

ยกแรก 2 บิ๊กซิง 'สายสี่ส้ม' ปัญหาซ้ำซาก 'สร้างเสร็จ-ไม่มีรถวิ่ง'

ป ด้รับของประมูลไปแล้ววันที่ 9 พ.ย.ที่ผ่านมา “รถไฟฟ้าสายสีส้ม” ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดให้เอกชนร่วมทุน PPP net cost 30 ปี

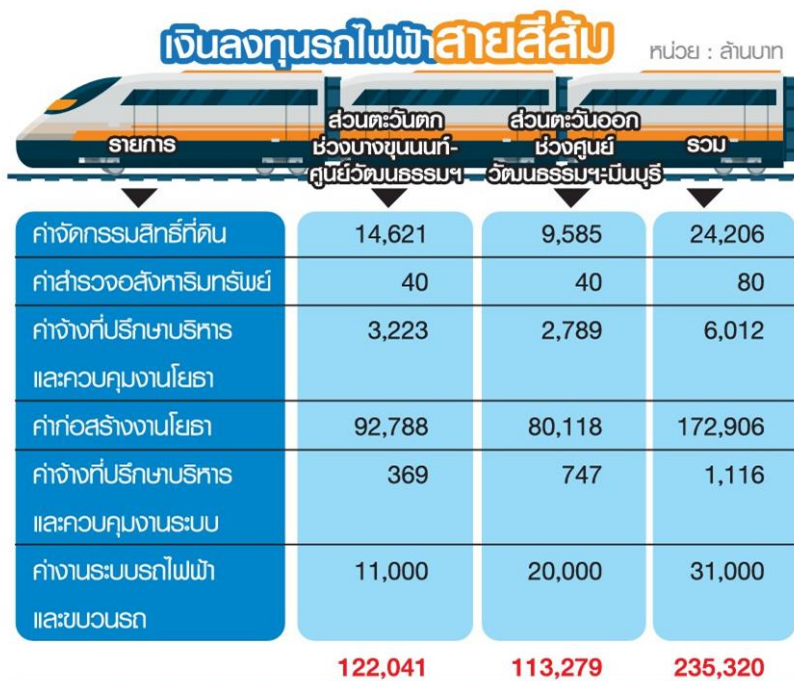
โดยให้เอกชนหาเงินลงทุน 128,128 ล้านบาท ก่อสร้างช่วงตะวันตก “บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ” กับจัดหาระบบ ขบวนรถไฟฟ้า แลกกับการรับประกันทานเดินรถตลอดสาย โดยรฟม.ออกค่าเวนคืน 14,621 ล้านบาท สนับสนุนเงินลงทุนไม่เกินค่างานโยธา 96,012 ล้านบาท

งานนี้ไม่พลิกโผ มี 2 ยักษ์รถไฟฟ้าของไทย คงพันธมิตรทั้งที่เปิดหน้า-อยู่เบื้องหลัง ดบเท้าซิงค์

เบื้องหน้า-เบื้องหลัง BEM-BTS

รายแรกที่ยื่นซอง “**บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ**” หรือ BEM ของ “**ปลิว ตรีวิศวะเวทย์**” ผู้รับประกันทานสายสีน้ำเงิน และรับจ้างเดินรถสายสีม่วง งานนี้ “BEM” พกความมั่นใจมาเต็มเหนี่ยว ขอโชว์ได้ยาว แต่เบื้องหลังผืนนี้ “ช.การช่าง” บริษัทแม่ และอาจมียักษ์รับเหมาแถวหน้าร่วมซัดคอนแทร์กต์งานก่อสร้าง

“**วิฑูรย์ ทรัพย์รัตน**” รองกรรมการผู้จัดการปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง BEM เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่าการมายื่นซองครั้งนี้มาในนามของ BEM ไม่ได้ร่วมกับ บมจ.ช.การช่าง อย่างไรก็ตาม BEM ต้องร่วมมือกับ ช.การช่างแน่นอน โดยน่าจะร่วมมือกันในฐานะ ช.การช่าง เป็น subcontract



ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ประชาชาติกราฟิก



ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 16 - พุธ 18 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5306

หน้า: 7(ขวา)

Col.Inch: 120.41

Ad Value: 162,553.50

PRValue (x3): 487,660.50

คลิ๊ป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ยกแรก 2 บิ๊กซิง 'สายสีส้ม' ปัญหาซ้ำซาก 'สร้างเสร็จ-ไม่มีรถวิ่ง'

“ขอไม่เปิดเผยว่าเรายืนโดยใช้หลักเกณฑ์ใด แต่ยืนยันจัดทำข้อเสนอที่ดีที่สุดแล้ว”

อีกกลุ่มที่สู้ไม่ถอย “กลุ่มบีทีเอส” ของศิริ กาญจนพานิช ที่หนีบพันธมิตรเก่าในนามกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ ประกอบด้วย บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) บมจ.บีทีเอสกรุ๊ป โฮลดิ้งส์ (BTS) และ บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น

