

# “รถไฟสีแดง” อภิมหาโปรเจกต์ 3 แสนล้านบาท จับตาทางเลือกโมเดลประมูล PPP “รัฐลงโยธาเอง/สัมปทานเหมือง”



ปลายเดือนกันยายน 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดสัมมนาปฐมนิเทศ โครงการศึกษาทบทวน และวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ จัดทำเอกสารประกวดราคาและการดำเนินงาน ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ซึ่งเป็นการนำเสนอผลศึกษาโครงการ รับฟังความคิดเห็น เปิดแผนลงทุนเมกะโปรเจกต์มูลค่ากว่า 3 แสนล้านบาท ให้เอกชนร่วมเข้ามาร่วมลงทุน (PPP) ตามนโยบาย “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งปรับเปลี่ยนจากเดิมที่ มติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) กำหนดให้ รฟท.ตั้งบริษัทลูกขึ้นมาบริหารรถไฟสายสีแดง โดยการอัปเดตบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด (รฟฟท.) โดยเห็นว่าแนวทาง PPP จะสอดคล้องกับแผนฟื้นฟู และลดภาระการลงทุนด้านการเงินของรฟท.และ...หลุดพ้นจาก... ขาดทุน

เมื่อนโยบายปรับเปลี่ยน รฟท.จึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษามี 6 บริษัท ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริงคอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ทิม คอนซัลตติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด และบริษัท ทีแอลที คอนซัลแต้นส์ จำกัด

ไทม์ไลน์ การศึกษาร่วมลงทุน PPP รถไฟสายสีแดง จะใช้เวลา 12 เดือน (เดือน มิ.ย. 2564-พ.ค. 2565) ซึ่งในเดือน ต.ค. 2564 นี้จะมีการสัมมนาทบทวนสำรวจความสนใจของผู้ประกอบการเอกชน (Market Sounding) ครั้งที่ 1 และทำMarket Sounding ครั้งที่ 2 ประมาณกลางเดือน เม.ย. 2565 เพื่อจัดทำสรุปรายงาน PPP ทำร่างประกาศ TOR และร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ในเดือนพ.ค. 2565

โดยคาดว่า กระบวนการสรรหาเอกชนร่วมลงทุน จะใช้เวลาประมาณ 14 เดือน (ประมาณเดือน มิ.ย. 2565-ก.ค. 2566)

## ปริมาณ VO กำค่าก่อสร้างสายสีแดงโป่ง 10,345 ล้านบาท จุดหักเห PPP ส่วนต้องขยาย

ปัญหากรณีสายสีแดง มีค่าก่อสร้างเพิ่ม (Variation Order : VO) ประมาณ 10,345 ล้านบาท โดยเฉพาะสัญญาที่ 1 (สถานีกลางบางซื่อและ

ศูนย์ซ่อมบำรุง) จากการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ท่อน้ำมัน ที่องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (ไอบี) ปฏิเสธที่จะให้เงินกู้เพิ่ม ขณะที่การเสนอกรมเพื่อขอใช้เงินกู้ภายในประเทศ จะต้องประกวดราคาใหม่ตามระเบียบพัสดุการจัดซื้อจัดจ้างใหม่ "เรื่องนี้กลายเป็นปัญหาจุกอก ทั้งคมนาคม-รฟท. เพราะผู้รับเหมาได้ทำงานล่วงหน้าไปก่อนแล้ว...การนำค่างาน VO ไปรวมกับ PPP เพื่อหลีกเลี่ยงการของบเพิ่ม จึงน่าจะเป็นทางออก"

โดยแนวคิดแรกเริ่ม การให้เอกชนร่วมเข้ามาร่วมลงทุน (PPP) สายสีแดงนั้น จะเป็นการบริหารการเดินรถ และการก่อสร้างสายสีแดง ส่วนต่อขยายทั้งหมด 4 เส้นทาง วงเงินกว่า 6.7 หมื่นล้านบาท ซึ่งเอกชนต้องชำระคืนค่าระบบและขบวนรถ ที่ภาครัฐได้ลงทุนไปก่อน เหมือนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

### สายสีแดง สูดอภิเษกมหาโปรเจกต์ มูลค่าลงทุนรวมกว่า 3.4 แสนล้านบาท

สำหรับโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงนั้นมี 3 ส่วน ได้แก่

1. ส่วนที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ช่วงบางซื่อ-รังสิตระยะทาง 26.3 กม. มี 10 สถานี ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15.3 กม. มี 3 สถานี เงินลงทุน 108,833.01 ล้านบาท ซึ่งมีการลงทุนไปแล้ว กำหนดเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ปลายเดือนพ.ย. 2564

2. ส่วนต่อขยาย 4 เส้นทาง วงเงินรวม 79,322.57 ล้านบาท คือ ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 กม. มี 4 สถานี เงินลงทุน 6,570.40 ล้านบาท, ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 กม. มี 6 สถานี เงินลงทุน 10,202.18 ล้านบาท, ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 5.7 กม. มี 3 สถานี 6,645.03 ล้านบาท, ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก-หัวลำโพง (Missing Link) ระยะทาง 25.9 กม. มี 9 สถานี เงินลงทุน 44,157.76 ล้านบาท ครม.อนุมัติโครงการแล้ว อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคาก่อสร้างงานโยธา

โดย ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา จะมีการก่อสร้างสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีสะพานพระราม 6 สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)

3. ค่าลงทุนงานระบบและจัดหาขบวนรถ วงเงิน 131,073.74 ล้านบาท และค่าลงทุนงานเพิ่มเติมในอนาคตวงเงิน 21,044 ล้านบาท

ที่ปรึกษาโครงการฯ ได้นำเสนอข้อมูล PPP ประกอบด้วย การบริหารการเดินรถ และซ่อมบำรุง รวมถึงการบริหารสถานีในโครงข่ายสายสีแดงตลอดแนวเส้นทาง

ซึ่งแนวทางการลงทุน PPP รัฐจะรับผิดชอบการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรัฐและเอกชน แบ่งสัดส่วนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน งานโยธา (Civil Work) ระบบรถไฟฟ้ (M&E) และการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้า (Rollingstock) และเอกชน รับผิดชอบการเดินรถ และซ่อมบำรุง (O&M)

ขณะที่ PPP ยังจะสามารถแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบคือ

PPP -1 เอกชนลงทุน งานโยธา+งานระบบรถไฟฟ้+จัดซื้อขบวนรถ+ดำเนินงานและบำรุงรักษา + ลงทุนเพิ่มเติม

PPP -2 รัฐลงทุนงานโยธา ส่วนเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้+จัดซื้อขบวนรถ+ดำเนินงานและบำรุงรักษา + ลงทุนเพิ่มเติม

PPP- 3 รัฐลงทุนงานโยธา +ระบบรถไฟฟ้ ส่วนเอกชนลงทุน จัดซื้อขบวนรถ+ดำเนินงานและบำรุงรักษา + ลงทุนเพิ่มเติม



นอกจากนี้ ยังมีแนวทาง PSC คือรัฐ จะรับผิดชอบการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินและเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานงานโยธา (Civil Work) ระบบรถไฟฟ้า (M&E) และการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้า (Rollingstock) ส่วนเอกชน รับผิดชอบการเดินทางและซ่อมบำรุง (O&M) ตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง

ส่วนผลประโยชน์จากโครงการ จะมาจากค่าโดยสารรายได้เชิงพาณิชย์ และรายได้อื่นๆ โดยมีสมมติฐานในการวิเคราะห์ ระยะเวลาสัมปทานโครงการ 30-50 ปี อัตราคิดลดร้อยละ 5 อัตราเงินเฟ้อร้อยละ 1.5 ต่อปี (เฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ถึง 2562) อัตราการปรับรายได้ (3% ปรับทุก 2 ปี) การคำนวณค่าเสื่อมราคาพิจารณาแบบเส้นตรง และภาษีเงินได้ ร้อยละ 20 ต่อปี

ซึ่งตัวแปรสำคัญของรายได้ คือปริมาณผู้โดยสารแต่ที่ผ่านมา ผลศึกษาตัวเลขคาดการณ์ผู้โดยสารรถไฟฟ้าทุกสาย กับปริมาณผู้โดยสารที่ใช้จริง เมื่อเปิดให้บริการมักจะต่ำกว่าที่ประมาณการไว้ 50%

โดยช่วงบางซื่อ-รังสิต คาดการณ์ผู้โดยสาร 72,390 คน-เที่ยว/วัน แผนเปิดบริการปี 2564 ช่วงรังสิต-มธ.รังสิต คาดมีผู้โดยสาร 29,900 คน-เที่ยว/วัน แผนเปิดบริการปี 2569 ช่วงบางซื่อ-คลังสินค้า คาดมีผู้โดยสาร 26,670 คน-เที่ยว/วัน แผนเปิดบริการปี 2564 ช่วงคลังสินค้า-ศาลายา, ช่วงคลังสินค้า-ศิริราช คาดมีผู้โดยสาร 38,700 คน-เที่ยว/วัน แผนเปิดบริการปี 2569 ช่วง Missing Link คาดมีผู้โดยสาร 69,100 คน-เที่ยว/วัน แผนเปิดบริการปี 2571

### “ศักดิ์สยาม” กลับลำ

### สร้างส่วนต่อขยาย 4 เส้นทางเอง- PPP ระบบ O&M

ล่าสุด “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” สั่งรฟท.นำ งานโยธาส่วนต่อขยาย 4 เส้นทาง วงเงิน



กว่า 6.7 หมื่นล้านบาท มาประมูลก่อน โดยมองว่า ช่วง รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ มีความพร้อมที่สุด และยังเป็นศูนย์การเดินทางโซนด้านเหนือของกทม. มีชุมชนที่อยู่อาศัยและสถาบันการศึกษาหนาแน่น

"เส้นทางไหนพร้อม ให้รฟท. เปิดประมูลก่อสร้างโยธาไปก่อน หากก่อสร้างเสร็จสามารถเดินรถได้ทันที เพราะมีบริษัทลูก รฟท. ทำหน้าที่เดินรถสายสีแดงอยู่แล้วในปัจจุบัน ไม่มีปัญหา ซึ่งรถไฟฟ้าสายสีแดงเป็นโครงข่ายหลักของระบบราง มีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าหลายสาย และสามารถจัดทำระบบฟีดเดอร์ร่วมกับขนส่งสาธารณะอื่น รวมถึงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี จึงเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญ ในการเดินทางของประชาชนที่มีความสะดวก รวดเร็วและช่วยประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย"

ส่วนการให้เอกชนร่วมลงทุน สายสีแดงซึ่งรฟท.อยู่ระหว่างศึกษานั้น จะเป็นการร่วมลงทุนในส่วนของงานเดินรถ และซ่อมบำรุง (Operation & Maintenance : O&M) ทั้งช่วงแรกและส่วนต่อขยาย ไม่รวมงานโยธา

สำหรับเงินลงทุนก่อสร้าง สายสีแดงส่วนต่อขยายทั้ง 4 เส้นทางนั้น สามารถใช้เงินกู้ หรือกองทุนไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ (กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน) ซึ่งทางสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) จะเป็นผู้พิจารณาต่อไป

### เร่งทบทวนแบบและร่างทีโออาร์

#### คาดประมูลช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ปี65

แหล่งข่าวจาก รฟท.กล่าวว่า สายสีแดงส่วนต่อขยายออกแบบไว้หลายปีแล้ว ปัจจุบันสภาพกายภาพเปลี่ยนไปมากและต้นทุนค่าวัสดุต่างๆ ก็เพิ่มสูงขึ้นมากเช่นกัน รฟท.จึงให้ที่ปรึกษาทบทวน อัปเดตแบบ วงเงินค่าก่อสร้าง และจัดทำร่างทีโออาร์ ซึ่งคาดว่า เส้นทางรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ จะมีความพร้อมและประมูลได้ก่อน โดยจะใช้เวลาศึกษาทบทวนประมาณ 6 เดือน จากนั้นจะสรุปและนำเสนอกรม.อนุมัติอีกครั้ง เนื่องจากต้องประมูลตามระเบียบใหม่ E-Bidding และวงเงินโครงการอาจจะเปลี่ยน คาดว่าจะเปิดประมูลได้ในปี2565

"สายตลิ่งชัน-ศาลายา-ศิริราช ภายภาพตามแนวเส้นทางเปลี่ยนไม่มาก แต่มีจุดสำคัญคือ ช่วงเข้าสถานีศิริราชที่มีรถไฟฟ้าสายสีส้ม ต้องลงพื้นที่สำรวจโครงสร้างจะวางกันอย่างไรเพราะค่อนข้างยุ่งยาก ส่วนสายเหนือ อาจจะมีแนวท่อบ้าง ช่วงสามเสน มีเวนคืน และมีผู้บุกรุก ที่ต้องเคลียร์ ช่วงmissing link มีต่อม่อโฮปเวลล์เหลืออีกเล็กน้อย และมีผนังโครงสร้างอุโมงค์ร่วมกับ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จากสามเสน-บางซื่อ และต้องไม่ให้เกิดปัญหาทางาน VO เหมือนช่วงบางซื่อ-รังสิต" แหล่งข่าวกล่าว

### ลงทุนสูงปรี๊ด! สัมปทาน 50 ปี พ่วงพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ จูงใจ เอกชน

จากการศึกษา รถไฟฟ้าสายสีแดงมีวงเงินลงทุนรวมกว่า 3.4 แสนล้านบาท ถือว่าสูงมาก ขณะที่ โมเดล PPP มีแบบ Net Cost ซึ่งใช้ในรถไฟฟ้าสีน้ำเงิน คือ เอกชนจัดเก็บรายได้ และเดินรถ ซ่อมบำรุง โดยจ่ายค่าสัมปทานให้รัฐ หรือใช้รูปแบบรับเงินสนับสนุน

แบบ Gross Cost ใช้ในรถไฟฟ้าสายสีม่วง คือรัฐจัดเก็บรายได้ ส่วนเอกชนเดินรถและซ่อมบำรุง โดยรัฐจ่ายค่าเดินรถอัตราคงที่

แบบ Modified Gross Cost คือ รัฐจัดเก็บรายได้ส่วนเอกชนเดินรถและซ่อมบำรุง โดยรัฐจ่ายค่าเดินรถอัตราคงที่ + โบนัส

โดยที่ปรึกษาระบุว่า หลักการ PPP เอกชนจะต้องสามารถสร้างรายได้และมีกำไร จึงจะจูงใจในการเข้ามาลงทุน ซึ่งกรณีนี้ การลงทุนมีมูลค่าสูง หากผลตอบแทนต่ำ รัฐต้องขยายแนวทางการสร้างรายได้

หรือสนับสนุนส่งเสริม เช่น ยกเว้นภาษี หรือเสียภาษีเฉพาะส่วนที่เป็นกำไร หากยังไม่คุ้มค่า จะพิจารณาเรื่องขยายอายุสัมปทานจาก จาก 30 ปี เป็น 50 ปี หากยังไม่พอ ต้องมองไปที่การพัฒนาพื้นที่รอบๆ สถานี เพื่อเพิ่มรายได้เชิงพาณิชย์ เข้ามาเพื่อเพิ่มความคุ้มค่าในการลงทุน

ส่วนการที่รัฐจะอุดหนุนทางการเงินให้เอกชนจะเป็นทางเลือกสุดท้าย และค่อนข้างยุ่งยากเพราะอาจจะไม่ตรงตามเป้าหมายที่รัฐต้องการลดภาระงบประมาณ

ดังนั้น การที่รฟท.แยกก่อสร้างงานโยธา ส่วนต่อขยาย 4 เส้นทางก่อน และให้เอกชนร่วมลงทุน ส่วนของงานระบบ เดินรถ และซ่อมบำรุง จะทำให้มูลค่าลงทุนของเอกชนอยู่ที่ประมาณ 1.52 แสนล้านบาท ถือเป็นแนวทางที่ดี... ซึ่งคาดว่า จะใช้เวลาก่อสร้างส่วนต่อขยาย ประมาณ 3-4 ปี และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ รฟท.สามารถขยายการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดง เปิดให้บริการประชาชนได้ทันที...ตอบโจทย์ ตรงเป้ารถไฟสายสีแดง ศูนย์กลางระบบรางของประเทศ .