



ข่าวปนคน คนปนข่าว

● คำถาม 6 ข้อที่ “อนุทิน-ศักดิ์สยาม” ต้องตอบสังคม รื้อสายสีส้มตะวันตก เพื่ออะไร? เกมกวนน้ำ “รถไฟ 3 สนามบิน” ให้ชน บีบ CPH เพื่อใคร? “พาราคอต-กัญชา” ทำเพื่อประชาชนได้ แต่เมกะโปรเจกต์ เพื่อตัวเอง?

เมกะโปรเจกต์ 1.94 ล้านล้านบาท ที่รัฐบาลฝากความหวังไว้ว่าจะเป็น “ตัวกระตุ้นเศรษฐกิจ” มาถึงตรงนี้ต้องพูดกันตรงๆ ว่า ถ้า รมว.คมนาคม “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” และ รองนายกฯ “อนุทิน ชาญวีรกูล” พรรคภูมิใจไทย ยังทำตัวให้คนครหาว่า มาทำงานเป็น “ตัวแทนกลุ่มทุนตัวเอง” มากกว่า “ตัวแทนประชาชน” ผลประโยชน์ของชาติ ก็เลยยกแยะกัน ก็น้อยอย่างที่เห็น

เรื่องนี้เป็นเส้นบางๆ ของ “conflict of interest” ผลประโยชน์ทับซ้อน ระหว่างการเมือง-ธุรกิจ ที่ก่อนจะจัดตั้ง “รัฐบาลลุงตู่ 2” คนเขาก็หวังว่า ภูมิใจไทย ที่ต่อรองจะเอา “คมนาคม” ให้ได้นั้น เพราะมี “วาระซ่อนเร้น” ?



อนุทิน ชาญวีรกูล

ใครๆ ก็รู้ว่า “ชิน-ไทย” หรือ STEC ของตระกูล “ชาญวีรกูล” เป็นยักษ์ใหญ่ก่อสร้าง รวมถึงกลุ่มทุนพันธมิตรที่ร่วมทุนรับงานภาครัฐ-เมกะโปรเจกต์ อยู่หลายโครงการ และยังมิโอกาสเข้าประมูลงานที่ “คมนาคม” คุ่มอยู่อีกหลายโปรเจกต์ คำนวณว่ากันหลายแสนล้าน ถึงล้านล้าน !

เวลานี้ ร่ำลือกันไปทั่ว คมนาคม ยุคนี้ คิด และทำเหมือน “ใครเป็นคู่แข่งกลุ่มทุนของตัวเอง” ต้องโดนหมด ต้องกินรวบหมด ? ประกาศจะแบล็กลิสต์คู่แข่งสำคัญ และประกาศจะเข้าประมูลแทนที่อย่างโจ่งครึ่ม

แน่นอนว่า “เสียหนุ” อนุทิน อาจจะไม่คิด ไม่เคยคิด แต่นักวิเคราะห์เห็นเขาคิด ไปโล่เรียงดูได้จากบทวิเคราะห์หุ้น “STEC” ได้เลย ตั้งแต่มีข่าว “ศักดิ์สยาม” จะรื้อนั่น เปลี่ยนนี้ มีคำแนะนำให้เก็บหุ้น “STEC” เข้าพอร์ตกันทั้งนั้น

แมลงเม่าบินกันให้ว่อนทั่วตลาดหุ้น มีความหวังกับหุ้น STEC จะทำให้ “เป่าตุง” ไม่ต้องพึ่ง “ชิมช้อปใช้”

เรื่องที่ผ่านมาขั้นตอนกฎหมาย ผ่านสภามาแล้ว เรื่องที่ควรไปต่อ “ท่าน รมว.ศักดิ์สยาม” ทำเหมือนกำลังประมูลงานก่อสร้างถนนเข้าหมู่บ้านที่จังหวัดบุรีรัมย์ ก็ไปรื้อใหม่ เปลี่ยนใหม่ แยกสัญญาออก ทำให้ป่วนซะงั้น เลยมีเสียงล้อเลียนเล้าอ้างว่า ทำแบบนี้ หรือเพื่อเคาะกะลา ? แทนที่จะกระตุ้นเศรษฐกิจ จะพารัฐบาลถอยหลังเอา...

นี่มันโครงการใหญ่ มีกฎหมาย มีกติกา จะมาเล่นขายของ “ลุยถั่ว” ทำมั่วๆ กันหรืออย่างไร นักลงทุน ภาคเอกชน ใครเขาจะรับได้ “ลุงตู่” พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ต้องเคลียร์ให้ชัด ถ้ายั่งยืนจะขับเคลื่อนเศรษฐกิจ เรื่องครหาพวกนี้ต้องจบ ต้องมีคำตอบที่โปร่งใสให้ประชาชน

ยกตัวอย่าง “สายสีส้มตะวันตก 1.2 แสนล้าน” โครงการนี้เป็นโครงการร่วมลงทุน PPP ซึ่งต้องทำตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุน พ.ศ.2562 โดย รฟม.ได้เสนอผลการศึกษาฯ ผ่านความเห็นชอบของบอร์ด รฟม. กระทรวงคมนาคม สภาฯ และคณะกรรมการ PPP เป็นที่เรียบร้อยแล้ว เหลือเพียงเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรีอนุมัติ เพื่อเปิดประมูล

ย้ำว่า เหลือเพียงนำเข้า ที่ประชุม ครม.เท่านั้น !

รูปแบบการลงทุน PPP Net Cost

ให้เอกชนลงทุนทั้งหมด โดยรัฐ ทอยจ่ายคืนค่างานก่อสร้างโยธา เพื่อลดปริมาณหนี้สาธารณะของรัฐ และให้เอกชนผู้ลงทุนรับความเสี่ยงดำเนินการให้แล้วเสร็จตามแผน เพราะที่ผ่านมา



สมคิด จาตุศรีพิทักษ์

พอแยกสัญญาจะไม่มีผู้รับผิดชอบ ทำให้งานแล้วเสร็จไม่พร้อมกัน มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

“เสียหนุ-ศักดิ์สยาม” บอกว่า “มั่ว” จะขอเปลี่ยนแปลง ล้ม ppp เล่นเอา “งง” ไปทั้งบาง !

ทั้งๆ ที่ รูปแบบนี้ใช้กับโครงการ Hispeed Train เชื่อม 3 สนามบิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู สายสีเหลือง มาแล้ว

สำคัญ คือ ทั้งสองสาย ชมพู/เหลือง ผู้ชนะการประมูล คือ กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR Joint Venture:BSR JV) ประกอบด้วย บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ (BTS), บมจ.ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง (RATCH) และ บมจ.ชิน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น (STEC) โดยให้เอกชน ร่วมลงทุนเป็นเวลา 33 ปี 3 เดือน ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี 3 เดือน และมีระยะเวลาเดินรถ 30 ปี

แบบเดียวกันเป๊ะ! กับสายสีส้มตะวันตก !

คำถามที่เกิดขึ้น คือ

1. รื้อรูปแบบการลงทุน เพื่ออะไร ทั้งที่ผ่านคณะกรรมการ PPP ซึ่งตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน พ.ศ. 2562 นายฯ เป็นประธาน (รองฯ สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ ปฏิบัติหน้าที่แทน)

2. รูปแบบที่ “อนุทิน-ศักดิ์สยาม” ต้องการเปลี่ยนแผนงาน โยธามาประมูลต่างหาก ไม่ได้แก้ปัญหาที่เกิดขึ้น แต่ถ้าแยกแล้ว ใครได้ประโยชน์ ?

3. ทำไมไม่ทบทวนตั้งแต่เข้ารับตำแหน่งในรัฐบาล แต่พอเรื่องผ่าน PPP จนจะเข้า ครม.ค่อยมาขอทบทวน

4. เป็นเกมการเมือง ต่อรองกับรัฐบาล หรือไม่

5. มีกลุ่มทุนอยู่เบื้องหลัง ต้องการผลประโยชน์จากการแยกสัญญา และการลงทุน หรือไม่

6. รูปแบบนี้ ได้ทำมาแล้วใน Hispeed train และสายสีชมพู/เหลือง แต่พอสีส้ม กลับบอกว่าไม่เห็นด้วย ทั้งที่ตนเองมีส่วนรวมใน สายสีชมพู/เหลืองมาแล้ว

ส่วนเรื่อง “ทางด่วน” ยิ่งหนักถึงขั้นที่ว่า “ไม่รู้ กติกา มารยาทใดๆ” หรือที่ชาวบ้านเขาว่า “บ้าอำนาจ” ก็กรม.ประยูร 1 มีหลักการเจรจาให้รัฐ-เอกชน ยุติเรื่องพิพาท รัฐได้ประโยชน์ลดค่าจ้าง แคมประชาชนได้ประโยชน์จากการสร้างทางด่วน ชั้นสอง “Double Deck” แต่ “รมว.ศักดิ์สยาม” ทว่า ครม.เก่าไม่ทำไม่ถูก ไม่รอบคอบ และ อ้างว่า ก.คมนาคม ไม่รู้เรื่อง

เรื่องนี้ “ศักดิ์สยาม” พูดไม่หมด อ้างว่า คมนาคมไม่รู้เรื่อง ได้อย่างไร เพราะ กทพ. เสนอ ครม.ทราบแนวทางเจรจาหมดแล้ว ผ่านกระทรวงคมนาคม รมว.-รมช. ขณะนั้น ทั้ง “อาคม เติมพิทยาไพสิฐ” และ “ไพรินทร์ ชูโชติถาวร” กำกับดูแลเอง

กรม.เองให้ “รองฯ สมคิด จาตุศรีพิทักษ์” และ “วิษณุ เครืองาม” กำกับเพราะ รองฯ สมคิด ดูเรื่องการเงินการลงทุน PPP ขณะที่รองฯ วิษณุ ดูเรื่องกฎหมาย-คดี ส่วน ก.คมนาคม ก็กำกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว

สัญญานี้เป็นสัญญาร่วมทุน ต้องทำตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน การเจรจาแก้สัญญาตามมาตรา 47 ต้องผ่าน กทพ.-กรรมการ กำกับดูแล มาตรา 43 และกรรมการ PPP ที่รองฯ สมคิด เป็นประธานแทนนายกรัฐมนตรี ดูแลภาพรวม เสร็จจบ เสนอกระทรวงคมนาคม เสนอ ครม. ไม่ใช่ให้อำนาจ รมว.คมนาคม ดูแลเจรจา



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

เองทั้งหมด

การที่จะไปยกเลิก มติครม.แล้ว “ขอดูแลทั้งหมด” ไม่สน พ.ร.บ. ร่วมทุน อ้างว่า มติครม. เก่ามี ตัวเองนั้นใหญ่กว่า ครม. ใหญ่กว่า ลุงตุ๋ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา และไม่ให้เกียรติ รองฯ

สมคิด และรองฯ วิษณุ ... จะให้เข้าใจเป็นอย่างอื่น คงไม่ได้

นี้ขนาดสภาฯ ผ่านมาแล้ว พอเรื่องจะจบ กลับจะมายึดไปดูเอง ยังเพี้ยนได้อีก มีเบื้องหลังอะไร ?

ที่ “กัญชา-พาราควอต” บอกว่า เอาประชาชนเป็นหลักแต่ “ทางด่วน” กลับไม่เอาประชาชน อยากแยกประมูลอย่างเดียว ผู้รับเหมาคนไหนได้ประโยชน์ ?

เรื่องโฮปเวลล์ ก็เช่นเดียวกัน จะขอสู้ ไม่हारัฐบาล ถ้าเพิ่มอีก ค่าจ้างและดอกเบี้ยที่เดินทุกวัน “ศักดิ์สยาม” จะยอมจ่ายเองหรือไม่ ?

คำถามคาใจอยู่ยบไปหมด กับแนวทางการทำงานของพรรคภูมิใจไทย ในกระทรวงคมนาคม ยุคนี้

แม้แต่เรื่องรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เหมือนทุกอย่างจะจบด้วยดีแต่ก็ยังอุบถลำที่ “กวนน้ำให้ขุ่น” จนได้ อนุทิน ให้สัมภาษณ์ รว CPH ผู้ชนะเป็น “ผู้ร้าย” ชัดเส้นตายต้องเซ็นวันนั้นวันนั้น ถ้าไม่เซ็นจะถูกแบล็กลิสต์จากรัฐ

เชื่อว่า วันที่ 15 ตุลาคมนี้ หาก “กลุ่ม CPH” ไม่มาลงนาม สัญญาก่อสร้าง จะต้องโดนแบล็กลิสต์จากรัฐ เป็นการเสียชื่อเสียง ยิ่งกว่านั้น มันหมายถึงว่า นอกจาก CP แล้ว กลุ่มบริษัทที่ร่วมทุนทั้ง บมจ.ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) บจ.ชีนา เรลเวย์ คอนสตรัคชั่น บมจ. ช.การช่าง และ บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ ก็จะได้รับผลกระทบในการประมูลงานรัฐ ในอนาคตด้วย เรียกว่าผลเสียมหาศาลจริง ๆ



พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา

คำถามมีว่า บ้านเราผู้รับเหมารายใหญ่ ที่มีคุณสมบัติที่จะประมูลงานเมกะโปรเจกต์ได้ จะมีสักกี่เจ้า ถ้าไม่ใช่ ช.การช่าง อิตาเลียนไทย และ ซีโน-ไทย ของตระกูลชาญวิรุฬห์ ถ้าสองเจ้าถูกแบล็กลิสต์ หมายความว่า จะเหลือแค่ “ซีโน-ไทย” รายเดียว! ที่จะรองรับเมกะโปรเจกต์

“อนุทิน” ต้องการเช่นนั้นจริงๆ หรือ ?

เบื้องลึกจริงๆ ปัญหาแท้ๆ ของโฮสปิดเทรน ก็อยู่ที่คมนาคม ในกำกับของ “อนุทิน และ รมว.ศักดิ์สยาม” เองนั่นแหละ

เรื่องหลักเลยคือ “การส่งมอบพื้นที่” เอกชนลงทุน ก็ต้องการเงื่อนไขให้รัฐจัดการส่งมอบพื้นที่ต้อง 100% เพื่อให้มั่นใจในการเจรจากับสถาบันการเงินปล่อยกู้ลงทุน แต่อนุทินบอกว่ารัฐรับปากได้แค่ 50% ก็พอแล้ว อ้างว่าในทีโออาร์ บอกไว้ แล้วค่อยว่ากันต่อไป แก้ไป หรือ ถ้าสุดท้ายจะชดเชยให้เรื่องเวลาการดำเนินงานอนุญาตให้ช้าได้ ไม่เสียค่าปรับ

ความจริงอีกด้านกลับกลายเป็นว่าในทีโออาร์ ไม่ได้บอกว่า 50% แต่ให้เป็นเงื่อนไขที่ต้องคุยกันระหว่างรัฐกับเอกชน เสร็จจากนั้นในรอบได้

.....

เรื่องที่สอง “บอร์ตรถไฟ” ที่ลาออกทั้งชุด โดยที่มาเกิดขึ้นในช่วงเวลานี้ ย่อมส่งผลต่อเรื่องนี้โดยตรง และหากว่าภายหลังเมื่อ CPH ถูกเขี่ยทิ้งไป เกิดเจรจากับรายที่เข้ามาแทนที่ ทั้งการส่งมอบพื้นที่สามารถทำได้ทั้ง 100% และเงื่อนไขอื่นๆ เปย์ให้เต็มที เพียงเพราะเป็นพวกพ้องตัวเอง ความยุติธรรมในเรื่องนี้อยู่ตรงไหน ?

ถ้าสมการ “อำมหิต” บีบเขาแล้ว เราจะได้ที่ว่างไว้เกิดขึ้นจริงๆ ไม่อยากจะคิดว่าจะเป็นอย่างไร

“อนุทิน และ ศักดิ์สยาม” ต้องไม่ลืมว่า EEC เป็นหัวใจของการพัฒนาเศรษฐกิจ ที่รัฐบาลลงทุน ทำคลอดมาเองตลอดเวลาที่ฟุ่มเฟือยมา 3 ปี รถไฟเชื่อม 3 สนามบินถือเป็นเส้นเลือดใหญ่ที่จะขับเคลื่อน EEC ให้บรรลุฝั่งฝัน มาฟังเพราะ ความไม่แฟร์ของท่าน ก็ไม่รู้ “ลุงตู่” จะว่าอย่างไร

ไหนๆ “ภูมิใจไทย” ก็มาดีแล้วทั้ง เรื่องกัญชา-พาราควอต เรื่องเมกะโปรเจกต์ ก็ต้องแฟร์ๆ เชื่อว่าเรื่องนี้ “อนุทิน” ก็ย่อมเข้าใจ ท่านชัดเจนมาตลอด คงไม่อยากให้เกิดคำถามที่สังคมกลางแคลงใจแบบนี้

“ไม่เอา พาราควอตเพื่อประชาชน... ไม่เอา CPH เพื่อใคร ?”.