

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้ ได้เก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเวลา 2 เดือน จากบริษัทผู้ประกอบการขนส่งที่อยู่ในเขตแหลมฉบัง เป็นกิจการที่รับขนส่งเฉพาะตู้คอนเทนเนอร์ โดยข้อมูลที่น่ามาใช้ในการคำนวณต้นทุนผันแปรต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร คือ ระยะทาง ปริมาณน้ำมันที่ใช้ ราคายางรถบรรทุก ค่าซ่อมบำรุง ราคารถหัวลาก เงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงของพนักงานขับรถหัวลาก ค่าไสหุ่ย และนำข้อมูลบางส่วนจากงานวิจัยที่มีผู้ทำการวิจัยไว้แล้ว เช่น ระยะทางเฉลี่ยที่รถหัวลากวิ่ง คือ 120,000 กิโลเมตร ต่อปี

วิธีการศึกษาโดยใช้การแปลงปัจจัยแต่ละตัวให้เป็นค่าใช้จ่ายต่อ 1 กิโลเมตร และรวมค่าใช้จ่ายของทุกปัจจัยเป็นต้นทุนของรถหัวลากแต่ละคันต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร และเทียบหาสัดส่วนของปัจจัยแต่ละตัวที่กระทบต่อต้นทุนค่าขนส่ง

จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นวิธีการคำนวณต้นทุนของหัวลาก และแสดงให้เห็นสัดส่วนของต้นทุนแต่ละตัว ทำให้เห็นได้ง่ายว่าตัวใดมีกระทบมากที่สุด และยังสามารถนำไปใช้เป็นเครื่องมือช่วยในการตัดสินใจของผู้บริหารในการวางกรอบการทำงานและวางนโยบายของบริษัท จากผลการศึกษา น้ำมันเป็นต้นทุนหลักที่สำคัญของต้นทุน โดยมีสัดส่วนของต้นทุนที่สูงที่สุด คือ 64% ซึ่งราคาน้ำมันเราไม่สามารถควบคุมได้ แต่ค่าใช้จ่ายบางส่วนเราสามารถที่จะควบคุมได้ เมื่อแบ่งจำนวนระยะทางเป็นช่วง ๆ จากผลการศึกษาพบว่า ช่วงระยะทางรวมระหว่าง 8001-9000 กิโลเมตรต่อเดือน จะมีต้นทุนต่อระยะทาง 1 กิโลเมตรที่ถูกที่สุด คือ 13.95 บาท และด้วยวิธีการนี้ เราสามารถหาต้นทุนต่อคันต่อกิโลเมตรได้ ทำให้สามารถประเมินรถหัวลากแต่ละคันได้ ว่าคันใดต้องวิ่งได้ระยะทางเท่าไรจึงจะมีต้นทุนที่ต่ำที่สุด จากผลการศึกษาเห็นว่า รถหัวลากบางคันมีการใช้งานที่น้อย เช่น 1 เดือน มีระยะทางเพียง 1455 กิโลเมตร ทำให้มีต้นทุนต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร ถึง 18.12 บาท

ปัจจัยที่กระทบต่อค่าใช้จ่ายของรถหัวลากยังมีหลายประการ ซึ่งจะต้องศึกษาในเชิงลึกต่อไป เช่น ความลาดชันของถนน ความโค้งของถนน ลักษณะผิวทางจราจร ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลต่ออัตราการกินน้ำมันของรถหัวลาก ในการศึกษาครั้งนี้ได้ศึกษาเฉพาะหัวลากที่วิ่งบนเส้นทางแถบภาคตะวันออก ซึ่งภูมิประเทศเป็นที่ราบ และมีผิวการจราจรส่วนใหญ่ดี จึงไม่คำนึงถึงปัจจัยดังกล่าวข้างต้นทั้ง 3 ปัจจัย

เนื่องจากในการศึกษานี้มีข้อจำกัดด้านเวลา และขาดข้อมูลบางส่วนไป และไม่มีการบันทึกไว้ จึงต้องนำข้อมูลทุติยภูมิจากงานวิจัยอื่น ๆ มาทำการศึกษา ซึ่งข้อมูลบางส่วนอาจไม่สอดคล้องกับบางบริษัท เช่น อายุการใช้งานของรถหัวลาก แต่ละบริษัทอาจจะไม่เท่ากัน คือ 10 - 15 ปี หรือระยะทางเฉลี่ยที่วิ่งตลอดปีไม่เท่ากัน ซึ่งยังไม่มีเก็บข้อมูลในส่วนนี้อย่างจริงจัง

โครงสร้างต้นทุนในการศึกษานี้ได้จากวิธีการทำงานจริง และให้ผลที่ถูกต้องสำหรับการปฏิบัติงานที่ศึกษาเท่านั้น ถ้าหากมีการเปลี่ยนแปลงที่โครงสร้างตัวใด ต้นทุนต่อหน่วยก็จะต้องเปลี่ยนตามไปด้วย จึงเป็นการยากที่จะคิดต้นทุนต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร ออกมาเป็นค่าที่ถูกต้อง โดยเป็นค่ามาตรฐานที่จะนำไปใช้ได้กับทุกบริษัท และต้นทุนที่ได้จากผลการศึกษาเป็นต้นทุนที่เกิดจากการปฏิบัติงานจริง ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นกับระยะทางที่วิ่ง โดยไม่ขึ้นกับเวลา เช่น การจอดรอไว้โดยไม่ได้อาศัยงาน จะไม่เกิดต้นทุน ซึ่งทางธุรกิจจะคิดต้นทุนส่วนนี้เป็นค่าเสียโอกาส

ข้อเสนอแนะ

ควรมีการสร้างพัฒนาแบบจำลอง หรือสมการที่ง่ายและสะดวกต่อการใช้งานได้รวดเร็ว และถูกต้อง โดยมีตัวแปรที่สำคัญ คือ ระยะทาง และ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงต่อลิตร

บริษัทควรมีการบันทึกข้อมูลส่วนของน้ำหนักบรรทุก ความเร็ว และลักษณะการบรรทุก คือ วิ่งทางเปล่า วิ่งตู้เปล่า-ตู้หนัก

สร้างหรือเพิ่มระบบการเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในระบบจีพีเอส ที่ในบริษัทมีใช้อยู่ เช่น ข้อมูลในส่วนของการน้ำหนักการบรรทุก ลักษณะของถนนที่รถหัวลากวิ่งไปในแต่ละจุด และสามารถประมวลผลการคำนวณต้นทุนต่อระยะทาง 1 กิโลเมตรทุก ๆ ขณะที่รถหัวลากกำลังวิ่งบนถนน