

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 900	Section: First Section/ความเห็น				
	วันที่: พุธ 9 มิถุนายน 2564				
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 14651	หน้า: 5(บน)		
	Col.Inch: 111.16	Ad Value: 100,044	PRValue (x3): 300,132	คลิป: ขาว-ดำ	
	คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: บังเอิญเกินไป ไม่จริง				

ที่ได้จากการประมูลต่ำกว่าราคากลางเพียงนิดเดียวเท่านั้น
อีกทั้ง ยังต่ำกว่าราคากลางเป็นสัดส่วนที่เท่ากันอีกด้วย นั่นคือ
แค่ 0.08% เท่านั้น พุดได้ว่า ไม่เชื่อก็ต้องเชื่อ!

การประมูลรถไฟฟ้าสายเหนือและสายอีสานสร้าง
ความประหลาดใจอย่างไร?

1. จำนวนสัญญาการประมูลเท่ากับจำนวนผู้รับเหมา
ขนาดใหญ่พอดี

สายเหนือแบ่งการประมูลออกเป็น 3 สัญญา ส่วนสาย
อีสานแบ่งออกเป็น 2 สัญญา รวมเป็น 5 สัญญา เท่ากับจำนวน
ผู้รับเหมาขนาดใหญ่ที่สามารถเข้าประมูลได้พอดี ซึ่งในการ
ประมูลที่เกิดขึ้นก็มีผู้รับเหมาขนาดใหญ่เข้าประมูล 5 ราย และ
ชนะการประมูลทุกราย

2. ราคาประมูลต่ำกว่าราคากลางเท่ากัน

2.1 สายเหนือ ประมูลเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2564

ราคากลาง 72,918 ล้านบาท ราคาที่ได้จากการประมูล
72,858 ล้านบาท นั่นคือประหยัดค่าก่อสร้างได้เพียง 60 ล้าน
บาท เท่านั้น คิดเป็น 0.08%

2.2 สายอีสาน ประมูลเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2564

ราคากลาง 55,456 ล้านบาท ราคาที่ได้จากการ
ประมูล 55,410 ล้านบาท นั่นคือประหยัดค่าก่อสร้างได้แค่
46 ล้านบาท เท่านั้น คิดเป็น 0.08% เท่ากันกับสายเหนือ
อย่างน่ากังขาจริง

เมื่อเปรียบเทียบกับการประมูลรถไฟฟ้าสายใต้
ช่วงนครปฐม-หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ในปี 2560
พบว่า สายใต้ประหยัดค่าก่อสร้างได้มากกว่า กล่าวคือสายใต้มี
ราคากลาง 36,021 ล้านบาท ราคาที่ได้จากการประมูล 33,982
ล้านบาท นั่นคือประหยัดได้มากถึง 2,039 ล้านบาท คิดเป็น
5.66%

หากการประมูลรถไฟฟ้าสายเหนือและสายอีสานสามารถ
ประหยัดค่าก่อสร้างได้เท่ากับสายใต้ นั่นคือ 5.66% จะทำให้
ประหยัดค่าก่อสร้างได้มากถึง 7,266 ล้านบาท (5.66% X
ค่าก่อสร้างสายเหนือรวมกับสายอีสาน)

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 900	Section: First Section/ความเห็น						
	วันที่: พุธ 9 มิถุนายน 2564						
	ปีที่: 42		ฉบับที่: 14651		หน้า: 5(บน)		
	Col.Inch: 111.16		Ad Value: 100,044		PRValue (x3): 300,132		
	คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: บังเอิญเกินไป ไม่จริง						
						คลิป: ขาว-ดำ	

แต่ในความเป็นจริง การประมูลรถไฟฟ้าทางคู่สายเหนือและสายอีสานประหยัดค่าก่อสร้างได้เพียง 106 ล้านบาท เท่านั้น (60+46)

เหตุที่การประมูลรถไฟฟ้าทางคู่สายเหนือและสายอีสานประหยัดค่าก่อสร้างได้น้อยกว่าสายใต้มาก อาจเป็นเพราะการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ไม่นำทีโออาร์ (ข้อกำหนดของผู้ว่าจ้าง) ของสายใต้มาใช้ในการประมูลสายเหนือและสายอีสาน จึงทำให้ประหยัดค่าก่อสร้างได้น้อยมาก

น้อยกว่าที่ควรจะประหยัดได้ถึง 7,160 ล้านบาท (7,266-106)

น่าเสียดายอย่างยิ่ง เงินจำนวนมากขนาดนี้สามารถนำไปช่วยเหลือพี่น้องประชาชนได้ไม่น้อย

อะไรเป็นเหตุให้ ร.ฟ.ท. เปลี่ยนทีโออาร์ในการประมูลรถไฟฟ้าทางคู่สายเหนือและสายอีสาน งานนี้ต้องติดตามกันต่อไป

....

ข้อมูลความจริงที่ได้รับจากข้อเขียนข้างต้น ทำให้ถูกใจคิดว่า มันจะบังเอิญ มันจะพอดีอะไรขนาดนั้น

นี่คือการประมูลนะ ไม่ใช่การแบ่งเค้ก

แล้วทำไมมันจึงเกิดเรื่องบังเอิญแบบนี้

บังเอิญที่ ร.ฟ.ท. ไม่ใช่ทีโออาร์แบบสายใต้ที่ประมูลไปก่อนสำเร็จไปก่อน เห็นผลลัพธ์แล้วว่าช่วยให้ประหยัดเงินแผ่นดินได้จริงๆ

บังเอิญมีจำนวนสัญญาเท่ากับจำนวนผู้รับเหมาขนาดใหญ่พอดี

บังเอิญผลประมูลต่ำกว่าราคากลางนิดเดียว 0.08% พอดี อย่างน่าทึ่ง!

อะไรที่บังเอิญเกินไป มักไม่จริง

ท่านนายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ทราบแล้วเปลี่ยน

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 900	Section: First Section/ความเห็น			
	วันที่: พุธ 9 มิถุนายน 2564			
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 14651	หน้า: 5(บน)	
	Col.Inch: 111.16	Ad Value: 100,044	PRValue (x3): 300,132	คลิป: ขาว-ดำ
คอลัมน์: กวณน้ำให้ใส: บังเอิญเกินไป ไม่จริง				

เราคงไม่ต้องการให้เส้นทางรถไฟสายใหม่ ที่ท่าน
นายกฯ พลเอกประยุทธ์เป็นผู้ผลักดันจนเกิดขึ้นจริง
หลังจากนักการเมืองทิ้งไว้ในกระดาษกว่าครึ่งศตวรรษ (แล้ว
การประมูลสายใต้ที่ผลสำเร็จด้วยดีก็เกิดขึ้นในยุคท่าน
เป็นนายกฯ) นำเสียดายถ้าจะต้องมัวหมองเพราะเรื่องแบบนี้

สารลัม