

ชง'ศักดิ์สยาม'เคาะเสนอ ครม.-เมินข้อสังเกตประเทศเสียประโยชน์ รฟม.ลุยไฟดัน 'สายสีส้ม'



การประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มครั้งที่ 2 ดำเนินการด้วยความเร่งรีบ

- 27 ก.ค.2565 รับซองข้อเสนอการประมูล
- 1 ส.ค.2565 เปิดซอง 1
- 23 ส.ค.2565 ประกาศรายชื่อผู้ผ่านซอง 1 (ใช้เวลาประเมินไม่ถึง 23 วัน)
- 24 ส.ค.2565 เปิดซอง 2
- 7 ก.ย.2565 ประกาศรายชื่อผู้ผ่านซอง 2 (ใช้เวลาประเมิน 10 วัน)
- เปิดซอง 3
- 8 ก.ย.2565 ประกาศชื่อเอกชนที่ผ่านประเมินสูงสุด



กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ 31/1/2566

รัฐเสียประโยชน์จากการประมูล



	ประมูลครั้งที่ 1	ประมูลครั้งที่ 2
NPV สุทธิติดลบ	-9,675.42	-78,287.95
ผลตอบแทนต่อรัฐ	70,114.98	7,144.05
เงินสนับสนุนลงทุนที่จของรัฐ	79,820.40	85,432
ส่วนต่างเมื่อเทียบ BTSC		-68,612.53
		-92,960.24

คดีการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม

การประมูลครั้งที่ 1

คดีที่ 1 คดีเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะ

ศาลปกครองสูงสุด นัดอ่านคำพิพากษา

คดีที่ 2 คดียกเลิกการประมูล เมื่อวันที่ 3 ก.พ.2564

ศาลปกครองกลาง พิพากษา 7 ก.ค.2565 ชี้ว่า การยกเลิกไม่ชอบด้วยกฎหมาย

รฟม. อยู่ระหว่างยื่นอุทธรณ์ศาลปกครองสูงสุด

การประมูลครั้งที่ 2

คดีที่ 3 คดีกำหนดหลักเกณฑ์ประมูล ขอบหรือมิชอบด้วยกฎหมาย

ศาลปกครองกลาง รับไว้พิจารณา

อยู่บนตอนพิจารณาคดี ยังไม่มีการนัดคดีส่วนเพิ่มเติม

ชี้ประมูลรอบ 2 เร่งรีบ เข้าข่ายกีดกัน-ฉ้อ

กรุงเทพธุรกิจ ● บอร์ด รฟม. รับทราบร่างสัญญาประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม "คมนาคม" เตรียมปิดฉาก รอลดตัดสินศาลปกครองสูงสุดชี้ขาดก่อนชง ครม. เตือนอย่าลืกรื้อเสนอ ครม. ชี้คดีประมูลรอบ 2 ยังไม่จบ "พรรคฝ่ายค้าน"

เดินหน้าแย้งเกณฑ์คัดเลือกอาจเข้าข่ายส่อเข้าประมูล ทำรัฐเสียประโยชน์ 6.8 หมื่นล้าน การประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ยืดเยื้อมาตั้งแต่ปี 2563 หลังจากการรถไฟฯ ส่งมอบซองซองแข่งขันแห่งประเทศไทย (รฟม.) แก่ไซหลักเกณฑ์การประมูลและนำมาสู่การฟ้องศาลปกครอง 2 คดี และมีการยกเลิกการประมูล จนกระทั่ง รฟม.เปิดประมูลครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 27 ก.ค. 2565 และมีการยื่นฟ้องศาลปกครองในคดี

กำหนดหลักเกณฑ์ประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มครั้งที่ 2 ขอบหรือมิชอบด้วยกฎหมาย รายงานข่าวจาก รฟม.ระบุว่า ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ รฟม.จะลงนามบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ที่ชนะการประมูล อยู่ขั้นตอนของฝ่ายบริหาร รฟม.กำลังพิจารณาดำเนินการ เนื่องจากร่างสัญญาได้ผ่านการพิจารณาจากสำนักงาน

อ่านต่อหน้า | 4

ต่อจากหน้า 1

สพม.

อัยการสูงสุด และรายงานคณะกรรมการ รฟม. แล้วเมื่อวันที่ 26 ม.ค.2566

ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมมีนโยบายชัดเจนว่าจะดำเนินการเรื่องนี้ต่อไป ต้องรอให้กระบวนการศาลปกครองพิจารณาจนถึงที่สุดเสียก่อน โดยหากศาลปกครองสูงสุดตัดสินแล้ว ขั้นตอนต่อไปก็พร้อมที่จะเสนอร่างสัญญาไปยังนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณา ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อพิจารณาเห็นชอบลงนามสัญญา ร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน

รายงานข่าวระบุว่า กล่าวถึง ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการประมูลโครงการรถไฟฟฟาสายสีส้มในศาลปกครองมี 3 คดี ประกอบด้วย

1.คดีเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะในการประมูลครั้งที่ 1 ขณะนี้รอศาลปกครองสูงสุดนัดอ่านคำพิพากษา หลังจากให้ตุลาการผู้แถลงคดีปกครองได้นำเสนอคำแถลงการณ์คดีเรียบร้อยแล้ว และคดีนี้ถูกนำเข้าสู่ที่ประชุมใหญ่ตุลาการศาลปกครองไปแล้ว

2.คดียกเลิกการประกวดราคาและคำสั่งของผู้ว่าการ รฟม.ที่มีคำสั่งและออกประกาศยกเลิกการประกวดราคาโครงการรถไฟฟฟาสายสีส้มครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 ก.พ.2564 และศาลปกครองกลางพิพากษาเมื่อวันที่ 7 ก.ค.2565 ชี้ว่าการยกเลิกประมูลผลจากการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์คัดเลือกในครั้งนั้นไม่ชอบด้วยกฎหมาย และปัจจุบัน รฟม.อยู่ระหว่างยื่นอุทธรณ์ศาลปกครองสูงสุด

3.คดีการกำหนดหลักเกณฑ์ประมูลรถไฟฟฟาสายสีส้มครั้งที่ 2 ชอบหรือไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งเป็นคดีล่าสุดที่ศาลปกครองกลางรับไว้พิจารณา ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนพิจารณา ยังไม่มีกำหนดนัดไต่สวนเพิ่มเติม

“ศักดิ์สยาม”รอศาลตัดสิน

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า เปิดเผยว่ากระทรวงคมนาคมยังไม่ได้รับรายงานหรือร่างสัญญา ร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าวจาก รฟม. ซึ่งกระทรวงคมนาคมมีนโยบายชัดเจนว่าโครงการ

นี้จะต้องดำเนินการตามกระบวนการกฎหมาย อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ต้นจำเป็นต้องรอขั้นตอนยุติธรรม รอการพิจารณาคดีข้อพิพาทที่อยู่ในขั้นตอนของศาลปกครองสูงสุดก่อน

“ตอนนี้ยังไม่ได้รับร่างสัญญาเพื่อให้พิจารณาในโครงการนี้ และกระทรวงฯ ก็มองว่าเรื่องนี้ต้องรอคำวินิจฉัยจากศาลปกครองสูงสุดก่อน จึงจะดำเนินการในขั้นตอนอื่นๆ ได้ ซึ่งจะต้องรอการพิจารณาในคดีที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการจัดทำเอกสารประกวดราคา (ทีโออาร์) ชอบด้วยกฎหมายหรือไม่” นายศักดิ์สยาม กล่าว

เดือน“คมนาคม”อย่าล้าไก

แหล่งข่าว กล่าวว่า คดีในศาลปกครองที่เกี่ยวข้องกับการประมูลรถไฟฟฟาสายสีส้มครั้งที่ 2 มีเพียง 1 คดี คือ คดีการกำหนดหลักเกณฑ์ประมูลรถไฟฟฟาสายสีส้มครั้งที่ 2 ชอบหรือไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งไม่แน่ชัดว่าการที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอผลการประมูลต่อ ครม.จะรอศาลปกครองพิจารณาคดีประมูลครั้งที่ 2 ให้สิ้นสุดหรือไม่ เพราะอายุของรัฐบาลใกล้สิ้นสุดแล้ว

ทั้งนี้ คดีที่มีความคืบหน้าที่สุด คือ คดีเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะในการประมูลครั้งที่ 1 ที่รอศาลปกครองสูงสุดนัดอ่านคำพิพากษา แต่กระทรวงคมนาคมคงไม่สามารถอ้างเหตุของการสิ้นสุดคดีประมูลครั้งที่ 1 เพื่อเสนอให้ ครม.พิจารณาผลประมูลครั้งที่ 2 ได้

แหล่งข่าว กล่าวว่า การที่จะพิจารณาเห็นชอบร่างสัญญาจากการประมูลครั้งที่ 2 ต้องพิจารณากระบวนการคัดเลือกในครั้งที่ 2 ที่ขณะนี้ถูกกล่าวหาว่า มีการกำหนดเงื่อนไขอันเป็นการกีดกันและเอื้อประโยชน์ให้กับผู้เสนอราคารายหนึ่งรายใดอย่างชัดเจน และอันเป็นความผิดตามกฎหมายเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานรัฐ โดยมีการช่วยเหลือไม่ตรวจสอบคุณสมบัติ ผู้เสนอราคารายหนึ่งจนเป็นเหตุให้ผู้เสนอราคาที่ขาดคุณสมบัติ มีคุณสมบัติเข้าไปร่วมแข่งขันเป็นคู่เปรียบกับผู้เสนอราคา รายอื่นได้

นอกจากนี้ ในประเด็นการกำหนดหลักเกณฑ์การประมูลครั้งที่ 2 ที่อาจทำให้เกิดสมยอมการประมูลหรือการฮั้วประมูลยังอยู่

ในกระบวนการยุติธรรมโดยศาลปกครองได้รับไว้พิจารณา และพร้อมร่วมฝ่ายค้านก็ยังสามารถฟ้องต่อคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เพื่อให้ดำเนินคดีกับนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กับพวกในความผิดตามกฎหมายฮั้วประมูลและประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 157 **ประมูลด้วยความเร่งรีบ**

แหล่งข่าว กล่าวว่า การประมูลครั้งที่ 2 เป็นการประมูลที่มีความเร่งรีบ โดยเปิดรับซองเอกสารในวันที่ 27 ก.ค.2565 หลังจากนั้นใช้เวลาไม่ถึง 23 วัน สามารถประกาศรายชื่อผู้ผ่านซอง 1 รวมทั้งมีการประกาศรายชื่อผู้ผ่านซอง 2 ในวันที่ 7 ก.ย.2565 ใช้เวลาประเมินเพียง 10 วัน นับจากการเปิดซอง 2 และท้ายที่สุดสามารถประกาศรายชื่อเอกชนที่ผ่านการประเมินสูงสุดได้ในวันที่ 8 ก.ย.2565

สำหรับโครงการรถไฟฟฟาสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มูลค่าโครงการ 145,265 ล้านบาท ประกอบด้วยงานหลัก คือ การก่อสร้างงานโยธาช่วงตะวันตก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ) อีกส่วนเป็นงานวางระบบรถไฟฟ้าและเดินรถไฟฟฟา 30 ปี

โครงการนี้มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครทิศตะวันออกและทิศตะวันตก ระยะทาง 35.9 กิโลเมตร แบ่งเป็นส่วนตะวันออก (ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานีและส่วนตะวันตก (ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ) ระยะทาง 13.4 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี

อาจเข้าข่ายกีดกัน-ฮั้วประมูล

แหล่งข่าว กล่าวว่า การกำหนดหลักเกณฑ์ประมูลครั้งที่ 2 อาจเข้าลักษณะการกีดกันหรือสมยอมการประมูลนั้นโดยคณะกรรมการการศึกษาการจัดทำและติดตามการบริหารงบประมาณโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของคณะกรรมการการศึกษาจัดทำและติดตามการบริหารงบประมาณ สภาผู้แทนราษฎร ที่มีนายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ ส.ส.บัญชีรายชื่อ พรรคก้าวไกล เป็นประธาน ได้พบความไม่ถูกต้องในกระบวนการคัดเลือกดังกล่าว 3 ประเด็น คือ

1.การออก TOR ตามข้อเท็จจริงข้างต้น มีลักษณะกีดกัน ไม่ให้มีการแข่งขันราคาอย่าง

เป็นธรรม

2.บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD ผู้เสนอราคาเข้าร่วมแข่งขันในครั้งนี้ เป็นบริษัทที่มีคุณสมบัติที่กำหนดไว้ในกฎหมายและประกาศคณะกรรมการนโยบาย (PPP) ว่าไม่สมควรเป็นผู้ร่วมลงทุนกับรัฐ เพราะกรรมการหรือผู้มีอำนาจลงนามต้องคำพิพากษาถึงที่สุดถึงจำคุก แต่คณะกรรมการคัดเลือกกลับปล่อยปละละเลย ไม่ตรวจสอบคุณสมบัติในชั้นตรวจสอบคุณสมบัติ และรับรองให้เป็นผู้มีคุณสมบัติเข้าร่วมแข่งขันโดยไม่พิจารณาให้ขาดคุณสมบัติอันเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

ชาติเสียประโยชน์จากประมูล

3.การประมูลโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 2 ครั้ง กำหนดให้ผู้เสนอราคาต้องยื่นรายละเอียดเพื่อขอรับเงินสนับสนุนตามตารางที่กำหนด 2 ตาราง คือ ตารางขอรับการสนับสนุนในการก่อสร้างเป็นจำนวนเงินเท่าไร และตารางเสนอผลตอบแทนให้รัฐตลอดอายุสัญญาสัมปทานว่าจะจ่ายเงินตอบแทนให้รัฐแต่ละปีเป็นเงินเท่าไร จากนั้นจึงเอาตัวเลขทั้งสองตารางมาลบกัน จะเป็นจำนวนเงินที่ขอรับการสนับสนุนจากรัฐ

ทั้งนี้ ผลการเปิดซองข้อเสนอของ รฟม. พบว่า BEM เสนอผลประโยชน์สุทธิให้ รฟม. ติดลบ 78,287.95 ล้านบาท หมายความว่า BEM เสนอผลตอบแทนให้ รฟม. น้อยกว่าเงินที่ขอรับสนับสนุนค่าก่อสร้างจากรฟม. ทำให้ รฟม. ต้องให้เงินสนับสนุนแก่ BEM จำนวน 78,287.95 ล้านบาท

แต่เมื่อเทียบกับการประมูลครั้งที่ 1 ซึ่งถูกล้มไป BTSC ได้เสนอผลประโยชน์สุทธิให้ รฟม. ติดลบ 9,675.42 ล้านบาท หมายความว่า รฟม. จะต้องให้เงินสนับสนุนแก่ BTSC จำนวน 9,675.42 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ชนะการประมูลในการประมูลครั้งที่ 2 คือ BEM พบว่า รฟม. จะต้องให้เงินสนับสนุนแก่ BEM มากกว่าให้แก่ BTSC ถึง 68,612.53 ล้านบาท

ล็อกคุณสมบัติให้บริษัทอื่นได้

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณากรณีที่ รฟม. กลับไปใช้หลักเกณฑ์เดิมในการเลือกผู้ชนะ โดยผู้ขอรับเงินสนับสนุนจากรัฐน้อยสุดเป็นผู้ชนะ แต่กลับเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติผู้เสนอราคา 2 ส่วน คือ คุณสมบัติผู้เสนอราคาที่เป็นผู้มีอาชีพเดินรถไฟฟ้า จากเดิมต้องเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าในไทย เปลี่ยนเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าจากประเทศใดก็ได้ และส่วนผู้ก่อสร้างกลับกำหนดว่า ต้องเป็นบริษัทก่อสร้างที่มีผลงานกับรัฐบาลไทยเท่านั้น และต้องเป็นผลงานที่เสร็จสมบูรณ์แล้ว

ทั้งนี้ จากการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติการคัดเลือกเอกชนข้างต้น พบว่าผู้เสนอราคาที่มีคุณสมบัติตามข้อกำหนดต้องเป็นผู้เดินรถไฟฟ้า และต้องเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างที่มีผลงานในไทยแล้วเสร็จ ทั้งโลกนี้มีเพียงบริษัทเดียวที่มีคุณสมบัติครบ 2 ข้อ คือ BEM เพราะเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าใต้ดิน และมีบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทรับเหมาในเครือที่มีคุณสมบัติการก่อสร้างครบตามที่กำหนด

ขณะเดียวกันหากสังเกตเฉพาะข้อกำหนดคุณสมบัติผู้รับเหมาก่อสร้างที่ต้องมีผลงานภาครัฐแล้วเสร็จ มีคุณสมบัติงานเจาะอุโมงค์มาแล้วจะพบว่าปัจจุบันมีบริษัทรับเหมาก่อสร้างในโลกเพียง 2 บริษัทที่มีคุณสมบัติครบถ้วน คือ ช.การช่าง และ ITD

รวมทั้งจากการกำหนดคุณสมบัติในลักษณะดังกล่าว ส่งผลให้ BTSC และพันธมิตรที่เคยยื่นประมูลครั้งที่ 1 กลายเป็นผู้ขาดคุณสมบัติเข้าประมูลครั้งที่ 2 ไม่ได้ และทำให้ร้องทุกข์กล่าวโทษต่อกรมสอบสวนคดีพิเศษในความผิดตาม พ.ร.บ.ความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