

# ชงรัฐบาลใหม่แก้ ปมเมกะโปรเจกต์ 'คมนาคม'สะดุด

**กรุงเทพธุรกิจ ● ส่องเมกะโปรเจกต์**  
"คมนาคม"สะดุด รอรัฐบาลใหม่เคลียร์  
รถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออกสร้างงานโยธา  
เสร็จ 100% แต่เดินรถไม่ได้รถไฟฟ้าสายสีเขียว  
รอรัฐบาลหนุนงบล้างหนี้ 7 หมื่นล้าน  
รถไฟความเร็วสูงอีอีซี รอแก้สัญญากับซีพี  
ร.ฟ.ท.ดันประมูลรถไฟทางคู่เฟส 2 รวม  
7 เส้นทาง 2 แสนล้านบาท กทพ.พร้อมชง  
ประมูลทางด่วนสายใหม่

การลงทุนภาครัฐเป็นส่วนสำคัญในการ  
ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โดยรัฐบาลมีการลงทุน  
เมกะโปรเจกต์มาต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา แต่  
ในรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่มี  
นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ เป็นรัฐมนตรีว่าการ  
กระทรวงคมนาคม ประสบปัญหาการประมูล  
โครงการขนาดใหญ่ และสามารถประมูล  
รถไฟฟ้าได้เพียงเส้นทางเดียว คือ รถไฟฟ้า  
สายสีม่วงใต้ (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) ในขณะที่  
รถไฟฟ้าในภูมิภาคถูกขยับแผนการลงทุน  
ออกไป หลังจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวง  
คมนาคมสั่งการให้ไปศึกษาโครงการใหม่

โครงการพัฒนาระบบรางในช่วงที่ผ่านมา  
จึงมีหลายปัญหาที่ถูกส่งต่อไปยังรัฐบาลใหม่  
โดยเฉพาะโครงการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม  
ตะวันตก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ)  
ที่พ่วงสัญญาการเดินรถไฟฟ้าสายสีส้ม

อ่านต่อหน้า 4

▶ ต่อจากหน้า 1

## ชงรัฐบาลใหม่

ตลอดทั้งสาย (บางขุนนนท์-มีนบุรี) ซึ่ง  
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด  
(มหาชน) หรือ BEM เสนอผลประโยชน์  
ดีที่สุดแต่เป็นการประมูลที่ถูกตั้งข้อสังเกตหลาย  
ประเด็น เช่น หลักเกณฑ์ตัดสินผู้ชนะประมูล  
ข้อเสนอรับเงินอุดหนุนค่าก่อสร้าง การกำหนด  
เงื่อนไขผู้เข้าประมูลที่อาจเข้าลักษณะการกีดกัน

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุว่า การ  
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)  
ได้สรุปสถานะโครงการก่อสร้างงานโยธารถไฟฟ้า  
สายสีส้มส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี  
ดำเนินการแล้วเสร็จ 100% (ข้อมูล มิ.ย.2566) แต่  
ยังไม่สามารถเปิดเดินรถให้บริการประชาชนได้  
เนื่องจากสัญญาเดินรถได้รวมอยู่กับสัญญาการ  
จัดหาเอกชนร่วมลงทุนเดินรถในโครงการรถไฟฟ้า  
สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)  
และก่อสร้างงานโยธาส่วนตะวันตก ช่วง  
บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ

ทั้งนี้ปัจจุบันการจัดหาเอกชนร่วมลงทุนนั้น  
แม้จะมีการเปิดประกวดราคาและได้ตัวเอกชน  
ผู้ยื่นข้อเสนอที่ดีที่สุด แต่ยังไม่สามารถลงนาม  
สัญญาร่วมลงทุนได้ เนื่องจากปัจจุบันโครงการนี้  
อยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาลปกครองกลาง  
กรณีที่มีเอกชนยื่นฟ้องเกี่ยวกับข้อกำหนด  
หลักเกณฑ์คัดเลือกเอกชนครั้งที่ 2 มีการ  
เปลี่ยนแปลงคุณสมบัติและหลักเกณฑ์คัดเลือก  
แตกต่างจากการประกวดราคาครั้งแรก ซึ่งล่าสุด  
ศาลปกครองกลางมีคำสั่งนัดนั่งพิจารณาคดี  
ครั้งแรกวันที่ 11 ก.ค.2566

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วน  
ตะวันออก ได้ลงนามสัญญาและเริ่มงานก่อสร้าง  
ในช่วงปี 2561 ซึ่งตามแผนของ รฟม.ก่อนหน้านี้  
มีเป้าหมายเปิดให้บริการประชาชนภายในปี 2566  
แต่เนื่องจากปัจจุบันสัญญาเดินรถไฟฟ้ายังคงไม่  
ได้ข้อสรุป จึงเป็นที่แน่นอนว่ากำหนดการเปิด  
เดินรถจำเป็นต้องล่าช้าออกไป

นอกจากนี้ในเบื้องต้นหากได้ข้อสรุปสัญญา  
ร่วมลงทุนและมีการลงนามสัญญาได้ภายในปี 2566

รฟม.คาดการณ์ว่าจะเร่งให้เอกชนลงทุนวางระบบ  
รถไฟฟ้าแล้วเสร็จภายใน 2 ปี รวมถึงการจัดหา  
ขบวนรถไฟฟ้าเพื่อเปิดบริการช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-  
มีนบุรีภายในปี 2568 ภาพรวมโครงการนี้จึง  
ล่าช้าจากแผนประมาณ 2 ปี

### กทพ.ขอเงินรัฐจ่ายหนี้ 7.8 หมื่นล้าน

ด้านโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว  
กรุงเทพมหานคร (กทพ.) ยังติดปัญหาภาระหนี้คงค้าง  
กับเอกชนคู่สัญญาประมาณ 50,000 ล้านบาท  
และยังมีภาระที่ต้องรับโอนบริหารโครงการจาก  
รฟม.ซึ่งต้องชำระค่างานโยธาก่อสร้างส่วนต่อขยาย  
รวมประมาณ 70,000 ล้านบาท แบ่งเป็นค่าก่อสร้าง  
ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ จำนวน 23,000 ล้านบาท  
และส่วนต่อขยายหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต  
ประมาณ 40,000 ล้านบาท รวม 63,000 ล้านบาท  
หากรวมดอกเบี้ยที่ไม่จ่ายไปจนถึงปี 2572

ประมาณ 70,000 ล้านบาท

ทั้งนี้จากภาระหนี้ข้างต้นนั้น ส่งผล  
ให้ กทพ.ยังไม่สามารถรับโอนสิทธิบริหาร  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายมา  
ดูแลได้ และเป็นผลทำให้ กทพ.ยังไม่สามารถ  
จัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายตั้ง  
กล่าวได้ ขณะเดียวกันเมื่อยังไม่มียารายได้  
ค่าโดยสารทำให้ กทพ.ยังคงไม่มีเงินไปชำระหนี้  
ต่อภาคเอกชนผู้รับจ้างเดินรถไฟฟ้า และเกิด  
ปัญหาฟ้องร้องในชั้นศาลปกครองอยู่ในขณะนี้

ทั้งนี้ ศาลปกครองกลางมีคำสั่งเมื่อวันที่ 7  
ก.ย.2565 ให้กรุงเทพมหานครและบริษัท กรุงเทพ  
ธนาคม จำกัด ชำระเงินให้บริษัท ระบบขนส่ง  
มวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS  
เป็นค่าจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้า  
สายสีเขียว 11,755 ล้านบาท ซึ่งกทพ.ได้ดำเนิน  
การอุทธรณ์ โดยให้เหตุผลว่า กทพ.ทำสัญญากับ  
บริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด ดังนั้นเอกชนไม่มี  
สิทธิมาฟ้องค่าเสียหายจาก กทพ.

อย่างไรก็ดี การประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.)  
เมื่อวันที่ 5 ก.ค.2566 พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา  
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้นำรายงาน  
ความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาหนี้สินและการดำเนิน  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่พบว่า กทพ.มีภาระ  
หนี้รวมวงเงินประมาณ 78,000 ล้านบาท ไม่รวมส่วน  
ของดอกเบี้ย โดย กทพ.ต้องการขอรับเงินสนับสนุน  
จากรัฐบาลเพื่อแก้ไขปัญหาหนี้ ซึ่ง ครม.ไม่มีการ  
อนุมัติแต่อย่างใด ทำให้เพียงรับทราบเพื่อส่งต่อ  
ไปยังรัฐบาลใหม่พิจารณา

ในขณะที่นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการ  
กรุงเทพมหานคร กล่าวในช่วงที่ผ่านมาว่า ขณะนี้  
กทพ.ยังไม่ได้จ่ายหนี้ให้กับภาคเอกชนคงต้องรอดู  
แนวทางรัฐบาลหน้าเพราะเรื่องข้อเสนอหนี้เป็นการ  
ขอเงินสนับสนุนต้องใช้งบประมาณ ซึ่งรัฐบาล  
รักษาการอาจจะตัดสินใจไม่ได้ ส่วนเรื่อง  
คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ  
(คสช.) ตามรัฐธรรมนูญฉบับชั่วคราว มาตรา 44  
ที่กำหนดให้เจ้าพนักงานแลหาหนี้คงต้องรอรัฐบาล  
หน้าในการหารือเพื่อหาข้อยุติเช่นกัน ขณะเดียวกัน  
เรื่องนี้ต้องรอการพิจารณาจากสภา กทพ.เพื่อ  
อนุมัติงบประมาณไปจ่ายหนี้ให้เอกชนด้วย

### รอเคลียร์สัญญาไฮสปีด'ซีพี'

รายงานข่าวจากสำนักงานคณะกรรมการ  
นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สทพอ.)  
กล่าวถึงความคืบหน้าของโครงการรถไฟความเร็วสูง  
(ไฮสปีดเทรน) เชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง  
สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) โดยภาพรวมในขณะนี้

โครงการล่าช้ากว่าแผนมาแล้วกว่า 2 ปี ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ยังไม่สามารถออกหนังสือให้เอกชนเริ่มงานก่อสร้างได้เนื่องจากเอกชนยังไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

นอกจากนี้ยังไม่ได้ข้อสรุปของการก่อสร้างโครงการทับซ้อนระหว่างรถไฟไทย-จีน ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ที่ต้องเจรจากับเอกชนคู่สัญญาไฮสปีด 3 สนามบินในการลงทุนก่อสร้าง และภาครัฐจะมีการทยอยจ่ายเงินค่าก่อสร้างทดแทน ซึ่งข้อเสนอดังกล่าวนี้จำเป็นต้องมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนระหว่าง ร.ฟ.ท. และบริษัทเอเชียเอราวัน จำกัด (กลุ่มซีพี) และเสนอให้ ครม. พิจารณาอนุมัติ โดยปัจจุบันเมื่อการเจรจายังไม่แล้วเสร็จจึงทำให้การแก้ไขสัญญายังไม่สามารถดำเนินการได้ และคาดว่าจะต้องรอรัฐบาลใหม่พิจารณา

### ลุ้นเคาะลงทุนรถไฟทางคู่เฟส 2

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. ระบุว่าแผนลงทุนรถไฟทางคู่เพื่อเพิ่มศักยภาพของระบบขนส่งทางรางในขณะนี้คงต้องรอดูนโยบายของรัฐบาลใหม่ที่จะเข้ามาผลักดันเส้นทางที่มีศักยภาพ โดยในช่วงที่ผ่านมาโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทางยังไม่ได้รับการอนุมัติ ซึ่ง ร.ฟ.ท. ยืนยันว่าทุกเส้นทางมีความจำเป็นในการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพ แก้ไขปัญหาคอขวดของแนวเส้นทาง โดยเส้นทางที่มีความพร้อมและมีความเป็นไปได้ในการผลักดันส่วนแรก คือ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย วงเงินลงทุนกว่า 29,700 ล้านบาท เนื่องจากเส้นทางนี้จะสนับสนุนการขนส่งสินค้า และเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศ

สำหรับโครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 รวม 7 เส้นทาง มีวงเงินลงทุนรวม 2.7 แสนล้านบาท ประกอบด้วย 1. ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะ

ทาง 167 กิโลเมตร วงเงิน 26,600 ล้านบาท

2. ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ระยะทาง 285 กิโลเมตร วงเงิน 62,800 ล้านบาท 3. ช่วงชุมพรา-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร วงเงิน 24,200 ล้านบาท 4. ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร วงเงิน 57,300 ล้านบาท

5. ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร วงเงิน 56,800 ล้านบาท 6. ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร วงเงิน 37,500 ล้านบาท 7. ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ป่าตองเบตง ระยะทาง 45 กิโลเมตร วงเงิน 6,660 ล้านบาท

### กทพ.ดันประมูลทางด่วนใหม่

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กล่าวว่าปัจจุบัน กทพ. มีโครงการอยู่ระหว่างการศึกษา และคาดว่าจะได้ข้อสรุปภายในปี 2566 และเสนอรัฐบาลใหม่เพื่อขออนุมัติดำเนินการ อาทิ โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ จังหวัดภูเก็ต ระยะทาง 30 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 35,800 ล้านบาท

รวมไปถึงโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ-ถนนวงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันออก) ระยะทาง 11.3 กิโลเมตร มูลค่าลงทุน 16,960 ล้านบาท

รายงานข่าวจาก กทพ. ระบุว่า การประมูลโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง ระยะทาง 3.98 กิโลเมตร วงเงิน 17,811 ล้านบาท เมื่อวันที่ 7 เม.ย. 2566 ไม่มีเอกชนยื่นซองประมูล เพราะมองว่ามีผลตอบแทนไม่คุ้มค่า ซึ่งทำให้ กทพ. ต้องทำรายละเอียดโครงการใหม่ โดยรวมช่วง "กะทู้-ป่าตอง" และ "ช่วงเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้" เพื่อจูงใจลงทุนมากขึ้น