



รถไฟทางคู่ 1.2 แสนล้าบบาท บพิสูจันภาวะผู้นำ



เมื่อวานนี้ ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ รองหัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ นพ.วรงค์ เดชกิจวิกรม หัวหน้าพรรคไทยภักดี ได้เข้าชี้แจงคณะกรรมการ ตรวจสอบการประกวดราคาก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายเหนือช่วง เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และสายอีสานช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม

คณะกรรมการชุดนี้ นายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งแต่งตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2564

1. ดร.สามารถ ได้ชี้ให้เห็นถึงสาเหตุที่ทำให้การประมูลรถไฟทางคู่ สายเหนือและสายอีสานมีราคาประมูลต่ำกว่าราคากลางเท่ากัน คือ แค่ 0.08% เท่านั้น ว่าเกิดจากการแก้ที่ไออาร์ ไม่นำที่ไออาร์การประมูลไฟ ทางคู่สายได้มาใช้ ซึ่งสายได้มีราคาประมูลต่ำกว่าราคากลางถึง 5.66%

ถ้าสายเหนือและสายอีสานสามารถประหยัดได้ 5.66% จะคิด เป็นเงินจำนวนมากถึงกว่า 7,200 ล้านบาท

ยิ่งไปกว่านั้น เมื่อเปรียบเทียบกับการประมูลไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ของการรถไฟฯ หน่วยงานเดียวกัน ซึ่ง

แบ่งการประมูลงานโยธาออกเป็น 14 สัญญา โดยได้แยกประมูลงานระบบอาณัติสัญญาณออกจากงานโยธา ปรากฏว่าสามารถประหยัดค่าก่อสร้างได้ถึง 14.65% คิดเป็นเงินจำนวนมากถึง 17,353 ล้านบาท

2. ดร.สามารถ ระบุว่า การขอเปลี่ยนที่โออาร์ตามหนังสือของกระทรวงคมนาคม ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2563 จากเดิมที่เลขแบ่งการประมูลสายเหนือออกเป็นสัญญา 7 สัญญา ประกอบด้วยงานโยธาและระบบราง 6 สัญญา และงานระบบอาณัติสัญญาณ 1 สัญญา เหลือเพียง 3 สัญญา โดยรวมประมูลงานระบบอาณัติสัญญาณเข้ากับงานโยธา อาจเข้าข่ายองค์ประกอบความผิดตามมาตรา 4, 9, 10, 11, และ 12 แห่ง พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2542

3. ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบอาณัติสัญญาณนั้น ดร.สามารถได้เสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณา กรณีการรถไฟฯ กำหนดให้ผู้รับเหมาเสนอระบบอาณัติสัญญาณได้ไม่เกิน 2 ยี่ห้อ หากผู้รับเหมาเสนอ 2 ยี่ห้อและเขาชนะการประมูล เขาอาจเลือกใช้ยี่ห้อที่มีราคาถูกลงกว่า ซึ่งจะทำการรถไฟฯ เสียผลประโยชน์หรือไม่? และจะเป็นการเอื้อประโยชน์ให้ผู้รับเหมาหรือไม่?

ดร.สามารถ ได้ขอให้คณะกรรมการฯ ไปตรวจสอบว่า การรถไฟฯ เคยประมูลราคารางเหล็ก มีผู้เสนอรายหนึ่งเสนอโรงงานผลิตรางมาหลายโรงงาน ปรากฏว่ามีราคาต่ำสุด ในขณะที่ผู้เสนอรายอื่นทุกรายเสนอมาเพียงโรงงานเดียว จึงร้องเรียนมาที่การรถไฟฯ ซึ่งการรถไฟฯ ได้สอบถามไปที่กรมบัญชีกลาง กรมบัญชีกลางให้ความเห็นว่าการเสนอราคาหลายโรงงานมาหลายโรงงานเป็นการเสนอแบบ “เพื่อเลือก” ซึ่งไม่สามารถทำได้ ในที่สุดการรถไฟฯ ต้องยกเลิกการประมูลครั้งนั้น ดร.สามารถได้ย้ำให้คณะกรรมการฯ ไปตรวจสอบว่าจริงหรือไม่

4. หากลองเปรียบเทียบคำอธิบายของการรถไฟฯ ที่มีออกมา ก่อนนี้ เทียบกับข้อโต้แย้งของ ดร.สามารถ เพื่อพิจารณาว่า คำชี้แจงของฝ่ายที่ยืนยันว่าทำถูกแล้ว กับคำโต้แย้งของฝ่ายตรวจสอบ ฝ่ายไหนมีน้ำหนักมากกว่ากัน

(1) การรถไฟฯ บอกว่า การแบ่งสัญญาออกเป็นสัญญาย่อยหลายสัญญาทำให้การบริหารจัดการโครงการจะเกิดความซับซ้อน เช่น การขออนุมัติทำงานต้องเสนอทุกสัญญา ได้แก่ การขออนุมัติแผนงานก่อสร้าง, การประกนภัยในงาน, วัสดุและฝีมือการทำงาน, เครื่องจักรก่อสร้าง อุปกรณ์ของผู้รับจ้าง งานชั่วคราว, สำนักงานสนาม, ที่พักบริเวณหน้างาน, การประสานงานกับส่วนราชการและผู้รับจ้างรายอื่น เป็นต้น

ดร.สามารถโต้แย้งว่า ร.ฟ.ท.สามารถแก้ระเบียบการบริหารไม่ให้เกิดความยุ่งยาก ซ้ำซ้อนได้ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการขออนุมัติของผู้รับเหมา การที่ผู้คุมงานวินิจฉัยเรื่องเดียวกันแต่ได้ผลต่างกันก็เป็นเรื่องการบริหารภายในทั้งสิ้น

กรณีดินขุด ดินถม ในการก่อสร้างหากมีดินขุดในสัญญาหนึ่ง ก็สามารถนำไปถมในสัญญาไหนก็ได้ อยู่ที่การบริหาร แต่ดินที่ขุดขึ้นมาไม่สามารถนำไปถมได้ทั้งหมด ต้องตรวจสอบก่อนว่าถูกสเปกหรือไม่

กรณีแยกประมูลงานระบบอาณัติสัญญา อาจได้ผู้รับเหมาไม่พร้อมกัน ก็อยู่ที่การบริหาร ถ้ามว่า ทำไมผู้รับเหมาขนาดใหญ่จึงสามารถบริหารผู้รับเหมาช่วงหลายรายได้ แล้วทำไมการรถไฟฯ จึงทำไม่ได้

(2) ร.ฟ.ท.แจงว่า ในกรณีที่แบ่งเป็นสัญญาใหญ่สามารถลดค่าใช้จ่ายค่าดำเนินการ ส่วนแบ่งเป็นสัญญาย่อยจะเพิ่มค่าใช้จ่ายด้านสำนักงานสนาม ผู้ควบคุมงาน เครื่องจักร ยานพาหนะ ค่าจ้างที่ปรึกษา PMC (Project Management Consultant) และที่ผ่านมายังทำให้ใช้เวลาดำเนินโครงการนานกว่า

ดร.สามารถโต้แย้งว่า สิ่งเหล่านี้ไม่ได้เป็นค่าใช้จ่ายหลัก สำนักงานสนาม เป็น Knockdown สามารถใช้งานได้หลายครั้ง เครื่องจักร ยานพาหนะ สามารถใช้งานได้หลายโครงการ

ผู้คุมงาน และที่ปรึกษา PMC จ้างเป็นสัดส่วนกับราคากลาง ไม่ได้เพิ่มขึ้นแม้จะแบ่งเป็นหลายสัญญา

ส่วนประเด็นเรื่องระยะเวลาในการก่อสร้างว่าถ้าขอย่อยสัญญาย่อยจะช้านั้น ก็ไม่เป็นความจริงเสมอไป

มีคนมาช่วยทำงานหลายคน งานย่อยเสร็จเร็วกว่า นั่นคือเหตุผลที่ผู้รับเหมาขนาดใหญ่จ้างผู้รับเหมาช่วง ให้มาทำงานแทนตน โดยแบ่งงานเป็นช่วงๆ

5. น่าสนใจว่า เมื่อนายกฯ พลเอกประยุทธ์ได้เปิดโอกาสรับฟังข้อมูลข้อเท็จจริงรอบด้านแล้ว หลังจากนั้น จะ “ได้ยิน” เสียงทักท้วง และข้อมูลที่ชัดเจน หักล้างคำอธิบายของ ร.ฟ.ท.ได้ชัดเจนนั้นหรือไม่?

หวังว่า กระทรวงคมนาคมเอง จะใจกว้าง เห็นถึงผลประโยชน์ส่วนรวมเป็นสำคัญ

และเชื่อว่า นายกฯ จะแสดงภาวะผู้นำในยามต้องตัดสินใจ

สารลัม