

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มา และความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการค้าของประเทศไทยกำลังก้าวสู่ตลาดโลกมากขึ้นมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องทั้งทางด้าน การส่งออกและด้านการนำเข้า ปัจจุบันสินค้าส่งออกที่มีบทบาทที่สำคัญในระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นสินค้าภาคเกษตรกรรมและสินค้าภาคอุตสาหกรรม ซึ่งมีปริมาณการส่งออกค่อนข้างสูง ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากนโยบายและมาตรการส่งเสริมการส่งออกของรัฐบาล โดยเฉพาะการเปิดการค้าเสรีในรูปแบบต่าง ๆ อาทิเช่น องค์การการค้าโลก (WTO) การค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA) เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) กลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในภูมิภาคเอเชีย – แปซิฟิก (APEC) และการรวมกลุ่มในระดับอนุภูมิภาค เช่น สามเหลี่ยมเศรษฐกิจ สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ตลอดจนการค้าเสรีแบบทวิภาคี (TFA) เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ทำให้ประเทศไทยมีการพัฒนาการส่งออก เพื่อลดการนำเข้าสินค้าเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากสถิติการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยปี พ.ศ. 2534 – 2546 ในตารางที่ 1.1 ดังนี้

ตารางที่ 1.1 สถิติการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยปี พ.ศ. 2534-2546

(มูลค่า: ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	มูลค่าการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
2534	3,730,945.1	1,806,682.0	1,924,263.1	-117,581.1
2535	4,022,155.8	2,248,089.4	1,774,066.4	474,023.0
2536	4,121,639.3	2,214,248.7	1,907,390.6	306,858.1
2537	5,262,197.9	2,768,064.8	2,494,133.1	273,931.7
2538	5,640,010.8	2,884,702.7	2,755,308.1	129,394.7
2539	5,727,456.3	2,952,066.9	2,775,389.4	176,677.5
2540	3,730,945.1	1,806,682.0	1,924,263.1	-117,581.1
2541	4,022,155.8	2,248,089.4	1,774,066.4	474,023.0
2542	4,121,639.3	2,214,248.7	1,907,390.6	306,858.1
2543	5,262,197.9	2,768,064.8	2,494,133.1	273,931.7
2544	5,640,010.8	2,884,702.7	2,755,308.1	129,394.7
2545	5,727,456.3	2,952,066.9	2,775,389.4	176,677.5
2546 (ม.ค. - ธ.ค.)	6,472,023.8	3,333,928.6	3,138,095.2	195,833.3

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ (2546)

จากตาราง สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทยปี พ.ศ. 2534-2546 ในตารางที่ 1.1 จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีการพัฒนาการส่งออกอย่างต่อเนื่องทำให้ดุลการค้าของไทยซึ่งในอดีตมีการขาดดุลมาตลอดจนสามารถมีดุลการค้าเกินดุลเป็นครั้งแรกเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 เรื่อยมาจนถึงปี พ.ศ. 2546 ซึ่งมีมูลค่าการค้ารวมทั้งสิ้น 6,472,023.80 ล้านบาท แยกเป็นมูลค่าส่งออกเท่ากับ 3,333,928.60 ล้านบาท และมูลค่าการนำเข้า 3,138,095.20 ล้านบาท ทำให้ประเทศไทยมีดุลการค้าเกินดุลในปี พ.ศ. 2546 ถึง 195,833.30 ล้านบาท สินค้าส่งออกสำคัญของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป สินค้าอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และชิ้นส่วนประกอบต่าง ๆ เสื้อผ้าสำเร็จรูป อัญมณี และเครื่องประดับ ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกดังตารางของ สินค้าส่งออกสำคัญ 20 รายการแรกของไทยปี พ.ศ. 2542-2546 ดังแสดงในตารางที่ 1.2

ตาราง 1.2 สินค้าส่งออกสำคัญ 20 รายการแรกของไทยปี พ.ศ. 2542-2546 (มูลค่า : ล้านบาท)

รายการ	พ.ศ. 2542	พ.ศ. 2543	พ.ศ. 2544	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2546
1 เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	307,328.3	348,118.1	351,797.8	320,571.9	340,076.4
2 แผงวงจรไฟฟ้า	111,767.4	179,302.1	154,879.5	148,064.2	191,606.5
3 รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	71,998.0	96,520.0	117,613.8	125,270.8	165,104.4
4 ยางพารา	43,941.7	60,712.0	58,708.0	74,603.6	115,822.7
5 เสื้อผ้าสำเร็จรูป	110,268.2	124,212.4	129,128.9	116,612.2	114,912.8
6 อัญมณีและเครื่องประดับ	67,479.3	69,396.9	81,312.2	93,081.3	104,543.8
7 เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	51,203.8	77,968.8	74,911.4	90,057.6	103,782.5
8 เม็ดพลาสติก	46,025.8	73,973.2	71,428.7	77,082.1	89,261.8
9 อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป	76,438.7	82,840.1	89,378.8	86,513.1	88,860.4
10 ข้าว	73,812.1	65,556.6	70,095.2	70,005.5	76,678.1
11 เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	36,196.2	55,318.1	48,300.8	54,928.7	70,338.7
12 เคมีภัณฑ์	34,514.0	49,427.2	44,875.4	51,245.9	65,901.0
13 ผลิตภัณฑ์ยาง	33,109.5	42,022.3	48,485.4	54,171.9	64,717.5
14 เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	33,663.8	42,228.6	51,151.4	47,915.1	59,805.2
15 อุปกรณ์กึ่งตัวนำทรานซิสเตอร์และไดโอด	28,893.4	40,531.0	39,255.5	62,332.7	56,367.6

ตารางที่ 1.2 สินค้าส่งออกสำคัญ 20 รายการแรกของไทย ปี พ.ศ. 2542-2546 (ต่อ) (มูลค่า: ล้านบาท)

รายการ	พ.ศ. 2542	พ.ศ. 2543	พ.ศ. 2544	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2546
16 เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	23,199.7	31,907.9	38,143.1	40,298.1	52,263.4
17 ผลิตภัณฑ์พลาสติก	28,720.9	35,439.8	38,052.1	42,667.7	51,523.6
18 เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่น ๆ	20,624.2	36,093.9	38,668.4	41,701.5	44,740.9
19 เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน	30,144.9	36,605.6	38,445.9	41,255.3	43,262.9
20 น้ำมันสำเร็จรูป	24,843.7	52,787.9	50,832.7	44,815.4	42,396.3
รวมส่งออก 20 รายการ	1,254,173.5	1,600,962.4	1,635,464.8	1,683,194.6	1,941,966.4
อื่นๆ	960,075.2	1,167,102.4	1,249,237.9	1,268,872.3	1,391,962.2
รวมส่งออกทั้งสิ้น	2,214,248.7	2,768,064.8	2,884,702.7	2,952,066.9	3,333,928.6

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ (2546)

จากตารางที่ 1.2 สินค้าส่งออกสำคัญ 20 รายการแรกของไทยปี พ.ศ. 2542-2546 ข้างต้น จะเห็นได้ว่าสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดเป็นอันดับ 1 คือ สินค้าประเภทเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบชิ้น แผงวงจรไฟฟ้า รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ฯลฯ ตามลำดับ ซึ่งสินค้าเหล่านี้ถือเป็นสินค้าสำคัญในระบบเศรษฐกิจไทย ในปี พ.ศ. 2542 มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 2,214,248.70 ล้านบาท ปี พ.ศ. 2543 มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 2,768,064.80 ล้านบาท ปี พ.ศ. 2544 มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 2,884,702.70 ล้านบาท ปี พ.ศ. 2545 มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 2,952,066.90 ล้านบาท และ ปี พ.ศ. 2546 มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 3,333,928.60 ล้านบาท ตามลำดับ ประเทศคู่ค้าการส่งออกสำคัญของไทยส่วนใหญ่คือประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป กลุ่มอาเซียน ซึ่งเป็นประเทศที่มีข้อจำกัดการค้าต่าง ๆ มากมายเพื่อเป็นการกีดกันสินค้านำเข้าจากไทย จนทำให้ต้องมีกระบวนการส่งออกที่มีความซับซ้อนและยุ่งยากมากขึ้น เมื่อขั้นตอนหรือกระบวนการส่งออกมีความซับซ้อน และยุ่งยากมากขึ้นเช่นนี้จึงทำให้การส่งออกล่าช้าไม่ทันกำหนดเวลาทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่งออกเป็นอย่างมาก

