



## จากระถางไฟทางคู่..สู่รถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม-ม่วง

■■ โครงการประมูลก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเหนือและสายอีสาน มูลค่ากว่า 1.28 แสนล้าน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ที่กำลังระอุแค้น หลัง “องค์การต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย)” หรือ ACT ออกโรงเรียกร้องให้นายกฯและรัฐบาลทบทวนการประมูล เพราะผลการประมูลโครงการที่การรถไฟฯ แบ่งเนื้องานในโครงการออกเป็น 5 สัญญา และมีผู้รับเหมาฯเข้าร่วมประมูลกันแค่ 5 รายราวกับเรื่องบังเอิญนั้น ก็ไม่รู้ผู้รับเหมาแข่งขันหรือบิ๊กว่าไหน ราคาประมูลที่เคาะกันออกมาถึงต่ำกว่าราคากลาง “สุดเหลือเชื่อ” แค่ 0.08% เท่านั้น โครงการมูลค่างานใน 2 โครงการนี้สูงกว่า 1.28 แสนล้าน แต่ผู้รับเหมาฯกลับเคาะต่ำกว่าราคากลางแค่ 30-40 ล้านบาท หรือ 0.08% แบบ “เส้นยาแดงผ่าแปด” เท่านั้น จะบอกว่า “ไม่มีอะไรในกอไผ่” มันก็กระไรอยู่

เมื่อย้อนรอยเส้นทางการประมูล ก็ยิ่งให้น่ากังขา เพราะการรถไฟฯและกระทรวงคมนาคม มีการเดินเกมขอแก้มติคณะรัฐมนตรี(ครม.) เพื่อให้มีการแก้เงื่อนไข TOR การประมูลกันอย่างน่ากังขา จากเดิมที่ ครม.เคยวางไลน์เอาไว้ให้มีการเปิดเสรีการแข่งขัน โดยให้ชอยเนื้องานกันเป็น 20-30 สัญญา เพื่อเปิดทางให้รับเหมารายกลางเข้าร่วม จนทำให้มีการเคาะราคาก่อสร้างที่ต่ำกว่าราคากลางกัน 20-30%

แต่การประมูลรถไฟทางคู่ 2 สายทาง

ครั้งล่าสุด กลับมีการแก้ไขมติ ครม.เพื่อให้รวมงานก่อสร้างให้เป็นบิ๊กลอต และรวมงานระบบอาณัติสัญญาณมาผูกไว้เป็นสัญญาเดียว เปิดทางให้เฉพาะรับเหมารายใหญ่เข้าร่วมประมูลได้เท่านั้น มันจึงเป็นอะไรที่ทำให้ผู้คนเคลือบแคลงสงสัย และเต็มไปด้วยข้อกังขา....ถึงขนาดที่เลขาธิการองค์กร ACT ออกมาระบุว่า หากรัฐบาลปล่อยผ่านไป ก็จะกลายเป็นบรรทัดฐานการ “คอร์รัปชันที่ถูกต้องตามขั้นตอน” ในอนาคตที่จะส่งผลเสียต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนไทยและนานาชาติ ขัดแย้งกับสิ่งที่รัฐบาลป่าวประกาศเจตนารมณ์ไว้ทั้ง “วาระแห่งชาติ” ในการต่อต้านคอร์รัปชัน ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิรูปประเทศ

ก็น่าจะเป็นจริงดังที่ องค์กร ACT ตีปี๊บ เพราะนอกเหนือจากโครงการรถไฟทางคู่ข้างต้นแล้ว กระทรวงคมนาคมยังมีโครงการประมูลจัดหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) วงเงินลงทุน 1.427 แสนล้านบาท และล่าสุดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง 23 กม.เศษวงเงินลงทุน 1.1 แสนล้าน (งานโยธา 78,713 ล้านบาท) ที่ “การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)” เพิ่งประกาศประกวดราคาไปในสัปดาห์ที่ผ่านมา (5 ก.ค.) และมีกำหนดให้เอกชนยื่นซองในวันที่ 8 ต.ค.นี้

คงเพราะได้ใจจากการประมูลรถไฟทางคู่ หรือเปล่า...จึงทำให้การประมูลรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วงใต้ดังกล่าว เจริญรอยตามรถไฟทางคู่เกือบทุกกระเบื้องนิ้ว โดยนอกจาก รฟม.จะแยกงานโยธา

