



สุภา ปยะจิตต์

ผู้อำนวยการ
สำนักงานคณะกรรมการ
นโยบายรัฐวิสาหกิจ
กระทรวงการคลัง

รัฐวิสาหกิจถือเป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยมาก จากที่มีอยู่ทั้งหมด 58 แห่ง มีรายได้นำส่งคลังในปี 2551 ถึง 1.01 แสนล้านบาท และเป้าหมายรายได้นำส่งคลังในปี 2552 ก็ตั้งไว้ถึง 9.3 หมื่นล้านบาท และมีสินทรัพย์รวมทั้งหมดประมาณ 7.38 ล้านล้านบาท ยิ่งไปกว่านั้น ในยามเกิดวิกฤติเศรษฐกิจ รัฐวิสาหกิจก็ยังเป็นหน่วยงานที่สำคัญในการส่งผ่านนโยบายในการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล ล่าสุดก็มีการจัดสรรงบประมาณลงทุนในโครงการไทยเข้มแข็งของรัฐบาลให้รัฐวิสาหกิจถึง 4 แสนล้านบาท รวมกับงบลงทุนปกติอีก 3 แสนล้านบาทเป็น 7 แสนล้านบาท ที่สำคัญ ธุรกิจส่วนใหญ่ของรัฐวิสาหกิจจะเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศไม่ว่าจะเป็นระบบโทรคมนาคม การคมนาคม และพลังงาน ดังนั้น ก้าวต่อก้าวของการพัฒนารัฐวิสาหกิจจึงเป็นสิ่งที่ต้องจับตามองเป็นพิเศษ

หน่วยงานที่กำกับดูแลรัฐวิสาหกิจทั้งหมดคือ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญเทียบเท่ากรม ซึ่งเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2552 สุภา ปิยะจิตติ ได้ก้าวเข้ามารับไม้ต่อเป็น ผู้อำนวยการ สคร. ผู้บริหารหญิงแห่งกระทรวงการคลังผู้ลั่นวาจา “ถ้าทำอะไรไม่ได้ และเป็นได้แค่เสือกระดาษในสายตารัฐวิสาหกิจ ก็พร้อมจะไปทันที” เพื่อการันตีความจริงจังในการเข้ามากำกับดูแลรัฐวิสาหกิจครั้งนี้

ปรับปรุงประสิทธิภาพ ใช้ประโยชน์ทรัพยากรสูงสุด

สุภาเปิดเผยว่า การเข้ามากำกับดูแลรัฐวิสาหกิจครั้งนี้จะเน้นการเพิ่ม

ถามว่า สคร.มีอำนาจมากมาย เราไม่
อยากใช้คำนี้ แต่อยากใช้คำว่าทำงาน
ร่วมกันมากกว่า แต่ถ้าทำเต็มที่แล้ว
ผลมันก็ยังไม่เกิดขึ้นจริง ไม่มีการ
ตอบรับ เหมือนเราเป็นเสือกระดาษ
เราก็พร้อมจะไป ไม่ยึดติดอยู่แล้ว

ประสิทธิภาพในการทำงานของรัฐวิสาหกิจโดยรวมให้ดีขึ้น โดยเน้นให้เกิดการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพราะที่ผ่านมามีการใช้ทรัพยากรที่ไม่รอบคอบทำให้รัฐวิสาหกิจในส่วนต่างๆ มีต้นทุนในการดำเนินการมากเกินความจำเป็น และยังไม่มีการพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งในขั้นแรกจะเริ่มทำใน 2 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนแรก สนับสนุนให้มีการการนำโครงข่ายใยแก้วนำแสง (ไฟเบอร์ออฟติก) ของ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ที่มีเกือบทั่วประเทศมาใช้ประโยชน์ให้มากขึ้น เพราะคุณสมบัติของไฟเบอร์ออฟติกนอกจากจะใช้ส่งสัญญาณกระแสไฟฟ้าแล้ว ด้วยขนาดสัญญาณที่มีถึง 155 Mbps ทำให้สามารถที่จะใช้เป็นช่องทางในการติดต่อสื่อสารสัญญาณอินเทอร์เน็ต สัญญาณโทรศัพท์ และสัญญาณโทรทัศน์ได้ในระดับที่มีประสิทธิภาพสูงอีกด้วย (มีการประเมินว่าช่องสัญญาณจากไฟเบอร์ออฟติกสามารถแพร่สัญญาณโทรทัศน์ได้ถึง 100 ช่อง หรือมี 30 ช่องที่สัญญาณมีความคมชัดระดับ DVD)

