



# รถไฟไทย-จีน...ซูเปอร์ดีเลย์!

## แก่EIA-สปีดก่อสร้าง-เร่งเซ็นซื้อระบบรถ ฝัน?..เงินเปิดหูด“กรุงเทพฯ-นครราชสีมาปี68

### รถไฟไทย-จีน...ซูเปอร์ดีเลย์!

#### แก่EIA-สปีดก่อสร้าง-เร่งเซ็นซื้อระบบรถ ฝัน?..เงินเปิดหูด“กรุงเทพฯ-นครราชสีมา”ปี68

รถไฟความเร็วสูง ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม.ถูกผลักดัน ตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นรัฐบาล คสช. ปี 2557 โดยพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธี โยกดันเกียร์รถเครนเริ่มต้นก่อสร้างเมื่อ 21 ธ.ค. 2560 กลายเป็นอีกโปรเจกต์ที่ใช้เวลาดำเนินการยาวนาน นับตั้งแต่ คสช. ถึงรัฐบาล “ประยุทธ์ 1” ถึงรัฐบาล “ประยุทธ์ 2” จาก รมว.คมนาคม “พล.อ.ประจิน จั่นตอง” ส่งไม้ต่อ “อาคม เติมพิทยาไพสิฐ” จนถึงมือรัฐมนตรีที่มาจากการเลือกตั้ง อย่าง “เสี่ยไอ้” ศักดิ์สยาม ชิดชอบ ที่รับสานงานต่อ ตั้งแต่ 18 ก.ค. 2562

อ่านต่อหน้า

3





รถไฟความเร็วสูง ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม.ถูกผลักดันตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นรัฐบาล คสช. ปี 2557 โดย พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธี โยกคันเกียร์รถคนเริ่มต้นก่อสร้างเมื่อ 21 ธ.ค. 2560

กลายเป็นอีกโปรเจกต์ที่ใช้เวลาดำเนินการยาวนาน นับตั้งแต่ คสช. ถึงรัฐบาล “ประยุทธ์ 1” ถึงรัฐบาล “ประยุทธ์ 2” จาก รมว.คมนาคม “พล.อ.ประจิน จั่นตอง” ส่งไม้ต่อ “อาคม เติมพิทยาไพสิฐ” จนถึง มือรัฐมนตรีที่มาจากการเลือกตั้งอย่าง “เสี่ยโอ” ศักดิ์สยาม ชิดชอบ ที่รับสานงานต่อ ตั้งแต่ 18 ก.ค. 2562

ถึงวันนี้...เบ็ดเสร็จ ใช้เวลามาแล้ว 6 ปี ...เพราะเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเงินออกแบบทั้งหมด เพราะเป็นระบบรถไฟความเร็วสูงของจีน ขณะที่ ประเทศไทย ไม่มีประสบการณ์มาก่อน แม้จะร่วมมือกันทำงาน แต่ทุกอย่างจะต้องให้ฝ่ายจีน ตรวจสอบ และเห็นชอบก่อน

ที่เคยทำได้ง่ายก็กลายเป็นเรื่องยาก...และใช้เวลาเพิ่มขึ้น เพราะข้อตกลงระหว่างประเทศ รัฐต่อรัฐ ต้องปฏิบัติภายใต้ขั้นตอนและกฎหมาย

### 3 ปีกว่า ก่อสร้างได้แค่ 2 สัญญาระยะทาง 14.5 กม.

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค (ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย) ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. วงเงิน 179,413 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ในฐานะหน่วยงานผู้ขับเคลื่อนโดยแบ่งงานโยธาออก

เป็น 14 สัญญา กรอบวงเงินจากครม. 117,914.08 ล้านบาท ปัจจุบัน ก่อสร้างได้ 2 สัญญาคือ ช่วง กลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. วงเงิน 362.52 ล้านบาทมี กรมทางหลวง (ทล.) เป็นผู้ก่อสร้างนำร่องให้ก่อน ขณะนี้งานคืบหน้า 82.81% ค่าต่ำกว่าแผน 4.19%

และช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. วงเงิน 3,114 ล้านบาท มีบริษัท ซีวิลเอนดีเนียริง จำกัด เป็นผู้ก่อสร้าง เซ็นสัญญาเมื่อ 6 มี.ค. 2562 ก่อสร้าง 540 วัน หรือสิ้นสุดในเดือนต.ค. 2563 ขณะนี้งาน คืบหน้า 23.29% ค่าต่ำกว่าแผน 12.54% จากปัญหาการเข้าพื้นที่ล่าช้า และโควิด-19 คาดว่าอาจจะต้องต่อขยายเวลาออกไป

ส่วนอีก 12 สัญญา วงเงินประมาณ 106,765 ล้านบาท นั้นเปิดประมูลแล้ว 11 สัญญา วงเงินประมาณ 96,764.12 ล้านบาท ส่วนอีก 1 สัญญา ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม. วงเงินราว 10,000 ล้านบาท ยังเปิดประมูลไม่ได้ เนื่องจากแนวเส้นทางทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งรอเสนอรายงาน EIA

สำหรับกรอบวงเงินค่างานโยธาที่ ครม.อนุมัติที่ 117,914.08 ล้านบาท หลังจากประมูลไปแล้ว 13 สัญญา กับอีก 1 สัญญา ที่ทับซ้อนรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ประเมินว่า จะใช้เงินค่าก่อสร้างราว 110,241 ล้านบาท ประหยัดค่างานโยธาได้ราว 7,000 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม งานโยธาที่ประมูลเสร็จแล้ว 7 สัญญา แต่ยังเซ็นสัญญากับผู้รับจ้างไม่ได้ เพราะต้อง แก้ไขเพิ่มเติม รายงานวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากการออกแบบโครงการ มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดบางส่วน ทำให้ต่างไปจาก EIA ฉบับเดิมที่เคยได้รับอนุมัติแล้ว

โดย 29 พ.ค. คณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.)

กระทรวงทรัพยากรและธรรมชาติ ได้มีการพิจารณา EIA เพิ่มเติม ช่วงกรุงเทพ-ภาคใต้แล้ว และเตรียมเสนอต่อ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ที่มี พลเอกประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานต่อไป





ส่วน ช่วง ภาชี-นครราชสีมา ร.ฟ.ท.อยู่ระหว่างเร่งส่งข้อมูลเพิ่มเติม EIA ไม่เกินเดือน มิ.ย. คาดว่า คชก.จะเร่งประชุมพิจารณาต่อไป

หาก EIA ได้รับการอนุมัติทั้งหมด งานโยธาจะเดินหน้า การก่อสร้างได้อย่างเต็มที่ ซึ่งตามกรอบ จะใช้เวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 64 เดือน หรือประมาณ 5ปีเศษ

**“ศักดิ์สยาม” ประชุมนัดเดียว ปิดดีล สัญญา 2.3 ชื่อระบบไฮสปีดจีนแบบ...ซิลซิล**

จากที่คณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน (Joint Committee หรือ JC) ไทยและจีน มีการประชุมเจรจากันมาถึง 27 ครั้ง จนได้เริ่มการก่อสร้าง แต่งานระบบรถไฟ หรือสัญญา 2.3 ซึ่งครอบคลุม การวางราง และระบบการเดินรถ ระบบอัตโนมัติสัญญาณ พร้อมขบวนรถ

ยังไม่ลงตัว

งานระบบสัญญา 2.3 นั้นครม. อนุมัติไว้ที่ 38,558.35 ล้านบาท แต่วงเงินขยับเพิ่มเป็น 51,000 ล้านบาท จากการปรับเปลี่ยนรถไฟความเร็วสูงจากรุ่น “เทอเสี่ย” เป็นรถรุ่นใหม่ล่าสุด “ฟูจิงเช่า” ซึ่งมีเทคโนโลยี ทันสมัยขึ้น และประหยัดพลังงานมากกว่า ทำให้ราคาตัวรถสูงกว่าเดิมอีกทั้งมีการโยกวงเงินใน ส่วนของการบำรุงทาง ที่เดิมนำไปรวมไว้ในงานโยธา มาอยู่ใน ส่วนของสัญญา 2.3

