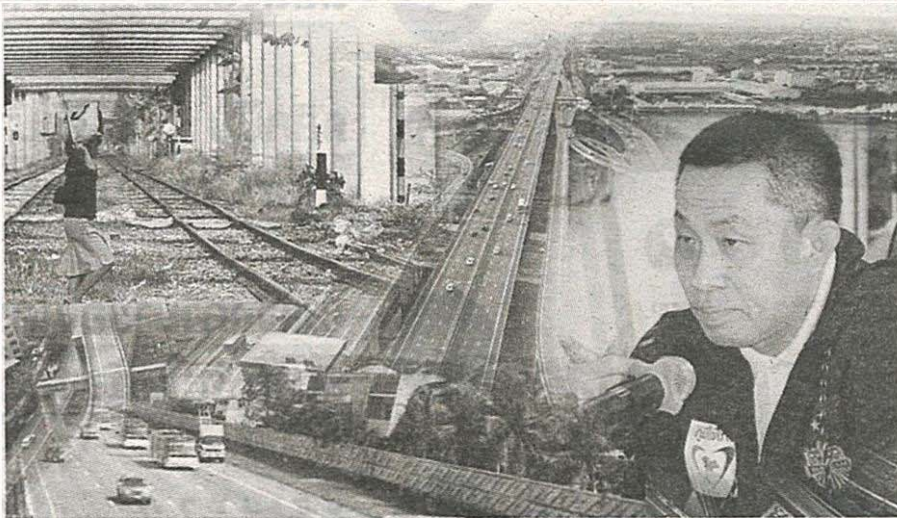


รายงานพิเศษ

เผื่อกร้อน 'ค่าโง่' เหล่าเมกะโปรเจกต์ ก.คมนาคม วัดใจ 'ศักดิ์สยาม ชิดชอบ' ประกาศล้างบาง



เป็นเรื่องร้อนที่กระทรวงคมนาคมต้องแก้ไข ปัญหาให้จบโดยเร็ว และต้องไม่กระทบต่อความเชื่อมั่นของรัฐบาล ในการแก้ไขฝังอยู่ใต้ดินกระทรวงคมนาคมมานาน แทนที่จะเร่งแก้ไข กลับปล่อยให้ยืดเยื้อมานาน จนวันนี้ยากที่จะแก้ไข

แต่ก็ต้องทำเพื่อป้องกันผลประโยชน์ของชาติ กับ "ค่าโง่" ในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ หรือ "เมกะโปรเจกต์" ร่วมกับภาคเอกชน เพราะเงินที่จ่ายเป็นค่าโง่นั้น คือ เงินภาษีของประชาชนอย่างพวกเรา !

เมื่อไม่นานมานี้ "ดร.มานะ นิมิตรมงคล" เลขาธิการ องค์การต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ได้โพสต์ข้อความผ่านเฟซบุ๊กที่น่าสนใจ ในหัวข้อเรื่อง ถอดสมการ "ค่าโง่" เมกะโปรเจกต์โดยมีเนื้อหาดังนี้

"หลายท่านคงเหมือนผมที่ยังค้างคาใจ ทุกครั้งเมื่อเจอคำว่า "ค่าโง่" ที่รัฐจะต้อง "จ่าย" เป็นเงินจำนวนมหาศาลยามเพลิงพล้ำเสียที่ ในการทำโครงการลงทุนขนาดใหญ่ หรือ "เมกะโปรเจกต์" ร่วมกับภาคเอกชน เพราะเงินที่จ่ายเป็นค่าโง่นั้น คือ เงินภาษีของประชาชนอย่างพวกเรา !"

เช่นเดียวกับ "ดร.ชัยณรงค์ อินทรมิ-

ทรพิทย์" ผู้รอบรู้ท่านหนึ่งในแวดวงการบริหารงานภาครัฐ แสดงความคิดเห็นที่น่าสนใจว่า "การที่ประเทศไทยขาดการลงทุนในเมกะโปรเจกต์มานาน แล้วมาทุ่มลงทุนจำนวนมากในช่วงนี้ ทำให้เกิดความเสียหายที่คนของรัฐจะถูกครอบงำโดยเอกชน และเกิดคอร์รัปชัน เนื่องจากขาดทักษะการกำกับดูแลโครงการขนาดใหญ่และซับซ้อน"

ดังนั้น...จริงหรือที่รัฐเสียทำเอกชนเพราะคนของรัฐ "ขาดทักษะ"

มองย้อนไปในอดีต ข้อมูลการลงทุนโครงการที่เป็น "การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนฯ" หรือ พีพีพี ระหว่างปี พ.ศ. 2523 - 2557 มีเพียง 34 โครงการ หรือเฉลี่ยปีละ 1 โครงการ แต่ในช่วงปี พ.ศ.2558 - 2562 มีมากกว่า 66 โครงการ เฉลี่ย 13 โครงการต่อปี มูลค่ารวม 1.66 ล้านล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นโครงการรถไฟฟ้าและรถไฟความเร็วสูง มากถึงร้อยละ 57 ซึ่งตัวเลขนี้ยังไม่รวมโครงการขนาดการลงทุน 1,000-10,000 ล้านบาทที่รัฐบาลและรัฐวิสาหกิจลงทุนเอง

ทั้งนี้โครงการที่ถือว่าสร้างชื่อคำว่า "ค่าโง่" ให้กระทรวงคมนาคม และเป็นจุดที่ต้อง

ทำให้มีการตรวจสอบค่าโง่ในโครงการอื่นๆ คือ "ค่าโง่ไฮโปเวลล์" ซึ่งศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จ่ายค่าเสียหายให้บริษัทไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด รวมเป็นเงิน 11,888 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย 7.5% ต่อปี ภายใน 180 วัน ซึ่งคณะอนุกรรมการประเมินค่าเสียหายประเมินวงเงินที่ รฟท. ต้องจ่ายรวมดอกเบี้ยตามคำพิพากษาตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2551 (วันที่อนุญาตตุลาการชี้ขาด)ถึงสิ้นเดือนเมษายน 2562 วงเงินรวม 25,411 ล้านบาท

ตามมาด้วย "ข้อพิพาทระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีอีเอ็ม ครอบคลุม 17 คดี" มีการเจรจาตามมูลค่าข้อพิพาทจาก 137,517 ล้านบาท เหลือ 58,873 ล้านบาท เพื่อแลกกับการต่ออายุสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด 30 ปี ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะต้องส่งแนวทางการดำเนินการตามคำพิพากษาศาลปกครองให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) รับทราบแล้ว

โดย "ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" รมว.คมนาคม ได้ลงนามแต่งตั้ง "ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ" ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเพื่อศึกษาและจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาค่าโง่ทางด่วนจากกรณีศาลปกครองสูงสุดสั่งให้ กทพ.ชดใช้ค่าเสียหายแก่บีอีเอ็ม โดยจะไปศึกษาการดำเนินงานในโครงการ การจัดทำร่างเอกสารประกวดราคา (ทีโออาร์) และการปฏิบัติตามสัญญาว่าเป็นอย่างไร รวมทั้งต้องนำเสนอแนวทางในการการแก้ไขปัญหา โดยจะต้องสรุปเสนอกลับมาให้พิจารณาภายใน 15 วัน เพื่อเสนอให้ ครม.พิจารณาเลือกแนวทางที่เหมาะสมได้ภายในเดือน ส.ค.นี้

"ถึงแม้ว่าจะมีการแบ่งงานแล้วก็ตาม

แต่ผมกับรัฐมนตรีช่วยทั้ง 2 ท่าน ก็จะช่วยกันดูแลงานคมนาคม โดยเน้นทุกด้านต้องทำเพื่อประโยชน์ของประชาชนและพัฒนาประเทศชาติ ย้ำเรื่องค่าโง่จะต้องไม่มี”

ล่าสุดมากระแส “ค่าโง่” เรื่องใหม่เกิดขึ้นอีกเรื่อง โดยมีข่าวว่า “กรมทางหลวง” เตรียมจะเปิดประมูลโครงการ “ก่อสร้างมอเตอร์เวย์ สายนครปฐม-ชะอำ ระยะทางประมาณ 109 กิโลเมตร” โดยให้เอกชนร่วมลงทุนด้วย ซึ่งถือเป็นการให้สัมปทานแก่เอกชน

ทั้งนี้แผนแม่บทมอเตอร์เวย์ทั่วประเทศประกอบด้วยเส้นทางมอเตอร์เวย์เป็นระยะทางรวม 4,150 กม. เปิดใช้แล้ว 217.5 กม. กำลังก่อสร้าง 350 กม. ดังนั้น เหลือมอเตอร์เวย์ที่จะต้องก่อสร้างอีกเป็นระยะทาง 3,582.5 กิโลเมตร ซึ่งการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ที่ผ่านมาเป็นการลงทุนโดยรัฐทุกสาย บางสายใช้เงินงบประมาณ บางสายใช้เงินกู้ และบางสายใช้เงินสะสมที่เก็บจากค่าผ่านทางมาช่วยด้วย ไม่มีสายใดที่ให้เอกชนลงทุนหรือร่วมลงทุน เป็นผลให้ค่าผ่านทางหรือค่ามอเตอร์เวย์ไม่แพง

