

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๑๔๙



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รหัสเรื่อง : ส24180

ทวิ. 195

รับที่ : ส7462/60

วันที่ 2 ส.ย. 2540

วันที่ 02 มี.ย. 60

เวลา 15.45

ส. 20 ก.ค. 60

เวลา 15:31

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

ไ ม ิ ถ น ย น ๒ ๕ ๖ ๐

เรื่อง ขออนุมัติให้ดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๒๓๑๒ ลงวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๙
 ๓. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๐๕/๑๒๘๕ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๐
 ๔. รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
 ๕. แผนที่แนวเส้นทางโครงการ
 ๖. ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่เขตราชบุรี กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ... แผนที่ท้าย บันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกคำชี้แจงประกอบร่าง
 ๗. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๒๓๓๒๔ ลงวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๙
 ๘. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๖๒๖ ลงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
 ๙. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๗๙๐๘ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
 ๑๐. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๐๕๑๔ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
 ๑๑. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๐๖๔๖ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๐
 ๑๒. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติในหลักการให้ดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ปัจจุบันเส้นทางหลักในการเดินทางจากกรุงเทพมหานครลงสู่ภาคใต้จะใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยสะพานพระราม ๙ ไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕ (ถนนพระรามที่ ๒) บริเวณดาวคะนอง และใช้ถนนพระรามที่ ๒ เดินทางสู่ภาคใต้ ซึ่งเส้นทางดังกล่าว มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดมาก อีกทั้งสะพานพระราม ๙ ได้มีการเปิดให้บริการมาเป็นระยะเวลานาน ซึ่งในอนาคตจะต้องปิดซ่อมบำรุงใหญ่ ดังนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงมีแนวคิดในการพัฒนาโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษในเขตเมืองไปยังโครงข่ายถนนหลักในการเดินทางสู่ภาคใต้โดยตรง เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งสินค้า และสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ หากไม่ดำเนินโครงการดังกล่าว จะเกิดผลกระทบต่อการให้บริการของประชาชนในอนาคต

๒. สารสำคัญของโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอกระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ระยะทาง ๑๘.๗ กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้นจำนวน ๓๑,๒๔๔ ล้านบาท แบ่งเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๘๐๗ ล้านบาท และค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๓๐,๔๓๗ ล้านบาท โดยให้รัฐอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมด ซึ่งคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในคราวประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอโครงการฯ ดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการโครงการ ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๙ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๔ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๒.๑ ลักษณะของโครงการ

โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ธนบุรี-ปากท่อ) และมีทางขึ้น-ลงที่จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณกิโลเมตร ๑๓+๐๐๐ ของถนนพระรามที่ ๒ เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร (ทิศทางละ ๓ ช่องจราจร) ข้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ ๒ มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงด่านเก็บค่าผ่านทางดาวคะนอง จากนั้นซ้อนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานครจนถึงบริเวณถนนพระรามที่ ๓ ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ โดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด ๘ ช่องจราจร (ทิศทางละ ๔ ช่องจราจร) ขนานอยู่ทางด้านทิศใต้ของสะพานพระราม ๙ โครงการมีทางขึ้น-ลง ๗ แห่ง รวมระยะทาง ๑๘.๗ กิโลเมตร โดยมีแผนที่แนวเส้นทางโครงการ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๒.๒ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินงานโครงการ

(๑) ใช้เป็นเส้นทางทดแทนในกรณีที่สะพานพระราม ๙ ต้องปิดซ่อมบำรุงใหญ่ ทำให้เส้นทางเชื่อมโยงไปสู่ภาคใต้ไม่เกิดปัญหา

(๒) ขยายโครงข่ายทางพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๓) ช่วยแบ่ง ...

(๓) ช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒ ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษเฉลิมมหานครช่วงบางโคล่-ดาวคะนอง โดยเฉพาะบริเวณสะพานพระราม ๙ ซึ่งรองรับปริมาณจราจรจำนวนมากที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามาเป็นเวลานานเกือบ ๓๐ ปี

(๔) เป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่งสินค้าในกรณีเกิดเหตุการณ์ภัยธรรมชาติและเหตุฉุกเฉิน เช่น เหตุการณ์อุทกภัย เป็นต้น

๒.๓ ค่าลงทุนและแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ

โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มีวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น จำนวน ๓๑,๒๔๔ ล้านบาท แบ่งเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๘๐๗ ล้านบาท (ค่าเวนคืนที่ดิน จำนวน ๕๒๖ ล้านบาท และค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๒๘๑ ล้านบาท) และค่าก่อสร้าง (รวมค่าควบคุมงาน) จำนวน ๓๐,๔๓๗ ล้านบาท โดยมีรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการลงทุน ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	รวม
๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๓๑๔	๔๙๓	-	-	๘๐๗
๒. ค่าก่อสร้าง (รวมค่าควบคุมงาน)	๓,๘๐๐	๖,๓๖๑	๑๐,๖๔๙	๙,๖๒๗	๓๐,๔๓๗
รวมทั้งหมด	๔,๑๑๔	๖,๘๕๔	๑๐,๖๔๙	๙,๖๒๗	๓๑,๒๔๔

หมายเหตุ : ราคา ณ ปี ๒๕๕๙ (ค่าควบคุมงาน ๔๐๐ ล้านบาท)

๒.๔ แผนการดำเนินงานโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีแผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ดังนี้

ขั้นตอนดำเนินการ	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๑. ขออนุมัติคณะรัฐมนตรีดำเนินการโครงการ	● (ม.ย.๖๐)				
๒. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ตรวจพิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกา (๓ เดือน)	■ (ม.ย. - ส.ค.๖๐)				
๓. การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (๑๘ เดือน)		■ (ก.ย.๖๐ - ก.พ.๖๒)			
๔. การจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงาน (๔.๕ เดือน)	■ (เม.ย. - ส.ค.๖๐)				
๕. เสนอคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ขออนุมัติดำเนินการประกวดราคาหาผู้รับจ้าง	● (ม.ย.๖๐)				
๖. ประกวดราคาหาผู้รับจ้างโครงการ (๔ เดือน)	■ (ก.ค. - ต.ค.๖๐)				
๗. เสนอคณะกรรมการ กทพ. เห็นชอบ ผลการคัดเลือกผู้รับจ้างโครงการ และลงนามในสัญญา	● (พ.ย.๖๐)				
๘. ดำเนินการก่อสร้าง (๓๙ เดือน)		■ (ธ.ค.๖๐ - ก.พ.๖๔)			
๙. เปิดให้บริการ					● (มี.ค.๖๔)

๒.๕ อัตราค่าผ่านทาง

ระบบเก็บค่าผ่านทางเป็นระบบปิด (Closed System) โดยรับบัตรที่ทางขึ้น และจ่ายค่าผ่านทางที่ทางลง เก็บค่าผ่านทางอัตราเดียว (Flat Rate) โดยในปีเปิดให้บริการ (ปีงบประมาณ ๒๕๖๓) จัดเก็บค่าผ่านทางในอัตรา ๖๐/๑๒๐/๑๘๐ บาทต่อคัน สำหรับรถ ๔ ล้อ รถ ๖-๑๐ ล้อ และรถมากกว่า ๑๐ ล้อ ตามลำดับ สำหรับผู้ใช้ทางที่ใช้ทางพิเศษทั้ง ๒ ช่วง คือ ช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง และช่วงดาวคะนอง-พระราม ๓ และปรับเพิ่มขึ้น ๑๐ บาท ทุก ๕ ปี แต่สำหรับผู้ใช้ทางพิเศษช่วงเดียว (ช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-ดาวคะนอง หรือ ช่วงดาวคะนอง-พระราม ๓) จะเก็บค่าผ่านทางในอัตรา ๓๐/๖๐/๙๐ บาทต่อคัน สำหรับรถ ๔ ล้อ รถ ๖-๑๐ ล้อ และรถมากกว่า ๑๐ ล้อ และปรับเพิ่มขึ้น ๕ บาท ทุก ๕ ปี และเก็บค่าผ่านทางที่ด่านสุขสวัสดิ์ในอัตรา ๑๐/๒๐/๓๐ บาทต่อคัน สำหรับรถ ๔ ล้อ รถ ๖-๑๐ ล้อ และรถมากกว่า ๑๐ ล้อ และปรับเพิ่มขึ้น ๕ บาท ทุก ๕ ปี สำหรับรถ ๖-๑๐ ล้อ และรถมากกว่า ๑๐ ล้อ

๒.๖ ปริมาณจราจร

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยคาดว่า จะมีปริมาณจราจรเมื่อเปิดให้บริการโครงการ ในปี ๒๕๖๓ ดังนี้

ปี	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙
ปริมาณจราจร (PCU/วัน)	๑๑๘,๑๒๓	๑๒๔,๘๖๘	๑๓๗,๐๐๒	๑๔๙,๑๓๑	๑๖๒,๐๔๔	๑๗๔,๙๕๒	๑๘๑,๗๙๐

๒.๗ ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ

โครงการมีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) เท่ากับ ๑๖,๕๒๓.๒๒ ล้านบาท ที่อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๑๒ มีอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๗๗ และมีอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) เท่ากับ ร้อยละ ๑๙.๘๔ ซึ่งอยู่ในระดับที่เหมาะสม

๒.๘ ผลตอบแทนด้านการเงิน

โครงการมีความเหมาะสมด้านการเงินต่ำ โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) เท่ากับ -๑๑,๕๓๕.๖๒ ล้านบาท ที่อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๘ มีอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio) เท่ากับ ๐.๕๙ และมีอัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) เท่ากับ ร้อยละ ๓.๓๕

๒.๙ รูปแบบการลงทุนโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ศึกษารูปแบบการลงทุนโครงการ ดังนี้

๒.๙.๑ การเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนโครงการ กับกรณีพื้นฐาน (ไม่มีการดำเนินโครงการ) และแบ่งเป็นรูปแบบการลงทุนโครงการที่จะสามารถดำเนินการได้ จำนวน ๓ กรณี โดยขอให้รัฐอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดจำนวน ๘๐๗ ล้านบาท ดังนี้

(๑) กรณีที่ ๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการ โดยการออกพันธบัตร ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับภาระค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานทั้งหมด จำนวน ๓๐,๔๓๗ ล้านบาท ทั้งนี้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะออกพันธบัตร จำนวน ๔ รุ่น อายุ ๑๐ ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๒.๔๐ ต่อปี ตามแผนการจ่ายค่าก่อสร้าง

(๒) กรณีที่ ๒ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการ โดยการขอยกเว้นเงินนำส่งคลังเท่ากับค่าก่อสร้างจำนวน ๓๐,๔๓๗ ล้านบาท (ประมาณ ๖ ปี) และระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ๑๐ ปี วงเงิน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท

(๓) กรณีที่...

(๓) กรณีที่ ๓ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยการทยอยระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานตามแผนการลงทุน วงเงินรวม ๓๐,๔๓๗ ล้านบาท โดยทยอยระดมทุน ๓ ครั้ง ในแต่ละครั้ง มีระยะเวลาระหว่างการระดมทุน ๑ ปี และระยะเวลาของกองทุนในแต่ละครั้งมีระยะเวลา ๑๕ ปี

๒.๙.๒ สถานะการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำสรุปสถานะทางการเงินในช่วง ๑๗ ปี (ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๖) ทั้งในส่วนของรายได้ กระแสเงินสด ภาระหนี้ และกำไรขาดทุน โดยแบ่งวิเคราะห์ตามรูปแบบการลงทุน ๓ กรณี

จากผลการวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนโครงการทั้ง ๓ กรณี จะเห็นได้ว่ากรณีที่ ๒ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยการขอยกเว้นเงินนำส่งคลังเท่ากับค่าก่อสร้างและระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ เพิ่มเติม ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท จะกระทบกับกระแสเงินสดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยบ้าง โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะมีกำไรก่อนหักเงินนำส่งคลังและเงินนำส่งคลังเพิ่มขึ้นมากกว่ากรณีที่ ๑ และกรณีที่ ๓ เมื่อเทียบกับกรณีพื้นฐานโดยกรณีที่ ๑ นั้น เป็นข้อจำกัดในนโยบายทางการเงินของรัฐบาลเกี่ยวกับเพดานหนี้สาธารณะที่ไม่ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก่อหนี้ใหม่ แต่มีนโยบายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ สำหรับกรณีที่ ๓ นั้น ผลการวิเคราะห์ในภาพรวม ๑๗ ปี การระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ จะกระทบกระแสเงินสดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับกรณีพื้นฐาน โดยมีกระแสเงินสดขาดมือคงเหลือติดลบ ๑๕,๕๐๗ ล้านบาท กำไรก่อนหักเงินนำส่งคลังลดลง ๔,๗๖๗ ล้านบาท ส่งผลให้เงินนำส่งคลังลดลง ๒,๐๙๕ ล้านบาท ในขณะที่หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอยกเว้นเงินนำส่งคลังเท่ากับค่าก่อสร้าง และระดมทุนผ่านกองทุนรวมฯ เพิ่มเติม ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท (กรณีที่ ๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะมีเงินสดขาดมือติดลบ ๑๕,๖๘๘ ล้านบาท มีกำไรก่อนหักเงินนำส่งคลังเพิ่มขึ้น ๗,๓๐๕ ล้านบาท และเงินนำส่งคลังเพิ่มขึ้น ๓,๒๑๑ ล้านบาท

๒.๑๐ ข้อพิจารณาของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๒.๑๐.๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว เห็นควรเสนอขออนุมัติในหลักการให้ดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โดยให้รัฐอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมด สำหรับแหล่งเงินทุนสำหรับการก่อสร้างโครงการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินโครงการได้ทุกรูปแบบการลงทุนขึ้นอยู่กับนโยบายของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๑) เนื่องจากเป็นนโยบายของรัฐบาลให้ระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (Thailand Future Fund: TFF) เพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐานและเพื่อลดภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ดังนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะดำเนินโครงการ โดยใช้แหล่งเงินทุนสำหรับการก่อสร้างโดยการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ที่อยู่ระหว่างดำเนินการจัดตั้งโดยกระทรวงการคลัง ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้หารือกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจมาอย่างต่อเนื่องจนได้ข้อยุติแล้ว ดังนี้

๑.๑) หากกองทุนรวม TFF ไม่สามารถจัดตั้งได้ทันตามแผนการก่อสร้างโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะขออนุมัติในหลักการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินระยะสั้น (Bridge Financing) เพื่อชำระค่าก่อสร้างไปก่อน แล้วนำเงินจากการจัดตั้งกองทุนรวม TFF มาชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยนำแผนการกู้เงินเพื่อนำมาชำระค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานของโครงการบรรจุในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ของกระทรวงการคลัง โดยให้กระทรวงการคลังร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้พิจารณาแหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินที่เหมาะสม ตลอดจนเป็นผู้กำกับประกันเงินกู้ดังกล่าวไปก่อน

๑.๒) ในกรณี...

๑.๒) ในกรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยใช้แหล่งเงินทุนสำหรับการก่อสร้างโดยการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF เป็นวิธีการลงทุนที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่าการออกพันธบัตรหรือการกู้เงิน และจะส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดังนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีแนวทางการลดผลกระทบที่เกิดจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว โดยเสนอขอให้คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบได้ ดังนี้

- ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถนำเงินที่ได้จากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF มาใช้ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก รวมถึงสามารถนำมาดำเนินการตามขอบเขตอำนาจหน้าที่กระทำการกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้

- หากในช่วงปีใดการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขาดสภาพคล่องหรือมีความจำเป็นต้องใช้เงิน ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถกู้เงินได้ โดยให้กระทรวงการคลังร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้พิจารณาถึงความจำเป็น จำนวนเงินที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องกู้ในแต่ละปี แหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินที่เหมาะสม ตลอดจนให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ดำเนินการจัดทำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติการกู้เงิน และให้บรรจุแผนการกู้เงินที่ผ่านการพิจารณาแล้วในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปี

- ขอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้รัฐบาลเข้ามาสนับสนุนการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในรูปของการยกเว้นเงินนำส่งรายได้แผ่นดินสำหรับผลกระทบจากส่วนต่างของต้นทุนทางการเงินจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF (ส่วนที่ยังไม่ได้นำไปลงทุน) กับอัตราผลตอบแทนที่เกิดขึ้นจากการนำเงินส่วนดังกล่าวไปหาดอกผล (Negative Carry) ทั้งนี้ ให้กระทรวงการคลังคงอัตราเงินนำส่งรายได้แผ่นดินโดยให้เก็บในอัตราไม่เกินร้อยละ ๔๐ ของกำไรสุทธิก่อนหักโบนัสไปตลอดอายุสัญญา ๓๐ ปีเพื่อการจัดสรรโบนัส

- ขอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้รัฐบาลอุดหนุนการทางพิเศษแห่งประเทศไทยโดยยกเว้นเงินนำส่งรายได้แผ่นดินทั้งจำนวนเท่ากับค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนรวม TFF ทั้งหมด

- ขอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้กระทรวงการคลังปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการคำนวณกำไรเพื่อการจัดสรรโบนัส ให้ชดเชยต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF โดยนำรายการผลกระทบที่เกิดขึ้นข้างต้นมาบวกกลับในการคำนวณกำไรสุทธิเพื่อการจัดสรรโบนัส

- เนื่องจากบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประจำปี ๒๕๖๐ ได้มีการจัดทำแล้ว ซึ่งเมื่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทยนำโครงการเข้าระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ในปีดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานด้านการเงินและตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงฯ ที่ใช้วัดผลลัพธ์ด้านการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดังนั้น เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว จึงเห็นสมควรกำหนดเป็นหลักการให้มีการปรับปรุงผลกระทบทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ออกจากผลลัพธ์ด้านการเงิน ซึ่งกระทรวงการคลังจะต้องประสานคณะกรรมการประเมินผลงานรัฐวิสาหกิจในประเด็นดังกล่าว และสำหรับการกำหนดตัวชี้วัดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในปี ๒๕๖๑ เห็นควรกำหนดตัวชี้วัดให้สะท้อนผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง โดยให้คำนึงถึงการมุ่งให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานใหม่ๆ และต้นทุนทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ด้วย

- ขอให้...

- ขอให้กระทรวงการคลังดำเนินการแก้ไขระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๔๘ ให้แล้วเสร็จ ก่อนนำเรื่องการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถลงทุนได้เพิ่มขึ้น นอกเหนือจากการลงทุนในตราสารทางการเงินระยะสั้นที่ออกโดยกระทรวงการคลัง สถาบันการเงินของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจว่าด้วยวิธีการงบประมาณ เพื่อให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถนำสภาพคล่องคงเหลือไปบริหารให้ได้ผลตอบแทนที่สูงขึ้น

- หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีสภาพคล่องคงเหลือ ให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถซื้อหน่วยลงทุนในการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ได้ หรือลงทุนในตราสารทางการเงินอื่นที่ออกโดยสถาบันการเงินภายในประเทศ

- ขอให้กระทรวงการคลังหารือกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ในประเด็นที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องแบกรับภาระต้นทุนทางการเงินในการระดมทุนจากกองทุนรวม TFF ที่สูงกว่าการกู้เงิน เนื่องจากการปฏิบัติตามนโยบายของรัฐบาล

- ขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทยอยระดมทุนให้สอดคล้องกับความต้องการใช้เงินในแต่ละปีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อลดภาระดอกเบี้ยจากการระดมทุน

- ขอให้ปรับอัตราคิดลดจากร้อยละ ๘ ให้ลดลงอยู่ในระดับที่หน่วยงานรัฐวิสาหกิจอื่นเคยใช้ (กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ชุดที่ ๑ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (EGATIF) ใช้อัตราคิดลด ร้อยละ ๕.๓๓) จะทำให้ภาระต้นทุนทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยลดลงได้ ซึ่งจะเป็นการบรรเทาผลกระทบทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอีกทางหนึ่ง

๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยใช้แหล่งเงินทุนสำหรับการก่อสร้าง โดยการออกพันธบัตรหรือการกู้เงิน ซึ่งมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน โดยเป็นวิธีการลงทุนที่มีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำกว่าการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF

๓) การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ (Public Private Partnership : PPP) โดยดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามรายละเอียดที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐประกาศกำหนด เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการ หลังจากนั้นการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการคัดเลือกเอกชนเพื่อกำหนดดำเนินโครงการ โดยคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนได้ในเดือนเมษายน ๒๕๖๓ และเริ่มก่อสร้างในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ และเปิดให้บริการในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๖ ซึ่งจะล่าช้ากว่าแผนดำเนินโครงการกรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการเป็นระยะเวลา ๒ ปี ๗ เดือน

อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินโครงการโดยการออกพันธบัตรหรือการกู้เงินซึ่งมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเป็นรูปแบบการลงทุนที่มีต้นทุนทางการเงินต่ำที่สุด แต่เนื่องจากเป็นนโยบายของรัฐบาลที่ให้ระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF เพื่อลดภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ดังนั้น หากเป็นนโยบายของคณะรัฐมนตรี การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินโครงการโดยการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ได้

๒.๑๐.๒ ขออนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนที่จะดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป ทั้งนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำร่างพระราชกฤษฎีกา แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกา บันทึกหลักการและเหตุผล บันทึกคำชี้แจงประกอบร่างพระราชกฤษฎีกา บันทึกวิเคราะห์สรุปร่างพระราชกฤษฎีกา และ Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีเรียบร้อยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

๓. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว โดยสรุปสาระสำคัญของความเห็นของหน่วยงานได้ ดังนี้

๓.๑ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังได้แจ้งความเห็นเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้

๓.๑.๑ การดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษในเขตเมืองไปยังโครงข่ายถนนหลัก เพื่อให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพมหานคร แบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณดังกล่าว และสามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้า รวมทั้งสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ จึงเห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษ สายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โดยให้รัฐอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำหรับการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เห็นสมควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับแผนการดำเนินโครงการต่อไป

๓.๑.๒ การจัดหาแหล่งเงินที่ใช้ในการก่อสร้างและค่าควบคุมงาน เห็นว่าคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ และวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบในหลักการการจัดตั้งกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดหาแหล่งเงินทุน เพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาคัดเลือกโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่มีศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งกองทุนรวม TFF ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้เสนอโครงการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่มีความเป็นไปได้ที่จะนำเข้าสู่กองทุนรวม TFF ในส่วนของโครงการโครงสร้างพื้นฐานใหม่ (Greenfield Project) คือ โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ประกอบกับ เมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ได้อนุมัติจัดตั้งกองทุนรวม TFF ระยะที่ ๑ แล้ว ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลในการพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก จึงเห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้แหล่งเงินทุนในการดำเนินการก่อสร้างและค่าควบคุมงานโครงการดังกล่าวจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถใช้โครงการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม (Brownfield Project) จำนวน ๓ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) ๒) โครงการทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) และ ๓) โครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ซึ่งคณะกรรมการเพื่อเตรียมการจัดตั้งและกำกับการทำงานกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทยได้พิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่มีศักยภาพและสามารถนำมาระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทยและนำเงินที่ได้

จากการ...

จากการระดมทุนดังกล่าวมาใช้สำหรับการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อไป รวมทั้งยังสามารถนำมาชำระหนี้ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อลดภาระหนี้ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ด้วย

๓.๑.๓ การลงทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อให้ประชาชนได้ใช้บริการ และประเทศมีโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนศักยภาพในการแข่งขันของประเทศประกอบกับ รัฐบาลโดยรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) มีนโยบายให้เร่งรัดการลงทุนในรัฐวิสาหกิจ โดยให้พิจารณานำโครงการที่คาดว่าจะลงทุนในปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ มาดำเนินการในปี ๒๕๖๐ ดังนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงควรปรับแผนการลงทุนให้มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและสอดคล้องกับการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF

๓.๒ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้แจ้งมติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๐ เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้

๓.๒.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากโครงการที่เสนอในครั้งนี้จะช่วยแก้ไขปัญหาคอขวดบนโครงข่ายทางพิเศษบริเวณสะพานพระราม ๙ และช่วยบรรเทาปัญหาปริมาณจราจรในบริเวณถนนพระรามที่ ๒ โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ทั้งนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะสามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ได้ก็ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ช่วง กม. ๑๓+๐๐๐ ถึง กม. ๑๑+๒๐๐ ระยะทางประมาณ ๑.๘ กิโลเมตร ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติตามขั้นตอนแล้ว

อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตในประเด็นเรื่องการวางแผนแก้ไขปัญหารถจราจรในพื้นที่เชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานคร รวมทั้งรูปแบบทางกายภาพของโครงการที่จะก่อสร้างเป็นทางยกระดับบนถนนพระรามที่ ๒ จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมพิจารณายืนยันในประเด็นดังกล่าวว่าเป็นทางเลือกในการดำเนินโครงการที่ดีที่สุดในการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ดาวคะนอง-บางขุนเทียนเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนเพิ่มเติมในพื้นที่ เพื่อกระจายการจราจรและลดความคับคั่งบนถนนพระรามที่ ๒

๓.๒.๒ สำหรับแหล่งเงินทุนสำหรับค่าก่อสร้างโครงการฯ นั้น จากการพิจารณาพบว่า กรณีระดมทุนโดยการออกพันธบัตรจะทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีภาระค่าใช้จ่ายทางการเงินต่ำสุด ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อฐานะการเงินและสภาพคล่องทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยภาพรวมทั้งช่วยรองรับความเสี่ยงทางการเงินของโครงการฯ ในกรณีที่ปริมาณจราจรและรายได้ค่าผ่านทางของโครงการฯ ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ได้ในระดับหนึ่ง ในขณะที่การระดมทุนจากการออกกองทุนรวม TFF ตามนโยบายรัฐบาลจะทำให้เกิดผลกระทบต่อฐานะการเงินและสภาพคล่องทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเนื่องจากโครงการมีอัตราผลตอบแทนทางการเงินอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น กรณีที่ภาครัฐมีนโยบายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยระดมทุนจากกองทุนรวม TFF เห็นควรให้กระทรวงการคลังพิจารณากลไกในการสนับสนุนทางการเงินให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่เหมาะสม เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายทางการเงินและบรรเทาปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงิน ทั้งนี้ การนำเงินที่ได้จากกองทุนรวม TFF ไปใช้ในโครงการที่มีผลตอบแทนทางการเงินอยู่ในระดับที่ต่ำอาจจะมีผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทยที่จะมีการระดมทุนเพิ่มขึ้นในอนาคต

๓.๒.๓ เห็นควร...

๓.๒.๓ เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณากำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษที่มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนตามความสามารถของผู้ซื้อ (Ability to pay) โดยเฉพาะในกลุ่มรถ ๖-๑๐ ล้อ เพื่อช่วยให้การดำเนินโครงการทางพิเศษมีผลตอบแทนทางการเงินดีขึ้นและยังช่วยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนทางพิเศษได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น พร้อมทั้งเห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยให้ความสำคัญกับการสนับสนุนให้ประชาชนใช้บัตรผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มขึ้น และการประชาสัมพันธ์การจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการฯ โดยเฉพาะบริเวณด่านสุขสวัสดิ์ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความเข้าใจและสามารถตัดสินใจในการเลือกใช้บริการทางพิเศษได้ โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปัญหาจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง

๓.๒.๔ เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการเสนอร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่เขตราชบุรี ราชบุรี กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว เพื่อให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการเข้าไปทำการสำรวจและเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนที่แน่นอนได้ รวมทั้งส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างได้ตามเป้าหมาย ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงทางด้านต้นทุนที่อาจจะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ ในระยะต่อไป เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของโครงการฯ เร่งปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จก่อนที่จะเสนอโครงการให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อลดความเสี่ยงด้านต้นทุนที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น (Cost overrun) ซึ่งจะทำให้อัตราผลตอบแทนทางการเงินและเศรษฐกิจลดลงจากที่ประมาณการไว้

๓.๒.๕ เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเร่งพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการโครงการทางพิเศษศรีรัชที่จะสิ้นสุดสัญญาสัมปทานในปี ๒๕๖๓ ตามมาตรา ๔๘ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้เกิดความชัดเจนโดยเร็ว ทั้งนี้ การประมาณการฐานะการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ภายหลังจากการดำเนินโครงการที่เสนอในครั้งนี้อยู่บนสมมติฐานว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการโครงการทางพิเศษศรีรัชทั้งระบบเอง ซึ่งจะทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีฐานะการเงินที่ดีขึ้นและสามารถบริหารสภาพคล่องทางการเงินสำหรับการลงทุนในโครงการที่เสนอในครั้งนี้ได้

๓.๒.๖ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการเตรียมการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลภายหลังจากที่ก่อสร้างโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ๑๐ เส้นทางแล้วเสร็จ ดังนี้

(๑) กำหนดมาตรการลดปริมาณการใช้นยานพาหนะส่วนบุคคลในเขตเมือง (Demand Management) เพื่อให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดภาระการลงทุนและค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาโครงข่ายถนนของรัฐ

(๒) พัฒนาระบบเทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems) เพื่อควบคุมและสั่งการจราจร โดยให้มีการบูรณาการข้อมูลการเดินทางทุกรูปแบบในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้ข้อมูลประกอบการตัดสินใจควบคุมและสั่งการจราจรที่ทันต่อเหตุการณ์ และสามารถให้ข้อมูลแก่ผู้สัญจรเพื่อประกอบการตัดสินใจวางแผนการเดินทาง ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการจราจร เพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจแนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง รวมทั้งสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการในสถานะวิกฤตของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๓ ความเห็นของสำนักงบประมาณ

สำนักงบประมาณได้แจ้งความเห็นเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้

๓.๓.๑ โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เป็นโครงการที่ดำเนินการตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ ที่ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทางบก โดยเฉพาะในจุดที่เป็นเส้นทางท่องเที่ยวสำคัญ เพื่อช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒ และอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและประชาชน ซึ่งโครงการดังกล่าวได้รับการบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนพื้นฐานของประเทศ ดังนั้น หากโครงการดังกล่าวผ่านการพิจารณาและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว ก็เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ระยะทาง ๑๘.๗ กิโลเมตร ภายในกรอบวงเงิน ๓๑,๒๔๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๘๐๗ ล้านบาท ค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๓๐,๔๓๗ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๓)

๓.๓.๒ แหล่งเงินทุนของโครงการฯ เพื่อเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๘๐๗ ล้านบาท เห็นควรให้รัฐรับภาระทั้งหมด เนื่องจากเป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและประชาชน โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี เมื่อพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนในท้องที่เขตราชบุรีบุรีระ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ประกาศใช้แล้ว หรือหากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องใช้จ่าย ก็ให้ใช้จากเงินรายได้ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไปก่อน และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชดเชยคืนต่อไป

๓.๓.๓ สำหรับค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานของโครงการฯ จำนวน ๓๐,๔๓๗ ล้านบาท นั้น เพื่อให้เกิดการประหยัดและรัฐได้รับประโยชน์สูงสุด ขอให้กระทรวงการคลังร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้พิจารณาหาแหล่งเงิน วิธีการ เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ที่เหมาะสม โดยให้การระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF เป็นทางเลือกหนึ่งของการลงทุน (Alternative Resources) ในกรณีที่มีความจำเป็นและไม่สามารถใช้แหล่งเงินอื่นได้ ทั้งนี้ เมื่อได้พิจารณาถึงต้นทุนทางการเงินแล้วเห็นว่า การกู้เงินโดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ เป็นวิธีการที่มีต้นทุนทางการเงินต่ำที่สุด จึงเห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอบรรจุแผนการกู้เงินไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามนัยพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการกู้เงินทั้งหมด

๓.๓.๔ สำหรับร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนในท้องที่เขตราชบุรีบุรีระ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

อนึ่ง ขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยคำนึงถึงการบูรณาการการใช้พื้นที่ร่วมกันของกรมทางหลวงเพื่อลดความซ้ำซ้อนและเกิดประโยชน์สูงสุด และเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ ที่ให้ความเห็นชอบการกำหนดแนวทางการจัดทางงบประมาณในลักษณะบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ อย่างเคร่งครัดด้วย

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗ - ๙

๔. ข้อเท็จจริง...

๔. ข้อเท็จจริงเพิ่มเติม

๔.๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดส่งข้อมูลชี้แจงต่อมติที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงานงบประมาณเกี่ยวกับโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ตามข้อ ๓.๒ และ ๓.๓ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๐ - ๑๑

๔.๒ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบเกี่ยวกับเรื่อง การระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (Thailand Future Fund: TFF) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ดังนี้

๔.๒.๑ เห็นชอบตามที่กระทรวงการคลังเสนอเรื่อง การระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ประกอบด้วย

(๑) โครงสร้างและรูปแบบกองทุนรวม TFF เพื่อระดมทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

(๒) หลักการและเงื่อนไขข้อกำหนดหลักของสัญญาโอนและรับสิทธิในรายได้ (Revenue Transfer Agreement: RTA) และขอความร่วมมือกระทรวงคมนาคมกำกับให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำหลักการและเงื่อนไขข้อกำหนดหลักของสัญญาโอนและรับสิทธิในรายได้ (Revenue Transfer Agreement: RTA) ไปเร่งดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและนำเสนอสำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาโดยเร็วต่อไป

(๓) การลงทุนของกระทรวงการคลังในกองทุนรวม TFF โดยนำเงินที่ได้รับจากการจำหน่ายหน่วยลงทุน ประเภท ข. ของกองทุนรวมวายุภักษ์ หนึ่ง ฝากเข้าบัญชีเงินฝากเพื่อการซื้อหุ้น เพื่อนำไปซื้อหน่วยลงทุน A ของกองทุนรวม TFF ทั้งนี้ ในกรณีที่มีเงินส่วนที่เหลือ เห็นสมควรให้คงไว้ในบัญชีเงินฝากเพื่อการซื้อหุ้นเพื่อรองรับการบริหารจัดการหลักทรัพย์ของรัฐในอนาคตต่อไป

(๔) มาตรการในการสร้างแรงจูงใจในการนำโครงการโครงสร้างพื้นฐานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมาระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF และสำหรับการปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการคำนวณกำไรเพื่อการจัดสรรโบนัส มอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๕) ขอความร่วมมือกระทรวงคมนาคมกำกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้ดำเนินการในเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF สำหรับการลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออกแล้วเสร็จโดยเร็ว

๔.๒.๒ ให้กระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงคมนาคม สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา รวมทั้งความเห็นของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย ดังนี้

(๑) ให้กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ร่วมกันจัดทำสัญญาโอนและรับสิทธิในรายได้ (Revenue Transfer Agreement: RTA) รวมทั้งรายละเอียดในด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จเพื่อส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาโดยเร็วต่อไป

(๒) ให้คณะกรรมการเพื่อเตรียมการจัดตั้งและกำกับการดำเนินงานของกองทุนรวม TFF กำหนดแผนและระยะเวลาในการดำเนินการเพื่อการจัดตั้งกองทุนรวม TFF ตามขั้นตอนที่เหลืออยู่ให้มีความชัดเจน เหมาะสม เพื่อให้กองทุนรวม TFF สามารถเริ่มระดมทุนได้ตามแผนที่กำหนดไว้

และให้...

และให้กระทรวงคมนาคมและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเร่งเตรียมการในส่วนของการที่จะใช้เงินที่ได้จากการระดมทุนของกองทุนรวม TFF เพื่อให้มีความสอดคล้องกับแผนการระดมทุนของกองทุนรวม TFF และให้ทั้งสองส่วนสามารถดำเนินการควบคู่กันไปอย่างมีประสิทธิภาพตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

๔.๒.๓ ให้กระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความคืบหน้าของการจัดตั้งกองทุนรวม TFF เหตุผลความจำเป็น และผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศในภาพรวม รวมทั้งผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการลงทุนผ่านกองทุนรวม TFF เพื่อดึงดูดให้ประชาชนที่สนใจเข้าร่วมลงทุนในกองทุนรวม TFF ทั้งนี้ ในการดำเนินการเสนอขายหน่วยลงทุนของกองทุนรวม TFF ให้มุ่งเน้นประชาชนรายย่อยในประเทศเป็นหลัก

๔.๒.๔ ในการสรรหาผู้บริหารกองทุนรวม TFF ให้กระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำกับการดำเนินการให้ถูกต้อง โปร่งใส เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด โดยให้พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการบริหารกองทุนโดยตรงเพื่อให้การบริหารงานเป็นไปด้วยความมีประสิทธิภาพและเป็นแหล่งเงินทุนใหม่ในการสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของประเทศ

๔.๒.๕ ให้กระทรวงการคลังได้รับการยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ (เรื่อง การเสนอเรื่องเร่งด่วนต่อคณะรัฐมนตรี) ในการเสนอเรื่องนี้

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาการขออนุมัติในหลักการให้ดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้วมีความเห็น ดังนี้

๕.๑ ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) และความเหมาะสมของโครงการ

โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอ สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในข้อ ๖ ด้านการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและสอดคล้องกับข้อสั่งการนายกรัฐมนตรีในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙ ด้านเศรษฐกิจที่ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมทางบก โดยเฉพาะในจุดที่เป็นเส้นทางท่องเที่ยวสำคัญ เช่น ทางยกระดับเพื่อแก้ปัญหาการจราจรบริเวณถนนพระราม ๒ เส้นทางสายหลักสู่ภาคใต้ที่ชำรุดทรุดโทรม เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและประชาชน รวมทั้งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ในส่วนของแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางถนน เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยังฐานการผลิต และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้บรรจุโครงการดังกล่าวไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ โดยโครงการนี้จะช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒ ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่-ดาวคะนอง ตลอดจนเป็นโครงข่ายทางพิเศษที่สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์โครงการพบว่า โครงการมีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ โดยมีอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR)

เท่ากับ...

เท่ากับ ร้อยละ ๑๙.๘๔ และมีผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ โดยมีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) เท่ากับ ร้อยละ ๓.๓๕ การดำเนินโครงการดังกล่าวจะเกิดประโยชน์ต่อการอำนวยความสะดวกในการเดินทางสัญจรและการขนส่ง รวมทั้งบรรเทาปัญหาความคับคั่งของการจราจรบริเวณพื้นที่ถนนพระรามที่ ๓ ช่วงดาวคะนอง และถนนพระราม ๒ ดังนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องบริหารงานโครงการโดยคำนึงถึงการใช้ประโยชน์จากโครงการ การกำหนดอัตราค่าผ่านทางอย่างเหมาะสม เพื่อให้การบริหารจัดการโครงการมีรายได้จากการดำเนินงานเพียงพอกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

๕.๒ แหล่งเงินลงทุนโครงการ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ตามข้อ ๔.๒ กำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โดยใช้เงินลงทุนจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ทั้งนี้ กระทรวงการคลังควรหารือในรายละเอียดกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในประเด็นต่างๆ เพิ่มเติม รวมทั้ง เห็นสมควรให้กระทรวงการคลังพิจารณามาตรการและข้อเสนอแนวทางการลดผลกระทบจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอในข้อ ๒.๑๐.๑ ๑.๒) ให้ได้ข้อยุติโดยเร็วต่อไป

๕.๓ ขอบกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ หมวด ๖ การกำกับและควบคุม มาตรา ๕๖ กำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ก่อนจึงจะดำเนินกิจการ ดังนี้ (๑) สร้างหรือขยายทางพิเศษ (๒) กู้หรือยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท และ (๓) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในคราวประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ได้มีมติอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยนำโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

๕.๔ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ของโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ทั้งนี้ ในส่วนที่กรมทางหลวงขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเชื่อมต่อโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ธนบุรี-ปากท่อ) ช่วงกิโลเมตร ๑๓+๐๐๐ ถึงกิโลเมตร ๑๑+๒๐๐ ระยะทางประมาณ ๒ กิโลเมตร เห็นสมควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประสานกรมทางหลวงในการดำเนินการเรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในส่วนของการโครงการดังกล่าวให้เป็นไปตามระเบียบและข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

๕.๕ การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

สำหรับเรื่องการขอตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ตามโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอให้กระทรวงคมนาคมเห็นชอบนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ก่อนที่จะดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไปนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำเอกสารข้อมูลตามขั้นตอนระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรีมาในครั้งนี้อย่างแล้ว

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรนำเรื่อง โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอ ดังนี้

๖.๑ อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก วงเงินลงทุนรวม ๓๑,๒๔๔ ล้านบาท ประกอบด้วยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๘๐๗ ล้านบาท และค่าก่อสร้าง จำนวน ๓๐,๔๓๗ ล้านบาท

๖.๒ อนุมัติให้รัฐอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมด วงเงินรวม ๘๐๗ ล้านบาท

๖.๓ อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้แหล่งเงินลงทุนโครงการจากการระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (Thailand Future Fund: TFF) เพื่อเป็นค่าก่อสร้าง โดยให้กระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ เกี่ยวกับการระดมทุนผ่านกองทุนรวม TFF ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อไป

๖.๔ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนในท้องที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ตามโครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