

เปิดประตูการค้าเชื่อมไทย-อาเซียน

CP พนักจีนสู่ BTS ซึ่งสัมปทาน 40 ปี

เติมนรถสินค้า ‘หนองคาย-แหลมฉบัง’

กังจะยังไม่เกิดขึ้นในเร็ววันนี้ แต่ก็เป็นอีกหนึ่งโครงการที่เอกชนทุนหนาให้ความสนใจไม่น้อยสำหรับโครงการให้เอกชนร่วม PPP net cost เติมนรถขนส่งสินค้าด้วยระบบไฟฟ้าเส้นทางหนองคาย-แหลมฉบัง ระยะทาง 683 กม. เงินลงทุน 26,355 ล้านบาท

ยักษ์ธุรกิจสนใจเพียบ

ในวันจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน มียักษ์ใหญ่เข้าร่วมฟังคับคั่ง เช่น บจ.เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ บมจ.ไออาร์ พีซี บจ.อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง บมจ.ราช กรุ๊ป บจ.แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล บจ.นิมเอ็กซ์เพรส บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ.ปตท.

บจ.มิตรผล บจ.ศรีตรังโลจิสติกส์ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) บจ.ทีซีซี ภูมิพัฒน์ บจ.ทีซีซี ซินเนอร์จี บมจ.ทีพีโอ โพลีน บจ.รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน บจ.โซน่า ฮาร์เบอร์ เป็นต้น

ปฎิวัติเดินรถดีเซลสู่ระบบไฟฟ้า

หากโครงการนี้สำเร็จจะเป็นโปรเจกต์แรกที่ปฎิวัติการเดินรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) จากดีเซลรางสู่ระบบไฟฟ้า และเป็นการเปิดหน้าการค้า-การลงทุนของไทยเชื่อมโลกด้วยระบบราง โดยมีท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าสำคัญ



ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/พรีพเพอร์ตี วันที่: จันทร์ 2 - พุธ 4 มีนาคม 2563 ปีที่: 42 ฉบับที่: 5232 หน้า: 7(ขวา) Col.Inch: 129.92 Ad Value: 175,392 PRValue (x3): 526,176 คลิ๊ป: สีสี่ หัวข้อข่าว: เปิดประตูการค้าเชื่อมไทย-อาเซียน CP ผนึกจีนสู่ BTS ซึ่งสัมปทาน 40 ปี เติมนรลสินค้า...
--	--

ตรงกับธีมของคนรถไฟ “Change to the Future เปิด-ปรับ-เปลี่ยน : สู่ออนาคตรถไฟไทย”ที่กำลังปลุกพลังองค์กรม้าเหล็กมีอายุ 123 ปี เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียน ในปี 2570

รองรับทางคู่สายใหม่

นายวรวิทย์ มาลา รักษาการผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่า ปัจจุบัน ร.ฟ.ท.กำลังสร้างทางคู่ในระยะเร่งด่วน 7 เส้นทางครอบคลุมทุกภาค ที่ใช้เงินลงทุนไปกว่า 1 แสนล้านบาท ทำให้ในปี 2566 จะมีทางคู่เพิ่มประมาณ 1,000 กม.

และในปี 2568-2569 จะมีทางรถไฟสายใหม่เปิดใช้อีก 2 เส้นทางคือ เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และบ้านไผ่-นครพนม และยังมีทางคู่ในแผนระยะที่ 2 อีก 7 เส้นทาง กำลังอนุมัติจากสภาพัฒน์ จะทำให้ ร.ฟ.ท.มีทางคู่มากที่สุดในอาเซียน แต่ปริมาณการขนส่งทางรถไฟยังไม่มากพอ ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมใน 3 ปี ต้องเพิ่มสัดส่วนเป็น 30% เพื่อสร้างรายได้จากปัจจุบัน ร.ฟ.ท.ขาดทุนปีละ 5,000 ล้านบาท

ดึงเอกชนลงทุนลดภาระรถไฟ

“ปัจจุบันรถไฟไม่อยู่ในสภาพจะไปแข่งกับใครได้ เพราะถูกจำกัดการรับคนเพิ่ม ขณะที่ระยะทางเดินรถเพิ่มขึ้นจากทางคู่ที่จะสร้างเสร็จ จะมีความจุเพิ่มขึ้น 3-4 เท่า คนรถไฟคงรับไม่ไหวท่ามกลางการขนส่งที่แข่งขันกันสูง ถ้าใครไม่ค่อยมี ที่ผ่านมามีเอกชนลงทุนซื้อหัวรถจักรเดินรถขนส่งสินค้า เช่น ทีพีโอ ปตท. กำลังจะซื้อเพิ่ม ซึ่งต้นทุนการซื้อหัวรถจักรอยู่ที่ประมาณ 100 ล้านบาท/ขบวน”

ทั้งนี้ การเพิ่มบทบาทเอกชนในการเดินรถ เพื่อลดภาระของ ร.ฟ.ท. ซึ่งเส้นทางหนองคาย-แหลมฉบัง เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย เนื่องจากตัดผ่านพื้นที่ภาคอีสาน มีคนและสินค้าเป็นจำนวนมาก ปัจจุบันกำลังสร้างทางคู่ยังเหลือช่วงขอนแก่น-หนองคาย

รอการอนุมัติจากสภาพัฒน์ เมื่อเสร็จและเดินรถด้วยระบบไฟฟ้าจะสามารถทำความเร็วได้มากขึ้น

รัฐอุดหนุนค่างานระบบ

“โครงการนี้จะดำเนินการ PPP net cost ตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน 2562 ให้เอกชนร่วมพัฒนาระบบเดินรถด้วยไฟฟ้า และบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ มูลค่าลงทุน 30 ปี อยู่ที่ 3 หมื่นล้านบาท”

ในระยะแรกลงทุน 26,355 ล้านบาท รัฐลงทุนระบบไฟฟ้ากว่า 2 หมื่นล้าน จะจ่ายเงินเอกชนภายหลัง ส่วนเอกชนลงทุนรถจักรไฟฟ้า แคร่ อู่จอด และซ่อมบำรุงกว่า 5 พันล้าน รถไฟจะได้ผลตอบแทนตลอดอายุสัญญา 30 ปี อยู่ที่ 16,000 ล้านบาท แต่ถ้า 50 ปี อยู่ที่ 30,000 ล้านบาท จะประมูลปี 2564 ให้บริการปี 2569 คาดว่า จะมีความต้องการขนส่งสินค้าประมาณ 5.3 ล้านตันต่อปี และเพิ่มเป็น 17.6 ล้านตัน ในปี 2599 ยังไม่รวมสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้าน

เพิ่มขนส่งทางราง 30%

นายสมพงษ์ ปิณฑาสวรรค์ ผู้จัดการโครงการ กล่าวว่า ความต้องการขนส่งสินค้าเส้นทางอีสานมีจำนวนมาก แต่ปัจจุบันขนส่งทางรถยนต์เป็นหลัก ทำให้ต้นทุนสูง หากผู้ประกอบการเปลี่ยนมาขนส่งทางรถไฟจะเปลี่ยนโฉมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ จากปัจจุบัน 5% เพิ่มเป็น 30% ต้นทุนขนส่งจะถูกกว่าทางถนนเกือบ 50% เป็นจุดเปลี่ยนให้ผู้ประกอบการมาขนส่งทางรางได้ ซึ่งแนวเส้นทางจะพาดผ่านพื้นที่ 8 จังหวัด ปัจจุบันกำลังพัฒนาเป็นทางคู่ตลอดสาย

“จะมีอู่จอดและศูนย์ซ่อมบำรุงใหญ่สุดที่เขาชีจรรย์ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี ประมาณ 500 ไร่ เป็นที่ดินรถไฟและอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรืออีอีซี จะขอสิทธิพัฒนาเหมือนกับโครงการในอีอีซี ยังมีที่ดินพระแก้ว-ชุมทางบ้านภาชี อ.อุทัย และชุมทางแก่งคอย นอกจากนี้จะมีศูนย์ซ่อมบำรุงทางและโรงจอดหัวรถจักรที่ชุมทางบัวใหญ่ ขนาด 50-75 ไร่ ส่วนสถานีนาทา จ.หนองคาย จะเป็นจุดเช็กอิน

เพราะพื้นที่บางส่วนถูกใช้ไปกับรถไฟความเร็วสูงแล้ว”

นายสมพงษ์กล่าวอีกว่า สำหรับการลงทุน เอกชนลงทุนก่อน รัฐจ่ายเงินงานระบบไฟฟ้า ประมาณ 21,000 ล้านบาท ซึ่งเอกชนจะต้องซื้อหัวรถจักรไฟฟ้า 30 คัน แคร่อีก 90 กว่าขบวน ถ้ารวม 30 ปี ประมาณ 6,950 ล้านบาท ส่วนระยะเวลาสัมปทานจะต้องมากกว่า 40 ปี และรถไฟได้ผลตอบแทนมากกว่า 26,000 ล้านบาท

ปีหน้าเริ่มเปิดประมูล

“ปีนี้จะทำรายละเอียด PPP ขออนุมัติรูปแบบลงทุนจาก สคร. ในปี 2564-2565 เริ่มคัดเลือกเอกชนและเสนอ ครม.อนุมัติจะเป็นดีไซน์แอนด์บิลด์ เปิดเร็วสุดปี 2569 เอกชนจะได้ slot เดินรถที่ยังเหลือจากรถไฟ เพราะรถไฟยังมีเดินรถสินค้าเป็นดีเซลรางอยู่”

ส่วนความเสี่ยงของโครงการขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและกิจกรรม แต่เส้นทางสายนี้ตอบโจทย์เรื่องดีมานด์ เพราะจะเป็นโปรเจกต์ที่ไม่ใช่เฉพาะในประเทศไทย

จะเป็นของภูมิภาคด้วย เชื่อมไปยังลาว จีนตอนใต้ ทะลุไปยุโรป เกิดเศรษฐกิจที่จะตามมามหาศาล ซึ่งอาจจะขอสิทธิส่งเสริมการพัฒนาโครงการนี้เหมือนกับอีอีซี เพราะสามารถพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมด้านระบบรางได้

สภาพัฒน์-BOI หนุนสุดตัว

นางธิดา พัชรวรรณ ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กล่าวว่า โครงการนี้เป็นการเดินรถสินค้าเชื่อมโยงแลนด์กับเกตเวย์ที่ทำเรือแหลมฉบัง นับว่าเป็นโครงการที่ดี และนโยบายของสภาพัฒน์ก็ยึดระบบรางเป็นพระเอกของการคมนาคมขนส่งระบบโลจิสติกส์ของประเทศอยู่แล้ว

นายปิยะ อุดมก้านตรง ผู้อำนวยการส่งเสริมการลงทุนธุรกิจด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน กองบริหารการลงทุน 4 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ระบุว่า BOI ส่งเสริมธุรกิจทางรางมา 30 ปี เช่น ได้รับการยกเว้น

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/พรีพเพอร์ตี วันที่: จันทร์ 2 - พุธ 4 มีนาคม 2563 ปีที่: 42 ฉบับที่: 5232 Col.Inch: 129.92 Ad Value: 175,392 หน้า: 7(ขวา) PRValue (x3): 526,176 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: เปิดประตูการค้าเชื่อมไทย-อาเซียน CP ผนึกจีนสู่ BTS ซึ่งสัมปทาน 40 ปี เติมน้ำมันค่า...
---	---

อากร ได้รับการค้าประกัน ที่ผ่านมา
ขอส่งเสริมอย่างมาก มีส่งเสริมเคอรี่
ที่ศรีราชา ส่วนการซ่อมรถจักร ผลิตชิ้นส่วน
รถไฟฟ้ายังไม่มีขอ

