

# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 16 - พุธ 18 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5306

หน้า: 1(บนขวา), 6, 7

Col.Inch: 163.27

Ad Value: 220,414.50

PRValue (x3): 661,243.50

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: CPฟื้นแหล่งเงินบริหารต้นทุนไฮสปีด

## CP ฟื้นแหล่งเงิน

## บริหารต้นทุนไฮสปีด

### อุปภัทย้าย 3 สถานี

# 6

# CPฟื้นแหล่งเงินบริหารต้นทุนไฮสปีด อุปภัทย้าย3สถานี-พุดพิดเตอร์เชื่อมเมืองใหม่

“ศุภชัย เจียรวนนท์” บิ๊ก ซี.พี. อัปเดตความคืบหน้าลงทุนรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน “ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา” มูลค่า 2.24 แสนล้านบาทท่ามกลางสถานการณ์โควิด-19 ยืนยันโครงการเดินทางตามแผนตามสัญญา คู่ขนานรอรัฐส่งมอบพื้นที่ ทั้งออกแบบรายละเอียดก่อสร้าง เจริญเงินกู้ เผยแบ่งกัในประเทศและต่างประเทศรวมจึบให้อัตราดอกเบี้ยถูกปล่อยกู้ระยะยาว 30 ปี ยอมรับขอขยับตำแหน่งสถานีใหม่ แต่ขออุปภัทหัวนส่งผลต่อราคาที่ดิน วงในแย้มย้ายแน่ 3 สถานี ฉะเชิงเทรา พัทยา ศรีราชา ลากเข้าเมืองใหม่ สร้างระบบพิดเตอร์เชื่อมการเดินทาง ด้าน ร.ฟ.ท. เร่งเวนคืน เคลียร์รื้อย้าย ลุยตอกเข็ม ต.ค. 64 เฟสแรกสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า หลังจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เช่นสัญญาร่วมทุน (PPP) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม. วงเงินโครงการ 224,544 ล้านบาทระยะเวลา 50 ปี กับ บจ.รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบินภายใต้การนำของกลุ่ม ซี.พี. ประกอบด้วย บจ.เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง, บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์, บจ.โซน่า เรลเวย์คอนสตรัคชั่น คอร์ปอเรชั่น (CRCC), บมจ.ช.การช่าง และ บมจ.ทางด่วน



ศุภชัย เจียรวนนท์

และรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) เมื่อวันที่ 24 ต.ค. 2562 ปัจจุบันทั้งภาครัฐและเอกชนอยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมเพื่อเดินทางโครงการ

**เดินทางตามแผน-สัญญา**

นายศุภชัย เจียรวนนท์ ประธานคณะผู้บริหาร บริษัท เครือเจริญโภคภัณฑ์

จำกัด เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่าปัจจุบันอยู่ระหว่างเดินทางโครงการตามแผนงาน ตามสัญญา ทุกด้านคู่ขนานกันไป ทั้งการออกแบบรายละเอียดก่อสร้าง การจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการ และการรอส่งมอบพื้นที่จากภาครัฐ

# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

**Section:** First Section/พรีอเพอร์ตี  
วันที่: จันทร์ 16 - พุธ 18 พฤศจิกายน 2563  
ปีที่: 43 ฉบับที่: 5306  
**Col.Inch:** 163.27 **Ad Value:** 220,414.50  
หัวข้อข่าว: CPฟื้นแหล่งเงินบริหารต้นทุนไฮสปีด

หน้า: 1(บนขวา), 6, 7  
**PRValue (x3):** 661,243.50 **คลิป:** สีสี่

## แผนที่แสดงสาธารณูปโภค ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน



“การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน  
หยุดไม่ได้ แต่เราต้องสร้างเงื่อนไข  
จะบริหารความเสี่ยงอย่างไร  
ลดต้นทุนทางการเงินอย่างไร โดยเงิน  
ลงทุนโครงการขณะนี้ได้มีการหารือกับ  
ธนาคารหลายแห่ง โดยเป็นธนาคารที่  
ดำเนินการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน  
และพัฒนาเศรษฐกิจในต่างประเทศ  
และธนาคารในประเทศก็ให้ความสนใจ  
โครงการนี้”

นายศุภชัยกล่าวว่า อย่างไรก็ตาม  
เงื่อนไขที่เรามองเป็นการเฉพาะคือ  
อัตราดอกเบี้ยถูก เพราะต้องชำระ  
คืนเงินกู้ระยะยาว 30 ปีขึ้นไป โดยมี  
หลายแห่งที่เสนอดอกเบี้ยเงินกู้  
ค่อนข้างถูก ให้การสนับสนุนพอสมควร  
โดยเฉพาะธนาคารพัฒนาด้านเศรษฐกิจ  
ซึ่งแหล่งไหนมีเงื่อนไขดีก็ต้องดู เพื่อ  
บริหารความเสี่ยง ซึ่งหากไปกู้ธนาคาร  
พาณิชย์ทั่วไปอาจจะยาก เพราะด้วย  
สถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด-

19 ที่สำคัญ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และรัฐบาลไทยต้องช่วยสนับสนุนด้วย

“ตอนนี้ยังไม่ถึงจังหวะการกู้เงิน เราต้องเร่งการออกแบบรายละเอียด และการเวนคืนที่ดินที่รัฐต้องเคลียร์ให้จบก่อน”

### ขอขยับตำแหน่งสถานี

เมื่อถามถึงการขอเปลี่ยนตำแหน่งที่ตั้งสถานีรถไฟความเร็วสูง นายศุภชัยกล่าวว่า ยอมรับว่า อยู่ระหว่างขอปรับตำแหน่งใหม่ ซึ่งได้มีการเลือกไว้หลาย ๆ จุด แต่ยังไม่ได้ว่าจะเป็นพื้นที่ไหนบ้าง ขอเสนอให้ภาครัฐพิจารณา ก่อน เนื่องจากจะกระทบกับการเวนคืนที่ดินและการส่งมอบพื้นที่

ทั้งนี้ ก่อนหน้านี้ นายศุภชัยเคยระบุว่า สำหรับแหล่งเงินที่จะใช้ในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง มีทั้งในประเทศและต่างประเทศ สำหรับต่างประเทศมีธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) กับ China Development Bank (CDB)

“ภาคเอกชนกลัวที่สุดคือ ความเสี่ยงร่วมลงทุนใช้เงินกว่าแสนล้าน ถ้าทำแล้วขาดทุนจะไม่ใช้แค่แสนล้าน ทุกปีที่ขาดทุนต้องระดมทุนเข้าไป เรื่องนี้เราศึกษาอย่างละเอียดก็เชื่อมั่นว่าจะทำให้สำเร็จได้ โครงการนี้เป็น PPP โครงการแรกที่เป็นการลงทุนขนาดใหญ่ และจากความเสี่ยงต่าง ๆ จะเป็นโครงการนำร่องไปยังโครงการอื่น ๆ”

## โครงการเดินหน้าตามแผน ตามสัญญา

### โครงสร้างพื้นฐานมั่นคงหยุดไม่ได้

### แต่เราต้องมาบริหารความเสี่ยง

### และเงื่อนไขต่าง ๆ ให้ได้

### ย้ายแน่ 3 สถานี

มีรายงานข่าวจากกลุ่ม ซี.พี.ว่า สำหรับการย้ายตำแหน่งสถานีใหม่นั้น ในเงื่อนไขสัญญาสามารถให้เอกชนปรับตำแหน่งได้ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อโครงการ แต่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด รวมถึงการทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ด้วย

ล่าสุดทาง ซี.พี.ได้แจ้งอย่างไม่เป็นทางการแล้วว่า จะย้าย 3 สถานี ได้แก่ สถานีฉะเชิงเทรา ไปทางด้านทิศใต้ของแม่น้ำบางปะกง และสร้างฟีดเดอร์มารองรับการเดินทางเข้าเส้นทางหลัก แต่มีบางกระแสระบุว่า ไปทางบ้านโพธิ์ และพื้นที่รอยต่อระหว่างหนองจอกกับถนนสุวินทวงศ์

ขณะที่สถานีพญา ขยับลงมาอยู่ที่สถานีรถไฟบ้านห้วยขวาง ใกล้ตลาดน้ำ 4 ภาค และสวนนนุช ที่ ซี.พี.มีที่ดินอยู่ประมาณ 600 ไร่ และสถานีศรีราชา ซึ่ง ร.ฟ.ท. ให้พื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์รอบสถานี (TOD ) จำนวน 25 ไร่ แต่ไม่เพียงพอ อาจขยับห่างไปจากสถานีเดิมเพื่อให้พัฒนาได้มากขึ้น

“ซี.พี.ไม่ได้แจ้งชัดว่าที่ดินจะสร้างสถานีใหม่นั้นเป็นที่ดินมีอยู่แล้วในมือ หรือต้องซื้อเพิ่มเติม แต่ต้องเร่งสรุปและเสนอให้ ร.ฟ.ท.พิจารณาภายในกลางเดือน พ.ย.นี้ เพื่อภาครัฐจะได้ตัดสินใจเรื่องการเวนคืนที่ดินที่เตรียมการไว้แล้วก่อนหน้านี้ เพราะหากย้ายไปที่ใหม่จะได้ไม่ต้องมีการเวนคืนเพิ่ม”

### ทำ EIA เพิ่มเติม-ขยายเวลาเพิ่ม

รายงานข่าวกล่าวอีกว่า การที่ ซี.พี.ต้องการขยับตำแหน่งสถานีใหม่ เนื่องจากต้องการพื้นที่โดยรอบสถานีพัฒนาเชิงพาณิชย์ได้ เพื่อเป็นการต่อยอดโครงการ แต่เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่โดยรอบสถานีตามแนวเดิมส่วนใหญ่มีการกว้านซื้อที่ดินไปหมดแล้ว ทั้งนักการเมืองท้องถิ่น กลุ่มค้าปลีกขนาดใหญ่และนักพัฒนาที่ดิน อีกทั้งราคาซื้อขายที่ดินมีการปรับขึ้นสูงมาก

“การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งสถานีใหม่ จะต้องทำรายงาน EIA เพิ่มเติม คาดว่าจะใช้เวลาไม่ถึงปี แต่สามารถเดินหน้าก่อสร้างช่วงที่พร้อมและไม่ต้องทำ EIA ก่อนได้ ดังนั้นการเข้าพื้นที่ก่อสร้าง

# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

**Section:** First Section/พรีออพเพอร์ตี้  
**วันที่:** จันทร์ 16 - พุธ 18 พฤศจิกายน 2563  
**ปีที่:** 43 **ฉบับที่:** 5306  
**Col.Inch:** 163.27 **Ad Value:** 220,414.50  
**หัวข้อข่าว:** CPฟื้นแหล่งเงินบริหารต้นทุนไฮสปีด

หน้า: 1(บนขวา), 6, 7

**PRValue (x3):** 661,243.50

คลิป: สีสี่

ในปี 2564 ก็ยังคงเหมือนเดิม แต่การก่อสร้างอาจจะเข้าเป็นช่วง ๆ และมีแนวโน้มอาจจะขยายเวลาก่อสร้างเพิ่มด้วยเหตุปัจจัยต่าง ๆ จากเดิมต้องแล้วเสร็จใน 5 ปี นับจาก ร.ฟ.ท.ออกหนังสือให้เริ่มงานก่อสร้าง หรือ NTP และอาจจะกระทบต่อการเปิดบริการ จากเดิมช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะเกา จะเปิดในปี 2569 และช่วงพญาไท-ดอนเมืองเปิดในปี 2571”

## ยังไม่สรุปขบวนเคาน์เพิ่ม

นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ ร.ฟ.ท. กล่าวว่า คณะกรรมการประเมินราคาที่ดินเพื่อกำหนดค่าเวนคืนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจนว่าจะของขบวนเคาน์เพิ่มขึ้นจากเดิม 3,570 ล้านบาท เป็น 8,000 ล้านบาทหรือไม่ เพราะการหารือร่วมกันยังไม่สามารถสรุปราคาประเมินที่ดินที่แน่นอนได้ จะมีการประชุมคณะกรรมการประเมินราคาที่ดินอีกครั้ง

ส่วนจะกระทบการส่งมอบพื้นที่หรือไม่นั้น ขณะนี้ถือว่ายังมีเวลาดำเนินการเนื่องจากยังอยู่ในกรอบเวลา โดยเฟสแรกช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะเกา ระยะทางประมาณ 170 กม. แม้จะเป็นที่แน่นอนแล้วว่าไม่สามารถเร่งรัดได้ภายใน 1 ปี 3 เดือน นับจากวันลงนามเมื่อวันที่ 24 ต.ค. 2562 แต่ถือว่ายังอยู่ในกรอบเวลาสูงสุดที่สามารถส่งมอบพื้นที่ได้คือ ภายใน 2 ปี หรือเดือน ต.ค. 2564

อีก 2 ช่วงคือ พญาไท-ดอนเมือง 22 กม. และช่วงแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (พญาไท-สุวรรณภูมิ) 28 กม. ยังอยู่ระหว่างดำเนินการ โดยช่วงพญาไท-ดอนเมือง กำลังรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคของ 7 หน่วยงาน ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (กทม.) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) การประปานครหลวง การประปาส่วนภูมิภาค และ บมจ.ปตท. มีกำหนดส่งมอบเร็วสุดคือ 2 ปี 3 เดือน และช้าที่สุดไม่เกิน 4 ปี

ขณะที่การส่งมอบโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ทางกลุ่ม ซี.พี.อยู่ระหว่างสำรวจโครงการ ซึ่งกรอบเวลาดำเนินการให้จะต้องรับมอบโครงการไปบริหารภายใน 2 ปีนับแต่วันลงนาม หรือภายในวันที่ 24 ต.ค. 2564 พร้อมกับจ่ายค่าใช้สิทธิโครงการจำนวน 10,671 ล้านบาท