แต่ปัจจุบัน การลงทุนก่อสร้างมอเตอร์เวย์กำลังจะเปลี่ยนจากรัฐลงทุนเองทั้งหมดเป็นรัฐกับเอกชนร่วมกันลงทุน โดยจะเริ่มจากการลงทุนก่อสร้างมอเตอร์เวย์ สายนครปฐม-ชะอำที่มีวงเงินโครงการ 79,006 ล้านบาท โดยรัฐจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าเวนคืนที่ดินเป็นเงิน 18,291 ล้านบาท ส่วนเอกชนจะต้องรับผิดชอบ

ค่าก่อสร้างงานโยธา (ถนน สะพาน และที่พักริมทาง) วงเงิน 53,148 ล้านบาท และค่าก่อสร้างงานระบบ (เช่น ระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และศูนย์ควบคุมการจราจร) และค่าควบคุมงานเป็นเงิน 7,567 ล้านบาท ส่วนค่าก่อสร้างงานโยธานั้นเอกชนสามารถขอรับเงินอุดหนุนจากรัฐได้ไม่เกินวงเงิน 53,148 ล้านบาท เอกชนรายใดขอเงินอุดหนุนจากรัฐน้อยที่สุดก็จะมีโอกาสได้รับงาน

งานนี้ร้อนถึงนายกฯ “พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา” ที่ต้องออกมาต้อนรับด้วยการขอทุกคนใจเย็นอย่างเรื่องให้รัฐบาลลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าให้กับคนกรุงเทพฯ ก็ต้องไปดูว่าค่ารถไฟฟ้าเกิดมาด้วยเหตุผลอะไร, มีการทำสัญญาผูกพันอะไร, พิจารณาคนขึ้น-ลง, การลงทุนต้นทาง และข้อสำคัญเป็นเรื่องของสัญญา โดยเฉพาะการลงทุนของเอกชน ถ้าแก้ไขผิดวิธี ก็จะทำให้เกิดเหตุการณ์อย่างที่เคียดคือเสียค่าโง่

ดังนั้นเรื่องนี้ต้องหาวิธีการแก้หากจะลดก็ต้องมาดูว่าลดเท่าไร และลดในส่วนไหน ถ้าบอกว่าลดตลอดทั้งสาย แล้วต้นทางก็ลดลงอีก จะเอารายได้ที่ไหนมาบริหารจัดการ แล้วจะวิ่งได้อย่างไร เพราะอนาคตเมื่อใช้ไปนานๆ ก็จะมีเรื่องการเสียและชำรุด ทั้งหมดจึงต้องดูความเหมาะสมไม่ได้หมายความว่าจะไม่ลด แต่ทุกอย่างต้องดูหลักการและเหตุผลว่าเป็นไปได้หรือไม่

“เพราะเมื่อมีการลงทุนอะไรสักอย่างและคาดการณ์ว่าธุรกิจจะสามารถเลี้ยงตนเองได้ขนาดนี้ พอถึงเวลาก็บอกให้ลดราคาลงทั้งหมด ในข้อเท็จจริงราคาของในตลาดจะลงทีเดียวทั้งหมดไม่ได้ เรื่องนี้ก็ต้องหารือกันก่อนขอให้ใจเย็นๆ วันนี้เรามีทางเลือกไว้ให้ จะลดราคาหรือไม่ลดราคาก็มีทางเลือกในการเดินทางทั้งรถ ทั้งเรือ เพราะไม่ใช่ทุกคนจะขึ้นรถไฟฟ้าทั้งหมด ก็สามารถใช้ตามกำลังที่มีไปก่อน วันนี้อะไรลดได้เราก็ลด วันข้างหน้าหากมีกำไรมากขึ้นก็ค่อยลดลง ทั้งถนน ค่าทางด่วนอะไรต่างๆ ต้องพิจารณากันทั้งหมด โดยคณะกรรมการที่รับผิดชอบ วันนี้เราจะตัดสินใจด้วยตนเองไม่ได้ ผมไปประกาศเองก็ไม่ได้” นายกฯ กล่าว

งานนี้ต้องจับตาในการวัดใจเจ้ากระทรวงคมนาคมว่าจะแก้ปัญหา “ค่าโง่” ได้จริงหรือไม่? ■