

เร่งปิดดีลมหาकाพย์'รถไฟฟ้าไทย-จีน'

ตั้งแท่นคู่ 25 ปี ตบ.3% ลุยติดตั้งระบบ 3.8 หมื่นล้าน



**ไทม์ไลน์
รถไฟฟ้าความเร็วสูง
ไทย-จีน
กทม.-โคราช**

**▶ 179,412
ล้านบาท**

ที่มา : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

ก.พ.

- ราคากลาง 7 สัญญา เฟส 1 แล้วเสร็จ

มี.ค.

- ลงนามสัญญา 2-1 สักว-กุดจิก กับ บจ.ซีวีล เอนจิเนียริง
- ยื่นซอง e-Bidding 5 สัญญา 144 กม. วงเงิน 58,425 ล้านบาท
- ประกาศ TOR 7 สัญญา เฟส 1
- ลงนามสัญญา 2.3

เม.ย.

- ประมูล 7 สัญญาที่เหลือ

พ.ค.

- ลงนาม 7 สัญญา

มิ.ย.

- เฟส 1 กทม.-โคราช เข้าสู่กระบวนการก่อสร้างทั้งหมด 253 กม.
- เสนอขอศึกษาความเป็นไปได้เฟส 2 โคราช-หนองคาย เข้า ครม.

วงถกไทย-จีน วางไทม์ไลน์รถไฟความเร็วสูง กทม.-โคราช เคาะก่อสร้างทุกสัญญา มิ.ย. ออกประกาศที่โออาร์อีก 7 สัญญา ด้าน "อาคม" ลั่นปิดดีลลงนามสัญญางานระบบกว่า 3.8 หมื่นล้าน จีนปล่อยกู้ 25 ปี ดอกเบี้ย 3% ชงศึกษาเฟส 2 โคราช-หนองคาย เสนอ "क्रम. บิ๊กตุ๋" อนุมัตินัดสั่งลา "อยุธยา-สระบุรี" ผุดโครงข่ายเชื่อมสถานี

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ผลการประชุมคณะกรรมการบริหารโครงการรถไฟไทย-จีน เมื่อวันที่ 14 ก.พ. มีการหารือถึงความคืบหน้าในประเด็นต่างๆ ของการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งมีความคืบหน้าในประเด็นต่างๆ

เซ็นสัญญา "ซีวีล" 6 มี.ค.นี้
การก่อสร้างช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 179,412 ล้านบาท ระยะทาง 253 กม. สัญญาที่ 1 ช่วง

กลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. เงินลงทุน 425 ล้านบาท ยังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง โดยกำชับการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เร่งรัดการดำเนินการและปรับปรุงการเบิกจ่ายใหม่แล้ว ส่วนงานสัญญาที่ 2.1 งานโยธา ช่วง สักว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. ราคากลาง 3,350.475 ล้านบาท หลังจากที่ บจ.ซีวีล เอนจิเนียริง เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดที่ 3,115 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าราคากลาง 7% จะมีการลงนามในสัญญาวันที่ 6 มี.ค.นี้

มี.ค.ยื่นซอง 5 สัญญารวด
อีก 5 สัญญา รวมระยะทาง 144 กม. เงินลงทุนรวม 58,425 ล้านบาท ประกอบด้วย 1.ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บ้านม้า ระยะทาง 30.21 กม. เงินลงทุน 11,386 ล้านบาท 2.ช่วงลำตะคอง-สักว และกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กม. เงินลงทุน 11,659 ล้านบาท 3.ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กม. เงินลงทุน 10,917 ล้านบาท

4.ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23 กม. เงินลงทุน 13,293 ล้านบาท และ 5.ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.40 กม. เงินลงทุน 11,170 ล้านบาท ที่ ร.ฟ.ท.ออกประกาศที่โออาร์ไปแล้ว คาดว่าเดือนมี.ค.จะเปิดให้ยื่นซองได้ทั้ง 5 สัญญา ในรูปแบบ e-Bidding

เร่งกำหนดราคากลาง 7 สัญญา
อีก 7 สัญญาที่เหลือ ได้แก่ 1.อุโมงค์ช่วงมวกเหล็ก-ลำตะคอง 2.ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง 3.ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา 4. บางซื่อ-ดอนเมือง 5.งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงร่อนน้อย 6. ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว และช่วงสระบุรี-แก่งคอย

จะสามารถทำราคากลางได้เสร็จภายในเดือน ก.พ.นี้ ก่อนที่จะออกประกาศที่โออาร์ในเดือน มี.ค. และใช้เวลาพิจารณาคัดเลือกเอกชนจนได้ตัวในเดือน เม.ย. คาดว่าจะลงนามในสัญญาได้ทั้งหมดในเดือน พ.ค. เพื่อนำไปสู่ขั้นตอนก่อสร้างในเดือน มิ.ย. ก็จะถือว่างานระยะที่ 1 ของโครงการนี้จะ

เริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด
มี.ค.ชง ครม.เซ็นสัญญางานระบบ

ด้านงานสัญญา 2.3 ระบบการวางราง
การเดินรถ ระบบอาณัติสัญญาณ พร้อม
ขบวนรถ เงินลงทุน 38,558.35 ล้านบาท
ยังอยู่ในกระบวนการพูดคุยกับประเทศจีน
เพราะมีรายละเอียดค่อนข้างมาก

โดยเฉพาะเงื่อนไขด้านความรับผิดชอบ
ของแต่ละฝ่าย จะพยายามพูดคุยให้จบใน
การประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความ
ร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน (JC)
ครั้งที่ 27 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน
ระหว่างวันที่ 27 ก.พ.-1 มี.ค.นี้

“หากเจรจาสำเร็จแล้ว จะนำประเด็นที่
ตกลงกันมาเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี
(ครม.) ให้ความเห็นชอบภายในเดือน
มี.ค.และตั้งเป้าไว้ว่าจะลงนามในสัญญา
ได้ภายในเดือนเดียวกัน”

จีนเกี่ยงไม่รับผิดชอบโครงการ

เนื่องจากยังมีประเด็นที่ยังเห็นไม่ตรง
กันหลายประเด็น ส่วนใหญ่เป็นข้อเสนอ
มาจากของจีนเป็นหลัก ส่วนตัวมองว่า
ทุกข้อเสนอเหมือนว่าจีนจะไม่รับผิดชอบ
อะไรทั้งสิ้น เช่น การประกันผลงาน จีน
จะประกันให้เพียง 1 ปี แต่ไทยขอ 2 ปี,
การคิดค่าปรับเมื่อฝ่ายจีนทำงานล่าช้า จีน
ขอให้คิดอัตราค่าปรับที่ร้อยละ 0.0001
แต่ตามกฎหมายไทยให้ไม่ได้ เพราะขั้นต่ำ
ที่กำหนดไว้อยู่ที่ร้อยละ 0.1 ส่วนกรณีของไทย
ทำงานล่าช้า จีนขอให้ไทยชดเชยในรูปแบบ
ค่าปรับ แต่ไทยทำได้สูงสุดแค่ขยายเวลาให้
ไม่สามารถยอมจ่ายค่าปรับได้ เป็นต้น

เปลี่ยนใจรับเงินกู้ดอกเบี้ย 3%

ขณะที่การกู้เงิน หลัง ครม.มีมติเห็นชอบ
ให้สามารถกู้เงินได้จากแหล่งเงินทุน
ทั้งในและต่างประเทศได้ ภายใต้กรอบ

วงเงิน 166,342.61 ล้านบาท ที่ประชุม
ไม่ได้หารือในเรื่องนี้ แต่ได้สอบถามไป
ยังกระทรวงการคลังแล้ว โดยข้อเสนอ
ที่คุยไว้กับจีน ทางนั้นยังเสนอดอกเบี้ย
เงินกู้ที่ 3% ต่อปี ปลอดดอกเบี้ย 5 ปีแรก
ระยะเวลาสัญญา 25 ปี

โดยฝั่งไทยสามารถรับภาระดอกเบี้ย
ได้แล้ว จากเดิมที่เคยยืนยันว่าดอกเบี้ย
ต้อง 2.6% ต่อปี เพราะมีหลายปัจจัยที่
ส่งผลให้ต้องพิจารณากันใหม่ แบ่งเป็น
ปัจจัยภายนอก โดยเฉพาะแหล่งเงินที่ไป
หามาได้ ซึ่งจีนอ้างว่ามีต้นทุนสูง เพราะ
เป็นการกู้เงินระหว่างประเทศ บวกกับ
ภาวะตลาดทุนโลกที่ผันผวนด้วย

ส่วนปัจจัยภายใน ก็มาจากการปรับ
อัตราดอกเบี้ยนโยบายของคณะกรรมการ
นโยบายการเงิน (กนง.) ที่ปรับขึ้น 0.25%
ต่อปีจาก 1.50% เป็นร้อยละ 1.75% ต่อปี
เมื่อช่วงปลายปีที่ผ่านมา สรุปแล้วคือ
ไทยรับเงินกู้จากจีนได้ ส่วนจะกู้เป็นสกุล
เงินใด ต้องดูเนื้องานก่อน ซึ่งกระทรวง
การคลังจะเป็นผู้ตัดสินใจ

นายอาคมกล่าวต่อว่า สำหรับการ
ดำเนินการในเฟสที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-
หนองคาย ระยะทางประมาณ 350

กม. อยู่ระหว่างการของบประมาณ
เพื่อศึกษา
ออกแบบ
จำนวน
779 ล้าน
บาท เสนอ
ให้สำนักงบ
ประมาณ
พิจารณา

โดยฝ่ายจีนจะเป็นที่ปรึกษาโครงการ
คาดว่าจะเสนอ ครม.ทันเฉพาะในส่วน

ได้ศึกษาความเป็นไปได้ก่อน

**อนุมัติอยุธยา-สระบุรี
เพิ่มโครงข่ายเชื่อม**

นอกจากนี้ที่ประชุมได้พิจารณา
ผลการดำเนินงานของคณะ
อนุกรรมการปรับปรุงระบบขนส่ง
สาธารณะต่าง ๆ เพื่อทำหน้าที่
เป็นระบบสนับสนุนผู้โดยสาร
ให้กับระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง
โดยเห็นชอบข้อเสนอพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในจังหวัด
พระนครศรีอยุธยา

ได้แก่ ขยายถนนงามเชตต์ ทางหลวง
3053 ทางหลวง 309 ทางหลวง 3477
ทางหลวง 356 ให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร
ก่อสร้างถนนจากถนนโรจนะเชื่อมเข้าไป
ด้านหลังสถานีรถไฟ ก่อสร้างสะพาน
คนเดินข้ามแม่น้ำป่าสักเชื่อมสถานีรถไฟ
กับตลาดเจ้าพรหม ก่อสร้างสถานีขนส่ง
ผู้โดยสารแห่งใหม่ พัฒนาท่าเทียบเรือ
ให้มีความมั่นคงแข็งแรง และปรับปรุง
รถโดยสารในเขตเมืองพร้อมปรับเส้นทาง
รถโดยสารให้มีความเหมาะสม

และเห็นชอบข้อเสนอพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งใน
จังหวัดสระบุรี ได้แก่ ก่อสร้างสะพาน
ข้ามแยกแก่งคอย แยกตาลเดี่ยว และ
แยกเสาไห้ ก่อสร้างอุโมงค์ข้ามทางรถไฟ
ขยายทางหลวง 362 ทางหลวง 3222
ทางหลวง 3034 ทางหลวง 3048
ทางหลวง 3188 ให้เป็นถนน 4 ช่อง
จราจร ก่อสร้างทางขนานทางหลวง 362
และก่อสร้างถนนเชื่อมศูนย์ราชการกับ
สถานีรถไฟสระบุรี