

วิธีประหยัด

ตามนโยบายรัฐบาล

ผลเอกภวาลิต ยงใยยุทธ

ผมได้อ่าน น.ส.พ.สยามรัฐ วันพุธที่ 8 มกราคม 2540 รายงานว่า รัฐบาลของพลเอกชวลิต ยงใยยุทธ เอาจริงกับมาตรการรัดเข็มขัด โดยในการประชุม ครม. เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2540 นี้ มีมติให้ข้าราชการน่านโยบายรัดเข็มขัดนี้ไปปฏิบัติ ซึ่งจะทำให้ประหยัดเงินได้อย่างต่ำปีละ 50,000 ล้านบาท อันจะทำให้ นักลงทุนทั้งไทยและต่างประเทศ มีความเชื่อมั่นในเศรษฐกิจไทยมากขึ้น

ผมอ่านแล้วเกิดความปลื้มปิติและเกิดความเชื่อมั่นว่า รัฐบาลนี้มีนโยบายที่ดีและเหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจของไทย จึงใคร่จะขอชมเชยอย่างจริงใจและขออวยพรให้รัฐบาลนี้ จงมั่นคงสืบไป

ผมขอถือโอกาสนี้ชักชวนให้คนไทยช่วยกันคิดหาวิธี และช่องทางหลายๆ วิธี ในการประหยัดตามนโยบายรัฐบาล มาและนำเสนอต่อสื่อมวลชน เพื่อช่วยรัฐบาลที่นารักของเราลดต้นทุนให้เกิดการประหยัด พร้อมนี้ผมขอเสนอการประหยัดมาให้ชาติ 2 เรื่อง ดังนี้

เรื่องที่ 1 การก่อสร้างรถไฟใต้ดิน ที่ ร.ฟ.ม. กำลังจัดทำอยู่นั้น สายแรก บางชื่อ-ห้วยขวาง-หัวลำโพง แบ่งเป็น 2 ช่วง ช่วงแรก ข.การช่างประมูลได้ในราคา 2,500 ล้านบาท/ก.ม. ระยะ 10 ก.ม. เป็นเงิน 25,000 ล้านบาท แต่เป็นการประมูลเฉพาะตัวอุโมงค์และโครงสร้างเท่านั้น ไม่มีขบวนรถไฟไฟฟ้า ไม่มีอุปกรณ์สำคัญอย่างคอมพิวเตอร์ ควบคุมการเดินรถและไม่มีแม้แต่บันไดเลื่อนในสถานี ฉะนั้นถ้าจะทำให้ครบ ราคาก็จะกลายเป็น ก.ม.ละ 4,000 ล้านบาท และช่วงที่ 2 อีตลไทยประมูลได้แบบเดียวกัน แต่เป็นก.ม.ละ 2,900 ล้านบาท เฉลี่ยแล้วทั้งสาย 20 ก.ม. จะตก ก.ม.ละ 4,200 ล้านบาท

พึงสังเกตว่ามีผู้เสนอราคาค่าทำรถไฟใต้ดินแบบนี้โดยมีทั้งอุโมงค์สถานี ขบวนรถทุกขบวนและอุปกรณ์ทุกชนิดในราคาต่างๆ กันดังนี้

- 1. ราคารถไฟใต้ดินเมืองมุนิก (เปิดปี 1993) ก.ม.ละ 1,200 ล้านบาท
- 2. ราคารถไฟใต้ดินที่บริษัทเมโทร 2000 เสนอในกรุงเทพฯ ก.ม.ละ 1,500 ล้านบาท
- 3. ราคารถไฟใต้ดินสายเดียวกันนี้บริษัทเมโทร 2000 เสนอต่อบริษัทธนชาติโฮลดิ้ง ผู้เข้าประมูล ร.ฟ.ม. ในปีถัดมา ก.ม.ละ 1,900 ล้านบาท

วิธีที่ 1 เปิดประมูลใหม่โดยให้มีขบวนรถและอุปกรณ์พร้อมหมดไม่ควรมีราคากลางเกินกว่า ก.ม.ละ 2,000 ล้านบาท จะประหยัดให้ ก.ม.ละ 2,200 ล้านบาท กรุงเทพฯ ต้องมีรถใต้ดินอย่างน้อย 200 ก.ม. เราจึงจะประหยัดได้ สี่แสนสี่หมื่นล้านบาท

นี่เป็นเฉพาะกรุงเทพฯ และยังมีเมืองอื่นๆ ตามมาอีกหลายเมือง เช่น เชียงใหม่ โคราช ก็จะประหยัดได้อีกมาก

วิธีที่ 2 ล้มประมูลให้หมดและหันมาใช้นโยบายเดิมคือเปิดให้ประมูลสัมปทาน โดยมีหลักการไม่ให้ ร.ฟ.ม.ทำเอง เพราะทำแพงเกินไปแต่เปิดสัมปทานใหม่โดยเขียน T.O.R. ให้รัดกุมอย่างที่ผมเคยเสนอไว้บนแผ่นแม่บทระบบ ขนส่งมวลชนครั้งที่ 1 ณ โรงแรมเดอะรีเจนท์ ชะอำ 4-6 มีนาคม 2537 จัดทำโดย กขม.และ สจร.ปรากฏในเอกสารประกอบคำบรรยายของ นายแพทย์กฤษฏ์ สุนทรเวช บทที่ 6 ซึ่งแนะนำให้ทำ T.O.R. ใหม่ว่า

ผมดีใจที่สุด..ที่จะให้เลิกโครงการทำอากาศยานหนองงูเห่า

- 1. บริษัทที่ได้สัมปทานต้องไม่ใช้เนื้อที่จากราจรเดิมในการก่อสร้างเลย ขอนี้รถใต้ดินชุดด้วยระบบไฮโดรซึลด์ทำได้สบายมากครับ
- 2. บริษัทต้องไม่เวนคืนที่ดินเพิ่มเติมอีกเลย ขอนี้รถใต้ดินก็ได้ครับเพราะวิ่งอยู่ใต้ถนนเท่านั้น ทำให้ไม่เสียเวลาเวนคืน และไม่เปลืองเงินของรัฐด้วย
- 3. ต้องทำให้เสร็จใน 3 ปี (ไฮโดรซึลด์ 1 เครื่อง ทำเสร็จใน 5 ปี, 2 เครื่อง 3 ปีเสร็จ)

ของรัฐบาล พลเอกชวลิต โดยระับการก่อสร้างสนามบินหนองงูเห่าแล้วไปขายขอนแก่น ด้วยเหตุผลดังนี้

- 1. หนองงูเห่าลุ่มมาก ถมเฉพาะแต่ทางวิ่งและลานจอด (ไม่ถมหมด 20,000 ไร่) ก็เสียเงิน 11,650 ล้านบาทแล้ว ถ้าขยายขอนแก่นไม่ต้องถมเพราะ เป็นที่ดอนไม่ใช้หนอง
- 2. ถมหนองงูเห่าใช้ทรายและดินจากชลบุรีและอ่างทองจะต้องคำนวณค่าเสียหายอีกมหาศาลที่จะตามมาคือ
- 2.1 ค่าเสียหายจาก การจราจรติดขัด ไปหลายปีในถนนที่มีการขนดินจนกว่าจะขนเสร็จ
- 2.2 ค่าเสียหายจากถนนที่มีการขนดินจำนวนมหาศาล ถนนจะพัง เสียค่าซ่อมเหลือคณานับ
- 3. ดอนเมืองเป็นที่ดอน และยังมีทางด่วนใช้อยู่แล้วจำนวนมาก เช่น พหลโยธิน, วิภาวดี (2 ชั้น), บางโคล่-แจ้งวัฒนะ รถไฟธรรมดา, รถไฟฟ้าไฮปาลล์, ทางด่วนบนหลังคาของรถไฟฟ้าไฮปาลล์อีกที, ทางด่วนยกระดับริมคลองประปาไปธรรมศาสตร์ ทำให้ทุนเงินไปหลายแสนล้านบาท และทุนเวลาไปหลายสิบปีด้วย
- 4. ทำที่หนองงูเห่ามีทางหลวงอยู่แค่บางนาตราด และถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรีสาย

ใหม่ และรถไฟ ซึ่งอย่างไรก็ไม่พอใช้เปิดสนามบินแล้ว การจราจรจะเป็นอัมพาตทันที

5. ดอนเมือง ขนสินค้าและผู้โดยสารทางเรือผ่านคลองเปรมประชากร และคลองรังสิตผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาได้ด้วย

6. ถ้าขยายขอนแก่นไปทางทิศตะวันตกของถนนวิภาวดีและรถไฟสายเหนือ ตรงหลังโรงแรมอมารีแอร์พอร์ตเพื่อใช้เป็นสนามบินนานาชาติ ส่วนสนามบินนานาชาติเดิม ยกให้เป็นส่วนขยายของสนามบินดอนเมืองในประเทศไปก็จะสะดวกมาก เพราะค่อยทำค่อยไปเป็นหลายๆ ขั้นตอน และใช้หอบังคับการบินเดิมที่มีอยู่แล้ว ควบคุมการบินได้ทั้งสนามบินเก่าและใหม่ ทุนเงิน ทุนเวลาไปมาก

7. สนามบินหนองงูเห่าลุ่มมาก ดังขวางทางน้ำไหล (Bangkok Flood way) ที่ล้นเกล้ารัชกาลที่ 5 ทรงดำริให้เป็นทางระบายน้ำจากคลองรังสิตลงสู่อ่าวไทยตรงบางปูได้โดยไม่ต้องให้น้ำท่วมกรุงเทพฯ และธนบุรี การสร้างสนามบินต้องทำเขื่อนล้อมสนามบิน อันเป็นการ

กันทางน้ำไหลตามพระราชดำรินี้ ถ้าน้ำผ่านไปเหนือดินไม่ได้ก็จะไหลลงใต้ดิน รุ่งทำให้เกิดอันตรายเพราะการมีน้ำเซาะโคลนเป็นทางน้ำไหลใต้ดินเพราะไหลเหนือดินไม่ได้ก็จะพาส่วนของโคลนไหลลงทะเลไปตามธรรมชาติ นานๆ เข้านอกจากดินตรงหนองงูเห่าจะทรุด (ซึ่งปรากฏอยู่แล้วว่าถนนบางนาตราด ทรุดปีละ 10 ซม.) ยังจะเซาะได้ขานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ แถวๆ ลาดกระบัง และอาจทำลายรากตึกและสิ่งก่อสร้างให้พังได้งายๆ ด้วย

เช่น คอมโดมิเนียม 6-7 ชั้น พร้อมอาคารจอดรถทั้ง 2 หลัง อยู่ริมถนนในซอยอ่อนนุชทางตะวันออกของกรุงเทพฯ ถ้าขับรถจากถนนศรีนครินทร์เข้าซอยอ่อนนุช จะเห็นอาคาร 6-7 ชั้น หลังนี้ทรุดตัวลงอย่างรวดเร็วแล้วเอนตัวเข้าพังกันเอง อยู่ทางด้านเหนือของซอยอ่อนนุช คืออยู่ทางด้านขาออกก่อนถึงบริเวณหนองงูเห่า

ผมถ่ายรูปไว้เมื่อต้นเดือนธันวาคม 2539 อาคารนี้ได้รับอนุมัติให้สร้างและลงเข็มแล้วแต่ผมเข้าใจว่ารากอาคารถูกน้ำใต้ดินเซาะ และ กทม.ได้กั้นบริเวณเพื่อความปลอดภัยและกำลังรื้อลงอยู่อย่างรีบเร่ง ซึ่งขอชมความฉับไวของกรุงเทพมหานครไว้ ณ ที่นี้ด้วย

คอมโดมิเนียมทรุดเสียหายขนาดนี้ทั้งๆ ยังสร้างไม่เสร็จจะมีบริษัทประกันไหนในโลกกล้ารับประกันใหม่ว่าจะไม่เกิดขึ้นกับอาคารทำอากาศยานหนองงูเห่าในอนาคต เพราะได้หนองงูเห่าก็อาจมีสายน้ำใต้ดินเกิดจากการทำเขื่อนกั้นน้ำบนดินแบบเดียวกันนี้ ถ้าเกิดขึ้นจริงๆ ก็ต้องปิดสนามบิน ซึ่งจะเกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างเหลือคณานับ

ผมดีใจที่สุดที่ได้ยินข่าวทาง น.ส.พ.ข่าวสด ว่ารัฐบาลนี้มีสายดาอันขาวไกลและรอบคอบกำลังพยายามจะให้เลิกโครงการทำอากาศยานหนองงูเห่าและไปขยายขอนแก่น นี่แหละ กรุงเทพฯชญาไม่สิ้นคนดี ผมขออนุโมทนา

เรามาช่วยกันหาทางสนับสนุนนโยบายรัดเข็มขัดของรัฐบาล กันมากๆ ดีไหมครับ?



- 4. ไม่ต้องให้รัฐเข้าหุ้น
- 5. ไม่ต้องให้รัฐค้ำประกันเงินกู้
- 6. บริษัทจะดำเนินงานให้สะอาด เรียบง่าย สวยงาม ไร้มลพิษ และพอเพียงความต้องการโดยทุนของตนเอง โดยให้ผู้ใช้คัดค้านว่าจะไม่ทำงานให้เป็นภาระของรัฐในอนาคต
- 7. รัฐยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีรายได้ รวมทั้งภาษีกำไรทุกประเภท ตลอดจนอายุสัมปทาน
- 8. รัฐจะไม่เก็บค่าคงใดๆ จากใครทั้งสิ้น
- 9. บริษัทมีสิทธิหารายได้เสริม เช่น ร้านค้าในสถานี สาขาราชการ ลานจอดรถ การเช่า เดินสายไฟ สายน้ำประปาและสายโทรศัพท์
- 10. ผู้ชนะการประกวด คือ ผู้ที่เก็บค่าโดยสารต่ำที่สุด ตลอดจนอายุสัมปทาน ซึ่งจะทำให้ยาวที่สุดที่จะทำได้ และต้องไม่ต่ำกว่า 30 ปี
- 11. รัฐจะไม่ทำกิจการแข่งอย่างไม่เป็นธรรม ขอนี้มีอยู่แล้วใน พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ของ B.O.I

ด้วยวิธีนี้รัฐบาลจะไม่ต้องจ่ายเงินทำรถไฟใต้ดินเลย แม้แค่บาทเดียว และผู้ที่ประมูลได้ก็จะเป็นบริษัท ที่มีเทคโนโลยีของตนเอง เช่น บริษัทเมโทร 2000, บริษัท ฟลิปซอสแมน, บริษัทซีเมนส์ และอื่นๆ อีกมากมาย (คือไม่ใช่บริษัทที่เป็นตัวกลางกินกำไรอย่างเดียว) วิธีนี้เฉพาะกรุงเทพฯ จะประหยัดได้ถึง ก.ม.ละ 4,200 ล้านบาท 200 ก.ม. ก็ แปดแสนสี่หมื่นล้านบาท ซึ่งมากกว่างบประมาณแผ่นดินเรา 1 ปีด้วยซ้ำ

เรื่องที่ 2 ประหยัดเงินให้ชาติตามนโยบายใหม่