

บทที่ ๖

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

๖.๑ บทสรุป

สถานีรถไฟใจกลาง เมืองหลาย ๆ แห่งในต่างประเทศทั่วโลก กลายเป็นแหล่ง มั่วสุมและแหล่ง เพาะพันธ์อาชญากรรม ซึ่งทำความเดือดร้อนให้แก่สังคมมาแล้ว ฉะนั้น โครงการพัฒนาที่ดินบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ ให้เป็นแหล่งธุรกิจใจกลางเมือง พร้อมกับการปรับปรุงสถานีรถไฟกรุงเทพฯ เพื่อให้รับกับโครงการขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ นอกจากจะสนอง นโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในด้านการจัดสรรผลประโยชน์จากที่ดินแล้ว ก็จะเป็น การยกระดับความเป็นอยู่ของชุมชน รวมทั้งการสร้างสรรคความเจริญแก่ประเทศชาติด้วย

การศึกษาโครงการนี้มีความมุ่งหมายที่จะ เน้นให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนา ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ นี้ จากการวิเคราะห์สภาพโดยทั่วไปของที่ตั้งโครงการ ที่ตั้ง ของโครงการอยู่ใจกลางย่านธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร แต่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ที่ดินอย่าง- คุ่มค่า และที่ดินของรถไฟของย่านรถไฟมีขนาดใหญ่มากตลอดแนวผดุงกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเครื่อง กีดขวางความต่อเนื่องของธุรกิจของย่านธุรกิจด้านถนนกรุงเทพฯ ไม่ให้กระจายออกไปย่านถนน รong เมือง ซึ่งเบาบางกว่ามาก นอกจากนี้ ที่ตั้งของโครงการสามารถติดต่อกับชุมชนและแหล่ง ธุรกิจสำคัญของกรุงเทพมหานคร และยังเป็นศูนย์รวมการขนส่ง (Transportation Core) ของการโดยสารขบวนรถไฟชานเมืองและการขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า ฉะนั้น ที่ตั้งโครงการจึงอยู่ในทำเลที่เหมาะสมมากในการพัฒนาที่ดินเป็นแหล่งพาณิชย์กรรม ซึ่งหากมีการพัฒนาที่ดินนี้แล้ว ก็จะเป็นการต่อเนื่องธุรกิจประเภทต่าง ๆ ให้กระจายออกไปสู่ย่านใกล้เคียงได้

ผลจากการศึกษาการตลาดของโครงการ สามารถสรุปแนวโน้มความต้องการของ ตลาดโครงการและขนาดขององค์ประกอบโครงการ คือ อาคารศูนย์การค้าขนาดเนื้อที่ให้เข้า ๔๔,๒๕๐ ตรม. ประกอบไปด้วยร้านค้า ห้างสรรพสินค้า สนามเด็กเล่น บริเวณที่จัดแสดง สินค้า ตลอดจนการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบอาคารต่าง ๆ ที่มีประสิทธิภาพ เนื้อที่ของ ร้านค้าแต่ละร้าน มีขนาดเนื้อที่ต่ำสุด ตั้งแต่ร้านละ ๕๐ ตรม. ขึ้นไป อาคารสำนักงานให้เข้า ขนาดเนื้อที่ให้เข้า ๑๓,๒๐๐ ตรม. แบ่งเป็นเนื้อที่เช่าระหว่าง ๕๐-๑๐๐ ตรม. ต่อห้อง และอาคารโรงแรมชั้นสอง ขนาด ๓๑๕ ห้อง ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกและองค์ประกอบ ต่าง ๆ ของโรงแรมครบครัน

แนวความคิดในการออกแบบของอาคาร จะ เน้นความต่อเนื่องของชุมชน ๒ ข้าง ทางรถไฟ โดยเสนอเนื้อที่โครงการคร่อมทางรถไฟและชานชลา (Air Rights) ทางเข้า- ใหญ่ จะเป็นสะพานขนาดใหญ่ข้ามคลองผดุงกรุง เกษม ด้านถนนกรุง เกษม เข้าสู่ชั้นที่หนึ่งของ อาคาร ซึ่งตั้งไปสู่โด่งกลาง ซึ่งโด่งกลางนี้จะเป็นส่วนที่กระจายไปสู่เนื้อที่ต่าง ๆ ของอาคาร นอกจากนี้จะมีทาง เข้าจากถนนรองเมือง ถนนพระราม ๔ และสถานีรถไฟ ตลอดจนทางเชื่อม จากสถานีรถไฟฟ้าว สู่อาคารพาณิชย์นี้ การรักษาสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติบริเวณคลอง ผดุงกรุง เกษม ก็เป็นส่วนหนึ่งซึ่งเสนอเข้าไปในโครงการ ซึ่งนอกจากจะทำความสดชื่นและเป็น แหล่งหย่อนใจของชุมชนแล้ว ยังทำให้อาคารสง่างามขึ้นด้วย

การวิเคราะห์การเงิน เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการในด้านการเงินของ โครงการ สรุปได้ว่า โครงการนี้ประกอบด้วยเงินลงทุนทั้งสิ้นประมาณ ๑,๔๓๔ ล้านบาท ใช้ เวลาในการก่อสร้าง ๔ ปี และระยะเวลาดำเนินโครงการ ๓๐ ปี รวมทั้งสิ้น ๓๔ ปี ซึ่งต้อง ใช้เงินหมุนเวียนประมาณ ๖๗๓ ล้านบาท จากทุนจดทะเบียน ๑๐๐ ล้านบาท และแหล่งเงินทุน อีก ๕๗๓ ล้านบาท ซึ่งผู้ลงทุนจะได้เงินทุนคืนในปีที่ ๔ ของโครงการและได้รับผลตอบแทนการ ลงทุน (Internal Rate of Return) ในอัตราร้อยละ ๓๔.๖ ซึ่งเป็นผลตอบแทนที่น่า พพอใจสำหรับโครงการขนาดนี้

๖.๒ ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการเมื่อปัจจัยโครงการเปลี่ยนไป

๑. การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Analysis)

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ เป็นการวิเคราะห์สภาพการณ์ของการ เงินของโครงการว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร หากมีความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่มีผล กระทบต่อโครงการ ซึ่งตัวแปรเหล่านี้ อาจเกิดจากผลทาง เศรษฐกิจ หรือการเมือง เช่น ความต้องการของตลาดลดลง ดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น ราคาขายลดลงหรือเพิ่มขึ้น เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ มีผลกระทบต่อโครงการทั้งทางบวกและทางลบ ทำให้การลงทุนและอัตราผลตอบแทนของโครง การเปลี่ยนไป ดังนี้ เพื่อลดอัตราความเสี่ยงของโครงการลง หรือทำให้โครงการมีผลกำไร มากขึ้น จึงได้ทำการวิเคราะห์ทางการเงินนี้ ซึ่งจากผลของการวิเคราะห์จะแสดงให้เห็นว่า โครงการมีความคล่องตัว และสามารถทนต่อความเสี่ยงได้มากน้อยเพียงใด การวิเคราะห์นี้ จะวิเคราะห์ เฉพาะในส่วนของผู้ประกอบการ เนื่องจากเป็นกิจกรรมหลักของโครงการที่ผลกระทบ ต่อโครงการโดยตรง

ตารางที่ ๒๒ แสดงการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Analysis)

หน่วย: พันบาท

| | ปัจจัยที่เปลี่ยนแปลงไป | อัตราผลตอบแทนการลงทุนในมูลค่าปัจจุบัน | ระยะเวลาคืนทุนในมูลค่าปัจจุบัน | ระยะเวลาชำระเงิณ | กำไรสะสมในปีที่ ๒๔-๓๔ |
|---|--|---------------------------------------|--------------------------------|--------------------|-----------------------|
| ๑ | เป็นไปตามโครงการ | ๓๔.๖% | ปีที่ ๔ ของโครงการ | ปีที่ ๔ ของโครงการ | ๒,๖๒๑,๒๑๔ |
| ๒ | ค่าเชิงเพิ่มขึ้น ๒๐% อื่นๆคงที่ | ๔๔.๐% | ปีที่ ๔ ของโครงการ | ปีที่ ๔ ของโครงการ | ๒,๔๑๘,๒๔๒ |
| ๓ | เนื้อที่เพิ่มขึ้น ๒๐% ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ค่าเชิงคงที่ ค่าใช้จ่ายเพิ่ม | ๔๔.๘% | ปีที่ ๔ ของโครงการ | ปีที่ ๔ ของโครงการ | ๒,๔๔๒,๔๔๘ |
| ๔ | เนื้อที่ลดลง ๒๐% ค่าก่อสร้างลดลง ค่าเชิงคงที่ ค่าใช้จ่ายลดลง | ๒๔.๕% | ปีที่ ๑๔ ของโครงการ | ปีที่ ๕ ของโครงการ | ๒,๓๒๗,๗๕๑ |
| ๕ | เนื้อที่ลดลง ๒๕% อื่นๆเหมือนข้อที่ ๔ | ๒๓.๐% | ปีที่ ๒๑ ของโครงการ | ปีที่ ๕ ของโครงการ | ๒,๑๗๗,๕๘๐ |
| ๖ | เนื้อที่ลดลง ๓๐% อื่นๆเหมือนข้อ ๔ | ๑๘.๖% | ปีที่ ๓๔ ขึ้นไป | ปีที่ ๕ ของโครงการ | ๒,๐๒๓,๘๒๓ |
| ๗ | ค่าเชิงลดลง ๒๐% อื่นๆคงที่ | ๒๑.๒% | ปีที่ ๒๔ ของโครงการ | ปีที่ ๕ ของโครงการ | ๒,๒๗๑,๖๒๘ |

หมายเหตุ

๑. ปีที่ ๑-๔ ของโครงการ เป็นระยะเวลาก่อสร้าง
๒. เนื้อที่ศูนย์การค้าตามโครงการ ๔๔,๒๔๕ ไร่.
๓. ค่าเชิงเนื้อที่ศูนย์การค้าตามโครงการ ๓๐,๐๐๐ บาท/ไร่.

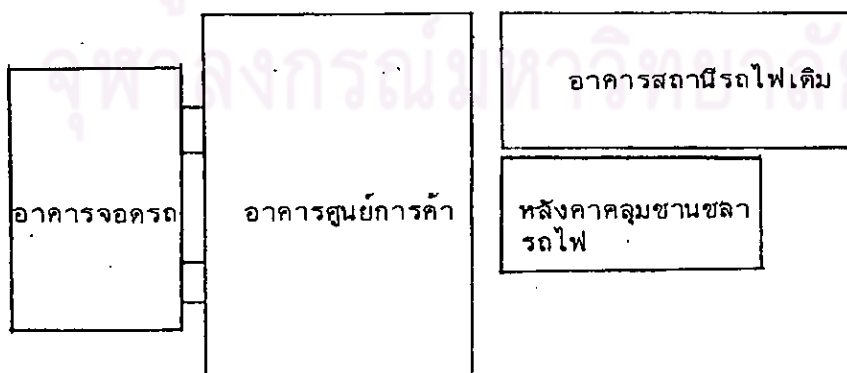
จากตารางที่ ๒๒ แสดงให้เห็นว่า โครงการนี้หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายเดิมของโครงการ ความต้องการของเนื้อที่ศูนย์การค้าลดลงถึงร้อยละ ๒๕ ของเนื้อที่โครงการและทำให้อัตราผลตอบแทนการลงทุนลดลงต่ำกว่าร้อยละ ๒๓ โครงการนี้จะไม่คุ้มค่าในการลงทุน

๒. ข้อเสนอแนะความเป็นไปได้ทางด้านกายภาพ เมื่อปัจจัยโครงการเปลี่ยนไป

ในการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านกายภาพ เมื่อเนื้อที่ของโครงการเปลี่ยนแปลงไปตามปัจจัยต่าง ๆ ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาแนวทางเปลี่ยนแปลงการออกแบบรวมทั้งแผนงานในการก่อสร้างดังนี้ คือ

ในการดำเนินโครงการจริงเท่าที่กระทำในปัจจุบัน ผู้ลงทุน เมื่อได้รับการตัดสินใจขออนุญาต จะใช้เวลาในการทดสอบตลาดเพื่อดูผลจากการโฆษณาและส่งเสริมการขาย ๑-๓ เดือน ซึ่งทำให้ทราบถึงแนวโน้มความต้องการของตลาดว่า เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากเป้าหมายที่ตั้งไว้อย่างไร จึงเป็นโอกาสซึ่งสามารถจะเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้าง ตามความต้องการของตลาด การแก้ไขสามารถจะลดหรือเพิ่มจำนวนเสาเข็มในระหว่างงานเข็มได้ เนื่องจากสัญญาจ้างตามจำนวนตันที่ตอก (Unit Cost) ฉะนั้น การเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้างจึงไม่มีผลกระทบต่อระยะเวลาการก่อสร้างมากนัก และในปีที่ ๔ ของโครงการตามตารางที่ ๑๔ แสดงระยะเวลาการก่อสร้าง ก็มีเวลาเผื่ออีก ๓ เดือน เมื่อเกิดปัญหาในระหว่างก่อสร้าง

