



38

การวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต

วรพงศ์ อินทนนท์

วิทยานิพนธ์เสนอต่อมหาวิทยาลัยรามคำแหง
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ปีการศึกษา 2548

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยรามคำแหง

ISBN 974-09-2036-5

**AN ANALYSIS OF THE YACHT MARINA DEVELOPMENT PROJECT
IN PHUKET**

WORAPONG INTANON

**A THESIS PRESENTED TO RAMKHAMHAENG UNIVERSITY
IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF ECONOMIC**

2005

COPYRIGHTED BY RAMKHAMHAENG UNIVERSITY

ISBN 974-09-2036-5

ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์ การวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยวในจังหวัด
ภูเก็ต

ชื่อผู้เขียน นายวรพงศ์ อินทนนท์

ภาควิชาและคณะ เศรษฐศาสตร์

คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

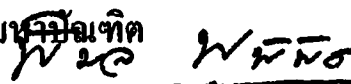
รองศาสตราจารย์สุณี ฉัตราคม

ประธานกรรมการ

รองศาสตราจารย์อัมรินทร์พงศ์ ฉัตราคม


รองศาสตราจารย์อดิ ไทยานันท์

มหาวิทยาลัยรามคำแหงอนุมัติให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต



.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์พิมล พุพิพิธ)

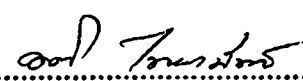
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


.....ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์สุณี ฉัตราคม)


.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์อัมรินทร์พงศ์ ฉัตราคม)


.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์อดิ ไทยานันท์)

บทคัดย่อ

ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์ การวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยวในจังหวัด
ภูเก็ต

ชื่อผู้เขียน นายวรพงศ์ อินทนนท์

ชื่อปริญญา เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ปีการศึกษา 2548

คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

1. รองศาสตราจารย์สุณี ฉัตรราคม ประธานกรรมการ
2. รองศาสตราจารย์อัมภินพวงศ์ ฉัตรราคม
3. รองศาสตราจารย์อดิ ไทยานันท์

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาพื้นที่อ่าวภูเก็ต โครงการนี้อยู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดสามเหลี่ยมอันดามัน (ภูเก็ต พังงา กระบี่) และยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดภูเก็ต การวิเคราะห์ใช้วิธีวิเคราะห์ต้นทุนผลตอบแทน (cost-benefit analysis) เพื่อช่วยในการตัดสินใจลงทุน ในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้หรือความเหมาะสมของโครงการที่จะทำการลงทุน 4 วิธี คือ (1) การหามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (net present value หรือ NPV) (2) การหาอัตราผลตอบแทนต่อค่าใช้จ่าย (benefit-cost ratio หรือ B/C ratio) (3) การหาอัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (internal rate of return หรือ IRR) (4) การวิเคราะห์ค่าความอ่อนไหวของโครงการทางด้านเศรษฐศาสตร์ (sensitivity)

ผลการวิจัยพบว่า (1) โครงการมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 8,954,452 บาท (2) อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C ratio) เท่ากับ 1.02 (3) อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (IRR) เท่ากับ 9.75% ต่อปี ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงว่า

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ตให้ผลตอบแทนคุ้ม
ค่าในการลงทุน โดยการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดอายุโครงการเท่ากับ 25 ปี

ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (sensitivity) ได้ทำการวิเคราะห์ 2
กรณี คือ (1) กรณีที่รายได้ของโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวลดลง 5% รายจ่ายคงที่
พบว่า มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ -16,830,931 บาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อ
ต้นทุน (B/C ratio) เท่ากับ 0.97 อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (IRR) เท่ากับ 4.30%
(2) กรณีที่รายจ่ายของโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 5% รายได้คงที่ พบว่า มูลค่า
ปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ -16,383,209 บาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C
ratio) เท่ากับ 0.97 อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (IRR) เท่ากับ 4.60%

จากการวิเคราะห์ทั้ง 2 กรณีพบว่า โครงการมีความอ่อนไหวที่อัตราส่วนลด 8%
ซึ่งจะส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุน อาจทำให้การลงทุนมีความเสี่ยง และให้ผลตอบแทน
ไม่คุ้มค่า ดังนั้นการลงทุนในโครงการควรระมัดระวังในเรื่องของรายรับและรายจ่ายของ
โครงการซึ่งถ้าหากมีการบริหารจัดการ การทำการตลาดและการประชาสัมพันธ์ที่ดีมี
ประสิทธิภาพก็จะส่งผลให้ผลตอบแทนคุ้มค่า

ABSTRACT

Thesis Title	An Analysis of the Yacht Marina Development Project in Phuket
Student's Name	Mr. Worapong Intanon
Degree Sought	Master of Economics
Major	Monetary Economics
Academic Year	2005

Advisory Committee

- 1. Assoc. Prof. Sunee Chatrakom** **Chairperson**
- 2. Assoc. Prof. Asampinpong Chatrakom**
- 3. Assoc. Prof. Ati Thaiyanan**

The aim of this research is to study the return on investment in the Yacht Marina Development Project in Phuket which is part of the development project of the Phuket bay area under the strategic plan to develop the Andaman triangle (Phuket, Phangnga, Krabi) and the strategy to develop Phuket. The study used Cost-Benefit Analysis in order to assist in the investment decision, by analyzing the feasibility or appropriateness of investing in the project through the following four methods: (1) Net Present Value (NPV); (2) Benefit-Cost ratio (B/C ratio); (3) Internal Rate of Return (IRR); and (4) Economic Sensitivity.

The research results were as follows. (1) Net Present Value equaled 8,954,452 baht. (2) B/C ratio was 1.02. (3) IRR equaled 9.75% per year. The analysis results indicated that the 25-year Yacht Marina Development Project in Phuket yielded a viable return on one's investment.

The analysis of Sensitivity examined two possible scenarios. (1) If there was a five percent decrease in the income of the project and constant expenditure, the NPV equaled -16,830,931 baht; the B/C ratio equaled 0.97, and the IRR equaled 4.30%. (2) If there was a five percent increase in expenditure with a stable income, the NPV equaled -16,383,209 baht; the B/C ratio equaled 0.97; and the IRR was 4.60%.

The results of the analysis of these two potential scenarios indicated that the sensitivity of the project was at the discount rate of 8%, which resulted in the investment decision. This may lead to a risky investment and not worth the return on one's investment. Therefore, investment in the project must take into consideration the matters of the income and expenditure of the project. If there is sound, efficient management, marketing, and public relations, the return on one's investment would be worth it.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์สุฉวี
ฉัตราคม ประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์อัมภินพวงศ์
ฉัตราคม รองศาสตราจารย์อดิ ไทยานันท์ กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และกรรมการ
สอบวิทยานิพนธ์ ที่ได้ให้คำปรึกษา แนะนำ พร้อมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความ
เอาใจใส่อย่างดียิ่งตลอดมา ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ประจำ รังสรรค์ แสงสุข อธิการบดี
รองศาสตราจารย์ชลิตา ศรมณี รองอธิการบดีฝ่ายวิทยาเขต อาจารย์เชาว์ศน์ เสนพงศ์
อาจารย์ประจำคณะรัฐศาสตร์ และคุณปรารภ ธิลาศเจริญ ผู้อำนวยการกองงานวิทยาเขต
บางนา ที่ให้โอกาสและสนับสนุนในการศึกษา

ขอขอบคุณ อาจารย์น้ำผึ้ง ปุระณะสุคนธ์ อาจารย์เกษ อุณหจิรังรักษ์ คุณอัญชไม
สุขชี รวมทั้งเพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ ร่วมงาน ณ กองงานวิทยาเขตบางนาทุกคน ที่คอย
ช่วยเหลือและเป็นกำลังใจที่ดีแก่ผู้วิจัยเสมอมา ตลอดระยะเวลาในการศึกษาและการทำ
วิทยานิพนธ์

คุณค่าและประโยชน์อันพึงเกิดจากวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นเครื่อง
บูชาพระคุณของบิดามารดา ครูอาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่านด้วยความเคารพ

รพพงศ์ อินทนนท์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(4)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(6)
กิตติกรรมประกาศ.....	(8)
สารบัญตาราง	(11)
สารบัญภาพประกอบ.....	(12)
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	7
สมมติฐานของการศึกษา.....	7
ขอบเขตของการศึกษา	7
วิธีการศึกษา.....	8
นิยามศัพท์.....	10
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	11
2 ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	12
แนวความคิดทางทฤษฎี	12
วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	15
3 จังหวัดภูเก็ต	27
โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต	29
วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	29
เป้าหมายของโครงการ	30
แผนการดำเนินการ	31

บทที่	หน้า
คู่แข่งและส่วนแบ่งการตลาด โครงการ Marina.....	34
4 การวิเคราะห์ผลการศึกษา.....	39
สมมติฐานการวิเคราะห์	40
ผลการวิเคราะห์.....	46
5 สรุปและข้อเสนอแนะ	50
บทสรุป.....	50
ข้อเสนอแนะ	52
 ภาคผนวก	
ตารางแสดงข้อมูลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ.....	54
บรรณานุกรม.....	60
ประวัติผู้เขียน	63

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1 สถิติข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2545-2546	4
2 ประมาณการต้นทุนค่าก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต ปีงบประมาณ 2548-2550.....	41
3 ประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน.....	42
4 อัตราค่าธรรมเนียมการเข้าใช้บริการตามขนาดเรือ.....	45
5 ผลสรุปการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการที่อัตราส่วนลด 8%.....	49
6 วิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการกรณีรายได้ลดลง 5% รายจ่ายคงที่.	54
7 วิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการกรณีรายจ่ายเพิ่มขึ้น 5% รายได้คงที่	57

สารบัญภาพประกอบ

ภาพ	หน้า
1 แผนที่บริเวณอ่าวภูเก็ต.....	36
2 แบบจำลองโครงการ.....	37
3 จินตภาพบริเวณอ่าวภูเก็ตหลังมีโครงการ MICE และ โครงการ Marina...	38

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ตเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาตามโครงการพัฒนาพื้นที่อำเภอภูเก็ต ซึ่งอยู่ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดสามเหลี่ยมอันดามัน (ภูเก็ต พังงา กระบี่) และยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดภูเก็ต ดังนี้ (สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2548ก; สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2548ข)

สรุปแผนยุทธศาสตร์ของกลุ่มสามเหลี่ยมอันดามัน (ภูเก็ต พังงา กระบี่)

วิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัด (vision) "ศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก และเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจเอเชียได้" โดยได้กำหนดเป้าประสงค์ของกลุ่มจังหวัด (goals) ไว้คือ

1. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก ได้กำหนดเป้าประสงค์ในการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว ร้อยละ 10 ต่อปี จากฐานข้อมูลพื้นฐานของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี 2545 จำนวน 7 ล้านกว่าคน คาดว่าเมื่อสิ้นปี 2550 จะมีนักท่องเที่ยวเข้ามาในกลุ่มจังหวัดสูงถึง 11 ล้านกว่าคน สามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นถึง 1 แสนล้านบาท
2. ประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจเอเชียได้ เพื่อเป็นการรองรับแผนปฏิบัติการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ ของสำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการใช้ประโยชน์ด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงภาคใต้กับภูมิภาคเอเชียกลุ่มจังหวัด รวมทั้งการรับยุทธศาสตร์พลังงานและ land bridge ของรัฐบาล จึงได้กำหนดเป้าประสงค์ในการเตรียมความพร้อมพื้นที่ เพื่อรองรับประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจเอเชียได้ใน 3 ประเด็นหลัก ประกอบด้วย การที่สามารถสร้างความเข้าใจกับคนในพื้นที่ได้ การมีผังเมืองเฉพาะ 18 ผัง การจัดหาแหล่งน้ำอุปโภคบริโภค

รองรับพื้นที่การพัฒนา สำหรับการเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ และเชื่อมโยงการพัฒนาสู่พื้นที่ค้อยโอกาสตามยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้นั้น กลุ่มจังหวัดได้กำหนดเป้าประสงค์ในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตปาล์มน้ำมันให้เพิ่มขึ้นจาก 2.5% ของปี พ.ศ. 2545 เป็น 10% ในปี พ.ศ. 2550 มีการเพิ่มกลุ่มแปรรูปผลิตภัณฑ์อาหารระหว่างปี พ.ศ. 2547-2550 จำนวน 12 กลุ่ม และสร้างเครือข่ายผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่งมูลค่าสูงจำนวน 24 เครือข่าย ซึ่งนอกจากเป้าหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตแล้ว ยังหวังที่จะให้เกิดการนำผลผลิตเหล่านี้ไปจำหน่ายยังกลุ่มประเทศเอเชียได้

ประเด็นยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด (strategic issues)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล ประกอบด้วย 2 ยุทธศาสตร์

1. การกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของจังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ (positioning) โดยกำหนดเป็น World class tropical paradise ที่ค้ำประกัน primium exclusive exotic และ hospitality & courtesy

2. ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มจังหวัด

2.1 สร้างความแตกต่างเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการท่องเที่ยวโดยเน้นด้าน MICE/health service and spa/OTOP/Marina/ICT

2.2 เสริมจุดแข็งเพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน โดยเน้นการพัฒนาบุคลากร การศึกษา สิ่งแวดล้อมและผังเมือง

2.3 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในเรื่องสำคัญ 3 เรื่อง คือ การปรับปรุงท่าอากาศยานภูเก็ต ถนนสี่ช่องจราจร ระนอง พังงา กระบี่ ตรัง และการปรับปรุงท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ประกอบด้วย 2 ยุทธศาสตร์

1. เตรียมความพร้อมของพื้นที่เพื่อรองรับประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจเอเชียใต้โดยเน้นการสร้างมาตรฐานการควบคุมการขยายตัวของเมือง โดยต้องมีผังเมือง รวมทั้งมีแหล่งน้ำอุปโภค บริโภคที่พอเพียง รองรับการพัฒนา

2. การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการประมง โดยเน้นการกระจายรายได้และการเพิ่มผลผลิต รวมทั้งการแสวงหาความร่วมมือในเชิงเศรษฐกิจกับการขยายการผลิตดังกล่าวกับกลุ่มเอเซียได้

ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ของกลุ่มจังหวัด (Strategies)

1. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล ประกอบด้วย 2 ยุทธศาสตร์ คือ

1.1 การกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของจังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่

1.2 ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มจังหวัด คือ สร้างความแตกต่าง เสริมจุดแข็ง ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

2. ประดูเชื่อมโยงเศรษฐกิจเอเซียได้ ประกอบด้วย 2 ยุทธศาสตร์ คือ

2.1 เตรียมความพร้อมของพื้นที่เพื่อรองรับประดูเชื่อมโยงเศรษฐกิจเอเซียได้และแผนการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองเชื่อมต่อ 3 จังหวัด

2.2 การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภาคเกษตรกรรม

อุตสาหกรรมและการประมง

ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2546 ในยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันได้กำหนดไว้ในกลยุทธ์การสร้างมูลค่าเพิ่มจากการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ตให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางเรือยอร์ช

จากสถานภาพทางเศรษฐกิจของจังหวัดภูเก็ตที่มีแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยมีภาคการท่องเที่ยวเป็นตัวจักรสำคัญในการผลักดันให้มีการขยายตัวของเศรษฐกิจ โดยกระตุ้นให้มีเม็ดเงินหมุนเวียนเป็นจำนวนสูงถึง 69,669.34 ล้านบาท (ปี พ.ศ. 2544) โดยเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ 60,000 ล้านบาท ส่งผลให้จังหวัดภูเก็ตมี GDP per capita สูงถึงประมาณ 200,000 บาทต่อปี ประชาชนมีรายได้สูงถึง 188,351 บาทต่อคนต่อปี อย่างไรก็ตาม คาดว่าอีก 10 ปีข้างหน้า จะมีนักท่องเที่ยวสูงถึง 10,433,446 คน และจะมีรายได้ 517,649 ล้านบาท (สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2546ก)

ตาราง 1

สถิติข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2545-2546

ประเภทข้อมูล	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2546	การเปลี่ยนแปลง (%)
ผู้เยี่ยมชมเยือน	4,050,077	3,990,702	1.49
ไทย	1,303,291	1,164,560	11.91
ต่างชาติ	2,746,786	2,826,142	-2.81
นักท่องเที่ยว	3,906,737	3,854,054	1.37
ไทย	1,218,238	1,087,704	12.00
ต่างชาติ	2,688,499	2,766,350	-2.81
นักท่องเที่ยว	143,340	136,648	4.90
ไทย	85,053	76,856	10.67
ต่างชาติ	58,287	59,792	-2.52
วันที่พักโดยเฉลี่ย	4.93	4.65	-
ไทย	3.82	3.72	-
ต่างชาติ	5.44	5.43	-
การใช้จ่ายโดยเฉลี่ย (บาท/คน/วัน)			
ผู้เยี่ยมชมเยือน	3,635.63	3,641.74	-0.17
ไทย	2,774.50	2,704.25	2.60
ต่างชาติ	4,044.22	4,028.04	0.40
นักท่องเที่ยว	3,699.24	3,704.06	-0.13
ไทย	2,853.92	2,782.24	2.58
ต่างชาติ	4,082.27	4,066.52	0.39
นักท่องเที่ยว	1,902.27	1,883.61	0.99
ไทย	1,637.11	1,600.40	2.29
ต่างชาติ	2,289.19	2,247.63	1.85

ตาราง 1 (ต่อ)

ประเภทข้อมูล	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2546	การเปลี่ยนแปลง (%)
ค่าอากร (ล้านบาท)			
ผู้เยี่ยมชมเยือน	73,263.70	72,599.42	0.91
ไทย	13,427.68	11,380.69	17.99
ต่างชาติ	59,836.02	61,218.73	-2.26
ความสะดวกด้านสิ่ง			
ปลูกสร้าง	549	510	7.65
ความสะดวกด้าน			
ห้องพัก	31,302	26,637	17.51
การพักโดยเฉลี่ย (%)	57.40	57.00	-8.28
วันที่พักโดยเฉลี่ย	3.74	3.20	0.22
จำนวนแขกที่เข้าพัก	3,508,950	3,492,324	0.48
ไทย	986,299	884,949	11.45
ต่างชาติ	2,520,651	2,607,375	-3.33

ที่มา. จาก สถิติข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต ปี พ.ศ. 2545-2546 โดย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2548, ค้นเมื่อ 4 มิถุนายน 2548 จาก <http://www.tat.or.th>

จากตาราง 1 จะเห็นได้ชัดว่านอกจากผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดภูเก็ตที่เป็นค่าคงที่ที่สำคัญในการแสดงศักยภาพ และแนวโน้มในการเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจของจังหวัดภูเก็ตที่ตามสถานประกอบการในภาคต่าง ๆ โดยปกติแล้วเห็นได้ว่าปัจจัยที่สำคัญต่อสภาพทางเศรษฐกิจของจังหวัดภูเก็ต คือ รายได้จากการท่องเที่ยว และการประกอบการด้านการบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว จากข้อมูลของทางจังหวัดภูเก็ตระบุว่าในแต่ละปีจะมีการจัดกิจกรรมกีฬาทางน้ำ ได้แก่ Phuket Regatta ซึ่งเป็นการแข่งขันเรือจากทั่วโลกนั้น จังหวัดภูเก็ตยังมีศักยภาพสามารถที่จะเป็นศูนย์กลางนานาชาติ สำหรับทำเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ซึ่งธุรกิจทำเทียบเรือท่องเที่ยว (Yatch Marina) เป็นอีกธุรกิจ

หนึ่งในหลาย ๆ ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ซึ่งน่าสนใจและจะเป็นส่วนสร้างรายได้ สร้างเศรษฐกิจให้กับการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตเป็นอย่างมาก ประกอบกับท่าเทียบเรือที่มีอยู่ส่วนใหญ่มีขนาดค่อนข้างเล็ก จอคเรือได้ระหว่าง 150 ลำ ถึง 350 ลำ ไม่สามารถให้บริการซ่อมเรือ จอคเรือและเทียบท่าสำหรับเรือที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ (Mega Yacht/Super Yacht) ขึ้นไปได้ และจากการสำรวจท่าเทียบเรือท่องเที่ยวทั่วโลก โดยเฉพาะในแถบบริเวณทะเลเมดิเตอร์เรเนียนและทะเลคาริบเบียน ซึ่งมีท่าเทียบเรือจำนวนมากจะพบว่า ขนาดของท่าเทียบเรือมีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับบริเวณที่เป็นที่ตั้งของท่าเทียบเรือ ซึ่งจะต้องเป็นอ่าวที่มีคลื่นลมค่อนข้างสงบตลอดทั้งปี นอกจากนี้ Yacht Marina ของเอกชนที่เปิดให้บริการในจังหวัดภูเก็ตยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยความต้องการของนักท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตนั้น ยังคงต้องการท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht marina) ขนาดความจุไม่น้อยกว่า 1,000 ลำ เพื่อรองรับเรือท่องเที่ยวทั้งในภูมิภาคที่เป็นเรือขนาดเล็กทั่วไปและเรือ Super Yacht ขนาดใหญ่ที่เดินทางมาจากทวีปยุโรป ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ รวมถึงอยู่ซ่อมเรือขนาดใหญ่เกิน 100 ฟุต สำหรับ Super Yacht อีก

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ตามโครงการพัฒนาพื้นที่อ่าวภูเก็ตเป็นโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของจังหวัดภูเก็ตร่วมกับหน่วยงานย่อยในจังหวัด ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลนครภูเก็ต องค์การบริหารส่วนตำบล รัชฎา องค์การบริหารส่วนตำบลวิชิต โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ และเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนในพื้นที่ท้องถิ่น ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และยังเป็นการเชื่อมโยงไปถึงการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ทั้งในเชิงสังคม เศรษฐกิจ การรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความต้องการของประชาชน ผลตอบแทนต่อส่วนรวมของประเทศ และการได้รับประโยชน์โดยตรงและทางอ้อมของประชาชนและท้องถิ่นในพื้นที่เป็นสำคัญ

โดยการก่อสร้างท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ ต้องใช้เงินทุนสูง ประกอบกับต้องทำการก่อสร้างเพื่อให้ได้มาตรฐานตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า และมาตรฐานของท่าเทียบเรือ

ท่องเที่ยวทั่วโลก นอกจากนี้โครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) เป็นโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของส่วนราชการ จังหวัดภูเก็ต ซึ่งจะเป็นโครงการที่เน้นทางด้านบริการเป็นหลัก จะต้องมีการดูแลบริหารจัดการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดต่อผู้ใช้บริการในระยะยาว โดยเฉพาะการบริหารจัดการทางการเงิน ซึ่งจะต้องใช้งบประมาณทางการเงินค่อนข้างสูง จึงอาจทำให้การดำเนินการดังกล่าวไม่คุ้มทุนหรืออาจทำให้เกิดความเสี่ยงสูงในการลงทุนของภาครัฐ (สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2546ข)

ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้ จึงศึกษาถึงผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต เพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ และความคุ้มค่าในการลงทุน

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต

สมมติฐานการศึกษา

การลงทุนในโครงการได้รับผลตอบแทนที่คุ้มค่า

ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาการดำเนินการ โครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยว โดยโครงการที่ใช้ศึกษาในครั้งนี้ คือ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต ตามโครงการพัฒนาพื้นที่อำเภอภูเก็ต

วิธีการศึกษา

ในด้านวิธีการศึกษา นอกจากศาสตร์แต่ละศาสตร์จะแตกต่างกันในตัวแปรอิสระตัวแปรตาม และรูปแบบของการจัดลำดับเชิงเหตุผลระหว่างตัวแปรแล้ว ยังแตกต่างกันในด้านวิธีการที่ใช้ทดสอบเพื่อยอมรับหรือปฏิเสธข้อเสนอหรือข้อค้นพบต่าง ๆ วิธีการที่ค้นคว้าข้อมูลและวิธีการทดสอบเรียกรวม ๆ ว่า ระเบียบวิธีการวิจัย ซึ่งประกอบด้วยแนวทางเชิงปริมาณ (quantitative approach) และแนวทางเชิงคุณภาพ (qualitative approach) และวิธีการต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในการได้มาซึ่งข้อมูลนับตั้งแต่การทดลองเครื่องมือในการเก็บรวบรวม กระบวนการสร้างมาตรวัด การประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2546, หน้า 6) ดังนั้นในการวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต จึงได้ทำการศึกษาคามแหล่งที่มาของข้อมูลและการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

แหล่งที่มาของข้อมูล

1. รายงาน โครงการพัฒนาพื้นที่อ่าวภูเก็ต 2546
2. สืบค้น website
3. หน่วยงานรับผิดชอบ
 - 3.1 หน่วยงานรับผิดชอบหลัก: จังหวัดภูเก็ต
 - 3.2 หน่วยงานรับผิดชอบร่วม: องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต
 - : เทศบาลนครภูเก็ต
 - : องค์การบริหารส่วนตำบลรัชฎา
 - : องค์การบริหารส่วนตำบลวิชิต
 - 3.3 ผู้รับผิดชอบ: ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต
 - 3.4 การสัมภาษณ์ส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือท่องเที่ยว

วิธีการวิเคราะห์

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ได้กำหนดการวิเคราะห์ดังนี้ คือ

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (descriptive analysis)
2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (quantitative analysis) เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนในการลงทุน โครงการทำเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัด 4 ประการ ดังนี้

2.1 มูลค่าปัจจุบันของผลได้สุทธิ (net present value--NPV)

$$\begin{aligned} \text{NPV} &= \text{มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน} - \text{มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย} \\ &= \text{PVB} - \text{PVC} \end{aligned}$$

เกณฑ์การตัดสินใจ ยอมรับการลงทุนใน โครงการคือ NPV มีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0

2.2 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (benefit-cost ratio--B/C ratio)

$$\begin{aligned} \text{B/C ratio} &= \frac{\text{มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน}}{\text{มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย}} \\ &= \frac{\text{PVB}}{\text{PVC}} \end{aligned}$$

เกณฑ์การตัดสินใจยอมรับการลงทุนใน โครงการคือ B/C ratio มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 1

2.1 อัตราผลตอบแทนของโครงการ (internal rate of return--IRR)

IRR คือ ค่า r ที่ทำให้ $\text{NPV} = 0$

เกณฑ์การตัดสินใจคือ ถ้าค่า IRR ที่คำนวณได้ สูงกว่าอัตราดอกเบี้ยทั่วไปก็ยอมรับการลงทุนในโครงการนั้นได้ ถ้าต่ำกว่าก็ปฏิเสธการลงทุนในโครงการ

2.4 การวิเคราะห์ค่าความอ่อนไหวของโครงการทางด้านเศรษฐศาสตร์

(sensitivity analysis) เป็นการพิจารณาเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่าง ๆ ที่ใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการลงทุน โครงการภายใต้ข้อสมมุติฐานต่าง ๆ เพื่อให้ทราบชี้ความเสี่ยง (risk) ในการลงทุน โครงการ การวิเคราะห์นี้จะได้อัตราผลตอบแทน โครงการในแต่ละกรณี หลายกรณี เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจว่าควรลงทุนหรือไม่ หากข้อสมมุติฐานต่าง ๆ เปลี่ยนแปลงไปจากกรณีฐาน (base case)

2.4.1 การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของเงินทุน โครงการ ราคาวัตถุดิบ หรือปัจจัยการผลิต และสิ่งก่อสร้าง รวมทั้งรายได้ของโครงการที่เปลี่ยนไป

2.4.2 ในกรณีที่ระบบเศรษฐกิจมีความผันผวนสูง อาจเป็นจะต้องวิเคราะห์เพิ่มเติมถึงต้นทุน ความเสี่ยงของอัตราแลกเปลี่ยน (exchange risk) ต้นทุนอัตราดอกเบี้ย รายรับจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (foreign exchange earning) และวิเคราะห์สัดส่วนการนำเข้าจากต่างประเทศ (import content) ทั้งในส่วนของสินค้าทุน วัตถุดิบ ควบคู่กันไปด้วย

นิยามศัพท์

ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) หมายถึง ท่าเทียบเรือท่องเที่ยวหรือเรือสำราญกีฬา สามารถจอดและเทียบท่าได้ โดยท่าเทียบเรือจะมีที่ตั้งในบริเวณที่มีคลื่นลมค่อนข้างสงบตลอดทั้งปี

ภูเก็ต ริกัตต้า (Phuket Regatta) หมายถึง งานแข่งขันเรือใบชิงถ้วยพระราชทาน เริ่มมีขึ้นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2530 เพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ เนื่องในวโรกาสที่ทรงเจริญพระชนมายุครบ 5 รอบ และหลังจากนั้นจึงถือกำหนดจัดงานขึ้นในช่วงวันเฉลิมพระชนมพรรษา ซึ่งตรงกับวันที่ 5 ธันวาคมของทุกปี โดยมีเรือใบจากนานาชาติทั่วโลกเข้าร่วมการแข่งขันบริเวณหาดในหานเพื่อชิงถ้วยพระราชทานจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อคัดสรรใจในการลงทุนในโครงการทำเทียบเรือท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต
2. เป็นแนวทางในการดำเนินงานเกี่ยวกับธุรกิจทำเทียบเรือท่องเที่ยวในจังหวัดท่องเที่ยวทางทะเลอื่น ๆ

บทที่ 2

ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดทางทฤษฎี

ทฤษฎีเกณฑ์การตัดสินใจลงทุน

ปัจจุบันการวิเคราะห์โครงการ โดยวิธีวิเคราะห์ต้นทุนผลตอบแทน (cost-benefit analysis) เพื่อช่วยในการตัดสินใจลงทุน เป็นที่แพร่หลายมากทั้งในธุรกิจเอกชนและกิจการรัฐบาล ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความเป็นจริง คือเป็นการพิจารณาแนวคิดเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนของโครงการ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการในการลงทุน ซึ่งในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้หรือความเหมาะสมของโครงการที่จะทำการลงทุน 4 วิธีดังนี้ (เบญจพร ทังเกษมวัฒนา, 2534, หน้า 29-109)

1. การหามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (net present value--NPV) ค่า NPV คำนวณได้จากมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนตลอดอายุโครงการลบด้วยมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการซึ่งเขียนเป็นสูตรได้ดังนี้

$$NPV = \sum_{t=1}^n [B_t / (1 + i)^t] - \sum_{t=1}^n [C_t / (1 + i)^t]$$

NPV = มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ

B_t = รายรับของโครงการที่เกิดขึ้นในปีที่ t

C_t = ค่าใช้จ่ายของโครงการที่เกิดขึ้นในปีที่ t

i = อัตราส่วนลดในที่นี่ เท่ากับ 8%

n = อายุโครงการ 25 ปี
 t = ปีของโครงการ คือ ปีที่ 1, 2, ..., n

ถ้า $NPV > 0$ หรือเป็นบวก โครงการนั้นสมควรจะลงทุนเพราะมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนตลอดอายุโครงการมากกว่ามูลค่าปัจจุบันของต้นทุนค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการหรืออย่างน้อยก็คุ้มค่ากับอัตราส่วนลด (discount rate)

ถ้า $NPV = 0$ โครงการนั้นสมควรจะลงทุนเพราะมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนตลอดอายุโครงการเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการ ดังนั้นจะตัดสินใจเลือกลงทุนหรือไม่ก็ได้

ถ้า $NPV < 0$ หรือเป็นลบ โครงการนั้นไม่สมควรลงทุนเพราะมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนตลอดอายุโครงการไม่คุ้มกับมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการ

2. การหาอัตราผลตอบแทนต่อค่าใช้จ่าย (benefit-cost ratio หรือ B/C ratio)

คำนวณได้จากอัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนกับมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย ซึ่งเขียนเป็นสูตร ได้ดังนี้

$$B/C \text{ ratio} = \frac{\sum_{t=1}^n [B_t / (1+i)^t]}{\sum_{t=1}^n [C_t / (1+i)^t]}$$

ถ้า $B/C \text{ ratio} > 1$ โครงการนั้นคุ้มค่าสมควรลงทุน เพราะมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนมากกว่ามูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย คือ ได้ผลตอบแทนมากกว่าต้นทุนค่าเสียโอกาสของเงินทุนตลอดอายุโครงการ

ถ้า $B/C \text{ ratio} = 1$ โครงการนั้นจะลงทุนหรือไม่ลงทุนก็ได้เพราะมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน เท่ากับมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย

ถ้า $B/C \text{ ratio} < 1$ โครงการนั้นไม่สมควรลงทุน เพราะมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนมีค่าน้อยกว่ามูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย

3. การหาอัตราผลตอบแทนภายใน โครงการ (internal rate of return--IRR)

คือ อัตราส่วนลดที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนรวมเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายรวม นั่นคือ อัตราส่วนลดที่ทำให้ NPV มีค่าเท่ากับศูนย์ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า คืออัตราดอกเบี้ยกู้ยืมซึ่งทำให้ผลตอบแทนเท่ากับค่าใช้จ่ายจากการลงทุนพอดี ดังนั้น จะเห็นได้ว่า IRR ที่คำนวณได้แสดงถึงประสิทธิภาพ (efficiency) ของเงินที่ลงทุนไป ซึ่งค่า IRR สามารถคำนวณได้จากสูตรได้ดังนี้

$$IRR = \sum_{t=1}^n [(B_t - C_t)/(1+r)^t] = 0$$

B_t = รายรับของโครงการที่เกิดขึ้นในปีที่ t

C_t = ค่าใช้จ่ายของโครงการที่เกิดขึ้นในปีที่ t

r = อัตราส่วนลดที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ

มีค่าเท่ากับศูนย์

n = อายุโครงการ 25 ปี

t = ปีของโครงการคือปีที่ 1, 2, ..., n

แต่เพราะว่า IRR เป็นการหาค่าที่รายรับรวมของโครงการเท่ากับค่าใช้จ่ายรวมของโครงการ ($B = C$) เพราะฉะนั้นการหาอัตราส่วนลด (discount rate) จึงต้องทำการลองผิดลองถูก (trial) วิธีการหาอัตราส่วนที่จะทำได้ IRR = 0 จึงใช้วิธี Interpolation ตามสูตรดังนี้

$$IRR = DF_L + (DF_U - DF_L) \frac{NPV_L}{(NPV_L - NPV_U)}$$

โดยที่ DF_L = อัตราส่วนลด ต่ำที่มีค่าต่ำ ซึ่งเป็นอัตราส่วนลดที่ทำให้ NPV ใกล้กับ 0 ในด้านลบ

DF_U = อัตราส่วนลด ต่ำที่มีค่าสูง ซึ่งเป็นอัตราส่วนลดที่ทำให้ NPV ใกล้กับ 0 ในด้านบวก

$NPV_L =$ ค่า NPV ของโครงการที่คำนวณโดยใช้ DF_L

$NPV_U =$ ค่า NPV ของโครงการที่คำนวณโดยใช้ DF_U

ในการวิเคราะห์โครงการนั้นเราจะหาค่าของ IRR เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับอัตราดอกเบี้ยในตลาดหรือเทียบกับค่าเสียโอกาสของทุน ซึ่งหากคำนวณได้ค่าอัตราดอกเบี้ยในตลาดต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนที่ได้จากโครงการแล้ว หมายความว่าการลงทุนในโครงการนั้นจะให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่าเหมาะสมในการดำเนินการ

4. การวิเคราะห์ค่าความอ่อนไหวของโครงการทางด้านเศรษฐศาสตร์ (sensitivity analysis) เป็นการพิจารณาเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่าง ๆ ที่ใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการลงทุนโครงการ ภายใต้ข้อสมมติต่าง ๆ เพื่อให้ทราบขีดความเสี่ยง (risk) ในการลงทุนโครงการ การวิเคราะห์นี้จะได้ค่าอัตราผลตอบแทนโครงการในแต่ละกรณีหลายกรณี เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจว่าจะลงทุนหรือไม่ หากข้อสมมติฐานต่าง ๆ เปลี่ยนแปลงไปจากกรณีฐาน (base case)

4.1 การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของเงินทุน โครงการ ราคาวัตถุดิบ หรือปัจจัยการผลิตและสิ่งก่อสร้าง รวมทั้งรายได้ของโครงการที่เปลี่ยนไป

4.2 ในกรณีที่ระบบเศรษฐกิจมีความผันผวนสูง อาจจำเป็นต้องวิเคราะห์เพิ่มเติมถึงต้นทุน ความเสี่ยงของอัตราแลกเปลี่ยน (exchange risk) ต้นทุนอัตราดอกเบี้ยรายรับจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (foreign exchange earning) และวิเคราะห์สัดส่วนการนำเข้าจากต่างประเทศ (import content) ทั้งในส่วนของสินค้าทุนวัตถุดิบควบคู่กันไปด้วย

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

สุภาพร วงษ์วีระจันทร์ (2536) ได้ทำการศึกษาการวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์โครงการพัฒนาแหล่งน้ำ น้ำเลข กิ่งอำเภอภูหลวง จังหวัดเลย ปีการเพาะปลูก พ.ศ. 2533-2534 ซึ่งโครงการน้ำเลขเป็นโครงการพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร ในลุ่มน้ำเลขมีลักษณะเป็นอ่างเก็บน้ำ หวังงานตั้งอยู่ที่บ้านห้วยกะโป๊ะ ตำบลแก่งศรีภูมิ กิ่งอำเภอภูหลวง

จังหวัดเลย มีพื้นที่ส่งน้ำได้ 24,912 ไร่ โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อศึกษาถึง ต้นทุนและผลตอบแทน ตลอดจนความเป็นไปได้ของการลงทุนทางการเงิน และทาง เศรษฐกิจของโครงการ

ผลการศึกษาทางด้านการเงินของเกษตรกรที่อยู่ในพื้นที่โครงการ ซึ่งจะต้อง ลงทุนในการเปลี่ยนจากการปลูกพืชไร่มาเป็นไม้ยืนต้น เช่น มะม่วง และมะขามหวาน จะต้องใช้เงินลงทุนเฉลี่ยฟาร์มละ 244,040 บาท และมีอัตราผลตอบแทนของโครงการ เท่ากับ 40.93% ก่อนมีเงินกู้ และเท่ากับ 87.55% หลังมีเงินกู้ โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ ตลอดอายุโครงการเท่ากับ 1,149,000 บาท และอัตราส่วนระหว่างผลประโยชน์ และ ค่าใช้จ่ายคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันเท่ากับ 2.64 ณ อัตราส่วนลดเท่ากับ 12%

การวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจ พบว่า โครงการจะก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น 551,561 คน/วันทำงาน มีผลผลิตเพิ่มขึ้น 20,385 ตันต่อปี จากกรณีไม่มีโครงการ ณ ระดับอัตราส่วนลด 12% ต่อปี มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ 319,347,000 บาท อัตราส่วน ระหว่างผลตอบแทนต่อค่าลงทุนเท่ากับ 1.51 และอัตราผลตอบแทนภายในเท่ากับ 15.66 ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ ปรากฏว่าผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของ โครงการมีค่ามากกว่าอัตราส่วนลด 12% และมีอัตราส่วนระหว่างผลตอบแทนต่อค่า ลงทุนมากกว่า 1 ในทุกกรณี ฉะนั้นโครงการพัฒนาแหล่งน้ำ น้ำเลย ให้ผลตอบแทน คู่่มค่าการลงทุน จึงมีความเหมาะสมทั้งการเงินและทางเศรษฐกิจของโครงการ และเป็น โครงการที่มีความคุ้มค่า

คำริ ลิ้มมหาคุณ (2539) ได้ทำการศึกษาการวิเคราะห์ต้นทุนผลตอบแทนของ ระบบบริการจ่ายเงินผ่าน เครื่องอัตโนมัติของธนาคารพาณิชย์ไทย การศึกษานี้มี จุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาค้นทุนผลตอบแทน ของระบบบริการจ่ายเงินผ่านเครื่องอัตโนมัติ ของธนาคารพาณิชย์ไทย โดยใช้กรณีศึกษาของธนาคารเอเซีย จำกัด (มหาชน) จำนวน 9 สาขาในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานั้น เป็นข้อมูลอนุกรมเวลา ระหว่างปี พ.ศ. 2531-2539 ผลการศึกษาพบว่า ในการให้บริการจ่ายเงินผ่านเครื่อง อัตโนมัติของ 9 สาขานั้นมีต้นทุนคงที่เท่ากับ 585,626.03 บาท ต่อเดือน ในขณะที่ต้นทุน ผันแปรมีค่าเท่ากับ 113,038.20 บาทต่อเดือน หรือคิดเป็นต้นทุนในการจ่ายเงินผ่านเครื่อง อัตโนมัติเท่ากับ 7.70 บาทต่อรายการ การวิเคราะห์ผลได้พบว่า การนำเงินคงเหลือใน

บัญชีของลูกค้าไปหาผลประโยชน์ซึ่งเป็นวิธีสร้างรายได้ให้ธนาคารนั้น สามารถทำได้มากกว่ารายได้จากค่าธรรมเนียมโดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 78 ของรายได้รวม นอกจากนี้ยังได้ศึกษาผลได้จากการลงทุนพบว่า มีระยะเวลาคืนทุนภายใน 12 ปี 9 เดือน มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นบวกเท่ากับ 45.79 ล้านบาท มีอัตราผลตอบแทนของการลงทุนคิดเป็น ร้อยละ 29.72 และมีอัตราส่วนของผลตอบแทนต่อค่าใช้จ่ายเท่ากับ 1.3 นอกเหนือไปจากรายได้ในรูปตัวเงินแล้ว การให้บริการจ่ายเงินผ่านเครื่องอัตโนมัติเป็นบริการที่มีผลได้ในการสร้างภาพพจน์ที่ดี และสร้างบริการต่อเนื่องให้กับธนาคารด้วย ส่วนการวิเคราะห์จุดคุ้มทุนนั้นพบว่า ณ ระดับที่ทำให้ธนาคารมีรายได้รวมเท่ากับต้นทุนรวมทั้งหมดที่จ่ายออกไป คือจำนวนรายการที่ผู้ใช้บริการมาถอนเงินจากเครื่องอัตโนมัติเท่ากับ 24,102 รายการต่อเดือน หรือใช้เวลา 4 ปี จึงจะคุ้มทุน แต่ถ้าหากธนาคารนำเงินคงเหลือในบัญชีลูกค้าไปหาผลประโยชน์ โดยการปล่อยกู้จะช่วยทำให้ธนาคารมีรายได้และบรรลุถึงจุดคุ้มทุน ได้เร็วมากขึ้น ดังนั้นผลการศึกษานี้สามารถสรุปได้ว่า การลงทุนในธุรกิจให้บริการจ่ายเงินผ่านเครื่องอัตโนมัติของธนาคารเอเซียทั้ง 9 สาขา เป็นธุรกิจที่ได้รับผลตอบแทนคุ้มค่ากับการลงทุน

คูติก เค็งโครร์คณ์ (2539) ได้ทำการศึกษาการวิเคราะห์ต้นทุนผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ โรงไม้หิน การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์หลักสองประการ ประการแรก เพื่อวิเคราะห์และประเมินถึงความเป็นไปได้ และความเหมาะสมต่อการลงทุนในโครงการ โรงไม้หิน ซึ่งจะช่วยให้ทราบถึงความเป็นไปได้เชิงเศรษฐศาสตร์ของโครงการ โรงไม้หิน รวมทั้งทำให้ทราบถึงขนาดกำลังการผลิตและเทคนิคการผลิตของโรงไม้ที่เหมาะสมต่อการลงทุน ประการที่สองเพื่อวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงเมื่อต้นทุนหรือผลตอบแทนของโครงการมีการผันแปร ทำให้ทราบสถานะของโครงการภายใต้ความผันแปร อันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางด้านต้นทุนหรือผลตอบแทน และ การศึกษานี้ได้ทำการวิเคราะห์โครงการที่ตั้งอยู่ในจังหวัดลำพูน ผลการศึกษาโดยวิธี financial cost-benefit analysis พบว่า โครงการ โรงไม้หินมีความเป็นไปได้เชิงเศรษฐศาสตร์และมีความเหมาะสมต่อการลงทุน โดยทุกเทคนิคการผลิตและทุกขนาดกำลังการผลิตของโครงการ โรงไม้หินที่ได้ดำเนินการศึกษาให้อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมากกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สูงสุดมีมูลค่าปัจจุบันของโครงการมากกว่าศูนย์

และมีอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนมากกว่า 1 ในด้านเทคนิคการผลิต โครงการที่ใช้เทคนิคการผลิต แบบ jaw crusher เป็น primary crusher และใช้ cone crusher เป็น secondary และ tertiary crusher ให้ อัตราผลตอบแทนต่อการลงทุนมากกว่าเทคนิคการผลิตแบบที่ใช้ jaw crusher เป็น primary crusher และใช้ impact crusher เป็น secondary และ tertiary crusher ถึงแม้ว่าเทคนิคแบบแรกจะมีราคาแพงกว่า ในการวิเคราะห์ความไวของโครงการได้เลือกวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างโครงการที่ให้ผลตอบแทนสูงสุดและต่ำสุด คือ โครงการที่ใช้เทคนิคการผลิตแบบที่ 1 ที่กำลังการผลิต 700 ตันต่อชั่วโมง และโครงการที่ใช้เทคนิคการผลิตแบบที่ 2 ขนาด กำลังการผลิต 300 ตันต่อชั่วโมงตามลำดับ ผลปรากฏว่า โครงการแรกมีความไวต่อเหตุเปลี่ยนแปลงน้อยกว่าโครงการที่สอง โดยสามารถทนต่อสภาวะการตกต่ำของราคาจำหน่ายหินได้มากกว่า และสามารถแบกรับภาระต้นทุนค่าดำเนินการที่เพิ่มขึ้นได้มากกว่าด้วย

รณิษฐา กาญจนवास (2538) ได้ทำการศึกษาการวิเคราะห์ต้นทุนผลได้ของโครงการเครือข่ายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย: กรณีศึกษาการค้นหาข้อมูล การถ่ายโอนเพิ่มข้อมูล และไปรษณีย์ การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาถึงต้นทุนและผลได้ทางเศรษฐศาสตร์สำหรับ นิสิตอาจารย์ ในหน่วยงานต่าง ๆ ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่จะได้รับจากโครงการเครือข่ายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยทำการศึกษารูปแบบการให้บริการ 3 ด้าน คือ การค้นหาข้อมูล การถ่ายโอนเพิ่มข้อมูล และไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ระยะเวลาของการศึกษา 15 ปี คือตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2536 ถึงปี พ.ศ. 2550 การรวบรวมข้อมูลใช้การสัมภาษณ์ และแบบสอบถามเป็นสำคัญ โดยทำการ แบ่งกลุ่มอาจารย์และนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มวิทยาศาสตร์ และกลุ่มสังคมศาสตร์ มีจำนวนตัวอย่างเป็นอาจารย์ 24 ท่าน และ นิสิตจำนวน 232 คน การวิเคราะห์ข้อมูลใช้วิธีการหามูลค่าปัจจุบันของต้นทุน และผลได้ของโครงการเพื่อนำไปหามูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ และอัตราส่วนผลได้ต่อทุนของโครงการ อัตราส่วนผลที่ได้ใช้ในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันคือร้อยละ 10.5 ต่อปี

ผลการศึกษาพบว่า โครงการเครือข่ายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มีมูลค่า ปัจจุบันสุทธิเท่ากับ 46,353,636.56 บาท และมีอัตราส่วนผลได้ต่อทุน เท่ากับ 1.124 ซึ่ง

หมายความว่า ผลได้ที่ได้รับจากโครงการมากกว่าเงินลงทุนที่เสียไป หรือเงินลงทุน 1 บาท ให้ผลได้เท่ากับ 1.124 บาท

ทิฆัมพร จอนเจดสิน (2539) ได้ทำการศึกษาการวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์ กรณีโรงไฟฟ้าพลังความร้อนกระบี่ เปรียบเทียบน้ำมันเตาและถ่านหิน จากการศึกษาพบว่า ความต้องการใช้ไฟฟ้าซึ่งเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีอัตราเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่กำลังผลิตไฟฟ้าในปัจจุบันมีจำกัดไม่เพียงพอต่อความต้องการ ดังนั้นการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยจึงได้วางแผนก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังความร้อนขนาด 300 เมกกะวัตต์ ที่จังหวัดกระบี่ เพื่อรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าในบริเวณภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศ แต่เนื่องจากโรงไฟฟ้าพลังความร้อนสามารถเลือกใช้เชื้อเพลิงได้หลายชนิด ซึ่งเชื้อเพลิงแต่ละชนิดมีความแตกต่างกันในด้านราคา ข้อดี ข้อเสีย และปริมาณสำรอง การศึกษาครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์โครงการทางด้านเศรษฐศาสตร์ โดยเปรียบเทียบกรณีใช้ถ่านหินและน้ำมันเตาเป็นเชื้อเพลิง การศึกษานี้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์ระบบผลิตไฟฟ้าและทรัพยากรที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง ซึ่งจะมีต่อการกำหนดแผนพัฒนาระบบไฟฟ้าในอนาคต รวมทั้งการวิเคราะห์โครงการทางเศรษฐศาสตร์เปรียบเทียบกรณีใช้ถ่านหินและน้ำมันเตาเป็นเชื้อเพลิง โดยใช้เกณฑ์การตัดสินใจ คือมูลค่าปัจจุบันสุทธิ อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน และอัตราผลตอบแทนโครงการ ผลการวิเคราะห์พบว่า กรณีใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงจะเกิดความคุ้มค่ามากกว่ากรณีใช้น้ำมันเตา และเมื่อวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ ต่อการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาเชื้อเพลิงพบว่า กรณีใช้ถ่านหินจะมีความมั่นคงต่อการเปลี่ยนแปลงของราคามากกว่า แต่การใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และประสิทธิภาพของโรงงาน ดังนั้นหากเลือกใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิง จะต้องมีการจัดการที่ดี ผลจากการศึกษานี้ใช้เป็นแนวทางในการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ โรงไฟฟ้า และการพิจารณาเลือกใช้ทรัพยากรพลังงานที่มีอยู่จำกัดอย่างรอบคอบและเกิดความคุ้มค่า เป็นผลดีต่อประเทศโดยรวม

ทัศนีย์ เกียรติภัทรภรณ์ (2540) ได้ทำการศึกษาการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม กรณีศึกษา โครงการนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดนครสวรรค์

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบว่าโครงการนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดนครสวรรค์มีความเหมาะสมที่จะดำเนินการจัดตั้งเพียงใด การศึกษาจะพิจารณาปัจจัยที่จำเป็นต่อโครงการ และหากเปรียบเทียบกับจังหวัดต่าง ๆ ในภาคเหนืออีก 16 จังหวัด นิคมอุตสาหกรรมจังหวัดนครสวรรค์มีความเหมาะสมเพียงใด

วิธีการศึกษาจะใช้ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) และข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) เพื่อนำมาวิเคราะห์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้ (1) วิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัดนครสวรรค์ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการลงทุน (2) วิเคราะห์ศักยภาพทางด้านเทคนิค (3) วิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน และเศรษฐศาสตร์ เพื่อความสำเร็จในด้านต่าง ๆ หลังจากมีนิคมอุตสาหกรรมที่จังหวัดนครสวรรค์ เช่น ด้านการตลาด ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และทำเลที่ตั้ง รายได้และต้นทุน

ผลการวิเคราะห์พบว่า โครงการนิคมอุตสาหกรรมที่ดำเนินการ โดยการนิคมอุตสาหกรรมฯ มีข้อจำกัดทางด้านการจัดหาที่ดินเพื่อนำมาพัฒนาจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องหันมาใช้ที่ดินที่อยู่ในความดูแล หรือในครอบครองของหน่วยงานอื่นของภาครัฐ เช่น ที่ดินสาธารณประโยชน์ ซึ่งอยู่ในความดูแลของกระทรวงมหาดไทย หรือที่ดินราชพัสดุ ซึ่งอยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง เป็นต้น การที่จะนำที่ดินดังกล่าวมาพัฒนาจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม จะต้องทำการเช่าที่ดินดังกล่าว แล้วนำมาพัฒนา โดยมีต้นทุนค่าพัฒนาในมาตรฐานเดียวกับโครงการที่การนิคมอุตสาหกรรมฯ ซื้อที่ดินมา และนำมาจัดให้ผู้ลงทุนหรือผู้ประกอบการใช้ประโยชน์ในรูปแบบการให้เช่าเช่นกัน

จากแนวทางดังกล่าว เกิดผลกระทบต่อโครงการในด้านที่ทำให้กระแสเงินสดรับของโครงการเกิดขึ้นช้า และมีมูลค่าต่ำ ระยะเวลาคุ้มทุนนานประมาณ 15-17 ปี เพราะผู้ประกอบการที่มาลงทุน ส่วนใหญ่แล้วไม่ต้องการเช่าพื้นที่ เพราะไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินนี้ คือสาเหตุที่ทำให้กระแสเงินสดรับของโครงการช้า ผลปรากฏว่า ผลตอบแทนโครงการ (net benefit) มีค่า NPV เท่ากับ -50.70 ล้านบาท ค่า IRR เท่ากับ 9.52% และค่า B/C ratio เท่ากับ 0.80 จากผลการวิเคราะห์ทางการเงินดังกล่าว ทำให้ไม่มีความเป็นไปได้ในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมที่จังหวัดนครสวรรค์ แต่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการลงทุนพัฒนาจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม เนื่องจากนิคมอุตสาหกรรมเป็นเครื่องมือ

หนึ่งที่จะช่วยให้ภาคอุตสาหกรรมของไทยพัฒนาต่อไป โดยการนำเงินงบประมาณ สมทบที่รัฐสนับสนุนมาพิจารณาเป็นรายได้ของโครงการ จะให้ผลตอบแทนโครงการ ดังนี้ ค่า IRR = 14.15% ค่า NPV = 19.94 ล้านบาท ค่า B/C ratio = 1.08 และค่าความอ่อนไหวของโครงการ (sensitivity analysis) เมื่อรายจ่ายเพิ่มขึ้น 5% และรายรับลดลง 5% พร้อมกัน จะทำให้โครงการมีความอ่อนไหวมากที่สุดคือ ค่า IRR = 8.17% ค่า NPV = -73.58 ล้านบาท และค่า B/C ratio = 0.72 ส่วนการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์จะ ให้ผลตอบแทนโครงการดีกว่าการวิเคราะห์ทางการเงิน โดยมีผลตอบแทนโครงการ (net benefit) ดังนี้ ค่า IRR = 13.63% ค่า NPV = 14.59 ล้านบาท ค่า B/C ratio = 1.08 และ ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวมากที่สุดคือ ค่า IRR = 12.11% ค่า NPV = -5.02 ล้านบาท และค่า B/C ratio = 0.97

ประกอบกับศักยภาพของจังหวัดนครสวรรค์มีความพร้อมในการที่จะจัดตั้งนิคม อุตสาหกรรม เพราะมีวัดอุคิบบที่สามารถป้อนเข้าโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมได้ เป็น จังหวัดที่มีศักยภาพทางด้านอุตสาหกรรม เป็นการใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานของ จังหวัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด และเป็นจังหวัดที่ได้รับสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุน เขต 3 ซึ่งเป็นสิทธิประโยชน์สูงสุดที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การ สนับสนุน โดยมีที่ตั้งไม่ไกลจากกรุงเทพมหานครมากนัก

สุโรจน์ นิมมรัตน์ (2540) ได้ทำการศึกษาการวิเคราะห์ต้นทุนผลตอบแทน การ ลงทุนผลิตตู้โทรศัพท์สาขาอัตโนมัติ พบว่าในปัจจุบันมีหลายปัจจัย เช่น ทรัพยากรที่มีอยู่ อย่างจำกัด เทคโนโลยีที่มีการแข่งขัน สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว และ อุปสงค์ของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไปที่มีผลต่อการลงทุนในโครงการ ดังนั้น เพื่อให้แน่ใจว่า จะได้รับความสำเร็จในอัตราผลตอบแทนในการลงทุน จึงต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ความ เป็นไปได้ก่อนที่จะตัดสินใจเพื่อลงทุน การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะวิเคราะห์ และประเมินความเป็นไปได้ในการลงทุนผลิตตู้โทรศัพท์สาขาอัตโนมัติ การวิเคราะห์นี้ ครอบคลุมความเหมาะสมของขนาดและรูปแบบของเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้กับการ ลงทุน การศึกษานี้ได้ดำเนินไปในกลุ่มโรงงานที่จะจัดตั้งขึ้นในจังหวัดเชียงใหม่ และ จังหวัดลำพูน ผลการศึกษาพบว่า โครงการผลิตตู้โทรศัพท์สาขาอัตโนมัติ ถ้าได้รับการ ส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ในอัตราภาษี 16.50% ณ

อัตราคิดลด 8% ผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) จะมีค่า 22.52% อัตราผลตอบแทนที่ได้รับสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำของธนาคาร ผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C ratio) ที่ 1.22 ซึ่งมีค่ามากกว่า 1 สำหรับมูลค่า ปัจจุบันสุทธิ (NPV) มีค่ามากกว่าศูนย์ เป็น 45,627,068.83 บาท ผลที่ตามมาพบว่า อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนตลอดโครงการ มีค่าเป็น 22% เมื่อคิด ณ อัตราคิดลดที่ 10% อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนภายในโครงการ (IRR) จะมี ค่าเป็น 22.52% อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C ratio) มีค่าเป็น 1.19 ซึ่งมีค่ามากกว่า 1 และอัตราผลตอบแทนสุทธิ (NPV) จะมีค่ามากกว่าศูนย์เป็น 35,592,766.02 บาท ทั้งโครงการจะ ได้รับผลตอบแทนตลอดโครงการเป็น 19% สรุปได้ว่า ผลตอบแทนจากการลงทุน มีค่ามากกว่าต้นทุน 19-22% ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้ ในการลงทุนเพื่อผลิตตู้โทรศัพท์สาขาอัตโนมัติ

ทรงศิริ เตะชะบุญ (2540) ได้ทำการศึกษาการวิเคราะห์ต้นทุนผลตอบแทนทางการเงินของการลงทุนเฟรนไชส์ร้านคอนวีเนียนสโตร์ วัตถุประสงค์ของการศึกษานี้ เพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนเฟรนไชส์ ร้าน เซเว่น-อีเลฟเว่น ในเขตจังหวัด เชียงใหม่ ในการศึกษาได้ทำการเก็บประวัติยอดขายร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น จำนวน 20 สาขาในจังหวัด เชียงใหม่ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 ถึง ปี พ.ศ. 2539 โดยแบ่งเป็น 3 เขต เขต 1 เป็นสาขาที่เปิดบริการในตำบลสุเทพ ตำบลช้างเผือก ตำบลศรีภูมิ ตำบลพระสิงห์ และ ตำบลป่าตัน เขต 2 เป็นสาขา ที่เปิดบริการในตำบลหายยา ตำบลช้างคลาน และตำบล-ช้างม้อย เขต 3 เป็นสาขาที่เปิดบริการใน ตำบลวัดเกต ตำบลหนองป่าครั่ง ตำบลหนอง-หอย และอำเภออื่น ๆ นอกเหนือจากอำเภอเมือง เมื่อได้ประวัติการขายในเขตต่าง ๆ แล้ว นำมาพยากรณ์ยอดขายในอนาคต 10 ปีข้างหน้าตามอายุสัญญา เฟรนไชส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2540 ถึง ปี พ.ศ. 2549 โดยใช้วิธีถดถอยเชิงเส้นตรงอย่างง่าย (simple linear regression analysis) จากนั้นทำการวิเคราะห์ต้นทุนผลตอบแทนทางการเงินของการลงทุน โดยการคำนวณจากค่าอัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (B/C ratio) อัตราผลตอบแทนภายใน (IRR) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ระยะเวลาในการคืนทุน และ วิเคราะห์ความไหวตัวในแต่ละเขต ผลการศึกษาผลตอบแทนในการลงทุนที่มีอัตราส่วน ลดร้อยละ 15 พบว่า (1) เขต 1 อัตราส่วน ผลตอบแทนต่อการลงทุนเท่ากับ 1.18 อัตรา ผลตอบแทนภายในเท่ากับร้อยละ 30.28 มูลค่าปัจจุบัน สุทธิ 2,780,000 บาท และ

ระยะเวลาในการคืนทุนเท่ากับ 6 ปี 3 เดือน (2) เขต 2 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุนเท่ากับ 1.05 อัตราผลตอบแทนภายในเท่ากับร้อยละ 19.01 มูลค่าปัจจุบัน สุทธิ 694,000 บาท ระยะเวลาในการคืนทุนเท่ากับ 8 ปี 5 เดือน และ (3) เขต 3 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุนเท่ากับ 0.88 อัตราผลตอบแทนภายในเท่ากับร้อยละ 4.93 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ -1,658,000 บาท และต้องใช้เวลา 11 ปี จึงจะสามารถคืนทุนได้ การวิเคราะห์ความไหวตัวของการลงทุนพบว่า เขต 1 สามารถเพิ่มค่าใช้จ่ายได้ถึง ร้อยละ 40.92 เขต 2 สามารถเพิ่มค่าใช้จ่ายได้ถึง ร้อยละ 10.22 ส่วนเขต 3 ไม่เหมาะกับการลงทุน ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ในการลงทุนเฟรนไชส์ร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น เขตที่เหมาะสมกับการลงทุนที่สุด ได้แก่เขต 1 ส่วนเขต 2 สามารถลงทุนได้แต่ความเสี่ยงค่อนข้างสูง สำหรับ เขต 3 ไม่เหมาะสมกับการลงทุน

ปัญญา พิเชียรสุนทร (2540) ได้ทำการศึกษากการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของการลงทุนเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของการลงทุนเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ ในจังหวัดแม่ฮ่องสอนมีวัตถุประสงค์สองประการ คือ ประการแรกเพื่อศึกษาปริมาณความต้องการรถยนต์ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน ประการที่สองเพื่อศึกษาค้นทุนผลตอบแทนในการลงทุนเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน ผลการศึกษานี้จะทำให้ทราบถึงโอกาสในการลงทุนเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในจังหวัดดังกล่าว ในการศึกษานี้ได้แยกพิจารณาการวิเคราะห์การลงทุนเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน ออกเป็น 3 กรณีตามส่วนแบ่งตลาดคือ ในกรณีของส่วนแบ่งตลาดคิดเป็นร้อยละ 30 ร้อยละ 35 และร้อยละ 40 ตามลำดับ ผลการศึกษาพบว่า ปริมาณความต้องการรถยนต์ในจังหวัดแม่ฮ่องสอนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 7 ต่อปี ส่วนการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนโดยวิธีการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนพบว่า การลงทุนเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน ทั้ง 3 กรณีมีความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐศาสตร์ และเหมาะสมแก่การลงทุนทั้งนี้เพราะมูลค่าปัจจุบันของผลได้สุทธิของโครงการมากกว่าศูนย์ ในขณะที่อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุนนั้นก็มีค่ามากกว่า 1 และอัตราผลตอบแทนภายใน โครงการมีค่าสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สูงสุด ยิ่งไปกว่านั้นในการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ความไหวตัวของการลงทุนได้แยกพิจารณาภายใต้

สถานการณ์ที่สมมุติขึ้น 2 เหตุการณ์ โดยในเหตุการณ์แรกนั้นจะสมมุติให้ทั้ง 3 กรณีมีการเพิ่มของต้นทุนดำเนินงานขึ้นร้อยละ 5 ในแต่ละครั้ง และในเหตุการณ์ที่สองนั้นเป็นเหตุการณ์ที่ส่วนแบ่งตลาดลดลงเหลือร้อยละ 25 ผลการศึกษาพบว่า ในกรณีที่ส่วนแบ่งตลาดลดลงเหลือเพียง ร้อยละ 25 ไม่มีความเหมาะสมในการลงทุน แต่ในกรณีที่มีการเพิ่มของต้นทุนดำเนินงานพบว่า กรณีที่มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 30 โครงการลงทุนจะทนต่อการเพิ่มของต้นทุนดำเนินงานได้เพียง ร้อยละ 4.81 เท่านั้น กรณีที่มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 35 โครงการลงทุนจะทนต่อการเพิ่มต้นทุนดำเนินงานได้มากถึงร้อยละ 33.4 และกรณีที่มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 40 โครงการลงทุนจะทนต่อการเพิ่มต้นทุนดำเนินงานของโครงการได้ถึงร้อยละ 62 ตามลำดับ

เรณู ประสิทธิ์หัตถ์ (2541) ได้ทำการศึกษาวเคราะห์โครงการแผนเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิรูปที่ดินของสำนักกองทุนที่ดิน: กรณีศึกษา อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี โครงการแผนเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม เป็นโครงการที่เริ่มดำเนินการในปี 2535 เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรรับจ้างทางการเกษตรที่ไม่มีที่ดินเป็นของตนเองให้มีที่ดินทำกิน โดยรัฐบาลจัดสรรเงินกู้เพื่อเป็นค่าที่ดิน และเงินกู้เพื่อการผลิต ตลอดจนวางแผนการผลิตทางการเกษตรให้แก่เกษตรกร จังหวัดลพบุรีเป็นพื้นที่เป้าหมายการดำเนินงานจังหวัดหนึ่งในภาคกลาง เนื้อที่โครงการจำนวน 287 ไร่ 45 ตารางวา มีเกษตรกรเข้าร่วมโครงการ 37 ราย ได้จัดสรรที่ดินเฉลี่ยรายละ 7 ไร่ กิจกรรมในการผลิต คือ การเลี้ยงไก่ ปลุกมะม่วง และพืชผักหมุนเวียน วัตถุประสงค์หลักของการศึกษานี้ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินในระดับฟาร์ม และความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจของโครงการ โดยการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการระยะเวลา 16 ปี ที่อัตราคิดลดร้อยละ 5 ตัวชี้วัดความคุ้มค่าของโครงการ ได้แก่ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราผลประโยชน์ต่อต้นทุน (BCR) และอัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) ผลการศึกษา พบว่า กิจกรรมการผลิตมีการเลี้ยงไก่เพียงอย่างเดียว ไม่ได้ปลุกมะม่วงและพืชผักหมุนเวียน การเลี้ยงไก่ ต้องสร้างโรงเรือนครั้งที่ 2 ในปีที่ 5 และผลในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินในระดับฟาร์มได้มูลค่าปัจจุบัน (NPV) เท่ากับ -671,156.76 บาท อัตราผลประโยชน์ต่อต้นทุน (BCR) เท่ากับ 0.65 และอัตราผลตอบแทนภายในของ

โครงการ (IRR) เท่ากับ -13 สรุปได้ว่าโครงการไม่มีความเป็นไปได้ทางการเงิน ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ

สุวรรณ รุ่งเรืองนานา (2541) ได้ทำการศึกษาการวิเคราะห์โครงการอนุรักษ์พลังงานในอาคารของรัฐ กรณีศึกษา อาคารกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระหว่างการปรับเปลี่ยนมาใช้เครื่องปรับอากาศประสิทธิภาพสูงกับกรณีที่ไม่มีการปรับเปลี่ยน โดยจะเลือกวิธีการที่เหมาะสมที่สุดตามหลักสัมฤทธิ์ภาพทางต้นทุน ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้อาศัยข้อมูลทุติยภูมิจากกรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิต และกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม จากการศึกษาพบว่า ผลการวิเคราะห์มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย ตามหลักต้นทุนสัมฤทธิ์ภาพที่ทุกระดับอัตราคิดลด ซึ่งได้แก่ 8%, 15% และ 20% ตามลำดับ ปรากฏว่า มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายสำหรับทางเลือกในการเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศเครื่องใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูง มีค่าต่ำกว่าทางเลือกในการใช้เครื่องปรับอากาศเครื่องเดิม และสำหรับกรณีการเปรียบเทียบค่าไฟฟ้าที่สามารถประหยัดได้จากการใช้อิเล็กทรอนิกส์เทอร์โมสตัด พบว่า ขนาดในการทำความเย็นของเครื่องปรับอากาศยิ่งสูงก็ยิ่งให้ผลในการประหยัดค่าไฟฟ้าในปริมาณเงินได้มากขึ้น ดังนั้นโครงการอนุรักษ์พลังงานในอาคารของรัฐ จึงควรที่ได้รับการสนับสนุนให้ดำเนินการต่อไป เพื่อที่จะได้ เป็นโครงการตัวอย่างให้แก่ภาคเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับพระราชบัญญัติการอนุรักษ์พลังงานที่มีผลบังคับให้ภาคเอกชนจะต้องทำการอนุรักษ์พลังงานภายในอาคารและโรงงาน ก็จะส่งผลในการประหยัดพลังงานของประเทศ และยังทำให้การใช้พลังงานของประเทศมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

บุษณา เผ่าพงษ์ไทย (2542) ได้ทำการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบว่า โครงการ โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ มีความเหมาะสมที่จะดำเนินการก่อสร้างหรือไม่ โดยวิธีการศึกษาใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) แล้วนำมาวิเคราะห์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้ (1) วิเคราะห์ด้านการตลาด (โดยศึกษาแนวโน้มความต้องการพลังงานไฟฟ้าในอนาคต) (2) วิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ (3) วิเคราะห์ความอ่อนไหวของ

โครงการ (4) วิเคราะห์ฐานะทางการเงินของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เพื่อวัดความสำเร็จของโครงการ

ผลการวิเคราะห์ปรากฏดังนี้ การวิเคราะห์ทางการตลาด (วิเคราะห์แนวโน้มความต้องการพลังงานไฟฟ้า) ปรากฏว่าความต้องการพลังงานไฟฟ้าในช่วงปี พ.ศ. 2541-2550 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีอัตราเพิ่มเฉลี่ยเท่ากับ 8.08% การวิเคราะห์ทางการเงิน ได้ผลตอบแทนโครงการดังนี้ ค่า NPV = 327.55 ล้านบาท ค่า B/C ratio = 1.005 ค่า IRR = 12.26% และวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (sensitivity analysis) ทางการเงินประกอบ ปรากฏว่าเมื่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตรามีค่าอ่อนตัวลงมากกว่า 36 บาท/ดอลลาร์สหรัฐฯ และอัตราส่วนลด (discount rate) สูงกว่า 12% โครงการไม่เหมาะสมต่อการลงทุน ส่วนการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์จะได้ผลตอบแทนโครงการดีกว่าการวิเคราะห์ทางการเงิน โดยมีผลตอบแทนโครงการ (net benefit) ดังนี้ ค่า NPV = 13503.09 ล้านบาท ค่า B/C ratio = 1.26 ค่า IRR = 14.73% และวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (sensitivity analysis) ทางด้านเศรษฐศาสตร์ประกอบ ปรากฏว่า อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราเท่ากับ 46 บาท/ดอลลาร์สหรัฐฯ และอัตราส่วนลด (discount rate) 14% โครงการยังให้ผลตอบแทนสูงเหมาะสมต่อการลงทุน ส่วนการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2539-2541 อัตราส่วนสินทรัพย์หมุนเวียนต่อหนี้สินหมุนเวียน (current ratio) = 1.06, 0.72, 0.72 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนทุน (debt ratio) = 1.65, 1.47, 1.47 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาจากฐานะการเงินในขณะนี้สมควรที่จะชะลอโครงการออกไปก่อน

บทที่ 3

จังหวัดภูเก็ต

จังหวัดภูเก็ต มีลักษณะเป็นเกาะซึ่งมีขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ตั้งอยู่ฝั่งทะเลด้านตะวันตกของภาคใต้ ความยาวของเกาะจากเหนือจรดใต้ประมาณ 48.7 กิโลเมตร และความกว้างจากตะวันตกไปตะวันออกประมาณ 21.3 กิโลเมตร ประกอบด้วยเกาะบริวารอีก 39 เกาะ เกาะบริวารที่สำคัญ ได้แก่ เกาะสิเหร่ เกาะแก้ว เกาะมะพร้าว เกาะนาคาใหญ่ เกาะนาคาน้อย เกาะโหลน เกาะเฮ เป็นต้น (จังหวัดภูเก็ต, 2548)

จังหวัดภูเก็ต (2548) มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 867 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นที่ของเกาะภูเก็ตร้อยละ 95.25 ที่เหลือนั้นเป็นพื้นที่ของเกาะภูเก็ตอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 862 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่าง ๆ ดังนี้ ทิศเหนือติดต่อกับจังหวัดพังงา โดยมีสะพานสารสินเชื่อมอำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา ทิศใต้และตะวันตกติดต่อกับทะเลอันดามัน ทิศตะวันออกติดต่อกับอ่าวพังงาและจังหวัดพังงา

จังหวัดภูเก็ต (2548) มีลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศ สภาพเศรษฐกิจ การปกครอง ศาสนา และภาษาของจังหวัดภูเก็ตมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ภูมิประเทศ

พื้นที่จังหวัดภูเก็ตประมาณร้อยละ 70 เป็นภูเขาสลับซับซ้อนทอดจากแนวทิศเหนือถึงทิศใต้ส่วนใหญ่อยู่ทางด้านตะวันตกของเกาะมียอดเขาที่สูงที่สุดประมาณ 529 เมตร คือ ยอดเขา "ไม้เท้าสิบสอง" อยู่ในเขตตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ และอีกประมาณร้อยละ 30 เป็นพื้นที่ราบอยู่ตอนกลาง และตะวันออกของเกาะ ส่วนพื้นที่ฝั่งตะวันตกเป็นภูเขาและหาดทราย นอกจากนี้ยังมีลำคลองเล็กๆ อาทิ คลองบาใหญ่ คลองท่าจีน คลองท่าเรือ คลองบางโรง เป็นต้น

ภูมิอากาศ

จังหวัดภูเก็ต มีลักษณะภูมิอากาศแบบเขตร้อนชื้น อยู่ใต้อิทธิพลลมมรสุม อากาศจึงอบอุ่น และชุ่มชื้นตลอดปีมีเพียง 2 ฤดู คือ ฤดูฝน ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุม ตะวันตกเฉียงใต้เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงพฤศจิกายน และ ฤดูร้อนได้รับอิทธิพล จากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคมถึงเมษายน เดือนมีนาคมเป็น เดือนที่มีอุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุดคือ 33.4 เซลเซียส และเดือนมกราคม เป็นเดือนที่มีอุณหภูมิลดต่ำสุดคือ 22 เซลเซียส

สภาพเศรษฐกิจ

1. ธุรกิจการท่องเที่ยว ภาคเศรษฐกิจที่มีการขยายตัวด้านการลงทุน และเป็นแหล่งที่มาของรายได้เป็นอันดับหนึ่ง คือธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ได้แก่ โรงแรม ร้านอาหาร บริษัทนำเที่ยว ร้านสินค้าที่ระลึกเป็นต้น
2. เกษตรกรรมเกษตรกรรมที่สำคัญ ได้แก่ การปลูกยางพารา มะพร้าว กล้วย ฝรั่ง การประมง และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
3. อุตสาหกรรม อุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมด้านประมง

การปกครอง

จังหวัดภูเก็ตแบ่งการปกครอง ออกเป็น 3 อำเภอ คือ อำเภอเมือง อำเภอถลาง และ อำเภอกะทู้

ศาสนา

ชาวภูเก็ตนับถือศาสนาต่างๆดังนี้ ศาสนาพุทธประมาณร้อยละ 67 อิสลามร้อยละ 30 คริสต์และศาสนาอื่นๆร้อยละ 3 มีประชากรบางกลุ่มนอกจากจะมีศาสนาประจำแล้วยังนับถือลัทธิอื่นๆพร้อมกันไปด้วย เช่น ขงจื้อ เต๋า เป็นต้น สำหรับชาวล้านนา ปัจจุบันนับถือศาสนาพุทธกันมากขึ้น แทนการนับถือเทวดาภูตผีวิญญูณ ดังเช่นที่เคยปฏิบัติมา ทั้งนี้เนื่องมาจากการเจริญเติบโตของบ้านเมือง การติดต่อสื่อสารทำให้ชาวเลได้รับอิทธิ-

พลของส่วนกลางมากขึ้น เกาะภูเก็ตมีวันทั้งหมด 28 วัค มัสยิด 29 แห่ง โบสถ์คริสต์ 4 แห่ง

ภาษา

ชาวจังหวัดภูเก็ตนอกจากจะใช้ภาษาไทยภาคกลางเป็นภาษาราชการแล้วภูเก็ตยังใช้ภาษาท้องถิ่นหรือภาษาปักษ์ใต้ในการติดต่อสื่อสารกันอีกด้วยแต่ภาษาปักษ์ใต้ของภูเก็ตมีลักษณะแปลกกว่าจังหวัดอื่นๆ ในภาคใต้ คือ เป็นภาษาปักษ์ใต้ที่มีภาษาต่างชาติอื่น ๆ ปะปนอยู่ เช่น จีน มลายู อังกฤษ

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตเป็นหนึ่งในโครงการย่อยของโครงการพัฒนาพื้นที่อ่าวภูเก็ต โดยมีสังเขปรายละเอียดในเรื่องวัตถุประสงค์ของโครงการ เป้าหมายของโครงการ แผนการดำเนินการ คู่แข่งและส่วนแบ่งการตลาดโครงการดังนี้ (สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2546ข)

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพิ่มมูลค่าการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตและกลุ่มจังหวัดสามเหลี่ยมอันดามัน (ภูเก็ต พังงา กระบี่)
2. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตและกลุ่มจังหวัด
3. เพิ่มรายได้และโอกาสให้กับท้องถิ่นในพื้นที่ประชาชนในพื้นที่ทั้งทางตรงและทางอ้อม
4. เพื่อเป็นการรักษาความสมดุลของการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน

เป้าหมายของโครงการ

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้ตอบสนองต่อเป้าหมายตามยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด กลุ่มจังหวัดสามเหลี่ยมอันดามัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนในพื้นที่ท้องถิ่นในพื้นที่ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

2. การเชื่อมโยงเข้ากับยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่มีจุดมุ่งหมายสำหรับการท่องเที่ยวระดับนานาชาติอย่างแท้จริง โดยให้ความสำคัญอย่างยั่งยืนต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ทั้งในเชิงสังคม เศรษฐกิจ การรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความต้องการของประชาชน ผลตอบแทนต่อส่วนรวมของประเทศและการได้รับประโยชน์โดยตรงและทางอ้อมของประชาชนและท้องถิ่นในพื้นที่เป็นสำคัญ ส่วนพื้นที่สำหรับดำเนินการนั้น ใช้พื้นที่บริเวณอ่าวภูเก็ตและพื้นที่ต่อเนื่อง ในเขตตำบลรัษฎา และตำบลวิชิต อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต

การเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจของจังหวัดภูเก็ตตามสถานประกอบการในภาคต่าง ๆ โดยปกติแล้ว เห็นได้ว่าปัจจัยที่สำคัญต่อสภาพทางเศรษฐกิจของจังหวัดภูเก็ต คือ รายได้จากการท่องเที่ยวและการประกอบการด้านการบริการที่เกี่ยวข้องโยงกับการท่องเที่ยว และจากการคาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว จะเห็นได้ว่าการเจริญเติบโตทางด้านการท่องเที่ยวที่กล่าวถึงเป็นการเติบโตทางธรรมชาติ ซึ่งไม่มีความแน่นอน ดังนั้นแนวนโยบายในการพัฒนาอ่าวภูเก็ต ควรมีการพัฒนาธุรกิจและการสร้างปัจจัยเสริมในด้านการท่องเที่ยวในรูปของการดำเนินงานด้านการสัมมนา การแสดงสินค้า การแสดงด้านการบันเทิง สารสนเทศ และการท่องเที่ยวทางทะเล โดยการจัดกิจกรรมที่จะสามารถสร้างแรงจูงใจให้ผู้คนทั้งในประเทศและต่างประเทศเดินทางมาเข้าร่วมกิจกรรมคราวละมาก ๆ ในรูปการจัดทำโครงการ Meeting Incentive Convention & Exhibition (MICE) และโครงการ Marina ขนาดใหญ่ระดับนานาชาติ โดยการพัฒนาเพื่อให้เกิดกิจกรรมในรูปแบบครบวงจรและให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองให้เป็นไปตามผังเมืองรวมของจังหวัดภูเก็ตที่เหมาะสม โดยใช้ระยะเวลาดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2548-2550

แผนการดำเนินการ

จังหวัดภูเก็ตยังมีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางนาชาติ สำหรับท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ที่จะได้รับการพัฒนา ซึ่งจะเป็นส่วนเพิ่มรายได้ให้กับจังหวัดภูเก็ตเป็นอย่างมาก จากการประเมินโครงการพัฒนา Yacht Marina เบื้องต้นในจังหวัดภูเก็ตพบว่า

1. ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ส่วนใหญ่มีขนาดค่อนข้างเล็ก จอดเรือได้ระหว่าง 150 ลำถึง 350 ลำ ไม่สามารถให้บริการซ่อมเรือ จอดเรือและเทียบท่าสำหรับเรือที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ (Mega Yacht/Super Yacht) ขึ้นไปได้

2. นักท่องเที่ยวที่มีเรือเป็นของตนเอง คาดว่ามีไม่ต่ำกว่า 5 ล้านคนทั่วโลก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่อาศัยอยู่ในทวีปยุโรป และทวีปอเมริกา ซึ่งนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ นิยมที่จะเดินทางด้วยเรือของตนเองมาท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญต่าง ๆ ของทวีปเอเชียเป็นจำนวนมากขึ้นทุกปี หากจังหวัดภูเก็ตมีท่าเทียบเรือที่ทันสมัยได้มาตรฐาน และมีขนาดใหญ่เพียงพอที่จะสามารถรองรับเรือท่องเที่ยวที่มีขนาดใหญ่ ที่สามารถเดินทางข้ามมหาสมุทรได้ (ขนาดตั้งแต่ 100 ฟุตขึ้นไป) ก็จะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเหล่านี้ให้เดินทางมาที่ภูเก็ตมากขึ้น

3. จากการสำรวจท่าเทียบเรือท่องเที่ยวทั่วโลก โดยเฉพาะในแถบเมดิเตอร์เรเนียน และทะเลแคริบเบียน ซึ่งมีท่าเทียบเรือจำนวนมากจะพบว่า ขนาดของท่าเทียบเรือมีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับบริเวณที่เป็นที่ตั้งของท่าเทียบเรือ ซึ่งจะต้องเป็นอ่าวที่มีคลื่นลมค่อนข้างสงบตลอดทั้งปี โดยขนาดของท่าเทียบเรือมีตั้งแต่ต่ำสุด สามารถจอดเรือได้ประมาณ 50 ลำ จนถึงใหญ่สุดสามารถจอดเรือได้มากกว่า 1,300 ลำ และบางแห่งสามารถจอดเรือขนาดใหญ่ (Mega yacht) ที่มีขนาดความยาวของเรือกว่า 200 ฟุตได้

4. นอกจาก Yacht Marina ของเอกชนที่เปิดให้บริการในจังหวัดภูเก็ตยังคงมีความต้องการ Yacht Marina ขนาดความจุไม่น้อยกว่า 1,000 ลำ เพื่อรองรับเรือท่องเที่ยวทั้งในภูมิภาคที่เป็นเรือขนาดเล็กทั่วไปและเรือ Super Yacht ขนาดใหญ่ที่เดินทางจากทวีปยุโรป ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ รวมถึงอู่ซ่อมเรือขนาดใหญ่เกิน 100 ฟุต สำหรับ Super Yacht

5. นอกจาก Yacht Marina แล้ว จังหวัดภูเก็ตยังมีความต้องการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวประเภท Cruise ขนาดใหญ่อีกด้วย ในปัจจุบัน Cruise ที่เดินทางพานักท่องเที่ยวมาจังหวัดภูเก็ตใช้ท่าเรือน้ำลึกที่อ่าวขาม ซึ่งเป็นท่าเรือสินค้าไม่มีอาคารผู้โดยสาร และไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาตรฐานสากล

ที่ดินสำหรับพัฒนาโครงการ

การพัฒนาโครงการระดับดังกล่าว จำเป็นต้องใช้พื้นที่ในการก่อสร้างขนาดใหญ่ อยู่ใกล้กับเมืองและมีระบบสาธารณูปโภคที่สมบูรณ์ และจากการสำรวจพบว่าไม่สามารถหาที่ดินบนบกขนาดใหญ่ได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งราคาที่ดินในภูเก็ตที่สูงมากไม่คุ้มค่าในด้านการลงทุน ประกอบกับเงื่อนไขในการถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน

พื้นที่ในอ่าวภูเก็ต

จากการสำรวจเพิ่มเติมพบว่า พื้นที่ดินในทะเลบริเวณอ่าวภูเก็ตมีขนาดประมาณ 3,000 ไร่ ซึ่งในปัจจุบันไม่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว เนื่องจากได้กลายเป็นพื้นที่รกร้างเสื่อมโทรมถูกรุกล้ำพื้นที่ไปทีละเล็กละน้อยจนหมดสภาพในที่สุด หากมีการออกแบบการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ จะสามารถประหยัดงบประมาณในการลงทุนได้เป็นอย่างมาก ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้พื้นที่อ่าวภูเก็ตมีความเหมาะสมที่จะนำมาพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ขนาดของพื้นที่อ่าวภูเก็ต เพื่อรองรับการพัฒนา

จากพื้นที่ขนาดประมาณ 3,200 ไร่ ของอ่าวภูเก็ตตามขอบเขตพื้นที่ น่าจะมีความเพียงพอต่อความต้องการในการพัฒนาโครงการ MICE ขนาดประมาณ 1,000 ไร่ และ Marina ขนาดประมาณ 300 ไร่ จากการศึกษาถึงขอบเขตของพื้นที่ ซึ่งจะถูกจำกัดด้วยการใช้งานอื่น ๆ และสภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ประเมินไว้ตามข้อจำกัดต่าง ๆ ได้แก่

1. ทางด้านชายฝั่ง ในเขตติดต่อกับป่าชายเลนต้องเว้นไว้ประมาณ 200 เมตร

2. ตามแนวขอบปะการัง บริเวณเกาะกุกก็จะต้องเว้นแนวไว้ประมาณ 200 เมตร โดยรอบ
3. ขอบเขตพื้นที่ฝั่งตะวันตกขนานกับแนวร่องน้ำเดินเรือของกรมเจ้าท่า จะต้อง มีแนวเขตห่างจากทุ่นร่องน้ำ 200 เมตร
4. ต้องเปิดช่องทางให้น้ำจากปากคลองบางใหญ่ระบายลงสู่ทะเลได้สะดวก โดย ให้มีช่องเปิดกว้างไม่น้อยกว่า 400 เมตร

ความเหมาะสมด้านการตลาดของโครงการ Marina

การศึกษาความเหมาะสมด้านการตลาดของโครงการ Marina ดำเนินการโดย ศึกษาถึงการใช้องค์เรือโดยเรือยอร์ช ทั้งในระดับท้องถิ่น ภูมิภาคและทั่วโลก และ ศึกษาถึงคู่แข่งและส่วนแบ่งการตลาดของโครงการ Marina ประกอบด้วย

การท่องเที่ยวด้วยเรือยอร์ชและการใช้ Marina

ขณะนี้การท่องเที่ยวด้วยเรือยอร์ชเป็นการพักผ่อนหย่อนใจและจัดกีฬาทางน้ำ ประเภทหนึ่ง ซึ่งเป็นที่นิยมมากทั่วโลก โดยมีเรือยอร์ชที่ท่องเที่ยวในน่านน้ำต่าง ๆ รวมทั้งสิ้นถึง 5 ล้านลำ การเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือยอร์ชมีหลายประเภท ได้แก่

1. การเดินทางท่องเที่ยวภายในพื้นที่ใกล้เคียง โดยใช้ระยะเวลาสั้น ๆ ภายในวันเดียว โดยเดินทางจาก Marina ที่จอดเรือออกไปในพื้นที่และเดินทางกลับมาจอดที่เรือที่ Marina
2. เดินทางท่องเที่ยวในระยะเวลาที่นานขึ้นในพื้นที่ใกล้เคียง คือเดินทางจาก Marina ที่จอดเรือไปท่องเที่ยว และจอดเรือพักค้างคืนที่ Marina อีกแห่งหนึ่ง อาจใช้เวลาเดินทางภายในวันเดียวหรือมากกว่านั้น เช่น เดินทางจากภูเก็ตไปใช้ Marina ที่สิงคโปร์ หรือมาเลเซีย เป็นต้น
3. เดินทางท่องเที่ยวไกลออกไปในภูมิภาค เช่น เดินทางจากภูเก็ตไปแวะที่พัทลุง สิงคโปร์และเดินทางต่อไปฟิลิปปินส์ เป็นต้น
4. และที่นิยมกันในหมู่นักเดินเรือประเภท Mega Yacht หรือการเดินทางรอน-

แรมเป็นสัปดาห์หรือเดือน ในการเดินทางระหว่างปี เช่น จากยุโรปมาออสเตรเลีย และที่สิงคโปร์และภูเก็ต เช่น การเดินทางมาแข่งเรือที่ Phuket Regatta เป็นต้น

การเดินทางด้วยเรือยอร์ชในลักษณะดังกล่าว นอกจากจะมีความต้องการใช้ Marina สำหรับเรือประจำถิ่นแล้ว ยังจะต้องมี Marina ที่จะสามารถรองรับความต้องการที่จอกเรือของเรือต่างถิ่นที่แวะเวียนมา ท่องเที่ยวอีกจำนวนหนึ่งด้วย

การจอดเรือใน Marina ของเรือประจำถิ่นส่วนใหญ่จะเป็นการจอดเรือในระยะยาวในรูปของสมาชิกของ Marina หรือสโมสรในแต่ละแห่ง นอกจากการจอดพักเรือแล้วยังจะใช้บริการอู่ซ่อมบำรุงในแต่ละ Marina ด้วย นอกจากนี้สมาชิกอาจจะเช่าที่พักระยะยาวไว้เป็นที่พักแรมใน Marina ด้วย

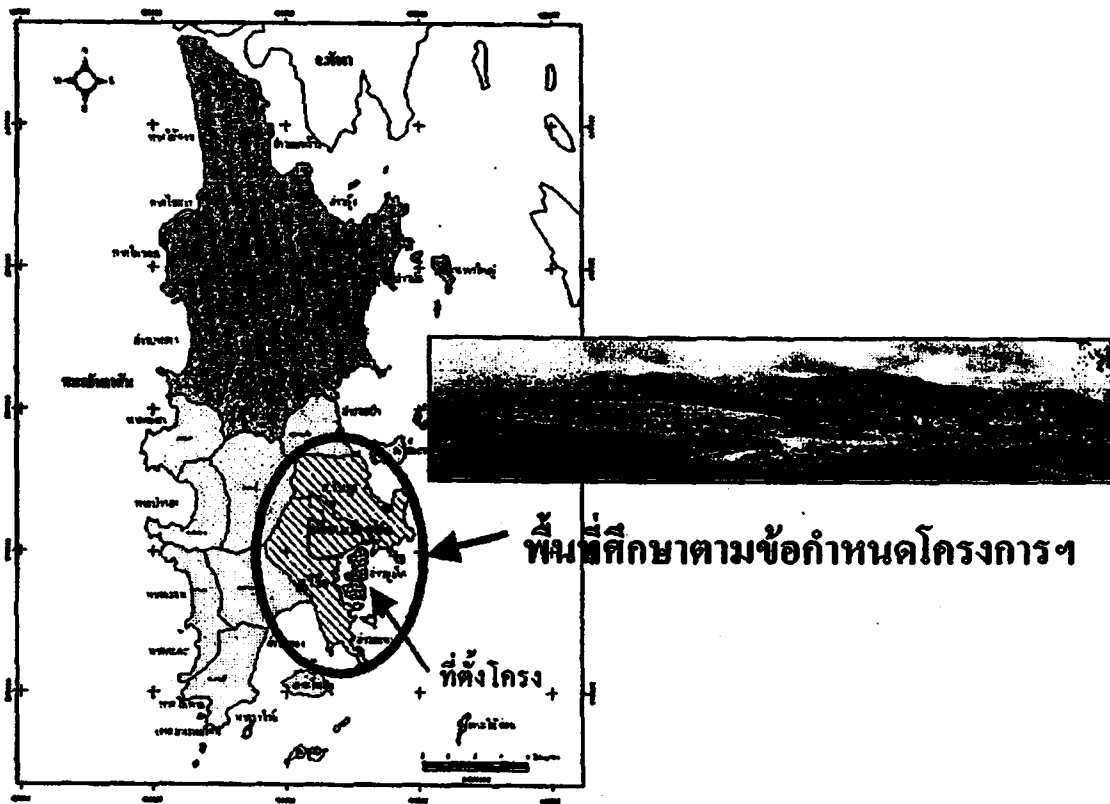
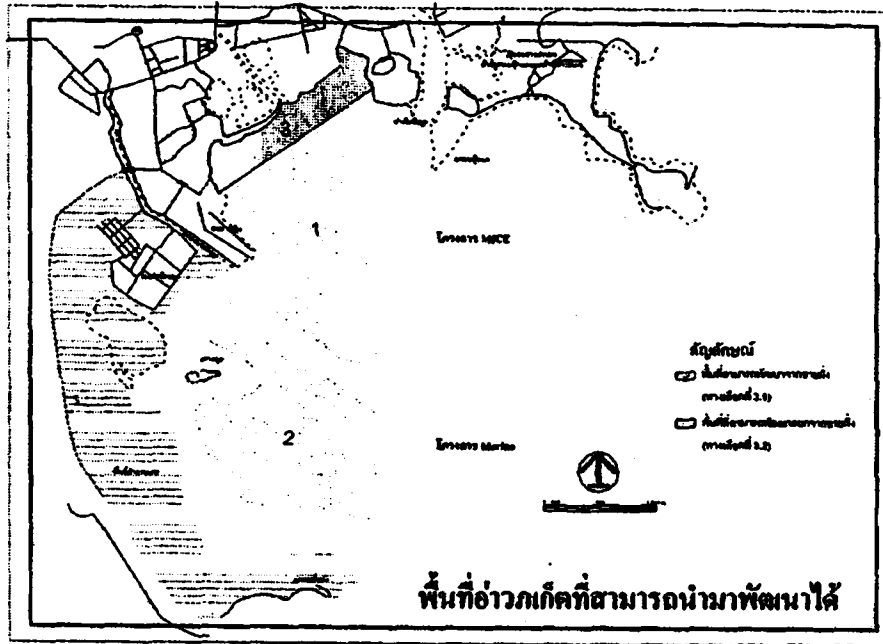
สำหรับเรือยอร์ชต่างถิ่น อาจจะเป็นการเข้าจอดพักเพียงคืนเดียว โดยพักแรมในเรือ เช่น ในกรณีของจังหวัดภูเก็ตนักท่องเที่ยวอาจจะจอดพักเรือมากกว่า 1 คืน เพื่อท่องเที่ยวและพักผ่อนตามสถานที่ที่น่าสนใจ หรือเล่นกีฬากอล์ฟ ซึ่งมีสนามกอล์ฟที่มีชื่อเสียง ไม่เพียงแต่ในจังหวัดภูเก็ตเท่านั้น นักท่องเที่ยวด้วยเรือยอร์ชยังสามารถใช้เวลาในการท่องเที่ยวไปในจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดพังงาและจังหวัดกระบี่ได้อีกด้วย

คู่แข่งและส่วนแบ่งการตลาดโครงการ Marina

ในภูมิภาคเอเชียและออสเตรเลียการบริการที่จอกเรือยอร์ชใน Marina ยังไม่เป็นที่แพร่หลายมากนักส่วนใหญ่แล้วจะเป็น Marina ผสมใน Yacht Club ขนาดเล็กสามารถจอดเรือได้แห่งละไม่เกิน 200 ลำ ข้อมูลเท่าที่ตรวจสอบได้จาก Internet ไม่ปรากฏส่วนใหญ่เป็นข้อมูลของ Marina ในยุโรปและสหรัฐอเมริกา ในขณะที่ประเทศไทยเองมี Marina ในจังหวัดภูเก็ตที่เปิดทำการแล้ว 3 แห่ง สามารถรองรับให้บริการเรือยอร์ชได้รวมกันประมาณ 1,300 ลำ ซึ่งท่าเทียบเรือดังกล่าวสามารถรองรับเรือยอร์ชที่มีขนาดค่อนข้างเล็ก 30 ฟุต - 100 ฟุต โดยยังขาดที่จอกเรือยอร์ชขนาดใหญ่ที่มีขนาดเกิน 120 ฟุต (Mega Yacht) ซึ่งนักเดินเรือชาวต่างชาติจากยุโรปนิยมเดินเรือท่องเที่ยวมาในภูมิภาค โดยเฉพาะที่จังหวัดภูเก็ตแนวโน้มด้านความต้องการใช้บริการ Marina ที่จังหวัด

ภูเก็ตยังมีความต้องการเพิ่มมากขึ้นจากการที่ในปัจจุบัน Marina ที่จังหวัดภูเก็ต 3 แห่ง ได้มีการเข้าใช้พื้นที่เต็มหมดแล้ว การคาดหมายขนาดของ Marina ที่จะเปิดให้บริการในโครงการพัฒนาอ่าวภูเก็ตนั้น จากการสอบถามนักท่องเที่ยวด้านเรือยอร์ชชาวต่างชาติ Phuket Regatta และที่เดินทางมาเที่ยวภูเก็ตได้ความว่า บรรดานักท่องเที่ยวปรารถนาว่า หากจะมีการก่อสร้าง Marina ขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับเรือ Yacht และ Super Yacht พร้อมบริการซ่อมบำรุงครบวงจร โดยจะต้องมีขนาดความจุไม่น้อยกว่า 1,000 ลำ จะเป็นที่ยึดใจให้นักเดินเรือเข้ามาท่องเที่ยวในน่านน้ำภูเก็ตเพิ่มมากขึ้น ประมาณปีละ 5,000 ลำ จากจำนวนเรือยอร์ชขนาดใหญ่ประมาณ 500,000 ลำ ในยุโรป ออสเตรเลีย และเอเชีย

ส่วนที่จะดึงดูดใจนักเดินเรือ คือ ค่าเช่าและค่าบริการที่ต่ำกว่าที่อื่น รวมทั้งฝีมือ และค่าแรงงานในการซ่อมบำรุงเรือของชาวภูเก็ต ซึ่งนอกจากจะมีฝีมือประณีตแล้วยังมีค่าแรงที่ต่ำกว่าที่อื่น ทั้งนี้รวมถึงจุดดึงดูดด้านสถานที่พักที่ท่องเที่ยว การบริการและอาหารที่เป็นแรงดึงดูดที่สำคัญอีกด้วย



ภาพ 1 แผนที่บริเวณอ่าวภูเก็ต

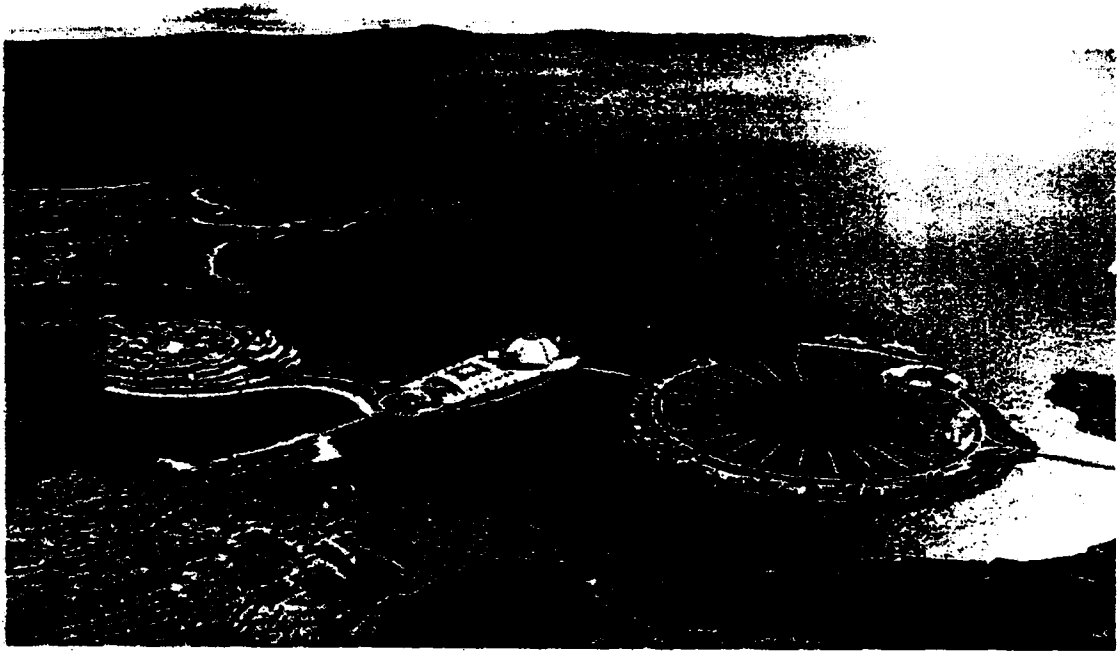
ที่มา. จาก โครงการพัฒนาพื้นที่อ่าวภูเก็ต โดย สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2548, ค้นเมื่อ 9 มิถุนายน 2548, จาก http://www.phuket.go.th/data/index_T.htm



ภาพ 2 แบบจำลองโครงการ

ที่มา. จาก โครงการพัฒนาพื้นที่อ่าวภูเก็ต โดย สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2548, ค้นเมื่อ 9

มิถุนายน 2548, จาก http://www.phuket.go.th/data/index_T.htm



ภาพ 3 จินตภาพบริเวณอ่าวภูเก็ตหลังมีโครงการ MICE และ โครงการ Marina
ที่มา. จาก โครงการพัฒนาพื้นที่อ่าวภูเก็ต โดย สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2548, ค้นเมื่อ 9
มิถุนายน 2548, จาก http://www.phuket.go.th/data/index_T.htm

บทที่ 4

การวิเคราะห์ผลการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ทำการวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต และวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ โดยกำหนดอายุโครงการไว้ที่ 25 ปี ใช้ข้อมูลวิเคราะห์เปรียบเทียบจากโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญ-กีฬา บริเวณอ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต ปีงบประมาณ 2549-2550 (กรมเจ้าท่า, กองวิชาการและวางแผน, 2548)

1. งบประมาณรวม 70,000,000 บาท แบ่งเป็นส่วนการจัดสรรงบประมาณ คือ
 - 1.1 ท่าเรือ 50,000,000 บาท
 - 1.2 อาคารสิ่งก่อสร้าง 20,000,000 บาท
 - 1.3 ที่ดิน ไม่มีค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อที่ดินเนื่องจากเป็น โครงการภาครัฐ และใช้พื้นที่ในทะเล
 2. ค่าบำรุงรักษาต่อปี 700,000 บาท
 3. ประมาณการค่าใช้จ่ายบริการของเรือ 600 ลำ/เดือน
 4. ค่าธรรมเนียม ประมาณการจากขนาดของเรือที่เข้าใช้ 70% คือเรือขนาด 36-40 ฟุต มีอัตราค่าธรรมเนียมที่ 1,600 บาท/ลำ/วัน
 5. ความจุของการรองรับการจอดเรือ 200 ลำ
- จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบโดยวิธี Linear ทำให้ได้ข้อมูลสำหรับโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต (นายบัลลังก์ เมียงบัว, วิศวกรโยธา นักสำรวจและวิศวกรรม กรมเจ้าท่า, การสัมภาษณ์ส่วนบุคคล, 31 สิงหาคม 2548)

1. งบประมาณรวม 350,000,000 บาท แบ่งเป็นส่วนการจัดสรรงบประมาณ คือ
 - 1.1 ท่าเรือ 320,000,000 บาท
 - 1.2 อาคารสิ่งก่อสร้าง 20,000,000 บาท

1.3 ที่ดิน ไม่มีค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อที่ดินเนื่องจากเป็น โครงการภาครัฐ และใช้พื้นที่ในทะเล

2. ค่าบำรุงรักษาต่อปี 3,500,000 บาท
3. ประมาณการค่าใช้จ่ายบริการของเรือ 3,000 ลำ/เดือน
4. ค่าธรรมเนียม ประมาณการจากขนาดของเรือที่เข้าใช้ 70% คือเรือขนาด 36-40 ฟุต มีอัตราค่าธรรมเนียมที่ 1,600 บาท/ลำ/วัน
5. ความจุของการรองรับการจอดเรือ 1,000 ลำ

สมมติฐานการวิเคราะห์

ต้นทุนของโครงการ

ปัจจัยสำคัญที่ใช้ในการวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยวใน จังหวัดภูเก็ต คือ ค่าใช้จ่ายหรืองบประมาณ และผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ ดังนี้

1. ต้นทุน ประกอบด้วยต้นทุนคงที่ และต้นทุนผันแปรได้แก่
 - 1.1 ต้นทุนคงที่ ได้แก่ การก่อสร้าง การก่อสร้างจะใช้เวลา 2 ปี การพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวดังกล่าว มีความต้องการพื้นที่ขนาดประมาณ 300 ไร่ อยู่ใกล้กับเมือง และมีระบบสาธารณูปโภคที่สมบูรณ์ และจากการสำรวจพบว่าไม่สามารถหาที่ดินบนบกขนาดใหญ่ได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งราคาที่ดินในภูเก็ตที่สูงมาก ไม่คุ้มค่าในด้านการลงทุน ประกอบกับเงื่อนไขในการถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน จากการสำรวจเพิ่มเติมและพบว่าพื้นที่ดินในทะเลบริเวณอ่าวภูเก็ตมีขนาดประมาณ 3,000 ไร่ ซึ่งในปัจจุบันไม่ได้รับความนิยมนักท่องเที่ยว เนื่องจากได้กลายเป็นพื้นที่รกร้างเสื่อมโทรมถูกรุกล้ำพื้นที่ไปที่ละเล็กละน้อยจนหมดสภาพในที่สุด หากมีการออกแบบการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ จะสามารถประหยัดงบประมาณในการลงทุนได้เป็นอย่างมาก ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้พื้นที่อ่าวภูเก็ตมีความเหมาะสมที่จะนำมาพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด ต้นทุนค่าก่อสร้างโดยประมาณ 350

ด้านบาท โดยจะก่อสร้างในส่วนของท่านเรือซึ่งสามารถรองรับเรือได้จำนวน 1,000 ลำ และอาคารสำนักงานจำนวน 1 หลัง

1.2 ต้นทุนผันแปร ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน มีฐานการคำนวณมาจากข้อมูลของท่านเทียบเรือท่องเที่ยวอื่นที่เปิดดำเนินการอยู่ ดังแสดงในตาราง 3

ตาราง 2

ประมาณการต้นทุนค่าก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต ปีงบประมาณ 2548-2550

รายการ	จำนวนเงิน
1. ค่าก่อสร้างท่าเรือและเขื่อนหินทิ้ง	330,000,000 บาท
2. ค่าก่อสร้างอาคารสำนักงานและสิ่งปลูกสร้าง	20,000,000 บาท
รวมทั้งโครงการ	350,000,000 บาท

ที่มา. จาก ประมาณการต้นทุนค่าก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต ปีงบประมาณ 2548-2550 โดย นายบัลลังก์ เมียงบัว, 2548, การสัมภาษณ์ส่วนบุคคล, 31 สิงหาคม 2548.

ตาราง 3

ประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Variable Cost)

หน่วย: บาท

รายการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
ต้นทุนคงที่	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000
ค่าบำรุงรักษา	0	0	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000
รถแทรกเตอร์	0	0	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000
รถกอล์ฟ	0	0	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
เงินเดือนพนักงาน									
ประจำสำนักงาน	0	0	1,606,800	1,630,200	1,653,600	1,677,000	1,700,400	1,723,800	1,747,200
พนักงานรถแทรกเตอร์	0	0	741,600	752,400	763,200	774,000	784,800	795,600	806,400
พนักงานขับเรือ	0	0	3,708,000	3,762,000	3,816,000	3,870,000	3,924,000	3,978,000	4,032,000
พนักงานขับรถกอล์ฟ	0	0	741,600	752,400	763,200	774,000	784,800	795,600	806,400
พนักงาน รปภ.	0	0	1,680,960	1705,440	1,729,920	1,754,400	1,778,880	1,803,360	1,827,840
ค่าน้ำ, ค่าไฟ,									
ค่าโทรศัพท์	0	0	148,320	150,480	152,640	154,800	156,960	159,120	161,280
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	0	0	61,800	62,700	63,600	64,500	65,400	66,300	67,200
รวมค่าใช้จ่าย	35,000,000	35,000,000	48,989,080	49,115,620	49,242,160	49,368,700	49,495,240	49,621,780	49,748,320

ตาราง 3 (ต่อ)

รายการ	ปีที่ 10	ปีที่ 11	ปีที่ 12	ปีที่ 13	ปีที่ 14	ปีที่ 15	ปีที่ 16	ปีที่ 17	ปีที่ 18
ต้นทุนคงที่	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000
ค่าบำรุงรักษา	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000
รถแทรกเตอร์	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000
รถกอล์ฟ	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
เงินเดือนพนักงาน									
ประจำสำนักงาน	1,770,600	1,794,000	1,817,400	1,840,800	1,864,200	1,887,600	1,911,000	1,934,400	1,957,800
พนักงานรถแทรกเตอร์	817,200	828,000	838,800	849,600	860,400	871,200	882,000	892,800	903,600
พนักงานขับเรือ	4,086,000	4,140,000	4,194,000	4,248,000	4,302,000	4,356,000	4,410,000	4,464,000	4,518,000
พนักงานขับรถกอล์ฟ	817,200	828,000	838,800	849,600	860,400	871,200	882,000	892,800	903,600
พนักงาน ปรก.	1,852,320	1,876,800	1,901,280	1,925,760	1,950,240	1,974,720	1,999,200	2,023,680	2,048,160
ค่าน้ำ, ค่าไฟ, ค่าโทรศัพท์	163,440	165,600	167,760	169,920	172,080	174,240	176,400	178,560	180,720
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	68,100	69,000	69,900	70,800	71,700	72,600	73,500	74,400	75,300
รวมค่าใช้จ่าย	49,874,860	50,001,400	50,127,940	50,254,480	50,381,020	50,507,560	50,634,100	50,760,640	50,887,180

ตาราง 3 (ต่อ)

รายการ	ปีที่ 19	ปีที่ 20	ปีที่ 21	ปีที่ 22	ปีที่ 23	ปีที่ 24	ปีที่ 25
ต้นทุนคงที่	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000	35,000,000
ค่าบำรุงรักษา	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000	3,500,000
รถแทรกเตอร์	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000
รถกอล์ฟ	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
เงินเดือนพนักงาน							
ประจำสำนักงาน	1,981,200	2,004,600	2,028,000	2,051,400	2,074,800	2,098,200	2,121,600
พนักงานรถแทรกเตอร์	914,400	925,200	936,000	946,800	957,600	968,400	979,200
พนักงานขับเรือ	4,572,000	4,626,000	4,680,000	4,734,000	4,788,000	4,842,000	4,896,000
พนักงานขับรถกอล์ฟ	91,440	925,200	936,000	946,800	957,600	968,400	979,200
พนักงาน รปภ.	2,072,640	2,097,120	2,121,600	2,146,080	2,170,560	2,195,040	2,219,520
ค่าน้ำค่าไฟฟ้าโทรศัพท์	182,880	185,040	187,200	189,360	191,520	193,680	195,840
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	76,200	77,100	78,000	78,900	79,800	80,700	81,600
รวมค่าใช้จ่าย	51,013,720	51,140,260	51,266,800	51,393,340	51,519,880	51,646,420	51,772,960

ที่มา. จาก การคำนวณ โดยการประมาณการ

2. รายรับ ประกอบด้วยอัตราค่าธรรมเนียมการเข้าใช้บริการ ซึ่งจะมีอัตราแตกต่างกันตามขนาดของเรือ ดังแสดงในตาราง 4

ตาราง 4

อัตราค่าธรรมเนียมการเข้าใช้บริการตามขนาดของเรือ

ขนาดเรือ (ฟุต)	อัตราค่าบริการต่อวัน (บาท)
0-35	1,320
36-40	1,600
41-45	1,880
46-50	2,180
51-55	2,480
56-60	2,930
61-65	3,260
66-70	3,515
71-80	4,017
81-90	4,520
91-100	5,020
101-110	5,523
111-120	6,026
121-130	6,528
131-150	7,532

ที่มา. จาก อัตราค่าธรรมเนียมการเข้าใช้บริการตามขนาดของเรือ โดย โอเชียนมารีน่า ยอร์ช คลับ, 2548, ค้นเมื่อ 14 กรกฎาคม 2548, จาก <http://www.oceanmarinayachtclub.com>

3. อัตราส่วนลด (discount rate) กำหนดให้อัตราส่วนลดเท่ากับ 8% ต่อปี โดยกำหนดจากผลตอบแทนที่ต้องการ คำนวณมาจากดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 1 ปี ซึ่งอยู่ประมาณ 5% ต่อปี บวกอัตราเงินเฟ้อประมาณ 5% และรวมถึงความเสี่ยงที่เกิดจากรายได้ และผลกำไรที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการวิเคราะห์

จากข้อมูลข้างต้นสามารถนำมาวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุนของโครงการได้ ดังนี้

1. มูลค่าปัจจุบันของผลได้สุทธิ (net present value--NPV)

$$\begin{aligned} \text{NPV} &= \text{มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน} - \text{มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย} \\ &= \text{PVB} - \text{PVC} \\ &= 515,707,664 - 506,753,212 \\ &= 8,954,452 \text{ บาท} \end{aligned}$$

2. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (benefit-cost ratio--B/C ratio)

$$\begin{aligned} \text{B/C ratio} &= \frac{\text{มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน}}{\text{มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย}} \\ &= \frac{\text{PVB}}{\text{PVC}} \\ &= \frac{515,707,664}{506,753,212} \\ &= 1.02 \end{aligned}$$

3. อัตราผลตอบแทนของโครงการ (internal rate of return--IRR)

$$\begin{aligned} \text{IRR} &\text{ คือ } r \text{ ที่ทำให้ } \text{NPV} = 0 \\ &= 9.75\% \end{aligned}$$

จากผลวิเคราะห์ ผลตอบแทนการลงทุน พบว่า โครงการมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 8,954,452 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C ratio) เท่ากับ 1.02 และอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (IRR) เท่ากับ 9.75% ต่อปี ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงว่า โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต ให้ผลตอบแทนคุ้มค่าในการลงทุน โดยการศึกษาครั้งนี้กำหนดให้อายุโครงการเท่ากับ 25 ปี

ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ

ได้ทำการวิเคราะห์ 2 กรณี ดังนี้

กรณีที่ 1 กรณีที่รายได้ของโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวลดลง 5% รายจ่ายคงที่
ดังมีรายละเอียดในตาราง 5

มูลค่าปัจจุบันของผลได้สุทธิ (net present value--NPV)

$$\begin{aligned} \text{NPV} &= \text{มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน} - \text{มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย} \\ &= \text{PVB} - \text{PVC} \\ &= 489,922,280 - 506,753,212 \\ &= -16,830,931 \text{ บาท} \end{aligned}$$

อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (benefit-cost ratio: B/C ratio)

$$\begin{aligned} \text{B/C ratio} &= \frac{\text{มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน}}{\text{มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย}} \\ &= \frac{\text{PVB}}{\text{PVC}} \\ &= \frac{489,922,280}{506,753,212} \\ &= 0.97 \end{aligned}$$

อัตราผลตอบแทนของโครงการ (internal rate of return--IRR)

IRR คือ ค่า r ที่ทำให้ $NPV = 0$

$$= 4.30\%$$

กรณีที่ 2 กรณีที่รายจ่ายของโครงการทำเทียบเรือท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 5% รายได้
คงที่ ดังมีรายละเอียดในตาราง 6

มูลค่าปัจจุบันของผลได้สุทธิ (net present value--NPV)

NPV = มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน - มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย

$$= PVB - PVC$$

$$= 515,707,664 - 532,090,872$$

$$= -16,383,209 \text{ บาท}$$

อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (benefit-cost ratio--B/C ratio)

$$B/C \text{ ratio} = \frac{\text{มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน}}{\text{มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย}}$$

$$= \frac{PVB}{PVC}$$

$$= \frac{515,707,664}{532,090,872}$$

$$= 0.97$$

อัตราผลตอบแทนของโครงการ (internal rate of return--IRR)

IRR คือ ค่า r ที่ทำให้ $NPV = 0$

$$= 4.60\%$$

จากผลการวิเคราะห์ทั้ง 2 กรณี สามารถสรุปได้ดังนี้

ตาราง 5

ผลสรุปการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการที่อัตราส่วนลด 8%

กรณีที่	NPV (บาท)	B/C ratio	IRR (%/ปี)
เกณฑ์การยอมรับ	≥ 0	≥ 1	
1. รายได้ลดลง 5%, รายจ่ายคงที่	-16,830,931	0.97	4.30%
	ไม่ยอมรับ	ไม่ยอมรับ	
2. รายจ่ายเพิ่มขึ้น 5%, รายได้คงที่	-16,383,209	0.97	4.60%
	ไม่ยอมรับ	ไม่ยอมรับ	

จากการวิเคราะห์ทั้ง 2 กรณี พบว่า โครงการมีความอ่อนไหวที่อัตราส่วนลด 8% ซึ่งจะส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุน อาจทำให้การลงทุนมีความเสี่ยง และให้ผลตอบแทนไม่คุ้มค่า

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ตมีเป้าหมายที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ และเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนในพื้นที่ท้องถิ่น ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และยังเป็น การเชื่อมโยงไปถึงการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ โดยให้ความสำคัญอย่างยั่งยืนต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ทั้งในเชิงสังคม เศรษฐกิจ การรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความต้องการของประชาชน ผลตอบแทนต่อส่วนรวมของประเทศและการได้รับประโยชน์โดยตรงและทางอ้อมของประชาชนและท้องถิ่นในพื้นที่เป็นสำคัญ

โดยการก่อสร้างท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ ต้องใช้เงินทุนสูง ประกอบกับต้องทำการก่อสร้างเพื่อให้ได้มาตรฐานตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า และมาตรฐานของท่าเทียบเรือท่องเที่ยวทั่วโลก นอกจากนี้โครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) เป็นโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของส่วนราชการ จังหวัดภูเก็ต ซึ่งจะเป็นโครงการที่เน้นทางด้านบริการเป็นหลัก จะต้องมีการดูแลบริหารจัดการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดต่อผู้ใช้บริการในระยะยาว โดยเฉพาะการบริหารจัดการทางการเงิน ซึ่งจะต้องใช้งบประมาณทางการเงินค่อนข้างสูง จึงอาจทำให้การดำเนินการดังกล่าวไม่คุ้มทุน หรืออาจทำให้เกิดความเสี่ยงสูงในการลงทุนของภาครัฐ

ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้ จึงศึกษาถึงผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต เพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ และความคุ้มค่าในการลงทุน

ผลการวิเคราะห์สรุปได้ดังนี้ เมื่อพิจารณาการลงทุนในปีที่ 1 พบว่าต้องใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 350 ล้านบาท

สำหรับผลการวิเคราะห์ ผลตอบแทนการลงทุนทั้งสิ้น พบว่า โครงการมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 8,954,452 บาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C ratio) เท่ากับ 1.02% และอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (IRR) เท่ากับ 9.75% ต่อปี ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงว่า โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต ให้ผลตอบแทนคุ้มค่าในการลงทุน โดยการศึกษาครั้งนี้กำหนดให้อายุโครงการเท่ากับ 25 ปี

ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหว ได้ทำการวิเคราะห์ 3 กรณี ดังนี้
กรณีที่ 1 เมื่อรายได้ของโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวลดลง 5% โดยมีรายจ่ายคงที่
กรณีที่ 2 เมื่อรายจ่ายของโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 5% โดยมีรายได้คงที่

ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวในกรณีที่ 1 พบว่า มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) มีค่า -16,830,931 บาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C ratio) เท่ากับ 0.97 และอัตราผลตอบแทนการลงทุน (IRR) เท่ากับ 4.30% ต่อปี ซึ่งแสดงว่า เมื่อรายได้ของโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวลดลง 5% ในขณะที่รายจ่ายคงที่โครงการให้ผลตอบแทนที่ไม่คุ้มค่าการลงทุน

ผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวในกรณีที่ 2 พบว่า มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) มีค่า -16,383,209 บาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C ratio) เท่ากับ 0.97 และอัตราผลตอบแทนการลงทุน (IRR) เท่ากับ 4.60% ซึ่งแสดงว่า เมื่อรายจ่ายของโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 5% ในขณะที่รายได้คงที่โครงการให้ผลตอบแทนที่ไม่คุ้มค่าการลงทุน

ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

1. เป็นการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจ เพราะเมื่อมีการลงทุนในโครงการก็จะส่งเสริมให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น การมีงานทำ ส่งผลให้เกิดรายได้ คุณภาพชีวิตดีขึ้น

2. โครงการจะช่วยเพิ่มมูลค่าการท่องเที่ยว และส่งเสริมมาตรฐานในการรองรับนักท่องเที่ยวทางทะเลจากทั่วโลก ซึ่งจะเป็นแหล่งที่มาของรายได้อย่างมหาศาลแก่ประเทศ
3. โครงการจะช่วยเป็นศูนย์กลางทางการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของประเทศโดยอัตโนมัติ

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาเปรียบเทียบข้อมูลและงบประมาณการลงทุนของโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต พบว่า มีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตเป็น โครงการที่มีเป้าหมายหลักในการพัฒนาการท่องเที่ยวและรองรับนักท่องเที่ยวทางทะเล ซึ่งสามารถเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาคและโลกได้ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลควรให้ความสำคัญอย่างจริงจัง ทั้งทางด้านมาตรการ การจัดการ การบริหารและการตลาด
2. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตเป็น โครงการที่มีความเสี่ยงในเรื่องของการประกอบการ ถ้าหากมีการจัดการที่ดี การทำการตลาดที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้สามารถลดความเสี่ยงในเรื่องผลตอบแทนที่จะได้รับ
3. จากการวิเคราะห์ผลตอบแทนการลงทุน ได้กำหนดให้โครงการมีอายุ 25 ปี ซึ่งในความเป็นจริง โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต จะยังคงเปิดดำเนินการไปนานกว่า 25 ปี ผลตอบแทนการลงทุนที่แท้จริงอาจจะได้มากกว่าค่าที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้
4. โครงการควรศึกษาข้อมูลจากท่าเทียบเรือที่ประสบความสำเร็จและการส่งผลกระทบต่อในหลาย ๆ ด้านนอกจากผลตอบแทนที่คุ้มค่า ควรให้ความสำคัญทางด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

ภาคผนวก

ตารางแสดงข้อมูลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ

ตาราง 6

วิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ กรณีรายได้ลดลง 5% รายจ่ายคงที่

Money Income หน่วย: บาท

รายการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8
เงินสดรับ	0	0	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000
เงินสดจ่าย	35,000,000	35,000,000	48,989,080	49,115,620	49,242,160	49,368,700	49,495,240	49,621,780
ยอดคงเหลือสุทธิ	-35,000,000	-35,000,000	6,110,920	5,984,380	5,857,840	5,731,300	5,604,760	5,478,220

Real Income

รายการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8
มูลค่าปัจจุบันของรายรับ	0	0	43,740,156	40,500,145	37,500,134	34,722,346	32,150,321	29,768,816
มูลค่าปัจจุบันของรายจ่าย	32,407,407	30,006,859	38,889,111	36,101,447	33,513,387	31,110,655	28,879,997	26,809,104
มูลค่าปัจจุบันคงเหลือสุทธิ	-32,407,407	-30,006,859	4,851,045	4,398,698	3,986,747	3,611,691	3,270,324	2,959,712

ตาราง 6 (ต่อ)

Money Income

รายการ	ปีที่ 9	ปีที่ 10	ปีที่ 11	ปีที่ 12	ปีที่ 13	ปีที่ 14	ปีที่ 15	ปีที่ 16	ปีที่ 17
เงินสดรับ	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000
เงินสดจ่าย	49,748,320	49,874,860	50,001,400	50,127,940	50,254,480	50,381,202	50,507,560	50,634,100	50,760,640
ยอดคงเหลือสุทธิ	5,351,680	5,225,140	5,098,600	4,972,060	4,845,520	4,718,980	4,592,440	4,465,900	4,339,360

Real Income

รายการ	ปีที่ 9	ปีที่ 10	ปีที่ 11	ปีที่ 12	ปีที่ 13	ปีที่ 14	ปีที่ 15	ปีที่ 16	ปีที่ 17
มูลค่าปัจจุบัน ของรายรับ	27,563,718	25,521,961	23,631,446	21,880,968	20,260,156	18,759,403	17,369,818	16,083,165	14,891,819
มูลค่าปัจจุบัน ของรายจ่าย	24,886,546	23,101,710	21,444,743	19,906,495	18,478,468	17,152,775	15,922,089	14,779,611	13,719,025
มูลค่าปัจจุบัน คงเหลือสุทธิ	2,677,172	2,420,251	2,186,702	1,974,473	1,781,688	1,606,629	1,447,729	1,303,554	1,172,794

ตาราง 6 (ต่อ)

Money Income

รายการ	ปีที่ 18	ปีที่ 19	ปีที่ 20	ปีที่ 21	ปีที่ 22	ปีที่ 23	ปีที่ 24	ปีที่ 25
เงินสดรับ	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000	55,100,000
เงินสดจ่าย	50,887,180	51,013,720	51,140,260	51,266,800	51,393,340	51,519,880	51,646,420	51,772,960
ยอดคงเหลือสุทธิ	4,212,820	4,086,280	3,959,740	3,833,200	3,706,660	3,580,120	3,453,580	3,327,040

Real Income

รายการ	ปีที่ 18	ปีที่ 19	ปีที่ 20	ปีที่ 21	ปีที่ 22	ปีที่ 23	ปีที่ 24	ปีที่ 25
มูลค่าปัจจุบันของรายรับ	13,788,722	12,767,335	11,821,606	10,945,932	10,135,122	9,384,372	8,689,233	8,045,587
มูลค่าปัจจุบันของรายจ่าย	12,734,467	11,820,494	10,972,051	10,184,444	9,453,317	8,774,623	8,144,606	7,559,779
มูลค่าปัจจุบันคงเหลือสุทธิ	1,054,254	946,840	849,555	761,487	681,805	609,749	544,627	485,807

มูลค่าปัจจุบันของรายรับรวม 25 ปี (PVB) = 489,922,280 บาท NPV = -16,830,931 บาท IRR = 4.30% ต่อปี

มูลค่าปัจจุบันของรายจ่ายรวม 25 ปี (PVC) = 506,753,212 บาท B/C ratio = 0.97 Discount Rate = 8% ต่อปี

ตาราง 7

วิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ กรณีรายจ่ายเพิ่มขึ้น 5% รายได้คงที่

Money Income

หน่วย: บาท

รายการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8
เงินสดรับ	0	0	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000
เงินสดจ่าย	36,750,000	36,750,000	51,438,534	51,571,401	51,704,268	51,837,135	51,970,002	52,102,869
ยอดคงเหลือสุทธิ	-36,750,000	-36,750,000	6,561,466	6,428,599	6,295,732	6,162,865	6,029,998	5,897,131

Real Income

รายการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8
มูลค่าปัจจุบันของรายรับ	0	0	46,042,270	42,631,731	39,473,825	36,549,838	33,842,443	31,335,595
มูลค่าปัจจุบันของรายจ่าย	34,027,778	31,507,202	40,833,567	37,906,519	35,189,056	32,666,188	30,323,997	28,149,559
มูลค่าปัจจุบันคงเหลือสุทธิ	-34,027,778	-31,507,202	5,208,703	4,725,212	4,284,769	3,883,650	3,518,446	3,186,036

ตาราง 7 (ต่อ)

Money Income

รายการ	ปีที่ 9	ปีที่ 10	ปีที่ 11	ปีที่ 12	ปีที่ 13	ปีที่ 14	ปีที่ 15	ปีที่ 16	ปีที่ 17
เงินสดรับ	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000
เงินสดจ่าย	52,235,736	52,368,603	52,501,470	52,634,337	52,767,204	52,900,071	53,032,938	53,165,805	53,298,672
ยอดคงเหลือสุทธิ	5,764,264	5,631,397	5,498,530	5,365,663	5,232,796	5,099,929	4,967,062	4,834,195	4,701,328

Real Income

รายการ	ปีที่ 9	ปีที่ 10	ปีที่ 11	ปีที่ 12	ปีที่ 13	ปีที่ 14	ปีที่ 15	ปีที่ 16	ปีที่ 17
มูลค่าปัจจุบัน ของรายรับ	29,014,440	26,865,222	24,875,206	23,032,598	21,326,480	19,746,740	18,284,019	16,929,647	15,675,599
มูลค่าปัจจุบัน ของรายจ่าย	26,130,873	24,256,796	22,516,981	20,901,819	19,402,391	18,010,413	16,718,194	15,518,592	14,404,976
มูลค่าปัจจุบัน คงเหลือสุทธิ	2,883,567	2,608,426	2,358,225	2,130,779	1,924,088	1,736,327	1,565,825	1,411,055	1,270,623

ตาราง 7 (ต่อ)

Money Income

รายการ	ปีที่ 18	ปีที่ 19	ปีที่ 20	ปีที่ 21	ปีที่ 22	ปีที่ 23	ปีที่ 24	ปีที่ 25
เงินสดรับ	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000	58,000,000
เงินสดจ่าย	53,431,539	53,564,406	53,697,273	53,830,140	53,963,007	54,095,874	54,228,741	54,361,608
ยอดคงเหลือสุทธิ	4,568,461	4,435,594	4,302,727	4,169,860	4,036,993	3,904,126	3,771,259	3,638,392

Real Income

รายการ	ปีที่ 18	ปีที่ 19	ปีที่ 20	ปีที่ 21	ปีที่ 22	ปีที่ 23	ปีที่ 24	ปีที่ 25
มูลค่าปัจจุบันของรายรับ	14,514,444	13,439,300	12,443,796	11,522,033	10,668,549	9,878,286	9,146,562	8,469,038
มูลค่าปัจจุบันของรายจ่าย	13,371,191	12,411,519	11,520,654	10,693,667	9,925,983	9,213,354	8,551,837	7,937,768
มูลค่าปัจจุบันคงเหลือสุทธิ	1,143,253	1,027,781	923,142	828,367	742,567	664,932	594,725	531,270

มูลค่าปัจจุบันของรายรับรวม 25 ปี (PVB) = 515,707,664

NPV = -16,383,209

IRR = 4.60% ต่อปี

มูลค่าปัจจุบันของรายจ่ายรวม 25 ปี (PVC) = 532,090,872

B/C ratio = 0.97

Discount Rate = 8% ต่อปี

บรรณานุกรม

- กรมเจ้าท่า, กองวิชาการ. (2548). รายงาน โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือ. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.
- จังหวัดภูเก็ต. (2548). ข้อมูลจังหวัด. ค้นเมื่อ 18 มิถุนายน 2548, จาก
<http://www.phuketport.com/th/phuket/index.htm>
- คำริ ลิ้มมหาคุณ. (2539). การวิเคราะห์ต้นทุนผลตอบแทนของระบบบริการจ่ายเงินผ่านเครื่องอัตโนมัติของธนาคารพาณิชย์ไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- คูสิต เต็งไครรัตน์. (2539). การวิเคราะห์ ต้นทุนผลตอบแทนทางการเงินของโครงการโรงไม้หีน. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ทรงศิริ เศษะบุญ. (2540). การวิเคราะห์ต้นทุนผลตอบแทนทางการเงินของการลงทุนแฟรนไชส์ร้านคอนวีนีเยนส โตร์. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ทัศนีย์ เกียรติภัทราภรณ์. (2540). วิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม กรณีศึกษา โครงการนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดนครสวรรค์. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ทิฆัมพร จอนเจดสิน. (2539). การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์ กรณีโรงไฟฟ้าพลังความร้อน กระบี่ เปรียบเทียบน้ำมันเตา และถ่านหิน. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ธนิษฐา กาญจนวาศ. (2538). การวิเคราะห์ต้นทุนผลได้ของโครงการเรือข้ามจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรณีศึกษาการค้นหาข้อมูล การถ่ายโอนแฟ้มข้อมูลและไปรษณีย์. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เบญจพร ทังเกษมวัฒนา. (2534). การวิเคราะห์โครงการพัฒนา. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

- ปัญญา พิเชียรสุนทร. (2540). การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของการลงทุนเป็น
ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร-
มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ยุทธนา เผ่าพงษ์ไทย. (2542). วิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ โรงไฟฟ้านิวเคลียร์.
วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- เรณู ประสิทธิ์หัตถ์. (2541). การวิเคราะห์โครงการแผนเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิรูป
ที่ดินของสำนักงานกองทุนที่ดิน กรมศึกษา อำเภอโคกสำโรง จังหวัดลพบุรี.
วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สำนักงานจังหวัดภูเก็ต. (2546ก). โครงการพัฒนาพื้นที่อ่าวภูเก็ต. กันยายน 9 มิถุนายน
2548, จาก http://www.phuket.go.th/data/index_T.htm
- สำนักงานจังหวัดภูเก็ต. (2546ข). รายงานผลการศึกษาโครงการพัฒนาอ่าวภูเก็ต. กันยายน
30 มิถุนายน 2548, จาก http://www.anuphas.co.th/phuket/project/Phuket_bay1.doc
- สำนักงานจังหวัดภูเก็ต. (2548ก). แผนยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดสามเหลี่ยมอันดามัน.
กันยายน 18 มิถุนายน 2548, จาก [http://www.phuket.go.th/project/ Group_andaman1.htm](http://www.phuket.go.th/project/Group_andaman1.htm)
- สำนักงานจังหวัดภูเก็ต. (2548ข). ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาจังหวัดภูเก็ต. กันยายน
เมื่อ 18 มิถุนายน 2548, จาก <http://www.phuket.go.th/data/strategy.doc>
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. (2546). ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ:
เฟื่องฟ้า พรินติ้ง.
- สุภาพร วงษ์วีระจันทร์. (2536). การวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์โครงการพัฒนาแหล่งน้ำ
น้ำเลย กิ่งอำเภอภูหลวง จังหวัดเลย ปีการเพาะปลูก พ.ศ. 2533 - พ.ศ. 2534.
วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สุโรจน์ นิยมลรัตนัน. (2540). การวิเคราะห์ต้นทุนผลตอบแทนการลงทุนผลิตตู้
โทรศัพท์สาขาอัตโนมัติ. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัย
เชียงใหม่.

สุวรรณ รุ่งเรืองนานา. (2541). การวิเคราะห์โครงการอนุรักษ์พลังงานในอาคารของรัฐ
กรณีศึกษา อาคารกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม. วิทยา-
นิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ ชื่อสกุล

นายวรพงศ์ อินทนนท์

วัน เดือน ปีเกิด

8 ตุลาคม 2516

สถานที่เกิด

จังหวัดยะลา

วุฒิการศึกษา

สำเร็จการศึกษาระดับประกาศนียบัตรมัธยมตอนปลาย

ปีการศึกษา 2534 โรงเรียนคณะราษฎรบำรุง

อำเภอเมือง จังหวัดยะลา

สำเร็จปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต

สาขาเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ

มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปีการศึกษา 2540

ตำแหน่งหน้าที่

นักวิชาการศึกษา กองงานวิเทศบางนา

การงานปัจจุบัน

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

