



รายงาน

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ อดีต ส.ส.บัญชีรายชื่อ และ อดีต รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร พรรคประชาธิปัตย์ ตั้งตัวเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการคมนาคมขนส่ง เกาะติดทุกประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเรื่องล้อ ราง เรือ เครื่องบิน

ระยะหลังเป็นที่น่าสังเกตว่า นายสามารถ ที่ไม่ได้มีตำแหน่งแห่งที่อะไร แต่ยังคงสถาปนาตัวเองเป็น"กูรูระบบราง" ดูจะให้ความสนใจเป็นพิเศษกับโครงการสัมปทานก่อสร้าง "รถไฟฟ้าสายสีส้ม" ช่วงตะวันตก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) ที่ พ่วงสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีส้มตลอดสาย

จนกลายเป็น"ขาประจำ"ตามเวทีที่มีการจัดการเสวนาเรื่องนี้ พร้อมกับขาประจำรายอื่นๆ พ.ต.อ.ทวี สอดส่อง หัวหน้า และ ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคประชาธิปัตย์, นายสุรเชษฐ์ ปรวีวัฒน์ ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคก้าวไกล, นายมานะ นิมิตรมงคล เลขาธิการองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ACT) และ พ.ต.อ.สุชาติ วงศ์อนันต์ชัย ที่ปรึกษาประธานกรรมการบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งรายหลังชัดเจนว่าเป็น "คนของบีทีเอส"

ซึ่งเวลานี้เวทีในประเด็นรถไฟฟ้าสายสีส้ม ทั้งนายสามารถ และบุคคลมีชื่อที่ไล่เรียงมาข้างต้นต่างก็มีความเห็นในทิศทางเดียวกัน แล้วจะ "ประสาณเสียง" รุมขย่มกระทรวงคมนาคม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตลอดจนเอกชนที่ชนะการประมูลอย่างมาแน่

โดยจะมีเคียร์เวิร์ดสำคัญที่ว่า โครงการนี้มี "ส่วนต่าง" ถึง 6.8 หมื่นล้านบาท พร้อมทั้งประเคนข้อหา "ทุจริต คอร์รัปชัน" ให้ด้วย

กล่าวคือ การประมูลหนล่าสุด บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้ชนะการประมูล เพื่อลงทุนก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก และแบ่งรายได้จากการเดินรถให้ รฟม. โดยขอรับการสนับสนุนจากรัฐ รวม 78,287 ล้านบาท ต่ำกว่าข้อเสนอของผู้แข่งขันอีกราย คือ ITD Group (บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ Incheon Transit Corporation รัฐวิสาหกิจผู้ให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินจากประเทศเกาหลีใต้ ที่ขอรับการสนับสนุน 102,635 ล้านบาท และต่ำกว่าผลการศึกษาของ รฟม. (ราคากลาง) คือ 84,445 ล้านบาท

แต่ "ฝ่ายคัดค้าน" กลับไปหยิบยกเอาตัวเลขที่อ้างว่า กลุ่ม BSR (บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSC บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) หรือ STEC) ได้เสนอไว้ในการประมูลครั้งแรกในปี 2563 ซึ่ง รฟม. ไม่ได้มีการเปิดซองข้อเสนอ และได้ยกเลิกประมูลไปแล้ว ตามที่ระบุใน "เอกสารข่าวประชาสัมพันธ์" เมื่อวันที่ 17 ก.ย.65 ว่า "ในการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ครั้งแรก ในช่วงปี 2563 กลุ่มบริษัท BTSC ได้เข้าประมูลและขอรับเงินสนับสนุนจากรัฐเพียง 9,676 ล้านบาทเท่านั้น"

เมื่อนำตัวเลข 78,287 ล้านบาทเป็นตัวตั้ง ลบด้วย 9,676 ล้านบาท ก็จะได้ตัวเลขต่างกันว่า 6.8 หมื่นล้านบาท

ตัวเลข 78,287 ล้านบาท เป็นตัวเลขที่ผ่านกระบวนการ "เปิด

หน้ากาก'กูรูระบบราง' สามารถ ราชพลสิทธิ์ ปัญหาจุดยืนเลื่อนลอย?



สามารถ ราชพลสิทธิ์

ซอง" ผ่านการประเมินด้านคุณสมบัติ ด้านเทคนิคการก่อสร้างและเดินรถ และ ความน่าเชื่อถือด้านการเงิน แล้ว ขณะที่ตัวเลข 9,676 ล้านบาท นั้นเป็นตัวเลขลอยๆ ที่หยิบขึ้นมาบอกว่าต่ำมาก ทั้งที่ไม่ได้ผ่านการประเมินตามเกณฑ์การประมูล และที่สำคัญคือการประมูลครั้งแรก เมื่อปี 2563 นั้นถูกยกเลิกไปก่อนจะมีการเปิด

ซอง ดังนั้น การนำตัวเลขลอยๆ 9,676 ล้านบาท ที่อ้างว่าเคยเสนอไว้ จึงไม่สามารถมาพิจารณาอ้างอิง หรือ เปรียบเทียบกับตัวเลข 78,287 ล้านบาท ที่เป็นตัวเลขของผู้ชนะการคัดเลือกอย่างเป็นทางการได้

อีกทั้งเมื่อมีการประมูลใหม่ ในปี 2565 โดยมีการปรับเกณฑ์การประเมินทั้งเทคนิคและการเงิน ให้มีความสำคัญในเรื่อง "เทคนิค" การก่อสร้างมากขึ้น BTS ก็ไม่ได้เข้าร่วม ทั้งที่เข้าร่วมได้

และถ้ารัฐนำตัวเลขลอยๆ ของผู้ที่ไม่เข้าประมูลมาพิจารณา ก็เหมือนรัฐใช้ราคาศาลเตี้ย ไม่มีกติกา ทำผิดกฎหมายเสียเองต่อไปรัฐก็ไม่ต้องมีกฎหมายควบคุมการประมูล

ที่ว่ากลับมีการนำตัวเลขลอยๆ ของ BTS มาปลุกปั่น ให้สังคมเข้าใจผิดว่า ต่ำกว่าผลการประมูล ทั้งที่ตัวเลขนั้นไม่ได้ผ่านเกณฑ์ประเมิน และไม่มีที่มาที่ไป เพราะ BTS ไม่เข้าประมูล โดยทำเป็นขบวนการ โจมตี รฟม. และรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง มีการรับส่งเรื่องเป็นขั้นตอน

เริ่มจากการร้องโดย BTS มีหน่วยงานรับลูกจัดเสวนา ให้สื่อกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับ BTS ออกมาโจมตีแบบรายวัน ใช้เครือข่ายข้าราชการในกรมสอบสวนคดีพิเศษ (DSI) ทำเรื่องร้องเรียนรายวัน และพรรคฝ่ายค้าน ทั้งเพื่อไทย ก้าวไกล โดยมีตัวเชื่อมสำคัญคือ พ.ต.อ.ทวี สอดส่อง ที่เป็นเจ้านายเก่าของ พ.ต.อ. สุชาติ ที่ปรึกษาเจ้าสำคี่ร์ เป็นแม่งานหลัก ทำเป็น "สกริปต์" ที่ออกมาเพื่อ BTS อย่างเป็นรายวัน

ไม่เว้นแม้แต่นายสามารถ ซึ่งถือเป็นรายเดียวในกลุ่มที่เคยผ่านบทบาทผู้รับผิดชอบการประมูลทางด้านคมนาคมขนส่งของ

ภาครัฐมาก่อนในสมัยเป็นรองผู้ว่าฯ กทม. ก็ยังเห็นดีเห็นงามกับตัวเลขส่วนต่าง 6.8 หมื่นล้านบาท

และล่าสุดยังโพสต์ข้อความผ่านเฟซบุ๊กอีกว่า ส่วนต่าง "รวม" ไปถึง 7.5 หมื่นล้านบาทแล้ว

ย้อนกลับไปสมัย นายสามารถ เป็นรองผู้ว่าฯ กทม. ยุค "ผู้ว่าฯอเมริกัน" ช่วงปี 2547-2549 ได้รับผิดชอบดูแลโครงการด้านการจราจรหลายโครงการ อาทิ โครงการรถเมล์ด่วนพิเศษบีอาร์ที (BRT) รวมทั้งยังรับผิดชอบควบคุมดูแลโครงการต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ไปยังฝั่งธนบุรีด้วย

ช่วงต้นปี 2549 กรมสอบสวนคดีพิเศษ (ดีเอสไอ) ได้ออกหมายเรียกผู้ต้องหาทุจริตประมุขงาน 16 โครงการของ กทม. มูลค่ากว่า 2 หมื่นล้านบาท เนื่องจากได้รับเรื่องร้องเรียนว่ามีการดำเนินการไม่โปร่งใสในการประมูลโครงการ โดย 1 ใน 4 ผู้ต้องหาที่ถูกหมายเรียกก็มีชื่อ นายสามารถ รวมอยู่ด้วย

โดยศิโยนหม่อมของดีเอสไอ ยุคนั้น ก็คือ พ.ต.อ.ทวี สอดส่อง ในฐานะ รองอธิบดี ดีเอสไอ และพ.ต.อ.สุชาติ วงศ์อนันต์ชัย ในฐานะ ผู้บัญชาการสำนักคดีอาญาพิเศษ รวมอยู่ด้วย

ต่อมาสมัย "ผู้ว่าฯสุชมพันธุ์" มีประเด็นว่าจ้าง BTS เดินรถส่วนต่อขยายเป็นมูลค่าหลายแสนล้านบาท ทั้งที่สัญญาสัมปทานยังเหลือถึงปี 2572 หรืออีกกว่า 17 ปี นับจากปี 2555 กลายเป็นประเด็นทางการเมืองให้พรรคเพื่อไทย ซึ่งเป็นฝ่ายค้านในตอนนั้น ยื่นฟ้องต่อคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) รวมทั้ง ดีเอสไอ และยังมีกรไต่สวนมาจนถึงปัจจุบันนี้

นายสามารถ ที่เป็น "กูรูระบบราง" กลับไม่ออกมาแสดงความเห็นแต่อย่างใด ทั้งที่คนทั่วไปที่ไม่ได้จบปริญญาเอกเป็นดอกเตอร์ด้านระบบรางจากเมืองนอกก็มองออกมา การว่าจ้าง BTS เดินรถส่วนต่อขยายครั้งนั้น "ผิดปกติ"

คงเป็นเพราะช่วงปี 2555 "ผู้ว่าฯสุชมพันธุ์" เป็นคนของพรรคประชาธิปัตย์ที่เป็นรัฐบาลอยู่ และนายสามารถ ก็เป็น ส.ส.บัญชีรายชื่อ ในสังกัดพรรคประชาธิปัตย์ อยู่

อย่างไรก็ดี พอมาช่วงปี 2560 "ผู้ว่าฯ สุชมพันธุ์" ได้รับเลือกเข้ามาอีกสมัย แต่ความสัมพันธ์กับต้นสังกัดพรรคประชาธิปัตย์

ไม่ดีดังเดิม เมื่อ กทม.มีโครงการว่าจ้าง BTS เดินรถส่วนต่อขยาย ช่วงเบร็ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต กว่า 1.76 แสนล้านบาท

ครั้งนั้น นายสามารถ กลับออกมาคัดค้านโดยระบุว่า ราคาแพงมากเมื่อเทียบกับรถไฟฟ้าสายอื่นที่ รฟม.ดำเนินการอยู่ และจะทำให้รัฐเกิดความเสียหาย ควรทบทวนสัญญาใหม่

ทว่า พอมาช่วงหลังปี2562 ช่วงต้น "รัฐบาลประยุทธ์" ก็มีการดำเนินการพิจารณาต่อขยายสัญญาสัมปทาน BTS แลกกับพื้นที่ กทม.ค้ำจ่ายจากการว่าจ้าง BTS เดินรถส่วนต่อขยาย ซึ่ง นายสามารถ เคยคัดค้านแบบสุดลิ้มที่มประตุไว้เมื่อปี 2560

ปรากฏว่า นายสามารถ ที่เป็น "ส.ส.สอบตก" ลำดับไม่ถึง ส.ส.ในระบบบัญชีรายชื่อ ของพรรคประชาธิปัตย์ และยังคงหลุดจากตำแหน่งรองหัวหน้าพรรคด้วย กลับใช้หน้ากา "กูรูระบบราง" ออกมาสนับสนุนให้รัฐเจรจากับ BTS เพื่อต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยอ้างว่า จะทำให้ค่าโดยสารถูกลง

ทำเอาผู้ที่ติดตามบทบาท นายสามารถ มาโดยตลอดถึงกับต้องแปลกใจกับการเปลี่ยนจุดยืนในครั้งนั้น เพราะเหมือนเป็นคนละคนกับ นายสามารถ เมื่อปี 2560

กระทั่งมาถึงประเด็นการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม ที่นายสามารถ ก็ออกตัวแรงในเคียะเดียวกับทาง BTS โดย "กังขา" การดำเนินการของ รฟม. และกระทรวงคมนาคม

และที่แปลก แต่จริง ในขบวนการเชิด BTS นายสามารถ ถึงกับออกมาเชียร์ว่า ทำไม BTS ถึงชนะมูลค่าทุกโครงการ เปิดเผยที่มาอย่างละเอียด เหมือนกับทำงานใน BTS มานาน หรือว่าเคลียร์กับ พ.ต.อ.ทวี และ พ.ต.อ. สุชาติ จบแล้ว เลยมายู๋ทีมเดียวกัน รับงานเดียวกัน

และถ้าโยงไปถึงมหากาพย์ สายสีเขียวที่ยังไม่จบ จะเห็นได้ว่า ทั้งนายสามารถ นายทวี นายจิรายุ นายมานะ ไม่เคยออกมาโต้แย้ง หรือคัดค้านเรื่องนี้เลย กลับกันยังสนับสนุน BTS อย่างชัดเจน

จากจุดยืนที่เปลี่ยนไปของ "กูรูระบบราง" ที่ชื่อ สามารถ ราชพลสิทธิ์ ก็ทำให้หอด "กังขา" ไม่ได้เช่นกันว่า ยึดโยงผลประโยชน์ชาติและประชาชนตามที่กล่าวอ้าง หรืออะไรกันแน่?