

วิกิภากรรรมรทไฟฟ้าสายสีส้ม สร้างสร้จ 2 ปี ไมม่รทวง

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

ยังคงเป็นที่จับตามองประมุข PPP เค้กแสนล้านรทไฟฟ้าสายสีส้ม “บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม-มินบุรี” ที่กำลังดูเดือดเลือดพล่าน จะฉลุยหรือชะลอ

หลัง “บีทีเอสซี-บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ” ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง ซึ่งจะมีการไต่สวนนัดแรกวันที่ 14 ต.ค.นี้

พลันที่ “รฟม.-การรทไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” ได้เปลี่ยนกติกาพิจารณาผู้ชนะใหม่ หลังจากปิดการขายของทีโออาร์ไปแล้ว

จากเดิมพิจารณา “ของคุณสมบัติ” สร้จถึงเปิด “ของเทคนิค” ใครได้คะแนน 85% ขึ้นไป ถึงจะไปวัดดวงกันต่อที่ “ของการเงิน”

ขณะที่เกณฑ์ใหม่เป็นแบบผสมผสานเมื่อพิจารณา “คุณสมบัติ” จะเปิด “ของเทคนิค” ควบคู่ “การเงิน” ในสัดส่วน 30 : 70 นำ “คะแนนเทคนิค” 30% มาพิจารณา ร่วมกับ “คะแนนการเงิน” 70%

ประเมินจาก “กติกาใหม่” ว่ากันว่า “ต่อให้มีผู้เสนอราคาต่ำแค่ไหน” ก็ไม่ใช่ “ผู้ชนะ”

เมื่อสนามนี้ไม่ได้พิจารณาผู้ชนะคือผู้ให้ “รัฐอุดหนุนเงินลงทุนน้อยที่สุด” เหมือนกรณีรทไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

แต่จุดชี้ขาดอยู่ที่ผู้ให้ “ผลประโยชน์รัฐดีที่สุด” นั่นคือเทคนิคก่อสร้างอุโมงค์ขนาดใหญ่ งานระบบ การบริหารจัดการโครงการ ต้องเนียบและดีเยี่ยม

ขณะที่ “ข้อเสนอการเงิน” ก็ต้องเป็นข้อเสนอที่ดีที่สุด ไม่ใช่ดูจากราคาต่ำสุด

อย่างเดียว

โดยประเมินจาก 2 มิติ อย่างแรก “สิ่งที่ขอ” คือ เงินสนับสนุนค่างานโยธาที่รัฐให้ไม่เกิน 96,012 ล้านบาท จ่ายชำระคืนเอกชนพร้อมดอกเบี้ย เป็นระยะเวลา 7 ปี หลังโครงการเริ่มก่อสร้างไปแล้ว 2 ปี

และ “สิ่งที่ให้รัฐ” คือ ผลตอบแทนรายได้กำไรจากการเดินรทตลอด 30 ปี ซึ่งในผลศึกษาโครงการทางบริษัทที่ปรึกษาประเมินออกมา รัฐจะได้ผลตอบแทนคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันประมาณ 1,000 ล้านบาท ทั้งหมดจะนำมาคิดเป็นคะแนน และคำนวณออกมาเป็นวงเงินสุดท้ายที่รัฐได้ประโยชน์สูงสุด

โดยมีคณะกรรมการมาตรา 36 คุมอำนาจเบ็ดเสร็จพิจารณาในทุกมิติ ไม่ว่าด้านเทคนิค การเงิน ผลตอบแทนรายได้ ส่วนผลลัพธ์ที่ออกมาจะเข้าทำนอง “ของถูกไม่มีดี ของดีไม่มีถูก” หรือไม่ต้องรอพิสูจน์

แต่ไม่ว่าจะดูมิติไหน รัฐจะได้ของดีราคาถูกหรือของดีแต่ราคาแพงก็ต้องไม่ลืมสิ่งที่ “สำนักงานประมาณ” มีข้อสังเกตตั้งเป็นตั้ง เมื่อครั้งที่เสนอโครงการให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติ ให้คณะกรรมการมาตรา 36 นำไปพิจารณาร่างทีโออาร์ก่อนประมูล

โดยระบุว่าหากกำหนดทีโออาร์ ต้องไม่ให้รัฐเสียประโยชน์ มีการแข่งขันอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ให้เกิดกลไกตลาดที่จะทำให้รัฐประหยัดเงินลงทุน ไม่เป็นภาระการคลังของประเทศเกินความจำเป็น เพราะรัฐมีภาระต้องนำงบประมาณไปจ่ายคืนเอกชนที่ลงทุนรทไฟฟ้าสายสีชมพู สายสีเหลือง และไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบินอีกสารพัด

เป็นการวัดใจมหาเศรษฐีรทไฟฟ้าเมืองไทย ค่ายไหนจะใจกล้า ช่วยประเทศลดภาระหนี้ในระยะยาว และทำให้ประชาชนที่หาเช้ากินค่ำ ได้นั่ง

รทไฟฟ้าในราคาที่เอื้อมาถึง

ถ้าไม่มีอะไรเข้าแทรกจนทำให้โครงการสะดุดกลางคัน ตามทอล์กไลน์ของ “รฟม.” ภายในวันที่ 9 พ.ย.นี้ จะเปิดยื่นซองข้อเสนอทั้ง 4 ของ ได้แก่ คุณสมบัติ เทคนิค การเงิน และข้อเสนออื่น ๆ เพิ่มเติม

จากนั้นวันที่ 23 พ.ย.จะเปิดซองคุณสมบัติ หลังประกาศผลผู้ผ่านการพิจารณาแล้ว จะเปิดซองเทคนิคและการเงินพร้อมกัน ใช้เวลาพิจารณา 1-2 เดือน คาดว่าจะได้ผู้ชนะภายในเดือน ม.ค. 2564

ย้อนดูโครงการ “รทไฟฟ้าสายสีส้ม” ทั้งโครงการใช้เงินลงทุน 235,321 ล้านบาท แบ่งสร้าง 2 ช่วง ปัจจุบันกำลังสร้างช่วงตะวันออก “ศูนย์วัฒนธรรม-มินบุรี” วงเงิน 92,529 ล้านบาท เริ่มตอกเข็มเมื่อปี 2560 ขณะนี้มีผลงานรุดหน้า 69.82% ผู้รับเหมาทั้ง 6 สัญญากำลัง

โหมสร้างให้สร้จปลายปี 2565 แต่พร้อมเปิดบริการภายในปี 2567

สาเหตุต้องรอ 2 ปี เนื่องจากรอติดตั้งงานระบบและขบวนรทที่ รฟม.นำไปรวมอยู่ในแพ็คเกจเปิด PPP ช่วงตะวันตก “บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม” ให้เอกชนหาเงิน 128,128 ล้านบาท ลงทุนก่อสร้างจัดหาระบบซ็อรทให้รัฐก่อน แลกกับสัมปทานเดินรท เก็บค่าโดยสารตลอดสาย 30 ปี

ที่ผ่านมาจากนโยบายที่ไม่นิ่ง ทำให้การคัดเลือกเอกชนล่าช้ามากกว่า 1 ปี ทำให้ “สายสีส้มตะวันออก” อยู่ในสภาพสร้างสร้จแต่ไม่มีรทมาวิ่ง “รฟม.” ต้องจัดสรรงบประมาณมาดูแลทรัพย์สิน หรือที่เรียกว่าค่า “care of work” เพื่อออร์มอ็อปโครงการที่มีทั้งใต้ดินและทางยกระดับไว้ตลอดเวลา ว่ากันว่าค่าใช้จ่ายปีละ 300-400 ล้านบาท

เวลานี้ “บีที รฟม.” ได้แต่ภาวนาให้ผู้รับเหมาขอต่อเวลาและสร้างสร้จช้า ๆ เพื่อไม่ต้องควักเงินมาดูแลรักษาโครงการ อีกด้านหนึ่งก็มีแนวคิดจะนำวงเงินที่งอกขึ้นมา ผลักให้เป็นภาระเอกชนแทน กำลังขังใจจะให้เป็นการรับผิดชอบของผู้รับเหมาทั้ง 6 สัญญาหรือเอกชนที่จะรับสัมปทานเดินรท

แต่ไม่ว่าวิธีไหน ก็เป็นการระ รฟม.

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: การตลาด/บทความ

วันที่: จันทร์ 12 - พุธ 14 ตุลาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5296

หน้า: 16(ซ้าย)

Col.Inch: 51.48

Ad Value: 69,498

PRValue (x3): 208,494

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: ชั้น 5 ประชาชาติ: วิกิการกรรมรถไฟฟ้าสายสีส้ม สร้างเสร็จ 2 ปี ไม่มีรถวิ่ง

อยู่ดี หากผู้รับเหมาขอต่อเวลา ต้อง
จ่ายค่าชดเชยเพิ่ม

ดูเหมือน “รถไฟฟ้าสายสีส้ม” จะ
เป็นบทเรียนซ้ำซากจาก “การบริหาร
งาน-เวลา” ที่ผิดพลาด เหมือนรถไฟฟ้า
หลากสีในอดีต ที่โครงการสร้างเสร็จ
แต่รถไฟฟ้าไม่มาตามนัด