

6. โครงการในอนาคต

บริษัทฯ มีโครงการในอนาคตดังนี้

6.1 การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

บริษัทฯ โดยเมโทร มอลล์ ซึ่งเป็นบริษัทย่อย มีแผนที่จะพัฒนาพื้นที่ให้เช่าสำหรับร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินจำนวน 11 สถานี และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดและจอดที่สถานีลาดพร้าว ซึ่งคิดเป็นพื้นที่เช่าเชิงพาณิชย์รวมทั้งหมดประมาณ 12,359 ตารางเมตร เพื่อเป็นพื้นที่สำหรับร้านค้าปลีกและพื้นที่สำหรับส่งเสริมการขาย ซึ่งเริ่มเปิดดำเนินการที่ สถานีสุขุมวิท และสถานีพหลโยธินในเดือน กันยายน และเดือน ธันวาคม 2548 ตามลำดับ โดยจะเปิดดำเนินการอีก 7 สถานีคือ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีสวนจตุจักรในปี 2549 และที่เหลืออีก 7 สถานีคาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการได้ในปี 2550 ทั้งนี้การลงทุนในโครงการนี้ จะเป็นการลงทุนโดย บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ซึ่งใช้เงินลงทุนไปแล้วประมาณ 300 ล้านบาท

6.2 ระบบบัตรโดยสารร่วม (Common Ticketing)

ในอนาคต บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะพัฒนาระบบบัตรโดยสารประเภทสมาร์ตการ์ดที่บริษัทฯ ใช้อยู่ในปัจจุบันให้เข้าสู่ระบบบัตรโดยสารร่วม (Common Ticketing) เพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า BTS, รถไฟ, ทางด่วน เป็นต้น โดยสามารถใช้ชำระค่าโดยสารร่วมกันได้ นอกจากนั้น อาจจะสามารถพัฒนาบัตรโดยสารสมาร์ตการ์ดให้ใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการอื่นๆ ได้ด้วย เช่นเดียวกับระบบขนส่งมวลชนในเอเชียที่ประสบความสำเร็จมากในด้านนี้ คือ ฮองกง และ สิงคโปร์ โดยบริษัทฯ คาดว่าในปี 2551 ระบบบัตรโดยสารร่วมและข้อตกลงทางธุรกิจกับระบบขนส่งอื่นจะแล้วเสร็จพร้อมให้บริการ

6.3 การลงทุนเพิ่มเติมเพื่อรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารในอนาคต

บริษัทฯ มีแผนที่จะลงทุนเพิ่มเติมเพื่อรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารในอนาคต ดังนี้

ปี	แผนงาน	จำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่สามารถรองรับได้เฉลี่ยต่อวัน ¹ (คน)	มูลค่าเงินลงทุน ² ณ ปี 2549 (ล้านบาท)
2549	- ลงทุนในอุปกรณ์ระบบเก็บเงินอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System) เพิ่มเติมต่างๆ เช่น เครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติ (Token Vending Machines) ประตูอัตโนมัติ (Automatic Gates) เป็นต้น โดยจะเริ่มสั่งซื้อในปี 2549	336,680	213.00
2550 - 2552	- เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าอีก 5 ขบวน (ขบวนละ 3 ตู้โดยสาร) ให้เป็น 24 ขบวน โดยจะเริ่มสั่งซื้อในปี 2550	425,280	1,440.00
2553	- เพิ่มจำนวนตู้โดยสารในแต่ละขบวนจาก 3 ตู้โดยสาร เป็น 4 ตู้โดยสารต่อขบวน สำหรับรถไฟฟ้าจำนวน 24 ขบวน โดยจะเริ่มสั่งซื้อในปี 2551 - เปลี่ยนระบบประตูขานขาลาและปรับระบบอาณัติสัญญาณเพื่อรองรับรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น ต่อขบวน โดยจะเริ่มสั่งซื้อในปี 2552 ³	576,240	1,728.00 230.40
2555	- บริษัทฯ เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าอีก 6 ขบวน (ขบวนละ 4 ตู้โดยสาร) ให้เป็น 30 ขบวน โดยจะเริ่มสั่งซื้อในปี 2553 - เพิ่มเครื่องเติมเงินในบัตรโดยสาร จำนวน 132 เครื่อง โดยจะเริ่มสั่งซื้อในปี 2554	712,800	2,160.00 330.00
2557	- เพิ่มจำนวนตู้โดยสารในแต่ละขบวนจาก 4 ตู้โดยสารเป็น 6 ตู้โดยสารต่อ	1,086,000	4,968.00

ปี	แผนงาน	จำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่สามารถรองรับได้เฉลี่ยต่อวัน ^{1/} (คน)	มูลค่าเงินลงทุน ^{2/} ณ ปี 2549 (ล้านบาท)
	ขบวน สำหรับรถไฟฟ้าจำนวน 30 ขบวน โดยจะเริ่มสั่งซื้อในปี 2555		

- หมายเหตุ** ^{1/} รายละเอียดในการคำนวณจำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่สามารถรองรับได้เฉลี่ยต่อวัน สามารถดูได้ในหัวข้อ 13.3 จำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่ระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลสามารถรองรับได้
- ^{2/} คำนวณจากมูลค่าเงินลงทุนรวมที่ประมาณ ณ ต้นปี 2549 (อัตรา 1 ยูโรเท่ากับ 48 บาท) โดยใช้สมมติฐานให้มีการปรับเพิ่มขึ้นด้วยอัตรา CPI ของประเทศเยอรมนี ที่ประมาณร้อยละ 1.30 ต่อปี จนถึงปีที่มีการชำระเงินงวดแรก
- ^{3/} ระบบประตูขบวนขาลาและปรับระบบอาณัติสัญญาณเพื่อรองรับรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น โดยระบบสามารถปรับให้ใช้กับขบวนรถไฟฟ้าที่มี 4 ตู้โดยสารต่อขบวน และ 6 ตู้โดยสารต่อขบวน

6.4 การเข้าร่วมประมูลสัมปทานการเดินรถของโครงการส่วนต่อขยายและสายใหม่

บริษัทฯ มีแผนที่จะเข้าร่วมประมูลสัมปทานการเดินรถของโครงการส่วนต่อขยายและสายใหม่ โดยเฉพาะในส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ในช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค เป็นระยะทาง 13 กิโลเมตร และ 14 กิโลเมตรตามลำดับ ซึ่งเป็นส่วนที่ รฟม.ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2553 สำหรับช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และปี 2555 สำหรับช่วงหัวลำโพง-บางแค (**ดูรายละเอียดโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Project) ในหัวข้อ 3.2.2 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน หน้า 50**) โดยบริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ มีความได้เปรียบและมีความพร้อมในการดำเนินการในโครงการดังกล่าว เนื่องจากบริษัทฯ มีความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการบริหารจัดการ และการดำเนินการระบบการเดินรถไฟฟ้า ประกอบกับเส้นทางเดินรถดังกล่าวเป็นส่วนต่อขยายซึ่งเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในบริเวณที่ทำการของบริษัทฯ เช่น อาคารบริหาร ศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ฝึกอบรมที่มีความพร้อมในการรองรับบุคลากรและปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น