

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร.) ๐๔๐๖.๓/ ๑๕๖



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๔

เรื่อง การดำเนินการให้เอกชนเข้าร่วมงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๐๑๒ ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๓
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๐๕๘ ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๔
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๓๔๑๐๒ ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๔

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการ
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร.) ๐๔๐๖.๒/๓๔๑ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๔
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๑๓/๑๐๑๓ ลงวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๔
๔. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะกรรมการ (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง การดำเนินการให้เอกชนเข้าร่วมงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) ประกอบ (๘) (๙) และ (๑๓) รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๓ ได้มีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติดำเนินการตามมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ (พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน พ.ศ. ๒๕๓๕) โดยการเจรจาตรงกับ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) เสนอคณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ) ดำเนินการเจรจาตรง

/กับ ...

กับ BMCL สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ด้วยรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม และเกิดประโยชน์ต่อภาครัฐ โดยมีระยะเวลาของสัญญาเท่ากับระยะเวลาที่เหลืออยู่ของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งจะสิ้นสุดลงในวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๗๒ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๕๖ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง (กค.) สำนักงบประมาณ (สงป.) และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑

๑.๒ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ ได้พิจารณาเรื่อง ขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน -บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่อ้างถึง ๒ มีมติ ดังนี้

๑) ให้กระทรวงคมนาคมส่งเรื่องคืนคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ เพื่อเจรจากับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อีกครั้ง โดยให้ข้อยุติสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ (เรื่องขออนุมัติดำเนินการตามมาตรา ๑๖ แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) ทั้งนี้ ในขั้นตอนการเจรจาให้คำนึงถึงหลักการที่เน้นให้ประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการ และการแบ่งปันผลประโยชน์ต่อภาครัฐอย่างเหมาะสม และเป็นธรรมด้วย

๒) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับประชาชนที่ต้องการเดินทางระหว่างสถานีเตาปูนและบางซื่อในช่วงระยะเวลาที่ยังไม่สามารถเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าระหว่างสถานีดังกล่าวได้ โดยต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้แผนอำนวยความสะดวกดังกล่าวก่อนการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน

๓) ให้กระทรวงคมนาคม รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ รับความเห็นของ สำนักงบประมาณ (สงป.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และประธานกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

๑.๓ กระทรวงคมนาคมมีหนังสือที่ ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร.)๐๘๐๖.๒/๑๔๑ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๙ ถึง เลขาธิการคณะรัฐมนตรี เสนอขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๑.๔ คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙ ได้พิจารณาเรื่อง ขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแล้ว มีมติดังนี้

๑) ให้กระทรวงคมนาคมส่งเรื่อง ขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับ BEM สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) คืนคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า และรับจ้างดำเนินกิจการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ (คณะกรรมการตามมาตรา ๑๓) เพื่อเจรจากับ BEM อีกครั้ง โดยให้ข้อยุติสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗

/เรื่อง...

เรื่องขออนุมัติดำเนินการตามมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยการเจรจาตรงกับบริษัทไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ตามความเห็นของประธานกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ และคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐไปพิจารณาดำเนินการด้วย รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๓

๒) ให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) และกระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้ข้อเสนอของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ เป็นไปตามหลักการที่เน้นให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน ผู้ใช้บริการ และการแบ่งปันผลประโยชน์ต่อภาครัฐอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง การดำเนินการให้เอกชนเข้าร่วมงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ของ รฟม. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) ประกอบ (๘) (๙) และ (๑๓) รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

๓. สารสำคัญ และข้อเท็จจริง

รฟม. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๑๗/๑๐๑๗ ลงวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ เสนอกระทรวงคมนาคม เรื่อง การดำเนินการให้เอกชนเข้าร่วมงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยได้พิจารณาเพื่อดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙ สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

๓.๑ ประธานกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๑๗(คกก)/มน/๙ ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๙ ถึง BEM แจ้งมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙ เพื่อให้พิจารณาปรับปรุงข้อเสนอมติ BEM ได้เจรจากับคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ให้สอดคล้องกับมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙

๓.๒ BEM มีหนังสือที่ BEM/M/PGD/๐๐๑๒/๕๙ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๙ แจ้งผลการพิจารณาข้อเสนอตามที่ รฟม. แจ้งตามข้อ ๓.๑ โดยสรุป ดังนี้

BEM ยืนยันว่า ไม่สามารถรับดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ จนถึง พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้ด้วยเหตุผลและข้อเท็จจริง ดังนี้

๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ โดยทางกายภาพแล้วเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไม่ใช่สายสีม่วง จึงควรพิจารณาดำเนินการไปพร้อมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย เพื่อให้สามารถให้บริการเดินรถแบบต่อเนื่องในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินทั้งสายตามนโยบายของรัฐ

/ ๒) การลงทุน...

