สรุปผลการสัมมนาทดสอบความสนใจของนักลงทุนภาคเอกชน (Market Sounding Seminar) การงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดเบา (Light Rail Transit) สายบางนา – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สอดคล้องตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ในหมวด 4 ส่วนที่ 1 การเสนอโครงการ

1. **วัน/เวลา** : วันพฤหัสบดีที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2564 เวลา 08.30 – 12.00 น.
2. **สถานที่** : ณ ห้องแกรนด์บอลรูม ชั้น 3 โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร
3. **กำหนดการประชุม**

เวลา 08.30 – 09.00 น. **ลงทะเบียน**

เวลา 09.00 – 09.30 น. **ชมวีดิทัศน์โครงการ**

กล่าวรายงานการสัมมนา โดย นายสิทธิพร สมคิดสรรพ์ ผู้อำนวยการสำนักงานระบบขนส่ง

กล่าวเปิดการสัมมนา โดย นายประพาส เหลืองศิรินภาผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง

เวลา 09.30 – 10.30 น. **นำเสนอข้อมูลโครงการ**

1) ด้านวิศวกรรม
2) ด้านสิ่งแวดล้อม
3) ด้านการวางแผนวิเคราะห์การร่วมทุนภาครัฐและเอกชน

เวลา 10.30 – 12.00 น. **ผู้เข้าร่วมสัมมนาให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ**

เวลา 12.00 น. **ปิดการประชุม**

<u>การดำเนินงานโครงการ</u>

โครงการฯได้ดำเนินการจัดสัมมนาปฐมนิเทศโรงการเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ภาครัฐ/ภาคเอกชน/ผู้สนใจร่วมลงทุนเข้ามามีส่วนร่วมและเสนอแนะข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ให้แก่โครงการ เพื่อนำไปประกอบการจัดทำรายงานต่อไป

<u>วัตถุประสงค์การดำเนินงาน</u>

- เพื่อจะขออนุมัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ของโครงการระบบรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดเบา (Light Rail Transit) สายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- เพื่อระดมความรู้ และรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะนำมาประกอบการศึกษาโครงการ
- เพื่อให้ได้รับความร่วมมือจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินโครงการ

<u>กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินงาน</u>

ประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐ/รัฐวิสาหกิจในพื้นที่ส่วนกลาง องค์กร/สมาคมภาครัฐ/ภาคเอกชน/นักลงทุน/นักพัฒนารายใหญ่/ผู้ประกอบการภาคเอกชน สถานทูตประจำประเทศไทย หอการค้าต่างประเทศในประเทศไทยและสื่อมวลชน(ครั้งละ ไม่น้อยกว่า 100 คน)

<u>ผลการดำเนินงาน</u>

มีผู้สนใจเข้าร่วมสัมมนา รวมทั้งสิ้น 212 คน

4. สรุปประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ และคำชี้แจงจากโครงการฯ ในที่ประชุมสัมมนาฯ

ตารางสรุปประเด็นข้อซักถามและข้อเสนอแนะจากการประชุมสัมมนาฯ

ลำดับ	รายชื่อผู้สอบถาม	ประเด็นคำถาม	ข้อชี้แจงจากโครงการ
1	นายวิฑูรย์ เลิศวิสิทธิพร ผู้จัดการ บ.กรุงเทพธนาคม	1. จากการศึกษาของโครงการทั้งระยะสัญญาแบบ 30 ปี และ 50 ปี จะมีการปรับค่าโดยสารเพิ่มขึ้นหรือไม่นโยบายการปรับขึ้นอัตราค่าโดยสาร ใครเป็นผู้กำหนด และในโครงการนี้มีการปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารหรือไม่	1. โครงการกำหนดใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารโดยมีอัตราค่าแรกเข้า 14.5 บาท และอัตราตามระยะทาง 2.4 บาทต่อ กม. และกำหนดเพดานสูงสุด 42 บาท ซึ่งกรุงเทพมหานคร คาดว่าอัตราดังกล่าวน่าจะเพียงพอต่อการดำเนินการโครงการ ถ้ากรุงเทพมหานครเซ็นสัญญาร่วมลงทุนกับผู้รับสัมปทานก่อนการประกาศใช้ พ.ร.บ. การขนส่งทางราง ของกรมขนส่งทางราง โครงการก็จะยึดตามสัญญาที่ระบุเรื่องโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร ส่วนเรื่องการปรับขึ้นอัตราค่าโดยสาร ที่ปรึกษาจะมีการปรับขึ้นโดยอ้างอิง CPI แบบรวม ซึ่งจะเหมือนกับการปรับขึ้นค่าโดยสารของโครงการรถไฟฟ้าอื่นๆ
		2. กรณีที่โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Gross Cost รัฐเป็นเจ้าของรายได้ โดยรัฐจะจ่ายค่าตอบแทน Availability Payment (AP) ให้เอกชนตามเงื่อนไขคุณภาพการให้บริการ เอกชนจะได้รับค่าจ้างเดินรถ ซึ่งกรณีค่าโดยสารไม่เพียงพอกับค่าเดินรถ โครงการจะนำรายได้ส่วนใดมาจ่ายค่าเดินรถ หรือจะมีการดำเนินการในส่วนนี้อย่างไร	2. การจ่ายค่าตอบแทน Availability Payment (AP) ถ้ารัฐบาลอนุมัติให้โครงการดำเนินการในรูปแบบ PPP Gross Cost แล้ว โดยหลักการจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการการคัดเลือกร่วมกับกรุงเทพมหานคร เพื่อพิจารณาเรื่อง RFP (Request for Proposal) โดยกำหนดว่าผู้รับสัมปทานจะต้องส่งข้อเสนออย่างไรบ้าง โดยคณะกรรมการคัดเลือกจะคัดเลือกจากผู้รับสัมปทานที่เสนอค่า AP ต่ำสุด เมื่อคณะกรรมการคัดเลือกได้ตัดสินเลือกผู้ชนะแล้ว หลังจากนั้นจะมีการทำสัญญาร่วมระหว่างภาครัฐและผู้รับสัมปทาน โดยกำหนดระบุค่า AP ในแต่ละปี ซึ่งภาครัฐจะกำหนดค่าตอบแทนให้กับผู้รับสัมปทาน โดยผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้จัดเก็บรายได้ส่งให้กับรัฐ โดยรัฐจะมีหน้าที่จ่ายให้กับผู้รับสัมปทานเป็นรายปี ถ้าผู้รับสัมปทานจัดเก็บค่าโดยสารไม่ได้ตามที่กำหนดในสัญญา ภาครัฐมีหน้าที่จัดหาเงินมาชดเชยเพิ่มเติมในส่วนที่ระบุในสัญญาจากผลการศึกษาที่ปรึกษาคาดว่ารายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสารจะเพียงพอกับค่าดำเนินการและบำรุงรักษา O&M และคาดว่ารายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสารจะสูงกว่า O&M ประมาณ 20,000-30,000 ลบ. ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้พิจารณาได้ว่าควรจะเป็นผู้รับสัมปทานร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost หรือ PPP Gross Cost อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาต้องการที่จะรับฟังความคิดเห็นจากเอกชนว่าแต่ละท่านมองโครงการนี้อย่างไร กรณีเอกชนร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost ว่าเป็นโครงการที่มีความเสี่ยงมากเกินไปหรือไม่ หรือเอกชนต้องการลงทุนแบบ PPP Gross Cost
2	บริษัทเนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน)	1. การลงทุนในระยะที่ 2 ควรจะมีการต่อขยายแนวเส้นทางไปสู่สนามบินสุวรรณภูมิด้านเหนือ ซึ่งก็คือเทอร์มินอลในปัจจุบัน เพราะจะทำให้เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินได้	1. เห็นด้วยที่โครงการนี้ควรเชื่อมต่อไปยังเทอร์มินอลด้านเหนือ เพราะจะทำให้โครงการสามารถเชื่อมต่อไปยังรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารได้รับประโยชน์สูงสุด อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาได้รับความอนุเคราะห์ข้อมูลจาก AOT ทราบว่า ตามแผนจะใช้ APM ในการเชื่อมต่อระหว่างเทอร์มินอลด้านเหนือและด้านใต้ แต่เป็นการเชื่อมต่อสำหรับผู้โดยสารเท่านั้น

ลำดับ	รายชื่อผู้สอบถาม	ประเด็นคำถาม	ข้อชี้แจงจากโครงการ
			ไม่เป็นการให้บริการสาธารณะ และแผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแบบเต็มรูปแบบจะเปิดเทอร์มินอลด้านใต้ที่ปี 2578 และถ้ามีการปรับแผน ทาง AOT จะให้ความคิดเห็นเรื่องนี้อีกครั้งหนึ่ง
		2. เสนอให้ผู้ลงทุนรายแรก ได้รับเงื่อนไขพิเศษในการต่อสัญญาอย่างต่อเนื่อง เพราะสัญญา 30 ปี หรือ 50 ปี ซึ่งมีความไม่แน่นอนสูง เงื่อนไขต่างๆ อาจจะมีการปรับเปลี่ยนได้ ถ้าผู้ลงทุนรายแรกมีโอกาสปรับเปลี่ยนเพื่อผลประโยชน์ของทุกฝ่าย ก็จะเป็นเงื่อนไขที่ดี	2. ที่ปรึกษาทำการศึกษาโครงการภายใต้ พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ซึ่งตามมาตรา 49 ระบุว่าให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำแนวทางการดำเนินโครงการต่อเนื่องจากโครงการร่วมลงทุนภายหลังจากสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุด โดยเปรียบเทียบกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเองและกรณีที่ให้เอกชนร่วมลงทุน เสนอรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างน้อย 5 ปี ก่อนที่สัญญาร่วมลงทุนจะสิ้นสุดลง ซึ่งที่ปรึกษาเห็นว่าไม่สามารถหลีกเลี่ยงข้อกฎหมายในประเด็นเรื่องการให้สิทธิการต่อสัญญาสำหรับผู้ลงทุนรายเดิมได้ อย่างไรก็ตามบางกรณีอาจจะมีการแก้ไขปัญหาใดๆ ขึ้นในระหว่างการดำเนินงานตามสัญญา แล้วเกิดการเจรจาระหว่างภาครัฐและผู้ลงทุน ซึ่งอาจจะมีการแก้ไขเยียวยาปัญหา เพื่อปรับเงื่อนไขสัญญาสัมปทานได้ เช่น อัตราค่าโดยสาร เรื่องสิทธิในการขยายอายุสัญญาสัมปทานต่อไป หรือสิทธิประโยชน์อื่นๆ
3	ดร.สุพล จากเทิดดำริห์ นักลงทุน	1. สนใจที่จะลงทุน หากมีการขยายแนวเส้นทางจากเดิมสิ้นสุดที่ธนาซิตี้ ไปสิ้นสุดที่ทางแยกไปฉะเชิงเทรา เพื่อให้โครงการสามารถรับผู้โดยสารได้จำนวนมากขึ้น ถ้าไม่สามารถดำเนินการเชื่อมต่อแนวเส้นทางไปได้ ผู้รับสัมปทานที่ ชนะการประมูลจะสามารถระบุในสัญญาให้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายแนวเส้นทางเพิ่มเติม เพราะคาดว่าแนวเส้นทางสำหรับการลงทุนระยะที่ 1 ยังไม่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้มากพอกับค่าตอบแทนที่จะได้รับจากรัฐเสนอให้มีใช้ระบบอาณัติสัญญาณของโครงการเหมือนกับระบบรถไฟฟ้าในปัจจุบัน เช่น สายสีเขียว และสีเหลือง เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบในปัจจุบันที่มีอยู่ ซึ่งจะทำให้เป็นการเพิ่มปริมาณผู้โดยสาร และทำให้ผู้รับสัมปทานสนใจในการลงทุนในโครงการ เสนอให้มีการเจรจาระหว่างกรุงเทพมหานครกับกระทรวงคมนาคม เรื่องการแก้ไขปัญหาเรื่องการเชื่อมต่อแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางเชื่อมต่อโดยไม่เป็นปัญหาต่อการเดินทาง	1. สำหรับฝั่งบางนา ปัจจุบันที่ปรึกษาเชื่อมต่อที่ BTS บางนา ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อโดยใช้ Skywalk จากการทบทวนแนวเส้นทางของโครงการ ที่ปรึกษาเสนอให้มีการเชื่อมต่อจากโครงการไปยังสถานีรถไฟฟ้าอุดมสุข ซึ่งจะทำให้การเชื่อมต่อเป็นแบบ Seamless มากขึ้น ส่วนเรื่องการเดินรถ ที่ปรึกษาได้รับข้อมูลจากผู้ประกอบการรายเดิมของรถไฟฟ้าว่าสถานีอุดมสุขมี Capacity ค่อนข้างเต็ม ถ้ามีแนวเส้นทางใหม่จริง จำเป็นต้องเปิด Track ใหม่ ตั้งแต่สถานีบางนา (ของโครงการ) ไปยังสถานีอุดมสุข ซึ่งจะเป็นลักษณะเดียวกันกับรถไฟฟ้าสายสีทองเชื่อมกับ BTS สะพานตากสิน ถ้าอยู่ในขั้นตอนการคัดเลือกเอกชน ที่ปรึกษาจะต้องนำรายละเอียดเหล่านี้มาพูดคุยกันอีกครั้งหนึ่ง และอาจจะต้องมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินบนสุขุมวิทอีกเล็กน้อย สำหรับกรณีขยายเส้นทางเพื่อไปสิ้นสุดที่ทางแยกไปยังฉะเชิงเทรา ที่ปรึกษาคาดว่าความต้องการของผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นตามระยะเวลาที่เพิ่มขึ้น กรณีขยายเส้นทางไปทางกิ่งแก้วนั้น ที่ปรึกษารับทราบว่าจังหวัดสมุทรปราการกำลังเจรจากับ AOT เช่นกันโครงการที่เข้าร่วม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เคยมีการพิจารณาข้อเสนอเพิ่มเติม แต่ว่าข้อเสนอเพิ่มเติมจะมีการประเมินคัดเลือกค่อนข้างยาก เพราะแต่ละกลุ่มจะเสนอคนละแบบ อาจจะมีข้อจำกัด อย่างไรก็ดี พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ ไม่ได้ปิดเงื่อนไขดังกล่าว
		2. เสนอให้กรุงเทพมหานครเจรจากับธนาคารแห่งประเทศไทย เพื่อออกพันธบัตรของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากการจัด	2. ปัจจุบัน กรุงเทพมหานครมีข้อจำกัดเรื่องการออกพันธบัตร 2 ข้อ คือ กรุงเทพมหานครยังไม่สามารถส่งงบการเงินได้ทุกไตรมาส ซึ่งกำลังอยู่ระหว่างแก้ไขปรับปรุง

