

เอกชนแนะเปลี่ยนรูปแบบ PPP รถไฟฟ้าเชียงใหม่ลงทุนสูง-ผลตอบแทนดีดล

ผู้จัดการรายวัน360 - รฟม.เผยผลศึกษาารถไฟฟ้าเชียงใหม่ เปิดเอกชนร่วมลงทุน PPP-Net งานโยธาและระบบ กว่า 2 หมื่นล้าน และสัมปทาน 30 ปี คาดสรุปขง ครม.กลางปี 64 ด้าน เอกชนตั้งต้นทุนสูง ผลตอบแทนดีดล แนะปรับรูปแบบเป็นจ้างวิง

นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(กลยุทธ์และแผน) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยภายหลังเป็นประธานเปิดการประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Market Sounding) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์-แยกแม่เหียะ-สนามบิน) ว่าที่ปรึกษาจะนำข้อสังเกตข้อเสนอแนะต่างๆ จากนักลงทุน เพื่อประกอบรายงานการศึกษา การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) โดยโครงการมีมูลค่ารวม 27,200 ล้านบาท ซึ่งรัฐจะลงทุนค่าเวนคืนประมาณ 4,400 ล้านบาท ส่วนเอกชนลงทุน



ค่าก่อสร้างงานโยธา (Civil Work) ประมาณ 15,000 ล้านบาท จัดหาขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) ประมาณ 5,000 ล้านบาท และบริหารการเดินรถ และซ่อมบำรุงตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี โดยตามหลักรัฐจะอุดหนุนการลงทุนเอกชนไม่เกินมูลค่างานโยธา

ทั้งนี้ จะสรุปผลศึกษาได้ในเดือนมิถุนายน จากนั้นจะเสนอคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. และกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการ PPP และนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้ราวกลางปี 2564 จากนั้นจะเป็นขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ปี 2562 คาดว่าจะได้ตัวผู้รับสัมปทานและเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2565 ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี เปิดให้บริการในปี 2570

สำหรับโครงการดังกล่าว มีระยะทาง 16 กิโลเมตร (กม.) มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี แบ่งเป็นสถานีระดับพื้นดิน 9 สถานี และสถานีใต้ดิน 7 สถานี เป็นทางระดับดิน 6.5 กม. ใต้ดิน 9.5 กม. โดยทางระดับดินจะใช้พื้นที่เกาะกลางถนนเป็นหลัก โดยมีการเวนคืนที่บริเวณทางขึ้น-ลงสถานี และศูนย์ซ่อมบำรุงที่สี่แยกหนองฮ้อ จำนวน 25 ไร่

กำหนดอัตราค่าโดยสาร ตามระยะทาง เริ่มต้น 15 -30 บาทต่อเที่ยว ซึ่งการศึกษาวิเคราะห์โครงการ มีผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) 13% ประมาณการณ์ผู้โดยสารในปีแรกที่เปิดให้บริการ ที่ 16,000 คน/ต่อวัน

“โครงการระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ กำหนดเป็นระบบรถรางไฟฟ้า (Tram) เพื่อให้



เหมาะสมกับปริมาณผู้โดยสาร ซึ่งระหว่างการก่อสร้างจะให้ความสำคัญผู้ การจราจร และพื้นที่อนุรักษ์ ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ทั้งนี้ เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ต่อประชาชนและนักท่องเที่ยว”

นายธีรพันธ์กล่าวถึงความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว จากตลาดเซฟวัน-สถานคุ้มครอง และพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสัย ระยะทาง 11.7 กม. ว่าจะสรุปผลการศึกษานำเสนอได้ประมาณปลายปี 2563 รายงานข่าวแจ้งว่า การก่อสร้างที่เป็นระบบใต้ดินเพื่อลดผลกระทบ ทำให้วงเงินลงทุนโครงการสูง โดยการศึกษานำเสนอรูปแบบการลงทุน PPP Net Cost ซึ่งเอกชนลงทุนค่างานโยธา และระบบกว่า 2 หมื่นล้านบาท รัฐจะอุดหนุนไม่เกินค่างานโยธา (1.5 หมื่นล้านบาท) นั้น พบว่าโครงการมีผลตอบแทนการลงทุน (FIRR) ดีดล และไม่สนใจในการเปิดประมูลหาเอกชนลงทุนแน่นอน หรือแม้แต่ให้เอกชนลงทุน ค่าระบบและตัวรถ FIRR ยังดีดลอยู่

ทั้งนี้ เอกชนได้นำเสนอความเห็นว่าการนี้ควรใช้รูปแบบ PPP Gross Cost โดยรัฐลงทุน และจ้างเอกชนเดินรถ หรือเปิดประมูลโดยให้คัดเลือกเอกชนรายที่ขอรัฐอุดหนุนน้อยที่สุด อาจจะทำให้จูงใจเอกชนมากขึ้นเสนอบอร์ด รฟม.ต่อไป.