



● **uwrrsnv kes-sebnv**  
กรุงเทพมหานคร

‘**รถไฟทางคู่**’ เป็นโครงการสำคัญที่รัฐบาลหวังจะใช้เพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งระหว่างเมือง โดยเปลี่ยนโหมดการขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนสูงมาเป็นระบบรางมากขึ้น แต่ช่วงที่ผ่านมาการประมูลรถไฟทางคู่เฟสแรก 5 เส้นทางต้องหยุดชะงักไปชั่วคราว เพราะรัฐบาลต้องการทำให้การแข่งขันเป็นธรรม เปิดกว้าง และโปร่งใสมากขึ้น

ย้อนไปเมื่อต้นปี 2560 การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้เปิดประมูลรถไฟทางคู่ทั้ง 5 เส้นทาง วงเงินลงทุนประมาณ 95,800 ล้านบาท ได้แก่ 1. เส้นทางนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร วงเงิน 19,000 ล้านบาท

- 2. เส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 116 กิโลเมตร วงเงิน 23,000 ล้านบาท
- 3. เส้นทางมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ 132 กิโลเมตร วงเงิน 28,000 ล้านบาท
- 4. เส้นทางหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร วงเงิน 9,800 ล้านบาท และ
- 5. เส้นทางประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร วงเงิน 16,000 ล้านบาท

โดยขณะนั้นคณะกรรมการประมูลได้พิจารณาผู้ผ่านคุณสมบัติเสร็จแล้ว แต่ ร.ฟ.ท. กลับเลื่อนวันประกาศผลผู้ผ่านคุณสมบัติออกไปอย่างไม่มีการกำหนด จากเดิมในวันที่ 20 ก.พ. 2560 เหตุเพราะมีกระแสข่าวว่า **“ผู้ใหญ่ในบ้านเมืองขอข้อมูลไปดู”**

जूวันที่ 23 ก.พ. 2560 ฟักีฝ่าเปรียงเมื่อ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ในฐานะหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ใช้อำนาจตามมาตรา 44 ออกคำสั่งฉบับที่ 10/2560 ปลดนายวุฒิชัย กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ พ้นตำแหน่ง ซึ่งผู้ใหญ่ในกระทรวงคมนาคมประสานเสียงกันว่า เป็นเพราะการประมูลรถไฟทางคู่ล่าช้าแถมยังมีกรร้องเรียนจำนวนมาก และยังสั่งการให้ปรับโครงสร้างคณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท. ใหม่

ในวันเดียวกัน คสช. ได้ออกคำสั่ง 11/2560 ให้ตั้งคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ

# เกมฮุบ ‘รถไฟทางคู่’ ‘รายกลาง’ วกกำล้ง ‘บึกรับเหมา’



(ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้าง) ขึ้นมากำกับ การประมูลโครงการรถไฟทางคู่ 7 เส้นทาง ประกอบด้วย รถไฟทางคู่เฟส 1 ที่กำลังประกวดราคา 5 เส้นทาง และโครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 2 เส้น ได้แก่ 1. เส้นทางสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร วงเงินประมาณ 10,000 ล้านบาท และ 2. เส้นทางชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร วงเงิน 24,000 ล้านบาท

สุดท้ายซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้างตัดสินใจ **ล้างไพ่ สั่งล้มประมูลรถไฟทางคู่เฟส 1 ทั้ง 5 เส้นทาง พร้อมให้ปรับเงื่อนไขการประมูล (TOR) ใหม่ทั้งหมด** โดยให้เหตุผล 4 ข้อ คือ 1. TOR เดิมกำหนดสัดส่วนผลงานของผู้เข้าร่วมประมูลสูงเกินไป จนกีดกันไม่ให้ผู้รับเหมารายเล็กและรายกลางเข้าร่วมประมูล 2. กำหนดมูลค่าสัญญาแต่ละโครงการสูงเกินไป จนทำให้ผู้รับเหมารายเล็กไม่สามารถเข้าร่วมประมูลได้ 3. กีดกันผู้รับเหมารายย่อยทางอ้อม โดยไม่ให้เจ้าของเทคโนโลยีระบบ

อาณัติสัญญาธรรมมีอื่กับผู้รับเหมารายย่อย และ 4. กำหนดให้รวมเครื่องจักรเฉพาะที่ใช้ในการก่อสร้างไว้ในสัญญา ซึ่งเป็นกรไม่โปร่งใส **เงื่อนไข TOR ใหม่จึงฮอปรถไฟทางคู่ 5 เส้นทาง จาก 5 สัญญาเป็น 13 สัญญา** โดยในจำนวนนี้มีสัญญาติดตั้งระบบอาณัติสัญญา 3 ฉบับ ขณะเดียวกันได้ลดมูลค่าสัญญาลงให้เหลือประมาณ 5,000-10,000 ล้านบาทต่อสัญญาและตัดการซื้อเครื่องจักรบางประเภทออกไปด้วย

จากนั้น ร.ฟ.ท. ได้ทยอยเปิดประมูลรถไฟทางคู่ 5 เส้นทางใหม่เป็นรอบที่ 2 เริ่มตั้งแต่เดือน พ.ค. ที่ผ่านมา ปรากฏว่า **TOR ใหม่** เปิดกว้างให้ **“ผู้รับเหมารายกลาง”** เข้าร่วมประมูลได้มากขึ้น จากเดิมที่มีเฉพาะรายใหญ่หรืออยู่ในตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกิจการร่วมค้าจากต่างประเทศเท่านั้นที่ยื่นข้อเสนอ

เห็นได้จากการเปิดประมูลทางคู่รอบที่ 2 เส้นทางแรก **หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์** ที่มีผู้ยื่นข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิคเพิ่ม



ขึ้นจาก 8 รายเป็น 13 ราย ส่วนเส้นทางที่ 2 **นครปฐม-หัวหิน** จำนวน 2 สัญญา มีผู้ยื่นข้อเสนอเพิ่มจาก 6 ราย เป็น 11-12 ราย

แต่เมื่อถึงกระบวนการเคาะราคาเส้นทาง หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เมื่อวันที่ 27ก.ค.ปรากฏว่า ผู้รับเหมายักษ์ใหญ่ในตลาดหลักทรัพย์อย่าง **บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือITD** ก็ยังเป็นรายที่เสนอราคาต่ำที่สุด 5,807 ล้านบาท และต่ำกว่าราคากลางเกือบ 20% ขณะที่ผู้รับเหมารายอื่นที่มีส่วนผสมทั้งรายใหญ่ และรายกลางที่ผ่านคุณสมบัติเข้าร่วมประมูล 11 ราย

สิ่งที่เกิดขึ้นสะท้อนว่า แม้ TOR จะเปิดกว้างอย่างไร แต่สุดท้าย “ผู้รับเหมารายกลาง” ก็ต้องเหนื่อยมาก ถ้าหากต้องแข่งขันกับรายใหญ่ที่เป็นเจ้าตลาดที่มี “ทุนหนา”

**จึงต้องจับตาการประมูลอีก 12 สัญญา ที่เหลือว่าจะมีผู้รับเหมารายกลางจะแทรกตัวเข้ามาได้หรือไม่**

โดยเฉพาะในโครงการรถไฟทางคู่ **เฟสที่ 2 จำนวน 9 เส้นทาง มูลค่าเกือบ 400,000 ล้านบาท** ซึ่งกระบวนการในขณะนี้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท. แล้ว 8 เส้นทาง แต่ยังไม่มีการใดผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) ซึ่งตามแผนคาดว่าจะเริ่มเปิดประมูลได้ในปี 2561

โดยหากพิจารณาตามไทม์ไลน์การดำเนินการ นับว่าค่อนข้าง “ล่าช้า” เมื่อเทียบกับเป้าหมายเดิมที่จะขออนุมัติ ครม. ทั้งหมดในช่วงกลางปีที่ผ่านมา และลงนามสัญญาในปี 2560

ก็ได้แต่หวังว่า โครงการรถไฟทางคู่ทั้ง 16 เส้นทางแม้จะล่าช้า นอกจากจะให้มาขอขวัรี เพราะประชาชนรออยู่แล้ว

เกมนี้ “บีกรับเหมา” จะยังคง “สูบ” แค้กก่อนโตไปครองได้อีกหรือไม่?

**หนังสือพิมพ์ ข่าวสด ติดตาม !**