

Siam Rath Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,050	Section: First Section/เศรษฐกิจ วันที่: อังคาร 22 มกราคม 2562 ปีที่: 69 ฉบับที่: 23945 หน้า: 6(ซ้าย) Col.Inch: 57.59 Ad Value: 60,469.50 PRValue (x3): 181,408.50 หวัข้อข่าว: รายงาน: 'การรถไฟ'มือใหม่ หัดขับ(เคลื่อน)ในรูปแบบ PPP ศิลปิน: สีสี่
--	---

รายงาน

'การรถไฟ'มือใหม่

หัดขับ(เคลื่อน)ในรูปแบบ PPP

ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชน (Public Private Partnership) หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า “PPP” นั้น ถือเป็นเป็นกลไกอย่างหนึ่งที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการ จัดสร้างจัดทำโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ (Infrastructure) ได้เป็นอย่างมาก และในยุคที่รัฐบาลต้องการลงทุนขนาดใหญ่เพื่อเกิดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก(EEC)นั้น โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน หลักการ PPP จึงเป็นกลไกที่สำคัญเช่นเดียวกัน

หากมาย้อนดูว่า ทำไมรัฐบาลต้องใช้วิธีการ PPP แทนที่จะให้การรถไฟดำเนินการเองไปเลย...

ต้องบอกว่าเดิมทีนั้นรัฐต้องเป็นเจ้าของผู้เดียวในการ จัดทำโครงสร้างพื้นฐานให้กับประเทศ เพราะคนคิดว่ารัฐนั้น “แสนดี แสนเก่ง” ดังนั้นโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของประเทศ อันเป็นเรื่องสำคัญไม่ว่าพลังงาน การสื่อสาร คมนาคม ฯลฯ จึงยกให้รัฐเป็นคนดูแล อีกทั้งในเมื่อรัฐนั้นยัง “แสนรวย” ด้วยเงินภาษี การลงทุนก้อนใหญ่ๆ ที่เอกชนอาจไม่ค่อยกล้า ทำนั้นก็ให้รัฐทำไปเสียเลยด้วยอย่างไรก็ดีพอผ่านไปนานๆ เข้า



คนก็รู้ไปเองว่าคิดผิด เพราะนอกจากรัฐจะไม่เก่งแล้วในอดีต ยังมีบางกรณี..โก่งอีกต่างหาก

ประเด็นแรกคือ กรณี PPP เอกชนจะช่วยแบกรับต้นทุน แทนรัฐบาลการไขก๊อกเปิดรับเอาเงินทุนจากทั้งจากในและนอก ประเทศเข้ามาแบ่งเบาภาระรัฐและลดปริมาณเงินที่รัฐจำเป็นต้องกู้เพื่อเอามาจัดทำโครงสร้างพื้นฐาน แต่เรายังคงพบเห็น คนที่ด้านโครงการยังคงพูดวลีซ้ำๆ ว่า หากรัฐต้องช่วยออกค่า

ใช้จ่ายเยอะ รัฐทำเองเลยไม่ดีกว่าหรือ?? คำพูดแบบนี้ เป็นการดึงกลับสู่วัฏจักร รัฐทำเอง แล้วก็จะเป็นอย่างที่เห็น เพราะจริงๆ แล้ววิธีคิดของเอกชนคิดว่า ทำอย่างไรให้โครงการรอดแบบตลอดรอดฝั่ง ไม่ใช่รอดวันนี้ แล้วไปตายเอาวันหน้า ดังนั้นเลือกที่จะคุยกันให้รู้เรื่องทุกเงื่อนไข ก่อนเริ่มโครงการจึงไม่แปลกใจที่การเจรจากับเอกชนจะยืดเยื้อ

ประเด็นที่สองคือ รัฐบาลต้องกล้าได้กล้าเสียในโครงการ ไม่ใช่ยกความเสี่ยงทั้งหมดให้เอกชนมีเช่นนั้นนักลงทุนประเทศไหนจะกล้าเข้าร่วมลงทุน

ที่ผ่านมาปัญหาของการลงทุนภาครัฐคือ รัฐไม่มีอะไรจะเสีย หนึ่งเพราะโครงการจะเจ๊งหรือไม่เจ๊งเป็นเรื่องของอนาคตอีกหลายปี ซึ่งอาจจะเปลี่ยนรัฐบาลไปแล้ว ทำให้ไม่มีใครอยากเอากระดุกมาแขวนคอ ไม่อยากหาเรื่อง ทำให้ประเทศไทย ไม่มีโครงการที่สร้างความเชื่อมั่นให้เอกชนได้ เอกชนต้องกินดีหมี หรือใจกล้าจริงๆ ถึงจะกล้าร่วมลงทุนกับโครงการที่ไม่มีการรับประกันอะไรเลยเพราะหากเปลี่ยนรัฐบาล อาจยกเลิกโครงการเลยก็ได้ส่วนเอกชนที่ลงทุนไปแล้วคนเดียวเอาไม่ได้เงินลงทุนจากรัฐเลยแม้แต่บาทเดียว เช่นโครงการรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน บอกว่า จะมีเงินจากรัฐมาในปีที่ 5 นั้นหมายถึง เงินไม่ได้มาจากรัฐบาลหน้าด้วยซ้ำแต่คงอีกอย่างน้อย 2 รัฐบาล กว่าจะเริ่มมีเงินมาช่วยภาคเอกชน ดังนั้นคนให้กู้เงินทำโครงการ หรือเอกชนเองก็คงไม่มีใครเชื่อมั่น

ประเด็นที่สามคือ วิธีคิดในการทำธุรกิจ เพราะการลงทุนต้องมีกำไร แต่ด้วยการเคยชินกับระบบสัมปทาน ทำให้ไม่ได้ดำเนินการแบบคู่ค้าจริงๆ ระหว่างรัฐบาล กับเอกชน แต่เป็นการตั้งเงื่อนไขเอาความเสี่ยงทั้งหมดไปให้ภาคเอกชนแน่นอนว่า หากในทางธุรกิจเป็นไปได้คงไม่มีใครกล้ามาลงทุน โดยเฉพาะนักลงทุนต่างประเทศที่มีทางเลือกอื่นๆ อีกมากมายและที่สำคัญต้องกู้เงินจากต่างประเทศ ดังนั้นอัตราดอกเบี้ยขึ้นอยู่กับโอกาสในการสำเร็จของโครงการยิ่งดอกเบี้ยต่ำไม่ใช่เอกชนเท่านั้นที่จะสำเร็จ แต่ภาครัฐก็จะมีโอกาสได้กำไรมากขึ้นด้วย เพราะเอกชนผู้ชนะประมูลต้องแบ่งส่วนแบ่งรายได้ให้ภาครัฐอยู่แล้ว การที่รัฐจะเข้ามารับรองอัตราผลตอบแทนโครงการที่ 6% หรือ IRR นั้น ทางการเงินจะใช้เพื่อเป็นตัวชี้ว่า โครงการน่าลงทุนเพียงใด และธนาคารจะดูว่า จะปล่อยกู้ที่ความเสี่ยงเท่าไร แต่หากไม่มีใครกล้าออกมาบอกว่า โครงการนี้จะสร้างผลตอบแทน อย่างน้อย 6% ก็ยากที่ใครจะกล้าเอเงินสองแสนล้านไปลง โดยไม่รู้ว่าจะได้เงินคืนหรือไม่

เรื่องสุดท้ายหากมองดูการประมูลรถไฟความเร็วสูงครั้งนี้ ถือเป็นบททดสอบที่สำคัญของการรถไฟว่า จะเป็นผู้จัดการประมูลได้ตลอดรอดฝั่งหรือไม่ แต่ที่สังเกตระหว่างการเจรจากรุกิจระหว่างผู้เสนอราคาต่ำสุดกับการรถไฟนั้นที่เห็นจะมีการปล่อยข้อมูลรายละเอียดการเจรจาออกมาทุกครั้งหลังการพูดคุย ทั้งที่คนที่ปล่อยข่าวเสี่ยงต่อความผิดทางอาญาและยังผิดTOR แต่กลับไม่มีใครกล่าวถึงประเด็นนี้หากเป็นภาคธุรกิจจริงๆ ถือว่า

Siam Rath Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,050	Section: First Section/เศรษฐกิจ วันที่: อังคาร 22 มกราคม 2562 ปีที่: 69 ฉบับที่: 23945 หน้า: 6(ซ้าย) Col.Inch: 57.59 Ad Value: 60,469.50 PRValue (x3): 181,408.50 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: รายงาน: 'การรถไฟ'มือใหม่ หัดขับ(เคลื่อน)ในรูปแบบ PPP			

การเอาข้อมูลในห้องเจรจาเผยแพร่ผิดมารยาทการเจรจาธุรกิจ เพราะถือว่า ยังไม่จบการเจรจา และยังเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ประมวลรายอื่นทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องเป็นความลับทางธุรกิจอีกด้วย

งานนี้ต้องดูกันต่อไปว่า การเจรจาธุรกิจ PPP ครั้งนี้จะได้ข้อสรุปเมื่อไร...