



## การรถไฟ...อีกแล้ว...

■■ เพิ่งจะเป็นข่าวใหญ่ในหน้า 1 หนังสือพิมพ์รายวัน...เรื่องโครงการ การเช่าหัวรถจักรดีเซลพร้อมซ่อมบำรุง 50 คัน วงเงินกว่า 1.4 หมื่น ล้านบาท...ของการรถไฟแห่งประเทศไทย...ซึ่งมีประเด็นข้อสงสัยว่าทำไม การเช่าจึงแพงกว่าการซื้อขายถึงกว่า 7 พันล้านบาท....!! แต่ประเด็นนี้ ยังจะไม่ทันทำความกระจ่างให้สังคม...มีเรื่องใหม่โผล่มาอีกแล้ว...กับ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 5 เส้นทาง รวมมูลค่ากว่า 98,160 ล้านบาท ที่ร.ฟ.ท.อยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขร่างขอบเขตการทำงาน (ทีไออาร์)... แม้ว่า ร.ฟ.ท.จะดำเนินการทบทวนร่างทีไออาร์ตามนโยบายกระทรวงคมนาคม เพื่อลดข้อครหาล็อกสเปกเอื้อประโยชน์ต่อเอกชนบางราย... แต่ก็ยังมีข้อสงสัย...เรื่องงบจัดซื้ออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องมูลค่านับพันล้านบาท.... อาทิ การจัดซื้อ รถมอเตอร์ไซด์และประแจ 3,600 คัน งานด้าน อุปกรณ์เครื่องจักรมูลค่ากว่า 427 ล้านบาท ระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม 2,400 ล้านบาท ทั้งที่งานบางอย่างไม่ใช่เรื่องที่ ร.ฟ.ท. จะลงทุนเอง...!! ข้อพิรุธสำคัญก็คือการกำหนดให้ผู้ชนะเลิศการประมูล ต้องจัดหาหรือเช่าเครื่องจักรสำหรับใช้ในการก่อสร้างทางจำนวน 6 รายการ ได้แก่ รถอัดหินทางทั่วไป รถอัดหินในประแจ รถเกลี่ยหิน รถสัน หิน รถโรยหิน และรถจักรหรือรถลากจูงโดยกำหนดให้รายการที่ 1-4 จะ ต้องเป็นของใหม่ที่ต้องส่งมอบให้การรถไฟหลังจากบริษัทได้ใช้ก่อสร้าง โครงการแล้วเสร็จ...ที่เป็นข้อกังขาอยู่ตอนนี้ว่าเพื่อประโยชน์แก่ใครกัน แน่...ทั้งยังไม่ลงรายละเอียดของสเปกอุปกรณ์เหล่านี้แต่อย่างใดในประชา พิจารณ์... ซึ่งสเปกเหล่านี้จะไปปรากฏตอนขายเอกสารประกวดราคา เท่ากับแสดงเจตนาปิดไม่ให้สาธารณชนได้รับทราบ...จึงไม่แปลก ที่จะมีคนสงสัยว่าน่าจะมีการล็อกสเปกจัดหาให้แก่บริษัทเอกชนรายใด รายหนึ่งไว้แล้ว...ที่ผ่านมาสํานักงานตรวจเงินแผ่นดิน(สดง.)เคยทำ หนังสือท้วงติงมายังการรถไฟถึงความเหมาะสมในการแฝงงบจัดซื้อ ของซึ่งไม่มีอยู่ในระเบียบที่กำหนด และเห็นว่าเวลาที่บริษัทก่อสร้างทาง จะเข้ามารับงานนั้นควรมีความพร้อมและมีการลงทุนจัดหาอุปกรณ์ ดังกล่าวเป็นของตนเอง มีใช้หน้าที่ของการรถไฟที่ต้องลงทุนจัดหาพัสดุ ให้ อีกทั้งของที่การรถไฟมอบให้เอกชนจัดหาให้นี้ เมื่อผ่านการใช้งาน แล้วย่อมไม่ได้ของใหม่แต่อย่างใด เป็นการดำเนินการที่ขัดระเบียบการ จัดซื้อจัดจ้างงานภาครัฐอย่างชัดเจน.....!! คนในการรถไฟ...เล่าให้ฟัง ว่า...แนวในการผนวกการจัดซื้ออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเนื่องเข้าไปในร่างทีไออาร์ ดังกล่าว เกิดขึ้นในสมัยอดีตผู้บริหารการรถไฟที่เป็นสายตรงจากรัฐบาล ชุดก่อนที่มีสายสัมพันธ์แน่นกับเอกชนรายใหญ่ที่ผูกขาดขาย อุปกรณ์เครื่องจักรเหล่านี้ให้การรถไฟอยู่แล้วและที่สำคัญเอกชน รายนี้เคยมีเรื่องอื้อฉาวในโครงการก่อสร้างแอร์พอร์ต ลิงค์ ซึ่งป.ป.ช.ชี้มูล ความผิดแล้ว ทำให้ถึงขั้นต้องเปลี่ยนชื่อบริษัทเพื่อหนีคดีแล้ว.... ก่อน หน้าที่การรถไฟก็กำหนดเงื่อนไขประมูลก่อสร้างรถไฟทางคู่พ่วงกับการ จัดหาพัสดุอุปกรณ์ที่ล็อกสเปกให้จัดซื้อจากบริษัทเอกชนรายนี้ไปแล้ว 2 เส้นทางและยังมีแผนจะดำเนินโครงการในลักษณะเดียวกันในโครงการ ก่อสร้างรถไฟทางคู่ถึง 19 เส้นทางรวด ซึ่งหมายความว่า การรถไฟฯ จะต้องสูญเสียบประมาณจัดซื้อของเอื้อไปเกือบ 8,000 ล้านบาท... คงต้องฝากไปยังผู้บริหารการรถไฟฯและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เร่งทบทวนเงื่อนไขทีไออาร์ ก่อนจะเสียทำคนในกันเอง...และอาจทำให้ การดำเนินโครงการรางคู่เกิดปัญหายืดเยื้อตามมาเพราะการกระทำเช่นนี้ เท่ากับเป็นการผลาญงบประมาณภาษีประชาชนไปแบบไม่รู้ตัว...■■

อนันตเดช พงษ์พันธ์ุ