

สอว. 4/364

สค. (๐๖)๐๒

๒๓ พย. ๖๓  
๑๑. ๒๐ น.



|                           |                         |
|---------------------------|-------------------------|
| สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี |                         |
| รับที่                    | 8912                    |
| วันที่                    | 23 พ.ย. 2553 เวลา 10.10 |

ที่ นร ๑๑๑๕/

*[Signature]*

สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

*[Signature]*

พฤศจิกายน ๒๕๕๓

เรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๖๔๕๘ ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๓  
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๗๔๗๔ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๓  
๓. สรุปรายงานการวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้น่าจะเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

#### ๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคม ได้เสนอเรื่องรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ของ รฟม. ให้สำนักงานฯ พิจารณา (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒) สำนักงานฯ ได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาในการประชุมคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ตามมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้วมีมติเห็นชอบในหลักการของโครงการและมอบหมายให้สำนักงานฯ นำเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตาม มาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

## ๒. สาระสำคัญ

### ๒.๑ ความเป็นมา

๒.๑.๑ วันที่ ๒๗ พ.ค. ๒๕๕๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ รพม. ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ระยะทาง ๒๗ กิโลเมตร วงเงิน ๔๘,๘๒๑ ล้านบาท งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน ๕,๙๐๐ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการสำหรับงานโยธาวงเงิน ๒,๑๗๔ ล้านบาท โดยให้ รพม. เริ่มดำเนินโครงการในส่วนงานโยธาในช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ได้เมื่อรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยให้กระทรวงคมนาคมศึกษาในรายละเอียดของรูปแบบ PPP ที่เหมาะสมและนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

๒.๑.๒ วันที่ ๒๔ พ.ย. ๒๕๕๒ คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติผลการทบทวน กรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธาของโครงการจาก ๔๘,๘๒๑ ล้านบาท เป็น ๕๒,๔๖๐ ล้านบาท ตามที่ กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ ให้กระทรวงการคลัง (กรมบัญชีกลาง) ร่วมกับสำนักงบประมาณและ หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องร่วมกันตรวจสอบค่าใช้จ่ายในส่วนของการโยกย้ายสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกับ ข้อเท็จจริงและเกณฑ์การคำนวณราคาต่อหน่วย (Unit cost) ก่อนดำเนินการต่อไปด้วย พร้อมทั้งอนุมัติ แนวทางการระดมทุนในส่วนค่าก่อสร้างงานโยธาวงเงิน ๕๒,๔๖๐ ล้านบาท ตามความเห็นของ กระทรวงการคลังที่เห็นควรให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ พ.ย. ๒๕๔๙ โดยกระทรวงการคลังจะพิจารณาระดมทุนโดยการกู้เงินบาทจาก แหล่งเงินทุนภายในประเทศ

๒.๑.๓ วันที่ ๒๘ ก.ย. ๒๕๕๓ คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลการประกวด ราคางานโยธาสัญญาที่ ๑- ๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายของ รพม. ตามที่กระทรวง คมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตรวจสอบและกำกับติดตามการดำเนินงาน โครงการฯ ของ รพม. ให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามข้อกำหนด ระเบียบหลักเกณฑ์และมติคณะรัฐมนตรีที่ เกี่ยวข้องต่อไป และมีข้อสังเกตว่าปัจจุบันค่าเงินบาทได้มีอัตราแข็งขึ้นกว่าช่วงเวลาที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติ อนุมัติกรอบวงเงินโครงการเมื่อเดือน พ.ย. ๒๕๕๒ กระทรวงคมนาคม จึงควรรับไปพิจารณาความเป็นไป ได้ในการเจรจาต่อรองกับผู้ประกอบการในขั้นการจัดทำสัญญาให้สะท้อนกับค่าเงินบาทในปัจจุบันด้วย

### ๒.๒ ข้อเสนอเพื่อพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม เห็นชอบให้ส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๓๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และการปรับเพิ่มกรอบ วงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานระบบรถไฟฟ้าจำนวน ๔๔๘ ล้านบาท ให้สำนักงานฯ พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยผลการศึกษาของ รพม. เสนอให้รัฐควรเลือกรูปแบบการดำเนิน โครงการที่เหมาะสมที่สุด คือ รูปแบบ PPP Gross Cost คือรัฐลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และให้เอกชน ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า โดยรัฐจะจ่ายคืนเอกชนในลักษณะค่าจ้างการบริหารการ เติมน้ำมันและซ่อมบำรุง ซึ่งทำให้รัฐมีสิทธิโดยสมบูรณ์ในการกำหนดนโยบายการบริหารโครงการทั้งหมด

## ๒.๓ สารสำคัญของโครงการ

### ๒.๓.๑ ลักษณะทางกายภาพของโครงการ

(๑) แนวเส้นทาง มีระยะทางรวม ๒๗ กิโลเมตร เป็นเส้นทางต่อขยายจากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลที่บริเวณสถานีหัวลำโพงและสถานีเตาปูน ซึ่งจะทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นระบบรถไฟฟ้าวงแหวนรอบเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง ได้แก่

- ช่วงหัวลำโพง - บางแค ระยะทาง ๑๔ กม. แนวเส้นทางเป็นทางใต้ดินเริ่มต้นจากสถานีหัวลำโพง (เชื่อมต่อกับสายเฉลิมรัชมงคล) ไปตามถนนเจริญกรุง ผ่านสถานีวัดมังกร สถานีวังบูรพา และเลี้ยวซ้ายผ่านถนนมหาไชย สถานีสนามไชย ลอดแม่น้ำเจ้าพระยาที่บริเวณปากคลองตลาดแล้วลอดคลองบางกอกใหญ่ ผ่านถนนอรุณอมรินทร์ ถนนอิสรภาพ ไปสิ้นสุดที่สถานีอิสรภาพและเริ่มยกระดับผ่านสถานีท่าพระไปตามถนนเพชรเกษม ผ่านสถานีบางไผ่ สถานีบางหว้า สถานีภาษีเจริญ และสถานีบางแคที่บริเวณแยกถนนเพชรเกษมตัดกับถนนวงแหวนรอบนอก ช่วงบางแค

- ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ระยะทาง ๑๓ กม. เป็นทางยกระดับทั้งหมด แนวเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีเตาปูนที่เป็นสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ - บางใหญ่ ผ่านแยกบางโพและสถานีบางโพข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เลี้ยวซ้ายเข้าถนนจรัญสนิทวงศ์ ผ่านสถานีบางอ้อที่ย่านบางอ้อ สถานีบางพลัดที่ย่านบางพลัด สถานีสิรินทรที่แยกบางพลัด สถานีบางยี่ขันที่ย่านบางยี่ขัน สถานีบรมราชชนนีที่แยกบรมราชชนนี สถานีบางขุนนนท์ที่ย่านบางกอกน้อย สถานีแยกไฟฉายที่บริเวณแยกไฟฉาย สถานีจรัญสนิทวงศ์ ๑๓ และสิ้นสุดที่บริเวณแยกท่าพระ

(๒) สถานี จำนวน ๒๑สถานี โดยมีสถานีร่วม ๓ สถานี (สถานีหัวลำโพง เตาปูน และท่าพระ)

(๓) อาคารจอดแล้วจร จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ สถานีหลักสอง

(๔) ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) และศูนย์ควบคุมการเดินรถ (OCC) ๑ แห่ง ที่บริเวณเพชรเกษม ๔๘

