

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/๒๕๕๖

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๐ มกราคม ๒๕๕๖

เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่ – สถานีเตาปูน) งานสัญญาที่ ๔

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๑๗๘
ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๕๖

๒. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๑/๐๐๐๓
ลงวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๖

ตามที่ได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่ – สถานีเตาปูน) งานสัญญาที่ ๔ ไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงบประมาณและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) เป็นประธานกรรมการ พิจารณาเรื่องดังกล่าว ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕ มีประเด็นอภิปรายและมติ ดังนี้

๑. ประเด็นอภิปราย

๑.๑ คณะกรรมการกลั่นกรองฯ ได้พิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนลงทุนระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่ – สถานีเตาปูน) งานสัญญาที่ ๔ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และมีความเห็นสอดคล้องกับความเห็นของกระทรวงคมนาคมที่เห็นควรมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนหรือดำเนินการตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ไปเจรจาต่อรองเพิ่มเติมกับเอกชนผู้เสนอราคาต่ำสุดในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้ (๑) ค่างานระบบขบวนรถไฟฟ้า (๒) ค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบำรุงรักษา (๓) อัตราดอกเบี้ย (๔) อัตราค่าโง่ในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และ (๕) พิจารณารับลดรายการค่าใช้จ่ายที่เป็นความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยโดยตรงออกไป เช่น ค่าการตลาด เป็นต้น พร้อมกันนี้ คณะกรรมการกลั่นกรองฯ ยังมีข้อสังเกตเพิ่มเติมเรื่องแนวทางการเจรจาต่อรองเพิ่มเติมในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

/ (๑) ...

(๑) ค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบำรุงรักษาควรเจรจาให้อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับต้นทุนการเดินรถและบำรุงรักษาของผู้ให้บริการเดินรถในปัจจุบัน

(๒) อัตราผลกำไรที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๑๒.๒๕ เห็นว่ายังอยู่ในระดับที่สูงเกินไป เนื่องจากการให้สัมปทานรูปแบบ PPP Gross Cost มีความแตกต่างจาก PPP Net Cost ที่ผู้รับสัมปทานต้องรับความเสี่ยงทางด้านปริมาณผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารของโครงการทั้งหมด

(๓) ควรพิจารณาเปรียบเทียบความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยระหว่างอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว รวมทั้งผลกระทบต่อภาระทางการเงินของภาครัฐ

(๔) ควรพิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการจ่ายคืนค่าลงทุนระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้าให้กับเอกชนผู้รับสัมปทาน โดยให้เปรียบเทียบภาระทางการเงินระหว่างกรณีที่กำหนดระยะเวลาจ่ายคืนค่าลงทุนระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้าเวลา ๑๐ ปี ตามที่เสนอกับกรณีที่รัฐจัดหาแหล่งเงินที่มีต้นทุนทางการเงินต่ำกว่าและชำระค่าลงทุนงานระบบขบวนรถไฟฟ้าเร็วขึ้น ซึ่งคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหรือในรายละเอียดกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง

๑.๒ คณะกรรมการกลั่นกรองฯ เห็นว่าปัจจุบันแผนการก่อสร้างงานโยธาของโครงการมีความคืบหน้าไปมากแล้ว ในขณะที่ยังไม่ได้ข้อสรุปเรื่องการจัดการระบบรถไฟฟ้า จึงเห็นควรให้คณะกรรมการฯ ตามมาตรา ๑๓ เร่งดำเนินการเจรจาท่องกับเอกชนผู้เสนอราคาต่ำสุดตามประเด็นข้อสังเกตของกระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน นับจากวันที่คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายให้ดำเนินการ สำหรับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมที่ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเตรียมแนวทางสำรองกรณีที่ไม่สามารถเจรจาต่อรองราคาได้ตามประเด็นความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงคมนาคมนั้น คณะกรรมการกลั่นกรองฯ เห็นว่าการที่ภาครัฐจะดำเนินการเองจะมีความได้เปรียบมากกว่าภาคเอกชน โดยเฉพาะประเด็นต้นทุนทางการเงินหรืออัตรากำไรที่ต่ำกว่าภาคเอกชน แต่อาจมีความเสี่ยงในเรื่องคุณภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการประชาชนของหน่วยงานภาครัฐ ดังนั้น การศึกษาแนวทางสำรองกรณีที่ไม่สามารถเจรจาต่อรองราคาได้จึงต้องให้ความสำคัญกับการสร้างความเชื่อมั่นในเรื่งดังกล่าวด้วย

๑.๓ คณะกรรมการกลั่นกรองฯ ได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมเรื่องข้อเสนอการปรับลดราคาตามแนวทางที่ ๒ กรณีที่ได้รับสิทธิประโยชน์ BOI ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อปี ๒๕๔๑ เรื่อง แนวทางการขอรับสิทธิประโยชน์การส่งเสริมการลงทุน ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอเรื่องการขอรับสิทธิประโยชน์การส่งเสริมการลงทุนให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนพิจารณาตามขั้นตอนก่อนที่จะดำเนินการประกวดราคาจัดหาเอกชน เพื่อให้คณะกรรมการประกวดราคาสามารถกำหนดสิทธิประโยชน์การส่งเสริมการลงทุนได้ตามผลการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ในขณะที่โครงการที่เสนอในครั้งนี้ได้ผ่านขั้นตอนการประกวดราคาแล้ว ทำให้การพิจารณาให้สิทธิประโยชน์กับเอกชนตามแนวทางที่ ๒ จำเป็นต้องเสนอขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนก่อน ดังนั้น จึงเห็นควรมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคมรับไปประสานกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในรายละเอียดต่อไป

๑.๕ นอกจากนี้ คณะกรรมการกลั่นกรองฯ ยังมีความกังวลเรื่องการจัดหาเอกชนร่วมลงทุนในระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ - เตาปูน เนื่องจากปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ เช่นเดียวกับสัญญาที่ ๔ ที่เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการจัดหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ในครั้งนี้แล้ว ในขณะที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยยังไม่ได้เริ่มขั้นตอนการจัดหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนในช่วงดังกล่าว ซึ่งหากการดำเนินการมีความล่าช้าจะทำให้ประชาชนที่เดินทางจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางใหญ่ไม่สามารถเดินทางเชื่อมต่อกับสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งพิจารณารูปแบบการเดินรถ ช่วงบางซื่อ - เตาปูนที่เหมาะสมระหว่าง PPP Gross Cost และ PPP Net Cost เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเพื่อให้สามารถเริ่มกระบวนการตามขั้นตอนของกฎหมายได้โดยเร็วต่อไป

๒. มติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

๒.๑ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณามอบหมายให้คณะกรรมการฯ ตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ รับความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) และกระทรวงคมนาคมในประเด็นต่าง ๆ ไปประกอบการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ซึ่งเป็นผู้เสนอราคาต่ำที่สุด เพื่อให้ได้ข้อเสนอที่มีภาระค่าใช้จ่ายทั้งในส่วนของเงินลงทุนเบื้องต้น (ค่างานระยะที่ ๑) รวมกับภาระค่าเดินรถ (ค่างานระยะที่ ๒) ในราคาที่ต่ำลง ซึ่งจะช่วยลดภาระทางการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในประเด็นสำคัญ ดังนี้

(๑) เจรจาทอรองค่างานระบบขบวนรถไฟฟ้าให้ต่ำลง

(๒) เจรจาทอรองค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบำรุงรักษาให้อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับต้นทุนการเดินรถและบำรุงรักษาของผู้ให้บริการเดินรถในปัจจุบัน

(๓) เจรจากำหนดอัตราผลกำไรที่เหมาะสม เนื่องจากสัมปทานรูปแบบ PPP Gross Cost มีความแตกต่างจาก PPP Net Cost ที่ผู้รับสัมปทานต้องรับความเสี่ยงทางด้านปริมาณผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารของโครงการทั้งหมด

(๔) เจรจาพิจารณาปรับลดรายการค่าใช้จ่ายที่เป็นความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยโดยตรงออกไป

(๕) เจรจาทอรองอัตราดอกเบี้ยและพิจารณาเปรียบเทียบความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยระหว่างอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว รวมทั้งผลกระทบต่อภาระทางการเงินของภาครัฐ

(๖) พิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการจ่ายคืนค่าลงทุนระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้าให้กับเอกชนผู้รับสัมปทาน โดยให้เปรียบเทียบภาระทางการเงินระหว่างกรณีที่กำหนดระยะเวลาจ่ายคืนค่าลงทุนระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้าเวลา ๑๐ ปีตามที่เสนอกับกรณีที่รัฐจัดหาแหล่งเงินที่มีต้นทุนทางการเงินต่ำกว่า

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เห็นควรให้คณะกรรมการฯ ตามมาตรา ๑๓ เร่งดำเนินการดังกล่าว ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๓๐ วันนับจากคณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมาย นอกจากนี้ ได้มอบหมาย ให้การรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และกระทรวงคมนาคม เร่งหาหรือในประเด็นที่เกี่ยวกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการเจรจาต่อรองกับเอกชนผู้เสนอราคาต่ำสุด ได้แก่ สำนักงาน บริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๒.๒ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เร่งพิจารณาเสนอรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับการเดินรถ ช่วงบางซื่อ - เตปูน ที่เหมาะสม ระหว่าง PPP Gross Cost และ PPP Net Cost เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ ลงมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการ กลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ วันพฤหัสบดี ที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕ ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) ประธานกรรมการ กลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เสนอ และให้กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

C

(นายศิริ เลิศธรรมเทวี)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๗

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th

SC_56_01_15_นิสา (ยื่นขออนุมัติพิจารณา)

พ.ร.บ. ๒๕๖๑/๐๖๗
กรมการปกครอง ๕๖
พ.ร.บ. ๒๕๖๑/๐๖๗
พ.ร.บ. ๒๕๖๑/๐๖๗
พ.ร.บ. ๒๕๖๑/๐๖๗
พ.ร.บ. ๒๕๖๑/๐๖๗