

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีออพเพอร์ตี้

วันที่: พุธที่ 7 - อาทิตย์ 10 พฤศจิกายน 2562

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5199

หน้า: 1(ขวา), 6, 7

Col.Inch: 102.96 Ad Value: 138,996

PRValue (x3): 416,988

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ซี.พี.อพเกรด 'แอร์พอร์ตลิงก์' 'ซีอาร์ไอใหม่-รีอระบบ' หมิ่นล้านรับไฮสปีด

6 ซี.พี.อพเกรด "แอร์พอร์ตลิงก์"

"ซีอาร์ไอใหม่-รีอระบบ"
หมิ่นล้านรับไฮสปีด



ซี.พี.อพเกรด 'แอร์พอร์ตลิงก์' 'ซีอาร์ไอใหม่-รีอระบบ' หมิ่นล้านรับไฮสปีด



ยังไม่ชัดเจนเสียทีเดียว "กลุ่ม ซี.พี.และพันธมิตร" ผู้รับสัมปทานรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) จะเข้าพื้นที่พร้อมส่งมอบในทันทีช่วง "สถานีพญาไท-สุวรรณภูมิ"

หรือแอร์พอร์ตลิงก์เดิมเลยหรือไม่ เพราะต้องควักเงิน 10,671 ล้านบาทจ่ายค่าใช้สิทธิเดินรถแอร์พอร์ตลิงก์ระยะเวลา 50 ปี ให้ครบก่อนถึงจะเข้าไปดำเนินการปรับปรุงระบบให้รองรับกับรถไฟความเร็วสูง

รวมถึงทำแผนการเดินทางแอร์พอร์ตลิงก์ในปัจจุบันใหม่ด้วย ยังไม่รู้จะต้องใช้เงินมากน้อยแค่ไหนในการยกเครื่องบริการ ว่ากันว่าอาจจะเฉียดหมื่นล้าน กำลังรอดูทรัพย์สินที่รับมอบมาจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ไม่ว่าจะ

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีออพเพอร์ตี้

วันที่: พุธที่ 7 - อาทิตย์ 10 พฤศจิกายน 2562

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5199

หน้า: 1(ขวา), 6, 7

Col.Inch: 102.96

Ad Value: 138,996

PRValue (x3): 416,988

ศิลป์: สีสี่

หัวข้อข่าว: ซี.พี.อัพเกรด 'แอร์พอร์ตลิงก์' 'ซื้อรถใหม่-รีอระบบ' หมั่นล้างรับไฮสปีด

จะเป็นรถ 9 ขบวน อะไหล่อุปกรณ์ต่าง ๆ สถานี และพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายใน สถานี จะสมบูรณ์ 100% ลักแคไหน ขณะที่ในทีโออาร์กำหนดสามารถชำระได้ใน 2 ปี อยู่กับการตัดสินใจของกลุ่ม ซี.พี.จะจ่ายเลยหรือรอเวลาไปอีก 1-2 ปี หลังเซ็นสัญญาเมื่อวันที่ 24 ต.ค. 2562

ด้าน "ศุภชัย เจียรวนนท์" บอสใหญ่กลุ่ม ซี.พี. ย้ำชัดในวันเซ็นสัญญา ยังไม่จ่ายเงินในทันที เพราะการบริหารแอร์พอร์ตลิงก์ในทีโออาร์มีกำหนดเงื่อนไขที่ชัดเจน

ขณะที่ "วรวิมล มาลา" รักษาการผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ออกมาระบุว่า กลุ่ม ซี.พี.จะต้องทำแผนให้พิจารณาภายใน 3 เดือน หลังเซ็นสัญญา

แหล่งข่าวจากกลุ่ม ซี.พี.เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า นอกจากจ่ายค่าเดินรถ 10,671 ล้านบาท จะต้องลงทุนอีกส่วนหนึ่งอยู่ระหว่างประเมินค่าใช้จ่ายเพื่อปรับปรุงระบบเครื่องกลและรถไฟเพื่อการเดินรถแอร์พอร์ตลิงก์เดิมให้รองรับกับระบบรถไฟความเร็วสูง เพราะต้องใช้โครงสร้างร่วมกัน เช่น ยกกระดานแพลตฟอร์มทางเดินชานชาลาสูงเท่ากับชานชาลาของรถไฟความเร็วสูง และมีบางสถานีจะต้องตัดพื้นที่สถานีออกประมาณ 10 เซนติเมตร ซึ่งการปรับปรุงจะต้องดำเนินการนอกเวลาให้บริการแอร์พอร์ตลิงก์ในช่วงเวลา 24.00-05.00 น. เพื่อไม่ให้กระทบการเดินรถ

ขณะเดียวกันยังรวมถึงการซ่อมบำรุงแอร์พอร์ตลิงก์เดิม และอาจจะต้องมีการขยายชานชาลาสถานีที่มีกะสันเป็นสถานีจอดให้รับกับขบวนรถที่นำมาวิ่งด้วย และยังคงปรับปรุงพื้นที่ อุปกรณ์ภายในสถานี และซื้อรถขบวนใหม่ที่จะมาวิ่งบริการในแอร์พอร์ตลิงก์ เพิ่มประสิทธิภาพให้รองรับผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะสถานีที่มีกะสันที่จะเป็นประตูสู่พื้นที่อีอีซี จะต้องใช้พื้นที่สถานีให้เต็มประสิทธิภาพ

"รถขบวนใหม่ที่จะนำมาวิ่งบริการเส้นทางแอร์พอร์ตลิงก์เดิมกับขบวนรถไฟความเร็วสูง ยังไม่ได้เลือกว่าจะใช้ระบบของประเทศไหน แต่มีแนวโน้มจะใช้ตามแหล่งเงินทุนที่ให้ดอกเบี้ยต่ำ ตอนนี้มีใจกว้างพร้อมจะปล่อยกู้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ หากใช้รถไฟความเร็วสูงของอิตาลี ส่วนการเดินทางแอร์พอร์ตลิงก์ทาง CRCC กับ BEM เป็นผู้ดูแลดำเนินการ ยังไม่รู้ว่า จะใช้รถจีนหรือซีเมนส์"

นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ผู้เดินรถแอร์พอร์ตลิงก์ เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ตามแผนจะต้องส่งมอบแอร์พอร์ตลิงก์ให้กลุ่ม ซี.พี.ใน 2 ปี ชำสุุดวันที่ 24 ต.ค. 2564 อยู่ที่เอกชนจะจ่ายเงินครบเมื่อไหร่ ขณะนี้บริษัทอยู่ระหว่างสำรวจสินทรัพย์และทรัพย์สินของระบบแอร์พอร์ตลิงก์ทั้งหมด เพื่อเตรียมส่งมอบให้กลุ่ม ซี.พี.เดินรถต่อไป จะใช้เวลาประมาณ 3 เดือน

"รถทั้ง 9 ขบวนมีอายุการใช้งาน 30 ปี ต้องซ่อมบำรุงใหญ่ระยะทาง 3.6 ล้านกิโลเมตร ในปี 2565 จากปัจจุบันมีระยะวิ่ง 2.4 ล้านกิโลเมตร และจะมีซ่อมใหญ่ในปีที่ 15 แต่ทุกปีมีเตรียมเงินลงทุน 300-400 ล้านบาท ซ่อมบำรุงและซื้ออะไหล่ที่ถึงรอบต้องเปลี่ยนเมื่อครบ 4 ปี เช่น ขอบยางประตูรถ เพื่อประคับประคองการเดินรถให้สมบูรณ์ก่อนส่งต่อให้กับเอกชนรายใหม่"

นายสุเทพกล่าวอีกว่า ก่อนส่งมอบต้องมีการประชุมร่วมกับกลุ่ม ซี.พี.ที่จะมารับงานต่อ เพื่อทำแผนการซ่อมบำรุงและจัดหาอะไหล่ จะดูในรายละเอียดว่ามีรายการอะไหล่ไหนที่ต้องรอนาน หรือสามารถทำก่อนและหลังได้

รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการเพื่อเพิ่มผู้โดยสาร ปัจจุบันผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่กว่า 90,000 เที่ยวคนต่อวัน เช่น ปรับปรุงตู้ขนส่งสัมภาระ ซื้อรถขบวนใหม่ 7 ขบวน เนื่องจากรถ 9 ขบวนในปัจจุบันสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 90,000 เที่ยวคนต่อวัน หรือรองรับ

ได้อีก 1 ปีกว่า ๆ เท่านั้น อยู่ที่เอกชนรายใหม่จะบริหารจัดการ ซึ่งการซื้อรถใหม่สามารถนำรถที่ผลิตจากจีนและยุโรปมาวิ่งบริการได้ ก่อนหน้านั้นบริษัทเคยจะซื้อรถใหม่จากบริษัท CRCC จากจีนกว่า 4,000 ล้านบาท แต่ยกเลิกการประมูลไป

ด้านแหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า ทั้ง ร.ฟ.ท.และบริษัทลูกควรวางแผนในการเจรจาต่อรอง เพื่อให้เอกชนคู่สัญญารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จัดเตรียมบุคลากรเข้ามาดำเนินการตั้งแต่เดือน ก.ค. 2563 ในการเตรียมความพร้อมในการเดินรถเสมือนจริง ก่อนส่งมอบธุรกิจตามแผนงาน

ตอนนี้ยังเดาใจ "ซี.พี." ไม่ออกว่าจะยอมทุ่มเงิน 10,671 ล้านบาท เพื่อเข้าบริหารการเดินรถแอร์พอร์ตลิงก์เดิมไปพลาง ๆ ก่อน เพื่อเก็บเกี่ยวรายได้ค่าโดยสารที่ตอนนี้รายได้เติบโตขึ้นเฉลี่ยวันละ 3 ล้านบาท เป็นการฆ่าเวลาไปก่อนทุ่มเงินอีกก้อนใหญ่ เพื่อยกเครื่องการเดินรถทั้งพวง แลกกับสัมปทานเดินรถ 50 ปี