

'รฟม.' ถอนฟืนสายสีส้ม ล้มประมูลรถเคเบิ้ลวีลสีเขียว

"รฟม." ตัดใจล้มประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม 1.22 แสนล้านบาท หลังรอศาลนานยังไม่ชี้ขาดข้อพิพาทกับ BTS ประเมินอีก 1-2 เดือนจากนี้ได้เปิดประมูลใหม่ ฟาก BTS ยังไม่แน่ใจเข้าแข่งอีกรอบหรือไม่ ขอรอดู RFP ใหม่ก่อน ขณะที่หนี้เดินรถสายสีเขียวไม่คืบ แต่พร้อมให้โอกาส กทม.ครบ 60 วัน

อ่านต่อหน้า 28

'รฟม.'

นายกิตติกร ตันเปาว์ รองผู้จัดการ (วิศวกรรมและก่อสร้าง) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในฐานะประธานคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เปิดเผยว่า ในการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ วานนี้ (3 ก.พ. 64) ได้มีมติเห็นชอบให้ยกเลิกการประกาศเชิญชวนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ

ทั้งนี้เนื่องจากคณะกรรมการคัดเลือกฯ เห็นว่า โครงการดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด ซึ่งเบื้องต้นคณะกรรมการคัดเลือกฯ เคยมีความเห็นร่วมกันว่า ศาลฯ น่าจะมีคำสั่งใด ๆ ออกมาภายใน 1 เดือนหลังจากที่ รฟม.เปิดรับข้อเสนอเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2563 แต่ปัจจุบันยังไม่มีความคืบหน้าทางคดี คณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงเกรงว่าจะส่งผลกระทบต่อโครงการล่าช้าออกไปไม่มีกำหนด จึงมีมติให้ยกเลิกการประกาศเชิญชวนร่วมลงทุนฯ ดังกล่าว และออกประกาศเชิญชวนใหม่อีกครั้ง ซึ่ง รฟม.จะรับไปดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

อย่างไรก็ตามวานนี้ คณะกรรมการคัดเลือกฯ มิได้มีการหารือกันว่า ในการออกประกาศเชิญชวนครั้งใหม่ จะใช้เงื่อนไขเอกสารการคัดเลือกเอกชน (RFP) ในเกณฑ์ประเมินแบบเดิม คือ เปิดข้อเสนอพิจารณา

ทีละซอง คือ ซองที่ 1 คุณสมบัติเบื้องต้น หากผ่านการพิจารณา จึงจะเปิดข้อเสนอซองที่ 2 คือ เทคนิคก่อสร้าง และหากได้คะแนนเทคนิคตามเกณฑ์ที่กำหนดคือ 85% จึงจะเปิดข้อเสนอซองที่ 3 ผลตอบแทนทางการเงิน หรือใช้เกณฑ์ประเมินที่ปรับปรุงใหม่ คือ เปิดเอกสารซองที่ 1 หากผ่านการพิจารณา ก็จะเปิดข้อเสนอซองที่ 2 และ 3 พร้อมกัน จากนั้นจะนำคะแนนข้อเสนอเทคนิคก่อสร้าง 30% มารวมกับคะแนนข้อเสนอการเงิน 70% ซึ่งประเด็นนี้ ทำให้เกิดการฟ้องร้องกับบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSC (บริษัทในเครือ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS).

นายภาคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้จัดการ รฟม. เปิดเผยว่า ขั้นตอนการออกประกาศเชิญชวนใหม่ จะใช้เวลาประมาณ 1-2 เดือนจากนี้ เนื่องจากต้องเปิดรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน เพื่อนำมาประกอบในการกำหนดร่าง RFP ที่จะออกประกาศเชิญชวนใหม่ เช่น เกณฑ์การพิจารณาคะแนนด้านเทคนิค เป็นต้น

BTS สงวนท่าทีประมูลสีส้ม

ด้านนายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ BTSC และกรรมการ BTS เปิดเผยว่า รับทราบจากข่าวแล้วว่า ทางคณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติยกเลิกการประกาศเชิญชวนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ แต่ยังไม่รับทราบรายละเอียด โดยต้องรอหนังสือแจ้งอย่างเป็นทางการจากรฟม. ก่อนว่า ประกาศยกเลิกด้วยสาเหตุอะไร

ส่วน BTS จะเข้าร่วมการประกวดราคา รอบใหม่หรือไม่นั้น ยังไม่สามารถตอบได้ เพราะต้องขอรอดูเงื่อนไข RFP ใหม่ก่อนว่ามีรายละเอียดอย่างไร รวมถึงกรณีที่ BTSC และ รฟม.อยู่ระหว่างการฟ้องร้องเป็นคดีความกันนั้น จะมีผลใด ๆ ทางกฎหมายในการเข้าร่วมประกวดราคาหรือไม่

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2563 BTSC ได้ยื่นฟ้องร้องต่อศาลปกครอง โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 และ รฟม.เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 กรณีที่มีการปรับเงื่อนไขวิธีการประเมินข้อเสนอใหม่ในโครงการร่วมทุนรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) วงเงิน 122,067 ล้านบาท จากเดิมที่เปิดข้อเสนอทีละซองแล้วพิจารณาคะแนนทีละซองมาเป็นการเปิดข้อเสนอซองที่ 2 (เทคนิคก่อสร้าง) และซองที่ 3 (ข้อเสนอการเงิน) พร้อมกัน และนำคะแนนข้อเสนอเทคนิคก่อสร้าง 30% มารวมกับคะแนนข้อเสนอการเงิน 70% ซึ่งเป็นการปรับเงื่อนไขหลังจากเปิดจำหน่ายเอกสาร RFP ไปแล้ว

จากนั้นในวันที่ 20 ตุลาคม 2563 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราว ให้ รฟม.ทุเลาการบังคับตามหลักเกณฑ์การร่วมลงทุน เอกสาร RFP ที่มีการปรับเงื่อนไขวิธีการประเมินข้อเสนอใหม่ โดยนำคะแนนข้อเสนอเทคนิค 30% มาพิจารณาร่วมกับข้อเสนอการเงินอีก 70% และ รฟม.ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งคุ้มครองดังกล่าว ขณะเดียวกันคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ยืนยันกำหนดการยื่นข้อเสนอ RFP ว่ายังคงเป็นวันที่ 9 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งในวันนั้นมีผู้ยื่นเอกสาร 2 ราย คือ BTSC และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ กำหนดเปิดข้อเสนอช่วงเดือนพฤศจิกายน 2563 คาดว่าจะใช้เวลาพิจารณา 1 เดือน จะได้ตัวผู้รับงานช่วงต้นปี 2564 แต่ต้องเลื่อนการเปิดข้อเสนอออกไปไม่มีกำหนดเพื่อรอความชัดเจนจากศาลและสุดท้าย ได้ยกเลิกการประกวดราคาดังกล่าว

ยังรอ กทม.จ่ายเงินค่าจ้าง

นายสุรพงษ์ กล่าวเพิ่มเติมถึงกรณีที่

อ่านต่อหน้า 29

'รฟม.'

(ต่อจากหน้า 28)

BTSC ส่งหนังสือถึงกรุงเทพมหานคร (กทม.) เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา เพื่อแจ้งให้ ชำระหนี้การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยาย ที่ 1 ช่วงสถานีสะพานตากสิน-บางหว้า กับ สถานีอ่อนนุช-แบริ่ง และส่วนต่อขยายที่ 2 ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต รวม 3 ปี 9 เดือน กว่า 9.6 พันล้านบาท ทาง กทม.ได้แจ้งมาว่าได้รับหนังสือดังกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ยัง ไม่ระบุว่า จะดำเนินการอย่างไรต่อไป ซึ่งทาง BTSC ยังคงรอตามเวลา 60 วัน ว่า กทม. จะมีความเคลื่อนไหวอย่างไรหรือไม่ ก่อน กำหนดแนวทางดำเนินการต่อไป

อย่างไรก็ตามที่ผ่านมา BTS ได้บันทึก รับรู้รายได้การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว มาโดยตลอด แม้ไม่ได้รับรายได้จริงหรือรับไม่ครบ ซึ่งไม่ ขัดกับมาตรฐานทางบัญชี เพราะ BTSC มี สัญญาจ้างกับ กทม.ชัดเจน ขณะที่ กทม. เองไม่เคยปฏิเสธการจ่าย เพียงแต่จ่ายไม่ครบ ตามอัตราที่ตกลงกัน โดยตัวเลขค้างชำระ 3 ปี 9 เดือนนั้น เริ่มมาตั้งแต่มีคำสั่งหัวหน้า คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ตาม มาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร ไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2562 เกี่ยวกับการเจรจาต่อสัญญา สัมปทานสายสีเขียวทั้งระบบ ส่งผลให้ กทม. ต้องยุติการจ่ายค่าจ้างเดินรถไว้ก่อน เพื่อสรุป ตัวเลขที่ชัดเจนในการเจรจาต่อสัมปทานดัง กล่าวกับ BTSC กทม.จึงมิได้ตั้งงบประมาณ การจ่ายรายการนี้ไว้ และไม่คาดคิดว่าเรื่องการ ต่อสัมปทานจะยืดเยื้อมานานขนาดนี้

แนะซื้อ BTS เป้า 12 บาท

บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด ระบุว่า ยังคงแนะนำ "ซื้อ" BTS ให้ราคาเป้าหมาย

ปี 2564 อยู่ที่ 12 บาท/หุ้น โดยประเมินว่า BTS ยังคงมีพื้นฐานแข็งแกร่งและรายได้ที่ มั่นคงจากสัญญาจ้างเดินรถกับ กทม. ใน ส่วนต่อขยายที่ 1 และส่วนต่อขยายที่ 2 ไป จนถึงปี 2585 แม้จะมีได้รับการต่อสัมปทาน ในส่วนการเจรจาสายสีเขียวทั้งระบบที่ 30 ปี ก็ตาม จึงถือว่าเรื่องการต่อสัมปทานไม่เป็น ความเสี่ยงต่อ BTS มากนัก

อย่างไรก็ตาม เชื่อว่าการทวงหนี้ระหว่าง BTSC กับ กทม. รวมทั้งเรื่องการต่อสัมปทาน สายสีเขียวทั้งระบบ 30 ปีจะมีความชัดเจน ภายใน 60 วันตามที่ BTSC ยื่นหนังสือถึง กทม. โดยกระทรวงมหาดไทย / กระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรี (ครม.) น่าจะเร่ง พิจารณาเรื่องดังกล่าว หลังจากมีหนังสือทวง หนี้ที่เป็นปัจจัยกระตุ้น ขณะเดียวกัน กทม. ถือเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงมหาดไทย ซึ่งก่อนหน้านี้ผู้บริหารกทม. ก็ออกมาระบุแล้ว ว่า ความเห็นค้านของกระทรวงคมนาคมเรื่อง การต่อสัมปทานสายสีเขียวเป็นแค่ความเห็น ส่วนหนึ่งเท่านั้น สุดท้ายผู้ที่ตัดสินใจคือ ครม.

สำหรับกรณีที่ BTS บันทึกรับรู้รายได้ การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ รถไฟฟ้าสายสีเขียว มาโดยตลอดแม้ไม่ได้รับ รายได้จริงหรือรับไม่ครบนั้น ยืนยันว่า สามารถทำได้ ไม่ผิดมาตรฐานทางบัญชี เพราะ BTSC มีสัญญากับ กทม.ชัดเจน มีการเรียกเก็บ ค่าจ้างตามรอบงานที่ตกลงกัน จึงสามารถบันทึก รายได้เต็มจำนวนที่ต้องได้รับไว้ในงบกำไร- ขาดทุน ด้าน กทม.ที่ไม่จ่ายหรือจ่ายไม่ครบ นั้นทาง BTS ก็บันทึกไว้ในบัญชีลูกหนี้ภายใต้ สัญญาซื้อ-ขาย พร้อมติดตั้งระบบรถไฟฟ้า ส่วนเงินสดที่ได้รับจริงนั้นก็จะถูกบันทึกไว้ใน งบกระแสเงินสดที่รับรู้ตามกระแสเงินสด ที่เข้า-ออกจริง ■