



สายสีส้ม จะเดินหน้าเลย ได้หรือไม่?



ประมูลไฟฟ้าสายสีส้ม ครั้งที่ 2
"ไม่กีดกัน - ไม่เอื้อประโยชน์"
จริงหรือไม่?

รายการ	ประมูลครั้งที่ 1 (พ.ค. 65)	ประมูลครั้งที่ 2 (พ.ค. 66)
1. ผู้รับใช้ไฟฟ้า	ผู้รับใช้เอกชน	ไม่กีดกันผู้รับใช้
2. ผู้รับประกัน	(1) ไม่กีดกันบริษัทเอกชนผู้รับประกัน (2) ไม่กีดกันบริษัทผู้รับประกัน	(1) ผู้รับประกันบริษัทเอกชนผู้รับประกัน (2) ผู้รับประกันบริษัทผู้รับประกัน
3. ผู้รับประกัน	(1) BEM + CK (2) BEM + BEM + CK (3) BEM + BEM + CK + BEM + CK (4) BEM + BEM + CK + BEM + CK + BEM + CK	(1) BEM + CK (2) BEM + BEM + CK (3) BEM + BEM + CK + BEM + CK (4) BEM + BEM + CK + BEM + CK + BEM + CK
4. ผู้รับประกัน	ผู้รับประกันบริษัทเอกชน	ผู้รับประกันบริษัทเอกชน

ศ.ส.น.ร. รพ.พลสิทธิ์

ประมูลไฟฟ้าสายสีส้ม-คั่นคก
ทั้งโลกนี้ผู้รับเหมาผลงานครบแค่ 2 ราย !

ประเภทผลงาน	ผู้รับเหมา
1. ออกแบบก่อสร้างและติดตั้งระบบไฟฟ้าแรงดัน 1,000 โวลต์	CK, ITD, UN, NWR, Biss, Billinger Berger, Obayashi, Tokyo, Kumagai, Nishimatsu
2. ออกแบบก่อสร้างสถานีใต้ดินหรือยกระดับ ขนาดไม่เกินกว่า 1,000 ตารางเมตร	CK, ITD, UN, Billinger Berger, Obayashi, Tokyo, Kumagai, Nishimatsu, Sino Hydro
3. ออกแบบก่อสร้างทางวิ่งพร้อมราง 3 ขบวนมีลิฟต์โดยสาร ขนาดไม่เกินกว่า 1,000 ตารางเมตร	CK, ITD, STEC, AS Associates, SNC Lavalin

หมายเหตุ : ผู้รับเหมาต้องยื่นผลงานครบทั้ง 3 ประเภท

ศ.ส.น.ร. รพ.พลสิทธิ์

จากกรณีศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาในคดีที่การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะการประเมินของเอกสารการคัดเลือกเอกชน (RFP) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ศาลปกครองสูงสุดได้พิพากษาว่า คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ รฟม. มีอำนาจในการแก้ไขหลักเกณฑ์การประเมินคัดเลือกข้อเสนอฯ และได้ดำเนินการถูกต้องตามรูปแบบขั้นตอนหรือวิธีการอันเป็นสาระสำคัญตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ได้ใช้ดุลพินิจในการแก้ไขหลักเกณฑ์ดังกล่าวโดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว (ในการประมูลครั้งที่ 1 ก่อนจะล้มการประมูลไป)

คำถาม คือ สายสีส้มจะเดินหน้าต่อไปได้หรือไม่?

1. คดีเกี่ยวกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม มี 3 คดีอยู่ในศาลปกครอง ได้แก่
 - (1) คดีเปลี่ยนเกณฑ์ประมูลครั้งที่ 1
 - (2) คดียกเลิกการประมูลครั้งที่ 1
 - และ (3) คดีกีดกันและเอื้อประโยชน์เอกชนบางราย ในการประมูล

ครั้งที่ 2

ที่ศาลปกครองสูงสุดตัดสินไปล่าสุด คือ คดีแรก คดีเปลี่ยนเกณฑ์
ประมูลครั้งที่ 1

ยังเหลืออีก 2 คดี

2. ถ้าจะเอาผลการประมูลเข้า ครม. ก็ต้องตอบคำถามว่า ในเมื่อ
ผลการประมูลนั้น คือ ผลการประมูลครั้งที่ 2

แต่ปัจจุบัน ยังมี คดี (3) คดีกีดกันและเอื้อประโยชน์เอกชนบางราย
ในการประมูลครั้งที่ 2 ยังอยู่ในชั้นศาลปกครอง

ซึ่งถือเป็นคดีสำคัญ เกี่ยวข้องกับความเชื่อมั่นว่า การประมูล
ครั้งที่ 2 นั้น เป็นไปอย่างโปร่งใส เป็นธรรม เพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐ
ถูกต้องตามกฎหมาย หรือไม่?

และประเด็นที่มีการเปิดเผยสู่สาธารณะแล้วนั้น มีน้ำหนักข้อครหา
ที่น่าพิจารณา มีใช้อย่าง

ที่สำคัญ เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ส่วนได้เสียของแผ่นดินมูลค่า
เกือบแสนล้านบาท

3. ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ ได้โพสต์เฟซบุ๊ก ขมวดปมข้อมูลสำคัญ
ที่สังคมควรช่วยกันติดตาม

ว่าด้วยเรื่อง “ทวนความจำ “เปลี่ยนเกณฑ์กลางอากาศ” ประมูล
รถไฟฟ้าสายสีส้ม ครั้งที่ 1” ระบุว่า

“การประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มที่ล่าช้ามาเกือบ 3 ปีแล้ว จะจบ
อย่างไร ?

ความล่าช้าเกิดจากการเปลี่ยนเกณฑ์ประมูลหลังจากปิดขายซอง
ประกวดราคา จึงอยากให้ผู้ติดตามเรื่องนี้ได้ทบทวนความจำถึงการ
“เปลี่ยนเกณฑ์กลางอากาศ” ในการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม ครั้งที่ 1

1. วันที่ 3 กรกฎาคม 2563 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่ง
ประเทศไทย (รฟม.) ประกาศเชิญชวนหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง
รถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ) และเดินรถ
ตลอดสายทั้งช่วงตะวันตกและตะวันออก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ-
มีนบุรี) โดยเปิดขายเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (RFP) ในวันที่
10-24 กรกฎาคม 2563

2. วันที่ 6 สิงหาคม 2563 หลังจากปิดขายเอกสาร RFP บริษัท
อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD ซึ่งเป็นผู้ซื้อ
เอกสาร RFP รายหนึ่งมีหนังสือขอให้ รฟม. เปลี่ยนเกณฑ์ประมูล

3. วันที่ 21 สิงหาคม 2563 รฟม. (โดยคณะกรรมการคัดเลือกตาม
มาตรา 36 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562) มีมติ
เห็นชอบให้เปลี่ยนเกณฑ์ประมูล หลังจาก ITD ได้ขอให้เปลี่ยนเพียงประมาณ
2 สัปดาห์ ทั้งๆ ที่ รฟม. ได้ใช้เวลาศึกษามาอย่างละเอียดรอบคอบถึงเกือบ 2 ปี

รฟม. เปลี่ยนเกณฑ์ประมูลจาก “เกณฑ์เดิม” ที่ต้องพิจารณาข้อเสนอ
ด้านเทคนิคก่อน หากผ่านก็จะพิจารณาข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน
ต่อไป ใครเสนอผลประโยชน์สุทธิ (เงินตอบแทนให้ รฟม. หักด้วย เงินขอรับ

สนับสนุนค่าก่อสร้างจาก รฟม.) ให้ รฟม. มากที่สุดก็จะชนะการประมูล เป็น “เกณฑ์ใหม่” ที่พิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคพร้อมกับข้อเสนอด้านการลงทุน และผลตอบแทน โดยให้คะแนนด้านเทคนิค 30% และคะแนนด้านการลงทุน และผลตอบแทน 70% ใครได้คะแนนรวมสูงสุดก็จะชนะการประมูล

4. รฟม. เปลี่ยนเกณฑ์ประมูลด้วยเหตุผลที่ฟังไม่ขึ้น ดังนี้

(1) รฟม. อ้างว่าการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกจะต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เนื่องจากจะต้องก่อสร้างอุโมงค์ใต้พื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และได้แม่น้ำเจ้าพระยา ถือว่าเป็นการก่อสร้างที่ซับซ้อน มีความเสี่ยงสูง เป็นผลให้ รฟม. ต้องใช้เกณฑ์ใหม่ แต่เกณฑ์ใหม่ให้คะแนนด้านเทคนิคเพียงแค่ 30% เท่านั้น ถือว่าย้อนแย้งกับเหตุผลที่ รฟม. กล่าวอ้าง ถ้า รฟม. มุ่งหวังที่จะได้เอกชนที่เก่งด้านเทคนิคจริง จะต้องใช้เกณฑ์เดิม เพราะเกณฑ์เดิมให้คะแนนด้านเทคนิค 100%

(2) รฟม. เคยใช้เกณฑ์เดิมมาก่อนในการประมูลรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีเส้นทางผ่านพื้นที่ซับซ้อน ได้แก่ ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค ซึ่งต้องขุดอุโมงค์ลอดแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ ซึ่งต้องขุดอุโมงค์ลอดแม่น้ำเจ้าพระยาเช่นเดียวกับการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก

อีกทั้ง ที่ผ่านมารฟม. ได้ใช้เกณฑ์เดิมในการประมูลโครงการอื่น เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลือง ซึ่งเป็นรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ไม่เคยมีการก่อสร้างในประเทศไทยมาก่อน

การใช้เกณฑ์เดิมในการประมูลพบว่า รฟม. สามารถคัดเลือกได้ผู้ชนะการประมูลที่มีความสามารถด้านเทคนิคสูงและเสนอผลตอบแทนให้แก่รัฐมากที่สุด ทำให้การดำเนินโครงการของ รฟม. ประสบความสำเร็จมาทุกโครงการ

(3) โครงการขนาดใหญ่อื่นก็ใช้เกณฑ์เดิม เช่น โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นโครงการที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ภาครัฐและภาคเอกชนในประเทศไทยไม่เคยมีประสบการณ์มาก่อน และใช้วงเงินลงทุนสูง โครงการมอเตอร์เวย์สายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ของกองทัพเรือ และโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ของการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น

5. ในอดีตที่ผ่านมา การประมูลที่ใช้เกณฑ์เดิมปรากฏว่า บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ซึ่งเป็นผู้ซื้อเอกสาร RFP โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มรายหนึ่งชนะการประมูลมาเกือบทุกโครงการ เนื่องจากเสนอผลประโยชน์สุทธิให้รัฐสูงสุด เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และรถไฟฟ้าสายสีเหลืองของ รฟม. โครงการสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกของกองทัพเรือ และโครงการมอเตอร์เวย์สายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

แนวหน้า

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

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: ศุกร์ 3 มีนาคม 2566

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15281

หน้า: 5(บน)

Col.Inch: 114.84 Ad Value: 143,550

PRValue (x3): 430,650

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: สายสีส้ม จะเดินหน้าเลย ได้หรือไม่?

ของกรมทางหลวง เป็นต้น

6. การเปลี่ยนแปลงที่ประมูด จึงทำให้ถูกตั้งข้อสังเกตว่าเป็นการกีดกัน และเอื้อประโยชน์เอกชนรายใดรายหนึ่งหรือไม่ ?”

4. ด้วยเหตุนี้ หากจะดึงดันเดินหน้ารถไฟฟ้าสายสีส้มเลย ยิงจะต่อกำแพงข้อพิรุณสงสัยที่มีอยู่ทั้งหมด

สารส้ม