



เปิดเค็กใหม่ทางคู่แสนล้าน ปล่อยผี 'รับเหมาจีน-ต่างชาติ' แข่งบิกไฟร์

การประมูลไฟทางคู่ ตามโมเดลซูเปอร์บอร์ด



เมื่อเมื่อความคาดหมาย “ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้าง” สิ่ง “ร.ฟ.ท.-การรถไฟแห่งประเทศไทย” ให้ยกเลิกผลประมูลรถไฟทางคู่ 5 สายมูลค่ารวม 1 แสนล้านบาทแล้วเปิดประมูลภายใต้ที่โออาร์เวอร์ชันใหม่

โดยซ้ำและเนื่องจากโครงการยกเลิกงานโยธาและราง ออกจากงานระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม พร้อมปรับขนาดและค่างานให้เล็กลงจาก 5 สัญญา เป็น 13 สัญญา เพื่อให้ผู้รับเหมาและซัพพลายเออร์ระบบเข้าประมูลแข่งขันได้มากขึ้น (ดูกราฟิก)

ปฏิบัติการของ “ซูเปอร์บอร์ด” ไม่เพียงทำให้สนามประมูลแข่งขันอย่างเสรี แต่เท่ากับเป็นการปฏิบัติการประมูลงาน ร.ฟ.ท.รูปแบบใหม่ จากเดิมจะรวมงานโยธา ราง และระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมไว้ในสัญญาเดียวกัน

“อานนท์ เหลืองบริบูรณ์” รักษาการผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. กล่าวว่า “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้างให้แบ่งงานประมูลรถไฟทางคู่ 5 เส้นทางเป็น 3 ส่วน รวม 13 สัญญา ค่างานตั้งแต่ 5,000-10,000 ล้านบาทต่อสัญญา

ได้แก่ งานโยธาและราง 9 สัญญา ระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม 3 สัญญา และอุโมงค์ 1 สัญญา ช่วงหมวกเหล็กของสายมาบะเขา-จิระ

“หลักเกณฑ์คือทางคู่ 1 โครงการมูลค่าเกิน 2 หมื่นล้านบาท จะแบ่งงาน 2-3 สัญญา และแยกระบบอาณัติสัญญาณออกมา จะมี 3 สัญญา เพราะสายได้เป็นงานต่อเนื่องกันทางซูเปอร์บอร์ดเลยให้รวมเป็นสัญญาเดียวกัน จากนั้นครปฐม-หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพรเพื่อให้งานต่อเนื่องกัน”

นอกจากนี้ ยังปรับข้อกำหนดที่โออาร์ใหม่หลังมูลค่างานต่อสัญญาเล็กลง เช่น ผลงานจากเดิม 15% ของมูลค่างานจะเหลือ 10% ดังนั้น ผู้รับเหมาจะมีผลงานโยธาและรางมูลค่า 500-1,000 ล้านบาท ก็สามารถเข้าร่วมประมูลได้ ส่วนราคากลางคาดว่าจะใกล้เคียงกับของเดิมที่ประมูลไป และจะไม่เกินจากการออกแบบประมาณได้รับอนุมัติ 100,138.72 ล้านบาท

ประกอบด้วย ลพบุรี-ปากน้ำโพ ราคากลางอยู่ที่ 23,920 ล้านบาท มวกเหล็ก-จิระ 28,104.31 ล้านบาท นครปฐม-หัวหิน 19,269.89

ล้านบาท หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 9,853 ล้านบาท และประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร 16,234.64 ล้านบาท รวม 97,382.72 ล้านบาท

“ซูเปอร์บอร์ดให้แนวทางมาแล้วและรายงานคณะรัฐมนตรีแล้ว รอบอร์ดรถไฟประชุมวันที่ 6 เม.ย.จะประกาศประมูลใหม่ เม.ย.-มิ.ย.นี้เริ่มสายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ก่อนเพราะวงเงินไม่ถึง 1 หมื่นล้านบาท คาดว่าอีก 7-8 เดือนจะได้รับเหมา”

ทั้งนี้ จากผลสรุป “ซูเปอร์บอร์ด” ที่ออกมา เริ่มมีเสียงสะท้อนจากคนในรถไฟว่าเป็นวิธีการมีผลเสียมากกว่าผลดี

“สิ่งที่กังวลคือแยกงานระบบอาณัติมาประมูลต่างหาก ที่ผ่านมามีบทเรียนมาแล้วช่วงรังสิต-ภาชี และหัวหมาก-จะเชิงเตรา งานโยธาเสร็จแล้วกว่าจะติดระบบอาณัติสัญญาณได้ใช้เวลาอีกปีกว่า” แหล่งข่าวจาก ร.ฟ.ท.กล่าวและว่า

“งานก่อสร้างรถไฟทางคู่กับรถไฟไฟฟ้าไม่เหมือนกัน ทางคู่ต้องสร้างขนานไปกับทางเดิมที่มีรถไฟวิ่งอยู่ เพราะฉะนั้นสถานีอยู่ในเส้นทางจะได้รับผลกระทบ ซึ่งทุกสถานีตามรายทางจะเป็นจุดติดระบบอาณัติสัญญาณ ประแจสับเปลี่ยนราง ทางเทคนิคต้องดำเนินการไปพร้อม



กันภายใต้สัญญาเดียวกัน จะได้รับการจัดการได้ ถ้าแยกสัญญาต้องรอให้งานโยธาเสร็จถึงจะเข้าไปติดระบบได้ ซึ่งใช้เวลา 1 ปีถึง 1 ปีครึ่ง ดูแล้วกระทบต่อการเปิดบริการปี'62-63"

ขณะที่แหล่งข่าวจากวงการรับเหมา กล่าวว่า งานโยธาและราง 10 สัญญา ผู้รับเหมารายกลางและรายใหญ่ คาดว่า จะมีการแข่งขันกันสูง แต่สุดท้ายจะได้อะไรกันไม่ถ้วนหน้า ซึ่งรายใหญ่ที่คาดว่าจะได้งาน อาทิ ข.การช่าง อิตาเลียนไทย ซิโนไทยฯ ยูนิคฯ ส่วนรายกลางส่วนใหญ่เป็น รับเหมางานถนนจากกรมทางหลวง อาจ จะรวมตัวกันเองและรวมกับรับเหมาจีน

"น่าจับตาคืองานระบบอาณัติสัญญาณ ทั้ง 5 เส้นทาง ซึ่งมีมูลค่างานถึง 1 หมื่น ล้านบาท เฉลี่ยสัญญาละ 2 พันล้านบาท แต่สายได้จะมากที่สุดเพราะรวม 3 โครงการ เป็น 1 สัญญา มูลค่ารวม 6 พันล้านบาท มีแนวโน้มจะมีแต่ต่างชาติที่ได้งาน เจ้าตลาดตอนนี้มีกลุ่มยุโรป เช่น บอมบาดีเออร์ ซิเมนส์ แอลจีจากเกาหลี อาจจะมีเงินเข้ามาแจมด้วย ส่วนงานอุโมงค์คาดว่าจะเงินอยู่ที่ 1 หมื่นล้านบาท จะมี 3-4 เจ้าที่มีประสบการณ์ คือ อิตาเลียนไทย ข.การ

ช่าง และไร้ท์ทันเนลลิง"

ด้าน "อาคม เติมพิทยาไพสิฐ" รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า การแยกสัญญาทางคู่เป็น 13 สัญญา เปิดโอกาสให้ผู้แข่งขันมากขึ้น ทำให้ผู้รับเหมารายกลางและต่างชาติมีสิทธิ์เข้ามาเสนอราคาได้

"ส่วนราคากลางต้องมาถอดกันใหม่ แบ่งส่วนงานกันใหม่ แยกเป็นส่วน ๆ การแบ่งก่อสร้างหลายสัญญา ทำให้งานเร็วขึ้น แต่ ร.ฟ.ท.ควรทำแผนประมูลและงานก่อสร้างที่ชัดเจน ให้สอดคล้องกับงานระบบอาณัติสัญญาณ เพื่อไม่ให้ล่าช้า"

พร้อมกับยืนยันว่า การทบทวนทางคู่ 5 เส้นทางไม่มีผลกระทบเชิงรถไฟทางคู่เฟส 2 อีก 9 โครงการ วงเงินกว่า 398,376 ล้านบาท อยู่ในแผนปฏิบัติการเร่งด่วนปี 2560 ปัจจุบันกำลังนำโครงการเสนอให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติ และเปิดประมูลตามโมเดลที่ซูเปอร์บอร์ดกำหนด

ถึงโครงการจะสะดุดระหว่างทาง แต่ "บิ๊กคมนาคม" เชื่อว่า ภายในปีนี้ได้เห็นตอกเข็มต้นแรกทางคู่ 5 เส้นทาง

เพราะเป็นสิ่งที่ "รัฐบาล คสช." รอคอย และคาดหวัง หลังประเทศไทยขาดการลงทุนมานานหลายทศวรรษ