



เปิดชุมทรัพย์สุดขอบฟ้าการรถไฟ ตั้งแท่นประมูล 'รถไฟฟ้าศักดิ์สยาม' 4 เส้นทางต่อขยาย+สายสีแดง 2.3 แสนล้าน

รายงานพิเศษ

กิริติ เอมมาโนชญ์

The last minute ปิดฉาก
ปีงบประมาณ 2564 ของการ
รถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
มาจาก 2 แมตซ์สำคัญ เริ่มจากการ
ประชุมบอร์ด 29 กันยายน 2564 มีมติให้
บริษัทลูก "SRT Asset" ศึกษาความเหมาะสม
ในการพัฒนาที่ดินจำนวน 3 แปลง
ประกอบด้วย 1.ที่ดินบริเวณสถานีธนบุรี
พื้นที่ 25,000 ตารางเมตร 2.ที่ดินบริเวณ
โรงแรมรถไฟหัวหิน และ 3.พื้นที่เชิง
พาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อ
52,375 ตารางเมตร แพ็กเป็นก้อนเดียว
กับสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงอีก 12 สถานี
อีกแมตซ์คือ "การประชุมสัมมนา
ปฐมนิเทศ (Oriented Seminar)
โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง"
30 กันยายน 2564 โดยกลุ่มที่ปรึกษา 6
บริษัท ได้แก่ บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง,
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: พุธที่ 7 - อาทิตย์ 10 ตุลาคม 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 5399

หน้า: 1 (กลาง), 6, 7

Col.Inch: 194.66 Ad Value: 262,791

PRValue (x3): 788,373

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: เปิดชุมทรัพย์สุดขอบฟ้าการรถไฟ ตั้งแท่นประมูล 'รถไฟฟ้าศักดิ์สยาม' 4...



แออนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด

PPP เลี่ยงการก่อหนี้รถไฟ

กระทรวงคมนาคมโคจรพาพรรคภูมิใจไทยที่มี “เสี่ยไอ้-ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เจ้าของมอดโต “คมนาคมยูไนเต็ด” เปิดวิสัยทัศน์การบริหารราชการแผ่นดินตั้งแต่เข้ารับตำแหน่งใหม่ ๆ ว่า “...คำว่ารัฐวิสาหกิจต่อจากนี้ไป ไม่ใช่เป็นเรื่องบริการประชาชนแล้วขาดทุนมันต้องอยู่รอดให้ได้”

จุดโฟกัส ร.ฟ.ท. รัฐวิสาหกิจที่มีหนี้สินท่วมตัวมากกว่า 1 แสนล้านบาท แต่มีสถานะเป็นแลนด์ลอร์ดภาครัฐอีกหน่วยงานหนึ่งก็ว่าได้ เพราะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินแปลงสวยที่ไม่ได้ใช้งานเพื่อการเดินรถ (noncore business) อยู่ในมือถึง 38,469 ไร่ มูลค่ารวมเกิน 300,000 ล้านบาท

ทางหนึ่งก็คือเร่งหยิบที่ดินและโปรเจกต์ไทม์เอเรียนามาเปิดประมูลสร้างรายได้-กลบรายจ่าย

อีกทางหนึ่งส่งสัญญาณนับ 1 อย่างเป็นทางการสำหรับแผนลดภาระหนี้ในอนาคตให้กับ ร.ฟ.ท. ด้วยการพลิกโมเดลการลงทุนรถไฟฟ้ามหานคร 4 เส้นทางสายสีแดง จากกรอบเดิมวางให้ ร.ฟ.ท.จัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบและกฎหมายของร.ฟ.ท.เอง สวอปมาเป็นการชักชวนเอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP-private public partnership แทน

ตามแนวทางนี้จะตั้งงานโยธามาเปิดประมูลก่อน วงเงินที่คาดว่าจะใช้ลงทุน 79,322.57 ล้านบาท ในเมื่อ ร.ฟ.ท.ไม่ต้องก่อหนี้เอง เท่ากับไม่ต้องแบกภาระหนี้เพิ่มอีกในจำนวนเท่ากันโดยอัตโนมัติ โดยโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ผลศึกษา ณ 30 กันยายน 2564 ต้องการเม็ดเงินลงทุนรวม 340,273.32 ล้านบาท แต่มีการลงทุนก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วสำหรับช่วง “ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต” 108,833.01 ล้านบาท จึงเหลือเม็ดเงิน

ที่กำลังจะลงทุนใหม่ 231,440.31 ล้านบาท (ดูตารางประกอบ)

เลียบเลาะ 4 เส้นทางต่อขยาย

โมเดลโครงการศึกษาประมูล PPP กลุ่มบริษัทที่ปรึกษามีเวลา 1 ปี (มิถุนายน 2564-พฤษภาคม 2565) วางตารางให้มีการสรุปผลศึกษาเดือนธันวาคม 2564 หลังจากนั้น ร่างเอกสารเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน (TOR) เดือนมีนาคม 2565 กำหนดได้ตัวผู้ชนะประมูลพฤษภาคม 2565 ก่อนเสนอให้มีการอนุมัติโครงการตามขั้นตอนราชการต่อไป

สำหรับ “โครงการกำลังจะลงทุน” ส่วนต่อขยาย 4 เส้นทาง ได้แก่

เส้นทางที่ 1 “สายสีแดงเข้ม รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต” ระยะทาง 8.84 กิโลเมตร วงเงิน 6,570.40 ล้านบาท จำนวน 4 สถานี “สถานีคลองหนึ่ง-ม.กรุงเทพ-ฯ, เชียงราก-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต” รูปแบบโครงสร้างระดับดินทั้งหมด คาดการณ์ผู้โดยสารเริ่มต้น 29,900 เที่ยวคน/วัน

โดยมีมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติ

มูลค่าลงทุน “รถไฟฟ้าสายสีแดง” ณ 30 กันยายน 2564



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจเรียบเรียงจากผลศึกษาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เมื่อปี 2562 ความคืบหน้าการจัดทำ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยู่ระหว่างปรับเปลี่ยนรายละเอียดรายงาน และนำเสนอ “สผ.-สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” พิจารณาแล้ว

เส้นทางที่ 2 “สายสีแดงอ่อน ตลิ่งชัน-ศาลายา” ระยะทาง 14.8 กิโลเมตร วงเงิน 10,202.18 ล้านบาท กับเส้นทางที่ 3 “ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช” ระยะทาง 4.3 กิโลเมตร วงเงิน 6,645.03 ล้านบาท ทั้ง 2 เส้นทางนี้มีความเชื่อมต่อกัน

มี 8 สถานี “สถานีศาลายา-ศาลาธรรมสพน์-กาญจนาภิเษก-บ้านฉิมพลี-ตลิ่งชัน (สถานีเปลี่ยนถ่าย)-ตลาดน้ำตลิ่งชัน-จรัญสนิทวงศ์-ศิริราช” รูปแบบโครงสร้างผสมผสานทั้งระดับดินและยกระดับในบางช่วง คาดการณ์ผู้โดยสารเริ่มต้น 38,700 เที่ยวคน/วัน และมีมติ ครม. อนุมัติปี 2562 รวมถึงได้รับอนุมัติไอเอ (EIA approve) ปี 2559

เส้นทางที่ 4 “ช่วง Missing Link บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก”

กับ “สายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง” ระยะทางรวม 25.9 กิโลเมตร วงเงินรวม 44,157.76 ล้านบาท จำนวน 10 สถานี “สถานีหัวหมาก-รามคำแหง-มักกะสัน-พญาไท-สถานีกลางบางซื่อ-สามเสน-ราชวิถี-ยมราช-หัวลำโพง”

รูปแบบโครงสร้างผสมผสานทั้งระดับดิน-ยกระดับ-ใต้ดิน คาดการณ์ผู้โดยสารเริ่มต้น 69,100 เที่ยวคน/วัน ได้รับ EIA approve ปี 2555 และมีมติ ครม. อนุมัติปี 2559

ย้อนรอยทำไมต้องประมูล PPP

ผู้สื่อข่าวรายงานเพิ่มเติมว่า ส่วนต่อขยายทั้ง 4 เส้นทางตามนโยบายเดิมในสมัยรัฐบาล คสช. ยุคนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ เป็น รมว.คมนาคม มีนโยบายให้ รฟท.ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตามปกติ โดยให้ “รฟฟท.-บริษัท รถไฟ รฟท. จำกัด” เป็นผู้เดินรถและซ่อมบำรุง

ต่อมาเมื่อมีจาก “ครร.-คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ” เมื่อกลางปี 2562 เพิ่มภารกิจให้ รฟฟท. เดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีแดง และ

ทยอยส่งมอบภารกิจในการเดินรถ และซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ช่วงพญาไท-สนามบินสุวรรณภูมิให้กับผู้รับสัมปทานรายใหม่ “บจ.รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน” นำโดยกลุ่ม ซี.พี. (เปลี่ยนชื่อเป็น บจ.เอเชีย เอราวัณ)

ปัจจุบันจากเหตุผลภาระหนี้สินท่วมตัวของ ร.ฟ.ท. ประกอบกับส่วนต่อขยาย 4 เส้นทางใช้เงินลงทุนสูง 67,575 ล้านบาท ในขณะที่รถไฟฟ้าสายสีแดงยังมีปัญหามีค่าใช้จ่ายบานปลายจากงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (variation order-VO) จำนวน 10,345 ล้านบาทที่ยังเคลียร์ไม่จบ ดังนั้น “โครงการที่กำลังจะลงทุน” จึงเห็นควรให้เปิดประมูล PPP แทน

รถไฟศึกษา 2 เดือนได้ข้อมูลดี

ข้อสั่งการของ “รมว.ศักดิ์สยาม” ทาง ร.ฟ.ท. ขานรับอย่างเข้มแข็ง มีการตั้งคณะทำงานศึกษาเปรียบเทียบการลงทุน

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พริอเพอร์ตี

วันที่: พุธที่ 7 - อาทิตย์ 10 ตุลาคม 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 5399

หน้า: 1 (กลาง), 6, 7

Col.Inch: 194.66 Ad Value: 262,791

PRValue (x3): 788,373

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: เปิดชุมทรัพย์สุดขอบฟ้าการรถไฟ ตั้งแท่นประมูล 'รถไฟฟ้าศักดิ์สยาม' 4...

แบบเดิมกับรูปแบบ PPP
เมื่อเดือนพฤษภาคม 2564
โดยมี “จเร รุ่งฐานีย” รองผู้
ว่าการ ร.ฟ.ท. ด้านโครงสร้าง
พื้นฐานเป็นประธาน ใช้เวลาศึกษา
2 เดือน และมีมติบอร์ด

ร.ฟ.ท. วันที่ 16 กรกฎาคม 2564 ให้
ความเห็นชอบ

โดยให้เหตุผลว่า PPP มีข้อดีมากกว่า
ทั้งในแง่การลงทุน การบริหารจัดการ
ลดความเสี่ยงภาครัฐ ลดภาระหนี้สิน
ร.ฟ.ท. และไม่มีปัญหาด้านบุคลากร
ส่วนประชาชนได้ประโยชน์จากบริการ
ที่มีการบริหารจัดการที่ดีขึ้นกว่าเดิม

มีข้อสังเกตว่า วงเงินลงทุน 4 เส้นทาง
เดิม 67,575 ล้านบาท บวกค่า VO 10,342
ล้านบาท เท่ากับ 77,920 ล้านบาท ใน
ขณะที่ผลศึกษาของ ร.ฟ.ท.ระบุวงเงิน
ลงทุนรวม 79,322 ล้านบาท เท่ากับมี
ส่วนต่างวงเงินที่เพิ่มขึ้น 1,402 ล้านบาท

Rethink เร่งสร้าง-เร่งเปิดใช้

อย่างไรก็ตาม การประมูลรูปแบบ PPP
ทั้งโครงการ 2.3 แสนกว่าล้านบาท จำเป็น
ต้องใช้เวลา 3 ปี เพื่อลงลึกรายละเอียด
ก่อนจะเริ่มขั้นตอนประมูลได้ในปี 2567

นำไปสู่ข้อสั่งการของ “รมว.ศักดิ์
สยาม” ให้นางานโยธาทั้ง 4 เส้นทางมา
เปิดประมูลก่อสร้างก่อนภายในปี 2564
โดยให้เหตุผลต้องการให้สอดคล้อง
กับการเปิดเดินรถเส้นทางที่ก่อสร้างเสร็จ
แล้ว “ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต” ภายในปี
2568 เพราะเป็นระบบเดียวกันทั้งเส้น

ส่วนไทม์ไลน์การประมูล PPP งาน
เดินรถและซ่อมบำรุง (operation &
maintenance : O&M) ทั้งในเส้นทาง
ช่วงแรกและส่วนต่อขยายนั้น คาดว่าจะ
สรรหาเอกชนผู้ชนะประมูลได้ในปี 2569

ดังนั้น หากเร่งก่อสร้างงานโยธา
และให้บริการส่วนต่อขยายได้ก่อน
ประชาชนจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์จาก
แมสทรานลิตภาครัฐโดยตรง