กรมการค้าต่างประเทศ (8 มกราคม 2547) ได้กล่าวรายงานอุตสาหกรรมในภาคเหนือว่าอุตสาหกรรมภาคเหนือส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่พึ่งพิงฐานทรัพยากร (Resource Base) และมีประเภทอุตสาหกรรมไม่มากนัก แต่ก็เริ่มมีความสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับ สัดส่วนอุตสาหกรรมต่อผลิตภัณฑ์ภาคเหนือเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 6.5 เมื่อปี พ.ศ. 2529 เป็นร้อยละ 11.9 และร้อยละ 13.50 เมื่อปีพ.ศ. 2535 และปี พ.ศ. 2539 ตามลำดับ เนื่องจากมีการลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทใหม่ ๆ มากขึ้นและเป็นกิจการที่ใช้เงินลงทุนสูง เช่น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์แปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมถลุงแร่สังกะสี และอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ เป็นต้น จากรายงานการสำรวจสำ

มะ โนอุตสาหกรรมเมื่อปี พ.ศ. 2540 พบว่า ผลผลิตของอุตสาหกรรมในภาคเหนือมีมูลค่ารวม 111.00 พันล้านบาท อุตสาหกรรมสำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมหมวดผลิตอาหาร เครื่องดื่มและยาสูบ อุตสาหกรรมน้ำตาล อุตสาหกรรมหมวดผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ โดยโรงงานส่วนใหญ่กระจุกตัวในจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง และเชียงราย การส่งสินค้าอุตสาหกรรมออกไปต่างประเทศของภาคเหนือกระทำผ่าน 2 ช่องทางสำคัญคือ ผ่านด่านศุลกากรท่าอากาศยาน เชียงใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักน้อยแต่มูลค่าสูง ที่สำคัญได้แก่ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และการส่งออกผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ และแหลมฉบัง ซึ่งเป็นการดำเนินการส่งออกโดยผู้ส่งออกในส่วนกลาง ที่รับซื้อสินค้าจากผู้ผลิตในภาคเหนือและจากอุตสาหกรรมส่งออกของภาคเหนือโดยตรง สำหรับอุตสาหกรรมที่สำคัญของภาคเหนือ ได้แก่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมผลิตโลหะสังกะสี อุตสาหกรรมผลิตน้ำตาลทราย อุตสาหกรรมแปรรูปผลไม้และผัก อุตสาหกรรมผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป อุตสาหกรรมเซรามิก อุตสาหกรรมอื่นๆ เช่น อุตสาหกรรมใบยาสูบ อัญมณีและเครื่องประดับ อุตสาหกรรมพื้นบ้าน อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น

เมื่อภาคเหนือมีการพัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกเพิ่มมากขึ้นและกระบวนการส่งออกมีความสลับซับซ้อนและมีความยุ่งยากมากขึ้นตามที่กล่าวแล้วข้างต้น ดังนั้น จึงเกิดธุรกิจบริการชนิดหนึ่งขึ้นมาซึ่งเรียกว่าธุรกิจ “CARGO” เป็นธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในจังหวัดเชียงใหม่ ขึ้นมาเพื่อลดขั้นตอนหรือกระบวนการส่งออกของผู้ส่งออกและนำเข้า โดยให้บริการด้านการจัดเตรียมเอกสารสำหรับการส่งออกต่างๆ และบรรจุทุกสินค้าสินค้าให้กับผู้ซื้อและผู้ขายทั้งทางเรือ และทางอากาศยาน นอกจากนี้ให้บริการบรรจุทุกสินค้าแล้วยังให้บริการดำเนินงานด้านพิธีการศุลกากรและการบรรจุหีบห่อ เพื่ออำนวยความสะดวก ลดความยุ่งยากและการขั้นตอนที่ซับซ้อนของการส่งออก อาทิเช่นการจัดเตรียมใบขนสินค้า ใบกำกับสินค้า (Invoice) ใบรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) ใบแสดงแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) ใบตราสารการส่งสินค้าทางอากาศ / ทางทะเล (Air Way Bill / Bill of Lading) รวมถึงขั้นตอนการดำเนินการต่าง ๆ ในการผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งปัญหาเหล่านี้เป็นปัญหาสำคัญสำหรับผู้ส่งออกและก่อให้เกิดความล่าช้าในการส่งออกเป็นอย่างมาก ยิ่งกลุ่มการค้าเสรีต่าง ๆ กำหนดเงื่อนไขสินค้าส่งออกมากขึ้นเท่าไรก็ยิ่งทำให้กระบวนการส่งออกเป็นไปอย่างลำบากและยุ่งยากมากขึ้นเท่านั้น ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนี้จึงมีบทบาทในการกระบวนการส่งออกนี้เป็นอย่างมากเพื่อคอยบริการและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ส่งออกและนำเข้า ได้รับสินค้าทันตามความต้องการ

ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้แบ่งออกเป็น 2 ทางคือ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ และบริการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้นใช้เครื่องบินเป็นพาหนะ

ในการบรรทุกสินค้า ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่มีปริมาณน้อย น้ำหนักเบา หรือสินค้ามีขนาดเล็ก และใช้ระยะเวลาในการส่งมอบใช้ระยะเวลานั้น สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นเป็นการขนส่งสินค้าโดยใช้เรือเดินทะเลเป็นพาหนะในการบรรทุกสินค้า สินค้าส่วนใหญ่มีปริมาณมาก น้ำหนักมาก หรือสินค้ามีขนาดใหญ่ แต่ระยะเวลาการส่งมอบจะใช้ระยะเวลานาน ซึ่งธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะมีรายได้จากค่าระวางสินค้า (Freight) ค่าบริการพิธีการศุลกากร (Customs Formality) และค่าบริการบรรจุหีบห่อ (Packing) และงานบริการอื่น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการส่งมอบสินค้านั้นระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายตกลงทางการค้ากันหลายรูปแบบ แต่เงื่อนไขที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในประเทศไทยมีอยู่ 3 รูปแบบคือ

ราคา FOB (Free on Board) หมายถึง ราคาที่ผู้ขายหมดภาระรับผิดชอบเมื่อนำสินค้าไปส่งมอบลงไว้ในท่าเรือ ณ ท่าเรือที่ระบุไว้ รวมทั้งผ่านพิธีการและเสียภาษีส่งออกหากสินค้าต้องขออนุญาตส่งออกให้ หรือหากมีภาษีส่งออกต้องชำระค่าภาษีนั้นด้วย (ผู้ขายต้องจัดหาใบรับประเภท Clean on Board ให้ด้วยเพราะเป็นที่ต้องการของผู้ซื้อสำหรับข้อตกลง FOB นี้หรือแม้แต่ข้อตกลง C&F หรือ CIF ก็ตาม) ส่วนผู้ซื้อจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงจากจุดที่ผู้ขายนำสินค้ามาส่งมอบไว้ในระหว่าง ผู้ซื้อต้องเป็นผู้เลือกจอง Carrier เอง และจ่ายค่าระวางเองเมื่อสินค้าถึงปลายทาง รวมทั้งต้องดำเนินการจัดหาใบอนุญาตนำเข้าผ่านพิธีการศุลกากร และเสียภาษีนำเข้าประเทศของตน ผู้ซื้อสามารถจัดทำประกันภัยภายในประเทศของตนเองได้ถ้าต้องการทำ เพราะไม่มีเงื่อนไขใดบังคับไว้ว่าต้องทำ แต่สำหรับประเทศไทย มีการกำหนดให้แสดงราคาสินค้าขาเข้าทุกรายการ ต้องแสดงเป็นราคา CIF เพื่อใช้เป็นฐานภาษี

ค่าใช้จ่ายหรือราคา CFR /C&F (Cost and Freight) หมายถึง ผู้ขายจะหมดภาระต่อเมื่อนำสินค้าไปส่งมอบไว้ในระหว่างเรือ ณ ท่าเรือซึ่งระบุไว้ทำการจองและจ่ายค่าระวางเพื่อนำส่งสินค้าไปยังสถานที่ผู้ซื้อระบุไว้ที่ปลายทางรวมทั้งผ่านพิธีการและเสียภาษีส่งออกด้วย ผู้ซื้ออาจจัดทำประกันภัยในช่วงขนส่งหลัก (ถ้าต้องการผลลดภาระความเสี่ยงไปให้บริษัทประกันภัย และต้องการหาค่า Premium ประกันภัยมาใช้เป็นฐานในการคำนวณภาษี) ส่วนค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงใด ๆ อันอาจเพิ่มขึ้นหลังจากที่สินค้าได้ถูกส่งเข้าระหว่างเรือเดินทะเล ณ ท่าเรือต้นทางจะถูกโอนจากผู้ขายไปอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ซื้อ นอกจากนี้ผู้ซื้อจะต้องเป็นผู้จัดหาใบอนุญาตนำเข้า ผ่านพิธีการศุลกากร ด้วยค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงของตนเองอีกด้วย

ข้อตกลงนี้ ผู้ขายรายใหญ่มักจะหาประโยชน์จาก Carrier เพราะสามารถได้รับข้อเสนอที่ดีจากบริษัทขนส่งหลาย ๆ รายที่เสนอราคาเข้ามาให้เลือกใช้ ผู้ขายจึงสามารถเสนอราคาขายสินค้าของตนให้ต่ำลงได้ส่วนผู้ซื้อก็จะได้ประโยชน์ด้วยเพราะไม่จำเป็นต้องเป็นผู้เข้าทำสัญญาของระวาง

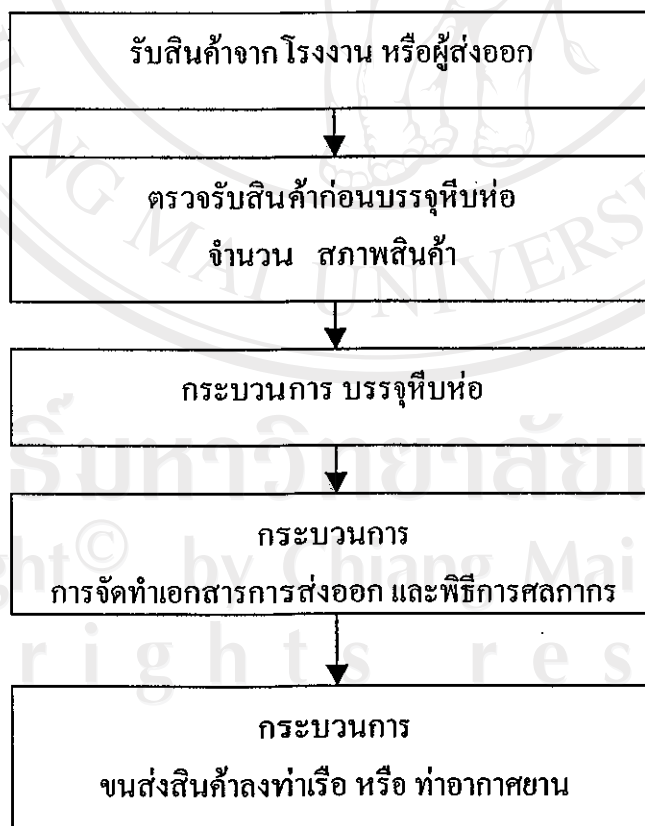
เรือเอง ทำให้ผู้ซื้อไม่ต้องเข้าไปเสี่ยงกับภาวะผันผวนของค่าระวางเรือซึ่งขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย รวมทั้งผู้ซื้อยังสามารถเลือกทำประกันการขนส่งภายในประเทศของตนได้อีกด้วย

ราคา C.I.F (Cost Insurance and Freight) หมายถึง ผู้ขายจะหมดภาระต่อเมื่อนำสินค้าไปส่งมอบลงไว้ในระวางเรือ ณ ท่าเรือที่ระบุไว้ อีกทั้งจัดการจองและจ่ายค่าระวางเรือในการขนส่งสินค้าไปจนถึงท่าเรือในประเทศปลายทาง ผู้ขายต้องดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรและเสียภาษีส่งออก รวมทั้งต้องจัดทำและจ่ายค่าประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลส่วนผู้ซื้อมีหน้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรและเสียภาษีนำเข้าประเทศของตนเอง

