

ด่วนที่สุด

ที่ คค(ปคร) ๐๘๑๑.๒/๕๖



๒๙
ว.ค. ๒๕๕๘
รับที่ ๑๒ ก.พ. ๕๘
เวลา ๑๗.๑๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๕3034 ลอค-
วันที่ 12 ก.พ. 2558/1710
เวลา

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

เรื่อง การดำเนินการของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๔๗๔๕ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๘

๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม(คกก) ๐๐๑/๐๑๕ ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๘

๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๑๑.๒/๑๑๔๗ ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๑๑.๒/๑๑๔๘ ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๑๑.๒/๑๑๔๙ ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

๗. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๑๑.๒/๑๑๕๐ ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

๘. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง การดำเนินการของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๓ เห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอให้เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ ในรูปแบบ PPP Gross Cost ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยภาครัฐลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และเอกชนลงทุนค่างานระบบไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้ง บริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง โดยให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ (พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๓๕) โดยเคร่งครัดต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

๒. การดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี

รฟม.รายงานการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี โดยนำเสนอข้อเท็จจริงการดำเนินการตามขั้นตอน พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ ดังนี้

๒.๑ รฟม. มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ ตั้งแต่วันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๔

๒.๒ รฟม. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างผู้รับจ้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ ๕ สัญญา และได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่เดือนเมษายน ๒๕๕๔ จนถึงปัจจุบัน (๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๗) มีความคืบหน้ารวมร้อยละ ๕๗.๓๓ ทั้งนี้ คาดว่างานโยธาทั้ง ๕ สัญญาจะแล้วเสร็จพร้อมสำหรับเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ ดังนี้

(๑) ช่วงหัวลำโพง-บางแค ธันวาคม ๒๕๖๐

(๒) ช่วงเตาปูน-ท่าพระ

- ช่วงเตาปูน-บางพลัด กรกฎาคม ๒๕๖๐

- ช่วงบางพลัด-ท่าพระ ธันวาคม ๒๕๖๒

๒.๓ คณะกรรมการ รฟม. มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๗ รับทราบและมีความเห็นต่อข้อเสนอแนะของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) เรื่อง การคัดเลือกเอกชนลงทุนระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการ โดยแนวทางการเจรจาตามมาตรา ๑๖ ตามรูปแบบ PPP Gross Cost ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน) และตามความเห็นของ รฟม. จากผลการศึกษาเดิมว่าเป็นหลักการที่ดี เนื่องจาก ได้แสดงทั้งข้อดี ข้อเสีย อย่างเหมาะสม จึงเห็นควรสนับสนุนในหลักการเพื่อประกอบเป็นความเห็นให้คณะกรรมการมาตรา ๑๓ พิจารณาต่อไป และให้เร่งการดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป เพื่อให้เปิดเดินรถได้ตามกำหนดการ

๒.๔ คณะกรรมการ รฟม. มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๗ โดยเห็นว่าการเดินรถไฟฟ้าแบบเดินรถต่อเนื่อง (Through Operation) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินตลอดทั้งสาย จะทำให้ประชาชนได้ประโยชน์ และให้ รฟม. นำเสนอมติดังกล่าวแก่กระทรวงคมนาคม ตามมติคณะรัฐมนตรีปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และแก่คณะกรรมการมาตรา ๑๓ เพื่อทราบและพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป

๒.๕ จากมติคณะกรรมการ รฟม. ดังกล่าวข้างต้น รฟม. จึงมีข้อเสนอให้เกิดประโยชน์ต่อการดำเนินการระบบการเดินรถ เพื่อให้เปิดบริการได้ทันพร้อมกับกำหนดแล้วเสร็จของงานโยธา ดังนี้

๒.๕.๑ โดยปกติบริษัทเอกชนผู้ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า ควรมีระยะเวลาในการดำเนินการโครงการไม่น้อยกว่า ๓๖ เดือน จึงจะสามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้าได้ รฟม. จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการคัดเลือกเอกชนลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระดังกล่าว แต่จนถึงปัจจุบันที่มีการประชุมเมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๗ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ยังไม่สามารถสรุปได้ว่า จะดำเนินการคัดเลือกด้วยวิธีการเจรจาตรงกับผู้ประกอบการรายเดิมหรือประกวดราคา ทำให้มีความเป็นไปได้สูงที่ผู้รับจ้างงานโยธามลายสัญญาจะดำเนินการแล้วเสร็จก่อน ซึ่งเป็นภาระทำให้ รฟม. และรัฐต้องเข้าดูแลรักษางานโยธาที่แล้วเสร็จก่อนที่เอกชนผู้ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าจะพร้อม และจะทำให้กำหนดการเปิดให้บริการแก่สาธารณชนล่าช้าออกไป ส่งผลเสียต่อระบบขนส่งมวลชนของประเทศและประชาชนโดยรวม และประชาชนสูญเสียโอกาสในการใช้บริการรถไฟฟ้า

๒.๕.๒ โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ ทั้ง ๓ โครงการ มีลักษณะต่อเนื่องกันเป็นแนวเส้นทางสายวงกลม (Circle Line) เชื่อมต่อชุมชนหลักระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี จึงมีความจำเป็นต้องเป็นการเดินรถแบบต่อเนื่อง (Through Operation) เพราะสะดวกและปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการให้บริการสูงสุด โดยที่รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลมีรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost ซึ่งมีเอกชน (BMCL) เป็นผู้ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและการเดินรถ และเป็นผู้รับผิดชอบความเสี่ยงกรณีปริมาณผู้โดยสารไม่เป็นไปตามประมาณการ ซึ่งเป็นรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมและเกิดประโยชน์ต่อประชาชนและภาครัฐสูงสุด จึงเห็นสมควรให้มีการศึกษารูปแบบการลงทุน PPP Net Cost มาพิจารณาเป็นแนวทางการลงทุนในลำดับแรกก่อนในการเจรจาทันทีกับ BMCL เพื่อเป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ และเพื่อให้ขนาดการลงทุนมีความคุ้มค่า (Economies of Scale) โดยรวมเป็นโครงการเดียวกัน

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๓. มติคณะรัฐมนตรีและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๓

คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ ในรูปแบบ PPP Gross Cost จึงเป็นโครงการที่ได้รับอนุมัติให้

เอกชนร่วมลงทุนก่อนวันที่ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มีผลใช้บังคับ และต้องดำเนินการต่อไปตามขั้นตอนในหมวด ๓ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ จนกว่าจะแล้วเสร็จ สอดคล้องกับบทเฉพาะกาลมาตรา ๖๙ ของ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๒ พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๓ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัดซึ่งเป็นข้าราชการประจำ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานหน่วยงานอื่นของรัฐ หรือพนักงานส่วนท้องถิ่น แล้วแต่กรณี เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการ กฤษฎีกา ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทน สศช. ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนกระทรวงอื่นอีกสอง กระทรวง กระทรวงละหนึ่งคน ผู้ทรงคุณวุฒิไม่เกินสามคน เป็นกรรมการ และให้มีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของ โครงการหนึ่งคนเป็นกรรมการและเลขานุการ

มาตรา ๑๔ ให้คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการ ร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญที่จะต้องมีในสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการ
- (๒) กำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา
- (๓) พิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ
- (๔) พิจารณาดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการโครงการตามที่เห็นสมควร

มาตรา ๑๖ ในการคัดเลือกให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการหากคณะกรรมการ มีความเห็นว่า ไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูลและหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบด้วย ให้รายงาน สศช. และกระทรวงการคลัง หากสองหน่วยงานเห็นพ้องด้วยให้เสนอ ครม. พิจารณานุมัติ

๔. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมได้ประชุมติดตามงานโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. เมื่อวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๕๘ โดยการ ก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ มีความคืบหน้าตามแผนงาน ในขณะที่งานการจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อม บำรุงรักษาหาผู้รับจ้างเดินรถ ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ของ พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้สูงที่การก่อสร้างงานโยธาจะแล้วเสร็จ ก่อนที่ผู้รับจ้างงานจัดหาระบบ รถไฟฟ้าฯ จะมารับมอบโครงสร้างงานโยธา ทำให้มีระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษางานโยธา (Care of Works) จึงเห็นควรให้ รฟม. พิจารณาเร่งรัดการดำเนินการของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ของ พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้รวดเร็วยิ่งขึ้น เพื่อให้มีระยะเวลาที่จะต้องดูแลรักษางานโยธา (Care of Works) น้อยที่สุด

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาข้อเสนอของ รฟม. ประกอบกับรายงานผลการศึกษารูปแบบการเดินรถ ที่เหมาะสมสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินทั้งหมด (รวมช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ช่วงบางซื่อ-เตาปูน

ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงเตาปูน-ท่าพระ) ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มที่ปรึกษา PMC Index Group Consortium ที่ว่าจ้างโดย รฟม. (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓) ซึ่งรายงานโดยสรุปว่า

๕.๑ ด้านระบบการเดินรถ

- ระบบการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินทั้งหมดควรเป็นแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) เพราะเป็นรูปแบบที่สะดวก ปลอดภัย ประหยัดและมีประสิทธิภาพสูงสุด

๕.๒ ด้านประสิทธิภาพและการเดินรถและซ่อมบำรุง

- การเดินรถแบบต่อเนื่องโดยผู้ให้บริการรายเดิมจะทำให้ระบบรถไฟฟ้ามีประสิทธิภาพสูง เนื่องจากระบบมีความต่อเนื่องเป็นระบบเดียวกัน สามารถทำงานสอดคล้องทดแทนกันได้ และไม่ต้องมีการกลับรถโดยไม่จำเป็น ทำให้สามารถเดินรถด้วยความถี่สูงได้ นอกจากนี้ ยังทำให้การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงมีประสิทธิภาพสูงเนื่องจากสามารถจัดรูปแบบและระยะทางเดินรถให้เหมาะสมตามความต้องการของผู้โดยสาร จึงไม่เกิดการเดินรถไม่จำเป็น ลดการสึกหรอของระบบรถไฟฟ้า และสามารถใช้ทรัพยากรร่วมกัน ไม่เกิดค่าใช้จ่ายซ้ำซ้อน

- การเดินรถแบบแยกอิสระ จะทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในการให้บริการ โดยเฉพาะสถานีเชื่อมต่อ ต้องมีการกลับรถที่จุดเชื่อมต่อโครงการ ทำให้เกิดความถี่ในการให้บริการลดลงอย่างมาก ระบบรถไฟฟ้าที่จัดมา จึงไม่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากเท่าที่ควร การเดินรถแบบแยกอิสระ ยังทำให้ไม่สามารถจัดรูปแบบการเดินรถที่เหมาะสม ทำให้เกิดการเดินรถที่สูญเปล่า และเกิดการสึกหรอของระบบรถไฟฟ้ามากกว่า นอกจากนี้ การเดินรถแบบอิสระมีการบริหารจัดการที่เป็นเอกเทศจึงไม่สามารถใช้ทรัพยากรร่วมกันได้ ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่ซ้ำซ้อน

๕.๓ ด้านค่าใช้จ่ายที่มีต่อรัฐ

- สามารถลดค่าระบบรถไฟฟ้าและค่าดำเนินการและค่าซ่อมบำรุง เนื่องจาก ใช้ทรัพยากรอุปกรณ์และระบบรถไฟฟ้าเดิมขยายออกไปได้ ลดค่าอุปกรณ์ในการซ่อมบำรุงที่บางแค โดยใช้เป็นพื้นที่เก็บรถ (Storage) และซ่อมบำรุง Light Maintenance โดยใช้ศูนย์ซ่อมพระราม ๙ เป็นหลัก ลดต้นทุนการดำเนินการและซ่อมบำรุงได้เพราะมีทรัพยากรและบุคลากรเดิม และได้ลงทุน Fixed Cost จากสายสีน้ำเงินเดิมไว้แล้ว (ที่ปรึกษา PMC ซึ่งเป็นที่ปรึกษาตาม พ.ร.บ. เอกชนร่วมทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประเมินว่าสามารถลดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ ๙,๘๐๐ ล้านบาท โดยเป็นการลดค่าอุปกรณ์งานระบบ ๑,๘๑๐ ล้านบาท และลดค่าใช้จ่ายสำหรับการให้บริการเดินรถไฟฟ้า ๒๐ ปี เป็นเงิน ๗,๙๙๐ ล้านบาท)

- สามารถลดค่าก่อสร้างงานโยธาสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงที่บางแค (ที่ปรึกษา PMC ประเมินว่าสามารถลดได้ประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท)

- สามารถลดค่าซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างงานโยธาที่แล้วเสร็จแต่ยังไม่เปิดให้บริการ (ที่ปรึกษา PMC ประเมินว่าสามารถลดได้ประมาณ ๔๓๐ ล้านบาท)

๕.๔ ด้านระยะเวลาดำเนินการและกำหนดการเปิดให้บริการ

- สามารถลดเวลาคัดเลือก เพราะการเจรจาใช้เวลาสั้นกว่าการประมูลโครงการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุน ซึ่งใช้เวลามากกว่า ๑ ปีครึ่ง แต่หากใช้วิธีเจรจาตรงกับผู้ให้บริการรายเดิม และสามารถเจรจาแล้วเสร็จภายใน ๗ เดือน ก็จะสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผน (เดือนมีนาคม ๒๕๖๑)
- สามารถเริ่มงานได้เร็วขึ้นและลดเวลาจัดหา และจัดตั้งระบบรถไฟฟ้า เพื่อเปิดเดินรถโดยเร็วขึ้น เนื่องจากมีการดำเนินงาน (Interfaced Works) ที่น้อยลง และมีประสบการณ์บุคลากรและอุปกรณ์ต่างๆ ครบถ้วนอยู่แล้ว
- สามารถเปิดให้บริการในส่วนที่ก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนได้เป็นส่วนๆ (Partial Opening)
- สามารถเปิดให้บริการสายสีน้ำเงินช่วงเตาปูน-บางซื่อ ได้พร้อมกับการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งจะเปิดให้บริการในปี ๒๕๕๙
- สามารถบูรณาการการเดินทางรถไฟฟ้าทั้งระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงระบบตั๋วร่วมตามนโยบายรัฐบาล

๕.๕ ด้านประชาชน เศรษฐกิจและสังคม

- ทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนผู้โดยสารในแง่ความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง
 - ให้ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและสังคมสูง เช่น การประหยัดพลังงาน ลดปัญหาจราจร และส่งเสริมเศรษฐกิจ
 - ทำให้เกิดรายได้แก่ รฟม. เร็วขึ้น โดยมีรายได้ประมาณ ๖ ล้านบาท/วัน (คิดจากผู้โดยสาร ๓ แสนคน/วัน ค่าโดยสารเฉลี่ย ๒๐ บาท/คน) คิดเป็นรายได้ประมาณ ๒,๐๐๐ ล้านบาท/ปี
- ด้วยข้อพิจารณาในประเด็นต่างๆที่เกิดขึ้น รวมทั้ง กรอบระยะเวลาที่ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกัน กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามข้อเสนอของ รฟม. ดังนี้

๑. อนุมัติให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และ ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่อง (Through Operation) โดยให้มีการศึกษาทบทวน โดยนำรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost มาเป็นแนวทางการลงทุนในลำดับแรกก่อนในการเจรจาตรงกับผู้ประกอบการรายเดิม โดยรวมการเจรจาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) ไปในคราวเดียวกัน ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๓ ให้เจรจาไว้แล้ว เพื่อให้ขนาดการลงทุนมีความคุ้มค่า (Economies of Scale) โดยการเจรจาให้อยู่บนพื้นฐานการเจรจาที่คำนึงถึงประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนพร้อมทั้ง ให้เกิดความเป็นธรรม และประโยชน์ต่อภาครัฐสูงสุด

๒. มอบหมายให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และ ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ดำเนินการตามแนวทางในข้อ ๑ ให้แล้วเสร็จ โดยเร็วเพื่อให้ทันกับการเปิดให้บริการแก่ประชาชนตามแผนงานที่กำหนด

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง การดำเนินการของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และ ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานนโยบายรัฐวิสาหกิจ พิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ด้วยแล้ว

รายละเอียดตามเอกสารที่ส่งมาด้วย ๔-๗

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมจึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามที่ รพม. เสนอ ดังนี้

๑. อนุมัติให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และ ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่อง (Through Operation) โดยให้มีการศึกษาทบทวนโดยนำรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost มาเป็นแนวทางการลงทุนในลำดับแรกก่อนในการเจรจาทันทีกับผู้ประกอบการรายเดิม โดยรวมการเจรจาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) ไปในคราวเดียวกัน ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ ให้เจรจาไว้แล้วเพื่อให้ขนาดการลงทุนมีความคุ้มค่า (Economies of Scale) โดยการเจรจาให้อยู่บนพื้นฐานการเจรจาที่คำนึงถึงประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนพร้อมทั้งให้เกิดความเป็นธรรม และประโยชน์ต่อภาครัฐสูงสุด

๒. มอบหมายให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และ ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ดำเนินการตามแนวทางในข้อ ๑ ให้แล้วเสร็จ โดยเร็วเพื่อให้ทันกับการเปิดให้บริการแก่ประชาชนตามแผนงานที่กำหนด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก

(ประจักษ์ จันทอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง เรื่อง ๑๑๑

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๖ +