

คอลัมน์ "จากท่าพระจันทร์ถึงสนามหลวง"

ผู้จัดการรายวัน ฉบับวันศุกร์ที่ 27 พฤษภาคม 2537

ความสำเร็จของโครงการกับผลประโยชน์ของแผ่นดิน

รังสรรค์ ทัศนะพรพันธุ์

มติของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 เห็นชอบกับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมในการปลดนายวีรพงษ์ รามางกูร ออกจากตำแหน่งประธานคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่เพียงแต่สร้างรอยต่างแก่พรรคพลังธรรมเท่านั้น หากยังสร้างมลทินแก่รัฐบาลนายชวน หลีกภัย อีกด้วย

ข้ออ้างของ พ.อ.วินัย สมพงษ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการปลดประธานและกรรมการ รฟท. บางคน เท่าที่ประมวลจากรายงานข่าวในหน้าหนังสือพิมพ์มีอยู่อย่างน้อย 2 ประการ คือ

ประการแรก พ.อ.วินัย กล่าวหาว่า นายวีรพงษ์และสมัครพรรคพวกขัดขวางการดำเนินงานโครงการทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือที่รู้จักกันในสามัญนามที่เรียกกันว่าโครงการโฮปเวลล์ (Hopewell) ตามชื่อบริษัทผู้รับสัมปทาน ดังนั้น เพื่อให้โครงการนี้ดำเนินต่อไปอย่างราบรื่น จำเป็นต้องปลดผู้ขัดขวางออกไปจากคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

ประการที่สอง พ.อ.วินัย กล่าวหาต่อสาธารณชนว่า นายวีรพงษ์มีความสัมพันธ์ในเรื่องเศรษฐกิจการเงิน หารู้ความรู้ด้านการช่างหรือวิศวกรรมศาสตร์ไม่ และกล่าวเป็นนัยๆว่า อวิชาของนายวีรพงษ์อาจทำให้ขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการโฮปเวลล์ หนังสือพิมพ์หลายฉบับรายงานต้องตรงกันในเรื่องนี้

นับเป็นเรื่องน่าประหลาดอย่างยิ่งที่ พ.อ.วินัย แต่งตั้งให้นายวีรพงษ์ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยที่มิได้ตรวจสอบประวัติให้ถ่องแท้จนต้องออกมาฟาดวงฟาดงาเพื่อบีบให้นายวีรพงษ์ออกจากตำแหน่งในภายหลัง สาธารณชนหลงเข้าใจว่าการที่ พ.อ.วินัยปลดนายวีรพงษ์ ก็เพียงเพื่อปรับเปลี่ยนสิ่งที่ตนกระทำผิดในอดีตให้ถูกต้องเสีย แต่ครั้งเห็นชื่อประธานคณะกรรมการคนใหม่ ซึ่งไม่ปรากฏว่ามีความรู้ทางการช่างหรือวิศวกรรมศาสตร์ดีไปกว่านายวีรพงษ์ ผู้คนในสังคมไทยจึงถึงบางอ้อว่า ความขัดแย้งระหว่าง พ.อ.วินัย กับนายวีรพงษ์มีประเด็นอันลุ่มลึก และมีใช่ประเด็นที่สาดโคลนกันว่า นาย

วีรพงษ์ไม่มีความรู้ด้านวิศวกรรมศาสตร์ เพราะบรรดาผู้ที่ พ.อ.วินัย แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ประธานและกรรมการ รฟท. ทดแทนคนเก่าที่ถูกปลดออกไป ก็หาได้มีความรู้ด้านวิศวกรรมศาสตร์ ตามมาตรฐานสากลไม่

แต่ที่จริงแล้ว ประธานและกรรมการ รฟท. หากจำเป็นต้องมีความรู้ด้านวิศวกรรมศาสตร์ทุกคนไม่ คณะกรรมการบริหารควรจะประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้เฉพาะสาขาหลายๆ สาขา มีวิสัยทัศน์ในการกำหนดนโยบาย มีสำนึกในผลประโยชน์ของแผ่นดิน และไม่มีผลประโยชน์ส่วนบุคคลมาเกี่ยวข้อง เมื่อพิจารณาในแง่นี้ คณะกรรมการ รฟท. ในยุคที่นายวีรพงษ์เป็นประธานมีคุณสมบัติดังที่กล่าวข้างต้นนี้เกือบโดยครบถ้วน น่าประหลาดนักที่ พ.อ.วินัยตัดสินใจปลดผู้ที่เป็น 'มันสมอง' ของ รฟท. โดยที่ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งมาแทนที่มีอาจเทียบเทียบไม่ได้ มีหน้าซ้ำ บางคนยังมีประวัติอันมัวหมองจนปรากฏเป็นข่าวในหน้าหนังสือพิมพ์หลายต่อหลายฉบับ

นายวีรพงษ์ รามางกูร ซึ่งถูกปลดในครั้งนั้นนั้นเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถอันโดดเด่นในด้านเศรษฐกิจมหภาค และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจในยุครัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เมื่อนายวีรพงษ์ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษารัฐบาลเปรมนั้น พ.อ.วินัยเป็นเพียงผู้ทำงานธุรการในคณะทำงานของพลเอกสัณฑ์ จิตรปฏิมา ประธานคณะที่ปรึกษาในขณะนั้น ความสัมพันธ์แต่หนหลังอาจเป็นเหตุให้ พ.อ.วินัย ตัดสินใจแต่งตั้งให้นายวีรพงษ์ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการ รฟท. ในขั้นต้น แต่แล้วความเห็นที่แตกต่างกันเกี่ยวกับผลประโยชน์ของแผ่นดินก็นำมาซึ่งจุดแตกหักครั้งนี้

กรรมการ รฟท. อีกสองท่าน ซึ่งถูก พ.อ.วินัยปลดพร้อมกับนายวีรพงษ์ ก็คือ นายเสรี สืบสงวน และนางสาวปิยะดา สุจริตกุล นายเสรีเคยดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมทางหลวง มีความรู้ความสามารถทางด้านวิศวกรรมศาสตร์ และมีความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการขนส่งคมนาคมอย่างยิ่ง ในขณะที่นางสาวปิยะดาซึ่งเคยเป็นพนักงานธนาคารแห่งประเทศไทย ก็เป็นผู้ที่มีประวัติการเรียนอันดีเยี่ยมทั้งจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เนติบัณฑิตยสภา และประเทศอังกฤษ เหตุที่นายวีรพงษ์ นายเสรี และนางสาวปิยะดา ถูกปลดในครั้งนี้ ก็เพราะ พ.อ.วินัย เห็นว่าเป็นแกนนำในการขัดขวางโครงการไฮปเวลล์ มิใช่เพราะว่าคนเหล่านี้ไม่มีความรู้ความสามารถ และมีใช่เพราะว่า คณะกรรมการ รฟท. ไม่มีความรู้ด้านวิศวกรรมศาสตร์ดังที่มีการปล่อยข่าวกล่าวหากันอย่างพล่อยๆ รฟท. เองก็อุดมด้วยวิศวกร

ผู้บริหารและสมาชิกพรรคพลังธรรมบางส่วนกล่าวหาว่า นายวีรพงษ์ รามางกูร มีเจตจำนงที่จะขัดขวางโครงการไฮปเวลล์ หนังสือพิมพ์บางฉบับรายงานข่าวในทำนองว่ามีการเตะถ่วงโครงการนี้มานานถึง 9-12 เดือน ทั้งที่นายวีรพงษ์เพิ่งได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2536 และด้วยเหตุผลส่วนตัวของ พ.อ.วินัย นายวีรพงษ์เพิ่งรับทราบคำสั่งแต่งตั้งในเดือนธันวาคม 2536

ความล่าช้าของโครงการไฮโปเวลล์เกิดจากความหละหลวมของสัญญาสัมปทานที่เปิดช่องให้บริษัทไฮโปเวลล์เรียกร้องผลประโยชน์เรื่องแล้วเรื่องเล่า โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานครลงนามในสัญญาในยุครัฐบาลชาติชายเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 โดยกำหนดโครงการระยะที่หนึ่ง จากยวมราชถึงดอนเมือง ระหว่างวันที่ 6 ธันวาคม 2534 ถึงวันที่ 6 ธันวาคม 2538 แต่การดำเนินการก่อสร้างก็เป็นไปอย่างเชื่องช้า จนถึงขณะนี้ไฮโปเวลล์เพิ่งตอกเสาเข็มไปได้เพียง 1,400 ต้น ทั้งๆที่เวลาล่วงเลยมาเกือบสองปีครึ่งแล้ว รฟท. คาดว่าโครงการระยะที่หนึ่งนี้จะล่าช้ากว่ากำหนดประมาณ 2 ปี

ความล่าช้าในการก่อสร้าง ประกอบกับการไม่ปฏิบัติตามพันธกิจที่ปรากฏในสัญญาสัมปทาน นับเป็นเหตุอันเพียงพอที่จะบอกเลิกสัญญาได้ แต่กระทรวงคมนาคมกลับไม่นำพาที่จะเตือนบริษัทไฮโปเวลล์ อย่างน้อยที่สุดก็เพื่อรักษาผลประโยชน์ของแผ่นดิน ตรงกันข้าม พ.อ.วินัยพยายามเร่งรัดให้ รฟท. โอนอ่อนตามข้อเรียกร้องของไฮโปเวลล์เกี่ยวกับการลดมาตรฐานขนาดของไหล่ทาง ซึ่งกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนผู้สัญจร

นับตั้งแต่เมื่อมีการลงนามในสัญญาสัมปทานในเดือนพฤศจิกายน 2533 เป็นต้นมา มีการเปลี่ยนแปลงประธานคณะกรรมการมาแล้ว 4 คน คือ พล.ต.ต.ชาติชาย อุบพงค์ (2533) นายสว่าง ศรีนิลทา (กันยายน 2534) พลเอกวิมล วงศ์วานิช (มกราคม 2535) นายสุธีสิงห์เสนห์ (สิงหาคม 2535) และนายวีรพงษ์ รามางกูร (พฤศจิกายน 2536) คณะกรรมการ รฟท. ทุกชุดล้วนมีบทบาทในการตัดทอนการให้ผลประโยชน์แก่บริษัทไฮโปเวลล์อย่างเกินขอบเขต ความล่าช้าของโครงการเกิดจากการที่บริษัทไฮโปเวลล์เรียกร้องขอผลประโยชน์อย่างไม่หยุดหย่อน จากเรื่องหนึ่งไปสู่อีกเรื่องหนึ่ง อีกทั้งมีความพยายามวิ่งเต้นเข้าหาทั้งเทคโนโลยีและนักการเมือง เพื่อบรรลุป้าประสงค์ดังกล่าวนี้

พ.อ.วินัย สมพงษ์ ยืนอยู่ข้างบริษัทไฮโปเวลล์เกินเลยกว่าที่สามัญสำนึกจะเข้าใจได้ หากมองในแง่ดี อาจเป็นเพราะ พ.อ.วินัยต้องการให้โครงการไฮโปเวลล์สำเร็จสมความมุ่งหมาย โดยหวังอย่างบริสุทธิ์ใจว่า ความสำเร็จของโครงการนี้จะช่วยบรรเทาภาวะแออัดของการจราจรในกรุงเทพฯ ได้อย่างมาก แต่ในฐานะรัฐมนตรีผู้ควรมีหน้าที่รักษาผลประโยชน์ของแผ่นดิน พ.อ.วินัยควรจะมอบหมายให้ รฟท. เปรียบเทียบผลประโยชน์กับไฮโปเวลล์ เพื่อแลกเปลี่ยนกับการลดขนาดของไหล่ทาง เพราะการลดขนาดของไหล่ทางย่อมช่วยลดต้นทุนและเพิ่มทุนกำไรของไฮโปเวลล์ รฟท.เองประมาณการว่า ต้นทุนของไฮโปเวลล์จะลดลงประมาณ 4,000 ล้านบาท แต่ พ.อ.วินัยกลับยินยอมให้ไฮโปเวลล์ลดขนาดของไหล่ทาง โดยมีได้เรียกร้องผลประโยชน์คืนสู่คลังแผ่นดินแม้แต่น้อย ในประการสำคัญ การกดดันให้นายสมหมาย ตามไท ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงนามยินยอมให้ไฮโปเวลล์ลดขนาดของไหล่ทางเป็นเรื่องที่ไม่ถูกต้อง เพราะเป็นการลงนามโดยที่คณะกรรมการ รฟท. ยังไม่มีมติในเรื่องนี้

เมื่อไฮปเวลล์เรียกร้องผลประโยชน์ พ.อ.วินัยยื่นอยู่ข้างไฮปเวลล์ เมื่อไฮปเวลล์
ไม่ปฏิบัติตามพันธกิจที่ปรากฏในสัญญาสัมปทาน พ.อ.วินัยมิได้ยื่นอยู่ข้าง รฟท.

ทำไมจึงเป็นเช่นนั้น?