



ภาค ..... 174 .....  
วันที่ 24 พ.ย. 64  
เวลา ..... 16.30 .....

สลด.  
ส่ง : กวค. ✓ ก.1 ก.  
รับที่ : 512942/64  
24 พ.ย. 2564 เวลา 16.15 น



ที่ กค ๐๘๒๐.๑/ ๖๕๖

คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุน

ระหว่างรัฐและเอกชน

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

๓๑๐ อาคารธนาकरพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง

และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย ชั้น ๒

ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท

กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขออนุมัติโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ปาดอง จังหวัดภูเก็ต ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๑๖๐ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๑
  ๒. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ด่วน ที่ กทพ ๐๕/๐๓๖๓ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๒
  ๓. สรุปสาระสำคัญโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ปาดอง จังหวัดภูเก็ต ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
  ๔. สำเนาหนังสือแจ้งความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
  ๕. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๕๖๓ ลงวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๔ และรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
  ๖. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๐๕/๑๘๒๔ ลงวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๔
  ๗. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๐๕/๒๑๙๗ ลงวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

ด้วยคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คณะกรรมการนโยบายฯ) ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ปาดอง จังหวัดภูเก็ต (โครงการฯ) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี รวมทั้งตามมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖) ประกอบบทเฉพาะกาลมาตรา ๖๘ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒)

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

## ๑. ความเป็นมา

๑.๑ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๕ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบแนวทางและข้อสั่งการในการแก้ไขปัญหาของรัฐมนตรีที่ปฏิบัติราชการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันตามันรวม ๔ จังหวัด โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำรายละเอียดโครงการและรับข้อสั่งการของคณะรัฐมนตรีไปดำเนินการ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการอุโมงค์ลอดเข้าหาดป่าตองเพื่อเป็นการแก้ปัญหาการจราจร วงเงิน ๕,๕๕๖.๐๔ ล้านบาท โดยมอบให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเหมาะสมเพิ่มเติมและให้เทศบาลเมืองป่าตองกับท้องถิ่นใกล้เคียงในการพิจารณาสัดส่วนเงินสมทบของท้องถิ่นในการลงทุนก่อสร้างอุโมงค์ รวมทั้งการกำหนดแนวทางการร่วมลงทุนภาครัฐและเอกชนและการกำหนดอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมค่าผ่านทางที่เหมาะสม ในการนี้ กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้ กทพ. ศึกษาพิจารณาโครงการก่อสร้างอุโมงค์ลอดเข้าหาดป่าตองดังกล่าว

๑.๒ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๑ กทพ. ได้เสนอรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ตามรายละเอียดที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการฯ) ประกาศกำหนด (รายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ) ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบ รายงานผลการศึกษาดังกล่าวเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ ต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๑.๓ ต่อมา สคร. ได้จัดประชุมหารือเกี่ยวกับโครงการฯ ร่วมกับ กทพ. กระทรวงเจ้าสังกัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยที่ประชุมได้มีมติเห็นสมควรให้ กทพ. จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมของโครงการฯ ซึ่งจากการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมดังกล่าวทำให้ กทพ. มีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ได้แก่ การทบทวนข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมให้เป็นปัจจุบันมากที่สุด การทบทวนวิเคราะห์ปริมาณจราจร และผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและการเงินใหม่ รวมทั้งได้วิเคราะห์ทางเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุนเพิ่มเติม เพื่อจูงใจให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการฯ มากขึ้น ทำให้ระยะเวลาสัมปทานจากเดิม ๓๐ ปี เป็น ๓๕ ปี ซึ่งทำให้โครงการฯ มีความเหมาะสมด้านการเงิน โดยเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๒ กทพ. ได้เสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ที่ได้มีการปรับปรุง (รายงานการศึกษาฯ) ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบรายงานการศึกษาฯ แล้วเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ให้แก่ สคร. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาตามมาตรา ๒๗ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

## ๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการฯ เข้าข่ายต้องดำเนินการตามมาตรา ๒๘ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ประกอบบทเฉพาะกาลมาตรา ๖๘ (๑) แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ ซึ่งกำหนดให้โครงการที่จะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน หรืองบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ให้เสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินที่จะใช้ในการก่อสร้างของโครงการนั้น ภายหลังคณะกรรมการนโยบายฯ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว

### ๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการฯ เป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๕ ตามข้อ ๑.๑ รวมถึงมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) รวมทั้งโครงการฯ เป็นโครงการที่ได้รับการบรรจุอยู่ในกลุ่มโครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นเร่งด่วน (High Priority PPP Project) ภายใต้แผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๗๐ ตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ โดยมีกำหนดการเริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๖๖ และเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๐ จึงเห็นสมควรเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว เพื่อให้โครงการฯ ดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้

### ๔. สาระสำคัญของโครงการ

กทพ. ได้จัดทำรายงานผลการศึกษา ตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ประกอบกับข้อมูลของโครงการฯ ที่ กทพ. ได้จัดส่งเพิ่มเติม โดยมีสาระสำคัญของโครงการฯ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ สรุปได้ดังนี้

#### ๔.๑ วัตถุประสงค์โครงการฯ

๔.๑.๑ เพิ่มเส้นทางการเดินทางระหว่างตัวเมืองฝั่งตะวันออกของภูเก็ตไปยังหาดป่าตองให้กับประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และนักท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบันทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๙ (ทล. ๔๐๒๙) เป็นถนนเพียงเส้นเดียวที่รองรับการเดินทางดังกล่าวและมีปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้ขีดความสามารถในการรองรับการเดินทางระหว่างเมืองภูเก็ตและหาดป่าตองมีมากขึ้น

๔.๑.๒ ลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเนื่องจากสภาพเส้นทางที่ลาดชันและคดเคี้ยวของ ทล. ๔๐๒๙

๔.๑.๓ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นของโครงข่ายถนนในพื้นที่ และเพิ่มมาตรฐานแนวเส้นทางให้มีความสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยลดเวลาในการเดินทาง

๔.๑.๔ เพิ่มความสะดวกสบายและความรวดเร็วในการเดินทางให้กับนักท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับจังหวัดภูเก็ตอีกทางหนึ่ง และกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณดังกล่าว เพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยว

๔.๑.๕ ใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดภัยพิบัติ เช่น กรณีเกิดสึนามิ เป็นต้น

#### ๔.๒ ขอบเขตโครงการฯ/แนวเส้นทางโครงการฯ

โครงการฯ เป็นโครงการก่อสร้างทางยกระดับ มีอุโมงค์อยู่ในช่วงกลางของแนวเส้นทาง ระยะทางรวม ๓.๙๘ กิโลเมตร เป็นทางพิเศษขนาด ๔ ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ ๒ ช่องทางต่อทิศทาง และรถจักรยานยนต์ ๒ ช่องทางต่อทิศทาง) มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตาในพื้นที่ตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ ยกระดับข้ามถนนพิชิตูร์กรณีจนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง ๐.๙ กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาคเกิดระยะทาง ๑.๘๕ กิโลเมตร หลังผ่านช่วงภูเขาจึงเป็นทางยกระดับ ระยะทาง ๑.๒๓ กิโลเมตร

จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการฯ ในพื้นที่ตำบลกะตุ อำเภอกะตุ บริเวณจุดตัดกับ ทล. ๔๐๒๙ มีทางขึ้น - ลง ๒ แห่ง ที่ถนนพระเมตตาและที่จุดตัด ทล. ๔๐๒๙ ด้านเก็บค่าผ่านทางตั้งอยู่บริเวณตำบลกะตุ จำนวน ๑ ด้าน

๔.๓ ประมาณการเงินลงทุนเริ่มต้นของโครงการฯ

รายการ	วงเงิน (บาท) ณ ปี ๒๕๖๑	วงเงินปรับปรุง (บาท) ณ ปี ๒๕๖๖ <sup>๑</sup>
๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเซย สิ่งปลูกสร้าง	๕,๗๙๒,๒๓๖,๕๑๗.๐๐	๕,๗๙๒,๒๓๖,๕๑๗.๐๐ <sup>๒</sup>
๒. ค่าก่อสร้าง	๘,๑๘๑,๒๔๒,๔๓๕.๔๑	๘,๖๖๒,๖๐๘,๗๑๒.๑๓
๓. ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	๒๐๓,๗๔๐,๐๐๐.๐๐	๒๑๕,๗๒๗,๖๑๒.๖๔
รวม	๑๔,๑๗๗,๒๑๘,๙๕๒.๔๑	๑๔,๖๗๐,๕๗๒,๘๔๑.๗๗

หมายเหตุ: ๑. ปรับเพิ่มมาเป็นราคาปี ๒๕๖๖ ด้วยดัชนีราคาผู้ผลิตเฉลี่ยช่วงปี ๒๕๕๑ - ๒๕๖๒ ของกระทรวงพาณิชย์ เท่ากับร้อยละ ๑.๑๔ และใช้ในการประมาณการผลตอบแทนทางการเงิน

๒. กทพ. ยืนยันว่า วงเงินเดิมตามรายงานผลการศึกษา ณ ปี ๒๕๖๑ (๕,๗๙๒.๒๔ ล้านบาท) มีความเพียงพอต่อการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามแผนการดำเนินโครงการ

๔.๔ ผลตอบแทนด้านการเงินและด้านเศรษฐกิจของโครงการฯ

๔.๔.๑ ผลตอบแทนด้านการเงินของโครงการฯ

มีอัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Project FIRR) ร้อยละ ๕.๐๑ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Project NPV) -๑,๒๖๔.๙๗ ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ ๕.๖๐)

๔.๔.๒ ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจของโครงการฯ

มีอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (Economic IRR) ร้อยละ ๒๐.๔๔ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิทางเศรษฐกิจ (Economic NPV) ๑๒,๘๙๖.๒๙ ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ ๑๒)

๔.๕ รูปแบบการร่วมลงทุนและหน้าที่ของภาครัฐและเอกชน

๔.๕.๑ รูปแบบการร่วมลงทุนที่เป็นไปได้ของโครงการ

กทพ. ได้วิเคราะห์รูปแบบการร่วมลงทุนที่เป็นไปได้ของโครงการฯ ทั้งหมด ๓ รูปแบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) รูปแบบ PPP Net Cost คือ ภาครัฐรับผิดชอบการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยในขณะที่ภาคเอกชนรับผิดชอบงานส่วนที่เหลือทั้งหมด ได้แก่ การออกแบบรายละเอียดและการก่อสร้าง และการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โดยเอกชนจะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนทั้งหมดให้แก่ภาครัฐก่อนเริ่มดำเนินงานในลักษณะของ Build - Transfer - Operate (BTO) พร้อมทั้งให้เอกชนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์รายได้ค่าผ่านทาง ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในรายได้อื่นๆ นอกจากรายได้ค่าผ่านทาง เช่น รายได้จากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ เป็นต้น ไม่ได้รวมไว้ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน เนื่องจาก กทพ. มีแนวคิดที่จะส่งมอบการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณะและชุมชนโดยรอบ ตามที่เคยได้มีการหารือเบื้องต้นกับหน่วยงานท้องถิ่นในขั้นตอนการศึกษาโครงการ

๒) รูปแบบ PPP Gross Cost คือ หน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างภาครัฐและเอกชนจะมีลักษณะใกล้เคียงกับรูปแบบ PPP Net Cost ยกเว้นในส่วนของกรรมสิทธิ์รายได้ค่าผ่านทาง จะยังเป็นของภาครัฐ แม้ว่าเอกชนเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง และภาครัฐจะจ่ายค่าตอบแทนจากบริการที่ส่งมอบ (Availability Payment : AP) ให้แก่เอกชน ตามเกณฑ์ประสิทธิภาพการให้บริการนับจากปีที่เปิดให้บริการ

๓) รูปแบบ PPP Modified Gross Cost คือ สิทธิและหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างรัฐและเอกชนมีลักษณะเดียวกับรูปแบบ PPP Gross Cost เว้นแต่เอกชนจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษที่คิดจากสัดส่วนรายได้ค่าผ่านทางที่จัดเก็บได้ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้เอกชนดำเนินการและพัฒนาการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้มีผู้ใช้เส้นทางมากขึ้น

๔.๕.๒ ผลการวิเคราะห์ทางเลือกต่างๆ

กทพ. ได้ดำเนินการวิเคราะห์ด้านการเงินเปรียบเทียบระหว่างภาครัฐลงทุนและดำเนินการเองทั้งหมด (Public Sector Comparator : PSC) กับรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP) ในรูปแบบ PPP Net Cost ซึ่งปัจจุบัน กทพ. ได้ให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบดังกล่าวสำหรับโครงการทางพิเศษอื่นๆ ของ กทพ. โดยการเปรียบเทียบผลตอบแทนด้านการเงินของทั้ง ๒ ทางเลือก แสดงได้ดังนี้

ดัชนีชี้วัด	PSC <sup>๑</sup>	PPP Net Cost <sup>๒</sup>
อัตราผลตอบแทนสำหรับผู้ถือหุ้น (Equity IRR) (ร้อยละ)	๔.๐๔	๘.๕๐
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท) <sup>๓</sup>	-๑,๑๐๒.๖๓	๑,๗๓๔.๓๗

- หมายเหตุ : ๑. รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๕,๗๙๒.๒๔ ล้านบาท ในประมาณการเงินลงทุนเริ่มต้น และ กทพ. นำส่งรายได้แผ่นดินในอัตราร้อยละ ๔๐ จากกำไรสุทธิ
๒. ไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ๕,๗๙๒.๒๔ ล้านบาท ในประมาณการเงินลงทุนเริ่มต้น และคำนวณค่าดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M Cost) โดยอ้างอิงจากโครงการที่มีลักษณะงานใกล้เคียงกัน (โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อขยายทางยกระดับอุดรธานี - บางปะอิน) อีกทั้งเอกชนเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ ๒๐ จากกำไรสุทธิ
๓. อัตราคิดลด (Discount Rate) สำหรับกรณี PSC เท่ากับร้อยละ ๕.๖๐ ซึ่งมาจากต้นทุนการเงิน (WACC) ของ กทพ. สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๖๔ และอัตราคิดลด (Discount Rate) สำหรับกรณี PPP Net Cost เท่ากับร้อยละ ๖.๓๖

รวมถึงมีการศึกษาเปรียบเทียบความคุ้มค่าทางการเงินของรัฐในกรณีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost รูปแบบ PPP Gross Cost และรูปแบบ PPP Modified Gross Cost ดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

ผลตอบแทนของภาครัฐสุทธิ <sup>๑,๒</sup>	PPP Net Cost	PPP Gross Cost	PPP Gross Cost with Sensitivity <sup>๓</sup>	PPP Modified Gross Cost
รายได้ที่รัฐได้รับรวม	๑,๑๔๒.๕๙	๑๒,๒๖๘.๘๕	๑๑,๒๖๓.๘๑	๑๒,๓๑๑.๐๐
- รายได้ค่าผ่านทาง	-	๑๑,๓๙๐.๕๖	๑๐,๓๘๕.๕๒	๑๑,๓๙๐.๕๖
- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่จัดเก็บได้	๑,๑๔๒.๕๙	๘๗๘.๒๙	๘๗๘.๒๙	๙๒๐.๔๔
รายจ่ายให้เอกชนรวม	-	๑๐,๑๒๑.๒๒	๑๐,๑๒๑.๒๒	๑๐,๓๓๑.๙๕
- เงินสนับสนุนจากรัฐ	-	-	-	-
- ค่าจ้างเอกชนบริหาร	-	๑๐,๑๒๑.๒๒	๑๐,๑๒๑.๒๒	๑๐,๓๓๑.๙๕
ผลตอบแทนของภาครัฐสุทธิ	๑,๑๔๒.๕๙	๒,๑๔๗.๖๓	๑,๑๔๒.๕๙	๑,๙๗๙.๐๕

- หมายเหตุ : ๑. ข้อมูลเพิ่มเติมตามหนังสือ กทพ. ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๐๕/๐๙๓๔ ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๔
๒. อัตราคิดลด (Discount Rate) เท่ากับร้อยละ ๖.๓๖ โดยกรณี PPP Net Cost PPP Gross Cost และ PPP Modified Gross Cost ข้างต้นจะมีอัตราผลตอบแทนสำหรับผู้ถือหุ้น (Equity IRR) เท่ากับร้อยละ ๘.๕ ร้อยละ ๗.๕ และร้อยละ ๗.๗๕ ตามลำดับ
๓. กรณีทดสอบรายได้ค่าผ่านทางลดลงร้อยละ ๘.๘๒๓๕ จากประมาณการรายได้ ทำให้ผลตอบแทนภาครัฐสุทธิกรณี PPP Gross Cost with Sensitivity เท่ากับกรณี PPP Net Cost

จากการศึกษาเปรียบเทียบข้างต้นพบว่า การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Gross Cost จะให้ผลตอบแทนแก่ภาครัฐสูงสุดเมื่อเทียบกับรูปแบบอื่นๆ อย่างไรก็ตาม การให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost จะช่วยลดความเสี่ยงให้ภาครัฐในเรื่องของความไม่แน่นอนของรายได้ค่าผ่านทางตลอดอายุโครงการ ๓๕ ปี ที่อาจได้รับน้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้ โดยการร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost เอกชนผู้ร่วมลงทุนจะเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงด้านรายได้ค่าผ่านทางไปทั้งหมด ส่วนรูปแบบ PPP Gross Cost และรูปแบบ PPP Modified Gross Cost เอกชนไม่ต้องรับความเสี่ยงในความไม่แน่นอนเรื่องรายได้เพราะมีค่าตอบแทนการบริหารโครงการจากภาครัฐ แต่ส่งผลให้ภาครัฐต้องรับความเสี่ยงจากรายได้ค่าผ่านทาง อีกทั้งยังต้องรับภาระจ่ายค่าตอบแทนที่เหมาะสมให้เอกชนเพื่อให้บริหารโครงการได้ตลอดอายุโครงการ นอกจากนี้ รูปแบบ PPP Modified Gross Cost เอกชนยังจะได้รับผลตอบแทนเพิ่มเติมจากภาครัฐ หากปริมาณจราจรหรือรายได้ของโครงการมากกว่าปริมาณจราจรหรือรายได้ที่กำหนดในข้อตกลงก่อนลงนามสัญญา เช่น ผลตอบแทนส่วนเพิ่มตามอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรทำให้ภาครัฐมีภาระจ่ายค่าตอบแทนสูงขึ้น และสูงกว่ารูปแบบ PPP Gross Cost

ดังนั้น การดำเนินโครงการฯ ในรูปแบบ PPP Net Cost จึงมีความเหมาะสมมากกว่ารูปแบบอื่น เมื่อพิจารณาจากรายได้ที่รัฐจะได้รับจากเอกชนในรูปแบบภาษีเงินได้นิติบุคคล ลดความเสี่ยงเรื่องรายได้ค่าผ่านทางกรณีไม่เป็นไปตามคาดการณ์ และภาระที่ภาครัฐต้องจ่ายผลตอบแทนให้กับเอกชน

#### ๔.๖ ความเสี่ยงของโครงการฯ

ความเสี่ยงที่มีความสำคัญของโครงการฯ ประกอบด้วย ความเสี่ยงที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอกโครงการ เช่น ความเสี่ยงจากการคัดค้านของมวลชน ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ ความเสี่ยงจากต้นทุนค่าแรงงาน และความเสี่ยงจากราคาวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น และความเสี่ยงที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในโครงการ เช่น ความเสี่ยงด้านการเงิน ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ และความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ เป็นต้น โดย กทพ. ได้มีแนวทางการบริหารความเสี่ยงและจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงเพื่อลดโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยงและผลกระทบจากความเสี่ยงต่อการดำเนินงานโครงการ

#### ๔.๗ ผลกระทบของโครงการฯ

กทพ. ได้ประเมินผลกระทบของโครงการฯ ในด้านต่างๆ ประกอบด้วย ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านการเมืองและความมั่นคงของประเทศ ผลกระทบต่อการดำเนินงานของ กทพ. ในระยะยาว และการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับอื่น พร้อมทั้งเสนอมาตรการแก้ไขผลกระทบข้างต้น ทั้งนี้ กทพ. ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อผลกระทบด้านต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และมาตรการในการจัดการกับผลกระทบดังกล่าว

#### ๔.๘ ระยะเวลาดำเนินโครงการฯ ในภาพรวม

ช่วง	สรุปรงาน	กำหนดการ
๑. คัดเลือกเอกชน	- กทพ. ประกาศเชิญชวนเอกชน	พฤษภาคม ๒๕๖๕ – มิถุนายน ๒๕๖๕
	- ดำเนินการคัดเลือกเอกชน และลงนามในสัญญากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก	ตุลาคม ๒๕๖๕ – มิถุนายน ๒๕๖๖
๒. จัดหาที่ดิน	- ออกพระราชกฤษฎีกาเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	พฤศจิกายน ๒๕๖๕ – เมษายน ๒๕๖๕
	- จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	พฤษภาคม ๒๕๖๕ – เมษายน ๒๕๖๗

ช่วง	สรุปงาน	กำหนดการ
๓. การก่อสร้าง	- ก่อสร้างโครงการ	กรกฎาคม ๒๕๖๖ – มิถุนายน ๒๕๗๐
๔. เปิดให้บริการ	- เปิดให้บริการ	กรกฎาคม ๒๕๗๐

## ๕. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

### ๕.๑ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖

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

### ๕.๒ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒

“มาตรา ๖๘ โครงการใดที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และโครงการนั้นเป็นโครงการภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑)โครงการที่อยู่ในระหว่างขั้นตอนตามหมวด ๔ การเสนอโครงการ หรือตามหมวด ๕ การดำเนินโครงการ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามบทบัญญัติในหมวดดังกล่าวต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ และให้ดำเนินการในขั้นตอนต่อไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

...”

## ๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๒๗ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ กำหนดให้มีความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอประกอบการพิจารณาไปพร้อมกัน และในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ให้มีความเห็นของสำนักงบประมาณ ประกอบการพิจารณาด้วย โดย สศช. สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานอัยการสูงสุด สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสำนักงบประมาณ ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายฯ ในเรื่องดังกล่าวแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

**๗. การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายฯ และการดำเนินการของ กทพ.**

๗.๑ คณะกรรมการนโยบายฯ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๔ ได้มีมติ ดังนี้

๗.๑.๑ เห็นชอบในหลักการของโครงการฯ ตามมาตรา ๒๗ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการฯ และวงเงินงบประมาณรายจ่าย ตามมาตรา ๒๘ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ประกอบกับบทเฉพาะกาลมาตรา ๖๘ (๑) แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ ดังนี้

๑) อนุมัติให้ กทพ. ดำเนินโครงการฯ ระยะทางรวม ๓.๙๘ กิโลเมตร โดยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐรับผิดชอบการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน ในขณะที่ภาคเอกชนรับผิดชอบงานส่วนที่เหลือทั้งหมด ได้แก่ การออกแบบรายละเอียดและการก่อสร้าง และการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โดยเอกชนจะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนทั้งหมดให้แก่ภาครัฐก่อนเริ่มดำเนินงานในลักษณะของ BTO พร้อมทั้งให้เอกชนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์รายได้ค่าผ่านทาง โดยมีระยะเวลาสัมปทาน ๓๕ ปี (นับจากวันที่ กทพ. มีหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed)) ตามรายงานผลการศึกษา ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบไว้

๒) อนุมัติค่าจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดในวงเงิน ๕,๗๙๒.๒๔ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง

๗.๑.๒ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม กทพ. และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ (คณะกรรมการคัดเลือกฯ) รับผิดชอบดำเนินการดังนี้

๑) ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเชื่อมโยงโครงการฯ กับโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งอื่นๆ ให้สมบูรณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมทั้งสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ในภาพรวม

๒) ให้ กทพ. และคณะกรรมการคัดเลือกฯ พิจารณากำหนดให้เอกชนผู้ได้รับการคัดเลือกดำเนินการให้มีระบบจัดเก็บค่าผ่านทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกับทางพิเศษเส้นทางอื่น เพื่อไม่ให้เป็นการระต่อผู้ใช้ทาง โดยพิจารณาถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ สำหรับด่านเก็บค่าผ่านทาง เช่น Multi - Lane Free Flow เป็นต้น

๓) ให้ กทพ. พิจารณาแนวทางในการลดภาระหรืออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทางเพิ่มเติมในกรณีที่เอกชนได้รับผลตอบแทนในระดับที่เพียงพอแล้วด้วย ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้การดำเนินโครงการบรรลุวัตถุประสงค์ที่แท้จริง

๔) ให้ กทพ. ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากหากการดำเนินโครงการฯ มีความล่าช้าจากผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากความเสี่ยงด้านการคัดค้านของมวลชน เช่น การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน หรือเอกชนไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้ตามแผนการดำเนินงาน เป็นต้น อาจส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการฯ ในภาพรวม



๕) ให้ กทพ. จัดทำมาตรการด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ และการจัดการกรณีเกิดอุบัติเหตุในอุโมงค์

๖) ให้ กทพ. กระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และคณะกรรมการนโยบายฯ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๗.๑.๓ ให้ กทพ. เร่งรัดดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการนโยบายฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในส่วนที่ต้องดำเนินการให้ครบถ้วนก่อนเสนอโครงการฯ ต่อคณะรัฐมนตรีในขั้นตอนต่อไป ซึ่งรวมถึงการสร้างความชัดเจนด้านความพร้อมของที่ดินทั้งในเรื่องการได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจ และเรื่องการทบทวนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างของโครงการฯ ให้เป็นปัจจุบันก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ หากปรากฏว่า การดำเนินการดังกล่าวกระทบต่อผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว หรือมีข้อติดขัดทางด้านกฎหมายหรือมีความจำเป็นต้องใช้งบประมาณเพิ่มเติมสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างของโครงการฯ ให้ กทพ. พิจารณาทบทวนรายงานผลการศึกษา ให้เป็นไปตามข้อเท็จจริงและนำเสนอเรื่องต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ก่อนนำเรื่องเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายฯ อีกครั้ง

ทั้งนี้ ให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

๗.๒ กทพ. ได้มีหนังสือแจ้งผลการดำเนินการตามมติคณะกรรมการนโยบายฯ ตามข้อ ๗.๑.๓ ที่ให้เร่งรัดดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการนโยบายฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มายัง สคร. เพื่อประกอบการนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีแล้ว ซึ่งรวมถึง เรื่องที่ยกกรมป่าไม้ได้อนุญาตให้ กทพ. เข้าใช้ประโยชน์ภายในเขตพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมป่าไม้เพื่อก่อสร้างโครงการฯ แล้ว โดยได้แก้ไขระยะเวลาการอนุญาตจากเดิม ๓๐ ปี เป็นจนกว่าจะหมดความจำเป็น ประกอบกับสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมได้พิจารณาแล้วเห็นว่า พื้นที่โครงการฯ บางส่วนที่อยู่ในเขตปฏิรูปที่ดินเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะไม่เหมาะสมนำมาปฏิรูปที่ดิน อีกทั้ง กทพ. ได้ยืนยันว่า ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างของโครงการฯ มีความเพียงพอต่อการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามแผนการดำเนินโครงการฯ นอกจากนี้ กทพ. ได้มีการจัดทำรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามบทบัญญัติในมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕ และ ๖ และการดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการนโยบายฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าวไม่กระทบต่อหลักการของโครงการฯ ตามรายงานผลการศึกษาฯ ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗

#### ๘. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

คณะกรรมการนโยบายฯ เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการฯ และวงเงินงบประมาณรายจ่ายของโครงการฯ ตามมาตรา ๒๘ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ประกอบบทเฉพาะกาลมาตรา ๖๘ (๑) แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ ดังนี้

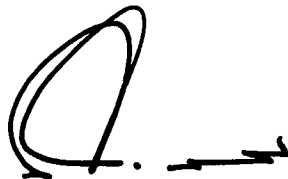
๘.๑ อนุมัติให้ กทพ. ดำเนินโครงการฯ ระยะทางรวม ๓.๙๘ กิโลเมตร โดยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐรับผิดชอบการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ในขณะที่ภาคเอกชนรับผิดชอบงานส่วนที่เหลือทั้งหมด ได้แก่ การออกแบบรายละเอียดและการก่อสร้าง และการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) โดยเอกชนจะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนทั้งหมดให้แก่ภาครัฐก่อนเริ่มดำเนินงานในลักษณะของ BTO พร้อมทั้งให้เอกชนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์รายได้ค่าผ่านทาง โดยมีระยะเวลาสัมปทาน ๓๕ ปี (นับจากวันที่ กทพ. มีหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed)) ตามรายงานผลการศึกษา ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบไว้

๘.๒ อนุมัติค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดในวงเงิน ๕,๗๙๒.๒๔ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง

๘.๓ มอบหมายให้ กทพ. กระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการคัดเลือกฯ ให้ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ ๖ และคณะกรรมการนโยบายฯ ตามข้อ ๗ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

กองส่งเสริมการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๙๘ ๕๘๘๐-๗ ต่อ ๓๑๖๖ พ้ง.สิภา

โทรสาร ๐ ๒๒๗๙ ๘๕๔๗

E-mail : sajjawat\_j@sepo.go.th