

ด่วนที่สุด

ที่ นร 0202 / 15689

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม.10300

10 กรกฎาคม 2535

เรื่อง การดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

อ้างถึง หนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท 5509/10779 ลงวันที่ 7 กรกฎาคม 2535

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ มท 5503/2548
ลงวันที่ 2 กรกฎาคม 2535

2. สำเนาคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี รวม 2 ฉบับ

ความที่ได้เสนอเรื่อง การดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร
ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ นั้น

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอรายงานเกี่ยวกับเรื่องสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 มาเพื่อดำเนินการช่วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ได้ส่งมา
พร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2535 ลงมติว่า

1. รับทราบการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับการ
การไม่มีผลและเป็นโมฆะของสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 ระหว่าง
การทางพิเศษ ฯ กับกลุ่มบริษัทลาวาลิน และรายงานแนวทางในการดำเนินการโครงการ ฯ ต่อไป
ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ

2. อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเพื่อศึกษาพิจารณาทางเลือกวิธีดำเนินงาน
โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ประกอบด้วย

- | | |
|--|---------------|
| 2.1 หม่อมราชวงศ์เกษมสโมสร เกษมศรี | ประธานกรรมการ |
| รองนายกรัฐมนตรี | |
| 2.2 นายพันสี สิมะเสถียร | กรรมการ |
| รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | |
| 2.3 นายไพจิตร เอื้อทวีกุล | กรรมการ |
| รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม | |
| 2.4 นายเอนก สิทธิประศาสน์ | กรรมการ |
| รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย | |

/2.5 ...

- และมอบให้สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี รับไปดำเนินการยกร่างคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี
เสนอนายกรัฐมนตรีลงนามแต่งตั้งโดยด่วน (สําเนาคำสั่งได้แนบมาพร้อมนี้)

3. "ให้การทางพิเศษ ฯ จัดส่งข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดเปรียบเทียบผลดีผลเสีย
ภาวะทางการเงิน และความเสี่ยง"ในการดำเนินการโครงการ ฯ ตามแนวทางต่าง ฯ ที่จะเสนอ
ต่อคณะกรรมการการทางพิเศษ ฯ ให้คณะกรรมการในข้อ 2. ภายในวันศุกร์ที่ 10 กรกฎาคม 2535
รวมทั้งรายงานมติคณะกรรมการการทางพิเศษ ฯ ซึ่งจะมีการประชุมในวันศุกร์ที่ 17 กรกฎาคม 2535 ด้วย
และให้คณะกรรมการศึกษาพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน 2 สัปดาห์ นับแต่เมื่อได้รับข้อมูลดำเนินการ
แล้วเสนอผลการพิจารณาต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาในวันอังคารที่ 28 กรกฎาคม 2535

จึงเรียนยืนยันมา ได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

นารวาการศเอน

(ໂສກໝ ສຸວຣະຣຸຈີ)

เลขานุการคณะรัฐมนตรี

FO B.A. 2535

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2822706

โทรสาร 2826355

TDA RPT.....
RT.RPT.....
RD.....
RTR.H...
TMR.H...
TMR.L...
TMR.....
TMR.....
TMR.H/R.TMR.L

ด่วนที่สุด

ที่ นร 0202 / 15690



3/21

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. 10300

10 กรกฎาคม 2535

เรื่อง การดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1

เรียน ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ มท 5503/2548 ลงวันที่ 2 กรกฎาคม 2535

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท 5509/10779
ลงวันที่ 7 กรกฎาคม 2535

2. สำเนาคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี รวม 2 ฉบับ

ตามที่ได้เสนอรายงานเกี่ยวกับเรื่องสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1
ชั้นที่ 1 ไปเพื่อดำเนินการ นั้น

กระทรวงมหาดไทยได้เสนอเรื่อง การดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
ในกรุงเทพมหานคร มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบด้วย ความละเอียดครบถ้วนตามสำเนาหนังสือที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2535 ลงมติว่า

1. รับทราบการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับ
การไม่มีผลและเป็นอิสระของสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 ระหว่าง
การทางพิเศษ ฯ กับกลุ่มบริษัทลาวาลิน และรายงานแนวทางในการดำเนินการโครงการ ฯ ต่อไป
ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ

2. อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเพื่อศึกษาพิจารณาทางเลือกวิธีดำเนินงาน
โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ประกอบด้วย

- | | | |
|-----|--|---------------|
| 2.1 | หม่อมราชวงศ์เกษมสโมสร เกษมศรี | ประธานกรรมการ |
| | รองนายกรัฐมนตรี | |
| 2.2 | นายพัน สิมะเสถียร | กรรมการ |
| | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | |
| 2.3 | นายไพจิตร เอื้อทวีกุล | กรรมการ |
| | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม | |
| 2.4 | นายเอนก สิทธิประศาสน์ | กรรมการ |
| | รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย | |

/2.5 ...

- 1001 0001
 1002 0002
 1003 0003
 1004 0004
 1005 0005
 1006 0006
 1007 0007
 1008 0008
 1009 0009
 1010 0010
 1011 0011
 1012 0012
 1013 0013
 1014 0014
 1015 0015
 1016 0016
 1017 0017
 1018 0018
 1019 0019
 1020 0020
 1021 0021
 1022 0022
 1023 0023
 1024 0024
 1025 0025
 1026 0026
 1027 0027
 1028 0028
 1029 0029
 1030 0030
 1031 0031
 1032 0032
 1033 0033
 1034 0034
 1035 0035
 1036 0036
 1037 0037
 1038 0038
 1039 0039
 1040 0040
 1041 0041
 1042 0042
 1043 0043
 1044 0044
 1045 0045
 1046 0046
 1047 0047
 1048 0048
 1049 0049
 1050 0050
 1051 0051
 1052 0052
 1053 0053
 1054 0054
 1055 0055
 1056 0056
 1057 0057
 1058 0058
 1059 0059
 1060 0060
 1061 0061
 1062 0062
 1063 0063
 1064 0064
 1065 0065
 1066 0066
 1067 0067
 1068 0068
 1069 0069
 1070 0070
 1071 0071
 1072 0072
 1073 0073
 1074 0074
 1075 0075
 1076 0076
 1077 0077
 1078 0078
 1079 0079
 1080 0080
 1081 0081
 1082 0082
 1083 0083
 1084 0084
 1085 0085
 1086 0086
 1087 0087
 1088 0088
 1089 0089
 1090 0090
 1091 0091
 1092 0092
 1093 0093
 1094 0094
 1095 0095
 1096 0096
 1097 0097
 1098 0098
 1099 0099
 1100 0100
 1101 0101
 1102 0102
 1103 0103
 1104 0104
 1105 0105
 1106 0106
 1107 0107
 1108 0108
 1109 0109
 1110 0110
 1111 0111
 1112 0112
 1113 0113
 1114 0114
 1115 0115
 1116 0116
 1117 0117
 1118 0118
 1119 0119
 1120 0120
 1121 0121
 1122 0122
 1123 0123
 1124 0124
 1125 0125
 1126 0126
 1127 0127
 1128 0128
 1129 0129
 1130 0130
 1131 0131
 1132 0132
 1133 0133
 1134 0134
 1135 0135
 1136 0136
 1137 0137
 1138 0138
 1139 0139
 1140 0140
 1141 0141
 1142 0142
 1143 0143
 1144 0144
 1145 0145
 1146 0146
 1147 0147
 1148 0148
 1149 0149
 1150 0150
 1151 0151
 1152 0152
 1153 0153
 1154 0154
 1155 0155
 1156 0156
 1157 0157
 1158 0158
 1159 0159
 1160 0160
 1161 0161
 1162 0162
 1163 0163
 1164 0164
 1165 0165
 1166 0166
 1167 0167
 1168 0168
 1169 0169
 1170 0170
 1171 0171
 1172 0172
 1173 0173
 1174 0174
 1175 0175
 1176 0176
 1177 0177
 1178 0178
 1179 0179
 1180 0180
 1181 0181
 1182 0182
 1183 0183
 1184 0184
 1185 0185
 1186 0186
 1187 0187
 1188 0188
 1189 0189
 1190 0190
 1191 0191
 1192 0192
 1193 0193
 1194 0194
 1195 0195
 1196 0196
 1197 0197
 1198 0198
 1199 0199
 1200 0200
 1201 0201
 1202 0202
 1203 0203
 1204 0204
 1205 0205
 1206 0206
 1207 0207
 1208 0208
 1209 0209
 1210 0210
 1211 0211
 1212 0212
 1213 0213
 1214 0214
 1215 0215
 1216 0216
 1217 0217
 1218 0218
 1219 0219
 1220 0220
 1221 0221
 1222 0222
 1223 0223
 1224 0224
 1225 0225
 1226 0226
 1227 0227
 1228 0228
 1229 0229
 1230 0230
 1231 0231
 1232 0232
 1233 0233
 1234 0234
 1235 0235
 1236 0236
 1237 0237
 1238 0238
 1239 0239
 1240 0240
 1241 0241
 1242 0242
 1243 0243
 1244 0244
 1245 0245
 1246 0246
 1247 0247
 1248 0248
 1249 0249
 1250 0250
 1251 0251
 1252 0252
 1253 0253
 1254 0254
 1255 0255
 1256 0256<

ด่วนที่สุด

ที่ นร 0202 /ว(ล) 15691

★ 5/21

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม.10300

10 กรกฎาคม 2535

เรื่อง การดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1

เรียน รอง-นรม.(มรว.เกษมสไมสร ฯ), รัฐ-กค, รัฐ-คค, ผอ.-สปป, เลขา-สศช.

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท 5509/10779
ลงวันที่ 7 กรกฎาคม 2535
2. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ มท 5503/2548
ลงวันที่ 2 กรกฎาคม 2535

ด้วยกระทรวงมหาดไทย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้รายงานเกี่ยวกับเรื่องโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 มาเพื่อขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2535 ลงมติว่า

1. รับทราบการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับการไม่มีผลและเป็นโมฆะของสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 ระหว่างการทางพิเศษ ฯ กับกลุ่มบริษัทลาวาลิน และรายงานแนวทางในการดำเนินการโครงการ ฯ ต่อไปตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ

2. อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อศึกษาพิจารณาทางเลือกวิธีดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ประกอบด้วย

- | | |
|--|---------------|
| 2.1 หม่อมราชวงศ์เกษมสไมสร เกษมศรี | ประธานกรรมการ |
| รองนายกรัฐมนตรี | |
| 2.2 นายพันต์ สิมะเสถียร | กรรมการ |
| รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | |
| 2.3 นายไพจิตร เอื้อทวีกุล | กรรมการ |
| รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม | |
| 2.4 นายเอนก สิทธิประศาสน์ | กรรมการ |
| รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย | |

/2.5 ...

★
6/21

- 2 -

- | | | |
|------|--|----------------------------|
| 2.5 | หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ | กรรมการ |
| 2.6 | ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ หรือผู้แทน | กรรมการ |
| 2.7 | ผู้แทนกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| 2.8 | ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร หรือผู้แทน | กรรมการ |
| 2.9 | ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน | กรรมการ |
| 2.10 | นายสุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา | กรรมการ |
| 2.11 | นายสงคราม กระจำนัง | กรรมการ |
| 2.12 | เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ | กรรมการและเลขานุการ |
| 2.13 | ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ-
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 2.14 | ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ-
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

และมอบให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี รับไปดำเนินการยกร่างคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี
เสนอนายกรัฐมนตรีลงนามแต่งตั้งโดยด่วน (สำเนาคำสั่งได้แนบมาพร้อมนี้)

3. ให้การทางพิเศษ ฯ จัดส่งข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดเปรียบเทียบผลดีผลเสีย
ภาวะทางการเงิน และความเสี่ยงในการดำเนินการโครงการ ฯ ความแนวทางต่าง ๆ ที่จะเสนอ
ต่อคณะกรรมการการทางพิเศษ ฯ ให้คณะกรรมการในข้อ 2. ภายในวันศุกร์ที่ 10 กรกฎาคม 2535
รวมทั้งรายงานมติคณะกรรมการการทางพิเศษ ฯ ซึ่งจะมีการประชุมในวันศุกร์ที่ 17 กรกฎาคม 2535 ด้วย
และให้คณะกรรมการศึกษาพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน 2 สัปดาห์ นับแต่เมื่อได้รับข้อมูลดำเนินการ
แล้วเสนอผลการพิจารณาต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาในวันอังคารที่ 28 กรกฎาคม 2535

จึงเรียนมายังมา/จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

นาวาอากาศเอก

(โสภณ สุวรรณรุจิ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2822706

โทรสาร 2826355

10 ก.ค. 2535

รองฯ.....
ผช.ฯ.....
ผอ......
ผช.ผอ. ๑๐ กค.๓๕.....
ชน.ผอ. ๑๐ กค.๓๕.....
.....
.....
.....

16/1-7/19
3 กค. 35
/4.454.

สำนักเลขาธิการคณะกรรมการ
วันที่ 6384
วันที่ 53 ก.ค. 2535



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXPRESSWAY & RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND

ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทร. 579-5380-9 โทรสาร 561-2984

Phaholyothin Road, Chatuchak, Bangkok 10900 TEL: 579-5380-9 TLX: 72346 ETA/TH.

FAX: (662) 561-2984 Cable Address: ETA Bangkok

ด่วนที่สุด

ที่ มท 5503/2548

2 กรกฎาคม 2535

เรื่อง สัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1

กราบเรียน ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาพถ่ายหนังสือแจ้งกลุ่มบริษัทลาวาลิน เรื่อง การปฏิบัติตามเงื่อนไขของข้อ F เอกสารท้ายแผนการเงิน หมายเลข 1 สัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1

ตามที่กระผมได้กราบเรียนหาหรือ ฯพณฯ เรื่องการส่งหนังสือแจ้งกลุ่มบริษัทลาวาลิน เกี่ยวกับการปฏิบัติตามเงื่อนไขของข้อ F เอกสารท้ายแผนการเงิน หมายเลข 1 และผลของสัญญา นั้น

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการแจ้งผลของสัญญาให้กลุ่มบริษัทลาวาลิน ทราบแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(นายจรัญ บุรพรัตน์)

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ฝ่ายกฎหมาย

โทร. 5795164

โทรสาร 5612984

15/100 ด.จ. มท.ม

3 ก.ค. 35

unwary to Page - 2 10.35 - 17.08.4



8/21

คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี

ที่ ๑๓๖ / ๒๕๓๔

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาพิจารณาทางเลือกวิธีดำเนินงาน
โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร (เพิ่มเติม)

ตามที่ได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๑๓๖/๒๕๓๔ เรื่อง แต่งตั้ง
คณะกรรมการศึกษาพิจารณาทางเลือกวิธีดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร
ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๓๔ นั้น

อาศัยอำนาจตามมาตรา ๑๑(๖) และ (๔) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบ
บริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี
จึงมีคำสั่งเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

ให้ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน เป็นกรรมการ
เพิ่มเติม

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๘ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๓๔

(นายอานันท์ ปันยารชุน)

นายกรัฐมนตรี

(นายอานันท์ ปันยารชุน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย



9/21

คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี

ที่ 136/2535

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาพิจารณาทางเลือกวิธีดำเนินงาน

โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ตามที่สัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกลุ่มบริษัทลาวาลินได้สิ้นสุดลงตั้งแต่วันที่ 22 มิถุนายน 2535 แต่โดยเหตุที่มีความจำเป็นต้องก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร ดังนั้น เพื่อให้โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างรวดเร็วเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร จึงสมควรแต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาพิจารณาทางเลือกวิธีดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เป็นไปได้ เหมาะสม และบังเกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

อาศัยอำนาจตามมาตรา 11 (6) และ (9) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจึงมีคำสั่งดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้มีคณะกรรมการศึกษาพิจารณาทางเลือกวิธีดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ประกอบด้วย

- | | |
|--|---------------|
| (1) หม่อมราชวงศ์เกษมสโมสร เกษมศรี | ประธานกรรมการ |
| รองนายกรัฐมนตรี | |
| (2) นายพันสี สิมะเสถียร | กรรมการ |
| รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | |
| (3) นายไพจิตร เอื้อทวีกุล | กรรมการ |
| รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม | |
| (4) นายเอนก สิทธิประศาสน์ | กรรมการ |
| รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย | |
| (5) หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล | กรรมการ |
| รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ | |

★
10/21

- | | |
|--|----------------------------|
| (6) ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ หรือผู้แทน | กรรมการ |
| (7) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| (8) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร หรือผู้แทน | กรรมการ |
| (9) นายสุเมธ ชุมสาย ณ อยุธยา | กรรมการ |
| (10) นายสงคราม กระจำนัง | กรรมการ |
| (11) เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ | กรรมการและเลขานุการ |
| (12) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ-
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| (13) ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ-
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

ข้อ 2 ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) ศึกษาผลดีผลเสียของทางเลือกวิธีดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแต่ละวิธีตามที่คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยรายงานคณะรัฐมนตรี
- (2) เสนอแนะวิธีดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เป็นไปได้ เหมาะสม และบังเกิดประโยชน์สูงสุด
- (3) เรียกเอกสารและเชิญเจ้าหน้าที่ของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อเท็จจริง

ข้อ 3 ให้คณะกรรมการศึกษาพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน 2 สัปดาห์ นับแต่เมื่อได้รับข้อมูล คำเนินการ และรายงานมติคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แล้วเสนอผลการศึกษาพิจารณาต่อคณะรัฐมนตรี

/ข้อ 4 ...



๗/๒๑

- 3 -

ข้อ 4 สำหรับเบี้ยประชุมคณะกรรมการให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยเบี้ยประชุม
และค่าตอบแทนที่ปรึกษาซึ่งนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง พ.ศ. ๒๕๒๓ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วย
เบี้ยประชุมและค่าตอบแทนที่ปรึกษาซึ่งนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓ โดยให้เบิกจ่ายจาก
สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ลง ๓ วันที่ ๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๓๕

(นายอนันต์ บินยารคุน)

นายกรัฐมนตรี

สำเนาออกห้อง

(นางวิมล ธรรมศิริ)

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป ๕

ด่วนที่สุด

ที่ มท 5509/

10779



๗

กรกฎาคม 2535

เสนอประกอบการพิจารณา

เพื่อเป็นระเบียบวาระเพื่อพิจารณา

วันที่ ๕

14/21

กระทรวงมหาดไทย

ถนนอัมพวัน กรุงเทพมหานคร 10200

เรื่อง การดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในกรุงเทพมหานคร

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202/(ล) 14933 ลงวันที่ 25 กันยายน 2533
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0205/6156 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2535

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. แผนที่แสดงโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 ในกรุงเทพมหานคร
2. แผนการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ตามหนังสือที่อ้างถึงคณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 25 กันยายน 2533 และ วันที่ 4 ธันวาคม 2533 เรื่องขออนุมัติให้กลุ่มบริษัทลาวาลินเป็นผู้ลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 ในกรุงเทพมหานคร ได้มีมติเห็นชอบและอนุมัติให้ดำเนินการตามมติของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2533 แต่ไม่อนุมัติให้ยกเว้นการจัดเก็บภาษีจากดอกเบี้ยเงินกู้จากต่างประเทศ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) อนุมัติให้กลุ่มบริษัทลาวาลินเป็นผู้ลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 ในกรุงเทพมหานคร ตามหลักการในเรื่อง "ข้อตกลงในหลักการระหว่างทางพิเศษฯ กับกลุ่มบริษัทลาวาลิน"

2) อนุมัติการผูกพันรัฐบาลตามรายละเอียดในหัวข้อเรื่อง "การผูกพันรัฐบาลโดยในเงื่อนไขที่ขอให้รัฐบาลยกเว้นการจัดเก็บภาษีสำหรับการจัดหาเงินกู้ต่างประเทศนั้น ให้กระทรวงการคลังพิจารณาตามกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่แล้ว เพื่อให้มีการยกเว้นการจัดเก็บภาษีจากดอกเบี้ยเงินกู้จากต่างประเทศ สำหรับการลงทุนในโครงการด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ที่รัฐบาลเห็นว่ามีความจำเป็น และคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ได้รับการยกเว้นภาษีดังกล่าว

3) อนุมัติให้การทางพิเศษฯ ทำสัญญากับกลุ่มบริษัทลาวาลิน โดยพิจารณาร่างสัญญาตามเงื่อนไขและหลักการดังกล่าวในข้อ 1) และข้อ 2) โดยให้ยึดถือประโยชน์ของทางราชการและการทางพิเศษฯ เป็นสำคัญแล้วให้ส่งร่างสัญญาดังกล่าว ให้กรมอัยการตรวจพิจารณาและให้ความเห็นชอบก่อนลงนาม

4) อนุมัติให้รัฐบาลจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดสำหรับโครงการฯ ตามจำนวนเท่าที่จ่ายจริง ซึ่งประมาณการไว้ในวงเงิน 5,000 ล้านบาท โดยให้รัฐบาลจัดสรรเงินงบประมาณในปีงบประมาณ 2534 จำนวน 1,500 ล้านบาท และในปีงบประมาณ 2535 จำนวน 3,500 ล้านบาท หากรัฐบาลต้องจ่ายจริงเกินกว่าจำนวน 5,000 ล้านบาท ก็ขอให้รัฐบาลจัดสรรงบประมาณในปีต่อไปจนครบและหากรัฐบาลจัดสรรงบประมาณในปี 2534 ให้ไม่ทัน ให้การทางพิเศษฯ กู้เงินทરรองจ่ายไปก่อน

18/8/21
15/21

และในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2535 ได้มีมติเห็นชอบตามข้อเสนอของคณะกรรมการ-
การกลั่นกรองฯ ฝ่ายเศรษฐกิจที่พิจารณาเห็นควรอนุมัติให้เปลี่ยนแปลงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 กันยายน
2533 เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการจากที่ประมาณการไว้เดิม 5,000
ล้านบาท เป็นเงิน 28,000 ล้านบาท โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระทั้งหมด หรือตามที่จ่ายจริง ทั้งนี้คณะรัฐ-
มนตรีมีข้อสังเกตว่า การที่ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการนี้เพิ่มขึ้นประมาณ 28,000 ล้านบาท มิใช่
สาเหตุจากประกาศ รสช. ฉบับที่ 44

กระทรวงมหาดไทยได้มอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินงานตามมติคณะ
รัฐมนตรีดังกล่าว ซึ่งสามารถสรุปการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1
ในกรุงเทพมหานคร ได้ ดังต่อไปนี้

1. การลงนามในสัญญา

การทางพิเศษฯ และกลุ่มบริษัทลาวาลินได้เจรจากร่างสัญญา ตั้งแต่วันที่ 28
กันยายน 2533 ถึงวันที่ 12 ธันวาคม 2534 และได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าและสัญญา
ผู้ถือหุ้น เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2535 โดยกลุ่มบริษัทลาวาลินจะต้องจัดตั้งบริษัทรถไฟฟ้า จำกัด ขึ้นเพื่อ
การทางพิเศษฯ และสมาชิกของกลุ่มบริษัทลาวาลิน และผู้ร่วมทุนอื่นๆจะเข้าร่วมทุน และเข้ารับสิทธิตาม
สัญญาและหน้าที่อันตามสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้า ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาแปลงหนี้ใหม่
จากวันที่สัญญามีผลบังคับ (หมายถึงวันที่เงื่อนไขบังคับก่อนสำเร็จตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบ
รถไฟฟ้า ภายในระยะเวลา 9 เดือน นับจากวันที่ลงนามในสัญญา) โดยระยะเวลาของสัญญาจะเริ่มจาก
วันที่สัญญามีผลบังคับและสิ้นสุดในปีที่ 30 นับจากวันดังกล่าว

2. การบอกกล่าวสัญญาล้มเหลวและเป็นโมฆะ

บริษัท Bombardier/UTDC ต้องการจะเข้าร่วมในโครงการฯ โดยเป็นผู้รับเหมา
จัดหาอุปกรณ์ให้บริษัทรถไฟฟ้า แต่จะ ไม่เป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งการทางพิเศษฯ เห็นว่าในการจะเข้าร่วมของบริษัท
Bombardier/UTDC ดังกล่าว ยังไม่เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญา ที่บริษัท Bombardier/UTDC ต้อง
เข้าร่วมโครงการในฐานะผู้รับเหมาจัดหาอุปกรณ์และผู้ถือหุ้นภายใน 90 วันนับจากวันลงนาม การทาง-
พิเศษฯ จึง ได้มีหนังสือแจ้งกลุ่มบริษัทลาวาลินทราบ รวมทั้งได้มีหนังสือบอกกล่าววันสุดท้ายที่กลุ่มบริษัท
ลาวาลินจะต้องจัดหาผู้ถือหุ้นมาแทน ภายใน 45 วัน ตามสัญญาคือ วันที่ 22 มิถุนายน 2535 หากพ้นกำหนด
ดังกล่าวสัญญาโครงการฯ จะถือว่าล้มเหลวและเป็นโมฆะ

กลุ่มบริษัทลาวาลินได้มีหนังสือลงวันที่ 22 มิถุนายน 2535 แจ้งว่า บริษัท Bombar-
dier/UTDC จะลงนามในสัญญาเข้าถือหุ้นในหรือก่อนวันที่ 30 มิถุนายน 2535 โดยไม่มีเงื่อนไข ซึ่งบริษัท
Bombardier/UTDC ได้ลงนามในสัญญาเข้าถือหุ้นเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2535 แต่สัญญาเข้าถือหุ้น
ดังกล่าวไม่เป็นไปตามเอกสารแนบท้ายสัญญาผู้ถือหุ้น เพราะมีเงื่อนไขเพิ่มเติมว่า "สัญญาเข้าถือหุ้นนี้จะ
เป็นไปตามเงื่อนไขและข้อกำหนดของบันทึกความเข้าใจ ซึ่งได้ทำขึ้นระหว่างคู่สัญญาฝ่ายต่างๆ และถือเป็น

เอกสารแนบท้าย ของสัญญาเช่าถักหั่น" การทางพิเศษฯ จึงมีหนังสือบอกกล่าวให้กลุ่มบริษัทลาวาลินทราบ ว่า สัญญาโครงการนี้ ถือว่าสิ้นผลและเป็นโมฆะ นับแต่วันที่ 22 มิถุนายน 2535 เพราะบริษัท Bombardier/UTDC ไม่ยินยอมการเข้าร่วมโครงการฯ โดยเป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาภายในกำหนด เวลา และกลุ่มบริษัทลาวาลินไม่สามารถหาผู้อื่นแทนที่ UTDC ได้ภายในกำหนดเวลา

3. งานโครงการที่ได้ดำเนินการไปแล้ว

3.1 งานจัดการมลพิษ

การทางพิเศษฯ ได้เริ่มสำรวจและประเมินราคาค่าทดแทนตั้งแต่วันที่ 2535 โดยได้ประกาศราคาค่าทดแทนสำหรับพื้นที่โรงซ่อมบำรุง ไปแล้วประมาณ 40%

3.2 งานก่อสร้าง

- 1) ก่อสร้างฐานรากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สำหรับระบบรถไฟฟ้าไปแล้ว เป็นเงินค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานประมาณ 42 ล้านบาท
- 2) ก่อสร้างสะพานทางวิ่งระบบรถไฟฟ้า คู่ขนานสะพานพระปกเกล้าไปแล้ว เป็นเงินค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานประมาณ 150 ล้านบาท
- 3) ก่อสร้างฐานรากโครงสร้างระบบรถไฟฟ้า บริเวณถนนพระรามที่ 4 ไปแล้ว เป็นเงินค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานประมาณ 196 ล้านบาท

4. แนวทางในการดำเนินงานโครงการต่อไป

4.1 ความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้า

เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร ได้ทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น ทำให้สูญเสียด้านเศรษฐกิจอย่างใหญ่หลวง รวมทั้งคุณภาพชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก และในปัจจุบันการจราจรในกรุงเทพมหานครมีสภาพที่แออัด และติดขัดมากเกือบทั้งวัน และได้แผ่ขยายเป็นวงกว้างมากขึ้นจนถึงบริเวณชานเมือง ซึ่งจะมีสภาพที่เลวร้ายยิ่งขึ้น หากไม่ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ เช่น ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ให้ผลตอบแทน และลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจมากที่สุด

4.2 ลักษณะโครงการ

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นขบวนรถรางไฟฟ้าขนส่งผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ และรวดเร็ว ซึ่งโครงการที่การทางพิเศษฯ จะดำเนินก่อนเรียกว่า "โครงการส่วนที่ 1" ซึ่งมี 1 ประกอบด้วยสายทาง 2 สาย คือ สายพระโขนง-บางซื่อ และสายสาทร-ลาดพร้าว ระยะทางรวม 34 กม. (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)



17/21

4.3 ค่าก่อสร้างโครงการ

ค่าก่อสร้างโครงการทั้งหมดประมาณ 40,200 ล้านบาท (ราคาเฉลี่ยในช่วงเวลาก่อสร้างปี 2536-2542) ประกอบด้วย ค่างานโยธา 15,900 ล้านบาท ค่าอุปกรณ์ไฟฟ้า 20,000 ล้านบาท ค่าเพื่อจ่าย 3,600 ล้านบาท และค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษา 700 ล้านบาท ซึ่งราคาดังกล่าวยังไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินประมาณ 28,000 ล้านบาท (ราคา ปี 2535) และค่าดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง

4.4 ทางเลือกวิธีการดำเนินงานโครงการ

ด้วยความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งดังกล่าวแล้ว และโดยที่สัญญาการลงทุนโครงการกับกลุ่มบริษัทลาวาลินได้สิ้นสุดและเป็นโมฆะตั้งแต่วันที่ 22 มิถุนายน 2535 ดังนั้นเพื่อให้โครงการรถไฟฟ้า สามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างรวดเร็ว เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร การทางพิเศษฯ จึงได้ศึกษาทางเลือกในการลงทุนโครงการต่อไป โดยได้พิจารณาเห็นว่าวิธีที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ คาร์เป็นวิธีการใดวิธีหนึ่งดังนี้

วิธีที่ 1 รัฐลงทุนเองโดยการทางพิเศษฯ เป็นผู้ดำเนินการ

วิธีที่ 2 เอกชนลงทุน โดยการทางพิเศษฯ เป็นแกนนำในการจัดตั้งบริษัท

วิธีที่ 3 รัฐลงทุนก่อนแล้วให้เอกชนรับช่วงไปดำเนินการ

4.5 การจัดหาเงินของการลงทุนแต่ละวิธี

4.5.1 กรณี รัฐลงทุนเองโดยการทางพิเศษฯ เป็นผู้ดำเนินการ

1) ภาระความรับผิดชอบในการลงทุน คือ ค่าก่อสร้างประมาณ 40,200 ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินประมาณ 28,000 ล้านบาท และค่าดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ซึ่งจะขึ้นกับแหล่งเงินทุน

2) การจัดสรรเงินลงทุนของรัฐบาลมีดังนี้

(1) ค่าก่อสร้าง 40,200 ล้านบาท

- ใช้เงินงบประมาณอุดหนุน (20%) 8,040 ล้านบาท

- ใช้เงินกู้ (80%) 32,160 ล้านบาท

(2) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 28,000 ล้านบาท รัฐบาลได้อนุมัติงบประมาณแล้ว เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2535

(3) ค่าดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ใช้เงินกู้จากธนาคารเท่าที่จำเป็น

3) แหล่งเงินทุน 32,160 ล้านบาท น่าจะหาจากสถาบันเงินทุนเงินกู้เงินซอฟต์โลน (Soft Loan) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า (Exim Bank) และธนาคารพาณิชย์ ซึ่งรัฐบาลอาจจัดสรรไว้ล่วงหน้าก่อนการประกวดราคาก่อสร้าง หรืออาจกำหนดในเงื่อนไขการประกวดราคาการก่อสร้างให้ผู้ยื่นข้อเสนอประกวดราคาจัดหาเงินทุนประเภทต่าง ๆ ดังกล่าวสำหรับค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างตามราคาที่เสนอด้วยก็ได้

4.5.2 กรณี เอกชนลงทุนโดยการทางพิเศษ เป็นแกนนำในการจัดตั้งบริษัท

1) ภาระความรับผิดชอบในการลงทุน คือ ค่าก่อสร้างประมาณ 40,200 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายระหว่างการก่อสร้างประมาณ 12,000 ล้านบาท รวมเป็นค่าลงทุนทั้งหมด 52,200 ล้านบาท สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินประมาณ 28,000 ล้านบาท ให้รัฐบาลจ่ายให้ก่อน โดยบริษัทจะต้องจ่ายคืนในภายหลัง

2) โครงสร้างการเงินของบริษัทมีดังนี้ :-

(1) ทุนเรือนหุ้น (20%)	10,440 ล้านบาท
(2) เงินกู้ (75%)	39,150 ล้านบาท
(3) รายได้จากการเปิดกิจการบางส่วน 5%	2,610 ล้านบาท
o รวมค่าลงทุนทั้งหมด	<u>52,200 ล้านบาท</u>

3) การเข้าถือหุ้นในบริษัทมีดังนี้ :-

(1) ภาครัฐ (49%)	
- การทางพิเศษ (25%)	2,610 ล้านบาท
- ธ.กรุงไทย ธ.ออมสิน กฟน.ฯ (24%)	2,506 ล้านบาท
(2) ภาคเอกชน (51%)	
- สنج.ทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ (2%)	208 ล้านบาท
- เอกชนอื่นๆ (49%)	5,116 ล้านบาท
o รวมทุนเรือนหุ้นทั้งหมด	<u>10,440 ล้านบาท</u>

4) การดำเนินการในระยะแรกควรให้ตัวแทนภาครัฐและสำนักงานทรัพย์สินฯ ร่วมกันจัดตั้งบริษัทจัดหาเงินกู้เงินสัญญาการลงทุนและลงนามสัญญาการลงทุนกับการทางพิเศษ โดยเร็วก่อน แล้วจึงไปดำเนินการหาผู้ร่วมหุ้นภาคเอกชนและแหล่งเงินทุน พร้อมทั้งเตรียมการก่อสร้างโครงการให้สามารถเริ่มงานได้โดยรวดเร็วต่อไป



4.5.3 กรณีรัฐลงทุนก่อนแล้วให้เอกชนรับช่วงไปดำเนินการ

การลงทุนเป็นค่าก่อสร้างโครงการประมาณ 40,200 ล้านบาท รวมทั้งค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 28,000 ล้านบาท รัฐบาลจะมีการระดมทุนทั้งหมด เช่นเดียวกับกรณีรัฐลงทุนเอง ดังกล่าวในข้อ 4.5.1 แต่ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ การทางพิเศษฯ จะดำเนินการจัดตั้งบริษัทขึ้นตามแนวทางในการให้เอกชนลงทุน โดยการทางพิเศษฯ เป็นแกนนำในการจัดตั้งบริษัทดังกล่าวในข้อ 4.5.2 และบริษัทที่จัดตั้งขึ้นจะเจรจาเกี่ยวกับการทางพิเศษฯ เพื่อตกลงวิธีการที่จะรับช่วงภาระการลงทุนและรับโอนการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนไปดำเนินการ

4.6 ข้อดีข้อเสียในการลงทุนของแต่ละวิธี

4.6.1 กรณี รัฐลงทุนเองโดยการทางพิเศษฯ ดำเนินการ

ข้อดี	ข้อเสีย
1. ค่าก่อสร้างและค่าระบบรถไฟฟ้าจะต่ำกว่า เพราะมีการแข่งขันประกวดราคาทั่วไป	1. รัฐบาลมีภาระทางการเงินเพิ่มขึ้น คือ เงินอุดหนุนการก่อสร้าง
2. สามารถหาเงินกู้ที่มีเงื่อนไขการกู้ดีกว่า เช่น เงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน	2. รัฐบาลมีภาระจะต้องจัดหาและค้ำประกันเงินกู้
3. อัตราค่าโดยสารกำหนดได้ต่ำกว่า เพราะต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่ำกว่า	3. การบริหารกิจการมีข้อจำกัดด้วยกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของราชการ ทำให้ขาดความคล่องตัว
4. รัฐสามารถควบคุมและกำหนดนโยบายการให้บริการได้ โดยไม่มีข้อจำกัด	
5. สามารถกำหนดแผนการลงทุนก่อสร้างโครงการได้แน่นอนและชัดเจน ไม่มีความเสี่ยงที่จะทำให้โครงการล่าช้าหรือล้มเลิก	
6. มีความยืดหยุ่นในการประสานงานกับโครงการอื่นๆ ได้ดีกว่า	



4.6.2 กรณี เอกชนลงทุนโดยการทางพิเศษ เป็นแกนนำในการจัดตั้งบริษัท

ข้อดี	ข้อเสีย
1. รัฐบาลมีการะทางการเงินน้อยกว่า คือ เฉพาะเงินร่วมลงทุนร้อยละ 25 ของทุนเรือนหุ้น 2. รัฐบาล ไม่ต้องมีการะ ในการจัดหาและค้าประกันเงินกู้ 3. การบริหารกิจการมีความคล่องตัวดีกว่า ตามรูปแบบของบริษัท ทำให้มีประสิทธิภาพสูง	1. ค่าก่อสร้างและค่าระบบรถไฟฟ้าจัดสรรกันในกลุ่มผู้ร่วมลงทุน ทำให้ไม่มีการแข่งขันด้านราคาและต้นทุนสูงขึ้น 2. เงินกู้และ เงื่อนไขการกู้ไม่ดีเท่าการกู้โดยรัฐบาล 3. บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการบริหารกิจการสูงกว่า เช่นจะต้องมีค่าใช้จ่ายเรื่องภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ รวมทั้งอัตราค่าจ้างบุคลากรที่สูงกว่า 4. บริษัทจำเป็นต้องบริหารกิจการเป็นธุรกิจ และจะต้องมีกำไรในระดับที่เป็นที่สนใจของนักลงทุนภาคเอกชน 5. อัตราค่าโดยสารจะต้องสูงกว่า เพราะต้นทุนในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการบริหารกิจการสูงกว่า รวมทั้งจะต้องให้มีความเป็นเป้าหมายหลัก 6. รัฐบาลไม่อาจควบคุมและกำหนดนโยบายการให้บริการโดยตรง ได้ 7. กำหนดแผนการลงทุนก่อสร้างโครงการให้แน่นอนในทันทีไม่ได้ เพราะจะต้องจัดตั้งบริษัท และลงนามสัญญาการลงทุนกับการทางพิเศษ ก่อน แล้วจึงจะสามารถกำหนดแผนการลงทุนและแสวงหาแหล่ง เงินลงทุนให้ได้ก่อน 8. ยังมีความเสี่ยงที่อาจทำให้โครงการล่าช้า หรือไม่อาจดำเนินการต่อไปได้ หากมีเหตุการณ์ทำให้เกิดความผันผวนทางเศรษฐกิจขึ้น

4.6.3 กรณี รัฐลงทุนก่อนแล้วให้เอกชนรับช่วง ไปดำเนินการ

วิธีการนี้มีข้อดีข้อเสีย เช่นเดียวกับวิธีรัฐลงทุนเองดังกล่าวในข้อ

4.6.1 ในระยะแรกของการก่อสร้างโครงการ และเมื่อการทางพิเศษ สามารถจัดตั้งบริษัทมารับช่วงกิจการ ไปดำเนินการต่อไปนั้น จะทำให้สามารถลดภาระทางด้านการเงินของรัฐลงได้ โดยไม่ทำให้โครงการเสี่ยงกับการเกิดความล่าช้าขึ้นอีก รวมทั้งการบริหารกิจการสามารถดำเนินการได้ตามรูปแบบของบริษัท ซึ่งจะมีความคล่องตัวสูงกว่าการบริหารกิจการ โดยรัฐ สำหรับนโยบายและมาตรฐานการให้บริการ เช่น

อัตราค่า โดยสารนั้น สามารถกำหนดได้ในช่วงการตกลงทำสัญญาสัมปทาน โดยสรุปวิธีการนี้จะสามารถคงข้อดีลดข้อเสียบางประการของวิธีรัฐลงทุนเองและ เอกชนลงทุนโดยการทางพิเศษ เป็นแกนนำในการจัดตั้งบริษัทดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ได้ในระดับหนึ่ง

4.7 แผนการดำเนินงาน

แผนการดำเนินงานโครงการ (รายละเอียดแสดงในสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

- 1) ปรับปรุงแบบและ เอกสารประกวดราคารวม ปี 2535-2536
ทั้งดำเนินการประกวดราคาก่อสร้าง
- 2) ก่อสร้าง ปี 2537-2542
- 3) เปิดดำเนินการ
o สายสาทร-ลาดพร้าว ปี 2540
o สายพระ โขนง-บางซื่อ ปี 2542

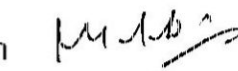
คณะกรรมการการทางพิเศษในการประชุมครั้งที่ 7/2537 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2535 ได้มีมติเรื่องการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดังนี้

1. รับทราบการ ไม่มีผลและ เป็น โฆษะของสัญญา โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 ระหว่าง การทางพิเศษกับกลุ่มบริษัทลาวาลิน
2. ให้ การทางพิเศษรายงานเรื่องการ ไม่มีผลและ เป็น โฆษะของสัญญาตามข้อ 1 พร้อมทั้งรายงานแนวทางในการดำเนินการโครงการฯ ต่อไป ตามที่ การทางพิเศษได้รายงานให้คณะกรรมการ การทางพิเศษฯ ทราบแล้วนั้น ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบไว้ชั้นหนึ่งก่อน
3. ให้ การทางพิเศษ จัดทำรายละเอียดเปรียบเทียบผลประโยชน์ ภาระทางการเงิน และความเสี่ยงในการดำเนินการโครงการฯ ตามแนวทางต่าง ๆ ในข้อ 2 เสนอต่อคณะกรรมการ การทางพิเศษฯ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาเลือกแนวทางหนึ่งแนวทางใดอย่างรอบคอบอีกครั้งหนึ่ง ในการประชุมวันศุกร์ที่ 17 กรกฎาคม 2535 ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติตามขั้นตอนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อ โปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ เรื่องการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในกรุงเทพมหานคร ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

พลตำรวจเอก



(เอก สารสิน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โทร. 579-5170

โทรสาร 561-2984