



วิกฤต “รถไฟไทย-จีน” ก่อสร้าง 5 ปีคืบ 4.62% “รับมือฟ้องร้อง-ติดมรดกโลก-เวนคืนล่าช้า” ‘ไฮสปีดสายแรก’ ส่อลากยาวหมดลุ่นเปิดปี 69

บิกโปรเจกต์ความร่วมมือโครงการรถไฟ “ไทย-จีน” เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 250.77 กม. วงเงินลงทุน 179,412.21 ล้านบาท สำหรับค่าเรือย้ายและเวนคืน และค่างานโยธา โครงการก้าวเข้าสู่ปีที่ 8 แล้ว นับจากวันที่มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ หรือ MOU เมื่อ 19 ธ.ค. 2557 โดยการก่อสร้างทางรถไฟ ระบบควบคุมการเดินรถ และขบวนรถไฟใช้เทคโนโลยีรถไฟของจีนทั้งหมด ซึ่งปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้พยายามแก้ไขปัญหาคอขวดต่างๆ เพื่อให้ “รถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศ” สามารถเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมาย

● 5 ปี ก่อสร้างคืบหน้าเพียง 4.62%

การก่อสร้างงานโยธาระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมาจำนวน 14 สัญญา เริ่มต้นคิกออฟ สัญญา 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. เมื่อวันที่ 21 ธ.ค. 2560 โดยมีกรมทางหลวง (ทล.) เป็นผู้ก่อสร้าง ใช้เวลากว่า 2 ปี 6 เดือน การก่อสร้างจึงแล้วเสร็จ

ส่วนอีก 13 สัญญานั้น ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง 9 สัญญาเซ็นสัญญาแล้ว เตรียมก่อสร้าง 1 สัญญา และมี 2 สัญญาที่ยังไม่ได้ลงนาม ขณะที่เหลือ สัญญาที่ 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม. เพียงสัญญาเดียวที่ยังไม่ได้ประกวดราคา เนื่องจากมีแนวเส้นทางทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มีกลุ่มซี.พี.ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้ก่อสร้างโครงสร้างร่วม แต่ยังคงรอให้การเจรจาแก้ไขสัญญา รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินได้ข้อสรุปก่อน

โดยภาพรวมการก่อสร้างเดือน มี.ค. 2565 มีความคืบหน้า 4.62% ส่วนแผนงานกำหนดที่ 8.64% เท่ากับมีความล่าช้า4.02%

**● อัปเดตก่อสร้าง 9 สัญญา ติดปัญหา
“เวนคืน-เข้าพื้นที่ไม่ได้-โควิด” คุกคามล่าช้า**

โดย 9 สัญญาที่อยู่ระหว่างก่อสร้างมีผลงานล่าช้ากว่าแผนถึง 8 สัญญา ประกอบด้วย สัญญา 2-1 ช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. วงเงิน 3,114.98 ล้านบาท มี บจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริง เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 85.29% ล่าช้า 14.71%

สัญญาที่ 3-2 อุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง ระยะทาง 12.23 กม. วงเงิน 4,279 ล้านบาท มี บมจ.เนวาร์ตน์ พัฒนาการ เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 0.56% ล่าช้า 11.83%

สัญญา 3-3 ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง ระยะทาง 26.10 กม. วงเงิน 9,838 ล้านบาท มี บจ.ไทย เอ็นยีเนียร์ และอุตสาหกรรมเป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 2.73% ล่าช้า 24.48%

สัญญา 3-4 ช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กม. วงเงิน 9,848 ล้านบาท มี บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 21.03% ล่าช้า 0.44%

สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 12.38 กม. วงเงิน 7,750 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า SPTK (นาก่อสร้างร่วมกับบริษัทเหมาประเทศมาเลเซีย) เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 2.22% ล่าช้า 20.33%



สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กม. วงเงิน 10,570 ล้านบาท มี บมจ.บริษัทยูนิต เอ็นจิเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 0.01% ล่าช้า 0.01%

สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโปะ ระยะทาง 23 กม. วงเงิน 11,525.35 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า CAN (บจ.เอ.เอสเอสโซคซิเอท เอ็นยีเนียร์ (1964), บมจ.เนวาร์ตน์พัฒนาการ และบริษัท ไชน่า สเตท คอนสตรัคชั่น เอ็นยีเนียร์ คอร์ปอเรชั่น ลิมิเต็ด) เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 0.83% ล่าช้า 10.90%

สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กม. วงเงิน 9,429 ล้านบาท มี บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่นเป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 0.01% ล่าช้า 0.03%

ส่วนสัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง 12.99 กม. วงเงิน 8,560 ล้านบาท มี บมจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริง เป็นผู้ก่อสร้างคืบหน้า 16.11% เร็วกว่าแผน 1.77% ถือเป็นเพียงสัญญาเดียวในขณะนี้ ที่ก่อสร้างได้เร็วกว่าแผนงาน

สำหรับ สัญญา 4-4 งานศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงราคาน้อย วงเงิน 6,573 ล้านบาท มี บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ เป็นผู้ก่อสร้างนั้น ลงนามแล้ว ยังเข้าพื้นที่ไม่ได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการเวนคืน

● ลุ้นแก้วิกฤต 3 สัญญา ชีชะตางานโยธาเสร็จปลายปี 69

สำหรับสัญญาที่มีปัญหาในชั้นวิกฤต รวม 3 สัญญา โดยมี 2 สัญญา ที่ประกวดราคาแล้ว แต่ยังไม่สามารถลงนามได้ คือ สัญญา 4-5 ช่วงบ้านโปะ-พระแก้ว ระยะทาง 13.30 กม. วงเงิน 9,913 ล้านบาท เนื่องจาก สถานีอยุธยา ติดปัญหาทรุดค้ำโลก



ความคืบหน้า-ปัญหาอุปสรรค

การก่อสร้าง"รถไฟไทย-จีน"

รถไฟไทย-จีน ระยะที่ 1

ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา 250.77 กม. วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท

งานโยธา 14 สัญญา		
ก่อสร้างเสร็จแล้ว	กำลังก่อสร้าง	รอเข้าพื้นที่
1 สัญญา	9 สัญญา	1 สัญญา
รอลงนามสัญญา	โครงสร้างร่วม	
2 สัญญา	1 สัญญา	

การก่อสร้าง ณ เดือนมี.ค. 2565

แผนงาน	ผลงาน	ล่าช้ากว่าแผน
8.64%	4.62%	4.02%

ปัญหาอุปสรรค

การเวนคืนที่ดิน	การขอพื้นที่จากส่วนราชการ เช่น กรมป่าไม้ กรมชลประทาน กรมธนารักษ์ ฯลฯ	สถานีอยุธยา มรดกโลก ปรับแบบ/ ศึกษา HIA
โครงสร้างร่วมกับไฮสปีด 3 สนามบิน	ผลกระทบ โควิด-19	

ผู้จัดการรายวัน 360°
info Graphics ผู้จัดการรายวัน360

โดยต้องศึกษา HIA หรือผลกระทบต่อมรดกวัฒนธรรม ใช้เวลาประมาณ 180 วัน

สัญญาที่ 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กม. วงเงิน 9,348 ล้านบาท ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งทุเลาการบังคับตามคำสั่งของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์และข้อร้องเรียน กรมบัญชีกลาง ไว้ก่อนเป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น

และสัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม. ซึ่งเป็นช่วงโครงสร้างทับซ้อนกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่ยังต้องรอข้อสรุปแก้สัญญาสัมปทานของ ซี.พี.

**● เร่งเซ็นรับเหมาสัญญา 4-5 เร่งสร้างทางวิ่ง
ระหว่างรอบรถโลก เคลียร์แบบ “สถานีอยุธยา”**

“นิรุฒ มณีพันธ์” ผู้ว่าฯ รฟท. กล่าวว่า จะเร่งรัด 3 สัญญาที่เหลือเพื่อเริ่มก่อสร้างให้เร็วที่สุด โดยสัญญา 4-5 ติดปัญหา HIA สถานีอยุธยา จะแก้ปัญหาโดยเร่งก่อสร้างทางวิ่งก่อนตามแบบที่ EIA ผ่านแล้ว โดยเจรจากับผู้เสนอราคาลำดับที่ 3 ซึ่งเป็นไปตามระเบียบหลังจากรายที่ 1 และ 2 ไม่ยื่นราคา ส่วนสัญญา 3-1 ที่อยู่ในการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุดนั้น ยอมรับว่าคงต้องรออย่างเดียว

รายงานข่าวแจ้งว่า แนวทางการดำเนินงาน สัญญา 4-5 จะแยกเป็น 2 ส่วน คือ ประเด็นมรดกโลก สถานีอยุธยา จะเร่งศึกษา HIA โดยอยู่ระหว่างเตรียมเสนอขออนุมัติ TOR จัดจ้างศึกษา HIA ในรูปแบบการจ้างตรง หรือเปิดประมูลทั่วไป โดยมีระยะเวลาศึกษา 180 วัน หลังศึกษาเสร็จ จะต้องเสนอไปยังมรดกโลก ที่เป็นกระบวนการนอกประเทศ ซึ่งอาจจะทำให้ต้องใช้เวลารวมประมาณ 1 ปี

ส่วนการก่อสร้างนั้น เนื่องจากสัญญานี้ ได้มีการประกวดราคาไว้แล้ว โดยผู้เสนอราคาลำดับที่ 2 คือ บมจ.อิตาเลียนไทยฯ เสนอราคา 9,913 ล้านบาท แต่ไม่ยื่นราคา ส่วนลำดับที่ 3 ก็ปฏิเสธการเจรจา ดังนั้นจึงเชิญผู้เสนอราคาลำดับที่ 3 บริษัท บุญชัยพาณิชย์ (1979) จำกัด (ในเครือ บมจ.ซีวิลเอนจิเนียริง) มาเจรจา วงเงินอยู่ที่ 10,326 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าราคากลางที่ 11,801 ล้านบาท

โดยอยู่ระหว่างตรวจสอบขั้นตอน และข้อกำหนดให้ชัดเจนก่อน เนื่องจากมีกรณีแบบที่ใช้ในการประมูลเป็นแบบตามรายงาน EIA ฉบับปรับปรุง ซึ่งมีประเด็นเรื่องสถานีอยุธยา จึงทำให้ EIA ฉบับปรับปรุงยังไม่ได้รับอนุมัติ ดังนั้น ในการลงนามสัญญากับผู้รับจ้าง จึงจะกลับไปใช้แบบรายงาน EIA ฉบับเดิมที่ได้รับอนุมัติแล้ว ซึ่ง รฟท.จะหารือกับกระทรวงคมนาคม รวมถึงเสนออัยการสูงสุดพิจารณา เงื่อนไขในการก่อสร้าง กระบวนการลงนามสัญญา เพื่อให้ถูกต้องตามระเบียบและกฎหมาย

“คาดว่าจะใช้เวลาในการพิจารณาขั้นตอนทางกฎหมาย อีก 1-2 เดือน จากนั้น จะเสนอที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. พิจารณาอนุมัติสั่งจ้างต่อไป ก็จะทำให้เริ่มงานก่อสร้างสวนของทางวิ่งได้ก่อน เป็นการดำเนินการคู่ขนานไปกับศึกษา HIA โดยแยกหน่วยงานส่วนของสถานีอยุธยาออก และหลัง HIA เรียบร้อย สามารถเร่งก่อสร้างส่วนของสถานีได้ เพราะการก่อสร้าง... จะช้าหรือเร็วอยู่ที่ทางวิ่ง ไม่ใช่ตัวสถานี”

**● ท่วงช่วงกับข้อโศกปีด 3 สนามบิน
และฟ้องร้องศาลปกครอง ยังยึดยึด**

สำหรับสัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ซึ่งมีโครงสร้างทับซ้อนกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งกระบวนการเจรจาแก้ไขสัญญาของ ซี.พี. ยังมีแนวโน้มยึดเยื้อขณะที่ สัญญา 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30 กม.ราคากลาง 11,386 ล้านบาท ก็ยังไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่า ศาลปกครองสูงสุดจะพิจารณาเมื่อใดหลังมีคำสั่ง ทุเลการบังคับตามคำสั่งของคณะกรรมการการพิจารณาอุทธรณ์และข้อร้องเรียน กรมบัญชีกลาง ที่ให้ บจ.บีพีเอ็นพี ที่จดทะเบียนนิติบุคคลใหม่ในนามกิจการร่วมค้า BPHB เป็นผู้ชนะ โดยเสนอราคา 9,330 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากที่ บริษัท ITD-CREC No.10JV ยื่นเรื่องไปที่ศาลปกครอง

สรุปปัญหาอุปสรรคในการก่อสร้างรถไฟฟ้าไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ที่อยู่ระหว่างเร่งรัดการแก้ไข ได้แก่ 1. การเวนคืนที่ดิน เนื่องจาก ครม.เพิ่งเห็นชอบร่าง พ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดินเมื่อวันที่ 22 มี.ค. 2565 รวมเนื้อที่ประมาณ 667 ไร่ และอาคาร 1,130 หลัง ซึ่งมีหลายสัญญา ที่ต้องเร่งรัดเวนคืน 2. ปัญหาการขอพื้นที่จากส่วนราชการเช่น กรมป่าไม้ กรมชลประทาน กรมธนารักษ์ ฯลฯ ที่หน่วยงานมีขั้นตอนการพิจารณา 3. ปัญหาสถานีอยุธยา ที่คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยอนุสัญญาคุ้มครองมรดกโลก มีข้อห่วงใย เร่งรัดศึกษา HIA 4. โครงสร้างร่วมกับไฮสปีด 3 สนามบิน 5. ผลกระทบจากโควิด-19



●งานระบบสัญญา 2.3 ยังออกแบบไม่เสร็จ

สำหรับ งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา 2.3) วงเงิน 50,633.5 ล้านบาท ซึ่งได้ลงนามเมื่อ 28 ต.ค. 2563 มีระยะเวลาดำเนินงาน 64 เดือน ตามสัญญาสิ้นสุด ก.พ. 2569 นั้น ได้มีการออก NTP ให้เริ่มงานออกแบบเมื่อ 22 ธ.ค. 2563 (ระยะเวลาออกแบบ 8 เดือน) แต่เนื่องจากเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้งานหยุดชะงัก ล่าสุดทางจีนได้ส่งแบบเบื้องต้นมาแล้ว รพท.อยู่ระหว่างการให้ความเพิ่มเติม

ซึ่งสัญญา 2.3 แบ่งงานออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1. งานออกแบบระบบทั้งหมดและขบวนรถไฟ 2. งานติดตั้ง จะเริ่มหลังจากงานออกแบบเสร็จ และงานโยธามีความคืบหน้าสามารถส่งมอบพื้นที่ให้เข้าวางราง และติดตั้งระบบไฟฟ้า, อาณัติสัญญาณ, ระบบสื่อสารได้ รวมถึงการผลิตขบวนรถไฟ และ 3. งานฝึกอบรม ซึ่งมีการจัดตั้งองค์กร บริหารรถไฟความเร็วสูงด้วย

อย่างไรก็ตาม เมื่องานโยธาก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนงาน จึงมีผลกระทบต่องานสัญญา 2.3 ที่จะต้องปรับแผนการส่งมอบพื้นที่สำหรับติดตั้งระบบใหม่ ประกอบกับความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์สหรัฐ ที่แข็งค่ามากขึ้นเมื่อเทียบกับค่าเงินบาท ซึ่งมีประเด็นความเสี่ยงในการเบิกจ่ายเงินงบประมาณ อีกด้วย

ทั้งนี้ ตามเป้าหมายเดิมการก่อสร้างงานโยธา จะแล้วเสร็จทั้ง 14 สัญญา ในปี 2569 ซึ่งเท่ากับเหลือเวลาก่อสร้างอีกประมาณ 4 ปี เท่านั้นส่วนงานวางราง กำหนดกรอบระยะเวลา กำหนด เริ่มงาน 4 มี.ค. 2566-21 ส.ค. 2568 (24 เดือน) งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล กำหนดเริ่มงาน 16 พ.ย. 2565-22 ต.ค. 2568 (35 เดือน) ทดสอบระบบและทดสอบการเดินรถ 23 ต.ค. 2568-22 เม.ย. 2569

ส่วนโครงการระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 357 กม. ซึ่งมี 5 สถานี คือสถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี สถานีหนองคาย ขณะนี้งานโยธาก่อสร้างเสร็จแล้ว อยู่ในขั้นตอนเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (คชก.) พิจารณารายงาน EIA

โดยใหม่ไชน่าการดำเนินการรถไฟไทย-จีน ระยะที่ 2 คาดว่าจะประกวดราคาก่อสร้างช่วงปลายปี 2565 ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ช่วงเดือนต.ค.2566-ก.ย. 2570 (ใช้ระยะเวลา 48 เดือน) ดำเนินการติดตั้งระบบ ช่วง เม.ย. 2567-ก.ย. 2572 (ใช้ระยะเวลา 66 เดือน)

ส่วน รถไฟไทย-จีน ระยะที่ 3 ช่วงการเชื่อมต่อจากหนองคาย-เวียงจันทน์ มีระยะทาง 16 กม. ซึ่งจะมีการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ตั้งอยู่ทางทิศใต้ ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวประมาณ 30 เมตร เพื่อเชื่อมโยงระหว่างไทย-ลาว-จีน นั้น การหาหรือยังไม่ลงตัว

ปัญหาอุปสรรค ที่ทำให้การก่อสร้างรถไฟไทย-จีนล่าช้า และงานโยธายังไม่เริ่มต้นถึง 4 สัญญานั้น มีผลกระทบทำให้การเบิกจ่ายงบลงทุนของรัฐบาลต้องหยุดเบ้า ...แล้ว ปัจจุบันงานระบบตีเลยกว่า 1 ปี จากพิษโควิด-19 มีความเป็นไปได้สูงที่อาจจะทำให้ต้องขยับใหม่ไชน่าการเปิดให้บริการ เฟสแรกกรุงเทพฯ-นครราชสีมา จากปี 2569 ออกไปอีกแน่นอน! .