

ทบทวน

Thun Hoon
Circulation: 100,000
Ad Rate: 800

Section: First Section/รายงานพิเศษ

วันที่: จันทร์ 9 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 17

ฉบับที่: 4109

หน้า: 16(เต็มหน้า)

Col.Inch: 111.80 Ad Value: 89,440

PRValue (x3): 268,320

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: เช็กความพร้อมรถไฟฟ้าสายสีส้ม เส้นทางยุทธศาสตร์การเดินทาง



เช็กความพร้อมรถไฟฟ้าสายสีส้ม เส้นทางยุทธศาสตร์การเดินทาง

Sถไฟฟ้าสายสีส้ม (บางขุนนนท์-มีนบุรี) ถือเป็นเส้นทางรถไฟฟ้ายุทธศาสตร์สำคัญที่นอกจากจะเชื่อมกรุงเทพฯ ฟังตะวันออกและกรุงเทพฯ ฟังตะวันตกแล้ว ยังเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าทุกเส้นทางที่กำลังให้บริการอยู่ รวมถึงเส้นทางกำลังก่อสร้างในปัจจุบัน ทั้งนี้การประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) ที่กำลังจะเกิดขึ้นในวันที่ 9 พฤศจิกายน 2563 ยังเป็นการกระตุ้นการลงทุนในภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวด้วยเม็ดเงินกว่า 1.28 ล้านบาท ในช่วง 7 ปีข้างหน้า

อย่างไรก็ดี EIC ประเมินว่า ภาครัฐและเอกชนผู้เข้าร่วมประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ควรมีการพิจารณา 3 ประเด็นสำคัญเพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ 1. การพัฒนาการเชื่อมต่อบริเวณสถานีจุดตัดกับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่นๆ และระบบขนส่งคมนาคมในรูปแบบอื่นๆ 2. การสร้างรายได้จากพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณสถานีและการทำโอกาสทางธุรกิจใหม่ และ 3. การควบคุมรายจ่ายที่เกิดจากการให้บริการ

เจาะเส้นทางยุทธศาสตร์

การพัฒนาการเชื่อมต่อบริเวณสถานีจุดตัดกับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่นๆ และระบบขนส่งคมนาคมในรูปแบบอื่นๆ ด้วยลักษณะโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่มีสถานีจุดตัดมากมายจึงมีแนวโน้มที่จะมีปริมาณผู้โดยสารมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก การพัฒนาโครงการจึงต้องมีการออกแบบเพื่อรองรับการเปลี่ยนเส้นทางโดยสารให้มีความสะดวก ไม่สร้างความสับสนให้แก่ผู้โดยสาร และการวางระบบการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น รถประจำทาง เรือ ควรมีการสอดประสานกันทั้งในด้านจุดขึ้น/ลงพาหนะและตารางเวลาเดินทาง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง

อีกทั้งการวางแผนระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) ในอนาคตที่ภาครัฐและผู้รับสัมปทานควรมีการวางแผนเพื่อใช้ตัวโดยสารใบเดียวในการเดินทาง ทั้งกับรถไฟฟ้าทุกเส้นทางและการขนส่งรูปแบบอื่นๆ รวมถึงยังต้องเตรียมพร้อมในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ที่เหมาะสม ซึ่งในปัจจุบันโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร (Fare Structure) ของรถไฟฟ้าประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ 1. ค่าแรกเข้าระบบรถไฟฟ้าในแต่ละเส้นทาง และ 2. ค่าโดยสารที่ผันแปรตามระยะทาง ซึ่งการมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่นๆ เป็นจำนวนมาก ทำให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารแรกเข้าของรถไฟฟ้าสายสีส้มควรมีการร่วมพิจารณากับผู้ให้บริการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ เพื่อกำหนดราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับผู้โดยสาร

การสร้างรายได้

การสร้างรายได้จากพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณสถานีและการทำโอกาสทางธุรกิจใหม่ โดยในช่วงการเดินทางนอกจากค่าโดยสาร (Farebox Revenue) ที่เป็นรายได้หลักของเอกชนผู้รับสัมปทานแล้ว ผู้ประกอบการควรเน้นการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรมเพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติม ยกตัวอย่างเช่น 1. การให้เช่าพื้นที่เพื่อขายสินค้า เพื่อรับฝาก

ทบทวน

Thun Hoon
Circulation: 100,000
Ad Rate: 800

Section: First Section/รายงานพิเศษ

วันที่: จันทร์ 9 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 17 ฉบับที่: 4109

Col.Inch: 111.80 Ad Value: 89,440

หน้า: 16(เต็มหน้า)

PRValue (x3): 268,320

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: เช็กความพร้อมรถไฟฟ้าสายสีส้ม เส้นทางยุทธศาสตร์การเดินทาง

กระเป๋าดำเดินทางและพัสดุบริเวณสถานีรถไฟฟ้า โดยเฉพาะสถานีที่เป็นจุดตัด

ซึ่งมีโอกาสที่จะพัฒนาเป็นฮับ (Hub) คมนาคมที่มีผู้โดยสารหนาแน่น 2. การหารายได้จากโครงการโฆษณาบริเวณสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งการสร้างรายได้เหล่านี้ถือเป็นส่วนสำคัญที่จะเพิ่มเติมรายได้ให้กับเอกชนผู้รับสัมปทานรถไฟฟ้า นอกจากนี้แล้ว 3. การสร้างพันธมิตรเพื่อเตรียมพัฒนาโมเดลทางธุรกิจใหม่ๆ ถือเป็นอีกปัจจัยสำคัญในการสร้างความยั่งยืนของธุรกิจในอนาคต เช่น กรณีของสถานีรถไฟ Birmingham New Street ในอังกฤษที่มีการสร้างพันธมิตรกับ Vodafone หนึ่งในผู้ให้บริการด้านโทรคมนาคมของโลก ในการเปิดใช้เทคโนโลยี 5G เพื่อใช้สนับสนุนการวางรากฐานในระบบบริหารจัดการยานพาหนะอัจฉริยะ (Smart Transport) ที่เป็นองค์ประกอบหนึ่งของการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และต่อยอดสู่การนำเทคโนโลยี เช่น Artificial Intelligence (A.I.), Internet of Things (IOT) และ Robotics ไปพัฒนาโมเดลทางธุรกิจใหม่อีกด้วย

การควบคุมรายจ่าย

การควบคุมรายจ่ายที่เกิดจากการให้บริการ โดยในช่วงการก่อสร้าง ถึงแม้ว่าเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนในงานโยธา ระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า แต่ภาครัฐยังมีการช่วยเหลือให้เงินสนับสนุนตามจำนวนที่เอกชนยื่นขอในการประมูลแต่ไม่เกินค่างานโยธา (ราว 9.6 หมื่นล้านบาท) เริ่มตั้งแต่ปีที่ 2 ซึ่งการให้เงินสนับสนุนดังกล่าวเอกชนผู้รับสัมปทานจะได้รับกระแสเงินเข้ามาแบ่งเบาภาระรายจ่ายระหว่างการก่อสร้างได้บางส่วน

ขณะที่ในช่วงการให้บริการ เนื่องจากลักษณะโครงการของรถไฟฟ้าสายสีส้มที่มีสถานีใต้ดิน 21 สถานีจากสถานีทั้งหมด 28 สถานี ทำให้เอกชนผู้รับสัมปทานต้องมีการบำรุงรักษาระบบต่างๆ มากกว่ารถไฟฟ้าที่ใช้ทางวิ่งยกระดับ ยกตัวอย่างเช่น ระบบระบายอากาศ ระบบปรับอากาศ รวมถึงการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น อุโมงค์ทางวิ่ง สถานีใต้ดิน ส่งผลให้ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษาของรถไฟฟ้าใต้ดินมากกว่ารถไฟฟ้าที่ใช้ทางวิ่งยกระดับตามไปด้วย ซึ่งเป็นความท้าทายในการบริหารโครงการในอนาคตที่ไม่ควรมองข้าม โดยในเบื้องต้น เอกชนผู้รับสัมปทานควรพิจารณา

การทำการศึกษารูปแบบการประหยัดพลังงานบริเวณสถานีและการทำการศึกษาค่าความเป็นไปได้ในการใช้พลังงานทางเลือก เช่น โซลาร์เซลล์ ซึ่งเริ่มมีแนวคิดในการติดตั้งตามสถานีรถไฟฟ้าในหลายประเทศ เช่น อังกฤษ นอร์เวย์ อินเดีย เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานในอนาคต

การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มถือเป็นอีกหนึ่งโครงการ

โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญที่มีผลกระทบต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล การเตรียมความพร้อมและศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาโครงการอย่างถี่ถ้วนจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งกับภาครัฐ ผู้รับสัมปทาน และประชาชนทั่วไป ในอนาคต



ดร.สุปรีย์ ศรีสารัญญ์ ผู้จัดการคลัสเตอร์โครงสร้างพื้นฐาน
Economic Intelligence Center (EIC)
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)