



เลขที่เอกสารในระบบ E-สกค 1325/2568
สวท 11728/29 ค.ค. 68
พ.บ. 8913

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานเลขาธิการกรม ส่วนช่วยอำนวยความสะดวก โทร. ๐ ๒๒๔๑ ๔๘๐๖ ภายใน ๒๓๓๘
ที่ สกค 9๓๕๕/๒๕๖๘ วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๘

เรื่อง การประชุมคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๘

เรียน ผู้บริหารกรม

สำนักงานเลขาธิการกรม ขอส่งสรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๘ ดังนี้

เรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรมชลประทาน และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ดังนี้

๑. เรื่อง ขอบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๒. เรื่อง การแต่งตั้งกรรมการอื่นในคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์)
๓. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการการเมือง (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ สามารถดาวน์โหลดมติผลการประชุมคณะรัฐมนตรี ฉบับวันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๘ ได้ที่ <http://www.thaigov.go.th>

วิมล

(นางวิไลลักษณ์ วันทอง)

ผอ.ปล.ก. ปฏิบัติราชการแทน สกค.

รับ ๒๐.๖๖๖ พ.บ. ๒๐๖.๓๐

เนติ

สมบุรณ์

(นายสมบุรณ์ สมบุรณ์)

ผส.บอ.

เรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรมชลประทาน และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

๑. เรื่อง ขอบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ ดังนี้

๑. อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ปรับรูปแบบการลงทุนของโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง (โครงการฯ ระยะที่ ๑) ระยะทาง ๓.๙๘ กิโลเมตร จากการให้เอกชนร่วมลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ เป็นการให้ กทพ. ดำเนินโครงการโดยการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build) ในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท

๒. อนุมัติให้ กทพ. กู้เงินและ/หรือออกพันธบัตรมาใช้ในการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๑ ในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาท โดยให้ กทพ. ทำความตกลงกับกระทรวงการคลัง (กค.) ในการจัดหาแหล่งเงินลงทุนโครงการที่เหมาะสม

๓. อนุมัติให้ กทพ. ขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามกฎหมายกำหนดค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งหมดจากรัฐบาล โดยมีค่าใช้จ่ายเขตทางหลวง เป็นจำนวนเงิน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการ

สาระสำคัญของเรื่อง

๑. เดิมคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ อนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง (โครงการฯ ระยะที่ ๑) โดยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost ซึ่งต่อมา กทพ. ได้ดำเนินการประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนของโครงการฯ ระยะที่ ๑ และกำหนดให้เอกชนที่สนใจยื่นข้อเสนอในวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๖๖ แต่เมื่อครบกำหนดการยื่นข้อเสนอ ปรากฏว่าไม่มีเอกชนรายใดมายื่นข้อเสนอเพื่อเข้าร่วมลงทุนโครงการดังกล่าว ซึ่งภาคเอกชนให้เหตุผลที่ไม่ยื่นข้อเสนอ เช่น (๑) ค่าลงทุนโครงการฯ ระยะที่ ๑ อาจเกินกว่าที่ กทพ. ประเมินการไว้ (๒) รูปแบบการลงทุนโครงการฯ ระยะที่ ๑ มีความเสี่ยงสูงที่เอกชนจะไม่ได้ผลตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสมและ (๓) ผลตอบแทนทางการเงินจากการลงทุนโครงการฯ ระยะที่ ๑ ควรสูงกว่าที่ กทพ. กำหนดไว้ จึงไม่สามารถจูงใจให้เอกชนสนใจเข้าร่วมลงทุนในโครงการฯ ระยะที่ ๑ ได้

๒. ต่อมา กทพ. จึงดำเนินการศึกษาทบทวนแนวทางการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๑ ซึ่งคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๗ มีมติเห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินการปรับรูปแบบการลงทุนของโครงการฯ ระยะที่ ๑ ซึ่งสามารถเปรียบเทียบกับรูปแบบการลงทุนเดิมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ สรุปได้ ดังนี้

รายการ	รูปแบบการลงทุนเดิม (ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕)	รูปแบบการลงทุนที่เสนอในครั้งนี้
(๑) ชื่อโครงการ	โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ ๑ ช่วงกะทู้ - ป่าตอง
(๒) รูปแบบการลงทุน	การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ (PPP Net Cost) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้ - ภาครัฐสนับสนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน - ภาคเอกชนรับผิดชอบงานส่วนที่เหลือทั้งหมด ได้แก่ การออกแบบรายละเอียดและการก่อสร้าง	กทพ. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงการ (PSC) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้ - ภาครัฐสนับสนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดย กทพ. ขอรับการอุดหนุนทั้งหมดจากรัฐบาลตามกรอบวงเงินเดิมที่ได้รับอนุมัติไว้ (ตามมติ ครม. ๑๘ ม.ค.๖๕)

	งานโยธา และการดำเนินงานและบำรุงรักษา ดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance: O&M) ตลอดอายุสัมปทาน ๓๕ ปี	- กทพ. รับผิดชอบค่าลงทุนค่าก่อสร้าง รวมค่าควบคุมงาน โดยใช้วิธีการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design & Build)
(๓) วงเงินลงทุนรวม	๑๔,๖๗๐.๕๗ ล้านบาท (ราคา ณ ปีก่อสร้าง ปี ๒๕๖๖)	๑๖,๗๕๗.๐๑ ล้านบาท (ราคา ณ ปีก่อสร้าง ปี ๒๕๖๙)
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๕,๗๙๒.๒๔ ล้านบาท	คงเดิม
- ค่าก่อสร้าง	๘,๖๖๒.๖๐ ล้านบาท	๑๐,๖๘๕.๙๓ ล้านบาท
- ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	๒๑๕.๗๓ ล้านบาท	๒๗๘.๘๔ ล้านบาท

๓. โครงการฯ ระยะที่ ๑ มีรายละเอียดโครงการ เช่น

๓.๑ แนวสายทางโครงการ: ก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด ๔ ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง และรถจักรยานยนต์ ๒ ช่องจราจรต่อทิศทาง) ระยะทางรวม ๓.๙๘ กิโลเมตร และมีอุโมงค์อยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง (อุโมงค์มีระยะทาง ๑.๘๕ กิโลเมตร) โดยจุดเริ่มต้นโครงการ เชื่อมกับถนนพระเมตตา ในพื้นที่ตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ และมีจุดสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ตำบลกะทู้ อำเภอกะทู้

๓.๒ การจัดเก็บค่าผ่านทาง : เป็นแบบระบบเปิด (Open System) ซึ่งจะจัดเก็บค่าผ่านทางอัตราเดียว (Flat Rate) และจะปรับเพิ่มขึ้นทุก ๆ ๕ ปี

๓.๓ การประมาณการรายได้โครงการ: จะมีรายได้ตลอด ระยะเวลา ๓๐ ปี รวมทั้งสิ้น ๓๙,๒๓๕ ล้านบาท

๓.๔ ความคุ้มค่าทางการเงิน/ทางเศรษฐศาสตร์: โดยสามารถเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่ากับรูปแบบการลงทุนเดิมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕ สรุปได้ ดังนี้

	ความคุ้มค่าตามรูปแบบการลงทุนเดิม [(PPP Net Cost) (ศึกษาปี ๒๕๖๑)]	ความคุ้มค่าตามรูปแบบการลงทุนที่เสนอในครั้งนี [(กทพ. ลงทุนเอง) (ศึกษาปี ๒๕๖๗)]
ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงิน		
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ [Net Present Value: (NPV)]	-๑,๒๖๔.๙๗ ล้านบาท	-๖,๑๙๙.๕๙ ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน [Financial Internal Rate of Return (FIRR)]	ร้อยละ ๕.๐๑	ร้อยละ ๓.๗๕
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)	๒๔ ปี	๒๖ ปี
อัตราส่วนผลประโยชน์ตอบแทนต่อเงินลงทุน [Benefit/Cost Ratio (B/C Ratio)]	๐.๙๑ เท่า	๐.๕๘ เท่า
อัตราคิดลด	ร้อยละ ๕.๖๐	ร้อยละ ๗.๓๑
ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์		
มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic NPV)	๑๒,๘๙๖.๒๙ ล้านบาท	๑๗,๓๓๗.๘๙ ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนภายในทางเศรษฐศาสตร์ [Economic Internal Rate of Return (EIRR)]	ร้อยละ ๒๐.๔๔	ร้อยละ ๑๘.๗๔
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio)	๑.๓๒ เท่า	๒.๕๖ เท่า
อัตราคิดลด	ร้อยละ ๑๒	

๔. กทพ. ดำเนินการศึกษาแนวทางการดำเนินโครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ซึ่งได้ข้อสรุปว่า การดำเนินโครงการโดยให้ กทพ. ลงทุนและก่อสร้างโครงการฯ ระยะที่ ๑ ไปก่อนมีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากโครงการฯ ระยะที่ ๑ มีความพร้อมในการก่อสร้าง (รายงาน EIA และการขอใช้พื้นที่ป่าไม่ได้รับความเห็นชอบแล้ว และได้เริ่มจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้ว) และสามารถเปิดบริการโครงการฯ ระยะที่ ๑ ได้เร็วกว่ากรณีรวม การก่อสร้างทั้ง ๒ ระยะ พร้อมกันประมาณ ๑ ปี อีกทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ได้เร่งรัดให้ กทพ. เร่งก่อสร้างโครงการฯ ระยะที่ ๑ เพื่อเปิดให้บริการโดยเร็ว เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ที่เกิดขึ้นบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างตำบลกระทุ้งและตำบลป่าตองให้มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒนาฯ) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๗ เห็นควรให้ กทพ. เสนอผลการศึกษาคำแนะนำที่เหมาะสมของการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการฯ พร้อมกันกับการ เสนอขอเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างโครงการฯ ระยะที่ ๑ ซึ่ง กทพ. พิจารณาแล้ว ขอยืนยันแนวทางการ ดำเนินงานเดิมในการเสนอเรื่องขอทบทวนรูปแบบการลงทุนของโครงการฯ ระยะที่ ๑ เพื่อขออนุมัติการ ก่อสร้างโครงการฯ ระยะที่ ๑ โดย กทพ. ไปก่อน (ข้อเสนอในครั้งนี้)

๕. ในส่วนข้อเสนอที่ขอให้ กทพ. กู้เงินและ/หรือออกพันธบัตรมาใช้ในการดำเนินโครงการฯ ระยะที่ ๑ ในกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างรวมค่าควบคุมงาน จำนวน ๑๐,๙๖๔.๗๗ ล้านบาทนั้น มีสาเหตุมาจาก นโยบายของรัฐบาลที่ให้ กทพ. ปรับลดอัตราค่าผ่านทางทำให้ กทพ. มีรายได้ลดลง ไม่สามารถนำเงินรายได้ของ หน่วยงานมาใช้เป็นค่าลงทุนโครงการฯ ระยะที่ ๑ ได้ ซึ่งในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๗-๒๕๖๘ (ระยะเวลา ๒๐ ปี) กทพ. มีประมาณการกระแสเงินสดขาดเป็นจำนวน ๒๑,๒๙๘.๑๑ ล้านบาท ดังนั้น กทพ. จึงจำเป็นต้องขอรอบ วงเงินกู้หรือออกพันธบัตรของค่าก่อสร้างทั้งหมด และโดยที่พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๕๗ (๒) และ (๓) บัญญัติให้ กทพ. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนดำเนินการ กู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาทหรือออกพันธบัตรเพื่อการลงทุน กทพ. จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีในครั้งนี้

๖. สำหรับข้อเสนอที่ กทพ. ขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงตามกฎกระทรวงกำหนดค่าใช้จ่าย เขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบทและทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นจำนวนเงิน ๗.๗๕ ล้านบาทต่อปี ตลอดอายุโครงการนั้น กทพ. แจ้งว่า ค่าใช้จ่ายดังกล่าวยังไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าลงทุน โครงการฯ ระยะที่ ๑ จำนวน ๑๖,๗๕๗.๐๑ ล้านบาท โดยจะขอรับการอุดหนุนงบประมาณแผ่นดินเป็นรายปี ตลอดอายุโครงการต่อไป

๗. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานประมาณ (สงป.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้วไม่ขัดข้อง โดยมีความเห็นเพิ่มเติม เช่น สงป.เห็นว่า สำหรับการขอรับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายเขตทางหลวงจากรัฐบาล สงป.จะพิจารณาจัดสรรให้ตามความ จำเป็นและเหมาะสม โดยคำนึงถึงสถานะทางการเงินของ กทพ. และเห็นว่ากระทรวงคมนาคม (คค.) และ กทพ. ควรเร่งรัดดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบการลงทุนของโครงการฯ ระยะที่ ๒ ระยะทาง ๓๐.๖๒ กิโลเมตร ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

๒. เรื่อง การแต่งตั้งกรรมการอื่นในคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์)

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) เสนอ แต่งตั้งกรรมการอื่นใน คณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม จำนวน ๙ คน เนื่องจากกรรมการอื่นได้ดำรงตำแหน่งครบวาระสองปี ดังนี้

๑. นายประพันธ์ เทียนวิหาร ผู้แทนเกษตรกร
๒. นายเด่นณรงค์ ธรรมมา ผู้แทนเกษตรกร
๓. นายบุญช่วย มหิวรรณ ผู้แทนเกษตรกร
๔. นายสมศักดิ์ ป้องปัญจมิตร ผู้แทนเกษตรกร
๕. นายตระกูล สว่างอารมย์ ผู้แทนเกษตรกร
๖. นายวุฒิศักดิ์ พรหมแก้ว ผู้แทนเกษตรกร
๗. นายปราณพงษ์ ติลภัทร ผู้ทรงคุณวุฒิ
๘. พันจ่าเอก ประเสริฐ มาลัย ผู้ทรงคุณวุฒิ

๙. นายธน มีแสงเงิน ผู้ทรงคุณวุฒิ
ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๘ เป็นต้นไป

๓. เรื่อง การแต่งตั้งข้าราชการการเมือง (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์)

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เสนอแต่งตั้ง
ข้าราชการการเมือง จำนวน ๓ ราย ดังนี้

๑. นายอาดิลัน อาลีอิสเฮาะ ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

๒. นายธนสาร ธรรมสอน ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและ
สหกรณ์ [ปฏิบัติหน้าที่เลขานุการรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายอัครา พรหมเผ่า)]

๓. นายธัญญวัฒน์ พากเพียร ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและ
สหกรณ์ (นายอัครา พรหมเผ่า)

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๘ เป็นต้นไป
