

ท.สก. 1.26 มี.ก. 85/2

ว.6

1

ด่วนที่สุด

ที่ นร 0202/11460

1/17

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล ถนน 10300

๑๑ กันยายน 2531

เรื่อง ขออนุมัติการให้เอกชนลงทุนดำเนินงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 2

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

อ้างถึง หนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท 5505/11257

ลงวันที่ 1 กันยายน 2531 และ ที่ มท 5505/12021

ลงวันที่ 15 กันยายน 2531

ตามที่เสนอขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้เอกชนลงทุนดำเนินงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 2 นั้น

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2531 ลงมติว่า

1. อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำสัญญากับกลุ่มบริษัท Bangkok Expressway Consortium ให้เป็นผู้นำเงินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 2 ตามหลักการและเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ โดยให้ส่งร่างสัญญาให้กรมอัยการพิจารณาเห็นชอบก่อน

2. ให้ปรับแนวทางหลักให้มีความยืดหยุ่นและสุภาพ ส่วนการเงินให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้เงินของตนเองส่วนหนึ่ง และประสานงานกับกระทรวงการคลัง เพื่อจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายกรณีศึกษาพัฒนาโครงการ ฯ

จึงเรียนยืนยันมา โทแจ้งให้ปฏิบัติเกี่ยวกับความถูกต้องแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

✓

(นายอภัยศักดิ์ ชวนชูศิลป์)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชาสัมพันธ์
โทร. 2825844

ผอ. กปร.....
ผอ. กอ.กปร.....
ผอ. ก.....
ผอ. ก.....
ผอ. ก.....
ผอ. ก.....
ผอ. ก.....

ด่วนที่สุด

2/17

ที่ นร 0202/ว(ด) 11361

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. 10300

22 กันยายน 2531

เรื่อง ขออนุมัติการให้เอกชนลงทุนค่าเป็นงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 2

เรียน รัฐ-กก, เลขา-สศร, ผอ-สงป, ประธาน กกก. วิศวกรรม, ประธาน กกก. ชลบุรี, กรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ ๒๒ มี.ค. 5505/11257

ลงวันที่ 1 กันยายน 2531 และ ที่ มี.ค. 5505/12021

ลงวันที่ 15 กันยายน 2531

เดิมคณะรัฐมนตรีได้มีมติ (6 กันยายน 2531) ให้กระทรวงมหาดไทยและ
กระทรวงคมนาคมกับโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ไปปรึกษาหารือเกี่ยวกับการขยายเส้นทาง
จากถนนแจ้งวัฒนะไปดอนเมืองเพื่อให้ได้ประโยชน์ร่วมกัน

บัดนี้ กระทรวงมหาดไทยได้เสนอผลการพิจารณาเรื่องดังกล่าว กับกระทรวง
คมนาคม มาเพื่อขอรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2531 ลงมติว่า

1. อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำสัญญากับกลุ่มบริษัท Bangkok
Expressway Consortium ให้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 2
ตามหลักการและเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ โดยให้ส่งร่างสัญญาให้กรมอัยการ
พิจารณาเห็นชอบก่อน

/2.

- 2 -

3/17

2. ให้งบประมาณทางหลักมีให้นานมีสิทธิและสถานะ ส่วนการเงินให้การทางพิเศษ
แห่งประเทศไทยใช้เงินของทศส่วนหนึ่ง และประสานงานกับกระทรวงการคลัง เพื่อจัดหาแหล่งเงินกู้
สมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายจกกรมสิทธิที่ดินตามโครงการ ฯ

จึงเรียนแนบบัญชี/จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

๙

(นายอนันต์ อนันตกุล)

เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2825844

ผอ. กปร.....

ผช. ผอ. กปร.....

ทท. ๕.....

ทท. ๖.....

วิเทศสัมพันธ์/บริหารราชการ.....

งาน. พิมพ์/งาน.....

ด่วนที่สุด

ที่ มท 5505/120.21



พ.ร. 1708

21 ก.ย. 31

16.00น

พ.ร. 1708 6179

16 ก.ย. 2531

11.15

7/17 11

กระทรวงมหาดไทย

ถนนอังษฤงจักร กท 10200

15 กันยายน 2531

เรื่อง ขออนุมัติการให้เอกชนลงทุนดำเนินการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ด้านที่ส่ง ที่ นร 0202/10737

ลงวันที่ 7 กันยายน 2531

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ได้แจ้งกระทรวงมหาดไทยทราบถึงมติคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2531 ที่มีมติให้กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม รับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ไปปรึกษาหารือเกี่ยวกับการขยายเส้นทางจากถนนแจ้งวัฒนะ ไปดอนเมือง เพื่อให้ได้ข้อยุติร่วมกัน แล้วนำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาในวันอังคารที่ 20 กันยายน 2531

กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม ได้หารือกันและมีข้อยุติแล้ว โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะดำเนินการโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สายเหนือ-ใต้ เริ่มจากทางด่วนเฉลิมมหานคร สายดาวคะนอง-ท่าเรือ บริเวณบางโคล่ มีแนวทางขึ้นไปทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ไปสิ้นสุดที่ถนนแจ้งวัฒนะ ทั้งนี้จะทำการก่อสร้างช่วงจากถนนแจ้งวัฒนะ-ถนนงามวงศ์วาน-ถนนรัชดาภิเษก-โรงกรองน้ำสามเสน-มักกะสัน-ถนนพระรามที่ 9 (ประมาณ 20 กม.) ก่อน สำหรับแนวสายทางสายตะวันออกและเงื่อนไขการลงทุนอื่น ๆ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขเดิมทุกประการที่การทางพิเศษฯ ได้เจรจาต่อรองไว้และได้นำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2531 ทั้งนี้กลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM ได้ตอบยืนยันยอมรับเงื่อนไขหลักเกณฑ์ดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2531

/อย่าง ไรก็ดี....

8/17

อย่างไรก็ดี สำหรับการต่อขยายแนวทางด่วนไปทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร
ในกรณีที่มีการทางหลวงยกเลิกระบบการก่อสร้างทางยกระดับทางหลวงหมายเลข 31 (ถนนวิภาวดีรังสิต)
หรือเป็นนโยบายของรัฐบาลที่จะให้การทางพิเศษ ขยายแนวสายทาง เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร
แออัดบนถนนวิภาวดีรังสิตในอนาคต การทางพิเศษ ก็พร้อมที่จะดำเนินการขยายแนวสายทางได้

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) เพื่อทราบข้อยุติเกี่ยวกับแนวเส้นทางด่วนขั้นที่ 2 ของการทางพิเศษ สาย
เหนือ-ใต้ จะเริ่มจากทางด่วนเฉลิมมหานคร สายดาวคะนอง-ท่าเรือ จากบางโคล่ สิ้นสุดที่ถนน
แจ้งวัฒนะ โดยการทางพิเศษ พร้อมทั้งจะรับดำเนินการต่อขยายแนวทางออกไปในกรณีที่มีการทาง
หลวงยกเลิกระบบการก่อสร้างทางยกระดับทางหลวงหมายเลข 31 หรือกรณีที่ เป็นนโยบายกำหนด
ให้การทางพิเศษ ดำเนินการขยายแนวเส้นทางด่วนไปทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร เพื่อ
บรรเทาปัญหาการจราจรในอนาคต

2) อนุมัติให้การทางพิเศษ ทำสัญญากับกลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY
CONSORTIUM ให้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามหลักการที่
ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2531 ยกเว้นแนวสายทางสายเหนือ-ใต้ ให้สิ้นสุดที่ถนน
แจ้งวัฒนะ โดยให้การทางพิเศษ ส่งร่างสัญญาให้กรมโยธาธิการฯ เห็นชอบก่อนตามระเบียบที่
เคยปฏิบัติ

ขอแสดงความนับถือ

พลตรี ประจักษ์ อุดมธนา
(ประจักษ์ อุดมธนา)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โทร. 5795163



/ กันยายน 2531

เรื่อง ขออนุมัติการให้เอกชน ลงทุนดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ คำนวณที่ นร 0202/11712 ลงวันที่ 1 กรกฎาคม 2530
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ คำนวณที่ นร 0202/9119 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2531
3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ คำนวณที่ นร 0202/9439 ลงวันที่ 9 สิงหาคม 2531

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน คำนวณที่ นร 1201/4080 ลงวันที่ 26 กรกฎาคม 2531
2. เอกสารการคัดเลือกผู้ลงทุนดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ใน กรุงเทพมหานคร จำนวน 1 เล่ม

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1. สำนักเลขาธิการคณะกรรมการได้แจ้งให้กระทรวงมหาดไทยทราบ ว่าคณะกรรมการได้ประชุมปรึกษา เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2530 และลงมติอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้สัมปทานโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 และโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 ได้ ตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้ง 3 ข้อ โดยให้เพิ่มเงื่อนไขและ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับผู้รับสัมปทานที่ว่าผู้รับสัมปทานต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ การทางพิเศษ หรือรัฐบาลได้จ่ายไปพร้อมดอกเบี้ยและเงื่อนไขการชำระเงิน รวมทั้งผลประโยชน์อื่น ที่เป็นประโยชน์ต่อทางราชการหากไม่สามารถให้สัมปทานกับเอกชนได้ หรือไม่มีเอกชนสนใจยื่นเสนอ ภายในเวลาหนึ่งปีหกเดือน ให้การทางพิเศษ รับผิดชอบการก่อสร้างเองโดยด่วน ความละเอียด แจ้งแล้วนั้น

/การทางพิเศษ.ร.

การทางพิเศษฯ ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว โดยได้หาการพิจารณา
คัดเลือกผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเป็นผู้มีสิทธิลงทุนดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ให้เป็นไป
ตามข้อกำหนด เงื่อนไข และหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาอนุมัติแล้ว และได้สรุปเสนอกระทรวง
มหาดไทย เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2531 ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย (พลเอกประจวบ
สุนทรินทร์) ได้ให้ความเห็นชอบตามที่การทางพิเศษฯ เสนอ และได้ลงนามในหนังสือถึงเลขาธิการ
คณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการคัดเลือกเอกชนผู้ลงทุนโครงการ
พร้อมทั้งขออนุมัติหลักการให้ผู้ลงทุนโครงการได้รับการส่งเสริมการลงทุนตาม เงื่อนไขและหลักเกณฑ์เดิม
ที่คณะรัฐมนตรีได้เคยให้ความเห็นชอบแล้ว

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
แจ้งความเห็นของกระทรวงมหาดไทยที่ยืนยันให้ผู้ลงทุนได้รับการส่งเสริมการลงทุน คณะกรรมการ
ส่งเสริมการลงทุนได้พิจารณาพบทวนในเรื่องดังกล่าวแล้วมีมติเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2531 ให้กิจการ
ระบบทางด่วนเป็นกิจการที่อยู่ในข่ายได้รับการส่งเสริมการลงทุน และได้แจ้งมติดังกล่าวให้สำนักเลขา-
ธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อเป็นความเห็นประกอบการศึกษาอนุมัติการให้เอกชนลงทุนดำเนินงานโครงการ
ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ของคณะรัฐมนตรีตามหนังสือที่ นร 1201/4080 ลงวันที่ 26 กรกฎาคม 2531
ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ซึ่งต่อมาสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งมติคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
ดังกล่าวมายังกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปตามหนังสือที่อ้างถึง 2.

ตามหนังสือที่อ้างถึง 3. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งมายังกระทรวง
มหาดไทยว่า ใกล้ถึงกำหนดเวลาที่คณะรัฐมนตรีจะต้องพ้นจากตำแหน่งแล้ว สำนักเลขาธิการคณะ
รัฐมนตรีจึงขอส่งเรื่องนี้คืนมาเพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่งนั้น

กระทรวงมหาดไทยได้พิจารณาอีกครั้งหนึ่งแล้ว จึงขอสรุปเรื่องการดำเนินการคัดเลือก
เอกชนผู้ลงทุนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และผลการเจรจาต่อรองเงื่อนไขการลงทุนฯ เพื่อนำ
เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปดังนี้คือ

1. ภายหลังการประกาศเชิญชวนให้เอกชนผู้สนใจลงทุนโครงการระบบทางด่วนขั้น
ที่ 2 ชื่อแบบแปลนรายละเอียดและเอกสารข้อกำหนดในการจัดทำข้อเสนอขอลงทุนโครงการ เมื่อ
วันที่ 14 สิงหาคม 2530 บรากลุ่มมีข้อเอกสารดังกล่าว รวมจำนวน 5 ราย ได้แก่

- 1.1 บริษัท BALFOUR BEATTY LIMITED
- 1.2 บริษัท KUMAGAI GUMI CO., LTD.
- 1.3 บริษัท G.T.M. INTERNATIONAL
- 1.4 บริษัท C. ITOH & CO., LTD.
- 1.5 บริษัท SOGEA

2. เมื่อถึงกำหนดระยะเวลาขึ้นข้อเสนอของลงทุนโครงการในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2531 บริษัทผู้ยื่นข้อเสนอของลงทุนโครงการ รวมจำนวน 2 ราย ได้แก่

2.1 กลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM ประกอบด้วย

- บริษัท KUMAGAI GUMI CO., LTD.
- บริษัท ช.การช่าง จำกัด
- บริษัท SHEARSON LEHMAN BROTHERS
- บริษัท FREEMAN FOX
- สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด
- ธนาคารไทยพาณิชย์
- ธนาคารทหารไทย

2.2 กลุ่มบริษัท THAI EXPRESSWAY DEVELOPMENT JOINT VENTURE

ประกอบด้วย

- บริษัท BALFOUR BEATTY INTERNATIONAL LTD.
- บริษัท G.T.M. INTERNATIONAL
- บริษัท TRANSROUTE
- บริษัท ITALIAN-THAI DEVELOPMENT CORPORATION LTD.
- บริษัท SPIE BATIGNOLLES

3. การทางพิเศษฯ ได้เปิดเอกสารข้อเสนอของลงทุนโครงการ ของกลุ่มบริษัททั้งสองในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2531 และได้ทำการประเมินผลข้อเสนอของลงทุนดังกล่าว ตามหลักเกณฑ์การประเมินผลที่กำหนดไว้แล้ว ซึ่งมีหัวข้อหลักที่จะประเมินได้แก่ ความสอดคล้องกับข้อกำหนดเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในการลงทุน การเสนอราคาโครงการ และผลตอบแทน ข้อเสนอทางการเงิน

/และข้อเสนอ...

และข้อเสนอด้านเทคนิค รวมทั้งได้ทำการเปรียบเทียบข้อเสนอขอลงทุนโครงการของทั้งสองกลุ่มบริษัท
ปรากฏว่า ข้อเสนอของกลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM มีความเหมาะสม และก่อ
ประโยชน์ต่อส่วนรวมมากกว่าของกลุ่มบริษัท THAI EXPRESSWAY DEVELOPMENT JOINT VENTURE
โดยมีเหตุผลสนับสนุนดังนี้คือ

3.1 ข้อเสนอของกลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM มีความ
สอดคล้องกับข้อกำหนด เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในการลงทุนที่ได้รับการพิจารณาอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี
และข้อกำหนดของการทางพิเศษมากกว่าข้อเสนอของกลุ่มบริษัท THAI EXPRESSWAY DEVELOPMENT
JOINT VENTURE

3.2 กลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM เสนอจะจัดทะเบียน
ลงทุนจำนวนร้อยละ 20 ของมูลค่าโครงการตามข้อกำหนดของการทางพิเศษ โดยกลุ่มบริษัทจะจัด
ทะเบียนลงทุนเต็มจำนวน ทั้งนี้เป็นเงินอย่างน้อย 1,800 ล้านบาท เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาแล้ว
ขณะที่กลุ่มบริษัท THAI EXPRESSWAY DEVELOPMENT JOINT VENTURE เสนอจะจัดทะเบียน 3,500
ล้านบาท แต่จะลงทุนเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 10 ซึ่งคิดเป็นเงินเพียง 350 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจะ
ระดมทุนจากตลาดในประเทศ

3.3 กลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM มีแผนการก่อสร้างเต็มโครงการ
ภายใต้เงื่อนไขการแบ่งรายได้จากระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษ
และมีกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างที่แน่นอนและรวดเร็วกว่ากลุ่มบริษัท THAI EXPRESSWAY JOINT
VENTURE ซึ่งกำหนดแผนการก่อสร้างไม่เต็มโครงการ โดยจะก่อสร้างเพียงบางส่วนก่อน และการ
ก่อสร้างส่วนที่เหลือขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานของส่วนแรกที่ได้ก่อสร้างไปแล้ว นอกจากนี้หากการ
ดำเนินงานของส่วนแรกดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จ คือมีปริมาณการจราจรบนทางด่วนน้อยกว่าที่คาด-
การณ์ไว้ การทางพิเศษ ต้องจ่ายเงินสนับสนุนโครงการ (REVENUE SUBSIDY) ให้แก่กลุ่มบริษัท
อีกด้วย

3.4 ราคาประเมิน (ปี 2531) ของค่าก่อสร้างโครงการตามแบบพื้นฐานของ
กลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM เท่ากับ 19,552 ล้านบาท ต่ำกว่าของกลุ่ม
บริษัท THAI EXPRESSWAY DEVELOPMENT JOINT VENTURE ซึ่งเท่ากับ 24,346 ล้านบาท

(รายละเอียดดังปรากฏในสิ่งที่ส่งมาด้วย 2. บทที่ 3)

13/17

4. คณะกรรมการการทางพิเศษฯ ได้รับทราบผลการประเมินและเปรียบเทียบข้อเสนอของหุ้นโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ในคราวการประชุมเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2531 และอนุมัติให้เชิญกลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM มาเจรจาต่อรองในรายละเอียดของเงื่อนไขในการลงทุน โดยเฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับการคืนเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน แผนการก่อสร้างโครงการและแผนการลงทุน เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการทางพิเศษฯ และส่วนรวมมากที่สุด

5. การทางพิเศษฯ ได้ประชุมเจรจาต่อรองในรายละเอียดเงื่อนไขต่างๆ กับกลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM อย่างต่อเนื่องเป็นลำดับ และสามารถสรุปผลการเจรจาต่อรองได้ดังนี้คือ

5.1 แผนการก่อสร้างโครงการ ผู้ลงทุนจะก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 รวมทั้งส่วนเพิ่มเติมที่ต่อเชื่อมทางด่วนด้านเหนือจากถนนแจ้งวัฒนะ ไปถึงดอนเมือง เป็นระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 45.6 กม. ประกอบด้วย แนวสายทางเหนือ-ใต้ เริ่มตั้งแต่ถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณท่าอากาศยานดอนเมืองจนถึงบางไคล์ และแนวสายทางตะวันออก เริ่มตั้งแต่ถนนพระรามที่ 6 บริเวณโรงกรองน้ำสามเสนจนถึงถนนพระรามที่ 9 รวมทั้งถนนรวมและกระจายการจราจรจากบริเวณอุรุพงษ์ถึงถนนพญาไท เป็นระยะทางประมาณ 36.6 กม. โดยจะเริ่มก่อสร้างในปี 2533 และจะแล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี 2538 สำหรับทางด่วนสายตะวันออกส่วนที่เหลือจากถนนพระรามที่ 9 ถึงถนนศรีนครินทร์ ระยะทางประมาณ 9 กม. ผู้ลงทุนจะดำเนินการก่อสร้างก่อนจะมีปัญหาการจราจรติดขัดในถนนพระรามที่ 9 ล่วงหน้าอย่างน้อย 3 ปี โดยการทางพิเศษฯ จะตรวจสอบปริมาณการจราจรและแจ้งกำหนดเวลาก่อสร้างให้ผู้ลงทุนดำเนินการ (รายละเอียดในสิ่งที่ส่งมาด้วย 2. บทที่ 4 และรูปที่ 8)

5.2 การคืนเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กลุ่มบริษัทฯ จะจ่ายคืนเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่การทางพิเศษฯ ได้สำรองจ่ายไปสำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในเขตทางตามโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามจำนวนที่จ่ายจริงในวงเงิน 10,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 6 ต่อปี โดยจะเริ่มจากปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 ของการดำเนินงานโครงการ โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 14 ปี โดยจ่ายในอัตราที่เพิ่มขึ้นจากจำนวน 100 ล้านบาทในปีที่ 15 จนถึงจำนวน 1,615 ล้านบาท ในปีที่ 30 ของการลงทุน ซึ่งจะรวมเป็นจำนวนเงินที่กลุ่มบริษัทฯ จะจ่ายคืนทั้งสิ้นเท่ากับ 16,815 ล้านบาท

(รายละเอียดในสิ่งที่ส่งมาด้วย 2. เอกสารหมายเลข 7)

/5.3 โครงสร้าง...

14/17

5.3 โครงสร้างอัตราค่าผ่านทาง โดยที่ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และระบบทางด่วนชั้นที่ 2 จะมีการต่อเชื่อมกัน 2 จุด คือที่มักกะสันและที่บางโคล่ โดยมีรูปแบบการต่อเชื่อมเป็นทางแยกต่างระดับที่ให้การจราจรเคลื่อนที่โดยต่อเนื่อง จึงกำหนดค่าผ่านทางของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ที่ได้เปิดบริการแล้วในปัจจุบัน และระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ที่กลุ่มบริษัทจะลงทุนก่อสร้างเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเมื่อได้เปิดบริการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ระยะแรกในปี 2536 อัตราค่าผ่านทางบริเวณในเขตเมืองจะเท่ากับ 30 บาท (คือส่วนของแนวสายทางเหนือ-ใต้ ตั้งแต่ถนนรัชดาภิเษกลงมาและทางด่วนชั้นที่ 1 ทั้งหมด) และจะเรียกเก็บ 15 บาท เมื่อมีการใช้ทางด่วนนอกเขตเมือง (คือส่วนของแนวสายทางเหนือ-ใต้ จากถนนรัชดาภิเษก ออกไปจนถึงถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง) ทั้งนี้จะมีส่วนลด 5 บาท สำหรับผู้ใช้ทางด่วนทั้งเขตเมืองและนอกเขตเมือง โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุก 5 ปี ตามอัตราเงินเฟ้อ เพื่อคงมูลค่าเงินเดิมของอัตราค่าผ่านทาง

5.4 การเก็บรายได้จากค่าผ่านทาง ถึงแม้ว่ารายได้จากค่าผ่านทางของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และระบบทางด่วนชั้นที่ 2 เฉพาะส่วนในเขตเมืองจะถูกนำมารวมและแบ่งกันระหว่างการทางพิเศษฯ และกลุ่มบริษัท ตามสัดส่วนที่ตกลงกันก็ตาม การทางพิเศษฯ มีความเห็นว่าเป็นเงื่อนไขที่ยอมรับได้ เพราะจากการวิเคราะห์ด้านการเงินแล้วเห็นว่า การทางพิเศษฯ จะมีรายได้มากกว่าการดำเนินงานระบบทางด่วนชั้นที่ 1 เพียงอย่างเดียว (ภายในระยะเวลาการดำเนินงานตามเงื่อนไขเอกชนลงทุน 30 ปี) แต่จะมีการขาดกระแสเงินสดในช่วงระยะปีแรกๆ ของการดำเนินงานโครงการ ซึ่งสามารถแก้ไขได้โดยการเปลี่ยนสภาพหนี้ตามความจำเป็น (REFINANCING) และเมื่อพิจารณาถึงงบประมาณค่าใช้จ่ายของการทางพิเศษฯ แล้วจะเห็นว่ามีการตั้งแต่ปีแรกของอายุสัญญาไปโดยตลอด โดยการทางพิเศษฯ จะมีรายได้ตลอดระยะเวลาการดำเนินงานโครงการประมาณ 147,600 ล้านบาท และเมื่อผู้ลงทุนจะต้องโอนกิจการให้กับการทางพิเศษฯ เมื่อหมดอายุสัญญาแล้ว การทางพิเศษฯ จะมีกำไรถึงกว่าหนึ่งหมื่นล้านบาทต่อปี และเหตุผลที่ผู้ลงทุนจำเป็นต้องมีส่วนแบ่งรายได้ 60% ในช่วง 9 ปีแรก เนื่องจากทางด่วนชั้นที่ 2 มีค่าลงทุนสูงมาก กล่าวคือค่าก่อสร้างที่ผู้ลงทุนจะต้องรับผิดชอบประมาณ 19,200 ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่การทางพิเศษฯ ได้สำรวจจ่ายไปประมาณ 10,000 ล้านบาท ซึ่งผู้ลงทุนจะต้องจ่ายคืนให้พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 6 ต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 15 เป็นต้นไป ดังกล่าวแล้วในข้อ 5.2 ดังนั้นเพื่อให้การลงทุนของเอกชนเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ยอมรับวิธีการเก็บรายได้ค่าผ่านทางโดยการรวมค่าผ่านทางของทางด่วนชั้นที่ 1 และทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนในเมือง (ส่วน A+B) เป็นโครงข่ายทางด่วนในเขตเมือง (URBAN NETWORK) แล้วแบ่งรายได้ค่าผ่านทางระหว่างการทางพิเศษฯ และผู้ลงทุนตามวิธีที่ผู้ลงทุนเสนอ เรียกว่าวิธีคืนเงินรายได้ค่าผ่านทาง (REVENUE RECOVERY) ซึ่งมีสัดส่วนของการแบ่งเงินรายได้ดังนี้

/การทางพิเศษ...

๑๕/๑๗

	การทางพิเศษฯ	ผู้ลงทุน
ปีที่ 1-3 (ระยะก่อสร้าง)	-	-
ปีที่ 4-12	40%	60%
ปีที่ 13-21	50%	50%
ปีที่ 22-30	60%	40%

สำหรับส่วน C ทางด่วนจากถนนรัชดาภิเษกตัดกับถนนพระรามที่ ๙ ถึงถนนวิภาวดีรังสิตที่ดอนเมือง เป็นโครงข่ายทางด่วนนอกเขตเมือง (SUBURBAN NETWORK) รายได้ค่าผ่านทางในส่วนนี้จะเป็นผู้ลงทุน แต่ในระยะเริ่มแรกเนื่องจากการทางพิเศษฯ ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่เขตทางของส่วนในเมือง (ส่วน B) ให้ผู้ลงทุนได้ตามที่ผู้ลงทุนเสนอมา และการทางพิเศษฯ ได้ตกลงจะส่งมอบพื้นที่เขตทางตั้งแต่ถนนพระรามที่ 9 ถึงถนนพระรามที่ 6 บริเวณโรงกรองน้ำสามเสนถึงถนนแจ้งวัฒนะและส่วนต่อขยายถึงดอนเมือง (ส่วน A+C) ให้ผู้ลงทุนก่อน การทางพิเศษฯ จึงตกลงยอมรับตามที่ผู้ลงทุนเสนอให้นำรายได้ของส่วน A และ C ดังกล่าวนี้นับรวมกับรายได้ของทางด่วนชั้นที่ 1 แล้วนำมาแบ่งกันตามสัดส่วนดังกล่าวข้างต้นไปก่อนจนกว่าการก่อสร้างส่วน B จะแล้วเสร็จจึงเริ่มวิธีการเก็บรายได้ตามที่การทางพิเศษฯ ตกลงยอมรับดังกล่าวแล้วข้างต้นต่อไป

(รายละเอียดในสิ่งที่ส่งมาด้วย 2. บทที่ 4 และรูปที่ 8)

5.5 ทรัพย์สินเมื่อครบกำหนดระยะเวลาการดำเนินงานโครงการ จะตกเป็นของ การทางพิเศษฯ ทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ผู้ลงทุนได้เสนอว่าพร้อมที่จะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งหมดให้แก่ กทพ. ในทันทีที่ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ

5.6 เงื่อนไขอื่น ๆ กลุ่มบริษัทจะต้องได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายละเอียดของการดำเนินการเพื่อคัดเลือกผู้ลงทุนโครงการ การประเมินผลข้อเสนอขอลงทุนโครงการ การเจรจาต่อรอง รวมทั้งข้อตกลงและเงื่อนไขต่าง ๆ ปรากฏในสิ่งที่ส่งมาด้วยเอกสารการคัดเลือกผู้ลงทุนดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2

6. กระทรวงมหาดไทยได้พิจารณาแล้วเห็นว่าผลการเจรจาต่อรองระหว่าง การทางพิเศษฯ กับกลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM เพื่อดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 มีสาระสำคัญสอดคล้องและเป็นไปตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีได้พิจารณา

/อนุมัติ...

16/17

-8-

อนุมัติ อีกทั้งการให้กลุ่มบริษัทดังกล่าวเข้าลงทุนเพื่อดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศและสังคมส่วนรวมดังนี้

6.1 การก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จอย่างรวดเร็วทำให้สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และช่วยลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยไม่เป็นการละเมิดสิทธิของรัฐบาลในการหาแหล่งเงินมาสนับสนุนหรือค้ำประกันเงินกู้สำหรับการลงทุนในโครงการนี้ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมชี้ให้เห็นว่าจะสามารถลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากการจราจรและขนส่งได้ประมาณ 200,000 ล้านบาท ในช่วงเวลา 20 ปี (หรือเป็นมูลค่าสุทธิประมาณ 50,000 ล้านบาท ที่อัตราส่วนลดร้อยละ 12 ต่อปี) อีกทั้งแนวสายทางของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่การทางพิเศษฯ ได้กำหนดและวางแผนไว้แล้ว โดยเฉพาะได้มีการต่อขยายสายทางของโครงการทางด้านทิศเหนือ จากที่กำหนดไว้เดิมที่สิ้นสุดที่ถนนแจ้งวัฒนะให้ต่อเนื่องไป เชื่อมกับถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2531 ที่ให้ขยายแนวสายทางด้านเหนือเพื่อเป็นการแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนวิภาวดีรังสิต

6.2 เป็นการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลที่จะส่งเสริมให้ภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมในการร่วมลงทุนในกิจการสาธารณูปโภค และเปิดโอกาสให้ประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในโครงการ โดยกลุ่มบริษัทเอกชนที่ชนะการประมูลจะกระจายหุ้นสู่มหาชนในตลาดหลักทรัพย์ อันจะทำให้ตลาดหลักทรัพย์ได้บรรลุเป้าหมายในการระดมทุนจากประชาชนและแหล่งเงินทุนในประเทศ เพื่อโครงการพัฒนาของรัฐบาลอีกด้วย

6.3 ผลประโยชน์ในรูปของตัวเงินที่ภาคีรัฐบาลจะได้รับ นอกเหนือจากเงินผลประโยชน์จากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่การทางพิเศษฯ จะได้รับคืนครบตามจำนวนที่ได้จ่ายไป ซึ่งเท่ากับ 16,815 ล้านบาท ตลอดอายุการดำเนินงานโครงการแล้ว รัฐบาลจะได้ภาษีรายได้รวมหลังจากพ้นระยะเวลาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนแล้ว จำนวนประมาณ 38,700 ล้านบาท นอกจากนี้เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดำเนินงานโครงการ 30 ปี ทรัพย์สินทั้งหมดจะตกเป็นของการทางพิเศษฯ คิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่า 86,000 ล้านบาท

7. โดยที่คณะรัฐมนตรีได้ใช้อำนาจบริหารได้มีมติให้การทางพิเศษฯ ดำเนินการให้สัมปทานแก่เอกชนเพื่อลงทุนดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และหากไม่สามารถดำเนินการได้หรือไม่ มีเอกชนสนใจยื่นเสนอภายในเวลาหนึ่งปีหกเดือน ก็ให้การทางพิเศษฯ รับดำเนินการ

/ก่อสร้าง...

17/17

ก่อสร้างเองโดยด่วน การทางพิเศษฯ ก็ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว โดยได้คัดเลือก
กลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY CONSORTIUM จำกัด เป็นผู้มีคุณสมบัติเหมาะสม เป็นผู้รับสัมปทาน
ดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 อย่างไรก็ดีข้อมูลพิกัดจากภาครัฐบาลนี้จะต้องได้รับการ
ยืนยันเพื่อให้โครงการนี้สามารถดำเนินการต่อไปได้

กระทรวงมหาดไทย ได้พิจารณารายละเอียดของการดำเนินการเพื่อคัดเลือกผู้ที่มี
คุณสมบัติเหมาะสม เป็นผู้มีสิทธิลงทุนดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามที่การทางพิเศษฯ ได้
คัดเลือกและเจรจาต่อรองแล้ว เห็นสมควรให้การทางพิเศษฯ ทำสัญญาตกลงกับกลุ่มบริษัท BANGKOK
EXPRESSWAY CONSORTIUM โดยมีข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่ได้เจรจาต่อรองไว้แล้ว
ทั้งนี้ เพื่อให้การก่อสร้างและดำเนินกิจการโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นไปอย่างรวดเร็วสามารถ
แก้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจได้อย่าง
มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยจะไม่ใช่การกระทำสำหรับรัฐบาลในการสนับสนุนการลงทุนโครงการ และเป็นการ
ตอบสนองนโยบายของรัฐบาลที่จะส่งเสริมให้ภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมลงทุนในกิจการสาธารณะูปโภค

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) เพื่อทราบผลการเจรจาต่อรองระหว่างการทางพิเศษฯ กับกลุ่มบริษัท BANGKOK
EXPRESSWAY CONSORTIUM

2) อนุมัติให้การทางพิเศษฯ ทำสัญญากับกลุ่มบริษัท BANGKOK EXPRESSWAY
CONSORTIUM ให้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามหลักการ
โดยสรุปในข้อ 5 โดยให้การทางพิเศษฯ ส่งร่างสัญญาให้กรมอัยการพิจารณาเห็นชอบก่อนตามระเบียบ
ที่เคยปฏิบัติ

ขอแสดงความนับถือ

พลตรี ประมาท อติระกสาร

(ประมาท อติระกสาร)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

5795380-9 ต่อ 314

ได้รับเรื่องไว้แล้ว

ลงชื่อ ประมาท อติระกสาร
วันที่ ๑๖/๑๑/๖๑ เวลา ๑๑.๐๕

ปลัดกระทรวง	วันที่	/	/
ผู้ว่าการ	วันที่	๒๕	๑๑/๖๑
รองผู้ว่าการ	วันที่	/	/
ผู้อำนวยการฝ่าย	วันที่	๑๗	๑๑/๖๑
ผู้อำนวยการกอง	วันที่	๑๗	๑๑/๖๑
หัวหน้ากอง	วันที่	๑๗	๑๑/๖๑
บรรณารักษ์	วันที่	๑๗	๑๑/๖๑