



บุญช่วย ค้ายาศิต

อย่าซ้ำเติมประเทศ

การแพร่ระบาดของโควิดยังมีความรุนแรง จนต้องประกาศล็อกดาวน์มาเป็นระยะๆ ก็ยังไม่เห็นทีท่าว่าจะผ่อนคลายลงทำให้เศรษฐกิจของประเทศย่ำแย่อย่างต่อเนื่อง แม้รัฐจะพยายามอัดเม็ดเงินเข้ามากระตุ้น เข้ามาอุ้ม แต่ก็ยังไม่ได้แค่แผ่วๆ ดั่งนั้น เพื่อให้เศรษฐกิจฟื้นตัว สามารถขับเคลื่อนประเทศให้เดินหน้าไปได้ การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจึงยังคงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่เข้ามาช่วยกระตุ้น ที่ผ่านมานั้นรัฐบาลพยายามกระตุ้นให้โครงการเมกะโปรเจกต์ต่างๆ เดินหน้าไปอย่างรวดเร็ว ก็มีหลายๆ โครงการที่มีความก้าวหน้าอย่างคาดไม่ถึง

แต่ก็ไม่วายที่มีหลายโครงการที่ต้องหยุดชะงักและแผ่วลง เพราะมีการเล่นกลโกง จนองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) หรือ ACT ต้องออกโรงเรียกร้องให้นายกรัฐมนตรีและรัฐบาล ทบทวนการประมูล อย่างรถไฟทางคู่สายเหนือและอีสาน ที่มีมูลค่ากว่า 1.28 แสนล้านบาท ที่ส่อพิรุณให้ต้องสงสัย ไม่ว่าจะเป็นแบ่งสัญญาออกเป็น 5 สัญญาแล้ว ยังมีผู้รับเหมาเข้าร่วมประมูลแค่ 5 ราย และ 5 รายที่ชนะการประมูลนั้น ยื่นราคาต่ำกว่าราคากลางชนิดแบบเฉียดฉิว ต่ำกว่าราคากลางแค่ 0.08% เท่านั้น หรือต่ำกว่าราคากลางแค่ 30-40 ล้านบาท ช่างตาพิพกันเสียจริง

แถมสิ่งที่ยังสร้างข้อกังขาเข้าไปอีก คือก่อนที่จะเปิดขายของนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม ได้ยื่นคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อเปลี่ยนเงื่อนไขในสัญญา หรือ TOR ขอย่อยเป็น 20-30 สัญญา เปิดให้ผู้รับเหมาขนาดกลางสามารถเข้าร่วมเพื่อกระจายรายได้ มาเป็นสัญญาบีกิล็อต และกระทรวงคมนาคมเองก็ออกมายืนยันว่าดำเนินการถูกต้องตามกฎหมาย ถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักถึงการกระทำที่ส่อไปทางทุจริต เอื้อประโยชน์ให้กับพวกพ้อง สูดท้าย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีต้องตั้งกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง

กระแสน้ำไม่ทันที่จะจางหาย คลื่นใต้น้ำก็โผล่ขึ้นมาอีก ระลอก โดยเฉพาะสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่ยังลู่ลือกคน คาราคาซัง ไม่ว่าจะสรุปแล้วจะเป็นอย่างไร ก็เริ่มมีกลิ่นไม่ดีโชยออกมาอีก หลังจากที่มีการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. ได้ประกาศประกวดราคาโครงการ

รถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทางประมาณ 23 กม. วงเงินลงทุน 1.1 แสนล้านบาท ซึ่งเป็นงานโยธา 78,713 ล้านบาท เมื่อวันที่ 5 ก.ค.64 ที่ผ่านมา

ดูแล้วก็เหมือนการเปิดประมูลตามปกติ แต่เมื่อมาดูอีกทีโครงการที่มีมูลค่ามหาศาล 1.1 แสนล้านบาท ยกงานก่อสร้างออกเป็น 5+1 สัญญา ทีโออาร์ยังคงจะเหมือนกับทีโออาร์ของสายสีส้มที่อื้อฉาว ที่กำหนดให้ผู้ผ่านข้อเสนอด้านเทคนิคแล้วเท่านั้น รฟม.จึงจะพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคและราคาประกอบกัน (สัดส่วน 30-70) ด้วยข้ออ้างที่ว่าโครงการใหญ่ที่มีความซับซ้อน ต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงในการก่อสร้าง จำเป็นต้องได้รับเหมาที่มีศักยภาพในการดำเนินโครงการ ซึ่งแตกต่างจากการประมูลโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ของ รฟม. ก่อนหน้าที่พิจารณาด้านราคาเป็นหลัก

และเมื่อเทียบแล้วทั้ง 2 โครงการก็มีความแตกต่างกัน เพราะโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้นั้นต้องการเพียงผู้รับเหมาก่อสร้าง ขณะที่รถไฟฟ้าสายสีส้มรวมสัมปทานการบริหารโครงการเข้ามาอยู่ในโครงการด้วย

อย่างไรก็ตาม ต้องยอมรับว่าอาณาจักรรถไฟฟ้าที่มีอยู่ในประเทศไทยนั้น มี 2 ยักษ์ใหญ่ที่ครอบครอง ซึ่งสายแรกของประเทศ “สายสีเขียว” หรือที่เรียกกันจนติดปากว่า BTS อยู่ใต้ บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) ที่ยอมควักเงินทุน 100% กับสัมปทาน 30 ปี และขณะนี้กำลังล้นสัมปทานสายสีเขียวทั้งระบบ 30 ปีตั้งแต่ปี 2572-2602 เพื่อแลกนี้ กทม.แสนล้าน แถมยังคว่ำสัมปทาน “สายสีชมพู” แคราย-มีนบุรี และ “สายสีเหลือง” ลาดพร้าว-ลำโรง และขยายไปในโครงสร้างพื้นฐานอีกจำนวนมาก

ส่วนอีกค่ายคือ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) ที่ไม่เพียงได้สัมปทานทางด่วนหลายสายแล้ว ยังมีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย จาก “บางซื่อ-หัวลำโพง” และส่วนต่อขยายบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค สัญญาสิ้นสุดในปี 2592 และยังคงว่าสัญญาจ้างเดินรถ 30 ปี สายสีม่วง “เตาปูน-คลองบางไผ่” รวมถึงไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบินที่ไปร่วมทุนกับกลุ่มซีพี

ดังนั้น เพื่อเสริมโครงการเมกะโปรเจกต์ โดยเฉพาะโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ และสีส้ม “บางขุนนนท์-มีนบุรี” จึงเป็นเด็กชั้นโตที่ยักษ์ใหญ่ทั้ง 2 รายทุ่มสรรพกำลังเต็มที่เข้าช่วงชิง ส่วนใครจะได้รับสัมปทานไปนั้น คงต้องลุ้นกัน

ที่สำคัญหน่วยงานที่รับผิดชอบกำกับดูแลในส่วนนี้ ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของประเทศและประชาชน อย่าให้ข้าราชการที่อื้อฉาวและซ้ำเติมประเทศที่กำลังเกิดวิกฤติขณะนี้เลย.