

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0806.1/184



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 6621 ๑๘๘๗
วันที่ 6 มิ.ย. 2549 16.0 น.

๑๑๑ 1/389

กระทรวงคมนาคม ๖ พ.ย. 49

ถนนราชดำเนินนอก 15.35

กรุงเทพฯ 10100

6 พฤศจิกายน 2549

เรื่อง โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ - 7 พ.ย. 2549

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/8131 ลงวันที่ 22 มิถุนายน 2548
2. โครงการข่ายสายทางและกรอบระยะเวลาดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548
3. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/9133 ลงวันที่ 9 สิงหาคม 2549
4. ลำดับความสำคัญการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตามที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยให้ความสำคัญกับการลงทุนที่จะช่วยก่อให้เกิดการประหยัดพลังงาน การลดต้นทุนการขนส่ง และการลดปัญหามลพิษ กระทรวงคมนาคมจึงได้พิจารณาบทบาทการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ (Mega Projects) ด้านการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน ซึ่งสรุปแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในระยะต่อไป ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548 คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแผนการลงทุนกรอบระยะเวลาดำเนินงานของแผนแม่บทโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 7 สายทาง ระยะทาง 291 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 555,737 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ระหว่างปี พ.ศ. 2548-2555 รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2

1.2 เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้า 3 สาย ได้แก่ สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง และสายสีแดง รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3 โดยสรุปได้ดังนี้

/1.2.1 อนุมัติ...

1.2.1 อนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง 27 กิโลเมตร และสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ระยะทาง 23 กิโลเมตร วงเงินลงทุนค่างานโยธาและระบบเดินรถ (รวมจัดหาตัวรถ) 103,136 ล้านบาท

1.2.2 อนุมัติให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการโครงการสายสีแดง ช่วงพญาไท-รังสิต ระยะทาง 32 กิโลเมตร วงเงินลงทุนค่างานโยธาและระบบเดินรถ 42,300 ล้านบาท

1.2.3 วงเงินลงทุนของโครงการที่ได้รับอนุมัติข้างต้น รวม 145,436 ล้านบาท เป็นค่างานโยธาและรถไฟฟ้า โดยยังไม่รวมค่าเวนคืนที่ดิน 14,340 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 4,126 ล้านบาท และให้ดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีประกวดราคาแบบนานาชาติ (International Competitive Bidding) และก่อสร้างในรูปแบบออกแบบและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design and Build) โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมและค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว

2. สถานะปัจจุบัน

2.1 โครงการระบบรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

2.1.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงมักกะสัน - สุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

2.1.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ช่วงตากสิน - บางหว้า และช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง - สำโรง - สมุทรปราการ)

1) ช่วงตากสิน - บางหว้า กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้ลงทุนก่อสร้างงานโยธา ระยะทาง 6.7 กม. เกือบแล้วเสร็จ

2) ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง - สำโรง - สมุทรปราการ กทม. อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา ช่วงอ่อนนุช – แบริ่ง ระยะทาง 5.25 กม. สำหรับช่วงแบริ่ง - สำโรง - สมุทรปราการ อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของจังหวัดสมุทรปราการ

2.2 โครงการที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549

2.2.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)

1) ช่วงหัวลำโพง-ท่าพระ ระยะทาง 5 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งใต้ดิน ขณะนี้ได้ออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ไว้แล้ว

2) ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ-บางแค ระยะทาง 22 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับได้ออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ไว้แล้ว

3) ขณะนี้ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมเอกชนด้านคมนาคม อย่างไรก็ตาม มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเปิดหน้าดินในการก่อสร้างสถานีสนามไชยซึ่งจะต้องดำเนินการให้ชัดเจนเสนอคณะกรรมการกลั่นกรองและพิจารณาแผนการดำเนินงานในกรุงเทพมหานครและเมืองเก่า

2.2.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) ระยะทาง 23 กิโลเมตร ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินเวนคืนไว้แล้ว สำหรับรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา

2.2.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงพญาไท-รังสิต)

1) ช่วงบางซื่อ-รังสิต มีแบบรายละเอียด (Detailed Design) ทั้งในส่วน of สถานีกลางบางซื่อ และโครงสร้างรถไฟฟ้าบนทางวิ่งยกระดับ เพื่อรองรับการเดินรถไฟในเส้นทางเดินรถทางไกล สายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ และการเดินรถไฟฟ้าชานเมือง

2) ช่วงบางซื่อ – พญาไท ได้จัดทำแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) แล้วเสร็จ อย่างไรก็ตาม รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ โดยมีประเด็นปัญหาในจุดที่ผ่านสถานีจิตรลดาซึ่งเป็นทางยกระดับ

3. แนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.1 หลักการพิจารณา

การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้พิจารณาแล้ว

/เห็นควร ...

เห็นควรยึดแผนแม่บทโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จำนวน 7 สายทาง ระยะทาง 291 กิโลเมตร ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548 เป็นกรอบหลัก โดยจะพิจารณาการลงทุนอย่างรอบคอบเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและเศรษฐกิจในภาพรวม และดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ จะให้ความสำคัญกับ 1) การพัฒนาโครงข่ายให้มีความสมบูรณ์ 2) การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ 3) การกำหนดรูปแบบวิธีดำเนินโครงการที่เป็นธรรม โปร่งใส ประหยัด มีประสิทธิภาพ และลดภาระการลงทุนของภาครัฐ 4) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น การใช้ตัวร่วม และความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ คนพิการ คนชรา อย่างเหมาะสมและเพียงพอ 5) การกำหนดโครงสร้างและอัตราค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรม 6) การวางระบบและกลไกกำกับดูแลเพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการ และ 7) ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

3.2 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญในการลงทุน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้พิจารณาโครงการตามแผนแม่บทฯ โดยคำนึงถึง 1) เส้นทางที่ส่งผลให้โครงข่ายในภาพรวมมีความสมบูรณ์มากที่สุด 2) ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและการเงิน และ 3) ความพร้อมในการดำเนินงาน โดยในเบื้องต้น มีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เห็นควรดำเนินการดังนี้

3.2.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ระยะทาง 27 กม. เพื่อเชื่อมโยงฝั่งธนบุรี-พระนคร และทำให้โครงข่ายสายสีน้ำเงินมีความสมบูรณ์สามารถเดินรถเป็นแบบวงรอบ (Circular Line) ซึ่งจะช่วยให้ปริมาณผู้โดยสาร (Ridership) ทั้งระบบเพิ่มสูงขึ้น

3.2.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) ระยะทาง 23 กม. เพื่อเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล บริเวณสถานีบางซื่อ โดยนำผู้โดยสารจากพื้นที่จังหวัดนนทบุรีเข้าสู่โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3.2.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-รังสิต ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง และช่วงบางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก) ระยะทาง 59 กม. เพื่อลดจุดตัดระหว่างระบบถนนและระบบรถไฟฟ้า และจะช่วยให้ประชาชนจากต่างจังหวัดและชานเมือง เข้าถึงสถานีบางซื่อเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้รวดเร็วขึ้น

3.2.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ช่วงตากสิน - บางหว้า ช่วงอ่อนนุช - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่) ระยะทาง 39 กม. เพื่อเชื่อมโยงกับโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (สายสีเขียวเดิม) ซึ่งจะช่วยให้ผู้โดยสารจากพื้นที่ฝั่งธนบุรี และจังหวัดสมุทรปราการเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4

3.3 แนวทางการลงทุน และการประกวดราคา

3.3.1 เนื่องจากโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เป็นโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนสูง จึงเห็นสมควรให้รัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบค่าลงทุนงานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธา และส่วนที่เกี่ยวข้อง และพิจารณาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนระบบไฟฟ้า อาณัติสัญญาณ ระบบตัวรถ (Rolling Stock) และให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยดำเนินการให้สามารถเดินรถได้เมื่องานโยธาแล้วเสร็จ ทั้งนี้ จะดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 อย่างเคร่งครัด

3.3.2 สำหรับการประกวดราคาให้ใช้แบบรายละเอียด (Detailed Design) ในส่วนที่เป็นโครงสร้างยกระดับ และใช้วิธีออกแบบควบคุมกับการก่อสร้าง (Design & Build) สำหรับโครงสร้างใต้ดิน

3.4 การจัดโครงสร้างบริหารจัดการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

เพื่อเป็นการวางรากฐานการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คำนึงถึงคุณภาพการให้บริการที่ได้มาตรฐาน (Level of Service) มีความสะดวกปลอดภัย และมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรม จึงเห็นควรดำเนินการในเรื่องสำคัญ ดังนี้

3.4.1 พิจารณารูปแบบและกลไกกำกับดูแลที่เหมาะสมกับลักษณะการประกอบกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อกำหนดผู้ให้บริการ

3.4.2 พัฒนาระบบตัวร่วม เพื่อให้เกิดความสะดวกกับประชาชนในการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ และระบบขนส่งสาธารณะอื่น โดยมีการจัดสรรรายได้ระหว่างผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

3.5 วงเงินการลงทุน

กรอบวงเงินดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 วงเงินรวมทั้งสิ้น 163,902 ล้านบาท ระยะทาง 82 กม. เมื่อรัฐบาลลดภาระการลงทุนโดยให้เอกชนเป็นผู้เดินรถแบบสัมปทานจะทำให้รัฐบาลสามารถลงทุนในโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า ตามที่เสนอสายทางต่าง ๆ ไว้ในข้อที่ 1 ซึ่งมีรายละเอียดวงเงินโครงการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

3.5.1 สายสีน้ำเงิน

- (1) บางซื่อ - ท่าพระ - บางแค
(2) หัวลำโพง - ท่าพระ

ระยะทาง 27 กิโลเมตร วงเงิน 52,581 ล้านบาท

3.5.2 สายสีม่วง บางใหญ่ - บางซื่อ

ระยะทาง 23 กิโลเมตร วงเงิน 29,160 ล้านบาท

3.5.3 สายสีแดง

(รวมระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณ เพื่อรองรับรถไฟฟ้าชานเมืองและทางไกล ของ รฟท. แต่ไม่รวมตัวรถไฟฟ้า)

- (1) บางชื่อ - รังสิต

ระยะทาง 26 กิโลเมตร วงเงิน 42.117 ล้านบาท

- (2) บางชื่อ - ดั้งชั้น

ระยะทาง 15 กิโลเมตร วงเงิน 11,868 ล้านบาท

3.5.4 สายสีเขียว

- (1) แบะริง - สมุทราการ

ระยะทาง 14 กิโลเมตร วงเงิน 14,939 ล้านบาท

- (2) หมอชิต - สะพานใหม่

ระยะทาง 13 กม. วงเงิน 14,737 ล้านบาท

รวมระยะทาง 118 กิโลเมตร วงเงิน 165,402 ล้านบาท

4. แนวทางการดำเนินงานต่อไป

4.1 สายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)

4.1.1 รฟม. ปรับแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ให้เป็นแบบรายละเอียด (Detailed Design) สำหรับทางวิ่งยกระดับ และจัดทำแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ของโครงสร้างใต้ดิน โดยกำหนดให้การเดินรถเป็นแบบวงรอบ (Circular Line) และจัดทำเอกสารประกวดราคาให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส ประหยัด โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทำความตกลงกับสำนักงบประมาณเพื่อจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2550 ให้แก่ รฟม. ตามค่าใช้จ่ายจริง เพื่อดำเนินการโดยเร็วต่อไป

4.1.2 รฟม. ทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและนำเสนอขออนุมัติตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

4.1.3 ในการประกวดราคานานาชาติ ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ – บางแค ใช้แบบรายละเอียด (Detailed Design) และช่วงหัวลำโพง – ท่าพระ ประกวดราคาแบบออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build)

4.2 สายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ)

รฟม. ทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและนำเสนอขออนุมัติตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

4.3 สายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-รังสิต ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก)

4.3.1 สนข. ศึกษารูปแบบทางกายภาพที่เหมาะสมในการเชื่อมโยงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 ที่กำหนดให้พื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน 25 ตารางกิโลเมตร ให้ก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบใต้ดิน ในช่วงบางซื่อ – พญาไท - มักกะสัน แล้วจึงดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และจัดทำเอกสารประกวดราคาให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส ประหยัดต่อไป โดยให้ทำความเข้าใจกับสำนักงานงบประมาณเพื่อจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2550 ตามค่าใช้จ่ายจริง เพื่อดำเนินการโดยเร็วต่อไป

4.3.2 สนข. ปรับแบบรายละเอียดช่วงบางซื่อ – รังสิต โดยการเพิ่มสถานีให้สามารถรองรับการเดินรถไฟฟ้าแบบในเมือง และปรับแบบการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ และจัดทำเอกสารประกวดราคาให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส เหมาะสม และประหยัด โดยให้ทำความเข้าใจกับสำนักงานงบประมาณเพื่อจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2550 ตามค่าใช้จ่ายจริง เพื่อดำเนินการโดยเร็วต่อไป

4.3.3 ให้ รฟท. ดำเนินโครงการและประกวดราคานานาชาติ ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน โดยใช้แบบรายละเอียด ภายใต้กรอบวงเงินลงทุนโครงการจำนวน 11,868 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายเพื่อร้อยละยี่สิบห้าของมูลค่าและสิ่งปลูกสร้าง 1,758 ล้านบาท ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 247 ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโครงสร้างทางวิ่งและงานโยธาที่เกี่ยวข้อง 6,384 ล้านบาท และค่างานระบบรถไฟฟ้า (ไม่รวมตัวรถไฟฟ้า) 3,479 ล้านบาท โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสม ตามแผนการใช้จ่ายเงิน และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุน และค้ำประกันเงินทุน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างต่อไป

4.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

เห็นชอบในหลักการให้รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีเขียว) ช่วงแบริ่ง – สำโรง – สมุทรปราการ และ ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ โดยให้กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานประสานเพื่อดำเนินการศึกษา ออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา สำหรับเตรียมการก่อสร้างต่อไป โดยให้ทำความตกลงกับสำนักงบประมาณเพื่อจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2550 ตามค่าใช้จ่ายจริง เพื่อดำเนินการโดยเร็วต่อไป

4.5 การบริหารจัดการ

สนข. เร่งพิจารณารูปแบบและกลไกกำกับดูแลที่เหมาะสม และพัฒนาระบบตัวร่วม เพื่อให้เกิดความสะดวกกับประชาชนในการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ และระบบขนส่งสาธารณะอื่น

5. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

5.1 เห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใน กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามข้อ 3

5.2 เห็นชอบแนวทางการดำเนินงานตาม ข้อ 4 โดยกระทรวงคมนาคมจะนำเสนอ ขออนุมัติโครงการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยเร็วต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามข้อ 5 ต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก

(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

โทร 0 2215 1151

โทรสาร 0 2215 1469

นางสาวกตติยา

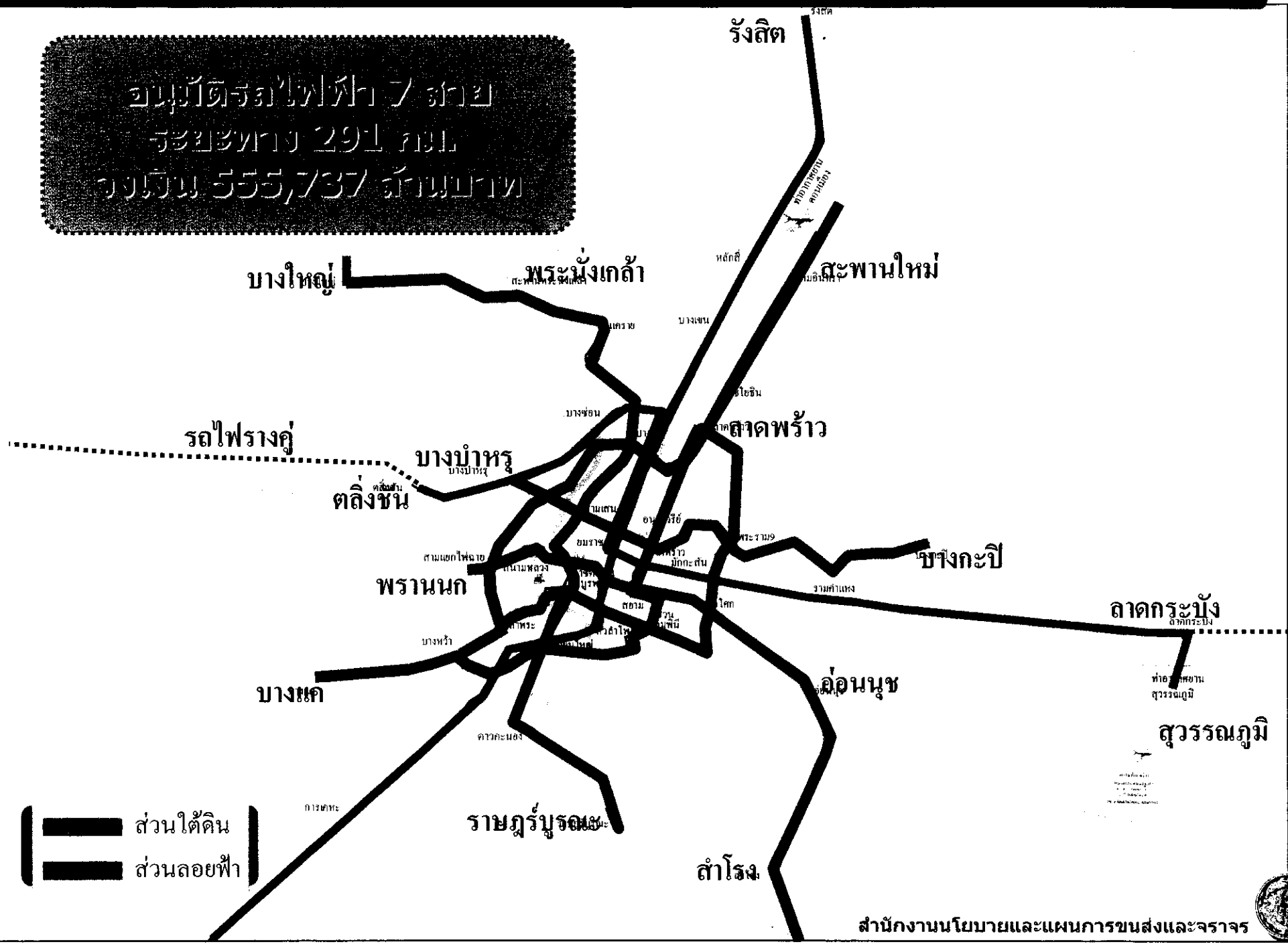
(นางสาวกตติยา นันทิวัฒน์)

ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการขนส่ง 6

6 พ.ย. 2549

มติ ครม. เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548

อนุมัติรถไฟฟ้า 7 สาย
ระยะทาง 291 กม.
วงเงิน 555,737 ล้านบาท



ด่วนที่สุด

ที่ นร 1115/3156



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ 10110

5 กรกฎาคม 2549

เรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต และสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว(ล)7253 ลงวันที่ 26 มิถุนายน 2549

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่องโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต และสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานฯ ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

1. เห็นชอบให้ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่กระทรวงคมนาคมเสนอทั้ง 3 โครงการ เนื่องจากจะช่วยให้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสามารถให้บริการเชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างฝั่งพระนคร ฝั่งธนบุรี และจังหวัดนนทบุรี ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน ลดการใช้พลังงานในการขนส่งและเดินทาง และสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระยะยาว รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงินที่ให้บริการในปัจจุบัน ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และจะทำให้มีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นด้วย

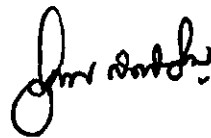
2. สำหรับรูปแบบการจัดจ้างโดยการประกวดราคาแบบเปิดกว้าง ที่ให้ผู้สนใจเสนอแนวคิดโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และพื้นที่ต่อเนื่อง และรูปแบบการลงทุนโครงการ อาจทำให้ข้อเสนอของผู้ที่สนใจมีความหลากหลาย โดยเฉพาะในกรณีที่มีปรับเปลี่ยนแนวสายทางของโครงการ ซึ่งนอกจากจะส่งผลต่อการประเมินข้อเสนอแล้ว ยังจะส่งผลให้ต้องมีการศึกษาสำรวจพื้นที่ การจัดทำประชา

พิจารณา และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนดำเนินการเพิ่มเติมอีกด้วย นอกจากนี้ อาจก่อให้เกิดปัญหาในการส่งมอบพื้นที่ให้แก่ผู้รับจ้าง ซึ่งจะทำให้ต้นทุนของโครงการสูงขึ้น ดังนั้นกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรกำหนดแนวทางการพิจารณาข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอและศึกษาข้อมูลเชิงลึกเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาข้อเสนอของผู้สนใจ เช่น ปริมาณผู้โดยสาร ประมาณวงเงินก่อสร้างโครงการ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ เป็นต้น อย่างรอบคอบ เพื่อให้การพิจารณาข้อเสนอดังกล่าวมีความเป็นธรรม โปร่งใส และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ให้บริการ

3. เนื่องจากข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม ยังมิได้กำหนดรูปแบบที่ชัดเจนของการบริหารจัดการและการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายหลังจากการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ซึ่งกรณีที่จะให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของ พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 อย่างเคร่งครัด และในกรณีที่จะว่าจ้างเอกชนบริหารและให้บริการเดินรถไฟฟ้า (Management Contract) ควรต้องมีการศึกษารูปแบบการบริหารจัดการเดินรถ และอัตราค่าธรรมเนียม (Fees) ที่เหมาะสมสำหรับดำเนินการในกรณีดังกล่าว นอกจากนี้ หากกำหนดให้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการบริหารและให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน หน่วยงานทั้งสองแห่งจะต้องเตรียมความพร้อมทั้งในด้านเทคนิค บุคลากร และการบำรุงรักษา เพื่อให้สามารถให้บริการได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทรศัพท์ 0 2282 9160

โทรสาร 0 2280 1860

ด่วนที่สุด

ที่ นร 0710/ 441



สำนักงานประมาณ

ถนนพระรามที่ 6 กรุงเทพฯ 10400

31 กรกฎาคม 2549

เรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต และสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว (ล) 7253

ลงวันที่ 26 มิถุนายน 2549

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้สำนักงานประมาณเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการฯ กรณีกระทรวงคมนาคมเสนอ เรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.)

1.1 ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร และให้ดำเนินการประกวดราคาในรูปแบบการว่าจ้างให้ผู้รับจ้างออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design and build) รวมทั้งจัดหาเงินทุนมาดำเนินโครงการ ซึ่งผู้ว่าจ้างจะชำระคืนเงินในภายหลังหรือที่เรียกว่าการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จเต็มรูปแบบ (Lump Sum Turnkey) และดำเนินการว่าจ้างผู้รับเหมาในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างสร้างงานโยธาและระบบเดินรถ (รวมจัดหาตัวรถ) และรวมค่าร้อยละยี่สิบห้าของมูลค่าก่อสร้าง 43,900 ล้านบาท

1.2 อนุมัติให้รัฐบาลรับประกันการค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ โดยให้เอกชนก่อสร้างก่อนแล้วรัฐบาลชำระคืนค่าใช้จ่ายทั้งหมดในภายหลัง โดยให้ รฟท. หาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม โดยผ่านความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังเพื่อชำระค่าก่อสร้าง และค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ย

/คืนให้เอกชน ...

คืนให้แก่เอกชน โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันรวมทั้งให้ดำเนินการอื่นที่จำเป็น เพื่อให้สามารถชำระค่าก่อสร้าง และค่าใช้จ่ายทั้งปวงคืนให้แก่เอกชนผู้ลงทุนโครงการ และให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายปีให้แก่ รฟท. เพื่อชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยที่เกิดจากการกู้เงินดังกล่าวในลำดับต่อไป

1.3 อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าในเส้นทางสายสีแดง โดยยกเว้นขั้นตอนการดำเนินการตามขั้นตอนที่ 1 (การเสนอขออนุมัติโครงการ) ของคู่มือการพิจารณาการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จที่จัดทำโดยกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - คลิ่งชัน เป็นไปด้วยความรวดเร็วตามนโยบายของรัฐบาล และขอยกเว้นการดำเนินการตามขั้นตอนในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการตามขั้นตอนของการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ

2. อนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (จกม.)

2.1 ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ โดยให้

- กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม ตามความจำเป็นและความเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง และค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว

- สำนักงานประมาณจัดหางบประมาณ ตามความจำเป็นและความเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง และในกรณีที่ รฟม. ยังไม่สามารถรับภาระทางการเงินได้ ให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณ เพื่อชำระค่าดอกเบี้ยและเงินต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้ รฟม. ต่อไป

- ในกรณีที่ผู้รับจ้างสามารถเสนอเงื่อนไขทางการเงินที่เป็นประโยชน์ ให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาเงินให้สอดคล้องกับข้อเสนอดังกล่าว

2.2 ดำเนินการจัดจ้างในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) โดยให้ผู้รับเหมาออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design & Build) และดำเนินการจัดจ้างด้วยวิธีประกวดราคาแบบนานาชาติ ซึ่งในการคัดเลือกผู้รับเหมาจะพิจารณาภายใต้เงื่อนไขราคาค่าก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง รูปแบบวิธีการก่อสร้าง และข้อเสนอด้านการเงิน ซึ่งรวมถึงข้อเสนอการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) แบบไม่เต็มจำนวนด้วย โดยไม่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนแรก (การเสนอขอดำเนินการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ) ของคู่มือพิจารณาโครงการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ

/เพื่อให้...

เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปด้วยความรวดเร็วตามนโยบายของรัฐบาล และไม่ต้องดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องกับลักษณะการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ

2.3 ดำเนินการจัดจ้างผู้รับเหมางานโยธา และงานระบบรถไฟฟ้าของโครงการฯ ในวงเงินค่าก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ รวมทั้งสิ้น 103,136 ล้านบาท ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานประมาณพิจารณาแล้วขอเรียนว่า การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต่อการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ตลอดจนสามารถลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคต ซึ่งมีแนวโน้มที่ราคาจะสูงเพิ่มขึ้น อันจะส่งผลกระทบต่อความเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ถึงแม้ว่าโครงการดังกล่าวจะมีอัตราผลตอบแทนทางการเงินค่อนข้างต่ำหรือเป็นลบ แต่ได้รับผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจในรูปของการประหยัดเวลา และลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนเป็นการยกระดับการให้บริการของรัฐ และคุณภาพชีวิตของประชาชน จึงเห็นเป็นการสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะอนุมัติในหลักการให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอมาได้

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 สำนักงานประมาณได้จัดสรรงบประมาณให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมทั้งคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2549 มีมติอนุมัติให้ปรับแผนสำหรับเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ รวมเป็นเงิน 2,230,000,000 บาท สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค รวมเป็นเงิน 954,000,000 บาท และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ รวมเป็นเงิน 281,000,000 บาท จึงเห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการโดยใช้จ่ายจากงบประมาณที่ได้รับจัดสรรไว้แล้วไปก่อน ตามความจำเป็นและแผนการใช้จ่ายจริง หากไม่เพียงพอ ก็ให้พิจารณาจัดทำรายละเอียดเสนอตั้งค่าใช้จ่ายไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปีต่อ ๆ ไปตามความจำเป็นและเหมาะสม

อนึ่ง สำนักงานประมาณมีข้อสังเกตในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของ รฟท. และ รฟม. ตามกรณีที่เสนอเพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

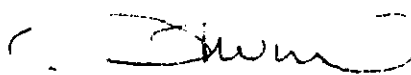
1. กรอบวงเงินลงทุนโครงการที่ รฟท. และ รฟม. ขออนุมัติยังไม่ครอบคลุมถึงค่าจ้างที่ปรึกษาในการควบคุมการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ และในส่วนของ รฟม. ยังมิได้รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินไว้ ดังนั้น ในการพิจารณาวงเงินค่าใช้จ่ายของโครงการดังกล่าว จึงควรพิจารณาภาพรวมของภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการอย่างครบถ้วนและชัดเจน เพราะรัฐต้องรับภาระชำระหนี้ในอนาคต ซึ่งหากหน่วยงานทั้งสองมีรายได้เกิดขึ้น ก็ควรนำมาชำระหนี้เป็นอันดับแรก เพื่อแบ่งเบาภาระงบประมาณของรัฐบาล โดยให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ก่อนดำเนินการต่อไป

2. การกำหนดให้ผู้รับจ้างออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกันหรือการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) นั้น จะส่งผลให้มูลค่าการก่อสร้างสูงขึ้นกว่าที่คาดไว้ตามแนวทางการปฏิบัติเดิม เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยอาจสูงกว่าการกู้โดยรัฐ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายทางการเงินที่ผู้รับจ้างรวมไว้ในวงเงินค่าก่อสร้าง ซึ่งส่งผลให้ค่างานสูงกว่าวงเงินที่ รฟท. และ รฟม. ประมาณการไว้ นอกจากนี้วงเงินที่ขออนุมัติดังกล่าวเป็นวงเงินจากการศึกษาสำรวจออกแบบเบื้องต้นที่จัดทำขึ้นก่อนเกิดภาวะวิกฤติน้ำมันแพง

3. นอกจากนี้การที่รัฐบาลต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งปวงคืนให้แก่เอกชนผู้ลงทุนโครงการเมื่อโครงการแล้วเสร็จ จะก่อให้เกิดภาระงบประมาณที่ค่อนข้างสูงในช่วงเวลาดังกล่าว เนื่องจากรัฐบาลยังมีการชำระคืนค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟสายตะวันออกพญาไท - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในขณะนี้ และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2551 แต่ยังไม่มีความชัดเจนเรื่องแหล่งเงินทุนในการชำระคืนค่าก่อสร้างโครงการดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายวุฒิพันธุ์ วิชัยรัตน์)

ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ

สำนักจัดหางบประมาณองค์การบริหารรูปแบบพิเศษและรัฐวิสาหกิจ

โทร. 0 2273 9027 ต่อ 3364

โทรสาร 0 2273 9914

ด่วนที่สุด

ที่ สค.0001/ 1100



สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
128 อาคารพญาไทพลาซ่า ถนนพญาไท กทม. 10400

27 กรกฎาคม 2549

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง โครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504 / 7217 และ ที่ นร 0504 / 7254 ลงวันที่ 26 มิถุนายน 2549

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง โครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง จำนวน 1 ชุด พร้อมสำเนา จำนวน 100 ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่องโครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง ให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการดำเนินโครงการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สภาที่ปรึกษาฯ ในคราวประชุม ครั้งที่ 14/2549 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2549 ได้มีมติให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง โครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง ต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการต่อไปด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวพรรณราย ชันธกิจ)

เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักกิจการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. 02 - 6126960 , 02 - 6129222 ต่อ 215

โทรสาร 02 - 6129152

ที่ สค 0001/ 1101



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
128 อาคารพญาไทพลาซ่า ถนนพญาไท กทม. 10400

27 กรกฎาคม 2549

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะเรื่อง โครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/7217 และ ที่ นร 0504/7254

ลงวันที่ 26 มิถุนายน 2549

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่องโครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง

ตามที่ คณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องโครงการรถไฟฟ้า 3 สายทางให้สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการดำเนินการโครงการความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สภาพัฒนาฯ ได้มอบหมายให้คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน ดำเนินการร่วมกับคณะทำงานประจำอื่น โดยประสานกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อจัดทำความเห็นและข้อเสนอแนะเสนอต่อสภาพัฒนาฯ

สภาพัฒนาฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 14/2549 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2549 ได้พิจารณาและมีมติให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่องโครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง ต่อคณะรัฐมนตรี สรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

1. หากจะใช้ระบบการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ มิใช่ระบบสัมปทาน ควรใช้ระบบ Design and Build ตามเกณฑ์ที่ทางกรมบัญชีกลางกำหนด เมื่อปี พ.ศ.2546 เว้นแต่ผู้เข้าประมูล มีเงื่อนไขหรือข้อเสนอทางการเงินที่ดีกว่า จึงนำมาพิจารณา

2. ข้อกำหนดโครงการ (TOR) ต้องเปิดกว้าง และคำนึงถึงความสะดวกของผู้โดยสาร การจัดทำบัตรโดยสารร่วม การเชื่อมต่อหรือการทำงานร่วมกับระบบอื่นได้ โดยไม่ผูกขาดกับระบบเดิม การจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จอาจมีลักษณะของ Flexible Consortium หรืออาจแยกงานโยธากับงานระบบรถไฟฟ้ารวมทั้งระบบอาณัติสัญญาณต่างๆ ออกจากกัน ซึ่งอาจมีรายละเอียดที่จะต้องพิจารณาต่อไป

3. ควรเพิ่มโครงการรถไฟฟ้าสายรังสิต – บางซื่อ ให้เชื่อมต่อกับสาย Airport Rail Link สุวรรณภูมิ โดยขยายสายรังสิต – บางซื่อ ให้ไปถึงยมราช และขยาย Airport Rail Link จากพญาไทไปถึงยมราช ซึ่งเป็นเส้นทางที่ขาดไป (Missing Link) ซึ่งมีผลดี คือ เป็นการเชื่อมสายตรงระหว่างสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ และจะสามารถสร้างสถานียมราชเป็นสถานีสำคัญ และเป็นศูนย์ City Terminal เพื่อรองรับผู้โดยสารจากใจกลางเมืองและต่างจังหวัดไปสนามบินเพื่อให้โครงข่ายรถไฟฟ้ามีความสมบูรณ์

4. เนื่องจากจะมีการปรับปรุงข้อกำหนดต่างๆ ในข้อกำหนดโครงการ โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาข้อเสนอข้อ 2 และ 3 ข้างต้น หน่วยงานที่รับผิดชอบและสภาที่ปรึกษาฯ น่าจะมีโอกาสพิจารณาเสนอความคิดเห็นต่อการแก้ไขปรับปรุงข้อกำหนดโครงการก่อนเปิดประมูล อนึ่ง ในการพิจารณาโครงการสาธารณะขนาดใหญ่ ที่จะดำเนินการในอนาคต สภาที่ปรึกษาฯ พร้อมทั้งจะให้ความร่วมมือและให้ข้อเสนอแนะ เพื่อดำเนินงานที่รัดกุมรอบคอบต่อไป

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหากผลการพิจารณาเป็นประการใด ขอได้โปรดแจ้งให้ทราบในโอกาสแรกด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(นายโคทม อารียา)

ประธานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. 0 - 2612 - 9222 ต่อ 210

โทรสาร 0 - 2612 - 9152

ความเห็นและข้อเสนอแนะ
สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เรื่อง โครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง

1.ความเป็นมา

เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2549 คณะรัฐมนตรี ได้ขอความร่วมมือมายังสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จโครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง คือ

1. สายสีแดงเข้มช่วงบางซื่อ – รังสิต และสายสีแดงอ่อนช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน
2. สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ
3. สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงมอบงานดังกล่าวให้แก่คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคมและพลังงาน เพื่อดำเนินการร่วมกับคณะทำงานประจำอื่นให้เสนอความเห็นร่วมด้วย ทั้งนี้ ได้ตระหนักถึงปัญหาความไม่โปร่งใสที่เกิดขึ้นจากการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งได้ถอดบทเรียนหลายโครงการของรัฐในอดีต ที่เคยเกิดปัญหาอุปสรรคต่างๆ มากมาย และจากความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา ชุดที่ 1 เกี่ยวกับข้อบกพร่องของระบบการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (หนังสือที่ นร 1023 / 515 ลงวันที่ 2 พฤษภาคม 2545) มาประกอบการพิจารณาอย่างรอบคอบ

2. การดำเนินงาน

2.1 วันที่ 3 กรกฎาคม 2549 คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐานฯ ได้ประชุมปรึกษาหารือแลกเปลี่ยนความคิดเห็น จากผู้แทนหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบ อาทิ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

2.2 วันที่ 13 กรกฎาคม 2549 คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐานฯ และคณะทำงานประจำอื่นๆ ได้ร่วมประชุมปรึกษาหารือแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากบุคคลทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้แทนหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ผู้แทนวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย นักวิชาการ สื่อมวลชน ฯลฯ

2.3 วันศุกร์ที่ 21 กรกฎาคม 2549 จัดประชุมสัมมนาเวทีนโยบายสาธารณะ โดยเชิญผู้แทนหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ผู้แทนวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย นักวิชาการ สถาบันการเงิน สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป

2.4 วันที่ 25, 26 และ 27 กรกฎาคม 2549 คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐานฯ ได้ประชุมวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลต่างๆ จากผลการประชุมและสัมมนาที่ผ่านมา จึงสรุปความเห็นและข้อเสนอแนะเบื้องต้น เสนอต่อสภาที่ปรึกษาฯ โดยเร่งด่วน

2.5 สภาที่ปรึกษาฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 14 / 2549 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2549 ได้พิจารณาและจัดทำความเห็นและข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรี

3. การศึกษาวิเคราะห์

การจัดจ้างโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ มีระบบการจัดจ้างที่นิยมใช้ 2 ระบบ คือ ระบบการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ และระบบสัมปทาน มีข้อเปรียบเทียบแต่ละระบบอย่างไร ดังนี้

3.1 การจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ เป็นวิธีการที่นิยมใช้ในโครงการขนาดใหญ่ ที่ต้องใช้เทคโนโลยีและความชำนาญสูง ซึ่งเจ้าของโครงการขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญที่มีระดับความสามารถที่เหมาะสมเพียงพอ การจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ แบ่งเป็น (1) จ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build Project) (2) จ้างก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน (Turnkey Project) และ (3) จ้างออกแบบควบคุมก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน (Lump Sum Turnkey) ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ว่าจ้างที่ไม่มีความสามารถเพียงพอในการบริหารจัดการโครงการที่มีความซับซ้อนและไม่มีเงินทุนพอเพียง จึงเป็นที่นิยมใช้ในประเทศกำลังพัฒนาอย่างกว้างขวาง ในการนำระบบการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จมาใช้ จากผลการศึกษาวิเคราะห์พบว่า มีทั้งข้อดีและข้อเสีย ดังนี้

3.1.1 ข้อดี

- (1) ดำเนินการก่อสร้างได้เร็ว เนื่องจากผู้รับเหมาบริหารโครงการเอง
- (2) เกิดประโยชน์แก่นหน่วยงานของรัฐที่มีข้อจำกัดด้านเทคโนโลยีการบริหารจัดการ และงบประมาณ
- (3) กรณีผู้ออกแบบและผู้ก่อสร้างเป็นกลุ่มเดียวกัน ทำให้มีผู้รับผิดชอบชัดเจนในกรณีที่การก่อสร้างเกิดปัญหา
- (4) ต้องมีการกำหนดเงื่อนไขในข้อกำหนดโครงการ (TOR) ให้ชัดเจน โปร่งใส รู้กำหนดงานเสร็จแน่นอน มีความสัมพันธ์กับการเบิกจ่ายอย่างรัดกุม ทำให้งบประมาณไม่บานปลาย

(5) เมื่อโครงการเสร็จจะทำให้รัฐเป็นเจ้าของในทันทีและบริการต่อเนื่องกับโครงการอื่น ครบวงจรสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

(6) ทำให้มีโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางเพิ่มขึ้น ช่วยเป็นทางเลือกในการสัญจร บรรเทาปัญหาการจราจร ลดการใช้และการนำเข้าพลังงาน พัฒนาคุณภาพชีวิต ประหยัดเวลาในการเดินทาง

(7) การลงทุนโครงการสาธารณะขนาดใหญ่ ทำให้เกิดกระแสเงินทุนในการหมุนเวียน กระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างงานสร้างรายได้ ก่อให้เกิดการพัฒนาธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์ตามแนวที่รถไฟฟ้าผ่าน

3.1.2 ข้อเสีย

(1) ค่าก่อสร้างสูงกว่าปกติที่ควรเป็น เนื่องจากผู้รับเหมาดึงราคาสำรองไว้สูง โดยเหตุมีอัตราเสี่ยงมาก รวมทั้งมีข้อจำกัดในการเข้าถึงแหล่งทุนที่จะนำมาใช้ในโครงการ

(2) การสร้างภาระหนี้สาธารณะแก่ประเทศ รัฐควรบริหารโดยคำนึงถึงวินัยการเงินการคลัง โดยเฉพาะในประเด็นที่ต้องชำระค่าก่อสร้างหรือค่าจัดหาอุปกรณ์ต่างๆ ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และจะส่งผลกระทบต่อพีดานหนี้ต่างประเทศที่กำหนดไว้ อาจทำให้มีการขยายพีดานหนี้ต่างประเทศ 2,000 ล้านดอลลาร์ต่อปี

(3) โครงการรถไฟฟ้าทั้ง 3 สายทางต้องนำเข้าเทคโนโลยี วัสดุ อุปกรณ์ ต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะระบบรถไฟฟ้าและงานโยธาบางส่วน อาจส่งผลกระทบต่อดุลการค้า

(4) กรณีการนำเงินงบประมาณมาใช้ในการก่อสร้างจะเป็นภาระภาษีให้กับประชาชนโดยรวม เกิดผลกระทบต่อการลงทุน และการพัฒนาประเทศในด้านอื่นๆ

(5) ผู้รับเหมาหรือผู้รับจ้าง อาจนำเทคโนโลยีที่ล้าสมัยหรือไม่เหมาะสมมาใช้ และต้องการระบายสินค้าในราคาสูง ซึ่งจะสร้างปัญหาในภายหลังต่อการบำรุงรักษาทั้งงานโยธาและระบบเดินรถได้

(6) เปิดโอกาสให้ผู้รับเหมาเพียงไม่กี่รายที่จะมีคุณสมบัติตามข้อกำหนดผูกขาดกันไว้ล่วงหน้า จนทำให้ผู้รับเหมารายอื่น ไม่มีสิทธิเข้าแข่งขันในการประกวดราคา ซึ่งเป็นช่องทางให้เกิดการสมยอมกันได้ ระหว่างผู้รับเหมา กับเจ้าหน้าที่รัฐในทุกระดับและขั้นตอน รวมทั้งครอบคลุมไปถึงผู้รับเหมาช่วงในแต่ละทอด

3.2 ระบบสัมปทาน

เป็นวิธีการที่ใช้ในโครงการขนาดใหญ่ที่รัฐเป็นเจ้าของโครงการ ผูกขาดเพื่อบริการสาธารณะต่อส่วนรวมเป็นสำคัญ โดยไม่ต้องการรับผิดชอบทางการเงิน การก่อสร้าง แต่สามารถที่จะเรียนรู้จากผู้รับสัมปทานในการศึกษา พัฒนาองค์ความรู้ การบริหารจัดการ และการบำรุงรักษา ขณะเดียวกันเจ้าของโครงการ ไม่ต้องรับผิดชอบในเรื่อง เงินทุนในทุก รูปแบบ ไม่ต้องระดมทุน เพียงแต่กำหนดกรอบการออกแบบเบื้องต้น รวมทั้งควบคุมการก่อสร้าง ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ซึ่งเป็นที่นิยมในประเทศที่พัฒนาแล้ว ที่ต้องการลดภาระการลงทุน ในโครงการขนาดใหญ่ โดยมอบสัมปทานให้เอกชนทำแทน ขณะเดียวกัน ผู้ได้สัมปทานก็จะได้รับประโยชน์จากค่าสัมปทาน เงินภาษีอากร ส่วนแบ่งจากรายได้ และบริการต่างๆ รวมทั้ง เมื่อหมดอายุสัมปทาน และกิจการและทรัพย์สินจะตกเป็นของผู้ให้สัมปทาน ซึ่งจะมีรายได้ ต่อเนื่องจากการต่ออายุสัมปทานนั้นให้กับผู้รับสัมปทานรายเดิมหรือรายใหม่

3.2.1 ข้อดี

- (1) ผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบออกแบบ ก่อสร้าง เงินทุนเองทั้งหมด โดยผู้ว่าจ้างไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ
- (2) รัฐไม่ต้องออกเงินทุนใช้จ่ายใดๆ และรับภาระหนี้เงินกู้ ไม่ก่อสร้างหนี้สาธารณะแก่ประเทศและประชาชนอย่างใด
- (3) ได้รับการถ่ายทอด ความรู้ ความชัดเจน และเทคโนโลยี อย่างชัดเจน จากเจ้าของสัมปทาน
- (4) รัฐมีรายได้จากค่าสัมปทาน ภาษีอากร และอื่นๆ ตลอดอายุ สัมปทาน
- (5) รัฐซึ่งเป็นผู้ว่าจ้าง จะเป็นผู้ออกแบบที่แน่นอน ชัดเจน สมบูรณ์ ครบวงจร มีอำนาจเหนือผู้รับจ้าง ไม่ให้เปลี่ยนแปลงแก้ไขการก่อสร้าง โดยไม่ได้รับความยินยอม ได้โดยง่าย
- (6) รัฐสามารถกำหนดเทคโนโลยีให้มีประสิทธิภาพไว้ล่วงหน้า และสามารถควบคุมบริหารการก่อสร้างอย่างใกล้ชิดให้ตรงกับรูปแบบที่กำหนดไว้ โดยคำนึงถึง ประโยชน์สูงสุดในการใช้งานดีขึ้น
- (7) รัฐรู้กำหนดเวลาการก่อสร้างเสร็จที่แน่นอน รวมทั้งการบริหาร จัดการในระหว่างอายุสัมปทาน
- (8) รัฐสามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารล่วงหน้า ที่เป็นธรรม แก่ประชาชนผู้มาใช้บริการ

(9) เมื่อครบอายุสัมปทาน ทรัพย์สินและกิจกรรมทั้งหมด จะตกเป็นของรัฐ ซึ่งจะนำมาดำเนินการเอง หรือให้สัมปทานแก่รายเดิม หรือรายใหม่ก็ได้ ทำให้รัฐมีรายได้เพิ่มมากกว่าระบบจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ

(10) รัฐซึ่งเป็นเจ้าของสัมปทานสามารถออกข้อบังคับ ข้อกำหนดอื่นๆ ให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชน และประเทศชาติ ทั้งทางตรงและทางอ้อมได้อีกด้วย

(11) บริษัทที่ผลิตวัสดุก่อสร้างที่ได้มาตรฐานในประเทศ มีโอกาสขายวัสดุ

3.2.2 ข้อเสีย

(1) หาผู้รับสัมปทานได้ยาก

(2) เมื่อหมดอายุสัมปทานโครงการจึงตกเป็นของรัฐ ซึ่งสิทธิสัมปทานยุติลง แต่ในระหว่างอายุสัมปทานต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการให้สัมปทาน

(3) ถ้า TOR มีจุดอ่อนหรือขาดความรัดกุมรอบคอบ อาจก่อความเสียหายและทำลายโอกาสการพัฒนา (ถอดบทเรียนจากโครงการโอปอลส์)

(4) การเชื่อมเส้นทางอาจก่อปัญหาหรือสร้างความไม่เป็นธรรมแก่ ผู้บริโภค หากกำหนดเงื่อนไขการให้สัมปทานไม่ดีพอ (ถอดบทเรียนจาก BTS)

(5) ระบบสัมปทานไม่ได้รับความเชื่อถือและไว้วางใจจากผู้ลงทุนทั้งต่างชาติและในประเทศ อำนาจรัฐมักจะเข้าไปใช้อิทธิพล - แทรกแซง จนทำให้การก่อสร้างดำเนินไปไม่ได้ หรือดำเนินการไปแล้ว เกิดปัญหาจนต้องยกเลิกสัมปทาน (ถอดบทเรียนจากกรณีโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 บริษัทกามาโก กูมิ)

(6) ระบบการเชื่อมต่อจะมีปัญหา ถ้าโครงการไม่เสร็จในตัว (ถอดบทเรียนจากสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 กับทางด่วนเอกมัย - รามอินทรา)

4. ความเห็นและข้อเสนอแนะ

4.1 ในปัจจุบัน คณะรัฐมนตรีอยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าคณะรัฐมนตรีที่ตั้งขึ้นใหม่มารับหน้าที่ ดังนั้นในการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการใดๆ รัฐบาลจึงควรคำนึงถึงความจำเป็นในการดำเนินโครงการตามความต้องการของประชาชน ผลกระทบของโครงการที่จะเกิดขึ้น ประกอบกับความเหมาะสมในการดำเนินโครงการใหญ่ที่มีการผูกพันกับรัฐบาลในชุดต่อไป และงบประมาณที่มีอยู่เพียงพอหรือไม่ หากรัฐบาลมีความจำเป็นจะต้องดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง ก็ควรพิจารณาใช้งบประมาณของประเทศก่อน ตลอดจนพิจารณาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และการก่อให้เกิดประโยชน์แก่สังคมโดยรวมเป็นสำคัญ

4.2 รัฐบาลควรมีการศึกษา เพื่อเปรียบเทียบผลดีผลเสียของการใช้ระบบการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ และระบบสัมปทาน ว่าระบบใดมีความเหมาะสมกับโครงการรถไฟฟ้าสายใด

4.3 หากรัฐบาลตัดสินใจที่จะดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง และเลือกวิธีการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ ควรมีนโยบายให้หน่วยงานราชการ ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการโดยยึดหลักธรรมาภิบาล เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม บังเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติ รวมทั้งสนับสนุนการใช้สินค้าและแรงงานภายในประเทศเป็นหลัก โดยกำหนดใน TOR อย่างรอบคอบรัดกุม ดังต่อไปนี้

4.3.1 การกำหนดขอบเขตการศึกษา และความเป็นไปได้ของโครงการต้องเป็นไปในลักษณะที่สามารถพิจารณาเปรียบเทียบทางเลือกในการตัดสินใจได้อย่างมีเหตุผล ภายใต้ปัจจัย เงื่อนไข ข้อดีและข้อเสียอย่างครบถ้วน

4.3.2 ควรจัดทำร่างสัญญาและเผยแพร่ให้สาธารณชนได้ทราบ และให้ข้อคิดเห็นก่อนที่จะทำการประมูล

4.3.3 กระบวนการคัดเลือกผู้รับเหมา ต้องดำเนินการอย่างโปร่งใส เป็นธรรม สามารถตรวจสอบได้ รวมถึงเปิดโอกาสอย่างเท่าเทียมกันแก่ผู้ยื่นเสนอทุกราย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการประสานประโยชน์และสมยอมกันในระดับและขั้นตอนต่างๆ ซึ่งจะทำให้รัฐเสียประโยชน์จากการแข่งขันประกวดราคา

4.3.4 เงื่อนไขความเป็นธรรมในการกำหนดเวลาระยะต่างๆ ควรกำหนดเงื่อนไขตามระยะต่อไปนี้ โดยเริ่มจากวันเชิญชวนผู้สนใจการลงทุนของโครงการ

- (1) วันประกาศเชิญชวนผู้สนใจการลงทุน
- (2) ระยะเวลายื่นของ คุณสมบัติทางเทคนิคเบื้องต้น (Pre-Technical Qualification)
- (3) ระยะเวลาพิจารณาคุณสมบัติทางเทคนิคเบื้องต้น ซึ่งรวมเวลาการอธิบายชี้แจงข้อสงสัยในข้อกำหนด การทักท้วงและแก้ไขแล้ว หรือชี้แจงตัดสินใจแล้ว
- (4) ระยะเวลาในการให้ผู้ผ่านเกณฑ์คุณสมบัติทางเทคนิคเบื้องต้น เสนอของ 1 (ข้อเสนอทางด้านเทคนิค) ของ 2 ข้อเสนอทางราคาและการเงิน ของ 3 ข้อเสนอทางการเงิน ทางเลือก ซึ่งข้อกำหนดในทั้ง 3 ของ ได้ผ่านการทักท้วงและแก้ไขแล้ว หรือชี้แจงตัดสินใจแล้ว
- (5) ระยะเวลาในการตัดสินใจคัดเลือกผู้เสนอ

- (6) ระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้างติดตั้ง และระยะเวลาในการทดสอบซึ่งข้อกำหนดเดิมมีอยู่แล้ว
- (7) ระยะเวลาในการให้สาธารณชนรับรู้รายละเอียดของผู้เสนอและการตัดสินใจคัดเลือก
- (8) ควรให้คะแนนการคัดเลือกแก่ผู้ที่เสนอหนทางในการส่งเสริมการลงทุนด้านชิ้นส่วน เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งเกี่ยวเนื่อง ที่จะผลิตในประเทศร่วมกับผู้ประกอบการไทย การถ่ายทอดเทคโนโลยี การส่งออกและการจ้างงาน มากกว่ารูปแบบการจัดหาผู้รับจ้างแบบการประกวดราคาแบบแข่งขันราคานานาชาติ (International Competitive Bidding) โดยคำนึงถึงประโยชน์ต่อภาคธุรกิจ อุตสาหกรรม และการจ้างงาน

4.3.5 ควรให้ สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน กรมบัญชีกลาง สำนักงานประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หน่วยงานรัฐที่ดูแลเขตทาง และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมให้ความเห็นด้วยว่า ข้อกำหนดข้อใดไม่เหมาะสม ก่อนเชิญประมูล ให้แก่หน่วยงานที่รับผิดชอบ

4.3.6 เนื่องจากในสัญญาการจ้างแบบเบ็ดเสร็จ จะไม่มีการกำหนดรายละเอียดของเนื้องานการก่อสร้างที่ชัดเจน ดังนั้นการบริหารสัญญา จึงมีความสำคัญมาก ซึ่งต้องกระทำด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและเท่าทันในทุกขั้นตอน เพื่อไม่ให้เกิดข้อผูกมัดในลักษณะที่ไม่เป็นธรรมอันจะส่งผลเสียหายต่อประเทศชาติ อย่างในอดีต

4.3.7 การบริหารสัญญาต้องมีการบริหารอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้หลักธรรมาภิบาล รวมถึงต้องมีการพัฒนาศักยภาพและทักษะของบุคลากรให้มีความรับผิดชอบ ในบทบาทวิชาชีพของตน

4.3.8 การประเมินผลและบริหารโครงการต่อเนื่องหลังจากเสร็จสิ้นโครงการ ต้องมีการวางแผนล่วงหน้าอย่างละเอียดรอบคอบ สำหรับโครงการจ้างแบบเบ็ดเสร็จ

4.3.9 คณะกรรมการอนุญาตตุลาการ ที่จะทำหน้าที่พิทักษ์ผลประโยชน์ของชาติต้องได้รับการคัดเลือกจากบุคคลที่มีความน่าเชื่อถือจากสังคมให้มีความศรัทธาในกระบวนการคัดเลือกที่โปร่งใส โดยมีองค์ประกอบของคณะกรรมการอนุญาตตุลาการในรูปของพหุภาคีที่ควรมาจากภาครัฐ ภาคเอกชน

4.3.10 ควรมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนของประชาชนในการร่วมพิจารณาโครงการในทุกขั้นตอน เป็นสิ่งสำคัญมากภายใต้หลักการธรรมาภิบาล เพื่อสร้างความโปร่งใสและลดปัญหาความขัดแย้งในสังคม

4.4 ควรเพิ่มโครงการรถไฟฟ้าสายรังสิต – บางซื่อ ให้เชื่อมต่อกับสาย Airport Rail Link สุวรรณภูมิ โดยขยายสายรังสิต – บางซื่อ ให้ไปถึงยมราช และขยาย Airport Rail Link จากพญาไทไปถึงยมราช ซึ่งเป็นเส้นทางที่ขาดไป (Missing Link) ซึ่งมีผลดี คือ เป็นการเชื่อมสายตรงระหว่างสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ และจะสามารถสร้างสถานียมราชเป็นสถานีสำคัญและเป็นศูนย์ City Terminal เพื่อรองรับผู้โดยสารจากใจกลางเมืองและต่างจังหวัดไปสนามบิน เพื่อให้โครงข่ายรถไฟฟ้ามีความสมบูรณ์

4.5 ควรคำนึงถึงการแก้ปัญหาขั้นพื้นฐาน กรณีจุดตัดทางรถไฟตามสี่แยกต่างๆ ทุกมุมในเมือง เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาจราจรได้อย่างเบ็ดเสร็จ

4.6 การดำเนินงานโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ควรเสนอรายละเอียดต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานประมาณ ธนาคารแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลัง และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาความเหมาะสมในด้านต่างๆ โดยคำนึงถึงกำลังเงินของประเทศ และวินัยการเงินการคลัง เน้นให้มีการมีส่วนร่วมอย่างเหมาะสมของภาคเอกชนประกอบกับการลงทุนของรัฐ เนื่องจากโครงการดังกล่าวมีผลกระทบต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศโดยรวม

4.7 การดำเนินงานโครงการต้องคำนึงการเข้าถึงในการให้บริการรถไฟฟ้าของเด็ก ผู้สูงอายุและคนพิการที่มีสภาพกายภาพแตกต่างจากคนทั่วไป โดยออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้าให้เหมาะสมกับการใช้งานของบุคคลกลุ่มต่างๆ โดยเน้นการมีส่วนร่วมจากกลุ่มต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และควรศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ อันจะเกิดจากการดำเนินโครงการนี้

4.8 ไม่ควรใช้วิธีการประมูลงานแบบเหมารวมที่จ้างออกแบบควบคุมก่อสร้างพร้อมจัดหาเงินทุน (Lump Sum Turnkey) เนื่องจากทำให้ผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างเองเบ็ดเสร็จทั้งหมดแต่เพียงผู้เดียว อาจจะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานแต่มีผลเสียที่จะไม่มีความโปร่งใส รัฐอาจจะไม่ได้ผลผลิตที่ได้คุณภาพมาตรฐานหรือเหมาะสมกับราคา มีการเบิกจ่ายค่างานคิดเป็นค่าเหมารวม ที่อาจจะขาดความชัดเจน เปิดช่องทางให้บุคลากรของรัฐสามารถกระทำการทุจริตได้มาก รัฐจะอยู่ในฐานะเสียเปรียบเพราะขาดระบบการตรวจสอบและกลไกตลาดที่มีการแข่งขันอย่างเต็มที่ เพราะโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินและบนดินมีถึงสองระบบที่ได้เคยเกิดขึ้นแล้ว เป็นแบบอย่างที่น่าจะนำมาใช้ประโยชน์ขยายงาน เชื่อมโยงต่อไปโดยเร็ว

4.9 ควรคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับ อันจะก่อให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศในระยะยาวเป็นสำคัญ ควรมีการสำรองให้มีการจัดสร้างชิ้นส่วนบางรายการในประเทศเพื่อประโยชน์ในการสร้างฐานทางธุรกิจ การถ่ายทอดเทคโนโลยี และการจ้างงานต่อไป ดังนั้น รัฐจึงจะพิจารณาว่าประเทศไทยได้อะไรจากการก่อสร้างโครงการ ควรให้คะแนนการคัดเลือกแก่ผู้ที่เสนอหนทางในการส่งเสริมการลงทุน การถ่ายทอดเทคโนโลยี การส่งออกและการจ้างงาน

27 กรกฎาคม 2549

**ตารางที่ 2 ลำดับความสำคัญการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล**

สายทาง	ระยะเวลา ก่อสร้าง	ระยะทาง (กม.)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
ระยะแรก			
Airport Link ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ	2547-2550	28.00	31,834
สายสีเขียวเข้ม ช่วงตากสิน-บางหว้า	2547-2550	6.70	3,450
สายสีเขียวอ่อน ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง	2549-2551	5.25	3,500
1. สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ-หัวลำโพง	2550-2555	27.00	75,003
2. สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ	2550-2554	23.00	46,599
3. สายสีเขียวอ่อน ช่วงแบริ่ง-สำโรง-สมุทรปราการ	2550-2554	14.00	22,239
4. สายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่	2550-2554	13.00	26,087
5. สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟกลางบางซื่อ	2550-2554	26.00	42,118
6. สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน	2550-2554	15.00	11,868
7. สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก	2550-2554	18.00	16,494
รวมระยะแรก		175.95	279,192

หมายเหตุ : เป็นราคารวมวงเงินลงทุนทั้งโครงการ ยกเว้นรายการที่ 5,6,7 ไม่รวมตัวรถ

สายทาง	ระยะเวลา ก่อสร้าง	ระยะทาง	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
ระยะที่ 2			
8. สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-กรุงเทพ-มหาชัย	2555-2560	43.50	54,932
9. สายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางนา-ตราด	2555-2560	24.00	82,688
10. สายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ	2555-2560	20.00	64,874
11. สายสีเขียวอ่อน ช่วงสนามกีฬา-พหลโยธิน	2555-2560	7.70	29,125
รวมระยะที่ 2		95.2	231,619
รวมระยะที่ 1-2		271.15	510,811

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๔๐๔/๒๖๗๖

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๔

เรื่อง โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Projects)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

อ้างอิง หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๐๓/๑๐๐๕๓ ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๔

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร.) ๐๔๐๖.๑/๙๐
ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๔
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร.) ๐๒๐๗/๘๘
ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๔
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการพัฒนาลังคมและความมั่นคงของมนุษย์
ที่ พม ๐๒๐๗/๓๑๕๕๕ ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๔
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ด่วนที่สุด ที่ ทส ๑๐๐๔/๑๑๗๒ ลงวันที่ ๓๓ มิถุนายน ๒๕๕๔
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงศึกษาธิการ ที่ ศธ ๐๒๐๘/๒๕๖๘
ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๔
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงสาธารณสุข ที่ สธ ๐๒๐๕.๐๒.๒/๒๖๘๔
ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๕๔
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ด่วนที่สุด ที่ อก ๐๔๐๔/๑๕๓๕
ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๕๔
๘. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๔/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๕๔
๙. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๓๖๕
ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๔

ตามที่ได้เสนอเรื่อง โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Projects) ไปเพื่อ
คณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคม กระทรวงการพัฒนาลังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณได้เสนอ
ความเห็นมาเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือ
ที่ส่งมาด้วยนี้

/คณะรัฐมนตรี ...

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๘ ลงมติว่า

๑. รับทราบแผนการลงทุนและแนวทางการระดมทุนในโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ ในช่วงปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๒ ตามผลการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณากลับกรองโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ และเห็นชอบในหลักการเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการจัดสรรงบประมาณ การระดมทุน และแนวทางการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ทั้งนี้ สำหรับสาขาการศึกษา ในส่วนที่เกี่ยวกับการพัฒนางานวิจัยด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ให้นำข้อสรุปจากคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายจาตุรนต์ ฉายแสง) เป็นประธานมาประกอบการพิจารณาในการจัดสรรงบประมาณ ในช่วงปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๒ ด้วย

๒. รับทราบกรอบการจัดสรรงบประมาณเพื่อการลงทุนสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐในสาขาต่าง ๆ สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๘ วงเงินรวม ๙๔,๖๐๐.๗๗ ล้านบาท

๓. มอบให้คณะกรรมการพิจารณากลับกรองโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ กำกับ ติดตาม และเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน รวมทั้งให้ปรับปรุงแผนงานการลงทุนโครงการตามความจำเป็นและเหมาะสม โดยอยู่ในกรอบวงเงินข้างต้น และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบเป็นระยะ ๆ

๔. รับทราบแผนการลงทุน กรอบระยะเวลาดำเนินงาน และกลยุทธ์ในการระดมทุน สำหรับโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (mass transit) ในช่วงปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ และมอบกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการจัดตั้ง Holding Company เพื่อลงทุนและบริหารระบบรถไฟฟ้าให้เป็นแบบ Single Operator/Joint Owner ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

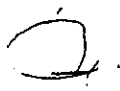
๕. ให้กระทรวงการคลังรับความเห็นของกระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานประมาณ ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

จึงเรียนขึ้นมายังมา ได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(๓)

วิมลรัตน์



๒๗ ธ.ค. ๕๗

(นายคำรบศักดิ์ สุรัสวดี)

ผอ. ส.ป.ช.



(นายสุรัชย์ ภูประเสริฐ)

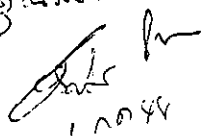
รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๒๕ ส.ย. ๒๕๕๘

(๔)

สุพรรณ


๑ ก.ค. ๕๘

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๙

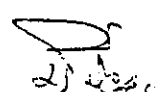
โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๖๔ ๙๔๖-๖๒๙/๐๐๕

๓ คลอ

๑. คลอ/สว. สว. สว.

๒. สว. สว.

๒. รว. สว. สว.



ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕๖(ล) ๕๕๖๒

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘

เรื่อง โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Projects)

๑) เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๕๐๓/๑๐๐๕๓
ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘

ด้วยกระทรวงการคลังได้เสนอเรื่อง โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Projects) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

ในการนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจะนำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป
ในวันอังคารที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของ
คณะรัฐมนตรีโดยด่วนด้วย จะขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ ๔) สำเนาถูกต้อง ส่ง สนช. (เจ้าของเรื่อง)

นางสาวลิบพัน วรวิสุทธิ

๑๓ มิ.ย. ๕๘

(นางสาวลิบพัน วรวิสุทธิ)

หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป
๑๓ มิ.ย. ๕๘

(นางสาวลิบพัน วรวิสุทธิ)

ผู้อำนวยการสำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ต้นฉบับ ๑

๑) เรียน สปค.๐๐๖.๖,๐๐๖๖๖.

- เมื่อไม่พบ... ๑) เรียน สปค. ๑๓ มิ.ย. ๕๘

- ... ๑๓ มิ.ย. ๕๘

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๓๒๘ - ๓๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๕๐๖๕

๒๕-๕๕-๕๕/๐๐๕

๑๓ มิ.ย. ๕๘
๑๐๕๐๖๔๕

๑๓ มิ.ย. ๕๘
๑๐๕๐๖๔๕

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๔/ว(ล) ๗๕๗๒

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๐ มิถุนายน ๒๕๔๔

เรื่อง โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Projects)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

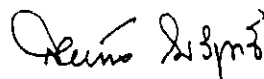
สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๓/๑๐๐๕๓
ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๔๔

ด้วยกระทรวงการคลังได้เสนอเรื่อง โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Projects) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

ในการนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจะนำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ในวันอังคารที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๔๔

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีโดยด่วนด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



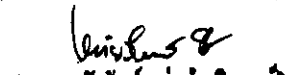
(นางสาวสิบลี พันวิสุทธิ)

ผู้อำนวยการสำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๑) สืบหา เรียน ท่าน ม.ค.ค.

เพื่อไม่ลดทอน/ละเว้นใคร / แล้ว ลงช.สนช.
ที่อธิบดีกรมที่ดิน หนังสือ/ขอ ด่วน. ทน Victor Conguee
ที่ ๑๓. ใน/ใช้วัน/ใช้การ 14 มิ.ย. 48 ด้วย (ต้นฉบับส่งเสร็จ)


(น.ส.ทศรัตน์ รุ่งกำเนิดวงศ์)
ผู้อำนวยการกองกลาง
13 มิ.ย. 48

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๘ - ๓๒๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

L4-66-48/005

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๕๐๓/ ๒๕๕๓



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กทม. 10400

๑ มิถุนายน 25๕๓

เรื่อง โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Projects)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายที่จะลงทุนในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Projects) เพื่อยกระดับศักยภาพความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และรองรับความต้องการอันเนื่องมาจากความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในการนี้ นายกรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาหลักเกณฑ์โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ ซึ่งประกอบด้วย กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อพิจารณาหลักเกณฑ์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแผนการลงทุนฯ ดังกล่าว รวมทั้งการพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อการลงทุนให้สอดคล้องและอยู่ในกรอบงบประมาณรายจ่ายประจำปี นั้น

กระทรวงการคลังขอรายงานแผนการลงทุนในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ ที่กำหนดจะดำเนินการในช่วงปี 2548-2552 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้ว ดังนี้

1. คำจำกัดความของโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ

คณะกรรมการฯ ได้กำหนดคำจำกัดความของโครงการที่จะนำมาบรรจุไว้ในแผนการลงทุนสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐว่า หมายถึง

1.1 โครงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Infrastructure) ที่มีวงเงินลงทุนรวมเกิน 1,000 ล้านบาท เช่น โครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Mass Transit) และโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 เป็นต้น

1.2 โครงการ Intermediate Infrastructure ซึ่งประกอบด้วยโครงการย่อยที่มีลักษณะเดียวกัน และเป็นแผนงานระดับชาติที่มีการดำเนินงานทั่วประเทศ โดยมีวงเงินลงทุนรวมกันในแต่ละแผนงานเกิน 1,000 ล้านบาท เช่น โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านอาคารและการจัดหาอุปกรณ์ในสาขาการศึกษาและสาธารณสุข และแผนงานบริหารจัดการทรัพยากรน้ำทั้งระบบ เป็นต้น

2. โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ

คณะกรรมการฯ ได้สำรวจและประมวลโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ จากแผนงานของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งจะมีส่วนสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ แบ่งออกเป็น 7 สาขา ดังนี้

2.1 ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Mass Transit) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมและลดความแออัดด้านพลังงาน รวมทั้งพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วยการลงทุนในระบบรถไฟฟ้า 7 สายทาง ระยะทาง 277.41 กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวม 423,430 ล้านบาท โดยมีหน่วยงานดำเนินงาน 3 หน่วยงาน ได้แก่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร

2.2 ระบบด้านคมนาคมและสาธารณูปโภค เพื่อพัฒนาระบบขนส่งให้เป็นแผนรวมเชิงบูรณาการ เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งของประเทศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมในภูมิภาค ประกอบด้วยการลงทุนในระบบราง ระบบทางหลวงและทางพิเศษ การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติ การจัดหาอากาศยาน และพัฒนาท่าเรือน้ำลึก เพื่อใช้ในการพาณิชย์ และการบริการเพื่อการส่งออกและการท่องเที่ยว วงเงินลงทุนรวม 328,612 ล้านบาท โดยมีหน่วยงานดำเนินงาน 3 หน่วยงาน ได้แก่ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

2.3 ระบบที่อยู่อาศัย เพื่อพัฒนาที่อยู่อาศัยให้แก่กลุ่มผู้มีรายได้น้อยและผู้ด้อยโอกาสในชุมชนเมือง รวมทั้งจัดให้มีสาธารณูปโภคที่ได้มาตรฐานและสิ่งแวดล้อมที่ดีภายใต้ระดับราคาที่เหมาะสม โดยดำเนินโครงการบ้านเอื้ออาทรครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองหลัก และเมืองรองในภูมิภาค จำนวน 450,000 หน่วย วงเงินลงทุนรวม 213,793 ล้านบาท โดยมีการเคหะแห่งชาติเป็นหน่วยงานดำเนินงาน

2.4 ระบบทรัพยากรน้ำ เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรน้ำของประเทศในภาพรวมให้เป็นไปอย่างมีระบบและยั่งยืน ประกอบด้วยการพัฒนาขีดความสามารถของท้องถิ่นและชุมชนในการบริหารและจัดการน้ำ การจัดหาและพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภค บริโภค และการเกษตร รวมถึงการอนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งน้ำ และการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรน้ำ วงเงินลงทุนรวม 200,000 ล้านบาท โดยให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นหน่วยงานหลัก และมีหน่วยงานดำเนินงานประกอบด้วย กระทรวงมหาดไทย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพลังงาน และการประปาส่วนภูมิภาค

2.5 ระบบการศึกษา เพื่อพัฒนาระบบการศึกษาและทรัพยากรมนุษย์ให้มีคุณภาพและสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ของประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนางานวิจัยด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ วงเงินลงทุนรวม 96,433 ล้านบาท โดยมีหน่วยงานดำเนินงาน 5 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาระดับพื้นฐาน สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา และสำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา

2.6 ระบบสาธารณสุข เพื่อพัฒนาและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณสุขของประเทศ เพื่อให้บริการด้านการแพทย์และสาธารณสุขที่มีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การแพทย์เฉพาะทางในส่วนภูมิภาค และการพัฒนาการผลิตภัณฑ์อิงอุตสาหกรรมที่มีมาตรฐาน วงเงินลงทุนรวม 96,387 ล้านบาท โดยมีหน่วยงานดำเนินงาน 2 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข และองค์การเภสัชกรรม

2.7 สาขาอื่นๆ ได้แก่ การพัฒนาระบบพลังงาน การสื่อสาร และอุตสาหกรรม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเสริมสร้างความมั่นคงให้แก่ระบบไฟฟ้าและพลังงาน เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ประกอบด้วยการลงทุนด้านไฟฟ้าและพลังงาน การสื่อสาร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว วงเงินลงทุนรวม 342,095 ล้านบาท โดยมีหน่วยงานดำเนินการ 8 หน่วยงาน ได้แก่ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การไฟฟ้าฝ่ายส่งและจำหน่ายไฟฟ้า บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท ทศท. คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และโรงงานยาสูบ

3. แนวทางการลงทุนในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ

คณะกรรมการฯ ได้สรุปวงเงินลงทุนรวมสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ ซึ่งจะดำเนินงานในช่วงปี 2548-2552 โดยมีวงเงินลงทุนตาม 1,701 พันล้านบาท และพิจารณาประเด็นของการลงทุนในสาขาเศรษฐกิจต่างๆ 7 สาขา แยกเป็นรายปี ดังนี้

หน่วย: พันล้านบาท

สาขาเศรษฐกิจ	2548	2549	2550	2551	2552	2548-2552	สัดส่วน
Mass Transit	1.13	46.61	98.06	143.64	133.92	423.43	25%
คมนาคม	34.72	48.42	51.40	43.24	80.83	258.61	15%
ที่อยู่อาศัย	14.81	54.82	64.06	57.18	23.43	213.80	12%
ทรัพยากรน้ำ	0.00	58.12	53.96	53.96	53.96	200.00	12%
การกีฬา	0.20	13.98	27.44	27.43	27.38	96.43	6%
สาธารณสุข	1.60	12.00	29.21	27.51	25.27	96.39	6%
อื่นๆ	14.83	41.90	73.39	93.40	115.57	342.09	20%
รวมทั้งสิ้น	67.29	255.35	427.52	436.16	464.43	1,700.75	100%

หมายเหตุ : - ข้อมูลเบื้องต้น ณ วันที่ 7 มิถุนายน 2543

- ไม่รวมโครงการ Ongoing ที่ดำเนินการก่อนปี 2548 และยังคงดำเนินการต่อเนื่องในช่วงปี 2548-2552

4. แนวทางการระดมทุนสำหรับโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ ในช่วงปี 2548-2552

คณะกรรมการฯ พิจารณาแนวทางการระดมทุนสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ ซึ่งจะมีการผสมผสานระหว่างการใช้เงินงบประมาณ เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ เงินกู้ และการระดมทุนในวิธีอื่น ๆ โดยในเบื้องต้นคาดว่าจะจัดสรรจากเงินงบประมาณร้อยละ 39 เงินรายได้ของรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 13 เงินกู้ทั้งในและต่างประเทศร้อยละ 42 และการระดมทุนในวิธีอื่น ๆ อีกร้อยละ 6 โดยจะยังคงดำเนินนโยบายการจัดทำงบประมาณแบบสมดุล

หน่วย : พันล้านบาท

แหล่งเงินลงทุน	2548	2549	2550	2551	2552	2548-2552	สัดส่วน
งบประมาณ	9.26	94.60	180.25	198.83	180.01	657.94	39%
รายได้รัฐบาลท้องถิ่น	19.74	57.19	47.86	62.92	55.57	222.28	13%
เงินกู้							
- เงินกู้ในประเทศ	26.78	75.97	112.43	119.32	79.09	410.03	24%
- เงินกู้ต่างประเทศ	15.52	29.63	82.14	76.02	112.72	305.08	18%
อื่นๆ	0.00	9.56	24.80	34.07	37.04	105.47	6%
รวม	67.28	255.35	427.53	486.16	484.43	1,700.75	100%

หมายเหตุ : ข้อมูลเบื้องต้น ณ วันที่ 7 มิถุนายน 2548

นอกจากนี้ จากการประเมินภาระที่จะเกิดขึ้นในงบประมาณรายจ่ายประจำปี คาดว่า จะมีเม็ดเงินเพียงพอที่จะจัดสรรเงินสนับสนุนให้แก่แต่ละโครงการในแต่ละปี อย่างไรก็ตาม ในการจัดสรร เงินงบประมาณจะขึ้นอยู่กับความพร้อมและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ตลอดจนความ เหมาะสมทางด้านการเงิน การคลัง และสถานะเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

5. ผลกระทบจากการลงทุนในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ

จากการศึกษาเบื้องต้นของผลกระทบจากการลงทุนในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของ ภาครัฐร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพบว่า การลงทุนดังกล่าวจะมีส่วนช่วยผลักดันให้เกิดการขยายตัวของ เศรษฐกิจ โดยไม่มีผลกระทบต่อการก่อความยั่งยืนทางการคลัง ทั้งนี้ หนี้สาธารณะต่อ GDP จะอยู่ในระดับ ไม่เกินร้อยละ 50 และภาระหนี้ต่องบประมาณ จะอยู่ในระดับไม่เกินร้อยละ 15

5.1 ผลกระทบต่อการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)

หน่วย : ร้อยละ

กรณี	2543	2549	2550	2551	2552	เฉลี่ย
(1) ไม่มี Mega Projects	4.47	4.68	5.26	5.31	4.96	4.94
(2) มี Mega Projects (คุณสมบัติ Import Content ไม่เกินร้อยละ 30)	4.47	5.75	6.15	6.06	4.96	5.48
(3) ส่วนต่าง = (2)-(1)	0	1.07	0.89	0.75	0.00	0.54

5.2 ผลกระทบต่อการก่อความยั่งยืนทางการคลัง

หน่วย : ร้อยละ

	2548	2549	2550	2551	2552	เป้าหมาย
หนี้สาธารณะต่อ GDP	42.80	39.41	35.98	33.52	30.21	<50
ภาระหนี้ต่องบประมาณ	12.58	10.98	13.33	11.84	10.41	<15

5.3 ผลกระทบต่อดุลบัญชีเดินสะพัด

กระทรวงการคลังขอเรียนว่า ในช่วงปี 2548-2552 คาดว่าดุลบัญชีเดินสะพัดจะขาดดุลโดยเฉลี่ยร้อยละ 0.45 ต่อ GDP ในกรณีที่ไม่มีการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ และผลกระทบจากราคาน้ำมัน หากจะมีการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่คาดว่า ดุลบัญชี

เดินสะพัดจะขาดดุลเพิ่มขึ้นเป็นเฉลี่ยร้อยละ 1.6 ต่อ GDP เนื่องจากจะมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ซึ่งมี Import Content ประมาณร้อยละ 30-35 ของวงเงินลงทุน แต่จะต้องมีการลด Import Content ให้อยู่ในกรอบไม่เกินร้อยละ 30 ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัวโดยเฉลี่ยในอัตราร้อยละ 5.40 ต่อปี นอกจากนั้น การลงทุนดังกล่าวมีความจำเป็นในระยะยาว โดยเฉพาะการลงทุนในโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Mass Transit) และการขนส่งในระบบรางอื่นๆ จะส่งผลให้ลดการนำเข้าพลังงาน โดยเฉพาะน้ำมันของประเทศ และจะทำให้ดุลบัญชีเดินสะพัดของประเทศในระยะต่อไปปรับตัวดีขึ้นที่สุดในที่สุด

หน่วย : ร้อยละต่อ GDP

กรณี	2548	2549	2550	2551	2552	เฉลี่ย
(1) ไม่มี Mega Projects	0.30	0.04	-0.37	-1.03	-1.18	-0.45
(2) มี Mega Projects (กลุ่ม Import Content ไม่เกินร้อยละ 30)	0.30	-0.88	-2.04	-3.29	-2.15	-1.61
(3) ส่วนต่าง = (2)-(1)	0	-0.92	-1.67	-2.26	-0.97	-1.16

6. กลยุทธ์ในการจัดสรรงบประมาณและการระดมทุน

คณะกรรมการฯ ได้เสนอกลยุทธ์ในการจัดสรรงบประมาณและการระดมทุนสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ ดังนี้

6.1 การจัดสรรงบประมาณ

ในปีงบประมาณ 2549 สามารถจัดสรรเงินสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐเป็นเงินรวม 94.80 พันล้านบาท โดยมีรายละเอียดการจัดสรรงบประมาณให้กับสาขาต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : พันล้านบาท

สาขา	งบประมาณที่สำนักงานงบประมาณ จัดสรรให้สำหรับปี 2549*	ร้อยละ
Mass Transit	11.84	13%
คมนาคม	12.51	13%
ที่อยู่อาศัย	6.00	6%
ทรัพยากรน้ำ	38.12	40%
การศึกษา	13.53	14%
สาธารณสุข	12.00	13%
อื่นๆ	0.60	1%
รวม	94.60	100%

หมายเหตุ : * ข้อมูลเบื้องต้นจากสำนักงานงบประมาณ ณ วันที่ 7 มิถุนายน 2548

6.2 กรอบการระดมเงินทุน

กระทรวงการคลังจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินทุน สำหรับค่าใช้จ่ายของโครงการในส่วนที่ต้องใช้เงินทุน ซึ่งจะเน้นการระดมเงินจากแหล่งภายในประเทศเป็นหลัก โดยการออกพันธบัตรหรือตราสารหนี้อื่น อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจำเป็นต้องจัดหาเงินทุนต่างประเทศบางส่วน เพื่อนำมาชดเชยการนำเข้า (Import Content) โดยการกู้เงินจากแหล่งทางการเงินผสมผสานกับ การออกพันธบัตรรัฐบาลในตลาดเงินทุนต่างประเทศ เพื่อสร้าง Benchmark ให้กับภาคเอกชน ส่วนในระยะปานกลาง จะเร่งสร้างความแข็งแกร่งให้ตลาดตราสารหนี้ในประเทศ โดยเชื่อมโยงกับ ตลาดตราสารหนี้ในภูมิภาค ภายใต้ Asian Bond Market Framework เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากต่างชาติ ให้เข้ามาลงทุนในตลาดตราสารหนี้ในประเทศ ซึ่งจะช่วยให้สามารถพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศให้เป็น แหล่งระดมทุนสำหรับการลงทุนทั้งจากภาครัฐ เอกชน และในระดับภูมิภาคในระยะยาว

6.3 กรอบการบริหารจัดการหนี้

กระทรวงการคลังมีแผนจัดทำ Exit Plan เพื่อบริหารหนี้เงินกู้ และลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ย รวมถึงการเพิ่มสัดส่วนเงินทุนหรือรายได้ของรัฐบาล โดยการระดมทุนจากตลาดหลักทรัพย์ และการนำนวัตกรรมทางการเงินต่าง ๆ มาใช้ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระการชำระหนี้เงินกู้ของรัฐบาล และเพื่อใช้ในการลงทุนใหม่ (Future Investment) เช่น การ Securitization รายได้จากค่าสัมปทานหรือรายได้ในอนาคต (Future Revenue) ที่คาดว่าจะได้รับการลงทุน และการ พัฒนารัฐกิจจูงจูงทรัพย์สินทรัพย์สินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เป็นต้น

7. แนวทางการดำเนินโครงการ

7.1 แนวทางการพิจารณาและอนุมัติโครงการ

เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปตามแผน จึงเห็นควรให้กระทรวงเจ้าสังกัด และหน่วยงานเจ้าของโครงการ เฝ้าระวังการขออนุมัติโครงการจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรี ตามลำดับ พร้อมกับเร่งรัดการศึกษาและออกแบบ รวมทั้ง ดำเนินการเสนอ ผลการศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Impact Assessment : EIA) ให้คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาด้วย

7.2 แนวทางการพิจารณาจัดสรรงบประมาณ

คณะกรรมการฯ เห็นควรให้โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐเป็น โครงการที่มีลำดับความสำคัญสูงในการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีของรัฐบาล อย่างไรก็ตาม ในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้พิจารณาถึงความพร้อมของหน่วยงานในการดำเนินโครงการ ทั้งในด้านการจัดเตรียมโครงการ (Project Design and Preparation) และความสามารถในการ ดำเนินงาน (Implementation Capacity) ด้วย

8. แผนการลงทุน และกลยุทธ์การระดมทุนสำหรับโครงการขนส่งมวลชน ขนาดใหญ่ (Mass Transit)

8.1 แผนการลงทุน

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาโครงการในสาขา Mass Transit รวม 7 สายทาง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบในหลักการแล้ว โดยมีวงเงินลงทุนรวม 555,737 ล้านบาท เป็นการ ลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (Civil Works) จำนวน 424,437 ล้านบาท และการลงทุนในระบบรถไฟฟ้า (Rolling Stocks) จำนวน 131,300 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดของการลงทุนในสายทางต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

สาย	2548	2549	2550	2251	2552	2548- 2552	2553- 2555	รวม
1. สายสีม่วง	921	12,862	16,657	25,834	31,854	88,128	23,708	111,836
2. สายสีน้ำเงิน	108	5,049	8,900	13,071	23,515	50,641	24,362	75,003
3. สายสีส้ม	107	5,311	8,741	13,917	24,436	52,512	30,178	82,688
4. สายสีแดงเข้ม	-	9,896	32,998	32,270	19,145	94,309	-	94,309
5. สายสีแดงอ่อน	-	3,230	12,509	40,019	13,720	69,478	36,914	106,392
รวม	1,134	36,348	79,805	125,111	112,670	355,068	115,160	470,228
6. สายสีเขียวอ่อน	-	4,823	11,914	12,312	14,643	43,192	12,869	55,561
7. สายสีเขียวเข้ม	-	5,934	6,338	6,220	6,678	25,170	4,778	29,948
รวมทั้งสิ้น	1,134	46,605	98,057	143,643	133,991	423,430	132,307	555,737

8.2 กรอบระยะเวลาการดำเนินงาน

คณะกรรมการฯ ได้หารือกับกระทรวงคมนาคม สำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร และหน่วยงานดำเนินโครงการ เพื่อกำหนดกรอบระยะเวลาการดำเนินงาน
สำหรับโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่แต่ละสายแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

สาย	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลาดำเนินการ	ปีที่เปิดเดินรถ
1. สายสีม่วง	43.00		
1.1 บางใหญ่-บางซื่อ	23.00	2548-2552	2552
1.2 บางซื่อ-ราชบุรีบูรณะ	20.00	2548-2555	2555
2. สายสีน้ำเงิน	27.00		
2.1 หัวลำโพง-บางแค	14.00	2548-2555	2555
2.2 บางซื่อ-ท่าพระ	13.00	2548-2553	2553
3. สายสีส้ม	24.00	2548-2555	2555
4. สายสีแดงเข้ม	66.80		
4.1 รังสิต-บางซื่อ	24.60	2548-2551	2551
4.2 บางซื่อ-หัวลำโพง	6.20	2548-2552	2552
4.3 หัวลำโพง-มหาวิทยาลัย	36.00	2548-2552	2552
5. สายสีแดงอ่อน	71.41		
5.1 Airport Link	28.00	2548-2550	2550
5.2 Airport Link ส่วนต่อขยาย	21.10	2548-2554	2554
5.3 บางซื่อ-คลองตัน	14.71	2548-2551	2551
5.4 บางซื่อ-มักกะสัน	7.60	2548-2552	2552
6. สายสีเขียวเข้ม	26.50	2548-2553	2553
7. สายสีเขียวอ่อน	18.70	2548-2553	2553
รวมทั้งสิ้น	277.41		

8.3 กลยุทธ์การระดมทุนและแนวทางในการดำเนินงาน

(1) ระบบโครงสร้างพื้นฐาน

1) รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของการสร้างพื้นฐานทั้งหมด (ค่าจ้างที่ปรึกษา/ ค่าออกแบบสำรวจ/ ค่าก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานและตัวราง) โดยใช้เงินลงทุนจากเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี ประมาณร้อยละ 30 และเงินกู้ ประมาณร้อยละ 70 (เงินกู้ต่างประเทศ ประมาณร้อยละ 30 และเงินกู้ในประเทศ ประมาณร้อยละ 40)

หน่วย: ล้านบาท

แหล่งเงินลงทุน	2548	2549	2550	2551	2552	2548 - 2552	2553 - 2555	รวม
Capital Works	1,134	39,484	78,140	114,462	138,703	331,913	92,524	424,437
งบประมาณ (30%)	1,134	11,845	23,442	34,336	29,611	100,368	27,757	128,125
เงินกู้ในประเทศ (40%)	-	15,794	31,256	45,780	39,481	132,311	37,010	169,321
เงินกู้ต่างประเทศ (30%)	-	11,845	23,442	34,336	29,611	99,234	27,757	126,991
Rolling Stocks	-	7,029	9,917	29,191	35,288	91,517	39,783	131,300
Financing ยังไม่ได้ขอยุติ	-	7,121	19,917	29,191	35,288	91,517	39,783	131,300
รวมทั้งสิ้น	1,134	46,605	98,057	143,649	183,991	423,430	132,307	555,737

2) การบริหารหนี้เงินกู้ กระทรวงการคลังจะจัดทำ Exit Plan เพื่อบริหารหนี้เงินกู้ และลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ย รวมถึงการนำนวัตกรรมทางการเงินต่าง ๆ มาใช้ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระการชำระหนี้เงินกู้ และเพื่อใช้ในการลงทุนในเส้นทางใหม่ (Future Investment) เช่น การ Securitization และการพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ตามนโยบายที่กล่าวในข้อ 6.3

(2) ระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ เพื่อให้เกิดความสมดุลในการลงทุน และเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย คณะกรรมการฯ เห็นควรให้มีการจัดตั้ง Holding Company เพื่อลงทุนและบริหารระบบรถไฟฟ้าให้เป็นแบบ Single Operator/Joint Owner ซึ่งจะมีข้อดีคือ ระบบรถไฟฟ้าจะเชื่อมโยงกันได้เป็นเครือข่ายเดียวกันทั้งระบบ และสามารถใช้ประโยชน์จากระบบเครือข่ายร่วมกันได้ โดยต้องดำเนินการควบรวมบริษัทผู้รับสัมปทานรายเดิมเข้ามาไว้ใน Holding Company ด้วย เนื่องจากหากมีการขยายระบบขนส่งมวลชนตามแผนงานข้างต้น โดยยังไม่มีข้อยุติในเรื่องนี้ ผู้รับสัมปทานรายเดิมจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ส่วนใหญ่ และจะทำให้การเจรจาเพื่อซื้อคืนสัมปทาน หรือร่วมทุนกับผู้รับสัมปทานรายเดิมมีความยุ่งยากมากขึ้น ดังนั้น จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการพิจารณาจัดตั้ง Holding Company เพื่อลงทุนและบริหารระบบรถไฟฟ้าให้เป็นแบบ Single Operator/Joint Owner ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ดังนี้

1. รับทราบแผนการลงทุนและแนวทางการระดมทุนในโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ ในช่วงปี 2548-2552 รายละเอียดตามข้อ 3-5 และเห็นชอบในหลักการข้อเสนอเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการจัดสรรงบประมาณ การระดมทุน และแนวทางการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ ตามนัยข้อ 6-7

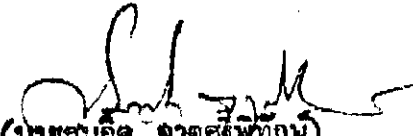
2. รับทราบกรอบการจัดสรรงบประมาณเพื่อการลงทุนสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ สำหรับปีงบประมาณ 2549 โดยมีวงเงินรวม 94,600.77 ล้านบาท ตามนัยที่กล่าวในข้อ 6.1

3. มอบหมายคณะกรรมการพิจารณาถ่วงดุลโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ ศึกษาคืบติดตาม และเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน รวมทั้งปรับปรุงแผนงานการลงทุนตามความจำเป็นและเหมาะสม โดยอยู่ในกรอบวงเงินข้างต้น และรายงานคณะรัฐมนตรีให้ทราบเป็นระยะ ๆ

4. รับทราบแผนการลงทุน กรอบระยะเวลาดำเนินงาน และกลยุทธ์ในการระดมทุนสำหรับโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Mass Transit) ในช่วงปี 2548-2555 ตามข้อ 8 และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการจัดตั้ง Holding Company เพื่อลงทุนและบริหารระบบรถไฟฟ้าให้เป็นแบบ Single Operator/Joint Owner ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ


(นายสมศักดิ์ จาตุศรีพิทักษ์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักเงินกู้โครงการ

โทร. 0 2265 8050 ต่อ 218 318

โทรสาร. 0 2273 9058

ตารางที่ 1 โครงข่ายเส้นทาง
กรอบระยะเวลาดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548

สาย	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา ดำเนินการ	ปีที่เปิดเดินรถ
1. สายสีม่วง	43.00		
1.1 บางใหญ่-บางซื่อ	23.00	2548-2552	2552
1.2 บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ	20.00	2548-2555	2555
2. สายสีน้ำเงิน	27.00		
2.1 หัวลำโพง-บางแค	14.00	2548-2555	2555
2.2 บางซื่อ-ท่าพระ	13.00	2548-2553	2553
3. สายสีส้ม	24.00	2548-2555	2555
4. สายสีแดงเข้ม	68.00		
4.1 รังสิต-บางซื่อ	26.00	2548-2551	2551
4.2 บางซื่อ-หัวลำโพง	6.00	2548-2552	2552
4.3 หัวลำโพง-มหาชัย	36.00	2548-2552	2552
5. สายสีแดงอ่อน	83.00		
5.1 Airport Link	28.00	2548-2550	2550
5.2 Airport Link ส่วนต่อขยาย	32.00	2548-2554	2554
5.3 บางซื่อ-ตลิ่งชัน	15.00	2548-2551	2551
5.4 บางซื่อ-มักกะสัน	8.00	2548-2552	2552
6. สายสีเขียวเข้ม	27.00	2548-2553	2553
7. สายสีเขียวอ่อน	19.00	2548-2553	2553
รวมทั้งสิ้น	291.00		

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๔/ ๕๑๓๓

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล_กทม. ๑๐๓๐๐

๙ สิงหาคม ๒๕๕๙

เรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และ
ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต และสายสีแดงอ่อน
ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

① เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๔๐๖.๑/๕๕

ลงวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๙

๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๔๐๖.๑/๕๕

ลงวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๒๕๓๖

ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๕๙

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๗/๑๒๕๓๕

ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๕๙

๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๓๑๕๖ ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๕๙

๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๐/๕๕๑

ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙

๕. สำเนาหนังสือสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ สศ. ๐๐๐๑/๑๑๐๐ ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๙

ตามที่ได้เสนอเรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน
ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต
และสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็นมาเพื่อ
ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

/ คณะกรรมการ ...

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๒ (ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐาน การเกษตร ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ วันศุกร์ที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ได้พิจารณาแล้วมีประเด็นอภิปรายและมติ ดังนี้

๑. ประเด็นอภิปราย

๑.๑ ประธาน ฯ แจ้งว่า การประชุมเพื่อพิจารณาข้อเสนอโครงการรถไฟฟ้าครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลที่ได้ประกาศไว้อย่างชัดเจนมานานแล้วว่า จะสร้างเครือข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมระยะทางประมาณ ๓๐๐ กิโลเมตร โดยควรให้มีสถานีทุก ๆ ๑ กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจร ช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของประชาชน และลดการใช้พลังงาน แม้ว่าขณะนี้จะอยู่ในช่วงรัฐบาลรักษาการ แต่โครงการดังกล่าวได้ริเริ่มมาก่อน และเป็นโครงการสำคัญที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนซึ่งให้ความสนใจ และมีความต้องการโครงการ ดังนั้น จึงสมควรเร่งดำเนินการโดยเร็วต่อไป และเพื่อให้ได้เงื่อนไขที่สมบูรณ์ ถูกต้อง และมีข้อมูลประกอบการพิจารณาอย่างกว้างขวาง คณะรัฐมนตรีจึงกำหนดแนวทางให้ขอความร่วมมือ สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และองค์กรวิชาชีพ เข้ามามีส่วนร่วมให้คำปรึกษาและแนะนำ หรือ สังเกตการณ์ ให้เกิดความโปร่งใสเป็นธรรม และตรวจสอบได้ ประธาน ฯ ได้ขอบคุณสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติที่ได้พิจารณาให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าของ รัฐบาล และได้ขอให้ที่ประชุมรับความเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าวประกอบการพิจารณาต่อไป

๑.๒ นายโอกาส เทพลากุล และนายเกรียง วิศิษฐ์สรอรรถ ผู้แทนสภาที่ปรึกษา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้แจ้งความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า ๓ สายทาง ของกระทรวงคมนาคม ประกอบหนังสือสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ สค.๐๐๐๑/ ๑๑๐๑ ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ให้ที่ประชุม ฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

ที่	ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา ฯ	ความเห็นของที่ประชุม	หน่วยงาน รับผิดชอบ
๑.๒.๑	หากจะใช้ระบบการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ มิใช่ระบบสัมปทาน ควรใช้ระบบการจ้างออกแบบ ควบคู่การก่อสร้าง (Design and Build) ตามเกณฑ์ที่ทางกรมบัญชีกลางกำหนด เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๖ เว้นแต่ผู้เข้าประมูลมีเงื่อนไขหรือข้อเสนอทางการเงินที่ดีกว่า จึงนำมาพิจารณา	กระทรวงคมนาคมเห็นชอบกับแนวทางดังกล่าวและไม่ขัดข้องในการถอนข้อเสนอการจัดจ้างในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey)	คค.

ที่	ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา ฯ	ความเห็นของที่ประชุม	หน่วยงาน รับผิดชอบ
๑.๒.๒	ข้อกำหนดโครงการ (TOR) ต้องเปิดกว้างและคำนึงถึงความสะดวกของผู้โดยสาร การจัดทำบัตรโดยสารร่วม การเชื่อมต่อหรือการทำงานร่วมกับระบบอื่นได้ โดยไม่ผูกขาดกับระบบเดิม การจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จอาจมีลักษณะของ Flexible Consortium หรืออาจแยกงานโยธากับงานระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งระบบอาณัติสัญญาณต่าง ๆ ออกจากกัน ซึ่งอาจมีรายละเอียดที่จะต้องพิจารณาต่อไป	ควรให้กระทรวงคมนาคม (รฟม. , รฟท.) รับไปพิจารณา ดำเนินการแยกงานโยธางานระบบรถไฟฟ้า และระบบอาณัติสัญญาณ ออกจากกัน โดยพิจารณากำหนดรายละเอียดในภาพรวมพร้อมในคราวเดียวกัน โดยไม่แยกทำเป็นคราว ๆ เพื่อให้สามารถเลือกงานเฉพาะอย่างที่ทำให้ประโยชน์สูงสุด และให้ต่อเชื่อมกันได้ดีภายในกำหนดเวลาดำเนินโครงการ ทั้งนี้ ให้ยึดหลักการต้องการวัสดุอุปกรณ์ที่ดีที่สุด ประหยัดและเป็นประโยชน์ต่อประเทศ	คค. (รฟม. , รฟท.)
๑.๒.๓	ควรเพิ่มโครงการรถไฟฟ้าสายรังสิต - บางซื่อ ให้เชื่อมต่อกับสาย Airport Rail Link สุวรรณภูมิ โดยขยายสายรังสิต - บางซื่อ ให้ไปถึงยมราช และขยาย Airport Rail Link จากพญาไทไปถึงยมราช ซึ่งเป็นเส้นทางที่ขาดไป (Missing Link) ซึ่งมีผลดี คือ เป็นการเชื่อมสายตรงระหว่างสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ และจะสามารถสร้างสถานียมราชเป็นสถานีสำคัญเป็นศูนย์ City Terminal เพื่อรองรับผู้โดยสารจากใจกลางเมือง และต่างจังหวัดไปสนามบิน เพื่อให้โครงข่ายรถไฟฟ้ามีความสมบูรณ์	ที่ประชุมเห็นว่าการเชื่อมเส้นทางดังกล่าวมีความจำเป็นเพื่อให้มีโครงข่ายการเดินทางที่สมบูรณ์และจะอำนวยความสะดวกการเดินทางแก่ประชาชนได้อย่างแท้จริงแต่เนื่องจากมีความจำเป็นต้องดำเนินการในวงเงินที่ได้รับไว้เดิมอย่างเหมาะสม ในขั้นนี้จึงควรอนุมัติให้กระทรวงคมนาคม (รฟท.) ดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายพญาไท-ยมราช-บางซื่อ-รังสิต ให้แล้วเสร็จก่อน แล้วจึงดำเนินการในช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ต่อไป	คค.

ที่	ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา ฯ	ความเห็นของที่ประชุม	หน่วยงาน รับผิดชอบ
๑.๒.๔	เนื่องจากจะมีการปรับปรุงข้อกำหนดต่าง ๆ ในข้อกำหนดโครงการ โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาข้อเสนอ ข้อ ๒ และ ๓ ข้างต้น หน่วยงานที่รับผิดชอบและสภาที่ปรึกษาฯ รวมทั้งหน่วยงานอื่น เช่น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เป็นต้น น่าจะมีโอกาสพิจารณาเสนอความคิดเห็นต่อการแก้ไขปรับปรุงข้อกำหนดโครงการก่อนเปิดประมูล เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นหลักการคุ้มครองผู้ร่วมงานที่ดำเนินการโดยสุจริต	ควรให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาดำเนินการ นอกจากหน่วยงานตามข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ แล้ว ควรเปิดโอกาสให้ประชาชน สื่อมวลชน รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น เช่น ผู้เสนอประมูลงาน ได้ให้ข้อคิดเห็นอย่างกว้างขวางด้วย	คค.
๑.๒.๕	หน่วยงานที่รับผิดชอบการจัดทำข้อกำหนดโครงการ (TOR) ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) การรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ควรจะได้จัดการสัมมนาร่วมกับสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบอื่น ๆ เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ เป็นต้น เพื่อให้เกิดความรอบคอบต่อไป	ควรมอบให้ สนข., รฟม., และ รฟท. ร่วมกันออกแบบจัดทำรูปแบบโครงร่าง (Framework) ของการจัดทำขอบเขตข้อกำหนดการดำเนินการ (TOR) ให้มีรายละเอียดครบถ้วน มีความชัดเจนและเข้าใจง่าย แล้วดำเนินการปรับปรุงเอกสารสรุปสาระสำคัญของเอกสารประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้า (TOR) ทั้ง ๓ สาย ที่กระทรวงคมนาคมนำเสนอในที่ประชุมให้เป็นไปตามรูปแบบโครงร่างดังกล่าว ให้แล้วเสร็จภายใน	คค. (สนข., รฟม., รฟท.)

ที่	ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา ฯ	/ความเห็นของที่ประชุม	หน่วยงาน รับผิดชอบ
		๑ สัปดาห์ แล้วนำเข้าในการ สัมมนาร่วมกับสภาที่ปรึกษา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ก่อนประกาศรับฟังความคิดเห็น ต่อไป	
๑.๒.๖	กระทรวงการคลังควรพิจารณาแนวทางการ ระดมทุนเพื่อการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชน ในแนววิธีอื่น ๆ เช่น การใช้กลไกการปรับภาษี สรรพสามิตรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งจะเป็นแนวทาง ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสภาวะทางเศรษฐกิจ ในปัจจุบัน	-ผู้แทนกระทรวงการคลัง ชี้แจงว่า กระทรวงการคลัง ได้ประเมินวงเงินลงทุนใน โครงการรถไฟฟ้าแล้วอยู่ในวิสัย รับภาระได้สัดส่วนหนี้สาธารณะ จะไม่เกินร้อยละ ๕๐ ของ GDP ผลกระทบต่อวินัยการเงิน การคลังไม่รุนแรงและบริหาร จัดการได้ในส่วนการกู้เงิน ต่างประเทศจากธนาคารเพื่อ ความร่วมมือระหว่างประเทศ ญี่ปุ่น (JBIC) ได้ขอให้ กระทรวงการคลังประสานงาน ไปในเบื้องต้นแล้ว และเมื่อ คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาอนุมัติ โครงการทั้งหมดแล้ว กระทรวง การคลังจะได้ติดต่อ (Formal Request) ขอกู้เงินจากธนาคาร เพื่อความร่วมมือระหว่าง ประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) ต่อไป	กค. คค. (สนช., รพม.,รพท.)

/ทั้งนี้ ...

ที่	ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา ฯ	ความเห็นของที่ประชุม	หน่วยงาน รับผิดชอบ
		ทั้งนี้ให้ สนข. เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ เชิญ รฟม., รฟท. และสภาที่ปรึกษาฯ เข้าร่วมหารือจัดทำผลการลดอากาศเสียจากโครงการรถไฟฟ้า เพื่อเป็นประโยชน์ในการขอรับอัตราเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำด้วย ส่วนการพิจารณาใช้กลไกปรับภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ประชุมรับทราบตามที่ประธานฯ แจ้งว่าจะได้พิจารณาภายหลังจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ และเปิดบริการแล้ว เพื่อเป็นประโยชน์ให้ประชาชนมีทางเลือกใช้รูปแบบการเดินทางที่เกิดขึ้นได้	
๑.๒.๗	ควรปรับปรุงงานด้านอนุญาโตตุลาการให้เป็นระบบทวิภาคี ที่มีผลการดำเนินงานที่เป็นที่ยอมรับได้อย่างแท้จริง	ควรดำเนินการให้มีกระบวนการคัดเลือกอนุญาโตตุลาการที่เป็นกลางอย่างแท้จริง และมีแนวทางในการพิจารณารักษาผลประโยชน์ของรัฐ รวมทั้งบุคคลผู้เกี่ยวข้องตามเจตนารมณ์ต่อไปด้วย	คค.

นอกจากนั้น ที่ประชุมได้อภิปรายและมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑.๒.๘ กระทรวงคมนาคมควรจัดทำข้อมูลในเรื่องกรอบวงเงินลงทุนโครงการ โดยให้ครอบคลุมถึงการว่าจ้างที่ปรึกษาและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ชัดเจน เนื่องจากเป็นเรื่องที่สำคัญต่อการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปี

๑.๒.๙ กระทรวงคมนาคมควรพิจารณาให้การพิจารณาลงทุนโครงการให้ครอบคลุมถึงเรื่องการค้าแบบแลกเปลี่ยนสินค้าด้วย โดยขอให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงพาณิชย์ ให้ความร่วมมือดำเนินการ เนื่องจากเป็นการลดภาระทางด้านการลงทุนของประเทศได้ส่วนหนึ่ง

๒. มติคณะกรรมการกลั่นกรอง ฯ

๒.๑ อนุมัติให้การรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ระยะทางประมาณ ๒๓ กิโลเมตร และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ ระยะทาง ๒๗ กิโลเมตรและให้ดำเนินการการประกวดราคาในลักษณะการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ โดยให้ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design and Build) และดำเนินการจัดจ้างด้วยวิธีประกวดราคาแบบนานาชาติ ซึ่งการคัดเลือกผู้รับเหมา จะพิจารณาภายใต้เงื่อนไขราคาค่าก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง รูปแบบวิธีการก่อสร้าง และข้อเสนอด้านการเงิน ซึ่งรวมถึงข้อเสนอการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) แบบไม่เต็มจำนวนด้วย โดยสำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม และค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว ภายใต้กรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธาและระบบรถไฟฟ้า ๑๐๓,๑๓๖ ล้านบาท ทั้งนี้ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอจัดทำข้อเสนอด้านการเงินมาประกอบการพิจารณาด้วย

๒.๒ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงพญาไท-ยมราช-บางซื่อ-ดอนเมือง-รังสิต ระยะทางประมาณ ๓๒ กิโลเมตร ซึ่งเป็น AIRPORT LINK ส่วนขยายที่คณะรัฐมนตรีเคยมีมติอนุมัติเส้นทางไว้แล้วและให้ดำเนินการการประกวดราคาในลักษณะการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ โดยให้และให้ดำเนินการการประกวดราคาในลักษณะการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ โดยให้ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design and Build) และดำเนินการจัดจ้างด้วยวิธีประกวดราคาแบบนานาชาติ ซึ่งการคัดเลือกผู้รับเหมา จะพิจารณาภายใต้เงื่อนไขราคาค่าก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง รูปแบบวิธีการก่อสร้าง และข้อเสนอด้านการเงิน ซึ่งรวมถึงข้อเสนอการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) แบบไม่เต็มจำนวนด้วย โดยสำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมและค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว ภายใต้กรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธาและระบบเดินรถ (รวมจัดหาตัวรถ) และรวมค่าร้อยละยี่สิบสามของมูลค่าของรถโดยสารในวงเงิน ๔๒,๓๐๐ ล้านบาท ทั้งนี้ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอจัดทำข้อเสนอด้านการเงินประกอบการพิจารณาด้วย

๒.๓ อนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว โดยยกเว้นขั้นตอนการดำเนินการตามขั้นตอนที่ ๑ (การเสนอขออนุมัติโครงการ) ของคู่มือการพิจารณาการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จที่จัดทำโดยกระทรวงการคลัง และให้ยกเว้นการดำเนินการตามขั้นตอนในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการตามขั้นตอนของการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ

๒.๔ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการกลั่นกรอง ฯ คณะที่ ๒ ตามข้อ ๑ (๑.๒.๑ - ๑.๒.๙) ที่เกี่ยวข้องไปประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วย

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ ลงมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๒ (ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐาน การเกษตร ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ วันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙ และให้ความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาด้วย

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

③ สืบเนื่อง ๑๑.สนช., ๑๑.รฟม., ๑๑.รฟท. ขอแสดงความนับถือ
ขอณ.

เพื่อพิจารณาต่อเงินใน
ส่วนที่เกี่ยวกับ...

(นางศรีรัตน์ รัษฐปานะ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

(นายเกิดศักดิ์ เศรษฐนามพ)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจ 22 ปี.พ. 2549

การท่อนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง
สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๓๒๔ (น.ส.หทัยรัตน์ รุ่งกานต์วงศ์)

โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๕๐๖๔

ผู้อำนวยการกองกลาง
23 ส.ค. 49

www.cabinet.thaigov.go.th

(kw 49_3-49)020

ที่จ. 6323 / 2549 คอ. 23 ส.ค. 49

④ นำมาออกสื่อตัว สนช. (เจ้าของเรื่อง)
คดีได้ส่งสำเนาให้หน่วยงานตาม ③
ป.ร. (ค.ค.) และต้นฉบับตัว อค. แล้ว
(นายวิรัช ทวีวิมลรักษ์)
หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป/23 ส.ค. 49

(นายพงษ์สิทธิ์ รักตพงษ์ไพศาล)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แจ้งเรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต และสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
๔. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๕. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
๖. เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๗. ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน
๘. ประธานคณะกรรมการพิจารณากลับกรองโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0907/ 1436



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กทม. 10400

4 กรกฎาคม 2549

เรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว(ล) 7253 ลงวันที่ 26 มิถุนายน 2549

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาเรื่องที่กระทรวงคมนาคมขอดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โดยมีกำหนดนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา ในวันที่ 4 กรกฎาคม 2549 ความละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง นั้น

กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

1. เห็นชอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โดยให้ผู้รับจ้างสามารถออกแบบรายละเอียดโครงการและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design and Build) ทั้งนี้ เพื่อเร่งรัดให้การดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปอย่างรวดเร็วตามนโยบายของรัฐบาล

2. สำหรับประเด็นการจัดหาแหล่งเงินทุน ซึ่ง รฟม. เสนอที่จะดำเนินการจัดจ้างในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง และคำประกันเงินกู้ดังกล่าว และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระค่าดอกเบี้ยและเงินต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้ รฟม. ในกรณีที่ รฟม. ยังไม่สามารถรับภาระทางการเงินได้นั้น กระทรวงการคลังมีความเห็นว่า การลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าจะมีสัดส่วนการนำเข้าสินค้าและบริการจากต่างประเทศ (Import Content) ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะการลงทุนในส่วนของระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ ซึ่งจะต้องมีการนำเข้าเกือบทั้งหมด รวมทั้งจะต้องใช้ระยะเวลานานในการคืนทุน ดังนั้น ในส่วนของแผนการระดมทุนนั้น นอกจากการจัดหาเงินกู้ภายในประเทศแล้ว เห็นควรพิจารณากู้เงินต่างประเทศจากแหล่งทางการ ซึ่งมีเงื่อนไขผ่อนปรน (Concessional Loan) มาใช้ในการลงทุนด้วยส่วนหนึ่ง และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปีสมทบเพื่อดำเนินโครงการให้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30 วงเงินลงทุนรวมทั้งนี้ เพื่อรักษาอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio) ของโครงการไว้ที่ประมาณ 2 ต่อ 1 เท่า ซึ่งเป็นโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสม และจะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงทางการเงินในอนาคตที่สูงจนเกินไป

3. อย่างไรก็ดี การกู้เงินต่างประเทศจากแหล่งทางการ จะต้องมีส่วนขั้นตอนในการประเมิน และการพิจารณาอนุมัติโครงการของแหล่งเงินกู้ ซึ่งอาจทำให้ต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการในช่วงแรกเพิ่มขึ้นบ้าง แต่รัฐบาลจะได้ประโยชน์จากต้นทุนทางการเงินที่ต่ำกว่าอัตราตลาดมาก ซึ่งจะช่วยลดภาระงบประมาณของรัฐบาล ในการชำระหนี้แทน รฟม. รวมทั้งกระทรวงการคลังสามารถนำเงินกู้ดังกล่าวมาบริหารจัดการเพื่อปิดความเสี่ยง จากอัตราแลกเปลี่ยนได้ โดยในขณะนี้ กระทรวงการคลังได้ประสานงานกับธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่าง ประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) ซึ่งเป็นแหล่งเงินทุนทางการที่เสนอเงื่อนไขทางการเงินที่ดีที่สุดขณะนี้ รวมทั้งเปิด ให้สามารถประกวดราคาแบบนานาชาติได้ (International Competitive Bidding- ICB) เพื่อเร่งรัดขั้นตอน การประเมินและอนุมัติโครงการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน

อนึ่ง โดยที่ข้อเสนอในการลงทุนดังกล่าว จะเป็นการลงทุนทั้งในส่วนของการสร้างพื้นฐาน และระบบรถไฟฟ้า จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งพิจารณาเพื่อหาข้อยุติเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการ ระบบการเดินรถไฟฟ้าในส่วนต่อขยายว่า จะให้ รฟม. เป็นผู้ดำเนินการเอง หรือว่าจ้างภาคเอกชนเข้ามาเป็น ผู้เดินรถไฟฟ้า และนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาในโอกาสแรกด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายทนง พิทยะ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักบริหารโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ

โทร. 0 2265 8050 ต่อ 321

โทรสาร 0 2273 9058

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0907/ 12438



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กทม. 10400

4 กรกฎาคม 2549

เรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต และสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว(ล) 7253 ลงวันที่ 26 มิถุนายน 2549

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาเรื่องที่กระทรวงคมนาคมขอดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต และสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยมีกำหนดนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาในวันที่ 4 กรกฎาคม 2549 ความละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง นั้น

กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

1. เห็นชอบให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยให้ผู้รับจ้างสามารถออกแบบรายละเอียดโครงการและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design and Build) ทั้งนี้ เพื่อเร่งรัดให้การดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปอย่างรวดเร็ว ตามนโยบายของรัฐบาล

2. สำหรับประเด็นการจัดหาแหล่งเงินทุน ซึ่ง รฟท. เสนอที่จะดำเนินการจัดจ้างในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) โดยให้ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหาเงินลงทุนเพื่อดำเนินการโครงการไปก่อน และให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระชำระคืนค่าใช้จ่ายในการลงทุนคืนให้แก่ผู้รับจ้างในภายหลังนั้น กระทรวงการคลังเห็นว่า การดำเนินงานในรูปแบบดังกล่าว จะทำให้ต้นทุนการดำเนินโครงการเพิ่มสูงขึ้นกว่าการจัดซื้อจัดจ้างตามวิธีกติ เนื่องจากผู้รับจ้างจะต้องเป็นผู้จัดหาเงินลงทุนเพื่อดำเนินงานในช่วงของการก่อสร้างไปก่อน จึงทำให้รัฐบาลมีภาระการชำระคืนการลงทุนเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ การลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าจะมีสัดส่วนการนำเข้าสินค้าและบริการจากต่างประเทศ (Import Content) ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะการลงทุนในส่วนของระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ ซึ่งจะต้องมีการนำเข้าเกือบทั้งหมด รวมทั้งจะต้องใช้เวลานานในการคืนทุน ดังนั้น จึงเห็นควรให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับโครงการดังกล่าวแทน โดยในส่วนของการระดมทุนนั้น นอกจากการจัดหาเงินกู้ภายในประเทศแล้ว เห็นควรพิจารณากู้เงินต่างประเทศจากแหล่งทางการเงินที่มีเงื่อนไขผ่อนปรน (Concessional Loan) มาใช้ในการลงทุนด้วยส่วนหนึ่ง และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปีสมทบเพื่อดำเนินโครงการ ให้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30 วงเงินลงทุนรวม ทั้งนี้ เพื่อรักษาอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio) ของโครงการไว้ที่ประมาณ 2 ต่อ 1 เท่า ซึ่งเป็นโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสม และจะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงทางการเงินในอนาคตที่สูงจนเกินไป

3. อย่างไรก็ดี การกู้เงินต่างประเทศจากแหล่งทางการ จะต้องมีขั้นตอนในการประเมินและการพิจารณาอนุมัติโครงการของแหล่งเงินกู้ ซึ่งอาจทำให้ต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการในช่วงแรกเพิ่มขึ้นบ้าง แต่รัฐบาลจะได้ประโยชน์จากต้นทุนทางการเงินที่ต่ำกว่าอัตราตลาดมาก และกระทรวงการคลังสามารถนำเงินกู้ดังกล่าว มาบริหารจัดการเพื่อปิดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้ โดยในขณะนี้ กระทรวงการคลังได้ประสานงานกับธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) ซึ่งเป็นแหล่งเงินทุนทางการเงินที่เสนอเงื่อนไขทางการเงินที่ดีที่สุดขณะนี้ รวมทั้งเปิดให้สามารถประกวดราคาแบบนานาชาติได้ (International Competitive Bidding- ICB) เพื่อเร่งรัดขั้นตอนการประเมินและอนุมัติโครงการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน

อนึ่ง โดยที่ข้อเสนอในการลงทุนดังกล่าว จะเป็นการลงทุนทั้งในส่วนของการสร้างพื้นฐานและระบบรถไฟฟ้า จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งพิจารณาเพื่อหาข้อยุติเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการระบบการเดินรถไฟฟ้าในส่วนต่อขยายว่า จะให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยดำเนินการเอง หรือว่าจ้างภาคเอกชนเข้ามาเป็นผู้เดินรถไฟฟ้า และนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาในโอกาสแรกด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายทอง พิทยะ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักบริหารโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ

โทร. 0 2265 8050 ต่อ 321

โทรสาร 0 2273 9058