

เลื่อนโหม่ไลน์รถไฟทางคู่ "สายเหนือ-อีสาน" "นายกฯ" ตั้งสอบปมล็อก TOR ฮั้วประมูล ปราบโกงจริง? หรือแค่เบรกกระแสชั่วคราว!!!



การประมูลโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ ระยะทาง 323 กม. วงเงิน 72,921 ล้านบาท และรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 355 กม. วงเงิน 55,458 ล้านบาท รวมจำนวน 5 สัญญา ได้สร้างความประหลาดใจและเกิดข้อกังขาอย่างมาก เมื่อผลปรากฏว่ามีผู้รับเหมา 5 รายชนะประมูลด้วยวงเงินที่ต่ำกว่าราคากลางเพียง 0.08% เท่ากันทุกสัญญา และเมื่อเทียบกับมูลค่าโครงการแล้ววงเงินที่ลดอยู่ในระดับ 60 ล้านบาทเท่านั้น

ทำให้มีหลายภาคส่วน เข้ามาตรวจสอบพร้อมกับเปิดข้อพิรุธ ความไม่โปร่งใสในการประมูลต่างๆ นานา ตั้งแต่การกำหนด TOR ที่เอื้อผู้รับเหมา มีการปิดกั้นผู้รับเหมาขนาดกลาง ทำให้ไม่เกิดการแข่งขัน และสื่อว่าจะมีการฮั้วราคากันทำให้รัฐเสียผลประโยชน์ จากราคาที่หน้าจะลดลงมากกว่านี้

ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ รองหัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ ได้เปิดปมข้อสงสัยของการประมูลรถไฟทางคู่สายเหนือ-อีสาน โดยได้หยิบยก การประมูลรถไฟทางคู่สายใต้ช่วงนครปฐม-หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 420 กม. เมื่อปี 2560 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แบ่งเป็น 5 สัญญา มีราคากลางเฉลี่ยสัญญาละ 7,204 ล้านบาท ซึ่งทำให้ผู้รับเหมาขนาดกลางสามารถเข้าร่วมประมูลได้ด้วย เกิดการแข่งขันกัน และพบว่าผลประมูลออกมาต่ำกว่าราคากลางเฉลี่ย 5.66%

ดังนั้น การแบ่งสัญญาย่อยหลายสัญญา จะทำให้ราคากลางต่ำลง เมื่อราคากลางต่ำลง ผู้รับเหมาขนาดกลางสามารถเข้าร่วมประมูลได้ส่งผลให้เกิดการแข่งขันกันมากขึ้น ราคาที่ได้จากการประมูลก็จะต่ำกว่าราคากลางมากขึ้น ซึ่งจะช่วยประหยัดงบประมาณลง

ซึ่งพิสูจน์แล้วจากการประมูลรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา งานโยธาวงเงิน 1.36 แสนล้านบาท แบ่ง 14 สัญญา (ไม่รวมงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ) ทำให้รัฐประหยัดค่าก่อสร้างได้ถึง 14.65%

แต่...รฟท.ทำตรงกันข้าม

นอกจากนี้ กรณีรวมประมูลงานติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณฯกับงานโยธา มีข้อเสีย เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตเลือกออกหนังสือรับรองให้ผู้รับเหมารายใดก็ได้ เช่น อาจจะออกหนังสือรับรองให้เฉพาะผู้รับเหมาขนาดใหญ่เท่านั้น ทำให้ผู้รับเหมาขนาดกลางไม่สามารถเข้าร่วมประมูลได้ ถือเป็นกีดกันคู่แข่งอย่างแยบยล

สรุปว่า หาก รฟท.ใช้ TOR มาตรฐานเหมือนสายใต้ ผลราคาอาจจะต่ำกว่านี้ ประหยัดเงินได้อย่างน้อย 5.7% เทียบจากวงเงิน 2 โครงการ ที่ 128,374 ล้านบาท คิดเป็นเงินประหยัดได้ถึง 7,216 ล้านบาท

“ทอมวงค์” ชัดเจียน TOR ล็อกให้รับเหมา 5 รายใหญ่

นพ.วงค์ เดชกิจวิกรม รักษาการหัวหน้าพรรคไทยภักดี กล่าวว่า ลดราคาเพียง 0.08% เท่ากันทุกสัญญา แสดงให้เห็นว่ามีเจตนาไม่บริสุทธิ์ ซึ่งสมัย คสช.มีซูเปอร์บอร์ด (คณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานรัฐ) ได้มีมติการแบ่งสัญญาการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ เป็น 7 สัญญา คือ สร้างทางรถไฟ 6 สัญญา งานระบบอัตโนมัติสัญญาณฯ 1 สัญญา เพื่อให้เกิดการแข่งขัน

แต่เมื่อคณะกรรมการซูเปอร์บอร์ดต้องสิ้นสุดลง รฟท.จึงถือโอกาส จ้างที่ปรึกษา เข้ามาศึกษาทบทวนและปรับ 7 สัญญา เหลือ 3 สัญญา และผู้รวมงานระบบอัตโนมัติสัญญาณฯเข้าไว้ด้วยโดยอ้างว่า ถ้าซอย 7 สัญญา งานจะเสร็จช้ากว่า 3 สัญญา ส่วนสายอีสานกำหนด 2 สัญญา ทำให้มูลค่าต่อสัญญาสูงมาก รับเหมารายกลางเข้าไม่ได้ ไม่มีการแข่งขัน มีกระบวนการตบตาประชาชน เพื่อนำไปสู่การฮั้วประมูลระดับชาติ

“ดร.สามารถและ นพ.วงค์” ได้ร่วมยื่นหนังสือถึงพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เพื่อให้พิจารณาทบทวนการประมูลโครงการนี้และตรวจสอบความไม่ถูกต้องในการประมูล เพื่อประโยชน์กับประเทศ และเพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือเชื่อมั่นต่อรัฐบาล

ด้าน นายศรีสุวรรณ จรรยา เลขาธิการสมาคมองค์การพิทักษ์รัฐธรรมนูญไทย และ นายพลภาขุน เศรษฐฐิติ เกานำคณะราษฎรไทยแห่งชาติ ได้ยื่นหนังสือถึงนายกรัฐมนตรี ขอให้ตั้งกรรมการสอบการประมูลรถไฟทางคู่สายใหม่ที่ ส่อพิรุณ และขอให้สั่งการไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ รฟท. ระงับการลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัทที่ รฟท.ประกาศให้เป็นผู้ชนะการประมูล และยกเลิกการประกวดราคา

ทำให้เมื่อวันที่ 17 มิ.ย.2564 นายกฯ ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการประกวดราคาก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ สายเหนือ และสายอีสานดังกล่าวโดยมีนายदनัย มุสา ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน

องค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน เปิดเวทีกก”ฮั้วประมูล”

องค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) หรือ ACT ได้เปิดเวทีเสวนาออนไลน์ การประมูลรถไฟทางคู่ความโปร่งใสที่ไม่จริงใจ!!! โดยมี ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่ง และโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) รศ.ดร.ต่อตระกูล ยมนาค อดีตกรรมการต่อต้านการทุจริตแห่งชาติ (คตช.) ดร.ประจักษ์ ทรัพย์มณี ผู้สังเกตการณ์รถไฟทางคู่ ดร.มานะ นิมิตรมงคล เลขาธิการ ACT ร่วมวงเสวนา

ชี้ว่าเป็นโครงการที่อื้อฉาว ที่รฟท.ถูกตั้งคำถามอย่างมาก ในรอบ 10 ปี ซึ่งการคอร์รัปชันกับโครงการขนาดใหญ่ จะเริ่มตั้งแต่ขั้นตอนศึกษาความเป็นไปได้ เขียนTOR กำหนดสเปกจนถึงการประมูล และช่วงบริหารสัญญา

โดยตั้งข้อสังเกตเรื่องการแบ่งสัญญาน้อย ทำให้มูลค่าแต่ละสัญญาสูง การเปลี่ยนแปลงกติกา รวมงานโยธาและระบบอาณัติสัญญาณที่นำไปสู่การฮั้วประมูลได้

ดร.ประจักษ์ ทรัพย์มณี ซึ่งเข้าร่วมสังเกตการณ์ตั้งแต่ทำ TOR ระบุว่า การเปลี่ยนกติกา รวมงานโยธากับงานระบบอาณัติสัญญาณไว้ด้วยกัน ทำให้รับเหมารายกลางและรายใหญ่บางรายเข้าไม่ได้ ทำให้งานก่อสร้างจุกจิกอยู่ภายใต้ 5 บริษัท และไม่เห็นด้วยกับนโยบาย Thai First เพราะการกีดกันบริษัทต่างชาติ ซึ่งทำให้ขาดการถ่ายทอดเทคโนโลยีสมัยใหม่ระบบราง ซึ่งประเทศไทยยังไม่มี

“ศักดิ์สยาม-สฟท.” แจงยับ...ชดกลับทุกปมสงสัย

ด้าน “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รว.คมนาคม และ รฟท. ได้ยืนยันว่าดำเนินการเป็นไปด้วยความโปร่งใส มีกระบวนการตรวจสอบการดำเนินการอย่างเปิดเผยในทุกขั้นตอนและเป็นไปตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ และข้อกฎหมายทุกประการ วิธีประมูล e-bidding เป็นรูปแบบการประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ในการประมูลงานภาครัฐที่มีความโปร่งใสและเป็นธรรม ไม่ทำให้เกิดการสมยอมกันระหว่างผู้รับจ้างในการฮั้วราคา หรือตกลงราคากัน เพราะเป็นการเสนอราคาที่แตกต่างกันประมูลโดยไม่ทราบ ณ เวลานั้นว่าจะมีใครเข้าร่วมประมูลบ้าง และประมูลในราคาเท่าไร

ประเด็น...การรวมสัญญางานโยธากับระบบอาณัติสัญญาณฯ มีข้อดีคือการบริหารโครงการมีประสิทธิภาพ ลดค่าใช้จ่าย overhead สำนักงาน เครื่องจักร เสร็จเปิดเดินรถได้ตามแผน ส่วนการแยกย่อยสัญญาสายใต้ ทำให้งานมีความล่าช้ากว่า 2 ปี จากการส่งต่อข้อมูล การมอบพื้นที่ระหว่างผู้รับจ้างงานโยธา กับงานอาณัติสัญญาณฯ

อีกทั้งไม่มีการกีดกันผู้รับเหมารายกลางหรือรายเล็กใดๆ เพราะผู้ผลิตระบบอาณัติสัญญาณ ที่มีคุณสมบัติตามที่ รฟท. กำหนด มีจำนวนหลายราย เงื่อนไขประมูลไม่ได้กำหนดให้ผู้ผลิตออกหนังสือรับรองให้ผู้เสนอราคาเพียงรายเดียว



เปรียบเทียบราคากลาง ปี63 /ปี64

(หากมีการปรับตามต้นทุนปัจจุบัน)

สายเหนือ		เด่นชัย-เชียงราย-เชียงทอง		
		ราคากลาง ปี 63 (ล้านบาท)	ราคากลาง ปี 64 (ล้านบาท)	ผลต่าง (ล้านบาท)
	สัญญา 1 เด่นชัย-จาว	26,599	28,298	เพิ่ม 1,699
	สัญญา 2 จาว-เชียงราย	26,913	28,716	เพิ่ม 1,802
	สัญญา 3 เชียงราย-เชียงทอง	19,406	20,566	เพิ่ม 1,160
สายอีสาน		บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม		
		ราคากลาง ปี 63 (ล้านบาท)	ราคากลาง ปี 64 (ล้านบาท)	ผลต่าง (ล้านบาท)
	สัญญา 1 บ้านไผ่-หนองพอก	27,123	28,657	เพิ่ม 1,533
	สัญญา 2 หนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3	28,333	29,768	เพิ่ม 1,434

ข้อมูล : การรถไฟแห่งประเทศไทย

mgronline.com

งานยาก ผ่านเวทกฏา เจาะอุโมงค์ ใช้เทคนิคสูง

ประเด็น...TOR กำหนดผลงาน 15% เอื้อบริษัทใหญ่จากเดิมซูเปอร์บอร์ดแบ่งงาน เล็งผลงานแค่ 10% รยากกลางแข่งได้

รฟท.ชี้แจงว่า...แนวเส้นทางอยู่ในเขตภูเขาที่มีการเจาะอุโมงค์ที่คาดว่าจะยาวที่สุดใน ประเทศ ใช้เทคนิคก่อสร้างสูง แบ่งงานเล็ก จะมีปัญหาล่าช้า

ประเด็น...เสนออัตราตีสัญญาฯ 2 ยี่ห้อ เป็นการเผื่อเลือก ไม่เป็นประโยชน์กับรฟท. และเมื่อปี 2550 กรมบัญชีกลางเคยชี้ว่า การเสนอราคาแบบหลายโรงงาน เป็นการเผื่อเลือก ทำไม่ได้ ซึ่งรฟท.เคยต้องยกเลิกประมูลมาแล้ว

ผู้ประมูลได้ จะเลือกยี่ห้อราคาถูกให้รฟท. เช่น เสนอทั้ง Siemens ของเยอรมนี และ LG ของเกาหลี ราคาเกาหลีจะถูกกว่า 20-30% และการที่ รฟท.เกรงว่า เมื่อให้เสนอ ระบบอัตราตีสัญญาฯ ยี่ห้อเดียวผู้ขายจะข่ม ผู้รับเหมาเช่นอาจปรับราคา "รฟท.ห่วง ผลประโยชน์ผู้รับเหมามากกว่าของ รฟท."



นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

รฟท.ชี้แจงว่า...ระเบียบของกรมบัญชีกลางไม่ได้กำหนด การให้ยื่นไม่เกิน 2 ผลิตภัณฑ์ เป็นการแข่งขันเปิดกว้าง เป็นธรรม อีกทั้ง รฟท.ยังลดความเสี่ยงเรื่องความล่าช้า เรื่องยี่ห้อไหน ไม่เป็นประเด็น เพราะ รฟท.จะพิจารณาคุณสมบัติตามที่กำหนดเป็นหลัก ซึ่งหากให้ยื่นยี่ห้อเดียว ทุกรายมีโอกาสเสนอของเกาหลีเหมือนกันเพราะราคาถูกกว่า เพราะหากใช้ยี่ห้อราคาสูงกว่าคงแข่งขันไม่ได้

ต้นทุนวัสดุพุ่ง ประมูลราคากลางเดิม 5 สัญญา ช่วยประหยัดงบ 7,600 ล้านบาท

ราคากลางที่ประมูลจัดทำตามราคาวัสดุ เมื่อต.ค. 2563 ขณะที่ เม.ย. 2564 ช่วงประมูล ราคาวัสดุ โดยเฉพาะเหล็กปรับเพิ่มขึ้น กว่า 30% ส่วนราคาน้ำมันดีเซล B7 ปรับจาก 21.59 บาท/ลิตร เป็น 27.79 บาท/ลิตร หรือเพิ่มขึ้น 6.2 บาท/ลิตร (+29%)

ซึ่งหากวิเคราะห์ราคากลาง รถไฟสายเหนือและสายอีสาน ทั้ง 5 สัญญา ณ วันที่ทำราคากลาง กับวันที่ยื่นเสนอราคา พบว่ามีส่วนต่างเพิ่มขึ้นถึง 7,600 ล้านบาท

สายเหนือ มีผลต่างราคากลาง 4,662 ล้านบาท

สัญญา 1 เด่นชัย-จาว ต้องปรับจาก 26,599 ล้านบาทเป็น 28,298 ล้านบาท (เพิ่ม 1,699 ล้านบาท)

สัญญา 2 จาว-เชียงใหม่ ต้องปรับจาก 26,913 ล้านบาท เป็น 28,716 ล้านบาท (เพิ่ม 1,802 ล้านบาท)

สัญญา 3 เชียงราย -เชียงใหม่ ต้องปรับจาก 19,406 ล้านบาท เป็น 20,566 ล้านบาท (เพิ่ม 1,160 ล้านบาท)

สายอีสาน มีผลต่างราคากลาง 2,968 ล้านบาท

สัญญา 1 บ้านไผ่-หนองพอก ต้องปรับจาก 27,123 ล้านบาท เป็น 28,657 ล้านบาท (เพิ่ม 1,533 ล้านบาท)

สัญญา 2 หนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3 ต้องปรับจาก 28,333 ล้านบาท เป็น 29,768 ล้านบาท (เพิ่ม 1,434 ล้านบาท)

สวท.เลื่อนใหม่โลน รอลคณะ กก.ตรวจสอบของ "นายกฯ"

"นิรุฒ มณีพันธ์" กล่าวว่า ขณะนี้ยังไม่มีการประกาศผลผู้ชนะประมูล เพราะอยู่ในขั้นตอนของการพิจารณาผล และจะต้องนำเสนอคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. เห็นชอบก่อน จึงจะประกาศผู้ชนะได้ ซึ่ง บอร์ด รฟท.จะประชุมวันที่ 21 ก.ค.นี้ แต่ยังไม่มีการเรื่องนี้ อีกทั้ง เรื่องนี้ นายกรัฐมนตรี ได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมาตรวจสอบฯ ดังนั้นแม้ รฟท.จะมั่นใจในทุกขั้นตอนที่ดำเนินการว่าโปร่งใส ถูกต้องตามระเบียบ แต่ควรรอผลการตรวจสอบก่อน

คำตอบสุดท้าย น่าจะอยู่ที่คณะกรรมการตรวจสอบฯว่าจะสรุปผลอย่างไร... นายกฯจะปราบโกงจริง? หรือการตั้งคณะกรรมการตรวจสอบจะเป็นแค่ เกมเบรก... บรรดานักร้องที่ออกมาข่มขู่ประมูลชั่วคราว!!!