๒) การลงทุนดำเนินงานเพียงช่วง ๑ สถานี จะทำให้การจัดซื้อระบบรถไฟฟ้ามีราคาสูง และมีต้นทุนการดำเนินการต่างๆ สูง (ราคาต่อหน่วยสูง เนื่องจากจัดซื้อในปริมาณน้อย) แต่มีรายได้จากค่าโดยสารน้อย (ผู้โดยสารในช่วง ๑ สถานีมีจำนวนน้อย และไม่สามารถเก็บค่าโดยสารในอัตราที่สูงได้) ทำให้เกิดการขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่ง BEM ได้ประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

๓) หาก BEM ต้องรับดำเนินการในรูปแบบ PPP Net Cost จนถึงปี ๒๕๗๒ จะทำให้ BEM ต้องแบกรับภาระขาดทุน ซึ่ง BEM ไม่สามารถดำเนินการได้ หรือหากรัฐบาลจะให้ BEM ดำเนินการในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยรัฐต้องรับภาระขาดทุนดังกล่าว ทำให้เกิดภาระในระยะยาวต่อรัฐ ซึ่งไม่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม อีกทั้งจะทำให้เกิดผลกระทบในการบริหารสัญญาร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และเป็นสัมปทานแบบ PPP Net Cost

๓.๓ ที่ปรึกษา BBML มีหนังสือที่ BBML/๐๐๖/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๕๙ ถึง ประธานคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ นำส่งผลการพิจารณาข้อชี้แจงของ BEM สรุปได้ดังนี้

๑) ในทางกายภาพ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน-บางซื่อ) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รวมถึงเมื่อพิจารณาประเด็นทางเทคนิคเกี่ยวกับระบบควบคุมการเดินรถไฟฟ้าและการซ่อมบำรุง จะพบว่าการเดินรถช่วงระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีเตาปูน ซึ่งมีระยะทางประมาณ ๑ กิโลเมตรนั้น ไม่สามารถที่จะมีระบบการเดินรถโดยอิสระได้ เนื่องจากไม่มีระบบศูนย์ควบคุมการเดินรถ ระบบไฟฟ้าขับเคลื่อนรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงแยกเฉพาะ จำเป็นที่จะต้องใช้ระบบดังกล่าวที่เป็นส่วนหนึ่งของการเดินรถไฟฟ้าที่ต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล หรือโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเท่านั้น

๒) ที่ปรึกษา ได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางการเงินและผลกระทบด้านอื่นๆ จากการดำเนินการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๒.๑) ค่าลงทุนโครงการ

BEM ได้เพิ่มค่าจัดหางานระบบรถไฟฟ้า ๒ ขบวน มูลค่า ๘๐๐ ล้านบาท เท่ากับ ขบวนละ ๔๐๐ ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการจัดหารถไฟฟ้าสายสีม่วง ฯ จำนวน ๒๑ ขบวน มูลค่า ๔,๘๔๑ ล้านบาท เท่ากับขบวนละ ๒๓๐.๕ ล้านบาท เนื่องจากการจัดหาในจำนวนน้อย ไม่คุ้มค่ากับการผลิต

๒.๒) ประมาณการผู้โดยสาร และการจัดหาแหล่งเงินทุน

ที่ปรึกษา ได้จัดทำประมาณการผู้โดยสาร โดยใช้สมมุติฐานจากแบบจำลอง M-Map ซึ่งได้รับการพัฒนาขึ้นโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ตารางประมาณการผู้โดยสาร

ปีที่	จำนวนผู้โดยสารต่อวัน (คน)	รายได้ค่าโดยสาร (บาท)
ระยะที่ ๒	๒๕๖๐	๕๐,๙๗๔
	๒๕๖๑	๕๑,๔๙๓
	๒๕๖๒	๕๒,๐๑๑
	๒๕๖๓	๕๒,๙๓๗
	๒๕๖๔	๕๓,๘๗๙
	๒๕๖๕	๕๔,๘๓๘
	๒๕๖๖	๕๕,๘๑๔
	๒๕๖๗	๕๖,๘๐๗
	๒๕๖๘	๕๗,๘๑๘
	๒๕๖๙	๕๘,๘๔๘
	๒๕๗๐	๕๙,๘๙๕
	๒๕๗๑	๖๐,๙๖๑
	๒๕๗๒	๖๒,๐๔๖

๒.๓) ความเหมาะสมทางการเงิน

การวิเคราะห์ในกรณีฐาน เป็นการวิเคราะห์สมมติฐานของ MRT Assessment Standardization ที่ใช้ในการวิเคราะห์กรณี Base Case

๒.๓.๑) กรณี Net Cost Concession

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ได้ทำการทดสอบงบประมาณเงินสดของโครงการ โดยกำหนดให้เอกชนมีเงินได้สุทธิเท่ากับ อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity : ROE) เท่ากับ ร้อยละ ๑๓.๕๐ ตามสมมติฐานของ MRT Assessment Standardization พบว่าอัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร ที่เดินทางผ่านช่วงสถานีบางซื่อ – สถานีเตาปูน จะมีค่าโดยสาร เท่ากับ ๙.๕๑ บาท/เที่ยว

๒.๓.๒) กรณี Gross Cost Concession

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BBML ได้ทำการทดสอบงบประมาณเงินสดของโครงการ โดยกำหนดให้อัตราค่าโดยสารเดินทางผ่านช่วงสถานีบางซื่อ – สถานีเตาปูน เท่ากับ ๒.๐๐ บาท/เที่ยว แสดงสรุป ประมาณการรายได้ และเงิน Subsidy จากการวิเคราะห์งบประมาณเงินสดของโครงการ พบว่ารัฐต้อง Subsidy ให้โครงการ ตลอดระยะเวลา ๑๓ ปี เป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ทั้งหมด ๒,๑๙๒.๖๙ ล้านบาท

๓) การจัดซื้อรถไฟฟ้าใหม่เพิ่มเติมจำนวน ๒ ขบวน เพื่อเดินรถเฉพาะช่วง ๑ สถานี เพื่อดำเนินการจนถึง พ.ศ. ๒๕๗๒ แนวทางนี้จะไม่เกิดความคุ้มค่าเพราะราคาระบบรถไฟฟ้าจะสูง เนื่องจากเป็นการจัดหาไฟฟ้าในจำนวนน้อย ทำให้ผู้ผลิตจะต้องตั้งสายการผลิตใหม่สำหรับรถไฟฟ้าจำนวน ๒ ขบวน ไม่เกิด Economy of Scale และต้องใช้ระยะเวลานานในการจัดซื้อ ตลอดจนจากข้อมูลที่ได้มีการสอบถามไปยัง บริษัทผู้ผลิตรถไฟฟ้า พบว่าการจัดหาในลักษณะดังกล่าวอาจไม่มีผู้ผลิตรายใดสนใจผลิต

๓.๔ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๙ ได้พิจารณาหนังสือชี้แจงของ BEM และความเห็นของที่ปรึกษาฯ แล้วมีมติ ดังนี้

๑) คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้เจรจากับ BEM ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙ แล้ว และได้ข้อสรุปว่า BEM ไม่สามารถลงทุนดำเนินงานช่วงเตาปูน – บางซื่อ (๑ สถานี) จนถึง พ.ศ. ๒๕๗๒ ได้ เพราะการลงทุนดำเนินงานเพียงช่วง ๑ สถานีมีรายได้ไม่เพียงพอกับต้นทุนการดำเนินงาน ทำให้เกิดการขาดทุนในการดำเนินงานเป็นอย่างมาก และหากรัฐเป็นผู้ลงทุนจ้าง BEM ดำเนินงานในรูปแบบ PPP-Gross Cost ก็จะเป็นภาระทางการเงินต่อรัฐอย่างมาก ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ ของที่ปรึกษาฯ และ รฟม. รวมทั้งมีความเสี่ยงสูงที่จะไม่สามารถจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าเพียงแค่ ๑ – ๒ ขบวนได้

๒) มอบหมายให้ รฟม. นำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อรายงานคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๓.๕ BEM มีหนังสือที่ BEM/M/PDG/๐๐๑๓/๕๙ ลงวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๙ แจ้งยืนยันตามที่ได้ชี้แจงกับคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ว่า BEM ไม่สามารถรับดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ จนถึง พ.ศ. ๒๕๗๒ ได้ ด้วยเหตุผลและข้อเท็จจริง ดังนี้

๑) การลงทุนดำเนินงานเพียงช่วง ๑ สถานี จะทำให้การจัดซื้อระบบรถไฟฟ้ามีราคาสูง (ราคาต่อหน่วยสูงเนื่องจากจัดซื้อในปริมาณน้อย) แต่มีรายได้จากค่าโดยสารน้อย (ผู้โดยสารในช่วง ๑ สถานีมีจำนวนน้อยและไม่สามารถเก็บค่าโดยสารในอัตราที่สูงได้) ทำให้เกิดการขาดทุนในการดำเนินงาน

/ ๒) การให้...

๒) การให้บริการเดินรถไฟฟ้าช่วงเตาปูน - บางซื่อ ให้มีคุณภาพเป็นไปตามสัญญาโครงการฯ จำเป็นต้องจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้า จำนวน ๒ ขบวน ซึ่งมีความเสี่ยงสูงที่บริษัทฯ อาจไม่สามารถจัดซื้อได้ เนื่องจากไม่มีผู้ผลิตรายใดรับดำเนินการ หรืออาจไม่สามารถจัดหาได้ทัน มีผลให้บริษัทฯ ผิดสัญญาโครงการฯ

๓.๖ ที่ปรึกษา BBML มีหนังสือที่ BBML/๐๐๗/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๙ ถึง ประธานกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้พิจารณาคำชี้แจงของ BEM แล้ว มีความเห็นสอดคล้องว่า เหตุผลที่ BEM ชี้แจงว่าไม่สามารถรับดำเนินการเดินรถช่วงเตาปูน - บางซื่อ จนถึง พ.ศ. ๒๕๗๒ ได้นั้นสามารถยอมรับได้

๓.๗ ที่ปรึกษา BBML มีหนังสือที่ BBML/๐๐๘/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๙ ถึง รฟม. เสนอแนวทางการดำเนินงานการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ เป็น ๒ แนวทาง คือ

แนวทางที่ ๑ นำไปรวมกับสัญญาสายเฉลิมรัชมงคล และ

แนวทางที่ ๒ นำไปรวมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

โดยได้เปรียบเทียบดังตารางต่อไปนี้

	รวมกับสายเฉลิมรัชมงคล	รวมกับสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย
ด้านขั้นตอน และ ระยะเวลา ดำเนินการ	- เจรจากับ BEM โดยคณะกรรมการตาม ม.๔๓ เพื่อแก้ไขสัญญาตามขั้นตอนของ พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ ๒๕๕๖ - ใช้เวลาเจรจา ๘ เดือน (อาจนานขึ้นหากมีการเจรจาปรับเปลี่ยนผลตอบแทนภาครัฐ)	- ดำเนินการคัดเลือกตามขั้นตอนของ พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ ๒๕๕๖ (ช่วงเตาปูนบางซื่อ ได้รวมอยู่ในสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ตามรายงานการศึกษาโครงการแล้ว) - ใช้เวลาคัดเลือก ๘ เดือน
ด้านความ คุ้มค่าในการ ลงทุน	จัดหาระบบรถไฟฟ้าเพิ่มเติมในปริมาณน้อย ไม่เกิด Economy of Scale ทำให้มีต้นทุนต่อหน่วยสูง และรายได้ค่าโดยสารต่ำไม่มีความคุ้มค่าในการลงทุน และไม่สามารถกำหนดระยะเวลาส่งมอบรถไฟฟ้าที่ต้องจัดหาเพิ่มได้ (ประมาณการค่าจัดการรถไฟฟ้า ๒ ขบวนๆ ละ ๔๐๐ ล้านบาท เนื่องจากการจัดซื้อจำนวนน้อย)	จัดหาระบบรถไฟฟ้าเพิ่มเติมรวมกับสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายฯ ทำให้มีการจัดซื้อในปริมาณมาก เกิด Economy of scale ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยต่ำลง และเกิดความคุ้มค่าในการลงทุนมากกว่ากรณีรวมกับสายเฉลิมรัชมงคล (ใช้ขบวนรถของสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายฯ ได้โดยไม่ต้องเพิ่มจำนวน (ประมาณการค่าจัดการรถไฟฟ้าจำนวน ๒๘ ขบวนๆ ละ ๒๓๐.๕ ล้านบาท (อ้างอิงการจัดการสายสีม่วงสัญญา ๔))
ด้านเทคนิค	สามารถติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าให้เดินรถต่อเนื่องได้ โดยขยายจากระบบเดิม	สามารถติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าให้เดินรถต่อเนื่องได้ โดยใช้ระบบเดียวกับส่วนต่อขยาย
ประโยชน์ต่อ ประชาชน และ กำหนดการ เปิดให้บริการ	๑๕ เดือน นับจากลงนามในสัญญา โดยใช้ขบวนรถเดิม ทั้งนี้หากไม่สามารถจัดหาเพิ่มเติมได้ภายใน ๒ ปี จะทำให้ไม่สามารถรักษาคุณภาพการให้บริการได้ตามที่กำหนดในสัญญา	๑๕ เดือน นับจากลงนามในสัญญา (มีโอกาสจะเร็วขึ้นเนื่องจากผู้รับสัมปทานมี Economy of Scale ในการจัดซื้อ สามารถเจรจาต่อรองกับผู้ผลิตเพื่อเร่งรัดงานได้)

	รวมกับสายเฉลิมรัชมงคล	รวมกับสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย
ผลประโยชน์ต่อภาครัฐ	● การให้บริการช่วงเตาปูน-บางซื่อ จนถึงปี ๒๕๗๒ ไม่คุ้มค่าในการดำเนินการ จำเป็นต้องมีเงินสนับสนุนจากภาครัฐ ● การรวมกับสายเฉลิมรัชมงคล จำเป็นต้องมีการชดเชยโดยผลตอบแทนตามสัญญาสัมปทานเดิมลง ซึ่งจะกระทบต่อรายได้ของ รฟม. (ผลตอบแทนตามสัญญาสายเฉลิมรัชมงคล ในปัจจุบัน รฟม.ได้ประโยชน์ในการรับผลตอบแทนมากอยู่แล้ว ทั้งที่ปริมาณผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริงน้อยกว่าที่ระบุในสัญญา การแก้ไขสัญญาจะทำให้ รฟม. และรัฐเสียประโยชน์)	● การรวมช่วงเตาปูน-บางซื่อ กับสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายฯ ทำให้มีความคุ้มค่าในการลงทุนมากขึ้น โดยในการคัดเลือก รัฐสามารถเจรจาผลประโยชน์ต่อภาครัฐได้อย่างเหมาะสมและเป็นธรรม โดยไม่จำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนการดำเนินการ

ซึ่งที่ปรึกษา ได้เสนอแนะให้ รฟม. ยุติการดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ โดยให้นำไปผนวกรวมอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายตามขั้นตอนของ พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ต่อไป โดยในการคัดเลือกสามารถกำหนดเงื่อนไขให้ดำเนินการเร่งรัดให้บริการ ช่วงเตาปูน - บางซื่อ เป็นลำดับแรกเพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ได้โดยเร็ว

๓.๘ คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ได้พิจารณาเรื่องการดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) มีมติดังนี้

๑) รับทราบผลการเจรจาของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ที่ได้ข้อสรุปว่า BEM ไม่สามารถลงทุนดำเนินงานช่วงเตาปูน - บางซื่อ (๑ สถานี) จนถึง พ.ศ. ๒๕๗๒ ได้ เพราะการลงทุนดำเนินงานเพียงช่วง ๑ สถานีมีรายได้ไม่เพียงพอกับต้นทุนการดำเนินงาน ทำให้เกิดการขาดทุนในการดำเนินงานเป็นอย่างมาก และหากรัฐเป็นผู้ลงทุนจ้าง BEM ดำเนินงานในรูปแบบ PPP-Gross Cost ก็จะเป็นภาระทางการเงินต่อรัฐอย่างมาก ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ฯ ของที่ปรึกษาฯ และ รฟม. รวมทั้งมีความเสี่ยงสูงที่จะไม่สามารถจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าเพียงแค่ ๑ - ๒ ขบวนได้

๒) เห็นชอบให้ รฟม. เสนอแนวทางยุติการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยให้นำไปผนวกรวมกับการดำเนินการโครงการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ (งานสัญญาที่ ๖) เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ มีความคุ้มค่าในการลงทุน และสามารถแบ่งปันผลประโยชน์แก่ภาครัฐอย่างเหมาะสม โดยกำหนดให้ผู้รับสัมปทานเร่งรัดเปิดให้บริการช่วงเตาปูน - บางซื่อ เป็นลำดับแรกเชื่อมต่อกับสายสีม่วงเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ และมอบหมายให้ รฟม. นำเสนอกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔. เรื่องที่ รฟม. เสนอ

รฟม. ได้รายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อรับทราบผลการเจรจาของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ และพิจารณาเห็นชอบแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

๔.๑ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้ดำเนินการเจรจากับ BEM เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙ (สิ้นสุดการให้บริการ พ.ศ. ๒๕๗๒) แล้ว ได้ข้อสรุปว่า BEM ไม่สามารถลงทุนดำเนินงานช่วงเตาปูน - บางซื่อ (๑ สถานี) จนถึง พ.ศ. ๒๕๗๒ ได้ตามข้อ ๓.๔

๔.๒ รฟม. พิจารณาข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินการต่อไป เมื่อไม่สามารถดำเนินการได้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ และเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙ ตามลำดับแล้ว เห็นว่า แนวทางการยุติการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว และให้นำไปผนวกรวมกับการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายฯ (งานสัญญาที่ ๖) มีความเหมาะสมที่สุด ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

๑) เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนผู้ให้บริการ ในทางกายภาพเส้นทางรถไฟฟ้าช่วงเตาปูน - บางซื่อเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งจะให้บริการเดินรถแบบต่อเนื่องทั้งเส้นทาง การรวมกับสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายสามารถเร่งรัดให้เปิดบริการเร็วขึ้นได้ โดยกำหนดให้ผู้รับสัมปทานเร่งรัดเปิดให้บริการช่วงเตาปูน - บางซื่อ (๑ สถานี) เป็นลำดับแรกเชื่อมต่อสายสีม่วงเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ให้บริการ เนื่องจากผู้รับสัมปทานสามารถต่อรองกับผู้ผลิตให้เร่งรัดงานเพราะมีการจัดซื้อในปริมาณมาก

อนึ่ง หากการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายไม่คืบหน้าตามแผน รฟม. อาจเสนอให้ภาครัฐลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า (PSC) เพื่อมิให้เกิดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษางานโยธาที่เสร็จแล้วโดยไม่จำเป็น

๒) ความคุ้มค่าในการลงทุน การดำเนินการรวมกับสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายฯ จะมีต้นทุนที่ต่ำกว่าไม่ทำให้เกิดภาระต่อภาครัฐ เนื่องจากการจัดซื้องานระบบเป็นจำนวนมากพอ ทำให้เกิด Economy of Scale ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยต่ำลง

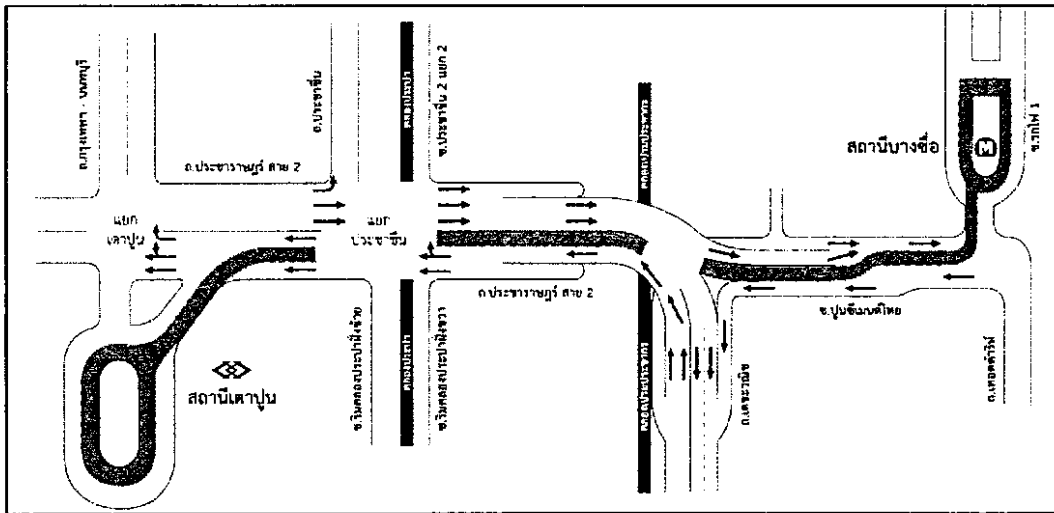
๓) การแบ่งปันผลประโยชน์ต่อภาครัฐ การรวมกับสายเฉลิมรัชมงคลอาจกระทบกับส่วนแบ่งรายได้ภาครัฐตามสัญญาสัมปทานหรือรัฐต้องชดเชย ส่วนการรวมกับสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายฯ มีความคุ้มค่าในการลงทุน โดยในการคัดเลือกสามารถเจรจาแบ่งปันผลประโยชน์ต่อภาครัฐได้อย่างเหมาะสมและเป็นธรรม โดยไม่จำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนการดำเนินการ

ทั้งนี้ รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายฯ ได้ผนวกรวมช่วงเตาปูน - บางซื่อไว้แล้ว ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

๔.๓ คณะกรรมการ รฟม. มีมติรับทราบผลการเจรจาของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ และเห็นชอบให้ รฟม. เสนอแนวทางยุติการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยให้นำไปผนวกรวมกับการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ (งานสัญญาที่ ๖) โดยให้ รฟม. นำเสนอ คค. และ ครม. พิจารณาต่อไป ตามข้อ ๓.๘

๔.๔ ในส่วนของการดำเนินงานจัดเตรียมแนวทางการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางระหว่างสถานีเตาปูนและสถานีบางซื่อในช่วงระยะเวลาที่ยังไม่สามารถเปิดให้บริการได้ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้วางแผนจะเริ่มให้บริการระบบเชื่อมต่อตั้งแต่วันเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วงในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ ซึ่ง รฟม. ได้กำหนดแผนการให้บริการไว้สองแนวทาง ได้แก่

๑) จัดช่องทางเดินรถพิเศษสำหรับรถโดยสารเชื่อมต่อระหว่างสถานีเตาปูนและสถานีบางซื่อ และได้ดำเนินการเจรจาเบื้องต้นกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในการจัดรถโดยสารให้บริการระหว่างสองสถานีจำนวน ๑๒ คัน โดยมีระยะรอบวิ่งแต่ละคันทุก ๔ นาที ซึ่งเพียงพอต่อการรองรับปริมาณผู้โดยสารประมาณ ๓,๖๓๐ คนต่อชั่วโมงได้ ซึ่งมีประมาณการค่าใช้จ่ายปีละ ๓๔ ล้านบาท โดยจะใช้รายได้ค่าตอบแทนรายปีจากเอกชนที่ได้รับสัมปทานสายเฉลิมรัชมงคลเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ รฟม. อยู่ระหว่างการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร และจะได้มีการประสานงานกับกองบัญชาการตำรวจนครบาลต่อไป



รูปแสดงเส้นทางการจราจรเชื่อมต่อระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีเตาปูน

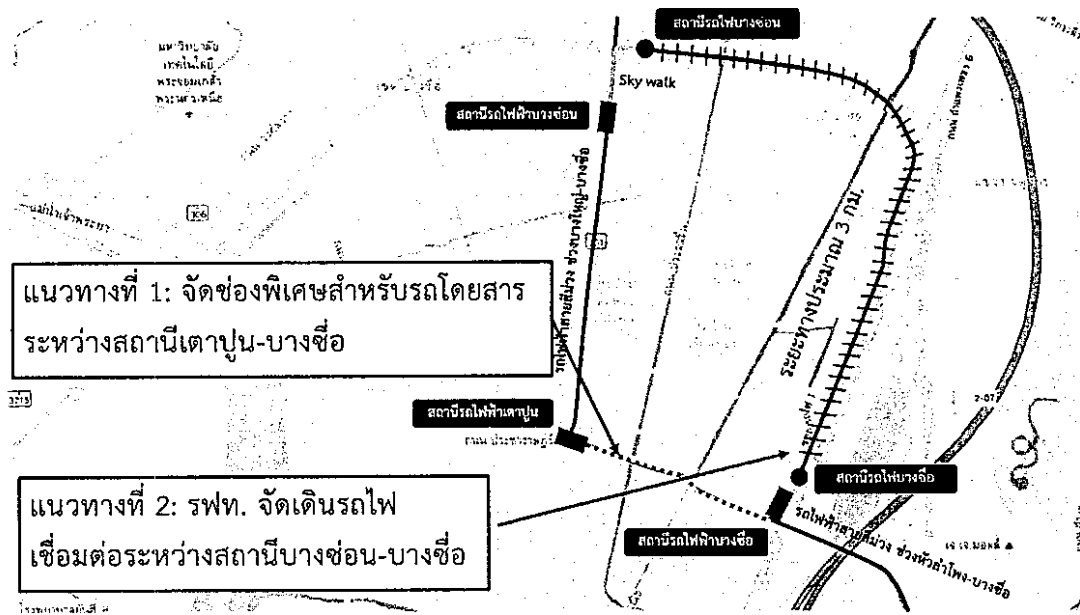
๒) ประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อจัดการเดินรถไฟเชื่อมต่อระหว่างสถานีบางซื่อ-บางซื่อ สำหรับแนวทางนี้ รฟม. อยู่ระหว่างการประสานงานเบื้องต้นกับ รฟท. ในการจัดขบวนรถพิเศษวิ่งรับส่งผู้โดยสารระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีบางซื่อ ซึ่ง รฟม. ได้ก่อสร้างทางเดินเชื่อมระหว่างสถานีบางซื่อสายสีม่วงและสถานีบางซื่อของ รฟท. ไว้แล้ว ซึ่งปัจจุบันมีรถเสริมสายบางซื่อในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าที่คาดการณ์ว่าจะมีประชาชนที่จะเดินทางไปยังสถานีบางซื่อมาใช้บริการรถไฟที่สถานีบางซื่อเป็นจำนวนมากพอสมควร โดยในส่วนของการจัดขบวนรถพิเศษเพื่อวิ่งรับส่งผู้โดยสารระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีบางซื่อ รฟม. มีแผนการดำเนินงานจัดเป็นรถไฟพิเศษจำนวน ๑ ขบวน ประกอบด้วย ๕ ตู้โดยสาร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ทั้งสิ้นประมาณ ๖๐๐ คนต่อขบวน โดยระยะเวลาในการเดินทางด้วยรถไฟจากสถานีบางซื่อไปยังสถานีบางซื่อใช้เวลาประมาณ ๔-๕ นาที เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารเพิ่มเติมในช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งนี้ การดำเนินงานตามแนวทางดังกล่าวขึ้นอยู่กับความพร้อมของ รฟท. ในการจัดขบวนรถพิเศษให้แก่ รฟม. ในการเข้าดำเนินการ ซึ่ง รฟม. จะได้เร่งเจรจาเพื่อหาข้อสรุปต่อไป



Sky walk ระยะทางประมาณ 200-300 เมตร

ทางเดินเชื่อมระหว่างสถานีบางซื่อของสายสีม่วงและสถานีบางซื่อของ รฟท.

/แผนการ...



แผนการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีเตาปูนในช่วงเวลาที่ยังไม่เปิดให้บริการ

๔.๔ รฟม. จึงเห็นควรนำเสนอ คค. รับทราบผลการเจรจาของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ และเห็นชอบแนวทางการดำเนินงานตามข้อ ๔.๒ เพื่อนำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป

๕. ข้อกฎหมาย

พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๒๑ ให้คณะกรรมการนำผลการคัดเลือกพร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาและเอกสารทั้งหมดเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเก้าสิบวันนับจากวันที่คณะกรรมการตัดสินใจ

หากคณะรัฐมนตรีไม่เห็นด้วยให้ส่งเรื่องคืนคณะกรรมการ เพื่อพิจารณาทบทวนความเห็น แล้วนำผลการพิจารณาเสนอให้คณะรัฐมนตรีตัดสินใจ

๖. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาเรื่องการดำเนินการให้เอกชนเข้าร่วมงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) แล้ว มีความเห็นดังนี้

๖.๑ เห็นสมควรรายงานคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๙ โดยมีมติว่า คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ได้เจรจากับ BEM ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙ แล้ว และได้ข้อสรุปว่า BEM ไม่สามารถลงทุนดำเนินงานช่วงเตาปูน - บางซื่อ (๑ สถานี) จนถึง พ.ศ. ๒๕๗๒ ได้ ซึ่งการตัดสินใจขาดเป็นกระบวนการตามขั้นตอนของมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

๖.๒ คณะกรรมการ รฟม. ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. เสนอแนวทางการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยให้นำไปผนวกรวมกับการดำเนินการโครงการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ (งานสัญญาที่ ๖) โดยกำหนดให้ผู้รับสัมปทานเร่งรัดเปิดให้บริการช่วงเตาปูน - บางซื่อ เป็นลำดับแรกเชื่อมต่อสายสีม่วงเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรี

/เพื่อพิจารณา

เพื่อพิจารณาแนวทางดังกล่าวตามขั้นตอนของกฎหมาย รวมทั้งเห็นสมควรยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ และวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙ ตามข้อ ๑.๑ และ ๑.๔

๖.๓ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบแนวทางตามที่คณะกรรมการ รฟม. เสนอตามข้อ ๖.๒ กระทรวงคมนาคมเห็นว่า กรณีหากกระบวนการหาผู้รับจ้างเดินรถโดยคณะกรรมการมาตรา ๓๕ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งรูปแบบการคัดเลือกหรือเจรจา เมื่อถึงกำหนดเวลา ๘ เดือน (มกราคม ๒๕๖๐) แล้ว ยังไม่สามารถหาผู้รับจ้างเดินรถได้ เห็นสมควรเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนเป็นรูปแบบ PSC (Public Sector Comparator) คือ รฟม. ลงทุนเองทั้งหมด (ทั้งงานระบบราง งานระบบไฟฟ้า และจัดหาขบวนรถไฟฟ้า) โดยจ้างเอกชนหรือ รฟม. จัดตั้งบริษัทลูก เพื่อบริการเดินรถและบำรุงรักษาระบบ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการใช้งบประมาณเพิ่มเติมจำนวนมาก เพื่อดูแลรักษาโครงสร้างพื้นฐาน (Care of work) และผลกระทบต่อ การให้บริการกับประชาชนอีกในอนาคต

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๗.๑ รับทราบผลการเจรจาของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ตามข้อ ๓.๔

๗.๒ ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ และวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๙ ที่มอบหมายให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ดำเนินการเจรจาทันทีกับ BMCL (ปัจจุบันคือ BEM) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (งานสัญญาที่ ๕) โดยมีระยะเวลาของสัญญา เท่ากับระยะเวลาที่เหลืออยู่ของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งจะสิ้นสุดลงในวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๗๒

๗.๓ ขอความเห็นชอบยุติการดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการ กิจการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ดำเนินการเดินรถช่วงสถานีเตาปูน-บางซื่อรวมอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เร่งรัดดำเนินการช่วงบางซื่อ-เตาปูน เพื่อให้เชื่อมต่อได้กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-เตาปูน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ผู้โดยสารเป็นลำดับแรกก่อนตามที่คณะกรรมการ รฟม. เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๓๐

โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๔๓