

# เทียบไหมโลนไฮสปีดเทรน2โปรเจกต์ รถไฟไทย-จีนสร้างฟันหลอ-CPลุยเปิดหน้าดินต.ด.

## ไหมโลนรถไฟความเร็วสูง 2 สายแรก ของประเทศไทย

**รถไฟไทย-จีน**

กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 253 กม.

ลงทุน 179,413 ล้านบาท



|                                                      |                                                 |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| วันที่ 19 ธ.ค. 2557                                  | รัฐบาลไทย MOU รัฐบาลจีน                         |
| วันที่ 19 ธ.ค. 2558                                  | ทำพิธีเริ่มต้นโครงการที่เชียงรากน้อย            |
| วันที่ 23 มี.ค. 2559                                 | ได้ข้อสรุปเป็นความเร็วสูง 250 กม./ชม.           |
| แบ่งการก่อสร้าง 14 สัญญา                             |                                                 |
| วันที่ 21 ธ.ค. 2560                                  | ทำพิธีเริ่มโครงการที่มอหลักหิน                  |
| มี.ค. 2561                                           | สร้างช่วงกลางดง-ปางอโศก 3.5 กม.                 |
| วันที่ 6 มี.ค. 2562                                  | สร้างช่วงสีคิ้ว-กุดจิก 11 กม.                   |
| วันที่ 28 ต.ค. 2563                                  | เซ็นซื้อระบบจีน 50,633 ล้านบาท                  |
| วันที่ 26 พ.ย. 2563                                  | เซ็นงานโยธา 5 สัญญา 40,275 ล้านบาท              |
| วันที่ 26 ม.ค. 2564                                  | สร้างช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และกุดจิก-โคกกรวด-โคราช |
| วันที่ 19 ก.พ. 2564                                  | สร้างช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง และสระบุรี-แก่งคอย    |
| วันที่ 19 เม.ย. 2564                                 | สร้างอุโมงค์มวกเหล็ก-ลำตะคอง                    |
| รองรับแบบ 2 สัญญา รอเซ็น 4 สัญญา รอศาลตัดสิน 1 สัญญา |                                                 |
| ปี 2568                                              | เปิดบริการ                                      |

**รถไฟความเร็วสูง CP**

ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา 220 กม.

ลงทุน 224,544 ล้านบาท



|                     |                                                        |
|---------------------|--------------------------------------------------------|
| วันที่ 24 ต.ค. 2562 | เซ็นสัญญา สัมปทาน 50 ปี                                |
| มี.ค.-พ.ค. 2564     | เร่งรื้อย้าย+เวนคืนที่ดิน                              |
| ต.ค. 2564           | รับมอบแอร์พอร์ตลิงก์ และพื้นที่ช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา |
| วันที่ 25 ต.ค. 2564 | เปิดบริการแอร์พอร์ตลิงก์                               |
| ปี 2565             | เริ่มงานก่อสร้างเฟสแรก                                 |
| ปี 2566             | รับมอบพื้นที่ช่วงพญาไท-ดอนเมือง                        |
| ปี 2567             | นำเข้าระบบรถไฟความเร็วสูง                              |
| ปี 2568             | ทดสอบระบบ                                              |
| ปี 2569             | เปิดบริการช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา                      |
| ปี 2570             | เปิดบริการช่วงพญาไท-ดอนเมือง                           |

ที่มา : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

รีวิว 2 โปรเจกต์รถไฟความเร็วสูง ประเทศไทย สายไทย-จีน กทม.-โคราช ร.ฟ.ท.เดินหน้าสร้างแบบฟันหลอ ติดบมรดกโลก รอศาลปกครอง พิจารณาร้องผลประมูล ออกหนังสือ เริ่มงานเพิ่ม 4 สัญญาจากภาชี-โคราช ส่อลากยาวช่วงดอนเมือง-บางซื่อ จุดทับซ้อนไฮสปีด ซี.พี. เตรียมเซ็น ปิดจ๊อบ 4 สัญญา กว่า 3.6 หมื่นล้าน

กัณฑ์ยืนเป้าเปิดปี'68 ส่วนไฮสปีด เชื่อม 3 สนามบิน รอ ครม.เคาะค่า เว้นคืนเพิ่ม 2.1 พันล้าน เร่งส่งมอบ เฟสแรก "สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา" ปีนี้ เร่งให้เสร็จ 5 ปี

แหล่งข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ภาพรวมของโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

ระยะทาง 253 กม. วงเงิน 179,413 ล้านบาท (รถไฟไทย-จีน) แบ่งสร้าง 14 สัญญา ขณะนี้ ได้ผู้รับเหมาแล้ว 13 สัญญา ยังเหลือ ประมูลช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม. กว่า 10,000 ล้านบาท รอปรับแบบร่วมกับรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบินของกลุ่ม ซี.พี.

"ร.ฟ.ท.ต้องการจะนำงานมาสร้างเอง แต่ปลัดคมนาคมไม่อยากให้แก้ไขใน

|                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>ประชาชาติธุรกิจ</b></p> <p>Prachachat Turakij</p> <p>Circulation: 120,000</p> <p>Ad Rate: 1,350</p> | <p><b>Section:</b> First Section/พรีพเพอร์ตี</p> <p><b>วันที่:</b> จันทร์ 8 - พุธ 10 มีนาคม 2564</p> <p><b>ปีที่:</b> 43 <b>ฉบับที่:</b> 5338 <b>หน้า:</b> 6(กลาง), 7</p> <p><b>Col.Inch:</b> 147.09 <b>Ad Value:</b> 198,571.50 <b>PRValue (x3):</b> 595,714.50 <b>คลิป:</b> สีสี่</p> <p><b>หัวข้อข่าว:</b> เทียบไหม้ไลน์ไฮสปีดเทรน2โปรเจกต์</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

สัญญาร่วมทุน เกี่ยวข้องกับเงินอุดหนุนโครงการ 117,227 ล้านบาท ที่รัฐจะต้องชำระคืน ซี.พี. การเดินหน้าก่อสร้างช่วงนี้จะช่วยให้ ซี.พี.เข้ามาสร้างเลย หรือให้ รดไฟไทย-จีนชะลอประมูล ต้องหาหรือเงินที่เตรียมงานด้านระบบ เพราะกว่า ซี.พี. จะเข้าพื้นที่ต้องรออีก 2 ปี”

**ให้เริ่มงานอีก 4 สัญญา**

ปัจจุบันสร้างช่วงกลางดง-ปางอโศก 3.5 กม.เสร็จแล้ว เป็นงานถมคันดิน มีกรมทางหลวงเป็นผู้สร้าง ใช้เวลา 2 ปี 6 เดือน อยู่ระหว่างสร้างสัญญา 2-1 ช่วง สีคิ้ว-กุดจิก 11 กม. มี บจ.ซีวิลเอนจิเนียริง เป็นผู้ก่อสร้าง ยังช้า 56% ติดส่งมอบพื้นที่ รื้อย้ายระบบอาณัติสัญญาณรถไฟปัจจุบันล่าสุดได้ขยายสัญญาให้อีก 217 วัน ถึงวันที่ 26 พ.ค. 2564

สำหรับ 5 สัญญา วงเงิน 40,275.33 ล้านบาท ที่เซ็นเมื่อวันที่ 26 พ.ย. 2563 จะทยอยเริ่มงานในปีี้ มีออกหนังสือให้เริ่มงาน 4 สัญญา จะใช้เวลา 1,080 วัน หรือ 3 ปี เป็นงานก่อสร้างตั้งแต่ บ้านภาชี-โคราช

เมื่อวันที่ 26 ม.ค. 2564 ให้เริ่มงานสัญญาที่ 3-4 ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และ ช่วงกุดจิก-โคกกรวด 37.45 กม. 9,848 ล้านบาท มี บมจ.ิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ก่อสร้าง และสัญญาที่ 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา 12.38 กม. 7,750 ล้านบาท ก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า SPTK (นาก่อสร้าง ร่วมกับรับเหมาประเทศมาเลเซีย) เมื่อวันที่ 19 ก.พ. 2564 เริ่มงานสัญญาที่ 3-3 ช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง 21.6 กม. 9,838 ล้านบาท มี บจ.กรุงธนเอนิเนียร์ ก่อสร้าง และสัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย 12.99 กม. 8,560 ล้านบาท มี บจ.ซีวิลเอนจิเนียริง ก่อสร้าง ส่วนสัญญาที่ 3-2 อุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง 12.23 กม.ของ บมจ.เนวาร์ตน์ พัฒนาการ 4,279 ล้านบาท ติดขอใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ จะให้เริ่มงานได้วันที่ 19 เม.ย.นี้

“จะไม่มีขยายสัญญาก่อสร้าง ผู้รับเหมาต้องเร่งงานให้เสร็จ 3 ปี เพราะโครงการล่าช้ามานานแล้ว”

**เร่งเซ็นอีก 4 สัญญา 3.6 หมื่น ล.**

ขณะเดียวกัน เตรียมจะเซ็นงานอีก 4 สัญญา มูลค่า 36,153 ล้านบาท ได้แก่ สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร 21.8 กม.ของกลุ่มกิจการร่วมค้า SPTK บจ.ซิโนไฮโดร, บจ.สหการวิศวกรรม และ บจ.ทิพากร 8,626.8 ล้านบาท สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ 23 กม. ของกลุ่มกิจการร่วมค้า SPTK บจ.โซนาสเทค คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง คอร์ปอเรชั่น, บมจ.เนวาร์ตน์ฯและ บจ.เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) 11,525.36 ล้านบาท

สัญญาที่ 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุง เชียงรากน้อยของ บมจ.ิตาเลียนไทยฯ 6,573 ล้านบาท และสัญญา 4-6 ช่วง พระแก้ว-สระบุรี 31.6 กม. ของ บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น 9,429 ล้านบาท จะเว้นสัญญา 4-5 ช่วง บ้านโพ-พระแก้ว 13.3 กม. ของ บมจ.ิตาเลียนไทยฯ 9,913 ล้านบาท ยังติดเรื่องแบบสถานียุทธยา จะใช้แบบเก่าของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผ่านการอนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว ต้องรายงานให้พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีรับทราบก่อน เพราะใช้อำนาจคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่าง ไทย-จีนแก้ไขปัญหานี้

**เดินหน้าสร้างแบบฟันหลอ**

“รถไฟไทย-จีนเดินหน้าสร้างแบบฟันหลอ ช่วงไหนพร้อมก็ทำไปก่อน ซึ่งสัญญา 3-1 น่าจะนานรอศาลปกครองมีคำพิพากษา หลังิตาเลียนไทยที่จับกับรับเหมาจีนร้องคุณสมบัติของผู้เสนอราคาต่ำสุด ยังไม่รู้ว่าจะยกเลิกประมูลใหม่หรือรอศาล ส่วนการเปิดบริการตอนนี้ยังคงเป้าไว้ในปี 2568 แต่ดูแนวโน้มไหม้ไลน์อาจจะขยับ ยังเหลือเวนคืนที่ยังไม่ได้เริ่มอีก”

สำหรับสัญญา 3-1 เป็นงานช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30.21 กม. มีกลุ่มบีพีเอ็นพี เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด วงเงิน 9,330 ล้านบาท

ผู้สื่อข่าวรายงานเพิ่มเติมว่า ล่าสุด ร.ฟ.ท.ชี้แจงเกี่ยวกับการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างงานสัญญาที่ 3-1 งานโยธาสำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้าว่า ตามที่คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์และข้อร้องเรียน กรมบัญชีกลางพิจารณาให้กลุ่มบีพีเอ็นพีประกอบด้วย บจ.นาก่อสร้าง และพันธมิตรจากประเทศมาเลเซีย มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในการเข้าร่วมประมูลโครงการ

ต่อมาทาง บจ.โซน่า เรลเวย์ นัมเบอร์ 10 เอ็นจิเนียริง กรุ๊ป ร่วมกับ บมจ.ิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ ภายใต้ชื่อ กิจการร่วมค้า ITD-CREC No.10 JV ได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอทุเลาการบังคับตามคำสั่งของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ และข้อร้องเรียน กรมบัญชีกลาง

ซึ่งศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างโครงการก่อสร้างรถไฟไทย-จีน 3-1 ไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น

**ไฮสปีด EEC ของบฯเวนคืนเพิ่ม**

นายกักดีสยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า วันที่ 1 มี.ค. 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) มีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รับทราบความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) วงเงิน 224,544 ล้านบาท มี บจ.รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน (ซี.พี.) เป็นคู่สัญญา โดยมีค่าเวนคืนเพิ่มขึ้นประมาณ 600 ล้านบาท จะเสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรี (ครม.) จ่ายเวนคืนเร่งส่งมอบพื้นที่ให้กลุ่ม ซี.พี.ในเดือน ต.ค.นี้ ขณะที่การส่งมอบพื้นที่เชิงพาณิชย์มักกะสัน 140 ไร่ คาดว่าจะเป็นในเดือน มี.ค. 2565 ยังติดการรื้อย้ายพวงราง

แหล่งข่าวจาก ร.ฟ.ท. เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ค่าเวนคืนรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพิ่มขึ้น 2,100 ล้านบาท จากเดิมที่ ครม.อนุมัติไว้

3,570 ล้านบาท เป็น 5,670 ล้านบาท ต้องขอ ครม.อนุมัติงบกลาง 600 ล้านบาทในเดือน มี.ค. จ่ายให้ผู้ถูกเวนคืนให้เสร็จ พ.ค. เพื่อส่งมอบพื้นที่ช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะเภให้ ซี.พี.เดือน ส.ค.-ต.ค.นี้ เริ่มงานก่อสร้าง ส่วนที่เหลือ 1,500 ล้านบาท จะขอในปี 2565 จ่ายให้กับผู้ถูกเวนคืนช่วงพญาไท-ดอนเมือง ส่งมอบในเดือน ต.ต. 2566

ค่าที่ดินพุ่ง 3-6 เท่า

งบบางส่วนที่เพิ่มขึ้น 1.การเวนคืนที่ดิน คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นได้กำหนดพื้นที่เวนคืนเพิ่มเติมอีก 69.5 ไร่ เนื่องจากมีการออกแบบด้านวิศวกรรมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการก่อสร้างและการเดินรถ รวมถึงปรับตัวคุณราคาประเมินที่ดินใหม่จากเดิม 2.35 เท่าของราคาประเมิน เป็น 3.08-6.97 เท่าของราคาประเมิน ทำให้ที่ดินที่ต้องเวนคืนเพิ่มขึ้นจากเดิม 850 ไร่ 794 แปลง เป็น 919 ไร่ 931 แปลง โดยวงเงินค่าทดแทนที่ดินเพิ่มขึ้น 1,069 ล้านบาท ทำให้วงเงินจากเดิม 2,763 ล้านบาทเพิ่มเป็น 3,832 ล้านบาท

ส่วนการทำสัญญาหลังประกาศค่าทดแทนจากทั้งหมด 754 สัญญา พื้นที่รวม 920 ไร่ วงเงิน 4,077.02 ล้านบาท ขณะนี้ดำเนินการไปแล้ว 74% หรือ 556 สัญญา พื้นที่ 694 ไร่ วงเงิน 2,877 ล้านบาท เหลืออีก 26% จะเร่งทำสัญญาให้เสร็จภายในวันที่ 15 มี.ค. 2564 นี้ หากไม่มาทำสัญญา ร.ฟ.ท.จะออกประกาศครอบครองและวางทรัพย์ตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เพื่อให้เกิดการครอบครองภายในวันที่ 19 ส.ค. 2564

ยังมีอาคารสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้นจาก

245 อาคาร เป็น 696 อาคาร คิดเป็นวงเงินค่าทดแทนอาคารก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น 102.266 ล้านบาท ทำให้วงเงินจากเดิม 762.73 ล้านบาท เพิ่มเป็น 864.996 ล้านบาท

พร้อมส่งมอบพื้นที่ ต.ค.นี้

การส่งมอบพื้นที่การก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง คาดว่าจะส่งมอบส่วนแรกช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะเภาก่อนในเดือน ต.ค. 2564 นี้ จะส่งมอบพร้อมไปกับการโอนระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ช่วงพญาไท-สนามบินสุวรรณภูมิ โดย ซี.พี.จะต้องจ่ายค่าใช้สิทธิ 10,671 ล้านบาท ทั้งนี้ ทาง ซี.พี.ขอต่อรองจะจ่ายเป็นงวด ๆ จะไม่จ่ายเป็นเงินก้อนเดียวจบ ในรายละเอียดการจ่ายยังไม่เปิดเผยเนื่องจากยังอยู่ระหว่างการเจรจา

“ต.ค.นี้ต้องส่งมอบแอร์พอร์ตลิงก์พื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงเฟสแรก และที่ดินมักกะสันบางส่วนที่ไม่ติดพวงวาง ส่วนสถานีศรีราชารอ ซี.พี.สร้างอาคารทดแทนให้เสร็จก่อน ทั้งนี้ ซี.พี.ต้องสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงให้เสร็จใน 5 ปีตามแผนในปี 2569”

ขณะที่ส่วนสุดท้ายช่วงส่วนต่อขยายแอร์พอร์ตเรลลิงก์ช่วงพญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง คาดว่าจะส่งมอบพื้นที่ได้ในปี 2566 เนื่องจากต้องเคลียร์อุปสรรคการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค 2 จุดคือ คลองไซพอนใต้คลองสามเสนของสำนักงานระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร (กทม.) และท่อส่งน้ำมันของ บจ.ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ซึ่งทั้ง 2 ส่วนนี้หน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภคยืนยันว่ามีเงินเพียงพอที่จะดำเนินการเองได้ โดยอยู่ระหว่างกำหนดจุดเหมาะสมในการเคลื่อนย้าย