

เช็คความพร้อมประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม...ปฐุมบทเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ในการเดินทาง

6 พฤศจิกายน 2020



Key summary

- รถไฟฟ้าสายสีส้ม (บางขุนนนท์-มีนบุรี) ถือเป็นเส้นทางรถไฟฟ้ายุทธศาสตร์สำคัญที่นอกจากจะเชื่อมกรุงเทพฯ ฟังตะวันออกและกรุงเทพฯ ฟังตะวันตกแล้ว ยังเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าทุกเส้นทางที่กำลังให้บริการอยู่ รวมถึงเส้นทางกำลังก่อสร้างในปัจจุบัน นอกจากนี้ การประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มฟังตะวันตก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) ที่กำลังจะเกิดขึ้นในวันที่ 9 พฤศจิกายนนี้ ยังเป็นการกระตุ้นการลงทุนในภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวด้วยเม็ดเงินกว่า 1.28 ล้านบาท ในช่วง 7 ปีข้างหน้า
- EIC ประเมินว่า ภาครัฐและเอกชนผู้เข้าร่วมประมูล ควรมีการพิจารณา 3 ประเด็นสำคัญเพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ 1. การพัฒนาการเชื่อมต่อบริเวณสถานีจุดติดกับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น ๆ และระบบขนส่งคมนาคมในรูปแบบอื่น ๆ 2. การสร้างรายได้จากพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณสถานีและการหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ และ 3. การควบคุมรายจ่ายที่เกิดจากการให้บริการ

มูลค่าการลงทุนรวมราว 1.13 แสนล้านบาท (แบ่งเป็น ค่าเวนคืนที่ดิน 9,625 ล้านบาท ค่างานโยธาและค่าที่ปรึกษางานโยธา 82,900 ล้านบาท และค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนและค่าที่ปรึกษางานระบบราว 20,750 ล้านบาท) และได้เริ่มการก่อสร้างแล้วตั้งแต่ปี 2017 โดยมีภาครัฐเป็นผู้ลงทุนในส่วนค่าเวนคืนที่ดินและค่างานโยธาและค่าที่ปรึกษางานโยธา

ขณะที่รถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตก เป็นโครงสร้างทางวิ่งใต้ดินทั้งหมดระยะทางประมาณ 13.4 กิโลเมตรและมีสถานีใต้ดิน 11 สถานี มูลค่าการลงทุนรวมราว 1.2 แสนล้านบาท (แบ่งเป็น ค่าเวนคืนที่ดิน 14,660 ล้านบาท ค่างานโยธาและค่าที่ปรึกษางานโยธา 96,000 ล้านบาท และค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนและค่าที่ปรึกษางานระบบราว 11,370 ล้านบาท) ซึ่งรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันตกจะมีการยื่นประมูลในวันที่ 9 พฤศจิกายน 2020 (พ.ศ.2563) โดยหลังจากประกาศเอกชนผู้ชนะประมูลแล้ว เม็ดเงินลงทุนกว่า 1.28 แสนล้านบาทจะไหลเข้าสู่ธุรกิจที่ปรึกษาการลงทุน ธุรกิจที่ปรึกษาก่อสร้าง ธุรกิจก่อสร้าง ธุรกิจวัสดุก่อสร้าง ธุรกิจระบบรถไฟฟ้า ธุรกิจขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งจะก่อให้เกิดเม็ดเงินหมุนเวียนในการซื้อขายสินค้าและบริการ การจ้างงานในธุรกิจเหล่านี้ รวมถึงผลบวก (spillover effect) ต่อธุรกิจอื่น ๆ ก่อนที่จะทำการเริ่มเดินรถส่วนตะวันออกในปี 2024 (พ.ศ.2567) และทำการเดินรถทั้งส่วนตะวันออกและตะวันตกในปี 2027 (พ.ศ. 2570)

อย่างไรก็ดี EIC ประเมินว่า ภาครัฐและเอกชนผู้เข้าร่วมประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ควรมีการพิจารณา 3 ประเด็นสำคัญเพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ 1.การพัฒนาการเชื่อมต่อบริเวณสถานีจุดตัดกับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น ๆ และระบบขนส่งคมนาคมในรูปแบบอื่น ๆ 2.การสร้างรายได้จากพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณสถานีและการหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ และ 3.การควบคุมรายจ่ายที่เกิดจากการให้บริการ

1. การพัฒนาการเชื่อมต่อบริเวณสถานีจุดตัดกับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น ๆ และระบบขนส่งคมนาคมในรูปแบบอื่น ๆ

ด้วยลักษณะโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่มีสถานีจุดตัดมากมายจึงมีแนวโน้มที่จะมีปริมาณผู้โดยสารมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก การพัฒนาโครงการจึงต้องมีการออกแบบเพื่อรองรับการเปลี่ยนเส้นทางโดยสารให้มีความสะดวก ไม่สร้างความสับสนให้แก่ผู้โดยสาร และการวางระบบการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น รถประจำทาง เรือ ควรมีการสอดประสานกันทั้งในด้านจุดขึ้น/ลงพาหนะและตารางเวลาเดินรถเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง อีกทั้งการวางแผนระบบตั๋วร่วม (common ticket) ในอนาคตที่ภาครัฐและผู้รับสัมปทานควรมีการวางแผนเพื่อใช้ตั๋วโดยสารใบเดียวในการเดินทาง ทั้งกับรถไฟฟ้าทุกเส้นทางและการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงยังต้องเตรียมพร้อมในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม (common fare) ที่เหมาะสมซึ่งในปัจจุบันโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร (fare structure) ของรถไฟฟ้าประกอบด้วย 2 ส่วนได้แก่ 1. ค่าแรกเข้าระบบรถไฟฟ้าในแต่ละเส้นทาง และ 2. ค่าโดยสารที่ผันแปรตามระยะทาง ซึ่งการมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น ๆ เป็นจำนวนมาก ทำให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารแรกเข้าของรถไฟฟ้าสายสีส้มควรมีการร่วมพิจารณากับผู้ให้บริการรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อกำหนดราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับผู้โดยสาร

2. การสร้างรายได้จากพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณสถานีและการหาโอกาสทางธุรกิจใหม่

โดยในช่วงการเดินรถนอกจากค่าโดยสาร (farebox revenue) ที่เป็นรายได้หลักของเอกชนผู้รับสัมปทานแล้วผู้ประกอบการควรเน้นการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรมเพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติม ยกตัวอย่างเช่น 1. การให้เช่าพื้นที่เพื่อขายสินค้า เพื่อรับฝากกระเป๋าเดินทางและพัสดุบริเวณสถานีรถไฟฟ้า โดยเฉพาะสถานีที่เป็นจุดตัดซึ่งมีโอกาสที่จะพัฒนาเป็นฮับ (hub) คมนาคมที่มีผู้โดยสารหนาแน่น 2. การหารายได้จากการใช้โฆษณาบริเวณสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งการสร้างรายได้เหล่านี้ถือเป็นส่วนสำคัญที่จะเพิ่มเติมรายได้ให้กับเอกชนผู้รับสัมปทานรถไฟฟ้า นอกจากนี้แล้ว 3. การสร้างพันธมิตรเพื่อเตรียมพัฒนาโมเดลทางธุรกิจใหม่ ๆ 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 ไปพัฒนาโมเดลทางธุรกิจใหม่ อีกด้วย

3. การควบคุมรายจ่ายที่เกิดจากการให้บริการ โดยในช่วงการก่อสร้าง ถึงแม้ว่าเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนในงานโยธา ระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า แต่ภาครัฐยังมีการช่วยเหลือให้เงินสนับสนุนตามจำนวนที่เอกชนยื่นขอในการประมูลแต่ไม่เกินค่างานโยธา (ราว 9.6 หมื่นล้านบาท) เริ่มตั้งแต่ปีที่ 2 ซึ่งการให้เงินสนับสนุนดังกล่าว เอกชนผู้รับสัมปทานจะได้รับกระแสเงินเข้ามาแบ่งเบาภาระรายจ่ายระหว่างการก่อสร้างได้บางส่วน

ขณะที่ในช่วงการให้บริการ เนื่องจากลักษณะโครงการของรถไฟฟ้าสายสีส้มที่มีสถานีใต้ดิน 21 สถานีจากสถานีทั้งหมด 28 สถานี ทำให้เอกชนผู้รับสัมปทานต้องมีการบำรุงรักษาระบบต่าง ๆ มากกว่ารถไฟฟ้าที่ใช้ทางวิ่งยกระดับ ยกตัวอย่างเช่น ระบบระบายอากาศ ระบบปรับอากาศ รวมถึงการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น อุโมงค์ทางวิ่ง สถานีใต้ดิน ส่งผลให้ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษาของรถไฟฟ้าใต้ดินมากกว่ารถไฟฟ้าที่ใช้ทางวิ่งยกระดับตามไปด้วย ซึ่งเป็นความท้าทายในการบริหารโครงการในอนาคตที่ไม่ควรมองข้าม โดยในเบื้องต้น เอกชนผู้รับสัมปทานควรพิจารณาการศึกษาวิธีการประหยัดพลังงานบริเวณสถานีและการทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้พลังงานทางเลือก เช่น โซลาร์เซลล์ ซึ่งเริ่มมีแนวคิดในการติดตั้งตามสถานีรถไฟฟ้าในหลายประเทศ เช่น อังกฤษ นอร์เวย์ อินเดีย เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานในอนาคต

การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มถือเป็นอีกหนึ่งโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญที่มีผลกระทบต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล การเตรียมความพร้อมและศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาโครงการอย่างถี่ถ้วนจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งกับภาครัฐ ผู้รับสัมปทาน และประชาชนทั่วไป ในอนาคต

บทวิเคราะห์โดย... <https://www.scbeic.com/th/detail/product/7187>

ผู้เขียนบทวิเคราะห์ : ดร.สุปรีย์ ศรีสำราญ (supree.srisamran@scb.co.th)

ผู้จัดการคลัสเตอร์โครงสร้างพื้นฐาน

Economic Intelligence Center (EIC)

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

EIC Online: www.scbeic.com

Line: @scbeic



Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner. Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct. This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.