

ต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)

สารนิพนธ์

ของ

สมชาย แสงศิริ

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ

มกราคม 2553

ต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)

สารนิพนธ์

ของ

สมชาย แสงศิริ

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ

มกราคม 2553

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)

บทคัดย่อ

ของ

สมชาย แสงศิริ

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ

มกราคม 2553

สมชาย แสงศิริ. (2552). *ต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)*. สารนิพนธ์ ศ.ม.(เศรษฐศาสตร์การจัดการ).กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์: รองศาสตราจารย์ ดร.พิศมัย จารุจิตติพันธ์.

การวิจัยครั้งนี้มีความมุ่งหมายเพื่อวิเคราะห์ต้นทุนในการดำเนินงานและความสามารถในการทำกำไร ของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)โดยใช้ข้อมูลจากงบการเงิน งบกำไรขาดทุน งบดุล รายงานประจำปี ของบริษัทในปี 2545-2551 การวิเคราะห์ข้อมูลกระทำโดยการวิเคราะห์สัดส่วนของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภท ต้นทุนรวม ต้นทุนเฉลี่ย ต้นทุนเพิ่มและต้นทุนค่าเสียโอกาส การวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรจากอัตราส่วนทางการเงิน ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ที่มีสัดส่วนสูงสุด 3 อันดับแรก คือ ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินและค่าใช้จ่ายบุคลากร ต้นทุนแปรผันรวมมีสัดส่วนสูงกว่าต้นทุนคงที่รวม ต้นทุนรวม ต้นทุนเพิ่ม ต้นทุนเฉลี่ยและต้นทุนค่าเสียโอกาสมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปีโดยต้นทุนรวม ต้นทุนเฉลี่ยมีค่าสูงสุดในปี 2551 บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)มีความสามารถในการทำกำไรในปี 2545-2550 โดยมีความสามารถในการทำกำไรในปี 2546 ในอัตราที่ลดลงจากปี 2545 และมีอัตราที่ลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2547-2550และบริษัทไม่สามารถทำกำไรได้ในปี 2551

คำสำคัญ : ต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร

COST AND PROFITABILITY OF
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED

AN ABSTRACT
BY
SOMCHAI SANGSIRI

Present in Partial Fulfillment of the Requirements for the
Master of Education Degree in Guidance and Managerial Economics
at Srinakharinwirot University

January 2010

Somchai Sangsiri .(2009). *The Costs and Profitability of Thai Airways International Public Company Limited* . Master's Project, M.Econ. (Managerial Economics).
Bangkok: Graduate School, Srinakharinwirot University. Project Advisor:
Assoc.Prof.Dr. Pisamai Jarujittipant.

The purposes were to analysis the cost in operating and the ability to earn profit of Thai Airways International Public Company Limited (TAIPC) by using the data from the financial statement and the balance sheets in the annual report of the company in year 2545-2551. The data analysis were consisted of the quantities and the percentage of total cost , average cost, marginal cost and the opportunity cost analysis as well as the profitability with 4 financial ratios, return on total assets, operating margin, net profit margin and return on equity .The research result were as follows.

The operating expenses of the company have 3 topmost proportions first be fuel and oil ,flight operations and personnel expenses by total variable cost to have higher proportion more than total fixed cost and total cost, marginal cost, average cost and opportunity cost to increasing every also year by total cost and average cost topmost in year 2551. The company profitability were surplus during in year 2545-2550 with the decreasing ratios in year 2003 and the increasing ratios in the year 2004-2007. The company profitability was deficit in the year 2007.

Key words: Costs and Profitability.

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตรและคณะกรรมการ
สอบได้พิจารณาสารนิพนธ์เรื่องต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด
(มหาชน) ของ สมชาย แสงศิริ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ ของมหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒได้

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

.....
(รองศาสตราจารย์ ดร.พิศมัย จารุจิตติพันธ์)

ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร

.....
(รองศาสตราจารย์ ดร. อ้อทิพย์ ราชภูรินิยม)

คณะกรรมการสอบ

..... ประธาน

(รองศาสตราจารย์ ดร.พิศมัย จารุจิตติพันธ์)

..... กรรมการสอบสารนิพนธ์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ รวิพรรณ สาลีผล)

..... กรรมการสอบสารนิพนธ์

(อาจารย์ ประภาพร เฟื่องฟูสกุล)

อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

..... คณบดีสำนักวิชาเศรษฐศาสตร์และนโยบายสาธารณะ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เรณู สุขารมณ์)

วันที่ เดือน มกราคม พ.ศ. 2553

ประกาศคุณูปการ

สารนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้ ด้วยความกรุณาและช่วยเหลืออย่างยิ่ง ของอาจารย์ที่ปรึกษาและคณะกรรมการสอบสารนิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร. พิศมัย จารุจิตติพันธ์ อาจารย์ รวิพรรณ สาลีผล และ อาจารย์ ประพาฬ เฟื่องฟูสกุล ที่ได้กรุณาได้สละเวลาอันมีค่าให้คำแนะนำปรึกษา ติดตามและตรวจทานแก้ไขสารนิพนธ์ฉบับนี้โดยละเอียด ให้ข้อเสนอแนะและแนวคิดอันเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำสารนิพนธ์

ขอขอบคุณ เจ้าหน้าที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งอำนวยความสะดวกในด้านการเก็บรวบรวมข้อมูล และขอระลึกถึงในพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ พี่น้องและคุณครูทุกท่านที่ได้เลี้ยงดูและอบรมจนทำให้ผู้เขียนสำเร็จการศึกษาในครั้งนี้ และสุดท้ายขอขอบคุณเพื่อน ๆ ที่ให้กำลังใจที่ดีตลอดระยะเวลาที่ศึกษา หากมีข้อบกพร่องผู้เขียนขออภัยไว้เพียงผู้เดียว

สมชาย แสงศิริ

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ	1
ภูมิหลัง	1
ความมุ่งหมายของการวิจัย.....	3
ความสำคัญของการวิจัย.....	3
ขอบเขตของการวิจัย.....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	4
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	7
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการดำเนินงาน.....	9
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับต้นทุน.....	13
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับค่าเสื่อมราคา.....	18
ความสามารถในการทำกำไร.....	19
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	22
3 วิธีการดำเนินวิจัย.....	26
ข้อมูลและแหล่งข้อมูล.....	26
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	26
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	27
การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	27
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	31
ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน).....	31
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์สัดส่วนของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทต่อปี.....	31
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนรวมต่อปี.....	36
ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนเฉลี่ยต่อปี.....	43

สารบัญ(ต่อ)

บทที่	หน้า
4 (ต่อ)	
ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนเพิ่มต่อปี.....	44
ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรในแต่ละปี.....	46
5 สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....	48
สรุปผลการศึกษา.....	49
อภิปรายผล.....	51
ข้อเสนอแนะ.....	52
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป.....	53
บรรณานุกรม.....	54
ภาคผนวก.....	57
ประวัติย่อผู้วิจัย.....	63

บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1 ต้นทุนการดำเนินงาน,รายได้จากการขายและให้บริการ,กำไรสุทธิ ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในช่วงปี 2545-2551.....	1
2 จำนวนและสัดส่วนร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภท ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ในปี 2545 – 2551.....	32
3 จำนวนร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละปี ของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545-2551.....	34
4 ต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวม ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551.....	38
5 ต้นทุนค่าเสียโอกาสของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545-2551..	39
6 ต้นทุนรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545-2551.....	42
7 ต้นทุนคงที่เฉลี่ย ต้นทุนแปรผันเฉลี่ย ต้นทุนทั้งหมดเฉลี่ย ของบริษัท การบิน ไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551.....	43
8 ต้นทุนเพิ่มของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)ในปี 2545-2551.....	44
9 ต้นทุนรวม(TC) ต้นทุนเฉลี่ย (AC) ต้นทุนเพิ่ม (MC)ในปี 2545 – 2551.....	45
10 ความสามารถในการทำกำไรของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551.....	46
11 งบกำไรขาดทุน ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545 – 2551.....	58
12 งบดุล ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545 – 2551.....	60
13 อัตราส่วนทางการเงินของบริษัทการบินไทย จำกัด(มหาชน)ในปี2545 – 2551	61

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัยการศึกษาต้นทุนในการดำเนินงาน.....	7
2 กรอบแนวคิดในการวิจัยการศึกษาความสามารถในการทำกำไร.....	8
3 กราฟแสดงต้นทุน ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน).....	45

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม เริ่มดำเนินการการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศตั้งแต่ปี 2502 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน โดยภารกิจหลักที่บริษัทมุ่งมั่นในการดำเนินงานตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา คือ การขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ สู่จุดหมายปลายทางด้วยความปลอดภัยและตรงเวลา ให้บริการโดยเน้นความพึงพอใจของลูกค้า สะดวกสบาย และเน้นเอกลักษณ์ความเป็นไทย ในปี 2548 รัฐบาลมีนโยบายเปิดเสรีการบินทำให้เกิดสายบินต้นทุนต่ำทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ส่งผลให้สภาวะการแข่งขันธุรกิจสายการบินพาณิชย์รุนแรงมากขึ้นจากการเข้าทำตลาดเพื่อแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำหลายบริษัทด้วยกัน ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยภายนอกที่บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ไม่สามารถควบคุมได้ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นๆ เช่น ปัญหาทางการเมือง สภาวะเศรษฐกิจ สภาพอากาศที่แปรปรวน โรคระบาดต่างๆ ราคาน้ำมันที่มีความผันผวน เป็นต้น

ภายใต้สภาวะการแข่งขันของธุรกิจการบินพาณิชย์และผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ต้องได้รับผลกระทบดังกล่าวแล้ว บริษัทฯ ยังต้องประสบปัญหาด้านต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (จากตาราง 1)

ตาราง 1 ต้นทุนการดำเนินงาน,รายได้จากการขายและให้บริการและกำไรสุทธิ ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในช่วงปี 2546 - 2551

หน่วย : ล้านบาท

ต้นทุน/รายได้และกำไรสุทธิ จากการดำเนินงาน	2546	2547	2548	2549	2550	2551
ต้นทุนการดำเนินงาน						
ค่าน้ำมัน	24,308	30,717	46,100	59,999	62,611	89,459
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	22,296	26,555	28,853	30,729	33,114	30,606
ทุน(ค่าเช่า,ค่าเสื่อมราคา)	18,811	18,180	18,806	20,948	25,000	23,931
รายได้จากการขายและให้บริการ	134,536	152,603	162,488	178,606	199,921	202,605
กำไรสุทธิ	12,079	10,076	6,766	8,991	4,428	(21,314)

ที่มา:รายงานประจำปีงบกำไรขาดทุนของบริษัทการบินไทย จำกัด(มหาชน) ปี 2546- 2551

จากตาราง 1 พบว่าตั้งแต่ปี 2546 - 2551 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 3 รายการ ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร ทุน(ค่าเช่าเครื่องบิน,ค่าเสื่อมราคา อาคาร ที่ดิน เครื่องบิน) และค่าน้ำมันเครื่องบิน เป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนสูงที่สุด รองลงมา คือ ค่าใช้จ่ายบุคลากร และทุน(ค่าเช่าเครื่องบิน, ค่าเสื่อมราคาอาคาร ที่ดิน เครื่องบิน) ค่าน้ำมันเครื่องบินนั้นขึ้นอยู่กับราคาน้ำมันดิบของตลาดโลก ผู้ผลิตร่วมกลุ่มเพื่อกำหนดราคาขาย(OPEC) โดยบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมลงทุน ทำหน้าที่ให้บริการเป็นคลังเชื้อเพลิงให้แก่สายการบินต่างๆ และเติมเชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบินสายการบินไทย และสายการบินต่างๆ ส่วนบุคลากรที่เป็นพนักงานของบริษัท นั้นประกอบด้วยบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ ความชำนาญเฉพาะด้านทางสายการบิน ซึ่งมีในตลาดแรงงานน้อยประกอบกับต้องปฏิบัติงานภายใต้ความเสี่ยงและความรับผิดชอบที่สูง บริษัทฯจึงต้องจ่ายค่าตอบแทนในอัตราที่สูง ส่วนทุน ซึ่งประกอบด้วย อาคาร สถานที่ เครื่องบิน,ค่าเช่าเครื่องบินฯลฯ นั้นต้องใช้เงินลงทุนที่สูงกว่าธุรกิจอื่นๆ เช่นกัน และเมื่อพิจารณาด้านรายได้ประกอบกัน รายได้ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ส่วนใหญ่มาจากรายได้จากการให้บริการ(ตาราง1) ซึ่งบริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นทุกปี ตั้งแต่ปี 2546 - 2551

จากประเด็นข้อมูลเบื้องต้นสะท้อนให้เห็นว่า บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ดำเนินงานโดยมีรายได้เพิ่มขึ้นทุกปีในขณะที่มีต้นทุนในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นทุกปีเช่นกัน ตั้งแต่ปี2546 - 2551 นอกจากนี้จากข้อมูลเบื้องต้นยังพบว่ามีกำไรจากการให้บริการลดลง หลังจากรัฐบาลมีนโยบายเปิดเสรีการบินพาณิชย์ปี 2548 จึงเป็นประเด็นที่ผู้วิจัยต้องการศึกษาว่า บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ดำเนินงานโดยมีค่าใช้จ่ายแต่ละรายการในสัดส่วนเท่าใดในแต่ละปี และต้นทุนคงที่ ต้นทุนผันแปร ต้นทุนเฉลี่ย ต้นทุนส่วนเพิ่ม ในแต่ละปีมากน้อยเพียงใด และมีความสามารถในการทำกำไรในระดับใด ทั้งนี้เพื่อนำผลที่ได้ไปใช้ประกอบการวางแผน พัฒนา การจัดสรรทรัพยากร ในการดำเนินงาน ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

ความมุ่งหมายของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในช่วงปี 2545 - 2551
2. เพื่อศึกษาความสามารถในการทำกำไรของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ในช่วงปี 2545 - 2551

ความสำคัญของการวิจัย

1. ผลจากการศึกษาในส่วนของต้นทุนในการดำเนินงานจะเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการวางแผน ปรับปรุง ต้นทุนในการดำเนินงานให้มีการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
2. ผลจากการศึกษาในส่วน of ความสามารถในการทำกำไรจะเป็นประโยชน์ในวางแผนและพัฒนา ความสามารถในการทำกำไรในการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาต้นทุนและความสามารถในการทำกำไรในการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)กระทำโดยใช้ข้อมูลจากรายงานงบการเงิน งบกำไรขาดทุน งบดุล รายงานประจำปี ตั้งแต่ปี 2545 – 2551 จำนวน 7 ปี

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ต้นทุน (Cost) หมายถึง จำนวนเงินที่สูญเสียไปในการประกอบกิจการของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545-2551 ประกอบด้วย ต้นทุนที่เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและต้นทุนค่าเสียโอกาส ซึ่งการวิจัยครั้งนี้จะพิจารณาแยกเป็น ต้นทุนรวม ต้นทุนเฉลี่ย ต้นทุนเพิ่ม และต้นทุนค่าเสียโอกาส

2. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน หมายถึง จำนวนเงินที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สูญเสียไปในการดำเนินกิจการในปี 2545-2551 ซึ่งประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร ค่าเสื่อมราคา ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย ค่าตอบแทนกรรมการ ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ซึ่งการวิจัยครั้งนี้จะพิจารณาจากงบกำไรขาดทุนในเอกสารรายงานประจำปีของบริษัทในปี 2545-2551

2.1 ค่าน้ำมันเครื่องบิน หมายถึง ค่าเชื้อเพลิงสำหรับการบินเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ได้กำหนดไว้ในตารางการบินของเที่ยวบินนั้นๆ

2.2 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน หมายถึง ค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าที่พักของนักบินและลูกเรือ ค่าบริการนำร่อง ค่าบริการลาดจอด ค่าบริการภาคพื้น ค่าบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องบินและเครื่องยนต์ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการสำรองที่นั่ง

2.3 ค่าใช้จ่ายบุคลากร หมายถึง ค่าจ้าง เงินเดือน ของพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจ่ายเป็นประจำเดือน

2.4 ค่าเสื่อมราคา หมายถึง รายการค่าใช้จ่ายที่ไม่มีการจ่ายเงินสดออกไปจึงเป็นการตัดจำหน่ายมูลค่าของทรัพย์สินประเภททุนที่ใช้ในการดำเนินงานแต่ละปี ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ใช้วิธีคิดค่าเสื่อมราคาแบบเส้นตรง (straight Line) อายุการเครื่องบินใช้งาน 20 ปี และคิดมูลค่าซากในอัตราร้อยละ 10 ของราคาทุน ส่วนสินทรัพย์ถาวรอื่นอายุการใช้งาน 5-20 ปี

2.5 ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป หมายถึง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ ที่ใช้สำหรับซ่อมแซม บำรุงรักษา เครื่องบิน

2.6 ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่จ่ายเพื่อเช่าเครื่องบิน อะไหล่เครื่องบิน ซึ่งจ่ายเป็นรายปี

2.7 ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด หมายถึง ค่าโฆษณา ค่าประชาสัมพันธ์ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)

2.8 ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นๆ หมายถึง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านอื่น ๆ ของบริษัท ที่ไม่ได้เกี่ยวกับการดำเนินงานข้างต้น อาทิ ค่าเลี้ยงรับรอง ค่าวัสดุใช้ในสำนักงาน เป็นต้น

3. ต้นทุนรวม(Total cost :TC) หมายถึง จำนวนเงินทั้งหมดที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ใช้จ่ายในการดำเนินงานในปี 2545-2551 ประกอบด้วย ต้นทุนคงที่รวม ต้นทุนแปรผันรวม และต้นทุนค่าเสียโอกาส

3.1 ต้นทุนคงที่รวม (Total Fixed Cost :TFC) หมายถึง จำนวนเงินที่บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)จ่ายในการประกอบกิจการผลิตในช่วงการผลิตระดับหนึ่งโดยคงที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปตามระดับการผลิตหรือระดับกิจกรรม ซึ่งประกอบด้วย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย ค่าตอบแทนกรรมการและค่าเสื่อมราคา

3.2 ต้นทุนแปรผันรวม (Total Variable Cost :TVC) หมายถึง จำนวนเงินที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)จ่ายในการประกอบกิจกรรมการผลิตในช่วงการผลิตระดับหนึ่งโดยมีจำนวนที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นอัตราส่วนโดยตรงกับการเปลี่ยนแปลงระดับกิจกรรมหรือหน่วยผลิต ซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายด้านการตลาดและค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น

4. ต้นทุนเฉลี่ย (Average Cost : AC) หมายถึง ต้นทุนรวมทั้งหมดเฉลี่ยต่อผู้โดยสารแต่ละราย ในแต่ละช่วงเวลา โดยคำนวณได้จากนำต้นทุนรวมทั้งหมดหารด้วยจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในแต่ละช่วงเวลา

4.1 ต้นทุนคงที่เฉลี่ย (Average Fixed Cost : AFC) คำนวณได้จากต้นทุนคงที่รวมหารด้วยจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในแต่ละช่วงเวลา ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)

4.2 ต้นทุนแปรผันเฉลี่ย (Average Variable Cost : AVC) คำนวณได้จาก ต้นทุนแปรผันรวมหารด้วยจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในแต่ละช่วงเวลา ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)

5. ต้นทุนเพิ่ม (Marginal Cost : MC) หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าต้นทุนหน่วยสุดท้าย หมายถึง จำนวนเงินที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)จ่ายเพิ่มขึ้นหรือลดลงอันเนื่องมาจากปริมาณผู้โดยสารเครื่องบินเพิ่มขึ้นหรือลดลง ในแต่ละช่วงเวลา

6. ต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) หมายถึง จำนวนเงินที่บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)ต้องสูญเสียไปอันเนื่องจากการนำเงินมาใช้ในการดำเนินกิจกรรมการบิน ซึ่งในการศึกษานี้ พิจารณาจากดอกเบี้ยเงินฝากที่บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ควรได้รับในเวลา 7 ปี โดยดอกเบี้ยที่นำคิดเป็นอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของธนาคารแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2545 -2551

7.ความสามารถในการทำกำไร หมายถึง ความสามารถในการทำกำไรของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)ซึ่งพิจารณาจากอัตราส่วนทางการเงินที่บ่งชี้ความสามารถในการทำกำไร 4 อัตรา

ได้แก่ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิและอัตราผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้น

7.1 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ หมายถึง อัตราที่ใช้ในการอธิบายว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถสร้างผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมดได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งพิจารณาจากร้อยละของมูลค่ากำไรสุทธิต่อมูลค่าสินทรัพย์รวม

7.2 อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน หมายถึง อัตราที่ใช้ในการอธิบายว่า บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้ดีเพียงใด ซึ่งพิจารณาจากร้อยละของมูลค่ากำไรจากการดำเนินงานต่อมูลค่ารายได้สุทธิ

7.3 อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิ หมายถึง อัตราที่ใช้ในการอธิบายว่า บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) มีความสามารถในการทำกำไรสุทธิหลังหักค่าใช้จ่ายทั้งหมดได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งพิจารณาจากร้อยละมูลค่ากำไรสุทธิต่อมูลค่ารายได้สุทธิ

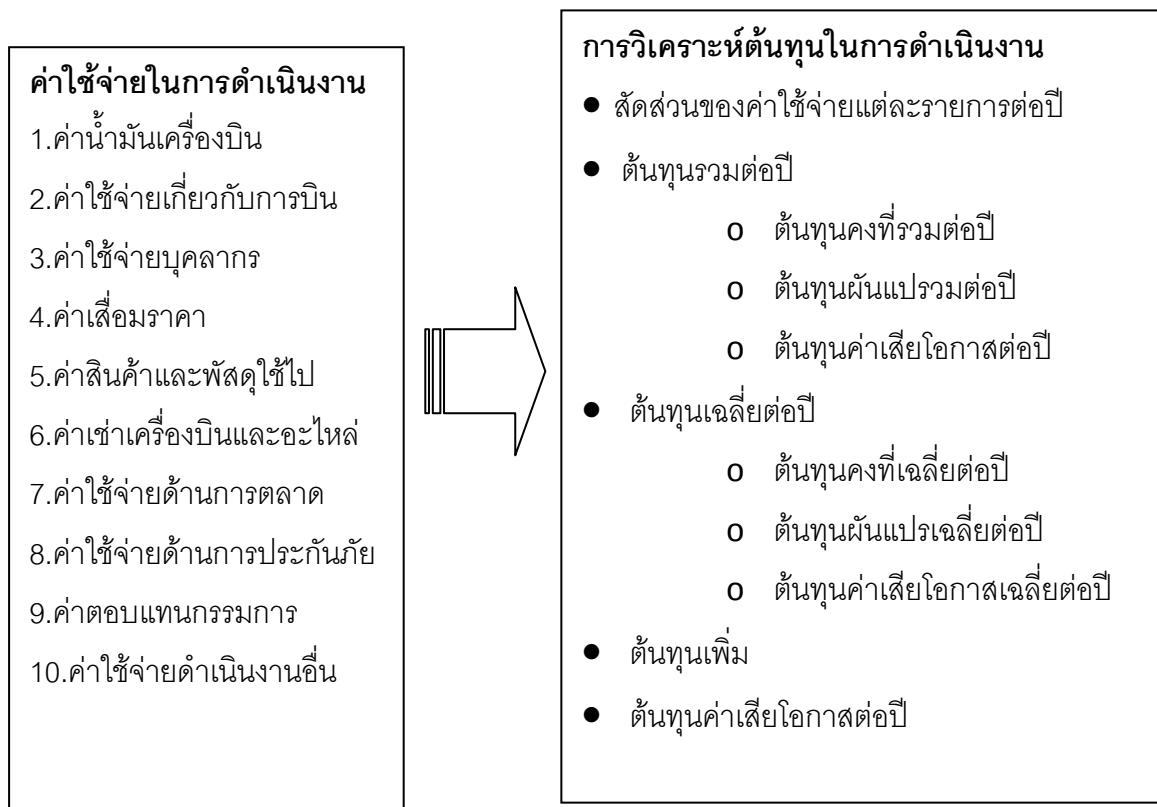
7.4 อัตราผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้น หมายถึง อัตราที่ใช้ในการอธิบายว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถสร้างผลตอบแทนให้กับผู้ถือหุ้นได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งพิจารณาจากร้อยละของมูลค่ากำไรสุทธิต่อมูลค่าของส่วนของผู้ถือหุ้น

8.งบกำไรขาดทุน หมายถึง งบการเงินที่แสดงรายการรายได้และค่าใช้จ่าย ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) โดยรายได้หักค่าใช้จ่ายเท่ากับกำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี(กำไรจากการดำเนินงาน) และหักต่อดัวยรายการภาษีและดอกเบี้ยจ่ายเท่ากับกำไรสุทธิ

9.งบดุล หมายถึง งบการเงินที่แสดงรายการสินทรัพย์ หนี้สิน ทุน ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) เป็นงบการเงินที่แสดงฐานะทางการเงิน ณ วันสิ้นงวดของปีบัญชี

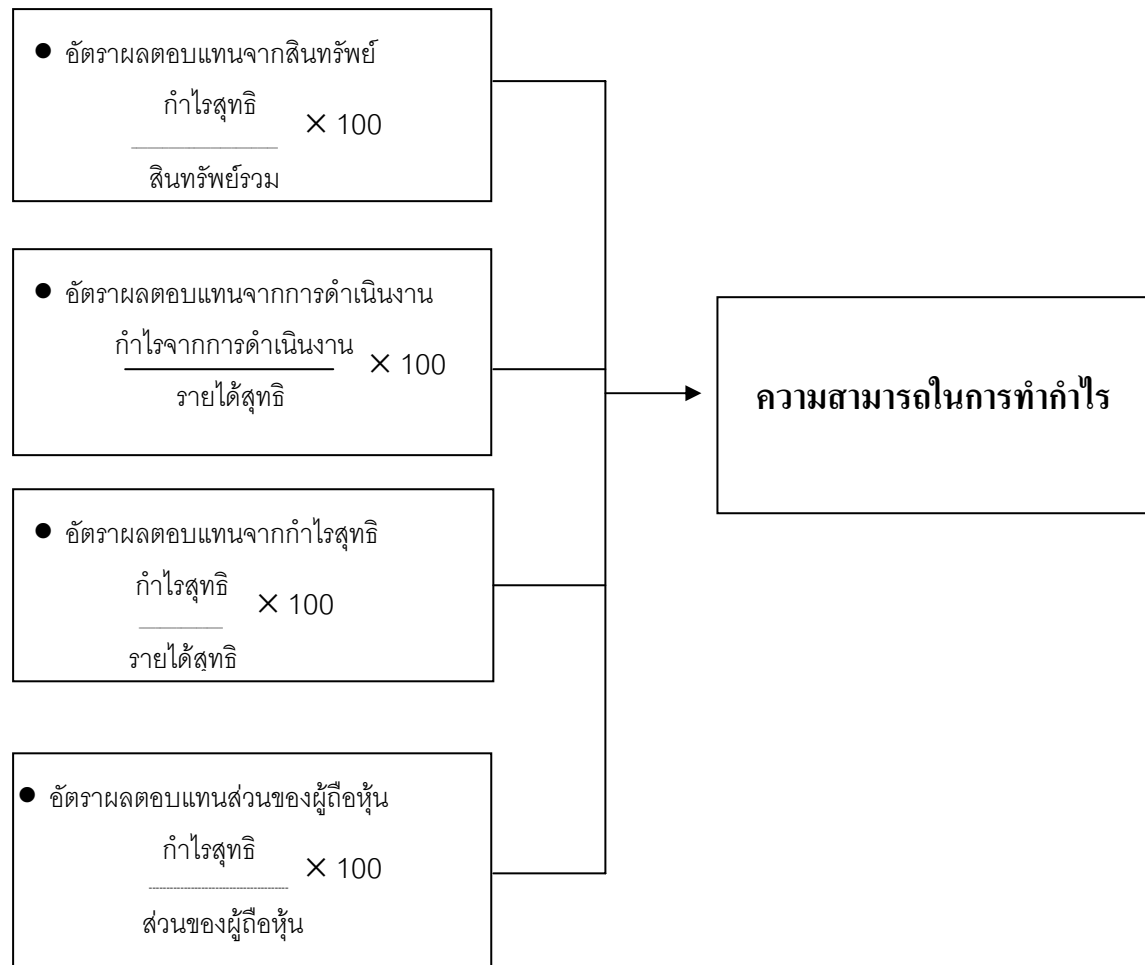
กรอบแนวคิดในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้กระทำโดยอาศัยแนวคิดและหลักการทางเศรษฐศาสตร์เกี่ยวกับการวิเคราะห์ต้นทุนในการผลิตและหลักการบริหารทางการเงินเกี่ยวกับความสามารถในการทำกำไรของหน่วยงาน มาใช้ในการวิเคราะห์ต้นทุนและความสามารถในการทำกำไรในการดำเนินงาน ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) โดยอาศัยข้อมูลจากรายงานประจำปีของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ในช่วงปี 2545-2551ดังสรุปได้ในภาพประกอบ1 และ 2



ภาพประกอบ 1 การวิเคราะห์ต้นทุนในการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงปี 2545 - 2551

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน



ภาพประกอบ 2 การวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ในช่วงปี 2545 - 2551

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิเคราะห์ต้นทุนในการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และสามารถสรุปได้ดังนี้

1. ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)
2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)(รายงานประจำปี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน).2549)

บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) เริ่มก่อตั้งขึ้นโดยการทำสัญญาร่วมทุนระหว่างบริษัท เดินอากาศไทย จำกัดกับสายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ชิสเต็มหรือใช้ชื่อย่อว่า เอส เอ เอส เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2502 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ และได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 ด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านบาท โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และ เอส เอ เอส ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน ต่อมาเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2520 บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ได้ซื้อหุ้นทั้งหมดคืนจาก เอส เอ เอส ตามมติคณะรัฐมนตรี ดังนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด จึงเป็นสายการบินของคนไทยอย่างแท้จริง และมีบริษัท เดินอากาศไทย จำกัดกับกระทรวงการคลัง เป็นผู้ร่วมถือหุ้นและเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2534 ได้นำบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

วิสัยทัศน์ของบริษัท คือเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ไทย โดยมีภารกิจ คือ ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจรทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะอาดสบาย และบริการที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจต่อลูกค้า มีการบริหารที่มีประสิทธิภาพ และโปร่งใสด้วยความซื่อสัตย์สุจริตตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากลและมีผลประโยชน์ตอบแทนที่น่าพอใจ เพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น สร้างสิ่งแวดล้อมในการทำงานและให้ผลตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อจูงใจให้พนักงานเรียนรู้และทำงานอย่างเต็มศักยภาพและภูมิใจที่เป็นส่วนร่วมในความสำเร็จของบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อประเทศชาติในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 41 ส่วนการแข่งขันของอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ มีสายการบินที่ทำการบินระหว่างประเทศรวม 87 สายการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 38.5

กิจการหลักของธุรกิจสายการบิน

ธุรกิจสายการบินเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วย การบริการขนส่งผู้โดยสาร และการบริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยบริษัทฯ ได้ให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่าง ๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ

กิจการที่เกี่ยวข้องหรือสนับสนุนธุรกิจหลัก

กิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับการขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะต้องมีการดำเนินการที่สอดคล้องต่อเนื่องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถออกเดินทางจากสถานีต้นทางและถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ทำให้เกิดความเชื่อถือและความมั่นใจแก่ผู้โดยสาร ซึ่งมีรายละเอียดการให้บริการต่างๆ ดังนี้

กิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

- บริการด้านผู้โดยสารได้แก่ การบริการต้อนรับ การตรวจรับบัตรโดยสาร
- บริการด้านกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสารได้แก่ การติดตามสัมภาระ
- บริการระวางการบรรทุก
- บริการห้องรับรองพิเศษ
- บริการรถรับ-ส่งผู้โดยสาร

กิจการบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Support Equipment Services)

บริการเกี่ยวกับผู้โดยสาร ลูกเรือ และสัมภาระ (Passenger Crew and Baggage Services)

- บริการรับ-ส่งผู้โดยสารและลูกเรือระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอากาศยานโดยยานพาหนะรับ-ส่งผู้โดยสาร (Ramp Bus)

- บริการนำส่งสัมภาระผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอากาศยาน

บริการอากาศยานบริเวณลานจอด (Aircraft Services)

- บริการลากจูงอากาศยานเข้า-ออกจากสะพานเทียบเครื่องบินหรือจุดจอดอากาศยานภายในลานจอดด้วย (Aircraft Towing Tractor)

- บริการผู้โดยสารขึ้น-ลงจากอากาศยานด้วยรถบันได
- บริการน้ำดื่ม น้ำใช้ภายในอากาศยาน
- บริการทำความสะอาดห้องผู้โดยสาร ห้องน้ำ ห้องครัวภายในอากาศยาน

- บริการทำความเย็นภายในอากาศยานขณะจอดด้วย(Air Condition Service Mobile Truck)

- บริการจ่ายกระแสไฟภายในอากาศยานขณะจอดด้วย(Ground Power Service Mobile Truck)

- บริการรูดสายพาน (Conveyor Belt) เพื่อลำเลียงสัมภาระผู้โดยสาร

- บริการนำส่งสินค้าระหว่างอาคารคลังสินค้ากับอากาศยานโดยใช้อุปกรณ์ต่างๆ อาทิ เช่น รถยกสินค้า คอนเทนเนอร์ รถลากจูง และอุปกรณ์พ่วงลาก เป็นต้น

- บริการลำเลียงตู้สินค้าเข้า-ออกจากอากาศยานโดยใช้อุปกรณ์ต่างๆ อาทิเช่น Hi-loading Trucks, Wide-bridge Loading Trucks เป็นต้น

บริการซ่อมบำรุง (Maintenance Services)

- บริการซ่อมบำรุงและตรวจเช็คตามระยะเวลาสำหรับอุปกรณ์ภาคพื้นและยานพาหนะประเภทต่างๆ

- บริการซ่อมคอนเทนเนอร์ทุกประเภท ตามระบบมาตรฐานสากล

กิจการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Commercial)

- บริการสำรองระวางสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

- บริการควบคุมและวางแผนระวางบรรทุกสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสัมภาระ

ผู้โดยสาร (Space Control and Load Planning)

- บริการจัดเก็บรักษาสินค้า (Warehouse Storage)

- บริการตรวจสอบสภาพหีบห่อและชั่งน้ำหนัก สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

- บริการตรวจนับคัดแยก สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

- บริการจัดบรรทุก ขนถ่าย สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

- บริการจัดการเอกสารสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์(Cargo and Mail Documentation)

- บริการจัดทำบัญชีเรือขาออก (Cargo and Mail Manifesting)

- บริการรวบรวมใบขนสินค้าและรายงานอากาศยานเข้า-ออกต่อกรมศุลกากร

- บริการรับแจ้งสินค้าที่ชำรุดสูญหาย (Cargo Tracing)

- บริการรับส่งข้อมูลสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่สายการบินลูกค้าและสถานี่ต่างประเทศ

- บริการข้อมูลและสถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้า

- บริการควบคุมและจัดหาอุปกรณ์บรรทุกสินค้าและสัมภาระผู้โดยสาร (Unit Load

Devices Control)

กิจการครัวการบิน (Catering Services)

- บริการจัดหา ผลิตอาหารและเครื่องดื่ม สำหรับสายการบินบริษัท และสายการบินลูกค้า เพื่อบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน
- ดำเนินกิจการภัตตาคารและ Snack Bar ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชียงใหม่ ภูเก็ต เชียงรายและกระบี่ แก่ผู้โดยสารและบุคคลทั่วไป และมุ่งสู่ภัตตาคารอาหารไทย ณ ต่างประเทศ
- บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่และร้านเบเกอรี่ Puff & Pie ณ สถานที่ราชการและหน่วยงานของรัฐ
- บริการอาหารและเครื่องดื่มให้กับการประชุมภายในของบริษัท ณ สำนักงานใหญ่
- บริการอาหารประเภทกล่องในงานพิธีต่าง ๆ เช่น งานสวดพระอภิธรรม
- บริการอาหารพนักงาน (Staff Canteen) เพื่อเป็นสวัสดิการ ณ สถานที่ต่าง ๆ เช่น สำนักงานใหญ่ฝ่ายช่างศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือ และอาคาร OPC Center ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- จัดฝึกอบรมหลักสูตรการทำอาหารและ Bakery แก่บุคคลทั่วไป

กิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Technical Services)

- บริการตรวจทางเทคนิค และซ่อมบำรุงชั้นลานจอด (Line and Light Maintenance) ทุกครั้งที่เครื่องบินจอดแวะ (Transit) และจอดค้างคืน (Night stop) ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และท่าอากาศยานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ท่าอากาศยานกรุงเทพให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง
- บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินชั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) ที่ผลิตจากบริษัทโบอิง (B747, B777, B737) และผลิตจากบริษัทแอร์บัส (A300-600, A330, A340) นอกจากนี้ยังมีเครื่องบินแบบอื่นอีก อาทิ เช่น เอ็มดี-11 และเอทีอาร์ 72 เป็นต้น
- บริการปรับปรุงที่นั้งผู้โดยสาร และระบบความบันเทิงบนเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 และแบบโบอิง 777-200 ของบริษัท โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง ตามลำดับ
- ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ผลิตโดยบริษัท General Electric แบบ CF6-80 และแบบ CF6-50 รวมทั้งอุปกรณ์เครื่องบิน
- ซ่อมบำรุงเครื่องบินให้ฝูงบินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด แบบเหมารวม (Total Maintenance Services) ฝูงบินของกองบินตำรวจ และหน่วยราชการสำคัญต่างๆ อีกด้วย
- ส่งวิศวกรอากาศยานเป็นผู้แทนของบริษัทฯ ไปประจำที่เมือง Toulouse ประเทศ

ฝรั่งเศส เมือง Everett ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อประสานงานกับบริษัทแอร์บัส และบริษัทโบอิง ในการสร้างเครื่องบินแบบแอร์บัส A340 และแบบโบอิง 777-200ER ตามคำสั่งซื้อของบริษัท

2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับต้นทุน

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization. 1983) ได้วิเคราะห์หลักการประหยัดในด้านต้นทุนการผลิตบริการ โดยให้สายการบินแต่ละสายการบินนำไปพิจารณาความเหมาะสมในการผลิตบริการขนส่งทางอากาศให้เกิดการประหยัดต่อต้นทุนในการดำเนินการของสายการบินโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ขนาดของเครื่องบิน ในด้านการบินการประหยัดจากขนาดจะเกิดขึ้นได้เมื่อหมู่เครื่องบินที่ได้มาตรฐาน(Fleet Standization) และขนาดที่เหมาะสมของหมู่เครื่องบิน ที่ขึ้นอยู่กับลักษณะของการประกอบการบินนั้นๆ

- ประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของการปฏิบัติการบินทางอากาศพลศาสตร์ (Aerodynamic efficiency) ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์(Propulsive efficiency) และประสิทธิภาพของโครงสร้างของเครื่องบิน (Structural efficiency) โดยที่ประสิทธิภาพของการปฏิบัติการบินทางอากาศพลศาสตร์จะเน้นถึงอัตราส่วนของแรงยก/แรงดูด(Lift/Drag ratio) ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์จะคำนึงถึงในการใช้น้ำมันในการปฏิบัติการบินและสำหรับประสิทธิภาพของโครงสร้างของเครื่องบิน คือ โครงสร้างของน้ำหนักซึ่งเป็นปัจจัยของน้ำหนักในการบินขึ้นของเครื่องบิน(Takes-off weight)

- ความเร็วของเครื่องบิน สำหรับการใช้ความเร็วสูงขึ้นจะทำให้ผลผลิตเพิ่มขึ้นโดยการศึกษาพบว่าเครื่องบิน Concorde เป็นเครื่องบินที่มีความเร็วสูงค่าใช้จ่ายทางด้านต้นทุนจะลดลงมากกว่าเครื่องบินที่มีความเร็วต่ำกว่า

- ความยาวของเส้นทางการบิน เส้นทางการบินถูกกำหนดขึ้นโดยมีระยะทางถ้าระยะทางที่เป็นเส้นตรงจะทำให้ต้นทุนลดลง และในกรณีที่บินในเส้นทางที่ระยะทางมากกว่าจะทำให้ค่าบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นด้วย

- การใช้ประโยชน์ของเครื่องบินต่อปีมากขึ้นจะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยลดลง หมายความว่า เมื่อเครื่องบินมีความเชื่อถือและมีการบำรุงรักษาตลอดเวลาจะทำให้มีการใช้เครื่องบินเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง นั่นคือถ้าเครื่องบินมีสถิติการใช้บินสูงจะทำให้ผลผลิตเพิ่มขึ้น จะทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง

- ต้นทุนของปัจจัยการผลิต การเพิ่มขึ้นของปัจจัยการผลิตโดยเฉพาะราคาของน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น ค่าแรงงาน เป็นปัจจัยหลักที่มีความสำคัญต่อต้นทุนการผลิต

สทริกเลอร์ ยอร์ช เจ (Stigler George J. 1962: 94-105) กล่าวว่าต้นทุนมีส่วนช่วยในการกำหนดของเขตกิจกรรมการดำเนินงาน เช่น การซื้อปัจจัยการผลิต การแปรรูปปัจจัยการผลิต การปฏิบัติการ การบริหารจัดการ การจัดเก็บและจำหน่ายผลผลิต การให้สินเชื่อลูกค้า ต้นทุนการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรมขึ้นอยู่กับจำนวนผลผลิตจากกิจกรรม และสามารถประมาณต้นทุนของแต่ละกิจกรรมได้ เช่น ต้นทุนรวม (Total Cost) และต้นทุนเฉลี่ย (Average Cost) ซึ่งต้นทุนรวมประกอบไปด้วย ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) และต้นทุนผันแปร (Variable Cost) ในการผลิตระยะสั้น ส่วนการผลิตในระยะยาวจะมีเพียงต้นทุนผันแปรเท่านั้น เนื่องจากสามารถเปลี่ยนแปลงปัจจัยการผลิตและขนาดการผลิตได้ตามความเหมาะสมเพราะทำให้หน่วยผลิตมีรายรับจากการผลิตเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าต้นทุนการผลิต ซึ่งมีรูปแบบที่หลากหลายตามกิจกรรมของหน่วยผลิต หน่วยผลิตแต่ละหน่วยมีลักษณะต้นทุนที่ต่างกันขึ้นอยู่กับลักษณะการดำเนินงานของหน่วยผลิตนั้น และต้นทุนเฉลี่ยต่ำสุดของหน่วยผลิตจะเป็นตัวแทนของขนาดการผลิตที่เหมาะสมของหน่วยผลิตนั้น ๆ

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2544: 124-125) อธิบายแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์เกี่ยวกับต้นทุนการผลิตว่ามีความหมายที่แตกต่างไปจากต้นทุนการผลิตทางบัญชี โดยที่ต้นทุนการผลิตในทางบัญชีต้องมีความชัดเจนหรือจ่ายจริงเป็นตัวเงินสามารถแสดงหลักฐานเพื่อลงบัญชีได้ โดยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

ต้นทุนทางตรง (Direct Cost) หมายถึง ต้นทุนที่เกิดขึ้นโดยตรงในการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ต้นทุนทางอ้อม (Indirect Cost) หมายถึง ต้นทุนที่ไม่ใช่ต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เช่น ค่าเสียโอกาสของเงินทุน เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการแบ่งต้นทุนตามลักษณะการผลิตประกอบด้วย แต่ต้นทุนการผลิตในความหมายทางเศรษฐศาสตร์นั้นมีความหมาย และขอบเขตที่กว้างกว่าโดยจะแบ่งต้นทุนออกเป็น 2 ประเภท คือ

ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) เป็นต้นทุนที่ไม่เปลี่ยนแปลงตามจำนวนหน่วยที่ให้บริการและใช้ในการผลิต ในระยะเวลาที่ไม่ยาวนานเกินไป

ต้นทุนแปรผัน (Variable Cost) เป็นต้นทุนที่แปรผันตามปริมาณการผลิต ได้แก่ สินค้าและวัสดุที่ใช้ไป ค่าใช้จ่ายพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน เป็นต้น ในการแยกประเภทของต้นทุนนั้นมีการแบ่งแยกของต้นทุนในเชิงเศรษฐศาสตร์และในเชิงบัญชี จะแบ่งแยกอย่างไรขึ้นอยู่กับความมุ่งหมายของผู้ที่ศึกษาว่ามีความมุ่งหมายอย่างไร

ต้นทุนทางบัญชี (Accounting Cost) หมายถึง ต้นทุนที่จ่ายออกไปจริงๆ และจดบันทึกลงบัญชีไว้

ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์(Economic Cost) หมายถึง ต้นทุนทุกอย่างที่ใช้ในการผลิตไม่ว่าจะจ่ายออกไปจริงหรือไม่ก็ตาม ดังนั้น ต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์เท่ากับ ต้นทุนทางบัญชี+ต้นทุนค่าเสียโอกาส ด้วยเหตุนี้ต้นทุนในทางเศรษฐศาสตร์จึงสูงกว่าต้นทุนในทางบัญชี เพราะฉะนั้นกำไรในทางเศรษฐศาสตร์จึงน้อยกว่ากำไรในทางบัญชี

ต้นทุนกับระยะเวลา(Cost and Time Period)

ต้นทุนการผลิตจะเปลี่ยนแปลงตามจำนวนสินค้าที่ผลิตซึ่งจะเปลี่ยนแปลงได้มากน้อยแค่ไหนขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการผลิต ถ้าเป็นการผลิตในระยะสั้น ผู้ผลิตไม่สามารถขยายการผลิตออกไปได้ เพราะปัจจัยการผลิตบางอย่างไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ แต่ในระยะยาวการขยายการผลิตทำได้มากกว่าในระยะสั้น เนื่องจากปัจจัยการผลิตทุกอย่างสามารถเปลี่ยนแปลงได้

ระยะเวลาในการผลิตแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือ ระยะสั้น(Short Run Period) และระยะยาว (Long Run Period)

การผลิตระยะสั้น หมายถึง การผลิตในช่วงระยะเวลาที่ผู้ผลิตไม่สามารถเปลี่ยนแปลงปริมาณของปัจจัยการผลิตบางอย่างได้ เช่น ที่ดิน เครื่องบิน อาคาร เป็นต้น เรียกปัจจัยการผลิตเหล่านี้ว่า ปัจจัยคงที่(Fixed Factors) ส่วนปัจจัยอื่นๆ เช่น แรงงาน วัสดุ เครื่องมือเครื่องใช้ เรียกว่า ปัจจัยผันแปร (Variable Factors) ซึ่งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ในระยะสั้น ด้วยเหตุนี้ต้นทุนการผลิตในระยะสั้นจึงประกอบด้วยต้นทุนคงที่ และต้นทุนผันแปร ต้นทุนคงที่จะไม่เปลี่ยนแปลงตามจำนวนผลผลิต คือไม่ว่าจะผลิตเป็นจำนวนเท่าใด ต้นทุนนี้จะไม่เปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด ส่วนต้นทุนผันแปรจะเปลี่ยนแปลงไปตามจำนวนผลผลิต ดังนั้นต้นทุนการผลิตในระยะสั้นจึงขึ้นอยู่กับต้นทุนผันแปร และต้นทุนคงที่

การผลิตระยะยาว หมายถึง การผลิตในช่วงระยะเวลานานพอที่ผู้ผลิตจะสามารถเปลี่ยนแปลงปัจจัยทุกตัวได้ตามปริมาณที่ต้องการ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงขนาดการผลิต(Scale of Plant) นั่นเอง ดังนั้นในการผลิตระยะยาวปัจจัยการผลิตทุกชนิดจะเป็นปัจจัยผันแปรหมด เพราะสามารถเปลี่ยนแปลงได้หมด ดังนั้น ต้นทุนการผลิตในระยะยาวจะประกอบด้วยต้นทุนผันแปรอย่างเดียว

ต้นทุนค่าเสียโอกาส

นราทิพย์ ชูติวงศ์ (2542: 259-262)กล่าวว่า ต้นทุนค่าเสียโอกาสเกิดจากการที่ปริมาณทรัพยากรมีจำกัดและความต้องการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรไม่มีความสมดุลกัน จึงก่อให้เกิดคำถามในการจัดสรรทรัพยากรว่าจะนำทรัพยากรที่มีอยู่นั้นไปใช้ประโยชน์อย่างไร นั่นคือ จะผลิตอะไร ผลิตอย่างไร และผลิตเพื่อใคร ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เมื่อมีการใช้ทรัพยากรที่ขาดแคลนในการผลิตสินค้าชนิดหนึ่ง เป็นต้นว่าสินค้า A ย่อมหมายถึงจำนวนสินค้าอื่นๆ ที่สามารถผลิตได้ด้วยทรัพยากรจำนวนนั้น ๆ จะหายไปจากสังคม การตัดสินใจเลือกใช้ทรัพยากรในทางใดทางหนึ่งจึงมีผลให้เกิดต้นทุนในการเลือกขึ้น ต้นทุนดังกล่าวคือผลประโยชน์ที่เราไม่ได้รับจากทางเลือกอื่น ๆ ที่เราไม่ได้เลือก เนื่องจากทรัพยากรหนึ่งๆ นั้นจะใช้ประโยชน์ได้แต่ทางใดทางหนึ่งเท่านั้น ผลประโยชน์ที่เราไม่ได้รับในที่นี้จึงหมายถึงประโยชน์สูงสุดในระหว่างทางเลือกทุก ๆ ทางที่เราไม่ได้เลือก ผลประโยชน์จึงประเมินออกมาในรูปมูลค่า เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้ ดังนั้นจึงอาจให้คำนิยามคำว่า ต้นทุนค่าเสียโอกาส(Opportunity Cost) หรือต้นทุนในการเลือกได้ว่า คือมูลค่าสูงสุดของผลประโยชน์จากทางเลือกอื่นๆ ที่เราไม่ได้รับเลือกจากได้นำทรัพยากรมาใช้ในทางใดทางหนึ่งแล้ว ซึ่งในทางการเงินจะพิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงเท่านั้น แต่ในทางเศรษฐศาสตร์มูลค่าของทรัพยากรที่นำมาใช้ลงทุนในการดำเนินงาน ซึ่งจะถือเป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของการดำเนินงานนั้นจะวิเคราะห์โดยพิจารณาหลักต้นทุนค่าเสียโอกาสเป็นสำคัญ กล่าวคือ พิจารณาว่าถ้านำทรัพยากรนั้นมาใช้ในการดำเนินงานแล้ว จะทำให้ทรัพยากรนั้นต้องเสียผลประโยชน์ตอบแทนที่ดีที่สุดที่ควรจะได้รับจากการลงทุนในด้านอื่น ๆ ไปมากน้อยเพียงใด ซึ่งการในการศึกษาต้นทุนและความสามารถในการทำกำไรของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ได้นำต้นทุนค่าเสียโอกาสมาคิดคำนวณด้วย ซึ่งในการศึกษาคำนี้กำหนดให้ต้นทุนค่าเสียโอกาสของเงินทุน เป็นอัตราดอกเบี้ยเงินฝากถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของธนาคารพาณิชย์แต่ละปี ตั้งแต่ปี 2542 -2551 ซึ่งนำมาจากธนาคารแห่งประเทศไทย

นักวิชาการเศรษฐศาสตร์ เฟอริกูสันและกราวด์(Ferguson; & Gould1975: 175-198) ได้แบ่งต้นทุนการผลิตตามระยะการผลิต ออกเป็น 2 ประเภท คือต้นทุนระยะสั้นและต้นทุนระยะยาว

1) ต้นทุนทั้งหมดในระยะสั้น (Short-run Total Cost หรือ STC) ประกอบด้วย ต้นทุนคงที่ทั้งหมด (Total Fixed Cost หรือ TFC) และต้นทุนผันแปรทั้งหมด(Total Variable Cost หรือ TVC) ซึ่งต้นทุนคงที่ทั้งหมด หมายถึงต้นทุนที่ไม่เปลี่ยนแปลงตามปริมาณการผลิต ส่วนต้นทุนผันแปรทั้งหมด หมายถึง ต้นทุนที่ผันแปรไปตามปริมาณการผลิต ดังนั้น

$$STC = TFC + TVC$$

โดยที่ STC = ต้นทุนทั้งหมดระยะสั้น

TFC = ต้นทุนคงที่ทั้งหมด

TVC = ต้นทุนผันแปรทั้งหมด

ต้นทุนทั้งหมดเฉลี่ยระยะสั้น (Short-run Average Cost หรือ SAC) หมายถึง ต้นทุนทั้งหมดที่ใช้ไปในการผลิตผลผลิต 1 หน่วย หรือ ต้นทุนคงที่เฉลี่ย (Average Fixed Cost หรือ AFC) รวมกับต้นทุนผันแปรเฉลี่ย (Average Variable Cost หรือ AVC)

$$SAC = STC / Q$$

โดยที่ SAC = ต้นทุนทั้งหมดเฉลี่ยระยะสั้น

STC = ต้นทุนทั้งหมดระยะสั้น

Q = ปริมาณผลผลิต

หรือ
$$SAC = (TFC / Q) + (TVC / Q)$$

$$SAC = AFC + AVC$$

โดยที่ AFC = ต้นทุนคงที่เฉลี่ย

AVC = ต้นทุนผันแปรเฉลี่ย

ต้นทุนหน่วยสุดท้ายระยะสั้น (Short-run Marginal Cost หรือ SMC) หมายถึง ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการผลิตสินค้าเพิ่มขึ้นอีก 1 หน่วย ดังนั้น

$$SMC = (\Delta STC) / (\Delta Q)$$

โดยที่ SMC = ต้นทุนหน่วยสุดท้ายระยะสั้น

ΔSTC = ปริมาณการเปลี่ยนแปลงต้นทุนทั้งหมดระยะสั้น (Quantity Change in Short-run Total Cost)

ΔQ = ปริมาณการเปลี่ยนแปลงของผลผลิต (Quantity Change in Product)

2) ต้นทุนทั้งหมดระยะยาว (Long-run Total Cost หรือ LTC) หมายถึง ต้นทุนรวมทั้งหมดที่เกิดจากการผลิตผลผลิตจำนวนหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วย ต้นทุนผันแปรทั้งหมด

ต้นทุนเฉลี่ยระยะยาว (Long-run Average Total Cost) หมายถึง ต้นทุนทั้งหมดในระยะยาวที่ใช้ในการผลิตผลผลิต 1 หน่วย

ต้นทุนหน่วยสุดท้ายระยะยาว (Long-run Marginal Cost) หมายถึง ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการผลิตผลผลิตเพิ่มขึ้นอีก 1 หน่วย

2.2 แนวคิดและทฤษฎีค่าเสื่อมราคา

นราทิพย์ ชูติวงศ์ (2544: 380-381) กล่าวว่า ค่าเสื่อมราคา (Depreciation) ค่าเสื่อมราคาเป็นรายการค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้มีการจ่ายเงินสดออกไปจริงๆ เป็นรายการตัดจำหน่ายมูลค่าของสินทรัพย์ประเภททุนที่ใช้อยู่ในการดำเนินงาน วิธีการคำนวณค่าเสื่อมราคามีหลายวิธีด้วยกัน ดังนี้ (นราทิพย์ ชูติวงศ์.2544: 380-381)

2.2.1 วิธีคิดค่าเสื่อมราคาแบบเส้นตรง Straight Line เป็นวิธีการคิดค่าเสื่อมราคาที่เป็นที่นิยมใช้ทั่วไป โดยการนำเอามูลค่าทรัพย์สินตั้งแต่เริ่มแรกหักด้วยมูลค่าซากของทรัพย์สินแล้วหารอายุการใช้งานของทรัพย์สินนั้นๆ เป็นต้นว่า เครื่องบินมีอายุการใช้งาน 3 ปี มีมูลค่าเริ่มแรกเท่ากับ 1.3 ล้านบาท และมีมูลค่าซากเท่ากับ 1 แสนบาท เช่นนี้ ค่าเสื่อมราคาในแต่ละปีเท่ากับ $(1,300,000 - 100,000)/3$ เท่ากับ 400,000 บาท

2.2.2 วิธีคิดค่าเสื่อมราคาแบบ Sum-of-Years-Digit เป็นการคิดค่าเสื่อมราคาจากอัตราส่วนของจำนวนปีของอายุการใช้งานที่เหลืออยู่ของทรัพย์สินต่อผลบวกของตัวเลขแต่ละปีของการใช้งานทรัพย์สิน คุณด้วยมูลค่าทรัพย์สินเริ่มแรกหักด้วยมูลค่าซากเท่ากันทุกๆปี จากตัวอย่างแรกก็จะได้ว่าผลบวกของตัวเลขแต่ละปี คือ $1+2+3$ เท่ากับ 6 ดังนั้น ค่าเสื่อมราคาที่เกิดโดยวิธีนี้ในปีที่ 1 $(3/6)(1,200,000)$ เท่ากับ 600,000 บาท ,ปีที่ 2 $(2/6)(1,200,000)$ เท่ากับ 400,000 บาท , ปีที่ 3 $(1/6)(1,200,000)$ เท่ากับ 200,000 บาท

2.2.3 วิธีคิดค่าเสื่อมราคาแบบ Double Declining Balance จะคิดค่าเสื่อมราคาในอัตราสองเท่าของอัตราเส้นตรง แต่เป็นการคิดค่าเสื่อมราคาจากมูลค่าของสินทรัพย์คงเหลือในแต่ละปี ค่าเสื่อมราคาโดยวิธีนี้ในปี 1 $(2/3)(1,200,000)$ เท่ากับ 800,000 บาท ปีที่ 2 $(2/3)(1,200,000-800,000)$ เท่ากับ 266,666.67 บาท ปีที่ 3 เท่ากับ 133,333.33 บาท

การคิดค่าเสื่อมราคาทั้ง 3 วิธีสามารถนำไปใช้ได้ทุกวิธี ซึ่งแต่ละวิธีต่างมีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันไป การเลือกนำไปใช้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสม หากวิธีการใดเหมาะสมและได้รับผลประโยชน์มาก

ที่สุดก็เลือกวิธีนั้น และ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ใช้วิธีการคิดค่าเสื่อมราคาแบบเส้นตรง Straight Line

2.3 ความสามารถในการทำกำไร

ยูจีน เอฟ บริงแฮมและหลุยส์ ซี การ์เพนสกี(Eugene F.Bringham; & Louis C. Gapenski. 1994).กล่าวว่าในการศึกษาความสามารถในการทำกำไรนั้นสามารถจัดกระทำได้หลายวิธีด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นการวิเคราะห์งบการเงิน การวิเคราะห์งบกระแสเงินสด อัตราส่วนทางการเงิน หรือวิธีอื่นๆ

ซึ่งในการวิเคราะห์งบการเงินแบ่งเป็น 2 แบบ คือการวิเคราะห์งบการเงินตามแนวดิ่ง (Common Size)เพื่อหาอัตราร้อยละของรายการบัญชีทุกประเภทว่ามีสัดส่วนมากน้อยเท่าใดของรายการบัญชีทั้งหมด และการวิเคราะห์งบการเงินแบบแนวโน้ม(Trend Analysis) เพื่อวิเคราะห์หาอัตราการเพิ่มของรายการบัญชีในปัจจุบันเทียบกับอดีต

ส่วนการวิเคราะห์งบกระแสเงินสด เป็นวิเคราะห์แหล่งที่มาและที่ใช้ไปของเงินสด ซึ่งแบ่งเป็น 3 ขั้นตอนในการวิเคราะห์ คือ กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน ทั้งนี้เพื่อวิเคราะห์ว่ากระแสเงินสดส่วนใหญ่ได้มาจากแหล่งใดนั่นเอง

แต่ในการศึกษาต้นทุนและความสามารถในการทำกำไรในการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ผู้วิจัยเลือกวิธีการศึกษาโดยวิธีการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน ซึ่งการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินแสดงถึง ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลหนึ่งกับอีกข้อมูลหนึ่งโดยอัตราส่วนทางการเงินอาจเป็นความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลต่าง ๆ ในงบดุล หรือข้อมูลต่างๆ ในงบกำไรขาดทุน หรือระหว่างข้อมูลทั้งสองบได้ ทั้งนี้ข้อมูลที่น่ามาคำนวณอัตราส่วนทางการเงินต้องเป็นข้อมูลที่สำคัญ จึงทำให้อัตราส่วนนั้นเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์ อัตราส่วนทางการเงินแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ อัตราวัดสภาพคล่อง (Liquidity Ratio) อัตราส่วนวัดประสิทธิภาพในการทำงาน (Activity Ratio) อัตราส่วนวัดภาระหนี้สิน(Leverage Ratio) อัตราส่วนวัดความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยเลือกอัตราส่วนวัดความสามารถในการทำกำไรซึ่ง เป็นอัตราส่วนทางการเงินที่ทำให้ผู้วิจัยทราบถึงผลการดำเนินงานในอดีตและคาดการณ์ความสามารถในการทำกำไรในอนาคต ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ ซึ่งตรงตามจุดมุ่งหมายของการวิจัยครั้งนี้ และอัตราส่วนทางการเงินกลุ่มวัดความสามารถในการทำกำไร ประกอบด้วยดังนี้

2.3.1 อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน (Operating Margin) เป็นอัตราส่วนระหว่างกำไรจากการดำเนินงานกับรายได้สุทธิ สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการควบคุมค่าใช้จ่ายการดำเนินงาน

$$\text{อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน (\%)} = \frac{\text{กำไรจากการดำเนินงาน}}{\text{รายได้สุทธิ}} \times 100$$

2.3.2 อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิ(Net Profit Margin) เป็นอัตราส่วนระหว่างกำไรสุทธิกับรายได้สุทธิ สะท้อนให้เห็นถึงความสามารถในการทำกำไร

$$\text{อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิ(\%)} = \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{รายได้สุทธิ}} \times 100$$

2.3.3 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (Return on Total Assets) อัตราส่วนนี้แสดงถึงให้เป็น ผลตอบแทนที่ได้จากการใช้สินทรัพย์ว่า ได้ผลตอบแทนเพียงพอหรือไม่ เป็นการวัดสัดส่วนของกำไรต่อสินทรัพย์ทั้งหมด

$$\text{อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม(\%)} = \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{สินทรัพย์รวม}} \times 100$$

2.3.4 อัตราส่วนผลตอบแทนของส่วนผู้ถือหุ้น (Return On Equity) อัตราส่วนนี้เป็นการวัดผลตอบแทนต่อเจ้าของหรือผู้ถือหุ้น คือ ผลตอบแทนจากการลงทุนของผู้ถือหุ้น โดยเฉพาะแสดงให้เห็นความสามารถของฝ่ายบริหารที่จัดใช้สินทรัพย์ให้มีประโยชน์ให้มากที่สุดและกู้เงินจากบุคคลภายนอกมาใช้ในการดำเนินงานให้ได้ผลประโยชน์มากกว่าดอกเบี้ยที่ต้องจ่ายไปเป็นการวัดสัดส่วนของกำไรต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

$$\text{อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น(\%)} = \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}} \times 100$$

อัตราส่วนทางการเงินจะมีความหมายได้ต้องนำเปรียบเทียบกับ

1.อัตราส่วนเฉลี่ยของอุตสาหกรรม ซึ่งหาได้จากการเฉลี่ยอัตราส่วนทางการเงินของกลุ่มบริษัทที่ทำธุรกิจเดียวกันเพื่อใช้เป็นบรรทัดฐานในการเปรียบเทียบ แต่เนื่องจากการจัดทำตัวเลขเหล่านี้ค่อนข้างยุ่งยากและต้องใช้เวลานานในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2.อัตราส่วนทางการเงินในอดีตของธุรกิจ เป็นการเปรียบเทียบกับอัตราส่วนทางการเงินของบริษัทเองในช่วงการดำเนินงานที่ผ่านมา ซึ่งจะทำให้มองเห็นภาพของธุรกิจได้ดีที่สุด

3.อัตราส่วนทางการเงินของบริษัทคู่แข่ง การเปรียบเทียบจะทำให้เห็นถึงจุดอ่อนจุดแข็งของธุรกิจเทียบกับบริษัทคู่แข่งและทำให้สามารถกำหนดกลยุทธ์ในการแข่งขันได้ แต่มีข้อจำกัดคือ ข้อมูล

ทางการเงินที่นำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกัน ควรจะมีระบบบัญชี วิธีการบันทึกบัญชี และรอบระยะเวลาบัญชีเดียวกันด้วย ซึ่งในความเป็นจริงเป็นไปได้ค่อนข้างยาก

ในการวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรในการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ผู้วิจัยเลือกใช้อัตราส่วนทางการเงินกลุ่มวัดความสามารถในการทำกำไรและทำการเปรียบเทียบอัตราส่วนทางการเงินที่ได้กับอัตราส่วนทางการเงินเดียวกันกับปีที่ผ่านมาหรืออดีต เนื่องจากวิธีดังกล่าวสามารถวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรได้อย่างชัดเจนและตรงตามวัตถุประสงค์ในการทำวิจัย

จากแนวคิดทฤษฎีดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า การวิเคราะห์ต้นทุนต่อหน่วย ต้นทุนรวม ต้นทุนเพิ่ม การวิเคราะห์สัดส่วนต้นทุนแต่ละประเภทต่อปี และการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน เป็นเครื่องมือที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวิจัย ในการกำหนดนิยามศัพท์ การกำหนดตัวแปรที่จะศึกษา กำหนดประเด็นที่จะวิเคราะห์ เทคนิคการวิเคราะห์ การตั้งสมมติฐาน ในการวิเคราะห์ต้นทุน และความสามารถในการทำกำไรในการดำเนินงาน ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ทำให้ผู้วิเคราะห์ทราบถึงความสามารถในการจัดสรรทรัพยากร การบริหารค่าใช้จ่ายประเภทต่างๆ ในการดำเนินงาน ในอดีตและช่วยในการวางแผนการบริหารจัดการด้านต้นทุนได้ในอนาคต

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ฟายด์เลย์และฟอร์ซิท (Findlay; & Forsyth. 1985) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลด้านแข่งขันระหว่างประเทศ และต้นทุนด้านการผลิตบริการขนส่งทางอากาศ โดยศึกษาในสายการบินระหว่างประเทศทั่วโลก 34 สายการบินรวมถึงสายการบินไทยด้วย

ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการแข่งขันระหว่างประเทศคือ เทคโนโลยีส่วนด้านปัจจัยการผลิต พบว่าทุน ราคาน้ำมัน แรงงาน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนด้านให้บริการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากเป็นต้นทุนในการดำเนินงานของธุรกิจการบินพาณิชย์ที่มีสัดส่วนที่สูงกว่าต้นทุนทุกด้าน ราคาน้ำมันจะแตกต่างกันได้ขึ้นอยู่กับภาวะการเก็บภาษีและนโยบายของแต่ละประเทศ ส่วนแรงงานเมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันแรงงานเป็นปัจจัยที่สำคัญมากกว่า สำหรับตลาดการขนส่งระหว่างประเทศ และความสามารถในด้านการเงินนั้นแต่ละสายการบินไม่แตกต่างกันมากนัก และจากการศึกษายังพบว่าการจัดการด้านการบริหารอุตสาหกรรมการบินเป็นสิ่งสำคัญมาก การชำนาญของบุคลากรสามารถทำให้การบริหารมีศักยภาพสูงและเป็นที่มาของความแตกต่างของราคาปัจจัยผลิตอีกด้วย

บริษัท หลุยส์ เบอร์เกอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด และ บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัดและบริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (Loius Berger International, Inc. in Association with Asian Engineering consultants Corp, Ltd; & Index International Group, Ltd. 1990) ทำการศึกษาแนวโน้มของปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศและต่างประเทศ ผลการศึกษาพบว่าผู้โดยสารระหว่างประเทศคาดการณ์ไว้ว่าในปี 2010 จะมีปริมาณผู้โดยสารประมาณ 26.8 ล้านคน ผู้โดยสารภายในประเทศคาดการณ์ไว้ว่าในปี 2010 จะมีปริมาณผู้โดยสารประมาณ 15 ล้านคน อัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยร้อยละ 8.10 สิ้นค้าระหว่างประเทศ คาดการณ์ว่าในปี 2010 จะมีสินค้าบรรทุก 3888 ล้านตัน สินค้าภายในประเทศ 31,100 ล้านตัน อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.9

ขจร ธนวัฒน์โกวิท (2547) ได้ทำการศึกษาประสิทธิภาพของโครงสร้างเงินทุนสายการบินระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย โดยวัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบการใช้โครงสร้างเงินทุนต่อประสิทธิภาพของผลการดำเนินงานในธุรกิจสายการบินระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย โดยใช้วิธี Data Envelopment Analysis (DEA) และนำผลที่ได้จากการศึกษาไปช่วยในการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยข้อมูลที่ใช้การศึกษาคือ งบการเงิน ประจำปีค.ศ.1997 ถึง 2001 เป็นระยะเวลา 5 ปี และสายการบินที่นำมาศึกษามีจำนวน 9 สายการบินด้วยกัน ประกอบด้วยสายการบินฮอลแลนด์แอร์เวย์ สายการบินแอร์อินเดีย สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิคแอร์เวย์ สายการบิน

บินเจแปน แอร์ไลน์ สายการบินเกาหลี สายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์ สายการบินฟิลิปปินส์ แอร์ไลน์
สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ สายการบินไทย

ปัจจัยการผลิต (Input) ที่ใช้ในการศึกษา คือ อัตราส่วนระหว่างหนี้สินต่อสินทรัพย์ ส่วน
ผลผลิต (Output) ประกอบด้วยอัตราส่วนทางการเงิน 2 กลุ่ม คือ ความสามารถในการบริหาร
สินทรัพย์ และความสามารถในการทำกำไร โดยความสามารถในการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย
อัตราส่วนหมุนเวียนของสินทรัพย์รวม อัตราการหมุนเวียนของสินทรัพย์ถาวร ส่วนความสามารถใน
การทำกำไร ประกอบด้วยอัตราส่วนกำไรสุทธิ อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ อัตราส่วน
ผลตอบแทนของส่วนผู้ถือหุ้น

ผลการศึกษาพบว่า สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ เป็นสายการบินที่มีค่าประสิทธิภาพมาก
ที่สุด โดยมีประสิทธิภาพถึง 4 ปี ส่วนในปีที่ไม่มีประสิทธิภาพคือ ปี 1998 ซึ่งเป็นปีที่ไม่มีสายการบินใด
มีประสิทธิภาพเลย ดังนั้น สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์จึงเหมาะสมที่จะนำมาเป็น Benchmark ใน
อุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย การที่สิงคโปร์ แอร์ไลน์มีค่าประสิทธิภาพสูงนั้น
เนื่องมาจากการมีสัดส่วน หนี้สินต่อสินทรัพย์ที่ต่ำ ทำให้ความเสี่ยงทางการเงินน้อยกว่าสายการบินอื่น
ๆ ส่วนสายการบินไทย ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทยนั้นมีค่าประสิทธิภาพเฉลี่ย 0.867
เป็นอันดับที่สี่ ถึงแม้ว่าจะมีกำไรสุทธิเป็นบวกทุกปีแต่ค่าประสิทธิภาพการดำเนินงานยังเป็นรองสาย
การบิน สิงคโปร์ แอร์ไลน์ เนื่องจากสายการบินไทยมีอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์ค่อนข้างสูงกว่า
นั่นเอง อย่างไรก็ตามสายการบินไทยควรลดอัตราส่วนดังกล่าวลงเพื่อให้ค่าประสิทธิภาพของโครงสร้าง
เงินทุนต่อผลการดำเนินงานดีขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อความได้เปรียบเชิงการแข่งขันและช่วยลดความเสี่ยง
ด้านการเงินลงด้วย

ชัยศรี ภูริวุฒิ (2545) ได้ทำการศึกษาต้นทุนการผลิตต่อหน่วยพลังงานไฟฟ้าของโรงไฟฟ้า
พลังน้ำเขื่อนภูมิพลการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาองค์ประกอบและการ
คำนวณต้นทุนการผลิตต่อหน่วยพลังงานไฟฟ้าของโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนภูมิพล ตามแนวคิดต้นทุน
กิจกรรม และใช้ข้อมูลจากรายงานเปรียบเทียบงบประมาณและค่าใช้จ่ายของกองบัญชีและการเงิน
ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2542-2543 และจากการสัมภาษณ์พนักงาน ของโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนภูมิพล จำนวน 59
คน เพื่อให้ทราบถึงโครงสร้างองค์กร กิจกรรมแต่ละหน่วยงาน

ผลการศึกษาพบว่าองค์ประกอบต้นทุนประกอบด้วย 3 ด้าน คือ ต้นทุนด้านการผลิต ต้นทุน
ด้านการบำรุงรักษา ต้นทุนด้านการบริหารทั่วไป และจากการคำนวณหาต้นทุนการผลิตต่อหน่วย
พลังงานไฟฟ้า ปีงบประมาณ 2542 มีค่าเท่ากับ 1.70694 บาท ต่อกิโลวัตต์-ชั่วโมง โดยแบ่งตาม
องค์ประกอบของต้นทุนทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ต้นทุนด้านการผลิตต่อหน่วยเท่ากับ 0.18272 บาท ด้านการ

บำรุงรักษาต่อหน่วยเท่ากับ 0.42610 บาท ด้านการบริหารทั่วไป 1.09811 บาทและต้นทุนรวมเท่ากับ 529,475,945.00 บาท ส่วนปี 2543 ต้นทุนรวมเท่ากับ 532,754,343.00 บาท ต้นทุนต่อหน่วยพลังงานไฟฟ้าเท่ากับ 0.69592 บาท แบ่งตามองค์ประกอบด้านต้นทุนประกอบด้วย ต้นทุนด้านการผลิตเท่ากับ 0.07411 บาท ด้านการบำรุงรักษา 0.1827 บาท ด้านการบริหารทั่วไป 0.43453 บาท เมื่อเปรียบเทียบทั้ง 2 ปี พบว่าปี 2542 มีต้นทุนรวมต่ำกว่าปี 2543 แต่ปี 2542 มีต้นทุนต่อหน่วยพลังงานไฟฟ้ามีค่าสูงกว่าปี 2543 เนื่องจากปี 2542 พลังงานไฟฟ้าที่ผลิตได้ต่ำกว่านั่นเอง

ปรีเปรม ไพบูลย์ (2537) ได้ทำการศึกษาประสิทธิภาพการดำเนินงานของธนาคารพาณิชย์ไทยโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อต้องการทราบว่าธนาคารไทยพาณิชย์มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานเป็นอย่างไรและใช้อัตราส่วนทางการเงินในการวิเคราะห์ โดยอัตราส่วนทางการเงินที่นำมาใช้ประกอบด้วย อัตราส่วนทางการเงินที่ใช้วัดสภาพคล่องในการดำเนินงาน อัตราส่วนทางการเงินที่ใช้ความสามารถในการทำกำไร อัตราการเจริญเติบโตของกำไรสุทธิ

จากการศึกษาพบว่า ธนาคารพาณิชย์ไทยมีสภาพคล่องทางการเงินสูง ส่วนความสามารถในการทำกำไรธนาคารพาณิชย์ไทย ธนาคารมีแนวโน้มที่จะสามารถในการทำกำไรในการดำเนินงานได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้อัตราการเจริญเติบโตของกำไรสุทธิสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน และผลการวิเคราะห์ยังสามารถบอกให้ทราบว่ารายได้ที่ไม่ใช่ดอกเบี้ยจะเข้ามาบดบังบาทหรือมีส่วนสำคัญในการสร้างรายได้ให้ธนาคารพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น

ศิริพร เย็นเปี่ยม (2538) ได้ทำการศึกษาอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศของประเทศไทย วิเคราะห์ต้นทุนการผลิตบริการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ โครงสร้าง พฤติกรรม และผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบทฤษฎีขององค์กรอุตสาหกรรม และวิเคราะห์ต้นทุนการผลิตบริการขนส่งทางอากาศของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยใช้แบบจำลองภายใต้ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนในการดำเนินการผลิตบริการขนส่งทางอากาศกับผลผลิตบริการขนส่งทางอากาศ ราคาแรงงาน ราคาน้ำมัน และราคาทุน โดยใช้งบการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520 – 2536 โดยใช้วิธีประมาณค่าสัมประสิทธิ์ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square: OLS) เพื่อต้องการทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนการผลิตบริการขนส่งทางอากาศและการประหยัดต่อขนาดการผลิต

ผลการวิจัยพบว่า โครงสร้างอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศถูกควบคุมภายใต้นโยบายผูกขาดของรัฐบาลทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และปัจจัยทุน แรงงานเป็นปัจจัยหลักที่จะเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศรายใหม่ ซึ่งปัจจัยทุนนั้นต้องพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศเป็น

อย่างมากในการประกอบการ ด้านพฤติกรรมการณ์ขนส่งทางอากาศ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) จะแข่งขันในรูปของการบริการ คุณภาพ ความรวดเร็ว และความปลอดภัยในการเดินทางอากาศเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการดำเนินงาน และผลการดำเนินงานในช่วงระหว่างปี 2525-2533 มีประสิทธิภาพและประสบความสำเร็จ ซึ่งในปี 2530- 2533 เป็นช่วงที่มีผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและประสบความสำเร็จสูงสุดสอดคล้องกับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ

สำหรับผลการวิเคราะห์ต้นทุนในการผลิตบริการขนส่งทางอากาศ พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนในการดำเนินงาน คือ ผลผลิตบริการขนส่งทางอากาศ ราคาแรงงาน ราคาน้ำมัน ราคาทุน โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน ค่าสัมประสิทธิ์ของผลผลิตบริการขนส่งทางอากาศจากการดำเนินงานมีค่าเท่ากับ 1.16 แสดงว่า ในช่วงระหว่างปี 2520 -2536 นั้น ต้นทุนการผลิตบริการของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ไม่มีการประหยัดต่อขนาดการผลิตทั้งนี้เพราะยังไม่สามารถจัดการบริหารปัจจัยการผลิตให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

เสรี เศรษฐจินดา (2543) ได้ทำการศึกษาโครงสร้างทางการเงินและประสิทธิภาพการดำเนินงาน บริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทย จำกัด(มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างทางการเงินและประสิทธิภาพการดำเนินงานของบริษัท โดยใช้ข้อมูลจากงบการเงิน งบดุล งบกำไรขาดทุน ในปี พ.ศ. 2538 2542 เป็นข้อมูลนำมาจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และใช้อัตราส่วนทางการเงินในการศึกษา ในส่วนการศึกษาโครงสร้างทางการเงินใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ส่วนการศึกษาประสิทธิภาพการดำเนินงาน ใช้อัตราส่วนทางการเงิน 4 กลุ่มด้วยกันคือ อัตราส่วนวัดสภาพคล่อง อัตราส่วนวัดความสามารถในการทำกำไร อัตราส่วนวัดการบริหารสินทรัพย์ อัตราส่วนวัดความสามารถในการชำระหนี้

ผลการศึกษาบริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทย จำกัด(มหาชน) มีโครงสร้างทางการเงินในส่วนของเงินลงทุนมาจากการกู้ยืมมากกว่าส่วนของผู้ถือหุ้น ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินสูง มีเงินทุนหมุนเวียนสุทธิติดลบ ส่วนผลการศึกษาสภาพคล่องทางการเงิน พบว่า บริษัท มีความสภาพคล่องทางการเงินต่ำ และมีความสามารถในการทำกำไรต่ำเช่นกัน ส่งผลให้บริษัทมีความสามารถในการชำระหนี้หรือดอกเบี้ยที่บริษัทมีภาระต้องชำระในแต่ละปีต่ำด้วยและในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างทางการเงินและประสิทธิภาพการดำเนินงานของบริษัท พบว่า โครงสร้างทางการเงินมีความสัมพันธ์กับสภาพคล่อง ความสามารถในการทำกำไร ความสามารถในการชำระหนี้แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับความสามารถในการบริหารสินทรัพย์ ฉะนั้น บริษัท ปิโตรเคมีกัลไทย จำกัด(มหาชน) ควรปรับปรุงโครงสร้างการเงินให้สอดคล้องโครงสร้างของสินทรัพย์และปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานของบริษัทให้มีประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้น

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ข้อมูลและแหล่งข้อมูล
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลและแหล่งข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยเป็นข้อมูลทุติยภูมิ(Secondary Data) มีรายละเอียดและแหล่งข้อมูลดังนี้

1.1 ข้อมูลต้นทุนในการดำเนินงาน ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงปี 2545 - 2551 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายบุคลากร ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย ค่าตอบแทนกรรมการ ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ค่าเสื่อมราคา

1.2 ข้อมูลความสามารถในการทำกำไร ประกอบด้วย สินทรัพย์รวม รายได้สุทธิ กำไรจากการดำเนินงาน กำไรสุทธิ ส่วนของผู้ถือหุ้น ของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในช่วงปี 2545 – 2551

1.3 แหล่งข้อมูลในการวิจัย ได้มาจากเอกสาร งบการเงิน งบกำไรขาดทุน และงบดุลในรายงานประจำปี พ.ศ.2545 - 2551 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบบันทึกที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น เพื่อบรรณข้อมูลต้นทุนในการดำเนินงาน รายได้สุทธิ ที่ใช้ในการวิเคราะห์ต้นทุนและความสามารถทำกำไรในการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

3.การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากรายงานงบการเงิน งบกำไรขาดทุน และงบดุล ในรายงานประจำปี ตั้งแต่ปี 2545 -2551 จำนวน 7 ปี ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบันทึกข้อมูลลงแบบบันทึก

4. การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล ประมวลผลข้อมูล และคำนวณค่าสถิติเบื้องต้น และค่าสถิติต่างๆเพื่อนำไปวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆโดยมีขั้นตอนการวิเคราะห์ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 วิเคราะห์สัดส่วนของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทต่อปี เพื่อให้ทราบร้อยละของต้นทุนแต่ละประเภทในการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ต่อจำนวนค่าใช้จ่ายทั้งหมดในแต่ละปี ตั้งแต่ปี 2545 – 2551 โดยค่าใช้จ่ายที่นำมาคำนวณประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร ค่าเสื่อมราคา ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย ค่าตอบแทนกรรมการและค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ทั้งนี้โดยมีสูตรในการคำนวณดังนี้

$$\text{ค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทต่อปี(\%)} = \frac{\text{จำนวนค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทต่อปี}}{\text{จำนวนค่าใช้จ่ายทั้งหมดต่อปี}} \times 100$$

ขั้นตอนที่ 2 วิเคราะห์หาต้นทุนรวม (Total Cost :TC) ในปี 2545 - 2551 โดยแบ่งเป็น ต้นทุนคงที่รวม(Total Fixed Cost) ต้นทุนผันแปรรวม (Total Variable Cost) และต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity cost) ดังนี้

ต้นทุนคงที่รวม (Total Fixed Cost) คำนวณจากผลรวมของค่าใช้จ่ายต่อไปนี้

- ค่าเสื่อมราคา
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย
- ค่าตอบแทนกรรมการ

ต้นทุนผันแปรรวม (Total Variable Cost) คำนวณจากผลรวมของค่าใช้จ่ายต่อไปนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน
- ค่าใช้จ่ายบุคลากร

- ค่าสินค้าและพัสดุที่ใช้ไป
- ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น

ต้นทุนค่าเสียโอกาส(Opportunity cost) ประกอบด้วยค่าเสียโอกาสของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด คำนวณจากอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของธนาคารแห่งประเทศไทย ในปี 2545-2551 ดังนี้

ต้นทุนค่าเสียโอกาสต่อปี = ค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทต่อปี x อัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักต่อปี

ต้นทุนรวม = ต้นทุนคงที่รวม + ต้นทุนผันแปรรวม + ต้นทุนค่าเสียโอกาส

ขั้นตอนที่ 3 วิเคราะห์หาต้นทุนเฉลี่ย (Average Cost : AC) โดยแบ่งเป็นต้นทุนคงที่เฉลี่ย (Average Fixed Cost : AFC) ต้นทุนผันแปรเฉลี่ย(Average Variable Cost : AVC)และต้นทุนค่าเสียโอกาสเฉลี่ย (Average opportunity cost : AOC) โดยคำนวณได้จากสูตรดังนี้

$$\text{ต้นทุนคงที่เฉลี่ย (AFC)} = \frac{\text{ต้นทุนคงที่รวม(TFC)}}{\text{จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งหมด(Q)}}$$

$$\text{ต้นทุนผันแปรเฉลี่ย (AVC)} = \frac{\text{ต้นทุนแปรผันรวม(TVC)}}{\text{จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งหมด(Q)}}$$

$$\text{ต้นทุนค่าเสียโอกาสเฉลี่ย (AOC)} = \frac{\text{ต้นทุนค่าเสียโอกาส}}{\text{จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งหมด(Q)}}$$

$$\text{ต้นทุนเฉลี่ย(AC)} = \frac{\text{ต้นทุนทั้งหมด(TC)}}{\text{จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งหมด(Q)}}$$

ขั้นตอนที่ 4 วิเคราะห์หาต้นทุนเพิ่มหรือต้นทุนหน่วยสุดท้ายต่อปี (Marginal Cost : MC) คำนวณดังนี้

$$MC = \frac{\Delta TC}{\Delta Q}$$

โดยให้ ΔTC = ปริมาณการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนรวม

ΔQ = ปริมาณการเปลี่ยนแปลงของปริมาณผู้โดยสาร แต่ละปี

ขั้นตอนที่ 5 วิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรในแต่ละปีจากอัตราส่วนทางการเงิน โดยมีสูตรการคำนวณและเกณฑ์การวิเคราะห์ ดังนี้ (จินดา ทองขัน. 2540)

สูตรคำนวณ

5.1 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (Return on Total Assets) เป็นอัตราที่ใช้ในการอธิบายว่าบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) สามารถสร้างผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมดได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งมีสูตรในการคำนวณดังนี้

$$\text{อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม(\%)} = \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{สินทรัพย์รวม}} \times 100$$

5.2 อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน (Operating Margin) เป็นอัตราที่ใช้ในการอธิบายว่าบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายการดำเนินงานได้ดีเพียงใด

$$\text{อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน(\%)} = \frac{\text{กำไรจากการดำเนินงาน}}{\text{รายได้สุทธิ}} \times 100$$

5.3 อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิ (Net Profit Margin) เป็นอัตราที่ใช้อธิบายว่าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีความสามารถในการทำกำไรสุทธิหลังหักค่าใช้จ่ายทั้งหมดได้มากน้อยเพียงใด โดยคำนวณได้จากสูตรดังนี้

$$\text{อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิ(\%)} = \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{รายได้สุทธิ}} \times 100$$

5.4 อัตราส่วนผลตอบแทนของส่วนผู้ถือหุ้น (Return On Equity) เป็นอัตราที่ใช้ในการอธิบายว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถสร้างผลตอบแทนให้กับผู้ถือหุ้นได้มากน้อยเพียงใดโดยคำนวณได้จากสูตรดังนี้

$$\text{อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น(\%)} = \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}} \times 100$$

โดยกำหนดให้

สินทรัพย์รวม หมายถึง ผลรวมของมูลค่าสินทรัพย์ทั้งหมดประกอบด้วย สินทรัพย์หมุนเวียน (เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด, เงินลงทุนชั่วคราว, ลูกหนี้การค้า-สุทธิ, สินค้าและพัสดุดังเหลือ-สุทธิ, สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น) และสินทรัพย์ถาวร (เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย, เงินลงทุนระยะยาวอื่น, ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ, สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ, สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น) ซึ่งแสดงรายการอยู่ในงบดุลของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

รายได้สุทธิ หมายถึง มูลค่าของค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน ค่าระวางขนส่ง ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ กิจการอื่น ซึ่งแสดงรายการอยู่ในงบกำไรขาดทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

กำไรจากการดำเนินงาน หมายถึง มูลค่าของรายได้ทั้งหมดหักค่าใช้จ่ายทั้งหมด ซึ่งแสดงรายการอยู่ในงบกำไรขาดทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

กำไรสุทธิ หมายถึง มูลค่าของรายได้ทั้งหมดหักด้วยค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการดำเนินงานและหักด้วยดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ ซึ่งแสดงรายการอยู่ในงบกำไรขาดทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ส่วนของผู้ถือหุ้นหมายถึงผลรวมของมูลค่าหุ้นที่ออกและชำระแล้ว ส่วนเกินมูลค่าหุ้น กำไรสะสมและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ซึ่งแสดงรายการอยู่ในงบดุลของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เกณฑ์การวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไร

หากอัตราส่วนทางการเงินที่คำนวณได้มีค่าเป็นบวก(+) แสดงว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีความสามารถในการทำกำไร

หากอัตราส่วนทางการเงินที่คำนวณได้มีค่าเป็นลบ(-) แสดงว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่มีความสามารถในการทำกำไร

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แบ่งการผลวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์สัดส่วนร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภท

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนรวม (Total Cost : TC)

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนเฉลี่ย (Average Cost : AC)

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนเพิ่ม (Marginal Cost : MC)

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไร

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)

ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการประกอบกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ในช่วงปี 2545-2551 สรุปได้ดังนี้

ตอนที่ 1 สัดส่วนร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภท ในปี 2545 -2551 (ตาราง 2)

จากการพิจารณาตาราง 2 ผลวิเคราะห์จำนวนและร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภท พบว่า ในปี 2545 - 2547 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน มีจำนวนและร้อยละสูงสุด รองลงมาคือ ค่าน้ำมันเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายบุคลากร ตามลำดับ ส่วนในปี 2548 - 2551 ค่าใช้จ่ายที่มีจำนวนและร้อยละสูงสุด คือ ค่าน้ำมันเครื่องบิน รองลงมา คือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร ตามลำดับ และพบว่า ค่าเสื่อมราคา ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นๆ ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด ค่าใช้จ่ายประกันภัย ค่าตอบแทนกรรมการ เป็นค่าใช้จ่ายที่มีจำนวนและร้อยละในอันดับที่สี่ ถึงอันดับที่สิบ ตามลำดับและเป็นที่น่าสังเกตว่าค่าตอบแทนกรรมการในปี 2547-2551 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนจากปี 2545-2546

ตาราง 2 จำนวนและร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภท ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)
ในปี 2545 – 2551

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายการใน ดำเนินงาน	2545		2546		2547		2548	
	จำนวน เงิน	ร้อยละ	จำนวน เงิน	ร้อยละ	จำนวน เงิน	ร้อยละ	จำนวน เงิน	ร้อยละ
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	20,332	18.432	24,309	20.736	30,770	23.274	46,101	30.397
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	33,716	30.566	33,661	28.713	37,217	28.151	36,744	24.227
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	20,716	18.780	22,296	19.019	26,233	19.843	28,853	19.024
ค่าเสื่อมราคา	10,379	9.409	10,995	9.379	11,932	9.025	13,155	8.674
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	8,568	7.767	7,818	6.669	6,672	5.047	5,652	3.727
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	7,442	6.747	8,025	6.845	9,035	6.834	9,739	6.421
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	4,401	3.990	4,765	4.065	5,240	3.964	5,653	3.727
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	2,956	2.680	2,971	2.534	3,527	2.668	3,825	2.522
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	1,792	1.625	2,385	2.034	1,546	1.169	1,902	1.254
ค่าตอบแทนกรรมการ	5	0.004	6	0.005	34	0.025	40	0.026
รวมทั้งหมด	110,307	100	117,231	100	132,206	100	151,664	100

ตาราง 2 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	2549		2550		2551	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	59,999	35.243	58,893	32.855	88,053	41.561
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	38,393	22.552	41,557	23.184	39,449	18.620
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	30,730	18.051	32,635	18.207	34,586	16.325
ค่าเสื่อมราคา	15,515	9.113	17,751	9.903	19,813	9.352
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	5,435	3.192	6,768	3.776	4,591	2.167
ค่าสินค้าและวัสดุที่ใช้ไป	10,202	5.993	9,997	5.577	9,253	4.367
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	5,311	3.120	7,409	4.133	8,929	4.215
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	3,116	1.830	3,198	1.784	6,368	3.006
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	1,516	0.890	1,016	0.567	786	0.371
ค่าตอบแทนกรรมการ	26	0.015	25	0.014	34	0.016
รวมทั้งหมด	170,243	100	179,249	100	211,862	100

ตาราง 3 จำนวนร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละปี ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	การเปลี่ยนแปลงของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี					
	2546		2547		2548	
	Δ	% Δ	Δ	% Δ	Δ	% Δ
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	3,977	57.44	6,461	43.15	15,331	78.79
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	-55	-0.79	3,556	23.75	-473	-2.43
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	1,580	22.82	3,937	26.29	2,620	13.46
ค่าเสื่อมราคา	616	8.90	937	6.26	1,223	6.29
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	583	8.42	1,010	6.74	704	3.62
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	-750	-10.83	-1,146	-7.65	-1,020	-5.24
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	364	5.26	475	3.17	413	2.12
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	15	0.22	556	3.71	298	1.53
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	593	8.56	-839	-5.60	356	1.83
ค่าตอบแทนกรรมการ	1	0.01	28	0.19	6	0.03
รวม	6,924	6.28	14,975	12.77	19,458	14.72

หมายเหตุ : Δ หมายถึง จำนวนเงินที่เปลี่ยนแปลงจากปีที่ผ่านมา

: % Δ หมายถึง ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงจากปีที่ผ่านมา

ตาราง 3 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	การเปลี่ยนแปลงของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี					
	2549		2550		2551	
	Δ	% Δ	Δ	% Δ	Δ	% Δ
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	13,898	74.80	-1,106	-12.28	29,160	89.41
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	1,649	8.88	3,164	35.13	-2,108	-6.46
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	1,877	10.10	1,905	21.15	1,951	5.98
ค่าเสื่อมราคา	2,360	12.70	2,236	24.83	2,062	6.32
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	463	2.49	-205	-2.28	-744	-2.28
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	-217	-1.17	1,333	14.80	-2,177	-6.68
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	-342	-1.84	2,098	23.30	1,520	4.66
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	-709	-3.82	82	0.91	3,170	9.72
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	-386	-2.08	-500	-5.55	-230	-0.71
ค่าตอบแทนกรรมการ	-14	-0.08	-1	-0.01	9	0.03
รวม	18,579	12.25	9,006	5.29	32,613	18.19

หมายเหตุ : Δ หมายถึง จำนวนเงินที่เปลี่ยนแปลงจากปีที่ผ่านมา

: % Δ หมายถึง ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงจากปีที่ผ่านมา

จากการพิจารณาตาราง 3 ผลการวิเคราะห์สัดส่วนร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี พบว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแต่ละประเภทของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในแต่ละปี เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยเฉพาะในปี 2551 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดเพิ่มขึ้นสูงที่สุดจากปี 2550 เท่ากับ 32,613 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.19 โดยค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น

มากที่สุดเท่ากับ 29,160 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 89.41 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เนื่องมาจากราคาน้ำมันมีการปรับราคาเพิ่มสูงขึ้นและมีความผันผวนสูงอย่างต่อเนื่องในปี 2551 รองลงมาคือค่าใช้จ่ายด้านการตลาด ค่าเสื่อมราคา ค่าใช้จ่ายบุคลากร โดยค่าใช้จ่ายด้านการตลาด เพิ่มขึ้นเนื่องจากบริษัทมีการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ การบริการเพิ่มมากขึ้น ส่วนค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น เนื่องมาจากบริษัทมีการซื้อเครื่องบินใหม่ และค่าใช้จ่ายบุคลากรเพิ่มขึ้นเนื่องมาจากการขึ้นเงินเดือน ประจำปี การจ่ายโบนัส ส่วนค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยลดลงอย่างต่อเนื่อง โดย ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไปลดลงเนื่องมาจากบริษัทฯ มีการควบคุมค่าใช้จ่ายได้อย่างรัดกุมมากขึ้น ส่วน ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยลดลงเพราะค่าเบี้ยประกันภัยลดลงนั่นเอง

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนรวม ในปี 2545 – 2551 (ตาราง 4-6)

การวิเคราะห์ต้นทุนรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) นำเสนอผลการคำนวณแยก เป็นการคำนวณต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวม(ตาราง4) การคำนวณต้นทุนค่าเสียโอกาส (ตาราง5)และต้นทุนรวม(ตาราง6) ดังนี้

2.1 ต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวม(ตาราง4)

ผลการคำนวณต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวมในการประกอบกิจการของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) สรุปได้ดังตาราง 4

จากตาราง 4 ผลการวิเคราะห์พบว่าต้นทุนคงที่รวม(Total Fixed Cost :TFC)ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545 – 2551 มีสัดส่วนร้อยละ 18.81 ,18.09 ,15.27 ,13.68 ,13.21 ,14.26,11.91 ของต้นทุนรวมทั้งหมดตามลำดับ โดยมีสัดส่วนสูงสุดในปี 2545ร้อยละ 18.81)และมี สัดส่วนต่ำสุดในปี 2551(ร้อยละ 11.91) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีต้นทุนคงที่รวมเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่อง โดยต้นทุนคงที่ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่คือ ค่าเสื่อมราคา ค่าตอบแทนกรรมการ และต้นทุน คงที่ที่มีจำนวนสูงสุดคือ ค่าเสื่อมราคาเครื่องบิน สิทธิทรัพย์สินอื่น รองลงมาคือ ค่าเช่าเครื่องบินและ อะไหล่ ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย ค่าตอบแทนกรรมการ ตามลำดับ

ต้นทุนแปรผันรวม(Total Variable Cost :TVC)ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ในปี 2545 – 2551 มีสัดส่วนร้อยละ 81.19 ,81.91 ,84.73 ,86.32 ,86.79 ,85.74, 88.09 ของต้นทุนรวม ทั้งหมดตามลำดับ โดยมีสัดส่วนสูงสุดในปี 2551(ร้อยละ88.09)และมีสัดส่วนต่ำสุดในปี 2545(ร้อยละ 81.19) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีต้นทุนแปรผันรวมเพิ่มขึ้นทุกปี และต้นทุนแปรผันที่มี จำนวนสูงสุด ในปี 2545 -2547 คือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด ตามลำดับ ส่วนปี 2548 –

2551 ต้นทุนแปรผันที่สูงที่สุด คือ ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร ค่าสินค้าและวัสดุที่ใช้ไป ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด ตามลำดับ

จากผลการวิเคราะห์ดังกล่าวข้างต้นเมื่อพิจารณาการเพิ่มขึ้นของต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวมในการประกอบกิจการของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545-2551 พบว่า ต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวมมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปีและเมื่อเปรียบเทียบเป็นจำนวนร้อยละของต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวมต่อต้นทุนรวมพบว่า ร้อยละของต้นทุนคงที่รวมต่อต้นทุนรวมลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปีในขณะที่ร้อยละของต้นทุนแปรผันรวมต่อต้นทุนรวมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยร้อยละของต้นทุนแปรผันรวมสูงกว่าร้อยละของต้นทุนคงที่รวมแสดงให้เห็นว่าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีต้นทุนแปรผันรวมสูงกว่าต้นทุนคงที่รวมในการประกอบกิจการของบริษัทนั่นเอง

ตาราง 4 ต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวม ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ในปี 2545-2551

หน่วย : ล้านบาท(ร้อยละ)

ประเภทของต้นทุน	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
ต้นทุนคงที่รวม(TFC)	20,744 (18.81)	21,204 (18.09)	20,184 (15.27)	20,749 (13.68)	22,492 (13.21)	25,560 (14.26)	25,224 (11.91)
ค่าเสื่อมราคา	10,379	10,995	11,932	13,155	15,515	17,751	19,813
ค่าเช่าเครื่องบินและ อะไหล่	8,568	7,818	6,672	5,652	5,435	6,768	4,591
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	1,792	2,385	1,546	1,902	1,516	1,016	786
ค่าตอบแทนกรรมการ	5	6	34	40	26	25	34
ต้นทุนแปรผันรวม(TVC)	89,563 (81.19)	96,027 (81.91)	112,022 (84.73)	130,915 (86.32)	147,751 (86.79)	153,689 (85.74)	186,638 (88.09)
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	20,332	24,309	30,770	46,101	59,999	58,893	88,053
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	33,716	33,661	37,217	36,774	38,393	41,557	39,449
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	20,710	22,296	26,233	28,853	30,730	32,635	34,586
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	7,442	8,025	9,035	9,739	10,202	9,997	9,253
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	4,401	4,765	5,240	5,653	5,311	7,409	8,929
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	2,956	2,971	3,527	3,825	3,116	3,198	6,368
ต้นทุนคงที่รวมและ ต้นทุนแปรผันรวม	110,307 (100)	117,231 (100)	132,206 (100)	151,664 (100)	170,243 (100)	179,249 (100)	211,862 (100)

ที่มา:จากการคำนวณโดย จำนวนค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทต่อปีคูณร้อยละหารด้วยจำนวน
ค่าใช้จ่ายทั้งหมดต่อปี

2.2 ต้นทุนค่าเสียโอกาส(ตาราง5)

การคำนวณต้นทุนค่าเสียโอกาสซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)จะได้รับดอกเบี้ยเงินฝากหากนำเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการไปฝากกับสถาบันการเงินโดยคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของธนาคารแห่งประเทศไทยในปี 2545-2551 ได้ผลสรุปดังตาราง 5

ตาราง 5 ต้นทุนค่าเสียโอกาสของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545-2551

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทของต้นทุน	2545 (ดอกเบี้ย 2.0475%)		2546 (ดอกเบี้ย 1.4225%)		2547 (ดอกเบี้ย 1.0175%)	
	เงินต้น	ต้นทุนค่าเสียโอกาส	เงินต้น	ต้นทุนค่าเสียโอกาส	เงินต้น	ต้นทุนค่าเสียโอกาส
ต้นทุนคงที่รวม (TFC)	20,744	424.73	42,372.73	602.76	63,159.49	642.65
ค่าเสื่อมราคา	10,379	212.51	21,586.51	307.07	33,825.58	344.18
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	8,568	175.43	16,561.43	235.59	23,469.02	238.80
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	1,792	36.69	4,213.69	59.94	5,819.63	59.21
ค่าตอบแทนกรรมการ	5	0.10	11.10	0.16	45.26	0.46
ต้นทุนแปรผันรวม(TVC)	89,563	1,833.80	187,423.80	2,666.11	302,111.91	3,073.99
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	20,332	416.30	45,057.30	640.94	76,468.24	778.06
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	33,716	690.34	68,067.34	968.26	106,252.59	1,081.12
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	20,716	424.16	43,436.16	617.88	70,287.04	715.17
ค่าสินค้าและวัสดุใช้ไป	7,442	152.37	15,619.37	222.19	24,876.56	253.12
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	4,401	90.11	9,256.11	131.67	14,627.78	148.84
ค่าใช้จ่ายการตลาด	2,956	60.52	5,987.52	85.17	9,599.70	97.68
TFC+TVC	110,307	2,258.53	229,796.53	3,268.87	365,271.40	3,716.64

(ตาราง 5 ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทของ ต้นทุนการดำเนินงาน	2548 (ดอกเบี้ย 1.1725%)		2549 (ดอกเบี้ย 2.60%)	
	เงินต้น	ต้นทุนค่าเสีย โอกาส	เงินต้น	ต้นทุนค่าเสีย โอกาส
ต้นทุนคงที่รวม (TFC)	84,551.13	991.36	108,034.50	2,808.90
ค่าเสื่อมราคา	47,324.75	554.88	63,394.64	1,648.26
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	29,359.81	344.24	35,139.06	913.62
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	7,780.85	91.23	9,388.08	244.09
ค่าตอบแทนกรรมการ	85.72	1.01	112.73	2.93
ต้นทุนแปรผันรวม(TVC)	436,100.89	5,113.29	588,965.18	15,313.10
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	123,347.30	1,446.25	184,792.55	4,804.61
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	144,077.71	1,689.31	184,160.02	4,788.16
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	99,855.21	1,170.80	131,756.01	3,425.66
ค่าสินค้าและวัสดุที่ใช้ไป	34,868.68	408.84	45,479.51	1,182.47
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	20,429.62	239.54	25,980.15	675.48
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	13,522.37	158.55	16,796.92	436.72
TFC+TVC	520,652.02	6,104.65	696,999.68	18,122.00

(ตาราง 5 ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทของ ต้นทุนในการดำเนินงาน	2550 (ดอกเบี้ย 2.22%)		2551 (ดอกเบี้ย 1.91%)		Total
	เงินต้น	ต้นทุนค่า เสียโอกาส	เงินต้น	ต้นทุนค่า เสียโอกาส	รวมต้นทุนค่า เสียโอกาส
ต้นทุนคงที่รวม (TFC)	136,403.39	3,028.15	164,655.55	3,144.93	11,643.48
ค่าเสื่อมราคา	82,793.90	1,838.02	104,444.92	1,994.90	6,899.82
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	42,820.67	950.62	48,362.29	923.72	3,782.02
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	10,648.17	236.39	11,670.56	222.91	950.46
ค่าตอบแทนกรรมการ	140.66	3.12	177.78	3.40	11.18
ต้นทุนแปรผันรวม(TVC)	757,967.27	16,826.87	961,432.15	18,363.35	63,190.51
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	248,490.16	5,516.48	342,059.64	6,533.34	20,135.98
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	230,505.18	5,117.22	275,071.40	5,253.86	19,588.26
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	167,816.67	3,725.53	206,128.20	3,937.05	14,016.25
ค่าสินค้าและวัสดุที่ใช้ไป	56,658.98	1,257.83	67,169.81	1,282.94	4,759.76
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	34,064.64	756.23	43,749.87	835.62	2,877.50
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	20,431.64	453.58	27,253.23	520.54	1,812.76
TFC+TVC	894,370.66	19,855.02	1,126,087.70	21,508.28	74,833.99

จากตารางผลการวิเคราะห์ต้นทุนค่าเสียโอกาสในปี 2545 – 2551 พบว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีต้นทุนค่าเสียโอกาสจากการนำเงินไปฝากธนาคารโดยใช้อัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของธนาคารแห่งประเทศไทยในแต่ละปี เท่ากับ 2,258.54 , 3,268.86 , 3,716.64 , 6,104.65, 18,121.99 , 19,855.03 , 21,508.27 ล้านบาท ตามลำดับ และรวมทั้งหมด 7 ปี เท่ากับ 74,833.99 ล้านบาท

2.3 ต้นทุนรวม (ตาราง 6)

จากข้อมูลในตาราง 4 และ 5 สามารถสรุปต้นทุนรวมในการประกอบกิจการของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ในปี 2545-2551 ได้ดังตาราง 6

ตาราง 6 ต้นทุนรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545-2551

หน่วย: ล้านบาท(ร้อยละ)

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
ต้นทุนคงที่รวม	20,744 (18.43)	21,204 (17.60)	20,184 (14.85)	20,749 (13.15)	22,492 (11.94)	25,560 (12.84)	25,224 (10.81)
ต้นทุนแปรผัน รวม	89,563 (79.56)	96,027 (79.69)	112,022 (82.42)	130,915 (82.98)	147,751 (78.44)	153,689 (77.19)	186,638 (79.97)
ต้นทุน ค่าเสียโอกาส	2,258.53 (2.01)	3,268.87 (2.71)	3,716.64 (2.73)	6,104.65 (3.87)	18,122.00 (9.62)	19,855.02 (9.97)	21,508.28 (9.22)
ต้นทุนรวม	112,565.53 (100)	120,499.87 (100)	135,922.64 (100)	157,768.65 (100)	188,365.00 (100)	199,104.02 (100)	233,370.28 (100)

จากตารางผลการวิเคราะห์ต้นทุนรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ในปี 2545-2552 พบว่า ต้นทุนรวมในการประกอบกิจการเท่ากับ 112,565.53 ,120,499.87 ,135,922.64 ,157,768.65, 188,365 , 199,104.02, 233,370.28 ล้านบาท โดยต้นทุนรวมในปี 2551 สูงสุด และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปีทั้งนี้เนื่องมาจากบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ประกอบกิจการโดยมีต้นทุนคงที่รวม ต้นทุนแปรผันรวม ต้นทุนค่าเสียโอกาส เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปีนั่นเอง โดยต้นทุนแปรผันรวมสูงกว่า ต้นทุนคงที่รวม และต้นทุนค่าเสียโอกาสทุกปี

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนเฉลี่ย ในปี 2545 – 2551 (ตาราง 7)

ตาราง 7 ต้นทุนคงที่เฉลี่ย ต้นทุนแปรผันเฉลี่ย ต้นทุนทั้งหมดเฉลี่ยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551

หน่วย: ล้านบาท

ประเภทของต้นทุน และจำนวนผู้โดยสาร	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2,551
จำนวนผู้โดยสาร(Q)(ล้านคน)	18,315	17,048	19,540	18,133	18,574	19,586	18,412
ต้นทุนคงที่รวม(TFC)	20,744	21,204	20,184	20,749	22,492	25,560	25,224
ต้นทุนคงที่เฉลี่ย(AFC)	1.13	1.24	1.03	1.14	1.21	1.31	1.37
ต้นทุนแปรผันรวม(TVC)	89,563	96,027	112,022	130,915	147,751	153,689	186,638
ต้นทุนแปรผันเฉลี่ย(AVC)	4.89	5.63	5.88	7.22	7.95	7.87	10.14
AFC+AVC	6.02	6.88	6.91	8.36	9.17	9.18	11.51
ต้นทุนค่าเสียโอกาสเฉลี่ย (AOC)	6.15	7.07	6.90	8.70	10.14	10.17	12.67
ต้นทุนเฉลี่ย(AC)	12.17	13.95	13.81	17.06	19.31	19.35	24.18

จากตาราง 6 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนเฉลี่ย(Average Cost : AC)ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545 – 2551 พบว่า ต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวมมีค่า/มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปีทำให้ต้นทุนค่าเสียโอกาสเพิ่มขึ้นในขณะที่ผู้โดยสารมีจำนวนค่อนข้างคงที่ทุกปีในช่วงปี 2545-2551 จึงส่งผลให้ต้นทุนรวมเฉลี่ย ต้นทุนคงที่เฉลี่ย ต้นทุนแปรผันเฉลี่ยและต้นทุนค่าเสียโอกาสเฉลี่ยสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 2545-2551 ดังข้อมูลในตาราง 7

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนเพิ่ม ในปี 2545 – 2551 (ตาราง 8)

ตาราง 8 ต้นทุนเพิ่มของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ต้นทุนรวม (TC) (ล้านบาท)	การเปลี่ยนแปลง จำนวนต้นทุนรวม (ΔTC) (ล้านบาท)	จำนวน ผู้โดยสาร (Q) (ล้านคน)	การเปลี่ยนแปลง จำนวนผู้โดยสาร (ΔQ) (ล้านคน)	ต้นทุนเพิ่ม (MC) (ล้านบาท)
2545	112,565.53	-7,204.71	18,315	-304	23.70
2546	120,499.87	7,934.32	17,048	-1,267	-6.26
2547	135,922.64	14,422.78	19,540	2,492	5.79
2548	157,768.65	22,846.01	18,133	-1,407	-16.24
2549	188,365.00	30,596.34	18,574	414	73.90
2550	199,104.02	10,739.04	19,586	1,012	10.61
2551	233,370.28	34,266.24	18,412	-1,174	-29.19

ที่มา:จากการคำนวณโดยใช้สูตร $MC = \Delta TC / \Delta Q$ ปี 2544 ต้นทุนรวม(TC)=119,770.25 ล้านบาท จำนวนผู้โดยสาร(Q)= 18,619 ล้านคน

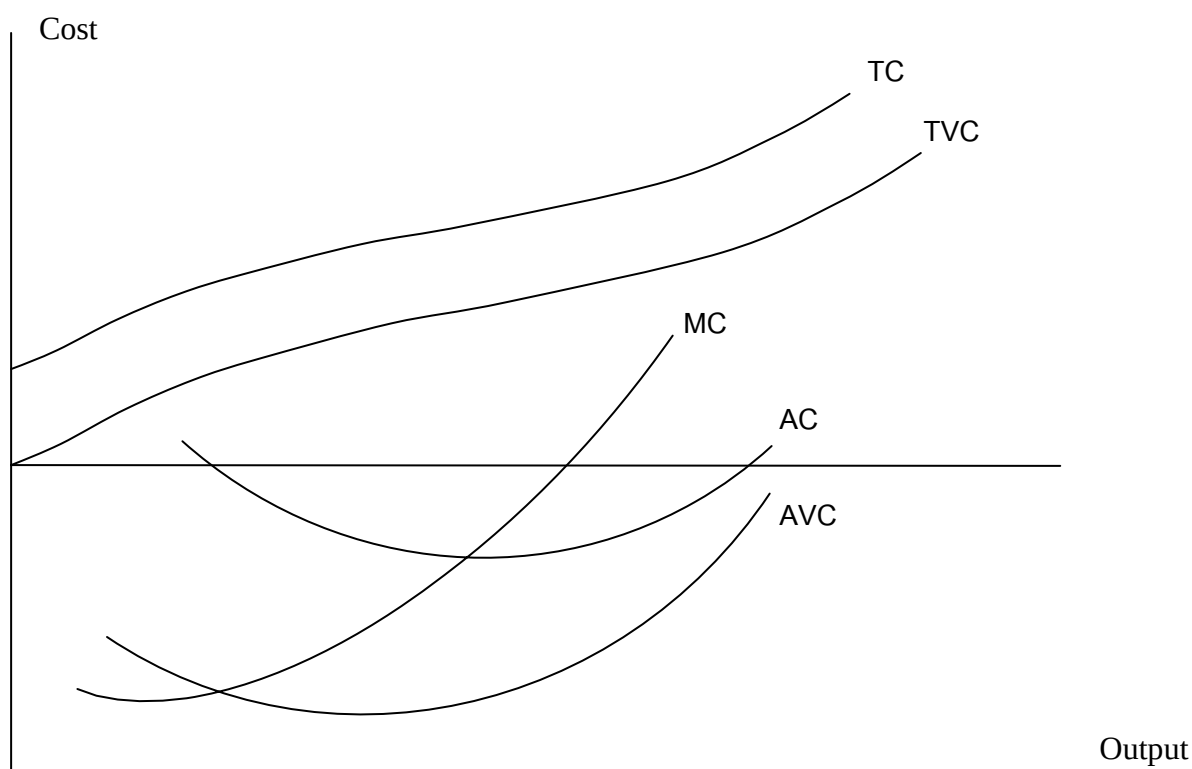
จากตารางผลการวิเคราะห์ต้นทุนเพิ่ม(Marginal Cost : MC) ในปี 2545 – 2551 พบว่า ต้นทุนเพิ่มในปี 2545 -2551 มีค่าเท่ากับ 23.70,-6.26,5.79,-16.24,73.90,10.61,-29.19 ล้านบาท ตามลำดับ โดย 2547 , 2549 , 2550 บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ต้นทุนเพิ่มมีค่าเป็นบวก(+) เนื่องมาจากบริษัทมีต้นทุนรวมเพิ่มขึ้นจากปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการเพิ่มขึ้น โดยในปี 2549 ต้นทุนเพิ่มมีค่าสูงสุด ส่วนในปี 2545 บริษัทมีต้นทุนรวมลดลงเพราะปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการลดลง ส่วนปี 2546 , 2548 ,2551 ต้นทุนเพิ่มมีค่าเป็นลบ (-) เนื่องมาจากบริษัทมีต้นทุนรวมเพิ่มขึ้น แต่จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการลดลง โดยในปี 2551 ต้นทุนเพิ่มติดลบมากที่สุด

จากข้อมูลดังกล่าวสามารถสรุปต้นทุนรวม ต้นทุนเฉลี่ย และต้นทุนเพิ่มของการประกอบกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545-2551 ได้ดังตาราง 9 และภาพประกอบ 3

ตาราง 9 ต้นทุนรวม(TC) ต้นทุนเฉลี่ย(AC) ต้นทุนเพิ่ม (MC)ในปี 2545 - 2551

หน่วย:ล้านบาท

ประเภท ของต้นทุน	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
ต้นทุนรวม(TC)	112,565.53	120,499.87	135,922.64	157,768.65	188,365.00	199,104.02	233,370.28
ต้นทุนเฉลี่ย(AC)	12.17	13.95	13.81	17.06	19.31	19.35	24.18
ต้นทุนเพิ่ม(MC)	23.70	-6.26	5.79	-16.24	73.90	10.61	-29.19



ภาพประกอบ 3 กราฟแสดงต้นทุน ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)

จากการพิจารณาตาราง 9 และภาพประกอบ 3 พบว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบกิจการในปี 2545-2551 โดยมีต้นทุนรวม (TC) เพิ่มขึ้นสูงทุกปี และมีต้นทุนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน ส่วนต้นทุนเพิ่มพบว่าในบางปีบริษัทมีต้นทุนเพิ่มมีค่าเป็นบวก(+) ซึ่งในปีดังกล่าว บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการเพิ่มขึ้นจากปีก่อนๆ ในขณะที่ต้นทุนรวมเพิ่มขึ้นเช่นกัน และในบางปีต้นทุนเพิ่มมีค่าติดลบเนื่องมาจากมีปริมาณผู้โดยสารมาใช้บริการน้อยกว่าปีก่อนๆในขณะที่ต้นทุนรวมเพิ่มขึ้น

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรในของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545 – 2551 (ตาราง 10)

ตาราง 10 ความสามารถในการทำกำไรของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551

หน่วย : ร้อยละ

ปี	อัตราผลตอบแทน จากสินทรัพย์	อัตราผลตอบแทน จากการดำเนินงาน	อัตราผลตอบแทน จากกำไรสุทธิ	อัตราผลตอบแทน ส่วนของผู้ถือหุ้น
	$\frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{สินทรัพย์รวม}} \times 100$	$\frac{\text{กำไรจากการดำเนินงาน}}{\text{รายได้สุทธิ}} \times 100$	$\frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{รายได้สุทธิ}} \times 100$	$\frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}} \times 100$
2545	5.71	14.50	7.86	43.92
2546	7.04	12.86	8.93	37.44
2547	5.63	13.37	6.55	22.27
2548	3.19	6.66	4.11	11.94
2549	3.75	5.03	4.93	14.40
2550	2.45	3.30	3.27	9.40
2551	-7.92	-5.47	-10.55	-37.54
เฉลี่ย	2.84	7.18	3.59	14.55

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินเพื่อศึกษาความสามารถในการทำกำไร ของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)พิจารณาจากอัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ และอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้นในปี 2545-2551 ได้ผลสรุปในตาราง10

จากการพิจารณาความสามารถในการทำกำไรของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) จากอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ พบว่าบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) สามารถใช้สินทรัพย์ทั้งหมดที่บริษัทมีอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานส่งผลให้บริษัทสามารถทำกำไรจากการดำเนินงานโดยอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์มีค่าเป็นบวก(+)ในปี 2545 – 2550 โดยผลตอบแทน

จากสินทรัพย์ในปี 2546 มีอัตราสูงสุด (ร้อยละ 7.04) และมีอัตราลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2547-2551 และพบว่าไม่สามารถทำกำไรในปี 2551 โดยอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์มีค่าติดลบ (ร้อยละ -7.92)

จากการพิจารณาความสามารถในการทำกำไรจากอัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่า สามารถทำกำไรจากการดำเนินงานได้โดยอัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงานมีค่าเป็นบวก(+) ในปี 2545 – 2550 โดยอัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงานในปี 2545 มีอัตราสูงสุด (ร้อยละ 14.50) และมีอัตราลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2546-2551 และพบว่าไม่สามารถทำกำไรจากการดำเนินงานในปี 2551 โดยอัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงานมีค่าติดลบ (ร้อยละ -5.47)

จากการพิจารณาความสามารถในการทำกำไรจากอัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) พบว่า สามารถทำกำไรสุทธิหลังจากหักค่าใช้จ่ายทั้งหมดแล้วโดยมีอัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิมีค่าเป็นบวก(+) ในปี 2545 – 2550 โดยมีอัตราสูงสุดในปี 2546 (ร้อยละ 8.93) และมีอัตราลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2546 -2551 และพบว่าไม่สามารถทำกำไรสุทธิได้ในปี 2551 โดยอัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิมีค่าติดลบ (ร้อยละ -10.55) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งบริษัทฯ ขาดทุนจากการดำเนินงานนั่นเอง

จากการพิจารณาความสามารถในการทำกำไรจากอัตราผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) พบว่า สามารถสร้างผลตอบแทนให้กับผู้ถือหุ้นได้โดยอัตราผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้นมีค่าเป็นบวก(+) ในปี 2545 – 2550 โดยมีอัตราสูงสุดในปี 2545 (ร้อยละ 43.92) และมีอัตราลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2546-2551 และพบว่าไม่สามารถสร้างผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ในปี 2551 เนื่องจากบริษัท ฯ ขาดทุนจากการดำเนินงานนั่นเอง โดยอัตราผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้นมีค่าติดลบ (ร้อยละ -37.54)

จากการพิจารณาความสามารถในการทำกำไรจากอัตราส่วนทางการเงินทั้ง 4 อัตราให้ผลสรุปโดยรวมสอดคล้องกันคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีความสามารถในการทำกำไรในปี 2545 – 2550 และไม่สามารถทำกำไรจากการดำเนินงานได้ในปี 2551 โดยมีอัตราเฉลี่ยในปี 2545-2551 ดังนี้ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์มีค่าเท่ากับร้อยละ 2.84 อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงานมีค่าเท่ากับร้อยละ 7.18 อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิมีค่าเท่ากับร้อยละ 3.59 และอัตราผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้นมีค่าเท่ากับร้อยละ 14.55 ตามลำดับ

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษา วิเคราะห์ต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถสรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะได้ดังนี้

1. สังเกตความมุ่งหมาย ความสำคัญและขอบเขตในการวิจัย
2. สรุปผลการวิจัย
3. อภิปรายผล
4. ข้อเสนอแนะ

1. สังเกตความมุ่งหมาย ความสำคัญและขอบเขตในการวิจัย

ความมุ่งหมายของการวิจัย

1.1 เพื่อศึกษาต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในช่วงปี 2545 - 2551

1.2 เพื่อศึกษาความสามารถในการทำกำไรของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ในช่วงปี 2545 – 2551

ความสำคัญของการวิจัย

การศึกษาด้านต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพในการจัดสรรทรัพยากร และความสามารถในการทำกำไร ซึ่งเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญและเป็นประโยชน์ในการวางแผน ปรับปรุง การดำเนินงานให้มีการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นและ พัฒนา ความสามารถในการทำกำไรในการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ให้เพิ่มสูงขึ้น

ขอบเขตของการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ทำการวิจัยได้กำหนดขอบเขตในการศึกษาโดยใช้ข้อมูลทางการเงินจากงบดุลและงบกำไรขาดทุน ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) จากรายงานประจำปี 2545 – 2551 โดยมุ่งวิเคราะห์ใน 2 ประเด็นดังนี้

1.การวิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยการวิเคราะห์ สัดส่วนของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภท ต้นทุนรวม ต้นทุนต่อหน่วยและต้นทุนเพิ่ม

2.การวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยวิเคราะห์จากอัตราส่วนทางการเงินรวม 4 อัตรา คือ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิ อัตราผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้น

2. สรุปผลการวิจัย

การวิเคราะห์ ต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถสรุปผลการศึกษาเป็นประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

1.ผลการวิเคราะห์สัดส่วนร้อยละของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551 สรุปผลได้ว่าสัดส่วนร้อยละของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่มีสัดส่วนสูงสุด 3 อันดับแรก คือ ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร และผลการวิเคราะห์จำนวนร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละปี บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแต่ละประเภทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ซึ่งในปี 2551 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นสูงสุด โดยค่าน้ำมันเครื่องบินมีจำนวนร้อยละเพิ่มขึ้นมากที่สุด

2.ผลการศึกษา ต้นทุนรวม ต้นทุนเฉลี่ย ต้นทุนเพิ่ม ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)ในปี 2545-2551 สามารถสรุปผลโดยแยกตามประเด็นที่ศึกษาได้ดังนี้

2.1 ต้นทุนคงที่รวมของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) เพิ่มขึ้นทุกปีแต่จำนวนร้อยละของต้นทุนคงที่รวมต่อต้นทุนรวมลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปี

2.2 ต้นทุนแปรผันรวม ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)เพิ่มขึ้นทุกปีและจำนวนร้อยละของต้นทุนแปรผันรวมต่อต้นทุนรวมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปีเช่นกัน

2.3 ต้นทุนค่าเสียโอกาสของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่เกิดจากการนำเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการไปฝากธนาคารโดยใช้อัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของธนาคารแห่งประเทศไทยตั้งแต่ปี 2545-2551เท่ากับ 74,833.99 ล้านบาท

2.4 ต้นทุนรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551 เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยในปี 2551 มีต้นทุนรวมสูงสุด ทั้งนี้เนื่องมาจากต้นทุนคงที่รวม ต้นทุนแปรผันรวม ต้นทุนค่าเสียโอกาสเพิ่มขึ้นทุกปี โดยต้นทุนแปรผันรวมมีจำนวนสูงกว่าต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนค่าเสียโอกาสทุกปี

2.5 ต้นทุนเฉลี่ยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี2545-2551เพิ่มขึ้นทุกปี และต้นทุนเฉลี่ยในปี 2551 มีจำนวนต้นทุนเฉลี่ยสูงสุด และต้นทุนค่าเสียโอกาสเฉลี่ยสูงกว่าต้นทุนแปร

ผันเฉลี่ยและต้นทุนคงที่เฉลี่ยทุกปีทั้งนี้เนื่องมาจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีต้นทุนรวมเพิ่มขึ้นทุกปีในขณะที่จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการมีจำนวนลดลงเกือบทุกปีอย่างต่อเนื่อง

2.6 ต้นทุนเพิ่มของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2547, 2549, 2550 มีค่าเป็นบวก(+)เนื่องมาจากต้นทุนรวมและจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น แต่ในปี 2545 ต้นทุนรวมและจำนวนผู้โดยสารลดลง ส่วนในปี 2546, 2548, 2551 มีค่าเป็นลบ(-) เนื่องมาจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีต้นทุนรวมเพิ่มขึ้นแต่จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการลดลง

3.สรุปผลการวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไร

ผลการวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)ในปี 2545-2551 จากอัตราส่วนทางเงิน 4 อัตรา คือ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิและอัตราผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้น โดยบริษัท มีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์และอัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิสูงสุดในปี 2546 ส่วนอัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงานและอัตราผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้นสูงสุดในปี 2545 และผลการวิเคราะห์ที่ได้มีความสอดคล้องกัน จึงสามารถสรุปได้ว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถทำกำไรจากการประกอบกิจการได้ในปี 2545-2550 เนื่องจากผลการวิเคราะห์จากทั้ง 4 อัตราส่วนมีค่าเป็นบวก (+) ส่วนปี 2551 ไม่สามารถทำกำไรจากการประกอบกิจการได้เพราะผลที่ได้จากการวิเคราะห์มีค่าเป็นลบ (-) ทั้ง 4 อัตราส่วน ทั้งนี้เนื่องมาจากปี 2551 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประสบปัญหาขาดทุนจากการดำเนินงานนั่นเอง

