



รายงานพิเศษ

รฟม. ยันประมูลสายสีส้ม ใช้เทคนิคกับราคาตัดสิน เพื่อประโยชน์สูงสุด!



ยังต้องเดินทางต่อเนื่อง สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี ที่เมื่อเร็วๆ นี้ ศาลปกครองสูงสุด สั่งจำหน่ายคดี โดยให้เหตุผลว่า เหตุแห่งการฟ้องคดี รวมถึงเหตุแห่งการพิจารณาเกี่ยวกับการขอลาออก การบังคับตามคำสั่งทางปกครองไม่มีอยู่ต่อไป

และคดีนี้มิได้เป็นคดีที่เกี่ยวกับการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ การพิจารณาคดีต่อไปไม่เป็นประโยชน์แก่ส่วนรวมเท่ากับกระบวนการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ตามขั้นตอน พ.ร.บ. การร่วมลงทุน หรือ "PPP" ปี 2562 ยังต้องเดินทางต่อ และดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

ในประเด็นสายสีส้มดังกล่าว นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ให้สัมภาษณ์เปิดเผยว่า คาดว่า จะสามารถประกาศเชิญชวนเอกชนมาเข้าร่วมลงทุนได้ในช่วงต้นเดือนเมษายน 2564 หลังจาก



กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของเอกชนครบถ้วน และเสนอความเห็นให้คณะกรรมการคัดเลือกมาตรา 36 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ 2562 กำหนดหลักเกณฑ์ และยื่นขายของประมูล

แนนอนว่ากระบวนการทุกอย่างต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์เทคนิคและราคา ซึ่งเรื่องนี้ไม่ใช่ความเห็นส่วนตัว หรือความเห็นของคณะกรรมการคนไหน แต่เป็นการทำตามขั้นตอนของกฎหมายที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ที่ให้คำนึงถึงคุณภาพของงานประกอบรวมกับราคา ดังที่ปรากฏในประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่องรายละเอียดของร่างประกาศ

เชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และสาระสำคัญของร่างสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. 2563 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2563 ซึ่งในข้อ 4(8) กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือก ก็กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการตัดสินให้ชัดเจนเป็นคะแนนในด้านดังต่อไปนี้

ก. ความสอดคล้องครบถ้วนของข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศ

เชิญชวนและเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน

ข. ความน่าเชื่อถือของรายละเอียดที่ปรากฏในรายการตามข้อ 4

ค. ข้อเสนอการดำเนินงานตามโครงการร่วมลงทุนในภาพรวม ซึ่งรวมถึงศักยภาพและความสามารถของผู้ยื่นข้อเสนอในการดำเนินงานตามโครงการร่วมลงทุนให้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการร่วมลงทุน

ง. ข้อเสนอผลประโยชน์ที่รัฐจะได้รับ และการขอรับมาตรการสนับสนุนโครงการร่วมลงทุนทั้งทางการเงินและ/หรือไม่ใช่ทางการเงิน (ถ้ามี)

จ. หลักเกณฑ์อื่นๆ ตามที่หน่วยงานเจ้าของโครงการและคณะกรรมการคัดเลือกกำหนด

จึงจะเห็นได้ว่า ข้อ ก. - ค. เป็นเรื่องของคุณภาพงาน ซึ่งเป็นเรื่องของเทคนิคล้วนๆ มีข้อ ง. เพียงข้อเดียวที่ให้น้ำหนักถึงผลประโยชน์ที่รัฐจะได้รับหรือเรื่องราคา ซึ่งตรงนี้ไม่ใช่คำประกาศของตน หรือของใคร แต่เป็นคำประกาศที่ลงนามในราชกิจจานุเบกษา ไม่ใช่ประกาศแจ้งความที่ไม่ต้องทำตาม

ส่วนเรื่องของสัดส่วนก็เป็นเรื่องของคณะกรรมการตามมาตรา 36 ที่จะกำหนด ไม่ใช่อำนาจหน้าที่ของผู้ว่า รฟม. เช่นกัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการกระทำทุกอย่างมีขั้นตอนตามกฎหมายตามขั้นตอน พ.ร.บ. การร่วมลงทุนชัดเจน ไม่ได้ทำตามอำเภอใจของใครคนใดคนหนึ่ง

