

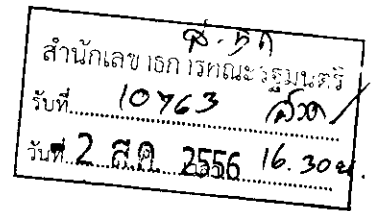
ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๕.๒/๒๐๑



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐



สวท 1/186

5 ส.ค. 56

10.00 น.

๒ สิงหาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) และความเห็นในการการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ งานสัญญาที่ ๕

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๔ ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๓
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๘๒๕ ลงวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๖
๓. หนังสือคณะกรรมการก้านการเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีคณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ)
ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖ (คกก.๓)/๘๙๗ ลงวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๖

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๐๗ (คกก.)/๒๑ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๖
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รพม ๐๐๗/๗๕๒ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๖
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รพม ๐๐๗ (คกก.)/๒๕๒ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๖
๔. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖ (คกก.๑)/๑๓๕ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๖๑๖๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๖๑๖๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๖๑๖๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖
๘. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๖๑๖๕ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖
๙. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) และความเห็นในการการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ งานสัญญาที่ ๕ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และมาตรา ๔ (๑๓)

/เรื่องที่คณะรัฐมนตรี ...

เรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ที่รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ ที่จะเร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ครบภายใน ๔ ปี

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓ รับทราบและเห็นชอบในหลักการตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) เมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๕๓ ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวข้องสรุปได้ดังนี้

๑) เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost เนื่องจากเป็นรูปแบบการลงทุนที่ทำให้ภาครัฐมีความยืดหยุ่นในการกำหนดนโยบายด้านอัตราค่าโดยสาร โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร และระบบตั๋วโดยสารร่วม เพื่อจูงใจให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น

๒) ให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ (พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕) รับความเห็นของ รศก. ไปประกอบการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวนและขอบเขตการดำเนินการ

๓) รับทราบประมาณการกรอบวงเงินลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้าจำนวน ๑๓,๒๔๓ ล้านบาท (สัญญาที่ ๔ จำนวน ๑๒,๙๕๗ ล้านบาท และสัญญาที่ ๕ จำนวน ๒๘๖ ล้านบาท) เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับประกอบการพิจารณาในขั้นการคัดเลือกเอกชนของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ ต่อไป

๔) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาตินำเสนอในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๒ ไปดำเนินการอย่างเคร่งครัดต่อไป

ดังรายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑

๑.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) (คณะกรรมการกลั่นกรองฯ) ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕ และให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จโดยเร็วต่อไป โดยมีมติคณะกรรมการกลั่นกรองฯ สรุปได้ดังนี้

๑) เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา มอบหมายให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ รับความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ และกระทรวงคมนาคม ในประเด็นต่างๆ ไปประกอบการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ซึ่งเป็นผู้เสนอ

/ราคาต่ำที่สุด ...

ราคาต่ำที่สุด เพื่อให้ได้ข้อเสนอที่มีภาระค่าใช้จ่ายทั้งในส่วนของเงินลงทุนเบื้องต้น (ค่างานระยะที่ ๑) รวมกับภาระค่าเดินรถ (ค่างานระยะที่ ๒) ในราคาที่ต่ำลง ซึ่งจะช่วยลดภาระทางการเงินของ รฟม. ในประเด็นสำคัญ ดังนี้

- (๑) เปรียบเทียบค่าจ้างระบบขบวนรถไฟฟ้าให้ต่ำลง
- (๒) เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบำรุงรักษาให้อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับต้นทุนการเดินรถและบำรุงรักษาของผู้ให้บริการเดินรถในปัจจุบัน
- (๓) เปรียบเทียบอัตราผลตอบแทนที่เหมาะสม เนื่องจากสัมปทานรูปแบบ PPP Gross Cost มีความแตกต่างจาก PPP Net Cost ที่ผู้รับสัมปทานต้องรับความเสี่ยงทางด้านปริมาณผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารของโครงการทั้งหมด
- (๔) เปรียบเทียบการปรับลดรายการค่าใช้จ่ายที่เป็นความรับผิดชอบของ รฟม. โดยตรงออกไป

(๕) เปรียบเทียบอัตราดอกเบี้ยและพิจารณาเปรียบเทียบความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยระหว่างอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว รวมทั้งผลกระทบต่อภาระทางการเงินของภาครัฐ

(๖) พิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการจ่ายคืนค่าลงทุนระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้าให้กับเอกชนผู้รับสัมปทาน โดยให้เปรียบเทียบภาระทางการเงินระหว่างกรณีที่กำหนดระยะเวลาจ่ายคืนค่าลงทุนระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้าเวลา ๑๐ ปีตามที่เสนอกับกรณีที่รัฐจัดหาแหล่งเงินที่มีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำกว่า

ทั้งนี้ เห็นควรให้คณะกรรมการฯ ตามมาตรา ๑๓ เร่งดำเนินการดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับจากวันที่คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมาย นอกจากนี้ได้มอบหมายให้ รฟม. และกระทรวงคมนาคม เร่งหารือในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการเจรจาสัมปทานกับเอกชนผู้เสนอราคาต่ำสุด ได้แก่ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๒) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. เร่งพิจารณาเสนอรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับการเดินรถ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ที่เหมาะสม ระหว่าง PPP Gross Cost กับ PPP Net Cost เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป

ดังรายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒

๑.๑.๓ มติคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ มีข้อสังเกตว่า ค่างานระบบขบวนรถไฟฟ้ายังสูงกว่ารายงานการศึกษาตาม พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ ซึ่งประมาณการราคา ๗๖.๘ ล้านบาทต่อคัน และข้อมูลการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าของประเทศต่างๆ ของ รฟม. ประกอบกับข้อเสนอของ รฟม. และกระทรวงคมนาคมในครั้งนี้อย่างขาดความชัดเจนในประเด็นค่าภาระภาษีนำเข้า และการพิจารณารายละเอียดของร่างสัญญาตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด รวมทั้งประเด็นการปรับลดจำนวนรถไฟฟ้าที่จะต้องจัดหาในปีที่ ๑๑ โดยให้มีการเจรจาอีกครั้งหนึ่งถือเป็นการปรับค่างานตามร่างสัญญาหรือไม่ โดยมีมติเห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. เร่งเสนอผลการพิจารณารูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับการเดินรถช่วงเตาปูน-บางซื่อ ระหว่าง PPP Gross Cost กับ PPP Net Cost เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน และรับข้อสังเกตของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ในประเด็นการเจรจาสัมปทานกับเอกชนผู้เสนอราคาต่ำสุด รวมทั้งการพิจารณารายละเอียดของร่างสัญญาตาม

/ข้อสังเกต ...

ข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ไปประกอบการดำเนินการตามขั้นตอนก่อนเสนอให้คณะกรรมการกลั่นกรองฯ พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ดังรายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๓

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ ได้ดำเนินการตามข้อสังเกตและมติของ คณะกรรมการกลั่นกรองฯ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ในประเด็นการเจรจาต่อรองกับ เอกชนผู้เสนอราคาต่ำสุด ประเด็นความชัดเจนในประเด็นค่าภาระภาษีนำเข้า ประเด็นรายละเอียดของร่างสัญญา ตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด (ร่างสัญญาฯ) และประเด็นการปรับลดจำนวนโรงไฟฟ้าที่จะต้องจัดหา ในปี ๑๑ โดยให้มีการเจรจาอีกครั้งหนึ่งถือเป็นการปรับ่างานตามร่างสัญญาฯ หรือไม่ โดยได้นำเสนอ คณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ ๑ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ครั้งที่ ๓/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ซึ่งมีมติ รับทราบผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ และเห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม นำเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ ต่อไป ดังนั้น เมื่อพิจารณา ประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่ กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี มาตรา ๔ (๘) การริเริ่ม โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่ รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และมาตรา ๔ (๑๓) เรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะรัฐมนตรี จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาผลการเจรจาต่อรองฯ เพื่อให้ รฟม. ดำเนินการโครงการฯ ได้ต่อไป ตามนโยบายการดำเนินงานโครงการ รถไฟฟ้า ๑๐ สายทางของรัฐบาล

๓. สารสำคัญของเรื่อง

กระทรวงคมนาคมโดย รฟม. ได้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองฯ โดยได้เจรจากับ BMCL และนำเสนอคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๑ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๖ โดยมีมติเห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอเรื่องดังกล่าว ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ ต่อไป สรุปดังนี้

๓.๑ ผลการเจรจาต่อรองกับ BMCL งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่- บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)

คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๗ (คกก.) /๒๑ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๖ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่องผลการเจรจาต่อรองกับ BMCL งานสัญญาที่ ๔ โครงการ รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) โดยคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้ประชุมเมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๖ เพื่อพิจารณาดำเนินการตามข้อสังเกตและมติของคณะกรรมการ กลั่นกรองฯ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ สรุปดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑)

๓.๑.๑ ผลการพิจารณารูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับการเดินรถช่วงเตาปูน-บางซื่อ ระหว่าง PPP Gross Cost กับ PPP Net Cost

๑) คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้รับทราบจาก รฟม. ว่าได้รายงานผลการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) เสนอกระทรวงคมนาคมแล้วเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๖ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) โดยเสนอให้เริ่มต้นเจรจาต่อรองในรูปแบบ PPP Net Cost และมีระยะเวลาของสัญญาเท่ากับระยะเวลาของสายเฉลิมรัชมงคลที่เหลืออยู่ ซึ่งจะสิ้นสุดลงในวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๗๒ และมีรูปแบบ PPP Gross Cost เป็นทางเลือกเจรจาต่อรองสำรองไว้ด้วย

๒) คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้รับทราบจาก BMCL เพิ่มเติมว่า ได้จัดทำข้อเสนอเพื่อดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) เสนอกระทรวงคมนาคมแล้วเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๖ ซึ่ง BMCL ยืนยันความพร้อมที่จะเข้าร่วมเจรจากับภาครัฐ และดำเนินการให้ถูกต้องสอดคล้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทันทีเพื่อให้เส้นทางทั้งสองช่วงสามารถเชื่อมต่อกันสามารถให้บริการแก่ผู้โดยสารได้

๓) คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ มีความเห็นว่าโครงการนี้เป็นการให้บริการต่อเนื่องจากสายเฉลิมรัชมงคล หากการลงทุนเป็นรูปแบบ PPP Net Cost จะง่ายต่อการบริหารสัญญาและเจรจาต่อรองเรื่องค่าใช้จ่ายต่างๆ และเพื่อเร่งรัดให้การดำเนินงานแล้วเสร็จทัน จึงควรเจรจาต่อรองให้แล้วเสร็จก่อนจึงจะลงนามสัญญางานสัญญาที่ ๕ แต่เนื่องจากขณะนี้คณะรัฐมนตรียังไม่มีมติเกี่ยวกับรูปแบบการลงทุนโครงการที่ใช้ในการเจรจาต่อรอง ดังนั้น คณะกรรมการมาตรา ๑๓ จึงไม่สามารถดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดใน พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ ได้

๓.๑.๒ ประเด็นการเจรจาต่อรองกับเอกชนผู้เสนอราคาต่ำสุด

๑) คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้ตรวจสอบรายละเอียดการศึกษาความเหมาะสมของโครงการทางด้านการเงิน (หัวข้อที่ ๔) ในรายงานการศึกษาตาม พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ (รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งประมาณการราคารถไฟฟ้า ๗๖.๘ ล้านบาทต่อคัน (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และเป็นส่วนหนึ่งของข้อมูลเงินลงทุนสำหรับการวิเคราะห์ทางด้านการเงิน รวมถึงการกำหนดสมมติฐานในการวิเคราะห์ทางด้านการเงินในเรื่องภาษีเงินได้นิติบุคคล ซึ่งในรายงานระบุว่าโครงการจะต้องเสียภาษีในอัตราร้อยละ ๓๐ ของเงินได้ก่อนหักภาษีตลอดระยะเวลาโครงการ ดังนั้น ย่อมแสดงว่าหากการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเป็นเงื่อนไขที่เอกชนจะต้องได้รับแล้ว การกำหนดสมมติฐานดังกล่าวต้องระบุให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา ๘ ปีด้วย ดังนั้น คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ จึงสรุปว่าประมาณการราคารถไฟฟ้าตามรายงานที่ราคา ๗๖.๘ ล้านบาทต่อคันนั้นรวมภาษีนำเข้าแล้ว

๒) คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้ต่อรองให้ BMCL พิจารณาปรับลดราคาค่าขบวนรถไฟฟ้าลงอีกให้เท่ากับประมาณราคาตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามประกาศ สศช. คิดเป็นเงินประมาณ ๔,๘๔๑ ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) (๗๖.๘ ล้านบาทต่อคัน) ซึ่ง BMCL ขอแสดงเจตนารมณ์ในการให้ความร่วมมืออย่างดีที่สุดแก่ภาครัฐเพื่อให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อสามารถเปิดให้บริการแก่สาธารณชนโดยเร็ว อันจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและประเทศ จึงยินดีรับ

/ลดราคา...

ลดราคาค่าขบวนรถไฟไฟฟ้าเพิ่มเติมลงอีก ๒๒๐ ล้านบาท คงเหลือราคาค่าขบวนรถไฟไฟฟ้าจำนวน ๕,๐๗๕ ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) (๘๐.๖ ล้านบาทต่อคัน)

ซึ่งคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้ดำเนินงานตามหน้าที่ที่กำหนดในมาตรา ๑๔ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยใช้ความพยายามต่อรองกับ BMCL อย่างเต็มที่ ซึ่งราคาดังกล่าว ลดลงจากราคาที่นำเสนอคณะรัฐมนตรี (ตามหนังสือ รพม. เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖ ที่นำเสนอคณะกรรมการ กลั่นกรองฯ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖) ทั้งสิ้น ๓๒๑ ล้านบาท สรุปดังนี้

รายการ	ล้านบาท		
	เสนอคณะกรรมการ กลั่นกรองฯ วันที่ ๙ พ.ค. ๕๖	ผลการเจรจา ๑๒ มิ.ย. ๕๖	ส่วนลดเพิ่มเติม
ค่างานระยะที่ ๑	๑๔,๒๖๔	๑๔,๐๔๔	-๒๒๐
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและดอกเบี้ย	๖,๓๘๗	๖,๓๐๖	-๘๐
รวมค่างานระยะที่ ๑	๒๐,๖๕๑	๒๐,๓๕๑	-๓๐๐
ค่างานระยะที่ ๒	๕๑,๗๗๒	๕๑,๗๗๒	๐
กำไรจากการให้บริการ (MOE)	๕,๔๓๖	๕,๔๓๖	๐
รวมค่างานระยะที่ ๒	๕๗,๒๐๘	๕๗,๒๐๘	๐
รวมค่างานระยะที่ ๑ และ ระยะที่ ๒	๗๗,๘๕๙	๗๗,๕๕๙	-๓๐๐
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	๕,๔๕๐	๕,๔๒๙	-๒๑
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด	๘๓,๓๑๐	๘๒,๙๘๙	-๓๒๑

ทั้งนี้ คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ มีความเห็นว่าราคาดังกล่าวยังสูงกว่าประมาณการราคา รถไฟฟ้า ๔,๘๔๑ ล้านบาท เท่ากับ ๒๓๔ ล้านบาท (๕,๐๗๕ ล้านบาท - ๔,๘๔๑ ล้านบาท)

๓.๑.๓ การพิจารณารายละเอียดของร่างสัญญาตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด

๑) ประเด็นการปรับลดจำนวนรถไฟไฟฟ้าที่จะต้องจัดหาในปีที่ ๑๑ โดยให้มีการเจรจา อีกครั้งหนึ่งถือเป็นการปรับค่างานตามร่างสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน จัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการ เติมน้ำมันและซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สัญญาที่ ๔) (ร่างสัญญาฯ) หรือไม่

(ก) ข้อกำหนดการเสนอราคา (Pricing Document) กำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอ จัดหารถไฟฟ้าให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสารในช่วง ๑๐ ปีแรกเท่านั้น หากต้องการใช้รถไฟฟ้าเพิ่ม จะเป็นหน้าที่ ของ รพม. ในการจัดหาเพิ่มเติมโดยการสั่งซื้อเองหรือผ่านผู้รับสัมปทาน โดยทำเป็นคำสั่งแจ้งการเปลี่ยนแปลงงาน ไปยังผู้รับสัมปทาน ตามขั้นตอนในร่างสัญญาประกอบ TOR

(ข) สำหรับกรณีที่ BMCL เสนอปรับลดปริมาณการให้บริการเดินรถขั้นต่ำตั้งแต่ ปีที่ ๑๑ ขึ้นไปเท่ากับปีที่ ๑๐ เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดการรถไฟฟ้าให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสารในช่วง ๑๐ ปีแรก ผลที่ได้ทำให้ค่าใช้จ่ายของ รพม. ลดลง และในกรณีที่ต้องให้บริการเกินกว่าปริมาณการให้บริการเดินรถขั้นต่ำ แต่ไม่เกินข้อเสนอเดิม จะต้องมียกจ่ายเพิ่มให้ BMCL ในอัตราเดียวกับที่ปรับลดลงมา ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายดังกล่าว จะไม่เกินกว่าข้อเสนอเดิม

/ดังนั้น ...

ดังนั้น คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ จึงเห็นว่าประเด็นการปรับค่างานตามข้อ ๑) ในข้อ ๓.๑.๓ เป็นการปรับค่างานตามร่างสัญญา ที่ได้กำหนดไว้ในข้อกำหนดการเสนอราคาแล้ว

๒) การพิจารณารายละเอียดของร่างสัญญาตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ไปประกอบการดำเนินการตามขั้นตอนก่อน ในประเด็นนี้ รฟม. ได้ชี้แจงต่อคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ดังนี้

(ก) นอกจากข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดตามหนังสือ ที่ อส ๐๐๐๕/๓๒๕๕ ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๖ แล้ว รฟม. ในฐานะคู่สัญญาเห็นว่ายังมีประเด็นที่ควรดำเนินการให้เกิดความชัดเจน ก่อนลงนามในสัญญา เพื่อให้การบริหารสัญญา เป็นไปด้วยความเรียบร้อยตลอดอายุสัญญาโดยไม่มีประเด็นข้อขัดแย้งที่ต้องหาข้อยุติภายหลังอีก ๖ ประเด็น จึงได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๑๔/๗๕๔ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๖ จัดส่งประเด็นข้อซักถามดังกล่าวให้ BMCL พิจารณาชี้แจงและยืนยันการปฏิบัติตามสัญญา

(ข) BMCL ได้มีหนังสือ ที่ BMCL/OPS/๐๑๒๗/๕๖ ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๖ แจ้งว่าไม่ขัดข้องกับร่างสัญญา ยังคงเป็นไปตามหลักการในข้อเสนอร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ และผลการเจรจาต่อรองกับคณะกรรมการมาตรา ๑๓ แล้ว ในส่วนของประเด็นที่ รฟม. ขอให้ชี้แจงยืนยันนั้น แจ้งว่าประเด็นต่างๆ เหล่านี้ ได้มีการทำความเข้าใจและตกลงกันระหว่าง BMCL กับ คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ และสำนักงานอัยการสูงสุดแก้ไขมานั้นครอบคลุมประเด็นต่างๆ แล้ว

(ค) อย่างไรก็ดี รฟม. เห็นว่านอกจาก รฟม. ซึ่งจะต้องเป็นคู่สัญญา ตลอดจน บริหารและกำกับดูแลสัญญา ดังกล่าวต่อไป อีกทั้งประเด็นที่สอบถามเป็นการดำเนินงานในนาม รฟม. ที่ต้อง ร่วมกันปฏิบัติตามสัญญา มิใช่อำนาจของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ซึ่งหากยังไม่มี ความชัดเจนหรือได้ข้อยุติ ก่อนลงนามสัญญา ก็จะทำให้เกิดปัญหาการตีความและการบริหารสัญญาต่อไปได้ จึงควรที่จะให้ BMCL มีคำตอบ ในประเด็นดังกล่าวก่อนที่จะลงนามในสัญญา รฟม. จึงได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๑๔/๘๗๙ ลงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๖ เร่งรัดให้ BMCL พิจารณาชี้แจงและยืนยันการปฏิบัติตามสัญญาในประเด็นข้อซักถาม

(ง) คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ มีมติรับทราบผลการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น ของ รฟม. และเห็นควรให้ รฟม. เร่งรัด BMCL เพื่อนำคำชี้แจงของ BMCL ตามประเด็นข้อซักถามของ รฟม. แนบไว้ท้ายร่างสัญญา เพื่อประโยชน์ในการบริหารสัญญา ของ รฟม. ในอนาคตต่อไป

๓.๒ ข้อเสนอเพิ่มเติมของ BMCL สำหรับงานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)

คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๗ (คกก.) /๒๕ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๖ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่องข้อเสนอเพิ่มเติมของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับงานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สรุปดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓)

๓.๒.๑ ผลการพิจารณาต่อหนังสือของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML

๑) กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML (ที่ปรึกษาตามมาตรา ๑๗ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕) ได้มีหนังสือที่ BBML/๐๑๗/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๖ เพื่อยืนยันข้อเท็จจริงในรายงาน Feasibility Study Report และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามประกาศ สศช. สรุปได้ดังนี้

๑.๑) ค่างานระบบรถไฟฟ้าที่ระบุไว้ในรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามประกาศ สศช. เมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๕๐ จำนวน ๑๓,๒๔๓ ล้านบาท (๑๒,๓๗๗ ล้านบาท ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

/ซึ่งเป็นกรอบ...

ซึ่งเป็นกรอบวงเงินลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าที่คณะรัฐมนตรีได้รับทราบและเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓ เป็นค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าที่ไม่รวมภาษีนำเข้า (คิดภาษีนำเข้าร้อยละ ๐)

๑.๒) ในส่วนของรายงาน Feasibility Study Report ๒๐๐๖ (๒๕๔๙) ที่มีการคิดภาษีนำเข้าไว้ในค่างานระบบรถไฟฟ้า นั้น เป็นรายงานการประมาณราคาเบื้องต้นเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๔๙ ซึ่งไม่ได้เป็นรายงานที่นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี แต่นำมาประกอบการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามประกาศ สศช. ที่นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ยืนยันข้อเท็จจริงทั้งหมดที่เกี่ยวข้องด้านวิชาการ มาเพื่อให้เกิดความชัดเจนแก่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ส่วนจะนำประเด็นใดไปใช้ในการเจรจาต่อรองราคากับ BMCL เป็นอำนาจของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ

๒) คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้พิจารณาหนังสือกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๕๖ แล้วเห็นว่าการเสนอข้อมูลของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ปรากฏว่าในขั้นการเจรจาต่อรองกับ BMCL กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ได้เสนอข้อมูลว่าราคาขบวนรถไฟฟ้าได้รวมภาษีนำเข้าอยู่ด้วย แต่เมื่อคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้รายงานผลการเจรจาต่อรองกับ BMCL ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML กลับมีหนังสือลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๖ ตามข้อ ๑) ในข้อ ๓.๒.๑ ยืนยันว่าไม่รวมภาษีนำเข้า ซึ่งตรงข้ามกับที่เคยรายงานให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ทราบเมื่อก่อนหน้านี้ ซึ่งคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้พิจารณาข้อมูลตามรายงานการศึกษาอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว จึงมีมติรับทราบตามที่กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML มีหนังสือยืนยันฉบับลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๖ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ เห็นควรแจ้งให้ รฟม. ในฐานะคู่สัญญาทราบและรับไปพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของ รฟม. ต่อไป

๓.๒.๒ ผลการพิจารณาต่อข้อเสนอของ BMCL

๑) BMCL ได้มีหนังสือที่ BMCL/OPS/๐๒๒๑/๕๖ ลงวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖ นำส่งคำชี้แจงและรายละเอียดเพิ่มเติมในการปรับลดราคา งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (ครั้งที่ ๑๑) สรุปดังนี้

๑.๑) ค่างานระบบรถไฟฟ้าที่เสนอจำนวน ๑๒,๑๖๐ ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นค่างานระบบรถไฟฟ้าทั้ง ๗ ระบบ ซึ่งรวมค่างานเพิ่มเติมต่างๆ ภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่าย ด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้องไว้แล้ว ซึ่งแตกต่างจากประมาณการราคาตามผลการศึกษาของ รฟม. ที่ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีไว้ ซึ่งไม่ได้รวมค่างานเพิ่มเติม ภาษีนำเข้า และค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้อง

๑.๒) ค่างานระบบรถไฟฟ้าที่เสนอ รวมค่าออกแบบ ค่าดำเนินการ ความเสี่ยงและความรับผิดชอบที่ BMCL ต้องดำเนินการตามสัญญาสัมปทาน ซึ่งสูงกว่าราคากระบวนรถไฟฟ้าจากผู้ผลิต (Supplier) เพราะขอบเขตและหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ผลิตจะน้อยกว่าผู้ลงทุนจัดหาและให้บริการโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ลงทุนจัดหาและให้บริการต้องเป็นผู้รับประกันคุณภาพการให้บริการตลอดอายุสัญญาสัมปทาน

๑.๓) ค่างานระบบรถไฟฟ้าที่เสนอเป็นราคาที่สะท้อนต้นทุนดำเนินการจริงในปัจจุบัน ซึ่งสูงกว่าประมาณการราคาเมื่อปี ๒๕๕๐ เนื่องจากราคาวัสดุอุปกรณ์และค่าแรงที่สูงขึ้น และครอบคลุมงานที่ต้องดำเนินการครบถ้วน

/๑.๔) ราคาคำนวณ..

๑.๔) ราคาทำงานระบบรถไฟฟ้าที่เสนอเป็นราคาที่ต่ำกว่าประมาณการราคาตามผลการศึกษาของ รฟม. (ปี พ.ศ. ๒๕๕๐) ที่ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีไว้ จึงเป็นราคาที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อรัฐ

๑.๕) เพื่อเป็นประโยชน์ต่อรัฐ และแสดงถึงความร่วมมือของ BMCL อย่างเต็มที่ ในส่วนของภานำเข้าและค่าใช้จ่ายทางศุลกากรที่เกี่ยวข้อง BMCL ประมาณการไว้ที่ ๓๖๐ ล้านบาท (ประมาณร้อยละ ๓ ของค่างานระบบรถไฟฟ้า ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) BMCL จะเป็นผู้รับผิดชอบภานำเข้าและค่าใช้จ่ายทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องทั้งหมด และหากข้อเท็จจริงปรากฏว่าภานำเข้าและค่าใช้จ่ายทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องดังกล่าวต่ำกว่า ๓๖๐ ล้านบาท BMCL จะปรับลดราคาค่างานระบบรถไฟฟ้าลงเท่ากับส่วนต่างดังกล่าว และหากภานำเข้าและค่าใช้จ่ายทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องมากกว่า ๓๖๐ ล้านบาท BMCL จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าว โดยไม่มีค่างานเพิ่มเติมจากรัฐแต่อย่างใด โดย BMCL จะร่วมกับ รฟม. กำหนดรายละเอียดดังกล่าวไว้ในสัญญาให้ชัดเจน

๑.๖) ในส่วนของการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้า ช่วงสถานีบางซื่อ-เตาปูน BMCL ยินดีเข้าร่วมเจรจาเพื่อรับดำเนินการโครงการดังกล่าวให้แก่ภาครัฐโดยเร็วที่สุด ตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒) คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้พิจารณาหนังสือของ BMCL ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๕๖ โดยได้พิจารณาบนพื้นฐานตามมติและข้อสังเกตของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ พร้อมเปรียบเทียบราคาตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามประกาศ สศช. (ปี ๒๕๕๐) ซึ่งคณะรัฐมนตรีรับทราบประมาณการกรอบวงเงินลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้ากับข้อเสนอลดราคาของ BMCL แล้ว ปรากฏว่าราคาของ BMCL ที่เสนอปรับลดยังคงสูงกว่า

สำหรับข้อเสนอล่าสุดของ BMCL ตาม ๑) ที่ปรับลดราคาค่างานระบบรถไฟฟ้าลงเท่ากับส่วนต่างค่าใช้จ่ายด้านภานำเข้าและค่าใช้จ่ายศุลกากรที่เกี่ยวข้องที่เกิดขึ้นจริงกับการประมาณการไว้ที่ ๓๖๐ ล้านบาท (ประมาณร้อยละ ๓ ของค่างานระบบรถไฟฟ้าและไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) นั้น คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ มีมติรับทราบข้อเสนอของ BMCL ตามหนังสือที่ BMCL/OPS/๐๒๒๑/๕๖ ลงวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ประกอบกับคำชี้แจงของผู้แทน BMCL และข้อมูลที่ได้รับจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแล้วเห็นว่า เป็นข้อเสนอเพิ่มเติมและอาจจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ภาครัฐไม่มากนัก และให้รายงานผลข้อเสนอของ BMCL ในครั้งนี้เพิ่มเติมจากหนังสือรฟม. ด่วนที่สุด ที่ ๐๐๗/(คกก.)๒๑ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๖ โดยคงยืนยันให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาไปในคราวเดียวกัน

ทั้งนี้ คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้ให้โอกาส BMCL เสนอลดราคาค่าขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมจากที่เสนอลดราคาเดิม ๒๒๐ ล้านบาท ซึ่ง BMCL ยืนยันว่าเป็นราคาต่ำสุดแล้วไม่สามารถลดได้อีก ดังนั้น คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ จึงขอรายงานผลการเจรจาต่อรองครั้งนี้กับ BMCL ในงานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) เพิ่มเติมจากหนังสือ รฟม. ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๗ (คกก.)/๒๑ ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๖ (ตามข้อ ๓.๑) โดยคงยืนยันให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาไปในคราวเดียวกัน

๓.๓ มติคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๖

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๑ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ในคราวประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ได้พิจารณาผลการเจรจาต่อรองกับ BMCL งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) มีมติดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔)

/๑) เห็นควร..

๑) เห็นควรรับทราบผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ กับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒) เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมนำเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๔.๑ คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้ดำเนินการตามข้อสังเกตและมติของคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ โดยได้เจรจากับ BMCL ได้ราคาสุดท้ายจำนวน ๘๒,๙๘๙ ล้านบาท ลดลงจากราคาที่นำเสนอคณะกรรมการกฤษฎีกา เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๓๒๑ ล้านบาท และได้ตรวจสอบรายละเอียดประมาณการราคารถไฟฟ้าตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามประกาศ สศช. แล้ว เห็นว่า ราคาขบวนรถไฟฟ้ายังคงแตกต่างจากประมาณราคาตามรายงานฯ ที่ราคา ๗๖.๘ ล้านบาทต่อคัน โดยคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้ให้โอกาส BMCL เสนอลดราคาเพิ่มเติมอีก ซึ่ง BMCL ได้ยืนยันว่าเป็นราคาต่ำสุดแล้ว ไม่สามารถลดลงได้อีก

สรุปผลการเจรจาของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้ดังนี้

รายการ	ข้อเสนอของ BMCL ๒๔ ก.พ. ๕๕ (๑)	ราคาเสนอ กรม. ๘ ม.ค. ๕๖ (๒)	เสนอคณะกรรมการ กฤษฎีกา ๙ พ.ค. ๕๖ (๓)	ผลการเจรจา ๑๒ มิ.ย. ๕๖ และ ๑๒ ก.ค. ๕๖ (๔)	ส่วนต่าง ทั้งหมด (๑)-(๔)
ค่างานระยะที่ ๑	๑๔,๖๘๒	๑๔,๓๖๔	๑๔,๒๖๔	๑๔,๐๔๔	-๖๓๘
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและดอกเบี้ย	๑๐,๑๓๔	๖,๔๑๒	๖,๓๘๗	๖,๓๐๖	-๓,๘๒๘
รวมค่างานระยะที่ ๑	๒๔,๘๑๖	๒๐,๗๗๖	๒๐,๖๕๑	๒๐,๓๕๑	-๔,๔๖๕
ค่างานระยะที่ ๒	๕๕,๘๓๓	๕๓,๐๘๗	๕๑,๗๗๒	๕๑,๗๗๒	-๔,๐๖๑
กำไรจากการให้บริการ (MOE)	๖,๙๗๙	๖,๕๐๓	๕,๔๓๖	๕,๔๓๖	-๑,๕๔๓
รวมค่างานระยะที่ ๒	๖๒,๘๑๒	๕๙,๕๙๐	๕๗,๒๐๘	๕๗,๒๐๘	-๕,๖๐๔
รวมค่างานระยะที่ ๑ และ ระยะที่ ๒	๘๗,๖๒๘	๘๐,๓๖๖	๗๗,๘๕๙	๗๗,๕๕๙	-๑๐,๐๖๙
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	๖,๑๓๔	๕,๖๒๖	๕,๔๕๐	๕,๔๒๙	-๗๐๕
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด	๙๓,๗๖๒	๘๕,๙๙๒	๘๓,๓๑๐	๘๒,๙๘๘	-๑๐,๗๗๓

๔.๒ คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้พิจารณารายละเอียดของร่างสัญญาตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว เห็นว่าการปรับลดจำนวนรถไฟฟ้าที่จะต้องจัดหาในปีที่ ๑๑ โดยให้มีการเจรจาอีกครั้งหนึ่ง เป็นการปรับค่างานตามร่างสัญญาที่ได้กำหนดไว้ในข้อกำหนดการเสนอราคา และให้ รฟม. เปรียบเทียบ BMCL เพื่อนำคำชี้แจงตามประเด็นข้อซักถามของ รฟม. แนบไว้ท้ายร่างสัญญาฯ เพื่อประโยชน์ในการบริหารสัญญาฯ ของ รฟม. ในอนาคตต่อไป

๔.๓ แม้ว่า รฟม. จะได้ศึกษารูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับการเดินรถ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) แล้วเสร็จ โดยเสนอให้เริ่มต้นจัดหาเอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยเจรจากับผู้รับสัมปทานรายเดิม ซึ่งให้บริการเดินรถช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ลงทุนขยายเดินรถเพิ่มเติมอีก ๑ สถานี และถือว่าเป็น

การเพิ่มเติมในสายเฉลิมรัชมงคล โดยปรับปรุงประมาณการกรอบวงเงินลงทุนใหม่สำหรับโครงการรถไฟฟ้า ช่วง เตาปูน-บางซื่อ เป็นจำนวนเงิน ๕๒๔.๘ ล้านบาท และหากเจรจาในรูปแบบ Net Cost ไม่ประสบผลสำเร็จ ให้เจรจาในแนวทาง Gross Cost ได้ต่อไป ทั้งนี้ ให้มีระยะเวลาของสัญญาเท่ากับระยะเวลาของสายเฉลิมรัชมงคลที่เหลืออยู่ ซึ่งจะสิ้นสุดลงในวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๗๒ แต่เพื่อให้เป็นไปตามมติของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ตามข้อ ๑.๑.๓ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ เริ่มต้นกระบวนการคัดเลือกให้เอกชนร่วมงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วง เตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด โดยเริ่มต้นจากรูปแบบ PPP Net Cost หากรูปแบบดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จ ให้สามารถดำเนินการในรูปแบบ PPP Gross Cost ต่อไป

๔.๔ สรุปผลการดำเนินงานคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วง บางใหญ่-เตาปูน (สัญญาที่ ๔) และช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) ดังนี้

รายการ	การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนสำหรับการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	
	สัญญาที่ ๔ (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ)	สัญญาที่ ๕ (ช่วงเตาปูน-บางซื่อ)
๑. รูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน	PPP-Gross Cost (มติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓)	รายงานผลการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วง เตาปูน-บางซื่อ (สัญญา ๕) เสนอให้เริ่มเจรจากับผู้รับสัมปทานรายเดิม ซึ่งให้บริการเดินรถช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยให้ลงทุนขยายเดินรถเพิ่มเติมอีก ๑ สถานี และถือว่าเป็นการเพิ่มเติมในสายเฉลิมรัชมงคล โดยระยะเวลาสัญญาเท่ากับระยะเวลาของสายเฉลิมรัชมงคลที่เหลืออยู่ สิ้นสุดวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๗๒ กรณีเจรจารูปแบบ Net Cost ไม่สำเร็จ ให้เจรจา Gross Cost ได้ต่อไป รวมทั้งให้ปรับปรุงประมาณการกรอบวงเงินลงทุนใหม่เป็นจำนวนเงิน ๕๒๔.๘ ล้านบาท
๒. สถานะการดำเนินงาน	คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้ดำเนินการตามข้อสังเกตและมติของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยได้เจรจากับ BMCL (เอกชนผู้เสนอราคาต่ำสุด) ได้ราคาสุดท้ายจำนวน ๘๒,๙๘๙ ล้านบาท ลดลงจากราคาที่นำเสนอคณะกรรมการกลั่นกรองฯ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๓๒๑ ล้านบาท	กระทรวงคมนาคมเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ เริ่มต้นกระบวนการคัดเลือกให้เอกชนร่วมงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วง เตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด โดยเริ่มต้นจากรูปแบบ PPP Net Cost หากรูปแบบดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จ ให้สามารถดำเนินการในรูปแบบ PPP Gross Cost ต่อไป

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) ให้สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕-๘

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) ตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว ตามข้อ ๔ และพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ เริ่มต้นกระบวนการคัดเลือกให้เอกชนร่วมงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วง เตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด โดยเริ่มต้นจากรูปแบบ PPP Net Cost หากรูปแบบดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จ ให้สามารถดำเนินการในรูปแบบ PPP Gross Cost ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

เห็นชอบ



(นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง)

รองนายกรัฐมนตรี



(นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

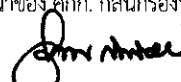
โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๔๐๒๗

โทรสาร ๐๒ ๒๑๕ ๑๔๖๙

เรียน รอง-นรม. (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง)

ด้วย คค. ได้เสนอเรื่อง ผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) และความเห็นในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ งานสัญญาที่ ๕ มาเพื่อ ครม. พิจารณา ซึ่ง สลค. ได้ขอให้ กค. สป. สศช. สคก. และ อส. เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

จึงเห็นควรนำเรื่องนี้เสนอ คกก. กลั่นกรองฯ คณะที่ ๑ ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ฯ) เป็นประธานพิจารณาก่อนนำเสนอ ครม. ต่อไป ทั้งนี้ ได้ประสานส่วนราชการที่เกี่ยวข้องดังกล่าว เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของ คกก. กลั่นกรองฯ ด้วยแล้ว



(นายอาปน กิตติอำพน)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี