

'สายสีม่วงใต้' เริ่มชโยกลืน!?

คืบคลานมาอย่างเงียบ ๆ สบ
จังหวัดที่เรากำลังเผชิญกับวิกฤติ
โควิด-19 แต่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รฟม.) ในสังกัด
กระทรวงคมนาคม มีการขับเคลื่อน
การประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสี
ม่วงใต้ อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะเงื่อนไขการประมูลที่กำลัง
ชโยกลืนสื่อความไม่ชอบมาพากล อาจชำระรถไฟฟ้าสาย
สีส้มดังเช่นที่ผ่านมา

“โครงการประมูลก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้” ช่วง
เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง
23.6 กม. วงเงินลงทุน 101,112 ล้านบาท ของการรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) แยกเป็นระบบงาน
โยธา 78,813 ล้านบาท ค่าเวนคืน 15,913 ล้านบาท การ
ก่อสร้างทดแทนหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบ 1,335 ล้าน
บาท และค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 3,582 ล้านบาท

ล่าสุดรฟม. ออกประกาศประกวดราคาก่อสร้างระบบ
งานโยธา วงเงิน 78,813 ล้านบาท เมื่อวันที่ 5 ก.ค.ที่
ผ่านมา มีกำหนดขายซองตั้งแต่วันที่ 5 ก.ค.-7 ต.ค. 64
และมีกำหนดให้เอกชนเข้ายื่นซองข้อเสนอวันที่ 8 ต.ค.
64 โดยนอกเหนือจากการแบ่งเนื้องานโครงการออกเป็น
6 สัญญาแล้ว มีการกำหนดเงื่อนไขการพิจารณาเพิ่มเติมที่
ผิดแผกแตกต่างไปจากการประมูลโครงการเมกะโปรเจกต์
อื่น ๆ ด้วย

ทั้ง 6 สัญญาโครงการนี้ ประกอบด้วย สัญญาที่ 1
งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน
ช่วงเตาปูน-หอดสมุดแห่งชาติ ระยะทาง 4.9 กม.และสถานี
รถไฟฟ้าใต้ดิน 3 สถานี ราคากลาง 18,574.868 ล้านบาท



สัญญาที่ 2 ช่วงหอดสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า
ระยะทาง 2.3 กม. และสถานีรถไฟฟ้า
ใต้ดิน 3 สถานี ราคากลาง 15,155 ล้านบาท สัญญาที่
3 ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ ระยะทาง 3.1 กม.และสถานี
รถไฟฟ้าใต้ดิน 2 สถานี ราคากลาง 14,452.35 ล้านบาท

สัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง เป็นงาน
ออกแบบควบคุมการก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่ง ช่วงสะพานพระพุทธ
ยอดฟ้า-ดาวคะนอง ระยะทาง 4 กม. และสถานีรถไฟฟ้า
ใต้ดิน 2 สถานี ราคากลาง 14,337 ล้านบาท สัญญาที่ 5
ช่วงดาวคะนอง-ครุไน พร้อมอาคารจอดรถไฟฟ้าและอาคาร
จอดแล้วจร ราคากลาง 12,769 ล้านบาท และสัญญาที่ 6
งานออกแบบและก่อสร้างวางระบบรางรถไฟฟ้าตลอดแนว
เส้นทาง ราคากลาง 3,423 ล้านบาท)

จุดที่น่าสนใจไม่ใช่เรื่องการตัดแบ่ง 6 สัญญา แต่มัน
ไปอยู่ตรงที่มีการ กำหนดเกณฑ์พิจารณาผู้ชนะการประมูล
แต่ละสัญญาจากข้อเสนอด้านเทคนิค และราคาประกอบกัน
สัดส่วน 30-70% ที่เสมือนแกะออกมาจากพิมพ์เดียวกัน
ประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม มูลค่า 142,700 ล้านบาท ของ
รฟม.เลยก็ว่าได้

ด้วยเหตุผลที่ว่า “โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ เป็น
โครงการใหญ่ ที่มีความซับซ้อน ต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง
ในการก่อสร้าง จำเป็นต้องได้ผู้รับเหมาก่อสร้างที่มีศักยภาพ”

ว่าไปแล้ว..การประมูลด้วยเงื่อนไขที่เคยยึดถือปฏิบัติกัน
มา บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ที่จะผ่านเกณฑ์ด้านเทคนิคได้

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 850

Section: First Section/บทความ

วันที่: พุธที่ 22 กรกฎาคม 2564

ปีที่: 27

ฉบับที่: 6743

หน้า: 2(ล่าง)

Col.Inch: 49.19

Ad Value: 41,811.50

PRValue (x3): 125,434.50

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: เมกะเทรนด์: 'สายสีม่วงใต้' เริ่มชโยกลืน!?

ต้องมีคะแนนประเมินด้านเทคนิค แต่ละหัวข้อมันไม่น้อยกว่า 80 คะแนนและคะแนนรวมด้านเทคนิคต้องไม่ต่ำกว่า 85 คะแนน ถือเป็นเกณฑ์พิจารณาที่เข้มข้นอยู่แล้ว

กรณีรฟม.กำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติม ด้วยการทอนคะแนนด้านเทคนิคที่ได้ลงมาเหลือ 30 คะแนนแล้วไปพิจารณาข้อเสนอทางการเงินประกอบอีก 70% ดุ้ยอันแย้งกับเหตุแห่งการปรับเกณฑ์ใหม่ที่ว่า “โครงการใหญ่มีความซับซ้อน ต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง”

ด้วยเงื่อนไขดังกล่าวจึงถูกตั้งข้อสังเกตว่า มีเจตนาให้ออกมาเอื้อกับบริษัทรับเหมาก่อสร้างรายใดรายหนึ่งหรือไม่ เพราะอาจกลายเป็นการเปิดช่องให้ “กรรมการคัดเลือก” สามารถบวกเพิ่มคะแนนให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างรายใดรายหนึ่งก็เป็นได้

บทเรียนจากการกำหนดเงื่อนไขประมูลดังกล่าว ได้สร้างปัญหาให้รฟม.มาแล้ว จากกรณีการประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) จนถูกบริษัทรับเหมาก่อสร้าง หนึ่งในผู้เข้าประมูลยื่นฟ้องต่อศาลปกครองและศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบ อันสืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงกำหนดเงื่อนไขที่ถูกร้องว่าไม่โปร่งใส เต็มไปด้วยความย้อนแย้งหลายด้าน จนทำให้เกิดความล่าช้ามาจนถึงทุกวันนี้!?

สุดท้ายต้องกลับมาสู่จุดเริ่มต้นที่ว่า..การกำหนดเงื่อนไขประมูลครั้งนี้ “มีธงหรือไม่” หรือมีแรงผลักดันจากใครหรือไม่เท่านั้นเอง...!?