



รฟท.เตรียมเจรจาซีพี
ส่วนต่อขยาย 'ไฮสปีด'
> 5

รฟท.เตรียมเจรจา'ซีพี' ส่วนต่อขยาย'ไฮสปีด'

ตามสัญญา
ให้เจรจาเป็นรายแรก

กรุงเทพธุรกิจ • "ร.ฟ.ท." ชงงบปี 66
เดินหน้าออกแบบพร้อมจัดทำรายงาน
พีพีพี-อีไอเอ ดันส่วนต่อขยายไฮสปีด
สามสนามบินช่วงอุตะมา-ระยอง กว่า
1.4 หมื่นล้าน เปิดทางเจรจา "ซีพี"
พิจารณาร่วมทุนเป็นกลุ่มแรก ลั่นเป็นไป
ตามเงื่อนไขสัญญากำหนด

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยถึง
ความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูง
(ไฮสปีดเทรน) เชื่อมสามสนามบิน
(ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อุตะมา) ระยะที่ 2
ส่วนต่อขยาย ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด
โดยระบุว่า ขณะนี้ ร.ฟ.ท.เตรียมเสนอขอ
งบประมาณปี 2566 ในเดือน ต.ค.นี้ เพื่อ
ของบราว 100 ล้านบาท ดำเนินการจัดจ้าง
ที่ปรึกษาออกแบบ รวมทั้งจัดทำรายงาน
แผนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
(พีพีพี) และรายงานวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ความเหมาะสมในการ
พัฒนาส่วนต่อขยายไฮสปีดเทรน

โดยงบประมาณดังกล่าวเป็นงบผูกพัน
2 ปี (2566-2567) คาดว่าหากได้รับ
การจัดสรรงบประมาณแล้ว จะใช้เวลา
ราว 12 เดือนในการศึกษารายละเอียด
แล้วเสร็จเพื่อเสนอให้คณะกรรมการ
(บอร์ด) ร.ฟ.ท.พิจารณาอนุมัติผลการ
ศึกษาภายในปี 2567 หลังจากนั้นจะ
เสนอโครงการให้คณะรัฐมนตรี (ครม.)
พิจารณาอนุมัติในปี 2568 และเปิด

ประกวดราคาจัดหาเอกชนร่วมลงทุน
ในปี 2569

อย่างไรก็ดี การก่อสร้างส่วนต่อ
ขยายไฮสปีดเทรนในเส้นทางช่วงระยอง-
จันทบุรี-ตราดเบื้องต้น ร.ฟ.ท.ศึกษาพบว่า
มีระยะทางประมาณ 190 กิโลเมตร
ประเมินวงเงินลงทุนอยู่ที่ 1 แสนล้าน
บาท ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายเร่งรัดให้พัฒนา
โครงการรองรับการขยายตัวของ
ขนส่งสินค้าในพื้นที่พัฒนาพิเศษภาค
ตะวันออก (อีอีซี) โดยอาจนำร่องใน
ช่วงแรก คือ อุตะมา-ระยอง ระยะทาง
30 กิโลเมตร คาดว่าวงเงินลงทุนอยู่ที่
1.4 หมื่นล้านบาท

"ความคุ้มค่าในการลงทุนส่วน
ต่อขยายไฮสปีดเทรนขณะนี้ต้องประเมิน
ความเหมาะสมก่อน แต่การขยายใน
เฟสแรกจากอุตะมา-ระยอง มีความ
เป็นไปได้สูงเพราะแนวเส้นทางที่ขยาย
ออกไปนี้จะสนับสนุนทั้งการขนส่ง
สินค้าทางการเกษตร ผลไม้ใน จ.ระยอง
รวมไปถึงในด้านของการท่องเที่ยว
ด้วย"

ทั้งนี้ หากจะมีการผลักดันลงทุน
ส่วนต่อขยายในช่วงอุตะมา-ระยอง
ร.ฟ.ท.จะต้องเปิดโอกาสให้เอกชน
รายเดิมคือกลุ่มซีพี เป็นผู้พิจารณาการ
ลงทุนก่อนเนื่องจากเงื่อนไขในสัญญา
ร่วมลงทุนไฮสปีดเทรนสามสนามบิน
ระบุไว้ในสิทธิเจรจากับผู้ลงทุนรายเดิม
ในการลงทุนส่วนต่อขยาย แต่หาก
เอกชนรายเดิมไม่แสดงความสนใจใน
การลงทุน ร.ฟ.ท.จึงจะเปิดประกวดราคา
เป็นการทั่วไป

รายงานข่าวยังระบุว่า หากกลุ่ม
ซีพีไม่สนใจลงทุนส่วนต่อขยายและต้อง
เปิดประกวดราคาหาผู้ร่วมทุนรายใหม่
หากจะให้คู่แข่งรายใหม่ก็จำเป็นต้อง
ประกวดราคาให้ครบทั้งเส้นทาง ช่วง
ระยอง-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 190
กิโลเมตร และความเหมาะสมของอายุ
สัมปทานก็ควรจะเป็นระยะยาว 50 ปี ส่วน
รูปแบบการร่วมทุนน่าจะเป็นในลักษณะ
PPP Gross Cost โดยรัฐลงทุนก่อสร้าง
งานโยธาเอกชนสร้างงานระบบและหา
ขบวนรถมาวิ่ง หลังจากนั้นรัฐจะเก็บรายได้
ทั้งหมด และจ่ายเป็นค่าจ้างบริหารให้
เอกชน

ในส่วนของการศึกษาแนวเส้นทางเดิม
มีการพิจารณา 5 เส้นทางพบว่าแนวเส้นทาง
เลือกที่ 2 มีความเหมาะสมมากที่สุดทั้งด้าน
วิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการเงิน และ
ด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับความเห็น
ของประชาชนในพื้นที่ โดย ร.ฟ.ท.จะนำ
แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ไปดำเนินการ
ออกแบบรายละเอียดต่อไปเบื้องต้นต่อไป

สำหรับเส้นทางที่ 2 จะมีจุดเริ่มต้น
โครงการจะเชื่อมต่อจากโครงการไฮสปีด
เทรนเชื่อมสามสนามบิน ระยะที่ 1 ผ่าน
ตะวันออกของท่าอากาศยานอุตะมา ผ่าน
สถานีรถไฟบ้านฉางเข้าสู่สถานีระยอง
ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 3574
(ระยอง-บ้านค่าย) ห่างจากสี่แยกเกาะลอย
ประมาณ 3 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทาง
จะมุ่งหน้าสู่ อ.แกลง เข้าสู่สถานีแกลง
ซึ่งตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 344
(ชลบุรี-แกลง) ห่างจากสามแยกแกลง
ประมาณ 2 กิโลเมตร