

## ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

### ๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การศึกษาแนวทางและความเป็นไปได้ในการลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน กรณีการเตรียมปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาสัมปทานของทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วง ดินแดง-ดอนเมือง-อนุสรณ์สถาน

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การประมาณการต้นทุนค่าดำเนินงานของโครงการการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ สายทางยกระดับบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว

### ๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มิถุนายน - ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๗

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ตุลาคม ๒๕๖๗ - มีนาคม ๒๕๖๘

### ๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

รายละเอียดผลงาน

- ศึกษาทบทวนข้อสัญญาสัมปทานและบันทึกข้อตกลงฉบับแก้ไขทั้ง ๓ ฉบับ
- เก็บข้อมูลปริมาณจราจรและข้อมูลต้นทุนการดำเนินงานและบำรุงรักษาในอดีตของทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วง ดินแดง-ดอนเมือง-อนุสรณ์สถาน
- ประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายของกรณีฐาน (ตามบันทึกข้อตกลงฉบับแก้ไขฉบับที่ ๓) และกรณีปรับลดค่าผ่านทาง ๔ กรณี
- พิจารณามาตรการในการชดเชยผลกระทบที่เหมาะสมกรณีมีการปรับลดค่าผ่านทาง ๔ กรณี

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายอภิชัย อีสริยานุกูล		ร้อยละ ๒๐	ให้คำปรึกษาและแนะแนวการศึกษา

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

รายละเอียดผลงาน

- ทบทวนรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ สายทางยกระดับบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว เกี่ยวกับการภาระงานในการบริหารและดำเนินงานโครงการฯ

- สํารวจข้อมูลการปฏิบัติงานจากสภาพการทำงานจริงในการดำเนินงานบริหารจัดการทางหลวงพิเศษและทางพิเศษจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพิ่มเติม
- ปรับปรุงเพิ่มเติมภาระงานที่มีความจําเป็น และปรับลดบุคลากรในภาระงานที่ไม่มีการดำเนินการแล้ว
- ระบุสมมติฐานเบื้องต้นในการคํานวณค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
- คํานวณค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแต่ละภาระงานในแต่ละปีเป็นระยะเวลา ๓๐ ปี
- คํานวณมูลค่าปัจจุบันของค่าดำเนินงานตลอดอายุโครงการ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายอภิชัย อีสริยานุกูล		ร้อยละ ๒๐	ให้คำปรึกษาและแนะแนวการศึกษา

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง งานจ้างเหมาเอกชนในการบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของภาครัฐ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นางสาวมณิสร์ กัญญาพันธ์)

(วันที่.....๑๑..... เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๘)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายพุทธิพันธ์ เศรษฐีปราการ)

(วันที่.....๑๑..... เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๘)

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายสุวิชาณ สุระบาล)

(วันที่.....๑๑..... เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๘)

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแลและผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวก็ให้มีคำรับรอง ๑ ระดับได้

# แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การศึกษาแนวทางและความเป็นไปได้ในการลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน กรณีการเตรียมปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาสัมปทานของทางยกระดับอุตราภูมิข ช่วงดินแดง - ดอนเมือง - อนุสรณ์สถาน

## ๑. สรุปสาระสำคัญ

การศึกษาเพื่อหาแนวทางบรรเทาผลกระทบต่อประชาชนจากการที่อัตราค่าผ่านทางของ ทางยกระดับอุตราภูมิข ช่วงดินแดง - ดอนเมือง - อนุสรณ์สถาน ตามสัญญาสัมปทานและบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานฯ ฉบับที่ ๓/๒๕๕๐ (MOA ๓) ที่กำหนดให้มีการปรับขึ้นในวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๗ อัตราค่าผ่านทาง ช่วงดินแดง - ดอนเมือง จาก ๘๐ บาท จะขึ้นเป็น ๙๐ บาท และช่วงดอนเมือง - อนุสรณ์สถาน จาก ๓๕ บาท จะขึ้นเป็น ๔๐ บาท ซึ่งได้เสนอแนวทางในการขอปรับลดค่าผ่านทาง ๔ กรณี และวิเคราะห์หามาตรการชดเชยโดยการขยายอายุสัญญาสัมปทานสำหรับกรณีต่างๆ

## ๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ทบทวนและวิเคราะห์สัญญาสัมปทานทางหลวง ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ถนนวิภาวดีรังสิต ตอน ดินแดง - ดอนเมืองและบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานฯ ฉบับที่ ๓ เกี่ยวกับการปรับอัตราค่าผ่านทางและการชดเชยผลกระทบต่อทางการเงินของบริษัทฯ

๒.๒) รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรและข้อมูลต้นทุนการดำเนินงานและบำรุงรักษาในอดีตของทางยกระดับอุตราภูมิข ช่วง ดินแดง - ดอนเมือง - อนุสรณ์สถาน

๒.๓) สร้างกรณีแนวทางในการขอปรับลดค่าผ่านทาง ๔ กรณี

๒.๔) วางหลักการการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตโดยใช้แบบจำลองที่มีความน่าเชื่อถือ (แบบจำลอง eBUM ที่พัฒนาโดย สนข.)

๒.๕) ประเมินการรายได้และค่าใช้จ่ายของกรณีค่าผ่านทางเป็นไปตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานฯ ฉบับที่ ๓/๒๕๕๐ (MOA๓) และกรณีขอปรับลดค่าผ่านทาง ๔ กรณี

๒.๖) คำนวณผลกระทบต่อทางการเงินของบริษัทจากกรณีการขอปรับลดค่าผ่านทาง ๔ กรณี โดยการคำนวณกระแสเงินสดอิสระของผู้ถือหุ้น (FCFE)

๒.๗) พิจารณามาตรการในการชดเชยผลกระทบที่เหมาะสมระหว่างการใช้งบประมาณอุดหนุนและการขยายอายุสัญญาสัมปทาน

๒.๘) พิจารณามาตรการชดเชยผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทจากการปรับลดอัตราค่าผ่านทาง โดยวิธีการขยายระยะเวลาสัมปทาน โดยการหาระยะเวลาที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดของบริษัทในกรณีปรับลดค่าผ่านทางมีมูลค่าเท่ากับกรณีไม่ปรับลดค่าผ่านทาง (ค่าผ่านทางเป็นไปตาม MOA๓)

## ๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

ความซับซ้อนในการบูรณาการความรู้เกี่ยวกับงานด้านวิศวกรรมการเงินในการคำนวณระยะเวลาที่เหมาะสมในการชดเชยผลกระทบต่อทางการเงินจากการปรับลดอัตราค่าผ่านทางต่อกระแสเงินสดอิสระของผู้ถือหุ้น (FCFE) โดยการคำนวณหาระยะเวลาที่เหมาะสมในการขยายอายุสัญญาสัมปทานจากการปรับลดค่าผ่านทางในกรณีต่างๆ โดยการคำนวณหาจำนวนปี(หลังสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน) ที่ทำให้ มูลค่าปัจจุบันสะสม (Accumulative Present Value) ของค่า FCFE ของบริษัทฯ เริ่มมีค่าเป็นศูนย์ ซึ่งคือช่วงเวลาที่เหมาะสมที่สามารถชดเชยผลกระทบต่อทางการเงินของเอกชนได้หมดแล้ว

## ๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

### ๔.๑ เชิงปริมาณ

หากมีการปรับลดค่าผ่านทางและการขยายอายุสัญญาสัมปทาน โดยจะสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายค่าผ่านทางของประชาชนผู้ใช้ทางช่วงก่อนสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานได้ (MOA ๓) เฉลี่ย ๒๓๖ ถึง ๖๓๓ ล้านบาทต่อปี เมื่อเทียบกับกรณีไม่ปรับลดค่าผ่านทาง โดยกรมทางหลวงจะต้องขยายอายุสัญญาสัมปทาน ตั้งแต่ ๑ ปี ๗ เดือน ถึง ๙ ปี ๙ เดือน ขึ้นอยู่กับแต่ละกรณี ทั้งนี้จากการประชุมร่วมกันของคณะทำงานของกรมทางหลวงและบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (บริษัทฯ) บริษัทฯ ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าหากมีการปรับลดตามกรณีที่กรมทางหลวงเสนอ บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องขยายระยะเวลาสัญญาเพื่อชดเชยผลกระทบทางการเงินของบริษัทฯ ยาวนานกว่าที่กรมทางหลวงวิเคราะห์ ดังนั้นกรมทางหลวงจึงมองว่าอาจไม่คุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์เมื่อมองจากผลประโยชน์ของผู้ใช้ทาง เนื่องจากภาครัฐจะเสียโอกาสในการประมูลสัญญาใหม่เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเดิม และทำให้ผู้ใช้ทางจะต้องจ่ายค่าผ่านทางในราคาที่สูงนานขึ้น

### ๔.๒ เชิงคุณภาพ

การคงอัตราค่าผ่านทางตาม MOA ๓ โดยไม่ขยายสัญญาสัมปทาน ช่วยให้ภาครัฐมีโอกาสประมูลสัญญาใหม่ สามารถกำหนดค่าผ่านทางในอัตราที่ถูกลงและกำหนดตัวชี้วัดประสิทธิภาพการให้บริการใหม่ เพื่อให้การบริการสายทางมีความสะดวก ปลอดภัย มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ประชาชนจ่ายค่าผ่านทางถูกลงและได้รับบริการที่มีคุณภาพ นอกจากนี้ยังสามารถช่วยลดความหนาแน่นการจราจรโดยรวม ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลบวกต่อความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์โดยตรง

## ๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) มีแนวทางในการวิเคราะห์มาตรการการชดเชยผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของคู่สัญญาโครงการสัมปทาน

๕.๒) เมื่อสิ้นสุดสัญญาสัมปทานเดิม ภาครัฐมีโอกาสประมูลสัญญาใหม่ที่สามารถ กำหนดอัตราค่าผ่านทางที่ถูกลงเหมาะสม และปรับปรุงตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

๕.๓) ) เมื่อสิ้นสุดสัญญาสัมปทานเดิมภาครัฐสามารถเปลี่ยนรูปแบบการร่วมลงทุน โดยอาจกำหนดให้กรรมสิทธิ์ของค่าธรรมเนียมผ่านทางเป็นของรัฐ ซึ่งภาครัฐจะสามารถนำเงินส่วนดังกล่าวไปใช้พัฒนาบำรุงรักษาทางได้ตาม พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การประมาณการต้นทุนค่าดำเนินงานของโครงการการให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ สายทางยกระดับบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว

## ๑. สรุปสาระสำคัญ

การประมาณการต้นทุนค่าดำเนินงานของโครงการซึ่งทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ สายทางยกระดับบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว (โครงการฯ) มีแนวเส้นทางอยู่บนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) ลักษณะเป็นทางยกระดับตลอดเส้นทาง ขนาด ๖ ช่องจราจร ระยะทางประมาณ ๒๔.๗ กิโลเมตร มีระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบระบบปิด (Closed System) และมีระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (ระบบ M-Flow) มีจุดขึ้น - ลง และตำแหน่งจัดเก็บค่าผ่านทางที่เหมาะสมตลอดแนวโครงการ โดยมีสมมติฐานว่าเป็นการดำเนินงานโดยเอกชน ตลอด ๓๐ ปี ซึ่งต้องใช้ความรู้และประสบการณ์ในการบริหารจัดการทางหลวงพิเศษเพื่อกำหนดขอบเขตภาระงานที่เหมาะสมในการดำเนินงานระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ระบบบริหารจัดการจราจร งานกู้ภัยและฉุกเฉิน หน่วยซ่อมบำรุงโครงการ งานสำนักงาน งานอาคาร ซึ่งภาระงานเหล่านี้ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ค่าใช้จ่ายวัสดุ อุปกรณ์ ค่าสาธารณูปโภค และค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ได้ใช้ความรู้ด้านวิศวกรรมการเงินในการคำนวณค่าใช้จ่ายในอนาคตตลอดอายุสัญญาเป็นระยะเวลา ๓๐ ปีโดยคำนึงถึงอัตราการปรับขึ้นของค่าใช้จ่ายต่างๆ เพื่อใช้เป็นส่วนหนึ่งของการคำนวณกรอบราคาค่าตอบแทนที่จะต้องจ่ายให้เอกชนร่วมลงทุน

## ๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

- ๒.๑) การศึกษารายงานการศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ สายทางยกระดับบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว
- ๒.๒) สรุปรวข้อมูลการปฏิบัติงานจากสภาพการทำงานจริงในการบริหารจัดการทางหลวงพิเศษและทางพิเศษจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพิ่มเติม
- ๒.๓) ปรับปรุงเพิ่มเติมภาระงานที่มีความจำเป็น และปรับลดบุคลากรในภาระงานที่ไม่มีการดำเนินการแล้ว
- ๒.๔) ระบุสมมติฐานเบื้องต้นในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
- ๒.๕) คำนวณค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแต่ละภาระงานในแต่ละปีเป็นระยะเวลา ๓๐ ปี
- ๒.๖) คำนวณมูลค่าปัจจุบันของค่าดำเนินงานตลอดอายุโครงการ (อัตราคิดลดเท่ากับ ๓)

## ๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) การกำหนดภาระงานและภาระย่อย (บุคลากร วัสดุ อุปกรณ์ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง) ให้มีความครบถ้วน ที่ทำให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๒) การกำหนดราคาต่อหน่วยที่เหมาะสม โดยอ้างอิงต้นทุนของทั้งภาครัฐและเอกชน โดยต้นทุนบุคลากรภาคเอกชนพิจารณาจากเงินเดือน สวัสดิการ และโบนัส ของตำแหน่งงานที่ใกล้เคียงกัน ส่วนต้นทุนครุภัณฑ์และอุปกรณ์ภาครัฐใช้ข้อมูลจากเอกสารจัดซื้อจัดจ้าง ขณะที่ภาคเอกชนอ้างอิงจากราคาตลาด ผลการดำเนินงานจริง การสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง และข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๓.๓) การตั้งสมมติฐานเกี่ยวกับการปรับขึ้นของค่าใช้จ่าย โดยอัตราการปรับขึ้นของเงินเดือนจะต้องพิจารณาจาก อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (CPI) สถิติการปรับเงินเดือน และนโยบายของภาครัฐหรืออัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ส่วนอัตราการปรับขึ้นของค่าวัสดุอุปกรณ์จะพิจารณาจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ เช่น ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และอัตราเงินเฟ้อทั่วไป (CPI)

๓.๔) การคำนวณค่าบุคลากร ค่าเช่าอุปกรณ์ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม

#### ๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

##### ๔.๑ เชิงปริมาณ

การปรับประมาณต้นทุนให้สอดคล้องปัจจุบันช่วยให้กำหนดค่าตอบแทนเอกชนได้เหมาะสมและเป็นธรรม ภาครัฐควบคุมงบประมาณได้มีประสิทธิภาพ โดยภาพรวมของโครงการการดำเนินการในรูปแบบ PPP Gross Cost จะสามารถช่วยลดภาระด้านบุคลากรของภาครัฐ ประหยัดงบประมาณตลอด ๓๐ ปี มูลค่า ๓,๐๐๗.๘๓ ล้านบาท เพราะเอกชนมีแรงจูงใจบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากได้รับค่าจ้างคงที่จากรัฐ ทำให้มีการวางแผนการใช้บุคลากรวัสดุอุปกรณ์ และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี

##### ๔.๒ เชิงคุณภาพ

การให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Gross Cost จะช่วยลด ความเสี่ยงของความผันผวนของค่าดำเนินงานและลดภาระงานของบุคลากรภาครัฐ ความเสี่ยงด้าน การซ่อมบำรุง การจัดการบุคลากร และความเสียหายของระบบ นอกจากนี้การดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพเนื่องจากเอกชนจะนำทักษะ ความรู้เทคโนโลยี มาปรับใช้เพื่อให้สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยต้นทุนที่ถูกกว่าภายใต้กรอบตัวชี้วัดประสิทธิภาพหรือ SLA ได้อย่างครบถ้วน ทั้งนี้การดำเนินงานและบำรุงรักษาโดยเอกชนจะก่อให้เกิดการจ้างแรงงาน วิศวกร และผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคจำนวนมาก ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรอบโครงการ

#### ๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) ภาครัฐสามารถควบคุมงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภาครัฐสามารถวางแผนและบริหารค่าใช้จ่ายได้อย่างโปร่งใสและคุ้มค่า

๕.๒) สามารถนำสมมติฐานการคำนวณค่าดำเนินงานในโครงการนี้ไปปรับใช้ในการคำนวณค่าใช้จ่ายของเอกชนในโครงการร่วมลงทุนอื่นๆ ในอนาคตให้มีความครบถ้วน ถูกต้อง

๕.๒) ลดภาระด้านบุคลากรภาครัฐ โดยถ่ายโอนภารกิจบางส่วนให้เอกชนที่มีความเชี่ยวชาญดำเนินการแทน

๕.๓) ยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชน ทำให้ผู้ใช้งานได้รับความสะดวก ปลอดภัย และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

๕.๔) เปิดโอกาสให้ภาครัฐมุ่งเน้นบทบาทเชิงนโยบายและกำกับดูแล เพื่อให้การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างยั่งยืน

## ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง งานจ้างเหมาเอกชนในการบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของภาครัฐ

### ๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพฯ – พัทยา – มาบตาพุด ระยะทางโดยรวม ๑๔๙.๓๐ กิโลเมตร เป็นเส้นทางสำคัญเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับพื้นที่อุตสาหกรรมภาคตะวันออก อยู่ภายใต้การบริหารของกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งทางหลวงพิเศษเป็นถนนมาตรฐานสูงและมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การจราจรดำเนินไปด้วยความรวดเร็วและปลอดภัยเป็นพิเศษ การบำรุงรักษาจึงมีบทบาทสำคัญในการคงสภาพโครงสร้างพื้นฐานให้ปลอดภัยและมีมาตรฐาน แต่ภาครัฐมักมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ บุคลากร และความเชี่ยวชาญ เฉพาะทาง จึงควรเปิดให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษอย่างยั่งยืน

### ๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

#### (๒.๑) บทวิเคราะห์

กรมทางหลวงโดยกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ในแต่ละปีที่สูงมากประมาณกว่า ๒,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี โดยประกอบด้วย ค่าจ้างบุคลากรและสวัสดิการ ค่าเช่ายานพาหนะ ค่าวัสดุอุปกรณ์ สำหรับดำเนินการงานบำรุงรักษา งานทางและสะพาน งานระบบระบายน้ำ งานระบบไฟฟ้าสายทาง และ งานป้ายบอกเส้นทางและป้ายตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ

#### (๒.๒) แนวความคิด

การจ้างเอกชนแบบ Performance-Based เป็นสัญญาที่เน้นผลลัพธ์ของงานมากกว่ากระบวนการ โดยประเมินผลด้วยตัวชี้วัดประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยให้ภาครัฐสามารถตรวจสอบและประเมินผลงานของเอกชนได้อย่างชัดเจนและเป็นระบบสัญญาการจ้างเหมาเอกชนบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ

#### (๒.๓) ข้อเสนอ

ภาครัฐจะต้องกำหนดขอบเขตงานให้ครอบคลุมทั้งโครงสร้างทาง ผิวทาง ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง ป้ายจราจร และความปลอดภัย พร้อมกำหนดตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (KPIs) ที่วัดผลได้จริง และมีระบบติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

#### (๒.๔) ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไขความซับซ้อนของสัญญา ค่าใช้จ่ายเริ่มต้นสูง ข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี บุคลากร และการตรวจสอบ รวมถึงความยืดหยุ่นของสัญญาระยะยาว ดังนั้นจึงควรออกแบบสัญญาให้ชัดเจน กำหนดตัวชี้วัดที่ตรวจสอบได้ ใช้เทคโนโลยีติดตามผลอย่างต่อเนื่อง และพัฒนาความรู้ของบุคลากรภาครัฐหรือใช้ผู้เชี่ยวชาญภายนอกกำกับ เพื่อให้การจ้างเอกชนบำรุงรักษาทางเกิดประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างยั่งยืน

### ๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑) เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพงานบำรุงรักษาโดยการจ้างเหมาเอกชนช่วยยกระดับประสิทธิภาพและคุณภาพของงานบำรุงรักษา เนื่องจากภาคเอกชนมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านบุคลากรที่มีทักษะสูง

๓.๒) ลดภาระงบประมาณและบุคลากรของภาครัฐ โดยการมอบหมายภารกิจบำรุงรักษาให้ภาคเอกชน ดำเนินการ

๓.๓) ส่งเสริมประสิทธิภาพด้านต้นทุน (Cost Efficiency) เนื่องจากเอกชนมีแรงจูงใจในการลดต้นทุนและปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อให้ได้กำไรสูงสุด

๓.๔) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม

๓.๕) กระจายความเสี่ยงจากภาครัฐไปยังภาคเอกชน โดยเฉพาะความเสี่ยงด้านต้นทุน การดำเนินงาน และคุณภาพผลงาน

๓.๖) เพิ่มโอกาสการจ้างงานและการพัฒนาองค์ความรู้ในอุตสาหกรรมก่อสร้างและบำรุงรักษา

#### ๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๔.๑) ต้นทุนของงานบำรุงรักษาเฉลี่ยต่อกิโลเมตรมีแนวโน้มต่ำกว่าการดำเนินงานโดยภาครัฐ

๔.๒) คุณภาพของทางอยู่ในระดับที่คงที่และยั่งยืน

๔.๓) ระยะเวลาการตอบสนองงานซ่อมได้รวดเร็วกว่าภาครัฐ

๔.๔) การให้บริการทางมอเตอร์เวย์ที่มีความต่อเนื่องและเกิดการปิดซ่อมน้อยลง

๔.๕) ผู้ใช้ทางมีระดับความพึงพอใจสูงขึ้น

๔.๖) ระยะเวลาในการดำเนินงานบำรุงรักษาที่มีความรวดเร็วและเป็นไปตามแผนที่กำหนด

๔.๗) ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ การบำรุงรักษาที่มีคุณภาพช่วยลดต้นทุนการเดินทาง การประหยัดเวลา และลดความเสียหายจากอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นางสาวมณิสร กัญญาพันธ์)

(วันที่.....๑๑..... เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๘)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายพุทธิพันธ์ เศรษฐีปราการ)

(วันที่.....๑๑..... เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๘)

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายสุวิษณ สุระบาล)

(วันที่.....๑๑..... เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๘)