

ทางหลวงแจ้งกรณีให้เอกชนร่วมทุน โครงการมอเตอร์เวย์ 2 สาย

กรมทางหลวง ชี้แจงข้อเท็จจริง กรณีการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา และสาย บางใหญ่-กาญจนบุรี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดี กรมทางหลวง เปิดเผยว่า กรณีการให้ เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและ บำรุงรักษา (O&M) โครงการทางหลวง พิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นคร ราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ว่า หลักการของรูปแบบการให้เอกชนร่วม ลงทุนฯ PPP Gross Cost เป็นไปตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2560 ซึ่งให้เอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุน ก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่ เกี่ยวข้อง โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุนก่อสร้าง รวมถึง รายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุง รักษาของโครงการทั้งหมด ทั้งในส่วนของ งานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและงานส่วนที่ เอกชนเป็นผู้ลงทุน ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการ บริหารจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่า ก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่



เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษา และค่าบริหาร จัดเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามขอบเขตและเงื่อนไขที่กำหนด โดยมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน 30 ปี นับแต่เปิดให้บริการ

ทั้งนี้ จากผลการศึกษา พบว่าการ ให้เอกชนร่วมลงทุนฯ รูปแบบ PPP Gross Cost มีต้นทุนค่าใช้จ่ายของภาครัฐ “ต่ำ กว่า” รูปแบบรัฐดำเนินการเอง (PSC) เมื่อเปรียบเทียบกับหลักการวิเคราะห์ ความคุ้มค่าของเงิน (Value For Money) รัฐสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงในเรื่องการ ก่อสร้าง ค่าดำเนินงานและค่าบำรุงรักษา

(O&M) ตลอดระยะเวลา 30 ปี ไปให้เอกชน ผู้ใช้บริการจะได้ประโยชน์จากการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ที่มีประสิทธิภาพโดยภาคเอกชนภายใต้เงื่อนไขสัญญา ที่กำหนดเกณฑ์คุณภาพการให้บริการ (KPI) ในด้านต่างๆ เช่น การระบายจราจรบริเวณ ด่านเก็บค่าผ่านทาง การช่วยเหลือกรณี อุบัติเหตุฉุกเฉิน ความเรียบของผิวถนน ความชัดเจนของเส้นจราจร การซ่อมแซม ดูแลรักษาอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสียหายให้กลับ สู่สภาพเดิมอย่างรวดเร็ว เป็นต้น ลดภาระ รายจ่ายงบประมาณแผ่นดิน

รวมถึงลดภาระการบริหารจัดการ



ด้านบุคลากร โดยปัจจุบันมอเตอร์เวย์ 2 สายทางในปัจจุบัน ระยะทาง 204 กม. (M7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา และ M9 วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก) ต้องใช้ลูกจ้างปฏิบัติงานมากกว่า 2,200 อัตรา และมีความสอดคล้องกับแผนปฏิรูปองค์กรของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการตามแนวทางของสำนักงาน ก.พ.ร. นอกจากนี้ รัฐจะได้รับประโยชน์จากประสิทธิภาพจากภาคเอกชน (Private Sector Efficiencies) จากการใช้สัญญาแบบ PPP ที่ให้เอกชนลงทุน บำรุงรักษา และบริหารจัดการในระยะยาว (Life Cycle Approach) สร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรม (Technology & Innovation) มาใช้ในการดำเนินการตามเกณฑ์คุณภาพที่รัฐกำหนดและเอกชนสามารถวางแผนระยะยาว เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรต่างๆ ให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด

