

## บทที่ 5

### สรุปผลการศึกษาวิจัยและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 สรุปผลการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์เพื่อการตัดสินใจลงทุนในโครงการจัดซื้อรถโดยสาร กรณีศึกษาของบริษัทชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด มีวัตถุประสงค์ของการศึกษา เพื่อศึกษาผลตอบแทนของโครงการ เพื่อศึกษา ต้นทุนของโครงการ เพื่อศึกษาระยะเวลาคืนทุนของโครงการ และเพื่อคัดเลือกโครงการ กรณีโครงการเลือกใช้รถโดยสารรุ่น A และกรณีโครงการเลือกใช้รถโดยสารรุ่น B โดยมีระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 7 ปี

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณได้ใช้ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ซึ่งเก็บรวบรวมจาก บริษัทชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

ผลตอบแทนของโครงการ ผลตอบแทนของโครงการประกอบด้วย ผลตอบแทนจากการขายตั๋วโดยสาร ผลตอบแทนจากบริการรับฝากพัสดุ และผลตอบแทนจากการประมาณการขายซากรถโดยสารเมื่อสิ้นสุดโครงการ ผลตอบแทนกรณีโครงการเป็นรถโดยสารรุ่น A ได้ผลตอบแทนในการดำเนินงานทั้งโครงการเป็น 149,621,839.20 บาท และกรณีเป็นรถโดยสารรุ่น B ได้ผลตอบแทน รวมทั้งโครงการเป็น 149,121,839.20 บาท

ต้นทุนของโครงการ ต้นทุนของโครงการแบ่งเป็น ต้นทุนทางตรงของโครงการ เป็นทุนที่สามารถประเมินจากโครงการ ได้ชัดเจน ต้นทุนแฝงของโครงการ เป็นต้นทุนแบ่งบางส่วนมาจาก ต้นทุนรวมของบริษัท โดยใช้อัตราส่วนของระยะทางการใช้งานเป็นกิโลเมตรของ โครงการต่อ ระยะทางทั้งหมดของบริษัท ต้นทุนรวมของรถโดยสารรุ่น A ในปีเริ่มต้นเป็น 22,590,000.00 บาท ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตั้งแต่เริ่มต้นจนสิ้นสุดโครงการเป็น 114,711,011.45 บาท รวมเป็น ต้นทุนทั้งโครงการเป็น 137,301,011.45 บาท และรถโดยสารรุ่น B มีต้นทุนเริ่มต้นเป็น 20,090,000.00 บาท มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดจนสิ้นสุดโครงการเป็น 114,939,393.97 บาท รวมเป็นต้นทุนทั้งโครงการเป็น 135,029,393.97 บาท

ระยะเวลาคืนทุนของโครงการเมื่อคิดค่าเงินตามเวลา กรณีที่โครงการเลือกใช้รถโดยสารรุ่น A ได้ระยะเวลาในการคืนทุนแบบคิดลดเป็น 91.0 เดือน หรือ 7 ปี 7 เดือน และกรณีที่โครงการเลือกใช้รถโดยสารรุ่น B ได้ระยะเวลาในการคืนทุนแบบคิดลดเป็น 82.4 เดือน หรือประมาณ 6 ปี 11 เดือน โครงการที่ใช้รถโดยสารรุ่น B จะมีระยะเวลาในการคืนทุนแบบคิดลดได้เร็วกว่ารถโดยสารรุ่น A

การประเมินโครงการ กรณีที่โครงการเป็นรถโดยสารรุ่น A มีค่า มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value, NPV) เป็น - 1,740,523.50 น้อยกว่า 0 มีอัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return, IRR) เป็น 11.6 % น้อยกว่า ค่าที่กำหนดคือ 14 % และ ดัชนีกำไร (Profitability index, PI) เป็น 0.92 น้อยกว่า 1 จากเกณฑ์ประเมินที่คำนวณได้ โครงการที่เป็นรถรุ่น A ไม่สมควรลงทุน กรณีที่เป็นรถโดยสารรุ่น B มีค่า มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value, NPV) เป็น 379,547.73 มากกว่า 0 มีอัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return, IRR) IRR เป็น 14.6 % มากกว่า ค่าที่กำหนดคือ 14 % และมีค่าดัชนีกำไร (Profitability index, PI) เป็น 1.02 จากเกณฑ์ประเมินที่คำนวณได้ โครงการที่เป็นรถรุ่น B สมควรลงทุน

การคัดเลือกโครงการ เมื่อเปรียบเทียบโครงการระหว่างโครงการที่เป็นรถโดยสารรุ่น A และ รุ่น B โดยใช้หลักเกณฑ์ทางการเงิน เห็นได้ว่ารถโดยสารรุ่น B เป็นรถที่ให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่ากว่า สมควรเลือกโครงการรถโดยสารรุ่น B

การวิเคราะห์ความไว้วางตัวของโครงการ เป็นการวิเคราะห์ความไว้วางต่อการเปลี่ยนแปลง (Sensitivity Analysis) เมื่อกำหนดให้ราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นในปีที่ 2 – 7 อีก 3 % , 5% , 7% และ 10% โดยที่รายรับเท่าเดิม อัตราส่วนคิดลดเท่าเดิม 14% สรุปได้ว่าโครงการมีความเสี่ยงในการลงทุนที่ไม่คุ้มค่าเมื่อต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้น

เกณฑ์ประเมิน	ค่าน้ำมันเพิ่ม 3%	ค่าน้ำมันเพิ่ม 5%	ค่าน้ำมันเพิ่ม 7%	ค่าน้ำมันเพิ่ม 10%
Net Present Value	379,547.73	5,244.65	- 244,290.73	- 493,826.11
Internal Rate of Return	14.6%	14.0%	13.6%	13.2%
Discounted Payback Period (เดือน)	82.44	83.98	85.03	86.12
Profitability Index	1.02	1.00	0.99	0.98
อัตราส่วนคิดลด	14.0%	14.0%	14.0%	14.0%

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

ผลตอบแทนของโครงการ จากผลการศึกษาจะเห็นว่าตัวแปรที่มีผลกับผลตอบแทนของโครงการคืออัตราส่วนการครองที่นั่ง ดังนั้นการที่จะเพิ่มผลตอบแทนควรจะมีกลยุทธ์หรือแผนงานที่จะทำให้มีการเพิ่มอัตราส่วนการครองที่นั่งให้ใกล้เคียงกับอัตราการครองที่นั่งร้อยละ 100 หรือมีการนั่งเต็มทุกที่นั่งทุกเที่ยว ด้านรายได้จากการบริการรับฝากพัสดุเป็นรายได้แฝงของโครงการ ควรให้มีการรักษาไว้ให้คงที่หรือเพิ่มขึ้นจะเป็นการรักษาผลตอบแทนได้ ด้านมูลค่าซากรถโดยสารเมื่อ

สิ้นสุดเป็นราคาในท้องตลาดขึ้นอยู่กับสภาพของรถถ้ารถไม่ทรุดโทรมมากมีการบำรุงรักษาดีราคาขายรถโดยสารอาจจะได้ราคามากกว่าที่ประมาณการไว้

ต้นทุนของโครงการ จากการศึกษาเห็นได้ว่าต้นทุนทางตรงของโครงการเป็นปัจจัยที่สำคัญในการคัดเลือกโครงการ ในต้นทุนทางตรงของโครงการ ถ้าบริษัทสามารถคัดเลือกรถโดยสารที่ได้มาตรฐานใกล้เคียงกันและราคาต่ำกว่าก็จะทำให้ต้นทุนเริ่มต้นน้อยลง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงและ ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาน้อย ก็จะทำให้ต้นทุนในการดำเนินการน้อยลง ส่งผลให้โครงการมีความคุ้มค่ามากขึ้น

การวิเคราะห์ความไวตัวของโครงการเป็นการเปลี่ยนแปลงต้นทุนค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นโดยให้ผลตอบแทนเท่าเดิม จากการศึกษาเห็นได้ว่าบริษัทมีความเสี่ยงในการลงทุนไม่คุ้มค่า ควรหาแนวทางในการรองรับเช่น ส่งเสริมทางการตลาดเพื่อเพิ่มอัตราการครองที่นั่งและการรับฝากพัสดุ ปรับลดต้นทุนบางรายการที่ไม่จำเป็น และเพิ่มอายุการใช้งานอะไหล่บางรายการเน้นการตรวจเช็ครถโดยสารให้มากขึ้นเพื่อลดต้นทุนในการบำรุงรักษา เป็นต้น

### 5.3 ข้อจำกัด

ผู้ศึกษาได้ประมาณการ ผลตอบแทน และต้นทุนในโครงการ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอาจจะเกิดความเสี่ยงได้ทั้งลดลงและเพิ่มขึ้น เนื่องจากแนวโน้มของเศรษฐกิจและภาวะทางการเมืองที่เปลี่ยนแปลง ดังนั้นค่าต่างๆ ที่ได้จากการคำนวณเป็นค่าโดยประมาณการ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved