



'วินวิน'ห้างเมกาบางนาให้95ล้าน ทำสะพานกลับรถโทยลुकค่า20%

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อเวลา 13.00 น. วันที่ 1 พ.ย.ที่ กรมทางหลวง(ทล.) นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดี ทล. รับมอบเงิน 95 ล้านบาท จากนายคริสเตียน โอลอฟสัน ผู้อำนวยการศูนย์การค้าและโครงการมิกซ์ยูสเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ศูนย์การค้าเมกาบางนา) เพื่อสนับสนุนงบประมาณก่อสร้างสะพานกลับรถแห่งใหม่ในเขตทางหลวงหมายเลข 34 ถนนบางนา-ตราด ช่วง กม.ที่ 7 เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรถนนบางนา-ตราด และชุมชนรอบเมกาบางนารวมทั้งช่วยพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายหลักด้านตะวันออก นายอานนท์ กล่าวว่า ปัจจุบันรถที่ออกจากห้างฯต้องไปกลับรถถึง 4 กม. เพื่อเข้าถนนวงแหวนรอบนอกหรือมอเตอร์เวย์หมายเลข 9(บางนา-บางปะอิน) รวมทั้งไปจาก

บางนา-ชลบุรี เจอปัญหารถติดขัดสะสม และมีรถใช้สะพานกลับรถถึง 1.3 ล้านคันต่อเดือน ห้างฯจึงสนับสนุนงบประมาณโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถแห่งใหม่ขนาด 2 ช่องจราจร ความสูง 5-7 เมตรงบประมาณก่อสร้าง 95 ล้านบาท ห้างฯเพียง 1 กม. จะอำนวยความสะดวกมากขึ้น ในการก่อสร้างจะใช้ทางขึ้นเดียวกับทางด่วนบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี)

โดยจะเร่งประกาศหาผู้รับเหมาก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 3 เดือน ใช้เวลาก่อสร้าง 12 เดือน ให้แล้วเสร็จปลายปี 63

ด้านนายคริสเตียน กล่าวว่า ดีใจที่ได้ร่วมคืนกำไรสู่สังคม ในการช่วยสนับสนุน งบประมาณการก่อสร้างให้ภาครัฐ เนื่องจากลูกค้าเมกาบางนา 40% ใช้ถนนวงแหวนรอบนอกฯ และถนนบางนา-ตราด เป็นเส้นทางหลัก สะพานกลับรถแห่งใหม่ จะตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้าได้อย่างแท้จริง รวมถึงช่วยบริหารจัดการระบบการจราจรในถนนสายหลักให้ดีขึ้น คาดว่าจะช่วยเพิ่มผู้ใช้บริการห้างเมกาบางนาได้อีกกว่า 20%.





เมกาบางนาควัก 95 ล.ทำยูเทิร์น

● กลับรถที่บางนา-ตราด กม.7-ให้ทางหลวงลงมือคาดเสร็จต้น 63

วันที่ 1 พ.ย.61 ที่กรมทางหลวง นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง กล่าวว่า ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 34 หรือ ถนนบางนา-ตราดมีการจราจรหนาแน่นเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ กรมทางหลวงร่วมกับเมกา บางนา ก่อสร้างสะพานกลับรถถนนบางนา-ตราด บริเวณ กม.7 ช่วยให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย รวมถึงช่วยสนับสนุนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย สะพานกลับรถแห่งนี้ กรมทางหลวงขอใช้พื้นที่เขตทางของการทางพิเศษ จากนี้ก็จะเริ่มร่างที่โออาร์ และเปิดประกวดราคา ใช้เวลา 3 เดือนได้ผู้รับเหมา ใช้เวลาก่อสร้าง 1 ปี จะแล้วเสร็จต้นปี 2563

นายคริสเตียน โอลอฟสัน ผอ.ศูนย์การค้าและโครงการมิกซ์ยูส อิกเซีย เอเซียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวว่า ขณะนี้มีลูกค้าของเมกา บางนา ใช้เส้นทางด้านเหนือคือถนนวงแหวนรอบนอก และถนนบางนา-ตราด เป็นเส้นทางหลักถึง 40% โดยใช้สะพานกลับรถ กม.4.5 ห่างจาก เมกา บางนา 4 กม. มีปัญหาจราจรติดขัด เมกา บางนาจึงได้ร่วมกับ กรมทางหลวงก่อสร้างสะพานกลับรถใหม่ กม.7 อยู่ใกล้เมกา บางนา 1 กม. ช่วยอำนวยความสะดวกให้กับลูกค้าเดินทางเข้าออกสะดวกยิ่งขึ้น โดยสนับสนุนงบประมาณก่อสร้าง 95 ล้านบาท เมื่อแล้วเสร็จคาดว่าจะมีผู้เข้ามาใช้บริการมากขึ้น 20%.



เมกบบางนาควัก95ล.ผุดยูเทิร์นบางนา-ตราด ทล.เคลียร์รถไฟ“ไทย-จีน”3.5กม.เสร็จก.พ.62

ผู้จัดการรายวัน360° - กรมทางหลวง ผุดสะพานกลับรถ กม. 7 รับรถจากเมกบบางนา แก้ปัญหาจราจรติดขัดหนัก โดยเมกบบางนาควักงบ 95 ล.อุดหนุน ก่อสร้างเสร็จปี 62 เคลียร์ถมเบิกจ่ายค่าก่อสร้าง รถไฟไทย-จีน 3.5 กม. คาดเสร็จก.พ.-มี.ค.62

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า กรมทางหลวงได้รับมอบเงินสนับสนุนจำนวน 95 ล้านบาท จากศูนย์การค้าเมกบบางนา โดยบริษัท เอสเอฟ ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด เพื่อก่อสร้างสะพานกลับรถแห่งใหม่ในเขตทางหลวงหมายเลข 34 ถ.บางนา-ตราด ช่วงกิโลเมตรที่ 7 ทั้งนี้ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณ ถ.บางนา-ตราด และยังช่วยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงหลักในเส้นทางสายตะวันออก และพื้นที่ EEC อีกด้วย

โดยจะดำเนินการจัดทำเอกสาร TOR เปิดประมูลคัดเลือกผู้รับเหมา ภายใน 3 เดือน ซึ่งเป็นลักษณะประมูลแบบ e-bidding และใช้ระยะเวลาก่อสร้าง ประมาณ 12 เดือน หรือเสร็จในปี 2563 ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จศูนย์การค้าเมกบบางนา จะมอบสะพานกลับรถให้กรมทางหลวง แต่ทางเมกบบางนาจะดูแล การบำรุงรักษาเอง โดยกรมฯ จะดูแลแนะนำ

นายคริสเตียน โอลอฟสัน ผอ.ศูนย์การค้าและโครงการมิกซ์ยูส อิกเกียเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวว่า ขณะนี้มูลค่าของเมกบบางนาใช้เส้นทางด้านเหนือคือถนนวงแหวนรอบนอก และถนนบางนา-ตราด เป็นเส้นทางหลัก ถึง 40% หรือมีรถประมาณ 1.3 ล้านคันต่อเดือนที่ต้องไปใช้สะพานกลับรถ ที่ กม. 4.5 ห่างจากเมกบบางนา 4 กม. มีปัญหาจราจรติดขัดเมกบบางนา สนับสนุนการก่อสร้างยูเทิร์นใหม่ กม.7 ซึ่งห่างจากเมกบบางนา 1 กม. เพื่อช่วยให้ลูกค้าเดินทางเข้าออกสะดวกยิ่งขึ้น ซึ่งคาดว่าจะมีผู้เข้ามาใช้บริการมากถึง 20%

เคลียร์ถมเบิกจ่ายค่าก่อสร้าง รถไฟไทย-จีน 3.5 กม. คาดเสร็จก.พ.-มี.ค.62

นายอานนท์กล่าวถึงความคืบหน้าการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงความร่วมมือไทย-จีน เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ที่จะเริ่มก่อนในช่วงสถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม.วงเงินการก่อสร้าง 425 ล้านบาท ว่าขณะนี้มีความคืบหน้า40% ถือว่าล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด โดยตามแผนจะต้องแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม 2561 เนื่องจากติดปัญหาเรื่องของวัสดุนำเข้าจีโอเทคไทล์ และการสืบสวนเรื่องการเบิกจ่ายงบประมาณจากการรถไฟฯ จึงเป็นสาเหตุให้เกิดความล่าช้า คาดว่าจะก่อสร้างเสร็จประมาณเดือนก.พ.-มี.ค. 2562 แต่ยืนยันไม่ได้กระทบแผนโครงการทั้งหมดเนื่องจากยังต้องรองานวางรางซึ่งสัญญา 3.2 ยังไม่เรียบร้อย.



กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

คืนความสุขให้กับผู้ใช้ทางและนักเรียน ในโรงเรียนที่ขาดแคลนประจำปี



กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง (MOTORWAY) จัดกิจกรรมคืนความสุขให้กับผู้ใช้ทางและนักเรียนในโรงเรียนที่ขาดแคลนเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นการตอบแทนสังคม โดยได้คืนความสุขให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกกระติกน้ำ ถูผ้าดิบ และแผ่นพับประชาสัมพันธ์เส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ส่วนกิจกรรมคืนความสุขให้กับนักเรียนในโรงเรียนที่ขาดแคลนนั้น กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้นำสิ่งของไปมอบให้แก่โรงเรียนวัดหนองเปาะ อำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี ในวันที่ 5 ตุลาคม 2561 และโรงเรียนบ้านทับกระดาศ อำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี ในวันที่ 26 ตุลาคม 2561

โดยคณะเจ้าหน้าที่กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้มอบทุนการศึกษา ชุดสนามเด็กเล่น อุปกรณ์กีฬา วัสดุอุปกรณ์ทางการศึกษา ข้าวสารอาหารแห้ง ยารักษาโรค และอื่นๆ อีกมากมาย ตลอดจนจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้กับเด็กนักเรียนและครู พร้อมมอบกระติกน้ำและถูผ้าดิบให้กับเด็กนักเรียนและครูเป็นของที่ระลึกอีกด้วย

นอกจากนี้ คณะเจ้าหน้าที่ฯ ยังจัดทีมนำข้าวสารอาหารแห้ง อุปกรณ์การศึกษา อุปกรณ์กีฬา และยารักษาโรค ไปมอบให้กับเด็กนักเรียนและครู โรงเรียนบ้านโป่งคอม ซึ่งอยู่ในระยะไม่ไกลกันมากนัก

www.motorway.go.th



ปลื้ม'ทีเอฟเอฟ'ฉลุยจ่อลุยกอง2

- สคร.ยิ้มไอพีไอวันแรกซื้อขายคึกคัก
- รอเคลียร์กรม.ชดก่อนระดมรอบใหม่

ไอพีไอไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์วันแรกคึกคัก สคร.ปลื้มประสบความสำเร็จ ระดมทุนสร้างทางด่วนพระราม 3-วงแหวนรอบนอก และชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เข้าเป้า 4.47 หมื่นล้านบาท เตรียมถกกรมทางหลวงแก้ปัญหากฎหมายก่อนเปิดกอง 2 และ 3 ปีหน้า

นายประภาส คงเอียด ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เปิดเผยภายหลังการเปิดซื้อขายกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (ไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ หรือทีเอฟเอฟ) ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) เป็นวันแรก เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม ว่าการจัดตั้งกองทุนจะเป็นทางเลือกใหม่ในการระดมทุนให้แก่หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ เพื่อนำไปใช้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยไม่ต้องพึ่งพางบประมาณแผ่นดินหรือเงินกู้ยืมที่มีรัฐบาลเป็นค้ำประกัน โดยมูลค่าการเสนอขายหน่วยลงทุนครั้งนี้อยู่ที่ 4,470 ล้านบาท ในราคาหน่วยเสนอขายครั้งแรก (ไอพีไอ) หน่วยละ 10 บาท รวมเป็นมูลค่า 44,700 ล้านบาท โดยการเปิดขายในครั้งนี้ถือว่าประสบความสำเร็จ และการซื้อขายก็คึกคักดี

นายประภาสกล่าวว่า ทั้งนี้ ในแต่ละปีกองทุนดังกล่าวจะมีรายได้จากการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษคลองรัชและทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทางรวม 83.2 กิโลเมตร (กม.) เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันโอนสิทธิตามสัญญาโอนและรับสิทธิในรายได้ ในอัตรา 45% ของรายได้ค่าผ่านทาง ซึ่งเงินที่ได้จากการระดมทุนในครั้งนี้จะนำไปพัฒนาโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนตัวขยายทดแทนตอน N1

นายประภาสกล่าวว่า สำหรับความคืบหน้าการนำทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่มีศักยภาพของ

