



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND  
รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม  
A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

(ข่าวประชาสัมพันธ์)  
ฉบับที่ 23/2565 วันอังคารที่ 31 พฤษภาคม 2565

**รฟม. ชี้แจงข้อเท็จจริง เรื่อง การประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)**

ตามที่ ปรากฏข่าวเผยแพร่ทางสื่อมวลชน อ้างอิงถึงข้อความใน Facebook ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2565 ในหัวข้อ ““บีทีเอส” ส่อ “วิต” ประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม “รอบ 2”” การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ขอเรียนชี้แจงข้อเท็จจริงประเด็นการกำหนดเงื่อนไขของการคัดเลือก คุณสมบัติทางด้านเทคนิค ประสิทธิภาพ และผลงานของผู้เข้ายื่นการคัดเลือกเอกชน ดังนี้

รฟม. ได้ดำเนินการประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2565 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2563 และวันที่ 29 มิถุนายน 2564 ในรูปแบบ International Competitive Bidding: ICB โดยกำหนดเงื่อนไขของการประมูลให้มีความเหมาะสม ทั้งนี้ ในการจัดทำเอกสารสำหรับคัดเลือกเอกชน รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่าจะได้ผู้ยื่นข้อเสนอที่มีประสิทธิภาพ สามารถก่อสร้างโครงการฯ ให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตามแผนการดำเนินการ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อประเทศและประชาชน โดยกระบวนการพิจารณาดังกล่าว มีคณะผู้สังเกตการณ์จากองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ตามข้อตกลงคุณธรรมเข้าร่วมในการประชุมตลอดในทุกขั้นตอน โดยได้มีการกำหนดเงื่อนไขของการคัดเลือก คุณสมบัติทางด้านเทคนิค ประสิทธิภาพ และผลงานของผู้เข้ายื่นข้อเสนอโดยเปิดกว้าง สรุปลงได้ ดังนี้

1. การกำหนดคุณสมบัติทางด้านเทคนิค ประสิทธิภาพ และผลงานเดินรถ ได้กำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอสามารถแสดงผลงานเดินรถจากทั่วโลกได้ ซึ่งไม่จำกัดเฉพาะผู้ที่มีประสิทธิภาพในไทย และในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอเป็นกลุ่มนิติบุคคล ผู้นำกลุ่มจะมีผลงานก่อสร้างงานโยธาหรือผลงานเดินรถก็ได้ ทำให้เอกชนผู้เดินรถทั้งไทยและต่างชาติ และผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาสามารถเป็นผู้นำกลุ่มได้จำนวนมาก โดยจะมีผู้นำกลุ่มไทยอย่างน้อย 4-5 ราย และต่างชาติอีกจำนวนมาก

2. การกำหนดคุณสมบัติทางด้านเทคนิค ประสิทธิภาพ และผลงานการก่อสร้างงานโยธา โดยกำหนดให้แสดงผลงานที่แล้วเสร็จและเป็นผลงานที่ดำเนินการในประเทศไทย เนื่องจากงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตกฯ เป็นโครงสร้างที่อยู่ใต้ดินทั้งหมด การก่อสร้างมีความยุ่งยาก ซับซ้อน ใช้เทคโนโลยีเฉพาะ และมีเส้นทางผ่านโบราณสถานและสถานที่สำคัญหลายแห่ง รวมถึงยังเป็นโครงการที่รัฐให้เอกชนลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธาไปก่อนแล้วจึงชำระคืนภายหลัง ซึ่งเสมือนรัฐเป็นผู้ลงทุนเอง ดังนั้น ประกาศเชิญชวนจึงได้กำหนดคุณสมบัติด้านผลงานก่อสร้างของผู้ยื่นข้อเสนอโดยคำนึงถึงความสำเร็จของโครงการโดยเทียบเคียงแนวทาง ระเบียบ และกฎหมายการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และยังสอดคล้องกับการประกวดราคา ICB ที่ รฟม. ใช้ประมูลงานก่อสร้างโยธาล่าสุด คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) และเป็นไปตามหนังสือคณะกรรมการวินิจฉัยปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างฯ ลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2563 ที่ระบุว่า “1.1.4 การกำหนดผลงาน .... เป็นผลงานการก่อสร้างประเภทเดียวกันกับงานที่จะดำเนินการจัดจ้างก่อสร้าง ซึ่งผลงานดังกล่าวของผู้รับจ้างต้องเป็นผลงานในสัญญาเดี่ยวนั้น และเป็นสัญญาที่ผู้รับจ้างได้ทำงานแล้วเสร็จตามสัญญา ซึ่งได้มีการส่งมอบงานและตรวจรับเรียบร้อยแล้ว” ซึ่งแนวทางดังกล่าวเป็นแนวทางที่เหมาะสมเนื่องจากจะทำให้รัฐมั่นใจได้ว่า จะได้ผู้ก่อสร้างงานโยธาที่สามารถดำเนินงานโครงการได้แล้วเสร็จและประสบผลสำเร็จ

นอกจากนี้ การกำหนดผลงานว่าต้องเป็นผลงานกับรัฐบาลไทยนั้น เป็นการกำหนดตามหนังสือคณะกรรมการวินิจฉัยปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างฯ ลงวันที่ 31 พฤษภาคม 2564 เรื่อง ข้อหรือความหมายคำว่า “หน่วยงานของรัฐ” ตาม พ.ร.บ. จัดซื้อจัดจ้างฯ ซึ่งระบุว่า “ผลงานที่ผู้ยื่นข้อเสนอ เป็นผู้สัญญาโดยตรงกับหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็น “หน่วยงานรัฐ” ตามนัยมาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ.ฯ เท่านั้น มิได้หมายความรวมถึงหน่วยงานของรัฐในต่างประเทศแต่อย่างใด”

จากการตรวจสอบเบื้องต้นของ รฟม. พบว่ามีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาที่มีผลงานกับรัฐบาลไทยอย่างน้อย ดังนี้

- งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินด้วยหัวเจาะ ต่างชาติ 5 ราย และในประเทศ 5 ราย
- งานออกแบบและก่อสร้างสถานีใต้ดินหรือยกระดับของระบบขนส่งมวลชน ต่างชาติ 6 ราย และในประเทศ 3 - 4 ราย
- งานออกแบบและก่อสร้างทางวิ่งพร้อมรางที่สาม แบบไม่ใช้หินโรยทางสำหรับงานระบบราง ต่างชาติ 1 ราย และในประเทศ 4 ราย

ซึ่งทำให้มีทางเลือกที่หลากหลายและเปิดกว้างในการรวมกลุ่มนิติบุคคลเพื่อให้ผลงานก่อสร้างงานโยธาครบถ้วน นอกจากนี้ ในการยื่นข้อเสนอ ผู้ยื่นข้อเสนอสามารถใช้ผลงานก่อสร้างงานโยธาของผู้รับจ้างมาใช้เป็นผลงานของผู้ยื่นข้อเสนอได้ เนื่องจากประกาศเชิญชวนไม่ได้กำหนดว่าผู้ยื่นข้อเสนอรายเดียวนั้นที่มีผลงานก่อสร้างงานโยธาที่รัฐบาลไทยครบทั้ง 3 งาน จึงจะสามารถยื่นข้อเสนอได้ ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของรัฐที่ย่อมมีผู้ก่อสร้างโครงการหลายรายที่จะเข้าดำเนินการร่วมกันใน 1 โครงการ เพื่อให้แล้วเสร็จตามแผนงาน นอกจากนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอที่มีผลงานเฉพาะงานเดินรถสามารถใช้ผลงานของผู้รับจ้างงานโยธาได้มาราย โดยไม่จำเป็นต้องมารวมเป็นสมาชิกของกลุ่มผู้ยื่นข้อเสนอ ซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกในการรวมกลุ่ม และเกิดการแข่งขัน ทั้งนี้ บริษัทที่ไม่มีผลงานทั้งงานโยธาและงานเดินรถแต่มีเงินทุน ก็สามารถเข้าร่วมเป็นสมาชิกของกลุ่มผู้ยื่นข้อเสนอได้ สอดคล้องกับแนวทางตามมติคณะรัฐมนตรีที่ให้กำหนดขอบเขตของงานที่เปิดโอกาสให้เอกชนสามารถเข้าร่วมลงทุนได้ โดยมีการแข่งขันอย่างเปิดกว้าง โปร่งใสและเป็นธรรม

3. การกำหนดเกณฑ์คะแนนด้านเทคนิคเป็น 85% ในแต่ละหัวข้อ และ 90% สำหรับคะแนนรวมนั้น เนื่องจากงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก เป็นงานก่อสร้างที่มีความยุ่งยาก ซับซ้อน ใช้เทคโนโลยีเฉพาะ และมีเส้นทางผ่านโบราณสถานและสถานที่สำคัญหลายแห่ง จึงจำเป็นต้องมั่นใจว่าจะได้ผู้ยื่นข้อเสนอที่มีความรู้ ความเข้าใจและมีประสบการณ์สามารถก่อสร้างโครงการให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตามแผนงาน ทั้งนี้ ในการจัดทำข้อเสนอทางด้านเทคนิค จึงได้มีการกำหนดรายละเอียดความต้องการ วิธีการประเมิน และการให้คะแนนอย่างละเอียดไว้ในเอกสารสำหรับคัดเลือกเอกชนแล้ว ดังนั้น เอกชนที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ ย่อมสามารถเสนอข้อเสนอที่ดีมีคุณภาพและตรงตามข้อกำหนด และสามารถผ่านการประเมินได้ ดังเช่นในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ที่ผู้ชนะการประกวดราคาในแต่ละสัญญาได้คะแนนมากกว่าร้อยละ 90

4. สำหรับระยะเวลาในการจัดทำข้อเสนอที่กำหนดไว้ 64 วันนับจากประกาศเชิญชวน สอดคล้องตามประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ ที่กำหนดให้ประกาศเชิญชวนไม่น้อยกว่า 60 วันก่อนวันเปิดรับซองข้อเสนอ

สรุป การกำหนดเงื่อนไขการคัดเลือก คุณสมบัติด้านเทคนิค ประสบการณ์ และผลงานของผู้ยื่นข้อเสนอตามประกาศเชิญชวน ได้ดำเนินการเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน เป็นการกำหนดที่เปิดกว้าง ทำให้มีผู้ที่สามารถเข้าร่วมการคัดเลือกได้มาราย เกิดการแข่งขันที่โปร่งใส เป็นธรรม และเป็นประโยชน์แก่ประเทศชาติและประชาชน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครทิศตะวันออกและทิศตะวันตก ระยะทาง 35.9 กิโลเมตร แบ่งเป็นส่วนตะวันออก (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี (สถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี) และส่วนตะวันตก (ช่วงบางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) ระยะทาง 13.4 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี (สถานีใต้ดินตลอดสาย)

ภาพประกอบ

