



**\*\* แบบแสดงรายงานความก้าวหน้าและข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ \*\***

**1. ชื่อโครงการและหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ**

**1.1 รหัสโครงการและชื่อโครงการ**

ชื่อโครงการ/กิจกรรม : โครงการบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง ? สมุทรปราการ

รหัสโครงการ... : 17000000-3499

ปีงบประมาณ พ.ศ. : 2564

เริ่มต้นโครงการ : 2020-10-01 00:00:00

งบประมาณที่ได้รับ : 0 บาท

สิ้นสุดโครงการ : 2021-09-30 00:00:00

งบประมาณที่ใช้ไป : 0 บาท

**1.2 หน่วยงานที่รับผิดชอบ**

หน่วยงานที่รับผิดชอบ. : สำนักการจราจรและขนส่ง / สำนักงานระบบขนส่ง / กลุ่มงานจัดการระบบราง

ชื่อผู้รับผิดชอบ... : นายธัญวิทย์ ธีัญพรจรรย์ ต่อ 3130

ผู้ประสานงาน สยป : นายสมประสงค์ ทามณีวรรณ ต่อ 1549

**1.3 หลักการและเหตุผล**

กรุงเทพมหานครได้มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและเปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 โดยมีระยะทางประมาณ 23.5 กิโลเมตร

และมีลักษณะเป็นสัญญาสัมปทานการก่อสร้างและการเดินรถกับบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ชื่อในปัจจุบัน)

ต่อมาได้มีการขยายการให้บริการในส่วนต่อขยาย โดยกรุงเทพมหานครเป็นผู้ก่อสร้างงานโยธาและวางจ้างบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด

เพื่อดำเนินงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา ซึ่งทำให้รถไฟฟ้าสายสีเขียวมีระยะทางที่ให้บริการ ประมาณ 36.25 กิโลเมตร

เพิ่มพื้นที่การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้ครอบคลุม และสร้างความสะดวกในการเดินทางของประชาชน

ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

เป็นผู้ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วง แบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วง หมอชิต - สะพานใหม่ ? คูคต เพื่อขยายการให้บริการให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินงานและบำรุงรักษาของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีประสิทธิภาพในการจัดการและความต่อเนื่องของสายทาง

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

1) เห็นชอบในหลักการที่ให้ กทม. เป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว

2) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการดังนี้

(1) เปรียบเทียบ กทม. ในส่วนการบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วง แบริ่ง ? สมุทรปราการภายในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2558 และช่วงหมอชิต ?

สะพานใหม่ภายในเดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2558 รวมถึงการเจรจาเงื่อนไขด้านการเงินระหว่างกระทรวงคมนาคมกับ กทม. และนำเสนอ คจร. ต่อไป

(2) เปรียบเทียบกระทรวงการคลัง กทม. และ รฟม. เพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการเงิน

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

ให้กับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) และค่าจัดกรรมสิทธิ์ ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้ของค่าก่อสร้างงานโยธางานเงิน 7,356.๓7 ล้านบาท

และค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบไฟฟ้า และเครื่องจักรกลและระบบการเดินรถ (E&M) (โดยไม่รวมค่ารถไฟฟ้า) 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. จะมีสภาพคล่องไม่เพียงพอต่อการชำระหนี้ค่าดอกเบี้ยดังกล่าว

รวมถึงค่าจ้างบริหารจัดการและบำรุงรักษาตามสัญญาว่าจ้าง เนื่องจากรายได้หลักของรถไฟฟ้าสายสีเขียวสายสีลมและสายสุขุมวิท

เป็นของเอกชนทั้งหมดตามสัญญาสัมปทาน และรายได้จากรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ เนื่องด้วยเหตุผล

ดังนี้

?  ข้อจำกัดด้านการเงินของ กทม.

?  แนวทางการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารตารางเดียวเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนโดยไม่ต้องอาศัยเงินอุดหนุนจาก กทม.

?  พิจารณาแนวทางการบริหารจัดการและการให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวทั้ง 3 แนวเส้นทาง

ประกอบด้วยเส้นทางหลักตามสัญญาสัมปทานเดิม เส้นทางส่วนต่อขยาย 1 ที่กรุงเทพมหานครจ้างบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด บริหารจัดการเดินรถ

และเส้นทางส่วนต่อขยาย 2 ที่รัฐบาลมอบให้กรุงเทพมหานครเดินรถ เพื่อให้เกิดความเป็นหนึ่งเดียวกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ

การบริหารจัดการและการให้บริการ

ดังนั้น เพื่อหาแนวทางการดำเนินโครงการฯ ให้ กทม. สามารถหาแหล่งเงินมาดำเนินโครงการฯ และดำเนินโครงการฯ ตามนโยบายของภาครัฐ ทาง กทม.

ได้จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ 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

**1.5 เป้าหมายของโครงการ..**





**\*\* แบบแสดงรายงานความก้าวหน้าและข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ \*\***

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 รวมถึงการประเมินความเสี่ยงและเสนอแนะแนวทางการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชน

4. เพื่อจัดทำรายงานประเมินข้อเสนอ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน

ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงกรุงเทพมหานครลงนามสัญญาร่วมลงทุน

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

ประเด็นยุทธศาสตร์ : ด่านที่ ๒ - มหานครสีเขียว สะดวกสบาย : Bangkok as a Green and Convenient City

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย : ๒.๓ - ระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวกประหยัด การจราจรคล่องตัวและมีทางเลือก

เป้าหมายที่ : ๒.๓.๑ ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ มีทางเลือกในการเดินทางไม่ต้องพึ่งพารถส่วนบุคคล

ตัวชี้วัด... : มิติที่ 1 9.ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำส่วนต่อขยายระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

**2. รายงานความก้าวหน้าของโครงการและการใช้จ่ายงบประมาณ**

รายงานครั้งที่1	:: 2020-10-29 : อยู่ระหว่างดำเนินการตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 20.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 1) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่2	:: 26/11/2563 : อยู่ระหว่างขั้นตอนดำเนินการเดินรถตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 60.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 2) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่3	:: 12/18/2020 : อยู่ระหว่างขั้นตอนดำเนินการตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 65.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 3) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่4	:: 1/20/2021 : อยู่ระหว่างขั้นตอนดำเนินการตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 70.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 4) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่5	:: 2/23/2021 : อยู่ระหว่างขั้นตอนดำเนินการตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 72.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 5) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่6	:: 30/03/2564 : อยู่ระหว่างเปิดบริการเดินรถตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 75.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 6) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่7	:: อยู่ระหว่างเปิดบริการเดินรถตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 77.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 7) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่8	:: 27/05/2564 : เปิดให้บริการเดินรถตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 78.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 8) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่9	:: 30/06/2564 : ดำเนินการเดินรถตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 79.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 9) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่10	:: 27/07/2564 : อยู่ระหว่างดำเนินการตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 80.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 10) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่11	:: 24/08/2564 : ดำเนินการเดินรถตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 81.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 11) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย
รายงานครั้งที่12	:: 20/09/2564 : ดำเนินการเดินรถตามสัญญา		
	:: ความก้าวหน้าของงานฯ = 82.00 % งบประมาณที่เบิกใช้ (ครั้งที่ 12) = 0 บาท	: เป็นไปตามแผน	: เป็นไปตามเป้าหมาย

ขอรับรองว่า ข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ หน่วยงานได้จัดพิมพ์จากระบบงานจริง เพื่อเป็นหลักฐานไว้ตรวจสอบ

ลงชื่อ.....(ผู้รับผิดชอบโครงการ)

ตำแหน่ง .....

.....