ลำดับ	รายชื่อผู้สอบถาม	ประเด็นคำถาม	ข้อชี้แจงจากโครงการ
		อันดับความน่าเชื่อถือของกรุงเทพมหานครมีเรตติ้งสูงสุด คือ AAA ซึ่งเชื่อมั่นว่าจะได้รับความสนใจจากผู้ลงทุน 3. เสนอให้กรุงเทพมหานครประสานกับการไฟฟ้านครหลวง เพื่อให้โครงการนี้สามารถผลิตกระแสไฟฟ้าที่สามารถนำมาใช้ในโครงการได้เอง เพราะเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการลงทุนและส่งทำให้ค่าโดยสารถูกลงอย่างน้อยครึ่งหนึ่ง 4. เห็นด้วยกับโครงการ และพร้อมร่วมลงทุนในรูปแบบใดก็ได้ ถ้า กรุงเทพมหานครเป็นผู้ออกพันธบัตร ซึ่งมีธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นผู้ค้ำประกัน เพราะสามารถนำพันธบัตรค้ำประกันเงินกู้ได้	อยู่ และ 2.สภากรุงเทพมหานครจะต้องเป็นผู้เห็นชอบในการออกพันธบัตร กรุงเทพมหานคร ซึ่งในอนาคตทั้ง 2 ข้อ อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้
4	การประปานครหลวง	1. การประปานครหลวงเสนอให้ทบทวนค่ารื้อย้ายสาธารณูโภคจากเดิมที่กำหนดไว้ที่ 45 ลบ.เมื่อผลการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการเมื่อ ต.ค.2562 ปัจจุบันน่าจะสูงกว่านั้น	1. ที่ปรึกษารับไปประสานข้อมูล เพื่อนำมาประกอบรายงานต่อไป

5. <u>สรุปผลแบบสอบถาม</u>

1. ประเภทธุรกิจของผู้ให้ข้อคิดเห็น

ในแบบสอบถามสามารถแบ่งประเภทธุรกิจของผู้ให้ข้อคิดเห็น เป็นหน่วยงานราชการ / รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 41 บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง / งานระบบ ร้อยละ 22 และบริษัทที่ดูแลและบริหารจัดการทางด่วน / ทางพิเศษ /รถไฟฟ้าและอื่นๆ ร้อยละ 19

2. ความสนใจเข้าร่วมลงทุนในโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความสนใจเข้าร่วมลงทุนในโครงการคิดเป็น ไม่สนใจ ร้อยละ 56 และ ค่อนข้างสนใจ ร้อยละ 22 และสนใจ ร้อยละ 16

3. ความสนใจการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) รูปแบบใด

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความสนใจการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ในรูปแบบใด คิดเป็น รูปแบบ Modified Gross Cost ร้อยละ 50 รูปแบบ Net Cost ร้อยละ 25 และรูปแบบ Gross Cost ร้อยละ 15

4. รูปแบบของการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ท่านมีความคาดหวังอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Equity IRR) ในอัตราร้อยละเท่าใด โดยวิเคราะห์จากผู้สนใจกมาที่สุด 3 อันดับแรก

4.1 รูปแบบ Net Cost คิดเป็น [10% ≤IRR <12%]

4.2 รูปแบบ Gross Cost คิดเป็น [10% ≤IRR <12%]

4.3 รูปแบบ Modified Gross Cost คิดเป็น [IRR ≤8%]

5. ระยะเวลาสัญญาร่วมลงทุนที่เหมาะสมเท่ากับเท่าใด

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นว่าระยะเวลาสัญญาร่วมลงทุนที่เหมาะสมเท่ากับเท่าใดคิดเป็น ระยะเวลา 30 ปี ร้อยละ 38 50 ปี ร้อยละ 31 และระยะเวลา 20 ปี ร้อยละ 23

6. รูปแบบการจัดหาแหล่งเงินทุนที่เป็นไปได้สำหรับอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio) อยู่ที่อัตราส่วนเท่าใด

6.1 อัตราหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio) Net Cost โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะคืออัตราส่วน 1.5-3 เท่า และเสนอให้อัตราส่วน 50%

6.2 อัตราหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio) Gross Cost โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะคืออัตราส่วน 2-3 เท่า

6.3 อัตราหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio) Modified Gross Cost โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะคืออัตราส่วน 2-3 เท่า

7. รัฐเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนแบบ *<u>Net Cost</u>*

7.1 งานก่อสร้างงานโยธา โดยมีความสนใจร่วมลงทุนคิดเป็น สนใจมาก สนใจ ร้อยละ 36 และ ค่อนข้างสนใจ คิดเป็น ร้อยละ 27

7.2 งานก่อสร้างและติดตั้งระบบ โดยมีความสนใจร่วมลงทุนคิดเป็น สนใจ ร้อยละ 42 สนใจมากและค่อนข้างสนใจ ร้อยละ 25

7.3 ให้รัฐจ่ายเงินร่วมลงทุนในรูปแบบใด

7.3.1 ผู้ตอบแบบสอบถามสนใจให้รัฐจ่ายเงินร่วมลงทุนเติบโตทุกปี คิดเป็นร้อยละ 50

7.3.2 ผู้ตอบแบบสอบถามสนใจให้รัฐจ่ายเงินร่วมลงทุนคงที่ทุกปี คิดเป็นร้อยละ 40

8. รัฐเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนแบบ *Gross Cost*

8.1 งานก่อสร้างงานโยธา โดยมีความสนใจร่วมลงทุนคิดเป็น สนใจมาก ร้อยละ 36 สนใจและค่อนข้างสนใจ คิดเป็น ร้อยละ 27

8.2 งานก่อสร้างและติดตั้งระบบ โดยมีความสนใจร่วมลงทุนคิดเป็น สนใจมาก ร้อยละ 36 ค่อนข้างสนใจ คิดเป็น ร้อยละ 27 และ สนใจร้อยละ 18

8.3 ให้รัฐจ่ายค่าตอบแทน Availability Payment (AP) ในรูปแบบใด

8.3.1 ค่าตอบแทน AP เติบโตทุกปี โดยมีความสนใจ คิดเป็น ร้อยละ 50

8.3.2 ค่าตอบแทน AP แบบ Cost-plus โดยมีความสนใจ คิดเป็น ร้อยละ 50

9. รัฐเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนแบบ Modified Gross Cost

9.1 งานก่อสร้างงานโยธา โดยมีความสนใจร่วมลงทุนคิดเป็น สนใจมากร้อยละ 36 สนใจ คิดเป็น ร้อยละ 27 ค่อนข้างสนใจและไม่สนใจ ร้อยละ 18

9.2 งานก่อสร้างและติดตั้งระบบ โดยมีความสนใจร่วมลงทุนคิดเป็น สนใจมาก ร้อยละ 33 สนใจ และค่อนข้างสนใจ คิดเป็น ร้อยละ 25

10. ให้รัฐจ่ายค่าตอบแทน Availability Payment (AP) ในรูปแบบใด

10.1 ค่าตอบแทน AP เติบโตทุกปี คิดเป็น ร้อยละ 30

10.2 ค่าตอบแทน AP แบบ Cost-plus คิดเป็น ร้อยละ 70

10.3 ให้รัฐจ่ายค่าตอบแทนพิเศษ (Extra Availability Payment) ในรูปแบบใด

10.4 อัตราร้อยละต่อรายได้ค่าโดยสาร คิดเป็น ร้อยละ 10

10.5 อัตราร้อยละต่อปริมาณผู้โดยสาร คิดเป็น ร้อยละ 70

10.6 ตามคุณภาพการให้บริการ (Level of service) เช่น จำนวนเที่ยวการให้บริการ ความถี่การให้บริการ หรืออื่น ๆ (โปรดระบุ) คิดเป็น ร้อยละ 20

11. ความเสี่ยงที่ส่งผลให้กังวลในการร่วมลงทุนในโครงการ

11.1 ด้านการเวนคืนที่ดิน ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลมาก ร้อยละ 33

11.2 ด้านการออกแบบและการปรับรูปแบบโครงการ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลปานกลาง ร้อยละ 38

11.3 ด้านรูปแบบทางวิศวกรรมและความเป็นได้ในการก่อสร้าง ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลปานกลาง ร้อยละ 35

11.4 ด้านการพัฒนาโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง บริเวณพื้นที่โครงการ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลปานกลาง ร้อยละ 38

11.5 ด้านปริมาณจราจร และการคาดการณ์รายได้ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลมาก ร้อยละ 43

11.6 ด้านเศรษฐกิจและการเงิน เช่น อัตราดอกเบี้ย การหาแหล่งเงินทุน ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลมาก ร้อยละ 43

11.7 ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลปานกลาง ร้อยละ 46

11.8 ด้านการยอมรับทางสังคม ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลปานกลาง ร้อยละ 43

