



แผนธุรกิจให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าและสินค้าทางการเกษตรในระบบราง

โดย

นายสันติพงษ์ เหลลาหา

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการเชิงกลยุทธ์
คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2560
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

แผนธุรกิจให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าและสินค้าทางการเกษตรในระบบราง

โดย

นายสันติพงษ์ เหลลาหา



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการเชิงกลยุทธ์
คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2560
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

INLAND CONTAINER AND AGRICULTURAL DEPOT

BY

MR. SANTIPONG LAO-HA



AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF
MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION
PROGRAM IN STRATEGIC MANAGEMENT
FACULTY OF COMMERCE AND ACCOUNTANCY
THAMMASAT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2017
COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี

การค้นคว้าอิสระ

ของ

นายสันติพงษ์ เหลาหา

เรื่อง

แผนธุรกิจให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าและสินค้าทางการเกษตรในระบบราง
ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

เมื่อ วันที่ 11 พ.ค. 2561

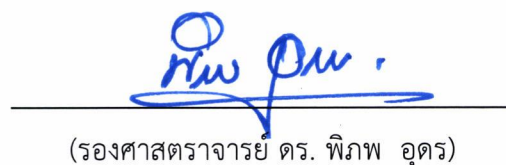
ประธานกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระ


(อาจารย์ ดร. พานวงศ์ คัมภีรารักษ์)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ


(รองศาสตราจารย์ ดร. เอกจิตต์ จีงเจริญ)

คณบดี


(รองศาสตราจารย์ ดร. พิภพ อุดร)

หัวข้อการค้นคว้าอิสระ	แผนธุรกิจให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าและสินค้าทางการ เกษตรในระบบราง
ชื่อผู้เขียน	นายสันติพงษ์ เหลาหา
ชื่อปริญญา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	สาขาวิชาการจัดการธุรกิจสากล คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ	รองศาสตราจารย์ ดร. เอกจิตต์ จึ้งเจริญ
ปีการศึกษา	2560

บทสรุปผู้บริหาร

บริษัท แรลคาร์โก้ เซอร์วิส จำกัด เป็นบริษัทให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าและสินค้าทางการเกษตรในระบบรางรถไฟ โดยให้บริการขนถ่ายตู้สินค้า เข้า-ออก ขบวนรถไฟ ทั้งแบบตู้สินค้า และแบบตู้บรรจุสินค้ากองเก็บ (BULK CONTAINER) พร้อมทั้งดำเนินการพิธีการทางศุลกากร Customs clearance สำหรับตู้สินค้าที่จะขนส่งลงเรือเดินทะเลที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อช่วยผู้ประกอบการเพิ่มช่องทางการขนส่งและต้นทุนการขนส่ง เนื่องจากการขนส่งทำได้ปริมาณคราวละมากๆ นอกเหนือจากการขนส่งแบบทางถนนและการขนส่งทางน้ำ

จากการวิเคราะห์โอกาสทางการตลาดและปัจจัยสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน พบว่า ธุรกิจมีโอกาสเติบโตค่อนข้างมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ จากเดิมที่ใช้รางเดี่ยวมาเป็นรางคู่ ทำให้การรถไฟสามารถเพิ่มจำนวนการวิ่งของรถไฟให้มีจำนวนมากขึ้น ซึ่งนอกจากทำให้การควบคุมเวลาของการวิ่งทำได้ดี การเดินรถไฟก็จะตรงเวลาอีกด้วย จะเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งมวลขนจำนวนมากแล้ว ยังสามารถใช้ขนส่งสินค้าได้มากขึ้นอีกด้วย

การขนส่งในระบบรางนั้น ปัจจุบันดำเนินการในรูปแบบสัมปทาน โดยรัฐวิสาหกิจในการกำกับของกระทรวงคมนาคม แต่การขนถ่ายสินค้าในขบวนรถไฟทำได้เพียงแบบตู้สินค้า ยังไม่มีการให้บริการแบบ แบบตู้บรรจุสินค้ากองเก็บ (BULK CONTAINER) ทั้งยังจนขนถ่ายที่ให้บริการ ดำเนินการพิธีการทางศุลกากร Customs clearance ก็จะมีเพียงบริเวณท่าเรือ และจุดขนถ่ายตู้ สินค้าลาดกระบ้งเท่านั้น ดังนั้นบริษัท จึงได้เห็นโอกาสในการให้บริการและการสร้างตราสินค้า โดยเน้นเรื่องของความสะดวกและคุณภาพการบริการ

ในการเริ่มต้นทางธุรกิจ บริษัทจะเปิดดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบในปี 2562 ภายใต้การร่วมลงทุนในกิจการของรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ในบริเวณ นิคมอุตสาหกรรม อุดรธานี เลขที่ 182 ถนนมิตรภาพ ตำบลโนนสัง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี โดยได้คำนึงถึงประเภทสินค้าการเกษตรที่จะขนส่ง การคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค กฎหมายผังเมืองที่ได้ประกาศบังคับใช้พื้นที่ที่สามารถให้บริการภายในจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดใกล้เคียงจำนวนมาก ได้แก่ จังหวัดหนองคาย บึงกาฬ ชัยภูมิ เลย เพชรบูรณ์ ขอนแก่น มหาสารคาม สกลนคร ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ หนองบัวลำภู ซึ่งมีพื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตสินค้าเกษตรจำนวนมาก

ด้านการเงินของบริษัท บริษัทฯ มีแผนการเจรจาการลงทุนโดยมีระยะเวลา 30 ปี เพื่อสามารถบริหารจัดการเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถรักษาระดับกระแสเงินสดให้เพียงพอต่อการดำเนินการและลงทุนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต สร้างความมั่นคงกับผู้เกี่ยวข้อง (STAKE HOLDER) ทั้งหมด โดยใช้การวิเคราะห์อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ผลตอบแทนการลงทุน อัตราคิดลด กระแสเงินสดสุทธิ โดยมีระยะเวลาในการคืนทุนสั้นที่สุด

แต่แผนธุรกิจดังกล่าว ยังมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ ได้แก่ กรณี การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ให้ หรือ ต่อสัมปทาน เนื่องจากการดำเนินการในรูปแบบร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ จำนวนลูกค้าและ/หรือผลผลิตมีปริมาณน้อย ไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้ ทั้งนี้อาจเกิดจากสาเหตุ การคาดการณ์ยอดขายสูงกว่าความเป็นจริง หรืออาจเกิดสถานะที่ไม่เอื้อต่อการเพาะปลูก ทำให้มีผลผลิตออกมาน้อย ทั้งนี้บริษัทฯ ก็ได้เตรียมแผนรองรับ กรณีดังกล่าว โดยการปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจ จากการขนถ่ายเป็นอย่างเดียว เป็น “ศูนย์บริการรอบแแห่งและจัดเก็บสินค้าทางการเกษตร “ ทั้งยังให้บริการเช่าพื้นที่เพื่อวางตู้สินค้าโดยการเพิ่มเครื่องจักรและอุปกรณ์

นอกจากนั้น บริษัทยังมีการกำหนดแผนขยายธุรกิจต่อไปในอนาคต โดยจะขยายรูปแบบการให้บริการได้แก่ การรับจัดเก็บ เป็นผู้ให้บริการขนส่งแบบครบวงจร เพื่อตอบสนองผู้ใช้บริการให้ครบวงจร แบบ Door- to-Door และเพิ่มจุดให้บริการไปยังจังหวัดอื่น เพื่อเพิ่มผู้ใช้บริการ .ให้บริษัทได้ครบวงจรมากขึ้น แต่แผนธุรกิจดังกล่าว ยังมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ

คำสำคัญ: ศูนย์ขนถ่ายตู้สินค้าทางบก, ขนส่งสินค้าเกษตรทางราง, ขนส่งสินค้าทางรถไฟ

Independent Study Title	INLAND CONTAINER AND AGRICULTURAL DEPOT
Author	Mr. Santipong Lao-Ha
Degree	Master of Business Administration
Department/Faculty/University	Program in Strategic Management Faculty of Commerce and Accountancy Thammasat University
Independent Study Advisor	Associate Professor Ekachidd Chungcharoen, Ph.D.
Academic Year	2017

EXECUTIVE SUMMARY

This research to study the transportation system and to select suitable location for establishment of the Inland Container and Agricultural depot from the case study of fuel transport management business.

The objectives of the study are as followings;

- 1) To study and to analyse the problem conditions of the railway transportation system of agricultural transportation management business.
- 2) To study the costs in respect of managing the railway transportation system of transportation management business,
- 3) To analyse and to find the suitable location for establishment of the Inland Container and Agricultural depot in each region that suits the cost of transportation and to provide the shortest response to clients through mathematics method and 4) To study and to compare the efficiency of railway system including the selection of the suitable location for establishment of Inland Container and Agricultural depot

The case study company in this research is the railway transportation management business, who provides the services of the transportation by train, in Udon Thani Province. The problems in Agricultural product to clients in each region and the results from the interviews with the company executives were collected and analysed by the SWOT and the mathematics method, the centre of gravity

technique. The outcomes of both techniques were compared to each other and also compared with the old system of the company in respect of the cost of transportation. The conditions under consideration are the distance and the time horizon to response the Volume of the product throughout the region

As result, it was found that, In the respect of SWOT and the center of gravity techniques, these business have a lot of opportunity to growth and Potential to be a future Business. In the sense of Investment, these would take 4.5 Years at return on investment

Anyway, these business still have some risk. As a regulation, by using the railway line, these have to be done by concession or Public Private Partnerships (PPP) and should have a duration of 30years.

Not only type of the corporate, but also the sale forecast estimation. Some agricultural Product are effected by the yearly weather. As a results, the sale forecast estimation would be change, Loss of profit. These could be preventing by apply an add-on machine, steel silo storage.

Keywords: Inland container , Bulk container , railway transportation

กิตติกรรมประกาศ

แผนธุรกิจฉบับนี้สำเร็จได้ ด้วยอนุเคราะห์เอื้อเฟื้อข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ทั้งยังให้ความร่วมมือจากหลายท่าน ให้การสนับสนุนข้อมูลผู้จัดทำ ตั้งแต่เริ่มต้นแผนธุรกิจ ทั้งข้อมูลจากภาคเอกชน และหน่วยงานของรัฐ

ผู้จัดทำ ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. เอกจิตต์ จิงเจริญ ได้กรุณาเสียสละเวลา ให้คำแนะนำและเป็นที่ปรึกษาของโครงการแผนธุรกิจนี้ มาโดยตลอด และ ดร.พาณวงศ์ คัมภีรารักษ์ ที่ได้สละเวลามาเป็นกรรมการให้คำแนะนำ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ ผู้จัดทำ ขอขอบพระคุณ สมาคมโรงสีข้าว สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย บริษัท เจริญโภคภัณฑ์วิศวกรรม จำกัด ผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ได้สละเวลาให้ความร่วมมือในการกรอก แบบสอบถาม และท้ายที่สุด ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่โครงการบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ทุกท่านที่ช่วยประสานงานด้านต่างๆจนแผนธุรกิจนี้ สำเร็จลุล่วงด้วยดี

ขอขอบคุณผู้เกี่ยวข้องทุกท่าน ที่อาจไม่ได้กล่าว หรือไม่สามารถเอ่ยนามได้ ที่ได้กรุณา สละเวลาเอื้อเฟื้อข้อมูลเพื่อเป็นแนวทางในการทำแผนธุรกิจฉบับนี้

ทางคณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนธุรกิจนี้จะเป็ประโยชน์ส่วนหนึ่งต่อการพัฒนา ระบบขนส่งสินค้าเกษตร แก่ผู้สนใจและ ต้องการข้อมูลนี้ไปใช้ประโยชน์

นายสันติพงษ์ เหลาหา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหารภาษาไทย	(1)
บทสรุปผู้บริหารภาษาอังกฤษ	(3)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
สารบัญตาราง	(10)
สารบัญภาพ	(11)
รายการสัญลักษณ์และคำย่อ	(12)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและโอกาสธุรกิจ	1
1.2 โครงสร้างธุรกิจ (Business Model)	10
บทที่ 2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม(Environmental Analysis)	12
2.1 สภาพโดยรวมและแนวโน้มของตลาด	12
2.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร (PEST Analysis)	19
2.2.1 ปัจจัยด้านการเมือง P: Political	19
2.2.2 ปัจจัยด้านสภาพเศรษฐกิจ E: Economic	21
2.2.3 ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม S: Social	22
2.2.4 ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีT: Technology	23
2.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก	24
2.2.1 การคุกคามจากคู่แข่งชั้นใหม่ (Potential New Entrants)	24

	(7)
2.2.2 ความรุนแรงของการแข่งขันภายในอุตสาหกรรม (Rivalry among Existing Firm)	25
2.2.3 การคุกคามจากสินค้าที่ทดแทนกันได้ (Substitute Products)	25
2.2.4 อำนาจการต่อรองของผู้ซื้อ (the bargaining power of buyer)	25
2.2.5 อำนาจการต่อรองของซัพพลายเออร์ (The bargaining power of supplier)	25
2.4 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน	26
2.4.1 Strengths	26
2.4.2 Weaknesses	26
2.4.3 Opportunities	26
2.4.4 Threats	27
2.5 การวิเคราะห์คู่แข่งในอุตสาหกรรม	33
2.6 การเลือกที่ตั้งจุดขนถ่าย	33
บทที่ 3 กลยุทธ์องค์กร	38
3.1 ลักษณะธุรกิจ	38
3.2 ตราสัญลักษณ์สินค้า	38
3.3 Vision (วิสัยทัศน์)	38
3.4 Mission (พันธกิจ)	39
3.5 เป้าหมาย (Goals)	39
3.5.1 เป้าหมายระยะสั้น	39
3.5.2 เป้าหมายระยะยาว	39
3.6 แนวทางกลยุทธ์ของธุรกิจ	39
บทที่ 4 การวิจัยตลาด	41
4.1 การกำหนดกลยุทธ์การตลาดกลุ่มเป้าหมาย	41
4.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	41
4.3 สรุปผลการวิจัย	42

	(8)
บทที่ 5 กลยุทธ์ด้านการปฏิบัติการ	43
5.1 วัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติการ	43
5.2 การเลือกทำเลที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่ในการให้บริการ	43
5.3 แผนการปฏิบัติการก่อนการเริ่มการให้บริการ	48
5.3.1 การจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานของบริษัท	48
บทที่ 6 กลยุทธ์ด้านทรัพยากรมนุษย์	52
6.1 แผนผังโครงสร้างองค์กร	52
6.2 การวิเคราะห์งาน	53
6.3 การวางแผนทรัพยากรมนุษย์	58
6.4 การสรรหาและคัดเลือกพนักงาน	59
6.5 การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน	60
6.6 การบริหารค่าจ้างและสวัสดิการ	60
บทที่ 7 กลยุทธ์ด้านการเงินการกำหนด	62
7.1 วัตถุประสงค์และเป้าหมายทางการเงิน	62
7.2 โครงสร้างเงินทุน	62
7.3 นโยบายทางการเงินและการประมาณการงบการเงิน	63
7.3.1 สมมติฐานในการจัดทำ งบกำไรขาดทุน	63
7.3.2 สมมติฐานในการจัดทำงบดุล	67
7.4 การคำนวณผลตอบแทนการลงทุน	68
7.4.1 ต้นทุนเงินทุนของกิจการ	69
7.4.2 การประเมินความเป็นไปได้ทางการเงิน Financial Feasibility Valuation	72
7.5 การวิเคราะห์มูลค่ากิจการ ผลตอบแทนการลงทุน และความเป็นไปได้ของโครงการ	73
7.6 การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน	74

	(9)
บทที่ 8 การประเมินผลและการควบคุม	77
8.1 แผนการควบคุมและประเมินผลการดำเนินงาน (Service and Operation)	77
8.1.1 ประเมินผลด้านการให้ความร่วมมือและการบริการของ Supplier	77
8.1.2 ประเมินผลทางด้านการให้บริการในเว็บไซต์	77
8.1.3 ประเมินผลทางด้านการให้บริการทางโทรศัพท์	77
8.2 การควบคุมและประเมินผลการตลาด (Marketing)	78
8.3 การควบคุมและประเมินผลทางด้านการปฏิบัติงาน	78
8.4 การประเมินและควบคุมด้านการเงิน	78
บทที่ 9 แผนสำรอง	80
9.1 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ให้ หรือ ต่อสัมปทาน	80
9.2 จำนวนลูกค้าและ/หรือ ผลผลิต มีปริมาณน้อยไปถึงเป้าหมายที่วางไว้	80
รายการอ้างอิง	82
ภาคผนวก	84
ประวัติผู้เขียน	101

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (พินตัน)	4
1.2 มูลค่าการขนส่งสินค้าขาออกระหว่างประเทศ (ล้านบาท)	5
1.3 ปริมาณการขนส่งสินค้าขาออกระหว่างประเทศ (พินตัน)	5
1.4 ปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร (ระบบราง)	6
1.5 แผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน	6
1.6 แผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน	7
2.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน	13
2.2 ร้อยละของมูลค่าและน้ำหนักของสินค้าเกษตรที่ขนส่งเข้าสถานประกอบการ จำแนกตามประเภทสินค้าเกษตร สำนักงานสถิติแห่งชาติ	15
2.3 ต้นทุนการขนส่งเฉลี่ยแยกตามสินค้าและรูปแบบการขนส่ง	15
2.4 สถิติการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (หมากคั้น)	16
2.5 ค่าเป้าหมายและความสำเร็จตาม แผนยุทธศาสตร์ปี 2560-2564 ของ กระทรวงคมนาคม	20
2.6 ค่าเป้าหมายการดำเนินการตาม แผนยุทธศาสตร์ปี 2560-2564 ของกระทรวงคมนาคม	27
2.7 สรุปสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางราง	31
2.8 เนื้อที่ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ข้าวเปลือก แยกตามพื้นที่รายภาคและรายจังหวัด	34
2.9 เนื้อที่ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ มันสำปะหลัง แยกตามพื้นที่รายภาคและรายจังหวัด	34
2.10 เนื้อที่ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ยางพารา แยกตามพื้นที่รายภาคและรายจังหวัด	35
6.1 แสดงแผนกำลังคนในแต่ละปี	59
7.1 แสดง ต้นทุนการขายและการให้บริการ	64
7.2 แสดงผลตอบแทนของพนักงานจัดส่ง	65
7.3 แสดง Market returnของตลาด MAI	70
7.4 Market Dividend Yield Mai	71
7.5 แสดง Free Cash Flow ในปีที่ 1-ปีที่ 5	73
7.6 แสดงการวิเคราะห์ Break Even	74
7.7 แสดงค่า Profitability Ratios, Liquidity Ratios และ Leverage Ratios	75

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ต่อ GDP	2
1.2 รูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ	3
1.3 ต้นทุนโลจิสติกส์ขาواردส่งออก แต่ละประเภท	8
1.4 แผนการดำเนินการย่านกองเก็บสินค้า ข้อมูล ณ วันที่ 7 ธันวาคม 2559	9
2.1 ประเภทรถที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าเกษตร	14
2.2 Framework ที่ใช้สำหรับวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อองค์กร	19
2.3 การวิเคราะห์สภาวะการแข่งขันภายในอุตสาหกรรม (5 Forces Model)	24
2.4 เอกสารแนบท้ายประกาศกฎกระทรวงเรื่อง ผังเมืองรวมจังหวัดอุดรธานี	36
3.1 ตราสัญลักษณ์ Rail Cargo Service	38
5.1 ตำแหน่งจุดที่ตั้งตามการคำนวณและตำแหน่งที่ตั้งตามการเลือก	46
5.2 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	47
5.3 เครื่องทำความสะอาดแบบตะแกรงร่อน	48
5.4 ระบบชั่งน้ำหนัก รถพ่วง 18 ล้อ ขนาด 50 ตัน	49
5.5 ระบบชั่งน้ำหนัก รถไฟ ขนาด 50 ตัน	49
5.6 เครื่องชั่งแบบ ไหลผ่าน	50
5.7 รถยกตู้คอนเทนเนอร์แบบ reach stacker	50
5.8 ตู้คอนเทนเนอร์ แบบ Bulk Container	51
6.1 โครงสร้างองค์กร	52

รายการสัญลักษณ์และคำย่อ

สัญลักษณ์/คำย่อ	คำเต็ม/คำจำกัดความ
P	ตัวเลขจากการคาดคะเน
f	ตัวเลขแก้ไขใหม่
n.s.	มีจำนวนน้อยมากไม่มีความสำคัญทางสถิติ
n.a.	ยังไม่มีข้อมูล
-	ไม่มีตัวเลขสถิติ

หน่วยวัดพื้นที่

1 ไร่ = 0.16 เฮกแตร์ หรือ 0.395 เอเคอร์

6.25 ไร่ = 1 เฮกแตร์

2.5 ไร่ = 1 เอเคอร์

(หมายเหตุ: ไร่ เป็นหน่วยวัดพื้นที่ของประเทศไทย)

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและโอกาสธุรกิจ

ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง โดยให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้ง ต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจรรยาบรรณ โดยปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottle neck) ในเส้นทางขนส่งหลัก และเส้นทางสำรองรองรับการหยุดชะงักของ โซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในการขนส่งสินค้าความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างการขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยมีกลยุทธ์หลัก 4 ประการ ทั้งนี้ ในกลยุทธ์ ที่ 1 และ กลยุทธ์ที่ 4 ได้ระบุรายละเอียดไว้ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก โดยการพัฒนาระบบทางคู่บนเส้นทางขนส่งหนาแน่น การพัฒนาระบบ ให้บริการขนส่งทางรางบริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปรับปรุง ประสิทธิภาพบริการขนส่งทางรถไฟ ด้วยการจัดหาหัวรถจักร/แคร่ให้เพียงพอกับความ ต้องการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการให้บริการ ตลอดจนการปรับปรุงถนนสายหลักที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตไปสู่ประตูการค้าและการพัฒนาคนขับรถบรรทุกให้ ได้มาตรฐานประสิทธิภาพและความปลอดภัย และ

กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรม บริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park) เพื่อให้การก่อสร้างบริการพื้นฐานตรงกับ ความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้นๆ อาทิ การให้ เอกชนเป็นผู้ลงทุนศูนย์กระจายสินค้า (DC) จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า ลานบรรจุ สินค้า การให้ผู้ประกอบการเข้ามีส่วนร่วมในการวางแผนและออกแบบการก่อสร้าง ท่าเรือหรือบริการอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีการพัฒนา ศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน และส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมใน การจัดทำแผนเส้นทางสำรองการขนส่งสินค้ารองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในกรณีฉุกเฉิน จะเห็นได้ว่า รัฐบาลได้เริ่มดำเนินการพัฒนาการขนส่งในระบบรางให้ มีมากขึ้น



ภาพที่ 1.1 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ต่อ GDP

ในปี 2558 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 1,912.9 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 จากปี 2557 หรือคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ซึ่งมีมูลค่า 13,672.9 พันล้านบาท ปรับลดจากร้อยละ 14.2 ในปี 2557 โดยต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2558 ประกอบด้วย

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 1,024.2 พันล้านบาท หรือร้อยละ 7.5 ต่อ GDP

ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 714.8 พันล้านบาทหรือร้อยละ 5.2 ต่อ GDP

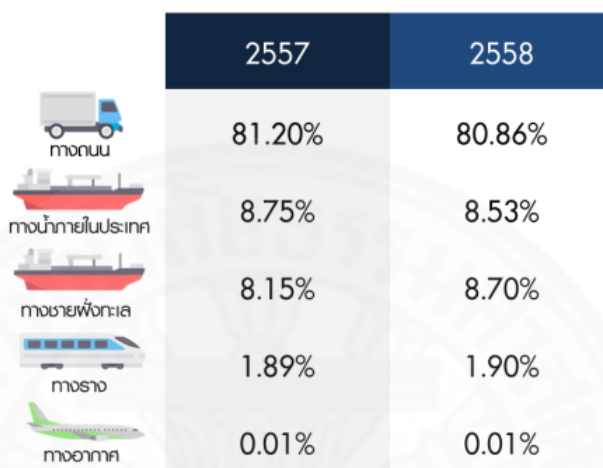
ต้นทุนการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ 173.9 พันล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 ต่อ GDP ทั้งนี้

อัตราการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ตั้งแต่ปี 2555-2558 มีแนวโน้มขยายตัวลดลง และอัตราการเติบโตของ GDP ขยายตัวลดลงในช่วงปี 2555-2557 ในขณะที่ปี 2558 มีการปรับตัวดีขึ้นตามการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ

ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ มีปริมาณ 596,552 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 572,695 พันตันในปี 2557 หรือคิด เป็นร้อยละ 4.2 ซึ่งพบว่าการขยายตัวดังกล่าวเป็นผลมาจาก การขยายตัวของการขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งมีปริมาณ 482,358 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 465,200 พันตันในปีก่อนหน้า โดยสินค้าที่มีการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้น ได้แก่ อ้อย ดิน หิน ทราย และแร่ธาตุ รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเล ซึ่งมีปริมาณ 51,872 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 46,673 พันตันจากการขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญของการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและ สินค้าเบ็ดเตล็ด

ในขณะที่ การขนส่งสินค้าทางราง มีปริมาณ 11,356 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 10,829 พันตัน ซึ่งการขนส่งสินค้าทางราง ขยายตัวเพิ่มขึ้นภายหลังโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ ปลอดภัยต่อการเดินทางตามแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ของการรถไฟแห่งประเทศไทยระยะเร่งด่วน (พ.ศ.

2553–2557) ดำเนินการแล้วเสร็จ และมีการจัดหาหัวรถจักรเพิ่มเติม ทำให้สามารถเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรางตามเส้นทางหลักได้ สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ มีปริมาณ 59 พันตัน ลดลงจาก 60 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 1.7 โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 1.2 ตั้งแต่ปี 2555 อย่างไรก็ตาม



ภาพที่ 1.2 รูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

หากพิจารณาสัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้า ภายในประเทศ พบว่า ปี 2558 การขนส่งสินค้าทางถนนยังคง เป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 80.86 ลดลงจากปี 2557 ที่มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 81.20 โดยปี 2558 ผู้ประกอบการเริ่มปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบ การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเลมากขึ้น คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 8.70 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 8.15 ในปี 2557

มูลค่าตลาดจากการขนส่ง

จากรายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2559 ของกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ระบุว่า ในปี 2559 รายได้ของผู้ประกอบการขนส่ง มีรายได้รวมทั้งสิ้น 235,275 ล้านบาท โดยหากจำแนกตามรูปแบบของการจดทะเบียน พบว่า ปี 2559 ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีรายได้สูงสุดคือ บจ. มีรายได้สูงถึง 224,553 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 80 ของรายได้ นิติบุคคลในสาขาธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ รองลงมาเป็น บมจ. มีรายได้ 44,559 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16 ขณะที่ หจ./ หสน. มีรายได้รวม 10,822 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4

ทั้งนี้ ในปี 2558 ภาพรวมของราคาปัจจัยการผลิตเพื่อ การขนส่งลดลงจากปี 2557 โดยเฉพาะราคาน้ำมัน เชื้อเพลิงซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 30 ของปัจจัย การผลิตหลักเพื่อการขนส่งปรับลดลงอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาสตามราคาน้ำมันตลาดโลกที่หดตัวอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากอุปทานส่วนเกินของน้ำมันดิบยังอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งสะท้อนต้นทุนของรูปแบบการขนส่งหลักของไทย พบว่า ปี 2558 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน มีค่าเฉลี่ยลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากภาวะราคาน้ำมันที่ปรับตัวลดลง โดยดัชนี ค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนลดลงในทุกหมวด ได้แก่ ผลผลิตเกษตรกรรม ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และ ผลิตภัณฑ์จากเหมือง

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีปริมาณ 235,216 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 232,595 พันตันในปี 2557 หรือคิดเป็นร้อยละ 1.1 โดยปี 2558 การขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศเติบโตอย่างชะลอตัว เนื่องจาก การขนส่งทางเรือระหว่างประเทศซึ่งเป็นรูปแบบการ ขนส่งหลักหดตัวลงมีปริมาณ 202,104 พันตัน ลดลงจาก 204,293 พันตัน เนื่องจากได้รับผลกระทบจากการ ส่งออกที่หดตัวลงจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจคู่ค้า อาทิ จีนและอาเซียน

ตารางที่ 1.1

ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการขนส่ง	2555	2556	2557	2558
ทางถนน	24.574	26.142	27.525	32.297
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	4.7	6.4	5.3	17.3
ทางราง	103	97	80	126
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-29.5	-5.8	-17.5	57.5
ทางเรือระหว่างประเทศ	194.318	186,087	204,293	202,104
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	0.4	-4.2	9.8	-1.1
ทางอากาศ	746	679	696	688
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	2.9	-9.0	2.5	-1.1
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์อื่นๆ	2	1	1	2
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-33.3	-50.0	0.0	100.0
ปริมาณการส่งสินค้าระหว่างประเทศ	219,743	213,006	232,595	235,217
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	0.8	-3.1	9.2	1.1

ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 1.2

มูลค่าการขนส่งสินค้าขาออกระหว่างประเทศ (ล้านบาท)

รูปแบบการส่งออก	2555	2556	2557	2558	2559
ทางเรือ	4,890,964	4,893,995	5,181,416	4,994,314	5,098,661
ทางรถไฟ	5,609	3,821	2,232	3,811	7,509
ทางรถยนต์	595,238	599,953	625,962	629,619	660,408
ทางเครื่องบิน	1,580,024	1,388,372	1,470,251	1,546,517	1,727,686
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์อื่นๆ	10,653	1,501	262	239	228
รวม	7,082,488	6,887,642	7,280,124	7,174,500	7,494,492

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 1.3

ปริมาณการขนส่งสินค้าขาออกระหว่างประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการส่งออก	2555	2556	2557	2558	2559
ทางเรือ	101,342	98,696	111,223	106,361	106,139
ทางรถไฟ	95	90	75	124	221
ทางรถยนต์	12,380	13,419	14,896	16,548	16,381
ทางเครื่องบิน	427	397	409	390	418
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์อื่นๆ	1	0	0	0	0
รวม	114,245	112,603	126,604	123,423	123,159

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

จากสถิติการใช้บริการระบบราง ของการรถไฟแห่งประเทศไทยพบว่า มีการขนส่งสินค้าทางระบบรางน้อยมาก

ตารางที่ 1.4

ปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร (ระบบราง)

เดือน	มค.-กพ.	มีค.-เมย.	พค.-มิย.	กค.-สค.	กย.-ตค.	พย-ธค.	2560*
รถไฟ							
สินค้า	2,039	1,021,655	0	0	0	0	4,190
ผู้โดยสาร	5,520	3,165,146	0	0	0	0	11,715
รถไฟฟ้าใต้ดิน							
ผู้โดยสาร	17,814	10,280	0	0	0	0	28,085
เดือน	มค.-กพ.	มีค.-เมย.	พค.-มิย.	กค.-สค.	กย.-ตค.	พย-ธค.	2559*
รถไฟ							
สินค้า	1,991	1,966,34	1,971,377	1,967,249	1,842,127	2,113,141	11,851,23
ผู้โดยสาร	5,625	5,751,169	5,276,015	5,554,307	5,581,545	5,830,636	33,618,67
รถไฟฟ้าใต้ดิน							
ผู้โดยสาร	15,977	16,223,95	15,980,75	17,740,72	19,138,5	18,186,35	103,247,3

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

การขนส่งระบบราง: การพัฒนาระบบรางครั้งใหญ่

ในปี 2558 รัฐบาลได้กำหนดให้มียุทธศาสตร์การ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่สอดคล้อง กับแนวคิดของแผนพัฒนา ฉบับที่ 11 โดยจะใช้เป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ในระยะ 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) โดยหนึ่งในกรอบการลงทุนคือ การพัฒนารถทางคู่

ตารางที่ 1.5

แผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน

สายเหนือ	สายอีสาน	สายใต้
1. ลพบุรี - ปากน้ำโพ	5. มาบกระเบา - ชุมทางจิระ	10. นครปฐม - หัวหิน
2. ปากน้ำโพ - เด่นชัย	6. ชุมทางจิระ - ขอนแก่น	11. หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์
3. เด่นชัย - เชียงใหม่	7. ขอนแก่น - หอนงคาย	12. ประจวบคีรีขันธ์- ชุมพร
4. เด่นชัย - เชียงของ	8. บ้านไผ่ - นครพนม	13. ชุมพร - สุราษฎร์ธานี
	9. ชุมทางจิระ - อุบลราชธานี	14. สุราษฎร์ธานี - สงขลา
		15. หาดใหญ่- ปาดังเบซาร์

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ปี 2560-2564

แผนปฏิบัติการ ปี 2560

บรรจุโครงการรถไฟรางคู่ 10 เส้นทาง วงเงิน 408,616.28 ล้านบาท

1. หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์
2. ชุมพร - สุราษฎร์ธานี
3. สุราษฎร์ธานี - สงขลา
4. หาดใหญ่- ปาดังเบซาร์
5. ปากน้ำโพ - เด่นชัย
6. เด่นชัย - เชียงใหม่
7. เด่นชัย - เชียงของ
8. ขอนแก่น - หนองคาย
9. ชุมทางจิระ - อุบลราชธานี
10. บ้านไผ่ - นครพนม

ตารางที่ 1.6

แผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน

สถานะโครงการในปัจจุบัน		
เริ่มก่อสร้าง	ขั้นตอนการประกวดราคา	ขั้นตอนเสนอ ครม./PPP
1. หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	1. ปากน้ำโพ - เด่นชัย	1. เด่นชัย - เชียงของ
	2. ชุมทางจิระ - อุบลราชธานี	2. บ้านไผ่ - นครพนม
	3. ขอนแก่น - หนองคาย	
	4. ชุมพร - สุราษฎร์ธานี	
	5. สุราษฎร์ธานี - สงขลา	
	6. หาดใหญ่- ปาดังเบซาร์	
	7. เด่นชัย - เชียงใหม่	

