



'สราวุธ ทรงศิวิไล'

ลุยโครงการ'ทางหลวง'

ช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจสู้โควิด

หมายเหตุ - นายสราวุธ ทรงศิวิไล อธิบดีกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ร่วมเสวนางานสัมมนา มติชน "ลงทุน 2020 ฟื้นฟูเศรษฐกิจ สร้างชาติ สร้างงาน" ในวันที่ 23 กรกฎาคม ให้สัมภาษณ์พิเศษ กับ "มติชน" ถึงการดำเนินโครงการต่างๆ ของกรมทางหลวง เพื่อช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบ จากวิกฤตโควิด-19

งานของกรมทางหลวงส่วนใหญ่จะเป็นการก่อสร้าง และการซ่อมถนนที่ชำรุดเสียหาย หรือเสริมในเรื่องของความปลอดภัย เพราะฉะนั้นเรื่องการแพร่ระบาดของโควิด-19 จึงไม่ได้กระทบกับงานของกรมทางหลวงมากนัก จะมีกระทบในแง่ของลักษณะงานจ้างเหมา และมีบางส่วนที่ดำเนินการเองด้วย โดยเรื่องมาตรการของกระทรวงสาธารณสุข หรือ พ.ร.ก.ฉุกเฉิน กระทบต่อระยะเวลาในการขนอุปกรณ์หรือเครื่องมือต่างๆ นับตั้งแต่เดือนมีนาคมที่ผ่านมา คนทำงานอาจทำงานไม่ได้เต็มประสิทธิภาพ ทั้งในแง่การขนส่ง เรื่องของคนงาน แต่ประสิทธิภาพของงานของกรมทางหลวงไม่ได้กระทบมาก

อาจเป็นจังหวะที่ดีที่งบประมาณปี 2563 ออกล่าช้า ประกาศประมาณปลายเดือนกุมภาพันธ์ และมีการประกวดราคาในช่วงเดือนมีนาคม จะเริ่มก่อสร้างช่วงเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม ประชาชนรวมถึงผู้รับเหมาและแรงงาน เริ่มปรับตัวได้ พอมาถึงช่วงเดือนมิถุนายนถึงกรกฎาคม ก็เริ่มมีการผ่อนคลายมากขึ้น เพราะฉะนั้นจึงทำให้ปรับตัวได้ไม่กระทบกับงานก่อสร้าง

แต่ส่วนใหญ่งานของกรมทางหลวงเป็นงานต่อเนื่อง ที่มีการผูกพันงบประมาณ หากพูดถึงวิธีการดำเนินงานก็ไม่ได้ส่งผลกระทบมากมายนัก ส่วนการปรับแผน ต้องดูว่าเป็นแผนงานประเภทใดหากเป็นประเภทงานอบรมสัมมนา ในช่วงที่เกิดโควิด-19 ก็ต้องปรับแผนการใช้งบประมาณในส่วนดังกล่าว แต่ งานของกรมทางหลวงส่วนใหญ่ ไม่ค่อยมีลักษณะนั้น ส่วนใหญ่เป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่มีการศึกษาผ่าน พ.ร.บ.งบประมาณ จึงไม่มีการเปลี่ยนแปลง

อีกหนึ่งผลกระทบที่กรมทางหลวงได้รับคือ เมื่อเกิดโควิด-19 รัฐบาลต้องนำเงินงบประมาณไปใช้บริหารจัดการปัญหาดังกล่าว ซึ่งในเดือนเมษายน 2563 มี

มติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้หน่วยงานที่ยังไม่มีความจำเป็น หรือมีการชะลอ หรือเบิกจ่ายโครงการไม่ทัน ให้ปรับลดงบประมาณไปก่อน ซึ่งกรมทางหลวงก็ได้ปรับลดเงินงบประมาณ ตามมติ ครม.

ทั้งนี้ กรมทางหลวงถูกปรับลดงบประมาณกว่า 8,000 ล้านบาท จากเดิมที่ได้รับงบประมาณ 1.13 แสนล้านบาท ทำให้ในปีนี้กรมทางหลวงเหลืองบประมาณ 1.05 แสนล้านบาท ซึ่งโครงการที่โดนปรับลดไปนั้น เกิดจาก 2 สาเหตุหลักๆ คือ 1.งบประมาณผูกพันใหม่ เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ อาทิ โครงการที่ต้องดำเนินงานประมาณ 3 ปี ซึ่งปี 2563 เป็นปีเริ่มต้นโครงการพอดี โดยปกติแล้วสำนักงบประมาณจะให้งบมาก่อนประมาณ 20% เนื่องจากเป็นโครงการมูลค่ากว่าพันล้านบาท ซึ่งในปีงบประมาณปัจจุบันสำนักงบประมาณขอปรับลดการให้งบประมาณก่อนลง 5% เหลือ 15% ส่งผลให้เหลืองบในการจัดการโครงการไม่มาก แต่ยังอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถควบคุมได้

ต้องขอยืนยันว่า เนื่องจาก พ.ร.บ.งบประมาณปีนี้ออกมาช้าจึงทำให้ไม่มีผลกระทบกับโครงการ หรือแผนงานที่กรมทางหลวงดำเนินการอยู่ สำหรับงบประมาณ

มติชน

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

Section: First Section/-

วันที่: อังคาร 14 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15465

หน้า: 1(ซ้าย), 2

Col.Inch: 138.85 Ad Value: 215,217.50

PRValue (x3): 645,652.50

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'สราวุธ ทรงศิวิไล' ลุยโครงการ'ทางหลวง' ช่วยฟื้นเศรษฐกิจสู้โควิด

ในปี 2563 จะสิ้นสุดในเดือนกันยายน และจะมีงบประมาณในปี 2564 มาต่อท้ายพอดี ทำให้โครงการต่างๆ ยังสามารถเดินหน้าต่อไปได้

2.โครงการที่มีระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 1 ปี อาทิ งานซ่อมบำรุงถนนที่เสียหาย งานที่เกี่ยวข้องกับอำนวยความสะดวก และการขยายถนนในชุมชนช่วงสั้นๆ เป็นต้น รวมแล้วกว่า 200 โครงการ รวมมูลค่าประมาณ 4,000 ล้านบาท เนื่องจากกรมทางหลวงออกประกาศประกวดราคาช้ากว่าที่มติ ครม.กำหนดไว้ คือวันที่ 7 เมษายน 2563 จึงทำให้โครงการนี้ถูกตัดออกไป ไม่เหมือนโครงการแรกที่สามารถรอใช้งบประมาณในปี 2564 เพื่อดำเนินโครงการต่อไปได้

กว่า 200 โครงการ ที่ถูกปิดตงไปนั้น ก็จะเปลี่ยนจากการใช้งบประมาณมาใช้เงินเหลือจ่าย โดยนำมาจากเงินที่เหลืออยู่ท้ายสัญญาของการประกวดราคา ซึ่งผลของการประกวดราคาต่ำกว่าราคากลาง ในส่วนนี้ถือว่าเป็นเงินเหลือ กรมทางหลวงจะนำเงินดังกล่าวมาจัดสรรให้กับโครงการที่ถูกตัดออกไป เป็นเงินประมาณ 1,000 ล้านบาท จะเลือกจากโครงการที่มีความพร้อม แต่ประกวดราคาช้ามาพัฒนาก่อน

ส่วนโครงการที่เหลือ จะนำมาพัฒนาอีกครั้งในปี 2564 หรือหากเงินที่รัฐบาลจัดงบประมาณในส่วนหน่วยงานต่างๆ เหลือ เนื่องจากทางรัฐบาลมีการกู้เงิน ภายใต้อ.พ.ร.ก.เงินกู้ 1.9 ล้านล้านบาท ในกรณีที่มีโครงการเร่งด่วน อาจจะยื่นคำขอไปที่นายกรัฐมนตรี เพื่อขอใช้งบกลางมาดำเนินโครงการเร่งด่วนก่อนต่อไป อย่างไรก็ตาม งบประมาณของกรมทางหลวงที่ถูกตัดออกไปเราจะใช้ระยะเวลาในการบริหาร 2 ปี หรือระหว่างปี 2563-2564

ยืนยันว่าการปรับลดงบประมาณดังกล่าว มีผลต่อโครงการในระยะสั้นเท่านั้น ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อโครงการขนาดใหญ่หรือแผนการดำเนินงานในภาพรวมแต่อย่างใด

สำหรับแผนการดำเนินงานของกรมทางหลวงในช่วง 3-6 เดือนนั้น กรมทางหลวง งบประมาณที่ได้เป็นงบเกี่ยวกับการลงทุนประมาณ 90% ในส่วนนี้กรมทางหลวงเร่งเบิกจ่ายให้ได้มากที่สุด ซึ่งปี 2563 กระทรวงคมนาคมตั้งเป้าให้เบิกจ่าย เต็ม 100% ที่ผ่านมามีปี 2562 กรมทางหลวงสามารถเบิกจ่ายได้ประมาณ 71% ส่วนในปีนี้แม้งบประมาณปี 2563 จะมาช้ากว่ากำหนด แต่เป้าหมายที่ทางกระทรวงให้ไว้อยาก ให้เบิกจ่ายงบประมาณเต็ม 100% ซึ่งในเดือนมิถุนายนถึงปัจจุบัน กรมทางหลวงเบิกจ่ายงบประมาณแล้วกว่า 40% โดยปกติแล้วการใช้จ่ายงบประมาณจะมีการเบิกจ่ายมากในช่วงเดือนสิงหาคมถึงเดือนกันยายน

คาดว่าในปี 2563 จะสามารถพัฒนาโครงการสำคัญ อาทิ แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เขต



ชมคลิปวิดีโอ

เศรษฐกิจพิเศษ ก่อสร้างทาง ระยะทาง 281 กิโลเมตร, แผนงานบูรณาการพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ระยะทาง 453 กิโลเมตร, โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ 2 สายทาง ได้แก่ สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร

โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินระยะทาง 1,672 กิโลเมตร, โครงการบูรณะโครงข่ายสายหลักระหว่างภาค ระยะทาง 316 กิโลเมตร, โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ระยะทาง 219 กิโลเมตร, โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ 16 แห่ง และโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) ระยะทาง 10 กิโลเมตร

ส่วนความคืบหน้าในโครงการสำคัญที่ต้องเร่งขับเคลื่อนอย่างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 5 สายทาง ประกอบด้วย 1.ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา โครงการมีความคืบหน้า 91% คาดว่าจะเปิดให้บริการสิ้นปี 2565

2.ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี โครงการมีความคืบหน้า 35%

คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2566

3.ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายพญา-มาบตาพุด โครงการมีความคืบหน้า 99% โดยวันที่ 22 พฤษภาคมที่ผ่านมา เปิดให้บริการโดยไม่เก็บค่าผ่านทางถึงด่านปลายทางอุตะมา และคาดว่าจะในเดือนกันยายน 2563 จะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบหลายทาง

4.ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ อยู่ระหว่างขออนุมัติรูปแบบการดำเนินโครงการต่อ ครม.ภายในปี 2563 จะมีการประกาศเชิญชวนและคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในปี 2564 ประเมินราคาที่ดินและจ่ายค่าเวนคืนที่ดินภายในปี 2564-2565 ก่อสร้างระหว่างปี 2565-2568 คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2569

5.ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว อยู่ระหว่างศึกษา โดยงานโยธาช่วงบางขุนเทียนเอกชัย เริ่มก่อสร้างระหว่างปี 2563-2565 งานโยธาช่วงเอกชัยบ้านแพ้ว ขออนุมัติโครงการภายในปี 3 และก่อสร้างภายในปี 2560-2561 งานระบบพร้อม O&M เสนอขออนุมัติโครงการในปี 2563 จะเปิดให้มีการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและ

มติชน

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

Section: First Section/-

วันที่: อังคาร 14 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15465

หน้า: 1(ซ้าย), 2

Col.Inch: 138.85 Ad Value: 215,217.50

PRValue (x3): 645,652.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'สราวุธ ทรงศิวิไล' ลุยโครงการ'ทางหลวง' ช่วยฟื้นเศรษฐกิจสู้โควิด

ภาคเอกชน (พีพีพี) ปี 2564 และก่อสร้างภายในปี 2565-2567 คาดว่าจะเปิดให้บริการภายในปี 2567

ส่วนงานที่เป็นงานก่อสร้างผูกพัน ตามงบประมาณที่ได้รับ การที่กรมทางหลวงจะมีส่วนช่วยในการกระตุ้นเศรษฐกิจ คือการเร่งรัดการเบิกจ่าย แต่ก็ต้องคงในเรื่องของคุณภาพงาน ซึ่งถือเป็นความท้าทาย ที่จะทำอย่างไรให้งานเสร็จเร็ว และมีคุณภาพ แต่เมื่อมาดูที่งบประมาณด้านการลงทุนในแต่ละปี มีค่อนข้างน้อย ซึ่งในปี 2563 งบประมาณ 3.2 ล้านล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นงบลงทุนประมาณ 5-6 แสนล้านบาท เป็นส่วนของกรมทางหลวงประมาณ 9 หมื่นล้านบาท ถึงแม้ว่าในส่วนของการลงทุนจะไม่มาก แต่ก็สามารถช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศได้

ถ้ามองในเรื่องของเศรษฐกิจไม่ว่าจะเป็นงานซ่อมหรืองานสร้าง ก็ช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถของประชาชนได้ถ้าถนนดีไม่ขรุขระหรือเป็นหลุมเป็นบ่อก็จะช่วยให้ประหยัดเวลาในการเดินทาง และประหยัดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ถ้าโครงสร้างระบบคมนาคมดีก็จะเป็นรากฐานให้เศรษฐกิจดีขึ้นไปด้วย

ส่วนการจ้างงาน ที่ผ่านมามีกรมทางหลวงมีส่วนช่วยในการจ้างงานประชาชนกว่า 2,000 คน ในช่วงที่เศรษฐกิจซบเซา และช่วงฤดูแล้ง โดยจ้างแรงงานในพื้นที่โดยตรง บางส่วนจะมีการจ้างมาเพื่อทำงานที่ไม่ต้องใช้ทักษะมาก อาทิ ตัดแต่งต้นไม้ที่บึงวิสัยทัศน์ ป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้น โดยใช้งบประมาณของกรมในการจ้างงานตามนโยบายของภาครัฐที่ต้องการให้ทุกหน่วยงานจ้างงานประชาชนในช่วงวิกฤตเช่นนี้ รวมทั้งยังมีการจ้างลูกจ้างชั่วคราวเข้ามาช่วยงานในกรม

ทางหลวงในต่างจังหวัด ประมาณ 2,800-3,000 คน

เรื่องที่กรมทางหลวง หรือหน่วยงานกระทรวงคมนาคมที่มีโครงการโครงสร้างพื้นฐานจะได้ใช้เงินจาก พ.ร.ก.เงินกู้ หรือไม่นั้น ต้องไปดูวัตถุประสงค์ของ พ.ร.ก.เงินกู้ โดยหลักๆ มีไว้เพื่อเยียวยาและฟื้นฟูในส่วนของประเทศเป็นหลัก หรือในเรื่องภาคการเกษตรและการท่องเที่ยว ซึ่งงานของกรมทางหลวงเกี่ยวข้องกับถนน แต่ถามว่าเกี่ยวไหม ก็มีส่วนที่เกี่ยวข้อง เพราะถ้าจะส่งเสริมเกษตรกร เรื่องการท่องเที่ยวชุมชน หรือการขนส่งสินค้า ยิ่งงาก็ต้องมีการขนส่ง ขนส่งยิ่งงาก็ต้องผ่านถนนอยู่แล้ว เพราะถนนเปรียบเหมือนเส้นเลือดหลัก ไม่ว่าจะมาจากทิศทางไหนของประเทศก็ต้องผ่านถนนของกรมทางหลวงทั้งสิ้น

ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้เสนอโครงการปรับปรุงเส้นทาง เพื่อตอบสนองตามนโยบาย แต่ทั้งนี้อยู่ที่การพิจารณาของสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และคณะกรรมการที่ดูแลเรื่องเงินกู้ ที่ต้องไปดูความสำคัญแต่ละโครงการ ต้องติดตามต่อไปว่าโครงการที่เสนอไปจะเข้าเกณฑ์การใช้ พ.ร.ก.เงินกู้หรือไม่

แต่เชื่อมั่นว่าจุดแข็งของกรมทางหลวง เรื่องการดำเนินงานอย่างมีคุณภาพ เห็นผลงานชัด และมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานได้เร็ว เมื่อสามารถพัฒนาโครงการได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ เม็ดเงินก็จะกระจายออกไป อยากรู้ดี หากได้เงินจาก พ.ร.ก.เงินกู้มากก็จะช่วยให้โครงการเดินหน้าไปอย่างต่อเนื่องต่อไป