

บทที่ 11

ความสนใจของภาคเอกชน และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีต่อโครงการ

11.1 การจัดสัมมนาเพื่อทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ในการพัฒนาโครงการระบบโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐในปัจจุบัน รัฐบาลได้เพิ่มบทบาทให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และดูแลบำรุงรักษาโครงการในรูปแบบต่างๆ ดังนั้น การจัดทำทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและ/หรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น จะเป็นกลไกสำคัญในการให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง ครบถ้วน ต่อผู้สนใจและนักลงทุนทั้งในประเทศ และต่างประเทศ และมีโอกาสรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนที่สนใจจะเข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และบำรุงรักษาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ที่เป็นกิจการของภาครัฐ ซึ่งที่ปรึกษาจะพิจารณานำความเห็นดังกล่าวมาประกอบการพิจารณาปรับปรุงรายละเอียดของโครงการในทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยจะนำไปประสานและหารือกับผู้เกี่ยวข้องจนได้ข้อสรุปอันเป็นที่ยอมรับในที่สุด

แนวทางการดำเนินงานจัดกิจกรรมเพื่อทดสอบความสนใจของภาคเอกชน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- กำหนดกลุ่มเป้าหมายที่จะเข้าร่วมสัมมนา เนื่องจากหน่วยงาน/องค์กรที่เข้าร่วมควรจะเป็นผู้ที่มีศักยภาพและมีบทบาทร่วมลงทุนระบบขนส่งมวลชน รวมถึงสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง และเสนอให้คณะกรรมการกำกับการดำเนินงานฯ พิจารณาเห็นชอบ
- ประสานกับ รฟม. เพื่อขออนุมัติจัดกิจกรรมตามแผนงาน และออกหนังสือเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมสัมมนา รวมถึงหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าร่วมกิจกรรม
- ชักซ้อมข้อมูลการนำเสนอต่อคณะกรรมการกำกับการดำเนินงานฯ เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนนำข้อมูลไปเผยแพร่แก่กลุ่มเป้าหมาย
- จัดเตรียมสถานที่และดำเนินการจัดประชุมสัมมนา ตามวัน เวลา และสถานที่โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมตามกลุ่มเป้าหมายของการจัดประชุม
- ดำเนินการจัดสัมมนา จำนวน 2 ครั้ง โดยจัดในกรุงเทพมหานคร 1 ครั้ง และที่จังหวัดภูเก็ต 1 ครั้ง เพื่อความเหมาะสมต่อการเดินทางของกลุ่มเป้าหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยกลุ่มเป้าหมายของการจัดสัมมนาแต่ละครั้ง ได้แก่
 - การจัดสัมมนาทดสอบความสนใจของภาคเอกชนที่กรุงเทพมหานคร
 - บริษัทที่ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
 - สถาบันการเงินที่สนใจจะสนับสนุนการดำเนินโครงการ
 - ผู้ผลิต และผู้จำหน่ายระบบรถไฟฟ้า LRT/Tram
 - นักลงทุนภาคเอกชนทั่วไปทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
 - หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ/สื่อมวลชน

- การจัดสัมมนาทดสอบความสนใจของภาคเอกชนที่จังหวัดภูเก็ต
 - บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดภูเก็ตปัจจุบัน
 - นักลงทุนภาคเอกชนทั่วไปทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
 - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง/สื่อมวลชน
- การจัดบอร์ดประชาสัมพันธ์ และแจกเอกสารข้อมูลโครงการ เพื่อนำเสนอประเด็นต่างๆ ของโครงการก่อนการสัมมนา
- การนำเสนอวีดิทัศน์ เพื่อเผยแพร่ภาพรวมของโครงการ เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความเข้าใจถึงโครงการ และรูปแบบการให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานฯ รวมถึงรายละเอียดต่างๆ ที่มีความสำคัญ
- รับฟังข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมาย เพื่อใช้ประกอบการศึกษาโครงสร้างของรูปแบบการให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานฯ ตลอดจนเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องต่างๆ ให้มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

11.2 เอกสารประกอบและแบบสอบถามเพื่อทดสอบความสนใจ

โดยเอกสารประกอบเพื่อทดสอบความสนใจในการเข้าร่วมโครงการจะมีสาระสำคัญดังนี้

- ข้อมูลโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต
- แนวสายทางโครงการ
- รายละเอียดโครงการ
 - รูปแบบระบบขนส่งมวลชนที่มีความเหมาะสม
 - แนวเขตทางและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- แนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสาร
- ประมาณการจำนวนผู้โดยสาร
- ประมาณการรายได้โครงการ
- ประมาณการกรอบวงเงินลงทุนโครงการ
- ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ
- ผลตอบแทนด้านการเงิน
- แผนการดำเนินโครงการ
- ขอบเขตการลงทุนโครงการ
- แบบสอบถามเพื่อทดสอบความสนใจของนักลงทุน

11.3 สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อทดสอบความสนใจ

11.3.1 การจัดสัมมนา

- วันอังคารที่ 8 มกราคม 2562 : เวลา 13.00 – 16.30 น.
ณ ห้องพระพิทักษ์แกรนด์บอลรูม ชั้น 3 โรงแรม เมโทรโพล จังหวัดภูเก็ต
ผู้กล่าวรายงาน : นายกาจผจญ อุดมธรรมภักดี
ผอ. ฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า /รฟม.
กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมสัมมนา: นายภักพงศ์ ทวีพัฒน์ (ประธานงานสัมมนา)
ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต
กล่าวเปิดงานสัมมนา: นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล
รองผู้ว่าการฯ รฟม.



- วันศุกร์ที่ 11 มกราคม 2562 : เวลา 08.30 – 12.00 น.
ณ ห้อง Fortune ชั้น 3 โรงแรม แกรนด์ เมอร์เคียว กรุงเทพฯ ฟอรั่ม กรุงเทพมหานคร
ผู้กล่าวรายงาน : นายกาจผจญ อุดมธรรมภักดี
ผอ. ฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า รฟม.
กล่าวเปิดงานสัมมนา: นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล
รองผู้ว่าการฯ รฟม.



11.3.2 จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา

จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาการทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตทั้งสองครั้ง แสดงดังตารางที่ 11.3-1

ตารางที่ 11.3-1 จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาการทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

วัน เวลา และสถานที่สัมมนา	ชาวไทย	ชาวต่างชาติ	รวม	หมายเหตุ
วันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2562 ณ โรงแรมเมโทรโพล จังหวัดภูเก็ต	111	3	114	<ul style="list-style-type: none"> - ภาคเอกชน 42 คน - ภาครัฐ 23 คน - สื่อ 15 คน - อื่นๆ 34 คน
				
วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2562 ณ โรงแรมแกรนด์ เมอร์เคียว กรุงเทพฯ ฟอร์จูน กรุงเทพมหานคร	191	31	222	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน 9 คน - บริษัทรับเหมาก่อสร้าง 5 คน - สถาบันการเงิน 4 คน - สถานทูต 5 คน - ผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า 8 คน - สื่อ 15 คน - อื่นๆ 166 คน
				

11.4 สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อทดสอบความสนใจ

11.4.1 การรวบรวมความคิดเห็นของนักลงทุน

รฟม. ได้มีประกาศการทดสอบความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต เพื่อรวบรวมความเห็นของนักลงทุนที่ได้ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะจากการที่ได้จัดทำทดสอบความสนใจของนักลงทุนของโครงการ ซึ่งประกอบไปด้วย บริษัทที่ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สถาบันการเงิน ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายระบบรถไฟฟ้า บริษัทรับเหมาก่อสร้าง นักลงทุนภาคเอกชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีองค์กรที่ตอบแบบทดสอบความสนใจกลับมายัง รฟม. จำนวน 19 ราย ดังนี้

	รายชื่อองค์กร	ประเภทขององค์กร					
		บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน	บริษัทรับเหมาก่อสร้าง	สถาบันการเงิน	บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า	ภาคเอกชนอื่นๆ	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
1	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	✓					
2	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)					✓	
3	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	✓					
4	บริษัท เดอะบิช ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด					✓	
5	บริษัท กะตะ กรุ๊ป จำกัด					✓	
6	White Wall Poshtel					✓	
7	Baan Baan Hostel					✓	
8	Ai Phuket Travel					✓	
9	Box Poshtel					✓	
10	Wise Business Development					✓	
11	Beehive Hostel					✓	
12	อบต.เกาะแก้ว						✓
13	เทศบาลตำบลรัชฎา						✓
14	Itochu (Thailand) Ltd.				✓		
15	Siemens Mobility Limited				✓		
16	Loxley Public Co., Ltd.				✓		
17	Strega Public Co., Ltd.		✓				
18	Thales Italia S.P.A.				✓		
19	CAF				✓		

11.4.2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของนักลงทุน

จากการตอบแบบทดสอบความสนใจของนักลงทุนทั้งหมด 19 ราย รพม.ได้สรุปความเห็นของนักลงทุนที่ได้ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะจากการที่ได้จัดทำทดสอบความสนใจของนักลงทุนโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต โดยสามารถสรุปผลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของการร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP ของนักลงทุนแยกตามประเภทธุรกิจได้ดังต่อไปนี้

1) ข้อคิดเห็นต่อการให้เอกชนหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน

- คิดว่าเหมาะสม เพราะการให้เอกชนลงทุนทั้งหมดในโครงการก่อนเพื่อลดปัญหาด้านเวลา เทคนิคและการก่อสร้างนั้นเป็นสิ่งที่ดี แต่การลงทุนในโครงการทั้งหมดต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ทำให้เอกชนต้องแบกรับภาระต้นทุนทางการเงิน ซึ่งอาจ ทำให้ได้รับผลตอบแทนที่ไม่คุ้มค่า ซึ่งหากทางภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนทางการเงิน ที่เหมาะสม โดยครอบคลุมทั้งเงินลงทุนในส่วนของการก่อสร้างโยธา งานระบบไฟฟ้า รวมถึงต้นทุนทางการเงินที่เอกชนต้องแบกรับจากสถาบันการเงินและอื่นๆ ก็อาจทำให้โครงการมีผลตอบแทนที่น่าลงทุน
- คิดว่าเหมาะสม เพราะเป็นการใช้ศักยภาพของเอกชนเข้ามาช่วยในการพัฒนาโครงการ

บริษัทรับเหมาก่อสร้าง

- คิดว่าเหมาะสม เพราะว่าภาคเอกชนสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงได้ดีกว่า มีเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพและนำมาใช้บริหารโครงการที่เป็นสาธารณะประโยชน์ได้

บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า

- คิดว่าเหมาะสม เพราะทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างก็มีจุดแข็ง ที่จะทำให้โครงการประสบความสำเร็จได้
- คิดว่าเหมาะสม เนื่องจากภาคเอกชนมีศักยภาพและประสบการณ์ในการบริหาร ความเสี่ยงของโครงการให้ได้รับผลประโยชน์และผลตอบแทนที่คุ้มค่า
- คิดว่าเหมาะสม เพราะเป็นการแบ่งเบาภาระ แต่ทั้งนี้ การปรับราคาค่าโดยสาร นอกจากจะปรับตามสัญญาแล้ว หากมีเหตุการณ์ที่นอกเหนือการควบคุม กระทบเศรษฐกิจ รายได้ และค่าใช้จ่าย สมควรที่จะเปิดโอกาสให้มีการปรับราคาหรือขยายเวลาสัมปทานออกไป
- คิดว่าเหมาะสม หากการจัดสรรความเสี่ยงเป็นคุณสมบัติหนึ่งในการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในโครงการ สามารถนำเสนอระบบที่มีประสิทธิภาพมาใช้ในโครงการ เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานด้านโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะได้
- คิดว่าเหมาะสม เพราะหน่วยงานในท้องถิ่นจะได้มีส่วนร่วมในการประสานงานเรื่องการจัดการพื้นที่ดิน การกำหนดข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการเดินรถ และการบริหารจัดการหรือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ภาคเอกชนอื่นๆ

- คิดว่าเหมาะสม เพราะมีความโปร่งใสในการบริการ
- คิดว่าเหมาะสม เพราะภาคเอกชนจะมีส่วนขับเคลื่อนความสำเร็จนี้
- มีความเหมาะสม เพราะภาคเอกชนมีความคล่องตัวในการบริหารจัดการมากกว่า
- คิดว่าเหมาะสมเพื่อให้ภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมในโครงการของภาครัฐ

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- คิดว่าเหมาะสม แต่อาจไม่มีหน่วยงาน (อปท.) สนใจ เพราะติดขัดในเรื่องระเบียบและข้อกฎหมาย
- คิดว่าเหมาะสม เพราะช่วยลดค่าใช้จ่ายและประหยัดเวลาในการเดินทางของประชาชน

2) ข้อคิดเห็นต่อรูปแบบการเข้าร่วมของภาคเอกชนในการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม

บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน

- เอกชนลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการ ในระยะเวลาที่กำหนด แล้วจึงโอนให้รัฐ
- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนต้องทำการออกแบบงานระบบและก่อสร้างงานโยธาร่วมกัน เนื่องจากระบบดังกล่าวมีความแตกต่างกันสำหรับผู้จัดหาแต่ละราย เอกชน ผู้ร่วมลงทุน จึงควรมีหน้าที่ในการจัดทำงานระบบ ก่อสร้างงานโยธาและบริหารโครงการทั้งหมด โดยภาครัฐให้การสนับสนุนและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดิน เพื่อให้เอกชนได้รับผลตอบแทนที่เหมาะสม จากการเข้าร่วมลงทุนดังกล่าว

บริษัทรับเหมาก่อสร้าง

- ในรูปแบบ PPP Net Cost และ PPP Gross Cost ตามข้อมูลที่น่าเสนอเป็นที่ยอมรับได้ โดยให้ภาครัฐสนับสนุนเรื่องการเวนคืนที่ดินและการก่อสร้างงานโยธา และอาจเสนอให้โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตใช้รูปแบบการลงทุนแบบเดียวกับที่ใช้ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองเพื่อให้เกิดความมั่นใจต่อสถาบันการเงินหรือแหล่งเงินทุนต่างๆ

บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า

- เอกชนลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการ ในระยะเวลาที่กำหนดแล้วจึงโอนให้รัฐ
- รัฐเป็นผู้ลงทุนและจ้างเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ
- เอกชนลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการ ในระยะเวลาที่กำหนดแล้วจึงโอนให้รัฐ โดยในช่วงของการบริหารจัดการเดินรถ ควรมีการการันตีในเรื่องปริมาณผู้โดยสารจากทางภาครัฐ เพื่อให้ผู้รับสัมปทานได้รับผลตอบแทนที่สมเหตุสมผล
- PPP Gross Cost หรือรูปแบบ EPC น่าจะมีความเหมาะสมกับโครงการ เพื่อความรวดเร็วและสะดวกในการจัดจ้าง และลดความเสี่ยงต่อผู้ลงทุนเรื่องของปริมาณผู้โดยสารที่อาจต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ โดยอาจให้สัมปทานการเดินรถและการบำรุงรักษากับเอกชนเป็นระยะเวลา 10-15 ปีเป็นอย่างน้อย

ภาคเอกชนอื่นๆ

- รัฐเป็นผู้ลงทุนและเปิดประมูลหาเอกชนบริหารจัดการ แล้วแบ่งผลประโยชน์
- รัฐลงทุนเป็นหลัก และให้เอกชนที่มีความชำนาญเป็นผู้บริหาร
- หน่วยงานรัฐลงทุน เอกชนเป็นผู้บริหาร
- ให้รัฐบาลลงทุน ก่อสร้างโครงการ เอกชนบริหารโครงการ
- รัฐลงทุน และเอกชนบริหารจัดการ
- รัฐลงทุน เอกชนบริหาร
- รัฐลงทุนส่วนหลัก เอกชนลงทุนรถไฟฟ้า
- หน่วยงานรัฐลงทุน เอกชนเป็นผู้บริหาร น่าจะมีประสิทธิภาพมากที่สุด

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- ควรให้ท้องถิ่นเข้ามีส่วนร่วมในการลงทุน โดยแก้ไขระเบียบและข้อกำหนดให้เอื้อต่อการลงทุนร่วมกับเอกชน และมีการแบ่งจัดสรรรายได้ให้กับท้องถิ่น เพื่อให้ท้องถิ่นได้รับประโยชน์จากการดำเนินงานตามโครงการ นอกจากการพัฒนาการขนส่ง ตามวัตถุประสงค์หลักของโครงการ

3) ข้อคิดเห็นต่อการระดมทุนหรือการลงทุนโครงการและการขอสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาล

บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน

- ภาครัฐควรสนับสนุนทางการเงินให้แก่เอกชน โดยไม่จำกัดวงเงินแค่การจัดการกรรมสิทธิ์เท่านั้น เพื่อให้เกิดแรงจูงใจแก่เอกชนเข้ามาลงทุนและบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ภาครัฐควรพิจารณาให้การสนับสนุนทางการเงินแก่เอกชนผู้ได้รับสัมปทานหากปริมาณผู้โดยสารไม่ถึงตามปริมาณคาดการณ์ หรือค่าประกันปริมาณของผู้โดยสารในระดับหนึ่ง ซึ่งรัฐอาจมีรายได้จากภาษีหรือการพัฒนาพื้นที่ที่จะสามารถมาช่วยสนับสนุนได้
- ทั้งนี้เงินสนับสนุนดังกล่าวภาครัฐต้องดูแลมิให้มีภาระภาษีด้วย มิฉะนั้นจะเป็นการลดความน่าสนใจของโครงการอย่างมีนัยสำคัญ
- ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีต่างๆ จาก BOI เช่น ได้รับยกเว้นภาษีนิติบุคคล การปลอดภาษีนำเข้าอะไหล่ เป็นต้น
- รายได้พาณิชย์อื่นๆ
- จากรูปแบบของการดำเนินโครงการ พบว่ารายได้จากการดำเนินการอาจไม่เพียงพอกับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รัฐจึงควรให้การสนับสนุนทางการเงิน เพื่อให้เอกชนได้รับผลตอบแทนที่เหมาะสม โดยการสนับสนุนดังกล่าวอาจอยู่ในรูปแบบของการจ่ายค่างาน ก่อสร้างงานโยธาให้สอดคล้องกับความต้องการของงาน หรือการจ่ายค่างานแบบคงที่ เป็นต้น

บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า

- ภาครัฐควรให้การสนับสนุนการด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการก่อสร้างงานโยธา โดยผู้รับสัมปทานรับภาระงานระบบและการจัดหาขบวนรถ และองค์ประกอบอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการเปิดให้บริการของระบบ
- ควรมีการทำ Master Plan ระบบขนส่งสาธารณะของเมืองภูเก็ต
- ควรจะแบ่งการลงทุนเป็นช่วงๆ ตามความเหมาะสม
- ขอให้ข้อมูลอ้างอิงเรื่องแหล่งเงินทุนที่มีความเป็นไปได้ในการสนับสนุนโครงการจากโครงการอื่นๆ ที่ดำเนินการในรูปแบบ PPP มาพิจารณาในโครงการนี้ด้วย

ภาคเอกชนอื่นๆ

- โครงการเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำจากรัฐบาล
- รัฐลงทุนเป็นหลัก เอกชนเป็นผู้บริหาร
- รัฐควรสนับสนุนในด้านโครงสร้างหลักก่อน ไม่ว่าจะเป็นรางรถไฟ หรือตัวสถานี
- รัฐสนับสนุนเงินลงทุนทั้งหมด เนื่องจากการจัดสาธารณูปโภคเป็นหน้าที่ของภาครัฐที่ต้องจัดทำและเตรียมการอยู่แล้ว
- รัฐสนับสนุนเงินลงทุนทั้งหมด เนื่องจากการจัดสาธารณูปโภคเป็นหน้าที่ของภาครัฐอยู่แล้ว
- รัฐจัดหาแหล่งเงินทุน รัฐลงทุนด้านโครงสร้าง สถานีและการควบคุม
- ภาครัฐควรสนับสนุนด้านการเงิน ด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ

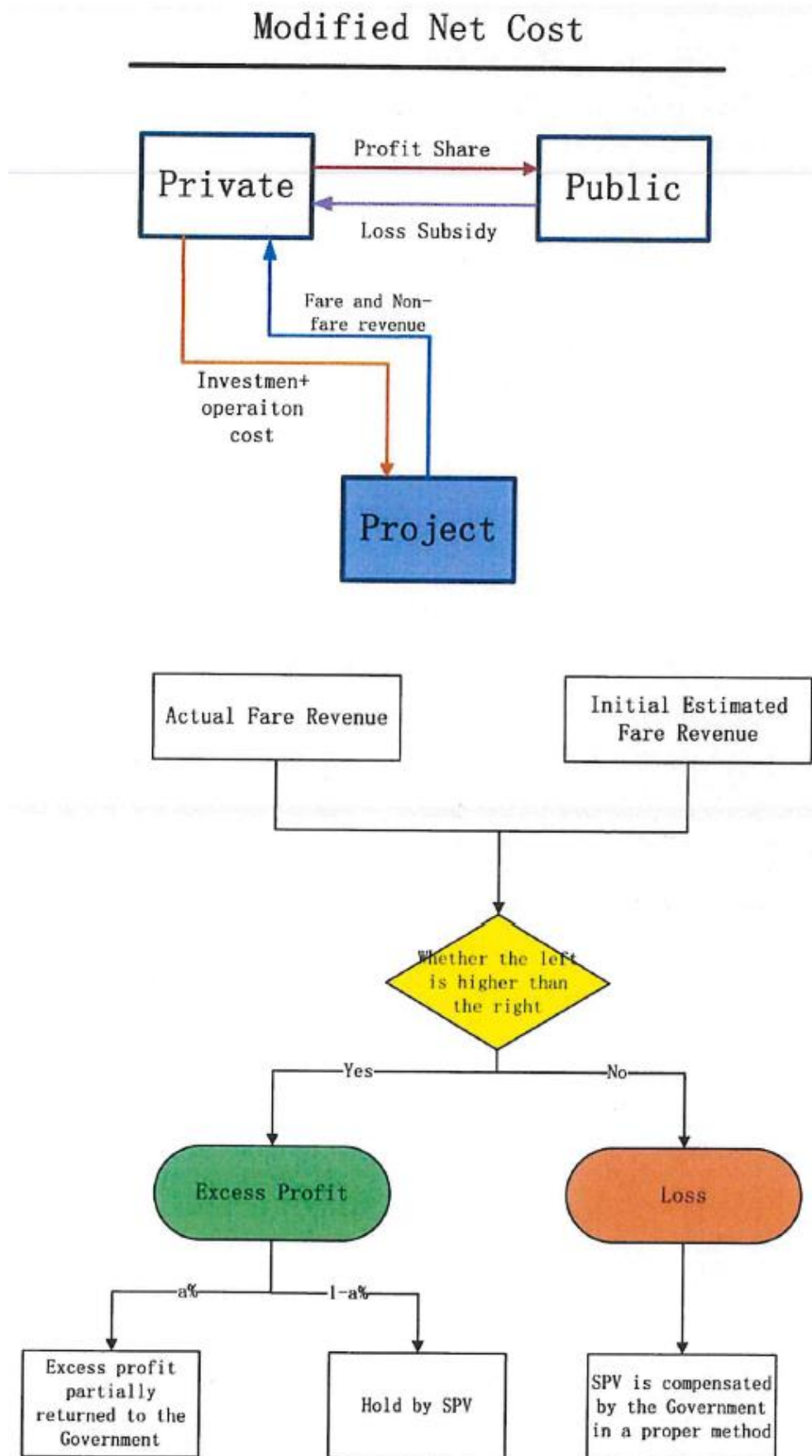
4) ข้อคิดเห็นต่อการจัดแบ่งรายได้ให้กับภาครัฐ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน

- สำหรับการลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost การให้ภาครัฐเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสาร ทำให้เอกชนต้องรับความเสี่ยงสูง ถ้าหากภาครัฐมีนโยบายลดอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็น ซึ่งทำให้โครงการมีความเสี่ยงที่จะไม่คุ้มทุนและยากต่อการจัดหาแหล่งเงินทุน จากความผันผวนของรายได้ค่าโดยสารซึ่งเป็นรายได้หลักของโครงการ ซึ่งการลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost ควรกำหนดให้มีการปรับอัตราค่าโดยสารตามสูตรคำนวณ โดยอิงกับองค์ประกอบที่สะท้อนต่อสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน โดยค่าโดยสารควรมีอัตราที่เหมาะสมให้ประชาชนสามารถใช้บริการได้ทุกวัน ซึ่งภาครัฐอาจต้องหารายได้ในส่วนอื่น มาสนับสนุนโครงการให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนได้มากขึ้น เช่น รายได้ในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ TOD และ มาตรการด้านภาษี เป็นต้น
- การร่วมลงทุนในแต่ละรูปแบบมีการแบ่งความเสี่ยงระหว่างภาครัฐและเอกชนที่ต่างกัน ผู้ที่มีความสามารถในการบริหารที่ดีกว่าก็รับผิดชอบในส่วนดังกล่าวไป โดยรัฐควรพิจารณาว่าจะบริหารจัดการอย่างไรให้เอกชนได้รับผลตอบแทนที่เหมาะสม

บริษัทรับเหมาก่อสร้าง

- นอกจากจะให้ภาครัฐเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสารของโครงการ อยากให้โครงการพิจารณาข้อเสนอดังต่อไปนี้ประกอบการพิจารณาด้วย
- เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม อยากให้ภาคเอกชนมีส่วนแบ่งในผลกำไรส่วนเกินที่โครงการได้รับด้วย
- ในทางกลับกัน หากภาคเอกชนต้องรับภาระในกรณีที่อัตราค่าโดยสารต่ำเกินไป ควรต้องได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากภาครัฐด้วย
- ข้อเสนอแนะโครงสร้างของรูปแบบการลงทุนแบบ “modified net cost” เป็นดังนี้



บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า

- โดยทั่วไปแล้วโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงในขณะที่ได้รับผลตอบแทนทางการเงินต่ำ อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงในการใช้เงินลงทุนจากภาครัฐมีความเสี่ยงมากกว่าแหล่งเงินทุนจากภาคเอกชน ดังนั้น จึงขอเสนอให้ภาคเอกชนเป็นผู้บริหารและจัดการเดินรถในรูปแบบการลงทุนแบบ “PPP Gross Cost”.
- เราเชื่อว่า การลงทุนในรูปแบบ “PPP Gross Cost” เป็นรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมกับนักลงทุน เนื่องจากจะให้ความมั่นใจกับแหล่งเงินทุนและผู้รับจ้างก่อสร้างได้ในเรื่องของผลตอบแทนได้มากกว่า(ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในเรื่องของประสิทธิภาพการดำเนินงาน) และภาครัฐยังได้ผลประโยชน์จากการเก็บรายได้ของโครงการอีกด้วย
- เห็นว่า รัฐควรให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Modified Cost และมี Incentive เป็นโบนัสให้เอกชน เพื่อให้บริการที่ดี

ภาคเอกชนอื่นๆ

- ภาครัฐ 60% เอกชน 40%
- ภาครัฐ 50% เอกชน 50%

5) ข้อคิดเห็นต่อการสนับสนุนจากภาครัฐ เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน

- การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- การประสานงานและการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- เรื่องเกี่ยวกับมวลชน
- สิทธิประโยชน์ทางภาษี
- การออกข้อกำหนดที่ทำให้โครงการดำเนินงานได้อย่างไม่มีอุปสรรค เช่น กฎหมายกำหนดเรื่องสิทธิในการใช้ทาง เนื่องจากต้องใช้ทางร่วมกับรถยนต์อื่นๆ จึงจำเป็นต้องมอบสิทธิในการใช้ทางเหนือรถยนต์ที่มาใช้ร่วม
- บริษัทเห็นว่าหน่วยงานเจ้าของโครงการควรดำเนินการยื่นขออนุญาต และขอสิทธิประโยชน์จากหน่วยงานราชการอื่นที่เกี่ยวข้องให้เรียบร้อย ก่อนที่จะลงนามในสัญญา เพื่อลดระยะเวลาการดำเนินโครงการและรักษาไว้ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่สามารถกระทำได้ตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ใบอนุญาตสำหรับการใช้คลื่นความถี่ของวิทยุสื่อสาร (Radio Frequency License) และ BOI เป็นต้น

บริษัทรับเหมาก่อสร้าง

- การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- การประสานงานและการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- เรื่องเกี่ยวกับมวลชน
- สิทธิประโยชน์ทางภาษี
- ในกรณีที่ผู้รับสัมปทาน จะนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาใช้กับโครงการ อยากให้ภาครัฐสนับสนุนและอำนวยความสะดวก เช่น การออกใบอนุญาต หรือการอนุมัติในเรื่องที่เกี่ยวข้อง
- ในการจ้างบุคลากรในพื้นที่เพื่อทำงานในโครงการนี้ จำเป็นต้องมีการจัดฝึกอบรมทางเทคนิคเกี่ยวกับการปฏิบัติงานในโครงการ อยากให้ภาครัฐสนับสนุนในเรื่องของการประชาสัมพันธ์หรือการประสานงานไปยังหน่วยงาน หรือสถานศึกษาต่างๆ ให้รับรู้รับทราบเกี่ยวกับการฝึกอบรมดังกล่าวด้วย
- ขอให้ภาครัฐสนับสนุนและประสานงานในการจัดการเรื่องการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารในทุกๆ สถานี เพื่อให้ข้อมูลกับผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เดิม เช่น รถโดยสาร รถแท็กซี่ ในการรับส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะทำให้หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่และประชาชนได้รับความสะดวกสบายเป็นอย่างมากจากการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งมวลชน
- ภาครัฐควรสนับสนุนและมีนโยบายเกี่ยวกับผลประโยชน์ทางภาษี โดยอาจอ้างอิงจากหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ภาครัฐอาจให้การสนับสนุนเกี่ยวกับการเผยแพร่ข้อมูลการดำเนินงานและข้อพึงปฏิบัติของผู้โดยสารให้ประชาชนทั่วไปได้รับทราบ

บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า

- การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- การประสานงานและการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- เรื่องเกี่ยวกับมวลชน
- สิทธิประโยชน์ทางภาษี
- การสนับสนุนในเรื่องของการออกใบอนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- อยากให้ภาครัฐช่วยให้ความชัดเจนหรือช่วยแก้ไขในกรณีที่เกิดข้อขัดแย้ง หรือเกิดความเสียหายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบสาธัญพโภคหรือเสถียรภาพของคันทางตามแนวเส้นทางโครงการก่อนที่จะส่งมอบพื้นที่ให้กับผู้รับสัมปทาน
- อยากให้ภาครัฐสนับสนุนด้านการเงินต่อผู้รับสัมปทานด้วย

ภาคเอกชนอื่นๆ

- การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- การประสานงานและการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- เรื่องเกี่ยวกับมวลชน
- สิทธิประโยชน์ทางภาษี

6) ข้อคิดเห็นต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสาร เพื่อลดความเสี่ยงในการลงทุน

บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน

- ภาครัฐควรมีการกำหนดค่าโดยสารเริ่มต้น สูตรการคำนวณ และพารามิเตอร์ต่างๆ ที่อ้างอิงได้และเป็นที่ยอมรับ พร้อมทั้งเงื่อนไขและขั้นตอนการปรับอัตราค่าโดยสารที่ชัดเจน เอกชนควรมีสติในการปรับอัตราค่าโดยสารได้ภายใต้กรอบที่กำหนดโดยไม่ต้องขออนุมัติ เพื่อให้เอกชนได้มีความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการ อย่างไรก็ตามเพื่อประโยชน์ของผู้โดยสาร เอกชนไม่สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารที่สูงเกินไป ภาครัฐควรมีนโยบายสนับสนุนในการบริหารจัดการความเสี่ยงในด้านอื่นๆ ด้วย
- อัตราค่าโดยสารควรอยู่ในระดับที่เหมาะสม สะท้อนต้นทุนของการดำเนินการและสามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ โดยควรระบุอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่สามารถเรียกเก็บได้ กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งรายได้จากอัตราค่าโดยสารสำหรับผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนถ่ายภายในระบบรถไฟฟ้าและระบบขนส่งมวลชนอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำหนดหลักเกณฑ์การปรับอัตราค่าโดยสารให้ชัดเจนในเอกสารประกอบการจัดทำข้อเสนอ เพื่อให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบถึงเงื่อนไขสำหรับใช้ประกอบการพิจารณาข้อเสนอ

บริษัทรับเหมาก่อสร้าง

- โครงสร้างอัตราค่าโดยสารที่นำเสนอ นั้น เป็นที่ยอมรับได้และมีการนำมาใช้กำหนดอัตราค่าโดยสารในโครงการระบบขนส่งโดยทั่วไป (a+b บาท/กม.) อยากให้มีการพิจารณาการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมกันกับภาคเอกชนในกรณีที่ปริมาณผู้โดยสารต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ลงทุนในเรื่องรายได้ของโครงการเป็นอย่างมาก

บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า

- รูปแบบการลงทุนแบบ PPP Gross Cost น่าจะทำให้เกิดความคุ้มค่าต่อการลงทุนมากที่สุด ซึ่งจะทำให้ภาครัฐมีความคล่องตัวในการกำหนดอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับนโยบาย ส่วนรายได้จากโครงการก็จะถูกแบ่งกลับมาที่ภาคเอกชนตามข้อตกลงเป็นรายปีเพื่อชดเชยภาระหนี้สินและดอกเบี้ยให้เพียงพอต่อการปันผลผู้ถือหุ้น ค่าดำเนินการและภาษีต่างๆ ที่เกิดขึ้นในปีนั้นๆ
- ควรกำหนดราคาไม่ให้สูงเกินไป เพื่อจูงใจให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวมาใช้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปัญหาจราจร
- โดยปกติควรกำหนดอัตราค่าโดยสารโดยคิดจากปริมาณผู้โดยสารขั้นต่ำที่ได้รับการการันตีจากภาครัฐ

ภาคเอกชนอื่นๆ

- ตามที่เห็นว่าเหมาะสม
- อัตราที่นำเสนอในโครงการเห็นว่าเหมาะสมแล้ว

7) ข้อคิดเห็นต่อผลตอบแทนที่เหมาะสมของโครงการ

บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน

- โดยปกติผลตอบแทนโครงการที่เหมาะสมสำหรับเอกชนขึ้นอยู่กับความเสี่ยงของแต่ละโครงการ ซึ่งจากการพิจารณาปัจจัยความเสี่ยงของโครงการประเภทขนส่งมวลชนทางราง เทียบกับบริษัทที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ซึ่งบริหารโครงการขนส่งมวลชนที่ได้เปิดให้บริการแล้วพบว่าความเสี่ยงหลักจะมีทั้งหมด 4 ประเภท ดังนี้
 1. ความเสี่ยงด้านการก่อสร้าง ซึ่งค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างอาจสูงกว่าประมาณการ โดยอาจมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าวัสดุก่อสร้าง รวมถึงความเสี่ยงที่โครงการอาจจะล่าช้ากว่ากำหนด ทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้น
 2. ความเสี่ยงด้านปริมาณผู้โดยสาร เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นโครงการคมนาคมรูปแบบใหม่ของคนในพื้นที่ ซึ่งจะต้องใช้เวลาในการเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง จึงทำให้มีความเสี่ยงที่ปริมาณผู้โดยสารอาจต่ำกว่าประมาณการ
 3. ความเสี่ยงด้านอัตราค่าโดยสาร จากตารางอัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้สูงถึง 137 บาท อาจไม่เป็นไปตามคาดการณ์ ซึ่งต้องพิจารณาอุปสงค์และความสามารถในการจ่ายสินค้าโดยสารของคนในพื้นที่อีกครั้ง รวมถึงการแข่งขันกับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ เมื่อเปิดให้บริการ ทำให้เอกชนอาจไม่สามารถกำหนดค่าโดยสารได้ตามโครงสร้างที่กำหนดไว้
 4. ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ ความเสี่ยงในการบริหารจัดการต้นทุนดำเนินงาน โดยปกติโครงการรถไฟฟ้าในปัจจุบันผลตอบแทนทางการเงินของบริษัท Project IRR อยู่ประมาณช่วง 8%-11% เนื่องจากเผชิญความเสี่ยงเหล่านี้ในระดับที่ต่ำ แต่โครงการนี้เป็นรูปแบบการคมนาคมแบบใหม่ในพื้นที่ จึงทำให้โครงการมีความเสี่ยงค่อนข้างสูงสรุปดังตารางต่อไปนี้

ความเสี่ยงของโครงการ	โครงการรถไฟฟ้าในปัจจุบัน (Project IRR 8% - 11%)	โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต
ความเสี่ยงด้านการก่อสร้าง	ต่ำ	กลาง – สูง
ความเสี่ยงด้านปริมาณผู้โดยสาร	ต่ำ	สูง
ความเสี่ยงด้านอัตราค่าโดยสาร	ต่ำ	สูง
ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ	ต่ำ	กลาง – สูง

ดังนั้น โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต ควรจะมี Financial Return ที่สูงกว่าโครงการรถไฟฟ้าในปัจจุบันมากกว่า 12% ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ การสนับสนุนจากภาครัฐที่จะสามารถลดความเสี่ยงเหล่านี้ได้มากน้อยเพียงใด

- ผลตอบแทนในการลงทุนที่เหมาะสมควรอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของอุตสาหกรรม คือ ประมาณ 13 - 15 % และ/หรืออยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของบริษัทซึ่งทำการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทรับเหมาก่อสร้าง

- โดยทั่วไป ผลตอบแทนทางการเงิน(FIRR) จากการลงทุนที่เหมาะสมควรจะมากกว่า 12% เทียบกับวงเงินลงทุนของภาคเอกชน และควรมากกว่า 10% เทียบกับวงเงินลงทุนทั้งโครงการ ควรมีการหารือกับ รฟม. เพื่อให้ได้แนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสม มีความเป็นไปได้ และให้ผลตอบแทนที่ดีทั้งกับภาครัฐ และภาคเอกชน

บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า

- มากกว่า 10%
- ควรจะคุ้มค่าความเสี่ยง และสูงกว่าอัตราดอกเบี้ย

8) ข้อคิดเห็นต่อแหล่งเงินทุน

บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน

- ด้วยสถานะทางการเงินและสภาพคล่องทางการเงินของบริษัท เชื่อว่าจะสามารถระดมทุนผ่านตลาดทุน รวมถึงตลาดตราสารหนี้และรวมทั้งการระดมทุนผ่าน BTSGIF บริษัทจึงมีความพร้อมในการลงทุนในโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต หากมีเงื่อนไขการลงทุนที่เหมาะสม
- บริษัทจะจัดหาแหล่งเงินทุนภายในประเทศเป็นอันดับแรก โดยอาจใช้การกู้ยืมจากสถาบันการเงิน การระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ หรือรูปแบบอื่นๆ ตามสมควร

บริษัทรับเหมาก่อสร้าง

- ในการลงทุนควรจะเป็นเงินลงทุนโดยผู้รับสัมปทานประมาณ 25%-30% และจากแหล่งเงินทุนอื่น หรือเงินกู้จากสถาบันการเงินอีกราว 70%-75% ซึ่งอาจปรับสัดส่วนดังกล่าวให้สอดคล้องกับความต้องการในขณะนั้น

บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า

- ส่วนใหญ่ทางบริษัทจะเป็น Sub Contractor กับผู้รับสัมปทาน แต่สามารถรับประกันขอบเขตการทำงานกับสถาบันการเงินหรือแหล่งเงินทุน และพร้อมที่จะรับการประเมินโอกาสทางการเงินตามขอบเขตงานที่เกี่ยวข้องด้วย

9) ข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อโครงการ

บริษัทที่ดำเนินกิจการระบบขนส่งมวลชน

- รูปแบบการประมูลของโครงการเป็น PPP Net Cost ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนที่สูง โดยเอกชนลงทุนในส่วนของ งานก่อสร้างงานโยธา งานระบบไฟฟ้า การจัดหาขบวนรถ ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนที่สูง ถึงแม้ว่าภาครัฐจะมีการจ่ายสนับสนุนค่างานก่อสร้างงานโยธาคืนให้แก่ผู้รับสัมปทาน แต่ภาครัฐควรจ่ายเงินสนับสนุนคืนในอัตราดอกเบี้ยไม่ต่ำกว่าต้นทุนทางการเงินของภาคเอกชน เนื่องจากภาคเอกชนต้องแบกรับภาระดอกเบี้ยเงินกู้ ทั้งในช่วงระยะเวลาก่อสร้างและช่วงเวลาเปิดดำเนินการแล้วจนกระทั่งชำระคืนเงินกู้หมด ดังนั้นจึงควรมีการสนับสนุนเงินคืนในอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสม นอกจากนี้ภาครัฐควรพิจารณาให้การสนับสนุนทางการเงินในส่วนอื่นเพิ่มเติม เช่น งานระบบไฟฟ้า (PPP รูปแบบ3) ต้นทุนในการบริหารจัดการ รวมถึงการพิจารณาให้สิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในรูปแบบ Transit Oriented Development (TOD) ซึ่งรวมถึงบริเวณพื้นที่บริเวณโรงจอดและโรงซ่อมพื้นที่บริเวณอาคารจอดแล้วจรตามแนวเส้นทาง นอกจากนี้รัฐควรส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบของเส้นทาง และรัฐควรให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามหลักเกณฑ์ของ BOI การยกเว้นภาษีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อจูงใจให้เอกชนได้ลงทุนในโครงการที่เป็นประโยชน์แก่ส่วนรวม ปัจจัยที่ทำให้โครงการเกิดความสำเร็จคือที่สำคัญคือระบบการเชื่อมต่อที่ดี ซึ่งจะต้องได้รับการสนับสนุนและผลักดันจากภาครัฐอย่างมาก โดยภาครัฐจะได้รับผลตอบแทนในเรื่องการพัฒนาพื้นที่และการบริการ หากโครงการประสบผลสำเร็จมีผลกำไรก็จะมีการแบ่งรายได้ให้กับรัฐด้วย
- ภาครัฐควรให้เอกชนผู้ชนะการประมูลสามารถเปลี่ยนแนวเส้นทางบางส่วน ในกรณีที่มีเส้นทางที่ช่วยสร้างประโยชน์แก่โครงการมากขึ้น และให้สิทธิในการจัดหา feeder เพื่อทำให้การเดินรถครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของประชาชนได้มากที่สุด รวมถึงควรอนุญาตให้เอกชนสามารถปรับรูปแบบการเดินรถจากรถราง (Tram) เป็นรถประเภท Trambus หรือรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) ได้ ถ้าหากทำให้การเดินรถมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อโครงการ
- ขอให้พิจารณาแยกเส้นทางของโครงการออกจากระบบอื่นให้ชัดเจน เนื่องจากการออกแบบเส้นทางของโครงการในปัจจุบันพบว่ามีการใช้เส้นทางร่วม (Lane Share) กับยานพาหนะอื่นในบางช่วงของเส้นทาง โดยเฉพาะในบริเวณที่อยู่ในเขตเมือง ทำให้ต้องประสานงานกับหน่วยงานอื่นในการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ภาคเอกชนไม่สามารถควบคุมได้ เช่น ความหนาแน่นของการจราจรบนเส้นทางร่วม โดยปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพของการให้บริการ เช่น ระยะเวลาในการเดินทางและความถี่ในการบริการ เป็นต้น

บริษัทรับเหมาก่อสร้าง

- หากเป็นไปได้อยากให้ปรับรูปแบบโครงการเป็นรูปแบบที่ใช้เงินลงทุนต่ำกว่านี้ เพื่อให้มีความเป็นไปได้ในเรื่องของระยะเวลาการก่อสร้างและมีความคุ้มค่าที่สุดหากภาครัฐต้องการสนับสนุน
- ในส่วนของภาครัฐ อยากให้ขยายขอบเขตการจัดการกรรมสิทธิ์บริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง จุดจอดแล้วจร หรือพื้นที่เอกชนอื่นๆ เพื่อให้ผู้รับสัมปทานสามารถนำมาพัฒนาภายใต้กรอบระยะเวลาสัมปทานได้ด้วย
- ภาครัฐควรมีมาตรการยกเว้นภาษี หรือมีนโยบายให้สิทธิประโยชน์กับภาคเอกชนที่มาลงทุนในโครงการ เช่น การลดค่าไฟฟ้าที่ใช้ในการบริหารจัดการเดินรถตลอดระยะเวลาสัมปทาน เป็นต้น

บริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายระบบรถไฟฟ้า

- แนวคิดของรูปแบบขบวนรถเป็นการพัฒนามาจากขบวนรถในตระกูล Siemens Avenio ที่เป็นขบวนรถแบบพื้นต่ำ (low floor tram family) ซึ่งแนวคิดนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการใช้งานของผู้โดยสาร ทำให้สามารถเข้าสู่ขบวนรถได้อย่างสะดวกสบาย และช่วยเรื่องการทรงตัวและความสมดุลของขบวนรถขณะเดินรถให้ดีขึ้นอีกด้วย โดยสรุปแล้วกล่าวคือ
 - ทำให้ผู้โดยสารเกิดความสะดวกสบายขณะโดยสารในขบวนรถ
 - ลดการปล่อยเสียงรบกวน
 - ลดการสึกหรอของระบบล้อและราง
 - ลดภาระของน้ำหนักบรรทุกต่อโครงสร้างของตัวรถ
- ในช่วงที่ไม่ใช้ระบบจ่ายไฟฟ้าแบบเหนือศีรษะ (Catenary free operation) ขบวนรถจะใช้พลังงานไฟฟ้าจากแหล่งพลังงานที่ติดตั้งอยู่กับขบวนรถ ซึ่งจะเป็นระบบ Siemens HES system การชาร์จพลังงานไฟฟ้าเข้าสู่ระบบเก็บพลังงานบนตัวรถจะเกิดขึ้นในเวลาที่ขบวนรถรับไฟฟ้าจากระบบจ่ายไฟฟ้าแบบเหนือศีรษะ หรือจากจุดจ่ายไฟฟ้าขณะที่ขบวนรถจอดที่สถานี ระบบ Siemens HES ประกอบด้วย capacitors แบบสองชั้นและแบตเตอรี่แบบ Li-Ion I ซึ่งเป็นระบบไฮบริด โดย Siemens ได้ทำการพัฒนาระบบแบตเตอรี่แบบติดตั้งบนขบวนรถมาตั้งแต่ปี 2008 นอกจากนั้น ยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบจ่ายไฟฟ้าและเพิ่มเสถียรภาพของกระแสไฟฟ้าจากระบบจ่ายไฟฟ้าแบบเหนือศีรษะในช่วงที่มีการใช้พลังงานสูงสุดได้อีกด้วย
- สมควรจะทำ Master Plan แบบบูรณาการ โดยคำนึงถึงการเติบโตของเมืองในอนาคตและสนามบินใหม่ที่จะเกิดขึ้น โดยแบ่งการลงทุนเป็นช่วงๆ ช่วงแรก สนามบินภูเก็ต-ศูนย์ขนส่ง และจากศูนย์ขนส่ง ค่อยเป็น Feeder ไปยังจุดหมายต่อไป และเมื่อสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารได้มากพอ จึงขยายการลงทุนในช่วงต่อไป
- อาจพิจารณาระยะปลอดสายส่งกระแสไฟฟ้าแบบเหนือศีรษะ (Catenary free Section) ให้ยาวขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันมีการพัฒนาเรื่องแบตเตอรี่ที่ใช้สำรองไฟฟ้าเพื่อการเดินรถไปมากแล้ว เพื่อส่งเสริมทัศนียภาพของเมืองภูเก็ตให้ดียิ่งขึ้น

- เนื่องจากภูเก็ตมีฝนตกชุก ขอให้พิจารณาเรื่องระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

ภาคเอกชนอื่นๆ

- อยากให้ทบทวนการเดินรถเข้าตัวเมือง ควรเปลี่ยนมาจอดใน Phase 1 ที่ บขส.ใหม่ และพัฒนา Phase 2 ต่อที่บายพาส เพื่อลดปัญหาการใช้ช่องจราจรร่วมกับรถยนต์
- ขอให้ดำเนินโครงการด้วยความโปร่งใสไม่ทุจริต ให้เอกชนที่มีความสามารถมาเป็นผู้ดูแลเห็นแก่ประชาชนให้มาก
- ควรมีเส้นทางเข้าถึงเขตเมืองเก่า เพื่อเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยวในย่านเมืองเก่า สะดวกต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยว ยังทำให้เกิดการกระตุ้นของเศรษฐกิจในย่านเมืองเก่ามากขึ้น
- ทำ Phase 1 จากสนามบิน มาถึงสถานีขนส่งใหม่ก่อน
- สนับสนุนให้เกิดโครงการขึ้นเพราะมีประโยชน์หลายด้านกับการท่องเที่ยวและเมืองภูเก็ต
- ควรให้มีโครงการเกิดขึ้นจริง มีประโยชน์ต่อประชาชนอย่างยิ่ง
- ควรให้เกิดรถไฟฟ้าสายนี้ก่อน เป็นสายนำร่อง ในกรณีห่วงเรื่องความปลอดภัยในกรณีสถานีทุ่งคา ให้เริ่ม Phase 1 จากสนามบินถึงสถานีขนส่ง 2
- ควรจัดเส้นทางรถรางวิ่งเข้ามาในเมืองเก่าอย่างยิ่ง เพราะเมืองเก่าเป็นสัญลักษณ์และภาพลักษณ์ที่ดีของจังหวัดภูเก็ต การเข้าถึงในเมืองเก่าควรจะให้เข้าถึงได้โดยง่าย

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- เพิ่มพื้นที่จอดรถในทุกๆ สถานี
- ภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยว และมีส่วนได้ส่วนเสียจากการประกอบอาชีพด้านการท่องเที่ยว ทั้งอาชีพหลักและเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว บุคคลเหล่านี้ เป็นผู้ได้รับผลกระทบต่อการเกิดขึ้นของรถไฟฟ้ารางเบาโดยตรง ควรหาแนวทางการสร้างงาน สร้างอาชีพ เพื่อก่อให้เกิดรายได้จากการเกิดขึ้นของรถไฟฟ้า เพื่อทดแทนรายได้ที่สูญเสียไปในอนาคต