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ปี 2560-2564

การขนส่งระบบราง: ทำไมต้องรางคู่

ปัญหาของเราคือ การมีรถไฟรางเดี่ยว ทำให้ขบวนรถไฟต้องรอสับราง วิ่งสวนกันไม่ได้ ไม่สามารถเพิ่มขบวนรถไฟได้ เพียงแค่มีรางคู่ การเดินทางและขนส่ง ก็จะรวดเร็วขึ้น(ไม่ต้องรอสับราง) ปลอดภัยขึ้น และเพิ่มเที่ยวเดินรถไฟได้อีก

การขนส่งระบบราง: ต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำ

บรมัตถ์พงษ์ พลเยี่ยม ได้ทำการศึกษา "ต้นทุนและเวลาในการขนส่งข้าวรูปแบบต่างๆ: กรณีศึกษาเส้นทาง การขนส่งจังหวัดนครสวรรค์-ส่งออกต่างประเทศ พบว่า ต้นทุนการขนส่งทางราง มี ต้นทุนถูกกว่า ต้นทุนการขนส่งทางรถยนต์ถึงประมาณร้อยละ 50

หน่วย : บาทต่อตัน						
	รถบรรทุก	รถหัวลาก1	รถหัวลาก2	รถไฟ1*	รถไฟ2*	เรือ
ต้นทุนเก็บรักษา	216	216	216	216	216	216
ร้อยละ	23.48	25.56	23.48	36.78	33.45	26.94
ต้นทุนยกขนส่งสินค้า	138.9	104	104	43.78	29.46	58.32
ร้อยละ	15.10	12.30	11.30	7.46	4.56	7.27
ต้นทุนขนส่ง	565	525.2	600	327.45	400.3 2	527.57
ร้อยละ	61.42	62.14	65.22	55.76	61.99	65.79
ต้นทุนรวม	919.90	845.20	920.00	587.23	645.78	801.89

หมายเหตุ: รถไฟมี L/C มีค่าธรรมเนียมน้ำมัน

หมายเหตุ หัวลาก 1 หมายถึงรถบรรทุกหัวลากมีฟองเป็นตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกได้ 25 ตัน นำข้าวจากนครสวรรค์ส่งถึง ICDลาดกระบัง

หัวลาก 2 หมายถึงรถบรรทุกหัวลากมีฟองเป็นตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกได้ 25 ตัน นำข้าวจากนครสวรรค์ส่งถึง ท่าเรือแหลมฉบัง

รถไฟ 1 หมายถึงรถไฟบรรทุกข้าวจากนครสวรรค์ส่งถึง ICDลาดกระบัง

รถไฟ 2 หมายถึงรถไฟบรรทุกข้าวจากนครสวรรค์ส่งถึง ท่าเรือแหลมฉบัง

ภาพที่ 1.3 ต้นทุนโลจิสติกส์ข้าวสารส่งออก แต่ละประเภท

แต่ถึงแม้จะมีต้นทุนที่ถูกกว่า แต่เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมา ไม่ได้มีการพัฒนาโครงสร้างรางเพิ่มเติม จึงทำให้มีอุปสรรคมากมาย ที่ทำให้ไม่สามารถพัฒนาการขนส่งสินค้าทางระบบรางได้ และที่สำคัญ ยังไม่มีการขนส่งสินค้าเกษตร เช่น ข้าว ข้าวโพด ถั่วเขียว อ้อย มันสำปะหลัง ในระบบรางเลย

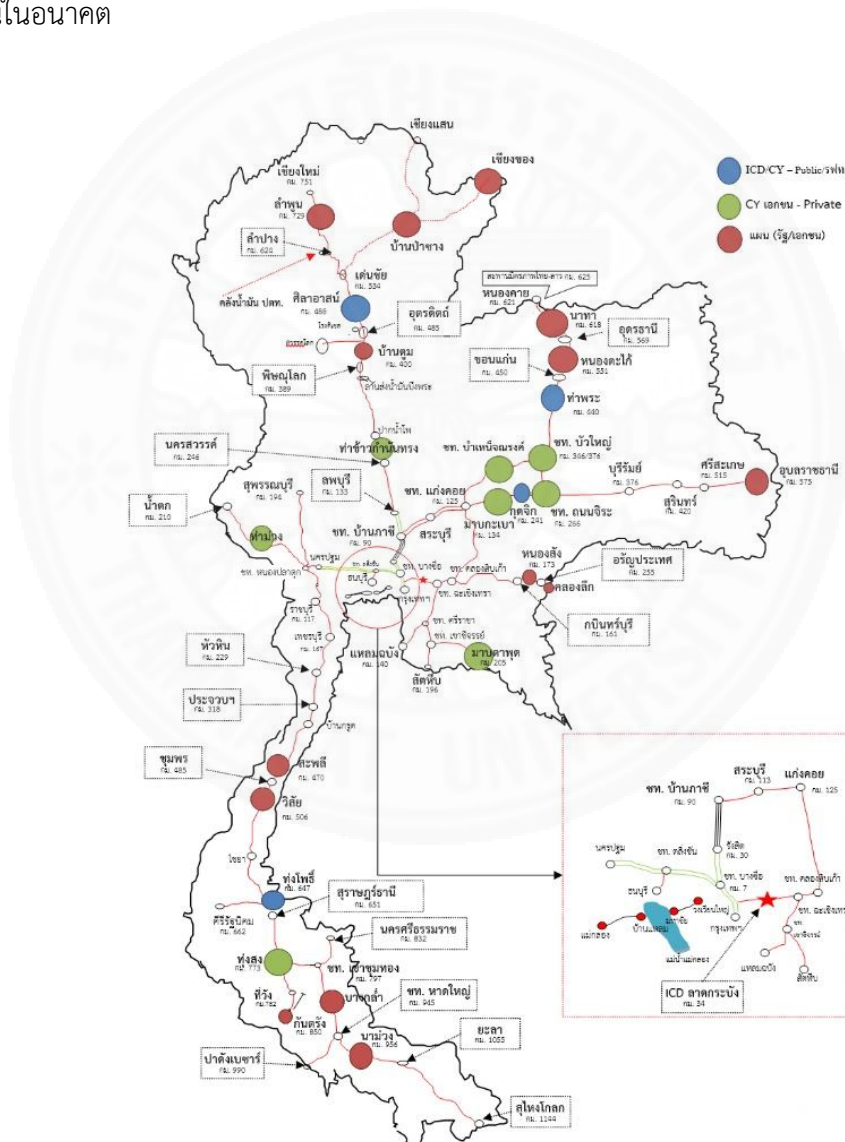
นอกจากจะต้องมีการพัฒนาตัวระบบรางแล้วนั้น ยังต้องมียุทธศาสตร์ประกอบที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งคือ จุดขนถ่ายบนบก เพื่อใช้เป็นสถานที่ขนถ่ายตู้สินค้า ซึ่งปัจจุบัน การท่าเรือแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการ อย่างละ 1 แห่ง ได้แก่

1. สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ดำเนินการโดย การรถไฟแห่งประเทศไทย

2. สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี ดำเนินการโดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการได้ในปี 2561

3. สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ท่าพระ จ.ขอนแก่น อยู่ระหว่างการเจรจาระหว่างเอกชน การรถไฟแห่งประเทศไทย และ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

นอกจากนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังมีแผนงานที่จำดำเนินการ ย่านกองเก็บสินค้า (Container Yard: CY) ในภูมิภาคต่างๆทั่วประเทศ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางระบบรางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต



ภาพที่ 1.4 แผนการดำเนินการย่านกองเก็บสินค้า ข้อมูล ณ วันที่ 7 ธันวาคม 2559

1.2 โครงสร้างธุรกิจ (Business Model)

กิจกรรมหลัก: Key Activities (KA): งานหลักของธุรกิจคือ การให้บริการขนถ่ายตู้สินค้า (General Container) และสินค้าการเกษตร ในลักษณะของสินค้าเทกอง (Bulk Container) ทางระบบราง

กลุ่มลูกค้า: Customer Segments (CS):

1. บริษัทดำเนินกิจการด้านโลจิสติกส์
2. ผู้ส่งออกสินค้า
3. ผู้ผลิตสินค้าเกษตร

คุณค่าสินค้าหรือบริการ: Value Proposition (VP):

1. ส่งของตรงตามเวลา (Delivery on time)
2. ตอบสนองทุกความต้องการในจุดเดียว (one stop service)
3. ช่วยบริหารต้นทุนในการขนส่ง (Cost effectiveness)
4. ง่ายในการตรวจสอบสถานะได้ทุกเวลา ทุกสถานที่ (Easy to check)

ทรัพยากรหลัก: Key Resources (KR): เงินลงทุน เครื่องจักร โดยใช้เทคโนโลยีอัตโนมัติ (fully Automate Execution) ในการบริหารและจัดการด้านข้อมูล (MIS - MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM) ซึ่งใช้ทรัพยากรบุคคลน้อย

พันธมิตร: Key Partnerships (KP):

- (1) บริษัทที่หน้าที่ด้านพิธีการเอกสารผ่านธนาคาร พิธีการศุลกากร และบริษัทเรือเดินทะเล หรือบริษัทขนส่งทางเครื่องบิน
- (2) บริษัทขนส่งทางรถยนต์ขนาดกลางและเล็ก เพื่อดำเนินการในส่วน (Depot to door)

ช่องทางการเข้าถึง: Channels (CH):

บริษัท จะใช้ช่องทางขายผ่าน ผู้แทนขาย (sale) และช่องทาง Online ทั้งเว็บไซต์และ email และประชาสัมพันธ์ผ่านทาง facebook และ Instagram

ช่องทางที่ 1 ให้ความสำคัญกับการทำ Testimonial ของลูกค้า ซึ่งการทำ Testimonial นั้น สามารถทำได้ถึง 5 แบบดังนี้

1. Quotes
2. Social Media Post
3. Case Studies – กรณีศึกษาจากลูกค้าของเรา ที่แสดงให้เห็นว่า บริการของเราสามารถช่วยแก้ไขให้กับองค์กรต่าง ๆ ได้ผลเป็นอย่างดี
4. Video Testimonials
5. Interviews

ช่องทางที่ 2 Meeting and การจัดงานอีเวนท์ (Event)

ช่องทางที่ 3 การส่งจดหมายอ็อปเดทข่าวสาร Email Marketing

ช่องทางที่ 4 การมีปฏิสัมพันธ์กับชุมชนออนไลน์ (online Community)

ช่องทางที่ 5 การทำแคมเปญ Cross Sell และ Upsell

ความสัมพันธ์กับลูกค้า: Customer Relationships (CR):

ลูกค้าสามารถใช้บริการแบบ (one-stop service) ด้วยความรวดเร็ว (Good speed) และตรงต่อเวลา (reliable on time) นอกจากนี้ ลูกค้ายังตรวจสอบสถานะและตำแหน่งสินค้า (easy on access in real time) ผ่านโทรศัพท์มือถือ

รายได้หลัก: Revenue Streams (RS):

รูปแบบของรายได้มาจาก

(1) ค่าบริการขนถ่ายสินค้า เข้า-ออก ทั้งแบบตู้สินค้าและค่าบริการจัดการสินค้าทางการ
เกษตร

(2) ค่าบริการจัดเก็บสินค้าทางการเกษตร และค่าเช่าพื้นที่วางตู้สินค้า

(3) ค่าบริการจัดการพิธีทางศุลกากร

โครงสร้างต้นทุน: Cost Structure (CS):

รายจ่ายที่คงที่ ได้แก่ ค่าเช่าที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคาร เครื่องจักร อุปกรณ์สำนักงานและ
เฟอร์นิเจอร์

รายจ่ายที่ไม่คงที่ เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าใช้จ่ายพนักงาน ค่าสื่อสาร รวมถึงค่าใช้จ่าย
ทางด้านการตลาดด้วย

บทที่ 2

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม(Environmental Analysis)

2.1 สภาพโดยรวมและแนวโน้มของตลาด

การขนส่งสินค้า ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ มีปริมาณ 596,552 พันตัน เพิ่มขึ้น จาก 572,695 พันตันในปี 2557 หรือคิดเป็นร้อยละ 4.2 ซึ่งพบว่าการขยายตัวดังกล่าวเป็นผลมาจากการขยายตัวของ การขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งมีปริมาณ 482,358 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 465,200 พันตัน ในปีก่อนหน้า โดยสินค้าที่มีการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้น ได้แก่ อ้อย ดิน หิน ทราย และแร่ธาตุ รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเล ซึ่งมีปริมาณ 51,872 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 46,673 พันตันจากการขยาย ตัวอย่างมีนัยสำคัญของการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและ สินค้าเบ็ดเตล็ด ในขณะที่ การขนส่งสินค้าทางราง มีปริมาณ 11,356 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 10,829 พันตัน ซึ่งการขนส่งสินค้าทางราง ขยายตัวเพิ่มขึ้นภายหลังโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ ปลอดภัยต่อการเดินทางตาม แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ของการรถไฟแห่งประเทศไทยระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2553–2557) ดำเนินการแล้วเสร็จ และมีการจัดหาหัวรถจักรเพิ่มเติม ทำให้สามารถเพิ่มขีดความสามารถและ ประสิทธิภาพในการ ขนส่งสินค้าทางรางตามเส้นทางหลักได้ สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ มี ปริมาณ 59 พันตัน ลดลงจาก 60 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 1.7 โดยการขนส่ง สินค้าทางอากาศมี แนวโน้มลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 1.2 ตั้งแต่ปี 2555

แต่ถ้าพิจารณาจากปริมาณขนส่ง ในรูปแบบของ 1 หน่วยน้ำหนัก ตัน-กิโลเมตร ซึ่ง หมายถึงปริมาณและระยะทางในการขนส่งรูปแบบต่างๆ จะพบว่า การขนส่งทางถนน จะมีสัดส่วน ของปริมาณการขนส่งมากขึ้นอีก ดังแสดงในตาราง ซึ่งการขนส่งทางถนนมีสัดส่วนของตัน-กิโลเมตร สูงถึงร้อยละ 96 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด

รูปแบบการขนส่งสินค้าเกษตรส่วนใหญ่ในประเทศไทยก็ขนส่งทางถนน โดยการขนส่ง สินค้าทางการเกษตรมีอยู่หลายรูปแบบ ทั้งสินค้าเกษตรก่อนมีการแปรรูป สินค้าสด(เน่าเสียง่ายไม่มี การแปรรูป) สินค้าเพื่อเป็นวัตถุดิบ ซึ่งถ้าเราจะพิจารณาการขนส่ง จะสามารถจัดประเภทได้ตาม รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 2.1

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน

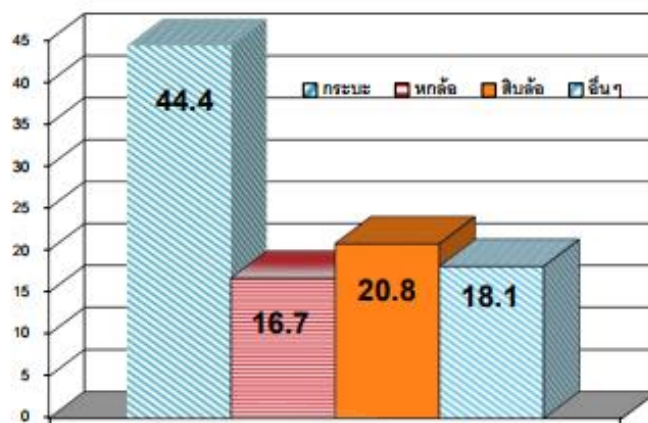
ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน)					ปริมาณการขนส่ง (พันล้านตัน-กิโลเมตร)				
	2548	2549	2550	2551	2552	2548	2549	2550	2551	2552
สัตว์มีชีวิต	2.05	2.31	2.26	2.26	2.40	1.94	1.94	1.92	2.18	2.19
ข้าว	26.95	26.56	26.64	26.48	26.48	16.29	15.81	15.85	16.52	16.01
ข้าวโพด	2.38	2.82	2.73	2.72	2.75	2.23	2.67	2.54	2.39	2.93
มันสำปะหลัง	16.84	17.35	17.25	17.19	18.20	10.72	10.07	11.04	10.92	11.41
อ้อย	61.99	60.28	59.82	59.63	59.94	9.88	9.03	10.02	9.01	9.38
	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน)					ปริมาณการขนส่ง (พันล้านตัน-กิโลเมตร)				
ยางพารา	2.54	2.49	2.50	2.44	2.64	2.30	2.77	2.17	1.96	2.04
ไม้	4.91	5.11	5.07	5.05	5.15	3.73	3.94	4.51	3.55	3.78
ผลผลิตเกษตรอื่นๆ	14.75	15.17	15.09	15.03	15.80	11.44	11.63	11.59	11.43	11.95
อาหารสัตว์	3.09	3.39	3.33	3.31	3.41	3.05	3.09	2.77	2.62	3.14
น้ำตาล	5.16	5.07	5.08	5.07	4.97	4.76	4.19	4.40	4.82	4.56
เครื่องบริโภคอื่นๆ	9.91	9.91	9.91	9.56	9.46	6.30	6.74	6.74	6.37	6.11
แร่เชื้อเพลิง	29.64	30.15	30.05	29.93	29.73	9.42	9.93	10.81	10.52	10.17
ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป	30.79	30.92	30.90	30.72	30.62	15.64	15.86	15.55	15.78	15.61
แร่ธาตุ	37.39	36.41	36.61	35.95	35.36	8.37	8.85	8.26	8.29	8.23

ที่มา: สำนักข่าวอิสระนิวส์

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น โดยพิจารณาสินค้าได้แก่ ข้าวโพด สัตว์มีชีวิต ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลังยางพารา อ้อย ไม้ อาหารสัตว์และน้ำตาล จะมีปริมาณมาก คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 33 ของปริมาณการขนส่งทางถนนทั้งหมด

และถ้าพิจารณาในส่วนของตัน-กิโลเมตรแล้ว การขนส่งสินค้าเกษตร ปริมาณจะมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าเกษตร มากถึงร้อยละ 38 หมายความว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรมีการขนส่งในระยะทางเฉลี่ยสูงอีกด้วย

สำนักงานสถิติแห่งชาติได้ทำการสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า พุทธศักราช 2550 เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเข้าและออกจากสถานประกอบการพบว่า การขนส่งใช้รถบรรทุกส่วนตัวเป็นพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 61.1 ของจำนวนเที่ยวทั้งหมด รองลงมาเป็นรถบรรทุกรับจ้างร้อยละ 29.8 และรถปิคอัพส่วนตัวร้อยละ 6.1 ส่วนรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางการเกษตร พบว่าเป็นรถกระบะโดยมีสัดส่วนร้อยละ 40 จากปริมาณการขนส่งทั้งหมด



ที่มา: การสำรวจการเคลื่อนย้ายสินค้า พ.ศ. 2550 สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ภาพที่ 2.1 ประเภทรถที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าเกษตร

เมื่อพิจารณาเฉพาะสินค้าเกษตรที่ขนส่ง เข้าสู่สถานประกอบการตามประเภทสินค้าเกษตร (ที่สำรวจในการสำรวจของสำนักงานสถิติ แห่งชาติครั้งนี้ หมายถึงสินค้าเกษตรที่ยังไม่ผ่านการแปรรูปและมาจากเกษตรกรโดยตรง) พบว่า สินค้าเกษตรที่มีมูลค่าการขนส่งเข้าสู่สถานประกอบการสูงสุด (ร้อยละ 50.1) ได้แก่ สินค้าประเภทธัญพืช รองลงไปเป็นสินค้าประเภทเมล็ด พืชและผลไม้ที่มีน้ำมันพืชที่ใช้ในอุตสาหกรรมหรือใช้เป็นยา และหญ้าแห้งที่ใช้เป็นอาหารสัตว์ เป็นสัดส่วนร้อยละ 40.3 ส่วนสินค้าประเภทพืช ผัก รวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้ มีมูลค่า ประมาณร้อยละ 9.6 ของมูลค่าสินค้าเกษตรทั้งหมดที่ส่งเข้าสู่สถานประกอบการ และถ้าพิจารณา ในแง่ของน้ำหนักแล้ว สินค้าประเภทเมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน พืชที่ใช้ในอุตสาหกรรมหรือใช้ เป็นยาและหญ้าแห้งที่ใช้เป็นอาหารสัตว์ มีสัดส่วนโดยน้ำหนักสูงสุดที่ร้อยละ 80.9 รองลงไปเป็น สินค้าประเภทธัญพืช มีน้ำหนักประมาณร้อยละ 10.0 ส่วนสินค้าประเภทพืช ผัก รวมทั้งรากและหัว บางชนิดที่บริโภคได้ มีน้ำหนักประมาณร้อยละ 9.1 ของน้ำหนักสินค้าเกษตรทั้งสิ้นที่ขนส่งเข้า สถานประกอบการ โดยข้อมูลแสดงในตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2

ร้อยละของมูลค่าและน้ำหนักของสินค้าเกษตรที่ขนส่งเข้าสถานประกอบการ จำแนกตามประเภท
สินค้าเกษตร สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ประเภทสินค้า	มูลค่าสินค้า	น้ำหนักสินค้า
ธัญพืช	50.1	10.0
เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน พืชที่ใช้ในอุตสาหกรรมหรือ ใช้เป็นยา และหญ้าแห้งที่ใช้ เป็นอาหารสัตว์	40.3	80.9
พืช ผัก รวมทั้งรากและหัว บางชนิดที่บริโภคได้	9.6	9.1
ผลิตภัณฑ์นม ไข่ สัตว์ปีก น้ำมันธรรมชาติ ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ที่บริโภคได้	มีข้อมูลจำนวนเล็กน้อย ต่ำกว่าร้อยละ 0.05	มีข้อมูลจำนวนเล็กน้อย ต่ำกว่าร้อยละ 0.05
รวม	100	100

สำหรับต้นทุนการขนส่งของรูปแบบการขนส่งต่างๆ สำนักงานแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการศึกษาไว้ในโครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโครงสร้างต้นทุนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ปี 2552 โดยเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้าแยกตามรายสินค้าและรูปแบบการขนส่ง ดังแสดงในตารางที่ 2.3 ดังนี้

ตารางที่ 2.3

ต้นทุนการขนส่งเฉลี่ยแยกตามสินค้าและรูปแบบการขนส่ง

(บาทต่อตัน-กิโลเมตร)

ประเภทสินค้า	ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ
ข้าว	1.51	0.97	0.62
มันสำปะหลัง	1.52	1.04	0.51
น้ำตาล	1.54	0.99	0.68
ยางพารา	1.52	0.83	0.46
น้ำมันถั่วเหลือง	2.59	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิง	2.42	1.02	0.65
เม็ดพลาสติก	2.48	-	-
เหล็กรีดร้อน	1.24	-	0.71
โลหะก่อสร้าง	1.64	-	0.71
ปูนซีเมนต์	1.18	0.85	0.69
น้ำอัดลม	1.97	-	0.70
สินค้าอุปโภคบริโภค	1.80	-	-
เฉลี่ย	1.72	0.93	0.64

ที่มา : สำนักงานแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโครงสร้างต้นทุนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ 2552

จะเห็นได้ว่า การขนส่งทางถนนของสินค้าเกษตรมีต้นทุนการขนส่งสูงที่สุด โดยที่การขนส่ง ทางรถไฟและการขนส่งทางน้ำมีต้นทุนเฉลี่ยที่ต่ำกว่า แต่อย่างไรก็ดีการขนส่งทางรถไฟและการขนส่ง ทางน้ำของประเทศไทยมีข้อจำกัดมาก โดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยที่มีข้อจำกัด ของโครงข่ายของรถไฟ (เพียงแค่ 4,500 กิโลเมตร เมื่อเทียบกับโครงข่ายถนนที่มีมากกว่า 200,000 กิโลเมตร) และข้อจำกัดด้านหัวรถจักรในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยข้อมูลการขนส่งสินค้าทาง รถไฟ แสดงในตารางที่ 2.4 ดังนี้

ตารางที่ 2.4

สถิติการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (เหมาคัน)

ชนิดสินค้า	ปริมาณ (พันตัน)			ปริมาณ (พันตัน-กิโลเมตร)		
	2545	2548	2550	2545	2548	2550
คอนเทนเนอร์	4,060.0	7,702.9	7,743.1	1,091,178	1,504,443.5	1,445,634.7
- คอนเทนเนอร์ตะวันออก	3,056.9	6,308.3	6,146.8	360,706	744,373.6	725,327.4
- คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ (Land bridge)	557.7	740.3	733.4	465,388	482,213.6	420,130.5
- อื่นๆ	445.4	654.3	862.9	265,084	277,856.3	300,176.8
พลังงาน	3,246.5	2,908.6	2,438.7	1,733,961	1,492,758.2	1,233,659.8
- ก๊าซแอลพีจี	512.4	580.6	548.3	269,528	284,294.7	293,204.2
- น้ำมันดิบ	1,298.6	1,135.9	1,236.5	586,269	513,969.2	564,110.7
- ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	1,435.5	1,192.1	653.9	878,164	694,494.3	376,344.9
ซีเมนต์	1,977.9	1,617.9	1,429.8	576,310	437,046.3	365,646.1
- ซีเมนต์ผง	1,696.0	1,505.3	1,369.6	475,682	403,448.0	342,906.7
- ซีเมนต์ถุง	281.9	112.6	60.3	100,682	33,598.3	22,739.4
อิฐขี้ม	128.9	71.7	11.8	36,223	20,146.6	3,056.4
อื่นๆ	512.2	440.7	257.1	475,589	165,388.7	122,598.0
- น้ำตาล	3.9	-	1.3	3,722	-	1,134.1
- ผลผลิตจากข้าว	191.3	-	3.5	230,484	-	2,467.6
- อื่นๆ	317.0	440.7	252.3	241,329	165,388.7	108,966.3
รวม	9,925.5	12,741.8	11,880.5	3,913,270	3,619,733.3	3,160,595.0

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2551.

สำหรับการขนส่งสินค้าเกษตรทางรถไฟนั้น จากข้อมูลในตารางที่ 2.4 จะเห็นว่าไม่มีเพียงน้ำตาลและผลผลิตจากข้าวที่ใช้การขนส่งทางรถไฟ ซึ่งมีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน อย่างไรก็ตาม ผลผลิตบางส่วนได้ถูกบรรจุในคอนเทนเนอร์ และไม่ได้มีการแบ่งแยกระหว่างคอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าอื่น กับสินค้าเกษตร อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าเกษตรโดยรถไฟจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้าวและผลิตภัณฑ์จากมันสำปะหลัง จะเป็นการขนส่งทางคอนเทนเนอร์ส่งมายังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อการส่งออก ซึ่งส่วนนี้จะถูกเก็บข้อมูลเป็นการขนส่ง ทาง

คอนเทนเนอร์ประเภทอื่นๆ ซึ่งก็มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 7.3 ของการขนส่งทางรถไฟทั้งหมด ในปี 2550

เราสามารถพิจารณาถึงรูปแบบการขนส่งโดยทั่วๆ ตามลักษณะของการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ ออกเป็นอีกสามประเภท ได้แก่

- การเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรที่เป็นวัตถุดิบ การเคลื่อนย้ายสินค้าในลักษณะนี้ ถ้าเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และกระบวนการแปรรูปจะทำให้ลดน้ำหนักของผลผลิต ส่วนใหญ่โรงงานแปรรูปจะตั้งอยู่ใกล้แหล่งผลิต เช่น อ้อย มันสำปะหลัง ข้าว ซึ่งการขนส่งในส่วนนี้ จะเป็นการขนส่งระยะทางสั้น ส่วนใหญ่จะใช้ รถบรรทุกส่วนตัวของเกษตรกรเอง ส่งไปยังโรงงานแปรรูป

- การเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรเพื่อการบริโภคภายในประเทศ ระบบโลจิสติกส์ของการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการบริโภคภายในประเทศ มี การพัฒนาไปอย่างมาก ส่วนหนึ่งมาจากระบบการค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern-trade) ซึ่งมี การจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัย อย่างไรก็ตามระบบค้าปลีกแบบดั้งเดิมก็ยังมีอยู่ ซึ่ง ความแตกต่างของระบบการค้าปลีกสมัยใหม่ และดั้งเดิม อยู่ที่การบริหารจัดการสินค้าคงคลัง และ การใช้ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าของระบบการค้าปลีกสมัยใหม่ ซึ่งทำให้ลดต้นทุนใน การจัดเก็บและจัดส่งสินค้าได้ ซึ่งสินค้าเกษตรที่อยู่ในระบบนี้ มีทั้งสินค้าสด (ไม่มี การแปรรูปและ เน่าเสียง่าย) และสินค้าเกษตรแปรรูปที่สามารถจัดเก็บได้

- การเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออก สินค้าเกษตรที่ส่งออก สามารถแบ่งได้เป็นสองชนิด ได้แก่ สินค้าเกษตรที่เน่าเสีย ง่าย จำเป็นต้องใช้เวลาในการส่งจำกัด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทผักและผลไม้ ซึ่งจะทำการขนส่งทางอากาศเป็นส่วนใหญ่ โดยมีบางประเภทที่ส่งทางเรือ (ระยะสั้น) แต่ก็ไม่ค่อยประสบผลสำเร็จเท่าไรนัก และเริ่มมีการขนส่งทางบกไปยังจีน แต่ยังมีปริมาณการขนส่งน้อยอยู่ และสินค้าเกษตรทั่วไปที่สามารถเก็บได้นาน ซึ่งส่วนใหญ่ส่งออกทางเรือ การเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตร เพื่อการส่งออกจากแหล่งผลิต/แปรรูปไปยังท่าเรือหรือท่าอากาศยานนั้น ส่วนใหญ่เป็น การขนส่งทางถนน จะมีสินค้าเพียงบางประเภท เช่น ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล และยางพารา เท่านั้นที่จะมีการขนส่งทางรถไฟไปยังท่าเรือแหลมฉบัง แต่ก็เป็น การขนส่งที่มีปริมาณน้อย เนื่องจากการให้บริการขนส่งสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีจำกัด

การขนส่งในส่วนของการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออก กับการขนส่ง สินค้าเกษตรในส่วนของการบริโภคภายในประเทศที่อยู่ในระบบการค้าปลีกสมัยใหม่ มีการบริหาร จัดการ การจัดเก็บและการขนส่งอย่างค่อนข้างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการบริหารการวิ่งเที่ยวเปล่า (Empty Back Haul) เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ มีปริมาณ สินค้าในการขนส่งมาก การพัฒนาระบบบริหารจัดการให้ดีขึ้นหมายถึงการลดต้นทุนมาก (รวมทั้ง เงินทุนในการลงทุน และองค์ความรู้ที่ใช้ เพื่อลดต้นทุนการจัดเก็บและการขนส่ง) แต่ในส่วนที่มี ปัญหา คือ การขนส่งของเกษตรกรรายย่อย ทั้งการขนส่งไปยังสถานประกอบการเพื่อเป็นวัตถุดิบ และการขนส่งเพื่อการบริโภค

ภายในประเทศ ยังเป็นการขนส่งที่ใช้รถบรรทุกส่วนตัว (ดังได้กล่าวถึง ในหัวข้อที่ 6.2) ซึ่งการใช้รถบรรทุกส่วนตัว หมายถึงเที่ยวกลับย่อมเป็นการวิ่งเที่ยวเปล่า ทำให้มี การใช้งานทั้งตัวยานพาหนะ และเชื้อเพลิงที่ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งรัฐควรมีมาตรการปรับปรุงให้ดีขึ้น ในการสำรวจภาคสนามของการศึกษานี้ เกษตรกรระบุว่า ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในทัศนะของเกษตรกร ประมาณร้อยละ 70.2 (มากกว่าปัจจัยด้านเวลาในการขนส่ง ความสูญเสีย) และการขนส่งของเกษตรกรส่วนใหญ่เป็นการขนส่งที่ใช้รถบรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งการขนส่งนี้เป็นการขนส่งของเกษตรกรรายย่อยที่ไม่มีประสิทธิภาพ และการขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุกรับจ้างมักมีปัญหาเวลาฤดูเก็บเกี่ยว เนื่องจากรถบรรทุกมักขาดแคลน การศึกษาของกรมการขนส่งทางบกในโครงการศึกษาต้นทุนการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ระบุถึงประสิทธิภาพในการใช้งานของรถบรรทุกในประเทศไทยมีประสิทธิภาพต่าง ซึ่งในรายงานวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลอง Translog Cost Function ซึ่งเป็น แบบจำลองที่วิเคราะห์ฟังก์ชันการผลิตของภาคการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก และสามารถ ประเมินประสิทธิภาพเชิงต้นทุนโดยรวมของภาคการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ให้บริการขนส่งสินค้าอยู่ในช่วงที่มีความประหยัดต่อขนาด (Increasing return to scale) กล่าวคือ เมื่อผู้ประกอบการให้บริการขนส่งคิดจำนวนกิโลเมตรของ การให้บริการที่เพิ่มมากขึ้น จะส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้นในอัตราที่น้อยกว่ากิโลเมตรทำการ ที่เพิ่มสูงขึ้น สำหรับตัวผู้ประกอบการเอง จะเกิดประโยชน์มากขึ้นหากมีปริมาณธุรกิจเพิ่มมากขึ้น เพราะจะทำให้ต้นทุนเฉลี่ยต่อกิโลเมตรลดลงกว่าเดิม อย่างไรก็ตาม มีข้อน่าสังเกตอยู่ที่ว่า ปัจจุบัน จำนวนรถบรรทุกมีอยู่มากเกินไปหรือไม่ ทำให้มีการแย่งลูกค้าซึ่งกันและกันในช่วงฤดูการผลิต แม้ว่าผู้ประกอบการต้องการขยายขนาดธุรกิจให้เพิ่มสูงขึ้น ให้บริการมากขึ้น (เนื่องด้วยต้นทุนต่อ กิโลเมตรจะลดลง) โอกาสที่จะขยายปริมาณการให้บริการก็ทำได้ไม่มากนัก อัตราการวิ่งรถเที่ยวเปล่าในเที่ยวกลับของรถบรรทุกในประเทศไทย มีสัดส่วนสูง มากถึง ร้อยละ 52.3 (ตารางที่ 6.10) เมื่อเทียบกับรถบรรทุกในประเทศอังกฤษ ซึ่งมีอัตราการวิ่งรถ เที่ยวเปล่าเฉลี่ยร้อยละ 21.5 (ตารางที่ 6.11) จากการวิเคราะห์ข้างต้นประกอบกับปริมาณรถบรรทุกที่มีอยู่มาก จึงเห็นได้ว่า ระบบการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะการใช้รถบรรทุกในประเทศไทย ยังมีประสิทธิภาพต่ำ

2.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร (PEST Analysis)



ภาพที่ 2.2 Framework ที่ใช้สำหรับวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อองค์กร

เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่จะมีผลกระทบต่อองค์กร เป็นองค์ประกอบที่ไม่สามารถควบคุมได้ มี 4 ปัจจัย ประกอบด้วย

2.2.1 ปัจจัยด้านการเมือง P: Political

ตั้งแต่ปี 2557 รัฐบาลปัจจุบัน ได้มีนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ ผ่านทางการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อมุ่งที่จะลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเน้นไปยังการขนส่งระบบรางมากขึ้น กระทั่งมีการจัดตั้งหน่วยงานกรมการราง สังกัดกระทรวงคมนาคม

แผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการระบบรถไฟรางคู่ที่มีความชัดเจนมากขึ้น ซึ่งได้ระบุในแผนยุทธศาสตร์ปี 2560-2564 ของกระทรวงคมนาคม แผนยุทธศาสตร์นี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ

ตารางที่ 2.5

ค่าเป้าหมายและความสำเร็จตาม แผนยุทธศาสตร์ปี 2560-2564 ของกระทรวงคมนาคม

ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมาย

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ข้อมูล ปีฐาน	ค่าเป้าหมาย				
		ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๓. อัตราการขยายตัวของการลงทุนภาครัฐในระบบขนส่ง (ร้อยละ)	-	๓๐	๓๐	๓๐	๓๐	๓๐
๒. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ร้อยละ)	๗.๔ (ปี ๒๕๕๘)	๗.๓	๗.๓	๗.๓	๗.๒	๖.๙
๓. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)	๓.๔ (ปี ๒๕๕๘)	๓.๕๕	๒.๓๓	๒.๘๖	๓.๔๗	๔.๐๐
๔. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ)	๓๓.๔๔ (ปี ๒๕๕๘)	๓๓.๗	๓๓.๙	๓๒.๒	๓๒.๖	๓๕.๐
๕. ทำอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี) (ขีดความสามารถรวมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง)	๗๕ (ปี ๒๕๕๙)	๗๕	๗๕	๙๐	๙๐	๓๒๐
๖. ทำอากาศยานในภูมิภาคมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี) (ขีดความสามารถรวมของท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย และท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน)	๕๕ (ปี ๒๕๕๙)	๕๕	๕๕	๕๕	๕๕	๖๖
๗. ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินในภาพรวม (ล้านเที่ยวบินต่อปี)	๐.๙๐ (ปี ๒๕๕๙)	๐.๙๙	๓.๐๙	๓.๓๖	๓.๒๔	๓.๓๒
๘. ขีดความสามารถด้านความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (ร้อยละ)	๗๖.๐๓ (ปี ๒๕๕๙)	๗๘	๘๐	๘๒	๘๔	๘๖

ทั้งนี้ ในส่วนของส่วนต่อขยายระบบรางในบางจังหวัด ก็ได้มีการเริ่มศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางรถไฟให้ครอบคลุมทุกจังหวัดในอนาคต ถึงแม้ว่าการขนส่งในระบบรางนั้นจะมุ่งสู่การขนส่งมวลชนจำนวนมาก แต่ถ้าประเทศไทย มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งในระบบรางมากขึ้น ก็จะช่วยกระตุ้นและเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชน เนื่องจากเป็นทางเลือกที่ต้นทุนที่ถูกลงกว่าระบบการขนส่งแบบอื่น

2.2.2 ปัจจัยด้านสภาพเศรษฐกิจ E: Economic

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 3 ของปี 2560 ขยายตัวร้อยละ 4.3 เติบโตขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 3.8 ในไตรมาสก่อนหน้า และเมื่อปรับผลของฤดูกาลออกแล้ว เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่สามของปี 2560 ขยายตัว จากไตรมาสที่สองของปี 2560 ร้อยละ 1.0 (QoQ_SA) รวม 9 เดือนแรกของปี 2560 เศรษฐกิจไทยขยายตัว ร้อยละ 3.8 เติบโตขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 3.3 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน

ด้านการใช้จ่าย มีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวเร่งขึ้นของการส่งออกสินค้า และการขยายตัว ต่อเนื่องของการบริโภคภาคเอกชน การใช้จ่ายภาครัฐบาล และการลงทุนรวม การบริโภคภาคเอกชนขยายตัว ในเกณฑ์ดีร้อยละ 3.1 ต่อเนื่องจากการขยายตัวร้อยละ 3.0 ในไตรมาสก่อนหน้า โดยมีปัจจัยสนับสนุนจาก การปรับตัวดีขึ้นของฐานรายได้ในระบบเศรษฐกิจ รวมทั้งอัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่ยังอยู่ในระดับต่ำ โดยการใช้จ่ายซื้อสินค้าคงทนขยายตัวร้อยละ 7.0 สอดคล้องกับปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่งที่ขยายตัวต่อเนื่อง ร้อยละ 10.9 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายซื้อสินค้ากึ่งคงทน และสินค้าไม่คงทน ขยายตัวร้อยละ 3.5 และร้อยละ 3.0 ตามลำดับ สอดคล้องกับการนำเข้าสินค้าหมวดสิ่งทอเครื่องนุ่งห่ม (ราคาคงที่) ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซล และปริมาณการจำหน่ายเบียร์ที่ขยายตัวร้อยละ 5.1 ร้อยละ 4.5 และร้อยละ 15.2 ตามลำดับ ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมอยู่ที่ระดับ 62.4 การใช้จ่ายเพื่อการอุปโภคของรัฐบาลเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 เติบโตขึ้นอย่างช้าๆ จากการขยายตัวร้อยละ 2.6 ในไตรมาสก่อนหน้า การลงทุนรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 ปรับตัว ดีขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 0.4 ในไตรมาสก่อนหน้า โดยการลงทุนภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 2.9 ต่อเนื่องจากการขยายตัวร้อยละ 3.2 ในไตรมาสก่อนหน้า เป็นผลมาจากการลงทุนในเครื่องมือเครื่องจักร ที่ขยายตัวร้อยละ 4.3 ในขณะที่การลงทุนในสิ่งก่อสร้างลดลงร้อยละ 1.1 ส่วนการลงทุนภาครัฐปรับตัว ลดลงร้อยละ 2.6 แต่ดีขึ้นเมื่อเทียบกับการลดลงร้อยละ 7.0 ในไตรมาสก่อนหน้า โดยอัตราการเบิกจ่าย งบประมาณรายจ่ายลงทุนในไตรมาสนี้อยู่ที่ร้อยละ 19.6 ต่ำกว่าอัตราการเบิกจ่ายร้อยละ 20.1 ในไตรมาส เดียวกันของปีก่อน โดยส่วนหนึ่งมีสาเหตุจากปัญหาอุปสรรคที่เกิดจากฝนตกชุกและปัญหาอุทกภัย

ภาคเกษตรขยายตัวในเกณฑ์สูง ต่อเนื่องร้อยละ 9.9 เทียบกับการขยายตัวร้อยละ 16.1 ในไตรมาสก่อนหน้า เป็นผลจากการขยายตัวของสาขาเกษตรกรรม และสาขาประมงร้อยละ 10.1 และร้อยละ 8.6 ตามลำดับ โดยผลผลิตพืชเกษตรสำคัญ ที่ขยายตัว ได้แก่ ข้าวเปลือกนาปี มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ยางพารา และผลไม้ (เช่น มะม่วง ลำไย เงาะ มังคุด สับปะรด และลิ้นจี่) เป็นต้น เช่นเดียวกับการเพิ่มขึ้นของผลผลิตหมวดปศุสัตว์และหมวดประมง อย่างไรก็ตาม ผลผลิตปาล์มน้ำมันลดลง ดัชนีราคาสินค้าเกษตรลดลงร้อยละ 12.9 ตามการเพิ่มขึ้นของปริมาณผลผลิตที่ออกสู่ตลาดมากขึ้น และส่งผลให้ราคาปรับตัวลดลงจากฐานที่สูงในช่วงภัยแล้งของปีก่อนหน้า โดย

ราคา พืชเกษตรสำคัญที่ลดลง ได้แก่ ข้าวเปลือก ปาล์ม น้ำมัน ข้าวโพด มันสำปะหลัง เช่นเดียวกับการลดลงของราคาหมวดปศุสัตว์และหมวดประมง (เฉพาะกุ้งขาวแวนนาไม) ในขณะที่ราคายางพาราและอ้อยเพิ่มขึ้น การลดลงของ ดัชนีราคาสินค้าเกษตรส่งผลให้ดัชนีรายได้เกษตรกรโดยรวมลดลงเล็กน้อย ร้อยละ 2.6

แนวโน้มเศรษฐกิจไทย ปี 2561 คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 3.6 – 4.6 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจาก

(1) การขยายตัวในเกณฑ์ดีของเศรษฐกิจโลกยังเป็นปัจจัยสนับสนุนภาคส่งออกอย่างต่อเนื่อง

(2) แรงขับเคลื่อนจากการลงทุนภาครัฐที่มีแนวโน้มเร่งตัวขึ้น

(3) การปรับตัวดีขึ้นของการลงทุนภาคเอกชน

(4) สาขาเศรษฐกิจสำคัญมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง จากปีก่อน และ

(5) การปรับตัวดีขึ้นของการจ้างงานและฐานรายได้ของประชาชนในระบบ

เศรษฐกิจ ในขณะที่มาตรการดูแลเกษตรกรและผู้มีรายได้น้อยยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ คาดว่ามูลค่า การส่งออกสินค้าจะขยายตัวร้อยละ 5.0 กำไรบริษัทยักษ์เอกชน และการลงทุนรวมขยายตัวร้อยละ 3.1 และ ร้อยละ 5.5 ตามลำดับ อัตราเงินเฟ้อทั่วไปเฉลี่ยอยู่ในช่วงร้อยละ 0.9 – 1.9 และบัญชีเดินสะพัดเกินดุลร้อยละ 8.1 ของ GDP

2.2.3 ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม S: Social

การเกิดอุบัติเหตุลดลง แต่ยังคงสร้างความตระหนักถึง ความเสี่ยงและความร้ายแรงของอุบัติเหตุเพื่อการปรับ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนให้ปลอดภัยขึ้น สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกในไตรมาส สามปี 2560 มีการรับแจ้ง 18,643 ราย ลดลงจากไตรมาส เดียวกันของปี 2559 และจากไตรมาสก่อน ร้อยละ 10.1 และ 2.9 ตามลำดับ มีผู้เสียชีวิต 1,756 คน ลดลงจากไตรมาสเดียวกัน ของปี 2559 และจากไตรมาสก่อน ร้อยละ 2.7 และ 19.1 ตามลำดับ มีผู้บาดเจ็บ 763ราย ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปี 2559 และจากไตรมาสก่อน ร้อยละ 56.3 และ 63.3 ตามลำดับ ขณะที่มูลค่าความเสียหายลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปี 2559 ร้อยละ 66.7 แต่เพิ่มขึ้นมากจากไตรมาสก่อนร้อยละ 125 รถที่ เกิดอุบัติเหตุสูงสุดยังคงเป็นรถจักรยานยนต์คิดเป็น ร้อยละ 38.5 ของประเภทรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งร้อยละ 30.5 และรถปิคอัพร้อยละ 17.3 อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิด การบาดเจ็บและเสียชีวิตที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ประเทศ ต้องสูญเสียงบประมาณและทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนและวัยแรงงานที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศในอนาคต ข้อมูลจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2560) พบว่า ในช่วงปี 2554-2556 มูลค่าของอุบัติเหตุ10 เฉลี่ยต่อปี เท่ากับ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์ มวลรวมในประเทศ (GDP) และได้คำนวณมูลค่าความ

สูญเสีย จากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจร 11 พบว่า การเสียชีวิตมีมูลค่าประมาณ 10 ล้านบาทต่อราย การบาดเจ็บ สาหัสมีมูลค่าประมาณ 3 ล้านบาทต่อราย ขณะที่ข้อมูลสถิติผู้เสียชีวิตจากกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถแสดงให้เห็นว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 22,281 คนต่อปี ส่วนข้อมูลผู้บาดเจ็บ สาหัสของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข มีจำนวนเฉลี่ย 107,542 คนต่อปี คิดเป็นอัตราส่วนประมาณครึ่งหนึ่งของผู้บาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด

2.2.4 ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี: Technology

ธุรกิจขนส่งระบบรางหรือรถไฟฟ้า นั้น เกิดขึ้นในประเทศไทยตั้งแต่สมัยรัชการที่ 5 ซึ่งถ้าเราแบ่งตามลักษณะของเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขับเคลื่อน ปัจจุบันมีด้วยกัน 2 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่

1. รถไฟดีเซล เป็นรถไฟที่ขับเคลื่อนด้วยน้ำมันดีเซลเป็นที่แพร่หลายในธุรกิจขนส่งสินค้าจำนวนมาก และธุรกิจขนส่งมวลชนในประเทศกำลังพัฒนา

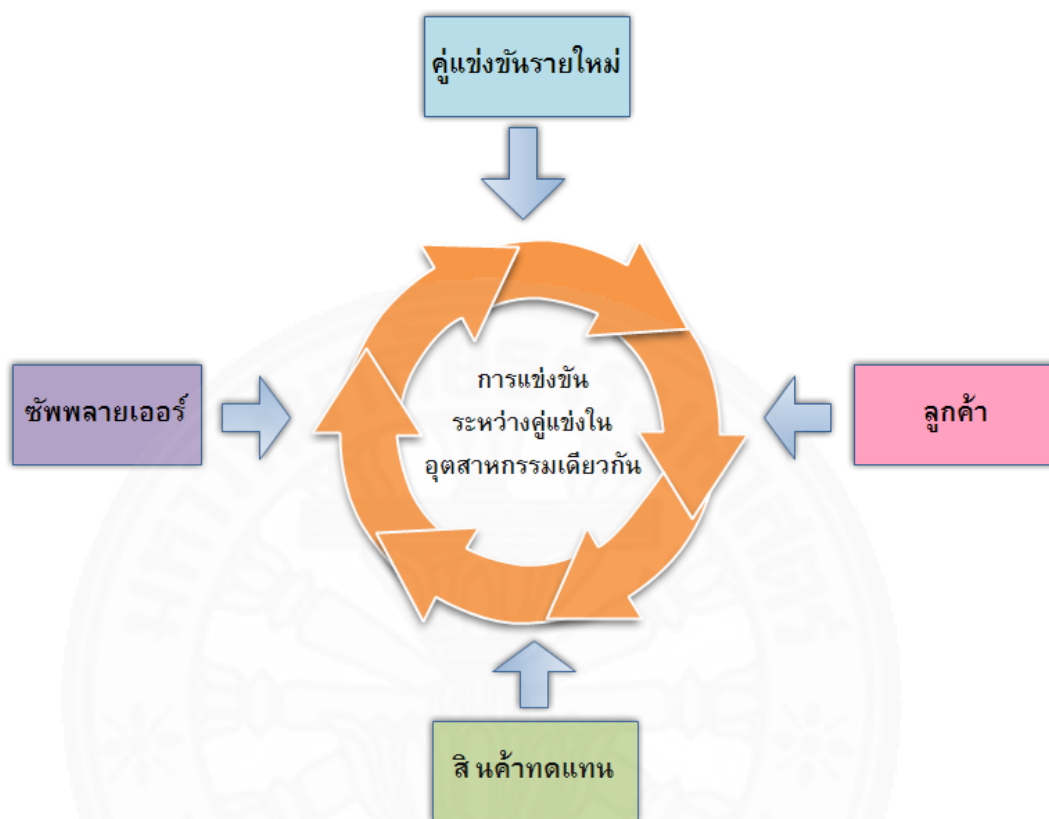
2. รถไฟขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (ทั้งแบบรถไฟความเร็วต่ำ ปานกลาง และรถไฟความเร็วสูง) ซึ่งจะเป็นเทคโนโลยีการเดินทางไฟฟ้าที่กำลังจะเข้ามาแทนที่ รถไฟขับเคลื่อนด้วยดีเซล ยังสามารถแบ่ง ออกได้อีก 2 ประเภท ได้แก่

2.1 รถไฟพลังงานไฟฟ้า เป็นรถไฟที่ไฟฟ้าในการขับเคลื่อนล้อ ยกตัวอย่างเช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าMRT รถไฟชิงกันเซ็น เป็นต้น

2.2 รถไฟพลังแม่เหล็ก เป็นรถไฟที่ใช้แรงดันแม่เหล็กไฟฟ้าในการขับเคลื่อนล้อ เป็นเทคโนโลยีแบบใหม่ ซึ่งยังไม่เป็นที่แพร่หลายในปัจจุบัน

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า เทคโนโลยีของการขนส่งระบบรางในปัจจุบันนั้นมีความหลากหลาย และมีการพัฒนาอยู่เสมอ และการขนส่งและเดินทางโดยรถไฟนั้นมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากสามารถขนส่งมวลชน หรือ สินค้า ได้คราวละมากๆ เมื่อเทียบกับระบบขนส่งทางถนน ทางน้ำ หรือแม้กระทั่งทางเครื่องบิน จึงเป็นทางเลือกที่ดีสำหรับนักธุรกิจและผู้โดยสารที่ต้องการ

2.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก



ภาพที่ 2.3 การวิเคราะห์สภาพการณ์แข่งขันภายในอุตสาหกรรม (5 Forces Model)

2.2.1 การคุกคามจากคู่แข่งชั้นใหม่ (Potential New Entrants)

ในอดีตที่ผ่านมา ธุรกิจขนส่งระบบราง เป็นอุตสาหกรรมแบบผูกขาด เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวจะต้องดำเนินการในรูปแบบ "สัมปทานบัตร" บริษัทที่จะเข้ามาให้บริการได้นั้นต้องได้รับสัมปทานจากทางภาครัฐเสียก่อน และมีผู้ดำเนินการเพียงรายเดียวคือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งทำให้คู่แข่งรายใหม่ๆ ไม่สามารถที่จะเข้าทำธุรกิจนี้ได้ ประกอบกับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบราง จะต้องมีการลงทุนด้านเทคโนโลยีที่สูงและต้องอาศัยประสบการณ์ไม่ว่าจะเป็น ตัวราง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการเดินรถ หัวจักรรถไฟ จึงทำให้การเข้ามาคู่แข่งรายใหม่ทำได้ยาก แต่จากรายละเอียดพระราชบัญญัติ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เปิดโอกาสให้เอกชนได้เข้ามาร่วมลงทุนกับหน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ แต่กระนั้นก็ตาม ก็ต้องได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานต้นสังกัดเสียก่อน การคุกคามจากคู่แข่งชั้นใหม่ในอุตสาหกรรมขนส่งระบบรางนั้นค่อนข้างยาก จึงมีผลกระทบต่อบริษัทอยู่ในระดับต่ำ

2.2.2 ความรุนแรงของการแข่งขันภายในอุตสาหกรรม (Rivalry among Existing Firm)

การขนส่งสินค้าระบบรางนั้น นั้นไม่มีคู่แข่งทางตรง เนื่องจาก การดำเนินธุรกิจได้จะต้องได้รับสัมปทานจากรัฐบาล หรือจะต้องได้รับการอนุมัติ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชนตาม พระราชบัญญัติ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันรัฐบาลก็เปิดกว้างสำหรับเอกชนที่มีศักยภาพเข้ามาร่วมลงทุนกับ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ได้ในอนาคต แต่ในปัจจุบัน มีเพียงการทำเรือแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทยเพียง 2 แห่งเท่านั้น จึงไม่มีคู่แข่งที่สามารถให้บริการทดแทนกันได้อย่างสมบูรณ์

2.2.3 การคุกคามจากสินค้าที่ทดแทนกันได้ (Substitute Products)

การขนส่งในปัจจุบันนอกเหนือจาก การขนส่งในระบบรางแล้ว ยังมีการขนส่งทางบก (ทางถนน) ที่ได้รับความนิยม แต่มีข้อเสียเปรียบเรื่องค่าขนส่งที่มีราคาสูง. เช่น รถบรรทุก รถพ่วงสินค้า เป็นต้น การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางเครื่องบิน นอกจากนั้น การขนส่งทางระบบรางจะต้องมีสถานีขนถ่ายและจะต้องใช้งานร่วมกับการขนส่งระบบอื่น เพื่อส่งสินค้าถึงที่หมาย การขนส่งสินค้าทางถนนก็จะได้เปรียบกว่า เนื่องจากมีการให้บริการที่ครอบคลุมทั่วประเทศมากกว่า แต่ด้านราคามีราคาสูงกว่าเกือบ 2 เท่าเมื่อเปรียบเทียบ

2.2.4 อำนาจการต่อรองของผู้ซื้อ (the bargaining power of buyer)

ถึงแม้จะมีทางเลือกในการขนส่งสินค้า และการส่งสินค้าในระบบรางยังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศได้ จึงทำให้ลูกค้ามีอำนาจในการต่อรองที่ค่อนข้างมาก ซึ่งแต่ด้วยการขนส่งแต่ละครั้งทำได้ในปริมาณมาก ทำให้ราคาต้นทุนการขนส่งแตกต่างกันอย่างมาก ดังนั้นอำนาจการต่อรองของผู้ซื้อจึงอยู่ในระดับกลางค่อนข้างสูง

2.2.5 อำนาจการต่อรองของซัพพลายเออร์ (The bargaining power of supplier)

การขนส่งในระบบรางนั้น ยังต้องพึ่งพา การรถไฟแห่งประเทศไทยในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ การใช้หัวรถจักรในการขนส่งอยู่ ซึ่งการร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยมีการทำสัญญาระยะยาว ทำให้บริษัทอาจมีอำนาจต่อรองที่ลดลง ดังนั้นอำนาจการต่อรองของลูกค้า จึงอยู่ในระดับ “สูง”

2.4 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน และภายนอก (SWOT Analysis)

2.4.1 Strengths

1. บริษัทมีบริษัทแม่ ที่มีความเชี่ยวชาญในเรื่อง การจัดการสินค้าเกษตรและระบบโลจิสติกส์
2. ที่ตั้งของโครงการต่างๆ อยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี
3. ธุรกิจการขนส่งที่บริษัทให้บริการ อัตราการใช้บริการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากการใช้เทคโนโลยี และความพร้อม การเชื่อมโยงการก่อสร้างกับระบบการขนส่งแบบถนน ทางน้ำ และทางเครื่องบิน
4. การให้บริการการขนส่งระบบราง จะต้องได้รับการอนุมัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งต้องมีเทคโนโลยีขั้นสูงและใช้เงินทุนมาก บริษัทมีความพร้อมในเรื่องนี้ เลียนแบบได้ยาก
5. มีนโยบายในการขยายธุรกิจให้ครบถ้วนและครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ โดยการดำเนินการออกแบบและดำเนินการเป็นผู้ขนส่งในอนาคต เพื่อลดการพึ่งพาผู้ผลิตหรือซัพพลายเออร์ ในการดูแลบำรุงรักษาเครื่องจักร และอุปกรณ์ลง

2.4.2 Weaknesses

1. การให้บริการการขนส่งระบบราง จะต้องได้รับการอนุมัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เพราะฉะนั้น ถ้าไม่ได้รับการพิจารณา ธุรกิจนี้ก็ไม่สามารถทำได้
2. ระบบการให้บริการของบริษัท ยังไม่เพียงพอในระยะแรก ไม่สามารถตอบสนองการส่งสินค้าแบบ Door-to-Door ได้ ทำให้ลูกค้าอาจจะไม่ได้รับความสะดวกในช่วงเริ่มต้น เช่น จะต้องมีการขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทางที่ลูกค้ากำหนดได้ ลูกค้าจะต้องจัดรถมารับสินค้า หรือ ติดต่อผู้ให้บริการขนส่งทางรถยนต์มารับที่บริษัท เป็นต้น
3. การขนส่งระบบรางรถไฟ มีเส้นทางการให้บริการและสถานีเชื่อมต่อ (interchange Depot) ที่จำกัด และต้องพึ่งพาระบบการส่งต่อผู้โดยสารจากระบบการขนส่งรูปแบบอื่น (feeder system)

2.4.3 Opportunities

1. รัฐบาลมีนโยบายในการสนับสนุนการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เพราะรัฐบาลไม่ต้องการลงทุนเอง ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ใน พระราชบัญญัติ การให้เอกชน

ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 และการลงทุนดังกล่าวจะต้องใช้เงินลงทุนสูง เพราะฉะนั้นจะต้องเป็นบริษัทที่มีความพร้อมด้านเงินทุน

2. รัฐบาลมีนโยบายในการแผนการลงทุนในการขยายโครงการโครงสร้างพื้นฐานในระบบรางมากขึ้น เห็นได้จากได้มีการจัดตั้งหน่วยงานของรัฐขึ้นมาดูแลโดยเฉพาะได้แก่ กรมการรางสังกัดกระทรวงคมนาคม

3. ต้นทุนการขนส่งระบบรางมีอัตราต่ำ และมีความแตกต่างจากต้นทุนการขนส่ง ทางถนน ทางน้ำ หรือทางเครื่องบิน มากและชัดเจน

4. การขนส่งสินค้าทางถนน ตามเส้นทางหลักในปัจจุบัน มีการติดตั้งด่านขังน้ำหนักเป็นจำนวนมาก ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนในปัจจุบัน ไม่สามารถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดตามที่กฎหมายกำหนดตั้งเช่นในอดีตที่ผ่านมา อีกต่อไป

2.4.4 Threats

1. น้ำมันถูกลด ผู้บริโภคก็จะหันไปใช้บริการ การขนส่งทางถนนมากขึ้น ทำให้รายได้ของบริษัทลดลง

2. การขนส่งสินค้าในปัจจุบัน สามารถทำได้มีระยะเวลาตั้งแต่เวลา 2 ชม.ไม่เกิน 36 ชม. ถ้าเกินกว่านี้ การบริการก็จะเป็นที่นิยม

ตารางที่ 2.6

ค่าเป้าหมายการดำเนินการตาม แผนยุทธศาสตร์ปี 2560-2564 ของกระทรวงคมนาคม

แผนงาน/โครงการ	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๔
การขนส่งทางถนน		
ทางหลวงขนาด ๔ ช่องจราจร ขึ้นไป	๑๖,๖๙๗ กม.	๑๗,๑๒๖ กม.
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	๑๔๖ กม.	๖๓๖ กม.
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า/ ศูนย์การขนส่งชายแดน	ไม่มี	๒ แห่ง
สถานีขนส่งสินค้า	๓ แห่ง	๑๗ แห่ง
การขนส่งทางราง		
โครงข่ายรถไฟทางคู่ (ขนาด ๑.๐ เมตร)	ทางคู่และทางสาม ๓๕๖ กม.	ทางคู่ ๓,๔๒๑ กม.
โครงข่ายรถไฟทางคู่ (ขนาด ๑.๔๓๕ เมตร)	ไม่มี	๑,๐๔๒ กม.
โครงข่ายรถไฟฟ้าน กทม. และปริมณฑล	๑๐๘ กม.	๔๓๖ กม.

ด้านการขนส่งทางราง

1. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ (ขนาด 1.0 เมตร) ประกอบด้วย
 - สายตะวันออก ได้แก่ ช่วงฉะเชิงเทรา/แก่งคอย
 - สายตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น-หนองคาย
 - สายเหนือ ได้แก่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ
 - สายใต้ ได้แก่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี
 2. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ (ขนาด 1.435 เมตร) ประกอบด้วย
 - สายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก
 - สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
 - สายกรุงเทพฯ-หัวหิน
 - สายกรุงเทพฯ-ระยอง
 - สายกรุงเทพฯ-
 3. โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดง
 4. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตเมือง 10 สายทาง
- ปัจจุบันการขนส่งสินค้า ทำการขนส่งสินค้าเพียง 4 ประเภท ได้แก่

1. ขบวนการสินค้าปูนซีเมนต์

ผู้ใช้งานขนส่ง: บริษัท ซีเมนต์ไทย โลจิสติกส์ จำกัด , บริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน), บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด (มหาชน) และบริษัท ชลประทานซีเมนต์ จำกัด (มหาชน)

ปริมาณการขนส่ง	1.9 ล้านตัน / ปี
รายได้ค่าระวาง	246 ล้านบาท / ปี
ปริมาณการขนส่งต่อขบวน	700 ตัน
เส้นทางการขนส่ง	จากสถานีบ้านหมอ, โพนทอง, บ้านช่องไต้, จากสถานีบ้านหมอ, มาบกะเบา, หินลับ, ชะอำ - ไซโล, ย่านพหลโยธิน(บางซื่อ), โพนทอง,บ้านช่องไต้ และคลังสินค้าของบริษัทต่าง ๆ ทั่วทุกภาค
ลักษณะการขนส่ง	จัดเดินเป็นขบวนรถปูนซีเมนต์ผงด่วนละ 9 ขบวน (บรรทุก)

2. ขบวนการสินค้าผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูป

ผู้ใช้งานขนส่ง: บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด , บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) , บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ปริมาณการขนส่ง	1.4 ล้านกิโลลิตร / ปี
รายได้ค่าระวาง	471 ล้านบาท / ปี
ปริมาณการขนส่งต่อขบวน	800 กิโลลิตร (684 ตัน)

เส้นทางการขนส่งต้นทาง	สถานีแม่น้ำ บ้านปอกแป็ก มาบตาพุด (คลังน้ำมัน)
ปลายทาง	สถานีนครสวรรค์ บึงพระ พิษณุโลก เด่นชัย ลำปาง เชียงใหม่ อุบลราชธานี ขอนแก่น อุดรธานี
ลักษณะการขนส่ง	จัดเดินเป็นขบวนรถขบวนน้ำมันวันละ 10 ขบวน (บรรทุก)

3. ขบวนรถสินค้าน้ำมันดิบ

ผู้ใช้งานขนส่ง บริษัท ไทยเซลล์ เอ็กซ์พลอเรชั่น แอนด์ โปรดักชั่น จำกัด

ปริมาณการขนส่ง	1.3 ล้านกิโลลิตร / ปี
รายได้ค่าระวาง	340 ล้านบาท / ปี
ปริมาณการขนส่งต่อขบวน	1,204 กิโลลิตร (840 ตัน)
เส้นทางการขนส่งต้นทาง	สถานีแม่น้ำ บ้านปอกแป็ก มาบตาพุด (คลังน้ำมัน)
ปลายทาง	จากสถานีบึงพระ ถึง สถานีแม่น้ำ และ สถานีแหลมฉบัง โพนทอง,บ้านช่องไต้ และคลังสินค้าของบริษัทต่าง ๆ ทั่วประเทศ
ลักษณะการขนส่ง	จัดเดินเป็นขบวนรถน้ำมันดิบวันละ 4 ขบวน (บรรทุก)

4. ขบวนรถสินค้า แก๊สแอลพีจี

ผู้ใช้งานขนส่ง การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

ปริมาณการขนส่ง	550,000 กิโลลิตร / ปี
รายได้ค่าระวาง	140 ล้านบาท / ปี
ปริมาณการขนส่งต่อขบวน	864 กิโลลิตร (459 ตัน)
เส้นทางการขนส่งต้นทาง	จากสถานีบางละมุง - สถานีนครสวรรค์ , สถานีลำปาง จากสถานีบางละมุง - สถานีสำราญ (ขอนแก่น)
ลักษณะการขนส่ง	จัดเดินเป็นขบวนรถก๊าซวันละ 1 - 2 ขบวน (บรรทุก)

5. ขบวนรถสินค้าทั่วไป

ผู้ใช้งานขนส่ง ทั่วไปให้บริการขนส่งสินค้า "ประเภทเหมาคัน" ทั้งภายในประเทศ และเพื่อส่งออกประเทศมาเลเซีย ที่สถานีปลายทางสุโขทัย และสถานีปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟชายแดน

ปริมาณการขนส่งต่อขบวน	600 - 800 ตัน
เส้นทางการขนส่ง ต้นทาง	ทุกภูมิภาคของประเทศ
ลักษณะการขนส่ง	จัดเดินเป็นขบวนรถก๊าซวันละ 1 - 2 ขบวน (บรรทุก)
ลักษณะการขนส่ง	สายเหนือ: วันละ 2 ขบวน (ไป - กลับ) ,สายตะวันออกเฉียงเหนือ: วัน ละ 4 ขบวน (ไป - กลับ)สายใต้: วันละ 4 ขบวน (ไป - กลับ)

แต่ข้อจำกัดของการขนส่งทางรางรถไฟ จะต้องมีส่วนขนถ่ายสินค้าหรือ ศูนย์ขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard) ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ก่อสร้าง สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot, ICD.) ได้แก่

1. สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง ดำเนินการโดย การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ เลขที่ 33/4 หมู่ 1 ถนนเจ้าคุณทหาร แขวงคลองสามประเวศ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร 10520 ชัดความสามารถ ได้ถูกออกแบบไว้เพื่อรองรับปริมาณคอนเทนเนอร์ได้ปีละประมาณ 400,000 ถึง 600,000 ทีอียู (นับเป็นหน่วยคอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต) ปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงขีดความสามารถให้รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 1 ล้านทีอียู

2. สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ท่าเรือแหลมฉบัง ดำเนินการโดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย (อยู่ระหว่างก่อสร้าง) โดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด พื้นที่ Zone 4 อยู่ระหว่างท่าเทียบเรือชุด B และ C เนื้อที่ประมาณ 600 ไร่ ภายในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังจังหวัดชลบุรี

3. สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง จังหวัดขอนแก่น อยู่ระหว่างวางแผนการจัดตั้ง ICD โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับภาคธุรกิจเอกชนขอนแก่นในรูปแบบ PPP โดยจะก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2563 งบประมาณรวมกว่า 2,000 ล้านบาท ได้กำหนดเลือกพื้นที่ บ้านโนนพะยอม ต.โนนท่อน อ.เมือง จ.ขอนแก่น เป็นสถานที่จัดตั้งศูนย์รวมระบบการขนส่งทางราง

ในอดีตที่ผ่านมา แม้ว่าเส้นทางของรถไฟจะถูกสร้างครอบคลุมทุกภูมิภาคทั่วประเทศ แต่ข้อจำกัดในการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยยังคงมีปัจจัยอื่น ๆ ที่ต้องพัฒนาอีกมาก ไม่ว่าจะเป็นจำนวนหัวลากที่ยังไม่เพียงพอ กฎระเบียบบางอย่างที่ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจ และการบริการจำกัดผู้ให้บริการเพียงรายเดียวคือ รัฐวิสาหกิจ ได้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการดำเนินการเกี่ยวกับรางรถไฟก็ยังคงขออนุญาตในลักษณะสัมปทาน แต่ในปัจจุบัน รัฐบาลกำหนดให้กิจการที่จะต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติหรือทรัพย์สินของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่น ของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วยรวมกัน สามารถ ร่วมลงทุนกับเอกชน ไม่ว่าจะโดยวิธีใด หรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิ ไม่ว่าจะในลักษณะใดตาม พระราชบัญญัติ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าทางราง จะต้องมีความจำเป็นการใช้ที่สูงจึงจะเกิดความคุ้มค่า

ตารางที่ 2.7

สรุปสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางราง

การขนส่งทางราง		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
<p>ด้านนโยบาย</p> <ul style="list-style-type: none"> - นโยบายภาครัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งทางรางเป็นอย่างมาก แม้เปลี่ยนรัฐบาลในช่วง ๔-๕ ปีที่ผ่านมา - มีการกำหนดแผนแม่บทรถไฟฟ้าเขตเมืองชัดเจน 	<p>ด้านนโยบาย</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญของบางโครงการ เมื่อเปลี่ยนรัฐบาล อาทิ รูปแบบการลงทุน เทคโนโลยี ทำให้การดำเนินการไม่เป็นไปตามแผน - ความไม่แน่นอนของการพัฒนาระบบรางของประเทศเพื่อนบ้าน 	<p>ด้านนโยบาย</p> <ul style="list-style-type: none"> - การบริหารความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและโอกาสของประเทศต่างๆ ในการลงทุนระบบรางในประเทศไทย - การกำหนดมาตรฐานและการจัดการเดินรถให้เป็นแบบใช้งานข้ามระบบได้ แม้จะต่างเทคโนโลยี (interchangeability) เพื่อความประหยัดในการบำรุงรักษาและการขยายระบบในอนาคต - การบูรณาการแผนงานโครงการและการลงทุน - การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชนตามหลัก TOD ต้องการความร่วมมือร่วมใจอย่างเข้มแข็งจากหน่วยงานต่างกระทรวงและเจ้าของที่ดินในพื้นที่
<p>ด้านอุปสงค์</p> <ul style="list-style-type: none"> - แนวโน้มปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าเขตเมืองเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง - ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยทำให้การขนส่งทางรางของไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ได้โดยง่ายและสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งของอาเซียน 	<p>ด้านอุปสงค์</p> <ul style="list-style-type: none"> - สัดส่วนผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟระหว่างเมืองลดลงเนื่องจากข้อจำกัดในการให้บริการของรฟท. 	<p>ด้านอุปสงค์</p> <ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มเป้าหมายการเดินทางและขนส่งที่อาจทับซ้อนกันบางส่วนของโครงการรถไฟกับโครงการทางพิเศษระหว่างเมืองที่มีเส้นทางชนกัน

ตารางที่ 2.7

สรุปสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางราง (ต่อ)

การขนส่งทางราง		
โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทาย
<p>ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการค้าเงินงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - แผนการลงทุนรถไฟฟ้าเขตเมือง เส้นทางต่างๆ ชัดเจน - การผลักดันโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ขนาดทางหนึ่งเมตร โดยเริ่มทยอยลงนาม และเริ่มการก่อสร้างได้หลายเส้นทาง หลังจากไม่มีการพัฒนาทางคู่มานาน - การต่อขยายเส้นทางไปยังจังหวัดใหม่ๆ อาทิ บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม และเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ 	<p>ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการค้าเงินงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการรถไฟฟ้าเขตเมืองยังมีจำกัด - รางรถไฟระหว่างเมืองมีสภาพทรุดโทรม - เส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยวทำให้มีข้อจำกัดมากในการเดินรถ - รถจักร รถโดยสาร แคร่ ทรุดโทรม ไม่เพียงพอ - ปัญหาระบบอาณัติสัญญาณ - ระบบการจัดการเดินรถยังค่อนข้างล้าสมัย - ปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางลัดผ่าน - การเชื่อมโยงที่สถานียังไม่สะดวก 	<p>ด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้นำส่งปัจจัยการค้าเงินงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - การผลักดันโครงการลงทุนต่างๆ ให้เสร็จตามแผน - การบำรุงรักษาระบบให้ให้เป็นไปตามมาตรฐาน - การปรับปรุงการเชื่อมโยงฯ - การเตรียมความพร้อมในการพัฒนา รถไฟระหว่างเมืองให้ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า
<p>ด้านผู้ประกอบการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โอกาสในการประกอบการรถไฟฟ้าเขตเมืองเพิ่มมากขึ้นตามเส้นทางที่พัฒนาใหม่ - โอกาสในการประกอบการรถไฟโดยสารและขนส่งสินค้าระหว่างเมืองเพิ่มมากขึ้น เมื่อมีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง และแยกบทบาท รถฟ. 	<p>ด้านผู้ประกอบการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การประกอบการรถไฟฟ้ายังมีน้อยราย - ปัญหาการขาดทุนของ รถฟ. - ปัญหาการค้าเงินงานของ รถฟ. - การประกอบรถไฟโดยสารระหว่างเมืองเป็นแบบผูกขาด - การประกอบการรถไฟขนส่งสินค้าโดยเอกชน ยังจำกัด 	<p>ด้านผู้ประกอบการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การปรับตัวของ รถฟ. & รถข. - การส่งเสริมผู้ประกอบการรถไฟฟ้ามากขึ้น - การส่งเสริมผู้ประกอบการรถไฟระหว่างเมือง (สินค้า และโดยสาร)
<p>ด้านผู้กำกับดูแล</p> <ul style="list-style-type: none"> - อยู่ระหว่างการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง 	<p>ด้านผู้กำกับดูแล</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาความขัดแย้งในบทบาทกำกับ/ประกอบการ 	<p>ด้านผู้กำกับดูแล</p> <ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนากรมการขนส่งทางราง ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดตั้งใหม่ให้มีศักยภาพเพียงพอในการขับเคลื่อน - การพัฒนา กฎ ระเบียบ มาตรฐาน ด้านต่างๆ - การกำหนดโครงสร้างค่าโดยสาร/ค่าใช้ทาง
<p>ด้านเทคโนโลยี</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการลงทุนขนาดใหญ่จำนวนมาก เป็นโอกาสในการพัฒนาองค์ความรู้ในประเทศ 	<p>ด้านเทคโนโลยี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยีต่างประเทศ 	<p>ด้านเทคโนโลยี</p> <ul style="list-style-type: none"> - การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาในประเทศ - การส่งเสริมอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศ

2.5 การวิเคราะห์คู่แข่งในอุตสาหกรรม

เนื่องจากในประเทศไทย การให้บริการขนส่งในระบบราง มีผู้ให้บริการเพียงรายเดียว คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ จะต้องเป็นบริษัทขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงการขนส่งตู้สินค้าทางเรือเท่านั้น เนื่องจากจะต้องรวบรวมตู้สินค้าให้ได้ครบขบวน เนื่องจาก รฟท. ให้บริการในลักษณะ ” เหมขาขบวน ” และยังต้องจัดการเครื่องจักรมากตัวเอง ซึ่งเป็นความยุ่งยากของผู้ให้บริการขนส่งทั่วไป สามารถทำได้ ถ้าบริษัทเข้ามาดำเนินการในลักษณะ ขนส่งจากสถานี ถึงสถานี ย่อมทำให้ผู้ประกอบการผู้ใช้บริการ มีทางเลือกมากขึ้น

ปัจจัยหลักที่มีผลต่อความสำเร็จ

1. ท่าเลที่ตั้งของจุดขนถ่าย ทำให้กลุ่มผู้บริโภคนเป้าหมายสามารถเข้าถึงด้วยระยะทางที่สั้นสุด และเชื่อมโยงกับรูปแบบการขนส่งแบบอื่น
2. รูปแบบการบรรจุ มีหลายรูปแบบสามารถบรรจุสินค้า ได้หลายชนิด หลายประเภท
3. ระยะเวลาในการร่วมลงทุน หรือสัมปทาน ระยะเวลาตั้งแต่ 10-30 ปี

2.6 การเลือกที่ตั้งจุดขนถ่าย

เป้าหมายการขนถ่าย ประกอบด้วย

1. ตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน ขนาด 20 ฟุต
2. ข้าวเปลือก
3. มันสำปะหลัง
4. ยางพารา
5. แร่โปแตสเซียม

รายละเอียดผลผลิตและพื้นที่เพาะปลูก แยกตามชนิด มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.8

เนื้อที่ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ข้าวเปลือก แยกตามพื้นที่รายภาคและรายจังหวัด

ภาค/จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)			เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)			ผลผลิต (ตัน)			ผลผลิตต่อไร่ (กก.)			Region/ Province
	Planted area (rais)			Harvested area (rais)			Production (tons)			Yield per rai (kg)			
	2557 2014	2558 2015	2559 (f) 2016	2557 2014	2558 2015	2559 (f) 2016	2557 2014	2558 2015	2559 (f) 2016	2557 2014	2558 2015	2559 (f) 2016	
รวมทั้งประเทศ	60,790,599	58,063,476	58,426,518	58,246,976	55,095,547	56,717,996	26,269,964	24,311,539	25,578,177	451	441	451	Whole Kingdom
เหนือ	13,715,723	12,768,145	12,869,968	13,580,730	12,167,504	12,683,770	7,816,734	6,801,718	7,299,899	576	559	576	Northern
ตะวันออกเฉียงเหนือ	37,030,335	36,193,410	36,443,934	34,793,705	34,173,002	35,067,084	12,467,579	12,230,973	12,854,229	358	358	367	Northeastern
กลาง	9,156,546	8,261,445	8,282,658	8,998,902	7,922,242	8,213,541	5,599,613	4,904,410	5,090,107	622	619	620	Central
ใต้	887,995	840,476	829,958	873,639	832,799	753,601	386,038	374,438	333,942	442	450	443	Southern
มหาสารคาม	2,183,398	2,096,233	2,146,340	2,095,471	1,962,748	2,060,918	770,968	716,286	754,092	368	365	366	Maha Sarakham
ร้อยเอ็ด	3,077,638	3,035,782	3,033,165	2,985,251	2,841,382	2,944,303	1,118,021	1,080,710	1,120,443	375	380	381	Roi Et
กาฬสินธุ์	1,480,070	1,439,326	1,464,187	1,460,052	1,420,642	1,449,545	535,653	522,960	535,893	367	368	370	Kalasin
ขอนแก่น	2,428,350	2,317,220	2,309,899	2,014,350	1,943,017	2,044,848	684,263	656,364	694,555	340	338	340	Khon Kaen
ชัยภูมิ	1,597,278	1,555,792	1,571,208	1,303,960	1,400,784	1,437,206	460,261	491,853	509,183	353	351	354	Chaiyaphum

ที่มา: รายงานสถิติการเกษตร ประเทศไทย ปี 2559 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 2.9

เนื้อที่ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ มันสำปะหลัง แยกตามพื้นที่รายภาคและรายจังหวัด

ภาค/จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)			เนื้อที่เก็บเกี่ยว (ไร่)			ผลผลิต (ตัน)			ผลผลิตต่อไร่ (กก.)			Region/ Province
	Planted area (rais)			Harvested area (rais)			Production (tons)			Yield per rai (kg)			
	2558 2015	2559 (p) 2016	2560 (f) 2017	2558 2015	2559 (p) 2016	2560 (f) 2017	2558 2015	2559 (p) 2016	2560 (f) 2017	2558 2015	2559 (p) 2016	2560 (f) 2017	
รวมทั้งประเทศ	9,319,718	9,312,827	9,442,459	8,961,344	9,063,389	8,637,870	32,357,741	31,155,245	31,187,276	3,611	3,437	3,611	Whole Kingdom
เหนือ	2,052,879	2,097,359	2,099,791	1,944,387	1,963,731	1,887,397	7,177,595	6,656,470	6,917,556	3,691	3,390	3,665	Northern
ตะวันออกเฉียงเหนือ	4,891,792	4,867,737	4,953,913	4,685,481	4,829,961	4,580,149	16,863,447	16,956,706	16,608,486	3,599	3,511	3,626	Northeastern
กลาง	2,375,047	2,347,731	2,388,755	2,331,476	2,269,697	2,170,324	8,316,699	7,542,069	7,661,234	3,567	3,323	3,530	Central
เพชรบูรณ์	194,079	210,770	209,620	191,502	204,623	193,316	691,259	739,711	701,737	3,610	3,615	3,630	Phetchabun
เลย	341,718	354,728	358,125	335,346	349,315	344,297	1,124,664	1,145,494	1,183,349	3,354	3,279	3,437	Loei
หนองบัวลำภู	69,261	65,415	66,287	67,317	63,811	59,882	228,370	228,279	216,595	3,392	3,577	3,617	Nong Bua Lam Phu
อุดรธานี	297,993	311,802	330,471	294,655	307,248	297,368	1,113,447	1,130,567	1,131,188	3,779	3,680	3,804	Udon Thani
หนองคาย	17,468	16,533	17,020	16,718	16,100	13,467	52,464	50,771	42,259	3,138	3,153	3,138	Nong Khai
บึงกาฬ	12,859	13,394	13,742	12,859	13,126	11,303	37,640	37,433	31,829	2,927	2,852	2,816	Bueng Kan
สกลนคร	123,404	130,762	133,012	121,240	127,437	125,150	379,540	402,202	440,528	3,130	3,156	3,520	Sakon Nakhon
นครพนม	51,078	36,481	37,155	49,388	36,481	33,309	156,671	117,388	111,385	3,172	3,218	3,344	Nakhon Phanom
มุกดาหาร	153,250	142,308	146,295	146,118	142,308	145,423	497,661	490,998	522,796	3,406	3,450	3,595	Mukdahan
ยโสธร	88,327	90,451	95,415	85,917	88,320	91,741	302,958	313,660	330,910	3,526	3,551	3,607	Yasothon

ที่มา: รายงานสถิติการเกษตร ประเทศไทย ปี 2559 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 2.10

เนื้อที่ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ยางพารา แยกตามพื้นที่รายภาคและรายจังหวัด

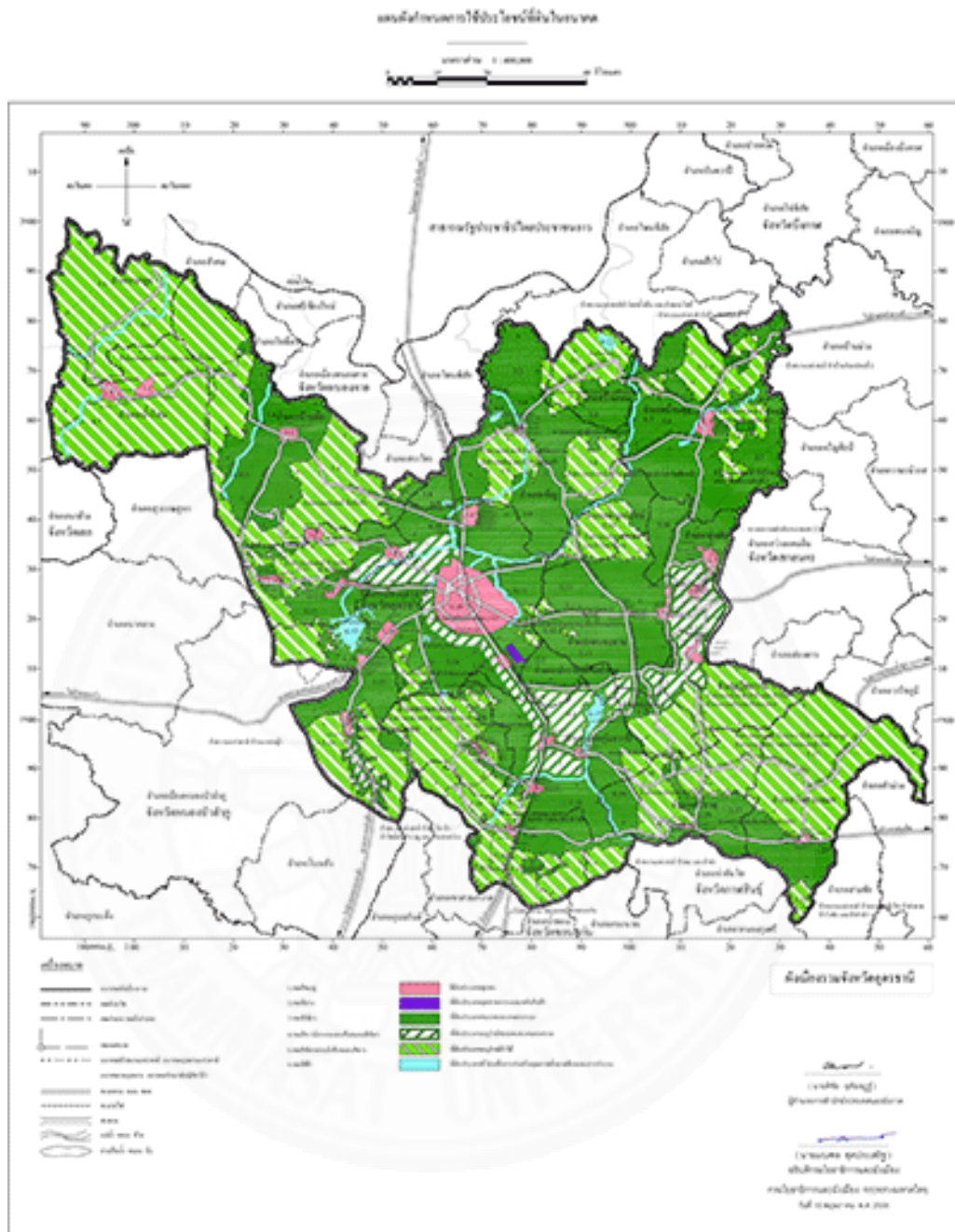
ภาค/จังหวัด	เนื้อที่ยืนต้น (ไร่)			เนื้อที่กรีดยางได้ (ไร่)			ผลผลิต (ตัน)			ผลผลิตต่อไร่ (กก.)			Region/Province
	Planted area (rais)			Harvested area (rais)			Production (tons)			Yield per rai (kg)			
	2557 2014	2558 (p) 2015	2559 (f) 2016	2557 2014	2558 (p) 2015	2559 (f) 2016	2557 2014	2558 (p) 2015	2559 (f) 2016	2557 2014	2558 (p) 2015	2559 (f) 2016	
รวมทั้งประเทศ	23,583,208	23,561,155	23,340,325	18,158,815	18,810,947	19,550,777	4,415,687	4,419,567	4,388,053	243	235	224	Whole Kingdom
เหนือ	1,315,576	1,318,208	1,308,308	577,016	686,020	827,399	86,328	111,855	122,429	150	163	148	Northern
ตะวันออกเฉียงเหนือ	4,897,529	4,903,619	4,891,748	2,993,944	3,266,678	3,666,280	549,568	642,043	670,560	184	197	183	Northeastern
กลาง	2,585,857	2,578,151	2,560,984	1,920,064	2,002,547	2,094,365	464,183	458,942	459,176	242	229	219	Central
ใต้	14,784,246	14,761,177	14,579,285	12,667,791	12,855,702	12,962,733	3,315,608	3,206,727	3,135,888	262	249	242	Southern
เพชรบูรณ์	122,872	122,765	121,920	24,485	30,113	43,808	3,753	5,179	5,739	153	172	131	Phetchabun
เลย	630,725	633,018	632,927	389,350	423,721	454,107	77,926	77,541	78,561	200	183	173	Loei
หนองบัวลำภู	103,645	103,136	103,099	46,574	56,766	77,133	7,970	9,877	11,801	171	174	153	Nong Bua Lam Phu
อุดรธานี	527,999	527,369	525,551	283,714	293,761	355,838	57,714	56,108	61,204	203	191	172	Udon Thani
หนองคาย	246,257	247,279	246,855	166,166	211,125	219,795	30,915	40,536	40,662	186	192	185	Nong Khai
บึงกาฬ	796,828	796,948	796,485	548,488	579,705	627,467	104,162	136,810	139,925	190	236	223	Bueng Kan
สกลนคร	323,117	323,722	323,308	183,912	202,218	235,723	28,400	35,388	38,187	154	175	162	Sakon Nakhon
นครพนม	295,422	295,492	294,552	171,266	201,099	229,279	26,656	37,203	38,977	156	185	170	Nakhon Phanom
มุกดาหาร	201,011	202,251	200,925	134,128	138,048	147,373	22,450	28,714	28,738	167	208	195	Mukdahan
ยโสธร	96,171	96,176	96,889	52,970	59,595	68,915	8,471	11,383	12,198	160	191	177	Yasothon
อำนาจเจริญ	74,356	74,855	75,440	36,568	40,487	43,583	5,350	7,571	7,583	146	187	174	Amnat Charoen
อุบลราชธานี	442,367	442,386	442,274	286,143	311,458	358,206	51,473	61,046	65,552	180	196	183	Ubon Ratchathani
ศรีสะเกษ	293,980	294,362	292,790	194,477	196,503	224,620	35,150	39,497	41,779	181	201	186	Si Sa Ket
สุรินทร์	151,922	151,918	151,405	82,928	89,255	109,711	14,899	16,244	18,212	180	182	166	Surin
บุรีรัมย์	227,430	228,148	227,249	157,976	172,535	183,419	32,920	35,887	36,134	208	208	197	Buri Ram
มหาสารคาม	10,693	10,840	10,811	3,213	3,922	5,335	504	690	790	157	176	148	Maha Sarakham
ร้อยเอ็ด	87,244	88,592	88,186	41,854	50,689	58,145	7,154	6,944	7,559	171	137	130	Roi Et
กาฬสินธุ์	167,047	166,368	164,456	99,876	112,095	130,190	18,617	20,738	22,002	186	185	169	Kalasin
ขอนแก่น	77,812	77,631	77,395	50,686	51,481	56,179	8,200	7,053	7,416	162	137	132	Khon Kaen
ชัยภูมิ	95,739	95,448	94,128	42,329	44,852	47,658	6,786	8,298	8,340	160	185	175	Chaiyaphum

ที่มา: รายงานสถิติการเกษตร ประเทศไทย ปี 2559 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

แร่โปแตสเซียม

รัฐบาล คสช. ได้ออกใบอนุญาตเหมืองแร่โปแตชให้กับ บริษัท เหมืองแร่โปแตช อาเซียน จำกัด (มหาชน) ที่ อ.บำเหน็จณรงค์ จ.ชัยภูมิ ไปแล้ว 9,700 ไร่ จะเริ่มผลิตปุ๋ยโปแตชได้ในปี 2562 และอยู่ระหว่างพิจารณาคำขอ 2 ราย คือ บริษัท ไทยคาลี จำกัด ที่ขอพื้นที่ อ.ด่านขุนทด จ.นครราชสีมา 9,000 ไร่ และ บริษัท เอเชีย แปซิฟิค โปแตช คอร์ปอเรชั่น จำกัด ที่ขอพื้นที่ อ.ประจักษ์ศิลปาคม จ.อุดรฯ 26,400 กว่าไร่

เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2560 กรมโยธาและผังเมือง กระทรวงมหาดไทยได้ ประกาศกฎกระทรวงใช้บังคับผังเมืองรวม จังหวัดอุดรธานี โดยบริเวณที่อนุญาตให้ก่อสร้างโรงงาน จะมีเฉพาะเพียงบริเวณ นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี



ภาพที่ 2.4 เอกสารแนบท้ายประกาศกฎกระทรวงเรื่อง ผังเมืองรวมจังหวัดอุดรธานี

นอกจากนั้น ในประเด็นเรื่อง การจัดทำรายงานสิ่งแวดล้อม นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ได้ผ่านการอนุมัติจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

เมื่อพิจารณาดำเนินที่ตั้งโรงงานจะพบว่า ระยะทางจากจังหวัดใกล้เคียงมายังจังหวัดอุดรธานี จะมีระยะทางใกล้กว่า เมื่อเปรียบเทียบกับจากการตั้งโรงงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัด

หนองคาย ทั้งยังประสบปัญหาในแง่ของได้รับความสนใจจากเอกชน ในประเด็นเรื่องที่ดิน
ราชพัสดุในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย จะไม่สามารถนำไปเช่าช่วงต่อได้

แต่ในขณะเดียวกัน ขณะนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการก่อสร้าง ลานวางตู้
คอนเทนเนอร์ (ICD) สถานีรถไฟหนองคาย



บทที่ 3

กลยุทธ์องค์กร

3.1 ลักษณะธุรกิจ

Rail Cargo Service (RCS) เป็นผู้ให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าและสินค้าทางการเกษตรทางระบบราง โดยใช้เทคโนโลยีด้านอุปกรณ์ที่ทันสมัย พร้อมระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ สามารถติดตามสถานะได้ตลอดเวลา ตรงเวลา

3.2 ตราสัญลักษณ์สินค้า



ภาพที่ 3.1 ตราสัญลักษณ์ Rail Cargo Service

เป็นสัญลักษณ์ที่เน้นสีส้ม และสีฟ้า เพื่อให้สีส้ม สะท้อนถึงความกระปรี้กระเป่า รูปรถไฟสีฟ้าและน้ำเงิน สะท้อนเป็นผู้ให้บริการในระบบราง และปลายหางรถไฟแสดงถึงลักษณะการบริการที่รวดเร็ว สีฟ้าและสีน้ำเงิน แสดงให้เห็นถึงการบริการที่เชื่อมั่นและไว้วางใจได้ อีกทั้งจะใช้ชื่อร้าน หรือชื่อย่อ เป็นตัวอักษรภาษาอังกฤษที่ชัดเจน อ่านง่าย สะดุดตา เพื่อให้ผู้บริโภค เกิดการจดจำได้ตั้งแต่วินาทีแรก

3.3 Vision (วิสัยทัศน์)

“Connect to the world”

Rail Cargo Service (RCS) จะเป็นการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่น ใช้บริการ RCS สามารถส่งสินค้าออกนอกประเทศได้เลย

3.4 Mission (พันธกิจ)

1. Rail Cargo Service (RCS) ให้บริการที่เที่ยงตรง ตรวจสอบสถานะได้ตลอดเวลา
2. Rail Cargo Service (RCS) จะวิจัยและพัฒนาตู้สินค้าที่เหมาะสมกับสินค้าแต่ละประเภท ได้แก่ สินค้าโภคภัณฑ์ สินค้าทางการเกษตร สินค้าสด เป็นต้น
3. Rail Cargo Service (RCS) จะส่งสินค้าออกต่างประเทศได้ด้วยการบริการ ณ จุดเดียว

3.5 เป้าหมาย (Goals)

สามารถแบ่งเป็นเป้าหมายระยะสั้นซึ่งมีระยะเวลา 1-3 ปี และเป้าหมายระยะยาวซึ่งมีระยะเวลา 4-5 ปีดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.5.1 เป้าหมายระยะสั้น

1. เน้นบริการตู้สินค้าทั่วไปและสินค้าที่เก็บในลักษณะ bulk Container
2. เน้นการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ลูกค้าทราบถึงประโยชน์ของการขนส่งสินค้าทางราง รวมทั้งกระบวนการจัดการ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการตู้สินค้า ตรวจสอบสถานะ พร้อมทั้งมีการจัด กิจกรรมส่งเสริมการขาย โดยการให้ลูกค้าได้ทดลองใช้บริการ เพื่อให้เกิดการตัดสินใจซื้อทันที

3.5.2 เป้าหมายระยะยาว

1. สร้างความน่าเชื่อถือต่อการบริการ รวมถึงประชาสัมพันธ์สร้าง การรับรู้ สินค้าผ่านช่องทางตลาดต่างๆ รวมทั้งสื่อออนไลน์
2. เป็นผู้ให้บริการจัดเก็บสินค้าทางการเกษตรด้วย
3. เป็นผู้ให้บริการขนส่งแบบครบวงจร Door-to-Door service เพื่อให้เกิดความสะดวกแก่ผู้บริโภค รวมทั้งเพิ่มจุดให้บริการ (Depot) ให้ครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาค ทั่วประเทศ

3.6 แนวทางกลยุทธ์ของธุรกิจ

1. กลยุทธ์ระดับองค์กร (Corporate Level Strategy) กลยุทธ์ที่เลือกใช้ คือ กลยุทธ์การสร้างเติบโต (Growth strategy) โดยจะ พัฒนารูปแบบตู้สินค้าให้มีความหลากหลาย เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการ ของผู้บริโภคได้หลากหลายมากขึ้น ละเพื่อการเพิ่มยอดขายให้แก่ธุรกิจเป็นหลัก นอกจากนี้ เมื่อธุรกิจเป็นที่รู้จักในวงกว้างแล้ว อาจมีการขยายธุรกิจ

โดยการสร้างพันธมิตรการค้า คือ โดยสร้างพันธมิตรด้านการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ เพื่อเป็นการสนับสนุนการบริการ และขยายการรับรู้ตราสินค้าในวงกว้าง

2. กลยุทธ์ระดับธุรกิจ (Business Level Strategy) เน้นกลยุทธ์การสร้างความแตกต่างจากคู่แข่งอย่างชัดเจน (Differentiation Strategy) โดยการบริการจะต้องตรงเวลา สามารถตรวจสอบและประมาณการวันที่จะส่งมอบสินค้านั้นได้ เนื่องจากพฤติกรรม การส่งสินค้าในปัจจุบัน โดยส่วนมากแล้วมักอ้างอิงจากการตรวจสอบสถานะสินค้าว่าอยู่ขั้นตอนใดและสามารถคาดการณ์ได้ว่า จะได้รับสินค้าเมื่อไหร่

3. กลยุทธ์ระดับหน้าที่ (Functional Level Strategy) Rail Cargo Service มีการแบ่งสายการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของแต่ละฝ่าย เพื่อสนับสนุนกลยุทธ์ขององค์กรให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันโดยมีการแบ่งออกเป็น 4 สายงานหลักคือ

ฝ่ายปฏิบัติการ เป็นฝ่ายที่มีความเกี่ยวข้องกับการบริการหลักโดยตรง โดย บริษัทจะมีผู้เชี่ยวชาญและเทคโนโลยี ที่จะตรวจสอบขั้นตอนการทำงานให้ถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา

ฝ่ายการขายและการตลาด เป็นฝ่ายที่บริหารกิจกรรมทางการตลาด และลูกค้าสัมพันธ์ ดูแลความพึงพอใจของลูกค้าพร้อมกันด้วย

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล มีหน้าที่เรื่องการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัทใน ทุกๆ ด้าน จัดการอบรม ฝึกฝน ติดตามตรวจสอบ เนื่องจากเป็นธุรกิจบริการ พนักงานจะต้องสามารถให้ข้อมูลการบริการในแต่ละขั้นตอนการทำงาน รวมทั้งขณะที่เกิดสภาวะฉุกเฉิน ก็ต้องสามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้ทันท่วงที อีกด้วย

ฝ่ายบัญชีการเงิน ซึ่งจะคอยดูแลเรื่องบัญชี และการเงินของบริษัทให้ถูกต้องเหมาะสมสำหรับทุกส่วนงานของกิจการ

บทที่ 4

การวิจัยตลาด

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยภายนอกและภายในแล้ว ยังต้องมีการกำหนด วางแผน ส่วนผสมทางการตลาด (Marketing Mix) ซึ่งประกอบด้วย

- การแบ่งส่วนทางการตลาด
- การเลือกตลาดเป้าหมาย
- และวางตำแหน่งในตลาด

เพื่อให้บริษัทสามารถเป้าหมายที่วางไว้ได้

ขอบเขตและหน้าที่

ผู้บริหารมีหน้าที่กำหนดยุทธศาสตร์ทางการตลาดเพื่อสร้างฐานลูกค้าและรักษาฐานลูกค้าเดิมให้อยู่กับบริษัทต่อไป

4.1 การกำหนดกลยุทธ์การตลาดกลุ่มเป้าหมาย

การวิจัยตลาดของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางการเกษตรและผู้สินค้าในระบบราง จะทำการวิจัยกับกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ ซึ่งเมื่อพิจารณารูปแบบการส่งสินค้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทำให้รูปแบบการทำธุรกิจระหว่างองค์กรจะเหมาะสมที่สุด (Business to Business) ทั้งหมด 3 กลุ่มคือ

1. บริษัทผู้ค้าสินค้าทางการเกษตร ที่อยู่ในกลุ่มบริษัทเครือเจริญโภคภัณฑ์
2. บริษัทผู้ค้าสินค้าทางการเกษตร ที่ไม่อยู่ในกลุ่มบริษัทเครือเจริญโภคภัณฑ์
3. บริษัทผู้ส่งออกสินค้าเกษตร

ดังนั้น จึงเลือกทำการวิจัยเชิงคุณภาพ ผ่านแบบสอบถาม Google Form

4.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาโอกาสและและความเป็นไปได้ในการทำธุรกิจการขนส่งสินค้าทางการเกษตรและผู้สินค้าในระบบราง
2. เพื่อศึกษาเงื่อนไขและข้อจำกัดของผู้รับบริการที่จะมาใช้บริการ
3. เพื่อศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมผู้บริโภคในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางการเกษตรและผู้สินค้าในระบบราง

4. เพื่อสร้างตัวแบบธุรกิจและปรับปรุงกลยุทธ์ใหม่จากตัวแบบธุรกิจเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน

4.3 สรุปผลการวิจัย

สรุป ผลจากการวิจัย กับกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจทั้ง 3 ด้าน ได้ดังนี้
ทั้ง บริษัทผู้ค้าสินค้าทางการเกษตร ที่อยู่ในกลุ่มบริษัทเครือเจริญโภคภัณฑ์ และบริษัทผู้ค้าสินค้าทางการเกษตร ที่ไม่อยู่ในกลุ่มบริษัทเครือเจริญโภคภัณฑ์ พบว่า มีความเห็นไปในแนวทิศทางเดียวกัน เนื่องจากมีรูปแบบการขนถ่ายและการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าในลักษณะกอง (Bulk Container) ทำให้สามารถลดเวลา และลดต้นทุนการขนส่ง เพราะไม่ต้องบรรจุเป็นกระสอบ (Big Bag) สามารถขนถ่ายในรูปแบบของสินค้าเกษตรแต่ละชนิด ส่วนใหญ่ยินดีจะใช้บริการ แต่มีข้อเสนอแนะคือ ควรจะต้องดำเนินการส่งสินค้า ถึงหน้าประตูโรงงาน (Door-to-Door) ซึ่งจะต้องมีการบริการร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่นอีกด้วย อีกทั้งอยากให้กระจายศูนย์ขนถ่ายไปยังภูมิภาคอื่นด้วย

ด้านบริษัทผู้ส่งออกสินค้าเกษตร นั้น จะมีความสนใจที่จะใช้บริการก็ต่อเมื่อ มีการบริการดำเนินการพิธีการทางศุลกากร โดยให้ความเห็นว่าเป็นการเพิ่มความสะดวก ทำให้ไม่ต้องเดินทางไปดำเนินการที่กรุงเทพ หรือ สามารถติดต่อกรมศุลกากรได้เอง ทำให้ต้นทุนในการดำเนินการต่ำ โดยผู้บริโภคน่าจะพึงถึงปัจจัยด้านความครบถ้วนการดำเนินการ (one stop Service) สินค้าขนส่งได้ครั้งละมากๆ ราคาและการบริการ เป็นปัจจัยหลัก

บทที่ 5

กลยุทธ์ด้านการปฏิบัติการ

5.1 วัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติการ

บริษัทได้ตั้งเป้าหมายการปฏิบัติการไว้ดังนี้

1. เพื่อให้ผู้รับบริการเกิดความรู้สึกพึงพอใจสูงสุด เกิดการจดจำในการบริการ เพิ่มโอกาสให้มารับบริการครั้งใหม่
2. เพื่อให้กระบวนการทำงาน การให้บริการมีมาตรฐาน
3. เพื่อให้เกิดการบริการอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

5.2 การเลือกทำเลที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่ในการให้บริการ

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง การศึกษาระบบการขนส่งและเลือกทำเลที่ตั้งศูนย์กระจายน้ำมัน กรณีศึกษา: ธุรกิจรับจัดการขนส่งน้ำมัน โดย นภัสวรรณ เรือนเพชร ผลการวิจัยพบว่า

1. ด้านระยะทาง พบว่าระบบเดิมของบริษัท ระยะทางที่ใช้ในการขนส่งน้ำมันมากกว่าระบบที่พัฒนาขึ้น โดยวิธี Center of Gravity ระยะทางลดลงจากระบบเดิม 27.88% และ วิธี Load Distance ระยะทางลดลงจากระบบเดิม 29.30% และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบ ระหว่างระบบที่พัฒนาขึ้น 2 วิธีจากผลการวิจัยพบว่าวิธี Center of Gravity สำหรับภาคเหนือ และภาคใต้ มีระยะทางรวมและต้นทุนด้านการขนส่งต่ำกว่าวิธี Load Distance ส่วนวิธี Load Distance สำหรับภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีระยะทางรวมและต้นทุน ด้านการขนส่งต่ำกว่าวิธี Center of Gravity

2. ด้านระยะเวลา พบว่าระยะเวลาในการขนส่งน้ำมันระบบเดิมของบริษัทใช้เวลา มากกว่าระบบที่พัฒนาขึ้น โดยระบบใหม่วิธี Center of Gravity ระยะเวลาลดลงจากระบบเดิม 64.84% และวิธี Load Distance ระยะเวลาลดลงจากระบบเดิม 56.67% โดยการเลือกทำเล ที่ตั้งศูนย์กระจายน้ำมันวิธี Center of gravity และวิธี Load Distance ผลลัพธ์ที่ได้ระยะเวลา ในการขนส่งใกล้เคียงกันทั้งสองวิธี

ดังนั้น ผู้ค้นคว้า จึงเลือกใช้ บริษัทฯ วิธี Center of Gravity มากำหนดตำแหน่งที่ตั้ง (Facility Location) ของศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่อยู่ในระบบราง นอกจากนั้น ยังได้นำองค์กอบด้านอื่นๆ มาประกอบการพิจารณาอีกด้วยซึ่งได้แก่

- อยู่ใกล้กับลูกค้า หรือต้องการตอบสนองลูกค้าได้รวดเร็ว

- ต้องการอยู่ใกล้กับแหล่งแรงงาน หรือทรัพยากรราคาถูก เพื่อประหยัดต้นทุนในการขนส่ง
- มีช่องทางการจำหน่ายมากขึ้น
- ใกล้กับลูกค้ามากขึ้น เพื่อประหยัดต้นทุนการขนส่ง และเพื่อการแข่งขันโดยใช้เวลาเป็นหลัก
- ใกล้กับพนักงานหรือแรงงาน
- การเพิ่มหรือการขยายกำลังการผลิต
- องค์กรประกอบที่มีผลต่อการเลือกสถานที่ตั้ง ได้แก่ ไปอยู่ใกล้กับแหล่งของ input ที่ต้องใช้ ไปอยู่ใกล้กับลูกค้าข้อกำหนดของกระบวนการผลิตความปลอดภัย
- กฎหมาย เช่น กฎหมายสิ่งแวดล้อม กฎหมายผังเมือง

วิธีการเลือกสถานที่ตั้งโรงงาน

1. การหาจุดตรงกลางในแง่ของการให้ความสำคัญในแต่ละสถานที่ตั้ง (Center Gravity Method): เป็นเทคนิคในการเลือกสถานที่ตั้งใหม่ โดยการพิจารณาจำนวนสินค้าที่จะต้องจัดส่งจากสถานที่ตั้งอื่น ๆ ที่มีอยู่แล้ว เป็นวิธีการที่มักใช้กับ ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Warehouse)

$$\text{สูตร: } C_x = \frac{\sum d_{ix} V_i}{\sum V_i}$$

$$C_y = \frac{\sum d_{iy} V_i}{\sum V_i}$$

โดยที่ C_x คือ ตำแหน่ง ณ แกน X

C_y คือ ตำแหน่ง ณ แกน Y

d_{ix} คือ ตำแหน่งของสถานที่ตั้ง i ณ แกน X

d_{iy} คือ ตำแหน่งของสถานที่ตั้ง i ณ แกน Y

V_i คือ ปริมาณของสินค้าที่ถูกส่งมาจากตำแหน่ง i

ทั้งนี้ เนื่องจากกลุ่มลูกค้าหลัก จะเป็นกลุ่มโรงงาน หรือ ศูนย์จัดเก็บพื้นผลทางการเกษตร ดังนั้น ผู้ค้นคว้าจึงเลือกใช้ ศูนย์รับซื้อพืชผลทางการเกษตร จำนวน 7 ศูนย์ และโรงงานอาคารสัตว์ เป็นข้อมูลหลักในการคำนวณ โดยใช้พิกัดที่ระบุใน Google Map Website ซึ่งข้อมูลเป็นที่ยอมรับของคนทั่วไป

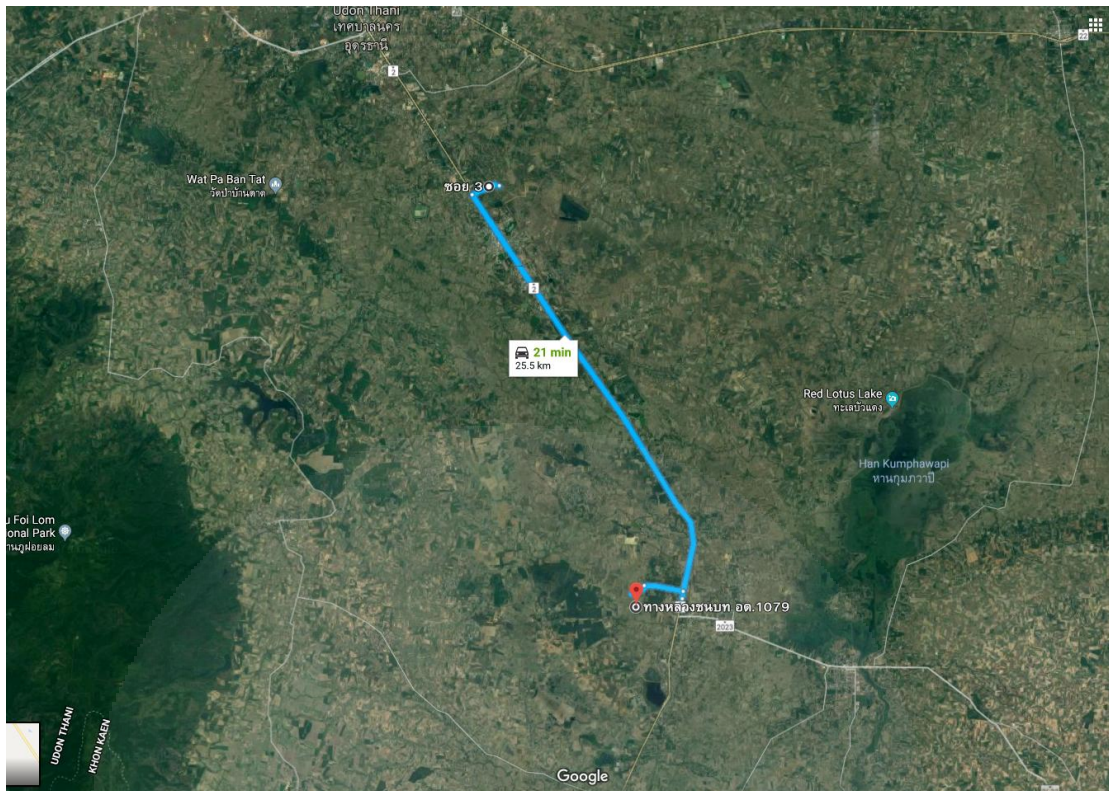
ลำดับ	โรงงาน	ที่ตั้ง	ปริมาณสินค้า (กิโลกรัม)	พิกัด Google Map Website	
				Cx	Cy
1	อาคารสัตว์	จ.ขอนแก่น	150,000,000	16.287074	102.784534
2	ศูนย์รับซื้อ จัดเก็บ	จ.เลย	70,000,000	17.427663	101.724793
3	ศูนย์รับซื้อ จัดเก็บ	จ.หนองบัวลำภู	63,000,000	17.292364	102.266366
4	อาคารสัตว์	จ.บึงกาฬ	100,000,000	18.243387	103.705420
5	ศูนย์รับซื้อ จัดเก็บ	จ.สกลนคร	25,000,000	17.313777	104.284949
6	ศูนย์รับซื้อ จัดเก็บ	จ.กาฬสินธุ์	50,000,000	16.765033	103.642450

ลำดับ	ที่ตั้ง	ปริมาณสินค้า (กิโลกรัม)	พิกัด Google Map Website		$\sum d_{ij}V_i$	
			N	E	N	E
1	จ.ขอนแก่น	150,000,000	16.287074	102.784534	2443061100	15417680100
2	จ.เลย	70,000,000	17.427663	101.724793	1219936410	7120735510
3	จ.หนองบัวลำภู	63,000,000	17.292364	102.266366	1089418932	6442781058
4	จ.บึงกาฬ	100,000,000	18.243387	103.705420	1824338700	10370542000
5	จ.สกลนคร	25,000,000	17.313777	104.284949	432844425	2607123725
6	จ.กาฬสินธุ์	50,000,000	16.765033	103.642450	838251650	5182122500
	$\sum V_i$	458,000,000		$\sum d_{ij}V_i$	7847851217	47140984893
					17.13504633	102.9279146

จากการคำนวณ จะทำให้ได้ค่า

$$Cx = 17.13504633 \quad Cy = 102.9279146$$

เมื่อนำไปกำหนดใน Google Map Website จะได้ตามรูปภาพ



ภาพที่ 5.1 ตำแหน่งจุดที่ตั้งตามการคำนวณและตำแหน่งที่ตั้งตามการเลือก

ที่มา: <https://www.google.co.th/maps/dir/17.302190,+102.866766/17.1350556,102.9279167/@17.1350804,102.9333739,2636m/data=!3m1!1e3!4m7!4m6!1m3!2m2!1d102.866766!2d17.30219!1m0!3e0>

ทั้งนี้เมื่อประกอบกับการพิจารณาในเรื่องผังเมืองรวมจังหวัดอุดรธานี ทำให้ไม่สามารถตั้งโรงงาน จุดดังกล่าวได้ เนื่องจากเป็นพื้นที่สีเขียว ประเภทชนบทและเกษตรกรรม

ธุรกิจศูนย์ขนถ่าย หรือกระจายสินค้า สามารถดำเนินการได้ต้องอยู่บนพื้นที่ที่กำหนดไว้เป็นสีม่วง คือ เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า

5.3 แผนการปฏิบัติการก่อนการเริ่มการให้บริการ

5.3.1 การจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานของบริษัท

ก่อนที่จะเริ่มดำเนินธุรกิจนั้น จะต้องมีการจัดซื้อที่ดิน จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐาน โดยแบ่งออกเป็นส่วนๆ ได้แก่

1. อาคารสำนักงาน
2. อาคารโรงงานและเครื่องจักร
3. เฟอร์นิเจอร์และอุปกรณ์สำนักงาน
4. เครื่องจักรที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ
5. ระบบบริหารข้อมูลและประมวลผล

โดยในแต่ละส่วนจะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. อาคารสำนักงาน
2. อาคารโรงงานและเครื่องจักร

2.1 เครื่องทำความสะอาดแบบตะแกรงร่อน



ภาพที่ 5.3 เครื่องทำความสะอาดแบบตะแกรงร่อน

ที่มา: http://www.tiretruckintertrade.com/knowledge_view.php?id_knowledge=326

2.2 ระบบชั่งน้ำหนัก รถพ่วง 18 ล้อ ขนาด 50 ตัน



ภาพที่ 5.4 ระบบชั่งน้ำหนัก รถพ่วง 18 ล้อ ขนาด 50 ตัน

ที่มา: <http://www.directindustry.com/industrial-manufacturer/truck-weighbridge-146667.html>

2.3 ระบบชั่งน้ำหนักรถไฟ Railroad Track Scale ขนาด 50 ตัน



ภาพที่ 5.5 ระบบชั่งน้ำหนัก รถไฟ ขนาด 50 ตัน

ที่มา: <http://www.directindustry.com/prod/giropes/product-115951-1877569.html>

2.4 เครื่องชั่งแบบ ไหลผ่าน



ภาพที่ 5.6 เครื่องชั่งแบบ ไหลผ่าน

ที่มา: <https://www.bitzer-waage.de/en/scales/bulk-scales/>

3. เฟอร์นิเจอร์และอุปกรณ์สำนักงาน

4. เครื่องจักรที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ



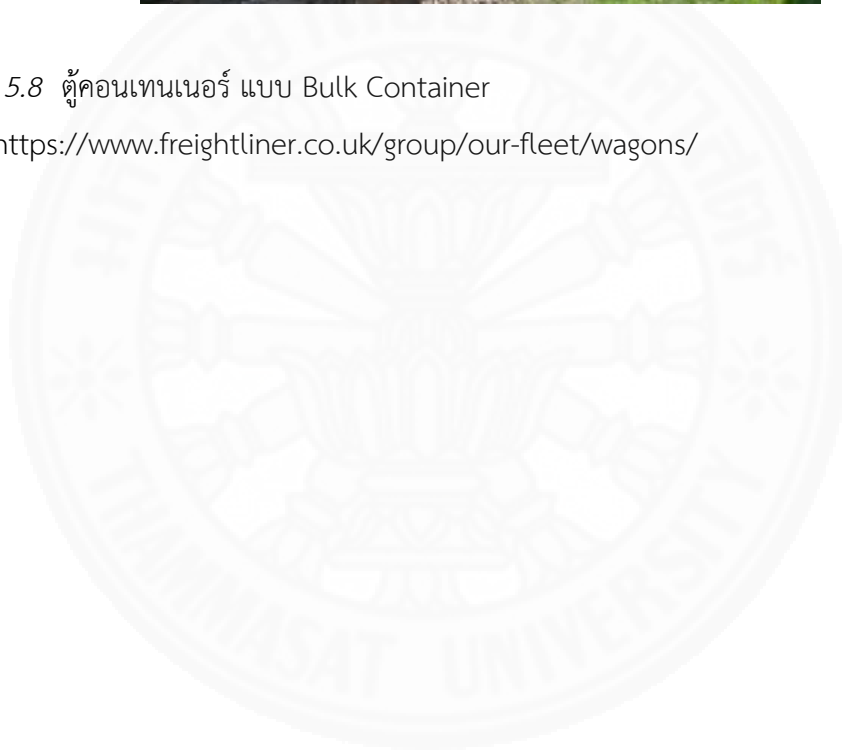
ภาพที่ 5.7 รถยกตู้คอนเทนเนอร์แบบ reach stacker

ที่มา: http://www.tiretruckintertrade.com/knowledge_view.php?id_knowledge=326



ภาพที่ 5.8 ตู้คอนเทนเนอร์ แบบ Bulk Container

ที่มา: <https://www.freightliner.co.uk/group/our-fleet/wagons/>



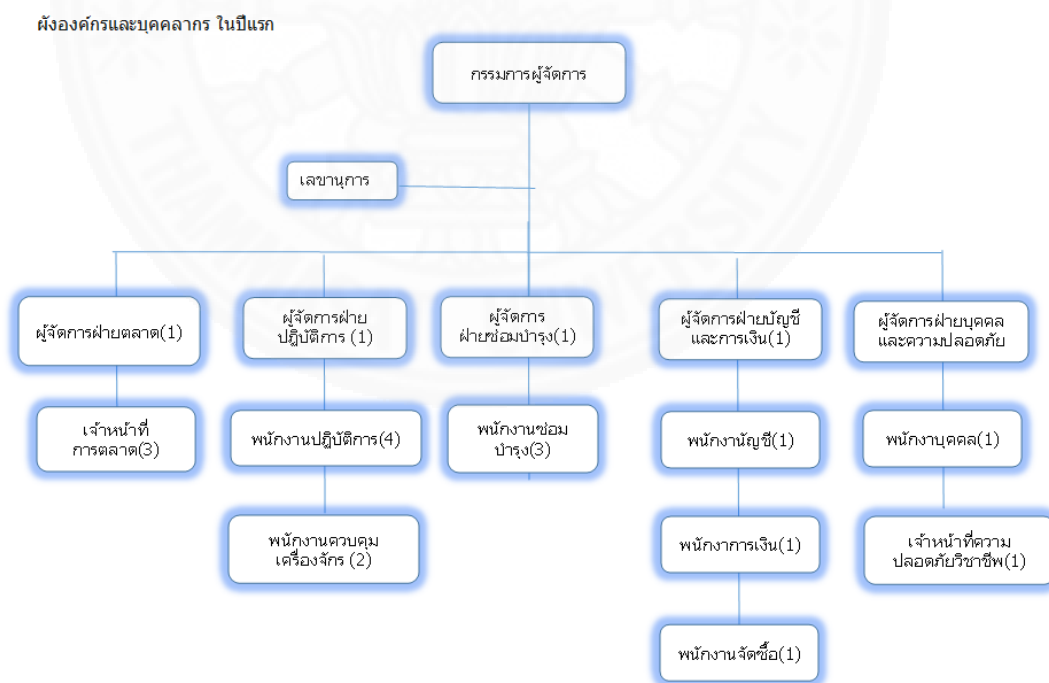
บทที่ 6

กลยุทธ์ด้านทรัพยากรมนุษย์

เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ เป็นธุรกิจบริการ บุคลากรที่มีคุณภาพและปฏิบัติงานด้วยใจที่รักการบริการ จึงเป็นส่วนสำคัญของความสำเร็จขององค์กร ดังนั้น บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญในการสรรหา คัดเลือกและดูแลรักษาบุคลากร เพื่อให้ได้บุคลากรที่มีคุณสมบัติตรงกับลักษณะการปฏิบัติงาน บริษัทฯ จึงต้องมีการวางแผนการคัดเลือกบุคลากร มีระบบบริหารผลตอบแทนและประเมินผลบุคลากร รวมถึงแผนพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เป็นแผนกลยุทธ์ขององค์กร

6.1 แผนผังโครงสร้างองค์กร

ผู้ร่วมก่อตั้งและลงทุนในบริษัท มีจำนวน 1 บริษัท โดยมีสัดส่วนความเป็นเจ้าของดังนี้ บริษัท เจริญโภคภัณฑ์วิศวกรรม จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วน 100 % ของทุนจดทะเบียน โดยมีผังโครงสร้างองค์กร (Organization Chart) ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 6.1 โครงสร้างองค์กร

6.2 การวิเคราะห์งาน

การกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน (Job Description) เมื่อบริษัทฯ ได้มีการกำหนดโครงสร้างขององค์กรและแผนด้านทรัพยากรบุคคลแล้ว บริษัทฯ จึงได้กำหนดตำแหน่งหน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

กรรมการผู้จัดการ

รายละเอียดของงาน

- กำหนดกลยุทธ์และทิศทางการดำเนินงานของบริษัท
- ตรวจสอบและลงนามในข้อตกลงหรือสัญญาในนามบริษัท
- วางแผนด้านการดำเนินงานในส่วนของสายงานปฏิบัติการ/ทรัพยากรบุคคล บัญชี

การเงิน และการตลาด

- วางแผนด้านการตลาด ดูแล และทำการวิเคราะห์ความต้องการของผู้ใช้บริการ
- วางแผนด้านการเงิน ดูแลและทำการวิเคราะห์งบการเงิน บริหารกระแสเงินสด การ

จัดหาเงินทุน และการจัดหางบประมาณ

- ดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกิจการ
- ทั้งประชุมร่วมกับผู้อำนวยการทั้ง 3 ฝ่ายในการประเมินผลการประกอบการในแต่ละ

ไตรมาส

คุณสมบัติ

- เพศชาย / หญิง อายุ 40 ปีขึ้นไป
- การศึกษาปริญญาตรีสาขาบริหารธุรกิจ – มีประสบการณ์ด้านการบริหารโรงงาน

ไม่น้อยกว่า 7 ปี

ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ

รายละเอียดของงาน

- วางแผนด้านการดำเนินงานในส่วนของสายงานปฏิบัติการ
- บริหารอุปสงค์ อุปทานความต้องการของผู้บริโภคและวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการ

ปฏิบัติงาน

- อนุมัติสั่งเบิกวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน
- แก้ไขปัญหาที่เกิดจากการร้องเรียนจากผู้ใช้บริการในกรณีพนักงานไม่สามารถ

ตัดสินใจแก้ไขปัญหาได้

- วางแผนกำลังคนให้เหมาะสมกับปริมาณงาน
- ควบคุมการสรรหาพนักงานที่มีคุณภาพกับการทำงานในแต่ละตำแหน่ง

- ควบคุมอัตรากำลังคนให้มีประสิทธิภาพ
- จัดเก็บรวบรวม และ วิเคราะห์การประเมินผลการทำงานของพนักงาน
- ดูแลการปฏิบัติงานให้ถูกต้องตามกฎหมายแรงงานและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ควบคุมการบริหารทรัพยากรบุคคล ของฝ่ายให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

คุณสมบัติ

- เพศชาย / หญิง อายุ 35 ปี
- การศึกษาปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตร์ สาขาอุตสาหกรรม มีประสบการณ์ในตำแหน่งผู้จัดการ หรือรองผู้จัดการไม่น้อยกว่า 5 ปี
- มีภาวะผู้นำและมีทักษะในการติดต่อสื่อสาร และประสานงานได้ดี
- มีความรับผิดชอบและความสามารถในการทำงานภายใต้สภาวะความกดดันสูงและ/หรือในเวลาที่ย่ำแย่ได้ดี
- มีความรู้และทักษะเกี่ยวกับการพัฒนาบุคลากร และ องค์กร

ผู้จัดการบัญชีและการเงิน

รายละเอียดของงาน

- กำหนดนโยบายและวางแผนงานด้านบัญชีและการเงิน รวมทั้งกำหนดระบบบัญชีและการเงินให้สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานของบริษัทฯ
- ควบคุมและตรวจสอบการจัดทำงบการเงิน งบดุล งบกำไรขาดทุนและรายการทางบัญชีต่างๆ
- ควบคุมและตรวจสอบการรับ - จ่ายเงินของบริษัทฯ โดยตรวจสอบการออกใบเสร็จการบันทึกบัญชี เอกสารเบิกจ่าย และรายงานทางการเงินให้ถูกต้องตรงกัน
- ควบคุมการจัดทำรายงานภาษีอากรที่เกี่ยวข้องเพื่อนำส่งหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง

คุณสมบัติ

- เพศ/ชาย หญิง อายุ 35 ปีขึ้นไป
- เคยใช้โปรแกรมบัญชี Express
- มีประสบการณ์ทำงาน 5 ปีขึ้นไป
- การศึกษาปริญญาตรี เอกสาขาบัญชีหรือการเงิน (ต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติ เป็นผู้ทำบัญชีของบริษัทได้ ตาม พ.ร.บ. บัญชี พ.ศ. 2543)
- มีความรู้ในมาตรฐานการบัญชี และ กฎหมายภาษีอากร เป็นอย่างดี
- มีความซื่อสัตย์สุจริต มีความละเอียดรอบคอบ
- มีความรับผิดชอบต่องานสูง มีความทุ่มเทในงานที่ได้รับมอบหมาย
- มีความเป็นผู้นำ มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ มีความสามารถในการเรียนรู้เร็ว

ผู้จัดการฝ่ายการตลาด

รายละเอียดของงาน

- กำหนดกลยุทธ์ทิศทางการตลาดของบริษัทฯ
- กำหนดวางแผนงานโฆษณาและสื่อสารการตลาดแบบบูรณาการ
- ทำการวิจัยตลาดและจัดการผลิตภัณฑ์ของบริษัท วิเคราะห์ติดตามบริษัทคู่แข่ง รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลตามความต้องการ วิเคราะห์ในตัวผลิตภัณฑ์ และวางแผนจัดการตามความต้องการของตลาด
- เขียนแผนความร่วมมือทางการตลาด รวมถึงการเจรจาธุรกิจ เพื่อสนับสนุนกลยุทธ์ในการขาย
- ร่วมเสนอการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ของเราตามความเหมาะสม และ รวบรวมความคิดเห็นข้อมูลการตลาด วิเคราะห์ความต้องการของตลาดที่มีต่อการให้บริการของบริษัทฯ เสนอคำแนะนำในการปรับเปลี่ยนการให้บริการ เพื่อให้มั่นใจว่าจะสามารถสร้างรายได้และความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการได้
- วิเคราะห์ถึงบริการที่มีความต้องการอยู่ในตลาดทั้งหมดร่วมพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการให้ได้ผลชัดเจนและเหมาะสม กับตลาดมากยิ่งขึ้น
- การควบคุมกิจกรรมทางการตลาดและงบประมาณให้บรรลุเป้าหมายวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

คุณสมบัติ

- ชาย / หญิง อายุ 30-35 ปี
- จบการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป สาขาการตลาด หรือ สาขาอื่นที่เกี่ยวข้อง
- สามารถใช้โปรแกรม MS Word , MS Excel และ MS PowerPoint ได้
- ประสบการณ์ทำงาน 5 ปีขึ้นไป หากมีประสบการณ์ในการทำงานด้านก่อสร้าง/ อสังหาริมทรัพย์จะได้รับการพิจารณาเป็นกรณีพิเศษ

เลขานุการกรรมการผู้จัดการ

รายละเอียดของงาน

- ตรวจสอบงานเป็นประจำ เพื่อป้องกันความผิดพลาด
- ทำการนัดหมาย และ จัดตารางการนัดหมายให้กรรมการผู้จัดการ เตือนการนัดหมายให้กรรมการผู้จัดการ ทราบถึงกำหนดการนัดหมายให้ทราบล่วงหน้า
- ติดต่อสอบถามงานทางโทรศัพท์ หรือทางอินเทอร์เน็ต
- บันทึกงานจากกรรมการผู้จัดการ แล้วนำมาจัดพิมพ์ ร่างจดหมายโต้ตอบ

- ดูแลรับผิดชอบ จัดแฟ้มเอกสาร จัดการประชุม เตรียมเอกสารในการประชุมของ กรรมการผู้จัดการ
- จัดทำรายงานการประชุม จัดการ และดูแลเอกสารที่เป็นส่วนตัวและที่สำคัญแก่ กรรมการผู้จัดการเจรจาตอบโต้
- การนัดหมายธุรกิจ ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ในองค์กรที่เกี่ยวข้องกับงานของ กรรมการผู้จัดการ ต้องมีความเข้าใจถึงธรรมชาติและภาระหน้าที่ของทั้งกรรมการผู้จัดการและองค์กร ที่ตนปฏิบัติอยู่และรู้จักการแก้ไขปัญหาข้อขัดแย้ง เมื่อปฏิบัติงานจนได้รับความไว้วางใจของกรรมการ ผู้จัดการ แล้วอาจได้รับมอบหมายให้ทำงานแทนได้ในบางกรณี

คุณสมบัติ

- เพศ หญิง อายุ 24 ปี ขึ้นไป
- วุฒิกฎการศึกษาระดับปริญญาตรี
- เป็นผู้ที่มีบุคลิก และอุปนิสัยที่ดี มีกาลเทศะและมีปฏิภาณไหวพริบคล่องแคล่วทุกด้าน
- มีความรับผิดชอบงานดีมาก อดทน ทำงานภายในสภาพกดดันสูงได้ และมี มนุษย์สัมพันธ์ดี
- ต้องใช้อุปกรณ์สำนักงานที่จำเป็นต่องานและสามารถใช้คอมพิวเตอร์ และโปรแกรมต่างๆได้
- มีความสามารถในการต้อนรับผู้มาติดต่อ เพื่อสร้างภาพลักษณ์ของผู้บังคับบัญชา และองค์กร
- มีความสามารถในการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างบุคคลหรือองค์กรที่มาติดต่อ ประสานงานได้
- ประสบการณ์ทำงาน 2 ปีขึ้นไป

พนักงานฝ่ายปฏิบัติการ

รายละเอียดของงาน

- จัดทำแผนในการปฏิบัติงาน
- จัดทำแผนกำลังคนในการปฏิบัติงาน
- ประเมินและจัดทำรายการวัสดุอุปกรณ์ในการดำเนินงาน
- ควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตามข้อตกลง และ ระยะเวลาตามแผน
- ให้คำปรึกษาด้านการทำงานกับหัวหน้าช่าง
- แก้ไขปัญหาเบื้องต้นที่เกิดจากการร้องเรียนจากผู้ให้บริการ

คุณสมบัติ

- เพศชาย / หญิง อายุ 25 ปี ขึ้นไป
- ปริญญาตรีวิศวกรรม ทุกสาขา

พนักงานซ่อมบำรุง**รายละเอียดของงาน**

- ดำเนินการสำรวจและซ่อมแซมระบบประปาภายในได้
- สามารถประเมินราคาค่าใช้จ่ายตามมาตรฐานของบริษัทได้
- สามารถให้คำแนะนำชี้แจงปัญหาเกี่ยวกับระบบประปาภายในให้กับผู้ใช้บริการด้วย

ความสัทธิภาพภาพและอดทน

- ควบคุมด้านความปลอดภัยและมาตรฐานในการทำงาน

คุณสมบัติ

- เพศชาย อายุ 30 ปี ขึ้นไป
- การศึกษา ปวส. เครื่องกล อุตสาหกรรม เชื่อมประสาน
- มีประสบการณ์ทำงาน การบำรุงเครื่องจักรเชิงป้องกัน จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ ไม่น้อยกว่า 5 ปี

พิเศษ ไม่น้อยกว่า 5 ปี

- มีใจรักงานบริการ สุภาพ
- สามารถทำงานภายใต้สภาวะกดดันได้ดี
- มีความซื่อตรงและซื่อสัตย์
- ขับรถยนต์ได้

พนักงานทรัพยากรบุคคล**รายละเอียดของงาน**

- สามารถสรรหา-ว่าจ้างพนักงานได้ตามแผนอัตรากำลัง
- รายงานสถานะทางสถิติข้อมูลของพนักงาน
- สามารถสร้างความสัมพันธ์ที่ดีภายในองค์กร
- จัดกิจกรรม การพัฒนา ฝึกอบรมที่เหมาะสม
- สามารถใช้คอมพิวเตอร์และโปรแกรมสำเร็จรูปได้เป็นอย่างดี
- พัฒนา ประเมินผล และปรับปรุงคุณภาพของบุคลากรให้มีประสิทธิภาพ
- จัดสวัสดิการ ดำเนินการจ่ายเงินสมทบกองทุนเงินทดแทน และกองทุนประกันสังคม

และจัดบริการด้านสัมพันธ์การ ตลอดจนอำนวยความสะดวกต่างๆให้แก่พนักงาน

คุณสมบัติ

- เพศ หญิง / ชาย อายุ 24-32 ปี
- วุฒิปริญญาตรีในสาขาที่เกี่ยวข้อง
- มีประสบการณ์ทำงานด้านงานบุคคล 1-2 ปี
- ต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายแรงงาน และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง
- มีทักษะด้านการฝึกอบรมเป็นอย่างดี
- มีบุคลิกภาพดี เหมาะสม แต่งกายสุภาพเรียบร้อย
- มีอัธยาศัยที่ดี เป็นมิตร
- มีความละเอียดรอบคอบ/มีความรับผิดชอบสูง

พนักงานบัญชี

รายละเอียดของงาน

- บันทึกรายการบัญชีลงในระบบคอมพิวเตอร์
- จัดทำรายงานทางการเงินและรายการเกี่ยวกับภาษี
- ตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้องของเอกสารทางบัญชี
- จัดทำรายละเอียดประกอบงบการเงินนำเสนอผู้บังคับบัญชา
- จัดทำรายงานตามที่ได้รับมอบหมาย เช่น รายงานวิเคราะห์ต้นทุนขาย
- รายงานประมาณ

6.3 การวางแผนทรัพยากรมนุษย์

บริษัท ได้มีการกำหนดอัตรากำลังพล ภายในโรงงาน โดยกำหนดปริมาณจำนวนกำลังคนให้เหมาะสมเกิดประสิทธิภาพสูงสุด แบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

1. ส่วนบริหาร
2. ส่วนปฏิบัติการ
3. ส่วนสนับสนุน

ตารางที่ 6.1

แสดงแผนกำลังคนในแต่ละปี

ตำแหน่ง	อัตรากำลังคนปี				
	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5
กรรมการผู้จัดการ	1	1	1	1	1
เลขานุการ	1	1	1	1	1
ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ	1	1	1	1	1
ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน	1	1	1	1	1
ผู้จัดการฝ่ายขายการตลาด	1	1	1	1	1
ผู้จัดการฝ่ายซ่อมบำรุง	1	1	1	1	1
ผู้จัดการฝ่ายบุคคล	1	1	1	1	1
เจ้าหน้าที่การตลาด	3	3	3	3	3
พนักงานฝ่ายปฏิบัติงาน	4	4	4	4	4
พนักงานควบคุมเครื่องจักร	2	2	2	2	2
พนักงานซ่อมบำรุง	3	3	3	3	3
พนักงานบัญชี	1	1	1	1	1
พนักงานจัดซื้อ	1	1	1	1	1
พนักงานการเงิน	1	1	1	1	1
เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทั่วไป	1	1	1	1	1
เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยวิชาชีพ	1	1	2	2	2

6.4 การสรรหาและคัดเลือกพนักงาน

การคัดเลือกและการสรรหาบุคลากรบริษัทฯ พนักงานที่ได้รับคัดเลือกจะต้องผ่านขั้นตอน ได้แก่

1. กลับกลองจากใบสมัคร
2. การสัมภาษณ์ โดยพิจารณาคุณลักษณะในด้านต่างๆ ได้แก่ การตอบสนองต่อเหตุการณ์ในรูปแบบต่างๆ ปฏิภาณไหวพริบ รวมไปถึงทัศนคติในการให้บริการ โดยมีผู้ประเมินจากฝ่ายบุคคลและ หัวหน้างานที่เกี่ยวข้อง
3. การทดสอบการปฏิบัติงาน เป็นระยะเวลา 3 เดือน แล้วประเมินผลการทำงานเมื่อสิ้นสุดเดือนที่ 3

6.5 การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน

พนักงานทุกคนของบริษัทจะต้องได้รับการฝึกอบรมเรียนรู้เกี่ยวกับนโยบายและการดำเนินงานของบริษัท พร้อมทั้งเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ พนักงานแต่ละคนจะต้องเป็นผู้อบรมในเรื่องที่ตัวเองเชี่ยวชาญหรือมีประสบการณ์ เพื่อสร้างองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งความรู้ (Knowledge Sharing) ฉะนั้นพนักงานแต่ละฝ่ายต้องได้รับการฝึกอบรมเหมาะสมกับหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละคน

พนักงานการตลาด จะต้องฝึกอบรมเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับสินค้าเกษตร ขั้นตอนในการดำเนินการ ระยะเวลาในการดำเนินการ พิกัดและพิธีการทางศุลกากร และการศิลปะในการเจรจาต่อรอง เพื่อใช้ในการพัฒนาในการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างเหมาะสม สอดคล้องกับเป้าหมายรายได้ของบริษัทที่ตั้งไว้

พนักงานการปฏิบัติการ จะต้องได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการขั้นตอนในการให้บริการ ความรู้เรื่องความปลอดภัยในการทำงาน

พนักงานฝ่ายซ่อมบำรุง จะต้องได้รับการฝึกอบรมในการระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน ความรู้เรื่องความปลอดภัยในการทำงาน

ทั้งนี้ ช่วงเวลาในการอบรมนั้นจะแตกต่างกันไปในแต่ละฝ่าย และขึ้นอยู่กับความจำเป็นและการเปลี่ยนแปลงความรู้หรือเทคโนโลยีใหม่ๆที่เกิดขึ้น

6.6 การบริหารค่าจ้างและสวัสดิการ

นโยบายผลตอบแทน

บริษัทมีนโยบายจ่ายเงินเดือน สำหรับเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการแต่ละแผนกดังนี้

- ค่าทำงานล่วงเวลาชั่วโมงละ 1.5 - 3 เท่าของค่าแรงปกติ
- เวลาการทำงานคือ 5 วันต่อสัปดาห์ เวลา 08.00 - 17.00
- บริษัทมีนโยบายปรับขึ้นเงินเดือนในอัตราขั้นต่ำ 3 - 5% ต่อปี

- มีการจ่ายโบนัสในเดือน ธันวาคมของทุกปี โดยขึ้นอยู่กับผลประกอบการบริษัท และผลงานของพนักงานแต่ละคน โดยการประเมิน KPI โดยวัดจากประสิทธิผลการบรรลุตัวชี้วัด จากคุณภาพและปริมาณของงานที่ได้รับมอบหมาย

สวัสดิการ

บริษัทได้จัดสรรสวัสดิการและเงินชดเชยไว้ตามมาตรฐานและกฎหมายดังนี้

- ลาป่วย 30 วัน ลากิจ 3 วัน โดยได้รับเงินเดือน
- วันลาพักร้อน ได้ 6 วันต่อปี
- เงินการประกันสังคม โดยบริษัทสมทบเงินประกันสังคมตามที่กฎหมายกำหนด
- เงินค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ทั้งของพนักงานและภรรยา บุตรบิดามารดา



บทที่ 7

กลยุทธ์ด้านการเงินการกำหนด

7.1 วัตถุประสงค์และเป้าหมายทางการเงิน

วัตถุประสงค์ทางการเงินที่บริษัท คือ ต้องการทราบถึงความเป็นไปได้ของโครงการที่จะดำเนินการแบบธุรกิจในสมมติฐานต่างๆ ที่กำหนดไว้ รวมถึงการกำหนดโครงสร้างเงินทุนที่เหมาะสม โดยใช้แหล่ง เงินทุนต่างๆ เพื่อให้มีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำที่สุด ทั้งยังต้องการวิเคราะห์ถึงข้อมูลต่างๆ ดังต่อไปนี้

- จุดคุ้มทุนของโครงการ
- ผลตอบแทนจากการลงทุน
- อัตราส่วนทางการเงินต่างๆ

เพื่อวัด Performance ของการดำเนินโครงการ และสุดท้ายเพื่อศึกษาถึงความอ่อนไหวของปัจจัยต่างๆที่ส่งผลต่อ โครงการในกรณีต่างๆ

7.2 โครงสร้างเงินทุน

จากการประมาณการเบื้องต้น บริษัทจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนเริ่มแรกเบื้องต้นประมาณ 220,000,000 บาท โดยมีการตั้งสมมติฐานว่า บริษัทต้องมีเงินสดหมุนเวียนอย่างน้อย 30 % ของต้นทุนค่าใช้จ่ายบริษัทในแต่ละเดือน ทั้งนี้ บริษัทได้พยากรณ์ รายได้ที่เกิดจากค่าให้บริการ ในเดือนที่บริษัทมี ยอดขายประมาณ 80,000,000 บาท มีต้นทุนในการบริการ อยู่ที่ประมาณ 60,000,000 บาท

บริษัทได้กำหนดทุนจดทะเบียนไว้ทั้งสิ้น 10,000,000 หุ้นๆ ละ 10 บาท รวมเป็นทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น 100,000,000 บาท โดยจะชำระทั้งหมด ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งบริษัท

แหล่งเงินทุนจากการกู้ยืมเงิน บริษัทฯเลือกแหล่งเงินทุนระยะยาว จากการกู้เงินจากธนาคารพาณิชย์ โดยบริษัทจะขอไว้ใน รูปแบบของธุรกิจขนาดใหญ่ขั้นดี จำนวน 120,000,000 บาท ซึ่งธนาคารพาณิชย์ (กสิกรไทย) ได้กำหนด อัตราดอกเบี้ยเท่ากับ $MRR+5\%$ ซึ่งปัจจุบัน $MRR = 6.5\%$ ดังนั้น อัตราดอกเบี้ยจึงเท่ากับ 11.5% บริษัทจะชำระดอกเบี้ยพร้อมเงินต้นเป็นรายเดือนๆละ 2,000,000 บาท เป็นเวลา 5 ปี ซึ่งเงื่อนไขในการ ขอกู้ยืม นั้น บริษัทฯจะใช้โฉนดที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างที่จะเกิดขึ้นในโครงการ หลักทรัพย์ค้ำประกัน โดยมีระยะเวลาปลอดดอกเบี้ย 1 ปี (ช่วงระยะเวลา ก่อสร้าง) ธนาคารจะมีการประเมินราคาและอนุมัติวงเงินกู้ ที่ประมาณ 70-80% ของราคาประเมิน

ซึ่งบริษัทคิดว่าเพียงพอในการใช้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันในการขอกู้ เนื่องจาก บริษัทขอกู้ในวงเงินเพียง 70 % เท่านั้น

7.3 นโยบายทางการเงินและการประมาณการงบการเงิน

บริษัทได้จัดทำประมาณการงบการเงินปีแรก โดยแบ่งย่อยเป็นรายเดือนเพื่อให้ ทราบถึงแผนการขยายงานเป็นลำดับขั้นรวมถึงสมมติฐานทางการตลาดและการขาย โดยปีที่ 2 เป็นต้นไปจนถึงปีที่ 5 จะสรุปเป็นรายปี ทั้งงบดุล งบกำไรขาดทุน และงบกระแสเงินสด งบการเงิน ดังกล่าวจัดทำภายใต้สมมติฐานดังนี้

7.3.1 สมมติฐานในการจัดทำ งบกำไรขาดทุน

1. รายได้จากการขาย รายได้หลักของบริษัทมาจากค่าบริการ 3x ประเภท ได้แก่

- 1.1 ค่าขนถ่ายสินค้าเกษตรทางรถไฟ
- 1.2 ค่าขนถ่ายตู้สินค้า
- 1.3 ค่าเช่าพื้นที่วางสินค้า
- 1.4 ค่าบริการพิธีการทางศุลกากร

โดยลูกค้าหลักของบริษัท จะมีอยู่ 3 กลุ่ม คือ ลูกค้ากลุ่มบริษัทในเครือ และผู้ส่งออกสินค้า ผู้ให้บริการการขนส่ง โดยมีการตั้งราคาตามปริมาณ หรือน้ำหนักแตกต่างกันไป ซึ่งราคาดังกล่าว เป็น ราคาตั้งขายที่ได้บวกกำไรไว้แล้ว 25% นอกจากนี้ บริษัทจะมีต้นทุนขายเบื้องต้น ได้แก่

- 1.1 ค่าขนถ่ายสินค้าเกษตรทางรถไฟ
- 1.2 ค่าขนถ่ายตู้สินค้า
- 1.3 ค่าเช่าพื้นที่วางสินค้า
- 1.4 ค่าบริการพิธีการทางศุลกากร

อยู่ที่ 833 บาท แต่เนื่องจากบริษัทต้องจ่ายต้นทุนค่าใช้จ่ายส่วนกลาง ตู้อะ 150 บาท ดังนั้นต้นทุนขายเฉลี่ย คือ 983 บาท ดังนั้น บริษัทจะได้ Profit Margin รวมประมาณ 24.58 % กลุ่มลูกค้าหลักที่ทางบริษัทจะทำการตลาดนั้น ทางบริษัทได้วัด Awareness เพื่อหาความน่าจะเป็นที่ลูกค้าจะใช้บริการจากทางบริษัท (ดูรายละเอียดตัวเลขประมาณการในภาคผนวก)

บริษัท ได้หาความน่าจะเป็นเพื่อพยากรณ์จำนวนลูกค้าที่จะมาใช้บริการ กับบริษัท ซึ่งพบว่าลูกค้าจะมีความถี่ในการส่งสินค้าเกษตร เฉลี่ย 8 คัน/วัน น้ำหนัก 30 ตัน/คัน เพิ่มเป็น

10 คัน/วัน ในเดือนที่ 7 และ ตู้สินค้า 16 ตู้ต่อวัน เพิ่มเป็น 20 ตู้ /วัน ในเดือนที่ 7 จากข้อมูลดังกล่าว ทางบริษัทได้นำมาใช้เป็นสมมติฐานในการพยากรณ์ยอดการใช้บริการ ซึ่งสรุปเป็นยอดขายพยากรณ์ ดังตารางข้างต้น

ส่วนจำนวนวันที่ใช้ในการขายนั้นคิดเฉพาะวันจันทร์-เสาร์ ไม่รวมอาทิตย์ รวม 26 วัน หักวันหยุด(รวมวันหยุดนักขัตฤกษ์ประมาณ 1 วัน คงเหลือวันขายจริงเฉลี่ย 25 วัน/เดือน

2. ต้นทุนการขายและให้บริการ

ต้นทุนขายของบริษัท มีรายละเอียดตามในตารางดังนี้

ตารางที่ 7.1

แสดง ต้นทุนการขายและการให้บริการ

ลำดับ	รายละเอียด	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5
1	ค่าวัตถุดิบทางตรง	-	-	-	-	-	-
2	ค่าแรงทางตรง						
	เงินเดือน	310,426.00	325,947	342,245	359,357	377,325	396,191
	ประกันสังคม	18,625.56	19,556.84	20,534.68	21,561.41	22,639.48	23,771.46
	โบนัส	-	-	-	-	-	-
	สวัสดิการพนักงาน	10,500.00	10,500.00	10,500.00	10,500.00	10,500.00	10,500.00
	รวมค่าแรงทางตรง	339,551.56	356,004.14	373,279.34	391,418.31	410,464.23	430,462.44
3	ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ						
	เงินเดือน	180,000.00	676,800.00	708,090	740,945	775,442	811,664
	ประกันสังคม	-	717,408	750,575	785,401	821,968	860,364
	โบนัส		340,000	340,000	340,000	340,000	340,000
	สวัสดิการพนักงาน		204,000	214,200	224,910	236,156	247,963
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000
	ค่าโทรศัพท์	8,000.00	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
1	ค่าสาธารณูปโภค	100,000.00	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000
	ค่าเสื่อมราคา		14,740,000	14,740,000	14,740,000	14,740,000	14,740,000
	ค่ารักษาบำรุงรักษา GIS		40,000	40,000	40,000	40,000	40,000
	ค่าประกันภัย		390,000	390,000	390,000	390,000	390,000
	ค่าซ่อมบำรุงรักษารถยนต์		500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
	รวมค่าใช้จ่ายในการบริการ	288,000.00	20,673,208.00	20,747,865.40	20,826,255.67	20,908,565.45	20,994,990.73
		627,551.56	21,029,212.14	21,121,144.74	21,217,673.98	21,319,029.68	21,425,453.17

นอกจากนั้น บริษัทได้บวกกำไรขึ้นไปจากการจ้างผู้รับจ้างช่วง ในอัตราร้อยละ 30 นอกจากนี้ บริษัท มีต้นทุนค่าบริการ 0.007 บาทต่อกิโลกรัม และ/หรือ 900 ต่อ TEU จากราคาขาย 0.125 บาทต่อกิโลกรัม และ/หรือ 1200 ต่อ TEU

3. ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

3.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

ประกอบไปด้วยเงินเดือนพนักงานดังที่แสดงในตาราง ดังนี้

ตารางที่ 7.2

แสดงผลตอบแทนของพนักงานจัดส่ง

ตำแหน่ง	เงินเดือน
เลขานุการ	25,000
ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ	35,000
ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน	30,000
ผู้จัดการฝ่ายขายการตลาด	30,000
ผู้จัดการฝ่ายซ่อมบำรุง	30,000
ผู้จัดการฝ่ายบุคคล	30,000
เจ้าหน้าที่การตลาด	15,000
พนักงานฝ่ายปฏิบัติงาน	28,000
พนักงานควบคุมเครื่องจักร	25,000
พนักงานซ่อมบำรุง	23,000
พนักงานบัญชี	15,000
พนักงานจัดซื้อ	15,000
พนักงานการเงิน	15,000
เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทั่วไป	15,000
เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยวิชาชีพ	25,000

จะเห็นได้ว่าเงินเดือนพนักงานจะมีอัตรา 15,000 บาท/เดือน หรือประมาณ 625 บาท/วัน (บริษัทคิดเวลาทำงาน 24 วัน/เดือน) ซึ่งสูงกว่าค่าแรงขั้นต่ำ ในเขตจังหวัดอุดรธานี 315 บาท/วัน นอกจากนั้น บริษัทยังได้เพิ่มเงินพิเศษ อีกจำนวน 200 บาท/เดือน อัตราดังกล่าวเห็น ว่า เพียงพอที่จะสร้างแรงจูงใจให้มิคนเข้ามาร่วมเป็นพนักงานปฏิบัติการ พนักงานปฏิบัติการ เป็น พนักงานหลักในการบริหารจัดการ เพื่อร่นระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้า ให้สั้นลง ทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มกำลังการให้บริการให้กับลูกค้ามากยิ่งขึ้นตามไปด้วย เนื่องจากปริมาณการให้บริการที่ บริษัทประเมินไว้มีเป็นจำนวนมาก หากไม่มีการจูงใจ ถึงแม้จะมีเทคโนโลยีทันสมัยเพียงใด ก็ไม่สามารถดำเนินการได้รวดเร็ว นอกจากนั้น บริษัทจะติดต่อผู้ประกอบการขนส่ง ที่กระจายอยู่ตาม

พื้นที่ต่างๆ โดยจะโทรไปแจ้ง O ให้เข้ามารับสินค้าไปส่งให้ลูกค้า โดยบริษัทจะจ่ายให้ 5000 บาท/เที่ยว หรือตามระยะทาง ซึ่งค่าใช้จ่าย ส่วนนี้จะเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนขายแต่

3.2 ค่าก่อสร้างOffice บริษัทเลือก สร้างสำนักงาน ขนาด 15 ตารางเมตร เพื่อเป็นการประหยัดค่าก่อสร้าง (ยังไม่รวมค่าน้ำและค่าไฟฟ้า)

3.3 ค่าน้ำ ค่าไฟ บริษัทได้ประมาณการค่าไฟที่ใช้ในโรงงานที่ประมาณ 56,000 บาท/เดือน เนื่องจากเครื่องจักรไม่ได้ใหญ่และมีจำนวนไม่มาก ประกอบกับกระบวนการที่ดำเนินการในพื้นที่โครงการ ไม่ได้มีการใช้น้ำในกระบวนการ และจำนวนพนักงาน มีจำนวนน้อย เพียง 15 คน เท่านั้น จึงไม่สิ้นเปลืองค่าน้ำค่าไฟมากนัก

3.4 อุปกรณ์สำนักงาน บริษัทได้ลงทุนซื้อเฟอร์นิเจอร์และอุปกรณ์สำนักงานตามรายการดังต่อไปนี้

1. โต๊ะเก้าอี้สำนักงาน จำนวน 8 ชุด เป็นเงิน 40,000 บาท
 2. โต๊ะประชุมและเก้าอี้ จำนวน 1 ชุด เป็นเงิน 55,000 บาท
 3. คอมพิวเตอร์ จำนวน 8 ชุด เป็นเงิน 240,000 บาท
 4. เครื่องพิมพ์เอกสาร จำนวน 3 ชุด เป็นเงิน 60,000 บาท
 5. เครื่องสำเนาเอกสาร จำนวน 2 ชุด เป็นเงิน 120,000 บาท
- รวมแล้วจะมีสินทรัพย์ของอุปกรณ์สำนักงานอยู่ที่ 515,000 บาท

3.5 วัสดุสื่อโฆษณา บริษัทได้ลงทุนประชาสัมพันธ์เพื่อให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายได้รับทราบถึงการมีบริการจัดส่งสินค้าการเกษตรและผู้สินค้าในระบบราง โดยโฆษณามีทั้งป้ายโฆษณา website direct Mail และช่องทางสื่อออนไลน์ กับสมาคมต่างๆ ได้แก่ สมาคมโรงสีข้าวไทย สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย สมาคมพ่อค้าข้าวโพดและพืชพันธุ์ไทย สมาคมผู้ประกอบการขนส่งภาคอีสาน รวมแล้ว ประมาณ 250,000 บาทในเดือนแรก

3.6 ค่าใช้จ่ายระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ บริษัทได้ลงทุนจดทะเบียน Domain Name และเช่า Server เพื่อทำ Website ใน การโปรโมตบริการของทางบริษัทให้กับทางลูกค้า รวมค่าใช้จ่ายประมาณ 7,600 บาท/ปีแรก

3.7 ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อาคารและส่วนปรับปรุง	5 – 30 ปี หรือตามอายุสัญญาเช่า
เครื่องจักรและอุปกรณ์	2 – 10 ปี และตามอายุสัญญาให้สิทธิที่เหลือนอยู่
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	2 - 5 ปี
ยานพาหนะ	5 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน
 ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดิน งานระหว่างก่อสร้างและสินทรัพย์
 ระหว่างติดตั้ง

บริษัทฯและบริษัทย่อยตัดรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ออกจาก
 บัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการ
 จำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ จะรับรู้ในส่วนของกำไร
 ขาดทุนเมื่อบริษัทฯและบริษัทย่อยตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

บริษัทคิดค่าเสื่อมแบบ Straight line 5 ปี แบบไม่มีมูลค่าซาก ตัดค่า
 เสื่อมเป็นระยะเวลา 60 เดือน

3.8 ภาษีเงินได้นิติบุคคล

เนื่องจาก บริษัทหรือนิติบุคคลที่มีทุนจดทะเบียนเกินกว่า 5 ล้านบาท
 สำหรับกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นในรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มตั้งแต่ หรือ หลัง วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้น
 มา กรมสรรพากรกำหนดอัตราภาษี ร้อยละ 20 ของกำไรสุทธิ ตาม พ.ร.บ. (ฉบับที่ 42) พ.ศ. 2559

ทั้งนี้รายละเอียด”งบกำไรขาดทุน” สามารถดูได้ในตารางภาคผนวก
 ท้ายรายงานนี้

7.3.2 สมมติฐานในการจัดทำงบดุล

1. เงินสดและเงินฝากธนาคารแบบกระแสรายวัน

เนื่องจากบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เช่น เงินเดือน พนักงาน ค่า
 น้ำมันรถ ค่าเช่า ค่าน้ำค่าไฟฟ้า และเนื่องจากบริษัททำธุรกิจแบบธุรกิจต่อธุรกิจ Business-to
 Business โดยซื้อขายเป็นเงินสดในครั้งแรก และให้เครดิต ระยะเวลาในการจ่ายเงิน 30 วัน ดังนั้น
 หากมีปริมาณลูกค้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก บริษัทต้องมีเงินสดในมือเพียงพอเพื่อชำระค่าใช้จ่าย
 ดังที่กล่าวมาข้างต้นไปก่อน ทั้งนี้บริษัทต้องมีการเผื่อกรณีเลวร้ายที่สุดว่า ลูกค้าจะยังไม่จ่ายเงินค่า
 สินค้าเมื่อครบกำหนดการจ่ายเงิน แต่ไม่เกิน 90 วัน ดังนั้น บริษัทวางแผนว่าจะต้องมีเงินสดเพื่อใช้
 หมุนเวียนดำเนินงานอย่างน้อย 90 วัน

2. ลูกหนี้การค้า

เนื่องจากบริษัททำธุรกิจแบบธุรกิจต่อธุรกิจ Business-to Business โดยซื้อ
 ขายเป็นเงินสดในครั้งแรก และให้เครดิต ระยะเวลาในการจ่ายเงิน 30 วัน ดังนั้น บริษัทจึงมีลูกหนี้
 การค้า (แต่บริษัทได้เผื่อเงินสดหมุนเวียนไว้แล้วในกรณีเลวร้ายสุดตามข้อ 1 และเนื่องจากธุรกิจเป็น
 ธุรกิจบริการ มีต้นทุนการดำเนินการต่ำ จึงใช้เงินสดหมุนเวียนไม่มากนัก)

3. สินทรัพย์หมุนเวียน

เนื่องจาก บริษัทมีรายการค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า แต่เนื่องจากธุรกิจบริการ จึงไม่มีสินค้าคงคลังเก็บไว้รอขายในเดือนถัดไป ดังนั้นในหมวดสินทรัพย์หมุนเวียนจึงมีเพียงแต่เงินสด และเงินฝากธนาคารเท่านั้น

4. อุปกรณ์ ประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ เพอร์นิเจอร์และอุปกรณ์สำนักงาน ที่ถือเป็นสินทรัพย์โดยหักค่าเสื่อมแบบ Straight line ส่วนโต๊ะเก้าอี้และ Printer เนื่องจากราคาไม่สูงมากนัก บริษัทจึงนับรายการดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่าย

5. เจ้าหนี้การค้า

บริษัท มีเจ้าหนี้การค้า เนื่องจากบริษัทจะต้องว่าจ้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทเดินเรือ บริษัทบริการพิธีการศุลกากรช่วง บริษัทประกันภัย เป็นต้น

6. ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

ประกอบด้วย ค่าน้ำ ค่าไฟ และค่าโทรศัพท์ ซึ่งค่าใช้จ่ายในรอบ เดือนปัจจุบันจะจ่ายในรอบเดือนถัดไป รวมแล้ว 35,000 บาท/เดือน และภาษีเงินได้นิติบุคคลที่จะต้องจ่ายในต้นปีถัดไป

ทั้งนี้รายละเอียด “งบดุล ” สามารถดูได้ในตารางภาคผนวก ท้ายรายงานนี้

7.4 การคำนวณผลตอบแทนการลงทุน

ก่อนจะเริ่มกิจการ บริษัทฯต้องหามูลค่าของกิจการและความเป็นไปได้ของกิจการ เพื่อหาว่าคุ้มค่าต่อการลงทุนหรือไม่ และมีปัจจัยความเสี่ยงอะไรบ้างที่จะทำให้กิจการไม่คุ้มค่าที่จะดำเนินกิจการต่อไป เครื่องมือที่บริษัทใช้ในการหามูลค่าของกิจการคือ การหาค่า NPV ของกิจการ โดยอาศัยการพยากรณ์ Free Cash Flow ของบริษัทที่คาดว่าจะทำได้เพื่อ discount กลับมา เทียบกับเงินลงทุนตอนเริ่มแรก ว่า มีมูลค่าสูงกว่าเงินลงทุนหรือไม่ เมื่อหามูลค่าของกิจการหรือ NPV ได้แล้ว ในขั้นตอนต่อไป บริษัทจะทำการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน เพื่อหาความสามารถในการทำกำไรของบริษัท (Performance) จากนั้นจะวิเคราะห์ Sensitivity ของกิจการเพื่อหาว่า ปัจจัยใดที่ส่งผลต่อมูลค่าของกิจการมากที่สุด และสุดท้ายเป็นการวิเคราะห์ Scenario เพื่อจำลองสถานการณ์ต่างๆที่คาดว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นจริงเพื่อหาค่า “Expected NPV” โดยต้องคำนวณหาต้นทุนของเงินทุนในกิจการก่อนเพื่อนำไปใช้เป็นอัตราหอนค่า Free Cash Flow ของกิจการ

7.4.1 ต้นทุนเงินทุนของกิจการ

บริษัทมีแหล่งเงินทุนอยู่ 2 แหล่งคือ จากการกู้ยืมธนาคารพาณิชย์ และจากส่วนของผู้ถือหุ้น ดังนั้น ต้นทุนทางการเงินรวมของบริษัทต้องหาค่าเฉลี่ยจากต้นทุนทั้ง 2 แหล่ง ดังนี้

ต้นทุนเงินทุนจากเงินกู้ธนาคาร ธนาคารพาณิชย์ (กสิกรไทย) ได้กำหนดอัตราดอกเบี้ยไว้เท่ากับ $MRR+5\%$ ซึ่ง Rate MRR ปัจจุบันอยู่ที่ 6.5% ดังนั้น อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ K_d จึงเท่ากับ 11.5% ต่อปี

ต้นทุนเงินทุนจากส่วนของผู้ถือหุ้น

เนื่องจากโดยทั่วไปการหาต้นทุนทางการเงินของส่วนของผู้ถือหุ้น (K_e) นั้นมักจะคำนวณจากสมการ CAPM ซึ่งต้องหาค่าเฉลี่ย Beta U ของบริษัท ต่างๆที่อยู่ในธุรกิจประเภทเดียวกัน จากนั้นนำมาคำนวณหา Beta L จาก

$$BL = Bu(1 + (1 - tc)D/S)$$

เพื่อนำไปหาค่า K_e

$$K_e = R_f + (R_m - R_f)BL$$

ทั้งนี้ อัตราผลตอบแทนปราศจากความเสี่ยง (Risk Free Rate R_f) ใช้อัตราผลตอบแทนจากพันธบัตรรัฐบาล อายุ 4 ปีที่ออกล่าสุด = 2.15% (ที่มา <https://www.bot.or.th/Thai/DebtSecurities/SalestoIndividuals/SavingBond/Pages/default.aspx>)

แต่เนื่องจากไม่มีบริษัทที่มีธุรกิจที่ เหมือนหรือเทียบเคียงกับธุรกิจขนถ่ายสินค้าในระบบราง ทำให้การคำนวณ K_e ด้วยวิธี CAPM จึงเป็นไปได้ยาก ถึงแม้จะมีบริษัทที่ทำธุรกิจขนส่งอยู่มากในตลาดหลักทรัพย์แต่การนำเอาค่าเฉลี่ย Beta U จาก บริษัทเหล่านั้นมาคำนวณยิ่งจะทำให้การคำนวณหา K_e ผิดพลาดมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น บริษัทจึงได้ใช้ Total Market Return ของตลาด mai เป็นตัวแทนของ K_e เนื่องจาก เป็นกลุ่มบริษัทขนาดย่อมคล้ายๆกัน โดยบริษัทจะทำการประมาณ K_e โดยบวก Total Market Return เพิ่มขึ้นไปอีก 5% เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทเพิ่งก่อตั้งใหม่ และเป็นธุรกิจใหม่ที่ยังไม่เคยมีบริษัทใดดำเนินการ จึงมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจสูงกว่า ทำให้ Expected Return ย่อมต้องสูงกว่า Total Market Return ของตลาด mai

$$\text{Total Market Return} = \text{Market Return} + \text{Dividend Yield}$$

Market Return ชั้นแรกบริษัทจะหา Market Return ของตลาด mai ซึ่งหาได้จากการนำดัชนี mai รายเดือนมาหา % Return โดยคำนวณตั้งแต่เดือน เมษายน กันยายน 2545 ซึ่งเป็นเดือนแรกตั้งแต่เปิดตลาด mai จนถึง เดือน เมษายน 2561 ทั้งหมดจำนวน 188 เดือน จากนั้นหาค่าเฉลี่ยซึ่งได้เท่ากับ 1.1354% ต่อ เดือน

หากคิดเป็นต่อปีก็หาได้จากสูตรการคำนวณ Effective Annual Rate (EAR)

$$\text{Market Return ตลาด mai} = [(1 + 0.011354)^{12} - 1] = 14.50\% \text{ ต่อปี}$$

ตารางที่ 7.3

แสดง Market return ของตลาด MAI

Data		Market Index									
Period	Monthly since Apr-1975 to present										
Unit	Point										
Month-Year	mai ^{SI}	return	Month-Year	mai ^{SI}	return	Month-Year	mai ^{SI}	return	Month-Year	mai ^{SI}	return
Apr-18	486.44	- 0.86	May-14	447.74	5.93	Jun-10	230.84	11.18	Jul-06	159.2	2.23
Mar-18	490.65	- 1.96	Apr-14	422.67	6.92	May-10	207.63	1.22	Jun-06	155.73	- 4.25
Feb-18	500.44	- 7.45	Mar-14	395.33	5.02	Apr-10	205.13	- 3.44	May-06	162.64	- 4.59
Jan-18	540.74	0.07	Feb-14	376.45	7.03	Mar-10	212.43	0.13	Apr-06	170.47	3.05
Dec-17	540.37	- 1.24	Jan-14	351.74	- 1.42	Feb-10	212.16	1.00	Mar-06	165.43	- 1.21
Nov-17	547.16	- 4.83	Dec-13	356.8	- 3.95	Jan-10	210.06	- 2.43	Feb-06	167.46	3.39
Oct-17	574.95	0.75	Nov-13	371.48	- 3.54	Dec-09	215.3	1.55	Jan-06	161.97	2.36
Sep-17	570.66	4.25	Oct-13	385.13	8.75	Nov-09	212.01	0.99	Dec-05	158.23	1.12
Aug-17	547.42	- 0.66	Sep-13	354.15	7.33	Oct-09	209.93	4.43	Nov-05	156.47	- 6.32
Jul-17	551.03	- 2.59	Aug-13	329.95	- 15.26	Sep-09	201.02	9.40	Oct-05	167.03	- 4.13
Jun-17	565.71	- 0.56	Jul-13	389.35	- 0.73	Aug-09	183.75	- 1.90	Sep-05	174.22	0.87
May-17	568.88	- 1.49	Jun-13	392.21	- 16.84	Jul-09	187.31	- 2.52	Aug-05	172.72	- 3.53
Apr-17	577.47	- 3.34	May-13	471.61	- 7.12	Jun-09	192.15	10.35	Jul-05	179.04	- 2.75
Mar-17	597.45	- 2.51	Apr-13	507.79	4.85	May-09	174.13	6.38	Jun-05	184.1	1.15
Feb-17	612.82	- 5.14	Mar-13	484.28	3.20	Apr-09	163.69	7.60	May-05	182.01	- 5.52
Jan-17	646.02	4.83	Feb-13	469.25	3.56	Mar-09	152.13	- 5.27	Apr-05	192.64	- 2.66
Dec-16	616.27	2.93	Jan-13	453.14	9.01	Feb-09	160.59	- 3.75	Mar-05	197.9	- 4.37
Nov-16	598.74	3.91	Dec-12	415.68	5.65	Jan-09	166.85	2.41	Feb-05	206.94	1.90
Oct-16	576.21	4.44	Nov-12	393.46	2.15	Dec-08	162.93	3.92	Jan-05	203.09	7.99
Sep-16	551.74	- 5.75	Oct-12	385.17	10.73	Nov-08	156.79	- 3.51	Dec-04	188.07	0.14
Aug-16	585.38	- 0.67	Sep-12	347.86	7.64	Oct-08	162.5	- 25.09	Nov-04	187.8	3.76
Jul-16	589.3	11.75	Aug-12	323.17	5.67	Sep-08	216.93	- 9.10	Oct-04	180.99	- 15.22
Jun-16	527.35	0.61	Jul-12	305.82	3.79	Aug-08	238.65	- 0.81	Sep-04	213.48	- 0.47
May-16	524.17	- 0.14	Jun-12	294.65	2.17	Jul-08	240.59	- 6.18	Aug-04	214.49	- 7.20
Apr-16	524.89	1.25	May-12	288.38	- 6.62	Jun-08	256.44	- 7.23	Jul-04	231.12	- 8.69
Mar-16	518.4	4.08	Apr-12	308.83	5.71	May-08	276.42	- 2.40	Jun-04	253.11	3.30
Feb-16	498.06	- 2.11	Mar-12	292.15	- 0.91	Apr-08	283.23	3.82	May-04	245.03	- 6.62
Jan-16	508.77	- 2.65	Feb-12	294.83	1.50	Mar-08	272.81	1.28	Apr-04	262.41	- 10.66
Dec-15	522.62	- 8.43	Jan-12	290.48	9.93	Feb-08	269.36	3.00	Mar-04	293.73	- 11.39
Nov-15	570.71	- 3.74	Dec-11	264.23	0.92	Jan-08	261.51	- 3.99	Feb-04	331.48	1.42
Oct-15	592.87	3.34	Nov-11	261.81	7.99	Dec-07	272.37	- 0.67	Jan-04	326.85	- 4.90
Sep-15	573.69	2.37	Oct-11	242.44	- 1.63	Nov-07	274.21	- 7.01	Dec-03	343.7	- 13.69
Aug-15	560.4	- 5.84	Sep-11	246.46	- 16.56	Oct-07	294.88	11.72	Nov-03	398.22	8.66
Jul-15	595.18	- 9.38	Aug-11	295.39	- 7.12	Sep-07	263.94	5.00	Oct-03	366.47	13.61
Jun-15	656.8	0.10	Jul-11	318.02	4.52	Aug-07	251.37	- 3.83	Sep-03	322.57	39.50
May-15	656.16	- 4.75	Jun-11	304.27	2.82	Jul-07	261.39	14.00	Aug-03	231.23	28.63
Apr-15	688.86	2.65	May-11	295.93	0.71	Jun-07	229.29	8.07	Jul-03	179.77	22.39
Mar-15	671.1	- 15.90	Apr-11	293.83	5.12	May-07	212.16	1.79	Jun-03	146.88	5.04
Feb-15	798	10.11	Mar-11	279.53	6.06	Apr-07	208.42	7.52	May-03	139.83	0.76
Jan-15	724.72	3.52	Feb-11	263.56	- 0.59	Mar-07	193.85	- 0.21	Apr-03	138.78	5.02
Dec-14	700.05	- 3.67	Jan-11	265.12	- 2.81	Feb-07	194.25	4.69	Mar-03	132.14	- 0.78
Nov-14	726.72	0.41	Dec-10	272.79	4.30	Jan-07	185.54	- 4.08	Feb-03	133.18	8.19
Oct-14	723.78	3.65	Nov-10	261.54	0.17	Dec-06	193.43	- 1.04	Jan-03	123.1	- 3.44
Sep-14	698.26	9.46	Oct-10	261.1	4.17	Nov-06	195.46	10.74	Dec-02	127.49	- 10.19
Aug-14	637.93	16.18	Sep-10	250.64	- 1.11	Oct-06	176.51	9.50	Nov-02	141.95	29.52
Jul-14	549.11	7.75	Aug-10	253.45	4.00	Sep-06	161.2	1.56	Oct-02	109.6	14.94
Jun-14	509.61	13.82	Jul-10	243.71	5.58	Aug-06	158.72	- 0.30	Sep-02	95.35	- 4.65

Average Rm per Month = 1.1354

Effective Annual Rate (EAR) = 14.50 % Per years

Dividend Yield ขั้นตอนถัดไปคือการหา Dividend Yield ของตลาด mai ซึ่งสามารถหาได้โดยหาค่าเฉลี่ย ของ Dividend Yield ตั้งแต่ mai เปิดตลาดจนถึงปัจจุบัน โดยหาค่าได้เท่ากับ 2.94 %

ตารางที่ 7.4

Market Dividend Yield Mai

Data Unit		Market Dividend Yield % per year		Month-Year		mai		
Mar-18	1.67	1	Feb-14	1.92	Jan-10	4.41	Dec-05	4.76
Feb-18	1.66	2	Jan-14	1.47	Dec-09	4.32	Nov-05	5.86
Jan-18	1.44	3	Dec-13	1.46	Nov-09	4.58	Oct-05	5.97
Dec-17	1.42	4	Nov-13	1.42	Oct-09	4.76	Sep-05	5.72
Nov-17	1.43	5	Oct-13	1.38	Sep-09	5.16	Aug-05	5.99
Oct-17	1.42	6	Sep-13	1.51	Aug-09	5.74	Jul-05	5.73
Sep-17	1.43	7	Aug-13	1.69	Jul-09	5.63	Jun-05	5.59
Aug-17	1.55	8	Jul-13	1.45	Jun-09	5.53	May-05	5.57
Jul-17	1.56	9	Jun-13	1.47	May-09	6.36	Apr-05	5.31
Jun-17	1.53	10	May-13	1.35	Apr-09	6.81	Mar-05	5.4
May-17	1.53	11	Apr-13	1.28	Mar-09	7.33	Feb-05	3.35
Apr-17	1.45	12	Mar-13	1.33	Feb-09	6.71	Jan-05	1.29
Mar-17	1.44	13	Feb-13	1.27	Jan-09	7.2	Dec-04	1.41
Feb-17	1.7	14	Jan-13	1.2	Dec-08	7.29	Nov-04	1.41
Jan-17	1.46	15	Dec-12	1.58	Nov-08	7.59	Oct-04	1.54
Dec-16	1.24	16	Nov-12	1.68	Oct-08	7.32	Sep-04	1.52
Nov-16	1.34	17	Oct-12	1.77	Sep-08	5.49	Aug-04	1.69
Oct-16	1.4	18	Sep-12	2	Aug-08	4.97	Jul-04	1.86
Sep-16	1.47	19	Aug-12	2.27	Jul-08	4.93	Jun-04	2.15
Aug-16	1.41	20	Jul-12	2.46	Jun-08	4.64	May-04	2.12
Jul-16	1.4	21	Jun-12	2.6	May-08	4.31	Apr-04	1.55
Jun-16	1.6	22	May-12	2.68	Apr-08	3.91	Mar-04	1.41
May-16	1.63	23	Apr-12	2.24	Mar-08	4.1	Feb-04	0.93
Apr-16	1.62	24	Mar-12	2.39	Feb-08	4.26	Jan-04	1.28
Mar-16	1.66	25	Feb-12	2.94	Jan-08	3.27	Dec-03	1.29
Feb-16	1.3	26	Jan-12	2.66	Dec-07	3.22	Nov-03	1.16
Jan-16	1.03	27	Dec-11	2.97	Nov-07	3.27	Oct-03	1.14
Dec-15	1	28	Nov-11	3.11	Oct-07	3.29	Sep-03	1.39
Nov-15	0.93	29	Oct-11	3.45	Sep-07	3.67	Aug-03	1.8
Oct-15	0.92	30	Sep-11	3.36	Aug-07	3.82	Jul-03	2.52
Sep-15	0.95	31	Aug-11	2.78	Jul-07	3.71	Jun-03	3.08
Aug-15	0.97	32	Jul-11	2.59	Jun-07	4.23	May-03	3.24
Jul-15	0.94	33	Jun-11	2.75	May-07	4.62	Apr-03	4.73
Jun-15	0.86	34	May-11	2.89	Apr-07	4.77	Mar-03	5.08
May-15	0.87	35	Apr-11	3.09	Mar-07	5.23	Feb-03	3.18
Apr-15	0.84	36	Mar-11	3.89	Feb-07	5	Jan-03	1.64
Mar-15	0.85	37	Feb-11	4.49	Jan-07	3.98	Dec-02	0.67
Feb-15	0.69	38	Jan-11	3.2	Dec-06	3.91	Nov-02	0.7
Jan-15	0.7	39	Dec-10	3.11	Nov-06	4.04	Oct-02	0.9
Dec-14	0.87	40	Nov-10	3.35	Oct-06	4.97	Sep-02	1.04
Nov-14	0.85	41	Oct-10	3.38	Sep-06	5.44	Aug-02	0.98
Oct-14	0.92	42	Sep-10	3.6	Aug-06	5.45	Jul-02	1.23
Sep-14	1.02	43	Aug-10	3.41	Jul-06	5.43	Jun-02	2.21
Aug-14	1.1	44	Jul-10	3.65	Jun-06	5.6	May-02	4.39
Jul-14	1.29	45	Jun-10	3.95	May-06	5.37	Apr-02	4.34
Jun-14	1.44	46	May-10	4.37	Apr-06	5.29	Mar-02	4.08
May-14	1.67	47	Apr-10	4.52	Mar-06	5.46	Feb-02	3.02
Apr-14	1.83	48	Mar-10	4.56	Feb-06	5.91		
Mar-14	1.93	49	Feb-10	4.09	Jan-06	4.84		

Average Market Dividend yield = 2.94649

ที่มา: Market Dividend Yield Mai, ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

http://www.set.or.th/static/mktstat/Table_Yield.xls?003

แทนค่าในสมการจะได้ว่า

$$\text{Total Market Return} = 14.5\% + 2.95\% = 17.45\%$$

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้วว่า เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทเพิ่งก่อตั้งใหม่ และเป็นธุรกิจใหม่ที่ยังไม่เคยมีบริษัทใดดำเนินการ จึงมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจมากกว่าบริษัทที่มีขนาดใหญ่กว่ามีเงินทุนมากกว่าและเปิดดำเนินการมานานมากกว่า ดังนั้น Expected Return ย่อมต้องคาดหวังว่า จะมีผลตอบแทนมากกว่า บริษัทจึงบวกค่าความเสี่ยงเพิ่มเข้าไปอีก 5% โดยประมาณ

$$\text{จะได้ว่าต้นทุนของส่วนของผู้ถือหุ้น } K_e = 17.45\% + 5\% = 22.45\% \text{ ต่อปี}$$

เพื่อให้ง่ายในการคำนวณ บริษัทได้ปัดตัวเลขนี้ไปเป็น $k_e = 23\%$

เพราะฉะนั้น จะได้ค่า $K_d = 11.5\%$ ต่อปี และ $K_e = 27\%$ ต่อปี.

การหาต้นทุนการเงินรวมของบริษัท เป็นการหาต้นทุนแบบถ่วงเฉลี่ยถ่วง น้ำหนัก (Weighted Average Cost of Capital: WACC) ซึ่งคำนวณได้โดย (D/E Ratio = 2:1)

$$\text{WACC} = K_d \cdot (1 - t_c) \cdot D / (D + E) + K_e \cdot E / (D + E)$$

$$\text{WACC} = 11.5\% \cdot (1 - 0.20) \cdot 2 / (2 + 1) + 23\% \cdot 1 / (2 + 1)$$

$$\text{WACC} = 13.80\% \text{ ต่อปี}$$

เพราะฉะนั้น การหา NPV ของกิจการใช้อัตราทอนค่าเท่ากับ 13.80 %

7.4.2 การประเมินความเป็นไปได้ทางการเงิน Financial Feasibility Valuation

ขั้นตอนถัดไปคือ การคำนวณหา NPV เพื่อวิเคราะห์ ผลตอบแทนการลงทุนที่จะได้รับ โดยคำนวณหา Free Cash Flow to Firm ของกิจการจากงบการเงิน ซึ่งในที่นี้ บริษัทมีสมมติฐานที่ว่า บริษัทดำเนินกิจการ 5 ปี แล้วเลิกกิจการ ซึ่งได้ประมาณการงบการเงิน ได้แก่

- งบกำไรขาดทุน
- งบดุล
- งบกระแสเงินสด

โดยรายละเอียดทั้งหมด สามารถดูได้ในตารางภาคผนวก ทำรายงานนี้

สมมติฐานที่สำคัญในการพยากรณ์กระแสเงินสด อัตราการเติบโตในปีที่ 2 บริษัทมีสมมติฐานว่าบริษัทเติบโตเท่ากับ GDP โดยประมาณที่ 7 % และหลังจากเข้าสู่ปีที่ 5 เริ่มมีคู่แข่งเข้ามาเปิด บริการขนถ่ายสินค้าในระบบรางมากขึ้น ทำให้อัตราการเติบโตช้าลงเหลือ 5% ทั้งนี้ในการประมาณการ FCFF: Free Cash Flow to Firm ต้องทราบค่าของตัวแปร 5 ตัวคือ EBIT, Tax Rate, Depreciation, การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าทุนของ Asset และการเปลี่ยนแปลงของ Net Operating Working Capital ซึ่งทั้ง 5 ตัวแปรสามารถหาได้จากงบการเงินดังที่ได้แสดงไว้ ข้างต้น

ตารางที่ 7.5

แสดง Free Cash Flow ในปีที่ 1-ปีที่ 5

รายละเอียด	สิ้นปีดำเนินงานที่					หมายเหตุ
	0	1	2	3	4	
initial investment	185,852,500.0 บาท					
Discount rate = WACC	13.8 %					1.138
Growth		7%	7%	7%	7%	7%
Initial Investment	- 185,852,500.0					
EBIT	-	19,343,503.15	24,847,191.55	30,742,699.55	37,057,893.94	43,663,712.18
EBIT(1-Tc)	-	15,474,802.52	19,877,753.24	24,594,159.64	29,646,315.15	34,930,969.75
+Depre	-	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67
- Increase F/A		12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,740,000.00	12,740,000.00
- Increase NOWC	-	1,671,754.25	4,051,034.95	6,682,114.60	9,325,886.12	23,846,252.51
FCF	- 185,852,500.0	62,313,393.3	66,497,243.2	74,478,077.9	83,029,989.6	80,400,096.1
	- 185,852,500.0	54,756,936.08	51,347,477.90	50,536,094.27	49,506,923.11	42,125,518.32
NPV		62,420,449.7				
IRR		11%				

7.5 การวิเคราะห์มูลค่ากิจการ ผลตอบแทนการลงทุน และความเป็นไปได้ของโครงการ

บริษัทจะดำเนินธุรกิจต่อเนื่องจนถึงปีที่ 5 แล้วเลิกกิจการ และหลังเลิกกิจการบริษัทมีสมมติฐาน 2 ข้อดังนี้

1. Net Operating Working Capital ได้คืน 100% เมื่อเลิกกิจการ
2. บริษัทขายทรัพย์สินได้เงินคืนเท่ากับมูลค่าทางบัญชี ซึ่งในที่นี้บริษัทมีทรัพย์สิน คือ

ที่ดิน อาคารและสิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักร ยานพาหนะ คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์สำนักงาน ซึ่ง Book Value ณ.ปลายปีที่ 5 = 0 คือไม่มีมูลค่าซาก และบริษัทขายได้ เท่ากับ Book Value เช่นกัน จึงไม่มี gain หรือ loss ที่จะไปคิดภาษี จาก Cash Flow ข้างต้น บริษัทได้ทำการ Discount กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ด้วย Discount Rate = WACC= 13.80% ซึ่งจะได้ค่า NPV = 62 ล้านบาท และได้ค่า IRR = 11 % โดยอยู่บนสมมติฐานที่ว่าบริษัทเลิกกิจการ ณ. ปลายปีที่ 5

การคำนวณหาจุดคุ้มทุนหรือ Break Even Analysis บริษัทได้คำนวณหาจุดคุ้มทุนเพื่อหา ว่าต้องมียอดขายแต่ละปีอย่างน้อยเท่าไรถึงจะคุ้มทุน หรืออีกนัยหนึ่งคือการหายอดขายที่ทำให้ NPV = 0 ซึ่งสามารถคำนวณได้ดังรายละเอียดที่อยู่ในตาราง

ตารางที่ 7.6

แสดงการวิเคราะห์ Break Even

รายละเอียด	สิ้นปีดำเนินงานที่						หมายเหตุ
	0	1	2	3	4	5	
initial investment	185,852,500.0 บาท						
Discount rate = WACC	13.8 %						1.138
Growth		7%	7%	7%	7%	7%	
Initial Investment	- 185,852,500.0						
EBIT	-	10,449,522.14	15,330,631.86	20,559,980.69	26,162,384.76	32,005,517.36	
EBIT(1-Tc)	-	8,359,617.71	12,264,505.49	16,447,984.56	20,929,907.81	25,604,413.89	
+.Depre	-	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	
-. Increase F/A		12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,740,000.00	12,740,000.00	
-. Increase NOWC	-	1,671,754.25	- 4,051,034.95	- 6,682,114.60	- 9,325,886.12	- 23,846,252.51	
FCF	- 185,852,500.0	46,304,227.4	49,367,435.7	56,149,184.0	63,418,073.1	59,415,345.4	
	- 185,852,500.0	40,689,127.80	38,120,276.79	38,099,270.74	37,813,248.96	31,130,587.44	
NPV		-					
IRR		0%					

จากการคำนวณโดยใช้ Solver ใน Excel พบว่าจุดคุ้มทุนที่ทำให้ NPV = 0 คือต้องมียอดขายปีแรกประมาณ 52,145,148 ล้านบาท และอัตราการเติบโตของยอดขาย = 7 % บาทเป็นอย่างน้อย

7.6 การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

การวิเคราะห์งบการเงินนั้น เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการวัดสุขภาพของกิจการและเพื่อวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรและแนวโน้มของธุรกิจว่าจะอยู่รอดหรือไม่เพียงใด รวมถึงวัดประสิทธิภาพในการดำเนินงานว่าดีพอหรือไม่ เพื่อที่จะนำไปวางแผนการดำเนินงานในอนาคตต่อไป.

การวิเคราะห์งบการเงินนั้นจะวัดจาก อัตราส่วนทางการเงิน หรือค่า Ratio ต่างๆ ดังนี้

- อัตราส่วนที่ใช้วัดความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจ (Profitability Ratios)
- อัตราส่วนที่ใช้วัดสภาพคล่องของธุรกิจ (Liquidity Ratios)
- อัตราส่วนที่ใช้วัดความสามารถในการก่อหนี้ (Leverage Ratios)

จากข้อมูลของงบการเงินที่ได้เคยแสดงไว้แล้วข้างต้น ทางบริษัทได้คำนวณหาอัตราส่วนทางการเงินสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 7.7

แสดงค่า Profitability Ratios, Liquidity Ratios และ Leverage Ratios

รายละเอียด	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5
Curren Ratio	1.24	1.22	0.84	0.66	0.89
Quick Ratio	0.85	0.81	0.58	0.39	0.56
Leverage Ratios	-	-	-	-	-
proprietary Ratio/Equity Ratio	0.56	0.66	0.71	0.79	0.85
Equity Mutipier	1.92	0.59	1.49	1.34	1.24
Total Debt Ratio	0.47	0.37	0.32	0.24	0.18
Debt to Equity Ratio	0.89	0.59	0.46	0.31	0.26
interest Coverage Ratio	4.83	5.30	9.38	19.91	66.91
Asset Utilization Ratio	-	-	-	-	-
Non-Current Asset Ratio	3.63	3.54	2.91	2.67	2.45
Total asset Turnover	2.83	2.78	2.36	2.28	2.10
Capital intensity Ratio	0.37	0.38	0.45	0.46	0.50
Profitability Ratio					
Gross Profit Margin	27%	28%	31%	31%	31%
operation Profit Margin	15%	16%	17%	18%	18%
Net Profit Margin	12%	13%	13%	12%	12%
Return on total asset	18%	18%	17%	18%	17%
Return on Equity	33%	32%	31%	32%	35%

ทั้งนี้ อัตราส่วนที่สำคัญ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratios)

เมื่อพิจารณาอัตราส่วนหมุนเวียนของบริษัท พบว่า บริษัทมีสภาพคล่องอยู่ในเกณฑ์ดี แสดงถึงความสามารถในการจ่ายชำระหนี้ระยะสั้น โดยมีสินทรัพย์หมุนเวียนเพียงพอที่จะเปลี่ยนเป็นเงินสด เพื่อชำระหนี้สินหมุนเวียน เนื่องบริษัทมีสินทรัพย์หมุนเวียนประเภทเงินสดและเทียบเท่า ในจำนวนที่สูงจากรายได้ในการดำเนินงานของแต่ละปีเพิ่มขึ้น

อัตราส่วนวัดการก่อหนี้ (Leverage Ratios)

พบว่า บริษัทมีความมั่นคงอยู่ในเกณฑ์ดี คือ ในภาพรวมสัดส่วนความเป็นเจ้าของสูง ซึ่งแสดงถึงความมั่นคงทางการเงินในระยะยาว และมีความเสี่ยงทางการเงินในระดับที่ยอมรับได้ มีอัตราหนี้สินต่อสินทรัพย์รวมและอัตราหนี้สินต่อทุน เพียง 1.29 เท่า และเมื่อพิจารณาอัตราส่วนวัดการก่อหนี้ของบริษัท พบว่า อัตราหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (total debt Ratios) และ อัตราหนี้สินต่อ

ส่วนผู้ถือหุ้น (Debt /Equity Ratios) มีแนวโน้มลดลงเนื่องจากการดำเนินการบริษัท ไม่มีการกู้ยืมเพิ่มเติมและได้มีการทยอยจ่ายคืนหนี้สินระยะยาวประกอบกับสินทรัพย์รวมและส่วนผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเนื่องจากผลการดำเนินงานในแต่ละปี ดังนั้น จึงส่งผลให้อัตราส่วนมีทิศทางลดลง

อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratios)

เมื่อพิจารณาอัตราผลตอบแทนขั้นต้น ต่อยอดขาย พบว่า อัตราผลตอบแทนในแต่ละปีค่อนข้างจะคงที่ อยู่ที่ระดับ 27-31% เนื่องจาก ต้นทุนการให้บริการส่วนใหญ่ เป็นต้นทุนที่ผันแปรตามรายได้ที่เปลี่ยนแปลงไปโดยอัตราผลตอบแทนนี้ ยังอยู่ในระดับเกณฑ์ที่ดี ที่คาดว่าจะเพียงพอในการจ่ายค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร ซึ่งบริษัทจำเป็นต้องบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพเพื่อรักษาผลตอบแทนขั้นต้นที่เหมาะสมอยู่

เมื่อพิจารณา อัตราผลตอบแทนสุทธิต่อยอดขายของบริษัทอยู่ที่ระดับร้อยละ 6-12 ในช่วงปีแรกที่มีผลตอบแทนค่อนข้างต่ำ เนื่องจากบริษัทมีการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรเริ่มแรกจำนวนมากและยังมีรายได้เข้ามาช่วงแรกไม่มากนัก ประกอบกับมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยเฉพาะค่าใช้จ่ายทางการตลาดค่อนข้างสูง เพื่อสร้างบริษัทให้เป็นที่รู้จัก อย่างไรก็ตามในปีที่ 3-5 อัตราผลตอบแทนสุทธิต่อยอดขาย ค่อยๆมีแนวโน้มสูงขึ้น

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น ในแต่ละปีเมื่อบริษัท มีความสามารถในการทำกำไรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งมากกว่าร้อยละ 20 เกินเป้าหมายที่ตั้งไว้ เช่นเดียวกับอัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA) ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทิศทางเดียวกัน

บทที่ 8

การประเมินผลและการควบคุม

เพื่อรักษามาตรฐานการให้บริการของ Rail Cargo Service และเป็นการควบคุมการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ ตลอดจนหาข้อบกพร่องเพื่อใช้ในการปรับปรุงแก้ไข ให้สามารถสร้างความพึงพอใจให้กับกลุ่มลูกค้าเพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นต้องมีแผนการควบคุมและประเมินผลการดำเนินงาน ซึ่งประกอบด้วย

8.1 แผนการควบคุมและประเมินผลการดำเนินงาน (Service and Operation)

8.1.1 ประเมินผลด้านการให้ความร่วมมือและการบริการของ Supplier

บริษัทจะมีการประเมินความพอใจในการให้ความร่วมมือของ Supplier โดยประเมินจากเวลาในการทำดำเนินการในแต่ละขั้นตอน ต้องให้อยู่ในเวลาที่ตกลงกันไว้ ในขณะที่เดียวกันทางบริษัทก็จะมีการส่งแบบสอบถามให้ทาง Supplier เพื่อสอบถามความคิดเห็นหรือส่วนที่ต้องแก้ไขปรับปรุงในการทำงานร่วมกัน โดยเนื้อหาแบบสอบถามจะเน้นรายละเอียดในการเสนอความคิดเห็นในการให้บริการ เพื่อความกระชับลดความขัดแย้งในการร่วมมือกันในการทำงานร่วมกัน โดยจะมีการส่งประเมินผลไปให้ Supplier ปีละ 4 ครั้ง ทั้งนี้ เพื่อให้การบริการมีความสอดคล้องตรงกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดแก่ลูกค้า

8.1.2 ประเมินผลทางด้านการให้บริการในเว็บไซต์

เนื่องจาก Rapid rail Service ให้บริการทางเว็บไซต์ด้วย ดังนั้นจึงต้องทำการสอบถามลูกค้าถึงปัญหาความไม่สะดวกสบายและความไม่พึงพอใจลูกค้า เพื่อทำการปรับปรุงแก้ไขในเว็บไซต์ Rapid rail Service เพื่อให้ลูกค้าใช้บริการอย่างสะดวกสบายและความพึงพอใจทุกครั้งที่ใช้บริการจาก Rapid rail Service ซึ่งการประเมินผลความพึงพอใจของลูกค้าจะใช้แบบสอบถามความคิดเห็น โดยจะมีการแบบสอบถามให้ลูกค้าปีละ 2 ครั้ง เพื่อไม่ให้เกิดการ รบกวนลูกค้าเกินไป

8.1.3 ประเมินผลทางด้านการให้บริการทางโทรศัพท์

เนื่องจากทาง Rapid rail Service ให้บริการทางโทรศัพท์ด้วย ดังนั้นจึงต้องทำการ สอบถามลูกค้าถึงปัญหา ความไม่สะดวกสบายและความไม่พึงพอใจลูกค้า เพื่อทำการปรับปรุงในการให้บริการทางโทรศัพท์ โดยการให้คะแนนผ่านทางกรรกดหมายเลขโทรศัพท์

8.2 การควบคุมและประเมินผลการตลาด (Marketing)

การควบคุมและประเมินผลการตลาด (Marketing) ดำเนินการประเมินผลเครื่องมือการสื่อสารทางการตลาดต่างๆ ที่ได้ใช้ไป เพื่อคว้าสัมฤทธิ์ ผลตามวัตถุประสงค์ของการสื่อสารทางการตลาดเพียงใด ด้วยเครื่องมือแบบสอบถามออนไลน์ สำหรับลูกค้าที่สั่งทางอินเทอร์เน็ตและการสอบถามทางโทรศัพท์กับลูกค้าที่โทรมาสั่งผ่าน Call Center เป็นประจำทุกเดือน ใน 6 เดือนแรก และทุก 3 เดือนหลังจากนั้น ในแบบสอบถามก็ ประกอบด้วย พฤติกรรมการสั่งอาหารและความพึงพอใจในการใช้บริการ พฤติกรรมการสั่งอาหารของลูกค้าสามารถนำมาประเมินประสิทธิภาพการของการสื่อสาร ในช่องทางต่างๆ และนำมาปรับเปลี่ยนตัวเลข %การใช้บริการจริง” จากเดิมที่ตั้งไว้ให้สอดคล้อง กับความเป็นจริงมากที่สุดภายใน 6 เดือน ทั้งนี้เพื่อที่จะนำตัวเลขดังกล่าวมาเป็นตัวตั้งแล้ว ประเมินประสิทธิภาพการของการสื่อสารในแต่ละช่องทางของเดือนถัดไป ความพึงพอใจในการใช้บริการ เป็นตัวชี้วัดรูปแบบการบริการของบริษัท ข้อมูลที่ได้จาก การประเมินผล บริษัทจะนำมาใช้ในการปรับปรุงบริการให้สอดคล้องกับความต้องการมากยิ่งขึ้น

8.3 การควบคุมและประเมินผลทางด้านการปฏิบัติงาน

การควบคุมและประเมินผลทางด้านการปฏิบัติงาน ในระดับการปฏิบัติงานของพนักงาน จะมีตัวชี้วัดในการประเมินผล แตกต่างกันตามหน้าที่การปฏิบัติงาน ได้แก่

- พนักงานขาย ใช้ “จำนวนลูกค้าใหม่ที่มาใช้บริการ” เป็นตัวชี้วัด
- พนักงานปฏิบัติการ ใช้ “ระยะสั้นที่สุด จากเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการให้บริการ” เป็นตัวชี้วัด
- พนักงานซ่อมบำรุง ใช้ “จำนวนครั้งน้อยที่สุดเหตุการณ์เครื่องจักรเสียหายระหว่างการทำงาน” เป็นตัวชี้วัด
- พนักงานบัญชี การเงิน ฝ่ายบุคคล ใช้ “คะแนนการประเมินความพึงพอใจในการรับบริการ” เป็นตัวชี้วัด

8.4 การประเมินและควบคุมด้านการเงิน

การควบคุมและประเมินผลการเงิน (Finance) ในแต่ละเดือนบริษัทต้องทำการตรวจสอบผลการดำเนินงานเป็นระยะทุกเดือน โดยนำ ยอดรายได้จากการขายรวมถึงต้นทุนการดำเนินงาน และกระแสเงินสดที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละ เดือนมาเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่บริษัท

กำหนดไว้ ซึ่งถ้าผลการดำเนินงานต่างๆที่เกิดขึ้นจริง แตกต่างจากผลการดำเนินงานที่บริษัทได้ตั้งเป้าหมายไว้ บริษัทจะต้องทำการวิเคราะห์หาสาเหตุ ที่เกิดขึ้นนี้เพื่อทำการปรับปรุงการดำเนินงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น



บทที่ 9

แผนสำรอง

เนื่องจาก ธุรกิจรับจ้างขนถ่ายสินค้าและขนส่ง เป็นธุรกิจที่การบริการเป็นสิ่งสำคัญ และเป็นอุตสาหกรรมที่อัตราการแข่งขันสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ถึงแม้การขนส่งในระบบรางจะมีข้อได้เปรียบเรื่องการขนส่งครั้งละมาก แต่จะต้องมีจุดขนถ่ายสินค้าที่เพียงพอ

9.1 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ให้ หรือ ต่อสัมปทาน

สาเหตุ

เนื่องจากเป็นการดำเนินธุรกิจแบบใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินของรัฐ ฉะนั้น เอกชนจะไปใช้ทรัพย์สินของรัฐได้นั้น จะต้องเป็น”ผู้รับสัมปทาน” หรือ “เป็นรูปแบบร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ

แนวทางป้องกัน

ควรจัดตั้งบริษัทร่วมทุนกับรัฐวิสาหกิจที่รับผิดชอบ มากกว่าที่จะดำเนินการในรูปแบบสัมปทาน เนื่องจากสัมปทานย่อมต้องระบุนวันหมดอายุ

แผนงานการปิดกิจการ

1. เพิ่มจำนวนยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง เปลี่ยนจากผู้ขนส่งทางราง มาสู่ การขนส่งทางถนน แต่ยังคงรูปแบบ” การขนส่งสินค้าทางการเกษตรที่มีลักษณะกองเก็บ (Bulk Container Transporter)”ซึ่งการขนส่งในตลาดคู่แข่งยังมีจำนวนไม่มาก

2. ปรับปรุงกระบวนการผลิต จากการขนถ่ายเป็นอย่างเดียว เป็น “ศูนย์บริการรอบแห่ง และจัดเก็บสินค้าทางการเกษตร “ โดยการเพิ่มเครื่องจักรและอุปกรณ์ ได้แก่

- ไซโลเหล็กขนาด 5000 ตันจำนวน 2 ลูก
- เครื่องอบ
- เครื่องบรรจุแบบอัตโนมัติ (Automatic Packing Machine)

9.2 จำนวนลูกค้าและ/หรือ ผลผลิต มีปริมาณน้อยไปถึงเป้าหมายที่วางไว้

สาเหตุ

1. การคาดการณ์ยอดขายสูงกว่าความเป็นจริง
2. เกิดสถานะที่ไม่เอื้อต่อการเพาะปลูก ทำให้มีผลผลิต

แผนงานการปิดกิจการ

ปรับปรุงกระบวนการผลิต จากการขนถ่ายเป็นอย่างเดียว เป็น “ศูนย์บริการอบแห้ง และจัดเก็บสินค้าทางการเกษตร “ ทั้งยังให้บริการเช่าพื้นที่เพื่อวางตู้สินค้าโดยการเพิ่มเครื่องจักรและอุปกรณ์ ได้แก่ ไซโลเหล็กขนาด 5000 ตันจำนวน 2 ลูก และ เครื่องอบ จำนวน 1 ชุด



รายการอ้างอิง

บทความ

เมกะโปเจ็ค:ระบบรถไฟรางคู่. (19 กุมภาพันธ์ 2561). หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ.

Books

Benninga, S. (2008). *Financial Modeling*. London: MIT Press.

Benninga, S. (2006). *Principles of Finance with Excel*. New York: Oxford University Press.

Brigham, E. F., & Michael C. Ehrhardt, M.C. (2010). *Financial Management: Theory and Practice* (13th ed.). Cengage Learning Inc.

Mayes, T. R., & Shank, T. M. (2010). *Financial Analysis with Microsoft Excel*. Cengage Learning Canada.

Proctor, S. K. (2010). *Building Financial Models with Microsoft Excel*. John Wiley & Sons Inc.

Ross, W. J. (2010). *Corporate Finance* (9th ed.). McGraw-Hill Inc.

Sengupta, C. (2004). *Financial Modeling Using Excel and VBA*. John Wiley & Sons Inc.

Stice, S., & Albrecht, S. (2008). *Accounting: Concept and Application* (10th ed.). Thomson Higher Education Inc.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

เกี่ยวกับแผนที่กรุงเทพมหานคร. สืบค้นเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2561, จาก

http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%A5%E0%B9%8C:Khet_Bangkok.svg

เกี่ยวกับสินค้าและบริการ MHS. สืบค้นเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2561, จาก

<http://www.tot.co.th/index>

เกี่ยวกับสินค้าและบริการเว็บไซต์. สืบค้นเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2561, จาก

http://www.makewebeasy.com/?gclid=CMmZq7j05qUCFUQa6wod_D9FzQ

ค่าแรงขั้นต่ำทุกจังหวัดทั่วประเทศ. (9 มีนาคม 2561). สืบค้นเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2561, จาก

<http://www.oknation.net/blog/kritwat/2010/12/10/entry-1>

นิตยสาร *positioning*, สืบค้นเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2561, จาก

<http://www.positioningmag.com/prnews/prnews.aspx?id=64900>

มองเศรษฐกิจฉบับที่ 2251. สืบค้นเมื่อ วันที่ 9 มีนาคม 2561, จาก

<http://www.kasikornresearch.com>

ศูนย์วิจัยกสิกร ไทย. 20 ธุรกิจอุตสาหกรรมขนส่ง. สืบค้นเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2561, จาก

<http://delivery.teenee.com>,

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. สืบค้นเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2561, จาก

<http://www.kasikornresearch.com/TH/KEcon%20Analysis/Pages/ViewSummary.aspx?docid=16091>,

ส่วนส่งเสริมพัฒนา ธุรกิจบริการ สำนักงานส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ. สืบค้นเมื่อวันที่ 19 เมษายน

2561, จาก <http://www.dbd.go.th/mainsite/index.php?id=704>

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. สืบค้นเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2561, จาก

<http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/download/docdown.html>

อัตราภาษีสำหรับธุรกิจ SME. สืบค้นเมื่อวันที่ วันที่ 9 มีนาคม 2561, จาก

<http://www.rd.go.th/publish/38637.0.html>

http://brightlives.th.88db.com/Transport/food_delicious1.htm

<http://delivery.teenee.com>

<http://www.positioningmag.com/prnews/prnews.aspx?id=64900>.

<http://www.thaicool.com/tech/detail.asp?iPic=218&iType=44>

<http://www.thaismefranchise.com/?p=8682>

Market Dividend Yield ดัชนี SET, SET100, SET50, mai (เม.ย. 2518 ถึงปัจจุบัน) สืบค้นเมื่อวันที่

9 มีนาคม 2561, จาก http://www.set.or.th/static/mktstat/Table_Yield.xls?003

Market Index ดัชนี SET, SET100, SET50, mai (เม.ย. 2518 ถึงปัจจุบัน) สืบค้นเมื่อวันที่ 9

มีนาคม 2561, จาก http://www.set.or.th/th/market/market_statistics.html



ภาคผนวก

ตารางผนวกที่ 1 สรุปเงินทุนที่ใช้ในโครงการ

รายการ	รายละเอียด	รวมเป็นเงินทั้งสิ้น	เงินส่วนเจ้าของ	เงินกู้ยืม	หมายเหตุ
ที่ดินและค่าปรับปรุง	13 ไร่ 1 งาน 31 ตารางวา วาละ 12,500 = 5331	66,637,500	33,318,750	33,318,750	อัตราส่วน 50:50
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง		66,000,000	33,000,000	33,000,000	อัตราส่วน 50:50
เครื่องจักรและอุปกรณ์		42,700,000	21,350,000	21,350,000	อัตราส่วน 50:50
เครื่องใช้สำนักงาน		515,000	515,000		
ยานพาหนะ		10,000,000	5,000,000	5,000,000	อัตราส่วน 50:50
รวมเป็นเงินทั้งสิ้น		185,852,500	93,183,750	92,668,750	

ตารางผนวกที่ 2 แหล่งที่มาของเงินทุน

ทุนจดทะเบียน	93,183,750 บาท
ราคาพาร์	10 บาท
จำนวนหุ้น	9,318,375 หุ้น
เงินที่กู้ยืม	92,668,750.00 บาท

การขยายผลของยอดขงแต่ละเดือนในปีแรก

รายละเอียด	ราคาขาย	หน่วย	ต้นทุน	ปริมาณสินค้า												รวมเป็นเงิน ในปีที่ 1	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
ค่าการดำเนินงานด้านค่าธรรมเนียมหรือของรถไฟ	0.125			7,200	7,200	7,200	7,200	7,200	7,200	7,200	7,200	7,920	8,712	9,583	10,542	11,596	12,755
ค่าขนถ่ายสินค้าตามศรั้งขบวนรถไฟ	0.075			900,000	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000	6,000	6,666	6,733	6,800	6,868	6,937
ค่าขนถ่ายสินค้าตามศรั้งออกจากรถไฟ				450,000	450,000	450,000	450,000	450,000	450,000	450,000	450,000	495,000	499,950	504,950	509,999	515,099	520,250
การคิดค่าระวางรถไฟ (Freight Charge Base)	0.1			13,200	13,200	13,200	13,200	13,200	13,200	13,200	13,200	14,520	15,378	16,316	17,342	18,464	19,692
ค่าการประกันภัยสินค้า				1,320,000	1,320,000	1,320,000	1,320,000	1,320,000	1,320,000	1,320,000	1,320,000	1,452,000	1,537,800	1,631,586	1,734,151	1,846,366	1,969,191
ระยะเวลาการส่งคืนสินค้า 7 วัน คิดลงเมื่อ 4 วัน				3,960	3,960	3,960	3,960	3,960	3,960	3,960	3,960	4,356	4,613	4,895	5,202	5,539	5,908
ค่าการระบุชื้อสินค้าหรือของรถไฟ				1,188,000	1,188,000	1,188,000	1,188,000	1,188,000	1,188,000	1,188,000	1,188,000	1,306,800	1,384,020	1,468,427	1,560,736	1,661,729	1,772,271
ตู้สินค้า FCL LCL	340			240	240	240	240	240	240	240	240	300	300	300	300	300	300
ตู้เปล่า	250			163,200	163,200	163,200	163,200	163,200	163,200	163,200	163,200	204,000	204,000	204,000	204,000	204,000	204,000
ค่าการบริการท่าของตู้สินค้า	100	บาทครั้งตู้		480	480	480	480	480	480	480	480	600	600	600	600	600	600
ค่าการบริการตู้สินค้า	450	บาท/วันตู้		96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
ระยะเวลาการส่งคืนสินค้า 7 วัน คิดลงเมื่อ 4 วัน				172,800	172,800	172,800	172,800	172,800	172,800	172,800	172,800	216,000	216,000	216,000	216,000	216,000	216,000
				4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,968,516	5,237,459	5,531,709	5,853,781	6,206,440	6,592,728
																	60,608,778

ตารางผนวกที่ 3 ประมาณค่าใช้จ่ายพนักงานแต่ละเดือน

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	อัตรา	ค่าจ้างรายเดือน	ค่าพิเศษ	ค่าโทรศัพท์	เดือนที่ 1-12	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5
1	กรรมการผู้จัดการ	ป.ตรี โท	1	55,000	-	1,500	56,500.00	59,250	62,138	65,169	68,353	71,695
2	เลขานุการ	ป.ตรี โท	1	25,000	-	1,500	26,500.00	27,750	29,063	30,441	31,888	33,407
3	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ	ป.ตรี โท	1	35,000	-	1,500	36,500.00	38,250	40,088	42,017	44,043	46,170
4	ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน	ป.ตรี โท	1	30,000	-	1,500	31,500.00	33,000	34,575	36,229	37,965	39,788
5	ผู้จัดการฝ่ายขายการตลาด	ป.ตรี โท	1	30,000	-	1,500	31,500.00	33,000	34,575	36,229	37,965	39,788
6	ผู้จัดการฝ่ายซ่อมบำรุง	ป.ตรี โท	1	30,000	-	1,500	31,500.00	33,000	34,575	36,229	37,965	39,788
7	ผู้จัดการฝ่ายบุคคล	ป.ตรี	1	30,000	-	1,500	31,500.00	33,000	34,575	36,229	37,965	39,788
8	เจ้าหน้าที่การตลาด	ปวส	3	15,000	500	1,500	51,000.00	53,250	ตารางผนวกที่	58,093	60,698	63,433
9	พนักงานฝ่ายปฏิบัติงาน	ปวส	4	28,000	2,500	1,500	128,000.00	133,600	139,480	145,654	152,137	158,944
10	พนักงานควบคุมเครื่องจักร		2	25,000	2,500		55,000.00	57,500	60,125	62,881	65,775	68,814
11	พนักงานซ่อมบำรุง		3	23,000	2,500		76,500.00	79,950	83,573	87,376	91,370	95,563
12	พนักงานบัญชี		1	15,000	500		15,500.00	16,250	17,038	17,864	18,733	19,644
13	พนักงานจัดซื้อ		1	15,000	500		15,500.00	16,250	17,038	17,864	18,733	19,644
14	พนักงานการเงิน		1	15,000	500		15,500.00	16,250	17,038	17,864	18,733	19,644
15	เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทั่วไป		1	15,000	500		15,500.00	16,250	17,038	17,864	18,733	19,644
16	เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยวิชาชีพ		1	25,000	2,500	1,500	29,000.00	30,250	31,563	32,941	34,388	35,907
							647,000.00	676,800	652,478	740,945	775,442	811,664

ตารางผนวกที่ 4 ตารางชำระเงินกู้ของธนาคาร

เงินกู้ จำนวน	92,668,750	ระยะเวลาการกู้	5
อัตราดอกเบี้ย	7.12	MLR(Minimum Loan Rate)	6,598,015.00
ยอดการชำระเงินกู้รายเดือน	5,000,000.00		

เดือนที่	ชำระงวด	เงินต้น	ดอกเบี้ย	เงินต้นคงเหลือปลายงวด
ต้นงวด				92,668,750.00
1	2,000,000.00	1,450,165.42	549,834.58	91,218,584.58
2	2,000,000.00	1,458,769.73	541,230.27	89,759,814.85
3	2,000,000.00	1,467,425.10	532,574.90	88,292,389.75
4	2,000,000.00	1,476,131.82	523,868.18	86,816,257.93
5	2,000,000.00	1,484,890.20	515,109.80	85,331,367.73
6	2,000,000.00	1,493,700.55	506,299.45	83,837,667.18
7	2,000,000.00	1,502,563.17	497,436.83	82,335,104.00
8	2,000,000.00	1,511,478.38	488,521.62	80,823,625.62
9	2,000,000.00	1,520,446.49	479,553.51	79,303,179.13
10	2,000,000.00	1,529,467.80	470,532.20	77,773,711.33
11	2,000,000.00	1,538,542.65	461,457.35	76,235,168.68
12	2,000,000.00	1,547,671.33	452,328.67	74,687,497.35
13	2,000,000.00	1,556,854.18	443,145.82	73,130,643.17
14	2,000,000.00	1,566,091.52	433,908.48	71,564,551.65
15	2,000,000.00	1,575,383.66	424,616.34	69,989,167.99
16	2,000,000.00	1,584,730.94	415,269.06	68,404,437.05
17	2,000,000.00	1,594,133.67	405,866.33	66,810,303.38
18	2,000,000.00	1,603,592.20	396,407.80	65,206,711.18
19	2,000,000.00	1,613,106.85	386,893.15	63,593,604.33
20	2,000,000.00	1,622,677.95	377,322.05	61,970,926.39
21	2,000,000.00	1,632,305.84	367,694.16	60,338,620.55
22	2,000,000.00	1,641,990.85	358,009.15	58,696,629.70
23	2,000,000.00	1,651,733.33	348,266.67	57,044,896.37
24	2,000,000.00	1,661,533.61	338,466.39	55,383,362.75
25	2,000,000.00	1,671,392.05	328,607.95	53,711,970.70

เงินกู้ จำนวน 92,668,750 ระยะเวลาการกู้ 5
อัตราดอกเบี้ย 7.12 MLR (Minimum Loan Rate) 6,598,015.00
ยอดการชำระเงินกู้รายเดือน 5,000,000.00

เดือนที่	ชำระต่องวด	เงินต้น	ดอกเบี้ย	เงินต้นคงเหลือปลายงวด
26	2,000,000.00	1,681,308.97	318,691.03	52,030,661.73
27	2,000,000.00	1,691,284.74	308,715.26	50,339,376.99
28	2,000,000.00	1,701,319.70	298,680.30	48,638,057.29
29	2,000,000.00	1,711,414.19	288,585.81	46,926,643.10
30	2,000,000.00	1,721,568.58	278,431.42	45,205,074.52
31	2,000,000.00	1,731,783.22	268,216.78	43,473,291.29
32	2,000,000.00	1,742,058.47	257,941.53	41,731,232.82
33	2,000,000.00	1,752,394.69	247,605.31	39,978,838.13
34	2,000,000.00	1,762,792.23	237,207.77	38,216,045.91
35	2,000,000.00	1,773,251.46	226,748.54	36,442,794.45
36	2,000,000.00	1,783,772.75	216,227.25	34,659,021.69
37	2,000,000.00	1,794,356.47	205,643.53	32,864,665.22
38	2,000,000.00	1,805,002.99	194,997.01	31,059,662.24
39	2,000,000.00	1,815,712.67	184,287.33	29,243,949.57
40	2,000,000.00	1,826,485.90	173,514.10	27,417,463.67
41	2,000,000.00	1,837,323.05	162,676.95	25,580,140.62
42	2,000,000.00	1,848,224.50	151,775.50	23,731,916.12
43	2,000,000.00	1,859,190.63	140,809.37	21,872,725.49
44	2,000,000.00	1,870,221.83	129,778.17	20,002,503.66
45	2,000,000.00	1,881,318.48	118,681.52	18,121,185.18
46	2,000,000.00	1,892,480.97	107,519.03	16,228,704.21
47	2,000,000.00	1,903,709.69	96,290.31	14,324,994.52
48	2,000,000.00	1,915,005.03	84,994.97	12,409,989.49
49	2,000,000.00	1,926,367.40	73,632.60	10,483,622.10
50	2,000,000.00	1,937,797.18	62,202.82	8,545,824.92
51	2,000,000.00	1,949,294.77	50,705.23	6,596,530.15
52	2,000,000.00	1,960,860.59	39,139.41	4,635,669.56

เงินกู้ จำนวน	92,668,750	ระยะเวลาการกู้	5
อัตราดอกเบี้ย	7.12 MLR(Minimum Loan Rate)		6,598,015.00
ยอดการชำระเงินกู้รายเดือน	5,000,000.00		

เดือนที่	ชำระต่องวด	เงินต้น	ดอกเบี้ย	เงินต้นคงเหลือปลายงวด
53	2,000,000.00	1,972,495.03	27,504.97	2,663,174.53
54	2,000,000.00	1,984,198.50	15,801.50	678,976.03
55	683,004.63	678,976.03	4,028.59	-
56				
57				
58				
59				
60				

สรุปการชำระเงินกู้รายปี

ปี	ชำระต่อปี	เงินต้น	ดอกเบี้ย	เงินต้นคงเหลือปลายงวด
ปีที่ 1				92,668,750.00
ปีที่ 2	24,000,000.00	17,981,252.65	6,018,747.35	74,687,497.35
ปีที่ 3	24,000,000.00	19,304,134.60	4,695,865.40	55,383,362.75
ปีที่ 4	24,000,000.00	20,724,341.06	3,275,658.94	34,659,021.69
ปีที่ 5	24,000,000.00	22,249,032.20	1,750,967.80	12,409,989.49
ปีที่ 6	12,683,004.63	12,409,989.49	273,015.13	-
		92,668,750.00	16,014,254.63	

ตารางผนวกที่ 5 งบกำไรขาดทุนรวมย้อน

รายละเอียด	ปีงบประมาณ											รวมปีงบประมาณ 1-31 ธันวาคม 1		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		11	12
<i>Income Statement</i>														
กำไรสุทธิ	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,968,316	5,237,459	5,853,781	6,206,440	6,592,728	61,039,129		
รายได้														
กำไรสุทธิ	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,441,416	4,968,316	5,237,459	5,853,781	6,206,440	6,592,728	61,039,129		
กำไรสุทธิ	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	27,768,280		
กำไรสุทธิ	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	1,200,000		
กำไรสุทธิ	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	288,000		
กำไรสุทธิ	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	240,000		
กำไรสุทธิ	8,333	8,333	8,333	8,333	8,333	8,333	8,333	8,333	8,333	8,333	8,333	8,333		
กำไรสุทธิ	2,438,023	2,438,023	2,438,023	2,438,023	2,438,023	2,438,023	2,438,023	2,438,023	2,438,023	2,438,023	2,438,023	29,596,280		
กำไรสุทธิ	2,003,393	2,003,393	2,003,393	2,003,393	2,003,393	2,003,393	2,530,493	2,799,436	3,415,757	3,768,416	3,814,705	31,442,849		
กำไรสุทธิ	549,835	549,835	549,835	549,835	549,835	549,835	497,837	488,522	470,532	461,457	452,329	6,018,747		
กำไรสุทธิ	1,455,558	1,455,558	1,455,558	1,455,558	1,455,558	1,455,558	2,033,656	2,310,914	2,945,225	3,306,959	3,362,376	25,424,102		
กำไรสุทธิ	296,712	296,712	296,712	296,712	296,712	296,712	466,411	462,183	589,045	661,392	672,475	5,084,820		
กำไรสุทธิ	1,162,346	1,162,346	1,162,346	1,162,346	1,162,346	1,162,346	1,626,445	1,848,732	2,356,180	2,645,567	2,689,901	20,339,282		

ตารางผนวกที่ 6 สรุปเงินทุนที่ใช้ในโครงการ

รายการ	รวมเป็นเงินทั้งสิ้น	อายุการใช้งาน (ปี)	ค่าเสื่อมต่อปี	หมายเหตุ
ที่ดินและค่าปรับปรุง	66,637,500			
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	66,000,000	30	2,200,000	
เครื่องจักรและอุปกรณ์	42,700,000	5	8,540,000	
เครื่องใช้สำนักงาน	515,000	3	171,667	
ยานพาหนะ	10,000,000	5	2,000,000	
รวมเป็นเงินทั้งสิ้น	185,852,500	43	12,911,667	

ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อาคารและส่วนปรับปรุง	5 - 30 ปี หรือตามอายุสัญญาเช่า
เครื่องจักรและอุปกรณ์	2 - 10 ปี และตามอายุสัญญาให้สิทธิที่เหลือนอยู่
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	2 - 5 ปี
ยานพาหนะ	5 ปี

ตารางผนวกที่ 7 งบกำไรขาดทุน

รายละเอียด	สิ้นปีดำเนินงานที่					หมายเหตุ
	0	1	2	3	4	
<i>Income statement</i>						
รายได้จากการให้บริการ		61,039,129	65,311,868	69,883,699	74,775,558	80,009,847
รายได้อื่น						
ดอกเบี้ยรับ						
อื่น ๆ (ค่าเช่าพื้นที่จัดเก็บ)						
รวมรายได้	0	61,039,129	65,311,868	69,883,699	74,775,558	80,009,847
ค่าใช้จ่ายในการขาย						
ต้นทุนค่าขนส่งและการให้บริการ	627,552	21,037,212	21,129,145	21,225,674	21,327,030	21,433,453
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร						
ภาษีโฆษณา		1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
ค่าโปรแกรม Website & Social Media		288,000	288,000	288,000	288,000	288,000
ค่าเช่า Server		240,000	240,000	240,000	240,000	240,000
ค่าเสื่อมอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง		12,911,667	12,911,667	12,911,667	12,911,667	12,911,667
รวมค่าใช้จ่าย	627,552	35,676,879	35,768,811	35,865,341	35,966,696	36,073,120
กำไรขาดทุนขั้นต้น	-627,552	25,362,251	29,543,057	34,018,358	38,808,862	43,936,727
ดอกเบี้ยจ่าย		6,018,747	4,695,865	3,275,659	1,750,968	273,015
กำไรขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	-627,552	19,343,503	24,847,192	30,742,700	37,057,894	43,663,712
ภาษีเงินได้		3,868,701	4,969,438	6,148,540	7,411,579	8,732,742
กำไรขาดทุน) สุทธิ	-627,552	15,474,803	19,877,753	24,594,160	29,646,315	34,930,970
กำไรสะสม		15,474,803	35,352,556	59,946,715	89,593,031	124,524,000

ตารางผนวกที่ 8 แสดง free cash flow ในปีที่ 1 - ปีที่ 5							
initial investment		185,852,500.0 บาท					
Discount rate = WACC		13.8 %					
รายละเอียด	สัมปีดำเนินงานที่					หมายเหตุ	
	0	1	2	3	4		5
Growth			7%	7%	7%	7%	7%
Initial Investment	- 185,852,500.0						
EBIT	-	19,343,503.15	24,847,191.55	30,742,699.55	37,057,893.94	43,663,712.18	
EBIT(1-Tc)	-	15,474,802.52	19,877,753.24	24,594,159.64	29,646,315.15	34,930,969.75	
.-+Depre	-	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	
.- Increase F/c		12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,740,000.00	12,740,000.00	
.- Increase NOWC	-	1,671,754.25	4,051,034.95	6,682,114.60	9,325,886.12	23,846,252.51	
FCF	- 185,852,500.0	62,313,393.3	66,497,243.2	74,478,077.9	83,029,989.6	80,400,096.1	
	- 185,852,500.0	54,756,936.08	51,347,477.90	50,536,094.27	49,506,923.11	42,125,518.32	
NPV		62,420,449.7					
IRR		11%					

ตารางหมวดที่ 9 ประมาณการยอดขายที่ทำให้ NPV = 0						
initial investment	185,852,500.0 บาท					
Discount rate = WACC	13.8 %					
รายละเอียด	I.138					
	0	1	2	3	4	5
Growth	7%	7%	7%	7%	7%	7%
Initial Investment	- 185,852,500.0					
EBIT	-	10,449,522.14	15,330,631.86	20,559,980.69	26,162,384.76	32,005,517.36
EBIT(1-Tc)	-	8,359,617.71	12,264,505.49	16,447,984.56	20,929,907.81	25,604,413.89
-1-Depre	-	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67
- Increase F/A		12,911,666.67	12,911,666.67	12,911,666.67	12,740,000.00	12,740,000.00
- Increase NOWC	-	1,671,754.25	- 4,051,034.95	- 6,682,114.60	- 9,325,886.12	- 23,846,252.51
FCF	- 185,852,500.0	46,304,227.4	49,367,435.7	56,149,184.0	63,418,073.1	59,415,345.4
	- 185,852,500.0	40,689,127.80	38,120,276.79	38,099,270.74	37,813,248.96	31,130,587.44
NPV		-				
IRR						0%

รายการหมวดที่ 10 ประมาณการงบดุล	สิ้นปีค่านึงงานที่					
	0	1	2	3	4	5
รายละเอียด						
Balance sheet						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสด	185,852,500.0	13,573,489.1	24,766,919.2	39,091,396.6	56,594,610.9	89,190,604.7
เงินทุนในหลักทรัพย์ระยะสั้น	-	-	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้า	-	15,598,074.83	16,689,940.07	17,858,235.88	19,108,312.39	20,445,894.26
สินค้าคงเหลือ	-	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	-	2,508,000.00	2,508,000.00	2,508,000.00	2,508,000.00	2,508,000.00
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	185,852,500.0	33,179,563.9	45,464,859.2	60,957,632.5	79,710,923.3	113,644,498.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
อุปกรณ์ราคาทุน		185,852,500.00	172,940,833.33	160,029,166.67	147,117,500.00	134,377,500.00
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง		-	2,200,000	-	2,200,000	-
เครื่องจักรและอุปกรณ์		-	8,540,000	-	8,540,000	-
เครื่องใช้สำนักงาน		-	171,667	-	171,667	-
ยานพาหนะ		-	2,000,000	-	2,000,000	-
อุปกรณ์สุทธิ		-	-	-	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	-	172,940,833	160,029,167	147,117,500	134,377,500	121,637,500
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	185,852,500.0	206,120,397.2	205,494,025.9	208,075,132.5	214,088,423.3	235,281,998.9

รายละเอียด	สิ้นปีงบประมาณที่					
	0	1	2	3	4	5
หนี้และส่วนผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เจ้าหนี้การค้า		16,755,600.00	16,878,492.00	17,009,986.44	17,150,685.49	17,301,233.48
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		6,018,747.35	4,695,865.40	3,275,658.94	1,750,967.80	273,015.13
เงินกู้ธนาคารที่ถึงกำหนดชำระภายในระยะเวลา 1 ปี						
รวมหนี้สินหมุนเวียน	-	22,774,347.35	21,574,357.40	20,285,645.38	18,901,653.29	17,574,248.61
หนี้สินระยะยาว						
เงินกู้ธนาคาร	92,668,750.00	74,687,497.35	55,383,362.75	34,659,021.69	12,409,989.49	-
รวมหนี้ระยะยาว	92,668,750.00	74,687,497.35	55,383,362.75	34,659,021.69	12,409,989.49	-
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนเรือนหุ้น	93,183,750.00	93,183,750.00	93,183,750.00	93,183,750.00	93,183,750.00	93,183,750.00
กำไรสะสม		15,474,802.5	35,352,555.8	59,946,715.4	89,593,030.6	124,524,000.3
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	93,183,750.00	108,658,552.5	128,536,305.8	153,130,465.4	182,776,780.6	217,707,750.3
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	185,852,500.00	206,120,397.2	205,494,025.9	208,075,132.5	214,088,423.3	235,281,998.9

รายการข้อย่อย	ปี					
	0	1	2	3	4	5
กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน						
กำไรสุทธิ	-627,551.56	5,270,093.59	9,243,406.28	13,489,736.83	18,027,848.76	22,877,793.33
ค่าเสื่อม		14,740,000.00	14,740,000.00	14,740,000.00	14,740,000.00	14,740,000.00
สินทรัพย์ถาวรที่จำหน่าย (เพิ่มขึ้น)						
ลูกหนี้การค้าลดลง (เพิ่มขึ้น)		15,598,074.83	1,091,865.24	1,168,295.81	1,250,076.51	1,337,581.87
สินค้าคงเหลือลดลง (เพิ่มขึ้น)		1,525,650.00	152,565.00	167,821.50	184,603.65	203,064.02
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าลดลง (เพิ่มขึ้น)		250,150.00	265,100.00	213,400.00	213,500.00	135,450.00
หนี้สินการดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)						
เจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น (ลดลง)		1,755,600.00	122,892.00	131,494.44	140,699.05	150,547.98
ค่าใช้จ่ายค่าจ้างเพิ่มขึ้น (ลดลง)		7,470,400.01	-1,449,144.75	-1,542,356.37	-1,641,563.53	-1,747,151.88
เงินสดสุทธิ (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน		46,609,970.44	24,166,683.77	28,368,392.20	32,915,164.44	37,697,285.32
กระแสเงินสดจากกิจกรรมการลงทุน						
ซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ โต๊ะ เก้าอี้	-175,852,500.00	-	-	-	-	-
เงินลงทุนในหลักทรัพย์ระยะสั้นลดลง (เพิ่มขึ้น)		-1,500,000.00	-1,500,000.00	-1,500,000.00	-1,500,000.00	-1,500,000.00
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน	-175,852,500.00	-1,500,000.00	-1,500,000.00	-1,500,000.00	-1,500,000.00	-1,500,000.00
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน						

รายละเอียด	ปี					
	0	1	2	3	4	5
ทุนเรือนหุ้นเพิ่มขึ้น (ลดลง)		-	-	-	-	-
หนี้สินที่ครบกำหนดชำระภายใน 1 ปีเพิ่มขึ้น (ลดลง)		-	-	-	-	-
หนี้สินระยะยาว เพิ่มขึ้น (ลดลง)		-22,529,599.99	-23,978,744.74	-25,521,101.12	-27,162,664.65	-30,544,139.49
จ่ายเงินปันผล		-	-	-	-	-
เงินสดสุทธิจาก(ใช้ไป) กิจกรรมการจัดหาเงิน		-22,529,599.99	-23,978,744.74	-25,521,101.12	-27,162,664.65	-30,544,139.49
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้นสุทธิ	-175,852,500.00	22,580,370.44	-1,312,060.98	1,347,291.08	4,252,499.78	5,653,145.82
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	185,852,500.00	10,000,000.00	32,580,370.44	31,268,309.47	32,615,600.55	36,868,100.33
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	10,000,000.00	32,580,370.44	31,268,309.47	32,615,600.55	36,868,100.33	42,521,246.16

ตารางผนวกที่ 12 ต้นทุนการให้บริการทางการเงิน

ลำดับ	รายละเอียด	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5
1	ค่าวัสดุดิบทางตรง	-	-	-	-	-	-
2	ค่าแรงทางตรง						
	เงินเดือน	310,426.00	325,947	342,245	359,357	377,325	396,191
	ประกันสังคม	18,625.56	19,556.84	20,534.68	21,561.41	22,639.48	23,771.46
	โบนัส	-	-	-	-	-	-
	สวัสดิการพนักงาน	10,500.00	10,500.00	10,500.00	10,500.00	10,500.00	10,500.00
	รวมค่าแรงทางตรง	339,551.56	356,004.14	373,279.34	391,418.31	410,464.23	430,462.44
3	ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ						
	เงินเดือน	180,000.00	676,800.00	708,090	740,945	775,442	811,664
	ประกันสังคม	-	717,408	750,575	785,401	821,968	860,364
	โบนัส		340,000	340,000	340,000	340,000	340,000
	สวัสดิการพนักงาน		204,000	214,200	224,910	236,156	247,963
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000
	ค่าโทรศัพท์	8,000.00	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
1	ค่าสาธารณูปโภค	100,000.00	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000
	ค่าเสื่อมราคา		14,740,000	14,740,000	14,740,000	14,740,000	14,740,000
	ค่ารักษาบำรุงรักษา GIS		48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
	ค่าประกันภัย		390,000	390,000	390,000	390,000	390,000
	ค่าซ่อมบำรุงรักษารถยนต์		500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
	รวมค่าใช้จ่ายในการบริการ	288,000.00	20,681,208.00	20,755,865.40	20,834,255.67	20,916,565.45	21,002,990.73
		627,551.56	21,037,212.14	21,129,144.74	21,225,673.98	21,327,029.68	21,433,453.17

ตารางผนวกที่ 13 ต้นทุนการให้บริการ ขีดเค้น

ลำดับ	รายละเอียด	ปีที่ 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	ค่าจัดซื้อพลังงาน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ค่าแรงช่างทรง													
	เงินเดือน	235,000.00	235,000.00	235,000.00	235,000.00	235,000.00	235,000.00	235,000.00	235,000.00	235,000.00	235,000.00	235,000.00	235,000.00	235,000.00
	ประกันสังคม	14,100.00	14,100.00	14,100.00	14,100.00	14,100.00	14,100.00	14,100.00	14,100.00	14,100.00	14,100.00	14,100.00	14,100.00	14,100.00
	โบนัส	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	สวัสดิการพนักงาน	10,500.00	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500
	รวมค่าแรงช่างทรง	259,600.00	259,600.00	259,600.00	259,600.00	259,600.00	259,600.00	259,600.00	259,600.00	259,600.00	259,600.00	259,600.00	259,600.00	259,600.00
3	ค่าใช้สอยในการให้บริการ													
	เงินเดือน	180,000.00	401,500	401,500	401,500	401,500	401,500	401,500	401,500	401,500	401,500	401,500	401,500	401,500
	ประกันสังคม	-	24,090	24,090	24,090	24,090	24,090	24,090	24,090	24,090	24,090	24,090	24,090	24,090
	โบนัส	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	สวัสดิการพนักงาน	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000
	ค่าเบี้ยนเชื้อเพลิง	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00
	ค่าโทรศัพท์	8,000.00	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
1	ค่าสาธารณูปโภค	100,000.00	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000
	ค่าเช่ารถเช่า		1,228,333	1,228,333	1,228,333	1,228,333	1,228,333	1,228,333	1,228,333	1,228,333	1,228,333	1,228,333	1,228,333	1,228,333
	ค่ากรมบัญชีกรมกฏา GIS		4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
	ค่าประกันภัย		32,500	32,500	32,500	32,500	32,500	32,500	32,500	32,500	32,500	32,500	32,500	32,500
	ค่าซ่อมบำรุงรักษารถยนต์		41,667	41,667	41,667	41,667	41,667	41,667	41,667	41,667	41,667	41,667	41,667	41,667
	รวมค่าใช้สอยในการบริการ	288,000.00	2,026,090	2,026,090	2,026,090	2,026,090	2,026,090	2,026,090	2,026,090	2,026,090	2,026,090	2,026,090	2,026,090	2,366,090
		547,600	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,285,690	2,635,690

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายสันติพงษ์ เหลาหา
วันเดือนปีเกิด	22 กรกฎาคม 2520
วุฒิการศึกษา	ปีการศึกษา 2543: วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ตำแหน่ง	รองผู้จัดการทั่วไป บริษัท เจริญโภคภัณฑ์วิศวกรรม จำกัด
ประสบการณ์ทำงาน	2547-ปัจจุบัน: รองผู้จัดการทั่วไป บริษัท เจริญโภคภัณฑ์วิศวกรรม จำกัด 2545-2546: วิศวกรการผลิต บริษัท เอสทีพี แอนด์ ไอ จำกัด (มหาชน) 2543-2544: วิศวกรสนาม บริษัท 49 คอนสตรัคชั่น แมเนจเม้นท์ จำกัด