

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงผลตอบแทนทางการเงินของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในอำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ โดยศึกษาและเก็บข้อมูลด้านต้นทุนผลิต บริการ และผลตอบแทนทางการเงินต่าง ๆ ของบริษัท ออร์คิดเอ็กซ์เพรสอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด โดยกำหนดอายุโครงการเป็นระยะเวลา 10 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546-2555 โดยกำหนดให้อัตราส่วนลดเท่ากับร้อยละ 10 ทำการวิเคราะห์ค่าตามทฤษฎีต่าง ๆ จนสามารถสรุปผลได้ดังนี้

6.1 สรุปผลการวิเคราะห์ทางการเงิน

ผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า การลงทุนของโครงการนี้มีแหล่งเงินทุนจาก 2 แหล่ง คือจากเจ้าของกิจการคือนำเงินสดมาลงทุนในกิจการเพื่อใช้สำหรับการดำเนินงานต่างๆ ของกิจการเป็นจำนวนเงิน 1,000,000.00 บาท (หนึ่งล้านบาทถ้วน) และเงินกู้ยืมจากธนาคารเพื่อใช้สำหรับการสถานที่ประกอบกิจการ อาทิเช่น ที่ดิน อาคารสำนักงาน คลังเก็บสินค้า รถบรรทุกสินค้า และอื่น ๆ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 8,663,000.00 บาท (แปดล้านหกแสนหกหมื่นสามพันบาทถ้วน) โดยธนาคารคิดอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 8 ต่อปี และใช้หลักการคิดลดมูลค่าตามหลักเศรษฐศาสตร์ ในอัตราส่วนลดร้อยละ 10 ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลตอบแทนได้ดังนี้

6.1.1 มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิของโครงการ (NPV) มีค่าเท่ากับ 9,367,707.00 บาท หมายความว่า โครงการนี้ให้ผลตอบแทนสุทธิหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าลงทุนเริ่มแรกของโครงการ และได้ปรับค่าของเวลาของโครงการ 10 ปีแล้ว ให้ผลตอบแทนสุทธิเท่ากับ 9,367,707.00 บาท

6.1.2 อัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (IRR) มีค่าเท่ากับ 24.78% หมายความว่า โครงการนี้ให้อัตราผลตอบแทนที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิของโครงการเท่ากับ 24.78% ซึ่งเมื่อเทียบกับอัตราดอกเบี้ยหรืออัตราคิดลดแล้วให้ผลคุ้มค่ากว่า

6.1.3 อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C ratio) มีค่าเท่ากับ 1.05 หมายความว่า อัตราส่วนระหว่างผลรวมของมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน กับผลรวมมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายทั้งหมดตลอดอายุโครงการมีอัตราส่วนเท่ากับ 1.05 เท่า

6.2 สรุปผลการวิเคราะห์ความไหวตัวต่อการเปลี่ยนแปลง

การวิเคราะห์ความไหวตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ภายใต้สถานการณ์สมมติ 2 กรณีคือ

กรณีที่ 1 ความไหวตัวต่อการเปลี่ยนแปลงเมื่อกำหนดให้ผลตอบแทนคงที่ ต้นทุนเปลี่ยนแปลงในอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ณ อัตราส่วนลคร้อยละ 10 ซึ่งมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ (NPV) มีค่าเท่ากับ 807,878.71 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) เท่ากับ 11.40% ซึ่งให้ผลตอบแทนภายในโครงการมากกว่าอัตราผลตอบแทนเงินฝากประจำของธนาคารพาณิชย์ อัตราผลตอบแทนต่อทุน (B/C ratio) เท่ากับ 1.00 เท่า

กรณีที่ 2 ความไหวตัวต่อการเปลี่ยนแปลงเมื่อกำหนดให้ผลตอบแทนเปลี่ยนแปลงในอัตราร้อยละ 4.5 ต้นทุนคงที่ ณ อัตราส่วนลคร้อยละ 10 ซึ่งมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ (NPV) มีค่าเท่ากับ 852,479.72 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) เท่ากับ 11.49% ซึ่งให้ผลตอบแทนภายในโครงการมากกว่าอัตราผลตอบแทนเงินฝากประจำของธนาคารพาณิชย์ อัตราผลตอบแทนต่อทุน (B/C ratio) 15% เท่ากับ 1.00 เท่า

กรณีที่ 3 ความไหวตัวต่อการเปลี่ยนแปลงเมื่อกำหนดให้ผลตอบแทนเปลี่ยนแปลงในอัตราลดลงร้อยละ 2 ต้นทุนเปลี่ยนแปลงในอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ทำให้มีมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ (NPV) เท่ากับ 447,264.57 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) เท่ากับ 10.78% ซึ่งให้ผลตอบแทนภายในโครงการมากกว่าอัตราผลตอบแทนเงินฝากประจำของธนาคารพาณิชย์ อัตราผลตอบแทนต่อทุน (B/C ratio) เท่ากับ 1.00 เท่า

ซึ่งจากการวิเคราะห์ทั้ง 3 กรณี แล้วพบว่าผลตอบแทนทางการเงินของโครงการธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ผลตอบแทนอยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจไม่ว่าจะวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านมูลค่าผลตอบแทนปัจจุบัน (Net Present Value: NPV) อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (Internal Rate of Return: IRR) อัตราผลตอบแทนต่อทุน (B/C ratio) ซึ่งให้ผลคุ้มค่าเมื่อเทียบกับอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำของธนาคารพาณิชย์

6.3 ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการศึกษา

จากการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นพบว่าปัญหาของการศึกษาคือ โครงการขาดบุคลากรผู้มีความรู้ความชำนาญ การจัดการด้านการขาย และการบัญชี ทำให้การวิเคราะห์ข้อมูลด้านต้นทุนและผลตอบแทนเป็นไปอย่างยากลำบาก ต้นทุนการผลิต และหรือค่าใช้จ่ายบางรายการไม่ได้มีการแจกแจงอย่างละเอียด

สำหรับด้านการตลาด โครงการนี้มีคู่แข่งขึ้นทางการตลาดทั้งธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดย่อม และขนาดกลาง อยู่มากราย ทำให้การปรับราคาค่าบริการเป็นไปอย่างยากลำบาก ดังนั้น โครงการนี้

จึงได้เน้นด้านการให้บริการเป็นหลักทำให้โครงการมีค่าใช้จ่ายด้านต้นทุนมากกว่าที่ควร เช่นการให้บริการด้านการโอนชำระค่าสินค้าผ่านบัญชีของโครงการ โดยโครงการทำให้หน้าที่ในการจ่ายค่าสินค้าแทนผู้ซื้อซึ่งทำให้เสียค่าธรรมเนียมการจ่ายเช็ค และอื่น ๆ การให้บริการด้านการจองห้องพักและตัวเดินทางกลับประเทศเมื่อลูกค้าต้องการเดินทางมายังประเทศไทย การให้บริการรับ-ส่ง ลูกค้าจากสนามบินเชียงใหม่ ถึงที่พัก การใช้เทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ในการจัดเก็บฐานข้อมูลลูกค้าต่างๆ เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการบริการ การติดต่อสื่อสารด้วยระบบออนไลน์ทางอินเทอร์เน็ต ซึ่งงานบริการต่าง ๆ นี้เป็นต้นทุนค่าบริการส่วนเพิ่มเติมทั้งสิ้น นอกจากนี้ยังมีแรงงานส่วนเกินอยู่ซึ่งเกิดจากการบริหารจัดการยังมีไม่เพียงพอ การจ้างแรงงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ การเข้า-ออกของพนักงาน พนักงานขาดความรู้ความสามารถด้านการบริหารจัดการจัดเก็บสินค้า ทำให้เกิดความล่าช้าและเสียค่าใช้จ่ายในการจ้างแรงงานภายนอกเพิ่มเติมในบางครั้ง

6.4 ข้อเสนอแนะ

การศึกษาต้นทุนและผลตอบแทนของ โครงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนี้เป็นการศึกษาต้นทุนและผลตอบแทนโดยรวมซึ่งไม่ได้แยกเป็นประเภทการขนส่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าให้ผลตอบแทนเป็นที่น่าพอใจซึ่งเมื่อเทียบกับการถือเงินไว้ในเมื่อเฉย ๆ หรือการนำเงินฝากธนาคารเพื่อรอรับดอกเบี้ย ถึงแม้ว่าผลตอบแทนจะไม่สูงมากนัก

ดังนั้นการศึกษาค่าใช้จ่ายที่จะศึกษาต้นทุนและผลตอบแทนของ โครงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางเรือเพื่อเปรียบเทียบว่าการขนส่งด้านไหนให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่ากว่า ซึ่งการศึกษาค้นคว้าในครั้งต่อไปควรมีการจำแนกต้นทุนการผลิตและบริการ โดยแจกแจงเป็นต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางอากาศและต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางเรืออย่างชัดเจนเพื่อให้ผลการวิเคราะห์ทางการเงินมีประสิทธิภาพมากขึ้น

6.5 แนวโน้มทางการตลาดของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากผลการศึกษาค่าใช้จ่ายต้นทุนและผลตอบแทนของ โครงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นผลตอบแทนทางการเงินด้าน มูลค่าผลตอบแทนปัจจุบัน มูลค่าผลตอบแทนภายในโครงการ หรือแม้แต่อัตราส่วนผลตอบแทนต่อทุน หรือแม้แต่การหาอัตราความไหวตัวต่อการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนการผลิต การเปลี่ยนแปลงของผลตอบแทน หรือการเปลี่ยนแปลงของผลตอบแทนและต้นทุนการผลิตทั้งสองอย่าง ซึ่งจะได้ค่าไม่สูงมากนักทั้งนี้เนื่องจาก โครงการมีต้นทุนการผลิตของโครงการที่ค่อนข้างสูงซึ่งต้นทุนส่วนใหญ่เป็นต้นทุนที่เกิดจากการส่งเสริมการขาย อาทิเช่น ต้นทุนที่เกิดจากการรับรองลูกค้าต่างๆ ต้นทุนจากการใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เข้ามาเสริมประสิทธิภาพ

ของงานบริการต่อลูกค้า จึงทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการอยู่ในอัตราที่ใกล้เคียงกับผลตอบแทน ซึ่งปัจจุบัน โครงการมีลูกค้าอยู่ทั้งสิ้นประมาณ 50 ราย ซึ่งเป็นลูกค้าชาวต่างชาติทั้งสิ้น 95% และอีก 5% เป็นลูกค้าภายในประเทศ

ในปี 2546 ได้มีการพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลลูกค้าแบบเดิมคือการเก็บเอกสารแบบรายงานที่ละมาก ๆ ลงบนแฟ้ม ได้เปลี่ยนแปลงมาเป็นการจัดเก็บข้อมูลลูกค้าด้วยระบบเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ จึงทำให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาระบบการสื่อสารที่ทันสมัยโดยเน้นการบริการที่ทันใจ และฉับไว ซึ่งโครงการได้มีโครงการขยายการตลาดกลุ่มลูกค้าผู้ส่งออกภายในประเทศ และต่างประเทศมากขึ้น ดังนั้นในอนาคตธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังคงดำเนินอยู่ได้ และอาจให้ผลตอบแทนของโครงการมากขึ้นตามไปด้วย

จากผลการสรุปการวิเคราะห์ต่าง ๆ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในครั้งนี้ อาจใช้เป็นแนวทางเบื้องต้นสำหรับผู้ที่มีสนใจที่จะลงทุนในธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในการลงทุนที่ง่ายขึ้น และการขออนุมัติสินเชื่อเพื่อการลงทุนในโครงการจากธนาคาร หรือสำหรับธนาคารใช้เพื่อประกอบการพิจารณาการอนุมัติการให้สินเชื่อแก่ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ต่าง ๆ