



กวค. 84
วันที่ 21 มี.ค. 68
เวลา 17.20

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๑๑๕



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๑ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๑๘๓๖ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ กทพ ๑๐/๐๙๓๑
ลงวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๗

๒. รายงานการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๓. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๐๙/๘๖๕
ลงวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๗

๔. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๐๖/๑๑๔๔๔ ลงวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๗

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๒๙๖๑
ลงวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๖๘

๖. สำเนาหนังสือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๑๐/๗๓ ลงวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๘

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขอบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษ
จังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะกรรมการพิจารณา
โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะกรรมการได้ตามพระราชบัญญัติการว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุม
คณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๙) เรื่องที่ขอบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการ

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะกรรมการ

คณะกรรมการได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ อนุมัติตามที่คณะกรรมการนโยบาย
การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเสนอ โดยอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการทางพิเศษ
สายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต โดยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐ
รับผิดชอบการจัดการจราจรที่ดิน ในขณะที่ภาคเอกชนรับผิดชอบงานส่วนที่เหลือทั้งหมด ได้แก่ การออกแบบ
ก่อสร้างงานโยธาและงานระบบ ให้บริการและบำรุงรักษา ตลอดอายุสัมปทาน ๓๕ ปี ซึ่งต่อมากการทางพิเศษ
แห่งประเทศไทยได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน
ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้ว ปรากฏว่าไม่มีเอกชนรายใดมายื่นข้อเสนอเพื่อเข้าร่วมลงทุนโครงการ
อย่างใดก็ได้ โครงการฯ มีความจำเป็นต่อการบรรเทาปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข
๔๐๒๙ รวมถึงเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้ศึกษาทบทวน

/แนวทาง...

แนวทางการดำเนินโครงการและปรับปรุงแบบการลงทุนของโครงการ ทำให้กระทบต่อหลักการของโครงการ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงต้องเสนอขอทบทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ ต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการ ทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง โดยการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) ในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน เป็นจำนวนเงิน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท โดยการกู้เงินและ/หรือ ออกพันธบัตรมาใช้ในการดำเนินโครงการ รวมทั้งขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง ตามกฎกระทรวงกำหนด ค่าใช้เขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งหมด จากรัฐบาล โดยมีค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง เป็นจำนวนเงิน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการ

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นโครงการเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังหาดป่าตอง และอำนวยความสะดวก ในการเดินทางให้กับคนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากปัจจุบัน การเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังหาดป่าตองต้องใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ ซึ่งมีขนาด ๒ ช่องจราจร ผ่านภูเขามีสภาพคับแคบและลาดชันสูง โดยโครงการจะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุ บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ รวมทั้งสามารถใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดสึนามิ นอกจากนี้ โครงการฯ ยังจัดเป็นโครงการระยะเร่งด่วนด้านการคมนาคมทางบกตามนโยบายรัฐบาล ทั้งนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับดำเนินงานโครงการแล้ว โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๘ และมีแผน การดำเนินงานโครงการที่จะคัดเลือกผู้ควบคุมงานและผู้รับจ้างก่อสร้าง รวมทั้งลงนามในสัญญาก่อสร้างในปี ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙ ก่อสร้างในปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๓ และเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๓ จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเร็วต่อไป

๓. สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอขออนุมัติปรับปรุงแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษ จังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ระยะทาง ๓.๙๘ กิโลเมตร จากการให้เอกชนร่วมลงทุนตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นการดำเนินโครงการโดยการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินและ/หรือออกพันธบัตรมาใช้ในการดำเนินโครงการ ในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท รวมทั้งขอรับการอุดหนุน ค่าใช้เขตทางหลวง ตามกฎกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และ ทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งหมดจากรัฐบาล โดยมีค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง เป็นจำนวนเงิน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ การดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕

๓.๑.๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน โครงการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่ง พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต เพื่อพิจารณาร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ และ

/ได้จัด...

ได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน (Opinion Hearing) ต่อร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ จำนวน ๒ ครั้ง เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕ และวันที่ ๑๐ - ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๕ ตามลำดับ และเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๕ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ปาดอง จังหวัดภูเก็ต ตั้งแต่วันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๖ เพื่อเชิญชวนผู้สนใจซื้อเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal : RFP) และเข้าร่วมคัดเลือกเป็นผู้ร่วมลงทุนโครงการฯ โดยเมื่อครบกำหนดการซื้อเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน ปรากฏว่ามีบริษัทเอกชนไทยและต่างชาติ ซื้อเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน รวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๓ ราย โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้กำหนดให้เอกชนที่สนใจยื่นข้อเสนอในวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๖๖ และเมื่อครบกำหนดการยื่นข้อเสนอ ปรากฏว่าไม่มีเอกชนรายใดมายื่นข้อเสนอเพื่อเข้าร่วมลงทุนโครงการ

๓.๑.๒ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน (Opinion Hearing) โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ปาดอง จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ เพื่อให้ทราบถึงเหตุผลที่เอกชนไม่ยื่นข้อเสนอเพื่อร่วมลงทุนโครงการ และนำความคิดเห็นของภาคเอกชนมาประกอบการปรับปรุงร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ โดยภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นต่อโครงการ ได้แก่ ค่าลงทุนโครงการที่อาจจะเกินกว่าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประมาณการไว้ ปริมาณจราจรที่จะมาใช้โครงการต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ รูปแบบการลงทุนโครงการที่มีความเสี่ยงสูงที่เอกชนจะไม่ได้ผลตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสม และผลตอบแทนทางการเงินจากการลงทุนโครงการในกรณี PPP Net Cost (Equity IRR) ควรมีค่าสูงกว่าตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ที่ร้อยละ ๘.๕๐ ซึ่งไม่สามารถจูงใจให้เอกชนสนใจเข้าร่วมลงทุนในโครงการ

ต่อมาคณะกรรมการคัดเลือกฯ ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ ได้พิจารณาสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน (Opinion Hearing) ครั้งที่ ๓ ของโครงการแล้ว มีมติเห็นพ้องกับความเห็นและแนวทางดำเนินการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและที่ปรึกษา โดยสรุปว่า การที่จะเปลี่ยนแปลงเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชนจะส่งผลกระทบต่อหลักการของโครงการร่วมลงทุนที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงจะทบทวนและนำเสนอต่อผู้มีอำนาจอีกครั้ง

๓.๑.๓ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการขออนุมัติรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และการขออนุญาตใช้พื้นที่ป่าไม้ของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ปาดอง ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบรายงาน EIA ของโครงการฯ และปัจจุบันกรมป่าไม้ได้ออกประกาศให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าเทือกเขานาคเกิด และอนุญาตให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ป่าที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้รักษาไว้เป็นสมบัติของชาติและป่าตามมาตรา ๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๔๘๔ โดยมีกำหนดระยะเวลาจนกว่าจะหมดความจำเป็น

๓.๑.๔ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ตระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ปาดอง มีที่ดินที่ถูกเวนคืน ๑๙๒ แปลง และสิ่งปลูกสร้าง ๓๐๙ หลัง ซึ่งพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในท้องที่ตำบลปาดอง และตำบลกะทู้ อำเภอกะทู้ จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. ๒๕๖๖ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๔๐ ตอนที่ ๓๓ ก วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๖ มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ โดยมีแผนดำเนินงานระยะเวลา ๒๔ เดือน (เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖ ถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘) มีความคืบหน้าการดำเนินงาน ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๔๘

/๓.๒ การศึกษา...

๓.๒ การศึกษาทบทวนแนวทางการดำเนินงานโครงการ

๓.๒.๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ศึกษาแนวทางการดำเนินโครงการทางพิเศษในจังหวัดภูเก็ต โดยเสนอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยลงทุนและก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ไปก่อน ควบคู่กับการศึกษารูปแบบการลงทุนงานโยธาโครงการระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ และการบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทั้ง ๒ ระยะ และนำเสนอคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ โดยคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีมติมอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไปพิจารณาจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในการประชุมครั้งต่อไป โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการประชุมหารือเกี่ยวกับความเหมาะสมของแนวทางการดำเนินโครงการทางพิเศษในจังหวัดภูเก็ต ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานปรมาณ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๖๖ สรุปความเห็นได้ ดังนี้

หน่วยงาน	ความเห็น
กระทรวงคมนาคม	เห็นด้วยกับแนวทางที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอให้ดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ไปก่อน เนื่องจากมีความพร้อมและสามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้โดยเร็ว (Quick Win) สำหรับการขอเงินรายได้บางส่วนมาก่อสร้างโครงการเห็นว่า มีความสอดคล้องกับนโยบายของนายกรัฐมนตรีที่ให้พิจารณาแหล่งเงินอื่น ๆ ในการพัฒนาโครงการ
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ให้ดำเนินโครงการโดยบูรณาการโครงการคมนาคมขนส่งในจังหวัดภูเก็ตในภาพรวม และพิจารณาภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุนโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ให้มีความครอบคลุม
สำนักงานปรมาณ	ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาแผนการลงทุนโครงการทางพิเศษในอนาคตโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยด้วย
สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ	หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้แหล่งเงินโดยการออกพันธบัตรหรือกู้เงิน สามารถส่งคำขอบรรจุในแผนบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ ได้ ซึ่งสอดคล้องกับแผนการใช้จ่ายเงินก่อสร้างโครงการที่จะเริ่มในปี ๒๕๖๘ สำหรับความเป็นไปได้ในการขอชะลอการส่งคืนเงินยืมของรัฐบาลเพื่อนำมาใช้เป็นค่าก่อสร้างนั้นขอให้ประสานสอบถามมาที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อให้เกิดความชัดเจน
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งที่ผ่านมายังไม่เคยมีการให้ลดเงินนำส่งคลัง โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถใช้แหล่งเงินรูปแบบอื่นในการพัฒนาโครงการ เช่น การออกพันธบัตร กู้เงิน หรือการให้เอกชนร่วมลงทุน

๓.๒.๒ คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๖ มีมติรับทราบหลักการการดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง และให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับข้อสังเกตของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ไปดำเนินการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมในการทบทวนรูปแบบการลงทุนโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง แล้วนำเสนอคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในการประชุมครั้งต่อไป ดังนี้

๑) นำเสนอข้อดี - ข้อเสียของรูปแบบการลงทุนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนและก่อสร้างโครงการฯ ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ไปก่อน โดยวิเคราะห์สถานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อประเมินความพร้อมในการดำเนินโครงการฯ รวมถึงเหตุผลความจำเป็นและประโยชน์ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้รับ โดยเปรียบเทียบ Timeline ของรูปแบบการลงทุนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนและก่อสร้างโครงการฯ ไปก่อน ควบคู่กับการศึกษารูปแบบการลงทุนงานโยธา

/โครงการฯ...

โครงการฯ ระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ และการบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทั้ง ๒ ระยะ กับการดำเนินโครงการฯ โดยวิธีร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ให้ชัดเจน

๒) นำเสนอกฎหมายเกี่ยวกับการลงทุนโครงการฯ โดยระบุประเด็นข้อกฎหมายให้ชัดเจนว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินโครงการฯ ได้โดยไม่ขัดต่อกฎหมาย และนำความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของแนวทางการดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต มาประกอบการทบทวนรูปแบบการลงทุนโครงการฯ ให้ครอบคลุมและครบถ้วนทุกประเด็น

๓) พิจารณาทบทวนการลงทุนโครงการทางพิเศษอื่น ๆ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อเชื่อมโยงกับการจัดหาแหล่งเงินทุนในมิติของการลงทุนโครงการทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๔) บูรณาการโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ตกับโครงข่ายการขนส่งในจังหวัดภูเก็ต เพื่อนำเสนอภาพรวมของระบบโครงข่ายการขนส่งและการจราจรในจังหวัดภูเก็ต

๕) จัดเตรียมข้อมูลเพื่อประกอบการชี้แจงข้อเท็จจริงของสาเหตุที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเปลี่ยนแปลงรูปแบบการลงทุนโครงการฯ จาก PPP เป็นการทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ไปก่อน ในขั้นตอนการนำเสนอคณะรัฐมนตรี

๓.๒.๓ คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ ได้พิจารณาเรื่อง ขอบทบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง และมีมติ ดังนี้

๑) เห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปรับรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ดังนี้

๑.๑) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปรับรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ระยะทาง ๓.๙๘ กิโลเมตร จากการให้เอกชนร่วมลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) และให้ปรับค่าควบคุมงานก่อสร้างโดยพิจารณาจากค่าก่อสร้างที่ไม่รวมค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด ทำให้กรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงานเป็นเงินจำนวน ๑๐,๗๐๑.๖๔ ล้านบาท

๑.๒) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินและ/หรือออกพันธบัตรมาใช้ในการดำเนินโครงการในกรอบวงเงินลงทุนตามข้อ ๑) โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำความเข้าใจกับกระทรวงการคลัง ในการจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการที่เหมาะสม ทั้งนี้ ในกรณีที่ผลการหารือทำความเข้าใจกับกระทรวงการคลังมีข้อสรุปว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถนำเงินรายได้ของหน่วยงานมาใช้เป็นค่าลงทุนโครงการบางส่วน ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินและ/หรือออกพันธบัตรเพิ่มเติมมาสมทบในส่วนที่ขาดให้ครบตามกรอบวงเงินลงทุนตามข้อ ๑.๑)

ทั้งนี้ ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายอย่างเคร่งครัดและสอดคล้องตามระเบียบ กฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๒) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับข้อสังเกตของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไปดำเนินการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๒.๑) จัดทำสรุปเหตุผลที่เอกชนไม่ยื่นข้อเสนอเพื่อร่วมลงทุนโครงการฯ และเหตุผลที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ประกาศเชิญชวนให้เอกชนมายื่นข้อเสนอเพื่อร่วมลงทุนโครงการฯ ครั้งที่ ๒ รวมทั้งนโยบายของรัฐบาลในการเร่งแก้ไขปัญหาจราจรในจังหวัดภูเก็ตและข้อสั่งการที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน

/๒.๒) จัดเตรียม..

