



วงเงิน 3.9 แสนล้านตามนโยบาย‘ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อ’ ทบทวน‘ทางคู่’เพิ่ม9เส้น

เผยแก้ที่โออาร์รถไฟทางคู่
5เส้นทาง ส่งผลล่าช้ากว่าแผน2ปี

ร.ฟ.ท.จ่อทบทวนโครงการรถไฟทางคู่ 9 โครงการ วงเงิน 3.9 แสนล้าน ตามนโยบายซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อ จัดจ้าง ขณะที่ปรับที่โออาร์ 5 โครงการใหม่ ส่งผลให้ ล่าช้ากว่าแผน 2 ปี

การรถไฟแห่งประเทศไทย(ร.ฟ.ท.) เตรียม ทบทวนโครงการรถไฟทางคู่อีก 9 โครงการใหม่ เพื่อ ปรับเงื่อนไขการประมูลให้สอดคล้องกับนโยบาย ของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐหรือ ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้าง ที่ต้องการให้มีการแข่งขัน มากขึ้นและให้ผู้รับเหมารายกลางสามารถแข่งขันได้

การทบทวนใหม่ 9 โครงการ เกิดขึ้นหลังจาก ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้าง มีมติให้ปรับแก้เงื่อนไข การประมูลหรือที่โออาร์ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 668 กิโลเมตร มูลค่าโครงการ รวม 9.58 หมื่นล้านบาท

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ กรรมการและ รักษาการผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กล่าวว่า ร.ฟ.ท.ต้องกลับมาทบทวนโครงการและพิจารณา

อ่านต่อหน้า 4

ต่อจากหน้า 1

บทวน

แบ่งงานให้ตรงกับมติของซูเปอร์บอร์ด จัดซื้อจัดจ้างซึ่งมีแนวทางให้แบ่งโครงการ รถไฟทางคู่จาก 5 สัญญาออกเป็น 13 สัญญา แต่ละสัญญามีมูลค่าระหว่าง 5,000-10,000 ล้านบาทเพื่อให้เกิดการแข่งขันกันมากขึ้น

เมื่อทบทวนรายละเอียดทั้งหมดเสร็จ แล้วก็จะเสนอให้คณะกรรมการร.ฟ.ท. เห็น ชอบ จากนั้นต้องเสนอให้กระทรวงคมนาคม และที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา ตามลำดับ โดยจะเร่งเสนอให้ ครม. พิจารณา เร็วที่สุดไม่เกินเดือนเม.ย.-พ.ค. นี้

หลังจากนั้น ร.ฟ.ท.จะร่างที่โออาร์ใหม่



และขอให้ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อช่วยพิจารณา ก่อนประกาศเชิญชวนเอกชนให้เข้าร่วมประมูล “ขั้นตอนทั้งหมดจะใช้เวลา 7-8 เดือน แต่ ร.ฟ.ท. จะพยายามเร่งดำเนินการ เช่น ในช่วงที่มีการทบทวนและแบ่งสัญญาออกเป็น 13 ฉบับ ก็จะมีการร่างที่โออาร์ใหม่คู่ขนาน กันเพื่อความรวดเร็ว”นายอานนท์ กล่าว

ทบทวนทางคู่9เส้นทางใหม่

สำหรับโครงการรถไฟทางคู่อีก 9 เส้นทาง ระยะทาง 2,217 กิโลเมตร มูลค่ารวม 3.9 แสน ล้านบาทซึ่งเป็นโครงการลงทุนของ ร.ฟ.ท. และบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ขนส่งระยะเร่งด่วน (Action Plan) ปี 2560 และอยู่ในขั้นตอนการเสนอขออนุมัติโครงการ บอร์ด ร.ฟ.ท. ได้เห็นชอบโครงการ รถไฟทางคู่บางส่วนใน Action Plan ปี 2560

พร้อมเห็นชอบจำนวนสัญญาการประมูล และเสนอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว ดังนั้น ร.ฟ.ท. จึงต้องดึงโครงการทั้งหมดกลับมา พิจารณาใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทาง ของซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้างด้วยเช่นกัน

“ต้องทบทวนรถไฟทางคู่ใน Action Plan 2560 ใหม่ทั้งหมด แนวทางคือต้อง เสนอให้ ครม. อนุมัติโครงการอย่างเดียวแล้ว บอร์ดรถไฟฯ ค่อยมาแบ่งสัญญาการประมูล ภายหลังเหมือนโครงการการมอเตอร์เวย์ ของกรมทางหลวง” นายอานนท์กล่าว

เผยล่าช้า2ปีหลังปรับที่โออาร์ใหม่

แหล่งข่าวจาก ร.ฟ.ท.เปิดเผยว่า การเปิด ประมูลรถไฟทางคู่ 5 เส้นทางใหม่ จะทำให้ ระยะเวลาการดำเนินโครงการเพิ่มขึ้นเกือบ 2 ปี เพราะขั้นตอนการเสนอขออนุมัติโครงการ



จนถึงได้ผู้รับเหมาต้องใช้เวลาราว 7-8 เดือน และการแยกระบบอาณัติสัญญาออก มาติดตั้งภายหลัง จะใช้ระยะเวลาเพิ่มขึ้น อย่างน้อย 8-9 เดือน แต่ถ้ามีปัญหาการเข้า พื้นที่เหมือนในอดีตก็อาจใช้เวลามากกว่า 1 ปีในการดำเนินการทั้งหมด

การดำเนินงานตามกรอบระยะเวลา เดิมการก่อสร้างงานโยธาและติดตั้งระบบ อาณัติสัญญาถูกรวมเป็นสัญญาเดียวกัน ซึ่งโครงการที่มีการก่อสร้างและติดตั้งระบบ น้อยที่สุดจะใช้เวลาราว 2 ปี 6 เดือน และ มากที่สุด 4 ปี แต่เมื่อมีการแยกสัญญาระบบ อาณัติสัญญาออกไปก็จะใช้เวลาเพิ่มขึ้น เฉลี่ย 1 ปี ซึ่งซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้าง มองว่า เรื่องนี้เป็นหน้าที่ของร.ฟ.ท.ที่จะ บริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ

ระบุลดคุณสมบัติเปิดทางรับเหมารายกลาง
สำหรับกรณีซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อเห็น ชอบให้ลดมูลค่าสัญญาเหลือ 5,000-10,000 ล้านบาท และเห็นชอบให้ลดประสิทธิภาพ ด้านระบบรางของผู้ร่วมประมูลลงจาก 15% ของมูลค่าสัญญาเหลือ 10% ก็จะทำให้ ผู้รับเหมารายกลางสามารถเข้าประมูล แบบเดียวได้มากขึ้น

ตัวอย่างการดำเนินการตามกรอบระยะ เวลาที่เพิ่มขึ้น เช่น การประมูลรถไฟทางคู่ เส้นทางหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง

84 กิโลเมตร วงเงิน 9.8 พันล้านบาท ซึ่งมี มูลค่าน้อยที่สุดใน 5 เส้นทาง ถ้าเอกชนจะ เข้าประมูลแบบเดียวต้องใช้ประสบการณ์ ระบบราง 15% ของมูลค่าโครงการหรืออยู่ ที่ราว 1,500 ล้านบาท ส่งผลให้ผู้รับเหมา ไทยสามารถเข้าประมูลได้ประมาณ 6 ราย

แต่ถ้าลดมูลค่าสัญญาลงเหลือ 5,000 ล้านบาท พร้อมกำหนดให้ผู้เข้าประมูล มีประสบการณ์ 10% ก็เท่ากับว่าเอกชน ที่มีผลงานระบบรางมูลค่า 500 ล้านบาท ก็สามารถเข้าร่วมประมูลได้แล้วและผู้รับ เหมาไทยที่สามารถเข้าร่วมประมูลแบบเดียว จะเพิ่มเป็น 10-15 ราย

อย่างไรก็ตาม ยืนยันว่าทีโออาร์เดิม ไม่ได้ขัดขวางผู้รับเหมารายกลางให้เข้าร่วม ประมูล เพราะผู้รับเหมาสามารถจับมือกับ ต่างชาติที่มีประสบการณ์ได้ ซึ่งจะเห็นว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างถนนหลวงหลายรายก็ ใช้วิธีนี้เข้าร่วมประมูล

ส่วนการแยกสัญญาระบบอาณัติสัญญา ออกจากงานโยธาจะทำให้เจ้าของเทคโนโลยี จากต่างประเทศเข้ามาประมูลงานระบบ อาณัติสัญญาด้วยตัวเอง จากเดิมที่ ผู้รับเหมาต้องจับมือกับเจ้าของเทคโนโลยี แต่ละราย