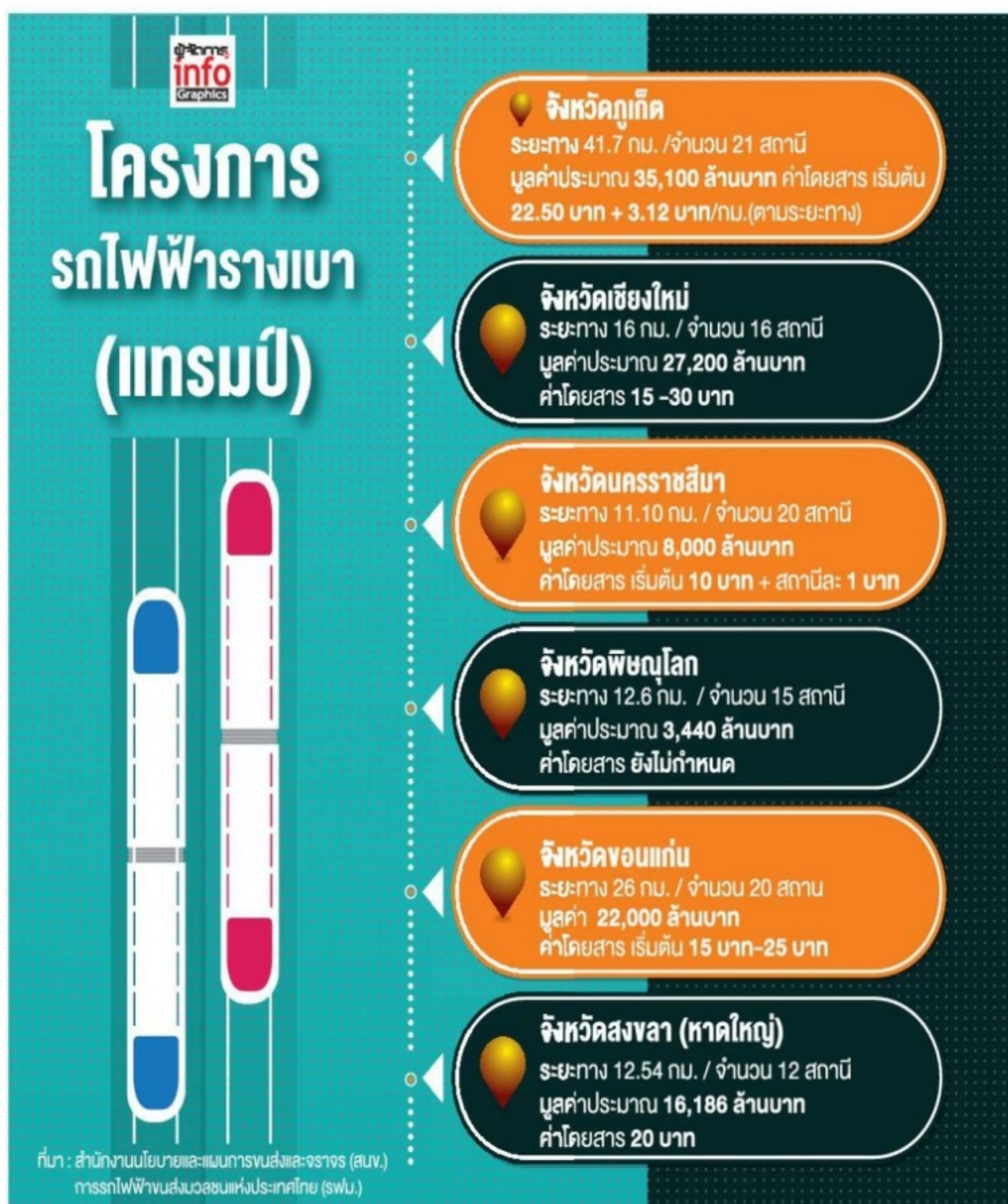




รถไฟฟ้าไม่มาชะงัก...6 หัวเมืองใหญ่ 'จราจรหนึบ-PM 2.5 หนัก' เอกชนยังเมิน...ผลตอบแทนต่ำ-รฟม.จ่อปรับเงื่อนไข



กม.นาคม รถไฟฟ้า...เป็นระบบขนส่งมวลชนสำหรับเมืองที่มีปัญหารถติด ซึ่งนอกจากกรุงเทพมหานคร (กทม.) แล้ว หลายเมืองใหญ่ในภูมิภาคของไทย กำลังประสบปัญหาการจราจรอย่างหนัก รวมไปถึงมลพิษทางอากาศ จากไอเสียรถยนต์

ก่อให้เกิดฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5

ซึ่งจากมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 11 ก.ย. 2561 ได้เห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกา ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในจังหวัดเชียงใหม่ พังงา และภูเก็ตได้



และมติ ครม. เมื่อวันที่ 25 ธ.ค. 2561 ให้ รฟม.อนุมัติ
ในหลักการร่าง พ.ร.ฎ.ให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้า
ใน จ.นครราชสีมา...ล่าสุด มติครม.เมื่อวันที่ 18 ก.พ.
2563 อนุมัติหลักการร่าง พ.ร.ฎ.ให้ รฟม.ดำเนินการ
รถไฟฟ้าในจังหวัดพิษณุโลก

ทำให้ รฟม.มีอำนาจในการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า
ในต่างจังหวัด ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาระบบ
ขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ซึ่งสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทำการศึกษา
เบื้องต้นไว้ รวม 4 จังหวัด คือ “ภูเก็ต-เชียงใหม่-โคราช-
พิษณุโลก”

รถไฟฟ้าภูเก็ตประเดิมเอกชนลงทุน 3.5 หมื่นล.

โดยปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา
รถไฟฟ้าในภูมิภาค จำนวน 3 โครงการ โดยโครงการ
ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระบบรถไฟฟ้ารางเบา
(LRT/Tram) ได้มีการจัดทำรายงานการศึกษาและ
วิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนใน
กิจการของรัฐ พ.ศ. 2562 แล้ว แต่ยังไม่ผ่านการพิจารณา
อนุมัติจากคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม.

“แถมภูเก็ต” เสียเวลาเรื่องการออกแบบ
อยู่นาน เพราะต้องมีการปรับแบบหลายรอบ ทั้งนี้ เพื่อ

ลดผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง และความปลอดภัย
เนื่องจากมีข้อกังวลปัญหาจราจรและเรื่องอุบัติเหตุ
เรื่องการแชร์เลนถนนระหว่างแถมกับรถยนต์ ดังนั้น
ในบางช่วงจึงต้องยกยกระดับเพื่อแก้ปัญหา จึงส่งผลให้
ค่าก่อสร้างสูงขึ้น”

โดยตามผลการศึกษา ในการดำเนินโครงการ
ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง
ระยะทาง 41.7 กม. มี 21 สถานี มูลค่า 35,100 ล้านบาท
จะลงทุนโดยใช้รูปแบบ PPP Net Cost ประเมินค่างาน
โยธายุที่กว่า 27,000 ล้านบาท งานระบบอยู่ที่ประมาณ
6,600 ล้านบาท ส่วนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินอยู่ที่ประมาณ
กว่า 1,500 ล้านบาท ผลตอบแทนการลงทุน (EIRR)
ประมาณ 12.9% ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปีครึ่ง

ซึ่งอยู่ในขั้นตอนเสนอบอร์ด รฟม.เพื่อขอความ
เห็นชอบ รายงาน PPP จากนั้นจะเสนอ ครม.อนุมัติ
โดยวางไทม์ไลน์ การประมูลคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน
ช่วงกลางปี 2563 เปิดให้บริการเดือน มี.ค. 2568

อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่บอร์ด รฟม.ยังติดใจ คือ
เรื่องประมาณการผู้โดยสาร ที่คาดว่าจะปีแรกที่เปิดให้
บริการจะมีผู้โดยสารประมาณ 39,000 คนต่อวัน นั้น
อาจจะสูงเกินไปหรือไม่ ... ให้ประเมินพฤติกรรม
การเดินทางอย่างรอบด้าน และเปรียบเทียบการเดินทางด้วย
ขนส่งอื่นๆ เช่น Airport Bus ผู้ใช้ที่เป็นนักท่องเที่ยว

และประชาชนในพื้นที่

สำหรับรถแถมปัญหาเกิดนั้น มีบริการ 2 ฟังก์ชัน คือ ช่วนนอกเมือง กำหนดความเร็วสูงสุดที่ให้บริการ 80 กม./ชม. พื้นที่เมืองชั้นใน จะวิ่งด้วยความเร็ว 20-40 กม./ชม. โดยกำหนดอัตราค่าโดยสาร ณ ปีที่เปิดให้บริการ เริ่มต้น 22.50 บาท + ค่าโดยสารตามระยะทาง 3.12 บาท/กม.

เอกชนเป็นลงทุนกรรป "เชียงใหม่"

ดึงค่าโดยสารต่ำ ไร้ทีรับไม่คุ้ม

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์-แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) เป็นโครงการที่ 2 ของ รฟม. ที่ใกล้จะสรุปผลการศึกษาการร่วมลงทุน PPP แล้ว โครงการนี้มีมูลค่ารวม 27,200 ล้านบาท โดยรัฐจะลงทุนค่าเวนคืน ประมาณ 4,400 ล้านบาท ส่วนเอกชนลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธา (Civil Work) ประมาณ 15,000 ล้านบาท จัดหาขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) ประมาณ 5,000 ล้านบาท และบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี โดยตามหลักรัฐจะอุดหนุนการลงทุนเอกชนไม่เกินมูลค่างานโยธา

รถไฟฟ้าเชียงใหม่ หรือแถมป์สายสีแดง มีระยะทาง 16 กม. จำนวน 16 สถานี แบ่งเป็นสถานีระดับพื้นดิน 9 สถานี และสถานีใต้ดิน 7 สถานี เป็นทางระดับดิน 6.5 กม. ใต้ดิน 9.5 กม. โดยทางระดับดินจะใช้พื้นที่เกาะกลางถนน เป็นหลัก

เบื้องต้น กำหนดอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง เริ่มต้น 15-30 บาทต่อเที่ยว ซึ่งการศึกษาวิเคราะห์โครงการฯ มีผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) 13% ประมาณการผู้โดยสารในปีแรกที่เปิดให้บริการที่ 16,000 คน/ต่อวัน

โดยจะคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ปี 2562 คาดว่า จะได้ตัวผู้รับสัมปทานและเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2565 ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี เปิดให้บริการ ในปี 2570

ล่าสุด รฟม.ได้มีการทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Market Sounding) ซึ่งภาคเอกชน มีความเห็นว่า โครงการมีผลตอบแทนการลงทุน (FIRR) ตีตก จึงไม่สนใจในการลงทุน และเอกชนได้เสนอความเห็น ว่า โครงการนี้ควรใช้รูปแบบ PPP Gross Cost โดยรัฐลงทุนและจ้างเอกชนเดินรถหรือเปิดประมูลโดยให้คัดเลือกเอกชนรายที่ขอรัฐอุดหนุนน้อยที่สุด จึงจะมีความเป็นไปได้

ทั้งนี้เนื่องจากโครงการออกแบบการก่อสร้างเป็นระบบใต้ดินบางส่วน เพื่อลดผลกระทบ ทำให้งบลงทุนโครงการสูง

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม.กล่าวว่า กรณีที่เอกชนมีความเห็นว่า โครงการรถไฟฟ้ารางเบาเชียงใหม่ ผลตอบแทนไม่คุ้มค่านั้น แม้จะเป็นความเห็นของเอกชนกลุ่มเดียว แต่ รฟม.ต้องนำมาพิจารณาประกอบ ผลการศึกษา โดยยืนยันว่า รูปแบบ PPP Gross Cost มีความเหมาะสม แล้ว

ดังนั้น กรณี FIRR ต่ำ ส่วนหนึ่งมาจากการกำหนดค่าโดยสารที่อาจจะค่อนข้างต่ำ ซึ่งอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง มีค่าแรกเข้า 14 บาท บวกสถานีละ 1 บาท สูงสุด 30 บาทต่อเที่ยว ขณะที่ค่าเฉลี่ยปกติค่าโดยสารรถไฟฟ้าจะบวกสถานีละ 2 บาท จึงเป็นไปได้ที่อาจจะมีการปรับตัวเลขค่าโดยสารใหม่

รถไฟฟ้า "โคราช" ศึกษา PPP ลงทุน

นำร่องสายสีเขียว วงเงิน 8 พันล.

ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา รฟม.ได้จ้างที่ปรึกษา ศึกษารายละเอียดความเหมาะสมและออกแบบ สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน-สถานคุ่มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ระยะทาง 11.10 กม. โดยประเมินมูลค่าลงทุนเบื้องต้นไว้ที่ประมาณ 8,000 ล้านบาท

รถไฟฟ้าสายสีเขียว จ.นครราชสีมา มีแนวเส้นทางเริ่มจากตลาดเซฟวัน-สถานคุ่มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ ซึ่งผ่านสถานที่สำคัญ เช่น ตลาดเซฟวัน ตลาดมิตรภาพ สถานีรถไฟจังหวัดนครราชสีมา คลังปลาใหม่ อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี โรงเรียนสุรนารีวิทยา มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสานจังหวัดนครราชสีมา สถานคุ่มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ เป็นต้น

เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit) หรือ Tram รูปแบบโครงสร้างทางวิ่งระดับดิน มีแนวเส้นทางตามแนวตะวันออก-ตะวันตก บนถนนมิตรภาพ ถนนมุขมนตรี ถนนโพธิ์กลาง ถนนราชดำเนิน ถนนชุมพล และถนนสุรนารายณ์ มีสถานีจำนวน 20 สถานี มีศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณบ้านนารีสวัสดิ์ ซึ่งอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง เบื้องต้นมีค่าแรกเข้า 10 บาท บวกสถานีละ 1 บาท

คาดว่า จะเปิดให้บริการต้นปี 2568 มีผู้โดยสารประมาณ 1 หมื่นคน/วัน เนื่องจากเป็นเส้นทางสายหลักที่ผ่านสถานที่สำคัญและมีสถานีเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง

เตรียมจ้างศึกษา PPP "แถมป์ล้อยาง"

พิษณุโลก 3.6 พันล.

สำหรับ รถไฟฟ้าใน จ.พิษณุโลก ซึ่ง ครม.เห็นชอบร่างพ.ร.ฎ.ให้รฟม.ดำเนินกิจการนั้น ตามผลการศึกษาสนข. ได้ว่าจ้าง ม.นเรศวร ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก โดยสรุป

ผลศึกษาระยะที่ 1 เส้นทางสายสีแดง (ม.พิษณุโลก-ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก) เป็นเส้นทางที่ควรพัฒนา ก่อนเป็นระบบขนส่งรูปแบบ "รถรางล้อยาง" หรือ Auto Tram ระยะทาง 12.6 กม.จำนวน 15 สถานี

โดยใช้การร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP- Net Cost โดยรัฐลงทุนค่าเวนคืน ค่าก่อสร้างงานโยธา และระบบรถไฟฟ้า ส่วนเอกชนลงทุนจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าและพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ซึ่งมูลค่าการลงทุนโครงการประมาณ 3,440 ล้านบาท

ตามแผน ประกาศเชิญชวนเอกชนลงทุนได้ใน

เดือน ก.ย. 2565-ต.ค. 2566 และเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2566 คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2569 โดยคาดว่าจะปริมาณผู้โดยสารตามแผนระยะที่ 1 มีผู้โดยสารประมาณ 5,700 คน-เที่ยววัน ในปีที่เปิดให้บริการและเพิ่มเป็น 13,700 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2574

รถไฟฟ้ารางเบา “ขอนแก่น-หาดใหญ่” นิ่งสนิท

นโยบายการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับเมืองหลักในภูมิภาคและแก้ไขปัญหาจราจรจากเมืองหลักในภูมิภาค ยังมีที่ ขอนแก่น และสงขลา ซึ่งท้องถิ่นรับผิดชอบ

โดยจังหวัด ขอนแก่น มีการศึกษารถไฟฟ้ารางเบา (ลำราง-ท่าพระ) มีระยะทาง 26 กม. จำนวน 20 สถานี ซึ่งประมาณการค่าก่อสร้างไว้กว่า 2.2 หมื่นล้านบาท โดยจะมีการดำเนินการโดย บริษัทขอนแก่น ทราวิส ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) ภายใต้ความร่วมมือกับเทศบาล

ขณะที่อัตราค่าโดยสาร กำหนดเริ่มต้นสถานีแรก ที่ 15 บาท และคาดการณ์ปริมาณผู้ใช้บริการต่อวันอยู่ที่ 60,000 เที่ยว/วัน

