

ถามา-ตอบไป 13 ข้อชี้แจง

ประมูลทางคู่เหนือ-อีสาน 1.28 แสนล้าน



นารประมูลรถไฟทางคู่ “สายเหนือ-สายอีสาน” กลายเป็นประเด็นเมกะโปรเจกต์ในหมอน้ำเดือดในรอบเดือนมิถุนายน 2564 ที่มีการออกมาชี้แจงเป็นทางการอย่างน้อย 3 ครั้งด้วยกัน

ไทม์ไลน์การประมูลที่เปิดให้รับเหมาเอกชนยื่นซองประกวดราคาเดือนพฤษภาคม, มิถุนายนพิจารณา และประกาศผลผู้ชนะประมูลในเดือนกรกฎาคม 2564 ในระหว่างนี้จึงเป็นช่วงตะลุมบอนจากผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนอย่างเข้มข้น เพราะถือว่าทราบได้ที่ยังไม่ประกาศเป็นทางการ ก็ยังไม่ปิดเกม

ทั้งนี้ เป็นการประมูลรถไฟทางคู่ 2 เส้นทาง “สายเหนือ-สายอีสาน” ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ ระยะทาง 323 กิโลเมตร ราคากลาง 72,918 ล้าน

บาท ราคาประมูล 72,858 ล้านบาท กับ “สายอีสาน” ช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร ราคากลาง 55,456 ล้านบาท ราคาประมูล 55,410 ล้านบาท

e-Bidding โปร่งใสที่สุด

งานนี้ “ราชรถ 1-ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมระบุว่า ต้นเรื่องมาจากการเปิดประมูลรถไฟทางคู่ 2 เส้นทาง “สายเหนือ-สายอีสาน” คำชี้แจงเริ่มต้น ณ บัดนี้ว่า **1.ขั้นตอนการประมูลโครงการ** **หน่วยงานเจ้าภาพคือ “ร.ฟ.ท.-การรถไฟแห่งประเทศไทย”** ดำเนินการประกวดราคาตามระเบียบพัสดุที่เรียกว่า e-Bidding

“e-Bidding เป็นเรื่องของทางกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลังเป็น

ผู้ดำเนินการ ทุกกระทรวงใช้ระบบนี้เหมือนกัน เพราะเป็นระบบที่คิดว่าดีที่สุดในการประมูลงานของประเทศไทยในขณะนี้”

2.ก่อนหน้านั้น มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนปี 2555 ต่อมา มีการอนุมัติราคากลางในปี 2561, ปรับปรุงราคากลางปลายปี 2563, เปิดประมูล 25 พฤษภาคม 2564 **3.รอยต่อเวลา** **ปลายปี 2563 จนถึงการประมูลกลางปี 2564** ราคาวัดหลักคือเหล็กเส้นราคาแพงขึ้น 50% แต่ราคากลางประมูลรถไฟทางคู่ 2 สายทางนี้ยืมราคาเดิมเท่ากับรักษาผลประโยชน์ของรัฐ

4.มีการชี้แจงในรอบการพิจารณา **งบประมาณปี 2565** ตรวจสอบโดยสภาผู้แทนราษฎร **5.การชี้แจง 4.0** เปิดเวทีสนทนาในห้องคลับเฮาส์ โดยเชิญผู้ร่วมสนทนาจากองค์กรต่อต้านการทุจริต

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/พรีพเพอร์ตี้			
	วันที่: จันทร์ 21 - พุธ 23 มิถุนายน 2564			
	ปีที่: 44	ฉบับที่: 5368	หน้า: 6(ล่าง)	
	Col.Inch: 87.41	Ad Value: 118,003.50	PRValue (x3): 354,010.50	คลิป: สี่สี
	หัวข้อข่าว: ถามมา-ตอบไป 13 ข้อชี้แจง ประมูลทางคู่เหนือ-อีสาน 1.28 แสนล้าน			

แห่งชาติ, อธิการบดี คณะวิศวกรรมศาสตร์
ลาดกระบัง, ตัวแทนสื่อมวลชน และ
ทีดีอาร์ไอเข้าร่วม

“แนวนโยบายกระทรวงคมนาคม
ต่อจากนี้จะประมวลอะไรก็ตาม นอกจาก
ต้องทำตามระเบียบคือนำ TOR รับฟัง
ความคิดเห็นก่อน ให้ทำคลับเฮาส์เชิญ
ผู้สงสัยเข้ามาร่วมด้วย ส่วนจะมีการ
ตรวจสอบอะไรเป็นเรื่องปกติ ไม่ได้
เป็นประเด็นอะไรที่จะทำให้โครงการนี้มี
ปัญหาในการไม่สามารถดำเนินการได้”
คำชี้แจงของ “ศักดิ์สยาม”

สัญญา “น้อยดีกว่ามาก”

ถัดมา ร.ฟ.ท.ได้เผยแพร่คำชี้แจง
เพิ่มเติม ดังนี้ **6.มีการเปรียบเทียบงาน
ประมูลทางคู่สายใต้ที่ต่ำกว่าราคากลาง
5.66%** ขณะที่สายเหนือ-อีสาน ต่ำกว่า
ราคากลาง 0.08%

คำชี้แจงคือ “สายเหนือ” จาก 7
สัญญาเหลือ 3 สัญญา “สายอีสาน”
จาก 5 สัญญาเหลือ 2 สัญญา เพราะ
มีตัวอย่างผลประมูลในอดีตการแบ่ง
สัญญาจำนวนน้อย มีผลลัพธ์ดีกว่าทำ
สัญญาย่อยหลายสัญญา ได้แก่ สัญญา
ย่อยทำให้เมเนจเมนต์เกิดการทับซ้อนกัน
ในประเด็นการขออนุมัติขั้นตอนก่อสร้าง,
การควบคุมงานอาชีววินิจฉัยสัญญา
แตกต่างกันในหัวข้อเดียวกัน, สัญญาใหญ่
ทำให้ประหยัดงบประมาณเพราะรับ
เหมาคนเดียวกัน, ประหยัดค่าใช้จ่าย
ดำเนินการคุมงาน-เครื่องจักร-ยานพาหนะ-
จ้างที่ปรึกษา รวมทั้งประหยัดเวลา เป็นต้น

7.การกำหนดคุณสมบัติผู้รับเหมา

**ต้องมีผลงานก่อสร้างสัญญาเดี่ยว 10%
ของมูลค่างาน ทำให้ล็อกสเปกขายใหญ่**
คำชี้แจงคือ กรมบัญชีกลางกำหนด
ผลงานมีมูลค่าไม่เกิน 50% ของมูลค่างาน
ร.ฟ.ท.กำหนดผลงานผู้ประมูล
ทางรถไฟ 15% ของมูลค่างานทำตาม
ระเบียบ และคำนึงการเปิดโอกาสผู้มี
สิทธิประกวดราคา

**8.งานระบบอาณัติสัญญาณ ล็อก
สเปกให้รับเหมารายใดรายหนึ่งหรือไม่**
คำชี้แจงคือผู้ผลิตที่มีคุณสมบัติตาม
เงื่อนไข ร.ฟ.ท.มีหลายราย และเงื่อนไข

ประกวดราคาไม่ได้กำหนดให้ผู้ผลิต ออก
หนังสือรับรองให้แก่ผู้รับเหมาเพียง
รายเดียวแต่อย่างใด

**9.ผู้รับเหมาขนาดกลางเข้าประมูล
ได้หรือไม่** คำชี้แจงคือ การประมูลทางคู่
ก่อนหน้านี้กำหนดเงื่อนไขสูงที่ 25% แต่
ครั้งนี้ลดเหลือ 15% เป็นการเปิดกว้าง
ให้รับเหมารายย่อย-รายกลางมีโอกาส
ขึ้นทะเบียนกับกรมบัญชีกลางได้มากขึ้น

ยึดชาตินิยม “Thai First”

ล่าสุด “สุรเดช ฐปะวีโรจน์” วิศวกร
ใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)
ชี้แจงเพิ่มเติม ดังนี้

**10.กติกาถูกเปลี่ยนก่อนการประมูล
สายเหนือจาก 6+1 สัญญาเหลือ 3
สัญญารวมติดตั้งอาณัติสัญญาณ**
คำชี้แจงคือมีการเปรียบเทียบ
ประสบการณ์ประมูล สัญญาใหญ่ทางคู่
ชุมทางจิระ-แก่งคอย สำเร็จใกล้เคียง
เป้าหมายสร้างซ้ำเพียง 6 เดือน

เทียบกับเฟส 1 3 สายทางที่ไม่รวม
อาณัติสัญญาณสร้างซ้ำมากกว่า 2 ปี
จากหลายปัจจัย สรุปได้ว่า การแบ่ง
สัญญาใหญ่รวม SNL มีผลกับความ
สำเร็จในการดำเนินงานมากกว่าการ
แบ่งเป็นสัญญาย่อย

11.มีการแบ่งแค้-ฮั้วราคาหรือไม่
คำชี้แจงคือ การกล่าวหาว่ามีการแบ่ง
แค้และฮั้วราคา เป็นเรื่องของการคาด
เดาและเป็นเพียงข้อสันนิษฐานของผู้
กล่าวหา การรถไฟฯดำเนินการทุกชั้น
ตอนตามระเบียบกระทรวงการคลัง
ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหาร
พัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 อย่างเคร่งครัด

**12.กลุ่มผูกขาด ไม่เชิญต่างชาติ
เข้าแข่งขัน** คำชี้แจงคือ การรถไฟฯ
ดำเนินการตามนโยบาย “Thai First
ไทยทำ ไทยใช้ คนไทยต้องได้ก่อน”
เป็นการสนับสนุนการจ้างงานใน
ประเทศไทย จึงกำหนดให้ถ้ามีบริษัท
คนไทยสามารถยื่นประมูลได้ แต่หาก
ยื่นเป็นกลุ่ม ผู้นำกลุ่มต้องเป็นคนไทย

13.ถูกกฎหมายแต่ขัดใจประชาชน
คราวนี้ไม่ได้ชี้แจงแต่ออกมายืนยันว่า
ทุกขั้นตอนการประมูลทำตามกฎหมาย
อย่างเคร่งครัด “ใคร ๆ ก็ดูและ
ดาวนโหลดเอกสารได้” และย้ำว่า
**ประชาชนในเส้นทางรถไฟทางคู่
รอคอยใช้บริการมานานหลายสิบปี
ตั้งแต่เริ่มโครงการ**