### ๒.๓.๒ ปริมาณผู้โดยสารของโครงการ

หน่วย คน/วัน

|                                                          | เส้นทาง          | ปี พ.ศ. |         |         |         |
|----------------------------------------------------------|------------------|---------|---------|---------|---------|
|                                                          |                  | ๒๕๕๕    | ๒๕๖๕    | ๒๕๗๕    | ๒๕๘๕    |
| ค่าโดยสาร ๑๐+ ๑.๘ บาท/สถานี<br>(ไม่มีค่าเปลี่ยนถ่ายระบบ) | บางซื่อ - ท่าพระ | ๒๕๕,๗๖๗ | ๒๖๕,๕๕๗ | ๓๐๒,๖๙๒ | ๓๒๗,๙๕๘ |
|                                                          | หัวลำโพง - บางแค | ๒๐๗,๒๗๕ | ๓๐๖,๑๐๗ | ๓๓๒,๙๑๘ | ๓๔๖,๖๗๒ |
| รวม                                                      |                  | ๔๖๓,๐๔๒ | ๕๗๑,๖๖๔ | ๖๓๕,๖๑๐ | ๖๗๔,๖๓๐ |
| ค่าโดยสาร ๑๐ + ๑.๘ บาท/สถานี<br>(มีค่าเปลี่ยนถ่ายระบบ)   | บางซื่อ - ท่าพระ | ๒๐๕,๖๘๖ | ๒๑๔,๕๘๔ | ๒๔๘,๐๓๓ | ๒๗๑,๗๕๖ |
|                                                          | หัวลำโพง - บางแค | ๑๔๘,๕๘๑ | ๑๗๘,๕๕๘ | ๒๐๘,๔๔๗ | ๒๓๐,๒๖๒ |
| รวม                                                      |                  | ๓๕๔,๒๖๗ | ๓๙๓,๑๔๒ | ๔๕๖,๔๘๐ | ๕๐๒,๐๑๘ |

ที่มา รฟม.

๒.๓.๓ แผนดำเนินงาน คาดว่าจะสามารถคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการได้ในเดือน พ.ย. ๒๕๕๔ และสามารถเปิดให้บริการส่วนยกระดับในเดือน ก.พ. ๒๕๕๕ ส่วนสถานีใต้ดินในเดือน ธ.ค. ๒๕๕๔

๒.๓.๔ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้นประมาณ ๘๓,๑๒๓ ล้านบาท ประกอบด้วย การลงทุนของภาครัฐ (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน งานโยธา และค่างานที่ปรึกษาระหว่างก่อสร้าง) ประมาณ ๖๐,๙๘๒ ล้านบาท การลงทุนของเอกชนที่เข้าร่วมลงทุน (ระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้า) ประมาณ ๒๒,๑๔๑ ล้านบาท

๒.๓.๕ ผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจและการเงิน ใช้หลักเกณฑ์ MRT Assessment Standardization (MAS) ของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

(๑) ผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ คำนวณจากมูลค่าเวลาที่ประหยัดได้ (VOT) มูลค่าการบำรุงรักษายานพาหนะที่ประหยัดได้ (VOC) และมูลค่าการประหยัดจากมลภาวะ (Environmental Cost) ตลอดอายุโครงการ ๓๐ ปี มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๘.๘๓ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ๖๒,๓๕๙ ล้านบาท (อัตราส่วนลด ร้อยละ ๑๒)

(๒) ผลตอบแทนทางการเงิน โครงการมีผลตอบแทนทางการเงินคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ -๒๙,๒๕๑ ล้านบาท ตลอดอายุโครงการ ๔๐ ปี (อัตราส่วนร้อยละ ๕) และมีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๒.๔๗

๒.๓.๖ เปรียบเทียบมูลค่าปัจจุบันสุทธิของเงินอุดหนุนการลงทุนของภาครัฐ (NPV) รฟม. ได้ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบภาระทางการเงินของภาครัฐ และเอกชนได้รับผลตอบแทนจากการลงทุน (ROE) ตามหลักเกณฑ์ MAS ของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ดังนี้

(๑) การวิเคราะห์ความคุ้มค่าของเงิน (Value for money) กรณีไม่รวมค่างานโยธาและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินซึ่งภาครัฐเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายลงทุนดังกล่าว และระยะเวลาสัมปทาน ๓๐ ปีพบว่า

- รูปแบบ PSC Modified Gross Cost เป็นทางเลือกที่ดีที่สุด โดยรัฐจะได้รับส่วนแบ่งจากการดำเนินโครงการคิดเป็น NPV ประมาณ ๑๘,๔๐๙ ล้านบาท

