



## ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์

โดย นพ นรนาถ

# รฟม.ล้มประมูลรถไฟฟ้า เริ่มต้นผิดก็เดินต่อไม่ได้

ปีนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ล้มการประมูลก่อสร้างรถไฟฟ้าไป 2 โครงการแล้ว ในช่วงเวลาที่ห่างกันเพียง 6 เดือน

ทั้งสองโครงการ เป็นโครงการขนาดใหญ่ มูลค่าการลงทุนเทียบแสนล้านบาท เป็น 2 โครงการสุดท้ายของแผนแม่บทรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลระยะที่ 1 โครงการแรกคือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี มูลค่าการลงทุน 128,128 ล้านบาท รฟม.ล้มล้มประมูลเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ที่ผ่านมา

โครงการที่สองคือ รถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ มูลค่า 78,720 ล้านบาท รฟม.ประกาศเชิญชวน และขายเอกสารประกวดราคาไปแล้วตั้งแต่วันที่ 5 กรกฎาคม-7 ตุลาคม ยื่นข้อเสนอวันที่ 8 ตุลาคม ถูกยกเลิกการประมูลเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม ที่ผ่านมา รฟม.ให้เหตุผลว่า เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

รฟม.อ้างว่าเกิดความคลาดเคลื่อนในการส่งเอกสารประกวดราคาให้กับผู้สังเกตการณ์ ตามข้อตกลงคุณธรรมที่ลงนามกันไว้เมื่อปี 2561 จึงต้องยกเลิก เพื่อแก้ไข ดำเนินการให้ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความโปร่งใส ซึ่งเป็นคำอธิบายที่ไม่ค่อยจะสมเหตุสมผลนัก เพราะแค่ส่งเอกสารไม่ครบ ถึงกับต้องล้มประมูลเสียหรือ ในเมื่อยังอยู่ในช่วงขายเอกสารประมูล มีเวลาอีก 1 เดือนกว่าจะถึงวันยื่นซอง สามารถส่งเอกสารที่ขาดไปให้ผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรมได้

การยกเลิกประมูลรถไฟฟ้าสายสีม่วง เกิดขึ้น 5 วันก่อนหน้าการอภิปรายไม่ไว้วางใจนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีอีก 4 คน ซึ่งมีนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ต้นสังกัด รฟม.รวมอยู่ด้วย จึงถูกมองว่า เลิกประมูลเพื่อไม่ให้ฝ่ายค้านใช้เป็นประเด็นอภิปรายนายศักดิ์สยาม เพราะ รฟม.ถูกกล่าวหาว่า เชียนทีโออาร์ที่ใช้เกณฑ์เทคนิค 30% ผสมกับเกณฑ์ราคา

70% เป็นเกณฑ์ตัดสินหาผู้ชนะ เพื่อเอื้อประโยชน์ ล็อกสเปกให้กับกลุ่มทุนก่อสร้าง ล้มปทานระบบขนส่งมวลชนรายใหญ่

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ก็มีข้อครหาในทำนองเดียวกันนี้ คือ รฟม.เปลี่ยนเกณฑ์ตัดสินจากปกติ ที่ผู้เข้าประมูลต้องผ่านเกณฑ์เทคนิคก่อน จึงจะเข้าไปสู้กันในการเสนอราคา มาเป็นเกณฑ์ผสมเทคนิค 30% กับราคา 70% รฟม.ขายซองไปแล้ว มาแก้ไขทีโออาร์ตามข้อเรียกร้องของกลุ่มอิตาเลียนไทย ทำให้บีทีเอส ซึ่งเข้าร่วมประมูลด้วยยื่นฟ้องต่อศาลปกครอง ให้ รฟม.กลับไปใช้เกณฑ์เดิม ทำให้ รฟม.ตัดสินยกเลิกการประมูล

รฟม.อ้างว่า รถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก และสีม่วง มีเส้นทางบางส่วนที่อยู่ใต้ดิน ผ่านเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งมีพระบรมมหาราชวัง และสถานที่สำคัญๆ ทางประวัติศาสตร์หลายแห่งตั้งอยู่ จึงให้ความสำคัญกับการก่อสร้าง ที่ผู้ประมูลต้องมีประสบการณ์ในการขุดเจาะอุโมงค์เส้นทางใต้ดินมาก่อน ไม่ใช่ดูแต่เรื่องราคาอย่างเดียว ใครเสนอผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดก็ได้ทำโครงการ

ข้อโต้แย้งของฝ่ายที่เห็นว่า การใช้เกณฑ์เทคนิค 30% ผสมราคา 70% น่าสงสัยว่า จะเอื้อประโยชน์ให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งก็คือตามที่ไออาร์แบบเดิม ซึ่ง รฟม.ใช้กับทุกโครงการในอดีต กำหนดให้ผู้ร่วมประมูลทุกรายต้องผ่านเกณฑ์เทคนิค 85-90% ก่อน จึงจะเข้าสู่ขั้นตอนการเสนอราคา ใครที่สอบตกของเทคนิค ไม่มีสิทธิเปิดซองราคา จึงเป็นการคัดกรองผู้ที่มีคุณสมบัติด้านเทคนิคในตัวอยู่แล้ว การใช้เกณฑ์เทคนิค 30% ผสมราคา 70% กลับจะเป็นการลดความเข้มข้นในการตรวจสอบมาตรฐานการก่อสร้างจาก 90% เหลือแค่ 30% เท่านั้น ชัดแย้งกับข้อกล่าวอ้างของ รฟม.ที่ว่า ให้ความสำคัญกับประสบการณ์ในการก่อสร้าง

ทั้งโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก และรถไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นโครงการรถไฟฟ้าสายหลักขนาดใหญ่ 2 โครงการสุดท้ายแล้ว เป็นเค้กก้อนใหญ่ 2 ก้อนที่เหลืออยู่ หหมดจากนี้ไม่มีแล้ว จึงเป็นที่ต้องการของกลุ่มธุรกิจก่อสร้าง ล้มปทานรถไฟฟ้า โดยเฉพาะรถไฟฟ้าสายสีส้ม ซึ่งให้เอกชนลงทุนครบวงจรทั้งก่อสร้างงานโยธา วางระบบ และรับสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกเชื่อมต่อกับตะวันออก ตลอดสายตั้งแต่บางขุนนนท์ไปถึงมีนบุรี

ในขณะที่รถไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นการประมูลการก่อสร้างงานโยธา และงานระบบ ไม่มีสัมปทานเดินรถ

เช่นเดียวกันทั้งสองโครงการนี้ เป็นรถไฟฟ้าเที่ยวสุดท้าย  
ที่ผู้มีอำนาจจะแสวงหาผลประโยชน์ตอบแทน ผ่านการเปลี่ยนแปลง  
แก้ไขกติกาที่มีผลต่อการตัดสินหาผู้ชนะได้

การใช้เกณฑ์เทคนิค 30% ผสมกับเกณฑ์ราคา 70% มีผลต่อ  
งบประมาณที่ รฟม. ต้องจ่ายให้กับผู้ชนะมากขึ้นกว่าการใช้เกณฑ์  
ราคา 100% ในการชี้ขาดรอบสุดท้ายด้วย เพราะผู้ที่เสนอราคา  
ค่าก่อสร้างต่ำสุด ในกรณีรถไฟฟ้าสายสีม่วงไม่จำเป็นต้องชนะการ  
ประมูล หาก รฟม.อ้างว่า ผู้เสนอราคาสูงกว่า มีประสบการณ์การ  
ก่อสร้างที่น่าเชื่อถือ ไว้วางใจกว่า

ในกรณีรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ซึ่งเป็นการลงทุนร่วม  
ระหว่างรัฐ เอกชน หรือ พีพีพี รัฐต้องจ่ายเงินอุดหนุนค่าก่อสร้าง  
งานโยธาด้วย ผู้ชนะไม่จำเป็นต้องเป็นผู้เสนอขอเงินอุดหนุนต่ำสุด  
ผู้ขอเงินอุดหนุนมากกว่า อาจเป็นผู้ชนะได้ ถ้ากรรมการให้คะแนน  
เทคนิคสูงกว่าผู้ขอเงินอุดหนุนน้อยกว่า

การใช้เกณฑ์เทคนิค 30% ผสมกับเกณฑ์ราคา 70% จึง  
ทำให้ รฟม.ซึ่งก็คือ รัฐบาล ต้องใช้งบประมาณลงทุนสำหรับ  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก และรถไฟฟ้าสายสีม่วง  
มากกว่าการใช้เกณฑ์ราคา 100% อย่างน้อยที่สุด โครงการละ  
หลายพันล้านบาทจนถึงหลักหมื่นล้านบาท เงินก้อนใหญ่ก็คือ  
“ส่วนเกิน” ที่ผู้ชนะการประมูลไม่ควรจะได้ เพราะไม่ใช่ต้นทุน  
แต่เป็นส่วนเกินที่เกิดขึ้นจากการปรับเปลี่ยนที่โออาร์ ไปใช้เกณฑ์  
เทคนิคผสมเกณฑ์ราคา ซึ่งแน่นอนว่า ส่วนเกินนี้จะถูกกันส่วน  
หนึ่งไว้เป็น “เงินทอน” ตอบแทนผู้มีอำนาจ.