หน่วยงานภาครัฐเข้าระดมทุนเพิ่มเติมภายหลังคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติให้ศึกษาความเป็นไปได้ในการนำทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ-บ้านฉาง และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯนั้น ขณะนี้ทาง สคร.และกรมทางหลวง (ทล.) เตรียมจะประชุมเพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการนำสินทรัพย์เข้ากองทุน เนื่องจากยังติดขัดเรื่องพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางกรมทางหลวง โดยประเมินความเป็นไปได้ไว้ 2 แนวทางคือ 1.แก้ตัว พ.ร.บ.กรมทางหลวง เพื่อให้จัดเก็บรายได้ และ 2.ตั้งบริษัทนิติบุคคลเฉพาะกิจ (เอสพีวี) ซึ่งเปรียบเสมือนโฮลดิ้งที่จะระดมทุนเข้ากองทุนไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ในอนาคต

นายประภาสกล่าวว่า การระดมทุนเพิ่มเติมหรือกอง 2 พยายามจะเร่งรัดการดำเนินงานตามนโยบายลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน โดยคาดว่าจะได้ข้อสรุปและเปิดขายกองทุนเพิ่มเติมในช่วงไตรมาส 2/2562 ทั้งนี้ มีแผนศึกษาการระดมทุนเพิ่มเติมกอง 3 โครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมในโครงการของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) หรือแคท และบริษัท ทีไอที จำกัด (มหาชน) ซึ่งคาดว่าจะพร้อมขายกองทุนเพิ่มเติมในปีหน้าเช่นเดียวกัน

ผู้สื่อข่าวรายงานความเคลื่อนไหวราคาไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ว่า ณ เวลาประมาณ 14.55 น.ของวันที่ 31 ตุลาคม ซึ่งเป็นวันแรกที่ซื้อขายใน ตลท. ราคาปรับเพิ่มขึ้น 0.20 บาท หรือเพิ่มขึ้น 2% จากราคาเสนอขายหรือราคาไอพีไอที่หน่วยละ 10 บาท โดยระหว่างวันราคาเคลื่อนไหวสูงสุด 10.30 บาท ต่ำสุด 10.10 บาท



'บีอีเอ็ม'ชนะคดีทางด่วน
อนาคตหนุนประโยชน์งานในมือ
> 18

'บีอีเอ็ม'ชนะคดีทางด่วน อนาคตหนุนประโยชน์งานในมือ



● สมัยรับกา เริ่มรู้
กรุงเทพธุรกิจ

ระยะเวลาไม่ถึงปีข้อพิพาทที่ยืดเยื้อกันมานานระหว่างบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นบริษัทลูกของ บริษัทฯ.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีบทสรุปออกมาแล้วถึง 2 คดี ซึ่งล้วนแต่ส่งผลดีต่อบริษัทมากกว่าองค์กรภาครัฐ เพราะคำตัดสินระบุให้กทพ.จ่ายค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ย คิดเป็นมูลค่ามากกว่า 10,000 ล้านบาท

จากมูลค่าความเสียหายที่มีการฟ้องร้องกันของทั้งสองฝ่ายสูงถึง 23,000 กว่าล้านบาท ในระหว่างปี 2546-2560 ทั้งยื่นกับศาลปกครองสูงสุด และศาลอนุญาโตตุลาการ ซึ่งการฟ้องร้องที่เกิดขึ้นมาจากการเข้ารับประมูลงานก่อสร้างทางด่วนในหลายเส้นทาง แต่มีการดำเนินการผิดจากข้อตกลงในสัญญาจนนำไปสู่กระบวนการฟ้องร้องตามมา

โดยในช่วงที่ผ่านมาการฟ้องร้องในหลายคดีโดยเฉพาะกับทางฯ.การช่าง อาทิ ปี 2541 ยื่นฟ้อง กทพ. ให้ชดใช้เงินพร้อมดอกเบี้ยจากค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี

คดีระหว่าง กทพ. และ BEM

มกราคมปี 2561

21 ก.ย. ศาลปกครองสูงสุดพิพากษา ให้ กทพ.ชดเชยรายได้ บริษัทลูก BEM รวมเป็นเงินประมาณ 4,000 ล้านบาท

30 ต.ค. ศาลอนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้ กทพ. จ่ายค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ย 9,091.79 ล้านบาท

กราฟฟิค กรุงเทพธุรกิจ

หรือทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี เป็นจำนวนเงิน 9,000 ล้านบาท ซึ่งมีการต่อสู้กันในชั้นศาลนานถึง 10ปี ศาลฎีกายกคำร้องให้กทพ.ไม่ต้องชดเชยและชนะคดีไป

ทางฯ.การช่าง ยังได้ฟ้องร้องเพิ่มเติม มีการเรียกร้องค่าก่อสร้างเพิ่มเติม 6,200 ล้านบาท แต่ศาลฎีกาพิพากษาให้ กทพ. ชนะคดีไป นอกจากนี้ยังมีกรยื่นฟ้องทางแพ่งกับ กทพ. โดยอ้างว่าค่าพิพาทสายบางนา-ชลบุรี โดยปราศจากมูลอันจะอ้างได้ตามกฎหมาย กทพ.ต้องคืนทางด่วนให้กับโจทก์ เนื่องจากทางด่วนตกเป็นสาธารณะสมบัติของแผ่นดินแล้ว กทพ.ต้องชดใช้เงินพร้อมดอกเบี้ยจากค่าผ่านทางเป็นเงิน 9,000 ล้านบาท แต่สุดท้ายศาลฎีกาพิพากษายืนตามศาลอุทธรณ์คือ กทพ.ไม่ต้องชำระเงินดังกล่าว

ต่อมาปี 2546 บริษัทลูกของฯ.การช่าง ปัจจุบันคือ BEM ได้เรียกร้องให้ กทพ.

ชำระเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และ 2 ปี 2541 และในปี 2552 ศาลฎีกามีคำพิพากษาตัดสินกลับคำพิพากษาของศาลแพ่งกรุงเทพใต้ ให้ กทพ. ไม่ต้องจ่ายค่าชดเชยคดีค่าปรับผ่านทางในฐานคู่สัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

จากระยะเวลาดังกล่าว ปี 2561 มีการตัดสินของศาลออกมา 2 คดี และมีความชัดเจนในการตัดสินคดีแรกคือ บริษัททางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หรือ NECL เป็นบริษัทย่อย BEM ยื่นฟ้อง กทพ. ปี 2542 กรณี กรมทางหลวงได้ก่อสร้างทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ- รังสิต ทั้งที่บริษัทได้ก่อสร้างทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

ดังนั้นจึงทำให้มองว่าเป็นการแข่งขันกับเส้นทางที่ได้รับสัมปทานจึงให้มีการจ่ายชดเชยปริมาณจราจรและรายได้ที่ลดลงจากที่ประมาณการไว้ซึ่งศาลปกครอง



สูงสุดได้ตัดสินใจเมื่อวันที่ 21 ก.ย. ที่ผ่านมา ให้ กทพ. จ่ายเงินชดเชยดังกล่าวมูลค่ารวม 1,790 ล้านบาท

ต่อมาวันที่ 31 เดือน ต.ค. ศาลอนุญาโตตุลาการ ได้มีมติเอกฉันท์ชี้ขาดในคดี ปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช เมื่อปี 2551 ให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายรวมดอกเบี้ยให้ BEM มูลค่า 9,091 ล้านบาท ซึ่งมูลค่าความเสียหายที่ กทพ. ต้องจ่ายเฉพาะ 2 คดี ต้องจ่ายขั้นต่ำ 10,891 ล้านบาท

หากประเมินจากฐานะการเงิน กทพ. ในงวดสิ้นปี 2560 มีรายได้รวม 17,555 ล้านบาท มีกำไร 9,539 ล้านบาท ทำให้มีความสามารถในการจ่ายตามที่ศาลมีคำพิพากษา แต่ทาง กทพ. เตรียมจะเจรจาเพื่อไกล่เกลี่ยค่าความเสียหายอาจจะไม่ได้อยู่ในรูปแบบเงินสด

หากแต่อีกด้านต้องยอมรับว่ากลุ่มช.การช่าง กับ กทพ. ถือได้ว่าเป็นคู่ธุรกิจที่รับประมุลงานสัมปทานกันอย่างต่อเนื่องซึ่งปัจจุบัน BEM อยู่ระหว่างการเจรจาต่อสัญญาสัมปทานทางด้าน Sector A,B,C กับทาง กทพ. จะหมดสัมปทานในเดือน ก.พ. 2563

รวมถึงการเข้าประมูลก่อสร้างมอเตอร์เวย์ 2 สายได้แก่ บางปะอิน-โคราช, บางใหญ่-กาญจนบุรี ซึ่งเริ่มประมูลได้ในต้นปีหน้าและน่าจะส่งผลต่อดีต่อธุรกิจของ กลุ่มช.การช่าง ที่ยังคงเป็นกลุ่มรับเหมาก่อสร้างรายใหญ่ในกลุ่มงานภาครัฐอย่างต่อเนื่อง