

บทคัดย่อ

งานวิจัยโครงการวิเคราะห์ผลตอบแทนของรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์และวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินและเศรษฐศาสตร์สำหรับรูปแบบการลงทุนกรณีหน่วยงานภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนทั้งหมดและกรณีการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐบาลและภาคเอกชน โดยใช้หลักเกณฑ์การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทน (Cost Benefit Analysis: CBA) จากการศึกษาพบว่า 1) การลงทุนรูปแบบที่หน่วยงานภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนทั้งหมดไม่มีความเหมาะสมในการลงทุน เนื่องจากการก่อสร้างท่าเรือปากบาราเป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่และใช้งบประมาณจำนวนมาก ประกอบกับผลตอบแทนของโครงการไม่สามารถชดเชยมูลค่าการลงทุนได้ 2) การก่อสร้างท่าเรือปากบาราสามารถสร้างประโยชน์ต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลและระบบเศรษฐกิจในวงกว้าง โดยสามารถลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากเดิมที่การขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศยุโรป กลุ่มประเทศตะวันออกกลางและกลุ่มประเทศแอฟริกาจะต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงเรือขนาดใหญ่ที่ทำเรือประเทศมาเลเซียหรือสิงคโปร์ ให้สามารถใช้บริการขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศดังกล่าวโดยตรงผ่านการใช้บริการท่าเรือปากบาราได้ อีกทั้งการก่อสร้างท่าเรือปากบารายังก่อให้เกิดการจ้างงานในระบบเศรษฐกิจ 3) การลงทุนก่อสร้างท่าเรือในรูปแบบ PPP (BOT Net Cost) โดยระยะเวลาและสัดส่วนการจัดสรรผลประโยชน์ที่ทำให้ทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนได้รับประโยชน์จากการลงทุน จะต้องมีเงื่อนไขด้านเวลาอย่างน้อย 40 ปี โดยมีการจัดสรรรายได้ระหว่าง 2 หน่วยงานอย่างน้อยในสัดส่วนร้อยละ 25 ของรายได้จากการดำเนินงานหรือในกรณี 50 ปี ที่จะต้องจัดสรรรายได้อย่างน้อยร้อยละ 20 ของรายได้จากการดำเนินงาน

คำสำคัญ: ท่าเรือปากบารา, การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทน, การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

Abstract

The analyzing return on investment of Public Private Partnership (PPP) aim to study the criteria and analyze the financial as well as economic returns for investments in case of government agencies taking all investment responsibilities and in case of Public Private Partnership via Cost-Benefit Analysis (CBA). The results show that: 1) The investment which government are responsible for all investment, Public Sector Comparator (PSC), is not appropriate to invest because of the construction of Pak Bara port being large infrastructure and using a large budget. Also, the returns on investment could not compensate the cost of investment. 2) The construction of Pak Bara port can generate benefits to sea freight business and overall economy by reduction in logistics cost and time. Originally the sea freight to European, Middle East and Africa region from Thailand must switch to large vessel at port of Malaysia or Singapore, but in the presence of Pak Bara port, the commodities can be transported to those regions directly from Pak Bara port. Moreover, the construction of Pak Bara Port also generates employment in the economy. 3) In the investment in the PPP type, BOT Net Cost, the concession period and the benefit sharing which generate benefits to both of public and private must be at least 40 years with at least 25 percent of operating income from private to public sector, or in case of 50 years, the income share must be at least 20 percent of operating income from private to public sector.

Keywords: Pak Bara port, Cost-Benefit Analysis, Public-Private Partnership