



‘กรมทางหลวง’แจงการให้เอกชนร่วมลงทุน ในการดำเนินงานและบำรุงรักษา

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง ซึ่งแจ้งกรณีการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ว่า หลักการของรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน PPP Gross Cost เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2560 ซึ่งให้เอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุนก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุนก่อสร้างรวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาของโครงการทั้งหมด ทั้งในส่วน

ของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและงานส่วนที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษา และค่าบริหารจัดการเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามขอบเขตและเงื่อนไขที่กำหนด โดยมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน 30 ปี นับแต่เปิดให้บริการ

อธิบดีกรมทางหลวงยังกล่าวต่อไปอีกว่า จากผลการศึกษา พบว่าการให้



เอกชนร่วมลงทุนรูปแบบ PPP Gross Cost มีต้นทุนค่าใช้จ่ายของภาครัฐ “ต่ำกว่า” รูปแบบรัฐดำเนินการเอง (PSC) เมื่อเปรียบเทียบตามหลักการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของเงิน (Value For Money) รัฐสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงในเรื่องการก่อสร้าง ค่าดำเนินงานและค่าบำรุงรักษา (O&M) ตลอดระยะเวลา 30 ปี ไปให้เอกชนผู้ให้บริการจะได้ประโยชน์จากการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ที่มีประสิทธิภาพโดยภาคเอกชนภายใต้เงื่อนไขสัญญาที่กำหนดเกณฑ์คุณภาพการให้บริการ (KPI) ในด้านต่างๆ เช่น การระบายจราจรบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง การช่วยเหลือกรณีอุบัติเหตุ อุบัติภัย ความเรียบร้อยของผิวถนน ความชัดเจนของเส้นจราจร การซ่อมแซมดูแล

รักษาอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสียหายให้กลับสู่สภาพเดิมอย่างรวดเร็ว เป็นต้น ลดภาระรายจ่ายงบประมาณแผ่นดิน รวมถึงลดภาระการบริหารจัดการด้านบุคลากร

โดยปัจจุบันมอเตอร์เวย์ 2 สายทางในปัจจุบัน ระยะทาง 204 กม. (M7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา และ M9 วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก) ต้องใช้ลูกจ้างปฏิบัติงานมากกว่า 2,200 อัตรา และมีความสอดคล้องกับแผนปฏิรูปองค์กรของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ตามแนวทางของสำนักงาน ก.พ.ร. นอกจากนี้รัฐจะได้รับประโยชน์จากประสิทธิภาพจากภาคเอกชน (Private Sector Efficiencies) จากการใช้สัญญาแบบ PPP ที่ให้



เอกชนลงทุน บำรุงรักษา และบริหารจัดการในระยะยาว (Life Cycle Approach) สร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรม (Technology & Innovation) มาใช้ในการดำเนินการตามเกณฑ์คุณภาพที่รัฐกำหนดและเอกชนสามารถวางแผนระยะยาว เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรต่างๆ ให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด เกิดความคล่องตัวของของภาคเอกชนในการแก้ไขปัญหา ซ่อมแซม บำรุง ปั่นฟูความเสียหายของทางและอุปกรณ์งานทาง

ต่างๆ เมื่อเทียบกับกลไกการใช้งบประมาณโดยปกติของภาครัฐ (ส่งผลให้ผู้ใช้ทางได้รับการบริการที่ดีตลอดเวลา) และรัฐสามารถคาดการณ์และควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายในระยะทางได้ จึงส่งผลดีต่อการบริหารจัดการกระแสเงินสดคงเหลือในอนาคตภายใต้กลไกต่างๆ เพื่อนำไปใช้ในการลงทุนก่อสร้างทางหลวงพิเศษเส้นทางอื่น

ทั้งนี้กรมทางหลวงขอเรียนว่าการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย บางปะอิน-นครราชสีมา และสาย บางใหญ่-กาญจนบุรี กรมทางหลวงได้คำนึงถึงประโยชน์ของภาครัฐ ความเป็นไปได้ของการร่วมลงทุน และการจัดสรรความเสี่ยงต่างๆ อย่างรอบคอบแล้ว โดยภาครัฐไม่ได้เสียเปรียบเอกชนและไม่ได้เป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่เอกชนแต่อย่างใด

เสนอแนะ มีคำถาม หรือร้องเรียน สุ่มมาที่
E-mail : loongjam_komchadluek@hotmail.com

ส่งจดหมาย นสพ.คม ชัด ลึก “ปิดช่องส่องไทย”
1854 ถ.บางนา-ตราด แขวง/เขตบางนา กทม. 10260

ส่งคำร้องเรียน
ให้กับลุงแจ่มได้ที่นี้

www.komchadluek.net/loongjam

