



มุมมอง! ผู้ว่าการทางพิเศษ ผัน!2ปี 'ทางด่วน' เข้าตลาดฯ

ว นีที่ทีมงาน “1/4 Special Report” มีโอกาสสนทนากับ นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข อธิบดีรองผู้ว่าการ รฟม. ที่มารับงานใหม่ในตำแหน่งผู้ว่าการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับแผนงานและทิศทางการทำงานในหน่วยงานแห่งนี้ โดยเฉพาะสิ่งที่ประชาชนและนักลงทุนกำลังให้ความสนใจ เมื่อนายสุรเชษฐ์ประกาศมีแผนที่จะนำการทางพิเศษฯเข้าจดทะเบียนระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์



2 ปีเข้าตลาดฯแบ่งกำไรให้ประชาชน

นายสุรเชษฐ์กล่าวว่า การทางพิเศษฯ มีโอกาสที่จะเข้าตลาดหลักทรัพย์ เนื่องจากเป็นกิจการที่ผูกขาด มีรายได้ และมีกำไร เพราะพฤติกรรมคนกรุงเทพฯชอบใช้รถยนต์กันมาก ขณะประเทศไทยได้รับผลกระทบจากไวรัสโควิด-19 เป็นเวลา 1 ปีเต็ม ๆ แต่ธุรกิจของการทางพิเศษฯได้รับผลกระทบน้อยมาก คือกระทบกระเทือนแค่ 15% ในขณะที่คนอื่นได้รับผลกระทบ 90% แถมต้นทุนดำเนินการของเราถูกก็ไม่เหมือนธุรกิจ “รถไฟฟ้า” ที่ลงทุนมาก แต่ได้กำไรน้อย

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าการทางพิเศษฯ ส่งรายได้เข้ารัฐ (กระทรวงการคลัง) เป็นอันดับที่ 1 ของประเทศอย่างต่อเนื่องโดยตลอด เมื่อมองในแง่ธุรกิจองค์กรจึงนำลงทุน เพราะมีกำไร ถึงแม้จะมีโควิด-19 แต่ยังสามารถได้ 16,000-17,000 ล้านบาท มีกำไรประมาณ 7,000 ล้านบาท (ปี 63) และก่อนโควิด-19 ระบาด เคยทำรายได้สูงสุด 18,000-20,000 ล้านบาท/ปี

ถ้าไม่มีโควิด-19 ตัวเลขจะดีกว่านี้ เพราะหลังจากคนเข้ามารับตำแหน่งผู้ว่าการ เมื่อเดือน ส.ค. 63 มีความตั้งใจที่จะลดต้นทุนให้กับองค์กร คือ “ลีน” (LEAN) รีดเอากิจกรรมที่ซ้ำซ้อนที่มีพนักงานขนาด 6,000 คนออกมา โดยเฉพาะการลดต้นทุนการบริหาร ลดต้นทุนในการบำรุงรักษา และทำทุกอย่างให้โปร่งใสที่สุด ไม่ควรมีข้อครหาที่ว่ารัฐวิสาหกิจซื้อคอมพิวเตอร์เพียงตัวเดียวก็ซื้อแพงกว่าชาวบ้านเขา และต้องแก้ปัญหาการติดบนทางด่วน แน่แน่นอนว่าทุกเรื่องมันทำยาก เนื่องจากการสร้างความเปลี่ยนแปลงให้องค์กร ซึ่งแรงต่อต้านภายในย่อมมีแน่นอนสำหรับคนที่อาจได้รับผลกระทบ

แต่ถ้าคนจะเอาความปลอดภัย อยู่แบบสบาย ๆ ไปวัน ๆ “ว่าไง ว่าตามกันรับลูกพี่” (Go with the flow) มันไม่ใช่ เพราะเมื่อได้มานั่งบริหารตรงนี้ ต้องสร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นกับองค์กร เปลี่ยนวิธีการทำงาน ต้องเอาคนนอกเข้ามาบ้าง พนักงานบางคนที่ไม่เข้าใจกันส่วน คนที่ไม่เข้าใจและกลัวความเปลี่ยนแปลงก็คือว่า ซึ่งมีบางเป็นเรื่องธรรมดา

“เหตุผลที่ต้องสร้างความเปลี่ยนแปลง เนื่องจากการทางพิเศษฯ เป็นธุรกิจที่มีกำไรมาก จากความโชคดียุคนี้เราจึงไม่ควรแบ่งปันกันเฉพาะพนักงาน และกระทรวงการคลัง แต่ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมด้วย เพราะไหน ๆ เราก็ลดราคาค่าผ่านทางด่วนไม่ได้ เนื่องจากคิดเงินไข่อัตราสัมปทาน และคิดวินัยการเงินการคลัง ดังนั้นผมจึงต้องจัดการทางพิเศษฯ แต่งตั้งให้มีผลประกอบการที่ดีมากขึ้น แล้วเอาเข้าตลาดฯ ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของ โดยปี 64 ยังกระทบจากโควิด-19 ทั้งรายได้และกำไรอาจจะลดลงไป แต่คาดว่าประมาณปี 66-67 ความฝันที่จะดันการทางพิเศษฯเข้าตลาดฯคงเป็นจริง แล้วผมประกาศไว้เลยว่าจะเป็นซีอีโอคนแรกที่ไม่เอาหุ้นที่จัดสรรให้พนักงานและผู้บริหารในราคาถูก (ESOP)”

ไม่มีเจ้าหนี้แต่ติดกับดัก “ขาดทุนทางบัญชี” สตง.



สุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข

นายสุรเชษฐ์ กล่าวด้วยว่า อีกเหตุผลหนึ่ง คือ ที่ผ่านมามีการทางพิเศษฯ มีปัญหาเรื่องการขยายสัมปทาน มีเรื่องฟ้องร้องกับบริษัท เอกชน (BEM) แล้วสุดท้ายเราเลือกใช้วิธีการขยายสัมปทานเพื่อลดมูลค่า แต่คิดปัญหาที่เงื่อนไขของ สตง.ว่าตรงนี้คือมูลค่า ทั้งที่ BEM บอกว่าเขาไม่ใช่เจ้าหนี้การทางพิเศษฯแล้วนะ แต่ สตง.ยืนยันว่าต้องลงบัญชีอยู่ ทำให้สภาพการเงินของการทางพิเศษฯกระทบบ้าง

ทั้งที่หนี้กับ BEM ไม่มีแล้ว เพราะแลกการขยายสัมปทานออกไปอีก 15 ปี 8 เดือน ถือว่าเป็นดีที่คืนะ เนื่องจากไม่ได้เอาหนี้ไปแลกกับการขยายสัมปทาน แต่เอารายได้ในอนาคตไปแลก การคืนหนี้ ณ เวลานั้น ไม่มีใครคิดหรือใครถูก แต่เป็นการบริหารความเสี่ยงมากกว่า ส่วนกรณี สตง.ถือว่าเป็นหนี้ทางบัญชี ที่ต้องลงบันทึกหนี้ไว้ ทำให้สถานะทางการเงินของการทางพิเศษฯจะได้รับผลกระทบไปอีก 2-3 ปี เพราะต้องเอากำไรไปทดหนี้ทางบัญชี ทั้งที่ไม่มีเจ้าหนี้ การประกอบการยังมีรายได้ และมีกำไร สุดท้ายแล้วต้องกระทบไปถึงการส่งเงินเข้ากระทรวงการคลังด้วย เพราะในเมื่อมีการขาดทุนทางบัญชี แล้วจะให้การทางพิเศษฯ ส่งเงินเข้ากระทรวงการคลังได้อย่างไร? ตนพยายามคุยกับ สตง.

แต่ยังคุยกันไม่รู้เรื่อง

ผลสืบเนื่องมาจากการขาดทุนทางบัญชี ทั้งที่มีรายได้ มีกำไร แต่ไม่มีเจ้าหนี้ จึงกระทบกันไปหมด ปัจจุบันยังไม่ได้โบนัสให้พนักงาน ก็เป็นแรงกระตุ้นเหมือนกัน แต่เขาบอกกันว่ารัฐวิสาหกิจอื่น ๆ ยังไม่ได้โบนัสเหมือนกัน เพราะไม่ควรมีความสุขบนความทุกข์ยากของประชาชนช่วงโควิด-19 แต่ข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจมีข้ออ้างได้นะ ว่าเราไม่ได้รับโครงการช่วยเหลือใด ๆ ทั้งสิ้นจากรัฐบาล ไม่ว่าจะโครงการคนละครึ่ง-เราชนะ พวกเราไม่ได้อะไรเลย

พัฒนาที่ดิน-เร่งสร้างทางด่วน “ภูเก็ต”

การทางพิเศษฯมีที่ดินเกือบ 1 ล้านตารางวา จะนำมาพัฒนาในเชิงพาณิชย์ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งมีเงินลงทุนพัฒนาปีละ ประมาณ 9,000 ล้านบาท อย่างต่อเนื่อง จึงต้องลงทุนเพื่อสร้างกำไร เนื่องจาก “ทางด่วน” ยังสร้าง ยิ่งกำไร จากปัจจุบันที่มีทางด่วนเป็นระยะทางเพียง 225 กม. ถือว่าน้อยมาก เพราะการทางพิเศษฯ ก่อตั้งมาตั้งแต่ปี 2513

ดังนั้นช่วง 1-2 ปีนี้ที่ตนเข้ามาเป็นผู้ว่าการ จะต้องทำเต็มที่ให้ได้

อีก 100 กม. โดยเฉพาะทางด่วนสายกระทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต ระยะทาง 4 กม. มีภาคีริเริ่มโครงการมาตั้งแต่ปี 53 เพื่อแก้ปัญหาสภาพการจราจรติดขัดใน จ.ภูเก็ต แต่โครงการมีความล่าช้ามาก ยังไม่ไปถึงไหน

สาเหตุเพราะโครงการดังกล่าวต้องเจาะอุโมงค์ขนาดใหญ่ลอดภูเขา ดังนั้นเรื่องจึงไปติดอยู่ที่กรมป่าไม้ในฐานะเจ้าของพื้นที่ แต่หลังจากที่ดินเข้ามา ได้ไปทวงกรมป่าไม้ ไปคุยกับอธิบดีกรมป่าไม้สำเร็จเรียบร้อย คาดว่าจะนำทางด่วนสายนี้เข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่ออนุมัติประมาณเดือน เม.ย.นี้ กับทางด่วนอีก 1 สาย สายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กระทู้ จ.ภูเก็ต ระยะทาง 40 กม. ต่อไปนี้รถที่วิ่งมาจากป่าตอง ทะลุไปที่กระทู้ สามารถหักขาวิ่งทางขนานถนน 402 ซึ่งเป็นถนนสายหลักของ

ภูเก็ต แล้ววิ่งไปสามกม.ได้เลย โดยจะเก็บค่าผ่านทางไม่แพง และให้รถมอเตอร์ไซค์ขี่มาวิ่งได้ด้วย เพื่อเป็นทางเลือกให้กับประชาชน คงไม่เกิน 1 ปีนี้ โครงการเข้า ครม.ได้แน่ ๆ

ส่วนที่ จ.เชียงใหม่ และขอนแก่น ไว้อีก 10 ปี จึงค่อยทำทางด่วน เนื่องจากปัญหาสภาพการจราจรยังไม่ถึงขั้นสร้างทางด่วน หรือถ้าไปทำรถไฟฟ้าก็ขาดทุน ดังนั้นในต่างจังหวัดจึงมีเพียงภูเก็ตที่ทำทางด่วนได้กับกรุงเทพฯและปริมณฑล ที่ยังสร้างคาอยู่คือทางด่วนสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกเบอร์ 9 ซึ่งเหลืออีก 18 กม. เปิดประมูลไปได้ 2 สัญญา บังเอิญเขยิบที่ไออาร์แล้วมีปัญหาเรื่องเรียนกัน ก็ต้องแก้ปัญหาดังกล่าว ตอนนี้ที่ไออาร์เสร็จแล้ว จะเร่งเปิดประมูลประมาณ 2 เดือนนี้ และอยู่ในวิสัยที่บริหารจัดการได้

สาย "เกษตร-เวมินทร์" ใต้อุโมงค์!

รวมทั้งทางด่วนสายเกษตร-เวมินทร์-วงแหวนทิศตะวันออก ที่มีเสาดอม่อตั้งได้แต่อยู่กลางถนนเกษตร-เวมินทร์ มา 25 ปี เดิมทางด่วนสายนี้จะวิ่งมาเชื่อมกับทางด่วนเส้นหลัก บริเวณถนนงามวงศ์วาน แต่ติดปัญหาว่ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ไม่ให้พื้นที่ ดังนั้นตนจึงต้องทำเรื่องเข้าคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เพื่อให้ คจร.ทบทวนมติว่าถ้าจะทำโครงการนี้ได้มหาวิทยาลัย

เกษตรฯต้องยอมยกที่ดินให้บางส่วน แต่เมื่อมหาวิทยาลัยเกษตรฯ ไม่ยอม โครงการดังกล่าวจึงไปต่อไม่ได้ กลายเป็นความล่าช้ามา 25 ปี เมื่อการทางพิเศษฯขยับตัวเข้าจึงมีโครงการอื่น ๆ (รถไฟฟ้า) ขึ้นมาขวางเต็มไปหมด ถ้าจะทำก็ต้องเสี่ยงหลบนี้คือมูลค่าของความล่าช้า ทั้งที่การทางพิเศษฯอยากทำทางด่วนสายเกษตร-เวมินทร์-วงแหวนทิศตะวันออก เพื่อช่วยแก้

ปัญหาการจราจร และเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก กับฝั่งตะวันตกเข้าด้วยกัน

เมื่อโครงการดังกล่าวล่าช้ามา 25 ปี ที่ดินที่การทางพิเศษฯเวนคืนไว้ โฉนดเป็นชื่อของการทางพิเศษฯ แต่ปัจจุบันเจ้าของที่ดินเดิมบางแปลงเริ่มมาครอบครองไปทำประโยชน์ เอาไปทำตลาดนัด เพราะเขาเห็นว่าทางด่วนสายนี้ 25 ปี ไม่เกิดแล้ว เขาจึงเตรียมฟ้องร้องเอาที่ดินคืนด้วย ช่วงที่รอฟ้องก็เข้าครอบครองทำตลาดนัดไปพลาง ๆ ก่อน การทางพิเศษฯเข้าไปไล่เขาก็ไม่ไปเพราะเป็นผู้มีสิทธิพลพอสสมควร นี่คือนำมูลค่าของความล่าช้า หรือถ้าจะยกให้กรมทางหลวงนำเสาดอม่อไปทำเป็นทางยกระดับ ไม่เก็บเงิน คนก็ไม่ได้ลำบากใจนะ แต่โดยส่วนตัวคิดว่ากรมทางหลวงเขาคงไม่ยอมยกทำ

"ส่วนทางด่วนสายอื่น ๆ ที่อยู่ในแผน เช่น สร้างต่อจากทางด่วนจตุโชติ ลากไปหทัยราษฎร์ (มีนบุรี) และตัดขึ้นไปลำลูกกา คลอง 10 มุ่งตรงไป จ.สระบุรี ระยะทางประมาณ 100 กม. แต่ต้องศึกษาความเหมาะสมในหลาย ๆ ด้านก่อน สร้างแล้วต้องมีรั้ว และมีกำแพง แต่โดยภาพรวมแล้วการสร้างทางด่วนยังมีโอกาสทางธุรกิจอีกมาก แม้จะมีรถไฟฟ้าสีต่าง ๆ ททยอยเปิดให้บริการ แต่ยังไม่ตอบโจทย์การเดินทางทั้งหมดให้กับประชาชน ยังต้องต่อรถเข้าตามตรอกซอกซอย ดังนั้นความจำเป็นในการใช้รถยนต์ยังมีอยู่มาก ในขณะที่รถไฟฟ้าบางสายต้องแข่งขันแย่งผู้โดยสารกัน" ผู้ว่าการการทางพิเศษฯ กล่าว.