



หมุนตามทุน

ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชน (Public Private Partnership) หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า “PPP” นั้น ถือเป็นกลไกอย่างหนึ่งที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดสร้างจัดทำโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ (Infrastructure) ได้เป็นอย่างมาก และในยุคที่รัฐบาลต้องการลงทุนขนาดใหญ่เพื่อกระตุ้นการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (EEC) นั้น โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน หลักการ PPP จึงเป็นกลไกที่สำคัญเช่นเดียวกัน...

ถ้าถามว่า...ทำไมรัฐบาลต้องใช้วิธีการ PPP แทนที่จะให้การรถไฟดำเนินการเองไปเลย... ก็ต้องบอกว่า เดิมทีนั้นรัฐต้องเป็นเจ้าภาพแต่ผู้เดียวในการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานให้กับประเทศ เพราะคนคิดว่ารัฐนั้น “แสนดี แสนเก่ง” ดังนั้นโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของประเทศอันเป็นเรื่องสำคัญไม่ว่าพลังงาน การสื่อสาร คมนาคม ฯลฯ จึงยกให้รัฐเป็นคนดูแล อีกทั้งในเมื่อรัฐนั้นยัง “แสนรวย” ด้วยเงินภาษี การลงทุนก้อนใหญ่ๆ ที่เอกชนอาจไม่ค่อยกล้าทำนั้นก็ให้รัฐทำไปเสียเลยด้วย อย่างไรก็ดี พอผ่านไปนานๆ เข้า คนก็รู้ไปเองว่าคิดผิด เพราะนอกจากรัฐจะไม่เก่งแล้วในอดีตยังมีบางกรณี...โกงอีกต่างหาก

ประเด็นแรกคือ กรณี PPP เอกชนจะช่วยแบกรับต้นทุนแทนรัฐบาล การโยกถือสิทธิ์รับเอาเงินทุนทั้งจากในและนอกประเทศเข้ามาแบ่งเบาภาระรัฐและลดปริมาณเงินที่รัฐจำเป็นต้องกู้เพื่อเอามาจัดทำโครงสร้างพื้นฐาน แต่เรายังคงพบเห็น คนที่ด้านโครงการ ยังคงพูดลืๆ ว่า หากรัฐต้องช่วยออกค่าใช้จ่ายเยอะ รัฐทำเองเลยไม่ดีกว่าหรือ ?? คำพูดแบบนี้ เป็นการดึงกลับสู่วัฏจักร รัฐทำเอง แล้วก็จะเป็นอย่างที่เห็น เพราะ

การรถไฟ!! มือใหม่ หัด ขับ(เคลื่อน)

จริงๆ แล้ว วิธีคิดของเอกชน เขาคิดว่า ทำอย่างไรให้โครงการรอดแบบตลอดรอดฝั่ง ไม่ใช่รอดวันนี้แล้วไปตายเอาวันหน้า ดังนั้น เขาคิดที่จะคุยกันให้รู้เรื่องทุกเงื่อนไข ก่อนเริ่มโครงการ จึงไม่แปลกใจที่การเจรจากับเอกชนจะยืดเยื้อ

ประเด็นที่สอง คือ รัฐบาลต้องกล้าได้กล้าเสียในโครงการ ไม่ใช่ขยี้ความเสี่ยงทั้งหมดให้เอกชน มิเช่นนั้น นักลงทุนประเทศไหนจะกล้าเข้ามาร่วมลงทุน ที่ผ่านมามีปัญหาของการลงทุนภาครัฐก็คือว่า รัฐไม่มีอะไรจะเสีย หนึ่งก็เพราะโครงการจะเจ๊งหรือไม่เจ๊งเป็นเรื่องของอนาคตอีกหลายปี ซึ่งอาจจะเปลี่ยนรัฐบาลไปแล้ว ทำให้ไม่มีใครอยากเอาภาระความเขว่นคอ ไม่อยากหาเรื่องทำให้ประเทศไทย ไม่มีโครงการที่สร้างความเชื่อมั่นให้เอกชนได้ เอกชนต้องกินดีมี หรือใจกล้าจริงๆ ถึงจะกล้าร่วมลงทุน กับโครงการที่ไม่มีการรับประกันอะไรเลย เพราะหากเปลี่ยนรัฐบาล อาจยกเลิกโครงการเลยก็ได้ ส่วนเอกชน ที่ลงทุนไปแล้วคนเดียว ไม่ได้เอาเงินลงทุนจากรัฐเลยแม้แต่บาทเดียว เช่น โครงการรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน บอกว่า จะมีเงินจากรัฐมาในปีที่ 5 นั้นหมายถึง เงินไม่ได้มาจากรัฐบาลหน้าด้วยซ้ำ แต่คงอีก อย่างน้อย 2 รัฐบาลกว่าจะเริ่มมีเงินมาช่วยภาคเอกชน ดังนั้น คนที่ถูกเงินทำโครงการ หรือเอกชนเอง ก็คงไม่มีใครเชื่อมั่น

ประเด็นที่สาม คือ วิธีคิดในการทำธุรกิจ เพราะการลงทุนต้องมีกำไร แต่ด้วยการแข่งขันกับระบบสัมปทาน ทำให้ไม่ได้ดำเนินการแบบคู่ค้าจริงๆ ระหว่างรัฐบาล กับเอกชน แต่เป็นการตั้งเงื่อนไข เอาความเสี่ยงทั้งหมดไปให้ภาคเอกชน ซึ่งแน่นอนว่า หากในทางธุรกิจเป็นไปได้ ก็คงไม่มีใครกล้ามาลงทุน โดยเฉพาะนักลงทุนต่างประเทศที่มีทางเลือกอื่นๆ อีกมากมาย และที่สำคัญต้องกู้เงินจากต่างประเทศ ดังนั้น อัตราดอกเบี้ย ขึ้นอยู่กับ

โอกาสในความสำเร็จของโครงการ ซึ่งดอกเบี้ยต่ำไม่ใช่เอกชนเท่านั้นที่จะสำเร็จ แต่ภาครัฐก็จะมีโอกาสได้กำไรมากขึ้นด้วย เพราะเอกชนผู้ชนะประมูล ต้องแบ่งส่วนแบ่งรายได้ให้ภาครัฐอยู่แล้ว การที่รัฐจะเข้ามารับรองอัตราผลตอบแทนโครงการ (IRR) ที่ 6% นั้น ทางการเงินจะใช้เพื่อเป็นตัวชี้ว่า โครงการน่าลงทุนเพียงใด และธนาคารจะดูว่า จะปล่อยกู้ที่ความเสี่ยงเท่าไร แต่หากไม่มีใครกล้าออกมาบอกว่า โครงการนี้จะสร้างผลตอบแทน อย่างน้อย 6% ก็ยากที่ใครจะกล้าเอาเงินสองแสนล้านไปลง โดยไม่รู้ว่า จะได้เงินคืนหรือไม่

เรื่องสุดท้าย หากมองดูการประมูลรถไฟความเร็วสูงครั้งนี้ ถือเป็นบททดสอบที่สำคัญของการรถไฟว่า จะเป็นผู้จัดการประมูลได้ตลอดรอดฝั่งหรือไม่ แต่ที่สังเกต ระหว่างการเจรจาธุรกิจระหว่างผู้เสนอราคาต่ำสุด กับการรถไฟฯ นั้น ที่เห็นจะมีการปล่อยข้อมูลรายละเอียด การเจรจาออกมาทุกครั้งหลังการพูดคุย ทั้งที่คนที่ปล่อยข่าวเสี่ยงต่อความผิดพลาดทางอาญา และยังผิด TOR แต่กลับไม่มีใครกล่าวถึงประเด็นนี้ ซึ่งหากเป็นภาคธุรกิจจริงๆ ถือว่า การเอาข้อมูลในหีบเจรจาไปเผยแพร่ นั่น ผิดมารยาทการเจรจาธุรกิจ เพราะถือว่า ยังไม่จบการเจรจา และ ยังเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ประมูลรายอื่น ทราบข้อมูลที่ถือเป็นความลับทางธุรกิจอีกด้วย....

นาที่นี้คงต้องลุ้นระทึกกว่า การเจรจาธุรกิจภายใต้กติกา PPP ของโครงการรถไฟสายใต้เชื่อม 3 สนามบิน...จะได้ข้อสรุปเมื่อไร... หรือว่าสุดท้ายจะไปถึงจุดที่ไทยต้องเสียโอกาสอีกครั้งด้วยเหตุเพราะความ “มือใหม่หัดขับ (เคลื่อน) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย” นั่นเอง...

กระบอกไอพ่น