ส่วนที่มีเอกชนไปยื่นฟ้องร้องดำเนินคดีนั้น นายภคพงศ์ ผู้ว่า รฟม. ระบุว่า ไม่เข้าใจเหมือนกันว่าจะเข้าข่ายทำให้เข้าใจผิดหรือไม่ ในเมื่อ รฟม. เองก็ทำตามข้อกำหนด ไม่ได้ใช้ดุลพินิจอันเป็นลบแก่บริษัทเอกชนไทยเลย หรือเรียกได้ว่ายังไม่ทันใช้ดุลพินิจด้วยซ้ำ

ด้วยประกาศที่กำหนดแล้วว่าให้ยึดหลักเทคนิคประกอบกับราคา ทำให้เราทำเป็นอย่างอื่นไม่ได้ ส่วนคณะกรรมการตามมาตรา 36

มติชน สุดสัปดาห์ Matichon Weekend Circulation: 500,000 Ad Rate: 480	Section: First Section/-		
	วันที่: ศุกร์ 26 มีนาคม - พุธสัปดาห์ 1 เมษายน 2564		
	ปีที่: 41	ฉบับที่: 2119	หน้า: 23(กลาง)
	Col.Inch: 95.77	Ad Value: 45,969.60	PRValue (x3): 137,908.80 คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: รฟม. ยันประมูลสายสีส้ม ใช้เทคนิคกับราคาตัดสิน เพื่อประโยชน์สูงสุด!			

ก็ยังไม่ได้ใช้ดุลพินิจใดๆ เลยเช่นกัน ซึ่งก็คงปล่อยให้ไปไปตามกระบวนการตามกฎหมาย แต่ไม่ได้กังวลอะไรเพราะเราทำตามกรอบที่กำหนดไว้ ไม่ได้เอื้อประโยชน์ให้ใครทั้งนั้น

ปณที่ความเห็นจากแวดวงวิศวกรรม นายประสงค์ ธาธาไชย อดีตนายกสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์และอดีตเลขาธิการสภาวิศวกร ก็ให้สัมภาษณ์ถึงความสำคัญของเทคนิคในการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ ว่าเมื่อเป็นการร่วมลงทุน รัฐบาลก็ต้องกำหนดความต้องการของโครงการว่ามีเงื่อนไขอย่างไร ก่อนจะให้เอกชนเสนอราคาเข้ามา

ซึ่งต้องพิจารณาทั้ง 2 ส่วน ในเรื่องของเทคนิค ที่จะส่งผลถึงคุณภาพงานเป็นสำคัญ ไม่ได้หมายความว่าต้องยึดเอาตามที่เอกชนเสนอมาเท่านั้น

ต้องคำนึงถึงคุณภาพของงานเป็นที่ตั้ง ไม่ใช่แค่เอาราคาหรือผลตอบแทนมาพิจารณาเพียงอย่างเดียว

การก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่เช่นนี้ สิ่งสำคัญที่สุดคือเรื่องคุณภาพและความปลอดภัย มีแผนเผชิญเหตุทุกกรณี อาทิ การขุดอุโมงค์ลอดแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านเขตเมืองเก่า หรือเขตพระราชฐาน ก็ต้องมีข้อมูลของชั้นดิน สภาพผังเมือง มีแผนงานรองรับใช้เทคโนโลยีอะไร มีคุณภาพขนาดไหน ขุดแล้วน้ำรั่วไหม น้ำซึมไหม ขุดไปเจอสิ่งที่ไม่คาดคิดจะทำอย่างไร ถ้าเกิดปัญหาจะแก้ไขอย่างไร ทุกอย่างต้องรอบคอบ มีแผนงานรองรับ

ที่สำคัญการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าซึ่งถือเป็นระบบคมนาคมหลักในอนาคตเพื่อให้บริการประชาชน จะเป็นสิ่งก่อสร้างที่ต้องมีอายุการใช้งานอีกยาวนาน เรียกว่าเป็นชั่วอายุคน เกี่ยวพันกับประชาชนที่ใช้บริการมหาศาล ความปลอดภัย

ก็ต้องมาเป็นอันดับ 1 อย่างปฏิเสธไม่ได้

ทั้งหมดต้องมีแผนการรองรับ มีการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และก็ต้องมีความมั่นใจว่าบริษัทเอกชนที่รับงาน สามารถดำเนินการตามแผนงานให้ได้ลุล่วง ไม่มีปัญหาอะไรตามมา

