



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND  
รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม  
A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

(ข่าวประชาสัมพันธ์)

ฉบับที่ 79/2565 วันจันทร์ที่ 26 ธันวาคม 2565

**รฟม. ชี้แจงข้อเท็จจริง เรื่อง ผลประโยชน์ต่อรัฐในการดำเนินการคัดเลือกเอกชน ของ รฟม.**

ตามที่ มีนักวิจารณ์ ได้ให้ข่าวเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนในโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยกล่าวอ้างว่าในการคัดเลือกเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และเหลืองฯ ทำให้รัฐประหยัดเงินสนับสนุนกว่าโครงการละ 1 แสนล้านบาท แต่โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ รัฐอาจต้องเสียเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นกว่า 6.8 หมื่นล้านบาท นั้น

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เห็นว่า ข้อมูลดังกล่าว เป็นข้อมูลซึ่งได้มาจากการใช้ดุลพินิจที่บิดเบือน ไม่เป็นกลาง และไม่พิจารณาข้อชี้แจงใดๆ ของ รฟม. สร้างความเสียหายต่อ รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (คณะกรรมการคัดเลือกฯ) เรื่อยมา ทั้งนี้ รฟม. ขอชี้แจงข้อเท็จจริง ดังนี้

1. ในการคัดเลือกเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และสายสีเหลืองฯ นั้น คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559 ได้อนุมัติดำเนินงานทั้ง 2 โครงการ โดยกำหนดกรอบเงินสนับสนุนค่างานโยธา เป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ไม่เกิน 20,135 ล้านบาท และสายสีเหลืองฯ ไม่เกิน 22,354 ล้านบาท ซึ่งผู้ชนะการคัดเลือกได้ยื่นข้อเสนอ โดยขอเงินสนับสนุนสุทธิสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู 19,823 ล้านบาท และสายสีเหลืองฯ 22,087 ล้านบาท

2. สำหรับการคัดเลือกเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2563 ได้อนุมัติการดำเนินงานโครงการ โดยกำหนดกรอบเงินสนับสนุนค่างานโยธาไม่เกิน 91,983 ล้านบาท ซึ่งผู้ชนะการคัดเลือกได้ยื่นข้อเสนอโดยขอเงินสนับสนุนสุทธิ 85,432 ล้านบาท

3. การเทียบข้อเสนอของเอกชนผู้ร่วมประมูล โดยนำมาหักลบกันตรงๆ ไม่อาจเรียกได้ว่าเป็นผลการประหยัดเงินของรัฐตามที่นักวิจารณ์ดังกล่าวกล่าวอ้างแต่อย่างใด เพราะในการประมูลโครงการภาครัฐนั้นมีกรอบเงิน มติคณะรัฐมนตรี และกฎเกณฑ์ในการดำเนินการที่กำหนดไว้ การวิเคราะห์ของนักวิจารณ์ดังกล่าวเป็นเพียงการนำตัวเลขมาเปรียบเทียบในลักษณะจับแพะชนแกะเท่านั้น และยังพยายามหยิบยกตัวเลขข้อเสนอที่มีได้ผ่านการตรวจสอบและพิจารณาตามเกณฑ์การประเมินมากัดดันภาครัฐ ทั้งที่ทราบดีอยู่แล้วว่าตามระเบียบขั้นตอนของการประมูลภาครัฐนั้น จะไม่สามารถนำข้อมูลของผู้อื่นที่ไม่ได้ร่วมประมูลมาเปรียบเทียบได้ ซึ่งหากพิจารณาผลต่างระหว่างข้อเสนอของเอกชนผู้ชนะการคัดเลือกและกรอบเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติจะมีผลสรุปได้ ดังนี้

รายการ	สายสีชมพู	สายสีเหลือง	สายสีส้ม
กรอบวงเงินสนับสนุนตามมติ ครม.	20,135 ล้านบาท	22,354 ล้านบาท	91,983 ล้านบาท
ข้อเสนอการขอรับการสนับสนุนสุทธิ ของเอกชนผู้ชนะการคัดเลือก	19,823 ล้านบาท	22,087 ล้านบาท	85,432 ล้านบาท
รัฐประหยัดเงินสนับสนุน	312 ล้านบาท	267 ล้านบาท	6,551 ล้านบาท

รฟม. ขอยืนยันว่า การดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ เป็นไปตามขั้นตอนและกระบวนการที่กฎหมาย รวมถึงมติคณะรัฐมนตรี และมติคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน กำหนดอย่างครบถ้วน ซึ่งปัจจุบันคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาข้อเสนอแล้วเสร็จ และสำนักงานอัยการสูงสุด อยู่ระหว่างดำเนินการตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ โดย รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกฯ จะดำเนินการตาม ขั้นตอนที่กำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ต่อไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานคร ทิศตะวันออกและทิศตะวันตก ระยะทาง 35.9 กิโลเมตร แบ่งเป็นส่วนตะวันออก (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี (สถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี) และส่วนตะวันตก (ช่วงบางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) ระยะทาง 13.4 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี (สถานีใต้ดินตลอดสาย)

-----  
กองประชาสัมพันธ์ สำนักสื่อสารองค์กร  
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
โทร. 0 2716 4000 ต่อ 1721  
โทรสาร 0 2716 4019  
Email:pr@mrta.co.th