

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 80,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/บริษัทจดทะเบียน

วันที่: พุธ 15 มิถุนายน 2565

ปีที่: 28

ฉบับที่: 6958

หน้า: 1 (บนซ้าย), 8

Col.Inch: 37.13

Ad Value: 40,843

PRValue (x3): 122,529

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ครม.ไฟเขียวสร้างมอเตอร์เวย์ ส่วนต่อขยายเชื่อมอุตะเภาวงเงิน 4.5 พันล.



ครม.ไฟเขียวสร้างมอเตอร์เวย์

● ส่วนต่อขยายเชื่อมอุตะเภาวงเงิน 4.5 พันล.

ครม.เคาะสร้างมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับถนนบึงอู่ตะเภา วงเงินรวม 4,508 ล้านบาท ระยะทาง 1.92 กิโลเมตร ฝ่าเปิดบริการปี 68 ไม่คิดค่าผ่านทางเพิ่ม คาดมีปริมาณจราจร 22,000 คันต่อวัน ก่อนเพิ่มเป็น 41,300 คันต่อวันในปี 2597

น.ส.ไตรศุลี ไตรสรณกุล รองโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วานนี้ (14 มิ.ย. 2565) มีมติอนุมัติให้กรมทางหลวง ดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับถนนบึงอู่ตะเภา วงเงินรวม 4,508 ล้านบาท ระยะทาง 1.92 กิโลเมตร (กม.) โดยให้กระทรวงการคลัง จัดหาเงินกู้สำหรับค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานตามแผนบริหารหนี้สาธารณะ และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินวงเงิน 108 ล้านบาท รวมถึงเงินงบประมาณสมทบกับแหล่งเงินกู้ โดยอัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และเงินงบประมาณสมทบให้เป็นไปตามที่กระทรวงการคลังทำความตกลงกับแหล่งเงินกู้

สำหรับมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 ส่วนต่อขยายฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตบริเวณถนนบึงอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งถนนบึงอู่ตะเภาจะเปิดให้บริการเป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ในปี 2568 โดยจะเป็นการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด ถัดจากด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอุตะเภาเข้าสู่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ของสนามบินอุตะเภาโดยตรง ช่วยลดระยะทางสู่สนามบินอุตะเภาจากเดิม 5 กม. เหลือ 1.92 กม. โดยไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเพิ่ม รวมถึงทางเลี้ยวและทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับถนนสุขุมวิท คาดว่าเมื่อเปิดให้บริการในปี 2568 จะมีปริมาณจราจรประมาณ 22,000 คันต่อวัน และเพิ่มเป็น 41,300 คันต่อวันในปี

2597 หรือปีที่ 30 ของโครงการ

สำหรับมูลค่ามอเตอร์เวย์หมายเลข 7 ส่วนต่อขยายฯ รวม 4,508 ล้านบาท จะแบ่งเป็น ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน และเงินเพื่อเหลือเพื่อขาดรวม 4,400 ล้านบาท ใช้จ่ายจากเงินกู้ตามแผนบริหารหนี้สาธารณะปีงบประมาณ 2565 และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน 108 ล้านบาท ใช้จ่ายจากเงินงบประมาณ ระยะเวลาก่อสร้างระหว่างปี 2565-2567

อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ไม่มีผลตอบแทนทางการเงิน เพราะไม่มีรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในบริเวณส่วนต่อขยาย แต่เมื่อวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ของโครงการพบว่า มีค่า 14.79% ซึ่งสูงกว่าค่ามาตรฐานที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนดที่ 12% แสดงว่าโครงการฯ มีความเหมาะสมที่จะลงทุน ■