

รถไฟไทย-จีนสะดุดโควิด 4สัญญาเลื่อนเข้าพื้นที่ก่อสร้าง

รถไฟไทย-จีนสะดุดโควิด 4สัญญาเลื่อนเข้าพื้นที่ก่อสร้าง

ผู้จัดการรายวัน360° - บอร์ด รฟท. เคารพยเวลาสัญญาที่ปรึกษาบริหารโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน อีก 2 ปี โดยไม่เพิ่มค่าจ้าง เพื่อให้สอดคล้องกับงานระบบ 2.3 ส่วนผลกระทบโควิด-19 ห้ามเคลื่อนย้ายแรงงาน ทำ 4 สัญญา ต้องชะลอเข้าพื้นที่ เลื่อน NTP ไปต้นปี 65

อ่านต่อหน้า | 3

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่าที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. เมื่อวันที่ 21 ก.ค.ที่ผ่านมา ได้มีมติอนุมัติขยายเวลาทำการตามสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ ควบคุมงานออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟ และรับรองความปลอดภัยของระบบรถไฟ โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) ระยะทาง 253 กิโลเมตร (กม.) เป็นการขยายเวลาสัญญา โดยไม่มีการเพิ่มวงเงินค่าจ้างใดๆ เพื่อให้การทำงานของที่ปรึกษาสอดคล้องกับงานสัญญา 2.3 (งานระบบรางระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร) เนื่องจากสัญญา 2.3 มีการลงนามล่าช้า

แหล่งข่าวจาก รฟท. กล่าวว่า สัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการควบคุมงานออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟ และรับรองความปลอดภัยของระบบรถไฟ ไทย-จีน (PMSC) วงเงินประมาณ 1,200 ล้านบาท ระยะเวลาสัญญา 60 เดือน โดย

จะขยายระยะเวลาออกไปเป็น 85 เดือน หรือจะสิ้นสุดสัญญาว่าจ้างประมาณเดือน เม.ย.2569 โดยไม่มีการปรับเพิ่มวงเงินค่าจ้าง

“รฟท.ได้ทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMSC) ซึ่งเป็นบริษัทไทย เพื่อช่วย รฟท. ในเรื่องการบริหารโครงการ ซึ่งเป็นคนละส่วนกับสัญญา 2.1 งานออกแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา สัญญา 2.2 งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา สัญญา 2.3 งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ที่ทำสัญญากับทางจีน”

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า การก่อสร้างงานโยธารถไฟไทย-จีน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 250.77 กม. วงเงินลงทุน 179,412.21 ล้านบาท จำนวน 14 สัญญานั้น ลงนามสัญญาไปแล้ว 11 สัญญา ก่อสร้างเสร็จแล้ว 1 สัญญา คือ สัญญา 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก อยู่ระหว่างก่อสร้าง 6 สัญญา โดยการก่อสร้างจนถึงวันที่ 30 มิ.ย.2564 มีความคืบหน้าดังนี้

สัญญา 2-1 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. วงเงิน 3,114.98 ล้านบาท มีบจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริง เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 64.93%, สัญญาที่ 3-2 อุโมงค์

มวกเหล็กและลำตะคอง ระยะทาง 12.23 กม. วงเงิน 4,279 ล้านบาท มี บมจ.เนวาร์ตน์ พัฒนาการ เป็นผู้ก่อสร้างคืบหน้า 0.056%, สัญญา 3-3 ช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง ระยะทาง 21.6 กม. วงเงิน 9,838 ล้านบาท มี บมจ.เอ็นอีเอ็นเออร์และอุตสาหกรรม เป็นผู้ก่อสร้างคืบหน้า 0.10%

สัญญา 3-4 ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กม. วงเงิน 9,848 ล้านบาท มี บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ เป็นผู้ก่อสร้างคืบหน้า 1.74%, สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 12.38 กม. วงเงิน 7,750 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า SPTK (นาก่อสร้าง ร่วมกับรับเหมาประเทศมาเลเซีย) เป็นผู้ก่อสร้าง คืบหน้า 0.259%, สัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง 12.99 กม. วงเงิน 8,560 ล้านบาท มี บจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริง เป็นผู้ก่อสร้างคืบหน้า 0.79%

ส่วนอีก 4 สัญญา ที่มีการลงนามแล้ว และอยู่ระหว่างการเตรียมพื้นที่ เพื่อส่ง มอบและออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed : NTP) นั้น เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 มีการห้ามเคลื่อนย้ายแรงงาน ทำให้ต้องปรับแผนงาน และเลื่อนการเข้าพื้นที่ก่อสร้างออกไป โดยคาดว่าจะ

จะออก NTP เริ่มงานได้ช่วงต้นปี 2565

โดย 3 สัญญาที่ลงนามเมื่อวันที่ 29 มี.ค.2564 ได้แก่สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23 กม. วงเงิน 11,525 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า CAN (บจ.เอ.เอส.เอส.ไฮดรอลิก เอ็นจิเนียริง (1964), บมจ. เนาวรัตน์พัฒนาการ และบริษัท ไชน่า สเตท คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง คอร์ปอเรชั่น ลิมิเต็ด) เป็นผู้ออกสร้าง, สัญญา 4-4 งานศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรอกน้อย วงเงิน 6,573 ล้านบาท มี บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ เป็นผู้ออกสร้าง, สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กม. วงเงิน 9,428 ล้านบาท มี บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น เป็นผู้ออกสร้าง และลงนามเมื่อวันที่ 5 ก.ค. 2564 อีก 1 สัญญา คือ สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร วงเงิน 10,570 ล้านบาท มี บมจ.บริษัทยูนิค เป็นผู้รับเหมา

ทั้งนี้ การก่อสร้างรถไฟไทย-จีน ส่วนใหญ่อยู่นอกเมือง นอกเขตชุมชน จึงไม่ได้รับผลกระทบ จากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ดังนั้น งานที่ก่อสร้างอยู่ ยังดำเนินการไปตามแผน ส่วนสัญญาที่เพิ่งลงนาม ต้องชะลอเริ่มงาน เพราะติดเรื่องเคลื่อนย้ายแรงงาน อย่างไรก็ดีตาม หลังจากนี้ คงจะต้องมีการปรับใหม่ไลน์แผนงานโครงการในภาพรวมใหม่ทั้งหมด เนื่องจากงานโยธาไม่เป็นไปตามแผนงานเดิม จากผลกระทบต่างๆ และยังเหลืออีก 3 สัญญาที่ยังไม่ได้ลงนาม

สำหรับช่วงเส้นทางผ่านพื้นที่มรดกโลก พระนครศรีอยุธยา ซึ่ง รพท. จะศึกษาเรื่อง HIA (Heritage Impact Assessment) ผลกระทบมรดกวัฒนธรรมนั้น ขณะนี้ได้จัดทำร่าง TOR และหารือกับกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ผู้แทนยูเนสโกในไทยแล้ว อยู่ระหว่างส่งหารือผู้เชี่ยวชาญของยูเนสโก หากไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม รพท. จะเร่งจัดซื้อจัดจ้างศึกษา HIA ต่อไปโดยวงเงินว่าจ้างราว 50 ล้านบาท ระยะเวลาศึกษา 180 วัน .