- รูปแบบ PPP Modified Gross Cost เป็นทางเลือกที่ดีที่สุดสำหรับรูปแบบ PPP โดยรัฐจะได้รับส่วนแบ่งจากการดำเนินโครงการคิดเป็น NPV ประมาณ ๙,๘๒๑ ล้านบาท

### ตารางที่ ๑ เปรียบเทียบมูลค่าปัจจุบันของการสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติมของภาครัฐ ในแต่ละรูปแบบการลงทุน (Best Estimate)

หน่วย ล้านบาท

| ทางเลือก | รูปแบบการร่วมทุน                                                                 | รูปแบบสัมปทาน       | ๒๕ ปี  | ๓๐ ปี  | ๓๕ ปี  | ๔๐ ปี  |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------|--------|--------|--------|
| ๑        | PPP<br>ภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน<br>เอกชนลงทุน M&E เติมน้ำมันและซ่อมบำรุง      | Net cost            | ๕๙๓    | ๔,๘๐๕  | ๒,๐๗๓  | ๗,๓๒๘  |
|          |                                                                                  | Gross Cost          | ๓,๐๑๑  | ๗,๗๙๐  | ๕,๕๐๒  | ๑๑,๑๐๖ |
|          |                                                                                  | Modified Gross Cost | ๔,๗๖๙  | ๙,๘๒๑  | ๗,๘๑๕  | ๑๓,๗๑๐ |
| ๒        | PSC<br>ภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและระบบ<br>M&E และเอกชน เติมน้ำมันและซ่อมบำรุง | Gross Cost          | ๑๑,๑๔๓ | ๑๖,๗๕๖ | ๑๕,๑๒๐ | ๒๑,๒๓๗ |
|          |                                                                                  | Modified Gross Cost | ๑๒,๕๖๘ | ๑๘,๔๐๙ | ๑๖,๙๙๘ | ๒๓,๓๓๕ |

ที่มา รฟม.

หมายเหตุ NPV เป็นบวก หมายถึงรายได้ส่วนเกินจากการดำเนินโครงการ NPV เป็นลบหมายถึงภาระสนับสนุนทางการเงินของภาครัฐ

(๒) การวิเคราะห์ความไว กรณีกำหนดให้ปัจจัยเสี่ยงของโครงการเปลี่ยนแปลงไปจากกรณีฐาน (Optimism Bias) ได้แก่ วงเงินลงทุนระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้า ค่าดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) และปริมาณผู้โดยสาร เพื่อพิจารณาหารูปแบบการลงทุนที่ทำให้ภาครัฐมีภาระทางการเงินต่ำที่สุด พบว่า รูปแบบ PPP Modified Gross Cost และรูปแบบ PSC Modified Gross Cost เป็นทางเลือกที่ดีที่สุดใกล้เคียงกันมาก โดยรัฐจะต้องสนับสนุนการลงทุนคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ประมาณ ๒๑,๐๐๐ ล้านบาท กรณีระยะเวลาสัมปทาน ๓๐ ปี

ตารางที่ ๒ เปรียบเทียบมูลค่าปัจจุบันของการสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติมของภาครัฐ  
กรณีกำหนดให้ปัจจัยเสี่ยงของโครงการเปลี่ยนแปลงไปจากกรณีฐาน (Optimism Bias)

หน่วย ล้านบาท

| ทางเลือก | รูปแบบการร่วมทุน | รูปแบบสัมปทาน       | ๒๕ ปี   | ๓๐ ปี   | ๓๕ ปี   | ๔๐ ปี   |
|----------|------------------|---------------------|---------|---------|---------|---------|
| ๑        | PPP              | Net cost            | -๒๙,๔๑๒ | -๓๐,๖๗๓ | -๓๖,๙๖๘ | -๓๕,๔๓๗ |
|          |                  | Gross Cost          | -๒๖,๕๐๑ | -๒๕,๖๘๔ | -๓๒,๙๓๐ | -๓๑,๐๓๑ |
|          |                  | Modified Gross Cost | -๒๓,๒๕๒ | -๒๑,๙๓๘ | -๒๘,๖๗๓ | -๒๖,๒๖๔ |
| ๒        | PSC              | Gross Cost          | -๒๕,๙๔๒ | -๒๔,๔๐๖ | -๓๓,๓๒๔ | -๓๐,๙๖๑ |
|          |                  | Modified Gross Cost | -๒๓,๐๒๘ | -๒๑,๐๓๔ | -๒๙,๕๐๒ | -๒๖,๖๙๙ |

ที่มา รฟม.

หมายเหตุ NPV เป็นบวก หมายถึงรายได้ส่วนเกินจากการดำเนินโครงการ

NPV เป็นลบ หมายถึงภาระในการสนับสนุนทางการเงินของภาครัฐ

## ๒.๔ ความเห็นคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒.๔.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแคและช่วงเตาปูน - ท่าพระ ในรูปแบบ PPP Gross Cost ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยภาครัฐลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และเอกชนลงทุนค่างานระบบไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขของสัญญา โดยรัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างงานโยธาและรถไฟฟ้าทั้งหมด และรัฐจะจ่ายคืนเอกชนในลักษณะค่าจ้างบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง โดยให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยเคร่งครัดต่อไป

๒.๔.๒ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟม. ปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานระบบรถไฟฟ้าจำนวน ๔๔๘ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอเพื่อให้ รฟม. สามารถตรวจสอบความปลอดภัย (Proof of Safety) ของระบบไฟฟ้าและเครื่องกลและตัวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนก่อนเปิดให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินดังกล่าวในรายละเอียดก่อนที่ รฟม. จะดำเนินการต่อไป

๒.๔.๓ สำหรับในขั้นการดำเนินการคัดเลือกเอกชนของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ นั้น เพื่อให้เกิดความรอบคอบและประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการและภาครัฐ

จึงเห็นควรให้ รฟม. จัดทำรายละเอียดข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการดำเนินการของคณะกรรมการตาม มาตรา ๑๓ ดังนี้

(๑) เปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของรูปแบบเดินรถระหว่าง เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัว ลำโพง – บางแค และช่วงเตาปูน – ท่าพระ ที่มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ สูงสุด เช่น กรณีการเดินทางแยกอิสระ โดยมีศูนย์ซ่อมบำรุง 2 แห่ง หรือกรณีการเดินทางโดยผู้เดินรถราย เดียว เป็นต้น รวมทั้งพิจารณากรอบระยะเวลาการจัดหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนที่สอดคล้องกับแผนการ ก่อสร้างงานโยธา เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามกำหนด

(๒) ศึกษาความเหมาะสมของกรอบวงเงินลงทุนระบบไฟฟ้าและ เครื่องกล รวมทั้งระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีความเหมาะสมกับทางเลือกรูปแบบการเดินทาง และ สอดคล้องกับอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงในช่วงคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน รวมทั้งศึกษาข้อมูล ต้นทุนการเดินทางและบำรุงรักษา เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการมาตรา ๑๓ ตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ เห็นควรกำหนดเป็นเงื่อนไขสำคัญให้เอกชนผู้สนใจเข้าร่วมลงทุนในโครงการ จะต้องนำเสนอข้อมูลต้นทุนและคุณสมบัติของระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยละเอียด

(๓) ศึกษาแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงทางต้นทุนและ รายได้ของภาครัฐ รวมทั้งรูปแบบการจ่ายค่าจ้างเดินรถแก่เอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนทั้งในส่วน of ค่าลงทุน และค่าจ้างในการเดินรถและบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าและเครื่องกลที่เหมาะสม

(๔) ศึกษาแนวทางการกำกับและบริหารสัญญาการให้เอกชนเดิน รถและบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าและเครื่องกล โดยกำหนดเงื่อนไขของสัญญาที่มีดัชนีชี้วัดที่สำคัญทั้งในด้าน ต้นทุนเดินรถและบำรุงรักษาระบบและคุณภาพการให้บริการ (Level of Service) ตามมาตรฐานสากล รวมทั้งพิจารณาศึกษาเงื่อนไขการให้ผลตอบแทนเพิ่มเติมหรือปรับในสัญญาที่เหมาะสม

