

# บอร์ดรฟท.เคาะPPPสายสีแดง ชงคนร.ทบทวนมติรวมแพก

ผู้จัดการรายวัน360 - บอร์ด ร.ฟ.ท.เห็นชอบ ผลศึกษา PPP สายสีแดง เตรียมเสนอคมนาคม และ คนร.ทบทวนมติเดิม ให้ ร.ฟ.ท. ทำเอง โดยบอร์ด บ.แอร์พอร์ตลิงก์ เผยข้อดี PPP ลดความเสี่ยง ร.ฟ.ท. ไม่มีหนี้เพิ่มอย่างน้อย 9 หมื่นล. ขณะที่เคาะผลประมูลรถไฟฟ้า ไทย-จีน สัญญา 3-5 ช่วงโคกกระวด-โคราช วงเงิน 7.7 พันล.

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยมว่า ที่ประชุม คณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท. ที่มีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เป็นประธานวานนี้ (16 ก.ค.) ได้เห็นชอบผลการ ศึกษาการเปรียบเทียบการบริหารจัดการ การเดินรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระหว่าง การรถไฟฟ้า ดำเนินการ กับการให้เอกชน ร่วมลงทุน (PPP) ซึ่งเบื้องต้นพบว่า รูปแบบการ ให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) มีข้อดีมากกว่าทั้งแง่ การลงทุน ลดความเสี่ยงภาครัฐ ลดภาระหนี้สิน ร.ฟ.ท. การบริหารจัดการ และไม่มีปัญหาด้าน บุคลากร ซึ่งจะสรุปผลศึกษาเสนอกระทรวง คมนาคมพิจารณา ก่อน จากนั้นจะเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ขอทบทวน มติเดิมที่ให้ ร.ฟ.ท. จัดตั้งบริษัทลูก โดยการ อปเกรดบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามขั้น ตอน หากเห็นชอบจึงจะเสนอคณะกรรมการ นโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คณะกรรมการ PPP) ต่อไป

ทั้งนี้ คณะทำงานได้สรุปผลศึกษาแนวทาง PPP สายสีแดงพบว่า มีความเหมาะสม เนื่องจาก ร.ฟ.ท.ไม่ต้องลงทุนเพิ่มอีกไม่น้อยกว่า 9 หมื่น ล้านบาท ในการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงส่วนต่อ ขยาย ทำให้ไม่ต้องกู้เงิน และไม่มีการหนี้เพิ่ม ส่วนประชาชนได้ประโยชน์จากบริการที่มีการ

บริหารจัดการที่ดีกว่า ขณะที่จะมีแนวทางดูแล พนักงานของบริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ที่ถือเป็น บุคลากรที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งอาจจะกำหนดเป็น เงื่อนไขในการประมูล PPP เป็นต้น

สำหรับ โมเดล PPP รถไฟสายสีแดงนั้น จะเป็น Net Cost เบื้องต้นเอกชนจะต้องลงทุน ก่อสร้าง สายสีแดงส่วนต่อขยายทั้งหมด รับผิดชอบ การเดินรถ ซึ่งระยะเวลาไม่น้อยกว่า 30 ปี รวมถึง บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ของสถานีสายสีแดงตลอด สายและสถานีกลางบางซื่อ รวม 29 สถานี ใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการสายสีแดง เนื่อง จากสถานีกลางบางซื่อ มีรถไฟ 3 ระบบ คือนอก จากสายสีแดงแล้วยังมีรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน รวมอยู่ ด้วย ซึ่งรูปแบบ PPP สายสีแดง นอกจากรถไฟ ไม่ต้องลงทุนเพิ่มแล้ว ยังไม่มีความเสี่ยงใดๆ และจะได้รับส่วนแบ่งรายได้ในปีแรกๆ อีกด้วย

สำหรับการเปิดเดินรถนั้นนายนิรุฒกล่าวว่า จะเปิดเดินรถทันทีเมื่อมีความพร้อม คือโครงสร้าง เสร็จและทดสอบระบบพร้อม ขณะที่บุคลากรนั้น รถไฟจะยังคงเตรียมภายใต้หลักการเดิมไปก่อน ดังนั้น หากระบบพร้อมจะสามารถเปิดเดินรถ ได้ และเมื่อ PPP เสร็จได้ตัวเอกชนสามารถเข้า มาสวมได้เลย โดยจะกำหนดรายละเอียดไว้ใน เงื่อนไขประมูล แต่อย่างไรก็ตาม ต้องดูว่าเมื่อ เปิดPPP แล้วจะมีเอกชนเข้ามาด้วยหรือไม่ ซึ่ง หากไม่มีเอกชนสนใจ ร.ฟ.ท.พร้อมเดินรถเอง

ซึ่งขณะนี้การก่อสร้างสายสีแดง ช่วง บางซื่อ-รังสิตนั้น อยู่ระหว่างการพิจารณาขยาย สัญญาที่ 3 (งานระบบอาณัติสัญญาณ) ซึ่งเอกชน ขอมา 512 วัน โดยเห็นชอบไปแล้ว 87 วัน

สำหรับการลงทุนของเอกชนเบื้องต้น มี 5 ส่วน ประกอบด้วย 1. ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง เข้มส่วนต่อขยาย ช่วงรังสิต-มธ. ศูนย์รังสิต ระยะ

ทาง 8.84 กม.กรอบวงเงิน 6,570.40 ล้านบาท 2. สายสีแดงอ่อนส่วนต่อขยายช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา กรอบวงเงินลงทุน 10,202.18 ล้านบาท มีระยะ ทาง 14.8 กม.3. สายสีแดงอ่อนส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 4.3 กม. กรอบ วงเงิน 6,645.03 ล้านบาท 4. รถไฟสายสีแดงอ่อน (Missing Link) ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน- หัวหมาก และสีแดงเข้ม ช่วง บางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 25.9 กม.วงเงิน 44,157.76 ล้านบาท และ 5. งาน VO วงเงิน 10,345 ล้านบาท

## อนุมัติผลประมูลรถไฟ "ไทย-จีน" สัญญา 3-5 ช่วงโคกกระวด-โคราช

นอกจากนี้ บอร์ด ร.ฟ.ท.ยังได้เห็นชอบ การจ้างก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟความเร็ว สูงไทย-จีน ช่วงกรุงเทพ-หนองคาย ระยะที่ 1 กรุงเทพ-นครราชสีมา สัญญาที่ 3-5 ช่วงโคก กระวด-นครราชสีมา ระยะทาง 12.38 กม. วงเงิน 7,750 ล้านบาท ซึ่งก่อนหน้านี้มีประเด็นข้อสงสัย เรื่องคุณสมบัติของผู้ชนะประมูล ซึ่งได้สอบถาม กรมบัญชีกลาง และได้รับการยืนยันว่าคุณสมบัติ ครบถ้วน

อย่างไรก็ตาม รายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการช่วงชุมทาง บ้านภาชี-นครราชสีมา ผ่านคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการ (คชก.)แล้ว รอคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) อนุมัติ จะเร่ง ลงนามสัญญากับผู้รับจ้าง ต่อไป.