ขนี้ การก่อสร้างขนาดใหญ่ทุกอย่าง มี 2 ส่วนหลักๆ นั่นก็คือ งานชั่วคราว เพื่อจะใช้เป็นฐานในการก่อสร้างสิ่งก่อสร้างถาวร อาทิ นั่งร้าน เครน ซึ่งทั้งหมดก็ต้องมีความปลอดภัย ยิ่งเป็นการก่อสร้างในพื้นที่ชุมชน ยิ่งต้องมีมาตรการเข้มข้น ต้องปลอดภัย ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ และไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตามหลักการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม (Safety Health and Environment) หรือ SHE ซึ่งรวมไปถึงพนักงานคนงานก่อสร้าง ประชาชนทั่วไป และชุมชน

“ก่อนที่จะเริ่มงาน คุณต้องวางแผนให้ได้ครบถ้วนมากที่สุด ต้องมองภาพเห็นว่า 1 - 100 จะเป็นอะไร อะไรจะเกิดขึ้น เมื่อเกิดแล้วจะแก้ไขอย่างไร จะตั้งนั่งร้านอย่างไร ตั้งเครนอย่างไร ขุดดินแล้วจะเอาไว้อย่างไร คนงานที่ทำงานต้องมีเครื่องป้องกันดูแล ป้องกันการบาดเจ็บ ต้องมีองค์ความรู้ เรื่องเทคนิค ประสิทธิภาพมีส่วนทั้งหมด จะปล่อยให้ทำกันไปก่อนแล้วถ้าเจอปัญหาค่อยแก้ไขไม่ได้เด็ดขาด” อดีตนายกสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยฯ ระบุ

นอกจากนี้ ยังมีเรื่องระบบการเดินรถหรือการซ่อมบำรุง ก็เป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบเช่นกัน เพราะปัญหาจากการให้เอกชนประมูลงานแต่ละเส้นทาง จะเห็นว่าแต่ละบริษัทใช้ระบบไม่เหมือนกัน บางแห่งใช้ของยุโรป บางแห่งใช้ของจีน แล้วแต่ความร่วมมือของแต่ละบริษัท ซึ่งจะมีปัญหาตามมาเมื่อต้องนำระบบทั้งหมดมาเชื่อมต่อกัน

ดังนั้นเรื่องระบบอาณัติสัญญาณ ความกว้างของราง ทั้งหมดเป็นรายละเอียดที่ต้องพิจารณาให้ถี่ถ้วนกัน ไม่เช่นนั้นก็จะกลายเป็นว่าแต่ละสายก็วิ่งรถกันเป็นเอกเทศ ระบบไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ ซึ่งก็จะเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณา

สทนจะถามว่าเรื่องงานเหล่านี้ควรจะต้องคำนึงถึงสัดส่วนเทคนิคกับราคาอย่างไร ก็คงจะ

ไม่สามารถชี้ชัดได้ในแต่ละโครงการ แต่ตามหลักแล้วก็ต้องพิจารณาถึงความซับซ้อนว่ามีมากน้อยเพียงไหน เหมือนถ้าเราจะสร้างบ้านสักหลัง เทคนิคการก่อสร้างก็เป็นไปตามมาตรฐานอยู่แล้ว ก็อาจจะเน้นหนักไปที่เรื่องราคา

แต่หากเป็นโครงการที่ซับซ้อน มีผลกระทบเยอะ สัดส่วนในการพิจารณาก็ต้องมากขึ้นเป็นธรรมดา ซึ่งเชื่อว่าหน่วยงานของรัฐที่ดูแลบริหารจัดการเรื่องนี้ก็ต้องคำนึงอยู่แล้ว ต้องมีการตรวจสอบการจ้าง ว่างานลักษณะนี้ ใครมีคุณสมบัติเข้าประมูล มีประสบการณ์ทำงานหรือไม่ มีการแก้ปัญหาที่เหมาะสมหรือไม่

ถือเป็นเรื่องที่สัมพันธ์กันระหว่างเทคนิคและราคา ที่ต้องพิจารณาให้ถี่ถ้วนรอบคอบ ●