



ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์

โดย นพ นรนาถ

รถไฟฟ้าสีส้มตะวันตก วัดพลังพรรคภูมิใจไทย

กระทรวงคมนาคมในรัฐบาลนี้ ที่พรรคภูมิใจไทยได้ไปกำกับดูแล เอาเข้าจริงแทบไม่เหลือโครงการขนาดใหญ่ ให้รัฐมนตรีได้แสดงฝีมือเลย

หลายโครงการเดินหน้าไปแล้วในยุค คสช. อย่างเช่น รถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ สายสีส้มตะวันออก สายสีเหลือง สายสีชมพูมอเตอร์เวย์ บางปะอิน-โคราช รถไฟทางคู่ระยะที่ 1

บางโครงการยังไม่จบ อยู่ระหว่างการประมูลหรือเจรจาต่อรอง อย่างรถไฟความเร็วสูงอีอีซี เมืองการบินอุตะมา ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ก็เกิดการเปลี่ยนรัฐบาล พรรคภูมิใจไทยได้คุมกระทรวงคมนาคมก็จริง แต่โครงการเหล่านี้ไม่ได้อยู่ในอำนาจของกระทรวงคมนาคม เมืองการบินเป็นโครงการของกองทัพเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาตาพุดเป็นโครงการของการนิคมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ถึงแม้ว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงอีอีซี จะเป็นโครงการของการรถไฟแห่งประเทศไทย รัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม แต่อำนาจในการคัดเลือกผู้ลงทุน ตลอดจนการกำกับดูแลการก่อสร้าง เป็นของคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ กพอ. ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีคมนาคมจากพรรคภูมิใจไทย ทำได้อย่างมากแค่ส่งเสียงลั่นเจี๊ยงตีเกราะเคาะไม้ ชิดเส้นตายเลื่อนเดดไลน์ สร้างกระแสข่าวติดต่อกันได้หลายวันเท่านั้น

รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ จึงเหลือแต่งาน "เรือ" "ทบทวน" โครงการที่พอจะทำได้ อย่างน้อยก็ยังมี "กล่อง" เช่น ทบทวนการขยายสัมปทานทางด่วนของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) แลกกับการยุติข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย รื้อมาตรการความปลอดภัยบนท้องถนน เพิ่มความเร็วให้รถวิ่งได้ 120 กิโลเมตรในถนน 4 เลนบางสาย รื้อไม้กั้นช่องอู่สี่พาสทางด่วน รื้อแบรีเออร์บนถนนเพื่อใช้แบรีเออร์ที่ทำจากยางพาราแทน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก เป็นอีกโครงการหนึ่งที่พรรคภูมิใจไทย จ้องจะรื้อ แต่ยังไม่สำเร็จ

โครงการนี้เป็นของรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. ซึ่งสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นเส้นทางจากบางซื่อจนถึงศูนย์วัฒนธรรม เชื่อมกับสายสีส้มตะวันออกจากศูนย์วัฒนธรรมไปถึงมีนบุรี ซึ่งกำลังก่อสร้างอยู่ในขณะนี้



ในรัฐบาล คสช. คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ หรือ บอร์ดพีพีพี มีมติให้ใช้รูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost คือ ให้เอกชนลงทุนเหมาไปทั้งงานก่อสร้าง งานระบบ และการเดินรถเพื่อที่รัฐจะได้ไม่ต้องลงทุนเอง และแก้ปัญหาสร้างเสร็จแล้วยังใช้ไม่ได้ เพราะรอบประมูลหาผู้ติดตั้งระบบและเดินรถ

พรรคภูมิใจไทยต้องการเปลี่ยนรูปแบบการลงทุน ดึงงานก่อสร้างงานโยธาท่อออกมาให้ รฟม. ทำเอง ให้เอกชนทำเฉพาะงานระบบ และการเดินรถ โดยอ้างว่า จะประหยัดค่าก่อสร้างได้ประมาณ 10,000 ล้านบาท

การลงทุนแบบพีพีพี เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกต้องเร่งรัดการก่อสร้างให้เร็วที่สุด ไม่ให้ล่าช้ากว่าแผนงาน เพราะยังชำระค่าที่ดินทุนก็ยังเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะดอกเบี้ย และอาจจะถูกปรับที่งานล่าช้ากว่ากำหนด

ถ้าแยกการก่อสร้างงานโยธาท่อออกมา ให้ รฟม. เปิดประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้าง มีความเสี่ยงที่การก่อสร้างจะล่าช้า เพราะเอกชนที่ประมูลได้งานก่อสร้างไป เป็นผู้รับเหมา รับค่าก่อสร้างเป็นงวดๆ ถ้าการก่อสร้างล่าช้า หากพิสูจน์ได้ หรืออ้างว่า เป็นเหตุสุดวิสัย เช่น น้ำท่วม มีมือบ หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการส่งมอบพื้นที่ล่าช้า ก็สามารถปรับเจ้าของโครงการ โดยอ้างว่า ความล่าช้าเหล่านั้นทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

แต่การลงทุนแบบพีพีพีรวมงานก่อสร้างกับงานระบบ และเดินรถ เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกเป็นผู้ลงทุนที่ต้องรับผิดชอบความเสี่ยงทุกอย่างเอง

ในอดีต โครงการอย่างเช่น แอร์พอร์ต ลิงก์ ใช้วิธีประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างงานโยธา โครงการล่าช้าไปเกือบ 2 ปี งบประมาณบานปลายเกือบ 2 หมื่นล้านบาท สาเหตุสำคัญเพราะการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่งมอบพื้นที่ล่าช้า บริษัท ชิโน-ไทย ซึ่งเป็นผู้รับเหมางานโยธามีรายได้เพิ่มจากค่าปรับที่การรถไฟฯ ต้องจ่ายให้เพราะส่งมอบพื้นที่ล่าช้าเป็นเงินนับพันล้านบาท

อีกโครงการหนึ่งที่กำลังก่อสร้างอยู่ในขณะนี้ คือ รถไฟฟ้าสายสีแดง รังสิต-ตลิ่งชัน ที่ การรถไฟฯ ทำเอง ค่าก่อสร้างไปเรื่อยๆ จากเดิมกำหนดให้บริกรปี 2562 เลื่อนเป็น 2563 ตอนนั้นเลื่อนออกไปเป็น 2564 เพราะสาเหตุหลายอย่าง อย่างหนึ่งในนั้นคือ การรถไฟฯ ส่งมอบพื้นที่ล่าช้า ทั้งๆ ที่เป็นการก่อสร้างบนทางรถไฟเดิม และสร้างแบบยกระดับทั้งเส้น ไม่น่าจะมีปัญหาในการส่งมอบพื้นที่

พร้อมๆ กับความล่าช้าของการก่อสร้าง งบประมาณก็ถูกปรับขึ้นมา 4 ครั้งแล้ว เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 30,000-40,000 ล้านบาท ส่วนหนึ่งของบงฯ ที่เพิ่มขึ้น ค่าปรับที่ผู้รับเหมาเรียกร้องให้จ่ายตามสัญญา เพราะเป็นความล่าช้าที่เกิดจาก ร.ฟ.ท.

นี่คือความแตกต่างของการลงทุนแบบที่ให้เอกชนลงทุนเอง ทั้งงานโยธาที่งานระบบ การเดินรถกับการแยกงานโยธาท่อออกมาให้หน่วยงานรัฐเจ้าของโครงการเปิดประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างอย่างที่พรรคภูมิใจไทยต้องการนำมาใช้กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกในตอนนี

วันที่ 10 ตุลาคมที่ผ่านมา นายอนุทิน ชาญวีรกูล เป็นประธานการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อ "รื้อ" รูปแบบการลงทุนรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ในที่ประชุมมีผู้ถามว่า จะรื้อก็ได้ แต่กระทรวงคมนาคมต้องตอบคำถามให้ได้ว่า รัฐจะได้ประโยชน์อะไรจากการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ เพราะ รฟม. เคยศึกษาความคุ้มค่าการลงทุน และเสนอให้บอร์ดพีพีพีพิจารณา โดยได้มีการเปรียบเทียบอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่รัฐจะได้พบว่า ถ้าลงทุนด้วยรูปแบบ PPP รัฐบาลจะได้ผลตอบแทน 21% แต่ถ้าแยกสัญญาจ้างเอกชนก่อสร้างจะได้ผลตอบแทน 15.9% ลดลงเกือบ 5%

คำถามนี้ทำเอาวอกแวก นายอนุทิน สั่งเลิกประชุมทันที โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ถ้าพรรคภูมิใจไทยยอม

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jatkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/ในประเทศ

วันที่: จันทร์ 21 ตุลาคม 2562

ปีที่: 11

ฉบับที่: 3022

หน้า: 10(ซ้าย)

Col.Inch: 51.64

Ad Value: 77,460

PRValue (x3): 232,380

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์: รถไฟฟ้าสีส้มตะวันตกกวดพลังพรรคภูมิใจไทย

ยึดรูปแบบลงทุนเดิม คือ ฟิทฟิทก็เหมือนเสียของ คุณกระทรวง
คมนาคมทั้งที่ไม่ได้อะไรเลย เพราะไม่มีอะไรเหลือแล้ว
ถ้าจะรู้ให้ได้ ก็ต้องสำแดงพลังมากกว่านี้ อย่าให้เสียหน้า
เหมือนรถไฟความเร็วสูง 3 สนามบินที่ได้แต่ขู่ฟอดๆ.