



# ‘คมนาคม’เจรจาจีนวันนี้ จ้างออกแบบรถไฟเร็วสูง

คมนาคมประชุมร่วมสบน.-รฟท.-จีน เจรจาท่อรองค่าจ้างฝ่ายจีนออกแบบ โครงการรถไฟความเร็วสูงวันนี้ สบน.ยอมรับยังไม่สรุปทางการเงิน เหตุตุ๊กตงไม่ได้ใช้สกุลเงินหยวน หรือดอลลาร์ ท่วงต้นทุนการเงิน อาจปรับขึ้นตามทิศทางดอกเบี้ย ตลาดโลก

กระทรวงคมนาคม สำนักบริหาร หนี้สาธารณะ (สบน.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และฝ่ายจีน จะประชุมพิจารณารายละเอียดสัญญา รถไฟความเร็วสูงไทย-จีนฉบับที่ 2.1 ฝ่ายไทยต้องลงนามเพื่อว่าจ้างองค์การ ออกแบบรถไฟแห่งสาธารณรัฐ ประชาชนจีน (CRDC) ให้ออกแบบ รายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้าน โยธาวันนี้(26 มิ.ย.)

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า การประชุมครั้งนี้จะเป็น การแจกแจงเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างและ จำนวนบุคลากรจีน เพื่อให้ สบน. พิจารณาความเหมาะสมและตัดลด ค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น โดยสบน.เข้าร่วม พิจารณาเหมือนขั้นตอนว่าจ้างที่ปรึกษา ตามปกติ จะทำให้การร่างสัญญามี ความโปร่งใสและตอบคำถามสังคมได้

โดยตอนนีภาพรวมของสัญญา ฉบับที่ 2.1 คืบหน้ากว่า 90% เพราะ สำนักงานอัยการสูงสุดได้ร่วม ตรวจสอบแล้วถ้าฝ่ายไทยและจีนเจรจา รายละเอียดเสร็จ สามารถเสนอ คณะรัฐมนตรี(ครม.) พิจารณาได้ หลังโครงการผ่านความเห็นชอบ เดือน ก.ค. นี้

เบื้องต้นสัญญา 2.1 มีระยะเวลา 8 เดือน ฝ่ายไทยกำหนดวงเงิน

ต่อจากหน้า 1

## คมนาคม

ค่าจ้างไว้ไม่เกิน 1,800 ล้านบาท ส่วนฝ่ายจีนระบุว่าจะมีวิศวกรและ สถาปนิกร่วมกันออกแบบภายใต้ สัญญานี้กว่า 200 คน แต่บุคลากร ไม่จำเป็นต้องเดินทางมาทำงาน ในไทยทั้งหมด สามารถออกแบบ จากจีนได้

### เร่งเจรจาต่อสัญญาคุมก่อสร้าง

ด้านสัญญาฉบับที่ 2.2 งาน ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา บัจจุบัน คืบหน้าแล้ว 80% กรอบวงเงินอยู่ที่ 1,600 ล้านบาท แต่ยังคงหารือ รายละเอียดขอบเขตงาน จำนวน คนและอัตราค่าจ้างก่อนเนื่องจาก ฝ่ายจีนเสนอค่าจ้างแบบเหมา แต่ ระเบียบสบน. กำหนดให้ชี้แจง รายละเอียดและค่าใช้จ่ายให้ ชัดเจน ซึ่งฝ่ายไทยและจีนคง หารือเรื่องนี้ไม่นาน คาดจะได้ ข้อสรุปสัญญาฉบับที่ 2.2 เดือน ก.ค.-ส.ค. นี้

สำหรับการประมูลงานก่อสร้าง โยธาของผู้รับเหมาไทยมูลค่ารวม 1.3 แสนล้านบาทเบื้องต้นจะมีการประมูล 2 ช่วงก่อน คือช่วงที่ 1 สถานีกลางดง-ปากงอไศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร จำนวน 1 สัญญา มูลค่า 200 ล้านบาท และ ช่วงที่ 2 ปากช่อง-คลองขนานจิตร ระยะทาง 11 กิโลเมตร จำนวน 1 สัญญา

รอความชัดเจนประมูลช่วง 3-4 ส่วนการประมูลช่วงที่ 3 แก่งคอย-

นครราชสีมา และช่วงที่ 4 กรุงเทพฯ-แก่งคอย ระยะทาง 238 กิโลเมตร ยังไม่ชัดเจน เพราะต้องพิจารณา ให้สอดคล้องกับการส่งแบบของ ฝ่ายจีน แต่ฝ่ายไทยมีแนวคิดจะ แบ่งงานก่อสร้างให้มีมูลค่าไม่เกิน 10,000 ล้านบาทต่อสัญญา หรือ แบ่งสัญญาออกเป็น 13-14 ฉบับ เพื่อให้การก่อสร้างเป็นไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งฝ่ายไทยต้องหารือกับ ฝ่ายจีนอีกครั้ง

รายงานข่าวจากกระทรวง คมนาคม ระบุว่าโครงการรถไฟ ความเร็วสูงไทย-จีน เส้นทาง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.5 กิโลเมตร วงเงิน 1.79 แสน ล้านบาท อยู่ในขั้นตอนการเสนอ ขออนุมัติโครงการ โดยคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ซึ่งจะประชุมพิจารณาวันที่ 29 มิ.ย.นี้ ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบในเดือน ก.ค.นี้ จากนั้นจะลงนามสัญญาฉบับที่ 2.1 และ 2.2 ในเดือน ก.ค. เปิดประมูล ก่อสร้างช่วง 3.5 กิโลเมตรแรกใน เดือน ก.ค.-ส.ค. และเริ่มก่อสร้าง ในเดือน ก.ย.2560

### สบน.ชี้ไร้ข้อสรุปทางการเงิน

นายสุวิทย์ ไรจงวานิช ผู้อำนวยการ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) กระทรวงการคลัง กล่าวว่าแม้ขณะนี้ รัฐบาลจะใช้มาตรา 44 เพื่อปลดล็อก โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน แต่ในข้อตกลงด้านการเงินในการ ลงทุน ยังไม่ได้ข้อยุติ เรื่องนี้อยู่ ระหว่างการรอให้รัฐบาลจีน เสนอ เงื่อนไขทางการเงินมาให้พิจารณา ยังไม่ได้มีกำหนดระยะเวลาว่าจะ เสนอมาเมื่อไหร่

ที่ผ่านมาการเจรจาเงื่อนไข ทางการเงินได้เจรจามาอย่างต่อเนื่อง แต่ไม่ได้ข้อสรุป โดยรัฐบาลจีน เสนอที่จะให้ไทยกู้เงินสกุลเงิน หยวนมากกว่าเงินสกุลดอลลาร์ แต่



ฝ่ายไทยต้องการเงินสกุลดอลลาร์ เพราะสามารถบริหารจัดการเงินกู้สกุลดอลลาร์ผ่านการสวอปเงินได้ง่ายกว่าเงินหยวน

นอกจากนี้ อัตราดอกเบี้ยยังเป็นหนึ่งในเงื่อนไขที่ยังไม่ตกลงได้ ไทยต้องการให้จีนเสนอเงื่อนไขอัตราดอกเบี้ยที่ใกล้เคียงหรือกับเท่ากับอัตราดอกเบี้ยที่รัฐบาลจีนปล่อยให้กับลาวในอัตรา 2% แต่รัฐบาลจีนเห็นว่าไทยมีศักยภาพมากกว่าลาว จึงควรที่จะคิดอัตราดอกเบี้ยสูงกว่า

อย่างไรก็ดี เมื่อรัฐบาลตกลงใช้มาตรา 44 ในการลดข้อจำกัดโครงการลงทุนดังกล่าว ในแง่เงื่อนไขทางการเงินก็น่าจะได้ข้อสรุปที่เร็วขึ้น เมื่อการก่อสร้างเดินทางเรื่องการเงินก็ต้องเดินทางไปด้วย แต่ข้อตกลงต้องมีความเป็นกลาง โดยสบน.เอง จะทำหน้าที่เจรจาเงื่อนไขทางการเงินให้ดีที่สุด

#### หวังต้นทุนการเงินเพิ่ม

นายสุวิชัย กล่าวว่าจะต้องยอมรับในแง่ต้นทุนที่อาจจะต้องเปลี่ยนไปจากเดิม เนื่องจากทิศทางอัตราดอกเบี้ยอยู่ในช่วงขาขึ้น

ซึ่งเป็นหนึ่งในเหตุผลที่ไม่มีการนำมาตรา 44 มาใช้บังคับข้อตกลงทางการเงิน เพราะภาวะต้นทุนยังเปลี่ยนแปลง แต่สบน.มองว่าแม้ว่า อัตราดอกเบี้ยจะปรับเพิ่มขึ้น แต่ในภาพรวมของอัตราดอกเบี้ยของตลาดยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำ ทำให้ภาพรวมต้นทุนโครงการยังสามารถไปได้

“แม้ว่า อัตราดอกเบี้ยจะเพิ่มจากการที่ธนาคารกลางสหรัฐฯจะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอีก 0.25% ปีนี้ แต่ภาวะดอกเบี้ยยังต่ำ ตลาดการกู้เงินผู้กู้ยังเป็นผู้ได้เปรียบ”

สำหรับพอร์ตการกู้เงินของรัฐบาล ขณะนี้ยังไม่ได้รับผลกระทบจากทิศทางอัตราดอกเบี้ยที่ปรับเพิ่มขึ้น เนื่องจาก สบน.ได้ปรับต้นทุนเงินกู้ให้เป็นคงที่ไว้เกือบทั้งหมดแล้ว จะมีเพียงเงินกู้ใหม่ที่ จะเข้ามากระทบพอร์ตบ้าง แต่ถือว่าน้อยมาก โดยพอร์ตเงินกู้ใหม่จะมาจาก การกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ ซึ่งในปีงบประมาณ 2561 มีวงเงินขาดดุลที่ 4.5 แสนล้านบาท หากเทียบเงินกู้รวมที่อยู่ 6 ล้านล้านบาท ถือว่า มีสัดส่วนที่น้อยมาก