

ต้นทุน / วิเคราะห์การลงทุน

- ❖ ต้นทุนการดำเนินงาน
- ❖ ต้นทุนการขนส่งแยกตามประเภทรถ
- ❖ ราคาค่าจ้างขนส่ง
- ❖ การคิดราคาค่าขนส่งรายชิ้น/กล่อง
- ❖ การประเมินโครงการลงทุน
- ❖ การเสนองานบริการขนส่ง

การวิเคราะห์ต้นทุนและการลงทุน เป็นสิ่งสำคัญอย่างมากที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ในการดำเนินธุรกิจซึ่งปัจจุบันต้องใช้ความรู้ความเข้าใจตามหลักการอย่างถูกต้องเพื่อให้สามารถหาและวิเคราะห์ต้นทุนในการดำเนินการที่แท้จริงได้อย่างแม่นยำ เพื่อกำหนดราคาค่าขนส่งหรือราคาค่าบริการได้อย่างเหมาะสม เนื้อหาในบทนี้ได้เสนอแนะแนวทางการคิดต้นทุนการดำเนินงาน อันประกอบด้วย ต้นทุนคงที่ ต้นทุนผันแปร และต้นทุนเที่ยวกลับ นอกจากนี้ยังมีตัวอย่างการคิดต้นทุนการขนส่งแยกตามประเภทรถ แนวทางการคิดราคาค่าจ้างขนส่ง รายเที่ยว รายชิ้น/กล่อง รวมถึงการนำเสนอแนวทางการวิเคราะห์การลงทุน และการประเมินความคุ้มค่าในการลงทุน พร้อมตัวอย่างง่ายๆ ที่ผู้ประกอบการสามารถนำไปปรับใช้ได้ ในส่วนท้ายบทมีตัวอย่าง Checklist รายการเอกสารและข้อมูลต่างๆ ที่ควรจัดเตรียมเพื่อเสนอราคาบริการขนส่งอีกด้วย

4.1 ต้นทุนการดำเนินงาน

ในเชิงเศรษฐศาสตร์ ต้นทุน หมายถึง เงินสดหรือสิ่งที่เทียบเท่าเงินสดที่จ่ายไป เพื่อที่จะได้มาซึ่งสินค้าหรือบริการ และนำประโยชน์มาใช้ในการดำเนินกิจการในปัจจุบันหรือในอนาคต ซึ่งหากสามารถดำเนินการให้เกิดประโยชน์แก่กิจการในปัจจุบันหรือในอนาคตให้ได้มากที่สุดได้แล้ว ผลประกอบการในรูปกำไรสูงสุดก็จะตามมา ต้นทุนการดำเนินงานขนส่งสามารถสรุปได้เป็นประเภทต่างๆ ดังนี้



- 1) **ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ตามการผลิตหรือบริการ ไม่ว่าจะทำการดำเนินการให้บริการหรือไม่ก็ตามต้นทุนชนิดนี้จะต้องเกิดขึ้นเป็นจำนวนที่

คงที่ในอัตราเท่าเดิมอยู่ตลอดเวลาสามารถแบ่งได้เป็นต้นทุนคงที่ต่อทั้งกองรถ และต้นทุนคงที่ต่อคัน ซึ่งเป็นดังนี้

Fixed Cost	หน่วย
ต้นทุนคงที่ต่อทั้งกองรถ	
ค่าจ้างพนักงานขับรถรายเดือน	บาท/วัน
ค่าเบี้ยเลี้ยง	บาท/วัน
ค่าบริหารจัดการ	บาท/วัน
ค่าเช่าสำนักงาน	บาท/วัน
ต้นทุนคงที่ต่อคัน	
ค่าทะเบียนและใบอนุญาต	บาท/คัน/วัน
ค่าประกันภัย(สินค้า + ตัวรถ) + พรบ.	บาท/คัน/วัน
ค่าประกันสังคม	บาท/คัน/วัน
ค่าเสื่อมราคาของรถ	บาท/คัน/วัน
ค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์	บาท/คัน/วัน
ค่า GPS	บาท/คัน/วัน
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ (ค่าผ้าใบ)	บาท/คัน/วัน

ต้นทุนที่ผู้ประกอบการมองไม่เห็นหรือไม่ให้ความสำคัญอีกประเภทคือ งานเอกสาร งานที่ซ้ำซ้อนหรือไม่จำเป็นในสำนักงาน ซึ่งหากลดได้ก็จะเป็นปัจจัยสำคัญในการบริหารต้นทุนโดยรวม

- 2) **ต้นทุนผันแปร (Variable Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงไปตามจำนวนการให้บริการ กล่าวคือ ถ้าให้บริการขนส่งมากต้นทุนชนิดนี้ก็มากตามไปด้วย ถ้าให้บริการขนส่งน้อยต้นทุนนี้ก็น้อยลงไป หรือถ้าไม่ได้ให้บริการเลยก็ไม่ต้องจ่ายต้นทุนนี้เลย ต้นทุนผันแปรที่สำคัญคือ ต้นทุนรถวิ่ง (Running Cost) เป็นต้นทุนที่เกิดจากการวิ่งรถ สามารถแบ่งได้เป็นต้นทุนผันแปรต่อระยะทาง และต้นทุนผันแปรต่อเที่ยววิ่ง ได้แก่

Variable Cost	หน่วย
ต้นทุนผันแปรต่อระยะทาง	
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	บาท/กิโลเมตร
ค่าซ่อมบำรุง	บาท/กิโลเมตร
ค่ายางรถยนต์	บาท/กิโลเมตร
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	บาท/กิโลเมตร
ต้นทุนผันแปรต่อเที่ยววิ่ง	
ค่าผ่านทางพิเศษ	บาท/เที่ยว
ค่าด่านชั่งน้ำหนัก	บาท/เที่ยว

ต้นทุนผันแปรนี้ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นๆ เช่น

- ลักษณะของเส้นทางที่ใช้
- ระยะทาง และระยะเวลาที่ต้องใช้
- อุปกรณ์ และมาตรฐานต่างๆ ในการขนส่ง
- ลักษณะของสินค้าและบริการที่จะทำการขนส่ง
- ลักษณะภูมิประเทศที่จะทำการขนส่ง

ต้นทุนผันแปรนี้บางส่วนก็ไม่สามารถลดลงได้ แต่บางส่วนสามารถลดลงได้ด้วยการบริหารจัดการที่ดีมีประสิทธิภาพ ซึ่งอาจใช้เทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่เข้ามาช่วย เช่น หาเส้นทางที่สภาพการจราจรหนาแน่นน้อย ลดการติดขัด ใช้อุปกรณ์เสริมด้านความปลอดภัย ควบคุมพฤติกรรมคนขับไม่ให้เร่งความเร็วเกินพิกัด ไม่จอดติดเครื่องทิ้งไว้ เป็นต้น

- 3) **ต้นทุนเที่ยวกลับ (Back Haul Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ได้รวมเอาลักษณะของค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) เข้าไปด้วย ถือเป็นค่าชดเชยที่ต้องทำให้เสียโอกาสขึ้น ในกรณีของการขนส่งก็หมายถึง การที่ต้องบรรทุกผู้โดยสาร สินค้าหรือบริการ ไปส่งยังจุดหมายปลายทางแล้วในเที่ยวกลับนั้นไม่ได้บรรทุกอะไรกลับมาเลย กรณีนี้จึงต้องมีการคิดถึงต้นทุนเที่ยวกลับ รวมไว้ใน การคิดต้นทุนค่าบริการขนส่งด้วย ซึ่งในบางครั้งลักษณะเช่นนี้ ถือว่าการสูญเปล่าได้เกิดขึ้นและ ถือว่าเป็นการขนส่งที่ไม่ทำให้เกิดการประหยัด ทั้งผู้ประกอบการขนส่งที่รับจ้างขนส่งหรือเจ้าของกิจการต้องคำนึงถึงต้นทุนเที่ยวกลับด้วยเช่นเดียวกัน

