



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาของปัญหา

การทำเรือแห่งประเทศไทย (Port Authority of Thailand = PAT) เป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการขนถ่ายสินค้าเข้า-ส่งออกโดยทางเรือ ในช่วงเวลาที่ผ่านมามีเศรษฐกิจของประเทศไทยขยายตัวอย่างรวดเร็วและมีการพัฒนาประเทศไทยไปสู่ความเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (NICs) ทำให้ต้องนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศและส่งออกไปยังต่างประเทศมากขึ้น การขนส่งที่ประหยัดและได้ปริมาณมาก คือการขนส่งทางเรือ ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในสภาวะปัจจุบัน

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าแบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ได้มีการพัฒนาขึ้นทั้งในด้านขนาดของตู้คอนเทนเนอร์และชนิดของการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ ปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการนำเข้า-ส่งออกที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ ในปีงบประมาณ 2527-2532 มีปริมาณ 3.32 3.82 4.83 6.09 7.53 และ 8.61 แสน T.E.U.¹ ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าปริมาณการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ทำให้กรมศุลกากรมีมติให้ธุรกิจเอกชนซึ่งดำเนินการเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสินค้าแบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ก่อสร้างสถานีบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station , C.F.S.) นอกเขตการทำเรือ และมีสถานีใหม่ห่างไกลจากท่าเรือ เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

การทำเรือฯ แบ่งรายได้ที่ได้รับออกเป็นรายได้จากการดำเนินงาน และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงานหรือรายได้อื่น ๆ ในส่วนของรายได้จากการดำเนินงานแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ ดังนี้

1. รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ
2. รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า
3. รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับการบริการ

¹ ที่มา : กองทัพอากาศและเผยแพร่ ฝ่ายวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย T.E.U. (Twenty-foot Equivalent Unit) เป็นหน่วยมาตรฐานที่ใช้วัดขีดความสามารถของเรือสินค้า ตู้สินค้าขนาด 1 T.E.U. หมายถึง ตู้สินค้าความยาวขนาด 20 ฟุต 1 ตู้ ซึ่งแต่เดิมตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีความสูง 8 ฟุต แต่ปัจจุบันได้เพิ่มขึ้นเป็น 8 ฟุต 6 นิ้ว

เงินปีงบประมาณ 2532 การทำเรือฯ มีรายได้ค่าเงินงานรวมทั้งสิ้น 3,476.609 ล้านบาท โดยแยกเป็นรายได้ประเภทต่าง ๆ ดังนี้

| ประเภทรายได้ | จำนวนเงิน (ล้านบาท) | เปอร์เซ็นต์ |
|---------------------------------------|---------------------|-------------|
| 1. รายได้ค่าเงินงานเกี่ยวกับเรือ | 272.647 | 7.84 |
| 2. รายได้ค่าเงินงานเกี่ยวกับสินค้า | 3,143.309 | 90.41 |
| 3. รายได้ค่าเงินงานเกี่ยวกับการบริการ | 60.653 | 1.75 |
| รวมรายได้จากการดำเนินงาน | 3,476.609 | 100.00 |

ที่มา : กองบัญชี ฝ่ายการเงิน การท่าเรือแห่งประเทศไทย

รายได้ค่าเงินงานเกี่ยวกับสินค้าจำนวน 3,143.309 ล้านบาทนั้น เป็นรายได้เกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ประมาณ 1,329.600 ล้านบาท หรือคิดเป็น 42.30% ของรายได้เกี่ยวกับสินค้า และคิดเป็น 38.24% ของรายได้ค่าเงินงานรวม ในอนาคตแนวโน้มการที่ตู้คอนเทนเนอร์เพื่อบรรจุสินค้ายังคงขยายตัวอีกมาก ซึ่งจะเพิ่มผลกำไรเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ของการท่าเรือฯ เป็นรายได้หลักที่สำคัญที่ผู้บริหารควรให้ความสนใจ แต่การคิดค่าบริการเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ในปัจจุบันไม่ได้คำนึงถึงต้นทุนในการให้บริการอย่างแท้จริง การกำหนดอัตราค่าบริการขึ้นอยู่กับนโยบายของผู้บริหารระดับสูง ซึ่งส่วนใหญ่มักพิจารณาจากอัตรามาตรฐานที่ใช้ในประเทศต่าง ๆ โดยคำนึงถึงนโยบายของรัฐบาลว่ามีนโยบายในการส่งเสริมการส่งออกมากกว่าการนำเข้า และมักมีอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บในกรณีส่งออกจึงถูกกว่าอัตราค่าบริการในการนำเข้า

วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. วิเคราะห์ต้นทุนในการให้บริการ เกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ของการท่าเรือฯ เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนและควบคุมต้นทุนค่าบริการเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์
2. ศึกษาอัตราค่าบริการ เกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือฯ ปัจจุบันของการท่าเรือฯ เปรียบเทียบกับต้นทุนที่เกิดขึ้น

3. รวบรวมปัญหาและอุปสรรคในการวิเคราะห์ วางแผน และควบคุมต้นทุน เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดอัตราค่าบริการ เกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ที่เหมาะสม

แนวเหตุผล ทฤษฎีที่สำคัญ หรือสมมุติฐาน

โดยปกติของธุรกิจทั่วไป การกำหนดราคาต้องกำหนดในอัตราที่ทำให้ธุรกิจอยู่รอด และต้องคุ้มกับต้นทุนที่เสียไป แต่อัตราราคาบริการเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ของการท่าเรือฯ ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันซึ่งกำหนดโดยนโยบายของผู้บริหารระดับสูงนั้น มีค่าหนึ่งถึงต้นทุนรวมในการให้บริการเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์แต่อย่างใด การศึกษานี้ก็เพื่อจะให้อัตราค่าบริการถูกต้องและสัมพันธ์กับต้นทุนที่เกี่ยวข้อง อัตราค่าบริการที่เสนอแนะจะพิจารณาถึงต้นทุนรวม โดยมีกำไรส่วนต้นทุนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะให้เป็นเกณฑ์กำหนดอัตราค่าบริการใหม่ให้เหมาะสม สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผน และควบคุม และยังให้เป็นข้อมูลทางการเงินอื่น ๆ ที่ใช้ช่วยในการตัดสินใจได้

แหล่งข้อมูล

วิทยานิพนธ์ที่ศึกษาโดยอาศัยการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากข้อมูลที่เก็บรวบรวมเองจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือฯ
2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้จากข้อมูลที่มีการท่าเรือฯ และธุรกิจอื่นทำการเก็บรวบรวมไว้ ส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลที่เก็บไว้เพื่อประโยชน์ในการบริหารหรือเก็บไว้เป็นหลักฐาน เช่น ข้อมูลงบการเงิน รายงานสถิติ ระเบียบ ค่าส่ง กฎ และข้อบังคับต่าง ๆ

ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการวิจัย

1. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลต้นทุนในการให้บริการ เกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ ในปีงบประมาณ 2531 และ 2532
2. กำหนดวิธีการป้อนส่วนต้นทุนที่เหมาะสม เพื่อกำหนดต้นทุนรวมในการให้บริการเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์
3. ศึกษารวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับรายได้ค่าบริการตู้คอนเทนเนอร์จากข้อมูลในงบการเงิน รายงานสถิติ ระเบียบ ค่าส่ง กฎข้อบังคับ และเอกสารประกอบการท่าเรือฯ
4. รวบรวมปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการวิเคราะห์ต้นทุนและอัตราค่าบริการเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ โดยสอบถามหรือสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

5. ศึกษาและรวบรวมต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ในวิสาหกิจมีดังนี้จะเริ่มคิดจากการเคลื่อนย้ายสินค้าคอนเทนเนอร์ที่วางพักหน้าท่าไปจนกระทั่งเก็บที่ลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) สำหรับสินค้าขาเข้า ในกรณีสินค้าขาออกจะเริ่มคิดจากการเคลื่อนย้ายสินค้าคอนเทนเนอร์จากลานตู้คอนเทนเนอร์มาวางพักที่หน้าท่า

6. สรุปและเสนอแนะวิธีการวิเคราะห์ต้นทุน เพื่อกำหนดอัตราค่าบริการเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ของการท่าเรือ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เป็นแนวทางในการวางแผนและความคุ้มค่าของต้นทุน ตลอดจนการกำหนดอัตราค่าบริการเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ที่เหมาะสมของการท่าเรือ

2. เป็นแนวทางในการวิเคราะห์รายได้และต้นทุนค่าบริการเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ของธุรกิจที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน