



■ ■ ขณะที่หลายฝ่ายฝากความหวังไว้ว่าการลงทุนของรัฐในโครงการเมกะโปรเจกต์ทั้งหลายจะเป็นพระเอกมาช่วยประคองเศรษฐกิจไทยไม่ให้ทรุดหนักไปกว่านี้ แต่เอาเข้าจริงในแต่ละโครงการลงทุนกลับมีประเด็นที่ไม่ชอบมาพากล ทำให้โครงการนั้นๆ ต้องมีอัน“ติดหล่ม”ทำให้การลงทุนไม่เกิดขึ้นตามแผนงาน เม็ดเงินที่จะไหลเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจก็ติดค้างเติ่งไปด้วย

ตอนนี้ที่กำลังเป็นที่โจษขานกันทั้งวงการรับเหมาก่อสร้างก็คือ...โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์ - มินบุรี (สุวินทวงศ์) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ระยะทาง 35.9 กม. ระยะเวลา 30 ปี วงเงินรวม 128,128 ล้านบาท และ คนทั้งวงการกำลังตั้งคำถามและโฟกัส ไปที่ คุณภคพงศ์ สิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)...เนื่องจากผู้ว่า รฟม.ท่านนี้ได้เปิดเผยว่า คณะกรรมการตามมาตรา 36 แห่ง พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562 ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์-มินบุรี มีมติอนุมัติให้ปรับปรุงหลักเกณฑ์การพิจารณาให้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิคมาเป็นเกณฑ์ประเมิน

รถไฟฟ้าสายสีส้ม...ทำท่าจะไม่ราบรื่น

รวมกับการเงินด้วยในสัดส่วน 30%... เนื่องจากโครงการเป็นการก่อสร้างที่ใช้เทคนิคขั้นสูง ก่อสร้างเป็นอิมเมจตลอดเส้นทาง ลอดแม่น้ำเจ้าพระยา และพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ ภาครัฐจะต้องได้โครงสร้างที่มีคุณภาพและเป็นประโยชน์ในระยะยาว และอ้างว่าการพิจารณานี้ทางคณะกรรมการฯดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่องรายละเอียดของร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชนและสาระสำคัญของร่างสัญญาร่วมลงทุน 2563 ข้อ 4 (8) ที่กำหนดให้ ระบุหลักเกณฑ์และวิธีการในการตัดสินให้ชัดเจนเป็นคะแนนในด้านต่างๆ โดยข้อเสนอผลประโยชน์ที่รัฐจะได้รับและการขอสนับสนุนทางการเงินเป็นเพียงส่วนหนึ่งที่ต้องระบุให้ชัดเจนเป็นคะแนน

ถึงกระนั้นคนทั้งวงการก็มีคำถามกับการตัดสินครั้งนี้เพราะว่า...เรื่องนี้ถือว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เป็นสาระสำคัญเลย และไม่เคยมีการดำเนินการในลักษณะนี้กับโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เป็นโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) มาก่อน อีกทั้งผู้ยื่นข้อเสนอในโครงการนี้จะต้องผ่านเกณฑ์ต่างๆ ของ รฟม. ซึ่งแน่นอนว่าต้องเป็นบริษัทหรือกลุ่มบริษัทที่มีศักยภาพและความเป็นไปได้ในการดำเนินการสูง เป็นไปได้หรือที่บริษัทที่ผ่านเกณฑ์จะไม่ทำตามข้อเสนอที่ได้ยื่นต่อ รฟม.ไม่ได้ และบริษัทที่ยื่นข้อเสนอ

ยังต้องมีภาระรับผิดชอบค้ำประกันต่อ รฟม. ด้วยคำถามสำคัญคือ การพิจารณาผู้ชนะการคัดเลือกโดยใช้ข้อเสนอทางเทคนิค ทั้งๆ ที่ได้มีการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ชนะการคัดเลือกมาแล้ว จะเป็นช่องทางที่ส่อไปในทางทุจริต ไม่เป็นธรรม และอาจเป็นการเอื้อประโยชน์ต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งได้หรือเปล่า?????

มิใช่แค่ข้อกั๊กทั้งประเด็นที่อาจก่อให้เกิดการทุจริตเอื้อประโยชน์แก่กลุ่มทุนบางราย และยังมีผิดแผกแตกต่างไปจากการประมูล Mega Project อื่นๆ...แม้แต่การประมูลหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มพหุ (แคราย-มีนบุรี) วงเงิน 60,000 ล้านบาท และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) วงเงินกว่า 60,000 ล้านบาท ของ รฟม.เองที่เปิดประมูลไปก่อนหน้า และกลุ่มกิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (BSR Joint Venture) คว่ำสัมปทานไปนั้น ก็ยังไม่กล้าแหกหลักเกณฑ์กันแบบ “โจ่งครึม”ขนาดนี้!

วิจารณ์กันให้ขรมในวงการว่าเรื่องแบบนี้จะเกิดขึ้นได้ต้อง “มีมือที่มองไม่เห็น” และเป็นขำใหญ่มากๆ อยู่เบื้องหลังการถ่ายทำ...แน่นอนว่าผู้รับเหมามากกว่าครึ่งของวงการฉาย “สปอร์ตไลท์” ไปที่ พี่เบิ้ม ของวงการรับเหมาก่อสร้างของเมืองไทย... ซึ่งเป็นเจ้าของโครงข่ายทางด่วนทั้งในและนอกเมืองรวมไปถึงโครงข่ายรถไฟฟ้าหลายสายอยู่ในมือไม่น้อย

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/โลกธุรกิจ

วันที่: พุธ 26 สิงหาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14365

หน้า: 6(ล่าง)

Col.Inch: 44.47

Ad Value: 40,023

PRValue (x3): 120,069

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: หมุนตามทุน: รถไฟฟ้าสายสีส้ม...ทำท่าจะไม่ราบรื่น

แถมยังถูกห่วยชุดใหญ่ไปนับแสนล้าน เพราะได้รับการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วนไปให้ถึง 12-15 ปี เพื่อแลกกับการยุติคดีฟ้องร้องเรียกค่าไถ่จากรัฐบาล....แต่ระยะหลังมานี้ กลุ่มทุนรับเหมายักษ์รายนี้กลับต้อง “ชวด” และ “จั่วลม” งานประมูลก่อสร้างและสัมปทานโครงการรัฐไปหลายต่อหลายโครงการ...ไล่ตั้งแต่การประมูลสัมปทานบริหารและซ่อมบำรุง(O&M) โครงการมอเตอร์เวย์ 2 สาย มูลค่ากว่า 60,000 ล้านบาท โครงการขยายท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 และล่าสุดก็ตกขบวนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน มูลค่ากว่า 2.9 แสนล้าน เพราะโดนกลุ่มทุนรับเหมาก่อสร้างรายอื่นปาดหน้าไปเรียบร้อยโรงเรียนจีน

คงจะด้วยเหตุนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี) ที่เนืองงานมีทั้ง งานโยธา สายสีส้มส่วนตะวันตกที่ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง พ่วงสัมปทานงานระบบรถไฟฟ้า และบริหารรถไฟฟ้าทั้งโครงการที่จะผูกปิ่นโตไปยาวถึง 30-35 ปี จึงถือเป็นอีกโครงการรถไฟฟ้าที่ทั้งใหญ่ทั้งยาวที่สุด จึงทำให้กลุ่มทุนรายนี้ไม่คิด...เพราะตัวเองถือว่าเป็นเจ้าถิ่นในวงการ “รถไฟฟ้า”.... ตัวผู้บริหารองค์กรเจ้าของสัมปทาน ทั้งเบอร์เล็กเบอร์ใหญ่ก็ใช้ใครอื่น...!! จะยอมปล่อยให้หลุดมือไม่ได้...

จับตาดูกันอย่ากะพริบตา...ว่าฝ่ายบริหาร รฟม.และกระทรวงคมนาคมจะชิงหนีเผื่อกร้อนนี้กันอย่างไร ????

กระบองเพชร