

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์จุดคุ้มทุนและวางแผนกำไรของธุรกิจขนส่งน้ำมันบริษัท เมืองหลวงทรานสปอร์ต จำกัด คือ การหาจุดคุ้มทุนจากการนำต้นทุนคงที่ หารด้วย กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ยในแต่ละปี การวางแผนกำไร นำต้นทุนคงที่และกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ยในแต่ละปี นำมาเฉลี่ย 3 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2543-2545 จากการตั้งสมมติฐานและวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

#### ข้อสมมติฐาน

1. ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล ณ สถานีบริการน้ำมัน ของปตท.ในเขตกรุงเทพฯในแต่ละปีที่นำมาคิดคำนวณส่งในตารางที่ 1 และ 2 นำมาหาค่าเฉลี่ยทั้งปี ดังแสดงผลในหัวข้อ 4.1
2. ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของรถขนส่ง ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของช่วงราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล ณ. สถานีบริการน้ำมัน ของปตท.ในเขตกรุงเทพฯ นำมาคิดต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ดังแสดงผลในหัวข้อ 4.1
3. การวางแผนกำไร นำเอาต้นทุนคงที่เฉลี่ย 3 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2543-2545 บวกด้วยกำไรที่ต้องการคิดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ หารด้วย กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ย 3 ปี ดังแสดงผลหัวข้อ 4.6

#### การวิเคราะห์ข้อมูล

แสดงการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับดังนี้

- 4.1 สถิติการขนส่งในปี พ.ศ.2543-2545 แยกตามคลังน้ำมันทำให้ทราบสัดส่วนของคลังน้ำมัน ปลายทางและทราบค่าขนส่งเฉลี่ยและราคาน้ำมันเฉลี่ย ดังแสดงในตารางที่ 3- 5
- 4.2 ผลการศึกษารายได้ใน ปี พ.ศ.2543-2545 เพื่อการศึกษาการเปลี่ยนแปลงตามแนวโน้มของรายได้ ดังแสดงในตารางที่ 6
- 4.3 แสดงต้นทุน 10 ประเภท ในปี พ.ศ. 2543-2545 เพื่อการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนคงที่ซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงจุดคุ้มทุน ดังแสดงในตารางที่ 7- 9
- 4.4 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนคงที่ ต้นทุนผันแปร ตามแนวตั้งและตามแนวโน้ม เพื่อเป็นแนวทางในการควบคุมต้นทุนการดำเนินงานจัดสรรงบประมาณ ดังแสดงตารางที่ 10- 11
- 4.5 ตารางแสดงการเปรียบเทียบต้นทุนกับต้นทุนเฉลี่ย จากรวบรวมต้นทุนจากต่างประเทศ หลายประเทศของกลุ่มธุรกิจขนส่ง ดังแสดงใน ตารางที่ 12
- 4.6 ผลการวิเคราะห์จุดคุ้มทุนและการวางแผนกำไร เพื่อทราบการเปลี่ยนแปลงตามแนวโน้มของจำนวนเที่ยว ต้นทุนคงที่ จุดคุ้มทุน ดังแสดงในตารางที่ 13 และ 14

#### 4.1 สถิติการขนส่งในปี พ.ศ.2543 – 2545

ผลการศึกษาสถิติการขนส่งแยกตามคลังน้ำมัน นำรายได้หารด้วยจำนวนลิตรที่ขนส่งทำให้ทราบค่าขนส่งเฉลี่ยในแต่ละปี ทำให้ทราบสัดส่วนของคลังน้ำมันปลายทางของแต่ละปีและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยในแต่ละปี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2543 – 2545

ตารางที่ 3 สถิติการขนส่งและรายได้ปี พ.ศ.2543

ปี พ.ศ. 2543 เดือน	คลังน้ำมันเชียงใหม่			คลังน้ำมันเด่นชัย			รวม เที่ยว
	เที่ยว	จำนวนลิตร	รายได้ (บาท)	เที่ยว	จำนวนลิตร	รายได้ (บาท)	
ม.ค.	325	10,408,426	5,988,397.24	0	0	0	325
ก.พ.	369	11,794,849	6,627,372.20	40	1,291,947	591,970.12	409
มี.ค.	380	12,148,706	6,813,584.14	34	1,053,953	482,921.26	414
เม.ย.	398	12,730,292	7,106,666.03	30	1,521,906	691,648.52	428
พ.ค.	346	11,084,050	6,213,800.29	34	1,219,916	558,965.51	380
มิ.ย.	307	9,830,840	5,504,245.92	75	2,561,831	1,173,830.97	382
ก.ค.	353	11,300,844	6,334,810.77	69	2,411,000	1,104,720.20	422
ส.ค.	488	15,615,948	8,897,276.16	43	1,330,000	616,235.70	531
ก.ย.	407	13,023,040	7,320,073.61	105	3,325,935	1,528,071.45	512
ต.ค.	364	11,663,934	6,779,614.82	103	3,307,880	1,569,919.95	467
พ.ย.	296	9,468,423	5,500,627.37	88	2,782,000	1,317,342.00	384
ธ.ค.	319	10,200,275	5,916,535.04	86	2,669,900	1,256,843.40	405
รวม	4,352	139,269,627	79,003,003.59	707	23,476,268	10,892,469.08	5,059
เฉลี่ยต่อเดือน 363 เที่ยว 11,605,802 ลิตร				เฉลี่ยต่อเดือน 59 เที่ยว 1,956,356 ลิตร			
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86.03				คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.97			
รวมทุกคลัง 5,059 เที่ยว 162,745,895 ลิตร				คิดเป็นเฉลี่ย 408 เที่ยวต่อเดือน			
รวมรายได้ค่าขนส่ง 89,895,473 บาท				คิดเป็นเฉลี่ย 13,562,158 ลิตรต่อเดือน			

วิธีการหาค่าขนส่งเฉลี่ยในปี พ.ศ.2543

รายได้คลังน้ำมันเชียงใหม่ 79,003,003.59 บาท หาร 139,269,627 ลิตร = 0.57 บาทต่อลิตร

รายได้ คลังน้ำมันเด่นชัย 10,892,469.08 บาท หาร 23,476,268 ลิตร = 0.4640 บาทต่อลิตร

ปริมาณการขนส่งปี พ.ศ.2543 จำนวนทั้งหมด 5,059 เที้ยว คิดเป็น 162,745,895 ลิตร จากคลังน้ำมันต้นทางศรีราชาถึงคลังน้ำมันปลายทางเชียงใหม่ 4,352 เที้ยว คิดเป็น 139,269,627 ลิตรเป็นเงิน 79,003,003.59บาท และถึงคลังน้ำมันปลายทางเด่นชัยจำนวน 707 เที้ยว คิดเป็น 23,476,268 ลิตร เป็นเงิน 10,892,469.08 บาท

นารายได้ค่าขนส่งทั้งปีหารด้วยจำนวนลิตรขนส่งทั้งปีในแต่ละคลัง จะทำให้ทราบค่าขนส่งเฉลี่ยในปี พ.ศ.2543 นำค่าขนส่งเฉลี่ยไปตรวจสอบในตารางที่ 1 ทำให้ทราบราคาน้ำมันเฉลี่ยทั้งปี พ.ศ.2543 ที่อยู่ในช่วงราคา 11.51–12.00 บาท ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยเท่ากับ 11.75 บาทต่อลิตร ค่าขนส่งเท่ากับ 0.5701 บาทต่อลิตร ที่คลังน้ำมันปลายทางเชียงใหม่ และค่าขนส่งเท่ากับ 0.4653 บาทต่อลิตร ที่คลังน้ำมันปลายทางเด่นชัย นำผลที่ได้ไปใช้ในการคำนวณหาจุดคุ้มทุน ในปี พ.ศ.2543

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved

ตารางที่ 4 สถิติการขนส่งและรายได้ปี พ.ศ.2544

ปี พ.ศ. 2544 เดือน	คลังน้ำมันเชิงใหม่			คลังน้ำมันเด่นชัย			รวม เที่ยว
	เที่ยว	จำนวนลิตร	รายได้ (บาท)	เที่ยว	จำนวนลิตร	รายได้ (บาท)	
ม.ค.	394	12,607,315	7,309,710.79	87	2,788,000	1,319,353.20	481
ก.พ.	342	10,928,960	6,220,093.85	74	2,346,000	1,088,896.20	416
มี.ค.	336	10,739,426	6,122,546.27	65	2,158,000	996,193.20	401
เม.ย.	318	10,179,288	6,203,293.08	66	2,164,000	1,075,871.80	384
พ.ค.	366	11,706,273	7,160,451.70	74	2,397,831	1,202,397.38	440
มิ.ย.	366	11,714,317	7,160,006.19	65	2,083,515	1,032,834.80	431
ก.ค.	377	12,064,677	7,268,877.61	63	921,887	454,269.54	440
ส.ค.	356	11,406,854	6,622,278.92	38	1,231,894	560,199.15	394
รวม	2,855	91,347,110	54,067,318.41	532	16,091,127	7,730,015.27	3,387
ก.ย.	324	10,376,495	5,025,671.53	29	919,808	335,452.73	353
ต.ค.	314	10,045,777	4,775,149.89	38	1,211,905	435,317.17	352
พ.ย.	376	12,035,849	5,707,399.66	37	1,181,845	422,542.90	413
ธ.ค.	356	11,407,898	5,310,050.20	40	1,271,910	445,120.10	396
รวม	1,370	43,866,019	20,818,724	144	4,585,468	1,638,432.90	1,514
เฉลี่ยต่อเดือน 352 เที่ยว 11,267,760 ลิตร				เฉลี่ยต่อเดือน 56 เที่ยว 1,723,049 ลิตร			
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86.21				คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.79			
รวมทุกคลัง 4,901 เที่ยว 155,889,724 ลิตร				คิดเป็นเฉลี่ย 408 เที่ยวต่อเดือน			
รวมรายได้ค่าขนส่ง 84,254,491 บาท				คิดเป็นเฉลี่ย 12,990,810 ลิตรต่อเดือน			

วิธีการหาค่าขนส่งเฉลี่ยในปี พ.ศ.2544

- ในช่วง มกราคมถึงสิงหาคม รับน้ำมันจากคลังต้นทางคลังน้ำมันศรีราชา

รายได้คลังน้ำมันเชิงใหม่ 54,067,258.41 บาทหาร 91,347,110 ลิตร = 0.5919 บาทต่อลิตร

รายได้คลังน้ำมันเด่นชัย 7,730,015.27 บาทหาร 16,091,127 ลิตร = 0.48 บาทต่อลิตร

- ในช่วง กันยายนถึงธันวาคม รับน้ำมันจากคลังต้นทางคลังน้ำมันสระบุรี

รายได้คลังน้ำมันเชิงใหม่ 20,818,271.28 บาทหาร 43,866,019 ลิตร = 0.4746 บาทต่อลิตร

รายได้คั่งค้างน้ำมันเด่นชัย 1,638,432.90 บาท หาร 4,585,468 ลิตร = 0.357 บาทต่อลิตร  
 ปริมาณการขนส่งปี พ.ศ.2544 จำนวนทั้งหมด 4,901 เทียว คิดเป็น 155,889,724 ลิตร จากคั่ง  
 น้ำมันต้นทางศรีราชาถึงคั่งน้ำมันปลายทางเชียงใหม่ 2,855 เทียว คิดเป็น 91,347,110 ลิตร เป็นเงิน  
 54,067,381.41 บาท ถึงคั่งน้ำมันปลายทางเด่นชัยจำนวน 532 เทียว คิดเป็น 16,091,127 ลิตร  
 เป็นเงิน 7,169,818.17 บาท

นำรายได้ค่าขนส่งจากคั่งน้ำมันต้นทางศรีราชา ช่วงเดือนมกราคมถึงสิงหาคมหารด้วยจำนวน  
 ลิตรการขนส่งในแต่ละคั่งน้ำมันจะได้ค่าขนส่งเฉลี่ยในปี พ.ศ.2544 นำค่าขนส่งเฉลี่ยไปตรวจสอบ  
 ในตารางที่ 1 ทำให้ทราบราคาน้ำมันเฉลี่ยทั้งปี พ.ศ.2544 ที่อยู่ในช่วง 13.01–13.50 บาท ราคา  
 น้ำมันเฉลี่ยเท่ากับ 13.25 บาทต่อลิตร ค่าขนส่ง 0.5950 บาทต่อลิตร ที่คั่งน้ำมันปลายทางเชียงใหม่  
 และค่าขนส่ง 0.4855 บาทต่อลิตร ที่คั่งน้ำมันปลายทางเด่นชัย นำไปใช้ในการคำนวณจุดคุ้มทุน  
 ในปีพ.ศ.2544

ปริมาณการขนส่งปี พ.ศ.2544 จากคั่งน้ำมันต้นทางสระบุรีถึงคั่งน้ำมันปลายทางเชียงใหม่  
 จำนวน 1,370 เทียว คิดเป็น 10,966,505 ลิตร เป็นเงิน 20,818,271.28 บาท ถึงคั่งน้ำมันปลายทาง  
 เด่นชัย จำนวน 144 เทียว คิดเป็น 4,585,468 ลิตร เป็นเงิน 1,638,432.90 บาท

นำรายได้ค่าขนส่งจากคั่งน้ำมันต้นทางสระบุรี ช่วงเดือนกันยายนถึงธันวาคม หารจำนวนลิตร  
 ที่ขนส่งในแต่ละคั่งน้ำมันจะได้ค่าขนส่งเฉลี่ย นำค่าขนส่งเฉลี่ยไปตรวจสอบในตารางที่ 2 ทำให้  
 ทราบราคาน้ำมันเฉลี่ยที่อยู่ในช่วง 13.01–13.50 บาท ราคาน้ำมันเฉลี่ยเท่ากับ 13.25 บาทต่อลิตร ค่า  
 ขนส่ง 0.4742 บาทต่อลิตร ที่คั่งน้ำมันปลายทางเชียงใหม่ และค่าขนส่ง 0.3555 บาทต่อลิตร ที่  
 คั่งน้ำมันปลายทางเด่นชัย นำไปใช้ในการคำนวณจุดคุ้มทุนในปีพ.ศ.2544

ตารางที่ 5 สถิติการขนส่ง และรายได้ปี พ.ศ.2545

ปี พ.ศ. 2545 เดือน	คลังน้ำมันเชิงใหม่			คลังน้ำมันเด่นชัย			รวม เที่ยว
	เที่ยว	จำนวนลิตร	รายได้ (บาท)	เที่ยว	จำนวนลิตร	รายได้ (บาท)	
ม.ค.	396	12,674,718	5,965,949.01	38	1,213,969	429,302.14	434
ก.พ.	301	9,631,528	4,568,070.56	33	1,046,000	374,199.00	334
มี.ค.	369	11,821,655	5,605,828.81	40	1,276,000	458,361.00	409
เม.ย.	379	12,123,144	5,826,794.65	31	991,983	358,702.07	410
พ.ค.	401	12,835,458	6,177,705.94	30	961,975	347,726.98	431
มิ.ย.	358	11,455,911	5,473,743.29	24	763,948	274,074.04	382
ก.ค.	426	13,627,921	6,462,360.12	27	855,990	305,987.45	453
ส.ค.	356	11,383,970	5,461,687.20	24	760,000	274,574.60	380
ก.ย.	284	9,083,968	4,427,448.57	16	504,000	184,285.20	300
ต.ค.	355	11,363,963	5,672,001.89	21	664,000	249,178.40	376
พ.ย.	360	11,521,985	5,648,027.45	24	762,000	283,552.00	384
ธ.ค.	361	11,539,885	5,646,340.78	24	760,000	279,083.80	385
รวม	4,346	139,064,106	66,935,958.27	332	10,559,865	3,819,026.68	4,678
เฉลี่ยต่อ เดือน 362 เที่ยว 11,588,676 ลิตร				เฉลี่ยต่อ เดือน 288 เที่ยว 79,989 ลิตร			
รวมทุกคลัง 4,678 เที่ยว 149,623,971 ลิตร				คิดเป็นเฉลี่ย 390 เที่ยวต่อเดือน			
รวมรายได้ค่าขนส่ง 70,754,985 บาท				คิดเป็นเฉลี่ย 12,468,664 ลิตรต่อเดือน			

-วิธีการหาค่าขนส่งเฉลี่ยในปี พ.ศ.2543

รายได้คลังน้ำมันเชิงใหม่ 66,935,958.27 บาท หาร 139,064,106 ลิตร = 0.4813 บาทต่อลิตร

รายได้คลังน้ำมันเด่นชัย 3,819,026.68 บาท หาร 10,559,865 ลิตร = 0.3617 บาทต่อลิตร

ปริมาณการขนส่ง ปี พ.ศ.2545 จำนวนทั้งหมด 4,678 เที่ยว คิดเป็น 149,623,971 ลิตร จากคลังน้ำมันต้นทางสระบุรีถึงคลังน้ำมันปลายทางเชิงใหม่ จำนวน 4,346 เที่ยวคิดเป็น 139,064,106 ลิตร เป็นเงิน 66,935,958.27 บาท ถึงคลังน้ำมันปลายทางเด่นชัย จำนวน 332 เที่ยว คิดเป็น 10,559,865 ลิตร เป็นเงิน 3,819,026.68 บาท

นำรายได้ค่าขนส่งทั้งปีหารด้วยจำนวนลิตรการขนส่งในแต่ละคลังจะได้ค่าขนส่งเฉลี่ยปี พ.ศ. 2545 ทำให้ทราบราคาค่าขนส่งน้ำมันนำไปตรวจสอบกับ ตารางที่ 2 ทำให้ทราบราคาน้ำมันเฉลี่ย ในปี พ.ศ.2545 ที่ซื้อขายในช่วง 13.51- 14.00 บาท ราคาน้ำมันเฉลี่ยเท่ากับ 13.75 บาทต่อลิตร ค่าขนส่ง 0.4813 บาทต่อลิตร ที่คลังน้ำมันปลายทางเชียงใหม่ ค่าขนส่ง 0.3608 บาทต่อลิตร ที่คลังน้ำมันปลายทางเด่นชัย นำไปใช้ในการคำนวณจุดคุ้มทุนในปี พ.ศ.2545

#### 4.2 ผลการศึกษารายได้ของ บริษัท เมืองหลวงทรานสปอร์ต จำกัด จังหวัดตาก

ตารางที่ 6 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ในปี พ.ศ.2543 – 2545

หน่วย : บาท

เดือน	รายได้		
	ปี พ.ศ. 2543	ปี พ.ศ. 2544	ปี พ.ศ. 2545
มกราคม	5,988,397.24	8,629,063.99	6,395,251.15
กุมภาพันธ์	7,219,342.32	7,308,990.05	4,942,269.56
มีนาคม	7,296,505.40	7,118,739.47	6,064,189.81
เมษายน	7,798,314.55	7,279,164.88	6,185,496.72
พฤษภาคม	6,772,765.80	8,362,849.08	6,525,432.92
มิถุนายน	6,678,076.89	8,192,900.99	5,747,817.33
กรกฎาคม	7,439,530.97	7,723,147.15	6,768,347.57
สิงหาคม	9,513,511.86	7,182,478.07	5,736,261.80
กันยายน	8,848,145.06	5,361,124.26	4,611,733.77
ตุลาคม	8,349,534.77	5,210,467.06	5,921,180.29
พฤศจิกายน	6,817,969.37	6,129,942.56	5,931,579.45
ธันวาคม	7,173,378.44	5,755,170.30	5,925,424.28
รวม	89,895,472.59	84,254,037.86	70,754,984.95
เปลี่ยนแปลงร้อยละเทียบกับปีก่อน		-6.27	-16.02

รายได้จากการขนส่งลดลงตามลำดับ ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2543–2545 ปี พ.ศ.2544 ลดลงร้อยละ 6.27 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2543 ปี พ.ศ.2545 ลดลงร้อยละ 16.02 เทียบกับปี พ.ศ.2544 การลดลงของรายได้จากสาเหตุจาก ปี พ.ศ. 2545 การรับน้ำมันที่คลังน้ำมันต้นทางจังหวัดสระบุรี ซึ่งมีค่าขนส่ง

ลดลงตามระยะทาง ลดลงลิตรละ 8.88 สตางค์ เปรียบเทียบกับคลังน้ำมันต้นทางที่ศรีราชาถึงคลังน้ำมันปลายทางเชียงใหม่ ลดลงลิตรละ 10.45 สตางค์ เทียบกับการรับน้ำมันที่คลังน้ำมันต้นทางศรีราชา ถึงคลังน้ำมันปลายทางเด่นชัย เช่นเดียวกันกับจำนวนเที่ยวที่ลดลงตามลำดับตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2543–2545

#### 4.3 แสดงต้นทุน 10 ประเภท ปี พ.ศ.2543 – 2545

ต้นทุน 10 ประเภทในปี พ.ศ.2543 จำแนกเป็นต้นทุนผันแปรและต้นทุนคงที่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละตามแนวดิ่ง (ดังในตารางที่ 7)

ต้นทุนผันแปร ประกอบด้วย

1. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงรถบรรทุก (ร้อยละ 42.58)
2. ค่าเบี่ยงเบนพนักงานขับรถ (ร้อยละ 12.48)

ต้นทุนคงที่ ประกอบด้วย

1. ค่าเสื่อมราคารถบรรทุก (ร้อยละ 19.17)
2. ค่าซ่อมบำรุง (ร้อยละ 8.25)
3. ค่าใช้จ่ายการบริหารงาน (ร้อยละ 7.65)
4. ค่าขางรถบรรทุก (ร้อยละ 5.44)
5. ค่าใช้จ่ายประกันสินค้า (ร้อยละ 1.59)
6. ค่าใช้จ่ายประกันภัย (ร้อยละ 1.25)
7. ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย (ร้อยละ 0.88)
8. ค่าภาษีประจำปีของรถบรรทุก (ร้อยละ 0.72)

ต้นทุน 10 ประเภท ในปี พ.ศ.2544 แยกต้นทุน 10 ประเภท จำแนกเป็นต้นทุนผันแปรและต้นทุนคงที่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละตามแนวดิ่ง (ดังในตารางที่ 8)

ต้นทุนผันแปร ประกอบด้วย

1. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงรถบรรทุก (ร้อยละ 40.70)
2. ค่าเบี่ยงเบนพนักงานขับรถ (ร้อยละ 11.30)

ต้นทุนคงที่ ประกอบด้วย

1. ค่าเสื่อมราคารถบรรทุก (ร้อยละ 20.23)
2. ค่าซ่อมบำรุง (ร้อยละ 9.87)
3. ค่าใช้จ่ายการบริหารงาน (ร้อยละ 8.44)



4. ค่าข่างรถบรรทุก (ร้อยละ 5.19)
5. ค่าใช้จ่ายประกันสินค้า (ร้อยละ 1.43)
6. ค่าใช้จ่ายประกันภัย (ร้อยละ 1.36)
7. ค่าภาษีประจำปีของรถบรรทุก (ร้อยละ 0.84)
8. ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย (ร้อยละ 0.57)

ต้นทุน 10 ประเภท ใน ปี พ.ศ. 2545 แยกต้นทุน 10 ประเภท แล้วจำแนกเป็นต้นทุนผันแปรและต้นทุนคงที่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละตามแนวดิ่ง (ตั้งในตารางที่ 9)

ต้นทุนผันแปร ประกอบด้วย

1. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงรถบรรทุก (ร้อยละ 42.44)
2. ค่าเบี่ยงเบนพนักงานขับรถ (ร้อยละ 8.26)

ต้นทุนคงที่ ประกอบด้วย

1. ค่าใช้จ่ายการบริหารงาน (ร้อยละ 15.57)
2. ค่าเสื่อมราคารถบรรทุก (ร้อยละ 13.69)
3. ค่าซ่อมบำรุง (ร้อยละ 9.99)
4. ค่าข่างรถบรรทุก (ร้อยละ 5.33)
5. ค่าใช้จ่ายประกันสินค้า (ร้อยละ 2.2)
6. ค่าใช้จ่ายประกันภัย (ร้อยละ 1.07)
7. ค่าภาษีประจำปีของรถบรรทุก (ร้อยละ 0.95)
8. ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย (ร้อยละ 0.51)

รายการที่แสดงในตารางที่ 7 ถึง 9 รายการที่ 1 ถึง 2 เป็นค่าใช้จ่ายผันแปร รายการที่ 3 ถึง 10 เป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ดังแสดงต่อไปนี้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright © by Chiang Mai University  
All rights reserved

ตารางที่ 7 แสดงต้นทุน 10 ประเภท ปี พ.ศ. 2543

หน่วย: บาท

ปี พ.ศ. 2543	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.
ต้นทุนต้นแปร							
1. ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	1,942,253	3,450,495	3,579,135	3,589,749	2,708,488	2,219,054	2,746,048
2. ค่าใช้จ่ายเบี่ยเสียงพนักงานขับรถ	754,720	873,480	875,240	844,960	769,540	788,190	897,300
ค่าใช้จ่ายคงที่							
3. ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง	411,012	440,208	881,851	543,287	494,030	592,848	766,428
4. ค่าใช้จ่ายยางรถบรรทุก	300,320	412,162	420,887	472,192	401,922	385,111	-
5. ค่าใช้จ่ายประกันภัย	111,060	66,571	75,094	29,159	-	95,194	22,270
6. ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย	22,000	19,311	316,318	51,000	37,932	185,190	46,062
7. ค่าใช้จ่ายประกันสินค้า	96,406	83,551	396,229	80,445	83,301	79,296	76,326
8. ค่าใช้จ่ายการบริหาร	413,550	295,287	351,214	553,143	574,041	645,543	471,462
9. ค่าเสื่อมรถบรรทุก	1,327,588	1,327,588	1,327,588	1,327,588	1,327,588	1,327,588	1,327,588
10. ค่าใช้จ่ายภาษีรถบรรทุก	-	-	74,611	11,100	-	121,400	18,000
รวม	5,378,909	6,968,653	8,298,218	7,502,623	6,396,842	6,439,414	6,371,484

ตารางที่ 7 (ต่อ) แสดงต้นทุน 10 ประเภท ปี พ.ศ. 2543

ปี พ.ศ. 2543	ต.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม	สัดส่วน
ต้นทุนผันแปร							
1. ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	2,917,932	3,197,719	3,545,525	2,658,300	2,833,023	35,387,721	42.58
2. ค่าใช้จ่ายเบี่ยงเบนพลังงานจักรกล	1,018,870	1,019,050	977,340	778,440	775,790	10,372,920	12.48
ค่าใช้จ่ายคงที่							
3. ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง	461,619	407,119	661,462	394,751	799,687	6,854,302	8.25
4. ค่าใช้จ่ายยางรถบรรทุก	754,918	287,700	425,700	661,800	-	4,522,712	5.44
5. ค่าใช้จ่ายประกันภัย	142,416	28,283	-	371,650	99,875	1,041,572	1.25
6. ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย	20,680	1,000	-	-	31,000	730,493	0.88
7. ค่าใช้จ่ายประกันสินค้า	76,416	81,386	86,954	86,619	90,979	1,317,908	1.59
8. ค่าใช้จ่ายการบริหาร	721,546	459,410	673,423	608,102	591,094	6,357,815	7.65
9. ค่าเสื่อมรถบรรทุก	1,327,588	1,327,588	1,327,588	1,327,588	1,327,588	15,931,059	19.17
10. ค่าใช้จ่ายภาษีรถบรรทุก	6,080	116,050	130,900	76,000	45,151	599,342	0.72
รวม	7,448,065	6,925,305	7,828,892	6,963,250	6,594,187	83,115,844	100.00
ต้นทุนผันแปร	45,760,641 บาท					คิดเป็นร้อยละ 55.05 ของต้นทุนทั้งหมด 83,155,844 บาท	
ค่าใช้จ่ายคงที่	21,424,144 บาท					คิดเป็นร้อยละ 25.77 ของต้นทุนทั้งหมด 83,155,844 บาท	
ค่าเสื่อมรถบรรทุก	15,931,059 บาท					คิดเป็นร้อยละ 19.16 ของต้นทุนทั้งหมด 83,155,844 บาท	
ต้นทุนคงที่	37,355,203 บาท					คิดเป็นร้อยละ 44.95 ของต้นทุนทั้งหมด 83,155,844 บาท	

