



#### บทที่ 4

### การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์

งานการดำเนินงานธุรกิจโดยทั่ว ๆ ไปนั้น ถ้าไร เป็นสิ่งแสดงถึงความสามารถของธุรกิจว่าสามารถดำเนินการต่อไปได้หรือไม่ กรณีรัฐวิสาหกิจ เช่น การท่าเรือก็ไม่ต่างจากธุรกิจทั่วไป แต่ถ้าไรสำหรับการท่าเรือฯ ไม่ใช่สิ่งสำคัญที่สุดที่จะตัดสินว่ากิจการนั้นควรแก่การดำเนินงานต่อไปหรือไม่ เพราะการดำเนินงานของการท่าเรือฯ มีจุดมุ่งหมายที่สำคัญคือการให้บริการแก่ประชาชนทางด้านการนำเข้ามาและส่งออกสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าถ้าไรจะไม่ใช่สิ่งสำคัญสำหรับกิจการของการท่าเรือฯ แต่การดำเนินงานก็จำเป็นจะต้องมีถ้าไรพอสมควร เพื่อให้กิจการสามารถดำรงอยู่ได้ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องอาศัยความช่วยเหลือจากรัฐบาล

ในบทที่ 3 ได้กล่าวถึงต้นทุนดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ไว้อย่างละเอียดแล้ว ในบทนี้จะกล่าวถึงรายได้จากการดำเนินงาน การเปรียบเทียบรายได้และต้นทุนในการดำเนินงาน การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานรวมของการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ตลอดจนการวิเคราะห์จุดเสมอตัว

#### รายได้ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

รายได้ของการท่าเรือฯ แบ่งออกเป็น 4 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. รายได้เกี่ยวกับเรือ เป็นรายได้เกี่ยวกับเรือสินค้าที่เข้ามาใช้บริการของการท่าเรือฯ โดยนำเรือเข้ามาเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าเข้ามาและส่งออก รายได้เกี่ยวกับเรือ ได้แก่ ค่าบริการร่อนน้ำ ค่าบริการท่า และค่าบริการเรือลากจูง

2. รายได้เกี่ยวกับสินค้า เป็นรายได้ที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการส่งมอบให้ผู้นำเข้า หรือบรรทุกลงเรือเพื่อการส่งออก รายได้ประเภทนี้เป็นรายได้ที่จะนำมาวิเคราะห์ผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ รายได้ประเภทนี้ได้แก่ ค่าการะยกขนสินค้า และรายได้จากสิ่งก่อสร้าง ดังนั้นจึงจะกล่าวเฉพาะรายได้ประเภทนี้ในรายละเอียดต่อไป

3. รายได้เกี่ยวกับการบริการ เป็นรายได้ที่การท่าเรือฯ ให้บริการหรืออำนวยความสะดวกแก่เรือบรรทุกสินค้า ในด้านไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ และการทำความสะอาดท่าเรือด้วย

4. รายได้ใหม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน เป็นรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงานหลัก แต่เกิดจากการทำประโยชน์บนที่ดินของการทำเรือฯ หรือรายได้เบ็ดเตล็ดอื่น ๆ ที่มีใช้รายได้ใน 3 กรณีแรก รายได้ประเภทนี้ได้แก่ ค่าเช่าที่ดิน ค่าเช่าคลังสินค้า รายได้ค่าปรับ กวาไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น เป็นต้น

#### รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์

รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์เป็นส่วนหนึ่งของรายได้เกี่ยวกับสินค้า ดังที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 2 ข้างต้น รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ ดังนี้ คือ

1. ค่าภาระการยกขนสินค้า หมายถึง ค่ายกขนตู้สินค้า หรือตู้สินค้าเปล่าเข้ามาจากที่เก็บสินค้า เพื่อส่งมอบให้แก่ผู้นำเข้า หรือเป็นค่ายกขนสินค้าขาออกที่นำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากร ทั้งทางบกและทางน้ำจนถึงที่เก็บตู้สินค้าเพื่อบรรทุกลงเรือ ค่าภาระการยกขนสินค้า แบ่งออกเป็น 6 ประเภท คือ

1.1 ค่าภาระการยกขนสินค้าขาเข้า หมายถึง ค่าภาระในการนำสินค้าจากที่พักสินค้ามายังสถานที่ตรวจปล่อย เพื่อทำการเปิดตู้สินค้าให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าแล้วบรรทุกขึ้นรถหรือลงเรือที่หน้าโรงพักสินค้านั้น ๆ

1.2 ค่าภาระการยกขนสินค้าขาออก หมายถึง ค่าภาระในการนำสินค้าขาออกลงจากยานพาหนะเพื่อบรรทุกลงเรือสินค้าในบริเวณหน้าโรงพักสินค้าที่เรือนั้น ๆ เทียบท่า หรือค่าภาระในการนำสินค้าขาออกลงจากยานพาหนะเพื่อนำเข้าจัดเรียงในที่เก็บรักษาและนำออกจากที่เก็บรักษาไปยังบริเวณข้างเรือเพื่อจัดส่งต่างประเทศต่อไป

1.3 ค่าภาระการยกขนตู้สินค้า หมายถึง ค่าภาระในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าเปล่าเพื่อนำไปฝากไว้ที่ลานวางตู้สินค้า หรือนำออกจากเขตท่าเรือกรุงเทพ

1.4 ค่าภาระการยกขนสินค้าขาเข้าผ่านแดน หมายถึง ค่าภาระในการนำสินค้าจากที่พักสินค้า (ปลายทางการขนส่งสินค้าอยู่ภายนอกราชอาณาจักรแต่ใช้ท่าเทียบเรือของการทำเรือฯ เป็นที่ขนถ่ายสินค้า) มายังที่ตรวจปล่อย เพื่อทำการเปิดตู้สินค้าให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าบรรทุกขึ้นรถหรือลงเรือที่หน้าโรงพักสินค้านั้น ๆ

1.5 ค่าภาระขนตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือ หมายถึง ค่าภาระในการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นเรือ หรือลงจากเรือ โดยใช้เครื่องมือทุ่นแรงของเรือบรรทุกสินค้าเอง

