

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๕.๒/๒๖๕



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รหัสเรื่อง : ส10114

รับที่ : ๘11388/56

วันที่ : 16 ส.ค. 56 เวลา: 10:10

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

สท 1/197

16 สิงหาคม

10.40 น

๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๖

เรื่อง รายงานผลการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) (ฉบับปรับปรุง-มีนาคม ๒๕๕๖)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๔ ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๓
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๒๑๖๕๗ ลงวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๓
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๘๒๕ ลงวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๖

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๗/๗๕๒ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๖

๒. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุดที่ นร ๐๕๐๖(คค๑)/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๕๖
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๖๕๒๐ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๖
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๖๕๒๑ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๖
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๖๕๒๒ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๖
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๖๕๒๓ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๖
๗. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง รายงานผลการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) (ฉบับปรับปรุง-มีนาคม ๒๕๕๖) มาเพื่อ คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนด ในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่ม โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่ คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับ แผนงานนั้นแล้ว มาตรา ๔ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศตาม (๖) และมาตรา ๔ (๑๓) เรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ นโยบายการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล ประกอบกับเป็นนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงไว้ต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ ในการที่จะ เร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้สามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ครบใน ๔ ปี ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

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 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.) รับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาตินำเสนอในการประชุม ครม. เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๒ ไปดำเนินการอย่างเคร่งครัดต่อไป ดังรายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๓

๑) เห็นชอบให้แก้ไขเพิ่มเติมมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓ (เรื่องผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓) ที่ให้มีเอกชนเข้าร่วมลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและบริหารจัดการเดินรถของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost นั้น ให้สามารถดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ สำหรับช่วงบางใหญ่ - เตาปูน ๑ ราย ทั้งนี้ เป็นไปตามมติคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒) ส่วนการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ช่วงเตาปูน - บางซื่อ เห็นชอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการศึกษาให้ได้ข้อยุติในประเด็นต่างๆ เช่น ประเด็นกฎหมายและข้อดี - ข้อเสียในการดำเนินการตามแนวทางต่างๆ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๓) ให้กระทรวงคมนาคม (รฟม.) รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ รวมทั้งข้อสังเกตของกระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณ (สงป.) ไปพิจารณาดำเนินการด้วย ดังรายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒

โดยความเห็นและข้อสังเกตของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้

หน่วยงาน	ความเห็นประกอบมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๓
๑. สศช.	๑. เห็นควรให้ความเห็นชอบการแก้ไขเพิ่มเติมมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓ ที่ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน จำนวน ๑ ราย ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ๒. สำหรับการบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ช่วงเตาปูน-บางซื่อนั้น เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓ เห็นชอบให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost ซึ่งครอบคลุมการให้บริการรถไฟฟ้าในช่วงเตาปูน-บางซื่อด้วย ดังนั้น หาก รฟม. และกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วได้ข้อยุติว่ามีรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (PPP) อื่นที่เหมาะสมและสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งลดภาระทางการเงินของภาครัฐแล้วก็ให้ รฟม. และกระทรวงคมนาคมเร่งเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนเพื่อให้สามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้าช่วงเตาปูน-บางซื่อ ได้พร้อมกันกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน ตามเป้าหมายเวลาที่กำหนดไว้ต่อไป
๒. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	๑. กระทรวงคมนาคมได้ขอให้คณะรัฐมนตรีทบทวนมติเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓ เพื่อความชัดเจนในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ โดยคณะกรรมการดังกล่าวเห็นควรแบ่งแยกโครงการออกเป็นสองส่วน และดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนในแต่ละส่วนของโครงการแยกออกจากกันเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพทางกายภาพและความเหมาะสมในการลงทุน แต่เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓ มีกำหนดชัดเจนให้สามารถคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการได้มากกว่า ๑ ราย ดังนั้น การพิจารณาแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ดังกล่าวจึงเป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่สามารถกำหนดแนวทางการดำเนินโครงการได้ตามที่เห็นสมควร ๒. ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบการแบ่งแยกโครงการออกเป็นสองส่วนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ หากต่อมาคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ เห็นว่าไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูลสำหรับช่วงเตาปูน-บางซื่อ และ รฟม. เห็นชอบด้วย ก็จะต้องรายงาน สศช. และกระทรวงการคลัง หากสองหน่วยงานเห็นพ้องด้วย ให้เสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ ซึ่งเป็นขั้นตอนที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ดังนั้น ในขั้นนี้ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามขั้นตอนดังกล่าวตามที่กฎหมายกำหนด คณะรัฐมนตรีอาจมอบหมายให้ รฟม. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการศึกษาแนวทางการดำเนินโครงการแล้วนำเสนอคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป
๓. สำนักงบประมาณ	เห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบตามเหตุผลความจำเป็นที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า ในการศึกษาให้ได้ข้อยุติในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ รฟม. ควรจะศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบทางเลือกต่างๆ ให้รอบคอบและชัดเจน โดยให้ครอบคลุมถึงการบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายช่วงบางซื่อ-ท่าพระที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งด้านการเงินและการบริการประชาชน แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติก่อนดำเนินการคัดเลือกเอกชน ช่วงบางซื่อ-เตาปูน ต่อไป

หน่วยงาน	ความเห็นประกอบมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๓
๔. กระทรวงการคลัง	๑. เห็นชอบให้แก้ไขเพิ่มเติมมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๓ ที่ให้มีเอกชนเข้าร่วมลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและบริหารจัดการเดินรถของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost นั้น สามารถดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ สำหรับช่วงบางใหญ่-เตาปูน ๑ ราย ๒. สำหรับการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาให้ได้ข้อยุติในประเด็นต่างๆ เช่น ประเด็นกฎหมาย และข้อดี-ข้อเสียในการดำเนินการตามแนวทางต่างๆ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ๓. กระทรวงการคลังมีข้อสังเกต ดังนี้ ๓.๑ รฟม.ควรดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ทั้งในช่วงบางใหญ่-เตาปูน และช่วงเตาปูน-บางซื่อ ภายใต้หลักการและกรอบวงเงินลงทุนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ตามที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วในรูปแบบ PPP Gross Cost และกรอบวงเงินลงทุนจำนวน ๖๐,๑๘๕ ล้านบาท ๓.๒ สำหรับการพิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ที่จะดำเนินการในแนวทางใดนั้น รฟม. ควรพิจารณาถึงความคุ้มค่าและความเป็นไปได้ของรูปแบบในการลงทุนและการให้บริการผู้โดยสารแต่ละรูปแบบ ซึ่งจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นภาระทางการเงินในอนาคตของภาครัฐ โดย รฟม. สามารถบริหารจัดการโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด และคำนึงถึงความสะดวกในการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าของผู้โดยสารด้วย ๓.๓ รฟม.ควรทบทวนแผนปฏิบัติการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ โดยปรับกรอบระยะเวลาและการดำเนินงานแต่ละกิจกรรมให้ชัดเจนยิ่งขึ้น สอดคล้องกับผลการดำเนินงานที่สามารถดำเนินการได้จริง และประเมินความคืบหน้าการดำเนินงานเป็นระยะๆ พร้อมทั้งเร่งรัดและติดตามการลงทุนให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ เพื่อมิให้เกิดความล่าช้าในการเปิดให้บริการแก่ประชาชน

ทั้งนี้ รูปแบบการลงทุนและการให้บริการเดินรถ ช่วงบางซื่อ-เตาปูน ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาให้ได้ข้อยุติในประเด็นต่างๆ เช่น ประเด็นกฎหมาย และข้อดี - ข้อเสียในการดำเนินการตามแนวทางต่างๆ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป โดยแนวทางดังกล่าวประกอบด้วย

- **แนวทางที่ ๑** ให้บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) เป็นผู้ลงทุนในการขยายการให้บริการจากสถานีบางซื่อถึงสถานีเตาปูน และรับผิดชอบการให้บริการทั้งหมด เช่นเดียวกับสายเฉลิมรัชมงคล (PPP – Net Cost)
- **แนวทางที่ ๒** ให้ BMCL เป็นผู้ลงทุนในการขยายระบบปัจจุบันและให้บริการเดินรถ โดยจัดส่งรายได้ค่าโดยสารในส่วนเตาปูน – บางซื่อ ให้กับ รฟม. และได้รับค่าตอบแทนในการให้บริการในรูปแบบค่าจ้างเดินรถจาก รฟม. (PPP – Gross Cost)
- **แนวทางที่ ๓** ให้ รฟม. เป็นผู้ลงทุนในการขยายระบบปัจจุบัน แต่ให้ BMCL เป็นผู้ให้บริการเดินรถ โดยจัดส่งรายได้ค่าโดยสารในส่วนเตาปูน – บางซื่อ ให้กับ รฟม. และได้รับค่าตอบแทนในการให้บริการในรูปแบบค่าจ้างเดินรถจาก รฟม. (PSC – Gross Cost)
- **แนวทางที่ ๔** ให้ รฟม. เป็นผู้ลงทุนในการขยายระบบปัจจุบัน และส่งมอบให้ BMCL เป็นผู้ดูแลบำรุงรักษาและให้บริการเดินรถ โดยให้ BMCL รับผิดชอบการให้บริการเช่นเดียวกับสายเฉลิมรัชมงคล แต่จะต้องจ่ายคืนเงินลงทุนให้แก่ รฟม. ในรูปแบบค่าเช่า (PSC – Net Cost)

๑.๓ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖

อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕ ในคราวพิจารณาผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) และมีมติเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. เปรียบพิจารณาเสนอรูปแบบ การให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับการเดินรถ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ที่เหมาะสม ระหว่าง PPP Gross Cost กับ PPP Net Cost เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนต่อไป ดังรายละเอียดปรากฏ ตามหนังสือที่อ้างถึง ๓

๑.๔ การนำเสนอผลการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ (สัญญาที่ ๕)

รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม ๐๐๗/๗๕๒ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๖ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่องรายงานผลการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) (ฉบับปรับปรุง-มีนาคม ๒๕๕๖) สรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑)

๑.๔.๑ ประเด็นด้านเทคนิคเกี่ยวกับการเดินรถไฟฟ้า และความสะดวกในการเปลี่ยนถ่าย ผู้โดยสาร ระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (หัวลำโพง-บางซื่อ) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของการเดินรถไฟฟ้าช่วงเตาปูน – บางซื่อ และการกำหนดสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร สรุปดังนี้

ประเด็น	ผลการพิจารณา
๑) ทางเทคนิคเกี่ยวกับระบบควบคุม การเดินรถไฟฟ้าและการซ่อมบำรุง	การเดินรถช่วงระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีเตาปูน ซึ่งมีระยะทาง ประมาณ ๑ กิโลเมตรนั้น ไม่สามารถมีระบบการเดินรถโดยอิสระได้ เนื่องจากไม่มีการออกแบบระบบศูนย์ควบคุมการเดินรถ ระบบไฟฟ้า ขับเคลื่อนรถและศูนย์ซ่อมบำรุงแยกเฉพาะ จำเป็นที่จะต้องให้ระบบดังกล่าว จากโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล หรือโครงการสายสีน้ำเงินส่วน ต่อขยาย ช่วงเตาปูน – ท่าพระ
๒) การออกแบบประแจสับราง สำหรับการ กลับทิศทางการเดินรถไฟฟ้าระหว่างสถานี บางซื่อ และสถานีเตาปูน	สถานีบางซื่อไม่มีประแจสับรางที่ปลายสถานี เนื่องจากเป็นทางชัน ที่กำลังจะขึ้นจากใต้ดินไปยกระดับ ดังนั้น โครงการสายสีม่วงของ รฟม. จึงออกแบบให้มีประแจสับรางหัวท้ายสถานีเตาปูน ซึ่งอยู่ในระดับราบ และสามารถเปลี่ยนสับรางได้โดยปลอดภัย ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าได้มีการ ออกแบบการกลับทิศทางการเดินรถไฟฟ้าไว้ที่สถานีเตาปูน
๓) ระยะเวลาในการจอดรอผู้โดยสารและ การกลับทิศทางการเดินรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับ ระยะเวลาที่สถานีบางซื่อ และสถานีเตาปูน	การใช้สถานีบางซื่อเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร จะทำให้ขบวนต่อไป จะต้องรอเป็นเวลาไม่เกิน ๔ นาที ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดในการเดินรถ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ของ รฟม. ดังนั้น การกำหนดให้สถานีเตาปูน เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจะมีความเหมาะสมมากกว่า
๔) ความสะดวกของจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร ระหว่างโครงการรถไฟฟ้าทั้ง ๓ โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (หัวลำโพง-บางซื่อ) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)	พบว่า กรณีใช้สถานีเตาปูนเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และให้ผู้รับ สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลเป็นผู้เดินรถไฟฟ้า ช่วง เตาปูน - บางซื่อ จะสามารถเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่างรถไฟฟ้าทั้ง ๓ โครงการได้พร้อมกัน

จากประเด็นพิจารณาด้านเทคนิคดังกล่าว จึงสรุปได้ชัดเจนว่า การใช้สถานีเตาปูน เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจะมีความเหมาะสมมากกว่า และในส่วนของการเดินทางช่วงเตาปูน – บางซื่อ จะเป็นการเดินทางโดยโครงการสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งต่อขยายมา ๑ สถานี ดังนั้น การพิจารณาแนวทางการ ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน จึงควรเป็นการเจรจาตรงกับผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลก่อนเป็น ลำดับแรก

๑.๔.๒ แนวทางการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน โดยใช้แนวทางตามประกาศ สศช.

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ นับเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ โดยได้ศึกษาประเด็นเรื่องความสอดคล้องของโครงการ ความเหมาะสม ของโครงการ และด้านผลกระทบของโครงการตามประกาศ สศช. สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑) ความสอดคล้องของโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สอดคล้องกับนโยบายของคณะรัฐมนตรีนางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ที่แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ ในด้านนโยบายโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนา ระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งการดำเนินโครงการจะส่งเสริมภาคการผลิตและภาคอุตสาหกรรมของประเทศ รวมทั้งสอดคล้องกับความ พร้อมของหน่วยงานในด้านบุคลากรของ รฟม. และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น พ.ร.บ. การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓

๒) ความเหมาะสมของโครงการ

โครงการฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ เป็นช่วงที่เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าถึง ๔ โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน และช่วงเตาปูน-ราชบุรีบูรณะ โครงการ รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (หัวลำโพง-บางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน-ท่าพระ ทำให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องไปยังโครงข่ายระบบขนส่ง มวลชนเส้นทางอื่นๆ และครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วยให้ผู้โดยสารเดินทางเข้าไป ถึงใจกลางเมืองได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ลดความคับคั่งของจราจร และกระตุ้นจำนวนผู้โดยสารของรถไฟ สายเหนือ-ใต้ ตามแผนแม่บทฯ ให้เพิ่มสูงขึ้น

๓) ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ

โครงการฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ นับเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ซึ่งมีผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๖.๒๕ สำหรับระยะเวลาการก่อสร้างและ เดินทาง ๓๐ ปี ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ร้อยละ ๑๒ ที่ สศช.กำหนด

๔) ความเหมาะสมด้านการเงิน

(ก) ประมาณการขอบเขตงานและจำนวนเงินที่ต้องใช้ในการลงทุน

รฟม. ได้ประสานงานกับผู้จัดหาระบบรถไฟฟาสายเฉลิมรัชมงคล (บริษัท ซีเมนส์) เพื่อให้ประมาณการขอบเขตงานและจำนวนเงินที่ต้องใช้ในการลงทุนช่วงเตาปูน-บางซื่อ เฉพาะส่วนที่บริษัทซีเมนส์เป็นผู้ดำเนินการในโครงการสายเฉลิมรัชมงคล และต่อมาบริษัทซีเมนส์ได้มีหนังสือลงวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ แจ้งผลประมาณการมูลค่าการลงทุน ช่วงเตาปูน-บางซื่อ เป็นจำนวนเงิน ๑๒.๘ ล้านยูโร หรือประมาณ ๕๒๔.๘ ล้านบาท (๔๑ บาท/ยูโร) โดย รฟม. ได้นำส่งให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาที่ได้จัดจ้างตาม พ.ร.บ. รวมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ (กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML) ตรวจสอบและให้ความเห็น ซึ่งต่อมากลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ได้มีหนังสือที่ BBML/๐๑๓/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๖ แจ้งความเห็นต่อราคาค่างานสัญญาที่ ๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ของบริษัทซีเมนส์ว่ามีเหตุผลอยู่ในช่วงสามารถยอมรับได้

(ข) ประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายดำเนินโครงการฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML พิจารณาทบทวนสมมติฐานที่ใช้ในการพิจารณาการรับรู้รายได้ที่เพิ่มขึ้นของ BMCL จากเดิมที่เป็นการเปรียบเทียบระหว่างกรณีการต่อเชื่อมเส้นทางของทั้ง ๒ โครงการกับกรณีไม่มีการต่อเชื่อม ซึ่งส่งผลให้การรับรู้รายได้ของ BMCL เพิ่มขึ้นมาก แต่ในปัจจุบันนี้เส้นทางทั้ง ๒ โครงการต้องต่อเชื่อมอยู่แล้ว ถึงแม้ BMCL จะไม่เป็นผู้ให้บริการระหว่างสถานีบางซื่อ-เตาปูน ก็ยังได้รับประโยชน์ในการต่อเชื่อมเส้นทางดังกล่าว ดังนั้นกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML จึงเพิ่มเติมสมมติฐานที่ BMCL เป็นผู้ให้บริการระหว่างสถานีเตาปูน-บางซื่อ เพื่อเปรียบเทียบการรับรู้รายได้ที่เพิ่มขึ้นของ BMCL จากการให้บริการเดินรถระหว่างสถานียดังกล่าว กับกรณีที่ให้บริการสิ้นสุดที่สถานีบางซื่อ โดยประมาณการต้นทุนของงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้าเป็น ๒ ชุด โดยมีที่มาจากแหล่งข้อมูล ๒ แหล่ง เพื่อนำไปวิเคราะห์เปรียบเทียบด้านการเงินการลงทุน ดังนี้

ประมาณการต้นทุนของงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า

อ้างอิงตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามประกาศ สศช. ฉบับลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๒ เป็นราคา ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ (ค.ศ. ๒๐๐๗)

ที่	รายละเอียดงาน	ปริมาณ	หน่วย	รวม (บาท) (ราคาปี พ.ศ. ๒๕๕๐)	รวม (บาท) (ปรับเป็นราคารฐาน พ.ศ. ๒๕๕๖)	รวม (บาท) (รวมค่าเงินเพื่อรายปี ที่อัตราร้อยละ ๒.๕ ต่อปี)
๑	Signaling Systems	๑	L.S.	๓๓,๙๑๙,๒๒๗	๓๙,๓๓๕,๙๐๔	๔๑,๙๕๒,๐๑๖
๒	Communications Systems	๑	L.S.	๑๑๑,๑๓๕,๒๖๐	๑๒๘,๘๘๒,๘๓๐	๑๓๗,๔๕๕,๐๓๔
๓	Power Supply Systems	๑	L.S.	๔๐,๐๒๘,๐๖๘	๔๖,๔๒๐,๒๘๗	๔๙,๕๐๗,๘๙๑
๔	Automatic Fare Collection	๑	L.S.	๖๒,๖๘๓,๗๑๘	๗๒,๖๙๓,๘๙๕	๗๗,๕๒๘,๑๗๖
๕	Platform Screen Doors	๑	L.S.	๒๐,๕๒๗,๔๙๖	๒๓,๘๐๕,๖๐๒	๒๕,๓๘๙,๖๓๔
	รวมค่างานระบบรถไฟฟ้า			๒๖๘,๒๙๓,๗๖๙	๓๑๑,๑๓๘,๕๑๘	๓๓๑,๘๓๒,๗๕๑

หมายเหตุ

๑. ประมาณราคา ณ ปี ค.ศ. ๒๐๐๗ (พ.ศ. ๒๕๕๐)
๒. ปรับประมาณราคาเป็นราคา ณ ปีฐาน ค.ศ. ๒๐๑๓ (พ.ศ. ๒๕๕๖) โดยใช้อัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยที่ ๒.๕% ต่อปี
๓. VAT, Contingencies and Provisional Sum are included.
๔. Prices based upon international commodity prices and projects completed in S. E. Asia, (incl BKK Blue line); price data base is mid ๒๐๐๗
๕. Priced to be +/- ๗.๕ % of bid price, assuming no significant changes or delays to completion.
๖. All prices assumed to reflect low import tariffs and duties as associated with Government projects
๗. Prices of Rolling Stock are not included.

ประมาณการต้นทุนของงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า
อ้างอิงตามข้อมูลการประมาณราคาที่ รฟม. ได้สอบถามไปยังบริษัทซีเมนส์ และบริษัทซีเมนส์มีหนังสือตอบ
กลับ รฟม. เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ เป็นราคา ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๖

ที่	รายละเอียดงาน	ปริมาณ	หน่วย	รวม (บาท) *	รวม (บาท) (รวมค่าเงินเพื่อรายปี ที่อัตราร้อยละ ๒.๕ ต่อปี บวก VAT ร้อยละ ๗)
๑	Signalling Systems	๑	L.S.	๒๓๐,๔๒๐,๐๐๐	๒๖๒,๙๔๘,๔๑๒
๒	Communications Systems	๑	L.S.	๙๐,๒๐๐,๐๐๐	๑๐๒,๙๓๓,๕๔๒
๓	Power Supply Systems	๑	L.S.	๘๒,๘๒๐,๐๐๐	๙๔,๕๑๑,๗๐๗
๔	SCADA System	๑	L.S.	๕๐,๐๒๐,๐๐๐	๕๗,๐๘๑,๓๒๘
๕	System Integration, Project Management and Engineering	๑	L.S.	๗๑,๓๔๐,๐๐๐	๘๑,๔๑๑,๐๗๔
	รวมค่างานระบบรถไฟฟ้า			๕๒๔,๘๐๐,๐๐๐	๕๙๘,๘๘๖,๐๖๓

หมายเหตุ

๑. ประมาณราคา ณ ปี ค.ศ. ๒๐๑๓ (พ.ศ. ๒๕๕๖)
๒. Work Grouping is different from Cost estimation described in the NESDB report but total works are informed to be the same.
๓. * VAT is excluded.
๔. Exchange Rate is ๔๑.๐ Baht/Euro.
๕. Prices based upon DDP Terms according to INCOTERMS ๒๐๑๐.
๖. Siemens assume that this project will be handled separately as a stand alone basis from the Purple Line Project (Tao Pun – Bang Yai Section) as well as from any other neighboring project for which Siemens I or might become responsible.
๗. Prices of Rolling Stock are not included.

(ค) ประมาณการส่วนต่างจำนวนผู้โดยสาร

การศึกษาวิเคราะห์ประมาณการส่วนต่างของจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นกับ
โครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ จากการดำเนินโครงการช่วงบางซื่อ-เตาปูน แบ่งเป็น ๒ กรณี ดังนี้

กรณีที่ ๑ วิเคราะห์ประมาณการเพิ่มขึ้น /ลดลง ของจำนวนผู้โดยสารของ
ทั้งโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางใหญ่ และโครงการรถไฟฟ้า
สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน-ท่าพระ เปรียบเทียบกันระหว่างกรณีมีและไม่มีการต่อเชื่อมการให้บริการ
เดินรถไฟฟ้าในช่วง เตาปูน-บางซื่อ พบว่าผลประโยชน์ด้านการเงินที่มีต่อโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล
จากการเชื่อมต่อการเดินทางช่วงเตาปูน-บางซื่อ ดังนี้

รายการ	ผลตอบแทน
อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR)	ร้อยละ ๑๕๐.๘๘
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV ที่อัตราลด ๕%)	๒๖,๖๖๕ ล้านบาท

ซึ่งสรุปได้ว่าการขยายเส้นทางให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิม
รัชมงคลจากสถานีบางซื่อมายังสถานีเตาปูน จะทำให้โครงการมีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับกรณี
ไม่ขยายเส้นทางเชื่อมต่อช่วงเตาปูน-บางซื่อดังกล่าว ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนั้น เมื่อพิจารณาร่วมกับ
การลงทุนของภาคเอกชน ในงานระบบรถไฟฟ้าในช่วงเตาปูน-บางซื่อนี้ก็อีกประมาณ ๓๐๐-๔๐๐ ล้านบาท หรือ
อาจเพิ่มเติมการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอีก ๑-๒ ขบวน (ประมาณราคาไม่เกิน ๒๐๐ - ๔๐๐ ล้านบาท)
การดำเนินการเชื่อมต่อในช่วงเตาปูน-บางซื่อนี้ ก็ยังให้ผลลัพธ์ที่เอกชนจะมีผลประโยชน์ที่ดียิ่งขึ้นอย่างแน่นอน
ซึ่งจะเป็นแรงจูงใจที่สำคัญในการเจรจากับภาคเอกชน ได้แก่ BMCL ในการดำเนินโครงการช่วงเตาปูน-บางซื่อนี้
ต่อไป ไม่ว่าจะเป็นแนวทาง PPP Gross Cost หรือ PPP Net Cost

กรณีที่ ๒ ประมวลการจำนวนผู้โดยสารบนสมมติฐานที่ว่า การเชื่อมต่อ การเดินรถไฟฟ้าช่วงเตาปูน-บางซื่อ จะต้องมีการดำเนินการอย่างแน่นนอน (หมายถึงโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางใหญ่ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน-ท่าพระ) จะได้ประโยชน์ในเรื่องของการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารแบบก้าวกระโดดจากการมีช่วง เตาปูน-บางซื่อ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะดำเนินการช่วงเตาปูน-บางซื่อนี้ จะดำเนินการโดยการเป็นส่วนหนึ่งของสายเฉลิม รัชมงคล (BMCL) หรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการสายสีม่วงหรือสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โดยเมื่อพิจารณาความเหมาะสมทางด้านเทคนิคและความสะดวกสบายของผู้โดยสารที่มาใช้บริการแล้ว มีข้อสรุปที่เห็นว่าควรพิจารณาการดำเนินการช่วงเตาปูน-บางซื่อ ให้เป็นส่วนหนึ่งของสายเฉลิมรัชมงคล จะมีความเหมาะสมที่สุดนั้น ที่ปรึกษาจึงได้วิเคราะห์ประมวลการจำนวนผู้โดยสารบนสมมติฐานการเปรียบเทียบการ เดินรถ ๒ รูปแบบ ดังนี้

๑) **รูปแบบที่ ๑** โครงการสายเฉลิมรัชมงคล (BMCL) รับดำเนินการ ให้บริการเดินรถเพิ่มอีก ๑ สถานี (หัวลำโพง-เตาปูน) เป็นทั้งหมด ๑๙ สถานี โดยมีค่าเปลี่ยนถ่ายระบบ (Transfer Fee) เพื่อผู้โดยสารเดินทางจากระบบรถไฟฟ้าสายอื่นๆ เข้าสู่สายเฉลิมรัชมงคล

๒) **รูปแบบที่ ๒** โครงการสายเฉลิมรัชมงคล (BMCL) ไม่รับดำเนินการ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ โดยจะยังให้บริการเดินรถช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ จำนวน ๑๘ สถานีตามเดิม โดยมีค่าเปลี่ยน ถ่ายระบบ (Transfer Fee) เพื่อผู้โดยสารเดินทางจากระบบรถไฟฟ้าสายอื่นๆ เข้าสู่สายเฉลิมรัชมงคล เนื่องจาก BMCL อาจเห็นว่าได้ประโยชน์จากการเชื่อมต่อช่วงเตาปูน-บางซื่ออยู่แล้ว ไม่ว่าจะดำเนินการโดยใคร และ ไม่จำเป็นจะต้องรับความเสี่ยงเรื่องจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นที่อาจไม่คุ้มกับการให้บริการเดินรถเพิ่มอีก ๑ สถานี

ซึ่งจากการวิเคราะห์ประมวลการกำไร/ขาดทุน จากส่วนต่างรายได้และ ค่า O&M เพิ่มเติมดังกล่าวข้างต้น พบว่ามีการขาดทุนทุกปี สามารถสรุปได้ว่าการขยายการเดินรถเพิ่มอีก ๑ สถานี ไม่ก่อให้เกิดผลกำไรเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับ การให้บริการเดินรถจำนวน ๑๘ สถานีในปัจจุบัน ซึ่งหมายถึงไม่มีแรงจูงใจสำหรับผู้ให้บริการเดินรถสายเฉลิมรัชมงคล (BMCL) ที่จะขยายการบริการเดินรถเพิ่มอีก ๑ สถานี สำหรับการดำเนินการช่วงเตาปูน-บางซื่อ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาเฉพาะส่วนต่างรายรับ เปรียบเทียบใน ๒ กรณีนี้ อาจมองได้ว่าการเจรจากับ BMCL ในรูปแบบ PPP Net Cost อาจเป็นไปได้ยาก เนื่องจาก BMCL ต้องลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น และมีผลประโยชน์ที่มีกำไรลดลง (เทียบกับกรณี ๑๘ สถานี) นั่นหมายถึง BMCL รับความเสี่ยงเรื่องจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดเอง หากแต่ก็มีความเป็นไปได้สำหรับการ เสร็จในแนวทางรูปแบบ PPP Gross Cost หรือ PSC Gross Cost เนื่องจากรัฐจะเป็นผู้รับภาระส่วนต่างรายได้ ของผู้โดยสารในส่วนนี้เอง และ BMCL ได้รับเป็นค่าจ้างในการเดินรถเพิ่มอีก ๑ สถานี ครอบคลุมต้นทุนค่าลงทุน และค่าดำเนินการทั้งหมด และจะไม่ต้องรับความเสี่ยงในส่วนนี้

๕) ผลกระทบของโครงการ

โครงการมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในช่วงการก่อสร้างโครงการ ซึ่งลดผลกระทบได้ โดยการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-สะพานพระนั่งเกล้า และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ช่วง สะพานพระนั่งเกล้า-บางซื่อ ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วเมื่อวันที่

๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ รวมทั้งมีผลกระทบในทางบวกต่อการเมืองและความมั่นคงของประเทศ เนื่องจากภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชน การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง ซึ่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๗ - ๑๑ ได้กำหนดกลยุทธ์ในการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบรางด้วย ทั้งนี้ การดำเนินโครงการมีผลกระทบต่อสถานะการเงินของ รฟม. ดังนี้

- กรณีดำเนินโครงการฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ แบบ PPP Net Cost ประมาณการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลรวมกับสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๗๒ ขาดทุนรวม ๕๓,๖๘๒ ล้านบาท
- กรณีดำเนินโครงการฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ แบบ PPP Gross Cost ประมาณการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลรวมกับสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๗๒ ขาดทุนรวม ๕๓,๕๖๘ ล้านบาท
- กรณีดำเนินโครงการฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ แบบ PSC Gross Cost ประมาณการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลรวมกับสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๗๒ ขาดทุนรวม ๕๓,๗๓๖ ล้านบาท

สรุปได้ว่า การดำเนินโครงการทั้ง ๓ แนวทางไม่มีความแตกต่างในแง่ภาระด้านการเงินของ รฟม. โดยการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ควบคู่ไปกับช่วงบางใหญ่-เตาปูน จะช่วยกระตุ้นความต้องการของผู้โดยสารในเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เพราะผู้โดยสารสามารถเดินทางด้วยรถไฟฟ้าต่อเนื่องไปได้ทั้งโครงข่าย ซึ่งจะทำให้รายได้จากค่าโดยสารโดยรวมสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ จะส่งผลกระทบในทางบวกต่อฐานะการเงินของ รฟม. ในระยะยาว

๖) บทบาทของเอกชนในการเข้าร่วมงานโครงการ

การเดินรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ แบ่งเป็นสองส่วน คือ ช่วงบางใหญ่-เตาปูน และช่วงเตาปูน-บางซื่อ เนื่องจากเส้นทางของโครงการมีสภาพทางกายภาพที่ไม่ต่อเนื่องเป็นเส้นทางเดียวกัน และได้กำหนดให้สถานีเตาปูนเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารสำหรับการให้บริการระหว่างเส้นทางสายสีม่วง เส้นทางสายเฉลิมรัชมงคล และเส้นทางสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน-ท่าพระ ซึ่งในอนาคตการเดินทางจากสถานีบางซื่อ-เตาปูน จะต่อขยายออกไป ทำให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และการเดินทางจากสถานีบางใหญ่-เตาปูนจะต่อขยายออกไปจนถึงราษฎร์บูรณะ ขณะเดียวกันระยะเวลาดำเนินโครงการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีน้ำเงินต่อขยาย ไม่มีความสอดคล้องกันในเรื่องของระยะเวลาเปิดให้บริการเดินรถ จึงจำเป็นต้องพิจารณาดำเนินโครงการช่วงเตาปูน-บางซื่อ แยกออกจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินต่อขยายด้วย ในการพิจารณาเดินรถเฉพาะส่วนของบางซื่อ-เตาปูน โดยลำพังเพียงช่วงสถานีเดียวไม่สามารถทำได้ ประกอบกับการพิจารณาความคุ้มค่าของการลงทุนทางการเงินมีความเป็นไปได้ยากในช่วงสถานีเดียว ดังนั้น การพิจารณาเดินรถเฉพาะส่วนของบางซื่อ-เตาปูน จึงต้องพิจารณาความต่อเนื่องของการให้บริการในเส้นทางปัจจุบันของสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งมี BMCL เป็นผู้ให้บริการด้วย โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML พิจารณาทบทวนสมมติฐานที่ใช้ในการพิจารณาการรับรู้รายได้ที่เพิ่มขึ้นของ BMCL จากเดิมที่เป็นการเปรียบเทียบระหว่างกรณีมีการต่อเชื่อมเส้นทางของทั้ง ๒ โครงการ กับกรณีไม่มีการต่อเชื่อม ซึ่งส่งผลให้การรับรู้รายได้ของ BMCL เพิ่มขึ้นมาก แต่ในปัจจุบันนี้เส้นทางทั้ง ๒ โครงการต้องต่อเชื่อมอยู่แล้ว ถึงแม้ BMCL จะไม่เป็นผู้ให้บริการระหว่างสถานีบางซื่อ-เตาปูน ก็ยังได้รับประโยชน์ในการต่อเชื่อมเส้นทางดังกล่าว ดังนั้น

จึงเพิ่มเติมสมมุติฐานที่ BMCL เป็นผู้ให้บริการระหว่างสถานีเตาปูน-บางซื่อ เพื่อเปรียบเทียบการรับรู้รายได้ที่เพิ่มขึ้นของ BMCL จากการให้บริการเดินรถระหว่างสถานียังกล่าว กับกรณีที่ให้บริการสิ้นสุดที่สถานีบางซื่อ โดยเมื่อนำผลลัพธ์ที่ได้มาวิเคราะห์ภาระการสนับสนุนด้านการเงินของภาครัฐ (NPV) ได้ผลดังนี้

กรณีที่ ๑ ใช้ประมาณราคาค่าลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าตามรายงานการศึกษาตามประกาศ สศช. แล้วปรับเป็นราคาฐาน ปี พ.ศ. ๒๕๕๖ (๒๖๘,๒๙๓,๗๖๙ บาท ราคาปี พ.ศ. ๒๕๕๐ หรือ ๓๑๑,๑๓๘,๕๑๘ บาท ราคาปี พ.ศ. ๒๕๕๖ (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

Scenario	Investment Option	Operation Option	Net Government Subsidies to Project (NPV) (ล้านบาท)				
			๑๓ ปี	๒๕ ปี	๓๐ ปี	๓๕ ปี	๔๐ ปี
๑	PPP	Net Cost	๗๒๓	๑,๑๙๗	๑,๓๓๘	๑,๕๘๙	๑,๗๖๐
๒	PPP	Gross Cost	๗๘๕	๑,๒๖๔	๑,๔๐๕	๑,๖๕๖	๑,๘๒๗
๓	PSC	Gross Cost	๖๙๓	๑,๒๐๘	๑,๓๔๘	๑,๕๙๙	๑,๗๗๐

กรณีที่ ๒ ใช้ประมาณราคาค่าลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าตามข้อมูลของบริษัทซีเมนส์ (๕๒๔,๘๐๐,๐๐๐ บาท ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ราคาปี พ.ศ. ๒๕๕๖)

Scenario	Investment Option	Operation Option	Net Government Subsidies to Project (NPV) (ล้านบาท)				
			๑๓ ปี	๒๕ ปี	๓๐ ปี	๓๕ ปี	๔๐ ปี
๑	PPP	Net Cost	๑,๑๕๑	๑,๗๕๔	๑,๘๙๔	๒,๒๔๓	๒,๔๑๔
๒	PPP	Gross Cost	๑,๒๖๔	๑,๘๗๔	๒,๐๑๕	๒,๓๖๓	๒,๕๓๔
๓	PSC	Gross Cost	๑,๐๔๙	๑,๗๒๑	๑,๘๖๑	๒,๒๑๐	๒,๓๘๑

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า การดำเนินการโครงการตามรูปแบบการลงทุนทั้ง ๓ รูปแบบ คือ PPP Net Cost ,PPP Gross Cost และ PSC Gross Cost จะมีภาระการสนับสนุนจากภาครัฐในอัตราที่ใกล้เคียงกันมาก จนถือได้ว่าต่างกันแบบไม่มีนัยสำคัญ ดังนั้นการจะเลือกรูปแบบใดในการดำเนินการนั้น จะต้องพิจารณาประเด็นในด้านอื่นๆ ประกอบด้วย เพื่อสรุปแนวทางที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐที่สุดต่อไป ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ได้เปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสีย ระหว่างแนวทาง PPP Gross Cost และ PPP Net Cost ในประเด็นต่างๆ และได้ข้อสรุปว่า เมื่อพิจารณาบนพื้นฐานที่ให้ความสำคัญกับผู้โดยสารและประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับรัฐ (รฟม.) แล้ว แนวทางการดำเนินการในรูปแบบ PPP Net Cost มีความเหมาะสมมากกว่าที่จะนำมาใช้ในการเจรจากับภาคเอกชน (BMCL) ก่อนเป็นลำดับแรก เนื่องจากไม่มีการการลงทุนต่อภาครัฐ สะดวกในการกำกับดูแล และมีโอกาสได้รับค่าสัมปทานเพิ่มขึ้นหากสามารถเจรจาต่อรองเป็นผลสำเร็จ อย่างไรก็ตาม หากการเจรจากับ BMCL ในแนวทาง PPP Net Cost ไม่ประสบผลสำเร็จ ก็ยังสามารถเจรจาในแนวทาง Gross Cost ได้ต่อไป โดยที่ไม่มีผลกระทบกับผู้โดยสารที่ใช้บริการ ดังนี้

(ก) ด้านการสนับสนุนนโยบายของรัฐ รูปแบบ PPP Gross Cost เหมาะสมมากกว่ารูปแบบ PPP Net Cost เนื่องจากสามารถสนับสนุนนโยบายเรื่องการส่งเสริมให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น โดยรัฐควบคุมและมีความยืดหยุ่นในการกำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขการให้บริการได้ ทำให้รัฐได้รับผลประโยชน์จากการดำเนินการ การบริหารจัดการ ตลอดจนความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการเพิ่มสูงขึ้น

(ข) ด้านการเงินการลงทุน รูปแบบ PPP Net Cost เหมาะสมมากกว่า โดยรัฐมีความเสี่ยงด้านรายได้สำหรับกรณี Gross Cost มากกว่ากรณี Net Cost เนื่องจากรัฐเป็นผู้เก็บรายได้จากค่าโดยสาร และเอกชนรับรายได้เป็นค่าจ้างเดินรถ แต่รัฐสามารถบริหารความเสี่ยงนี้ได้โดยการกระจายความเสี่ยงนี้ให้กับเอกชนผู้ร่วมลงทุนได้ แต่อาจต้องแลกกับสิทธิในเรื่องเชิงนโยบายการบริหารโครงการบางประการ และเอกชนรับความเสี่ยงจากความผันผวนของภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไปซึ่งมีผลกับรายรับแทนรัฐสำหรับกรณี Net Cost

(ค) ความยากง่ายในเรื่องการต่อขยายระบบการเดินรถและเส้นทาง รูปแบบ PPP Gross Cost เหมาะสมมากกว่า เนื่องจากรัฐจัดเก็บรายได้และกำหนดอัตราค่าโดยสารเองโดยการจ้างเอกชนเดินรถ จึงมีความง่ายในการปรับเปลี่ยนรูปแบบสัญญาหรือข้อตกลง หรือแม้กระทั่งการกำหนดระยะเวลาของสัญญาที่เป็นผลดีต่อรัฐ ทำให้รัฐสามารถต่อขยายเส้นทางและเชื่อมโยงการเดินทางของผู้โดยสารร่วมกับเส้นทางอื่นๆ ได้ง่ายกว่ารูปแบบ Net Cost มาก ทั้งในด้านการใช้ตัวร่วม อัตราค่าโดยสารร่วม การปรับปรุงระบบควบคุมการเดินรถ และการใช้เส้นทางและศูนย์ซ่อมบำรุงร่วมกัน

(ง) การบูรณาการโครงข่ายในส่วนของการบริหาร /ค่าโดยสาร รูปแบบ PPP Gross Cost เหมาะสมมากกว่า เนื่องจากกรณี Net Cost นโยบายการบริหาร /ค่าโดยสาร ต้องเป็นไปตามสัญญาที่ทำไว้กับเอกชนทำให้ไม่มีความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐในอนาคต

(จ) ข้อจำกัดด้านเทคนิคสำหรับการเดินรถแบบ Through Operation เมื่อมีการขยายเส้นทางในอนาคต ไม่มีความแตกต่างระหว่างรูปแบบ PPP Gross Cost และ PPP Net Cost

(ฉ) มาตรฐานการให้บริการประชาชน ไม่มีความแตกต่างระหว่างรูปแบบ PPP Gross Cost และ PPP Net Cost

(ช) ประเด็นพิจารณาด้านกฎหมาย รูปแบบ PPP Gross Cost เหมาะสมมากกว่า เนื่องจากสามารถดำเนินการไปสู่ข้อสรุป /ข้อตกลงในการดำเนินการได้ โดยไม่กระทบกับเงื่อนไขรายละเอียดในสัญญาสัมปทานเดิมของ BMCL

(ซ) การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสีย ระหว่างรัฐและเอกชน รูปแบบ PPP Gross Cost และ PPP Net Cost ล้วนมีข้อดี-ข้อเสีย แตกต่างกันไป ซึ่งขึ้นอยู่กับมุมมองของฝ่ายรัฐ หรือฝ่ายเอกชน

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML สรุปผลการพิจารณาดังนี้

๑. การใช้สถานีเตาปูนเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจะมีความเหมาะสมมากกว่า และในส่วนของการเดินรถช่วงเตาปูน-บางซื่อ จะเป็นการเดินรถโดยโครงการสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งต่อขยายมา ๑ สถานี ดังนั้น การพิจารณาแนวทางการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน จึงควรต้องเป็นการเจรจาตรงกับผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลก่อนเป็นลำดับแรก

๒. แนวทางการดำเนินการลงทุนและการให้บริการเดินรถสำหรับช่วงเตาปูน - บางซื่อที่เหมาะสมที่สุด ควรเป็นแนวทางเจรจากับผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ในรูปแบบ PPP Net Cost อย่างไรก็ตามหากการเจรจากับ BMCL ในแนวทาง PPP Net Cost ไม่ประสบผลสำเร็จ ก็ยังสามารถเจรจาในแนวทาง Gross Cost ได้ต่อไป โดยมีระยะเวลาของสัญญาเท่ากับระยะเวลาของสายเฉลิมรัชมงคลที่เหลืออยู่ ซึ่งจะสิ้นสุดลงในวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๗๒

๑.๔.๓ ความเห็นของ รฟม.

รฟม. ได้พิจารณาดำเนินการปรับปรุงรายงานผลการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) (ฉบับปรับปรุง-มีนาคม ๒๕๕๖) ให้มีเนื้อหาครบถ้วนตามประกาศ สศช. เรื่องหัวข้อในการนำเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ และพิจารณาทบทวนรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับการเดินรถ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ที่เหมาะสมระหว่าง PPP Gross Cost และ PPP Net Cost ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ เสร็จเรียบร้อยแล้ว อีกทั้งคณะกรรมการ รฟม. ได้พิจารณาและมีมติเห็นชอบแล้วในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ จึงเห็นสมควรนำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ดังนี้

(ก) ให้เริ่มต้นจัดหาเอกชนร่วมลงทุน ในรูปแบบ PPP Net Cost อย่างไรก็ดีตามหากการเจรจากับ BMCL ในแนวทาง PPP Net Cost ไม่ประสบผลสำเร็จ ก็ยังสามารถเจรจาในแนวทาง Gross Cost ได้ต่อไป โดยมีระยะเวลาของสัญญาเท่ากับระยะเวลาของสายเฉลิมรัชมงคลที่เหลืออยู่ ซึ่งจะสิ้นสุดลงในวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๗๒ โดยเป็นการเพิ่มเติมในสายเฉลิมรัชมงคล

(ข) ให้ปรับปรุงประมาณการกรอบวงเงินลงทุนใหม่สำหรับโครงการรถไฟฟ้า ช่วงเตาปูน-บางซื่อ เป็นจำนวนเงิน ๕๒๔.๘ ล้านบาท โดยให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ เป็นผู้พิจารณาเจรจาต่อรองต่อไป

