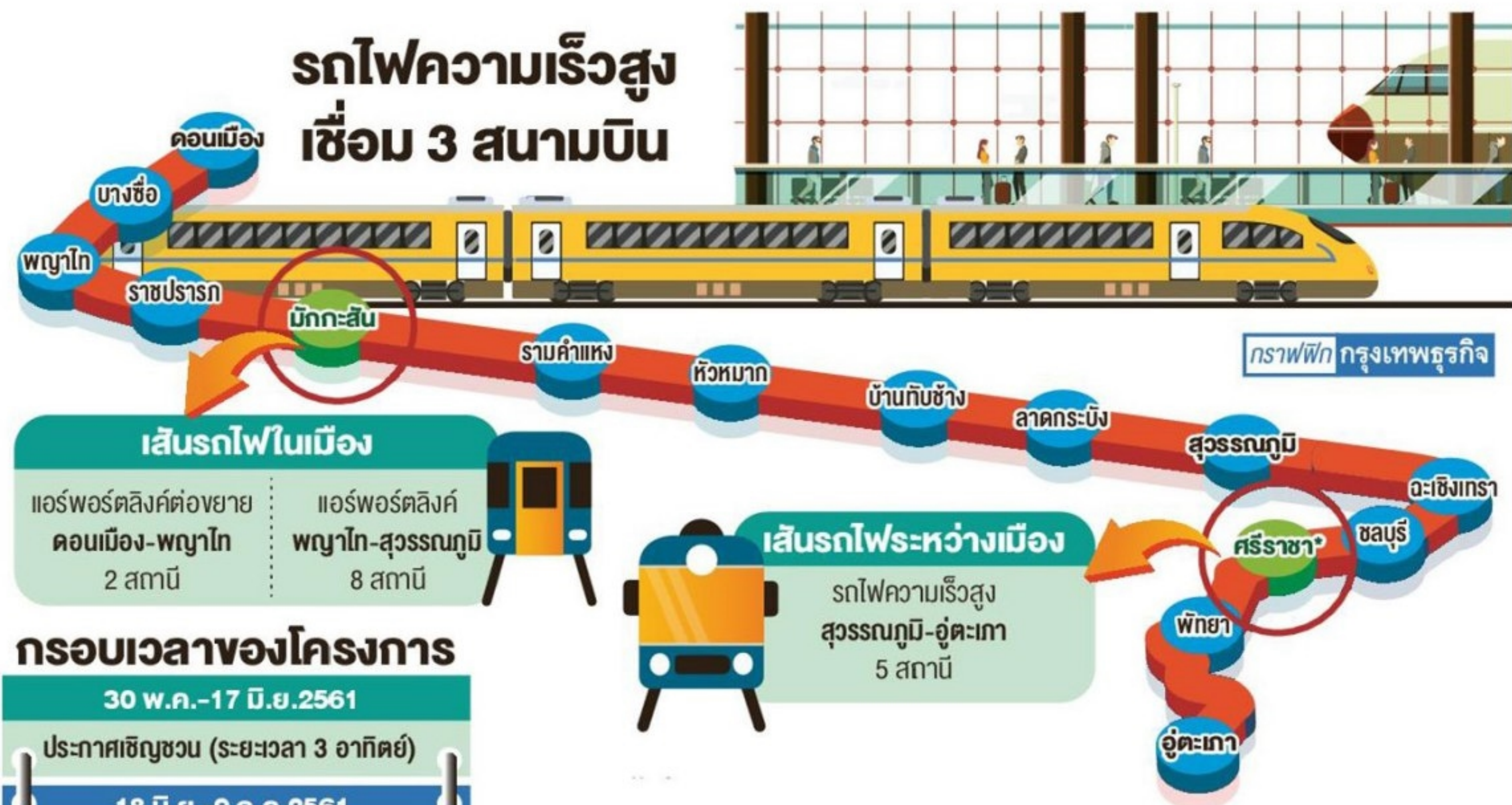




เร่งรถไฟเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เล็งต่อระยะ 2 'ระยอง-ตราด'



กรอบเวลาของโครงการ

30 พ.ค.-17 มิ.ย.2561
ประกาศเชิญชวน (ระยะเวลา 3 อาทิตย์)
18 มิ.ย.-9 ก.ค.2561
ขายเอกสาร (ระยะเวลา 3 อาทิตย์)
23 ก.ค.2561
ชี้แจงผู้ซื้อเอกสาร ครั้งที่ 1
24 ก.ค.2561
ดูพื้นที่ แอร์พอร์ตลิงก์ และแนวเส้นทาง
24 ก.ย.2561
ชี้แจงผู้ซื้อเอกสาร ครั้งที่ 2
10 ก.ค.-9 ต.ค.2561
เปิดรับคำถามจากเอกชน
10 ก.ค.-30 ต.ค.2561
ตอบคำถาม
12 พ.ย.2561
เอกชนยื่นข้อเสนอ

กรุงเทพมหานคร ● สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก(สกพอ.) ได้เปิดเผยถึงขั้นตอนการดำเนินการของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โดยจะประกาศเชิญชวนนักลงทุนภาคเอกชนที่มีศักยภาพ โดยในวันที่ 30 พ.ค.นี้ จะประกาศเชิญชวนนักลงทุนที่สนใจประมูล โดยมีเป้าหมายจะดำเนินการคัดเลือกผู้ลงทุนให้ได้ ภายในเดือนธ.ค.2561

โดยโครงการนี้ครอบคลุมเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากสนามบินดอนเมือง-สนามบินอู่ตะเภาโดยแบ่งเป็น 3 ช่วงรวมระยะทางประมาณ 220 กิโลเมตร(กม.) ได้แก่ 1.รถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยายแอร์พอร์ตเรล ลิงค์ ดอนเมือง-พญาไท ระยะทาง 21 กม. 2.รถไฟแอร์พอร์ตเรล ลิงค์พญาไท-สนามบิน

สุวรรณภูมิ ระยะทาง 29 กม.

3. รถไฟความเร็วสูงจาก สนามบินสุวรรณภูมิ-สนามบินอู่ตะเภา ระยะทาง 170 กม. 4. พัฒนาพื้นที่สถานีและสนับสนุนการให้บริการผู้โดยสาร ได้แก่ สถานีมักกะสันประมาณ 150 ไร่ สำหรับการเป็นสถานีหลักรถไฟความเร็วสูง และสถานีศรีราชาประมาณ 100 ไร่ สำหรับการเป็นสถานี เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและโรงซ่อมหัวรถจักรของรฟท.

กรอบการร่วมลงทุนในครั้งนี้ได้มีการนำเอาข้อเสนอและความคิดเห็นที่ได้รับจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศมาพิจารณาอย่างจริงจัง เพื่อให้มีความสมบูรณ์และชัดเจนบนหลักการเปิดกว้างให้เกิดการแข่งขันของภาคเอกชน (International Bidding) เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อภาครัฐ โดยจะดำเนินโครงการภายใต้ประกาศคณะกรรมการนโยบาย



เรื่องการลงทุนกับเอกชนหรือ PPP EEC Track ด้วยการออกแบบกระบวนการให้รวดเร็ว และกระชับในรูปแบบ พีพีพี อีอีซี แทรค จะทำให้การเดินทางของโครงการรวดเร็ว

สอดคล้องไปกับการพัฒนาของเขตพิเศษภาคตะวันออก สำหรับสถานีที่รถไฟจะวิ่งผ่านนั้น นอกเหนือไปจากเป็นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมสำหรับประชาชนแล้วยังเป็นส่วนหนึ่งที่ยอมรับการพัฒนาและการลงทุนที่จะเพิ่มขึ้นในเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก 3 จังหวัดอีกด้วย

ทั้งนี้ การพัฒนา EEC เป็นการสร้างพื้นที่ต่อขยายของเมืองให้กับกรุงเทพฯ รถไฟความเร็วสูงเส้นนี้มีความสำคัญ 4 ด้าน คือ 1.รถไฟความเร็วสูงสายนี้จะเข้าเชื่อมโยง 3 สนามบิน จะเป็นการยกระดับสนามบินอู่ตะเภา มาเป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 ให้ทำงานควบคู่กับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ที่มีผู้โดยสารเกินความจุแล้ว 17 ล้านคนต่อปี และด้วยความเร็ว 250 กิโลเมตร/ชม.

สนามบินอู่ตะเภาสามารถเชื่อมกับกรุงเทพฯ ได้ใน 45 นาที เทียบกับปัจจุบันใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์ 2-3 ชั่วโมง ซึ่งผู้โดยสารสามารถลงเครื่องบินที่สนามบินอู่ตะเภา แล้วขึ้นรถไฟความเร็วสูงเข้ากรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ใช้เวลาใกล้เคียงกับสนามบินนาริตะเข้ากรุงโตเกียว

2.รถไฟความเร็วสูงเป็นการเปิดพื้นที่การพัฒนาจากกรุงเทพฯ เชื่อม ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยจะมีสถานีรถไฟ 5 สถานี ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา อู่ตะเภา ซึ่งนอกจากจะมีการพัฒนาบริเวณสถานีให้เป็นพื้นที่พัฒนาเชื่อมโยงกับชุมชนชนกแล้ว ประชาชนตลอดเส้นทาง สามารถใช้บริการโดยนำรถยนต์ไปจอดที่สถานีเหล่านี้ได้ ทำให้ประหยัดเวลาการเดินทางมาก โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งขณะนี้รถติดมาก และประเทศได้ประโยชน์จากการลดการใช้น้ำมัน และลดความแออัดบนถนน

3.รถไฟความเร็วสูง ที่ความเร็ว 250 กม./ชม. นี้ ในอนาคตอันใกล้จะขยายไปสู่ระยะที่ 2 พัฒนาให้เชื่อมโยงจากจ.ระยอง ไปสู่จันทบุรี และตราด ขณะนี้กำลังดำเนินการศึกษา โดยคาดว่าจะใช้เวลาเดินทางจาก กรุงเทพฯ-ระยอง 60 นาที กรุงเทพฯ-จันทบุรี 100 นาที และ กรุงเทพฯ-ตราด 120 นาที ซึ่งเป็นระยะเวลาที่เหมาะสม และจะทำให้คนส่วนใหญ่หันมาใช้ในการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง แทนการเดินทางโดยรถยนต์

นอกจากนั้นเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง มีการพัฒนาความเร็วมากขึ้นเป็น 300-350 กม./ชม. ในต้นทุนที่ไม่เพิ่มขึ้นมากนัก

นอกจากนี้โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ยังช่วยแก้ปัญหาการขาดทุนของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ที่ปัจจุบันขาดทุนสะสม 1,785 ล้านบาท โดยปี 2560 ขาดทุนประมาณ 280 ล้านบาท และเป็นหนี้จากการก่อสร้างกว่า 33,000 ล้านบาท เมื่อต้องทำรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จึงนำโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์มารวม และแก้ปัญหาการขาดทุนที่เดียว

ทั้งนี้ผู้ลงทุนจะต้องซื้อกิจการในมูลค่าที่เหมาะสม และการรถไฟจะสามารถนำไปลดหนี้ได้ในปัจจุบันของแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ประสบปัญหาความแออัดของผู้โดยสารเนื่องจากมีขบวนรถน้อย จึงต้องวิ่งในเวลาที่ยาวนาน ทั้งๆ เวลาของรางมีพอ และเมื่อขาดทุนจึงทำให้สถานการณ์การเงินไม่ดี และไม่สามารถลงทุนเพิ่มขบวนรถได้

ในส่วนของการกำกับดูแลในระยะยาว จะมีการตั้งคณะกรรมการขึ้นมาดูแลโครงการ และค่าโดยสาร ซึ่งคณะกรรมการกำกับประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนเอกชนคู่สัญญาและผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย