

In focus:

ลงทุน 2 ล้านล้านบาท นัยต่อเศรษฐกิจไทย

แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย วงเงิน 2 ล้านล้านบาท (ปี 2013-2020) นับเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ครั้งสำคัญ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต และสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี 2015 ส่งผลให้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการลงทุนครั้งนี้ ทั้งประเด็นเรื่องผลกระทบต่อภาคธุรกิจและเศรษฐกิจไทย รวมถึงความเสี่ยงในด้านต่างๆ เป็นต้น ทั้งนี้ EIC ประเมินว่า การลงทุนครั้งนี้จะส่งผลให้รายได้ประชากรและเศรษฐกิจไทยขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยปีละ 0.5-1.0% ในช่วงระยะเวลา 7 ปีของการลงทุน (ปี 2013-2020) ตามการใช้จ่ายของภาครัฐเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมือง รวมทั้งเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่ง นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจมากมาย โดยเฉพาะธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างที่จะได้รับประโยชน์โดยตรงจากการก่อสร้างโครงการต่างๆ อย่างไรก็ตาม การลงทุนครั้งนี้ยังนำมาซึ่งความท้าทายที่สำคัญต่อประเทศไทยในอนาคต ทั้งในเรื่องฐานะการคลังของรัฐบาล และความเพียงพอของสภาพคล่องในประเทศสำหรับการลงทุนของภาคเอกชนไทย

ลงทุน 2 ล้านล้านบาท

นัยยะต่อเศรษฐกิจไทย

2 จังหวัดที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง และมีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งพาดผ่าน เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่งในอนาคต



แผนการลงทุน 2 ล้านล้านบาท (ปี 2013-2020) นับเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ครั้งสำคัญเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต และสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2015

EIC วิเคราะห์ว่ามี 3 ผลกระทบหลักต่อเศรษฐกิจไทยจากโครงการนี้

1 เศรษฐกิจไทยจะขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ 0.5-1.0% ตลอดปี



3 การลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจมากมาย

เริ่มก่อสร้างโครงการเชื่อมโยงการขนส่ง

ระหว่างการก่อสร้าง

โครงการแล้วเสร็จ



ก่อสร้าง วัสดุก่อสร้าง



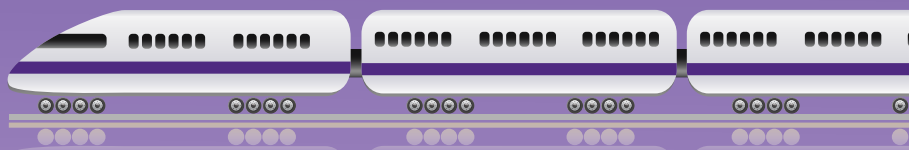
ก่อสร้าง วัสดุก่อสร้าง
อสังหาริมทรัพย์



อสังหาริมทรัพย์
ร้านอาหาร
โลจิสติกส์และคลังสินค้า
โฆษณาบนรถไฟ
อื่นๆ

โรงแรม ธุรกิจท่องเที่ยว
ร้านค้าปลีก-ส่ง
สถานีบริการน้ำมัน
รถเช่า

- รถไฟความเร็วสูงในโครงการ 2 ล้านล้านบาท
- รถไฟความเร็วสูงเฟส 2 นอกโครงการ 2 ล้านล้านบาท
- รถไฟรางคู่
- เมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่ง



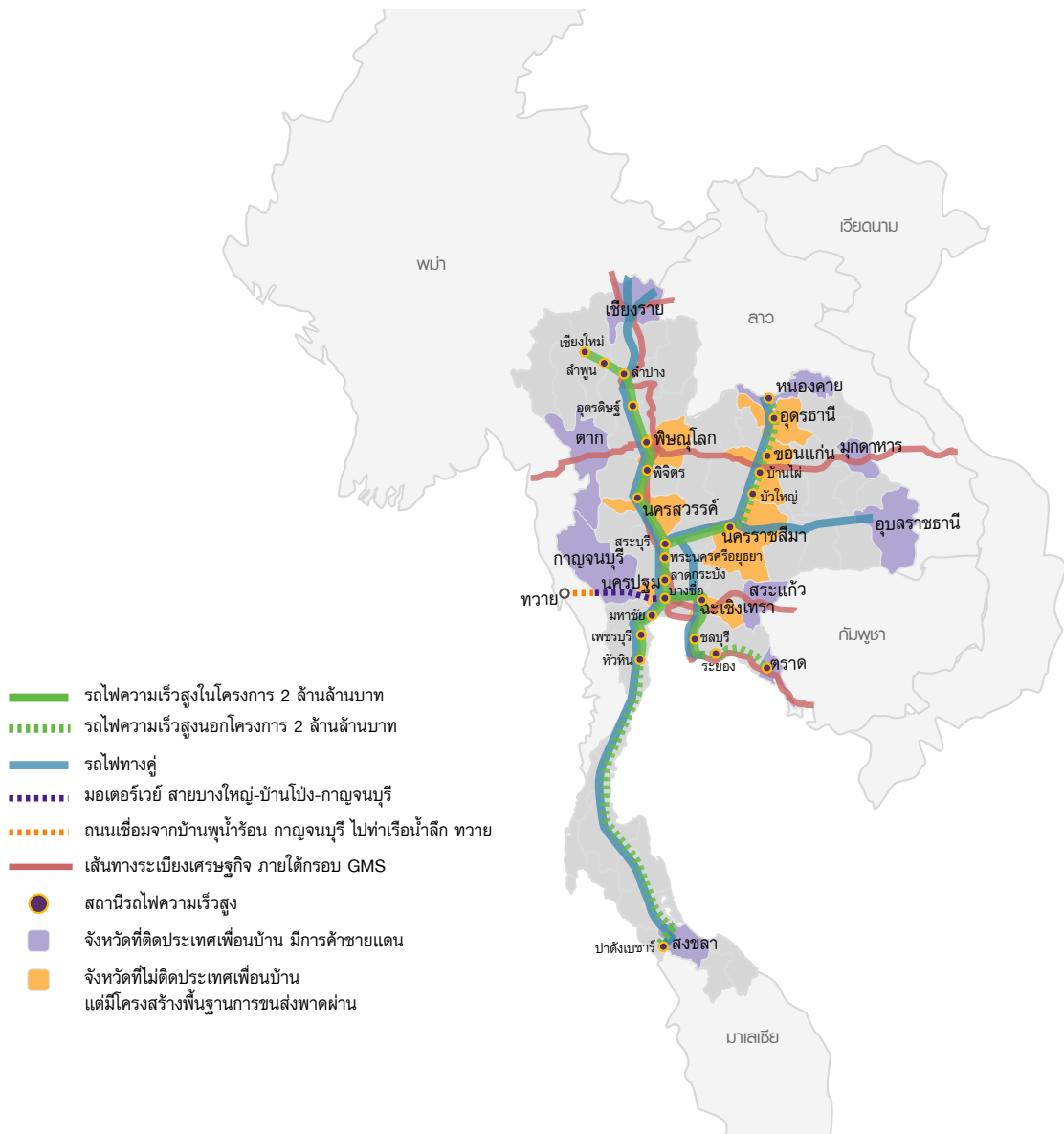
แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย (ปี 2013-2020) มีงบลงทุนรวมทั้งสิ้น 2 ล้านล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลักคือ

1. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ (Modal Shift & Multimodal) ซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางถนน โดยมีงบลงทุน 4 แสนล้านบาท (18%) เช่นโครงการก่อสร้างระบบรถไฟรางคู่ทั่วประเทศ โครงการพัฒนาท่าเรือและเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ เป็นต้น
2. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) โดยมีงบลงทุน 1 ล้านล้านบาท (52%) เช่น โครงการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางถนน และโครงการพัฒนาประตูการค้าชายแดน เป็นต้น
3. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) โดยมีงบลงทุน 6 แสนล้านบาท (30%) เช่น โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟาส่งมวลชนเพื่อเป็นระบบการขนส่งผู้โดยสารหลักในเขตเมือง และโครงการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ เป็นต้น

เป้าหมายหลักของการลงทุนคือ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต และสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ซึ่งรัฐบาลคาดว่าจะสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อย่างต่ำ 2% โดยการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางจาก 2.5% เป็น 5% และทางน้ำจาก 12% เป็น 18% ตามลำดับ เพื่อลดต้นทุนการผลิตให้กับภาคธุรกิจ และช่วยลดความสูญเสียจากการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคครัวเรือนอีกด้วย นอกจากนี้ การลงทุนยังมีส่วนช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจไทยตามการใช้จ่ายของภาครัฐเป็นสำคัญ โดยรัฐบาลประเมินว่าการลงทุนจะส่งผลให้ GDP ขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ 1% ตลอดปี 2013-2020 และจะก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้นอีก 5 แสนตำแหน่ง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการค้าขายตามแนวชายแดนที่เพิ่มสูงขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟและด่านศุลกากรตามแนวชายแดนเพื่อเปิดพรมแดนการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี 2015

61 การลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะช่วยเสริมสร้างความเชื่อมโยง ด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

แผนภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ หลังการลงทุน 2 ล้านล้านบาท

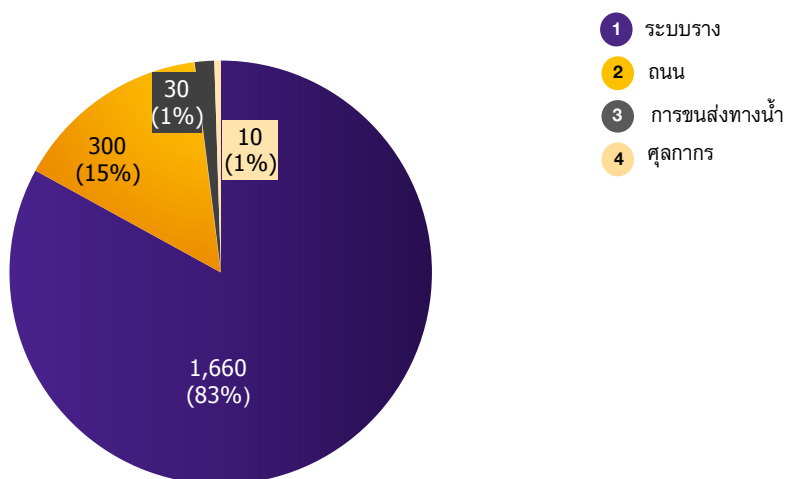


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

62 งบลงทุนส่วนใหญ่เป็นการลงทุนด้านระบบราง เพื่อลดต้นทุนการผลิตให้กับภาคธุรกิจและปิดพรมแดนการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการรถไฟรางคู่ เป็นต้น

แผนงบประมาณการลงทุนจำแนกตามรูปแบบโครงการ

หน่วย: พันล้านบาท



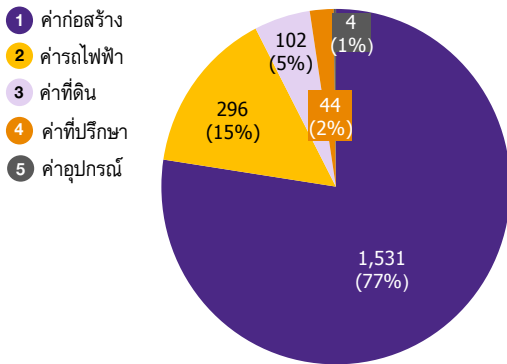
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

EIC ประเมินว่าการลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะส่งผลให้รายได้ประชากรและเศรษฐกิจไทยขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยปีละ 0.5-1.0% ในช่วงระยะเวลา 7 ปีของการลงทุน (ปี 2013-2020) (รูปที่ 64) โดยคาดว่าเศรษฐกิจจะขยายตัวตามการลงทุนของภาครัฐเป็นสำคัญ ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเอกชนเกิดความมั่นใจ และเพิ่มการบริโภคและการลงทุน ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องให้เศรษฐกิจโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้นเช่นกัน (Crowding-in effect) โดยคาดว่าในปี 2013 เศรษฐกิจไทยจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียง 0.1% ตามประมาณการการเบิกจ่ายในโครงการลงทุน ซึ่งมีมูลค่าเพียง 203 ล้านบาท ที่คาดว่าจะเริ่มเบิกจ่ายได้ในไตรมาสสุดท้ายของปี อย่างไรก็ตาม ประมาณการการเบิกจ่ายในโครงการลงทุนที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง และส่วนใหญ่เป็นค่าก่อสร้างที่ส่งผลทางตรงต่อเศรษฐกิจ จะส่งผลให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่องตลอดปี 2013-2020

63 ค่าใช้จ่ายในการลงทุนส่วนใหญ่เป็นค่าก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะร้อยละ 75 ของการเบิกจ่ายในโครงการลงทุนทั้งหมดจะอยู่ในช่วงปี 2016-2020

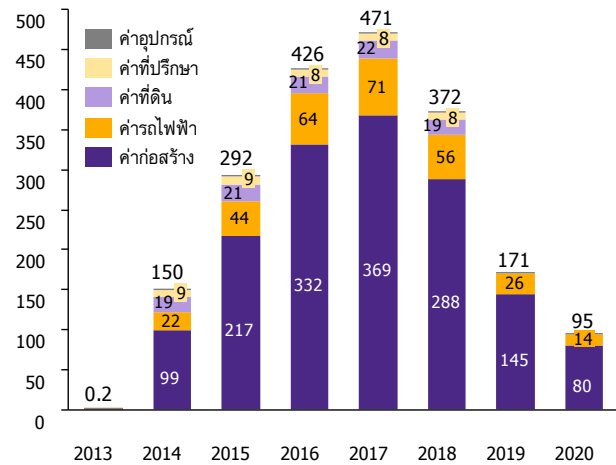
แผนงบประมาณการลงทุนจำแนกตามค่าใช้จ่าย

หน่วย: พันล้านบาท



แผนงบประมาณการลงทุนจำแนกตามค่าใช้จ่าย

หน่วย: พันล้านบาท

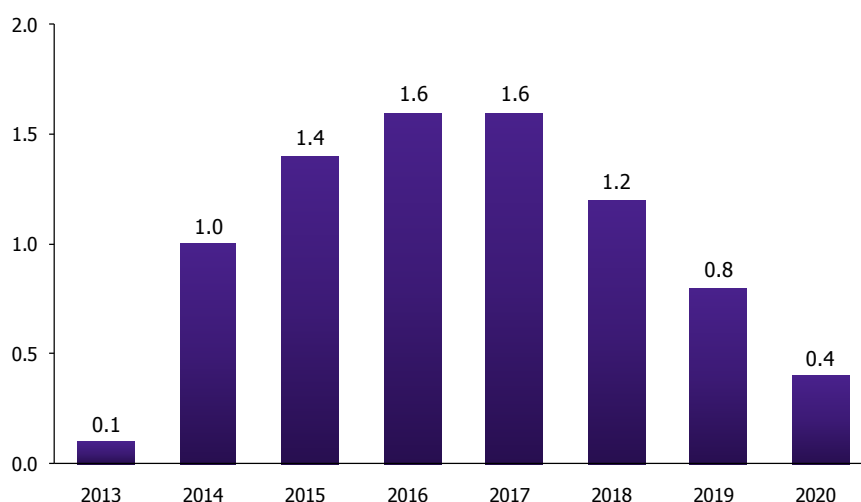


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

64 เศรษฐกิจไทยจะขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ 0.5-1.0% ตลอดปี 2013-2020 ตามการใช้จ่ายของภาครัฐเป็นสำคัญ

ประมาณการอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุน 2 ล้านล้านบาท

หน่วย: percentage point



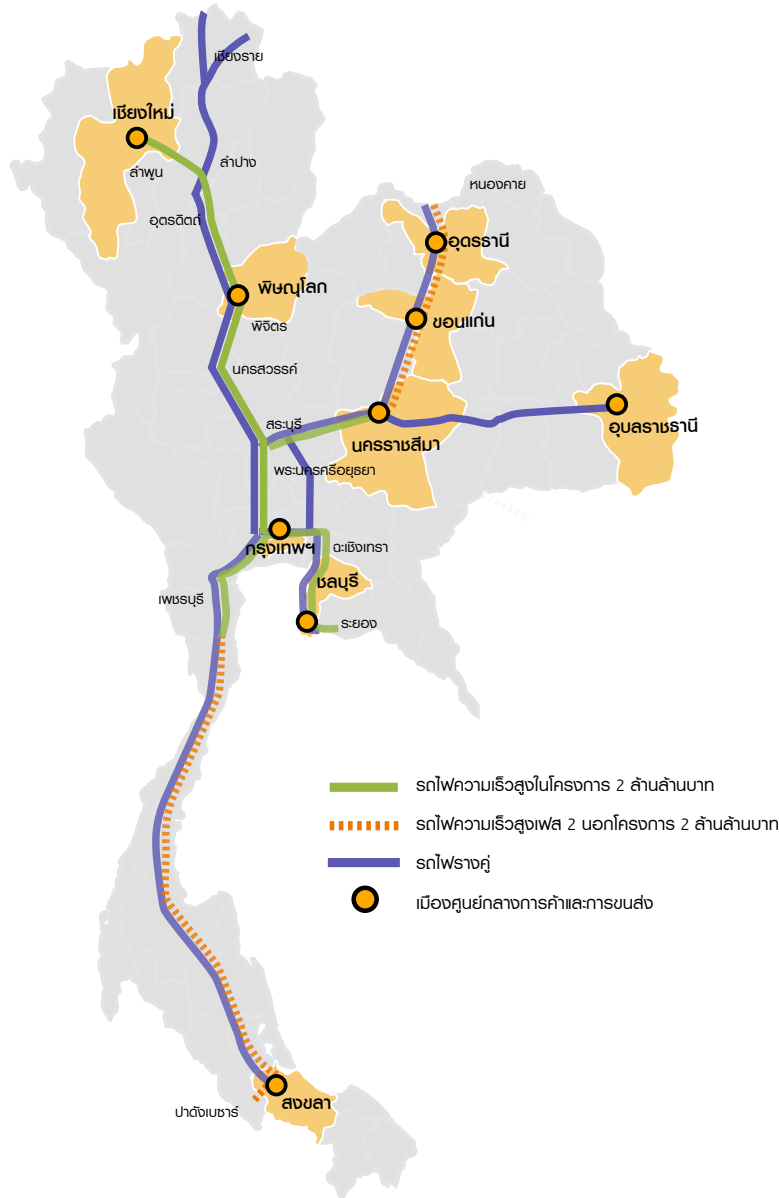
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

นอกจากนี้ EIC ยังมีความเห็นว่าการลงทุนครั้งนี้จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมือง รวมทั้งเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่ง EIC ประเมินว่า จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี นครราชสีมา ชลบุรี และสงขลา ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีทำเลที่ตั้งเป็นจุดยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ และมีรถไฟความเร็วสูงหรือรถไฟทางคู่พาดผ่าน จะสามารถเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้า และการขนส่งของเขตพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงในอนาคต (รูปที่ 65) นอกจากนี้ ยังคาดว่าจะเกิดการกระจายตัวของประชากรไปสู่บริเวณพื้นที่เหล่านี้มากขึ้นอีกด้วย เนื่องจากการเดินทาง การขนส่งสินค้า รวมทั้งข้อมูลข่าวสาร สามารถเข้าถึงพื้นที่เหล่านี้ได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องไปสู่การขยายตัวของเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน รวมทั้งการทำงาน ดังเช่นตัวอย่างที่เกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่นหลังการเปิดใช้รถไฟชิงกันเซ็งสายโตเกียว-โอซาก้า ในปี 1964 เป็นต้น โดยจากการศึกษา⁹ พบว่าจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟชิงกันเซ็ง มีอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรสูงกว่าจังหวัดอื่นๆ ราว 0.3% ต่อปี และมีการจ้างงานเพิ่มขึ้นมากกว่าจังหวัดอื่นๆ ถึง 38% ต่อปี ซึ่งส่วนหนึ่งส่งผลให้จังหวัดที่เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟชิงกันเซ็งมีการขยายตัวของรายได้ประชาชาติต่อหัว (GDP per capita) สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศถึง 2.6% ต่อปี (รูปที่ 66)

⁹ Sands, 1993. "The Development of Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California."

65 จังหวัดที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง รวมทั้งมีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งพาดผ่าน เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่งในอนาคต

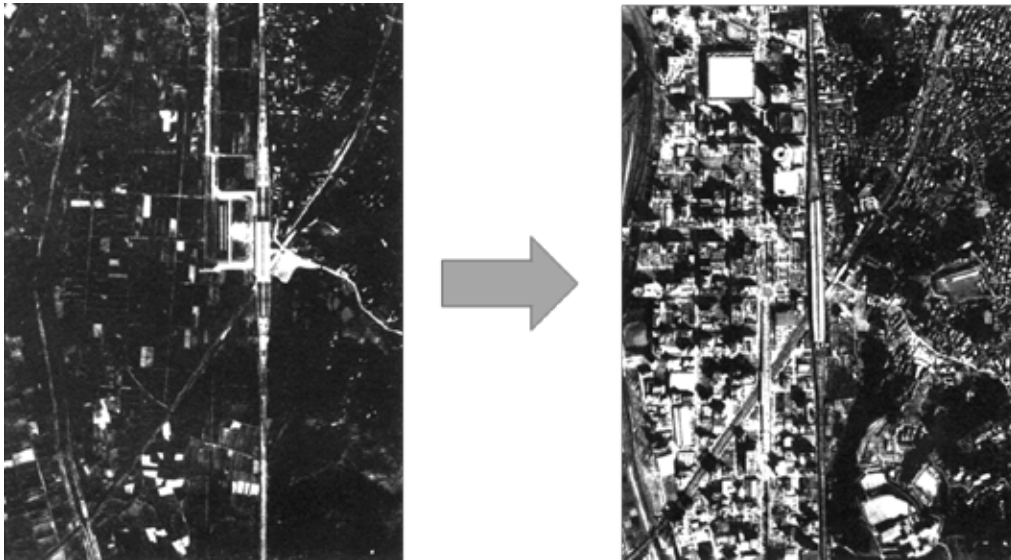
แผนภาพจังหวัดที่มีศักยภาพเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่งในอนาคต



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

66 รถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่นมีส่วนก่อให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมือง และการกระจายความเจริญสู่จังหวัดต่างๆตามแนวสายทาง

รูปแบบการพัฒนาสู่สังคมเมืองของประเทศญี่ปุ่น หลังการเปิดใช้รถไฟชิงกันเซ็งในปี 1964



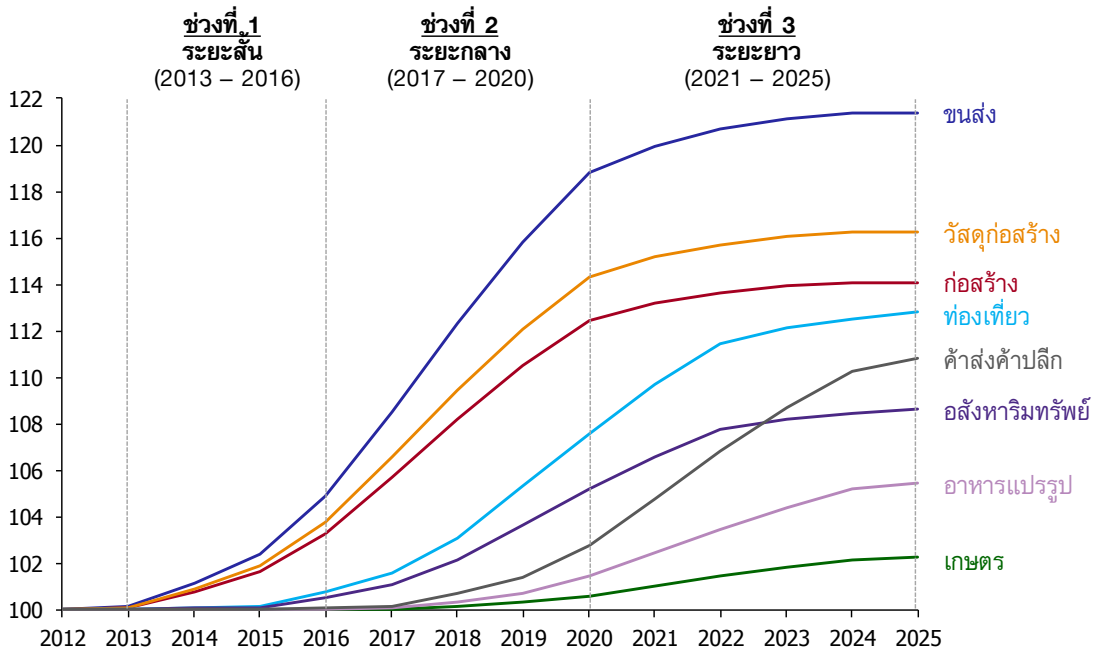
ที่มา: การศึกษาของ Okada, 1994. "Features and Economic and Social Effects of The Shinkansen."

ดังนั้น EIC จึงประเมินว่าการลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจมากมาย โดยเฉพาะธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างที่จะได้รับประโยชน์โดยตรงจากการก่อสร้างโครงการต่างๆในการลงทุนครั้งนี้ และคาดว่าจะเป็นภาคธุรกิจที่เติบโตสูงสุดในระยะ 1-4 ปีแรกของการลงทุน ซึ่งเป็นระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตได้ดีในระยะถัดมา หรือระยะกลาง ได้แก่ ธุรกิจท่องเที่ยว และอสังหาริมทรัพย์ โดยผู้ประกอบการในธุรกิจท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณนักท่องเที่ยวเนื่องจากการเดินทางมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ส่วนธุรกิจอสังหาริมทรัพย์จะได้รับประโยชน์จากความต้องการที่อยู่อาศัย และอาคารพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ภาคธุรกิจอื่นๆ อาทิ ธุรกิจค้าส่งค้าปลีก อาหารแปรรูป และเกษตร คาดว่าจะเป็นภาคธุรกิจที่สามารถเติบโตได้ดีในระยะยาว หรือระยะสิ้นสุดโครงการ โดยภาคธุรกิจเหล่านี้จะได้รับประโยชน์จากรายได้ประชากรที่เพิ่มขึ้น การขยายตัวของสังคมเมือง รวมทั้งการขนส่งสินค้าที่สะดวก รวดเร็วขึ้น และยังมีต้นทุนด้านการขนส่งที่ต่ำลงอีกด้วย (รูปที่ 67)

67 การลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจมากมาย โดยเฉพาะธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง

ประมาณการการเติบโตของธุรกิจต่างๆในอนาคต จากการลงทุน 2 ล้านล้านบาท

หน่วย: ดัชนี (2012 = 100)



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ NESDB

อย่างไรก็ดี EIC ประเมินว่าการลงทุน 2 ล้านล้านบาท จะสร้างความท้าทายที่สำคัญต่อประเทศไทยในอนาคต 2 ประการคือ

1. ฐานะการคลังของรัฐบาล แผนการลงทุน 2 ล้านล้านบาทเป็นภาระผูกพันที่ภาครัฐจะต้องมีการกู้เงินจำนวนมากตลอดระยะเวลาของการลงทุน ซึ่งจะส่งผลให้ระดับหนี้สาธารณะปรับตัวสูงขึ้นและเกิดเป็นคำถามว่าภาครัฐจะสามารถรักษาวินัยทางการคลังไม่ให้หนี้สาธารณะสูงเกิน 60% ของ GDP ซึ่งเป็นกรอบความยั่งยืนทางการคลังได้หรือไม่ ในประเด็นนี้ EIC ประเมินว่าหากภาครัฐสามารถลดขนาดการขาดดุลการคลังลง และจัดทำงบประมาณสมดุลตั้งแตปี 2017 เป็นต้นไปตามแผนที่วางไว้ และทยอยระดมเงินสำหรับการลงทุนตามแผนการเบิกจ่ายในรูปที่ 63 แล้วนั้น หนี้สาธารณะจะเพิ่มขึ้นแต่จะไม่ถึงระดับ 60% ของ GDP (รูปที่ 68) เนื่องจากการขยายตัวของ GDP จะมีส่วนช่วยลดสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ ภาครัฐยังสามารถปรับเปลี่ยนระยะเวลาของการลงทุนให้ยาวขึ้นเพื่อช่วยชะลอการเร่งตัวของสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ได้อีกทางหนึ่ง ซึ่งอาจมีความจำเป็นในกรณีที่การขยายตัวของ GDP ต่ำกว่าที่ประเมินไว้

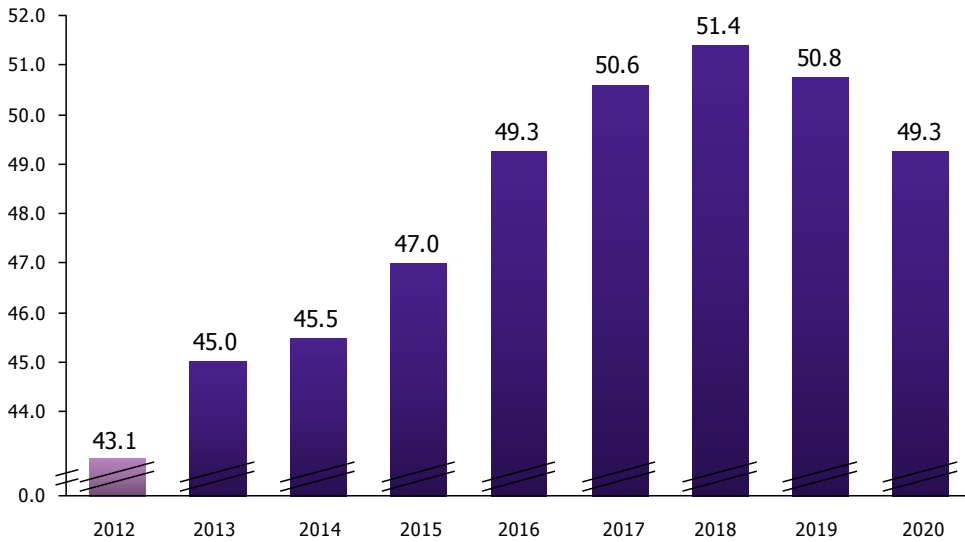
2. สภาพคล่องในระบบการเงินในประเทศ การระดมเงินเพื่อมาใช้จ่ายสำหรับแผนการลงทุน 2 ล้านล้านบาทในช่วง 7 ปีข้างหน้าจะกลายเป็นจุดประสงค์หลักของการกู้เงินของภาครัฐแทนการขาดดุลงบประมาณ (รูปที่ 43) ในเบื้องต้น EIC ประเมินว่าความต้องการในการระดมเงินของภาครัฐโดยรวมในช่วงเวลาดังกล่าวจะมีขนาดประมาณ 4-5% ของ GDP ซึ่งใกล้เคียงกับปี 2012 ที่มีความต้องการประมาณ 4.2% ของ GDP โดยมีสมมุติฐานสำคัญว่าภาครัฐสามารถจัดทำงบประมาณสมดุลได้ในปี 2017 ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น อย่างไรก็ตาม แม้ว่าความต้องการระดมเงินของภาครัฐจะไม่ได้เพิ่มสูงขึ้นแบบก้าวกระโดด แต่อาจมีปัจจัยเกี่ยวข้องที่ส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องในประเทศ โดยเฉพาะในส่วนที่จะเป็นสภาพคล่องสำหรับการระดมทุนของภาคเอกชน เช่น หากการปรับลดวงเงินการทำ QE ของประเทศสหรัฐฯ ทำให้เงินลงทุนต่างประเทศลดการถือครองพันธบัตรรัฐบาลของประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งรวมถึงประเทศไทยลงแล้วนั้น การระดมเงินของรัฐจำเป็นต้องพึ่งพากลยุทธ์ในประเทศมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ปริมาณสภาพคล่องสำหรับภาคเอกชนลดลง เป็นต้น ทั้งนี้ ภาครัฐสามารถปรับยืดระยะเวลาการลงทุนให้ยาวขึ้น เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณสภาพคล่องในประเทศได้

ทั้งนี้ EIC ประเมินว่ารัฐบาลสามารถระดมเงินทุนในรูปแบบอื่นๆ นอกเหนือจากการกู้ยืมเงิน เพื่อบรรเทาภาระงบประมาณและหนี้สาธารณะ รวมทั้งความเสี่ยงด้านสภาพคล่องในระบบการเงินในประเทศที่อาจมีไม่เพียงพอ โดยช่องทางการลงทุนที่เหมาะสม คือ การสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนกับรัฐบาล (Public Private Partnership: PPP) โดยรูปแบบของ PPP ที่เป็นไปได้สำหรับโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน 2 ล้านล้านบาท อาจมีได้ 2 รูปแบบ คือ 1) การให้ภาคเอกชนเข้ามาประมูลในสัญญาการเช่าใช้เพื่อบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน (Lease Contract) โดยเอกชนมีส่วนได้เสียในกระแสรายได้ของโครงการ และรัฐบาลจัดเก็บรายได้จากค่าประมูลเพื่อเช่าใช้จากเอกชน และได้รับส่วนแบ่งจากรายได้ต่างๆ หรือ 2) การโอนกิจการของภาครัฐให้เป็นของภาคเอกชน (Privatization) เพื่อให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการโครงการ และลงทุนเพิ่มเติมด้านอื่นๆ ด้วย ทั้งนี้ รูปแบบการลงทุนแบบ PPP นั้นมีจุดประสงค์เพื่อหาแหล่งทุนเพิ่มเติมในการลงทุน เพื่อลดภาระหนี้สาธารณะของประเทศลง และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งรวมถึงการเพิ่มปริมาณผู้ใช้งานของระบบโดยรวม (Traffic and Ridership) ซึ่งจะส่งผลให้มีการจัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้นและโครงการสามารถคืนทุนได้รวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ สำหรับโครงการลงทุนอื่นๆ ในอนาคตนั้น รัฐบาลอาจระดมเงินลงทุนผ่านช่องทางพิเศษอื่นๆ เช่น การร่วมลงทุนโครงการโดยกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Infrastructure Fund: AIF)¹⁰ ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ทั้งนี้ การเข้ามาร่วมลงทุนจากภาคเอกชนหรือกองทุนที่เน้นลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่โครงการจะต้องมีความเป็นไปได้ในด้านการเงินและความคุ้มค่า นอกจากนี้ ต้องมีการสร้างความโปร่งใสในการบริหารจัดการ และมีระบบตรวจสอบเพื่อให้โครงการมีระดับการบริการที่ดี รวมทั้งควรมีการสร้างการแข่งขันให้เกิดขึ้นระหว่างภาคเอกชนด้วยตนเอง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโดยรวมของระบบอีกด้วย

¹⁰ กองทุน AIF มีสถานะเป็นบริษัทจำกัด จัดทะเบียนในประเทศมาเลเซีย โดยมีประเทศในอาเซียนยกเว้นพม่าเป็นผู้ถือหุ้น ในช่วงเริ่มต้น กองทุน AIF มีเงินทุน 485 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเป็นเงินจากประเทศผู้ถือหุ้นในอาเซียน 335 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และอีก 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จาก ADB นอกจากนี้ กองทุน AIF ยังจะระดมทุนโดยการจำหน่ายตราสาร Hybrid capital อีกประมาณ 162 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หลังจากเริ่มดำเนินการได้ประมาณ 4-5 ปี และจากพันธมิตรซึ่งจะขายให้กับธนาคารกลางในกลุ่มอาเซียนที่มีเงินสำรองระหว่างประเทศจำนวนมาก ทั้งนี้ กองทุน AIF คาดว่าจะเริ่มให้เงินกู้ในช่วงครึ่งหลังของปี 2013 นี้ โดยมีเป้าหมายว่าจะปล่อยผู้ได้ราว 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 6 โครงการโครงสร้างพื้นฐานต่อปี

68 สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP จะอยู่ภายใต้ระดับกรอบความยั่งยืนทางการคลังที่ร้อยละ 60 ภายใต้สมมุติฐานที่ว่า รัฐบาลสามารถจัดทำงานประมาณสมดุลง่ายในปี 2017 เป็นต้นไป

ประมาณการสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP



* สมมุติฐานที่สำคัญอื่นๆได้แก่ อัตราการขยายตัวของ GDP อยู่ที่ร้อยละ 5.2 ต่อปี อัตราเงินเฟ้อทั่วไปอยู่ที่ร้อยละ 3 ต่อปี และรัฐบาลไม่มีการกู้เงินเพิ่มเติมเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในโครงการรับจำนำข้าวตั้งแต่ปี 2014 เป็นต้นไป
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงการคลัง

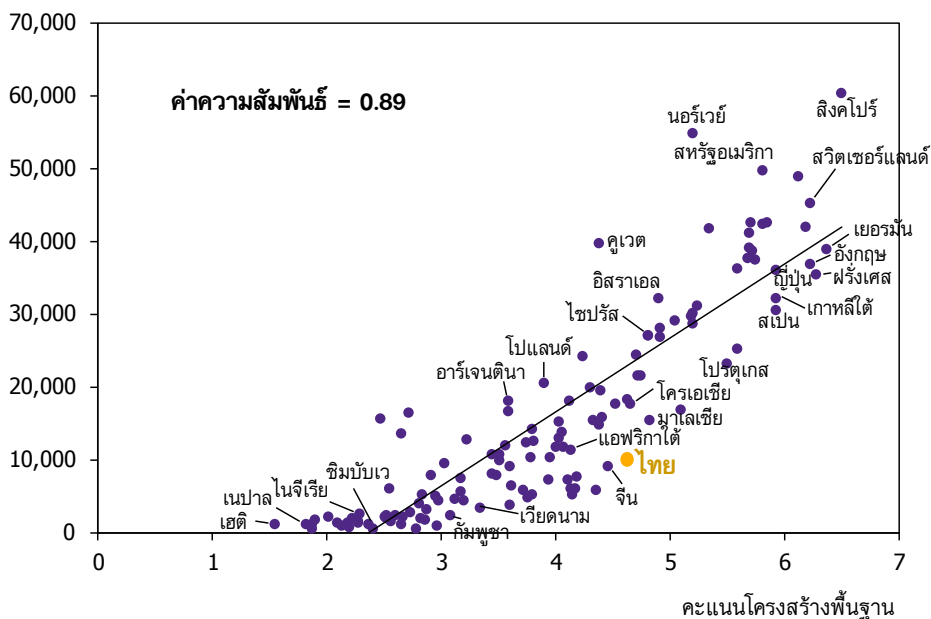
โดยภาพรวม EIC ประเมินว่า การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ โดยเป็นการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งในเวทีการค้าอาเซียนและการค้าโลก นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มระดับรายได้ของประชาชนในประเทศ ดังเห็นได้จากความสัมพันธ์ระหว่างขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานกับระดับรายได้ประชาชาติต่อประชากร (รูปที่ 69) ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจไทยสามารถขยายตัวได้มากขึ้น และยังสร้างโอกาสให้ธุรกิจไทยสามารถเติบโตได้มากขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม ภาครัฐควรคำนึงถึงความเสี่ยงจากการลงทุนครั้งนี้ ได้แก่ ภาระหนี้สาธารณะที่เพิ่มขึ้น และผลกระทบต่อสภาพคล่องในประเทศที่ภาคเอกชนจำเป็นต้องใช้ในการระดมเงิน และให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการเพื่อให้การลงทุนมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไทย

69 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการเพิ่มระดับรายได้ประชาชาติต่อประชากรในอนาคต

ความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างพื้นฐานและระดับรายได้ประชาชาติต่อประชากรในปี 2012

หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐฯ

รายได้ประชาชาติต่อประชากร (GDP per capita)



* ช่วงคะแนนโครงสร้างพื้นฐานคือ 1 (น้อยสุด) - 7 (มากที่สุด)
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ IMF