

3 อำนาจระหว่างบรรทัด



รู้ทันทางคู่ 1.28 แสนล้านบาท
ต้องไม่ใช่ 'บุฟเฟต์คาบิเน็ต'

รู้ทันทางคู่ 1.28 แสนล้านบาท ต้องไม่ใช่ 'บุฟเฟต์คาบิเน็ต'



ผมเป็นคนหนึ่ง ที่สนับสนุนการก่อสร้างรถไฟทางคู่
เส้นทางใหม่ สายเหนือ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-
เชียงใหม่ และสายอีสาน ช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-
ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม มูลค่ารวม 1.28 แสน
ล้านบาท

ผมสนับสนุนมาแต่ไหนแต่ไร และออกจะ
รำคาญใจเมื่อรัฐบาลที่ผ่านๆ มา เอาแต่ไม้ ไม่เคย
จะผลักดันจริงจังจนถึงจุดที่เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมจริง
ในยุครัฐบาลพลเอกประยุทธ์ ยุค คสช. ต่อเนื่องมา
ถึงปัจจุบัน

แต่แน่นอน ผมไม่สนับสนุนการดำเนิน
โครงการใดๆ ในยุครัฐบาลใดๆ หากจะทำแบบ
"บุฟเฟต์คาบิเน็ต"

หากเกิดข้อพิรุณสงสัยก็ต้องทักท้วง ให้มีการ
ตรวจสอบชี้แจง ด้วยเหตุผลและข้อเท็จจริง มิใช่
ข้อกล่าวหาลอยๆ หรือคำอธิบายลวงๆ

1. ทราบว่า ขณะนี้ ร.ฟ.ท.ได้พิจารณาตรวจ
สอบคุณสมบัติและเจรจาต่อรองข้อเสนอด้านราคา
ของผู้ยื่นข้อเสนอต่ำสุดทั้ง 2 โครงการเสร็จแล้ว
แต่ยังไม่สามารถประกาศผลผู้ชนะประมูลทั้ง 2
โครงการตามกรอบเวลาที่วางไว้ได้ เพราะต้อง
ชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับข้อร้องเรียนการประมูล
ให้แล้วเสร็จก่อน

ทั้ง 2 โครงการ ถูกร้องเรียนให้มีการตรวจสอบ
โดยตั้งข้อสังเกตว่า การประมูลโครงการไม่โปร่งใส
ล็อกสเปก และส่ออื้อประมูล โดยเฉพาะกรณีผู้ยื่นข้อ
เสนอราคาต่ำสุดห่างจากราคากลางไม่มาก รวมทั้ง
การกำหนดเงื่อนไขรายละเอียดการประมูลที่ไม่เอื้อ
ให้เกิดการแข่งขันของผู้รับเหมาขนาดกลาง เพราะ
ไปแก้ไขจากที่ไออาร์เดิมที่ซูเปอร์บอร์ดยุค คสช.
เคยวางแนวทางไว้ เช่น การรวมงานติดตั้งระบบ

อาณัติสัญญาอนุญาตประมูลอยู่ในสัญญาเกี่ยวกับงานโยธา หรือการไม่แบ่งสัญญาเป็นสัญญาย่อยหลายๆ สัญญา เหมือนโครงการทางคู่สายใต้ที่ประมูลไปก่อนหน้านี้

2. นายฯฯ ลุงคู้ ได้ตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ การประกวดราคาก่อสร้างทางรถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และสายอีสานช่วง บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม (ตามคำสั่งแต่งตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2564)

ทราบว่า ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ และ นพ.วงศ์ เดชกิจวิกรม ได้เข้าไปชี้แจงแล้ว

ร.ฟ.ท.ก็ต้องไปชี้แจงเช่นเดียวกัน

จากนั้น คณะกรรมการตรวจสอบฯ ก็ต้องสรุป รายงานต่อนายฯฯ ลุงคู้ เพื่อตัดสินใจในฐานะผู้รับผิดชอบ สูงสุด ผู้นำรัฐบาล

3. โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย- เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร วงเงิน 7.29 หมื่น ล้านบาท ตามแผนเดิมจะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 6 ปี และสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร- นครพนม ระยะทาง 355 กม. วงเงินก่อสร้าง 5.54 หมื่นล้านบาท ตามแผนจะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 4 ปี

ร.ฟ.ท. ยังคงยืนยันว่าดำเนินการประมูลด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และประมูลด้วยวิธีการ อิเล็กทรอนิกส์ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ทุก ประการ

