

● วรรณิกา จิตติธนากร

กรุงเทพธุรกิจ

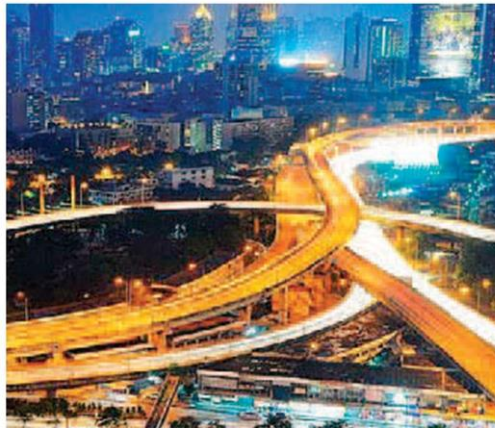
จากความสำเร็จของโครงสร้างพื้นฐานทางเลือกอย่างทางพิเศษหรือทางด่วน ที่พบว่ามียารายได้เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รายงานรายได้จากการจัดเก็บค่าผ่านทางในปี 2562 พบว่าสูงอยู่ที่ 15,834 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2561 ที่มี 14,978 ล้านบาท และยังคงคาดการณ์ว่าจะโตต่อเนื่องถึงปี 2565 มียารายได้ค่าผ่านทาง 26,763 ล้านบาท จึงเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้ กทพ. ออกมาเริ่มต้นศึกษารูปแบบการลงทุนแบบรัฐต่อรัฐ (GtoG) เพื่อสร้างเม็ดเงินหมุนเวียนและรายได้ให้แก่รัฐบาล

ศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ขณะนี้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้มีนำเสนอรูปแบบลงทุนแบบใหม่ ซึ่งจะเป็นการร่วมลงทุนระหว่าง กทพ. และกรมทางหลวง (ทล.) เบื้องต้นทราบว่าอยู่ระหว่างการหารือสัดส่วนร่วมลงทุน

“ได้มอบนโยบายให้ กทพ. เร่งโครงการลงทุนที่มีตามแผน เพราะต้องการให้นำเงินจากกองทุนไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ (TFF) มาจัดใช้ เนื่องจากปัจจุบันมีวงเงินเหลืออยู่ 4 หมื่นล้านบาท ต้องเสียดอกเบี้ยปีละ 1 พันล้านบาท”

สุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กล่าวว่า ขณะนี้ กทพ. และ ทล. ร่วมกันศึกษารูปแบบการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในลักษณะของรัฐร่วมลงทุนรัฐ (GtoG) เพื่อลงทุนโครงการทางพิเศษ (ทางด่วน) ตามแผนงานในอนาคต ซึ่งรูปแบบเบื้องต้นจะเป็นในลักษณะมอบให้ ทล. เป็นผู้ลงทุนงานโยธา และ กทพ. เป็นผู้ลงทุนงานระบบและจัดเก็บค่าผ่านทาง หลังจากนั้นจะจ่ายส่วนแบ่งรายได้ให้ ทล. เพื่อเป็นค่าชดเชยจากการลงทุนงานโยธา ซึ่งรูปแบบการลงทุนในลักษณะนี้จะช่วยให้รัฐบาลมียารายได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากโครงข่ายทางด่วนเป็นโครงข่ายที่สามารถสร้างรายได้อย่างต่อเนื่อง

'จีทูจีโมเดล' ดึงหน่วยงานรัฐ ผุด 'ทางด่วน 3 โปรเจก'



การลงทุนร่วมกับ ทล. อีกครั้งว่าจะแบ่งการลงทุนอย่างไร และจะจัดส่วนแบ่งรายได้อย่างไร ซึ่งเบื้องต้นคาดว่าจะได้ข้อสรุปเรื่องรูปแบบการลงทุนภายในปี 2564 เริ่มเปิดประมูลจัดหาผู้รับเหมาในปี 2565 และเริ่มงานก่อสร้างในปี 2566 เพื่อเปิดให้บริการในปี 2568

“ตอนนี้กำลังศึกษาใช้รูปแบบหน่วยงานรัฐร่วมลงทุนกันโดยไม่เปิดประกวดราคาจ้างเอกชน เพราะเรา

แผนก่อสร้างทางพิเศษ 3 โครงการ

1.รังสิต-องครักษ์	2.ศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ (M7)
ระยะทาง 20 กิโลเมตร	ระยะทาง 18.5 กิโลเมตร
งบประมาณลงทุน 11,060 ล้านบาท	งบประมาณลงทุน 35,000 ล้านบาท
3.คลองรี-นครนายก-สระบุรี	
ระยะทาง 104.7 กิโลเมตร	
งบประมาณลงทุน 80,549 ล้านบาท	
รูปแบบ: ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) : มีทางขึ้น-ลง รวม 9 แห่ง	เลื่อนพื้นที่ดิน-เวนออกที่ดินเพื่อ
แนวเส้นทาง	-เข้า ด.ลำลูกกา
-เชื่อมต่อกับวงแหวนรอบนอกตะวันออก	-ด.รังสิต-นครนายก
-ตัดผ่าน ด.กษัตริย์บุรุษ และ ด.นิคมใหม่	ขึ้นไปทางทิศเหนือ
	-ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 (ด.สุวรรณภูมิ)
	-เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษบางปะอิน-นครราชสีมา
	-ทางเลี่ยงเมืองสระบุรี ด้านตะวันออก
	-สิ้นสุดโครงการ ด.มิตรภาพ อ.แก่งคอย จ.สระบุรี

ที่มา : กทพ. [nsrwpn](#) กรุงเทพธุรกิจ

อย่างไรก็ดี กทพ. จะนำร่องใช้รูปแบบการร่วมลงทุนกับโครงการทางด่วนสายคลองรี-นครนายก-สระบุรี เป็นโครงการแรก โดย กทพ. จะลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินราว 8 พันล้านบาท ส่วนค่างานโยธาและงานระบบ ที่รวมกว่า 7.3 หมื่นล้านบาท จะต้องเจรจาสัดส่วน

มองเห็นแล้วว่าการทางฯ ก็เป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดเก็บค่าผ่านทางขณะที่กรมทางหลวงก็ถนัดในการก่อสร้างอยู่แล้ว ดังนั้น หากเรามาลงทุนเองจะเป็นโอกาสเพิ่มรายได้ให้รัฐบาล แต่ต้องดูเรื่องกฎหมายก่อน เพราะเป็นรูปแบบลงทุนใหม่”

ทั้งนี้ หากดำเนินการได้ กทพ.จะนำโมเดลดังกล่าวใช้เป็นรูปแบบการลงทุนกับโครงการในอนาคตอีก ซึ่งโครงการที่ กทพ.จะพัฒนาในอนาคต อาทิ ทางด่วนสายรังสิต-องครักษ์ และทางด้านฉลองรัช-ศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ (M7)

รายงานข่าวจาก กทพ.ระบุว่า โครงการสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี มีวงเงินลงทุน 80,594 ล้านบาท โดยโครงการมีระยะทาง 104.7 กิโลเมตร (กม.) ผลการศึกษาเบื้องต้นพบว่า อัตราผลตอบแทนการลงทุนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) สูงอยู่ที่ 17% ขณะที่อัตราผลตอบแทนการลงทุนทางการเงิน (FIRR) อยู่ที่ 3%

ส่วนโครงการลงทุนในอนาคตของ กทพ. อีก 2 โครงการ คือ ทางด่วนสายรังสิต-องครักษ์ และทางด้านฉลองรัช-ศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ (M7) มีเงินลงทุนรวม 4.6 หมื่นล้านบาท แบ่งเป็นทางด่วนสายรังสิต-องครักษ์ระยะทาง 20 กม. วงเงินลงทุน 11,060 ล้านบาท และทางด่วนฉลองรัช-ศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ (M7) ระยะทาง 18.5 กม. วงเงินลงทุน 35,000 ล้านบาท ดังนั้นหากรวมมูลค่าที่ กทพ.จะนำมากลงทุนร่วมกับ ทล.จะเป็นวงเงินรวมกว่า 1.26 แสนล้านบาท

สุรเชษฐ์ ยังกล่าวด้วยว่า ล่าสุด กทพ.ได้ลงนามว่าจ้างผู้ให้บริการออกแบบรายละเอียดโครงการทางด่วนสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี คือบริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอพซิลอน จำกัด โดยสัญญาดังกล่าวจะแบ่งการดำเนินการเป็น 2 ระยะคือระยะที่ 1 บริเวณจุดเชื่อมต่อโครงการจากทางพิเศษฉลองรัชถึงนครนายก และระยะที่ 2 จากนครนายกถึงสระบุรี โดยมีค่าจ้างให้บริการออกแบบรายละเอียด จำนวน 380 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน