

ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีอเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 3 - พุธ 5 กุมภาพันธ์ 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5224

หน้า: 7(ขวา)

Col.Inch: 99.55

Ad Value: 134,392.50

PRValue (x3): 403,177.50

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: BTS เดือนรายได้ 20-40% แลกสร้างโมโนเรลเชื่อม 'เมืองทอง-รัชโยธิน'

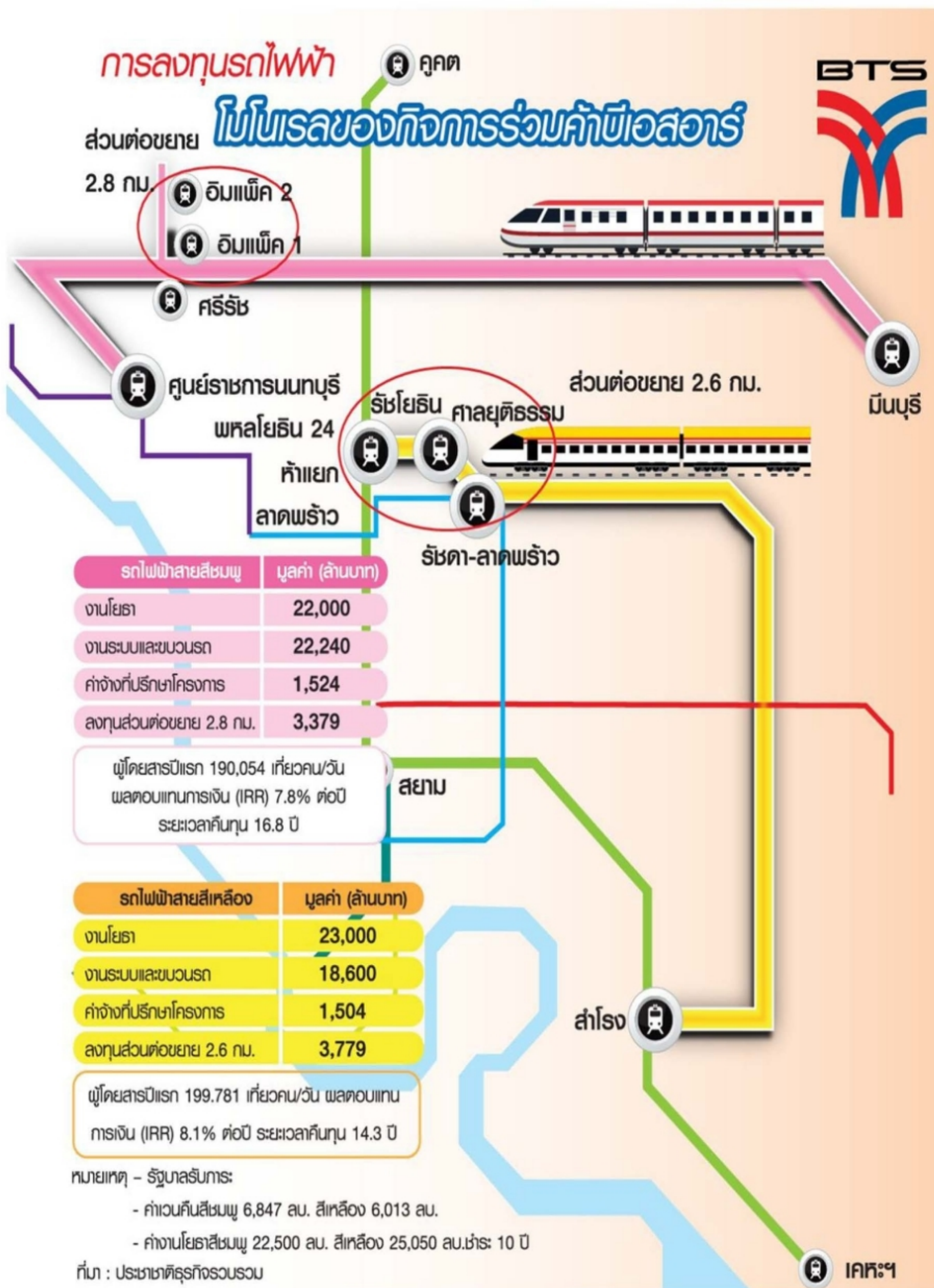
BTS เดือนรายได้ 20-40%

แลกสร้างโมโนเรลเชื่อม 'เมืองทอง-รัชโยธิน'

หลิ่ง "ศิริ กาญจนพาสน์" เจ้าพ่อ
รถไฟฟ้าบีทีเอสและพันธมิตร
"ซิโน-ไทยฯ และราช กรุ๊ป" รวมตัว
เป็นหุ้นส่วนธุรกิจในนามกิจการร่วมค้า
BSR ยื่นข้อเสนอของที่ 3 ทุ่มเม็ดเงิน

อีก 7,158 ล้านบาท ขยายโครงข่าย
รถไฟฟ้าโมโนเรล 2 สายแรกของ
ประเทศไทยที่ใช้เงินลงทุนร่วมแสนล้าน
บาทให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
ยึด "สายสีชมพูแคราย-มีนบุรี"

แล้วเข้าเมืองทองธานี ระยะทางประมาณ
2.8 กม. จากสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี
วงเงินลงทุน 3,379 ล้านบาท และสาย
สีเหลือง "ลาดพร้าว-สำโรง" เชื่อมจาก
แยกราชดาฯ-ลาดพร้าวถึงแยกราชโยธิน



ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีพเพอร์ดี

วันที่: จันทร์ 3 - พุธ 5 กุมภาพันธ์ 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5224

หน้า: 7(ขวา)

Col.Inch: 99.55

Ad Value: 134,392.50

PRValue (x3): 403,177.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: BTS เหนือรายได้ 20-40% แลกสร้างโมโนเรลเชื่อม 'เมืองทอง-รัชโยธิน'

เชื่อมกับสายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วง หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 2.6 กม. วงเงินลงทุน 3,779 ล้านบาท **เหตุผลที่มีข้อเสนอพิเศษเพิ่มเติม** เส้นทางหลักที่ "กลุ่มบีทีเอส" ได้รับสัมปทานจาก "รฟม.-การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย" ระยะเวลา 30 ปี

"ศิริ" บอสใหญ่บีทีเอสเคยระบุถึงที่มาที่ไป ไว้ว่า "เพื่อให้โครงการสมบูรณ์ ผู้โดยสารเดินทางสะดวก ไม่ขาดช่วง เหมือนสายสีม่วงที่ผู้โดยสารไม่เป็นไปตามเป้า ความจริงเวลานี้รถไฟฟ้าหลายสายผู้โดยสารยังไม่เป็นไปตามที่ตั้งไว้ ไม่ใช่ว่าการบริการไม่ดี แต่การเชื่อมต่อเส้นทางยังไม่สมบูรณ์พอ"

จึงเป็นที่มาของการจับมือกับพี่ชาย "อนันต์ กาญจนพาสน์" เจ้าของที่ดินในเมืองทองธานี ลงขันสร้างส่วนต่อขยายสายสีชมพูเข้าไปในศูนย์การประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี มี 2 สถานี ซึ่งสถานีแรกอยู่บริเวณอาคารอิมแพ็คชาเลนเจอร์ และสถานีที่ 2 อยู่บริเวณทะเลสาบ รองรับผู้โดยสารกว่า 1.5 แสนคน และผู้มาใช้บริการศูนย์การประชุมอิมแพ็คกว่า 10 ล้านคน/ปี

ขณะที่สายสีเหลือง "ศิริ" แจกแจงว่าจะสร้างไปตามถนนรัชดาภิเษกไปสิ้นสุดที่แยกรัชโยธิน เชื่อมสายสีเขียว (หมอชิต-คูคต) มี 3 สถานี คือ สถานีรัชดา สถานีศาลยุติธรรม และแยกรัชโยธิน รองรับแหล่งงานใกล้กับเมเจอร์รัชโยธิน ธนาคารไทยพาณิชย์ ดิเกอชิ่ง ณ เดือน ธ.ค. 2562 งานก่อสร้างเส้นทางหลักของสายสีชมพูอยู่ที่ 48.06% ยังล่าช้าจากแผน 4-5% และสายสีเหลืองอยู่ที่ 47.71% ยังล่าช้าจากแผนงาน 2.61% ทั้ง 2 สายทางจะแล้วเสร็จเปิดบริการพร้อมกันในเดือน ต.ค. 2564

สำหรับส่วนต่อขยาย 2 ช่วง ถึงขณะนี้ก็ยังไม่ได้ฤกษ์ตอกเข็ม ต้องขยับไทม์ไลน์การเปิดบริการออกไปประมาณ 1-2 ปี จากเป้าเดิมคาดว่าจะเปิดหวูดพร้อมกันทั้งโครงการในปี 2564

ความคืบหน้าล่าสุดของ 2 ส่วนต่อขยายในส่วนของการเชื่อมต่อสายสีชมพูผลการเจรจา

เพิ่งจะผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม.ไปเมื่อวันที่ 22 ม.ค. ที่ผ่านมา รวมถึงรออนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) คาดว่า จะเริ่มตอกเข็มอย่างรวดเร็วภายในปลายปีนี้

และแล้วเสร็จเปิดบริการในปี 2566 ที่ยังต้องลุ้นหนัก "ส่วนต่อขยายสายสีเหลือง" เพราะนอกจากการอนุมัติ EIA ยังต้องรอผลการเจรจาแบ่งผู้โดยสารของสายสีน้ำเงินที่ "BEM-บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ" แพนิก ผลจากการเปิดส่วนต่อขยายสายสีเหลืองที่สร้างเชื่อมกับสถานีลาดพร้าวจะกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารของสายสีน้ำเงิน

ทำให้ตกอยู่ในสถานะยังถูกผู้ลงทุนไม่รู้จักไปต่อหรือถูกพับแผน อยู่กับการตัดสินใจของ "บีที รฟม." คู่สัญญาของทั้งสองฝ่ายจะทะเลาะปมค่าใช้จ่ายได้อย่างไร

"ข้อกังวลของ BEM เป็นตัวเลขของขนาดที่นำมาเจรจากัน ไม่มีใครรู้ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เพราะทุกอย่างคือการคาดการณ์ยังหาความจริงไม่ได้ เปิดแล้วอาจจะหนุ่กันก็ได้หรือจะกระทบแต่ก็อาจจะไม่มาก" แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมวิเคราะห์

ตอนนี้ "รฟม." ตกอยู่ในบนทาง 2 แพร่ง ถ้าให้บีทีเอสลงทุนก็ต้องยอมรับว่าอาจจะต้องถูก BEM เคลมในอนาคต ถ้าผู้โดยสารลดลงจริงก็ต้องหามาตรการชดเชย เช่น ขยายเวลาสัมปทาน หรือเจรจาบีทีเอสมารับภาระส่วนนี้แทน แลกกับได้โครงการรถไฟฟ้าเพิ่มโดยที่ไม่ต้องควักเงินลงทุน

ขณะที่ "ภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ" ผู้ว่าการ รฟม. กล่าวว่า ภายในเดือน ก.พ. นี้จะมีประชุมร่วมระหว่างบีทีเอส BEM และ รฟม.เพื่อหาข้อสรุป ทั้งนี้ จากการศึกษาของ BEM พบว่าสายสีเหลืองส่วนต่อขยายจะทำให้ผู้โดยสารของสายสีน้ำเงินลดลงประมาณ 9,000 เที่ยวคนต่อวัน

"สายสีเหลืองส่วนต่อขยายยังจำเป็นต้องสร้าง กำลังหาข้อยุติและทางออก"

นายภคพงศ์กล่าวอีกว่า สำหรับผลเจรจากรอบแทนของส่วนต่อขยายทั้ง 2 ช่วงจะใช้สูตรเดียวกัน คือ บีทีเอส

จะต้องแบ่งรายได้จากค่าโดยสารทั้งโครงการให้ รฟม.บนพื้นฐานว่าจะไม่นำ

ผู้โดยสารของส่วนต่อขยายมารวมกับสายทางหลัก เพื่อจะทำให้ รฟม.มีรายได้มากและเร็วขึ้น

โดยคิดตามความผันแปรของปริมาณผู้โดยสาร หากเพิ่มมากกว่า 30% ต้องแบ่งรายได้ให้ รฟม. 20% หากเพิ่มมากกว่า 50% ต้องแบ่ง 40% ยังไม่รู้ว่าจะเป็นปีที่เท่าไร รฟม.ถึงจะมีรายได้ส่วนนี้ และตั้งแต่ปีที่ 11-30 รฟม.จะได้เงินรายได้อีกปีละ 250 ล้านบาท ของสายสีชมพูที่ผ่านการอนุมัติจากบอร์ด จะเปิดบริการในปี 2564 ผู้โดยสารอยู่ที่ 199,054 เที่ยวคนต่อวัน หากเปิดส่วนต่อขยายในปี 2566 ผู้โดยสารเพิ่มมากกว่า 30% หรือผู้โดยสารอยู่ที่ 2.6 แสนเที่ยวคนต่อวัน รฟม.ก็จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ในทันที

ทั้งหมดล้วนเป็นการคาดการณ์ทางวิชาการ ยังต้องลุ้นสิ่งที่คิดกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริง ผลลัพธ์จะแตกต่างกันมากน้อยแค่ไหน