

อัปเดต 4 ปี ไฮสปีดเทรน์ไทย-จีน

ไซต์ก่อสร้าง 7 สัญญา 'กทม.-โคราช' คืบ 2.73%



รายงาน

กิริติ เอมมาโนชญ์

มกะโปรเจกต์ไฮสปีดเทรน์ไทย-จีน
เพียงชั่วพริบตา กำลังจะครบ 4 ปี
หลังจากตอกเข็มต้นแรกเมื่อวันที่ 21
ธันวาคม 2560

“ประชาชาติธุรกิจ” ติดตามความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงภายใต้ความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร วงเงินลงทุนโครงการ 179,413 ล้านบาท

ตามแผนงานแบ่งการก่อสร้างงานโยธาของโครงการไว้ 14 สัญญา ไม่รวมงานระบบ

เฟสแรก กทม.-โคราช 253 กม.

รายละเอียดการเปิดไซต์ก่อสร้างเฟสแรก 253 กิโลเมตร มีแนวเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีกลางบางซื่อวิ่งตรงไปทางทิศเหนือในเส้นทางเดียวกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ผ่านสนามบินดอนเมือง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและรถไฟฟ้ามอเตอร์เรลลิงก์

จากนั้นวิ่งตรงไปตามแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือไปจนถึงชุมทางบ้านภาชี แนวเส้นทางจะเบี่ยงไปใช้เส้นทางรถไฟ

สายอีสานไปตลอดทางจนถึงสถานีแก่งคอย ซึ่งจะเป็นสถานีชุมทางที่แยกสายไปเชื่อมต่อเข้ากับสายตะวันออกที่สถานีฉะเชิงเทรา จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและสิ้นสุดเส้นทางในเฟสแรกที่สถานีนครราชสีมา ตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟนครราชสีมาเดิม

เปิดเสร็จใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ มุ่งหน้านครราชสีมา 1.30 ชั่วโมง ตามแผนกำหนดเปิดให้บริการในปี 2569

สถานีอยุธยา ยื่น HIA

อย่างไรก็ตาม “แพลนนิ่ง” ที่กำหนดเปิดให้บริการในปี 2569 ยังต้องลุ้นว่า “แพลน” แล้วจะ “นิ่ง” หรือไม่ เพราะมีการเลื่อนกำหนดล่าช้าจากเป้าหมายเดิมที่เคยวางแผนเปิดให้บริการในปี

2567 มาแล้ว

โดยเหตุผลของการเลื่อนกำหนดเปิด 2 ปี มีทั้งการปรับแบบสถานีอยุธยา (สัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทางเพียง 13.30 กิโลเมตร) ซึ่ง“ยูเนสโก-องค์การการศึกษา วิทยาศาสตร์ และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ” ยืนยันด้วยข้อเป็นห่วงการก่อสร้างสถานีอยุธยาในประเด็นดีไซน์ตัวสถานีจะกระทบทัศนียภาพและความเป็นมรดกโลกของอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

มีผลทำให้สัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้วดังกล่าวที่มี บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ หรือ ITD เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดที่ 9,913 ล้านบาท ต้องเบรกรากการก่อสร้างเพื่อเคลียร์ปัญหาให้จบ ล่าสุดอยู่ระหว่างจัดทำรายงานผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรม (HIA-Heritage Impact Assessment) เพื่อส่งต่อไปให้ยูเนสโกแอปพรูฟด้วย

ติดหล่มค้ำผลประมูล 3-1

อีกเรื่องมาจากกรณีฟ้องคดีค้ำผล การประมูลสัญญาที่ 3-1 งานโยธาช่วงแก่งคอย-กลางดง กับช่วงปางอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30 กิโลเมตร ราคากลาง 11,386 ล้านบาท ระหว่างกิจการร่วมค้า BPHB-TIM SEKATA JV (บจ.นภา ก่อสร้าง, บจ.บิณ่า พูรี เอสตีเอ็น บีเอสดี, นายชาติรี เขมวชิรา) กับกลุ่มกิจการร่วมค้า ITD-CREC NO.10.JV (บจ.โซน่า เรลเวย์ รับเบอร์เทน เอนจิเนียริง กรุ๊ป (CREC) พันธมิตร ITD)

