

|                                                                                                 |                                            |                  |                      |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------|----------------------|--------------|
| <div>ข่าวสด</div> <div>Khao Sod</div> <div>Circulation: 950,000</div> <div>Ad Rate: 1,200</div> | Section: First Section/-                   |                  |                      |              |
|                                                                                                 | วันที่: ศุกร์ 10 มีนาคม 2566               |                  |                      |              |
|                                                                                                 | ปีที่: 32                                  | ฉบับที่: 11790   | หน้า: 11(ขวา)        | คลิป: ขาว-ดำ |
|                                                                                                 | Col.Inch: 25.45                            | Ad Value: 30,540 | PRValue (x3): 91,620 |              |
|                                                                                                 | หัวข้อข่าว: ยืนยันประมูลสายสี่สัมฤทธิ์ต้อง |                  |                      |              |

## ยืนยันประมูลสายสี่สัมฤทธิ์ต้อง

วันที่ 9 มี.ค. ที่บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) นายพงษ์ศฤงศ์์ ดันติสุขวิชกุล รองประธานกรรมการบริหารช.การช่าง และกรรมการบริหารบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ แถลงกรณีข้อวิพากษ์วิจารณ์เรื่องการประมูลงานรถไฟฟ้าสายสี่สัมฤทธิ์ ว่า กติกาในการประมูลที่เราเข้าร่วมเนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นปกติ ต้องรับผิดชอบทั้งในส่วนการสร้างและการเดินรถ โดยเสนอค่าก่อสร้างที่ขอสันับสนุน การเดินรถสามารถแบ่งให้รัฐได้เท่าไร เอาทั้งหมดมารวมกัน ไม่ได้มีอะไรซับซ้อน ส่วนวิธีการสร้างก็ให้เสนอมา ซึ่ง TOR ครั้งนี้ที่ทาง รฟม. เปิดประมูลเมื่อคุณแล้วไม่ได้มีอะไรที่ผิดปกติ คนจะขึ้นประมูลต้องมีคุณสมบัติครบ TOR ก็ไม่ได้เขียนว่าต้องเป็นเอกชนรายเดียวที่มีคุณสมบัติครบ จะร่วมกันกับบริษัทอื่นหรือร่วมกับต่างชาติมาแข่งขันก็ได้

“เราเข้าไปตามกติกา ไปแข่งขัน สู้กันตามกติกาของการประมูล ไม่มีหรอกที่เขียนว่าเอกชนที่เข้าร่วมก่อสร้างต้องเป็นเอกชนรายเดียว มีผลงานครบสามประเภท มันเป็นไปได้ถ้าเขียนแบบนั้นผมเชื่อว่าคนเขียนผิดถูก เพราะฉะนั้น TOR ที่กล่าวหาว่าเขียนเพื่อ BEM หรือ ช.การช่าง เป็นไปไม่ได้” นายพงษ์ศฤงศ์์กล่าว

ขณะที่ข้อเสนอต่อภาครัฐ BEM เสนอค่าก่อสร้างจากภาครัฐในโครงการรถไฟฟ้าสายสี่สัมฤทธิ์ 91,500 ล้านบาท ต่ำกว่าราคากลางที่ตั้งไว้ 91,983 ล้านบาท ทั้งที่ราคาค่าก่อสร้างในปัจจุบันสูงขึ้นอย่างมาก จากการปรับตัวขึ้นของน้ำมันเชื้อเพลิง เหล็ก ค่าแรง และวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ นอกจากนี้ ยังแบ่งเงินตอบแทนให้ภาครัฐ 10,000 ล้านบาท

ส่วนที่เอกชนบางรายกล่าวอ้างว่า ทำโครงการสายสี่สัมฤทธิ์ได้ในราคาถูกเพียง 9,000 ล้านบาท นายพงษ์ศฤงศ์์ระบุว่า ธุรกิจรถไฟฟ้าในประเทศไทยเป็นธุรกิจที่ไม่ได้แปลกใหม่ มีการทำและพิสูจน์มาหลายครั้ง เริ่มแรกสายสี่เขียว ที่เอกชนลงทุนทั้งหมด ผลลัพธ์คือขาดทุน จนเอกชนต้องมาฟื้นฟูแก้ปัญหา ทำให้รัฐบาลรู้ว่าหากเอกชนลงทุนทั้งหมดนั้นไปไม่รอด เป็นประเด็นที่สังคมต้องพิจารณาว่าเป็นไปได้และมีความน่าเชื่อถือหรือไม่ที่ “สายสี่สัมฤทธิ์จะต้องได้รับการสนับสนุน” หรือสามารถแบ่งผลประโยชน์ให้รัฐบาลได้เป็นแสนแสนล้าน หรือขอสันสนับสนุนแค่ 9 พันล้าน ทั้งที่ค่าก่อสร้างมีมูลค่ากว่า 9 หมื่นล้านบาท ถ้าเป็นเช่นนั้น ต้องมีคำถามตามมาว่าทำได้อย่างไร หรือหากทำได้ก็แสดงว่าสายอื่นทุกสายที่ทำกันมา รัฐบาลก็ศึกษามาทั้งหมด

“ถ้าค่าก่อสร้างใครทำ 9 พันล้าน ได้มาเสนอให้ ช.การช่าง หรือถ้าใครบอกว่าทำได้แต่ในอนาคตจะแบ่งให้รัฐเป็นแสนแสนล้าน ก็อยากถามว่าแบ่งยังไง เราเชื่อมั่นตัวเรา เราเสนอสิ่งที่ดีที่สุดให้รัฐ ทั้งในแง่ของการก่อสร้าง การเดินรถ ทุกโครงการที่ ช.การช่าง ทำให้รัฐบาล ไม่เคยโดนปรับค่าช้า เปิดทุกอย่างทันเวลา ตรงตามเป้าหมาย ก่อนแผนงานทุกโครงการ” นายพงษ์ศฤงศ์์กล่าว