

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๘๒๐.๑/ ๑๑๙๖



สวค. ๑๑๒
วันที่ ๒๑ มี.ค. ๕๙
เวลา ๑๕.๑๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส19449 ๑๖ กสอ)
รับที่ : ๐4559/59 ๑๖ ก ✓
วันที่ : 21 มี.ค. 59 เวลา : 14:52

คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชน

ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

ถนนพระราม ๒ กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๒๑ มีนาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ รฟม ๐๐๔/๒๒๔๑ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ และที่ รฟม ๐๐๔/๒๒๔๓ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘
๒. สรุปสาระสำคัญผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖
๓. สำเนาหนังสือแจ้งความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๖.๒/๒๒๒๕ ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๙

ด้วยคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการนโยบายฯ) ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี (โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง (โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี รวมทั้ง ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖)

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

๑. ความเป็นมา

๑.๑ เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ที่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแล้ว ให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๑.๒ เมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวต่อไปตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และคณะกรรมการนโยบายฯ ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ได้มีมติรับทราบมาตรการ PPP Fast Track และเห็นชอบให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ดำเนินโครงการภายใต้มาตรการ PPP Fast Track รวมทั้ง กำหนดให้นำเสนอคณะกรรมการนโยบายฯ พิจารณาภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ เข้าข่ายต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ โดยมาตรา ๒๘ กำหนดให้เสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการนั้น เมื่อคณะกรรมการนโยบายฯ ให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ได้รับการบรรจุในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ รวมทั้งแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ และเป็นโครงการตามมาตรการ PPP Fast Track ซึ่งกำหนดให้เสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ จึงเห็นสมควรนำเสนอเรื่องดังกล่าวเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

๔. สารสำคัญของโครงการ

ตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ของ รฟม. สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๔.๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู

๔.๑.๑ วัตถุประสงค์

เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรองเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนที่อยู่อาศัยด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร (เขตมีนบุรี) และด้านตะวันตกต่อเชื่อมกับเขตจังหวัดนนทบุรี ซึ่งมีแนวโน้มการขยายตัวของเมืองเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องให้เดินทางได้สะดวก รวดเร็ว โดยขนส่งผู้โดยสารให้กับระบบหลัก ๔ เส้นทาง ได้แก่ ๑) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (แผนเปิดให้บริการปี ๒๕๕๙) ๒) รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม (แผนเปิดให้บริการปี ๒๕๖๒) ๓) รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (แผนเปิดให้บริการปี ๒๕๖๓) และ ๔) รถไฟฟ้าสายสีส้ม (แผนเปิดให้บริการปี ๒๕๖๕) เพื่อให้การเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทาง อันจะช่วยกระจายความหนาแน่นของกิจกรรมในเมืองออกสู่พื้นที่ชานเมือง เพื่อส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางเมืองใหม่รอบนอก

๔.๑.๒ ขอบเขตโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู เป็นการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) หรือระบบรถไฟฟ้าขนาดรองชนิดอื่นที่มีสมรรถนะและคุณภาพการให้บริการเทียบเท่ากัน มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งจะเป็นแนวเกาะกลางถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี (ปัจจุบันได้มีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนและพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนสำหรับดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ซึ่งใช้บังคับแล้วเมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๗) โดยมีจุดเริ่มต้นใกล้ทางแยกแคราย และมีจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณทางแยกถนนรามคำแหง – ร่มเกล้า มีระยะทางรวม ๓๔.๕ กิโลเมตร ประกอบด้วย สถานีรถไฟฟ้า ๓๐ สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดรถไฟฟ้าและอาคารจอดแล้วจร ๑ แห่ง สามารถรองรับผู้โดยสารอย่างน้อย ๓๐,๐๐๐ คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง และมีระยะเวลาการดำเนินโครงการรวม ๓๓ ปี ๓ เดือน (ก่อสร้าง ๓ ปี ๓ เดือน และระยะเวลาเดินรถ ๓๐ ปี)

๔.๑.๓ ประมาณการเงินลงทุนในช่วงก่อสร้าง (Initial Investment) จำนวน ๕๖,๖๘๑ ล้านบาท ดังนี้

- ค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๖,๘๔๗ ล้านบาท
- ค่างานโยธา จำนวน ๒๓,๑๑๗ ล้านบาท
- ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า จำนวน ๒๕,๒๑๑ ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ จำนวน ๑,๕๑๖ ล้านบาท

/๔.๑.๔ ผลตอบแทน ...

๔.๑.๔ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงิน

๑) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๗.๒๐ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) ๒๔,๔๔๕ ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ ๑๒)

๒) ผลตอบแทนทางการเงิน

มีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๕.๔๓ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) ๓,๙๙๕ ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ ๕)

๔.๑.๕ รูปแบบการลงทุนและหน้าที่ของภาครัฐและภาคเอกชน

รฟม. ได้ศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ สำหรับระยะเวลาโครงการ ๓๐ ปี ตามข้อกำหนด MRT Assessment Standardisation แบ่งเป็น ๓ รูปแบบ ดังนี้

๑) รูปแบบที่ ๑ - PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ ซึ่งเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และภาครัฐจ่ายเงินสนับสนุนให้แก่เอกชนในรูปแบบที่ตกลงกันได้ โดยมีประมาณการมูลค่าปัจจุบันของภาระเงินสนับสนุนของภาครัฐ กรณี Best Estimate จำนวน ๑๗,๙๖๙ ล้านบาท และกรณี Optimism Bias จำนวน ๖๕,๕๖๐ ล้านบาท

๒) รูปแบบที่ ๒ - PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่างานโยธา และเอกชนลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ ซึ่งเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และแบ่งรายได้ให้ภาครัฐ โดยมีประมาณการมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ตอบแทนของภาครัฐ กรณี Best Estimate จำนวน ๑๔,๑๖๔ ล้านบาทและภาระเงินสนับสนุนของภาครัฐกรณี Optimism Bias จำนวน ๓๓,๕๙๖ ล้านบาท

๓) รูปแบบที่ ๓ - PPP Gross Cost โดยภาครัฐลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่างานโยธาและเอกชนลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ ซึ่งภาครัฐเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) และจ่ายเงินให้เอกชนในรูปแบบที่ตกลงกันได้ โดยมีประมาณการมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ตอบแทนของภาครัฐ กรณี Best Estimate จำนวน ๒๕,๕๐๗ ล้านบาท และภาระเงินสนับสนุนของภาครัฐกรณี Optimism Bias จำนวน ๑๙,๙๕๗ ล้านบาท

ซึ่ง รฟม. ได้เสนอรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost รูปแบบที่ ๑ โดยให้ภาครัฐลงทุนเฉพาะการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินและเอกชนลงทุนงานโยธา เนื่องจากระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ต้องมีการ Interface ระหว่างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม โครงสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู มีผลตอบแทนด้านการเงินไม่จูงใจ ภาครัฐจึงอาจต้องพิจารณาให้การสนับสนุนด้านการเงินต่อเอกชน โดย รฟม. เห็นว่า เนื่องจากที่ผ่านมาภาครัฐจะสนับสนุนเอกชนในลักษณะร่วมลงทุนในการก่อสร้างงานโยธาเท่านั้น ดังนั้น รฟม. จึงเห็นควรกำหนดกรอบวงเงินที่เอกชนจะขอรับการสนับสนุนได้ไม่เกินมูลค่างานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ตามประมาณการ ๔) ข้างต้น หรือเท่ากับ ๒๓,๑๑๗ ล้านบาท ตามผลการศึกษาหรือวงเงินค่างานโยธาดำเนินการที่เอกชนลงทุนจริง แล้วแต่จะน้อยกว่ากัน

๔.๑.๖ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ของโครงการได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) แล้ว และต่อมา รฟม. ได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ได้แก่ การเพิ่มเติมจำนวนสถานีเป็น ๓๐ สถานี รวมทั้ง มีการขยับตำแหน่งที่ตั้งของสถานีและยกเลิกศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจรที่บริเวณแยกสนามบินน้ำ รฟม. จึงได้นำเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA และ กก.วล. ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๘ ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ (คชก.) ที่เห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA ดังกล่าวแล้ว

๔.๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

๔.๒.๑ วัตถุประสงค์

เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรองเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนที่อยู่อาศัยด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครที่กำลังขยายตัวอย่างมาก ให้สามารถเดินทางเข้าออกใจกลางกรุงเทพมหานครได้สะดวก รวดเร็ว และลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยขนส่งผู้โดยสารให้กับระบบหลัก ๔ เส้นทาง ได้แก่ ๑) รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) (เปิดให้บริการแล้ว) ๒) รถไฟฟ้าสายสีส้ม (แผนเปิดให้บริการปี ๒๕๖๕) ๓) รถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link : ARL) (เปิดให้บริการแล้ว) และ ๔) รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (แผนเปิดให้บริการปี ๒๕๖๓) เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรติดขัดโดยเฉพาะบนช่วงถนนลาดพร้าวและบริเวณแยกบางกะปิและลำสาละที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ตลอดจนให้ประชาชนในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการซึ่งเป็นแหล่งอุตสาหกรรมหนาแน่นสามารถเดินทางเข้าออกเมืองได้สะดวกมากขึ้น

๔.๒.๒ ขอบเขตโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ เป็นการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) หรือระบบรถไฟฟ้าขนาดรองชนิดอื่นที่มีสมรรถนะและคุณภาพการให้บริการเทียบเท่ากัน มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งจะเป็นแนวเกาะกลางถนนสายหลักในเขต กรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ (ปัจจุบันได้มีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนและพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนสำหรับดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ซึ่งใช้บังคับแล้วเมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๘) โดยมีจุดเริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่แยกรัชดา - ลาดพร้าว และมีจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณแยกสำโรง มีระยะทางรวม ๓๐.๔ กิโลเมตร ประกอบด้วย สถานีรถไฟฟ้า ๒๓ สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร ๑ แห่ง สามารถรองรับผู้โดยสารอย่างน้อย ๓๐,๐๐๐ คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง และมีระยะเวลาการดำเนินโครงการ รวม ๓๓ ปี ๓ เดือน (ก่อสร้าง ๓ ปี ๓ เดือน และระยะเวลาเดินรถ ๓๐ ปี)

๔.๒.๓ ประมาณการเงินลงทุนในช่วงก่อสร้าง (Initial Investment) จำนวน ๕๕,๖๔๔ ล้านบาท ดังนี้

- ค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๖,๐๑๓ ล้านบาท
- ค่างานโยธา จำนวน ๒๔,๓๘๐ ล้านบาท
- ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า จำนวน ๒๒,๗๗๒ ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ จำนวน ๑,๔๗๙ ล้านบาท

๔.๒.๔ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงิน

๑) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๕.๖๕ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) ๑๔,๖๒๐ ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ ๑๒)

๒) ผลตอบแทนทางการเงิน

มีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๓.๘๖ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) (๘,๓๔๐) ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ ๕)

๔.๒.๕ รูปแบบการลงทุนและหน้าที่ของภาครัฐและภาคเอกชน

รฟม. ได้ศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เช่นเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ ดังนี้

๑) รูปแบบที่ ๑ - PPP Net Cost (ภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา) มีประมาณการมูลค่าปัจจุบันของภาระเงินสนับสนุนของภาครัฐ กรณี Best Estimate จำนวน ๑๕,๔๔๔ ล้านบาท และกรณี Optimism Bias จำนวน ๔๖,๗๐๑ ล้านบาท

๒) รูปแบบที่ ๒ - PPP Net Cost (ภาครัฐลงทุนดำเนินงานโยธา) มีประมาณการมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ตอบแทนของภาครัฐ กรณี Best Estimate จำนวน ๑๒,๓๐๖ ล้านบาท และการะเงินสนับสนุนของภาครัฐกรณี Optimism Bias จำนวน ๑๘,๙๕๑ ล้านบาท

๓) รูปแบบที่ ๓ - PPP Gross Cost มีประมาณการมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ตอบแทนของภาครัฐ กรณี Best Estimate จำนวน ๒๔,๐๐๒ ล้านบาท และการะเงินสนับสนุนของภาครัฐกรณี Optimism Bias จำนวน ๕,๘๔๒ ล้านบาท

โดย รฟม. เห็นควรกำหนดกรอบวงเงินที่เอกชนจะขอรับการสนับสนุนได้ไม่เกินมูลค่างานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ หรือเท่ากับ ๒๔,๓๘๐ ล้านบาท ตามผลการศึกษาหรือวงเงินค่างานโยธาดำเนินการที่เอกชนลงทุนจริงแล้วแต่วงเงินใดจะน้อยกว่ากัน เช่นเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ ตามข้อ ๔.๑.๕

๔.๒.๖ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

รายงาน EIA ของโครงการได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว และต่อมา รฟม. ได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ตลอดสาย รฟม. จึงได้นำเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA และ กก.วล. ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ได้มีมติรับทราบมติ คชก. ที่เห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA ที่ได้ปรับแก้ไขแล้ว

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๕. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

“มาตรา ๒๘ หากโครงการใดจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดินหรืองบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการ หรือจะต้องมีการก่อหนี้โดยการกู้หรือการค้ำประกันโดยกระทรวงการคลัง เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ เมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว ให้เสนอโครงการนั้นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการนั้น ทั้งนี้ ให้ถือว่าการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีเป็นการอนุมัติตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายว่าด้วยการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง แล้วแต่กรณี”

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ มาตรา ๒๗ กำหนดให้การพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการของคณะกรรมการนโยบายฯ ให้มีความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอประกอบการพิจารณาไปพร้อมกัน และในกรณีโครงการจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดินให้มีความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

ประกอบการพิจารณาด้วย โดย สศช. สำนักงบประมาณ และกรมบัญชีกลางได้เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายฯ ในเรื่องดังกล่าวแล้ว โดยทั้ง ๓ หน่วยงานเห็นชอบในหลักการของโครงการ และมีข้อสังเกตสำคัญในประเด็นต่างๆ ได้แก่ (๑) ระบบรถไฟฟ้า (๒) รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน (๓) วงเงินลงทุนโครงการและค่าใช้จ่ายสำรอง (Provisional Sum) และ (๔) การจ่ายเงินสนับสนุนให้แก่เอกชน โดยในส่วนของงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงบประมาณเห็นควรให้ รฟม. เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๗. ความเห็นของคณะกรรมการนโยบายฯ

คณะกรรมการนโยบายฯ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ โดยมอบหมายให้ รฟม. และกระทรวงคมนาคมรับความเห็นของคณะกรรมการนโยบายฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการ ทั้งนี้ ให้ รฟม. และกระทรวงคมนาคมยืนยันให้ชัดเจนถึงข้อเสนอของ รฟม. ในประเด็นต่างๆ ได้แก่ (๑) ระบบรถไฟฟ้า (๒) รูปแบบการร่วมลงทุน (๓) รูปแบบและวิธีการจ่ายเงินสนับสนุนให้แก่เอกชน และ (๔) วงเงินลงทุนโครงการและค่าใช้จ่ายสำรอง (Provisional Sum) ที่เป็นปัจจุบันและมีความเหมาะสม ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ยืนยันข้อเสนอประเด็นต่างๆ ดังนี้

๗.๑ ยืนยันรูปแบบระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) เป็นรูปแบบระบบรถไฟฟ้าที่เหมาะสมที่สุด

๗.๒ ยืนยันรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และเอกชนลงทุนค่างานโยธาและค่างานระบบและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยการประกวดข้อเสนอเพื่อคัดเลือกเอกชนรายเดียว ให้ดำเนินโครงการและบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ เป็นรูปแบบการลงทุนและการประกวดข้อเสนอที่เหมาะสมที่สุด

๗.๓ ปรับปรุงวงเงินลงทุนให้เป็นปัจจุบันและปรับลดค่าใช้จ่ายสำรอง (Provisional Sum) เป็นดังนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรอบวงเงินลงทุนรวม ๕๓,๔๙๐ ล้านบาท และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ กรอบวงเงินลงทุนรวม ๕๑,๘๑๐ ล้านบาท

๗.๔ รูปแบบเงินสนับสนุนแก่เอกชนที่เหมาะสม เป็นเงินสนับสนุนค่างานโยธาที่เป็นมูลค่าปัจจุบันตามที่ตกลงในสัญญาสัมปทาน โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ ทั้งนี้ คณะกรรมการนโยบายฯ ได้กำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ในวงเงินไม่เกินมูลค่างานโยธาที่ได้ปรับปรุงวงเงินลงทุนโครงการและค่าใช้จ่ายสำรอง (Provisional Sum) ให้เป็นปัจจุบันและมีความเหมาะสมมากขึ้น แต่ไม่ควรเกิน ๒๐,๑๓๕ ล้านบาท และ ๒๒,๕๘๕ ล้านบาท ตามลำดับ

ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่ทำให้โครงการมีอัตราผลตอบแทนเพียงพอที่จะดึงดูดความสนใจของเอกชน และกระทรวงคมนาคมได้ปรับปรุงวงเงินลงทุนโครงการและค่าใช้จ่ายสำรอง (Provisional Sum) แล้ว ทำให้ค่างานโยธาสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ เป็นจำนวน ๒๐,๕๕๕ ล้านบาท และ ๒๒,๓๕๔ ล้านบาท ดังนั้น คณะกรรมการนโยบายฯ จึงกำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ เป็นวงเงินไม่เกิน ๒๐,๑๓๕ ล้านบาท และ ๒๒,๓๕๔ ล้านบาท ตามลำดับ โดยใช้กรอบวงเงินที่ต่ำกว่า

๘. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

คณะกรรมการนโยบายฯ เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ และวงเงินงบประมาณรายจ่ายของโครงการดังกล่าวตามมาตรา ๒๘ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail)

๘.๒ อนุมัติให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถ และซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา ๓๓ ปี ๓ เดือน (ระยะเวลาการก่อสร้าง ๓ ปี ๓ เดือน และระยะเวลาเดินรถ ๓๐ ปี) และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ โดยเคร่งครัดต่อไป

๘.๓ อนุมัติค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจก่อสร้างหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ในกรอบวงเงินรวม จำนวน ๖,๘๔๗ ล้านบาท และ ๖,๐๑๓ ล้านบาท ตามลำดับ โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริงต่อไป

๘.๔ อนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนเป็นเงินสนับสนุนค่างานโยธาในวงเงินไม่เกิน ๒๐,๑๓๕ ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และไม่เกิน ๒๒,๓๕๔ ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ที่เป็นมูลค่าปัจจุบันตามที่ตกลงในสัญญาสัมปทาน โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี ทั้งนี้ มอบหมายให้กระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณร่วมพิจารณาแหล่งเงินและรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนต่อไป

๘.๕ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. รับไปดำเนินการ ดังนี้

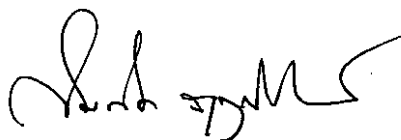
๘.๕.๑ กำกับดูแลให้โครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนงาน เพื่อลดความเสี่ยงด้านปริมาณผู้โดยสาร และพิจารณาความเหมาะสมของอัตราค่าโดยสารที่จะเป็นประโยชน์กับโครงการและสามารถช่วยลดภาระเงินสนับสนุนจากภาครัฐ รวมทั้งเร่งดำเนินการใช้ระบบตั๋วร่วมและการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในภาพรวม ทั้งในระบบรถไฟฟ้าและระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น ตลอดจนเร่งรัดการปฏิรูปเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะให้สอดคล้องกับเส้นทางและระยะเวลาการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

๘.๕.๒ พิจารณารูปแบบลักษณะการจ่ายเงินสนับสนุนแก่เอกชนที่สามารถส่งเสริมการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด (KPI) ของโครงการ เพื่อให้เอกชนเกิดแรงจูงใจในการพัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และเมื่อเอกชนมีผลประกอบการเกินกว่าระดับที่ตกลงกันแล้ว ก็ควรพิจารณาความเหมาะสมในการกำหนดส่วนแบ่งรายได้จากผลประกอบการที่ดีขึ้นด้วย

๘.๕.๓ เร่งจัดทำแผนการดำเนินโครงการในรายละเอียดให้ชัดเจน โดยเฉพาะแผนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และพิจารณาวงเงินขอรับจัดสรรงบประมาณสำหรับจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้เพียงพอ และสอดคล้องกับขั้นตอน/ระยะเวลาการดำเนินโครงการ รวมทั้งประสานกระทรวงมหาดไทยและ/หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณากำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าให้สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองได้มากขึ้นต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๙๘ ๕๘๘๐-๗ ต่อ ๓๒๑๗ โทรสาร ๐ ๒๒๙๘ ๘๕๕๗

E-mail chavajate_s@sepo.go.th