



วิเคราะห์

ชิงเค้กที่ดินรถไฟ สะเทือน พื้นที่ปฏิบัติการ

B5

■ เกียรติศักดิ์ ผิวเกลี้ยง

การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณที่ดินมักกะสันของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กำลังเป็นเค้กก้อนใหญ่มูลค่าผลประโยชน์นับแสนล้านบาท ที่หลายหน่วยงานและเอกชนหลายรายหวังชิงกุมอำนาจการบริหารจัดการให้ได้

เดิมก่อนหน้านี้ มีมติของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) หรือซูเปอร์บอร์ด ที่มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี นั่งเป็นประธาน ที่ให้ รฟท.ส่งมอบที่ดินบริเวณสถานีมักกะสันจำนวน 497 ไร่ ให้กรมธนารักษ์แลกกับหนี้สินของ รฟท. จำนวน 6 หมื่นล้านบาท เพื่อให้ฐานะของ รฟท.ดีขึ้น มีความสามารถที่จะดำเนินกิจการต่อไปในอนาคต โดยที่ไม่ต้องมาพึ่งวงใช้หนี้ก่อนได้อีก

แต่ทว่าหลังจากมติซูเปอร์บอร์ดให้ รฟท.กับกระทรวงการคลัง โดยกรมธนารักษ์ไปหารีหรือรายละเอียดจะได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ หรือเอ็มโอยู ในการแลกที่ดินกับหนี้ดังกล่าว ก็ปรากฏว่า รฟท.ก็ออกมาบอกว่าที่ดินดังกล่าวอาจจะมีปัญหา กรมธนารักษ์ไม่สามารถนำไปให้เอกชนพัฒนาต่อได้ เพราะเป็นที่ดินที่ได้จากการเวนคืนมา ทาง รฟท.



ชิงเค้กที่ดินรถไฟ สะเทือนพื้นที่ปฏิบัติการ

ต้องเป็นผู้พัฒนาที่ดินแปลงนี้ด้วยตนเอง จากนั้นก็ส่งประเด็นปัญหาดังกล่าวให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตีความ ซึ่งสรุปมาว่า กระทรวงการคลังโดยกรมธนารักษ์สามารถนำที่ดินดังกล่าวไปให้เอกชนบริหารต่อได้ ซึ่งเรื่องก็น่าจะจบเดินทางตามมติซูเปอร์บอร์ดต่อ

แต่ทว่า รฟท.ก็ออกมาระบุว่า ได้หารือกับ อภิศักดิ์ ต้นติวรวงศ์ รมว.คลังแล้วว่า จะให้ รฟท.บริหารที่ดินบริเวณสถานีมักกะสันเองโดยไม่ต้องโอนมาที่กระทรวงการคลัง ซึ่ง อภิศักดิ์ ออกมายืนยันว่ายังไม่ได้มีการตกลงและต้องให้ซูเปอร์บอร์ดเป็นผู้พิจารณา

ขณะที่ เอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ยืนยันว่าการพัฒนาที่ดินรถไฟบริเวณสถานีมักกะสันต้องยึดมติของซูเปอร์บอร์ดเดิม คือให้ทำเอ็มโอยูแลกที่ดินกับหนี้ เพราะมติยัง

ไม่เปลี่ยนแปลง

ด้าน รฟท.ก็ดูจะเมิน ไม่สนใจมติดังกล่าว เพราะผู้บริหารของ รฟท.เตรียมทำแผนเพื่อให้เอกชนมาพัฒนาที่ดินมักกะสัน มูลค่าโครงการกว่า 1 แสนล้านบาท เพื่อให้ซูเปอร์บอร์ดพิจารณาในการประชุมเดือนนี้

สถานการณ์ทั้งหมดแสดงให้เห็นว่า รฟท.ต้องการบริหารหาผลประโยชน์ที่ดินสถานีมักกะสันด้วยตัวเอง โดยล้มแผนการโอนมาให้คลังเพื่อแลกกับการใช้หนี้ 6 หมื่นล้านบาท ซึ่งหากพิเคราะห์จะเห็นว่า เป็นผลเสียกับ รฟท. และเป็นความเสี่ยงของการบริหารที่ดินที่ล้มเหลว ทำให้ประเทศเสียโอกาส

การดำเนินกิจการของ รฟท.ปัจจุบันมีผลขาดทุนทุกปี จนมีผลขาดทุนสะสมทะลุ 1 แสนล้านบาท องค์กรที่มีหนี้สินมากขนาดนี้ ย่อมไม่มีความสามารถที่จะดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ กระทรวง



การคลังจึงต้องการล้างหนี้ให้ รฟท. เพื่อให้องค์กรมีฐานะที่ดี มีความสามารถที่จะดำเนินกิจการหลัก คือการบริหารเดินรถไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

นอกจากหนี้จำนวนสูงแล้ว การพัฒนาองค์กรของ รฟท.ยังล่าช้า เช่น การลงทุนไม่คืบหน้า เห็นได้จากตัวเลขการเบิกจ่ายรัฐวิสาหกิจปี 2559 สคร. รายงานว่า รฟท.ไม่สามารถทำได้ตามเป้าหมาย เบิกจ่ายล่าช้าไม่ถึง 50% ของงบลงทุนที่ได้รับการอนุมัติ

ขณะเดียวกัน การบริหารกิจการใหม่ของ รฟท.ก็ประสบความล้มเหลว เช่น การบริหารโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีขนส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง หรือแอร์พอร์ตลิงค์ ก็ประสบปัญหาขาดทุน จนต้องเตรียมแข่งกิจการให้เอกชนมาบริหารต่อทั้งหมด

ที่สำคัญตอนนี้ รฟท.เป็น 1 ใน 7 รัฐวิสาหกิจที่อยู่ในแผนฟื้นฟูกิจการตามคำสั่งของซูเปอร์บอร์ด แต่กว่า 1 ปีที่ผ่านมา การปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูของ รฟท.ล่าช้ามาก ล่าสุดฐานะของ รฟท.ในปี 2558 มีผลขาดทุนจากการดำเนินงาน 3,800 ล้านบาท เมื่อรวมภาระดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายอื่นขาดทุนสุทธิกว่า 1.6 หมื่นล้านบาท ส่งผลให้ขาดทุนสะสมทะลุ 1 แสนล้านบาท

ผู้อำนวยการ สคร. ยังเคยออกมาระบุว่า การฟื้นฟูฐานะของ รฟท.น่าเป็นห่วง แม้ว่าที่ผ่านมาจะลงทุนรถไฟทางคู่ได้ตามแผน แต่ รฟท.ก็ยังมีผลขาดทุนอยู่จำนวนมาก ซึ่ง สคร.เห็นว่าหัวใจของการแก้ปัญหาของ รฟท. คือการพัฒนาที่ดินของการรถไฟฯ ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับระบบราง ซึ่งมีอยู่สูงถึง 3.6 หมื่นไร่ โดยนำมาสร้างมูลค่าเพิ่มให้มากกว่าปัจจุบันที่พบว่ามีการให้เช่าราคาถูก ไม่มีระบบข้อมูลการเก็บค่าเช่ายังรั่วไหลมาก เป็นต้น

ที่ผ่านมา ซูเปอร์บอร์ดยังตั้งคณะทำงานให้วางแผนการพัฒนาที่ดินของ รฟท.ที่ไม่ได้ใช้การเดินรถทั้งหมดมาเสนอให้พิจารณา โดยมีกระทรวงการคลังเป็นหัวเรือใหญ่ มีการแบ่งที่ดิน 3.6

หมื่นไร่ เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 ที่ดินที่มีศักยภาพต่ำ ให้เช่าเพื่ออยู่อาศัย ทำการเกษตร มีสัญญาทั้งหมด 9,000 สัญญา เนื้อที่ 2.1 หมื่นไร่ รฟท.มีรายได้จากค่าเช่าปีละ 63 ล้านบาท กลุ่มที่ 2 ที่ดินที่มีศักยภาพปานกลาง เช่น ที่ดินเช่าตลาดนัดจตุจักร มีอยู่ 5,500 สัญญา เนื้อที่ 7,200 ไร่ รฟท.มีรายได้ปีละ 2,000 ล้านบาท

และกลุ่มที่ 3 ที่ดินที่มีศักยภาพสูง แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 ที่ดิน 5 แปลงใหญ่ ได้แก่ ที่ดินบริเวณตึกแดง ติดกับบริษัท เอสซีจี ที่ดินสถานีรถไฟบางซื่อ ที่ดินสถานีแม่งน้ำ ที่ดิน กม. 11 และที่ดินสถานีมักกะสัน เนื้อที่ทั้งหมด 1,500 ไร่ ถือว่าเป็นชุมทรัพย์รายได้ของ รฟท. หากมีการบริหารพัฒนาในเชิงพาณิชย์ที่ดี

นอกจากนี้ กลุ่มที่ 2 เป็นที่ดินบริเวณ 25 สถานีทั่วประเทศที่มีศักยภาพ เนื้อที่ 4,700 ไร่ กลุ่มที่ 3 ที่ดินสวนจตุจักร สวนรถไฟ เนื้อที่ 900 ไร่ และกลุ่มที่ 4 พื้นที่ว่างเปล่าของ 43 สถานี เนื้อที่ 300 ไร่ ทั้งหมดล้วนเป็นที่ดินที่อยู่ในเมืองใหญ่ มีเศรษฐกิจที่เจริญ สามารถพัฒนาเพื่อหารายได้ในเชิงพาณิชย์ได้จำนวนมาก

แต่ยังไม่ทันมีการเคาะแผนการพัฒนาที่ดิน รฟท.ก็มีการชิงเค้กที่ดินมักกะสันไปทำเสียเอง ซึ่งเป็นเรื่องที่มีความเสี่ยง เพราะการบริหารองค์กรของ รฟท.ปัจจุบันยังไม่สามารถทำได้ดี และ การต้องมาพัฒนาโครงการใหญ่มูลค่าเป็นแสนล้านบาทให้ประสบความสำเร็จ จึงมีความเสี่ยงสูงที่จะล้มเหลวเหมือนที่ผ่านมา

นอกจากนี้ การล้มแผนแลกที่ดินยังทำให้ รฟท.ยังคงมีหนี้สูงกว่า 1 แสนล้านบาท เหมือนเดิม ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงาน การทำตามแผนฟื้นฟูก็คืบหน้าช้า ทำให้ฐานะของ รฟท.ตรงกับทรุดได้อย่างรวดเร็ว กลายเป็นภาระรัฐต่อเนื่องไม่สิ้นสุด