



# บอร์ดร.ฟ.ท.ถกชงซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อฯ ทางออกแก้ล็อกสเปก รถไฟฟ้าทางคู่ 5 เส้นทาง

ผู้จัดการรายวัน 360 – “อาดม” เรียก “รักษาการ ผู้ว่าฯ ร.ฟ.ท.” หรือ ก่อนบอร์ดชุดใหม่ นัดถกหาทางออกปมล็อกสเปกประมูลรถไฟฟ้าทางคู่ 5 เส้นทาง เย็นวันเดียวกัน เตรียมข้อมูลเสนอ ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้าง พร้อมแจ้งขอข้อยกเว้น เปิดกว้างแข่งหลายรายแต่มีปัญหาเรื่องงานส่งไม่สำเร็จ ซักก่อสร้างรถไฟฟ้าทั้งงานทาง วางรางและอาณัติสัญญาณ รวมสัญญาใหม่ 1 ราย ต่อ 1 โครงการ ลดความยุ่งยาก

นายอาดม เต็มพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าว ว่า ได้เรียก นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รักษาการผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) มาหารือเมื่อวันที่ 27 ก.พ. กรณีการเลื่อนเคาะราคาประมูลรถไฟฟ้าทางคู่ 5 เส้นทาง ซึ่งมีข้อร้องเรียนว่าจะสามารถตอบคำถามชี้แจงได้หรือไม่ หรือหากตอบไม่ได้ จะต้องพิจารณาว่าจะดำเนินการต่อไปอย่างไร คงต้องหาแนวทางที่เหมาะสม ซึ่งตอนนี้ยังไม่ทราบว่าจะต้องถึงขั้นปรับแก้ที่ไออาร์หรือไม่ ซึ่งเรื่องนั้นนโยบายรัฐบาลต้องการเร่งรัด และที่ผ่านมามีความล่าช้ามากแล้ว ไม่อยากให้โครงการล่าช้าไปกว่านี้

ด้านนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รักษาการผู้อำนวยการ ร.ฟ.ท. กล่าวภายหลังเข้าพบ รว.คมนาคมว่า ได้รายงานความคืบหน้าในการแก้ปัญหาการประกวดราคารถไฟฟ้าทางคู่ 5 เส้นทาง และในวันเดียวกันนี้ (27 ก.พ.) จะมีการประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท. ชุดใหม่ที่มีนายวรวิทย์ จำปรัตน์ เป็นประธานเพื่อพิจารณาแนวทาง เป็นทางเลือกเสนอต่อคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง (ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้าง) ที่มีนายประสาร ไตรรัตน์วรกุล อดีตผู้อำนวยการธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) เป็นประธาน โดยเบื้องต้นมี 2 แนวทางคือ เดินหน้าต่อไปตามเดิม หรือจะปรับปรุงที่ไออาร์แล้วเปิดประมูลใหม่ ซึ่งในแต่ละแนวทางจะต้องประเมิน ข้อดี ข้อเสีย ระยะเวลาที่จะต้องใช้งบไปด้วย ส่วนซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้าง จะเลือกแนวทางใด หรือจะมีความเห็นเพิ่มเติมเป็นอย่างอื่นก็ต้องรอดความชัดเจนต่อไป

ทั้งนี้ ยอมรับว่า การพิจารณาทางออกของการประมูลรถไฟฟ้าทางคู่ 5 เส้นทางนั้นขึ้นอยู่กับว่าจะยอมรับความเสี่ยงหรือไม่ เพราะกรณี 1 โครงการ

ให้ยกงานหรือข้อยกเว้น จากเดิมที่กำหนด 1 โครงการต่อผู้รับเหมา 1 ราย นั้น จะมีความเสี่ยงว่าความสำเร็จของงานจะลดลงได้ เพราะการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ไม่ได้มีเฉพาะการก่อสร้างทางเท่านั้นแต่ยังมีการวางราง การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งการให้ผู้รับเหมารายเดียวรับผิดชอบจะไม่มีปัญหาเรื่องการประสานงาน ขณะที่การให้ 1 โครงการต่อ 1 ผู้รับเหมา นั้น จะมีข้อห่วงกังวลเรื่อง การเข้าแข่งขันได้น้อยราย หรือล็อกสเปกหรือไม่

โดยทาง ร.ฟ.ท. ได้ออกเอกสารชี้แจงกรณีที่ต้องเลื่อนประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิเสนอราคารถไฟฟ้าทางคู่ 5 เส้นทางออกไปก่อน โดยระบุว่า อยู่ระหว่างตรวจสอบรายละเอียด เนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ทั้ง 5 โครงการเป็นโครงการขนาดใหญ่มีมูลค่าสูง จึงต้องมีการตรวจสอบอย่างละเอียด เพื่อให้มีความโปร่งใส

สำหรับการกำหนดราคากลาง โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ทั้ง 5 โครงการนั้น ร.ฟ.ท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่มีความรู้ความสามารถ และมีผู้เชี่ยวชาญในการจัดทำราคากลาง และมีคณะกรรมการพิจารณาราคากลางของการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณากำหนดราคากลาง ตามระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจ้าง พ.ศ. 2544 โดยมีการสืบราคาเหล็กการรถไฟ UIC 54 E1 จากผู้ผลิตและตัวแทนจำหน่ายทั้งในประเทศญี่ปุ่น จีน และไทย จำนวน 5 ราย และคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาเลือกราคาที่สืบได้ต่ำสุดเป็นราคากลาง

ส่วนที่เลือกดำเนินการแต่ละโครงการเป็นสัญญาใหญ่ เนื่องจากหากมีการแบ่งสัญญาก่อสร้างออกเป็นตอนๆ ตามระยะทาง มูลค่าโครงการโดยรวมจะเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากต้องมีการจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) เพิ่ม ค่าก่อสร้างในการวางรางเพิ่มขึ้นเนื่องจากต้องสร้างโรงเชื่อมรางเพิ่มตามจำนวนของสัญญา ค่าดำเนินการของผู้รับจ้างเพิ่มขึ้น เป็นต้น และโครงการมีความเสี่ยงมากขึ้น หากตอนใดมีความล่าช้าจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการทั้งโครงการ

ขณะที่การบริหารโครงการก่อสร้างที่มีผู้รับจ้างหลายรายมีความยุ่งยาก อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารการเดินทางในช่วงระหว่างก่อสร้าง และการแยกสัญญาเป็นตอนๆ ผู้รับจ้างอาจเลือกใช้ระบบรางรถไฟ และระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมที่แตกต่างกัน ส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องมีการบริหารจัดการ spare part ที่ยุ่งยากมากขึ้น เนื่องจากมีอุปกรณ์ที่หลากหลาย