

## 18 ตลาด-จับทุเรียน ต้นไฮสปีด เฟส 2

หนุนรัฐมองข้ามจุดคุ้มทุน  
เชื่อมเส้นทางสายไหม

# ตลาด-จับทุเรียนต้นไฮสปีดเฟส 2

## หนุนรัฐมองข้ามจุดคุ้มทุน-เชื่อม CVTEC

เมื่อวันที่ 4-6 สิงหาคม 2563 การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นเบื้องต้นโครงการวิเคราะห์และศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมตลอดจนงานออกแบบเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายระยอง-จันทบุรี-ตราด ในเวที 3 จังหวัด ก่อนนำข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วนประกอบผลการศึกษาเสนอ ร.ฟ.ท.เพื่อขออนุมัติโครงการตามขั้นตอนต่อไป หาก ครม.อนุมัติภายในปี 2564 คาดว่าจะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และรูปแบบการร่วมลงทุนเอกชน (PPP) ภายในปี 2565 จากนั้นเข้าสู่ขั้นตอนการหาเอกชนร่วมลงทุน คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างปี 2567 และ 4 ปี แล้วเสร็จปี 2571

### ตราดชี้มองข้ามจุดคุ้มทุนต้น ศก.

นายวศิน พงษ์ศิริ ที่ปรึกษาอนุกรรมการพิจารณาศึกษาแก้ปัญหาการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กล่าวว่า จังหวัดตราดแม้จะมีประชากร 200,000 คนเศษ แต่เป็นจังหวัดท่องเที่ยวมีนักท่องเที่ยวปีละ 2 ล้านคน และติดชายแดนเชื่อม 3 จังหวัดของกัมพูชา เกาะกง โพธิ์สัตรี พระตะบอง

มีประชากรมากกว่า 2 ล้านคน การทำโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นโอกาสการค้า การลงทุนและสร้างคุณภาพชีวิต

นายสุรศักดิ์ ภูติภัทร์ สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด กล่าวกับ "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า การสร้างโครงการมาถึงจังหวัดตราดนั้นอยากให้มีมองข้ามจุดคุ้มทุนที่คิดจากจำนวนผู้โดยสารของแต่ละจังหวัด อู่ตะเภา-ตราดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 5.39% ต่ำกว่าค่ามาตรฐาน 12% เทียบไม่ได้กับ อู่ตะเภา-ระยอง อัตรา 9.38% แต่ควรออกแบบเพื่อเตรียมรองรับไว้ก่อน โดยเฉพาะที่ดินที่ต้องเวนคืนเส้นทางทั้งหมดคราวเดียวกัน คือ รถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่หรือถนนมอเตอร์เวย์เป็นการแชร์ต้นทุนการขนส่งไม่ใช่การแข่งขัน และภาครัฐควรเปลี่ยนความคิดมองจังหวัดตราดเป็นประตูที่เปิดรับต่างประเทศไม่ใช่จังหวัดปิดสุดท้าย โดยการสนับสนุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อำนวยความสะดวกกับนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเพื่อนบ้านเพื่อสร้างเศรษฐกิจแนวชายแดนปีละประมาณ 30,000 ล้านบาท แต่นำเข้าเพียง 5,000 ล้านบาท และส่งเสริมฮั้วด้านสุขภาพให้ลูกค้ากัมพูชาและจีนมาใช้บริการ เพราะตราดติดกับกัมพูชา

3 จังหวัด คือ เกาะกง พระตะบอง โพธิ์สัตรี มีประชากรรวมกันกว่า 2 ล้านคน และมีคนจีนเข้ามาลงทุน 30,000-40,000 คน การสร้างระบบการขนส่งที่สะดวกจะเชื่อมโยงท่องเที่ยวทางน้ำจากเวียดนาม กัมพูชา ช่วยสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจการค้าชายแดนเกษตรกรรม สอดคล้องกับ นายสมชาย กลิ่นอยู่ รองประธานหอการค้าจังหวัดตราด ด้านการค้าชายแดนเห็นว่า จังหวัดตราดสามารถทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงได้ทั้งทางบก ทางน้ำ กับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งรัฐบาลมีโครงการเพื่อความร่วมมือระเบียงเศรษฐกิจกัมพูชา เวียดนาม ไทย (CVTEC) อยู่แล้ว จุดคุ้มทุนน่าจะเกิดขึ้น และลักษณะการลงทุนภาคเอกชนร่วมลงทุนจะลดภาระกับรัฐบาล

ทางด้าน นายจตุพัฒน์ ฤกษ์สทกุล ประธาน YEC จ.ตราด และ นายสุทธิลักษณ์ คุ้มครองรักษ์ ประธานสภาอุตสาหกรรม จ.ตราด เห็นตรงกันว่า ตำแหน่งสถานีรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ควรอยู่ร่วมกันเช่นเดียวกับระยองและแกลง สถานีรถไฟความเร็วสูงห่างจากตัวเมือง 2 กิโลเมตร และติดป่าชายเลน โอกาสจะขยายต่อเชื่อมกับรถไฟทางคู่ยาก ซึ่งเส้นทางรถไฟทางคู่ที่ได้สำรวจไปแล้ว ห่างจากตัวเมือง 5-6 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางเชื่อมไปถึงคลองใหญ่ที่มีท่าเทียบ

# ประชาชาติธุรกิจ

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

Section: การตลาด/เศรษฐกิจภูมิภาค

วันที่: พุธที่ 13 - อาทิตย์ 16 สิงหาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5279

หน้า: 1(ล่างขวา), 18, 19

Col.Inch: 153.92 Ad Value: 207,792

PRValue (x3): 623,376

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: ตราด-จันทบุรีต้นไฮสปีดเฟส 2 หนุนรัฐมองข้ามจุดคุ้มทุน-เชื่อม CVTEC

## ผลการวิเคราะห์โครงการ

### รถไฟความเร็วสูงเฟส 2 ระยอง-จันทบุรี-ตราด

เปิดให้บริการปี 2571

ระยอง-ตราด

ระยอง-จันทบุรี

ระยอง-แกลง

ระยอง

	ระยอง-ตราด	ระยอง-จันทบุรี	ระยอง-แกลง	ระยอง
ค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)	159,111	115,401	71,449	39,341
- ค่าก่อสร้าง	101,728	71,013	40,951	20,510
- ค่าดำเนินการ	57,383	44,388	30,498	18,831
อัตราผลตอบแทน	5.39	5.57	7.25	9.38
ทางเศรษฐกิจ (%)				
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (ล้านบาท)	-44,956	-32,067	-15,282	-4,803
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน	0.45	0.45	0.57	0.57

ที่มา : ที่ปรึกษา 2563 ผลการวิเคราะห์โครงการ เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น

ประชาชาติกราฟิก

เรือเนกประสงค์ที่โครงการ CVTEC จะใช้ทำเรือนี้เป็นเส้นทางเชื่อมโยง การท่องเที่ยวทางน้ำ การใช้สถานีร่วมกันสามารถฟรีดเดอร์ผู้โดยสารส่งต่อกันได้ ซึ่งราคาค่าเวนคืนนอกเมืองจะถูกกว่าในเมือง และยังรองรับการเปิดด่านถาวรบ้านท่าเส้น-บ้านหมอนดาที่อยู่ห่างไม่ถึง 30 กิโลเมตรอีกด้วย

#### จันทน์หนุนเชื่อมเส้นทางสายไหม

นายสมบัติ สุขศิริ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 ต.มาบไพ อ.ขลุง จ.จันทบุรี ระบุว่า ผลการศึกษาแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง จะพาดผ่าน อ.ขลุง มีผลกระทบต่อชาวบ้าน ต.มาบไพ จำนวน 4 หมู่บ้าน จากทั้งหมด 5 หมู่บ้าน และ ต.วังสรรพรส 2 หมู่บ้าน ซึ่งชาวบ้านไม่เห็นด้วยกับโครงการ คือ 1) การเวนคืนที่ดิน ชาวบ้าน 100% มีอาชีพทำสวนทุเรียน มังคุด ทำกินมานาน ไม่ต้องการโยกย้ายไปทำมาหากินแหล่งอื่น และใกล้แหล่งน้ำที่ใช้ในการเกษตร หรือ บางรายที่มีพื้นที่ทำสวนขนาดใหญ่การตัดพาดผ่านผ่ากลางที่ดินสวนทำให้การเดินทางไม่สะดวก เจ้าของที่ดินยังไม่รู้พื้นที่ที่ปลูกทุเรียนที่มีมูลค่าสูงจะได้รับเงินชดเชยอย่างไร ควรแจ้งเจ้าของที่ดินมารู้ก่อน

หากอยู่ในขั้นตอน EIA อาจจะแก้ไขไม่ได้ และ 3) ชาวบ้านไม่ได้รับประโยชน์จากการให้บริการรถไฟความเร็วสูง อัตราค่าโดยสารจากดอนเมือง-จันทบุรี คนละ 825 บาท จากสุวรรณภูมิ 720 บาท ไม่ตอบโจทย์การเดินทางเพราะการเดินทางด้วยรถยนต์ถูกกว่า

ด้าน นายจอมศักดิ์ ภูติรัตน์ กรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และอดีตประธานกรรมการหอการค้า จ.จันทบุรี เห็นด้วยกับโครงการรถไฟความเร็วสูง จะช่วยให้การเดินทางและการเชื่อมโยงเครือข่ายในประเทศและต่างประเทศสะดวกขึ้น โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับเส้นทาง One Belt One Road ของจีนในอนาคต แม้อัตราค่าโดยสารสูงแต่อีก 8 ปีข้างหน้าเมื่อสนามบินอู่ตะเภาแห่งที่ 3 อยู่ใกล้จันทบุรีเสร็จ นักท่องเที่ยว 200 กว่าล้านคน มีกำลังซื้อสูงเดินทางเข้ามาในประเทศไทย หาก 5-10% เดินทางไปภาคตะวันออก คนในพื้นที่ได้ประโยชน์ การค้าขายแดนมูลค่าจะเพิ่มขึ้น ต่อไปภาคตะวันออกจะเป็นเมืองท่าที่ 2 เป็นการต่อท่อ EEC ให้ถึงจันทบุรีและตราด

#### ระยองห่วงปัญหาเวนคืนที่ดิน

นายพนพล ตั้งทรงเจริญ ประธานหอการค้าจังหวัดระยอง เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า หลังจากรับฟังข้อมูลแล้วคาดว่าจะกระทบในการเกิดโครงการไฮสปีดเทรน ระยะที่ 2 ยังมีความเป็นไปได้ยาก เนื่องจาก 1.ผลการศึกษาแนวเส้นทางโครงการกว้างและไม่มีความชัดเจน ทั้งที่ควรศึกษาให้ละเอียดชัดเจน เนื่องจากรัฐบาลอนุมัติงบประมาณให้ ร.ฟ.ท.ศึกษาจำกัดเพียง 37 ล้านบาท ในพื้นที่ 3 จังหวัด จากที่หอการค้าระยองได้เคยเสนอของบประมาณศึกษาโครงการดังกล่าวไว้ในการประชุม ครม.สัญจรจันทบุรีเมื่อปี 2561 จำนวน 200 ล้านบาท โดยเฉพาะจุดที่จะก่อสร้างสถานีระยอง และทำศูนย์ซ่อมรถไฟจะใช้พื้นที่ 100 ไร่ บอกแต่เพียงว่าอยู่บริเวณบ้านหนองสะพาน หรือเดิมเรียกว่า บ้านน้ำคอก เลยโครงการศุภาลย์การ์เดินวิลล์ออกไป 1-2 กม. ไปทางบ้านค่าย ไม่ได้ลงตรงบริเวณห้างเซ็นทรัลเดิมแล้ว 2.เรื่องการเวนคืนที่ดิน เส้นทางจากสถานีอู่ตะเภาถึงสถานีระยองต้องเวนคืนที่ดินเกือบทั้งหมดเพราะไม่มีแนวเส้นทางรถไฟเก่า จึงเป็นห่วงว่าโอกาสที่จะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2571 จะเป็น

# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: การตลาด/เศรษฐกิจภูมิภาค

วันที่: พุธที่ 13 - อาทิตย์ 16 สิงหาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5279

หน้า: 1(ล่างขวา), 18, 19

Col.Inch: 153.92 Ad Value: 207,792

PRValue (x3): 623,376

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ทรานด์-จันทบุรีดันไฮสปีดเฟส 2 หนุนรัฐมองข้ามจุดคุ้มทุน-เชื่อม CVTEC

ไปได้ยาก ยังไม่นับรวมเส้นทางที่จะยาวไปถึงจังหวัดตราด แม้จะมีการเสนอว่าจะใช้แนวเส้นทางเดียวกับรถไฟทางคู่ แต่ต้องเวนคืนเช่นกัน และ 3.ความคุ้มค่าในการลงทุนของเอกชน ถ้าก่อสร้างเฉพาะในจังหวัดระยองมีความเป็นไปได้ แต่ถ้าไปไกลกว่านั้นยังไม่คุ้มค่าในการลงทุน

## 'ทีม' เกรงคนปั่นราคาที่ดินพุ่ง

นายสาริต มัลลัทธิธรรม ผู้จัดการโครงการบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ชี้แจงว่า จุดคุ้มทุนของโครงการก่อสร้างการซื้อรถ การซ่อมบำรุง รวมมูลค่า 160,000 ล้านบาท หากพิจารณา EIRR 5.39% น้อยกว่าค่ามาตรฐาน 12% เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากอุตุระภาณีออกจากนิคมอุตสาหกรรม ทำให้พื้นที่แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงทั้งหมด 90 กม.ต้องเวนคืนเขตทาง 60 เมตร และในเส้นทางที่คู่กับรถไฟทางคู่ต้องเวนคืนเขตทาง 75 เมตร ซึ่งตาม พ.ร.บ.เวนคืนที่ดิน พ.ศ. 2562 อยู่ในขั้นตอนจัดทำเอกสาร PPP และ EIA หลัง ครม.อนุมัติให้ก่อสร้างแล้ว ปี 2564-65 จะเวนคืนปี 2567 เมื่อได้ผู้ลงทุนวิธีการเวนคืนมีรายละเอียดการตกลงราคาโดยมีคณะกรรมการพิจารณาโดยเจ้าของที่ดินมีส่วนร่วมด้วย ซึ่งต้องดำเนินการให้เสร็จสิ้นก่อนดำเนินการก่อสร้าง

“ตอนนี้สามารถดูเส้นทางได้ในแผนที่กูเกิลแมป ยอมรับว่ามีจุดอ่อนในการสื่อสารให้เข้าถึงเจ้าของที่ดินที่ผ่านมาได้เชิญผู้นำชุมชนผ่านอำเภอมาประชุมชี้แจงไม่ได้แจ้งเจ้าของที่ดินทุกคน เพราะยังไม่ถึงขั้นตอนที่เสนอ ครม.จะอนุมัติให้สร้าง เกรงจะมีเรื่องการปั่นราคาที่ดินได้ ส่วนที่จันทบุรีใช้เส้นทางบางช่วงมาทับรถไฟทางคู่ ส่วนจุดตัดถนนหลักจะทำรางลอยข้าม ส่วนถนนเล็ก ๆ ถ้ามีจุดตัดถี่มาก ๆ รวมให้

กลับรถใต้ทางรถไฟ แต่มีเขตรับบอทางป้องกันการเข้าถึงโครงการ ส่วนจุดคุ้มทุนผลตอบแทนไม่คุ้มค่านั้น เอกชนผู้ร่วมลงทุนจะพิจารณาจากผลการศึกษา รูปแบบการลงทุนดูผลตอบแทนที่สูงขึ้น ค่าลงทุนที่ต่ำลง เช่น เส้นทางจากอุตุระภา-ระยอง จุดคุ้มทุน 9.36% อย่างไรก็ตาม ประชาชนมีสิทธิที่จะแสดงความเห็นเพิ่มเติมในแบบฟอร์มได้ว่าไม่เห็นด้วยกับการดำเนินการโครงการนี้เพื่อนำไปประมวลผลในรายงานฉบับสมบูรณ์” นายสาริตกล่าว

รายงานจากผลการศึกษาและวิเคราะห์ของโครงการระบุว่า ระยะเวลา 30 ปี ตลอดแนวเส้นทางจังหวัดระยอง-ตราด หากรัฐเป็นผู้ลงทุนทั้งหมดจะไม่คุ้ม ซึ่งเป็นรูปแบบเอกชนร่วมลงทุน (PPP) ทางเอกชนอาจมีวิธีที่ดีกว่า เพื่อให้การลงทุนเกิดความคุ้มค่า ค่าลงทุนทางโครงการประมาณ 160,000 ล้านบาท EIRR 5.39% ผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) -44,956 ล้านบาท อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C ratio) 0.45

ทั้งนี้ พื้นที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงพาดผ่านที่ต้องเวนคืนจำนวน 8,018 ไร่ คือ ระยอง พาดผ่านพื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อ.บ้านฉาง อ.เมืองระยอง อ.บ้านค่าย และ อ.แกลง พื้นที่เวนคืนโดยประมาณ 4,032 ไร่ จันทบุรีพาดผ่านพื้นที่ 5 อำเภอ ได้แก่ อ.นายายอาม อ.ท่าใหม่ อ.เมืองจันทบุรี อ.มะขาม และ อ.ขลุง พื้นที่เวนคืนประมาณ 2,496 ไร่ และจังหวัดตราดพาดผ่านพื้นที่ 2 อำเภอ ได้แก่ อ.เขาสมิง และ อ.เมืองตราด พื้นที่เวนคืนประมาณ 1,490 ไร่ และบ้านเรือนที่ได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการประมาณ 914 หลังคาเรือน ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ก่อนที่จะทำการก่อสร้างจริงต้องสำรวจรายละเอียดอีกครั้ง