สำหรับรถไฟฟ้ารางเดี่ยว “หาดใหญ่” นั้น ดำเนินการโดยองค์กรท้องถิ่นเช่นกัน คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) สงขลา เป็นระบบโมโนเรลหาดใหญ่ เส้นทางคลองหะ-สถานีรถไฟ ระยะทาง 12.54 กม. 12 สถานี วงเงินลงทุน 16,186 ล้านบาท

ค่าโดยสารเบื้องต้น ที่ 20 บาท ประมาณการว่าจะมีผู้ใช้บริการ 55,902 คน/วัน ในปีแรกที่เปิดและเพิ่มเป็น 75,165 คนในอีก 10 ปีต่อไป ซึ่งปัจจุบันโครงการออกแบบเสร็จแล้ว คาดว่าจะเสนอคณะกรรมการ PPP และ ครม.อนุมัติ ได้ในปีนี้ ใช้เวลาก่อสร้าง 2 ปีครึ่ง กำหนดเปิดให้บริการเร็วสุดในปี 2565

สำหรับ รฟม.นั้น วางโมเดลการลงทุนรถไฟฟ้าในภูมิภาค ที่อยู่ในความรับผิดชอบ 4 จังหวัด “ภูเก็ต-เชียงใหม่-โคราช-พิษณุโลก” ภายใต้รูปแบบการร่วม

ลงทุนเอกชน PPP-Net Cost แต่จากที่มีการเปิดเวทีรับฟังความเห็นจากภาคเอกชน (Market Sounding) นักลงทุนไม่ค่อยตอบรับโมเดล PPP-Net Cost มากนัก เพราะขึ้นชื่อว่า รถไฟฟ้า ค่าลงทุนสูงมาก ไม่ว่าจะอยู่ในกทม.หรือต่างจังหวัด

รถแถมฟรี...จะเน้นก่อสร้าง บนเกาะกลางถนน แต่ด้วยกายภาพ ก็ไม่สามารถที่จะสร้างไปบนเกาะกลางได้ตลอดเส้นทาง ต้องมีทั้งเวนคืนเพิ่ม มีทั้งปรับแบบเป็นโครงสร้างยกระดับ เป็นใต้ดิน ซึ่งทำให้ต้นทุนค่าก่อสร้างสูงทั้งสิ้น ขณะที่ค่าโดยสารจะกำหนดให้สอดคล้องกันต้นทุนไม่ได้ เพราะต้องนำตัวเลขทางเศรษฐกิจในพื้นที่นั้นๆ

โดยเฉพาะรายได้ของประชากร ที่จะจ่ายไหว/ไม่ไหว...อีกด้วย

อีกประเด็นสำคัญคือ...ระบบเชื่อมต่อ (ฟีดเดอร์) หากไม่มีบ่อนจาก บ้าน ชุมชน หรือสถานที่สำคัญ เข้าสู่สถานีรถไฟ... ยังไงก็ เจ๊ง!

อย่างไรก็ตาม รฟม.ยังคงยืนยัน ในรูปแบบการลงทุน PPP-Net Cost โดยรัฐลงทุนค่าเวนคืน ส่วนเอกชนลงทุนในส่วนของงานโยธาและระบบ และบริหารจัดการเดินรถตลอดอายุสัมปทาน โดยรัฐจะอุดหนุนเอกชนไม่เกินค่างานโยธา

แต่หาก ข้อเสนอของรัฐไม่ตอบโจทย์ทางการเงิน ผลตอบแทนต่ำ...นักลงทุนไม่ร่วมประมูล...โครงการก็...ไม่เกิด รัฐต้องถอยกลับมาปรับเงื่อนไขใหม่ ซึ่งยังมีโมเดล สายสีส้ม ที่ใช้การร่วมลงทุน PPP Net Cost ภาครัฐลงทุนค่าเวนคืน ส่วนเอกชนลงทุนค่างานโยธาและระบบ... โดยรัฐจะทยอยจ่ายคืนภายหลัง ซึ่งน่าจะจูงใจเอกชนได้มากขึ้น

ส่วนPPP-Gross Cost รัฐลงทุนทั้งหมดและจ้างเอกชนเดินรถ แบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง จะเป็นทางเลือกสุดท้าย! .