4. หลังพิจารณารับฟังข้อมูลและคำชี้แจงทาง ร.ฟ.ท.ด้วยแล้ว มีความเห็น ดังนี้

(1) ผลการเสนอราคาในการประมูลทั้ง 2 โครงการ น่ากังขามากจริงๆ

ใครที่เอ๊ะ! กับการจัดซื้ออย่างเสาไฟกินรี ก็ไม่แปลก ที่จะต้องเอ๊ะ กับผลเบื้องต้นของการประมูลโครงการ 1.28 แสนล้านบาท ทั้งสองโครงการนี้

โดยการประมูลรถไฟทางคู่สายเหนือและสาย อีสาน มีราคาประมูลต่ำกว่าราคากลางเท่านั้น คือ แค่ 0.08% เท่านั้น หรือแค่หลักร้อยล้านบาท จาก

โครงการมูลค่ารวมแสนกว่าล้านบาท

(2) จุดเปลี่ยนสำคัญของรถไฟทางคู่สายเหนือ คือ การขอเปลี่ยนที่ไออาร์ ตามหนังสือของกระทรวงคมนาคม ถึงเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2563

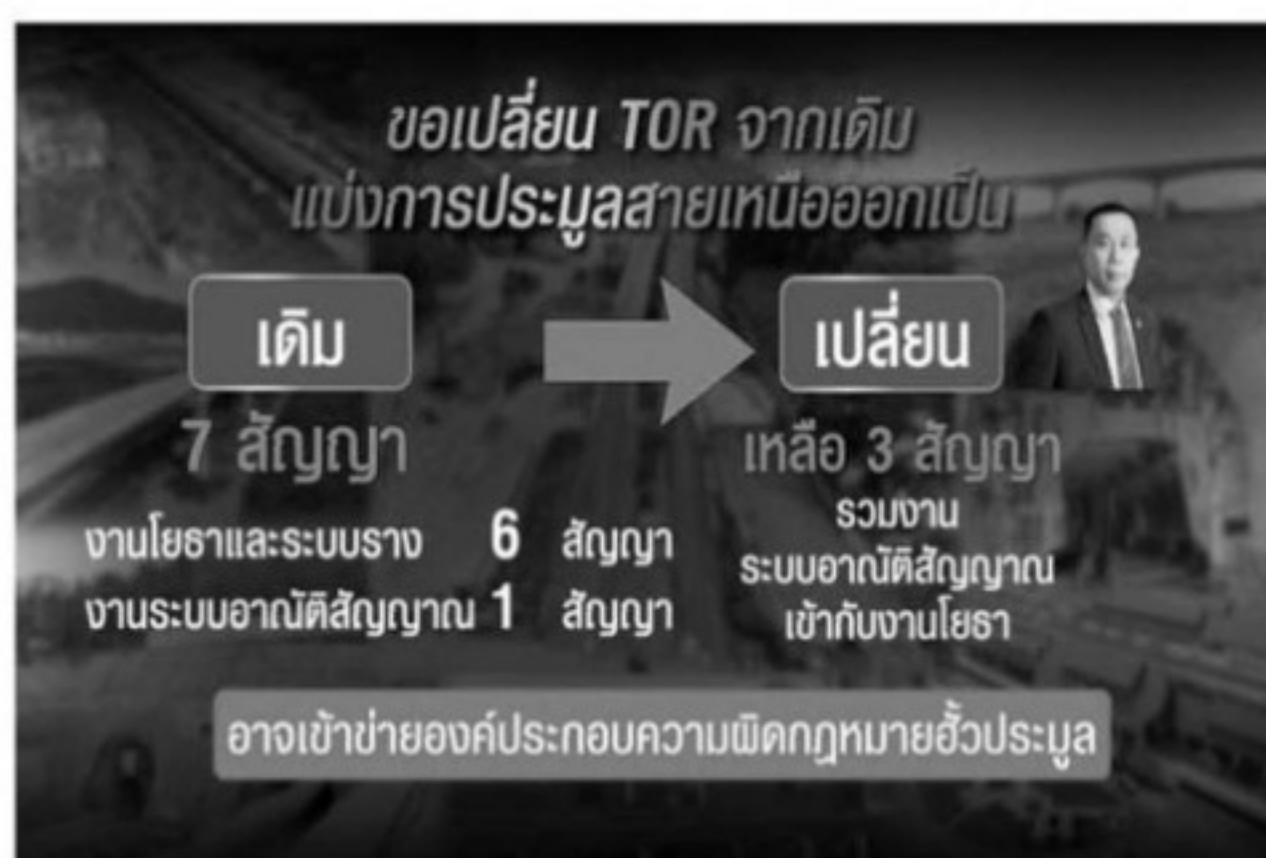
จากเดิมที่คณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง (คกจ.) ภายใต้ชูปเปอร์บอร์ดยุค คสช. โดย ดร.ประสาร ไตรรัตน์วรกุล เคยแบ่งการประมูล สายเหนือ ออกเป็นสัญญา 7 สัญญา ประกอบด้วย งานโยธาและระบบราง 6 สัญญา และงานระบบอาณัติสัญญาณ 1 สัญญา เพื่อให้เกิดการแข่งขันในการประมูล

