



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ออกวันที่ ๑๑๕
วันที่ 17 พ.ย. 2552
เวลา 13.00

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๕๒๕๕
วันที่ 16 พ.ย. 2552 เวลา 11.10

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โทร. 0-2282-9160

ที่ นร 1115/ 52๖9 วันที่ 1๖ พฤศจิกายน 2552

เรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ตามที่ กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 นั้น

สำนักงานฯ ได้เสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาในการประชุมคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่จันทร์ที่ 19 ตุลาคม 2552 โดยสรุปความเป็นมาสาระสำคัญ และความเห็นได้ดังนี้

1. ความเป็นมา

- 1.1 วันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ตามลำดับความสำคัญจำเป็นเร่งด่วน จำนวน 4 โครงการ (5 เส้นทาง รวมระยะทาง 118 กม.) ประกอบด้วย (1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค และบางซื่อ – ท่าพระ (2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ (3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ – ดุสิต และบางซื่อ – มวกเหล็ก และ (4) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงอ่อนนุช – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่
- 1.2 วันที่ 2 ตุลาคม 2550 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาระยะทาง 23 กม. วงเงิน 31,217 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการสำหรับงานโยธา วงเงิน 1,248 ล้านบาทสำหรับกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 9,314 ล้านบาท พร้อมทั้งเห็นชอบแนวทางการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP โดยให้กระทรวงคมนาคมศึกษาในรายละเอียดของรูปแบบ PPP ที่เหมาะสมและนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

- 1.3 วันที่ 28 สิงหาคม 2552 กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ฉบับปรับปรุงเดือนกรกฎาคม 2552 ให้สำนักงานฯ พิจารณาดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

2. ข้อเสนอเพื่อพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเห็นชอบให้ส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ และการปรับปรุงเพิ่มกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (งานระบบรถไฟฟ้า) จำนวน 382 ล้านบาท ให้สำนักงานฯ พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ทั้งนี้ ผลการศึกษาของ รฟม. เสนอให้รัฐควรเลือกรูปแบบการดำเนินโครงการที่เหมาะสมที่สุด คือ รูปแบบ PPP Gross Cost คือรัฐลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และให้เอกชนลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า โดยรัฐจะจ่ายคืนเอกชนในลักษณะค่าจ้างการบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง ซึ่งทำให้รัฐมีสิทธิโดยสมบูรณ์ในการกำหนดนโยบายการบริหารโครงการทั้งหมด และเป็นกรณีที่รัฐมีภาระทางการเงินน้อยกว่ารูปแบบ PPP Net Cost

(เอกสารแนบ 1)

3.สาระสำคัญ

3.1 ลักษณะทางกายภาพของโครงการ

- 3.1.1 **แนวเส้นทาง** มีระยะทางรวม 23 กม. เส้นทางเริ่มต้นจากบริเวณคลองบางไผ่วิ่งไปตามถนนกาญจนาภิเษกเข้าสู่สามแยกบางใหญ่ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัตนวิเศษข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระนั่งเกล้า ผ่านศาลากลางจังหวัดนนทบุรีเลี้ยวขวาเข้าถนนติวานนท์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนกรุงเทพ-นนทบุรี เข้าถนนประชาราษฎร์ ผ่านสถานีตำรวจนครบาลเตาปูน ไปสิ้นสุดเส้นทางที่สถานีเตาปูน โดยจะเชื่อมต่อโครงการสายสีน้ำเงิน สายเฉลิมรัชมงคลที่สถานีบางซื่อ ซึ่งจะเป็นส่วนต่อขยายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ
- 3.1.2 **สถานี** จำนวน 16 สถานี โดยมีสถานีร่วม 2 สถานี คือสถานีเตาปูนและสถานีบางซื่อ
- 3.1.3 **อาคารจอดแล้วจร** จำนวน 4 แห่ง ดังนี้ สถานีคลองบางไผ่ สถานีสามแยกบางใหญ่ สถานีท่าอิฐ และสถานีแยกนนทบุรี 1 มีพื้นที่จอดรถยนต์รวม 5,323 คัน
- 3.1.4 **ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)** บริเวณคลองบางไผ่ มีพื้นที่ 163.6 ไร่ สามารถบำรุงรักษารถไฟฟ้าได้ระยะแรก (ช่วงบางไผ่ – เตาปูน) 24 ขบวน โดย 1 ขบวนมี 3 ตู้ และใน

อนาคต (ช่วงบางไผ่ – ราชบุรีบูรณะ) สามารถดูแลรถไฟได้มากที่สุด 67 ขบวน โดย 1 ขบวน มี 6 ตู้ มีอุปกรณ์ซ่อมได้ทั้งรถไฟและซ่อมทั่วไป

3.2 ปริมาณผู้โดยสารของโครงการ

ผู้โดยสาร (คน/วัน)	ปี พ.ศ.			
	2555	2565	2575	2585
ค่าโดยสาร 10+ 1.8 บาท/สถานี (ไม่มีค่าเปลี่ยนถ่ายระบบ)	195,505	288,292	403,588	503,057
ค่าโดยสาร 10 + 1.8 บาท/สถานี (มีค่าเปลี่ยนถ่ายระบบ)	153,636	227,683	334,210	427,632

3.3 แผนดำเนินงาน

ขั้นตอน	ระยะเวลาดำเนินการ
เริ่มก่อสร้างโครงการ	พ.ย. 2552 – ก.ค. 2556
เสนอ กรม. อนุมัติเอกชนร่วมลงทุน	ก.ค. – ก.ย. 2552
คัดเลือกผู้รับสัมปทาน	ต.ค. 52 – มิ.ย. 2553
เสนอกระทรวงคมนาคม / คณะรัฐมนตรี	ก.ค. 2553
เริ่มติดตั้งระบบรถไฟ	ส.ค. 2553 – มิ.ย. 2556
ทดสอบระบบ/ทดลองเดินรถ	ก.ค. 2556 – มิ.ย. 2557
เปิดให้บริการ	ก.ค. 2557

3.4 เงินลงทุนและแหล่งเงินทุน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินลงทุนที่ กรม. อนุมัติเมื่อ 2 ต.ค. 2550	วงเงินลงทุนที่ กรม. อนุมัติ 17 มิ.ย. 2551	วงเงินที่เสนอขอ อนุมัติครั้งนี้	เพิ่ม (ลด)
1) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	9,209	9,209	9,209	-
2) งานโยธา	31,217	36,055	36,055	-
3) งานที่ปรึกษาระหว่าง ก่อสร้าง	1,248	1,296	1,678	382
วงเงินลงทุน(ไม่รวมค่า M&E)	41,674	46,560	46,942	382
4) งานระบบรถไฟ (M&E)	-	-	13,243	13,243
รวมค่าลงทุน	-	-	60,185	13,625

สัดส่วนเงินลงทุนงานโยธามาจากงบประมาณแผ่นดิน ร้อยละ 25 และเงินกู้ต่างประเทศ ร้อยละ 75 อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 4.05 (อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ JBIC ร้อยละ 0.75 รวม Swap Cost) ระยะเวลา 20 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 6 ปี

3.5 ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน ใช้หลักเกณฑ์ MRT Assessment Standardization ของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.)

3.5.1 ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ

กรณี	EIRR (%)	NPV (ล้านบาท)
กรณีฐาน	16.25	30,333
กรณีเพิ่มเติมผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ	18.94	48,450
กรณีเพิ่มเติมผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่	21.88	62,368

3.5.2 ผลตอบแทนทางการเงิน

ข้อเสนอ	เดิม	ปรับปรุง (ต.ค. 2552)
PV ผลประโยชน์	18,733	78,657
PV ต้นทุน	43,226	114,022
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ NPV (ล้านบาท)	- 24,493	-35,365
FIRR	-	-
B/C Ratio	0.43	0.69
ระยะเวลาโครงการ	40 ปี	40 ปี

3.6 ทางเลือกการลงทุนและรูปแบบสัมปทาน

รฟม. ได้ทำการศึกษาทางเลือกรูปแบบการลงทุน จำนวน 5 ทางเลือก โดยใช้สมมติฐานจาก MRT Assessment Standardization ตามที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) กำหนด โดยสรุปได้ดังนี้

ทางเลือก	รูปแบบการร่วมทุน	รูปแบบสัมปทาน
1	รูปแบบ PPP (Public Private Partnership): ภาครัฐ รับภาระการลงทุนงานโยธา และโครงสร้างพื้นฐาน ภาคเอกชน รับภาระการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า (M&E) งานจัดหาขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) งานบริหารจัดการเดินรถ และซ่อมบำรุง	1.1 Net cost เอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงในด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และแบ่งรายได้ให้รัฐ โดยกำหนดผลตอบแทนต่อส่วนทุน (ROE) ของภาคเอกชน เท่ากับ ร้อยละ 13.50 (หากขาดทุนรัฐต้องชำระส่วนต่าง และถ้ามีกำไรจะต้องส่งคืนรัฐ) 1.2 Gross Cost รัฐบาลเป็นผู้จัดเก็บรายได้จากค่าโดยสาร และรับความเสี่ยงในด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และจัดจ้างเอกชนให้บริการรถไฟฟ้าโดยกำหนดค่าจ้างคงที่ (Fixed Payment) บนพื้นฐานของประสิทธิภาพการให้บริการของเอกชน (Performance Contract) โดยกำหนดผลตอบแทนต่อส่วนทุน (ROE) ของภาคเอกชน เท่ากับ ร้อยละ 12.50 1.3 Modified Gross Cost รัฐบาลเป็นผู้จัดเก็บรายได้จากค่าโดยสาร และรับความเสี่ยงในด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และจัดจ้างเอกชนให้บริการรถไฟฟ้าโดยกำหนดค่าจ้างคงที่ (Fixed Payment) บนพื้นฐานของประสิทธิภาพการให้บริการของเอกชน (Performance Contract) โดยมีเงินพิเศษ (Bonus) ตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตามแต่จะตกลงกัน โดยกำหนดผลตอบแทนต่อส่วนทุน (ROE) ของภาคเอกชน เท่ากับ ร้อยละ 12.75
2	รูปแบบ PSC (Public Sector Comparator) ภาครัฐ : รับภาระการลงทุนงานโยธา และโครงสร้างพื้นฐาน งานระบบรถไฟฟ้า (M&E) และงาน	2.1 Gross Cost รัฐบาลเป็นผู้จัดเก็บรายได้จากค่าโดยสาร และรับความเสี่ยงในด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และจัดจ้างเอกชนให้บริการรถไฟฟ้าโดยกำหนดค่าจ้างคงที่ (Fixed Payment) บนพื้นฐานของประสิทธิภาพการให้บริการของเอกชน (Performance Contract) โดยกำหนดผลตอบแทนต่อส่วนทุน (ROE) ของภาคเอกชน เท่ากับ ร้อยละ 12.50

ทางเลือก	รูปแบบการร่วมทุน	รูปแบบสัมปทาน
	จัดหาขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) ภาคเอกชน : งานบริหารจัดการ เดินรถและซ่อมบำรุง	2.2 Modified Gross Cost รัฐบาลเป็นผู้จัดเก็บรายได้จากค่าโดยสาร และรับความเสี่ยงในด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และจัดจ้างเอกชนให้บริการรถไฟฟ้าโดยกำหนดค่าจ้างคงที่ (Fixed Payment) บนพื้นฐานของประสิทธิภาพการให้บริการของเอกชน (Performance Contract) โดยมีเงินเพิ่มพิเศษ (Bonus) ตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตามแต่จะตกลงกันโดยกำหนดผลตอบแทนต่อส่วนทุน (ROE) ของภาคเอกชน เท่ากับ ร้อยละ 12.75

3.7 เปรียบเทียบมูลค่าปัจจุบันสุทธิของเงินอุดหนุนการลงทุนของภาครัฐ (NPV)

รฟม. ได้ศึกษาการวิเคราะห์รูปแบบทางเลือกในการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน โดยเปรียบเทียบภาระทางการเงินโดยรวมของรัฐบาล (เงินสนับสนุนโครงการจากรัฐบาล) เพื่อให้เอกชนได้รับผลตอบแทนของส่วนทุน (ROE) ตามที่กำหนด ดังนี้

- 3.7.1 **กรณีฐาน (Base Case)** กำหนดให้ภาครัฐมีเงินทุนร้อยละ 25 โดยเป็นเงินสนับสนุนแบบไม่มีดอกเบี้ย และเงินกู้ร้อยละ 75 โดยใช้เงินกู้ JBIC ที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.75 สำหรับงานโยธาและร้อยละ 4.05 สำหรับงานระบบรถไฟฟ้า

ตารางมูลค่าปัจจุบันสุทธิของภาระการสนับสนุนด้านการเงินของภาครัฐ (กรณีฐาน)

หน่วย : ล้านบาท

ทางเลือก	รูปแบบการร่วมทุน	รูปแบบสัมปทาน	25 ปี	30 ปี	35 ปี	40ปี
1	PPP	Net cost	24,347	22,615	21,077	19,411
		Gross Cost	19,982	17,752	15,823	13,851
		Modified Gross Cost	19,460	17,049	14,913	12,720
2	PSC	Gross Cost	19,608	16,076	18,627	15,729
		Modified Gross Cost	18,544	14,790	17,126	14,020

- 3.7.2 **กรณีเงินทุน (ร้อยละ 25) ของภาครัฐเป็นเงินกู้ยืมแบบมีดอกเบี้ยในอัตรา** ร้อยละ 5.20 และเงินกู้ร้อยละ 75 โดยใช้เงินกู้ JBIC ที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.75 สำหรับงานโยธา และร้อยละ 4.05 สำหรับงานระบบรถไฟฟ้า และไม่คิดค่า Concession Fee จากเอกชนผู้เดินรถ

ตารางมูลค่าปัจจุบันสุทธิของภาระการสนับสนุนด้านการเงินของภาครัฐ
(กรณีเงินทุนของภาครัฐเป็นเงินกู้ยืมแบบมีดอกเบี้ย)

หน่วย : ล้านบาท

ทางเลือก	รูปแบบการร่วมทุน	รูปแบบสัมปทาน	25 ปี	30 ปี	35 ปี	40ปี
1	PPP	Net cost	33,264	32,342	31,437	30,268
		Gross Cost	28,900	27,479	26,183	24,708
		Modified Gross Cost	28,378	26,775	25,274	23,577
2	PSC	Gross Cost	31,778	29,350	32,766	30,546
		Modified Gross Cost	30,714	28,064	31,265	28,837

4. ขั้นตอนการเสนอโครงการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ที่เสนอมาในครั้งนี้ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ในขั้นการเสนอโครงการ โดย รฟม. ได้จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามประกาศของสำนักงานฯ เรื่องหัวข้อในการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ เสนอกระทรวงคมนาคม ตามมาตรา 6 และ 7 และกระทรวงคมนาคมได้พิจารณานำเสนอ สศช. ตามมาตรา 8 และสำนักงานฯ จะนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาโครงการ หากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นด้วยกับโครงการ จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการ ตามมาตรา 9

5. ความเห็นคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาเรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยมีความเห็นดังนี้

- 5.1 เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยภาครัฐลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และเอกชนลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขของสัญญา โดยรัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างงานโยธาและรถไฟฟ้าทั้งหมด และรัฐจะจ่ายเงินเอกชนในลักษณะค่าจ้างบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง โดยให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โดยเคร่งครัดต่อไป
- 5.2 เห็นชอบในหลักการของกรอบวงเงินลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า จำนวน 13,243 ล้านบาท และการปรับเพิ่มวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาระบบรถไฟฟ้า วงเงิน 382 ล้านบาท เพื่อทำหน้าที่คัดเลือกผู้ลงทุน ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบการกำกับและตรวจสอบการดำเนินงานและความปลอดภัยตามสัญญา ทำให้วงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาของโครงการเพิ่มขึ้นจาก 1,296 ล้านบาท เป็น 1,678 ล้านบาท ส่งผลให้วงเงินลงทุนของโครงการฯ เพิ่มขึ้นจาก 46,560 ล้านบาท เป็น 60,185 ล้านบาท
- 5.3 ในขั้นการพิจารณาร่างประกาศเชิญชวนและคัดเลือกเอกชนของคณะกรรมการตามมาตรา 13 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 นั้น จำเป็นต้องมีข้อมูลในด้านต่างๆ ประกอบการพิจารณา ให้เกิดความรอบคอบ มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อภาครัฐและประชาชนผู้ใช้บริการ จึงเห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาข้อมูลเชิงลึกเพื่อใช้ประกอบการดำเนินการของคณะกรรมการฯ ตามมาตรา 13 ดังนี้

- 5.3.1 ศึกษารายละเอียดและประมาณการต้นทุนการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยเฉพาะต้นทุนค่าดำเนินการและบำรุงรักษา (O&M) ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาและการเจรจาต่อรองให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อภาครัฐ และควรกำหนดให้เอกชนผู้สนใจเข้าประกวดราคาจะต้องนำเสนอข้อมูลต้นทุนโดยละเอียด
 - 5.3.2 ศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการกำหนดเงื่อนไขให้ผู้สนใจเข้าร่วมประมูลของโครงการ ควรเป็นบริษัทหรือกลุ่มบริษัทที่มีผู้ผลิตรถไฟฟ้า และระบบอาณัติสัญญาณเข้าร่วมด้วย เพื่อให้การให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีต้นทุนต่ำที่สุด
 - 5.3.3 ศึกษารายละเอียดแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงทางด้านต้นทุนและปริมาณผู้โดยสาร และความเสี่ยงอื่นๆ ระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อใช้ประกอบการกำหนดเงื่อนไขและรูปแบบของสัญญาที่เหมาะสม มีการกระจายความเสี่ยงที่เป็นธรรมชาติระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน
 - 5.3.4 ศึกษาแนวทางการบริหารสัญญาการจ้างเอกชนบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง โดยอาจพิจารณารูปแบบของสัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ (Performance Base Contract: PBC) มาประยุกต์ใช้ โดยมีการกำหนดดัชนีชี้วัดที่สำคัญ (KPI) ทั้งในด้านเทคนิค ด้านการเดินรถและการให้บริการ เช่น ความถี่ในการเดินรถ ชีตความสามารถในการขนส่งผู้โดยสาร การตรงต่อเวลา มาตรฐานความปลอดภัย ความสะอาด เป็นต้น ภายใต้ระดับคุณภาพการให้บริการ (Level of Service) ที่ได้มาตรฐานเพื่อประโยชน์ของผู้ใช้บริการและ รฟม. สามารถกำกับดูแลการดำเนินงานของเอกชนให้เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
 - 5.3.5 ศึกษารายละเอียดและพิจารณากำหนดเงื่อนไขให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมให้แก่บุคลากรของ รฟม. ให้มีองค์ความรู้ในการบริหารจัดการเดินรถและการซ่อมบำรุง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุมและปฏิบัติการเดินรถ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของ รฟม. ในอนาคต
 - 5.3.6 ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการกำหนดเงื่อนไข ที่สนับสนุนให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถไฟฟ้าภายในประเทศ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศในด้านการสร้างงาน และพัฒนาทักษะแรงงานไทย
- 5.4 เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการดังนี้
- 5.4.1 แยกบัญชีผลการดำเนินงาน (รายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์ และต้นทุน) และสินทรัพย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในลักษณะหน่วยธุรกิจ เพื่อให้สามารถติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการได้อย่างชัดเจน และเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้แก่ รฟม. อย่างเป็นระบบ ในกรณีนี้ที่

