

ลุยบิ๊กโปรเจกต์ ปี'62

น.6

เดินหน้าระบบราง-เซ็นอีอีซีสู่ 4.0

ตะลุย บิ๊กโปรเจกต์ปี'62

เดินหน้าระบบรางไม่หยุดยั้ง

'อีอีซี' ไปโลดมุ่งสู่ไทยแลนด์ 4.0



● 8แผนงานอีอีซีพลิกโฉมสู่ไทยแลนด์ 4.0

ในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมาประเทศไทยห่างหายไปจากการลงทุนโครงการใหญ่ๆ มานาน นับตั้งแต่การลงทุนในยุค "อีสเทิร์นซีบอร์ด" ที่เปลี่ยนโฉมจากสังคมเกษตรกรรมมาสู่อุตสาหกรรม

ถึงวันนี้แนวโน้มอุตสาหกรรมทั่วโลกเริ่มเปลี่ยนทิศทาง จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้ประเทศไทยต้องลุกขึ้นมายกระดับประเทศใหม่เพื่อความอยู่รอด และเพื่อเป็นการสร้างฐานความเจริญครั้งใหม่ของประเทศ ซึ่งวันนี้โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) หรือชื่อที่เริ่มต้นโครงการว่า โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก ได้กลายเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศไปสู่ยุค "ไทยแลนด์ 4.0"

เพื่อให้ไปถึงจุดมุ่งหมายนั้น จึงต้องมีการกำหนดพื้นที่เป้าหมายนำร่องใน 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง อีกทั้งยังได้กำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมเพื่อให้เกิดการลงทุนอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและระบบ

สาธารณูปโภคเพื่อเพิ่มศักยภาพรองรับการลงทุน และการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกต่างๆ ในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และการจัดระบบการสะสมเทคโนโลยีเพื่ออนาคตที่ยั่งยืนของประเทศไทย

ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลโดยคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพื้นที่พิเศษภาคตะวันออก หลัง พ.ร.บ.อีอีซีบังคับใช้) ที่มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน มีมติในการประชุมบอร์ดอีอีซีชุดแรก เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 อนุมัติแผนอีอีซีรวม 8 แผน ซึ่งแต่ละแผนจะเชื่อมโยงกัน นำไปสู่การพัฒนาพื้นที่อีอีซีอย่างสมบูรณ์แบบเป็นรูปธรรมและยั่งยืนในทุกมิติ ประกอบด้วย

1.แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 2.แผนปฏิบัติการการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย 3.แผนปฏิบัติการพัฒนานุเคราะห์ การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี 4.แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว 5.แผนปฏิบัติการการพัฒนาเมืองใหม่และ



ชุมชน 6.แผนปฏิบัติการการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจ และ ศูนย์กลางการเงิน 7.แผนปฏิบัติการการประชาสัมพันธ์ และการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการดำเนิน โครงการกับประชาชน 8.แผนปฏิบัติการการเกษตร ชลประทาน และสิ่งแวดล้อม

● 'อุตสาหกรรม' มั่นใจปี'62 ยุคทอง แห่งการลงทุน

นอกจากแผนข้างต้น รัฐบาลยังกำหนด 3 พันเฟืองหลักในการขับเคลื่อนอีอีซี ประกอบด้วย 1.กฎหมายในรูปแบบ พ.ร.บ.เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 2.โครงสร้างพื้นฐานสำคัญทั้งรถไฟความเร็วสูง สนามบิน ท่าเรือ รถไฟฟ้าทางคู่ และถนน 3.การลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายจากเอกชน

โดยประเด็นกฎหมายนั้นแม้จะมีขั้นตอน อุปสรรคอยู่พอสมควร แต่ในที่สุดเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2561 สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) ได้เห็นชอบร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. สำคัญสำคัญของร่างกฎหมายมีเจตนารมณ์ในการพัฒนาเชิงพื้นที่ให้เต็มศักยภาพ ต่อเนื่อง และยั่งยืน เพื่อช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการพาณิชย์และอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ทันสมัย สร้างนวัตกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งต้องเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเท่านั้น พร้อมทั้งมีการบริหารพื้นที่แบบองค์รวม มีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมกับพื้นที่ มีโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคที่เชื่อมโยง เป็นเมืองทันสมัย และมีบริการภาครัฐ เปิดเสรีครบวงจร

ภายหลังกฎหมายผ่าน สนช. นายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ระบุว่า แผนงานเร่งด่วนที่จะดำเนินการ คือ เดินหน้าโครงสร้างพื้นฐานจำนวน 5 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน, โครงการสนามบินอู่ตะเภา, โครงการท่าเรือแหลมฉบัง, โครงการท่าเรือมาบตาพุด และโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (เอ็มอาร์โอ) ตามความร่วมมือของการบินไทยและบริษัทแอร์บัส นอกจากนี้ รัฐบาลยังเตรียมแผนงานนำเสนอข้อมูลกับนักลงทุน ทั้งในและต่างประเทศ เน้นไปที่อุตสาหกรรมเป้าหมายและเลือกบริษัทเฉพาะกลุ่มที่มีศักยภาพ

ดังนั้น ในช่วงที่ผ่านมาจึงได้เห็นรัฐบาลเร่งผลักดันโครงสร้างพื้นฐาน อีกด้านที่ศึกษากันอย่างมากคือ แผนการโรดโชว์ ที่ทั้ง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และ นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี จัดทัพทั้งแบบไปด้วยกัน แยกกันไปในหลายประเทศสำคัญของโลก ทั้งญี่ปุ่น จีน เกาหลี สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ทำให้รัฐบาลมั่นใจว่าปี 2561 นี้จะมีเม็ดเงินขอรับการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่อีอีซีทะลุ 300,000 ล้านบาทแน่นอน

และรัฐบาลยังมั่นใจว่าอีอีซีจะทำให้การลงทุนของไทยในปี 2562 นี้ เข้าสู่ยุคทองของการลงทุนอีกครั้ง

● ลุยต่อระบบรางเดินหน้าตามแผน

ทั้งนี้ ตลอดปี 2561 ที่ผ่านมา การพัฒนาระบบรางภายใต้การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ก็เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจไม่น้อย โดยในปี 2562 นี้ยังมีแผนที่จะเดินหน้าไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งการสานต่อโครงการเก่าให้แล้วเสร็จตามเป้าหมาย รวมถึงการผลักดันโครงการใหม่ให้สามารถตอกเสาเข็มได้ตามแผนงานที่กำหนด

สำหรับโครงการที่ก่อสร้างจนสามารถเปิดให้บริการได้แล้วในปี 2561 คือ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13 กิโลเมตร (กม.) เริ่มทดลองให้บริการฟรีกับผู้โดยสารแล้วตั้งแต่วันที่ 6 ธันวาคม 2561 โดยเป็นการเดินรถต่อเนื่องจากสถานีสำโรง-สมุทรปราการ เนื่องจากก่อนหน้านี้ได้เปิดเดินรถจากสถานีแบริ่ง-สำโรง รวม 1 สถานีไปแล้ว ซึ่งจะเปิดทดลองไปจนถึงวันที่ 16 เมษายน 2562 จากนั้นจะเก็บค่าโดยสารตามปกติ ในอัตราที่รวมกับช่วงให้บริการปัจจุบันจะไม่เกิน 65 บาทตลอดสาย

นอกจากนี้ ยังมีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 15.9 กม. ปัจจุบันงานก่อสร้างคืบหน้า 98.53% มีกำหนดเปิดบริการช่วงปลายปี 2562 ขณะที่ส่วนต่อขยายช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง 11 กม. ที่มีความคืบหน้าเท่ากับส่วนแรก คือ 98.53% จะเปิดบริการในปี 2563 ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 19 กม. ปัจจุบันงานก่อสร้างคืบหน้าไปแล้ว 69.33% จะเปิดให้บริการในปี 2563 เช่นกัน

ขณะที่รถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26.3 กม. ปัจจุบันการก่อสร้างสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง คืบหน้าประมาณ 77.37% สัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต คืบหน้า 99.44% และสัญญาที่ 3 งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล คืบหน้า 38.24% มีกำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จปลายปี 2563 และจะเปิดบริการเดือนมกราคม 2564 เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถเปิดให้บริการช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. ที่ก่อสร้างเสร็จไปนานแล้วด้วย เนื่องจากที่ผ่านมาต้องรอติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและตัวรถพร้อมกับช่วงบางซื่อ-รังสิต

รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กม. และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กม. ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าโมโนเรล เพิ่งเริ่มก่อสร้างไปได้ไม่นาน มีกำหนดแล้วเสร็จและเปิดให้บริการปลายปี 2564 ส่วนรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี ระยะทาง 21.2 กม. ปัจจุบันคืบหน้า 11.91% มีกำหนดเปิดให้บริการปี 2566 เนื่องจากงานก่อสร้างส่วนหนึ่งอยู่ใต้ดินจึงต้องใช้เวลามากกว่าปกติ

● ผุดรถไฟหลากหลายเส้นทางทั่วประเทศ

ทั้งนี้ ในปี 2562 ยังมีระบบรางอีกหลายเส้นทางที่จะต้องเดินหน้าตามแผนงานที่กำหนดต่อไป เริ่มจาก



โครงการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) คือ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทางรวม 21 กม. วงเงินประมาณ 1.1 แสนล้านบาท ตั้งเป้าหมายจะเปิดประกวดราคาในเดือนมกราคม-มีนาคม 2562 รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 18.5 กม. วงเงินประมาณ 1.9 หมื่นล้านบาท และรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) ระยะทาง 10 กม. วงเงินประมาณ 7.5 พันล้านบาท ที่มีแผนจะประกวดราคาในปี 2562 เช่นเดียวกัน

ในส่วนของรถไฟฟ้าของการรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ต้องเร่งดำเนินการเพื่อประกวดราคาและลงมือก่อสร้าง คือ รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง 23.6 กม. วงเงินประมาณ 1 แสนล้านบาท และรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-บางขุนนนท์ ระยะทาง 13.4 กม. วงเงินประมาณ 1.2 แสนล้านบาท

รถไฟทางคู่ของ รฟท. ระยะที่ 2 มีอีก 9 เส้นทางที่จะต้องทยอยเปิดประมูล หลังจากปี 2561 ไม่สามารถเปิดประกวดราคาได้ตามแผนงานที่กำหนด มีเพียงช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ระยะทาง 326 กม. วงเงิน 7.69 หมื่นล้านบาทเท่านั้น ที่ผ่านการพิจารณาจากที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) ยังเหลืออีก 8 โครงการรอ ครม.พิจารณาต่อไป ประกอบด้วย 1.ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 167 กม. วงเงิน 2.33 หมื่นล้านบาท 2.ช่วงสุราษฎร์ธานี-สงขลา ระยะทาง 339 กม. วงเงิน 5.18 หมื่นล้านบาท 3.ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กม. วงเงิน 7.9 พันล้านบาท 4.ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ระยะทาง 285 กม. วงเงิน 5.6 หมื่นล้านบาท 5.ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทาง 217 กม. วงเงิน 5.99 หมื่นล้านบาท 6.ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 174 กม. วงเงิน 2.6 หมื่นล้านบาท 7.ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง 309 กม. วงเงิน 3.58 หมื่นล้านบาท และ 8.ช่วงบ้านไผ่-นครพนม ระยะทาง 355 กม. วงเงิน 6 หมื่นล้านบาท

●รถไฟเร็วสูงเชื่อมสนามบินประเดิมก่อน

ที่สำคัญมากอีกโครงการหนึ่งคือ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 2.2 แสนล้านบาท ที่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนของ รฟท.ได้เปิดซองประกวดราคาของที่ 3 ด้านการเงินไปแล้ว ผลปรากฏว่ากิจการร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์ โฮลดิ้งส์ และพันธมิตร หรือกลุ่มซีพี ประกอบด้วย บริษัท เจริญโภคภัณฑ์ โฮลดิ้ง จำกัด หรือซีพี ถือหุ้น 70% บริษัท China Railway Construction Corporation Limited (ประเทศจีน) ถือหุ้น 10% ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีอีเอ็ม และบริษัท ข.การช่าง

จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นรวมกัน 15% และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้น 5% เสนอขอรับสัมปทานจากรัฐล่าสุด ในราคา Net Present Value (มูลค่าปัจจุบันสุทธิ) อยู่ที่ 1.17 แสนล้านบาท

ขณะที่กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ ประกอบด้วย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอส ถือหุ้น 60% บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ถือหุ้น 20% และบริษัท พลิตไฟฟ้าราชนริโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ถือหุ้น 20% เสนอราคาสูงกว่า คือ อยู่ที่ 1.69 แสนล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบข้อเสนอด้านการเงินทั้ง 2 กลุ่ม ปรากฏว่า กลุ่มซีพี เสนอราคาต่ำกว่ากลุ่มบีเอสอาร์ ประมาณ 5.27 หมื่นล้านบาท และต่ำกว่ากรอบวงเงินที่ ครม.อนุมัติให้รัฐร่วมลงทุนในกรอบวงเงินไม่เกิน 1.19 แสนล้านบาท อยู่ที่ประมาณ 2.1 พันล้านบาท

ดังนั้น ตามเงื่อนไข รฟท.จะต้องเปิดซองที่ 4 ซึ่งเป็นข้อเสนอพิเศษของผู้ที่เสนอราคาต่ำสุด คือกลุ่มซีพี เพื่อพิจารณาว่ามีอะไรที่เสนอให้รัฐเพิ่มเติมบ้าง โดยล่าสุด รฟท.ได้เปิดซองที่ 4 ของกลุ่มซีพีไปแล้ว แต่ยังไม่เปิดเผยให้ทราบ โดยให้เหตุผลว่า ขอเวลาแยกหมวดหมู่ของข้อเสนอดังกล่าวออกมาให้ชัดเจนก่อน เช่น อาจจะมีการเสนอเรื่องการใช้ระบบอัตโนมัติเพิ่มเติม เป็นต้น

แต่ในวันเปิดให้ยื่นซองประมูล ทาง **นายศุภชัย เจียรวนนท์** ประธานคณะผู้บริหาร เครือเจริญโภคภัณฑ์ เคยแถมให้ฟังแล้วว่า ข้อเสนอพิเศษจะเน้นเรื่องของชุมชนที่ยั่งยืน เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้ และพัฒนาท้องถิ่น โดยมีแผนจะให้ผู้บริการใช้บริการโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ซึ่งตามขั้นตอนเมื่อ รฟท.เปิดซองที่ 4 เพื่อแยกหมวดหมู่ข้อเสนอพิเศษแล้ว วันที่ 3 มกราคม 2562 รฟท.จะประชุมร่วมกันเป็นการภายในเพื่อพิจารณาหมวดหมู่ทั้งหมด ก่อนเชิญกลุ่มซีพีมาเจรจาในขั้นตอนการต่อรองราคา ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 2 สัปดาห์ หากได้ข้อยุติร่วมกันก็จะเสนอ ครม.อนุมัติ และลงนามในสัญญาไม่เกินวันที่ 31 มกราคมนี้

●คมนาคมเปิดอีกชั้นแพลนปี'62

นอกจากระบบรางแล้ว ตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2562 (อีกชั้นแพลน) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ กระทรวงคมนาคมยังมีโครงการสำคัญที่ต้องเร่งผลักดันรวมอีก 41 โครงการ วงเงินลงทุนรวมประมาณ 1.77 ล้านล้านบาท โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ โครงการที่ต้องการผลักดันต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ ปี 2558 ปี 2559 ปี 2560 และปี 2561 จำนวน 29 โครงการ ครอบงวนเงินลงทุนประมาณ 1.71 ล้านล้านบาท และโครงการที่เริ่มผลักดันในปี 2562 ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ 2562 จำนวน 12 โครงการ ครอบงวนเงินลงทุน 5.82 หมื่นล้านบาท

สำหรับแหล่งเงินทุนที่ใช้ดำเนินโครงการจะนำมาจาก



7 แหล่ง ประกอบด้วย 1.งบประมาณ วงเงิน 1.85 แสนล้านบาท คิดเป็น 10.423% 2.แผนบริหารหนี้สาธารณะ (เงินกู้) วงเงิน 1.2 ล้านล้านบาท คิดเป็น 67.504% 3.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (พีพีพี) วงเงิน 2 แสนล้านบาท คิดเป็น 11.318% 4.รายได้ของหน่วยงาน วงเงิน 1 แสนล้านบาท คิดเป็น 6.012% 5.กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (TFF) วงเงิน 3 หมื่นล้านบาท คิดเป็น 1.712% 6.เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางวงเงิน 40 ล้านบาท คิดเป็น 0.002% และ 7.รอผลการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน (N/A) วงเงิน 5.38 หมื่นล้านบาท คิดเป็น 3.030%

ทั้งนี้ ในส่วนของ 12 โครงการใหม่ ได้แบ่งย่อยออกเป็น 3 กลุ่ม คือ 1.กลุ่มโครงการศึกษาความเป็นไปได้ คือ โครงการพัฒนาถนนท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Southern Riviera) ช่วงชุมพร-สงขลา 2.กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบ หรือคณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ 2562 วงเงินลงทุน 5.5 หมื่นล้านบาท ได้แก่ โครงการสถานีบริการทางหลวงบางละมุง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด วงเงินลงทุน 620 ล้านบาท โครงการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี วงเงินลงทุน 1.48 พันล้านบาท โครงการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา วงเงินลงทุน 1.57 พันล้านบาท โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงชลบุรี-พัทยา 1.5 พันล้านบาท โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 3.53 หมื่นล้านบาท และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 วงเงินลงทุน 1.44 พันล้านบาท

3.กลุ่มประกวดราคาแล้วเสร็จ/ประกาศคัดเลือกเอกชน/เริ่มก่อสร้างได้/พร้อมเปิดให้บริการได้ภายในปีงบประมาณ 2562 วงเงินลงทุน 3.18 พันล้านบาท ได้แก่ โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเฟอร์รี่เกาะสมุย อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี 80 ล้านบาท โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าช้าง กรุงเทพฯ 60 ล้านบาท โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าเตียน กรุงเทพฯ วงเงินลงทุน 40 ล้านบาท โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช วงเงินลงทุน 1.8 พันล้านบาท และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง วงเงินลงทุน 1.2 พันล้านบาท

ทุกโครงการจะเดินหน้าไปตามแผนงานที่กำหนดได้หรือไม่ ยังต้องติดตามอย่างใกล้ชิด!!

ทีมข่าวเศรษฐกิจ