

หน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,600	Section: First Section/ความเห็น				
	วันที่: ศุกร์ 3 มีนาคม 2566				
	ปีที่: 43	ฉบับที่: 15281	หน้า: 1(ซ้าย), 5		
	Col.Inch: 80.27	Ad Value: 128,432	PRValue (x3): 385,296		คลิป: สีสี่
	คอลัมน์: กฎกติการัฐกิจ: รถไฟฟ้าสายสีส้ม และเงินทอนเจ้าปัญหา				

กรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตาม มาตรา 36 (แห่งพ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562) กำหนดเงื่อนไขการคัดเลือกกว่า ภาคเอกชนรายใดเสนอผลตอบแทนให้แก่รัฐสูงสุด หรือขอรับเงินอุดหนุนค่าก่อสร้างจากรัฐน้อยที่สุด เป็นผู้ชนะการประมูล บริษัท ขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) เป็นผู้ประมูลงานเพียงรายเดียว จึงเป็นผู้ชนะการประมูล

ต่อมาได้มีการแก้ไขเงื่อนไขในการประมูล (TOR : Term of Reference) จากหลักเกณฑ์เดิม ที่จะต้องพิจารณาให้ผ่านเรื่อง คุณสมบัติก่อน จึงจะมาพิจารณาเรื่อง เทคนิค หากผ่านเรื่องนี้แล้ว จึงจะพิจารณาว่า ผู้เข้าประมูลรายใดได้คะแนนสูงสุด จะเป็นผู้ชนะการประมูล

เปลี่ยนเป็นหลักเกณฑ์ใหม่ ที่พิจารณาเรื่อง คุณสมบัติว่า จะต้องเคยมีประสบการณ์มาก่อน เมื่อคุณสมบัติครบถ้วนผ่านแล้ว จึงจะพิจารณาในเรื่องเทคนิค และผลตอบแทน ผู้เข้าประมูลรายใดได้คะแนนสูงสุด จะเป็นผู้ชนะการประมูล

วันที่ 17 กันยายน 2563 บริษัท BTSC ได้ยื่นคำฟ้องต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีแรกโดยฟ้องคณะกรรมการคัดเลือกโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นคดีเปลี่ยนเกณฑ์การประมูลครั้งที่ 1 และเรียกค่าเสียหาย

ต่อมาศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2566 ยกฟ้องเรื่องเปลี่ยนหลักเกณฑ์ คัดเลือกการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม และยกฟ้องค่าเสียหายที่ บริษัท BTSC เรียกมา

บริษัท BTSC ได้ฟ้องศาลปกครองกลาง เป็นคดีที่ 2 กล่าวหาผู้ว่าการ รฟม.มีคำสั่งยกเลิกการประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

บริษัท BTSC ยังได้ฟ้องศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง กล่าวหาคณะกรรมการคัดเลือก ตามมาตรา 36 และผู้ว่าการ รฟม. ที่ร่วมกันปรับปรุงหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชนไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นคดีที่ 3

เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2565 รฟม.ประกาศเปิดประมูลใหม่ ครั้งที่ 2 และกำหนดยื่นซองข้อเสนอ 27 กรกฎาคม 2565 ในคราวนี้มีผู้ยื่นซองข้อเสนอ คือ บริษัท

ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) กับกลุ่มกิจการ ITD Group (ซึ่งประกอบด้วย ITD และ Incheon Transit Corporation หรือ ITC ผู้เดินรถไฟฟ้าจากเกาหลี) ส่วน BTSC ไม่ได้ยื่นเนื่องจากขาดคุณสมบัติ ไม่สามารถหาผู้รับเหมาด้านเทคนิคมาเป็นผู้ร่วมยื่นไม่ได้

ผลคือ BEM-ITD ชนะการประมูลในครั้งที่สอง (เพราะ BEM มีคุณสมบัติเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าได้ดิน และ ITD เป็นผู้ก่อสร้างชุดเจาะอุโมงค์งานภาครัฐไทยแล้วเสร็จ) ทั้งนี้ ล่าสุดในวันที่ 1 มีนาคม 2566

อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับประมูลครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 พบว่า การประมูลครั้งที่ 2 รฟม. มีการจะต้องให้เงินสนับสนุนแก่ BEM มากกว่า BTSC ถึง 68,612.53 ล้านบาท ประกอบกับ การเปลี่ยนเงื่อนไข (ตามคำคัดค้านของ ITD) ผู้เข้าร่วมเสนอขอรับเงินสนับสนุนจากรัฐน้อยที่สุดเป็นผู้ชนะ โดยนำหลักเกณฑ์ข้อกำหนดด้านคุณสมบัติผู้เสนอเข้าร่วมมาใช้แทน (ซึ่งถูกตั้งข้อสังเกตว่า เป็นเงื่อนไขด้านคุณสมบัติและทางเทคนิคที่สอดคล้องของ BEM-ITD ผู้ชนะการประมูลครั้งใหม่ทั้งสิ้น) จนทำให้ BTSC ผู้ประมูลรายแรกที่ล้มไปนั้น ถูกตัดสิทธิในการรับพิจารณาโดยปริยาย

แม้วุฒิชัย จะออกตัวเปิดเผยเรื่องนี้ค่อนข้างน่าสนใจ แต่ยังไม่แสดงข้อมูลทั้งหมด สร้างความผิดหวังให้กับบรรดาผู้ที่สนใจติดตามเป็นอย่างมาก ดูไม่จริงจิงเหมือนตอนเป็นข่าวใหม่ๆ ทั้งที่มีคนจับตามองว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มจะมีเงินทอน จริงหรือไม่?

ในยุคที่ประชาชนต้องเผชิญกับปัญหารถติด และสินค้าปรับราคาแพง เงินค่าก่อสร้างรถไฟฟ้า และเงินช่วยสนับสนุนผู้ที่ชนะการประมูล ล้วนมาจากภาษีอากรของประชาชน ยิ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเสร็จช้า ประชาชนยิ่งเสียประโยชน์

งานนี้ไม่ว่าจะเป็นมวยล้มกันอีกหรือไม่ แต่คนที่เสียหายมากที่สุดคือ ประชาชนผู้ใช้บริการ