๒.๒) จัดเตรียมรายละเอียดการทบทวนมูลค่าลงทุนโครงการฯ และเหตุผลที่ปรับปรุงจากมูลค่าลงทุนเดิมที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ ให้ชัดเจน

๓.๒.๔ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ที่ กทพ ๑๐/๐๔๖๑ ลงวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ส่งข้อมูลประกอบการติดตามแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๗๐ ภายใต้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้กระทรวงคมนาคมรวบรวมเป็นข้อมูลโครงการจากหน่วยงานในสังกัด ส่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเพื่อดำเนินการต่อไป โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งปรับปรุงข้อมูลรูปแบบการลงทุนโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง จากเดิมเป็นรูปแบบ PPP Net Cost โดยให้เอกชนลงทุนโครงการทั้งหมด มาเป็นการทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนก่อสร้างโครงการเองไปก่อน โดยปรับรายละเอียดการให้เอกชนร่วมลงทุนในส่วนของให้บริการและบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) โครงการฯ ทั้ง ๒ ระยะ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจมีกำหนดนำเสนอคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเพื่อทราบในช่วงเดือนสิงหาคม ๒๕๖๗

๓.๒.๕ คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในการประชุม ครั้งที่ ๖/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๗ ได้พิจารณาเรื่อง ขอบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามความเห็นของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแล้ว โดยมีมติเห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการปรับรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอ และให้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีและอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการ ดังนี้

๑) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปรับรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ระยะทาง ๓.๙๘ กิโลเมตร จากการให้เอกชนร่วมลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยการจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) ในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน เป็นจำนวนเงิน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท

๒) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินและ/หรือออกพันธบัตรเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน เป็นจำนวนเงิน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำความตกลงกับกระทรวงการคลัง ในการจัดหาแหล่งเงินทุนโครงการที่เหมาะสม

๓) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามกฎกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งหมดจากรัฐบาล โดยมีค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง เป็นจำนวนเงิน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการ

๔) ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับข้อสังเกตของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ไปพิจารณาเร่งรัดการดำเนินงานในขั้นตอนการให้เอกชนร่วมลงทุนในการบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ตให้แล้วเสร็จทันการเปิดให้บริการทั้งระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ และเพิ่มเติมข้อมูลในขั้นตอนการนำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๔.๑) เพิ่มเติมเหตุผลที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ครั้งที่ ๒ เนื่องจากการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยการจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) จะทำให้การก่อสร้างแล้วเสร็จเร็วกว่าการดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ประมาณ ๑ ปี

/๔.๒) กำหนด...

๔.๒) กำหนดกรอบระยะเวลาดำเนินการโครงการทางพิเศษจังหวัด
ภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง และระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ให้ชัดเจน

๓.๒.๖ ผลการศึกษาทบทวนแนวทางการดำเนินโครงการ และการปรับปรุงแบบการ
ลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง

๑) ภาพรวมโครงข่ายทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการทางพิเศษ
จังหวัดภูเก็ต เพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางถนน แก้ไขปัญหาจราจร และอำนวยความสะดวก
รวดเร็วในการเดินทางให้กับคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย โครงการทางพิเศษ จำนวน ๒ โครงการ
แบ่งเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ระยะทาง ๓.๙๘ กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอน
การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ระยะทาง ๓๐.๖๒ กิโลเมตร อยู่ระหว่าง
การพิจารณารายงาน EIA โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๒) การบูรณาการโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ตกับโครงข่ายการขนส่ง ในจังหวัดภูเก็ต

ในการดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ตได้มีการบูรณาการ
ร่วมกับโครงการคมนาคมขนส่งในจังหวัดภูเก็ตที่เกี่ยวข้อง และได้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เป็นประจำทุกเดือนทั้งในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ
จังหวัดภูเก็ต และการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด เพื่อรายงานความคืบหน้าของ
โครงการสำคัญของจังหวัดภูเก็ต

๓) แนวทางการดำเนินโครงการ และการปรับปรุงรูปแบบการลงทุน ของโครงการ

๓.๑) เหตุผลที่เอกชนไม่ยื่นข้อเสนอเพื่อร่วมลงทุนโครงการฯ และ
เหตุผลที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ประกาศเชิญชวนให้เอกชนมายื่นข้อเสนอเพื่อร่วมลงทุนโครงการฯ ครั้งที่ ๒

โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง
ไม่มีเอกชนรายใดมายื่นข้อเสนอเพื่อเข้าร่วมลงทุนโครงการ เนื่องจากภาคเอกชนมีข้อห่วงกังวลในประเด็นต่าง ๆ
ต่อโครงการ ได้แก่ ค่าลงทุนโครงการที่อาจจะเกินกว่าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประมาณการไว้ ปริมาณจราจร
ที่จะมาใช้โครงการต่ำกว่าที่คาดการณ์ รูปแบบการลงทุนโครงการมีความเสี่ยงสูงที่เอกชนจะไม่ได้ผลตอบแทน
การลงทุนที่เหมาะสม และผลตอบแทนทางการเงินจากการลงทุนโครงการในกรณี PPP Net Cost (Equity IRR)
ควรมีค่าสูงกว่าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ที่ร้อยละ ๘.๕๐ ซึ่งไม่สามารถจูงใจให้เอกชนสนใจ
เข้าร่วมลงทุนในโครงการ ทั้งนี้ ภาคเอกชนได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ เช่น การทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทยหรือภาครัฐควรสนับสนุนเงิน (Subsidy) งานโยธา การอนุญาตในการหารายได้ที่ไม่ใช่ค่าผ่านทาง
(Non - Toll Revenue) และทำพื้นที่เชิงพาณิชย์ได้ ภาครัฐควรมีการประกันรายได้ขั้นต่ำ (Minimum Guarantee)
และเปิดประมูลงานก่อสร้างงานโยธาโดยวิธีการจ้างเหมาก่อน ควบคู่ไปกับหาเอกชนร่วมลงทุน (PPP) งานบริหาร
จัดการและบำรุงรักษา (O&M) ซึ่งข้อคิดเห็นของภาคเอกชนดังกล่าวนี้กระทบต่อหลักการของโครงการที่
คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน
ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้พิจารณาข้อคิดเห็นของภาคเอกชน ผลการวิเคราะห์และความเห็นของ
ที่ปรึกษาประกอบกับข้อมูลเพิ่มเติมแผนการดำเนินงานและความเห็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยที่ปรึกษา
ได้นำเสนอการเปรียบเทียบแผนการดำเนินงาน ๒ ทางเลือกต่อที่ประชุม ประกอบด้วย ๒ แนวทาง ได้แก่ แนวทางที่ ๑
การปรับปรุงเอกสาร RFP ภายในกรอบมติคณะรัฐมนตรีและประกาศเชิญชวนอีกครั้ง และแนวทางที่ ๒ การทางพิเศษ

/แห่งประเทศไทย...

แห่งประเทศไทยพิจารณาทบทวนหลักการของโครงการและเสนอต่อผู้มีอำนาจเห็นชอบใหม่อีกครั้ง โดยพบว่า หากดำเนินการตามแนวทางที่ ๑ จะสามารถคัดเลือกเอกชนแล้วเสร็จประมาณเดือนกันยายน ๒๕๖๗ อย่างไรก็ตาม จากผลการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน ครั้งที่ ๓ ที่ปรึกษาคาดว่าน่าจะไม่มีเอกชนสนใจยื่นข้อเสนอ สำหรับแนวทางที่ ๒ คาดว่าจะสามารถดำเนินโครงการได้เร็วขึ้นประมาณ ๙ เดือน ประกอบกับผลการวิเคราะห์และความเห็นของที่ปรึกษา เห็นว่าข้อเสนอแนะที่มีนัยสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการจะกระทบต่อหลักการโครงการ ในหลายประเด็นที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ ดังนั้น หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประกาศเชิญชวนให้เอกชนมายื่นข้อเสนอเพื่อร่วมลงทุนโครงการฯ ครั้งที่ ๒ คาดว่าน่าจะไม่มีเอกชนสนใจยื่นข้อเสนอ ดังนั้น ที่ประชุมจึงได้มีมติเห็นพ้องกับความเห็นและแนวทางดำเนินการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและที่ปรึกษา โดยสรุปว่าการที่จะเปลี่ยนแปลงเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชนจะส่งผลกระทบต่อหลักการของโครงการร่วมลงทุนที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงจะทบทวนและนำเสนอต่อผู้มีอำนาจอีกครั้ง

ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ เรื่อง ขอบทบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษ จังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เสนอผลการศึกษาทบทวน แนวทางการดำเนินโครงการ ซึ่งจากการเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของแนวทางการดำเนินโครงการ ประกอบด้วย ๒ แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ ๑ : การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนและก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ไปก่อน ผนวกงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) โครงการระยะที่ ๑ รวมในการศึกษารูปแบบการลงทุนโครงการระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ซึ่งประกอบด้วย งานก่อสร้างโครงการระยะที่ ๒ และบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทั้ง ๒ ระยะ

แนวทางที่ ๒ : รวมโครงการทั้ง ๒ ระยะ เป็นโครงการเดียว โดยศึกษารูปแบบการลงทุนรวม ประกอบด้วย งานก่อสร้างและบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ทั้งหมด ก่อนเสนอขอความเห็นชอบเพื่อดำเนินโครงการพร้อมกัน

พบว่า การดำเนินโครงการตามแนวทางที่ ๑ นั้นจะสามารถเปิดบริการโครงการระยะที่ ๑ ได้เร็วกว่าการนิรรมการก่อสร้างทั้ง ๒ ระยะพร้อมกัน ประมาณ ๑.๕ - ๒ ปี เนื่องจากการดำเนินการตามแนวทางที่ ๒ จะต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งในการศึกษารูปแบบการลงทุนรวมทั้ง ๒ ระยะก่อน พร้อมนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขอความเห็นชอบในหลักการร่วมลงทุนของโครงการ รวมทั้งดำเนินการตาม ขั้นตอนการคัดเลือกเอกชน ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการมากกว่าแนวทางที่ ๑

๓.๒) การพิจารณาทางเลือก แนวทางและกรอบระยะเวลา ในการดำเนินโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้พิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต และวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย ของการดำเนินโครงการ เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย ๓ แนวทาง ได้แก่ แนวทางที่ ๑ การก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ ก่อน แนวทางที่ ๒ การก่อสร้างโครงการระยะที่ ๒ ก่อน และแนวทางที่ ๓ การก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ และ ๒ พร้อมกัน สรุปได้ ดังนี้

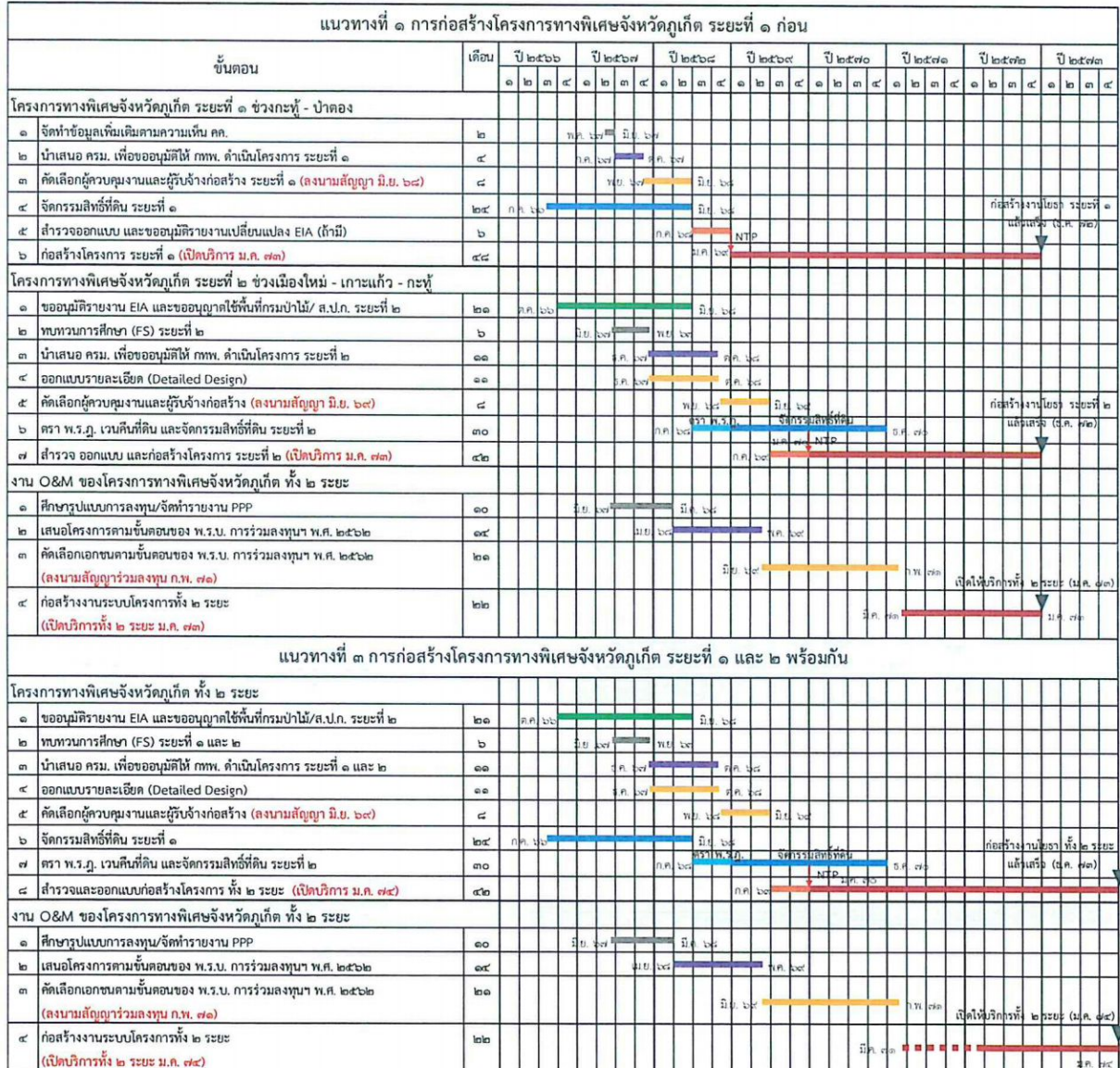
๓.๒.๑) ข้อดี - ข้อเสีย ของการดำเนินโครงการฯ

ทั้ง ๓ แนวทาง

ข้อดี	ข้อเสีย
แนวทางที่ ๑ การก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ ก่อน	
๑. สามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ ช่วงกะหู้ - ปาตอง ได้ทันที เนื่องจากได้รับความเห็นชอบรายงาน EIA และการใช้พื้นที่ของกรมป่าไม้แล้ว และเริ่มจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้ว ๒. สามารถดำเนินการควบคู่ไปกับขั้นตอนการขอความเห็นชอบรายงาน EIA การขอใช้พื้นที่ของกรมป่าไม้ และการเสนอขอความเห็นชอบรูปแบบลงทุนโครงการระยะที่ ๒ ๓. ภาครัฐและเอกชน จังหวัดภูเก็ต รวมถึงผลการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการระยะที่ ๒ เร่งรัดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ เพื่อเปิดบริการโดยเร็ว	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีภาระด้านการลงทุน ระยะที่ ๑ อย่างไรก็ตามในเบื้องต้นพบว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีศักยภาพและฐานะการเงินมั่นคงเพียงพอในการจัดหาเงินทุนมาก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑
แนวทางที่ ๒ การก่อสร้างโครงการระยะที่ ๒ ก่อน	
-	ทำให้แผนการดำเนินการในภาพรวมมีความล่าช้า เนื่องจากสามารถดำเนินโครงการระยะที่ ๑ ซึ่งมีความพร้อมคู่ขนานไปกับการดำเนินโครงการระยะที่ ๒ ซึ่งอยู่ระหว่างการขออนุมัติรายงาน EIA การขอใช้พื้นที่ของกรมป่าไม้/ สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม รวมทั้งการตราพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน
แนวทางที่ ๓ การก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ และ ๒ พร้อมกัน	
มีความยืดหยุ่นในการพิจารณารูปแบบการลงทุนในภาพรวม	๑. ต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งในการศึกษารูปแบบการลงทุน รวมทั้ง ๒ ระยะ ก่อนพร้อมนำเสนอขอความเห็นชอบ ๒. ขั้นตอนขอความเห็นชอบรายงาน EIA การขอใช้พื้นที่ป่าไม้โครงการระยะที่ ๒ ต้องแล้วเสร็จก่อน จึงจะสามารถเริ่มก่อสร้างโครงการได้ ๓. เปิดบริการโครงการทั้ง ๒ ระยะ ช้ากว่ากรณีที่ ๑ ประมาณ ๑ ปี