(๕) ศึกษาความเหมาะสมของระยะเวลาสัมปทาน ให้สอดคล้อง กับแผนการลงทุนจัดหาระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รถไฟฟ้า และผลกระทบต่อภาระทางการเงินของ ภาครัฐ รวมทั้งระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๒.๔.๔ เห็นควรให้ รฟม. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงเตาปูน – ท่าพระ รวมทั้งข้อสังเกตของคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างเคร่งครัดต่อไป

๒.๔.๕ เห็นควรให้ รฟม. เร่งพิจารณาแนวทางดำเนินการยกเว้นค่าเปลี่ยน ถ่ายระบบในการเดินทางระหว่างโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงเตาปูน - ท่าพระ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของ ผู้ใช้บริการและจะช่วยให้มีปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น

๒.๔.๖ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม เร่งพิจารณาเสนอโครงสร้างบริหารจัดการตัวร่วมและการจัดตั้งศูนย์การบริหารจัดการรายได้ (Central Clearing House System) ที่

เหมาะสมเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว เพื่อให้สามารถกำหนดมาตรฐานเทคโนโลยีของระบบจัดเก็บค่าโดยสาร (AFC) และระบบบัตรโดยสารร่วม โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร รวมทั้งการบริหารจัดการส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสารรถไฟฟ้าในแต่ละสายทางให้สอดคล้องกับแผนการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย ๕ สายทางตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๗ พ.ย. ๒๕๕๙ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในด้านการกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าโดยเฉพาะการบริหารจัดการรายรับ - รายจ่าย ซึ่งจะทำให้การพิจารณาสนับสนุนงบประมาณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยลดภาระทางการเงินของภาครัฐ จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคม พิจารณาจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้ดังกล่าวเป็นหน่วยงานภายใน รฟม. ต่อไป

๒.๔.๗ การลงทุนโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐในระยะต่อไป ส่วนใหญ่มีแนวโน้มจะใช้แหล่งเงินจากการกู้เงินทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การลงทุนของภาครัฐเป็นไปอย่างรอบคอบ รัฐบาลควรพิจารณากำหนดกลไกตรวจสอบความเหมาะสมของวงเงินลงทุนในรายละเอียดในส่วนของการลงทุนที่ใช้เงินกู้ในการดำเนินการ โดยมอบหมายให้มีหน่วยงานหลักทำหน้าที่ตรวจสอบความเหมาะสมของวงเงินลงทุนในรายละเอียด โดยในขั้นนี้ อาจพิจารณามอบหมายให้กระทรวงการคลัง เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการ พร้อมทั้งมอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณาแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าวต่อไป

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓)

### **๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ**

๓.๑ เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงเตาปูน - ท่าพระ ในรูปแบบ PPP Gross Cost ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยภาครัฐลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และเอกชนลงทุนค่างานระบบไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขของสัญญา โดยรัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างงานโยธาและรถไฟฟ้าทั้งหมด และรัฐจะจ่ายคืนเอกชนในลักษณะค่าจ้างบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง โดยให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยเคร่งครัดต่อไป

๓.๒ เห็นชอบการปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานระบบรถไฟฟ้าจำนวน ๔๔๘ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สามารถตรวจสอบความปลอดภัย (Proof of Safety) ของระบบไฟฟ้าและเครื่องกลและตัวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนก่อนเปิดให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินดังกล่าวในรายละเอียดก่อนที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการต่อไป

๓.๓ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยรับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในข้อ ๒.๔.๓ - ๒.๔.๖ ไปดำเนินการอย่างเคร่งครัดต่อไป

๓.๕ มอบหมายให้กระทรวงการคลัง เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการตรวจสอบความเหมาะสมของวงเงินลงทุนในรายละเอียดในส่วนของการลงทุนที่ใช้เงินกู้ในการดำเนินการ พร้อมทั้งมอบหมายให้กระทรวงการคลัง พิจารณาแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าวต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

E-mail [danucha@nesdb.go.th](mailto:danucha@nesdb.go.th)