ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jadkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,200

Section: First Section/iBusiness
วันที่: พุธ 7 สิงหาคม 2562
ปีที่: 11 ฉบับที่: 2969 หน้า: 12(บน)
Col.Inch: 42.76 Ad Value: 51,312 PRValue (x3): 153,936 คลิป: ขาว-ดำ
หัวข้อข่าว: สายสีแดงเพิ่มเชิงพาณิชย์'ดอนเมือง' หวั่นขาดทุนยาวปีแรกตั้งชดเชย300ล้าน

สายสีแดงเพิ่มเชิงพาณิชย์'ดอนเมือง' หวั่นขาดทุนยาวปีแรกตั้งชดเชย300ล้าน

ผู้จัดการรายวัน360 - เพิ่มรายได้ บ.ลูกสีแดง "คมนาคม" สั่ง ร.ฟ.ท.แบ่งสถานีดอนเมืองให้บริหารเชิงพาณิชย์ เผยปีแรกจัดสรรทุน 989 ล. โดยตั้งชดเชยขาดทุน 300 ล.เหตุประเมินผดส. 5 หมื่นคน/วัน ต่ำกว่าจุดคุ้มทุนที่ 8 หมื่นคน เร่งสั่งทำ Roadmap เปลี่ยนหัวจักรเป็นไฟฟ้า วางภาชีจุดเปลี่ยนหัวลากเข้าบางซื่อ

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังเป็นประธานการประชุมเพื่อพิจารณาข้อเสนอการเพิ่มพันธกิจให้กับบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (ปัจจุบันเป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์) เพื่อให้เป็นผู้เดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ว่า หลังจากที่คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ได้อนุมัติหลักการแล้ว จะต้องเตรียมรายละเอียดในการเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ต่อไป ซึ่งคณะอนุกรรมการกลั่นกรองฯ ได้พิจารณารายละเอียดที่ ร.ฟ.ท.เสนอ

โดยในเรื่องการจัดทำแผนการดำเนินการเพื่อจัดหารายได้เชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น ซึ่งกรณีที่ ร.ฟ.ท.ระบุให้บริษัทลูก สายสีแดง มี 13 สถานี ได้รับสิทธิ์บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ยกเว้นสถานีกลางบางซื่อ ดอนเมือง และรังสิต ซึ่งที่ประชุมเห็นว่า ควรให้สายสีแดง บริหารพื้นที่สถานีดอนเมืองด้วย เนื่องจากเป็นสถานีใหญ่ ซึ่ง ร.ฟ.ท.จะจัดสรรพื้นที่สถานีดอนเมืองใหม่

สำหรับทุนบริษัทลูกสายสีแดงใน 5 ปี ตั้งกรอบวงเงิน 3,300 ล้านบาท โดยปีแรก (2564) จะจัดสรรให้ 989 ล้านบาท สำหรับเป็นค่าจัดหาอะไหล่เริ่มต้นประมาณ 680 ล้านบาท และสำหรับชดเชยการขาดทุนประมาณ 300 ล้านบาท เนื่องจากการศึกษาประเมินปีแรกจะมีผู้โดยสารประมาณ 5 หมื่นคนต่อวัน ขณะที่จุดคุ้มทุนจะอยู่ที่ 8 หมื่นคนต่อวัน ส่วนปีต่อไปจะมีการประเมินผลประกอบการและพิจารณาจัดสรรวงเงินอีกครั้ง ซึ่งหากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น การชดเชยขาดทุนจะลดลงและสายสีแดงมีเป้าหมายที่จะต้องคุ้มทุนภายใน 5 ปี โดย ร.ฟ.ท.ขอรับจัดสรรเงินกู้ทุนดังกล่าว ส่วนบริษัทสายสีแดง รับภาระดอกเบี้ย

โดยรูปแบบการบริหารบริษัทลูกสายสีแดงกับ ร.ฟ.ท.จะเป็นแบบ Net Cost คือ สายสีแดงจะต้องรับความเสี่ยงในการบริหารโครงการทั้งหมด ซึ่งจะทำให้มีความคล่องตัว ส่วนกรอบอัตรากำลังกำหนดที่ 806 อัตรา หากไม่พอ ให้ใช้การจ้างแรงงานภายนอก (Outsource)

ด้านสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นห่วงช่วงเวลาถ่ายโอนโครงการแอร์พอร์ตลิงก์ให้กับเอกชนรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งทับซ้อนประมาณ 9 เดือน จึงต้องวางแผนไม่ให้กระทบต่อการให้บริการทั้ง 2 โครงการ และให้วางแผนสำหรับการบริหารสายสีแดงส่วนต่อขยายในอนาคตด้วย

สั่งทำ Roadmap เปลี่ยนหัวจักรเป็นไฟฟ้า วางภาชีจุดเปลี่ยนหัวลากเข้าบางซื่อ

นายชัยวัฒน์ กล่าวว่า ได้หารือกับ ร.ฟ.ท.ถึงแผนเดินรถไฟด้วยระบบไฟฟ้า เพื่อ ขับเคลื่อนการเดินรถไฟทางไกลจากรถจักรดีเซลเป็นระบบไฟฟ้า และการเปิดใช้สถานีกลางบางซื่อในเดือนม.ค. 2564 โดยให้ ร.ฟ.ท.จัดทำ Roadmap พร้อมผลการศึกษาที่ชัดเจนในการเปลี่ยนระบบจากรถจักรดีเซลเป็นระบบไฟฟ้า เช่น ความเหมาะสม ความคุ้มทุน การลดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับเทคโนโลยีของรถไฟที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เป็นต้น ซึ่งภายใน 2 เดือนนี้ ร.ฟ.ท.จะจ้างที่ปรึกษาจัดทำ Roadmap และ จะสรุปการศึกษาในเดือน มี.ค. 63

ซึ่งเบื้องต้นเร่งวางแผนการเดินรถเข้าสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเป็นสถานีปิด ลดมลพิษจากควันรถจักรดีเซล โดยจะใช้บ้านภาชี ชุมทางสายเหนือและสายอีสาน เป็นจุดเปลี่ยนหัวลากจากดีเซลเป็นไฟฟ้า เพื่อเข้าสู่บางซื่อ ส่วนสายใต้ใช้นครปฐมเป็นจุดเปลี่ยน ซึ่ง ร.ฟ.ท.ต้องวางแผนเพื่อจัดทำสายไฟฟ้ารองรับการเดินรถจักรไฟฟ้าและสถานีจ่ายไฟฟ้าต่อไป

"ตามการศึกษาแผนแม่บทระบบรางของ สนข. นอกจากเพิ่มโครงข่ายรถไฟทางคู่แล้ว จะต้องเปลี่ยนหัวจักรดีเซลเป็นระบบไฟฟ้าในปี 2560-2564 ซึ่งวันนี้ ร.ฟ.ท. เสนอแผนการเดินรถจักรไฟฟ้าเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา และกรุงเทพ-หัวหิน ซึ่ง สศช.ต้องการให้เห็นภาพรวมก่อนขออนุมัติ จึงต้องมี Roadmap ก่อน" นายชัยวัฒน์กล่าว

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com