

'อิตาเลียนไทย'ชงปรับเงื่อนไข - 'สคร.'รับลูกโยนบอร์ดม.36ชี้ขาด รือเกณฑท์'สายสีส้ม'เอื้อเอกชน

โครงการร่วมลงทุนรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก



- ผู้ซื้อเอกสารข้อเสนอร่วมลงทุน 10 บริษัท**
- บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM)
 - บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ
 - บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์
 - บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น
 - บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์
 - บมจ.ราชกรู๊ป
 - บมจ.ช.การช่าง
 - บมจ.กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์
 - ซีโนไฮโดร คอร์ปอเรชั่น ลิมิเต็ด
 - บริษัท วนนิทัศน์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด
- สพม.เปิดยื่นซองข้อเสนอ 23 ก.ย.2563**

รายชื่อคณะกรรมการ ม.36 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก

ประธาน
กิตติกร คัมเปาว์ รองผู้ว่าฯ สพม.

กรรมการ

- จิรุตม์ วิศาลจิตร** อธิบดีกรมขนส่งทางบก (ผู้แทนกระทรวงคมนาคม)
- ประสิทธิ์ ศรีภักการณ** อธิบดีอัยการ (ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด)
- ประกาส คงเอียด** ผู้อำนวยการ สคร. (ผู้แทน สคร.)
- กนกรัตน์ ขุนทอง** ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณค่าพิเศษฯ 4 (ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ)
- วิทยา ยาม่วง** อธิบดีกรมเจ้าท่า (ผู้ทรงคุณวุฒิ)
- อภิชัยโรจน์ รัตนดิลาณ ภูเก็ท** (ผู้ทรงคุณวุฒิ)

"คมนาคม"ชี้ก.ม.เปิดช่องเพิ่มเงื่อนไขประกวดราคา

กรุงเทพธุรกิจ ● สคร.ส่งหนังสือถึงรฟม. ปรับเกณฑ์ข้อเสนอรถไฟฟ้าสายสีส้ม 1.4 แสนล้านบาท หลัง"ไอทีดี"ร้องให้แก้

เกณฑ์ประมูล ไม่เน้นผลประโยชน์ทางการเงินสูงสุดเท่านั้น พิจารณาความสำเร็จโครงการ "คมนาคม"เผยกฎหมายให้เพิ่มเงื่อนไขประมูลได้ เพิ่มการให้คะแนนด้านเทคนิค
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก (งานโยธา) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์

ระยะทาง 13.4 กิโลเมตร รวมงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้า ช่วงมีนบุรี-บางขุนนนท์ ระยะทาง 35.9 กิโลเมตร มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการประมูลหลายครั้งก่อนที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) จะเห็นชอบใช้รูปแบบ PPP Net Cost เมื่อวันที่ 28 ม.ค.2563 มูลค่าโครงการ 142,789 ล้านบาท

หลังจากนั้นการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการขายซองเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนและมีผู้ซื้อซองเอกสารรวม 10 ราย โดยกำหนดให้มีการยื่นซองเอกสารในวันที่ 23 ก.ย.2563

ล่าสุด บริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้ทำหนังสือถึงนายประภาส คงเอียด ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ลงวันที่ 7 ส.ค.2563 เรื่องการประเมินข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์

โดยเห็นว่าโครงการนี้เป็นการร่วมลงทุนขนาดใหญ่ที่เอกชนมีหน้าที่รับผิดชอบ ออกแบบและก่อสร้างงานโยธาลงทุนจัดหาระบบรถไฟฟ้าและให้บริการรถไฟฟ้า 30 ปี และเป็นโครงการที่มีความเสี่ยงสูงมากในการก่อสร้างงานโยธาฝั่งตะวันตก ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินทั้งสายที่ต้องขุดเจาะอุโมงค์และสถานีในพื้นที่ชุมชน ผ่านเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในที่เป็นพื้นที่อนุรักษ์และมีโบราณสถานและสถานที่สำคัญ

รวมทั้งขุดเจาะอุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งต้องใช้เทคนิคการออกแบบทางวิศวกรรมและวิธีการก่อสร้างขั้นสูงเพื่อลดผลกระทบที่มีต่อประชาชน เช่น สิ่งแวดล้อม การจราจร และในการบริการเดินรถที่เป็นรถไฟฟ้าใต้ดินเกือบทั้งสายจะต้องมีการจัดหาระบบรถไฟฟ้าที่มีคุณภาพสูง และบริหารจัดการเดินรถด้วยเทคนิคขั้นสูงตามมาตรฐานสากล เพื่อให้การบริการเดินรถแก่สาธารณชนมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุด เพราะหากเกิดอุบัติเหตุหรือปัญหาระหว่าง

อ่านต่อหน้า | 4

ต่อจากหน้า 1

รือเกณฑ์

การเดินรถจะมีผลกระทบและเป็นอันตรายต่อประชาชนมาก

นอกจากนี้ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุนจัดหาทั้งในส่วนงานโยธาและระบบรถไฟฟ้าจะต้องส่งมอบให้เป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐด้วย

การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการนี้ไม่ใช่การจัดซื้อจัดจ้างที่ดำเนินการตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างปกติแต่เป็นการคัดเลือกเอกชน

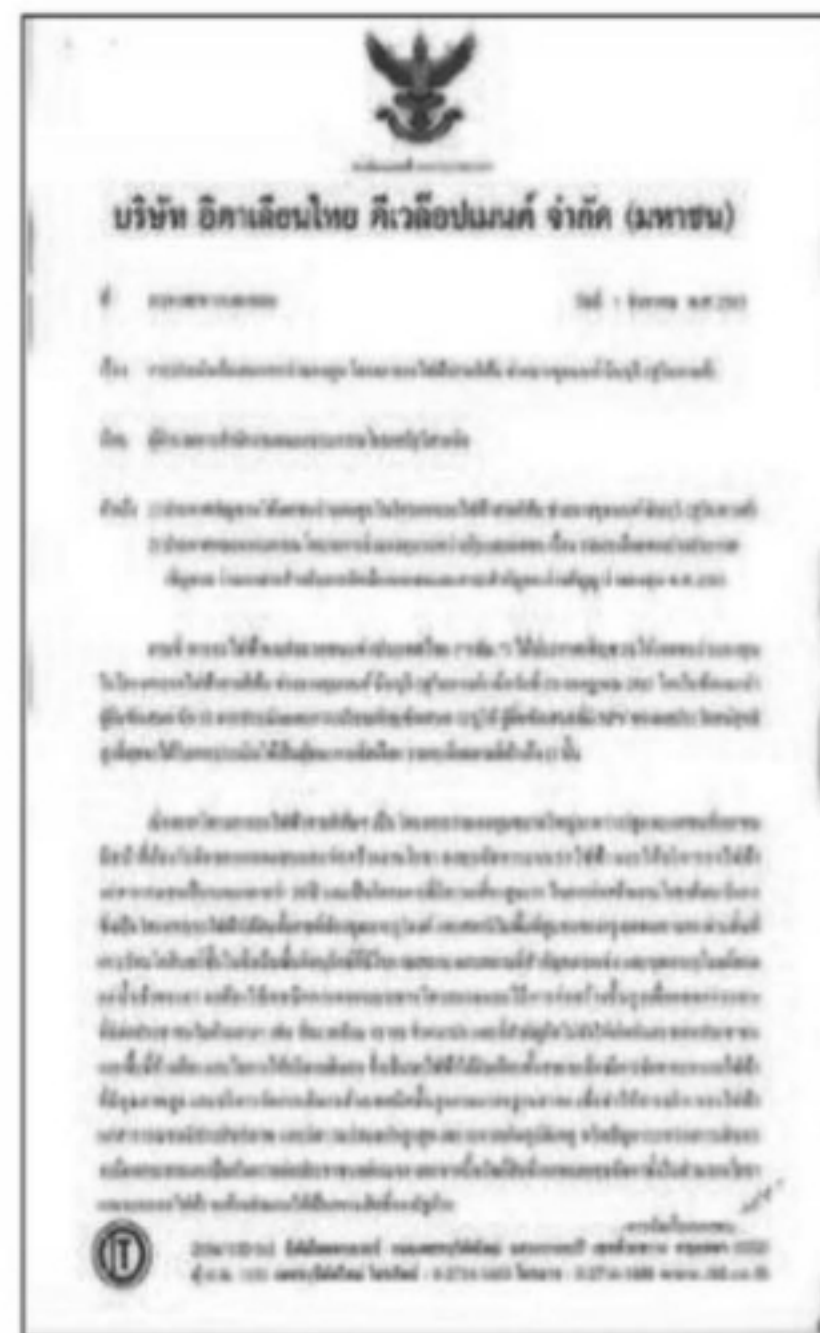
เข้าร่วมทุนกับรัฐตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 และมูลค่าการลงทุนงานโยธาที่เอกชนจะขอสนับสนุนและผลกระทบที่เอกชนต้องแบ่งให้รัฐจากการให้บริการเดินรถจะมีความสัมพันธ์กับวิธีการแผนงาน คุณภาพและประสิทธิภาพของงานที่เอกชนจะดำเนินการให้แก่รัฐ

รือปรับเกณฑ์ประมูล

ดังนั้น จึงไม่ควรพิจารณาให้ผู้ชนะการคัดเลือกเป็นผู้ที่เสนอผลประโยชน์ทางการเงินสูงสุดเท่านั้น แต่ควรพิจารณาถึงปัจจัยและผลกระทบด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อเสนอด้านเทคนิคการดำเนินงาน ความน่าเชื่อถือ คักยภาพและความสามารถของผู้ยื่นข้อเสนอ

โดยสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกเอกชนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่องรายละเอียดของร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และสาระสำคัญของร่างสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. 2563 ข้อ 4(8) ที่กำหนดให้ระบุหลักเกณฑ์และวิธีการในการตัดสินให้ชัดเจนเป็นคะแนนในด้านต่างๆ โดยข้อเสนอผลประโยชน์ที่รัฐจะได้รับและการขอสนับสนุนทางการเงินเป็นเพียงส่วนหนึ่งที่จะต้องระบุให้ชัดเจนเป็นคะแนน

ดังนั้น เพื่อให้การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มนี้ เป็นประโยชน์สูงสุดแก่รัฐ สามารถประสบความสำเร็จเปิดให้บริการแก่สาธารณชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การคัดเลือกตาม พ.ร.บ.การ



ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 จึงขอให้ สคร. ในฐานะหน่วยงานที่มีอำนาจ

ดูแลการปฏิบัติตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 มอบหมายให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนพิจารณาปรับปรุงการประเมินข้อเสนอเพื่อหาผู้ชนะที่มีความเหมาะสมชัดเจน ครบถ้วนและถูกต้องตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

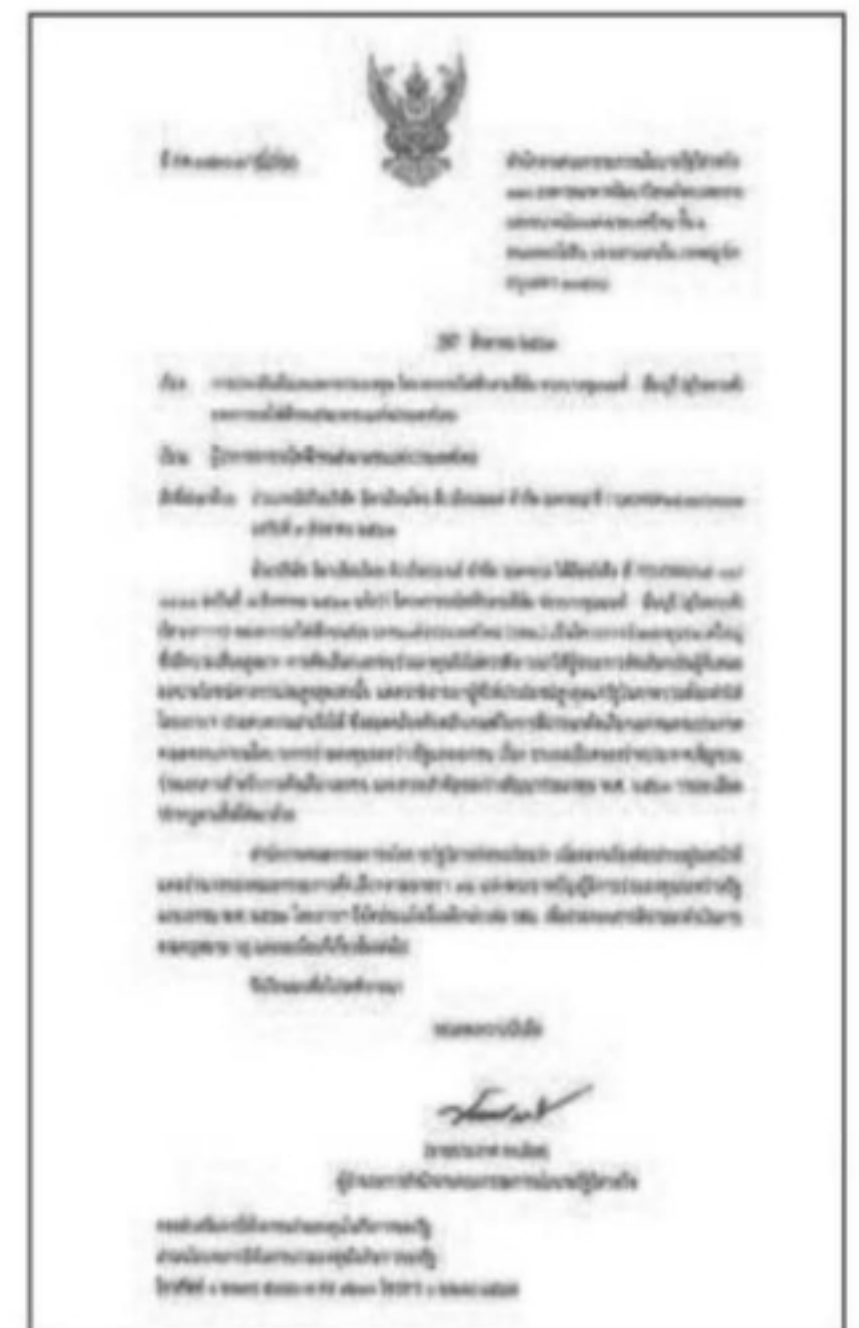
แจ้ง รฟม.พิจารณาข้อเสนอ

นอกจากนี้ สคร.ได้ทำหนังสือถึงนายภาคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้อำนวยการ รฟม. ลงวันที่ 13 ส.ค.2563 เรื่องการประเมินข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์ โดยอ้างถึงข้อเสนอของบริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ที่เห็นว่าโครงการนี้มีความเสี่ยงสูงมาก การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนจึงไม่ควรพิจารณาให้ผู้ชนะการคัดเลือกเป็นผู้ที่เสนอผลประโยชน์ทางการเงินสูงสุดเท่านั้น

ทั้งนี้ สคร.เห็นว่าข้อร้องเรียนดังกล่าวอยู่หน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่ง พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 จึงแจ้งเรื่องดังกล่าวต่อให้ รฟม. เพื่อประกอบการพิจารณาตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

เอกชน 10 รายซื้อซองประมูล

สำหรับผู้ซื้อเอกสารข้อเสนอร่วมลงทุน



- 10 บริษัท ได้แก่ 1.บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM
- 2.บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- 3.บริษัทบีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)
- 4.บริษัทซีโน-ไทยเอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)
- 5.บริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด

(มหาชน) 6.บริษัทราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
7.บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) 8.บริษัท
กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
9.ซีโนไฮโดร คอร์ปอเรชั่น ลิมิเต็ด 10.บริษัท
วรนิทัศน์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด

กฎหมายเปิดช่องแก้หลักเกณฑ์

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผยว่า
กรณีที่บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์
จำกัด (มหาชน) ได้ทำหนังสือแจ้งถึงเงื่อนไขของ
การพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีส้ม นั้น ตามขั้นตอนดำเนินการ
ประกาศประกวดราคา ถือว่าไม่ผิดหลักเกณฑ์
ข้อกำหนด เนื่องจาก รฟม.ในฐานะเจ้าของ
โครงการสามารถเพิ่มเติมเงื่อนไขของการพิจารณา
คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนได้ตามระยะเวลาที่ระบุ
ไว้ในเอกสารที่ไออาร์ ซึ่งเบื้องต้นทราบว่ามีการ
กำหนดถึงภายในสิ้นเดือน ส.ค.นี้

ดังนั้น การร้องเรียนของบริษัทอิตาเลียนไทย
เพื่อขอให้ รฟม.เจ้าของโครงการพิจารณาเพิ่มเติม
เงื่อนไขการคัดเลือกสามารถดำเนินการได้
แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ รฟม. โดยคณะกรรมการ
คัดเลือกตามมาตรา 36 แห่ง พ.ร.บ.การร่วม
ลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ว่า
จะนำมาพิจารณาเพิ่มเติมหลักเกณฑ์หรือไม่ ซึ่ง
เงื่อนไขที่เอกชนเสนอมานั้น อาจต้องให้เพิ่มเติม
หลักเกณฑ์การให้คะแนนด้านเทคนิค ไม่เพียง
การพิจารณาผลประโยชน์ทางการเงินเท่านั้น

“ถ้าถามว่าการเสนอให้เพิ่มหลักเกณฑ์ใน
ช่วงที่ขายซองที่ไออาร์ไปแล้วทำได้ไหม ก็ต้อง
ตอบว่าทำได้เพราะมีกรอบเวลาที่ รฟม.ในฐานะ
เจ้าของโครงการเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลง
หลักเกณฑ์การคัดเลือกได้ ก่อนที่เปิดให้เอกชนยื่น
ข้อเสนอ แต่หากท้ายที่สุดเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์
จนทำให้ไม่มีเอกชนมายื่นข้อเสนอ จะกระทบต่อ
โครงการหรือไม่ หรือประกวดราคาไปแล้ว
เอกชนที่เสนอราคาต่ำสุดแต่กลับไม่ชนะ อาจจะมี
ผลตามมา”

รายงานข่าวระบุว่า เหตุการณ์ของการ
เสนอเพิ่มเติมหรือปรับเปลี่ยนเกณฑ์พิจารณา
ประกวดราคาในลักษณะแบบนี้เคยเกิดขึ้นแล้ว
หลายโครงการ บางโครงการก็ต้องล้มไปเพราะ
ไม่มีเอกชนสนใจยื่นข้อเสนอ แต่ในส่วนของ
รถไฟฟ้าสายสีส้ม เนื่องจากเป็นโครงการสำคัญ
และเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ เชื่อว่าไม่น่าจะ
เป็นผลกระทบที่ทำให้ต้องล้มประมูล แต่อาจ
เป็นผลกระทบต่อการตัดสินใจยื่นข้อเสนอของ
เอกชนรายอื่น

“กิตติกร”ประธานบอร์ด ม.36

สำหรับรายชื่อคณะกรรมการ ม.36
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกมีประธาน
คือนายกิตติกร ตันเปาว์ รองผู้ว่า รฟม. และมี
กรรมการประกอบด้วย 1.นายจิรุตม์ วิศาลจิตร
อธิบดีกรมขนส่งทางบก (ผู้แทนกระทรวง
คมนาคม) 2.นายประสิทธิ์ ศิริภากรณ์ อธิบดี
อัยการ (ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด)

3.นายประภาส คงเอียด ผู้อำนวยการ
สคร. (ผู้แทน สคร.) 4.นางสาวกนกรัตน์
ขุนทอง ผู้อำนวยการกองจัดทำประมาณ
ด้านเศรษฐกิจ 4 (ผู้แทนสำนักงบประมาณ)
5.นายวิทยา ยาม่วง อธิบดีกรมเจ้าท่า
(ผู้ทรงคุณวุฒิ) และ 6.นายอัมรินทร์ รัตนดิกลง
ณ ภูเก็ต (ผู้ทรงคุณวุฒิ)