๒. มติคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๖

กระทรวงคมนาคมได้ประมวลเรื่องที่ รฟม. เสนอในข้อ ๑.๔ (สัญญาที่ ๕ โครงการฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ) รวมกับเรื่องผลการเจรจาต่อรองกับ BMCL งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) โดยได้มีหนังสือ คค (ปคร) ๐๘๐๕.๒/๕๙๗๐ ลงวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๖ เสนอคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๑ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๖ และหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๕.๒/๒๐๑ ลงวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๕๖ เสนอคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๑ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๖ ซึ่งคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยเริ่มต้นจากรูปแบบ PPP Net Cost หากรูปแบบดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จ ให้สามารถดำเนินการในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ รับไปดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในการนำเสนอเรื่องต่อ ครม. เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมแยกการนำเสนอเรื่องงานสัญญาที่ ๕ ออกจากการพิจารณาผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) และนำเสนอทั้ง ๒ เรื่องต่อคณะรัฐมนตรีในคราวเดียวกัน เนื่องจากเป็นเรื่องที่มีความต่อเนื่องกัน โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๖ เห็นชอบตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๖ แล้ว

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)

๓. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

รฟม. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ โดยศึกษาเรื่องการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ในประเด็นด้านกฎหมาย และการเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสีย ในการดำเนินการตามแนวทางต่างๆ และความเห็นรวมทั้งข้อสังเกตของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำรายงาน ผลการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ ในทุกหัวข้อตามประกาศ สศช. รวมทั้งได้พิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับการเดินรถ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ที่เหมาะสม ระหว่าง PPP Gross Cost กับ PPP Net Cost ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยต่อมาคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๖ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยเริ่มต้นจากรูปแบบ PPP Net Cost หากรูปแบบดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จ ให้สามารถดำเนินการในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ รับผิดชอบดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในการนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมแยกการนำเสนอเรื่องงานสัญญาที่ ๕ ออกจากการพิจารณาผลการเจรจาต่อรองกับ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) และนำเสนอทั้ง ๒ เรื่องต่อคณะรัฐมนตรีในคราวเดียวกัน เนื่องจากเป็นเรื่องที่มีความต่อเนื่องกัน โดยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๖ ได้เห็นชอบตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๖ แล้ว ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว มาตรา ๔ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศตาม (๖) และมาตรา ๔ (๑๓) เรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะรัฐมนตรี จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณารายงานผลการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) (ฉบับปรับปรุง-มีนาคม ๒๕๕๖) เพื่อให้ รฟม. ดำเนินการได้ต่อไป ตามนโยบายการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางของรัฐบาล

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

แม้ว่า รฟม. จะได้ศึกษารูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนสำหรับการเดินรถ ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) โดยเสนอให้เริ่มต้นจัดหาเอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยเจรจากับผู้รับสัมปทานรายเดิม ซึ่งให้บริการเดินรถช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ลงทุนขยายเดินรถเพิ่มเติมอีก ๑ สถานี และถือว่าเป็นการเพิ่มเติมในสายเฉลิมรัชมงคล โดยปรับปรุงประมาณการกรอบวงเงินลงทุนใหม่สำหรับโครงการรถไฟฟ้า ช่วงเตาปูน-บางซื่อ เป็นจำนวนเงิน ๕๒๔.๘ ล้านบาท และหากเจรจาในรูปแบบ Net Cost ไม่ประสบผลสำเร็จ ให้เจรจาในแนวทาง Gross Cost ได้ต่อไป ทั้งนี้ ให้มีระยะเวลาของสัญญาเท่ากับระยะเวลาของสายเฉลิมรัชมงคลที่เหลืออยู่ ซึ่งจะสิ้นสุดลงในวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๗๒ แต่อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งยังมีผลใช้บังคับ

อยู่ตามบทเฉพาะกาลของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เห็นสมควร
นำเสนอคณะรัฐมนตรีให้มีมติเห็นชอบตามมติของคณะกรรมการกลั่นกรองฯ โดยให้ความเห็นชอบในหลักการ
ให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ เริ่มต้นกระบวนการคัดเลือกให้เอกชนร่วมงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วง
เตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด โดยเริ่มต้นจากรูปแบบ PPP Net Cost
หากรูปแบบดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จ ให้สามารถดำเนินการในรูปแบบ PPP Gross Cost ต่อไป โดยในส่วน
ของประมาณการบวงเงินลงทุนใหม่และระยะเวลาในการให้เอกชนดำเนินการ ควรให้เป็นไปตามผลที่จะได้จาก
ขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนที่คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ จะได้ดำเนินการต่อไป

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง รายงานผลการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) (ฉบับปรับปรุง-มีนาคม ๒๕๕๖) ให้สำนัก
งบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง และสำนักงาน
คณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓-๖

๖. เรื่องที่เสนอเพื่อพิจารณา

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วขอเรียนว่า เพื่อให้การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วง
เตาปูน-บางซื่อ สามารถเริ่มดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนตามแผนงานและนโยบายของรัฐบาล และ
เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง) โครงการ
รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ จึงเห็นสมควร
นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมติของคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี
คณะที่ ๑ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๖ และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๖
โดยให้ความเห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ
(สัญญาที่ ๕) โดยให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ เริ่มต้นกระบวนการคัดเลือกให้เอกชนร่วมงานโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด โดยเริ่มต้นจากรูปแบบ
PPP Net Cost หากรูปแบบดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จ ให้สามารถดำเนินการในรูปแบบ PPP Gross Cost ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามที่เสนอในข้อ ๖. ต่อไปด้วย

จักขอบคุณยิ่ง

เรียน รอง-นรม. (นายกิตติรัตน์)

สสค. พิจารณาแล้วเห็นว่าเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนภาครัฐเพื่อสนับสนุนการขยายตัว
ทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งมี ครม. (๑๙ มิ.ย. ๕๕) ให้ถือปฏิบัติเป็นหลักการให้เสนอ คกก.๓
(ฝ่ายเศรษฐกิจ) ซึ่งต่อมาเปลี่ยนเป็น คกก.๑ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) พิจารณาก่อนการเสนอ จึงเห็นควร
นำเสนอ คกก.๑ ซึ่งมี รอง - นรม. (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) เป็นประธานกรรมการพิจารณา
และนำเสนอ ครม. พิจารณาพร้อมทั้งเรื่อง ผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
งานสัญญาที่ ๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่ – สถานีเตาปูน)
ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๓ ส.ค. ๕๖ ที่ให้นำทั้ง ๒ เรื่องเสนอ ครม. พิจารณาในคราวเดียวกัน

ทั้งนี้ สสค. ได้ขอให้ กค. สงป. สศค. สศช. และ อส. เสนอความเห็นเพื่อประกอบ
การพิจารณาของ ครม. ด้วยแล้ว

(นายอัฒัน กิตติอำพน)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๔๐๒๗

โทรสาร ๐๒ ๒๑๕ ๑๕๖๙

ขอแสดงความนับถือ

(นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เห็นชอบให้เสนอ คกก. กลั่นกรองฯ

ในวันที่ ๒๒ ส.ค. ๕๖

(นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง)

รองนายกรัฐมนตรี