

BEM-BTSมีงานเข้าไม่หยุด จ่อสรุปพีพีพีสายสีแดงก.ย.นี้



กันหุน - ร.ฟ.ท.เตรียมสรุปเกณฑ์พีพีพีให้เอกชน
ร่วมลงทุนรถไฟฟ้าสายสีแดงส่วนต่อขยายกันยายน
นี้ เล็งเปิดประกวดราคามกราคม-กุมภาพันธ์ปีหน้า
ด้านวงใหม่มองมีโอกาสบริหารทั้งเส้นสีแดง ด้าน
นักวิเคราะห์เชื่อ BTS-BEM → → → **อ่านหน้า 2**

➔ BEM-BTS (ต่อจากหน้า 1)

ซึ่งอีกรอบ จักรับเหมา CK-STEC-ITD มีลุ้นได้งาน
ก่อสร้าง แต่มอง BEM จับคู่ CK ได้เปรียบทุนแกร่งกว่า
รายงานข่าวจากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
(ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่า ร.ฟ.ท.อยู่ระหว่างการศึกษารูป
แบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)
ในโครงการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
4 โครงการ วงเงินประมาณ 6.75 หมื่นล้านบาท
ประกอบด้วย 1.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมือง
สายสีแดง (ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)
ระยะทาง 8.84 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 6.57 พัน
ล้านบาท 2.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสาย
สีแดง (ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา) ระยะทาง 14.8 กม.
วงเงิน 1.02 หมื่นล้านบาท 3.โครงการก่อสร้าง
รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช)
ระยะทาง 4.3 กม. วงเงิน 6.64 พันล้านบาท และ
4.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (ช่วง
บางซื่อ-หัวลำโพง และช่วงบางซื่อ - หัวหมาก) หรือที่
เรียกว่า Missing Link ระยะทาง 25.9 กม. วงเงิน
4.41 หมื่นล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะภายในเดือนกันยายนนี้
จะมีรายงานความคืบหน้าการศึกษา PPP

สำหรับการศึกษาจะมีการเปรียบเทียบถึง

แนวทาง ให้ ร.ฟ.ท.ลงทุนงานโยธา เอกชนลงทุนงาน
เดินรถ และซ่อมบำรุง หรือจะให้เอกชนลงทุนทั้งหมด
ทั้งงานโยธา เดินรถ และซ่อมบำรุง รวมถึงต้องนำ
เรื่องบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์เข้ามารวมด้วยหรือไม่
ซึ่งเรื่องนี้ต้องพิจารณาอย่างละเอียด รอบคอบ และ
รัดกุม เพื่อให้มีความเหมาะสม จะสามารถมีข้อสรุป
ของรูปแบบ PPP ไม่เกินเดือนพฤศจิกายนนี้

ขณะที่ ร.ฟ.ท. ได้ร่างรายละเอียดเงื่อนไข
การประกวดราคาและราคากลางไว้เบื้องต้นแล้ว โดย
จะนำข้อสรุปมาปรับปรุงทีโออาร์ และราคากลางใหม่
คาดว่าจะสามารถเปิดประกวดราคาได้เดือนมกราคม-
กุมภาพันธ์ 2565

● BEM-BTS-รับเหมามีลุ้น

ด้านแหล่งข่าวในวงการคมนาคม ระบุว่า แนวทาง
PPP ดังกล่าว จะมีทั้งหมด 3 ส่วน คือ งานโยธา
งานระบบ และงานเดินรถ ซึ่งขณะนี้รถไฟฟ้าสายสีแดง
มี ร.ฟ.ท. เป็นผู้ดำเนินการอยู่ แต่ในการ PPP เพื่อที่
จะทำให้เกิดประสิทธิภาพ ควรจะต้องมีการบริหาร
ทั้งเส้นทาง ไม่ใช่เฉพาะส่วนต่อขยาย ดังนั้นเชื่อว่า
ท้ายที่สุดแล้ว เอกชนจะเข้ามาเป็นผู้บริหารรถไฟฟ้า
สายสีแดงทั้งเส้นทางปัจจุบันและส่วนต่อขยาย โดย
รถไฟฟ้าสายสีแดงนับเป็นอีกเส้นที่มีศักยภาพในการ
สร้างผลตอบแทนที่ดีในระยะยาว

นายมงคล พ่วงนาคตรา ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
ฝ่ายกลยุทธ์การลงทุนหลักทรัพย์ บริษัทหลักทรัพย์
เคทีบีเอสที ระบุว่า สำหรับกลุ่มที่จะได้รับผลดีจากการ
เปิดให้เอกชนร่วมลงทุนรถไฟฟ้าสายสีแดงส่วนต่อ
ขยายนั้นจะยังเป็น 2 กลุ่มใหญ่คือ BEM และ BTS
ขณะที่ผู้รับเหมาขนาดใหญ่ก็มีลุ้นได้งานก่อสร้างเช่น
เดียวกัน ทั้ง CK, ITD, STEC ซึ่ง BEM ยังคง
จับคู่กับ CK ขณะที่ BTS จะจับคู่กับ STEC เข้า
ประมูล หรือหากกรณีมีเอกชนรายใหญ่เข้ามาก็เชื่อว่า
จะต้องจับคู่กับ BEM หรือ BTS เช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตามจากการประเมินพบว่า BEM จะมี
โอกาสมากกว่า เนื่องจากมีฐานทุนที่ดีกว่า BTS ขณะที่
ส่วนต่อขยายต่างๆ มักจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าที่
BEM ได้เดินรถอยู่แล้ว จึงมองว่า BEM จะได้
ประโยชน์มากกว่า

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ก่อนหน้านั้น ร.ฟ.ท. ได้คาดว่า
รถไฟฟ้าสายสีแดงส่วนต่อขยายจะใช้เวลาในการ
ก่อสร้างราว 3 ปี และสามารถเปิดให้บริการได้
ประมาณปี 2568 โดยสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ในปีแรกของการ
เปิดให้บริการ คาดการณ์ว่าผู้โดยสารจะอยู่ที่
28,150 คนต่อวัน ส่วนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-
ศาลายา ในปีแรกของการเปิดให้บริการ คาดการณ์ว่า
จะมีปริมาณผู้โดยสารอยู่ที่ 47,570 คนต่อวัน ขณะที่
สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช คาดการณ์ว่าจะมี
ปริมาณผู้โดยสาร 55,200 คนต่อวัน

ทั้งนี้โครงการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าชานเมือง
สายสีแดง จะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
ช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยปัจจุบัน
ร.ฟ.ท. ได้เปิดให้บริการแบบเสมือนจริง (Soft Opening)
ตั้งแต่เมื่อวันที่ 2 สิงหาคมที่ผ่านมา ประชาชนสามารถ
ใช้บริการได้โดยไม่คิดค่าโดยสารจนถึงเดือนพฤศจิกายน
2564 ก่อนจะเปิดให้บริการแบบเชิงพาณิชย์ เก็บ
ค่าโดยสารอัตรา 12-42 บาท