



กฤษฎีกาไฟเขียวทล.ใช้PPP งานO&Mมอเตอร์เวย์2สาย

“กฤษฎีกา” ไฟเขียวกรมทางหลวง (ทล.) หาเอกชนร่วมทุนงาน วางระบบเก็บค่าผ่านทางและซ่อมบำรุง (O&M) มอเตอร์เวย์ 2 สายทาง เตรียมชงกรรมการ PPP อีกรอบ คาดได้เปิดประมูลปลายปี 60

แหล่งข่าวจากกรมทางหลวงเปิดเผยว่า ล่าสุดคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตอบกลับมาอย่างไม่เป็นทางการแล้วว่า กรมทางหลวงสามารถดำเนินการร่วมทุนกับเอกชน (PPP) ในงานวางระบบเก็บค่าผ่านทาง และซ่อมบำรุง (O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) 2 สายทาง คือ บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรีได้ แม้จะเป็นการเวนคืนที่ดินมาดำเนินโครงการในลักษณะทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีใช้ทางหลวงสัมปทานก็ตาม

ทั้งนี้ เนื่องจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจที่จะเปลี่ยนวัตถุประสงค์การเวนคืนมาเป็นการเวนคืนเพื่อทางหลวงสัมปทานได้ ส่วนกรณีที่คณะกรรมการ

นโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) ที่มีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ เป็นประธาน เห็นว่าสมมติฐานที่นำมาคำนวณผลตอบแทนการร่วมทุนแต่ละรูปแบบเป็นสมมติฐานที่แตกต่างกันนั้น กรมทางหลวงอยู่ระหว่างการปรับปรุงข้อมูล

แหล่งข่าวฯ กล่าวต่อว่า ขั้นตอนจากนี้ กรมทางหลวงต้องรอหนังสือตอบกลับอย่างเป็นทางการจากคณะกรรมการกฤษฎีกา จากนั้นจะประมวลความเห็นทั้งหมดนำเสนอไปตามกระบวนการ PPP อีกครั้ง คือ นำส่งไปยังกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และคณะกรรมการ PPP โดยคาดว่าจะสามารถประกาศร่างเงื่อนไขการประกวดราคา (TOR) งาน O&M มอเตอร์เวย์ทั้ง 2 สายทางได้ประมาณปลายปี 2560

“คณะกรรมการกฤษฎีกาตอบกลับมาแบบไม่เป็นทางการแล้วว่า กรมทางหลวงสามารถใช้รูปแบบ PPP ในงาน O&M

มอเตอร์เวย์ทั้ง 2 สายทางนี้ได้ โดยเรื่องประเภทของทางหลวงที่ระบุไว้ว่าเป็นการเวนคืนที่ดินมาเพื่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีใช้ทางหลวงสัมปทานแต่เราจะเอาไปให้เอกชนรับสัมปทานนั้น กฤษฎีการะบุว่าเป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สามารถเปลี่ยนประเภททางหลวงให้มาเป็นทางหลวงสัมปทานได้ โดยคิดว่าเป็นประมาณ 3-4 เดือนจากนี้จะส่งถึงคณะกรรมการ PPP และน่าจะเปิดประกวดราคางาน O&M ทั้ง 2 สายทางประมาณปลายปี 2560 เพื่อให้คู่ขนานไปกับการก่อสร้าง” แหล่งข่าว กล่าว

แหล่งข่าว กล่าวเพิ่มเติมว่า ยืนยันว่า กรมทางหลวงจะเสนอให้ใช้ PPP ประเภท Gross Cost Concession คือ รัฐลงทุน 100% และจัดเก็บค่าผ่านทาง พร้อมว่าจ้างเอกชนทำหน้าที่บริหารสายทางโดยกำหนดค่าจ้างคงที่ เพราะเห็นว่าเป็นรูปแบบที่ดีที่สุด แม้กระทรวงการคลังจะเห็นว่าควรใช้รูปแบบ Net Cost Concession คือ รัฐเป็นผู้ลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนเอกชนจะได้รับสิทธิสัมปทาน เก็บค่าผ่านทาง และแบ่งส่วนแบ่งรายได้ให้รัฐ เพราะไม่อยากให้รัฐแบกรับความเสี่ยงทั้งหมดก็ตาม ■