

# แกะปมงบแสนล้าน 'สายสีแดง'

## บิ๊กโปรเจกต์ 'ยิ่งสร้าง ยิ่งช้า งบยิ่งบาน'

### การปรับกรอบวงเงินสายสีแดงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน



ใช้เวลาสร้างนานถึง 13 ปี “รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง” ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 41 กม. ถือเป็นโปรเจกต์ทุบสถิติที่ใช้เงินก่อสร้างบานตะไท จากการปรับกรอบวงเงินถึง 5 ครั้ง ล่าสุดกำลังจะมีครั้งที่ 6 ตามมาเร็ว ๆ นี้ จากกรอบเดิมที่คณะกรรมการ (กรม.) วันที่ 22 พ.ค. 2550 อนุมัติ 52,220 ล้านบาท รวมเป็นเงินถึง 104,295 ล้านบาท (ดูกราฟิก)

#### ผ่านมือหลายรัฐบาล

การปรับวงเงินลงทุนได้ผ่านการพิจารณาจากหลายรัฐบาล ตั้งแต่ “รัฐบาลประชาธิปัตย์” จนถึง “รัฐบาลประยุทธ์” ทำให้ต้องปรับเปลี่ยนปรับเนื้องานใหม่ตลอดเวลา ทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงที่จอดรถชั้นใต้ดิน เพิ่มสถานี ชี้อชบวนรถเพิ่ม

แต่ขบก่อนใหญ่มาจากการที่ผู้รับเหมาโยธาและงานระบบเสนอวงเงินเกินกรอบราคากลาง รวมถึงนโยบายทางการเมืองที่โหมลงทุนรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้ต้องปรับแบบ “สถานีกลางบางซื่อ” รวมถึงโครงสร้างทางวิ่ง

ผลจากการขยับกรอบวงเงิน 5 ครั้ง ทำให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้งานและเงินเพิ่มโดยปริยาย ตัวเลขล่าสุดสัญญาที่ 1 งานสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง วงเงินอยู่ที่ 34,142 ล้านบาท มีกลุ่มกิจการร่วมค้า SU ประกอบด้วย บมจ.ซิโน-ไทยฯ และ บมจ.ยูนิคฯ เป็นผู้ก่อสร้าง

สัญญาที่ 2 งานโครงสร้างทางวิ่งยกระดับและระดับพื้น งานสถานี 8 แห่ง และถนนเลียบทางรถไฟ ถนนทางข้ามไซด์ก่อสร้างของ บมจ.อิตาเลียนไทยฯ วงเงินอยู่ที่ 24,587 ล้านบาท และสัญญาที่ 3 งานระบบไฟฟ้า เครื่องกล และจัดหาตู้

# ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij  
Circulation: 120,000  
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/บทนำ

วันที่: พุธที่ 22 - อาทิตย์ 25 ตุลาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5299

หน้า: 2(กลาง)

Col.Inch: 101.47 Ad Value: 136,984.50

PRValue (x3): 410,953.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เกาะปมงบแสนล้าน 'สายสีแดง' บีบโปรเจ็ท 'ยิ่งสร้าง ยิ่งช้า งบยิ่งบาน'

รถไฟฟ้า มีกลุ่มมิตรชุปซิ-ฮิตาชิ-สุมิโตโม จากญี่ปุ่น เป็น  
ผู้ดำเนินการ วงเงินอยู่ที่ 32,399 ล้านบาท

ซึ่งการปรับกรอบวงเงินครั้งที่ 6 อีกประมาณ 10,345 ล้านบาท  
นั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กำลังขอ ครม.อนุมัติ  
ปรับเพิ่มกว่า 200 รายการ เช่น งานที่เปลี่ยนแปลงของสัญญา  
ที่ 1 วงเงิน 5,566 ล้านบาท สัญญาที่ 2 วงเงิน 265 ล้านบาท  
สัญญาที่ 3 วงเงิน 3,117 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาคุมงาน  
154 ล้านบาท ค่าที่ปรึกษาบริหารโครงการ 106 ล้านบาท และ  
ค่าเพื่อเหลือเพื่อขาดอีก 1,134 ล้านบาท

## หวั่นค่าโง่ซ้ำซาก

ล่าสุด "ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" รมว.คมนาคม ตั้งคณะทำงาน  
ตรวจสอบข้อเท็จจริงมี "ชยธรรม์ พรหมศร" ปลัดคมนาคม  
เป็นประธาน เพื่อ "รีเช็ก" เนื่องจากที่บ้านปลาย ว่าเป็นไปตาม  
ระเบียบและกฎหมายหรือไม่

และใครเป็นผู้มีอำนาจสั่งการ เพื่อไม่ให้เป็นข้อพิพาท  
หรือค่าโง่ภายหลัง เมื่อพลิกดูงานที่เพิ่มขึ้น เป็นแบบเบียด  
หัวแตก ตั้งแต่องานเล็กยันงานใหญ่ ปัจจุบันได้ตีกลับข้อมูลให้  
ร.ฟ.ท.เร่งทบทวน หลังตัวเลขไม่ตรงจากที่เสนอขอปรับ  
ก่อนหน้านี้

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า ร.ฟ.ท.นำข้อมูล  
มาเสนอใหม่ ว่าสุดท้ายค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นเท่าไรแน่ เนื่องจาก  
ข้อมูลล่าสุดที่ส่งให้พิจารณาคนละตัวเลขกับที่เสนอมาในตอน  
แรก พร้อมสั่งการให้เสนอรายละเอียดกลับมาพิจารณาอีกครั้ง

ที่ประชุมตั้ง 3 คณะทำงานคือด้านกฎหมาย ด้านเทคนิค  
และด้านแหล่งเงิน เพื่อพิจารณาให้ครอบคลุมก่อนเข้า ครม.

คณะทำงานให้ ร.ฟ.ท.ทำข้อมูลสรุปรายละเอียดงานก่อสร้าง  
เพิ่มเติม ที่มีมูลค่าเกิน 15% /ตรวจสอบมติบอร์ด/ ตรวจสอบ  
การออกคำสั่ง/ให้ฝ่ายกฎหมาย ร.ฟ.ท.ตีความเรื่องค่างาน

"ร.ฟ.ท.ให้รับเหมาสร้างไปก่อน ทั้งที่เงินยังไม่ได้ ต้องแจกเพราะ  
งบบฯเพิ่มมา 5 ครั้งแล้ว โดยเน้นย้ำให้ทำตามขั้นตอนอย่างถูกต้อง  
และผู้อนุมัติมีอำนาจหรือไม่" แหล่งข่าวกล่าวและว่า

ส่วนการเดินทางจะเปิดบริการปี 2564 ได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับ  
นโยบายกระทรวงคมนาคม เพราะปัญหาเกี่ยวโยงกันหมด

แล้วระหว่างที่รอสรุป เมื่อ 15 ต.ค. 2563 บอร์ด ร.ฟ.ท.อนุมัติ  
ปรับกรอบวงเงินลงทุนอีก 3,143 ล้านบาท จากภาวะภาษีมูลค่า  
เพิ่ม ภาษีนำเข้า และอัตราแลกเปลี่ยน ทำให้วงเงินรวมของ  
โครงการขยับมาที่ 97,093 ล้านบาท

ซึ่งเป็นการปรับเล็ก ยังไม่รวมก้อนใหญ่อีก 10,345 ล้านบาท

## โทม์ไลน์ยังไม่นิ่ง

"ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม  
กล่าวกับ "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ยังไม่เห็นมติบอร์ด ร.ฟ.ท.ที่  
เพิ่มงบสายสีแดงไป 3,143 ล้านบาท แต่การเพิ่มกรอบวงเงิน  
จากภาวะภาษีและอัตราแลกเปลี่ยนเป็นเรื่องปกติ ส่วนวันเวลา  
เปิดให้บริการ พ.ย. 2564 ตามที่ ร.ฟ.ท.กำหนด "ยังไม่อยาก  
ยืนยัน" เพราะปัญหาค่างานพิเศษที่เพิ่มมา 10,345 ล้านบาท  
ยังสรุปกันไม่ได้

ขณะนี้ได้หารือร่วมกันระหว่าง สำนักงานนโยบายและ  
แผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร.ฟ.ท. และ กรมการ  
ขนส่งทางราง ร่วมกับ สำนักงานอัยการสูงสุด ถึงระเบียบ  
และข้อกำหนด โดยเฉพาะประเด็นการขอเปิดให้บริการไป  
ก่อนระหว่างรอสรุปอำนาจในการสั่งงาน ว่าเป็นอำนาจของ  
ผู้ใดบ้าง และกระทำได้หรือไม่ เนื่องจากการเปิดให้บริการ  
ในระหว่างที่ยังจ่ายค่างานที่เพิ่มขึ้น เสี่ยงที่จะถูกเอกชนฟ้อง  
เรียกค่าเสียหายได้ จึงยังไม่อยากยืนยันว่าจะเปิดให้บริการ  
ในปี 2564 ได้หรือไม่

## ร.ฟ.ท.ย้ำหมดออกวิ่ง พ.ย. 64

"เราพยายามจะเปิดเดินรถในปี 2564 เพราะจะเดินรถ  
ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สร้างเสร็จมา 8 ปีด้วย แต่เพราะรองาน  
ระบบและซื้อรถทำให้การเปิดใช้ล่าช้า" แหล่งข่าวกล่าวและว่า

สำหรับการเดินรถให้บริษัทลูกคือ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.  
จำกัด จะมาเป็นผู้เดินรถให้เป็นการชั่วคราว 2-3 ปี ช่วง  
เปลี่ยนถ่ายไปสู่การเปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน PPP ตาม  
ที่กระทรวงคมนาคมมีนโยบาย เพื่อให้เอกชนมารับภาระค่า  
ก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นและสร้างส่วนต่อขยายให้อีก 4 เส้นทาง  
รวม 67,575.37 ล้านบาท ได้แก่ 1.รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ 2.ช่วง  
ตลิ่งชัน-ศาลายา 3.ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และ 4.Missing Link  
ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และบางซื่อ-หัวลำโพง  
แลกกับรับสัมปทานเดินรถ 30-50 ปี

## เป็นความท้าทายอีกระลอกใหญ่ของปี 2563