

## ส่อง BEM หลังตีกลับสายสีส้ม

เป็นอีกหนึ่งมหากาพย์สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่ไม่จบลงง่าย ๆ ภายหลังจากที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2566 ซึ่งเป็นการประชุมครั้งสุดท้ายของรัฐบาล ที่มี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ตัดสินใจถอนการพิจารณา วาระนี้ออกไป ท่ามกลางบรรยากาศการประชุมที่มีการอภิปรายเรื่องนี้กันอย่างกว้างขวาง

โดยให้เหตุผลว่ายังมีโอกาสจะพิจารณาและอนุมัติเรื่องนี้ได้ และให้บันทึกในที่ประชุมว่าไม่เห็นชอบที่จะนำเข้ามาพิจารณา เพราะมีรัฐมนตรีไม่เห็นด้วยกับเรื่องนี้จำนวนมากพอสมควร ซึ่งวาระนี้ นายอิทธิพล คุณปลื้ม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะรักษาการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้เสนอเข้าสู่ที่ประชุมครม.

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเริ่มต้นเมื่อปี 2553 แต่มาเริ่มลงมือทำกันอย่างจริงจังในช่วงปลายปี 2558 ภายใต้งานวิสัยทัศน์และเป้าหมายของรัฐบาล ตามนโยบายขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วและขนส่งผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก

ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัดตลอดจนลดปริมาณการใช้รถยนต์ของประชาชน เพื่อช่วยประหยัดงบประมาณในการนำเข้าน้ำมันที่มีผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลกที่นับวันจะมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตามแผนแม่บท ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-มีนบุรี เป็นระบบขนส่งมวลชนสายหลักที่เชื่อมโยงฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการรวมกันของรถไฟฟ้าสองเส้นทาง ได้แก่ เส้นทางส่วนของโครงการรถไฟฟ้า

สายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-สามเสน ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และเส้นทางทั้งหมดของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ทั้งนี้ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้ชนะการประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่มีการเปิดรอบที่ 2 ซึ่งขณะนั้นมีเอกชนยื่นข้อเสนอ 2 ราย ได้แก่ BEM และกลุ่มอิตาเลียนไทย (ITD Group) ขณะที่กลุ่มบีทีเอส คือ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ได้ซื้อของเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (RFP) แต่ไม่ได้เข้ายื่นเอกสารข้อเสนอในรอบนี้ ทั้ง ๆ ที่เข้าร่วมประมูลในรอบแรก โดยให้เหตุผลว่าไม่โปร่งใส เพราะมีการเปลี่ยนกติกาคัดเลือกผู้ชนะการประมูลกันภายหลัง

สิ่งที่ต้องติดตามก็คือ เมื่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มถูกกรมตีกลับเช่นนี้ ผลกระทบต่อ BEM จะเป็นอย่างไร หุ่น BEM ยังจะนำลงทุนหรือไม่

“ข่าวหุ้นธุรกิจ” ได้สำรวจความคิดเห็นจากโบรกเกอร์ 4 ราย พบว่า “กรภัทร วรเชษฐ์” ผู้อำนวยการ ฝ่ายวิจัยและบริการการลงทุน บริษัทหลักทรัพย์ (บล.) กรุงศรี พัฒนสิน ประเมินเป็นภาพเชิงลบ หรือ Negative sentiment ต่อหุ้น BEM แต่ยังคงคำแนะนำ “ซื้อ” ให้ราคาเป้าหมาย 11.10 บาท จากคาดการณ์ดำเนินงานรายไตรมาส ปี 2566 จะเติบโตสูงต่อเนื่องจากปีก่อน คือ 48%, 32%, 19% และ 60% ตามลำดับ และรวมทั้งปีคาดจะเติบโต 43% จากปีก่อนโควิดคลี่คลายหนุนสถิติการเดินทาง ทั้งในส่วนของการใช้ทางด่วน และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน พื้นที่ระดับปกติ และยังมีอีกหลายโครงการที่เป็นโอกาสในอนาคตของ BEM ได้แก่ โครงการก่อสร้างและปรับปรุงทางพิเศษ

# ข่าวหุ้น

Khao Hoon  
Circulation: 80,000  
Ad Rate: 850

Section: First Section/วิเคราะห์สถานการณ์ตลาดทุน

วันที่: พุธที่ 16 มีนาคม 2566

ปีที่: 29

ฉบับที่: 7143

หน้า: 5(บน)

Col.Inch: 65.89

Ad Value: 56,006.50

PRValue (x3): 168,019.50

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: รายงานพิเศษ: ส่อง BEM หลัง ตีกลับ สายสีส้ม

ชั้นที่ 2 (Double Deck), โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

ขณะที่ “อภิชาติ ผู้บรรเจิดกุล” ผู้อำนวยการสายงานวิเคราะห์หลักทรัพย์ บล.ทิสโก้ เห็นว่าไม่มีผลกระทบ เพราะส่วนใหญ่โบรกเกอร์ยังไม่รวมโครงการสายสีส้มไว้ในประมาณการอยู่แล้ว โดยมีคำแนะนำ “ซื้อ” ให้ราคาเป้าหมายที่ 11.60 บาท มีค่า P/E 36.22 เท่า P/BV 3.10 เท่า หากโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเดินทางราคาเป้าหมายของ BEM จะบวกเพิ่มอีก 1 บาท/หุ้น

ด้าน “มงคล พ่วงเกตุรา” ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิเคราะห์หลักทรัพย์ กลยุทธ์การลงทุน บล.ดาโอ (ประเทศไทย) ระบุว่า BEM สามารถถือลงทุนได้ แต่ราคาจะไม่เฝ้าใจและเงินปันผลก็จะน้อยลง

ส่วนบล.หยวนต้า (ประเทศไทย) คงประมาณการกำไรปกติปี 2566 ที่ 3.8 พันล้านบาท เติบโต 55.2% จากปีก่อนมองจำนวนผู้ใช้ทางด่วนกลับเข้าสู่สภาวะปกติก่อนเกิดโควิดที่ 1.1-1.2 ล้านเที่ยวต่อวัน

ขณะที่ ธุรกิจระบบรางคาดได้แรงหนุนจากการกลับมาของนักท่องเที่ยวชาวจีน จำนวนผู้ใช้เฉลี่ยในปี 2566 ทำจุดสูงสุดใหม่ที่ 4.2 แสนเที่ยว/วัน สะท้อน Synergy ของการเปิดให้บริการสายสีน้ำเงินครบวงจร และการเปิดให้บริการสถานีศูนย์ประชุมสิริกิติ์ในช่วงปลายปี 2565

แนะนำ “ซื้อ” ราคาเหมาะสม ณ สิ้นปี 2566 ที่ 11.50 บาท/หุ้น ซึ่งก่อนหน้านี้ได้ประเมินความเสี่ยงสำคัญไว้แล้ว คือการประมูลรถไฟฟ้าสีส้มตะวันตก, ความคืบหน้าของการเจรจาเดินรถไฟฟ้าสีม่วงใต้ และโครงการทางด่วน Double Deck ที่อยู่ระหว่างการศึกษาด้าน EIA

ราคาหุ้นของ BEM ยืนอยู่แถว 8 บาทกว่า ๆ หากเปรียบเทียบกับราคาเป้าหมายของโบรกเกอร์แล้วก็ยังเหลืออ็อปไซด์อีกพอสมควร ■