ผู้จัดการรายวัน 360°

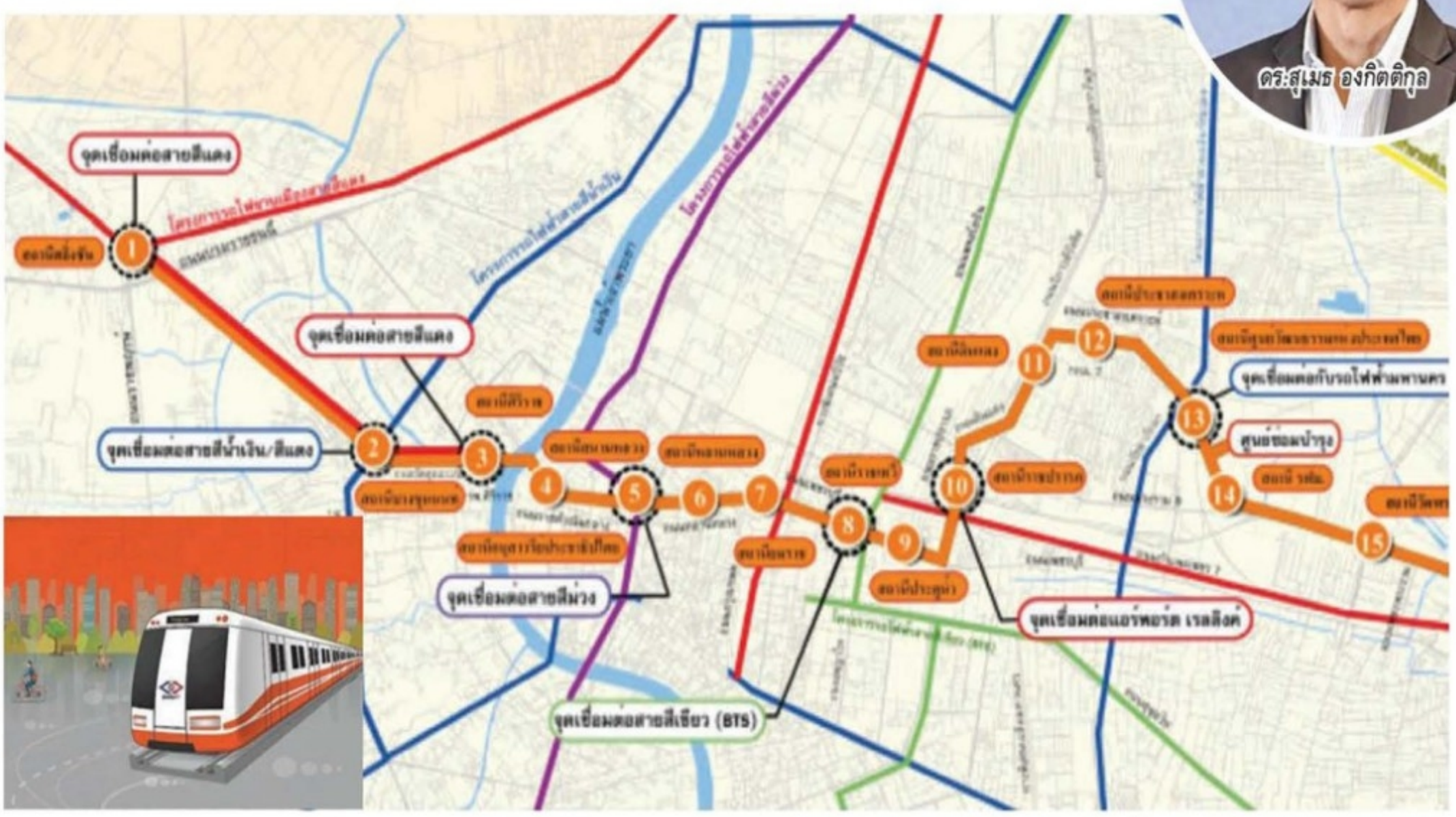
Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/ในประเทศ
วันที่: พฤหัสบดี 11 มีนาคม 2564
ปีที่: 13 **ฉบับที่:** 3385 **หน้า:** 10(บน)
Col.Inch: 136.55 **Ad Value:** 204,825 **PRValue (x3):** 614,475 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: "กูรู"ฟันธง"ล้ม(ประมูล)แล้วเร็วกว่า" แนะ รฟม.แจงให้เคลียร์ทุกขั้น...

