

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

คบหน้าไปอย่างช้า ๆ สำหรับรถไฟไทย-จีน โปรเจกต์ความร่วมมือของรัฐบาล 2 ประเทศ พัฒนารถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทยเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. ที่รัฐบาลคสช.ทุ่มทุนสร้าง 179,412 ล้านบาท ถ้านับจากวันแรกที่ทั้ง 2 รัฐบาลเซ็น MOC ร่วมกันเมื่อวันที่ 19 ธ.ค. 2557 ก็เดินทางมาได้ 4 ปี

ถ้านับจากเริ่มถมคันดินจากสถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. ที่ “กรมทางหลวง” รับหน้าเสื่อเนรมิตให้เมื่อวันที่ 30 ธ.ค. 2560 ก็เดินทางมาได้ 1 ปี ขณะนี้มีความก้าวหน้า 45% จะแล้วเสร็จในเดือน พ.ค. 2562 ล่าช้าจากแผนจะต้องเสร็จตั้งแต่เดือน ต.ค.ปีที่แล้ว

ส่วนงานก่อสร้างที่เหลืออีก 249.5 กม. ค่าก่อสร้างกว่า 1.1 แสนล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยกำลังทยอยกดปุ่มประมูล ตั้งเป้าจะให้ครบถ้วนทุกสัญญาภายในเดือน มิ.ย.-ก.ค.นี้ เพื่อเริ่มตอกเข็มก่อสร้างอย่างจริงจัง หวังให้แล้วเสร็จเปิดบริการภายในปี 2565

ถึงจะมีไทม์ไลน์ชัดเจน ก็ยังต้องลุ้นจะเปิดได้ตามเป้าหรือไม่

ในเมื่อมีเสียงสะท้อนจากรับเหมารายใหญ่ถึงรถไฟความเร็วสูงสายนี้ “ไม่ใช่งานหมู ๆ” เพราะการดีไซน์ของจีนไม่สอดคล้องกับวิธีการทำงานของผู้รับเหมาไทย

จึงทำให้การประมูลสัญญาที่ 2 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. วงเงิน 3,350.47 ล้านบาท เมื่อวันที่ 18 ธ.ค.ที่ผ่านมา ไม่คึกคักอย่างที่คิด

มี 5 ใ้รับเหมาตอบเข้าร่วมชิงเค้ก ไร้เงาขาใหญ่ มีเพียง “อิตาเลียนไทยฯ” แต่ก็พ่ายให้กับ “ซีวิล เอนจิเนียริง” รับเหมานอกตลาดที่เคาะราคาต่ำกว่าราคากลาง 7%

แม้การรถไฟฯจะได้ผู้เสนอราคาต่ำสุด แต่ยังไม่สามารถประกาศผลผู้ชนะอย่างเป็นทางการได้



ไฮสปีดไทย-จีน ประมูลปีนี้ ได้นั่งปีไหน

เนื่องจากตามระเบียบการประมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือ e-Bidding ไม่ได้ดูแค่ราคาต่ำสุดอย่างเดียว ต้องผ่านการพิจารณาทั้งคุณสมบัติและเทคนิคด้วย ถึงจะเซ็นสัญญาได้สะดวกโยธิน

ยังไม่รู้การรถไฟฯจะใช้เวลาเจียรไนอีกนานแค่ไหน เพราะผู้ที่เสนอราคาต่ำสุดเป็นรับเหมางานถนน ไม่ใช่โครงการรถไฟฟ้ามหานครกับตอนนี้มีบิ๊กรับเหมารวมตัวกันร้องเรื่องสเปกก่อสร้างที่จีนออกแบบไม่เหมาะกับวิธีการก่อสร้างของประเทศไทย ก็เป็นอีกประเด็นที่น่าจับตาวางจะส่งผลกระทบต่อประมูลงานให้ยึดเยื้อออกไปอีกหรือไม่

แหล่งข่าวจากการรถไฟฯอธิบายว่าการออกแบบรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนทางจีนออกแบบให้โครงสร้างมีอายุการใช้งานได้ถึง 100 ปี ไม่เหมือนไทยที่ส่วนใหญ่ออกแบบไว้ 50-70 ปี ทำให้สเปกและวิธีการทำงานต่างกัน

“โครงการนี้ใช้ระบบเทคโนโลยีของจีน ต้องยึดแบบและวิธีการก่อสร้างตามจีน ก็ต้องทำความเข้าใจกับผู้รับเหมาไทยว่าในทางเทคนิคแล้วสามารถดำเนินการได้” แหล่งข่าวกล่าว แม้จะเคลียร์ใจกับรับเหมาไทยได้

แต่งงานใหญ่ของการรถไฟฯในปีที่รออยู่ข้างหน้า ยังมีเรื่องการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง จนถึงขณะนี้ พ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดินยังไม่คลอด

โดยตลอดแนวมียเวนคืนที่ดิน 2,815 ไร่ วงเงิน 13,096 ล้านบาท งานใหญ่คือต้องย้ายท่อก๊าซ ปตท.ออกจากแนวเส้นทาง 40 กม.ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี ซึ่งจะต้องปรับแบบและขยับแนวใหม่

ขณะเดียวกันก็ต้องเจียจุฟงทางเงินจะตอบเชย์เยส ลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้งานระบบและซื้อขบวนรถจาก 3% เหลือ 2.3% อย่างที่ไทยหมยมนั้ไว้หรือไม่ เพราะเปิดโต๊ะเจรจากันมาหลายรอบยังเคาะไม่ลงตัวสักที

เมื่อดูภาพรวมความก้าวหน้าของ “รถไฟไทย-จีน” แล้ว นอกจากงานถมคันดินที่กำลังจะได้เห็นเป็นรูปธรรมในเร็ว ๆ นี้

งานส่วนอื่นที่เหลือยังอยู่ในกระบวนการ ซึ่งมีแนวโน้มจะต้องใช้เวลาในการดำเนินการกว่าทุกอย่างจะฉลุย

รถลันถุภษเปิดหวูดยังเป็นปี 2565 หรือจะขยับไปปี 2566 ปี 2567