



ตันทุนการเงิน 'ทีเอฟเอฟ'
 ดัน กทพ.เร่งสรุปด่วนเกษตร
 > 5

ตันทุนการเงิน'ทีเอฟเอฟ' ดัน 'กทพ.' เร่งสรุปด่วนเกษตร

● **บรรณิกา จิตตินรากร**
 กรุงเทพธุรกิจ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย หรือ Thailand Future Fund หรือ TFFIF เป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จดทะเบียนทรัพย์สินเริ่มแรกของกองทุนเมื่อวันที่ 24 พ.ย.2559 โดยมีวัตถุประสงค์ในการนำเงินที่ได้จากการเสนอขายหน่วยลงทุนไปลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐที่มีศักยภาพในการสร้างรายได้ให้แก่กองทุน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นหน่วยงานหนึ่งที่น่าเงินจากTFF จำนวน 4.4 หมื่นล้านบาท เพื่อมาจ่ายเป็นค่าก่อสร้างโครงการทางด่วนตามแผนลงทุน

รายงานข่าวจาก กทพ.เปิดเผยว่าขณะนี้ ได้เริ่มดำเนินการใช้เงินส่วนดังกล่าวจ่ายค่าก่อสร้างไปแล้วบางส่วนในโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก จากวงเงินลงทุนเต็มจำนวนราว 3 หมื่นล้านบาท

“ตอนนี้การทางฯ เราเริ่มจัดสรรเงินกองทุน TFFจ่ายค่าก่อสร้างทางด่วนพระราม 3 ไปบ้างแล้ว แต่ภาพรวมก็ถือว่าจ่ายได้ช้า เพราะที่ผ่านมาเพิ่งมีการก่อสร้างเฉพาะในส่วนของสัญญา 2 และ 4 ส่วนสัญญา 1 และ 3 ติดปัญหาทางกฎหมายทำให้เพิ่งได้ตัวผู้รับเหมา และกำลังเริ่มเข้าพื้นที่ก่อสร้าง”

อย่างไรก็ตาม จากความล่าช้าของการจัดสรรเงินกองทุน TFF เพื่อนำไปลงทุนในโครงข่ายทางด่วนตามแผนล่าช้าออกไปนั้น ส่งผลให้ กทพ.ต้องนำเงินจากกองทุน TFF

แผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากการระดมทุน TFF

โครงการทางพิเศษ

สายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก

- ระยะทาง : 18.7 กิโลเมตร
- มูลค่าการลงทุน : 3 หมื่นล้านบาท
- สถานะ : อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
- เปิดให้บริการ : ปี 2567



ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2
 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก

- ระยะทาง : 10.5 กิโลเมตร
- มูลค่าการลงทุน : 1.4 หมื่นล้านบาท
- สถานะ : เตรียมเปิดประมูลปี 2565
- เปิดให้บริการ : ปี 2567-2568

ข้อมูลราคาหลักทรัพย์ TFFIF

- ราคาล่าสุด (7 ก.พ.2564) 7.35 บาท
- มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ 53,183,905,603.45 บาท



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ไปบริหารจัดการในด้านอื่นๆ อาทิ ฝากสถาบันทางการเงิน และลงทุนในพันธบัตรต่างๆ แต่ยังไม่ได้รับผลตอบแทนเพียงพอต่อการจ่ายอัตราดอกเบี้ย 8% ให้กับกองทุน TFF ทำให้ปัจจุบัน กทพ.แบกรับภาระอัตราดอกเบี้ยปีละ 2-3 พันล้านบาท

ทั้งนี้กทพ.มีแผนจะเร่งจัดสรรเงินกองทุนเพื่อผลักดันโครงการลงทุนทางด่วนใช้เงินส่วนดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ เพราะหากสามารถนำเงินกองทุน TFF ไปลงทุนและเร่งก่อสร้างเพื่อเปิดให้บริการโครงข่าย

ทางด่วนได้มากขึ้น กทพ.ก็จะมีรายได้เพิ่มขึ้นเพื่อชดเชยจ่ายอัตราดอกเบี้ย เมื่อนำมาหักลบระหว่างรายได้กับการจ่ายดอกเบี้ยก็จะทำให้กทพ.มีกำไรจากการบริหารจัดการเงินลงทุนส่วนนี้

โดยปัจจุบัน กทพ.มีแผนนำเงินกองทุน TFF มาลงทุนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก ช่วง N2 จากแยกเกษตร-นวมินทร์ เชื่อมไปยังวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ระยะทาง

11.3 กิโลเมตร วงเงินก่อสร้างและค่างานรวม 16,960 ล้านบาทโดยสถานะโครงการปัจจุบันสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) อยู่ระหว่างพิจารณารายละเอียดโครงการ

อย่างไรก็ดี ก่อนหน้านี้ การประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ครั้งที่ 5/64 ที่มี พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานเมื่อวันที่ 17 ธ.ค. 2564 ได้มีมติเห็นชอบให้กทพ.เดินนำลงทุนในโครงการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 3 โดยให้ผลักดันการก่อสร้างช่วง N2 ที่มีความพร้อมก่อน เนื่องจากช่วง N1 ที่จะตัดผ่านหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ยังติดปัญหา

“
**ตอนนี้การทางฯ เริ่มจัดสรร
 เงินกองทุน TFF จ่ายค่า
 ก่อสร้างทางด่วนพระราม 3
 ไปบ้างแล้ว แต่ภาพรวม
 ก็ถือว่าจ่ายได้ช้า**
 ”

การเจรจาแนวเส้นทาง ดังนั้น ที่ประชุมจึงมีความเห็นให้เริ่มดำเนินการช่วงที่มีความพร้อมเพื่อให้โครงการสามารถเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมายในปี 2567-2568 เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด

“ตอนนี้ช่วง N2 อยู่ระหว่างการพิจารณาของสภาพัฒน์ ในเรื่องของผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและการเงินและขอทราบความชัดเจนในการก่อสร้างช่วง N1 ต่อ ว่าจะมีแนวเส้นทางอย่างไร รวมไปถึงการลดผลกระทบการจราจรติดขัดเมื่อมีการก่อสร้างโครงการนี้แล้วเสร็จ ซึ่งการทางฯ คาดว่า สศช.จะพิจารณาอนุมัติโครงการ N2 ภายในเดือนพ.ค.นี้ ก่อนผลักดันเข้าที่ประชุม



คณะรัฐมนตรี (ครม.)”

ทั้งนี้ การก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 3 ช่วง N2 หากได้รับการอนุมัติจาก ครม.แล้ว สามารถดำเนินการในขั้นตอนประกวดราคาได้ทันทีในปีนี้ เนื่องจากโครงการดังกล่าว กทพ.ศึกษารายละเอียดและพื้นที่ก่อสร้างมีความพร้อมอยู่แล้ว โดยขณะนี้ กทพ.ยังได้หารือร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ถึงกรณีการสร้างฐานรากรถไฟฟ้าในแนวเส้นทางเดียวกันกับโครงการทางด่วนช่วง N2 ซึ่งเบื้องต้นผลการหารือ กทพ.ไม่ต้องรับผิดชอบในส่วนของการก่อสร้างฐานรากให้รถไฟฟ้าแล้ว

โดยสาเหตุของการปรับแผนไม่ประกวดราคาก่อสร้างฐานรากระบบรถไฟฟ้าพร้อมกับโครงการทางด่วนช่วง N2 เนื่องจากจากการศึกษาข้อมูลการเบิกจ่ายงบประมาณพบว่าอาจติดปัญหาการจ่ายเงินชดเชย เพราะโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ทาง รฟม.จะเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบเอกชนร่วมลงทุนโครงการรัฐ (พีพีพี) ดังนั้น หาก กทพ.รับหน้าที่ประมูลสร้าง

ฐานรากรถไฟฟ้าพร้อมกับทางด่วนไปก่อน อาจติดปัญหาการจ่ายเงินชดเชยจากทางเอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้า เพื่อมาจ่ายให้กับเอกชนที่เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการทางด่วน

รายงานข่าวยังระบุด้วยว่า โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ช่วง N2 ถือเป็นโครงการที่มีความพร้อมมากที่สุดในการลงทุนโครงข่ายทางด่วนที่จะเกิดขึ้นในปีี้ โดยที่ผ่านมามีการติดปัญหาของการเจรจาแนวเส้นทางช่วง N1 เพราะมองว่าการลงทุนหากสามารถผลักดันให้เกิดขึ้นไปพร้อมกันจะทำให้โครงข่ายทางด่วนสมบูรณ์ แต่เนื่องจากปัจจุบันช่วง N1 ยังไม่ได้ข้อสรุป การผลักดัน N2 ก่อนก็เป็นทางเลือกที่จะเพิ่มโครงข่ายทางด่วน ลดปัญหาการจราจรได้เป็นอย่างดี