**ประชาชาติธุรกิจ**
Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

**Section:** การตลาด/บทความ
**วันที่:** จันทร์ 10 - พุธ 12 มิถุนายน 2562
**ปีที่:** 42 **ฉบับที่:** 5156 **หน้า:** 17(กลาง)
**Col.Inch:** 162.61 **Ad Value:** 219,523.50 **PRValue (x3):** 658,570.50 **คลิป:** สี่สี
**หัวข้อข่าว:** บทความพิเศษ: ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จากมุมมองของคนทำงาน(จบ)

# ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จากมุมมองของคนทำงาน (จบ)

บทความพิเศษ

ดร.คณิศ แสงสุพรรณ

**คำถาม : ใครอยากจะไปเที่ยวพัทยา หรือไปทำงานที่ EEC ก็สามารถเดินทางรถยนต์ แทนที่จะต้องมีรถไฟความเร็วสูงที่มีราคาแพง**

การเดินทางด้วยรถยนต์ไปภาคตะวันออกวันนี้คับคั่งมาก เพราะมีคนเดินทางไม่น้อยกว่า 400,000 คนทุกวัน และใช้เวลานาน 2-3 ชม. ไปสนามบินอู่ตะเภา แม้จะมีถนนอย่างดีกว่า 25 ช่องทาง ทั้งถนนมอเตอร์เวย์และทางหลวงก็ยังแน่นมาก

ประเทศไทยรับการเดินทางด้วยรถยนต์ไม่ไหวแล้ว ต้นทุนการขนส่งแพงกว่าทางรางกว่า 3 เท่า ใช้น้ำมันมีควันพิษสูง ถึงเวลาต้องปรับพฤติกรรมมาใช้ระบบรางมากขึ้น รถไฟความเร็วสูงเส้นนี้เป็นหนึ่งในกระบวนการปรับพฤติกรรม

รถไฟความเร็วสูงด้วยราคาประมาณ 300-400 บาท/เที่ยว เป็นทางเลือกการเดินทางที่พอรับได้เทียบกับการประหยัดเวลา และความเสี่ยงในการใช้ถนน โดยประมาณว่ามีคนขึ้นประมาณ 40,000 คน/วัน (10% ของจำนวนผู้เดินทางทางรถยนต์ในปัจจุบัน) ซึ่งจะช่วยลดความแออัด และลดควันพิษจากการใช้ถนนได้

**คำถาม : ทำไมต้องเร็ว 250 กม./ชม. ทั้ง ๆ ที่ระยะทางประมาณ 220**

ตอบสั้น ๆ คือ เพื่อให้เข้ากรุงเทพฯได้ใน 45 นาที เพื่อให้ได้ใช้ 3 สนามบินร่วมกัน เพื่อทำตามมาตรฐานรถไฟความเร็วสูงของประเทศที่กำหนดขั้นในอนาคต อาจต้องต่อเชื่อมกับรถไฟไทย-จีน และขยายไประยอง-ตราด และเชื่อมประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการเตรียมระบบไว้ในอนาคต ไม่งั้นต้องรื้อทิ้งสร้างใหม่

**คำถาม : ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นประชาชนในท้องถิ่น 90% เป็นคนในพื้นที่ มี 10% ที่จะใช้เชื่อมสนามบิน**

วันนี้รถติดมากโดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน รถไฟความเร็วสูงเป็นทางเลือก ตามการศึกษาขอให้คนใช้ถนนหันมาใช้รถไฟความเร็วสูงเพียง 10-20% รถไฟสายนี้ก็คุ้มแล้ว

ที่สำคัญคือเราต้องช่วยกันเปลี่ยนพฤติกรรมคนไทยให้ใช้ระบบรางมากขึ้น ใช้ระบบสาธารณะมากขึ้น ถ้าหากรถไฟสายนี้กลายเป็น **"รถไฟสายเปลี่ยว"** อย่างที่พี่ชูมว่า เราคงต้องโทษตัวเองว่าไม่สามารถทำบริการได้ดีจนผลักดันให้คนไทยเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะเป็นการพ่ายแพ้ที่น่าเสียใจมาก

**คำถาม : ทำไมไม่วางเส้นทางรถไฟใหม่ใช้ทับเส้นรถไฟเดิมทำไม**

ตอบสั้น ๆ คือ ไม่ต้องการเวนคืนที่ดินให้ชาวบ้านเดือดร้อน แม้มีผู้เสนอให้วางตามแนวมอเตอร์เวย์ แต่ก็ต้องเสียเวลาศึกษาอีก 1 ถึง 2 ปี ต้องทำการศึกษาสิ่งแวดล้อมใหม่คงไม่ทันการ

**คำถาม : ทำไมไม่ต่อให้ถึงระยอง**

ตอบสั้น ๆ คือ ต่ออีก 1 สถานีไม่เหมาะ เพราะคนระยองและนักท่องเที่ยวต้องการระบบขนส่งมวลชนที่จอดหลาย ๆ แห่ง ทั้งก่อนเข้าเมืองระยองและในเมืองระยอง ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์ไฟฟ้าหรือรถไฟฟ้ารางเบา เหมาะสมกว่าสำหรับรถไฟความเร็วสูงกำลังศึกษาระยะที่ 2 ที่จะต่อขยายระยะยาวไปสู่ระยอง จันทบุรี และตราด

**ทำ PPP โครงการแรก : ยากเสมอ**

ประเทศไทยไม่เคยทำโครงการร่วมลงทุนรัฐกับเอกชนที่เป็น "มาตรฐานสากล" มาก่อน โครงการที่ใกล้ที่สุดคือ รถไฟฟ้าสายสีชมพูกับสีเหลือง ซึ่งไม่มีนักลงทุนรายใหญ่จากต่างประเทศมาร่วมทุนเลย

**EEC ได้ถูกวางให้ทดลองของใหม่และงานนี้ของจริง**

การออกแบบ TOR ดำเนินการโดยคณะกรรมการคัดเลือก (**คุณอานนท์ เหลืองบริบูรณ์** เป็นประธาน) พยายามเต็มที่ที่จะเป็นมาตรฐานสากล แต่เรามีหลายเรื่องที่เราเคยทำและภาครัฐในขณะนี้ยังคิดว่าสำคัญ ไม่อยากให้รัฐเสี่ยงมากจึงต้องสร้างความสมดุลความคิดเดิม-ความคิดใหม่ เรื่องนี้ไม่มีสูตรสำเร็จ

แม้ตามหลักการแล้ว การร่วมทุนคือการเอาทุนมารวมกัน กำไรด้วยกัน รับความเสี่ยงด้วยกัน อย่างเท่าเทียมกันของรัฐและเอกชน

เงื่อนไขสัญญาจึงไม่เหมือนรัฐจ้างเอกชนมาก่อสร้างหรือการรับสัมปทาน อย่างไรก็ดี ภาครัฐเคยมีประสบการณ์การร่วมทุนกับเอกชนที่ไม่ดีมาพอสมควร โดยเฉพาะกรณีโฮปเวลล์ที่รัฐร่วมจ่ายไปแล้วงานไม่เสร็จ แถมศาลปกครองยังให้จ่ายค่าเสียหายให้เอกชนอีก การเปิดประตูรับมาตรฐานสากลในครั้งนี้จึงเป็นไปอย่างระมัดระวัง

สาระในเอกสารขอรับข้อเสนอเอกชน (request for proposal หรือ RFP) จึงกำหนดเงื่อนไขที่ไม่เป็นสากลเต็มรูปแบบ



iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

**ประชาชาติธุรกิจ**
Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

**Section:** การตลาด/บทความ
**วันที่:** จันทร์ 10 - พุธ 12 มิถุนายน 2562
**ปีที่:** 42 **ฉบับที่:** 5156 **หน้า:** 17(กลาง)
**Col.Inch:** 162.61 **Ad Value:** 219,523.50 **PRValue (x3):** 658,570.50 **คลิป:** สี่สี
**หัวข้อข่าว:** บทความพิเศษ: ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จากมุมมองของคนทำงาน(จบ)

แต่มากเท่าที่คนไทยจะรับได้ ณ วันนั้น

**1) คนไทยถือหุ้นข้างมาก**

กลุ่มที่ชนะต้องทำตามกฎหมายไทย หากต้องให้คนไทยถือหุ้นมากกว่า 50% ก็ต้องทำ เราให้ต่างชาติเป็นเจ้าของรถไฟความเร็วสูงไม่ได้ แต่ในการรับฟังข้อเสนอขอให้มีคนไทย 25% เป็นอย่างน้อย เพราะอยากฟังข้อเสนอที่ดีของบริษัทต่างประเทศ

**2) สร้างก่อนผ่อนทีหลัง**

เพื่อป้องกันกรณี เช่น โฮปเวลล์ โครงการนี้กำหนดว่าให้เอกชนสร้างทางรถไฟให้เสร็จก่อน (ใช้เวลา 5 ปี) รัฐบาลจึงจะผ่อนชำระตั้งแต่ปี 6 เป็นต้นไป ป้องกันไว้ไม่ให้เอกชนทิ้งงานและมีค่าโง่

ข้อนี้ดูดีกับบทเรียนที่ประเทศไทยได้รับจากกรณีโฮปเวลล์ที่รัฐจ่ายไปบางส่วนแล้วโครงการหยุดไปกลางคัน อย่างไรก็ตาม การป้องกันความเสี่ยงแบบนี้มาพร้อมกับต้นทุนการเงินที่สูงขึ้น เพราะเมื่อเอกชนต้องกู้เงินมาลงทุนก่อน ดอกเบี้ยเงินกู้ของโครงการที่ใหญ่นี้จึงมีมูลค่าเป็นหมื่นล้านบาท ซึ่งทำให้ต้นทุนโครงการสูงและภาครัฐต้องร่วมรับภาระดอกเบี้ยส่วนนี้ในทางอ้อมนั่นเอง หากเราทำการร่วมทุนสำเร็จไปได้บ้าง เงื่อนไขนี้น่าจะมีการปรับปรุง

**3) ค้ำประกันทางการเงินหลายชั้น**

โครงการนี้ผลักภาระความเสี่ยงการเงินให้เอกชน โดยเรียกการค้ำประกัน 3 ชั้น คือ ต้องมีทุนเรือนหุ้นสูง มีธนาคารค้ำประกัน และทุกบริษัทที่ร่วมกันมาต้องค้ำประกันแบบลูกหนี้ร่วม (severally)

ข้อนี้ก็ดูดีทางฝั่งภาครัฐ แต่คิดลึก ๆ แล้วไม่เป็นมาตรฐานสากล เพราะบริษัทชั้นนำของโลกเขาไม่มาเสียเวลากับโครงการที่เปิดรับความเสี่ยงอนาคตโดยไม่จำกัด เรียกว่า **"ความเสี่ยงปลายเปิด"** ทำให้ไม่รู้ว่าในอนาคตโครงการนี้จะขาดทุน-กำไรอย่างไร ดังนั้น บริษัทในตลาดหลักทรัพย์หลัก ๆ ทั่วโลกเขาจะไม่ค่อยพร้อมจะมาลงทุน เราได้รับคำร้องเรียนจากบริษัทใหญ่เกือบทุกแห่งที่เข้ามาซื้อซอง แต่เรายังคงหลักการเดิมไว้

**4) ไม่ค้ำประกันจำนวนผู้โดยสาร**

ผู้เชี่ยวชาญทั่วโลกยืนยันว่า โครงการรถไฟทั้งรถไฟปกติและรถไฟความเร็วสูงรัฐบาลจะเข้ามาประกันจำนวนผู้โดยสารทั้งนั้น คือถ้าต่ำกว่าที่ตกลงกันรัฐบาลจะหาทางสนับสนุนให้

รถไฟสายนี้ไม่ค้ำประกันผู้โดยสาร เพราะประสบการณ์ของรัฐบาลไทย เมื่อผ่านไปอาจต้องจ่ายเงินมากกว่าที่คิด... คือภาครัฐไม่รับความเสี่ยงปลายเปิด... แต่ให้เอกชนคำนวณความเสี่ยงในการดำเนินงานเป็นตัวเงินแล้วเก็บจากรัฐบาลรวมอยู่ในมูลค่าที่ขอรัฐร่วมทุน (เรียกวิธีนี้ว่า net cost PPP)

เรื่องนี้เป็นประเด็นที่เรามีปัญหากับสถาบันการเงินระหว่างประเทศมาก เพราะเขาอ้างว่าทำโครงการที่อังกฤษรัฐบาลอังกฤษยังค้ำประกันจำนวนผู้โดยสาร เขาก็สงสัยว่าทำไมเราไม่ทำ และเมื่อไม่ทำดอกเบี้ยที่จะกู้ได้จะแพงกว่าที่มีรัฐค้ำประกันมาก

อย่างที่เรียน...ขณะนี้เรารับความเสี่ยงได้แค่นี้...เราก็ต้องกำหนดแบบนี้... แต่ก็ได้อธิบายให้สถาบันการเงินต่าง ๆ จนเข้าใจ เรื่องรัฐรับความเสี่ยงได้แค่ไหนเป็นการหาสมดุลที่ยากจริง ๆ...ผมต้องขอบคุณกรรมการคัดเลือก (ท่านรักษาการผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. **คุณวรวุฒิ มาลา** มาเป็นประธานต่อจากคุณอานนท์) ที่ช่วยกันทำงานกันมา ความเสี่ยงก็เยอะ เงินเดือนราชการก็นิดเดียว พลาดก็ถูกฟ้อง ทำไม่ถูกใจคนดูก็อาจกลายเป็นจำเลยของสังคม พูดน้อยก็กลัวถูกกล่าวหาปิดข้อเท็จจริง พูดมากก็หาว่าเอาข้อมูลลับมาเปิดเผย

ในอนาคตเงื่อนไขเหล่านี้อาจเปลี่ยนแปลงให้เป็น **"มาตรฐานสากล"** ได้มากกว่านี้ เมื่อเราทำโครงการแบบนี้มากขึ้น มีความเชี่ยวชาญ และมีความเข้าใจมากกว่านี้ ตอนนี้ทำได้แค่นี้

โครงการนี้เปิดขายซองข้อเสนอเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน-9 กรกฎาคม 2561 มีผู้มาซื้อ 31 ราย จาก 7 ประเทศ (ดูได้จาก link) ผมต้องยอมรับว่าที่มีคนมาซื้อมากเพราะท่านนายกรัฐมนตรี ท่านรองนายกฯ ท่านรัฐมนตรีทุกท่าน ช่วยกันเชิญชวนนักลงทุนต่างชาติมาลงทุน และอีกทางหนึ่ง คือประเทศไทยน่าลงทุน ในอนาคตถ้าเงื่อนไขเป็นนานาชาติมากขึ้น ผมเชื่อว่า PPP ของไทยจะได้รับความสนใจมากกว่านี้

การที่มีบริษัทที่สมใจมาซื้อเยอะเพราะเรากำหนดว่าใครจะมาร่วมทำ ไม่ว่าจะเป็นผู้ร่วมลงทุนกี่ราย ผู้รับจ้างกี่รายจะขายของอะไรต้องมาซื้อซองเพื่อให้เราแน่ใจว่าเขาเอาจริง จึงมีคนมาซื้อเยอะ ไม่ใช่ขายได้ 31 ซองต้องมี 31 ข้อเสนอ เขารวมกันมาเป็นกลุ่ม

คณะกรรมการคัดเลือกฯได้เปิดรับให้เอกชนยื่นข้อเสนอโครงการในวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอ 2 กลุ่ม คือ

(1) กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (กลุ่ม BSR) และ

(2) กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่ม CPH)

ทั้งคู่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติและเทคนิคในระดับดี

**ด้านผลตอบแทนทางการเงิน**

โครงการนี้แปลกกว่าโครงการอื่น ๆ เพราะรัฐบาลต้องออกเงินร่วมทุน ดังนั้นรัฐบาลจะ **"เลือกผู้ร่วมทุนที่ขอเงินร่วมทุนจากภาครัฐต่ำสุด"** คือ เอกชนลงทุนมากสุด โดยเปรียบเทียบเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV ที่อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ตามที่สำนักงบประมาณกำหนด)

กลุ่ม BSR เสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการเป็นจำนวน 238,330 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 186,694 ล้านบาท

กลุ่ม CPH เสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการเป็นจำนวน 149,650 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 117,227 ล้านบาท

ดังนั้น กลุ่ม CPH จึงเป็น **"ผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณา"** และเข้าสู่ขั้นตอน



iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

**ประชาชาติธุรกิจ**
Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

**Section:** การตลาด/บทความ
**วันที่:** จันทร์ 10 - พุธ 12 มิถุนายน 2562
**ปีที่:** 42 **ฉบับที่:** 5156 **หน้า:** 17(กลาง)
**Col.Inch:** 162.61 **Ad Value:** 219,523.50 **PRValue (x3):** 658,570.50 **คลิป:** สี่สี
**หัวข้อข่าว:** บทความพิเศษ: ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จากมุมมองของคนทำงาน(จบ)

การเจรจากับกลุ่ม CPH โดยประชุมเจรจาร่างสัญญาร่วมลงทุนทั้งสิ้น 15 ครั้ง เป็นการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ ชุดใหญ่จำนวน 12 ครั้ง และประชุมคณะทำงานย่อยจำนวน 3 ครั้ง และบรรลุข้อตกลงในการเจรจาและประกาศผลผู้ที่ได้รับการคัดเลือกในวันที่ 28 เมษายน 2562

จากการที่ทั้ง 2 กลุ่มผ่านการพิจารณาด้านเทคนิค (ผ่านที่ 80%) แสดงว่าทั้ง 2 กลุ่มเตรียมตัวมาอย่างดี เรียกว่าได้มาตรฐานจริง ๆ เข้าใจว่าแต่ละบริษัทใช้เงินทำไปไม่น้อยกว่า 200 ล้านบาท

ผมต้องขอบคุณทั้ง 2 บริษัทที่ทำข้อเสนอมา และจะชนะหรือไม่ชนะก็เป็นการช่วยประเทศให้ก้าวไปข้างหน้า ผลตอบแทนโครงการต่ำมากประมาณร้อยละ 5-6 ซึ่งถ้าไม่ได้เห็นกับประเทศคงไม่มีใครมาทำหรอกครับ

ข้อที่น่าสังเกต คือ ทั้ง 2 กลุ่มเป็นการที่บริษัทชั้นนำของไทยพาพันธมิตรระดับโลกมาลงทุน แสดงให้เห็นว่าคนไทยมีความพร้อม ขอให้มีโอกาสพวกเราทำได้ ไม่เหมือนเมื่อก่อนที่ต้องไปกู้ต่างประเทศ เอาบริษัทต่างประเทศมาทำ แล้วเขาก็ขนเงินกลับไป

ครั้งนี้เราใช้บริษัทไทย ใช้เงินไทยมาทำงานให้ประเทศไทย รัฐบาลไม่ต้องไปกู้ยืมเงินใคร

เนื่องจากมีการนำข้อมูลการเจรจาไปเผยแพร่ในสื่อมวลชน ถูกบ้างผิดบ้าง ซึ่งบางทีเป็นการเอาข้อมูลลับมาเปิดเผย ขอเรียนว่า "เวลาทำงานจริงยากมาก ผมขอให้เห็นใจคนทำงาน" เพราะมีคนจำนวนมากที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่ปรึกษา เจ้าหน้าที่ และผู้สังเกตการณ์ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการความร่วมมือป้องกันการทุจริต ดังนั้นกรรมการจึงพยายามที่สุดที่จะให้ข้อมูลและทำให้เกิดความโปร่งใสอย่างเต็มที่

เรื่องที่มีการกล่าวถึงกันมากในสื่อมวลชน คือ เรื่องการค้ำประกันของทางกลุ่ม CPH

ที่จริงข้อเสนอมีว่า หากค้ำประกันผู้โดยสารหรือผลตอบแทนกรณีที่ต่ำกว่าประมาณการของ ร.ฟ.ท. เขาพร้อมจะให้ประโยชน์กับรัฐมากขึ้นหากว่าทำไปแล้วได้ผลตอบแทนดีกว่าประมาณการ ซึ่งเป็นการ **"รับและให้"** ไม่ใช่ขออย่างเดียว

เรื่องนี้แม้ในทางหลักผลตอบแทนของรัฐน่าศึกษาเพิ่มเติม แต่เนื่องจากขัดกับเงื่อนไขที่จะไม่มีค้ำประกันใด ๆ **"กรรมการคัดเลือกจึงไม่รับพิจารณา"**

อีกเรื่องที่มีการกล่าวถึง คือ **"กรณีสร้างก่อนผ่อนทีหลัง"**

ทางกลุ่มเอกชนเสนอว่าหากทยอยจ่ายเงินค่าก่อสร้างตามงานที่สร้างเสร็จ เช่น สร้างเสร็จ 10% ก็จ่ายเงิน 10% ไปเรื่อย ๆ จนกว่าโครงการจะเสร็จ ทั้งรัฐและเอกชนจะประหยัดเงินดอกเบี้ยได้หลายหมื่นล้านบาท เอกชนพร้อมจะปรับลดราคาให้ เพราะแม้แต่เขาลดให้รัฐทั้งหมดเขาก็ยังได้ประโยชน์กับเอกชน เพราะไม่ต้องก่อหนี้สูง (ความเสี่ยงสูง อัตราดอกเบี้ยแพง) และทำโครงสร้างทางการเงินของบริษัทดูดีขึ้นมากเช่นกัน

เรื่องนี้แม้ดูมีประโยชน์กับรัฐ แต่ขัดกับหลักการโครงการ กรรมการคัดเลือกจึง **"ไม่รับพิจารณา"** เพราะไม่เป็นธรรมกับผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น อย่างที่เรียนไปแล้ว คือ ภาครัฐกลัวจะเหมือนกับกรณีร่วมทุนกับบริษัทโฮปเวลล์ เรียนว่ากลัวที่สุด

เรื่องอื่น ๆ ที่มีการกล่าวถึงในสื่อมวลชน เช่น การนำโครงการนี้ไปเป็นกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure fund) นั้นเป็นนโยบายของรัฐบาลอยู่แล้ว ที่จะปรับโครงการเช่นนี้ให้เข้าสู่การระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

โดยสรุปโครงการรัฐร่วมทุนกับเอกชนก่อให้เกิดประโยชน์ ดังนี้

**1.มูลค่าผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่อประเทศ** มูลค่าปัจจุบันกว่า 350,000 ล้านบาท ได้มาจากการที่ประเทศประหยัดการใช้รถมาใช้ราง และการทำให้มลพิษในอากาศลดลง

ทั้งนี้ ไม่นับรวมการนำสนามบินอู่ตะเภามาใช้ประโยชน์ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศเมื่อมาใช้ระบบมากขึ้น การซึมซับเทคโนโลยีขั้นสูงของคนไทย

**2.เงินลงทุนโครงการ** (มูลค่าปัจจุบัน) ประมาณ 182,000 ล้านบาท รัฐร่วมลงทุนประมาณ 119,000 ล้านบาท ได้ผลตอบแทนทางการเงินเป็นมูลค่าปัจจุบันประมาณ 184,000 ล้านบาท จากค่าเช่าที่ดิน ค่าสิทธิการใช้แอร์พอร์ตเรลลิงก์ รายได้ค่าโดยสาร หลังหมดสัมปทาน และค่าภาษี

