

ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/บทนำ

วันที่: จันทร์ 12 - พุธ 14 กรกฎาคม 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 5374

หน้า: 1(กลาง), 2

Col.Inch: 110.61 Ad Value: 149,323.50

PRValue (x3): 447,970.50

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: สุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ปักธงปั้นการทางพิเศษฯเทียบชั้น ปตท.



สุรเชษฐ์

2

เหล่าพูลสุข

ปั้นการทางพิเศษฯ
เทียบชั้น ปตท.

สุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข

ปักธงปั้นการทางพิเศษฯเทียบชั้น ปตท.

สิ้น ิงหาคม 2564 จะครบรอบการทำงาน 1 ปีแรกบนตำแหน่งผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) “สุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข” ให้สัมภาษณ์พิเศษกับ “ประชาชาติธุรกิจ” ถึงงานสำคัญที่ต้องเร่ง ตลอดหนึ่งชั่วโมงครึ่ง สัมผัสได้กับความปรารถนาแรงกล้าที่จะนำพาองค์กร กทพ. ไปสู่จุดรุ่งเรืองเหมือน 25 ปีที่แล้ว ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจเบอร์ต้น ๆ ที่มีคนอยากทำงานด้วย เปรียบเหมือน ปตท.ในยุคปัจจุบัน ซึ่งหนึ่งในวิสัยทัศน์ของเขา คือ กทพ.ต้องอัพเกรดตัวเอง เพื่อเป็นรัฐวิสาหกิจเกรด A ให้ได้

ธุรกิจทางด้าน “กำไรมหาศาล”

เหตุผลของการเป็น “คนนอก” ที่ข้ามห้วยมาจากตำแหน่งรองผู้ว่าการด้านวิศวกรรมและการก่อสร้าง รพม. (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) แน่ใจว่าหนึ่งในคอมมิตเมนต์ เป็นเรื่องการทำงานในทำนอง “สานงานต่อ-กิจการใหม่”

“หลักการหน้าที่ผมคือเร่งสร้างโครงการ เพราะยิ่งสร้างเรายิ่งรวย คือผลักดันงานทุกอย่างในไปป์ไลน์แผนลงทุนให้คืบหน้ากับเปลี่ยนโมเดลเซตองค์กรให้คิดแบบดิจิทัล เพราะโลกเปลี่ยนเร็ว เป็น



ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/บทนำ

วันที่: จันทร์ 12 - พุธ 14 กรกฎาคม 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 5374

หน้า: 1(กลาง), 2

Col.Inch: 110.61 Ad Value: 149,323.50

PRValue (x3): 447,970.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: สุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ปักธงปักการทางพิเศษเทียบชั้น ปตท.

หน้าที่ผมที่ต้องถ่ายทอดความคิดและสร้างการเปลี่ยนแปลง พร้อมแสวงหาความสำเร็จให้องค์กร”

ความฝันของ “ผู้ว่าการสุรเชษฐ์” ไม่ใช่แค่ goal หรือ เป้าหมายที่ทำให้สำเร็จในช่วงวาระการทำงาน 4 ปีเท่านั้น แต่เขาต้องการสร้าง legacy-มรดกให้กับองค์กร “...ผมต้องการสร้าง การเปลี่ยนแปลง ผมอยากให้การทางฯเป็น ปตท. 2 พุดชื่อแล้ว พนักงานสามารถยึดถือได้”

สำหรับความเป็นไปได้ของ กทพ.ที่จะกลับมายิ่งใหญ่อีกครั้ง ประเมินจากคอร์ปอเรชันคือ ธุรกิจทางด่วน เป็นธุรกิจที่มองว่ามีกำไรมหาศาล เฉลี่ยรายได้ปีละ 15,000-18,000 ล้านบาท กำไร 6,000-8,000 ล้านบาท ในยุคก่อนโควิด จึงฟันธงว่าธุรกิจทางด่วนเป็นธุรกิจชนิดที่ไม่โดนดิสรัปชั่น ตรวจจับที่พฤติกรรมคนกรุงนิยมใช้รถยนต์ในการเดินทางเป็นโหมดหลักอยู่

ส่วนรายจ่ายองค์กร เฉลี่ยแต่ละปีมี routine operation ปีละ 2,000 ล้านบาท เงินลงทุนวิ่งอยู่ที่ 9,000-10,000 ล้านบาท

เร่งลงทุนสร้างรายได้จุด ดบ.จ่าย TFF

ก่อนที่ “สุรเชษฐ์” จะเข้ามารับผิดชอบเก้าอี้ผู้ว่าการ กทพ.มีการระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย หรือ TFF-Thailand Future Fund วงเงิน 44,819 ล้านบาท ในยุค ดร.สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ เป็นรองนายกรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ เป้าหมายเพื่อเป็นแหล่งเงินสร้างทางด่วน 2 โครงการหลัก คือ ทางด่วนพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนตะวันตก 30,000 กว่าล้านบาท กับทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนืออีก 14,000 กว่าล้านบาท

แต่ปัญหาปัจจุบัน การลงทุนยังไม่ครบตามแผนที่วางไว้ โดย “ทางด่วนดาวคะนอง” ที่มี 4 สัญญางานโยธา กับ 1 สัญญางานระบบ มีการล้มประมูลงานโยธา 2 สัญญา วงเงินรวม 14,000 กว่าล้าน กับ “ทางด่วนเกษตร-นวมินทร์” ที่ยังมีการคัดค้านหนักจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ในขณะที่เงิน 4.4 หมื่นล้านบาท ระดมมาอยู่ในกระเป๋า กทพ.แล้ว หมายความว่ามีการจ่ายดอกเบี้ยทุกเดือน เบ็ดเสร็จเป็นภาระดอกเบี้ยจ่ายตัวเลขกลม ๆ ปีละ 1,300 ล้านบาท ทางออกมีเพียงประตูเดียวคือเร่งลงทุนก่อสร้างโครงการเร็วที่สุด เพื่อเปิดบริการทางด่วนให้เร็ว และมีรายได้เข้ามาเติมแผนการใช้จ่ายเงินให้สมดุลทั้งฝั่งรายรับและรายจ่าย

ถามถึงความรู้สึกในฐานะผู้ว่าการ กทพ.ที่อยากลงทุน แต่สร้างไม่ได้สักที คำตอบคือ “เราทำอะไรไม่ได้ นี่คือ given condition สิ่งที่เราทำได้คือลดแรงกดดัน เร่งสร้างทางด่วน นำเงินนำรายได้โดยเร็วที่สุด”

แข่งกับเวลา-ปิดจ๊อบด่วนดาวคะนอง

งานประมูลที่ตั้งใจเร่งเคลียร์ให้จบภายในปีงบประมาณ 2564 คือฟื้นตัวผู้ชนะประมูลก่อสร้างสัญญาที่ 1 กับสัญญาที่ 3 ในโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เรียกสั้น ๆ ว่าทางด่วนดาวคะนอง (อ่านเพิ่มเติมหน้า 6 ไฮไลต์เบอร์ 1 การทางพิเศษลุยทางด่วน 4 เส้นทาง “เมืองกรุง-ภูเก็ต”)

ก่อนหน้านี้ สัญญา 2+4 ทำสัญญาผู้รับเหมาและก่อสร้างไปแล้วตั้งแต่เดือนมกราคม-พฤษภาคม 2563 ส่วนสัญญา 1+3 ประมูลธันวาคม 2563 แต่มีการฟ้องอุทธรณ์จนต้องประกาศล้มประมูล ล่าสุดเปิดขายของทั้งสองสัญญา 29 มิถุนายน 2564 ที่ผ่านมา วางแผนไว้ว่าจะรู้ผลผู้ชนะประมูล 2 สิงหาคม 2564 เหมือนจะมีเดิมพันว่า ผู้ว่าการ กทพ.คนปัจจุบันจะสามารถนำพาการประมูลสัญญา 1+3 ให้จบราบรื่นได้หรือไม่ เพราะเข้ามาทำงานเดือนสิงหาคม เป็นคนเปิดประมูลและล้มผลประมูลเองในเดือนธันวาคม 2563

“ที่ผ่านมาข้าเพราะกระบวนการฟ้องอุทธรณ์ ผมล้มประมูลโดยไม่โดนฟ้องคดี ผู้ซื้อของ (รับเหมา) ทุกคนยอมรับโดยคุณนี่เพื่อความปลอดภัยตามกรมบัญชีกลางละเอียดยิบทุกขั้นตอนตามกฎหมายออกขั้น ตอนนี้คิดว่าเรามีฐานที่แน่นพอสมควร และคิดว่าเปิดประมูลรอบ 2 น่าจะจบ”

เพราะต้องบริหารจัดการให้เรียบร้อยและไม่มีการฟ้องอุทธรณ์ผลประมูลซ้ำรอยครั้งแรก

ประเด็นนี้มีคำตอบสั้น ๆ “ต้องลุ้น และใช้วิธีการอะไรก็ได้แล้วแต่ไม่ให้มีการอุทธรณ์ อันนั้นเป็นหน้าที่ผม”

คำพูดชวนคิดมากที่สุด คือ “ผมเป็นผู้ว่าการมาจากคนนอก ผมไม่รู้จักใครเป็นใครใน กทพ. กลายเป็นจุดแข็งในเวลาที่จะต้องตัดสินใจ หลักการผมคือ เราวางแผน plan for the worst, hope for the best”

ด่วนชั้น 3 N2 จ่อคิวเปิดประมูล

ต่อการลงทุนยังรวมถึงการเตรียมเปิดประมูลโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ หรือทางด่วนเกษตร-นวมินทร์ หลักการคือแบ่งก่อสร้างเป็นสัญญา N1 กับ N2 ที่ผ่านมามีมติคณะกรรมการ คจร.ให้มัดรวมและสร้างพร้อมกัน ปัญหาคือช่วง N1 มีเส้นทางก่อสร้างพาดผ่านหน้า ม.เกษตรฯ ซึ่งคัดค้านมาตลอด

การแก้ไขคือ กทพ.ส่งเรื่องขอให้แยกสร้างช่วง N2 ก่อน โดย คจร.ออกมติเห็นชอบให้แยกสร้างเมื่อ 1 กุมภาพันธ์ 2564 มีความพร้อมที่จะตอกเข็มได้ทุกเมื่อ ตามแผนเป็นการก่อสร้าง 11.3 กม. วงเงิน 16,960 ล้านบาท จุดเริ่มต้นบริเวณ 0+764.500 ของถนนประเสริฐนฤกิจ ออกแบบเป็นทางยกระดับ 4 เลน สร้างบนตอม่อเกษตร-นวมินทร์ ไปชนกับถนนวงแหวนกาญจนาภิเษกหรือถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก

คืบหน้าล่าสุด ส่งเรื่องเสนอไปยัง “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รว.คมนาคมพิจารณา ก่อนส่งต่อตามขั้นตอนเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติ และเริ่มต้นนับ 1 การเปิดประมูลต่อไป

โครงการไฮไลต์ยังมีทางด่วนกะทุ่ม-ป่าตอง ภูเก็ต, ทางด่วนฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี ที่บูรณาการทำงานร่วมกับกรมทางหลวงทั้งสองโครงการ ส่วนทางด่วนสายสั้นอื่น ๆ อาทิ ทางด่วนอาจณรงค์-ท่าเรือกรุงเทพ, ทางด่วนเชื่อมบูรพาวิถี และตัดถนนเลี่ยงเมืองชลบุรีนั้นสามารถรอได้

เร่งระดมเงินสร้างทางด่วน 6 หมื่นล้าน

ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/บทนำ

วันที่: จันทร 12 - พุธ 14 กรกฎาคม 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 5374

หน้า: 1(กลาง), 2

Col.Inch: 110.61

Ad Value: 149,323.50

PRValue (x3): 447,970.50

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: สุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ปักธงปั้นการทางพิเศษฯเทียบชั้น ปตท.

ถัดจากการผลักดันสร้างทางด่วนที่เป็นแผนระยะใกล้ ใน
มุมการบริหารด้านการเงิน “สุรเชษฐ์” บอกว่า จากแผนงานในมือ
เริ่มเห็นสัญญาณว่ามีความต้องการลงทุน 60,000 ล้านบาท สำหรับ
โครงการในอนาคต

ประกอบด้วย 1.วงเงินสร้างทางด่วนฉลองรัช-สระบุรี
ที่ได้ทำ MOU กับกรมทางหลวงไว้แล้วว่า กทพ.จะสร้าง
เฟสแรก 20 กม. 20,000 ล้านบาท

2.ทางด่วนเกษตร-นวมินทร์ ช่วง N2 เดิมขอวงเงินไว้ 14,000 ล้านบาท
ล่าสุดก่อสร้างเข้าไป 25 ปี (เริ่มโครงการปี 2538) ค่าก่อสร้าง
เพิ่มเป็น 16,960 ล้านบาท จึงต้องหาเงินมาอุดส่วนต่าง 2,000
ล้านบาท

และ 3.สร้างทางด่วนภูเก็ต จากแผนเดิมทำแค่ช่วงกะทู้-ป่าตอง
3.98 กม. วงเงิน 14,470 ล้านบาท ล่าสุด “ร.มว.ศักดิ์สยาม”
มอบนโยบายให้บูรณาการทำเป็นมาสเตอร์แพลนแก้จราจร
ทั้งเกาะ จึงต้องการสร้างทางด่วนสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ด้วย
วงเงินจึงเพิ่มเป็น 40,000 ล้านบาท

“แผนโครงการตั้งรอไว้แล้ว ส่วนเรื่องระดมทุนต้องรอ
สกงอมกว่านี้ แหล่งเงินมีหลายทาง ทำ PPP, กู้เงิน, โพรเจกต์
ไฟแนนซ์ หรือซีเคียวริตี้เชกซ์ แต่คงไม่ระดมทุนผ่าน TFF อีกแล้ว”
คำกล่าวของ “สุรเชษฐ์”