

แว่วเสียงหวูดรถไฟลาว-จีน...สะท้อนใจ...ทำไมไทยยังย่ำอยู่ที่เดิม



■ ■ สปป.ลาว...จากที่เคยวางยุทธศาสตร์ของชาติว่าจะเป็น “เบตเตอร์แห่งอาเซียน” ซึ่งก็ทำได้สำเร็จตามเป้าหมายไปแล้ว...จนมาวันนี้ สปป.ลาวได้ประกาศยุทธศาสตร์ชาติเพิ่มเติมอีก...นั่นก็คือ...สปป.ลาว จะกลายเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยง GMS (ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง)...เพราะมีความได้เปรียบของการตั้งอยู่บนพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง สามารถเชื่อมโยงประเทศสมาชิก GMS ได้แก่ ไทย สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม เมียนมา และจีนตอนใต้ ที่มีโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว ทุกสาย...และเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงลาว-จีน...ได้เปิดการเดินรถเที่ยวแรกไปแล้วเมื่อ 2 ธันวาคมที่ผ่านมา...ทำให้ สปป.ลาว ขยายขอบข่ายของการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยง GMS โดยเชื่อมโยงกับเส้นทางขนส่งสำคัญของจีนต่อเนื่องไปถึงยุโรป ซึ่งถือเป็นการเปิดประตูการค้าที่ยกระดับความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลกได้อย่างน่าจับตามอง ดังนั้น จึงไม่แปลกใจเลยที่ในเวลาอันสั้น สปป.ลาว เป็นหนึ่งในประเทศอาเซียนที่นักลงทุนให้ความสนใจเป็นอันดับต้น และมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงกว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน

เหลือवलกลับมาดูที่ไทยเอง...ก็ต้องยอมรับความจริงที่ว่า...ความสำเร็จของการเปิดให้

บริการรถไฟความเร็วสูงลาว-จีนเป็นเครื่องสะท้อนให้เห็นความล้มเหลวของรัฐบาลไทยในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพราะไม่สามารถจะผลักดันการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้สำเร็จลุล่วงได้ เพราะจนถึงขณะนี้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ในเฟสแรก เส้นทางกรุงเทพฯ-โคราช ระยะทาง 250 กม. กลับมีความคืบหน้าไปเพียง 2.7% เท่านั้น และไม่รู้จะต้องใช้เวลาอีกกี่สิบปีกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งโครงการ

มีการพูดกันเล่นๆ ในกลุ่มผู้รับเหมาและที่ปรึกษาว่า หลังจากที่มีการรถไฟฯ ได้รับมอบขบวนรถไฟโดยสาร จากเยอรมนีแล้ว ในอนาคตเราอาจจะได้รับบริการขบวนรถไฟลาว-จีนได้อีก หากการพัฒนากระบวนการขนส่งทางราง และรถไฟไทยยังย่ำอยู่กับที่แบบนี้ และแทบไม่ต้องไปคาดหวังกับรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่จะเชื่อมต่อไปยังเวียงจันทน์กันเลยทีเดียว จะต้องใช้เวลาอีกกี่สิบปีเอาแค่การประมูลก่อสร้างรถไฟสายสีส้ม ของการรถไฟฯจนส่งมอบจนแก่ประเทศไทย (รฟม.) ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่เปิดประมูลมาตั้งแต่ต้นปี 2563 ผ่านมาจะครบ 2 ปีเข้าไปแล้ววันนี้ก็ยังไม่มีความคืบหน้า หลังจาก รฟม.สั่งยกเลิกการประมูลโครงการเดิมไปตั้งแต่ต้นปี'64

ส่วนโครงการรถไฟฯ สายสีม่วงใต้ (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) วงเงินกว่า 78,000 ล้านบาท ที่แม้ รฟม.จะปลดล็อกเงินหน้าจัดประมูลต่อไป

ได้ โดยยอมกลับมาใช้เกณฑ์ประมูลด้านราคา (Price Only) หลังจากมีความพยายามจะใช้เกณฑ์คัดเลือกด้านราคา+บวกเทคนิค (Price Performance) ตามโครงการรถไฟฯ สายสีส้ม แต่เครือข่ายองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน(ประเทศไทย) ที่เป็นผู้ร่วมสังเกตการณ์ไม่เล่นด้วย ทำให้ต้องกลับมาดำเนินการประมูลตามปกติ

ล่าสุดมีรายงานสะพัดในวงการรับเหมาว่า แม้ รฟม.จะจัดประมูลโดยใช้เกณฑ์ปกติ แต่ก็ยังมีรายการหมกเม็ด กำหนดคุณสมบัติกลุ่มรับเหมาที่จะเข้าประมูล จะต้องมีส่วนงานก่อสร้างอุโมงค์กับภาครัฐตามที่กำหนด ซึ่งเมื่อพิจารณาตามเกณฑ์คุณสมบัติดังกล่าว ทำให้มีกลุ่มทุนรับเหมาในประเทศเพียง 3-4 รายในเมืองไทยเท่านั้น ที่มีสิทธิ์เข้าร่วมประมูลด้วยเหตุนี้ จึงมีข่าวแพร่สะพัดในวงการรับเหมาว่า โครงการสายสีม่วงใต้ที่แยกแฉ่องนางประมูลออกเป็น 5 สัญญา (4+1) คงจะมีมหกรรมแบ่งเค้กเนื้องานกันไป โดยคาดว่ากลุ่มทุนรับเหมายักษ์ที่ประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย ฯ กลุ่ม ช.การช่าง กลุ่มยูนิค และ STECON จะแบ่งกันไปคนละสัญญา

ส่วนกรณีที่ รฟม.คมนาคมระบุว่า การประมูลรถไฟฯ สายสีส้ม อาจจะกลับไปใช้เกณฑ์พิจารณาเลือกโดยอาศัยเกณฑ์ราคา Price Only ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) นั้น แหล่งข่าวในวงการรับเหมา กล่าวว่า เป็นเครื่องสะท้อนให้เห็นว่าสิ่งที่ รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกดำเนินการมาในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา เป็นการดำเนินการที่ขัดมติ

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 900	Section: First Section/โลกธุรกิจ		
	วันที่: พุธ 15 ธันวาคม 2564		
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 14840	หน้า: 6(ล่าง)
	Col.Inch: 49.76	Ad Value: 44,784	PRValue (x3): 134,352
คอลัมน์: หมุนตามทุน: แว่วเสียงหวูดรถไฟลาว-จีน...สะท้อนใจ...ทำไมไทยยังย่ำอยู่ที่เดิม			
คลิป: ขาว-ดำ			

กรม.หรือไม่ และเท่ากับโยนกลองหรือลอยแพ ฝ่ายบริหาร รฟม.และกรรมการคัดเลือก และหากจะให้ของขวัญปีใหม่แก่ประชาชน ทั้งรฟม.คมนาคมและนายกฯควรจะได้ลงมาเร่งรัดการดำเนินโครงการนี้ให้สะดึงน้ำเสียที่ สิ่งที่ รฟม.และกรรมการคัดเลือกดำเนินการไปก่อนหน้านี้คืออะไร เป็นการตีความไปเกินขอบเขตมติ กรม.กระนั้นหรือ แล้วอย่างนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความล่าช้าในการดำเนินโครงการไปเป็นปี จนทำให้ประเทศชาติสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ ประชาชนผู้ใช้บริการสูญเสียโอกาสในการใช้บริการและอาจทำให้ รฟม.เองต้องมีการระบายเพิ่มมากขึ้นในการดูแลระบบรถไฟฟ้าในส่วนที่จะก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนคือรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก(ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) สิ่งเหล่านี้จะไม่ต้องมีผู้รับผิดชอบใดๆ เลยหรือ

เรื่องของเรื่องก็คือการที่ไทยประกาศยุทธศาสตร์ว่าจะป็นศูนย์กลางของสารพัดสิ่งนั้นเมื่อหันมาดูผลในทางปฏิบัติ พบแต่ความล่าช้าและปัญหา ทำให้ประเทศอื่นๆ วิ่งแซงหน้าไทยไปหมดแล้ว ไม่ใช่แค่ลาววันนี้เวียดนามเองที่มาถึงก็วิ่งแซงหน้าไทยไปแล้วในอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าตอนนี้เขามีรถยนต์ประจำชาติไปแล้ว (รถยนต์ไฟฟ้า) และกำลังไปบุกตลาดรถยนต์ทั่วโลก...!! ไทยควรเลิกประกาศยุทธศาสตร์แล้วหันมาลงมือทำงานจริงๆ จังๆ กันได้แล้ว

กระบองเพชร