

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

คบหน้าไปอย่างช้า ๆ สำหรับ
รถไฟไทย-จีน โปรเจกต์ความ
ร่วมมือของรัฐบาล 2 ประเทศ
พัฒนารถไฟความเร็วสูงสายแรก
ของประเทศไทยเส้นทางกรุงเทพ-
นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. ที่รัฐบาล
คสช.ทุ่มทุนสร้าง 179,412 ล้านบาท
ถ้านับจากวันแรกที่ทั้ง 2 รัฐบาลเซ็น
MOC ร่วมกันเมื่อวันที่ 19 ธ.ค. 2557
ก็เดินทางมาได้ 4 ปี

ถ้านับจากเริ่มถมคันดินจากสถานี
กลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. ที่
“กรมทางหลวง” รับหน้าเสื่อเนรมิตให้เมื่อ
วันที่ 30 ธ.ค. 2560 ก็เดินทางมาได้ 1 ปี
ขณะนี้มีความก้าวหน้า 45% จะแล้วเสร็จ
ในเดือน พ.ค. 2562 ล่าช้าจากแผนจะ
ต้องเสร็จตั้งแต่เดือน ต.ค.ปีที่แล้ว

ส่วนงานก่อสร้างที่เหลืออีก 249.5 กม.
ค่าก่อสร้างกว่า 1.1 แสนล้านบาท การรถไฟ
แห่งประเทศไทยกำลังทยอยกดปุ่มประมูล
ตั้งเป้าจะให้ครบถ้วนทุกสัญญาภายใน
เดือน มิ.ย.-ก.ค.นี้ เพื่อเริ่มตอกเข็ม
ก่อสร้างอย่างจริงจัง หวังให้แล้วเสร็จ
เปิดบริการภายในปี 2565

ถึงจะมีโมเดล BOT-PPP ก็ยังต้องลุ้น
จะเปิดได้ตามเป้าหรือไม่

ในเมื่อมีเสียงสะท้อนจากรับเหมา
รายใหญ่ถึงรถไฟความเร็วสูงสายนี้
“ไม่ใช่งานหมู ๆ” เพราะการดีไซด์
ของจีนไม่สอดคล้องกับวิถีการทำงาน
ของผู้รับเหมาไทย

จึงทำให้การประมูลสัญญาที่ 2 ช่วง
สีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. วงเงิน
3,350.47 ล้านบาท เมื่อวันที่ 18 ธ.ค.ที่
ผ่านมา ไม่คึกคักอย่างที่คิด

มี 5 รับเหมาตอบเข้าร่วมชิงเค้ก ไร่เงา
ชาใหญ่ มีเพียง “อิตาเลียนไทยฯ” แต่ก็
พ่ายให้กับ “ซีวิล เอนจิเนียริ่ง” รับเหมา
นอกตลาดที่เคาะราคาต่ำกว่าราคากลาง 7%

แม้การรถไฟฯจะได้ผู้เสนอราคาต่ำ
สุด แต่ยังไม่สามารถประกาศผลผู้ชนะ
อย่างเป็นทางการได้



โฮสปีดไทย-จีน ประมูลปีไหน ได้นั่งปีไหน

เนื่องจากตามระเบียบการประมูล
อิเล็กทรอนิกส์ หรือ e-Bidding ไม่ได้ดู
แค่ราคาต่ำสุดอย่างเดียว ต้องผ่านการ
พิจารณาทั้งคุณสมบัติและเทคนิคด้วย
ถึงจะเซ็นสัญญาได้สะดวกโยธิน

ยังไม่รู้การรถไฟฯจะใช้เวลาพิจารณาอีก
นานแค่ไหน เพราะผู้ที่เสนอราคาต่ำสุดเป็น
รับเหมางานถนน ไม่ใช่โครงการรถไฟ
ผสมโรงกับตอนนี้มีบีกรับเหมารวมตัว
กันร้องเรื่องสเปกก่อสร้างที่จีนออกแบบ
ไม่เหมาะกับวิถีการก่อสร้างของประเทศไทย
ก็เป็นอีกประเด็นที่น่าจับตาวางจะ
ส่งผลกระทบต่อประมูลงานให้
ยึดเยื้อออกไปอีกหรือไม่

แหล่งข่าวจากการรถไฟฯอธิบายว่า
การออกแบบรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน
ทางจีนออกแบบให้โครงสร้างมีอายุการ
ใช้งานได้ถึง 100 ปี ไม่เหมือนไทยที่ส่วน
ใหญ่ออกแบบไว้ 50-70 ปี ทำให้สเปก
และวิธีการทำงานต่างกัน

“โครงการนี้ใช้ระบบเทคโนโลยี
ของจีน ต้องยึดแบบและวิธีการ
ก่อสร้างตามจีน ก็ต้องทำความเข้าใจ
กับผู้รับเหมาไทยว่าในทางเทคนิคแล้ว
สามารถดำเนินการได้” แหล่งข่าวกล่าว
แม้จะเคลียร์ใจกับรับเหมาไทยได้

แต่งงานใหญ่ของการรถไฟฯในปีนี้นี้ที่รอ
อยู่ข้างหน้า ยังมีเรื่องการส่งมอบพื้นที่
ก่อสร้าง จนถึงขณะนี้ พ.ร.ฎ.เวนคืน
ที่ดินยังไม่คลอด

โดยตลอดแนวมีเวนคืนที่ดิน 2,815 ไร่
วงเงิน 13,096 ล้านบาท งานใหญ่คือต้อง
ย้ายท่อก๊าซ ปตท.ออกจากแนวเส้นทาง
40 กม.ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี
ซึ่งจะต้องปรับแบบและขยับแนวใหม่
ขณะเดียวกันก็ต้องเจียจุ้งทางเงิน
จะตอบเชยเชส ลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้
งานระบบและซื้อขบวนรถจาก 3% เหลือ
2.3% อย่างที่ไทยหมายมั่นไว้หรือไม่
เพราะเปิดโต๊ะเจรจากันมาหลายรอบ
ยังเคาะไม่ลงตัวสักที

เมื่อถูกพรมความก้าวหน้าของ “รถไฟ
ไทย-จีน” แล้ว นอกจากงานถมคันดินที่
กำลังจะได้เห็นเป็นรูปธรรมในเร็ว ๆ นี้
งานส่วนอื่นที่เหลือยังอยู่ในกระบวนการ
การ ซึ่งมีแนวโน้มจะต้องใช้เวลาในการ
ดำเนินการกว่าทุกอย่างจะฉลุย

รอลุ้นฤกษ์เปิดหวูดยังเป็นปี 2565
หรือจะขยับไปปี 2566 ปี 2567