

สกัดแบ่งเค้กแสนล้าน

สศช.-คลังรุมค้าน'คมนาคม' รื้อสายสีส้ม

ฝ่าโครงการรถไฟฟ้า สายสีส้มตะวันตก

(ศูนย์วัฒนธรรมฯ - บางขุนนนท์)

ระยะทาง 16.4 กม.

หน่วย : ล้านบาท

ค่างานโยธา
84,568

งบสำรอง
ค่างานโยธา
4,029

ค่าจ้างที่ปรึกษา
3,223

ค่าจัดการ
กรรมสิทธิ์ที่ดิน
14,661

การดอกเบี้ย
40,000

รวม
106,481

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ(EIRR)

- กรณี PPP รัฐได้ผลตอบแทน 21%
- กรณีจ้างเอกชนก่อสร้างงานโยธา รัฐได้ผลตอบแทน 15.9%

ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

บางขุนนนท์

ศิริราช

ยมราช

ประชาสงเคราะห์

ดินแดง (MRT)

หลานหลวง

รางน้ำ

อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย

ประตูน้ำ

ราชเทวี

ราชปรารภ

สำนักงบบกขาต้นทุน

รถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก ส่อสะดุดยาว คลังหวั่น แยกประมูลงานโยธากระทบ วินัยการเงินการคลัง สศช. งัดขู่เปลี่ยนรูปแบบลงทุน ผลตอบแทนเศรษฐกิจจวบ 5% จีคมนา-รฟม.แจง

ต่อหน้า 02

ข่าว สกัดแบ่งเค้ก

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ระยะทาง 16.4 กิโลเมตรวางเงินลงทุนรวมกว่า 96,000 ล้านบาท ยังไม่สามารถหาข้อสรุปรูปแบบการลงทุนได้ แม้ว่าพล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีจะมอบหมายให้นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีในฐานะกำกับดูแลกระทรวงคมนาคม เร่งหาข้อสรุปภายในสิ้นเดือนกันยายนที่ผ่านมา เนื่องจากหลายหน่วยงานไม่เห็นด้วยกับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมที่ให้แยกงานโยธาออกมาจ้างเอกชนก่อสร้างด้วยวิธีประมูล

หวั่นขัดวินัยการเงิน-คลัง

กระทรวงการคลัง โดยนายสันติ พร้อมพัฒน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการรักษาการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ทำหนังสือที่ กค 1005/15417 ถึงสำนักเลขาธิการ

คณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบความเห็นกรม. กรณีกระทรวงคมนาคมจะเปลี่ยนรูปแบบการลงทุน ระบุโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เข้าข่ายลักษณะของกิจกรรม มาตรการหรือโครงการ ตามบทบัญญัติในมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 และประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังภาครัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต พ.ศ. 2561 ดังนั้นรฟม. จะต้องดำเนินการตามบทบัญญัติในมาตรา 27 ให้ครบถ้วน

จีเค็ลียร์ผลตอบแทนศก.

นอกจากนี้เมื่อวันที่ 10 ตุลาคมที่ผ่านมา นายอนุทิน ได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาข้อสรุปเสนอให้ที่ประชุมกรม.เศรษฐกิจพิจารณาในวันที่ 11 ตุลาคม 2562 แต่ปรากฏว่าต้องสั่งปิดการประชุมลงก่อนที่ จะมีข้อสรุป หลังจากนั้นนายทศพร ศิริสัมพันธ์ เลขาธิการสำนักงาน

สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอความเห็นในที่ประชุมระบุ สศช. ไม่ขัดข้องที่จะเปลี่ยนรูปแบบการลงทุน แต่กระทรวงคมนาคมและรฟม.ต้องตอบคำถามให้ได้ว่ารัฐจะได้ประโยชน์อะไรจากการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ เพราะก่อนหน้านี้รฟม.เคยทำการศึกษาความคุ้มค่าการลงทุน และเสนอให้คณะกรรมการสศช. และบอร์ดพีพีพีพิจารณา โดยได้มีการเปรียบเทียบอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ EIRR ที่รัฐจะได้รับพบว่า ถ้าลงทุนด้วยรูปแบบ PPP รัฐบาลจะได้ผลตอบแทน 21% แต่ถ้าแยกสัญญาจ้างเอกชนก่อสร้างรัฐบาลจะได้ผลตอบแทน 15.9% หรือลดลงเกือบ 5%

'ศักดิ์สยาม'อ้างPPPต้นทุนสูง

สำหรับปัญหาการลงทุนรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันตก ยึดเยื้อมาตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน 2562 ภายหลังจากนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เสนอให้ที่กรม.เศรษฐกิจเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนจากเดิมที่จะใช้วิธีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost แบบสัญญาเดียว

นายศักดิ์สยามเห็นว่า การให้เอกชนลงทุนดำเนินงานโยธาโครงการ และรัฐทยอยชำระคืนให้เอกชนหลังจากเปิดเดินรถทั้งเส้นทางแล้วและแบ่งจ่ายเป็นรายปีพร้อมดอกเบี้ย ต่างจากรูปแบบการก่อสร้างงานโยธาโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ อาจจะทำให้ภาครัฐมีต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังไม่สอดคล้องกับการขับเคลื่อนโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของ

ภาครัฐที่เน้นการส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนสามารถเข้ามามีส่วนร่วม จึงควรแยกสัญญาก่อสร้างงานโยธาและงานระบบออกจากกัน และให้แบ่งสัญญาก่อสร้างออกเป็นช่วงๆ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการ โครงการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

'สมคิด'ชี้แก้จ้อจำกัดงบ

ขณะนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เห็นว่า สาเหตุที่ต้องลงทุนด้วยรูปแบบพีพีพี เพราะไม่ต้องการให้เป็นภาระกับงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด เนื่องจากการลงทุนในรูปแบบพีพีพีเอกชนจะออกเงินลงทุนไปก่อนแล้วรัฐบาลค่อยทยอยจ่ายคืนให้หลังโครงการก่อสร้างเสร็จและเปิดดำเนินการ และโครงการนี้ก็ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการพีพีพีมาแล้ว หากมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบก็จะต้องกลับไปพิจารณาใหม่

สำนักงบบกขาต้นทุน

สำนักงบประมาณยังตั้งข้อสังเกตด้วยว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตกที่รฟม.เสนอนั้น เมื่อพิจารณารายละเอียดของวงเงินค่างานโยธา จำนวน 84,568 ล้านบาท ได้คำนวณรวมอัตราเงินเฟ้อที่ 2.5% ต่อปี ไว้แล้ว ประกอบกับมีค่าใช้จ่ายที่เป็นงบสำรองที่จัดเตรียมไว้ (Provisional Sum งานโยธา) จำนวน 4,029 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานโยธาจำนวน 3,223 ล้านบาท รวมเป็นวงเงินทั้งสิ้น 96,012 ล้านบาท เท่านั้น โดยไม่นับรวมอัตราคิดลด และถ้ารวมงบที่รัฐจะต้องจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินอีก 14,661 ล้านบาท จะทำให้วงเงินลงทุนรวมโครงการนี้กว่า 1 แสนล้านบาท ■