รายได้จากการดำเนินโครงการไม่เพียงพอสำหรับจ่ายค่าจ้างเดินรถของเอกชนผู้รับสัมปทานตามสัญญา รวมทั้งสามารถรองรับการปรับโครงสร้างองค์กรในอนาคต

- 5.4.2 พิจารณาแนวทางหรือริเริ่มให้มีการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าเพื่อให้เกิดกระบวนการถ่ายทอดองค์ความรู้ที่เป็นรูปธรรม โดยสร้างเครือข่ายการวิจัยร่วมกับสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งผู้ผลิตรถไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณ

5.5 นอกจากนี้ คณะกรรมการฯ ได้มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

- 5.5.1 ควรพิจารณากำหนดเป็นนโยบายให้รัฐวิสาหกิจสามารถลงทุนจัดซื้อที่ดินโดยเฉพาะกรณีที่ดินที่เห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวจะสามารถใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์และมีความคุ้มค่าทางการเงินแก่รัฐวิสาหกิจในระยะยาว เพื่อให้รัฐวิสาหกิจมีรายได้เชิงพาณิชย์เพิ่มเติม ซึ่งจะเป็นการลดภาระการสนับสนุนทางการเงินของภาครัฐ เนื่องจากการใช้ประโยชน์จากที่ดินจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจะมีข้อจำกัดในการดำเนินกิจกรรมเชิงพาณิชย์ โดยใช้ประโยชน์ได้เฉพาะกิจกรรมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เท่านั้น
- 5.5.2 เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการก่อสร้างรถไฟฟ้าตลอดทั้งเส้นทาง เพื่อให้มีระยะทางที่มีความคุ้มค่าในการเดินรถและมีความต่อเนื่องในการบริหารจัดการเดินรถ ซึ่งจะสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมทุนที่เป็นประโยชน์และเป็นธรรมกับทุกภาคส่วน ซึ่งจะทำให้การให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีต้นทุนต่ำที่สุดต่อไป

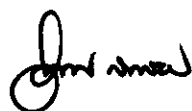
(เอกสารแนบ 2)

6. ข้อเสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

- 6.1 เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อในรูปแบบ PPP Gross Cost ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยภาครัฐลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และเอกชนลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขของสัญญา โดยรัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างงานโยธาและรถไฟฟ้าทั้งหมด และรัฐจะจ่ายคืนเอกชนในลักษณะค่าจ้างบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง โดยให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โดยเคร่งครัดต่อไป

- 6.2 เห็นชอบในหลักการของกรอบวงเงินลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า จำนวน 13,243 ล้านบาท และการปรับเพิ่มวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาระบบรถไฟฟ้า วงเงิน 382 ล้านบาท เพื่อทำหน้าที่คัดเลือกผู้ลงทุน ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบการกำกับและตรวจสอบการดำเนินงานและความปลอดภัยตามสัญญา ทำให้วงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาของโครงการเพิ่มขึ้นจาก 1,296 ล้านบาท เป็น 1,678 ล้านบาท ส่งผลให้วงเงินลงทุนของโครงการฯ เพิ่มขึ้นจาก 46,560 ล้านบาท เป็น 60,185 ล้านบาท
- 6.3 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยรับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในข้อ 5 ไปดำเนินการอย่างเคร่งครัดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอขอบพระคุณยิ่ง



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