

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

ในการประเมินการลงทุนท่าเรือชายฝั่ง จังหวัดภูเก็ต (คลองท่าจีน) เพื่อวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้ทางด้านการเงินของโครงการนั้น ได้กระทำภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้เป็น

๒ ขั้นตอนคือ

ก. เป็นโครงการที่เสี่ยงตัวได้โดยสมบูรณ์

ข. เป็นโครงการที่เสี่ยงตัวได้เฉพาะในด้านการดำเนินงาน

จากเงื่อนไขดังกล่าว ได้มีการพิจารณาและกำหนดทางเลือกลงทุนที่น่าจะเป็นไปได้ไว้

๓ ทางคือ

ก. รัฐบาลโดยกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เป็นผู้ลงทุน

ข. เทศบาลเมืองภูเก็ต เป็นผู้ลงทุน

ค. รัฐบาลสนับสนุนเงินลงทุนที่ปลอดดอกเบี้ยแก่โครงการ

หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินยอมรับและเลือกโครงการลงทุนสำหรับโครงการนี้มี ๓ วิธีคือ

ก. Discounted Rate of Return Method

โดยหลักเกณฑ์นี้ผลตอบแทนของโครงการ จะต้องเท่ากัน หรือมากกว่า ต้นทุนเงินทุน (Cost of Capital) ของการลงทุนนั้น ๆ

ข. Payback Period

เนื่องจากอายุของโครงการที่มีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ คือ ๑๐ ปี ดังนั้น ระยะเวลาคืนทุนของโครงการจะต้องไม่เกิน ๑๐ ปี

ในการวิเคราะห์โครงการได้ทำการประเมินต้นทุนของโครงการ (Project Cost) ของทางเลือกลงทุนต่าง ๆ ประเมินรายรับ รายจ่าย ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาต่าง ๆ ตลอดอายุโครงการ

ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านการเงินของโครงการสรุปได้ดังนี้

	ต้นทุนของเงินลงทุน	ผลตอบแทน	ระยะเวลาคืนทุน	ผลการวิเคราะห์
ก. รัฐบาลลงทุน	๘.๕ %	-	เกิน ๑๐ ปี	ปฏิเสธโครงการ
ข. เทศบาลลงทุน	๗ %	๐.๒๗	เกิน ๑๐ ปี	ปฏิเสธโครงการ
ค. รัฐบาลสนับสนุน เงินลงทุนที่ปลอดดอกเบี้ย	๐	๑.๑๐๘ 1.11	๕ ปี	ยอมรับโครงการ

จากผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านการเงิน หากรัฐบาลจำเป็นต้องลงทุนในโครงการทำเรื่องนี้ ด้วยเหตุผลของความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศแล้ว รัฐจะต้องให้การสนับสนุนโครงการในรูปของต้นทุนของเงินทุน (Subsidy Rate) = ๗.๓๔ % ต่อปี

จากการพิจารณาบททวนถึงข้อกำหนดและแนวทางในการวิเคราะห์ ได้ทำการศึกษาเพิ่มเติม และเปลี่ยนแปลงปัจจัยในการวิเคราะห์ ๒ ตัวคือ

ก. ปริมาณสินค้าที่ขนผ่านท่าเรือ เกิด

จากการศึกษาเพิ่มเติม คาดว่าปริมาณสินค้าที่ขนผ่านท่าเรือ เกิด น่าจะเพิ่มขึ้นได้ เนื่องจากปริมาณสินค้าที่นำมาวิเคราะห์ กรมเจ้าท่าฯ อาจประเมินขึ้นโดยใช้หลักความระมัดระวัง ทำให้ปริมาณสินค้าต่ำกว่าที่ควร

ปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะอาจเพิ่มขึ้น เป็นดังนี้

พ.ศ. ๒๕๒๒ ๒๒,๐๐๐ ตัน

พ.ศ. ๒๕๒๓ - ๒๕๓๑ ๓๔,๐๐๐ ตัน

ข. การกำหนดให้ระดับราคาของรายรับและรายจ่ายคงที่

จากการศึกษาถึงดัชนีราคาผู้บริโภค สำหรับภาคใต้ใน ๕ ปี ที่ผ่านมา พบว่าได้มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ย ๑๐.๔ % ต่อปี ดังนั้นจึงเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดในการวิเคราะห์ โดยกำหนดให้ระดับราคาของอัตรารายรับรายจ่ายเพิ่มขึ้น ๑๐.๔ % ต่อปี ตลอดอายุโครงการ โดยถือว่า จะเพิ่มขึ้นในอัตราเดียวกันทั้งทางด้านรายรับรายจ่าย

ในการวิเคราะห์เพิ่มเติมโดยเปลี่ยนแปลงปัจจัยในการวิเคราะห์ดังกล่าว ได้พิจารณาใช้ทางเลือกลงทุนที่ให้เทศบาลเป็นผู้ลงทุน ซึ่งสรุปผลในการวิเคราะห์เพิ่มเติมได้ดังนี้

	ต้นทุน เงินทุน	อัตราผล ผลตอบแทน	ระยะเวลา คืนทุน	ผลการวิเคราะห์
ก. การเปลี่ยนแปลง ปริมาณสินค้า	๗ %	๑๒.๑๗ %	๘	ยอมรับโครงการ
ข. การเปลี่ยนแปลง ระดับราคา	๗ %	๔.๐๕ %	$\frac{๑}{๒}$	ยอมรับโครงการ

ปัญหาและข้อ เสนอแนะ

ก. ปัญหาในการวิจัย

๑. โครงการลงทุนของรัฐบาลในลักษณะ เช่นนี้ ผลตอบแทนหรือเป้าหมายการลงทุน ไม่เด่นชัด ผลตอบแทนที่ต้องการจะก้าวกึ่งกันอยู่ระหว่างผลตอบแทนทางสังคม (Social Return) และผลตอบแทนทางการค้าหรือกำไร ทั้งนี้เพราะรัฐมีนโยบายที่จะให้การลงทุนในสินค้าเอกชน (Private good) เป็นการลงทุนที่เลี้ยงตัวเองได้ โดยไม่ต้องอาศัยเงินสนับสนุน (Subsidy) จากรัฐ

แต่ในขณะที่เดียวกัน โครงการดังกล่าวก็มักเป็นโครงการที่มีความเหมาะสม และจำเป็นในทางเศรษฐกิจ รัฐจะต้องลงทุน เพื่อเป็นพื้นฐานในการพัฒนาประเทศ

ดังนั้นในการประเมินการลงทุน เพื่อตัดสินใจยอมรับหรือปฏิเสธ โครงการของรัฐบาล ที่มีลักษณะดังกล่าว จะต้องพิจารณาควบคู่กันทั้งผลตอบแทนทางสังคม และทางการค้า ส่วนผลตอบแทน ใด จะมีน้ำหนักมากกว่ากัน ก็ขึ้นอยู่กับ ลักษณะและความจำเป็นของโครงการ

๒. โครงการลงทุนของรัฐบาล สมิได้เป็นโครงการอิสระที่อยู่ภายใต้การแข่งขันโดยเสรี นอกจากสภาพ Monopolistic แล้ว โครงการของรัฐส่วนใหญ่ยังไม่สามารถหลีกเลี่ยงปัญหาการ ถูกกระทบจากภายนอก โครงการ (Externalities) ได้ เช่น การเปลี่ยนแปลงในนโยบายของรัฐ หรือการตัดสินใจลงทุนในโครงการอื่น ๆ ซึ่งคาบเกี่ยวกับโครงการนี้ เป็นต้น ปัญหาดังกล่าวทำให้ การกำหนดปัจจัย (Factor) ในการวิเคราะห์ เช่น อัตราค่าบริการ อายุโครงการ ทำได้ยาก

ข. ข้อเสนอแนะ

๑. แนวทางสำหรับการพิจารณาการลงทุนในโครงการของรัฐที่มีลักษณะ เป็นสินค้า เอกชน (Private good)

การพิจารณาโครงการของรัฐที่มีลักษณะ เป็น Private good ซึ่งมีความ เหมาะสมและ เป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจ ควรมีการศึกษาทางด้านการเงินควบคู่ไปด้วย เพราะผล ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ส่วนใหญ่จะไม่ใช้ผลประโยชน์ที่เป็นตัวเงิน การตัดสินใจลงทุนโดยอาศัย ข้อสรุปจากการศึกษาทางด้าน เศรษฐกิจแต่เพียงด้านเดียว อาจก่อให้เกิดภาวะในการจัดหา และการ ให้การอุดหนุนในเรื่องเงินทุน ตลอดจนค่าใช้จ่ายของโครงการแก่รัฐ เหตุผลอีกประการหนึ่งคือ การพิจารณาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ มักจะพิจารณาในแง่ของผลประโยชน์โดยรวม ในขณะที่ ผลประโยชน์ที่แท้จริงของสินค้าและบริการลักษณะนี้ จะเกิดเฉพาะแก่ผู้ใช้โดยตรงเท่านั้น ดังนั้น ผู้ใช้ จึงควรเป็นผู้จ่ายค่าบริการ สำหรับประโยชน์ที่ตนได้รับในอัตราที่คุ้มกับต้นทุนและค่าใช้จ่ายของโครงการ

การศึกษาทางด้านการเงินของโครงการลงทุนของรัฐบาลไทย โดยส่วนใหญ่ มักจะศึกษาอย่างคร่าว ๆ เพื่อพิจารณาว่าโครงการนั้นต้องการเงินลงทุน และค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินโครงการเท่าใด รัฐสามารถที่จะให้การสนับสนุนได้หรือไม่ การพิจารณาโครงการโดยวิธีนี้ คำตอบจะมีเพียงว่ายอมรับ หรือปฏิเสธ การลงทุนนั้น ๆ

สำหรับแนวความคิด ที่ใช้ในการศึกษาและวิจัยโครงการท่าเรือภูเก็ตนี้
ได้นำอัตรา DCF ของโครงการมาเปรียบเทียบกับต้นทุน เงินทุนของทางเลือกลงทุนต่าง ๆ
ผลต่างจากอัตราทั้งสองคือ Subsidy Rate ที่รัฐต้องจ่ายให้กับการลงทุนในโครงการนั้น การใช้
หลักเกณฑ์นี้เพื่อประเมินการลงทุนโครงการของรัฐน่าจะเป็นแนวความคิดที่ดี เนื่องจาก

ก) วิธีนี้แสดงให้เห็นถึงอัตราสนับสนุน (Subsidy Rate) ที่รัฐต้องให้
แก่โครงการอย่างชัดเจน และสามารถเปรียบเทียบต้นทุนค่าเสียโอกาสกับโครงการลงทุนอื่น ๆ
ได้โดยง่าย

ข) การพิจารณาการลงทุนในแนวทางนี้จะช่วยลดภาระในการจัดหาเงินทุน
ของรัฐ เนื่องจากที่มาของ เงินทุนเป็นเงินกู้

๒. สำหรับการลงทุนในโครงการท่าเรือชายฝั่งภูเก็ตนี้

จากการวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้ทางด้านการเงินของโครงการ ซึ่งได้ข้อ
สรุปว่า หากรัฐจะตัดสินใจลงทุนในโครงการท่าเรือแห่งนี้ รัฐจะต้องจ่าย Subsidy Rate ในอัตรา
๓.๓๕% ต่อปี

เมื่อพิจารณาถึง เหตุผลและความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจแล้ว โครงการนี้น่า
จะเป็นที่ยอมรับ เนื่องจาก

ก) ภูเก็ตเป็นเมืองหลัก สำหรับการพัฒนาภาคใต้ ดังนั้นการพัฒนาบริการ
พื้นฐานทางเศรษฐกิจ ควบคู่ไปกับการพัฒนาทางด้านอื่น ๆ จึงถือเป็นความจำเป็น

ข) การลงทุนในท่าเรือชายฝั่งตามข้อเสนอนี้ จะเป็นการปูพื้นฐานสำหรับ
การลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึกในอนาคต

ค) ท่าเรือนี้ทำให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจในแง่ของการประหยัดค่าขนส่ง
สินค้าสำคัญ ๒ ประการ คือดีบุก และยางพารา ทั้งจากจังหวัดภูเก็ต และจังหวัดที่เป็นพื้นที่สนับสนุน
(Hinter land) อื่น ๆ