

แอร์ฟท.ซื้อรถตรวจรางแพงเกินจริง แก๊สเปกตำทำรัฐสูญกว่า100ล้าน

ผู้จัดการรายวัน360 - แอร์ฟท.ซื้อรถตรวจรอยร้าวของราง แพงเกินจริง ทำรัฐเสียงบประมาณไม่ต่ำกว่า 100 ล้านบาท แกรมแก๊สเปกผิดพลาด เหตุเร่งรีบเพื่อเอื้อเอกชน ลืมปรับเงื่อนไข ร้อง “ประธานบอร์ด” ตรวจสอบ หน่วยงานแล้วใช้งานไม่ได้

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) แจ้งว่า ขณะนี้ ร.ฟ.ท.อยู่ระหว่างการตรวจรับรถไฟกึ่งบรรทุกตรวจรอยร้าวของราง ซึ่งพบว่ารถดังกล่าวไม่เป็นไปตามข้อกำหนด และมีปัญหาในการใช้งาน โดยล่าสุดเมื่อวันที่ 27 พ.ย.2561 ได้มีหนังสือร้องเรียนถึงนายกุลิศ สมบัติศิริ ประธานคณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท.เพื่อขอให้พิจารณาสั่งการให้การตรวจรับรถดังกล่าวเป็นไปอย่างถูกต้อง และปฏิเสธการรับสั่งของที่มีได้เป็นไปตามรายการจำเพาะทางเทคนิคอันเป็นสาระสำคัญ ส่งคืนสิ่งของให้แก่คู่สัญญา

โดยเมื่อวันที่ 25 พ.ย. 2556 ฝ่ายการช่างโยธา ร.ฟ.ท.ได้ประกาศสอบราคาเพื่อจัดทำราคากลางในการจัดหา “รถตรวจสภาพรอยร้าวของราง “จำนวน 1 คัน เป็นเงิน 492 ล้านบาท ต่อมาวันที่ 30 ม.ค. 2558 ได้ประกาศเพิ่มเติมโดยมีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเป็น “รถไฟกึ่งบรรทุกตรวจรอยร้าวของราง ชนิด Laser Type Probes” ที่สามารถวิ่งบนถนนและบนรางรถไฟได้ซึ่งมีเพียงโรงงานเดียวที่ผลิตรถชนิดนี้

แสดงให้เห็นถึงเจตนาอันไม่บริสุทธิ์เอื้อประโยชน์ให้แก่พวกพ้อง เพราะมีผู้ผลิตเพียงรายเดียว ผู้ผลิตรายอื่นไม่สามารถยื่นข้อเสนอเพื่อเปรียบเทียบได้ ขณะที่ไม่ได้มีการปรับราคากลางลง ซึ่งเป็นที่ทราบกันในวงการว่า รถชนิดนี้ราคาถูกกว่าราคากลางที่กำหนดครึ่งหนึ่ง โดยหากเปรียบเทียบกับราคาซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่มีราคาไม่เกิน 150 ล้านบาท รถไฟกึ่งบรรทุกตรวจรอยร้าวของราง น่าจะมีราคาไม่เกิน 200 ล้านบาท

แต่ ร.ฟ.ท.ตกลงซื้อขายในราคาถึง 487.998 ล้านบาท แพงเกินจริงกว่า 100% และเป็นการจัดวัตถุประสงค์เดิม ที่จัดหาตรวจสภาพรอยร้าวของราง ที่วิ่งได้เฉพาะบนรางเท่านั้น

โดย ร.ฟ.ท.ได้ลงนามสัญญากับบริษัท บรอดแคส ดีพอท (ไทยแลนด์) จำกัด ซึ่งมีการเซ็นกำกับในสัญญาทุกหน้าและรายการจำเพาะด้านเทคนิค ซึ่งปัจจุบันผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าแล้ว เพื่อรอการตรวจรับ

ซึ่งพบข้อผิดพลาดที่เป็นสาระสำคัญที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุในขณะทำการ ได้แก่ ส่วนขับเคลื่อนบนราง ไม่ถูกต้องตามรายการจำเพาะด้านเทคนิค โดยข้อ 5.13 กำหนด “โบกี้ชนิด 2 เพลา มีชุดขับเคลื่อน 1 บ็อกกี้ (Driving bogie) และโบกี้ตาม 1 บ็อกกี้” แต่รถที่ส่งมอบเป็นแบบโบกี้ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ที่ล้อเหล็กโดยตรง ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด และทำ

ให้เกิดอุบัติเหตุมาแล้วขณะทำการทดลองวิ่งปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 22 พ.ย. 2561 บริเวณ กม.11 แต่มีการปกปิดข้อมูลไว้

แหล่งข่าวระบุถึงปัญหาดังกล่าวว่า รถตรวจสภาพรอยร้าวของรางอย่างเดียวจะขับเคลื่อนด้วยเพลลาของโบกี้ ด้านหัวและท้าย ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดด้านเทคนิคในข้อ 5.13 แต่เมื่อมีการแก้ไข เป็นรถไฟกึ่งบรรทุกตรวจรอยร้าวของราง ที่สามารถวิ่งบนถนนและบนรางรถไฟได้ ซึ่งด้านเทคนิคจะต้องขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ที่ล้อเหล็ก ร.ฟ.ท.จะต้องแก้ไขข้อกำหนดด้านเทคนิคใหม่หรือตัดข้อ 5.13 ออก เพราะเป็นข้อกำหนดสำหรับรถที่วิ่งบนรางอย่างเดียว เมื่อไม่แก้ไขเงื่อนไขให้รอบคอบทำให้เกิดปัญหา ซึ่งผู้บริหาร ร.ฟ.ท.จะต้องพิจารณาว่าความผิดพลาดเกิดจากร.ฟ.ท.เองหรือไม่

“เป็นความเร่งรีบเกินเหตุที่จะและเซ็นสัญญาให้ได้ จนลืมนดูรายละเอียดข้อเทคนิคที่ขัดแย้งกันเอง ซึ่งหากพิสูจน์ว่า ร.ฟ.ท.เป็นฝ่ายผิดก็จะทำให้ ไม่สามารถปฏิเสธรับรถได้ และต้องเสียงบประมาณแพงเกินจริงไม่น้อยกว่า 100 ล้านบาท”

อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าว จัดซื้อและลงนามสัญญา เมื่อ ก.ค.2559 สมัยที่นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร เป็นผู้ว่า ร.ฟ.ท.