ล่าสุดศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเมื่อเดือนกันยายน 2564 ตัดสิทธิกลุ่ม BPHB ขาดคุณสมบัติในการประมูล แม้เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดตามขั้นตอนอยู่ระหว่างการรอชี้ขาดจากศาลปกครองสูงสุดซึ่งคำพิพากษาถือเป็นสิ้นสุด

ทั้งนี้ 2 ปัจจัยอาจทำให้โครงการหยุดชะงักไปบ้าง แต่ภาพรวมสัญญา

งานโยธาถือว่ารัฐบาลได้ทยอยเซ็นลงนามเกือบครบทุกสัญญาและทยอยลงมือก่อสร้างแล้ว

อัปเดต 14 สัญญางานโยธา

สำหรับสถานะของ 14 สัญญา แบ่งได้ 4 ประเภท คือ 1.ก่อสร้างเสร็จ 1 สัญญา 2.ขั้นตอนประกวดราคา 3 สัญญา 3.ลงนามสัญญาแล้วเตรียมเปิดไฮต์ก่อสร้าง 3 สัญญา และ 4.อยู่ระหว่างก่อสร้าง 7 สัญญา

รายละเอียดมีดังนี้ “1.ก่อสร้างแล้วเสร็จ 1 สัญญา” ได้แก่ สัญญา 1-1 งานก่อสร้างคันทางระดับดินช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร วงเงิน 362 ล้านบาท

“2.ขั้นตอนการประกวดราคา 3 สัญญา” ประกอบด้วย 2.1 สัญญาที่ 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดงกับปางอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร วงเงิน 9,348 ล้านบาท สถานะรอคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด

2.2 สัญญาที่ 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กิโลเมตร ติดปัญหาพื้นที่ก่อสร้างทับซ้อนกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน 2.3 สัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.30 กิโลเมตร วงเงิน 9,913 ล้านบาท มี ITD เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด ติดปัญหาเสนอรายงาน HIA สถานีอยุธยา

“3.ลงนามในสัญญาแล้วและเตรียมการก่อสร้าง 3 สัญญา” ได้แก่ 3.1 สัญญาที่ 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.8 กิโลเมตร วงเงิน 10,570 ล้านบาท มี บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด 3.2 สัญญาที่ 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากลน้อย (depot) วงเงิน 6,573 ล้านบาท มี ITD เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด

และ 3.3 สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.6 กิโลเมตร วงเงิน 9,429 ล้านบาท มี บมจ.ยูนิคเป็นผู้เสนอ

ราคาต่ำสุด

ก่อสร้างช้ากว่าแผน 0.83%

“4.อยู่ระหว่างก่อสร้าง 7 สัญญา”

โดยภาพรวม ณ สิ้นเดือนตุลาคม 2564 มีความคืบหน้าการก่อสร้าง 2.73% ลำช้าจากแผนงาน 0.83% โดยทั้ง 7 สัญญามีความคืบหน้าดังนี้

4.1 สัญญาที่ 2-1 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กิโลเมตร วงเงิน 3,114.98 ล้านบาท บจ.ซีวิล คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส เซส แอนด์ โปรดักส์ เป็นผู้ดำเนินการงานก่อสร้างคืบหน้าแล้ว 74.26% ลำช้ากว่าแผน 25% โดยหมดสัญญาการก่อสร้างไปแล้ว ล่าสุดเอกชนอยู่ระหว่างขอต่อสัญญางานก่อสร้างรอบที่ 2

4.2 สัญญาที่ 3-2 งานอุโมงค์ มวกเหล็ก-ลำตะคอง ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร วงเงิน 4,279.33 ล้านบาท มี บมจ.เนาวรัตน์พัฒนาการ เป็นผู้รับเหมาคืบหน้าแล้ว 0.14% ลำช้ากว่าแผน 2.43% มีระยะเวลาสิ้นสุดสัญญา 3 เมษายน 2567

4.3 สัญญาที่ 3-3 ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง ระยะทาง 21.6 กิโลเมตร วงเงิน 9,838 ล้านบาท มี บจ.ไทย เอ็นจิเนียริ่งและอุตสาหกรรม เป็นผู้ดำเนินการงานก่อสร้างคืบหน้าแล้ว 0.59% ลำช้ากว่าแผน 4.96% สิ้นสุดสัญญา 4 กุมภาพันธ์ 2567

4.4 สัญญาที่ 3-4 ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว กับช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร วงเงิน 9,848 ล้านบาท มี ITD เป็นผู้ดำเนินการงานก่อสร้าง 8.74% เร็วกว่าแผน 3.64% สิ้นสุดสัญญา 11 มกราคม 2567

4.5 สัญญาที่ 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา 12.38 กิโลเมตร วงเงิน 7,750 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า SPTK (นภาก่อสร้างร่วมกับรับเหมามาเลเซีย) เป็นผู้ดำเนินการ คืบหน้าแล้ว 1.69% ลำช้ากว่าแผน 3.42% สิ้นสุดสัญญา

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/พรีพเพอร์ดี วันที่: พุธที่ 25 - อาทิตย์ 28 พฤศจิกายน 2564 ปีที่: 44 ฉบับที่: 5413 หน้า: 6(กลาง), 7 Col.Inch: 148.73 Ad Value: 200,785.50 PRValue (x3): 602,356.50 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: รายงาน: อัปเดต 4 ปี ไฮสปีดเทรน์ไทย-จีน ไฮต์ก่อสร้าง 7 สัญญา 'กทม.-โคราช' คืบ...
---	--

11 มกราคม 2567

4.6 สัญญาที่ 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ 23 กิโลเมตร วงเงิน 11,525 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า CAN (บจ.ไชน่า สเตท คอนสตรัคชั่น, บจ.เอ.เอส.แอส โซซิเอท เอนยีเนียริง (1964) และ บมจ.เนาวรัตน์พัฒนาการ) เป็นผู้ดำเนินการ คืบหน้าแล้ว 0.19% ล่าช้ากว่าแผน 1.28% สิ้นสุดสัญญาวันที่ 16 สิงหาคม 2567

และ 4.7 สัญญาที่ 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย 12.99 กิโลเมตร วงเงิน 8,560 ล้านบาท มี บมจ.ซีวิลเอนยีเนียริง เป็นผู้ดำเนินการ คืบหน้าแล้ว 4.84% เร็วกว่าแผน 0.14% สิ้นสุดสัญญา 4 กุมภาพันธ์ 2567

1 ปีเศษ “งานระบบ” ไม่ลงตัว

แหล่งข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า หลังจากที่ได้ลงนามสัญญาจ้างงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา 2.3) วงเงิน 50,633.5 ล้านบาท ระหว่าง ร.ฟ.ท.กับ บจ.ไชน่าเรลเวย์ อินเตอร์เนชั่นแนล และบจ. ไชน่าเรลเวย์ ดีไซน์ คอร์ปอเรชั่น เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2563 ที่ผ่านมา

ปัจจุบัน ร.ฟ.ท.ยังอยู่ระหว่างเจรจากับผู้รับเหมาจีนถึงการส่งมอบหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (NTP-Notice to Proceed) อีก 2 ฉบับ ก่อนหน้านี้ได้ส่งมอบหนังสือ NTP ในส่วนงานออกแบบระบบทั้งหมด และขบวนรถไฟ วงเงิน 700-800 ล้านบาท มีความคืบหน้าอยู่ระหว่างการปรับแก้แบบร่วมกันอยู่

ส่วน NTP อีก 2 ฉบับ ได้แก่ “งานติดตั้ง” วงเงินกว่า 40,000 ล้านบาท ต้องรอให้งานออกแบบระบบและขบวนรถไฟเสร็จสิ้นก่อน คาดว่าจะส่งมอบหนังสือ NTP ได้ในปี 2565 นี้

“งานฝึกอบรม” วงเงิน 1,000 ล้านบาท มีการจัดตั้งองค์กรบริหารรถไฟความเร็วสูง หลังจากนั้น คาดว่าจะสามารถออก NTP ได้ภายใน 1-2 ปีหน้า