

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 900

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: อังคาร 24 สิงหาคม 2564

ปีที่: 42

ฉบับที่: 14727

หน้า: 5(บน)

Col.Inch: 109.11 Ad Value: 98,199

PRValue (x3): 294,597

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: รถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก และสายสีม่วงใต้ส่อพิรุณหนัก



## รถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก และสายสีม่วงใต้ ส่อพิรุณหนัก

ตี รฟม. ปมเกณฑ์ประมูลอาจ  
น่าอวกนา! “จ้างผิดโครงการ”

APM สุวรรณภูมิ

ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์  
www.facebook.com/Dr.Samart

เตาเผาขยะหนองแขม

น่าแปลกใจ...

การจัดซื้อ ATK 8.5 ล้านชิ้น ที่มีการแข่งขันราคาดุเดือด เปิดซอง  
ราคาแข่งกันถึง 16 บริษัท พันราคาจนต่ำกว่าราคากลางไป 400 ล้านบาท  
(จากวงเงินงบประมาณหนึ่งพันล้านบาท) ของผ่านมาตรฐาน อย. กลับถูก  
สื่อมวลชนบางกลุ่ม ฝ่ายค้าน รุมกระหน่ำกว่าสื่อโลกสเปก ชั่วประมุข ฯลฯ

เพราะอยากจะขัดขวาง หรือขัดแย้งขัดขาให้ล่าช้า หรืออย่างไร

แต่กับโครงการมูลค่าแสนล้านบาท ที่กำลังจะประมูล และมี  
พฤติกรรม “พิรุณ” หนัก กลับไม่ค่อยได้รับความสนใจ เท่าที่ควร นั่นคือ  
การดำเนินการประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์-  
ศูนย์วัฒนธรรมฯ และสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ

เรื่องนี้ คนที่ติดตามเกาะติด คือ ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ รองหัวหน้า  
พรรคประชาธิปัตย์

ล่าสุด แม่ทาง รฟม.ได้ชี้แจง แต่ดูเหมือนกลับยังมีพิรุณกว่าเดิม เพราะ  
อ้างผิดโครงการ

ขอให้พิจารณาข้อสังเกตและข้อโต้แย้ง จาก ดร.สามารถ ดังนี้

## 1. เกณฑ์ประมูล

ดร.สามารถตั้งข้อสงสัยว่าเหตุใด รฟม.จึงเปลี่ยนเกณฑ์ประมูลรถไฟฟ้า  
สายสีส้มตะวันตกจาก “เกณฑ์เดิม” ซึ่งต้องพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคก่อน  
หากผู้ยื่นข้อเสนอผ่านเกณฑ์การพิจารณาด้านเทคนิค (กรณีสายสีส้มตะวันตก  
ต้องได้ไม่น้อยกว่า 85%) ก็จะพิจารณาข้อเสนอด้านราคา (กรณีสายสีส้มตะวันตก  
ใช้ “ผลตอบแทน”) ต่อไป ใครเสนอผลตอบแทนสูงสุดก็จะเป็นผู้ชนะการ  
ประมูล ในวงการประมูลมักเรียกเกณฑ์นี้ว่า “เกณฑ์ราคา” (แต่อย่าลืมว่าต้อง  
ผ่านเทคนิคก่อน) ซึ่งเป็นที่ยอมรับและยึดถือปฏิบัติกันตลอดหลายปีที่ผ่านมา  
ทั้งการประมูลโครงการขนาดใหญ่ของ รฟม. และของหน่วยงานอื่น

รฟม.เปลี่ยนไปใช้ “เกณฑ์ใหม่” ซึ่งต้องพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค  
พร้อมกับข้อเสนอด้านราคาหรือผลตอบแทน มักเรียกเกณฑ์นี้ว่า “เกณฑ์  
เทคนิคประกอบเกณฑ์ราคา” กรณีรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกและสีม่วงใต้ รฟม.  
กำหนดคะแนนด้านเทคนิค 30% และคะแนนด้านผลตอบแทน 70% ใครได้  
คะแนนรวมสูงสุดก็จะชนะการประมูล

รฟม.ชี้แจงว่า เหตุที่ใช้เกณฑ์เทคนิคประกอบเกณฑ์ราคาในการประมูล  
รถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกและสีม่วงใต้ เนื่องจากรถไฟฟ้าทั้ง 2 สายนี้มี  
เส้นทางผ่านพื้นที่สำคัญและอ่อนไหวหลายแห่ง รวมถึงพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์  
จึงจำเป็นต้องได้ผู้ชนะการประมูลที่มีประสบการณ์และสมรรถนะสูง

ดร.สามารถโต้แย้งว่า

ถ้าเป็นไปตามข้ออ้างดังกล่าวจริง รฟม.ต้องใช้เกณฑ์ราคา เพราะเป็น  
เกณฑ์ที่ให้ความสำคัญข้อเสนอด้านเทคนิคถึง 100% เต็ม การใช้เกณฑ์เทคนิค  
ประกอบเกณฑ์ราคาเป็นการลดทอนความสำคัญข้อเสนอด้านเทคนิคลงจากเดิม  
ที่มีคะแนนเต็ม 100% เหลือ 30% เท่านั้น ซึ่ง “ย้อนแย้ง” กับเหตุผลของ  
รฟม.ที่อ้างว่าต้องการได้ผู้ชนะการประมูลที่มีประสบการณ์และสมรรถนะสูง

อีกทั้งได้ยกตัวอย่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-  
บางแค ซึ่งมีเส้นทางลอดใต้เกาะรัตนโกสินทร์และต้องขุดเจาะอุโมงค์ลอดใต้  
แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นครั้งแรกก็ใช้เกณฑ์ราคา ปรากฏว่า รฟม.สามารถคัดเลือก  
ผู้รับเหมาที่ทำงานก่อสร้างสำเร็จสมบูรณ์ และได้เปิดใช้งานในปี 2562 ทั้งๆ ที่  
ผู้รับเหมาที่ชนะการประมูลไม่เคยมีประสบการณ์ในการขุดเจาะอุโมงค์ใต้เกาะ  
รัตนโกสินทร์และใต้แม่น้ำเจ้าพระยามาก่อน จึงถือได้ว่าเกณฑ์ราคาเป็นเกณฑ์ที่  
ใช้ได้ผลดี

นอกจากนี้ ยังได้ยกตัวอย่างการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออก ช่วง  
ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี ซึ่งมีเส้นทางผ่านแหล่งชุมชนหนาแน่นและสถานที่สำคัญ  
หลายแห่งโดยใช้เกณฑ์ราคาเช่นเดียวกัน ปรากฏว่า รฟม.สามารถคัดเลือกผู้รับเหมา  
ที่มีประสบการณ์สูงจนทำงานก่อสร้างมีความคืบหน้าตามแผนงานที่วางไว้

น่าแปลกใจว่า รฟม.ไม่ได้ชี้แจงข้อสงสัยในประเด็น “ความย้อนแย้ง” และ  
ในประเด็นการใช้เกณฑ์ราคากับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายและสายสีส้ม  
ตะวันออกที่ได้ผลดี แล้วทำไมจึงไม่ใช้เกณฑ์ราคากับโครงการอื่นอีก?

รฟม.พยายามยกตัวอย่างโครงการที่ใช้เกณฑ์เทคนิคประกอบเกณฑ์ราคา

ของหน่วยงานอื่น ซึ่งมีไม่มาก รวมทั้งโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม.แค่เพียงโครงการเดียวเท่านั้นที่เคยใช้เกณฑ์นี้เมื่อกว่า 20 ปีแล้ว

ดร.สามารถโต้แย้งว่า โครงการทั้งหลายที่ รฟม.อ้างนั้น ส่วนใหญ่ไม่ใช่โครงการรถไฟฟ้า และไม่ใช่โครงการขนาดใหญ่อย่าง เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกและสีม่วงใต้ บางโครงการมีปัญหาถูกร้องเรียน เหตุที่ยกตัวอย่างโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม.เพียงแคตัวอย่างเดียว เป็นเพราะโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นของ รฟม.ใช้เกณฑ์ราคาทั้งนั้น ใจหรือไม่? ถ้าเกณฑ์เทคนิคประกอบเกณฑ์ราคาใช้ได้ผลดี แล้วทำไม รฟม.จึงเลิกใช้ไปอย่างยาวนาน นำเสียดายที่ รฟม.ไม่ได้ยกตัวอย่างโครงการที่ใช้เกณฑ์ราคาซึ่งมีมากมายโดยเฉพาะโครงการรถไฟฟ้า

“ที่น่าเวทนาเป็นอย่างยิ่งก็คือ รฟม.อ้างว่าโครงการรถไฟฟ้าไร้คนขับ (Automated People Mover หรือ APM) ในสนามบินสุวรรณภูมิที่ใช้เกณฑ์เทคนิคประกอบเกณฑ์ราคา รฟม.ไม่รู้จริง ๆ หรือว่า มีการใช้เกณฑ์นี้ในการประมูลแต่ไม่ประสบผลสำเร็จ ต้องยกเลิกการประมูลไป 2 ครั้ง สุดท้ายในการประมูลครั้งที่ 3 ต้องใช้เกณฑ์ราคา”

อีกโครงการหนึ่งที่ รฟม.อ้างว่าใช้เกณฑ์เทคนิคประกอบเกณฑ์ราคานั่นก็คือโครงการจ้างเหมาเอกชนกำจัดมูลฝอยโดยระบบเตาเผามูลฝอยที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยหนองแขมของ กทม. ก่อนอ้างโครงการใดโครงการหนึ่ง รฟม.ควรรู้ภูมิหลังของโครงการนั้นก่อนว่ามีปัญหาถูกร้องเรียนหรือไม่ สำหรับโครงการนี้นั้นในระหว่างการประมูลมีเสียงวิจารณ์ว่าอาจเอื้อประโยชน์ให้ออกชนบางราย จึงมีการร้องต่อคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างการพิจารณาของ ป.ป.ช. อีกทั้ง ถูก สส.ฝ่ายค้านนำไปอภิปรายไม่ไว้วางใจเมื่อต้นปีที่ผ่านมามาก จึงไม่ใช่ตัวอย่างที่ดีที่ควรนำมาอ้าง

นอกจากนี้ รฟม.ยังได้ค้นหาโครงการทางด่วนที่ใช้เกณฑ์เทคนิคประกอบเกณฑ์ราคามาอ้าง ซึ่งพบว่ามี 2 โครงการ เป็นโครงการที่ประมูลมานานมาแล้ว ประกอบด้วยโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งประมูลนานกว่า 30 ปีแล้ว และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งประมูลนานเกือบ 30 ปีแล้ว แต่ทำไมจึงไม่พูดถึงโครงการทางด่วนสายอื่นที่ล้วนแล้วแต่ใช้เกณฑ์ราคา โดยเฉพาะทางด่วนสายพระราม3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก ที่บางสัญญาอยู่ระหว่างการประมูล บางสัญญาเพิ่งประมูลเมื่อไม่นานมานี้

...

ข้างต้น นี้แค่ประเด็นเรื่อง เกณฑ์ประมูลเท่านั้น ที่ส่อพิรุณ แล้วถ้าชี้แจงยิ่งพิรุณหนัก

ถามว่า รัฐมนตรีคมนาคม และนายกรัฐมนตรี จะปล่อยให้เดินกันไปแบบนี้จริงๆ หรือ?

ถ้าปล่อยให้ไปแบบนี้ จะมีรัฐมนตรีคมนาคมและนายกรัฐมนตรีไว้ทำไม?

พวงนี้มาคุพิรุณประเด็นอื่นต่อ

สารส้ม