



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รหัสเรื่อง : ส9008

รับที่ : ๘6050/56

วันที่ : 26 เม.ย. 56 เวลา : 16:03

สัด 1/103

26 เม.ย. 56

16.75น

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๕๒/๘๙

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๕ เมษายน ๒๕๕๖

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

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รพม ๐๐๗ (คก.) /๘ ลงวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รพม ๐๐๗ (คก.) /๑๘ ลงวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕๒/๗๙๗ ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๖
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕๒/๗๙๘ ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๖
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕๒/๗๙๙ ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๖
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕๒/๗๙๖๑ ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๖
๗. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่จะเสนอดังกล่าวนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และมาตรา ๔ (๑๓) เรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ที่รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๔๔ ที่จะเร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ครบภายใน ๔ ปี

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓ รับทราบและเห็นชอบในหลักการ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (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 และขบวนรถไฟฟ้า จำนวน 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

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

๑) เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณามอบหมายให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ รับความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ และกระทรวงคมนาคม ในประเด็นต่างๆ ไปประกอบการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ซึ่งเป็นผู้เสนอราคาต่ำที่สุด เพื่อให้ได้ข้อเสนอที่มีภาระค่าใช้จ่ายทั้งในส่วนของเงินลงทุนเบื้องต้น (ค่างานระยะที่ ๑) รวมกับภาระค่าเดินรถ (ค่างานระยะที่ ๒) ในราคาที่ต่ำลง ซึ่งจะช่วยลดภาระทางการเงินของ รฟม. ในประเด็นสำคัญ ดังนี้

(๑) เจรจาท่อรองค่างานระบบขบวนรถไฟฟ้าให้ต่ำลง

(๒) เจรจาท่อรองค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบำรุงรักษาให้อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับต้นทุนการเดินรถและบำรุงรักษาของผู้ให้บริการเดินรถในปัจจุบัน

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

(๔) เจริญพิจารณาปรับลดรายการค่าใช้จ่ายที่เป็นความรับผิดชอบของ รฟม. โดยตรงออกไป

(๕) เจริญต่อรองอัตราดอกเบี้ยและพิจารณาเปรียบเทียบความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยระหว่างอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว รวมทั้งผลกระทบต่อภาระทางการเงินของภาครัฐ

(๖) พิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการจ่ายคืนค่าลงทุนระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้าให้กับเอกชนผู้รับสัมปทาน โดยให้เปรียบเทียบภาระทางการเงินระหว่างกรณีที่กำหนดระยะเวลาจ่ายคืนค่าลงทุนระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้าเวลา ๑๐ ปีตามที่เสนอกับกรณีที่รัฐจัดหาแหล่งเงินที่มีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำกว่า

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

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

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ โดยประชุมเจรจาทันทีกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) เพื่อพิจารณาอัตราค่าเช่าเสนอตามความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการกฤษฎีกา และกระทรวงคมนาคม รวมทั้งหารือกับ สบน. และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ในประเด็นที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการเจรจาทันที โดยคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้ประชุมร่วมกับ BMCL จำนวนทั้งสิ้น ๔ ครั้ง ในวันที่ ๑๕ ๑๘ ๒๒ มกราคม ๒๕๕๖ และวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ ภายในระยะเวลา ๓๐ วันตามมติคณะรัฐมนตรี และหลังจากนั้นยังได้มีการเจรจาทันทีและเสนอความเห็นเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และมาตรา ๔ (๑๓) เรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะรัฐมนตรี จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการเจรจาทันที เพื่อให้ รฟม. ดำเนินการโครงการฯ ได้ต่อไป ตามนโยบายการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางของรัฐบาล

๓. สารสำคัญของเรื่อง

คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้มีหนังสือที่ รพม ๐๐๗ (คกก.) /๘ ลงวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่องรายงานผลการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินกิจการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) งานสัญญาที่ ๔ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑) ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ประสานขอรายละเอียดเพิ่มเติมจากคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ได้มีหนังสือ รพม ๐๐๗ (คกก.)/๑๘ ลงวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖ เสนอผลการเจรจาต่อรองเพิ่มเติมกับ BMCL ประกอบการพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินกิจการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) งานสัญญาที่ ๔ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) สรุปดังนี้

๓.๑ ผลการเจรจาต่อรองกับ BMCL ตามความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการก้านรองฯ และกระทรวงคมนาคม

๓.๑.๑ เจรจาต่อรองค่างานระบบขบวนรถไฟฟ้าให้ต่ำลง ซึ่งในประเด็นนี้กระทรวงคมนาคมเคยมีความเห็นเพิ่มเติมว่า ราคาค่างานระบบขบวนรถไฟฟ้าที่ปรับลดแล้ว (ในกรณีไม่ได้รับ BOI) ที่มีราคา ๕,๓๙๕ ล้านบาท หรือคิดเป็นราคาประมาณ ๘๕.๖ ล้านบาทต่อคัน ยังสูงกว่ารายงานการศึกษาตาม พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ (คิดเป็นราคาประมาณ ๗๖.๘ ล้านบาทต่อคัน) หากสามารถเจรจาต่อรองราคาเพิ่มเติมได้อีก จะทำให้ค่างานระบบขบวนรถไฟฟ้าลดลงและส่งผลต่อการลดดอกเบี้ยของโครงการต่อไป

ผลการเจรจาต่อรอง ตามหนังสือวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖	ความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการมาตรา ๑๓ เกี่ยวกับความเหมาะสมของราคาที่ BMCL เสนอ (หนังสือวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖)
๑. BMCL ชี้แจงว่าค่าขบวนรถไฟฟ้าที่เสนอ เป็นราคาที่มีความเหมาะสม สอดคล้องกับเอกสารประกอบการจัดทำข้อเสนอ (TOR) อย่างครบถ้วน โดยเสนอขบวนรถไฟฟ้าที่มีมาตรฐาน และคุณภาพเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ซึ่งไม่เหมือนกับขบวนรถไฟฟ้าในบางประเทศที่อาจมีราคาถูก แต่มีปัญหาเรื่องประสิทธิภาพการใช้งาน ความปลอดภัย ความน่าเชื่อถือ และมีอายุการใช้งานสั้น ๒. คณะกรรมการได้พยายามเจรจาต่อรองให้ BMCL ลดราคาค่างานระบบขบวนรถไฟฟ้าจำนวน ๖๓ คัน (๒๑ ขบวน) ให้ต่ำกว่าราคาตามรายงานการศึกษาตาม พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ ซึ่งประมาณการไว้ที่ ๔,๘๔๑ ล้านบาท หรือ ๗๖.๘ ล้านบาทต่อคัน และมีความเป็นไปได้ที่ราคาการจัดซื้อครั้งนี้จะต่ำกว่า เนื่องจาก BMCL เสนอรายชื่อผู้ผลิตไว้หลายรายซึ่งอยู่ในภูมิภาคต่างกัน อย่างไรก็ตาม ภายหลังการเจรจาต่อรอง BMCL เสนอปรับลดราคาค่าขบวนรถไฟฟ้าลงสำหรับกรณีไม่ได้รับ BOI เป็นจำนวนเงิน ๑๐๐ ล้านบาทคงเหลือราคาค่าขบวนรถไฟฟ้าจำนวน ๕,๒๙๕ ล้านบาท หรือคิดเป็นราคาประมาณ ๘๔.๑ ล้านบาทต่อคัน	ในการเจรจาต่อรองครั้งสุดท้าย ที่ปรึกษาของ รพม. ที่ได้จัดจ้างตามมาตรา ๑๗ ของ พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ (กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML) ยืนยันว่าการประมาณการราคา ค่าขบวนรถไฟฟ้า ๒๔ ขบวน (๗๒ คัน) ตามกรอบวงเงินที่ คณะรัฐมนตรีได้รับทราบตามรายงานการศึกษา จำนวน ๕,๕๓๓ ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเพียงกรอบวงเงินเบื้องต้น โดยยังไม่มีข้อมูลชัดเจนในเรื่อง Specification ของงานระบบรถไฟฟ้า และไม่สามารถนำราคาดังกล่าวมาใช้อ้างอิงในปัจจุบันได้ ซึ่งต่อมากลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ได้ประมาณการเมื่อวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๔ โดยใช้ข้อมูล Specification ตามที่กำหนดใน TOR และข้อมูลราคามูลค่าสินค้าที่ได้เปลี่ยนแปลงไป เพื่อทบทวนฐานราคาที่เป็นปัจจุบัน ซึ่งราคาสำหรับขบวนรถไฟฟ้า ๒๑ ขบวน (๖๓ คัน) ที่เป็นปัจจุบัน คิดเป็นเงิน ๕,๓๐๑ ล้านบาท และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ยืนยันต่อคณะกรรมการมาตรา ๑๓ ว่าราคาค่าขบวนรถไฟฟ้าตามข้อเสนอปรับลดครั้งสุดท้ายจำนวน ๕,๒๙๕ ล้านบาทนั้น ต่ำกว่าราคาประเมินของที่ปรึกษาดังนั้น จึงเป็นราคาที่มีความเหมาะสมและยอมรับได้

๓.๑.๒ เปรียบเทียบราคาค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบำรุงรักษาให้อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับ
ต้นทุนการเดินรถและบำรุงรักษาของผู้ให้บริการเดินรถในปัจจุบัน

ผลการเจรจาต่อรอง ตามหนังสือวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖					ความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการมาตรา ๑๓ เกี่ยวกับความเหมาะสมของราคาที่ BMCL เสนอ (หนังสือวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖)																			
๑. BMCL ยืนยันว่าค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบำรุงรักษาที่เสนอ เป็นราคาที่มีความเหมาะสม อยู่ในระดับและมาตรฐานเดียวกับต้นทุนการเดินรถและบำรุงรักษาในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วข้อกำหนดความต้องการใน TOR มีความต้องการและมาตรฐานตัวชี้วัดที่สูงกว่าระดับสากลและสายเฉลิมรัชมงคล ๒. กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ได้ตรวจสอบข้อมูลค่าใช้จ่ายของ BMCL ในปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๓ และจากหลักฐานการเสียภาษี ภ.ง.ด. ๕๐ เพิ่มเติม สามารถเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลและโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงได้ ดังนี้					● เห็นตามการยืนยันของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ซึ่งเห็นว่ามีความเหมาะสมและยอมรับได้ เนื่องจากกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ได้ดำเนินการศึกษาด้านต้นทุนการเดินรถและบำรุงรักษาของสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งให้บริการเดินรถอยู่ในปัจจุบัน โดยใช้ข้อมูลตามหลักฐานการชำระภาษีในรอบปี ๒๕๕๑-๒๕๕๓ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายในการเดินรถในปีแรกของการให้บริการตามข้อเสนอของ BMCL พบว่าต่ำกว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินการปัจจุบัน ● ทั้งนี้ การเสนอราคาของ BMCL ตามข้อกำหนดอยู่บนสมมติฐานที่ รฟม. จะจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมในอนาคตตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น เมื่อ BMCL เสนอวิธีการปรับลดราคา โดยปรับลดงานการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาขั้นต่ำตั้งแต่ปีที่ ๑๕ ของสัญญา (ปีที่ ๑๑ ของการให้บริการ) ที่สอดคล้องกับการประมาณการจำนวนผู้โดยสารในแต่ละปีที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นให้เท่ากับปีที่ ๑๐ ของการให้บริการ จะทำให้ภาระค่าใช้จ่ายของ รฟม. ลดลง และเมื่องานการให้บริการเดินรถเพิ่มขึ้นตามข้อเสนอเดิม ก็มีวิธีการคำนวณค่าใช้จ่ายที่ชัดเจนอยู่แล้ว ดังนั้น กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML จึงมีความเห็นว่าข้อเสนอปรับลดราคาของ BMCL เป็นประโยชน์ต่อ รฟม.																			
<table><tr><th>ที่มา</th><th>๒๕๕๑</th><th>๒๕๕๒</th><th>๒๕๕๓</th><th>๒๕๕๔</th></tr><tr><td>ภ.ง.ด. ๕๐ สายเฉลิมรัชมงคล (ล้านบาท) (ต้นทุนค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร)</td><td>๑,๖๐๓</td><td>๑,๖๑๐</td><td>๑,๔๓๔</td><td>-</td></tr><tr><td>ข้อเสนอการให้บริการเดินรถปีแรก (ล้านบาท) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>๑,๕๗๐</td></tr></table>					ที่มา	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	ภ.ง.ด. ๕๐ สายเฉลิมรัชมงคล (ล้านบาท) (ต้นทุนค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร)	๑,๖๐๓	๑,๖๑๐	๑,๔๓๔	-	ข้อเสนอการให้บริการเดินรถปีแรก (ล้านบาท) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	-	-	-	๑,๕๗๐					
ที่มา	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔																				
ภ.ง.ด. ๕๐ สายเฉลิมรัชมงคล (ล้านบาท) (ต้นทุนค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร)	๑,๖๐๓	๑,๖๑๐	๑,๔๓๔	-																				
ข้อเสนอการให้บริการเดินรถปีแรก (ล้านบาท) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	-	-	-	๑,๕๗๐																				
ทั้งนี้ สายเฉลิมรัชมงคลเป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดิน มีจำนวนสถานี ๑๘ สถานี (สายสีม่วงมี ๑๖ สถานี) และการใช้พลังงานไฟฟ้าภายในสถานีใต้ดิน สูงกว่าสถานียกระดับ ดังนั้นในการเปรียบเทียบจึงใช้สมมติฐานประมาณการค่าใช้จ่ายด้านพลังงานไฟฟ้าภายในสถานียกระดับ ตามข้อเสนอของ BMCL แทน เมื่อคำนวณหาต้นทุนค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - ๒๕๕๓ จะเป็นเงินประมาณ ๑,๔๘๖ ล้านบาท ๑,๔๙๓ ล้านบาท และ ๑,๓๒๘ ล้านบาท ตามลำดับ ๓. ภายหลังการเจรจาต่อรอง BMCL ยอมลดค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบำรุงรักษาลงทั้งสิ้น ๑,๓๑๕ ล้านบาท ประกอบด้วย ๑) การลดค่าใช้จ่ายบุคลากรลง ๘๗๐ ล้านบาท ๒) ค่าใช้จ่ายด้านบริหารลง ๔๔๕ ล้านบาท (ปรับลดค่าการตลาด) คงเหลือค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบำรุงรักษาจำนวน ๕๑,๗๗๒ ล้านบาท และเมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายต่อระยะทางการให้บริการ (บาท/Car-km) จะเป็นดังนี้																								
<table><tr><th rowspan="2">โครงการ</th><th colspan="4">(บาท/car-km)</th></tr><tr><th>๒๕๕๑</th><th>๒๕๕๒</th><th>๒๕๕๓</th><th>๒๕๕๔</th></tr><tr><td>สายเฉลิมรัชมงคล เมื่อประมาณการเป็นสถานียกระดับ</td><td>๑๖๒</td><td>๑๖๕</td><td>๑๕๔</td><td>-</td></tr><tr><td>ข้อเสนอการให้บริการเดินรถปีแรก โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>๑๗๐</td></tr></table>					โครงการ	(บาท/car-km)				๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	สายเฉลิมรัชมงคล เมื่อประมาณการเป็นสถานียกระดับ	๑๖๒	๑๖๕	๑๕๔	-	ข้อเสนอการให้บริการเดินรถปีแรก โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	-	-	-	๑๗๐	
โครงการ	(บาท/car-km)																							
	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔																				
สายเฉลิมรัชมงคล เมื่อประมาณการเป็นสถานียกระดับ	๑๖๒	๑๖๕	๑๕๔	-																				
ข้อเสนอการให้บริการเดินรถปีแรก โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	-	-	-	๑๗๐																				

๓.๑.๓ เจรจากำหนดอัตราผลกำไรที่เหมาะสม และมีความเห็นเพิ่มเติมว่าอัตรากำไรที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ ๑๒.๒๕ ยังอยู่ในระดับที่สูงเกินไป เนื่องจากสัมปทานรูปแบบ PPP Gross Cost มีความแตกต่างจาก PPP Net Cost ที่ผู้รับสัมปทานต้องรับความเสี่ยงทางด้านปริมาณผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารของโครงการทั้งหมด ซึ่งในประเด็นนี้กระทรวงคมนาคมมีความเห็นเพิ่มเติมว่า ข้อเสนอค่าใช้จ่ายในการเดินรถสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ (รถไฟฟ้ายกระดับ) ยังมีต้นทุนการบริหารการเดินรถบางรายการที่ยังสูงอยู่ เช่น อัตรากำไรการให้บริการ (MOE) เป็นต้น

ผลการเจรจาต่อรอง ตามหนังสือวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖	ความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการมาตรา ๑๓ เกี่ยวกับความเหมาะสมของราคาที่ BMCL เสนอ (หนังสือวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖)
๑. BMCL ยืนยันว่าอัตราผลกำไรที่เสนอเป็นอัตราที่มีความเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโครงการนี้ BMCL ต้องแบกรับความเสี่ยงและต้นทุนที่มีแนวโน้มสูงขึ้นในอนาคต (ตลอด ๓๐ ปี) ทั้งในส่วนของค่าบุคลากร ค่าวัสดุอุปกรณ์ ฯลฯ ซึ่งหากเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีระยะเวลาในการดำเนินการยาวนาน และมีความเสี่ยงสูงเช่นนี้ ผลตอบแทนการลงทุนที่ผู้ลงทุนต้องการจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๑๕.๐๐ (อ้างอิงผลตอบแทนการลงทุนของบริษัทในตลาดหลักทรัพย์ ที่ลงทุนในโครงการขนาดใหญ่) ๒. คณะกรรมการได้รับการยืนยันจากกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ว่าความเสี่ยงต่างๆ ในการดำเนินงานของ BMCL นั้น สามารถป้องกันได้ และที่ผ่านมามีกระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ปรับปรุงมาตรฐานการร่วมทุนของภาคเอกชน (MRT Standardization) และกำหนดตัวชี้วัดระดับผลตอบแทนของผู้รับสัมปทาน โดยเสนอให้ใช้ผลตอบแทนการลงทุนในลักษณะการคำนวณความสามารถในการทำกำไรจากการลงทุนตลอดอายุการได้สัมปทาน (EIRR) ที่ระดับร้อยละ ๑๐.๐๐ สำหรับการลงทุนรูปแบบ PPP Gross Cost ดังนั้น การเจรจาต่อรองอัตรากำไรร้อยละ ๑๐.๐๐ จึงมีความเหมาะสม ๓. ภายหลังการเจรจาต่อรอง BMCL เสนอปรับลดอัตราผลกำไรลดลง ร้อยละ ๑.๗๕ (จากเดิมร้อยละ ๑๒.๒๕ เหลือร้อยละ ๑๐.๕๐)	เห็นตามความเห็นของของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ที่ยืนยันว่าอัตราผลกำไรดังกล่าว รวมถึงความเสี่ยงด้านการจัดการค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ BMCL เสนอ มีความเหมาะสมและสามารถยอมรับได้สำหรับการลงทุนในรูปแบบ PPP Gross Cost

๓.๑.๔ เจรจาพิจารณาปรับลดรายการค่าใช้จ่ายที่เป็นความรับผิดชอบของ รฟม. โดยตรงออกไป ซึ่งในประเด็นนี้กระทรวงคมนาคมเคยมีความเห็นเพิ่มเติมว่า แนวทางการเจรจาปรับลดราคาเพิ่มเติมควรพิจารณาปรับลดในรายการหลักและรายการค่าใช้จ่าย เช่น ค่าการตลาด ด้วย

ผลการเจรจาต่อรอง ตามหนังสือวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖	ความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการมาตรา ๑๓ เกี่ยวกับความเหมาะสมของราคาที่ BMCL เสนอ (หนังสือวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖)
ในการเจรจาต่อรองคณะกรรมการมาตรา ๑๓ ได้แจ้งให้ BMCL พิจารณาปรับลดรายการค่าใช้จ่าย ที่เป็นความรับผิดชอบของ รฟม. โดยตรงออกไป เช่น ค่าการตลาด และไม่ควรถูกหักจากค่าสาธารณูปโภคและค่าประกันภัย ซึ่งถ้าไรดังกล่าวเป็นผลประโยชน์ที่ BMCL ได้รับโดยไม่มีต้นทุนสำหรับการดำเนินงานแต่อย่างใด ๑) BMCL เสนอปรับลดงานในระยะที่ ๑ จากที่กำหนดใน TOR ได้แก่ ค่างานจัดหาอุปกรณ์สำนักงานให้แก่ รฟม. และที่ปรึกษาของ รฟม. ทำให้ค่าใช้จ่ายตาม Bill No. ๘.๑ ลดลงจำนวน ๕๒ ล้านบาท และค่างานจัดหายานพาหนะและคนขับรถให้แก่ รฟม. และที่ปรึกษาของ รฟม. ทำให้ค่าใช้จ่ายตาม Bill No. ๘.๓ ลดลงจำนวน ๒๔ ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการมาตรา ๑๓ เห็นว่าการปรับลดราคางานในระยะที่ ๑ จะต้องไม่ปรับลดเนื่องจากตาม TOR ออกไป ดังนั้นจึงเห็นว่าไม่เป็นข้อเสนอลดราคา และให้คงเนื่องงานดังกล่าวไว้ ๒) BMCL เสนอปรับลดงานจากข้อเสนอเดิมในระยะที่ ๒ ได้แก่ ค่างานการตลาดที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเดินรถไฟฟ้า จำนวน ๔๑๒ ล้านบาท จาก Bill No. ๕.๓ คงเหลือ ๔๘๓ ล้านบาท โดย BMCL จะเป็นผู้ดำเนินการด้านการตลาดที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเดินรถไฟฟ้าโดยตรง ซึ่งคณะกรรมการมาตรา ๑๓ เห็นว่าการปรับลดราคาโดยลดเนื่องงานตามข้อเสนอให้เหลือเฉพาะงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถไฟฟ้า แต่ยังคงครบถ้วนตาม TOR สามารถยอมรับได้ แต่ราคาที่เหลืออยู่ยังคงสูงเกินไป เนื่องจาก BMCL ได้คิดค่าใช้จ่ายบุคลากรสำหรับงานส่วนนี้ไว้แล้ว จึงเจรจาขอลดราคาค่าการตลาดลงอีกร้อยละ ๓๐ (ลดลง ๑๔๕ ล้านบาท) แต่ BMCL ลดราคาเพิ่มอีกเพียง ๓๓ ล้านบาทเท่านั้น คงเหลือค่าการตลาดเป็นเงิน ๔๕๐ ล้านบาท สำหรับหักจากค่าสาธารณูปโภคและค่าประกันภัย BMCL ไม่เสนอลดราคา โดยชี้แจงว่า ถ้าไรดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการเสนอราคาแบบเหมารวม (Lump sum)	เห็นตามความเห็นกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ที่มีความเห็นว่าการปรับลดมีความเหมาะสม เนื่องจากไม่มีผลกระทบต่อ การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และยืนยันว่าเป็นราคาที่ยอมรับได้

๓.๑.๕ เปรียบเทียบการจ่ายดอกเบี้ยและพิจารณาเปรียบเทียบความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยระหว่างอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว รวมทั้งผลกระทบต่อภาระทางการเงินของภาครัฐ

ผลการเจรจาต่อรอง ตามหนังสือวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖	ความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการมาตรา ๑๓ เกี่ยวกับความเหมาะสมของราคาที่ BMCL เสนอ (หนังสือวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖)
๑) คณะกรรมการมาตรา ๑๓ ได้ให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML พิจารณาเปรียบเทียบความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยระหว่างอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว รวมทั้งผลกระทบต่อภาระทางการเงินของภาครัฐ ซึ่งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML มีความเห็นว่า ข้อเสนอของ BMCL ที่เสนอใช้อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ ๕.๗๕ ต่อปี ในช่วงก่อสร้างเป็นหลักการที่ดี แต่ควรต่อรองลดอัตราดอกเบี้ยเป็นร้อยละ ๕.๐๐ ต่อปี ส่วนในช่วงเปิดให้บริการรถไฟฟ้าที่ BMCL เสนอใช้ $FDR+๒.๕๐\%$ นั้น ความเสี่ยงเรื่องอัตราดอกเบี้ยจะเกิดขึ้นกับ รฟม. ดังนั้น แนวทางลดความเสี่ยงควรต่อรองกับ BMCL เรื่องอัตราดอกเบี้ยในช่วงเปิดให้บริการรถไฟฟ้าให้มีเพดานอัตราดอกเบี้ยไม่เกินร้อยละ ๖.๐๐ ต่อปี ซึ่งอ้างอิงการคิดอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ ๖.๐๐ ต่อปี ตามข้อเสนอด้านการเงินการลงทุนของ BMCL เดิมก่อนการเจรจาต่อรองเรื่องอัตราดอกเบี้ย ซึ่งจะทำให้ รฟม. ลดความเสี่ยงของค่าใช้จ่ายอัตราดอกเบี้ย รวมทั้งผลกระทบต่อภาระทางการเงินของภาครัฐในอนาคตลงได้ในระดับหนึ่ง ๒) BMCL ชี้แจงว่าอัตราดอกเบี้ยที่เสนอ เป็นอัตราดอกเบี้ยที่ได้รับจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นธนาคารของรัฐ โดยไม่ได้คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมใดๆ ต่อ รฟม. (Back to Back) ซึ่งจะเป็นการป้องกันปัญหาความไม่โปร่งใสในการดำเนินงาน และปัญหาการเอื้อประโยชน์ต่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยตามเศรษฐกิจที่แท้จริงมีความผันผวน ทั้งนี้ หากรัฐจะเปลี่ยนแปลงการจัดการจัดหาแหล่งเงินกู้ และชำระเงินคืนเงินกู้ก่อนกำหนด รฟม. สามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอนในสัญญาโดย BMCL ยินดีให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่	เห็นตามความเห็นของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ที่เห็นว่าเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นธรรมและเป็นประโยชน์ต่อรัฐ

๓.๑.๖ พิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการจ่ายคืนค่าลงทุนระบบรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าให้กับเอกชนผู้รับสัมปทาน โดยให้เปรียบเทียบภาระทางการเงินระหว่างกรณีที่กำหนดระยะเวลาจ่ายคืนค่าลงทุนระบบรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าเวลา ๑๐ ปี ตามที่เสนอกับกรณีที่รัฐจัดหาแหล่งเงินที่มีต้นทุนทางการเงินต่ำกว่า

ผลการเจรจาต่อรอง ตามหนังสือวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖	ความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการมาตรา ๑๓ เกี่ยวกับความเหมาะสมของราคาที่ BMCL เสนอ (หนังสือวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖)																												
สบน. ได้ประชุมหรือร่วมกับผู้แทน รฟม. และ สบข. เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๖ โดยได้พิจารณาร่วมกันแล้วเห็นว่า ภาครัฐสามารถจัดหาแหล่งเงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า โดยจะมีต้นทุนทางการเงินต่ำกว่าเอกชน และ รฟม. สามารถดำเนินการได้ โดยกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ให้ รฟม. (โดย รฟม. เป็นผู้กู้และกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้) เพื่อใช้ในการจ่ายคืนเงินลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าให้กับเอกชนภายหลังดำเนินงานในช่วงก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ (จ่ายเงินงวดเดียวหลังงานเสร็จ) ในลักษณะเดียวกับงาน Turnkey ทั้งนี้ รฟม. จะมีภาระในการชำระคืนเงินกู้แก่แหล่งเงินกู้โดยตรง ซึ่งจะมีต้นทุนที่ต่ำกว่าข้อเสนอของ BMCL เนื่องจากเป็นการกู้เงินโดยใช้เครดิตของ รฟม. ที่มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ โดยสามารถจัดหาเงินกู้ที่มีเงื่อนไขทยอยคืนเงินต้นในระยะเวลาที่เหมาะสมกับผลตอบแทนที่ รฟม. คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ซึ่งแนวทางนี้ สบน. มีข้อสังเกตว่า รฟม. ควรต้องพิจารณาว่าการดำเนินการดังกล่าว เป็นการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขข้อกำหนดใน TOR หรือไม่ ซึ่งอาจมีปัญหาการร้องเรียนเรื่องความไม่เป็นธรรมจากผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้อย่างไรก็ตาม ร่างสัญญาที่อยู่ระหว่างการตรวจสอบโดยสำนักงานอัยการสูงสุดขณะนี้ ได้กำหนดให้การจัดหาแหล่งเงินกู้ใหม่ (Refinancing) หรือการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด (Prepayment) สามารถดำเนินการได้ตามกระบวนการเปลี่ยนแปลงงานตามสัญญา (Variation Order) กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ได้ดำเนินการเปรียบเทียบภาระทางการเงินระหว่างกรณีที่กำหนดระยะเวลาจ่ายคืนค่าลงทุนระบบรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าเวลา ๑๐ ปี ตามที่ BMCL เสนอ (ราคากรณีไม่ได้รับ BOI) กับกรณีที่รัฐจัดหาแหล่งเงินที่มีต้นทุนทางการเงินต่ำกว่าเป็นดังนี้	เห็นตามกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ที่ยืนยันว่าในร่างสัญญาโครงการนี้ ได้ระบุไว้ชัดเจนว่า หากรัฐจะเปลี่ยนแปลงการจัดหาแหล่งเงินกู้และการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด รฟม. สามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอนในสัญญา โดย BMCL ต้องให้ความร่วมมือตามข้อสัญญา ข้อ ๑๒.๕ ที่กำหนดว่า รฟม. อาจจัดหา หรือสั่งให้ผู้รับสัมปทานจัดหาแหล่งเงินกู้ใหม่มาทดแทนเงินกู้จากผู้ให้กู้ (Refinancing) หรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด (Prepayment) โดยการออกคำสั่งการเปลี่ยนแปลง ตามข้อ ๑๒. ทั้งนี้ รฟม. จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว																												
<table><tr><th>รายการค่าใช้จ่าย</th><th>ผลการเจรจา ๔ ก.พ. ๕๖ กรณีไม่ได้ BOI (ล้านบาท) (๑)</th><th>กรณีรัฐหา แหล่งเงิน มีต้นทุนต่ำ (ล้านบาท) (๒)</th><th>ประหยัด ดอกเบี้ย (ล้านบาท) (๓)= (๑)- (๒)</th></tr><tr><td>ค่างานระยะที่ ๑</td><td>๑๔,๒๖๔</td><td>๑๔,๒๖๔</td><td></td></tr><tr><td>ประเภทดอกเบี้ย</td><td>คงที่ ๕.๗๕% ต่อปี ในช่วงก่อสร้างและ FDR+๒.๕๐% ในช่วง เปิดให้บริการรถไฟฟ้า ชำระคืน ๑๐ ปี</td><td>คงที่ ๕.๗๕ % ต่อปี ในช่วงก่อสร้างและ คงที่ ๔.๐๐% ต่อปี ในช่วงเปิดให้บริการ รถไฟฟ้าชำระคืน ๑๐ ปี</td><td>-</td></tr><tr><td>ดอกเบี้ยและ ค่าธรรมเนียมทาง การเงิน</td><td>๖,๓๘๗</td><td>๕,๑๘๗</td><td>๑,๒๐๐</td></tr><tr><td>ค่างานลงทุน ระยะที่ ๑</td><td>๒๐,๖๕๑</td><td>๑๙,๔๕๑</td><td>๑,๒๐๐</td></tr><tr><td>VAT (๗%)</td><td>๕,๔๕๐</td><td>๕,๓๖๖</td><td>๘๔</td></tr><tr><td>รวมมูลค่าสัญญา</td><td>๔๖,๓๕๐</td><td>๔๒,๐๖๖</td><td>๔,๒๘๔</td></tr></table>	รายการค่าใช้จ่าย	ผลการเจรจา ๔ ก.พ. ๕๖ กรณีไม่ได้ BOI (ล้านบาท) (๑)	กรณีรัฐหา แหล่งเงิน มีต้นทุนต่ำ (ล้านบาท) (๒)	ประหยัด ดอกเบี้ย (ล้านบาท) (๓)= (๑)- (๒)	ค่างานระยะที่ ๑	๑๔,๒๖๔	๑๔,๒๖๔		ประเภทดอกเบี้ย	คงที่ ๕.๗๕% ต่อปี ในช่วงก่อสร้างและ FDR+๒.๕๐% ในช่วง เปิดให้บริการรถไฟฟ้า ชำระคืน ๑๐ ปี	คงที่ ๕.๗๕ % ต่อปี ในช่วงก่อสร้างและ คงที่ ๔.๐๐% ต่อปี ในช่วงเปิดให้บริการ รถไฟฟ้าชำระคืน ๑๐ ปี	-	ดอกเบี้ยและ ค่าธรรมเนียมทาง การเงิน	๖,๓๘๗	๕,๑๘๗	๑,๒๐๐	ค่างานลงทุน ระยะที่ ๑	๒๐,๖๕๑	๑๙,๔๕๑	๑,๒๐๐	VAT (๗%)	๕,๔๕๐	๕,๓๖๖	๘๔	รวมมูลค่าสัญญา	๔๖,๓๕๐	๔๒,๐๖๖	๔,๒๘๔	
รายการค่าใช้จ่าย	ผลการเจรจา ๔ ก.พ. ๕๖ กรณีไม่ได้ BOI (ล้านบาท) (๑)	กรณีรัฐหา แหล่งเงิน มีต้นทุนต่ำ (ล้านบาท) (๒)	ประหยัด ดอกเบี้ย (ล้านบาท) (๓)= (๑)- (๒)																										
ค่างานระยะที่ ๑	๑๔,๒๖๔	๑๔,๒๖๔																											
ประเภทดอกเบี้ย	คงที่ ๕.๗๕% ต่อปี ในช่วงก่อสร้างและ FDR+๒.๕๐% ในช่วง เปิดให้บริการรถไฟฟ้า ชำระคืน ๑๐ ปี	คงที่ ๕.๗๕ % ต่อปี ในช่วงก่อสร้างและ คงที่ ๔.๐๐% ต่อปี ในช่วงเปิดให้บริการ รถไฟฟ้าชำระคืน ๑๐ ปี	-																										
ดอกเบี้ยและ ค่าธรรมเนียมทาง การเงิน	๖,๓๘๗	๕,๑๘๗	๑,๒๐๐																										
ค่างานลงทุน ระยะที่ ๑	๒๐,๖๕๑	๑๙,๔๕๑	๑,๒๐๐																										
VAT (๗%)	๕,๔๕๐	๕,๓๖๖	๘๔																										
รวมมูลค่าสัญญา	๔๖,๓๕๐	๔๒,๐๖๖	๔,๒๘๔																										

๓.๑.๗ คณะกรรมการกลั่นกรองฯ ได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมเรื่องข้อเสนอการปรับลดราคาตามแนวทางที่ ๒ กรณีที่ได้รับสิทธิประโยชน์ BOI ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เห็นควรมอบหมายให้ รฟม. และกระทรวงคมนาคมรับไปประสานกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในรายละเอียดต่อไป

๑) รฟม. กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML และ สนข. ได้หารือกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๕๖ ได้ข้อสรุปว่า BOI จะใช้แนวทางการพิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๔๑ กล่าวคือ โครงการที่ได้รับสัมปทานที่เอกชนดำเนินการ โดยจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่รัฐ หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการดังกล่าวที่ประสงค์จะให้ผู้ได้รับสัมปทานได้รับสิทธิประโยชน์การส่งเสริมการลงทุนจะต้องเสนอโครงการให้ BOI พิจารณาตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ ก่อนออกประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมประมูล และในขั้นการประมูลจะต้องมีประกาศระบุโดยชัดเจนว่าเอกชนจะได้รับสิทธิและประโยชน์ใดบ้าง ดังนั้นหากต้องการสนับสนุนให้ BMCL ได้รับสิทธิประโยชน์ BOI ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอจำเป็นต้องขอยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนก่อน

๒) กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ได้ประมาณการผลประโยชน์ที่ BMCL จะได้รับจากการได้สิทธิประโยชน์ BOI ประมาณ ๖๕๓.๗๗ ล้านบาท ดังนี้

๒.๑) ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร โดยประมาณการพิกัดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าเฉลี่ยที่ร้อยละ ๓ คิดเป็นมูลค่าประมาณ ๓๔๓.๑๗ ล้านบาท

๒.๒) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๘ ปี คิดเป็นมูลค่าประมาณ ๓๑๐.๖๐ ล้านบาท

๓) คณะกรรมการมาตรา ๑๓ ได้พิจารณาประมาณการผลประโยชน์ที่คาดว่า BMCL จะได้รับจากการได้สิทธิประโยชน์ BOI เทียบกับข้อเสนอของ BMCL ที่เสนอให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากกรณีไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ BOI ประมาณ ๓๒๘ ล้านบาทแล้ว เห็นว่าผลประโยชน์ที่ BMCL จะได้รับจากการได้สิทธิประโยชน์ BOI เป็นจำนวนเงินที่ยังไม่ชัดเจน ประกอบกับในเอกสารแนะนำการจัดทำข้อเสนอ ข้อ ๓ ข้อตกลงเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุน กำหนดว่า รฟม. จะประสานงานกับผู้รับสัมปทานในการยื่นขอสิทธิบัตรและผลประโยชน์ สำหรับส่งเสริมการลงทุนในโครงการจาก BOI เท่านั้น ดังนั้น เพื่อให้ผลประโยชน์กลับสู่รัฐอย่างเต็มจำนวนผ่านทางอากรขาเข้า และภาษีเงินได้ส่วนบุคคล คณะกรรมการมาตรา ๑๓ จึงให้ BMCL เสนอการปรับลดราคาข้อเสนอให้อยู่บนพื้นฐานการไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ BOI เท่านั้น

อนึ่ง คณะกรรมการมาตรา ๑๓ ได้รับทราบการรายงานจาก รฟม. ในเบื้องต้นเกี่ยวกับราคาการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าของประเทศต่างๆ ซึ่งอยู่ในช่วงราคาประมาณ ๑.๘ - ๒.๕ ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา นอกจากนั้นยังได้ทราบแผนสำรองในการดำเนินงานให้บริการโดยการว่าจ้างเอกชน (Outsource) รวมถึงการจัดตั้งบริษัทลูกขึ้นเพื่อรับผิดชอบงานให้บริการเดินรถ ซึ่งทำให้คณะกรรมการมาตรา ๑๓ ได้ทราบถึงศักยภาพและความพร้อมของ รฟม. และความเชื่อมั่นในเรื่องของประสิทธิภาพในการให้บริการ ทั้งนี้ รฟม. ยืนยันว่าได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ที่มีต่อข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมที่ให้ รฟม. เตรียมแนวทางสำรองกรณีไม่สามารถเจรจาต่อรองได้ตามประเด็นความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงคมนาคมด้วยแล้ว และพร้อมนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาผลการเจรจาต่อรองต่อไป

๓.๒ สรุปผลการเจรจาต่อรอง

๓.๒.๑ ความเห็นของคณะกรรมการมาตรา ๑๓ ต่อความเหมาะสมของราคาที่ BMCL เสนอ

คณะกรรมการมาตรา ๑๓ ได้ดำเนินงานตามหน้าที่ที่กำหนดในมาตรา ๑๔ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยใช้ความพยายามต่อรองกับ BMCL อย่างเต็มที่และดีที่สุด โดยได้ใช้ความเห็นของที่ปรึกษาซึ่ง รพม. ได้ว่าจ้างตามมาตรา ๑๗ พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ ประกอบการเจรจาต่อรองเพิ่มเติมในทุกประเด็น ซึ่งในที่สุดได้ราคาสุดท้ายคิดเป็นเงินรวมทั้งสิ้น ๘๓,๓๑๐ ล้านบาท ลดลงจากราคาที่นำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ ทั้งสิ้น ๒,๖๘๒ ล้านบาท สรุปดังนี้

รายการ	เป้าหมายของ คกก.คัดเลือกฯ (ล้านบาท) (A)	ข้อเสนอ ๒๔ ก.พ. ๕๕ (ล้านบาท) (B)	ราคาเสนอ ครม. ๘ ม.ค. ๕๖ (ล้านบาท) (C)	ราคาปรับลด ๕ ก.พ. ๕๖ (ล้านบาท) (D)	ส่วนลด เพิ่มเติม (ล้านบาท) (E) = (C)-(D)	ส่วนลดจาก ข้อเสนอ (ล้านบาท) (F) = (B)-(D)
ค่างานระยะที่ ๑	๑๔,๑๐๐	๑๔,๖๘๒	๑๔,๓๖๔	๑๔,๒๖๔	๑๐๐	๔๑๘
ค่างานระยะที่ ๒	๕๒,๐๔๖	๕๕,๘๓๓	๕๓,๐๘๗	๕๑,๗๗๒	๑,๓๑๕	๔,๐๖๑
รวมค่างานระยะที่ ๑ และ ๒	๖๖,๑๔๖	๗๐,๕๑๕	๖๗,๔๕๑	๖๖,๐๓๖	๑,๔๑๕	๔,๔๗๙
ดอกเบี้ย	๖,๘๒๒	๑๐,๑๓๔	๖,๔๑๒	๖,๓๘๘	๒๔	๓,๗๔๖
กำไรในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า	๕,๒๐๕	๖,๙๗๙	๖,๕๐๓	๕,๔๓๖	๑,๐๖๗	๑,๕๔๓
รวมมูลค่างาน	๗๘,๑๗๓	๘๗,๖๒๘	๘๐,๓๖๖	๗๗,๘๖๐	๒๕๐๖	๙,๗๖๘
VAT (๗%)	๕,๔๗๒	๖,๑๓๔	๕,๖๒๖	๕,๔๕๐	๑๗๖	๖๘๔
รวมมูลค่าสัญญา	๘๓,๖๔๕	๙๓,๗๖๒	๘๕,๙๙๒	๘๓,๓๑๐	๒,๖๘๒	๑๐,๔๕๒

หมายเหตุ ๑.รายการ B คิดอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ ๖.๐๐ ระยะเวลาชำระเงินคืน ๑๕ ปี รายการ A, C และ D คิดอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ ๕.๗๕ ระหว่างการก่อสร้าง และอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่ FDR+๒.๕๐% ในระหว่างระยะเวลาชำระเงินคืน ๑๐ ปี ซึ่งในรายการ C และ D คำนวณอัตราดอกเบี้ยที่ระยะเวลา ๑,๒๐๐ วัน

๒.รายการ A คิดกำไรในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าที่ร้อยละ ๑๐.๐๐ รายการ B คิดที่ร้อยละ ๑๒.๕๐ รายการ C คิดที่ร้อยละ ๑๒.๒๕ และรายการ D คิดที่ร้อยละ ๑๐.๕๐

ดังนั้น เมื่อราคาที่คณะกรรมการมาตรา ๑๓ ใช้เจรจาต่อรองเพิ่มเติมตามความเห็นและข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรีมอบหมายเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ ได้รับการยืนยันจากที่ปรึกษาตาม พ.ร.บ. ร่วมทุน ๒๕๓๕ ว่ามีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อรัฐ และสามารถยอมรับได้ คณะกรรมการมาตรา ๑๓ จึงเห็นควรนำเสนอผลการเจรจาต่อรองเพิ่มเติมดังกล่าวต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินกิจการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) งานสัญญาที่ ๔ ต่อไป

๓.๒.๒ ผลการเจรจาต่อรองลดระยะเวลาดำเนินงานในงานระยะที่ ๑

คณะกรรมการมาตรา ๑๓ ได้ใช้ความพยายามในการเจรจาให้ BMCL ลดระยะเวลาดำเนินงานในงานระยะที่ ๑ จากเดิมที่กำหนดไว้ใน TOR ให้มีการระยะเวลาดำเนินงาน ๑,๒๐๐ วัน โดย BMCL ได้ให้คำยืนยันไว้ดังนี้

๑) ระยะเวลาดำเนินงาน ๑,๒๐๐ วันเป็นไปตาม TOR ของ รฟม. ในระยะเวลาดังกล่าว BMCL จะต้องดำเนินการออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และทดลองเดินรถเสมือนจริง ซึ่งแต่ละขั้นตอนมีผลต่อคุณภาพและความความปลอดภัยของการให้บริการระบบรถไฟฟ้า ระยะเวลาดังกล่าวนี้นี้มีความเหมาะสมเช่นเดียวกับระยะเวลาดำเนินงานในโครงการระบบขนส่งมวลชนในประเทศต่างๆ ที่ดำเนินการอยู่ การปรับลดระยะเวลาดำเนินงานลงจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพและความปลอดภัยของการให้บริการระบบรถไฟฟ้า

๒) ในส่วนของกำหนดการเปิดให้บริการนั้น ขึ้นกับวันลงนามในสัญญา หากมีการกำหนดการชัดเจน

๓) อย่างไรก็ตาม ในช่วง ๖ เดือนสุดท้ายของงานระยะที่ ๑ (ช่วงการทดสอบระบบรวมและการทดลองเดินรถเสมือนจริง : System Integration Test and Trial Running) BMCL จะใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการ ทั้งนี้ รายละเอียดในการทดลองให้บริการจะขึ้นกับความพร้อมและผลการทดสอบระบบ ซึ่งเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของ BMCL และ รฟม. ร่วมกัน

ทั้งนี้ รฟม. ได้ประมาณการระยะเวลาดำเนินงานตามสัญญา ในกรณีที่สามารถลงนามในสัญญาได้ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๖ กำหนดเปิดให้บริการตามสัญญา (ระยะเวลาดำเนินการตามสัญญา ๑,๒๐๐ วัน หรือประมาณ ๔๐ เดือน) จะเป็นเดือนกันยายน ๒๕๕๙ ซึ่งต่างจากเป้าหมายเดิมที่กำหนดเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม ๒๕๕๘

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

คณะกรรมการมาตรา ๑๓ ได้ดำเนินการเจรจาต่อรองกับ BMCL ในประเด็นต่างๆ ตามความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการกฤษฎีกา และความเห็นของกระทรวงคมนาคม ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ และได้จัดทำข้อมูลความเห็นเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้ราคาสุดท้ายจำนวน ๘๓,๓๑๐ ล้านบาท ลดลงจากราคาที่นำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ จำนวน ๒,๖๘๒ ล้านบาท โดยได้นำเสนอผลการเจรจาต่อรองเพิ่มเติมเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) งานสัญญาที่ ๔ ตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมและ รฟม. จะได้เร่งพิจารณารูปแบบการเดินรถ ช่วงบางซื่อ-เตาปูน (สัญญาที่ ๕) ที่เหมาะสมระหว่างรูปแบบ PPP Gross Cost และ PPP Net Cost เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน (สัญญาที่ ๔) กับสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ได้อย่างสอดคล้องและมีประสิทธิภาพ

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) ให้สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓-๖

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) ตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว ตามข้อ ๔

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามที่เสนอในข้อ ๖. ต่อไปด้วย
จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๔๐๒๗

โทรสาร ๐๒ ๒๑๕ ๑๔๖๙