บทที่ 5
สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กประจำทาง ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยเก็บข้อมูลจากการสอบถามผู้ประกอบการจำนวน 360 รายแบบเจาะจง ดังนี้ ผู้ประกอบการที่ซื้อรถยนต์เป็นเงินสด จำนวน 150 ราย ผู้ประกอบการที่ซื้อรถยนต์โดยการเช่าซื้อ จำนวน 150 ราย และผู้ประกอบการที่เช่ารถมาดำเนินงาน 60 รายรวมทั้งสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการพร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กประจำทาง (สี่ล้อแดง) โดยนำข้อมูลจากการเก็บแบบสอบถามมาวิเคราะห์เฉลี่ยต่อรายผู้ประกอบการ จากนั้นจึงวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนในรูปแบบของการวิเคราะห์ด้วย วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) วิธีระยะเวลาคืนทุน (Payback Period : PB) และวิเคราะห์จุดคุ้มทุน (Break – Even Point) ซึ่งโครงการที่ศึกษามีอายุของโครงการ 5 ปี และจะแบ่งการวิเคราะห์ดังกล่าวตามลักษณะของผู้ประกอบการออกเป็น 3 กลุ่ม โดยสามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

สรุปผลการศึกษา

ผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ แบ่งลักษณะการดำเนินงานเป็น 3 กลุ่มโดย กลุ่มผู้ประกอบการที่ซื้อรถเป็นเงินสด และกลุ่มผู้ประกอบการที่เช่าซื้อรถยนต์ จะต้องเป็นสมาชิกของสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด สำหรับกลุ่มผู้ประกอบการที่เช่ารถยนต์นั้น ไม่จำเป็นต้องเป็นสมาชิกของสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด จากผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทน ของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม จะสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

กลุ่มผู้ประกอบการที่ซื้อรถเป็นเงินสด พบว่าต้นทุนในการดำเนินงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก 291,920 บาท ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตั้งแต่ปีที่ลงทุนเริ่มแรกจนถึงปีที่ 5 จำนวน 1,075,962.56 บาท มีผลตอบแทนเป็นรายได้จากการให้บริการปกติ รายได้จากการจ้างเหมา รายได้เสริม และอื่น ๆ ตั้งแต่ปีที่ลงทุนเริ่มแรกจนถึงปีที่ 5 จำนวน 1,313,697.25 บาท ในการลงทุนพบว่าโครงการต้องใช้ระยะเวลาคืนทุน 6 ปี 14 วัน มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ -62,605.47 บาท ซึ่งมีค่าน้อยกว่าศูนย์ เมื่อคำนวณจุดคุ้มทุนกรณีต้นทุนเต็ม ที่นำค่าเสื่อมราคาและค่าแรงงานของ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

กลุ่มผู้ประกอบการเข้ามาเกี่ยวข้องในการคำนวณแล้วจะต้องให้บริการในอัตราค่าโดยสารปกติวันละ 890 คน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

จึงจะคุ้มทุน หากเป็นจุดคุ้มทุนที่เป็นเงินสดแล้วต้องให้บริการในอัตราค่าโดยสารปกติวันละ 17 คนจึงจะคุ้มทุน

กลุ่มผู้ประกอบการที่เช่าซื้อรถยนต์ พบว่าต้นทุนในการดำเนินงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรกคือเงินดาวน์ 162,293.33 บาทและต้องมีเงินลงทุนของรถที่ใช้ประกอบการเพิ่มอีก 174,194.23 บาท ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตั้งแต่ปีที่ลงทุนเริ่มแรกจนถึงปีที่ 5 จำนวน 1,051,965.16 บาท มีผลตอบแทนเป็นรายได้จากการให้บริการปกติ รายได้จากการจ้างเหมา รายได้เสริม และอื่น ๆ ตั้งแต่ปีที่ลงทุนเริ่มแรกจนถึงปีที่ 5 จำนวน 1,273,144.48 บาท ในการลงทุนพบว่าโครงการต้องใช้ระยะเวลาคืนทุน 6 ปี 11 เดือน 6 วัน มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ -117,679.68 บาท ซึ่งมีค่าน้อยกว่าศูนย์ เมื่อคำนวณจุดคุ้มทุนกรณีต้นทุนเต็ม ที่คำนึงถึงค่าเสื่อมราคาและค่าแรงงานของกลุ่มผู้ประกอบการเข้ามาเกี่ยวข้องแล้วจะต้องให้บริการในอัตราค่าโดยสารปกติวันละ 866 คนจึงจะคุ้มทุน หากเป็น จุดคุ้มทุนที่เป็นเงินสดแล้วจะต้องให้บริการในอัตราค่าโดยสารปกติวันละ 130 คนจึงจะคุ้มทุน

กลุ่มผู้ประกอบการที่เช่ารถยนต์มาดำเนินการ พบว่าต้นทุนในการดำเนินงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก 8,533.33 บาท ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตั้งแต่ปีที่ลงทุนเริ่มแรกจนถึงปีที่ 5 จำนวน 1,333,299.69 บาท มีผลตอบแทนเป็นรายได้จากการให้บริการปกติ รายได้จากการจ้างเหมาตั้งแต่ปีที่ลงทุนเริ่มแรกจนถึงปีที่ 5 จำนวน 1,333,299.69 บาท ในการลงทุนพบว่าโครงการต้องใช้ระยะเวลาคืนทุน 2 ปี 2 เดือน 7 วัน มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ + 59,672.93 บาท ซึ่งมีค่าน้อยกว่าศูนย์ เมื่อคำนวณจุดคุ้มทุนกรณีต้นทุนเต็ม ที่คำนึงถึงค่าแรงงานของกลุ่มผู้ประกอบการเข้ามาเกี่ยวข้องแล้วจะต้องให้บริการในอัตราค่าโดยสารปกติวันละ 481 คนจึงจะคุ้มทุน หากเป็น จุดคุ้มทุนที่เป็นเงินสดแล้วจะต้องให้บริการในอัตราค่าโดยสารปกติวันละ 294 คนจึงจะคุ้มทุน

อภิปรายผลการศึกษา

สำหรับกลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ประกอบการที่ซื้อรถยนต์เป็นเงินสดต้อง มีต้นทุนในการลงทุนเริ่มแรกในจำนวนที่มากกว่ากลุ่มผู้ประกอบการลักษณะอื่น ระยะเวลาคืนทุน จะมากกว่าอายุโครงการ ซึ่งหากพิจารณามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) จะติดลบ แสดงว่าโครงการนี้ไม่น่าลงทุน และเมื่อวิเคราะห์จุดคุ้มทุนกรณีต้นทุนเต็ม กลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารที่ซื้อรถมาลงทุนต้องขาดทุน แต่หากมองในแง่จุดคุ้มทุนที่เป็นเงินสดแล้ว

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

พบว่ากลุ่มผู้ประกอบการมีกำไรเนื่องจากว่า แต่ละวันรับผู้โดยสารจำนวนมากกว่าจุดคุ้มทุนที่เป็นเงินสด

ส่วนกลุ่มผู้ประกอบการที่เป็นผู้เช่าซื้อรถยนต์ มีต้นทุนในการลงทุนเริ่มแรก ต่ำกว่ากลุ่มผู้ประกอบการที่ซื้อรถยนต์เป็นเงินสด แต่ขณะเดียวกันต้องเสียดอกเบี้ยตลอดระยะเวลาที่ผ่อนรถ ระยะเวลาคืนทุนของกลุ่มผู้ประกอบการลักษณะนี้ มากกว่าอายุโครงการ และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) มีค่าติดลบจึงไม่น่าลงทุนเช่นกัน เมื่อพิจารณาแล้วจะพบว่าทั้ง 2 กลุ่มไม่น่าลงทุนซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สิริพจน์ ศิริกุลพิบูลย์ (2544) เมื่อวิเคราะห์จุดคุ้มทุนกรณีต้นทุนเต็ม กลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารที่เช่าซื้อรถยนต์จะขาดทุน ส่วนในแง่จุดคุ้มทุนที่เป็นเงินสดจะเกิดผลขาดทุน เช่นกันหากกลุ่มผู้ประกอบการมีเพียงรายได้ปกติเพียงอย่างเดียว

ในส่วนกลุ่มผู้ประกอบการที่เช่ารถมาดำเนินงาน ต้นทุนในการลงทุนเริ่มแรกจะต่ำที่สุด โครงการนี้มีระยะเวลาคืนทุนสั้นกว่ากลุ่มผู้ประกอบการกลุ่มอื่น และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) มีค่าเป็นบวก แสดงว่าผลตอบแทนสูงกว่าอัตราคิดลดตามทฤษฎีแล้วโครงการนี้น่าลงทุน แต่เมื่อพิจารณาจุดคุ้มทุนกรณีต้นทุนเต็ม กลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารที่เช่ารถยนต์จะขาดทุน ส่วนในแง่จุดคุ้มทุนที่เป็นเงินสดจะเกิดผลขาดทุน เช่นกัน

แต่อย่างไรก็ตาม ที่กล่าวว่า กลุ่มผู้ประกอบการที่ซื้อรถยนต์เป็นเงินสด หรือกลุ่มผู้เช่าซื้อรถยนต์มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ติดลบ ซึ่งไม่น่าลงทุนนั้น อาจเนื่องจาก อายุโครงการ 5 ปี สั้นไป หากพิจารณาในระยะยาวแล้ว จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่ม นั้นมีกระแสเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ (หากปัจจัยทางด้านค่าใช้จ่ายไม่มีการเปลี่ยนแปลง) ทั้งสองกลุ่มผู้ประกอบการอาจมีกำไร ส่งผลให้เป็นกิจการที่น่าลงทุนได้

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิเคราะห์ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 3 ลักษณะในแต่ละวันที่ประกอบการเกิดผลขาดทุนถึงแม้ในระยะยาวบางโครงการจะมีระยะเวลาคืนทุนสั้นกว่าบางโครงการก็ตาม สืบเนื่องจากรถโดยสารขนาดเล็ก(สี่ล้อแดง) ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีปริมาณมาก ผู้โดยสารจึงถูกเฉลี่ยไปรถโดยสารแต่ละคันเมื่อราคาน้ำมันมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่อัตราค่าโดยสารหากยังไม่ได้รับการปรับราคาผู้ประกอบการก็ไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้เนื่องจากขาดทุน รถที่วิ่งมีเส้นทางรถที่วิ่งในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ที่ไม่แน่นอนทำให้ต้องวนหาผู้โดยสารหากสามารถมีจุดรับ – ส่งผู้โดยสาร

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ที่แน่นอนและมีจำนวนผู้โดยสารมากจะช่วยลดผลขาดทุนได้ ดังนั้นในปัจจุบันที่ผู้ประกอบการยังประกอบการต่อไปได้เนื่องมาจากมีรายได้จากการเหมา และรายได้อื่น มาชดเชยในส่วนที่ขาดทุน

ข้อจำกัด

ข้อจำกัดในการศึกษาครั้งนี้เนื่องจากทำการศึกษาระหว่างเดือนมีนาคม 2548 – 14 กันยายน 2548 ปัจจัยที่ทำการศึกษาไม่แน่นอน เช่น ราคาน้ำมันผันผวน อัตราดอกเบี้ย อัตราเงินเฟ้อ มีแนวโน้มสูงขึ้น ผู้ศึกษาต้องมีการประมาณค่าใช้จ่ายล่วงหน้าตามแนวโน้มทางเศรษฐกิจซึ่งเป็นตัวเลขที่อาจมีการผันผวนเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้ในอนาคตและอาจทำให้เกิดการคลาดเคลื่อนได้ดังนั้นแนวทางการศึกษาในครั้งนี้จึงมุ่งที่จะเสนอเป็นรูปแบบการวิเคราะห์และแสดงผลการวิเคราะห์ให้เห็นข้อแตกต่างของผู้ประกอบการแต่ละลักษณะ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved