



ทางหลวงเกลี้ยงเบ เปิดทาง‘รายกลาง’

หลักเกณฑ์ใหม่ในการจัดระเบียบผู้รับเหมาทางหลวง

ปีงบประมาณ 2562					
	ก่อสร้าง ชั้นพิเศษ	ก่อสร้างทาง ชั้น 1	ก่อสร้างทาง ชั้น 2	ก่อสร้างทาง ชั้น 3	ก่อสร้างทาง ชั้น 4
จำนวน (ราย)	58	88	121	94	206
ทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	400	100	40	20	5
วงเงินต่อ โครงการ ไม่เกิน (ล้านบาท)	1,200	600	300	150	60
จำนวนโครงการ ที่ได้รับ	6	3	2	2	2

ซีปรับนโยบายใหม่ หันงานปีรับเหมา 50%

“กรมทางหลวง” รื้อนโยบายประมูลงานปีรับเหมา เพิ่มราย“กลาง-เล็ก” คาดผู้รับเหมาชั้นพิเศษจะมีงานลดลง 4,000-5,000 ล้านบาท แต่ผู้รับเหมาชั้น 1 จะมีมูลค่างานเพิ่มขึ้น 6 เท่า มั่นใจเพิ่มแข่งขันลดฮวบประมูล เตรียมประกาศเกณฑ์ใหม่ในปี 62 จำกัดเพดานเหมารายใหญ่ 1,200 ล้านบาท แก้ปัญหางานล้น-ก่อสร้างล่าช้า

นายธานีทร สมบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) กล่าวว่า ทล. เปลี่ยนนโยบายการจัดสรรงานก่อสร้างในปีงบประมาณ 2561 โดยลดการจัดสรรงานให้ผู้รับเหมาชั้นพิเศษหรือผู้รับเหมารายใหญ่ และเปลี่ยนมาเพิ่มงานให้ผู้รับเหมาขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อให้ผู้ประกอบการทุกรายสามารถอยู่ได้

นโยบายใหม่จะจัดสรรงานให้งานผู้รับเหมาชั้นพิเศษในสัดส่วน 40% ของจำนวนโครงการทั้งหมด จากเดิมอยู่ที่ 80% ผู้รับเหมาชั้นที่ 1 จัดสรรให้ 40% จากเดิมอยู่ที่ 10% และผู้รับเหมาชั้นที่ 2,

3, 4 จัดสรรให้รวม 20% จากเดิมอยู่ที่ 10% ในปีงบประมาณ 2561 ทางหลวงได้แบ่งงานให้ผู้รับเหมาชั้นพิเศษจำนวน 38-40 โครงการ จากเดิมอยู่ที่ 45 โครงการ ผู้รับเหมาชั้นที่ 1 มีงานอย่างต่ำ 35 โครงการ จากเดิมอยู่ที่ 5-6 โครงการ ผู้รับเหมาชั้นที่ 2 จะได้รับงานรองลงไป ส่วนผู้รับเหมาชั้นที่ 3 และ 4 ไม่จำเป็นต้องผลักดันมากนัก เพราะมีงานระดับเขตและแขวงรองรับอยู่แล้ว

วิธีนี้จะส่งผลให้การกระจายงบประมาณเปลี่ยนไปอย่างมาก ถ้าคำนวณคร่าวๆ งานของผู้รับเหมาชั้นพิเศษ มีมูลค่าเฉลี่ย 800 ล้านบาทต่อโครงการ เท่ากับงบประมาณของผู้รับเหมารายใหญ่ลดลงจาก 36,000 ล้านบาท เหลือประมาณ 30,400-32,000 ล้านบาท

ด้านงานของผู้รับเหมาชั้นที่ 1 มีมูลค่าเฉลี่ย 400 ล้านบาทต่อโครงการ จากเดิมมี 5 โครงการคิดเป็นวงเงิน 2,000 ล้านบาท แต่เมื่อมีงานเพิ่มเป็น 30 โครงการก็ทำให้วงเงินเพิ่มเป็น 12,000 ล้านบาท หรือมีงบประมาณเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 6 เท่า

นายธานีทร กล่าวว่ นโยบาย

ดังกล่าวจะทำให้ผู้ประกอบการทุกรายอยู่ได้ ขณะเดียวกันไม่ได้ทำให้ภาครัฐเสียประโยชน์ เนื่องจากผู้ประกอบการไม่สามารถฮั้วราคากันกลับหลัง อีกทั้งทำให้มีการแข่งขันมากขึ้นเพราะเชื่อว่าผู้รับเหมาชั้นพิเศษจะลงมาแข่งขันกับผู้รับเหมาชั้นที่ 1 อย่างแน่นอน

“เราจะให้ชั้นพิเศษ 58 รายทำเฉพาะสายสำคัญ ชั้นที่หนึ่ง 88 รายจะให้ทำสายสำคัญรองลงมา ถ้าเราสามารถแบ่งมูลค่าสัญญาได้เพื่อให้ชั้นที่หนึ่งมีงานทำได้ เราก็จะทำ ที่ผ่านมาก็มีรายใหญ่ไว้อย่างว่าทำไมเขาได้งานน้อยลง แต่ผมมองว่าต้องทำให้ทุกคนอยู่ได้” นายธานีทร กล่าว

นอกจากนี้ ทล. ได้ส่งหนังสือถึงผู้รับเหมาที่ขึ้นทะเบียนกับกรมจำนวน 741 ราย เพื่อแจ้งว่าจะเลื่อนการประกาศใช้เกณฑ์จัดชั้นผู้รับเหมาใหม่เป็นปีงบประมาณ 2562 เพราะจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยสรุปผลการศึกษาไม่ทันปีงบประมาณ 2561 แต่เบื้องต้นเกณฑ์ใหม่ก็ไม่ได้แตกต่างจากเดิมมาก โดยเป็นการปรับเปลี่ยนในชั้นพิเศษและชั้นที่ 1 เป็นหลัก

เกณฑ์ใหม่จะจำกัดวงเงินโครงการชั้นพิเศษไม่เกิน 1,200 ล้านบาทต่อโครงการ จากเดิมไม่ได้เพดานกำหนดและให้เพิ่มวงเงินสินเชื่ออีก 100 ล้านบาท เพราะพบปัญหาผู้รับเหมาบางรายทำงานล่าช้าและมีประสบการณ์น้อย

ในกรณีที่ผู้รับเหมาชั้นพิเศษจะประมูลโครงการมูลค่าสูงกว่า 1,200 ล้านบาท กรมทางหลวงตรวจประเมินการันตีและความพร้อมด้านเครื่องจักรก่อนแต่หากรายได้พร้อมลงทุนซื้อเครื่องจักรเพิ่ม

ก็สามารถเข้าประมูลได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างทางยกระดับมูลค่า 1,800 ล้านบาท หากใช้เกณฑ์ใหม่ก็อาจเหลือผู้มีสิทธิเข้าประมูลเพียง 5 รายจากทั้งหมด 58 ราย สำหรับผู้รับเหมาชั้นที่ 1 ซึ่งมีประเด็นว่ามีโครงการน้อยนั้น ก็ให้ปรับวงเงินต่อโครงการจาก 500 ล้านบาท เป็น 600 ล้านบาท

“ผลการศึกษาเมื่อ 10 ปีระบุว่าชั้นพิเศษ 1 รายมีความสามารถรับงานได้ไม่เกิน



3,600 ล้านบาท คืองานที่มีมูลค่าเฉลี่ย 600 ล้านบาทต่อโครงการและประมูลได้สูงสุด 6 โครงการ แต่ปัจจุบันโครงการมอเตอร์เวย์ 1 ตอน ก็มีมูลค่า 1,600 - 1,500 ล้านบาท ถ้าได้ 6 โครงการก็ไปเกือบหมื่นล้านบาท ซึ่งบางครั้งผู้รับเหมามีความสามารถไม่ถึง จึงต้องปรับเกณฑ์ขึ้นพิเศษใหม่ต่อไปต้องกำหนดเพดานสูงสุด 1,200 ล้านบาทและเพิ่มวงเงินสินเชื่อเป็น 500 ล้านบาท แต่ทุนจดทะเบียนยังอยู่ที่ 400 ล้านบาทเท่าเดิม” นายธนาธิรท์ กล่าว

ด้านงานผู้รับเหมางานบำรุงปัจจุบันสามารถรับงานได้หลายโครงการ แต่พบว่าบางรายมีเครื่องจักรชุดเดียว แต่เข้าร่วมประมูลราคาเป็น 10 โครงการ ส่งผลให้งานล่าช้า ตอนนี้อยู่ระหว่างทบทวนว่าจะแก้ไขอย่างไร เช่น อาจจะต้องจำกัดโครงการลง

สำหรับงบประมาณปี 2561 ทล. เคยเสนอไป 143,000 ล้านบาท แต่ล่าสุดสำนักงบประมาณได้หักเหลือ 108,000 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นงบผูกพันโครงการทางพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ที่มีการประมูลในปีงบประมาณ 2560 และต้องขอเบิกจ่ายงบผูกพันในปีงบประมาณ 2561 อีก 40% ของวงเงินลงทุน ส่วนงานอื่นๆ ยังคงใช้งบประมาณ

เท่าเดิม

ส่วนในปีงบประมาณ 2560 ขณะนี้ได้ลงนามสัญญาและเริ่มก่อสร้างทุกโครงการแล้ว แต่ยังเหลือโครงการมอเตอร์เวย์ สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา วงเงิน 5.9 หมื่นล้านบาท ซึ่งไม่ได้ลงนามตอนที่ 21 และ 22 จากทั้งหมด 40 ตอน เพราะอยู่ระหว่างการชี้แจงสิ่งแวดล้อม ถ้าผู้ตรวจการแผ่นดินเห็นชอบผลการชี้แจงภายในเดือน เม.ย. นี้ ก็จะเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบและลงนามสัญญาต่อไป เบื้องต้น ทล. ตั้งเป้าหมายจะเร่งก่อสร้างให้แล้วเสร็จในปี 2562 จากแผนงานเดิมจะเปิดให้บริการในปี 2563

ด้านมอเตอร์เวย์ สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มูลค่า 5.9 หมื่นล้านบาทปัจจุบันลงนามสัญญาไปแล้ว 21 ตอน เหลืออีก 4 ตอนที่ต้องขอวงเงินงบประมาณก่อสร้างเพิ่มเติมจึงลงนามสัญญาได้และต้องจัดสรรเงินจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มอีก 10,000 ล้านบาท เพราะราคาที่ดินบริเวณบางใหญ่เพิ่มขึ้น ส่วนมอเตอร์เวย์ สายพญา-มาบตาพุด มูลค่า 9.7 พันล้านบาท จำนวน 13 ตอน ปัจจุบันการก่อสร้างคืบหน้า 32% และภาพรวมไม่น่าจะมีปัญหา