

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/บทความ

วันที่: ศุกร์ 6 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14437

หน้า: 2(ขวา)

Col.Inch: 142.82 Ad Value: 128,538

PRValue (x3): 385,614

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: แก่TOR'รถไฟฟ้าสายสีส้ม' เอื้อใครหรือไม่?คำถามนี้ 'รฟม.'ต้องตอบสังคม...

แก่TOR'รถไฟฟ้าสายสีส้ม' เอื้อใครหรือไม่?คำถามนี้ 'รฟม.'ต้องตอบสังคมให้ชัด



“รถไฟฟ้าสายสีส้ม” เป็นอีกหนึ่งโครงการเชื่อมกรุงเทพฯ ผังชนบุรีกับผังพระนครเข้าด้วยกันและเป็นการเชื่อมในระดับย่านชานเมืองผังหนึ่งถึงย่านชานเมืองอีกผังหนึ่ง กล่าวคือ เริ่มจากย่านบางขุนนนท์ ผังชนบุรี ผ่าน รพ.ศิริราช ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา ข้ามเข้าสู่ผังพระนครโดยผ่านเขตเมืองเก่าเกาะรัตนโกสินทร์ จากนั้นไปทางตะวันออกผ่านย่านประตูน้ำ เข้าย่านมหาวิทยาลัยรามคำแหง (หัวหมาก-บางกะปิ) จนไปสุดสายที่ ถ.สุวินทวงศ์ ย่านมีนบุรี รวมระยะทาง 35.9 กิโลเมตร แบ่งเป็นเส้นทางอุโมงค์ลอดใต้ดิน 27 กิโลเมตร และยกระดับลอยฟ้าอีก 8.9 กิโลเมตร

ย้อนไปเมื่อวันที่ 3 ก.ค. 2563 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ออกประกาศให้บริษัทเอกชนที่สนใจเข้ามาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายนี้ สามารถซื้อเอกสารเพื่อร่วมประมูลตั้งแต่วันที่ 10-24 ก.ค. 2563 โดยแบ่งระยะการลงทุนดังนี้ “ระยะที่ 1 : การออกแบบ

และก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้า” แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ “ส่วนที่ 1” การออกแบบ จัดทำ ผลิต ติดตั้ง ทดสอบระบบรถไฟฟ้า และทดลองเดินรถไฟฟ้าของโครงการส่วนตะวันออก (ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - สุวินทวงศ์) เป็นระยะเวลา 3 ปี 6 เดือน

“ส่วนที่ 2” การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการออกแบบ จัดทำ ผลิต ติดตั้ง ทดสอบระบบรถไฟฟ้าและทดลองเดินรถไฟฟ้าของโครงการส่วนตะวันตก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) เป็นระยะเวลา 6 ปี กับ “ระยะที่ 2 : การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา” เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าโครงการส่วนตะวันออก

แต่แล้วในเวลาต่อมา โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มนี้ก็ “ส่อวุ่น” โดยเมื่อวันที่ 28 ก.ย. 2563 ศรีสุวรรณ จรรยา เลขาธิการสมาคมองค์การพิทักษ์รัฐธรรมนูญไทย ไปแจ้งความกับ กรมสอบสวนคดีพิเศษ (DSI) กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนว่า “คณะกรรมการคัดเลือกตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562

(มาตรา 36) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วง บางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) วงเงิน 128,128 ล้านบาท ได้มีมติเมื่อวันที่ 21 ส.ค. 2563 เปลี่ยนแปลงเงื่อนไขเอกสารประกวดราคาใหม่ (TOR)” ทั้งที่มีการซื้อขายของประกวดราคาเสร็จสิ้นไปแล้ว 10 บริษัท

เหตุผลของการเข้าแจ้งความดังกล่าว ศรีสุวรรณ ระบุว่า พบข้อพิรุณ เช่น 1.มีบริษัท เอกชนรายหนึ่งซึ่งยื่นซองประมูลได้ขอเปลี่ยนแปลง TOR และคณะกรรมการฯ ก็รับข้อเสนอ จนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไข ทั้งที่เงื่อนไข TOR ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเองได้ต้องเป็นไปตามระเบียบทางราชการ พร้อมรับฟังความเห็นต่างๆ ของผู้มีส่วนได้เสีย และต้องยื่นให้คณะกรรมการ (กรม.) มีมติเห็นชอบ โดยถือประโยชน์ของรัฐมากที่สุด

2.การพิจารณาจะแยกของเทคนิคหาก ผ่านตามเกณฑ์ จึงจะเปิดซองการเงินตามลำดับ แต่การประกวดครั้งนี้กลับนำของเทคนิคมาคิดคะแนนรวมกับซองการเงิน โดยกำหนดสัดส่วนการให้คะแนน 30/70 หากรายได้ได้คะแนนรวมสูงสุดก็จะได้รับการคัดเลือก และขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะกรรมการฯ ซึ่งอาจมีการทุจริตเกิดขึ้นอย่างไม่เคยเป็นมาก่อน จึงต้องขอให้ DSI ช่วยตรวจสอบ

“ข้ออ้างของทางคณะกรรมการ รฟม. ออกมาบอกว่า เนื่องจากโครงการนี้ส่วนหนึ่ง ต้องก่อสร้างใต้ดินตลอดแม่น้ำเจ้าพระยา แต่ที่ผ่านมา รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินก็สร้างตลอดแม่น้ำเจ้าพระยาและยังใช้งานได้ตามปกติ โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขTORใดๆ หรือไม่มี

เงื่อนไขในการเปิดซองที่จะต้องรวมของเทคนิคกับของราคาไว้ด้วยกันเหมือนกรณีครั้งนี้ ซึ่งครั้งนี้ถือว่าเป็นเหตุการณ์ใหม่ที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในประเทศไทย จึงน่าจะเข้าข่ายความผิดกฎหมายหลายฉบับและหลายมาตรา” ศรีสุวรรณ กล่าว

เช่นเดียวกับเมื่อวันที่ 24 ก.ย. 2563 สุรพงษ์ เลาหะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ “BTSC” บริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งไปยื่นหนังสือต่อ องค์การต่อต้านการคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ได้เปิดเผยว่า BTSC ได้ยื่นฟ้องต่อ ศาลปกครอง ไปเมื่อวันที่ 17 ก.ย. 2563 ขอให้ศาลมีคำสั่งให้ รฟม. และ กกก.กักเลือกฯ กลับไปใช้หลักเกณฑ์ TOR เดิม ไม่ใช่หลักเกณฑ์ใหม่ที่มาแก้ไขหลังปิดขายซองประกวดราคาไปแล้ว

สุรพงษ์ ตั้งข้อสังเกตว่า “แนวปฏิบัติของการยื่นซองประกวดราคาโครงการอื่นๆ ที่ผ่านมา จะเป็นการพิจารณาที่ละชั้น (หรือทีละซอง) ไล่ตั้งแต่คุณสมบัติ เทคนิคและราคาตามลำดับ โดยกำหนดให้เอกชนที่ผ่านการประเมินคุณสมบัติแล้วจึงจะเข้ารับการประเมินด้านเทคนิค และเอกชนที่ผ่านการประเมินด้านเทคนิคแล้วจึงเข้าสู่การประเมินด้านราคา” ซึ่งเมื่อมาถึงขั้นนี้ เอกชนที่ให้ข้อเสนอที่ดีที่สุดก็จะได้รับการคัดเลือก แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ หลักเกณฑ์ใหม่ นำการประเมินด้านเทคนิคและด้านราคามารวมกัน บวกกับมีการใช้ดุลพินิจมาก อาจเกิดความไม่เป็นธรรมได้

“ในคุณสมบัติมีการกำหนดว่า ต้องมีประสบการณ์ในการทำอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 5 เมตร และมีมูลค่า

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/บทความ

วันที่: ศุกร์ 6 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14437

หน้า: 2(ขวา)

Col.Inch: 142.82 Ad Value: 128,538

PRValue (x3): 385,614

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: แก่TOR'รถไฟฟ้าสายสีส้ม' เอื้อใครหรือไม่? คำถามนี้ 'รฟม.' ต้องตอบสังคม...

โครงการไม่น้อยกว่า 5 พันล้านบาท ขอมริบว่าเรามีประสบการณ์ด้านนี้เพียงแต่ไม่มีประสบการณ์ที่ทำงานอุโมงค์ลอดแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเวลานี้ในไทยมีเพียง 2 บริษัทเท่านั้นที่มีประสบการณ์ด้านนี้ และใน TOR ก็มีหมายเหตุไว้ว่า หากเป็นผู้รับเหมาไทย และมีประสบการณ์ด้านนี้ จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ

การยื่นฟ้องต่อศาลปกครอง เราไม่ได้ต้องการให้ล้มประมูล เพราะจะทำให้เสียเวลา ขณะนี้การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ก็มีความคืบหน้าไปมากแล้ว หากให้ล้มประมูลประเทศชาติก็จะได้รับความเสียหาย ดังนั้นจึงอยากให้ รฟม. กลับมาใช้เกณฑ์เดิมแบบถูกต้อง” กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ BTSC กล่าว

ต่อมาวันที่ 14 ต.ค. 2563 มีรายงานว่า ศาลปกครองกลาง นัดไต่สวนในคดีที่ BTSC ยื่นฟ้อง กกก.คัดเลือกตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562 (มาตรา 36) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และพวกรวม 2 คน โดยขอให้เพิกถอนมติ กกก.คัดเลือกฯ กรณีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไข TOR ที่ให้ยื่นข้อเสนอทางด้านเทคนิคมาให้คะแนนควบคู่กับข้อเสนอด้านราคา หลังจากที่มีการปิดการขายของประมูลไปแล้ว

เนื่องจากเห็นว่าก่อให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบกับเอกชนบางราย พร้อมกับขอให้ศาลมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวก่อนมีคำพิพากษา โดยสั่งระงับการเปิดรับข้อเสนอของเอกชนในวันที่ 9 พ.ย. 2563 ไว้ก่อน จากนั้นในวันที่ 21 ต.ค. 2563 ศาลปกครองกลางจึงมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวให้ รฟม. กลับไปใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาเดิมคือ

เปิดซองคุณสมบัติ ของเทคนิค ของข้อเสนอการเงิน และของข้อเสนออื่นๆ เพิ่มเติมจนกว่าจะมีคำตัดสินจากศาลออกมา

ในเวลานั้น สุรพงษ์ ให้ความเห็นว่า การที่ศาลปกครองกลาง ได้มีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวให้ รฟม. ใช้เกณฑ์เดิมในการประเมินการประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มในระหว่างที่ศาลยังไม่มีคำตัดสินเนื่องจากต้องใช้เวลาพิจารณา ก็ขึ้นอยู่กับ รฟม.ว่าจะดำเนินการประมูลอย่างไรต่อไป แต่ทั้งนี้ “รฟม.ต้องใช้เกณฑ์ที่มีการแยกการประเมินข้อเสนอด้านการเงินและด้านเทคนิคออกจากกัน เพื่อให้คะแนน และพิจารณาผู้ชนะตามราคาที่เสนอตามที่ประกาศไว้เดิม” ไม่ใช่ใช้ประกาศใหม่

ล่าสุดเมื่อวันที่ 4 พ.ย. 2563 คทภค สนธิจิตร นายกสมาคมผู้สื่อข่าวและสื่อมวลชน (ประเทศไทย) และรองประธานเครือข่ายสื่อมวลชนต่อต้านทุจริตแห่งชาติ (ส.ท.ช.) ได้ไปร้องเรียนกับ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ขอ

ให้ตรวจสอบผู้ว่าการ รฟม. รวมถึง กกก.คัดเลือกฯ ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยให้เหตุผลว่าจากการติดตามตรวจสอบเส้นทางการประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทาง 35.9 กม. วงเงินลงทุน 142,789 ล้านบาทของ รฟม.

ซึ่งโครงการดังกล่าวได้ออกประกาศเชิญชวนเอกชนให้เข้าร่วมลงทุนตั้งแต่วันที่ 3 ก.ค. 2563 และมีกำหนดยื่นของเสนอในวันที่ 23 ก.ย. 2563 พบว่า หลังปิดขายของประมูลไปร่วม 2 เดือน

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/บทความ

วันที่: ศุกร์ 6 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14437

หน้า: 2(ขวา)

Col.Inch: 142.82 Ad Value: 128,538

PRValue (x3): 385,614

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: แก่TOR'รถไฟฟ้าสายสีส้ม' เอื้อใครหรือไม่?คำถามนี้ 'รฟม.'ต้องตอบสังคม...

รฟม. และคณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกกลับมีการพิจารณาเห็นชอบ ให้ปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์การประเมินข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการใหม่ โดยปรับเปลี่ยนจากรูปแบบเดิม ที่จะพิจารณาของข้อเสนอด้านการเงิน และผลตอบแทนการลงทุนจากบริษัทเอกชนที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคแล้วเท่านั้น

โดยปรับเปลี่ยนเป็นการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคควบคู่กับด้านราคา (สัดส่วน 30:70) โดยอ้างว่า มีบริษัทเอกชนที่เข้าร่วมประมูลร้องและ กกก.คัดเลือกฯ (คณะกรรมการตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562) เสียงส่วนใหญ่ให้ความเห็นชอบแล้ว พร้อมมีมติให้ขยายระยะเวลาในการยื่นข้อเสน่ออกไป 45 วัน เป็นวันที่ 9 พ.ย. 2563

นายกสมาคมผู้สื่อข่าวและสื่อมวลชน (ประเทศไทย) กล่าวต่อไปว่า แม้จะมีเสียงทักท้วงจาก องค์การต่อต้านการคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) และทาง BTSC ได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง จนศาลมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวให้ รฟม. และ กกก. คัดเลือกฯ กลับไปใช้หลักเกณฑ์เดิม แต่ รฟม. ยังเดินหน้าอุทธรณ์ต่อโดยหวังว่าจะสามารถใช้หลักเกณฑ์ใหม่ได้ จึงต้องขอให้ ป.ป.ช. ช่วยตรวจสอบด้วยว่า มีความพยายามเอื้อประโยชน์แก่เอกชนบางรายหรือไม่

ถึงกระนั้น มีรายงานข่าวในวันที่ 5 พ.ย. 2563 ว่า “รฟม. ยังคงให้เอกชนยื่นข้อเสนอประกวดราคา ในวันที่ 9 พ.ย. 2563 เวลา 09.00-15.00 น. ตามเดิม” เพราะศาลปกครองมีเพียงคำสั่งทุเลาการใช้หลักเกณฑ์ใหม่เท่านั้น ไม่เกี่ยวกับการเปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอประกวดราคาแต่อย่างใด และยืนยันว่า “จะไม่มีผลกระทบกับเอกชนที่ยื่นของประมูล ไม่ว่าสุดท้ายแล้วจะใช้เกณฑ์เดิมหรือเกณฑ์ใหม่ในการพิจารณาคัดสินผู้ชนะประมูลก็ตาม” เพราะการยื่นข้อเสนอนั้นเป็นข้อมูลคุณสมบัติพื้นฐานเหมือนเดิมทุกอย่าง

แม้ ณ วันนี้ ยังต้องรอการชี้ขาดจากศาลปกครองว่า รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562 (มาตรา 36) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีอำนาจแก้ไข TOR ได้เอง หลังจกปิดการขายของประมูลซึ่งมีหลายบริษัทซื้อซองไปแล้วหรือไม่ แต่ประเด็นที่ว่า “จำเป็นเพียงใดถึงขั้นต้องแก้ TOR ในขั้นนี้” ก็เป็นสิ่งที่สังคมกำลังตั้งคำถาม

หากทั้ง รฟม. และ กกก.คัดเลือกฯ ไม่สามารถอธิบายให้คลายความกระจ่าง เสียงครหาเรื่อง “เอื้อประโยชน์ให้เอกชนบางราย” ก็ยังคงดังแข็งแรงแต่อไป!!!