

5 กวณน้ำให้ใส



เจียะ หรือ เจิ้ง
รถไฟความเร็วสูง
เชื่อม 3 สนามบิน



เจียะ หรือเจิ้ง รถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน



วันนี้ 24 ต.ค. 2562 เป็นวันกำหนดนัดเซ็นสัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) มูลค่า 2.24 แสนล้านบาท ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กับกลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ในนาม CPH

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,500	Section: First Section/ความเห็น			
	วันที่: พุธที่ 24 ตุลาคม 2562			
	ปีที่: 40	ฉบับที่: 14059	หน้า: 1(ล่างซ้าย), 5	คลิป: สีสี่
	Col.Inch: 115.11	Ad Value: 172,665	PRValue (x3): 517,995	
	คอลัมน์: กวนน้ำให้ใส: เจียะ หรือเจ้ง รถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน			

เป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี

1. โครงการนี้ ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร

บางช่วงทางจะใช้โครงสร้างและแนวเส้นทางเดิมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงก์ (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน (ต้องรับผิดชอบแอร์พอร์ตลิงก์ด้วย) โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ส่วนต่อขยาย 2 ช่วงจากสถานีพญาไทไปยังสนามบินดอนเมือง และจากสถานีลาดกระบังไปยังสนามบินอู่ตะเภา พร้อมเชื่อมต่อเข้าออกสนามบิน โดยใช้เขตทางเดิมของการรถไฟฯ เป็นส่วนใหญ่

รถไฟความเร็วสูง มีความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับช่วงการเดินทางระหว่างเมือง (สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา) และความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับช่วงการเดินทางในเมือง (สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมีนกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ)

2. ให้มีการพัฒนาพื้นที่มีนกะสันของ ร.ฟ.ท. ประมาณ 150 ไร่ สนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และพื้นที่โดยรอบสถานีศรีราชา ประมาณ 25 ไร่ นำมาพัฒนาเชิงพาณิชย์ร่วมกับโครงการ

3. ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ (ก่อสร้างและให้บริการ) ให้เอกชนร่วมทุนฯ 50 ปี

ก่อสร้าง 5 ปี

ให้บริการอีก 45 ปี

หลังจากนั้น ทรัพย์สินตกเป็นของรัฐ

4. โครงการนี้ มีเอกชนเข้าประมูล 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ ประกอบด้วย บริษัทบีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง, บริษัทซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และบริษัทผลิตไฟฟ้าราชบุรีกับ กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง และพันธมิตร หรือ CPH ประกอบด้วย บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ บริษัท China Railway Construction Corporation บริษัท ช.การช่าง และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์

สุดท้าย ผู้ชนะในการคัดเลือก คือ CPH เนื่องจากผ่านทั้งการประเมินคุณสมบัติทั่วไปและข้อเสนอทางเทคนิค พร้อมยื่นข้อเสนอมูลค่าเงินลงทุนที่ให้รัฐต้องควักกระเป๋าลงทุนน้อยกว่า โดยมูลค่าลงทุนโครงการนี้เมื่อรวมส่วนของรัฐและเอกชนแล้วจะอยู่ที่ 224,500 ล้านบาท

แนวหน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,500	Section: First Section/ความเห็น			
	วันที่: พุธที่ 24 ตุลาคม 2562			
	ปีที่: 40	ฉบับที่: 14059	หน้า: 1(ล่างซ้าย), 5	คลิป: สีสี่
	Col.Inch: 115.11	Ad Value: 172,665	PRValue (x3): 517,995	
	คอลัมน์: กวณน้ำให้ใส: เจียะ หรือเจ้ง รถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน			

5. ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ เคยประเมินว่า กลุ่ม CPH เสี่ยงขาดทุนมาก

“เมื่อดูตัวเลขการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารซึ่ง ร.ฟ.ท.คุยว่าในปีแรกที่เปิดให้บริการคือปี พ.ศ.2566 จะมีผู้โดยสารช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ เฉลี่ย 103,920 คนต่อวัน และช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะภา 65,630 คนต่อวัน พบว่าเป็นตัวเลขที่เข้ายวนใจทีเดียว เนื่องจากเป็นจำนวนผู้โดยสารที่สูงมาก จากการติดตามโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล พบว่าจำนวนผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริงจะมีน้อยกว่าจำนวนผู้โดยสารที่คาดการณ์ไว้ทุกโครงการ ในกรณีของโครงการนี้ ผมคาดว่าจำนวนผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริงในปีแรกที่เปิดให้บริการช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ จะมีประมาณ 90% และช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะภา จะมีประมาณ 30% ของจำนวนผู้โดยสารที่ ร.ฟ.ท.คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ในปีแรกที่เปิดให้บริการจะมีผู้โดยสารช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ เฉลี่ย 93,530 คนต่อวัน และช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะภาเฉลี่ย 19,690 คนต่อวัน

เมื่อนำตัวเลขดังกล่าวมาคิดเป็นรายได้จากค่าโดยสารเพื่อดูว่าคุ้มกับการลงทุนหรือไม่ โดยสมมติให้อัตราค่าโดยสารระหว่างดอนเมือง-สุวรรณภูมิ เฉลี่ย 50 บาทต่อคน และจากสุวรรณภูมิ-อุตะภา เฉลี่ย 300 บาทต่อคน จะทำให้มีรายได้จากค่าโดยสารประมาณวันละ 10.6 ล้านบาท หรือปีละประมาณ 3,869 ล้านบาท

สมมติว่า ซีพีต้องกู้เงินมาลงทุนในอัตราดอกเบี้ย 6% ต่อปี ของวงเงินลงทุนโดยซีพี (136,317.36 ล้านบาท) คิดเป็นเงิน 8,179 ล้านบาทต่อปี และต้องเสียค่าโสหุ้ยในการประกอบการเดินรถไฟความเร็วสูงและการพัฒนาที่ดินรวมถึงค่าบำรุงรักษา 2.5% ต่อปีของวงเงินโครงการ (253,544.36 ล้านบาท) คิดเป็นเงิน 6,339 ล้านบาทต่อปี ดังนั้น ซีพีจะขาดทุนในปีแรกที่เปิดให้บริการประมาณ 10,649 ล้านบาท (8,179+6,339-3,869)

ด้วยเหตุนี้ ซีพีจะต้องทำทุกวิถีทางเพื่อกระตุ้นจำนวนผู้โดยสารให้เพิ่มขึ้นให้ได้ ซึ่งจะต้องใช้เวลา การพัฒนาที่ดินรอบสถานีรถไฟความเร็วสูงจะช่วยให้มีผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น เมื่อมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นมากแล้วจะส่งผลดีต่อการพัฒนาที่ดินเช่นเดียวกัน กล่าวคือจะมีผู้มาใช้บริการกิจการต่างๆ รอบสถานีมากขึ้น ซึ่งจะทำให้มีรายได้จากการพัฒนาที่ดินเพิ่มตามขึ้นด้วย กล่าวได้ว่ารถไฟความเร็วสูงและการพัฒนาที่ดินจะต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน”

5. การที่กลุ่ม CPH ขอให้รัฐร่วมทุนน้อยกว่า จึงเป็นผู้ชนะ แต่ก็มีผลทำให้กลุ่ม CPH ต้องใช้เงินลงทุนมาก มีภาระหาเงินลงทุน มีความเสี่ยงในการลงทุน มีต้นทุนดำเนินการสูง

รวมถึงความเสี่ยงในช่วงก่อสร้างว่าจะได้มีการส่งมอบพื้นที่
ครบถ้วนตามแผนหรือไม่

ก่อนหน้านี้ มีข่าวว่า CPH มีข้อเสนอเพิ่มเติมในของประมูลที่
แต่ไม่ได้รับการพิจารณา อาทิ (1) ให้รัฐร่วมลงทุนตั้งแต่ปีแรกจาก
เดิมที่รัฐจะเริ่มลงทุนตั้งแต่ปีที่ 6 (2) ให้รัฐหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ
(3) ขอจ่ายค่าเช่าที่ดินมวกะสันและศรีราชาในปีที่โครงการพัฒนา
ที่ดินได้กำไร ฯลฯ แต่ ร.ฟ.ท.ปฏิเสธทั้งหมด เพราะจะไม่เป็น
ธรรมกับคู่แข่ง

น่าสนใจว่า ในรายละเอียดสัญญา และเอกสารแนบท้าย จะมี
รายการข้อยกเว้น ผ่อนปรนในลักษณะใด หรือไม่?

สารส้ม