

การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนสร้างที่จอดรถยนต์ให้เช่า ในเขตกรุงเทพมหานคร

กษิดิ์เดช บุรณาร^{1*} และ สุมาลี พุ่มภิญโญ¹

¹ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

*kasidach.b@ku.th

บทคัดย่อ

การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนสร้างที่จอดรถยนต์ให้เช่า ในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงิน และเพื่อศึกษาความอ่อนไหว (Sensitivity Study) ของโครงการสร้างที่จอดรถยนต์ให้เช่า ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลทางด้านปฐมภูมิและทุติยภูมิ ได้แก่ การค้นคว้าข้อมูลต่าง ๆ จากหนังสือ บทความ สื่อออนไลน์ และเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง และสัมภาษณ์สอบถามผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับสร้างที่จอดรถยนต์อัตโนมัติ สำหรับเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาคือ การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ โดยมีเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจลงทุน คือ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (BCR) และอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (IRR) ผลการศึกษาพบว่า โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 32,421,404 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (BCR) เท่ากับ 1.42 อัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (IRR) เท่ากับร้อยละ 11 และเมื่อพิจารณาสถานการณ์ภายใต้ความอ่อนไหวของโครงการ แม้ว่าประโยชน์ลดลงร้อยละ 10 และร้อยละ 15 ตามลำดับ โครงการยังมีความคุ้มค่าในการลงทุน แต่เมื่อผลประโยชน์ลดลงร้อยละ 20 โครงการจะไม่มีค่าในการลงทุน

คำสำคัญ: ที่จอดรถยนต์ให้เช่า การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ ที่จอดรถยนต์อัตโนมัติ

A Feasibility of Investment in Construction of Parking Spaces for Rent in Bangkok

Kasidach Buratavorn^{1,*}, and Sumalee Pumpinyo¹

¹Department of Economics, Faculty of Economics, Kasetsart University

*kasidach.b@ku.th

Abstract

This study aimed to explore the financial feasibility and conduct the sensitivity study of the parking spaces construction project for rent in Bangkok. The data collection was made from primary source by interview with the entrepreneurs regarding the automated parking spaces construction, and from secondary sources, such as books, articles, online media, and related websites. The research instrument was the financial feasibility analysis of the project. The main criteria, considered in making investment decision, consisted of Net Present Value (NPV), Benefit-to-Cost Ratio (BCR), and Internal Rate of Return (IRR) of the project.

The study found that the project was expected to deliver a positive value to its investors because the project had the Net Present Value (NPV) at 32,421,404, Benefit-to-Cost Ratio (BCR) at 1.42, and Internal Rate of Return (IRR) at 11 percent. As to the situation under the project sensitivity, even though and 15 percent respectively, the project was still worth the investment. However, when the returns decreased up to 20 percent, the project will not be worth the investment.

Key words: Parking spaces for rent, Project feasibility study, Automated – parking

1. บทนำ

ประเทศที่พัฒนาแล้วโดยเฉพาะในเมืองจะมีระบบการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ มีความสะดวกสบาย ง่ายต่อการใช้บริการ มีความปลอดภัยในการเดินทาง และมีความแน่นอนในเรื่องของเวลาของระบบขนส่งทำให้สามารถวางแผนการเดินทางได้ ทำให้ประชากรส่วนใหญ่เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ

ประเทศไทยจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทยในเมืองจึงอยู่ในช่วงกำลังพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ ในการเดินทางให้ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ มีความปลอดภัยและใช้งานง่ายและสะดวกต่อประชากรในประเทศ การที่ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกประชากรได้นั้น ทำให้ประชากรหันมาใช้รถยนต์ส่วนบุคคลกันมากขึ้นโดยเฉพาะเมืองใหญ่อย่างกรุงเทพมหานคร จากข้อมูลจำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ที่จดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557-2561 พบว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี พ.ศ.2557 จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ที่จดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 3,592,212 คัน และมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 4,001,423 คัน ในปี พ.ศ.2559 และ 4,501,405 คัน ในปี พ.ศ.2561 โดยในปี พ.ศ. 2557-2561 มีร้อยละการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นในช่วงร้อยละ 5.325 - 6.101 (กรมขนส่งทางบก 2561)

การที่ประชากรในเมืองกรุงเทพมหานครนั้นมีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้เกิดปัญหาในด้านต่าง ๆ ตามมา ยกตัวอย่างเช่น ปัญหาด้านการจราจร มลพิษ อุบัติเหตุตามถนน และอีกหนึ่งปัญหาที่น่าสนใจคือ ที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอ เนื่องจากประชากรวัยทำงานนิยมอาศัยอยู่ใกล้รถไฟฟ้าเพื่อเดินทางสะดวก เช่น อาศัยอยู่ตามคอนโดมิเนียม หอพักต่าง ๆ แต่ที่จอดรถเหล่านี้มักจะจอดรถยนต์ได้ไม่เกิน 1 - 2 คัน หรือบางแห่งไม่มีที่จอดรถยนต์ แต่บางครอบครัวมีรถยนต์มากกว่าที่จอดรถยนต์ที่ตนเองมี โดยกฎหมายที่จอดรถยนต์ในคอนโดมิเนียม พิจารณา 2 กรณี 1. กฎหมายที่จอดรถยนต์คำนวณตามพื้นที่ใช้สอยตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 7 และพรบ.ควบคุมอาคาร พ.ศ.2544 คอนโดมิเนียม จัดอยู่ในประเภทของ “ที่อยู่อาศัยรวม” หรือ “อาคารชุด” อีก 2 กรณีคือ ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และนอกเขตนอกกรุงเทพมหานคร ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ห้องที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป จะต้องมีที่จอดรถยนต์ 1 คัน/ห้อง นอกเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ห้องที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป จะต้องมีที่จอดรถยนต์ 1 คัน/ 2 ห้อง 2. กฎหมายที่จอดรถยนต์ในคอนโดมิเนียมที่คำนวณตามขนาดของอาคาร อาคารที่พื้นที่ก่อสร้างมากกว่า 1,000 ตารางเมตร และสูง 15 เมตรขึ้นไป หรืออาคารที่มีพื้นที่ก่อสร้างเกิน 2,000 ตารางเมตรโดยแยกออกเป็นอีก 2 กรณี ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทุก ๆ พื้นที่ก่อสร้าง 120 ตารางเมตร จะต้องมีที่จอดรถ 1 คัน นอกเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทุก ๆ พื้นที่ก่อสร้าง 240 ตร.ม. จะต้องมีที่จอดรถ 1 คัน จากการสำรวจคอนโดมิเนียม ที่ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน ตั้งแต่สี่แยกเกษตรจนถึงห้าแยกลาดพร้าว จำนวน 10 แห่ง พบว่ามีจำนวนที่จอดรถยนต์ร้อยละ 34 - 60 ต่อจำนวนยูนิตทั้งหมดของแต่ละโครงการ ทำให้เกิดปัญหาเรื่องที่จอดรถยนต์ คอนโดมิเนียมในกรุงเทพมหานคร ปี 2561โครงการคอนโดในกรุงเทพเปิดตัวสูงสุดในรอบ 10 ปี โดยมีอุปทานใหม่เข้าสู่ตลาดรวมทั้งสิ้นประมาณ 65,000 หน่วย ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 11% ส่งผลให้อุปทานสะสมของคอนโดมิเนียมเฉพาะในกรุงเทพมหานครตั้งแต่ปี 2552 - 2561 อยู่ที่ประมาณ 500,000 หน่วย

ดังนั้นปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถจึงเป็นปัญหาที่สำคัญและทวีความรุนแรงมากขึ้น จึงทำให้ผู้ศึกษาที่มีความสนใจที่จะศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนสร้างที่จอดรถยนต์ให้เช่า เพื่อลดปัญหาที่รถยนต์ไม่เพียงพอของประชากรในสังคม และอำนวยความสะดวกต่อประชากรที่ต้องการหาที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อเดินทางโดยบริการขนส่งสาธารณะต่อในเมือง

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงิน และ ศึกษาความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis) ของโครงการลงทุนสร้างลานจอดรถยนต์ให้เช่า ในเขตกรุงเทพมหานคร

3. การบททวนวรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาค้นคว้านี้ ผู้ศึกษาได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นฐานความรู้และมาประกอบในการอ้างอิง เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ ดังต่อไปนี้

3.1 แนวคิดเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์

(Highway Research Board, 1974: 17-18 อ้างถึงใน ฉัตรชัย ตั้งมหาสถิตกุล, 2553) มีปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์ ดังนี้

ลักษณะพื้นฐานของประชากรที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์ เช่น ขนาดครอบครัว ช่วงอายุของประชากร รายได้ การใช้อาคารและที่ดินก่อให้เกิดความต้องการที่จอดรถสัมพันธ์กับขนาดพื้นที่ของอาคาร และจำนวนผู้ใช้อาคาร ทางเลือกของรูปแบบในการเดินทาง จะทำให้ความต้องการที่จอดรถยนต์ลดลง โดยระบบการขนส่งสาธารณะต่าง ๆ จะต้องมีจำนวนเพียงพอและมีความสะดวกสบายในการเดินทาง ความแออัดคับคั่งของสถานที่จอดรถยนต์ จะทำให้ความต้องการที่จอดรถยนต์ลดลง การมีค่าใช้จ่ายและอัตราค่าที่จอดรถที่สูงจะทำให้ความต้องการที่จอดรถน้อยลง และสถานที่ตั้งของที่จอดรถกับจุดหมายปลายทางของผู้ใช้รถ ยังเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถด้วย เนื่องจากสถานที่จอดรถอยู่ไม่ใกล้จุดหมายปลายทางสามารถเดินทางเข้าได้ จะทำให้ความต้องการที่จอดรถน้อยลง

3.2 แนวคิดเรื่องการแก้ปัญหาที่จอดรถ

(Victoria Transport Policy Institute, 2008: 2-17 อ้างถึงใน คำแหง ทองอินทร์, 2551) ได้กล่าวถึงแนวคิดเรื่องการแก้ปัญหาที่จอดรถไว้ ดังนี้

การเพิ่มพื้นที่จอดรถ โดยการเพิ่มพื้นที่จอดรถบนถนน หรือรัฐบาลเป็นผู้สนับสนุนให้มีการสร้างที่จอดรถนอกเขตสาธารณะ มีการปรับแบบที่จอดรถที่มีอยู่แล้ว โดยการใช้พื้นที่จอดรถเดิมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น มีแนวทางการจัดการให้มีที่จอดรถรองรับความต้องการที่เปลี่ยนแปลง โดยมีการเพิ่มกฎระเบียบ ข้อบังคับในบริเวณที่มีปัญหาการจอด และควรมีมาตรการที่ทันสมัยในการจัดที่รถให้กับประชาชน หรือการลดความต้องการใช้ที่รถจอด โดยการเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดรถ การเก็บภาษีที่จอดรถ มีการปรับปรุงการขนส่งเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง เช่น ทางเดินเท้า ทางรถจักรยาน และมีการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น

3.3 แนวคิดเกี่ยวกับการวัดความคุ้มค่าของโครงการ

การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนในรูปแบบตัวเงินของโครงการเพื่อประเมินโครงการว่า สามารถทำกำไรให้แก่ผู้เป็นเจ้าของโครงการหรือไม่ โดยต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการจะจัดทำในรูปของกระแสเงินสดและมีการปรับค่าเวลาด้วยอัตราการคิดลดให้เป็นค่าปัจจุบัน เพื่อนำไปพิจารณาตามเกณฑ์การตัดสินใจในการลงทุนต่อไป (สุทธิย ะนิษพันธ์, 2550) หลักเกณฑ์การวัดผลความคุ้มค่าในการลงทุน มีดังนี้ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (BCR) และอัตราผลประโยชน์ภายในของโครงการ (IRR) หลักการตัดสินใจที่แสดงว่าโครงการมีความเหมาะสม และคุ้มค่าในทางเศรษฐกิจ คือ NPV มีค่ามากกว่า 0, BCR เท่ากับ 1 หรือมีค่ามากกว่า 1, IRR มีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยหรืออัตราคิดลดของโครงการ

3.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นพรัตน์ พิริยเลิศศักดิ์ (2555) ศึกษาเรื่อง ที่จอดรถในย่านศูนย์กลางธุรกิจของเมืองเก่า กรณีศึกษาย่านถนนเยาวราช กรุงเทพมหานคร ได้ทำการศึกษาที่จอดรถ ปัญหาที่จอดรถยนต์ และศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนเพื่อเพิ่มพื้นที่จอดรถยนต์ในย่านเยาวราช โดยใช้เทคโนโลยีที่จอดรถยนต์ ผลการศึกษาพบว่า ย่านเยาวราชห้ามมิให้จอดรถริมถนนหรือหน้าอาคารพาณิชย์ ทำให้เกิดความยากลำบากในการหาที่จอด จึงศึกษาแนวทางแนวทางการเพิ่มจำนวนที่จอดรถโดยใช้เทคโนโลยีที่จอดรถเข้ามาช่วย พบว่า รูปแบบที่จอดรถจักรกลระบบ Rotary สามารถเพิ่มที่จอดรถได้ประมาณร้อยละ 200 และมีความคุ้มค่าในการลงทุน

ชนาธิป อมรชิวิน (2559) ศึกษาเรื่อง การศึกษาความเป็นไปได้ในธุรกิจออนเซ็น ในอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พบว่าที่ ยูโนะโมริ ออนเซ็น แอนดส์สปา ธุรกิจออนเซ็นที่เปิดให้บริการเต็มรูปแบบในกรุงเทพมหานคร มีลูกค้าใช้บริการจำนวนมากในช่วงเวลาหลังเลิกงานและวันหยุด จึงมีความเป็นไปได้ทางด้านตลาด ที่จะนำโครงการในลักษณะเดียวกันมาเปิดที่ชลบุรี อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีชาวญี่ปุ่นพักอาศัยเป็นอันดับสองรองจากกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านการเงิน มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 27,457,947 บาท มีอัตราผลตอบแทนภายในโครงการที่มีการปรับแล้ว (MIRR) ร้อยละ 13.37 และมีดัชนีกำไร (PI) เท่ากับ 1.68 ดังนั้นโครงการนี้จึงคุ้มค่าต่อการลงทุน

ญาณิกา จัตตุพร (2559) ศึกษาเรื่อง การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนอาคารที่จอดรถ บริเวณตลาดรวมใจ (เมืองทองธานี) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านตลาด และด้านการเงิน ผลการศึกษาพบว่า ด้านตลาด มีผู้สนใจและผู้เข้ามาลงทุนยังมีจำนวนไม่มาก ซึ่งทำให้โครงการส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จเนื่องจากมีคู่แข่งน้อย ผลการศึกษาความ

เป็นไปได้ทั้งด้านการเงิน มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 187,903,937 บาท อัตราส่วนระหว่างผลตอบแทนสุทธิต่อการลงทุน 1.36 เท่า อัตราส่วนผลตอบแทนภายในโครงการร้อยละ 10.72 ต่อปี ระยะเวลาคืนทุนของโครงการ (Payback period) 8.65 ปี จึงทำให้โครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน

4. วิธีดำเนินการวิจัย

4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ทำการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์สอบถามผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับสร้างที่จอดรถยนต์อัตโนมัติ เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนของเครื่องจักร ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ของเครื่องจักรที่ใช้สำหรับจอดรถยนต์ เก็บรวบรวมข้อมูลทางด้านสถิติและค้นคว้าข้อมูลต่าง ๆ จากหนังสือบทความ สื่อออนไลน์ และเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อมูลทางทฤษฎี เพื่อให้ถึงข้อมูลการประเมินราคาที่ดินของกรมธนารักษ์ และข้อมูลเกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ของธนาคารในประเทศไทย

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการศึกษาความเป็นไปได้ทั้งด้านการเงิน ในการศึกษานี้วิเคราะห์ถึงความคุ้มค่าของโครงการธุรกิจอาคารที่จอดรถยนต์ ให้เช่า เป็นการใช้ทฤษฎีที่ใช้เป็นเกณฑ์ประเมินโครงการ โดยใช้ตัวชี้วัดความคุ้มค่าของโครงการ ดังนี้

4.2.1 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน โดยใช้หลักเกณฑ์ในการตัดสินใจแบบปรับมูลค่าของเงินตามเวลา ประกอบด้วย มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (BCR) และอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (IRR) ซึ่งมีเกณฑ์ในการวัดความคุ้มค่าของการลงทุนสร้างที่จอดรถยนต์ให้เช่า ดังนี้ NPV มีค่ามากกว่าศูนย์ BCR มีค่าเท่ากับหรือมากกว่าหนึ่ง และ IRR มีค่ามากกว่าอัตราคิดลด หรืออัตราดอกเบี้ยของเงินลงทุนที่ใช้ลงทุนของโครงการ

4.2.2 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity analysis) เมื่อผลการวิเคราะห์ทั้งด้านการเงิน มีความคุ้มค่าต่อการลงทุนก็จะวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ โดยวิเคราะห์ในกรณีที่ผลประโยชน์ลดลงร้อยละ 10 กรณีที่ผลประโยชน์ลดลงร้อยละ 15 และกรณีที่ผลประโยชน์ลดลงร้อยละ 20

5. ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จากการความเป็นไปได้ทั้งด้านการเงินภายใต้ข้อกำหนดในการทำการประมาณการบัญชี (Cash Flow) เพื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุน และวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

5.1 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน โครงการมีอายุ 20 ปี โดยกำหนดให้อัตราคิดลดร้อยละ 6.31 ซึ่งพิจารณาจากโครงสร้างสัดส่วนเงินลงทุน ต้นทุนของเงินทุน อัตราร้อยละ 12 และต้นทุนของเงินกู้ จากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยของ 5 ธนาคารใหญ่ (ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารกรุงศรีอยุธยา ข้อมูล ณ วันที่ 10 เม.ย. 2563) ที่อัตราร้อยละ 5.531 สรุปการวิเคราะห์โครงการมีดังนี้ มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 32,421,404 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (BCR) เท่ากับ 1.42 และอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (IRR) เท่ากับ ร้อยละ 11

5.2 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงจากกรณีผลประโยชน์ลดลง ร้อยละ 10 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 15,723,236 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (BCR) เท่ากับ 1.20 และอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (IRR) เท่ากับ ร้อยละ 9 กรณีผลประโยชน์ลดลงร้อยละ 15 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 7,374,153 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (BCR) เท่ากับ 1.10 และอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (IRR) เท่ากับ ร้อยละ 7 กรณีผลประโยชน์ลดลง ร้อยละ 20 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ (974,931) อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (BCR) เท่ากับ 0.99 และอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (IRR) เท่ากับ ร้อยละ 6

ตารางที่ 1: สรุปผลวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและความอ่อนไหวของโครงการ

กรณีศึกษา	NPV	BCR	IRR
กรณีพื้นฐาน	32,421,404	1.42	11 %
ผลประโยชน์ลดลงร้อยละ 10	15,723,236	1.20	9 %
ผลประโยชน์ลดลงร้อยละ 15	7,374,153	1.10	7 %
ผลประโยชน์ลดลงร้อยละ 20	(974,931)	0.99	6 %

ที่มา: จากการคำนวณ

6. สรุป

การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนสร้างที่จอดรถยนต์ให้เช่า ในเขตกรุงเทพมหานคร จากการศึกษาสภาพทั่วไปของธุรกิจให้เช่าที่จอดรถ ในพื้นที่บริเวณถนนพหลโยธิน ตั้งแต่สถานีรถไฟฟ้าห้าแยกลาดพร้าวถึงสถานีรถไฟฟ้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ จำนวน 3 แห่ง ลักษณะที่จอดรถแต่ละแห่ง จะเป็นแบบลานกว้าง มีรั้ว มีคนเฝ้ารถ ในปัจจุบันรถยนต์ได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินชีวิต ประชาชนมีกำลังซื้อเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในซอยต่าง ๆ ที่เป็นชุมชนเดิม และชุมชนใหม่ที่ย้ายเข้ามา จึงต้องใช้บริการเช่าสถานที่จอดรถ เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของรถยนต์ จึงทำให้ความต้องการเช่าที่จอดรถเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากผลลัพธ์ทางการเงินของโครงการที่จอดรถยนต์ให้เช่าพบว่าโครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน โดยสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่นำมาตัดสินใจ ส่วนการวิเคราะห์สถานการณ์ภายใต้ความอ่อนไหว โครงการยังมีความคุ้มค่าในการลงทุนอยู่ในกรณีผลประโยชน์รวมของโครงการลดลงร้อยละ 10 และ 15 ตามลำดับ แต่ในกรณีผลประโยชน์รวมของโครงการลดลงร้อยละ 20 พบว่าโครงการไม่มีความคุ้มค่าในการลงทุน เนื่องจากโครงการ มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเป็นลบ และอัตราผลตอบแทนภายในของโครงการมีค่าน้อยกว่าต้นทุนค่าเสียโอกาสของเงินลงทุน

7. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษา โครงการสร้างที่จอดรถยนต์ ให้เช่า นั้น มีความคุ้มค่าในการลงทุน และยังพบว่า ต้นทุนในการลงทุนในส่วนของราคาที่ดินพื้นที่ตั้งที่จอดรถยนต์นั้น มีราคาค่อนข้างสูง ผู้ลงทุนหรือผู้ประกอบการควรมีการพิจารณาเพิ่มเติมว่าจะทำการลงทุนซื้อที่ดินหรือทำการเช่าพื้นที่นั้น แบบไหนมีความคุ้มค่ามากกว่ากัน และควรพิจารณาถึงประเภทที่จอดอัตโนมัติกับพื้นที่ ๆ จะทำการสร้างที่จอดรถยนต์ด้วย เนื่องจากที่จอดรถอัตโนมัติมีหลายประเภท

8. เอกสารอ้างอิง

กฎกระทรวงฉบับที่ 7. พระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร. พุทธศักราช 2479

กรมขนส่งทางบก. (พ.ศ. 2561)

กิตตินันท์ คนขยัน. (2547). ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลาง ในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษาอาคารชุดในเขตกรุงเทพฯ :วิทยานิพนธ์ปริญญาเคหะพัฒนาศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร. เรื่องควบคุมอาคาร. พุทธศักราช 2544

คำแหง ทองอินทร์. (2551). การจัดให้มีที่จอดรถและการใช้พื้นที่จอดรถในโครงการบ้านเอื้ออาทรบึงกุ่มกรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต.สถาบันพัฒนศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- ฉัตรชัย ตังมหาสถิตกุล. (2553). สภาพการใช้ที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า: กรณีศึกษาอาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่บนถนนสุขุมวิท :วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ชูชีพ พิพัฒน์ศิริ. (2544). เศรษฐศาสตร์การวิเคราะห์โครงการ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: บริษัท เท็กซ์ แอนด์ เจอร์นัลพับลิเคชั่น จำกัด.
- ชนาธิป อมรชีวิน. (2559). การศึกษาความเป็นไปได้ในธุรกิจออนเซ็น ในอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี :วิทยานิพนธ์. เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ญาณิกา จัดตพร. (2559). การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนอาคารที่จอดรถ บริเวณ ตลาดรวมใจ (เมืองทองธานี) :ค้นคว้าอิสระ. เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- นพรัตน์ พิริยเลิศศักดิ์. (2555). ที่จอดรถในย่านศูนย์กลางธุรกิจของเมืองเก่า กรณีศึกษาย่านถนนเยาวราช กรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประสิทธิ์ ตงยั้งศิริ. (2542). การวางแผนและการวิเคราะห์โครงการ. กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์บริษัท ซีเอ็ดยูเคชั่น จำกัด (มหาชน)
- ศูนย์วิจัยไนท์แฟรงค์. <http://thailand-property-news.knightfrank.co.th/>
- หฤทัย มีนะพันธ์. (2550). หลักการวิเคราะห์โครงการ : ทฤษฎีและวิธีปฏิบัติเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ขอโครงการ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.