



กรมทางหลวงจ่อประกาศก.พ.นี้

● เชิญชวนลงทุน O&M มอเตอร์เวย์ 2 สาย

“กรมทางหลวง” เตรียมออกประกาศเชิญชวนงาน O&M มอเตอร์เวย์ 2 สาย ก.พ.นี้ พร้อมขายเอกสาร RFP มี.ค. และยื่นข้อเสนอ ก.ค. ตั้งเป้าเซ็นสัญญา ธ.ค. 2562

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง เปิดเผยว่า ประมาณวันที่ 14 กุมภาพันธ์นี้ กรมทางหลวงจะออกประกาศเชิญชวนการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี จากนั้นจะประกาศขายเอกสารขอเสนอการร่วมลงทุน (Request for Proposal : RFP) ในเดือนมีนาคม 2562 โดยจะเป็นการประกวดราคาแบบนานาชาติ (International Bidding) และให้เวลาผู้ซื้อเอกสารประมาณ 4 เดือนไปจัดทำข้อเสนอ กำหนดยื่นข้อเสนอเดือนกรกฎาคม 2562 ตั้งเป้าลงนามในสัญญาให้ได้ภายในเดือนธันวาคม 2562

ทั้งนี้ ยืนยันว่ากรอบเวลาดังกล่าวจะไม่มีการเลื่อนอีก เพราะหากยังเลื่อนต่อไปก็จะกระทบกับการเปิดให้บริการมอเตอร์เวย์ทั้ง 2 สายทาง ซึ่งล่าสุดขณะนี้คณะกรรมการตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (พ.ร.บ.ร่วมทุน) ที่มีนายทวี เกตุลาอาจ รองอธิบดีกรมทางหลวง (ฝ่ายบริหาร) เป็นประธาน ยังคงมีการประชุมอย่างต่อเนื่อง และมีการปรับเงื่อนไข RFP บางข้อ เช่น ระยะเวลาก่อสร้างด้านเก็บเงินและการวางระบบ จากเดิมกำหนดไว้ที่ 2 ปี 6 เดือน ปรับเป็น 3 ปี แต่เรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ร่วมทุนต่างชาตินั้น ยืนยันว่าเอกชนไทยจะต้องเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในสัดส่วนไม่ต่ำกว่า 51%

นายอานนท์ กล่าวต่อว่า ล่าสุดยังมีเอกชนที่สนใจเข้ามาสอบถามข้อมูลงาน O&M เช่น บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS บริษัท รับเหมาก่อสร้าง ซึ่งทั้งหมดมีพันธมิตรต่างชาติแล้ว เช่น ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น เกาหลี จีน ไต้หวัน สหรัฐอเมริกา

สำหรับงานก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายบางปะอิน-นครราชสีมา นั้น ล่าสุดมีความคืบหน้าภาพรวม 60% ซึ่งเป็นไปตามแผน และมีบางตอนก่อสร้างแล้วเสร็จ 100% กำหนดแล้วเสร็จทั้งเส้นทางปี 2563 ส่วนสายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีความคืบหน้าภาพรวมที่ 25% ลำบากกว่าแผนประมาณ 1 ปี จากกรณีค่าจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินเพิ่มขึ้น ซึ่งขณะนี้กรมทางหลวงได้สรุปรายละเอียดการเสนอของบประมาณเพิ่มเติม และคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (บอร์ด สศช.) ได้พิจารณาแล้ว ไม่มีข้อห่วงกังวลเรื่องตัวเลขที่เสนอขอ แต่ให้กรมทางหลวงนำเสนอข้อมูลประกอบเพิ่มเติมเพื่อความชัดเจน โดยเฉพาะหลักเกณฑ์การจ่ายเงิน และความสมเหตุสมผล โดยให้ทำรายละเอียดในทุกแปลงที่กรมทางหลวงต้องเวนคืน ซึ่งตลอดสายทางมีทั้งหมด 4,000 แปลง เวนคืนแล้ว 1,000 แปลง เหลืออีกประมาณ 3,000 แปลง

นายอานนท์ กล่าวต่อว่า หากบอร์ด สศช.เห็นชอบก็จะเสนอสู่ที่ประชุม ครม. พิจารณาต่อไป และเบื้องต้นประเมินว่างาน

ก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายบางใหญ่-กาญจนบุรี น่าจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2564-ต้นปี 2565 ส่วนกำหนดเปิดบริการนั้นแม้สายบางปะอินฯ จะเสร็จก่อน แต่อาจต้องรอเปิดบริการพร้อมกัน เพราะต้องรอให้งาน O&M ทั้ง 2 สายทางเสร็จเรียบร้อยก่อน

ผู้สื่อข่าว รายงานว่า กรมทางหลวงได้มีการปรับปรุงข้อมูลใหม่ในการเสนอของบประมาณ โดยก่อนหน้านี้ได้วางแผนว่าจะเสนอของบประมาณเพิ่มเติมอีก 14,317 ล้านบาท จากเดิมที่ตั้งงบประมาณจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินไว้ 5,420 ล้านบาท ดังนั้นรวมแล้วงบประมาณด้านการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินจะอยู่ที่ 19,737 ล้านบาท ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นว่าเป็นการขอวงเงินเพิ่มเติมที่สูงเกินไป

ดังนั้นกรมทางหลวงจึงมีการปรับรูปแบบดำเนินโครงการ ซึ่งทำให้ลดวงเงินการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินลงเหลือ 17,000 ล้านบาท ซึ่งเดิมมีงบประมาณสำหรับจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินไว้แล้ว 5,420 ล้านบาท จึงเหลือจัดหางบเพิ่มอีกประมาณ 12,000 ล้านบาท และกรมทางหลวงมีเงินที่เหลือจากการประกวดราคางานก่อสร้างประมาณ 5,000 ล้านบาท เพราะผู้รับเหมาต้องเสนอราคาต่ำกว่าราคากลาง สรุปแล้วจึงเสนอของบประมาณเพิ่มอีกไม่เกิน 8,000 ล้านบาทเท่านั้น

นายอานนท์ กล่าวเพิ่มเติมว่า ล่าสุดมีการพิจารณาผ่านโซเชียลมีเดียว่า การดำเนินโครงการ O&M มีรายละเอียดที่ทำให้รัฐเสียเปรียบ เพราะรัฐเป็นผู้ลงทุนทั้งหมดกว่า 1 แสนล้านบาท แต่จ้างเอกชนมาทำงานเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งขอชี้แจงว่าการลงทุนงาน O&M

เป็น PPP ประเภท
Gross Cost
โดยเอกชนเป็น
ผู้ออกแบบและ
ทุนก่อสร้างงาน
ระบบ บำรุง



อานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รักษา และจัดเก็บค่าผ่านทาง ขณะที่รัฐเป็น
เจ้าของกรรมสิทธิ์โครงการทั้งหมด รายได้ที่
เอกชนจัดเก็บจะส่งเข้ารัฐทั้งหมด และรัฐ
จะจ่ายค่าจ้างให้เอกชนตามเงื่อนไขการรับ
งานระยะเวลา 30 ปี โดยสายบางปะอินฯ
เอกชนจะได้รับค่าตอบแทนไม่เกิน 33,258
ล้านบาท ตลอด 30 ปี ส่วนสายบางใหญ่ฯ
ได้รับค่าตอบแทนไม่เกิน 27,828 ล้านบาท
ตลอด 30 ปี ซึ่งจากการศึกษาพบว่าการใช้
PPP ประเภท Gross Cost มีต้นทุนค่าใช้จ่าย
ต่ำกว่ารูปแบบที่รัฐดำเนินการเอง

นอกจากนี้ รัฐยังสามารถถ่ายโอนความ
เสี่ยงเรื่องค่าก่อสร้าง ดำเนินงาน และบำรุง
รักษาตลอดระยะเวลา 30 ปีไปให้เอกชน ลด
ภาระงบประมาณ และลดการบริหารจัดการ
ด้านบุคลากร รัฐสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายใน
ระยะยาวได้ ซึ่งส่งผลดีต่อการบริหารกระแส
เงินสด อีกทั้งเอกชนมีความคล่องตัวมากกว่า
ในการแก้ปัญหา ซ่อมแซมความเสียหาย เมื่อ
เทียบกับการเสนอขอใช้งบประมาณภาครัฐ ■