

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๑๕/๐๐๕๑



สวท 4/11
10 ม.ก 54
16-5016

สสค. (๐๖)๐๒

สำนักเลขา	รัฐมนตรี
รับที่	190
วันที่	10 ส.ค. 2554
	16-40

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๐ มกราคม ๒๕๕๔

เรื่อง การดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้วยวิธีการเพิ่ม
บทบาทภาคเอกชน (Public Private Partnerships : PPPs) ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้
เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ของการทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๘๔๒๒ ลงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๓
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๘๘๐๗ ลงวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๓
๓. สรุปรายงานการวิเคราะห์โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ขอเสนอ
เรื่องการดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้วยวิธีการเพิ่ม
บทบาทภาคเอกชน (Public Private Partnerships : PPPs) ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้า
ร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติว่า
ด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคม ได้เสนอเรื่องการดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช -
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้วยวิธีการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน (Public Private Partnerships :
PPPs) ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕
ของ กทพ. รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒ โดยสำนักงานฯ ได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอ
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาในการประชุมคณะกรรมการฯ เมื่อ
วันจันทร์ที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๓ ตามมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน
หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้วมีมติเห็นชอบใน
หลักการของโครงการและมอบหมายให้สำนักงานฯ นำเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตาม
มาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ
พ.ศ. ๒๕๓๕

๒. สารสำคัญ

๒.๑ ความเป็นมา

๒.๑.๑ วันที่ ๒๕ มิ.ย. ๒๕๕๓ คณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ PPPs ได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้ดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้วยวิธี Public Private Partnerships : PPPs เนื่องจากการเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนกับรัฐบาลจะเป็นการลดภาระให้กับรัฐในการที่ต้องจัดสรรเงินมาลงทุนในโครงการไม่ว่าจะเป็นเงินงบประมาณหรือเงินกู้ อีกทั้งเอกชนยังมีประสบการณ์และมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยอันเป็นประโยชน์ต่อรัฐและถ่ายทอดความรู้มาสู่บุคลากรของภาครัฐ

๒.๑.๒ วันที่ ๔ พ.ย. ๒๕๕๓ กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องการดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้วยวิธีการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน (PPPs) ให้ สศช. พิจารณาให้ความเห็นเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

๒.๒ ข้อเสนอเพื่อพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม เห็นควรเสนอโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร วงเงินลงทุน ๒๗,๐๒๒ ล้านบาท ประกอบด้วยค่าก่อสร้างจำนวน ๑๗,๑๓๗ ล้านบาท ค่าทบทวนแบบและควบคุมงานจำนวน ๓๒๑ ล้านบาท และขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน ๙,๕๖๔ ล้านบาท ภายใต้รูปแบบการลงทุน Build - Transfer - Operate ตามที่ กทพ. เสนอ เพื่อ สศช. พิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนของมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

๒.๓ สารสำคัญของโครงการ

๒.๓.๑ ลักษณะทางกายภาพของโครงการ

(๑) วัตถุประสงค์ เพื่อขยายโครงข่ายของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในทางทิศตะวันตก โดยขยายขอบข่ายการให้บริการจากทางพิเศษศรีรัชไปทางทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานครสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก เพื่อแบ่งเบาปริมาณจราจรบนถนนระดับดินและระบายการจราจรทางด้านทิศตะวันตกระหว่างกรุงเทพและจังหวัดใกล้เคียงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

(๒) แนวเส้นทาง โครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นการก่อสร้างทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ร่วมกับระบบขนส่งมวลชนสายสีแดงช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงข่ายบนเขตทางรถไฟที่มีอยู่เดิมเป็นส่วนใหญ่ มีระยะทางทั้งสิ้น ๑๖.๗ กิโลเมตร โดยมีแนวเส้นทางเริ่มต้นจากถนนกาญจนาภิเษก บริเวณโรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิมข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระรามหก และไปสิ้นสุดที่ทางพิเศษศรีรัชส่วน A บริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต ๒)

(๓) อัตราค่าผ่านทาง จัดเก็บค่าผ่านทางแบบระบบเปิด โดยปีแรก ที่เปิดให้บริการ (ปี ๒๕๕๙) คิดอัตราค่าผ่านทาง รถ ๔ ล้อ เท่ากับ ๕๐ บาท/คัน และปรับเพิ่มทุก ๕ ปี ตามค่าเฉลี่ยดัชนีผู้บริโภค

(๔) วงเงินลงทุน ๒๗,๐๒๒ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง จำนวน ๑๗,๑๓๗ ล้านบาท ค่าทบทวนแบบและควบคุมงานจำนวน ๓๒๑ ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๙,๕๖๔ ล้านบาท

๒.๓.๒ ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการ โครงการมี ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ ๒๐,๐๑๑ ล้านบาท (อัตราคิดลดร้อยละ ๑๒) และมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๒๒.๒๓

๒.๓.๓ ความเหมาะสมทางการเงินของโครงการ กรณีรัฐอุดหนุน ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจะทำให้โครงการมีผลตอบแทนทางการเงินคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ ๕,๗๖๘ ล้านบาท (อัตราคิดลดร้อยละ ๖.๑๘) และมีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๘.๙๔

๒.๓.๔ ความเหมาะสมของการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน กรณีให้เอกชน ร่วมลงทุนในรูปแบบ BTO จะทำให้เอกชนมีผลตอบแทนทางการเงินคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ ๘๐๒ ล้านบาท และมี FIRR ร้อยละ ๖.๘๙

๒.๓.๕ แผนดำเนินงาน คาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนเมษายน ๒๕๕๙

๒.๔ ความเห็นคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒.๔.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก โดยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบ Build - Transfer - Operate กรอบวงเงิน ลงทุนประมาณ ๒๗,๐๒๒ ล้านบาท ประกอบด้วย (๑) ประมาณการวงเงินลงทุนของภาคเอกชน จำนวน ๑๗,๔๕๘ ล้านบาท และ (๒) ประมาณการวงเงินลงทุนของภาครัฐโดยเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของ โครงการ จำนวน ๙,๕๖๔ ล้านบาท ตามที่ กทพ. เสนอ โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอนของ พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ เนื่องจาก โครงการดังกล่าวเป็นการขยายโครงข่ายทางพิเศษให้มีความครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑลเพิ่มขึ้นและสามารถรองรับและเพิ่มทางเลือกในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างฝั่งธนบุรีและ กรุงเทพมหานครของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ฝั่งธนบุรี รวมทั้งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบน สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและโครงข่ายถนนพื้นราบในพื้นที่โดยรอบโครงการดังกล่าวได้ในระดับหนึ่ง

๒.๔.๒ อย่างไรก็ดี แม้ว่าการดำเนินโครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จะทำให้โครงข่ายทางพิเศษมีความสมบูรณ์เพิ่มขึ้นและสามารถรองรับ ปริมาณความต้องการเดินทางเชื่อมต่อจากฝั่งธนบุรีเข้าสู่กรุงเทพชั้นในได้ก็ตาม แต่การดำเนินโครงการที่ เสนอยังมีประเด็นสำคัญในระดับนโยบายที่ต้องมีการพิจารณาอย่างรอบคอบ ดังนี้

(๑) โครงการดังกล่าวจะเป็นการก่อสร้างทางพิเศษในเขตทางรถไฟ ในแนวเส้นทางเดียวกันกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชันของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งตามแบบจำลองการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางในอนาคตของ กระทรวงคมนาคม พบว่าการดำเนินโครงการที่เสนอในครั้งนี้จะทำให้ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าชานเมือง

ลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ ซึ่งโครงการมีแนวโน้มที่อาจส่งผลกระทบให้ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าขบวนสายสีแดงต่ำกว่าที่ประมาณการไว้ และจะเป็นความเสี่ยงทางการเงินของ รฟท. ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบว่าการพัฒนาระบบการขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะต่อไปจะมีความสำคัญกับการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นลำดับแรก เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากระบบขนส่งส่วนบุคคลเป็นระบบขนส่งมวลชนหรือไม่ โดยหากกระทรวงคมนาคมยังคงมีนโยบายที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายถนนและทางพิเศษควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน อาจส่งผลกระทบต่อเป้าหมายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งเป็นนโยบายสำคัญและเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของรัฐบาลในด้านผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงินของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและภาระทางการเงินของภาครัฐในระยะยาวอย่างมีนัยสำคัญ

(๒) ปริมาณจราจรของโครงการอาจเพิ่มความคับคั่งของปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษโดยเฉพาะในจุดเชื่อมต่อโครงการกับทางพิเศษชั้นที่ ๒ รวมทั้งโครงข่ายถนนในบริเวณกรุงเทพชั้นในเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันได้ ดังนั้น กทพ. จะต้องพิจารณาออกแบบจุดเชื่อมต่อของโครงการกับทางพิเศษศรีรัชให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เดินทางเชื่อมต่อระหว่างโครงการและทางพิเศษชั้นที่ ๒ เพื่อป้องกันปัญหาการกระจุกตัวบริเวณทางเชื่อม พร้อมทั้งประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ

๒.๔.๓ สำหรับการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการทางพิเศษศรีรัช – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครภายใต้รูปแบบ Build – Transfer – Operate ตามที่ กทพ. เสนอ นั้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการและภาครัฐ รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาของคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ จึงเห็นควรกำหนดเป็นเงื่อนไขให้กระทรวงคมนาคม และ กทพ. จะต้องพิจารณาในรายละเอียดอย่างรอบคอบก่อนที่จะดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ดังนี้

(๑) กำหนดแนวทางการพิจารณาเรื่องส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติมที่เป็นธรรมระหว่างภาครัฐและเอกชนโดยเฉพาะกรณีที่ต้นทุนโครงการและปริมาณจราจรเปลี่ยนแปลงไปจากที่ประมาณการไว้

(๒) พิจารณาแนวทางการคัดเลือกเอกชนที่มีความโปร่งใส เป็นธรรมและสอดคล้องกับข้อสัญญาที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ใช้บริการและภาครัฐ

(๓) ทดสอบความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) เพื่อใช้เป็นข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการจัดทำประกาศเชิญชวนนักลงทุนเข้าร่วมลงทุนในโครงการเพิ่มเติม เช่น ต้นทุนทางการเงินของเอกชน และผลตอบแทนที่เหมาะสมจากการลงทุนในโครงการของนักลงทุน เป็นต้น

๒.๔.๔ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายถนนและสะพานข้าม แม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งโครงข่ายทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลบนพื้นฐานของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายรัฐบาล โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบ

ขนส่งมวลชนเป็นลำดับแรก เพื่อให้การลงทุนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระยะต่อไปมีความสอดคล้องเชื่อมโยงกันและมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งจะช่วยลดภาระการลงทุนของประเทศโดยรวม

๒.๔.๕ เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่มีความประสงค์ที่จะให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการลงทุนในโครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ในระยะต่อไป ดำเนินการทดสอบความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการและกำหนดรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนที่มีความเหมาะสมตามขั้นตอนต่อไป

๒.๔.๖ อย่างไรก็ตาม ทิศทางการลงทุนโครงการของภาครัฐในปัจจุบันและในระยะต่อไปส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ ซึ่งมีความซับซ้อนด้านเทคนิคและมีรายการลงทุนจำนวนมาก ในขณะที่กลไกการตรวจสอบที่มีอยู่ในปัจจุบันมีข้อจำกัดที่สามารถตรวจสอบได้เฉพาะการลงทุนโครงการปกติเท่านั้น ซึ่งที่ผ่านมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๕๓ เห็นชอบเครื่องมือวัดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ของส่วนราชการ และมอบหมายให้องค์กรกลางบริหารงานบุคคลภาครัฐอื่นนำไปปรับใช้ตามความเหมาะสมตามที่สำนักงาน ก.พ. เสนอ ดังนั้น ในเบื้องต้นเห็นควรให้สำนักงบประมาณ และกรมบัญชีกลาง พิจารณาปรับใช้เครื่องมือวัดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ของส่วนราชการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวมาดำเนินการ และควรร่วมกันพิจารณาแนวทางการตรวจสอบการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความเหมาะสมในระยะต่อไป

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓)

๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๓.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบ Build - Transfer - Operate กรอบวงเงินลงทุนประมาณ ๒๗,๐๒๒ ล้านบาท ประกอบด้วย (๑) ประมาณการวงเงินลงทุนของภาคเอกชน จำนวน ๑๗,๔๕๘ ล้านบาท และ (๒) ประมาณการวงเงินลงทุนของภาครัฐโดยเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการ จำนวน ๙,๕๖๔ ล้านบาท ตามที่ กทพ. เสนอ โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นการขยายโครงข่ายทางพิเศษให้มีความครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น และสามารถรองรับและเพิ่มทางเลือกในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างฝั่งธนบุรีและกรุงเทพมหานครของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ฝั่งธนบุรี รวมทั้งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและโครงข่ายถนนพื้นราบในพื้นที่โดยรอบโครงการดังกล่าวได้ในระดับหนึ่ง

๓.๒ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในข้อ ๒.๔.๒ - ๒.๔.๔ ไปดำเนินการอย่างเคร่งครัดต่อไป

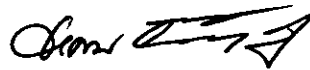
๓.๓ เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่มีความประสงค์ที่จะให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการลงทุนในโครงการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ในระยะต่อไป ดำเนินการทดสอบความสนใจของนักลงทุน

(Market Sounding) เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการและกำหนดรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนที่มีความเหมาะสมตามขั้นตอนต่อไป

๓.๕ มอบหมายให้สำนักงานงบประมาณ และกรมบัญชีกลาง ร่วมกันพิจารณาแนวทางการตรวจสอบการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป โดยอาจพิจารณาปรับใช้เครื่องมือวัดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ของส่วนราชการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๕๓ และเห็นควรกำหนดให้มีการตรวจสอบการดำเนินโครงการตั้งแต่ขั้นตอนการเตรียมความพร้อมของโครงการ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของโครงการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

E-mail danucha@nesdb.go.th