ตารางที่ 8 แสดงต้นทุน 10 ประเภท ปี พ.ศ.2544

หน่วย : บาท

ปี พ.ศ.2544	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.
ต้นทุนผันแปร							
1. ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	2,808,842	2,296,327	2,304,547	2,945,388	3,055,599	2,972,883	3,084,922
2. ค่าใช้จ่ายเบี่ยเลี้ยงพนักงานขับรถ	954,100	862,600	764,770	838,380	842,256	872,150	784,430
ค่าใช้จ่ายคงที่							
3. ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง	817,613	498,205	646,223	527,387	556,455	957,207	871,084
4. ค่าใช้จ่ายยางรถบรรทุก	335,000	737,297	28,151	592,633	332,989	-	721,101
5. ค่าใช้จ่ายประกันภัย	459,319	123,068	32,713	28,163	9,262	54,440	52,339
6. ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย	-	53,050	72,711	-	21,000	-	9,981
7. ค่าใช้จ่ายประกันภัยสินค้า	85,748	87,549	90,588	92,857	83,588	87,898	122,722
8. ค่าใช้จ่ายการบริหาร	429,932	457,141	519,605	539,557	551,845	551,168	434,298
9. ค่าเสื่อมรถบรรทุก	1,267,474	1,267,474	1,267,474	1,267,474	1,267,474	1,267,474	1,267,474
10. ค่าใช้จ่ายภาษีรถบรรทุก	13,300	10,000	103,400	-	139,700	27,844	-
รวม	7,171,327	6,392,711	5,830,182	6,831,839	6,860,168	6,791,064	7,348,351

ตารางที่ 8 (ต่อ) แสดงต้นทุน 10 ประเภท ปี พ.ศ.2544

ปี พ.ศ.2544	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม	สัดส่วน
ต้นทุนต้นแปร							
ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	3,395,870	2,162,413	1,678,585	1,842,954	2,092,924	3,0641,254	40.7
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดพนักงานขับรถ	773,840	436,581	427,937	478,260	457,880	8,493,184	11.30
ค่าใช้จ่ายคงที่							
ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง	510,118	616,802	678,083	374,531	368,627	7,422,335	9.87
ค่าใช้จ่ายยางรถบรรทุก	275,704	86,829	495,290	46,696	252,220	3,903,910	5.19
ค่าใช้จ่ายประกันภัย	99,073	11,206	-	133,275	69,384	1,072,242	1.43
ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย	225,815	-	42,195	-	7,124	431,876	0.57
ค่าใช้จ่ายประกันภัยสินค้า	97,679	67,993	74,598	64,932	64,932	1,021,084	1.36
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	513,625	579,124	589,254	614,894	566,559	6,347,002	8.44
ค่าเสื่อมรถบรรทุก	1,267,474	1,267,474	1,267,474	1,267,474	1,267,474	15,209,682	20.23
ค่าใช้จ่ายภาษีรถบรรทุก	-	-	130,900	142,800	63,880	631,824	0.84
รวม	7,159,198	5,228,422	5,384,316	4,965,816	5,211,004	75,174,393	100.00
ต้นทุนต้นแปร	39,134,438 บาท		คิดเป็นร้อยละ 52.06 ของต้นทุนทั้งหมด 75,174,393 บาท				
ค่าใช้จ่ายคงที่	20,830,273 บาท		คิดเป็นร้อยละ 27.70 ของต้นทุนทั้งหมด 75,174,393 บาท				
ค่าเสื่อมรถบรรทุก	15,209,682 บาท		คิดเป็นร้อยละ 20.23 ของต้นทุนทั้งหมด 75,174,393 บาท				
ต้นทุนคงที่	36,039,955 บาท		คิดเป็นร้อยละ 47.94 ของต้นทุนทั้งหมด 75,174,393 บาท				

ตารางที่ 9 แสดงต้นทุน 10 ประการ ปี พ.ศ. 2545

ปี พ.ศ. 2545	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.
ต้นทุนผันแปร							
1. ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	1,798,629	1,822,139	1,921,316	2,490,186	3,302,323	2,184,395	2,466,223
2. ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดพนักงานขับรถ	502,480	404,960	473,740	508,582	460,440	391,740	464,220
ค่าใช้จ่ายคงที่							
3. ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง	468,484	342,050	412,049	665,587	680,735	478,595	433,500
4. ค่าใช้จ่ายยางรถบรรทุก	307,600	48,047	376,915	34,000	67,615	415,760	334,762
5. ค่าใช้จ่ายประกันภัย	142,777	120,491	33,374	27,225	7,530	53,438	15,367
6. ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย	15,000	25,313	25,335	24,260	21,548	26,815	25,800
7. ค่าใช้จ่ายประกันสินค้า	72,184	65,934	67,464	86,938	70,800	85,040	551,173
8. ค่าใช้จ่ายการบริหาร	725,271	802,490	701,534	782,243	853,258	821,809	879,094
9. ค่าเสื่อมรถบรรทุก	701,098	701,098	701,098	701,098	701,098	701,098	701,098
10. ค่าใช้จ่ายภาษีรถบรรทุก	6,379	98,375	62,421	-	-	73,000	13,000
รวม	4,739,902	4,430,897	4,775,246	5,320,119	6,165,347	5,231,690	5,884,237

หน่วย : บาท

ตารางที่ 9 (ต่อ) แสดงต้นทุน 10 ประการ ปี พ.ศ. 2545

ปี พ.ศ. 2545	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม	สัดส่วน
ต้นทุนต้นแปร							
1. ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	2,019,985	1,703,117	2,217,905	1,753,386	2,429,670	26,109,274	42.44
2. ค่าใช้จ่ายเบี่ยงพนักงานขับรถ	392,720	308,820	388,860	395,960	391,460	5,083,982	8.26
ค่าใช้จ่ายคงที่							
3. ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง	640,889	619,422	613,539	450,210	342,226	6,147,286	9.99
4. ค่าใช้จ่ายยางรถบรรทุก	648,299	312,400	73,163	319,400	344,037	3,281,998	5.33
5. ค่าใช้จ่ายประกันภัย	84895	17,780	14,004	124,261	15,678	656,820	1.07
6. ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย	25,500	26,202	33,500	36,700	29,903	315,876	0.51
7. ค่าใช้จ่ายประกันสินค้า	68,039	69,539	75,195	75,039	69,039	1,356,384	2.20
8. ค่าใช้จ่ายการบริหาร	843,740	817,644	646,054	958,992	745,581	9,577,710	15.57
9. ค่าเสื่อมรถบรรทุก	701,098	701,098	701,098	701,098	701,098	8,413,179	13.69
10. ค่าใช้จ่ายภาษีรถบรรทุก	167,700	-	5,860	154,700	-	58,1435	0.95
รวม	5,592,865	4,576,022	4,769,178	4,696,746	5,06,8692	61,523,944	100.00
ต้นทุนต้นแปร	31,193,256 บาท					คิดเป็นร้อยละ 50.70 ของต้นทุนทั้งหมด	61,523,944 บาท
ค่าใช้จ่ายคงที่	21,917,509 บาท					คิดเป็นร้อยละ 35.62 ของต้นทุนทั้งหมด	61,523,944 บาท
ค่าเสื่อมรถบรรทุก	8,413,179 บาท					คิดเป็นร้อยละ 13.67 ของต้นทุนทั้งหมด	61,523,944 บาท
ต้นทุนคงที่	30,330,688 บาท					คิดเป็นร้อยละ 49.30 ของต้นทุนทั้งหมด	61,523,944 บาท

#### 4.4 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนคงที่ และต้นทุนผันแปร การวิเคราะห์ตามแนวดิ่งและแนวนอน

##### 4.4.1 การเปลี่ยนแปลงตามแนวดิ่งของต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร ในปี พ.ศ.2543 – 2545

ตารางที่ 10 แสดงต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปรคิดเป็นร้อยละตามแนวดิ่ง

