



เปิดสัญญาซีพี จ่ายค่าตั้งรฟท. เพิ่ม20-40% รัฐจ่าย1.75แสนล. สร้างสก.เกินเท่าตัว

เปิดร่างสัญญาไฮสปีด
เทรนเชื่อม 3 สนามบิน รัฐจ่ายค่า
ก่อสร้าง 1.75 แสนล้าน รฟท.ซี
ได้ผลตอบแทนคุ้ม 3.4 แสนล้าน
ส่วนแบ่งรายได้เพิ่ม 20-40%

ต่อหน้า 15

ข่าวต่อ เปิดสัญญา

คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบร่างสัญญาให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ไปแล้วเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม ที่ผ่านมา หลังจากกลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์ โฮลดิ้ง จำกัดหรือซีพี และพันธมิตร ขณะการประมูลด้วยการเสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการ 149,650 ล้านบาท เมื่อดำเนินเป็นมูลค่าปัจจุบันอยู่ที่ 117,226.87 ล้านบาท ใช้อัตราคิดลด 2.375% เหนือคู่แข่งกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ ที่มีบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) เป็นแกนนำ ที่ยื่นข้อเสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุน 238,330 ล้านบาท เมื่อดำเนินเป็นมูลค่าปัจจุบันอยู่ที่ 186,693.48 ล้านบาท ซึ่งการลงนามในสัญญาร่วมทุนระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะเจ้าของโครงการและกลุ่มซีพี อาจจะต้องเลื่อนออกไปจากวันที่ 15 มิถุนายน 2562 หลังติดปัญหาการส่งมอบพื้นที่ และการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ยังไม่ได้รับการอนุมัติ

ทั้งนี้ ในสัญญาดังกล่าว มีการกำหนดให้รฟท. หายจ่ายเงินลงทุนนับจากปีที่เริ่มเปิดให้บริการปีละ 14,965 ล้านบาท เป็นเวลา 10 ปี โดยใช้งบประมาณแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม ในช่วงปีที่ 1-5 ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างภาครัฐจะมีรายจ่ายสำหรับค่าเวนคืนที่ดินช่วง 2 ปีแรก รวม 3,570.3 ล้านบาท และภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ของรฟท.ที่ต้องจ่ายในปีที่ 2-4 รวมประมาณ 18,558 ล้านบาท และในปีที่ 12 ต้องจ่ายอีก 4 พันล้านบาท รวมเป็น 22,558 ล้านบาท ซึ่งหากรวมเงินที่รัฐต้องจ่ายทั้งสิ้นเมื่อถึงปีที่ 15 รวม 175,778 แสนล้านบาท

จะมีการตั้งคณะกรรมการบริหารสัญญาขึ้นมาดูแล มีค่าใช้จ่ายสำหรับบุคลากรประมาณปีละ 44 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหารสัญญาตามช่วงระยะเวลา คิดเป็นเงิน 340 ล้านบาทต่อปี

แหล่งข่าวจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เปิดเผยกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า สำหรับผลประโยชน์ที่ภาครัฐจะได้รับ ด้านผลตอบแทนทางการเงิน จะมีค่าสิทธิการเดินรถไฟฟ้ายูเออาร์ทีเรลลิงค์ ที่รฟท.จะได้รับ 10,671.09 ล้านบาท และจากส่วนแบ่งรายได้ 20% ของส่วนเกินจากรายได้รวมของโครงการ ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยายที่จะพัฒนาพื้นที่เพื่อมาสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ ในกรณีที่รายได้รวมดังกล่าวเกินกว่า 30% แต่ไม่เกิน 50% จากรายได้ของโครงการในปีนั้นๆ

รวมทั้งส่วนแบ่งรายได้ 40% ของส่วนที่เกินจากรายได้รวมของโครงการ ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยายของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์

ส่วนค่าเช่าที่ดินสำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์พื้นที่ มักกะสัน 140 ไร่ นั้น เอกชนจะต้องจ่ายเป็นรายปีแบบขั้นบันได โดยปีแรกจะต้องสูงที่สุดที่ 21.52 ล้านบาทต่อไร่ และขยับมาจ่ายในปีที่ 3 ที่ 9 แสนบาทต่อไร่ ในปี 4 ที่ 1.8 ล้านบาทต่อไร่ เข้าปีที่ 48 จ่ายที่ 13.69 ล้านบาทต่อไร่ รวมทั้งหมดที่ต้องจ่ายในระยะ 50 ปี 51,900 ล้านบาท เช่นเดียวกับที่ศรีราชา 25 ไร่ ปีแรกจ่ายค่าเช่า 1.22 ล้านบาทต่อไร่ และขยับมาจ่ายในปีที่ 3 อีก 5.15 หมื่นบาทต่อไร่ พอเข้าปีที่ 4 จ่าย 1.03 แสนบาทต่อไร่ มาถึงปีที่ 48 เป็นต้นไป จ่าย 7.82 แสนบาทต่อไร่ รวมทั้งสิ้น 50 ปี 530 ล้านบาท

ทั้งนี้ จากการประเมินผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการนี้วิเคราะห์ไว้ว่าจะเกิดมูลค่าเพิ่มการพัฒนาเศรษฐกิจในรัศมี 2 กิโลเมตรตามเส้นทางรถไฟความเร็วสูงนี้ 214,621 ล้านบาท เกิดมูลค่าที่เกิดจากการลดใช้น้ำมัน การประหยัดเวลาเดินทาง การลดอุบัติเหตุและผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม 128,641 ล้านบาท ซึ่งคิดจากอัตราคิดลดทางด้านเศรษฐกิจ 3% เกิดการใช้วัสดุก่อสร้างในประเทศ เช่น เหล็ก 1 ล้านตัน และปูนซีเมนต์ 8 ล้านลูกบาศก์เมตร และเกิดการจ้างงานระหว่างก่อสร้าง 1.6 หมื่นอัตรา และการจ้างงานในธุรกิจเกี่ยวเนื่องกว่า 1 แสนอัตราใน 5 ปี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง ในฐานะคณะกรรมการ (บอร์ด) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กล่าวว่า ผลประโยชน์ตอบแทนภาครัฐที่จะได้จากโครงการนี้ รฟท.จะได้ค่าสิทธิการเดินรถไฟฟ้ายูเออาร์ทีเรลลิงค์ ส่วนแบ่งรายได้ และค่าเช่าที่ดิน 2 แปลง ซึ่งผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า การดำเนินงานดังกล่าว ส่งผลให้



เกิดความคุ้มค่าด้านการลงทุน ฉะนั้นเอกชนควรจะได้
กำไรในบางส่วนด้วยเช่นกัน อาทิ ถ้าไรตามปริมาณผู้
โดยสารที่คาดการณ์ไว้ ในเบื้องต้นว่าจะจ่ายให้รพท. 50
ล้านบาทต่อปี เป็นต้น และหากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่า
ที่คาดการณ์ไว้ ก็ต้องจ่ายตามเปอร์เซ็นต์ที่กำหนดไว้

อีกทั้งอยากให้องค์กมีมติหนึ่งว่า ใน 50 ปีข้างหน้า
มูลค่าที่ดินโครงการจะเพิ่มมากกว่าอีกก็เท่า โดยเฉพาะ
พื้นที่มีกะสันและศิริราชจะมีส่วนกระตุ้นเศรษฐกิจของ
ประเทศไทยได้มาก ■