มายุครัฐบาลเลือกตั้งปัจจุบัน ปรับแก้เหลือเพียง 3 สัญญา

และรวมประมูลงานระบบอาณัติสัญญาณเข้ากับงานโยธา

แถมยังเพิ่มเงื่อนไขผลงานของผู้รับเหมาที่จะเข้าประมูล ว่าต้องมีผลงาน 15% ของราคากลาง อันมีผลกีดกันผู้รับเหมาขนาดกลางบางรายที่เคยสามารถเข้าแข่งขันได้ในการประมูลทางคู่สายใต้ (กำหนดไว้ 10%) กลับไม่สามารถเข้าแข่งขันได้ในครั้งนี้

ทั้งหมด นอกจากเพิ่มอุปสรรคที่ทำให้การแข่งขันประมูลลดน้อยลงแล้ว ยังอาจเข้าข่ายองค์ประกอบความผิดกฎหมายฮั้วประมูล



(3) ในที่สุด ก็มีผู้เสนอราคาแข่งขันในแต่ สัญญาเพียงไม่กี่ราย

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/วิเคราะห์

วันที่: จันทร์ 12 กรกฎาคม 2564

ปีที่: 42 ฉบับที่: 14684

หน้า: 1(ล่างซ้าย), 3

Col.Inch: 161.97 Ad Value: 202,462.50

PRValue (x3): 607,387.50

ศิลปิน: สีสี่

คอลัมน์: อำนาจระหว่างบรรทัด: รุ้ทันทางคู่ 1.28 แสนล้านบาทต้องไม่ใช่ 'บุฟเฟต์คาบิเน็ต'

ผลการเสนอก็ปรากฏปริ้มๆ รากากลาง

ในขณะที่หากเทียบกับการประมูลรถไฟฟ้า
คู่สายใต้ก่อนหน้านี้ ซึ่งใช้แนวทางที่ไออาร์แบบ
ที่คณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง (คกจ.)
ภายใต้ซูเปอร์บอร์ดยุค คสช. โดย ดร.ประสาร
ไตรรัตน์วรกุล กำหนดไว้ นั้น ปรากฏว่า มีราคา
ประมูลต่ำกว่าราคากลางถึง 5.66%

(4) การประมูลรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วง
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ของการรถไฟฯ ก็แยกประมูล
งานระบบอาณัติสัญญาณออกจากงานโยธา และแบ่ง
การประมูลงานโยธาออกเป็น 14 สัญญา ปรากฏว่า
สามารถประหยัดค่าก่อสร้างได้ถึง 14.65% คิดเป็น
เงินจำนวนมากถึง 17,353 ล้านบาท

(5) ลองคิดดู

ถ้าสายเหนือและสายอีสาน สามารถประหยัดได้
5.66% จะคิดเป็นเงินจำนวนมากถึงกว่า 7,200 ล้านบาท
หรือถ้าประหยัดได้ 14.65% ก็จะคิดเป็นเงิน
จำนวนมากถึง 18,806 ล้านบาท

เงินจำนวนนี้ สามารถจะประหยัด หรือเป็น
“เงินทอน” ที่จัดสรรให้ ร.ฟ.ท.นำไปจัดซื้อหัวจักร
รถไฟ รวมถึงขบวนรถไฟใหม่ๆ มาบริการเพิ่มเติม
แก่ประชาชน พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพการ
ให้บริการได้อย่างมีนัยสำคัญ

ยกตัวอย่าง ตามภาพนี้ หากประหยัดแค่ใน
สัดส่วนพอๆ กับการประมูลทางคู่สายใต้ ก็จะมี
เงินเหลือพอจัดซื้อหัวจักรรถไฟรุ่นล่าสุดแบบนี้ได้
ถึง 55 คันเลยทีเดียว

(6) บรรดาคำอธิบายของ ร.ฟ.ท. ล้วนแต่ถูก
หักล้างโดยคำชี้แจงของ ดร.สามารถ เกือบทั้งหมด

เช่น อ้างว่า ถ้าขอยุติสัญญาย่อย โครงการจะช้า
ก็ไม่ใช่ความจริงเสมอไป เป็นเรื่องการบริหารภายใน
ทั้งสิ้น มีคนมาช่วยทำงานหลายคน งานย่อมเสร็จเร็ว
กว่า ผู้รับเหมาขนาดใหญ่จึงจ้างผู้รับเหมาช่วง ให้มา
ทำงานแทนตน โดยแบ่งงานเป็นช่วงๆ

กรณีอ้างค่าจ้างที่ปรึกษาคูมงาน ก็ไม่ใช่ค่าใช้จ่าย
หลัก แดมผู้คุมงานและที่ปรึกษา PMC ก็จ้างเป็น
สัดส่วนกับราคากลาง ไม่ได้เพิ่มขึ้นแม้จะแบ่งเป็น
หลายสัญญา

กรณีดินขุด ดินถม ในการก่อสร้าง ก็อยู่ที่
การบริหาร

กรณีแยกประมูลงานระบบอาณัติสัญญาณ อาจ
ได้ผู้รับเหมาไม่พร้อมกัน ก็อยู่ที่การบริหาร ถามว่า
ทำไมผู้รับเหมาขนาดใหญ่สามารถบริหารผู้รับเหมา
ช่วงหลายรายได้ แล้วทำไมการรถไฟฯจะทำไม่ได้

แต่ที่เห็นว่า ร.ฟ.ท.หักล้างไม่ได้เลย คือ การทำ
สัญญาย่อย และแยกระบบอาณัติสัญญาณจากงาน
โยธา จะลดอุปสรรคการเข้ามาแข่งขันของผู้รับเหมา
ขนาดกลาง ซึ่งจะเอื้อให้เกิดการแข่งขันมากขึ้น
แน่นอน

(7) ขอสนับสนุนให้นายกรัฐมนตรี พลเอก
ประยุทธ์ และ/หรือ รัฐมนตรีคมนาคม นายศักดิ์สยาม
ชิดชอบ โปรดพิจารณายกเลิกการประมูลข้างต้น แล้ว
ดำเนินการเปลี่ยนที่ไออาร์ไปใช้ตามแนวทางที่คณะ
กรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง (คกจ.) ภายใต้

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/วิเคราะห์

วันที่: จันทร์ 12 กรกฎาคม 2564

ปีที่: 42

ฉบับที่: 14684

หน้า: 1(ล่างซ้าย), 3

Col.Inch: 161.97 Ad Value: 202,462.50

PRValue (x3): 607,387.50

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: อำนาจระหว่างบรรทัด: รื้อทันทางคู่ 1.28 แสนล้านบาทต้องไม่ใช่ 'บุฟเฟต์คาบิเน็ต'



ซูปเปอร์บอร์ดยุค คสช. โดย ดร.ประสาร ไตรรัตน์วรกุล
เคยกำหนดไว้เดิม

ผู้รับเหมารายใดจะเสนอราคาน้อยกว่าเดิม หรือ
มากกว่าเดิม ไม่มีใครรู้แน่ แต่จะชัดเจนว่า เปิดทางให้มี
การแข่งขันมากขึ้น และไม่สู้มเสี่ยงผิดกฎหมายฮั้วประมูล

โครงการอาจเริ่มต้นก่อสร้างได้ช้ากว่าเดิม
ประมาณ 4-6 เดือน แต่ในสถานการณ์โควิดปัจจุบัน
ก็ไม่น่าจะแตกต่างกันมากนักในแง่ของงานก่อสร้าง

ทว่าการตัดสินใจเพื่อให้เกิดความโปร่งใส ชัดแจ้ง
โดยแก้ไขให้ถูกต้อง สิ้นครหาในขณะนี้ กลับจะ
เพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับโครงการลงทุนระบบราง
ที่กำลังจะตามมาอีกมหาศาลในอนาคตอันใกล้

สันติสุข มะโรงศรี