ฝ่ายไทยพยายามต่อรองเพื่อปรับลด เพื่อให้วงเงินรวม

โครงการอยู่ในกรอบ 1.79 แสนล้านบาท โดยไทยใช้โอกาสใน ประชุม Belt and Road Forum for International Cooperation ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25-27 เมษายน 2562 ณ กรุงปักกิ่ง ...เรื่องนี้ก็ต้องเครดิต “อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ” รมว.คมนาคม ใน ขณะนั้น ที่เป็นหัวหน้าคณะฝ่ายไป เสร็จจากจน ลดกรอบวงเงิน



ลงเหลือ 50,600 ล้านบาท

เคลียร์วงเงินแล้ว ...ยังเหลือเงินในร่างสัญญา ที่เกี่ยวข้องกับ กฎหมายไทย และ สกูลเงินที่จะใช้ในการจ่ายชำระที่ต้องต่อรองกันอีก

หลัง “อาคม” ส่งไม่ต่อให้ “เสี่ยโอ” มีการเจรจาในเงื่อนไขที่เหลือ ทั้งแบบคณะทำงานชุดเล็ก และการเจรจาระหว่าง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี กับ นายหลี เค่อเจียง นายกรัฐมนตรีจีนประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนระหว่างวันที่ 4-6 พ.ย. 62

รวมถึงการประสานเป็นการส่วนตัวของ “อนุทิน ชาญวีรกูล” รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะกำกับดูแลงานกระทรวงคมนาคม ที่ควง “รมต.ศักดิ์สยาม” ไปหารือกับทูตจีนประจำประเทศไทยอย่างไม่เป็นทางการ เพื่อตกลงเรื่อง รายละเอียด ข้อกฎหมาย และสกุลเงิน

ข้อสรุปเงื่อนไขสัญญา 2.3 ไทยตกลงซื้อระบบ และรถไฟจากจีน วงเงินรวม 50,633.5 ล้านบาท โดยชำระค่างวดๆ กำหนดสัดส่วน ชำระเป็นเงินสดดอลลาร์ 80% หรือจำนวน 1,313,895,273 ดอลลาร์ (40,506.8 ล้านบาท) ชำระเป็นสกุลบาท 20% หรือ 10,126.5 ล้านบาท

โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน บาทต่อดอลลาร์สหรัฐตามที่ธนาคารแห่งประเทศไทย กำหนดในช่วงวันที่ 25 เม.ย. 2562-วันที่ 30 พ.ย. 2562 ที่อัตรา 30.82955 บาทต่อ 1 เหรียญดอลลาร์

สหรัฐ ซึ่งไม่ต้องกังวลเรื่องค่าเงินบาทที่อ่อนตัวในขณะนี้เนื่องจากการชำระเงินก็เรื่องระบบสัญญา 2.3 นั้นจะชำระเป็นงวดๆ ซึ่งมีการดำเนินโครงการ 5 ปี (2563-2568) ซึ่งขณะนี้ มีเรื่องโรคไวรัส โควิด-19 แต่หากสามารถแก้ปัญหาการแพร่ระบาดได้ จะทำให้ค่าเงิน และอัตราแลกเปลี่ยนมีเสถียรภาพมากขึ้น แต่ทุกอย่างมีอันต้องสะดุด... จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส “โควิด-19” การเดินทางถูกล็อกดาวน์หมด

ที่สุดไทย-จีน ได้มีการประชุม JC ครั้งที่ 28 ไปเมื่อวันที่ 25 พ.ค. ผ่านระบบ Video Conference เพราะ “โควิด-19” ยังระบดอยู่ ซึ่งได้บรรลุข้อตกลงในเงื่อนไขสัญญา 2.3 ทั้งหมด พร้อมวางไหม้ไลน์ กำหนดเซ็นสัญญา ไม่เกินเดือนต.ค. 63

“ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” ระบุว่าจะรายงานความคืบหน้าต่อกรม.ในวันที่ 2 มิ.ย. ขณะที่ ร.ฟ.ท.จะส่งร่างสัญญา 2.3 ให้ฝ่ายการสูงสุดตรวจ ซึ่งก่อนหน้านี้ ฝ่ายการสูงสุด ได้ช่วยดูร่างสัญญามาแล้ว อาจจะใช้เวลาสัญญาตรวจร่างสัญญาไม่ถึง 2 เดือน และอาจจะสามารถลงนามสัญญาได้ภายในเดือน ส.ค.-ก.ย. นี้ ซึ่งเร็วกว่ากำหนดในแผน ที่จะเซ็นสัญญาในเดือน ต.ค. 2563

ในการเซ็นสัญญา 2.3 โครงการรถไฟไทย-จีน จะเชิญพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ซึ่งวางแผนว่า จะจัดขึ้นที่ประเทศไทย เพื่อให้สามารถเริ่มงานภายใน

ปี 2563 เนื่องจากโครงการล่าช้ามานานจากที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ การแพร่ระบาด เชื้อไวรัสโควิด-19

### ก่อสร้างดีเลย์...สปีดยังไม่เข้าป่า

รถไฟไทย-จีน มีโครงข่ายจากกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะทางรวม 608 กม. ใช้วงเงินลงทุนประมาณ 391,170 ล้านบาท โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ

ระยะแรกช่วง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 253 กม. ก่อสร้าง 5 ปี (2561-2566) ส่วนงานระบบ (สัญญา 2.3) แล้วเสร็จและเปิดเดินรถในปี 2568

ระยะที่ 2 ช่วง นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 355 กม. วงเงินลงทุน 211,757 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนออกแบบรายละเอียดงานโยธา ตามแผน มีระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี (2563-2568) ล่าสุด

ตารางแผนงานกับผลงานจริง ..ไม่ง่าย ...งานนี้เชื่อว่า ต้องมีปรับเลื่อน...กันอีกหลายรอบแน่นอน ...

นอกจากนี้ ตามข้อตกลง จะต้องมีการจัดตั้งสถาบันพัฒนาเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยสถาบันฯ จะดำเนินงานประสานงานในด้านต่างๆ จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การถ่ายทอดเทคโนโลยีมาตรฐานระบบราง อุตสาหกรรมระบบราง การพัฒนาทรัพยากรบุคคล และการทดสอบและการทดลอง โดยพิจารณาแนวทางจัดตั้งองค์กรเป็นรูปแบบองค์การมหาชน

และจัดตั้ง “องค์กรบริหารรถไฟความเร็วสูง” เพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการเดินรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ซึ่งกระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางราง จะต้องหารือกับสภาพัฒน์ฯ ...ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีความคืบหน้า และยังจะต้องศึกษาการด้านเทคโนโลยี การบริหารรถไฟความเร็วสูง ความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง การซัพและซ่อมแซมระบบรถ ดังนั้นก่อนจะเปิดเดินรถ ยังต้องงานที่ต้องทำอีกมากมาย

โครงการใหญ่...เงินลงทุนสูง...แถมยาก เพราะไทยไม่เคยทำมาก่อน ไม่มีประสบการณ์ นับจากวันเริ่มคืบเมื่อปี 2557 วันนี้ คงต้องรอคลื่นเฟสแรกที่ตั้งเป้า เสร็จปี 2568 ก่อน ว่าทำได้จริงหรือเปล่า ...เพราะถ้าไม่เลื่อน ไม่เลต...นั่นก็เท่ากับโครงการใช้เวลาถึง 11 ปี ไปถึงแค่ นครราชสีมา

แต่ถ้าปี 2568 เซ็นเปิดหวูด เฟสแรก ถึงโคราชไม่ได้ เป้าหมายเฟส 2 ต่อถึงหนองคาย อีก 355 กม. พร้อมสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงเชื่อม “ไทย-ลาว-จีน”...คงต้องรออีกยาว !