



มุมมอง! ผู้ว่าการทางพิเศษ ผัน!2ปี 'ทางด่วน' เข้าตลาดฯ



หน้าที่ทีมงาน “1/4 Special Report” มีโอกาสสนทนากับ นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข อธิบดีรองผู้ว่าการ รพม. ที่มารับงานใหม่ในตำแหน่งผู้ว่าการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับแผนงานและทิศทางการทำงานในหน่วยงานแห่งนี้ โดยเฉพาะสิ่งที่ประชาชนและนักลงทุนกำลังให้ความสนใจ เมื่อนายสุรเชษฐ์ประกาศมีแผนที่จะนำการทางพิเศษฯ เข้าจดทะเบียนระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์

2 ปีเข้าตลาดฯแบ่งกำไรให้ประชาชน

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

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

ถ้าไม่มีโควิด-19 ตัวเลขจะดีกว่านี้ เพราะหลังจากคนเข้ามารับค่าแห่งผู้ว่าการ เมื่อเดือน ส.ค. 63 มีความตั้งใจที่จะลดต้นทุนให้กับองค์กร คือ “ดีน”(LEAN) รีดเอาศักยภาพองค์กรที่มีพนักงานขนาด 6,000 คนออกมา โดยเฉพาะการลดต้นทุนการบริหาร ลดต้นทุนในการบำรุงรักษา และทำทุกอย่างให้โปร่งใสที่สุด ไม่ควรมีข้อครหาที่ว่ารัฐวิสาหกิจซื้อคอมพิวเตอร์เพียงตัวเดียวก็ซื้อแพงกว่าชาวบ้านเขา และต้องแก้ปัญหาหรือคิดบนทางด่วน แน่แน่นอนว่าทุกเรื่องมันทำยาก เนื่องจากการสร้างความเปลี่ยนแปลงให้องค์กร ซึ่งแรงต่อต้านภายในย่อมมีแน่นอนสำหรับคนที่อาจได้รับผลกระทบ

แต่ถ้าคนจะเอาความปลอดภัย อยู่แบบสบาย ๆ ไปวัน ๆ “ว่าไง ว่าตามกันครับลูกพี่” (Go with the flow) มันไม่ใช่ เพราะเมื่อได้มานั่งบริหารตรงนี้ ต้องสร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นกับองค์กร เปลี่ยนวิธีการทำงาน ต้องเอาคนนอกเข้ามาบ้าง พนักงานบางคนที่ไม่เข้าใจขั้นขั้น ส่วนคนที่ไม่เข้าใจและกลัวความเปลี่ยนแปลงก็คือว่า ซึ่งมีบ้างเป็นเรื่องธรรมดา

“เหตุผลที่ต้องสร้างความเปลี่ยนแปลง เนื่องจากการทางพิเศษฯ เป็นธุรกิจที่มีกำไรมาก จากความโชคดียุคนี้เราจึงไม่ควรแบ่งปันกันเฉพาะพนักงาน และกระทรวงการคลัง แต่ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมด้วย เพราะไหน ๆ เราก็ลดราคาค่าผ่านทางด่วนไม่ได้ เนื่องจากคิดเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน และผิควินัยการเงินการคลัง ดังนั้นผมจึงต้องจัดการทางพิเศษฯ แต่งตั้ง ให้มีผลประกอบการที่ดีมากขึ้น แล้วเอาเข้าตลาดฯ ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของ โดยปี 64 ยังกระทบจากโควิด-19 ทั้งรายได้และกำไรอาจจะลดลงไป แต่คาดว่าประมาณปี 66-67 ความผันผวนที่จะดันการทางพิเศษฯเข้าตลาดฯคงเป็นจริง แล้วผมประกาศไว้เลยว่าจะเป็นซีอีโอคนแรกที่ไม่เอาหุ้นที่จัดสรรให้พนักงานและผู้บริหารในรากาก (ESOP)”

ไม่มีเจ้าหน้าที่เสียดกับตัก “ขาดทุนทางบัญชี” สตง.



สุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข

นายสุรเชษฐกุล กล่าวด้วยว่า อีกเหตุผลหนึ่ง คือ ที่ผ่านมามีการทางพิเศษฯ มีปัญหาเรื่องการขายสัมปทาน มีเรื่องฟ้องร้องกับบริษัท เอกชน (BEM) แล้วสุดท้ายเราเลือกใช้วิธีการขายสัมปทาน เพื่อลดมูลค่า แต่คิดปัญหาที่เงื่อนไขของ สตง.ว่าตรงนั้นคือมูลค่า ทั้งที่ BEM บอกว่าเขาไม่ใช่เจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯแล้วนะ แต่ สตง.ยืนยันว่าต้องลงบัญชีอยู่ ทำให้สภาพการเงินของการทางพิเศษฯกระทบบ้าง

ทั้งที่หน้ากับ BEM ไม่มีแล้ว เพราะแลกการขายสัมปทานออกไปอีก 15 ปี 8 เดือน ถือว่าเป็นดีที่ตีะ เนื่องจากไม่ได้เอาหนี้ไปแลกกับการขายสัมปทาน แต่เอารายได้ในอนาคตไปแลก การตีละกัน ณ เวลานั้น ไม่มีใครคิดหรือใครถูก แต่เป็นการบริหารความเสี่ยงมากกว่า ส่วนกรณี สตง.ถือว่าเป็นหนี้ทางบัญชี ที่ต้องลงบันทึกกันไว้ ทำให้สถานะทางการเงินของการทางพิเศษฯจะได้รับผลกระทบไปอีก 2-3 ปี เพราะต้องเอากำไรไปทอดหนี้ทางบัญชี ทั้งที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ การประกอบการยังมีรายได้ และมีกำไร สุดท้ายแล้วต้องกระทบไปถึงการส่งเงินเข้ากระทรวงการคลังด้วย เพราะในเมื่อมีการขาดทุนทางบัญชี แล้วจะให้การทางพิเศษฯ ส่งเงินเข้ากระทรวงการคลังได้อย่างไร? ตนพยายามคุยกับ สตง. แต่ยังคงไม่รู้เรื่อง

ผลสืบเนื่องมาจากการขาดทุนทางบัญชี ทั้งที่มีรายได้ มีกำไร แต่ไม่มีเจ้าหน้าที่ จึงกระทบกันไปหมด ปัจจุบันยังไม่ได้ โบนัสให้พนักงาน ก็เป็นแรงกระตุ้นเหมือนกัน แต่เขาบอกกันว่ารัฐวิสาหกิจอื่น ๆ ยังไม่ได้ โบนัสเหมือนกัน 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 ยังกำไร จากปัจจุบันที่มีทางด่วนเป็นระยะทางเพียง 225 กม. ถือว่าน้อยมาก เพราะการทางพิเศษฯ ก่อตั้งมาตั้งแต่ปี 2513 ดังนั้นช่วง 1-2 ปีนี้ที่ตนเข้ามาเป็นผู้ว่าการ จะต้องทำเพิ่มให้ได้

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

สาเหตุเพราะโครงการดังกล่าวต้องเจาะอุโมงค์ขนาดใหญ่ลอดภูเขา ดังนั้นเรื่องจึงไปติดอยู่ที่กรมป่าไม้ในฐานะเจ้าของพื้นที่ แต่หลังจากที่ดินเข้ามา ได้ไปท้วงกรมป่าไม้ ไปคุยกับอธิบดีกรมป่าไม้สำเร็จเรียบร้อย คาดว่าจะนำทางด่วนสายนี้เข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่ออนุมัติประมาณเดือน เม.ย.นี้ กับทางด่วนอีก 1 สาย สายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กระทู้ จ.ภูเก็ต ระยะทาง 40 กม. ต่อไปนี้รถที่วิ่งมาจากป่าตอง ทะลุไปที่กระทู้ สามารถหักขว้างขึ้นทางขนานถนน 402 ซึ่งเป็นถนนสายหลักของภูเก็ต แล้ววิ่งไปสนามบินได้เลย โดยจะเก็บค่าผ่านทางไม่แพง และให้รถมอเตอร์ไซค์ขึ้นมาวิ่งได้ด้วย เพื่อเป็นทางเลือกให้กับประชาชน คงไม่เกิน 1 ปีนี้ โครงการเข้า ครม.ได้แน่ ๆ

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

สาย "เกษตร-นวมินทร์" ไปต่ออยาก!

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

เกษตรฯต้องยอมยกที่ดินให้บางส่วน แต่เมื่อมหาวิทยาลัยเกษตรฯไม่ยอม โครงการดังกล่าวจึงไปต่อไม่ได้ กลายเป็นความล่าช้ามา 25 ปี เมื่อการทางพิเศษฯ ขยับตัวซ้ำจึงมีโครงการอื่น ๆ (รถไฟฟ้า) ขึ้นมาขวางเต็มไปหมด ถ้าจะทำก็ต้องเลี้ยงหลบ ที่คือมูลค่าของความล่าช้า ทั้งที่การ

ทางพิเศษฯ อยากทำทางด่วนสายเกษตร-นวมินทร์-วงแหวนทิศตะวันออก เพื่อช่วยแก้

ปัญหาการจราจร และเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก กับฝั่งตะวันตกเข้าด้วยกัน

เมื่อโครงการดังกล่าวล่าช้ามา 25 ปี ที่ดินที่การทางพิเศษฯเวนคืนไว้ โฉนดเป็นชื่อของการทางพิเศษฯ แต่ปัจจุบันเจ้าของที่ดินเดิมบางแปลงเริ่มมาครอบครองไปทำประโยชน์ เอาไปทำตลาดนัด เพราะเขาเห็นว่าทางด่วนสายนี้ 25 ปี ไม่เกิดแล้ว เขาก็เตรียมฟ้องร้องเอาที่ดินคืนด้วย ช่วงที่รื้อฟ้องก็เข้าครอบครองทำตลาดนัดไปพลาง ๆ ก่อน การทางพิเศษฯเข้าไปไล่เขาก็ไม่ไปเพราะเป็นผู้มีสิทธิพลพอสสมควร นี่คือนักมูลค่าของความล่าช้า หรือถ้าจะยกให้กรมทางหลวงนำเสาดอมม่อไปทำเป็นทางยกระดับ ไม่เก็บเงิน ตนก็ไม่ได้ลำบากใจนะ แต่โดยส่วนตัวคิดว่ากรมทางหลวงเขาลงมือช้ากว่า

"ส่วนทางด่วนสายอื่น ๆ ที่อยู่ใ้ในแผน เช่น สร้างต่อจากทางด่วนจตุโชติ ลากไปห้วยราษฎร์ (มีนบุรี) และตัดขึ้นไปลาดพร้าว คลอง 10 มุ่งตรงไป จ.สระบุรี ระยะทางประมาณ 100 กม. แต่ต้องศึกษาความเหมาะสมในหลาย ๆ ด้านก่อน สร้างแล้วต้องมีรถวิ่ง และมีกำไร แต่โดยภาพรวมแล้วการสร้างทางด่วนยังมีโอกาสทางธุรกิจอีกมาก แม้จะมีรถไฟฟ้าสีต่าง ๆ ททยเปิดให้บริการ แต่ยังไม่ตอบโจทย์การเดินทางทั้งหมดให้กับประชาชน ยังต้องต่อรถเข้าตามตรอกซอกซอย ดังนั้นความจำเป็นในการใช้รถยนต์ยังมีอยู่มาก ในขณะที่รถไฟฟ้าบางสายต้องแข่งขันแย่งผู้โดยสารกัน" ผู้ว่าการการทางพิเศษฯ กล่าว.