



รายการ ร้อยเรื่อง...เมืองไทย

สถานีวิทยุกระจายเสียงรัฐสภาและสำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทร. 0 2244 2058

เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
ผู้เรียบเรียง นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย วิทยากรชำนาญการพิเศษ
กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ
ออกอากาศ ธันวาคม 2562

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน นับเป็นโครงการหนึ่งที่รัฐบาลให้ความสำคัญอย่างมาก มีวัตถุประสงค์สำคัญ คือ เพื่อใช้เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยทำการเชื่อมต่อสามท่าอากาศยานสำคัญในเขตกรุงเทพมหานครและเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา ส่งผลให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ลดระยะเวลาในการเดินทาง ตลอดจนสามารถลดอุปสรรคหรือต้นทุนในการประกอบธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินนั้น เกิดจากการควบรวม 3 โครงการเข้าไว้ด้วยกัน ได้แก่ 1. โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ส่วนต่อขยาย ช่วงท่าอากาศยานดอนเมืองถึงสถานีพญาไท 2. โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์เดิม ช่วงสถานีพญาไทถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ 3. โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยแนวเส้นทางทั้งหมดของโครงการจะผ่านพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี และ จ.ระยอง รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 220 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นทางคู่ ขนาดราง 1.435 เมตร สามารถรองรับความเร็วในการให้บริการสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ ลักษณะการให้บริการตั้งแต่ท่าอากาศยานดอนเมืองถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา นั้น จะมี 2 รูปแบบ คือ รูปแบบที่หนึ่ง รถไฟแบบด่วนพิเศษจอดบางสถานี ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง และรูปแบบที่สอง รถไฟแบบปกติจอดทุกสถานี ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 40 นาที

ทั้งนี้ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้มีการประเมินมูลค่าการลงทุนทั้งสิ้นประมาณ 224,544 ล้านบาท (สองแสนสองหมื่นสี่พันห้าร้อยสี่สิบล้านบาท) จึงถือเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ ดังนั้น รัฐบาลจึงได้ตัดสินใจที่จะดำเนินโครงการในรูปแบบ PPP Net Cost กล่าวคือ เป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดยภาครัฐจะเริ่มทยอยชำระเงินลงทุนในส่วนของภาครัฐให้แก่ภาคเอกชน ภายหลังจากที่ภาคเอกชนสามารถให้บริการเดินรถในส่วนที่แล้วเสร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น หากภาคเอกชนดำเนินการก่อสร้างโครงการช่วงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภาแล้วเสร็จ มีการตรวจรับงาน และสามารถเปิดให้บริการเป็นที่เรียบร้อย ภาครัฐก็จะชำระเงินในสัดส่วนนี้ให้ โดยไม่ต้องรอให้การก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมดตลอดเส้นทาง เป็นต้น

สำหรับระยะเวลาของโครงการนั้น รวมทั้งสิ้น 50 ปี แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่หนึ่ง ระยะเวลาให้ภาคเอกชนดำเนินการออกแบบและก่อสร้างโครงการรวม 5 ปี ซึ่งภายหลังจากก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จภาคเอกชนจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินทั้งหมดให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยทันที และช่วงที่สองระยะเวลาอีก 45 ปี จะเป็นช่วงที่ภาคเอกชนสามารถให้บริการเดินรถ และพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร ได้แก่ บริเวณสถานีแอร์พอร์ต เรลลิงค์ มักกะสัน และบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา โดยภาคเอกชนต้องจ่ายค่าเช่าที่ดินให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และให้ภาครัฐมีส่วนร่วมรับกำไรเมื่อโครงการมีกำไร ทั้งนี้ เมื่อสิ้นสุดระยะเวลา 50 ปีตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน ทรัพย์สินทั้งหมดของโครงการจะตกเป็นของภาครัฐทั้งหมด

สำหรับสถานการณ์ปัจจุบัน กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร หรือเรียกว่า "กลุ่ม CPH" ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และ China Railway Construction Corporation Limited หรือ CRCC จากสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นกลุ่มที่ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณาให้ได้รับสัมปทานโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินจากภาครัฐ และเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2562 ที่ผ่านมามีการลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและกลุ่ม CPH ภายใต้ชื่อ บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และได้มีการคาดการณ์ว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 2566

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน นับเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ที่ส่งผลต่อความน่าเชื่อถือของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างมาก และในอนาคตยังมีแนวคิดที่จะทำการเชื่อมโยงกับโครงการความร่วมมือรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่กำลังดำเนินการก่อสร้างในภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วย ทั้งนี้ หากการก่อสร้างสามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ย่อมส่งผลให้เกิดความน่าเชื่อถือต่อการลงทุนของนักลงทุน เกิดความมั่นใจในการประกอบธุรกิจใหม่ ๆ เกิดการจ้างงานของประชาชนในพื้นที่ และส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศได้ในอนาคต อย่างไรก็ตาม ในทางตรงกันข้าม หากไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ความเชื่อมั่นของนักลงทุนจะลดลง และย่อมจะส่งผลกระทบต่อศักยภาพโดยรวมของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ ประเด็นสำคัญที่ภาครัฐควรตระหนักนั้นมี 2 ประการ คือ ประการแรก การเวนคืนพื้นที่เพื่อใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งจำเป็นที่จะต้องทำการเวนคืนพื้นที่ให้แล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดไว้ มิเช่นนั้นอาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าจนกระทบต่อกรอบระยะเวลาการดำเนินงานหรือแผนงานต่าง ๆ จนนำไปสู่การฟ้องร้องหรือการดำเนินคดีระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนได้ ประการที่สอง คือ ภาครัฐจำเป็นต้องตระหนักถึงผลกระทบต่อประชาชนอันเนื่องมาจากการเวนคืนพื้นที่ และกระบวนการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม หรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน เช่น ฝุ่นละออง เสียงดัง หรืออันตรายที่อาจเกิดจากเครื่องจักร เป็นต้น ดังนั้น จึงจำเป็นที่ภาครัฐจะต้องให้การช่วยเหลือและเยียวยาแก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบอย่างเต็มที่ มีความเป็นธรรม สิ่งเหล่านี้จะช่วยให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินสำเร็จลุล่วง และส่งผลดีต่อทั้งเชิงเศรษฐกิจและเชิงสังคมของประเทศต่อไป

บรรณานุกรม

- กลุ่มซีพีปิดดีลไฮสปีด มั่นใจปี 66 เปิดบริการ. (25 ตุลาคม 2562). **ข่าวหุ้น**. สืบค้นจาก ฐานข้อมูล NEWSCenter
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (30 พฤษภาคม 2561). **ประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชน การร่วมลงทุนกับเอกชนในกิจการของรัฐ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน**. สืบค้น 2 ตุลาคม 2562 จาก <https://www.eeco.or.th/sites/default/files/Invitation%20to%20Tender-HSR3Airports%20%5Bth%5D.pdf>
- ชินฉัตร งามนามรถไฟ 3 สนามบิน 5 ปีเศรษฐกิจไทยอยู่ฟู 6.5 แสนล้าน. (25 ตุลาคม 2562). **ไทยรัฐ**. สืบค้นจาก ฐานข้อมูล NEWSCenter
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. **โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ**. สืบค้น 2 ตุลาคม 2562 จาก <https://www.eeco.or.th>
- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (27 มีนาคม 2561). **มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และ การกำหนด "พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก" เพิ่มเติม**. สืบค้น 2 ตุลาคม 2562 จาก <http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-1.jsp?menu=1>