



ม.44 เคลียร์บม

รถไฟ

ไทย-จีน 13

ชงตรม.เตา:รถไฟจีนเดือนก.ค. ใช้บริษัทรับเหมาไทย-จีนได้งานออกแบบ

จับตาค่าออกแบบ คุมงาน จัดหาระบบ และขบวนรถไฮสปีด กทม.-โคราช มูลค่ากว่า 4.3 หมื่นล้าน หลัง คสช. จัด ม.44 เปิดทางสะดวกจีน ชง ตรม. ทบใต้ ก.ค.นี้ คมนาคมแจงบกเว้นแค่ระเบียบปฏิบัติ ส่วนงานก่อสร้าง 1.35 แสนล้าน ยังอยู่ภายใต้กฎหมายและใช้ผู้รับเหมาไทย

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า วันที่ 20 มิ.ย. 2560 คณะรัฐมนตรี (ครม.) รับทราบการใช้อำนาจหัวหน้า คสช. ตามมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญชั่วคราว 2557 เร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ความร่วมมือระหว่างไทย-จีน เส้นทาง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253.5 กม. วงเงิน 179,412 ล้านบาท เพื่อความสะดวกในการจัดซื้อจัดจ้าง จึงขอใช้มาตรา 44 และประสานสภาวิศวกร และสภาสถาปนิกในการจัดฝึกอบรมให้วิศวกรจากจีนเข้าใจสภาพภูมิศาสตร์ของไทย เพราะกายภาพของจีนไม่เหมือนไทย เช่น จีนอาจจะเกิดแผ่นดินไหว แต่ไทยไม่ค่อยเกิด หรือเทคนิคกำลังลมของแต่ละประเทศ ไทยมีพื้นที่ลุ่มแม่น้ำ จึงจำเป็นต้องออกแบบให้เหมาะสม โดยให้วิศวกรไทยและจีนทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด ซึ่งสภาวิศวกรและสถาปนิกเห็นด้วยแล้ว

“คาดว่าจะเสนอโครงการต่อ ครม. มิ.ย. และจะลงนามจ้างที่ปรึกษาโครงการ



อาคม เติมพิทยาไพสิฐ

ซึ่งไทยกำหนดกรอบวงเงินที่ 1,824 ล้านบาท ภายใน ก.ค. และเริ่มสร้าง ส.ค.-ก.ย.นี้”

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า รถไฟไทย-จีน เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน (จีทูจี) ต้องพึ่งพาวิศวกรและสถาปนิกจีนช่วยออกแบบและถ่ายทอดเทคโนโลยีให้ เพราะเป็นระบบรถไฟความเร็วสูงที่ไทยยังไม่เคยมีประสบการณ์ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างมาก่อน

“คำสั่ง ม.44 ยกเว้นมาตรา 45 มาตรา 47 และมาตรา 49 พ.ร.บ.วิศวกร 2542 และ พ.ร.บ.สถาปนิก 2543 อำนาจความสะดวกด้านระเบียบปฏิบัติให้บุคลากรจีนออกแบบรายละเอียด ควบคุมงานก่อสร้าง และจัดหาระบบรถไฟความเร็วสูงได้ ไม่ต้องมีใบอนุญาต เพื่อให้เดินหน้าได้เร็ว แต่ต้องผ่านการฝึกอบรมและทดสอบจากสภาวิศวกรและสถาปนิก เพราะหากการออกใบอนุญาตจะต้องใช้เวลาอย่างน้อย 6 เดือน ส่วนงานก่อสร้างโยธายัง

อยู่ภายใต้กฎหมายไทยทุกอย่าง”

ทั้งนี้ ผลการประชุมร่วมกันมา 18 ครั้ง ได้ข้อสรุปกรอบวงเงินลงทุนโครงการ 179,421 ล้านบาท แยกเป็น ค่างานโยธาและระบบรถไฟ 162,646 ล้านบาท ค่าขบวนรถ 4,480 ล้านบาท ค่าเพื่อเหลือเพื่อขาด 3,430 ล้านบาท ค่าอื่น ๆ เช่น ค่าออกแบบ ควบคุมงานก่อสร้างและฝึกอบรม 8,856 ล้านบาท หากรวมค่าศึกษาความเหมาะสม 448 ล้านบาท มูลค่าโครงการจะอยู่ที่ 179,869 ล้านบาท ซึ่งก่อนจัดซื้อจัดจ้างต้องตรวจสอบอีกครั้ง

งานแบ่ง 2 สัญญา คือ 1.งานโยธาวงเงินกว่า 135,000 ล้านบาท หรือ 70% ของมูลค่าโครงการ ฝ่ายไทยจะเปิดประมูล 4 ช่วง ใช้ผู้รับเหมาไทยเป็นหลัก ประกอบด้วย 1.สถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. 2.ปากช่อง-คลองขนานจิตร ระยะทาง 11 กม. 3.แก่งคอย-นครราชสีมา ระยะทาง 110 กม. และ 4.กรุงเทพฯ-แก่งคอย ระยะทาง 129 กม.

และ 2.งานออกแบบ ควบคุมงาน และระบบรถไฟ วงเงินกว่า 43,000 ล้านบาท หรือ 30% ของมูลค่าโครงการ ฝ่ายจีนเป็นผู้ดำเนินการ เพราะใช้ระบบรถไฟความเร็วสูงเป็นเทคโนโลยีและผลิตโดยจีน บุคลากรที่ใช้ในสัญญาต้องเป็นจีน

เมื่อได้รับอนุมัติจะจ้างจีน 3 สัญญา ได้แก่ ออกแบบรายละเอียด คุมงานก่อสร้าง และงานระบบราง ระบบไฟฟ้า



และเครื่องกล ซึ่งจีนจะส่งแบบเฟสแรก
สถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5
กม.ให้ก่อน ค่าก่อสร้าง 200 ล้านบาท
เพื่อเปิดประมูล ส.ค.และเริ่มสร้าง
ก.ย.นี้ เพื่อเป็นการแสดงสัญลักษณ์เริ่ม
ต้นโครงการ ส่วนแบบที่เหลือจีนจะส่ง
ใน 6 เดือนนับจากเซ็นสัญญา

ทั้งนี้ โครงการจะสร้างได้ต่อเมื่อ
รายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อี
ไอเอ) ได้รับอนุมัติทั้งโครงการ ซึ่งช่วง
กรุงเทพฯ-บ้านภาชีผ่านคณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการแล้ว รอคณะกรรมการชุด
ใหญ่พิจารณา ส่วนช่วงภาชี-นครราชสีมา
อยู่ระหว่างปรับแก้รายงานครั้งที่ 6

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า การพยายาม
เคลียร์เรื่องปมกฎหมาย เพื่อให้มีการ
เร่งทำสัญญา และเริ่มก่อสร้างโครงการ
บางส่วน เชิงสัญลักษณ์ 3.5 กิโลเมตร
เพื่อความเป็นรูปธรรมของโครงการ ที่
พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี
จะได้นำไปหารือกับผู้นำประเทศจีน ใน
การประชุมกลุ่มบริกส์ (BRICS) ที่จะจัด
ประชุมที่ประเทศจีนเดือนกันยายนนี้

อีกทั้งก่อนหน้านี้ นายสมคิด
จตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี
ได้เจรจากับเพิ่มแผนการลงทุนใน
โครงการรถไฟไทย-ญี่ปุ่น นอกเหนือจาก
สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ให้มีการเพิ่ม
เส้นทางอยุธยา-ระยองเศรษฐกิจภาค
ตะวันออก (EEC) ยิ่งทำให้ฝ่ายจีนต้อง
เร่งรัดฝ่ายไทย ดำเนินโครงการรถไฟ
ไทย-จีน ให้เดินหน้าเป็นรูปธรรม