"กูรู"ฟันธง"ล้ม(ประมูล)แล้วเร็วกว่า"

แนะ รฟม.แจงให้เคลียร์ทุกขั้นตอน

ยัน"สายสีส้ม"ต้องเน้น"เทคนิค"



รายงานพิเศษ

ผู้จัดการรายวัน360° – "สายสีส้ม" สุดชุลมุน BTSC ร่อนหนังสือ "นายกฯ" สั่งเบรกรอคำสั่งศาล ปค. แต่ไม่ทันศาลฯจำหน่ายคดีก่อน จ่อฟ้องต่ออีก "ดร.สุเมธ TDRI" เชื่อล้มประมูลแล้วเดินหน้าได้เร็วกว่า แต่ต้องไม่เพิ่มประเด็นฟ้องร้อง ชี้คดีอาญาไม่กระทบโครงการใหม่ "สายสีส้ม" ใช้เทคนิคก่อสร้างสูงกว่ารถไฟเร็วสูง ไม่ขัดปรับเกณฑ์ "เทคนิคพ่วงราคา" แต่ รฟม.ต้องมีชี้แจงให้เคลียร์ ทุกขั้นตอน-ทุกการตัดสินใจ

ยังมีแนวโน้มจะกลายเป็น "หนังม้วนยาว" สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ส่วนการก่อสร้างงานโยธาส่วนตะวันตก และการเดินรถไฟฟ้าตลอดเส้นทาง หรือ "รถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก" วงเงิน 1.28 แสนล้านบาท

ในขณะที่งานก่อสร้าง "สายสีส้มตะวันออก" งบประมาณกว่า 8 หมื่นล้านบาทคืบหน้าไปแล้วเกือบ 80% แต่ทาง "ฝั่งตะวันตก" ยังไม่เริ่มต้น

ล่าสุด เมื่อวันที่ 9 มี.ค.64 ศาลปกครองกลาง ได้มีคำสั่งจำหน่ายคดีฟ้องร้องระหว่าง บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ผู้ฟ้องคดี กับคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562 (พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ) โดยศาลฯ เห็นว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ยกเลิกประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก ไปแล้วเมื่อวันที่ 3 ก.พ.64

หลังจากประกาศ "ล้มประมูล" แล้ว รฟม.ก็ประกาศเดินหน้าจัด "ประมูลใหม่" ทันที โดย นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. เปิดเผยเมื่อวันที่ 4 มี.ค. ถึงความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มว่า อยู่ในระหว่างการเปิดรับฟังความคิดเห็น เนื้อหาที่ประกาศออกมายังไม่ใช่เอกสารการประกวดราคา (TOR) และยังไม่ใช่แนวทางที่จะเปิดประมูล เป็นเพียงข้อมูลประกอบการรับฟังความคิดเห็น เพื่อจัดทำร่างเอกสารประกวดราคา (RFP) และเสนอคณะกรรมการมาตรา 36 เห็นชอบต่อไป

"กรอบระยะเวลาดำเนินการ รฟม.จะเปิดรับฟังความคิดเห็นจนถึงวันที่ 16 มี.ค.นี้ หลังจากนั้นจะเปิดให้เอกชนส่งข้อเสนอเพิ่มเติม และประมวลผลอีก 5 วัน ก่อนจัดทำร่าง RFP เพื่อเสนอคณะกรรมการฯมาตรา 36 ในช่วงสิ้นเดือน มี.ค.นี้ หลังจากนั้นจะประกาศขายซองเอกสาร คาดว่าจะได้ตัวเอกชนชนะการประมูลในเดือน ส.ค.นี้ และเสนอเข้าคณะรัฐมนตรี (ครม.) ในเดือน ก.ย.2564" นายภคพงศ์ ระบุ

อย่างไรก็ดี ยังมีข้อติดขัดอยู่พอสมควร เมื่อทาง BTSC ได้เป็นโจทก์ฟ้องร้องผู้บริหาร รฟม.และผู้เกี่ยวข้อง

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/ในประเทศ
วันที่: พฤหัสบดี 11 มีนาคม 2564
ปีที่: 13 **ฉบับที่:** 3385 **หน้า:** 10(บน)
Col.Inch: 136.55 **Ad Value:** 204,825 **PRValue (x3):** 614,475 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: "กูรู"ฟันธง"ล้ม(ประมูล)แล้วเร็วกว่า" แนะ รฟม.แจงให้เคลียร์ทุกขั้น...

กับการล้มประมูลเดิมที่ ที่ศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง ในความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 157, 165 และพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ.2561 มาตรา 172

โดยศาลได้รับฟ้องไว้ในสารบบเป็นคดีหมายเลขดำ อท30/2564 นัดฟังคำสั่งในชั้นตรวจฟ้องวันที่ 15 มี.ค.64

ไม่เพียงเท่านั้น นายคีรี กาญจนพาสน์ ประธานกรรมการและประธานกรรมการ BTSC ยังได้ลงนามหนังสือร้องเรียนถึง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 8 มี.ค.ที่ผ่านมา ขอให้ตรวจสอบการดำเนินการในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก โดยขอให้นายกฯ สั่งการไปยัง รฟม.ให้หยุดการกระทำใดๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก ที่เป็นกรณีพิพาทนี้จนกว่าศาลจะได้มีคำสั่งหรือคำพิพากษาต่อไป

พร้อมยกหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ.2546 มาตรา 43 ประกอบมาตรา 38 ในการให้นายกฯ แจ้งผลการดำเนินการให้ BTSC ทราบตามกรอบเวลาด้วย

นอกจากนี้ BTSC ยังได้ส่งหนังสือร้องเรียนเพื่อขอให้มีการตรวจสอบการดำเนินการในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก ต่อ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม และนายภคพงศ์ ผู้ว่าการ รฟม. เมื่อวันที่ 8 มี.ค.เช่นกัน แต่เป็นหนังสือที่ลงนามโดย นายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ BTSC

อย่างไรก็ดี คดีที่ทาง BTSC หยิบยกขึ้นมานั้นก็คือคดีที่ศาลปกครองกลางได้วินิจฉัยจำหน่ายคดีเมื่อวันที่ 9 มี.ค.64 ให้หลังจากที่นายคีรีทำหนังสือถึงนายกฯเพียงวันเดียว

ภายหลังทราบผลการจำหน่ายคดีของศาลปกครองกลางแล้ว นายภคพงศ์ ผู้ว่าการ รฟม. ก็ระบุว่า ไม่มีเหตุผลใดที่ รฟม.ต้องชะลอการดำเนินการในการเชิญชวนประกวดราคารอบใหม่ โดย รฟม.จะเดินหน้าประกวดราคารถไฟฟ้าสายสีส้มต่อไปตามขั้นตอนที่กำหนด

แน่นอนว่าประเด็นสำคัญที่ BTSC ติดใจย่อมหนีไม่พ้น กรณีคณะกรรมการคัดเลือกฯ มาตรา 36 แก้ไข "หลักเกณฑ์ประเมิน" หลังจากที่ประกาศเชิญชวนให้มีการยื่นข้อเสนอ และมีผู้ยื่นข้อเสนอตาม TOR เดิมเข้าไปแล้ว 2 ราย คือ กลุ่ม BTSC กับกลุ่มบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) จนเป็นเหตุให้ BTSC ยื่นฟ้องร้องต่อศาลปกครองและขอให้มีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับใช้เกณฑ์การประเมินใหม่ ซึ่ง ศาลปกครองกลาง ก็ได้มีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับตามเกณฑ์การประเมินใหม่ไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น เมื่อวันที่ 19 ต.ค.63

แต่มีรายงานว่า เมื่อทาง รฟม.ผู้ให้สัมปทาน ได้ประเมินแล้วเห็นว่า หากรอคำพิพากษาของศาลปกครองก็อาจส่งผลให้โครงการล่าช้าออกไปอย่างไม่มีกำหนด จึงเลือกที่จะล้มประมูล และเปิดประมูลใหม่ตาม "หลักเกณฑ์ใหม่" ที่สาระสำคัญคือการพิจารณาซองเทคนิคควบคู่กับราคา หรือที่เรียกกันว่า "เทคนิคพ่วงราคา" แทน

ขณะเดียวกัน ทาง BTSC ก็ดูเหมือนจะไม่ยอมง่ายๆ เมื่อออกมาประกาศว่า ทีมกฎหมายบริษัทกำลังพิจารณายื่นฟ้อง รฟม.และคณะกรรมการฯมาตรา 36 กรณีประกาศ "ล้มประมูล" และกรณีการเปิดรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนประกอบการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสาร RFP และร่างสัญญาร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม "รอบใหม่" โดยจะยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลางภายใน 90 วัน พร้อมกับการยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุดในคดีเดิมที่ถูกจำหน่ายไปแล้วด้วย

"ผู้จัดการรายวัน 360" ได้สอบถามความเห็น ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) เกี่ยวกับปัญหาและทิศทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก โดย ดร.สุเมธ มองว่า การที่ รฟม.ตัดสินใจล้มประมูล แล้วเริ่มต้นการประมูลใหม่ "น่าจะ" ทำให้กระบวนการต่างๆรวดเร็วขึ้น แต่ รฟม.ควรออกมาชี้แจงด้วยว่า ล้มประมูลเพราะเหตุใด และเป็นประโยชน์แก่โครงการมากกว่าอย่างไร โดยมีเงื่อนไขว่าต้องไม่มีเหตุการฟ้องร้องใหม่เกิดขึ้นด้วย

"กระบวนการของศาล ด้วยพยานหลักฐานข้อมูล รวมถึงทรัพยากรของศาลเอง ในการพิจารณาคดีอาจจะมีจำกัด ทำให้กำหนดเวลาในพิจารณาไม่ได้ การล้มประมูลเดิมน่าจะบริหารจัดการเวลาได้ดีกว่า"

ส่วนกรณีที่ BTSC มีหนังสือถึงนายกฯเพื่อขอให้สั่งระงับโครงการไว้จนกว่าคดีจะสิ้นสุดนั้น ดร.สุเมธ กล่าวว่า คดีที่มีการฟ้องร้อง (ศาลอาญาฯ) อยู่ขณะนี้ ไม่ถือว่าเกี่ยวข้องกับการประมูลครั้งใหม่ ต้องแยกการฟ้องร้องอาญาเกี่ยวกับการกระทำอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการฟ้องร้องที่เกี่ยวเนื่องกับการประมูล (ศาลปกครอง) ที่อาจส่งผลให้มีการคุ้มครองชั่วคราว หรือการประมูลเป็นโมฆะออกจากกัน

อย่างไรก็ตาม ดร.สุเมธ เห็นว่า จริงๆแล้ว หากคณะกรรมการฯมาตรา 36 และ รฟม.เห็นว่ามีความจำเป็นในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขใน RFP ที่ผ่านการรับฟังความคิดเห็นมาแล้วนั้นควรตัดสินใจล้มกระบวนการไปเริ่มต้นใหม่ตั้งแต่แรก ไม่ควรเลือกที่จะแก้ไขกลางคัน แม้ว่าในระเบียบจะให้อำนาจคณะกรรมการฯ แต่ก็สามารถตีความได้ว่าขัดระเบียบเช่นกัน หากไม่มีเหตุที่เหมาะสม

"ถ้ามีอะไรที่คิดว่าจะสร้างปัญหา การล้มหรือยกเลิกการประมูลน่าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุดและควรจะเป็น แล้วค่อยประกาศใหม่ มากกว่าที่จะไปแก้ไขระหว่างทาง จะสามารถลดประเด็นการฟ้องร้องไปได้พอสมควร ดังนั้นเมื่อ รฟม.เห็นปัญหา ก็น่าจะยกเลิกตั้งแต่ต้น"

สำหรับประเด็นการเปลี่ยนแปลง "หลักเกณฑ์ประเมิน" ใน TOR ที่เป็นผลให้ BTSC ฟ้องร้องต่อศาลปกครองนั้น ผอ.จาก TDRI มองว่า การนำคุณสมบัติหรือเทคนิค มาเป็นปัจจัยในการคำนวณคะแนนของผู้ชนะก็ไม่เป็นสิ่งที่ผิดปกติเท่าใดนัก เพราะการประมูลหลายๆ โครงการก็มีการใช้กันอยู่ ถือว่าถ้ามีเหตุผลที่มีน้ำหนักเพียงพอ โดยเฉพาะผลประโยชน์ของประเทศชาติ ก็สามารถปรับเปลี่ยนได้ โดยเฉพาะเมื่อนำเรื่องคุณภาพหรือเทคนิคมาผสมกับราคา แต่ก็มีคำถามต่อว่า สัดส่วนควรเป็นเท่าไร จะเป็น 70:30 อย่างที่ออกมาตอนนี้เหมาะสมหรือไม่ หรือเป็น 80:20 หรือ 60:40 ก็สามารถทำได้หากมีเหตุผลรองรับเพียงพอ

"ที่ผ่านมา รฟม.อาจจะไม่ได้มีการขยายความทำความเข้าใจมากเท่าที่ควร ในมุมมองคนนอก ก็เห็นว่าคำอธิบายต่างๆ ยังมีน้อยเกินไป ทั้งการเปลี่ยนแปลง TOR และหลักในการกำหนดสัดส่วนน้ำหนักเทคนิคและผลประโยชน์ที่รัฐจะได้"

ดร.สุเมธ อธิบายต่อว่า อาจมองได้ว่า TOR เดิมเป็นการคิดสัดส่วนแบบ 100:100 พิจารณาคุณสมบัติหรือเทคนิคก่อน หากผ่านแล้ว ใครได้คะแนนเท่าไร

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/ในประเทศ
วันที่: พฤหัสบดี 11 มีนาคม 2564
ปีที่: 13 **ฉบับที่:** 3385 **หน้า:** 10(บน)
Col.Inch: 136.55 **Ad Value:** 204,825 **PRValue (x3):** 614,475 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: "กูรู"ฟันธง"ล้ม(ประมูล)แล้วเร็วกว่า" แนะ รฟม.แจงให้เคลียร์ทุกขั้น...

ก็นำไปคำนวณร่วมกับราคา หรือผลประโยชน์ที่จะตอบแทนให้แก่รัฐ คำถามคือว่า 70:30 มีคำอธิบายอย่างไร โดยเท่าที่ติดตามยังไม่เห็นคำอธิบายตรงนี้ออกมา อาจจะเป็นมูลค่าความสำคัญของกิจกรรมต่างๆ ในโครงการ ยกตัวอย่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก ประกอบไปด้วยการก่อสร้างและการเดินรถ ก็ต้องมาคิดว่า มูลค่าการก่อสร้างเป็นกี่เปอร์เซนต์ มูลค่าเดินรถเป็นกี่เปอร์เซ็นต์

"มูลค่าการก่อสร้างที่ใช้ปัจจัยด้านเทคนิคสูง ส่วนมูลค่าการเดินรถ รวมกับทางด้านรายได้ ใช้ปัจจัยทางด้านการเงินสูง รฟม.ควรที่จะออกมาชี้แจงตรงนี้"

ก่อนหน้านี้คณะกรรมการฯมาตรา 36 และ รฟม. ให้เหตุผลเกี่ยวกับการปรับมาใช้ "เกณฑ์เทคนิคพ่วงราคา" เนื่องจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตกต้องใช้เทคนิคชั้นสูง เพราะต้องก่อสร้างสถานีและอุโมงค์ใต้ดินผ่านพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นใน ที่มีโบราณสถานและอาคารอนุรักษ์จำนวนมาก หากประสบปัญหาจากเทคนิควิธีการก่อสร้างที่ไม่ดีเพียงพอก็จะเกิดความเสียหายที่ไม่สามารถประเมินค่าได้

"โครงการนี้มีความเสี่ยงสูงกว่าโครงการที่ผ่านมาในอดีต (โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-หลักสอง) ต้องใช้เทคนิคทางวิศวกรรมและวิธีการก่อสร้างและให้บริการเดินรถที่มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุด ข้อเสนอด้านเทคนิคจึงสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการ และเป็นผลประโยชน์โดยตรงต่อประชาชน" คณะกรรมการฯมาตรา 36 และ รฟม. เคยระบุไว้

แต่ในการอภิปรายไม่ไว้วางใจเมื่อช่วงเดือน ก.พ.ที่ผ่านมา นายจิรายุ ห่วงทรัพย์ ส.ส.กทม. พรรคเพื่อไทย ผู้อภิปราย นายศักดิ์สยาม รมว.คมนาคม ประเด็นรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก กลับพยายามชี้ให้เห็นว่า รถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก ไม่ได้มีความสลับซับซ้อนเท่ากับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่ใช้เกณฑ์ผู้ที่ให้ผลประโยชน์ทางการเงินแก่รัฐสูงสุด (NPV) เป็นผู้ชนะการคัดเลือกแต่อย่างใด

ประเด็นดังกล่าว ดร.สุเมธ อธิบายว่า กรณีรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน แม้ตัวรถไฟความเร็วสูงและเทคโนโลยีจะเป็นของใหม่สำหรับประเทศไทย แต่เทคนิคในเชิงวิศวกรรมค่อนข้างน้อยกว่าที่จะก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก เพราะตัวโครงสร้างยกระดับที่รองรับรถไฟความเร็วสูงนั้น เป็นเทคโนโลยีที่บริษัทไทยมีศักยภาพทำได้อยู่แล้ว ไม่ต่างจากสะพานหรือทางด่วนใน กทม. ขณะที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันออกที่มีการทำอุโมงค์รถไฟฟ้าก็ไม่ถือเป็นของใหม่ แต่ก็มีรายละเอียดในการก่อสร้างมีความซับซ้อนต้องใช้เทคนิคชั้นสูง โดยเฉพาะการก่อสร้างสถานีและอุโมงค์ใต้ดิน ผ่านพื้นที่เปราะบาง โดยเฉพาะพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในที่มีโบราณสถานจำนวนมาก

ถือเป็นหนึ่งในข้อคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญด้านคมนาคมขนส่ง ที่มองว่าการที่ รฟม.ตัดสินใจล้มประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก "น่าจะ" ทำให้กระบวนการต่างๆ รวดเร็วมากกว่าที่จะรอข้อยุติในชั้นศาลปกครอง

แต่เหนือสิ่งอื่นใด ก็มีข้อสังเกตส่งไปยัง รฟม.ว่า แม้จะมีอำนาจดำเนินการใดๆ แต่ก็จำเป็นต้องมีข้อชี้แจง และเหตุผลที่เพียงพอในการดำเนินการทุกขั้นตอน เพื่อไม่ให้เกิดการฟ้องร้องจนกระทบต่อโครงการที่เป็นขนส่งสาธารณะที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยตรงต้องล่าช้าออกไปอีก.

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com