



ภาวะดอกเบี้ยที่เอฟเอฟ
ปมเร่งแผนด่วนพระราม3

> 5

ภาวะดอกเบี้ยที่เอฟเอฟ ปมเร่งแผนด่วนพระราม3

● **วรรณิกา จิตตินรากร**
กรุงเทพธุรกิจ

ล่าช้ามากกว่า 2 ปี สำหรับงานประกวดราคาโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ส่วนของสัญญา 1 และสัญญา 3 หลังจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดประกวดราคาครั้งแรกไปเมื่อ 21 พ.ค.2562 และปรากฏว่ามีเอกชนร้องเรียนผลการประกวดราคา ทำให้ท้ายที่สุดจึงต้องยกเลิกผลการประกวดราคา

โดยปัจจุบัน กทพ.ได้ดำเนินการประกวดราคารอบใหม่ ส่วนของสัญญา 1 และสัญญา 3 อยู่ระหว่างพิจารณาข้อเสนอของเอกชน ซึ่งคาดการณ์ว่าจะได้ผู้รับจ้างลงนามในสัญญา และเริ่มก่อสร้างได้ในเดือน ต.ค.นี้

สำหรับโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร นับเป็นโครงการนำร่องของรัฐบาลที่ต้องการลดภาระค่าใช้จ่ายของภาครัฐ และผลักดันให้มีการใช้เงินลงทุนจากกองทุนไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ (ทีเอฟเอฟ) มาพัฒนา ซึ่งเงินส่วนดังกล่าวกลายเป็นภาวะดอกเบี้ยของ กทพ.ภาพรวมเมื่อปลายปี 2563 พบว่ามีภาวะดอกเบี้ยสูงกว่า 6 พันล้านบาท อีกทั้งยังจะเป็นภาวะดอกเบี้ยอีกปีละประมาณ 1.3 พันล้านบาท หากยังไม่สามารถเร่งรัดการลงทุนเพื่อหารายได้

สุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เผยว่า กทพ.ได้เปิดให้ผู้รับเหมาซื้อเอกสารประมูลได้ยื่นข้อเสนอด้านราคาทางอิเล็กทรอนิกส์

ทางด่วนพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ตะวันตก
วงเงิน 30,437 ล้านบาท

สัญญาที่ 1	สัญญาที่ 2	สัญญาที่ 3	สัญญาที่ 4	สัญญาที่ 5
ทางยกระดับ 6 ช่องจราจร ระยะทาง 6.4 กม.	ทางยกระดับ 6 ช่องจราจร ระยะทาง 5.3 กม.	ทางยกระดับ 6 ช่องจราจร พร้อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงดาวคะนอง-สุขสวัสดิ์-ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 5 กม.	ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	งานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ระบบคุมจราจร และระบบสื่อสาร
สถานะ: ปิดประมูล	ผู้รับเหมา: กิจการร่วมค้าซีทีบี	สถานะ: ปิดประมูล	ผู้รับเหมา: บริษัท ซี.การช่าง จำกัด (มหาชน)	สถานะ: ปิดประมูล
อัตราส่วนกำไรสุทธิ: 20.16%	อัตราส่วนกำไรสุทธิ: 20.16%	อัตราส่วนกำไรสุทธิ: 20.16%	อัตราส่วนกำไรสุทธิ: 45.10%	อัตราส่วนกำไรสุทธิ: 20.16%

(e-bidding) โครงการก่อสร้างทางด่วนสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกตะวันตก จำนวน 2 สัญญา วงเงินรวมประมาณ 1.4 หมื่นล้านบาท เมื่อวันที่ 2 ส.ค.ที่ผ่านมา

แบ่งออกเป็นสัญญาที่ 1 เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นที่ กม.13+000 ของ ถ.พระรามที่ 2 ถึง กม.6+600 ของ ถนนพระรามที่ 2 ระยะทางรวมประมาณ 6.4 กิโลเมตร และสัญญาที่ 3 เป็นงานก่อสร้างทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงดาวคะนอง-สุขสวัสดิ์-ราษฎร์บูรณะ ระยะรวมประมาณ 5 กิโลเมตร

ทั้งนี้ กทพ.ประเมินว่าจะได้ผู้รับจ้างลงนามในสัญญา และเริ่มก่อสร้างทั้ง 2 สัญญาในเดือน ต.ค.นี้ เนื่องจากปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนของการพิจารณาข้อเสนอแล้ว แต่ยังไม่สามารถบอกถึงรายละเอียดของ

เอกชนที่ยื่นข้อเสนอเข้ามาได้ เนื่องจากเป็นระเบียบตามระบบของกรมบัญชีกลาง อย่างไรก็ตาม กทพ.ยอมรับว่าการก่อสร้างทางด่วนทั้ง 2 สัญญานี้ล่าช้าจากแผนและล่าช้าจากอีก 2 สัญญาที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว ทำให้ กทพ.ต้องเร่งรัดก่อสร้างสัญญา 1 และสัญญา 3 นี้ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อไม่ให้เกิดภาพทางด่วนพันหลอ เบื้องต้นประเมินว่าหากสามารถก่อสร้างสัญญา 1 และสัญญา 3 ได้ภายในปีนี้ จะใช้เวลาก่อสร้างราว 34 เดือน จากเดิมจะใช้ระยะเวลา 39 เดือนเพื่อบริหารจัดการให้แล้วเสร็จได้ใกล้เคียงกันในทุกสัญญา และเปิดให้บริการทั้งระบบได้ภายในปี 2567

ขณะเดียวกัน จากความล่าช้าของการประกวดราคาที่เกิดขึ้น แนนอนว่าส่งผลกระทบต่อภาวะดอกเบี้ยจากกองทุนทีเอฟเอฟ ในอัตรา 8% หรือปีละราว

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 160,000
Ad Rate: 1,600

Section: First Section/-

วันที่: พุธ 8 กันยายน 2564

ปีที่: 34

ฉบับที่: 11941

หน้า: 1(ล่างขวา), 5

Col.Inch: 96.34

Ad Value: 154,144

PRValue (x3): 462,432

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: ภาวะดอกเบี้ยที่เอฟเอฟ ปมเร่งแผนด่วนพระราม3

1.3 พันล้านบาท ดังนั้นหากสามารถลงนามสัญญาเริ่มงานก่อสร้างได้โดยเร็ว คาดว่า จะเร่งรัดเบิกจ่ายเงินงวดแรก 10% หรือราว 700 ล้านบาทต่อสัญญา ช่วยลดภาระดอกเบี้ยส่วนนี้

สำหรับความคืบหน้าสัญญา 2 และสัญญา 4 ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ส่วนของสัญญาที่ 2 ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นที่ กม.6+600 ของถนนพระรามที่ 2 ถึงบริเวณทางแยกต่างระดับดาวคะนอง ระยะทางรวมประมาณ 5.3 กิโลเมตร กทพ.ได้ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการฯ กับกิจการร่วมค้าซีทีบี (บริษัท ไซน่า ฮาร์เบอร์ เอ็นจิเนียริง คัมปานี ลิมิเต็ด, บริษัท ทิพากร จำกัด และ บริษัท บุรีรัมย์ธงชัยก่อสร้าง จำกัด) ปัจจุบันความก้าวหน้างานก่อสร้างสะสม ณ วันที่ 27 ส.ค.2564 ราว 20.16%

สัญญาที่ 4 งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด 8 ช่องจราจร มีความยาวช่วงสะพาน 450 เมตร สิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่ ระยะทางรวมประมาณ 2 กิโลเมตร กทพ.ได้ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการฯ กับบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) ปัจจุบันความก้าวหน้างานก่อสร้างสะสม ณ วันที่ 27 ส.ค.2564 ราว 45.10%

และสัญญาที่ 5 งานระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระบบควบคุมจราจรและระบบสื่อสาร ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงร่างขอบเขตของงานจ้างก่อสร้างให้ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางเป็นระบบแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม จึงอยู่ระหว่างการเตรียมการประกวดราคา

'กองทุนที่เอฟเอฟ' ผวา ผลกระทบจากพีชโควิด

กรุงเทพธุรกิจ ● กองทุนรวม
โครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคต
ประเทศไทย หรือ Thailand Future
Fund (TFFIF) รายงานถึงฐานะทาง
การเงินและงบประมาณรายละเอียด
เงินลงทุน รอบไตรมาส 3/2564 ณ
วันที่ 30 มิ.ย.2564 มีมูลค่าสินทรัพย์
สุทธิต่อหน่วย 11.6689 บาท มูลค่า
สินทรัพย์สุทธิประมาณ 5.33 หมื่นล้าน
บาท ลดลง 0.03% โดยมีรายได้
รวมอยู่ที่ 1,247 ล้านบาท

โดยปัจจุบันกองทุนจำหน่ายหน่วย
ลงทุนแล้ว 4,570 ล้านหน่วย มีสินทรัพย์
ที่ลงทุน ประกอบด้วยโครงการ
ทางพิเศษคลองรัช (รามอินทรา-
อาจณรงค์) และโครงการทางพิเศษ
บูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) นอกจากนี้
ยังมีโอกาสการเข้าลงทุนในโครงสร้าง
พื้นฐานเพิ่มเติม ประกอบด้วยนโยบาย
ลงทุนในทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐาน
อื่นๆ ของภาครัฐในอนาคต

ขณะเดียวกัน คณะรัฐมนตรี
(ครม.) ได้มีมติให้ศึกษาการนำ
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และ
หมายเลข 9 เข้าระดมทุนผ่านกองทุน
TFFIF อีกทั้งกองทุน TFFIF ยัง
สามารถใช้เงินกู้ในการซื้อทรัพย์สิน
ในอนาคตเพื่อเพิ่มผลตอบแทนให้
แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนด้วย

สำหรับสถานการณ์การแพร่
ระบาดของโรคโควิด-19 ทางฝ่าย
บริหารกองทุน TFFIF ประเมินว่า
สถานการณ์ดังกล่าวอาจนำมาซึ่ง
ความไม่แน่นอนและเป็นผลกระทบ
ต่อสภาพแวดล้อมของการดำเนิน
ธุรกิจของกองทุนในภาพรวม โดย

ฝ่ายบริหารของกองทุนได้ติดตาม
ความคืบหน้าของสถานการณ์และ
ประเมินผลกระทบทางการเงินอย่าง
ต่อเนื่อง

ทั้งนี้ กองทุน TFFIF เป็นกองทุน
รวมโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จดทะเบียน
ทรัพย์สินเริ่มแรกของกองทุนเมื่อ
วันที่ 24 พ.ย.2559 โดยมีวัตถุประสงค์
ในการนำเงินที่ได้จากการเสนอขาย
หน่วยลงทุนไปลงทุนในทรัพย์สิน
กิจการโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ
ที่มีศักยภาพในการสร้างรายได้ให้แก่
กองทุน ซึ่งกองทุนดังกล่าวมีกระทรวง
การคลังถือหุ้น 10% มีมูลค่ารวมไม่เกิน
1 หมื่นล้านบาท

โดยทรัพย์สินกิจการโครงสร้าง
พื้นฐานที่กองทุนเข้าไปลงทุนครั้ง
แรก จะได้รับรายได้ 45% ของรายได้
ค่าผ่านทางรวมสุทธิ ในการจัดเก็บจาก
เส้นทางในปัจจุบันของโครงการทาง
พิเศษคลองรัชและทางพิเศษบูรพา
วิถี ระยะทางรวม 83.2 กิโลเมตร ซึ่ง
บริหารงานโดยทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทย (กทพ.) เป็นระยะเวลา
30 ปี

ในส่วนของเงินที่ได้จากการระดม
ทุนในกองทุน TFFIF กทพ.จะนำไป
ลงทุนพัฒนาทางพิเศษ 2 เส้นทาง
ประกอบด้วยโครงการทางด่วน
พระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวน
รอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก
30,437 ล้านบาท และโครงการ
ทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2
และ E-W Corridor ด้านตะวันออก
(ถ.เกษตร-นวมินทร์) วงเงิน 14,382
ล้านบาท