หากขณะจะมีพันธมิตร “บมจ.ราชกรู๊ป” มาเสริมทัพ ส่วน “บมจ.กอล์ฟ เอ็นเนอร์จี้ ดีเวลลอปเม้นท์” ยังลี้เล่ จากก่อนหน้านี้ โดดร่วมทุนงานระบบมอเตอร์เวย์ และ ประเมินว่าการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ไม่ได้หอมหวาน ง่ายอย่างที่คิด

แม้จะปิดยื่นซองไปแล้ว แต่กลุ่มนี้ยังกังวลอีก ๆ ว่า การประมูลจะถูกยกเลิกภายหลังหรือไม่ เมื่อการเปิดข้อเสนอของที่ 2 ข้อเสนอด้านเทคนิค และของที่ 3 ข้อเสนอการเงิน ยังติดหล่มปมร้องกรณีเปลี่ยนเกณฑ์พิจารณา ซึ่ง รฟม.ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครอง พร้อมยื่นกรณณ์ใช้เกณฑ์ใหม่ พิจารณา “เทคนิค” ควบคู่กับ “ราคา” หลังศาลสั่งคุ้มครอง BTS ให้กลับมาใช้เกณฑ์เดิม ให้ตัดเชือกกันที่ “ราคา”

รฟม.ปล่อยเงื่อนไขเปิดซองข้อเสนอล่าสุด “ภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ” ผู้ว่าการ รฟม.กล่าวว่า ความคืบหน้าการยื่นอุทธรณ์ศาลปกครองสูงสุด คัดค้านคำสั่งศาลของศาลปกครองกลาง ขณะนี้ศาลยังไม่ได้นัดไต่สวน ต้องรอให้ศาลรับคำฟ้องก่อน ยังระบุไม่ได้ศาลจะมีกำหนดรับคำฟ้องเมื่อไหร่

“หลังเปิดยื่นซองวันที่ 9 พ.ย.ที่ผ่านมา จะต้องรอประชุมคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุน



2562 วางแผนการเปิดและพิจารณาของต่าง ๆ ก่อน ยังไม่ได้กำหนดวันที่จะประชุม ทำให้การเปิดซองที่ 1 ของคุณสมบัติ ยังไม่แน่ว่าจะเปิดวันที่ 23 พ.ย.ได้หรือไม่”

นатиนี้ยังต้องลุ้นว่าจะเดินหน้าต่อได้ ฉลุย หรือต้องล้มกระดานประมูลใหม่ โดยใช้เกณฑ์ใหม่ตามนโยบายของ รฟม.

ศูนย์วัฒนธรรม-มินบุรีสร้างเร็ว

ในส่วนของงานก่อสร้างสายสีส้มตะวันออก “ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มินบุรี” ที่ รฟม.กำลังก่อสร้างงานโยธา วงเงินกว่า 8 หมื่นล้านบาท ล่าสุดงานก่อสร้างทั้ง 6 สัญญา ณ เดือน ต.ค. 2563 รุดหน้า 71.38% เร็วกว่าแผน 2.41%

แยกเป็น สัญญาที่ 1 งานก่อสร้างโยธาอุโมงค์ใต้ดิน ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-รามคำแหง 12 กิจการร่วมค้า CKST (บมจ.ช.การช่าง และ บมจ.ซีโน-ไทยฯ) เป็นผู้ก่อสร้าง วงเงิน 20,633 ล้านบาท คืบหน้า 81.59% สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างโยธาอุโมงค์ใต้ดิน ช่วงรามคำแหง 12-หัวหมาก กลุ่มกิจการร่วมค้า CKST ก่อสร้าง วงเงิน 21,057 ล้านบาท คืบหน้า 67.34%

สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างโยธา

อุโมงค์ใต้ดิน ช่วงหัวหมาก-คลองบ้านม้า มี บมจ.อิตาเลียนไทยฯ เป็นผู้ก่อสร้าง 18,570 ล้านบาท คืบหน้า 70.28% สัญญาที่ 4 งานก่อสร้างโยธาทางยกระดับ ช่วงคลองบ้านม้า-มินบุรี มี บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น เป็นผู้ก่อสร้าง 9,990 ล้านบาท คืบหน้า 60.36%

สัญญาที่ 5 ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจรของกลุ่มกิจการร่วมค้า CKST วงเงิน 4,831 ล้านบาท คืบหน้า 74.93% และ สัญญาที่ 6 งานก่อสร้างระบบราง บมจ.ยูนิคฯ เป็นผู้ก่อสร้าง วงเงิน 3,690 ล้านบาท คืบหน้า 68.47%

รอเคาะสัมปทานเดินรถ

ทั้ง 6 สัญญาจะแล้วเสร็จปลายปี 2565 แต่พร้อมเปิดบริการในปี 2567 เพราะต้องรอสัมปทานระบบอาณัติสัญญาณและขบวนรถที่กำลังประมูล ซึ่งเอกชนจะใช้เวลา 2 ปี ออกแบบระบบ และสั่งผลิตรถ

ถ้าเริ่มต้นในปี 2564 น่าจะเปิดใช้ได้ปี 2567 แต่ถ้าถูกลากยาว ไทมีไลน์อาจเลื่อนอีก ซึ่งครั้งนี้ไม่ใช่ครั้งแรก เคยขยับกรอบเวลามาแล้ว จากเป้าเดิม