3. อภิปรายผล

จากการศึกษาต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551 พบว่า สัดส่วนร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ประเภทที่มีสัดส่วนสูงที่สุด คือ ค่า น้ำมันเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการประกอบกิจการด้านการบินพาณิชย์ และสัดส่วนร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ประเภทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยในปี 2551 เพิ่มขึ้นสูงสุดจากปี 2550 ซึ่งค่า น้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้นสูงสุดในปีดังกล่าว เนื่องจากราคาน้ำมันมีความผันผวนและมีการปรับราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2551 และจากการศึกษาต้นทุนในการประกอบกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545-2551 พบว่า ต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยต้นทุนแปรผันรวมสูงกว่าต้นทุนคงที่รวมและเมื่อเปรียบเทียบต้นทุนคงที่รวมและต้นทุนแปรผันรวมกับต้นทุนรวมผลการวิเคราะห์ที่ได้คือร้อยละของต้นทุนคงที่รวมต่อต้นทุนรวมลดลงทุกปีในขณะที่ร้อยละของต้นทุนแปรผันต่อต้นทุนรวมเพิ่มขึ้นทุกปี และผลการวิเคราะห์ต้นทุนรวมให้ผลที่สอดคล้องกันคือบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) มีต้นทุนรวมในการประกอบกิจการเพิ่มขึ้นทุกปี ส่งผลให้ต้นทุนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นทุกปีเช่นกัน ส่วนต้นทุนเพิ่มพบว่าในบางปีมีค่าติดลบเนื่องมาจากต้นทุนรวมเพิ่มขึ้นในขณะที่จำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการมีจำนวนค่อนข้างคงที่ นอกจากนี้การเพิ่มขึ้นของค่าแรงงานน่าจะเกิดจากความสามารถในการบริหารบริษัทซึ่งอาจทำได้ยังไม่เต็มศักยภาพซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวสอดคล้องกับการศึกษาของ ฟายด์เลย์ และฟอร์ช ที่ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลด้านแข่งขันระหว่างประเทศ และต้นทุนด้านการผลิตบริการขนส่งทางอากาศ โดยศึกษาในสายการบินระหว่างประเทศทั่วโลก 34 สายการบินรวมถึงสายการบินไทยและพบว่าทุน ราคา น้ำมัน แรงงาน เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อต้นทุนด้านให้บริการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากทุน น้ำมัน แรงงาน เป็นต้นทุนในการดำเนินงานของธุรกิจการบินพาณิชย์ที่มีสัดส่วนที่สูงกว่าต้นทุนอื่นๆ และจากการศึกษายังพบว่าการจัดการด้านการบริหารอุตสาหกรรมการบินเป็นสิ่งสำคัญมาก การชำนาญของบุคลากรสามารถทำให้การบริหารมีศักยภาพสูงและเป็นที่มาของความแตกต่างของราคาปัจจัยผลิตอีกด้วย และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ ศิริพร เย็นเปี่ยม ที่ทำการศึกษาอุตสาหกรรมบริการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย โดยวิเคราะห์ต้นทุนการผลิตบริการ ซึ่งพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนในการดำเนินงานของผลผลิตบริการขนส่งทางอากาศคือ ค่า น้ำมัน ค่าใช้จ่ายบุคลากรเช่นเดียวกัน

จากการศึกษาความสามารถในการทำกำไรของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545-2551 จากอัตราส่วนทางการเงิน 4 อัตราส่วน อันได้แก่ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงาน อัตราผลตอบแทนจากกำไรสุทธิและอัตราผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้น ทั้ง 4 อัตราส่วนให้ผลการวิเคราะห์ที่สอดคล้องกัน บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน)สามารถทำ

กำไรจากประกอบกิจการในปี 2545-2550 ส่วนในปี 2551 ไม่สามารถทำกำไรจากการประกอบกิจการได้เนื่องจากผลการวิเคราะห์มีค่าติดลบทั้ง 4 อัตรา สะท้อนให้เห็นว่าในปี 2551 บริษัทไม่สามารถควบคุมต้นทุนในการประกอบกิจการให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และไม่สามารถบริหารการใช้สินทรัพย์ทั้งหมดที่บริษัทมีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งนอกจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันแล้วส่วนหนึ่งน่าจะเกิดจากการขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทั้งในส่วนที่เกิดขึ้นโดยตั้งใจและไม่ตั้งใจโดยเฉพาะในประเด็นของการใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร และค่าตอบแทนกรรมการ ประกอบกับเป็นผลจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้หลายประการโดยเฉพาะด้านผู้โดยสาร ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยและมีจำนวนลดลงในบางปีซึ่งน่าจะเป็นผลมาจากการเปิดเสรีการบินเพิ่มขึ้นของบริษัทการบินประเภทต้นทุนต่ำ สภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยอยู่ในช่วงถดถอย สภาวะทางการเมืองทำให้มีการปิดสนามบิน และการแพร่ระบาดของโรคต่าง

4. ข้อเสนอแนะ

4.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้

จากการศึกษาต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยวิธีหาสัดส่วนของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภท ต้นทุนรวม ต้นทุนต่อหน่วย ต้นทุนเพิ่ม พบว่าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีต้นทุนแต่ละประเภทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยค่าน้ำมันเครื่องบินมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ แม้ว่าบริษัทฯ ได้ทำสัญญาซื้อน้ำมันล่วงหน้าแล้วก็ตามแต่ด้วยปริมาณผู้โดยสารมีจำนวนค่อนข้างคงที่และลดลงในบางปีทำให้รายได้ไม่สอดคล้องกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นและทำให้ความสามารถในการทำกำไรของบริษัทลดลงในบางปี ฉะนั้นบริษัทฯ ควรมีการดำเนินการดังนี้

1. กำหนดระบบและกลไกการบริหารงานที่มีความยืดหยุ่นในการเลือกใช้เครื่องบินที่ประหยัดค่าใช้จ่ายโดยมีมาตรฐานของคุณภาพ การบริการและความปลอดภัยของผู้โดยสารเท่าเดิมซึ่งในเบื้องต้นสามารถดำเนินการได้ดังนี้

1.1 พัฒนาปรับปรุงการให้บริการแต่ละเที่ยวบินผู้โดยสารควรเต็มทุกที่นั่งโดยการปรับตารางเวลาการบินและความถี่ให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารและเครือข่ายเส้นทางการบินของสายการบินพันธมิตรสำหรับผู้โดยสารที่ต้องเดินทางแบบเชื่อมต่อเส้นทางบินเพื่อเพิ่มโอกาสในการให้บริการแก่ผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น

1.2 หากจำนวนผู้โดยสารที่จองตั๋วมีปริมาณน้อยควรเลือกใช้เครื่องบินที่มีขนาดที่เหมาะสมในแต่ละเที่ยวบินทั้งนี้เนื่องจากโดยปกติการจองตั๋วเครื่องบินต้องจองล่วงหน้าอยู่แล้วทำให้ทราบจำนวนผู้โดยสารล่วงหน้า

2. พิจารณาปรับโครงสร้างองค์กรโดยการบริหารงานและวางแผนด้านกำลังคนให้เหมาะสมกับภารกิจทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณ โดยคำนึงถึงกระบวนการทำงาน การลดงานที่ซ้ำซ้อนเพื่อบริหารต้นทุน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร ค่าตอบแทนกรรมการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

3. ปรับแผนและกลยุทธ์ในการบริหารรายได้เพื่อเพิ่มรายได้ดังนี้

3.1 พัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้งานเครื่องบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยปรับเปลี่ยนเที่ยวบินที่ก่อให้เกิดรายได้ และปรับลดเส้นทางการบินที่ไม่คุ้มทุน

3.2 จำหน่ายบัตรโดยสารล่วงหน้าในราคาประหยัดกับกลุ่มผู้โดยสารที่เดินทางเป็นประจำอยู่แล้วหรือเดินทางสม่ำเสมอ

3.3 ขยายเครือข่ายการบิน เส้นทางการบิน เพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปในยังตลาดใหม่ที่มีศักยภาพเพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้เพิ่มมากขึ้น

4.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. การศึกษาต้นทุนและความสามารถในการทำกำไร ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2545-2551 ผลการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายแต่ประเภทในการประกอบกิจการพบว่าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีค่าน้ำมัน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ค่าใช้จ่ายบุคลากร เป็นต้นทุนสูงที่สุดใน 3 อันดับแรก และบริษัทมีต้นทุนในการประกอบกิจการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ในการศึกษาครั้งต่อไป ควรศึกษาต้นทุนโดยจำแนกเป็นต้นทุนต่อแผนกหรือต้นทุนต่อหน่วยงาน

2. ส่วนผลการศึกษาความสามารถในการทำกำไรพบว่าสามารถทำกำไรในปี 2545-2550 และไม่สามารถทำกำไรในปี 2551 ในการศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาโดยใช้อัตราส่วนทางการเงินกลุ่มวัดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน กลุ่มวัดสภาพคล่อง กลุ่มวัดภาระหนี้สินด้วย ทั้งนี้เนื่องจากผลการศึกษาที่ได้จะทำให้ทราบถึงฐานะทางการเงินของบริษัทและผลการดำเนินงานของบริษัทซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการเพิ่มความสามารถในการทำกำไรของบริษัทให้มากขึ้น

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- ขจร ธนวัฒน์โกวิท. (2547). *การวัดประสิทธิภาพของโครงสร้างเงินทุนโดยวิธี Data Envelopment Analysis: กรณีศึกษาสายการบินระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย*. การศึกษาค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต.(บริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- ชัยศรี ภูริวุฒิ. (2545). *ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยพลังงานไฟฟ้าของโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนภูมิพล การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย*. การค้นคว้าอิสระบัญชีมหาบัณฑิต.(บัญชี). เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร.
- ปรีเปรม ไพบูลย์. (2537). *ศึกษาวิเคราะห์ประสิทธิภาพการดำเนินงานของธนาคารพาณิชย์ไทย*. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต.(เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- นราทิพย์ ชุตินวงศ์. (2547). *เศรษฐศาสตร์การจัดการ*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย.
- ศิริพร เย็นเปี่ยม. (2538). *อุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยวิเคราะห์ต้นทุนการผลิต บริการ*. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต.(เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. ถ่ายเอกสาร.
- เสรี เศรษฐจินดา. (2543). *การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างทางการเงินและประสิทธิภาพการดำเนินงาน กรณีศึกษาบริษัทอุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลป์ไทย จำกัด (มหาชน)*. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต.(เศรษฐศาสตร์สหกรณ์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- จินดา ชันทอง. (2540). *การวิเคราะห์งบการเงิน*. (ปรับปรุงครั้งที่4). กรุงเทพฯ: คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- เพชร ชุมทรัพย์.(2544). *หลักการบริหารการเงิน*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- รายงานประจำปีบริษัทการบินไทย จำกัด(มหาชน). กรุงเทพฯ: บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน).
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน. (2544). *หลักเศรษฐศาสตร์จุลภาค*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์.
- Eugene F.Bringham; & Louis C. Gapenski. (1994). *Financial management*.Harcourt Brace College Publishers.
- Ferguson,C.E.; & Gould,J.P. (1975). *Microeconomics Theory*. 4th.ed.Chicago : Chicago Press.

Findlay,Christopher; & P.J.Forsyth.(1985).*International Trade in Airline Service*.

Canberra. Research Paper No.123 :n.p.

International Civil Aviation Organization.(1978-1993).*Financial Data*. Montreal : ICAO.

Louis Berger International ,Asian Engineering Consultants Corp. and Index International Group.,Co.Ltd. (1990). *Airport System Master Plan Study*. : Bangkok n.p.

Salvatore,Dominick (1989).*Managerial Economics*. Singapore : McGraw-Hill Book Co.

Stigler,George J.(1968).*The organization of industry*.Homewood-III : Irwin.

ภาคผนวก

ตาราง 11 งบกำไรขาดทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545 – 2551

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	102,196	106,409	122,466	129,234	143,401	156,259	174,093
ค่าระวางขนส่ง	19,981	21,371	22,251	24,419	25,650	25,737	27,891
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	728	871	994	1,079	1,036	992	973
กิจการอื่นๆ	6,110	5,885	6,892	7,756	8,520	9,049	9,342
ดอกเบียรับและรายได้อื่น	666	890	1,449	2,561	3,961	2,126	2,862
รวมรายได้	129,681	135,426	154,052	165,049	182,568	194,163	215,161
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	20,716	22,296	26,233	28,853	30,730	32,635	34,586
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	20,332	24,309	30,770	46,101	59,999	58,893	88,053
ค่าสินค้าและพัสดุที่ใช้ไป	7,442	8,025	9,035	9,739	10,202	9,997	17,840
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	8,568	7,818	6,672	5,652	5,435	6,768	8,494
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	33,716	33,661	37,217	36,744	37,660	41,557	15,898
ค่าเสื่อมราคา	10,379	10,995	11,932	13,155	15,515	17,751	12,768
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	2,956	2,971	3,527	3,825	3,116	3,198	15,844
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	1,792	2,385	1,546	1,902	1,516	1,016	3,193
ค่าตอบแทนกรรมการ	5	6	34	40	26	25	34
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	4,401	4,765	5,240	5,653	6,044	7,409	3,175

ตาราง 11 (ต่อ)

ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ	4,958	765	7,562	3,478	(497)	5,773	5,656
รวมค่าใช้จ่าย	115,265	117,996	139,768	155,142	169,746	185,022	219,208
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษีเงินได้	14,416	17,430	14,284	9,907	12,822	9,141	(4,047)
ภาษีเงินได้	4,204	5,310	4,138	3,081	3,777	2,740	657
กำไรสุทธิส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	30	41	69	49	53	59	70
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	10,182	12,079	10,077	6,777	8,992	6,342	(4,689)
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	1,400	1,400	1,685	1,699	1,699	1,699	1,699
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	7.27	8.63	6.14	4.00	5.29	3.73	(2.81)

ที่มา : แบบ 56-1 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตาราง 12 งบดุล ของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545 – 2551

งบดุล	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	20,117	9,206	20,978	9,930	9,175	20,584	49,958
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	43,384	34,595	51,991	44,148	45,703	59,499	53,038
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	114,168	123,410	134,041	180,983	196,031	204,715	206,101
รวมสินทรัพย์	178,410	165,095	193,211	231,638	249,034	272,086	261,915
รวมหนี้สินหมุนเวียน	67,251	53,765	59,457	60,773	77,829	89,542	92,307
หนี้สินระยะยาว	78,976	71,083	75,209	107,110	101,029	108,544	161,872
รวมหนี้สิน	150,056	128,924	138,887	172,426	183,353	202,858	208,400
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	14,000	14,000	16,850	16,989	16,989	16,989	16,989
รวมส่วนของผู้อถือหุ้น	28,354	36,171	54,324	59,212	65,681	69,228	63,022

ที่มา : แบบ 56-1 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตาราง 13 อัตราส่วนทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) ในปี 2545 – 2551

อัตราส่วนสภาพคล่อง	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.64	0.64	0.87	0.66	0.58	0.72	0.43
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.51	0.42	0.62	0.44	0.34	0.43	0.25
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.39	0.38	0.48	0.33	0.33	0.32	0.12
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	9.65	9.51	10.17	10.32	10.34	9.87	10.70
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	37.31	37.85	35.40	34.88	34.82	36.47	33.64
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	24.44	27.48	28.15	26.81	28.11	27.52	26.49
ระยะเวลายาวสินค้าเฉลี่ย (วัน)	14.73	13.10	12.79	13.43	12.81	13.08	13.59
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	25.11	23.13	19.61	17.38	16.73	17.56	19.57
ระยะเวลารับหนี้ (วัน)	14.34	15.56	18.36	20.71	21.52	20.50	18.40
Cash Cycle (วัน)	37.70	35.39	29.83	27.60	26.11	29.05	28.83
อัตราส่วนความสามารถในการหากำไร							
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	32.26	26.79	27.02	21.44	18.51	20.62	14.74
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%)	14.49	12.86	13.43	3.30	5.03	6.66	- 5.47
อัตรารายได้อื่น (%)	0.38	0.54	0.84	1.03	2.03	1.48	0.98
อัตราส่วนเงินสดต่อการหากำไร (%)	136.79	134.52	133.18	434.00	253.63	180.53	- 103.82
อัตรากำไรสุทธิ (%)	7.86	8.93	6.55	3.27	4.93	4.11	- 10.55

ตาราง 13 (ต่อ)

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	43.92	37.44	22.27	9.40	14.40	11.94	- 37.54
อัตราส่วนประสิทธิภาพในการดำเนินงาน							
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	5.71	7.04	5.63	2.45	3.75	3.19	- 7.92
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	17.51	19.42	17.09	12.01	12.99	12.62	- 0.53
อัตราการหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.73	0.79	0.86	0.75	0.76	0.78	0.75
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน							
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	5.29	3.56	2.56	2.93	2.79	2.91	4.66
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	6.15	7.62	7.39	7.44	6.97	6.23	2.66
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า)	0.92	0.51	0.51	0.47	0.60	0.30	0.13
อัตราการจ่ายปันผล (%)		25.54	41.87	48.22	31.18	37.60	-

ที่มา : แบบ 56-1 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ชื่อ ชื่อสกุล	นาย สมชาย แสงศิริ
วันเดือนปีเกิด	19 พฤศจิกายน 2511
สถานที่เกิด	โรงพยาบาลมิชชั่น
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	390/9 สายไหม บางเขน กรุงเทพฯ
ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน	ฟรีแมน
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานสุวรรณภูมิ เลขที่ 333/2 หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี สมุทรปราการ 10540
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ.2528	มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสุรศักดิ์มนตรี
พ.ศ.2546	ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขา การจัดการ จากมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต
พ.ศ.2552	เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขา เศรษฐศาสตร์การจัดการ จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