1.6 ค่าภาระในการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นเรือหรือลงจากเรือโดยใช้เครื่องมือทุ่นแรงของการท่าเรือฯ (เป็นเงินเดิมนบนรายการท่าเรือฯได้ชื่อมาในปีงบประมาณ 2532 ดังนั้นค่าภาระขนตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือ - เป็นเงินเดิมนบนราง จึงมีเฉพาะปีงบประมาณ 2532)

2. รายได้จากสิ่งก่อสร้าง หมายถึง รายได้ที่เรียกเก็บจากสินค้าที่เรือบรรทุกสินค้าเข้ามาเข้ามาวางพักบนท่า หรือค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าขาออกที่นำผ่านทางท่าเรือฯ รายได้จากสิ่งก่อสร้างแบ่งออกเป็น 7 ประเภท คือ

2.1 ค่าภาระขนสินค้าขาเข้าขึ้นท่า หมายถึง ค่าภาระที่เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้า ผู้นำเข้า หรือผู้ขออนุญาต ในการขนถ่ายสินค้าจากเรือมาวางพักบนท่า เพื่อรอการเคลื่อนย้ายไปเก็บที่โรงพักสินค้าหรือเคลื่อนย้ายออกนอกเขตการท่าเรือแห่งประเทศไทย

2.2 ค่าภาระขนตู้สินค้าขึ้นท่า หมายถึง ค่าภาระที่เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้าผู้นำเข้า หรือผู้ขออนุญาต สำหรับการขนถ่ายตู้สินค้าจากเรือมาวางพักบนท่า เพื่อนำไปยังลานเก็บตู้สินค้า (Container Yard)

2.3 ค่าภาระขนสินค้าขึ้นท่าขาเข้าผ่านแดน หมายถึง ค่าภาระที่เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้า ผู้นำเข้า หรือผู้ขออนุญาต ในการขนถ่ายสินค้าจากเรือมาวางพักบนท่าเพื่อรอการเคลื่อนย้ายไปเก็บที่คลังสินค้าผ่านแดน

2.4 ค่าภาระสินค้าขาเข้าลงข้างลำท่าเทียบเรือ หมายถึง ค่าภาระที่เรียกเก็บจากการขนถ่ายสินค้า ซึ่งกรมศุลกากรอนุญาตให้ทำการขนถ่ายข้างเรือลงบนยานพาหนะบนท่าหรือยานพาหนะทางน้ำ ทั้งเรือที่เทียบท่าเรือ มิได้เทียบท่าภายในอาณาบริเวณการท่าเรือฯ

2.5 ค่าภาระสินค้าขาออกผ่านทางท่า หมายถึง ค่าภาระสินค้าที่นำผ่านทางท่าเรือฯ เพื่อส่งออกไปต่างประเทศ

2.6 ค่าภาระตู้สินค้าเปล่าผ่านทางท่า หมายถึง ค่าภาระที่เก็บจากตู้สินค้าเปล่าที่มีต้นทางและปลายทางอยู่ ณ ท่าเรืออื่น และได้ทำการขนถ่ายขึ้นวางพักบนท่าหรือลงยานพาหนะทางน้ำ ณ ท่าเทียบเรือ และบรรทุกกลับลงเรือลำเดิมเพื่อส่งไปยังประเทศปลายทาง

2.7 ค่าภาระสินค้าผ่านและถ่ายลำ หมายถึง ค่าภาระสินค้าที่มีท่าต้นทางและปลายทางอยู่ ณ ท่าเรืออื่น และได้ทำการขนถ่ายขึ้นวางพักบนท่าหรือลงยานพาหนะทางน้ำ ณ ท่าเทียบเรือแล้วบรรทุกกลับลงลำเดิมหรือลงเรือลำอื่นเพื่อส่งไปยังเมืองท่าปลายทาง และระหว่างปฏิบัติการใน ต้องไม่นำสินค้าดังกล่าวไปใช้ประโยชน์

สำหรับรายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ของการทำเรือพาณิชย์ปีงบประมาณ 2531 และ 2532 แสดงไว้ในตารางที่ 4.1

จากการเปรียบเทียบค่าภาระในการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ของปีงบประมาณ 2531 และ 2532 ในตารางที่ 4.1 ปรากฏว่าค่าภาระส่วนใหญ่เพิ่มสูงขึ้น ค่าภาระที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว มีดังนี้

1. ค่าภาระการยกขนสินค้า ค่าภาระการยกขนสินค้ารวมมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 42.80 ค่าภาระที่เพิ่มสูงขึ้นกระจายตามประเภทของค่าภาระต่าง ๆ โดยเฉพาะค่าภาระขนตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือ-ปั้นจั่น เติมน้ำมันเป็นค่าภาระที่เกิดขึ้นเฉพาะปีงบประมาณ 2532 เพราะการทำเรือพาณิชย์ได้รับปั้นจั่นหน้าท่า เติมน้ำมันเข้ามาปฏิบัติงานประจำปีงบประมาณ 2532 จำนวน 6 คันในปี 2531 จึงไม่มีรายได้ประเภทนี้ เปรียบเทียบกับปี 2532 ค่าภาระขนตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือปั้นจั่น เติมน้ำมันปี 2532 มีประมาณ 153.7 ล้านบาทสำหรับการเพิ่มขึ้นของรายได้แต่ละประเภท จะกล่าวดังต่อไปนี้

1.1 ค่าภาระการยกขนสินค้าขาออก รายได้ประเภทนี้เพิ่มขึ้นในอัตราสูงสุดถึงร้อยละ 112.82 เป็นผลมาจากการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลภาวะเศรษฐกิจที่ดีขึ้น การส่งออกมากขึ้น ดังเห็นได้จากปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ เข้า-ออก ปีงบประมาณ 2531 จำนวน 752,703 T.E.U. และปีงบประมาณ 2532 จำนวน 904,781 T.E.U. มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นจากปีงบประมาณ 2531 ร้อยละ 20.20 ทำให้ปริมาณการส่งออกเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย

1.2 ค่าภาระการยกขนสินค้าขาเข้าผ่านแดน รายได้ประเภทนี้เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 25.19 แสดงว่าประเทศเพื่อนบ้านกำลังขยายตัวทางเศรษฐกิจ เช่นเดียวกับ ทำให้มีความต้องการสินค้า และวัตถุดิบเพื่อนำไปพัฒนาประเทศ และเพื่อการอุปโภคบริโภค

1.3 ค่าภาระการยกขนสินค้าขาเข้า รายได้ประเภทนี้เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 24.75 จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้ความจำเป็นในการใช้วัตถุดิบและสินค้าต่าง ๆ ทำให้มีการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบเพิ่มมากขึ้น เพื่อใช้ในการผลิตสินค้าให้ทันต่อความต้องการภายในประเทศและเหลือพอเพื่อการส่งออก

ตารางที่ 4.1 รายได้จากการดำเนินงานการค้าปลีกขายตู้คอนเทนเนอร์ ปีงบประมาณ 2531 และ 2532

หน่วย : บาท

ประเภทรายได้	ปีงบประมาณ		การเปลี่ยนแปลง	
	2531	2532	เพิ่ม	ลด
			ร้อยละ	ร้อยละ
ค่าการระดมทุนสินค้า				
ค่าการระดมทุนสินค้าขาเข้า	165,877,242	206,923,618	24.75	
ค่าการระดมทุนสินค้าขาเข้า	48,476,787	103,170,643	112.82	
ค่าการระดมทุนตู้สินค้า	240,147,632	290,523,645	20.98	
ค่าการระดมทุนสินค้าขาเข้าผ่านแดน	458,987	574,613	25.19	
ค่าการระดมทุนตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือ	237,286,130	233,670,325		1.52
ค่าการระดมทุนตู้สินค้าขึ้นจากเรือ-รับเงินเดินขบวน	-	153,658,300		
รวมค่าการระดมทุนสินค้า	692,246,778	988,521,144	42.80	
รายได้จากสิ่งก่อสร้าง				
ค่าการระดมทุนสินค้าขาเข้าท่า	186,845,964	235,511,149	26.05	
ค่าการระดมทุนตู้สินค้าท่า	31,062,300	47,198,000	51.95	
ค่าการระดมทุนสินค้าขาเข้าท่าผ่านแดน	566,948	880,632	55.33	
ค่าการระดมทุนสินค้าขาเข้าท่าท่าเทียบเรือ	1,473,879	225,478		220.20
ค่าการระดมทุนสินค้าออกท่า	4,351,552	6,893,549	58.42	
ค่าการระดมทุนตู้สินค้าเปล้าท่า	3,134,351	3,477,118	10.94	
ค่าการระดมทุนสินค้าผ่านและถ่ายลำ	1,541	1,357		11.98
รวมรายได้จากสิ่งก่อสร้าง	227,436,535	294,187,283	29.35	
รายได้จากการดำเนินงานการค้าปลีกขายตู้คอนเทนเนอร์ทั้งสิ้น	919,683,313	1,282,708,476	39.47	

ที่มา : กองบัญชี ฝ่ายการเงิน การท่าเรือแห่งประเทศไทย

1.4 ค่าภาระการยกขนตู้สินค้า รายได้ประเภทนี้เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 20.98 แสดงให้เห็นการส่งออกที่เพิ่มมากขึ้น ดังได้อธิบายในข้อ 1.1 ดังนั้น จึงต้องมีการนำเข้าตู้สินค้าเปล่าเพิ่มสูงขึ้น เพื่อใช้รองรับภาวะการส่งออกสินค้าที่ใช้บรรจุตู้คอนเทนเนอร์

1.5 ค่าภาระขนตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือบินจีนเดินบนราง รายได้ประเภทนี้เป็นรายได้ที่เกิดขึ้นในปี 2532 จึงไม่มีตัวเปรียบเทียบ แต่เห็นได้ว่ามีรายได้สูงพอสมควรคือประมาณ 153.7 ล้านบาท เป็นการแสดงให้เห็นถึงความนิยมใช้เครื่องมือทุ่นแรงของการท่าเรือฯ

1.6 ค่าภาระขนตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือ เห็นได้ว่ารายได้ประเภทนี้ลดลงร้อยละ 1.52 แสดงว่าตัวแทนเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้านิยมหันมาใช้เครื่องมือทุ่นแรงของการท่าเรือฯ มากขึ้น แทนที่จะใช้เครื่องมือทุ่นแรงของเรือ ถ้านำรายได้ข้อ 1.5 มารวมกับข้อ 1.6 จะเห็นการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 38.74 ซึ่งเป็นการยืนยันถึงการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่มุ่งสู่ความเป็นนิกส์ การนำเข้าและส่งออกสินค้าเป็นสิ่งที่สนับสนุนถึงภาวะเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงนี้

2. รายได้จากสิ่งก่อสร้าง รายได้จากสิ่งก่อสร้างรวมในปีงบประมาณ 2532 เพิ่มสูงขึ้นกว่าปีงบประมาณ 2531 ร้อยละ 29.35 เป็นการแสดงถึงการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ต้องการให้ประเทศมุ่งสู่ความเป็นนิกส์ ดังนั้นรายได้ส่วนใหญ่จึงเพิ่มสูงขึ้นซึ่งผลของการวิเคราะห์การเพิ่มขึ้นได้อธิบายไว้ตามข้อ 1 ข้างต้น รายได้ที่ลดลงมี 2 ประเภทคือ

2.1 ค่าภาระสินค้าขาเข้าลงข้างลำท่าเทียบเรือ รายได้ประเภทนี้มีอัตราลดลงร้อยละ 220.20 แสดงว่าการขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์เพื่อลงบนยานพาหนะทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยากระทำได้ช้าและเสียเวลา พื้นที่คับแคบทำให้การขนถ่ายประเภทนี้ลดความนิยมลงโดยเปลี่ยนเป็นการขนถ่ายลงบนท่าทางบกแทน

2.2 ค่าภาระสินค้าผ่านและถ่ายลำ รายได้ประเภทนี้มีอัตราลดลงร้อยละ 11.98 แสดงว่าท่าเรือของการท่าเรือฯ ไม่เหมาะสมกับการนำสินค้ามาถ่ายลำ เพราะการท่าเรือฯ เป็นท่าเรือปลายทางสำหรับการขนส่งสินค้า ดังนั้นการนำสินค้าถ่ายลำจึงมีน้อย ดังเห็นจากรายได้ที่การท่าเรือฯ ได้รับมีจำนวนน้อยมาก เมื่อเทียบกับรายได้ประเภทอื่น

จะเห็นได้ว่า รายได้จากการค้าเบ็ดเตล็ดงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้น เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของประเทศไทยและการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาล รวมทั้งสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้นความต้องการสินค้ามีมาก ทำให้ต้องมีการเร่งการผลิตสินค้าเพื่อใช้ในประเทศและเพื่อการส่งออก สิ่งที่ยาค่าไม่ได้ในการผลิตสินค้า

คือ วัตถุประสงค์ จึง เป็นสาเหตุทำให้มีการนำ เข้าวัตถุดิบและสินค้า ขณะเดียวกันการส่งออกสินค้า ก็เพิ่มขึ้นด้วย และการขนส่งทางน้ำ เป็นวิธีการขนส่งที่ประหยัดที่สุด เมื่อ เทียบกับการขนส่ง ประเภทอื่น ดังได้อธิบายแล้วในบทที่ 1 ซึ่ง เห็นจากตัวเลขสถิติการนำเข้าส่งออกผู้สินค้า คอมนเทเนอ์จีนปีงบประมาณ 2531 จำนวน 752,703 TEU และจีนปีงบประมาณ 2532 จำนวน 904,781 T.E.U. ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.20

#### การ เปรียบ เทียบรายได้และต้นทุนในการดำเนินงาน

งานการวัดผลการดำเนินงาน การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ การท่าเรือฯ จะจัดทำเป็น รายงานประจำปีงบประมาณ โดยแต่ละแผนกจะส่งรายละเอียดรายได้และค่าใช้จ่ายมาหักกองบัญชี ฝ่ายการเงิน ดังนั้นข้อมูลที่รวบรวมมาได้ เป็นข้อมูลระหว่าง เดือนตุลาคมถึง เดือนกันยายน ปีงบประมาณ 2531 และ 2532 ดังนั้นผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ของ การท่าเรือฯ จึง เป็นผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ โดยมาข้อมูลใน ตารางที่ 3.53 และ ตารางที่ 4.1 มาแสดงสรุปไว้ในตารางที่ 4.2

จากผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างปีงบประมาณ 2531 และ ปี 2532 ในตารางที่ 4.2 จะเห็นว่า การดำเนินงานทางด้านนี้ของการท่าเรือฯ ประสบผล ก้าวไกลในจำนวนค่อนข้างสูง คือ ปีงบประมาณ 2531 กำไรสุทธิ 55,760,118 บาท หรือ ร้อยละ 6.06 ของรายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ และปีงบประมาณ 2532 กำไรสุทธิ 422,738,427 บาท หรือร้อยละ 32.96 ของรายได้จากการดำเนินงาน การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์

สาเหตุสำคัญที่ทำให้การดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ประสบกับผลกำไร แยกพิจารณาได้ เป็น 2 สาเหตุ คือ

1. ความนิยมของผู้นำเข้าและส่งออก จากภาวะการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาล ทำให้ความต้องการวัตถุดิบสำหรับการผลิตสินค้ามีปริมาณมากขึ้น วัตถุดิบหลาย ๆ อย่างต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เมื่อผลิต สินค้าได้ ก็นำออกจำหน่ายภายในประเทศและส่งออกเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการขนส่งที่ผู้นำเข้า และส่งออก ต้องคำนึงถึงในแง่การประหยัดต้นทุน และสามารถขนส่งได้ปริมาณมาก ๆ คือ การขนส่งทางน้ำการขนส่งประเภทนี้จึง เป็นที่นิยมของผู้นำเข้าและส่งออกในภาวะการขยายตัว ทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ซึ่งเห็นได้จากกำไรสุทธิที่เพิ่มสูงขึ้นจากปีงบประมาณ 2531 จำนวน 366,978,309 บาท หรือร้อยละ 658.14

ตารางที่ 4.2 ผลการดำเนินงานการเคลือบขี้ผึ้งคอมเพนเนอร์ ปีงบประมาณ 2531 และ 2532

หน่วย : บาท

	ปีงบประมาณ	
	2531	2532
ประเภทรายได้และค่าใช้จ่าย		
ค่าการระกายกนสินค้า		
ค่าการระกายกนสินค้าขาเข้า	165,877,242	206,923,618
ค่าการระกายกนสินค้าขาออก	48,476,787	103,170,643
ค่าการระกายกนตู้ลิ้นค้า	240,147,632	290,523,645
ค่าการระกายกนสินค้าขาเข้าผ่านแดน	458,987	574,613
ค่าการระกายกนตู้ลิ้นค้าที่ลดลงจากเรือ	237,286,130	233,670,325
ค่าการระกายกนตู้ลิ้นค้าที่ลดลงจากเรือ-น้ำมันเติมกรมราช	-	153,658,300
รวมค่าการระกายกนสินค้า	692,246,778	988,521,144
รายได้จากสิ่งก่อสร้าง		
ค่าการระกายกนสินค้าขาเข้าที่ท่า	186,845,964	235,511,149
ค่าการระกายกนตู้ลิ้นค้าที่ท่า	31,062,300	47,198,000
ค่าการระกายกนสินค้าขาเข้าผ่านแดน	566,948	880,632
ค่าการระกายกนสินค้าขาเข้าลงข้างลำท่าเทียบเรือ	1,473,879	225,478
ค่าการระกายกนสินค้าขาออกผ่านท่า	4,351,552	6,893,549
ค่าการระกายกนตู้ลิ้นค้าแล้วผ่านท่า	3,134,351	3,477,118
ค่าการระกายกนสินค้าผ่านและถ่ายลำ	1,541	1,357
รวมรายได้จากสิ่งก่อสร้าง	227,436,535	294,187,283
รายได้จากการดำเนินงานการเคลือบขี้ผึ้งคอมเพนเนอร์ทั้งสิ้น	919,683,313	1,282,708,427



	ปีงบประมาณ	
	2531	2532
ประเภทรายได้และค่าใช้จ่าย		
ต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนปฏิบัติงาน		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	210,984,895	256,422,313
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	4,124,618	4,798,828
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา	23,730,488	33,167,951
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	9,999,161	11,125,739
ค่าเสื่อมราคา	26,544,170	52,041,386
ค่าจ้างยกตู้ลิบค้ำกัน-ลงจากเรือ	145,947,600	-
รวมต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนปฏิบัติงาน	421,330,932	357,556,217
ต้นทุนการบริหารส่วนปฏิบัติงาน		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	37,722,044	44,401,439
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	498,370	940,760
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	22,178,033	23,324,141
รวมต้นทุนการบริหาร	60,398,447	68,666,340
ต้นทุนค่าเบิงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนปฏิบัติงาน	481,729,379	426,222,557
ต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนธุรกิจ		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	5,612,682	6,234,306
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	122,984	157,208
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา	52,414	139,281
รวมต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนธุรกิจ	5,788,080	6,530,798
ต้นทุนการบริหารส่วนธุรกิจ		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	1,555,688	1,742,830
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	36,439	6,510
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	15,276	18,590
รวมต้นทุนการบริหารส่วนธุรกิจ	1,607,403	1,767,930
ต้นทุนค่าเบิงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนธุรกิจ	7,395,483	8,298,725
รวมต้นทุนค่าเบิงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์		
ฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ	489,124,862	434,521,282

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

หน่วย : บาท

	ปีงบประมาณ	
	2531	2532
กำไรจากการดำเนินงานการ เคลื่อนย้าย		
คุ้มครอง เหนอ์ เฉพาะฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ	430,558,451	848,187,145
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานส่วนกลาง		
ค่าใช้จ่ายส่วนกลาง	354,713,338	402,779,669
ศูนย์รักษาความปลอดภัย	14,429,822	17,013,876
ดอกเบี้ยเงินกู้	5,655,173	5,655,173
รวมค่าใช้จ่ายดำเนินงานส่วนกลาง	374,798,333	425,448,718
ต้นทุนดำเนินงานทั้งสิ้น	863,923,195	859,970,000
กำไรสุทธิ	55,760,118	422,738,427

2. รายละเอียดปลีกย่อยรายได้ของการทำเรือฯ รายได้จากการทำเรือฯ เก็บจากตัวแทนเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้า บางชนิดจัดเก็บในลักษณะปลีกย่อยเกินไป เช่นค่าภาระขนสินค้าเข้าขึ้นท่า กับค่าภาระขนสินค้าขึ้นท่า เป็นลักษณะของการขนสินค้าเปล่าหรือตู้มีสินค้าขึ้นมาวางพักบนท่าเช่นเดียวกัน แต่แยกเก็บรายได้คนละอัตรากันหรือสินค้าชนิดเดียวกันมีการเก็บอัตราค่าภาระหลายพิศตามลักษณะการบรรจุหีบห่อของสินค้า

อย่างไรก็ตาม ผลกำไรจากการดำเนินงานในจำนวนค่อนข้างสูงนี้เป็นผลกำไรขั้นต้นที่ไม่ได้คำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการลงทุน เป็นการพิจารณาเฉพาะการดำเนินงาน การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ในแต่ละปีเท่านั้น และกัอัตราค่าภาระที่การทำเรือฯ เรียกเก็บได้งานหลายพิศ ซึ่งมีผลทำให้รายได้เพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน เพื่อให้อัตราค่าภาระถูกต้อง จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดอัตราค่าภาระใหม่ให้เก็บในอัตราพิศเดียวกันเป็นสินค้าชนิดเดียวกัน

การรายงานผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ของการทำเรือฯ เพื่อประโยชน์สำหรับการจัดการภายใน อาจทำได้กัวิธีหนึ่ง คือ วิธีต้นทุนผันแปร (Variable Costing) ซึ่งเป็นการวัดผลการดำเนินงานโดยแยกต้นทุนออกเป็น 2 ประเภท คือ ต้นทุนผันแปร และต้นทุนคงที่ เพื่อที่จะศึกษาว่า รายได้จากการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์เมื่อหักต้นทุนผันแปรได้แล้ว จะมีส่วนหดเซยต้นทุนคงที่อยู่อีกเท่าใด

ในที่นี้ต้นทุนผันแปร หมายถึง ต้นทุนที่ผันแปรไปตามการปฏิบัติงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์แต่ละวัน ได้แก่

1. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน เฉพาะค่าล่วงเวลา อัตราส่วนค่าล่วงเวลาต่อค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของแต่ละส่วนงาน แสดงดังนี้

ส่วนงาน	ปีงบประมาณ 2531			ปีงบประมาณ 2532		
	ค่าล่วงเวลา	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	%	ค่าล่วงเวลา	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	%
ส่วนปฏิบัติการ	199,829,765	546,791,489	36.55	215,545,150	599,118,973	35.98
ส่วนธุรการ	915,082	7,924,159	11.55	1,084,767	8,551,860	12.68

ที่มา : กองบัญชี ฝ่ายการเงิน การทำเรือแห่งประเทศไทย

ตั้งขึ้นค่าล่วงเวลาเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ปีงบประมาณ 2531 และปีงบประมาณ 2532 แสดงดังนี้

	ปีงบประมาณ 2531	ปีงบประมาณ 2532
<b>ส่วนปฏิบัติงาน</b>	<b>36.55%</b>	<b>35.98%</b>
ค่าจ้างเกี่ยวกับพนักงาน (ตารางที่ 3.53)	210,984,895 บาท	256,422,313 บาท
หัก ค่าล่วงเวลา ร้อยละของ ค่าจ้างเกี่ยวกับพนักงาน	<u>77,114,979</u> บาท	<u>92,183,822</u> บาท
ค่าจ้างเกี่ยวกับพนักงาน ไม่รวมค่าล่วงเวลา	<u>133,869,916</u> บาท	<u>164,238,491</u> บาท
<b>ส่วนธุรการ</b>	<b>11.55%</b>	<b>12.68%</b>
ค่าจ้างเกี่ยวกับพนักงาน (ตารางที่ 3.54)	5,612,682 บาท	6,234,306 บาท
หัก ค่าล่วงเวลาร้อยละของ ค่าจ้างเกี่ยวกับพนักงาน	<u>648,265</u> บาท	<u>790,510</u> บาท
ค่าจ้างเกี่ยวกับพนักงาน ไม่รวมค่าล่วงเวลา	<u>4,964,417</u> บาท	<u>5,443,796</u> บาท

2. ค่าที่จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงรักษา

3. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และหล่อลื่น

4. ค่าจ้างยกตู้สินค้าขึ้น-ลงจากเรือ

ส่วนต้นทุนคงที่ หมายถึงต้นทุนที่ไม่ผันแปรไปตามการดำเนินงานเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์แต่ละวัน ได้แก่

1. ค่าจ้างเกี่ยวกับพนักงาน ไม่รวมค่าล่วงเวลา

2. ค่าที่จ่ายสวัสดิการ

3. ค่าเสื่อมราคาเครื่องมืองัดแรง เป็นค่าที่จ่ายคงที่เพราะการทำเรือ  
คิดค่าเสื่อมราคาวิธีเส้นตรง ตามอายุใช้งานของเครื่องมืองัดแรง

4. ต้นทุนการบริหาร ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานประจำแผนกต่าง ๆ ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ และค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เหล่านี้มีจำนวนค่อนข้างจะคงที่

5. ต้นทุนค่าเบี่ยงงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนธุรการ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และค่าใช้จ่ายสวัสดิการ

6. ค่าใช้จ่ายดำเนินงานส่วนกลาง ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายส่วนกลาง ค่าใช้จ่ายศูนย์รักษาความปลอดภัยและค่าดอกเบี้ยเงินกู้

สำหรับรายได้นั้น ในการคำนวณหากกำไรผันแปร จะนำรายได้ดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ทั้งสี่มาเปรียบเทียบกับต้นทุนผันแปร จากกำไรผันแปรจะนำไปหักต้นทุนคงที่ซึ่งจะได้กำไรจากการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์และหักด้วยค่าใช้จ่ายดำเนินงานส่วนกลางเพื่อหาผลการดำเนินงานสุทธิ

ผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ตามวิธีต้นทุนผันแปรของปีงบประมาณ 2531 และ 2532 ได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.3

จากตารางที่ 4.3 ถ้าพิจารณาผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์โดยไม่คำนึงถึงต้นทุนคงที่ จะเห็นว่าการทำเรือ มีกำไรผันแปรในปีงบประมาณ 2531 จำนวน 662,190,460 บาท หรือประมาณร้อยละ 72 ของรายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์และปีงบประมาณ 2532 จำนวน 1,145,301,124 บาท หรือประมาณร้อยละ 89.29 ของรายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งแสดงว่าการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ของการทำเรือ มีกำไรผันแปรเพียงพอที่จะนำไปชดเชยต้นทุนคงที่ ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าการดำเนินงานทางด้านนี้ของการทำเรือ ซึ่งถือเป็นรายได้หลักที่สำคัญประเภทหนึ่ง สามารถดำเนินงานต่อไปได้ทั้งในระยะเวลากลับสั้นและระยะยาว ทั้งนี้การดำเนินงานทั้งหมดย่อมขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจของประเทศด้วย ถ้าสภาพเศรษฐกิจซบเซา การนำเข้าและส่งออกสินค้าย่อมลดน้อยลงตามไปด้วย มีผลทำให้รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ตกต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด

**การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์**

การดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ที่แสดงผลกำไรสุทธิ ยังไม่สามารถใช้ เป็น เครื่องมือวัดสมรรถภาพในการดำเนินงานที่แท้จริงได้ ดังนั้นการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน เพื่อวัดสมรรถภาพในการดำเนินงานก็อาจทำได้ ในที่นี้จะวิเคราะห์

ตารางที่ 4.3 ผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ลงโรงประมาณ 2531 และ 2532  
(แสดงกำไรขั้นต้น) หน่วย : บาท

ประเภทรายได้และค่าใช้จ่าย	โรงประมาณ	
	2531	2532
ค่าภาระทางทหณเสืห้ห้	692,246,778	988,521,144
รายได้จากสิ่งก่อสร้าง	227,436,535	29,187,283
รายได้การดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งสิ้น	919,683,313	1,282,708,427
ต้นทุนขั้นต้น		
ต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนปฏิบัติงาน		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน - ค่าล่วงเวลา	77,114,979	92,183,822
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา	23,730,488	33,167,951
ค่าโฆษณา เชื้อเพลิง	9,999,161	11,125,739
ค่าจ้างรถตู้สินค้า - ลงจากเรือ	145,947,600	-
รวมต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนปฏิบัติงาน	256,792,228	136,477,512
ต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนธุรการ		
ค่าที่จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน - ค่าล่วงเวลา	648,265	790,510
ค่าที่จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา	52,414	139,281
รวมต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนธุรการ	700,679	929,791
รวมต้นทุนขั้นต้น	257,492,907	137,407,303
กำไรขั้นต้น	662,190,406	1,145,301,124
ต้นทุนคงที่		
ต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนปฏิบัติงาน		
ค่าที่จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	133,869,916	164,238,491
ค่าที่จ่ายสวัสดิการ	4,124,618	4,798,828
ค่าเสื่อมราคา	26,544,170	52,041,386
รวมต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนปฏิบัติงาน	164,538,704	221,078,705

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

หน่วย : บาท

ประเภทรายได้และค่าใช้จ่าย	ปีงบประมาณ	
	2531 (บาท)	2532 (บาท)
ต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนธุรกิจ		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	4,964,417	5,443,796
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	122,984	157,208
รวมต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ส่วนธุรกิจ	5,087,401	5,601,004
ต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์		
ผ่านท่าเรือกรุงเทพ	169,626,105	226,679,709
ต้นทุนการบริหารส่วนปฏิบัติการ		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	37,722,044	44,401,439
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	498,370	940,760
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	22,178,033	23,324,141
รวมต้นทุนการบริหารส่วนปฏิบัติการ	60,398,447	68,666,340
ต้นทุนการบริหารส่วนธุรกิจ		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	1,555,688	1,742,830
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	36,439	6,510
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	15,276	18,590
รวมต้นทุนการบริหารส่วนธุรกิจ	1,607,403	1,367,930
รวมต้นทุนการบริหารผ่านท่าเรือกรุงเทพ	62,005,850	70,434,270
รวมต้นทุนคงที่	231,631,955	297,113,979
กำไรจากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์		
เฉพาะผ่านท่าเรือกรุงเทพ	430,558,451	848,187,145
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานส่วนกลาง		
ค่าใช้จ่ายส่วนกลาง	354,713,335	402,779,669
ศูนย์รักษาความปลอดภัย	14,429,822	17,013,876
ดอกเบี้ยเงินกู้	5,655,173	5,655,173
รวมค่าใช้จ่ายดำเนินงานส่วนกลาง	374,798,333	425,448,718
กำไรสุทธิ	55,760,118	422,738,427

ผลการดำเนินงานโดยวิธีการคำนวณอัตราผลตอบแทนของรายได้

เนื่องจากการวัดผลการดำเนินงานที่กล่าวมาแล้วในขั้นตอนกลางของปีนี้ได้แสดง การเปรียบเทียบรายได้และต้นทุนการดำเนินงานเป็น 2 กรณี คือตามตารางที่ 4.2 แสดง กำไรสุทธิ(ขาดทุนสุทธิ) และตารางที่ 4.3 แสดงกำไรผันแปร ดังต่อไปนี้ในการคำนวณอัตรา ผลตอบแทนของรายได้จะพิจารณากำไรทั้ง 2 กรณี

นอกจากนี้การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานในที่จะพิจารณากรณีการตัดค่าที่จ่าย ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่ออกจากผลการดำเนินงานของปีงบประมาณ 2531 และปีงบประมาณ 2532 ด้วย ทั้งนี้เพื่อจะศึกษาว่าเมื่อการทำเรื่อง ไม่ต้องรับภาระหนี้สิน ผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้าย ผู้ครอบ เหน เนอร์จะ เปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

ดังนั้น การคำนวณอัตราผลตอบแทนของรายได้ จะพิจารณาแยกเป็น 3 กรณีด้วยกัน คือ กำไรจากการดำเนินงานรวม กำไรผันแปร และกำไรจากการดำเนินงานที่ไม่พิจารณาค่าใช้จ่าย ดอก เบี้ย เงินกู้

การคำนวณอัตราผลตอบแทนของรายได้

อัตราผลตอบแทนของรายได้ หมายถึงอัตราส่วนที่แสดงให้เห็นว่าการดำเนินงาน ำให้ผลกำไรหรือขาดทุน เป็นอัตราร้อยละ เท่าใด เมื่อ เปรียบ เทียบกับรายได้

กรณีที่ 1 กำไรสุทธิ (ขาดทุนสุทธิ) รวม จากตารางที่ 4.2

$$\text{สูตร อัตราผลตอบแทนของรายได้} = \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้าย}}$$

รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้าย  
ผู้ครอบ เหน เนอร์

	<u>ปีงบประมาณ 2531</u>	<u>ปีงบประมาณ 2532</u>
อัตราผลตอบแทนของรายได้ =	$\frac{55,760,118}{919,683,313} \times 100$	$\frac{422,738,427}{1,282,708,427} \times 100$
	= 6.06%	32.96%

กรณีที่ 2 กำไรผันแปร จากตารางที่ 4.3

$$\text{สูตร อัตราผลตอบแทนของรายได้} = \frac{\text{กำไรผันแปร}}{\text{รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้าย}}$$

รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้าย  
ผู้ครอบ เหน เนอร์



	<u>ปีงบประมาณ 2531</u>	<u>ปีงบประมาณ 2532</u>
อัตรากำไรผันแปรต่อรายได้ =	$\frac{662,190,406}{919,683,313} \times 100$	$\frac{1,145,301,124}{1,282,708,427} \times 100$
=	72%	89.29%

กรณีที่ 3 กำไรสุทธิ จากตารางที่ 4.2 โดยไม่พิจารณาค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้

สูตร อัตราผลตอบแทนของรายได้ =  $\frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้าย}}$  X 100

รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้าย

คู่คอนเทนเนอร์

	<u>ปีงบประมาณ 2531</u>	<u>ปีงบประมาณ 2532</u>
อัตราผลตอบแทนของรายได้ =	$\frac{50,104,945}{919,683,313} \times 100$	$\frac{417,083,254}{1,282,708,427} \times 100$
=	5.45%	32.52%

จะเห็นว่าตามกรณีที่ 1 การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2531 มีกำไรในอัตราร้อยละ 6.06 ของรายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายคู่คอนเทนเนอร์และในปีงบประมาณ 2532 กำไรอัตราร้อยละ 32.96 ของรายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายคู่คอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นผลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาล และความนิยมการขนส่งทางน้ำ การทำเรือจึงได้ปรับปรุงสมรรถภาพการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายคู่คอนเทนเนอร์ เพื่อให้การเคลื่อนย้ายสะดวกและรวดเร็วไม่ก่อให้เกิดความแออัดหน้าท่า การทำเรือ จึงได้จัดซื้อเครื่องมือทุ่นแรงสำหรับการปฏิบัติงานการเคลื่อนย้ายคู่คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้น ทำให้ในปีงบประมาณ 2532 ยอดรายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายคู่คอนเทนเนอร์สูงขึ้นไปจากปีงบประมาณ 2531 ถึงร้อยละ 684.83 อย่างไรก็ตามจากการเพิ่มสมรรถภาพการดำเนินงานของการทำเรือ ย่อมมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานก็คุ้มกับค่าใช้จ่ายที่เสียไป

สำหรับการพิจารณาในกรณีที่ 2 จะเห็นว่าถ้าไม่คำนึงถึงต้นทุนคงที่ การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2531 จะมีกำไรผันแปรในอัตราร้อยละ 72 ของรายได้ดำเนินการเคลื่อนย้ายคู่คอนเทนเนอร์ และในปีงบประมาณ 2532 มีกำไรผันแปรในอัตราร้อยละ 89.29 ของรายได้ดำเนินการเคลื่อนย้ายคู่คอนเทนเนอร์ กำไรผันแปรปีงบประมาณ 2532 สูงกว่ากำไรผันแปรปีงบประมาณ 2531 ทั้งนี้เนื่องจากในปีงบประมาณ 2532 การทำเรือ ได้ยกเลิกการประกาศเอกสิทธิ์หน้าท่า ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายค่าจ้างยกตู้สินค้าขึ้น-ลงจากเรือ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายจำนวนค่อนข้างสูง ดังนั้นกำไรผันแปรนี้จะเป็นส่วนที่จะมาชดเชยต้นทุนคงที่ในอัตราที่สูงมาก แสดงว่าการดำเนินการเคลื่อนย้ายคู่คอนเทนเนอร์สามารถดำเนินการต่อไปได้ทั้งในระยะเวลาสั้นและระยะยาว อย่างไรก็ตามการดำเนินงานประเภทนี้ย่อมขึ้นอยู่กับสภาพการเปลี่ยนแปลง

ทาง เศรษฐกิจและการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาล เป็นสำคัญ

ส่วนในกรณีที่ 3 จะเห็นได้ว่าเมื่อไม่พิจารณาค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ การดำเนินงาน การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ปีงบประมาณ 2531 แสดงผลกำไรในอัตราร้อยละ 5.45 ของ รายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์และงบประมาณ 2532 แสดงผลกำไรใน อัตราร้อยละ 32.52 ของรายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งแสดงว่า เมื่อการทำเรื่อง ไม่ต้องรับภาระหนี้สิน การดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ก็มีกำไร ใกล้เคียงกับกรณีที่ 1 ดังนั้นดอกเบี้ยเงินกู้เป็นค่าใช้จ่ายจำนวนเล็กน้อย ไม่มีผลกระทบต่อ การดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์เท่าใดนัก

#### การวิเคราะห์จุดคุ้มทุน (Break - Even Analysis)

จุดคุ้มทุน หมายถึง จุดที่เกิดจากการดำเนินงานมีรายได้เท่ากับค่าใช้จ่ายพอดี การวิเคราะห์จุดคุ้มทุน เป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนปริมาณและกำไร ซึ่งจะช่วยให้ ประโยชน์ในการช่วยตัดสินใจเกี่ยวกับการวางแผนกำไร ว่ากิจการควรให้บริการในปริมาณเท่าไร จึงจะได้กำไรตามต้องการ หรือกิจการควรจะให้ให้บริการในปริมาณเท่าไรจึงจะได้รับรายได้เท่ากับ ค่าใช้จ่ายพอดี

การวิเคราะห์จุดคุ้มทุน ในที่นี้จะวิเคราะห์สำหรับ เพื่อศึกษาถึงจำนวนการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ต่อ T.E.U. ที่ทำให้การทำเรื่องได้รับรายได้เท่ากับ ค่าใช้จ่ายพอดี โดยให้ผลการดำเนินงานปีงบประมาณ 2532 เป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์ เพราะ การดำเนินงานปีงบประมาณ 2532 มีสภาพการณ์ใกล้เคียงกับสภาพการณ์ปัจจุบัน

การวิเคราะห์จุดคุ้มทุน ของการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์จะใช้ ข้อมูลต่าง ๆ ดังนี้ คือ

1. ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออกตลอดปีงบประมาณ 2532 จำนวน 904,781 T.E.U.
2. ข้อมูลทางด้านต้นทุนคงที่ จะใช้ตัวเลขของปีงบประมาณ 2532 ตามตารางที่ 4.3 ซึ่งรวมค่าใช้จ่ายดำเนินงานส่วนกลางด้วย จำนวน 297,113,979 + 425,448,718 เท่ากับ 722,562,697 บาท

3. ข้อมูลทางด้านกำไรผันแปร จะใช้ตัวเลขของปีงบประมาณ 2532 ตามตารางที่ 4.3 จำนวนเงิน 1,145,301,124 บาท การวิเคราะห์ปริมาณการดำเนินงานที่จุดคุ้มทุนการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ เป็นการวิเคราะห์โดยอาศัยความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนและรายได้ในรูปของสูตรดังนี้

$$\text{จุดคุ้มทุน} = \frac{\text{ต้นทุนคงที่รวม}}{\text{กำไรผันแปรต่อ T.E.U.}}$$

กำไรผันแปรต่อ T.E.U. หรือเรียกว่า ส่วนชดเชยต้นทุนคงที่ ต่อ T.E.U. เกิดจากการนำรายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ หักด้วยต้นทุนผันแปรหารด้วยปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออก ตลอดปี 2532 กำไรผันแปรใช้ตัวเลขจาก ตารางที่ 4.3 ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{กำไรผันแปรต่อ T.E.U.} &= \frac{1,145,301,124}{904,781} \\ &= 1,265.83 \text{ บาท/T.E.U.} \\ \text{อัตราจุดคุ้มทุน} &= \frac{722,562,697}{1,265.83} \\ &= 570,821 \text{ T.E.U.} \end{aligned}$$

จะเห็นว่า การทำเรือ ปฏิบัติงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ในปริมาณ 570,821 T.E.U. จึงทำให้การทำเรือ มีรายได้คุ้มกับค่าใช้จ่ายสำหรับปีงบประมาณ 2532 อย่างไรก็ตามมิใช่ว่าการทำเรือ จะมีจุดคุ้มทุนเท่านี้เสมอไป จากการวิเคราะห์และศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจของประเทศมีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจตลอดเวลา ย่อมมีผลกระทบต่อ การให้บริการการขนส่งสินค้าแก่บรรดาตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจุดคุ้มทุนจะมีแนวโน้ม ปริมาณที่ลดลงจากปีงบประมาณ 2532

อย่างไรก็ตามอัตราผลตอบแทนที่วิเคราะห์ในบทนี้ เป็นอัตรากำไรที่มีค่าเบี่ยงถึง ผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ของการทำเรือ ถ้าหากค่าใช้จ่ายจากการลงทุนมาพิจารณาด้วยก็จะมีผลทำให้อัตราผลตอบแทนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์มีแนวโน้ม ต่ำลงกว่าที่วิเคราะห์ในบทนี้