

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๘๒๐.๑/ ๓๙๐๐



กวด. 2+8
วันที่ 31 ก.ค. ๖๐
เวลา 14.๐๐ น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ✓
รหัสเรื่อง : ส24788
รับที่ : ธ10154/80
วันที่ : 31 ก.ค. 60 เวลา : 13:52
ส. 3 กอ

คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชน

ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

๓๑๐ อาคารธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง

และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย ชั้น ๒

ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท

กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี
ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษาของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๖๓๓.๔/๕๗๕๗ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙
และที่ กค ๐๖๑๓๘.๔/๓๐๗๑ ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๐
๒. สรุปสาระสำคัญโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา
และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงาน
และบำรุงรักษา
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ นร ๑๑๑๕/๓๕๕๒ ลงวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๐

ด้วยคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการนโยบายฯ)
ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา (โครงการ M๖)
และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (โครงการ M๘๑) ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงาน
และบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่าย
ที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี
พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอ
คณะรัฐมนตรี รวมทั้งตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖
(พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖)

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

๑. ความเป็นมา

๑.๑ กรมทางหลวงได้จัดส่งรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) (รายงานผลการศึกษา) ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายฯ พิจารณาดำเนินการตาม ขั้นตอนของ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๑.๒ เมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบมาตรการเร่งรัด โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวต่อไปตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และคณะกรรมการนโยบายฯ ในการประชุม ครั้งที่ ๖/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ได้มีมติรับทราบมาตรการ PPP Fast Track และเห็นชอบ ให้โครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) ดำเนินโครงการภายใต้มาตรการ PPP Fast Track รวมทั้ง คณะกรรมการนโยบายฯ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๐ ได้มีมติกำหนดให้ นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๐

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) เข้าข่ายต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ โดยมาตรา ๒๘ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ กำหนดให้โครงการที่ต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณ รายจ่ายของแผ่นดิน หรืองบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการให้เสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการนั้น เมื่อคณะกรรมการนโยบายฯ ให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว ซึ่งโครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) กรมทางหลวงเสนอให้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กับเอกชนจากบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ของกรมทางหลวง จึงต้องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณรายจ่าย ของโครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M)

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) ได้รับการบรรจุในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ รวมทั้งแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙ และเป็นโครงการตามมาตรการ PPP Fast Track ซึ่งคณะกรรมการนโยบายฯ ได้เห็นชอบในหลักการพิจารณา โครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) แล้วเมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๐ จึงเห็นสมควรนำเสนอ เรื่องดังกล่าวเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

๔. สารสำคัญของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำรายงานผลการศึกษาฯ ตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๔.๑ ขอบเขตโครงการภาพรวม

	โครงการ M๖	โครงการ M๘๑
ภาพรวมของโครงการ	- เริ่มต้นที่ปลายถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก) และไปสิ้นสุดที่ถนนมิตรภาพ (ทางเลียบเมืองนครราชสีมา) อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา	- เริ่มต้นบริเวณจุดตัดถนนรัตนธิเบศร์กับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี และไปสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข ๓๒๔ อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี
	- เป็นถนนผิวทางคอนกรีตรวมระยะทาง ๑๙๖ กิโลเมตร โดยออกแบบให้มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ (ระบบปิด) มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทางจำนวน ๔ แห่ง ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) ๑ แห่ง สถานีบริการทางหลวง (Service Area) ๒ แห่ง และที่พักริมทางหลวง (Rest Area) ๕ แห่ง	- เป็นถนนชนิดผิวทางแบบลาดยาง รวมระยะทาง ๙๖ กิโลเมตร โดยออกแบบให้มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ (ระบบปิด) มีด่านเก็บค่าผ่านทางแบบคิดตามระยะทางจำนวน ๘ แห่ง สถานีบริการทางหลวง (Service Area) ๒ แห่ง และที่พักริมทางหลวง (Rest Area) ๑ แห่ง

๔.๒ กรอบระยะเวลาดำเนินโครงการภาพรวม

๔.๒.๑ การจัดหาที่ดินโครงการ M๖ คาดว่าจะดำเนินการได้แล้วเสร็จในเดือนกันยายน ๒๕๖๐ และโครงการ M๘๑ คาดว่าจะดำเนินการได้แล้วเสร็จในเดือนธันวาคม ๒๕๖๐

๔.๒.๒ การก่อสร้างงานโยธาโครงการ M๖ และโครงการ M๘๑ ได้ประกวดราคาแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างลงนามในสัญญา ซึ่งคาดว่าจะสามารถก่อสร้างได้แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓

๔.๒.๓ การให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) คาดว่าจะประกาศเชิญชวนเอกชนเพื่อยื่นข้อเสนอได้ภายในปี ๒๕๖๐ และสามารถเริ่มออกแบบ ก่อสร้าง และทดสอบระบบในช่วงปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓

๔.๒.๔ การให้เอกชนร่วมลงทุนในการสร้างและให้บริการสถานีบริการและที่พักริมทาง คาดว่าจะประกาศเชิญชวนเอกชนยื่นข้อเสนอได้ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑

๔.๓ ประมาณการเงินลงทุนเริ่มต้น (Initial Investment)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	โครงการ Mb	โครงการ M๘๑
๑) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและทดแทนทรัพย์สิน	๖,๖๓๐ ^{๑)}	๕,๔๒๐ ^{๒)}
๒) ค่าก่อสร้างงานโยธา	๖๙,๙๗๐	๔๓,๗๐๐
๓) ค่าลงทุนงานระบบ	๗,๙๖๖	๖,๐๘๙
๔) ค่าลงทุนที่พักริมทาง	๙๖๕	๑,๐๕๓
๕) ค่าลงทุนระยะเริ่มต้น (Start-up)	๔๓๙	๓๐๕
รวมเงินลงทุนเริ่มต้นของโครงการ	๘๕,๙๗๐	๕๖,๕๖๗

- หมายเหตุ ๑) กรมทางหลวงจัดสรรงบประมาณแล้ว ๔,๘๒๔ ล้านบาท และอยู่ระหว่างขออนุมัติดังกล่าวปี ๒๕๖๐ เพิ่มเติมเพื่อเร่งรัดงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน ๕๐๐ ล้านบาท และในส่วนที่เหลือจำนวน ๑,๓๐๖ ล้านบาท คาดว่าจะได้รับการจัดสรรงบประมาณครบในปีงบประมาณประจำปี ๒๕๖๑
- ๒) ค่ากรรมสิทธิ์ที่ดินในโครงการ M๘๑ มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ไว้เดิม ๕,๔๒๐ ล้านบาท เป็น ๑๙,๗๓๗ ล้านบาท ซึ่งกรมทางหลวงได้รับจัดสรรแล้ว ๓,๐๖๒ ล้านบาท และอยู่ระหว่างโอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณและขออนุมัติดังกล่าวปี ๒๕๖๐ เพิ่มเติม โดยคาดว่าจะได้รับการจัดสรรงบประมาณในส่วนที่เหลือจนครบทั้งหมดในปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓

๔.๔ ประมาณการค่าใช้จ่าย O&M รวมตลอดระยะเวลา ๓๐ ปี

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	โครงการ Mb	โครงการ M๘๑
๑. ค่าดำเนินงาน (Operation)	๑๕,๖๑๑	๑๒,๖๓๖
- งานจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง	๔,๘๘๓	๔,๗๔๔
- ค่าใช้จ่ายสำนักงานและสถานที่	๒,๙๖๐	๒,๓๖๙
- งานด้านช่างน้ำหนัก	๑,๕๕๖	๑,๓๘๔
- งานสนับสนุนการปฏิบัติงานตำรวจทางหลวง	๑,๖๕๗	๑,๐๑๒
- งานหน่วยซ่อมบำรุงโครงการ	๑,๙๗๔	๙๘๗
- อื่นๆ	๒,๕๘๑	๒,๑๔๐
๒. ค่าบำรุงรักษา (Maintenance)	๑๘,๙๖๒	๑๙,๕๕๘
- ค่าบำรุงรักษางานระบบ	๙,๘๗๐	๗,๗๓๗
- ค่าบำรุงรักษางานถนนและสะพาน	๙,๐๙๒	๑๑,๘๒๑
รวมค่าใช้จ่าย O&M	๓๔,๕๗๓	๓๒,๑๙๔

๔.๕ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ Mb และโครงการ M๘๑

๔.๕.๑ ผลตอบแทนทางการเงิน

ดัชนีชี้วัด	โครงการ Mb	โครงการ M๘๑
มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Net Present Value : NPV) โดยใช้อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๔	-๓๙,๒๕๑ ล้านบาท	-๒๐,๘๕๔ ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Project Internal Rate of Return : Project IRR)	ร้อยละ ๐.๘๖	ร้อยละ ๑.๔๕
สัดส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio : B/C Ratio)	๐.๖๐ เท่า	๐.๖๙ เท่า
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)	๒๙ ปี	๒๗ ปี

๔.๕.๒ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

ดัชนีชี้วัด	โครงการ Mb	โครงการ M๘๑
มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Net Present Value : NPV) อัตราคิดลด Discount Rate ร้อยละ ๑๒	๑๖,๙๓๐ ล้านบาท	๑,๔๑๑ ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ EIRR	ร้อยละ ๑๔.๓๗	ร้อยละ ๑๒.๐๕
สัดส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio : B/C Ratio)	๑.๒๘ เท่า	๑.๐๕ เท่า

๔.๖ รูปแบบทางเลือกการลงทุนและหน้าที่ของภาครัฐและภาคเอกชนสำหรับโครงการ Mb (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M)

กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเป็น ๓ ทางเลือก โดยมีผลตอบแทนสุทธิ (NPV) ของภาครัฐในกรณีต่างๆ สรุปได้ดังนี้

๔.๖.๑ โครงการ Mb (O&M)

- รูปแบบ PPP Net Cost โดยให้เอกชนเป็นผู้ออกแบบและก่อสร้างงานระบบ พร้อมจัดหาเงินทุน โดยเอกชนจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่ลงทุนให้แก่ภาครัฐเมื่อพร้อมเริ่มเปิดให้บริการ และจะเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการทั้งหมด โดยภาคเอกชนจะต้องจ่ายค่าสัมปทานให้แก่ภาครัฐ ในช่วงเวลา ๑๐ ปีแรก นับจากปีเปิดให้บริการ ทำให้มีประมาณผลการตอบแทนแก่ภาครัฐในกรณีปกติ คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันเท่ากับ ๑๓,๔๒๓ ล้านบาท ที่อัตราคิดลดร้อยละ ๔.๐๐

- รูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนเป็นผู้ออกแบบและก่อสร้างงานระบบ O&M พร้อมจัดหาเงินทุน โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุนก่อสร้างและให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการทั้งหมด ทั้งในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและงานระบบ O&M ที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน และเอกชนจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการตลอดอายุของสัญญา โดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษา และค่าบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด จากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทำให้มีประมาณการผลตอบแทนแก่ภาครัฐในกรณีปกติ คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันเท่ากับ ๒๔,๘๑๗ ล้านบาท ที่อัตราคิดลดร้อยละ ๔.๐๐

- รูปแบบ PPP Modified Gross Cost จะมีลักษณะเหมือนกับรูปแบบ PPP Gross Cost แต่จะมีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เอกชนพัฒนาประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการ โดยให้ภาคเอกชนมีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมหากรายได้จากค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เกิดขึ้นสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ทำให้มีประมาณการผลตอบแทนแก่ภาครัฐในกรณีปกติ คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันเท่ากับ ๒๔,๘๖๘ ล้านบาท ที่อัตราคิดลดร้อยละ ๔.๐๐

ทั้งนี้ ในทุกกรณี ภาครัฐโดยกรมทางหลวงจะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนของค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและทดแทนทรัพย์สิน รวมถึงค่าลงทุนและการดำเนินงานก่อสร้างงานโยธา โดยใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปี

๔.๖.๒ โครงการ M๘๑ (O&M)

- รูปแบบ PPP Net Cost โดยให้เอกชนเป็นผู้ออกแบบและก่อสร้างงานระบบ พร้อมจัดหาเงินทุน โดยเอกชนจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่ลงทุนให้แก่ภาครัฐเมื่อพร้อมเริ่มเปิดให้บริการ และจะเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการทั้งหมด โดยภาคเอกชนจะต้องจ่ายค่าสัมปทานให้แก่ภาครัฐ ในช่วงเวลา ๑๐ ปีแรก นับจากปีเปิดให้บริการ ทำให้มีประมาณการผลตอบแทนแก่ภาครัฐในกรณีปกติ คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันเท่ากับ ๘,๕๗๘ ล้านบาท ที่อัตราคิดลดร้อยละ ๔.๐๐

- รูปแบบ PPP Gross Cost โดยให้เอกชนเป็นผู้ออกแบบและก่อสร้างงานระบบ O&M พร้อมจัดหาเงินทุน โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุนก่อสร้างและให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการทั้งหมด ทั้งในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและงานระบบ O&M ที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน และเอกชนจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการตลอดอายุของสัญญา โดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษา และค่าบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด จากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทำให้มีประมาณการผลตอบแทนแก่ภาครัฐในกรณีปกติ คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันเท่ากับ ๑๘,๑๗๔ ล้านบาท ที่อัตราคิดลดร้อยละ ๔.๐๐

- รูปแบบ PPP Modified Gross Cost จะมีลักษณะเหมือนกับรูปแบบ PPP Gross Cost แต่จะมีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เอกชนพัฒนาประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการ โดยให้ภาคเอกชนมีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมหากรายได้จากค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เกิดขึ้นสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ทำให้มีประมาณการผลตอบแทนแก่ภาครัฐในกรณีปกติ คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันเท่ากับ ๑๗,๙๖๔ ล้านบาท ที่อัตราคิดลดร้อยละ ๔.๐๐

๔.๗ การประเมินความคุ้มค่าของเงิน (Value for Money : VfM)

กรมทางหลวงได้ทำการเปรียบเทียบมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนและค่าใช้จ่ายรวมของภาครัฐระหว่างกรณีที่รัฐดำเนินการเอง (PSC) กับกรณีที่ให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบต่างๆ โดยปรับสิทธิประโยชน์ที่รัฐมีเหนือเอกชน และความเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนได้ โดยมีผลการเปรียบเทียบสรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

มูลค่าปัจจุบันของต้นทุนและค่าใช้จ่ายรวมของภาครัฐ							
โครงการ Mb (O&M)				โครงการ M๘๑ (O&M)			
PSC (รัฐดำเนินการเอง)	PPP Net Cost	PPP Gross Cost	PPP Modified Gross Cost	PSC (รัฐดำเนินการเอง)	PPP Net Cost	PPP Gross Cost	PPP Modified Gross Cost
๔๘,๙๐๖	๔๙,๑๕๓	๔๙,๑๖๐	๔๙,๕๔๓	๓๐,๕๑๕	๒๙,๓๔๒	๒๙,๓๐๘	๒๙,๕๓๕

๔.๘ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการ Mb	โครงการ M๘๑
รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ฉบับทบทวนที่ได้มีการปรับปรุงแนวเส้นทางเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน ได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) แล้ว ยกเว้นตอนที่ ๒๑ และ ๒๒ ซึ่ง กก.วล. มีมติให้กรมทางหลวงดำเนินการเจรจากับผู้ร้องให้เป็นที่สุดก่อนดำเนินการต่อไป และในปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการเจรจากับผู้ร้องจนเป็นที่สุดแล้ว ซึ่งกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการเสนอผลการเจรจากับผู้ร้องต่อ กก.วล. เพื่อทราบอีกครั้งก่อนลงนามสัญญาก่อสร้างโยธาอีก ๒ สัญญาที่เหลือ	รายงาน EIA ฉบับทบทวนที่ได้ดำเนินการตรวจสอบสภาพพื้นที่ใหม่เนื่องจากรายงาน EIA ฉบับเดิมเป็นรายงานที่ กก.วล. ได้มีการเห็นชอบมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๑ ซึ่งปัจจุบันรายงาน EIA ฉบับทบทวนได้ผ่านการพิจารณาของ กก.วล. แล้ว

๔.๙ ผลการเปรียบเทียบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐในแต่ละรูปแบบ

กรมทางหลวงเห็นว่า การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐในรูปแบบ PPP Gross Cost เป็นรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนที่เหมาะสมที่สุด โดยมีเหตุผลดังนี้

๔.๙.๑ รัฐมีความคุ้มค่าของเงิน (VfM) เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีรัฐดำเนินการเอง (PSC) ซึ่งสะท้อนไปถึงผลประโยชน์ของรัฐในการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการ Mb และโครงการ M๘๑

๔.๙.๒ รัฐมีผลตอบแทนระยะยาวจากรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางคงเหลือสุทธิ และมีกลไกของเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางรองรับที่สามารถบริหารจัดการความเสี่ยงได้

๔.๙.๓ การประกาศเชิญชวนและคัดเลือกเอกชนจึงมีโอกาสนประสบความสำเร็จสูง เนื่องจากภาคเอกชนผู้ลงทุนรวมถึงสถาบันการเงินค่อนข้างให้ความสนใจในการร่วมลงทุนรูปแบบ PPP Gross Cost

๔.๙.๔ มีความสอดคล้องกับแนวทางดำเนินงานในปัจจุบันที่รัฐเป็นผู้ลงทุนงานโยธา ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ ๙๐ ของค่าก่อสร้างทั้งหมด โดยรูปแบบ PPP Gross Cost เป็นลักษณะของการว่าจ้างเอกชนดำเนินงานและบำรุงรักษาแทนภาครัฐ ซึ่งรัฐยังคงเป็นเจ้าของรายได้จากโครงการ

๔.๙.๕ มีความคล่องตัวในการนำกระแสเงินคงเหลือสุทธิจากรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทาง และการจ่ายค่าตอบแทนให้กับเอกชนไปใช้เพื่อบริหารจัดการให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้ภายใต้ขอบเขตของระเบียบและข้อกำหนด

๔.๙.๖ การกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในเชิงการบริหารนโยบายและการบริหารจัดการ

๔.๙.๗ ลดความยุ่งยากและอุปสรรคในอนาคต เช่น ข้อพิพาทเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้และการชำระหนี้รายได้ให้เอกชน
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๕. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

“มาตรา ๒๘ หากโครงการใดจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดินหรืองบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการ หรือจะต้องมีการก่อหนี้โดยการกู้หรือการค้ำประกันโดยกระทรวงการคลัง เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ เมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว ให้เสนอโครงการนั้นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการนั้น ทั้งนี้ ให้ถือว่าการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีเป็นการอนุมัติตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ กฎหมายว่าด้วยการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง แล้วแต่กรณี”

๖. ความเห็นสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายฯ ดังนี้

๖.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนงานระบบ ดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ในโครงการ M๖ และโครงการ M๘๑ โดยเอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุนค่าก่อสร้าง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทั้งหมด โดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษา และค่าบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด โดยมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน ๓๐ ปี นับแต่เปิดให้บริการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในกิจการของรัฐ และช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายบุคลากรของภาครัฐ รวมทั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในระยะยาว

๖.๒ อย่างไรก็ดี เพื่อให้การดำเนินการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนงานระบบ ดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ในโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรีเป็นไปอย่างรอบคอบและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด เห็นควรมอบหมายให้กรมทางหลวง พิจารณาดำเนินการต่างๆ ดังนี้

๖.๒.๑ พิจารณากำหนดกลไกการปรับอัตราค่าผ่านทางเพื่อลดความเสี่ยงทางด้านรายได้ และค่าใช้จ่ายของโครงการที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของกองทุนเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จนอาจทำให้เกิดข้อจำกัดในการพัฒนา/ปรับปรุงระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ทั้งนี้ เห็นควรให้กรมทางหลวงพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการเงินกองทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุดภายใต้ขอบเขตของระเบียบและข้อกฎหมาย เพื่อให้การพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคตสามารถลดการพึ่งพาเงินงบประมาณของภาครัฐ

๖.๒.๒ พิจารณากำหนดเงื่อนไขขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ของงานระบบการบำรุงรักษา และเกณฑ์คุณภาพของการดำเนินงานและบำรุงรักษาที่ผู้ประกอบการภาคเอกชนต้องรับผิดชอบ ดำเนินการที่ชัดเจนรวมทั้งแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นนอกเหนือจากการควบคุม เช่น ความเสียหายของสภาพผิวทางที่เกิดขึ้นจากการใช้งานของรถบรรทุกและงานซ่อมแซมฉุกเฉินจากเหตุสุดวิสัย เป็นต้น เพื่อให้คณะกรรมการกำกับดูแลตามมาตรา ๔๓ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำกับดูแลสัญญาต่อไป

๖.๒.๓ พิจารณากำหนดเงื่อนไขให้ภาคเอกชนจัดทำรายงานทางการเงินเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำต้นทุนการลงทุนระบบ และค่าใช้จ่ายดำเนินงานและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งจะช่วยให้กรมทางหลวงมีข้อมูลที่เพียงพอประกอบการพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นทางอื่นๆ ในความรับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๗. การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายฯ

คณะกรรมการนโยบายฯ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๐ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) โดยเอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุนค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุนก่อสร้างรวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance) โครงการทั้งหมด ทั้งในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุน และงานส่วนที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษา และค่าบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด และมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน ๓๐ ปี นับแต่เปิดให้บริการ โดยมอบหมายให้กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ของโครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) พิจารณาดำเนินการต่อไปดังนี้

๗.๑ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาความสอดคล้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนนและทางราง เพื่อให้โครงการ M๖ และโครงการ M๘๑ มีความคุ้มค่าในด้านการเงินและด้านเศรษฐศาสตร์ตามที่ได้คาดการณ์ในรายงานผลการศึกษาฯ

๗.๒ ให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ พิจารณารายละเอียดของค่าตอบแทนให้กับเอกชนให้เป็นไปตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อรัฐบาลหลักการจัดสรรความเสี่ยงที่เหมาะสมระหว่างรัฐกับเอกชน โดยคำนึงถึงความสนใจของนักลงทุนเป็นหลัก ทั้งนี้เห็นควรกำหนดมูลค่าปัจจุบันของค่าตอบแทนที่เอกชนจะได้รับเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษา และค่าบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด ต้องไม่เกินจำนวน ๓๓,๒๕๘ ล้านบาท สำหรับโครงการ M๖ (O&M)

/และจำนวน ...

และจำนวน ๒๗,๘๒๘ ล้านบาท สำหรับโครงการ M๘๑ (O&M) ตามที่กำหนดในรายงานผลการศึกษาฯ รวมถึงกำหนดเงื่อนไข ในการจ่ายค่าตอบแทนให้มีความเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของเอกชน รวมถึงกรณีการปรับลดค่าตอบแทน หากเอกชนปฏิบัติงานไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือข้อตกลงด้วย

๗.๓ ให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ พิจารณากำหนดเงื่อนไขในขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ของงานระบบการบำรุงรักษา และเกณฑ์คุณภาพของการดำเนินงานและบำรุงรักษาที่ผู้ประกอบการภาคเอกชนต้องรับผิดชอบดำเนินการที่ชัดเจน รวมทั้งแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นนอกเหนือจากการควบคุม เช่น ความเสียหายของสภาพผิวทางที่เกิดขึ้นจากการใช้งานของรถบรรทุกและงานซ่อมแซมฉุกเฉินจากเหตุสุดวิสัย เป็นต้น เพื่อให้คณะกรรมการกำกับดูแลตามมาตรา ๔๓ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำกับดูแลสัญญาต่อไป

๗.๔ ให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ พิจารณานโยบายการประเมินข้อเสนอของเอกชนเพื่อให้รัฐได้รับประโยชน์ทั้งในด้านเทคนิค และด้านการเงิน เช่น การประเมินข้อเสนอของเอกชนโดยให้ผ่านคะแนนด้านเทคนิคขั้นต่ำ แล้วจึงพิจารณาข้อเสนอด้านการเงิน เป็นต้น และกำหนดเงื่อนไขให้ภาคเอกชนจัดทำรายงานทางการเงินเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำต้นทุนการลงทุนระบบ และค่าใช้จ่ายดำเนินงานและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งจะช่วยให้กรมทางหลวงมีข้อมูลที่เพียงพอประกอบการพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นทางอื่นๆ ในความรับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๗.๕ ให้กรมทางหลวงพิจารณากำหนดกลไกการปรับอัตราค่าผ่านทางเพื่อลดความเสี่ยงทางด้านรายได้และค่าใช้จ่ายของโครงการ M๖ และโครงการ M๘๑ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของกองทุนเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจนอาจทำให้เกิดข้อจำกัดในการพัฒนา/ปรับปรุงระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน และควรมีการบริหารจัดการบัญชีเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางให้มีความเพียงพอต่อการจ่ายค่าตอบแทนให้กับเอกชนตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ และเกิดประโยชน์สูงสุดภายใต้ขอบเขตของระเบียบและข้อกฎหมาย เพื่อให้การพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคตสามารถลดการพึ่งพาเงินงบประมาณของภาครัฐ

๗.๖ ให้กรมทางหลวงและกระทรวงคมนาคมปรับปรุงกรอบระยะเวลาการดำเนินโครงการ M ๖ (O&M) และโครงการ M ๘๑ (O&M) ให้รวดเร็วขึ้น โดยพิจารณางานส่วนที่สามารถดำเนินการคู่ขนานไปได้ ให้พิจารณาดำเนินการไปพร้อมกัน และกำกับดูแลให้การพัฒนาโครงการ M๖ และโครงการ M๘๑ ในภาพรวมเป็นไปตามแผนงานโดยเฉพาะงานโยธาไม่ให้เกิดความล่าช้า ซึ่งอาจนำไปสู่ข้อพิพาทกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกให้ร่วมลงทุนในโครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) ทั้งนี้ ในกรณีที่จำเป็น กรมทางหลวงควรพิจารณากลไกการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมรองรับไว้ด้วย

๗.๗ ให้กรมทางหลวงและกระทรวงคมนาคมดำเนินการโครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) ให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัดต่อไป

๘. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

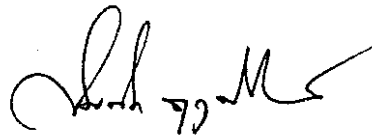
คณะกรรมการนโยบายฯ เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) และวงเงินงบประมาณของโครงการดังกล่าวตามมาตรา ๒๘ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้ดำเนินโครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) โดยเอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุนค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุนก่อสร้างรวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance) โครงการทั้งหมด ทั้งในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุน และงานส่วนที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษา และค่าบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด และมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน ๓๐ ปี นับแต่เปิดให้บริการ ทั้งนี้ สำหรับกรอบวงเงินโครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) ให้กรมทางหลวงรับข้อสังเกตของคณะกรรมการนโยบายฯ ตามข้อ ๗.๒ ไปดำเนินการให้เป็นไปตามขอบเขตและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องต่อไป

๘.๒ มอบหมายให้กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ของโครงการ M๖ (O&M) และโครงการ M๘๑ (O&M) รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และคณะกรรมการนโยบายฯ ตามข้อ ๗ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๘๘ ๕๘๘๐-๗ ต่อ ๓๒๑๒ โทรสาร ๐ ๒๒๘๘ ๘๕๕๗

E-mail : anocha_k@sepo.go.th