

บทที่ 1 บทนำ

หลักการและเหตุผล

จังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีสิ่งสำคัญทางประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรมและประเพณีที่เก่าแก่อันเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัด รวมทั้งมีสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติอยู่ทั่วไป ทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในจังหวัดเชียงใหม่ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเป็นจำนวนมาก จากการสำรวจของสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ 2545 นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 3,400,000 คน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2545: ออนไลน์) นักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งเดินทางมาพักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เพื่อมาท่องเที่ยวและซื้อของที่ระลึกในบริเวณย่านกิจกรรม เช่น ตลาดวโรรส ประตูท่าแพ และศูนย์การค้าต่าง ๆ ส่วนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีพื้นที่ 40 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรทั้งสิ้น 150,851 คน (เทศบาลนครเชียงใหม่ : สถิติข้อมูลจากฐานข้อมูลทะเบียนราษฎร, 2548) ขณะที่ผู้เดินทางเข้าออกในจังหวัดเชียงใหม่ เฉลี่ยประมาณ 20,000 คนต่อวัน (รังสรรค์ อุดมศรี, 2547) การเดินทางจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยว ผู้ที่อาศัยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ และ ผู้ที่เดินทางเข้ามาทำงานในเมืองเชียงใหม่ที่ไม่มีรถส่วนตัวต้องอาศัยระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่ในการเดินทางไปยังจุดหมายที่ต้องการ

ระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่ขึ้นตรงกับกรมการขนส่งทางบกและเป็นผู้ออกใบอนุญาตให้รถต่อไปนี้เป็นรถรับจ้างได้ โดยรถสามล้อ รถบริการสนามบิน และรถแท็กซี่มิเตอร์ ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ส่วนรถโดยสารขนาดเล็ก ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติขนส่ง พ.ศ.2522 รถรับจ้างสาธารณะในเมืองเชียงใหม่มีการให้บริการในลักษณะวิ่งวนรับผู้โดยสาร โดยให้บริการ 2 ระบบ คือวิ่งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง มีเส้นทางรถโดยสารซึ่งได้รับสัมปทานทั้งสิ้น 30 กว่าเส้นทาง แต่มีรถโดยสารที่วิ่งประจำเส้นทางอยู่เพียงบางเส้นทาง จำนวนผู้ใช้บริการโดยเฉลี่ย 65,000 คนต่อวันลักษณะผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ร้อยละ 65 เป็นกลุ่มนักศึกษา รถสาธารณะที่ใช้ส่วนใหญ่คือรถสองแถว (รังสรรค์ อุดมศรี, 2547) โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสารขนาดเล็ก สีล้อแดง จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เนื่องจากสามารถ

ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ตามเป้าหมายและอัตราค่าโดยสารถูกกว่ารถรับจ้างประเภทอื่นจึงทำให้ผู้โดยสารส่วนใหญ่รวมทั้งนักท่องเที่ยวใช้บริการ สำหรับรถโดยสารขนาดเล็ก (สีส้มแดง) นี้จดทะเบียนในหมวดรถโดยสารขนาดเล็กประจำทาง หมวด 20 แต่เมื่อให้บริการจะเป็นแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งปัจจุบันมีรถโดยสารขนาดเล็ก สีส้มแดง จำนวน 2,790 คัน ส่วนผู้ประกอบการที่ให้บริการจริงมีประมาณ 2,000 คันในเมืองเชียงใหม่ (จากการสัมภาษณ์ประธานสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด. มีนาคม 2548) รถโดยสารขนาดเล็ก สีส้มแดงทุกคันต้องเป็นสมาชิกของสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด การเป็นสมาชิกของสหกรณ์ต้องเสียค่าธรรมเนียมแรกเข้า ค่าบำรุงเส้นทางสัมปทานแรกเข้า และค่าบำรุงสหกรณ์รายปีก่อนจึงจะนำรถมาวิ่งในเส้นทางที่สหกรณ์ได้รับสัมปทานจากกรมการขนส่งทางบกได้ (ระเบียบสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด) ลักษณะของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก สีส้มแดงในเมืองเชียงใหม่ แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะใหญ่ ๆ ได้แก่ เป็นเจ้าของรถเอง รถยังอยู่ในระหว่างเช่าซื้อ และเป็นเพียงผู้เช่ารถมาดำเนินงาน โดยจะเช่ารถจากผู้ที่ เป็นสมาชิกของสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ซึ่งผู้ประกอบการทั้ง 3 ลักษณะดังกล่าวเมื่อนำมาเปรียบเทียบกันจะมีต้นทุนที่แตกต่างกันในด้านเงินลงทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ตามปกติผู้ประกอบการจะเก็บค่าโดยสารในอัตราที่กำหนด เว้นแต่จะมีการตกลงราคากันเองระหว่างผู้ว่าจ้างกับผู้ประกอบการเกี่ยวกับเส้นทางหรือมีการจ้างเหมาจากผู้ว่าจ้างจึงจะทำให้อัตราค่าโดยสารต่างจากที่กำหนด

สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด จึงเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในด้านการจัดการขนส่งในจังหวัดเชียงใหม่องค์กรหนึ่ง เพราะมีหน้าที่ดูแลควบคุมและจัดการเดินรถของผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกของสหกรณ์ให้เป็นไปตามนโยบาย ระเบียบและข้อบังคับทางราชการ ซึ่งสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด เกิดจากการรวมตัวจัดตั้งกลุ่มของเจ้าของรถรับจ้างและจดทะเบียนจัดตั้งสหกรณ์บริการ พ.ศ. 2521 หลังจากจัดตั้งแล้วได้มีการโอนรถรับจ้างไปขึ้นตรงกับกรมการขนส่งทางบกที่เป็นสมาชิกสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ได้แก่ รถโดยสารขนาดเล็ก (สีส้มแดง) รถแท็กซี่มอเตอร์ รถมินิบัส รถตู้ หมวด 10 และรถตู้ หมวด 30 ทางสหกรณ์ยังได้กำหนดสีของรถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งรับส่งภายในตัวเมืองเชียงใหม่เป็นสีแดงทั้งหมดตามเงื่อนไขโดยได้ยื่นขออนุญาตประกอบการและขออนุญาตสัมปทานเส้นทางในจังหวัดเชียงใหม่ จากกรมการขนส่งทางบก จำนวน 30 เส้นทาง ปัจจุบันมีจำนวน 32 เส้นทาง (ประวัติสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด) ในเรื่องอัตราค่าโดยสารจะมีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ มีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง และตามมติที่ 1/2548 ลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2548 กำหนดให้รถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เก็บค่าโดยสารในอัตรา 10 บาททุกระยะหรือตลอดเส้นทาง ซึ่งอัตรา

ค่าโดยสาร 10 บาทได้มีมติมาตั้งแต่ปี 2544 เป็นต้นมาแต่ไม่ได้ครอบคลุมเฉพาะในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่เช่นในปัจจุบัน

จากภาวะราคาน้ำมันมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว (โซล่า) เป็นปัจจัย สำคัญในการดำเนินงานของผู้ประกอบการรถโดยสาร นับแต่ปี 2545 น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว (โซล่า) ใน อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีราคาขายปลีก ลิตรละ 15.23 บาท ต่อมาเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2548 เพิ่มขึ้นเป็นลิตรละ 15.83 บาท หรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.94 และในวันที่ 23 มีนาคม 2548 น้ำมันดีเซลหมุน เร็ว (โซล่า) มีราคาขายปลีกลิตรละ 18.83 บาท โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามลำดับ หากนำมาเปรียบเทียบกับปีก่อนจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.64 (ส่วนปีโตรเลียม สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน , 2548) จาก วิกฤติการณ์ราคาน้ำมันดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการที่ต้องใช้น้ำมันเป็นปัจจัยสำคัญในการ ดำเนินงานต้องมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในขณะที่รายได้ค่าโดยสารที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ประจำจังหวัดเชียงใหม่มีมติให้เรียกเก็บตามที่กำหนดมิได้เพิ่มตามไปด้วย ทำให้ผู้ประกอบการ เดือดร้อนเนื่องจากรายได้ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจึงมีการตกลงค่าโดยสารกับผู้ว่าจ้างในเขต เทศบาลนครเชียงใหม่ในราคาสูงกว่าที่กำหนดทำให้ผู้ที่ใช้บริการต้องถูกระทบจากปัญหาดังกล่าว

ดังนั้นผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของผู้ประกอบการรถ โดยสารขนาดเล็กประจำทาง (สี่ล้อแดง) ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เพื่อนำข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนที่ ได้ มาเปรียบเทียบกับผลตอบแทนว่ามีความเหมาะสมและยังสามารถประกอบการต่อไปได้หรือไม่

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กประจำทาง (สี่ล้อแดง) ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ขอบเขตและวิธีการศึกษา

1. ขอบเขตการศึกษา

ทำการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กประจำ ทาง สี่ล้อแดง ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยแบ่งผู้ประกอบการออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ ผู้ประกอบการเป็นเจ้าของรถเอง ผู้ประกอบการที่รถอยู่ระหว่างเช่าซื้อ และผู้ประกอบการที่เช่ารถมา ดำเนินการ ในการวิเคราะห์จะศึกษาเกี่ยวกับต้นทุนการดำเนินงานตั้งแต่การลงทุน จุดคุ้มทุน ต้นทุน ในการดำเนินงาน และรายได้ของผู้ประกอบการทั้ง 3 ลักษณะ

ขอบเขตประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
 ประชากรในการศึกษานี้คือ ผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กประจำทาง (สี่ล้อแดง) ทั้ง 3 ลักษณะ ที่จดทะเบียนกับสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด และรับส่งผู้โดยสารใน เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน 360 ราย จากจำนวน 2,790 ราย (ใช้สูตร $n = \frac{N}{1 + Ne^2}$)

2. วิธีการศึกษาและเก็บข้อมูล

2.1 ข้อมูลจากแหล่งปฐมภูมิ (Primary Data)

ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ประธาน สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด และ ใช้แบบสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) จำนวน 360 ราย ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยใช้วิธีเจาะจงสอบถามจากผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของรถเอง 150 ราย ผู้ประกอบการที่รดยังอยู่ในระหว่างเช่าซื้อ 150 ราย และ ผู้ที่เช่ารถมาดำเนินการ 60 ราย จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาเฉลี่ยต่อรายของแต่ละกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามเพื่อทำการวิเคราะห์ผลโดยใช้วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ วิธีระยะเวลาคืนทุน และวิเคราะห์จุดคุ้มทุน

2.2 ข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ (Secondary Data)

ศึกษาโดยใช้ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากกรมการขนส่งทางบกจังหวัดเชียงใหม่ จากรายงานกิจการประจำปี ของ สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด เอกสารประกอบการสัมมนา ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สำนักงานปลัดสังกัดเทศบาลนครเชียงใหม่ รวมทั้งวารสารสิ่งพิมพ์

กรอบแนวคิดในการศึกษา

ในการศึกษามีแนวคิดในเรื่องการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กประจำทาง สี่ล้อแดง ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีดังนี้

1. ศึกษาต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการทั้ง 3 ลักษณะ ได้แก่ เป็นเจ้าของรถเอง รดยังอยู่ในระหว่างเช่าซื้อ และเป็นเพียงผู้เช่ารถมาดำเนินงาน โดยจะเช่ารถจากผู้ที่เป็นสมาชิกของสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด
2. ศึกษาผลตอบแทนเพื่อคำนวณหารายได้จากการประกอบการ
3. ประเมินผลตอบแทนที่ได้รับจากการประกอบการ โดยมีการใช้อัตราคิดลด

(Discounts Approach) เพื่อให้ผลตอบแทนและต้นทุนในอนาคตเกิดความถูกต้องในการประเมินการ

ลงทุน โดยการคิดลดกระแสเงินสดซึ่งประกอบด้วย กระแสเงินสดรับ หรือ รายได้ และ กระแสเงินสดจ่ายหรือ ต้นทุน และกระแสเงินสดสุทธิเพื่อใช้ในการวิเคราะห์มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ส่วนวิธีวิเคราะห์โดยไม่มีกรคิดลด คือ ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period: PB) และ จุดคุ้มทุน (Break Even Point: BE)

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

สำหรับเครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลในการทำการศึกษารังนี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ผู้ศึกษากำหนดขึ้นตามวัตถุประสงค์แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา

ส่วนที่ 2 ข้อมูลที่เกี่ยวกับต้นทุนการดำเนินงานและรายได้ของผู้ประกอบการ

ส่วนที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์โดยใช้ ค่าเฉลี่ย (Mean) สำหรับข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม
2. วิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Method) สำหรับข้อมูลส่วนที่เกี่ยวกับต้นทุนการดำเนินงานและรายได้ของผู้ประกอบการจะวิเคราะห์โดยใช้วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) วิธี ระยะเวลาคืนทุน และวิเคราะห์จุดคุ้มทุน

ในการวิเคราะห์ทางการเงินสามารถคำนวณหาค่าต่าง ๆ โดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel มาประมวลผลข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

นิยามศัพท์

ต้นทุน คือ ส่วนที่ผู้ประกอบการจะต้องเสียไปในการที่จะประกอบกิจการ ตั้งแต่การลงทุน ต้นทุนในการดำเนินงานของผู้ประกอบการโดยสามารถแยกประจำทาง

ผลตอบแทน คือ รายได้ส่วนที่ผู้ประกอบการได้รับเมื่อประกอบกิจการ

ผู้ประกอบการ หมายถึง ผู้ประกอบการให้บริการขับรถรับจ้างประจำทาง สีสื่อแดง
ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ที่เป็นสมาชิกในสหกรณ์รถลานนาเดินรถ จำกัด

รถโดยสารขนาดเล็ก หมายถึง รถสีสื่อแดงที่ทำการส่งผู้โดยสารประจำทางหมวด 20

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงต้นทุนและผลตอบแทนของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก
ประจำทาง (สีสื่อแดง) ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
2. เพื่อนำข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการทั้ง 3 ลักษณะมาเทียบกับ
ผลตอบแทนว่ามีความเหมาะสมกันหรือไม่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved