

ยังไม่ปัง!!!... 1ปี'ศักดิ์สยาม ชิดชอบ'



ย้อน กลับไปเมื่อเกือบ 1 ปีที่ผ่านมา “กระทรวงคมนาคม” เรียกว่าอื้ออายนักมาก!! กับนโยบายต่าง ๆ ของเจ้ากระทรวงป้ายแดง “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รมว.คมนาคม ที่มอบให้หัวหน้าหน่วยงานในสังกัดเดินเครื่องขับเคลื่อน และดำเนินการให้เป็นรูปธรรม มีทั้งแบบเร่งด่วนต้องแล้วเสร็จภายใน 1 เดือน 3 เดือน และ 3 ปี เพื่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชน และประเทศชาติ ภายใต้การทำงานที่ต้องโปร่งใส ตรวจสอบได้ และไม่มีค่าใช้จ่าย แต่ละนโยบายบอกเลยไม่ธรรมดา เอ่ยออกมาล้วนแต่เรียกแขก ชวนให้งานเข้าแทบทั้งสิ้น

เริ่มกันที่ การแก้ไขปัญหาโครงการปรับปรุงถนนพระราม 2 ที่มีความล่าช้า การจราจรติดขัด, การปรับเวลาดินรถของรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป, การเพิ่มอัตราความเร็วรถทุกประเภทบนถนน 4 ช่องทางจราจรขึ้นไป ให้ใช้อัตราความเร็วได้ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง, ปรับลดค่าโดยสารรถไฟฟ้า และค่าผ่านทางพิเศษทุกประเภท, พัฒนาการให้บริการรถเมล์ ขสมก. และรถร่วมบริการ เป็นรถโดยสารปรับอากาศ, เก็บค่าโดยสารเป็นระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ หรือ E-Ticket และยกเลิกไม้กั้นที่ด่านเก็บเงินทางพิเศษ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งนโยบายเหล่านี้ต้องทำให้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน

ขณะที่นโยบายที่ต้องทำให้แล้วเสร็จภายใน 3 เดือน ประกอบด้วย การให้บริการรถรับจ้างโดยสารสาธารณะผ่านแอปพลิเคชัน อาทิ Grab ที่ถูกกฎหมาย, การใช้บัตรโดยสารเชื่อมโยงรถไฟฟ้าทุกระบบ ส่วนนโยบายที่ต้องแล้วเสร็จภายใน 3 ปี ประกอบด้วย เพิ่มการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางเป็น 30% จากปัจจุบันอยู่ที่ 5-10% และเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูมิภาค ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 150 ล้านคน

มาถึงวันนี้ได้เรียงดูแล้วนโยบายที่ต้องแล้วเสร็จภายใน 1 เดือน และ 3 เดือน ยังไม่มีนโยบายใดที่สามารถปฏิบัติได้เป็นอย่างดีเป็นรูปธรรม

มีเพียงนโยบายลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าในบางเส้นทางเท่านั้น ที่แม้จะเกินกรอบเวลาเป้าหมาย 1 เดือนไป แต่ก็ให้เครดิตว่าทำได้จริง ตรงกับความตั้งใจของ “ศักดิ์สยาม” ที่ต้องการจะช่วยลดค่าครองชีพในการเดินทางให้แก่ประชาชน ส่วนนโยบายอื่น ๆ แม้จะยังไม่สัมฤทธิ์ผลตามที่กำหนดไว้ แต่ “ศักดิ์สยาม” ยังคงเชื่อกความคืบหน้าต่อเนื่อง โดยบางเรื่องมีข้อจำกัดต้องแก้ไขกฎหมาย และกฎระเบียบต่าง ๆ ก่อน ทำให้ต้องใช้เวลานาน



การทำงานเพิ่มขึ้น แต่ทั้งนี้ยังไม่มียุทธศาสตร์ใด
ถูกโละทิ้งไป

จะว่ากันไปแล้วเกือบ 1 ปีที่ผ่านมา

“ศักดิ์สยาม” พระสุกข์เข้าพระเสาร์แทรกมาตลอด ตั้งแต่เข้ามาทำงาน
ในตำแหน่ง รมว.คมนาคม เมื่อวันที่ 18 ก.ค.62 แทนที่จะได้สตาร์ต
จากศูนย์ เพื่อเดินหมากโครงการ ตามนโยบายที่วางไว้ แต่กลับต้องนั่ง
สาบงานเก่าที่เป็นภาระอยู่เดิม ทำให้เสียเวลา ทั้งโครงการรถไฟ
ความเร็วสูง(ไฮสปีด) เชื่อม 3 สนามบิน, โครงการไฮสปีดไทย-จีน

กรณีศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาให้กระทรวงคมนาคม
โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) คืนเงินชดเชยให้กับ
บริษัท โฮปเวลด์ และข้อพิพาทระหว่างทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทย(กทพ.) กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า
กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีอีเอ็ม

เรื่องคั่งค้างเหล่านี้แม้จะยังไม่ยุติทั้งหมด แต่ในยุค
“ศักดิ์สยาม” ทำให้บางเรื่องที่ยืดเยื้อมานานจบลงได้ โดยเฉพาะ
เฉพาะค่าจ้างทางด่วน ที่มีมูลค่ากว่า 5.8 หมื่นล้านบาท
ยาวนานกว่า 25 ปี สามารถจบข้อพิพาทและถอนฟ้องทั้ง 17
คดี ระหว่าง กทพ. และบีอีเอ็ม แลกกับการขยายเวลาการ
รับสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสาย
บางปะอิน-ปากเกร็ด เป็น 15 ปี 8 เดือน สิ้นสุดวันที่ 31
ต.ค.78 พร้อมกับการยกเว้นค่าผ่านทางทุกด่านตามประกาศ
วันหยุดของรัฐบาลตลอดอายุสัมปทาน

นอกจากนี้ยังมีนโยบายใหม่ ๆ ที่ “ศักดิ์สยาม” ผุด
ขึ้นมาระหว่างทาง ไม่ว่าจะเป็น การนำขบวนพารามาใช้ทำแผน



ขบวนรถชัตเติลรอบกำแพงคอนกรีต 12,282 กม. และ
ผลิตเสาหลักนำทางขบวนรถชัตเติล 1.06 ล้านต้น
ตั้งแต่ปี 63-65 งบประมาณรวม 85,623
ล้านบาท เพื่อช่วยเหลือชาวสวนยาง
ที่ต้องประสบกับปัญหาราคายางตก
ต่ำ โดยจะนำมาใช้กับถนนของกรม
ทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวง
ชนบท(ทช.) เพื่อลดอุบัติเหตุ และ
เพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยงาน
นี้ผ่านการทดสอบจากสถาบันชั้นนำ
ของประเทศเกาหลีได้มาแล้วปลอดภัย
ชั่วชีวิต ๆ

ขณะเดียวกันยังเข้ามาเคลียร์
เรื่องการฟื้นฟูกิจการของหน่วยงาน
ต่าง ๆ ในสังกัดคมนาคมที่มีหนี้สินมาก
มาย ประเดิมรายแรก บริษัท การบินไทย

จำกัด(มหาชน) ซึ่งที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาของบริษัทฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแล้ว โดยให้บริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการตาม พ.ร.บ.ล้มละลาย พ.ศ. 2548 และให้ลดสัดส่วนหุ้นของกระทรวงการคลังในบริษัทฯ ให้เหลือไม่ต่ำกว่า 50% ซึ่งทำให้บริษัทฯ หลุดพ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ โดยหลังจากนี้คาดว่าจะไปจะเป็นขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.), การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และบริษัท ขนส่ง จำกัด

การทำงานของ “ศักดิ์สยาม” เกือบ 1 ปีที่ไม่ใช่แค่เปิดนโยบายใหม่ ๆ เท่านั้น ยังชะงักไปร้อนนโยบายที่นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม คนก่อนหน้าเค้าเดินเครื่องไว้ซะอีก จนได้รับฉายาประจำปี 62 จากผู้สื่อข่าวทำเนียบรัฐบาลว่า “ไอ้ แซ่รื้อ” ซึ่งเรื่องที่อยู่ฮาสุด ๆ เห็นจะเป็นการรื้อนโยบายการบังคับเปลี่ยนรถตู้เป็นไมโครบัส ซึ่งในยุคของ “ศักดิ์สยาม” เปลี่ยนใหม่โดยเป็นแค่สมัครใจ ไม่ได้บังคับให้เปลี่ยนทุกคัน เท่านั้นยังไม่พอ ยังมีนโยบายให้ติดตั้งระบบจีพีเอสในรถยนต์ส่วนบุคคล เรียกว่าโดนสวดขยันจนต้องพันเก็บไปก่อน

ตามลู่กันต่อไป หวังว่าจะได้เห็นผลงานของกระทรวงคมนาคมที่จับต้องได้เป็นรูปธรรม ก่อนการเปลี่ยนเก้าอี้ในคณะรัฐมนตรี (ครม.) รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ 2/2.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง