

บอร์ดรฟท.เคาะPPPสายสีแดง ชงคนร.ทบทวนมติรวมแพก

ผู้จัดการรายวัน360° - บอร์ด ร.ฟ.ท.เห็นชอบผลศึกษา PPP สายสีแดง เตรียมเสนอคมนาคมและ คนร.ทบทวนมติเดิม ให้ ร.ฟ.ท. ทำเองโดยอ็อปเกรด บ.แอร์พอร์ตลิงก์ เผยข้อดี PPP ลดความเสี่ยง ร.ฟ.ท. ไม่มีหนี้เพิ่มอย่างน้อย 9 หมื่นล. ขณะที่เคาะผลประมูลรถไฟฟ้า ไทย-จีน สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-โคราช วงเงิน 7.7 พันล.

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท. ที่มีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เป็นประธานวานนี้ (16 ก.ค.) ได้เห็นชอบผลการศึกษาการเปรียบเทียบการบริหารจัดการ การเดินรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระหว่าง การรถไฟฟ้า ดำเนินการ กับการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ซึ่งเบื้องต้นพบว่า รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) มีข้อดีมากกว่าทั้งแง่การลงทุน ลดความเสี่ยงภาครัฐ ลดภาระหนี้สิน ร.ฟ.ท. การบริหารจัดการ และไม่มีปัญหาด้านบุคลากร ซึ่งจะสรุปผลศึกษาเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณา ก่อน จากนั้นจะเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ขอทบทวนมติเดิมที่ให้ ร.ฟ.ท. จัดตั้งบริษัทลูก โดยการอ็อปเกรดบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามขั้นตอน หากเห็นชอบจึงจะเสนอคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คณะกรรมการ PPP) ต่อไป

ทั้งนี้ คณะทำงานได้สรุปผลศึกษาแนวทาง PPP สายสีแดงพบว่า มีความเหมาะสม เนื่องจาก ร.ฟ.ท.ไม่ต้องลงทุนเพิ่มอีกไม่น้อยกว่า 9 หมื่นล้านบาท ในการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงส่วนต่อขยาย ทำให้ไม่ต้องกู้เงิน และไม่มีการหนี้เพิ่ม ส่วนประชาชนได้ประโยชน์จากบริการที่มี

บริหารจัดการที่ดีกว่า ขณะที่จะมีแนวทางดูแลพนักงานของบริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ที่ถือเป็นบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งอาจจะกำหนดเป็นเงื่อนไขในการประมูล PPP เป็นต้น

สำหรับ โมเดล PPP รถไฟฟ้าสายสีแดงนั้นจะเป็น Net Cost เบื้องต้นเอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้าง สายสีแดงส่วนต่อขยายทั้งหมด รับบริหารการเดินรถ ซึ่งระยะเวลาไม่น้อยกว่า 30 ปี รวมถึงบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ของสถานีสายสีแดงตลอดสายและสถานีกลางบางซื่อ รวม 29 สถานี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการสายสีแดง เนื่องจากสถานีกลางบางซื่อ มีรถไฟ 3 ระบบ คือนอกจากสายสีแดงแล้วยังมีรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน รวมอยู่ด้วย ซึ่งรูปแบบ PPP สายสีแดง นอกจากรถไฟไม่ต้องลงทุนเพิ่มแล้ว ยังไม่มีความเสี่ยงใดๆ และจะได้รับส่วนแบ่งรายได้ในปีแรกๆ อีกด้วย

สำหรับการเปิดเดินรถนั้นนายนิรุฒกล่าวว่า จะเปิดเดินรถทันทีเมื่อมีความพร้อม คือโครงสร้างเสร็จและทดสอบระบบพร้อม ขณะที่บุคลากรนั้นรถไฟจะยังคงเตรียมภายใต้หลักการเดิมไปก่อน ดังนั้น หากระบบพร้อมจะสามารถเปิดเดินรถได้ และเมื่อ PPP เสร็จได้ตัวเอกชนสามารถเข้ามาสวมได้เลย โดยจะกำหนดรายละเอียดไว้ในเงื่อนไขประมูล แต่อย่างไรก็ตาม ต้องดูว่าเมื่อเปิด PPP แล้วจะมีเอกชนเข้ามาด้วยหรือไม่ ซึ่งหากไม่มีเอกชนสนใจ ร.ฟ.ท.พร้อมเดินรถเอง

ซึ่งขณะนี้การก่อสร้างสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิตนั้น อยู่ระหว่างการพิจารณาขยายสัญญาที่ 3 (งานระบบอัตโนมัติสัญญา) ซึ่งเอกชนขอมา 512 วัน โดยเห็นชอบไปแล้ว 87 วัน

สำหรับการลงทุนของเอกชนเบื้องต้น มี 5 ส่วน ประกอบด้วย 1. ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงเชื่อมส่วนต่อขยาย ช่วงรังสิต-มท. ศูนย์รังสิต ระยะ

ทาง 8.84 กม.กรอบวงเงิน 6,570.40 ล้านบาท 2. สายสีแดงอ่อนส่วนต่อขยายช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา กรอบวงเงินลงทุน 10,202.18 ล้านบาท มีระยะทาง 14.8 กม.3. สายสีแดงอ่อนส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 4.3 กม. กรอบวงเงิน 6,645.03 ล้านบาท 4. รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (Missing Link) ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสีแดงเข้ม ช่วง บางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 25.9 กม.วงเงิน 44,157.76 ล้านบาท และ 5. งาน VO วงเงิน 10,345 ล้านบาท

อนุมัติผลประมูลรถไฟฟ้า “ไทย-จีน” สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-โคราช

นอกจากนี้ บอร์ด ร.ฟ.ท.ยังได้เห็นชอบการจ้างก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน ช่วงกรุงเทพ-หนองคาย ระยะที่ 1 กรุงเทพ-นครราชสีมา สัญญาที่ 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 12.38 กม. วงเงิน 7,750 ล้านบาท ซึ่งก่อนหน้านี้มีประเด็นข้อสงสัยเรื่องคุณสมบัติของผู้ชนะประมูล ซึ่งได้สอบถามกรมบัญชีกลาง และได้รับการยืนยันว่าคุณสมบัติครบถ้วน

อย่างไรก็ตาม รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา ผ่านคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.)แล้ว รอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) อนุมัติ จะเร่งลงนามสัญญากับผู้รับจ้าง ต่อไป.