

# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีอเพอร์ตี

วันที่: พุธที่ 17 - อาทิตย์ 20 ธันวาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5315

หน้า: 6(ซ้าย)

Col.Inch: 73.31

Ad Value: 98,968.50

PRValue (x3): 296,905.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รถไฟความเร็วสูงสายใต้ระยะของ 2 ทมึนล.



## รถไฟความเร็วสูงสายใต้ระยะของ 2 ทมึนล.

“การรถไฟฯ” เจจา “ซี.พี.” ลงทุนไฮสปีด อีอีซี “อุตะเภา-ระยอง” ระยะทาง 20 กม. วงเงิน 2 ทมึนล้าน เพยสัญญา เปิดทางเอกชนรายเดิม เดินหน้าตาม กระบวนการ PPP

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเพย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ขณะนี้ยังไม่มีแผน จะสร้างส่วนต่อขยายรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน ระยะที่ 2 ต่อจาก สถานีอุตะเภาไประยอง จันทบุรี ตราด ระยะทาง 190 กม. วงเงินลงทุนตลอด แนวเส้นทาง 101,728 ล้านบาท

เนื่องจากตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมให้เน้นที่โครงการส่วนแรกช่วง ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเภา ระยะทาง 220 กม. วงเงิน 224,544 ล้านบาท ที่มี บจ.รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก เชื่อมสามสนามบิน (ซี.พี.) เป็นคู่สัญญา

ให้ก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนก่อน “ต้องเร่งเคลียร์อุปสรรคของโครงการ โดยเฉพาะการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ ได้ภายในเดือน ต.ค. 2564”

แหล่งข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเพยว่า รถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน ระยะที่ 2 ส่วนต่อขยาย จังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด ขณะนี้ สรุปลการศึกษาแล้ว แต่เนื่องจาก ส่วนต่อขยายส่วนนี้ไม่เกิดความคุ้มค่า ทั้งผลตอบแทนการลงทุนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) และผลตอบแทนการลงทุน ทางการเงิน (FIRR)

จะแบ่งพัฒนาเป็นเฟส เริ่มช่วง อุตะเภา-ระยอง ระยะทาง 20 กม. วงเงินลงทุน 20,510 ล้านบาท แยกเป็น ค่าเวนคืนที่ดิน 1,837 ล้านบาท ค่าจ้าง ที่ปรึกษา 471 ล้านบาท ค่างานโยธา 13,845 ล้านบาท ค่างานระบบ 2,025

ล้านบาท ซื้อขบวนรถ 2,332 ล้านบาทก่อน “อาจจะเจรจากับกลุ่ม ซี.พี.ที่รับ สัมปทานในระยะที่ 1 ก่อสร้างส่วนต่อขยาย ดังกล่าวเพิ่มอีก 20 กม. เพราะใน สัญญาร่วมทุนทาง ซี.พี.ขอให้เจรจาท เป็นลำดับแรก”

ทั้งนี้จะประสานงานกับสำนักงาน คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก (สกพอ.) ในการดำเนินการ เจจา จะต้องเปิดประมูลใหม่หรือเจรจาร่วมกับสัมปทานเก่า อย่างไรก็ตาม คงต้องดูนโยบายของกระทรวงคมนาคม ก่อนจะให้สร้างส่วนต่อขยายนี้อย่างไร หากกลุ่ม ซี.พี.ไม่เห็นด้วยก็อาจจะเปิด ให้เอกชนร่วมลงทุน PPP net cost

“เป้าหมายจะให้ส่วนต่อขยายถึง ระยอง ก่อสร้างและเปิดพร้อมทั้งช่วง แรกที่จะสร้างถึงสนามบินอุตะเภา ตอนนี้ กำลังพิจารณาที่จะเจรจากับกลุ่ม ซี.พี.

# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีพเพอร์ดี

วันที่: พฤหัสบดี 17 - อาทิตย์ 20 ธันวาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5315

หน้า: 6(ซ้าย)

Col.Inch: 73.31

Ad Value: 98,968.50

PRValue (x3): 296,905.50

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: รถไฟเจรจาCPขยายไฮสปีดระยอง2หมื่นล.

เพื่อให้ก่อสร้างช่วงดังกล่าวเพิ่มไปด้วย หาก ซี.พี.ไม่สนใจ คงจะต้องพิจารณาช่องทางเปิด PPP แต่จะต้องดูความคืบหน้าการก่อสร้างของส่วนแรกก่อนว่า คืบหน้าไปแค่ไหน จึงจะหารือและเสนอให้บอร์ดรถไฟพิจารณาเปิด PPP จะต่อไปถึงระยองอีกครั้ง” สำหรับผลการศึกษาทั้งโครงการ ใช้เงินลงทุน 122,238 ล้านบาท แยกเป็นค่าเวนคืน 14,836 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 3,300 ล้านบาท ค่างานโยธา 82,339 ล้านบาท งานระบบ 14,113 ล้านบาท และซื้อขบวนรถ 6,996 ล้านบาท แบ่งสร้าง 4 เฟส ระยะแรกสนามบินอู่ตะเภา-ระยอง ระยะทาง 20 กม. วงเงิน 20,510 ล้านบาท ส่วนเฟสที่ 2 ช่วงระยอง-แกลง เงินลงทุน 40,951 ล้านบาท เฟสที่ 3 ระยอง-จันทบุรี เงินลงทุน 71,013 ล้านบาท และเฟสที่ 4 จันทบุรี-ตราด เงินลงทุน 101,728 ล้านบาท

ลงทุนรูปแบบ PPP net cost สัมปทาน 30-50 ปี มี 3 ทางเลือก 1.เอกชนลงทุนทั้งหมด ทั้งงานโยธา ระบบ ขบวนรถ บริหารเดินรถ และซ่อมบำรุง รัฐจัดหาที่ดิน

2.เอกชนดำเนินงานเฉพาะงานระบบ และตัวรถ บริหารเดินรถและซ่อมบำรุง รัฐเป็นผู้จัดหาที่ดินและงานโยธา และ 3.เอกชนเป็นผู้ดำเนินการเฉพาะบริหารงานเดินรถและซ่อมบำรุง รัฐเป็นผู้จัดหาที่ดิน งานโยธา ระบบ และขบวนรถ

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อจากรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน บริเวณฝั่งตะวันออกของสนามบินอู่ตะเภาผ่านสถานีรถไฟบ้านฉาง เข้าสู่สถานีระยอง ตั้งอยู่บนถนน 3574 ระยอง-บ้านค่าย ห่างจากสี่แยกเกาะลอย 3 กม. จากนั้นมุ่งหน้าสู่อำเภอแกลง เข้าสู่สถานีแกลง ตั้งอยู่บนถนน 344 ชลบุรี-แกลง ห่างสามแยกแกลง 2 กม.

จากนั้นวิ่งตามแนวรถไฟทางคู่ช่วงมาบตาพุด-บ้านฉางบางช่วง ผ่าน อ.นายายอาม อ.ท่าใหม่ เข้าสู่สถานีจันทบุรี ตั้งอยู่แยกเขาไร่ยา ผ่าน อ.เมืองจันทบุรี อ.มะขาม อ.ขลุง จ.จันทบุรี เข้า อ.เขาสมิง สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีตราด ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค บนถนนสายสุขุมวิท ห่างสามแยกตราด 2 กม. รวมระยะทาง 190 กม.

ทั้งนี้มีการปรับแนวใหม่ช่วงพาดผ่านนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดให้ฉีกไปทางบ้านฉางตรงไปยังถนนสาย 36 และปรับตำแหน่งสถานีระยองจากเดิมติดศูนย์การค้าเซ็นทรัล จะอยู่ห่างออกไป 2-3 กม. โดยจะต้องขออนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ)