

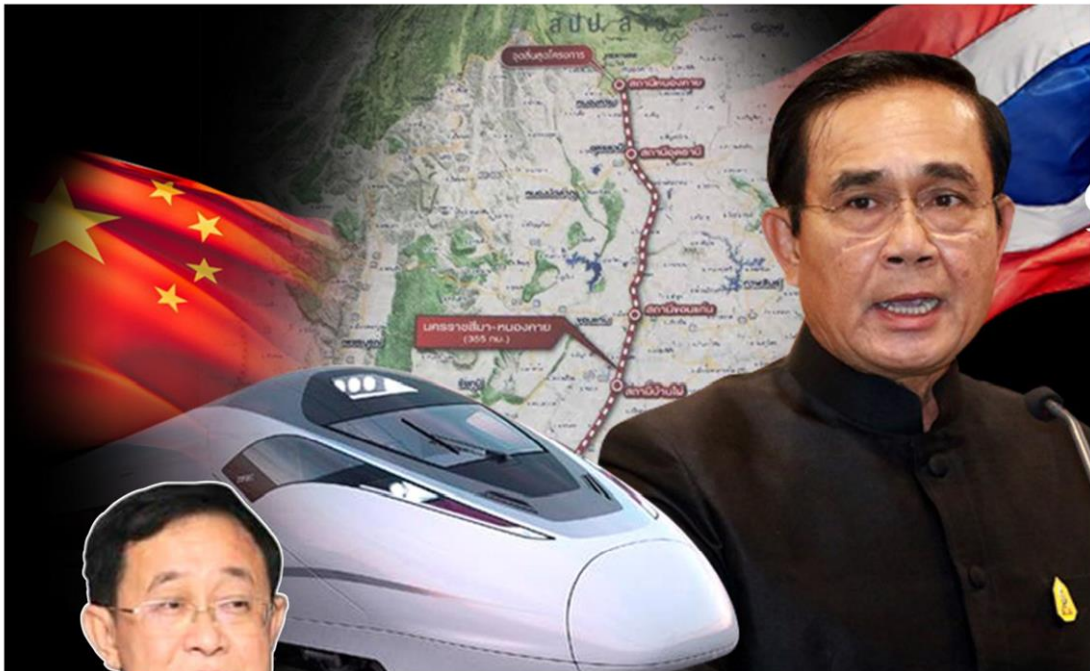


สาวลึกรถไฟความเร็วสูง'จีน'กินรวบ



SPECIAL SCOOP

โยนทิ้งแบบ 'สนข.' ไม่ 'ลือกลสเปก' เหมือนจีน?



อาคม เติมพิทยาไพสิฐ

เบื้องหลัง “บักตู” ใช้มาตรา 44 ผลักดันโครงการรถไฟไทย-จีน เส้นทาง กทม.-หนองคาย ซึ่งช่วยให้ จีนสามารถ เบิกค่าออกแบบ 1,824 ล้านบาทได้ทันทีที่มี การเซ็นสัญญา ระบุก่อนหน้านี้ไม่มีหน่วยงาน เจ้าภาพ แถมไม่ต้องปฏิบัติตามระเบียบ กฎหมายไทย ทั้งที่เป็นการ “ลือกลสเปก” เข้าข่ายผิด กม.ชั่วประมุข วงในตั้งคำถาม “บักตู” รถไฟความเร็วสูงสายนี้ สนข. เคยว่าจ้างออกแบบไว้แล้ว ไหนๆ “ประจัน จันตอง” นั่งคมนาคม และบางส่วนในรัฐบาล ยิ่งลักษณ์ ทำไม? ไม่ดึงมาปิดฝุ่น กลับเลือก ที่จะส่งมอบเงินดำเนินการ!



ทันทีที่เว็บไซต์ ราชกิจจานุเบกษา เผยแพร่คำสั่ง หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 30/2560 ลงนามโดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา หัวหน้า คสช. เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพ การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ซึ่งเป็นการใช้อำนาจตามมาตรา 44 เข้าปลดล็อกปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เป็นผลให้โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เส้นทางสายนี้ ต้องหยุดชะงักไม่เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้

แต่อำนาจตามมาตรา 44 ที่มีจุดประสงค์ เพื่อจะนำมาใช้แก้ปัญหารถไฟไทย-จีน ก่อให้เกิดผลกระทบตามมาและทำให้คนไทยบางส่วนรู้สึกว่าการรถไฟไทยต้องอยู่ในสถานะ เสี่ยงเปรียบประเทศจีน พร้อมกับกระแสการ หัวถึงของผู้เกี่ยวข้องโดยเฉพาะการเปิดทาง ให้วิศวกรและสถาปนิกจีน เข้ามาทำงาน ในโครงการได้สะดวก

นายศรีสุวรรณ จรรยา เลขาธิการ สมาคมองค์การพิทักษ์รัฐธรรมนูญ ได้ยื่นหนังสือถึงผู้ตรวจการแผ่นดินขอให้ส่งให้ “ศาลรัฐธรรมนูญและศาลปกครอง” เพื่อสอบ คำสั่งมาตรา 44 เพื่อเร่งรัดรถไฟความเร็วสูง กทม.-โคราช จะเป็นการเข้าข่ายเอื้อประโยชน์ ให้จีน และทำให้ไทยสูญเสียอำนาจอธิปไตย รวมไปถึงเป็นการยกเว้นการบังคับใช้กฎหมาย ปกติไม่น้อยกว่า 7 ฉบับ ในเรื่องการประมูล จัดซื้อจัดจ้าง ระเบียบว่าด้วยพัสดุ อีกทั้งใน การใช้มาตรา 44 ที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญชั่วคราว ได้ระบุไว้ให้ใช้อำนาจตามคำสั่งเฉพาะ กับเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง และหาก ผู้ตรวจการแผ่นดินตรวจสอบแล้วพบว่า เป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่ประเทศจีน ก็ขอให้ส่งเรื่องนี้ให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ดำเนินการตามมาตรา 221 ต่อไป

ขณะเดียวกันผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งทางราง บอกถึงมาตรา 44 เพื่อเร่งรัดโครงการรถไฟความเร็วสูงไทยจีน หากถอดความกันจริงๆ จะพบว่าประเทศจีนจะได้ประโยชน์จากการก่อสร้างครั้งนี้อย่างมาก โดยเฉพาะข้อ 2 ที่ระบุให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทน

แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้ามาดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ใน 3 ด้าน ประกอบด้วย

1. งานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา จีนเป็นผู้ดำเนินการไว้แล้ว
2. งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา โดยหลักการ ผู้ที่ออกแบบจะเป็นผู้ควบคุมงานไปด้วย โดยวงเงินที่น้อยที่กรอบการเจรจาซึ่งถ้าตามกฎหมายไทยนั้น จะอยู่ที่ 10% ของงบประมาณค่าก่อสร้าง

3. งานระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร คาดว่าจ้างจะใช้เทคโนโลยีจากประเทศจีน ซึ่งเป็นผู้ออกแบบไว้ทั้งหมด โดยมีมูลค่างานอยู่ที่ 179,412 ล้านบาท ไม่รวมค่าเวนคืนที่ดิน

ดังนั้น หากมองถึงเบื้องหลังแล้วจะเห็นว่าวิศวกร สถาปนิก และผู้รับเหมาจีน จะเป็นผู้ดำเนินการทั้งหมด ตรงนี้จึงเป็นเหตุผลให้รัฐบาลต้องหรือร่วมกับสภาวิศวกรและสภาสถาปนิก เพื่อขอให้จัดทำรายละเอียดข้อสอบวัดมาตรฐานวิชาชีพวิศวกรเพื่อออกใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม (ใบ กว.) ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปีให้แก่วิศวกรชาวจีนเพื่อร่วมกัน

ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามแผน

“ม.44 ที่ออกมาจะช่วยให้อินจีนสามารถเบิกเงินค่าออกแบบที่ทักไปแล้วได้ เพราะหากไม่ออก ม.44 หน่วยงานไหนจะเป็นคนจ่าย เมื่อยังไม่เซ็นสัญญาว่าจ้าง จะให้ สนช.หรือการรถไฟฯ ก็ไม่มีใครรับผิดชอบต้องขออนุมัติ กรมบัญชีกลางเบิกจ่าย เมื่อ ม.44 ออกมาก็ทำให้หน่วยงานที่รับผิดชอบต้องเป็นผู้จ่ายเงินค่าออกแบบประมาณ 1,824 ล้านบาท ให้แก่จีน”

ดังนั้น มาตรา 44 จึงช่วยให้โครงการนี้เดินหน้าได้สะดวก ตามที่ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ให้สัมภาษณ์ไว้ว่า ขณะนี้งานออกแบบได้ทำคู่ขนานไปแล้วมีความก้าวหน้า 95% คาดว่าจะลงนามสัญญาออกแบบกับจีนได้ภายในเดือนกรกฎาคมนี้

“มีที่ไหนแค่เซ็นลงนาม MOU กับจีน ตั้งแต่ธันวาคม 2557 ยังไม่ได้มีการเซ็นสัญญาออกแบบ แต่จีนได้ทำงานไปจนจะเสร็จแล้วเพียงแต่ยังไม่เป็นภาษาจีนทั้งหมด จึงขอให้ไปแปลมาเป็นภาษาอังกฤษ เพื่อความเข้าใจที่ตรงกันในระหว่างวิศวกรไทยและจีน จีนมั่นใจมากกว่าไทยจะต้องทำกับจีนแน่ มาถึงตอนนี้ถ้าไม่ออก ม.44 จะเบิกค่าออกแบบ

สรุปเงินลงทุนระบบรถไฟความเร็วสูง

เส้นทาง กรุงเทพ-นครราชสีมา-หนองคาย

ขบวนรถแบบ Wide Body (ล้านบาท)

ลำดับ	รายการ	กรุงเทพ- ภาชี	ภาชี- นครราชสีมา	นครราชสีมา- หนองคาย	รวม
1	ค่าก่อสร้าง	27,838	152,809	183,284	363,931
	• งานโยธา		94,651	113,464	208,116
	• งานระบบดินรถ		42,163	45,247	87,410
	• งานระบบราง		15,995	24,572	40,567
2	Rolling Stock		6,773	16,805	23,578
3	ค่าจ้างที่ปรึกษา		3,394	3,657	7,051
4	ค่าเวนคืนที่ดิน		1,188	1,984	3,172
	Total		192,002	205,729	397,732



หมายเหตุ : ราคาดังกล่าวเป็นราคาในเบื้องต้นซึ่งมีการปรับค่าด้วยอัตราเงินเฟ้อ โดยค่าก่อสร้าง, ค่าเวนคืน และค่าจ้างที่ปรึกษา ปรับด้วยอัตราเงินเฟ้อที่ 2.5% ต่อปี ขณะที่ Rolling Stock ปรับด้วยอัตราเงินเฟ้อที่ 1.67% ต่อปี

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม



ได้หรือ และงานจะก้าวหน้าได้อย่างไร

แหล่งข่าวบอกอีกว่า มาตรา 44 ยังช่วยให้การเบิกจ่ายค่าออกแบบ 1,824 ล้านบาท ค่างานและงวดงานไม่ต้องปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 ที่หน่วยราชการต้องยึดถือปฏิบัติในการจัดซื้อจัดจ้าง ทั้งเรื่องการเบิกเงินล่วงหน้า (Advance Payment) ที่เรียกเก็บ ณ วันทำสัญญาว่าจ้างก่อสร้าง ที่คาดว่าจะประมาณ สิงหาคม-กันยายน 2560 นี้ ซึ่งจะเบิกที่ 10% แต่ของโครงการนี้ขึ้นอยู่กับสัญญาที่ตกลงกัน ปัจจุบันหน่วยงานที่รับผิดชอบยังไม่แน่ใจว่าจะเป็นตัวเลขเท่าไร หากเรียกมาถึง 30% ก็ขึ้นกับว่ารัฐบาลจะตกลงในสัญญาหรือไม่?

นอกจากนี้ในเรื่องของระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ

“

“ม.44 ที่ออกมา จะช่วยให้เงินสามารถเบิกเงินค่าออกแบบที่ทำไปแล้วได้ เพราะหากไม่ออก ม.44 หน่วยงานไหนจะเป็นคนจ่าย เมื่อยังไม่เซ็นสัญญาว่าจ้างจะให้ สนข. หรือการรถไฟ ก็ไม่มีใครรับ เพราะต้องขออนุมัติกรมบัญชีกลางเบิกจ่าย เมื่อ ม.44 ออกมาก็ทำให้หน่วยงานที่รับผิดชอบต้องเป็นผู้จ่ายเงินค่าออกแบบประมาณ 1,824 ล้านบาทให้กับจีน”

”

ตามเงื่อนไขข้อ 2 ในส่วนที่ 3 นั้น จะชี้ให้เห็นว่า ทุกอย่างจะต้องเป็นสเปกของประเทศไทย ปัจจุบันการออกแบบของจีนอยู่ในขั้น Detail Design เป็นการออกแบบรายละเอียดที่สามารถนำไปใช้งานได้ทันที หากไม่ใช้มาตรา 44 เข้ามาดำเนินการ ในขั้นตอนนั้นจะผิดกฎหมาย เพราะเป็นการล็อกสเปก และทำให้เกิดการฮั้วประมูลได้ง่าย

“ม.44 ช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องไม่มีความผิดตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2542 ที่เรียกกันว่า กฎหมายฮั้วประมูล จึงไม่มีความผิดไม่ต้องเข้าข่ายถูก ป.ป.ช.สอบ”

อย่างไรก็ดี มีคำถามเกิดขึ้นในแวดวงวิศวกรรม และหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ว่าเหตุใดรัฐบาลประยุทธ์ ไม่นำแบบที่ ‘สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร’ (สนข.) เคยว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาต่างๆ ร่วมออกแบบรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพ-หนองคาย ไว้แล้วมาดำเนินการ เพราะในความเป็นจริงแบบรถไฟความเร็วสูงสายนี้ ช่วงที่ 2 ก็ออกในสมัยที่ พล.อ.อ. ประจิน จั่นตอง เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ดูแลอยู่แล้ว ส่วนในช่วงที่ 1 ออกแบบสมัยรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

ช่วงที่ 1 กรุงเทพ-โคราช ระยะทาง 250 กิโลเมตร โดยบริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (MAA Consultants Co.Ltd. และบริษัทอื่นๆ ลงทุน 192,002 ล้านบาท รวมค่าเวนคืนแล้ว

ช่วงที่ 2 โคราช-หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร ว่าจ้างบริษัทเอเชียนเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (AEC) และบริษัทอื่นๆ ลงทุน 184,442 ล้านบาท รวมค่าเวนคืนแล้ว

“แบบที่ออกเป็นรถไฟความเร็วสูง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีการกำหนดจุดเวนคืน การวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ ทั้งมูลค่าทางการเงิน มูลค่าทางเศรษฐกิจ รูปแบบการลงทุนฯ ไวชัดเจน และถ้ารัฐจะปรับเป็นรถไฟความเร็วสูง (ปานกลาง) ความเร็ว 180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ก็สามารถปรับแก้ได้ทันที”

ส่วนในเรื่องของระบบและแรงกระทำต่อโครงสร้างทางวิ่งของรถไฟความเร็วสูงนั้น ในแบบที่ MAA และ AEC ได้ออกแบบไว้จะเป็นไปตามมาตรฐานยุโรป (European Standard) เป็นหลักและยังมีข้อกำหนดจาก British Standard BS 5400 เป็นต้น



และการออกแบบที่เป็นมาตรฐานยุโรป เป็นที่ยอมรับกันทั่วโลกเพราะมีการพัฒนาระบบขนส่ง และรถไฟความเร็วสูงมาเป็นเวลานาน

“ขนาดรางมาตรฐาน กว้าง 1.435 เมตร เป็นแบบ 2 รางไป-กลับ ตรงช่วงสถานี จะเป็น 4 ราง ส่วนจุดเริ่มต้น ในกรุงเทพฯ จะอยู่ที่สถานีบางซื่อ ผ่านบ้านภาชี สระบุรี ไปถึงโคราช จะมีจุดจอด 4 สถานี ซึ่งแบบที่ สนช.เก็บไว้จะเป็นเส้นทางเดียวกับที่จีนออกแบบ กรุงเทพฯ-โคราช”

ด้านการลงทุนนั้น จะเป็นการเปิดกว้าง ประมาณ 5 แบบ ตัวอย่างเช่น PSC -Gross Cost ทั้งรัฐลงทุนทั้งหมด แต่จ้างเอกชนมาเป็นผู้ดำเนินการ และซ่อมบำรุง หรือ แบบ PPP-Net Cost เป็นรูปแบบการให้สัมปทานเอกชนลงทุนและจัดเก็บรายได้เป็นการกำหนดผลตอบแทนขั้นต่ำที่เอกชนจะได้รับ ซึ่งผลตอบแทนนี้จะครอบคลุมต้นทุนการดำเนินงานของเอกชน หากเอกชนมีผลขาดทุน รัฐอาจจะต้องจ่ายเงินชดเชย (Subsidy) และหากมีกำไรต้องจ่ายคืนรัฐ ตามที่ได้ตกลงไว้ ฯลฯ

ที่สำคัญโครงการรถไฟความเร็วสูง ที่อยู่ในมือ สนช.ขณะนี้ จะต้องปฏิบัติตามระเบียบและกฎหมายไทยในเรื่องการจัดทำโครงการในทุกๆ ประเด็น และหากผู้รับเหมาพร้อมกลุ่มแบบกิจการร่วมลงทุน (Consortium) กิจการร่วมค้า (Joint venture) หรือรูปแบบอื่นที่หน่วยงานได้กำหนดไว้ ผู้รับเหมาที่เป็นผู้รับผิดชอบหลัก (Lead firm) จะต้องขึ้นทะเบียนไว้กับกรมบัญชีกลางด้วย

“พูดง่าย ๆ Lead firm ต้องเป็นผู้รับเหมาไทย แต่โครงการรถไฟไทยจีน Lead firm จะเป็นผู้รับเหมาไทยหรือไม่นั้น ยังไม่มีนโยบายออกมาชัดเจน แต่ถ้าใช้เทคนิคแบบ overslange คือห้อย segment แต่ละชิ้นมาต่อ ๆ กัน แบบนี้ผู้รับเหมาไทยทำได้ แต่ถ้าออกมาเป็นเทคนิคเฉพาะของจีน ผู้รับเหมาไทยก็อาจจะลำบาก ก็คงต้องให้จีนเป็น Lead firm เพราะจีนเป็นผู้ออกแบบ เป็นที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างอยู่แล้ว”

แหล่งข่าวบอกอีกว่า มีการตั้งคำถามในกลุ่มสภาฯว่า ทำไม? ค่าออกแบบของจีนจึงแพงกว่าบริษัทของไทย โดยจีนใช้งบประมาณ 1,824 ล้านบาท แต่ที่ สนช.ว่า

จ้าง MAA และ AEC ออกแบบประมาณไม่ถึง 1 พันล้านบาทซึ่งมีการกล่าวอ้างกันว่าเป็นเพราะจีนออกแบบในขั้น Detail Design ถือเป็นการออกแบบรายละเอียด ที่สามารถนำไปใช้งานได้ทันที แต่ของไทยเป็นแบบ Definitive Design จึงทำให้ราคาต่างกันมาก

“ความจริงที่ สนช. ออกจะเป็น Definitive Design เฉพาะในส่วนของเทคนิคที่จะเป็นการเปิดกว้าง ให้ผู้รับเหมาสามารถเลือกเทคนิคได้กว้าง ทั้งเทคนิคยุโรป อเมริกา ญี่ปุ่น เสนอมาเพื่อแข่งขันในด้านเทคนิคว่าใครจะดีกว่ากัน จากนั้นของใครดีค่อยมาเปิดซองราคา แต่ของจีนที่ทำเป็น Detail Design เป็นการล็อกสเปกในเรื่องเทคนิคไว้หมดแล้ว ว่าต้องเป็นรายนั้นเท่านั้นจึงจะได้งาน ตรงนี้ถ้าไม่มี ม.44 ออกมา ผู้ที่เกี่ยวข้องผิดกราวรูด ถูก ป.ป.ช.สอบเพราะถือเป็นการล็อกสเปกชัดเจนนะ”

ดังนั้น การที่บี๊ตต้องรวบรัดออกมาตรา 44 เพื่อเร่งรัดโครงการรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-โคราช สิ่งแรกที่เกิดขึ้นก็คือกระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องจ่ายค่าออกแบบให้เงิน 1,824 ล้านบาทก่อน เพราะที่ผ่านมามีเงินออกแบบไปก่อนเกือบจะเสร็จสมบูรณ์ได้ 100% แต่ยังไม่รู้จะไปเบิกจ่ายที่หน่วยงานใด จากนั้นจะเข้าสู่โหมดของการประมูลงานก่อสร้างในช่วงเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม ภายใต้อาตรา 44 ที่ทำให้เจ้าหน้าที่ทุกคนที่เกี่ยวข้องปลอดภัยจากความผิด ทั้งที่รู้อยู่ดีคือการล็อกสเปกเพื่อประเคนจีนโดยตรง...!