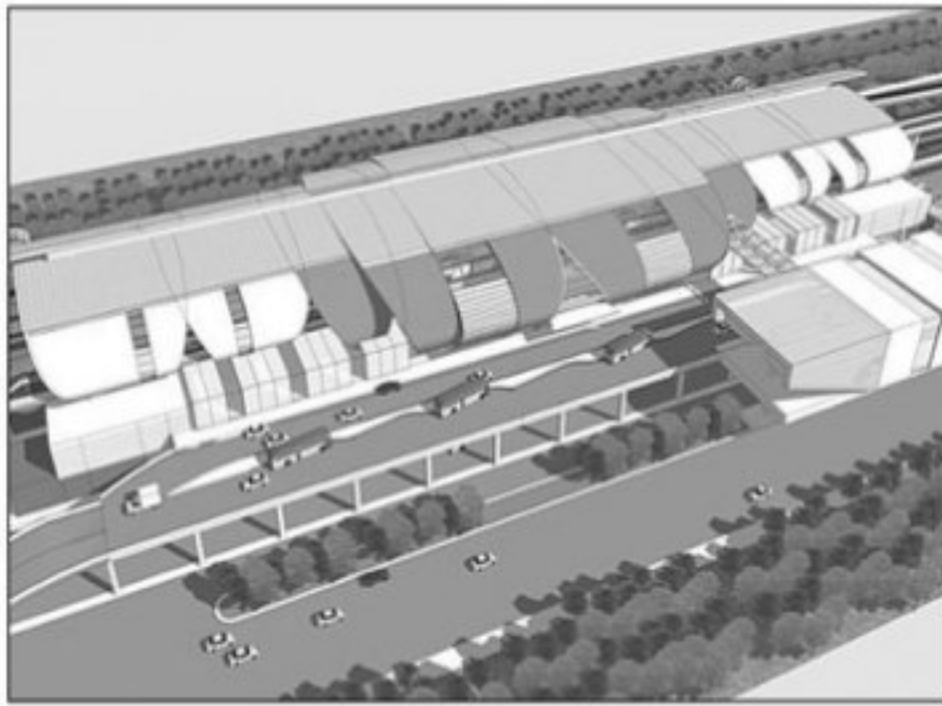




ซีพีกับธุรกิจใหม่ ความท้าทายระบบขนส่งโลจิสติกส์

ว่า แนวโน้มอุตสาหกรรมทั่วโลกเริ่มเปลี่ยนทิศทางอีกครั้ง
จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้ประเทศไทยต้องเร่งยกระดับ
ประเทศใหม่ สร้างฐานความเจริญครั้งใหม่ของประเทศ โดย
การนำโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

มาต่อยอดเป็น โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศไปสู่ยุค “ไทยแลนด์ 4.0”

โดยภาครัฐได้กำหนดพื้นที่เป้าหมายไว้ 3

จังหวัด ประกอบด้วย ฉะเชิงเทรา ชลบุรีและระยอง
พร้อมทั้งกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่, อุตสาหกรรม
อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ, อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
เชิงกลุ่มรายได้ดี และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ,
การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ อุตสาหกรรมการ
แปรรูปอาหาร, อุตสาหกรรมหุ่นยนต์, อุตสาหกรรมการ
บินและโลจิสติกส์, อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพ
และเคมีชีวภาพ, อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบ
วงจร ซึ่งทั้งเป้าหมายของรัฐบาลนั้น เกิดการลงทุนจากอุตสาหกรรม
เหล่านี้ไม่ต่ำกว่า 100,000 ล้านบาท

และเมื่อมีการลงทุนภาครัฐก็ต้องเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการ
ลงทุน โดยเฉพาะในด้านของโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องทันสมัย ที่เพียง
รองรับการลงทุนภาคอุตสาหกรรมเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมไปถึงต้อง
สอดคล้องกับวิถีชีวิตแบบใหม่ในสังคมยุคดิจิทัล ดังนั้น เมืองอัจฉริยะ
หรือสมาร์ทซิตี้ จึงเป็นแผนที่รัฐบาลได้มองการพัฒนาไว้อย่างเป็น
ระบบ ถึงโครงสร้างพื้นฐานรองรับ โดยเฉพาะระบบขนส่งหรือโลจิส
ติกส์ ที่เป็นต้นทุน

สำคัญของผู้ประกอบ

การในทุกภาคส่วน

ดังนั้น

โครงสร้างพื้นฐาน

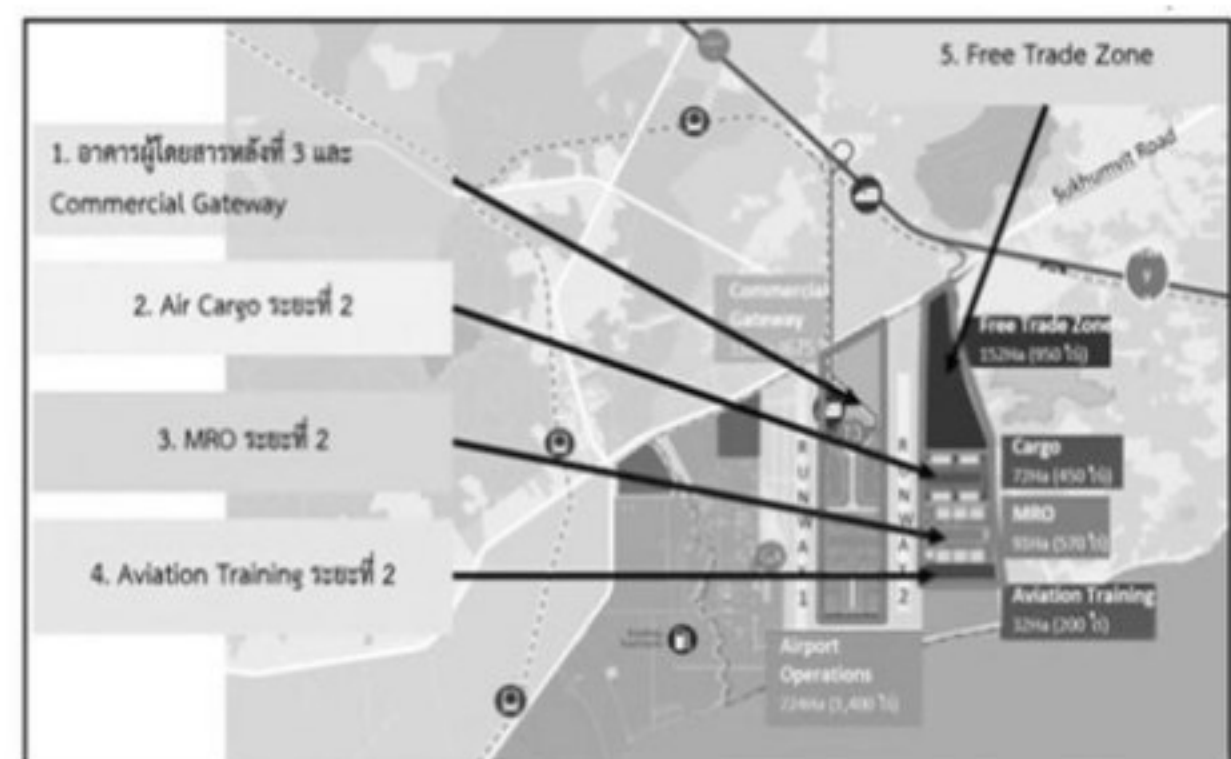
หลักจึงต้องเกิดขึ้นใน

อีอีซีเพื่อตอบโจทย์

การขนส่งคนและ

ขนส่งสินค้าควบคู่กัน

ไป ซึ่งโครงการรถไฟความเร็วสูง หรือไฮสปีดเทรน ที่เชื่อม 3 สนาม
บินแบบไร้รอยต่อ (สนามบินดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะ
ทาง 220 กม. งบประมาณ 224,544.36 ล้านบาท จึงเป็นโครงสร้าง
พื้นฐานหลักสำคัญโครงการหนึ่งในอีอีซีที่มีเป้าหมายจะยกระดับ



สถานีรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์มักกะสัน ให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยง
กรุงเทพฯ กับอีอีซี หรืออีอีซีเกตเวย์ รวมไปถึงระบบขนส่งมวลชน
สาธารณะ

สำหรับโครงการไฮสปีดเทรนนั้น แนวเส้นทางโครงการ
กำหนดผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ
ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยจะใช้โครงสร้างและแนวเส้น
ทางการเดินรถเดิมของระบบรถไฟฟ้ามหานครแอร์พอร์ตเรล
ลิงก์ ประกอบไปด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูงจำนวน 9 สถานี ได้แก่
สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมักกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานี
ฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา

และเป็นที่ชัดเจนว่า 100% ว่า กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท
เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ประกอบด้วย บริษัท
เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด (ประเทศไทย), บริษัท อิตาเลียน
ไทย ดีเวลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน), China Railway Construction
Corporation Limited (สาธารณรัฐประชาชนจีน), บริษัท ข.การช่าง
จำกัด (มหาชน) (ประเทศไทย), บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ชนะการประมูล

3 ม.ค.62 พิจารณาข้อเสนอพิเศษซีพี

นายวรวิทย์ มาลา รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน

รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่า กิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด (ซีพี) และพันธมิตร ซึ่งเสนอราคาต่ำสุด โดยวงเงินการอุดหนุนจากรัฐ ที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน วงเงินไม่เกิน

119,425.75 ล้านบาท เป็นเวลา 10 ปี ซึ่งกลุ่มซีพีขอเงินสนับสนุนจากรัฐคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันอยู่ที่ 117,227 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบวงเงินที่ครม.อนุมัติประมาณ 2,198 ล้านบาท ส่วนกลุ่ม BSR เสนอวงเงินขอให้รัฐสนับสนุน คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันอยู่ที่ 169,934

ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าข้อเสนอของกลุ่มซีพี ประมาณ 52,707 ล้านบาท

“โครงการดังกล่าวมีวงเงินการพัฒนารวม 224,544.36 ล้านบาท ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน วงเงิน 168,718 ล้านบาท, การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ 45,155.27 ล้านบาท และสิทธิการเดินรถไฟไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ 10,671.09 ล้านบาท ผู้ชนะการประมูลจะได้รับสัมปทานเป็นระยะเวลา 50 ปี ประกอบด้วยระยะเวลาการออกแบบและก่อสร้าง 5 ปี และระยะเวลาการดำเนินการ 45 ปี” นายวรวิฑูรย์กล่าว

นายวรวิฑูรย์กล่าวว่า เมื่อวันที่ 24 ธ.ค.ที่ผ่านมา รฟท.ได้เปิด

ซองที่ 4 ซึ่งเป็นข้อเสนอพิเศษของกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์ โฮลดิ้งส์ และพันธมิตร เบื้องต้นคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน จะแยกข้อเสนอพิเศษของกลุ่มซีพีออกเป็นหมวดหมู่ว่ามีเรื่องใดบ้าง จากนั้นจึงจะทราบว่าจะข้อเสนอพิเศษที่กลุ่มซีพีเสนอเป็นอย่างไร โดยในวันที่ 3 ม.ค.2562 รฟท.จะประชุมเพื่อพิจารณาหมวดหมู่ทั้งหมด เพื่อเจรจาต่อรองราคาตามขั้นตอนของการประกวดราคา จากนั้นจึงจะเชิญ

กลุ่มซีพีมาเจรจา คาดว่าใช้เวลา 2 สัปดาห์ หากได้ข้อยุติก็จะเสนอให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติ และลงนามในสัญญาไม่เกินวันที่ 31 ม.ค.2562

“หาก รฟท.เจรจาเรื่องข้อเสนอพิเศษกับกลุ่มซีพีไม่ได้ข้อสรุปร่วมกัน ก็ต้องเชิญกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ ซึ่งเป็นผู้เสนอราคาต่ำรองลงมานั้น มาเจรจา เพื่อต่อรองราคาตามเงื่อนไขการประกวดราคาที่กำหนด

ไว้ ถึงแม้การ

ลงนามใน

สัญญาจะล่าช้า

กว่าแผนงาน

เดิมที่กำหนด

ไว้บ้าง ก็ยังดี

กว่าต้องเริ่ม

ประกวดราคา

ใหม่ ซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาเริ่มต้นใหม่อีกนาน”

พันธมิตรแข็งแกร่ง

อย่างไรก็ตาม หากมาพิจารณาในด้านพันธมิตรในกลุ่มกิจการ



ร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด จะเห็นว่าแต่ละบริษัทที่เข้าร่วมกลุ่มนั้นมีความแข็งแกร่งเฉพาะด้านทุกราย เริ่มจาก บริษัท

CRCC เป็นรัฐวิสาหกิจด้านวิศวกรรมก่อสร้างขนาดใหญ่ของจีน ที่มีความเชี่ยวชาญการก่อสร้างด้านระบบสาธารณูปโภคทุกประเภท ถนน ทางด่วน อาคารขนาดใหญ่ และผลิตสายรถไฟกว่า 100,000 กิโลเมตร ทั้งรถไฟใต้ดิน Maglev และโมโนเรล ซึ่ง CRCC ถูกจัดอันดับเป็นบริษัทก่อสร้างขนาดใหญ่และมีอิทธิพลมากที่สุดระดับโลก อันดับที่ 58 ของ Fortune Global 500 ประจำปี 2561

สำหรับบริษัท บมจ.ช.การช่าง (CK) และ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ (ITD) ก็เป็นบริษัทก่อสร้างรายใหญ่ของไทย ที่มีการลงทุนในด้านการก่อสร้างสาธารณูปโภคได้ทุกระบบ ส่วน บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ หรือ BEM ก็เป็นบริษัทที่เชี่ยวชาญด้านขนส่งและคมนาคม ซึ่งปัจจุบันเป็นผู้รับสัมปทานในการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า ทั้งรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน หัวลำโพง-บางซื่อ และสายสีม่วง สถานีคลองบางไผ่-เตาปูน อีกทั้งยังบริหารจัดการทางด่วนอีกหลายสายในประเทศไทย

นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มทุนการเงินจากจีนและญี่ปุ่นมาเสริม

ความแข็งแกร่ง ประกอบด้วย Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development (JOIN) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนขนาดใหญ่ และยังมีธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น หรือ JBIC นอกจากนี้ยังมีธนาคารปล่อยกู้ด้านการลงทุนของรัฐรวมถึง CITIC Group

Corporation จากจีน ซึ่งเป็นสถาบันการเงินขนาดใหญ่เทียบเท่าธนาคารกรุงไทย และมีการลงทุนในธุรกิจหลายประเภท

กลุ่ม SUPPLIER เป็นผู้ผลิตตู้รถไฟที่เป็น

ค่ายใหญ่ในปัจจุบัน ประกอบด้วย บริษัท Siemens จากประเทศเยอรมนี ซึ่งรถไฟทั้ง MRT และ BTS รวมถึงแอร์พอร์ตลิงก์ ใช้บริการอยู่ใน

ขณะนี้ และยังมีบริษัท Hyundai จากประเทศเกาหลี, บริษัท CRRC-Sifang จากจีน ซึ่งเป็นผู้ผลิตตู้รถไฟส่งขายทั่วโลกและยังผลิตให้กับ รฟท. โดยเฉพาะรุ่นใหม่ 4 สายที่มีการให้บริการด้วยเช่นกัน

และยังมี บริษัท Ferrovie dello Stato Italiane (FS) จาก อิตาลี เป็นบริษัทที่รัฐบาลถือหุ้น 100% เชี่ยวชาญการบริหารและบำรุงรักษาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง, China Resources (Holdings) Company Limited รัฐวิสาหกิจที่เน้นด้านการส่งออกของจีน ดำเนินธุรกิจหลากหลาย ทั้งพลังงาน อสังหาริมทรัพย์ ค้าปลีก ซึ่งน่าจะมาช่วยให้แผนการพัฒนาพื้นที่ทั้งในและนอกโครงการเชื่อม 3 สนามบินเติบโตได้ด้วย

พื้นที่เชิงพาณิชย์สร้างรายได้

อย่างไรก็ตาม เมื่อมาดูว่าสิ่งที่ซีพีจะได้จากการคว่ำเค็กก้อนใหญ่ไป น่าจะมีผลประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าการก่อสร้าง โดยเฉพาะสัมปทาน 50 ปีที่จะมาต่อยอดให้เนื่องจากสิทธิ โดยสิทธิที่ซีพีจะได้รับนั้น น่าจะเป็นสิ่งล่อตาล่อใจมากกว่ารายได้จากค่าโดยสาร อาทิ การบริการพื้นที่สถานีของโครงการแอร์พอร์ตลิงก์ทั้ง 8 สถานี รวมถึงพื้นที่เชิงพาณิชย์รถไฟความเร็วสูงทั้ง 9 สถานี และสามารถใช้โครงสร้างและบริการเดินรถของโครงการแอร์พอร์ตลิงก์รูปแบบซีดีไล่นจากพญาไท-สุวรรณภูมิ

นอกจากนี้ยังได้สิทธิพัฒนาในที่ดินมักกะสัน 150 ไร่ และศรีราชา 25 ไร่ เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ ซึ่งซีพีมีแผนที่จะพัฒนาพื้นที่มักกะสันเป็นโครงการมิกซ์ยูส ขนาดพื้นที่กว่า 900,000 ตร.ม. ถึงกว่า 1 ล้าน ตร.ม. โดยประกอบด้วย อาคารสำนักงาน ศูนย์ประชุม



โรงแรม ริเทล ที่อยู่อาศัย ส่วนศรีราชาจะเป็นโครงการมิกซ์ยูสเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ในด้านการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ดังกล่าว ซีพีมี

บริษัทลูกที่มีความเชี่ยวชาญ เช่น บริษัท แมกโนเลีย ควอลิตี้ ดีเวลล็อปเม้นต์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด และบริษัท ซี.พี.แลนด์ จำกัด (มหาชน)

จับตาข้อเสนอพิเศษของที่ 4

อย่างไรก็ตาม หลังจากนี้คงต้องจับตาดูว่าหลังจากที่มีการพิจารณาของที่ 4 ข้อเสนอพิเศษ เพื่อเสริมประสิทธิภาพโครงการแล้ว ซีพีจะมีข้อเสนออะไรให้อีก ซึ่งที่มีกระแสข่าวออกมาว่า อาจจะมีการเสนอลงทุนต่อขยายจากอุตะเภาะไประยอง โดยมีสถานีจอดรถไฟระยะทาง 30-40 กม. ใช้เงินลงทุน 10,000 ล้านบาท เนื่องจากผลการศึกษาเดิมระบุไว้ว่าโครงการจะคุ้มทุนต่อเมื่อสร้างไปถึงระยะของที่เป็นแหล่งงานและที่อยู่อาศัยทั้งคนไทยและ

ต่างชาติ ขณะเดียวกัน ซีพีมีที่ดิน 3,068 ไร่ พัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมไทย-จีนที่อยู่ใกล้กับสถานี ปัจจุบัน รฟท.กำลังปรับแนวใหม่ไม่ผ่านนิคมมาตาพูดและรอการอนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ)

ซึ่งหลังจากนี้ประมาณต้นปี 2562 คงได้แต่ลุ้นกันว่า ที่สุดแล้วใครจะสามารถคว้าโครงการรถไฟเชื่อมสามสนามบินได้แบบตัวโล่ง หลังจากที่ยับเยินกันมานาน และที่สำคัญเป้าหมายที่จะเปิดให้บริการในปี 2567 จะเกิดขึ้นได้จริงหรือไม่.