



SPECIAL SCOOP

จับตา 'พีรกันต์' ตัวเต็งผู้ว่าฯ รฟท.!? บริหารโปรเจกต์ใหม่กว่า 3 แสนล้านบาท

จับตา 4 คู่ชิงผู้ว่าการการรถไฟฯ คนใหม่ ที่จะต้องแสดงความสามารถเข้ามาบริหารทั้งเรื่องโครงการลงทุนรถไฟทางคู่เฟส 2 ที่ต้องใช้งบลงทุนกว่า 3 แสนล้านบาท โครงการเปลี่ยนหัวรถจักรดีเซลเป็นไฟฟ้า โครงการรถไฟความเร็วสูงอีก 3 เส้นทาง รวมทั้งวิธีการสร้างรายได้ให้ก้าวสู่ ร.ฟ.ท.โฉมใหม่ ปัจจุบันรถไฟฯ มีหนี้สินเกือบ 2 แสนล้านบาท ส่วนกระแสข่าวสัปดาห์นายพีรกันต์ หนึ่งในแคนดิเดต ต้องคดีปลอมเอกสาร เป็นเรื่องที่ศาลรัชดาชี้ขาดแล้ว นายพีรกันต์ บริสุทธ์!

การเปิดตัว "I AM SRT" โครงการดำเนินมรดกของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เพื่อปลุกคน ร.ฟ.ท.ให้ร่วมด้วยช่วยกันนำพาองค์กรเดินหน้าสู่การปรับเปลี่ยนครั้งใหญ่ ตั้งเป้าพัฒนาองค์กรก้าวสู่ความสำเร็จในการเป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐ ที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570 ได้อย่างแท้จริง

ดังนั้นผู้ที่เข้ามาเป็นผู้ว่าการการรถไฟฯ คนใหม่ จะต้องเป็นบุคคลที่มีความสามารถที่จะขับเคลื่อนเพื่อนำพาองค์กร ร.ฟ.ท.ก้าวสู่เป้าหมายได้ หลังจากว่างวันไม่มีผู้ว่าการการรถไฟฯ มาเป็นเวลาร่วม 2 ปี

อย่างไรก็ดี เมื่อมีประกาศรับสมัครบุคคลผู้เข้ารับการสรรหาตำแหน่งผู้ว่าการการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 28 พ.ย. 62 ถึงวันที่ 27 ธ.ค. 62 มีผู้ยื่นใบสมัคร 4 คน เป็นคนในการรถไฟฯ 2 คน และคนนอก 2 คน ประกอบด้วย นายจรูญฐานันท์ รองผู้ว่าการการรถไฟฯ กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน 2. นายศิริพงษ์ พุทธิพันธ์ รองผู้ว่าฯ การรถไฟฯ (กลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน) 3. นายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงานกำกับกฎเกณฑ์และกฎหมาย และเลขานุการบริษัท ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) อดีตรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายพัฒนาทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) 4. นายพีรกันต์ แก้ววงษ์วัฒนา อดีตกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด หรือรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และผู้อำนวยการฝ่ายขนส่งทางอากาศของ สายการบินไทยแอร์เอเชีย

ส่วนใครจะมีโอกาสก้าวสู่ตำแหน่งผู้ว่าการการรถไฟฯ คงต้องดูเงื่อนไขในการประกาศสรรหาที่มีกำหนดไว้ชัดเจนตามที่คณะกรรมการบริหาร ร.ฟ.ท. หรือบอร์ด ร.ฟ.ท.ได้ระบุไว้คือ จะต้องผ่านขั้นตอนตรวจสอบคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กำหนดไว้ เช่น ผ่านการบริหารองค์กรขนาดใหญ่ และไม่เคยเป็นผู้ล้มละลาย เพื่อเข้าสู่ขั้นตอนการแสดงวิสัยทัศน์ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญในการคัดเลือก

“คุณสมบัติที่ สคร.กำหนดไว้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และแก้ไขเพิ่มเติม ในมาตรา 8 ส่วนการแสดงวิสัยทัศน์ ก็ต้องเหมาะสมกับตำแหน่งผู้ว่าฯ ที่คณะกรรมการสรรหาให้ความสำคัญไว้ 3 เรื่อง”

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุว่า บอร์ด ร.ฟ.ท. ให้ความสำคัญกับผู้ที่จะดำรงตำแหน่ง ผู้ว่าการการรถไฟฯ ในประเด็นหลักๆ กล่าวคือ เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งขนาดใหญ่ของประเทศ โดยเฉพาะระบบขนส่งทางรางที่จะทำให้ประเทศไทยเปลี่ยนโฉมด้านคมนาคมและขนส่งให้มีความทันสมัย สะดวก และเกิดการพัฒนาประเทศได้อย่างรวดเร็ว สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศตามที่รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา กำหนดไว้

นอกจากนี้ ต้องเป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านบริหารการเงิน และเป็นผู้มีความสามารถในการบริหารจัดการองค์กรให้ก้าวสู่ความสำเร็จในการเป็นผู้ให้บริการระบบราง

แต่การจะก้าวสู่ความสำเร็จตามยุทธศาสตร์นั้นได้ ผู้ว่าการการรถไฟฯ คนใหม่ จะต้องเร่งจัดการปัญหาต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคในการก้าวสู่เป้าหมาย 3 ประเด็นหลักคือ 1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งในเรื่องการก่อสร้างรถไฟทางคู่ที่มีการลงทุนในเฟส 1 ไปแล้ว 7 เส้นทาง ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2563 จำนวน 2 เส้นทางคือ จะเข็ญ-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ส่วนแล้วเสร็จในปี 2565 1 เส้นทางคือ ลพบุรี-ปากน้ำโพ ที่จะเสร็จในปี 2566 จำนวน 4 เส้นทางคือ มาบกะเบา-ชุมทางจิระ, หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์, นครปฐม-หัวหิน และประจวบคีรีขันธ์-หัวหิน

“เส้นทางภาคใต้ก็ได้มีการเร่งประมูลเรื่องการออกแบบ จัดทำและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งอาจจะล่าช้าไปบ้าง แต่ ร.ฟ.ท.ก็ได้เร่งรัดดำเนินการไว้แล้ว”

ส่วนโครงการรถไฟทางคู่ เฟส 2 จำนวน 9 เส้นทาง คาดว่าจะใช้งบลงทุนกว่า 388,900 ล้านบาทนั้นประกอบด้วย เฟส 2 จำนวนเงิน 236,000 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี มูลค่า 3.6 หมื่นล้านบาท, รถไฟฟ้าทางคู่ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ มูลค่า 8 พันล้านบาท, รถไฟฟ้าทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย มูลค่า 2.6 หมื่นล้านบาท, รถไฟฟ้าทางคู่ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย 5.6 หมื่นล้านบาท, รถไฟฟ้าทางคู่ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี มูลค่า 2.3 หมื่นล้านบาท, รถไฟฟ้าทางคู่ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา มูลค่า 5.7 หมื่นล้านบาท รถไฟฟ้าทางคู่ช่วงระนอง-ชุมพร วงเงิน 3



นิรุฒ มณีพันธ์

พีรกันต์ แก้ววงศ์วัฒนา

ศิริพงษ์ พงุทธิพันธุ์

จเร รุ่งฐานิย์

หมื่นล้านบาท

“จะมีส่วนที่เร่งรัดดำเนินการวงเงิน 152,900 ล้านบาท คือ รถไฟฟ้าทางคู่ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม วงเงิน 6.79 หมื่นล้านบาท และรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ วงเงิน 8.5 หมื่นล้านบาท รวมงบก่อสร้างทั้งหมดก็จะประมาณ 388,900 ล้านบาท”

อีกทั้งจะต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ที่ ร.ฟ.ท.ร่วมลงทุนกับ บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร) ที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เพราะหากโฮลดิ้งเชื่อม 3 สนามบินล่าช้า จะมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่อีอีซีโดยตรง

“จำเป็นต้องเร่งดำเนินการโฮลดิ้ง รถไฟฟ้าทางคู่สายจะเชิงเทรา-คลองสิบก้า-แก่งคอย เส้นจระ-หนองคาย และอีก 1 เส้นคือรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่ช่วงแรกจะเป็นกรุงเทพฯ-โคราช และช่วงที่ 2 จะเป็นโคราช-หนองคาย ทุกโครงการนี้มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจที่จะเชื่อมต่อการค้าระหว่างประเทศ และยังมีรถไฟความเร็วสูง อาจจะเป็นสายเหนือ หรือสายใต้ อีก 1 เส้นทาง”

ขณะเดียวกันยังมีโครงการซื้อและเช่าเพื่อเปลี่ยนหัวรถจักรจากดีเซลเป็นระบบไฟฟ้า เพื่อความเหมาะสม

และคุ้มทุน ซึ่งจะช่วยประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมได้ด้วย

“รถไฟสายต่างๆ ที่จะวิ่งเข้าสถานีบางซื่อในอนาคต ถ้ายังเป็นดีเซลจะมีปัญหาเยอะ เพราะสถานีบางซื่อเป็นระบบปิดจะอบอวลและเป็นอันตรายต่อระบบหายใจได้ การเปลี่ยนมาใช้ไฟฟ้าจะประหยัดกว่ารวมทั้งการซ่อมบำรุงด้วย”

จากโครงการที่กล่าวมานั้น เป็นเรื่องของการลงทุนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน แต่ผู้ว่าการการรถไฟฯ คนใหม่ จะต้องมีส่วนในเรื่องของการสร้างรายได้ให้กับองค์กรด้วย เพราะการขนส่งทางรางจะใช้เพียงขนส่งผู้โดยสารอย่างเดียวไม่ได้ จะต้องคำนึงถึงการขนส่งสินค้าในระบบรางไปพร้อมๆ กันเพราะจะสามารถสร้างรายได้ให้ ร.ฟ.ท.

“ไอซีดี ลาดกระบัง มีศักยภาพบรรจุและแยกสินค้า กล่องได้ถึง 1.3 ล้านตู้ต่อวัน แต่ตอนนี้เพิ่งจะใช้ไปเพียง 4 แสนตู้ต่อวัน จึงมีส่วนต่างอยู่ที่เกือบ 1 ล้านตู้ต่อวัน ถ้าได้ผู้ว่าฯ ที่เข้าใจระบบขนส่งทางราง ก็น่าจะหาวิธีการแก้ปัญหาสร้างรายได้จากตรงนี้ได้ด้วย เพราะรัฐได้ลงทุนกับการก่อสร้างระบบรางไปมาก”

แต่การรถไฟฯ ยังมีที่ดินที่มีศักยภาพอยู่ทั่วประเทศ ก็น่าจะนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์และสร้างรายได้ให้กับองค์กร เพราะปัจจุบันต้องไม่ลืมว่า ร.ฟ.ท.มีหนี้สินสะสมอยู่ถึง 167,824.15 ล้านบาท

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุว่า การที่รัฐบาลต้องเร่งดำเนินการให้มีการสรรหาผู้ว่าการการรถไฟฯ คนใหม่ ก็เพื่อที่จะให้มีผู้ว่าฯร.ฟ.ท. เข้ามาดำเนินการเร่งรัดโครงการต่างๆ เพราะเมื่อเทคโนโลยีการคมนาคมมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว จึงจำเป็นต้องสรรหาและกำหนดคุณสมบัติไว้ชัดเจนเพื่อให้ได้ผู้ที่มีความสามารถและเข้าใจทั้งในเรื่องการก่อสร้าง การบริหารจัดการรถไฟ ในเทคโนโลยีใหม่ๆ การตลาดยุคใหม่ รวมทั้งการหารายได้ เพื่อนำองค์กร ร.ฟ.ท.เป็นธำนาถสำคัญในการพัฒนาประเทศได้ด้วย

“รัฐลงทุนสูงมากในการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ซึ่งถือเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพที่สุดและประหยัดที่สุด เมื่อเทียบกับการขนส่งระบบอื่นๆ”

สำหรับผู้สมัครชิงตำแหน่งผู้ว่าฯ คนใหม่ ก็มีจุดเด่นและด้อยที่แตกต่างกันไป ว่าไปแล้วคนในทั้ง 2 คนอาจจะได้เปรียบที่รู้และเข้าใจเรื่องของการรถไฟ แต่ 2 คนนอกคือนายนิรุฒ มณีพันธ์ ที่เคยเป็นระดับบริหารของการบินไทย และปัจจุบันยังเป็น รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ธนาคารกรุงไทย ที่ว่ากันว่ามีความแรงหนุนจากคนในพรรคพลังประชารัฐ ส่งเข้าประกวด

“อย่าประมาท ดร.พีรกันต์ เคยเป็นผู้บริหารแอร์พอร์ตลิงก์มาก่อน บริหารแอร์เอเชียดูเรื่องการตลาด การสร้างรายได้ ปัจจุบันเป็นกรรมการคมนาคมทางบก และทางรางของ ส.ว. และยังเป็นเลขานุการประจำคณะกรรมการคมนาคม สภาผู้แทนฯ ด้วย”

ไม่เพียงเท่านั้น นายพีรกันต์ ยังจบปริญญาตรีด้านวิศวกรรมศาสตร์สาขาเครื่องกล จาก ม.เทคโนโลยีมหนคร ปริญญาโทสาขาบริหารธุรกิจ การเงินและการจัดการ จาก ม.เกษตรศาสตร์ รวมถึงปริญญาเอกด้านบริหารจัดการด้านการขนส่ง Logistics จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และยังเข้าอบรมหลักสูตรนักวิเคราะห์แผนเศรษฐกิจการเงิน และการวางแผนธุรกิจจาก จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ดังนั้นกระแสวิพากษ์เพื่อสกัดคู่แข่งที่ว่านายพีรกันต์ อดีตซีอีโอแอร์พอร์ตลิงก์ถูกปลดออกจากตำแหน่ง เพราะปลอมแปลงเอกสารรับรองคุณสมบัตินั้นจึงเป็นเรื่องที่ถูกกล่าวหาทั้งสิ้น เพราะหากย้อนไปดูคำสั่งศาลอาญา รัชดา ได้ตัดสินลงโทษผู้ที่เกี่ยวข้องไปแล้ว เพราะได้กระทำการปลดนายพีรกันต์ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย และคำพิพากษาพิเคราะห์แล้วว่า คุณสมบัติของนายพีรกันต์ แก้ววงศ์วัฒนา ที่มาสมัคร CEO แอร์พอร์ตลิงก์ถูกต้องแล้ว ผ่านกระบวนการสรรหา ผ่านกรรมการแอร์พอร์ตลิงก์ และผ่านการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว

นั่นแปลว่า นายพีรกันต์ เป็นผู้บริสุทธิ์ เพียงแต่ว่าคุณสมบัติที่นายพีรกันต์มีอยู่จะตรงใจนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีคมนาคมหรือไม่? .