

แนวทางการเพิ่มรายได้จากรถบรรทุกวิ่งเที่ยวเปล่าของบริษัทขนส่ง
รถยนต์ในประเทศไทย

กริษา จุฬานนท์

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา

กรกฎาคม 2549

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบปากเปล่างานนิพนธ์ ได้พิจารณางานนิพนธ์ของ กรීทา จุฬานนท์ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์

.....
..... ประธาน

(ดร. ฉกร อินทร์พยุง)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า

.....
..... ประธาน

(ดร. ฉกร อินทร์พยุง)

.....
..... กรรมการ

(ดร. มานะ เชาวรัตน์)

บัณฑิตวิทยาลัยอนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ ของมหาวิทยาลัยบูรพา

.....
..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร. ประทุม ม่วงมี)

วันที่ ๑๕ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2549

ประกาศคุณูปการ

งานนิพนธ์ เรื่อง แนวทางการจำนวนรถบรรทุกเที่ยวเปล่าของบริษัทขนส่งรถยนต์ในประเทศไทย ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดีด้วยความเมตตาจากท่านอาจารย์ ดร.ณกร อินทร์พยุง ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะ คอยช่วยเหลือถ่ายทอดความรู้ เสียสละเวลาอันมีค่าของท่าน ให้กำลังใจและคอยตรวจสอบความถูกต้องของงานนิพนธ์อย่างสม่ำเสมอตลอดเวลา จนกระทั่งงานเสร็จสมบูรณ์ด้วยดี ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูง

นอกจากนี้แล้ว งานศึกษาจะไม่สำเร็จลงได้หากไม่ได้รับความร่วมมือและความช่วยเหลือทั้งในการให้แนวความคิดเห็น ข้อเสนอแนะตลอดจนให้รายละเอียดในเนื้อหาและเทคนิคต่าง ๆ จากท่านผู้มีพระคุณทั้งหลาย ซึ่งผู้ทำการศึกษาต้องขอกราบขอบพระคุณมา ณ ที่นี้

กราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่าน ในทุกระดับชั้นการศึกษา ที่ได้ประสิทธิประสาทวิชาความรู้ ซึ่งผู้ศึกษาจะได้นำไปใช้ต่อไปในอนาคต ขอขอบคุณผู้ให้สัมภาษณ์และผู้ให้ข้อมูลทุกท่านที่ได้แสดงความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวិเคราะห์ การศึกษาครั้งนี้จะสำเร็จลงไม่ได้หากขาดพระคุณจาก บิดา มารดา ผู้ให้กำเนิด ที่ให้การสนับสนุนทั้งทางด้านแรงใจและค่าใช้จ่าย และเพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ ที่ให้กำลังใจในการทำงาน ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณจากใจจริง

ผู้ศึกษาหวังว่างานนิพนธ์นี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจการขนส่งและเป็นแรงใจให้ท่านที่มีความสนใจในการลดเที่ยวเปล่าของอุตสาหกรรมการขนส่งอื่น ๆ ให้มีการพัฒนาและเสริมสร้างประสิทธิภาพต่อไป ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศชาติและโลกของเราในการที่จะร่วมกันหาแนวทางวิธีการที่จะช่วยลดการใช้พลังงานของโลกลง นอกจากนี้ยังสามารถนำไปใช้เพื่อการศึกษาในส่วนที่เกี่ยวข้องในโอกาสต่อไป ความผิดใด ๆ ที่พึงเกิดขึ้นจากเอกสารฉบับนี้ ข้าพเจ้าผู้ศึกษาขอน้อมรับไว้

กริษา จุพานนท์

47924323: สาขาวิชา: การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์; วท.ม. (การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์)

คำสำคัญ: ลดจำนวนเที่ยวเปล่า/ อุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์

กริษา จุพานนท์: แนวทางการเพิ่มรายได้จากรถบรรทุกวิ่งเที่ยวเปล่าของบริษัทขนส่งรถยนต์ในประเทศไทย (THE EMPIRICAL METHOD TO INCREASE PROFIT OF UNLOADED RUNNING TRUCKS) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: ฉกร อินทร์พุง. Ph.D. 56 หน้า. ปี พ.ศ. 2549.

การศึกษาเรื่อง “แนวทางการเพิ่มรายได้จากรถบรรทุกวิ่งเปล่าของบริษัทขนส่งรถยนต์ในประเทศไทย” มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงบริการการขนส่งเพิ่มความสามารถในการทำกำไรของอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่จากการขนส่งทั้งเที่ยวไปและกลับ รวมทั้งแก้ปัญหาการสิ้นเปลืองพลังงานเชื้อเพลิงในการวิ่งเที่ยวเปล่าที่ไม่มีการบรรทุกสินค้ากลับมา โดยมุ่งเน้นไปที่การปรับปรุงโครงสร้างภายในของรถเทอร์ลเลอร์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์ให้มีความเหมาะสม

จากการวิเคราะห์ถึงจำนวนการวิ่งรถเที่ยวเปล่ากลับพบว่ามีสูงถึงประมาณร้อยละ 94 ของการขนส่งทั้งหมด สามารถคิดเป็นต้นทุนในการวิ่งเปล่าได้ประมาณ 21,418,056 บาทต่อปี ในขณะที่รายได้จากการบรรทุกรถยนต์ในเที่ยวกลับประมาณ 811,248 บาทต่อปี ซึ่งเกิดเป็นค่าใช้จ่ายในการวิ่งเที่ยวเปล่ากลับคิดเป็นประมาณ 20,606,808 บาทต่อปี ค่าใช้จ่ายจำนวนนี้ทางบริษัทต้องเสียไป โดยที่ไม่เกิดมูลค่าเพิ่มทางด้านการขนส่งแต่อย่างใด การปรับปรุงดัดแปลงโครงสร้างรถเทอร์ลเลอร์มีการลงทุนประมาณคันละ 150,000 บาท ซึ่งรถเทอร์ลเลอร์สามารถรองรับสินค้าอื่นในเที่ยวกลับคิดเป็นกำไรส่วนเพิ่ม (โดยหักต้นทุนเที่ยวกลับออก) ให้กับทางบริษัทได้คันละประมาณ 591,363 บาทต่อปี (คำนวณเทียบกับทางขนส่งยางพาราจากจังหวัดสงขลาขึ้นมายังกรุงเทพมหานคร) หรือถ้าคิดแบบไม่หักต้นทุนในเที่ยวกลับจะสามารถเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทถึง 1,680,000 บาทต่อปีต่อคัน ดังนั้นแนวทางการเพิ่มรายได้จากรถบรรทุกวิ่งเปล่าในอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์นอกจากจะสามารถแก้ปัญหาการสิ้นเปลืองพลังงานน้ำมันให้กับประเทศได้แล้ว ยังทำให้ทางบริษัทมีรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น โดยใช้เงินลงทุนและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่มากนัก

47924323: MAJOR: TRANSPORT AND LOGISTICS MANAGEMENT; M.Sc.

(TRANSPORT AND LOGISTICS MANAGEMENT)

KEYWORDS: INCREASE PROFIT/ INDUSTRY OF TRANSPORT

KREETA JULANON: THE EMPIRICAL METHOD TO INCREASE PROFIT OF UNLOADED RUNNING TRUCKS. ADVISOR: NAKORN INDRA-PAYOONG, Ph.D. 56 P. 2006.

The study of 'The empirical method to increase profit of unloaded running trucks for the car transporting company in Thailand', aimed to improve transportation services of car transporting industry to be able to reach the maximum profit from departure until arriving back. This included the solution for fuel consuming on running back by unloaded truck, with intention to improve the trailer's inner structure, used in car transporting company.

From the analysis of a transporting company on the number of unloaded running trucks, the result appeared that to transport cars to dealers all over the country there were 94 percent of unloaded trailers for all transportation networks. Thus, the calculation of transportation cost of unloaded trailer would be 21,418,056 bath per year. While the revenue from delivering other goods instead of running back with unloaded trailer would be 811,248 bath per year. The transportation cost of unloaded trailer after reduction would cause the company losing 20,606,808 bath per year. If the company spends on trailers structure modifications to support to transfer other goods, it would cost about 150,000 bath per Transporting Unit (Trailer). The upgrading trailers could give the company more income, e.g. 591,363 bath a trailer per year. (not including backhaul cost) Meanwhile, the total revenue would be 1,680,000 bath a trailer per year. (Calculating distance of delivering rubber from Songkhla province toward Bangkok) Therefore, in order to increase profit of unloaded running trucks for the car transporting company would solve our national problem of over consuming on fuel and also would create the company more revenue with less spending on costs and expenses.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ณ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
ขอบเขตการศึกษา.....	2
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	3
การดำเนินงานวิจัย.....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	5
ความหมายของการขนส่ง.....	5
ต้นทุนในธุรกิจบริการขนส่ง.....	5
ระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	6
ลักษณะการดำเนินการของบริษัทขนส่งรถยนต์.....	7
ลักษณะของรถแทรกเตอร์ที่ใช้ในการขนส่ง.....	10
สถิติของการวิ่งรถเที่ยวเปล่าของอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์.....	11
อัตราค่าขนส่งในอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์.....	17
ต้นทุนการประกันภัย.....	18
วิธีการลดจำนวนรถบรรทุกวิ่งเที่ยวเปล่าในปัจจุบัน.....	18
การวิเคราะห์อุตสาหกรรมและการแข่งขัน.....	20
ข้อมูลพื้นฐานทางพารา.....	22
ระบบตลาดภายในประเทศไทย.....	23

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
การค้าขายของประเทศไทย.....	25
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	25
3 วิธีการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล.....	29
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	29
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	30
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	30
4 ผลการศึกษา.....	31
การวิเคราะห์ลักษณะของสินค้าที่สอดคล้องต่อความสามารถในการขนส่ง.....	31
ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่รองรับการบูรณาการการขนส่ง.....	31
การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่ง.....	33
การวิเคราะห์ทางด้านการตลาดของแนวคิดการเพิ่มรายได้ในอุตสาหกรรม การขนส่งรถยนต์.....	34
วิธีการลดเที่ยวเปล่าในอุตสาหกรรมการขนส่ง.....	36
ลักษณะการปรับปรุงรถเทอร์ลเลอร์เพื่อใช้ในการรองรับสินค้าอื่น.....	36
ต้นทุนในการปรับปรุงรถเทอร์ลเลอร์.....	37
รายได้ที่เกิดจากความต้องการขนส่งสินค้าในเที่ยวกลับ.....	43
การวิเคราะห์ความได้เปรียบทางการแข่งขันหลังจากการบูรณาการการขนส่ง.....	45
การคำนวณจุดคุ้มทุน (ต่อหนึ่งทางรถเทอร์ลเลอร์).....	46
5 สรุป ปัญหาและข้อเสนอแนะ.....	47
สรุป.....	47
ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของการบูรณาการการขนส่ง.....	48
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม.....	49
บรรณานุกรม.....	51
ภาคผนวก.....	52
ภาคผนวก ก ลักษณะรถเทอร์ลเลอร์ในอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์.....	53
ประวัติของผู้วิจัย.....	55

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
ระบบตลาดภายในประเทศไทย.....	23
การค้าภายในของประเทศไทย.....	25
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	25
3 วิธีการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล.....	29
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	29
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	30
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	30
4 ผลการศึกษา.....	31
การวิเคราะห์ลักษณะของสินค้าที่สอดคล้องต่อความสามารถในการขนส่ง.....	31
ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่รองรับการบูรณาการการขนส่ง.....	31
การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่ง.....	33
การวิเคราะห์ทางการตลาดของแนวคิดการเพิ่มรายได้ในอุตสาหกรรม	
การขนส่งรถยนต์.....	34
วิธีการลดเที่ยวเปล่าในอุตสาหกรรมการขนส่ง.....	36
ลักษณะการปรับปรุงรถเทอร์ลเลอร์เพื่อใช้ในการรองรับสินค้าอื่น.....	36
ต้นทุนในการปรับปรุงรถเทอร์ลเลอร์.....	37
รายได้ที่เกิดจากความต้องการขนส่งสินค้าในเที่ยวกลับ.....	43
การวิเคราะห์ความได้เปรียบทางการแข่งขันหลังจากการบูรณาการการขนส่ง.....	45
การคำนวณจุดคุ้มทุน (ต่อหนึ่งทางรถเทอร์ลเลอร์).....	46
5 สรุป ปัญหาและข้อเสนอแนะ.....	47
สรุป.....	47
ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของการบูรณาการการขนส่ง.....	48
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม.....	49
บรรณานุกรม.....	51
ภาคผนวก.....	52
ประวัติของผู้วิจัย.....	55

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2-1 แสดงระยะทางเฉลี่ยระหว่างโรงงานประกอบรถยนต์ถึงศูนย์ตัวแทนจำหน่ายแต่ละภูมิภาค.....	11
2-2 แสดงรายละเอียดค่าใช้จ่ายกรณีการขนส่งแบบปกติของภาคเหนือในรอบระยะเวลา 1 เดือน.....	12
2-3 แสดงรายละเอียดค่าใช้จ่ายกรณีการขนส่งแบบพิเศษของภาคเหนือในรอบระยะเวลา 1 เดือน.....	13
2-4 แสดงรายละเอียดค่าใช้จ่ายกรณีการขนส่งแบบปกติของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในรอบระยะเวลา 1 เดือน.....	13
2-5 แสดงรายละเอียดค่าใช้จ่ายกรณีการขนส่งแบบพิเศษของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในรอบระยะเวลา 1 เดือน.....	15
2-6 แสดงรายละเอียดค่าใช้จ่ายกรณีการขนส่งแบบปกติของภาคใต้ในรอบระยะเวลา 1 เดือน.....	15
2-7 แสดงรายละเอียดค่าใช้จ่ายกรณีการขนส่งแบบพิเศษของภาคใต้ในรอบระยะเวลา 1 เดือน.....	16
2-8 แสดงสถิติและค่าใช้จ่ายในการวิ่งเที่ยวเปล่าของแต่ละภูมิภาคในรอบระยะเวลา 1 เดือน.....	17
4-1 แสดงรายละเอียดต้นทุนค่าวัสดุอุปกรณ์ในการปรับปรุงรถเทอร์เลอร์.....	40
4-2 แสดงต้นทุนค่าไป.....	42
4-3 แสดงต้นทุนการปรับปรุงรถเทอร์เลอร์เพื่อใช้ในการรองรับการขนส่งสินค้าอื่นในเที่ยวกลับของอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์.....	42
4-4 แสดงค่าขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานครไปจังหวัดสงขลาต่อ 1 รถเทอร์เลอร์....	43
4-5 แสดงกำไรส่วนเพิ่มจากการรับขนส่งยางพาราในเที่ยวกลับ(กรณีหักลบต้นทุนเที่ยวกลับ).....	44
4-6 แสดงกำไรส่วนเพิ่มจากการรับขนส่งยางพาราในเที่ยวกลับ(กรณีไม่หักลบต้นทุนเที่ยวกลับ).....	45
4-7 แสดงรายละเอียดของจุดคุ้มทุนตามรอบระยะเวลา.....	46

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2-1 แสดงขั้นตอนการดำเนินงานของบริษัทขนส่ง.....	8
2-2 แสดงขั้นตอนการเตรียมความพร้อมก่อนรถเทอร์ลเลอร์ออกจาก โรงงาน.....	9
2-3 แสดงเวลาที่ใช้ในการขนส่ง.....	9
2-4 แสดงลักษณะของรถเทอร์ลเลอร์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์ชนิด พ่วง 2 ตอน.....	10
2-5 แสดงลักษณะของรถเทอร์ลเลอร์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์ชนิดกึ่งพ่วง.....	10
2-6 แสดงขั้นตอนการผลิตยางชนิดต่าง ๆ	23
4-1 แสดงลักษณะของแพลตฟอร์มที่ใช้ในการขนส่งสินค้า.....	32
4-2 แสดงลักษณะของสินค้าที่บรรจุบนแพลตฟอร์ม.....	32
4-3 แสดงลักษณะการบรรทุกยางพาราในลักษณะของแพลตฟอร์ม.....	32
4-4 แสดงลักษณะของพื้นที่รองรับการขนส่งรถยนต์.....	37
4-5 แสดงลักษณะการปรับปรุงโครงสร้างรถเทอร์ลเลอร์.....	38
4-6 แสดงลักษณะของรถเข็น.....	39
4-7 แสดงลักษณะรถเข็นด้านข้าง.....	39
4-8 แสดงลักษณะของรถเข็นด้านข้าง.....	39
4-9 แสดงลักษณะของผ้าใบคลุมรถเทอร์ลเลอร์ ประกอบด้วยกัน 3 ชั้น.....	41