

130
๔๘ มี.ค. 59
๗.๒๐ H



ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๘๐๖.๒/ 9๕9

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๕ มีนาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๑๐๑๒ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๗

๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๐๕๘ ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร.) ๐๘๐๖.๒/๕๓๗ ลงวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รพม ๐๑๗/๓๗๗
ลงวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

๔. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า
กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ของการรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รพม.) โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) ประกอบ (๘) (๙) และ (๑๓)
รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕
ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบ
ให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ ให้ความเห็นชอบและอนุมัติให้คณะกรรมการ
คัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ
(งานสัญญาที่ ๕) ดำเนินการตามมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ
ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ (พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน พ.ศ. ๒๕๓๕) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รพม.) โดยการเจรจาตรงกับ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ตามมติคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๕๖

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑

/๑.๒ กระทรวงคมนาคม...

๑.๒ กระทรวงคมนาคม ได้มีหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๖.๒/๕๓๗ ลงวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ เรื่องขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ เสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ และผลการเจรจาต่อรองฯ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๑.๓ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ มีมติให้กระทรวงคมนาคมส่งเรื่องคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ เพื่อเจรจากับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อีกครั้ง โดยให้ข้อยุติสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ (เรื่องขออนุมัติดำเนินการตามมาตรา ๑๖ แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยเอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยการเจรจาตรงกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ปัจจุบันเป็น บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) ทั้งนี้ ในขั้นตอนการเจรจาให้คำนึงถึงหลักการที่เน้นให้ประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการและการแบ่งปันผลประโยชน์ต่อภาครัฐอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมด้วย

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง ขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ของ รฟม. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) ประกอบ (๘) (๙) และ (๑๓) รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การเสนอสรุปผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ของ รฟม. ในครั้งนี้ เป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ ที่อนุมัติให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ตามมาตรา ๑๓ ดำเนินการตามมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยการเจรจาตรงกับ BEM และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ ที่ให้คณะกรรมการคัดเลือกฯ เจรจาต่อรองกับ BEM อีกครั้งโดยให้ข้อยุติสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ อีกทั้งเป็นการดำเนินการ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้นำผลการคัดเลือกพร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาและเอกสารทั้งหมดเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเก้าสิบวันนับจากวันที่คณะกรรมการตัดสินใจตามมาตราที่ ๒๑ จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด

๔. สารสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

รฟม. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๑๗/๓๗๗ ลงวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เรื่อง ขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) ซึ่งกระทรวงคมนาคมมอบหมายให้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)

๔.๑ การเจรจากับ BEM

๔.๑.๑ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ โดยแจ้งให้ BEM พิจารณาปรับปรุงข้อเสนอที่บริษัท BEM ได้เจรจากับคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ อีกครั้ง ซึ่งเมื่อ BEM ได้แจ้งผลการพิจารณาแล้ว คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ จึงได้ประชุมร่วมกับ BEM และที่ปรึกษา BBML จำนวน ๒ ครั้ง เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เพื่อเจรจาทอรองกับ BEM สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ สรุปได้ดังนี้

๑) ผลการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้พิจารณาเรื่องการเจรจาทอรองกับ BEM สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยมีความเห็นว่า ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ นั้น BEM ยืนยันว่าไม่สามารถให้บริการเดินรถจนถึง พ.ศ. ๒๕๗๒ เนื่องจากไม่สามารถจัดหาขบวนรถเพิ่มได้ และการใช้ขบวนรถของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลที่มีอยู่จะมีผลกระทบต่อการให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล โดย BEM ได้เสนอที่จะเดินรถต่อไปอีก ๑๒ เดือน หลังครบการให้บริการเดินรถมา ๑๒ เดือนแรก โดยใช้พื้นฐานราคาในอัตราเดียวกับ ๑๒ เดือนแรก และปรับราคาตามดัชนีผู้บริโภค (CPI) คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้พิจารณาแล้ว จึงมีมติ ดังนี้

๑.๑) รับทราบข้อเสนอของ BEM และให้ BEM นำส่งหนังสือยืนยันข้อเสนอ พร้อมรายละเอียดตามที่ได้แจ้งต่อคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ

๑.๒) มอบหมายให้ที่ปรึกษา BBML นำเสนอความเห็นต่อข้อสังเกตของสำนักงานงบประมาณ (สปป.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และประธานกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจด้วย เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ต่อไป

๒) ผลการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้พิจารณาหนังสือชี้แจงของ BEM และความเห็นของที่ปรึกษา ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ครั้งที่ ๑ แล้วมีความเห็นว่า คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้ดำเนินการตามความเห็นของ สปป. สศช. และประธานกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งในขั้นตอนการเจรจาได้คำนึงถึงการให้ประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการและการแบ่งปันผลประโยชน์ต่อภาครัฐอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม โดยการไม่คิดค่าแรกเข้า (Access Charge) ค่าซ่อม และการคิดส่วนแบ่งรายได้จากค่าโดยสารตามหลักการของสัญญาของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งสอดคล้องตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ แล้ว อย่างไรก็ตาม BEM ยืนยันว่าไม่สามารถให้บริการเดินรถจนถึง พ.ศ. ๒๕๗๒ เนื่องจากไม่สามารถจัดหาขบวนรถเพิ่มได้ และการใช้ขบวนรถของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ที่มีอยู่ จะมีผลกระทบต่อการให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (ทำให้ความหนาแน่นของผู้โดยสารเกิน ๘ คนต่อตารางเมตร ติดต่อกันเกิน ๕ สถานี และความถี่ของขบวนรถที่ให้บริการช่วงเร่งด่วนเกินกว่า ๕ นาที) ทั้งนี้ เพื่อลดความเสี่ยงกับภาครัฐ กรณีเดินรถครบ ๑๒ เดือนแล้ว BEM ได้เสนอที่จะเดินรถต่อไปอีก ๑๒ เดือน โดยใช้พื้นฐานราคาในอัตราเดียวกับ ๑๒ เดือนแรก และปรับปรุงตามดัชนีราคาผู้บริโภค คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้พิจารณาแล้ว จึงมีมติ ดังนี้

๒.๑) รับทราบเหตุผลที่ BEM ไม่สามารถดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี ที่ให้อายุสัญญาสิ้นสุดลงพร้อมสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (จนถึงปี ๒๕๗๒) ดังนี้

๒.๑.๑) ขบวนรถไฟฟ้าของสายเฉลิมรัชมงคลไม่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้ หากต้องให้บริการจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๒ จะกระทบต่อระดับการให้บริการในสายเฉลิมรัชมงคล เป็นผลให้ผิดสัญญา และหากจะจัดซื้อรถไฟฟ้าเพิ่มเติมอีกอย่างน้อย ๑ ขบวนในช่วง ๓ ปีแรก ไม่เหมาะสมและไม่มีความคุ้มค่าที่จะลงทุน

๒.๑.๒) ค่าจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมเพียง ๑ ขบวน บริษัทฯ ไม่สามารถเสนอให้แก่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้ เนื่องจากไม่มีผู้ผลิตรายได้รับดำเนินการ

๒.๑.๓) การจัดซื้อระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าในจำนวนน้อย และให้บริการในระยะทางสั้นๆ ไม่เกิด Economy of Scale หากต้องการให้เกิดความคุ้มค่าต้องเรียกเก็บค่าโดยสารในอัตราที่สูง ซึ่งจะเป็นภาระแก่ประชาชนหรือรัฐต้องให้การสนับสนุนทางการเงินแก่เอกชนผู้ลงทุน ซึ่งจะทำให้เกิดภาระทางการเงินแก่รัฐ

ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้ตรวจสอบร่วมกับที่ปรึกษาฯ แล้วพบว่าข้อเท็จจริงสามารถยอมรับได้

๒.๒) เห็นชอบผลการเจรจาตามข้อเสนอเดิมและข้อเสนอเพิ่มเติมของ BEM ที่ยินดีให้ความร่วมมือกับรัฐ โดยจะเดินรถต่อไปอีก ๑๒ เดือน หลังครบการให้บริการเดินรถ ๑๒ เดือนแรก โดยใช้พื้นฐานราคาในอัตราเดียวกับ ๑๒ เดือนแรก และปรับปรุงตามดัชนีราคาผู้บริโภค ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขในร่างสัญญาข้อ ๔(ข) และข้อ ๒๒.๔

๒.๓) มอบหมายให้ รฟม. นำเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีแจ้งผลการเจรจาข้างต้น เพื่อขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยให้มีระยะเวลาของสัญญา ๒๗ เดือน นับจากวันที่เริ่มงานและสามารถต่อขยายระยะเวลาการเดินรถ (งานระยะที่ ๒) ได้อีก ๑๒ เดือน และเสนอคณะรัฐมนตรีตัดสินใจเห็นชอบผลการเจรจาดังกล่าวข้างต้นตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๒๑ วรรคสอง ต่อไป

๔.๑.๒ BEM มีหนังสือที่ BEM/M/PGD/๐๐๐๙/๕๕ ลงวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ แจ้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ยืนยันข้อเท็จจริงตามที่ได้แจ้งต่อคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ พร้อมทั้งนำเสนอรายละเอียดของค่าใช้จ่าย สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

- เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการให้บริการในช่วงเตาปูน – บางซื่อ มีระยะเวลานานเพียงพอจนเปิดให้บริการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย BEM ยินดีให้ความร่วมมือกับรัฐ โดยหลังจากครบกำหนดการให้บริการเดินรถ ๑๒ เดือนแรก BEM จะเดินรถต่อไปให้อีกไม่เกิน ๑๒ เดือน การคิดค่าบริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาในส่วนนี้จะอยู่บนพื้นฐานราคาในอัตราเดียวกับ ๑๒ เดือนแรก เป็นจำนวนเงิน ๕๒ ล้านบาทต่อปี (๙๙.๒๑บาท/car-km.) ปรับปรุงตามดัชนีราคาผู้บริโภค โดย BEM ยินดีที่จะเข้าร่วมเจรจากับ รฟม. ดังที่ได้กำหนดไว้ในร่างสัญญาข้อ ๔(ข) และข้อ ๒๒.๔ เพื่อหาแนวทางในการให้บริการช่วงเตาปูน – บางซื่อ ให้เหมาะสมตามข้อเท็จจริงในขณะนั้นต่อไป

๔.๑.๓ ที่ปรึกษา BBML มีหนังสือที่ BBML/๐๐๓/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ถึงคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ นำเสนอความเห็นเพิ่มเติมของที่ปรึกษาต่อข้อเสนอของ BEM สำหรับงานสัญญาที่ ๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน – บางซื่อ) ดังนี้

๑) ในการเจรจาด้านอัตราค่าโดยสาร และส่วนแบ่งอัตราค่าโดยสารกับสายเฉลิมรัชมงคล คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้คำนึงถึงหลักการที่เน้นให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการ และการแบ่งปันผลประโยชน์ต่อภาครัฐอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมแล้ว โดยเจรจาให้

/ประชาชน ...

ประชาชนที่ใช้บริการในช่วงบางซื่อ – เตาปูน ไม่ต้องเสียค่าแรกเข้าเพิ่มเติม โดยใช้อัตราค่าโดยสารเชื่อมต่อจากสายเฉลิมรัชมงคล ทำให้อัตราค่าโดยสารในช่วงบางซื่อ – เตาปูนอยู่ที่ ๒ บาท ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ และในการเจรจาส่วนแบ่งผลประโยชน์ระหว่างสายเฉลิมรัชมงคลและเตาปูน – บางซื่อ ได้ใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารเดิมของสายเฉลิมรัชมงคล เพื่อไม่ให้กระทบต่อสัญญาของสายเฉลิมรัชมงคล

๒) ข้อมูลต้นทุนระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาที่ทาง BEM เสนอมามีความละเอียดครบถ้วนตามข้อกำหนดในเอกสารประกอบการจัดทำข้อเสนอแล้ว

๔.๑.๔ รฟม. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๑๗/๖๖๑ ลงวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๙ ถึงกระทรวงคมนาคม ข้างแจ้งข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับ BEM สำหรับโครงการฯ ของ ครม. สรุปได้ดังนี้

๑) รฟม. ได้วิเคราะห์ผลกระทบในการเดินรถของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ตามผลการเจรจาระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ และ BEM ต่อคุณภาพการให้บริการ (level of service) ของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลแล้ว พบว่า ในภาพรวมการดำเนินการตามผลการเจรจาดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่อระดับความถี่ของขบวนรถของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เกินกว่าระดับความถี่ของขบวนรถ (Headway) ที่กำหนดตามสัญญาโครงการฯ ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วน และช่วงเวลากลางคืน แม้ว่าในช่วงเวลาเร่งด่วนจะทำให้ระดับความถี่ของขบวนรถเพิ่มขึ้นจาก ๓.๑๕ นาที เป็น ๓.๕๑ นาที

ช่วงเวลา	ความถี่ของขบวนรถ (Headway)		
	ตามสัญญาโครงการฯ	สภาพปัจจุบัน	ประมาณการหลังการให้บริการช่วงเตาปูน-บางซื่อ
ช่วงเวลาเร่งด่วน (Peak Traffic Hour)	ไม่เกิน ๕ นาที	๓.๑๕ นาที	๓.๕๑ นาที
ช่วงเวลากลางคืน (Normal Traffic Hour)	ไม่เกิน ๑๐ นาที	๖.๑๕ นาที	๕.๑๔ นาที

ที่มา : รฟม.

สำหรับความหนาแน่นของผู้โดยสารบนรถไฟฟ้า (จำนวนผู้โดยสารต่อตารางเมตร) ซึ่งสัญญาโครงการฯ กำหนดให้ปริมาณผู้โดยสารบนรถไฟฟ้าต้องไม่เกินปริมาณผู้โดยสารอัดแน่น (Crush Loading) ระดับ W๔ หรือจำนวนไม่เกิน ๘ คนต่อตารางเมตร หรือคิดเป็น ๑๗,๗๓๔ คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง รฟม. ได้วิเคราะห์และ มีความเห็นว่า หากดำเนินการตามผลการเจรจาเกินกว่า ๑ – ๒ ปี อาจทำให้ปริมาณผู้โดยสารเกิน ๑๗,๗๓๔ คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง มากกว่า ๔ สถานี ซึ่งจะเกินกว่าที่กำหนดในสัญญา

รายการ	ข้อกำหนดตามสัญญาโครงการฯ	ประมาณการปริมาณผู้โดยสารช่วงบางซื่อ-เตาปูน			
		๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
จำนวนผู้โดยสารช่วงบางซื่อ-เตาปูน (คน)	-	๕๔๕,๑๗๗	๕๕๖,๑๖๕	๕๖๗,๑๕๑	๕๗๘,๑๓๙
ผู้โดยสารต่อชั่วโมงต่อทิศทาง (คนชั่วโมงต่อทิศทาง)	๑๗,๗๓๔	๑๗,๘๓๕	๑๘,๘๐๓	๑๘,๙๒๑	๑๙,๐๔๐

ที่มา : รฟม.

๒) ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ข้อ ๒.๓.๕ BEM ในฐานะผู้รับสัมปทานโครงการฯ จะต้องจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมเมื่อไม่สามารถรักษาคุณภาพการให้บริการตามสัญญา ทั้งนี้ จากการตรวจสอบของ รฟม. พบว่า ในปัจจุบัน BEM ยังคงรักษาคุณภาพการให้บริการได้ตามสัญญา ส่งผลให้ BEM ยังไม่ต้องดำเนินการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติม

๓) รฟม. ได้ตรวจสอบ และยืนยันว่างานจัดหาอุปกรณ์ระบบรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าช่วงเตาปูน-บางซื่อ ได้ถูกผนวกไว้ในรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (ฉบับปรับปรุง) ที่ได้นำเสนอคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) แล้ว

๔) รฟม. ยืนยันว่า ข้อเสนอกรอบระยะเวลาดำเนินการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา (สถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ) จำนวน ๓๙ เดือน ซึ่งเป็นผลจากการเจรจาระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ และ BEM มีระยะเวลาเพียงพอสำหรับการคัดเลือกผู้เดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งจะนำรถไฟฟ้ามาให้บริการต่อเนื่องได้ ทั้งนี้ กรอบระยะเวลาดำเนินงานดังกล่าวประกอบด้วยระยะเวลาการออกแบบและก่อสร้าง จำนวน ๑๕ เดือน และระยะเวลาการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า จำนวน ๑๒ เดือน โดยสามารถต่อขยายระยะเวลาการเดินรถได้อีก ๑๒ เดือน ภายใต้พื้นฐานราคาในอัตราเดียวกับ ๑๒ เดือนแรก และปรับปรุงตามดัชนีราคาผู้บริโภค

๔.๒ ร่างสัญญาสัมปทานฯ และความเห็นสำนักงานอัยการสูงสุด

๔.๒.๑ ในคราวประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ตามมาตรา ๑๓ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๘ ที่ประชุมมีมติ เห็นชอบร่างสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (สถานีเตาปูน - สถานีบางซื่อ) ตามที่ที่ปรึกษา BBML และ รฟม. นำเสนอ โดยให้ปรับแก้พร้อมทั้งดำเนินการตามความเห็นชอบของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ และนำเวียนคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ เพื่อทราบ และนำเสนอร่างสัญญาสัมปทานฯ ให้สำนักงานอัยการสูงสุด (อส.) พิจารณาตรวจร่าง และนำเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ ให้นำเสนอคณะกรรมการตามมาตรา ๔๓ ของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เพื่อประกอบการพิจารณาด้วย

๔.๒.๒ รฟม. มีหนังสือที่ รฟม ๐๑๗/๒๑๗๖ ลงวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๘ นำส่งร่างสัญญาให้อัยการสูงสุดพิจารณาตามมาตรา ๒๐ แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. ๒๕๓๕

๔.๒.๓ อส. มีหนังสือที่ อส๐๐๐๕/๗๗๑ ลงวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙ แจ้งผลการพิจารณาร่างสัญญาสัมปทานการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการ การเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (ช่วงเตาปูน - บางซื่อ) (สัญญาที่ ๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ โดยมีข้อสังเกต ดังนี้

๑) รฟม. ได้ส่งร่างสัญญานี้ให้ อส. ตรวจสอบพิจารณา โดยที่ ครม. ยังไม่ได้ให้ความเห็นชอบกับผลการเจรจาระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ กับผู้รับสัมปทาน รฟม. จึงต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนลงนามสัญญา และเมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นประการใดแล้ว รฟม. ต้องนำผลการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีดังกล่าวมากำหนดให้ครบถ้วนชัดเจนในเงื่อนไขสัญญาข้อ ๓.๑.๑ (ข) ด้วย ทั้งนี้ หากผลการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีที่ให้ความเห็นชอบกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ ช่วงเตาปูน - บางซื่อ มีสาระสำคัญที่แตกต่างไปจากร่างสัญญาที่ รฟม. ให้ อส. ตรวจสอบพิจารณา รฟม. ควรส่งร่างสัญญานี้ กลับมาให้ อส. ตรวจสอบพิจารณาอีกครั้งก่อนที่จะลงนามสัญญา

๒) เนื่องจากเอกสารแนบท้ายสัญญา รพม. ได้นำตัวอย่างมาจากเอกสารแนบท้ายโครงการฯ ต่าง ๆ ที่ผ่านการตรวจของ อส. มาแล้ว ตลอดจนร่างสัญญา PPP ของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง รวมถึงผลการเจรจาของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ตามมาตรา ๑๓ กับผู้รับสัมปทาน และเอกสารแนบท้ายบางฉบับเป็นเอกสารทางเทคนิค ดังนั้น ก่อนลงนามสัญญา รพม. ควรตรวจสอบเอกสารแนบท้ายสัญญาต่างๆ มิให้ขัดหรือแย้งกับร่างสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหา ระบบรถไฟฟ้า การให้บริการ การเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา (สัญญาที่ ๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่ – ราษฎร์บูรณะ ช่วงสถานีเตาปูน – สถานีบางซื่อ

๓) ตามสัญญาข้อ ๗.๔ (ง) กรณีค่าปรับเกินกว่าร้อยละสิบของมูลค่าสัญญาระยะที่ ๑ รพม. ควรดำเนินการตามหนังสือคณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ ค่วนที่สุด ที่ กค (กวพ) ๐๔๒๑.๓/ว๒๖๗ ลงวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๕๕ เรื่อง การชักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๓๘ ด้วย

๔) ตามสัญญาข้อ ๑๔.๑ (ง) กำหนดเกี่ยวกับภัยที่ไม่สามารถเอาประกันภัยได้ ต่อมาภายหลัง ภัยดังกล่าวสามารถเอาประกันภัยได้ ซึ่งตามร่างสัญญาได้กำหนดให้คู่สัญญาตกลงกันเกี่ยวกับภาระค่าเบี้ยประกันภัยดังกล่าว ซึ่งอาจเป็นปัญหาได้แย้งในภายหลัง ดังนั้น รพม. จึงควรเจรจาตกลงและกำหนดไว้ในสัญญาให้ชัดเจนว่าผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเบี้ยประกันภัยและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด เช่นเดียวกับกรณีทำประกันภัยโครงการตั้งแต่เริ่มทำสัญญาโดยมีเงื่อนไขเดียวกับที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๔.๑

๔.๒.๔ BEM มีหนังสือที่ BEM/M/PGD/๐๐๐๕/๕๕ ลงวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๕๕ แจ้ง รพม. ชี้แจงข้อสังเกตของ อส. ดังนี้

๑) ตามสัญญาข้อ ๗.๔ (ง) กรณีค่าปรับเกินกว่าร้อยละสิบของมูลค่าสัญญาระยะที่ ๑ BEM ยินดีให้ รพม. ดำเนินการตามหนังสือคณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ ค่วนที่สุด ที่ กค (กวพ) ๐๔๒๑.๓/ว๒๖๗ ลงวันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๕๕ เรื่องการชักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อ ๑๓๘ ตามที่ อส. มีข้อสังเกต

๒) ตามสัญญาข้อ ๑๔.๑ (ง) กำหนดเกี่ยวกับภัยที่ไม่สามารถเอาประกันภัยได้ BEM ยืนยันว่า เงื่อนไขดังกล่าวเป็นเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในเอกสารประกอบการจัดทำข้อเสนอ ซึ่ง BEM เห็นว่าเป็นเงื่อนไขที่เป็นธรรมแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย เนื่องจากเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถประเมินได้ในปัจจุบัน แต่เนื่องจากงานสัญญาที่ ๕ มีระยะเวลาดำเนินการที่จำกัด เพื่อเป็นการสนับสนุนการดำเนินการของ รพม. ให้สามารถเริ่มดำเนินการงานสัญญาที่ ๕ ได้โดยเร็ว BEM ยินดีเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเบี้ยประกันและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดในการเอาประกันภัย ตามข้อ ๑๔.๑ (ง) ดังกล่าว

๔.๒.๕ รพม. มีบันทึกที่ รพม๐๑๗/๑๗๐ ลงวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๕ เสนอกระทรวงคมนาคมขอความเห็นชอบร่างสัญญาสัมปทานการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา (ช่วงเตาปูน - บางซื่อ) (สัญญาที่ ๕) และขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบในคราวเดียวกันกับผลการเจรจาต่อรองกับ BEM

๔.๓ มติคณะกรรมการ รพม.

คณะกรรมการ รพม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ได้พิจารณาเรื่องการดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) มีมติดังนี้

๔.๓.๑ รับทราบผลการเจรจาของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า และรับจ้างดำเนินกิจการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ที่มีระยะเวลาของสัญญา ๒๗ เดือน นับจากวันเริ่มงาน และให้รายงานกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีตัดสินใจและให้ รฟม. ขอบทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ โดยให้มีระยะเวลาของสัญญาเท่ากับ ผลการเจรจา

๔.๓.๒ ให้ รฟม. รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ รฟม. ในการแจ้งผลการดำเนินการตาม ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ รวมทั้งเสนอทางเลือก ในการแก้ไขปัญหาการให้บริการเดินรถไฟฟ้า ช่วงดังกล่าว เพื่อให้สามารถเดินรถได้ต่อเนื่อง

๔.๔ ข้อกฎหมาย

พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๒๐ ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการก่อน ลงนาม

มาตรา ๒๑ ให้คณะกรรมการนำผลการคัดเลือกพร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจาต่อรอง เรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญา และเอกสารทั้งหมดเสนอต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเก้าสิบวันนับจากวันที่คณะกรรมการตัดสินใจ

หากคณะรัฐมนตรีไม่เห็นด้วยให้ส่งเรื่องคืนคณะกรรมการ เพื่อพิจารณาทบทวนความเห็น แล้วนำผลการพิจารณาเสนอให้คณะรัฐมนตรีตัดสินใจ

๔.๕ ข้อพิจารณาของ รฟม.

รฟม. พิจารณาแล้วเห็นว่า

๔.๕.๑ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ โดยนำความเห็นของ สบ. สศช. และประธานกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ มาพิจารณา ดำเนินการแล้ว สรุปได้ดังนี้

๑) การเจรจากับ BEM ตามข้อเสนอเดิม ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการคิดค่าแรกเข้า (Access Charge) เข้าเพียงครั้งเดียว ไม่คิดค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน และพิจารณาส่วนแบ่งรายได้ตามหลักการของ โครงสร้างค่าโดยสารของสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งมีความเหมาะสมและเป็น ประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ และภาครัฐโดยมีความเป็นธรรมแล้ว

๒) คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้ใช้ความพยายามถึงที่สุดในการเจรจากับ BEM เพื่อให้สอดคล้องกับมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ (สิ้นสุดการให้บริการปี พ.ศ. ๒๕๗๒) แล้ว แต่อย่างไรก็ตาม BEM ยืนยันว่าไม่สามารถให้บริการเดินรถจนถึง พ.ศ. ๒๕๗๒ ได้ อันเนื่องจากจะมีผลกระทบต่อ ระดับการให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ทั้งนี้ BEM ยินดีให้ความร่วมมือกับรัฐ โดยเสนอที่จะ เดินรถต่อไปอีก ๑๒ เดือน หลังครบการให้บริการเดินรถมา ๑๒ เดือนแรก โดยใช้พื้นฐานราคาในอัตราเดียวกับ ๑๒ เดือนแรก และปรับปรุงตามดัชนีราคาผู้บริโภค ทั้งนี้ให้เป็นไปตามเงื่อนไขข้อ ๔(ข) และข้อ ๒๒.๔ ในร่างสัญญาที่ได้รับความเห็นชอบจากอัยการสูงสุดแล้ว ซึ่งระยะเวลาจำนวน ๓๙ เดือน (๑๕+๑๒+๑๒ เดือน) เพียงพอสำหรับการคัดเลือกผู้เดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และสามารถนำรถไฟฟ้ามา ให้บริการต่อเนื่องได้ ซึ่งการขยายเวลาดังกล่าวสามารถจัดการความเสี่ยงจากการให้บริการได้ไม่ต่อเนื่องภายหลัง สิ้นสุดงานสัญญาได้ ดังนั้น จึงเห็นว่าข้อเสนอเพิ่มเติมดังกล่าวสามารถยอมรับได้

๓) BEM ได้ดำเนินการจัดทำรายละเอียดของค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจัดหา- ติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า (งานระยะที่ ๑) จำนวน ๖๙๓ ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามความเห็นของ สบ. แล้ว (ปรับ Breakdown ตาม Final Price ๖๙๓ ล้านบาท)

รายการ	BMCL เสนอ ครั้งที่ ๑ (๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘)	BMCL เสนอ ครั้งที่ ๒ (๕ สิงหาคม ๒๕๕๘)	ข้อยุติผลการเจรจา (๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๘)	ข้อยุติผลการเจรจากับ BEM ที่เสนอครั้งนี้ (กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙)
งานระยะที่ ๑ การดำเนินการจัดหา-ติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า	๗๗๐ ล้านบาท	๗๔๐ ล้านบาท	๖๙๓ ล้านบาท	๖๙๓ ล้านบาท
งานระยะที่ ๒ การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา	๕๒ ล้านบาท (ระยะเวลา ๑ ปี)	๕๒ ล้านบาท (ระยะเวลา ๑ ปี)	๕๒ ล้านบาท (ระยะเวลา ๑ ปี)	๕๒ ล้านบาท (ระยะเวลา ๑ ปี) และสามารถต่อขยาย ระยะเวลาการเดินรถ (งานระยะที่ ๒) ได้อีก ๑๒ เดือน

โดยมีค่าใช้จ่ายทางการเงินและดอกเบี้ย ดังนี้

- อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ ๕.๗๕ ต่อปี สำหรับงานระยะที่ ๑ และ ๒
- ค่าธรรมเนียมทางการเงิน (Front End Fee) ร้อยละ ๑.๒๕
- ค่าธรรมเนียม (Commitment Fee) ร้อยละ ๐.๑๒๕
- ค่าธรรมเนียม (Agent Fee) ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี

ทั้งนี้ อัตราดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมข้างต้น เป็นอัตราเดียวกับงานสัญญาที่ ๔

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน

- การชำระคืนมูลค่าการลงทุนแบ่งชำระเป็นรายเดือน เดือนละเท่าๆกันเป็นระยะเวลา ๑๒ เดือนนับจากสิ้นสุดงานระยะที่ ๒ โดยมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างการชำระคืน FDR+ร้อยละ ๒.๕๐ ต่อปี

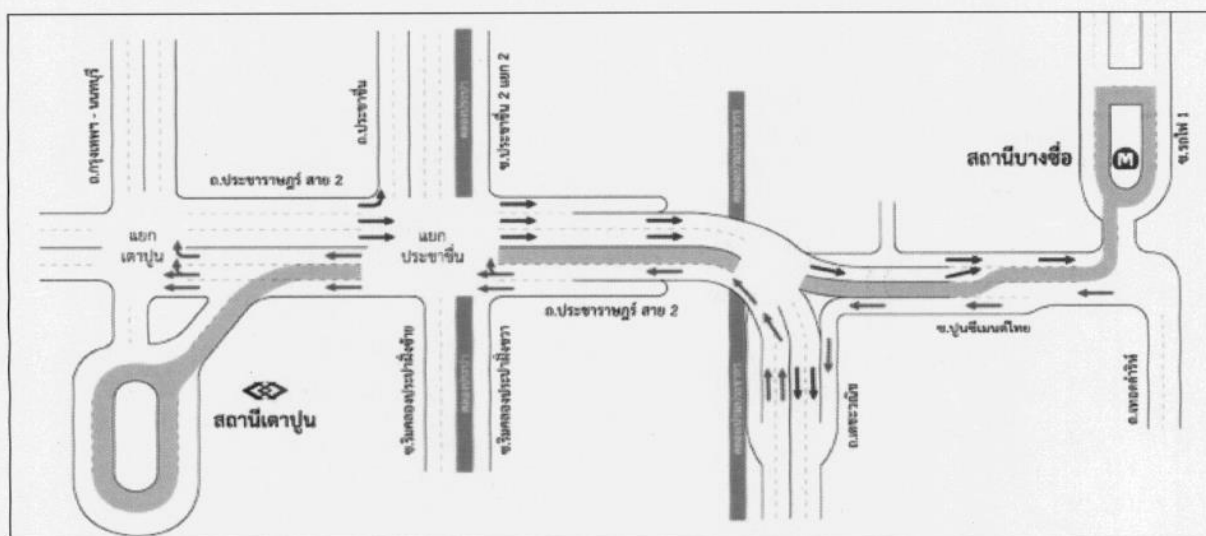
- ส่วนต่างผลกำไรร้อยละ ๑๐.๕ ของค่างานให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

๔) ในส่วนของการดำเนินงานจัดเตรียมแนวทางการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางระหว่างสถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อในช่วงระยะเวลาที่ไม่สามารถเปิดเดินรถช่วงเตาปูน - บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) ได้ทันกับช่วงบางใหญ่ - เตาปูน (สัญญาที่ ๔) นั้น

รฟม. ได้วางแผนการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีเตาปูนและ สถานีบางซื่อในช่วงระยะเวลายังไม่สามารถเปิดให้บริการได้ ตามมติกรมเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้ วางแผนจะเริ่มให้บริการระบบเชื่อมต่อตั้งแต่วันที่เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วงในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ ซึ่ง รฟม.ได้กำหนดแผนการให้บริการไว้สองแนวทางดังแสดง ได้แก่

๔.๑) จัดช่องทางเดินรถพิเศษสำหรับรถโดยสารเชื่อมต่อระหว่างสถานีเตาปูนและสถานีบางซื่อ และได้ดำเนินการเจรจาเบื้องต้นกับขสมก.ในการจัดรถโดยสารให้บริการระหว่างสองสถานีจำนวน ๑๒ คัน โดยมีระยะรอบวิ่งแต่ละคันทุก ๔ นาที ซึ่งเพียงพอต่อการรองรับปริมาณผู้โดยสารประมาณ ๓,๖๓๐ คนต่อชั่วโมงได้ ซึ่งมีประมาณการค่าใช้จ่ายปีละ ๓๔ ล้านบาท โดยจะใช้รายได้ค่าตอบแทนรายปีจากเอกชนที่ได้รับสัญญาสัมปทานสายเฉลิมรัชมงคลเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ รฟม.อยู่ระหว่างการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร และจะได้มีการประสานงานกับกองบัญชาการตำรวจนครบาลต่อไป

/รูปแสดงเส้นทาง...



รูปแสดงเส้นทางการจราจรเชื่อมต่อระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีเตาปูน

๔.๒) ประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อจัดการเดินรถไฟเชื่อมต่อระหว่างสถานีบางซื่อ-บางซื่อ สำหรับแนวทางนี้ รฟม. อยู่ระหว่างการประสานงานเบื้องต้นกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในการจัดขบวน รถพิเศษวิ่งรับส่งผู้โดยสารระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีบางซื่อ ซึ่ง รฟม. ได้ก่อสร้างทางเดินเชื่อมระหว่าง สถานีบางซื่อของสายสีม่วง และสถานีบางซื่อของรฟท. ไว้แล้ว โดยในช่วงเช้าจะให้บริการเพียง ๓ เที่ยว และในช่วงเย็น เพียง ๑ เที่ยว ซึ่งปัจจุบัน มีรถเสริม ศาลา-บางซื่อ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ที่คาดการณ์ว่าจะมีประชาชนที่จะเดินทางไปยังบางซื่อมาใช้บริการรถไฟที่สถานีบางซื่อเป็นจำนวนมากพอสมควร โดยในส่วนของ การจัดขบวนรถพิเศษเพื่อวิ่งรับส่งผู้โดยสารระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีบางซื่อ รฟม. มีแผนการดำเนินงานจัดเป็นรถไฟพิเศษจำนวน ๑ ขบวน ประกอบด้วย ๕ ตู้โดยสาร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ทั้งสิ้นประมาณ ๖๐๐ คนต่อขบวน โดยระยะเวลาในการ เดินทางด้วยรถไฟจากสถานีบางซื่อไปยังสถานีบางซื่อ ใช้เวลาประมาณ ๔-๕ นาที เพื่อรองรับการเดินทางของ ผู้โดยสารเพิ่มเติมในช่วงเร่งด่วน ทั้งนี้ การดำเนินงานตามแนวทางดังกล่าวขึ้นอยู่กับความพร้อมของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการจัดขบวนรถพิเศษให้แก่ รฟม. ในการเข้าดำเนินการซึ่ง รฟม. จะได้เร่งเจรจาเพื่อหาข้อสรุปต่อไป

๔.๕.๒ รฟม. จึงเห็นควรเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อโปรดพิจารณา ดังนี้

๑) เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ เกี่ยวกับการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยให้มีระยะเวลาของสัญญา ๒๗ เดือน นับจากวันเริ่มงานและสามารถต่อขยายระยะเวลาการเดินทาง (งานระยะที่ ๒) ได้อีก ๑๒ เดือน

๒) เสนอคณะรัฐมนตรีตัดสินใจขาดผลการเจรจาต่อรองกับ BEM สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ และเห็นชอบร่างสัญญาสัมปทานฯ ที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจร่างแล้ว

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๕.๑ กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาผลการเจรจาดังกล่าว และให้ รฟม. ยืนยันในประเด็น คุณภาพ การให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล การจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมตามสัญญา สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และการผนวกงานที่เกี่ยวข้องไว้ในรายงาน ผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินส่วนต่อขยายฯ (ฉบับปรับปรุง) รวมถึงความเพียงพอของ ข้อเสนอกรอบระยะเวลาดำเนินการ (๓๙ เดือน) สำหรับการคัดเลือกผู้เดินรถโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินส่วนต่อ ขยายฯ ซึ่ง รฟม. ได้ตรวจสอบ และยืนยันในประเด็นที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติม ตามข้อ ๔.๑.๓ ดังนั้น จึงเห็นควรให้ความเห็นชอบผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ตามที่ รฟม. เสนอ เพื่อให้การเชื่อม เส้นทางเดินรถไฟฟ้าระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสาย เฉลิมรัชมงคล เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการ โดย รฟม. ควรทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดแนวทางการ กำกับการดำเนินโครงการฯ และโครงการอื่นที่เกี่ยวข้องต่อไป

๕.๒ กระทรวงคมนาคม รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้จัดทำแผนอำนวยความสะดวกเพื่อ รองรับประชาชนที่ต้องการเดินทางระหว่างสถานีเตาปูนและบางซื่อ ในช่วงระยะเวลายังไม่สามารถเปิด ให้บริการเดินรถไฟฟ้าระหว่างสถานียังดังกล่าวได้ โดยประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้แผนอำนวยความสะดวก ดังกล่าวก่อนการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าโครงการสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – เตาปูน ซึ่ง รฟม. ได้เสนอ แผนอำนวยความสะดวกตามข้อ ๔.๕.๑ ข้อย่อยที่ ๔) แล้ว

๕.๓ รฟม. ได้ดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๒๐ ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการก่อนลงนาม โดย อส. มีข้อสังเกตตาม ข้อ ๔.๒ แล้ว จึงเห็นควรนำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาข้อเสนอของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชน ลงทุนฯ และ รฟม. ตามขั้นตอนมาตรา ๒๑ ที่ให้คณะกรรมการคัดเลือกฯ นำผลการคัดเลือกพร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาและเอกสารทั้งหมดเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ภายในเก้าสิบวันนับจากวันที่คณะกรรมการตัดสินใจ (๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙) ทั้งนี้ หากผลการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีที่ให้ความเห็นชอบกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่ – ราษฎร์บูรณะ ช่วงเตาปูน – บางซื่อ มีสาระสำคัญที่แตกต่างไปจากร่างสัญญาที่ รฟม. ให้ อส. ตรวจสอบพิจารณา รฟม. ควรส่งร่างสัญญานี้ กลับมาให้ อส. ตรวจสอบพิจารณาอีกครั้งก่อนที่จะลงนามสัญญา และนำเสนอคณะกรรมการกำกับดูแลตามมาตรา ๔๓ แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล พิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ก่อนลงนามในสัญญา

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

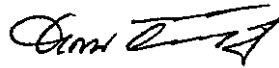
กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาข้อเสนอของ รฟม. ดังนี้

๖.๑ พิจารณาทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ เกี่ยวกับการดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยให้มีระยะเวลาของสัญญา ๒๗ เดือน นับจากวันเริ่มงานและสามารถต่อขยายระยะเวลาการเดินทาง (งานระยะที่ ๒) ได้อีก ๑๒ เดือน

๖.๒ พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการเจรจาต่อรองกับ BEM สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯตามขั้นตอนของมาตรา ๒๑ แห่งพ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๕๖และเห็นชอบร่างสัญญา สัมปทานฯ ที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจร่างแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๒๗

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