คาดมี 3 ทุนใหญ่ลงแข่ง

แหล่งข่าวจากผู้ประกอบการด้าน
โลจิสติกส์กล่าวว่า ตอนนี้มี 3 กลุ่มใหญ่
สนใจจะลงทุน คือ กลุ่ม ซี.พี.และ
พันธมิตรจากจีน ซึ่งมีการศึกษาโครงการ
อยู่แล้ว เนื่องจากต้องการจะขนส่งสินค้า
จากประเทศไทยไปยังประเทศจีนตอนใต้
ไปเมืองฉงชิ่ง ผ่านเส้นทางรถไฟความเร็วสูง
ลาว-จีน ที่กำลังก่อสร้าง จะรองรับทั้งการ
ขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งเส้นทาง
หนองคาย-แหลมฉบังจะไม่วิ่งเข้า
กรุงเทพฯ จะทำให้การขนส่งรวดเร็วขึ้น

“ถ้า ซี.พี.ได้ จะมาเสริมกับไฮสปีด
เชื่อม 3 สนามบินที่กลุ่ม ซี.พี.ได้ จะเน้น
ผู้โดยสารที่เส้นทางวิ่งเข้ากรุงเทพฯ
ที่สำคัญ อาจจะช่วยเรื่องระบบโลจิสติกส์
ธุรกิจในเครือ ซี.พี.ได้”

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า อีกกลุ่มที่สนใจคือ
กลุ่มบีทีเอส ซึ่งเคยศึกษาโครงการเดินรถ
ขนส่งสินค้าจากขอนแก่น-แหลมฉบัง
ด้วยหัวรถจักรไฟฟ้ามาแล้ว ซึ่งปัจจุบัน
บีทีเอสไม่ได้มีแค่รถไฟฯ ยังเข้าไปถือหุ้น
ในเคอรี่ และยังมีกัลฟ์เป็นพันธมิตรร่วม
ลงทุนโครงการมอเตอร์เวย์ ซึ่งกัลฟ์
ก็ร่วมกับ ปตท.ชนะประมูลทำเรือแหลมฉบัง
เฟส 3 ก็น่าจะมาต่อยอดหรือร่วมกัน
ได้ในอนาคต และอีกกลุ่มเป็นกลุ่มทุน
ต่างประเทศเกี่ยวกับสายการบินรถ

จากประเทศจีน และญี่ปุ่น
BTS-CP ทุ่มศึกษาโครงการ
ผู้แทนจากกลุ่ม ซี.พี.กล่าวว่า จาก
การฟังรายละเอียดของโครงการนับ
เป็นโครงการที่ดี ก่อนหน้านี้เคยทำผล
การศึกษาเส้นทางเดินรถขนส่งสินค้า
สายนี้แล้ว ในช่วงที่เปิดประมูลทำเรือ
แหลมฉบัง เฟส 3

นายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่ บมจ.ระบบขนส่ง
มวลชนกรุงเทพ (BTSC) กล่าวว่า เป็น
โครงการที่น่าสนใจ เนื่องจากบีทีเอส
อยู่ในธุรกิจด้านระบบรางอยู่แล้ว เมื่อรัฐ
เปิดประมูลโครงการใหม่ก็ต้องสนใจ
ซึ่งก่อนหน้านี้บีทีเอสช่วยกระทรวง
คมนาคมศึกษาโครงการเดินรถขนส่ง
สินค้าด้วยระบบไฟฟ้าช่วงขอนแก่น-
แหลมฉบัง

“ขอดูรายละเอียดผลการศึกษา
โครงการก่อน แต่คาดว่าน่าจะเป็น
โครงการที่ดี เพราะปัจจุบันการขนส่ง
สินค้าเป็นทางถนนเป็นหลัก ต่อไป
เปลี่ยนเป็นระบบรางได้ คนน่าจะมีความ
ต้องการ และยิ่งขนส่งทางเรือ เรื่องเวลา
ก็สำคัญเพราะจะต้องสอดคล้องกับตาราง
เวลาของการเดินเรือ จะมีความแม่นยำ
เรื่องเวลามากขึ้น จะประหยัดทั้งเวลา
และต้นทุนการขนส่งได้”

นับเป็นความเคลื่อนไหวที่น่าสนใจ
ในยุคธุรกิจโลจิสติกส์กำลังเฟื่องฟู