบายกำหนดให้
"รถตู้โดยสาร" ต้องเปลี่ยนเป็น
"รถมินิบัส" เพื่อให้เหมาะกับการ
ขนส่งสาธารณะภายใน 10
ปี เป็น ยึดอายุให้รถตู้จาก 10
ปี เป็น 12 ปี ทั้งยังให้เป็นไป
ตาม "ความสมัครใจ" ของผู้
ประกอบการแทน

นายบากันตั้งข้อสังเกต
เรื่องนี้ว่า ในเชิงของการปฏิบัติ
จากข้อมูลกรมการขนส่งทางบก
ระบุว่า มีรถตู้จดทะเบียนกัน
ทุกวัน ด้วยเหตุนี้รถตู้ที่มีอายุ
ครบ 10 ปี ในแต่ละปีจึงมีมาก
ถึง 4,000-5,000 คัน ไม่ใช่
จำนวนหลักพันคันอย่างที่เข้าใจ
กัน ดังนั้นแนวนโยบายดังกล่าว
นี้แทนที่จะพิทักษ์ชีวิตประชาชน
ที่ใช้บริการรถตู้สาธารณะที่มี
คุณภาพและได้มาตรฐาน แต่
กำลังไปเอื้อให้กับผู้ประกอบการ
เจ้าของรถตู้หรือไม่?

ขณะเดียวกันก็มีนโยบาย
ให้รถส่วนบุคคลรับจ้างสาธารณะ
สามารถให้บริการผ่านแอปพลี-
เคชันได้ ซึ่งที่ผ่านมามีนโยบาย
ให้เฉพาะรถแท็กซี่เท่านั้นที่ให้
บริการผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อ
ให้เข้าสู่ระบบและสามารถตรวจ
สอบได้ วันนี้กลับมีนโยบายให้
รถส่วนบุคคลสามารถวิ่งรับจ้าง
สาธารณะได้ด้วย

"คำถามสำคัญ ก็คือเมื่อ
เปิดให้รถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้าง
สาธารณะได้แล้ว เมื่อมีรายได้
เพิ่มขึ้นก็ต้องทำให้มีระบบการ
เสียภาษีที่ถูกต้องเช่นเดียวกับรถ
แท็กซี่ซึ่งให้บริการรับจ้างสาธารณะ
ด้วย ปัจจุบันทราบว่าได้มีการยก



120 วันรัฐบาล 'คมนาคม-ทบทวน' โครงการอะไรบ้าง

**นโยบายยืดอายุ
การใช้งาน
รถตู้โดยสาร**

เดิม รถตู้โดยสาร
ครบ 10 ปี ต้องเปลี่ยน
เป็นมินิบัส

ใหม่ ใช้ระบบ
สมัครใจ

10ปี → 12ปี

ไม่ให้เกิดปัญหา
อุปทานมากกว่า
อุปสงค์

ไม่ให้เกิดปัญหา
จราจรติดขัด

รถโดยสารเทศ
กรจะพา ค่า
ความถี่น้อย
เสี่ยงอุบัติเหตุ

**การเปลี่ยนรูปแบบลงทุน
รถไฟฟ้าสีส้มตะวันตก**
(ศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์)

มูลค่าโครงการ **122,041 ล้านบาท**

ข้อเสนอเดิม PPP Net Cost

- ภาครัฐ ลงทุน
งานระบบหลัก
- เอกชน ลงทุนงานโยธา
ระบบไฟฟ้าระบบรถไฟฟ้า
เดินรถ-ซ่อมบำรุง ก่อสร้างทาง
ช่วงบางขุนนนท์-บางขุนนนท์

ข้อเสนอใหม่

- รัฐลงทุนก่อสร้าง
- รฟท.แบ่งงานโยธา
เป็นหลายสัญญา

สุกค้ำใจ-เปิดเจรจาโอปอเวลล์
วงเงินที่ต้องชำระตามคำพิพากษา

● เงินต้น **11,888 ล้านบาท**
● ดอกเบี้ย **12,910 ล้านบาท**

สถานะปัจจุบัน

- รอคำสั่งอุทธรณ์ศาลปกครองสูงสุดประเด็นการฟื้นคดี
- เจรจากับบริษัทโอปอเวลล์ (ประเทศไทย)

การซื้อฝูงบินใหม่ 38 ลำ ของการบินไทย (2562-2569)
156,000 ล้านบาท

ข้อเสนอเดิม

- ระยะที่ 1 รวม 25 ลำ
ทั้งเครื่องบินลำตัวแคบ-ลำตัวกว้าง
- ระยะที่ 2 รวม 13 ลำ
- ไม่ระบุยี่ห้อ-รุ่น

สถานะปัจจุบัน

- ทบทวนแผนจัดซื้อเสนอบอร์ด
การบินไทยภายใน 6 เดือน
- ทบทวนแหล่งเงิน

ร่างกฎกระทรวงขึ้นมา 2 ฉบับ เพื่อแก้ปัญหากรณีไม่มีกฎหมายกำกับดูแลดังกล่าว”

ถัดมา คือ กรณีการเปลี่ยนรูปแบบลงทุนรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก (ศูนย์วัฒนธรรม-บางขุนนนท์) มูลค่าโครงการ 122,041 ล้านบาท จากเดิมที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติให้เป็นการลงทุนแบบ PPP Net Cost คือ ผู้ที่เสนอราคาขอรับเงินจากภาครัฐต่ำที่สุดเป็นผู้ชนะ ภาครัฐลงทุนงานกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขณะที่เอกชนจะลงทุนงานโยธา ระบบไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า ระบบเดินรถระบบซ่อมบำรุงทั้งเส้นทาง ตั้งแต่ช่วงมีนบุรี-บางขุนนนท์ โดยนาย

ศักดิ์สยาม ได้เสนอให้เปลี่ยนรูปแบบใหม่ เป็น รัฐลงทุนก่อสร้างเองทั้งหมดโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แบ่งงานโยธา ออกเป็นหลายสัญญา

กล่าวคือ รัฐต้องไปหางบประมาณมาเพื่อดำเนินโครงการนี้ กระทั่งที่ประชุม ครม. เศรษฐกิจได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมไปศึกษา แต่ท้ายที่สุดก็กลับมายึดตามมติเดิม คือ ให้ทำแบบ PPP เนื่องจากผลการศึกษา พบว่า รฟท.และกระทรวงคมนาคมไม่สามารถหาเงินมาดำเนินโครงการนี้ได้

อีกเรื่องที่น่าสนใจ คือ นโยบายจัดซื้อฝูงบินใหม่ จำนวน 38 ลำ ของการบินไทย (ปี 2562-2569) วงเงิน 156,000 ล้านบาท จากเดิมที่เสนอให้จัดซื้อฝูงบินใหม่ในระยะที่ 1 จำนวน 25 ลำ ทั้งเครื่องบินลำตัวแคบและลำตัวกว้าง และระยะที่ 2 อีก 13 ลำ โดยไม่มีการระบุยี่ห้อ และรุ่น ในขณะที่ล่าสุด ดีดีการบินไทย ออกมายอมรับกับสังคมว่า สถานการณ์การบินไทยอยู่ในภาวะวิกฤติ ซึ่งนายศักดิ์สยาม ก็มีข้อเสนอใหม่ให้บทวนแผนจัดซื้อใหม่โดยให้

เสนอกับบอร์ดการบินไทยภายใน 6 เดือน และให้บทวนแหล่งเงิน ทั้งนี้ นายศักดิ์สยาม เคยให้สัมภาษณ์เรื่องนี้ว่า “การจัดซื้อเครื่องบินใหม่ทั้ง 38 ลำ วงเงิน 1.56 แสนล้านบาท ทางผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย ยืนยันว่าจะไม่เป็นภาระของงบประมาณโดยจะอยู่ในนามบริษัท และรับภาระความเสี่ยงไว้แต่เพียงผู้เดียว จึงได้แนะนำไปว่า ต้องจัดซื้อเครื่องบินที่ได้มาตรฐานโลกเพื่อแข่งขันกับสายการบินรายอื่นให้ได้ โดยการบินไทยให้เหตุผลการจัดซื้อเครื่องบินจำนวนมากว่า เป็นการปรับปรุงฝูงบิน (Overhaul) ครังใหญ่”

ทั้งยังระบุด้วยว่า “การจัดซื้อฝูงบินครั้งนี้จะจัดซื้อแบบผสมผสานจาก 2 บริษัท คือ บริษัทแอร์บัส และบริษัทโบอิง แบ่งเป็น 2 ล็อตอย่างละครึ่ง เพราะไม่อยากผูกติดแผนส่งมอบเครื่องบินไว้กับบริษัทใดบริษัทหนึ่ง เกรงว่า จะกระทบกับการดำเนินงานหากส่งมอบล่าช้า”

แต่จากข้อมูลล่าสุด ระบุว่าจากนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างฝูงบินใหม่ในครั้งนี้ บริษัทแอร์บัส ซึ่งเคยลงนามกับพล.อ. ประยุทธ์ นายกฯ ไว้ก่อนหน้านี้ว่าจะลงทุนใน “ศูนย์ซ่อมอากาศยาน” หรือ เอ็มอาร์โอ ที่อุตะเภานั้น ได้ประกาศถอนตัวแล้ว

นอกจากนี้ยังมีข้อพิพาทเกี่ยวกับทางด่วน ระหว่าง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM มากถึง 17 เรื่อง รวมมูลค่าเงินต้นข้อพิพาท 93,325 ล้านบาท ดอกเบี้ยอีก 44,192 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 137,517 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการต่อสู้ทางคดี

โดยประเด็นที่คาดว่าจะโดนฝ่ายค้านถล่มหนักหน่วงมากที่สุดเรื่องหนึ่ง คือ เรื่องของ “ค่าไวโฮปเวลล์” จำนวน 24,798

ล้านบาท ที่ก่อนหน้านี้ นายศักดิ์สยาม ประกาศยืนยันกับสังคมในวันที่เข้ารับตำแหน่ง รวม. คมนาคมว่า “คดีนี้หากมีแนวทางสามารถต่อสู้ได้ก็ต้องทำเพราะเป็นวงเงินจำนวนมาก หากมีโอกาสที่จะชนะคดีได้จะส่งผลให้รัฐบาลไม่ต้องเสียงบประมาณแผ่นดินแม้แต่บาทเดียว”

ต่อมาในวันที่ 15 ตุลาคม 2562 นายศักดิ์สยาม ได้เสนอเรื่องนี้เข้าสู่ที่ประชุมครม.ให้พิจารณา ซึ่งที่ประชุม ครม.ให้กลับไปบทวนแนวทางการต่อสู้เมื่อครบกำหนดในวันที่ 21 ตุลาคม 2562 ได้ให้ทนายความไปดำเนินการสู้คดีแต่กลับถอนเรื่องกลางทาง ยอมเจรจากับโฮปเวลล์

“เคยนำเสนอก่อนหน้านี้แล้วว่า การเจรจา โดยไม่สู้เท่ากับจ่าย จากที่เคยบอกกับสังคมว่า จะสู้คดีให้ถึงที่สุด แต่วันนี้ถอนเรื่องและเจรจา ซึ่งปลัดกระทรวงฯ ออกมาบอกชัดเจนว่า กำลังเจรจากับเอกชน ซึ่งก็ยังไม่รู้ผลว่าจะออกมาเป็นอย่างไร การไม่ต่อสู้คดีฟ้องต่อเท่ากับจ่ายค่าไถ่แล้วหรือยัง? ในเมื่องานเยอะ แพลก็เยอะ ในการอภิปรายไม่ไว้วางใจ รัฐมนตรีศักดิ์สยาม จะต้องตอบคำถามเหล่านี้ครับ” นายบากบั่น กล่าวทิ้งท้าย ■