11.9 ด้านกฎหมาย นโยบายภาครัฐและการดำเนินการตามสัญญา ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลปานกลาง ร้อยละ 33

11.10 ด้านแผนการดำเนินงานโครงการ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลปานกลาง ร้อยละ 35

11.11 ด้านเหตุสุดวิสัย เช่น ภัยธรรมชาติ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกังวลน้อย ร้อยละ 48

12. ท่านมีความสนใจเข้าร่วมสัมภาษณ์ภาคเอกชนที่ให้ความสนใจ (Interview Session) ที่จะจัดขึ้นในช่วงวันที่ 23 ธันวาคม 2564 หรือไม่

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความสนใจเข้าร่วม คิดเป็นร้อยละ 39

13. ท่านคิดว่าโครงการมีอุปสรรคต่อความสำเร็จอย่างไร

13.1 เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ การแบ่งความรับผิดชอบระหว่างภาครัฐและเอกชนในโครงการต้องมีความเหมาะสม

13.2 กฎหมายที่จำกัดการดำเนินการด้านธุรกิจเกี่ยวเนื่อง

13.3 เอกชนที่จะให้ความสนใจลงทุนอาจมีน้อยราย

13.4 ด้านการเชื่อมต่อ

13.5 ด้านกำไร

13.6 เงินลงทุนไม่เพียงพอ อัตราเงินเฟ้อปรับตัวสูงขึ้น

13.7 การดำเนินโครงการให้เชื่อมต่อถึงสนามบินสุวรรณภูมิจะได้ประโยชน์สูงสุด จึงเป็นความสำคัญของโครงการโดยรวม หากโครงการเชื่อมเข้าสู่สนามบินมีความล่าช้า ดังนั้นควรพิจารณาให้โครงการสามารถก่อสร้างและดำเนินการทั้งหมดจะทำให้ประสบความสำเร็จบรรลุเป้าหมาย

13.8 อุปสรรคต่อความสำเร็จของโครงการนี้อาจจะมาจากการขัดผลประโยชน์เนื่องจากในเส้นทางดังกล่าวมีเอกชนที่ให้บริการเดินรถประจำทาง รวมถึง ขสมก.ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจและรถตู้ในเส้นทางที่เกี่ยวข้อง หวังเป็นอย่างยิ่งว่าความสำเร็จของโครงการนี้จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทย

13.9 ถ้าลงทุนแบบ NETGro พอเก็บรายได้มากแล้ว ต้องจ่ายคืนให้อีกเลยไม่สนใจ

13.10 โครงการทุกโครงการดีมากๆที่ออกจากกทม. แต่ควรมีที่ปรึกษาเรื่องกฎหมายเรื่องสัญญาอย่าให้รัฐเสียผลประโยชน์เหมือนที่ผ่านมา เมื่อมีการฟ้องร้องกลับแล้วรัฐแพ้ทุกโครงการทำให้ประเทศชาติเสียผลประโยชน์

13.11 ด้านการเวนคืนที่ดิน และกำหนดการเปิดสนามบินสุวรรณภูมิใต้

13.12 เนื่องจากโครงการมีระยะสั้นไม่ครอบคลุมพื้นที่และอยู่ในบริเวณชานเมืองที่ประชากรไม่หนาแน่น จึงต้องมีการบูรณาการกับโครงการอื่นๆในละแวกใกล้เคียง เพื่อให้ปริมาณผู้โดยสารเป็นไปตามคาดการณ์ นอกจากนี้โครงการมีส่วนต่อขยายเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางที่มีผู้โดยสารค่อนข้างมาก หากโครงการส่วนต่อขยายอ้างอิงการเปิดจากการก่อสร้างส่วนต่อขยายสุวรรณภูมิและทำให้โครงการมีความล่าช้า อาจจะมีผลกระทบต่อโครงการเป็นอย่างมาก ภาครัฐจึงควรพิจารณาเรื่องส่วนต่อขยายให้เกิดขึ้นในระยะเวลาที่ใกล้เคียงกับการเปิดดำเนินการของโครงการเพื่อความเชื่อต่อในการเดินทางของผู้โดยสารในอนาคต หรือภาครัฐควรนับอายุสัมปทานหลังจากเริ่มเปิดเดินรถส่วนต่อขยายเพื่อลดความเสี่ยงของภาคเอกชนเรื่องปริมาณผู้โดยสารที่น้อยกว่าประมาณการ

14. ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะอื่น ๆ

14.1 ขอให้รีบดำเนินโครงการ เพื่อจะได้เป็นประโยชน์ สำหรับประชาชน ในการเดินทาง

14.2 หากยังมีความเป็นไปได้ทางเทคนิคและพื้นที่ อาจจะพิจารณาปรับรูปแบบโครงการส่วนที่ 2 ให้เชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิด้านเหนือ เพื่อได้เชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูง 3 สนามบินจะได้ประโยชน์อย่างยิ่ง

14.3 ในสัญญาร่วมทุน การต่ออายุสัญญาน่าจะเปิดโอกาสให้ผู้รับสัมปทานได้มีการเจรจาต่อสัญญาเพื่อประโยชน์สูงสุด และลดความเสี่ยงในการดำเนินงาน

14.4 ควรให้ข้อมูลในการเดินรถร่วมกันกับรถ ขสมก.เพื่อเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารเปลี่ยนรถ ลดขั้นตอน เวลา และเดินทางได้สะดวก ประหยัด ปลอดภัย

14.5 ในอนาคตหวังว่าระบบตั๋วรวมจะสามารถใช้ร่วมกันเพื่อเป็นประโยชน์แก่ประชาชน

14.6 ในการทำโครงการรถไฟฟ้าของกทม.ดีมาก แต่ควรให้มีการเชื่อมต่อกันทุกๆโครงการให้ครบไม่ควรมีช่องว่าง เช่น การต่อเชื่อมของสายการเดินรถ และควรศึกษาการขนส่งผู้โดยสารจากหมู่บ้านมาหาสถานีให้เป็นระบบ

14.7 จะเชื่อมกับสายสีเขียว บริเวณสถานีบางนาอย่างไร 2.สามารถทำเป็น Monorail แทน Ligth Rail ได้หรือไม่

14.8 เนื่องจากมีหลายปัจจัยที่อาจส่งผลต่อความสำเร็จของโครงการโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของจำนวนผู้โดยสารของโครงการ ซึ่งอาจต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งส่งผลต่อรายได้และผลตอบแทนของโครงการดังนั้นเพื่อให้เอกชนสามารถบริหารจัดการได้อย่างเหมาะสม บริษัทฯ มีความสนใจในการเข้าร่วมการลงทุนในรูปแบบ Gross Cost

14.9 รัฐได้ประโยชน์สูงสุด เอกชนช่วยพัฒนาประเทศ เอกชนสามารถปรับปรุงการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ แต่ควรให้อายุสัมปทาน 50 ปี

14.10 ภาครัฐควรจ่ายค่าตอบแทนตามที่ตกลงไว้ในสัญญาและควรสอดคล้องกับภาระทางการเงินที่เกิดขึ้นจริง (ในแต่ละช่วงเวลา)

14.11 การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการเกิดโรคระบาด

14.12 ด้านการเชื่อมต่อการเดินทางระบบอื่น

14.13 ทำแผนการบริหารความเสี่ยงในทุกมิติ

รัฐควรเร่งเวนคืนที่ให้แล้วเสร็จก่อนให้เอกชนเริ่มงาน ควรให้มีการ Revise ที่ตั้งสถานีใหม่เนื่องจากมีการเติบโตของเมืองต่างจากเดิม ควรปรับปรุงการศึกษาสำหรับผู้โดยสารใหม่ให้ Update มากขึ้น กรณี Net Cost จะค่อนข้างหาแหล่งเงินทุนยาก จากความเสี่ยงด้านผู้โดยสาร แผนงานค่อนข้างยาว ทำให้อาจมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆในอนาคต

6. บรรยากาศการสัมมนา