**3.เมื่อจบโครงการทรัพย์สิน** สิ่งก่อสร้าง ราง สถานี อสังหาริมทรัพย์ที่มักกะสัน ทั้งหมดตกเป็นของรัฐ คาดว่ามูลค่าอย่างน้อย 273,000 ล้านบาท

**4.กำหนดว่าต้องใช้คนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 90** ดังนั้น การจ้างงานของโครงการระหว่างการก่อสร้างประมาณ 20,000 อัตรา ซึ่งเป็นงานที่มีคุณภาพใช้ความรู้และมีรายได้สูง รวมทั้งจะมีการจ้างงานในธุรกิจเกี่ยวเนื่องประมาณ 100,000 อัตราใน 5 ปี หลังจากเปิดให้บริการ

แต่ที่สำคัญที่สุด คือ ประโยชน์ของชาวบ้านที่จะได้รับจากการขึ้นรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น การที่ชาวบ้านมีรถไฟความเร็วสูงเป็นทางเลือกในการเดินทางไปฉะเชิงเทรา ชลบุรี พัทยา ระยอง ด้วยความสะดวกปลอดภัย ราคาไม่แพง และทำมาหากินคล่องขึ้น มีรายได้ดีขึ้น เมื่อมีธุรกิจเยอะ มีนักท่องเที่ยวเยอะ ซึ่งไม่อาจประมาณค่าได้

**จากมุมมองของคนทำงาน**

ผมขอจบด้วยความรู้สึกของกรรมการคัดเลือกท่านหนึ่ง ที่ทำงานโครงการนี้อย่างเต็มที่

*"ดีใจที่โครงการนำร่องประสบผลสำเร็จระหว่างทางที่ผ่านมาเหนื่อยมาก ทั้งกายและใจ...แต่แข็งใจยืนให้อยู่ รู้ว่าถ้าถอดใจเมื่อไร จะมีผลกระทบต่อขวัญและกำลังใจน้อง ๆ ในโครงการอื่น...จะลาออกตามกัน"*

*"งานนี้ส่วนหนึ่งได้กำลังใจจาก...คณะกรรมการที่ให้ความเชื่อมั่นในความเห็นโดยไม่มีอคติว่าจะเข้าข้างฝ่ายใด...มีอิสระแต่ก็เคารพในความเห็นของกันและกัน"*

ผมเขียนมายืดยาวเพื่ออยากขอร้องให้ทุกคนที่มีโอกาสอ่านบทความนี้ ได้กรุณาให้เกียรติกับคนทำงานครับ ทั้งในส่วนราชการและเอกชนที่ **"ยอมทำงาน"** บุกเบิกใหม่สร้างอนาคตให้กับประเทศ



iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

**ประชาชาติธุรกิจ**

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

**Section:** การตลาด/บทความ
**วันที่:** จันทร์ 10 - พุธ 12 มิถุนายน 2562
**ปีที่:** 42 **ฉบับที่:** 5156 **หน้า:** 17(กลาง)
**Col.Inch:** 162.61 **Ad Value:** 219,523.50 **PRValue (x3):** 658,570.50 **คลิป:** สี่สี
**หัวข้อข่าว:** บทความพิเศษ: ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จากมุมมองของคนทำงาน(จบ)

ผมเชื่อว่าเรามีคนคุณภาพแบบนี้เยอะครับ ทั้งในรัฐบาลและเอกชน หากแต่เราสามารถให้กำลังใจ ยกย่องให้เขาอย่างที่ควร ไม่ใช่กลับคอยจับผิด ผมเชื่อเหลือเกินว่าเราจะสามารถรักษาคนแบบนี้ไว้เยอะ ๆ ไว้ทำโครงการยาก ๆ ที่สามารถพลิกฟื้นประเทศได้ ทำให้ประเทศไทยและเยาวชนไทยก็จะมีโอกาสก้าวไปข้างหน้าอย่างสมศักดิ์ศรีครับ



iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com