

รฟท.เปิดประมูลรอบสอง ที่ดินแปลงAสถานีบางซื่อ

อ่านต่อหน้า 4

รฟท.เปิดประมูลรอบสอง ที่ดินแปลงAสถานีบางซื่อ

ผู้จัดการรายวัน360° -บอร์ด รฟท.เห็นชอบเปิดประมูล พัฒนา "แปลง A บางซื่อ" 32 ไร่ มูลค่าลงทุน 1.1 หมื่น ล. อีกรอบ เดินให้สุดทาง ตาม กม.ร่วมทุนฯ 56 วัดใจเอกชน หากยังเมินค้อยปรับรวมแพคเกจ E พร้อมไฟเขียวต่อมาตรการลดค่าโดยสาร "แอร์พอร์ตลิงก์" 25 บาท อีก 3 เดือน

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. ที่มีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เป็นประธาน ได้มีมติอนุมัติให้เปิดประกวดราคาคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ บริเวณสถานีกลางบางซื่อ แปลง A อีกครั้ง โดยใช้เงื่อนไข ทีโออาร์ และดำเนินการตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2556 หลังจากที่มีการทำจัดประชุมเพื่อทดสอบความสนใจ (Market Sounding) อีกครั้ง มีเอกชนให้ความสนใจเพิ่มเติม ซึ่งพื้นที่แปลง A นั้นอยู่ใกล้กับสถานีกลางบางซื่อ ที่จะเปิดให้บริการรถไฟสายสีแดงในอนาคต

"บอร์ด รฟท.เห็นชอบให้เปิดประมูลตามทีโออาร์เดิมอีกรอบ อาจมีการปรับปรุงบ้าง แต่ไม่มาก โดยจะรอดูผลการประมูลครั้งที่ 2 ก่อน หากยังไม่มีผู้ยื่นประมูล จะมีการพิจารณาอีกครั้ง"นายนิรุฒ กล่าว

รายงานข่าวแจ้งว่า รฟท.ได้เปิดประมูลโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ บริเวณสถานีกลางบางซื่อ แปลง A เนื้อที่ 32 ไร่มูลค่าลงทุน 11,721 ล้านบาท ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ 2556 เมื่อวันที่ 9 เม.ย.-7 พ.ค. 62 และให้ยื่นเอกสารวันที่ 30 ก.ค. 62 โดยมีผู้ซื้อเอกสารทั้งสิ้น 3 ราย คือ 1. บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) หรือ CPN 2. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK และ 3. บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM แต่ปรากฏว่า ไม่มีผู้ยื่นประมูล ซึ่งเกิดจากหลายปัจจัย ทั้งสถานการณ์เศรษฐกิจในประเทศ และมุมมอง

การลงทุนของเอกชน

ส่วนการปรับเปลี่ยนทีโออาร์ ต้องเสนอขออนุมัติคณะกรรมการ PPP ตามกฎหมายร่วมทุนฯ เดิม ดังนั้น หากประมูลครั้งที่ 2 ยังไม่มีเอกชนสนใจ รฟท.จะปรับโดยนำพื้นที่แปลง E ประมาณ 79 ไร่ มูลค่า 3 หมื่นล้านบาท รวมกับแปลง A โดยพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์แบบผสมผสาน (มิกซ์ยูส) เนื่องจากแปลง A พื้นที่จะถูกแบ่งด้วยทางรถไฟ จะปรับเป็นพื้นที่รองรับสำนักงานแห่งใหม่ของ รฟท. เพื่อเพิ่มแรงจูงใจการลงทุน โดยใช้ระเบียบการรถไฟฯ ดำเนินการภายใต้ พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

ลดค่าโดยสารแอร์พอร์ตเรลลิงก์อีก 3 เดือน

นอกจากนี้ บอร์ด รฟท. ยังเห็นชอบให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ต่อขยายมาตรการลดค่าโดยสารเพื่อช่วยลดค่าครองชีพให้ประชาชนออกไปอีก 3 เดือน ตั้งแต่ ต.ค.นี้เป็นต้นไป พร้อมเห็นชอบกรอบวงเงินจ้างดำเนินงานให้บริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด สำหรับปี 64 วงเงินประมาณ 330 ล้านบาท

สำหรับมาตรการลดค่าโดยสาร รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ นั้น จะมีการลดราคานอกช่วงเวลาเร่งด่วน (Off Peak Hour) วันจันทร์-วันศุกร์ ใน 3 ช่วงเวลา ได้แก่ 05.30-07.00 น., 10.00-17.00 น. และ 20.00-24.00 น. ให้แก่ผู้โดยสารที่ถือบัตร smarTpass ประเภทบุคคลทั่วไป (Adult Card) จากอัตราค่าโดยสารปกติ 15-45 บาท เหลือ 15-25 บาท โดยจะคิดอัตราค่าโดยสารสถานีแรก 15 บาท สถานีที่สอง 20 บาท และสถานีที่ 3 เป็นต้นไป คิดค่าโดยสาร 25 บาท ซึ่งมาตรการเดิมสิ้นสุดไปเมื่อ 30 มิ.ย. 63 ซึ่งคาดว่าจะเริ่มลดค่าโดยสารได้อีกครั้งประมาณกลางเดือน ต.ค.นี้ และสิ้นสุดในเดือน ม.ค.64 เพื่อเป็นของขวัญปีใหม่ 2564 ให้ประชาชนด้วย.



ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์

โดย นพ นรนาถ

บ.รถไฟพัฒนาสินทรัพย์ ก้าวแรกปฏิรูปการรถไฟฯ

รถไฟไทยมีอายุ 124 ปี นับตั้งแต่วันที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินเปิดการเดินทางรถไฟระหว่างสถานีกรุงเทพฯ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439

แม้เวลาจะล่วงเลยไปนานกว่า 1 ศตวรรษ แต่รถไฟไทยแทบจะไม่มีการพัฒนาเลย ปัจจุบันมีทางรถไฟระยะทางเพียง 4,070 กิโลเมตร ถ้าคิดเลขง่ายๆ เทียบเวลากับระยะทางที่เพิ่มขึ้น เรามีทางรถไฟเพิ่มขึ้นแค่ปีละ 30 กว่ากิโลเมตรเท่านั้น

ในความเป็นจริงนับตั้งแต่ประเทศไทยมีทางรถไฟสายแรกเมื่อ พ.ศ. 2439 รถไฟไทยเติบโตมาเป็นลำดับ มีการสร้างทางเพิ่มขึ้นไปทั่วทุกภาค จนถึงปี 2494 มีทางรถไฟระยะทางทั้งสิ้น 3,377 กิโลเมตร แต่หลังจากนั้น รถไฟไทยก็ถูก “แช่แข็ง” เพราะรัฐบาลในตอนนั้น และหลังจากนั้น ให้ความสำคัญกับการสร้างถนนมากกว่า ตามแนวทางการพัฒนาที่ได้รับอิทธิพลจากสหรัฐอเมริกา ซึ่งตอนนั้นเริ่มเข้ามามีบทบาทในประเทศไทย ผ่านเงินช่วยเหลือรูปแบบต่างๆ เพื่อต่อต้านลัทธิคอมมิวนิสต์

เกือบ 70 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2494 จนถึง พ.ศ. 2561 ที่ทางรถไฟมีระยะทาง 4,070 กิโลเมตร ประเทศไทยจึงมีทางรถไฟเพิ่มขึ้นเพียง 693 กิโลเมตรเท่านั้น หรือปีละ 10 กิโลเมตรเอง และกว่า 91% เป็นรถไฟทางเดี่ยวที่ต้องเสียเวลาในการหลบหลีก ในช่วงที่มีรถไฟขบวนอื่นสวนทางมาทำให้เสียเวลามาก เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟไม่ได้รับความนิยม



ความเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของรถไฟไทยเกิดขึ้นในยุค คสช.ที่รัฐบาลเน้นการลงทุนในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ทั้งรถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่

โครงการรถไฟทางคู่ 7 สายระยะที่ 1 มีความยาวรวมกันทั้งสิ้น 993 กิโลเมตร ได้ลงมือก่อสร้างไปครบทุกเส้นทางแล้ว ตามแผนจะสามารถเปิดให้บริการได้ครบภายในปี 2568 ด้วยความเร็วประมาณ

