

ฐานเศรษฐกิจ

Thansettakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/วิเคราะห์-เมกะโปรเจกต์
วันที่: พุธที่ 11 - เสาร์ 13 พฤษภาคม 2566
ปีที่: 43 **ฉบับที่:** 3886

หน้า: 8(ขวา)

Col.Inch: 96.19 **Ad Value:** 120,237.50

PRValue (x3): 360,712.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: กทพ.จับทอท. ร่วมทุน 'ด่วนศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ' 2.1 หมื่นล้านบาท



กทพ.จับทอท.ร่วมทุน 'ด่วนศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ' 2.1 หมื่นล้านบาท



ทพ." รับผิดชอบโครงการทางหลวงสร้างทางด่วนศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ 2.1 หมื่นล้านบาท ลุยศึกษาโครงการฯเสร็จภายในปีนี้ เตรียมเปิดประมูลปลายปี 67 ดึงทอท.ร่วมทุน ลดภาระค่าก่อสร้าง หนุนผู้ใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิในอนาคต

ทางพิเศษ(ทางด่วน)ศรีนครินทร์-

สุวรรณภูมิ ระยะทาง 18.5 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 21,892 ล้านบาท หนึ่งในโครงการสำคัญที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้รับถ่ายโอนมาจากกรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ให้เป็นผู้ดำเนินโครงการ โดยการศึกษาในครั้งนี้ ต้องมีความละเอียดถี่ถ้วนเนื่องจากกทพ.เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งจะต้องหางบประมาณ

เพื่อดำเนินการก่อสร้างเอง ดังนั้นหากเดินหน้าโครงการฯต่อไปได้ ต้องทำให้ผลตอบแทนด้านการเงินคุ้มค่า ประกอบกับเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรงจึงมีแผนเจรจา บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ร่วมลงทุน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับผู้ใช้บริการต่อไป

รายงานข่าวจากการทางพิเศษ

แห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยว่า สำหรับความคืบหน้าโครงการทางพิเศษ (ทางด่วน) สายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งเป็น ค่าก่อสร้างงานโยธา 21,104 ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 788 ล้านบาท ปัจจุบัน กทพ.อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน รวมทั้งออกแบบกรอบรายละเอียดของ โครงการฯ คาดว่าจะเริ่มศึกษาความเหมาะสมฯ ภายในเดือนพฤษภาคม 2566 ใช้ระยะเวลาศึกษาประมาณ 6 เดือน คาดศึกษาโครงการแล้วเสร็จภายในปีนี้

ทั้งนี้คณะผู้บริหารจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) เสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา ควบคู่กับการเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะเริ่มดำเนินการได้ภายในปี 2567 โดยจะเสนอต่อกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาเห็นชอบภายในปี 2567 คาดว่าจะเริ่มเปิดประมูลภายในปลายปี 2567 และเริ่มก่อสร้างได้ทันที เนื่องจากเป็นพื้นที่โครงการฯ เป็นเขตทางของกรมทางหลวง (ทล.) ทั้งหมด

รายงานข่าวจากกทพ. กล่าวต่อว่า โครงการฯ นี้ กทพ.มีแนวคิดที่จะเชิญชวนบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. เข้าร่วมลงทุนโครงการด้วย เนื่องจากแนวเส้นทางสามารถต่อเชื่อมเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ รองรับประชาชนที่ประสงค์จะเดินทางเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิได้โดยตรง ซึ่งจะได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

“กทพ.จะต้องหารือร่วมกับทอท.ในการร่วมลงทุนในโครงการฯ ดังกล่าวด้วยว่ามีความพร้อมหรือไม่ หากทอท.สนใจเข้าร่วมโครงการฯ จะ

ทำให้โครงการสามารถเดินหน้าได้เร็วขึ้น เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางที่ประชาชนต้องการเดินทางเข้า-ออกสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเขาก็ควรที่จะร่วมลงทุน เพราะโครงการฯ นี้จะช่วยเพิ่มปริมาณผู้ใช้บริการแก่ทอท.”

ขณะเดียวกันจะต้องดูผลการศึกษาด้วยว่า คุ้มทุนหรือไม่ หากดำเนินการใช้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) จะมีผู้สนใจหรือไม่ แต่ถ้าทอท.สนใจร่วมลงทุนกับ กทพ.จะช่วยลดภาระค่าก่อสร้างโครงการฯ ทำให้ผลตอบแทนทางการเงินดีขึ้น คาดว่า โครงการฯ ดังกล่าวจะใช้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) เนื่องจากโครงการฯ มีแนวเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ที่เป็นผู้ลงทุน

นอกจากนี้โครงการดังกล่าวเป็น 1 ใน 5 โครงการที่กทพ.ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อบูรณาการความร่วมมือ โดยมีการถ่ายโอนโครงการจากกรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ให้ กทพ.รับผิดชอบดำเนินการแทน เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุน เพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการดำเนินงานตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2565 ที่ผ่านมา

นายเกียรติ กิจมานะวัฒน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. กล่าวว่า การลงทุนโครงการฯ ดังกล่าว ปัจจุบันยังไม่ได้มีการหารือร่วมกันกับกทพ.อย่างเป็นทางการ เนื่องจากโครงการฯ นี้ต้องพิจารณาร่วมกับคณะกรรมการ (บอร์ด) ทอท. ก่อน ซึ่งจะต้องพิจารณาในหลายด้าน เช่น สถานการณ์การเงินของ ทอท. และพันธกิจของบริษัทฯ ว่าสามารถร่วมลงทุนได้หรือไม่ รวมถึงต้องดูความคุ้มค่าในการลงทุนด้วย

สำหรับทางด่วนสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระยะทาง 18.5 กิโลเมตร (กม.) โดยมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช ส่วน D บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ไปตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.18 แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง ครอบคลุมพื้นที่ 5 เขต ประกอบด้วย 1. เขตบางกะปิ 2. เขตสวนหลวง 3. เขตประเวศ 4. เขตสะพานสูง และ 5. เขตลาดกระบัง โดยมีการออกแบบจุดขึ้น-ลง และจุดเชื่อมต่อ จำนวน 3 แห่ง ดังนี้ 1. จุดขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ 2. จุดเชื่อมต่อบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 3. จุดขึ้น-ลง บริเวณลาดกระบัง

ส่วนรูปแบบการก่อสร้างของโครงการฯ เป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขนาด 3 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ช่องจราจรกว้าง 3.6 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2 เมตร ไหล่ทางด้านขวา กว้าง 1 เมตร จุดขึ้น-ลง จำนวน 3 แห่ง

อย่างไรก็ตามหากโครงการฯ ก่อสร้างแล้วเสร็จจะเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังภาคตะวันออก ซึ่งเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่งและท่าเรือแหลมฉบังในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมทั้งจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบริเวณทางเชื่อมเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