



บทที่ 1

บทนำ

### ความสำคัญของการศึกษา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เรียกชื่อย่อว่า กทพ. เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงมหาดไทย จัดตั้งขึ้นตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 รับผิดชอบในการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรและการขนส่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจในการคมนาคมขนส่ง ด้วยการก่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษ ตลอดจนการบำรุงรักษา ดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษซึ่งได้แก่ระบบทางด่วนและระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้กำหนดโครงการที่จะต้องดำเนินงาน ดังนี้

1. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 (ทางด่วนเฉลิมมหานคร) ซึ่งประกอบด้วยทางด่วน 3 สาย คือ สายดินแดง-ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ และสายดาวคะนอง-ท่าเรือ
2. โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งได้แก่ สายพระโขนง-หัวลำโพง-บางซื่อ สายดาวคะนอง-สะพานพุทธ-มักกะสัน และสายวงเวียนใหญ่-สาทร-ลาดพร้าว
3. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คือส่วนที่เชื่อมกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ได้แก่ สายบางโคล่-แจ้งวัฒนะ และสายพญาไท-ศรีนครินทร์
4. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 และ 4 เพื่อเชื่อมการคมนาคมทุกภาคของประเทศ เข้าสู่กรุงเทพมหานคร
5. โครงการทางด่วนสายเอกมัย-รามอินทรา

ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินงานตามโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 (ทางด่วนเฉลิมมหานคร) และเปิดให้ประชาชนได้ใช้บริการแล้ว ดังนั้น จึงควรศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานตามโครงการตั้งแต่การก่อสร้างทางรวมทั้งผลการดำเนินงานในแต่ละปี เพื่อประเมินผลการดำเนินงานของโครงการดังกล่าว

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนทางด่วนแต่ละสายในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2528-2532
2. เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ก่อนและหลังเปิดดำเนินการทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ
3. เพื่อวิเคราะห์จุดคุ้มทุนของการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ในปีงบประมาณ 2528-2532 และช่วงเวลา 5 ปีต่อไป

### สมมติฐานของการศึกษา

1. ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ให้ผลตอบแทนจากการดำเนินงานสูงสุด และทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ให้ผลตอบแทนจากการดำเนินงานต่ำที่สุด
2. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ลดลงภายหลังจากเปิดดำเนินการทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ
3. จุดคุ้มทุนของการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี

### ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษารวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับรายได้และต้นทุนการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ที่เกิดขึ้นจริง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2528-2532

### วิธีการศึกษาและค้นคว้า

#### 1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลปฐมภูมิ ได้จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ของทางพิเศษแห่งประเทศไทยและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับการดำเนินงาน ต้นทุน และรายได้จากการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1

ข้อมูลทุติยภูมิ ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นและตัวเลขจากเอกสาร สิ่งตีพิมพ์ รายงานทางการเงินและบัญชี รายงานประจำปี รายงานสถิติประจำปี ของทางพิเศษแห่งประเทศไทย และศึกษาเอกสารทางวิชาการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

## 2. การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์และจัดประเภทรายได้และต้นทุนของทางด่วนแต่ละสายและของโครงการ
2. รวบรวมตัวเลขรายได้และต้นทุนการดำเนินงาน ต้นทุนการก่อสร้างทางด่วนแต่ละสายและโครงการ
3. คำนวณผลตอบแทนจากการดำเนินงานและอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน
4. คำนวณจุดคุ้มทุนของโครงการจำแนกตามประเภทการเก็บค่าผ่านทาง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2528-2532
5. ประมาณการต้นทุนและรายได้จากการดำเนินงานของโครงการในช่วงปีงบประมาณ 2533-2537
6. ประมาณการจุดคุ้มทุนของโครงการในช่วงปีงบประมาณ 2533-2537

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบและเข้าใจถึงลักษณะการดำเนินงาน โครงสร้างค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินงานตลอดจนผลตอบแทนในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1
2. ทำให้ทราบถึงต้นทุนและผลตอบแทนจากการดำเนินงานทางด่วนแต่ละสายในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1
3. ทำให้ทราบผลของการเปิดดำเนินการทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ที่มีต่อรายได้ ต้นทุน และอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1
4. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการควบคุมค่าใช้จ่ายของโครงการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายคงที่ อันจะมีผลต่อจุดคุ้มทุนของโครงการ ตลอดจนใช้ในการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง
5. ทำให้ทราบว่าในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2533-2537 หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในอัตราที่ใช้ในปีงบประมาณ 2532 จะทำให้เกิดรายได้คุ้มกับต้นทุนการดำเนินงานที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตหรือไม่