



# จับตาเศรษฐกิจติดหล่ม ปม 'กระทรวงคมนาคม'

## แก้สัญญาณรถไฟฟ้าสีส้ม ป่วน 'โศสปิด' 3 สนามบิน

6 ปันกระทรวงเกรดเอ ที่ถูกสั่งคุมจับตามองด้วยความ เป็นห่วง สำหรับกระทรวงคมนาคมในยุคที่รัฐมนตรี “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” กำกับดูแล เนื่องจากภาระหน้าที่ความ รับผิดชอบที่กว้างขวาง เอาแค่เมกะโปรเจกต์ 44 โครงการ ที่มีมูลค่ากว่าล้านล้านบาท ก็เป็นภารกิจที่ใหญ่โตพอแรง ไม่รวมกับการดูแลเรื่องสัญญาสัมปทานระหว่างภาครัฐกับ เอกชน ที่มีมูลค่ามหาศาลเช่นกัน อีกทั้งยังต้องคอยแก้ ปัญหาที่ตกค้างมาในอดีต อย่างเรื่องข้อพิพาททางด่วน ดอนเมืองโทลล์เวย์มูลค่าความเสียหายกว่าแสนล้านบาท จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องใช้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถ วุฒิภาวะ มองเห็นประโยชน์ของประเทศเป็นที่ตั้ง เข้ามา บริหารเพื่อให้ภารกิจสัมฤทธิ์ผลโดยเร็ว แต่ปัญหายังมี อย่างต่อเนื่อง อาทิเช่น ความพยายามรื้อแผนลงทุน โครงการเมกะโปรเจกต์อย่างรถไฟฟ้าสายสีส้ม รวมทั้งตั้ง เรื่องการเจรจาทางออกประเด็นข้อพิพาท “ทางด่วน” ที่ดำเนินการมาจนแล้วเสร็จออกไปอย่างไม่กำหนด กลายเป็นคำถามว่าเหตุใดจึงกลายเป็นเช่นนี้ และ หากปล่อยให้เป็นอย่างนี้ต่อไปจะเป็นคุณหรือเป็นโทษ ต่อประเทศชาติ ใครจะต้องเป็นผู้ตอบคำถามนี้ให้ชัดเจน??

### ส่องดู-โละสัญญาณรถไฟฟ้าสีส้ม

ยึดพื้นที่ข่าวได้อย่างสม่ำเสมอ สำหรับนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม ที่มักจะมีแนวคิดโปรเจกต์ ใหม่ๆ เรียกเสียงฮือฮาให้กับสังคมอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะ เป็นนโยบายยกเลิกไม้กั้นทางด่วน เพื่อแก้ปัญหา

จราจรหน้าด่านเก็บเงิน การกำหนดถนนให้ใช้ความเร็ว ได้ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปรับเปลี่ยนแบบทำแบริเออร์ จากยางพารา ล้วนเป็นการสร้างสีสันในทางการเมือง แต่สำหรับภารกิจหลักที่ต้องดูแล ก็ถูกจับตามองว่าคืบหน้า ตามกำหนดเวลาอย่างไร อย่างกรณีโครงการรถไฟฟ้า สายสีส้มตะวันตก บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม ระยะ ทาง 27 กิโลเมตร วงเงิน 1.2 แสนล้านบาท ที่ต้องล่าช้า มาตั้งแต่รัฐบาลที่แล้ว เมื่อมาถึงรัฐบาลปัจจุบัน แทนที่จะ ดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องกลับมีเหตุให้ต้องชะงัก เพราะ แต่เดิมคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ หรือคณะกรรมการพีพีพี ที่มีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกฯ เป็นประธานได้เห็นชอบใน หลักการให้เอกชนร่วมลงทุน ภายใต้มาตรการ PPP Fast Track ในรูปแบบ PPP Net Cost (พีพีพี เน็ต คอสท์) ซึ่งเป็นรูปแบบเดียวกับรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) ที่ ดำเนินการไปก่อนหน้านี้

ซึ่งโครงการดังกล่าวผ่านขั้นตอนตามกฎหมายมา เป็นลำดับขั้น จนแล้วจนรอดกระทรวงคมนาคมก็ไม่นำ เสนอเข้าสู่ ครม. !?? กระทั่งประชุม ครม. เศรษฐกิจ เมื่อ วันที่ 20 ก.ย. พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกฯ และ รมว. กลาโหม หัวหน้าทีมเศรษฐกิจตัวจริง ต้องออกมาเร่งรัดให้ เรื่องนี้เข้าสู่ ครม. โดยเร็ว

อย่างไรก็ตาม นายศักดิ์สยามเองขอเวลากลับไปหารือ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีแนวคิดจะรื้อหลักการของ

คณะกรรมการ "พีพีพี" จากหลักการให้รัฐรับผิดชอบที่ดินก่อสร้าง เอกชนรับผิดชอบด้านงานโยธา กลับมาเป็นให้รัฐรับผิดชอบเองทั้งหมด

คำถามอื้ออึงจากสังคม ก็คือ แนวทางดังกล่าวสอดคล้องกับ "พีพีพี" หรือไม่อย่างไร?

### ผวา 'ธุรกิจการเมือง' ครอบ

เพราะหากยกตัวอย่างรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) ที่มีเอกชนเจ้าหนึ่งได้งานไป ก็ชัดเจนแล้วว่ากรอบการลงทุนโดยให้เอกชนรับผิดชอบ และรัฐจ่ายชดเชยบางส่วน ซึ่งก็ทำได้ แต่ทำไมพอมารับรถไฟฟ้าสายสีส้ม ภาครัฐกลับอยากลงมารับผิดชอบเองทั้งหมด? และหากเป็นเช่นนั้น รัฐจะชั่งประมาณที่ไหนมารับผิดชอบ เพราะแค่ภาระหน้าที่ที่ต้องดูแลประเทศในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการศึกษา สาธารณสุข หรือกระทั่งการทหาร ก็บ่นกันอยู่ตลอดว่างบประมาณไม่เพียงพอ แล้วทำไมต้องเพิ่มภาระขึ้นไปอีก ทำให้อึดคิดไม่ได้ว่า หรืออาจต้องการ "ชอยสัญญาการประมูล" ให้ยับยั้ง แบ่งงานกันไปทำ

กรณีดังกล่าวย่อมไม่ส่งผลดีต่อภาพรวมของโครงการ เพราะไม่มีเจ้าภาพที่รับผิดชอบชัดเจน และจะเห็นได้ว่าทุกโครงการที่ใช้วิธีแยกประมูล ไม่สามารถเปิดบริการได้ทันตามแผนงาน ส่งผลให้เกิดปัญหาเรื่องรายได้ไม่สามารถปฏิเสธได้ ยิ่งไปกว่านั้นย่อมกระทบต่อประสิทธิภาพของการทำงานที่ไม่เป็นเอกภาพ เรื่องเหล่านี้คนระดับรัฐมนตรีไม่ทราบมาก่อนเลยหรืออย่างไร จึงเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้รับผิดชอบสูงสุด อย่างนายกรัฐมนตรี ต้องเข้ามารับผิดชอบต่อดูแล เพราะสิ่งเหล่านี้ย่อมกระทบต่อความเชื่อมั่นต่อการลงทุนทั้งเอกชนไทยและต่างชาติ หากเมกะโปรเจกต์อื่นๆ ของรัฐบาล ที่มีมูลค่าการลงทุนกว่าล้านล้านบาท ปรับเปลี่ยนตามอำเภอใจรัฐมนตรีเช่นนี้ ใครจะกล้ามาร่วมงาน-ร่วมลงทุนด้วย

ที่สำคัญ คือ หากโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มต้องปรับเปลี่ยนไป บริษัทไหน...ของใคร ที่จะได้ประโยชน์ไปเต็มๆ อย่าให้เกิดข้อครหาว่า "ธุรกิจการเมือง" กลับเข้ามาเป็นวงจรอุบาทว์ในเมืองไทยอีกครั้ง!?

### ป่วนอีก 'ไฮสปีด' 3 สนามบิน

นอกจากนี้ ยังมีอีก 1 โครงการสำคัญ นั่นคือการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน ดอนเมือง-อู่ตะเภา-สุวรรณภูมิ มูลค่ากว่า 2.2 แสนล้านบาท ที่เปรียบเสมือนเป็นหัวใจสำคัญของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (CPH) ชนะการประมูล แต่จนแล้วจนรอดยังไม่มีการเซ็นสัญญา เนื่องจากมีปัญหาเรื่องการส่งมอบพื้นที่ ซึ่งยังคงไม่ได้ระหว่าง CPH และการรถไฟแห่งประเทศไทย

เนื่องจากบริษัทเอกชนเอง ก็ไม่มั่นใจว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะส่งมอบพื้นที่ให้ได้ทั้งหมด เพราะหากมีปัญหาล่าช้า ย่อมกระทบต่อการลงทุน

โดยที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ก็ระบุจะส่งมอบพื้นที่ให้ก่อน 50 เปอร์เซ็นต์ แล้วจะทยอยมอบให้หลังจากนี้

ซึ่งหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม ที่ต้องใช้วุฒิภาวะและความเป็นผู้นำ แก้ไขปัญหาดังกล่าวให้ลุล่วง โดยเฉพาะภายในการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่เป็นหน่วยงานในกำกับดูแล เพื่อให้โครงการดังกล่าวเดินทางไปตามกรอบระยะเวลา หากไม่เป็นเช่นนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจอย่างปฏิเสธไม่ได้

แต่ที่น่าเป็นห่วง ได้แก่ สิ่งที่น่ายอมนูทิน ชาดูวีรกุล รองนายกฯ ในฐานะกำกับดูแลกระทรวงคมนาคม มีท่าทีแข็งกร้าว พุดในทำนองจ่อขึ้นแบล็กลิสต์ หากเอกชนไม่มาลงนามในสัญญาภายในวันที่ 18 ตุลาคม 2562 ซึ่งอาจส่งผลให้มี "บริษัท" อีกแห่งรับสัมพัทธ์พื้นที่และไม่ใช่แค่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินเท่านั้น แต่ในอนาคตเมื่อ CPH ถูกแบล็กลิสต์ และกระทบต่อการประมูลงานของรัฐ

ใครจะเป็นเสือนอนกิน อันนี้คงพิจารณาได้ไม่ยากจริงๆ

### จับแกะหาอีกกลุ่มทุน

ไม่เพียงแต่เท่านั้น หากมองถึงเรื่องความสัมพันธ์กับเอกชน สังคมก็อดตั้งข้อสงสัยไม่ได้สำหรับข้อพิพาทระหว่างบริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. รัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม กับ 'เซ็นทรัลวิลเลจ' ห้างเอาท์เล็ตหรูขนาดใหญ่ที่ก่อสร้างอยู่ใกล้สนามบินสุวรรณภูมิ ใช้บ่อก่อสร้างกว่า 5 พันล้านบาท รวบรวมสินค้าแบรนด์ดังระดับโลกไว้ครบครัน ซึ่งคาดว่าจะเปิดสวรรค์ของนักช้อปปิ้ง ที่มีกำหนดแกรนด์โอเพ่นนิ่งเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2562

โดยหลังจากก่อสร้างกันมานาน แต่อยู่ๆ ทอท. ก็มอบหมายให้ฝ่ายกฎหมายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าแจ้งความดำเนินคดีว่าห้างดังกล่าวรุกล้ำเข้ามาในเขตพื้นที่ราชพัสดุ พร้อมสั่งปิดทางเข้าออก

ท่ามกลางเสียงวิพากษ์วิจารณ์ว่าเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กลุ่มทุนอื่น จนกระทั่งศาลปกครองมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราว ทำให้ฝ่ายเซ็นทรัลวิลเลจ หายใจพอได้ทั่วท้องขึ้น นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังถูกตั้งคำถามถึงการกิจที่สำคัญ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องแก้ไขข้อพิพาทเรื่องทางด่วนที่ทั้งคณะกรรมการเจรจาแก้ไขข้อพิพาท กมธ.ของสภาผู้แทนฯ ล้วนเห็นตรงกันให้ขยายสัมปทานทางด่วน เพื่อไม่ต้องเสียค่าไถ่

แต่เมื่อเรื่องมาถึงกระทรวงคมนาคม ต้องเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี...กลับถูกดึงเรื่องไว้อย่างไม่มีเหตุผล! เล่นเอาผู้สังเกตการณ์เกาหัวแกรกๆ ว่า...ทำไมเรื่องที่เจรจาได้

# มติชน

Matichon  
Circulation: 950,000  
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/คอลัมน์

วันที่: พุธที่ 10 ตุลาคม 2562

ปีที่: 42

ฉบับที่: 15187

หน้า: 3(ล่าง)

Col.Inch: 111.29 Ad Value: 172,499.50

PRValue (x3): 517,498.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: จับตาเศรษฐกิจติดหล่ม ปม 'กระทรวงคมนาคม'



ช่วยให้รัฐไม่ต้องเสียค่าโง่แก่เอกชน ถึงไม่รีบดำเนินการ?  
แนวทางแปลกๆ อีกเรื่อง เช่น กรณีไฮโปเวลล์ ที่  
ศาลปกครองสูงสุด มีคำพิพากษาให้การรถไฟแห่ง  
ประเทศไทย (รฟท.) ต้องชดใช้ค่าเสียหายกับ บริษัท  
ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณีถูกบอกเลิกสัญญา  
อย่างไม่เป็นธรรม วงเงิน 11,888.75 ล้านบาท แต่ทาง  
บีคคมนาคมก็ตั้งต่อสู้คดีให้สืบสนับซ้อนขึ้นไปอีก  
ทั้งหมดจึงกลายเป็นคำถามถึงรัฐบาลว่า หากตั้ง  
หน่วยงานและผู้มารับผิดชอบขึ้นมาทำงานเพื่อหวังแก้  
ปัญหาให้ลุล่วง แต่สุดท้ายกลับสร้างปัญหาขึ้นเองเช่นนี้  
**มีประโยชน์จริงๆ ใช่หรือไม่!??**