ในความเป็นจริงการคิดต้นทุน มีหลักเกณฑ์ในการคำนวณแตกต่างกันออกไปในแต่ละบริษัท ในที่นี้จะยกตัวอย่างการคิดต้นทุนการดำเนินงานอย่างง่าย ๆ เพื่อให้สามารถนำไปปรับใช้ให้เข้ากับสถานการณ์ที่เหมาะสม

$$\begin{aligned} \text{ต้นทุนค่าขนส่ง} &= \text{ค่าใช้จ่ายคงที่} + \text{ค่าน้ำมัน} + \text{ค่าใช้จ่ายรถ} \\ &+ \text{ค่าส่วนแบ่งคนขับรถ} \\ &+ \text{ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ} \end{aligned}$$

ค่าใช้จ่ายคงที่	=	ค่าดำเนินการ ค่าโสหุ้ย ต่างๆ
ค่าน้ำมัน	=	(ระยะทาง / อัตราสิ้นเปลืองน้ำมัน) x ราคาน้ำมัน
ค่าเสื่อม/ค่าสึกหรอ	=	(ระยะทาง x อัตราค่าสึกหรอ)/บำรุงรักษาทั้งหมด
ค่าส่วนแบ่งพนักงานขับรถ	=	อาจคิดตามระยะทาง ตามค่าจ้างขนส่ง หรือรายเที่ยว

4.2 ต้นทุนการขนส่งแยกตามประเภทรถ

การวิเคราะห์ต้นทุนในการขนส่งย่อมมีความแตกต่างกันออกไปตามประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งปัจจัยที่สำคัญของการคิดต้นทุนในการขนส่งจะประกอบด้วย ต้นทุนคงที่ และต้นทุนผันแปรดังที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งจากการระดมสมองของผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมงานสัมมนาพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ได้กำหนดแนวทางการคิดต้นทุนค่าขนส่งแยกตามประเภทรถ แสดงในตัวอย่างดังนี้

ตัวอย่าง สมมติรายละเอียดของต้นทุนค่าขนส่งแยกตามประเภทรถ ในที่นี้จะคิดราคาน้ำมันลิตรละ 35 บาท/ลิตร และสมมติให้ระยะทางที่ใช้ในการขนส่งเท่ากับ 1 กิโลเมตร รถที่ใช้งานเป็นรถที่ซื้อใหม่ทั้งหมด โดยคิดค่าเสื่อมราคาเป็นเวลา 10 ปี ซึ่งผู้ประกอบการสามารถคำนวณต้นทุนในการขนส่งต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร แยกตามประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งได้ดังนี้

ราคาขายน้ำมันดีเซล	35	บาท/ลิตร
ระยะทางในการขนส่ง	1	กิโลเมตร
จำนวนเที่ยว (ไป-กลับ)	1	เที่ยว/วัน
อายุการใช้งาน	10	ปี
จำนวนวันที่วิ่งรถ	320	วัน/ปี
ราคารถใหม่	รถ 6 ล้อ	1,350,000 บาท
	รถ 10 ล้อ เดี่ยว	1,880,000 บาท
	รถพ่วง 2 เพลา	2,010,000 บาท
	รถหัวลากคู่ 20 ฟุต + หาง	2,300,000 บาท
	รถหัวลากคู่ 40 ฟุต + หาง	2,700,000 บาท

		ประเภทรถ				
		รถ 6 ล้อ	รถ 10 ล้อ เพลาเดี่ยว	รถพ่วง 2 เพลา	รถหัวลาก คู่ 20 ฟุต	รถหัวลาก คู่ 40 ฟุต
ต้นทุนคงที่	เงินเดือน (บาท/วัน)	180	180	180	360	360
	ค่าเบี้ยเลี้ยง (บาท/วัน)	120	120	120	240	240
	ค่าเสื่อม (บาท/วัน)	422	588	628	719	844
	ค่าประกันภัย(สินค้า + ตัวรถ) + พรบ. (บาท/วัน)	94	188	188	188	188
	ค่าบริหารจัดการ (บาท/วัน)	67	67	67	67	67
รวมต้นทุนคงที่ (บาท)		883	1,143	1,183	1,574	1,699
อัตราสิ้นเปลืองน้ำมัน (กม./ลิตร)		4	4	2.5	2.5	2.5
ต้นทุนผันแปร	ค่าเชื้อเพลิง (บาท/กม.)	8.75	8.75	14	14	14
	ค่าสารหล่อลื่น (บาท/กม.)	1.4	1.4	1.4	1.54	1.54
	ค่าซ่อมบำรุง (บาท/กม.)	0.46	0.46	0.46	0.46	0.46
	ค่ายาง (บาท/กม.)	0.78	1.6	2.88	2.88	3.52
รวมต้นทุนผันแปร (บาท)		11.39	12.21	18.74	18.88	19.52
รวมต้นทุนทั้งหมด (บาท)		894.39	1,155.21	1,201.74	1,592.88	1,718.52

จากการคำนวณ ผู้ประกอบการจะทราบต้นทุนทั้งหมดในการขนส่ง โดยสามารถนำราคาต้นทุนคงที่คูณกับจำนวนวันที่ใช้ในการขนส่ง บวกกับ ราคาต้นทุนผันแปรคูณกับระยะทางที่ใช้ในการขนส่ง ก็จะได้ต้นทุนที่แท้จริง ซึ่งสามารถนำไปกำหนดราคาค่าจ้างในการขนส่งสินค้าต่อไป

4.3 ราคาค่าจ้างขนส่ง

การกำหนดราคาค่าจ้างขนส่งเป็นประเด็นที่สำคัญของการขนส่ง เช่น อัตราค่าบริการควรจะกำหนดอย่างไร และควรเปลี่ยนแปลงอย่างไรตามปัจจัยต่างๆ อันเป็นที่พอใจทั้งผู้ว่าจ้างขนส่งและผู้รับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งก็รวมต้นทุนต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับปัจจัยเพิ่มเติมอีก เช่น ความรับผิด (Liability) ต่อสินค้าที่มีมูลค่าต่อน้ำหนักสูง เช่น อัญมณี คอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์บันทึกภายในบ้านจะมีความเสี่ยงต่อการเสียหายและการสูญหายสูง ทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งมาก เนื่องจากผู้ขนส่งต้องมีภาระในการควบคุมดูแล และมีการรับผิดชอบสูงกว่าการขนส่งสินค้าทั่วไป นอกจากนี้สินค้าลักษณะพิเศษ เช่น สินค้าอันตราย สินค้าที่ได้รับการห่อหุ้มที่แข็งแรงเป็นพิเศษ สินค้าเคมีภัณฑ์ ก็จำเป็นต้องพิจารณาค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการขนส่งอีกเช่นกัน ซึ่งแนวทางในการกำหนดอัตราค่าขนส่ง โดยทั่วไปสามารถแบ่งออกเป็น 2 วิธี คือ

- 1) **การกำหนดอัตราค่าขนส่งตามคุณค่าการให้บริการ (Value of Service Pricing)** เป็นการคิดอัตราค่าขนส่งตามศักยภาพของตลาดหรือตามอุปสงค์ของตลาด และตามสภาพการแข่งขัน
- 2) **การกำหนดอัตราค่าขนส่งตามต้นทุนการให้บริการ (Cost of Service Pricing)** เป็นการคิดอัตราค่าขนส่งที่มีค่าเท่ากับผลรวมของต้นทุนคงที่ ต้นทุนแปรผัน และกำไรที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องการ การกำหนดราคาค่าขนส่งตามวิธีนี้จะแปรผันปัจจัยที่สำคัญ 2 ตัว คือ ระยะทาง และปริมาณการขนส่ง การกำหนดราคาค่าขนส่งตามต้นทุนการให้บริการเป็นวิธีการที่มักถูกหยิบยกขึ้นเพื่อพิจารณาหาข้อเท็จจริงในการปรับขึ้นราคาค่าขนส่ง อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติมีอุปสรรคหลายประการที่ไม่สามารถคำนวณหาต้นทุนการให้บริการได้โดยง่าย เนื่องจาก (1) ผู้ขนส่งต้องสามารถระบุให้ได้อย่างชัดเจนว่าต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรผันมีค่าเท่าใด ซึ่งผู้ขนส่งส่วนใหญ่ยังไม่สามารถวัดต้นทุนได้อย่างถูกต้องแม่นยำ (2) แม้ว่าต้นทุนคงที่จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงไม่ว่าปริมาณการผลิตจะเพิ่มขึ้นหรือไม่ก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติเมื่อปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น หรือใช้ยานพาหนะให้บริการในเส้นทางที่ไกลขึ้น ต้นทุนคงที่ต่อหน่วยจะปรับตัวลดลง เป็นผลให้มีความยากลำบากในการจัดสรรต้นทุนคงที่ในการคำนวณอัตราค่าขนส่งตามปริมาณการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งราคาค่าขนส่งอาจกำหนดได้ง่ายๆ ได้โดยเพิ่มสัดส่วนกำไรที่ต้องการจากการขนส่งในแต่ละเที่ยว

$$\text{ราคาค่าขนส่งสินค้า} = \text{ต้นทุนการขนส่ง} + \text{กำไร}$$

การคิดราคาค่าจ้างขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการจะต้องคำนึงถึงต้นทุนทั้งหมด เพื่อนำมากำหนดราคาค่าจ้าง ซึ่งจะขึ้นอยู่กับกำไร หรือผลตอบแทนที่ผู้ประกอบการต้องการ ในที่นี้จะยกตัวอย่างการคิดต้นทุนในหัวข้อที่ 4.2 แล้วนำมาคำนวณราคาค่าจ้างขนส่งสินค้า ดังนี้

ราคาค่าจ้างขนส่ง	ประเภทรถ				
	รถ 6 ล้อ	รถ 10 ล้อ เพลาเดี่ยว	รถพ่วง 2 เพลา	รถหัวลาก ตู้ 20 ฟุต	รถหัวลาก ตู้ 40 ฟุต
ต้นทุนทั้งหมด	894.39	1,155.21	1,201.74	1,592.88	1,718.52
คิดกำไร 10%	983.83	1,270.73	1,321.91	1,752.17	1,890.37
คิดกำไร 20%	1,073.27	1,386.25	1,442.09	1,911.46	2,062.22
คิดกำไร 30%	1,162.71	1,501.77	1,562.26	2,070.74	2,234.08

หน่วย : บาท/1 กม./1 วัน/1 คัน

อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการยังจะต้องพิจารณาปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ จำนวนรอบเที่ยวที่จะทำการขนส่งสินค้าได้หรือชั่วโมงทำงานของรถบรรทุก กล่าวคือแม้ว่าต้นทุนและกำไรต่อหนึ่งเที่ยว เป็นที่น่าพอใจแต่ไม่สามารถใช้รถไปทำงานต่อไปให้กับลูกค้ารายอื่นได้ หรือเสียโอกาสการทำงานลงไปถึงถือว่าไม่คุ้มค่า ผู้ประกอบการจึงต้องพิจารณาประเด็นนี้ให้รอบคอบ เพื่อสามารถใช้ประโยชน์ของรถให้ได้มากที่สุด

4.4 การคิดราคาค่าขนส่งรายชิ้น/กล่อง

การคิดราคาค่าขนส่งรายชิ้น/กล่อง มีหลักในการคำนวณคือ ผู้ประกอบการจะต้องทราบปริมาณในการบรรทุกสินค้าของรถที่ใช้ ขนาดของสินค้า และต้นทุนในการขนส่ง ซึ่งได้กล่าวมาในข้างต้นแล้ว โดยมีตัวอย่างการคิดราคาค่าขนส่งรายชิ้น/กล่องสำหรับรถ 10 ล้อ เดี่ยว ช้อใหม่ ราคา 1,880,000 บาท ชำระโดยใช้เงินสด คิดวันที่วิ่งรถจำนวน 320 วัน ที่เหลืออีก 45 วันเป็นการซ่อมบำรุงรถ ต้องทำการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปสงขลา 420 กิโลเมตร ใช้เวลาไป-กลับ รวม 2 วัน โดยมีข้อมูลและรายละเอียดในการคิดคำนวณดังนี้

ชนิดต้นทุน	รายละเอียด	ราคา	หน่วย
ต้นทุนคงที่	เงินเดือน	180	บาท/วัน
	ค่าเบี้ยเลี้ยง	120	บาท/วัน
	ค่าเสื่อม	588	บาท/วัน
	ค่าประกันภัย(สินค้า + ตัวรถ) + พรบ.	188	บาท/วัน
	ค่าบริหารจัดการ	67	บาท/เที่ยว
ต้นทุนผันแปร	ค่าเชื้อเพลิง	8.75	บาท/กม.
	ค่าสารหล่อลื่น	1.4	บาท/กม.
	ค่าซ่อมบำรุง	0.46	บาท/กม.
	ค่ายาง	1.6	บาท/กม.

(ค่าน้ำมันคิดจากอัตราการกินน้ำมันที่ 4 กิโลเมตร/ลิตร ราคาน้ำมัน 35 บาท/ลิตร)

ค่าใช้จ่าย		ราคา	หน่วย
ต้นทุนคงที่	$= (180+120+588+188) \times 2 + 67$	2,219.00	บาท
ต้นทุนผันแปร	$= (8.75+1.4+0.46+1.6) \times 840$	10,256.40	บาท
รวมต้นทุนทั้งหมด		12,475.40	บาทต่อเที่ยว

ในการขนส่งครั้งนี้จะมีต้นทุนทั้งหมด 12,475.40 บาท ทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ โดยที่รถ 10 ล้อ มีปริมาตรในการบรรทุก = 35.5 ลบ.ม. (คิดจากรถบรรทุก 10 ล้อ 35 คิว = 1,240 ลูกบาศก์ฟุต) และสมมติให้สินค้าที่บรรทุก 1 กล่อง มีขนาดเท่ากับ 1 ลูกบาศก์ฟุต

สามารถบรรจุสินค้าได้ $35.5 \times 35 = 1,240$ กล่อง แต่ในความเป็นจริง การวางเรียงสินค้าภายในรถบรรทุกไม่สามารถทำได้เต็มปริมาตร จึงต้องมีการคำนวณปริมาตรว่าง โดยคิดเป็น 10 % ของปริมาตรทั้งหมด ดังนั้นรถบรรทุก 10 ล้อ สามารถบรรทุกกล่องขนาด 1 ลูกบาศก์ฟุต ได้ 1,116 กล่อง โดยนำมาคิดราคาต้นทุนต่อกล่อง ได้ดังนี้

$$\text{คิดจากราคาต้นทุน} \quad \frac{12,475.40}{1,116} = 11.18 \text{ บาทต่อกล่อง}$$

การกำหนดราคาค่าจ้างจะขึ้นอยู่กับราคาต้นทุนของแต่ละบริษัท ซึ่งสามารถคำนวณได้ดังนี้

	ราคาจ้างขนส่งต่อเที่ยว (บาทต่อเที่ยว)	ราคาจ้างขนส่งต่อกล่อง (บาทต่อกล่อง)
ราคาต้นทุน	12,475.40	11.18
ราคาขาย + กำไร 10%	13,722.94	12.30
ราคาขาย + กำไร 20%	14,970.48	13.41
ราคาขาย + กำไร 30%	16,218.02	14.53

4.5 การประเมินโครงการลงทุน

ในการลงทุนจำเป็นต้องพิจารณาโครงการหรือแนวทางเลือกทั้งหมดที่สามารถดำเนินการได้ จากนั้นจึงพิจารณาเปรียบเทียบผลตอบแทนหรือผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ แล้วตัดสินใจเลือกโครงการหรือทางเลือกที่ให้ผลตอบแทนสูงสุด ซึ่งในการพิจารณาเพื่อการตัดสินใจอาจทำได้หลายวิธี ดังนี้

- ❖ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value; NPV)
- ❖ อัตราผลตอบแทน (Internal Rate of Return; IRR)
- ❖ ผลตอบแทนต่อเงินลงทุน (Benefit Cost Ratio; BCR)
- ❖ ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period; PB)

ในการวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์ พิจารณามูลค่าของเงินที่เปลี่ยนไปตามกาลเวลา (Time Value of Money) ซึ่งในการวิเคราะห์จะใช้อัตราคิดลด (Discount Rate) โดยมีแนวคิดดังนี้

- หากพิจารณาการลงทุนโดยใช้เงินของบริษัทเอง อัตราคิดลดจะคิดจากค่าเสียโอกาสของเงิน เช่น ใช้อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก โดยคิดว่าหากนำเงินลงทุนไปฝากธนาคารในขณะนั้นจะได้รับผลตอบแทนเท่าไร
- หากพิจารณาการลงทุนโดยใช้เงินกู้ อัตราคิดลดจะคิดจาก อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมทั้งนี้ไม่มีกฎตายตัวว่าจะใช้อัตราคิดลดเท่าใดในการพิจารณา ขึ้นอยู่กับโอกาสทางการเงิน ความเสี่ยงของกิจการนั้น ในโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของรัฐ อัตราคิดลดโดยอัตราที่ธนาคารโลกกำหนด ซึ่งประเทศไทยอยู่ที่ 12% โดยพิจารณาจาก ความเสี่ยงในการลงทุน ภาวะเศรษฐกิจ รวมถึงเสถียรภาพทางการเมือง เป็นต้น



4.5.1 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value; NPV)

มูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นการหาความแตกต่างระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน และมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายของโครงการ เพื่อชี้ให้เห็นว่าโครงการนั้นจะให้ผลตอบแทนคุ้มค่าหรือไม่ กล่าวคือค่า NPV มีค่ามากกว่า 0 เป็นการลงทุนที่คุ้มค่า แต่ถ้า NPV มีค่าต่ำกว่า 0 หรือเป็นลบ แสดงว่าโครงการลงทุนนั้นไม่คุ้มค่า ซึ่งมีสูตรการคำนวณเป็นดังนี้

$$B/C = \sum_{t=1}^n \frac{\text{มูลค่าเงิน ณ ปีที่ } t}{(1+\text{อัตราคิดลด})^t}$$

เมื่อ t = ปีของโครงการ ($t=1, 2, 3, \dots, n$)
 n = จำนวนปีทั้งสิ้นของโครงการหรืออายุโครงการ

4.5.2 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: BCR)

อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน คือ อัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ต่อมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการโดยใช้อัตราส่วนลดคงที่

เกณฑ์ในการตัดสินใจ คือ จะลงทุนในโครงการหรือทางเลือกที่ให้อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายสูงกว่าหรือเท่ากับหนึ่ง กล่าวคือ มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดตลอดอายุโครงการมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับเงินลงทุนที่อัตราผลตอบแทนน้อยที่สุดที่น่าสนใจ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า หาก B/C ratio มากกว่า 1 แสดงว่าโครงการให้ผลตอบแทนคุ้มค่ากับที่ลงทุนไป แต่ถ้าน้อยกว่า 1 แสดงว่า ผลตอบแทนที่ได้รับจากการลงทุนไม่คุ้มกับเงินที่ลงทุนไป ซึ่งมีสูตรการคำนวณเป็นดังนี้

$$B/C = \frac{\text{มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์}}{\text{มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย}}$$

4.5.3 อัตราผลตอบแทน (Internal Rate of Return)

อัตราผลตอบแทน คือ อัตราร้อยละของผลประโยชน์หรือผลตอบแทนสุทธิเมื่อเทียบกับเงินลงทุน ซึ่งก็คือ อัตราคิดลดที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์เท่ากับมูลค่าปัจจุบันของเงินลงทุนตลอดอายุโครงการ

$$\text{IRR คือ อัตราคิดลด } (r) \text{ ที่ทำให้ } NPV = 0 \text{ นั่นคือ}$$

$$NPV (r = \text{IRR}) = 0$$

การคำนวณหา IRR สามารถทำได้โดย สมมติค่าอัตราคิดลด (r) และคำนวณหามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) จากนั้นลองเปลี่ยนค่า อัตราคิดลด (r) ไปเรื่อยๆ จนกว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) จะเท่ากับศูนย์ ซึ่งอัตราคิดลดค่านี้ก็คืออัตราผลตอบแทน (IRR) นั่นเอง

อัตราผลตอบแทน (IRR) เพียงอย่างเดียว ไม่สามารถบอกได้ว่าโครงการลงทุนนั้นๆ ยอมรับได้หรือไม่ มักจะเทียบกับอัตราผลตอบแทนน้อยที่สุดที่น่าสนใจ โดยจะยอมรับการลงทุนที่ให้อัตราผลตอบแทนสูงกว่าอัตราผลตอบแทนน้อยที่สุดที่น่าสนใจ หากอัตราผลตอบแทน (IRR) มีค่ามากกว่าอัตราคิดลดที่ใช้ในการวิเคราะห์ แสดงว่าโครงการนี้เหมาะสมที่จะลงทุน

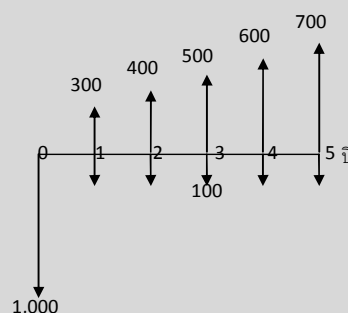
เกณฑ์ตัดสินใจลงทุน

จะลงทุนเมื่อ	
NPV	> 0
B/C	> 1
IRR	> อัตราคิดลด

4.5.4 ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period; PB)

ระยะเวลาคืนทุน คือ ระยะเวลาที่ทำให้กระแสเงินสดรับสุทธิในแต่ละปีรวมกันมีค่าเท่ากับเงินสดจ่ายลงทุนเริ่มแรก หรือกล่าวง่ายๆ คือเป็นการคำนวณหาว่าโครงการนั้นจะต้องใช้เวลากี่ปีจึงจะคุ้มกับเงินลงทุน ในการพิจารณาจะตัดสินใจลงทุน หากระยะเวลาคืนทุนที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าอายุโครงการ หรือน้อยกว่าระยะเวลาคืนทุนที่กิจการต้องการ หรือในการเปรียบเทียบทางเลือกการลงทุนก็จะเลือกแนวทางที่มีระยะเวลาคืนทุนสั้นกว่า

ตัวอย่าง โครงการลงทุนหนึ่ง มีค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก 1,000 บาท มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ปีละ 100 บาท เท่ากันทุกปี โครงการนี้ให้ผลตอบแทนเป็นระยะเวลา 5 ปี โดยได้รับในปีที่ 1, 2,..., 5 เท่ากับ 300, 400, 500, 600, และ 700 บาท ตามลำดับ ถ้าสมมติให้มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 10 โครงการนี้จะมีมูลค่าในการลงทุนหรือไม่ และระยะเวลาในการคืนทุนเท่ากับเท่าไร ?



การวิเคราะห์มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value; NPV)

ปี	เงินลงทุน	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	ผลตอบแทน	ผลตอบแทนสุทธิจากการดำเนินงาน	อัตราคิดลด $r = 10\%$	PV ของ ผลตอบแทนสุทธิ
	(1)	(2)	(3)	(4) = (3)-(2)	(5)	(6) = (4)x(5)
0	1,000			- 1,000	1.0000	- 1,000
1		100	300	200	0.9091	182
2		100	400	300	0.8264	248
3		100	500	400	0.7513	301
4		100	600	500	0.6830	342
5		100	700	600	0.6209	373
รวม	1,000	500	2,500	1,000		444

อัตราคิดลดในแต่ละปีสามารถคำนวณได้จาก $1/(1+\text{อัตราคิดลด})^{\text{ปี}}$

อัตราคิดลด ณ ปีที่ 1 มีค่า $1/(1+0.10)^1 = 0.9010$

อัตราคิดลด ณ ปีที่ 2 มีค่า $1/(1+0.10)^2 = 0.8264$ เป็นต้น

จากตารางข้างต้น มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) มีค่าเท่ากับผลรวมของมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ ซึ่งโครงการนี้มี NPV เท่ากับ 444 บาท เป็นบวก หรือมากกว่า 0 แสดงว่ามูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนรวม มากกว่ามูลค่าปัจจุบันของต้นทุนรวม ดังนั้นโครงการนี้มีความเหมาะสมที่จะลงทุน

การวิเคราะห์อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit – Cost Ratio; B/C Ratio)

ปี	เงินลงทุน	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	ผลตอบแทน	อัตราคิดลด $r = 10\%$	PV ของ ผลตอบแทน	PV ของ ค่าใช้จ่าย
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3)x(4)	(6) = (2)x(4)
0	1,000			1.0000	-	1,000
1		100	300	0.9091	273	91
2		100	400	0.8264	331	83
3		100	500	0.7513	376	75
4		100	600	0.6830	410	68
5		100	700	0.6209	435	62
รวม	1,000	500	2,500		1,823	1,379

$$B/C = 1,823/1,379 = 1.32$$

โครงการนี้ B/C เท่ากับ 1.32 มีค่ามากกว่า 1 แสดงว่าผลตอบแทนที่ได้รับจากโครงการมีค่ามากกว่าค่าใช้จ่ายที่เสียไป ดังนั้นโครงการนี้มีความเหมาะสมที่จะลงทุน

การวิเคราะห์อัตราผลตอบแทน (Internal Rate of Return; IRR)

ปี	เงินลงทุน	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	ผลตอบแทน	ผลตอบแทนสุทธิ	DF = 22%	PV	DF = 24%	PV
	(1)	(2)	(3)	(4)=(3)-(2)	(5)	(6)=(4)x(5)	(7)	(8)=(4)x(7)
0	1,000			-1,000	1.0000	-1,000	1.0000	-1,000
1		100	300	200	0.8197	164	0.8065	161
2		100	400	300	0.6719	202	0.6504	195
3		100	500	400	0.5507	220	0.5245	210
4		100	600	500	0.4514	226	0.4230	211
5		100	700	600	0.3700	222	0.3411	205
รวม	1,000	500	2,500	1,000		33		-18

การหา IRR โดยวิธี Interpolation

$$IRR = 22 + (24 - 22) \times \{33 / (33 - (-18))\}$$

$$IRR = 23.29\%$$

ต้นทุนของโครงการนี้เท่ากับ 10% แต่จากการคำนวณพบว่า IRR = 23.29% ซึ่งมากกว่า 10% ดังนั้นโครงการนี้มีความเหมาะสมที่จะลงทุน

ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period; PB)

ปี	รายจ่าย			รายรับ	ผลตอบแทนสุทธิ	ผลตอบแทนสุทธิสะสม
	เงินลงทุน	ค่าใช้จ่าย	รวม			
	(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)	(5) = (4)-(3)	(6)
0	1,000		1,000		-1,000	-1,000
1		100	100	300	200	-800
2		100	100	400	300	-500
3		100	100	500	400	-100
4		100	100	600	500	400
5		100	100	700	600	1,000
รวม	1,000	500	1,500	2,500	1,000	

จะเห็นว่าผลตอบแทนสุทธิเป็นลบตั้งแต่สิ้นปีที่ 1 ถึงสิ้นปีที่ 3 แต่เมื่อสิ้นปีที่ 4 มีค่าเป็นบวกซึ่งแสดงว่าผลตอบแทนจนถึงสิ้นปี มีค่ามากกว่าเงินลงทุนรวมกับค่าใช้จ่ายที่ใช้ไปในแต่ละปี นั่นคือระยะเวลาคืนทุนของโครงการลงทุนซื้อรถใหม่จะอยู่ที่ประมาณ 3 ปีกว่าๆ ซึ่งสามารถคิดละเอียดได้ดังนี้

ผลตอบแทนสุทธิสะสมตั้งแต่ปีที่ 0 - 3 เท่ากับ $-1,000 + 200 + 300 + 400 = -100$ บาท หมายความว่า จะต้องมีส่วนตอบแทนอีก 100 บาทจึงจะคุ้มทุน ซึ่งสามารถหาระยะเวลาคืนทุนได้โดย การเทียบบัญชีไตรยางศ์ ดังนี้

ในปีที่ 4 ผลตอบแทน 500 บาท ใช้ระยะเวลา 12 เดือน

หากต้องการผลตอบแทน 100 บาท จะใช้ระยะเวลา $12 \times 100 / 500 = 2.4$ เดือน

ดังนั้น ระยะเวลาคืนทุน ของโครงการเท่ากับ 3 ปี กับ 3 เดือน

4.6 การเสนองานบริการขนส่ง

การว่าจ้างขนส่งสินค้าในยุคที่การแข่งขันสูงนี้ การคัดเลือกผู้รับจ้างโดยการเปรียบเทียบนั้นจะทำให้ผู้ว่าจ้างสามารถเลือกผู้รับจ้างขนส่งที่ให้ราคาต่ำ และคุณภาพการให้บริการดีได้ ผู้ประกอบการจึงจำเป็นต้องนำเสนอการให้บริการที่ตรงตามความต้องการ และแสดงศักยภาพของตนเองให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

☒ Check List เอกสารที่ต้องเตรียม	
☐ ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล	☐ หลักฐานทางการเงินของบริษัท
☐ บัตรประจำตัวของหุ้นส่วนผู้จัดการ	☐ หนังสือค้ำประกันจากธนาคาร
☐ ทะเบียนบ้านของหุ้นส่วนผู้จัดการ	☐ หนังสือมอบอำนาจ
☐ บัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรของบริษัท	☐ ทะเบียนรถ
☐ ใบอนุญาตประกอบการ	☐ การประกันภัย
☒ Check List ข้อเสนอแนะบริการ	
เกี่ยวกับบริษัท	
☐ รายละเอียดบริษัท เช่น ที่ตั้ง ที่ติดต่อ	
☐ โครงสร้างองค์กร ผู้บริหาร	
☐ รูปแบบการให้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ	
☐ สถานะทางการเงิน	
☐ ผลงาน/ประสบการณ์ที่สำคัญ ลูกค้ารายใหญ่ปัจจุบัน	
☐ ผลงาน/ประสบการณ์ที่คล้ายกับงานนี้	
☐ เทคโนโลยีที่บริษัทใช้ด้านต่างๆ	
☐ ระบบการติดตามการขนส่ง	
เกี่ยวกับการขนส่ง	
☐ ใบเสนอราคา (Quotation) โครงสร้างราคา	
☐ แผนเส้นทาง ระยะทาง	
☐ แผนระยะเวลา	
☐ ผู้รถที่จะใช้ ยี่ห้อ รุ่น อายุการใช้งาน ประสิทธิภาพ	
☐ พนักงานที่จะให้บริการ คุณสมบัติ ความสามารถ	
☐ การประกันภัย	
☐ การป้องกันอุบัติเหตุ	
☐ ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพ (KPI)	
ข้อเสนอเพิ่มเติม	
☐ บริการเสริมด้านต่างๆ (One stop services)	

สัญญาเลขที่

สัญญาจ้างขนส่งสินค้า รายเที่ยว

เขียนที่

วันที่ เดือน พ.ศ.

สัญญานี้ทำขึ้นระหว่างบริษัท โดย ผู้มีอำนาจกระทำการแทน สำนักงานตั้งอยู่เลขที่ ถนน ตรอก/ซอย แขวง/ตำบล เขต/อำเภอ จังหวัด ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า “ผู้ว่าจ้าง” กับฝ่ายหนึ่งบริษัท โดย ผู้มีอำนาจกระทำการแทน สำนักงานตั้งอยู่เลขที่ ถนน ตรอก/ซอย แขวง/ตำบล เขต/อำเภอ จังหวัด ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า “ผู้รับจ้างขนส่ง”

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงทำสัญญากันดังต่อไปนี้

- ข้อที่ 1. “ผู้ว่าจ้าง” และ “ผู้รับจ้างขนส่ง” ตกลงรับจ้างทำการขนส่ง ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า “สินค้า” อันเป็นกรรมสิทธิ์หรืออยู่ในความครอบครองของ “ผู้ว่าจ้าง” ขนส่งสินค้าในวันที่ ไปส่ง ณ สถานที่ เลขที่ ตรอก/ซอย ถนน ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต จังหวัด โดย “ผู้รับจ้างขนส่ง” ต้องส่งถึง ณ สถานที่ดังกล่าวภายในวันที่ เวลา โดยรายละเอียดของรถที่ใช้และทะเบียนรถตามเอกสารแนบท้ายสัญญา ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญานี้ด้วย
- ข้อที่ 2. “ผู้ว่าจ้าง” ตกลงจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ “ผู้รับจ้างขนส่ง” สำหรับการขนส่งสินค้าตาม ข้อ 1. โดยการเหมาจ่าย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น (.....) ซึ่ง “ผู้รับจ้างขนส่ง” เป็นผู้รับผิดชอบเรื่องยานพาหนะ พนักงานขับรถ พนักงานประจำรถ ค่าน้ำมันและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ทั้งนี้ในวันทำสัญญา “ผู้ว่าจ้าง” จะทำการวางมัดจำ เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้นในอัตราร้อยละ ของราคาเหมาจ่าย เป็นจำนวนเงิน (.....) โดยจะชำระส่วนที่เหลือให้เมื่อ “ผู้รับจ้างขนส่ง” ขนส่งสินค้าถึงจุดหมายตามเงื่อนไขที่ตกลงกันเรียบร้อยแล้ว
- ข้อที่ 3. “ผู้รับจ้างขนส่ง” สัญญาว่าจะไม่เอางานที่รับขนตามสัญญานี้ไปให้ผู้อื่นรับจ้างขนส่งช่วงอีกทอดหนึ่งเว้นแต่จะได้รับ ความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก “ผู้ว่าจ้าง” ทั้งนี้ “ผู้รับจ้างขนส่ง” ยังคงต้องรับผิดชอบต่อ “ผู้ว่าจ้าง” ในการกระทำหรือความผิดอย่างใดๆ ของผู้รับจ้างช่วง
- ข้อที่ 4. “ผู้รับจ้างขนส่ง” ไม่สามารถทำการจัดส่งสินค้าให้ทันตามกำหนดในสัญญานี้ “ผู้ว่าจ้าง” มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ นอกจากนี้ ในระหว่างการเดินทางหากทรัพย์สินเกิดความชำรุดบกพร่องหรือเสียหายจน “ผู้ว่าจ้าง” หรือผู้รับสินค้าเห็นว่าไม่สามารถใช้ประโยชน์ในสินค้าได้ “ผู้ว่าจ้าง” จะบอกเลิกสัญญาและเรียกให้ “ผู้รับจ้างขนส่ง” ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายได้อีกส่วนหนึ่งด้วย
- ข้อที่ 5. “ผู้รับจ้างขนส่ง” มีหน้าที่ในการขนส่งสินค้าให้ตรงตามเวลาที่กำหนด และต้องรับผิดชอบต่อการสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดต่อสินค้า กรณีที่มีสินค้าสูญหาย “ผู้รับจ้างขนส่ง” ยินดีรับผิดชอบต่อค่าสินค้านั้น กรณีที่มีการผิดเวลาในการมารับสินค้าเกินกว่า ชั่วโมง “ผู้ว่าจ้าง” สามารถยกเลิกสัญญาและหาผู้อื่นมาดำเนินการแทนได้ทันที และ “ผู้รับจ้างขนส่ง” ต้องคืนเงินมัดจำในข้อ 2. ให้ “ผู้ว่าจ้าง” ทันทีอย่างไม่มีเงื่อนไข หรือ กรณีการผิดเวลาในการขนส่งสินค้าเกินกว่า ชั่วโมง “ผู้ว่าจ้าง” สามารถหักค่าขนส่งสินค้าตาม ข้อ 2. ได้ชั่วโมงละ (.....)

ข้อที่ 6. ยานพาหนะที่ “ผู้รับจ้างขน” นำมาใช้ต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน กรณีที่จะมีการเปลี่ยนยานพาหนะที่ใช้ “ผู้รับจ้างขน” ต้องแจ้งให้ “ผู้ว่าจ้าง” ทราบล่วงหน้าและต้องได้รับอนุญาตจาก “ผู้ว่าจ้าง” เสมอ โดยต้องหายานพาหนะที่สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์เหมือนกัน และมีสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานเหมือนกัน

ข้อที่ 7. “ผู้รับจ้างขน” และบริวารของ “ผู้รับจ้างขน” ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเรื่องความปลอดภัยของ “ผู้ว่าจ้าง” เมื่อเข้ามาในภายในสถานที่หรือโรงงานของ “ผู้ว่าจ้าง” อย่างเคร่งครัด

ข้อที่ 8. “ผู้ว่าจ้าง” จะเป็นผู้แจ้งลักษณะเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งให้ “ผู้รับจ้างขน” ทราบ เช่น สินค้าอันตราย สินค้ามีมูลค่าสูง สินค้าที่เป็นของสดเสียง่าย เป็นต้น และรับรองว่าเป็นสินค้าถูกกฎหมาย โดย “ผู้รับจ้างขน” สามารถทำประกันภัยสินค้าได้ถ้าต้องการ หาก “ผู้ว่าจ้าง” ไม่ทำการแจ้งแล้วเกิดความเสียหายขึ้นจากการปิดบังหรือประมาทเลินเล่อในการดังกล่าวแล้ว “ผู้ว่าจ้าง” จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายนั้นทั้งหมด

สัญญาฉบับนี้ ทำขึ้นเป็นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกันทุกประการ คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้อ่าน และเข้าใจข้อความในสัญญานี้โดยตลอดแล้ว เห็นว่าถูกต้องตรงตามเจตนาของตนจึงให้ลงลายมือ และประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และต่างเก็บรักษาสัญญาไว้ฝ่ายละฉบับ

ลงชื่อ.....ผู้ว่าจ้าง (.....)	ลงชื่อ.....ผู้รับจ้างขน (.....)
ลงชื่อ.....พยาน (.....)	ลงชื่อ.....พยาน (.....)

สัญญาเลขที่ _____

สัญญาจ้างขนส่งสินค้า ต่อเนื่อง

เขียนที่ _____

วันที่ เดือน พ.ศ.

สัญญานี้ทำขึ้นระหว่างบริษัท โดย ผู้มีอำนาจกระทำการแทน สำนักงานตั้งอยู่เลขที่ ถนน ตรอก/ซอย แขวง/ตำบล เขต/อำเภอ จังหวัด ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า “ผู้ว่าจ้าง” กับฝ่ายหนึ่งบริษัท โดย ผู้มีอำนาจกระทำการแทน สำนักงานตั้งอยู่เลขที่ ถนน ตรอก/ซอย แขวง/ตำบล เขต/อำเภอ จังหวัด ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า “ผู้รับจ้างขนส่ง”

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงทำสัญญากันดังต่อไปนี้

- ข้อที่ 1. “ผู้ว่าจ้าง” และ “ผู้รับจ้างขนส่ง” ตกลงรับจ้างทำการขนส่ง ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า “สินค้า” อันเป็นกรรมสิทธิ์หรืออยู่ในความครอบครองของ “ผู้ว่าจ้าง” โดยรายละเอียดของเส้นทางขนส่ง ตารางเวลาในการขนส่ง รถที่ใช้และทะเบียนรถเป็นไปตามเอกสารแนบท้ายสัญญา ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญานี้ด้วย ทั้งนี้ สัญญานี้มีอายุ ... ปี ... เดือน โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ ถึง
- ข้อที่ 2. “ผู้ว่าจ้าง” ตกลงชำระค่าขนส่งตาม ข้อ 1. โดยการเหมาจ่าย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น (.....) ซึ่ง “ผู้รับจ้างขนส่ง” เป็นผู้รับผิดชอบเรื่องยานพาหนะ พนักงานขับรถ พนักงานประจำรถ ค่าน้ำมันและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ซึ่งมีเงื่อนไขการชำระเงินค่าจ้างเป็นรายเดือน เดือนละ บาท (.....) โดย “ผู้ว่าจ้าง” จะชำระให้ทุกวันที่ ของเดือนถัดไป ทั้งนี้ ภายใต้งบเงื่อนไขว่า “ผู้รับจ้างขนส่ง” ได้ทำการขนส่งตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงกันตามข้อ 1. เรียบร้อยแล้ว และไม่ได้ทำสิ่งใดขัดต่อเงื่อนไขต่างๆ ตามที่ได้กล่าวถึงต่อไป
- ข้อที่ 3. “ผู้รับจ้างขนส่ง” ตกลงทำประกันภัยเพื่อป้องกันการเสียหาย หรือสูญหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าได้ ภายใต้งบเงื่อนไขที่ “ผู้ว่าจ้าง” กำหนด รายละเอียดดังที่ระบุในเอกสารแนบท้ายสัญญา และ “ผู้รับจ้างขนส่ง” จะจัดให้มีประกันดังกล่าวตลอดอายุสัญญานี้ตามข้อ 1. และจะเปลี่ยนเงื่อนไขการประกันที่ทำไว้ไม่ได้ หากไม่ได้รับอนุญาตจาก “ผู้ว่าจ้าง”
- ข้อที่ 4. เพื่อเป็นการประกันความเสียหายอันเกิดจากการปฏิบัติงานของ “ผู้รับจ้างขนส่ง” ในสัญญานี้ “ผู้รับจ้างขนส่ง” ได้วางเงินประกันหรือหลักทรัพย์ไว้แก่ “ผู้ว่าจ้าง” ในวันทำสัญญานี้เป็นเงินหรือเทียบเป็นเงิน บาท (.....) เงินจำนวนนี้ “ผู้ว่าจ้าง” จะคืนให้แก่ “ผู้รับจ้างขนส่ง” โดยไม่มีดอกเบี้ย เมื่อครบกำหนดเวลาตามสัญญานี้ถ้าไม่มีการต่อสัญญากันอีกต่อไป โดยจะคืนให้ภายใน วัน ทั้งนี้ภายหลังจากที่ “ผู้ว่าจ้าง” ได้หักหนี้ใด ๆ ที่ “ผู้รับจ้างขนส่ง”ค้างชำระหรือจะต้องชำระให้แก่ “ผู้ว่าจ้าง” เรียบร้อยแล้ว และ “ผู้รับจ้างขนส่ง” หลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญานี้แล้ว
- ข้อที่ 5. “ผู้รับจ้างขนส่ง” มีหน้าที่ในการขนส่งสินค้าให้ตรงตามเวลาที่กำหนด และต้องรับผิดชอบต่อการสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นสินค้าด้วยถึงแม้จะมีการประกันภัยแล้วก็ตาม กรณีที่มีสินค้าสูญหาย “ผู้รับจ้างขนส่ง” ยินดีรับผิดชอบชำระค่าสินค้านั้นตามมูลค่าสินค้า โดย “ผู้ว่าจ้าง” สามารถหักได้จากค่าจ้างที่ต้องจ่ายให้เป็นรายงวดตามข้อ 2. และ/หรือจากเงินประกันที่ “ผู้รับจ้าง” วางไว้กับ “ผู้ว่าจ้าง” ตามข้อ 4 โดยเมื่อ “ผู้ว่าจ้าง” ได้รับเงินค่าเสียหายจากการทำประกันตามข้อ 3. แล้ว “ผู้ว่าจ้าง” สัญญาว่าจะจ่ายเงินในจำนวนเดียวกันคืนให้ “ผู้รับจ้างขนส่ง” ทันที

- ข้อที่ 6. กรณีที่มีการผิดเวลาในการมารับสินค้าช้ากว่า ชั่วโมง “ผู้ว่าจ้าง” สามารถหักค่าขนส่งสินค้าตามข้อ 2. ได้ ชั่วโมงละ (.....) โดยหักจากเงินค่าจ้างรายเดือนที่ต้องจ่ายให้ในงวดนั้นๆ ได้ทันที
- ข้อที่ 7. กรณีที่ “ผู้รับจ้างขน” ไม่จัดพาหนะมาให้บริการตามที่กำหนด “ผู้รับจ้างขน” ยินยอมให้ “ผู้ว่าจ้าง” หักค่าบริการตามข้อ 2. โดยคิดเป็นค่าปรับเที่ยวละ บาท (.....) หรือหักจากเงินประกันที่ “ผู้รับจ้างขน” ได้วางไว้กับ “ผู้ว่าจ้าง” ตามข้อ 4 นอกจากนี้ “ผู้ว่าจ้าง” มีสิทธิ์หาพาหนะหรือผู้รับจ้างใหม่มาให้บริการทดแทนได้ โดย “ผู้รับจ้างขน” ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายนั้น นอกเหนือจากค่าปรับด้วย ทั้งนี้ ยกเว้นกรณีฉุกเฉินและ “ผู้ว่าจ้าง” ยินยอมให้ยกเลิกเที่ยวการขนส่งคันนั้นๆ ได้
- ข้อที่ 8. การหักค่าจ้างที่ “ผู้ว่าจ้าง” ต้องชำระให้แก่ “ผู้รับจ้างขน” หรือการหักจากเงินประกันตามข้อ 4 อันเนื่องมาจากการทำผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งของ “ผู้รับจ้างขน” หรือจากความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ถือเป็นการตัดสิทธิของ “ผู้ว่าจ้าง” ในการที่จะฟ้องร้องค่าเสียหายที่มีมูลค่าความเสียหายมากกว่าจำนวนเงินที่สามารถจะหักได้ หรือค่าเสียหายอื่นๆ ที่มี โดย “ผู้รับจ้างขน” ต้องชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวทั้งหมดที่เหลือด้วย รวมถึงสามารถพิจารณายกเลิกสัญญานี้ได้ทันที หากเห็นว่าความผิดที่เกิดขึ้นเป็นความผิดร้ายแรง หรือเกิดขึ้นบ่อยครั้ง หรือ “ผู้รับจ้างขน” ไม่มีความสนใจที่จะแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ในกรณีนี้ถือเป็นสิทธิ์ขาดของ “ผู้ว่าจ้าง” ที่จะพิจารณาคืนเงินประกันให้แก่ “ผู้รับจ้างขน” หรือไม่ก็ได้
- ข้อที่ 9. กรณีที่มีการหักเงิน หรือค่าปรับจากเงินประกันตามข้อ 4 ไม่ว่าจากกรณีใดๆ และ “ผู้ว่าจ้าง” ยังคงจ้าง “ผู้รับจ้างขน” ให้ปฏิบัติงานต่อ โดย “ผู้รับจ้างขน” ยินยอมที่จะนำเงินมาเพิ่มในวงเงินประกันให้ครบตามที่ได้ถูกหักไปในทันที
- ข้อที่ 10. ยานพาหนะที่ “ผู้รับจ้างขน” นำมาใช้ต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน กรณีที่มีสิ่งใดชำรุด บกพร่อง ถือเป็นหน้าที่ของ “ผู้รับจ้างขน” ต้องซ่อมแซมให้กลับอยู่ในสภาพสมบูรณ์ทันทีก่อนการนำมาใช้ในการให้บริการและหากมีการเปลี่ยนยานพาหนะที่ใช้ “ผู้รับจ้างขน” ต้องแจ้งให้ “ผู้ว่าจ้าง” ทราบล่วงหน้าและต้องได้รับอนุญาตจาก “ผู้ว่าจ้าง” เสมอ โดยต้องหายานพาหนะที่สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ และมีสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานเหมือนกัน
- ข้อที่ 11. ขณะที่ถือว่าอยู่ระหว่างการปฏิบัติงานให้แก่ “ผู้ว่าจ้าง” “ผู้รับจ้างขน” และ/หรือบริวารของ “ผู้รับจ้างขน” จะต้องไม่ทำการใดๆ ให้เป็นที่เสื่อมเสียต่อชื่อเสียงของ “ผู้ว่าจ้าง”
- ข้อที่ 12. “ผู้รับจ้างขน” มีหน้าที่ในการดูแลให้พนักงาน บริวาร หรือบุคคลอื่นๆ ที่ “ผู้ว่าจ้าง” อนุญาตให้ “ผู้รับจ้างขน” พาเข้ามาในพื้นที่ของ “ผู้ว่าจ้าง” เพื่อการขนส่งสินค้าของ “ผู้ว่าจ้าง” หรือเพื่อภารกิจที่เกี่ยวข้อง ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยของบริษัทของ “ผู้ว่าจ้าง” อย่างเคร่งครัด กรณีที่เกิดความเสียหายใดๆ อันเนื่องจากการละเมิดระเบียบดังกล่าว ถือเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของ “ผู้รับจ้างขน” จะต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่ “ผู้ว่าจ้าง” ทันทีโดยไม่มีเงื่อนไข
- ข้อที่ 13. “ผู้รับจ้างขน” สัญญาว่าจะไม่เอางานที่รับขนตามสัญญานี้ไปให้ผู้อื่นรับจ้างขนส่งช่วงอีกทอดหนึ่งวันแต่จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก “ผู้ว่าจ้าง” ทั้งนี้ “ผู้รับจ้างขน” ยังคงต้องรับผิดชอบต่อ “ผู้ว่าจ้าง” ในการกระทำหรือความผิดอย่างใดๆ ของผู้รับจ้างช่วง
- ข้อที่ 14. “ผู้รับจ้างขน” และบริวารของ “ผู้รับจ้างขน” ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเรื่องความปลอดภัยของ “ผู้ว่าจ้าง” เมื่อเข้ามาในภายในสถานที่หรือโรงงานของ “ผู้ว่าจ้าง” อย่างเคร่งครัด
- ข้อที่ 15. “ผู้รับจ้างขน” จะต้องจัดพนักงานขับรถ พนักงานประจำรถ และหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ที่มีมารยาทและความประพฤติที่ดีมาเป็นผู้ให้บริการเสมอ ในส่วนของพนักงานขับรถจะต้องมีใบอนุญาตขับรถที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาของการให้บริการ และจะต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบ คอยตรวจสอบการทำงานของพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถเป็นระยะ ทั้งนี้ “ผู้ว่าจ้าง” สามารถดำเนินการดังกล่าวได้เช่นกัน

- ข้อที่ 16. “ผู้ว่าจ้าง” จะเป็นผู้แจ้งลักษณะเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งให้ “ผู้รับจ้างขน” ทราบ เช่น สินค้าอันตราย สินค้ามีมูลค่าสูง สินค้าที่เป็นของสดเสียง่าย เป็นต้น และรับรองว่าเป็นสินค้าถูกต้องกฎหมาย โดย “ผู้รับจ้างขน” สามารถทำประกันภัยสินค้าได้ตามต้องการ หาก “ผู้ว่าจ้าง” ไม่ทำการแจ้งแล้วเกิดความเสียหายขึ้นจากการปิดบัง หรือประมาทเลินเล่อในการดังกล่าวแล้ว “ผู้ว่าจ้าง” จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายนั้นทั้งหมด
- ข้อ 17. สัญญานี้สามารถแก้ไข/เพิ่มเติมรายละเอียดเกี่ยวกับรายละเอียดด้านเวลาและหรือเส้นทางได้ โดยทำเป็นหนังสือแนบท้ายสัญญาและไม่ถือเป็นการยกเลิกสัญญานี้ รวมทั้งไม่ถือเป็นการเพิ่มหรือลดค่าบริการที่จ่ายให้แก่ “ผู้รับจ้างขน” หากจำนวนระยะทางโดยรวมไม่ได้มีการเพิ่มขึ้นหรือลดลงเกินกว่า กิโลเมตร และสภาพเส้นทางไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงจากเดิม กรณีของการเปลี่ยนแปลงเวลา-เส้นทาง “ผู้ว่าจ้าง” จะแจ้งล่วงหน้า วัน ส่วนกรณีของการเปลี่ยนแปลงจุดรับ-ส่งสินค้าไม่จำเป็นที่ “ผู้ว่าจ้าง” จะต้องแจ้งล่วงหน้า
- ข้อ 18. กรณี “ผู้ว่าจ้าง” ต้องบอกเลิกสัญญาก่อนกำหนดด้วยเหตุสุดวิสัย “ผู้ว่าจ้าง” จะแจ้งให้ “ผู้รับจ้างขน” ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย.....เดือน ในกรณีนี้ “ผู้ว่าจ้าง” จะคืนเงินประกันตามข้อ 4 ให้แก่ “ผู้รับจ้างขน” หลังจากที่ได้ออกใบหักหนี้ต่างๆ ที่ “ผู้รับจ้างขน” ต้องชำระให้แก่ “ผู้ว่าจ้าง” แล้ว โดยจะคืนให้ภายใน วัน
- ข้อ 19. “ผู้ว่าจ้าง” สงวนสิทธิในการยกเลิกสัญญานี้ได้ทันที ในกรณีบริษัทของ “ผู้รับจ้างขน” กระทำการใดๆ ขัดต่อกฎหมายซึ่งมีความผิดร้ายแรง หรือศาลประกาศให้ล้มละลาย ในกรณีนี้ “ผู้ว่าจ้าง” จะคืนเงินประกันตามข้อ 4 ให้หลังจากที่ได้หักหนี้ต่างๆ ที่ “ผู้รับจ้างขน” ต้องชำระให้แก่ “ผู้ว่าจ้าง” แล้ว
- ข้อ 20. ในกรณีที่ครบกำหนดสัญญาแล้ว หากประสงค์ให้มีการต่อสัญญา “ผู้ว่าจ้าง” จะแจ้งให้ “ผู้รับจ้างขนสินค้า” ทราบล่วงหน้า วัน เงื่อนไขต่างๆ ของสัญญาฉบับใหม่ให้เป็นไปตามที่จะได้ตกลงกันใหม่

สัญญาฉบับนี้ ทำขึ้นเป็นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกันทุกประการ คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้อ่าน และเข้าใจข้อความในสัญญานี้โดยตลอดแล้ว เห็นว่าถูกต้องตรงตามเจตนาของตนจึงให้ลงลายมือ และประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และต่างเก็บรักษาสัญญาไว้ฝ่ายละฉบับ

ลงชื่อ.....ผู้ว่าจ้าง

ลงชื่อ.....ผู้รับจ้างขน

(.....)

(.....)

ลงชื่อ.....พยาน

ลงชื่อ.....พยาน

(.....)

(.....)

แบบฟอร์มหนังสือมอบอำนาจ	
	เขียนที่.....
	วันที่.....เดือน.....พ.ศ.
โดยหนังสือฉบับนี้ ข้าพเจ้า (นาย / นาง / นางสาว) บัตรประจำตัวประชาชนเลขที่..... อายุ..... ปี เชื้อชาติ สัญชาติ อยู่บ้านเลขที่ หมู่ที่ ตรอก / ซอย ถนน..... ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต จังหวัด..... ได้มอบอำนาจให้ (นาย / นาง / นางสาว)..... บัตรประจำตัวประชาชนเลขที่..... อายุ..... ปี เชื้อชาติ สัญชาติ..... อยู่บ้านเลขที่ หมู่ที่ ตรอก / ซอย ถนน..... ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต จังหวัด..... เป็นผู้มีอำนาจจัดการ..... แทนข้าพเจ้าจนเสร็จการ และ ข้าพเจ้ายอมรับผิดชอบในการที่ผู้รับมอบอำนาจของข้าพเจ้ากระทำลงไปเสมือนหนึ่งข้าพเจ้าได้กระทำด้วย ตัวเอง เพื่อเป็นหลักฐานข้าพเจ้าได้ลงลายมือชื่อหรือพิมพ์ลายนิ้วมือไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยานในที่นี้แล้ว	
	ลงชื่อ.....ผู้มอบอำนาจ (.....)
	ลงชื่อ.....ผู้รับมอบอำนาจ (.....)
	ลงชื่อ.....พยาน (.....)
	ลงชื่อ.....พยาน (.....)
(ติดอากรแสตมป์ตามการมอบอำนาจ)	

บันทึก

[illegible]