



ปัญหาอุตสาหกรรมไฟฟ้า“ไทย-จีน”ก่อสร้างดีเลย์หนัก “ทับซ้อน 3 สนามบิน-ปรับแบบโคราช” งบบานเกือบ 5 พันล้าน 3

ปัญหาอุตสาหกรรมไฟฟ้า“ไทย-จีน”ก่อสร้างดีเลย์หนัก “ทับซ้อน 3 สนามบิน-ปรับแบบโคราช” งบบานเกือบ 5 พันล้าน

โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ของไทยมี 4 เส้นทาง ได้เริ่มดำเนินการสายแรกคือ โครงการความร่วมมือรถไฟ “ไทย-จีน” เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 250.77 กม. วงเงินลงทุน 179,412.21 ล้านบาท โดยรัฐบาลไทยและจีนมีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) เมื่อวันที่ 19 ธ.ค. 2557 หรือเกือบ 9 ปีแล้ว ส่วนสายที่ 2 คือโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม. วงเงินลงทุนสูงถึง 224,544 ล้านบาท เช่น สัญญาร่วมทุนฯ เอกชนเมื่อวันที่ 24 ต.ค. 2564 ถึงวันนี้ยังไม่ได้เริ่มสร้าง แต่ยังคงคาดหวังว่า ทั้ง 2 โครงการ จะเปิดบริการในปี 2570

● รถไฟ “ไทย-จีน” ก่อสร้าง 6 ปี ผลงานแค่ 21.69%

ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 250.77 กม. มีงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

1. สัญญา 2.1 (ออกแบบฯ งานโยธา) ปัจจุบันงานแล้วเสร็จ
2. สัญญา 2.2 (ควบคุมงานโยธา) เริ่มงานเมื่อ 21 ธ.ค. 2560 อยู่ระหว่างดำเนินการตามสัญญา โดยได้มีการลงนามแก้ไขแนบท้ายสัญญา 2.2 เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2565 ณ สถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำประเทศไทย และสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงปักกิ่ง
3. สัญญา 2.3 (ร่าง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร) ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 28 ต.ค. 2563 วงเงิน 50,633.50 ล้านบาท เริ่มงานออกแบบวันที่

22 ธ.ค. 2563 โดยผู้รับจ้างดำเนินงานออกแบบตามสัญญาเบื้องต้นเสร็จแล้ว อยู่ระหว่างฝ่ายไทยตรวจสอบ ก่อนแจ้งผู้รับจ้างต่อไป ปัจจุบันผู้รับจ้างอยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาวัสดุอุปกรณ์งานระบบฯ

4. การก่อสร้างงานโยธา ระยะทาง 250.77 กม. แบ่งออกเป็น 14 สัญญา โดยก่อสร้างเสร็จไปเพียงสัญญาเดียวคือ สัญญา 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. ซึ่งเริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 21 ธ.ค. 2560 มีกรมทางหลวง (ทล.) เป็นผู้ก่อสร้าง ใช้เวลากว่า 2 ปี 6 เดือน กว่าที่จะเสร็จ

ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง 10 สัญญา ส่วนอีก 3 สัญญา ยังติดปัญหาระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง โดย งานโยธา ณ วันที่ 25 พ.ค. 2566 มีความก้าวหน้าภาพรวมอยู่ที่ 21.69% ค่าซ้ำ 40.072% (แผนงาน 61.763%)

● 10 สัญญาดีเลย์อ่วม อีก 3 สัญญาเร่งปิดดีเลย์สร้างในปี 66

- สำหรับงานโยธา 10 สัญญา ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย
- สัญญา 2-1 ช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. วงเงิน 3,114.98 ล้านบาท มี บจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริ่ง เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 98.36% ค่าซ้ำ 1.64%
 - สัญญา 3-2 อุโมงค์มวกเหล็กและลาดตะกอง ระยะทาง 12.23 กม. วงเงิน 4,279 ล้านบาท มี บมจ.เนวาร์ตน์ พัฒนาการ เป็นผู้ก่อสร้างคืบหน้า 24.13 % ค่าซ้ำ 47.67%
 - สัญญา 3-3 ช่วง บันไดม้า-ลาดตะกอง ระยะทาง 26.10 กม. วงเงิน 9,838 ล้านบาท มี บจ.ไทย เอ็นยีเนียรี่ และอุตสาหกรรม เป็นผู้ก่อสร้างคืบหน้า 25.55% ค่าซ้ำ 65.55%

- สัญญา 3-4 ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กม. วงเงิน 9,848 ล้านบาท มี บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ เป็นผู้ก่อสร้างคืบหน้า 56.65% ลำช้า 29.86%

- สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 12.38 กม. วงเงิน 7,750 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า SPTK (นาก่อสร้าง ร่วมกับบริษัทเหมาประเทศมาเลเซีย) เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 4.20% ลำช้า 78.88%

- สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กม. วงเงิน 10,570 ล้านบาท มี บมจ.บริษัทยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่นเป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 0.17% ลำช้า 9.72%

- สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23 กม. วงเงิน 11,525.35 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า CAN (บจ.เอสแอลโซคซิเอท เอนยีเนียริ่ง (1964), บมจ.เนวาร์ตน์พัฒนาการ และ บริษัท ไชน่า สเทท คอนสตรัคชั่น เอนยีเนียริ่ง คอร์ปอเรชั่น ลิมิเตด) เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 12.34% ลำช้า 65.92%

- สัญญา 4-4 งานศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงราคาน้อย วงเงิน 6,573 ล้านบาท มี บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 0.07% ลำช้า 12.32%

- สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กม. วงเงิน 9,429 ล้านบาท มี บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 0.28% ลำช้า 22.13%

- สัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง 12.99 กม. วงเงิน 8,560 ล้านบาท มี บมจ.ซีวิลเอนยีเนียริ่ง เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 40.01% ลำช้า 42.45%

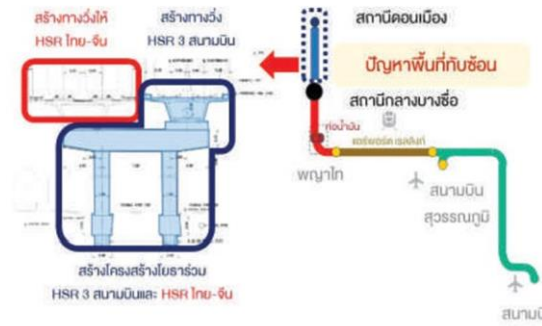
ส่วนอีก 3 สัญญานั้น มี 2 สัญญาที่ประกวดราคาแล้ว แต่ยังไม่สามารถลงนามได้ คือ สัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.30 กม. วงเงิน 9,913 ล้านบาท เนื่องจากสถานีอยุธยาติดมรดกโลก โดยเมื่อวันที่ 23 มี.ค. 2566 คณะกรรมการ (บอร์ด) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อนุมัติการสั่งจ้างบริษัท บุญชัยพาณิชย์ (1979) จำกัด ลงนามจ้างผู้รับเหมาแบบมีเงื่อนไขในช่วงรอ EIA ฉบับปรับปรุง

ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟท. อยู่ระหว่างรออัยการสูงสุดพิจารณาตรวจสอบ ร่างเงื่อนไขสัญญา

สัญญาที่ 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กม. วงเงิน 9,348 ล้านบาท ติดประเด็นเรื่องศาลปกครองโดยศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งชี้ขาดข้อพิพาทแล้ว โดยกิจการร่วมค้า ITD ได้แจ้งยื่นราคาแล้ว คาดว่าจะลงนามในสัญญาได้ภายในเดือน ก.ค. 66

คงเหลือสัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม.ซึ่งเป็นช่วงโครงสร้างร่วมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ที่ยังต้องรอข้อสรุปแก่สัญญาสัมปทานกับ ซี.พี. โดยเมื่อวันที่ 1 มี.ค. 2566 คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกในคราวการประชุม ครั้งที่ 1/2566 ได้มีมติรับทราบปัญหาทับซ้อนโครงสร้างโยธาช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง และการแก้ไขปัญหาสถานะทางการเงินของโครงการฯ

ปัจจุบันอยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขต



พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รฟท. และเอกชนคู่สัญญา เจรรจาทารื้อร่วมกันเพื่อหาข้อยุติ และแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกันต่อไป

โดยคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาเพื่อเริ่มดำเนินการก่อสร้างงานโยธาได้ทั้งหมด 14 สัญญา ภายในปี 2566

● **ผู้ว่าฯ รฟท. ดันเซ็นรับเหมาสัญญา 4-5 และ 3-1 ใน ก.ค. นี้**

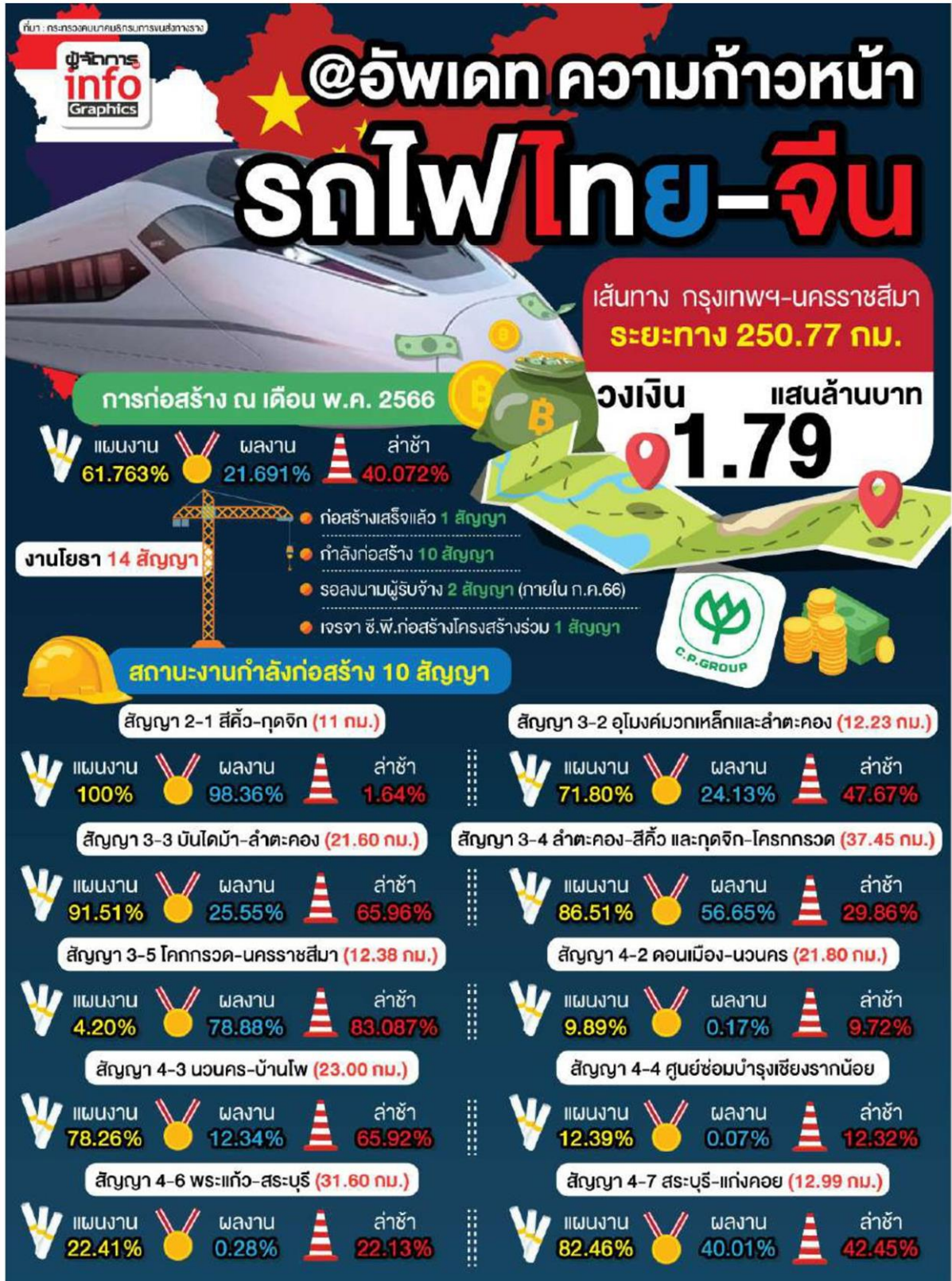
"นริศ มณีนพรัตน์" ผู้ว่าฯ รฟท. กล่าวถึงงานโยธา 3 สัญญาที่เหลือว่า ในส่วนของสัญญา 4-5 ที่ติดปัญหาสถานีอยุธยา บอร์ด รฟท. เห็นชอบให้ทำสัญญากับผู้รับจ้างก่อสร้างแบบมีเงื่อนไขได้ เพื่อเร่งการก่อสร้างส่วนของทางวิ่ง ที่ไม่เกี่ยวกับสถานีอยุธยา โดยขณะนี้อยู่ระหว่างอัยการสูงสุดตรวจร่างสัญญา หากตอบกลับ จะสามารถลงนามกับผู้รับเหมาได้ทันที โดยผู้รับเหมา ยื่นราคาไปจนถึงสิ้นเดือนก.ค.2566

ส่วนสัญญา 3-1 ศาลปกครองสูงสุดได้ตัดสินแล้ว ซึ่งสอดคล้องกับที่บอร์ด รฟท. มีมติเห็นชอบ ขณะนี้กำลังเจรจากับผู้รับเหมา เพื่อนำไปสู่ลงนามสัญญาโดยผู้รับเหมา ยื่นราคาจนถึงสิ้นเดือน ก.ค.2566 เช่นกัน

● **ชาวโคราช ร้องปรับแบบ ยกระดับสัญญา 3-5 ค่าก่อสร้างเพิ่มเกือบ 5 พันล้านบาท ลำช้าอีก 28 เดือน**

ผู้ว่าฯ รฟท. กล่าวไว้ว่า คาดว่า 2 สัญญาที่มีปัญหามาหนักจะยุติใน ก.ค. นี้ และเริ่มการก่อสร้างได้ แต่ตอนนี้อยอมรับว่ามีประเด็นที่น่ากังวลอีกเรื่อง ที่ต้องเร่งแก้ไข คือ สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมาเนื่องจากมีประเด็นประชาชนในพื้นที่ เรียกร้องให้ปรับรูปแบบการก่อสร้างเป็นทางยกระดับ ซึ่งทำให้มีค่าก่อสร้างเพิ่มเกือบ 5 พันล้านบาท และต้องล่าช้าออกไปอีกประมาณ 28 เดือน

"แบบเดิมเป็นทางระดับดิน แต่ประชาชน ต.บ้านใหม่ โคราช อยากได้เป็นทางยกระดับ ซึ่ง รฟท. ส่งเรื่องหารือไปกระทรวงคมนาคมโดยทางกรมราง มีความเห็นอยากให้ปรับเป็นไปตาม MR-Map ซึ่ง รฟท. รอหนังสือเป็นทางการ จากกรมราง เพราะหาก นโยบายต้องการปรับเปลี่ยนและประชาชนในพื้นที่ต้องการ ก็สามารถปรับเปลี่ยนได้ แต่เรื่องนี้ ต้องพิจารณาโครงการรถไฟทางคู่ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ ด้วย เพราะอยู่ในแนวเดียวกันและออกแบบเป็นทางระดับดิน หากไฮสปีดยกระดับแต่ทางคู่เป็นระดับดิน ก็จะมีปัญหาอีก"





รายงานข่าวแจ้งว่า คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด นครราชสีมา มีมติรับทราบแก้ปัญหากรณีประชาชนในพื้นที่เสนอปรับรูปแบบก่อสร้างรถไฟไทย-จีน สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ เป็นโครงสร้างยกระดับแบบเสาต่อม่อแทนคันดิน ช่วงโคกกรวด-ภูเขาลาด ซึ่งเป็นไปตามแนวทางที่ 4 โดยช่วงปรับเป็นโครงสร้างยกระดับ มีระยะทาง 7.85 กม. มีค่างานก่อสร้างเพิ่ม 4,791.45 ล้านบาทซึ่งจะต้องนำเสนอกรม.พิจารณาอนุมัติ เพิ่มค่าก่อสร้าง สัญญา 3-5 ที่ได้ลงนามกับผู้รับจ้างไปแล้ว

สำหรับสัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ประเด็นโครงสร้างร่วม กับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ยังไม่คืบหน้า ที่ผ่านมรพท. สกพอ. และ บ. เอเชียเอราวัน จำกัด (ผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน) ได้เจรจากันต่อเนื่อง แต่ยังไม่ได้ข้อยุติ

"การก่อสร้าง รถไฟไทย-จีน และรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน ทับซ้อนในพื้นที่เดียวกัน มีประเด็นทางเทคนิค แต่เรื่องนี้ไม่ยาก ปัญหาอยู่ที่ค่าก่อสร้างเพิ่ม ที่มีการเจรจาปรับเงื่อนไขในการจ่ายเงินอุดหนุนรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งต้องแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน...ที่ต้อง รื้อรัฐบาลใหม่ เข้ามาชี้ขาด"

● ก่อสร้างจริงหลุดเป้า จ่อปรับแผนใหม่ ยับเปิดเป็นปี 71

แหล่งข่าวกล่าวว่า เมื่อเริ่มต้นก่อสร้างรถไฟไทย-จีน วันที่ 21 ธ.ค. 2560 ตอนนั้นคาดว่างานโยธา จะใช้เวลาก่อสร้าง 6 ปี แล้วเสร็จ และคาดหวังว่า จะเปิดบริการได้ในปี 2566 แต่โครงการมีปัญหาอุปสรรคมากมาย ทำให้มีการปรับแผนงานหลายครั้ง โดยแผนงานปัจจุบัน กำหนดว่าจะแล้วเสร็จเปิดบริการได้ในปี 2569-2570 แต่หากประเมินจากการก่อสร้างจริง ที่มีก้าวหน้าเพียง 21.691% ล่าช้ากว่าแผนงานที่ปรับใหม่ถึง 40.072% ...อีกไม่นานคงจะต้องมีการปรับแผนก่อสร้างใหม่อีกรอบ ซึ่งคาดว่าต้องเลื่อนกำหนดเปิดให้บริการออกไปเป็นปี 2571 .