ทั้งนี้ โดยให้ กฟผ.เชื่อมโยงกับโครงข่ายของรัฐวิสาหกิจอื่น เช่น การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) บริษัท ทีโอที และบริษัท กสท โทรคมนาคม เป็นต้น เพื่อให้โครงข่าย

ครอบคลุมทั่วประเทศ รัฐวิสาหกิจอื่นก็จะได้ไม่เสียต้นทุนในการลงทุนเพื่อสร้างโครงข่ายใหม่

“โครงข่ายของ กฟผ. ที่ทำเป็นไฟเบอร์ออฟติกยังมีการใช้งานไม่เต็มที่ มีส่วนที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ ซึ่งระบบนั้นมันต้องมาร่วมกับโครงข่ายโทรศัพท์และการสื่อสาร ซึ่งทั้งหมดเมื่อรวมกันแล้วจะครอบคลุมถึงระดับหมู่บ้านเลยทีเดียว อย่างไรก็ตามที่โอทีก็ไม่ต้องลงทุนวางโครงข่ายใหม่แล้ว เอกชนที่มีอยู่ 2-3 ราย ก็ไม่ต้องลงทุนโครงข่าย แต่มาขอเช่าใช้แทน ค่าบริการก็จะลดลง เพราะเอกชนไม่มีต้นทุนในการลงโครงข่าย รัฐวิสาหกิจทั้ง 3-4 แห่งที่เป็นเจ้าของโครงข่ายก็จะได้ประโยชน์ เพราะมีรายได้จากทรัพย์สินที่แต่เดิมไม่ได้ใช้ นั่นคือสิ่งที่ สคร. กำลังเข้าไปจัดระบบ”

ส่วนที่สอง การสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมโยงกับการพัฒนาด้านการค้าของประเทศ โดยการพัฒนาทางรางให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงความร่วมมือของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กับหน่วยงานรัฐวิสาหกิจอื่น เช่น องค์การรถลัดเพื่อเกษตรกร (อ.ต.ก.) องค์การคลังสินค้า (อคส.)

สุภากล่าวว่า ในการพัฒนาระบบรถไฟที่อยู่ในความดูแลของ ร.ฟ.ท. นั้น ต้องการให้มีการแยกส่วนบริหารออกมา



**สุภา ปิยะจิตติ
กับการกิจเพิ่มประสิทธิภาพ
รัฐวิสาหกิจ**

สุภา ปิยะจิตติ เกิดเมื่อวันที่ 12 ม.ค. พ.ศ.2497 จบการศึกษาบัณฑิตบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และนิติศาสตรบัณฑิตจากมหาวิทยาลัยเดียวกัน จบรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ได้รับปริญญาบัตรวิทยาศาสตร์ป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 45 ในปี 2545

ด้านประวัติการทำงาน เริ่มทำงานเป็นผู้บริหารในกระทรวงการคลัง ในปี 2540 เป็นผู้อำนวยการสำนักรัฐวิสาหกิจและหลักทรัพย์ของรัฐ กรมบัญชีกลาง ปี 2544 เป็นรองอธิบดี (นักบริหาร 9) กรมบัญชีกลาง ในปี 2547 ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง ในปี 2549 - 30 ก.ย. 2552 เป็นรองปลัดกระทรวงการคลัง

และตั้งแต่ 1 ต.ค. 2552 - ปัจจุบันดำรงผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำหรับตำแหน่งด้านอธิบดีในวันที่ 26 พ.ย. 2552 ก็ได้รับเลือกให้เป็นคณะกรรมการนโยบายการคลังแห่งชาติ (ก.ต.บ.) ผู้ทรงคุณวุฒิ

เป็น 3 หน่วยธุรกิจ เพื่อให้การจัดการมีประสิทธิภาพ โดยทั้ง 3 หน่วยยังมีสภาพเป็นพนักงานของ ร.ฟ.ท. อยู่ หน่วยแรกดูแลเรื่องการวางวางอย่างเดี่ยว และบริหารงานโดยให้หน่วยงานรัฐหรือเอกชนที่มีศักยภาพเช่ารางในการนำรถไฟมาวิ่ง ซึ่งจะทำให้เกิดการแข่งขันทำให้ราคาและบริการดีขึ้น

หน่วยที่สอง ดูแลเรื่องการบริหารทรัพย์สิน จากการที่ ร.ฟ.ท. มีทรัพย์สินที่เป็นที่ดินมาก แต่ยังไม่มีการนำมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ และที่สำคัญ ที่ดินที่นำมาใช้ประโยชน์บางส่วนยังเข้าข่ายเสียเปรียบเอกชนที่มากทำการเช่า เพราะมีค่าเช่าที่ดินในทำเลใจกลางเมืองหลายแห่งที่ต่ำกว่าความเป็นจริงมาก จึงต้องมีการทำกติกาให้ชัดเจนเพื่อทำให้เกิดความเป็นธรรมทั้ง ร.ฟ.ท. และเอกชน หน่วยที่สาม ดูแลเรื่องการซ่อมบำรุง เพราะ ร.ฟ.ท. มีปัญหาเรื่องการซ่อมบำรุงล่าช้ามาตลอด จึงมีความจำเป็นต้องแยกออกมาให้ชัดเจน

“การใช้บริการระหว่างกันของทั้ง 3 หน่วยจะไม่มีของฟรีในองค์กร ร.ฟ.ท. ต้องทำเรื่องการคิดต้นทุนระหว่างกันหมดเลย รายได้แยกเป็นของแต่ละหน่วย การทำแบบนี้จะทำให้ประหยัด สุดท้ายจะทำให้มีกำไรเกิดขึ้น ซึ่งถ้ามีการจัดระบบอย่างนี้ สคร.ก็จะทำเรื่องโครงสร้างโบนัสให้พนักงานเป็นผลตอบแทนด้วย”

จากแนวคิดที่ว่าเส้นทางรถไฟเป็นเหมือนเส้นเลือดหลักที่นำความเจริญไปสู่ภาคส่วนต่างๆ ในประเทศ สุภาจึงมีแนวคิดที่จะทำการเชื่อมโยงความร่วมมือของ ร.ฟ.ท. กับรัฐวิสาหกิจอื่นเพื่อพัฒนาด้านการค้า และได้วางแนวทางในการพัฒนาโดยมีเป้าหมายให้สถานีรถไฟในแต่ละภูมิภาคเป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนสินค้า

ทั้งนี้ เพราะในปัจจุบันผู้ผลิตต้องนำสินค้าเข้ามาทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนที่ส่วนกลางคือกรุงเทพมหานคร ทำให้มีต้นทุนในการขนส่งที่สูง แต่ถ้าหากทำให้

ตามสถานีรถไฟในจุดต่างๆ เช่น ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคใต้ เป็นศูนย์กลางทางการค้าได้ ก็จะช่วยให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศลดลงเป็นอย่างมาก โดยเบื้องต้น สคร.ก็ได้เจรจาขอความร่วมมือกับ อ.ต.ก. และ อคส. เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการซื้อขายและคลังสินค้าในแต่ละจุด

“เรื่องของรถไฟ เราต้องมองเป็นระบบ ไม่ใช่มองรถไฟอย่างเดียว ต้องทำให้เส้นทางรถไฟเป็น Hub ทางการค้า ยกตัวอย่างระบบตลาดที่ต่างประเทศที่ให้ประมูลสินค้าทางอินเทอร์เน็ต ประมูลได้ก็ส่งของเลย เราอาจยังไม่ทำถึงขั้นนั้น เพียงแต่จะทำให้เป็นเหมือนศูนย์กลางของผู้ซื้อผู้ขายสินค้าเกษตรหรือสินค้าสำเร็จรูป และให้มีรถไฟไปถึงที่เลย ซึ่งเป็นแนวความคิดที่ได้นำไปเสนอให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงคมนาคมรับทราบ ต่างก็เห็นด้วยเช่นกัน”

**เข็นรถไฟเร็วสู่ศูนย์กลาง
ผ่าน PPPs/Infrastructure Fund**

สุภาเปิดเผยต่อว่า นอกจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟให้เป็นศูนย์กลางทางการค้าแล้ว สิ่งที่ต้องพัฒนาอย่างเร่งด่วนก็คือ การทำให้มีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งนอกจากจะช่วยเอื้อในการขนส่งด้านการค้าแล้ว ยังมีประโยชน์ในด้านอื่นๆ อีก เช่น การท่องเที่ยว และถึงแม้มีการประเมินในเบื้องต้นจากหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้วว่าจำนวนคนที่จะใช้บริการยังไม่คุ้มทุนที่จะสร้างรถไฟความเร็วสูง ทั้งนี้เมื่อเทียบกับโครงการสนามบินสุวรรณภูมิที่ใช้เวลาในการสร้าง 30-40 ปีจึงแล้วเสร็จ การสร้างรถไฟความเร็วสูงซึ่งเป็นโครงการใหญ่ไม่แพ้กันก็ควรที่จะเริ่มลงทุนเลย เพราะอาจต้องใช้เวลา นานกว่าจะสร้างเสร็จ

แนวทางในการพัฒนา คือ ให้รัฐบาลลงทุนเฉพาะเรื่องราง ส่วนเรื่อง

รถที่จะมาวิ่งให้เอกชนเข้ามาให้บริการ และแข่งขันกันเองในด้านราคาและคุณภาพ ก็จะเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค ส่วนเส้นทางที่ต้องทำในเริ่มแรกเลยก็คือ เส้นทางในแนวเหนือ-ใต้-ออก-ตก เพื่อให้สามารถพัฒนาเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยมีเป้าหมายในท้ายที่สุดคือ ให้มีระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมกันหลายประเทศคล้ายทวีปยุโรป

“โครงการนี้จะเป็นประโยชน์ในแง่ท่องเที่ยวมาก ให้นักท่องเที่ยวใช้เวลาเดินทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เพียง 2 ชม. เพื่อที่จะให้เขามีเวลาช้อปปิ้งอีก 8 ชม. โครงการนี้เป็นอะไรที่บอกกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการว่า สคร. สนับสนุนนะ อยากรู้อะไรก็บอก”

นอกจากนี้ก็จะมีการสร้างรางรถไฟเชื่อมทะเลระหว่างฝั่งตะวันออก (อ่าวไทย) และฝั่งตะวันตก (อันดามัน) เพื่อพัฒนาให้ทั้งสองฝั่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย

ในการขนส่งทำให้ดึงดูดธุรกิจการค้าจากต่างประเทศเข้ามาใช้บริการ และคาดว่า มีศักยภาพพอที่จะทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล การดำเนินโครงการดังกล่าวจะเกี่ยวข้องกับรัฐวิสาหกิจ 2 แห่งคือ ร.ฟ.ท. และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งในขั้นต้นกำลังอยู่ในช่วงศึกษาความเป็นไปได้และพิจารณาช่วงที่จะทำทางรถไฟเชื่อมทะเลทั้งสองฝั่งที่ไม่มีผลกระทบด้านท่องเที่ยวหรือด้านอื่นๆ

“ประเทศไทยมีพื้นที่ติดชายทะเลมากและอยู่ในจุดที่เหมาะสมกว่าสิงคโปร์ แต่สิงคโปร์กลับมีท่าเรือที่ใหญ่กว่า เมื่อมองจากเครื่องบินทะเลสิงคโปร์มีแต่เรือลำ

ใหญ่ๆ แต่พอมองที่น่านน้ำไทยเห็นแต่เครื่องสตูดเตอร์ มันเป็นเรื่องที่แยในความรู้สึกเรานะ แต่ถ้าเราทำโครงการเชื่อมทะเลและท่าเรือสำเร็จ สิงคโปร์แพรวาแน่”

ในด้านเครื่องมือที่จะมาช่วยรัฐวิสาหกิจให้สามารถดำเนินโครงการได้ มี 2 ประการคือ หนึ่งการดำเนินโครงการลงทุนภาครัฐในรูปแบบ Public Private Partnerships (PPPs) เพื่อเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนและบริหารจัดการโครงการลงทุนของรัฐวิสาหกิจในบางส่วน ซึ่งจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายให้รัฐวิสาหกิจ และ

“

เอกชนมีการแก้ไขสัญญาโดยตลอด ซึ่งเราก็มองว่ามันเป็นการทำทลายกฎหมาย และการแก้บางอันก็ไม่ใช่เป็นธรรมกับเจ้าของคลื่น ซึ่งก็คือประชาชนที่เป็นเจ้าของรัฐวิสาหกิจ ดังนั้น จะผิดจะถูกอย่างไรมันต้องให้ ครม.เห็นชอบ

”

เป็นการให้เอกชนเข้ามาทำในส่วนที่เอกชนมีความชำนาญกว่า

และสองคือ การตั้งกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) เพื่อรัฐวิสาหกิจสามารถระดมทุนจากนักลงทุนภายนอกได้ เพราะมีรัฐวิสาหกิจหลายแห่งที่มีทรัพย์สินในครอบครองแต่ยังไม่นำมาทำให้เกิดประโยชน์เต็มที่ เช่น ทรัพย์สินของโรงไฟฟ้าที่สามารถที่จะนำเอาโรงไฟฟ้าที่มีรายได้ดีมาตั้งเป็นกองทุนออกตราสารให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนได้ ทั้งนี้ หากผลประโยชน์ตอบแทนของกองทุนต่ำกว่าราคาตลาด ภาครัฐก็พร้อมที่จะเข้ามาแทรกแซงให้ได้

บททวนสัญญาสัมปทาน ห้ามถือหุ้นไว้ไตรมาสแรก

อีกเรื่องหนึ่งที่ สคร.กำลังทำอยู่ในตอนนี้ก็คือ การตรวจสอบสัญญาสัมปทานกิจการโทรคมนาคมของเอกชนทุกค่าย หลังจากที่ผ่านมา บมจ.ทีโอที และ กสท โทรคมนาคม ทำการแก้ไขสัญญากับเอกชนโดยไม่รายงานให้คณะรัฐมนตรีรับทราบ ซึ่งเป็นการแก้ไขสัญญามาตั้งแต่ปี 2539 คณะกรรมการกฤษฎีกาก็ได้ตีความการกระทำดังกล่าวว่าเป็นการทำที่ผิดกฎหมาย ส่วนประมาณการความเสียหายในเบื้องต้นพบว่า ผลประโยชน์ที่รัฐควรจะได้แต่เสียไปมีประมาณ 1.32 แสนล้านบาท

“เอกชนมีการแก้ไขสัญญาโดยตลอด ซึ่งเราก็มองว่ามันเป็นการทำทลายกฎหมาย และการแก้บางอันก็ไม่ใช่เป็นธรรมกับเจ้าของคลื่น ซึ่งก็คือประชาชนที่เป็นเจ้าของรัฐวิสาหกิจ เพราะไปตกลงกันเองของคณะกรรมการกับเอกชน 2-3 คน ประชาชนไม่รู้ ดังนั้น จะผิดจะถูกอย่างไรมันต้องให้ ครม.เห็นชอบ”

สัญญาที่ สคร.จะเข้าไปตรวจสอบมีสัญญาหลักที่เกี่ยวข้องกับกิจการโทรคมนาคมประมาณ 10 สัญญา เป็นสัญญาที่เอกชนทำกับทีโอที 6 สัญญา กสท ทำกับเอกชน 4 สัญญา มีการแก้ไขสัญญาทั้งหมดประมาณ 70 ครั้ง ด้านความเสียหายที่เกิดจากการแก้ไขสัญญาโดยไม่ได้รายงานให้ ครม.เห็นชอบ

สำหรับหลักในการเข้าไปทบทวนสัญญาสัมปทาน ก็คือ การเข้าไปตรวจสอบสัญญาที่เอกชนแก้ว่ามีรายละเอียดอย่างไรบ้าง ถ้าพิจารณาแล้วว่าการแก้ไขสัญญาทำให้รัฐเสียผลประโยชน์ก็จะให้กลับมาใช้สัญญาหลัก แต่หากภาครัฐไม่เสียหายก็จะให้ยึดตามสัญญาที่แก้

นั้น และนำเข้าสู่กระบวนการทางกฎหมายที่ถูกต้อง โดยเป้าหมายจริงๆ ก็คือ นำเงินรายได้ที่รัฐเสียไปกลับคืนมา สคร. ไม่ได้ต้องการให้เป็นคดีทางอาญา

สุภาเปิดเผยต่อว่า ในด้านของกิจการโทรคมนาคมสิ่งที่ต้องเร่งทำคือการพิจารณาให้เอกชนประมูลใบอนุญาตด้านโทรคมนาคม ซึ่งหน่วยงานในการออกใบอนุญาต คือ สำนักงานคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กทช.) ต้องมีการจัดทำแผนโครงสร้างตลาด แยกกิจกรรมทางธุรกิจโทรคมนาคมออกมาอย่างชัดเจนว่ามีด้านไหนบ้างเพื่อพิจารณาว่าใครควรลงทุนในด้านใดบ้าง

อาทิ กิจกรรมการให้บริการโครงข่าย กิจกรรมการเป็นโอเปอเรเตอร์ผู้ให้บริการโทรศัพท์มือถือ กิจกรรมการขายสื่อโทรคมนาคม และกิจกรรมคอนเทนต์ เป็นต้น โดยผู้ที่ลงทุนในกิจกรรมใด กิจกรรมหนึ่งทางโทรคมนาคมแล้วห้ามลงทุนในกิจกรรมโทรคมนาคมอื่น หรือห้ามถือหุ้นไขว้ ทั้งนี้ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการให้บริการโครงข่ายควรจำกัดให้ภาครัฐเป็นคนลงทุนเพราะถือเป็นเรื่องความมั่นคง ให้เอกชนและรัฐวิสาหกิจเป็นผู้เข้าใช้ โดยให้รัฐวิสาหกิจที่ต่อจ่ายค่าเช่าเท่ากับเอกชน

ถึงแม้ว่าภารกิจที่กล่าวมาทั้งหมดจะเป็นงานที่ยากพอสมควร แต่สุภาก็ยืนยันว่า ตอนนี้เจ้าหน้าที่ของ สคร. มีความพร้อมและศักยภาพในการปฏิบัติงานในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจให้ดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย ซึ่งในปัจจุบัน สคร.มีเจ้าหน้าที่กว่า 150 คน จบการศึกษาระดับปริญญาโทกว่า 60% และกว่าครึ่งหนึ่งที่จบการศึกษาจากต่างประเทศ แต่ก็ต้องมีการปรับปรุงในบางด้าน เช่น การพัฒนาบุคลากรให้เก่งทั้งกฎหมายและเศรษฐศาสตร์ รวมถึงการเพิ่มบุคลากรในส่วนของสำนักกฎหมายและสำนักนโยบายและแผนที่ยังมีคนน้อยอยู่

ตารางฐานะทางการเงินรัฐวิสาหกิจ ณ 31 มี.ย. 2552

หน่วย: ล้านบาท	มี.ย. 50	มี.ย. 51	มี.ย. 52
สินทรัพย์รวม	6,556,298	6,836,991	7,374,988
หนี้สินรวม	4,969,464	5,131,668	5,616,852
ทุนรวม	1,586,834	1,705,323	1,758,136
D/E Ratio	3.13	3.02	3.19

ตารางผลประกอบการรัฐวิสาหกิจ เม.ย. - มี.ย. 2552

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มี.ย. 50	เม.ย.-มี.ย. 51	เม.ย.-มี.ย. 52
รายได้รวม	762,617	994,177	773,950
EBITDA	n/a	88,059	80,447
กำไรสุทธิ	59,214	49,453	49,870
ROA (Annualised)	3.6%	2.8%	3.0%

ในบทบาทการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ สคร.ก็จะใช้หลักการที่ว่าช่วยให้รัฐวิสาหกิจสร้างประโยชน์สูงสุด เพราะถือว่ารัฐวิสาหกิจมีประชาชนร่วมเป็นเจ้าของด้วย การตัดสินใจในเรื่องต่างๆ ต้องดูผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นหลัก สคร.จึงมีสิทธิที่จะไม่อนุมัติโครงการที่เห็นว่าบงบลุงไม่ทำให้เกิดประโยชน์ หรือการควบคุมการจ่ายเงินปันผลให้ภาครัฐไม่ให้ต่ำจนเกินไป รวมถึงการประเมินผลงานผู้บริหารรัฐวิสาหกิจเพื่อให้มีการปรับปรุงการทำงาน และการตั้งกรรมการสอบการทุจริตต่างๆ ที่เกิดขึ้น ตลอดจนมีสิทธิ์ที่

จะยุบรัฐวิสาหกิจที่ทำงานไม่มีประสิทธิภาพได้

“สคร.จะดูแลรัฐวิสาหกิจในแง่การบริหารจัดการระยะยาว เช่น ดูว่ารัฐวิสาหกิจ บริหารเกิดประโยชน์หรือเป็นการก่อกวนหรือไม่ ถามว่า มีอำนาจมากมัย เราไม่อยากจะใช้นี้ แต่อยากใช้คำว่าทำงานร่วมกันมากกว่า เพราะคิดว่า จะสำเร็จได้ต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่าย แต่ถ้าทำเต็มที่แล้วผลมันก็ยังไม่เกิดขึ้นจริง ไม่มีการตอบรับ เหมือนเราเป็นเลือกกระดาศ เราก็พร้อมจะไป ไม่ยึดติดอยู่แล้ว เพียงแต่คิดว่าตรึงนี้ทำแล้ว เป็นประโยชน์ เราก้ทำเต็มที่” ■

โครงสร้างรายได้รัฐวิสาหกิจ เม.ย.-มี.ย. 52

