

ร/216 1/37

→ ที่ นร 0206/12543

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. 10300

๑๔ สิงหาคม 2536

→ เรื่อง นโยบายการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร
(ข้อเสนอแนะนโยบายการลงทุนโครงการรถไฟฟ้า สายหัวลำโพง - ศูนย์ ฯ สิริกิติ์ - บางซื่อ
ขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ นร (กคพ.) 1002/439 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2536

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2536
2. สำเนาหนังสือองค์การรถไฟฟ้ามหานคร ที่ นร 6700/588
ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2536 และเอกสารประกอบการพิจารณา รวม 3 เล่ม

ตามที่ได้เสนอเรื่อง นโยบายการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร
(ข้อเสนอแนะนโยบายการลงทุนโครงการรถไฟฟ้า สายหัวลำโพง - ศูนย์ ฯ สิริกิติ์ - บางซื่อ ขององค์การ
รถไฟฟ้ามหานคร) เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความแจ้งแล้ว นั้น

บริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด และองค์การรถไฟฟ้ามหานคร ได้เสนอข้อมูลประกอบการพิจารณา
ด้วย ความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมนี้

คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาเรื่องดังกล่าวแล้วมีประเด็นอภิปราย ความเห็น
ข้อสังเกต และมติที่ประชุม ดังนี้

ประเด็นอภิปราย

คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณาแล้วมีความเห็นและข้อสังเกต ดังนี้

1. เนื่องจากคณะรัฐมนตรีมีมติหลักการไว้เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2536 สรุปได้ว่าโครงการ
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นโครงการใหญ่ใช้งบประมาณสูง ผู้บริหาร
ต้องมีประสิทธิภาพ จึงเห็นสมควรให้เอกชนเข้ามาดำเนินการหรือร่วมลงทุน เพื่อลดภาระด้านการเงิน
ของรัฐบาล กรณีที่ไม่สามารถหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนได้ รัฐบาลโดยองค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รพม.)
ก็พร้อมจะดำเนินการเอง ดังนั้นในการพิจารณาจึงควรยึดหลักการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวก่อน

/2. เนื่องจาก ...

2. เนื่องจากบริษัทเอกชนไม่ได้รับทราบรายละเอียด หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนด ของโครงการอย่างชัดเจน ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องยังไม่อาจสรุปได้ว่าบริษัทเอกชนมีความสามารถที่จะ เข้าลงทุนในโครงการนี้ ดังนั้น จึงเห็นควรเปิดโอกาสให้บริษัทเอกชนได้ยื่นข้อเสนอเข้าลงทุนในโครงการ อีกครั้งหนึ่ง โดยจะต้องประกาศหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนด ที่ชัดเจนให้บริษัทเอกชนต่าง ๆ ที่สนใจ ได้ทราบทั่วกัน

3. เห็นควรให้ตั้งคณะกรรมการระดับนโยบาย ประกอบด้วย รองนายกรัฐมนตรี (นายอานวย วีรรณ) เป็นประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสำเริงต์ โพธิ์พิบูล) รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ) รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (นายการุญ จันทรางศุ) เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือผู้แทน ผู้อำนวยการองค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นคณะกรรมการ โดยให้ผู้อำนวยการ องค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ทำหน้าที่เป็นเลขานุการ โดยคณะกรรมการ ฯ มีหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนด การให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนดำเนินการโครงการดังกล่าว เพื่อให้องค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน นำไปประกาศเชิญชวนบริษัทเอกชนผู้สนใจยื่นข้อเสนอเข้าลงทุนตามโครงการโดยด่วนต่อไป

4. สำหรับการพิจารณาหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนด ควรต้องให้ชัดเจน โดยครอบคลุมหลักการสำคัญ ๆ ตามประเด็นต่าง ๆ เช่น 1) ระบบการขนส่งมวลชนแบบรถไฟฟ้าตามแบบ เบื้องต้นที่ออกไว้แล้ว 2) ที่ดินที่รัฐจัดหาให้ 3) รูปแบบของสัญญาสัมปทาน โดยกำหนดอายุสัญญาให้ ชัดเจน โดยให้มีการเจรจาต่อรองกันน้อยที่สุด 4) การให้สิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน และ สิทธิประโยชน์อื่น ๆ 5) การสนับสนุนให้บริษัท ฯ เข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ 6) การกำหนดอัตรา ค่าโดยสาร 7) เงินทุนขั้นต่ำ 8) ระยะเวลาในการจัดหาเงินทุน และ 9) ระยะเวลาในการก่อสร้าง เป็นต้น

5. ควรกำหนดเวลาให้องค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนออกประกาศเชิญชวน และกำหนดระยะเวลา สิ้นสุดการยื่นข้อเสนอลงทุนของบริษัทเอกชน ตลอดจนกำหนดเวลาให้องค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนประเมินขอ เสนอของบริษัทเอกชนให้ชัดเจน เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาวินิจฉัยได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 90 วัน หากภายใน 90 วัน ไม่มีเอกชนรายใดสามารถเป็นผู้ลงทุนในโครงการ ฯ ดังกล่าว เห็นควรให้รัฐบาล โดยองค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นผู้ดำเนินการตามโครงการดังกล่าวต่อไป

มติคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ

1. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ องค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนประกาศเชิญชวนให้เอกชนเสนอ ข้อเสนอลงทุนดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระยะแรก เส้นทางหัวลำโพง - ศูนย์ ฯ ลีรกี๊ - บางซื่อ ความยาวประมาณ 20 กิโลเมตร โดยดำเนินการตามแบบเบื้องต้นของบริษัทที่ปรึกษาที่องค์การ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้จัดเตรียมไว้แล้ว

/2. เห็นควรให้ ...

3/37

2-1-2

2. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนดำเนินการโครงการดังกล่าว โดยให้คณะทำงาน ฯ มีรายชื่อและอำนาจหน้าที่ตามประเด็นที่รายชื่อ 3 และดำเนินการพิจารณาหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนดำเนินการตามประเด็นที่รายชื่อ 4

3. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้กำหนดเวลาให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครออกประกาศเชิญชวน และกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดการยื่นข้อเสนอลงทุนของบริษัทเอกชน ตลอดจนกำหนดเวลาให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครประเมินข้อเสนอของบริษัทเอกชนให้ชัดเจน เพื่อเสนอคณะกรรมการพิจารณาวินิจฉัยได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 90 วัน หากภายใน 90 วัน ไม่มีเอกชนรายใดสามารถเป็นผู้ลงทุนในโครงการ ฯ ดังกล่าว เห็นควรให้รัฐบาลโดยองค์การรถไฟฟ้ามหานครเป็นผู้ดำเนินการตามโครงการดังกล่าวต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2536 อันมีมติตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและดำเนินการต่อไป ได้แจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นายพอล เฮงเจริญ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

26 ส.ค. 2536

กองประสานนโยบายและแผน

โทร. 2800389

โทรสาร 2801901

ศษ.อกร. 26 ส.ค. 2536
ศษ. 26 ส.ค. 36
ศษ.หอ.
ทน.ส.
ทว.
ทว.
ทว.

4/37

ที่ นร 0206/๑๙๙115๑4 (

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. 10300

๑๙ สิงหาคม 2536

เรื่อง นโยบายการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร
(ข้อเสนอแนะนโยบายการลงทุนโครงการรถไฟฟ้า สายหัวลำโพง - ศูนย์ ฯ สิริกิต์ - บางซื่อ
ขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร)

เรียน ตามรายชื่อผู้ยื่นแนบท้าย

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ นร (กคพ.) 1002/439 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2536
2. สำเนาหนังสือบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2536
3. สำเนาหนังสือองค์การรถไฟฟ้ามหานคร ที่ นร 6700/588
ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2536 และเอกสารประกอบการพิจารณา รวม 3 เล่ม

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอเรื่อง นโยบาย
การลงทุนโครงการรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร (ข้อเสนอแนะนโยบายการลงทุนโครงการรถไฟฟ้า
สายหัวลำโพง - ศูนย์ ฯ สิริกิต์ - บางซื่อ ขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร) เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา
ซึ่งบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด และองค์การรถไฟฟ้ามหานครได้เสนอข้อมูลประกอบการพิจารณาด้วย
ความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมนี้

คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาเรื่องดังกล่าวแล้วมีประเด็นอภิปราย ความเห็น
ข้อสังเกต และมติที่ประชุม ดังนี้

ประเด็นอภิปราย

คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณาแล้วมีความเห็นและข้อสังเกต ดังนี้

1. เนื่องจากคณะรัฐมนตรีมีมติหลักการไว้เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2536 สรุปได้ว่าโครงการ
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นโครงการใหญ่ใช้งบประมาณสูง ผู้บริหาร
ต้องมีประสบการณ์ จึงเห็นสมควรให้เอกชนเข้ามาดำเนินการหรือร่วมลงทุน เพื่อลดภาระด้านการเงิน
ของรัฐบาล กรณีที่ไม่สามารถหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนได้ รัฐบาลโดยองค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.)
ก็พร้อมจะดำเนินการเอง ดังนั้นในการพิจารณาจึงควรยึดหลักการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวก่อน

/2. เนื่องจาก ...

2. เนื่องจากบริษัทเอกชนไม่ได้รับทราบรายละเอียด หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนด ของโครงการอย่างชัดเจน ข้อมูลต่าง ๆ ที่มียูจึงยังไม่อาจสรุปได้ว่าบริษัทเอกชนไม่มีความสามารถที่จะ เข้าลงทุนในโครงการนี้ ดังนั้น จึงเห็นควรเปิดโอกาสให้บริษัทเอกชนได้ยื่นข้อเสนอเข้าลงทุนในโครงการ อีกครั้งหนึ่ง โดยจะต้องประกาศหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนด ที่ชัดเจนให้บริษัทเอกชนต่าง ๆ ที่สนใจ ได้ทราบทั่วกัน

3. เห็นควรให้ตั้งคณะกรรมการระดับนโยบาย ประกอบด้วย รองนายกรัฐมนตรี (นายอานวย วิจารณ์) เป็นประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตรี ไชยสิทธิ์) รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ) รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (นายการุญ จันทรวงศ์) เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือผู้แทน ผู้อำนวยการองค์การรถไฟฟ้ามหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นคณะกรรมการ โดยให้ผู้อำนวยการ องค์การรถไฟฟ้ามหานคร ทำหน้าที่เป็นเลขานุการ โดยคณะกรรมการ ฯ มีหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนด การให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนดำเนินการโครงการดังกล่าว เพื่อให้องค์การรถไฟฟ้ามหานคร นำไปประกาศเชิญชวนบริษัทเอกชนผู้สนใจยื่นข้อเสนอเข้าลงทุนตามโครงการโดยด่วนต่อไป

4. สำหรับการพิจารณาหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนด ควรต้องให้ชัดเจน โดยครอบคลุมหลักการสำคัญ ๆ ตามประเด็นต่าง ๆ เช่น 1) ระบบการขนส่งมวลชนแบบรถไฟฟ้าตามแบบ เบื้องต้นที่ออกไว้แล้ว 2) ที่ดินที่รัฐจัดหาให้ 3) รูปแบบของสัญญาสัมปทาน โดยกำหนดอายุสัญญาให้ ชัดเจน โดยให้มีการเจรจาต่อรองกันน้อยที่สุด 4) การให้สิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน และ สิทธิประโยชน์อื่น ๆ 5) การสนับสนุนให้บริษัท ฯ เข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ 6) การกำหนดอัตรา ค่าโดยสาร 7) เงินทุนขั้นต่ำ 8) ระยะเวลาในการจัดหาเงินทุน และ 9) ระยะเวลาในการก่อสร้าง เป็นต้น

5. ควรกำหนดเวลาให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครออกประกาศเชิญชวน และกำหนดระยะเวลา สิ้นสุดการยื่นข้อเสนอลงทุนของบริษัทเอกชน ตลอดจนกำหนดเวลาให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครประเมินข้อ เสนอของบริษัทเอกชนให้ชัดเจน เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาวินิจฉัยได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 90 วัน หากภายใน 90 วัน ไม่มีเอกชนรายใดสามารถเป็นผู้ลงทุนในโครงการ ฯ ดังกล่าว เห็นควรให้รัฐบาล โดยองค์การรถไฟฟ้ามหานครเป็นผู้ดำเนินการตามโครงการดังกล่าวต่อไป

มติคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ

1. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ องค์การรถไฟฟ้ามหานครประกาศเชิญชวนให้เอกชนเสนอ ข้อเสนอลงทุนดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก เส้นทางหัวลำโพง - ศูนย์ ฯ สิริกิติ์ - บางซื่อ ความยาวประมาณ 20 กิโลเมตร โดยดำเนินการตามแบบเบื้องต้นของบริษัทที่ปรึกษาที่องค์การ รถไฟฟ้ามหานครได้จัดเตรียมไว้แล้ว

6/33

2. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนดำเนินงานโครงการดังกล่าว โดยให้คณะทำงาน ฯ มีรายชื่อและอำนาจหน้าที่ตามประเด็นอภิปรายข้อ 3 และดำเนินการพิจารณาหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนดำเนินงานตามประเด็นอภิปรายข้อ 4

3. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้กำหนดเวลาให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครออกประกาศเชิญชวน และกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดการยื่นข้อเสนอลงทุนของบริษัทเอกชน ตลอดจนกำหนดเวลาให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครประเมินข้อเสนอของบริษัทเอกชนให้ชัดเจน เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาวินิจฉัยได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 90 วัน หากภายใน 90 วัน ไม่มีเอกชนรายใดสามารถเป็นผู้ลงทุนในโครงการ ฯ ดังกล่าว เห็นควรให้รัฐบาลโดยองค์การรถไฟฟ้ามหานครเป็นผู้ดำเนินงานตามโครงการดังกล่าวต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2536 อันมีมติตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ

จึงเรียนยึดยกมา / จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ / และดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

~

(นายพอล เซงเจริญ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองประสานนโยบายและแผน

โทร. 2800389

โทรสาร 2801901

26 ส.ค. 2536
พร.ฉกร. 26 ส.ค. 2536
พร.นอ. 26 ส.ค. 2536
พร.ส. 26 ส.ค. 2536
พร.ง. 26 ส.ค. 2536
จนท. 26 ส.ค. 2536
จนท.พิมพ์ 26 ส.ค. 2536

๕/๕๖

บัญชีแนบท้าย

1. รองนายกรัฐมนตรี (นายอานวย วีรรณ)
2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
3. รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตต์ โพธิ์วิหค)
4. รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ)
5. รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (นายการุญ จันทรางศุ)
6. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
7. ผู้อำนวยการองค์การรถไฟฟ้ามหานคร



เอกสารประกอบระเบียบวาระ 6 พ.ค. 107 ม.

บริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด

15/37

อนันต์ กาญจนพาสน์
ประธานกรรมการบริหาร

13 สิงหาคม 2536

เรื่อง การลงทุนก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

เรียน รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ)

เนื่องด้วย บริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด ได้เห็นความสำคัญของโครงการรถไฟฟ้าของ
รัฐบาล ซึ่งจะต้องดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด จึงขอเสนอที่จะรับเป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง
ตามรายละเอียดในจดหมายที่แนบมานี้

ทาง บริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด จึงขอให้ท่านได้โปรดพิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ
ตามข้อเสนอด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง

เลขาฯ 106 กรม. อริยา
1/10/36

S. 7/10/36
(นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ)
รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
16 ส.ค. 36

ขอแสดงความนับถือ

(นายอนันต์ กาญจนพาสน์)
ประธานกรรมการบริหาร

13/10/36 กรม. อริยา

1/10/36 กรม. อริยา

13/10/36 กรม. อริยา

13/10/36 กรม. อริยา

(วาระ: พ.ค. 107 ม.)

13/10/36 กรม. อริยา

13/10/36 กรม. อริยา

13/10/36 กรม. อริยา

1091/290-4 ศูนย์การค้าเมโทร

ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ กรุงเทพฯ 10400

โทร. 254-1031-40

แฟกซ์ 254-1026

13/10/36 กรม. อริยา
16 สิงหาคม 2536

องค์การรถไฟฟ้ามหานคร โทร. 513-8730-4 โทรสาร 512-2070-1

นร 6700/543

13 สิงหาคม 2536

16/37

ที่ วันที่

เรื่อง ผลการให้เอกชนแสดงความสนใจในการร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก

เรียน รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ)

1. เรื่องเดิม

1.1 มติที่ประชุมคณะกรรมการกำกับโครงการระบบขนส่งมวลชนมหานคร (กขม.) ครั้งที่ 2/2536 เมื่อวันศุกร์ที่ 5 มีนาคม 2536 เห็นชอบกำหนดให้องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) รับผิดชอบประกาศเชิญชวนกลุ่มบริษัทเอกชนให้ยื่นแสดงความสนใจ และให้พิจารณาจัดทำบัญชีรายชื่อบริษัทดังกล่าวไว้สำหรับใช้ในการเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก ต่อไป

1.2 รฟม. ได้ดำเนินการประกาศเชิญชวนให้เอกชนแสดงความสนใจในการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรก พร้อมทั้งให้ตอบคำถาม เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2536 โดยกำหนดให้บริษัท ยื่นแบบฟอร์มเพื่อลงทะเบียนรายชื่อบริษัท และตอบคำถามมาภายในวันที่ 31 พฤษภาคม 2536 ปรากฏว่ามีบริษัทยื่นแบบฟอร์มเพื่อลงทะเบียนแสดงความสนใจและตอบคำถามมาจำนวน 18 ราย สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- 1) แสดงความสนใจที่จะติดตามเงื่อนไขในการเชิญชวนให้เอกชนลงทุนพิจารณา
ยื่นข้อเสนอการลงทุน จำนวน 10 ราย
- 2) เสนอเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ/Turnkey Contract จำนวน 6 ราย
- 3) ไม่ระบุเจตนาแน่ชัด จำนวน 2 ราย

1.3 รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ) ได้มีหนังสือที่
นร 6700/0500 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม 2536 แจ้งให้บริษัทที่แสดงความสนใจที่จะติดตามเงื่อน
ไขในการเชิญให้เอกชนลงทุน/พิจารณายื่นข้อเสนอการลงทุน จำนวน 10 ราย ซึ่งได้หารือกับคณะ
อนุกรรมการกลั่นกรองงานและติดตามผลการปฏิบัติงานของ รฟม. (นายจุลพงศ์ จุลละเกศ เป็น
ประธานฯ) เมื่อวันที่ 13-14 กรกฎาคม 2536 เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

1.4 บริษัทดังกล่าวได้มีหนังสือแจ้งตอบยืนยันมาเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2536 โดยมี
หนังสือขอเลื่อนการตอบยืนยันมา 1 ราย และแจ้งว่าไม่สามารถตอบยืนยันได้ 1 ราย โดยมีสาระ
สำคัญสรุปได้ดังนี้ :-

1) เสนอรูปแบบที่ 1 - เอกชนลงทุนทั้งหมด (3 ราย)

(1) บริษัทชนชาติ โอเลตติ้ง จำกัด

- o รัฐไม่ต้องค้ำประกันเงินกู้ และรายได้
- o ให้อายุสัมปทาน 30 ปี (นับจากก่อสร้างแล้วเสร็จ) และให้ต่อ
อายุสัมปทานอีก 2 ครั้ง ๆ ละ 10 ปี
- o ให้การส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- o ให้รัฐช่วยสนับสนุนเรื่องสาธารณูปโภค
- o รัฐให้การสนับสนุนการนำบริษัทเข้าตลาดหลักทรัพย์
- o เสนอรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งมีค่าก่อสร้างแพงกว่าและมีค่าใช้จ่าย
โครงการทั้งหมดสูงกว่าเพียง 10% รวมทั้งมีระยะเวลาก่อสร้าง
เท่ากัน โดยกำหนดค่าโดยสารไว้เป็นเงิน 18-22 บาท
- o ต้องการผลตอบแทนในการลงทุนประมาณ 18%
- o พร้อมทั้งจะให้สิทธิหลักประกันสัญญา 300 ล้านบาท

(2) บริษัทธนาของ จำกัด

- o ยินดีที่จะให้รัฐค้ำประกันเงินกู้ ส่วนการค้ำประกันผู้โดยสารหรือรายได้
อาจไม่จำเป็นหากผลการศึกษาจำนวนผู้โดยสารได้รับการยืนยันจาก
ที่ปรึกษาของผู้ให้กู้เงิน
- o ขอเงื่อนไขเหมือนกับโครงการธนาของ ที่ได้รับสัมปทานจาก กทม.
- o ไม่เสนอรถไฟฟ้าใต้ดิน เพราะค่าก่อสร้างแพงกว่า 3 เท่า และใช้
เวลาก่อสร้างมากกว่า 1.5 ปี ทำให้ไม่คุ้มการลงทุน
- o พร้อมทั้งจะให้สิทธิหลักประกันสัญญา 200 ล้านบาท
- o ต้องการผลตอบแทนมากกว่า 20%

18/37

(3) บริษัท Italian Thai

- o รัฐไม่ต้องค้ำประกันเงินกู้ และรายได้
- o รัฐให้การส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- o ให้เงื่อนไขเช่นเดียวกับโครงการนายงและโอปเวลล์
- o ขอยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม
- o ต้องป้องกันปัญหาการทวง และการต่อต้านจากประชาชนตลอดอายุสัญญาสัมปทาน
- o ขอส่วนลดพิเศษค่ากระแสไฟฟ้าในระยะยาว
- o ต้องกำหนดนโยบายค่าโดยสารในระยะยาว ให้มีการเพิ่มค่าโดยสารตามสัญญาได้
- o ไม่เสนอรถไฟฟ้าใต้ดิน เพราะค่าก่อสร้างแพงกว่า 2.5-5 เท่า และใช้เวลาก่อสร้างมากกว่า
- o พร้อมทั้งให้มีหลักประกันสัญญา 300 ล้านบาท

2) เสนอรูปแบบที่ 2 - รัฐลงทุนร่วมกับเอกชน (2 ราย)

(1) บริษัท HMT -Marubeni

- o รัฐต้องค้ำประกันเงินกู้ และค้ำประกันรายได้
- o รัฐให้เงินอุดหนุนอย่างน้อย 50% ของวงเงินโครงการ ส่วนที่เหลือให้รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน
- o รายละเอียดเงื่อนไขอื่น ๆ บริษัทต้องศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม
- o ให้เอกชนสามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารอิสระในเชิงพาณิชย์
- o ไม่เสนอรถไฟฟ้าใต้ดิน เพราะค่าก่อสร้างแพงกว่า และใช้เวลาก่อสร้างมากกว่า

(2) บริษัท Premier Global Corp.

- o รัฐต้องค้ำประกันเงินกู้ 50% ของวงเงินที่เอกชนกู้
- o รัฐลงทุนงานโยธาไปก่อน แล้วให้รัฐและเอกชนร่วมลงทุนตัวรถและอุปกรณ์และดำเนินงานในภายหลัง
- o รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน 25%-35%

3) เสนอรูปแบบที่ 3 - รัฐลงทุนไปก่อนแล้วประกาศให้เอกชนร่วมลงทุนในเวลาที่เหมาะสม (2 ราย)

(1) บริษัท GEC Alsthom

- o ให้รัฐหรือสถาบันการเงินที่มีทรัพย์สินมากเพียงพอค้ำประกันเงินกู้ เพื่อให้เงื่อนไขการกู้เงินที่ดี
- o ไม่เสนอรถไฟฟ้าใต้ดิน เพราะค่าก่อสร้างประมาณ 1.5 เท่า ใช้เวลาก่อสร้างมากกว่าเป็น 2 เท่า

(2) กลุ่มร่วมลงทุน Bangkok Bank, Siam Syntech, Obayashi, GTX

- o ต้องการให้รัฐค้ำประกันเงินกู้
- o อย่างน้อยที่สุดให้รัฐลงทุนในส่วนของงานโยธา และค้ำประกันรายได้
- o ไม่เสนอรถไฟฟ้าใต้ดิน เพราะค่าก่อสร้างประมาณ 3 เท่า ใช้เวลาก่อสร้างมากกว่า 1 ปี

4) เสนอ 2 รูปแบบ (1 ราย) -บริษัทเมโทร 2000

เสนอรูปแบบที่ 2 - รัฐลงทุนร่วมกับเอกชน และรูปแบบที่ 3 - รัฐลงทุนไปก่อนแล้วประกาศให้เอกชนร่วมลงทุนในเวลาที่เหมาะสม โดยมีเงื่อนไขและการสนับสนุนจากรัฐ ดังนี้ :-

- o รัฐออกค่าใช้จ่ายกับเอกชนในการศึกษาความเป็นไปได้โครงการ
- o รัฐให้เงินอุดหนุนในช่วงการก่อสร้างและขอให้รัฐอุดหนุนค่าใช้จ่าย ในการดำเนินการของปีแรก ๆ
- o ยอมให้บริษัทต่ออายุสัมปทานได้
- o ให้การส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- o ให้รัฐยืนยันการต่อขยายเส้นทางในอนาคต และอัตราค่าโดยสาร/การปรับอัตราค่าโดยสารในอนาคต
- o ให้รัฐออกกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้อง
- o รัฐให้ความเห็นชอบและอนุญาตในเรื่องที่จำเป็นเกี่ยวกับการก่อสร้างและดำเนินงาน

(ต้นฉบับไม่แนบ)

20/37

1.5 คณะอนุกรรมการกลั่นกรองงานและติดตามผลการปฏิบัติงานของ รฟม. ได้มีมติในการประชุม ครั้งที่ 4/2536 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2536 สรุปความได้ดังนี้

- 1) ให้ รฟม. รายงานสรุปผลการตอบรับยืนยันเกี่ยวกับการลงทุนของ 10 บริษัท ที่สนใจการลงทุนให้รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ) ทราบในเบื้องต้นก่อน
- 2) ให้ รฟม. เชิญบริษัท 4 ราย (1) บริษัทธนายง จำกัด (2) บริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด (3) บริษัทธนชาติโฮลดิ้ง จำกัด และ (4) บริษัท เมโทร 2000 มาชี้แจงรายละเอียดเพิ่มเติมให้ชัดเจน ในวันที่ 11 และ 13 สิงหาคม 2536 รวมทั้งมีหนังสือสอบถามบริษัทธนชาติโฮลดิ้ง จำกัด ในรายละเอียดเกี่ยวกับด้านเทคนิคและการเงินเพิ่มเติมด้วย

2. ข้อเท็จจริง

คณะอนุกรรมการกลั่นกรองงานและติดตามผลการปฏิบัติงานของ รฟม. ได้ประชุมหารือกับบริษัท 4 ราย เมื่อวันที่ 11 และ 13 สิงหาคม 2536 สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้ :

1) บริษัทธนายง (นายศิริ กาญจนพาณิชย์ ประธานกรรมการบริหารและเจ้าหน้าที่)

- o มีความสนใจลงทุนโครงการ รฟม. รูปแบบที่ 1 - เอกชนลงทุนทั้งหมด เนื่องจากบริษัททำธุรกิจด้านนี้และมีประสบการณ์การลงทุนรูปแบบนี้จากโครงการ รถไฟฟ้ากทม. (โครงการธนายง) และมีบุคลากรพร้อมอยู่แล้ว ส่วนรูปแบบการลงทุนอื่นบริษัทก็ยังมีความสนใจอยู่
- o ต้องการผลตอบแทนการลงทุนโครงการ (FIRR on Equity) ไม่น้อยกว่า 20% หากมีผลตอบแทนต่ำกว่านี้คณะกรรมการบริษัทจะไม่อนุมัติโครงการ
- o บริษัทต้องขอข้อมูลโครงการ รฟม. และเงื่อนไขขอบข่ายการลงทุน (TOR) และทำการศึกษาความเป็นไปได้การลงทุนก่อน
- o บริษัทต้องใช้ระยะเวลาทำการศึกษาความเป็นไปได้การลงทุน จัดทำข้อเสนอการลงทุน เปรียบเทียบ และจัดหาแหล่งเงินทุนจนกระทั่งเริ่มก่อสร้างได้ ประมาณ 2.5 ปี

21/37

- ๐ บริษัทยินดีให้รัฐค้ำประกันเงินกู้และรายได้ แต่หากรัฐไม่สามารถค้ำประกัน ให้ได้บริษัทก็ยังมีควมสนใจลงทุนโครงการ รฟม.อยู่ หากโครงการมีอัตราผลตอบแทนทางการเงินไม่น้อยกว่า 20%
 - ๐ สถาบันเงินกู้ต่างประเทศต้องการให้โครงการธนาคารมี Bank Guarantee สำหรับการกู้เงินลงทุนโครงการธนาคาร ซึ่งบริษัทคิดว่าธนาคารในประเทศ คงจะไม่ปฏิเสธการค้ำประกันเงินกู้ให้ โดยที่ปรึกษาทางการเงินของบริษัท ได้เสนอให้บริษัทเจรจากับสถาบันเงินกู้ต่างประเทศให้เงินกู้บางส่วนไม่ต้องมี Bank Guarantee
 - ๐ ปัจจุบันบริษัทมีเงินทุน 6,000 ล้านบาท เพื่อลงทุนในโครงการธนาคาร และ บริษัทอาจชักจูงให้บริษัทบางกอกแลนด์ จำกัด ร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้า รฟม.ได้
 - ๐ การจัดหาแหล่งเงินกู้สำหรับการลงทุนโครงการ รฟม.บริษัทคงจะใช้แหล่งเงิน กู้กลุ่มเดียวกับโครงการธนาคาร เช่น Export Credit ต่าง ๆ เงินกู้ เพื่อการส่งออกของประเทศอังกฤษ (CDC) และ IFC เป็นต้น
 - ๐ บริษัทไม่สนใจลงทุนก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน เพราะค่าลงทุนสูง และเวลา ก่อสร้างนานกว่า
- 2) บริษัทอิตาเลียนไทย จำกัด (นายเปรมชัย ถาวรสุตร ประธานกรรมการบริษัท และ เจ้าหน้าที)
- ๐ มีความสนใจลงทุนโครงการรถไฟฟ้า รฟม.รูปแบบที่ 1 -เอกชนลงทุนทั้งหมด เนื่องจากบริษัทมีความชำนาญงานก่อสร้างงานโยธาและอาจหาผู้ร่วมลงทุนอื่นได้
 - ๐ ต้องการผลตอบแทนการลงทุนโครงการ (FIRR on Equity) ไม่น้อยกว่า 18% เพื่อให้เป็นที่ยอมรับของสถาบันเงินกู้
 - ๐ บริษัทเพียงแต่ใช้ข้อมูลของโครงการธนาคารเป็นแบบจำลอง (Model) ใน การพิจารณาแนวทางการลงทุนโครงการ รฟม.ในเบื้องต้น เท่านั้น
 - ๐ หากโครงการ รฟม.มีต้นทุนค่าก่อสร้างสูงกว่าโครงการธนาคาร (ประมาณ 50%) และรัฐไม่สามารถให้ส่วนลดพิเศษค่ากระแสไฟฟ้าระยะยาว และยกเว้น ภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามเงื่อนไขที่บริษัทเสนอ บริษัทยังไม่สามารถตอบว่าจะลงทุน โครงการ รฟม.ได้หรือไม่ ในขณะนี้ ต้องไปศึกษาก่อน ซึ่งค่าโดยสารอาจต้อง เพิ่มขึ้นเพื่อให้ได้อัตรากำไรผลตอบแทนที่ต้องการ

- ๐ บริษัทต้องใช้ระยะเวลาทำการศึกษาความเป็นไปได้การลงทุน จัดทำข้อเสนอการลงทุน เปรียบ เปรียบเทียบ และจัดหาแหล่งเงินทุน จนกระทั่งเริ่มการก่อสร้างได้ประมาณ 2.5 ปี
- ๐ ประสงค์ให้รัฐช่วยอุดหนุนค่าใช้จ่ายการโยกย้ายสาธารณูปโภคในส่วนที่เกิน 500 ล้านบาท ดังเช่นโครงการธนาียง
- ๐ แหล่งเงินทุนของบริษัท ได้แก่ เงินลงทุนบริษัท และบริษัทร่วมทุน Export Credit และสถาบันเงินกู้ภายในและต่างประเทศ
- ๐ ระบบรถไฟไฟฟ้าใต้ดินจะมีต้นทุนการก่อสร้างสูงกว่าระบบรถไฟลอยฟ้ามากและมีผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่า และใช้ระยะยาวเวลาการก่อสร้างมากกว่า

3) บริษัทชนชาติโอลดิง จำกัด (นายวิทย์ คุณสมบัติ กรรมการบริษัทและเจ้าหน้าที่บริษัทเทคโนโลยีทรอย เอ็กพอร์ต)

- ๐ บริษัทมีความสนใจลงทุนในโครงการ รูปแบบที่ 1 - เอกชนลงทุนทั้งหมด โดยนำเทคโนโลยีการก่อสร้างระบบรถไฟใต้ดินจากบริษัทเทคโนโลยีทรอย เอ็กพอร์ต จากประเทศรัสเซีย มาใช้ในโครงการ
- ๐ ต้องการอัตราผลตอบแทนการลงทุนโครงการ รฟม. (FIRR on Equity) ประมาณ 18%
 - ค่าใช้จ่ายก่อสร้างระบบรถไฟใต้ดินโครงการ รฟม. ประมาณ 40,000 ล้านบาท หรือประมาณกิโลเมตรละ 2,000 ล้านบาท
 - เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริษัทจะก่อสร้างเส้นทางใต้ดิน โดยใช้วิธีการขุดเจาะอุโมงค์ (Tunnelling) 90% ของเส้นทาง ส่วนที่เหลือจะใช้วิธีการก่อสร้างแบบเปิดหน้าดิน (Cut & Cover)
- ๐ บริษัทจะยื่นแผนการเงินภายใน 45 วัน นับจากได้รับอนุมัติโครงการ
- ๐ ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี โดยในระยะเวลา 2.5 ปี จะสามารถเปิดดำเนินการได้บางส่วน (5 กิโลเมตร)
- ๐ ให้รัฐช่วยให้การสนับสนุนการนำบริษัทเข้าตลาดหลักทรัพย์เพื่อระดมทุนตามกฎหมายของตลาดหลักทรัพย์
- ๐ ขอให้รัฐให้ส่วนลดพิเศษค่ากระแสไฟฟ้า

23/34

4) บริษัทเมโทร 2000 (Mr. Bob Kevorkian กรรมการผู้จัดการบริษัทและเจ้าหน้าที่)

- o บริษัทสนใจลงทุนก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าใต้ดินในรูปแบบที่ 2 - รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน เนื่องจากบริษัทมีความชำนาญและเทคโนโลยีในการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน
- o ต้องการผลตอบแทนการลงทุนโครงการ (FIRR on Equity) เท่ากับ 18%
- o บริษัทเพียงแต่ประมาณราคาโครงการ รฟม. ในเบื้องต้น หากให้บริษัทร่วมลงทุนในโครงการ รฟม. บริษัทจะต้องทำการศึกษาความเป็นไปได้การลงทุนโดยให้รัฐช่วยออกค่าใช้จ่ายในการศึกษาครั้งหนึ่ง
- o บริษัทได้ประมาณการค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างโครงการ รฟม. โดยวิธีขุดเจาะอุโมงค์ (Tunnelling) ซึ่งแพงกว่าระบบรถไฟฟ้าลอยฟ้าประมาณ 30-40%
- o บริษัทเสนอว่าการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าใต้ดินในกรุงเทพมหานครโดยวิธีการเปิดหน้าดิน (Cut & Cover) เป็นไปไม่ได้ เนื่องจากสภาพดินในระดับ 15 เมตร ไม่อยู่ตัว (Unstable) ทำให้ต้องตอกเข็มและทำให้ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสูงขึ้นถ้าใช้วิธีขุดเจาะ (Tunnelling) จะต้องก่อสร้างในระดับความลึกไม่น้อยกว่า 25 เมตร
- o เงื่อนไขที่บริษัทต้องการประกอบด้วย
 - อายุสัมปทาน 35 ปี
 - รัฐร่วมลงทุน 25%
 - รัฐค่าประกันค่าก่อสร้าง (เงินกู้)

3. ข้อสรุป

ปรากฏว่ามีบริษัท 3 ราย แสดงความสนใจลงทุน รูปแบบที่ 1 - เอกชนลงทุนทั้งหมด ดังนี้

- 1) ระบบรถไฟฟ้าลอยฟ้า จำนวน 2 ราย คือ บริษัทธนาสง จำกัด และบริษัท
อิตาเลียนไทย จำกัด

๔๔/๔๔

2) ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน จำนวน 1 ราย คือ บริษัทธนชาติโฮลดิ้ง จำกัด

โดยมีรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น

4. ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาให้เอกชนลงทุน ในระบบรถไฟฟ้าลอยฟ้า
หรือระบบรถไฟฟ้าใต้ดินต่อไป



(นายคานวณ ชโลปัทม์)

ที่ปรึกษารัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี

อนุกรรมการฯ

แทนประธานคณะอนุกรรมการกลั่นกรองและติดตามผลการปฏิบัติงานของ รฟม

นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ

รมว.คมนาคม

S. Jit

(นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ)

รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี

16 ก.ค. 36

(มีเอกสารประกอบเรื่อง)

(มีเอกสารประกอบเรื่อง)

(มีเอกสารประกอบเรื่อง)

กฟผ. 363

11 ส.ค. 36

15.40.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

วันที่ 11 ส.ค. 2536

ที่ 1 ส.ค. 2536

๔๘/๓๗



ที่ นร (กคพ.) 1002/439

สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100

11 สิงหาคม 2536

เรื่อง นโยบายการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาเอกสารข้อเสนอแนะนโยบายการลงทุนฯ จำนวน 130 ชุด

11 ส.ค. 2536

ด้วย ท่านนายกรัฐมนตรี มีบัญชาให้นำเรื่องข้อเสนอแนะนโยบายการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเข้าพิจารณาในการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจเป็นการด่วน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเรื่องดังกล่าว เข้าพิจารณาในการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ในการประชุมวันจันทร์ที่ 16 สิงหาคม 2536 ด้วย จักขอขอบคุณ

ขอแสดงความนับถือ

(นายพินิจรุฐ ภัคเกษม)

เลขาธิการคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กองโครงการพื้นฐาน

โทร. 280-4085 ต่อ 3414



ถ้วนที่สุด

บันทึกข้อความ

29/37

ส่วนราชการ สำนักนายกรัฐมนตรี โทร. 282-7571

ที่ วันที่ 29 กรกฎาคม 2536

เรื่อง ข้อเสนอแนะนโยบายการลงทุนโครงการรถไฟฟ้า สายหัวลำโพง-ศูนย์ฯ สิริกิติ์-บางซื่อ

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2535 แต่งตั้งคณะกรรมการระดับนโยบาย เพื่อกำกับการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า 3 โครงการ และมีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 264/2535 ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2535 แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับโครงการระบบขนส่งมวลชนมหานคร (กขม.) โดยมี รองนายกรัฐมนตรี (นายอานวย วีรรณ) เป็นประธาน (เอกสารหมายเลข 1)

1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2536 มอบให้คณะกรรมการ กขม. พิจารณาหลักเกณฑ์วิธีการเชิญชวนเอกชนที่มีศักยภาพเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้า ของ องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ใช้เงินลงทุนสูง และต้องอาศัยผู้บริหารที่มีประสบการณ์ ในกรณีที่ไม่สามารถเชิญชวนเอกชนที่มีศักยภาพเข้าร่วมลงทุนได้ รัฐบาลก็พร้อมที่จะดำเนินงานตามโครงการต่อไป (เอกสารหมายเลข 2)

1.3 องค์การรถไฟฟ้ามหานคร ได้ดำเนินการ ดังนี้

1) ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา Halcrow Asia ในวงเงินประมาณ 80 ล้านบาท เพื่อจัดทำข้อกำหนดวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า (Engineering Specifications) และเอกสารเชิญชวนบริษัทผู้รับเหมายื่นข้อเสนอแข่งขันประมูลงานออกแบบและก่อสร้างโครงการ (Tender Documents) งานแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2536

2) ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา De Leuw, Cather Int. Ltd. ในวงเงินประมาณ 37 ล้านบาท เพื่อศึกษา 2 เรื่อง คือเรื่องรูปแบบ ขนถ่าย และเงื่อนไขในการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้า สายหัวลำโพง-ศูนย์ฯ สิริกิติ์-บางซื่อ ซึ่งงานส่วนนี้แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2536 และขณะนี้กำลังศึกษาเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยจะใช้เวลาศึกษาอีก 5 เดือน

3) ออกประกาศสอบถาม (โดยไม่มีข้อผูกมัด) ความสนใจในการที่เอกชนจะร่วมลงทุนในโครงการ โดยให้เอกชนที่สนใจกรอกแบบฟอร์มเสนอความสนใจแก่ รฟม. ภายในวันที่ 31 พฤษภาคม 2536

30/34

2. ผลการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา

2.1 ค่าลงทุนโครงการ

1) ค่าก่อสร้าง บริษัท Halcrow Asia ได้ประมาณการ
ค่าลงทุนโครงการรถไฟฟ้า สายหัวลำโพง-ศูนย์ฯสิริกิติ์-บางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร (เป็น
อุโมงค์ใต้ดินที่หัวลำโพงยาว 600 เมตร) ดังนี้

0	ค่าก่อสร้างอุโมงค์/ทางยกระดับ/สถานี/อุโมงค์และซ่อมรถ	13,976	ล้านบาท
0	ค่าตัวรถไฟฟ้า	3,693	ล้านบาท
0	ค่าอุปกรณ์สื่อสาร/สัญญาณ/ระบบไฟฟ้า/ เครื่องเก็บตั๋ว/บันไดเลื่อน ฯลฯ	5,421	ล้านบาท
	รวมค่าก่อสร้างและอุปกรณ์	23,090	ล้านบาท
0	ค่าออกแบบ/ควบคุมงาน/บริหารโครงการ	1,849	ล้านบาท
0	สำรองราคาเพื่อขาด (Contingency)	1,905	ล้านบาท
	รวมเงิน	26,844	ล้านบาท
0	รับชำระเงินเพื่อตลอดระยะเวลา 5 ปี	4,161	ล้านบาท
	รวมทั้งสิ้น	31,005	ล้านบาท

2) แหล่งเงินทุนค่าก่อสร้าง ในกรณีที่รัฐเป็นผู้ลงทุนโครงการนี้
เงินลงทุน 31,005 ล้านบาท จะใช้จากเงินงบประมาณ 9,060 ล้านบาท และใช้จากเงินกู้
เงินโอนผ่อนปรน 21,945 ล้านบาท แบ่งจ่ายในแต่ละปี ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	<u>เงินงบประมาณ</u>	<u>เงินกู้</u>
ปีที่ 1	660	2,452
ปีที่ 2	1,460	4,764
ปีที่ 3	2,370	6,966
ปีที่ 4	2,760	6,576
ปีที่ 5	1,810	1,362
รวม	9,060	21,945

ทั้งนี้ แหล่งเงินกู้จะใช้จากธนาคารโลก ธนาคารพัฒนาเอเชีย OECF จากประเทศญี่ปุ่น ฯลฯ ตลอดจนจากบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์และตัวรถไฟฟ้า ซึ่งแหล่งต่าง ๆ ได้แสดงความสนใจเข้ามาเป็นจำนวนมาก

3) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง เป็นเงิน 17,674 ล้านบาท ขณะนี้รัฐบาลได้จัดสรรให้แล้ว จำนวน 8,377 ล้านบาท ส่วนที่ยังขาดอยู่จำนวน 9,297 ล้านบาท รัฐบาลจะต้องจัดหาให้ตามกำหนดแผนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินซึ่งประมาณการว่าในปีงบประมาณ 2537 จะใช้จำนวน 6,508 ล้านบาท และในปีงบประมาณ 2538 จำนวน 2,789 ล้านบาท

2.2 วิธีดำเนินการ

บริษัท De Leuw, Cather Int. Ltd. ได้เสนอผลการศึกษาทางเลือกในการลงทุนโครงการสรุปได้ว่า

1) กรณีทำให้รัฐเป็นผู้ก่อสร้าง โดยจัดหาเงินมาดำเนินการก่อสร้างไปก่อนในขั้นแรก แล้วให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในภายหลัง

ผลดี

0 สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ทันที เพราะมีเอกสารเพื่อการประมูลออกแบบและก่อสร้างพร้อมแล้ว ไม่เสียเวลาประกาศหาเอกชนร่วมลงทุน และเสียเวลาในการเจรจาตกลง

0 ต้นทุนโครงการจะต่ำ เนื่องจากรัฐสามารถใช้เงินกู้เงินผ่อนปรน และอัตราดอกเบี้ยต่ำ ผนวกกับการไม่หวังผลกำไร จึงส่งผลให้ตั้งค่าโดยสารได้ต่ำ

0 ลดความเสี่ยงที่จะดำเนินการต่ำ ๆ เพราะเป็นโครงการของรัฐ

0 ง่ายต่อการประสานระหว่างการบริหารบำรุงรักษาแบบหากจำเป็น เพราะมีการเจรจาตกลงน้อยฝ่าย

0 รัฐสามารถกำหนดมาตรการการเสริม เพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวมได้ง่าย เช่น ให้มีการปรับเส้นทางรถประจำทางเพื่อสนับสนุนโครงข่ายรถไฟฟ้าของรัฐ

0 ในระยะยาว โครงการจะมีมูลค่าในตัวเองสูงขึ้น ซึ่งรัฐสามารถนำออกแปรรูปเพื่อให้ได้รับทุนคืนกลับมาได้

ผลเสีย

0 ไม่สอดคล้องนโยบายของรัฐ

32/37

2) กรณีให้เอกชนรับสัมปทานก่อสร้าง

ผลดี

0 สัมพันธนโยบายของรัฐทำให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนในโครงการพื้นฐานของรัฐ

ผลเสีย

- 0 ต้องเสียเวลาในการคัดเลือกและเจรจาเงื่อนไขสัญญากับเอกชนไม่น้อยกว่า 1 ปี เพราะมีรายละเอียดที่จะต้องตกลงมาก หากสัญญาไม่รัดกุมจะเกิดปัญหาตามมาภายหลัง อาจทำให้โครงการล้มเหลว ดังที่มีบทเรียนมาแล้ว และในที่สุดรัฐจะต้องเป็นผู้ลงทุนอีก
- 0 เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ซึ่งหาเอกชนที่มีศักยภาพเข้าร่วมลงทุนได้ยาก เพราะไม่คุ้มค่าการลงทุนถึงแม้รัฐจะจัดหาที่ดินให้ก็ตาม เพราะเอกชนจะลงทุนเมื่อรัฐให้การค้ำประกันเงินกู้ หรือให้เงินสนับสนุนจำนวนมาก ก่อให้เกิดภาระด้านงบประมาณแก่รัฐเช่นกัน
- 0 ความเสี่ยงในโครงการสูงหากเอกชนก่อสร้างล่าช้า เงื่อนไขสัญญาจะไม่มีบทปรับ ทำให้ประชาชนส่วนรวมเสียประโยชน์ เพราะไม่สามารถกำหนดเวลาแล้วเสร็จของโครงการได้ ในขณะที่บริษัทยังคงได้รับสิทธิประโยชน์คุ้มครองจากรัฐตามสัญญาตลอดอายุสัมปทาน หากรัฐต้องการยกเลิกสัมปทานจะต้องเจรจาหรือฟ้องร้อง ซึ่งในระหว่างนั้นจะเกิดผลเสียหายต่อการจราจรมาก

2.3 ข้อเสนอแนะของบริษัทที่ปรึกษา

บริษัท De Leuw, Cather Int. Ltd. เสนอแนะว่ารัฐควรเป็นผู้ลงทุนโครงการในขั้นแรก เพื่อให้สามารถเริ่มก่อสร้างได้ทันทีและเพื่อลดความเสี่ยงต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในเบื้องต้นหากให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง และเมื่อโครงการได้เริ่มก่อสร้างไปแล้ว จึงพิจารณาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (Privatization) ในภายหลังต่อไป (เอกสารหมายเลข 3)

3. การทดสอบความสนใจของเอกชนในการร่วมลงทุน

องค์การรถไฟฟ้ามหานคร ได้ทดสอบความสนใจของเอกชนในการร่วมลงทุน โดยไม่มีข้อผูกมัดใด ๆ โดยเมื่อสิ้นสุดกำหนดวันที่ 31 พฤษภาคม 2536 มีบริษัทแสดงความสนใจยื่นเอกสารจำนวน 18 ราย แยกเป็นผู้เสนอขอรับเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างหรือขายอุปกรณ์อย่างเดียว 6 ราย ยังมีได้แสดงความจำนงชัดเจน 2 ราย และมี 10 ราย ที่สนใจร่วมลงทุนแต่มีเงื่อนไขคล้าย ๆ กัน กล่าวคือ 7 ใน 10 ราย ขอให้รัฐบาลเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ หรือค้ำประกันรายได้

๓๖/๔๔

หรือให้เงินอุดหนุน มี 1 ราย ที่ไม่ได้กล่าวถึงการรับประกันหรือให้เงินอุดหนุน และอีก 2 ราย ที่เหลือยังไม่ให้ความเห็นใด ๆ ซึ่งคณะกรรมการรถไฟพม่าหนครได้เชิญบริษัททั้ง 10 รายนี้ มาสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมแล้ว (เอกสารหมายเลข 4)

4. ความเห็นคณะกรรมการ กทม.

คณะกรรมการกำกับโครงการระบบขนส่งมวลชนมหานคร (กทม.) ได้ประชุม เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2536 พิจารณาแนวทางวิธีลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายหัวลำโพง-ศูนย์ฯ สิริกิติ์-บางซื่อ โดยใช้ผลการศึกษาของบริษัท De Leuw, Cather Int. Ltd. ประกอบการ พิจารณา ที่ประชุมมีความเห็นว่ารัฐควรเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงการนี้ก่อนแล้วจึงให้เอกชน เข้า ร่วมงาน (Privatization) ในภายหลัง ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา โดยมี ข้อสังเกต สรุปได้ว่าหากโครงการนี้ต้องล่าช้าออกไปอีก เนื่องจากไม่สามารถหาเอกชนมาลงทุน ภายในเวลา และเงินลงทุนซึ่งเป็นที่ยอมรับได้ จะก่อให้เกิดผลกระทบเสียหายต่อเศรษฐกิจและด้าน สังคมเพิ่มมากขึ้นทุกปี ในปัจจุบันสามารถประมาณการค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจต่อการไ้ ทยนต์ และมูลค่าเวลาของประชาชนในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากการจราจรติดขัดเป็นมูลค่าถึง 82 ล้านบาทต่อวัน นอกจากนี้โครงการนี้มีจุดจอดและซ่อมรถไฟฟ้าที่หัวขวางพื้นที่ 1,010 ไร่ ซึ่ง เพียงพอสำหรับรถไฟฟ้าโครงการอื่นด้วย

ที่ประชุมมีมติสรุปได้ดังนี้ (เอกสารหมายเลข 5)

1) เห็นควรให้มีการเร่งดำเนินการตามโครงการรถไฟฟ้าสายหัวลำโพง- ศูนย์ฯ สิริกิติ์-บางซื่อ ขององค์การรถไฟพม่าหนครโดยเร็วที่สุด และถ้าเอกชนที่มีศักยภาพไม่ เข้ามาร่วมลงทุนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เหมาะสม รัฐบาลก็ควรดำเนินการลงทุนไปก่อนตาม ข้อเสนอมะของบริษัทที่ปรึกษา แล้วพิจารณาสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการในระยะ เวลาที่เหมาะสมต่อไปในภายหลัง

2) เห็นชอบให้องค์การรถไฟพม่าหนครเชิญเอกชนที่แสดงความสนใจ เบื้องต้นในการเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้า มาสอบถามเกี่ยวกับเงื่อนไขรายละเอียดเพิ่มเติม แล้วให้ รพม. นำผลการสอบถามเสนอเพื่อประกอบการพิจารณาวินิจฉัยของคณะกรรมการรัฐมนตรี ฝ่ายเศรษฐกิจโดยด่วนที่สุดต่อไป

34/37

5. ความพร้อมทางรัฐจะเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง

ขณะนี้องค์การรถไฟฟ้ามหานคร ได้ดำเนินการจัดทำเอกสารรายละเอียดเชิญชวนบริษัทผู้รับเหมา เพื่อยื่นข้อเสนอประมูลแข่งขันงานออกแบบและก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงสามารถนำมาดำเนินการต่อไปได้ทันที เอกสารเหล่านี้เป็นเอกสารประเภทเดียวกับที่บริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ใช้ประกาศเชิญชวน 4 กลุ่มบริษัทผู้รับเหมา เข้าประมูลงานออกแบบและก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานคร

6. ประเด็นพิจารณา

6.1 ในกรณีที่เห็นสมควรให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครดำเนินการลงทุนตามโครงการรถไฟฟ้าสายหัวลำโพง-ศูนย์ฯสิริกิติ์-บางซื่อ ไปก่อน เห็นควรให้มีขั้นตอนดำเนินงาน ดังนี้

1) ให้องค์การรถไฟฟ้ามหานคร ดำเนินการคัดเลือกคุณสมบัติบริษัทผู้รับเหมา แล้วออกหนังสือเชิญชวนให้บริษัทผู้รับเหมาจัดทำข้อเสนอประมูลแข่งขันงานออกแบบและก่อสร้าง ตามเอกสารที่บริษัทที่ปรึกษา Halcrow Asia ได้จัดทำไว้แล้ว

2) ให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครดำเนินการว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษา เพื่อดำเนินงานให้แก่ รพช. ในงานบริหารโครงการ งานคัดเลือกคุณสมบัติบริษัทผู้รับเหมา งานประเมินผลข้อเสนอเพื่อออกแบบและก่อสร้าง งานควบคุมสัญญาการก่อสร้าง และงานอื่น ๆ ที่จำเป็น

6.2 ด้านการเงินและการลงทุน เห็นควรให้สำนักงานงบประมาณและกระทรวงการคลัง รับผิดชอบพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณและเงินกู้ให้ตามแผนงานต่อไป

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบด้วย ขอให้โปรดสั่งการสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี นำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณาต่อไป


(นายอานวย วีระวรรณ)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานคณะกรรมการกำกับโครงการระบบขนส่งมวลชนมหานคร


(นายชวน หลีกภัย)
นายกรัฐมนตรี
๑๐ มิ.ย. ๓๖





35/37

คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี

ที่ 264/2535

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับโครงการระบบขนส่งมวลชนมหานคร

เพื่อให้มีการประสานและเร่งรัดพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนมหานคร
สู่ขั้นตอนปฏิบัติโดยเร็วอย่างมีประสิทธิภาพ สมเจตนารมณ์ของรัฐบาล

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 11 (6) และ (9) แห่งพระราชบัญญัติ
ระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 จึงมีคำสั่งดังนี้

ข้อ 1 แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับโครงการระบบขนส่งมวลชนมหานคร (กขม)
มีองค์ประกอบ คือ

- | | |
|--|------------------|
| (1) รองนายกรัฐมนตรี (นายอานวย วีรรณ) | ประธานกรรมการ |
| (2) รองนายกรัฐมนตรี (นายบุญชู โรจนเสถียร) | รองประธานกรรมการ |
| (3) รองนายกรัฐมนตรี (นายสุภชัย พานิชภักดิ์) | รองประธานกรรมการ |
| (4) รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
(นายส่ววิทย์ โพธิ์วิน) | กรรมการ |
| (5) รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
(นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ) | กรรมการ |
| (6) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| (7) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| (8) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์
เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม | กรรมการ |
| (9) ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ | กรรมการ |
| (10) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร | กรรมการ |
| (11) ผู้อำนวยการองค์การรถไฟฟ้ามหานคร | กรรมการ |

36/37

- | | |
|--|--------------------------------|
| (12) ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| (13) ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| (14) หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาทร เทวกุล | กรรมการ |
| (15) นายรชฎ กาญจนะวิชัย | กรรมการ |
| (16) นายสุเมธ ชุ่มสาย ฅ อุษงษา | กรรมการ |
| (17) เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการและ
เลขานุการ |
| (18) นายสุวัฒน์ วาณิชสุต | กรรมการและ
ผู้ช่วยเลขานุการ |
| สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | |

ข้อ 2 ให้ กชผ. มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- (1) กำกับ ดูแล นโยบายเร่งรัดพัฒนาระบบขนส่งมวลชนมหานคร
- (2) พิจารณากำหนดโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนมหานครที่มีประสิทธิภาพ
- (3) ประสานระบบขนส่งมวลชนมหานครให้สอดคล้องกัน ทั้งในด้านเทคนิค ด้านบริการ ด้านการลงทุน และด้านประโยชน์ของผู้ใช้บริการ
- (4) กำหนดบทบาทและประเภทกิจกรรมที่จะส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อลดภาระการลงทุนและการดำเนินงานของรัฐ
- (5) พิจารณาความเหมาะสมของแผนการเงิน และแผนการลงทุนของรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนมหานคร
- (6) มีอำนาจตัดสินใจเพื่อประสานการแก้ไขปัญหาค้างขัดแย้งระหว่างโครงการระบบขนส่งมวลชนที่อยู่ระหว่างดำเนินการ
- (7) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะรัฐมนตรี หรือนายกรัฐมนตรีจะมอบหมาย ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนมหานคร
- (8) ให้คณะกรรมการหรือประธานกรรมการ มีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือหรือปฏิบัติงานในเรื่องใดเรื่องหนึ่งแทนคณะกรรมการได้ตามความเหมาะสม

/ ข้อ 3....

ข้อ 3 ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการ กษม. โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(1) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเร่งรัดพัฒนาระบบขนส่งมวลชน
มหานครสู่ขั้นตอนปฏิบัติโดยเร็วที่สุด

(2) มีอำนาจเชิญบุคคลของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ ให้มาชี้แจง
หรือส่งข้อมูลหรือสถิติต่าง ๆ ตลอดจนขอความร่วมมือในการขอบุคลากร การใช้วัสดุ
อุปกรณ์และครุภัณฑ์ตามความจำเป็น

(3) ปฏิบัติงานหรือดำเนินการอื่นใด ตามที่คณะกรรมการหรือประธาน
กรรมการจะมอบหมาย

สำหรับเบญยประชุมคณะกรรมการให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วย
เบญยประชุมและคำตอบแทนที่ปรึกษา ซึ่งนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง พ.ศ. 2523 และแก้ไข
เพิ่มเติม พ.ศ. 2533 (ฉบับที่ 2) โดยให้เบิกจ่ายจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2535



(นายชวน หลีกภัย)

นายกรัฐมนตรี

สำเนาถูกต้อง
8 ตุลาคม 2535
(นางสาวมุกดา ขุนทอง)
หัวหน้าฝ่ายบริหารทั่วไป