



เอาอยู่มั๊ย 1.79 แสนล้าน งบฯสร้าง 'รถไฟไทย-จีน'

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

1 -7-9-4-1-3

ไม่ใช่เลขเด็ด แต่เป็นเม็ดเงินลงทุนรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร ที่ปัจจุบันเรียกกันติดปากว่า "รถไฟไทย-จีน"

เนื่องจากเป็นโปรเจกต์ความร่วมมือของสองประเทศสองรัฐบาล ระหว่างไทยกับจีน

ที่จดปากกลางนามในบันทึกความเข้าใจ หรือ MOU เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 ปักธงเดินหน้ารถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทย ที่เมดอินไชน่า

หลัง MOU ไทยเจรจากับจีนอยู่แรมปี ให้ร่วมลงขันเป็นหุ้นส่วนผลักดันโครงการ แต่คว้าน้ำเหลว

จนเป็นไฟต์บังคับให้ "รัฐบาลทหาร" ประกาศกร้าวรัฐบาลไทยจะสร้างรถไฟความเร็วสูงสายแรกนี้เองทั้งหมด

แต่ยังคงรูปแบบของโครงการเป็นการดำเนินการแบบรัฐต่อรัฐ หรือ G to G เพื่อรักษาความสัมพันธ์ของสองประเทศที่มีต่อกันมายาวนานกว่า 4 ทศวรรษ

โครงการผ่านการพิจารณาจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 ภายใต้กรอบวงเงินลงทุน 179,413 ล้านบาท

มีกระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพ และการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบโครงการ

แบ่งการดำเนินการ 2 สัญญา ฝ่ายไทยรับภาระการลงทุน และดำเนินการก่อสร้างงานโยธา

ขณะที่ฝ่ายจีนรับผิดชอบการออกแบบรายละเอียดงานโยธา ควบคุมการก่อสร้าง ออกแบบและก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบควบคุมการเดินรถ

ในรายละเอียดของมติคณะรัฐมนตรีมีกำหนดวันเปิดบริการไว้ในปี 2564

แต่ถึงขณะนี้ไทยได้ถูกขยับปรับใหม่ ตามความพร้อมของโครงการ หลังการเดินหน้าโครงการไม่ราบรื่นดังหวัง

กำหนดการใหม่ จะสร้างเสร็จปี 2564 พร้อมเปิดบริการปลายปี 2566 ส่วนจะหลุดเป้าอีกหรือไม่ ยังต้องลุ้น

ตอนนี้สถานะงานก่อสร้าง สัญญาแรกระยะทาง 3.5 กิโลเมตร จากสถานีกลางดง-ปางอโศก ซึ่งกรมทางหลวงรับผิดชอบการให้ มีผลงานก้าวหน้า 48%

ยังล่าช้าข้ามปี เลื่อนจากเดิมเดือนตุลาคมปีที่แล้ว ขยับเป็นภายในเดือนเมษายนที่ผ่านมา ล่าสุด ปักหมุดเป็นเดือนกันยายนที่จะถึงนี้

งานสัญญาที่ 2 ระยะทาง 11 กิโลเมตร สร้างจากสีคิ้ว-กุดจิก เพิ่งแจ้งให้ผู้รับเหมาเริ่มงานเมื่อสิ้นเดือนเมษายนตามแผนจะเสร็จไตรมาส 3 ของปี 2563

ส่วนงานก่อสร้างอีก 238.5 กิโลเมตร กำลังทยอยเปิดประมูล ซึ่งการรถไฟฯ ยืนยันจะได้รับเหมาก่อสร้างและเริ่มงานทุกสัญญาในเดือนกันยายน-ตุลาคมนี้ มีกำหนดสร้างเสร็จไตรมาส 2 ของปี 2565 ถ้าไม่ใช่ราคาคุย ก็ดูเหมือนทุกอย่างจะฉลุย

นอกจากไทม์ไลน์ที่ยังไม่นิ่ง เม็ดเงินลงทุนโครงการ ก็ตกอยู่ในสภาวะมีแนวโน้มจะบานปลายเช่นกัน ถ้าคุมเงินออกแบบไม่อยู่

เพราะมีเงื่อนไขที่ปรับเปลี่ยน ทั้งจากการปรับรูปแบบก่อสร้างงานบางพื้นที่จากเดิมเป็นโครงสร้างทางรถไฟแบบ "ใช้หินโรยทาง" เป็นแบบ "คอนกรีต" แทน ทำให้ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นประมาณ 3,000-4,000 ล้านบาท

ยังมีเรื่องการเปลี่ยนระบบเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง ที่ 3 ปีที่แล้ว กำหนดเป็นรุ่น "เหอเสี" ราคาขบวนละ 700-800 ล้านบาท เป็นรุ่นใหม่ ชื่อ "ฟูชิงเห่า" ทำให้ราคาต่อขบวนอัพขึ้นอยู่ที่ขบวนละ 1,200 ล้านบาท

แม้จีนจะยอมลดราคาให้เหลือขบวนละ 1,166 ล้านบาท แต่เมื่อซื้อ 6 ขบวน สนราคาโดยรวมแล้ว ยังสูงกว่ากรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ 2,520 ล้านบาท จาก 4,480 ล้านบาท เป็น 7,000 ล้านบาท

นี่เป็นเพียงบางส่วนที่ปรากฏ ยังไม่รู้ว่างานก่อสร้างที่ยังเหลือกว่า 200 กิโลเมตร ที่จีนกำลังออกแบบรายละเอียด จะมีแก้หรือปรับแบบอะไรอีกหรือไม่

ถึงการรถไฟฯจะการันตี งบฯที่ปรับเพิ่มจะไม่เกินกรอบ 179,413 ล้านบาท

โดยประเมินจากผลประโยชน์ 2 สัญญาที่รับเหมาแข่งดัมพ์ราคากัน 13-20%

เลยมีความคาดหวังว่า งานประมูลอีก 10 สัญญาที่เหลือ ผู้รับเหมาจะแข่งกันราคากันสนั่น จนสามารถประหยัดค่าก่อสร้าง มาถัวเฉลี่ยค่างานระบบที่เพิ่มขึ้น และทำให้เงินลงทุนโครงการไม่เกินจากกรอบที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

ก็ขอเอาใจช่วยการรถไฟฯกับสมมุติฐานหวังเฟิงน้ำบ่อหน้า

แม้จะไม่รู้ว่าสุดท้ายจะออกหัวหรือก้อย