

พื้นที่ทับซ้อน 'บางซื่อ' วุ่น
รฟท.เล็งสร้างเองแทน 'ซีพี'
> 10



ร.ฟ.ท.ศึกษาแนวทางการลงทุนงานโยธาพื้นที่ทับซ้อน
คู่ขนานกับการรอกการเรากับ เอเชีย เอรา วัน
นิรุฒ มณีพันธ์

พื้นที่ทับซ้อน 'บางซื่อ' วุ่น รฟท.เล็งสร้างเองแทน 'ซีพี'

กรุงเทพธุรกิจ • การขับเคลื่อน
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)
มีโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ 4 โครงการ และ
โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
(ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) มีสัญญา
ร่วมลงทุนระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย
(ร.ฟ.ท.) กับบริษัทเอเชียเอราวัน จำกัด ที่มี
เครือเจริญโภคภัณฑ์ (ซีพี) เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่
ลงนามไปเมื่อวันที่ 24 ต.ค.2562

โครงการดังกล่าวยังไม่เริ่มก่อสร้าง และ
ยังอยู่ขั้นตอนแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนใน 2 ประเด็น
คือ 1.ประเด็นค่าสิทธิบริหารแอร์พอร์ตเรลลิงก์
ซึ่งในสัญญาให้ชำระงวดเดียว 10,671 ล้านบาท
แต่ในสัญญาใหม่แบ่งชำระ 7 ปีโดยงวดที่ 1-6
ชำระงวดละ 1,067 ล้านบาท และงวดที่ 7
ชำระส่วนที่เหลือพร้อมดอกเบี้ย

ส่วนประเด็นประเด็นพื้นที่ทับซ้อน
โครงการรถไฟไทย-จีนที่ผ่านมาได้มีการตกลง
ให้เอกชนคู่สัญญาลงทุนสร้างงานโยธา 9,207
ล้านบาท โดยก่อสร้างเสร็จภายใน ก.ค.2569
ภาครัฐจ่ายคืนค่าก่อสร้าง 7 ปี และเอกชน
ผลตอบแทนจาก 5.52% เหลือ 5.24%
รวมรัฐชำระเงินร่วมลงทุน 133,475 ล้านบาท
แต่การเจรจาแก้ไขสัญญาฯ ยังไม่ได้ข้อสรุป

นิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยถึงความคืบหน้า
การแก้ไขปัญหาพื้นที่ทับซ้อนระหว่าง

ความล่าช้ารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

คู่สัญญาเจรจาแก้ไขสัญญายังไม่เสร็จ



ยังไม่เสนอ ครม.

แก้ไขสัญญาประเด็นการแก้ปัญหาพื้นที่ทับซ้อน กับโครงการรถไฟไทย-จีน

- เอกชนลงทุนสร้างงานโยธา 9,207 ล้านบาท
- ก่อสร้างเสร็จภายใน ก.ค.2569
- รัฐจ่ายคืนค่าก่อสร้าง 7 ปี
- เอกชนผลตอบแทนจาก 5.52% เหลือ 5.24%
- รวมรัฐชำระเงินร่วมลงทุน 133,475 ล้านบาท

ความคืบหน้าล่าสุด

- ร.ฟ.ท.มีแผนศึกษาลงทุนส่วนนี้เอง เพื่อไม่ให้ความล่าช้ากระทบโครงการรถไฟไทย-จีน

แก้ไขสัญญาประเด็นค่าสิทธิบริหารแอร์พอร์ต เรลลิงก์

สัญญาเดิม	ชำระงวดเดียว 10,671 ล้านบาท
สัญญาใหม่ (แบ่งชำระ 7 ปี)	งวดที่ 1-6 ชำระงวดละ 1,067 ล้านบาท
งวดที่ 7	ชำระส่วนที่เหลือพร้อมดอกเบี้ย
ที่มา: ร.ฟ.ท., สภพอ. กรุงเทพธุรกิจ	22/5/2566

การเตรียม
ส่งมอบพื้นที่ช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา

พร้อมส่งมอบ 100%

- พื้นที่ 3,513 ไร่ (ระยะทาง 160 กม.)
- กรมสิทธ์ ร.ฟ.ท. 2,594 ไร่
- พื้นที่เวนคืน 919 ไร่

การเตรียมส่งมอบ	ปัญหา	ความคืบหน้า
พื้นที่เชิงพาณิชย์ TOD พื้นที่มักกะสัน 150 ไร่	พื้นที่ สําราง สาธารณะ: บึงเสือดํา	กรม.เห็นชอบใช้พื้นที่ บึงเสือดําสนับสนุน โครงการ รถไฟความเร็วสูง

บัตรส่งเสริมการลงทุน

- BOI อนุมัติส่งเสริมการลงทุน 13 มี.ย.2565

ให้บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด

มูลค่าการลงทุน 162,318 ล้านบาท

สถานการณ์ล่าสุด
บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ยื่นขอ BOI ใหม่

วันเริ่มต้นนับระยะเวลาโครงการ
ล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้

ข้อกำหนดเดิม: ลงนามแก้ไขสัญญา ไม่เกิน 4 ม.ค.2566

ร.ฟ.ท.ออกหนังสือ NTP ไม่เกิน วันที่ 4 ม.ค.2566

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) เชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) และไฮสปีดเทรนไทย-จีน โดยระบุว่า ปัจจุบันในส่วนของสัญญาที่ 4-1 งานโยธาช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กิโลเมตร ซึ่งเป็นช่วงทับซ้อนของทั้งสองโครงการดังกล่าว ยังอยู่ระหว่าง روندการเจรจา รวม 3 ฝ่าย ตามมติของการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ที่ให้เจรจาในรายละเอียดแนวทางที่รัฐต้องจ่ายค่าร่วมลงทุนงานโยธาพื้นที่ทับซ้อน

โดยจากการประสานไปยังตัวแทนภาคเอกชนคู่สัญญา คือ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ได้รับการตอบกลับว่าอยู่ระหว่างพิจารณาตัวเลข และรายละเอียดการดำเนินการพื้นที่ทับซ้อน จึงขอเลื่อนประชุมไปก่อน ทำให้การประชุม 3 ฝ่าย ได้แก่ ร.ฟ.ท., สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) และบริษัท เอเชีย เอรา วัน ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ

อย่างไรก็ดีจากการหารือในเบื้องต้น เอเชีย เอรา วัน ยังยืนยันว่าจะเดินหน้าโครงการต่อไป ขณะที่ ร.ฟ.ท. ยืนยันว่าอยากให้โครงการนี้สำเร็จ เพื่อให้ EEC เกิดได้ เพราะถ้าโครงการนี้ไม่สำเร็จ ลองนึกภาพดูว่า EEC จะเกิดขึ้นได้อย่างไรหากไม่มีไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน และท่าอากาศยานอู่ตะเภาจะเกิดขึ้นอย่างไร โดย ร.ฟ.ท. ยังยืนยันด้วยว่าการเจรจากับ เอเชีย เอรา วัน เป็นแนวทางออกที่ดีที่สุดสำหรับการแก้ไขปัญหาพื้นที่ทับซ้อนนี้

ขณะนี้ยอมรับว่า ปัญหาพื้นที่ทับซ้อน เป็นปัจจัยหนึ่งที่กระทบกับภาพรวมการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ไทย-จีน เพราะปัจจุบันแม้ว่าสัญญางานโยธาในช่วงอื่นๆ จะล่าช้าออกไปจากแผน แต่ก็มี ความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง แต่หากท้ายที่สุดการเจรจากับสัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ไม่แล้วเสร็จ ก็จะกลายเป็นสัญญาเดียวที่ล่าช้าและทำให้ภาพรวมโครงการได้รับผลกระทบ

ทั้งนี้ ร.ฟ.ท. ได้มองแนวทางแก้ไขปัญหา คู่ขนานกับการเจรจากับ เอเชีย เอรา วัน โดยนับตั้งแต่เดือน เม.ย. ที่ผ่านมา ร.ฟ.ท. ได้เริ่มศึกษาแนวทางในการลงทุนงานโยธา ส่วนของพื้นที่ทับซ้อนแล้ว หากกรณีนี้เอเชีย

เอรา วัน ไม่สามารถดำเนินการได้ ร.ฟ.ท. ก็จะต้องแก้ไขปัญหานี้ แต่ยอมรับว่า ไม่ใช่เรื่องง่าย เพราะหาก ร.ฟ.ท. จะกลับมาดำเนินการเองในช่วงพื้นที่ทับซ้อนทั้ง 2 โครงการ จะต้องไปแก้สัญญาร่วมลงทุนไฮสปีดเทรนเชื่อมสามสนามบิน ซึ่งไม่ใช่เรื่องง่าย

นอกจากนี้ ร.ฟ.ท. ต้องมาสร้างเองในพื้นที่ทับซ้อน ก็มีการคำนวณไว้แล้วว่า จะต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้นกว่า 6,000-8,000 ล้านบาท อีกทั้งปัจจุบัน ร.ฟ.ท. ยังไม่เริ่มต้นขั้นตอนประกวดราคางานโยธาช่วง 4-1 ดังนั้น หากจะกลับมาดำเนินการเอง ก็จำเป็นต้องใช้เวลา หากเทียบกับการรอเจรจากับ เอกชนซึ่งเป็นทางออกที่ดีที่สุด เพราะที่ผ่านมาจากเอกชนก็ได้เริ่มขั้นตอนศึกษา งานส่วนนี้และได้มีการเจรจาร่วมกันมาอย่างต่อเนื่อง

สำหรับความคืบหน้าในส่วนของการส่งมอบพื้นที่โครงการไฮสปีดเทรนเชื่อมสามสนามบิน ปัจจุบัน ร.ฟ.ท. ยังไม่สามารถออกหนังสือให้เอกชนเริ่มงาน (NTP) ได้ เนื่องจากตามเงื่อนไขของสัญญาระบุไว้ว่า เอกชนจะต้องได้บัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) ซึ่งปัจจุบันทาง เอเชีย เอรา วัน ยังไม่ได้รับบัตรส่งเสริมดังกล่าว แต่ได้รายงานมายัง ร.ฟ.ท. ว่าอยู่ระหว่างเร่งดำเนินการ เบื้องต้น จึงคาดว่าจะสามารถออกหนังสือ NTP ให้เอกชนเริ่มเข้าพื้นที่ตามเป้าหมายในเดือน มิ.ย. นี้

ส่วนความคืบหน้าของโครงการไฮสปีด ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ระยะทาง 253 กิโลเมตร 14 สัญญา วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท ขณะนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จ 1 สัญญา อยู่ระหว่างก่อสร้าง 10 สัญญา และรอการลงนาม 3 สัญญา ประกอบด้วย

1. สัญญา 3-1 งานโยธา ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร

2. สัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กิโลเมตร ขณะนี้สำนักงาน อัยการสูงสุด อยู่ระหว่างตรวจร่างสัญญา หากแล้วเสร็จจะสามารถลงนามสัญญาจ้าง กับ บริษัท บุญชัยพาณิชย์(1979) จำกัด ผู้รับจ้างสัญญาดังกล่าว วงเงิน 10,325 ล้านบาท เพื่อดำเนินการก่อสร้าง