

'กทพ.' ปรับแผนประมูล 'ด่วนภูเก็ต' จูงใจเอกชน-เสร็จทันงาน 'เอ็กซ์โป'

กรุงเทพธุรกิจ • กทพ.เตรียมเสนอ
คณะกรรมการ ม.36 เคาะแนวทางการลงทุนด่วนภูเก็ต กะตู้-ป่าตอง และเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ เพิ่มระยะทางรวม 33.98 กิโลเมตรมูลค่าการลงทุนทะลุ 5 หมื่นล้านบาท หวังจูงใจเอกชนทันใช้งาน Specialize Expo ในปี 2571

รายงานข่าวจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าโครงการทางพิเศษสายกะตู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต โดยระบุว่า ภายหลังที่กทพ.เปิดประกวดราคา และให้เอกชนยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าวไปเมื่อวันที่ 7 เม.ย.ที่ผ่านมา และปรากฏว่าไม่มีเอกชนยื่นข้อเสนอ ซึ่งจากการพิจารณาข้อมูลและสอบถามความคิดเห็นภาคเอกชน มองว่าการลงทุนในโครงการมีระยะทางที่สั้นเกินไปและยังไม่คุ้มค่าต่อการร่วมลงทุน

อย่างไรก็ดี เพื่อให้โครงการยังคงเดินหน้าต่อเนื่อง เพราะทางด่วนสายนี้ถือว่ามีความจำเป็นทางการลงทุนแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ และยังคงคุ้มค่าในด้านเศรษฐกิจจากการสนับสนุนการท่องเที่ยว กทพ.จึงอยู่ระหว่างทบทวนรายละเอียดโครงการ และเตรียมเสนอให้คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เป็นผู้พิจารณา



แนวทางร่วมลงทุนที่เหมาะสม
เบื้องต้น กทพ.ได้ทบทวนและพบ 2 แนวทางเลือกที่เหมาะสม ประกอบด้วย
1. รวบรวมผลการศึกษาของโครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ เพื่อเพิ่มแนวเส้นทางให้มีระยะทางยาวขึ้น และครอบคลุมทั้งโครงการ จูงใจเอกชนร่วมลงทุนมากขึ้น แต่แนวทางนี้จะทำให้ภาพรวมโครงการล่าช้าออกไป เพราะต้องรอผลการศึกษาสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้แล้วเสร็จจึงจะประมูลได้ และเมื่อได้ตัวเอกชนร่วมลงทุนจึงจะเริ่มงานก่อสร้างทั้งสายกะตู้-ป่าตอง และ

สายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ ดังนั้น อาจไม่ทันต่อเป้าหมายเปิดให้บริการรองรับ จ.ภูเก็ตเป็นเจ้าภาพงาน Specialize Expo 2028 ในปี 2571
และ 2. กทพ.จะเดินหน้าเปิดประมูลก่อสร้างงานโยธาสายกะตู้-ป่าตองซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานอุโมงค์ทางลอดที่ต้องใช้เวลาก่อสร้างจำนวนมาก และจะดำเนินการควบคู่ไปกับการร่างเอกสารประกวดราคาจัดหาเอกชนร่วมลงทุนบริหารทางพิเศษตลอดเส้นทางสายกะตู้-ป่าตอง และสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ หลังจากได้ตัวเอกชนแล้ว ทางเอกชนจะต้องจ่าย

ค่าก่อสร้างงานโยธาสายกะทะ-ป่าตองคืนให้กับ กทพ.ซึ่งแนวทางนี้จะทำให้งานก่อสร้างคืบหน้าต่อเนื่อง และทันต่อการเปิดให้บริการในปี 2571

“ตอนนี้ทั้ง 2 ทางเลือกที่การทางฯ จะเสนอให้กับคณะกรรมการ ม.36 พิจารณา คือ ควบรวมแนวเส้นทางทั้งสายกะทะ-ป่าตอง และสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทะ เพราะจะจูงใจเอกชนร่วมลงทุนมากกว่า แต่ต้องอยู่ที่การพิจารณาของคณะกรรมการ ม.36”

สำหรับโครงการสายกะทะ-ป่าตอง กทพ.ได้ประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนไปเมื่อวันที่ 19 ธ.ค. 2565 ซึ่งเมื่อครบกำหนดการซื้อเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ตั้งแต่วันที่ 26 ธ.ค.2565 ถึงวันที่ 25 ม.ค. 2566 ปรากฏว่ามีภาคเอกชน ประกอบด้วย บริษัทเอกชนไทยและบริษัทเอกชนต่างชาติให้ความสนใจซื้อเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชนรวมทั้งสิ้น จำนวน 13 ราย แต่เมื่อถึงกำหนดยื่นข้อเสนอในวันที่ 7 เม.ย.2566 กลับไม่มีเอกชนรายใดเข้ายื่นข้อเสนอ

ทั้งนี้ กทพ.คาดว่าสาเหตุเนื่องจากสภาวะทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากสถานการณ์ต่างๆ อาทิ โรคระบาด Covid-19 ที่ส่งผลกระทบระยะยาว สงครามรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้อ ส่งผลให้อัตราดอกเบี้ยปรับตัวสูงขึ้น ทำให้กระทบต่อต้นทุนการก่อสร้างจากเดิมเมื่อปี 2564 ได้ประมาณการไว้ในปีที่เริ่มก่อสร้างจำนวน 8,878

ล้านบาทเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 10% จึงทำให้ไม่จูงใจเอกชนในการตัดสินใจเข้าร่วมลงทุนโครงการเท่าที่ควร

สำหรับโครงการสายกะทะ-ป่าตอง เป็นโครงการก่อสร้างทางยกระดับมีอุโมงค์อยู่ในช่วงกลางของแนวเส้นทาง ระยะทางรวม 3.98 กิโลเมตร และมีด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง จำนวน 1 แห่ง โครงการดังกล่าวมีมูลค่าเงินลงทุนรวม 14,670.57 ล้านบาท คาดการณ์ปริมาณจราจร ในปีเปิดให้บริการประมาณ 71,000 คันต่อวัน

ส่วนโครงการสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทะ มีระยะทาง 30 กิโลเมตร มูลค่าลงทุน 35,800 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าจัดกรรมสิทธิ์ 14,500 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง 21,300 ล้านบาท โดยโครงการสายนี้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายกะทะ-ป่าตอง จ.ภูเก็ต และผลการศึกษาเบื้องต้นพบว่ามีผลตอบแทนการลงทุนดี เพราะเป็นโครงข่ายทางเลือกในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานภูเก็ตเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดได้อย่างสะดวก