

# รฟท.เร่งเคลียร์ 2 สัญญา 'รถไฟไทย-จีน' หวั่นเข้าพื้นที่ล่าช้า

**S** พท. จ่อลงนามรถไฟไทย-จีน เพิ่ม 6 สัญญา ภายในเดือน ม.ค. 64 ขณะที่ สัญญา 3-1 เตรียม

ขงบอร์ดรฟท.เคาะผลประมูลรอบ 2 ส่วนสัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ลุยปรับแบบช่วงสถานีอยุธยา เหตุใช้ต่อม่อร่วมไฮสปีด 3 สนามบิน

ล่าช้ามานานสำหรับ ทุ่มทรัพย์ใหญ่รถไฟไทย-จีน หรือ โครงการความร่วมมือระหว่าง รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชน

## ส่ง 14 สัญญา ไฮสปีดไทย-จีน

จำนวน 14 สัญญา

- สัญญา 1-1 ช่วงกลางคอง-ปางอโศก 3.5 กม. วงเงินกว่า 100 ล้านบาท กรมทางหลวงก่อสร้างแล้วเสร็จ
- สัญญา 2-1 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. วงเงิน 3,114 ล้านบาท ชีวล ก่อสร้างช้ากว่าแผนงาน 47.98% (คิดโควิด 19)

เฟสแรก  
กรุงเทพ-โคราช  
253 กม.  
วงเงิน 179,413 ล้านบาท  
เปิดให้บริการ ปี 2568  
จาก ปี 2566

### สรุป

- สัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง 15.21 กม. ราคาถาง 18,000 ล้านบาท ติดปัญหาต่อม่อร่วมไฮสปีด เชื่อม 3 สนามบิน

เซ็นแล้ว 5 สัญญา  
วงเงิน 40,275 ล้านบาท

1. สัญญา 3-2 งานอุโมงค์ช่วงมวกเหล็ก-ลำตะคอง 12.23 กม. แนวรื้อค้นพัฒนาการ วงเงิน 4,279 ล้านบาท
2. สัญญา 3-3 ช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง 21.6 กม. กรุงเทพมหานคร วงเงิน 9,838 ล้านบาท
3. สัญญา 3-4 ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด 37.45 กม. บีเอ็นพี วงเงิน 9,848 ล้านบาท
4. สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา 12.38 กม. กิจการร่วมค้า SPTK วงเงิน 7,750 ล้านบาท
5. สัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย 12.99 กม. ชีวล เอ็นจิเนียริง วงเงิน 8,560 ล้านบาท

ที่มา: "ฐานเศรษฐกิจ" รวบรวม

จีน ในการพัฒนาระบบรถไฟ ความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) ระยะทาง 253 กม. วงเงิน 179,413 ล้านบาท ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ตามแผนต้องก่อสร้างแล้วเสร็จ

และเปิดให้บริการเชื่อมโยงรถไฟลาว-จีน และไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) เขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกภายในปี 2566

ด้วยอุปสรรครอบด้าน ทั้งการก่อสร้างไม่เป็นไปตามแผน เกิดสถานการณ์โควิด-19 การฟ้องร้องอุทธรณ์เกิดจากความไม่ชอบมาพากล ในสัญญา 3-1 ที่ผู้เสนอราคาต่ำสุด อย่าง "บีพีเอ็นพี" กลับถูกกรรมการจับแพะพิฆาต แต่ในที่สุดแล้ว จ่อพลิกกลับมาเป็นฝ่ายชนะชนะความเคลื่อนไหวของ 5 สัญญา ระยะทาง 96.65 กิโลเมตร มูลค่ากว่า 40,000 ล้านบาท ล่าสุดได้ลงนามในสัญญาส่งผลให้ผู้รับเหมาสามารถลงพื้นที่ก่อสร้างได้ ส่วนที่เหลือ 6 สัญญา 119.91 กิโลเมตร 55,361.16 ล้านบาท คาดว่าต้นปี 2564 ได้เห็นความคืบหน้าของเครื่องจักรและแรงงานในพื้นที่ ส่วนอีก 1 สัญญาช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง 15 กิโลเมตร เกิดปัญหาทับซ้อนเส้นทางไฮสปีดอีอีซี ต้องเร่งเคลียร์พื้นที่ ก่อนเปิดประมูล ทั้งนี้ประเมินว่าจะเกิดการแข่งขันชิงงานกันอย่างดุเดือด โดยเฉพาะค่ายใหญ่

รายงานข่าวจากจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่า หลังลงนามสัญญาทั้ง 5 สัญญา แล้วเสร็จ จากนั้นจะเริ่มมอบหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (NTP) ภายในเดือนมกราคม 2564 เนื่องจากต้องรอฟระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ซึ่ง

**คลังลงนามทั้ง 5 สัญญาแล้ว จากนั้น จะเริ่มมอบหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (NTP) ภายใน ม.ค.2564**

**เตรียมเซ็นอีก 6 สัญญา ม.ค.64**

1. สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร 21.8 กม. กิจการร่วมค้า ซีโนไฮโดร, สหการวิศวกรรม, กิพากร วงเงิน **8,626.8** ล้านบาท
2. สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ 23 กม. กิจการร่วมค้าบริษัท ไซน่าสคก, เนวรัตน์ พัฒนาการ, เอ.เอส.เอสไฮซีเอท วงเงิน **11,525.36** ล้านบาท
3. สัญญา 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย ITD วงเงิน **6,573** ล้านบาท
4. สัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว 13.3 กม. ITD วงเงิน **9,913** ล้านบาท
5. สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี 31.6 กม. ยูนิค เอ็มจีเนียร์ริง วงเงิน **9,429** ล้านบาท
6. สัญญา 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และ ปางอโศก-บันไดม้า ระยะทางรวม 30.21 กม. บีพีเอ็นพี ผู้เสนอราคาต่ำสุด **9,330** ล้านบาท (ยื่นอุทธรณ์) รอบอัตรรฟท.จีวาร์สอู 2

จะครบกำหนดภายในเดือนธันวาคม 2563 โดยใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 36 เดือน หรือ 3 ปี คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการภายในปี 2568

นอกจากนี้ ยังเตรียมลงนามเพิ่มเติมอีก 6 สัญญา ต่อเนื่องประกอบด้วย สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กม. วงเงิน 8,626 ล้านบาท สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23 กม. วงเงิน 11,525 ล้านบาท สัญญา 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย วงเงิน 6,573 ล้านบาท สัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.30 กม. วงเงิน 9,913 ล้านบาท และสัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กม. วงเงิน 9,429 ล้านบาท เบื้องต้นผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. โดยจะเร่งลงนามสัญญาให้ทันภายในเดือนมกราคม 2564

ส่วนอีก 1 สัญญา คือ สัญญา 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดงและช่วงปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30.21 กม. วงเงิน 11,386 ล้านบาท ที่จะลงนามสัญญาพร้อมกับอีก 5 สัญญา ภายในเดือนมกราคม 2564 นั้น ขณะนี้ยังติดปัญหากรณีที่รฟท. ประกาศให้กลุ่มบริษัทอิตาเลียน ดิเวลล็อปเม้นท์ ITD ที่จับมือพันธมิตรจีน ชนะประมูลสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ในสัญญาที่ 3-1 ทั้งที่ข้อเท็จจริงไม่ใช่ราคาที่ต่ำสุดในการประกวดทางอิเล็กทรอนิกส์ แต่กลุ่มที่เสนอราคาต่ำสุดคือกลุ่มบริษัท นากาก่อสร้าง จำกัด

ยื่นซองประกวดราคาในนามบริษัท บีพีเอ็นพี จำกัด ได้เสนอราคาที่ต่ำสุดจริง

แต่ในการยื่นเอกสารเพื่อพิจารณาไม่มีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในเอกสารเชิญชวนประกวดราคา ทำให้มีการยื่นอุทธรณ์ต่อกรมบัญชีกลาง ซึ่งหลังจากนี้จะต้องเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. พิจารณาผลการประกวดราคาอีกครั้งในกรณีที่บริษัทที่เสนอราคาต่ำสุดในการประมูลครั้งนี้

ทั้งนี้สัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม. วงเงิน 18,000 ล้านบาท อยู่ระหว่างการปรับแบบสถานีช่วงอยุธยา เนื่องจากต้องใช้โครงสร้างตอม่อร่วมกับโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ซึ่งต้องดูรายละเอียดร่วมกับไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน ขณะเดียวกันจากที่ทราบข้อมูลของไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน คาดว่าอาจจะเข้าพื้นที่ได้ล่าช้า ซึ่งจะต้องดูแผนงานของรถไฟไทย-จีนด้วยเพื่อให้สอดคล้องกับสัญญา 2-3 ที่จะต้องวางระบบราง หากได้ข้อยุติจะเริ่มประกาศประกวดราคาโดยเร็ว คาดว่าจะลงนามสัญญาหลังจากที่ลงนามทั้ง 6 สัญญา เสร็จสิ้น ●