

บทที่ 4

บริษัท นิมซีเส็งขนส่ง (1988) จำกัดและสถานะการดำเนินงานของธุรกิจขนส่งสินค้า ในจังหวัดเชียงใหม่

ประวัติการจัดตั้งบริษัท

บริษัท นิมซีเส็งขนส่ง 1988 จำกัด (Nim See Seng 1988 Co.,Ltd.) ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2514 เพื่อประกอบธุรกิจรับจ้างขนส่งผลไม้ในตลาควโรรส จังหวัดเชียงใหม่ เริ่มต้นจากห้างหุ้นส่วนจำกัดนิมซีเส็งขนส่ง ซึ่งเป็นธุรกิจครอบครัวขนาดเล็ก จากการขนส่งผลไม้ขยายสู่การขนส่งของสดทุกประเภทจนถึงการรับขนส่งสินค้าแห่งทุกชนิด ต่อมาได้เปลี่ยนเป็นบริษัท นิมซีเส็งขนส่ง (1988) จำกัดโดยจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในรูปแบบบริษัทจำกัดเมื่อวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2531 มีทุนจดทะเบียนและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้วจำนวน 1 ล้านบาท ปัจจุบันสำนักงานใหญ่ของบริษัทตั้งอยู่เลขที่ 368/2 ถนนเชียงใหม่-ลำปาง ต.ฟ้าฮ่าม อ.เมือง จ.เชียงใหม่

บริษัท นิมซีเส็งขนส่ง (1988) จำกัด เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ - ภาคเหนือ ปัจจุบันบริษัท นิมซีเส็งขนส่ง (1988) จำกัด เป็นบริษัทขนส่งใหญ่ที่สุดในภาคเหนือ มีจำนวนพนักงานและคนงานทั้งหมด 553 คน มีจำนวนรถบรรทุกเพื่อการขนส่งสินค้าทั้งสิ้น 255 คัน พร้อมด้วยบริการการขนถ่ายสินค้าจากจุดรับ-ส่งถึงมือผู้รับ บริษัทได้มีการพัฒนาระบบการบริหารการขนส่งด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ด้วยการนำระบบข้อมูลและคอมพิวเตอร์มาใช้เพื่อยกระดับมาตรฐานของการขนส่งและกระจายสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

การจัดโครงสร้างองค์กร หน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย

การจัดโครงสร้างองค์กรโดยทั่วไปของบริษัท มีการแบ่งแผนกงานตามหน้าที่ลักษณะการให้บริการ คือแบ่งเป็น 2 ส่วนหลักคือ

1. ส่วนปฏิบัติการ ประกอบด้วย

- ฝ่ายขาล่อง เป็นฝ่ายที่ทำการขนส่งสินค้าจากเชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน เชียงราย และสาขาต่าง ๆ ไปกรุงเทพฯ ในลักษณะรายชิ้นและเหมาคัน หรือขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดทั่วประเทศในลักษณะเหมาคันพร้อมทั้งบริการบรรจุหีบห่อ (Packing)

- ฝ่ายขาขึ้น เป็นฝ่ายที่ทำการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปกระจายให้ลูกค้าในจังหวัด เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง เชียงราย

- ฝ่ายกระจายสินค้า เป็นฝ่ายที่ทำกรขนส่งสินค้าจากโรงงานผู้คลังเก็บสินค้า และจากคลังสินค้าสู่ร้านค้าปลีก ร้านค้าส่ง ลูกค้า รวมทั้งการบริหารคลังสินค้าและให้เช่าคลังสินค้า

2. ส่วนงานสนับสนุน ประกอบด้วย

- ฝ่ายการเงิน และบัญชี(เครือ) ทำหน้าที่เกี่ยวกับทางด้านบัญชี ในการบันทึกตัวเลข เก็บรวบรวมตัวเลข รวมทั้งการจัดทำงบการเงินของบริษัท

- ฝ่ายบัญชีรถ ทำหน้าที่ควบคุมดูแลบัญชีรายรับ และรายจ่ายของรถบรรทุกแต่ละคัน

- ฝ่ายเร่งรัดหนี้สิน ทำหน้าที่ติดตามเร่งรัดและจัดเก็บหนี้สิน

- ฝ่ายบริหารทั่วไป ทำหน้าที่ดูแลงานเกี่ยวกับงานทางด้านบุคคลและงานธุรการ - จัดซื้อ

- ฝ่ายลูกค้าสัมพันธ์ทำหน้าที่คอยให้คำปรึกษาและให้คำแนะนำลูกค้าและดำเนินการเกี่ยวกับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง

- ฝ่ายวางแผนและพัฒนา ทำหน้าที่วางแผนกลยุทธ์ แผนงานวิจัยและพัฒนา

- ฝ่ายการเงิน ทำหน้าที่ดูแลทางการเงินรับ - จ่ายเงิน

การจัดการขนส่งของบริษัท นิมซ์เส็งขนส่ง (1988) จำกัด

บริษัทให้บริการลูกค้าทางด้านกรขนส่งสินค้าและการกระจายสินค้าโดยบริการแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. การให้บริการแบบเหมาคัน ลูกค้าสามารถใช้บริการของบริษัทแบบเหมาคันในกรณีที่ลูกค้ามีสินค้าที่ต้องการขนส่งเป็นจำนวนมาก และมีจุดส่งสินค้าปลายทางที่แน่นอน โดยการให้บริการลักษณะเหมาคันสามารถให้บริการได้ทั่วประเทศ

2. การให้บริการเป็นรายชิ้น ในกรณีที่ลูกค้าต้องการส่งสินค้าเป็นชิ้น ทางบริษัทจะคิดค่าบริการตามขนาด และน้ำหนักของสินค้าที่ต้องการขนส่งแต่ละชิ้น โดยการให้บริการเป็นรายชิ้น บริษัทจะให้บริการในเฉพาะพื้นที่ที่สาขามีสาขาเปิดให้บริการ

สถานที่รับ – จ่ายสินค้า

ภาคเหนือ

1. จังหวัดเชียงใหม่ มีสาขาดังนี้
 - สำนักงานใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่
 - สาขาท่าลี่ อำเภอจอมทอง
 - สาขาองลอย อำเภอฮอด
 - สาขาฝาง
 - สาขาสันกำแพง
 - สาขาตลาดวโรรส
2. จังหวัดลำพูน
3. จังหวัดเชียงราย
4. จังหวัดลำปาง

ภาคกลาง

จังหวัดกรุงเทพฯ มีสาขาดังนี้

- สาขาสี่แยกมหานาค
- สาขาพุทธมณฑล สาย 2

นอกจากนี้บริษัทยังมีจุดกระจายสินค้าเกษตรกรรม อีก 4 จุด ในจังหวัดกรุงเทพฯ คือ

- บริเวณทรงวาด
- บริเวณปากคลองตลาด
- บริเวณตลาดสี่มุมเมือง
- บริเวณตลาดไท

จำนวนรถบรรทุกที่ให้บริการ

ปัจจุบัน บริษัท นิมซีเล็งขนส่ง 1988 จำกัด มีรถยนต์บรรทุกที่ให้บริการด้านการ ขนส่งสินค้ารวมทั้งสิ้น 255 คัน โดยแบ่งเป็นรถยนต์บรรทุกของบริษัทและรถยนต์บรรทุกที่มาวิ่งร่วมสำหรับประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสามารถจำแนกได้เป็นดังนี้

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนรถบรรทุกที่ให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัท นิมซีเส็งขนส่ง (1988) จำกัด

ประเภท	รถบริษัท	รถร่วม	รวม
รถเทลเลอร์ (18 ล้อ)	0	1	1
รถบรรทุก 10 ล้อ พ่วง	0	14	14
รถบรรทุก 10 ล้อ	10	97	107
รถบรรทุก 10 ล้อห้องเย็น	5	6	11
รถบรรทุก 6 ล้อใหญ่	2	58	60
รถบรรทุก 6 ล้อเล็ก	3	29	32
รถบรรทุก 4 ล้อ	2	28	30
รวม	22	233	255

เส้นทางการขนส่ง

บริษัท นิมซีเส็งขนส่ง (1988) จำกัด ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ – ภาคเหนือ โดยปกติการให้บริการขนส่งสินค้าจะเป็นเส้นทางระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ แต่หากลูกค้าต้องการใช้บริการแบบเหมาคันบริษัทสามารถให้บริการได้ทั่วประเทศ

รถร่วม

เนื่องจากบริษัทมีการดำเนินงานแบบบริหารรถร่วม คือ การให้บริการขนส่งของบริษัทนั้นทางบริษัทจะมีรถบรรทุกของบริษัทเพียงจำนวนเล็กน้อยแต่บริษัทจะมีรถบรรทุกที่มาวิ่งร่วมกับบริษัทเป็นประจำในนามของบริษัทรวมทั้งมีรถบรรทุกในนามของกรรมการผู้จัดการด้วยเนื่องจากแต่เดิมบริษัทได้จดทะเบียนเป็นห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล ทรัพย์สินต่างๆ จึงอยู่ในนามของหุ้นส่วนผู้จัดการซึ่งมิได้เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท

การคิดอัตราค่าขนส่ง

โดยลักษณะการให้บริการของบริษัททั้ง 2 ลักษณะนี้จะมีอัตราค่าบริการดังนี้

1. อัตราค่าบริการแบบรายชิ้น โดยเฉลี่ยอัตราค่าบริการขนส่งของบริษัทจะประมาณชิ้นละ 25-30 บาท สำหรับค่าขนส่งระหว่าง เชียงใหม่ – กรุงเทพฯ แต่ทั้งนี้อัตราค่าบริการจะผันแปรไปขึ้นกับปัจจัยที่ใช้ในการคิดราคาของบริษัท คือ

- นำหนักของสินค้าที่ต้องการให้ขนส่ง
- ปริมาตรของสินค้าที่ต้องการให้ขนส่ง
- ชนิดของสินค้าว่าเป็นสินค้าอะไร มีมูลค่ามากน้อยเพียงไร
- รูปร่างของสินค้าเป็นอย่างไร สินค้ามีโอกาสแตกหักมากน้อยเพียงไร

2. อัตราค่าบริการแบบเหมาคัน บริษัทกำหนดอัตราค่าขนส่งแบบเหมาคันตามชนิดของรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งสินค้า ซึ่งปัจจุบันบริษัทกำหนดอัตราค่าบริการแบบเหมาคันในราคาตั้งแต่ 5,000 ถึง 12,000 บาทต่อหนึ่งเที่ยว สำหรับระยะทางระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ดังนี้

ตารางที่ 2 แสดงอัตราค่าขนส่งเฉลี่ยต่อเที่ยวแบบเหมาคันระหว่างเชียงใหม่ - กรุงเทพฯ

ประเภท	อัตราค่าขนส่งเฉลี่ยต่อเที่ยว ขาขึ้น (บาท)	อัตราค่าขนส่งเฉลี่ยต่อเที่ยว ขาล่อง (บาท)
รถบรรทุก 6 ล้อ (เล็ก)	5,000	5,000
รถบรรทุก 6 ล้อ (ใหญ่)	6,000	6,000
รถบรรทุก 10 ล้อ	7,000	7,000
รถบรรทุก 10 ล้อ ห้องเย็น	8,500	8,500
รถบรรทุก 10 ล้อ พ่วง	12,000	12,000
รถเทลเลอร์ (18 ล้อ)	12,000	12,000
รถบรรทุก 4 ล้อ (เล็ก)	-	-

สำหรับรถบรรทุก 4 ล้อ (เล็ก) นั้น บริษัทฯ ใช้สำหรับกระจายสินค้าให้กับลูกค้าภายในจังหวัดเชียงใหม่โดยไม่คิดค่าบริการ ส่วนรายได้ค่าบริการแบบรายขึ้นนั้นเฉลี่ยค่าขนส่งต่อเที่ยวจะมากกว่าแบบเหมาคันประมาณ 2,000 – 3,000 บาท

นอกเหนือจากการให้บริการขนส่งสินค้าอันเป็นจุดหลักของธุรกิจแล้ว บริษัทยังมีบริการพิเศษเสริมการให้บริการขนส่ง อันทำให้การดำเนินธุรกิจเป็นที่ประทับใจลูกค้ามากกว่าที่อื่นก็คือ

1. การรับประกันความเสียหายของสินค้า เหตุผลหนึ่งที่ทำให้การบริการของบริษัทได้รับความนิยมนอกจากลูกค้ามากกว่าบริษัทขนส่งอื่นก็คือ การรับประกันความเสียหายของสินค้าแบบเต็มราคาที่บริษัทมีให้กับลูกค้า โดยเฉพาะสินค้าเกษตรกรรมที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง มิเช่นนั้นอาจทำให้สินค้าเน่าเสียหายได้ ในประเด็นนี้บริษัทได้รับประกันความเสียหายอันอาจเกิด

จากความล่าช้าในการขนส่งให้กับลูกค้า จึงทำให้ลูกค้าเกิดความมั่นใจมากขึ้นและต้องการใช้บริการกับบริษัท

2. การบริการจัดส่งถึงมือผู้รับโดยตรง นับเป็นบริการอีกอย่างหนึ่งที่แตกต่างไปจากบริษัทขนส่งโดยทั่วไปในจังหวัดเชียงใหม่เนื่องจากการอำนวยความสะดวกให้กับลูกค้าเป็นอย่างมาก

3. การจัดบริการขนส่งแบบเป็นประจำ ในปัจจุบันมีลูกค้าหลายกลุ่มที่ต้องการส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ และให้มีการจัดส่งขึ้นมาอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม เช่น วัสดุก่อสร้าง ทั้งนี้บริษัทรับขนส่งสินค้าเหล่านี้จากผู้ผลิต หรือผู้ขายส่งในกรุงเทพฯมายังผู้ขายปลีกในเชียงใหม่ ในลักษณะที่เป็นรูปแบบประจำ เช่น บริษัทมีสัญญากับลูกค้าที่จะขนส่งสินค้าให้เป็นจำนวนเที่ยวที่แน่นอนในระยะเวลาหนึ่งเดือน เป็นต้น

4. การให้บริการรับฝากสินค้า มีสินค้าหลายประเภทที่ลูกค้า นอกจากจะใช้บริการขนส่งแล้ว ลูกค้ายังมีความต้องการที่จะฝากสินค้าไว้ ซึ่งบริษัทก็จัดบริการลักษณะนี้ไว้ให้เช่นกัน โดยคิดอัตราค่าฝากสินค้าตามเนื้อที่ และระยะเวลาของการรับฝากสินค้านั้น

การพัฒนากระบวนการบริหารการขนส่งด้านเทคโนโลยี

ทางบริษัทได้นำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในทุกส่วนของกระบวนการในการขนส่งของบริษัท อาทิเช่น

1. ระบบบัญชี ได้มีการนำเอาคอมพิวเตอร์มาช่วยในการควบคุมในเรื่องงบดุล งบกำไรขาดทุน งบทดลอง งบกระแสเงินสด ซึ่งช่วยทำให้ระบบบัญชีง่ายต่อการตรวจสอบและควบคุมความถูกต้องของงานต่าง ๆ ได้ง่าย และสามารถออกรายงานให้ผู้บริหารทราบถึงความเคลื่อนไหวของงบต่าง ๆ ได้ในรูปแบบที่เข้าใจง่าย

2. ระบบการเงิน จะนำเอาคอมพิวเตอร์มาช่วยในการทำบัญชีรายรับจากการเช่ารถบรรทุกสินค้าและบัญชีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของบริษัทฯ ทำการควบคุมทั้งทางด้านการรับเงินและจ่ายเงินต่าง ๆ

3. เเรงรัดหนี้สิน นำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาควบคุมการออกไปแจ้งหนี้และติดตามใบเสร็จรับเงินที่ค้างชำระ อีกทั้งช่วยในการบันทึกบัญชีลูกหนี้และเจ้าหนี้

4. ฝ่ายลูกค้าสัมพันธ์ นำเอาระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยเก็บข้อมูลของลูกค้าและมีการเก็บข้อมูลของสินค้าที่เสียหายที่ได้มีการชดใช้ค่าเสียหายให้กับลูกค้าด้วย

5. ฝ่ายวางแผนและพัฒนา นำเอาข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากระบบการมาใช้ประกอบในการวางแผนต่าง ๆ เพื่อช่วยในการตัดสินใจในการดำเนินธุรกิจ และเพื่อสร้างกลยุทธ์ในการแข่งขันกับคู่แข่งในธุรกิจแบบเดียวกันตลอดจนธุรกิจที่มาทดแทน

6. ฝ่ายบริหารทั่วไป ได้นำเอาระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยในการควบคุมและทำงานในระบบทรัพยากรบุคคล ในการเก็บข้อมูล การทำงานของพนักงาน การลา สาย ขาด และระบบการจ่ายเงินเดือน รวมทั้งการเก็บประวัติการทำงาน การอบรม และสวัสดิการต่าง ๆ ที่พนักงานได้รับผ่านทางระบบคอมพิวเตอร์

7. ระบบการขนส่ง ได้นำเอาเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้ในกระบวนการขนส่งสินค้าดังต่อไปนี้

7.1 ระบบบาร์โค้ด ได้มีการนำเอาเครื่องอ่านบาร์โค้ดเข้ามาช่วยในการอ่านข้อมูลใบรับขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดเวลาในการบันทึก, การค้นหาข้อมูล และยังสามารถติดตามสินค้าได้

7.2 สายพานลงของ ได้นำเอาระบบสายพาน (Conveyor) มาช่วยในการลำเลียงสินค้าที่ขนส่งลงมาจากรถบรรทุกและยังช่วยในการลำเลียงสินค้าขึ้นรถบรรทุกเพื่อกระจายสินค้าให้กับลูกค้า ประหยัดเวลาในการขนส่ง ช่วยให้สามารถส่งสินค้าให้ลูกค้าได้รวดเร็วขึ้น

7.3 ระบบติดตามและบอกตำแหน่งยานพาหนะอัตโนมัติ (Global Positioning System : GPS) ระบบนี้ยังอยู่ในขั้นตอนของการศึกษาความเป็นไปได้ เพื่อที่จะนำเอาระบบติดตามและบอกตำแหน่งยานพาหนะอัตโนมัติมาใช้ในการบอกตำแหน่งของยานพาหนะในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและสามารถบอกเส้นทางการเดินทางได้

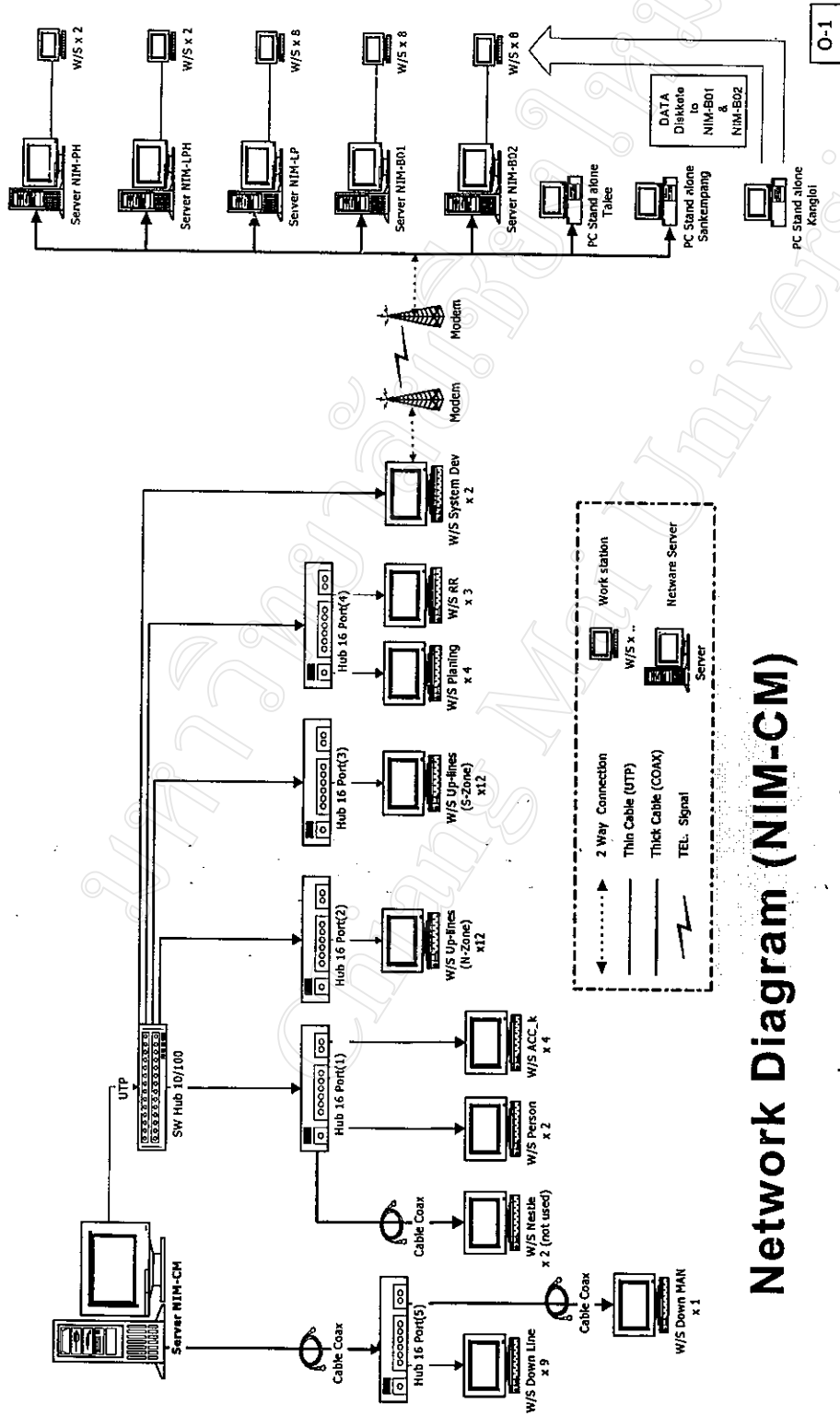
7.4 มีการประสานงานกับปั๊มน้ำมัน โดยให้รถบรรทุกสามารถไปเติมน้ำมันได้โดยใช้การ์ด (บัตรน้ำมัน) โดยที่การ์ดสามารถดึงข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมัน เพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างการใช้น้ำมันกับระยะทางในการเดินทาง และสามารถคำนวณค่าใช้จ่ายได้

7.5 ระบบควบคุมการบำรุงดูแลรักษารถ ระบบนี้จะสามารถเตือนพนักงานได้เมื่อถึงเวลาต้องตรวจสอบสภาพพร้อมประวัติการซ่อมต่างๆของรถแต่ละคัน

7.6 รถบรรทุกร่วม ทางบริษัทจะมีรถบรรทุกร่วมที่มาให้บริการ ดังนั้นจึงได้มีการนำเอาคอมพิวเตอร์มาช่วยในการคิดรายได้และค่าใช้จ่าย

สำหรับกระบวนการให้บริการ (Transaction Processing System : TPS) บริษัทได้นำระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยโดยเริ่มตั้งแต่การรับสินค้าจากลูกค้าจนถึงสินค้าถึงมือลูกค้า โดยจะมีการออกสัญญารับ - ส่ง สินค้า ซึ่งจะมีบาร์โค้ดอยู่ที่สัญญา จากนั้นพนักงานจะเช็คสินค้าตามสัญญารับ - ส่งสินค้า และพิมพ์ใบรายการทั้งหมดที่ได้ค้าเพียงสินค้าขึ้นรถบรรทุกให้กับพนักงานขับรถ เมื่อขนส่งสินค้ามาถึงที่ปลายทางที่สำนักงานใหญ่ของบริษัท แผนกแยกบิลจะนำสัญญารับ - ส่งสินค้ามาแยกตามใบรายการ และจัดส่งให้กับรถเล็กกระจายสินค้าเพื่อส่งสินค้าให้กับลูกค้า และให้ลูกค้าเซ็นรับการส่งมอบสินค้าแล้วจึงนำกลับมาให้แผนกเร่งรัดหนี้สิน เพื่อเก็บเงินลูกค้าในวันรุ่งขึ้น และเมื่อแผนกเร่งรัดหนี้สินเก็บเงินจากลูกค้าได้แล้ว จะเก็บสัญญารับ - ส่งสินค้าใบที่ 2 ไว้ และนำเงินพร้อมสัญญารับ - ส่งสินค้าให้แผนกการเงิน (ดังรูปที่ 1)

นอกจากนี้ทางบริษัทได้จัดทำระบบเครือข่ายเชื่อมต่อการทำงานของแต่ละสาขา (Information Technology Structure) เพื่อใช้ในการส่งข้อมูลสำหรับการเชื่อมต่อระหว่างสำนักงานใหญ่กับแต่ละสาขา ในการปฏิบัติงานของแต่ละสาขานั้นเมื่อเสร็จสิ้นการทำงานในแต่ละวันจะมีการส่งข้อมูลการทำงานมาให้สำนักงานใหญ่โดยที่แต่ละสาขาจะส่งข้อมูลโดยใช้อุปกรณ์ Modem เชื่อมต่อมายังสำนักงานใหญ่ในทุกวัน ยกเว้นสาขากองลอยซึ่งไม่มีโทรศัพท์ จะใช้วิธีบันทึกข้อมูลลงในแผ่นบันทึกข้อมูล และนำส่งมากับพนักงานขับรถเพื่อนำไปให้สำนักงานที่กรุงเทพฯ เป็นผู้บันทึก (ดังรูปที่ 2) ส่วนในการวิเคราะห์ระบบการทำงานในลักษณะปัจจุบันยังคงใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในอนาคตทางบริษัทมีแผนที่จะพัฒนาไปสู่ระบบ GUI (Graphic User Interface) โดยใช้ระบบปฏิบัติการ Microsoft Windows XXX และพัฒนาระบบ Client /Server โดยใช้ Microsoft Visual Basic และฐานข้อมูลของ SQL Server ผ่านเทคโนโลยี IP Network โดยจะมีการรวมระบบต่าง ๆ ให้ใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน



Network Diagram (NIM-CM)

รูปที่ 2 ภาพแสดงระบบเครือข่ายเชื่อมต่อการทำงานของแต่ละสาขาของบริษัท นิมซีเส็งขนส่ง (1988) จำกัด

ต้นทุนการขนส่ง

ส่วนประกอบของต้นทุนการขนส่ง

ในการขนส่งสินค้าของบริษัทนั้นเดิมค่าน้ำมันถือเป็นต้นทุนในการขนส่งที่สำคัญของบริษัท แต่ต่อมาบริษัทมีการบริหารงานให้เห็นเด่นชัดขึ้น โดยการแยกต้นทุนการขนส่งให้เป็นไปตามสภาพข้อเท็จจริงทำให้ค่าขนส่งถือเป็นต้นทุนที่สำคัญของบริษัทเนื่องจากการดำเนินงานของบริษัทนั้น รถยนต์บรรทุกที่ใช้ในการประกอบกิจการส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกที่มาวิ่งร่วมจึงมีค่าขนส่งเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก

สำหรับการคิดต้นทุนการขนส่งของบริษัทนั้น ประกอบด้วย¹⁴

1. ค่าน้ำมันจากการศึกษาพบว่าค่าน้ำมันรถบรรทุกเฉลี่ยตามกิโลเมตรต่อลิตรสำหรับรถบรรทุกแต่ละประเภทมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3 แสดงระยะทางเฉลี่ยต่อการใช้น้ำมัน 1 ลิตรของรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภท	เฉลี่ยกิโลเมตร / ลิตร
รถบรรทุก 4 ล้อ	10.45
รถบรรทุก 6 ล้อ (เล็ก)	5.00
รถบรรทุก 6 ล้อ (ใหญ่)	4.10
รถบรรทุก 10 ล้อ	3.17
รถบรรทุก 10 ล้อห้องเย็น	2.51
รถบรรทุก 10 ล้อพ่วง	1.53
รถบรรทุก 18 ล้อ (รถเทเลเลอร์)	1.53

สำหรับค่าน้ำมัน โดยเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 12.45 ของรายได้รวม

2. ค่าซ่อมแซมรถบรรทุก จากการศึกษาพบว่าค่าซ่อมแซมรถบรรทุกเฉลี่ยร้อยละ 3.11 ของรายได้รวม

3. ค่าขนส่ง เนื่องจากบริษัทมีการดำเนินงานแบบการบริหารงานรถร่วม กล่าวคือ การให้บริการขนส่งของบริษัทนั้น ทางบริษัทจะมีรถบรรทุกที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทเพียงจำนวนเล็กน้อยแต่บริษัทจะมีรถบรรทุกที่มาวิ่งร่วมกับบริษัทเป็นประจำในนามของบริษัทซึ่งบริษัทจะมี

¹⁴ สัมภาษณ์ ผู้บริหารบริษัท นิมซีเส็งขนส่ง (1988) จำกัด, พฤษภาคม 2545.

การจ่ายค่าตอบแทนให้กับเจ้าของรถบรรทุกที่มาวิ้งร่วมกับบริษัท โดยได้รวมค่าใช้จ่ายในการขนส่งไว้เรียบร้อยแล้วเฉลี่ยร้อยละ 34.80 ของรายได้รวม

4. ค่าเสื่อมราคายานพาหนะ เนื่องจากแต่เดิมบริษัทได้ดำเนินการในนามของห้างหุ้นส่วนจำกัด สินทรัพย์ต่างๆ รวมทั้งยานพาหนะ ส่วนใหญ่เป็นของหุ้นส่วนผู้จัดการซึ่งก็คือกรรมการของบริษัทในเวลาต่อมาจะมีใช้กรรมสิทธิ์ของบริษัท ทำให้ค่าใช้จ่ายคงที่ที่เป็นค่าเสื่อมราคานั้นมีจำนวนไม่มากนักเฉลี่ยร้อยละ 0.15 ของรายได้รวม

วิเคราะห์ต้นทุนการขนส่ง

สำหรับต้นทุนการขนส่ง ค่าน้ำมันถือเป็นต้นทุนที่สำคัญซึ่งจะใช้แตกต่างกันตามประเภทของรถบรรทุกและระยะทาง โดยปกติบริษัทให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ดังนั้นการคิดต้นทุนการขนส่งจะใช้ระยะทางระหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ประมาณ 800 กิโลเมตร โดยถือเป็นการขนส่ง 1 เที่ยว

ตารางที่ 4 แสดงต้นทุนค่าน้ำมันของรถบรรทุกแต่ละประเภทระยะทางระหว่างเชียงใหม่ - กรุงเทพฯ

ประเภท	ค่าน้ำมันเฉลี่ย กิโลเมตร/ลิตร	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมัน (ลิตร)	ราคาน้ำมัน ณ 31 ส.ค. 45	คิดเป็นต้นทุน (บาท)
รถบรรทุก 4 ล้อ	10.45	800	76.56	13.84	1,059.59
รถบรรทุก 6 ล้อ (เล็ก)	5.00	800	160.00	13.84	2,214.40
รถบรรทุก 6 ล้อ (ใหญ่)	4.10	800	195.12	13.84	2,700.46
รถบรรทุก 10 ล้อ	3.17	800	252.37	13.84	3,492.80
รถบรรทุก 10 ล้อ ห้องเย็น	2.51	800	318.73	13.84	4,411.22
รถบรรทุก 10 ล้อ พ่วง	1.53	800	522.88	13.84	7,236.66
รถบรรทุก 18 ล้อ (รถเทลเลอร์)	1.53	800	522.88	13.84	7,236.66

ปัจจัยที่มีผลต่อผลตอบแทนของบริษัท นิมซีเส็งขนส่ง (1988) จำกัด

1. ด้านรายได้

1.1 จำนวนเที่ยวที่วิ่งได้ต่อเดือน หากบริษัทสามารถบริหารจัดการตารางการวิ่งรถยนต์บรรทุกให้มีประสิทธิภาพ มีการจัดการตารางการวิ่งรถให้เหมาะสมกับจำนวนสิ่งของที่ลูกค้ามาใช้บริการขนส่งจะสามารถทำให้บริษัทมีผลตอบแทนที่สูงขึ้นได้ ซึ่งทางบริษัทจะมีการจัดการตาราง

เดินรถตามลำดับก่อนหลัง กล่าวคือ หากรถบรรทุกคันใดที่ได้บรรทุกของเข้าก่อนจะได้อันดับการวิ่งก่อน โดยจัดเป็นวันไปเรื่อยๆ หากรถบรรทุกคันใดไม่อยู่ หรือเสียก็จะให้รถบรรทุกคิวต่อไปได้ บรรทุกสินค้าแทน

ตารางที่ 5 แสดงรายละเอียดจำนวนเที่ยวโดยเฉลี่ยและรายได้เฉลี่ยของรถบรรทุกแต่ละประเภท ระหว่างปี พ.ศ. 2541 - 2544

ประเภท	จำนวนเที่ยวเฉลี่ยต่อเดือน	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวนเที่ยวเฉลี่ยต่อปี	รายได้เฉลี่ยต่อปี
รถบรรทุก 6 ล้อ (เล็ก)	171	855,000	2,052	10,260,000
รถบรรทุก 6 ล้อ (ใหญ่)	354	2,124,000	4,248	25,488,000
รถบรรทุก 10 ล้อ	556	3,892,000	6,672	46,704,000
รถบรรทุก 10 ล้อห้องเย็น	55	467,500	660	5,610,000
รถบรรทุก 10 ล้อพ่วง	87	1,044,000	1,044	12,528,000
รถบรรทุก 18 ล้อ (รถเทลเลอร์)	8	96,000	96	1,152,000
รวม	1,231	8,478,500	14,772	101,742,000

1.2 ประเภทสินค้า สำหรับการขนส่งสินค้าของบริษัทนั้นจะมีการขนส่งสินค้าทั้งสินค้าเกษตรและสินค้าอุปโภคบริโภคซึ่งการคิดราคาสินค้าทั้ง 2 ประเภทนี้จะแตกต่างกันคือ หากคิดเฉลี่ยตามน้ำหนักเป็นกิโลกรัม สินค้าเกษตรจะมีราคาเฉลี่ยเท่ากับ 0.60 บาท/กิโลกรัม และสินค้าอุปโภคบริโภคจะมีราคาเฉลี่ยเท่ากับ 0.90 บาท/กิโลกรัม โดยปกติแล้วการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพถึงเชียงใหม่ (ขาขึ้น) สินค้าที่รับบริการขนส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทอุปโภคบริโภคคิดเป็นอัตราร้อยละ 98 และการขนส่งสินค้าจากเชียงใหม่ถึงกรุงเทพ (ขาล่อง) นั้นสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรคิดเป็นร้อยละ 90

1.3 การจัดการขนส่ง สำหรับการขนส่งของบริษัทนั้นโดยปกติจะมีการบรรทุกสินค้าในทุกเที่ยวที่มีการรับขนส่งสินค้า ยกเว้นบางช่วงที่มีความจำเป็นเนื่องจากจำนวนรถบรรทุกไม่เพียงพอ เช่น เดิมช่วงที่ผลผลิตทางการเกษตรให้ผลจะต้องมีการขนส่งที่รวดเร็วและใช้รถบรรทุกเป็นจำนวนมากเพื่อให้ทันกับการจำหน่ายสินค้า ทำให้บริษัทจะต้องมีการนำรถบรรทุกกลับมาขนสินค้าโดยที่ไม่ได้บรรทุกสินค้าใดกลับมาด้วยซึ่งทำให้รายได้ของบริษัทลดลงและมีค่าใช้จ่ายสูง แต่ในปัจจุบันจะใช้วิธีการกระจายสินค้าหรือจ้างผู้ประกอบการรายอื่นขนสินค้าแทนอีกต่อหนึ่งเพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายดังกล่าว

1.4 บริการเสริม นอกจากบริษัทจะรับบริการขนส่งสินค้าแล้วทางบริษัทยังมีบริการเสริมอื่นๆ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้าด้วย ได้แก่ การรับประกันความเสียหายของสินค้า การจัดบริการขนส่งแบบประจำและการให้บริการรับฝากสินค้า เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทเป็นที่ประทับใจของลูกค้ามากกว่าของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งรายอื่น และในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2545 ที่ผ่านมามีบริษัทได้จัดให้มีบริการเสริมใหม่ขึ้นมาชื่อว่า NIM EXPRESS ซึ่งเป็นการขนส่งที่เน้นความรวดเร็ว ลูกค้าจะได้รับของในเวลาไม่เกิน 11.00 น. ของวันถัดไป สำหรับการคิดค่าบริการนั้นทางบริษัทจะคิดค่าบริการดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากการให้บริการแบบเดิมประมาณร้อยละ 30 ซึ่งจะมีบริการเฉพาะจากกรุงเทพถึงเชียงใหม่เท่านั้น (ขาขึ้น)

ตารางที่ 6 แสดงประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าปี พ.ศ. 2544 ของบริษัท นิมซีเส็งขนส่ง (1988) จำกัด

ระยะเวลา	สัญญา รับ-ส่ง สินค้า	ส่งภายใน 1 วัน	ร้อยละ	ส่งภายใน 2 วัน	ร้อยละ	ส่งภายใน 3 วัน	ร้อยละ	ส่งมาก กว่า 3 วัน	ร้อยละ	ค้าง ส่ง	ร้อยละ	รวม
มกราคม	41,507	16,370	39.44	15,102	36.38	5,632	13.57	4,386	10.57	17	0.04	100
กุมภาพันธ์	46,193	18,855	40.82	17,373	37.61	5,746	12.44	4,189	9.07	30	0.06	100
มีนาคม	50,812	19,985	39.33	19,149	37.69	6,403	12.60	5,226	10.28	49	0.10	100
เมษายน	38,585	13,038	33.79	13,968	36.20	4,818	12.49	6,721	17.42	40	0.10	100
พฤษภาคม	51,344	17,106	33.32	19,514	38.01	7,472	14.55	7,205	14.03	47	0.09	100
มิถุนายน	49,721	19,135	38.48	20,013	40.25	5,710	11.48	4,814	9.68	49	0.10	100
กรกฎาคม	46,802	19,155	40.93	18,460	39.44	4,697	10.04	4,440	9.49	50	0.11	100
สิงหาคม	49,149	22,752	46.29	16,904	34.39	5,030	10.23	4,410	8.97	53	0.11	100
กันยายน	46,865	22,402	47.80	16,060	34.27	4,446	9.49	3,897	8.32	60	0.13	100
ตุลาคม	50,162	24,637	49.11	15,978	31.85	4,674	9.32	4,842	9.65	31	0.06	100
พฤศจิกายน	53,918	22,945	42.56	18,792	34.85	7,013	13.01	5,105	9.47	63	0.12	100
ธันวาคม	50,263	21,458	42.69	17,958	35.73	5,475	10.89	5,210	10.37	162	0.32	100
ไตรมาส 1	138,512	55,210	39.86	51,624	37.27	17,781	12.84	13,801	9.96	96	0.07	100
ไตรมาส 2	139,650	49,279	35.29	53,495	38.31	18,000	12.89	18,740	13.42	136	0.10	100
ไตรมาส 3	142,816	64,309	45.03	51,424	36.01	14,173	9.92	12,747	8.93	163	0.11	100
ไตรมาส 4	154,343	69,040	44.73	52,728	34.16	17,162	11.12	15,157	9.82	256	0.17	100
ครึ่งปีแรก	278,162	104,489	37.56	105,119	37.79	35,781	12.86	32,541	11.70	232	0.08	100
ครึ่งปีหลัง	297,159	133,349	44.87	104,152	35.05	31,335	10.54	27,904	9.39	419	0.14	100
รวมทั้งปี	575,321	237,838	41.34	209,271	36.37	67,116	11.67	60,445	10.51	651	0.11	100

ประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าขึ้นอยู่กับสภาวะแวดล้อมและการทำงานของแต่ละฝ่าย ซึ่งจากสถิติดังกล่าวนั้นเป็นการเก็บสถิติภาพรวมทั้งองค์กร โดยรวมทุกสาขาซึ่งเป็นสาขาต่างอำเภอไว้ด้วย อีกทั้งยังรวมวันหยุดวันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ไว้ด้วยทำให้ค่าที่ได้มาคาดเคลื่อนจากความเป็นจริงซึ่งหากเก็บข้อมูลเฉพาะของ อ.เมืองเชียงใหม่ ประสิทธิภาพในการจัดส่งของเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 80

2. ด้านรายจ่าย

2.1 อัตราค่าน้ำมัน สำหรับธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้านั้นต้นทุนส่วนใหญ่ คือ ค่าน้ำมันซึ่งจะมีการปรับตัวขึ้นลงอยู่ตลอดเวลาและแนวโน้มของราคาน้ำมันก็เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ธุรกิจขนส่งสินค้ามีต้นทุนสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นด้วยส่งผลให้ผลตอบแทนของธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าลดลง

2.2 ความเร็วในการวิ่ง ทางบริษัทได้มีการกำหนดระยะเวลาในการวิ่งรถบรรทุกไว้คือ ให้ใช้เวลาในการขนส่งสินค้าเฉลี่ยไม่เกิน 12 ชั่วโมงหากรถบรรทุกเข้าสายเกินกำหนดจะมีการคิดค่าใช้จ่ายชั่วโมงละ 100 บาทแต่บริษัทมิได้กำหนดความเร็วที่ใช้ในการวิ่ง แต่หากคนขับรถใช้ความเร็วมากเกินไปก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ซึ่งความเร็วที่ใช้ในการวิ่งนั้นจะสัมพันธ์กับการเผาผลาญน้ำมัน ดังนั้นบริษัทควรคำนึงถึงเรื่องนี้เพื่อใช้ในควบคุมต้นทุนค่าน้ำมันได้

ตารางที่ 7 สถิติรถเข้าสายจากสาเหตุต่างๆ ระยะทางจากกรุงเทพถึงเชียงใหม่ (ขาขึ้น) ปี พ.ศ. 2544

เดือน	จำนวน เที่ยวทั้งหมด	จำนวน เที่ยวที่ เข้าสาย	ร้อยละของ รถเข้าสาย	อุบัติเหตุ	ร้อยละ	รถเสีย	ร้อยละ	คนขับ	ร้อยละ	รวม
มกราคม	884	10	1.13	0	0.00	8	80.00	2	20.00	100
กุมภาพันธ์	855	11	1.29	2	18.18	4	36.36	5	45.45	100
มีนาคม	924	13	1.41	0	0.00	6	46.15	7	53.85	100
เมษายน	736	12	1.63	1	8.33	8	66.67	3	25.00	100
พฤษภาคม	924	16	1.73	1	6.25	8	50.00	7	43.75	100
มิถุนายน	882	21	2.38	2	9.52	10	47.62	9	42.86	100
กรกฎาคม	785	27	3.44	0	0.00	5	18.52	22	81.48	100
สิงหาคม	867	20	2.31	0	0.00	4	20.00	16	80.00	100
กันยายน	755	16	2.12	0	0.00	5	31.25	11	68.75	100
ตุลาคม	819	24	2.93	5	20.83	10	41.67	9	37.50	100
พฤศจิกายน	864	29	3.36	1	3.45	12	41.38	16	55.17	100
ธันวาคม	879	10	1.14	3	30.00	5	50.00	2	20.00	100
ไตรมาส 1	2,663	34	1.28	2	5.88	18	52.94	14	41.18	100
ไตรมาส 2	2,542	49	1.93	4	8.16	26	53.06	19	38.78	100
ไตรมาส 3	2,407	63	2.62	0	0.00	14	22.22	49	77.78	100
ไตรมาส 4	2,562	63	2.46	9	14.29	27	42.86	27	42.86	100
ครึ่งปีแรก	5,205	83	1.59	6	7.23	44	53.01	33	39.76	100
ครึ่งปีหลัง	4,969	126	2.54	9	7.14	41	32.54	76	60.32	100
รวมทั้งปี	10,174	209	2.05	15	7.18	85	40.67	109	52.15	100

ตารางที่ 8 สถิติรถเข้าสายจากสาเหตุต่างๆ ระยะทางจากเชียงใหม่ถึงกรุงเทพ (ขาออก) ปี พ.ศ.

2544

เดือน	จำนวน เที่ยวทั้ง หมด	จำนวน เที่ยวที่ เข้าสาย	ร้อยละของ รถเข้าสาย	อุบัติเหตุ	ร้อยละ	รถเสีย	ร้อยละ	คนขับ	ร้อยละ	รวม
มกราคม	786	7	0.89	0	0.00	7	100.00	0	0.00	100
กุมภาพันธ์	754	6	0.80	1	16.67	5	83.33	0	0.00	100
มีนาคม	808	7	0.87	2	28.57	5	71.43	0	0.00	100
เมษายน	661	9	1.36	1	11.11	6	66.67	2	22.22	100
พฤษภาคม	763	6	0.79	0	0.00	4	66.67	2	33.33	100
มิถุนายน	686	10	1.46	3	30.00	7	70.00	0	0.00	100
กรกฎาคม	732	5	0.68	0	0.00	4	80.00	1	20.00	100
สิงหาคม	696	3	0.43	1	33.33	2	66.67	0	0.00	100
กันยายน	675	5	0.74	2	40.00	3	60.00	0	0.00	100
ตุลาคม	743	6	0.81	3	50.00	3	50.00	0	0.00	100
พฤศจิกายน	773	9	1.16	4	44.44	5	55.56	0	0.00	100
ธันวาคม	837	7	0.84	4	57.14	2	28.57	1	14.29	100
ไตรมาส 1	2,348	20	0.85	3	15.00	17	85.00	0	0.00	100
ไตรมาส 2	2,110	25	1.18	4	16.00	17	68.00	4	16.00	100
ไตรมาส 3	2,103	13	0.62	3	23.08	9	69.23	1	7.69	100
ไตรมาส 4	2,353	22	0.93	11	50.00	10	45.45	1	4.55	100
ครึ่งปีแรก	4,458	45	1.01	7	15.56	34	75.56	4	8.89	100
ครึ่งปีหลัง	4,456	35	0.79	14	40.00	19	54.29	2	5.71	100
รวมทั้งปี	8,914	80	0.90	21	26.25	53	66.25	6	7.50	100

2.3 ความเสียหายของสินค้า โดยปกติบริษัทจะมีการตั้งประมาณการความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในการขนส่งไว้ร้อยละ 1 ของรายได้ซึ่งตามข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นนั้นประมาณร้อยละ 0.83 ของรายได้ซึ่งนับว่าน้อยมาก สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายนั้น โดยปกติตามกฎหมายกำหนดค่าระวางสินค้าแยกต่างหากจากการประกันความเสียหายของสินค้า ซึ่งหากลูกค้ามิได้ทำประกันความเสียหายของสินค้าไว้หากเกิดความเสียหายขึ้นจะชดใช้ให้ไม่เกิน 500 บาทต่อหนึ่งใบรายการ แต่ในทางปฏิบัติเพื่อเป็นการรักษาลูกค้าและทำให้ลูกค้าเกิดความประทับใจทางบริษัทจะชดใช้ค่าเสียหาย

ให้ประมาณร้อยละ 30 – 50 ขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ระหว่างลูกค้ากับบริษัท เช่น มีการใช้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทเป็นประจำ แต่หากลูกค้ามีการทำประกันความเสียหายสินค้าไว้ทางบริษัทจะคิดค่าทำประกันร้อยละ 1 ของมูลค่าสินค้าและหากเกิดความเสียหายขึ้นทางบริษัทจะชดใช้ค่าเสียหายให้เต็มมูลค่าของสินค้านั้นๆ ซึ่งส่วนใหญ่ลูกค้าจะมีได้ทำประกันสินค้าไว้

3. ด้านสภาพแวดล้อม

3.1 สภาพเศรษฐกิจ แนวโน้มภาวะเศรษฐกิจของประเทศจะดีขึ้น อัตราดอกเบี้ยลดลงทำให้ภาระในการจ่ายดอกเบี้ยของบริษัทน้อยลงด้วย

3.2 การเมือง/กฎหมาย การที่ภาครัฐให้การส่งเสริมการลงทุนในภาคผลิตและภาคการเกษตร ในการปรับปรุงและพัฒนาขั้นตอนการทำงานและผลผลิต ทำให้อัตราต้นทุนเหล่านี้จะสามารถมีผลผลิตที่ได้มาตรฐาน ซึ่งจะเป็ประโยชน์กับธุรกิจขนส่งในการเป็นตัวกลางในการกระจายสินค้า จากท้องถิ่นเข้าสู่ส่วนกลาง แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายที่เข้มงวดของรัฐในเรื่องการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การกำหนดพื้นที่และเวลาห้ามจอด ห้ามเข้าในเขตกรุงเทพมหานครนั้นส่งผลกระทบต่อธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้า

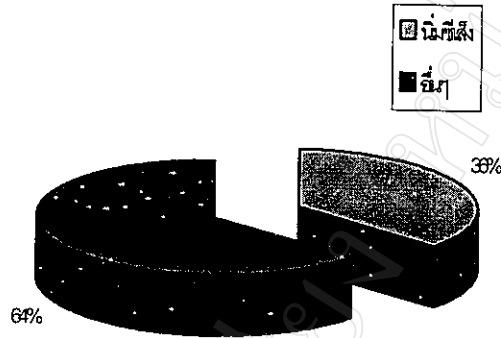
3.3 เทคโนโลยี ความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยี การสื่อสารทำให้การนำเทคโนโลยีต่างๆมาประยุกต์ใช้กับธุรกิจช่วยให้ประสิทธิภาพในการทำงานและการติดต่อสื่อสารทำได้ง่ายยิ่งขึ้น

3.4 สาธารณูปโภค เส้นทางทางเดินรถ ถนน ได้มีการปรับปรุงพัฒนาทำให้สะดวกแก่การเดินทางและการขนส่งเป็นอย่างมาก

สภาพตลาดและคู่แข่ง

ธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้า เป็นธุรกิจหนึ่งที่มีผู้ประกอบการเป็นจำนวนมาก ทำให้เป็นตลาดที่มีการแข่งขันสูง ดังนั้นบริษัทจึงเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพ มีการพัฒนาระบบการบริหารงานการขนส่งโดยนำระบบข้อมูลและคอมพิวเตอร์มาใช้เพื่อยกระดับมาตรฐานของการขนส่งและกระจายสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากที่สุดทำให้บริษัทสามารถเป็นหนึ่งในคู่แข่งส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 36 จากส่วนแบ่งตลาดของธุรกิจขนส่งภาคเหนือ (ดังรูปที่ 3)

ส่วนแบ่งตลาดปี พ.ศ. 2544



รูปที่ 3 แสดงส่วนแบ่งตลาดปี พ.ศ. 2544 ของบริษัทนิมซี่เส็งขนส่ง (1988) จำกัด

ในจังหวัดเชียงใหม่มีผู้ประกอบการขนส่งรวมทั้งสิ้น 22 ราย ดังนี้

1. บริษัท บุญทัตทรานสปอร์ต จำกัด
2. องค์การรับ-ส่งพัสดุภัณฑ์
3. บริษัท สุวรรณไพศาล จำกัด
4. ห้างหุ้นส่วนจำกัด บุญประสงค์
5. บริษัท นิสสัน จำกัด
6. ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหโชค
7. บริษัท มิตรภาพขนส่ง จำกัด
8. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เกียรติศักดิ์
9. บริษัท อาณาจักรขนส่ง จำกัด
10. บริษัท ธนวัฒน์ จำกัด
11. ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหหล่มศักดิ์
12. ห้างหุ้นส่วนจำกัด โชคนิรันดร์
13. บริษัท สยามเฟิร์ส เทรคคิง จำกัด
14. ห้างหุ้นส่วนจำกัด โชคไพศาล
15. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เทพปิติ

16. บริษัท สหเวียงพิงค์ จำกัด
17. บริษัท เทพอำนวย จำกัด
18. บริษัท เอ็น ที ซี สิทธิผล จำกัด
19. บริษัท ค่วนเหนือ จำกัด
20. บริษัท รวมเหนือ จำกัด
21. บริษัท เจริญชัยขนส่ง จำกัด
22. บริษัท นิมชีเส็งขนส่ง (1998) จำกัด

ที่มา : บริษัท นิมชีเส็งขนส่ง (1988) จำกัด

กลุ่มลูกค้าของบริษัท นิมชีเส็งขนส่ง (1988) จำกัดสามารถจำแนกได้ 3 ประเภท โดยจำแนกตามลักษณะการขนส่ง ดังต่อไปนี้

1. ลูกค้าเช่าแบบเหมาคัน จะเป็นกลุ่มลูกค้าที่จะใช้บริการของบริษัทแบบเหมาคันในกรณีที่ลูกค้ามีสินค้าที่ต้องการขนส่งเป็นจำนวนมากและมีจุดส่งสินค้าปลายทางที่แน่นอน โดยทำให้บริการลักษณะเหมาคันสามารถให้บริการได้ทั่วประเทศ
2. ลูกค้าส่งของเป็นรายชิ้น ในกรณีที่ลูกค้าต้องการส่งสินค้าเป็นชิ้น ทางบริษัทจะคิดค่าบริการตามขนาดและน้ำหนักของสินค้าที่ต้องการขนส่งแต่ละชิ้น โดยทำให้บริการเป็นรายชิ้นบริษัทจะให้บริการในเฉพาะพื้นที่ที่สาขามีสาขาเปิดให้บริการอยู่เท่านั้น
3. บริการรถบรรทุกห้องเย็น มีรถห้องเย็นที่ให้บริการแก่ลูกค้าที่ต้องการส่งสินค้า โดยจะต้องรักษาความสดใหม่ตลอดระยะเวลาการเดินทางของสินค้า สามารถที่จะรักษาอุณหภูมิตั้งแต่ อุณหภูมิ +29 จนถึง -29 องศาเซลเซียส

การวิเคราะห์คู่แข่งชั้นของบริษัทนิมชีเส็ง 1988 จำกัด สามารถแบ่งได้ดังนี้

1. คู่แข่งชั้นรายเก่า ซึ่งจะประกอบด้วยองค์การรับส่งพัสดุภัณฑ์ ลักษณะธุรกิจขององค์การรับส่งพัสดุภัณฑ์ เป็นบริษัทขนส่งที่มีศักยภาพในเรื่องของเครือข่ายมากเพราะมีสาขาครอบคลุมแทบทุกจังหวัดแต่ไม่สามารถที่จะแข่งขันได้เนื่องจากระบบบริหารภายในที่มีขั้นตอนยุ่งยากและวิธีการในการรับส่งสินค้าที่ล่าช้าไม่ทันต่อความต้องการของลูกค้า แต่ถ้ามีการพัฒนาในเรื่องการบริหารภายในจะเป็นคู่แข่งที่มีศักยภาพมาก

บริษัทขนส่งอื่น ๆ ซึ่งเป็นลักษณะธุรกิจการขนส่งห้องแถว ซึ่งธุรกิจแบบครอบครัวที่ไม่มีการบริหารที่เป็นระบบและไม่ได้คำนึงถึงต้นทุนที่แท้จริง ซึ่งจะส่งผลในระยะยาว

2. สินค้าทดแทน การส่งสินค้าทั่วไปนอกจากส่งผ่านบริษัทขนส่งสินค้าแล้วยังมีช่องทางในการขนส่งอีกรูปแบบหนึ่ง คือ การขนส่งผ่านรถประจำทาง โดยที่ผู้ส่งทราบถึงเส้นทางในการเดินทางและมีความต้องการที่จะจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับให้ได้อย่างรวดเร็ว และลดขั้นตอนเรื่องเอกสารและวิธีการ ส่วนใหญ่มักจะเป็นสินค้าที่มีความต้องการอย่างเร่งด่วนและส่วนมากจะเป็นลูกค้าที่ไปซื้อสินค้าจากกรุงเทพและต้องการนำติดตัวกลับมาพร้อมกับตัวลูกค้าเอง

การขนส่งทางรถไฟ โดยส่วนมากแล้วสินค้าที่ขนส่งกับทางรถไฟจะเป็นสินค้าที่มีปริมาณและน้ำหนักมาก ไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าและต้องการราคาค่าบรรทุกที่ถูกลงที่สุด

การขนส่งทางอากาศ โดยส่วนมากจะเป็นสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการส่งสินค้าและมีจำนวนน้อยชิ้นและมีน้ำหนักน้อย แต่มีข้อเสียคือราคาค่าขนส่งสูง

3. ผู้แข่งขันรายใหม่ เช่น DHL , Fedex , UPS ส่วนใหญ่จะเป็นในลักษณะของการขนส่งระหว่างประเทศ ลักษณะของการขนส่งส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางอากาศที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าและมีลักษณะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศเท่านั้น ในปัจจุบันนั้นบริษัทเหล่านี้ยังไม่สนใจที่จะลงทุนการกระจายสินค้าภายในประเทศ เนื่องจากไม่คุ้มต่อการลงทุนเพราะ มีความแตกต่างในเรื่องราคา และลักษณะของสินค้าที่นำส่ง บริษัทเหล่านี้มีความมั่นใจในเรื่องของการให้บริการ ใช้เทคโนโลยีที่มีความทันสมัยจึงทำให้ต้องลงทุนค่อนข้างสูง ค่าบริการก็ย่อมที่จะสูงตามไปด้วย ฉะนั้นลูกค้าจะเป็นลูกค้าเฉพาะกลุ่มจะส่งของระหว่างประเทศเท่านั้นซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อภาระการขนส่งของบริษัทมากนัก แต่ในอนาคตบริษัทเหล่านี้อาจจะเข้ามาสู่ธุรกิจการขนส่งภายในประเทศ

วิเคราะห์สภาพแวดล้อม

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมนั้น เป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับเป็นแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพของบริษัทให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

1. โอกาส

การขยายตัวในอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจในภาพรวมของภาคเหนือรวมทั้งการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯกับภาคเหนือตอนบนย่อมส่งผลให้ธุรกิจด้านการขนส่งสามารถขยายตัวออกไปได้อีกในอนาคต

2. อุปสรรค

สำหรับอุปสรรคในการดำเนินงานนั้นเกิดจากการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกเนื่องจากสภาพถนนหรือจากความประมาท และข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎหมายและกฎจราจร ได้แก่ การ

กำหนดเวลา เข้า – ออกในกรุงเทพฯ ข้อห้ามที่จำกัดขนาดรถที่วิ่งในตัวเมืองเชียงใหม่จะต้องเป็นรถสี่ล้อทำให้บริษัทต้องขนถ่ายสินค้าหลายครั้งจึงเกิดความล่าช้าในการขนส่ง

3. จุดแข็ง

เนื่องจากบริษัทมีสาขากระจายอยู่หลายพื้นที่ประกอบกับมีปริมาณและชนิดรถที่ใช้ขนส่งมีหลายขนาด มีการรับประกันความเสียหายเต็มราคาในสินค้าที่ขนส่งรวมทั้งมีการให้บริการที่หลากหลาย ทำให้สามารถบริการลูกค้าได้อย่างทั่วถึงและทำให้ลูกค้ามีโอกาสเลือกได้ตามที่ตนเองต้องการ

4. จุดอ่อน

ปัจจุบันธุรกิจการให้บริการขนส่งมีการแข่งขันสูงและเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้บริษัทอาจเสียส่วนครองตลาดได้

ทิศทางของบริษัทในอนาคต

ภาพรวม

1. เพิ่มพื้นที่การให้บริการทั่วภาคเหนือตอนบน โดยมีเป้าหมายแรก 2 จังหวัดในปี 2546 คือ สาขาจังหวัดเชียงรายและแพร่ เพื่อเป็นการขยายพื้นที่ให้บริการในการไปถึงเป้าหมายในการเป็นขนส่งอันดับ 1 ในภาคเหนือตอนบน

2. ย้ายจุดรับสินค้าสาขาพุทธมณฑลสาย 2 ไปพุทธมณฑลสาย 5 ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ คือ

2.1 ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ได้แก่

- ปริมาณการบรรทุกสินค้าสุทธิต่อคันเพิ่มขึ้น ทำให้สามารถจัดเรียงสินค้าได้ในปริมาณที่เพิ่มขึ้น ซึ่งปัจจุบันค่าบรรทุกเฉลี่ยต่อคันอยู่ที่ 10,000 – 12,000 บาทต่อคัน คาดว่าการจัดเรียงสินค้าที่มีประสิทธิภาพจะทำให้ค่าบรรทุกเฉลี่ยต่อคันเพิ่มขึ้นเป็น 13,000 – 15,000 บาทต่อคัน

- ลดปัญหาสินค้าเสียหาย สูญหาย สลับคัน

2.2 ลดต้นทุนในการกระจายสินค้า ได้แก่

- สินค้าสามารถจัดเรียงแยกสาย และแยกร้านมาในรถคันเดียวกันซึ่งทำให้ลดระยะเวลาในการส่งสินค้าเข้าร้านค้าเดิมลง

2.3 ลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

- สามารถลดกำลังคนลงได้

- ลดระยะเวลาในการทำงาน ทำให้จัดส่งสินค้าได้รวดเร็วขึ้น

3. การขยายงานไปสู่ธุรกิจการขนส่งรูปแบบใหม่ (Logistics) ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีแนวโน้มที่ดีขึ้นเรื่อยๆ โดยอาศัยความร่วมมือกับบริษัทขนส่งที่มีความพร้อม โดยการหาพันธมิตรที่มีความพร้อมในแต่ละภาคในการจัดตั้งบริษัทใหม่ที่ทำหน้าที่ในการกระจายสินค้าทั่วประเทศ เนื่องจากลำพังบริษัทท้องถิ่นแต่ละที่ไม่สามารถแข่งขันกับบริษัทขนส่งขนาดใหญ่และบริษัทต่างชาติได้เพื่อการอยู่รอดจะต้องมีการร่วมมือกันในการปรับตัว เพื่อให้สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมได้

4. ลดการลงทุนในด้านเทคโนโลยีการขนส่งสินค้าระบบเดิม ปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะเรื่องของบุคลากร การนำข้อมูลเข้า หรือระบบที่มีอยู่เดิมให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

5. จัดตั้งฝ่ายตลาดที่รับผิดชอบโดยตรง

สถานะการดำเนินงานของธุรกิจขนส่งสินค้าในจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการลงทุนในภาคเหนือตอนบน มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 7.29¹⁵ และการคมนาคมขนส่งถือเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สนับสนุนให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ สำหรับธุรกิจการขนส่งสินค้าในจังหวัดเชียงใหม่นั้นมีทั้งของภาครัฐและเอกชนและมีสัดส่วนเป็นการขนส่งทางบกเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งการขนส่งที่นิยมคือ การขนส่งสินค้าเอกชนโดยรถบรรทุก เนื่องจากความสะดวกในการรับ/ส่งสินค้า ความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าและการรักษาความปลอดภัยของสินค้า นอกจากนี้การใช้บริการของบริษัทขนส่งเอกชนแล้วยังมีการใช้บริการของไปรษณีย์ ร.ส.พ. การรถไฟและการบินไทยอีกด้วยแต่เป็นส่วนน้อย นอกจากนี้ช่องทางการส่งสินค้าที่ได้รับความนิยมอีกช่องทางหนึ่งคือ การขนส่งโดยใช้รถทัวร์ซึ่งปกติจะเป็นการขนส่งสัมภาระของผู้ที่จะเดินทางแต่เมื่อมีการจ้างวานจึงทำให้มีการใช้บริการในช่องทางนี้มากขึ้น เนื่องจากมีระยะเวลาที่ให้บริการยาวกว่าบริษัทขนส่งเอกชนคือ สามารถฝากส่งสินค้าได้ในช่วงเย็นถึงค่าอีกด้วยและสามารถรับสินค้าได้ในวันรุ่งขึ้นทันทีแต่จะต้องรับ/ส่งสินค้าด้วยตนเองและมีค่าบริการที่สูงกว่าการส่งสินค้าโดยใช้บริการขนส่งสินค้ากับบริษัทขนส่งสินค้าเอกชน สถานะการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งสินค้าในจังหวัดเชียงใหม่ในปัจจุบันมีสถานะการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นเรื่อยๆ นอกจากการแข่งขันด้านราคาซึ่งเป็นระดับราคาของบริษัทขนส่งสินค้าเอกชนใช้จริง¹⁶ คือ กิโลกรัมละ 0.45 บาท ถึง กิโลกรัมละ 2 บาทและเมื่อคิดเป็นชิ้นจะอยู่ที่ช่วงอัตราช่วง 12-30 บาทต่อชิ้น เมื่อสินค้าเป็นสินค้าขนาดปกติและมีน้ำหนักไม่มากนัก

¹⁵ ศูนย์พัฒนาภาคเหนือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2535-2538.

¹⁶ เกรียงศักดิ์ พิสิฐบุณชурย์, ปัจจัยที่มีผลต่อลูกค้าในการเลือกใช้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าเอกชน โดยรถบรรทุก, (วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2543), หน้า 81.