

กางแผน5ปี'โพลล์เวย์'บุกลงทุน จับมือคู่ค้าประมูล21โปรเจกต์

“ดอนเมืองโพลล์เวย์” กางแผน 5 ปี (2566-2570) โด่ก้าวกระโดด ผนักพันธมิตรแข่งประมูล 21 โปรเจกต์รัฐ ปีเสือขอลุย 3 สัมปทาน “มอเตอร์เวย์ M5 รังสิต-บางปะอิน” ควบคุมบริหารมอเตอร์เวย์พระราม 2 กับกะทู้-ป่าตอง ภูเก็ต ลงทุน 4 หมื่นล้าน เจริญกรมทางหลวงทำทางขึ้น-ลง 3 จุดหลักแก้รถติดในเมือง



“โพลล์เวย์”

สถานการณ์โควิดเป็นทั้งปัจจัยบวกและปัจจัยลบในการทำธุรกิจ ล่าสุดกลุ่มดอนเมืองโพลล์เวย์ถือโอกาสปรับปรุงภายในองค์กร ไฮไลต์อยู่ที่มีการเพิ่มตำแหน่งใหม่เมื่อเดือนมีนาคม 2565 โดยมีนายธานีพนันท์ รับตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

จากนั้นมีการโปรโมตผู้บริหารอดีตลูกหม้อการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ขึ้นมานั่งตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ เพื่อเตรียมความพร้อมไล่ล่าโอกาสในการเข้าประมูลแข่งขันงานเมกะโปรเจกต์ภาครัฐที่สำรวจแล้วมีคิวรอประมูลไม่ต่ำกว่า 21 โครงการ ระยะทางรวม 6,000 กม.

กางแผน 5 ปีแข่งประมูล

ดร.ศักดิ์ดา พรธณไว กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางยกระดับดอนเมืองจำกัด (มหาชน) หรือดอนเมืองโพลล์เวย์ ตัวย่อ DMT เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่าสถานการณ์โควิดปี 2563-2564 ถึงแม้มีวิกฤตเศรษฐกิจเกิดขึ้น แต่บริษัทสามารถปันผลให้กับผู้ถือหุ้นได้ต่อเนื่องมาจากการปรับปรุงองค์กรภายใน โดยหนึ่งในจุดเปลี่ยนสำคัญมาจากนำ DMT เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯเมื่อเดือนพฤษภาคม 2564 ทำให้บริษัทเพิ่มขีดความสามารถในการทำธุรกิจได้มากขึ้น

ทั้งนี้ จากกระแสเงินสดและวงเงินกู้มีประมาณ 1,000 ล้านบาท ทำให้มี

ความสามารถในการก่อหนี้เพื่อลงทุนได้หลัก 10,000 ล้านบาท ขณะที่ภาระหนี้ดอกเบี้ยเท่ากับศูนย์ ซึ่งหมายถึงสถานะที่องค์กรตัวเบา สามารถเข้าไปแข่งขันงานประมูลภาครัฐ จึงมองว่าปี 2565 เป็นต้นไป บริษัทพร้อมจะเติบโตก้าวกระโดดควบคู่กับเศรษฐกิจประเทศไทย เริ่มพลิกฟื้นจากโควิด

ล่าสุด บริษัทวางแผนธุรกิจ 5 ปี (2566-2570) ในการเข้าประมูลแข่งขันเมกะโปรเจกต์รัฐ อย่างน้อยวางแผนแข่งประมูลปีละ 1 โครงการ รูปแบบมีทั้งแข่งประมูลก่อสร้างทางด่วนซึ่งเป็นเสาหลักธุรกิจ และเป็นพันธมิตรกิจการร่วมค้าเพื่อแข่งขันในธุรกิจบริหารจัดการทางด่วน ซึ่งดอนเมืองโพลล์เวย์มีความชำนาญและมีประสบการณ์ 30 ปี

“นับจากนี้ เราสนใจเข้าร่วมแข่งขันทุกงานที่รัฐเปิดให้เอกชนประมูล ส่วนจะประมูลมากหรือน้อยขึ้นกับโอกาสทางธุรกิจที่เข้ามา ในระหว่างนี้เราเจรจาชั่วพันธมิตรไว้พอสมควรแล้ว”

ปีเสือลงทุน 4 หมื่นล้าน

ปัจจุบัน DMT เป็นผู้รับสัมปทานทางด่วนยกระดับดอนเมืองระยะทาง 21.9 กม. แบ่งเป็น 2 ช่วงคือ ทางด่วนในเมืองช่วงดินแดง-สนามบินดอนเมืองกับช่วงนอกเมืองจากสนามบินดอนเมือง-อนุสรณ์สถานแห่งชาติ โดยมีช่วงยกระดับจากอนุสรณ์สถาน-พิวเจอร์พาร์ค รังสิตของกรมทางหลวง ทำให้ระยะทางดอนเมืองโพลล์เวย์เพิ่มเป็น 28 กม.

สำหรับปี 2565 ดร.ศักดิ์ดา กล่าวว่า วางแผนเข้าร่วมประมูล 3 โปรเจกต์ที่มีการเปิดประมูล ได้แก่ 1.ทางด่วนพิเศษ M5 ช่วงรังสิต-บางปะอิน ระยะทาง 22 กม. ของกรมทางหลวง มูลค่าปัจจุบันอยู่ที่ 2.7-2.8 หมื่นล้านบาท ความคืบหน้าภาครัฐทางกระทรวงคมนาคมเตรียมเสนอขอมติที่ประชุมคณะรัฐมนตรีในเดือนมิถุนายน เพื่อเริ่มนับ 1 งานประมูลรูปแบบร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน หรือ PPP จากนั้นคาดว่าจะเปิดประมูลในเดือนกันยายน 2565

“บริษัทตั้งความหวังไว้สูงว่าจะได้งานนี้ เพราะเป็นส่วนต่อขยายดอนเมืองโพลล์เวย์จากพิวเจอร์พาร์คไปเชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์ M6 บางปะอิน-โคราช ส่วนมูลค่างาน ก่อนหน้านี้ประเมินไว้ที่ 2.7 หมื่นล้านบาท ปัจจุบันรับผลกระทบสงครามรัสเซีย-ยูเครน ทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นเป็น 2.8 หมื่นล้าน กว่าจะสรรหาผู้ชนะประมูล ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาปี ต้นทุนน่าจะเพิ่มเป็น 3 หมื่นล้านบาท”

อีก 2 โครงการคือ 2.มอเตอร์เวย์ M82 บางขุนเทียน-บ้านแพ้ว ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา บริษัทสนใจเข้าร่วมประมูลสัญญาจ้างบริหารทางด่วน มูลค่าสัมปทาน 2,000 ล้านบาท บวกกับ และ 3.ทางด่วนกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ที่มีมติ ครม.รองรับแล้ว โดยสนใจเป็นพันธมิตรในส่วนงานบริหารทางด่วนเช่นกัน คาดว่าลงทุน 2,000-3,000 ล้านบาท

ชูโมเดล “แม่บ้านทางด่วน”

โมเดลธุรกิจที่จะรุกรานประมูลมากขึ้น มาจากคอนเซ็ปต์ Non Toll Road Business เพราะฉะนั้น ในการประมูลบางโครงการดอนเมืองโพลล์เวย์ไม่ใช่พาร์ตเนอร์หลัก แต่เป็น strategic partner ทำในงานที่ถนัดคือการบริหารจัดการทางด่วนที่มีประสบการณ์ 30 กว่าปีดังกล่าว

เมื่อพิจารณาจากมุมมองนี้ทำให้โอกาสในการลงทุนเปิดกว้างมากกว่าเดิม ล่าสุดมีความสนใจเข้าร่วมประมูลโครงการ

ที่พักริมทางหรือ Rest Area ของกรมทางหลวง ปัจจุบันมีงานรอประมูล 2 โครงการที่บางละมุงกับศรีราชา ขนาดที่ดิน 20 ไร่กับ 50 ไร่ คาดว่าใช้เงินลงทุน 1,500 ล้านบาท

“เราวางโพซิชั่นในลักษณะเป็นแม่บ้านทางด่วน เพราะเรามี know how ในเรื่องสัญญาสัมปทานกับ traffic management เกี่ยวกับการจราจร และกัญญาทางด่วน เพราะฉะนั้น ธุรกิจ nontoll ทำให้เราสามารถแข่งประมูลปีเดียว 5 โครงการก็ได้”

เพิ่มจุดขึ้น-ลงรับ ตก.พื้น

ดร.ศักดิ์ตากกล่าวถึงแผนลงทุนปีนี้ด้วยว่า จากเทรนด์การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น ในขณะที่ตลอดแนวเส้นทางดอนเมืองโกลด์เวย์ 21.9 กม. จำนวน 9 ด่าน พบว่าเริ่มเห็นปัญหาการติดหนาแน่นหลายจุด ดังนั้น เตรียมหารือกรมทางหลวงเพื่อขออนุญาตก่อสร้างทางขึ้น-ลงเพิ่มอีกอย่างน้อย 4-5 จุด

ได้แก่ “ช่วงด่านรัชโยธิน” มีระยะห่างจากสถานีกลางบางซื่อ 800 เมตร ซึ่งได้เปิดบริการรถไฟชานเมืองสายสีแดงตั้งแต่ปลายปี 2564 ที่ผ่านมา, “ด่านแจ้งวัฒนะ” เพื่อรองรับปริมาณจราจรหนาแน่นจากถนนตัดใหม่จากพหลโยธิน-จตุโชติ ไหลมาทางถนนวิภาวดีเพื่อเข้าเมือง ร่นเวลาเดินทางเหลือแค่ 10 นาที

และ “ด่านดอนเมือง” ปัจจุบันการใช้ดอนเมืองโกลด์เวย์ สามารถถวนแล้วเข้าสนามบินดอนเมืองได้สำหรับขาออก แต่ขาเข้าเมืองยังต้องใช้ถนนแนวราบวิธีการจะทำทางขึ้น-ลงจากสนามบินต่อเชื่อมเข้าดอนเมืองโกลด์เวย์ได้เลยเพื่อรองรับปริมาณเดินทางจากสนามบิน ซึ่งมีโครงการขยายรันเวย์รองรับ 30 ล้านคนเป็น 50 ล้านคน รวมทั้งมีโครงการมิกซ์ยูสใหม่เกิดขึ้นที่คาดว่าจะเพิ่มปริมาณการเดินทางในอนาคต

ลูนบีร์ถ่วง 1.2 แสนคัน

สำหรับปริมาณใช้ทางด่วนโกลด์เวย์ ข้อมูล ณ 5 เดือนแรกเฉลี่ยที่ 7.8 หมื่นคัน/วัน เทรนด์ปีนี้หากไม่มีการล็อกดาวน์และเปิดประเทศพลิกฟื้นเศรษฐกิจจากสถานการณ์โควิด คาดว่าจะแตะ 1.2 แสนคัน/วัน

“ปีนี้เราเตรียมความพร้อมให้บริการเพื่อรองรับปริมาณรถวันละ 1.2 แสนคัน ทั้งการบำรุงรักษาและการกัญญาทางด่วน”

และคาดว่าภายในปี 2566-2567 จะสามารถกลับมาอยู่ที่วันละ 1.5 แสนคัน ซึ่งเป็นสถิติยุคก่อนโควิดในปี 2562