



รีวิว4 โปรเจกต์'อีอีซี' 6.5แสนล้าน 'คมนาคม' ขับเคลื่อนเศรษฐกิจชาติ

พิธีลงนามสัญญาร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ระยะ (เฟส) ที่ 3 ในส่วนท่าเทียบเรือ F ที่โรงแรมคอนราด กรุงเทพฯ เมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมา (25 พ.ย.) นายคณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) อัดฉีดโครงสร้างพื้นฐานหลักในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก(อีอีซี)4 โครงการวงเงินลงทุนรวม 6.5 แสนล้านบาทว่าได้ลงนามสัญญากับเอกชนครบแล้ว ทั้ง 4 โครงการแบ่งเป็น เอกชนร่วมทุน 4.1 แสนล้านบาท และรัฐร่วมทุน 2.4 แสนล้านบาท โดยเอกชนให้ผลตอบแทนภาครัฐ 4.4 แสนล้านบาท และรัฐได้ผลตอบแทนสุทธิประมาณ 2 แสนล้านบาท จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยได้มาก อีกทั้งยังช่วยประหยัดงบประมาณภาครัฐสามารถนำสินทรัพย์ที่มีอยู่มาดึงเอกชนให้เข้าร่วมลงทุน เพราะขณะนี้รัฐบาลต้องใช้งบประมาณจำนวนมากกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

สำหรับ 4 โครงสร้างพื้นฐานในอีอีซี ประกอบด้วย 1.โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) และบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (เปลี่ยนชื่อใหม่เป็นบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด Asia Era One Co., Ltd หรือ AERA1) วงเงินลงทุน 2.7 แสนล้านบาท ผลตอบแทนให้รัฐ 3.7 หมื่นล้านบาท คาดว่าจะเปิดให้บริการปี 66 เมื่อแล้วเสร็จจะทำให้เกิดการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานี นำความเจริญสู่ชุมชน เกิดการกระจายรายได้ให้ประชาชนในพื้นที่ที่ค้าขาย

โครงการมีแนวเส้นทางเริ่มต้นที่สนามบินดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อ ผ่านสถานีมีนกะสัน เลี้ยวเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ มุ่งหน้าต่อไปตามแนวทางรถไฟสายตะวันออก ผ่านแม่แก้ว

บางปะกง เข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และเข้าสู่สนามบินอู่ตะเภา เป็นสถานีสุดท้าย ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร (กม.)

2.โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ระหว่าง สกพอ. และ บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด วงเงินลงทุน 2 แสนล้านบาท ผลตอบแทนให้รัฐ 3.05 แสนล้านบาท เพื่อยกระดับสนามบินอู่ตะเภาเป็น “สนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลัก แห่งที่ 3” เชื่อมสนามบินดอนเมือง และสุวรรณภูมิ ด้วยรถไฟความเร็วสูง ทำให้ 3 สนามบินรองรับผู้โดยสารรวมกันได้ถึง 200 ล้านคนต่อปี เกิดศูนย์กลางอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และ Logistics & Aviation รวมถึงการเป็นศูนย์กลางของ “มหานครการบินภาคตะวันออก” ที่จะครอบคลุมการพัฒนาพื้นที่เมือง 30 กม. โดยรอบสนามบิน (พัทยาทั้งระยอง)

แผนพัฒนาโครงการแบ่งเป็น 4 เฟส โดยเฟส 1 มีอาคารผู้โดยสาร พื้นที่ 1.57 แสนตารางเมตร(ตร.ม.) พื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ อาคารจอดรถ ศูนย์ขนส่งภาคพื้นดิน และ 60 หลุมจอดอากาศยาน คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 67 รองรับผู้โดยสารได้ 15.9 ล้านคนต่อปี, เฟส 2 อาคารผู้โดยสาร มีพื้นที่เพิ่มขึ้น 1.07 แสน ตร.ม. พร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ(APM) และระบบทางเดินเลื่อน รวมทั้งเพิ่มอีก 16 หลุมจอด จะแล้วเสร็จปี 73 รองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี

โดยเฟส 1 มีอาคารผู้โดยสาร พื้นที่ 1.57 แสนตารางเมตร(ตร.ม.) พื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ อาคารจอดรถ ศูนย์ขนส่งภาคพื้นดิน และ 60 หลุมจอดอากาศยาน คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 67 รองรับผู้โดยสารได้ 15.9 ล้านคนต่อปี, เฟส 2 อาคารผู้โดยสาร มีพื้นที่เพิ่มขึ้น 1.07 แสน ตร.ม. พร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ(APM) และระบบทางเดินเลื่อน รวมทั้งเพิ่มอีก 16 หลุมจอด จะแล้วเสร็จปี 73 รองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี



เฟส 3 ค่อยขยายอาคารผู้โดยสารเพิ่มเติมจากเฟส 2 กว่า 1.07 แสน ตร.ม. เพิ่ม APM 1 ขบวน และเพิ่มอีก 34 หลุมจอด แล้วเสร็จ

ปี 85 รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี และเฟส 4 มีพื้นที่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เพิ่มขึ้นกว่า 8.2 หมื่น ตร.ม. ติดตั้งระบบเช็กอินอัตโนมัติ รวมทั้งเพิ่มอีก 14 หลุมจอด แล้วเสร็จปี 98 รองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี

3.โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ช่วงที่ 1) ระหว่างการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) และบริษัท กัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด วงเงินลงทุนทั้ง 2 ช่วง 6.4 หมื่นล้านบาท ผลตอบแทนให้รัฐ 1.4 หมื่นล้านบาท คาดว่า จะเปิดบริการปี 68 ปัจจุบันท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดใช้งานใกล้เต็มศักยภาพรองรับแล้ว จึงจำเป็นต้องขยายเฟส 3 เพื่อรองรับการขนถ่าย ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และสินค้าเหลวสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมี คาดว่าจะรองรับการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และสินค้าเหลวได้เพิ่มอีก 14 ล้านตันต่อปี ในอีก 30 ปีข้างหน้า

และ 4.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เฟสที่ 3 ระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และกลุ่มกิจการค้าจีพีซี วงเงินลงทุนประมาณ 1.1 แสนล้านบาท ผลตอบแทนให้รัฐ 8.2 หมื่นล้านบาท จะเริ่มดำเนินการทำเทียบเรือ F ก่อน ระยะเวลาสัมปทาน 35 ปี โดย กทท. จะเป็นผู้ก่อสร้างงานทางทะเล รองรับ การก่อสร้างท่าเทียบเรือและโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือชายฝั่ง งานระบบรางและยานรถไฟ ในส่วนของงานระบบรางนั้น กทท. ลงทุน 700 ล้านบาท เส้นทางจากหลังท่าเรือไปยังสถานีรถไฟแหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร (กม.) โดยต้องถมทะเล เพื่อให้เดินรถไฟเข้าถึงหลังท่าเรือ บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ลงจากเรือได้ทันที คาดว่าจะให้บริการได้ทันในปี 68



ขณะที่ จีพีซี จะเป็นผู้ออกแบบก่อสร้างให้บริการและซ่อมบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ F1 และ F2 รองรับการขนถ่ายตู้สินค้าด้วยระบบจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ มีความสามารถรองรับการขนถ่ายตู้สินค้าได้อย่างน้อย 4 ล้านตู้ต่อปี จีพีซี จะได้รับรายได้จากการประกอบ

กิจการท่าเรือ เช่น ค่าภาระการใช้ท่าของเรือ ค่าภาระขนถ่ายตู้สินค้า และค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้าขณะที่ กทท. จะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรวมทั้งโครงการประมาณ 3.2 พันล้านบาท

นายรัฐพล ชื่นสมจิตต์ รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนจีพีซี กล่าวว่าหลังจากนี้จะเริ่มงานการออกแบบควบคู่ไปกับการเตรียมทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) ในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อดูแผนผังโครงการ และพร้อมร่วมมือกับภาครัฐในการผลักดันให้เกิดท่าเรือที่จะกลายเป็นศูนย์กลางยุทธศาสตร์สำคัญทางโลจิสติกส์ของภูมิภาค จีพีซี จะติดตั้งอุปกรณ์ยกตู้คอนเทนเนอร์ในปี 66 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เฟสแรกปี 68 และเฟส 2 ในปี 72

นายรัฐพล ย้ำด้วยว่าท่าเทียบเรือ F เป็นท่าเรือที่ใหญ่ ลึก 18.5 เมตร รองรับเรือขนาดใหญ่ ที่เรียกว่าเรือแม่ได้ มีความยาวหน้าท่า 2 กม. จะนำเทคโนโลยีเรือมือที่ทันสมัยที่สุด และระบบอัตโนมัติเต็มรูปแบบ (Fully Automation) ใช้เครื่อ และหุ่นยนต์มาดำเนินงาน ไม่ต้องใช้บุคลากร ปัจจุบันมีประมาณ 20 ท่าเรือทั่วโลกที่ใช้ระบบนี้

ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 จะช่วยส่งเสริมการขนส่งแบบไร้รอยต่อ โดยเฉพาะระบบรางจะใช้นขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 30% จากขณะนี้ 7% คาดว่าในปี 68-72 จะสามารถสร้างรายได้ 4 พันล้านบาทต่อปี และหลังปี 72 จะสามารถสร้างรายได้ได้ประมาณ 8 พันล้านบาทต่อปี.