

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0805.2/ ๕๓4



สวด. 1/๖๒
1พค.๕๓
18.5๐๖

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๗๒ 8217 ส.๖ มค
วันที่ 1 พ.ค. 2553 เวลา 18.40

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ 10100

1 พฤศจิกายน 2553

เรื่อง ขอแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว 14 ลงวันที่ 15 มกราคม 2553

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ รฟม 007/1173 ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2553
2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนมาก ที่ คค (ปคร) 0805.2/190 ลงวันที่ 9 กันยายน 2553
3. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/36411 ลงวันที่ 30 กันยายน 2553
4. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ รฟม 007/2069 ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2553
5. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 รับทราบและเห็นชอบในหลักการตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ในการประชุมครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2553 (ตามหนังสือที่อ้างถึง) เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อในรูปแบบ PPP Gross Cost และเห็นควรให้คณะกรรมการตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 รับความเห็นไปประกอบการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวนและขอบเขตการดำเนินการ ดังนี้

1) พิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการโอนกรรมสิทธิ์ระบบรถไฟฟ้าให้ภาครัฐในรายละเอียดอย่างรอบคอบ

2) การคัดเลือกข้อเสนอเอกชนผู้สนใจเข้าร่วมลงทุน โดยควรกำหนดมาตรฐานคุณสมบัติทางเทคนิคและการเงินที่ชัดเจน เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถยื่นข้อเสนอบนพื้นฐานเดียวกัน รวมทั้งหลักเกณฑ์การพิจารณาข้อเสนอของเอกชนที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่โปร่งใส เป็นธรรม และสามารถตรวจสอบได้

3) การกำหนดเงื่อนไขการประเมินผลการให้บริการและการดำเนินงานตามสัญญาที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการ และลดภาระทางการเงินของภาครัฐ

/ 2. ข้อเท็จจริง...

2. ข้อเท็จจริง

2.1 รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ฉบับปรับปรุง (วันที่ 31 กรกฎาคม 2552)

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ฉบับปรับปรุง ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2552 ปรากฏเป็นมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ได้เสนอรูปแบบการลงทุนและการดำเนินโครงการช่วงบางซื่อ-เตาปูน ดังนี้

1) ลักษณะของโครงการโดยสรุป : โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เส้นทางเริ่มจากบริเวณคลองบางไผ่ สิ้นสุดที่สถานีเตาปูน ทั้งนี้ ส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงินจะก่อสร้างไปพร้อมกับการก่อสร้างของโครงการ โดยช่วงต่อขยายจะเริ่มจากสถานีบางซื่อไปสถานีเตาปูน

2) รูปแบบการลงทุนและการให้บริการเดินรถ ช่วงบางซื่อ-เตาปูน : การเดินรถไฟฟ้าสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ เส้นทางจะถูกแบ่งออกเป็นสองส่วน ได้แก่

2.1) ช่วงบางใหญ่ – เตาปูน ซึ่งเป็นส่วนของสายสีม่วงโดยตรง และ

2.2) ช่วงบางซื่อ - เตาปูน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

แต่เนื่องจากโครงการสายสีม่วงดำเนินการก่อน จึงกำหนดให้ช่วงเตาปูน – บางซื่อ อยู่ในโครงการสายสีม่วง เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงการสายเฉลิมรัชมงคลได้ เมื่อการก่อสร้างสายสีม่วงแล้วเสร็จ โดยกำหนดให้สถานีเตาปูนเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ซึ่งการพิจารณาเดินรถเฉพาะช่วงบางซื่อ – เตาปูน โดยลำพังเพียงช่วงสถานีเดียวไม่สามารถทำได้ ประกอบกับการพิจารณาความคุ้มค่าของการลงทุนในทางการเงินมีความเป็นไปได้ยากในช่วงสถานีเดียว ดังนั้น จึงต้องพิจารณาความต่อเนื่องของการให้บริการในเส้นทางปัจจุบันของสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งมี BMCL เป็นผู้ให้บริการด้วย ซึ่งได้พิจารณารูปแบบการลงทุนและวิธีการให้บริการที่เหมาะสมและเป็นไปได้มากที่สุด เฉพาะช่วงบางซื่อ - เตาปูน (ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร) ดังนี้

รูปแบบที่ 1 ให้ BMCL เป็นผู้ลงทุนในการขยายระบบรถไฟฟ้าปัจจุบัน เพื่อให้สามารถขยายการให้บริการจากสถานีบางซื่อถึงสถานีเตาปูน และรับผิดชอบการให้บริการทั้งหมด เช่นเดียวกับสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งจะสอดคล้องกับการลงทุนรูปแบบ PPP – Net Cost

รูปแบบที่ 2 ให้ BMCL เป็นผู้ลงทุนในการขยายระบบปัจจุบันเช่นเดียวกับรูปแบบที่ 1 และให้บริการเดินรถ โดยจัดส่งรายได้ค่าโดยสารในส่วน of บางซื่อ-เตาปูน ให้กับ รฟม. และได้รับค่าตอบแทนในการให้บริการในรูปแบบค่าจ้างเดินรถจากรฟม. ซึ่งจะสอดคล้องกับการลงทุนรูปแบบ PPP – Gross Cost

รูปแบบที่ 3 ให้ รฟม. เป็นผู้ลงทุนในการขยายระบบปัจจุบันแทน BMCL แต่ให้ BMCL เป็นผู้ให้บริการเดินรถในรูปแบบเดียวกับรูปแบบที่ 2 ซึ่งจะสอดคล้องกับการลงทุนรูปแบบ PSC – Gross Cost

/ รูปแบบที่ 4 ...

รูปแบบที่ 4 ให้ รฟม. เป็นผู้ลงทุนเช่นเดียวกับรูปแบบที่ 3 และส่งมอบให้กับ BMCL เป็นผู้ดูแลบำรุงรักษาและให้บริการเดินรถ โดยให้ BMCL รับผิดชอบการให้บริการเช่นเดียวกับสายเฉลิมรัชมงคล แต่จะต้องจ่ายเงินลงทุนให้แก่ รฟม. ในรูปแบบค่าเช่า โดยมีระยะเวลาการเช่าสิ้นสุดลงพร้อมกับระยะเวลาสัญญาสัมปทานของสายเฉลิมรัชมงคล เพื่อให้สามารถส่งมอบทรัพย์สินทั้งหมดให้กับ รฟม. ได้ในเวลาเดียวกันซึ่งจะสอดคล้องกับการลงทุนรูปแบบ PSC – Net Cost

ในการพิจารณาว่าจะเลือกดำเนินการตามรูปแบบใดจึงจะมีความเหมาะสมมากที่สุดนั้น รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ (หน้าที่บทสรุป - 42 และบทที่ 6 - 55) มีความเห็นว่า “ไม่สามารถตัดสินใจได้ในขณะนี้ ซึ่งในทางปฏิบัติจะต้องศึกษาประเด็นทางกฎหมายในแต่ละรูปแบบให้ชัดเจน เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง ให้ทำหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด และจะต้องพิจารณาผลกระทบกับสัญญาปัจจุบันในกรณีที่มีการดำเนินการในแต่ละทางเลือกประกอบด้วย แต่เมื่อพิจารณาในประเด็นของกลยุทธ์ที่ควรจะเริ่มดำเนินการ กับ BMCL ควรจะพิจารณาแนวทางตามรูปแบบที่ 1 ก่อน เพราะจะเป็นแนวทางที่ รฟม. ไม่มีภาระทางการเงินและสามารถบริหารจัดการโครงการหรือสัญญาง่ายกว่า”

2.2 การดำเนินงานของ รฟม.

2.2.1 รฟม. มีหนังสือที่ รฟม 007/1173 ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2553 เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่องขอแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ สรุปดังนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

1) การแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินกิจการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

รฟม. มีคำสั่งที่ 61/2553 ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2553 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินกิจการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เพื่อทำหน้าที่ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 มาตรา 14

2) ผลประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2553 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2553 พิจารณานำเสนอรายละเอียดการดำเนินโครงการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการโครงการ โดย รฟม. และที่ปรึกษา BBML ซึ่ง รฟม. ได้ว่าจ้างเพื่อให้ทำหน้าที่ศึกษาและวิเคราะห์โครงการโดยละเอียด ตามประเด็นหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนด ตามมาตรา 7 และจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ขอบเขตโครงการ เงื่อนไขสัญญาและความเห็นประกอบการคัดเลือกให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการตามโครงการตามมาตรา 17 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 แล้ว มีความเห็นว่า สภาพทางกายภาพของโครงการฯ ทำให้การดำเนินโครงการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและให้บริการเดินรถถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน และในแต่ละส่วนจำเป็นต้องให้คัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนแยกจากกัน นั่นคือมีความเหมาะสมที่จะให้มีการลงทุนฯ โดยเอกชน 2 ราย โดยจะดำเนินการตามหลักการที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามมติเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553

/แต่ในส่วน...

แต่ในส่วนในช่วงเตาปูน – บางซื่อ นั้น คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ เห็นว่าต้องขอมติที่เปิดช่องให้มาเจรจากับเอกชนเฉพาะรายได้ จึงสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขอให้พิจารณาแก้ไขมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 ที่ให้มีเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost นั้น ให้สามารถดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับช่วงบางใหญ่ – เตาปูน 1 ราย และช่วงเตาปูน – บางซื่อ อีก 1 ราย

3) ข้อเสนอของ รฟม.

เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขอให้พิจารณาแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 ที่ให้มีเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost นั้น สามารถดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ สำหรับช่วงบางใหญ่ – เตาปูน 1 ราย และช่วงเตาปูน – บางซื่อ อีก 1 ราย

2.3 ผลการหารือแนวทางการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมมีหนังสือ ค่วนมาก ที่ คค (ปคร) 0805.2/190 ลงวันที่ 9 กันยายน 2553 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 2) เสนอเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อขอหารือแนวทางที่ถูกต้อง ชัดเจนในการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ค่วนที่สุด ที่ นร 0506/36411 ลงวันที่ 30 กันยายน 2553 แจ้งแนวทางการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2553 (เรื่อง การติดตามการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี) อนุมัติให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติว่า กรณีคณะรัฐมนตรีมีมติให้หน่วยงานถือปฏิบัติในเรื่องใด หน่วยงานจะต้องปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีโดยเคร่งครัด หากหน่วยงานใดไม่สามารถปฏิบัติตามมติได้ให้เสนอขอทบทวนหรือยกเว้นการไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีทันทีก่อนที่จะมีการไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีหรือทันทีเมื่อเริ่มมีการไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ การจัดทำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีดังกล่าวข้างต้น จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

3. เรื่องที่ รฟม. เสนอ

รฟม. มีหนังสือค่วนที่สุด ที่ รฟม 007/2069 ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2553 เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่องขอแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ สรุปดังนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

3.1 รายละเอียดการดำเนินโครงการ (ตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ฉบับปรับปรุง (วันที่ 31 กรกฎาคม 2552) สรุปดังนี้

/3.1.1 โครงการ...

3.1.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ มีโครงสร้างเป็นระบบรถไฟฟ้าแบบยกระดับ ระยะทางรวมประมาณ 23 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 16 สถานี เส้นทางของโครงการฯ เริ่มต้นจากสถานีปลายทางของรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งเป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดินที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ไปยังสถานีเตาปูนซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายและเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง และจากสถานีเตาปูน มีเส้นทางไปสิ้นสุดปลายทางที่สถานีสถิตยาราม ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าด้วย โครงการฯ จะถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือช่วงบางใหญ่ – เตาปูน (สถานีสถิตยาราม - สถานีเตาปูน) เป็นส่วนของเส้นทางสายสีม่วงฯ โดยตรง และช่วงเตาปูน – บางซื่อ (ส่วนของเส้นทางวิ่งระหว่างสถานีเตาปูนและสถานีบางซื่อไม่รวมตัวสถานี) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายจากบางซื่อ - ท่าพระ แต่เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ได้เริ่มดำเนินการก่อนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย รฟม. จึงกำหนดให้ก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน – บางซื่อ ไปพร้อมกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ด้วย เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ กับเส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลได้เมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ แล้วเสร็จ โดยแบ่งสัญญาก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ออกเป็น 4 สัญญา (สัญญาที่ 1 – 3 และสัญญาที่ 6) และแบ่งสัญญางานลงทุนระบบรถไฟฟ้าและให้บริการเดินรถออกเป็น 2 สัญญา (สัญญาที่ 4 ช่วงบางใหญ่ – เตาปูน และสัญญาที่ 5 ช่วงเตาปูน – บางซื่อ) ซึ่งที่ปรึกษา BBML ได้ประมาณการราคาก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้าในโครงการไว้สองส่วน คือบางใหญ่-เตาปูน (Contract 4) และเตาปูน-บางซื่อ (Contract 5) ด้วย

3.1.2 แผนการเดินทางของเส้นทางสายสีม่วงฯ กำหนดให้ผู้โดยสารสามารถใช้บริการต่อจากสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) จากสถานีปลายทางที่บางซื่อ ผ่านเส้นทางช่วงสั้นๆ (ช่วงเตาปูน – บางซื่อ) ถึงสถานีเตาปูน และผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางต่อไปในเส้นทางสายสีม่วงฯ จะต้องเปลี่ยนขบวนรถไฟฟ้าที่สถานีเตาปูนซึ่งกำหนดให้เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่างขบวนรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ และสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ซึ่งมีรถไฟฟ้าอยู่ต่างระดับกัน ซึ่งไม่เชื่อมต่อกัน ในขณะเดียวกันผู้โดยสารที่ใช้บริการในเส้นทางสายสีม่วงฯ ที่ต้องการเดินทางต่อไปในสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ก็สามารถเดินทางได้ด้วยวิธีเดียวกัน

3.2 เนื่องจากโครงการสายสีม่วงฯ ได้รับความเห็นชอบให้ดำเนินการก่อสร้างก่อนโดยผนวกสายสีน้ำเงิน ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ให้ดำเนินการก่อสร้างรวมอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ด้วยที่ปรึกษา BBML จึงได้นำเสนอการวิเคราะห์ทางเลือกการลงทุนและการให้บริการเดินรถสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ พิจารณา ดังนี้

3.2.1 เอกชนผู้ได้รับสิทธิเดินรถช่วงบางใหญ่-เตาปูน ให้บริการเดินรถในช่วงเตาปูน-บางซื่อ ด้วย

3.2.2 เอกชนผู้ได้รับสิทธิเดินรถช่วงบางใหญ่-เตาปูน ว่าจ้างบริษัท BMCL ซึ่งเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล เป็นผู้ให้บริการเดินรถในช่วงเตาปูน-บางซื่อ ด้วย

3.2.3 เปรียบเทียบบริษัท BMCL มาเป็นผู้ให้บริการเดินรถในช่วงเตาปูน-บางซื่อ

3.2.4 เอกชนผู้ได้รับสิทธิเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย เป็น ผู้ให้บริการเดินรถ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ แต่เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายจะแล้วเสร็จ ภายหลังโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว อาจจ้างบริษัท BMCL เดินรถไปก่อน โดยมี กำหนดระยะเวลาที่ชัดเจน

3.4 สภาพทางกายภาพของรางรถไฟฟ้าของสายสีน้ำเงินต่อขยายและสายสีม่วงฯ อยู่คนละ ระดับไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ ทำให้การดำเนินโครงการในส่วนของการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและ ให้บริการเดินรถถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน และไม่เหมาะสมที่จะมีการลงทุนฯ โดยเอกชนผู้ลงทุนในสายสีม่วงช่วง บางใหญ่ – เตาปูน เพราะขบวนรถไฟฟ้าที่วิ่งระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีเตาปูนไม่มีรางต่อเชื่อมเพื่อวิ่งไป รับการซ่อมบำรุง ที่ศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ที่บางใหญ่ได้ ที่ปรึกษา BBML จึงเสนอการลงทุนฯ ช่วงเตาปูน – บางซื่อ โดยเอกชนรายอื่นแยกต่างหากจากช่วงบางใหญ่ – เตาปูน ซึ่งเอกชน ผู้ลงทุนฯ รายใหม่นี้จะต้องมีศูนย์ซ่อมบำรุงสำหรับรถที่วิ่งระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีเตาปูนสามารถวิ่งเข้า ไปรับการซ่อมบำรุงได้ ซึ่งได้แก่ผู้ลงทุนฯ สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายซึ่งมีศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่ที่บริเวณเพชรเกษม 48 หรือผู้ให้บริการสายเฉลิมรัชมงคลซึ่งมีศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่ที่บริเวณห้วยขวางอยู่แล้ว โดยในการคัดเลือกจะต้อง พิจารณาข้อดี – ข้อเสีย ทางด้านเทคนิค แผนการดำเนินการและความสะดวก ฯลฯ ของผู้โดยสารประกอบด้วย

3.5 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้พิจารณามติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 ที่เห็นชอบให้เอกชนร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost และให้บริการเดินรถไฟฟ้าระหว่างสถานีบางซื่อถึงสถานีคลองบางไผ่ ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนฯ พ.ศ. 2535 แล้ว มีความเห็นว่า

3.5.1 การคัดเลือกเอกชน ควรจะหมายถึงการคัดเลือกเอกชนรายเดียวมาเดินรถไฟฟ้า ตั้งแต่บางซื่อ-บางใหญ่ (สถานีบางซื่อ-สถานีคลองบางไผ่) ถึงแม้ว่าในรายงานการศึกษาฯ ที่นำเสนอผ่าน กระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ก่อนที่คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบ และเห็นชอบในหลักการตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ รศก. ได้แบ่งแยกการศึกษาในส่วนการเดินรถ ออกเป็น 2 ส่วน (สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน และสถานีเตาปูน-สถานีคลองบางไผ่)

3.5.2 ในกรณีปัญหารูปแบบการเดินรถที่แยกออกจากกันเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงบางใหญ่- เตาปูน และช่วงเตาปูน-บางซื่อ ซึ่งมีปัญหาด้านเทคนิคและการลงทุน และในแต่ละช่วงจำเป็นต้องให้คัดเลือก เอกชนเข้าร่วมลงทุนแยกจากกัน นั่นคือมีความเหมาะสมที่จะให้มีการลงทุนฯ โดยเอกชน 2 ราย โดยจะ ดำเนินการตามหลักการที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบตามมติเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 แต่ในส่วน ของ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ นั้น คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ เห็นว่าต้องขอมติที่เปิดช่องให้มาเจรจากับเอกชน เฉพาะรายได้ จึงสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขอให้พิจารณาแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 ที่ให้มีเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost นั้น ให้สามารถดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับช่วงบางใหญ่ – เตาปูน 1 ราย และช่วงเตาปูน – บางซื่อ อีก 1 ราย

3.6 ข้อพิจารณาของ รฟม.

รฟม. พิจารณาแล้วมีความเห็นตามความเห็นของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ที่ต้องการนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขอให้พิจารณาแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 ที่ให้มีเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost นั้น ให้สามารถดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับช่วงบางใหญ่ – เตาปูน 1 ราย และช่วงเตาปูน – บางซื่อ อีก 1 ราย เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาด้านเทคนิคและการลงทุนในส่วนในช่วงเตาปูน-บางซื่อ โดยเปิดช่องให้เจรจากับเอกชนเฉพาะรายได้

3.7 ข้อกฎหมาย

พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535
หมวด 3 การดำเนินโครงการ

มาตรา 12 เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบในโครงการใดแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญ ที่จะต้องมีในสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการ

มาตรา 14 ให้คณะกรรมการตามมาตรา 13 มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ
ร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญที่จะต้องมีในสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการ

(2) กำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา

(3) พิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ

(4) พิจารณาดำเนินการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่เห็นสมควร

มาตรา 15 การประกาศเชิญชวน เอกสารข้อเสนอการร่วมงานหรือดำเนินการวิธีการ
ประกาศเชิญชวน วิธีการคัดเลือกของคณะกรรมการซึ่งจะต้องใช้วิธีประมูล การกำหนดหลักประกันของและ
หลักประกันสัญญา ต้องมีรายละเอียดอย่างน้อยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

4. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว ขอเรียนว่า มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 ได้เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ฉบับปรับปรุง ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2552 จึงสมควรดำเนินการตามผลรายงานการศึกษา และวิเคราะห์โครงการฯ ที่เสนอรูปแบบการลงทุนและการให้บริการเดินรถ สำหรับช่วงเตาปูน-บางซื่อ แยก เฉพาะช่วงไว้ 4 รูปแบบ และการพิจารณาศึกษาประเด็นทางกฎหมายในแต่ละรูปแบบให้ชัดเจนก่อนนำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

5. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและบริหารจัดการเดินรถของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 ที่เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost ตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

5.1 เห็นชอบให้แก้ไขเพิ่มเติมมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2553 ที่ให้มีเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost นั้น สามารถดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ สำหรับช่วงบางใหญ่ – เตาปูน 1 ราย

5.2 สำหรับการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ช่วงเตาปูน – บางซื่อ ให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาให้ได้ข้อยุติในประเด็นต่าง ๆ เช่น ประเด็นกฎหมาย และข้อดี – ข้อเสียในการดำเนินการตามแนวทางต่าง ๆ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามข้อ 5. ต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 4021 / โทรสาร 0 2215