ลว. 17
วันที่ 23 ส.ค. 62
เวลา 16.15
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส32072
รับที่ : ธ99880/62
วันที่ : 23 ส.ค. 62 เวลา: 16:00

ที่ กค ๐๘๒๐.๑/๔๕๕๙

คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุน
ระหว่างรัฐและเอกชน
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
๓๑๐ อาคารธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง
และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย ชั้น ๒
ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท
กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๗๙ ลงวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟม ๐๐๔/๓๐๕๙ ลงวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๑
๒. สรุปสาระสำคัญโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๓. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี ตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑
๔. สำเนาหนังสือแจ้งความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๑๙๕๔ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๖. สำเนาหนังสือคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ที่ กค ๐๘๒๐.๑/๔๔๒๕ ลงวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๒

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งว่า โดยที่ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งคณะรัฐมนตรีชุดใหม่แล้ว จึงขอส่งเรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (โครงการฯ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) คืนมาพร้อมความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหากประสงค์จะเสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีขอได้โปรดดำเนินการให้ถูกต้อง

/เป็นไปตาม ...

๑.๓ รฟม. ได้เสนอขออนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (โครงการฯ ส่วนตะวันตก) (ครั้งที่ ๑) เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๐ เพื่อให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา โดยมีกรอบวงเงิน ค่าก่อสร้างงานโยธา ๙๗,๘๕๖ ล้านบาท (ไม่รวมค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้สั่งการให้ รฟม. พิจารณาปรับลดกรอบวงเงินโครงการฯ ส่วนตะวันตก ของรายการที่ไม่จำเป็น รวมถึงให้พิจารณาความเหมาะสมการเชื่อมต่อของสถานีที่มีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางกับรถไฟฟ้าสายอื่นด้วย ต่อมา รฟม. ได้ปรับลดกรอบวงเงินค่างานโยธา และเสนอขออนุมัติดำเนินงานโครงการฯ ส่วนตะวันตก (ครั้งที่ ๒) เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๐ เพื่อให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา โดยมีกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธา ๙๖,๐๑๒ ล้านบาท (ลดลง ๑,๘๔๔ ล้านบาท)

๑.๔ รฟม. ได้จัดส่งรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแล้วให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการนโยบายฯ) เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการฯ เข้าข่ายต้องดำเนินการตามมาตรา ๒๘ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ซึ่งกำหนดให้โครงการที่จะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน หรืองบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการ ให้เสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการนั้น ภายหลังคณะกรรมการนโยบายฯ ให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการฯ ส่วนตะวันออก อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธาตามข้อ ๑.๒ แล้ว และมีกำหนดเปิดให้บริการโครงการฯ ส่วนตะวันออกในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ โดยให้เอกชนที่ได้รับคัดเลือกในการเดินระบบรถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทางของโครงการฯ เป็นผู้รับผิดชอบการก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ ส่วนตะวันตกร่วมด้วย จึงต้องเร่งดำเนินการในขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนและลงนามในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้า และสามารถเปิดให้บริการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้

๔. สาระสำคัญของโครงการ

รฟม. ได้จัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ โดยมีสาระสำคัญของโครงการฯ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ สรุปได้ดังนี้

๔.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการฯ

๔.๑.๑ เป็นโครงการฯ ที่เชื่อมโยงการเดินทางของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก และเป็นการเติมเต็มโครงข่ายการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางรางให้สมบูรณ์ เพื่อให้เป็นไปตามแผนแม่บท M–MAP

๔.๑.๒ เป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางมากขึ้น อันจะเป็นการลดปริมาณรถยนต์และการจราจรแออัดภายในตัวเมือง รวมไปถึงการลดการใช้พลังงานน้ำมัน

/๔.๑.๓ เป็น ...

๔.๕.๒ ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์

รฟม. ได้วิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์โดยพิจารณาจากผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายทางเศรษฐศาสตร์ที่จะเกิดขึ้นหากดำเนินโครงการฯ ซึ่งรวมถึงการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost : VOC Saving) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time : VOT Saving) และการลดค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อม (Savings of Environmental Cost) โดยสามารถคำนวณความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ได้ดังนี้

ดัชนีชี้วัด (อัตราคิดลดร้อยละ ๑๒ ระยะเวลา ๓๐ ปี)	โครงการฯ	โครงการฯ ส่วนตะวันตก*
กรณีค่าโดยสารตามระยะทาง		
อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic Internal Rate of Return : EIRR)	ร้อยละ ๑๙.๐๖	ร้อยละ ๑๙.๔๕
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	๑๐๗,๕๖๔ ล้านบาท	๖๗,๖๔๐ ล้านบาท
กรณีจำกัดอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่ ๑๒ สถานี		
อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (EIRR)	ร้อยละ ๒๐.๕๐	ร้อยละ ๓๖.๓๔
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	๑๑๙,๐๙๐ ล้านบาท	๑๖๖,๙๙๕ ล้านบาท

หมายเหตุ : * โครงการฯ ส่วนตะวันตก หมายถึง ค่างานโยธาโครงการฯ ส่วนตะวันตก ค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาของโครงการฯ

๔.๖ <u>รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนและหน้าที่ของรัฐและเอกชน</u>

๔.๖.๑ รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ได้เปรียบเทียบระหว่างกรณีการให้เอกชนร่วมลงทุน (Public Private Partnership : PPP) และกรณีการให้รัฐลงทุน (Public Sector Comparator : PSC) โดยมีการกำหนดสิทธิและหน้าที่ รวมถึงการลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเป็นดังนี้

Public Private Partnership : PPP				Public Sector Comparator: PSC			
งานโยธาและโครงสร้างพื้นฐาน	งานระบบรถไฟฟ้า	งานจัดหาขบวนรถไฟฟ้า	งานบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง	งานโยธาและโครงสร้างพื้นฐาน	งานระบบรถไฟฟ้า	งานจัดหาขบวนรถไฟฟ้า	งานบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง
รัฐบาล	เอกชน	เอกชน	เอกชน	รัฐบาล	รัฐบาล	รัฐบาล	เอกชน

โดยรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ได้ศึกษาทางเลือกรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนออกเป็น ๓ รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบ	การจัดเก็บรายได้	ค่าใช้จ่าย	การสนับสนุนทางการเงิน/การชำระเงินคืน
Net Cost Concession	เอกชนจัดเก็บรายได้และรับความเสี่ยงจากค่าโดยสาร	เอกชนจ่ายค่าระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถ และการเดินรถและซ่อมบำรุง (อาจรวมถึงค่างานโยธา)	เอกชนให้ผลตอบแทนแก่รัฐ (กรณีกำไร) หรือรับค่าชดเชยจากรัฐ (กรณีขาดทุน)

/รูปแบบ ...

รูปแบบ	การจัดเก็บรายได้	ค่าใช้จ่าย	การสนับสนุนทางการเงิน/การชำระเงินคืน
Gross Cost Concession	รัฐจัดเก็บรายได้และรับความเสี่ยงจากค่าโดยสาร	เอกชนจ่ายค่าระบบรถไฟฟ้าขบวนรถ และการเดินรถและซ่อมบำรุง (อาจรวมถึงค่างานโยธา)	เอกชนรับคืนค่างานระบบรถไฟฟ้าและค่าจ้างเดินรถ (อาจรวมไปถึงค่างานโยธา) จากรัฐตามอัตราที่ตกลง
Modified Gross Cost Concession			เอกชนรับคืนค่างานระบบรถไฟฟ้าและค่าจ้างเดินรถ (อาจรวมไปถึงค่างานโยธา) จากรัฐตามอัตราที่ตกลง พร้อมส่วนแบ่งรายได้เพิ่มเติมตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากที่ตกลงกัน

จากผลการประเมินความคุ้มค่าของเงิน (Value for Money : VfM) รฟม. พิจารณาแล้วเห็นว่า การให้เอกชนร่วมลงทุนโดยใช้รูปแบบ PPP Net Cost ระยะเวลาดำเนินงาน ๓๐ ปี รวมก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ ส่วนตะวันตก เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐสูงสุด โดยในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนควรกำหนดให้เอกชนแยกเสนอมูลค่าผลตอบแทนแก่รัฐหรือเงินที่ต้องการให้รัฐสนับสนุนเป็น ๒ ส่วน ได้แก่

๑) ค่าลงทุนจัดหาระบบรถไฟฟ้าและให้บริการเดินรถไฟฟ้า

๒) ค่าลงทุนงานโยธาฝั่งตะวันตก รวมถึงเพดานอัตราดอกเบี้ยที่เอกชนจะให้รัฐรับชำระคืนโดยกำหนดเงื่อนไขการชำระคืนที่เป็นประโยชน์แก่ภาครัฐเพื่อให้คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ สามารถประเมินข้อเสนอในแต่ละส่วนได้อย่างครบถ้วน โดยผู้ยื่นข้อเสนอที่ขอรับเงินสนับสนุนรวมทั้งสองส่วนจากภาครัฐเมื่อคิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) ต่ำที่สุดจะเป็นผู้ชนะการคัดเลือก นอกจากนี้ ลักษณะสัมปทานของโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. เอกชนจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่รัฐในรูปแบบ Build Transfer Operate (BTO) ทำให้กรรมสิทธิ์ของโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาทั้งหมด รวมถึงงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถตกเป็นของรัฐ (รฟม.) ตั้งแต่ดำเนินการก่อสร้างและติดตั้งแล้วเสร็จ และเมื่อเอกชนผู้รับสัมปทานเดินรถครบ ๓๐ ปี รฟม. จะดำเนินการบริหารจัดการเดินรถเองหรือคัดเลือกผู้รับสัมปทานรายใหม่มาเดินรถต่อไป

๔.๖.๒ เนื่องจากเอกชนเป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาโครงการฯ ส่วนตะวันตก โดยรัฐจะทยอยชำระคืนเอกชนค่างานโยธาตามที่เกิดขึ้นจริงแต่ไม่เกินวงเงิน ๙๖,๐๑๒ ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย ซึ่งมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ (พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังฯ) กำหนดให้การดำเนินโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคตให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำข้อมูลที่เกี่ยวข้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติโครงการต่อคณะรัฐมนตรี โดย รฟม. ได้จัดทำข้อมูลดังกล่าวแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๔.๗ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

รฟม. ได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการเปลี่ยนแปลง EIA) จำนวน ๒ เล่ม ได้แก่

๔.๗.๑ โครงการฯ ส่วนตะวันออก ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลง EIA ดังกล่าวแล้ว

/๔.๗.๒ โครงการ ...

๘.๑.๔ รฟม. ยืนยันว่า รูปแบบการสนับสนุนทางการเงินของโครงการฯ ในลักษณะการทยอยชำระคืนให้แก่ผู้รับสัมปทานภายหลังจากการเปิดให้บริการเดินรถช่วงตะวันตก โดยแบ่งจ่ายเป็นรายปี และกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุดต่อการดำเนินโครงการฯ ภายใต้ข้อจำกัดของเงินงบประมาณในอนาคต
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๘.๒ เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ มีผลใช้บังคับ ซึ่งมีผลเป็นการยกเลิก พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ และส่งผลให้คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๒๓๔/๒๕๕๘ เรื่อง มอบหมายและมอบอำนาจให้รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีปฏิบัติหน้าที่ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการในคณะกรรมการต่างๆ ตามกฎหมาย และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี สั่ง ณ วันที่ ๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๘ สิ้นสุดลง ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๒ สคร. ได้ส่งเรื่อง ขออนุมัติโครงการฯ โดยนายกรัฐมนตรีในฐานะประธานกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้เห็นชอบการนำเสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาแล้ว

๘.๓ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือถึง สคร. แจ้งว่า โดยที่ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งคณะรัฐมนตรีชุดใหม่แล้ว จึงขอส่งเรื่องดังกล่าวคืนมาพร้อมความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และต่อมาได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๑๖๖/๒๕๖๒ เรื่อง มอบหมายและมอบอำนาจให้รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีปฏิบัติหน้าที่ประธานกรรมการในคณะกรรมการต่างๆ ตามกฎหมาย และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี สั่ง ณ วันที่ ๓๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ มอบหมายและมอบอำนาจให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ปฏิบัติหน้าที่ประธานกรรมการแทนนายกรัฐมนตรีในคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

๙. <u>ข้อเสนอเพื่อพิจารณา</u>

คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาดังนี้

๙.๑ อนุมัติโครงการฯ และวงเงินงบประมาณรายจ่ายของโครงการฯ ตามมาตรา ๒๘ แห่ง พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๕๖ ดังนี้

๙.๑.๑ อนุมัติให้ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ ส่วนตะวันตก และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธาโครงการฯ ส่วนตะวันตก และค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาทั้งเส้นทาง ตั้งแต่ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) รวมทั้งค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ โดยมีระยะเวลาเดินรถ ๓๐ ปีนับจากเริ่มเปิดให้บริการโครงการฯ ส่วนตะวันออก เป็นต้นไป เอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับความเสี่ยงด้านรายได้ค่าโดยสาร รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด โดยภาครัฐไม่มีภาระสนับสนุนทางการเงิน (Subsidy) แก่เอกชนในส่วนงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถและงานเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาของโครงการฯ

/๙.๑.๒ อนุมัติ ...

๙.๑.๒ อนุมัติค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์โครงการฯ ส่วนตะวันตก ในกรอบวงเงิน ๑๔,๖๖๑ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง ทั้งนี้ ให้ รฟม. ถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๐ อย่างเคร่งครัด โดยกำหนดราคาเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (ถ้ามี) ให้ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและราคาตลาดของแต่ละพื้นที่เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนอย่างแท้จริง รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันการแสวงหากำไรจากราคาที่ดินเกินจริงเพื่อไม่ให้เกิดภาระค่าเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้นในอนาคตด้วย

๙.๑.๓ อนุมัติกรอบวงเงินสนับสนุนให้เอกชนตามที่เกิดขึ้นจริงแต่ไม่เกินวงเงินค่างานโยธาของโครงการฯ ส่วนตะวันตก จำนวน ๙๖,๐๑๒ ล้านบาท ตามที่ รฟม. ได้ดำเนินการทบทวนโดยคำนึงถึงหลักความคุ้มค่าและประหยัด และผ่านการพิจารณาจากกระทรวงคมนาคมแล้วเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒ โดยรัฐทยอยชำระคืนให้เอกชนหลังจากเปิดเดินรถทั้งเส้นทางแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี กำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี พร้อมดอกเบี้ย โดยใช้อัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยตามความเห็นของสำนักงบประมาณ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการปฏิบัติตาม พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังฯ เห็นควรให้ รฟม. พิจารณาแนวทางในการดำเนินการอย่างรอบด้านตามความเห็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมต่อไป

๙.๒ รับทราบหลักการขอบเขตและเงื่อนไขในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ ตามมติคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๑ และความเห็นของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๑

๙.๓ มอบหมายให้ รฟม. กระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ ของโครงการฯ รับข้อสังเกตของคณะกรรมการนโยบายฯ และความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ ๗.๒ ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
ทั้งนี้ ให้ดำเนินการโครงการฯ ให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี ๒๕๖๒ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

อนึ่ง ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ได้เสนอประธานกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนพิจารณาให้ความเห็นชอบการนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายประภาศ คงเอียด)
ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
กองส่งเสริมการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๙๘ ๕๘๘๐-๗ ต่อ ๓๒๑๖ โทรสาร ๐ ๒๒๗๙ ๘๕๔๗ E-mail : piyachat_r@sepo.go.th