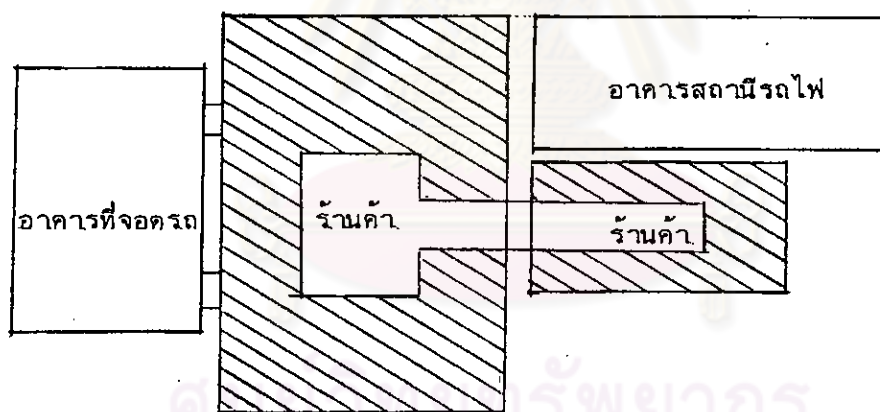
กรณีที่ ๑ เนื้อที่ของศูนย์การค้าเพิ่มขึ้น



แสดงตำแหน่งอาคารที่เสนอในโครงการ

๑. เพิ่มเนื้อที่ของชั้นศูนย์การค้า ซึ่งมีเนื้อที่เพิ่มได้อีกชั้นละ ๒๒,๕๖๐ ตรม. ซึ่งการเพิ่มเนื้อที่ลักษณะนี้ค่อนข้างสะดวกแก่การออกแบบ โดยเพียงแต่จัดแกนสัญจรทางตั้งเพิ่มขึ้นสำหรับอาคาร และหากิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดึงดูดความสนใจของลูกค้าให้ขึ้นไปใช้บริการชั้นบนขึ้นไป ส่วนอาคารที่จอดรถก็เพิ่มจำนวนชั้นเพื่อรับกับจำนวนที่จอดรถยนต์รวม เทศบัญญัติ

๒. สร้างอาคารศูนย์การค้าเพิ่มขึ้นบนพื้นที่เหนือขานชลากรไฟฟ้าด้านทิศตะวันตกของอาคารสถานีฯ ซึ่งมีเนื้อที่เพิ่มได้ชั้นละ ๘,๕๐๐ ตรม. การออกแบบก็จะสามารถที่จะต่อเนื่องร้านค้าโดยเชื่อมด้วยทางเดินหน้าร้านค้าสู่โถงกลางของอาคารใหญ่ได้



คู่มือสถาปัตยกรรม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรณีที่ ๒ เนื้อที่ของศูนย์การค้าลดลง เมื่อความต้องการของตลาดลดลง

สำหรับการลดเนื้อที่ศูนย์การค้าอาจทำได้ ๒ วิธี คือ การลดจำนวนชั้นของอาคารลงตามต้องการ และอีกวิธีหนึ่งคือการลดขนาดเนื้อที่ของแต่ละชั้นศูนย์การค้าลง ถ้าต้องการจำนวนชั้นของอาคารคงที่

การศึกษาความเป็นไปได้ของการเปลี่ยนแปลงทางด้านการเงินและกายภาพ มีประโยชน์มากสำหรับโครงการที่มีขนาดใหญ่ และมีตัวแปรทางการเมือง เศรษฐกิจ ซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ ทำให้โครงการสามารถที่จะปรับสภาพของโครงการให้เป็นไปตามสภาวะต่าง ๆ ซึ่งเป็นการลดความเสี่ยงของการลงทุนอีกประการหนึ่ง

ส่วนหนึ่งของการศึกษาวិทยานิพนธ์นี้ เพื่อเป็นการกระตุ้นความสนใจของนักพัฒนาโครงการ ให้เล็งเห็นถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ แม้ว่าจะต้องใช้ประโยชน์ที่ดินเหนือขานชลาก็ตาม การออกแบบทางกายภาพ ก็สามารถที่จะทำให้อาคารโครงการสนองประโยชน์ใช้สอยของประชาชนได้เต็มที่ เช่นเดียวกับการพัฒนาที่ดินบนที่ดินว่างเปล่า โครงการพัฒนาที่ดินบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ นี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้มาแล้วตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๑๑ แต่จนถึงปัจจุบันก็ยังไม่ได้มีการดำเนินการอย่างจริงจัง การศึกษาวิทยานิพนธ์นี้ ผู้ศึกษาจึงคาดว่าคงจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและนักพัฒนาโครงการที่ต้องการพัฒนาที่ดินใจกลางเมืองขนาดใหญ่ที่ยังเหลืออยู่

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย