

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๗๑๑/๕๖๖

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 5105
วันที่ 9 ส.ค. 2559 11.00

สำนักงบประมาณ

ถนนพระรามที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๘ มีนาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณา
เรื่องที่

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๑๐๑๑๑

ลงวันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๙

29 ส.ค. 2559
จัดเข้าวาระ.....

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงบประมาณเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเสนอ เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ตามมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยมีประเด็นพิจารณา ดังนี้

๑. อนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail)

๒. อนุมัติให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุน รวมเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน (ระยะเวลาการก่อสร้าง ๓ ปี ๓ เดือน และระยะเวลาเดินรถ ๓๐ ปี) และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยเคร่งครัดต่อไป

๓. อนุมัติค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจสังหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ในกรอบวงเงินรวม จำนวน ๖,๘๔๗ ล้านบาท และ ๖,๐๑๓ ล้านบาท ตามลำดับ โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริงต่อไป

/๔. อนุมัติ...

๔. อนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนเป็นเงินสนับสนุนค่างานโยธาในวงเงินไม่เกิน ๒๐,๑๓๕ ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และไม่เกิน ๒๒,๓๕๕ ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ที่เป็นมูลค่าปัจจุบันตามที่ตกลงในสัญญาสัมปทาน โดยทยอยจ่ายให้แก่เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี ทั้งนี้ มอบหมายให้กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ ร่วมพิจารณาแหล่งเงินและรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนต่อไป

๕. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รับไปดำเนินการ ดังนี้

๕.๑ กำกับดูแลให้โครงการรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนงาน เพื่อลดความเสี่ยงด้านปริมาณผู้โดยสาร และพิจารณาความเหมาะสมของอัตราค่าโดยสารที่จะเป็นประโยชน์กับโครงการและสามารถช่วยลดภาระเงินสนับสนุนจากภาครัฐ รวมทั้งเร่งดำเนินการใช้ระบบตั๋วร่วมและการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในภาพรวม ทั้งในระบบรถไฟฟ้าและระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น ตลอดจนเร่งรัดการปฏิรูปเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะให้สอดคล้องกับเส้นทางและระยะเวลาการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

๕.๒ พิจารณารูปแบบลักษณะการจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนที่สามารถส่งเสริมการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด (KPI) ของโครงการ เพื่อให้เอกชนเกิดแรงจูงใจในการพัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และเมื่อเอกชนมีผลประกอบการเกินกว่าระดับที่ตกลงกันแล้ว ก็ควรพิจารณาความเหมาะสมในการกำหนดส่วนแบ่งรายได้จากผลประกอบการที่ดีขึ้นด้วย

๕.๓ เร่งจัดทำแผนการดำเนินโครงการในรายละเอียดให้ชัดเจน โดยเฉพาะแผนการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และพิจารณาวงเงินขอรับจัดสรรงบประมาณสำหรับจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินให้เพียงพอ และสอดคล้องกับขั้นตอน/ระยะเวลาการดำเนินโครงการ รวมทั้งประสานกระทรวงมหาดไทยและ/หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณากำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าให้สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองได้มากขึ้นต่อไป

ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานประมาณพิจารณาแล้วขอเรียน ดังนี้

๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เป็นโครงการที่ได้รับการบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ และเป็นโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเมืองที่ภาครัฐสมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนภายใต้แผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒

รวมทั้งเป็นโครงการที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการ ในคราวการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการ ตามความเห็นของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเรียบร้อยแล้ว จึงเห็นสมควร ที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาอนุมัติในหลักการให้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เป็นระบบ รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) โดยมีรูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost ซึ่งภาครัฐลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนงานโยธา ค่างานระบบไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน (ระยะเวลาการก่อสร้าง ๓ ปี ๓ เดือน และระยะเวลาดำเนินรถ ๓๐ ปี) และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสาร และรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และแบ่งรายได้ให้ภาครัฐอย่างคุ้มค่า และเหมาะสม

๒. สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี จำนวน ๖,๘๔๗ ล้านบาท และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง จำนวน ๖,๐๑๓ ล้านบาท เห็นสมควรให้ รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องครบถ้วน โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนเป็นสำคัญด้วย และเสนอขอรับ การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป

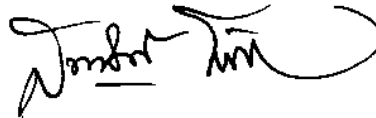
๓. สำหรับกรอบวงเงินสนับสนุนด้านงานโยธาก่อเอกชน เห็นควรสนับสนุนเป็นวงเงินไม่เกิน ๒๐,๑๓๕ ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และไม่เกิน ๒๒,๓๕๔ ล้านบาท สำหรับโครงการ รถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ โดยทยอยจ่ายให้แก่เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี ซึ่งกำหนด ระยะเวลาการแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี นั้น หากเป็นกรณีที่ใช้จ่ายเงินงบประมาณ ก็ถือเป็นการก่อหนี้ผูกพัน ข้ามปีงบประมาณเป็นเวลาหลายปี จะต้องถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ โดยต้องขอยกเว้นกรณีผูกพันเกิน ๕ ปี สำหรับอัตราดอกเบี้ยที่เกิดจากการกู้เงินในรูปสินเชื่อผู้ผลิต (Supplier's Credit) นั้น มอบให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะหารือกับสำนักงานประมาณเกี่ยวกับเงื่อนไขการก่อหนี้ที่เหมาะสมต่อไป

โดยที่กรณีดังกล่าวมีลักษณะเป็นการดำเนินงานถึงการคลัง เพราะมีค่าใช้จ่ายที่ภาครัฐต้องให้ การสนับสนุนในอนาคต สมควรพิจารณาตามแนวทางร่างพระราชบัญญัติการเงินการคลังของรัฐที่กำหนดให้มี ต้นทุนทางการเงิน (เงินต้น ดอกเบี้ยจ่ายรวมค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน) กรณีการใช้จ่ายตามมาตรการถึงการคลัง ไม่เกินร้อยละ ๕ ของพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีในแต่ละปีด้วย

๔. การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ที่ผ่านมา มีความล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ โดยเหตุประการหนึ่งมาจากการขาดการบูรณาการ และไม่ได้รับความสำคัญจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ปัญหาการดำเนินโครงการ มีผลทำให้ รฟม. และรัฐบาลมีการค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการดำเนินโครงการ และมีผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนั้น เพื่อให้ รฟม. สามารถบริหารโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เห็นควรให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบูรณาการการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า โดยมีองค์ประกอบเป็นผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุน เสนอแนะ และให้ข้อคิดเห็นในการแก้ปัญหาในเชิงบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของ รฟม. ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสมศักดิ์ โชติรัตน์ศิริ)

ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

สำนักจัดหางบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๔

โทร. ๐ ๒๒๗๓ ๙๘๘๒

โทรสาร ๐ ๒๖๑๘ ๕๐๙๒