

## บทคัดย่อ

โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน นอกจากนี้แล้วโครงสร้างพื้นฐานยังมีส่วนสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น ในปัจจุบันประเทศไทยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับจำนวนประชากรที่มากขึ้น ส่งผลให้เกิดความต้องการโครงสร้างพื้นฐานที่เพิ่มสูงขึ้น และหากรัฐบาลต้องการยกระดับความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศให้ทัดเทียมกับประเทศอื่นๆ รัฐบาลจะต้องลงทุนในอัตราที่สูงกว่าอัตราความต้องการที่เกิดจากประชากรที่เพิ่มขึ้นและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ขยายตัวสูงขึ้น นี่เป็นเหตุผลสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้รัฐบาลทั้งในอดีตและปัจจุบันไม่สามารถจัดหา ก่อสร้าง และดำเนินงานระบบโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างเพียงพอต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เนื่องจากมีข้อจำกัดหลายด้าน

งานศึกษาวิจัยนี้ต้องการที่จะศึกษาถึงแนวทางอื่นๆ ที่เป็นนวัตกรรมทางการเงินในการจัดหาเงินลงทุนในโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเป็นทางเลือกให้กับรัฐบาลในกรณีที่ไม่สามารถใช้วิธีการที่มีอยู่ในปัจจุบันในการจัดหาเงินทุน ก่อสร้าง และดำเนินการโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญและอยู่ในแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ นอกจากนี้แล้วยังศึกษาถึงความเหมาะสมในการนำเครื่องมือสำหรับการจัดการความเสี่ยง (Risk management tools) มาประยุกต์ใช้ในแต่ละช่วงเวลาของโครงการโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อความโปร่งใสในการจัดการความเสี่ยง (Transparent risk allocation) ในโครงการที่มีแบ่งความรับผิดชอบและความเสี่ยงที่แตกต่างกันของแต่ละคู่สัญญา

จากผลที่ได้จากการศึกษาพบว่า เงินงบประมาณได้จัดสรรสำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางบกมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี จากประมาณ 96 พันล้านบาทในปี 2554 เป็น 117 พันล้านบาทในปี 2556 หรือเพิ่มขึ้นประมาณ 22% นอกจากนี้ยังพบว่าความต้องการเงินลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ หรือที่เรียกว่าเป็น Megaprojects นั้นมีมูลค่าสูงถึง 1.9 ล้านล้านบาท ในแผนพัฒนา 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) หรือประมาณปีละ 240,000 ล้านบาท เทียบกับเงินที่ได้รับการจัดสรรเพื่อลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางบก เพียงปีละประมาณ 100,000 ล้านบาท นั้นหมายถึงการขาดเหลือของเงินทุนเพื่อการลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานของประเทศอีกประมาณ 140,000 ล้านบาทต่อปี โดยร้อยละ 56 ของเงินลงทุนที่ต้องการจะถูกจัดสรรสำหรับการขนส่งระบบราง ส่วนถนนมีสัดส่วนรองลงมาคือประมาณ 33%

การศึกษานี้ได้เสนอนวัตกรรมทางการเงินหลายรูปแบบเพื่อใช้ในการจัดหาเงินลงทุนในการก่อสร้าง และดำเนินการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางบก เช่น วิธีการระดมทุนจากส่วนเพิ่มภาษี (Tax increment financing, TIF) วิธีการจ่ายค่าความพร้อมในการใช้งาน วิธีสัญญาเช่าระยะยาว วิธีการแปลงกระแสเงินรายได้ของโครงการ เป็นต้น ส่วนวิธีการจัดการความเสี่ยง ได้แก่ การประกันรายได้ขั้นต่ำ หรือ Minimum revenue guarantees (MRGs) วิธีการประกันรายได้ขั้นต่ำและแบ่งสรรผลประโยชน์ (Banded revenue guarantee) และวิธีมูลค่าเงินปัจจุบันน้อยที่สุด (Least present value of revenue หรือ LPVR)