

ไฮสปีดไทยจีนเปิดใช้ตามแผนปี70 ต.ค.เคาะ'ซีพี'ลงทุนโครงสร้างร่วม

ร.ฟ.ท.ชี้หากไร้ข้อสรุป
ลงทุนเองบางชื่อ-ดอนเมือง

กรุงเทพธุรกิจ • การรถไฟฯ เร่งสานปม
ไฮสปีดไทยจีน หวังเปิดบริการตามแผน
ปี 2570 ชี้ดลัน ต.ค.นี้เคาะปม "ซีพี" ลงทุน
โครงสร้างร่วมไฮสปีดช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง

โครงการความร่วมมือระหว่าง

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค

(ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย)



ส.พ.ท. ได้ดำเนินการศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ เตรียมเสนอ ครม.ใหม่พิจารณาอนุมัติ

วงเงินลงทุน 3 แสนล้านบาท

ระยะทาง 356 กิโลเมตร

สถานีให้บริการรวม 5 สถานี ประกอบด้วย

สถานีอุดรธานี - สถานีบัวใหญ่ -
สถานีหนองคาย - สถานีบ้านไผ่ -
สถานีขอนแก่น -



ยันหากไร้ข้อสรุปจ่อลงทุนเองกว่า
2 หมื่นล้านบาท ขณะที่งานสถานีอยุธยา
ลุ้นกรมศิลปากรไฟเขียว

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ช่วงกรุงเทพมหานคร- หนองคาย โดยระบุว่าปัจจุบันความคืบหน้างานก่อสร้างไฮสปีดเทรนระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมาอยู่ที่ประมาณ 24% ซึ่งล่าช้ากว่าแผนจากผลกระทบโควิด-19 ทำให้ไม่สามารถเข้าพื้นที่งานก่อสร้าง รวมทั้งขนส่งวัสดุอุปกรณ์ได้

อย่างไรก็ดีการก่อสร้างงานโยธาทั้งหมด

ในโครงการนี้รวมจำนวน 14 สัญญา ปัจจุบันได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ 1 สัญญา คือ ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ส่วนโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างมีจำนวน 10 สัญญา อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างอีก 1 สัญญา และยังไม่ลงนามอีก 2 สัญญา โดยโครงการที่ยังรอการลงนามนั้น ประกอบด้วย

สัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่โครงสร้างร่วมกับโครงการไฮสปีดเทรนเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) โดยสถานะปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการเจรจากับบริษัท เอเซียเอราวัน จำกัด ซึ่งเป็นเอกชนคู่สัญญาของไฮสปีดเทรนเชื่อมสามสนามบินเพื่อดำเนินการลงทุนช่วงโครงสร้างร่วมของสองโครงการนี้ ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ที่ระบุให้เอกชน

เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างร่วมและหลังจากนั้น ร.ฟ.ท.จึงจะทยอยจ่ายค่างานโยธาในภายหลัง เพื่อให้ทั้งสองโครงการเดินหน้าคู่ขนานกัน

ร.ฟ.ท.สร้างเองหากคุยซีพีไร้ข้อยุติ

โดยปัจจุบันการเจรจายังไม่มีข้อยุติ ซึ่ง ร.ฟ.ท.ประเมินว่าหากท้ายที่สุดการเจรจายังหาข้อสรุปไม่ได้ทางเลือกสุดท้ายที่จะดำเนินการ คือ นำโครงสร้างทางร่วมของโครงการรถไฟไทย-จีน มาดำเนินการก่อสร้างเองเพื่อไม่ให้โครงการรถไฟไทย-จีนต้องล่าช้ากว่าแผนที่ปัจจุบันกำหนดเปิดให้บริการในปี 2570 โดยเบื้องต้นประเมินว่าจะรอความชัดเจนของการเจรจาร่วมกับเอกชนในปัญหาโครงสร้างร่วมให้ได้ข้อยุติภายในเดือน ต.ค.นี้

"ภาพรวมของโครงการรถไฟไทยจีนตอนนี้ก็ยอมรับว่าดีเลย์แต่ด้วยหลายสาเหตุ

ปัจจัยหลักคือการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งความพยายามตอนนี้ในการแก้ปัญหา โครงสร้างร่วมช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง เราได้มีการประชุมร่วม 3 ฝ่ายทั้งการรถไฟฟ้า สกพอ.และเอกชนโดยเอเชียเอราวันมาตลอด ถ้าได้ความชัดเจนภายในต.ค.นี้ก็จะสามารถ เริ่มก่อสร้างโครงการส่วนนี้ได้และไม่กระทบ แผนเปิดให้บริการ”

นายนิรุฒยังกล่าวด้วยว่าร.ฟ.ท.ประเมิน สถานการณ์หากการเจรจา 3 ฝ่าย ไม่เป็นผล โดยเอเชียเอราวัน ไม่สามารถ รับข้อตกลงก่อสร้างโครงสร้างร่วมช่วง บางซื่อ-ดอนเมืองภายในเดือน ต.ค.นี้ ก็จะต้องนำโครงการส่วนดังกล่าวกลับมาให้ ร.ฟ.ท.เป็นผู้ลงทุนเอง ซึ่งปัจจุบัน ร.ฟ.ท. มีความพร้อมในงบประมาณลงทุนอยู่แล้วราว 2 หมื่นล้านบาท เนื่องจากงานโยธา ช่วงดังกล่าวได้ผ่านการอนุมัติงบประมาณ จาก ครม.มาก่อนหน้านี้แล้ว

แจ้งกรม.หากต้องปรับเปลี่ยนแผน

ทั้งนี้ หากปัญหาโครงสร้างร่วมของ สองโครงการไฮสปีดเทรนต้องถูกปรับเปลี่ยน จากการมอบให้เอเชีย เอรา วันเป็นผู้ลงทุน ก่อสร้าง และจำเป็นต้องนำกลับมาให้ ร.ฟ.ท. ดำเนินการ ก็จะขัดต่อมติ ครม.เดิมที่อนุมัติ ไว้ก่อนหน้านี้ ดังนั้นกระบวนการมีความจำเป็น ต้องรายงานไปยัง ครม.เพื่อขอรับความเห็นชอบ ให้ ร.ฟ.ท.กลับมาดำเนินการลงทุนหลังจากนั้น ต้องเข้าสู่กระบวนการเปิดประมูลจัดหา

ผู้รับเหมา ซึ่งคาดว่าหากเป็นแนวทางนี้ จะใช้เวลาดำเนินการนานกว่าการมอบหมาย เอกชนก่อสร้าง

“ปลายทางของการแก้ไขปัญหา โครงสร้างร่วม คือ การรถไฟฟ้าเป็นผู้ลงทุนเอง แต่ต้องยอมรับว่าทางเลือกนี้ต้องใช้เวลา ดำเนินการมากกว่า หากเทียบกับเอเชียเอราวัน เป็นผู้ก่อสร้าง เพราะเป็นมติ ครม.ที่สามารถ ลงทุนทำได้เลย โดยหากท้ายที่สุดสามารถ เจรจากับเอกชนยอมรับและเป็นผู้ดำเนินการ ก่อสร้างเองจะเป็นประโยชน์มากกว่า”

นายนิรุฒ ยังเปิดเผยถึงปัญหาสัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กิโลเมตร ที่ปัจจุบันยังติดปัญหาเรื่องผลกระทบต่อ แหล่งมรดกโลก บริเวณสถานีอยุธยา โดยขณะนี้ อยู่ระหว่างอัยการสูงสุดตอบกลับร่างสัญญา ก่อนลงนามจ้างเอกชนเริ่มงานก่อสร้าง แต่ขณะนี้ด้วยกันต้องรอผลการพิจารณาจาก กรมศิลปากรเรื่องผลกระทบมรดกโลกด้วย เบื้องต้น ร.ฟ.ท.ประเมินทางออกว่าหาก ไม่สามารถสร้างสถานีอยุธยาได้ จะดำเนินการ ก่อสร้างทางวิ่งไปก่อน เพื่อไม่ให้ปัญหา การก่อสร้างสถานีอยุธยาส่งผลกระทบต่อ ภาพรวมเปิดให้บริการ