100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และไม่ต้องเสียเวลารอหลีกทาง เทียบกับความเร็วในปัจจุบันของรถไฟทางเดี่ยว 60-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะทำให้การเดินทางด้วยรถไฟในรัศมี 500 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ ใช้เวลาน้อยลง 1 เท่าตัว หากบริหารการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ จะเป็นการพลิกโฉมหน้าการเดินทาง การขนส่งสินค้าครั้งใหญ่ในรอบ 70 ปีของประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม การลงทุนนับแสนล้านบาท ในการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และรถไฟฟ้ามหานครในกรุงเทพฯ คือ ภาระหนี้สินของการรถไฟฯ ในอนาคต ปัจจุบัน การรถไฟฯ มีหนี้สินประมาณ 177,000 ล้านบาท เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ในข่ายต้องฟื้นฟูกิจการโดยรัฐบาล เพราะมีหนี้สินพันตัว ในขณะที่มีภาระหนี้ที่เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมมาก

การรถไฟฯ มีที่ดินที่ไม่ได้ใช้เพื่อการเดินรถ 38,469 ไร่ มูลค่าประมาณ 300,000 ล้านบาท แต่มีรายได้ผลตอบแทนจากการให้เช่าใช้ประโยชน์ที่ดินเหล่านี้ประมาณปีละ 2,400 ล้านบาทเท่านั้น หรือคิดเป็นร้อยละ 1 ของมูลค่าสินทรัพย์ เพราะไม่มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการพื้นที่ และอยู่ในโครงสร้างของรัฐวิสาหกิจที่ไม่คล่องตัว

แผนปฏิรูปการรถไฟฯ ที่ทำกันมาหลายยุคหลายสมัย มีข้อเสนอให้ปรับโครงสร้างการรถไฟฯ แยกระหว่างกิจการเดินรถกับการบริหารสินทรัพย์ แต่ไม่ได้รับการปฏิบัติให้เป็นจริง ด้วยเหตุผลหลายประการ รวมทั้งการถูกต่อต้านจากเอ็นจีโอ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ ที่กล่าวหาว่า เป็นการแปรรูปแอบแฝง

อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายนที่ผ่านมา เห็นชอบให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท.เบื้องต้นจะใช้ชื่อว่า บริษัท รถไฟพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด มีทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาท การรถไฟฯ ถือหุ้น 100% โดยรัฐบาลให้กู้เงิน 200 ล้านบาทมาตั้งบริษัท

บริษัท บริหารสินทรัพย์รถไฟ จำกัด จะเข้ามาบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินและร่วมลงทุนกับเอกชนในรูปแบบต่างๆ เพื่อสร้างมูลค่าจากที่ดินให้สูงสุด

จากปัจจุบัน รฟท.มีที่ดินที่ไม่ได้ใช้เพื่อการเดินรถ 38,469 ไร่ มูลค่าประมาณ 300,000 ล้านบาท แต่มีรายได้ผลตอบแทนจากการบริหารสินทรัพย์ประมาณปีละ 2,400 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1 ของมูลค่าสินทรัพย์ เพราะไม่มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการพื้นที่ และอยู่ในโครงสร้างของรัฐวิสาหกิจที่ไม่คล่องตัว ซึ่งจากการประเมินในระยะ 30 ปี บริษัท บริหารสินทรัพย์รถไฟ จำกัด จะสร้างรายได้ให้การรถไฟฯ ถึง 631,628 ล้านบาท ซึ่งเพียงพอที่จะนำมาแก้ไขปัญหาหนี้สิน และจุนเจือรายจ่ายในการบริหารงานองค์กรในอนาคต

รายได้ของบริษัท รถไฟพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะมาจาก 3 ส่วนคือ

1. รายได้จากค่ารับจ้างบริหารสัญญาเช่าเดิม 15,270 สัญญา โดยสินทรัพย์ทั้งหมดยังคงเป็นของ รฟท.
2. รายได้จากการให้เช่าช่วงร่วมทุน หรือพัฒนาที่ดินเดิมทั้งหมดอายุสัญญา
3. รายได้จากโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนและการพัฒนาพื้นที่ดินเปล่าแปลงอื่นๆ และในอนาคตอาจมีรายได้จากการขายกระแสเงินสดในอนาคตให้กับกองทัพเพื่อการลงทุนในสังหาริมทรัพย์

ในเบื้องต้นโครงการที่เป็นเป้าหมายของบริษัท รถไฟพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ได้แก่ โครงการพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ในกรุงเทพฯ ประกอบด้วย ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน 2,325 ไร่ ย่านสถานีมักกะสัน 423 ไร่ (ส่วนที่เหลือนอกโครงการรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน) และย่าน