ออกเป็น 6 สัญญา (5+1สัญญา) ประกอบด้วย สัญญาที่ 1 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอดสมุดแห่งชาติ ระยะทาง 4.9 กม.ราคากลาง 18,574.868 ล้านบาท สัญญาที่ 2 ช่วงหอดสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า ระยะทาง 2.3 กม. ราคากลาง 15,155 ล้านบาท สัญญาที่ 3 ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ ระยะทาง 3.1 กม. ราคากลาง 14,452.35 ล้านบาท สัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง ราคากลาง 14,337 ล้านบาท สัญญาที่ 5 ช่วงดาวคะนอง-ครุיןพร้อมอาคารจอดรถไฟฟ้าและอาคารจอดแล้วจร ราคากลาง 12,769 ล้านบาท และสัญญาที่ 6 งานออกแบบและก่อสร้างวางระบบรางรถไฟฟ้ามหานคร

แนวเส้นทาง ราคากลาง 3,423 ล้านบาท แล้ว

ในเงื่อนไข TOR ยังมีรายการน่าสงสัยที่ รฟม.ถอดแบบมาจากการประมูลสัมปทานรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม (สุดป่วน) ก่อนหน้า นั่นคือ การกำหนดเงื่อนไขให้เอกชนที่เข้าประมูลต้องยื่นข้อเสนอออกเป็น 3 ซองที่ประกอบด้วย 1.ซองข้อเสนอด้านคุณสมบัติ 2.ซองข้อเสนอด้านเทคนิค และ 3.ซองข้อเสนอราคา ผู้ที่ผ่านข้อเสนอด้านเทคนิคแล้วเท่านั้น รฟม.จึงจะพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคและราคาประกอบกัน (สัดส่วน 30-70) ด้วยข้ออ้างเป็นโครงการใหญ่ที่มีความซับซ้อน ต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงในการก่อสร้าง จำเป็นต้องได้ผู้รับเหมาที่มีศักยภาพในการดำเนินโครงการ

คนในวงการรับเหมาก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ พุดไปในทิศทางเดียวกันว่าการกำหนดเงื่อนไขประมูลครั้งนี้แตกต่างไปจากการประมูลก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร สายอื่น ๆ ของรฟม.ก่อนหน้านี้ที่

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 900

Section: First Section/โลกธุรกิจ

วันที่: พุธ 21 กรกฎาคม 2564

ปีที่: 42

ฉบับที่: 14693

หน้า: 6(ล่าง)

Col.Inch: 51.04

Ad Value: 45,936

PRValue (x3): 137,808

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: หมุนตามทุน: จากระบบไฟฟ้าสู่ธุรกิจ สายสีส้ม-ม่วง

พิจารณาด้านราคาเป็นหลัก โดย รฟม.จะพิจารณาเปิดซองเฉพาะเอกชนที่ผ่านข้อเสนอด้านคุณสมบัติและด้านเทคนิคแล้วเท่านั้น จึงจะเปิดซองราคา.... แต่หนักกลับไปใช้เงื่อนไขเดียวกับโครงการประมูลหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้า สายสีส้มที่ รฟม.ยังไม่สามารถผ่านทางด้านการประมูลไปได้เพื่อหวังที่จะชี้ให้ทุกฝ่ายได้เห็นว่ เงื่อนไขการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคและราคาประกอบกันไม่ได้เป็นอุปสรรคในการประมูล หรือได้ผู้รับเหมาที่มีศักยภาพหรือทำให้โครงการล่าช้าแต่อย่างใด

ทั้งที่โครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วงได้ และสายสีส้มนั้น แตกต่างกันโดยสิ้นเชิง เพราะโครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วงได้นั้น รฟม.ต้องการเพียงผู้รับเหมาก่อสร้าง ขณะที่รถไฟฟ้าสายสีส้มนั้นได้รวมสัมปทานการบริหารโครงการเข้ามาอยู่ในโครงการด้วย

หากการประมูลโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ 2 สายทางวงเงิน 1.28 แสนล้าน และสายสีม่วงได้ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ วงเงิน 78,713 ล้านบาทผ่านไปโดยที่นายกรัฐมนตรีและรัฐบาลไม่คิดจะล้วงดูเข้ามาตรวจสอบความผิดปกติที่เกิดขึ้น สักมคงเต็มไปด้วยข้อกังขามติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดให้ทุกโครงการจัดซื้อ จัดจ้างของรัฐต้องเข้าสู่การทำข้อตกลงคุณธรรม และเปิดให้ภาคประชาชนเข้ามีส่วนร่วมในการตรวจสอบความโปร่งใสในการดำเนินโครงการจะมีความหมายอันใด ในเมื่อพรรคร่วมรัฐบาลที่คุมโครงการเมกะโปรเจกต์นับแสนล้านยังสามารถแหกค่านได้อย่างง่ายดายเช่นนี้

**\*\*กระบองIWBS\*\***