๓.๒.๒) แผนการดำเนินโครงการฯ ตามแนวทางที่ ๑

และแนวทางที่ ๓



หมายเหตุ : แนวทางที่ ๒ การก่อสร้างโครงการระยะที่ ๒ ก่อนนั้น ไม่มีความเหมาะสม ทำให้แผนการดำเนินการในภาพรวมมีความล่าช้า เนื่องจากสามารถดำเนินการระยะที่ ๑ ซึ่งมีความพร้อม คู่ขนานไปกับการดำเนินการระยะที่ ๒ ซึ่งอยู่ระหว่างการขออนุมัติรายงาน EIA การขอใช้พื้นที่ป่าไม้/ ส.ป.ก. รวมทั้งครา พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้พิจารณาข้อดี - ข้อเสีย

และแผนการดำเนินโครงการทั้ง ๓ แนวทางแล้ว พบว่า การดำเนินโครงการตามแนวทางที่ ๑ มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากโครงการระยะที่ ๑ มีความพร้อมในการก่อสร้าง โดยรายงาน EIA และการขอใช้พื้นที่ป่าไม้ได้รับความเห็นชอบแล้ว และได้เริ่มจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้ว รวมทั้งขนาดของอุโมงค์ระยะที่ ๑ มีขนาดใหญ่ (๑๗.๑ เมตร) ต้องใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนานกว่าโครงการระยะที่ ๒ และเปิดบริการโครงการระยะที่ ๑ ได้เร็วกว่ากรณีรวมการก่อสร้างทั้ง ๒ ระยะพร้อมกัน ประมาณ ๑ ปี อีกทั้งหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) คลี่คลาย ปรากฏว่ามีอุบัติเหตุบนถนนสายหลัก (ทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๙) เพิ่มขึ้น ซึ่งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนจังหวัดภูเก็ต ได้เร่งรัดในทุกโอกาสให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเร่งก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ เพื่อเปิดบริการโดยเร็ว รวมทั้งในคราวนายกรัฐมนตรีเดินทางลงพื้นที่เพื่อตรวจติดตามการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน ณ จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่

๒๙ กันยายน ๒๕๖๖ จังหวัดภูเก็ตได้แจ้งขอให้เร่งรัดการดำเนินการโครงการฯ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างตำบลกะทู้ และตำบลป่าตอง ให้มีประสิทธิภาพ อีกทั้งโครงการฯ จัดอยู่ในแผนงานการพัฒนาเพื่อผลักดันให้เป็นไปตามนโยบาย Quick Win ของกระทรวงคมนาคมอีกด้วย

๓.๓) เหตุผลความจำเป็นในการใช้วิธีการจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) สำหรับการก่อสร้างโครงการฯ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้พิจารณารูปแบบวิธีการออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) สำหรับการก่อสร้างโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง เนื่องจากเป็นรูปแบบที่สามารถลดระยะเวลาและเพิ่มความยืดหยุ่นในกระบวนการก่อสร้างได้ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงของงานก่อสร้างอุโมงค์ของโครงการ ซึ่งเป็นโครงสร้างอุโมงค์ทางพิเศษขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศไทยที่จะผ่านภูเขาหินให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้าง ทำให้สามารถบริหารความเสี่ยงในเรื่องของมูลค่าก่อสร้างของโครงการได้ เนื่องจากโครงการในลักษณะของอุโมงค์อาจมีปัจจัยทางเทคนิคที่ไม่ได้คาดคิด (Unforeseen) ค่อนข้างมาก รวมทั้งโครงการมีความเร่งด่วน เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดภูเก็ตได้ฟื้นตัวทางเศรษฐกิจจากสถานการณ์โรคระบาด มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมากและใช้เส้นทางในช่วงกะทู้ - ป่าตองเป็นเส้นทางหลัก ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ การเร่งรัดดำเนินโครงการจะเป็นการเร่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ต

นอกจากนี้ การใช้วิธีการออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) ยังสามารถนำหลักการวิศวกรรมคุณค่า (Value Engineering) มาใช้ในขั้นตอนหลังจากการประมูล (Bidding) ที่ได้คัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างโครงการแล้ว โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถกำหนดให้นำ Value Engineering มาใช้ในขอบเขตของงานจ้างก่อสร้าง เพื่อให้ผู้รับจ้างงานก่อสร้างสามารถปรับปรุงการออกแบบงานอุโมงค์โดยการลดต้นทุนที่ไม่จำเป็นและเพิ่มประสิทธิภาพในการก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ การจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) ของโครงการอุโมงค์ที่มีขนาดใหญ่มากดังกล่าว อาจใช้วิธีการประกวดราคาแบบนานาชาติ (International Bidding) เพื่อให้เอกชนต่างชาติที่มีความรู้และเทคโนโลยีที่ทันสมัยสามารถเข้ามาร่วมงานได้ ซึ่งอาจดำเนินการด้วยต้นทุนที่ต่ำลงและลดระยะเวลาในการก่อสร้างได้

๓.๔) เหตุผลความจำเป็นในการปรับค่าก่อสร้างโครงการฯ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทบทวนมูลค่าลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเขยสิ่งปลูกสร้างยังคงสามารถดำเนินการได้ตามกรอบวงเงินเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ เท่ากับ ๕,๗๙๒.๒๔ ล้านบาท สำหรับค่าก่อสร้างของโครงการได้มีการทบทวนราคาต่อหน่วยให้สอดคล้องกับสภาวะปัจจุบัน ทบทวนปริมาณงานและค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด (Provisional Sum) ให้สอดคล้องกับรูปแบบการจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) และทบทวน Factor F ให้สอดคล้องกับรูปแบบและหมวดหมู่งานก่อสร้างแต่ละประเภทมากยิ่งขึ้น โดยมีการประมาณการค่าก่อสร้าง ณ ปีก่อสร้างของโครงการปี ๒๕๖๙ เท่ากับจำนวนเงิน ๑๐,๖๘๕.๙๓ ล้านบาท ค่าควบคุมงานก่อสร้างเท่ากับจำนวนเงิน ๒๗๘.๘๔ ล้านบาท รวมมูลค่าลงทุนของโครงการทั้งสิ้น ๑๑,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท โดยได้ดำเนินการเปรียบเทียบมูลค่าลงทุนโครงการที่ได้ประมาณการใหม่ ณ ปีปัจจุบัน ปี ๒๕๖๗ และ ณ ปีก่อสร้าง ปี ๒๕๖๙ กับมูลค่าลงทุนโครงการเดิมตามกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ สรุปได้ ดังนี้

รายการ	มูลค่าลงทุนโครงการ (ล้านบาท)		
	มูลค่าลงทุนเดิมที่ คณะรัฐมนตรีอนุมัติ เมื่อ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ (ราคา ณ ปีก่อสร้างปี ๒๕๖๖)	มูลค่าลงทุนที่ปรับปรุง (ราคา ณ ปีปัจจุบัน ที่วิเคราะห์ ปี ๒๕๖๗)	มูลค่าลงทุนที่ปรับปรุง (ราคา ณ ปีก่อสร้าง ปี ๒๕๖๙)
๑. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๕,๗๙๒.๒๔	๕,๗๙๒.๒๔	๕,๗๙๒.๒๔
๒. ค่าก่อสร้าง	๘,๖๖๒.๖๐	๙,๙๓๓.๘๑	๑๐,๖๘๕.๙๓*
๓. ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	๒๑๕.๗๓	๒๕๙.๒๒	๒๗๘.๘๔**
รวมค่าก่อสร้างและ ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	๘,๘๗๘.๕๗	๑๐,๑๙๕.๐๗	๑๐,๗๖๖.๐๑
รวมทั้งสิ้น	๑๔,๖๗๐.๘๑	๑๕,๙๘๖.๑๑	๑๖,๗๕๖.๐๕

หมายเหตุ: * ปรับจากปีฐานมาเป็น ณ ปีก่อสร้าง (ปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๓) ด้วยอัตราเงินเฟ้อจากดัชนีราคาผู้บริโภค (PPI) เฉลี่ยช่วงปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖ ซึ่งเท่ากับร้อยละ ๒.๐๐

** ประมาณการกรอบวงเงินจากค่าก่อสร้าง ณ ปี ๒๕๖๗ แล้วปรับมูลค่าเป็นราคา ณ ปีก่อสร้าง (ปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๓) ด้วยอัตราเงินเฟ้อจากดัชนีราคาผู้บริโภค (PPI) เฉลี่ยช่วงปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖ ซึ่งเท่ากับร้อยละ ๒.๐๐

๓.๕) เปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนระหว่างรูปแบบเดิมกับ

รูปแบบที่เสนอ

จากแนวทางการดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ตที่
การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอแนวทาง ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนและก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑
ช่วงกะทู้ - ป่าตอง จะเป็นการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการลงทุนของโครงการจากเดิมที่เป็นรูปแบบการลงทุนระหว่าง
รัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost มาเป็นรูปแบบที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนและ
ดำเนินการก่อสร้างเองทั้งหมด (PSC) โดยเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนเดิมและรูปแบบที่เสนอ สรุปได้ ดังนี้

รายการ	รูปแบบการลงทุนเดิม (ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕)	รูปแบบการลงทุนที่เสนอ
๑. ชื่อโครงการ	โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัด ภูเก็ต	โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง
๒. รูปแบบการลงทุน	การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการในรูปแบบ PPP Net Cost : - ภาครัฐสนับสนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน - ภาคเอกชนรับผิดชอบงานส่วนที่เหลือทั้งหมด ได้แก่ การออกแบบ ก่อสร้างงานโยธาและ งานระบบ ให้บริการและบำรุงรักษาตลอด อายุสัมปทาน ๓๕ ปี	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุน ก่อสร้างโครงการ (PSC) : - ภาครัฐสนับสนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอรับการอุดหนุน ทั้งหมดจากรัฐบาลตามกรอบวงเงินเดิมที่ได้รับ อนุมัติไว้ - การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับผิดชอบ ค่าลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน โดยใช้ วิธีการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build)
๓. วงเงินลงทุนรวม	๑๔,๖๗๐.๘๑ ล้านบาท (ราคา ณ ปีก่อสร้าง ปี ๒๕๖๖)	๑๖,๗๕๖.๐๕ ล้านบาท (ราคา ณ ปีก่อสร้าง ปี ๒๕๖๙)
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๕,๗๙๒.๒๔ ล้านบาท	๕,๗๙๒.๒๔ ล้านบาท
- ค่าก่อสร้าง	๘,๖๖๒.๖๐ ล้านบาท	๑๐,๖๘๕.๙๓ ล้านบาท
- ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	๒๑๕.๗๓ ล้านบาท	๒๗๘.๘๔ ล้านบาท

๔) การปรับปรุงผลการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการฯ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงผลการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ตามแนวทางที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะลงทุนและก่อสร้างโครงการระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ไปก่อนหน้านี้ ซึ่งได้มีการทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้อง สมมุติฐานในการวิเคราะห์ และแผนการดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน สรุปได้ ดังนี้

๔.๑) เหตุผล ความจำเป็น และประโยชน์ของโครงการฯ

เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังหาดป่าตอง และอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับคนในพื้นที่ นักท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากปัจจุบันการเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังหาดป่าตองต้องใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ ซึ่งมีขนาด ๒ ช่องจราจร ผ่านภูเขาที่มีความคดเคี้ยวและลาดชันสูง โดยโครงการจะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ รวมทั้งสามารถใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดสึนามิ

๔.๒) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

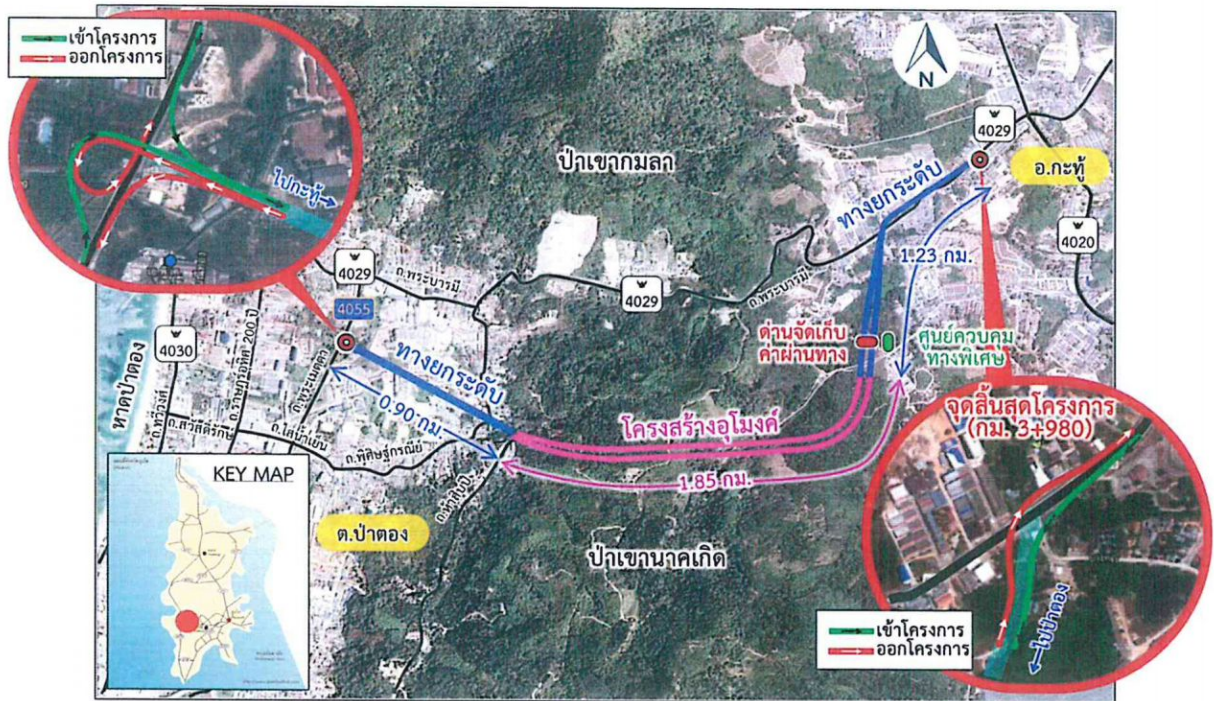
โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ตระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง เป็นโครงการเร่งด่วนตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งสามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้โดยเร็ว (Quick Win) มีความสอดคล้อง กับแผน ๓ ระดับ ได้แก่ แผนระดับที่ ๑ คือ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้าง ชีตความสามารถในการแข่งขัน แผนระดับที่ ๒ คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) หมายเหตุที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของ ภูมิภาค และแผนระดับที่ ๓ คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ รวมทั้งสอดคล้อง กับแผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐

๔.๓) แนวสายทางและรูปแบบโครงการ

๔.๓.๑) แนวสายทางโครงการ

โครงการก่อสร้างเป็นทางยกระดับ มีอุโมงค์อยู่ใน ช่วงกลางของแนวสายทาง ระยะทางรวม ๓.๙๘ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตา (ภก. ๔๐๕๕) ในพื้นที่ตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ เป็นทางยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อ ทิศทาง และรถจักรยานยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง) ยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์กรณ์ จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง ๐.๙ กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาคเกิด ระยะทาง ๑.๘๕ กิโลเมตร หลังจากผ่านช่วงภูเขาจึงเป็น ทางยกระดับ ระยะทาง ๑.๒๓ กิโลเมตร จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ตำบลกะทู้ อำเภอกะทู้ บริเวณจุดตัดกับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ มีทางขึ้น - ลง ๒ แห่ง ได้แก่ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ด้านป่าตอง) ที่ถนน พระเมตตา และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ (ด้านกะทู้) ที่จุดตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙

แนวสายทางโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๔.๓.๒) รูปแบบโครงการ

(๑) รูปแบบโครงสร้างทางยกระดับ

โครงสร้างทางยกระดับสายทางหลักเป็นคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัว I (I - Beam Girder) ขนาด ๔ ช่องจราจรต่อทิศทาง แบ่งเป็นรถยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง มีความกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร มีไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง ๒.๐๐ เมตร และไหล่ทางด้านขวากว้าง ๐.๕๐ เมตร ส่วนรถจักรยานยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง มีความกว้างช่องละ ๑.๗๕ เมตร มีไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง ๑.๐๐ เมตร และไหล่ทางด้านขวากว้าง ๐.๕๐ เมตร อีกทั้งมีการติดตั้งราวกันชนคอนกรีต (Concrete Barrier) เพื่อแยกรถยนต์และรถจักรยานยนต์ออกจากกันเพื่อความปลอดภัย

(๒) รูปแบบโครงสร้างอุโมงค์

โครงสร้างเป็นอุโมงค์คู่ มีระยะห่างกันประมาณ ๒๕ เมตร โดยแต่ละอุโมงค์มีความกว้างภายในรวม ๑๗.๑๐ เมตร และมีขนาด ๔ ช่องจราจรต่อทิศทาง แบ่งเป็นรถยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร มีไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง ๒.๐๐ เมตร และไหล่ทางด้านขวากว้าง ๐.๕๐ เมตร ส่วนรถจักรยานยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง กว้างช่องละ ๑.๗๕ เมตร มีไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง ๑.๐๐ เมตร และไหล่ทางด้านขวากว้าง ๐.๕๐ เมตร มีการติดตั้งราวกันชนคอนกรีต เพื่อแยกรถยนต์และรถจักรยานยนต์ออกจากกันเพื่อความปลอดภัย มีทางเท้าข้างอุโมงค์กว้างข้างละ ๑.๐๐ เมตร เพื่อการซ่อมบำรุงและใช้กรณีฉุกเฉิน อีกทั้งภายในอุโมงค์จะมีระบบต่าง ๆ ที่จำเป็น ได้แก่ ระบบระบายอากาศ ระบบตรวจวัดปริมาณมลสาร CO NO₂ ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ระบบกระจายเสียง ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ระบบป้องกันอัคคีภัย ระบบป้ายสัญญาณจราจรและป้ายข้อความ และระบบระบายน้ำ

/(๓) ด้านเก็บ...

(๓) ด้านเก็บค่าผ่านทาง

ตั้งอยู่บริเวณด้านกะทู้ จำนวน ๑ ด้าน
เก็บค่าผ่านทาง ทั้ง ๒ ทิศทาง คือ ทิศทางกะทู้ - ป่าตอง และทิศทางป่าตอง - กะทู้ ประกอบด้วย ช่องเก็บค่าผ่านทาง
ทิศทางละ ๙ ช่องทาง แบ่งเป็นสำหรับรถจักรยานยนต์ จำนวน ๓ ช่องทาง (๖ ตู้) รถยนต์ จำนวน ๕ ช่องทาง และ
รถบรรทุก จำนวน ๑ ช่องทาง โดยมีพื้นที่เผื่อไว้สำหรับจัดทำช่องเก็บค่าผ่านทางในอนาคตด้านละ ๑ ช่องทาง

๔.๔) มูลค่าลงทุนโครงการ

โครงการมีมูลค่าลงทุนรวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๖,๗๕๗.๐๑ ล้านบาท
(ราคา ณ ปีก่อสร้าง ปี ๒๕๖๙) โดยแบ่งเป็น ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง จำนวน ๕,๗๙๒.๒๔ ล้านบาท
ค่าก่อสร้าง จำนวน ๑๐,๖๘๕.๙๓ ล้านบาท และค่าควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน ๒๓๘.๘๔ ล้านบาท

นอกจากนี้ โครงการได้ประมาณค่าใช้จ่ายทางหลวงตาม
กฎกระทรวง กำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน
พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นไปตามกฎกระทรวงฯ กรณีใช้เพื่อกิจกรรมเพื่อให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน โดยประชาชน
สามารถใช้ประโยชน์หรือใช้บริการได้และถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการ โดยให้ชำระค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงเป็นรายปี
ในอัตราครึ่งหนึ่งของอัตราที่กำหนดท้ายกฎกระทรวงฯ โดยมีค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง คิดเป็นจำนวนเงิน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี
ตลอดอายุโครงการ สรุปได้ ดังนี้

รายการ	แนวสายทาง			ราคา ต่อหน่วย*	ราคาต่อหน่วย ในอัตราครึ่งหนึ่ง	ราคา (บาทต่อปี)
	ภก. ๔๐๕๕	ทล. ๔๐๒๙	รวม			
๑. ป้ายบอกทาง (จำนวน)						
๑.๑ ป้ายชี้ทาง	๑	๒๑	๒๒	๗,๐๐๐	๓,๕๐๐	๗๗,๐๐๐
๑.๒ ป้ายติดตั้งข้างทาง	๔	๒	๖	๑๑,๐๐๐	๕,๕๐๐	๓๓,๐๐๐
๑.๓ ป้ายชนิดแขวนอื่น	๓	๑	๔	๔๕,๐๐๐	๒๒,๕๐๐	๙๐,๐๐๐
๑.๔ ป้ายชนิดคร่อมผิวจราจร	๖	๓	๙	๑๒๔,๐๐๐	๖๒,๐๐๐	๕๕๘,๐๐๐
๒. สะพาน (ตารางเมตร)	๖๒๔	๘,๑๑๖	๘,๗๔๐	๑,๖๐๐	๘๐๐	๖,๙๙๒,๐๐๐
รวมเป็นเงิน						๗,๗๕๐,๐๐๐

หมายเหตุ * ราคาต่อหน่วย อ้างอิงจาก อัตราค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง ตามกฎกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบทและ
ทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔

ทั้งนี้ ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างหารือกับ
กรมทางหลวง ในประเด็นปัญหาในการปฏิบัติและภาระเพิ่มเติมต่อหน่วยงานและประชาชน

๔.๕) การจัดเก็บค่าผ่านทาง

การจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการเป็นแบบระบบเปิด
(Open System) ซึ่งจะจัดเก็บค่าผ่านทางอัตราเดียว (Flat Rate) จากการปรับแผนการดำเนินโครงการให้ที่เปิด
ให้บริการเป็นปีงบประมาณ ๒๕๗๓ โดยจัดเก็บค่าผ่านทางสำหรับรถจักรยานยนต์ในอัตรา ๑๕ บาทต่อคัน รถ ๔ ล้อ
๔๐ บาทต่อคัน รถ ๖ - ๑๐ ล้อ ๘๕ บาทต่อคัน และรถมากกว่า ๑๐ ล้อ ๑๒๕ บาทต่อคัน จากนั้นจะมีการปรับ
ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นทุก ๆ ๕ ปี ด้วยอัตราเงินเฟ้อจากดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป (Customer Price Index : CPI) ของ
จังหวัดภูเก็ตที่เกิดขึ้นจริง โดยมีอัตราค่าผ่านทาง สรุปได้ ดังนี้

ปีงบประมาณ	ค่าผ่านทาง (บาทต่อคัน)	
	รถจักรยานยนต์/รถ ๔ ล้อ/รถ ๖ - ๑๐ ล้อ/รถมากกว่า ๑๐ ล้อ	
๒๕๗๓ (เปิดให้บริการ)	๑๕ / ๔๐ / ๘๕ / ๑๒๕	
๒๕๗๘	๑๕ / ๔๕ / ๙๕ / ๑๔๐	
๒๕๘๓	๒๐ / ๕๐ / ๑๐๕ / ๑๕๕	
๒๕๘๘	๒๐ / ๕๕ / ๑๑๕ / ๑๗๐	

/ปีงบประมาณ...

ปีงบประมาณ	ค่าผ่านทาง (บาทต่อคัน) รถจักรยานยนต์/รถ ๔ ล้อ/รถ ๖ - ๑๐ ล้อ/รถมากกว่า ๑๐ ล้อ
๒๕๕๓	๒๕ / ๖๐ / ๑๒๕ / ๑๙๐
๒๕๕๘	๓๐ / ๖๕ / ๑๔๐ / ๒๑๐
๒๖๐๓	๓๕ / ๗๐ / ๑๕๕ / ๒๓๐

หมายเหตุ : ปรับค่าผ่านทางทุก ๆ ๕ ปี ด้วยอัตราเงินเฟ้อจากดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป (CPI) ของจังหวัดภูเก็ต ร้อยละ ๒.๐๐

๔.๖) การคาดการณ์ปริมาณจราจรและรายได้ของโครงการ

๔.๖.๑) การคาดการณ์ปริมาณจราจร ผลการคาดการณ์

ปริมาณจราจร ณ ปีเปิดให้บริการปีงบประมาณ ๒๕๗๓ คาดว่าจะมีปริมาณจราจร จำนวน ๔๐,๑๔๑ คันต่อวัน และในปีงบประมาณ ๒๖๐๓ จะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน ๑๐๖,๘๔๗ คันต่อวัน สรุปได้ ดังนี้

ปีงบประมาณ	ปริมาณจราจร (คันต่อวัน)				
	รถจักรยานยนต์	รถ ๔ ล้อ	รถ ๖ - ๑๐ ล้อ	รถมากกว่า ๑๐ ล้อ	รวม
๒๕๗๓ (เปิดให้บริการ)	๑๔,๗๑๔	๒๔,๗๐๐	๔๙๔	๒๓๓	๔๐,๑๔๑
๒๕๗๘	๑๙,๖๓๕	๓๖,๖๙๗	๙๖๒	๔๔๘	๕๗,๗๔๒
๒๕๘๓	๒๕,๐๕๐	๔๙,๕๙๖	๑,๓๕๙	๖๕๓	๗๖,๖๕๘
๒๕๘๘	๓๐,๔๖๕	๖๐,๘๐๘	๑,๗๔๕	๘๕๙	๙๓,๘๗๗
๒๕๙๓	๓๖,๑๕๐	๖๓,๘๐๕	๑,๙๑๐	๙๔๘	๑๐๒,๘๑๓
๒๕๙๘	๓๙,๗๓๑	๖๓,๘๐๕	๑,๙๑๐	๙๔๘	๑๐๖,๓๙๔
๒๖๐๓	๔๐,๑๔๑	๖๓,๘๐๕	๑,๙๑๐	๙๔๘	๑๐๖,๘๔๗

๔.๖.๒) การประมาณการรายได้ ผลการประมาณการ

รายได้จากการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษของโครงการ ณ ปีที่เปิดให้บริการปีงบประมาณ ๒๕๗๓ (เปิดให้บริการ ๙ เดือน) คาดว่าจะมีรายได้ จำนวน ๓๒๕ ล้านบาท และในปีงบประมาณ ๒๖๐๓ (เปิดให้บริการ ๓ เดือน) จะมีรายได้ จำนวน ๕๔๐ ล้านบาท สรุปได้ ดังนี้

ปีงบประมาณ	รายได้จากการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ (ล้านบาทต่อปี)				
	รถจักรยานยนต์	รถ ๔ ล้อ	รถ ๖ - ๑๐ ล้อ	รถมากกว่า ๑๐ ล้อ	รวม
๒๕๗๓ (เปิดให้บริการ ๙ เดือน)	๕๖	๒๕๑	๑๑	๗	๓๒๕
๒๕๗๘	๑๐๐	๕๕๙	๓๑	๒๑	๗๑๑
๒๕๘๓	๑๖๙	๘๓๙	๔๘	๓๔	๑,๐๙๐
๒๕๘๘	๒๐๖	๑,๑๓๑	๖๘	๔๙	๑,๔๕๔
๒๕๙๓	๓๐๖	๑,๒๙๕	๘๑	๖๑	๑,๗๔๓
๒๕๙๘	๔๐๓	๑,๔๐๓	๙๐	๖๗	๑,๙๖๓
๒๖๐๓ (เปิดให้บริการ ๓ เดือน)	๑๑๙	๓๗๘	๒๕	๑๘	๕๔๐

๔.๗) การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ

จากผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง พบว่า มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) เท่ากับ ๑๗,๓๗๗.๘๙ ล้านบาท ณ อัตราคิดลด (Discount Rate) เท่ากับร้อยละ ๑๒ อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (Benefit - Cost Ratio : B/C Ratio) เท่ากับ ๒.๕๖ อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) เท่ากับร้อยละ ๑๘.๗๔ และมีระยะเวลาคืนทุน (Payback Period : PB) เท่ากับ ๑๓ ปี สรุปได้ ดังนี้

ตัวชี้วัด	ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	๑๗,๓๗๗.๘๙
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) (เท่า)	๒.๕๖
อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	๑๘.๗๔
ระยะเวลาคืนทุน (PB)	ปีที่ ๑๓

หมายเหตุ : อัตราคิดลด (Discount Rate) เท่ากับร้อยละ ๑๒ และระยะเวลาคืนทุน (PB) นับจากปีที่เริ่มลงทุนก่อสร้าง

๔.๘) การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงิน

จากผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงินของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง พบว่า มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ -๖,๑๙๙.๕๙ ล้านบาท อัตราคิดลด (Discount Rate) เท่ากับร้อยละ ๗.๓๑ อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๐.๕๘ อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR) เท่ากับร้อยละ ๓.๗๕ และมีระยะเวลาคืนทุน (PB) เท่ากับ ๒๖ ปี สรุปได้ ดังนี้

ตัวชี้วัด	ผลตอบแทนด้านการเงิน
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	-๖,๑๙๙.๕๙
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) (เท่า)	๐.๕๘
อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) (ร้อยละ)	๓.๗๕
ระยะเวลาคืนทุน (PB)	ปีที่ ๒๖

หมายเหตุ : อัตราคิดลด (Discount Rate) เท่ากับ WACC ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เท่ากับร้อยละ ๗.๓๑ และระยะเวลาคืนทุน (PB) นับจากปีที่เริ่มลงทุนก่อสร้าง

๔.๙) ผลตอบแทนด้านการลงทุน

จากผลวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการลงทุน (Equity IRR) ในกรณีที่โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง มีรูปแบบการลงทุนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนและดำเนินโครงการเองทั้งหมด (PSC) โดยการออกพันธบัตร/กู้เงิน พบว่า มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ -๑,๐๙๘.๔๙ ล้านบาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๐.๙๔ อัตราผลตอบแทนด้านการลงทุน (Equity IRR) เท่ากับร้อยละ ๔.๗๒ และมีระยะเวลาคืนทุน (PB) เท่ากับ ๒๗ ปี สรุปได้ ดังนี้

ตัวชี้วัด	ผลตอบแทนด้านการเงิน
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	-๑,๐๙๘.๔๙
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) (เท่า)	๐.๙๔
อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (FIRR) (ร้อยละ)	๔.๗๒
ระยะเวลาคืนทุน (PB)	ปีที่ ๒๗

หมายเหตุ : อัตราคิดลด (Discount Rate) เท่ากับ WACC ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เท่ากับร้อยละ ๗.๓๑ และระยะเวลาคืนทุน (PB) นับจากปีที่เริ่มลงทุนก่อสร้าง

๔.๑๐) การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Analysis)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้วิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ เพื่อวิเคราะห์ระดับความเสี่ยงในการลงทุนโครงการ อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของรายได้และต้นทุนของโครงการ พบว่า กรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนและดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง เองทั้งหมด (PSC) โดยการออกพันธบัตร/กู้เงิน หากรายได้และต้นทุนของโครงการเปลี่ยนแปลงในทางที่เลวร้ายที่สุด (รายได้ลดลงร้อยละ ๒๐ และต้นทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ จากที่ประเมินไว้)

/จะส่งผล...