หน่วย : บาท

ลำดับ ที่	รายการ	ปี พ.ศ. 2543		ปี พ.ศ. 2544		ปี พ.ศ. 2545	
		จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
1	<b>ต้นทุนผันแปร</b>	45,760,641	55.06	39,134,641	52.06	31,193,256	50.70
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับรถบรรทุก	35,387,721	42.58	30,641,254	40.76	26,109,274	42.44
2	ค่าเบี้ยเลี้ยง พนักงาน	10,372,920	12.48	8,493,184	11.30	5,083,982	8.26
3	<b>ต้นทุนคงที่</b>	37,355,203	44.94	36,039,975	47.94	30,330,688	49.30
	ค่าซ่อมบำรุง	6,854,302	8.25	7,422,335	9.87	6,147,286	9.99
4	ค่ายางรถบรรทุก	4,522,712	5.44	3,903,910	5.19	3,281,998	5.33
5	ค่าประกันภัย	1,041,572	1.25	1,072,242	1.43	656,820	1.07
6	ค่าใช้จ่ายด้าน ความปลอดภัย	730,493	0.88	431,876	0.57	315,876	0.51
7	ค่าประกันสินค้า	1,317,998	1.59	1,021,084	1.36	1,356,384	2.20
8	ค่าใช้จ่ายการ บริหาร	6,357,815	7.65	6,347,002	8.44	9,577,710	15.57
9	ต้นทุนของ ค่าเสื่อมรถบรรทุก	15,931,059	19.17	15,209,682	20.23	8,413,179	13.67
10	ภาษีรถบรรทุก	599,342	0.72	631,824	0.84	581,435	0.95
	รวม	83,115,844	100	75,174,393	100	61,523,944	100

จากตารางที่ 10 การศึกษาเปรียบเทียบปี พ.ศ.2543–2545 ต้นทุนผันแปรมีค่าสูงกว่าต้นทุนคงที่ในปี พ.ศ.2543–2544 แต่ในปี พ.ศ.2545 ต้นทุนคงที่ที่มีค่าสูงขึ้นใกล้เคียงกับต้นทุนผันแปร สาเหตุหลักเกิดจากค่าเบี้ยเลี้ยงพนักงานขับรถ การเปลี่ยนจุกรับน้ำมันจากคลังน้ำมันศรีราชามารับน้ำมันที่น้ำมันสระบุรีทำให้ค่าเบี้ยเลี้ยงลดลง และค่าทางด่วนลดลงที่ขวละ 900 บาท ที่คลังน้ำมัน



ปลายทางเชิงใหม่และลดลง 800 บาทที่คลังน้ำมันปลายทางเด่นชัย ทำให้ค่าเบี่ยงและค่าทางคว่นปี พ.ศ.2543 และ พ.ศ.2544 คิดเป็นร้อยละ 12.48, 11.30 ตามลำดับลดลงเหลือเป็นร้อยละ 8.26 ในปี พ.ศ.2545 ประกอบกับการเพิ่มเงินเดือนพนักงานขับรถ จากเดิมไม่มีเงินเดือนเป็นเดือนละ 4,000 บาทคิดเป็นเงินปีละ 2,160,000 บาท ทำให้ค่าใช้จ่ายการบริหารงานเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2544 คิดเป็นร้อยละ 8.44 เป็นร้อยละ 15.57

#### ต้นทุนผันแปร

มีเพียงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถบรรทุก และค่าเบี่ยงพนักงาน แต่มีต้นทุนผันแปรที่มากกว่าต้นทุนคงที่ โดยต้นทุนหลักเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุก เป็นต้นทุนสูงกว่าร้อยละ 41 ในแต่ละปีและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น ทำให้ผู้บริหารงานขนส่งต้องควบคุมต้นทุน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระยะทางถาวรวิงระยะทางไกล จะทำให้ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงมีสัดส่วนที่สูงกว่าการวิงระยะใกล้ อัตราการใช้น้ำมันอยู่ในช่วง 2.8 ถึง 3.2 กิโลเมตรต่อลิตร ขึ้นอยู่กับช่วงความเร็วน้ำหนักที่บรรทุก พฤติกรรมการขับของพนักงานขับรถ และสภาพปัจจัยภายนอก

ในปี พ.ศ. 2543 ถึง เดือนสิงหาคม ปี พ.ศ. 2544 ค่าเบี่ยงของพนักงานขับรถ จะรวมค่าทางคว่นประกอบกับระยะทางวิงไกลกว่าในช่วงปลายปี พ.ศ.2544 ถึงปี พ.ศ.2545 ทำให้บริษัทมีต้นทุนค่าเบี่ยงพนักงานขับรถลดลง ที่คลังน้ำมันปลายทางเชิงใหม่ลดลงทีละ 900 บาท ที่คลังน้ำมันปลายทางเด่นชัยลดลงทีละ 800 บาท โดยกำหนดค่าเบี่ยงพนักงานขับรถตามระยะทางจากคลังน้ำมันต้นทางถึงคลังน้ำมันปลายทาง บริษัท เมืองหลวงทรานสปอร์ต จำกัด กำหนดโดยเฉลี่ย 1.5-1.8 บาท ต่อกิโลเมตร

#### ต้นทุนคงที่

ต้นทุนคงที่เป็นต้นทุนที่สำคัญในการหาจุดคุ้มทุนและนำไปวางแผนกำไร การเปลี่ยนแปลงของต้นทุนคงที่มีการเพิ่มขึ้นมาก ในปี พ.ศ.2545 คือค่าใช้จ่ายการบริหารงาน แต่ต้นทุนค่าเสื่อมลดลง ในปี พ.ศ.2545 สาเหตุจากการตัดค่าเสื่อมของรถบรรทุกจำนวน 15 คัน เป็นจำนวนเงินที่ลดลง 6,796,503 บาท ที่ตัดหมดในปี พ.ศ.2544 เป็นปีสุดท้ายทำให้ค่าเสื่อมปี พ.ศ.2545 ลดลงเหลือร้อยละ 13.67 จากปี พ.ศ.2544 คิดเป็นร้อยละ 20.23 ของต้นทุนทั้งหมด

ต้นทุนค่าซ่อมมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นไม่สัมพันธ์กับปริมาณงานที่ลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ.2543-2545 เนื่องจาก มีการซ่อมตามระยะเวลาและการซ่อมบำรุงเมื่อรถเสีย มีค่าใช้จ่ายเป็นสัดส่วนที่มากกว่าการซ่อมตามระยะทาง

ต้นทุนค่าयरรถบรรทุกมีการเปลี่ยนแปลงที่สัมพันธ์กับปริมาณงานที่ลดลงตั้งแต่ ปี พ.ศ.2543-2545 การสึกหรอของยางมีความสัมพันธ์กับระยะทางที่วิ่งงานขนส่ง การเปลี่ยนแปลงที่ลดลงจาก

ปี พ.ศ.2543 จากจำนวนเงิน 4,522,712 บาท ลดลงเหลือ 3,281,998 บาทในปี พ.ศ.2545 ซึ่งลดลงเป็นจำนวนเงิน 1,240,714 บาท

ทดสอบสมมติฐาน จากการเปลี่ยนจุดรับน้ำมันจากคลังน้ำมันศรีราชาเป็นคลังน้ำมันสระบุรีทำให้ ระยะทางที่ไปคลังน้ำมันปลายทางเชียงใหม่ ลดลงเที่ยวละ 328 กิโลเมตร และลดลงเที่ยวละ 300 กิโลเมตร ที่คลังน้ำมันปลายทางเด่นชัย ประมาณระยะทางที่ลดลง 2,023,924 กิโลเมตร การลดลงของค่าขายและระยะทางสามารถคิดค่าขงที่ลดลงเท่ากับ 1,240,714 บาท 2,023,924 เป็นจำนวนเงิน 0.61 ต่อกิโลเมตร ใกล้เคียงกับการประมาณค่าขงจาก ตารางที่ 15 ภาคผนวก

ในปี พ.ศ.2544 ต้นทุนค่าประกันสินค้าที่เปลี่ยนแปลงลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2543 ในปี พ.ศ.2545 เพิ่มขึ้นเทียบกับปี พ.ศ.2544 แต่มีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก เนื่องจากการลดลงหรือเพิ่มขึ้นขึ้นอยู่กับอุบัติเหตุที่มากหรือน้อย ค่าประกันสินค้าโดยเฉลี่ยเที่ยวละ 260 บาทต่อเที่ยว กรณีความเสียหายของสินค้ามีมูลค่าน้อยจะมีส่วนลดลงตามความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งในปี พ.ศ.2544 บริษัท มีอุบัติเหตุที่น้อยจึงทำให้ค่าประกันสินค้าลดลง

ค่าประกันภัยซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ในปี พ.ศ.2545 ลดลงกว่าร้อยละ 40 เนื่องจากนโยบายเปลี่ยนจากการทำประกันภัยประเภทที่ 1 เปลี่ยนเป็นประเภทที่ 3 ประกอบกับในปี พ.ศ.2543 และปี พ.ศ.2544 บริษัทได้ทำการปรับโครงสร้างหนี้ ขัลดกับเจ้าหนี้ให้ทำประกันประเภท 1 ในปีแรก การปรับโครงสร้างหนี้ ทำให้บริษัทมีภาระหนี้สินลดลงจากเดิมต้องจ่ายค่าดอกเบี้ยและเงินต้นที่เช่าซื้อรถบรรทุกจากเดิมเดือนละ 1,418,665 บาท เป็นเดือนละ ประมาณ 600,000 บาท

ค่าเสื่อมของรถบรรทุก ปี พ.ศ.2543 เป็นเงิน 15,931,059 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.17 ของต้นทุนทั้งหมด ปีพ.ศ.2544 ลดลงเล็กน้อย เป็นเงิน 15,209,682 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.23 ของต้นทุนแต่ในปี พ.ศ.2545 ลดลง เนื่องจากรถตัดค่าเสื่อมจำนวน 15 คัน เป็นเงิน 8,413,179 บาท คิดเป็นร้อยละ 13.67

ค่าภาษีรถบรรทุกจำนวนเงิน 4,350 บาท ต่อทะเบียนต่อปี รถจำนวน 1 คันเสียภาษี คันละ 8,700 บาท และค่าแผ่นป้าย ค่าดำเนินการนำรถตรวจสภาพ โดยเฉลี่ยคันละ 11,700 บาท ต่อปี มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 0.72 0.84 0.95 ตามลำดับ

4.4.2 การเปลี่ยนแปลงตามแนวโน้มของต้นทุนคงที่ และต้นทุนผันแปร  
ตารางที่ 11 แสดงการเปลี่ยนแปลงตามแนวนอนในช่วงปี พ.ศ. 2543-2545

หน่วย : บาท

ลำดับ ที่	รายการ	ปี พ.ศ. 2543	ปี พ.ศ. 2544		ปี พ.ศ. 2545	
		จำนวนเงิน	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
1	ต้นทุนผันแปร	45,760,641	39,134,641	-14.48	31,193,256	-20.29
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับรถบรรทุก	35,387,721	30,641,254	-13.41	26,109,274	-14.79
2	ค่าเบี้ยเลี้ยงพนักงาน	10,372,920	8,493,184	-22.13	5,083,982	-40.14
3	ต้นทุนคงที่	37,355,203	36,039,975	-3.52	30,330,688	-15.84
	ค่าซ่อมบำรุง	6,854,302	7,422,335	7.65	6,147,286	-17.18
4	ค่ายางรถบรรทุก	4,522,712	3,903,910	-15.85	3,281,998	-15.93
5	ค่าประกันภัย	1,041,572	1,072,242	2.86	656,820	-38.74
6	ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย	730,493	431,876	-69.14	315,876	-26.86
7	ค่าประกันสินค้า	1,317,998	1,021,084	-29.07	1,356,384	32.84
8	ค่าใช้จ่ายการบริหาร	6,357,815	6,347,002	-0.17	9,577,710	50.90
9	ต้นทุนของ					
10	ค่าเสื่อมรถบรรทุก	15,931,059	15,209,682	-4.74	8,413,179	-44.69
	ภาษีรถบรรทุก	599,342	631,824	-5.14	581,435	-7.98
	รวม	83,115,844	75,174,393	-9.55	61,523,944	-18.16

จากตารางที่ 11 การเปลี่ยนแปลงตามแนวโน้มของต้นทุนจะลดลงทุกปีซึ่งการลดลงของต้นทุนเกิดจากการลดลงของต้นทุนผันแปร สาเหตุเพราะขนส่งระยะทางไกลต้องใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเบี้ยเลี้ยงลดลง แต่ต้นทุนคงที่ มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นตามแนวโน้มของต้นทุนรวมในปี พ.ศ.2543 คิดเป็นร้อยละ 44.95 ปี พ.ศ.2544 คิดเป็นร้อยละ 47.94 ปี พ.ศ.2545 คิดเป็นร้อยละ 49.30 ซึ่งเกือบเท่ากับต้นทุนผันแปร คิดเป็นร้อยละ 50.70

#### 4.5 การเปรียบเทียบตามแนวคิดต้นทุนกับต้นทุนเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจขนส่งจากต่างประเทศ

ตารางที่ 12 แสดงเปรียบเทียบตามแนวคิดเป็นร้อยละของต้นทุนเฉลี่ยทั้งหมด ปีพ.ศ.2543 –2545

ลำดับ	ประเภทของต้นทุน	เฉลี่ย 3 ปี (บาท)	ร้อยละ	เปรียบเทียบร้อยละกับต้นทุนเฉลี่ย
1	ค่าใช้จ่ายการบริหาร	3,901,180.83	5.46	4.00
2	ค่าจ้าง	3,902,873.33	5.32	7.90
3	ค่าประกันภัยและภาษี	3,252,285.26	4.46	7.90
4	ค่าซ่อมบำรุงรถ	6,807,974.33	9.37	8.90
5	ต้นทุนค่าเสื่อม	13,184,640.00	17.69	20.80
6	ค่าใช้จ่ายด้านบุคคลากร	11,519,690.17	15.78	23.80
7	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	30,712,749.69	41.93	26.70
			100.00	100.00

ตารางที่ 12 แสดงถึงสัดส่วนร้อยละของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมดของกิจการขนส่งน้ำมันบริษัท เมืองหลวงทรานสปอร์ต จำกัด เปรียบเทียบกับกลุ่มธุรกิจขนส่งที่รวบรวมจากหลายประเทศ จากบทความที่รวบรวมค่าเฉลี่ยของต้นทุน ของกลุ่มธุรกิจขนส่งโดย บริษัท เพรมาธอน(ประเทศไทย) จำกัด

จากตารางแสดงการเปรียบเทียบต้นทุนทำให้ทราบว่าต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯคิดเป็นร้อยละ 41.93 ของต้นทุนทั้งหมด ซึ่งมีสัดส่วนที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของต่างประเทศ ที่คิดเป็นร้อยละ 26.7

ในปี พ.ศ.2540 จากราคาน้ำมันประมาณ 8.00 บาท ต้นทุนค่าน้ำมันอยู่ในช่วงร้อยละ 20 – 30 ของรายได้ แต่ปัจจุบันราคาน้ำมันเท่ากับ 14.59 บาท ต้นทุนค่าน้ำมันจึงอยู่ในช่วงร้อยละ 32 – 44 ของรายได้ แต่การปรับค่าขนส่งไม่เป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริงของค่าน้ำมันที่สูงขึ้น

ต้นทุนทั้งหมดของธุรกิจขนส่งสามารถเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยตามลำดับดังนี้

1. ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง
2. ค่าใช้จ่ายการบริหาร
3. ค่าเสื่อมราคารถบรรทุก
4. ค่าซ่อมบำรุง
5. ค่าเบี้ยพนักงานขับรถ
6. ค่าจ้างรถบรรทุก
7. ค่าประกันภัยสินค้า
8. ค่าใช้จ่ายประกันภัยรถ
9. ค่าภาษีรถบรรทุก
10. ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย

แสดงวิธีการคำนวณจุดคุ้มทุนปีพ.ศ.2543

ราคาน้ำมันเฉลี่ย เท่ากับ 11.75 บาทต่อลิตร ปริมาณการขนส่งความจุถึง 32,000 ลิตร

รายได้

ต้นทุน	ศรีราชา	ค่าขนส่ง	0.5701	ต่อลิตร	รายได้ค่าขนส่งต่อเที่ยว
ปลายทาง	เชียงใหม่	ความจุ	32,000	ลิตร	18,243 บาท

ลดต้นทุนการผันแปร

ราคาน้ำมัน	11.75	บาทต่อลิตร	560	ลิตร	6,580 บาท
เบี่ยงเลี้ยง	1,540	ทางด่วน	560		<u>2,100</u> บาท

คงเหลือกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวปลายทางคลังน้ำมันเชียงใหม่ **9,563** บาท

ต้นทุน	ศรีราชา	ค่าขนส่ง	0.4653	ต่อลิตร	รายได้ค่าขนส่งต่อเที่ยว
ปลายทาง	เชียงใหม่	ความจุ	32,000	ลิตร	14,890 บาท
ราคาน้ำมัน	11.75	บาทต่อลิตร	450	ลิตร	5,288 บาท
เบี่ยงเลี้ยง	1,240	ทางด่วน	560		<u>1,800</u> บาท

คงเหลือกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวปลายทางคลังน้ำมันเด่นชัย **7,802** บาท

ค่าเสื่อมปี พ.ศ.2543					15,931,059 บาท
ค่าใช้จ่ายคงที่					21,424,144 บาท
ต้นทุนคงที่					<b>37,355,203</b> บาท

	ปริมาณงาน(เที่ยว)	สัดส่วนร้อยละ	กำไรส่วนเกินต่อเที่ยว	
คลังน้ำมันศรีราชา- คลังน้ำมันเชียงใหม่	4,352	86.02	9,563	บาท
คลังน้ำมันศรีราชา- คลังน้ำมันเด่นชัย	707	13.98	7,802	บาท
รวม	5,059	100.00		

กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ยต่อ ปี พ.ศ.2543 =  $((4,352 \times 9,563) + (707 \times 7,802)) / 5,059$

กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ย ปี พ.ศ.2543 **9,317** บาท

จุดคุ้มทุน ปี พ.ศ.2543 =  $\frac{\text{ต้นทุนคงที่}}{\text{กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ย}}$  **37,355,203**

$\frac{37,355,203}{9,317}$

จุดคุ้มทุน ปี พ.ศ.2543 = 4,009 เที่ยว ประกอบด้วยคลังน้ำมันเชียงใหม่ 3,449 เที่ยว  
คลังน้ำมันน้ำมันเด่นชัย 560 เที่ยว

## แสดงวิธีการคำนวณจุดคุ้มทุนปีพ.ศ.2544

ราคาน้ำมันเฉลี่ย เท่ากับ 13.25 บาทต่อลิตร

ปริมาณการขนส่งความจุถึง 32,000 ลิตร

รายได้

ต้นทุน	ศรีราชา	ค่าขนส่ง	0.5701	ต่อลิตร	รายได้ค่าขนส่งต่อเที่ยว
ปลายทาง	เชียงใหม่	ความจุ	32,000	ลิตร	18,243 บาท

## ลดต้นทุนการผันแปร

ราคาน้ำมัน	13.25	บาทต่อลิตร	560	ลิตร	7,420 บาท
เบี่ยเลี้ยง	1,540	ทางด่วน	560		2,100 บาท
คงเหลือกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวปลายทางเชียงใหม่					8,723 บาท

ต้นทุน	ศรีราชา	ค่าขนส่ง	0.4653	ต่อลิตร	รายได้ค่าขนส่งต่อเที่ยว
ปลายทาง	เชียงใหม่	ความจุ	32,000	ลิตร	14,890 บาท
ราคาน้ำมัน	13.25	บาทต่อลิตร	450	ลิตร	5,963 บาท
เบี่ยเลี้ยง	1,240	ทางด่วน	560		1,800 บาท
คงเหลือกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวปลายทางเด่นชัย					7,127 บาท

ค่าเสื่อมปี					15,209,682 บาท
ค่าใช้จ่ายคงที่					20,830,273 บาท
ต้นทุนคงที่					36,039,955 บาท

	ปริมาณงาน(เที่ยว)	สัดส่วนร้อยละ	กำไรส่วนเกินต่อเที่ยว
คลังน้ำมันศรีราชา- คลังน้ำมันเชียงใหม่	2,855	58.24	8,723 บาท
คลังน้ำมันศรีราชา- คลังน้ำมันเด่นชัย	532	10.85	7,127 บาท
คลังน้ำมันสระบุรี- คลังน้ำมันเชียงใหม่	1,371	27.97	8,409 บาท
คลังน้ำมันสระบุรี- คลังน้ำมันเด่นชัย	144	2.94	6,102 บาท
รวม	4,902	100	

กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ยต่อ ปี พ.ศ.2544 = 8,385 บาท

$$((2,855 \times 8,723) + (532 \times 7,127) + (1,371 \times 8,409) + (144 \times 6,102)) / 4,902$$

จุดคุ้มทุน ปี พ.ศ.2544 = ต้นทุนคงที่ 36,039,955

กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ย 8,385

จุดคุ้มทุน ปี พ.ศ.2544 = 4,298 เที่ยว ประกอบด้วยคลังน้ำมันเชียงใหม่ 3,705 เที่ยว

คลังน้ำมันเด่นชัย 593 เที่ยว

## แสดงวิธีการคำนวณจุดคุ้มทุนปีพ.ศ.2545

ราคาน้ำมันเฉลี่ย เท่ากับ 11.75 บาทต่อลิตร ปริมาณการขนส่งความจุถึง 32,000 ลิตร

## รายได้

ต้นทุน	ศรีราชา	ค่าขนส่ง	0.4813	ต่อลิตร	รายได้ค่าขนส่งต่อเที่ยว	
ปลายทาง	เชียงใหม่	ความจุ	32,000	ลิตร	15,402	บาท

## ลดต้นทุนการผันแปร

ราคาน้ำมัน	13.75	บาทต่อลิตร	470	ลิตร	6,463	บาท
เบี้ยเลี้ยง	1,200	ทางด่วน	0		1,200	บาท
คงเหลือกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวปลายทางเชียงใหม่					7,739	บาท

ต้นทุน	ศรีราชา	ค่าขนส่ง	0.3608	ต่อลิตร	ค่าขนส่งต่อเที่ยว	
ปลายทาง	เชียงใหม่	ความจุ	32,000	ลิตร	11,546	บาท
ราคาน้ำมัน	13.75	บาทต่อลิตร	360	ลิตร	4,950	บาท
เบี้ยเลี้ยง	1,000	ทางด่วน	0		1,000	บาท
คงเหลือกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวปลายทางเด่นชัย					5,596	บาท

ค่าเสื่อมปี					8,413,179	บาท
ค่าใช้จ่ายคงที่					21,917,509	บาท
ต้นทุนคงที่					30,330,688	บาท

		ปริมาณงาน(เที่ยว)	สัดส่วนร้อยละ	กำไรส่วนเกินต่อเที่ยว	
คลังน้ำมันสระบุรี- คลังน้ำมันเชียงใหม่	4,346	92.90	7,739	บาท	
คลังน้ำมันสระบุรี- คลังน้ำมันเด่นชัย	332	7.10	5,596	บาท	
รวม	5,059	100.00			

กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ยต่อปี พ.ศ.2545 =  $((4,346 \times 7,739) + (332 \times 5,596)) / 4,676$

กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ย ปี พ.ศ.2545 = 7,587 บาท

จุดคุ้มทุนปีพ.ศ.2545 =  $\frac{\text{ต้นทุนคงที่}}{\text{กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ย}} = \frac{30,330,688}{7,587}$

จุดคุ้มทุนปีพ.ศ.2545 = 3,998 เที่ยว

ประกอบด้วยคลังน้ำมันเชียงใหม่ 3,714 เที่ยว

คลังน้ำมันเด่นชัย 284 เที่ยว

Copyright © by Chiang Mai University  
All rights reserved

#### 4.6 ผลการวิเคราะห์จุดคุ้มทุนและการวางแผนกำไร

นำข้อมูลข้างต้นแสดงการคำนวณจุดคุ้มทุนแต่ละปีตั้งแต่ ปี พ.ศ.2543-2545 นำไปสร้างจากตารางที่ 13 และ 14

แสดงจุดคุ้มทุนในแต่ละปี (ดังในตารางที่ 13) พบว่าจุดคุ้มทุนปี พ.ศ.2543 มีเพียงเดือนมกราคม เพียงเดือนเดียวที่จำนวนเที่ยววิ่งน้อยกว่าจุดคุ้มทุนเฉลี่ยต่อเดือน เป็นจำนวน 9 เที่ยว ในปี พ.ศ.2544 เดือนกันยายนและเดือนตุลาคมมีจำนวนเที่ยววิ่งน้อยกว่าจุดคุ้มทุนเพียง 5 และ 6 เที่ยวตามลำดับ ในปี พ.ศ.2545 เดือนกันยายน จำนวนเที่ยววิ่งน้อยกว่าจุดคุ้มทุนจำนวน 33 เที่ยว

ตารางที่ 13 ปี พ.ศ. 2543 จำนวนเที่ยวที่ขนส่งรวม 5,059 เที่ยว แบ่งเป็นคลังน้ำมันเชียงใหม่ 4,352 เที่ยว คลังน้ำมันเด่นชัย 707 เที่ยว คิดเป็นสัดส่วนที่คลังน้ำมันเชียงใหม่ ร้อยละ 86.03 คลังน้ำมันเด่นชัยร้อยละ 13.97 จุดคุ้มทุน 4,009 เที่ยว แบ่งเป็นจุดคุ้มทุนที่คลังน้ำมันปลายทางเชียงใหม่ 3,449 เที่ยว ที่คลังน้ำมันปลายทางเด่นชัย 560 เที่ยว

ปี พ.ศ. 2544 จำนวนเที่ยวที่ขนส่งรวม 4,902 เที่ยว แบ่งเป็นคลังน้ำมันเชียงใหม่ 4,225 เที่ยว คลังน้ำมันเด่นชัย 676 เที่ยว คิดเป็นสัดส่วนที่คลังน้ำมันเชียงใหม่ร้อยละ 86.21 คลังน้ำมันเด่นชัย ร้อยละ 13.79 จุดคุ้มทุน 4,298 เที่ยว แบ่งเป็นจุดคุ้มทุนที่คลังน้ำมันปลายทางเชียงใหม่ 3,705 เที่ยว ที่คลังน้ำมันปลายทางเด่นชัย 593 เที่ยว

ปี พ.ศ. 2545 จำนวนเที่ยวที่ขนส่งรวม 4,678 เที่ยว แบ่งเป็นคลังน้ำมันเชียงใหม่ 4,346 เที่ยว คลังน้ำมันเด่นชัย 332 เที่ยว คิดเป็นสัดส่วนที่คลังน้ำมันเชียงใหม่ร้อยละ 92.90 คลังน้ำมันเด่นชัย ร้อยละ 7.10 จุดคุ้มทุน 3,998 เที่ยว แบ่งเป็นจุดคุ้มทุนที่คลังน้ำมันปลายทางเชียงใหม่ 3,714 เที่ยว ที่คลังน้ำมันปลายทางเด่นชัย 284 เที่ยว

การเปลี่ยนแปลงตามแนวโน้มของต้นทุนคงที่ กำไรส่วนเกินต่อเที่ยว จุดคุ้มทุน และการวางแผนกำไร (ดังแสดงในตารางที่ 14)

ปี พ.ศ. 2544 ต้นทุนคงที่เปลี่ยนแปลงลดลงจากปีก่อน คือลดลงร้อยละ 3.52 ในปี พ.ศ. 2545 ต้นทุนคงที่ลดลงร้อยละ 15.84 เปลี่ยนแปลงตามแนวโน้มเทียบกับปีก่อน การลดลงมากของต้นทุนคงที่เกิดจากค่าเสื่อมซึ่งลดลงกว่าร้อยละ 44.69 เปลี่ยนแปลงตามแนวโน้มเทียบกับปีก่อน (ดังแสดงตารางที่ 11)

ปี พ.ศ.2544 จุดคุ้มทุนเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ.2543 ร้อยละ 7.21 เนื่องจากกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวที่ลดลงร้อยละ 10 ในปี พ.ศ.2545 เทียบกับปี พ.ศ.2544 จุดคุ้มทุนเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 6.98 เนื่องจากต้นทุนคงที่ที่ลดลงร้อยละ 15.84



ปี พ.ศ.2544 กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวที่ลดลงร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2543 เช่นเดียวกัน ในปี พ.ศ.2545 กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวจะลดลงร้อยละ 9.52 เนื่องจากรายได้ต่อเที่ยวค่าขนส่งที่ลดลงจากการเปลี่ยนจุดรับจากคลังน้ำมันต้นทางศรีราชาเป็นคลังน้ำมันสระบุรี

#### การวางแผนกำไร

จากสมมติฐานเพื่อนำไปวางแผนกำไร โดยกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ยและต้นทุนคงที่เฉลี่ย ปี พ.ศ.2543–2545 และกำหนดเป้าหมายกำไรในปี พ.ศ.2547 ต้องการกำไรก่อนดอกเบี้ยและภาษีเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 จากปี พ.ศ.2545 คิดเป็นเงิน 6,000,000 บาท จากตารางที่ 14 พบว่า กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ย 3 ปี เท่ากับ 8,429 บาท ต้นทุนคงที่เฉลี่ย 3 ปี เท่ากับ 34,575,282 บาท ทำให้ทราบจำนวนเที่ยว ที่ขนส่งเท่ากับ 4,814 เที่ยวต่อปี โดยเฉลี่ยเดือนละ 402 เที่ยว จึงจะมีกำไรก่อนดอกเบี้ยและภาษี คิดเป็นเงิน 6,000,000 บาท

การวางแผนกำไร มี 3 ปัจจัยหลักคือ ต้นทุนคงที่ กำไรส่วนเกินต่อเที่ยว จำนวนเที่ยวที่ขนส่ง ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของผู้บริหารว่าจะทำการลดต้นทุนคงที่หรือเพิ่มกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวหรือเพิ่มจำนวนเที่ยว

ในปี พ.ศ. 2545 กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวลดลงร้อยละ 9.52 เทียบกับปี พ.ศ.2544 แต่จุดคุ้มทุนลดลงเหลือเท่ากับ 3,998 เที่ยว สาเหตุจากต้นทุนคงที่ลดลงร้อยละ 15.84 จาก ปีพ.ศ.2544 เป็นเงิน 36,039,955 บาท คงเหลือเป็นเงิน 30,330,688 บาท ปี พ.ศ.2545 ทำให้ทราบว่า หากลดลงต้นทุนคงที่ในสัดส่วนที่มากกว่าการลดกำไรส่วนเกินต่อเที่ยว จะทำให้จุดคุ้มทุนลดลงร้อยละ 6.98 เป็นจำนวนเที่ยวจาก 4,298 เที่ยวเป็น 3,998 เที่ยว

ในปี พ.ศ. 2544 หากเปรียบเทียบที่กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวที่ลดลงร้อยละ 10 เช่นเดียวกับปี พ.ศ.2545 แต่กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวลดลงร้อยละ 10 มากกว่าการลดลงของต้นทุนคงที่ลดลงร้อยละ 3.52 จำทำให้จุดคุ้มทุนเพิ่มขึ้น จาก 4,009 เที่ยว เป็น 4,298 เที่ยว คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.21

การวางแผนกำไร หากไม่สามารถลดต้นทุนคงที่ หรือเพิ่มกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวได้ อีกปัจจัยหนึ่งคือจำนวนเที่ยว ผู้บริหารจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพการใช้รถบรรทุกเพิ่มจำนวนเที่ยวขนส่งให้มากขึ้นกว่าจุดคุ้มทุนมากๆ เพื่อชดเชยกับกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวที่ลดลง ดังนั้นปัจจัยหลัก 3 คือ ต้นทุนคงที่ กำไรส่วนเกินต่อเที่ยว จำนวนเที่ยวที่ขนส่งผู้บริหารจะต้องประเมินสถานการณ์ว่าจะทำอย่างไรที่ทำให้มีกำไรเพิ่มสูงขึ้น คือ ลดต้นทุนคงที่ เพิ่มกำไรส่วนเกินต่อเที่ยว หรือเพิ่มจำนวนเที่ยวที่ขนส่ง

All rights reserved

ตารางที่ 13 แสดงจุดคุ้มทุนปี พ.ศ.2543 ปี พ.ศ.2544และปี พ.ศ.2545

หน่วย : เทียบ

เดือน	ปี พ.ศ. 2543				ปี พ.ศ. 2544				ปี พ.ศ. 2545			
	เชิงใหม่	เด่นชัย	รวม	จุดคุ้มทุน	เชิงใหม่	เด่นชัย	รวม	จุดคุ้มทุน	เชิงใหม่	เด่นชัย	รวม	จุดคุ้มทุน
มกราคม	325	0	325	334	394	87	481	358	396	38	434	333
กุมภาพันธ์	369	40	409	334	342	74	416	358	301	33	334	333
มีนาคม	380	34	414	334	336	65	401	358	369	40	409	333
เมษายน	398	30	428	334	318	66	384	358	379	31	410	333
พฤษภาคม	346	34	380	334	366	74	440	358	401	30	431	333
มิถุนายน	307	75	382	334	366	65	431	358	358	24	382	333
กรกฎาคม	353	69	422	334	377	63	440	358	426	27	453	333
สิงหาคม	488	43	531	334	356	38	394	358	356	24	379	333
กันยายน	407	105	512	334	324	29	353	358	284	16	300	333
ตุลาคม	364	103	467	334	314	38	352	358	355	21	376	333
พฤศจิกายน	296	88	384	334	376	37	413	358	360	24	384	333
ธันวาคม	319	86	405	334	356	40	396	358	361	24	384	333
รวม	4,352	707	5,059	4,010	4,225	676	4,902	4,299	4,346	332	4,676	3,998

ตารางที่ 14 ผลการวิเคราะห์จุดคุ้มทุนและการวางแผนกำไร จากต้นทุนคงที่เฉลี่ยและกำไรส่วนเกินต่อหน่วยตั้งแต่ปี พ.ศ.2543-2545

	ปี พ.ศ. 2543			ปี พ.ศ. 2544			ปี พ.ศ. 2545		
	เชิงใหม่	เดิन्छัย	รวม	เชิงใหม่	เดิन्छัย	รวม	เชิงใหม่	เดิन्छัย	รวม
จำนวนเที่ยว	4,352	707	5,059	4,225	676	4,902	4,346	332	4,676
คิดเป็นส่วนร้อยละ	86.03	13.97	100	86.21	13.79	100	92.90	7.10	100
การเปลี่ยนแปลงของจำนวนเที่ยวคิดเป็นร้อยละเทียบกับปีก่อน						-3.12			-4.57
กำไรส่วนเกินต่อเที่ยว (บาท)	9,563	7,802		8,723	7,127		7,739	5,596	
กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ย			9,317			8,385			7,584
การเปลี่ยนแปลงของกำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ยเป็นร้อยละ						-10.00			-9.52
จุดคุ้มทุนที่คิดถึงปลายทาง	3,449	560	4,009	3,705	593	4,298	3,714	284	3,998
การเปลี่ยนแปลงของจุดคุ้มทุนคิดเป็นร้อยละเทียบกับปีก่อน						7.21			-6.98
ต้นทุนคงที่ (บาท)		37,355,203			36,039,955			30,330,688	
การเปลี่ยนแปลงของต้นทุนคงที่คิดเป็นร้อยละเทียบกับปีก่อน									
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	9,773,533	บาท	8,429	บาท	5,056,155	บาท	5,141,952	บาท	
กำไรส่วนเกินต่อเที่ยวเฉลี่ยปี พ.ศ.2543-2545			8,429	บาท			เท่ากับ (9,317+8,385+7,584) ทหาร 3		
ต้นทุนคงที่เฉลี่ยปี พ.ศ.2543-2545		34,575,282	บาท				เท่ากับ (37,355,203+36,039,955+30,330,688) ทหาร 3		
ถ้าเป้าหมายปี พ.ศ.2547 ต้องกำไรก่อนดอกเบี้ยและภาษี 6,000,000 บาท เมื่อต้องการกำไรเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เทียบกับปี พ.ศ. 2545									
จำนวนเที่ยวที่ต้องขนส่งได้ เท่ากับ		4,814	เที่ยว				เท่ากับ 40,575,282 ทหาร 8,429		