

บทที่ 1

บทนำ



ความสำคัญของระบบทางด่วน

ในปัจจุบันนี้เป็นที่เห็นชัดกันแล้วว่า การจราจรในกรุงเทพมหานครได้ทวีความคับคั่งมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งถ้าปล่อยให้การขยายตัวของยานยนต์เป็นไปในลักษณะนี้ต่อไปในอนาคต สภาพของการจราจรในกรุงเทพฯ จะตึงเครียดยิ่งกว่าปัจจุบันนี้ ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงได้ขอความช่วยเหลือไปยังรัฐบาลสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ให้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาทำการสำรวจศึกษาและวางแผนแก้ไขปัญหาการจราจรที่ตึงเครียด หลังจากที่ได้ทำการศึกษาแล้ว ผู้เชี่ยวชาญเยอรมันได้เสนอแนะให้มีการก่อสร้างระบบทางด่วน (Expressway) จำนวน 3 สาย ขึ้นในกรุงเทพมหานคร ซึ่งระบบทางด่วนดังกล่าวจะช่วยแก้ไขปัญหการจราจรที่ตึงเครียดได้ดี ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงจัดตั้งหน่วยงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ขึ้นเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2515 เพื่อให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับนโยบายในการดำเนินงานก่อสร้างระบบทางด่วนดังกล่าว

แต่เนื่องจากระบบทางด่วน (Expressway) เป็นเรื่องที่ยากใหม่สำหรับประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้จ้าง บริษัทฟรีแมนฟ็อกซ์แอนด์พาร์ทเนอร์ จำกัด (FREEMAN FOX & PARTNERS) ซึ่งเป็นบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในการก่อสร้างระบบทางด่วนในประเทศไทย มาทำการศึกษาค้นคว้าหาแนวทางที่เหมาะสมทางเศรษฐกิจและวิศวกรรมของระบบทางด่วนทั้ง 3 สาย คือ สายดินแดง-ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ และสายดาวคะนอง-ท่าเรือ หลังจากที่ได้ทำการศึกษาแล้ว ได้เสนอแนะให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยทำการก่อสร้างระบบทางด่วน เพราะจะทำให้ลดอุปสรรคในแง่เศรษฐกิจของชาติสูงมาก กล่าวคือ ทำให้ประหยัดน้ำมันซึ่งสิ้นเปลืองไปในระหว่างที่การจราจรที่ตึงเครียด ประหยัดค่าบำรุงรักษารถยนต์ ประหยัดเวลาเดินทาง ทำการขนถ่ายสินค้าได้รวดเร็วขึ้น ลดอุบัติเหตุ และยังช่วยลดอากาศเป็นพิษตามจุดต่าง ๆ ที่มียานยนต์ที่ตึงเครียดมาก

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า การบริหารงานของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจหลาย ๆ แห่งในประเทศไทย ประสบปัญหาการขาดทุน และการหมุนเวียนของเงินทุนไม่เพียงพอ อีกทั้งภาคธุรกิจของเอกชนซึ่งการดำเนินงานมักจะประสบความสำเร็จ ส่วนหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ขาดทุนเหล่านั้นมักจะอ้างว่ารัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลจัดตั้งขึ้นก็เพื่อบริการสาธารณูปโภคให้กับประชาชน จึงไม่คุ้มหวังกำไร แต่แท้ที่จริงหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ประสบปัญหาขาดทุนมักจะไม่ได้คำนึงถึงการวิเคราะห์รายจ่ายลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่รัฐวิสาหกิจนั้น ๆ ใ้ลงทุนไป ซึ่งอีกกับภาคของเอกชนมักจะวิเคราะห์รายจ่ายลงทุนในโครงการต่าง ๆ ว่าคุ้มกับค่าของเงินลงทุนหรือไม่ ถ้าคุ้มกับเงินลงทุนจึงจะลงทุนในโครงการนั้น ๆ แต่ถ้าไม่คุ้มก็จะไม่ลงทุน

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้เกิดแนวความคิดว่า น่าจะทำการศึกษากการวิเคราะห์รายจ่ายลงทุนในโครงการระบบทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อที่จะทราบว่า

- ก. การลงทุนในโครงการระบบทางด่วนจะให้ผลตอบแทนทางการเงินคุ้มค่าหรือไม่ เพราะรัฐบาลได้จ่ายเงินลงทุนในโครงการระบบทางด่วนเป็นจำนวนเงินนับพันล้านบาท
- ข. เพื่อศึกษาว่าการลงทุนในโครงการระบบทางด่วน ซึ่งใช้เงินเป็นจำนวนหลายพันล้านบาทนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้หาแหล่งเงินจากที่ใดมาลงทุน
- ค. เพื่อศึกษาว่าการลงทุนในโครงการระบบทางด่วนจะสามารถคืนทุนได้ในระยะเวลาใด เพราะระบบทางด่วนมีอายุการใช้งานได้ก็เพียง 20 ปี เท่านั้น
- ง. เพื่อเป็นการเผยแพร่โครงการระบบทางด่วน และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้เป็นที่รู้จักกันดียิ่งขึ้น เนื่องจากระบบทางด่วนและหน่วยงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นเรื่องค่อนข้างจะใหม่สำหรับประเทศไทย

ขอบเขตของการศึกษา

การวิเคราะห์รายจ่ายลงทุนในโครงการระบบทางด่วน จะทำการศึกษาเฉพาะแง่ของการลงทุนเพียงอย่างเดียว โดยจะไม่ทำการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม เนื่องจากบริษัทพีแอมพีออกซ์แอนด์พาร์ตเนอร์จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา

ของการทางพิเศษ ฯ โค้ดการศึกษาและโค้ววิเคราะห์ไปแล้ว และผลการศึกษาของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ปรากฏว่าการก่อสร้างแบบทางด่วนจะให้ผลตอบแทนในแง่เศรษฐกิจของชาติสูงมาก และในค่านักวิศวกรรมก็เห็นว่าระบบทางด่วนสามารถทำการก่อสร้างในกรุงเทพมหานครได้

*ในการศึกษารุ่นนี้จึงจำกัดเฉพาะการศึกษาทางด้านการลงทุนเท่านั้น โดยศึกษาถึง

- ก. ค่าลงทุนก่อสร้างระบบทางด่วนทั้ง 3 สาย คือ สายดินแดง-ท่าเรือ, สายบางนา-ท่าเรือ และสายควนคอง-ท่าเรือ
- ข. รายรับที่จะได้จากการเก็บเงินค่าผ่านทางของยานยนต์ที่เข้ามาใช้ระบบทางด่วน
- ค. แหล่งเงินที่จะนำมาลงทุนในโครงการระบบทางด่วน

วิธีการศึกษา

จะมีบางส่วนที่เป็นข้อมูลปฐมภูมิ ได้จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับโครงการระบบทางด่วนโดยตรง

ข้อมูลที่ใช้ส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลทุติยภูมิ ได้จาก

- ก. ศึกษาจากเอกสารที่ผู้เชี่ยวชาญเยอรมันได้ทำเสนอต่อสำนักงานวางแผนจราจรนครหลวง
- ข. ศึกษาจากเอกสารและสิ่งตีพิมพ์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ค. ศึกษาจากข้อมูลตลอดจนสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ทำเสนอต่อของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ง. ศึกษาวิธีการตลอดจนหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการใช้ในการวิเคราะห์รายจ่ายลงทุนจากตำราวิชาการ

จ. ศึกษาข้อมูลจากแหล่งอื่น ๆ เพิ่มเติม ซึ่งจำเป็นต่อการประกอบในการวิเคราะห์รายจ่ายลงทุนในครั้งนี้ด้วย คำนึงราคาสินค้า อัตราดอกเบี้ยทั้งในประเทศและต่างประเทศ ระเบียบเกี่ยวกับการก่อสร้าง และอื่น ๆ *

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

นอกจากเป็นวิทยานิพนธ์ประกอบการศึกษาตามหลักสูตรแล้ว คาดว่าจะเกิดประโยชน์
ในค่าน

ก. เพื่อเป็นข้อเสนอแนะให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ข. เพื่อให้บัณฑิต นักศึกษา ตลอดจนบุคคลที่สนใจ ใช้เป็นแนวทางในการศึกษา

การวิเคราะห์รายจ่ายลงทุน

ค. เพื่อเป็นการเผยแพร่โครงการระบบทางด่วนให้เป็นที่รู้จักกันมากขึ้น

ง. เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้หลักวิชาการวิเคราะห์รายจ่ายลงทุนให้มากขึ้น

ทั้งในภาคธุรกิจเอกชน และรัฐวิสาหกิจ

ศูนย์วิทยพัชการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย