

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๕/๑๙๖๒



สวค. ๑๑๒.๑
วันที่ ๒๔ มี.ค. ๕๙
เวลา ๑๔.๑๐

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๙ ส.ค. ๒๕๕๙
จัดเข้าวาระ.....

๒๘ มีนาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณา
เรื่อง ที่ ๕

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๑๐๑๑๑ ลงวันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๙

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เรื่องขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว - สำโรง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม ตามที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเสนอ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานฯ ได้นำเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีมติดังนี้

๑. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ เพื่อเพิ่มความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งจะทำให้โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางสามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของประชาชนในพื้นที่บริเวณรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่มีแนวโน้มการขยายตัวของเมืองเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบรรเทาปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการกำหนดคุณสมบัติทางเทคนิคของระบบรถไฟฟ้าทั้ง ๒ โครงการ ให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารในอนาคตบนพื้นฐานของระดับการให้บริการตามมาตรฐานสากล รวมทั้งให้ความสำคัญกับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เพื่อให้ปริมาณผู้โดยสารเป็นไปตามผลการศึกษาที่คาดการณ์ไว้

๒. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่าระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน (ระยะเวลาก่อสร้าง ๓ ปี ๓ เดือน และระยะเวลาเดินรถ ๓๐ ปี) และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) เนื่องจากจะช่วยลดความเสี่ยงด้านกรอบระยะเวลาในการก่อสร้าง

/และจัดหา...

และจัดหาระบบไฟฟ้าให้มีความสัมพันธ์กันและสามารถเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ การจ้างที่ปรึกษาของโครงการควรดำเนินการโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อกำกับการก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามมาตรฐาน

๓. สำหรับกรอบวงเงินสนับสนุนค่างานโยธาในวงเงินไม่เกิน ๒๐,๑๓๕ ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และวงเงินไม่เกิน ๒๒,๓๕๔ ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ที่เป็นมูลค่าปัจจุบันตามที่ตกลงในสัญญาสัมปทาน โดยทยอยจ่ายให้แก่เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้วและแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี ตามที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเสนอคณะกรรมการฯ เห็นว่า การพิจารณากรอบวงเงินสนับสนุนให้แก่เอกชนต้องอยู่บนหลักการที่สำคัญ ดังนี้

๓.๑ ภาคเอกชนต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบค่าลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ ตลอดอายุโครงการ ๓๐ ปี โดยในเบื้องต้นอาจพิจารณาให้ภาคเอกชนเข้าร่วมรับผิดชอบค่าลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในสัดส่วนอย่างน้อยร้อยละ ๒๕ ของวงเงินลงทุนค่างานโยธา

๓.๒ ต้องกำหนดให้มีส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ให้แก่ภาครัฐเพื่อให้เกิดการแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างภาครัฐและเอกชนที่เหมาะสม

๓.๓ การกำหนดอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนที่คาดหวังของภาคเอกชน ควรพิจารณาให้มีความเหมาะสมโดยการเปรียบเทียบกับต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) จากการลงทุนโดยอาจจะพิจารณาอ้างอิงจากอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในตลาดเงิน (Yield) ในปัจจุบัน

๔. คณะกรรมการฯ มีความเห็นเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ดังนี้

๔.๑ กำหนดเงื่อนไขของสัญญาให้มีบทปรับในกรณีที่ภาคเอกชนไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามสัญญา โดยบทปรับดังกล่าวต้องสะท้อนถึงมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการที่ประชาชนไม่สามารถได้รับบริการจากภาครัฐ เนื่องจากการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนงานโยธา ระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า อยู่บนพื้นฐานของการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาการ Interface ระหว่างงานโยธากับงานระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้า เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๔.๒ กำหนดคุณสมบัติของผู้เข้าร่วมประมูลที่เปิดกว้างและลดข้อจำกัดในการเข้าร่วมประมูล เพื่อให้ภาคเอกชนภายในประเทศและจากต่างประเทศสามารถเข้าร่วมประมูลในโครงการทั้ง ๒ โครงการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ในขั้นการประมูลอาจพิจารณากำหนดคุณสมบัติให้ผู้ยื่นข้อเสนอไม่จำเป็นต้องเป็นนิติบุคคลไทย แต่หากนิติบุคคลดังกล่าวเป็นผู้ชนะการประมูล จะต้องจัดตั้งบริษัทในประเทศไทยให้แล้วเสร็จก่อนการลงนามสัญญาสัมปทาน เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการแข่งขันในขั้นการประมูลและภาครัฐสามารถได้ข้อเสนอที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการมากที่สุด

๔.๓ พิจารณาความเหมาะสมของการเปิดประมูลทั้ง ๒ โครงการ พร้อมกันเพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนที่ก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of scale) และสามารถจูงใจให้ผู้ผลิตในต่างประเทศสามารถยื่นข้อเสนอการจัดตั้งโรงงานประกอบรถไฟฟ้าภายในประเทศ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางของประเทศในอนาคต

๔.๔ กำหนดเงื่อนไขการจัดหา/ทดแทนระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าตลอดอายุโครงการให้สอดคล้องกับคุณภาพระดับการให้บริการและปริมาณผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้ ในกรณีที่คาดว่าจะการลงทุนจัดหา/ทดแทนระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าตลอดอายุโครงการมีแนวโน้มต่ำกว่าที่ประมาณการไว้ต้องพิจารณากำหนดเงื่อนไขสัญญาให้มีการทบทวนมูลค่าสนับสนุนทางการเงินของภาครัฐตามสัญญาด้วย

๔.๕ กำหนดให้ผู้รับสัมปทานทั้ง ๒ โครงการ ต้องเข้าสู่ระบบตั๋วร่วมและระบบอัตราค่าโดยสารร่วม และกำหนดเงื่อนไขการปรับอัตราค่าโดยสารตามสัญญาสัมปทานของทั้งสองโครงการบนพื้นฐานของการเปลี่ยนแปลงดัชนีราคาผู้บริโภคในช่วงระยะเวลาที่เหมาะสม โดยกำหนดเงื่อนไขที่เป็นธรรมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

๕. เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม เร่งพิจารณากำหนดเงื่อนไขทางเทคนิคของบัตรโดยสารร่วม (Common Ticket) และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการมีความสะดวกในการเดินทางโดยมีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับทั้งผู้ใช้บริการและเอกชนผู้ให้บริการในโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ทั้งนี้ ในกรณีที่ภาครัฐจะให้ความช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยในด้านการเดินทางอาจพิจารณาออกเป็นบัตรโดยสารสำหรับผู้มีรายได้น้อยโดยกำหนดเป็นมาตรการเฉพาะกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจน

๖. เห็นควรมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้ความสำคัญกับการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งสองโครงการ และในกรณีที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่เป็นสาระสำคัญของโครงการ เห็นควรให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการจัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายปรเมธี วิมลศิริ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

Email : Thida@nesdb.go.th