



**** แบบแสดงรายงานความก้าวหน้าและข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ****

1. ชื่อโครงการและหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ

1.1 รหัสโครงการและชื่อโครงการ

ชื่อโครงการ/กิจกรรม : โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดเตรียมเอกสารและให้คำปรึกษาในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

รหัสโครงการ... : 17000000-3287

ปีงบประมาณ พ.ศ. : 2562

เริ่มต้นโครงการ : 2018-10-01 00:00:00

งบประมาณที่ได้รับ : 25,000,000 บาท

สิ้นสุดโครงการ : 2019-09-30 00:00:00

งบประมาณที่ใช้ไป : 0 บาท

1.2 หน่วยงานที่รับผิดชอบ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ. : สำนักการจราจรและขนส่ง / สำนักงานระบบขนส่ง / กลุ่มงานจัดการระบบราง

ชื่อผู้รับผิดชอบ... : นายสาธิต อินจําปา

ผู้ประสานงาน สยป : นายสมประสงค์ ทามณีวรรณ โทร. 1548

1.3 หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครได้มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและเปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 โดยมีระยะทางประมาณ 23.5 กิโลเมตร และมีลักษณะเป็นสัญญาสัมปทานการก่อสร้างและการเดินรถกับบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ชื่อในปัจจุบัน)

ต่อมาได้มีการขยายการให้บริการในส่วนต่อขยาย โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้ก่อสร้างงานโยธาและว่าจ้างบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด

เพื่อดำเนินงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา ซึ่งทำให้รถไฟฟ้าสายสีเขียวมีระยะทางที่ให้บริการ ประมาณ 36.25 กิโลเมตร

เพิ่มพื้นที่การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้ครอบคลุม และสร้างความสะดวกในการเดินทางของประชาชน

ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

เป็นผู้ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วง แบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วง หมอชิต - สะพานใหม่ ? จุด เพื่อขยายการให้บริการให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินงานและบำรุงรักษาของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีประสิทธิภาพในการจัดการและความต่อเนื่องของสายทาง

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) จึงมีมติเมื่อการประชุม ครั้งที่1/2558 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ดังนี้

- 1) เห็นชอบในหลักการที่ให้ กทม. เป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว
- 2) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการดังนี้

(1) เสร็จจาก กทม. ในส่วนการบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วง แบริ่ง ? สมุทรปราการภายในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2558 และช่วงหมอชิต ? สะพานใหม่ภายในเดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2558 รวมถึงการเจรจาเงื่อนไขด้านการเงินระหว่างกระทรวงคมนาคมกับ กทม. และนำเสนอ คจร. ต่อไป

(2) เสร็จร่วมกับกระทรวงการคลัง กทม. และ รฟม. เพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการเงิน

จากการประเมินข้อมูลเบื้องต้น ณ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 กทม. มีภาระในการชำระค่าก่อสร้างงานโยธาวางเงินรวม 44,429 ล้านบาท

ให้กับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) และค่าจัดกรรมสิทธิ์ ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้ของค่าก่อสร้างงานโยธาวางเงิน 7,356.๓7 ล้านบาท

และค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบไฟฟ้า และเครื่องจักรกลและระบบการเดินรถ (E&M) (โดยไม่รวมค่ารถไฟฟ้ํา) จำนวนทั้งหมด 22,373 ล้านบาท

และดอกเบี้ย อีก 10 ปี ปีละ 1,000 ล้านบาท รวมเป็นภาระหนี้สินทั้งหมดประมาณ 84,158.37 ล้านบาท ซึ่ง กทม. จะทยอยชำระ คืนส่วนของเงินต้นตั้งแต่

พ.ศ. 2573 จนถึง พ.ศ. 2585 และชำระค่าดอกเบี้ยของค่าก่อสร้างงานโยธา และดอกเบี้ยค่า

งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องจักรกลและระบบการเดินรถในช่วงตั้งแต่ พ.ศ. 2562 - 2572 ซึ่งจากการคาดการณ์งบประมาณและรายได้ของ กทม.

ในระหว่าง พ.ศ. 2562 - 2572ทาง กทม. จะมีสภาพคล่องไม่เพียงพอต่อการชำระหนี้ค่างบประมาณดังกล่าว

รวมถึงค่าจ้างบริหารจัดการและบำรุงรักษาตามสัญญาว่าจ้าง เนื่องจากรายได้หลักของรถไฟฟ้าสายสีเขียวสายสีลมและสายสุขุมวิท

เป็นของเอกชนทั้งหมดตามสัญญาสัมปทาน และรายได้จากรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ เนื่องด้วยเหตุผล ดังนี้

? ข้อจำกัดด้านการเงินของ กทม.

? แนวทางในการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารตารางเดียวเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนโดยไม่ต้องอาศัยเงินอุดหนุนจาก กทม.

? พิจารณานโยบายการบริหารจัดการและการให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้ง 3 แนวเส้นทาง

ประกอบด้วยเส้นทางหลักตามสัญญาสัมปทานเดิม เส้นทางส่วนต่อขยาย 1 ที่กรุงเทพมหานครจำกัด กรุงเทพมหานคร จำกัด บริหารจัดการเดินรถ

และเส้นทางส่วนต่อขยาย 2 ที่รัฐบาลมอบให้กรุงเทพมหานครเดินรถ เพื่อให้เกิดความเป็นหนึ่งเดียวกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ

การบริหารจัดการและการให้บริการ

ดังนั้น เพื่อหาแนวทางดำเนินการโครงการฯ ให้ กทม. สามารถหาแหล่งเงินมาดำเนินการโครงการฯ และดำเนินการโครงการฯ ตามนโยบายของภาครัฐ ทาง กทม.

ได้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามพระราชบัญญัติการให้ เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2561

และขณะนี้อยู่ในระหว่างขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ กทม.

จึงมีความจำเป็นในการว่าจ้างที่ปรึกษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

เพื่อประกอบการขออนุมัติการให้เอกชนร่วมลงทุน ต่อไป

1.4 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1. เพื่อให้การคัดเลือกเอกชนตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตามในขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด?
- 2. กรุงเทพมหานครจะมีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการให้เอกชนร่วมลงทุนอย่างถูกต้อง
- 3. กรุงเทพมหานครจะมีแนวทางการบริหารดำเนินงานและกำกับสัญญาได้อย่างชัดเจน





**** แบบแสดงรายงานความก้าวหน้าและข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ****

1.5 เป้าหมายของโครงการ..

กรุงเทพมหานครสามารถได้ที่ปรึกษา เพื่อจัดเตรียมเอกสารและให้คำปรึกษาในการคัดเลือกเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุน พ.ศ.2556 ดังต่อไปนี้

1. ทำประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน ขอบเขตของโครงการ

และสัญญาร่วมลงทุนรวมถึงการจัดเตรียมข้อมูลและเอกสารอื่นที่จำเป็นสำหรับการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนเพื่อนำเสนอคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ให้ความเห็นชอบ

2. เพื่อประเมินข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน

3. เพื่อให้ข้อมูลและข้อเสนอแนะต่อกรุงเทพมหานครและคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนตามมาตรา 35

แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

ในการเจรจาต่อรองกับผู้ยื่นข้อเสนอที่ได้รับการคัดเลือก รวมถึงการประเมินความเสี่ยงและเสนอแนะแนวทางบริหารความเสี่ยง ตลอดจนการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชน

4. เพื่อจัดทำรายงานประเมินข้อเสนอ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน

ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงกรุงเทพมหานครลงนามสัญญาร่วมลงทุน

1.6 สนับสนุนแผนพัฒนา กทม. ระยะ 20 ปี (ยุทธศาสตร์-ประเด็นยุทธศาสตร์-กลยุทธ์ตามแผนฯ /ตัวชี้วัด)

ประเด็นยุทธศาสตร์ : ด้านที่ ๗ ? การบริหารจัดการเมืองมหานคร : Management Strategy

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย : ๗.๕ - เทคโนโลยีสารสนเทศ

เป้าหมายที่ : ๗.๕.๑ กรุงเทพมหานครให้บริการประชาชนด้วยความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้องและโปร่งใส โดยประยุกต์

ตัวชี้วัด... : มิติที่ 18. การบูรณาการข้อมูลเชิงแผนที่ของโครงการด้านการจราจร เพื่อสนับสนุนการพัฒนา Smart City ของกรุงเทพมหานคร

2. รายงานความก้าวหน้าของโครงการและการใช้จ่ายงบประมาณ

รายงานครั้งที่1	:: 28/2/2562 : อยู่ระหว่างขั้นตอน...		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 10.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 1) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่2	:: 14/3/2562 : อยู่ระหว่างดำเนินการ		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 20.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 2) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่3	:: 30/4/2562 : อยู่ระหว่างขั้นตอน...		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 30.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 3) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่4	:: 22/5/2562 : อยู่ระหว่างขั้นตอน...		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 32.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 4) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่5	:: 12/6/2562 : อยู่ระหว่างขั้นตอน...		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 33.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 5) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่6	:: 11/7/2562 : อยู่ระหว่างขั้นตอน...		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 35.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 6) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่7	:: 22/8/2562 : อยู่ระหว่างขั้นตอน...		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 38.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 7) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่8	:: 27/9/2562 : อยู่ระหว่างขั้นตอน...		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 40.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 8) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย

ขอรับรองว่า ข้อความที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ หน่วยงานได้จัดพิมพ์จากกระบบงานจริง เพื่อเป็นหลักฐานไว้ตรวจสอบ

ลงชื่อ.....(ผู้รับผิดชอบโครงการ)

ตำแหน่ง

.....

