

# รฟท.เร่งปิดดีลไฮสปีด เอกชนผวาบบานปลาย

ผู้ว่า รฟท.ลุยปิดดีลไฮสปีด 3 สนามบิน เร่งเจรจาแก้สัญญาฉบับนี้ เอกชนยื่นกรณไม่สร้างโครงสร้างร่วมไทย-จีน กังวลบบานปลาย 2 หมื่นล้านบาท อีอีซีเบรกขอสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ โยนคลังพิจารณา ส่วนตั้งกองทุนฉุกเฉินรอหรือ เพยอีอีซีสื่อเป็นผู้สัญญาเอกชนเพิ่มหวังช่วยพัฒนาพื้นที่

ความล่าช้าโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน หรือไฮสปีด

(ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ต้องเร่งรัดเจรจาเอกชนปมแก้สัญญา ให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปีนี้ โดยเฉพาะกรณีแบ่งชำระค่างวด โครงการบริหารแอร์พอร์ตลิงก์

**ต่อหน้า 11**



ขณะปัญหาใหญ่ ที่อาจทำให้ทั้งโครงการเกิดความล่าช้าและดึงโครงการเมืองการบินอู่ตะเภา

ช้าตามไปด้วย คือ เอกชนไม่รับข้อเสนอก่อสร้างพื้นที่ทับซ้อนหรือโครงสร้างร่วมระหว่างรถไฟไทย-จีนกับ ไฮสปีด 3 สนามบิน ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ

โดยให้เหตุผลว่า มีความกังวล งบลงทุนอาชานบปลายมากกว่า 2 หมื่นล้านบาท แต่ทั้งนี้รฟท.ยืนยันว่าจะเจรจาต่อรองให้ถึงที่สุด

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผย "ฐานเศรษฐกิจ"

ถึงความตึงเครียด โครงการไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน ที่รฟท. เป็นเจ้าของโครงการ และมีบริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด (ซี.พี.) เป็นคู่สัญญาสัมปทาน ปัจจุบันยังไม่ได้มีการนัดหารือทั้ง 3 ฝ่าย ประกอบด้วย รฟท., บริษัทเอเชีย เอรา วัน จำกัด (ซี.พี.) และอีอีซี ขณะนี้รฟท.อยู่ระหว่างเจรจากับเอกชนในเรื่องการแก้ไขสัญญา คาดว่าจะเร่งเจรจาให้จบภายในปีนี้

ส่วนกรณีนี้ที่เอกชนไม่ยินยอมสร้างโครงสร้างร่วมช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ที่ทับซ้อนกับโครงไฮสปีด ไทย-จีน เพราะกังวลงบลงทุนบานปลาย 20,000 ล้านบาทนั้น เบื้องต้นรฟท.ขอให้ทางเอกชนเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งทางเอกชนมองว่าหากให้เอกชนเป็นผู้ก่อสร้างโดยที่ไม่ได้เงิน อีกทั้งต้องจ่ายเงินเพิ่มอีก 10,000 ล้านบาท ไม่สามารถดำเนินการได้ ทำให้รฟท.ต้องเจรจากับเอกชนต่อให้แล้วเสร็จ

## ปิดสร้างโครงสร้างร่วม รถไฟไทย-จีน

นายนิรุฒ กล่าวต่อว่า หากท้ายที่สุดแล้วเอกชนไม่ยอมดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างร่วมช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง เบื้องต้นรฟท.จะเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างเอง แต่รฟท.ไม่อยากให้เป็นแบบนี้ เพราะจะทำให้โครงการล่าช้าและเสียเวลาในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างประมาณ 1 ปี ทั้งนี้รฟท.ตั้งเป้าหมายลงนามแก้ไขสัญญาไฮสปีดจะสามารถดำเนินการได้ภายในไตรมาสที่ 1-2 ปี 2567

ขณะเดียวกันรฟท.ได้ขอเจรจากับทางการจีนในการลดแบบก่อสร้างมาตรฐานจีนของโครงการ เนื่องจากที่ผ่านมาตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ในยุคพล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา อดีตนายกรัฐมนตรีกำหนดให้



**24 ต.ค. 62 swท.-เอกชน ลงนามร่วมลงทุนไฮสปีด 3 สนามบิน**

- ระยะทาง 220 กม.
- วงเงิน 224,544 ล้านบาท

**ปี 63 โควิดระบาด**  
เอกชนเสนอริชฟ่อนปรนเงื่อนไขสัญญา

**ข้อเสนอเอกชนต่อริชฟ่อน**

- ปรับวิธีชำระเงินร่วมลงทุน
- หาสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ (soft loan)
- ตั้งกองทุนฉุกเฉิน
- เพิ่ม สกพอ.หรืออีอีซีเป็นผู้สัญญา

**ปี 66 swท.อยู่ระหว่างเจรจากับเอกชนแก้ไขสัญญาได้ข้อสรุปปี**

- การชำระค่าสิทธิ์แอร์พอร์ตลิงก์
- ผ่อนชำระ 7 งวด เงื่อนไข รับดอกเบี้ยและภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมด
- swท.อยู่ระหว่างเสนออัยการสูงสุดตรวจสอบ
- ได้ข้อสรุป ธ.ค. 66

**ปี 67 ไตรมาส 1-2 ลงนามแก้ไขสัญญา**

- ส่งมอบพื้นที่แก่ให้เริ่มงาน (NTP)
- เอกชนรับบัตรส่งเสริมลงทุนจากปีไอโอ
- ส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนไตรมาส 1 ปี 67



**ฐาน INFO GRAPHIC**

แบบก่อสร้างมาตรฐานจีนจากเดิมสามารถรองรับความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม. เหลือความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. แต่ปัจจุบันทางการจีนยังไม่ตอบกลับมา

## เร่งปิดดีล แก่สัญญา

ส่วนความคืบหน้าการแก้ไขสัญญาไฮสปีดในประเด็นเกี่ยวกับการชำระค่าสิทธิ์แอร์พอร์ตเรลลิงก์ โดยเป็นการผ่อนชำระ 7งวด พร้อมรับดอกเบี้ยและการชำระเงินค่าใช้จ่ายทั้งหมด ตามมติ กพอ. นั้น ปัจจุบันรพท.อยู่ระหว่างเตรียมเสนอต่อสำนักงานอัยการสูงสุด

ตรวจสอบ คาดว่าจะได้ข้อสรุปภายในเดือนธันวาคม 2566

ส่วนความคืบหน้าการส่งมอบพื้นที่เพื่อแจ้งให้เริ่มงาน (NTP) ขณะนี้เอกชนอยู่ระหว่างรอได้รับบัตรส่งเสริมด้านการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) คาดว่าจะส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนได้ภายในไตรมาสที่ 1 ปี 2567

## สืบเชือดอกเบียดำไม่ง่าย

นายจุฬา สุขมานพ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) กล่าวว่า กรณีที่เอกชนขอให้ภาครัฐช่วยหามาตรการสินเชื่อ ดอกเบียดำ (ซอฟท์โลน) โครงการไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบินนั้น เบื้องต้นทางอีอีซีมองว่าเป็นเรื่องยากเพราะตามปกติแล้วภาครัฐยังไม่เคยขอมามาตรการสินเชื่อ ดอกเบียดำให้เอกชน ทั้งนี้มีหลายประเด็นที่ยังต้องหารือร่วมกัน เพราะอยู่ในแพ็คเกจเดียวกัน

“แนวโน้มจะหามาตรการสินเชื่อ ดอกเบียดำให้เอกชนได้หรือไม่ฉันคงต้องให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณา เพราะอีอีซีไม่เคยดำเนินการในเรื่องลักษณะแบบนี้ ซึ่งต้องพิจารณาในแพ็คเกจอื่นที่ว่าเป็นเป็นอย่างไร”

ส่วนกรณีที่เอกชนขอให้

ภาครัฐตั้งกองทุนฉุกเฉินเพื่อใช้ในโครงการไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบินนั้น คงต้องดูรายละเอียดก่อน เบื้องต้นต้องหารือร่วมกันอีกที โดยที่ผ่านมาในสัญญาไม่ได้ระบุข้อความในกรณีที่เกิดเหตุวิสัยหรือเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 รวมทั้งเรื่องมาตรการสินเชื่อ ดอกเบียดำ และกองทุนฉุกเฉิน ทำให้ปัจจุบันเกิดการเจรจาระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญา

“แนวโน้มการตั้งกองทุนฉุกเฉินจะสามารถดำเนินการได้หรือไม่ฉันยังไม่สามารถตอบได้ เพราะเรายังไม่ทราบว่ากองทุนนี้ตั้งขึ้นเพื่ออะไรและเอาไปดำเนินการฉุกเฉินในเรื่องใดบ้าง รวมทั้งจะใช้งบประมาณกองทุนจากที่ไหน ซึ่งต้องหารือร่วมกันก่อน”

กรณีที่เอกชนขอให้เพิ่มอีอีซีเป็นผู้สัญญาในโครงการฯ ด้วยนั้น มองว่าต้องพิจารณาก่อนว่าเอกชนให้อีอีซีเข้าไปดำเนินการในเรื่องใด หากเป็นเรื่องเกี่ยวกับโครงการรถไฟไฮสปีด ทางอีอีซีไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของรพท. แต่หากเป็นเรื่องอื่นที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่อาจมีความเป็นไปได้ที่อีอีซีจะเป็นผู้สัญญาว่าร่วม ซึ่งจะต้องระบุหน้าที่ของอีอีซีด้วย

สำหรับปัญหาที่เอกชนขอให้ภาครัฐพิจารณาโครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) เชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ดังนี้ 1.ขอให้รัฐพิจารณาปรับวิธีการชำระเงินร่วมลงทุน 2.ขอให้ภาครัฐช่วยหามาตรการสินเชื่อ ดอกเบียดำ (ซอฟท์โลน) 3.ขอให้ภาครัฐตั้งกองทุนฉุกเฉิน 4.ขอให้เพิ่ม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) หรืออีอีซีเป็นผู้สัญญา

## เปิดสิทธิประโยชน์-แผนลงทุน

ขณะแผนลงทุนและสิทธิ

ประโยชน์ ในพื้นที่อีอีซี นายภูมิธรรม เวชยชัย รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เปิดเผยภายหลังเป็นประธานการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ว่า ที่ประชุมเห็นชอบการตรวจลงตราประเภทคนอยู่ชั่วคราวเป็นกรณีพิเศษ (EEC Visa) ซึ่งเป็นครั้งแรกของการจัดสิทธิประโยชน์ภายใต้กฎหมายของสำนักงาน EEC ให้กับนักลงทุนเมื่อ 24 พฤศจิกายน 2566 ที่ผ่านมา โดยอนุญาตให้ผู้

ประกอบกิจการอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ทันสมัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาลงทุนในพื้นที่อีอีซี สามารถนำคนต่างด้าวเข้ามาภายใต้ EEC Visa แบ่งเป็น 4 ประเภท ดังต่อไปนี้

1. ผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ประเภท Specialist : EEC Visa “S”
2. ผู้บริหาร ประเภท Executive : EEC Visa “E”
3. ผู้ชำนาญการ ประเภท Professional : EEC Visa “P” และ
4. คู่สมรสและผู้ติดตาม ประเภท Other : EEC Visa “O”

สำหรับรับสิทธิประโยชน์ที่สำคัญๆ ได้แก่ ได้รับ EEC Work permit อัตโนมัติ เสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ณ อัตราคงที่ 17% อายุ VISA สูงสุด 10 ปี ตามระยะเวลาตามสัญญาจ้าง ใช้ได้ไม่จำกัดจำนวนครั้ง สามารถรายงานตัวผ่านระบบออนไลน์ ใช้ช่องทางพิเศษ (Fast track) ณ สนามบินนานาชาติทั่วประเทศ ไทย โดยเริ่มขอรับสิทธิได้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป ●