



เบรกเข้าห้วงรถจักร

สหภาพรฟท.ปูดแพงกว่าซื้อใหม่ถึง 7.5 พันล้าน ด้าน'วุฒิชชาติ'ได้สุดคุ้ม

โพสต์ทูเดย์ - สหภาพรฟท. ออกโรงค้านเข้าห้วงรถจักรดีเซล 50 คันกว่า 1.4 หมื่นล้าน ทวนเอื้อประโยชน์รายใหญ่ จากกรณีการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กำหนดแผนเดินหน้าโครงการเข้าห้วงรถจักรดีเซลพร้อมซ่อมบำรุงจำนวน 50 คัน ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างการพิจารณาร่างที่ไออาร์ เมื่อพิจารณาจากรายงานของคณะกรรมการราคากลางของ รฟท.แล้ว พบว่าการเข้าห้วงรถจักรในระยะเวลา 15 ปี จากปกติห้วงรถจักรมีอายุการใช้งาน 25 ปี ทำให้ต้นทุนสูงขึ้น 40-60% อีกทั้งยังมีแนวโน้มที่ค่าซ่อมบำรุงห้วงรถจักรเก่าจะสูงกว่าที่ควรจะเป็นถึง 42%

นอกจากนี้ กรณีเข้าห้วงรถจักรดีเซล 50 คัน ระยะเวลา 15 ปี เฉลี่ยค่าใช้จ่ายอยู่ที่คันละ 51,945 บาท/วัน เป็นเงินทั้งสิ้น 14,219 ล้านบาท เปรียบเทียบกับการซื้อห้วงรถจักรใหม่ค่าใช้จ่าย 15 ปี อยู่ที่คันละ 24,545 บาท/วัน เป็นเงินทั้งสิ้น 6,719 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายลดลงถึง 7,500 ล้านบาท อีกทั้งห้วงรถจักรใหม่ยังสามารถใช้งานในระยะยาวได้อีกด้วย ส่วนค่าซ่อมบำรุงนั้น การเข้าห้วงรถจักรมีค่าใช้จ่ายราว 14,031 บาท/วัน ขณะที่การซื้อห้วงรถจักรใหม่นั้นอยู่ที่ 9,821 บาท/วัน

นายอำพล ทองรัตน์ ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า การซื้อห้วงรถจักรดีเซลใหม่คุ้มค่ามากกว่าการเข้า เนื่องจากปัญหาในเงื่อนไขของที่ไออาร์ที่ไม่มีความชัดเจนในเรื่องของการซ่อมบำรุง อีกทั้งการซื้อใหม่มายังประหยัดและมีประสิทธิภาพกว่าการเข้า เนื่องจากสามารถกำหนดสเปกของวัสดุตลอดจนสามารถเลือกรูปแบบการใช้งานและซ่อมบำรุงได้ เหมาะสมกับการใช้ในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม หากมองในระยะยาวเกินกว่า 50 ปี การซื้อใหม่ก็ยังคุ้มค่ากว่าทั้งในแง่การใช้งาน

และค่าใช้จ่าย

ทั้งนี้ มองว่าโครงการเข้าห้วงรถจักรดีเซลดังกล่าว มีโอกาสสูงที่จะเปิดช่องให้มีการเอื้อประโยชน์ให้กับเอกชนรายใหญ่ เนื่องจากการจัดซื้อจัดจ้างที่ผ่านมาส่วนใหญ่ผู้ชนะประมูลจะเป็นเอกชนรายเดิมๆ นำมาซึ่งการล็อกสเปก ทำให้ได้อะไหล่ที่ไม่มีคุณภาพ ขัดแย้งกับนโยบายของรัฐบาล ที่พยายามสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรายย่อย ดังนั้น รฟท.ต้องเปิดโอกาสอย่างเท่าเทียมให้ผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อความมีประสิทธิภาพของอะไหล่ และการซ่อมบำรุง เนื่องจากการเข้าซื้อห้วงรถจักรดีเซลเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ใช้งบประมาณแผ่นดินจำนวนมาก

อย่างไรก็ตาม คงต้องจับตาดูกันต่อไป เมื่อนายอมสิน ชีวะพฤกษ์ รมช.คมนาคม ได้ให้สัมภาษณ์ภายหลังจากประชุมกับสมาคมการค้ายุโรปเพื่อธุรกิจและการพาณิชย์ (EABC) เมื่อสัปดาห์ก่อนว่า ยังไม่มีแผนซื้อขบวนรถไฟใหม่ ส่วนใหญ่จะนำขบวนรถเก่ามาซ่อมบำรุงเท่านั้น ทั้งนี้โครงการดังกล่าวมีแนวโน้มไม่คุ้มค่าในแง่การใช้งานและการลงทุน เนื่องจากโครงการมีระยะเวลาเพียง 15 ปี ทว่าห้วงรถจักรมีอายุการใช้งานได้ถึง 25-30 ปี จึงจะหารือกับ รฟท. เพื่อขอให้ รฟท.ขยายระยะเวลาการเข้าห้วงรถจักรของโครงการออกไป

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการ รฟท. กล่าวว่า การเข้าห้วงรถจักรดีเซลมีความคุ้มค่ามากกว่าการซื้อ เนื่องจากในอนาคต รฟท.จะเปลี่ยนรถไฟเป็นระบบไฟฟ้า ทำให้เลือกการเข้าห้วงรถจักรมาใช้ ซึ่งก่อนหน้านี้เป็นตัวเลือกการลงทุนที่คุ้มค่าที่สุด และ รฟท.ไม่ต้องรับภาระความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการห้วงรถจักรใหม่อีกด้วย ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการประชุมหารือ เพื่อรวบรวมความคิดเห็นก่อนส่งไปยังกระทรวงคมนาคมต่อไป