

เคาะสายสีส้มตะวันตก1.4แสนล. 'รวบสัญญาเดี่ยว'เปิดบริการปี69

กรุงเทพธุรกิจ • "สมคิด" ดันลงทุนรถไฟฟ้า 53 หลายแสนล้านบาท ครม.เคาะร่วมทุนรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก 1.4 แสนล้านบาท รวบ 1 สัญญาประมูล ต.ค.นี้ ทั้งโยธา-เดินรถตลอดเส้นทาง สกัดชอชสัญญางานโยธา ซึ่งผลตอบแทนการเงิน 19.5% สศช.ยัดคัดเลือกเอกชนคำนึงผลประโยชน์สูงสุด

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก (งานโยธา) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์ รวมงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้า ช่วงมีนบุรี-บางขุนนนท์ ในรูปแบบ PPP Net Cost ซึ่งเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ตั้งแต่รัฐบาลที่แล้ว แต่เมื่อเปลี่ยนรัฐบาล นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้ทบทวนรูปแบบการลงทุน โดยแยกงานโยธาออกมาให้รัฐเป็นผู้ลงทุน และให้แยกสัญญาเพื่อให้โครงการ

อ่านต่อหน้า 4

ต่อจากหน้า 1

เคาะ

เสร็จเร็วขึ้น ก่อนที่สรุปกลับไปใช้รูปแบบ PPP Net Cost

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีกล่าวว่าที่ประชุม ครม.วานนี้ (28 ม.ค.) เห็นชอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก วงเงินลงทุนมากกว่า 1 แสนล้านบาท รวมทั้งเห็นชอบมาตรการการลงทุนของกระทรวงการคลัง เพื่อกระตุ้นการลงทุนภาคเอกชนได้กว่าแสนล้านบาท รวมทั้งกลางเดือน ก.พ.นี้ จะประมูล 5 ลี ซึ่งจะมีการลงทุนต่อเนื่องกว่าแสนล้านบาท

นางสาวไตรศุลี ไตรสรณกุล รองโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี กล่าวว่า ครม.เห็นชอบรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเสนอ และจะเปิดประมูลเดือน ต.ค.นี้พร้อมกันทั้งงานโยธาและงานเดินรถไฟฟ้าตลอดเส้นทาง

กรม.เคาะลงทุน1.4แสนล้านบาท

โครงการนี้มีมูลค่าลงทุนรวม 142,789 ล้านบาท แบ่งเป็น 1.ค่าจัดสรรกรรมสิทธิ์ที่ดินรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก 14,661 ล้านบาท 2.ค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสีส้มตะวันตก 96,012 ล้านบาท 3.ค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้าบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาทั้งโครงการและค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ 32,116 ล้านบาท

โดยโครงการนี้เป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cross ซึ่งภาครัฐลงทุนค่าจัดสรรกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการส่วนตะวันตกและภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธาโครงการไปก่อนและภาครัฐจะจัดสรรวงเงินทยอยคืนให้กับเอกชนหลังการให้บริการเดินรถเป็นระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 10 ปี รวมทั้งให้ภาคเอกชนลงทุนค่างานระบบไฟฟ้าขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษา 30 ปี นับจากปีที่เปิดให้บริการและเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านรายได้จากค่าโดยสารและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยภาครัฐไม่สนับสนุนทางการเงินในงานระบบรถไฟฟ้า

สำหรับรายละเอียดของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกระยะทาง 13.4 กิโลเมตร เป็นการเดินรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดเส้นทางมี 11 สถานี คาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร ณ ปี 2569 อยู่ที่ 4.39 แสนคนต่อวัน ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) 19.45% จะก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือน มี.ค. 2569 และเปิดบริการปี 2569

"ที่ผ่านมากรมเคยอนุมัติก่อสร้างงานโยธาของส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) แล้ว จะสร้างเสร็จปี 2566"

รายงานข่าวจากทำเนียบรัฐบาลระบุว่า การพิจารณาครั้งนี้ สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีข้อสังเกตเพิ่มเติม เช่น การกำหนดรูปแบบการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนต้องเกิดประโยชน์สูงสุด ส่วนกระทรวงการคลังเห็นว่าไม่ควรใช้เงินกู้เป็นเงินร่วมลงทุนเพราะจะทำให้เกิดดอกเบี้ย

ซ้อนดอกเบี้ยของเอกชน ในขณะที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเห็นว่า รฟม.ควรเร่งปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ)

สกัดชอชสัญญางานโยธา

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก (งานโยธา) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์ รวมงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้า ช่วงมีนบุรี-บางขุนนนท์ เป็นโครงการลงทุนภายใต้แผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคม (แอคชั่นแพลน) ปี 2561 ที่ รฟม.จะเสนอ ครม.ตั้งแต่รัฐบาลชุดที่แล้ว แต่ชะลอเพราะมีการทบทวนมูลค่าการลงทุน

ในขณะที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เห็นชอบเมื่อวันที่ 21 ม.ค.2562 ให้ใช้รูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก และเอกชนลงทุนค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก และค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาทั้งเส้นทาง

ทั้งนี้ หลังนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เข้ารับตำแหน่ง ได้มีการสรุปโครงการเทียบเคียง 2 ทางเลือก คือ 1.รัฐร่วมทุนกับเอกชนในการก่อสร้างและเดินรถ 2.รัฐลงทุนงานโยธา ส่วนเอกชนลงทุนงานเดินรถ โดยนายศักดิ์สยาม มองว่า หากแยกงานโยธาออกจากระบบเดินรถจะทำให้โครงการเสี่ยงน้อยลง และโครงการจะเสร็จเร็วขึ้น เพราะไม่ได้ผูกโครงการขนาดใหญ่กับผู้รับจ้าง เช่น โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ที่แบ่งเป็น 40 สัญญา ทำให้โครงการเสร็จเร็วกว่าแผน

โดย รฟม.จึงต้องกลับไปศึกษารูปแบบการลงทุนใหม่ โดยการที่รัฐเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานโยธาเองจะทำให้ รฟม.แบ่งงานโยธาออกเป็นหลายสัญญา โดยมีมูลค่าแต่ละสัญญาไม่สูงมากนัก ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจในวงกว้าง ภายหลังที่ รฟม.และกระทรวงคมนาคม รวบรวมข้อมูลและเสนอเปรียบเทียบการลงทุน 2 รูปแบบเข้าสู่ที่ประชุม ครม.เศรษฐกิจ มีข้อสรุปแล้วว่า การลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ควรใช้รูปแบบ PPP Net Cost จำนวน 1 สัญญาเช่นเดิม