

รูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐ
ในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที
ที่ส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการและผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ*
Public Private Partnership in Bangkok Transit System Sky Train and
Mass Rapid Transit Subway on Passengers' and Providers' Benefits
and State Efficiency*

บูรณจิตร แก้วศรีมอล**

Buranajit Kaewsrinol**

สุมาลี วงษ์วิจิตร***

Sumalee Wongwittit***

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นและเปรียบเทียบคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที รวมทั้งศึกษาระดับความคิดเห็นและเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ผู้รับบริการและผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐของรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางใช้วิธีการวิจัยแบบผสม โดยเชิงปริมาณใช้การรวบรวมแบบสอบถาม 1,050 ชุดเชิงคุณภาพใช้วิธีการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 12 คน สรุปผลโดยนำข้อมูลเชิงคุณภาพมาอธิบายเสริมคำตอบเชิงปริมาณ ผลวิจัยพบว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ BOT ลักษณะสำคัญคือ ลงทุนโดยเอกชน 100% และให้เอกชนสัมปทานเดินรถ 30 ปี รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีใช้รูปแบบ BOOT ลักษณะสำคัญคือ รัฐลงทุน 80% เอกชนลงทุน 20% และให้เอกชนสัมปทานเดินรถ 25 ปี โดยคุณลักษณะสำคัญที่ต่างกันชัดเจน คือ การออกแบบการลงทุน การจัดการและให้บริการ ด้านประโยชน์จากการใช้รูปแบบการร่วมลงทุนที่ต่างกันของรถไฟฟ้าสองเส้นทางคือ เอกชนได้รับสิทธิสัมปทานจากรัฐต่างกัน และภาครัฐต้องแบกรับภาระหนี้ที่แตกต่างกัน ข้อเสนอแนะคือรูปแบบการจัดการร่วมกันที่เหมาะสมคือ รัฐลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานเอกชนลงทุนในระบบการเดินรถต้องมีการออกแบบเส้นทางร่วมกันโดยบูรณาการกับแผนพัฒนาเมืองและให้สิทธิเอกชนในการพัฒนาที่ดินเพื่อสร้างรายได้ ซึ่งสุดท้ายภาครัฐและภาคสาธารณะจะได้ประโยชน์ในการขยายการให้บริการเดินทางแก่ประชาชนและขยายการพัฒนาเมือง

* คุชภินิพนธ์เป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

* A dissertation in partial fulfilment of the degree of Ph.D. (Public Administration) Ramkhamhaeng University

** นักศึกษาระดับปริญญาเอก หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

** Ph.D. candidate of Ph.D. program (Public Administration) of Ramkhamhaeng University

*** รองศาสตราจารย์สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

*** Assoc. Prof. Dr. of Laws Faculty, Ramkhamhaeng University

คำสำคัญ : การร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐ รถไฟฟ้า

Abstract

This research purposes were to 1) study and compare the pattern of Public Private Partnership (PPP) in Bangkok Transit System Sky Train(BTS) and Mass Rapid Transit Subway (MRT) 2) study and compare Passengers' and Providers' Benefits and State Efficiency. The Researcher used Mixed Method research. In applying quantitative method, 1050 samplings were collected. For the qualitative methods, 12 key informants were interviewed. The two approaches were complementary with the results of each lending converging evidential which correspond to overall findings.

The finding shows that the pattern of Public Private Partnership in BTS sky train is BOT that has the characteristic of 100% private investment, and concessional provider by BTSC Company at least for 30 years. The pattern of Public Private Partnership in MRT subway is BOOT that has the characteristic of 20% private investment, 80% state investment on structure, and concessional provider by BEM Company for 25 years. The different characters are design, investment and operation. The different benefit are the provider's concession benefits and the public debts. The suggestion of this study in order to design mass rapid network are to integrate the urban or region-development plan, and use public-private partnership in funding.

Keywords : Public Private Partnership, Electric Rail Transit

บทนำ

หน้าที่สำคัญประการหนึ่งของภาครัฐในการบริหารประเทศ คือ การจัดหาสินค้าและบริการสาธารณะ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่พลเมือง โดยตั้งแต่ช่วงปลาย ค.ศ.1900 เป็นต้นมา ความท้าทายในการทำงานของภาครัฐคือ ความต้องการของประชาชน และปัญหาของภาคสาธารณะมีความสลับซับซ้อนมากขึ้น ในขณะที่ภาครัฐมีข้อจำกัดของทรัพยากร โดยเฉพาะ งบประมาณบุคลากร เทคโนโลยี ดังนั้นภาครัฐจึงพยายามพัฒนารูปแบบการทำงานที่ก้าวข้ามขีดจำกัดดังกล่าว โดยการแสวงหาความร่วมมือจากภาคเอกชนเข้ามาเป็นพันธมิตรในการทำงานจนเกิดรูปแบบการทำงานที่เรียกว่า “การจัดการร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน” (Savas,2000, p.1)

ภาครัฐของไทยได้นำวิธีการจัดการร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชนมาใช้ในการทำงานโดยใช้ชื่ออย่างเป็นทางการว่า “การให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ” และได้ตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินในกิจการของรัฐ ขึ้นมาใน พ.ศ. 2535 และต่อมาปรับเป็น พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556, 2556, น.1) และภาครัฐได้เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในการกิจการด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานของประเทศหลายอย่างโดยเฉพาะ “รถไฟฟ้า”

เนื่องด้วยการทำงานโดยการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้า นั้นยังเป็นการใหม่ที่ยังไม่นำมาใช้ในประเทศไทย จึงทำให้รูปแบบหรือวิธีการที่นำมาใช้ในการจัดการในรถไฟฟ้าแต่ละเส้นทางมีความ

แตกต่างกันออกไป เช่น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ “รถไฟฟ้าบีทีเอส” ใช้วิธีการลงทุนโดยภาคเอกชน ทั้ง 100 เปอร์เซ็นต์ และให้ภาคเอกชนเป็นผู้สัมปทานในการจัดการและให้บริการรถไฟฟ้า ในขณะที่รถไฟฟ้าเฉลิมรัชมงคลหรือ “รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที” ใช้วิธีการลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน และให้ภาคเอกชนสัมปทานในการจัดการและให้บริการรถไฟฟ้า เป็นต้นซึ่งภายใต้ความแตกต่างดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อศักยภาพการทำงานและให้เกิดผลประโยชน์ที่ตกแก่ประชาชน เอกชนและภาครัฐที่แตกต่างกันออกไปด้วย

ผู้วิจัยจึงมีความสนใจหาคำตอบว่ารูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐที่แตกต่างกันออกไปนั้นจะส่งผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสีย ไม่ว่าจะเป็นประชาชนผู้รับบริการ ภาคเอกชนหรือภาครัฐที่แตกต่างกันหรือไม่อย่างไร โดยเลือกรูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐในกิจการรถไฟฟ้าของประเทศไทย ที่ชัดเจนขึ้นมา 2 กรณี ได้แก่ 1. รูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรัฐในแบบ Build Operate Transfer: BOT ในรถไฟฟ้าบีทีเอส และ 2. รูปแบบ Build Owned Operate Transfer: BOOT ในรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที ทั้งนี้ข้อค้นพบจะสามารถนำไปสู่การทำความเข้าใจคุณลักษณะที่สำคัญ ข้อดี ข้อจำกัดในการดำเนินงาน และเข้าใจถึงผลที่เกิดขึ้นภายใต้การจัดการร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชนในแต่ละรูปแบบ ซึ่งจะสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางการสร้างข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนา ปรับปรุงแก้ไขการจัดการรถไฟฟ้า อีกทั้งข้อค้นพบจะนำไปสู่การสังสมประสบการณ์ในการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐโดยเฉพาะในกิจการรถไฟฟ้าของประเทศไทย ให้สามารถพัฒนาการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายในการสร้างผลประโยชน์ให้เกิดขึ้นแก่ประชาชนผู้รับบริการ ภาคเอกชนผู้ให้บริการ และเกิดความคุ้มค่าต่อรัฐ ต่อไปในอนาคต

คำถามการวิจัย

ความแตกต่างในการใช้รูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที ส่งผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการและผู้ให้บริการ และความคุ้มค่าต่อรัฐที่ต่างกันหรือไม่ อย่างไร

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นที่มีต่อคุณลักษณะที่สำคัญของรูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที
2. เพื่อศึกษาระดับสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ ของกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที
3. เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของคุณลักษณะที่สำคัญ ของรูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที
4. เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของ สิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ ของกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที ที่เกิดขึ้นภายใต้รูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐที่แตกต่างกัน
5. เพื่อศึกษาคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐ ในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที ที่ส่งผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการ และความคุ้มค่าต่อรัฐ

สมมติฐานการวิจัย

1. ความคิดเห็นที่มีต่อคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรถไฟฟ้าจะมีระดับที่แตกต่างกันออกไป
2. ความคิดเห็นที่มีต่อสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการ และความคุ้มค่าต่อรัฐจะมีระดับที่แตกต่างกันออกไป
3. รูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรถไฟฟ้าที่แตกต่างกันย่อมมีคุณลักษณะสำคัญที่แตกต่างกันด้วย
4. รูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรถไฟฟ้าที่แตกต่างกันย่อมมีผลต่อ สิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการ และความคุ้มค่าต่อรัฐที่แตกต่างกันไปด้วย
5. คุณลักษณะที่สำคัญของรูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรถไฟฟ้าจะส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการ และความคุ้มค่าต่อรัฐด้วย

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยผสมระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ดังนี้

เชิงปริมาณใช้วิธีการสอบถามโดยมีตัวอย่างทั้งหมด 1,050 ตัวอย่าง จาก 2 กลุ่ม ได้แก่ 1. ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานราชการและภาคเอกชนที่รับผิดชอบในการจัดการรถไฟฟ้าบีทีเอสและเอ็มอาร์ที 2. กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสและเอ็มอาร์ที โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล มีสถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ได้แก่ 1) สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2) สถิติที่ใช้ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ ได้แก่ การหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัก กำหนดค่าขั้นต่ำที่ 0.070 3) สถิติที่ใช้ทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ ใช้สถิติ Chi-Square โดยการใช้ค่า t - test เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มและ Multiple Regression Analysis เพื่อหาปัจจัยตัวแปรต้นที่มีอิทธิพลต่อตัวแปรตาม

การวิจัยเชิงคุณภาพใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 12 ตัวอย่างโดยการเฉพาะเจาะจงไปที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 3 กลุ่ม ได้แก่ 1.บุคลากรหน่วยงานภาครัฐเจ้าของโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสและเอ็มอาร์ที 2. บุคลากรหน่วยงานภาคเอกชนผู้ได้รับสัมปทานจัดการรถไฟฟ้าบีทีเอสและเอ็มอาร์ที 3. นักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบขนส่งและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในเขตเมืองรวมทั้งใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลเอกสารจากแหล่งทุติยภูมิ ที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชนตั้งแต่ ปี 2535-ปัจจุบัน และสรุปข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยการถอดความคำสัมภาษณ์และอธิบายข้อมูลเชิงเหตุผลสัมพันธ์

การวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัยด้วยวิธีการตรวจสอบข้อมูลสามเส้าจากแหล่งข้อมูลทั้ง 3 วิธี โดยการใช้ข้อมูลเชิงปริมาณเป็นหลักและทำการอธิบายเสริมด้วยข้อมูลจากแหล่งเอกสารสำคัญและข้อมูลเชิงคุณภาพเพื่อเสริมให้คำตอบงานวิจัยมีความสมบูรณ์

ผลการวิจัย

1. ผลการวิจัยระดับความคิดเห็นที่มีต่อคุณลักษณะที่สำคัญของรูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ทีรถไฟฟ้า มีผลการวิจัยดังนี้

รูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าบีทีเอสใช้รูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรัฐ รูปแบบ BOT โดยผลการวิจัยพบว่าระดับความคิดเห็นที่มีต่อคุณลักษณะสำคัญของรถไฟฟ้า

บีทีเอสด้านการออกแบบในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.44) ด้านการลงทุนในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.19) ด้านการก่อสร้างในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.12) ด้านการจัดการและให้บริการในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.31) ด้านการถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอนในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.09) ทั้งนี้ ผลการศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม สามารถแบ่งรูปแบบการร่วมลงทุนออกเป็น 2 รูปแบบย่อย ได้แก่ 1) ในขั้นตอนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสถานี ใช้รูปแบบ BTO คือ ใช้การลงทุนและก่อสร้าง (Build) โดยภาคเอกชน คือ บริษัทกรุงเทพธนาคม และบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ปัจจุบันคือ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)) มาเป็นผู้ลงทุน มีมูลค่าโครงการทั้งสิ้น 42,934 ล้านบาทและเมื่อก่อสร้างเสร็จเอกชนต้องถ่ายโอน (Transfer) โครงสร้างพื้นฐานให้แก่รัฐเป็นผู้ถือครอง (Owned) 2) ขั้นตอนการจัดการและให้บริการใช้รูปแบบ BOT คือขั้นตอนการลงทุนและจัดหาระบบเดินรถ (Build) ภาครัฐให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนในการจัดการรถไฟฟ้า ระบบการเดินรถ และระบบการให้บริการขั้นตอนการจัดการและให้บริการ (Operate) ภาครัฐให้สัมปทานบริษัทเอกชนในการจัดการและให้บริการรถไฟฟ้า หลังจากหมดสัมปทานเอกชนจะต้องถ่ายโอน (Transfer) การถือครองและสินทรัพย์ทั้งหมดให้แก่ภาครัฐ (การตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2555, หน้า 2)

ส่วนคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีใช้รูปแบบ BOOT หรือ DFBOT โดยผลการวิจัยพบว่า ระดับความคิดเห็นที่มีต่อคุณลักษณะสำคัญของรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีด้านการออกแบบ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.68) ด้านการลงทุนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.56) ด้านการก่อสร้างในภาพรวมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.53) ด้านการจัดการและให้บริการในภาพรวมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.41) ด้านการถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอนในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.34) ทั้งนี้การศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมพบคุณลักษณะสำคัญคือ การออกแบบ(Design) รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีทำโดยภาครัฐคือ การไฟฟ้ามหานครเป็นผู้รับผิดชอบ มีการลงทุน(Fund)โดยภาครัฐร่วมกับเอกชนในสัดส่วน 80:20 โดยภาครัฐลงทุน 80 เปอร์เซ็นต์ ในโครงสร้างทางโยธาทั้งหมดมูลค่า 115,812 ล้านบาทโดยการกู้เงินจากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) ส่วนภาคเอกชนลงทุนในระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการ 20 เปอร์เซ็นต์มูลค่า 15,812 ล้านบาท ด้านการก่อสร้าง (Build) ภาครัฐใช้วิธีให้เอกชนประมูลก่อสร้างในลักษณะกิจการร่วมค้า และรัฐให้เอกชนสัมปทานการจัดการให้บริการ (Operate) และเมื่อหมดสัมปทานจะต้องถ่ายโอน (Transfer) ระบบเดินรถและสินทรัพย์ทั้งหมดให้กับภาครัฐ โดยรัฐบาลได้จัดตั้งการรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) ซึ่งมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจรับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้าในฐานะตัวแทนภาครัฐ (การตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2554)

2. ผลการวิจัยระดับสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐของกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที มีผลการวิจัยดังนี้

ระดับสิทธิประโยชน์ที่ผู้รับบริการบีทีเอสได้รับมากที่สุดคือ ด้านการเดินทางอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.57) สามารถลดระยะเวลาการเดินทาง มีความรวดเร็ว แก้ปัญหาความแออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่วนด้านที่ได้รับน้อยที่สุดคือสิทธิประโยชน์ตามสัญญาสัมปทานอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.20) พบว่า แม้จะมีระบบป้องกันความเสียหายหรืออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการโดยสารรถไฟฟ้าแต่ยังขาดการตอบสนองได้ทันทั่วทั้งที่ ด้านสิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการบีทีเอสที่ได้รับมากที่สุดคือ ด้านผลตอบแทนทางธุรกิจอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.74) ซึ่งมีการขยายการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น ส่วนด้านที่ได้รับน้อยที่สุดคือ ด้านสิทธิประโยชน์ตามสัมปทานอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.20) ที่ปรากฏเพียงการสามารถหารายได้จากการให้บริการรถไฟฟ้าและรายได้เชิงพาณิชย์โดยไม่ต้องส่งรายได้ให้แก่รัฐเป็นเวลา 30 ปี ด้านความคุ้มค่าต่อรัฐพบว่า รัฐเกิดความคุ้มค่ามากสุดในด้านการแก้ปัญหาจราจรและพัฒนาเมืองด้านการคมนาคมอยู่ในระดับมาก

(ค่าเฉลี่ย 3.65) สามารถเพิ่มคุณค่าเมืองด้านการท่องเที่ยว ช่วยสร้างภาพลักษณ์ด้านการขนส่งให้เมืองหลวงของไทย และด้านที่ภาครัฐได้รับน้อยที่สุดคือความคุ้มค่าด้านการประหยัดทรัพยากรของรัฐอยู่ในระดับปานกลาง(ค่าเฉลี่ย 3.39) ซึ่งสามารถประหยัดงบประมาณ ทรัพยากรบุคคล และลดภาระหนี้ของภาครัฐ

ระดับสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีที่ได้รับมากที่สุดคือ ด้านการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.70) คือ ช่วยให้ถึงที่หมายได้รวดเร็วขึ้น แต่ยังไม่สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและด้านที่ได้รับน้อยที่สุดคือ สิทธิประโยชน์ตามสัญญาสัมปทานอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.22) พบว่า มีระบบควบคุมความเสี่ยงหรืออันตรายที่อาจเกิดขึ้นภายในรถไฟฟ้า และระบบป้องกันความเสียหายหรืออุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นจากการโดยสารรถไฟฟ้า ด้านสิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีพบว่าได้รับมากที่สุดคือ ผลตอบแทนทางธุรกิจอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.92) มีการขยายการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้นเช่น โฆษณาสินค้า ส่วนด้านที่ได้รับน้อยที่สุดคือสิทธิประโยชน์ตามสัมปทานอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.31) เช่น บริษัทสามารถหารายได้เชิงพาณิชย์ด้านความคุ้มค่าต่อรัฐที่ได้รับมากที่สุดคือเรื่องการแก้ปัญหาจราจรและพัฒนาเมืองด้านการคมนาคมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.75) ส่วนด้านที่ภาครัฐได้รับน้อยที่สุดคือ ด้านการประหยัดทรัพยากรของรัฐอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.46) ทั้งนี้เพราะรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีลงทุนหลักโดยภาครัฐ

3. ผลการวิจัยด้านการเปรียบเทียบความแตกต่างคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ทีผลวิจัยตามตาราง 1 ดังนี้

ตาราง 1 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที

คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้า	t	Sig
การออกแบบ	-5.642	.011*
การลงทุน	-6.940	.000*
การก่อสร้าง	-9.08	.333
การจัดการและให้บริการ	-2.068	.004*
การถือครองสินทรัพย์และถ่ายโอน	-4.837	.104

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางสามารถสรุปได้ว่า คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าบีทีเอสและเอ็มอาร์ทีที่มีความแตกต่างกัน ได้แก่ 1) ด้านการออกแบบ โดยรถไฟฟ้าบีทีเอส ออกแบบให้เป็นรถไฟฟ้าที่เป็นเส้นทางศูนย์กลางเมือง ในขณะที่รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีออกแบบให้เป็นรถที่มีเส้นทางเป็นรัศมีรอบนอกศูนย์กลางเศรษฐกิจ 2) ด้านการลงทุนรถไฟฟ้าสองเส้นทางแตกต่างกัน คือรถไฟฟ้าบีทีเอสใช้การลงทุนโดยภาคเอกชนทั้ง 100 เปอร์เซ็นต์ ส่วนรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีใช้วิธีการลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยรัฐลงทุน 80 เปอร์เซ็นต์ ภาคเอกชนลงทุนร่วม 20 เปอร์เซ็นต์ 3) ด้านการจัดการและการให้บริการ มีความแตกต่างที่สำคัญ ได้แก่ การมีหน่วยงานภาครัฐเจ้าของโครงการคนละรูปแบบส่งผลต่อศักยภาพในการดำเนินการ ให้สัมปทานบริษัทเอกชนคนละบริษัทมาทำการจัดการและให้บริการ และระยะเวลาการให้สัมปทานและการแบ่งปันผลประโยชน์ที่ต่างกันส่งผลการบริหารจัดการเพื่อให้คุ้มค่าต่อการลงทุน ส่วนคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบที่ไม่แตกต่างกัน ได้แก่ การก่อสร้างได้แก่การก่อสร้าง คือการก่อสร้างรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางรัฐให้ภาคเอกชนทำการก่อสร้างโดยใช้รูปแบบกิจการร่วมค้าเพื่อมาระดมทรัพยากรและเทคโนโลยี

และองค์ความรู้ของแต่ละบริษัทเพื่อใช้ในการก่อสร้าง 2) การถือครองสินทรัพย์และถ่ายโอนรถไฟฟ้า รัฐเป็นผู้ถือครองโครงสร้างเส้นทาง และเอกชนถือครองระบบการเดินรถและให้บริการแต่ทั้งนี้ม่ประเด็นความแตกต่างด้านวิธีการถ่ายโอนสินทรัพย์ที่เป็นโครงสร้างเส้นทาง ซึ่งรถไฟฟ้าบีทีเอสใช้วิธีการให้เอกชนลงทุนในโครงสร้างเมื่อการก่อสร้างเสร็จต้องทำการถ่ายโอนโครงสร้างให้ภาครัฐถือครอง ในขณะที่รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีรัฐเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างเองจึงไม่ต้องทำการถ่ายโอนการถือครองโครงสร้างเส้นทาง

4. ผลการวิจัยด้านการเปรียบเทียบความแตกต่างของสิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐของกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที ที่เกิดขึ้นภายใต้รูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐที่แตกต่างกันผลวิจัยตามตาราง 2 ดังนี้

ตาราง 2 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของสิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐของกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ที

สิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการ,ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ	t	sig
สิทธิประโยชน์ภายใต้สัมปทานของผู้ให้บริการ	-.751	.084
สิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการด้านการเดินทาง	-5.686	.055
สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการด้านการได้รับบริการ	-3.886	.447
สิทธิประโยชน์ภายใต้สัมปทานของผู้ให้บริการ	-4.344	.723
สิทธิประโยชน์ด้านผลตอบแทนทางธุรกิจของผู้ให้บริการ	-7.160	.005*
สิทธิประโยชน์ด้านการพัฒนาองค์การและนวัตกรรมของผู้ให้บริการ	-6.315	.847
ความคุ้มค่าต่อรัฐด้านความสามารถในการประหยัดทรัพยากร	-2.672	.000*
ความสามารถในการให้บริการและการสนองต่อความต้องการของประชาชน	-3.388	.094
ความสามารถในการแก้ปัญหาจราจรและพัฒนาเมืองด้านการคมนาคม	-3.977	.743

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สามารถสรุปได้ว่า สิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ ของกิจการรถไฟฟ้าขนส่งบีทีเอสและเอ็มอาร์ทีที่มีความแตกต่างกัน ได้แก่ 1) สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการด้านผลตอบแทนทางธุรกิจ กล่าวคือ สัญญาสัมปทานเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ที่ให้สิทธิประโยชน์แก่บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) สามารถหารายได้จากการให้บริการและการดำเนินการในเชิงพาณิชย์ โดยไม่ต้องแบ่งรายได้ให้กับรัฐ ในขณะที่สัญญาสัมปทานของรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีแก่บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้าจำกัด (มหาชน) กำหนดให้บริษัทสามารถหารายได้จากการให้บริการเดินรถ และรายได้จากการดำเนินการเชิงพาณิชย์โดยต้องส่งรายได้ให้แก่รัฐ 2) สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการภายใต้สัมปทานของรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางแตกต่างกัน ในประเด็นสำคัญโดยเฉพาะอายุของสัมปทาน และการแสวงหารายได้ 3) ความคุ้มค่าต่อรัฐด้านความสามารถในการประหยัดทรัพยากร พบว่า รูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางสร้างความประหยัดทรัพยากรต่างกัน คือ รถไฟฟ้าบีทีเอสใช้วิธีการลงทุนโดยเอกชน 100 เปอร์เซ็นต์ จึงประหยัดงบประมาณและทรัพยากรของรัฐมากกว่ารถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที ส่วนสิทธิประโยชน์ที่ไม่แตกต่างกัน ได้แก่ 1) สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการตามสัญญาสัมปทานกล่าวคือด้านมาตรฐานการให้บริการ และมาตรการในการรักษาความปลอดภัยของรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางนั้น ถูกควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งมีการระบุไว้อย่างชัดเจนตามสัญญาสัมปทาน เช่น ต้องจัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานีและในตัวรถ หรือการกำหนดค่าโดยสารและการขึ้นราคาค่าโดยสาร 2) สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการ

ด้านการเดินทางประโยชน์ที่ผู้รับบริการได้รับในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าคือ ความสะดวก ถึงที่หมายได้รวดเร็วขึ้น และสร้างทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชน และแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน 3) สิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการในการรับบริการรถไฟฟ้าของทั้งสองเส้นทางพบว่า ทั้งสองเส้นทางสามารถจัดให้บริการได้ดีและเกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการเช่น ในเรื่องความสะดวกสบายภายในรถไฟฟ้า การให้บริการที่ดีของพนักงาน 4) การพัฒนาองค์กรและนวัตกรรมของผู้ให้บริการรถไฟฟ้าของทั้งสองเส้นทางมีผลการพัฒนาโดยบริษัทผู้ให้บริการรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางมีการพัฒนาปรับปรุงการให้บริการอย่างต่อเนื่อง และมีการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการให้บริการ รวมทั้งมีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการให้บริการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงการให้บริการให้ดียิ่งขึ้น 5) ความคุ้มค่าของรัฐด้านความสามารถในการให้บริการและการสนองตอบต่อความต้องการของประชาชนคือ ภาครัฐได้ประโยชน์ในการยกระดับการให้บริการแก่ประชาชน โดยอาศัยความเป็นมืออาชีพของเอกชนมาให้บริการ คล่องตัว สะดวก รวดเร็วในการทำงานมากกว่าภาครัฐ ทำให้เป็นโอกาสของภาครัฐที่สามารถยกระดับการให้บริการประชาชนที่สะดวก รวดเร็ว 6) ความสามารถในการแก้ปัญหาจราจรและพัฒนาเมืองด้านการคมนาคมของรถไฟฟ้าพบว่า ผลการดำเนินการของรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทาง ไม่ได้แก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ ทำได้เพียงแค่ช่วยบรรเทาสภาพการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ให้แก่ผู้โดยสารที่มีความเร่งรีบเดินทางไปยังเป้าหมายปลายทาง ให้สามารถไปถึงปลายทางได้รวดเร็วขึ้น (สามารถราชพลสิทธิ์,สัมภาษณ์,17 พฤษภาคม 2561)

5. ผลการวิจัยด้านคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าบีทีเอสและเอ็มอาร์ที ที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพประโยชน์ผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ ผลการวิจัยมีดังนี้

คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพประโยชน์ผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ พบผลวิจัยตามตาราง 3

ตาราง 3 แสดงการวิจัยคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพประโยชน์ผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ

สิทธิประโยชน์ของรถไฟฟ้าบีทีเอส	คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบ	B	Beta	t	Sig.
ผู้รับบริการ	(Constant)	.657		5.969	.000*
	การจัดการและให้บริการ	.448	.561	17.413	.000*
	การออกแบบ	.218	.220	6.425	.000*
	การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน	.128	.162	5.015	.000*
$R^2 = .582$ Adjusted $R^2 = .580$ $F=234.910$					
ผู้ให้บริการ	(Constant)	.914		8.097	.000*
	การออกแบบ	.242	.266	6.441	.000*
	การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน	.153	.210	5.451	.000*
	การจัดการและให้บริการ	.171	.234	6.524	.000*
	การลงทุน	.159	.223	5.522	.000*
$R^2 = .486$ Adjusted $R^2 = .481$ $F=119.136$					

สิทธิประโยชน์ของ รถไฟฟ้าบีทีเอส	คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบ	B	Beta	t	Sig.
ความคุ้มค่าต่อรัฐ	(Constant)	.772		7.050	.000*
	การจัดการและให้บริการ	.314	.409	12.336	.000*
	การลงทุน	.205	.275	7.360	.000*
	การออกแบบ	.206	.216	5.642	.000*
	การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน	.076	.100	2.815	.005*

$R^2 = .560$ Adjusted $t R^2 = .557$ F= 160.862

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางสามารถสรุปได้ว่า 1) คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีอิทธิพลต่อสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการ ได้แก่ การจัดการและให้บริการ การออกแบบ การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน 2) คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบฯ ของรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีอิทธิพลต่อสิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการ ได้แก่ การออกแบบ การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน การจัดการและการให้บริการ และการลงทุน 3) คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบฯ ของรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีอิทธิพลต่อความคุ้มค่าต่อรัฐ ได้แก่ การจัดการและการให้บริการ การลงทุน การออกแบบ การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน

ผลการวิจัยด้านคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพประโยชน์ผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ พบผลวิจัยตามตาราง 4

ตาราง 4 แสดงผลการวิจัยด้านคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพประโยชน์ผู้รับบริการ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ

สิทธิประโยชน์ของ รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที	คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบ	B	Beta	t	Sig.
ผู้รับบริการ	(Constant)	.162		1.695	.091
	การจัดการและให้บริการ	.459	.526	16.602	.000*
	การออกแบบ	.257	.246	7.897	.000*
	การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน	.119	.126	4.709	.000*
	การก่อสร้าง	.108	.112	3.416	.001*

$R^2 = .738$ Adjusted $t R^2 = .736$ F=370.626

ผู้ให้บริการ	(Constant)	.902		7.770	.000
	การจัดการและให้บริการ	.200	.255	5.852	.000*
	การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน	.195	.230	6.319	.000*
	การออกแบบ	.190	.204	4.830	.000*
	การลงทุน	.088	.112	2.862	.004*
	การก่อสร้าง	.096	.112	2.487	.013*

$R^2 = .532$ Adjusted $t R^2 = .527$ F=119.035

สิทธิประโยชน์ของ รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที	คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบ	B	Beta	t	Sig.
ความคุ้มค่าต่อรัฐ	(Constant)	.439		3.529	.000
	การจัดการและให้บริการ	.264	.296	7.219	.000*
	การออกแบบ	.230	.216	5.445	.000*
	การก่อสร้าง	.190	.193	4.569	.000*
	การลงทุน	.128	.143	3.864	.000*
	การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน	.082	.085	2.475	.014*

$R^2 = .584$ Adjusted $t R^2 = .580$ $F = 147.271$

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางสามารถสรุปได้ว่า 1) คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีที่มีอิทธิพลต่อสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการ ได้แก่ การจัดการและให้บริการ การออกแบบ การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน 2) คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบฯ ที่มีอิทธิพลต่อสิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการ ได้แก่ การจัดการและการให้บริการ การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน การออกแบบ การลงทุน การก่อสร้าง 3) คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบฯ ที่มีอิทธิพลต่อความคุ้มค่าต่อรัฐ ได้แก่ การจัดการและการให้บริการ การออกแบบ การก่อสร้าง การลงทุน การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน

สรุปผลการวิจัย

รถไฟฟ้าบีทีเอสและเอ็มอาร์ที ใช้รูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐที่แตกต่างกัน คือ รถไฟฟ้าบีทีเอสใช้รูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการรูปแบบ BOT ลงทุนโดยเอกชน 100% และให้สัมปทานเดินรถเป็นเวลา 30 ปี เอกชนสามารถหารายได้จากการให้บริการและเชิงพาณิชย์โดยไม่ต้องแบ่งให้รัฐ ส่วนรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีใช้รูปแบบ BOOT เป็นการลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชนในสัดส่วน 80 : 20 ภาครัฐลงทุนและถือครองโครงสร้างเส้นทาง ภาคเอกชนลงทุนและถือครองในระบบการเดินรถและได้รับสัมปทานให้บริการ 25 ปี เอกชนสามารถหารายได้จากการให้บริการและเชิงพาณิชย์โดยต้องแบ่งให้รัฐ

สิทธิประโยชน์ของรถไฟฟ้าบีทีเอสพบว่า ผู้รับบริการได้รับสิทธิประโยชน์มากสุดในด้านการเดินทาง ผู้ให้บริการได้รับสิทธิประโยชน์มากสุดด้านผลตอบแทนทางธุรกิจ ภาครัฐเกิดความคุ้มค่ามากสุดด้านการแก้ปัญหาจราจรและพัฒนาเมือง ส่วนสิทธิประโยชน์ของรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที พบว่า ผู้รับบริการได้รับสิทธิประโยชน์มากสุดคือสร้างทางเลือกในการเดินทาง ผู้ให้บริการได้สิทธิประโยชน์มากสุดด้านผลตอบแทนทางธุรกิจ ภาครัฐเกิดความคุ้มค่ามากสุดในการแก้ปัญหาจราจรและพัฒนาเมืองด้านการคมนาคม

ผลการเปรียบเทียบคุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางพบว่า มีคุณลักษณะสำคัญที่แตกต่างกัน ได้แก่ การออกแบบ การลงทุนการจัดการและให้บริการ การถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน ส่วนคุณลักษณะสำคัญที่ไม่แตกต่างกัน ได้แก่ การก่อสร้าง

ผลการเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางพบว่า มีสิทธิประโยชน์ที่แตกต่างกัน ได้แก่ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการด้านผลตอบแทนทางธุรกิจ สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการภายใต้สัมปทาน และความคุ้มค่าต่อรัฐด้านความสามารถในการประหยัดทรัพยากร

คุณลักษณะสำคัญของรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าบีทีเอสและเอ็มอาร์ทีที่ส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ผู้รับบริการ ได้แก่ การออกแบบการจัดการและให้บริการและการถือครองสินทรัพย์และ

การถ่ายโอน ส่วนคุณลักษณะที่สำคัญที่ส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการ ได้แก่ การออกแบบ การลงทุน การจัดการและให้บริการและการครอบครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน คุณลักษณะที่สำคัญที่ส่งผลต่อความคุ้มค่าของรัฐ ได้แก่ การออกแบบ การลงทุน การจัดการและให้บริการและการถือครองสินทรัพย์และการถ่ายโอน

อภิปรายผลการวิจัย

รูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าบีทีเอสและเอ็มอาร์ทีที่มีคุณลักษณะสำคัญแตกต่างกัน ซึ่งคุณลักษณะดังกล่าวส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการ ผู้รับบริการและความคุ้มค่าต่อรัฐที่ต่างกันด้วย

ผลการวิจัยพบว่าคุณลักษณะสำคัญที่ส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ต่อผู้รับบริการอย่างชัดเจนคือ “การออกแบบ” โดยพบว่า การออกแบบรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางมีหลักการออกแบบที่แตกต่างกัน แต่ส่งผลที่เหมือนกันคือ ไม่ได้ก่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาการจราจรและพัฒนาระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

โดยหลักการออกแบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมุ่งเน้นให้เป็นรถไฟฟ้าที่วิ่งในเขตเศรษฐกิจศูนย์กลางเมืองในระยะทางสั้นๆ ในขณะที่รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีได้กำหนดแนวเส้นทางให้เป็นรถไฟฟ้าใต้ดินที่วิ่งเชื่อมต่อการเดินทางจากรอบนอกแต่ยังขาดการเชื่อมต่อการเดินทางเข้ากับเขตเศรษฐกิจศูนย์กลางเมือง ซึ่งการออกแบบเส้นทางดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ให้บริการ เพราะยังขาดการเชื่อมต่อจากเขตศูนย์กลางเศรษฐกิจไปยังเขตที่พักอาศัยชุมชน และขาดระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงผู้โดยสารจากชุมชนมาป้อนสู่รถไฟฟ้า (นพนนท์ ตาปนา นนท์, สัมภาษณ์, 13 มิถุนายน 2561) ซึ่งตามผลการสำรวจของงานวิจัยพบว่า ประชาชนยังไม่พึงพอใจในด้านความสะดวกในการเข้าถึงรถไฟฟ้า เมื่อเข้าถึงยากจึงมีผู้ใช้บริการน้อยทำให้พบว่า การเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสและเอ็มอาร์ทีในระยะแรกต้องประสบกับภาวะขาดทุน รถไฟฟ้าไม่สามารถใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ภาครัฐก็ไม่สามารถยกระดับคุณภาพการขนส่งและการเดินทางเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการคมนาคมได้ รวมทั้งการออกแบบรถไฟฟ้าในลักษณะการตัดระยะทางเป็นช่วงสั้นๆ แคบบริเวณใจกลางเมืองของรถไฟฟ้าทั้งสองเส้นทางนั้นไม่ได้ดึงดูดความเจริญจากศูนย์กลางเศรษฐกิจออกไปยังเขตพื้นที่ชนบทรอบนอกได้ (กิตติกานต์ จอมดวงจาวรพลกุล, สัมภาษณ์, 30 พฤษภาคม 2561)

ทั้งนี้ผลการวิจัยเชิงปริมาณและจากการสัมภาษณ์เชิงลึกได้ชี้ให้เห็นว่า คุณลักษณะสำคัญประการหนึ่งที่แตกต่างกันของรถไฟฟ้าสองเส้นทางที่ส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ของผู้ให้บริการและส่งผลต่อความคุ้มค่าต่อรัฐคือ “การลงทุน” กล่าวคือ รถไฟฟ้าบีทีเอสใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ BOT โดยการลงทุนโดยภาคเอกชนทั้ง 100 เปอร์เซ็นต์ในขณะที่รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ BOOT โดยการลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชนในสัดส่วน 80:20 ซึ่งรูปแบบการลงทุนที่ต่างกันนี้จะส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ของภาคเอกชนผู้ให้บริการและส่งผลต่อความคุ้มค่าต่อรัฐด้วย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ d’Arcier (2014, pp. 67-70) ที่ค้นพบว่า รูปแบบในการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนจะมีผลต่อการบรรลุข้อตกลงระหว่างภาครัฐและเอกชนในด้านต่าง ๆ เช่น ส่งผลต่อการใช้สิทธิในการครอบครองสินทรัพย์อายุสัมปทานรถไฟฟ้าและข้อต่อรองที่รัฐจะมีต่อเอกชนตลอดจนยอมส่งผลต่อการเข้ามามีอิทธิพลในการควบคุมคุณภาพในการให้บริการที่จะมีผลระยะยาวต่อประชาชนผู้รับบริการด้วย

ในกรณีการลงทุนในรถไฟฟ้าบีทีเอส ใช้วิธีการลงทุนโดยเอกชนทั้ง 100 เปอร์เซ็นต์ จึงส่งผลให้ภาครัฐสามารถประหยัดทรัพยากรประหนึ่ง “การจับเสือมือเปล่าของภาครัฐ” (สามารถ ราชพลสิทธิ์, 2561, สัมภาษณ์) แต่ขณะเดียวกันก็ต้องยอมรับว่าภาครัฐเองจะมีอำนาจต่อรองกับเอกชนน้อยลง และจะต้องตระหนักว่าการดึงภาคเอกชนให้มาลงทุนทั้ง 100 เปอร์เซ็นต์นั้นย่อมต้องคัดเลือกภาคเอกชนที่มีความกล้าลงทุน กล้าเสี่ยง รวมทั้งภาครัฐก็ต้องมีผลประโยชน์ตอบแทนแก่ภาคเอกชนอย่างคุ้มค่าการลงทุน ซึ่งหากจะ

พิจารณาประสบการณ์การร่วมทุนของภาครัฐกับเอกชนในรถไฟฟ้านิรูปแบบ BOT ที่ภาครัฐให้เอกชนลงทุนทั้ง 100 เปอร์เซ็นต์นั้น ประเทศที่ดำเนินการได้ประสบความสำเร็จเป็นแบบอย่างน่าสนใจเกิดประโยชน์ทั้งประชาชน ภาคเอกชนและภาครัฐ คือ การลงทุนในระบบรถไฟฟ้าของประเทศฮ่องกง โดยหลักการคือรัฐบาลฮ่องกงจะกำหนดเส้นทางรถไฟฟ้าโดยใช้หลักการพัฒนาเมืองกำหนดเส้นทางให้รถไฟฟ้าวิ่งออกไปในเขตพื้นที่ที่ต้องการพัฒนา หลังจากนั้นจะให้สิทธิเอกชนสัมปทานในการ ออกแบบ ลงทุน ก่อสร้างและจัดการเดินรถแบบครบวงจร โดยรัฐบาลมีข้อแลกเปลี่ยนให้สิทธิภาคเอกชนสามารถเข้าไปพัฒนาที่ดินว่างเปล่าของรัฐหรืออสังหาริมทรัพย์โดยรอบและปลายเส้นทางรถไฟฟ้า ดังนั้นจึงพบว่าบริษัทเอกชนส่วนใหญ่จึงใช้สิทธิดังกล่าวเข้ามาออกแบบและพัฒนาพื้นที่ให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว อาคารพาณิชย์เพื่อสร้างรายได้ เช่น เส้นทางรถไฟฟ้าสายฮ่องกง Disneyland เส้นทางกระเช้านองปิง เป็นต้น (Siman,2009,p.1&Tang, 2011, pp. 1-5) ซึ่งวิธีการลงทุนดังกล่าวภาคเอกชนจะสามารถสร้างรายได้จากหลากหลายช่องทางส่งผลให้เกิดความคุ้มค่าต่อการลงทุน แต่ประโยชน์ที่นอกเหนือจากนั้นคือ รัฐบาลฮ่องกงค้นพบว่าประชาชนจะได้รับการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วขึ้นสามารถกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจด้านอสังหาริมทรัพย์ กระตุ้นการท่องเที่ยวและธุรกิจของเมืองโดยภาพรวมส่งผลให้ภาครัฐและประชาชนก็ได้ประโยชน์ทั้งหมดร่วมกัน

ในขณะที่การลงทุนในรถไฟฟ้านิรูปแบบ BOT ไทยแม้ใช้การลงทุนโดยเอกชนทั้ง 100 เปอร์เซ็นต์เช่นเดียวกับฮ่องกง แต่รัฐบาลได้ให้สิทธิประโยชน์แก่เอกชนเพียงการแสวงหารายได้จากการให้บริการรถไฟฟ้าและรายได้เชิงพาณิชย์จากธุรกิจรถไฟฟ้าเท่านั้น ซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าวเป็นขอบเขตที่แคบไม่กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาที่ดินบริเวณโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้า และไม่ก่อให้เกิดรายได้และความคุ้มค่าต่อการลงทุนของภาคเอกชน (สามารถ ราชพลสิทธิ, 2561, สัมภาษณ์) และผลการวิจัยพบว่า สิทธิประโยชน์ด้านรายได้ที่ภาคเอกชนได้รับจากการให้บริการรถไฟฟ้านิรูปแบบ BOT ต้องประสบกับภาวะการขาดทุนในปีที่ 1-10 บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ต้องทำการปรับโครงสร้างหนี้ในปี 2552 (บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), 2559) และสถานการณ์ดังกล่าวยังส่งผลต่อการลดคุณภาพการให้บริการเพื่อลดต้นทุนและสุดท้ายประชาชนจะได้รับความเดือดร้อนจากการรับบริการที่ด้อยคุณภาพและมาตรฐาน ที่สำคัญข้อแลกเปลี่ยนในรูปแบบนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดการพัฒนาเมืองอย่างรอบด้านในระยะยาว (Stanley, 2014, pp. 381-383)

ในส่วนของการลงทุนในรถไฟฟ้านิรูปแบบ BOOT ที่ใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ BOOT มีการลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนในสัดส่วน 80:20 คือ ภาครัฐลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและให้เอกชนลงทุนในระบบการเดินรถและการให้บริการหรือเรียกว่า “รัฐสร้างเอกชนจัดการ” (กิตติ เอกวัลลภ, สัมภาษณ์, 7 มิถุนายน 2561) ซึ่งรูปแบบการร่วมลงทุนลักษณะดังกล่าวสอดคล้องกับรูปแบบการร่วมลงทุนแบบหลักการสากลที่ภาครัฐของประเทศต่างๆ ทั่วโลกนำมาใช้ในการร่วมลงทุนในสินค้าสาธารณะ เพราะมีหลักการที่สำคัญคือรัฐควรเป็นผู้ลงทุนหลักและเป็นผู้ถือครองในโครงสร้างพื้นฐานเนื่องจากเป็นสินทรัพย์ของสาธารณะ และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนได้เข้าร่วมลงทุนและจัดการให้บริการสินค้าสาธารณะนั้นเพราะภาคเอกชนมีความเชี่ยวชาญและมีความเป็นมืออาชีพมากกว่าภาครัฐ (Willcocks & Choi, 1995, pp.67-68) แต่ทั้งนี้แม้แนวทางดังกล่าวจะสอดคล้องกับหลักการที่ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกใช้กัน แต่พบว่าวิธีการที่ภาครัฐของไทยใช้มีความแตกต่างจากต่างประเทศเพราะโดยส่วนใหญ่รัฐบาลกลางจะมอบหมายหรือฝากภาระให้รัฐบาลท้องถิ่นเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานรถไฟฟ้าด้วยตัวเองหากท้องถิ่นใดที่ยังไม่มีความพร้อมด้านเงินทุน รัฐบาลกลางจะใช้วิธีการร่วมลงทุนกับรัฐบาลท้องถิ่นนั้นในขณะที่รถไฟฟ้านิรูปแบบ BOT ของไทยรัฐบาลกลางกลับเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด

ทั้งนี้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ BOOT นั้นพบว่าข้อดี คือ ภาครัฐจะมีข้อต่อรองกับภาคเอกชนได้มากกว่า จึงพบว่าภาครัฐจึงเข้าไปมีบทบาทและควบคุมการจัดการและให้บริการรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที เช่น การควบคุมค่าโดยสาร ดังนั้นจึงพบว่าแม้การลงทุนในรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีที่มีมูลค่าสูงกว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสมาก แต่รัฐบาลยังสามารถควบคุมราคาของรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีให้ถูกกว่ารถไฟฟ้าบีทีเอส (กิตติ เอกวัลลภ, สัมภาษณ์, 7 มิถุนายน 2561) รวมทั้งการเข้าไปควบคุมคุณภาพการให้บริการให้เกิดความเท่าเทียมให้เกิดแก่ผู้โดยสารกลุ่มด้อยโอกาสเช่น คนชรา พิการ เช่นผลการวิจัยพบว่ารถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีที่มีการให้บริการแก่ผู้โดยสารกลุ่มนี้ได้ อย่างเท่าเทียมมากกว่ารถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งทั้งหมดนี้เกิดขึ้นได้เพราะภาครัฐสามารถเข้าไปควบคุมบริษัทเอกชนผู้ให้บริการได้

อย่างไรก็ตามข้อพึงระวังอย่างสูงของการลงทุนรูปแบบ BOOT คือ ภาระหนี้ส่วนใหญ่จะตกที่ภาครัฐ ในขณะที่ภาคเอกชนลงทุนเพียง 20 เปอร์เซ็นต์ และเป็นเพียงผู้สัมปทานจัดการและให้บริการเดินรถและทำหน้าที่ในการหารายได้และแบ่งให้แก่รัฐในฐานะผู้ลงทุนหลัก ซึ่งเป็นภาวะที่ท้าทายหากในกรณีที่ภาคเอกชนบริหารขาดทุน ภาครัฐเองก็จะประสบกับภาวะขาดทุนและแบกรับภาระหนี้สาธารณะในระยะยาวเช่นกัน ดังนั้นภาครัฐเองก็ต้องคำนึงถึงการได้มาซึ่งรายได้ด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การพัฒนาคุณภาพการให้บริการ และพยุจราคาค่าโดยสารโดยรัฐอุดหนุนราคาค่าโดยสารส่วนเกิน ซึ่งเป็นการดึงดูดให้ผู้โดยสารมาใช้บริการมากขึ้น และยังเป็นการให้บริการสาธารณะโดยภาครัฐอีกทางหนึ่ง เหมือนที่ทำในหลายประเทศ เช่น รัฐบาลสิงคโปร์ (SMRT Train Post, 2018, online) หรือวิธีการให้สิทธิประโยชน์แก่ภาคเอกชนในการบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อสร้างรายได้เพิ่ม ซึ่งในกรณีนี้เมื่อเอกชนมีรายได้เท่ากับรัฐมีรายได้เพิ่มขึ้น

ข้อเสนอแนะการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้มีข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการในรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าที่จะส่งผลให้เกิดสิทธิประโยชน์ร่วมกันทั้งผู้ให้บริการ ผู้รับบริการและเกิดความคุ้มค่าต่อรัฐ ดังนี้

รูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าในรูปแบบ BOT ที่นำมาใช้ในรถไฟฟ้าบีทีเอสเหมาะสมสำหรับการนำมาใช้ร่วมลงทุนในกรณีที่ภาครัฐต้องการประหยัดทรัพยากร โดยเฉพาะงบประมาณในการก่อสร้างและการจัดการรถไฟฟ้า เพราะการร่วมลงทุนในรูปแบบนี้ภาคเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมดทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานเส้นทาง ระบบการเดินรถและระบบการให้บริการ ซึ่งการเลือกใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบนี้ได้ภาครัฐจะต้องมีระเบียบขั้นตอนในการพิจารณาคัดเลือกภาคเอกชนที่มีศักยภาพเหมาะสม และมีเงินทุนสูงที่พร้อมจะมาลงทุนให้แก่รัฐ รวมทั้งภาครัฐต้องมีผลประโยชน์ตอบแทนที่คุ้มค่าให้กับภาคเอกชนด้วยซึ่งโดยปกติพบว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ จะให้สิทธิตอบแทนแก่เอกชนโดยการพัฒนาและใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์จากที่ดินโดยรอบรถไฟฟ้า (Transit Oriented Development: TOD) ซึ่งเอกชนจะได้ประโยชน์เชิงพาณิชย์จากการใช้พื้นที่ และภาครัฐและสาธารณะจะได้ประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่ แต่รัฐต้องกำกับกฎหมายการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างระมัดระวังเพื่อไม่ให้เกิดการเอาเปรียบประชาชนในพื้นที่

ทั้งนี้ข้อจำกัดของรูปแบบการร่วมลงทุนแบบ BOT ที่ภาครัฐต้องระมัดระวังเป็นอย่างมาก คือ ภาคเอกชนจะมีอำนาจต่อรองผลประโยชน์ และมีอิสระในการให้บริการรถไฟฟ้าได้มากเนื่องจากเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด ภาคเอกชนจะใช้กลไกทางการตลาดเข้ามาควบคุมการให้บริการรถไฟฟ้าโดยผลการวิจัยพบว่า เมื่อเลยจุดคุ้มทุนคุณภาพการให้บริการจะลดลงสวนทางกับปริมาณผู้รับบริการที่เพิ่มขึ้นรวมทั้งการเข้าถึงการให้บริการจะถูกจำกัดเฉพาะกลุ่มผู้มีความสามารถในการชำระค่าบริการเท่านั้น ทำให้ประชาชนที่มีรายได้น้อยเข้าไม่ถึงการบริการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นสินค้าสาธารณะซึ่งปรากฏการณ์ ดังกล่าวในระยะยาวจะกระทบต่อสิทธิประโยชน์ของประชาชน

ดังนั้นในกรณีที่เลือกใช้การร่วมลงทุนแบบ BOT ภาครัฐต้องเข้ามากำกับคุณภาพการให้บริการของภาคเอกชนจะต้องมีข้อกำหนดมาตรฐานคุณภาพการให้บริการขั้นต่ำโดยภาคเอกชนจะต้องรักษามาตรฐานการให้บริการให้ได้ตลอดอายุการสัมปทาน รวมทั้งภาครัฐต้องกำกับเรื่องความเท่าเทียมและคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ในการเข้าถึงการรับบริการ ภาครัฐควรมีมาตรการอุดหนุนเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมในการเข้าถึงบริการของประชาชนทุกกลุ่ม เช่น การอุดหนุนค่าโดยสารส่วนเกินให้แก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อย การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้พิการ เป็นต้น

รูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าแบบ BOOT ที่ใช้ในรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที มีความเหมาะสมนำมาใช้ในกรณีที่ภาครัฐต้องการกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ กระตุ้นการจ้างงานโดยการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ เพราะการร่วมลงทุนรูปแบบนี้ใช้สัดส่วนการลงทุนโดยภาครัฐเป็นหลัก ในสัดส่วนภาครัฐลงทุน 80 : ภาคเอกชน 20 ทั้งนี้หากเลือกใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ BOOT ภาครัฐจะต้องพิจารณาศักยภาพโดยเฉพาะด้านงบประมาณและต้องวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ และสถานะทางการคลังของประเทศในระยะยาว เพราะการลงทุนในวงเงินงบประมาณมหาศาลในโครงการรถไฟฟ้าจำเป็นต้องมีการกู้เงินทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งจะกลายเป็นภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ดังนั้นภาครัฐต้องคำนึงถึงเสถียรภาพ ประสิทธิภาพในการลงทุนอย่างรอบคอบ ต้องมีคณะกรรมการที่ปรึกษาที่เกี่ยวข้องจำนวนหลายชุด ภาครัฐจะต้องมีการออกแบบเส้นทางร่วมกับภาคเอกชน

ทั้งนี้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ BOOT มีข้อดี คือ ภาครัฐจะเป็นหน่วยงานหลักที่ลงทุน ทำให้มีอำนาจในการต่อรองกับภาคเอกชนได้สูงกว่า และสามารถเข้าควบคุมคุณภาพการให้บริการรถไฟฟ้าได้มากกว่ารูปแบบ BOT รวมถึงรัฐยังมีส่วนแบ่งรายได้จากการให้บริการรถไฟฟ้าที่เกิดขึ้นด้วย แต่ทั้งนี้ก็มีข้อพึงระวัง คือ หากการให้บริการเกิดรายได้น้อย ก็จะมีผลให้ภาครัฐและเอกชนก็จะประสบภาวะขาดทุนพร้อมกัน ซึ่งผลการวิจัยพบว่าเมื่อเอกชนผู้ได้รับสัมปทานให้บริการรถไฟฟ้าประสบภาวะขาดทุนก็มีแนวโน้มที่จะลงทุนในการพัฒนาระบบการให้บริการน้อยลงสิ่งที่ตามมาคือคุณภาพการให้บริการลดลงซึ่งส่งผลเป็นวัฏจักรให้มีผู้ใช้บริการลดลงด้วย ดังนั้นภาครัฐต้องหามาตรการช่วยเหลือภาคเอกชนในระยะแรกของการให้บริการให้มีรายได้ที่เหมาะสม รวมทั้งมีสิทธิประโยชน์ในการพัฒนาการใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์บริเวณโดยรอบรถไฟฟ้าเพื่อเป็นรายได้ส่วนหนึ่งให้ภาคเอกชนผู้สัมปทาน รวมทั้งในระยะแรกภาครัฐจะต้องรับภาระการขาดทุนโดยการอุดหนุนค่าโดยสารส่วนเกินให้แก่ผู้รับบริการสามารถเข้าถึงการบริการได้ในราคาที่ต่ำลง เพื่อให้ประชาชนหันมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ในอนาคต ควรมีการวิจัยในหัวข้อรูปแบบการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐในกิจการรถไฟฟ้าที่ส่งผลต่อสิทธิประโยชน์ต่อผู้รับบริการ ผู้ให้บริการและความคุ้มค่าต่อรัฐ ในเส้นทางรถไฟฟ้าที่กำลังจะเปิดให้บริการในอนาคตของประเทศไทยให้ครอบคลุมทุกเส้นทาง ทั้งนี้เพื่อก่อให้เกิดการสะสมองค์ความรู้เกี่ยวกับการให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าของในประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การกำหนดรูปแบบและแนวทางปฏิบัติในการร่วมลงทุนของภาคเอกชนในกิจการของรัฐได้เหมาะสมที่สุด

บรรณานุกรม

- การตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2554). แบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์ (แบบ 56-1) บริษัทรถไฟฟ้ามหานคร จำกัด (มหาชน). สืบค้นเมื่อ 15 ธันวาคม 2559, จาก http://capital.sec.or.th/webapp/corp_fin/datafile/56/20110910T06_Product.Doc
- (2555). แบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์ (แบบ 56-1) บริษัทบีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน). สืบค้นเมื่อ 15 มิถุนายน 2561, จาก <https://market.sec.or.th/public/idisc/th/Viewmore/fs-r561?uniqueIDReference=0000001382&searchSymbol=BTS>
- กิตติ เอกวัลลภ.(2561). ผู้อำนวยการกองบริหารงานก่อสร้าง.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (สัมภาษณ์,7 มิถุนายน 2561).
- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน). (2559). The 10 years journey 10 ปี บนเส้นทางสู่ความสำเร็จ. สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2559, จาก <http://www.bts.co.th/corporate/th/01-about-vision.aspx>
- พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556. (2556). ราชกิจจานุเบกษา, 130(31ก), 1-21.
- สามารถ ราชพลสิทธิ์. ที่ปรึกษาพรรคประชาธิปัตย์ นักวิชาการผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรและขนส่งในเขตเมือง. (สัมภาษณ์,17 พฤษภาคม 2561).
- d’Arcier, B. F. (2014). Measuring the performance of urban public transport in relation to public policy objectives. *Research in Transportation Economics Elsevier*, 48,67-76.
- SMRT Train Post. (2018). Singapore SMRT Train loss sS 86 million lost as ridership decline and maintenance costs rise. Retrieved 2 July 2018, From <https://www.channelnewsasia.com/news/singapore/smrt-trains-loss-ridership-declines-maintenance-costs-10490192>
- Savas, E. S. (2000). *Privatization and public private partnerships*. New York: Chatham House.
- Stanley, J. K. (2014). Land use/transport integration: Starting at the right place. *Research in Transportation Economics*, 48, 381-388.
- Tang, L. (2011). *Effective and efficient briefing in public private partnerships projects in the construction industry*. Hong Kong: Hong Kong Polytechnic University Press.
- Willcocks, L., & Choi, C. (1995). Co-operative partnership and total IT outsourcing: From contractual obligation to strategic alliance? *European Management Journal*, 13(1), 67-78.