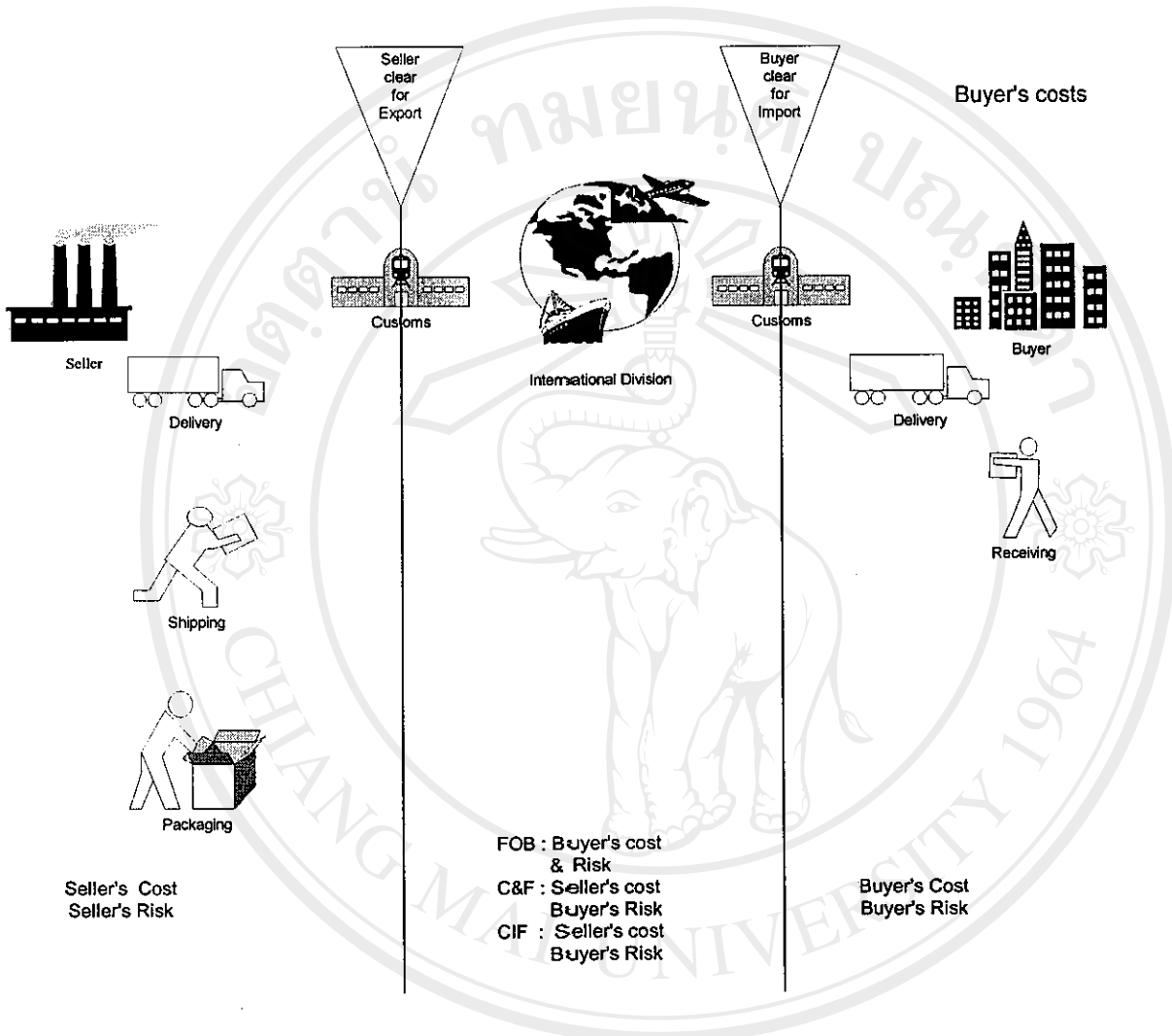
ผู้ขายมีภาระหน้าที่เพิ่มขึ้นในการจัดทำและจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพื่อประกันความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าที่อาจเกิดขึ้นให้กับผู้ซื้อ ซึ่งหากสินค้าเสียหายผู้ซื้อต้องจัดการเรียกร้องจากบริษัทประกันตนเอง โดยถือเป็นความเสี่ยงของผู้ซื้อเพราะผู้ขายเป็นเพียงคนจัดทำและจ่ายเบี้ยประกันให้เท่านั้น

ดังนั้น การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเพื่อวิเคราะห์หาต้นทุนและผลตอบแทนทางการเงินของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ว่าให้ผลตอบแทนคุ้มค่าต่อการลงทุนหรือไม่ อย่างไร ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ลงทุนในโครงการดังกล่าวต่อไป

แผนผังการปฏิบัติงานของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



ภาพแสดงกระบวนการปฏิบัติงานของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในจังหวัดเชียงใหม่

1.2.2 เพื่อวิเคราะห์ความไหวตัวต่อการเปลี่ยนแปลงของโครงการ โดยดูผลกระทบของโครงการเมื่อต้นทุนและ/หรือผลตอบแทนของโครงการมีการเปลี่ยนแปลงไป

Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.3.1 ทำให้ทราบต้นทุน ผลตอบแทนและความเป็นไปได้ในการลงทุนในธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่ง ในจังหวัดเชียงใหม่

1.3.2 ทำให้ทราบสถานะของโครงการภายใต้ความผันแปร อันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางต้นทุนผลตอบแทน ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อการปรับเปลี่ยนการวางแผนการจัดการในธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ในจังหวัดเชียงใหม่

1.3.3 เพื่อเป็นข้อเสนอแนะ ปรับปรุงและเป็นนโยบายในการกำหนดแผนงานการดำเนินงาน ตลอดจนการตั้งและจัดสรรงบประมาณของด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

1.4 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาวเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนทางการเงินของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่ง โดยแยกออกเป็น 2 ทาง คือการขนส่งสินค้าทางอากาศ และการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งผลตอบแทนทางการเงินของงานบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการส่งมอบระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายตกลงทำการซื้อขายกันซึ่งมีอยู่หลายเงื่อนไขข้อตกลง แต่การศึกษาด้านต้นทุนและผลตอบแทนทางการเงินของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนี้จะศึกษาเงื่อนไขทางการค้าที่ประเทศไทยใช้กันอยู่ในปัจจุบันคือ ค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแบบ F.O.B (Free on Board) C&F (Cost and Freight) และ C.I.F (Cost Insurance and Freight) ซึ่งการศึกษาวเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนทางการเงินของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่งในจังหวัดเชียงใหม่ มีวิธีการศึกษาโดยแยกตามวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1.4.1 การศึกษาวเคราะห์และประเมินค่าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่งในจังหวัดเชียงใหม่ ทัวไปอาศัยทฤษฎีการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทน (Cost and Benefit Analysis) ซึ่งการศึกษานี้ใช้การวิเคราะห์ทางการเงิน (Financial Analysis) เป็นหลักโดยมุ่งเน้นการวิเคราะห์ค่าใช้จ่าย หรือเงินลงทุนของโครงการ และผลกำไรทางการเงินว่าคุ้มหรือไม่ เมื่อเปรียบเทียบกับผลตอบแทนที่จะได้รับต่อเงินลงทุนที่ลงไป โดยพิจารณาพร้อมกับมูลค่าของค่าเสียโอกาสซึ่งอยู่ในรูปของอัตราส่วนลด (Discount Rate)

การวิเคราะห์ทางการเงินของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่งในจังหวัดเชียงใหม่ นั้น ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาในประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

การคาดคะเนกระแสการไหลเวียนของเงินสดของโครงการ (Cash Flow) เป็นการวิเคราะห์กระแสเงินสดต่าง ๆ ของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่งในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่ง

ประกอบด้วยกระแสเงินสดรับ, กระแสเงินสดจ่าย, และกระแสเงินสดสุทธิ โดยมีรูปแบบความสัมพันธ์ดังนี้

$$\text{กระแสเงินสดสุทธิ} = \text{กระแสเงินสดรับ} - \text{กระแสเงินสดจ่าย}$$

โดยกระแสเงินสดรับ/ผลตอบแทนมีรูปแบบความสัมพันธ์ดังนี้

$$\text{รายได้รวม (TR)} = \text{ราคาจำหน่ายผลิตภัณฑ์ต่อหน่วย (P) x ปริมาณการผลิต (Q)}$$

ส่วนกระแสเงินสดจ่ายหรือต้นทุนมีรูปแบบความสัมพันธ์ดังนี้

$$\text{ต้นทุนรวม (TC)} = \text{ค่าใช้จ่ายในการลงทุน} + \text{ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน}$$

$$\text{หรือ Total Cost} = \text{Investment Cost} + \text{Operating Costs}$$

ค่าใช้จ่ายในการลงทุน ประกอบด้วย ที่ดิน อาคารและสิ่งปลูกสร้าง อุปกรณ์สำนักงาน ฯลฯ และส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานประกอบด้วย เช่น ค่าวัสดุบรรจุภัณฑ์ ค่าแรงงานการผลิต ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำ ค่าขนส่ง ค่าวัสดุสิ้นเปลือง ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่านายหน้า ค่าจ้างพนักงาน ฯลฯ เป็นต้น

ในการศึกษาต้นทุนและผลตอบแทนทางการเงินของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่งแห่งหนึ่ง ในจังหวัดเชียงใหม่ กรณีศึกษาในช่วงเวลาทั้งสิ้น 10 ปีเริ่มตั้งแต่-พ.ศ. 2545-ถึง พ.ศ.2554 ระยะเวลาของผลตอบแทนจะกำหนดไว้ 10 ปี คือ ปีที่ 1 ถึงปีที่ 10 ส่วนการจำหน่ายผลิตภัณฑ์จะเริ่มตั้งแต่ก่อสร้างอาคาร และติดตั้งอุปกรณ์เรียบร้อย ซึ่งค่าใช้จ่ายในปีแรกทั้งหมดกำหนดให้เป็นค่าลงทุน แม้ว่าอุปกรณ์การผลิตต่าง ๆ จะใช้งานได้ดีอยู่แต่คาดว่าราคาของค่าบริการและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่นำมาใช้ประกอบการผลิตจะเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมพอสมควร โดยถือว่าไม่มีมูลค่าของอุปกรณ์คงเหลือในปีที่ 10

1.4.2 การวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลง (Sensitivity Analysis) การวิเคราะห์ความไวต่อเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่ง ในจังหวัดเชียงใหม่ เป็นการวิเคราะห์ผลกระทบต่อผลตอบแทนสุทธิธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่ง ในจังหวัดเชียงใหม่ ที่มีการเปลี่ยนแปลงปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

- เมื่อต้นทุนการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 5
- เมื่อผลตอบแทนลดลงร้อยละ 5
- เมื่อผลตอบแทนลดลงร้อยละ 2 และต้นทุนการผลิตเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 3

- เมื่ออัตราดอกเบี้ยเปลี่ยนแปลงตั้งแต่ร้อยละ 10, 12.5 และ 15 ตามลำดับจากนั้นจึงทำการวิเคราะห์หาค่าต่าง ๆ คือ NPV, IRR, และ B/C Ratio ตามลำดับ ทั้งนี้เพื่อต้องการศึกษาว่าธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่ง ในจังหวัดเชียงใหม่ จะสามารถดำเนินโครงการต่อไปได้หรือไม่ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือเกิดการผันแปรของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ซึ่งประโยชน์ที่จะได้รับการวิเคราะห์ความไวต่อเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลง ผู้ประกอบการหรือผู้ลงทุนสามารถทราบ และประมาณการผลตอบแทนสุทธิของโครงการว่าเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร อันจะเป็นผลต่อการบริหารจัดการของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่ง ในจังหวัดเชียงใหม่

The logo of Chiang Mai University is a circular emblem. In the center is a stylized elephant facing left, with a decorative tusk. Above the elephant is a traditional Thai lamp (Lampad) with a flame. The emblem is surrounded by a circular border containing the university's name in Thai script at the top and 'CHIANG MAI UNIVERSITY 1964' at the bottom. There are also decorative floral motifs on the sides.

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved