

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้อาศัยข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิของบริษัทแอร์เซอร์วิสเซสจำกัด ข้อมูลเกี่ยวกับระบบและวิธีการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินด้วยเครื่องจำหน่ายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินอัตโนมัติและการตั้งเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตร รวมถึงการจัดเจ้าหน้าที่ให้บริการ

ข้อมูลทางการเงินของบริษัทแอร์เซอร์วิสเซสจำกัด ได้แก่ ผลตอบแทนและค่าใช้จ่ายของโครงการ นำมาวิเคราะห์เพื่อหามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net present value : NPV) อัตราผลตอบแทนของโครงการ (Internal rate of return : IRR) อัตราผลตอบแทนต่อค่าใช้จ่าย (Benefit cost ratio : B/C ratio) และวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของโครงการ (Sensitivity analysis)

ระบบและวิธีการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินด้วยเครื่องจำหน่ายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินอัตโนมัติ การตั้งเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรและการจัดเจ้าหน้าที่ให้บริการแต่ละแห่งของท่าอากาศยานประกอบด้วย ท่าอากาศยานกรุงเทพ เครื่องจำหน่ายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินอัตโนมัติ รวม 12 เครื่อง เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรรวม 6 เคาน์เตอร์ เจ้าหน้าที่รวม 28 คน ต่อผลัด ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ มีจำนวนเท่ากัน คือ เครื่องจำหน่ายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ท่าอากาศยานละ 1 เครื่อง เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรท่าอากาศยานละ 2 เคาน์เตอร์ เจ้าหน้าที่ ท่าอากาศยานละ 6 คนต่อผลัด และท่าอากาศยานภูเก็ต เครื่องจำหน่ายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน 1 เครื่อง เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตร 2 เคาน์เตอร์ และเจ้าหน้าที่ 8 คนต่อผลัด ทั้งนี้การจัดเป็นไปตามสัดส่วนของผู้โดยสารที่เดินทางออกจากท่าอากาศยานโดยทางเครื่องบินของแต่ละท่าอากาศยาน พบว่ามีความพอเพียงในการให้บริการแก่ผู้โดยสารเป็นอย่างดี

ต้นทุนของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินด้วยเครื่องจำหน่ายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินอัตโนมัติและการตั้งเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตร ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายที่ลงทุนครั้งแรก จำนวน 41,830,000 บาท และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษา จำนวน 53,759,972 บาท โดยมาจากเงินทุนในส่วนของเจ้าของ 10,000,000 บาท และเงินกู้ระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์ จำนวน 35,000,000 บาท

ผลตอบแทนของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินด้วยเครื่องจำหน่ายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินอัตโนมัติและการตั้งเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตร บริษัทแอร์เซอร์วิสเซส จำกัด จะได้รับจากค่าจ้างเหมาตามสัญญาเป็นงวด ๆ จำนวน 60 งวด ดังนี้ งวดที่ 1-12 จ่ายให้ในอัตราเดือนละ 6,848,000 บาท งวดที่ 13-24 จ่ายให้ในอัตรา เดือนละ 7,360,600 บาท งวดที่ 25-36 จ่ายให้ในอัตราเดือนละ 7,913,720 บาท งวดที่ 37-48 จ่ายให้ในอัตราเดือนละ 8,507,249 บาท

งวดที่ 49-59 จ่ายให้อัตราเดือนละ 9,145,292 บาท และงวดที่ 60 จ่ายให้อัตราเดือนละ 9,145,300.10 บาท

การวัดมูลค่าของโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินด้วยเครื่องจำหน่ายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินอัตโนมัติและการตั้งเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตร พบว่าระยะเวลาคืนทุนของโครงการอยู่ระหว่างปีที่ 2-3 ของการดำเนินโครงการ NPV ในระดับอัตราคิดลด 12% = 91,969,814 NPV ในระดับอัตราคิดลด 15% = 79,768,642 B/C ratio ในระดับอัตราคิดลด 12% = 1.44 และ B/C ratio ในระดับอัตราคิดลด 15% = 1.41

การวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของโครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินด้วยเครื่องจำหน่ายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินอัตโนมัติและการตั้งเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตร พบว่า ณ ระดับอัตราคิดลด 12% หากโครงการมีต้นทุนเพิ่มขึ้น 10% ในขณะที่รายรับคงเดิม พบว่า IRR = 47% NPV = 70,635,237 และ B/C ratio = 1.38 และหากโครงการต้นทุนของโครงการเพิ่มขึ้น 15% ในขณะที่ยังคงเดิม พบว่า IRR = 39% NPV = 60,104,449 และ B/C ratio = 1.25

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

ผู้บริหารของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย สามารถนำผลการวิจัยนี้ ไปวางแผนจัดระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินโดย

1. โครงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินนี้ควรดำเนินการโดยการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เนื่องจากโครงการมีผลกำไรสูงมากและมีระยะเวลาคืนทุนที่สั้นมากซึ่งจะทำให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยมีผลกำไรที่เพิ่มสูงขึ้น
2. หากมีความจำเป็นต้องทำการว่าจ้างบริษัทเอกชนมาดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินในครั้งต่อไป ควรปรับราคาค่าจ้างเหมาแต่ละงวดให้ต่ำกว่าราคาค่าสัญญาจ้างในครั้งนี้อย่างน้อย เนื่องจากบริษัทผู้รับจ้างมีผลกำไรสูงมากเกินไป

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ศึกษาประสิทธิภาพของการให้บริการในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินด้วยเครื่องจำหน่ายบัตรค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินอัตโนมัติ และการตั้งเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตร เพื่อนำมาปรับปรุงคุณภาพการบริการของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย
2. ศึกษาวิธีอื่น ๆ ที่นำมาใช้ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงรูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ที่จะก่อให้เกิดผลตอบแทนแก่ผู้รับบริการและหน่วยงานมากที่สุด