



สรุปผลการวิเคราะห์และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิเคราะห์รายจ่ายลงทุนในโครงการระบบทางด่วน

ก. การวิเคราะห์ผลตอบแทนในแง่เศรษฐกิจ

จากการศึกษาของบริษัทพีแอมเพอซแอนด์พาร์ทเนอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ทำการวิเคราะห์ในปี พ.ศ. 2518 พบว่า เมื่อใช้อัตราผลตอบแทนที่พึงได้ 12% ต่อปี โครงการระบบทางด่วนแบบเก็บค่า - ธรรมเนียมจะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจดังนี้

มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value)	937	ล้านบาท
อัตราส่วนกำไร (Benefit / Cost Ratio)	1.34	
อัตราผลตอบแทน (Internal Rate of Return)	16 %	
ระยะคืนทุนเมื่อคิดดอกเบี้ยประมาณ	229.78	ล้านบาท

ข. ความสามารถในการชำระหนี้เงินกู้

- เมื่อเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษากำหนดโครงการระบบทางด่วน จะมีรายรับเพียงพอที่จะจ่ายชำระหนี้เงินกู้ได้ และเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2554 จะมีกระแสเงินสดรับสุทธิสะสมถึง 3,287.79 ล้านบาท ถ้าการทางพิเศษฯ ประสงค์ที่จะจ่ายชำระหนี้ก่อนครบกำหนดก็สามารถจ่ายชำระหนี้ได้หมดภายในปี พ.ศ. 2542
- เมื่อเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำหนดโครงการระบบทางด่วนจะมีรายรับเพียงพอที่จะจ่ายชำระหนี้เงินกู้ได้ และเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2554 จะมีกระแสเงินสดรับสุทธิสะสม 5,270.19 ล้านบาท ถ้าการทางพิเศษฯ ประสงค์ที่จะจ่ายชำระหนี้ก่อนครบกำหนดก็สามารถจ่ายชำระหนี้ได้หมดภายในปี พ.ศ. 2540
- เมื่อเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเพิ่มขึ้นถ้าเฉลี่ยปีละ 7.18% โครงการระบบทางด่วน -

จะมีรายรับเพียงพอที่จะจ่ายชำระหนี้เงินกู้ได้ และเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2554 จะมีกระแสเงินสดรับสุทธิสะสม 9,406.46 ล้านบาท ถ้าการทางพิเศษ ฯ ประสงค์ที่จะจ่ายชำระหนี้ก่อนครบกำหนด ก็สามารถจ่ายชำระหนี้ได้หมดภายในปี 2539

ค. ระยะเวลาได้เงินลงทุนคืน ด้วยรัฐบาลได้สนับสนุนการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วน จำนวน 2,243.34 ล้านบาท (ไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) จึงมีความจำเป็นที่ต้องทราบว่าเงินจำนวนนั้นจะไ้รับคืนในเวลาใด

1. เก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษากำหนด เมื่อคูกจากกระแสเงินของโครงการระบบทางด่วนในตารางที่ 35 จะเห็นว่าโครงการระบบทางด่วนสามารถคืนเงินลงทุนได้ภายในสิ้นปี พ.ศ. 2544 เพราะมียอดกระแสเงินสดสุทธิสะสม 2,275.50 ล้านบาท ซึ่งพอเพียงที่จะจ่ายคืนเงินลงทุนได้

2. เก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำหนด เมื่อคูกจากกระแสเงินของโครงการระบบทางด่วนในตารางที่ 36 จะเห็นว่าโครงการระบบทางด่วนสามารถคืนเงินลงทุนได้ภายในสิ้นปี พ.ศ. 2542 เพราะมียอดกระแสเงินสดสุทธิสะสม 2,753.28 ล้านบาท ซึ่งพอเพียงที่จะจ่ายคืนเงินลงทุนได้

3. เก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเพิ่มขึ้นตัวเฉลี่ยปีละ 7.18 % เมื่อคูกจากกระแสเงินของโครงการระบบทางด่วนในตารางที่ 37 จะเห็นว่าโครงการระบบทางด่วนสามารถคืนเงินลงทุนได้ภายในสิ้นปี พ.ศ. 2541

ง. ผลตอบแทนทางการเงิน เนื่องจากเงินมีค่าตามเวลา ดังนั้นจึงต้องคำนวณหาผลตอบแทนทางการเงินของเงินลงทุนในโครงการระบบทางด่วน

1. มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value) โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่ธนาคารแห่งประเทศไทยให้ธนาคารพาณิชย์กู้ยืม เป็นอัตราผลตอบแทนที่พึงไ้ซึ่งมีอยู่หลายอัตราด้วยกัน คือ ปี พ.ศ. 2518 อัตราดอกเบี้ย 10 % ต่อปี ปี พ.ศ. 2519 อัตราดอกเบี้ย 9 % ต่อปี ปี พ.ศ. 2521 อัตราดอกเบี้ย 10.5 % ต่อปี ปี พ.ศ. 2522 อัตราดอกเบี้ย 12.5 % และตั้งแต่ปี พ.ศ. 2523 อัตราดอกเบี้ย 14 % ต่อปี ภายใต้ข้อสมมุติ

ว่าอัตราดอกเบี้ยจะไม่เปลี่ยนแปลงหลังจากปี พ.ศ. 2523 เป็นต้นไป ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

ก) แบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง ตามที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา กำหนด จะได้มูลค่าปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2523) สุทธิของโครงการ -2,304.80 ล้านบาท จึงไม่สมควรลงทุนในโครงการระบบทางด่วน

ข) แบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำหนด จะได้มูลค่าปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2523) สุทธิของโครงการ -2,053,61 ล้านบาท จึงไม่สมควรลงทุนในโครงการ

ค) แบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเพิ่มขึ้นด้วยเฉลี่ยปีละ 7.18 % จะได้มูลค่าปัจจุบันสุทธิ -1,687.38 ล้านบาท จึงไม่สมควรลงทุน

เมื่อพิจารณามูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการระบบทางด่วน โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่ธนาคารแห่งประเทศไทยให้ธนาคารพาณิชย์กู้ยืมเป็นอัตราผลตอบแทนที่พึงได้แล้ว โครงการดังกล่าวให้ผลตอบแทนต่ำกว่าค่าของเงินลงทุน ซึ่งทำให้ไม่ควรลงทุนในโครงการระบบทางด่วน

2. อัตราผลตอบแทน (Internal Rate of Return) เป็นการวิเคราะห์ว่าโครงการระบบทางด่วนจะให้อัตราผลตอบแทนเท่าใด เมื่อเก็บอัตราค่าธรรมเนียมทั้ง 3 แบบ

ก) แบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง ตามที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษากำหนด จะให้อัตราผลตอบแทน 1.56 %

ข) แบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำหนด จะให้อัตราผลตอบแทน 4.18 %

ค) แบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเพิ่มขึ้นด้วยเฉลี่ยปีละ 7.18 % จะให้อัตราผลตอบแทน 7.29 %

สรุปการเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภค ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเพิ่มขึ้นด้วยเฉลี่ยปีละ 7.18 % จะให้อัตราผลตอบแทนสูงกว่าแบบอื่น คือให้ 7.29 %

จ. สรุปผลการวิเคราะห์โครงการระบบทางด่วน

เมื่อพิจารณาในแง่เศรษฐกิจโครงการระบบทางด่วนให้ผลตอบแทนในแง่เศรษฐกิจสูง ในขณะที่เดียวกันก็สามารถจ่ายคืนเงินกู้ได้และสามารถไถ่เงินลงทุนคืน แต่ถ้าคุณผลตอบแทนทางการเงินของโครงการระบบทางด่วน ให้ผลตอบแทนต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยที่ธนาคารแห่งประเทศไทยให้ธนาคารพาณิชย์กู้ยืม แต่กระนั้นก็ดีโครงการดังกล่าวก็ให้ผลตอบแทนในอัตรา 7.29 % เมื่อเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคในกรุงเทพมหานคร

ดังนั้นสรุปได้ว่ารายรับของโครงการระบบทางด่วนจะให้ผลตอบแทนคุ้มค่ากับการลงทุนในทางเศรษฐกิจ แต่ในทางการเงินให้ผลตอบแทนพอสมควรคือในอัตรา 7.29 % จึงสมควรที่จะลงทุนก่อสร้างในโครงการระบบทางด่วน แต่ควรเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร โดยปรับอัตราค่าธรรมเนียมทุก 5 ปี

ข้อเสนอแนะต่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ก. การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง

เนื่องจากปริมาณของรถยนต์ที่จะเข้ามาใช้ระบบทางด่วนมีความสัมพันธ์แบบผกผันกับอัตราเก็บ ค่าธรรมเนียมผ่านทางดังนั้นในการศึกษารังนี้ ได้ใช้ตัวเลขประมาณการปริมาณของรถยนต์ ที่จะเข้ามาใช้ระบบทางด่วน ตามที่บริษัทฟรีแมนฟ็อกซ์แอนด์พาร์ทเนอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ทำการศึกษาไว้แล้วในปี พ.ศ. 2518 แต่การเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมอีก 2 แบบ รวมเป็น 3 แบบ คือ แบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษากำหนดไว้ แบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามที่การทางพิเศษ ฯ กำหนด และแบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษากำหนด แต่ปรับเพิ่มทุก 5 ปี ตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเพิ่มขึ้นด้วยเฉลี่ยปีละ 7.18 % จากการศึกษาพบว่ารายรับตลอดอายุของโครงการระบบทางด่วน แบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง ตามที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษากำหนด แต่ปรับเพิ่มทุก 5 ปี ตาม

การเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครให้สอดคล้องกับสูงที่สุด แต่ภายใต้ข้อสมมุติที่ว่าปริมาณรถยนต์ที่จะเข้ามาสัญจรบนระบบทางด่วนจะไม่ลดลงจากที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาได้ประมาณการไว้

ดังนั้นในปี พ.ศ. 2524 ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ จะเปิดดำเนินการ จึงควรที่การทางพิเศษ ฯ จะได้วิเคราะห์ว่าปริมาณของรถยนต์ ที่เข้ามาสัญจรในระบบทางด่วน มีปริมาณเท่าใด และจำนวนรถยนต์ที่เข้ามาสัญจรระบบทางด่วนใกล้เคียงหรือมากกว่าที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาได้ประมาณการไว้หรือไม่ ถ้าหากใกล้เคียงกับที่ประมาณการไว้ แผนการเก็บอัตราค่าธรรมเนียมนำทาง ตามที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษากำหนด แต่ปรับเพิ่มทุก 5 ปี ตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร จะให้รายรับตลอดอายุของโครงการที่ดีที่สุด แต่ถ้าหากปริมาณของรถยนต์ที่เข้ามาสัญจรมีปริมาณน้อยกว่าที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาได้ประมาณการเอาไว้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยควรที่จะกำหนดอัตราเก็บค่าธรรมเนียมผ่านในอัตราค่ากว่าที่ได้ประมาณการไว้ทั้ง 3 แบบ เพื่อที่จะให้มีรถยนต์เข้ามาใช้ระบบทางด่วนได้มากขึ้น ซึ่งอาจจะให้รายรับมากกว่าการเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางสูงแต่ปริมาณของรถยนต์ที่เข้ามาสัญจรบนระบบทางด่วนมีน้อย

ด้วยเหตุผลดังกล่าว การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ควรที่จะกำหนดแผนการเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางไว้หลาย ๆ แบบ เพื่อจะได้เลือกแบบที่จะให้รายรับได้สูงที่สุด

ข. รายจ่ายในการดำเนินงาน

จากการศึกษากระแสเงิน (Cash Flow) ของโครงการระบบทางด่วนในตารางที่ 35 ตารางที่ 36 และตารางที่ 37 พบว่ากระแสเงินรับสุทธิตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 ถึงปี พ.ศ. 2532 สำหรับแบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง ตามที่บริษัทวิศวกรที่ปรึกษากำหนด ปี พ.ศ. 2521 ถึงปี พ.ศ. 2531 สำหรับแบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำหนด และ ปี พ.ศ. 2521 ถึงปี พ.ศ. 2532 สำหรับแบบเก็บอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคในกรุงเทพฯ ซึ่งเพิ่มขึ้นด้วยเฉลี่ยปีละ 7.18 % กล่าวคือช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 - 2532 ฐานะทางการเงินของระบบทางด่วนไม่สู้จะค้ำค้ำ เนื่องจากมีรายจ่ายมากกว่ารายรับ

ปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้สถานะทางการเงินดีขึ้นก็คือพยายามลดรายจ่ายในการดำเนินงานให้มากที่สุดที่จะมากได้ในช่วงปี พ.ศ. 2521 - 2532 และตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 ก็ควรจะคุมรายจ่ายมิให้สูงกว่าที่ไค้ประมาณการไว้ เพื่อให้รายรับสะสมสุทธิของโครงการมีพอที่จะใช้เงินลงทุน คือ เพื่อนำเงินจำนวนนั้นไปพัฒนาประเทศในโครงการอื่นต่อไป

ค. การหาแหล่งเงินกู้ภายในประเทศ

การหาแหล่งเงินกู้ เนื่องจากการทางพิเศษ ฯ ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และเงินกู้จาก OECF แล้วยังไม่เพียงพอ ซึ่งยังขาดเงินค่าก่อสร้างอยู่อีกประมาณ 1,374 ล้านบาท ซึ่งจะต้องกู้จากภายในประเทศ การศึกษาในครั้งนี้ ได้สมมุติใช้เงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จากภายในประเทศ อัตราดอกเบี้ย 15.5 % ต่อปี ระยะเวลาปลอดชำระหนี้ 2 ปี กำหนดชำระคืน 8 ปี แบ่งเป็นงวด ๆ เท่า ๆ กัน ปรากฏว่าอัตราดอกเบี้ย 15.5 % ต่อปี เป็นอัตราที่ค่อนข้างสูง ระยะเวลาปลอดหนี้และระยะเวลากำหนดใช้คืนรวม 10 ปี เป็นระยะเวลาที่น้อยเกินไป ซึ่งทำให้รายจ่ายดอกเบี้ยและการชำระเงินกู้ต้องกระทำในช่วงระยะเวลาแรก ๆ ของโครงการ ทำให้การดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วน ในระยะแรก ๆ ของโครงการมีรายรับสุทธิเป็นลบ ซึ่งหมายความว่ารายรับไม่พอกับรายจ่าย ซึ่งทำให้สถานะทางการเงินของโครงการไม่ดีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 - 2532

ดังนั้นการทางพิเศษ ฯ ควรจะหาแหล่งเงินกู้จากภายในประเทศ โดยทำการศึกษาแนวโน้มของอัตราดอกเบี้ยในท้องตลาดด้วย เพื่อที่จะได้ต้นทุนที่ต่ำสุด และมีเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ที่ดีกว่า คือ คิดอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่า 15.5 % และมีระยะเวลาปลอดหนี้และระยะเวลาชำระคืนเงินต้นยาวนานกว่า 10 ปี คือถ้าได้ยาวนานถึง 20 ปี ยิ่งดี เพราะจะทำให้ฐานะทางการเงินของโครงการระบบทางด่วนดีขึ้น เนื่องจากรายรับในช่วงระยะแรก ๆ ของโครงการมีน้อยเพราะระบบทางด่วนทั้ง 3 สายเสร็จไม่พร้อมกัน ส่วนระยะหลัง ๆ กล่าวคือเมื่อดำเนินงานไปแล้วประมาณ 10 ปี จะมีรายรับสูง ซึ่งถ้าสามารถชำระหนี้เงินกู้ในระยะยาวแล้ว จะทำให้ฐานะทางการเงินของโครงการดีขึ้น

ง. ควรมีการวางแผนในทางการเงิน

จากการศึกษากระแสเงินสดสุทธิจะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 - 2532

ฐานะทางการเงินของโครงการไม่ดี เนื่องจากรายจ่ายมากกว่ารายรับ ทำให้เงินที่ใช้ดำเนินงานไม่เพียงพอ ดังนั้นการทางพิเศษ ฯ จึงควรที่จะวางแผนว่าในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ควรจะหาเงินจากแหล่งใดมาชดเชยกับรายจ่ายส่วนที่มากกว่ารายรับ แต่ทางเลือกที่ดีที่สุดคือการทางพิเศษ ฯ ควรติดต่อกับรัฐบาลเพื่อขอยืมเงินมาใช้โดยไม่เสียดอกเบี้ย ในช่วงปี พ.ศ. 2524 - 2532 หลังจากนั้นเมื่อมีรายรับสูงกว่ารายจ่ายค่อยถอนใช้ให้กับรัฐบาล

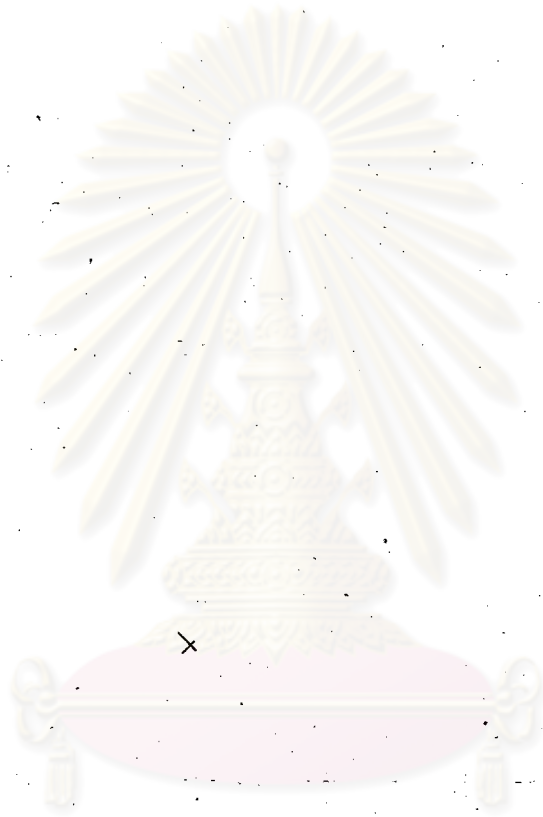
จ. ควรมีการติดตามผลของการดำเนินงาน

เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามผลของการวิเคราะห์ที่กล่าวมาแล้ว การทางพิเศษ ฯ จะต้องคอยติดตามผลของการดำเนินงานของโครงการตลอดระยะเวลาว่า การใช้เงินค่าก่อสร้างเป็นไปตามแผนการใช้เงินค่าก่อสร้างระบบทางด่วนหรือไม่ รายรับจากระบบทางด่วนที่ไ้รับจริงเป็นไปตามที่ประมาณการไว้หรือไม่ รายจ่ายในการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง เป็นไปตามที่ประมาณการไว้หรือไม่ ซึ่งจากการติดตามอย่างใกล้ชิดจะทำให้ทราบว่า ผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงเป็นไปตามที่ประมาณการไว้หรือไม่ ถ้าผลการดำเนินงานในระยะแรกเป็นไปตามที่ประมาณการไว้ ก็น่าจะเชื่อได้ว่าโครงการลงทุนจะให้ผลตอบแทนเป็นไปตามผลของการวิเคราะห์ แต่ถ้าการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงไม่เป็นไปตามที่ประมาณการไว้ ก็ควรรหาสาเหตุข้อแตกต่างนั้น ถ้าข้อแตกต่างนั้นดีกว่าที่ประมาณการไว้ก็ควรที่จะปล่อยให้เป็นไปตามนั้น แต่ถ้าข้อแตกต่างนั้นเลวกว่าที่ประมาณการไว้ ก็จะต้องหาทางแก้ไข และควบคุมให้เป็นไปตามที่ไ้ประมาณการไว้ การที่พบข้อผิดพลาดต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจะเป็นข้อควรระวังในการทำโครงการอื่นต่อไป

ฉ. ควรทำการก่อสร้างโครงการอื่นต่อไป

จากผลของการศึกษาในแง่เศรษฐกิจและการเงินของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 พบว่าการลงทุนในโครงการระบบทางด่วน จะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดได้ ให้ผลตอบแทนในแง่เศรษฐกิจสูงและขณะเดียวกันโครงการดังกล่าว สามารถจ่ายชำระหนี้เงินกู้ได้ในระยะเวลาไม่นานนัก และยังให้ผลตอบแทนทางการเงินพอสมควร การลงทุนในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 เป็นการลงทุนที่คุ้มค่า ดังนั้นการทางพิเศษ ฯ น่าที่จะทำการศึกษาเส้นทางอื่น ๆ เพิ่มเติม และทำการก่อสร้างระบบทางด่วนในโครงการอื่น ๆ ต่อไป

เพื่อจะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมมากยิ่งขึ้น และรัฐบาลควรที่จะให้ความสนใจ
และส่งเสริมโครงการก่อสร้างระบบทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อไปด้วย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย