

ขอสินเชื่อ 1.7 แสนล้านชะงัก - 'แอร์พอร์ตลิงก์' ผู้โดยสารชบ

แบงก์เบรคปล่อยกู้ไฮสปีด'ซีพี'

รัฐเร่งเยียวยา "โควิด"
เร่งแก้สัญญาใน 3 เดือน

กรุงเทพธุรกิจ ● "ร.ฟ.ท.-ซีพี" เดินหน้า
แก้สัญญาารถไฟความเร็วสูง เยียวยา
ผลกระทบโควิด ยืดจ่ายค่าสิทธิแอร์พอร์ต
เรลลิงก์เป็น 6 ปี เร่งแก้สัญญาใน 3 เดือนจบ
วันส่งมอบพื้นที่เริ่มก่อสร้างล่าช้า
เผย "แบงก์" เบรคปล่อยกู้ ยก 3 เหตุผล
แอร์พอร์ตเรลลิงก์ชบเซา รัฐบาลหนุนอีอีซี
ลดลง ซีพี กู้จนเพดานแล้ว

กระบวนการแก้ไขสัญญาพร้อมลงทุน
โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
(ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) ระหว่าง
การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)
และบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด ที่มี
กลุ่มซีพีเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ได้เริ่มขึ้นแล้ว
อย่างเป็นทางการหลังจากคณะรัฐมนตรี (ครม.)
เห็นชอบแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจาก
โควิด-19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูง
เชื่อม 3 สนามบิน เมื่อวันที่ 19 ต.ค.2564

สำหรับการแก้ไขสัญญาครั้งนี้มีความ
เป็นไปได้ที่จะดำเนินการใน 2 ประเด็น
คือ 1. ประเด็นการจ่ายค่าสิทธิบริหาร
แอร์พอร์ต เรลลิงก์ ส่วนนี้เกี่ยวข้องกับ
แนวทางการเยียวยาผลกระทบจากโควิด-19

2. ประเด็นการให้เอกชนคู่สัญญา
ก่อสร้างช่วงบางซื่อ-ดอนเมืองแก้ปัญหาพื้นที่
ทับซ้อนกับรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน
ประเด็นนี้ไม่เกี่ยวข้องกับผลกระทบ
โควิด-19 แต่เป็นการแก้ปัญหา 2 โครงการ
ใช้พื้นที่ก่อสร้างทับซ้อนกัน โดยเจรจาให้
กลุ่มซีพีสร้างแทรครถไฟเพิ่มจาก 2 แทรค
เป็น 4 แทรค สำหรับรถไฟความเร็วสูง
ไทย-จีน ด้วย ซึ่งรัฐจ่ายเงินชดเชย
ค่าก่อสร้างส่วนนี้ให้กลุ่มซีพี

แหล่งข่าวจาก ร.ฟ.ท. เปิดเผยว่า
การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน



อ่านต่อหน้า 14

โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน 224,500 ล้านบาท สัมปทาน 50 ปี

แผนส่งมอบพื้นที่รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
(ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา)

- ดอนเมือง: 22 กม. ส่งมอบ 24 ต.ค.66
- พญาไท: 28 กม. (แอร์พอร์ต เรลลิงก์)
- สุวรรณภูมิ: 170 กม. 5,521 ไร่ ส่งมอบ 24 ต.ค.64
- อู่ตะเภา

- เวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ 737 สัญญา มูลค่า 4,121 ล้านบาท
- โยกย้ายผู้บุกรุกเสร็จ 100%

การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

เงื่อนไขการรับสิทธิบริหารแอร์พอร์ต เรลลิงก์

- สัญญาปัจจุบันต้องจ่ายค่าสิทธิบริหาร 10,671 ล้านบาท
- ครม.เห็นชอบมาตรการเยียวยาผลกระทบจากโควิด-19 วันที่ 19 ต.ค.2564 เริ่มกระบวนการแก้ไขสัญญา
- กลุ่ม CP ลงนาม MOU เพื่อเริ่มเดินรถไฟฯ วันที่ 25 ต.ค.2564
- คกก.กำกับดูแลโครงการฯ สรุปการแก้ไขสัญญา เสนอ ครม. ภายใน 3 เดือน

มูลค่าหนี้สินของบริษัทในเครือซีพี ณไตรมาส 2 ปี 2564 (ล้านบาท)

CP	509,450.13	544,333.79
CPAAH	404,400.12	
CPA	96,508.47*	
CPAII		74,274.21
รวมหนี้สินทั้งหมด	1,601,965	

* ณ สิ้นปี 2563

ผู้โดยสารแอร์พอร์ต เรลลิงก์

ปี 2562 75,000 คน/วัน
ค่าโดยสาร 15-45 บาท
รายได้ 1.125-3.375 ล้านบาท/วัน
410-1,231 ล้านบาท/ปี
50 ปี 20,500-61,550 ล้านบาท

การปรับวิธีการชำระเงินเบื้องต้น

สัญญาปัจจุบัน ชำระงวดเดียว 10,671 ล้านบาท

สัญญาใหม่ จ่าย 6 งวด (6 ปี)

จ่ายดอกเบี้ยเพิ่ม 1,034 ล้านบาท

จำนวนผู้โดยสารในช่วงสถานการณ์โควิด-19

พบผู้ติดเชื้อรายวันในไทย

ม.ค. ก.พ. มี.ค. เม.ย. พ.ค. มิ.ย. ก.ค. ส.ค. ก.ย. ต.ค. พ.ย. ธ.ค.

▶ ต่อจากหน้า 1

แบงก์เบรค

คู่สัญญาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เป็นข้อเสนอมาจากบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด ได้ระบุถึงผลกระทบของเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลงจากการระบาดของโรคโควิด-19 จึงขอปรับปรุงข้อกำหนดและเงื่อนไขสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โดยยื่นข้อเสนอ 3 แนวทางที่เกี่ยวข้องกับโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ คือ

1. การขยายระยะเวลาจ่ายค่าสิทธิบริหารแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จากเดิมที่ต้องชำระเต็มจำนวน 10,671 ล้านบาท ภายในวันที่ 24 ต.ค.2564

2. การเปลี่ยนวิธีการชำระเงินร่วมลงทุนโครงการ (PIC) 3. การขอขยายระยะเวลาโครงการ

แหล่งข่าว กล่าวว่า ภายหลังจาก ครม. เห็นชอบแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด-19 ของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ในวันที่ 20 ต.ค.2564 เรื่องการบริหารโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เพื่อให้การเดินทางไฟฟ้ามีความต่อเนื่องในระหว่างที่อยู่ในขั้นตอนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน และให้บริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด เข้ามาเดินรถไฟฟ้าได้ในวันนี้ (25 ต.ค.)

ขีดเส้นแก้สัญญาเสร็จ3เดือน

ทั้งนี้ การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนครั้งนี้กำหนดกรอบเวลาให้เสร็จภายใน 3 เดือนเพื่อไม่ให้กระทบกับการออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed : NTP) และระยะเวลาการเริ่มก่อสร้างโครงการมากนัก

สำหรับการแก้ไขสัญญาเบื้องต้นคณะกรรมการบริหารสัญญาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เห็นชอบเลื่อนการจ่ายค่าสิทธิบริหารแอร์พอร์ตเรลลิงก์ 3 เดือน และปรับวิธีการชำระเงินค่าสิทธิบริหารแอร์พอร์ตเรลลิงก์จากงวดเดียว 10,671 ล้านบาท เป็น 6 งวดระยะเวลา 6 ปี ดังนี้

ปีที่ 1 จ่าย 5% , ปีที่ 2 จ่าย 7% , ปีที่ 3

จ่าย 10% , ปีที่ 4-5 จ่ายปีละ 10% และปีที่ 6 จ่าย 58% โดยจ่ายดอกเบี้ยในช่วง 6 ปี รวม 1,034 ล้านบาท และงวดแรกเริ่มจ่ายเมื่อการระบาดของโรคโควิดยุติลงและภาครัฐยกเลิกมาตรการที่กระทบจำนวนผู้โดยสารแอร์พอร์ต เรลลิงก์

แบงก์ไม่ปล่อยกู้ไฮสปีด

รายงานข่าวระบุว่า บริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด มีปัญหาในการเจรจาขอสินเชื่อเพื่อลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยได้รับการชี้แจงจากสถาบันเงิน 3 ประเด็นสำคัญ คือ 1.โครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์มีปัญหาชบเซา จำนวนผู้โดยสารน้อยลงจากผลกระทบของโควิด-19 โดยจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยล่าสุดลดเหลือวันละ 9,000 คน จากช่วงก่อนการระบาดมีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 70,000 คน

2.รัฐบาลให้การสนับสนุนนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก(อีอีซี) ลดลงเมื่อเทียบกับช่วงที่ผ่านมา

3.อัตราหนี้ของกลุ่มซีพีชนเพดานหลังจากที่ผ่านมาธุรกิจสินเชื่อมีการกู้เงินเพื่อลงทุนจำนวนมาก โดยเฉพาะการซื้อกิจการของเทสโก้ในประเทศไทยและมาเลเซีย 338,445 ล้านบาท ซึ่งการลงทุนดังกล่าวกลุ่มซีพีใช้ทั้งกระแสเงินสดของบริษัทในกลุ่มซีพีและการกู้เงิน

สำหรับมูลค่าหนี้สินของบริษัทสำคัญในเครือซีพีรวม 1.6 ล้านล้านบาท แบ่ง 2 ส่วนคือ 1.บริษัทเครือเจริญโภคภัณฑ์ จำกัด 96,508 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2563

2.บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ข้อมูลไตรมาส 2 ปี 2564 ประกอบด้วย CPF 509,450 ล้านบาท, CPAll 404,400 ล้านบาท, True 544,333 ล้านบาท และ Makro 47,274 ล้านบาท

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน กลุ่มซีพีต้องยื่นกู้เงินจากธนาคารสัดส่วน 80% ของมูลค่าโครงการที่ 2.2 แสนล้านบาท หรือต้องกู้ราว 1.7 แสนล้านบาท

ซีพีเป็นเหยี่ยวา'ซีพี'

นายคณิต แสงสุพรรณ เลขานุการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กล่าวว่า ในช่วงที่มีการลงนามสัญญาร่วมลงทุนเมื่อ 2 ปีที่ผ่านมา มีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 79,000 คน แต่โควิด-19 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลด

ลงและจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยเดือนก.ย.ที่ผ่านมา อยู่ที่ 9,000 คน จึงทำให้เอกชนคู่สัญญาขอให้ภาครัฐช่วยพิจารณาว่า ในสัญญาเข้าข่ายให้มีการเยียวยาหรือไม่

ทั้งนี้ การแก้ไขสัญญาครั้งนี้จะแก้ไขเฉพาะจุด และเมื่อคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เห็นชอบรายละเอียดส่วนที่จะแก้ไขสัญญาจะเสนอคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก(กพอ.) และครม.ให้ความเห็นชอบก่อนลงนามแก้ไขสัญญา

นายคณิตกล่าวว่าที่ผ่านมามีการพิจารณาการเยียวยาผลกระทบพบว่ามีความเป็นไปได้ เพราะบริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ไม่ได้จัดงบประมาณสำหรับบริหารแอร์พอร์ตเรลลิงก์หลังวันที่ 25 ต.ค.เป็นต้นไป รวมทั้งเอกชนคู่สัญญาได้เข้ามารับถ่ายถอดงานบริหารโครงการแล้ว 80% จึงทำให้การรับหน้าที่เดินรถไฟฟ้าต่อไม่มีปัญหายืดจ่ายจนกว่าจะแก้สัญญา

แหล่งข่าวจาก ร.ฟ.ท.กล่าวว่าโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ได้เกิดปัญหาในส่วนของภาระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เนื่องจากผลกระทบสถานการณ์โควิด-19 โดยบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเป็นคู่สัญญา มีหนังสือหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจตกต่ำที่มีผลกระทบต่อภาระค่าดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเพื่อปรับปรุงข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งผลกระทบเกิดขึ้นจริงจากเหตุสุดวิสัยของภาวะการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

ทั้งนี้ เอกชนได้ขอให้ภาครัฐพิจารณากำหนดมาตรการเยียวยา โดยขอขยายเวลาการชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จนกว่าจะได้ข้อยุติในการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน และกำหนดมาตรการเยียวยาอื่นได้แก่การปรับเปลี่ยนวิธีการชำระเงินร่วมลงทุนโครงการ และการขยายระยะเวลาโครงการ

'ซีพี'ปรับปรุงโฉมสถานี

แหล่งข่าวจาก ร.ฟ.ท. กล่าวว่า บริษัทเอเชียเอราวัน จำกัด ได้เข้ามาปรับปรุงพื้นที่โครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เช่น ชานชาลา ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ห้องน้ำระบบปรับอากาศ

ในสถานีพื้นที่จำหน่ายบัตรโดยสาร ทางเท้า ลานจอดรถ ป้ายบอกทาง ประตูเข้า-ออก การเพิ่มพื้นที่บริการผู้สูงอายุและผู้พิการ รวมทั้งมีการตัดแปลงขบวนรถ

Express line จำนวน 4 ขบวน จากเดิม รับผู้โดยสารได้ 3 ตู้ อีก 1 ตู้ใช้สำหรับขนส่งภาระกระเป๋า ส่งผลให้ขบวน Express Line จะเพิ่มขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นราว 250-300 คนต่อเที่ยว

“การบริหารแอร์พอร์ตเรลลิงก์เอกชนไม่ทิ้งแน่นอน เพียงแต่ตอนนี้เราขอให้รัฐพิจารณาเยียวยาเท่านั้น วันที่ 25 ต.ค.นี้ ต้องเข้ามาบริหาร ซึ่งการรถไฟฟ้ายืนยันว่าผู้โดยสารจะไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนผ่านมือบริหารในครั้งนี้ทุกบริการจะยังเหมือนเดิม บัตรโดยสาร สิทธิประโยชน์ที่ผู้โดยสารได้รับจะยังใช้ได้อย่างต่อเนื่อง” แหล่งข่าว กล่าว

“แมกโนเลีย”สำรวจมักกะสัน

ขณะที่พื้นที่เชิงพาณิชย์ที่เอกชนจะได้รับสิทธิบริหารด้วยนั้น ก่อนหน้านี้ได้เข้ามาหารือร่วมกับ ร.ฟ.ท.เพื่อรายงานแผนพัฒนาโครงการในเบื้องต้น โดยจะปรับปรุงพื้นที่โดยรอบสถานีมักกะสันในรูปแบบโครงการผสมผสาน (มิกซ์ยูส) ซึ่งบริษัท แมกโนเลีย ควอลิตี้ ดีเวลล็อปเม้นต์คอร์ปอเรชัน จำกัด (MQDC) ได้เข้ามาสำรวจพื้นที่ในสถานี มักกะสันแล้ว

“แผนเร่งด่วนที่ทางเอกชนกำหนดไว้ ทราบว่าจะเริ่มจากการปรับปรุงและบริหารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ก่อน หลังจากนั้นจึงจะเริ่มนำร้านค้าเข้ามาบริการในสถานีรถไฟฟ้า ส่วนการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ยังไม่ถือเป็นเรื่องเร่งด่วน เพราะเชื่อว่าเอกชนน่าจะรอดูการฟื้นตัวของปริมาณผู้โดยสารที่จะกลับมาเดินทาง เพราะปัจจุบันผู้โดยสารแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ลดลงมากกว่าก่อนเกิดโควิดที่มีวันละมากกว่า 70,000 คน”

จับตาขุมทรัพย์มักกะสัน เมกะโปรเจกต์ 'เจ้าสัวซีพี'

● บุขกร กู้แสด

กรุงเทพธุรกิจ

ย่านมักกะสันกำลังกลายเป็นแลนด์มาร์คแห่งใหม่ของกรุงเทพฯ หลังบริษัทรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัทเจริญโภคภัณฑ์ โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร) ได้ลงนามในสัญญาการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เมื่อวันที่ 24 ต.ค. 2562 จุดเริ่มต้นการเข้าพื้นที่ก่อสร้างโครงการไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ไปพร้อมกับการพัฒนาที่ดินในมักกะสันที่กลุ่มซีพีได้รับสิทธิพัฒนาโครงการมิกซ์ยูส "เมืองอัจฉริยะ" มูลค่านับแสนล้านบาท ภายในระยะเวลา 50 ปี

พื้นที่มักกะสันจึงถือเป็น "ขุมทรัพย์ใหม่" ของกลุ่มซีพี จากที่ถือครองที่ดินมักกะสันเนื้อที่ 140-150 ไร่ ซึ่งมีขนาดแปลงที่ดินใหญ่กว่าอภิมหาโปรเจกต์ "วัน แม็งคอก" ของกลุ่มเจ้าสัวเจริญ สิริวัฒนภักดี บน

ถนนพระราม 4 ซึ่งเช่าที่ดินจากสำนักงานทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ บนถนนวิบูลย์ 104 ไร่ ตามแผนจะพัฒนาเป็นโครงการมิกซ์ยูส มูลค่า 1.2 แสนล้านบาท พื้นที่รวม 1.83 ล้านตารางเมตร ประกอบด้วยพื้นที่รีเทลและไลฟ์สไตล์ โรงแรมคอนโดมิเนียม ซึ่งจะเปิดให้บริการเฟสแรกในปี 2566

สำหรับพื้นที่มักกะสัน ซี.พี. ใช้เม็ดเงินลงทุนราว 1.4 แสนล้านบาท คาดว่าหากแล้วเสร็จจะเป็นโครงการมิกซ์ยูสที่ใหญ่ที่สุดในกรุงเทพมหานคร เฉพาะพื้นที่อาคารเกินกว่า 2 ล้านตารางเมตร คิดเป็นมูลค่าหลักแสนล้านบาท เน้นเชิงพาณิชย์กรรม โดยจะมีทุกสรรพสิ่งอยู่ในโครงการนี้ กล่าวคือ โรงแรม 2 สเกล เข้าไปอยู่ในโครงการทั้งโรงแรมระดับลักซ์ชัวร์หรืออัฟสเกลอย่างน้อย 2 ดีก นอกจากนี้ประกอบด้วยอาคารสำนักงาน พื้นที่รีเทล เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ และคอนโดมิเนียม (ลิสโฮลด์) ที่มีการออกแบบสเปเชียล "แตกต่าง" จากบิ๊กโปรเจกต์ "เดอะ ฟอเรสเทียส์" ภายใต้บริษัท แมกโนเลีย ควอลิตี้ ดีเวลล็อปเม้นต์

คอร์ปอเรชั่น จำกัด (MQDC) ในเครือซีพี มุ่งสร้างโครงการเมืองเพื่อการใช้ชีวิตอย่างมีคุณภาพดี

ทั้งนี้เมกะโปรเจกต์มิกซ์ยูสของ "เจ้าสัวซีพี" บนที่ดินมักกะสัน 140 ไร่ โครงการนี้สร้างปรากฏการณ์ทอล์คออฟเดอะทาวน์อย่างต่อเนื่อง เริ่มตั้งแต่ขนาดมูลค่าการลงทุนทุบสถิติ "วัน แม็งคอก" ของเจ้าสัวเจริญ! ตามมาด้วยความสูงของตึกสูงระฟ้าที่จะกลายเป็นแลนด์มาร์ค! ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งคนไทยและชาวต่างชาติ ล่าสุดมีกระแสข่าว แผนสร้าง "ซูเปอร์ทาวเวอร์-มักกะสันคอมเพล็กซ์" ตึกสูงที่สุดในไทยด้วยความสูง 550 เมตร 120 ชั้น พื้นที่ใช้สอยไม่ต่ำกว่า 1-2 ล้านตารางเมตร บวกหมุดเป็นศูนย์กลางช้อปปิ้งระดับโลก มีสถานพยาบาล ล้ำหน้าเรื่องนวัตกรรม และแหล่งรวมความบันเทิง ศูนย์กลางการประชุมระดับนานาชาติ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ

อีกทั้งยังกันพื้นที่ให้เป็นพื้นที่สีเขียวไม่ต่ำกว่า 50 ไร่ ก่อสร้างทางเชื่อมจากทางสาธารณะเข้าโครงการบริเวณ

ถนนอโศก ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเชื่อมไฮสปีด เจาะอุโมงค์เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีเพชรบุรี และสถานีไฮสปีด อีกด้วย !!

หากเป็นจริงตามนั้น หมายความว่าตึกแมกโนเลียส์ วอเตอร์พรอนท์ เรสซิเดนซ์แอท ไอคอนสยาม ที่มีความสูงถึง 317.95 เมตร 70 ชั้น กำลังจะโค่นแชมป์ในอนาคดอย่างแน่นอน

แม้จะยังไม่เห็นมาสเตอร์แพลนใหม่ล่าสุดหลังวิกฤติโควิด-19 ที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่อย่างไรนั้น เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป หากแต่เมกะโปรเจกต์มิกซ์ยูสมักกะสันของ "เจ้าสัวซีพี" ไล่ทำลายสถิติโครงการคู่แข่งไปแล้วหลายรายการ

นับเป็นโครงการที่ผู้คนเฝ้าจับตามองอย่างใกล้ชิดในการทำลายหน้าประวัติศาสตร์ทางการลงทุนต่างๆ ในประเทศไทย ด้วย "จุดขาย" ที่สร้างปรากฏการณ์ทอล์คออฟเดอะทาวน์ในเรื่องของการเป็นที่สุดของที่สุด! อย่างต่อเนื่อง