



คลี TOR พิสตารรถไฟฟ้าสายสีส้ม (จบ)

■ ฉบับที่แล้วว่ากันว่าด้วยเรื่อง...รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (คณะกรรมการตามมาตรา 36) ได้เดินหน้าประมูลหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการดังกล่าว โดย รฟม. ได้เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นต่อร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการจากผู้เกี่ยวข้องในช่วงวันที่ 1-15 มี.ค.ที่ผ่านมา ผ่านช่องทางออนไลน์...ซึ่งก็ความคิดเห็นและข้อกังขาในเงื่อนไขของ TOR หลายประเด็น เพราะหลายข้อนั้น...ถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่า...เปิดโอกาสให้คณะกรรมการคัดเลือกฯ ใช้ดุลพินิจในการประเมินให้คะแนนได้อย่างกว้างขวาง ย่อมทำให้สามารถเพิ่มคะแนนและลดคะแนนเพื่อช่วยเหลือเอกชนกลุ่มใดเป็นการเฉพาะได้...

ฉบับนี้มาว่ากันตอนจบ...โดยหนึ่งในผู้ที่แสดงความเห็นเปิดเผยว่า...สิ่งที่ได้แสดงความเห็นไปยัง รฟม. นั้น ข้อที่ 1.บริษัทรับเหมาเอกชนได้แสดงความเห็นว่า ต้องการเห็นเกณฑ์ประมูลที่เปิดให้เอกชนมีส่วนร่วมด้วยความโปร่งใส บริสุทธิ์

ยุติธรรม และไม่มีการกำหนดเกณฑ์เพื่อประโยชน์แก่เอกชนผู้ยื่นข้อเสนอรายใดรายหนึ่ง โดยต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นหลัก และต้องยึดถือมติ ครม. ที่ได้อนุมัติหลักการโครงการและงบประมาณ เพื่อให้โครงการล่าช้า

2. ด้านคุณสมบัติผู้ยื่นข้อเสนอ เห็นว่าเกณฑ์ในการประมูลต้องเปิดกว้างให้มีผู้เข้าแข่งขันได้จำนวนมาก เพื่อเปิดโอกาสให้ รฟม. ได้เฟ้นหาผู้ให้ประโยชน์ต่อรัฐได้จริง ไม่ควรกำหนดคุณสมบัติที่เป็นการกีดกันหรือเอื้อประโยชน์ให้ผู้ยื่นข้อเสนอรายใดรายหนึ่ง

3. ด้านคุณสมบัติผู้ยื่นข้อเสนอสมควรเปิดกว้างให้ผู้ยื่นข้อเสนอหลายราย ไม่ควรกำหนดผลงานผู้รับเหมาหรือผู้ประกอบการภายในประเทศ เนื่องจาก รฟม. มีงบประมาณจำกัดที่ปรึกษาเพื่อควบคุม ตรวจสอบการทำงานสูงมากอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องกังวลเรื่องการขูดอู๋มอ่งมากจนเกินเหตุและผู้รับเหมาต่างชาติต่างมีประสบการณ์มากกว่าแต่ไม่กล้ายื่นเพราะข้อกำหนดที่จำกัดแต่ประสบการณ์ในประเทศ

4. เกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือก โดยพิจารณาของข้อเสนอสองข้อที่ 2 และ 3 พร้อมกัน เป็นสิ่งไม่ควรทำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นกระบวนการที่ไม่โปร่งใส โดย รฟม. และผู้ประเมินสามารถกำหนดผลแพ้ชนะได้ด้วยเทคนิคการให้คะแนนให้แก่ผู้ยื่น

ประมูลรายที่เสนอผลตอบแทนน้อยกว่า ให้สูงกว่าผู้ยื่นประมูลรายที่มีข้อข้อเสนอทางการเงินสูงกว่าได้

5. การยกเลิกเกณฑ์ประเมินขั้นต่ำทางเทคนิค จากที่กำหนดไว้เดิมจะต้องผ่าน 85% เป็นการแสดงเจตนาที่ความต้องการกำหนดผลแพ้ชนะได้ด้วยการเตะคะแนนทางเทคนิคให้แก่ผู้ยื่นประมูลรายใดรายหนึ่ง และเป็นกำหนดที่ "ย้อนแย้ง" กับสิ่งที่ รฟม. ได้สื่อสารกับสาธารณชนมาโดยตลอด เพราะที่ผ่านมารฟม. อ้างเรื่องความสำคัญทางเทคนิค แต่กลับเอาเกณฑ์การประเมินขั้นต่ำทางเทคนิคออก ทั้งที่ควรต้องกำหนดเกณฑ์ขั้นต่ำให้สูงขึ้น

6. การนำข้อเสนอทางเทคนิคของข้อที่ 2 พิจารณาร่วมกับข้อเสนอทางการเงินของข้อที่ 3 ด้วยสัดส่วนใดก็ได้แล้วแต่เป็นการเบี่ยงเบนเจตนาของกรรมการประมูลเพื่อออกแบบ ก่อสร้างและให้บริการเนื่องจากการแข่งขันการทำเทคนิคทางเอกสารแทน ขณะที่การให้คะแนนความน่าเชื่อถือทางการเงิน โดยนำไปอิงกับผู้ให้บริการรายเดิมของ รฟม. และเป็นผู้ร่วมยื่นข้อเสนอด้วย เป็นสิ่งที่ไม่ควรทำ เพราะเป็นการแสดงเจตนาที่ไม่นับสิทธิ์ในการคัดเลือก

ขณะที่ นายประภัสร จงสงวน อดีตผู้ว่าการ รฟม. ได้ออกมาให้ความเห็นต่อโครงการดังกล่าวว่าที่จริงแล้วเทคนิคการก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินของ

รถไฟฟ้า นั้น เป็นเทคนิคขั้นๆ ที่มีมานานแล้ว บริษัทรับเหมาขนาดใหญ่ทั้งในและต่างประเทศที่ไหนก็สามารถทำได้ และหากบริษัทรับเหมาในประเทศไม่มีประสบการณ์เพียงพอก็สามารถดึงต่างประเทศทั้งจีน หรือยุโรปเข้ามา ร่วมเป็นพันธมิตรได้อยู่แล้ว

อย่างไรก็ตาม เห็นด้วยว่าเรื่องของเทคนิคการก่อสร้างนั้นจำเป็นที่จะต้องมีความยืดหยุ่น เพราะเทคโนโลยีเปลี่ยนแปลงไปเร็วมาก จึงควรกำหนดสัญญาที่เปิดกว้างให้ภาครัฐสามารถปรับเปลี่ยนและแก้ไขเทคนิคได้ในส่วนนี้ ส่วนที่ว่า TOR เอื้อประโยชน์ให้แก่เอกชนบางรายนั้น คนยังไม่เห็นรายละเอียด แต่ผู้ที่คัดค้านก็น่าจะแสดงออกมา ข้อมูลออกมาว่าเอื้อแก่เอกชนรายใด เพราะเขายังไม่ได้เปิดซองประมูลยังไม่รู้ใครเป็นผู้แพ้-ชนะ

“ที่จริง TOR เดิมให้ความสำคัญกับเรื่องเทคนิคอยู่แล้ว ผู้ที่จะผ่านเกณฑ์ต้องได้ คะแนนด้านเทคนิคเกิน 85% แล้วจึงค่อยมาตัดสินด้วยราคา ทำให้เกิดความโปร่งใส แต่ของใหม่นั้น รฟม. กลับเอามาปนกันกับการเงิน เปิดซองพร้อมกันแล้วใช้ดุลยพินิจให้คะแนน ทำให้คณะกรรมการกำหนดตัวคนที่ชนะได้เลย”

หมุนตามทุน...เห็นว่า...การยกเลิกการประมูลครั้งแรก...ไม่ใช่จุดตาย...แต่กลับมาปรับแก้เงื่อนไข TOR ใหม่ออกมาแบบนี้...ตรงนี้ต่างหากที่ทำให้ รฟม. งานเข้าจนถึงวันนี้

กระเบื้องเพชร