เปิดในปี 2566

แต่สิ่งที่จะเกิดขึ้น หากยังไม่ได้ เอกชนมารับสัมปทาน คือ ค่าดูแล โครงสร้าง หรือ care of work ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จล่วงหน้า 2 ปี

แหล่งข่าวจาก รฟม.กล่าวว่า ที่ต้อง ควักจ่ายจะเป็นค่าดูแลงานที่ทำแล้ว เสร็จ ช่วงรอผู้รับสัมปทานเดินรถเข้า มาติดตั้งงานระบบเดินรถ งานที่เป็น ส่วนประกอบอื่น ๆ เช่น ห้องจ่ายระบบ ตัวโดยสาร ประตูเปิดปิดขึ้นลงรถไฟฟ้า ห้องเครื่อง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบ ความคุมอื่น ๆ เเบ็ดเสร็จเป็นค่าใช้จ่ายปี ละ 300-400 ล้านบาท

“สุดท้ายต้องทดสอบการเดินรถ ร่วมกันทั้งหมด เรียกว่า system integrate ผู้รับเหมาจึงจะส่งสัญญาณได้ ซึ่ง ถ้าได้ผู้สัมปทานช้า ผู้รับเหมาส่งมอบ งานต่อไม่ได้ ก็ต้องเผ่าดูแลรักษาให้ดี ก่อนส่งมอบ”

ย้อนรอยสร้างเสร็จแต่เปิดไม่ได้

น่าห่วงว่า “รถไฟฟ้าสายสีส้ม ตะวันออก” จะช้ารอยรถไฟฟ้าหลากสี ในอดีต ที่โครงการสร้างเสร็จ แต่ ไม่มีรถวิ่ง

ไม่ว่าสายสีแดง ช่วง “บางซื่อ- ดลิ่งชัน” ที่รันทงานจนก่อสร้างเสร็จมา 8 ปีแล้ว ถึงขณะนี้ยังรอขบวนรถไฟฟ้า มาวิ่ง เป็นเพราะ “ร.ฟ.ท.-การรถไฟ แห่งประเทศไทย” นำงานระบบและ จัดซื้อขบวนรถแพ็คเกจรวมกับสัญญา 3 ของช่วง “บางซื่อ-รังสิต” ที่มาช้ากว่า กำหนดหลายปี

ขณะที่งานระบบและจัดซื้อรถ ติดหล่ม ประมูลอยู่ 4 ปี กว่าที่จะเคาะใช้รถญี่ปุ่น และเซ็นสัญญาเมื่อปี 2559

ตอนนี้ ร.ฟ.ท.ต้องเสียเงินปีละหลาย สิบล้านบาท ดูแลทรัพย์สิน แถมต้อง ควักเงินอีก 140 ล้านบาท จ้างผู้รับเหมา บูรณะโครงสร้างสถานี ระบบลิฟต์ และ ระบบต่าง ๆ รอวันนับถอยหลังเปิด ใช้บริการพร้อมช่วง “บางซื่อ-รังสิต” ภายในปี 2564

ไม่ต่างจาก “สายสีน้ำเงินส่วนต่อ ขยาย” ช่วง “บางซื่อ-ท่าพระ และ หัวลำโพง-บางแค” ที่สร้างเสร็จกลายเป็นรถไฟฟ้าพันหลอ การเดินรถ ชาติช่วง 1 สถานี จากบางซื่อ-เตาปูน เกิดจาก “สายสีม่วง” ช่วงเตาปูน-คลอง บางไผ่สร้างเสร็จเปิดใช้ก่อน

ขณะที่ “สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย” แม้จะสร้างเสร็จ แต่ยังคงติดหล่มปม คัดเลือกเอกชนมาเดินรถ ที่รัฐ-เอกชน ชักเยือกกันอยู่กว่า 2 ปี จะเจรจาตรง รายเดิมหรือประมูลใหม่ จนรัฐบาล คสช. ต้องจัด ม.44 มาสาบปมถึง 2 ครั้ง กว่ารถไฟฟ้าย่านสีน้ำเงินและสีม่วงจะ เชื่อมกันติด

ครั้งนั้น “รฟม.” ต้องจัดงบประมาณ ปีละ 240 ล้านบาท ดูแลโครงสร้างของ สายสีน้ำเงิน

แถมเจียดเงินอีกก่อนเป็นค่าชดเชย ผู้รับเหมา 800-1,000 ล้านบาท ที่ขอ ขยายเวลาจากการส่งมอบพื้นที่ล่าช้า ไม่รวมที่ต้องจ้าง “ขสมก.” นำรถเมล์ มาวิ่งเป็น “ฟีดเดอร์” รับส่งคน เพื่อ แก้ปัญหาเฉพาะหน้า

ล่าสุด “รถไฟฟ้าสายสีส้ม” กำลังจะ กลายเป็นภาระ และมีแนวโน้มจะเป็น ปัญหาให้ตามแก้กันอีกหลายปี