

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 900	Section: First Section/ความเห็น			
	วันที่: อังคาร 8 มิถุนายน 2564			
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 14650	หน้า: 5(บน)	
	Col.Inch: 104.77	Ad Value: 94,293	PRValue (x3): 282,879	คลิป: ชาว-ดำ
	คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: ประมูลรถไฟทางคู่ต้องแฟร์กับเงินแผ่นดิน			

“#saveเงินประชาชน7000ล้านบาท

ประมูลรถไฟทางคู่ มีกลิ่นไม่ดี ช่วยกันปกป้อง เงินประชาชน 7,000 ล้านบาท
เขามีช่องทางเอาตัวรอด เพราะไม่ผิดกฎหมาย

มีวิธีการ ที่ทำให้ประเทศชาติ ประหยัดเงิน แต่เขาไม่ทำ

คิดว่าเงินก้อนนี้จะไปอยู่ในกระเป๋ใคร???”

2. นพ.วรงค์ เดชกิจวิกรม รักษาการหัวหน้าพรรคไทยภักดี เปิดเผยว่า การประมูลก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ทั้งสองสาย กำลังจะมีการเซ็นสัญญาประมาณเดือนกรกฎาคมนี้

โดยชี้ว่า การประมูลสามารถดำเนินการในแนวทางเดียวกับที่เคยประมูลรถไฟทางคู่สายภาคใต้ แต่กลับไม่ดำเนินการ เป็นเหตุให้ผลประมูลสายอีสานและสายเหนือ ออกมาล่าสุด มีการแข่งขันราคากันน้อยมาก

นพ.วรงค์ระบุว่า เงื่อนไขการประมูลสายเหนือ ได้แบ่งสัญญาออกเป็น 3 สัญญา ราคากลางเฉลี่ย สัญญาละ 24,306 ล้านบาท รวมอาณัติสัญญา และบริษัทที่จะเข้าประมูลต้องมีผลงานก่อสร้างทางรถไฟในประเทศ 15 % ของวงเงินแต่ละสัญญา

ส่วนเงื่อนไขสายอีสาน ได้แบ่งสัญญาออกเป็น 2 สัญญา ราคากลางเฉลี่ย สัญญาละ 27,728 ล้านบาท รวมอาณัติสัญญา ต้องมีผลงานก่อสร้างทางรถไฟในประเทศ 15% ของวงเงินแต่ละสัญญา

การกำหนดเงื่อนไขสัญญารถไฟทางคู่ทั้ง 2 สาย ในลักษณะนี้ ทำให้มีเอกชนทั้งประเทศเพียง 5 ราย ที่เข้าเงื่อนไขไปประมูลได้ ขณะที่ทั้ง 2 สาย ก็ได้ขอย่อยสัญญาออกเป็น 5 สัญญาพอดี

ผลการประมูลสายเหนือ 3 สัญญา ราคาที่ประมูลได้เฉลี่ย 24,286 ล้านบาท ต่ำกว่าราคากลาง สัญญาละ 20 ล้านบาท หรือคิดเป็น 0.08% ประหยัดไป 60 ล้านบาท

ส่วนผลประมูลสายอีสาน ทั้ง 2 สัญญา ราคาที่ประมูลได้เฉลี่ย 27,705 ล้านบาท ต่ำกว่าราคากลาง สัญญาละ 23 ล้านบาท หรือคิดเป็น 0.08% เหมือนกับสายเหนือ ประหยัดไป 46 ล้านบาท

“...หากนำไปเปรียบเทียบการประมูลรถไฟทางคู่สายใต้ ปี 2560 ยุครัฐบาล คสช. เส้นทางนครปฐม-หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 420 กิโลเมตร วงเงิน 3.6 หมื่นล้านบาท ได้ขอย่อยสัญญามากขึ้นถึง 5 สัญญา ราคากลางเฉลี่ยสัญญาละ 7,200 ล้านบาท และไม่รวมอาณัติสัญญา ที่สำคัญคือ เปิดโอกาสให้มีการแข่งขันมากขึ้น ด้วยการกำหนดให้บริษัทที่จะเข้าร่วมประมูลต้องมีผลงานก่อสร้างทางรถไฟไม่น้อยกว่า 10% ของแต่ละสัญญา และผลการประมูลสามารถประหยัดงบประมาณเฉลี่ย สัญญาละ 408 ล้านบาท หรือคิดเป็น 5.56% รวมแล้วการประมูลรถไฟทางคู่สายใต้ ประหยัดงบประมาณไปกว่า 2,040 ล้านบาท จากยอด 3.6 หมื่นล้านบาท ขณะที่การประมูลรถไฟทางคู่สายเหนือ ประหยัดงบประมาณไปเพียง 60 ล้านบาท จากยอด 72,920 ล้านบาท สายอีสาน ประหยัดไป 46 ล้านบาท จากยอด 55,458 ล้านบาท...

...หากการประมูลรถไฟทางคู่สายเหนือและสายอีสาน ใช้เงื่อนไขแบบเดียวกับ การประมูลรถไฟทางคู่สายใต้ ประเทศจะประหยัดเงินภาษีประชาชนถึง 7,000 ล้านบาท ดังนั้น จึงมีคำถามว่า หากเราจะประหยัดเงิน 7,000 ล้านบาท ทำไมการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ ร.ฟ.ท. ไม่ทำ แล้วเงิน 7,000 ล้านบาทนี้ไปอยู่ที่ไหน ซึ่งคนไม่ทราบว่าจะตกอยู่ที่ใคร จันทรีโอชา นายกรัฐมนตรี ทราบเรื่องนี้หรือไม่ พลเอกประยุทธ์ควร จะทราบว่ามันเกิดเหตุการณ์แบบนี้เกิดขึ้น ทั้งนี้ คนทราบดีจะมีการเซ็นสัญญาประมาณ เดือนกรกฎาคมนี้ จึงอยากให้ประชาชนทุกคนช่วยกันปกป้องการทุจริตคอร์รัปชัน และ ถือโอกาสนี้เรียนท่านนายกรัฐมนตรีโปรดดำเนินการ”

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 900	Section: First Section/ความเห็น			
	วันที่: อังคาร 8 มิถุนายน 2564			
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 14650	หน้า: 5(บน)	
	Col.Inch: 104.77	Ad Value: 94,293	PRValue (x3): 282,879	คลิป: ขาว-ดำ
	คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: ประมูลรถไฟทางคู่ต้องแฟร์กับเงินแผ่นดิน			

3. เอกชนเสนอราคาแข่งกัน ไม่ใช่เพราะใจบุญ แต่เพราะออกแบบวิธีประมูลที่เอื้อให้เกิดการแข่งขัน

ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ ได้ออกมาให้ข้อมูลตอกย้ำชัดเจนก่อนหน้านี้ โดยเสนอตารางเปรียบเทียบให้เห็นชัดๆ ว่า ผลการประมูลแต่ละสายออกมาอย่างไร และมีเงื่อนไขการประมูลแตกต่างกันอย่างไร จึงทำให้เกิดผลแตกต่างเช่นนั้น

เหตุที่การประมูลไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ในปี 2560 สามารถประหยัดค่าก่อสร้างได้มากถึง 2,039 ล้านบาท จากราคากลาง 36,021 ล้านบาท คิดเป็น 5.66% ทำดังนี้

“แบ่งการก่อสร้างออกเป็นสัญญาย่อยหลายสัญญา ทำให้ค่าก่อสร้างต่อสัญญาลดลง และกำหนดให้ผู้รับเหมาที่จะเข้าประมูลต้องเคยมีผลงานก่อสร้างทางรถไฟไม่น้อยกว่า 10% ของค่าก่อสร้างต่อสัญญา ทำให้ผู้รับเหมาขนาดกลางสามารถเข้าประมูลได้ด้วย ไม่ใช่เฉพาะผู้รับเหมาขนาดใหญ่เท่านั้น ส่งผลให้การประมูลเกิดการแข่งกันมากกว่า...

แยกประมูลงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณออกจากงานก่อสร้างทางรถไฟ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการล็อกสเปกให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทางรถไฟรายใดรายหนึ่ง เนื่องจากผู้ผลิตระบบอาณัติสัญญาณสามารถเลือกออกหนังสือรับรองที่จะขายและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณให้ผู้รับเหมารายใดก็ได้ ทำให้ผู้รับเหมารายนั้นมีสิทธิ์เข้าประมูลได้”

ส่วนการประมูลแบบสายเหนือ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และสายอีสาน ช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ซึ่งประหยัดค่าก่อสร้างได้น้อยนิด ทำอย่างไร?

“...ไม่แบ่งการก่อสร้างออกเป็นสัญญาย่อยหลายสัญญา ทำให้ค่าก่อสร้างต่อสัญญามีมูลค่าสูง อีกทั้งได้กำหนดให้ผู้รับเหมาที่จะเข้าประมูลต้องเคยมีผลงานก่อสร้างทางรถไฟไม่น้อยกว่า 15% ของค่าก่อสร้างต่อสัญญา ซึ่งสูงกว่าการประมูลไฟทางคู่สายใต้ที่กำหนดไว้เพียง 10% ของค่าก่อสร้างต่อสัญญา ทำให้ผู้รับเหมาขนาดกลางไม่สามารถเข้าประมูลได้ ถ้าจะเข้าก็ต้องไปรวมกับผู้รับเหมาขนาดใหญ่เป็นกิจการร่วมค้า ซึ่งมักจะถูกปฏิเสธจากผู้รับเหมาขนาดใหญ่...

รวมประมูลงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณเข้ากับงานก่อสร้างทางรถไฟ ซึ่งอาจทำให้เกิดการล็อกสเปกให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทางรถไฟรายใดรายหนึ่งก็ได้ เนื่องจากผู้ผลิตระบบอาณัติสัญญาณสามารถเลือกออกหนังสือรับรองที่จะขายและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณให้ผู้รับเหมารายใดก็ได้ ทำให้ผู้รับเหมารายนั้นมีสิทธิ์เข้าประมูลได้

ด้วยเหตุนี้ การประมูลไฟทางคู่สายเหนือและสายอีสาน จึงมีผู้รับเหมาเข้าแข่งขันเพียงไม่กี่รายเท่านั้น ทำให้ได้ราคาประมูลเหี้ยมฉิวราคากลางมาก”

คำถามที่แหลมคม คือ

“การประมูลไฟทางคู่สายใต้ซึ่งประหยัดค่าก่อสร้างได้มากเกิดขึ้นในรัฐบาล คสช. ที่มี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี แต่การประมูลไฟทางคู่สายเหนือและสายอีสานซึ่งประหยัดค่าก่อสร้างได้น้อยมากเกิดขึ้นในรัฐบาลที่มี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรีเช่นเดียวกัน

ถามว่ารัฐบาล คสช. ที่มีนายกรัฐมนตรีชื่อพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา สามารถทำให้การประมูลไฟทางคู่ประหยัดค่าก่อสร้างได้มาก แล้วทำไมรัฐบาลนี้ที่มีนายกรัฐมนตรีชื่อพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เหมือนกัน จึงทำไม่ได้?” -

ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์

สารส้ม