จะส่งผลให้ค่าอัตราผลตอบแทนด้านการลงทุน (Equity IRR) ลดลงจากร้อยละ ๔.๗๒ เป็นร้อยละ ๐.๔๖ ส่วนในกรณีที่รายได้และต้นทุนของโครงการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีที่สุด (รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๐ และต้นทุนลดลงร้อยละ ๒๐ จากที่ประเมินไว้) จะส่งผลให้ค่าอัตราผลตอบแทนด้านการลงทุน (Equity IRR) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๔.๗๒ เป็นร้อยละ ๑๐.๕๔ โดยตัวแปรที่อาจส่งผลกระทบต่อค่าอัตราผลตอบแทนของรายได้และต้นทุนของโครงการอย่างมีนัยสำคัญ จะต้องได้รับการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด

๔.๑๑) การเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนเป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินของโครงการ (Value for Money : VfM) โดยการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนเองทั้งหมด กับการให้เอกชนร่วมลงทุนด้วย ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบเพื่อใช้ในการพิจารณาประกอบการตัดสินใจให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนในกรณีที่มีการดำเนินงานโครงการระยะที่ ๑ และโครงการระยะที่ ๒ ตามแผนการดำเนินโครงการ โดยทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนทั้งหมด ๓ กรณี ประกอบด้วย

กรณีที่ ๑ PSC : การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนดำเนินการโครงการเองทั้งหมด ทั้งลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธาและค่างานระบบ (M&E) รวมถึงค่าการบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ของโครงการทั้ง ๒ ระยะ โดยการออกพันธบัตร/กู้เงิน

กรณีที่ ๒ PPP Net Cost : การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธาของโครงการ ทั้ง ๒ ระยะ โดยการออกพันธบัตร/กู้เงิน ส่วนเอกชนลงทุนค่างานระบบ (M&E) รวมถึงค่าการบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ของโครงการ ทั้ง ๒ ระยะ โดยการร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost

กรณีที่ ๓ PPP Gross Cost : การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธาของโครงการ ทั้ง ๒ ระยะ โดยการออกพันธบัตร/กู้เงิน ส่วนเอกชนลงทุนค่างานระบบ (M&E) รวมถึงค่าการบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ของโครงการทั้ง ๒ ระยะ โดยการร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Gross Cost

โดยรูปแบบการลงทุนในแต่ละกรณีมีการแบ่งความรับผิดชอบในการลงทุนและความเป็นเจ้าของรายได้ของโครงการ สรุปได้ ดังนี้

กรณีที่	รูปแบบการลงทุน	ขอบเขตความรับผิดชอบในการลงทุน		ความเป็นเจ้าของรายได้
		การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	เอกชน	
๑	PSC	- งานโยธา ทั้ง ๒ ระยะ - งานระบบ (M&E) ทั้ง ๒ ระยะ - งาน O&M ทั้ง ๒ ระยะ	-	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๒	PPP Net Cost	- งานโยธา ทั้ง ๒ ระยะ	- งานระบบ (M&E) ทั้ง ๒ ระยะ - งาน O&M ทั้ง ๒ ระยะ	เอกชน
๓	PPP Gross Cost	- งานโยธา ทั้ง ๒ ระยะ	- งานระบบ (M&E) ทั้ง ๒ ระยะ - งาน O&M ทั้ง ๒ ระยะ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

จากผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการลงทุน (Equity IRR) ตามรูปแบบการลงทุนทั้ง ๓ กรณี พบว่า กรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนร่วมกับเอกชนในรูปแบบ PPP Gross Cost มีอัตราผลตอบแทนด้านการลงทุน (Equity IRR) เท่ากับร้อยละ ๒.๗๙ ซึ่งดีกว่ากรณีอื่น ๆ สรุปได้ ดังนี้

/ตัวชี้วัด...

ตัวชี้วัด	ผลการวิเคราะห์ด้านการลงทุน		
	กรณีที่ ๑ PSC	กรณีที่ ๒ PPP Net Cost	กรณีที่ ๓ PPP Gross Cost
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	-๕,๖๖๐.๑๐	-๖,๑๒๐.๙๕	-๕,๘๐๖.๘๖
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) (เท่า)	๐.๙๐	๐.๘๗	๐.๙๐
อัตราผลตอบแทนด้านลงทุน (Equity IRR) (ร้อยละ)	๒.๗๔	๑.๘๕	๒.๗๙
ระยะเวลาคืนทุน (PB)	ปีที่ ๒๙	ปีที่ ๓๑	ปีที่ ๒๙

หมายเหตุ : อัตราคิดลด (Discount Rate) เท่ากับ WACC ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เท่ากับร้อยละ ๗.๓๑ และระยะเวลาคืนทุน (PB) นับจากปีที่เริ่มลงทุนก่อสร้าง

จากผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงิน (VfM Analysis)

ตามรูปแบบการลงทุนทั้ง ๓ กรณี พบว่า กรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนร่วมกับเอกชนในรูปแบบ PPP Gross Cost เป็นรูปแบบการลงทุนที่มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากมีมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนค่าใช้จ่ายสุทธิหลังปรับมูลค่าความเสี่ยง ต่ำกว่ากรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนเองทั้งหมด (PSC) โดยคิดเป็นความคุ้มค่าทางการเงิน (VfM) เท่ากับ ๒,๙๑๗.๙๓ ล้านบาท โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้รับผลตอบแทนด้านการลงทุน ได้แก่ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ -๕,๘๐๖.๘๖ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนด้านการลงทุน (Equity IRR) เท่ากับร้อยละ ๒.๗๙ และมีอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๐.๙๐ ส่วนเอกชนจะได้รับผลตอบแทนด้านการลงทุน ได้แก่ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๘๖.๐๒ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนด้านการลงทุน (Equity IRR) เท่ากับร้อยละ ๑๐.๐๐ และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๐๑ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะจ่ายค่าตอบแทน (Availability Payment : AP) ให้เอกชนตลอดอายุโครงการเป็นจำนวน ๓๖,๔๕๒.๑๒ ล้านบาท และเนื่องจากเป็นรูปแบบการลงทุนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงในส่วนของต้นทุนงานระบบและงานบำรุงรักษาโครงการให้กับเอกชน และให้เอกชนจัดเก็บรายได้และบริหารจัดการโครงการแทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังเป็นเจ้าของรายได้ทั้งหมด ซึ่งจะทำให้เกิดความคล่องตัวและกำกับดูแลได้ง่ายกว่า กรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนและดำเนินโครงการเองทั้งหมด สรุปได้ ดังนี้

รายการ	กรณีที่ ๑ PSC	กรณีที่ ๒ PPP Net Cost	กรณีที่ ๓ PPP Gross Cost
๑) ค่าลงทุนโครงการ	(๔๙,๘๗๙.๐๐)	(๔๗,๘๐๖.๒๐)	(๔๗,๘๐๖.๒๐)
๑.๑ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทั้ง ๒ ระยะ	(๒๓,๙๑๐.๗๒)	(๒๓,๙๑๐.๗๒)	(๒๓,๙๑๐.๗๒)
๑.๒ ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน และค่าจัดการ สิ่งแวดล้อม (ช่วงก่อนและระหว่างก่อสร้าง) ทั้ง ๒ ระยะ	(๒๓,๘๙๕.๔๘)	(๒๓,๘๙๕.๔๘)	(๒๓,๘๙๕.๔๘)
๑.๓ ค่าลงทุนงานระบบ ทั้ง ๒ ระยะ	(๒,๐๗๒.๘๑)	-	-
๒) ค่าใช้จ่ายระหว่างดำเนินโครงการ	(๗,๗๒๓.๗๗)	๐.๐๐	(๙,๑๐๕.๙๘)
๒.๑ ค่าดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) และค่าจัดการ สิ่งแวดล้อม (ช่วงเปิดให้บริการ) ทั้ง ๒ ระยะ	(๗,๗๒๓.๗๗)	-	-
๒.๒ เงินร่วมลงทุนที่ภาครัฐสนับสนุนให้เอกชน	-	-	-
๒.๓ ค่าตอบแทนตามบริการที่ส่งมอบ (AP)	-	-	(๙,๑๐๕.๙๘)
๒.๔ ค่าตอบแทนพิเศษ	-	-	-
๓) รายได้โครงการ	๒๖,๘๑๘.๙๖	๑๖,๒๗๙.๑๑	๒๖,๘๑๘.๙๖
๓.๑ รายได้ธรรมเนียมค่าผ่านทาง ทั้ง ๒ ระยะ	๒๖,๘๑๘.๙๖	-	๒๖,๘๑๘.๙๖
๓.๒ Revenue sharing	-	๑๖,๒๗๙.๑๑	-
รวมมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนสุทธิพื้นฐาน (Raw NPV) = (๑) + (๒) + (๓)	(๓๐,๗๘๓.๘๑)	(๓๑,๕๒๗.๐๙)	(๓๐,๐๙๓.๒๒)
๔) สิทธิประโยชน์ที่ กทพ. ได้รับเหนือเอกชน (Competitive Neutrality)	๐.๐๐	๕๓๓.๖๘	๒๒๖.๕๘

รายการ	กรณีที่ ๑ PSC	กรณีที่ ๒ PPP Net Cost	กรณีที่ ๓ PPP Gross Cost
๔.๑ ภาษีนิติบุคคล	-	๕๓๓.๖๘	๒๒๖.๕๘
๔.๒ ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	-	-	-
รวมมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนค่าใช้จ่ายของ กทพ. (Adjusted NPV) = Raw NPV + (๔)	(๓๐,๗๘๓.๘๑)	(๓๐,๙๙๓.๔๑)	(๒๙,๘๖๖.๖๔)
๕) ต้นทุนความเสี่ยงที่ถ่ายโอนได้ (Transferred Risk)	(๗,๒๕๗.๗๘)	(๕,๒๕๗.๐๐)	(๕,๒๕๗.๐๐)
๕.๑ ความล่าช้าและค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างที่สูงกว่า ประมาณการ ^(๑)	(๕,๗๑๓.๐๒)	(๕,๒๕๗.๐๐)	(๕,๒๕๗.๐๐)
๕.๒ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สูงกว่าประมาณการ ^(๒)	(๑,๕๔๔.๗๕)	-	-
รวมมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนค่าใช้จ่ายของ กทพ. ปรับมูลค่า ความเสี่ยง (Risk Adjusted NPV) = Adjust NPV + (๕)	(๓๘,๐๔๑.๕๘)	(๓๖,๒๕๐.๔๑)	(๓๕,๑๒๓.๖๔)
ความคุ้มค่าของเงิน (Value for Money) เปรียบเทียบกับกรณี กทพ. ดำเนินการเอง (PSC) (VfM) = PPP Net/Gross Cost Risk Adjusted NPV - PSC Risk Adjusted NPV		๑,๗๙๑.๑๗	๒,๙๑๗.๙๓

หมายเหตุ : (๑) คิดเป็นร้อยละ ๒๒ ของค่าลงทุนโครงการ (ไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)

(๒) คิดเป็นร้อยละ ๒๐ ของค่าดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการ (O&M)

อ้างอิงจาก Robert Bain (๒๐๑๐)

๔.๑๒) การวิเคราะห์สถานะทางการเงินของการทางพิเศษ

แห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการวิเคราะห์สถานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ - ๒๕๘๖ (ระยะเวลา ๒๐ ปี) สำหรับการดำเนินโครงการทางพิเศษในจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ไปก่อน โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนก่อสร้างงานโยธาของโครงการทั้ง ๒ ระยะ โดยการออกพันธบัตร/กู้เงิน ส่วนเอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยเอกชนลงทุนงานระบบ (M&E) ของโครงการทั้ง ๒ ระยะ รวมถึงการบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทั้ง ๒ ระยะ มีผลการวิเคราะห์สถานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สรุปได้ ดังนี้

๔.๑๒.๑) แผนดำเนินโครงการทางพิเศษในอนาคต

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีแผนดำเนินการโครงการในอนาคต จำนวน ๖ โครงการ สรุปได้ ดังนี้

โครงการทางพิเศษ	การเปิดให้บริการ
๑) โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวกะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	ตุลาคม ๒๕๖๘
๒) โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา)	มิถุนายน ๒๕๗๑
๓) โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก (N2)	กรกฎาคม ๒๕๗๑
๔) โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ ๑ (Double Deck)	ตุลาคม ๒๕๗๑
๕) โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อารณรังค์ (S1)	ตุลาคม ๒๕๗๒
๖) โครงการทางพิเศษในจังหวัดภูเก็ต - ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง - ระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้	มกราคม ๒๕๗๓ มกราคม ๒๕๗๓

๔.๑๒.๒) สมมติฐานในการวิเคราะห์สถานะทางการเงิน

ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้แก่

รายการ	สมมติฐานในการวิเคราะห์สถานะทางการเงิน
๑) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	ใช้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลทั้งหมด
๒) ค่าก่อสร้างงานโยธา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ ทั้ง ๒ ระยะ
๓) การลงทุนงานระบบ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ และบำรุงรักษาของโครงการฯ	เอกชนรับผิดชอบทั้งหมด
๔) รายได้ค่าผ่านทางโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับรายได้ค่าผ่านทางโครงการทางพิเศษ จังหวัดภูเก็ตทั้งหมด
๕) อัตราดอกเบี้ย กรณีกู้เงิน/ออกพันธบัตร	- ระยะเวลา ๑๐ ปี ปีงบประมาณ ๒๕๖๘ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๓.๓๓ สำหรับปีถัดไปเพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๑๒ ของปีก่อน - ระยะเวลา ๕ ปี ปีงบประมาณ ๒๕๖๘ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๒.๙๐ สำหรับปีถัดไปเพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๑๑ ของปีก่อน
๖) เงินนำส่งรายได้แผ่นดิน	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยนำส่งรายได้แผ่นดินร้อยละ ๔๕
๗) อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม	ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗
๘) รายได้ค่าผ่านทาง ปีงบประมาณ ๒๕๖๗	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ส่วน A และ B ร้อยละ ๖๐ โดยไม่ได้รับรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษศรีรัช ส่วน C และ D และทางพิเศษอุดรรัถยา
๙) การลงทุนโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ ๑ (Double Deck)	การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนโดยให้เอกชนร่วมลงทุน และมีการปรับลดอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัชส่วน A B C และ D ตามนโยบายของรัฐบาล ทำให้ตั้งแต่ - ปีงบประมาณ ๒๕๖๘ - ๒๖๐๑ (สิ้นสุดสัญญา) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ส่วน A และ B ร้อยละ ๕๐ โดยไม่ได้รับรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษศรีรัช ส่วน C และ D และทางพิเศษอุดรรัถยา - ปีงบประมาณ ๒๕๗๒ - ๒๖๐๑ (สิ้นสุดสัญญา) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับรายได้ค่าผ่านทางของโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ ๑ (Double Deck) ร้อยละ ๕๐

๔.๑๒.๓) ผลการประมาณการทางการเงิน ปีงบประมาณ

๒๕๖๗ - ๒๕๘๖ (ระยะเวลา ๒๐ ปี) สรุปได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ประมาณการทางการเงิน	ปีงบประมาณ ๒๕๖๗ - ๒๕๘๖ (ระยะเวลา ๒๐ ปี)
๑. รายได้ค่าผ่านทาง	๔๘๑,๘๔๒.๓๙
๒. ประมาณการกำไร (ขาดทุน) สุทธิ	๒๔๓,๓๑๗.๔๐
๓. ประมาณการกระแสเงินสดส่วนเกิน (ขาด)	(๒๑,๒๙๘.๑๑)
๔. ประมาณการการจัดหาเงินเพิ่มเติม	๑๒๔,๙๓๐.๓๓
- กู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง	๗๑,๒๐๐.๐๐
- กู้เงินเพื่อลงทุนโครงการทางพิเศษในอนาคต	๕๓,๗๓๐.๓๓
๕. ภาระการจ่ายชำระดอกเบี้ยและเงินต้น	๑๕๕,๒๘๔.๐๑
๖. เงินนำส่งรายได้แผ่นดิน	๘๘,๓๕๘.๙๘

จากผลการประมาณการทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๗ - ๒๕๘๖ (ระยะเวลา ๒๐ ปี) พบว่า กรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนโครงการทางพิเศษในจังหวัดภูเก็ต จะทำให้มีประมาณการกำไรสุทธิรวม จำนวน ๒๔๓,๓๑๗.๔๐ ล้านบาท จากรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน และโครงการ /ทางพิเศษ...

ทางพิเศษในอนาคต ทั้ง ๖ โครงการ มีประมาณการเงินนำส่งรายได้แผ่นดินรวมจำนวน ๘๘,๓๕๘.๘๘ ล้านบาท และมีกระแสเงินสดขาดรวมจำนวน ๒๑,๒๔๘.๑๑ ล้านบาท ซึ่งมีสาเหตุหลักจากการปรับลดอัตราค่าผ่านทางตามนโยบายของรัฐบาล และการปรับสัดส่วนแบ่งรายได้ให้เอกชนในสัดส่วน ๕๐ : ๕๐ จากการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ Double Deck สำหรับการจัดหาเงินเพิ่มเติมรวมจำนวน ๑๒๔,๙๓๐.๓๓ ล้านบาท เป็นการกู้เงินเพื่อลงทุนโครงการทางพิเศษในอนาคต (ปีงบประมาณ ๒๕๖๘ - ๒๕๗๓) จำนวน ๕๓,๗๓๐.๓๓ ล้านบาท กู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง (ปีงบประมาณ ๒๕๖๘ - ๒๕๗๑) จำนวน ๘,๕๐๐.๐๐ ล้านบาท และกู้ปรับโครงสร้างหนี้ (Roll - Over) (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๖) จำนวน ๖๒,๗๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยมีภาระการจ่ายชำระดอกเบี้ยและเงินต้นรวมเป็นเงินจำนวน ๑๕๕,๒๘๔.๐๑ ล้านบาท ดังนั้น ในการดำเนินงานโครงการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องใช้ความระมัดระวังในการบริหารจัดการ

๔.๑๓) แผนการดำเนินโครงการ

โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๖๙ และเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๓ โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินโครงการ ดังนี้

รายละเอียดการดำเนินการ	ปีงบประมาณ
๑. นำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขออนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการ	ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘
๒. คัดเลือกผู้ควบคุมงานและผู้รับจ้างก่อสร้าง และลงนามในสัญญาก่อสร้าง	ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙
๓. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘
๔. ก่อสร้างโครงการ	ปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๓
๕. เปิดให้บริการ	ปี ๒๕๗๓

๓.๒.๗ ข้อเสนอของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นว่า โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม และแผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต โดยโครงการมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจสูง สามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ ซึ่งมีความคดเคี้ยวและลาดชันสูง และมีปริมาณจราจรใช้เส้นทางมากเป็นทางเลือกที่เป็นประโยชน์ต่อการเดินทางของประชาชนในท้องถิ่นและจังหวัดภูเก็ต ทั้งยังช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และสามารถใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดภัยพิบัติอีกด้วย โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง เนื่องจากโครงการอยู่ระหว่างการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้ว และมีความพร้อมในส่วนของการได้รับอนุมัติรายงาน EIA และการอนุญาตให้ใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้

เนื่องจากโครงการมีความเร่งด่วน มีวงเงินลงทุนและเทคโนโลยีดำเนินการสูง มีความจำเป็นต้องใช้ผู้รับเหมาดำเนินโครงการที่มีความรู้ ความสามารถ และเทคนิคในการดำเนินการพิเศษ มีลักษณะที่ซับซ้อน โดยเป็นโครงสร้างอุโมงค์ทางพิเศษขนาดใหญ่ซึ่งเจาะผ่านภูเขาหิน มีความกว้างของอุโมงค์ถึง ๑๗.๑ เมตร ซึ่งมีขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศไทย โดยเทคนิคการก่อสร้างจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบไปพร้อมกับการขุดเจาะอุโมงค์ เพื่อให้ทราบถึงสภาพทางธรณีวิทยาที่ชัดเจนในบริเวณที่ขุดเจาะ ซึ่งนำไปสู่การออกแบบการค้ำยันและการเสริมกำลังในชั้นหินที่เหมาะสมในแต่ละระยะของการขุดเจาะ ซึ่งอาจมีปัจจัยที่ไม่ได้คาดคิดที่ส่งผลกระทบต่อมูลค่าก่อสร้างที่สูงขึ้นกว่าที่ประมาณการไว้ จึงเห็นควรใช้วิธีการจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงดังกล่าวไปให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ อีกทั้งการดำเนินงานสามารถนำหลักการวิศวกรรมคุณค่า (Value Engineering) มาใช้ในขั้นตอนหลังจากการประมูล (Bidding) ที่ได้คัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างโครงการแล้ว โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

/สามารถ...

สามารถกำหนดให้นำ Value Engineering มาใช้ในขอบเขตของงานจ้างก่อสร้าง เพื่อให้ผู้รับจ้างงานก่อสร้างสามารถปรับปรุงการออกแบบงานอุโมงค์ โดยการลดต้นทุนที่ไม่จำเป็นและเพิ่มประสิทธิภาพในการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งอาจใช้วิธีการประกวดราคาแบบนานาชาติ (International Bidding) เพื่อให้เอกชนต่างชาติที่มีความรู้และเทคโนโลยีที่ทันสมัยสามารถเข้ามาร่วมงานได้ ซึ่งอาจสามารถดำเนินการด้วยต้นทุนที่ต่ำลงและลดระยะเวลาในการก่อสร้างได้

ดังนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปรับปรุงแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ดังนี้

๑) อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปรับปรุงแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ระยะทาง ๓.๙๘ กิโลเมตร จากการให้เอกชนร่วมลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) ในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงานจำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท

๒) อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินและ/หรือออกพันธบัตรมาใช้ในการดำเนินโครงการในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำความตกลงกับกระทรวงการคลัง ในการจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการที่เหมาะสม

๓) อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง ตามกฎกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งหมดจากรัฐบาล โดยมีค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง เป็นจำนวนเงิน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการ

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๔. ผลประโยชน์และผลกระทบ

โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง เป็นโครงการเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางถนน แก้ไขปัญหาจราจร และอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางให้กับคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว เนื่องจากปัจจุบันการเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังหาดป่าตองต้องใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ ซึ่งมีขนาด ๒ ช่องจราจร ผ่านภูเขาที่มีความคดเคี้ยวและลาดชันสูง และมีปริมาณจราจรใช้เส้นทางมาก โดยโครงการจะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๙ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการเดินทางของประชาชนในท้องถิ่นและจังหวัดภูเก็ต รวมทั้งช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต และสามารถใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดภัยพิบัติอีกด้วย

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

๕.๑ ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง รวมทั้งสิ้น ๑๖,๗๕๗.๐๑ ล้านบาท ประกอบด้วย ๑) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งสามารถดำเนินการได้ตามกรอบวงเงินเดิมที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ จำนวน ๕,๗๕๒.๒๔ ล้านบาท และ ๒) ค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท โดยมีแผนการลงทุนและแหล่งเงินโครงการ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ผู้ลงทุน	รายการ	ปีงบประมาณ							รวม
		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑	๒๕๗๒	๒๕๗๓	
รัฐบาล (เงิน งบประมาณ)	ค่าจัด กรรมสิทธิ์ ที่ดิน	๑,๕๕๕.๐๐	๑,๖๔๙.๐๐	๕๓๖.๐๐	๑,๐๑๐.๐๐	๑,๐๔๒.๒๔	-	-	๕,๗๙๒.๒๔
การทางพิเศษ แห่งประเทศไทย (เงินกู้/ออก พันธบัตร)	ค่าก่อสร้าง รวมค่า ควบคุมงาน	-	-	๒,๑๙๔.๒๒	๒,๕๔๐.๖๐	๒,๘๗๐.๘๑	๓,๐๙๕.๐๑	๒๖๔.๑๓	๑๐,๙๖๔.๗๗
รวมทั้งหมด		๑,๕๕๕.๐๐	๑,๖๔๙.๐๐	๒,๗๓๐.๒๒	๓,๕๕๐.๖๐	๓,๙๑๓.๐๕	๓,๐๙๕.๐๑	๒๖๔.๑๓	๑๖,๗๕๗.๐๑

หมายเหตุ : มูลค่า ณ ปีก่อสร้าง ปี ๒๕๖๙

๕.๒ ประมาณการต้นทุนทางการเงินของโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ประมาณการต้นทุนทางการเงินของโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	รวม
ค่าลงทุนของโครงการ	๑๖,๗๕๗.๐๑
ต้นทุนทางการเงิน	๘,๓๗๘.๕๐
รวมทั้งหมด	๒๕,๑๓๕.๕๑

หมายเหตุ : ต้นทุนทางการเงินเป็นประมาณการอัตราดอกเบี้ยจากการจัดหาเงินกู้เพื่อนำมาเป็นค่าลงทุนโครงการซึ่งไม่เกินร้อยละ ๕ อายุ ๑๐ ปี

๕.๓ ผลการประชุมหารือกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้กำหนดให้มีการประชุมหารือร่วมกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๗ เพื่อพิจารณาประเด็นความสามารถในการนำเงินรายได้ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมาใช้เป็นค่าลงทุนโครงการบางส่วน รวมทั้งความชัดเจนของข้อสรุปสัดส่วนทางการเงินจากแหล่งเงินทุนต่าง ๆ ในการดำเนินโครงการ ก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณา สรุปความเห็นได้ ดังนี้

๕.๓.๑ เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปรับลดอัตราค่าผ่านทาง ทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีรายได้ลดลง ไม่สามารถนำเงินรายได้ของหน่วยงานมาใช้เป็นค่าลงทุนโครงการได้ รวมทั้งในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๗ - ๒๕๘๖ (ระยะเวลา ๒๐ ปี) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีประมาณการกระแสเงินสดขาดเป็นจำนวน ๒๑,๒๙๘.๑๑ ล้านบาท ดังนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องขอรอบวงเงินกู้หรือออกพันธบัตรของค่าก่อสร้างทั้งหมด โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะทำความเข้าใจความตกลงกับกระทรวงการคลังในการจัดหาแหล่งเงินกู้หรือออกพันธบัตรที่เหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะพิจารณากระแสเงินสดของหน่วยงานประกอบเพื่อบริหารจัดการแผนการกู้เงินสำหรับค่าก่อสร้างของโครงการต่อไป

๕.๓.๒ ในขั้นตอนการเสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรี ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณานำเสนอข้อมูลของโครงการที่สนับสนุนเกี่ยวกับด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นวัตถุประสงค์ในการจัดหาแหล่งเงินกู้ โดยเฉพาะรูปแบบตราสารหนี้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Bond) ซึ่งมีส่วนผสมระหว่างตราสารหนี้เพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Green Bond) กับตราสารหนี้เพื่อพัฒนาสังคม (Social Bond) เนื่องจากปัจจุบันรัฐบาลได้มีนโยบายที่จะสนับสนุนให้รัฐวิสาหกิจพิจารณาระดมทุนโดยการออกตราสารหนี้ในรูปแบบด้านความยั่งยืน (Environmental Social and Governance Bond : ESG Bond) อีกทั้งแหล่งเงินทุนต่าง ๆ ให้ความสนใจและลงทุนกับโครงการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและเกิดประโยชน์กับสังคม

/๕.๓.๓ ในขั้นตอน...

๕.๓.๓ ในขั้นตอนการเสนอขอความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจัดส่งประมาณการกระแสเงินสด เพื่อประกอบการพิจารณาเสนอความเห็นของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะต่อไป

๕.๓.๔ หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีแผนการใช้จ่ายเงินค่าก่อสร้างโครงการในปีงบประมาณใด ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยบรรจุโครงการไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณนั้นด้วย

๕.๔ การจัดทำข้อมูลตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดทำรายละเอียดข้อมูลโครงการตามแบบฟอร์มรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี ตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ประกอบด้วย ข้อมูลรายละเอียดโครงการแผนบริหารจัดการโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ ประโยชน์ที่จะได้รับการดำเนินการโครงการ และประมาณการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับเรียบร้อยแล้ว

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวเสนอความเห็นและข้อสังเกตมายังกระทรวงคมนาคมแล้ว รวมทั้งความเห็นของกระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๖.๑ ความเห็นของสำนักงานงบประมาณ

๑) โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง (เดิมชื่อโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต) ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ โดยเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐรับผิดชอบการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนรับผิดชอบงานส่วนที่เหลือทั้งหมด ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนแล้ว ปรากฏว่าไม่มีเอกชนรายใดยื่นข้อเสนอเพื่อเข้าร่วมลงทุนโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จึงได้ทบทวนผลการศึกษาและปรับรูปแบบการลงทุนของโครงการจากการให้เอกชนร่วมลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นการดำเนินโครงการโดยการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) เนื่องจากการก่อสร้างเป็นโครงสร้างอุโมงค์ทางพิเศษขนาดใหญ่ซึ่งเจาะผ่านภูเขาหิน จำเป็นต้องใช้เทคนิคในการดำเนินการพิเศษที่ซับซ้อน ซึ่งรูปแบบการลงทุนดังกล่าวสามารถลดระยะเวลาและเพิ่มความยืดหยุ่นในกระบวนการก่อสร้าง ตลอดจนสามารถบริหารความเสี่ยงในเรื่องของมูลค่างานก่อสร้างของโครงการได้ ซึ่งคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในการประชุม ครั้งที่ ๖/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปรับรูปแบบการลงทุนของโครงการแล้ว ประกอบกับได้รับความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และได้รับอนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ในพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าเทือกเขานาคเกิด และพื้นที่ป่าที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้รักษาไว้เป็นสมบัติของชาติ และป่าตามมาตรา ๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๔๘๔ จากกรมป่าไม้แล้ว ดังนั้น หากกระทรวงคมนาคมโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาการปรับรูปแบบการลงทุนของโครงการฯ ดังกล่าว อย่างละเอียดรอบคอบ โดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางการเงิน ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ความเสี่ยง และประโยชน์ที่รัฐและประชาชนจะได้รับ รวมทั้งดำเนินการ

/ตามขั้นตอน...

ตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องครบถ้วน ในทุกขั้นตอนแล้ว ก็เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การทางพิเศษ แห่งประเทศไทยปรับปรุงแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง จากการให้ เอกชนร่วมลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการโดยการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) ในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้าง รวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท โดยการกู้เงินและ/หรือออกพันธบัตรมาใช้ในการดำเนิน โครงการ ให้เป็นไปตามความเห็นของกระทรวงการคลังในการจัดหาแหล่งเงินทุนโครงการที่เหมาะสมต่อไป สำหรับการขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง ตามกฎกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวง แผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ จากรัฐบาล โดยมีค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงเป็นจำนวนเงิน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการนั้น สำนักงบประมาณจะพิจารณาจัดสรรให้ตามความจำเป็นและ เหมาะสม โดยคำนึงถึงสถานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ต่อไป

๒) กระทรวงคมนาคมและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรเร่งรัดดำเนินการศึกษา ความเหมาะสมและรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ระยะทาง ๓๐.๖๒ กิโลเมตร ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายด้านคมนาคมในจังหวัดภูเก็ต เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยคำนึงถึงความสะดวกคล่องของงานโยธา งานระบบ และงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา ในภาพรวมของโครงการฯ ทั้งระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ เพื่อให้โครงการสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนที่กำหนดไว้ รวมถึงความคุ้มค่า และประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญ สำหรับในส่วนที่ต้องปรับปรุงแนวทางการให้เอกชน ร่วมลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเร่งรัด การดำเนินงานให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ อย่างถูกต้อง ครบถ้วนในทุกขั้นตอน

๓) ผลการประมาณการสถานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในช่วง พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๘๖ คาดว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะขาดสภาพคล่องทางการเงินและจำเป็นต้อง จัดหาเงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง กระทรวงคมนาคมควรกำกับและติดตามให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยบริหาร จัดการด้วยความระมัดระวัง และในการดำเนินโครงการก่อสร้างทางพิเศษการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ควรประเมินความจำเป็น ความพร้อม และแผนการดำเนินงานของแต่ละโครงการให้เกิดความชัดเจน โดยคำนึงถึง ความคุ้มค่า ความสามารถในการชำระหนี้ เพื่อให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถบริหารจัดการได้อย่าง มีประสิทธิภาพและไม่เป็นภาระงบประมาณต่อรัฐบาลในระยะยาว

๖.๒ ความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอให้ สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว เมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ โดยสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความเห็น ดังนี้

๑) การขอทบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการฯ จากการให้เอกชนร่วมลงทุน ในรูปแบบ PPP Net Cost ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ (เรื่อง ขออนุมัติโครงการทางพิเศษ สายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย) เป็นการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการฯ โดยการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) กรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้าง รวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมดำเนินโครงการฯ แต่ไม่มีเอกชนรายใดยื่นข้อเสนอ อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงแบบ

/การดำเนิน...

การดำเนินโครงการฯ และการเลื่อนระยะเวลาก่อสร้างออกไปจากปี ๒๕๖๖ เป็นปี ๒๕๖๙ ทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยคาดว่ากรอบวงเงินของโครงการฯ จะปรับเพิ่มขึ้นจาก ๑๔,๖๗๐.๕๗ ล้านบาท ตามมติคณะรัฐมนตรี เป็น ๑๖,๗๕๗.๐๑ ล้านบาท ในขณะที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีการประมาณการปริมาณจราจรของโครงการฯ ลดลงจากเดิมอย่างมีนัยสำคัญ จาก ๗๑,๐๕๐ คันต่อวัน ในปีที่เปิดให้บริการ (ปี ๒๕๗๐) เป็น ๔๐,๑๔๑ คันต่อวัน ในปีเปิดให้บริการ (ปี ๒๕๗๓) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดภูเก็ตอันเนื่องจากการสถานการณ์โควิด - ๑๙ ทำให้โครงการฯ มีผลตอบแทนทางการเงินลดลงจากเดิมแม้ว่าจะได้รับการสนับสนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยที่ดินจากภาครัฐก็ตาม

๒) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากขณะนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการฯ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๖๘ ดังนั้น จึงเห็นสมควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอผลการศึกษาความเหมาะสมของการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการฯ พร้อมกันกับการเสนอขอเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างโครงการฯ โดยในกรณีที่มีการทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างงานโยธา เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการที่ใช้รูปแบบการออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) เท่าที่จำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๖ (เรื่อง ขอสั่งเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ของสภาผู้แทนราษฎร) พร้อมทั้งพิจารณากำหนดสมมติฐานปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของโครงการฯ ที่สอดคล้องกับสถานการณ์และแนวโน้มของจังหวัดภูเก็ตในปัจจุบัน เพื่อให้ประมาณการต่าง ๆ ของโครงการฯ มีความน่าเชื่อถือตามหลักวิชาการ

๖.๓ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

๑) การทบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง รวมถึงแหล่งเงินที่จะใช้ในการดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง เป็นเรื่องที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจของกระทรวงคมนาคมในฐานะกระทรวงเจ้าสังกัด และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการที่จะต้องพิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว โดยคำนึงถึงความสำเร็จและความคุ้มค่าในการดำเนินโครงการ ประกอบกับต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบแผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๗๐ ฉบับปรับปรุงเดือนกันยายน ๒๕๖๗ ที่ได้มีการปรับปรุง โดยยกเลิกโครงการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่อยู่ในแผนจัดทำโครงการร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๗๐ จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่ (๑) โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต (๒) โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ จังหวัดภูเก็ต และได้เพิ่มโครงการ ได้แก่ โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง และโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ ในส่วนของการให้เอกชนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation & Maintenance : O&M)

๒) ไม่ขัดข้องให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง เนื่องจากตามผลการศึกษาของกระทรวงคมนาคมเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับคนในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตและนักท่องเที่ยว รวมทั้งช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและลดอุบัติเหตุบนทางหลวง อีกทั้งยังสามารถใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดภัยพิบัติอีกด้วย นอกจากนี้

/โครงการ...

โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตองมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐) ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เกิดประโยชน์สูงสุด

๓) สำหรับแหล่งเงินทุนในการดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาฐานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หากมีสภาพคล่องและรายได้ที่เพียงพอ ขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้เงินรายได้เป็นลำดับแรก เพื่อลดภาระหนี้ขององค์กร และเป็นการรักษาฐานะทางการคลังของประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องกู้เงินจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับมาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ตลอดจนกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และวางแผนการกู้เงินให้สอดคล้องกับความพร้อมของโครงการ ฐานะการเงิน สภาพตลาดการเงิน และสถานะการคลังของประเทศในขณะนั้น โดยจัดทำแผนการกู้เงินส่งให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะพิจารณาบรรจุเงินกู้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งกระทรวงการคลังจะไม่ค้ำประกันเงินกู้ แต่จะเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ของการกู้เงินตามความเหมาะสมและความจำเป็นต่อไป นอกจากนี้ ในปัจจุบันนักลงทุนให้ความสำคัญกับการลงทุนในตราสารหนี้ขององค์กรที่มีการดำเนินงานตามกรอบแนวคิดความยั่งยืน หรือ ESG (Environment Social และ Governance) ดังนั้น เพื่อเพิ่มทางเลือกในการระดมทุนการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงควรเร่งเตรียมความพร้อมในการระดมทุนโดยเครื่องมือการกู้เงินรูปแบบใหม่ ๆ อาทิ การออกพันธบัตรนวัตกรรม (Innovation Bond) เช่น พันธบัตรเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Green Bond) และพันธบัตรด้านความยั่งยืน หรือ ESG Bond เป็นต้น

๔) สำหรับค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามกฎหมายกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ เห็นควรให้ใช้เงินงบประมาณเป็นค่าใช้จ่ายดังกล่าว เพื่อลดต้นทุนโครงการและภาระค่าใช้จ่ายให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เนื่องจากโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิทางการเงิน (NPV) ติดลบ โดยขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยหารือกับกรมทางหลวงเพื่อให้ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับแนวทางการชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าว เนื่องจากการใช้เขตทางหลวง อาทิ การติดตั้งป้ายบอกทางและการก่อสร้างสะพาน จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง รวมถึงแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕) เพื่อให้การคมนาคมขนส่งและทางพิเศษจังหวัดภูเก็ตเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายอย่างสมบูรณ์ เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเร่งรัดศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบการลงทุนโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๒ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ และรูปแบบการลงทุนสำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ตทั้ง ๒ ระยะ ให้ครบถ้วน ตลอดจนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว พร้อมทั้งเร่งรัดการดำเนินโครงการทั้ง ๒ ระยะ ให้แล้วเสร็จตามแผนงานและเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการมีมูลค่าเพิ่มขึ้นในอนาคตความปลอดภัย

๖) เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำกับการดำเนินโครงการทางพิเศษ จังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตองในช่วงการก่อสร้าง โดยให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัยและการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด และพิจารณาการดำเนินโครงการให้เกิดความยั่งยืนและแนวทางก่อสร้างโดยใช้วัสดุก่อสร้างที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมด้วย รวมทั้งควบคุมต้นทุนการดำเนินโครงการอย่างใกล้ชิดและควรบริหารความเสี่ยงในกรณีที่ผลการดำเนินงานทางการเงินไม่เป็นไปตามที่ประมาณการไว้ เพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในอนาคต

๗) ขอให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยติดตามและประเมินผลปริมาณจราจรของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง เทียบกับปริมาณจราจรตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study : F/S) เพื่อใช้เป็นบทเรียนในการจัดทำโครงการในลักษณะเดียวกันให้มีความสอดคล้องกับปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริง

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ - ๕

๖.๔ การดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคมส่งข้อมูลชี้แจงต่อความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามข้อ ๖.๒ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเห็นว่าการชะลอการเสนอเรื่องขอทบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการเพื่อรอเสนอพร้อมกับเรื่องการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ของโครงการนั้น จะทำให้โครงการเปิดให้บริการล่าช้าไปอีกอย่างน้อย ๖ เดือน จากการที่ต้องทบทวนเรื่องและนำเสนอตามขั้นตอนอีกครั้ง โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอยืนยันแนวทางการดำเนินงานเดิมในการเสนอเรื่องขอทบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการเพื่อขออนุมัติการก่อสร้างโครงการโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไปก่อน ด้วยเหตุผล ดังนี้

๖.๔.๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดทำผลการศึกษาของโครงการ โดยทบทวนสมมติฐานปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมของโครงการ มูลค่าการลงทุน พฤติกรรมการเดินทางและการคาดการณ์ปริมาณจราจรให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์และแนวโน้มในปัจจุบันของจังหวัดภูเก็ตและ เป็นไปตามหลักวิชาการแล้ว ซึ่งโครงการมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและมีผลตอบแทนทางการเงินอยู่ระดับที่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถบริหารจัดการได้

๖.๔.๒ โครงการมีความพร้อมด้านพื้นที่โดยคาดว่าจะจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม ๒๕๖๘ ซึ่งหากได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีตามแผนงานก็จะสามารถเริ่มก่อสร้างและเปิดให้บริการโครงการได้ทันตามกำหนดเดิม อีกทั้งภาครัฐและภาคประชาชนจังหวัดภูเก็ต ยังได้ร้องขอให้มีการเร่งรัดดำเนินโครงการให้เปิดบริการโดยเร็ว เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในชั้นวิกฤตเนื่องจากการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตในปัจจุบัน

๖.๔.๓ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะพิจารณาดำเนินโครงการโดยการออกแบบ ควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) เท่าที่จำเป็น เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๖ (เรื่อง ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ... ของสภาผู้แทนราษฎร) ตามความเห็นของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๖.๔.๔ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างศึกษาจัดทำรายงานผลการศึกษา และวิเคราะห์โครงการของการให้เอกชนร่วมลงทุนงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ของโครงการ เพื่อเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการร่วมลงทุน โดยจะพิจารณาหลักการร่วมลงทุนอย่างรอบคอบ หลังจากได้รับอนุมัติ ก็จะดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

/โดยจะ...

โดยจะเร่งรัดดำเนินการคู่ขนานไปกับการก่อสร้างงานโยธาของโครงการซึ่งใช้ระยะเวลาค่อนข้างนาน ทำให้มีระยะเวลาเพียงพอในการได้มาซึ่งเอกชนที่รับผิดชอบในการก่อสร้างและติดตั้งงานระบบเก็บค่าผ่านทางและบริหารจัดการจราจรของโครงการให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการตามแผน รวมทั้งบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ตลอดอายุโครงการ อย่างไรก็ตาม หากมีอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถได้เอกชนมาดำเนินการได้ทัน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเตรียมพร้อมในการดำเนินงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) โครงการเองพลางไปก่อน เพื่อให้โครงการสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนที่กำหนดไว้

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

๖.๕ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๖.๕.๑ ความสอดคล้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาต่าง ๆ

โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง เป็นโครงการเร่งด่วนตามนโยบายรัฐบาล มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล เป้าหมายความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) หมายเหตุที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ และแผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ รวมทั้งบรรจุอยู่ภายใต้แผนงานการพัฒนาเพื่อผลักดันให้เป็นไปตามนโยบาย Quick Win ของกระทรวงคมนาคม

๖.๕.๒ ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและการเงิน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยคาดการณ์ว่าปริมาณจราจร (รถจักรยานยนต์ รถ ๔ ล้อ รถ ๖ - ๑๐ ล้อ และรถมากกว่า ๑๐ ล้อ) ที่จะเข้าใช้โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ในปี ๒๕๗๓ ที่เริ่มเปิดให้บริการ มีประมาณ ๔๐,๑๔๑ คันต่อวัน และเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ ๑๐๖,๘๔๗ คันต่อวัน ในปี ๒๖๐๓ ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้วิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการฯ โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานกับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ พบว่า การดำเนินโครงการฯ จะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๑๗,๓๗๗.๘๙ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๘.๗๔ ซึ่งสูงกว่าอัตราคิดลดที่ร้อยละ ๑๒ อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๒.๕๖ เท่า และระยะเวลาคืนทุน (PB) เท่ากับ ๑๓ ปี ซึ่งมีความเหมาะสมในการดำเนินโครงการฯ

สำหรับผลตอบแทนทางการเงินของโครงการฯ มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ -๖,๑๙๙.๕๙ ล้านบาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๐.๕๘ เท่า อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) เท่ากับร้อยละ ๓.๗๕ ซึ่งต่ำกว่าต้นทุนทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (WACC) ที่อัตราร้อยละ ๗.๓๑ และระยะเวลาคืนทุน (PB) ๒๖ ปี โดยในส่วนของอัตราผลตอบแทนด้านการลงทุนกรณีที่มีการทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการเองทั้งหมด (PSC) โดยการออกพันธบัตร/กู้เงิน พบว่า มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ -๑,๐๙๘.๔๙ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนด้านการลงทุน (Equity IRR) เท่ากับร้อยละ ๔.๗๒ อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๐.๙๔ และระยะเวลาคืนทุน ๒๗ ปี

๖.๕.๓ รูปแบบการลงทุน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้วิเคราะห์รูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษภูเก็ตรวมทั้ง ๒ ระยะ โดยแบ่งออกเป็น ๓ กรณี คือ กรณีที่ ๑ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนดำเนินโครงการเองทั้งหมด (PSC) กรณีที่ ๒ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนค่างานโยธา ทั้ง ๒ ระยะ ส่วนเอกชนร่วมลงทุนค่างานระบบ (M&E) และค่าบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ทั้ง ๒ ระยะ ในรูปแบบ PPP Net Cost และกรณีที่ ๓ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนค่างานโยธาทั้ง ๒ ระยะ ส่วนเอกชนร่วมลงทุนค่างานระบบ (M&E) และค่าบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ทั้ง ๒ ระยะ ในรูปแบบ PPP Gross Cost พบว่า กรณีที่ ๓ มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยเป็นรูปแบบการลงทุนที่มีความคุ้มค่าของเงินสูงสุด เท่ากับ ๒,๙๑๗.๙๓ ล้านบาท ซึ่งกำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธารวมของโครงการฯ ทั้ง ๒ ระยะ ส่วนเอกชนร่วมลงทุนค่างานระบบ (M&E) รวมถึงค่าบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ของโครงการฯ ทั้ง ๒ ระยะ และจัดเก็บรายได้และบริหารจัดการโครงการแทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังเป็นเจ้าของรายได้ทั้งหมด ทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงในส่วนของการดำเนินงานระบบและงานบำรุงรักษาให้กับเอกชน ซึ่งจะก่อให้เกิดความคล่องตัวและกำกับดูแลได้ง่ายกว่ากรณีการทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนดำเนินโครงการเอง (PSC)

๖.๕.๔ แหล่งเงินทุนและฐานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานโยธาคโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง โดยมีค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท ซึ่งจากผลการวิเคราะห์สถานะทางการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๗ - ๒๕๘๖ (ระยะเวลา ๒๐ ปี) พบว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีการลงทุนโครงการทางพิเศษ รวม ๖ โครงการ ได้แก่ ๑) ทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาเวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ๒) ทางพิเศษสายฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วงจุดซิติ - ถนนลำลูกกา) ๓) ทางพิเศษสายฉลองรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (N2) ๔) การแก้ไขปัญหารถจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ ๑ (Double Deck) ๕) ทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อาจนรงค์ (S1) และ ๖) ทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ (ช่วงกะทู้ - ป่าตอง) และระยะที่ ๒ (ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้) ส่งผลให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีการกระจายดอกเบี้ยและเงินต้น จำนวน ๑๕๕,๒๘๔.๐๑ ล้านบาท และมีกระแสเงินสดขาดเป็นจำนวน ๒๑,๒๙๘.๑๑ ล้านบาท ดังนั้น เพื่อให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประสบปัญหาทางการเงินตามผลการวิเคราะห์ดังกล่าว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงเห็นว่า การกู้เงินและ/หรือออกพันธบัตร เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนก่อสร้างโครงการฯ มีความเหมาะสม ซึ่งอยู่ในระดับที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถบริหารจัดการได้ด้วยคามระมัดระวัง

นอกจากนี้ ผลการประชุมหารือระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๗ ในประเด็นการนำเงินรายได้ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมาใช้เป็นค่าลงทุนโครงการบางส่วน รวมทั้งความชัดเจนของข้อสรุปสัดส่วนทางการเงินจากแหล่งเงินทุนต่าง ๆ สรุปได้ว่า เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปรับลดอัตราค่าผ่านทาง ทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีรายได้ลดลงไม่สามารถนำเงินรายได้ของหน่วยงานมาใช้เป็นค่าลงทุนโครงการในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๗ - ๒๕๘๖ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงจำเป็นต้องขอกรอบเงินกู้และ/หรือออกพันธบัตรของค่าก่อสร้างทั้งหมด โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะทำความตกลงกับกระทรวงการคลังในการจัดหาแหล่งเงินกู้หรือออกพันธบัตรที่เหมาะสมต่อไป

๖.๕.๕ ความพร้อมของโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เตรียมความพร้อมในการดำเนินการโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ซึ่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๑ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการฯ เรียบร้อยแล้ว เมื่อปี ๒๕๖๗ หลังจากนั้นกรมป่าไม้ได้ออกประกาศให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าเทือกเขานาคเกิด และอนุญาตให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ป่าที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้รักษาไว้เป็นสมบัติของชาติ และป่าตามมาตรา ๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติป่าไม้ พุทธศักราช ๒๔๘๔ โดยมีกำหนดระยะเวลาจนกว่าจะหมดความจำเป็น สำหรับการจัดการมรดกที่ดินคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘ ในส่วนของแหล่งเงินลงทุน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะกู้เงินและ/หรือออกพันธบัตรในกรอบวงเงินลงทุนก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะทำความตกลงกับกระทรวงการคลัง เพื่อจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการฯ ที่เหมาะสมและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง ตามกฎกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งหมดจากรัฐบาล จำนวน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการ

ความพร้อม	รายละเอียด
๑. ศึกษาทบทวนความเหมาะสมฯ	- ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จเมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๗
๒. สำรวจและออกแบบรายละเอียด	- ใช้วิธีจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build)
๓. ศึกษารูปแบบการร่วมลงทุน (PPP) งาน O&M	- อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างศึกษา PPP งาน O&M ทั้ง ๒ ระยะ
๔. แหล่งเงินทุน	- จะใช้จ่ายด้วยการกู้เงินและ/หรือออกพันธบัตร โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำความตกลงกับกระทรวงการคลังในการจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม
๕. รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	- คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๑
๖. การขอใช้พื้นที่ป่าไม้	- กรมป่าไม้ได้ออกประกาศอนุญาตให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเข้าทำประโยชน์ โดยมีกำหนดระยะเวลาจนกว่าจะหมดความจำเป็น
๗. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	- อยู่ระหว่างจัดการมรดกที่ดิน กำหนดแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘

๖.๕.๖ การดำเนินการตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กรณีความเห็นของสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอผลการศึกษาความเหมาะสมของการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ของโครงการฯ พร้อมกันกับการเสนอขอปรับรูปแบบการก่อสร้างโครงการฯ ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง โดยในกรณีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างงานโยธาเห็นควรให้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการที่ใช้รูปแบบการออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) เท่าที่จำเป็น เพื่อให้เป็นไปตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๖ นั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือชี้แจงเหตุผลความจำเป็นและได้รับความเห็นชอบของสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปดำเนินการ ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แจ้งว่า ได้จัดทำผลการศึกษาของโครงการฯ โดยทบทวนสมมติฐานให้สอดคล้องกับสถานการณ์และแนวโน้มในปัจจุบันของจังหวัดภูเก็ต และเป็นไปตามหลักวิชาการแล้ว โครงการฯ มีความพร้อมด้านพื้นที่ หากได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก็สามารถเริ่มก่อสร้างและเปิดให้บริการได้ตามกำหนดเดิม เพื่อแก้ปัญหาจราจรและรองรับการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตตามข้อร้องขอจากประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะพิจารณาดำเนินโครงการโดยการออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) เท่าที่จำเป็น ตามความเห็นของสภาฯ อย่างไรก็ตาม การทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบการร่วมลงทุนในงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา / (O&M)...

(O&M) โครงการฯ ทั้ง ๒ ระยะ โดยคาดว่าจะคัดเลือกเอกชนแล้วเสร็จทันตามกำหนดการแล้วเสร็จของงานโยธาสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผน แต่หากยังไม่สามารถคัดเลือกเอกชนได้ทัน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เตรียมพร้อมในการดำเนินงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ไว้ด้วยแล้ว ซึ่งหากชะลอการเสนอเรื่องขอทบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการเพื่อรอเสนอพร้อมกับเรื่องการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนงานบริหารจัดการและบำรุงรักษา (O&M) ของโครงการนั้น จะทำให้โครงการเปิดให้บริการล่าช้าไปอีกอย่างน้อย ๖ เดือน จากการที่ต้องทบทวนเรื่องและนำเสนอตามขั้นตอนอีกครั้ง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรเสนอเรื่องขอทบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการเพื่อขออนุมัติการก่อสร้างโครงการโดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไปก่อน

๗. ข้อกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๗.๑ พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐

“มาตรา ๕๗ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินกิจการ ดังต่อไปนี้

- (๑) สร้างหรือขยายทางพิเศษ
- (๒) กู้หรือยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท
- (๓) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- (๔)

๗.๒ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

“มาตรา ๒๗ การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

ในการพิจารณาอนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามวรรคหนึ่งให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาความจำเป็นเร่งด่วน ประโยชน์ที่ได้รับ และภาระทางการคลังหรือการสูญเสียรายได้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

ให้หน่วยงานของรัฐที่ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ จัดทำรายงานเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นจริงกับประมาณการที่ได้จัดทำตามวรรคหนึ่งเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบเป็นประจําทุกสิ้นปีงบประมาณ จนกว่าการดำเนินการดังกล่าวจะแล้วเสร็จ”

๗.๓ พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

“มาตรา ๖๐ ก่อนดำเนินการจัดจ้างงานก่อสร้างตามวิธีการตามมาตรา ๕๕ หน่วยงานของรัฐต้องจัดให้มีแบบรูปายการงานก่อสร้างซึ่งหน่วยงานของรัฐจำดำเนินการจัดทำเอง หรือดำเนินการจัดจ้างตามหมวด ๘ งานจ้างออกแบบหรือควบคุมงานก่อสร้าง ก็ได้

ในกรณีที่ต้องมีการจ้างออกแบบรวมก่อสร้างซึ่งไม่อาจจัดให้มีแบบรูปายการงานก่อสร้างตามวรรคหนึ่งได้ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่ง โดยกรณีใดที่จะจ้างออกแบบรวมก่อสร้างต้องพิจารณาความเหมาะสมของโครงการและวงเงินด้วย ทั้งนี้ หลักเกณฑ์และวิธีการจ้างออกแบบรวมก่อสร้างให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด”

๗.๔ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ
พ.ศ. ๒๕๖๐

การจ้างออกแบบรวมก่อสร้าง

“ข้อ ๘๒ หน่วยงานของรัฐใดประสงค์จะจัดทำโครงการจ้างออกแบบรวมก่อสร้างที่มีรูปแบบและขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมการสำรวจ ออกแบบ ตลอดจนก่อสร้างจนแล้วเสร็จสมบูรณ์ รวมทั้งการบำรุงรักษาในช่วงเริ่มต้นของโครงการโดยผู้ประกอบการเพียงรายเดียว ให้เสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการโครงการ

การจ้างออกแบบรวมก่อสร้างสามารถดำเนินการได้ ๓ รูปแบบ ดังนี้

(๑) จ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build Project) คือ โครงการที่มีวงเงินลงทุนและเทคโนโลยีดำเนินการสูง รวมทั้งสามารถจัดทำโครงการได้หลายรูปแบบ โดยส่วนใหญ่จะเป็นโครงการใหม่ที่ไม่เคยมีการดำเนินการมาก่อนในประเทศ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องใช้ผู้รับเหมาดำเนินโครงการที่มีความรู้ ความสามารถ และเทคนิคในการดำเนินการพิเศษ โดยเฉพาะการชำระเงินค่าดำเนินการจะมีรูปแบบการจ่ายชำระเงินตามความก้าวหน้าของงานเป็นงวด ๆ (installment)

...”

๗.๕ กฎกระทรวงกำหนดค่าใช้เขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท
และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔

“ข้อ ๔ ในกรณีที่ผู้ได้รับอนุญาตใช้เขตทางหลวงใช้พื้นที่ในเขตทางหลวง ให้ชำระค่าใช้เขตทางหลวง ดังต่อไปนี้

(๑) ...

(๒) กรณีใช้เพื่อกิจกรรมเพื่อให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน ซึ่งเป็นการใช้เพื่อให้บริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน โดยประชาชนสามารถใช้ประโยชน์หรือใช้บริการได้และถูกเรียกเก็บเงินค่าใช้บริการ ดังนี้

(ก) กิจกรรมของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การไฟฟ้านครหลวง หรือหน่วยงานของรัฐที่ให้บริการสาธารณะอันเป็นประโยชน์แก่งานทาง ให้ชำระค่าใช้เขตทางหลวงในอัตรา ๕๐๐ บาท ต่อการอนุญาตแต่ละครั้ง

(ข) กิจกรรมของผู้ได้รับอนุญาตใช้เขตทางหลวงอื่นนอกจาก (ก) ให้ชำระค่าใช้เขตทางหลวงเป็นรายปี ในอัตรากึ่งหนึ่งของอัตราที่กำหนดท้ายกฎกระทรวงนี้

(๓) ...”

๘. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอ ซึ่งคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้พิจารณาเมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๗ ให้ความเห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการปรับปรุงรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ (ช่วงกะทู้ - ป่าตอง) ด้วยแล้ว ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยปรับปรุงรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ระยะทาง ๓.๘๘ กิโลเมตร จากการให้เอกชนร่วมลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการโดยการจ้างออกแบบควบคู่การก่อสร้าง (Design & Build) ในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท

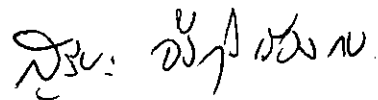
/๘.๒ อนุมัติ...

๘.๒ อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินและ/หรือออกพันธบัตรมาใช้ในการดำเนินโครงการในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำความตกลงกับกระทรวงการคลัง ในการจัดหาแหล่งเงินทุนโครงการที่เหมาะสม

๘.๓ อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง ตามกฎกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งหมดจากรัฐบาล โดยมีค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง เป็นจำนวนเงิน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑ (กรณีสม)

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ poranas.pro@otp.go.th