

กรณีศึกษาการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนโครงการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ
ในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี

วิจิต ระจิตดำรงค์

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาบริหารธุรกิจ สำหรับผู้บริหาร
วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

เมษายน 2560

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบปากเปล่างานนิพนธ์ ได้พิจารณา
งานนิพนธ์ของ วิชิต ระจิตดำรงค์ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สำหรับผู้บริหาร ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์



(ดร.นนท์ สหายา)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก


คณะกรรมการสอบปากเปล่า



(ดร.นนท์ สหายา)

..... ประธาน

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รัฐวุฒิ รุ่งแทนคุณ)

..... กรรมการ
(ดร.นพดล เดชประเสริฐ)

วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สำหรับผู้บริหาร ของมหาวิทยาลัยบูรพา



.....คณบดีวิทยาลัยพาณิชยศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.บรรพต วิรุณราช)

วันที่.....เดือน พ.ศ. 2560

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณา ความช่วยเหลือ และให้คำปรึกษาอย่างดียิ่งจาก ดร.นนท์ สหยา อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ที่ได้กรุณาถ่ายทอดความรู้ แนวคิด วิธีการคำแนะนำและตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่เสมอมา ผู้ทำการวิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน ที่กรุณาตรวจสอบคุณภาพงานวิจัย และได้กรุณาปรับปรุง แก้ไขข้อบกพร่อง พร้อมให้คำแนะนำให้งานวิจัยถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ คณะบดีวิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ คณะอาจารย์ที่ได้ประสิทธิประสาทวิชาให้แก่ข้าพเจ้าอีกทั้งเจ้าหน้าที่วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ที่อำนวยความสะดวกให้การช่วยเหลือข้าพเจ้าอย่างดียิ่งนอกจากนี้ขอขอบพระคุณ ผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่ทำให้งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ และญาติพี่น้องทุกท่านที่คอยช่วยเหลือสนับสนุนทั้งด้านกำลังใจอันสำคัญและกำลังทรัพย์ด้วยดีตลอดมาขอบคุณเพื่อนนิสิตสาขาวิชาการบริหารธุรกิจสำหรับมิตรภาพดี ๆ นอกจากนี้ยังมีผู้ให้ความร่วมมือช่วยเหลืออีกหลายท่าน ซึ่งผู้ทำการวิจัยไม่สามารถกล่าวนามในที่นี้ได้หมด จึงขอขอบคุณทุกท่านเหล่านั้นไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

คุณค่าและประโยชน์ที่ได้รับจากงานวิจัยฉบับนี้ ผู้ทำการวิจัยขอมอบเป็นกตัญญูคุณเวทิตแด่บุพการีบูรพาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน ทั้งในอดีตและปัจจุบัน ที่ทำให้ข้าพเจ้าเป็นผู้มีการศึกษา และประสบความสำเร็จมาจนตราบนานเท่าทุกวันนี้

วิจิต ระจิตดำรงค์

55710229: สาขาวิชา: บริหารธุรกิจ; บธ.ม. (บริหารธุรกิจ สำหรับผู้บริหาร)

คำสำคัญ: ความเป็นไปได้ในการลงทุน/ โรงเรียนสอนขับรถ

วิชิต ระจิตดำรงค์: กรณีศึกษาการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนโครงการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตอำเภอพนสนธิคม จังหวัดชลบุรี (CASE STUDY ANALYSIS OF POSSIBLE INVESTMENT IN THE BUSINESS DRIVING SCHOOL, PANATNIKOM DISTRICT, CHONBURI PROVINCE). อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: นนท์ สหทยา, D.B.A. 93 หน้า. ปี พ.ศ. 2560.

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถโดยใช้เกณฑ์การวัดความคุ้มค่าการวิจัยครั้งนี้มีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเพื่อเข้าถึงข้อมูลและเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในจังหวัดชลบุรี ทั้งในด้านรายรับและรายจ่ายต่าง ๆ รวมทั้งข้อมูลในการดำเนินงานและยังเป็นการเก็บข้อมูลจากเอกสาร ตำรา และรายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการค้นหาข้อมูลผ่านทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ต โดยทำการศึกษาวเคราะห์โครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในระยะเวลา 5 ปี และมีการกำหนดอัตราส่วนลดที่ร้อยละ 7.84 ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ให้สินเชื่อเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์จดทะเบียนในประเทศไทย เพื่อใช้เป็นอัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยอ้างอิงในการวิเคราะห์

ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในสถานการณ์ปกติ โดยใช้เกณฑ์การวัดความคุ้มค่าเป็นเกณฑ์การตัดสินใจ พบว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเท่ากับ 12,271,739.08 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 23 ผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 5.44 เท่า และระยะเวลาคืนทุนคิดลดเท่ากับ 2.7 ปี ซึ่งจากเกณฑ์การวัดความคุ้มค่า สามารถสรุปได้ว่าโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนสนธิคม จังหวัดชลบุรี มีความคุ้มค่าในการลงทุน เมื่อพิจารณามูลค่าปัจจุบันที่มีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้เท่ากับร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 1 และสามารถคืนทุนภายในระยะเวลาเท่ากับ 2.7 ปี

55710229: MAJOR: BUSINESS ADMINISTRATION; M.B.A. (BUSINESS
ADMINISTRATION FOR EXECUTIVES)

Key Words: INVESTMENT POSSIBILITY/ DRIVING SCHOOL

VICHITT RAJITDUMRONG: CASE STUDY ANALYSIS OF POSSIBLE
INVESTMENT IN THE BUSINESS DRIVING SCHOOL, PANATNIKOM DISTRICT,
CHONBURI PROVINCE, ADVISORY COMMITTEE: NONT SAHAYA, D.B.A., 93 P. 2017.

This research aimed to study analysis of possible investment in the driving school business, Panatnikom District in Chonburi Province. The data was collected by questionnaire, both online and archival researches, and related information from all driving school owners in Chonburi Province in terms of income and expenses. The duration of the data analysis of the driving school business investment was five years and the interest discount used in the research analysis was counted as 7.84% referred by the Commercial Bank.

The result of this research regarding cost benefit analysis showed that the net present value was 12,271,739.08 baht, the internal rate of return is 23% which was equivalent to 5.44 times to the standard cost, and the duration of internal rate of return was 2.7 years. The result of this research concluded that there was a financial feasibility in the driving school business, Panatnikom District in Chonburi Province counted as more than 0 in current value, the rate of return is more than the rate of interest counted as 7.84%, and the rate of return per cost is 1, within 2.7 years.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ฌ
บทที่	
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	7
กรอบการทำวิจัย.....	8
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	9
ขอบเขตของการวิจัย	9
นิยามศัพท์เฉพาะ	9
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	13
แนวคิดวิเคราะห์เกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการ	13
แนวคิดวิเคราะห์การประมาณการต้นทุนของโครงการ	21
แนวคิดวิเคราะห์การประมาณการผลตอบแทนโครงการ	23
แนวคิดวิเคราะห์การวัดความคุ้มค่าของโครงการ	29
ข้อมูลการตลาดของธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ.....	31
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	37
3 วิธีดำเนินการวิจัย	43
การกำหนดประชากร	43
ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือในการวิจัย.....	43
วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	44
การวิเคราะห์ข้อมูล	44
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	48
ข้อมูลทั่วไปของโครงการลงทุนในธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ.....	48

สารบัญ(ต่อ)

บทที่	หน้า
ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ	48
ผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงทางการเงิน	61
5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	69
สรุปผลการวิจัย	70
อภิปรายผลการวิจัย	71
ข้อเสนอแนะในการวิจัย	74
ข้อเสนอแนะเพื่อทำการวิจัยครั้งต่อไป	75
บรรณานุกรม.....	76
ภาคผนวก.....	79
ภาคผนวก ก	80
ภาคผนวก ข	84
ประวัติย่อของผู้วิจัย	93

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1-1 สถิติการออกไปอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ปีงบประมาณ 2558-2559	4
4-1 รายการต้นทุนของธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ	51
4-2 หลักสูตรการอบรมและราคาการอบรมต่อหลักสูตรของ โครงการลงทุนธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ.....	52
4-3 การประมาณการรายได้ของโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ โดยกำหนดให้ อัตราขยายตัวของธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี	53
4-4 การประมาณงบกำไรขาดทุนของโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ	54
4-5 ประมาณการงบกระแสเงินสดล่วงหน้าของโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ	55
4-6 กระแสเงินสดสุทธิและกระแสเงินสดรับสุทธิสะสมของโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียน สอนขับรถ.....	57
4-7 มูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดสุทธิ	60
4-8 สรุปผลตามเกณฑ์การตัดสินใจในการลงทุน	61
4-9 มูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดสุทธิ กำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ (กรณี ที่ 1)	62
4-10 มูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดสุทธิ กำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ (กรณี ที่ 2)	64
4-11 มูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดสุทธิ กำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ (กรณี ที่ 3)	66
4-12 สรุปผลการคำนวณเกณฑ์ชี้วัดความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ.....	68

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1-1 สถิติการจดทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วย พรบ.รถยนต์ ปีงบประมาณ 2554-2558	5
1-2 สถิติการจดทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยพรบ.ขนส่ง ปีงบประมาณ 2554-2558	5
1-3 สถิติการขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยพรบ.ขนส่ง ปีงบประมาณ 2554-2558	6
1-4 สถิติการขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่า ว่าด้วยพรบ.รถยนต์ ปีงบประมาณ 2554-2558	6
1-5 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	8

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากโครงการ “คืนภาษีรถคันแรก” ด้วยวงเงินสูงสุด 1 แสนบาท ส่งผลให้มีการขับเคลื่อนด้านบวกต่อภาคธุรกิจหลายสาขาด้วยกัน ซึ่งจากยอดขายรถยนต์ปี พ.ศ. 2555 มีตัวเลขถล่มทลายมากถึง 1,418,907 คัน โดยจากปัจจัยคนแห่ซื้อรถคันแรกจำนวนมากทำให้มีผู้สนใจสมัครเรียนขับรถยนต์เพิ่มเป็นเงาตามตัวเช่นเดียวกันส่งผลให้ธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถผุดขึ้นราวกับดอกเห็ดเพื่อรองรับ “มือใหม่หัดขับ” ที่ไปซื้อรถคันแรกกันอย่างคึกคัก โดยโรงเรียนเหล่านี้จะต้องได้รับการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก โดยจะทำการอบรมสอนขับรถให้ผู้เรียน ซึ่งมีทั้งภาคปฏิบัติและทฤษฎี เมื่อผู้เรียนผ่านการทดสอบแล้วโรงเรียนจะออกหนังสือรับรองผลเพื่อนำไปปรับใบขับขี่ได้ที่กรมการขนส่งทางบกซึ่งช่วยให้ประหยัดเวลาในการรอคิวสอบใบขับขี่กับกรมการขนส่งทางบก โดยข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบกแจ้งว่า มีบริษัทเอกชน 10 รายจาก 10 จังหวัด ยื่นขอเปิดโรงเรียนสอนขับรถและรถจักรยานยนต์ เพื่อทำหน้าที่แทนกรมการขนส่งทางบกในการทดสอบข้อเขียนและขับรถ โรงเรียนสอนขับรถแห่งใหม่ 10 จังหวัด ประกอบด้วย สิงห์บุรี, ระยอง, ลำพูน, พะเยา, ตรัง, นครศรีธรรมราช, ภูเก็ต, อุบลราชธานี, ยะลา และกรุงเทพมหานคร คือ โรงเรียนธนาสอนขับรถ ซึ่งเป็นโรงเรียนสอนขับรถเพิ่มขึ้นเป็นแห่งที่ 4 ในเขตกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีอยู่แล้ว 3 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนสอนขับรถแสงอาทิตย์, ยูพีดี และศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยสอนค้า โดยโรงเรียนเหล่านี้จะต้องทำการอบรมสอนขับรถ 15 ชั่วโมง ซึ่งมีทั้งภาคปฏิบัติและทฤษฎี เมื่อผู้เรียนผ่านการทดสอบแล้วโรงเรียนจะออกหนังสือรับรองผลเพื่อนำไปปรับใบขับขี่ได้ที่กรมการขนส่งทางบก (สยามธุรกิจออนไลน์, 2556)

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีโรงเรียนสอนขับรถที่เปิดขึ้นใหม่ตามพื้นที่ในจังหวัดต่าง ๆ จะทำให้ “มือใหม่หัดขับ” มีทางเลือกมากขึ้นก็ตาม แต่ก็ถือว่าไม่เพียงพอเพราะการสอบใบขับขี่มีนั้นต้องมีการจองคิวนานกว่าครึ่งเดือน โดยทีมข่าว “สยามธุรกิจ” ได้สอบถามไปยังสำนักงานขนส่งคลังชั้น พื้นที่ 2 พบว่า มีประชาชนจองสอบใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลจำนวนมาก ซึ่งถ้าของจองสอบวันที่ 21 มกราคม จะต้องรอคิวถึงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ถึงจะมีคิวว่าง เช่นเดียวกันที่สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี ต้องจองคิวข้ามเดือนเช่นเดียวกัน “การจองคิวสอบใบขับขี่ต้องโทรศัพท์มาเช็ควินาที เพราะวาคอนนี้มีประชาชนโทรเข้ามาจองคิวอย่างคับคั่งทีเดียว” เจ้าหน้าที่ขนส่งคนหนึ่งกล่าว (สยามธุรกิจออนไลน์, 2556)

ด้านนายสมชัย ศิริวัฒน์ โสค อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เปิดเผยกับ “สยามธุรกิจ” ว่า ขณะนี้มีการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งตามหลักเกณฑ์ใหม่ของกรมการขนส่งทางบก การขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ต้องผ่านการอบรมภาคทฤษฎีที่ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และวินัยการขับขี่ที่ปลอดภัยเป็นเวลาถึง 4 ชั่วโมง จึงทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการติดต่อขอรับใบอนุญาตขับรถเพิ่มขึ้นด้วยและจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จะเห็นได้ว่าจำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการละเลยเรื่องกฎระเบียบ วินัย มารยาท ขาดความรับผิดชอบและประสบการณ์ของผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น โรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก ต้องจัดการอบรมผู้ขับขี่ตามหลักสูตรที่กรมการขนส่งทางบก กำหนด ซึ่งประกอบด้วยเนื้อหาเรื่องกฎหมายจราจร เทคนิคการขับอย่างปลอดภัยและมารยาทในการขับรถ รวมถึงกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่เกี่ยวข้อง โดยต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบก กำหนด สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมได้รายละไม่เกิน 500 บาท และนอกจากออกใบรับรองให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวแล้ว ยังสามารถจัดการอบรมเพื่อออกใบรับรองการขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถได้ด้วยจึงส่งผลให้ธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถเริ่มมีการแข่งขันกันดุเดือด โดยเจ้าเก่ามีการออกแคมเปญเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดอย่างเหนียวแน่น เช่น ประเสริฐสอนขับรถลดราคาพิเศษถึงร้อยละ 25 เหลือเพียงชั่วโมงละ 250 บาท เช่นเดียวกับโรงเรียนสอนขับรถรามคำแหง “Easy steps driving” มีหลักสูตรให้เลือกหลากหลายเอาใจลูกค้าสุด เพียง 3 ชั่วโมง รับไปเลยราคาพิเศษเพียง 999 บาท นางยุพดี วิภัติภูมิประเทศ ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ยูพีดี โบรคเกอร์ จำกัด เจ้าของโรงเรียนสอนขับรถยูพีดี เปิดเผยกับ “สยามธุรกิจ” ว่า โครงการรถคันแรกได้ส่งผลดีต่อธุรกิจสอนขับรถก็คึกคักขึ้นอย่างมาก ซึ่งการสอนขับรถของยูพีดีที่สนามที่ 1 บนพื้นที่ 5 ไร่ สามารถรองรับการสอนขับรถได้ 200 คนต่อเดือนเต็มหมดแล้ว และเมื่อเดือนมกราคมที่ผ่านมาได้เปิดสนามสอนขับรถแห่งที่ 2 มีพื้นที่ 7 ไร่ รองรับผู้เรียนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้ 300 คนต่อเดือน จากปัจจัยคนแห่ซื้อรถคันแรกจำนวนมากทำให้มีผู้สนใจมาสมัครเรียนขับรถเพิ่มมากขึ้น แต่เมื่อสนามฝึกสอนสนามแรกเต็มหมดแล้ว เพิ่มรอบก็ไม่ได้ ก็ต้องตั้งใจไม่รับ แต่พอเปิดสนามฝึกสอนแห่งที่ 2 ตอนนี้เลยมีคนมาเรียนขับรถกันอย่างคึกคัก แคมไม่ต้องเสียเวลาเข้าคิวสอบขอใบขับขี่ด้วย (ผู้จัดการออนไลน์, 2557)

นางสาวมณัญญา วิภัติภูมิประเทศ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ยูพีดี โบรคเกอร์ จำกัด เปิดเผยว่า จากภาวะทางเศรษฐกิจและการเมืองที่ยังไม่นิ่งนั้น ไม่มีกระทบต่อการดำเนินธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถแต่ในเบื้องต้นอาจจะกระทบต่อการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ใหม่ของผู้บริโภคบ้าง ทั้งนี้ ภายในปี พ.ศ. 2559 นี้บริษัทตั้งเป้าหมายการเติบโตเพิ่มขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 10 จากปีก่อนเติบโตอยู่ที่ประมาณร้อยละ 15-20 ขณะที่ธุรกิจแฟรนไชส์บริษัทตั้งเป้าไว้ประมาณ 50 ราย

ต่อไป ซึ่งภายหลังจากที่บริษัท ได้มีการเปิดโรงเรียนสอนขับรถแล้ว ขณะนี้ผู้ที่มีความสนใจอยากจะทำธุรกิจแฟรนไชส์ของโรงเรียนด้วย จากที่ตอนแรกบริษัท ไม่ได้มีการพิจารณาว่าจะทำธุรกิจแฟรนไชส์โรงเรียนสอนขับรถเนื่องจากเงินลงทุนค่อนข้างสูงแต่ขณะนี้คนที่สนใจมีที่ดินแล้วซึ่งอยู่ต่างจังหวัดที่จะเปิดธุรกิจแฟรนไชส์โรงเรียน เช่น ที่จังหวัดเพชรบูรณ์ ชลบุรี เป็นต้น (สยามธุรกิจออนไลน์, 2558)

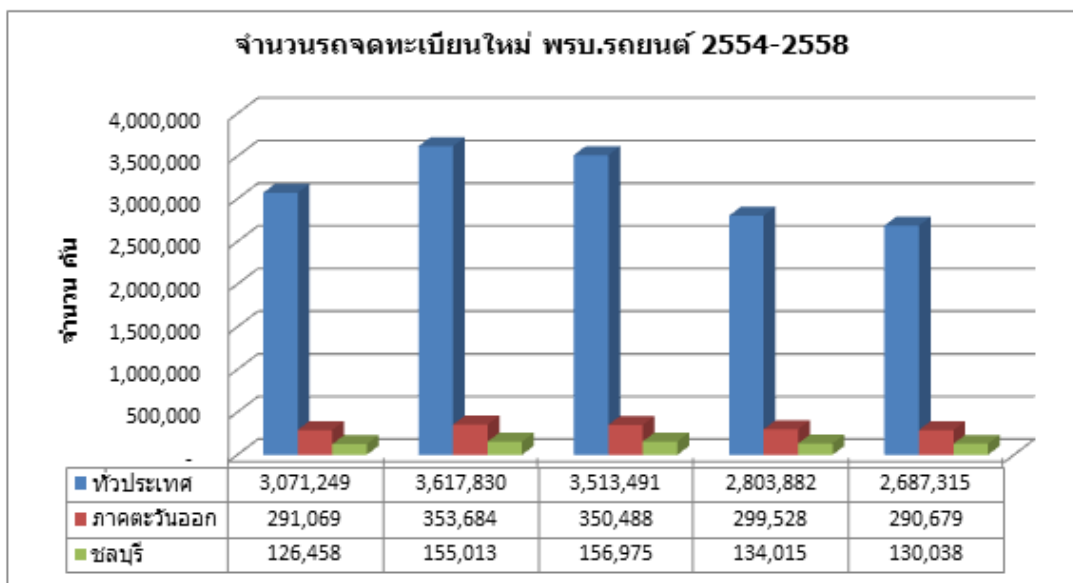
ด้านนายพิศาล วีรวรรณ ผู้จัดการโรงเรียนท่ากลางสอนขับรถ เปิดเผยว่า โรงเรียนแห่งนี้ถือเป็น 1 ใน 7 แห่งของประเทศไทย ที่ผ่านการรับรองคุณภาพจากกรมการขนส่งทางบก และในภาคใต้ มีแค่ 2 แห่งคือ จังหวัดตรังกับจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งต่างไปจากโรงเรียนสอนขับรถแห่งอื่นที่ผ่านการรับรองคุณภาพจากกระทรวงศึกษาธิการ เพราะผู้ที่มาเรียนกับโรงเรียนท่ากลางหลังจากจบหลักสูตรที่กำหนดไว้ 15 ชั่วโมง โดยเป็นภาคทฤษฎี 5 ชั่วโมง และภาคปฏิบัติ 10 ชั่วโมงแล้วสามารถไปรับใบอนุญาตขับขี่กับสำนักงานขนส่งได้เลย ทั้งนี้เพราะโรงเรียนท่ากลางสอนขับรถมีห้องเรียน และสนามเรียนที่ได้มาตรฐาน ส่วนครูฝึกทุกคนก็ผ่านการอบรมมาจากกรมการขนส่งทางบก ดังนั้นจะมีเจ้าหน้าที่จากสำนักงานขนส่งจังหวัดตรัง มาสอบใบอนุญาตขับขี่ให้ถึงโรงเรียนแห่งนี้เลย ทำให้เกิดความสะดวกและช่วยลดความตื่นเต้น เพราะผู้สอบจะมีความคุ้นเคยกับสนามเรียนที่เคยขับขี่รถอยู่เป็นประจำ จึงส่งผลให้ธุรกิจสอนขับรถแห่งนี้เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว นับตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. 2558 เป็นต้นมา และขณะนี้มีธุรกิจสอนขับรถเกิดขึ้นในจังหวัดตรัง ถึง 4 แห่งแล้ว อย่างไรก็ตามหากมองในแง่ตลาดของโรงเรียนสอนขับรถ พบว่ายังมีช่องทางเจาะไปยังกลุ่มต่าง ๆ ได้อีกมากโดยเฉพาะกลุ่มคนทำงาน อายุตั้งแต่ 30-50 ปี ซึ่งซื้อรถคันแรก หรือคันที่ 2 รวมทั้งในกลุ่มวัยรุ่น ที่ต้องการมีใบอนุญาตขับขี่เพื่อไว้ใช้ในการสมัครงาน จึงมีผู้มาเรียนในช่วงปกติเดือนละ 30 -40 คน แต่จะเพิ่มมากขึ้นในช่วงปิดเทอมเป็นเดือนละ 50 -60 คน โดยตั้งเป้าว่าในต้นปี พ.ศ. 2559 จะผลักดันให้โรงเรียนท่ากลางสอนขับรถออกนอกกระบะ เพื่อให้สามารถออกใบอนุญาตขับขี่เองได้เลย (ผู้จัดการออนไลน์, 2558)

จากสถิติของกรมการขนส่งทางบกในการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ปีงบประมาณ 2558-2559 ดังแสดงข้อมูลในตารางที่ 1-1 พบว่าในปีงบประมาณ 2559 ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวมีการออกใหม่เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับปี 2558 ของจำนวนใบอนุญาตขับรถออกใหม่ทั้งหมด รองลงมาได้แก่ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวและใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความต้องการในการสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ยังคงมีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

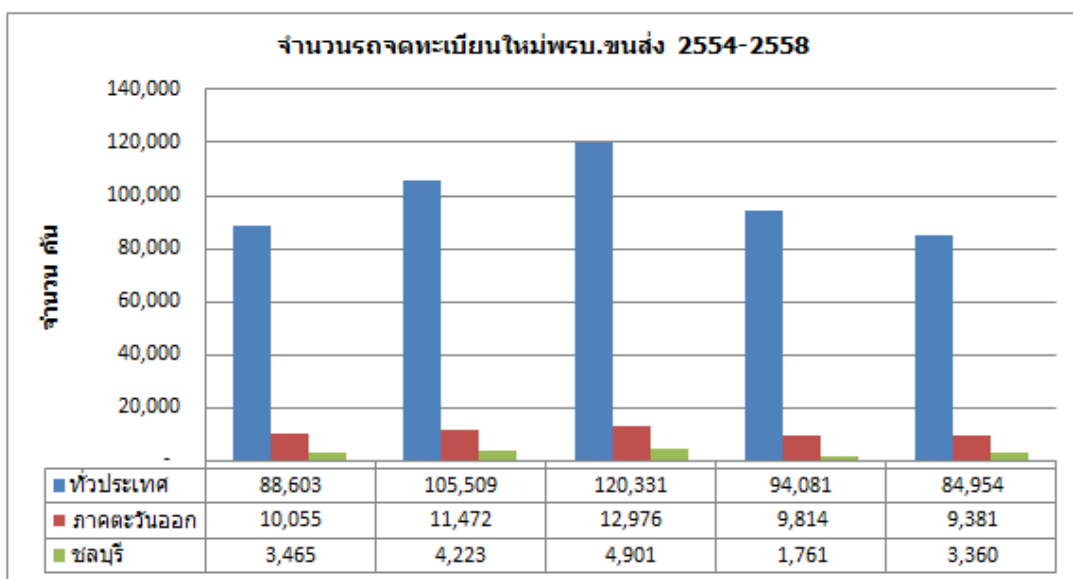
ตารางที่ 1-1 สถิติการออกใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ปีงบประมาณ 2558-2559
(กรมการขนส่งทางบก, 2559)

ประเภทใบอนุญาต	ปี พ.ศ. 2558		ปี พ.ศ. 2559	
	ออกใหม่	ต่ออายุ	ออกใหม่	ต่ออายุ
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว	685,236	3,546	760,300	2,464
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว	472,802	6,309	447,475	3,736
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล	842,361	1,061,588	353,623	1,186,339
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	437,123	767,963	209,631	935,440
ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ	73,849	-	84,226	-
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ	49,268	42,682	22,813	23,410
ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ	9,981	34,392	9,071	33,475
ใบอนุญาตขับรถสามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว	1,731	-	1,157	-
ใบอนุญาตขับรถสามล้อส่วนบุคคล	818	1,792	814	1,605
ใบอนุญาตขับรถสามล้อสาธารณะ	582	3,203	549	2,162
ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่น	873	4,499	877	3,540

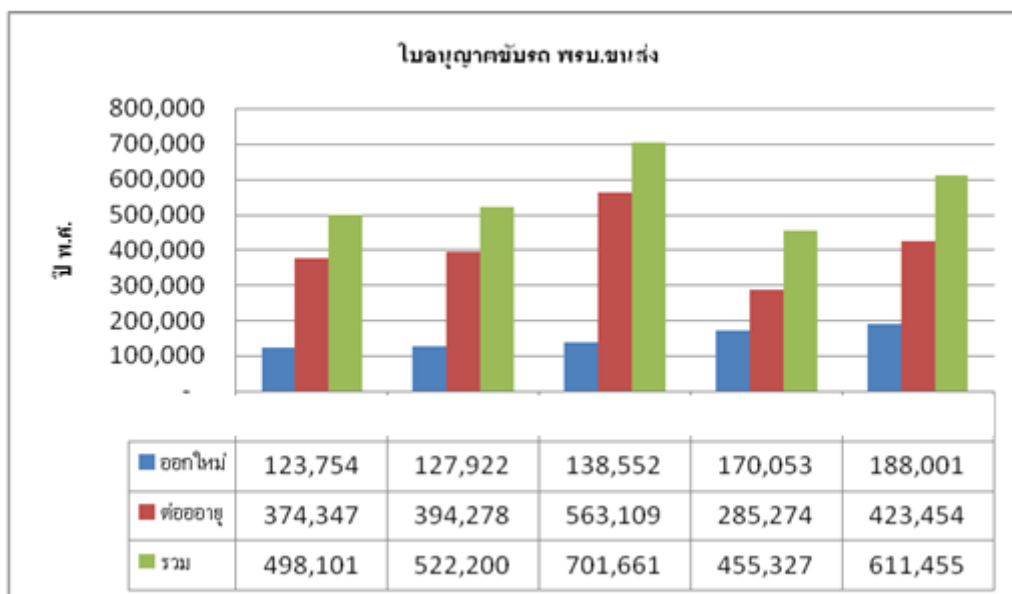
นอกจากนี้จากข้อมูลสถิติการจดทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยพรบ. รถยนต์ และพร.บ. ขนส่ง รวมถึงสถิติการขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยพร.บ. รถยนต์ และพรบ.ขนส่ง ในปีงบประมาณ 2554-2558 ยังคงมีแนวโน้มสูงอย่างต่อเนื่อง



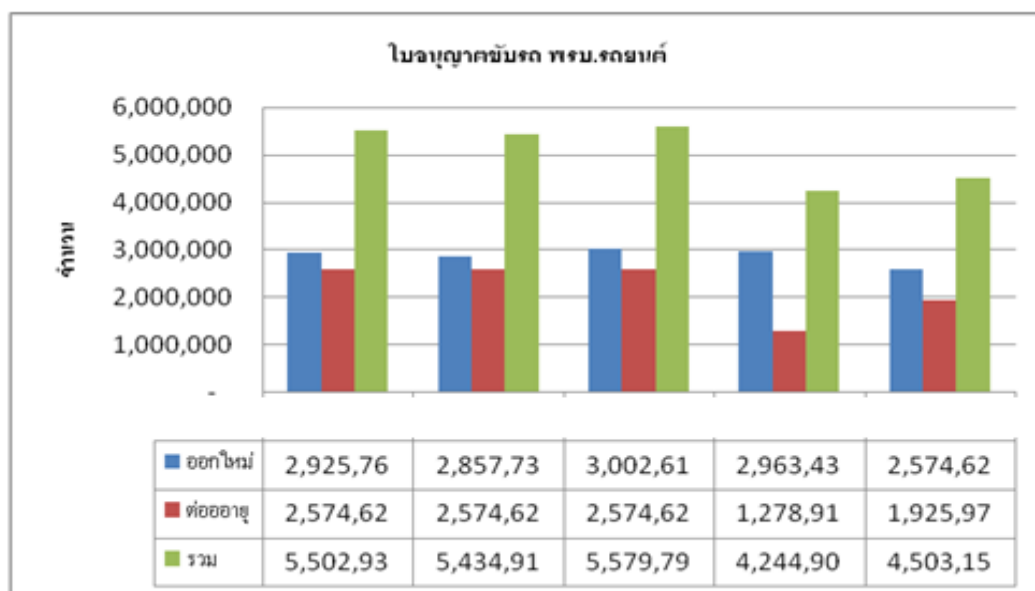
ภาพที่ 1-1 สถิติการจดทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วย พรบ.รถยนต์
ปีงบประมาณ 2554-2558 (กรมการขนส่งทางบก, 2559)



ภาพที่ 1-2 สถิติการจดทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยพรบ.ขนส่ง
ปีงบประมาณ 2554-2558 (กรมการขนส่งทางบก, 2559)



ภาพที่ 1-3 สถิติการขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยพรบ.ขนส่ง ปีงบประมาณ 2554-2558
(กรมการขนส่งทางบก, 2559)



ภาพที่ 1-4 สถิติการขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยพรบ.รถยนต์ ปีงบประมาณ 2554-2558
(กรมการขนส่งทางบก, 2559)

ปัจจุบันมีโรงเรียนสอนขับรถที่กรมขนส่งทางบกให้การรับรองยังมีน้อยมาก และยังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศเนื่องจากขาดผู้ลงทุน ซึ่งจำนวนโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองในปัจจุบันมี 57 แห่งใน 32 จังหวัด โดยมีสาเหตุดังนี้

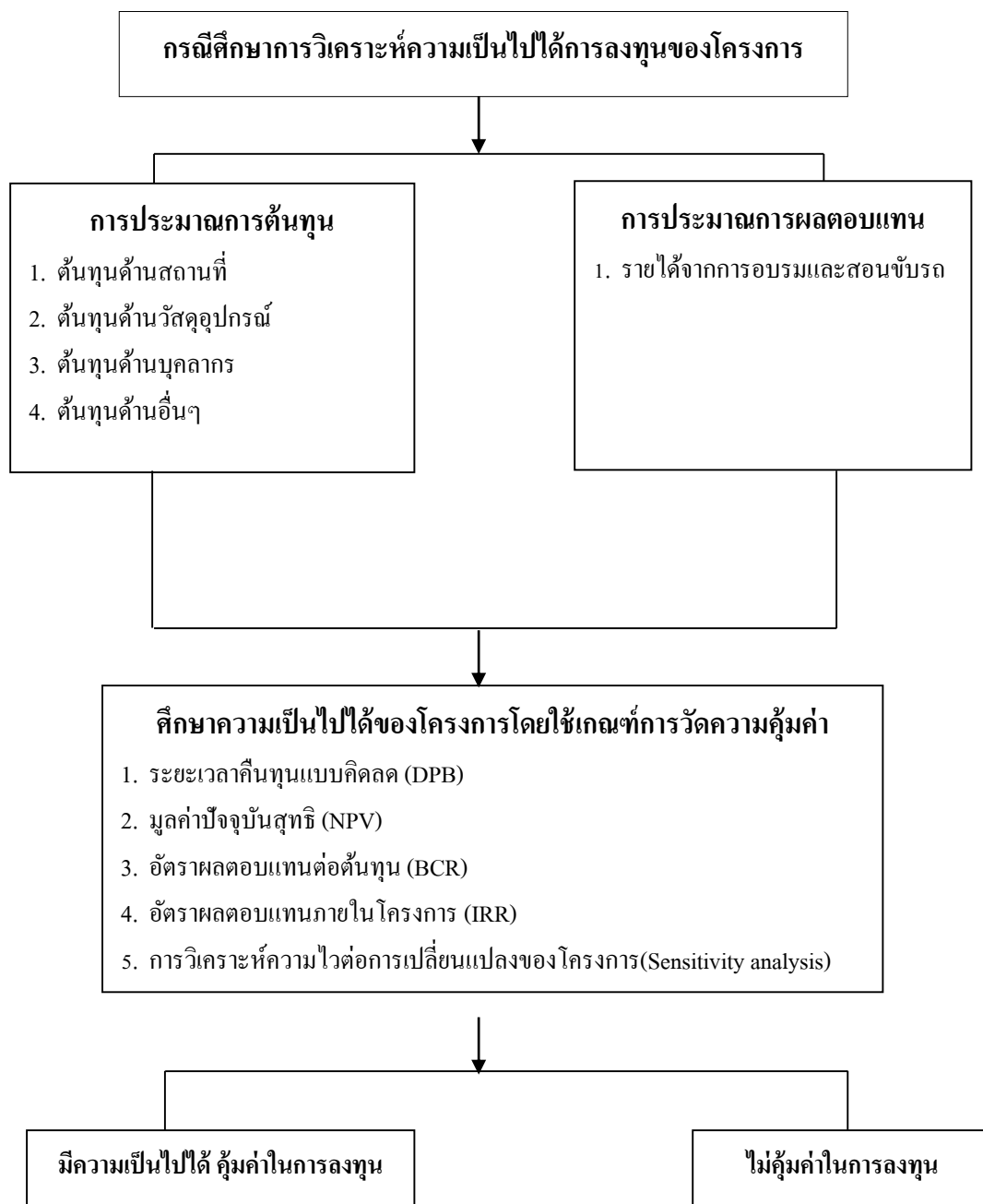
1. ค่าใช้จ่ายในการลงทุนจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถสูง เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ที่โรงเรียนที่ได้รับจากผู้เรียนขับรถ
2. ประกอบกับประชาชนมีทางเลือกที่จะฝึกขับรถจากแหล่งอื่นที่อาจจะไม่เสียค่าใช้จ่ายหรือเสียน้อยกว่า แม้จะต้องเสียเวลาเข้ารับการอบรมและทดสอบจากกรมการขนส่งทางบกก็ตาม
3. ความชัดเจนของนโยบายของราชการเกี่ยวกับกำหนดการเลิกการอบรมเฉพาะในส่วนของท่านราชการ

จากข้อมูลข้างต้นทำให้ผู้วิจัยมองเห็นโอกาสในการเติบโตของธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถเนื่องจากในปัจจุบันกรมการขนส่งได้เพิ่มความเข้มงวดและมีกฎระเบียบในการสอบใบขับขี่มากขึ้น โดยผู้ผ่านการทดสอบภาคทฤษฎีต้องผ่านเกณฑ์การสอบร้อยละ 90 จากเดิมกำหนดข้อสอบไว้ 30 ข้อ เกณฑ์ผ่านเพียงร้อยละ 75 เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความรู้ความสามารถของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ รวมถึงการต่อคิวขอสอบใบขับขี่ที่มีระยะเวลายาวต้องมีการจองคิวมากกว่าครึ่งเดือนถึงสองเดือน ทำให้ผู้ที่ต้องการสอบใบขับขี่หันมาสนใจและเลือกโรงเรียนสอนขับรถที่มีสนามสอนขับรถที่ได้รับการรับรองของกรมการขนส่งทางบกและกระทรวงศึกษาธิการ (คมชัดลึกออนไลน์, 2557) อีกทั้งทางภาครัฐเองก็จะมีการแก้กฎหมายให้ผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับรถจะต้องผ่านการเรียนขับรถจากโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น ซึ่งหากผู้ประกอบการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถมีการจัดการบริหารต้นทุนที่ดี ย่อมมีผลให้ผู้ประกอบการได้รับผลตอบแทนที่ดี ดังนั้นการศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ จึงเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการทราบถึงความเป็นไปได้ในการลงทุนว่ามีความคุ้มค่าเพียงใดที่จะตัดสินใจที่จะลงทุนประกอบธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินเพื่อการตัดสินใจในการลงทุนของธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านผลตอบแทนของธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี
3. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถโดยใช้เกณฑ์การวัดความคุ้มค่า

กรอบการทำวิจัย



ภาพที่ 1-5 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ทราบถึงต้นทุนของธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี
2. ทราบถึงการประมาณการผลตอบแทนจากธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี
3. ทราบถึงความคุ้มค่าหรือไม่คุ้มค่าของโครงการลงทุนในธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ

ขอบเขตของการวิจัย

กำหนดขอบเขตการวิจัยดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ทำการศึกษาการประมาณการต้นทุน การประมาณการผลตอบแทน ความเป็นไปได้ของโครงการ โดยใช้เกณฑ์การวัดความคุ้มค่าในการลงทุน โรงเรียนสอนขับรถในเขตพื้นที่ของผู้วิจัยเอง ซึ่งตั้งอยู่ในเขต อำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี ดังนั้นจึงไม่มีต้นทุนในด้านที่ดิน

2. ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ จังหวัดชลบุรี

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ จะสัมภาษณ์ประมาณ 4 ผู้ประกอบการธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ ในเขตจังหวัดชลบุรี และจังหวัดใกล้เคียง

3. ขอบเขตด้านเครื่องมือ

ผู้ทำการวิจัยศึกษาแนวคิดทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจต่างๆเพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบในการสร้างแบบสอบถามและสัมภาษณ์เกี่ยวกับต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการ

3. ขอบเขตด้านเวลา

ทำการศึกษาเฉพาะช่วงระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2559 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2560

นิยามศัพท์เฉพาะ

การศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการลงทุน หมายถึง การศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับต้นทุนและผลตอบแทนของการลงทุนของโครงการ เพื่อพิจารณาถึงความคุ้มค่าในการลงทุนในโครงการหรือไม่

การประมาณการต้นทุน หมายถึง การประเมินต้นทุนที่ใช้ในการลงทุนของโครงการ รวมถึงต้นทุนค่าเสียโอกาส ประกอบด้วย ค่าเช่าอาคาร ค่าตกแต่งสถานที่ เงินเดือนพนักงาน

ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน ค่าภาษีป้าย และค่าเสียโอกาส เป็นต้น

ค่าใช้จ่ายในการลงทุน คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการตกแต่งสถานที่เพื่อใช้เป็นโรงเรียนสอนขับรถ ค่าอุปกรณ์สำนักงาน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในขณะที่ดำเนินโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินต่อไปได้ ประกอบด้วย ค่าเช่าอาคาร ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด เงินเดือนพนักงาน ค่าภาษีป้าย ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน ค่าเสียโอกาสจากดอกเบี้ยเงินฝาก 5 ปี หมายถึง การเสียโอกาสจากดอกเบี้ยที่ควรจะได้รับจากการฝากเงินกับธนาคารเป็นระยะเวลา 5 ปี แทนการนำเงินไปลงทุนทำธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ

ผลตอบแทนของโครงการ คือ ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่เกิดขึ้นโดยตรงของโครงการ ได้แก่ รายได้จากการสอนและฝึกอบรมของธุรกิจสอนขับรถ

การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการโดยใช้เกณฑ์การวัดความคุ้มค่า หมายถึง การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการ โดยรวมต้นทุน ค่าเสียโอกาสเป็นมูลค่าในการประมาณการต้นทุน และผลตอบแทนของโครงการ เพื่อพิจารณาความคุ้มค่าในการลงทุน ประกอบการตัดสินใจในการลงทุนหรือไม่ลงทุนทำธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ

ระยะเวลาคืนทุนแบบคิดลด (Discounted Payback Period : DPB) หมายถึง การคำนวณหาจุดคุ้มทุนของโครงการที่ทำ โดยมีหน่วยเป็นระยะเวลาว่า เมื่อมีการลงทุนในโครงการนั้นแล้ว จะใช้ระยะเวลาดังกล่าวในการคืนทุน

มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) หมายถึง การหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดสุทธิของโครงการลงทุนในแต่ละปี

อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: BCR) หมายถึง อัตราส่วนเปรียบเทียบระหว่างผลตอบแทนซึ่งวัดออกมาในรูปค่าปัจจุบันของผลตอบแทนกับค่าปัจจุบันของต้นทุนที่จ่ายไปในการดำเนินการโครงการหนึ่ง

อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (Internal Rate of Return: IRR) หมายถึง อัตราผลตอบแทนที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ของโครงการลงทุนเท่ากับศูนย์ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ อัตราผลตอบแทนที่ทำให้เงินที่ลงทุนไปมีค่าเท่ากับเงินที่ได้รับกลับคืนมา เมื่อพิจารณาด้วยมูลค่าของเงินตามเวลา

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ แบ่งออกเป็น 4 ชนิด และ 2 ประเภท ดังนี้

ชนิดที่ 1 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับขับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถ และน้ำหนักบรรทุก รวมกันไม่เกินสามพัน ห้าร้อยกิโลกรัม หรือสำหรับขับรถโดยสารที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน ยี่สิบคน

ชนิดที่ 2 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับขับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถ และน้ำหนักบรรทุก รวมกันเกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัมหรือสำหรับขับรถโดยสารที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารเกินกว่ายี่สิบคน

ชนิดที่ 3 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับขับรถบรรทุกหรือรถโดยสารซึ่งโดยสภาพใช้ สำหรับลากจูงรถอื่นหรือ ล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใด ๆ บนล้อเลื่อนนั้น

ชนิดที่ 4 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับขับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภทหรือ ชนิด และลักษณะการบรรทุก ตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ใบอนุญาตขับรถชนิดที่สอง, ชนิดที่สาม และชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตขับรถชนิดที่หนึ่ง ได้

ใบอนุญาตขับรถชนิดที่สามและชนิดที่สี่ ใช้เป็นใบอนุญาตขับรถชนิดที่หนึ่งและ ชนิดที่สองได้

ใบอนุญาตขับรถชนิดที่สี่ ใช้เป็นใบอนุญาตขับรถชนิดที่หนึ่งและชนิดที่สอง และชนิดที่ สามได้

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถแต่ละชนิด แบ่งตามประเภทการขนส่งของรถออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

ประเภทส่วนบุคคล สำหรับขับรถที่ใช้ในการขนส่งส่วนบุคคล (รถที่มีแผ่นป้ายทะเบียน รถ พื้นสีขาว ตัวเลขและตัวอักษรสีดำ)

ประเภททุกประเภท สำหรับขับรถได้ทุกประเภทการขนส่ง (รถที่มีแผ่นป้ายทะเบียนรถ พื้นสีขาว ตัวเลขและตัวอักษรสีดำและรถที่มีแผ่นป้ายทะเบียนรถพื้นสีเหลืองตัวเลขและตัวอักษร สีดำ)

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกสามารถใช้แทน ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลและใบอนุญาตขับรถชนิดสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สามารถใช้แทน ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้

อายุของผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถ

1. ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ส่วนบุคคลชนิดที่ 1 ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ส่วนบุคคล ชนิดที่ 2 และชนิดที่ 3 ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี ส่วนบุคคลชนิดที่ 4 ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี

ทุกประเภทชนิดที่ 1, ชนิดที่ 2, ชนิดที่ 3 และชนิดที่ 4 ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี

2. ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี

3. ใบอนุญาตเป็นผู้บริการ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเรื่อง ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี โดยประกอบด้วยแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. แนวคิดวิเคราะห์เกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการ
2. แนวคิดวิเคราะห์การประมาณการต้นทุนของโครงการ
3. แนวคิดวิเคราะห์การประมาณการผลตอบแทนของโครงการ
4. แนวคิดวิเคราะห์การวัดความคุ้มค่าของโครงการ
5. ข้อมูลการตลาดของธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดวิเคราะห์เกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการ

การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการหรือการวิเคราะห์โครงการทางด้านต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าโครงการที่เลือกมานั้นมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ มีผลตอบแทนหรือผลประโยชน์ที่คุ้มค่าต่อการลงทุนและสามารถใช้ทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยจะต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมและสังคมตามมาในภายหลัง และสามารถทำให้บรรลุได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ภายใต้ข้อจำกัดทางด้านงบประมาณและเวลา

ในการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนในกิจการผลิตสินค้าเพื่อจำหน่าย มีสิ่งหลัก ๆ ที่ต้องศึกษา 3 ประการด้วยกันคือ

1. การศึกษาด้านการตลาด เป็นสิ่งแรกที่ต้องศึกษา เนื่องจากการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในทางการตลาด เพื่อให้รู้ว่าขนาดของตลาด และโอกาสที่จะเข้าไปช่วงชิงแข่งขันนั้น มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด คุ้มค่าที่จะลงทุนหรือไม่ ถ้าการศึกษาด้านการตลาด พบว่า คุ้มค่ากับการที่จะลงทุน ค่อยไปศึกษาด้านการผลิต/วิศวกรรม ด้านการเงินต่อไป หรือจากการศึกษาพบว่า ตลาดค่อนข้างจะเล็ก หรือโอกาสที่จะเข้าไปแทรกแซงได้ค่อนข้างน้อยจะได้ไม่ทำต่อ และหันไปศึกษาด้านอื่นที่มีความคุ้มค่ามากกว่า
2. การศึกษาด้านการผลิต/ด้านวิศวกรรม หลังจากที่เราทราบถึงขนาดของตลาดแล้ว จะทำให้เราต้องคิดต่อไปว่ากำลังการผลิตที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือกำลังจะลงทุน จะเพียงพอต่อ

การตอบสนองความต้องการทางการตลาดหรือไม่ จะต้องมีการศึกษาด้านการผลิต/ วิศวกรรม เพื่อให้ได้มาซึ่งขั้นตอนการผลิตควรเป็นอย่างไร โรงงานควรตั้งอยู่ที่ไหน วัตถุดิบจะหาได้จากที่ไหนและปริมาณการใช้เป็นอย่างไร ต้องการเครื่องจักรอุปกรณ์อะไรบ้าง เป็นต้น

3. การศึกษาทางการเงิน จากผลการศึกษาด้านการตลาด ด้านการผลิต/ วิศวกรรม จะนำมาวิเคราะห์ด้านการเงินเพื่อพิจารณาว่า จะต้องใช้เงินลงทุนเท่าไร จะหาเงินทุนได้จากไหน มีค่าใช้จ่ายในการลงทุนด้านต่าง ๆ เป็นยังงัยบ้าง จะคืนทุนได้เมื่อไหร่ เป็นต้น (เอสเอ็มอีออนไลน์, 2556)

ดังนั้นการศึกษาคือความเป็นไปได้ของโครงการจึงจำเป็นต้องวิเคราะห์โครงการทางด้านอุปสงค์หรือตลาด ทางด้านสินค้าและเทคนิคการผลิต ทางด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ ไม่ว่าจะ เป็นโครงการของภาครัฐหรือภาคเอกชน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของแต่ละโครงการ ในกรณีโครงการของภาคเอกชนที่เน้นกำไรสูงสุด ก็จะทำให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์โครงการทางการเงิน ทางด้านการตลาด เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการตัดสินใจก่อนที่จะลงทุนในโครงการต่าง ๆ โดยทั่วไปมักเริ่มจากการวิเคราะห์โครงการทางด้านอุปสงค์หรือตลาด เพื่อให้แน่ใจได้ว่าสินค้าหรือบริการที่โครงการจะผลิตขึ้นมานั้นเป็นที่ต้องการของตลาดมากน้อยแค่ไหนเพื่อจะได้กำหนดขนาดการผลิตที่เหมาะสม และหากเป็นโครงการใหม่ที่ที่ยังไม่เคยผลิตมาก่อนก็จำเป็นต้องวิเคราะห์โครงการทางด้านเทคนิค เพื่อเลือกรูปแบบเทคนิคการผลิตที่มีประสิทธิภาพในการผลิตตามที่ต้องการซึ่งจะกำหนด เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ วัสดุ และวัตถุดิบต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตโดยใช้ต้นทุนการผลิตที่ต่ำ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของโครงการและนำข้อมูลที่ได้มาประมาณการต้นทุน ค่าใช้จ่ายต่างๆของโครงการและจากนั้นก็จะนำมาวิเคราะห์โครงการทางการเงินและ เศรษฐศาสตร์เพื่อประมาณการผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับว่าคุ้มค่าต่อการลงทุนมากน้อยแค่ไหน หากเป็นโครงการที่ใหญ่มีแนวโน้มว่าจะมีผลกระทบกับคนเป็นจำนวนมาก หรือชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมก็จำเป็นต้องวิเคราะห์โครงการทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบกับชุมชน วิธีการดำเนินชีวิต สังคม และสิ่งแวดล้อมซึ่งอาจจะมีผลทำให้โครงการไม่สามารถดำเนินไปได้ ดังนั้นก่อนที่จะตัดสินใจลงทุนโครงการใดโดยเฉพาะโครงการใหญ่ที่ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลจึงจำเป็นต้องศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการทางด้านต่าง ๆ หลายด้าน แต่สำหรับโครงการเล็ก ๆ อาจจะทำให้เสียค่าใช้จ่ายมากเกินไปและเสียเวลาไม่คุ้มค่าในการลงทุน (ชูชีพ พิพัฒน์ศิริ, 2554)

ดังนั้นในแต่ละโครงการจะศึกษาคือความเป็นไปได้ของโครงการหรือวิเคราะห์โครงการเน้นทางด้านไหนก็จะพิจารณาตามความเหมาะสมและตามวัตถุประสงค์ของแต่ละโครงการ

การวิเคราะห์โครงการทางด้านอุปสงค์หรือการตลาด

วัตถุประสงค์ของการวิเคราะห์โครงการทางด้านอุปสงค์หรือการตลาด

1. เพื่อวิเคราะห์หาอุปสงค์หรือความต้องการสินค้าและบริการของตลาด ทำให้สามารถกำหนดลักษณะ รูปแบบและคุณภาพของสินค้าที่เหมาะสมกับอุปสงค์ของตลาดและประมาณการปริมาณการผลิตหรือกำหนดขนาดการผลิตให้เหมาะสมเพื่อให้แน่ใจได้ว่าเมื่อโครงการลงทุนผลิตไปแล้วเป็นที่ต้องการของตลาด ซึ่งจะมีผลต่อความเป็นไปได้ของโครงการ

2. เพื่อประมาณการหรือคาดคะเนอุปสงค์ของสินค้าและแนวโน้มในอนาคต หากการประมาณการทางด้านอุปสงค์หรือการตลาดคลาดเคลื่อนก็จะมีผลทำให้การวิเคราะห์โครงการทางด้านเทคนิคและการเงินคลาดเคลื่อนไปด้วย

3. เพื่อคาดคะเนหรือประมาณการอุปทานของสินค้า โดยจะพิจารณาอุปทานทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ และประมาณการอุปทานและแนวโน้มในอนาคต และเมื่อประมาณการอุปสงค์และอุปทานของตลาดได้แล้วก็จะนำมาเปรียบเทียบกันและศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการโดยเปรียบเทียบอุปสงค์และอุปทานของสินค้าที่โครงการกำลังจะผลิต หากประมาณการว่าอุปสงค์ของสินค้าและบริการหรือผลผลิตของโครงการมีมากกว่าอุปทานที่มีอยู่ในตลาดมากโครงการนั้นก็มีความเป็นไปได้ในการลงทุนหรือมั่นใจได้ว่าผลิตสินค้าและบริการออกมาแล้วจะตรงตามความต้องการของตลาดและสามารถจำหน่ายได้

4. เพื่อพิจารณาขีดความสามารถในการแข่งขันและส่วนแบ่งของตลาด แนวโน้มอุปสงค์ของสินค้าและบริการของโครงการและขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งภายในประเทศและต่างประเทศว่ามีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นมากน้อยแค่ไหน สภาพคู่แข่งในตลาดเป็นอย่างไร มีโอกาสในการทำกำไรได้มากน้อยแค่ไหน

ดังนั้น การวิเคราะห์โครงการทางด้านอุปสงค์หรือการตลาดจึงมีความจำเป็นสำหรับโครงการของภาคเอกชน โดยเฉพาะโครงการใหม่ ๆ ที่ยังไม่เคยผลิตมาก่อนซึ่งยังไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับแนวโน้มความต้องการของตลาด การวิเคราะห์โครงการทางด้านอุปสงค์หรือการตลาดจึงทำให้มั่นใจได้ว่าผลผลิตของโครงการเมื่อผลิตออกมาแล้วสามารถจำหน่ายได้มีปริมาณการผลิตที่สอดคล้องกับอุปสงค์ของตลาด ซึ่งทำให้สามารถทำกำไรหรือได้รับผลตอบแทนคุ้มค่าต่อการลงทุน ในขณะที่โครงการของภาครัฐซึ่งส่วนใหญ่มีเป้าหมายเพื่อบริการสังคมก็จะทำให้มั่นใจได้ว่าการลงทุนในโครงการจะสามารถบริการประชาชนได้ทั่วถึง ตรงตามความต้องการของสังคมหรือเป็นโครงการที่มีความจำเป็น มีประโยชน์อย่างแท้จริงกับประชาชนส่วนใหญ่ซึ่งมีความคุ้มค่าต่อการลงทุน

การวิเคราะห์โครงการทางด้านสินค้า

การวิเคราะห์โครงการทางด้านสินค้าหรือผลิตภัณฑ์นั้น เราจำเป็นต้องมีหลักการวิเคราะห์ดังนี้

1. ผลผลิตของโครงการหรือสินค้าหรือบริการของโครงการ

ต้องมีการวิเคราะห์ผลผลิตของโครงการหรือสินค้าหรือบริการว่าโครงการผลิตสินค้าหรือบริการอะไร มีลักษณะรูปแบบและคุณภาพอย่างไร และเป็นสินค้าหรือบริการที่ซื้อขายกันอยู่ในตลาดหรือไม่ ผลผลิตของโครงการสอดคล้องตามความต้องการของลูกค้าหรือกลุ่มเป้าหมายผู้ได้รับประโยชน์ของโครงการอย่างไร

2. ปริมาณสินค้าหรือบริการของโครงการ

ต้องมีการพิจารณาปริมาณสินค้าหรือบริการของโครงการทั้งทางด้านอุปสงค์และอุปทานและนำมาเปรียบเทียบ หากอุปสงค์ของสินค้าหรือบริการที่โครงการจะผลิตมีมากกว่าอุปทานแสดงให้เห็นว่าโครงการมีความเป็นไปได้ในการลงทุน ทั้งนี้การพิจารณาทางด้านอุปสงค์จะรวบรวมข้อมูลปริมาณความต้องการซื้อสินค้าและบริการทั้งในอดีตและปัจจุบัน รวมทั้งประมาณการแนวโน้มอุปสงค์ในอนาคต

1. ราคาของสินค้าหรือบริการของโครงการ

ต้องพิจารณาราคาของสินค้าหรือบริการของโครงการทั้งในอดีตปัจจุบันและราคาในอนาคตว่ามีแนวโน้มเป็นอย่างไร ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพการแข่งขัน โครงสร้างตลาดของสินค้าหรือบริการที่โครงการผลิตออกมา รวมทั้งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการว่าเป็นอย่างไร

2. ปัจจัยการผลิตและวัตถุดิบ

ต้องพิจารณาปัจจัยการผลิตหรือวัตถุดิบที่โครงการต้องใช้ในการผลิตสินค้าหรือบริการซึ่งต้องพิจารณาทั้งทางด้านปริมาณและราคาปัจจัยการผลิตว่ามีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร โครงสร้างตลาดวัตถุดิบที่ใช้เป็นอย่างไร แหล่งที่มาของวัตถุดิบที่สำคัญจำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศหรือไม่ การหาวัตถุดิบอื่นทดแทนเป็นไปได้หรือไม่อย่างไร หากราคาปัจจัยการผลิตเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นมากก็จะมีผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตซึ่งมีผลต่อความเป็นไปได้ของโครงการ

3. แผนการจัดจำหน่ายและการจัดการทางการตลาด

ต้องพิจารณาแผนการจัดจำหน่ายและการจัดการทางด้านตลาดของโครงการว่าเป็นอย่างไร มีการวางแผนการจัดการทางการตลาดที่น่าเชื่อถืออย่างไรและมีการวางแผนแนวโน้มในอนาคตเป็นอย่างไร ประมาณการส่วนแบ่งทางการตลาดเป็นอย่างไรและแนวโน้มในอนาคตมีช่องทางการจัดจำหน่ายมากน้อยแค่ไหน วิธีการจัดจำหน่ายเป็นอย่างไรและต้องใช้ต้นทุน

ในการจัดจำหน่ายและประชาสัมพันธ์มากขึ้นเท่านั้น รวมทั้งพิจารณาสถานที่ตั้ง โครงการและสถานที่จัดจำหน่ายเหมาะสมหรือไม่ซึ่งจะมีผลต่อต้นทุนค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายทางการตลาดของโครงการ

ดังนั้นการวิเคราะห์โครงการทางด้านอุปสงค์หรือการตลาดเป็นเครื่องมือที่สำคัญอย่างหนึ่งที่จะพิจารณาความเป็นไปได้ของโครงการว่าจะสามารถบรรลุได้ตามวัตถุประสงค์หรือเพื่อให้มั่นใจได้ว่าเมื่อผลิตสินค้าหรือบริการออกมาแล้วจะเป็นที่ต้องการของตลาดหรือมีตลาดรองรับซึ่งแสดงว่าโครงการจะมีรายได้หรือมีผลตอบแทนคุ้มค่าต่อการลงทุน

การวิเคราะห์โครงการทางการเงิน

วัตถุประสงค์ของการวิเคราะห์ทางการเงิน

1. เพื่อประเมินความคุ้มค่าในการลงทุนของโครงการ โดยจะเปรียบเทียบระหว่างผลตอบแทนหรือรายได้ที่เกิดจากโครงการกับต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของโครงการในรูปของตัวเงิน และประเมินผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงการหรือความสามารถทำกำไรของโครงการว่า เป็นไปได้หรือไม่ ผู้ลงทุนหรือผู้ถือหุ้นจะได้ผลตอบแทนหรือกำไรอย่างน้อยเพียงใด ลงทุนแล้วจะใช้เวลาคืนทุนนานแค่ไหนรวมทั้งประมาณการแนวโน้มในอนาคตว่าจะสามารถทำกำไรได้อย่างไร ในการดำเนินโครงการจะก่อให้เกิดประโยชน์และคุ้มค่าต่อการลงทุนมากน้อยแค่ไหนซึ่งการวิเคราะห์โครงการทางการเงินจะเน้นที่ตัวเงินโดยคิดมูลค่าตามราคาตลาด

2. เพื่อวิเคราะห์สถานะทางการเงินของโครงการและแหล่งที่มาของเงินทุน จะประมาณการงบการเงินของโครงการ ทำให้ทราบสถานะทางการเงินของโครงการ ความสามารถในการทำกำไรของโครงการ รวมทั้งสภาพคล่อง แหล่งที่มาของเงินทุน ความสามารถในการกู้ยืม และชำระคืนเงินกู้ ซึ่งผลของการวิเคราะห์สถานะทางการเงินของโครงการจะเป็นเครื่องช่วยในการตัดสินใจในการปล่อยเงินกู้หรือการร่วมลงทุนของสถาบันการเงินและนักลงทุนและทำให้มั่นใจได้ว่าโครงการมีความเป็นไปได้ในการลงทุนสามารถดำเนินโครงการไปได้ตามวัตถุประสงค์ โดยไม่มีปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงินและมีแหล่งเงินทุนสนับสนุนเพียงพอ

3. เพื่อพิจารณาการจัดการทางการเงินของโครงการ

4. เพื่อพิจารณาการวางแผนทางการเงินของโครงการว่าเหมาะสมหรือไม่อย่างไร มีแหล่งที่มาของเงินทุน มีการบริหารและการควบคุมการดำเนินงานทางการเงินอย่างเป็นระบบหรือไม่อย่างไร ทั้งนี้เพื่อให้โครงการประสบปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงินและเพื่อให้แน่ใจได้ว่าโครงการจะสามารถดำเนินไปได้ตามวัตถุประสงค์โดยไม่มีปัญหาทางการเงิน

หลังจากที่ได้เริ่มดำเนินโครงการไปแล้วจะประมาณการงบการเงินและนำข้อมูลจากงบการเงินต่าง ๆ มาคำนวณหาอัตราส่วนทางการเงินเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์โครงการ

ทางการเงินเพื่อชี้ถึงฐานะทางการเงินของโครงการ ความสามารถทำกำไรของโครงการ รวมทั้งสภาพคล่องของโครงการ ความสามารถชำระหนี้และการจ่ายเงินปันผลซึ่งอัตราส่วนทางการเงินโดยทั่วไป เช่น อัตราส่วนกำไรสุทธิต่อยอดขาย (Net profit margin on sales) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ทั้งหมด (Return on total assets) ซึ่งจะแสดงถึงผลตอบแทนจากการลงทุนหรือความสามารถในการลงทุนของโครงการว่ามีประสิทธิภาพอย่างไร

เครื่องมือในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ

ในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินเพื่อจัดลำดับความสำคัญในการตัดสินใจลงทุน รวมทั้งเพื่อให้การตัดสินใจลงทุนมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพนั้น ต้องอาศัยเครื่องมือทางการเงินเข้ามาช่วยในการวิเคราะห์ โดยมีการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตก่อน แล้วนำมาคำนวณผ่านเครื่องมือต่างๆ ที่สำคัญ ได้แก่

1. ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period: PB)

หมายถึง ระยะเวลาของการลงทุนที่กระแสเงินสดรับสุทธิจากโครงการเท่ากับกระแสเงินสดจ่ายสุทธิพอดี หรือกล่าวได้ว่าการลงทุนไม่มีกำไรและไม่ขาดทุนนั่นเอง ระยะเวลาคืนทุนเป็นเครื่องมือในการประเมินความเป็นไปได้ของการลงทุนอย่างง่ายและไม่ซับซ้อน เป็นการประเมินคร่าวๆ และรวดเร็วเหมาะกับเม็ดเงินลงทุนจำนวนไม่มาก อย่างไรก็ตามการคำนวณระยะเวลาคืนทุนมีจุดอ่อนตรงที่ไม่ได้นำเรื่องค่าของเงินตามเวลามาพิจารณาและไม่ให้ความสำคัญกับกระแสเงินสดที่ได้รับภายหลังระยะเวลาคืนทุน ทำให้อาจเกิดการตัดสินใจเลือกโครงการลงทุนที่ผิดพลาดได้ ดังนั้นในบางกรณีอาจแก้ปัญหาโดยนำกระแสเงินสดมาปรับลดด้วยอัตราคิดลด ซึ่งเป็นการสะท้อนมูลค่าเงินตามเวลาก่อน แล้วค่อยนำมาคำนวณหาระยะเวลาคืนทุน หรือที่เรียกว่า ระยะเวลาคืนทุนแบบคิดลด (Discount Payback Period : DPB)

2. มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV)

มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) คือ ผลต่างระหว่างมูลค่าปัจจุบันรวมของกระแสเงินสดรับสุทธิตลอดอายุโครงการกับมูลค่าปัจจุบันของเงินลงทุน โดยใช้อัตราคิดลด (Discount rate) ตัวใดตัวหนึ่งมาปรับมูลค่าของกระแสเงินสดที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลาให้มาอยู่ที่จุดเดียวกัน คือ ณ ปัจจุบัน วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ หรือ NPV นับเป็นเครื่องมือในการประเมินความเป็นไปได้ของการลงทุนที่ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย เนื่องจากมีการนำเรื่องค่าของเงินตามเวลามาร่วมพิจารณา และเป็นการคำนวณกระแสเงินสดที่เกิดขึ้นตลอดอายุโครงการ (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช, 2557)

3. อัตราผลตอบแทนคิดลด (Internal Rate of Return: IRR)

คือ อัตราคิดลด (Discount rate) ที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับสุทธิ

ตลอดอายุโครงการเท่ากับเงินสดจ่ายลงทุนสุทธิพอดี หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ อัตราผลตอบแทนที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการเท่ากับศูนย์ เป็นอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยต่อปีที่ผู้ลงทุนจะได้รับจากการลงทุนตลอดอายุโครงการนั่นเอง ในทางปฏิบัติ IRR นิยมนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินโครงการอย่างแพร่หลาย เนื่องจากวิธี IRR นี้มีการแสดงค่าผลตอบแทนเป็นร้อยละ ซึ่งทำให้เข้าใจง่ายและมีความสะดวกในการเปรียบเทียบระหว่างโครงการต่างๆที่เป็นทางเลือกของการลงทุนที่มีอยู่ขณะนั้น

4. อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C ratio)

คือ อัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดที่ได้รับตลอดอายุโครงการกับเงินลงทุนเริ่มแรกของโครงการนั้น เป็นการเปรียบเทียบระหว่างผลตอบแทนในรูปของกระแสรายได้ที่เกิดขึ้นในอนาคตตลอดอายุโครงการที่มีการปรับค่าให้เป็นมูลค่าปัจจุบันแล้วกับเงินลงทุนเริ่มแรกของโครงการที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

สรุปได้ว่า การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ คือการศึกษาวิเคราะห์และจัดทำเอกสารประกอบด้วย ข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็นเพื่อเป็นการแสดงถึงเหตุผลที่จะสนับสนุนถึงความเหมาะสมของโครงการ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริงให้ผลประโยชน์ตอบแทนคุ้มค่าต่อการลงทุน ขอบข่ายของการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการจะมีความแตกต่างกันออกไปตามประเภทและลักษณะของโครงการดังนี้

1. โครงการเดิมหรือเป็นโครงการประเภทเดียวกันที่ไม่เคยทำมาก่อน ไม่มี ความจำเป็นต้องศึกษาในรายละเอียดทุกด้าน
2. โครงการใหม่หรือโครงการบุกเบิกนำร่อง (Pilot project) ควรศึกษารายละเอียด ทุกด้าน
3. โครงการภาครัฐจุดสนใจของการวิเคราะห์จะอยู่ที่ความอยู่ดีมีสุขของประชาชน
4. โครงการภาคเอกชน จุดสนใจจะอยู่ที่ผลกำไรจากการลงทุนจึงอาจเน้นความสำคัญไป ที่การวิเคราะห์ด้านการตลาด

การศึกษาด้านเทคนิค เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนต่าง ๆ เป็นในเชิงเทคนิคหรือ วิชาความรู้ อันจำเป็นต่อการทำงานในแต่ละกิจกรรมให้สมบูรณ์

การศึกษาด้านการจัดการ เป็นการศึกษาความเหมาะสม และความพร้อมด้านองค์การและ การจัดการในประเด็นสำคัญของโครงการ การพิจารณากฎเกณฑ์ เงื่อนไข การวิเคราะห์ศักยภาพ การวางแผนทางในการจัดองค์การ และการจัดวางระบบบริหารงานบุคคล

การศึกษาด้านการตลาด เป็นการศึกษาความเหมาะสมในอันที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้า และผู้รับบริการ โดยอาศัยหลักการวิเคราะห์ด้านการตลาดมาประยุกต์

การศึกษาและวิเคราะห์การเงิน ถือเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพราะโครงการโดยแท้ที่จริง คือการลงทุน โดยโครงการต้องใช้งบประมาณหรือต้นทุน ต้องมีแหล่งที่มาของงบประมาณ มีการจัดวิเคราะห์โครงการกำหนดแบบแผนที่เหมาะสม และการวิเคราะห์รายได้และผลประโยชน์

การศึกษาและวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ เป็นการวิเคราะห์ที่กระทำพร้อมกับการวิเคราะห์ทางการเงิน คือ เป็นการวิเคราะห์ตามความเหมาะสม ของการลงทุนและผลทางเศรษฐกิจที่จะมีต่อองค์การในการวิเคราะห์ที่ควรจะครอบคลุมทุกประเด็น

การศึกษาและวิเคราะห์ทางสังคมและการเมือง เป็นความพยายามที่จะตอบคำถามด้านต่าง ๆ คือ ผลลัพธ์และผลกระทบของโครงการที่มีต่อปัจจัยทางสังคม ผลลัพธ์และผลกระทบที่โครงการจะมีต่อภาวะทางการเมือง การคาดหมายล่วงหน้าว่าโอกาสที่สังคมจะยอมรับหรือสนับสนุนโครงการรวมทั้งภาพของการคัดค้าน การวิเคราะห์กฎเกณฑ์ กฎหมาย ระเบียบ และนโยบาย (ปกรณัม ปริยากร, 2552)

การวิเคราะห์โครงการที่ไม่ใช่มูลค่าปัจจุบัน โดยวิธีการคำนวณแบบไม่ปรับค่าเวลา ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period: PB) อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Rate of return on Investment: ROI) จุดคุ้มทุน (Break Even Analysis)

การวิเคราะห์โครงการที่ใช้มูลค่าปัจจุบัน โดยวิธีการคำนวณปรับค่าเวลา มูลค่าปัจจุบันของโครงการเป็นการปรับค่าของเงินเรียกว่า อัตราส่วนลด (Discount rate) อัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio) อัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (Internal Rate of Rent)

การวิเคราะห์โครงการที่มีความเสี่ยงหรือความไม่แน่นอน เป็นการวิเคราะห์โครงการในอนาคตมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา การวิเคราะห์โครงการจะเกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ความเสี่ยงและความไม่แน่นอน เป็นต้น (เขาวเรศ ทับพันซ์, 2551)

การประเมินโครงการลงทุนมีเครื่องมือดังนี้

1. ระยะเวลาคืนทุน (PB)
2. มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)
3. อัตราผลตอบแทนทางการบัญชี (ARR)
4. อัตราผลตอบแทนภายใน (IRR)
5. ดัชนีกำไร (PI)

เมื่อพิจารณาโดยใช้เครื่องมือแล้ว ผู้บริหารจะตัดสินใจเลือกโดยเกณฑ์เลือก PB เร็วที่สุด NPV เป็นบวกและมากที่สุด ARR มากที่สุด IRR มากกว่าอัตราผลตอบแทนทั่วไป และ PI

มากกว่า 1 (เฉลิมขวัญ คุรุชบุญยงค์, 2553)

สรุปได้ว่าการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการนั้น จะเน้นเรื่องที่สำคัญที่ผู้รับผิดชอบโครงการจะต้องจัดทำขึ้น เพื่อให้ได้โครงการที่ดีมีประสิทธิภาพสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง บรรลุวัตถุประสงค์ภายใต้ข้อจำกัดในด้านงบประมาณ เวลา และลักษณะของผลผลิตของโครงการที่ต้องการโดยมีขอบข่ายการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการในด้านเทคนิค ด้านการจัดการ ด้านการตลาด ด้านการเงิน ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และการเมือง และด้านสภาพแวดล้อมและสถานะนิเวศน์

แนวคิดวิเคราะห์การประมาณการต้นทุนของโครงการ

ในการประเมินต้นทุนของโครงการเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินความคุ้มค่านั้น ผู้ประเมินจำเป็นต้องทำอย่างเต็มที่ที่จะต้องมีความเข้าใจโดยถูกต้อง เพื่อมิให้การประเมินโครงการเกิดความผิดพลาด โดยประเด็นที่เกี่ยวข้องในการประเมินประกอบด้วย

ประการแรก ต้นทุนของโครงการคือต้นทุนการลงทุนที่คิดลดในแต่ละปี ตลอดวัฏจักรโครงการ

ประการที่สอง ต้นทุนของโครงการจะต้องรวมต้นทุนในขั้นของการเตรียมการก่อนการเริ่มดำเนินโครงการอย่างเป็นทางการ ซึ่งไม่ใช่ค่าใช้จ่ายของงานประจำ

ประการที่สาม วิธีการประเมินและประมาณการต้นทุนของโครงการลงทุนจะต้องหรือไม่อยู่ที่การประมาณการระยะเวลาของการดำเนินงานโครงการให้ถูกต้อง ซึ่งอาจจะพิจารณาจากอายุการใช้งาน หรือช่วงเวลาที่ผลผลิตของโครงการจะเกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งมักจะเป็นระยะปานกลางถึงระยะยาว นอกจากนี้วิธีนี้ในบางโครงการอาจจะคำนวณระยะเวลาในการประเมินต้นทุนโครงการจากวันเริ่มโครงการจนถึงวันที่คาดว่าจะมีการชำระบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินของโครงการจนมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สินเป็นศูนย์ นั่นคือวันที่ในอนาคตที่โครงการถือว่าประสบความสำเร็จแล้ว การกำหนดช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการมีความสำคัญ เพราะจะทำให้ผลลัพธ์ของการประเมินโครงการที่แตกต่างกันออกไปอย่างมาก และอาจจะมีผลต่อการตัดสินใจที่แตกต่างกันด้วย ยกตัวอย่างเช่น โครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอาจจะใช้เวลาอย่างน้อย 20 ปีก็ได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจของโครงการนั้น ๆ โดยต้นทุนที่ไม่รวมอยู่ในโครงการลงทุนคือ ต้นทุนทางบัญชีที่ไม่มีสภาพเป็นตัวแทน เช่น ค่าเสื่อมราคา ส่วนของดอกเบี้ยจ่ายเป็นอีกส่วนหนึ่งที่ไม่รวมในการคำนวณต้นทุนของโครงการลงทุน หากแต่จะนำไปพิจารณาในการประเมินผลตอบแทนของการลงทุนหรือผลตอบแทนของส่วนของผู้ถือหุ้นแทน

ประการที่สี่ ผู้ประเมินโครงการจะสามารถประเมินความยั่งยืนทางการเงินของโครงการลงทุนได้เมื่อรู้ข้อมูลต่อไปนี้

1. ต้นทุนของการลงทุนในโครงการ
2. ต้นทุนของการดำเนินโครงการ
3. รายรับหรือผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินโครงการ

ทั้งนี้โครงการลงทุนใด ๆ จะถือว่ามีความยั่งยืนทางการเงินหรือความคุ้มค่า (Financial sustainability) ทางการเงินก็ต่อเมื่อโครงการนั้นไม่มีความเสี่ยงในการที่จะขาดสภาพคล่องในการดำเนินงานในอนาคต ซึ่งขึ้นอยู่กับช่วงเวลาที่กระแสเงินสดไหลเข้ามาในโครงการกับช่วงเวลาที่ถึงกำหนดชำระคืนหนี้

ดังนั้นในการพิจารณาโครงการจะต้องมีเอกสารที่นำเสนออย่างชัดเจนว่า แหล่งเงินที่ใช้ในการดำเนินโครงการมีความสอดคล้องกับความต้องการใช้เงินของโครงการ

ประการที่ห้า ท้ายที่สุดของต้นทุนของโครงการ จะนำไปเปรียบเทียบกับรายได้หรือผลประโยชน์จากโครงการเพื่อหาผลตอบแทนทางการเงินของการลงทุน หรือผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์แล้วแต่กรณี โดยที่มูลค่ากิจการในอนาคตที่ไม่ปรากฏในงบการเงินเป็นสินทรัพย์ซ่อนเร้น (Hidden asset) ที่ยังไม่ได้นำไปแสดงไว้ในงบการเงิน มูลค่ากิจการส่วนนี้อาจจะมาจากกิจกรรมของกิจการที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility: CSR) ส่วนหนึ่ง และทรัพยากรบุคคลที่ทรงคุณค่า มีทักษะที่สร้างคุณค่าแก่กิจการ (Value creation) ก็ได้ โครงการลงทุนในลักษณะที่ต้องการจะประเมินหาว่าทำให้มูลค่ากิจการเพิ่มขึ้นหรือไม่เช่นนี้ การวิเคราะห์หาผลตอบแทนในมุมมองของความคุ้มค่าทางการเงินอาจจะไม่สะท้อน เพราะเมื่อคิดในด้านความคุ้มค่าทางการเงินแล้ว อาจจะปรากฏว่าให้ผลตอบแทนทางการเงินติดลบ แต่ในมุมมองของการเพิ่มมูลค่าของกิจการ โครงการลงทุนดังกล่าวถือว่าคุ้มค่าหากเป็นการวิเคราะห์ด้วยความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์แทน (จิรพร สุเมธิประสิทธิ์, 2553)

ทั้งนี้โครงการลงทุนใด ๆ จะถือว่ามีความยั่งยืนทางการเงินหรือความคุ้มค่า (Financial sustainability) ทางการเงินก็ต่อเมื่อโครงการนั้นไม่มีความเสี่ยงในการที่จะขาดสภาพคล่องในการดำเนินงานในอนาคต ซึ่งขึ้นอยู่กับช่วงเวลาที่กระแสเงินสดไหลเข้ามาในโครงการกับช่วงเวลาที่ถึงกำหนดชำระคืนหนี้ ดังนั้นในการพิจารณาโครงการจะต้องมีเอกสารที่นำเสนออย่างชัดเจนว่า แหล่งเงินที่ใช้ในการดำเนินโครงการมีความสอดคล้องกับความต้องการใช้เงินของโครงการ

แนวคิดวิเคราะห์การประมาณการผลตอบแทนของโครงการ

การวิเคราะห์การลงทุนและผลตอบแทนจากการลงทุนของโครงการใด ๆ โดยเป็นการเปรียบเทียบผลตอบแทนและต้นทุนของโครงการนั้น ๆ ซึ่งผลตอบแทนและต้นทุนของโครงการจะเกิดขึ้นในระยะเวลาต่าง ๆ กันตลอดอายุของโครงการ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการปรับค่าของเวลาของโครงการเพื่อให้ได้มาซึ่งผลตอบแทนที่ได้รับและต้นทุนที่เสียไปช่วงในระยะเวลาที่ต่างกัน ให้เป็นเวลาปัจจุบันก่อนแล้วจึงจะสามารถทำการเปรียบเทียบกันได้อย่างถูกต้องแน่นอนชัดเจนมากยิ่งขึ้น การวิเคราะห์ทางการเงินเป็นการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายหรือเงินลงทุนและผลตอบแทนหรือผลกำไรทางการเงินของโครงการ เพื่อวิเคราะห์ว่าโครงการที่จัดทำขึ้นนั้น มีความคุ้มค่ากับการลงทุนหรือไม่ โดยทั่วไปแล้วแบ่งการวิเคราะห์เป็น 2 ประเภทคือ

1. วิธีการวิเคราะห์โดยไม่มีการคิดลด (Undiscounted Approach) คือการวัดค่าของต้นทุนและผลตอบแทนจากโครงการโดยไม่คำนึงถึงค่าเงินที่ได้มาหรือใช้ไปในเวลาที่ต่างกัน เช่น เงินสดรับในปีที่ 1 จำนวนหนึ่ง กับเงินจำนวนเดียวกันนี้ที่จะได้รับในปีที่ 5 จะถือว่ามูลค่าที่เท่ากัน การวิเคราะห์วิธีนี้เช่น การหาระยะเวลาคืนทุน (Payback period) ซึ่งเป็นการคำนวณว่านับจากจุดเริ่มต้น โครงการจะใช้ระยะเวลาอีกเท่าไร จึงจะมีกระแสเงินสดรับสุทธิจากโครงการรวมกันเท่ากับมูลค่าในการลงทุน (Total capital investment)

2. วิธีการวิเคราะห์โดยมีการคิดลด (Discounted approach) วิธีการวิเคราะห์โดยมีการคิดลดเป็นวิธีการวัดค่าของผลตอบแทน และต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากโครงการ โดยคำนึงถึงค่าเสียโอกาสผ่านวิธีการคิดลด (Discounted method) ซึ่งวิธีที่นิยมใช้ได้แก่มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราผลตอบแทนภายในจากการลงทุน (IRR) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/ C Ratio)

วัตถุประสงค์ของการวิเคราะห์ทางการเงิน โดยทั่วไปการวิเคราะห์ทางการเงิน มีวัตถุประสงค์ 4 ประการดังนี้

1. เพื่อประเมินความเป็นไปได้ทางการเงิน วัตถุประสงค์สำคัญของการวิเคราะห์ทางการเงินคือการประเมินความสามารถในการทำโครงการนั้นคือ โครงการสามารถก่อให้เกิดรายได้ที่คุ้มค่ากับค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และมีอัตราผลตอบแทนที่ดี การประเมินส่วนนี้จะต้องมีการประมาณต้นทุนและผลตอบแทนทั้งสิ้น เพื่อศึกษาหาผลตอบแทนสุทธิของโครงการ

2. เพื่อประเมินแรงจูงใจการวิเคราะห์ทางการเงินจะมีความสำคัญต่อการประเมินแรงจูงใจที่มีต่อเจ้าของโครงการและผู้มีส่วนร่วมกับโครงการ หรือถ้าเป็นโครงการรัฐวิสาหกิจหรือที่รัฐบาลให้การสนับสนุน ก็พิจารณาว่าผลตอบแทนที่ได้รับจะเพียงพอต่อการเลี้ยงตัวเองและบรรลุวัตถุประสงค์ทางการเงินตามที่ต้องการหรือไม่

3. เพื่อจัดให้มีแผนการเงินที่ดี เพื่อให้โครงการมีกำไรและผลตอบแทนที่ดี ก็จะต้องมีแผนการเงินที่ดีด้วย โดยเฉพาะการวางแผนจัดหาเงินทุน เพื่อให้ได้มาซึ่งเงินทุนในจำนวนและในเวลาตามที่ต้องการ โดยเสียค่าใช้จ่ายต่ำสุดรวมทั้งเพื่อให้ข้อเสนอแนะถึงวิธีการปรับปรุงความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ โดยเฉพาะความเหมาะสมของอัตราค่าบริการ ราคา และปริมาณการผลิตที่คุ้มทุน

4. เพื่อประเมินขีดความสามารถในการบริหารการเงินสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ที่มีการบริหารการเงินที่สลับซับซ้อน ก็จำเป็นต้องพิจารณาถึงระบบการจัดการด้านการเงินและความสามารถของผู้ที่จะบริหารการเงินด้วย ในการนี้ก็อาจมีการพิจารณาว่าควรจะมีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงองค์กรและการจัดการอย่างไร ควรจัดให้มีระบบการควบคุมและการตรวจสอบการเงินอย่างไร รวมทั้งการฝึกอบรมทักษะเฉพาะทางเรื่องอะไร เพื่อให้โครงการเดินหน้าไปตามกำหนด (เสถียรศรี บุญเรือง, 2542)

ทฤษฎีการวิเคราะห์โครงการ (Project analysis)

1. มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิของโครงการ (Net Present Value: NPV)

มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการเป็นการวัดมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนและต้นทุนของโครงการ หรือเป็นการหาผลต่างระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนรวม (PVB) และมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนรวม (PVC) ของโครงการ โดยคิดอัตราลดตามอัตราผลตอบแทนที่หน่วยธุรกิจต้องการหรืออัตราต้นทุนของเงินทุน มีสูตรใช้ในการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned} \text{โดย } NPV &= \text{มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิตลอดอายุของโครงการ} \\ &= \text{มูลค่าผลตอบแทนในปี ที่ } t \\ &= \text{มูลค่าของต้นทุนในปี ที่ } t \\ i &= \text{อัตราคิดลด (Discount rate) หรืออัตราดอกเบี้ย} \\ t &= \text{ปี ของโครงการ คือปี ที่ } 0, 1, 2, 3, \dots, n \text{ โดย } n \text{ คืออายุของโครงการ} \end{aligned}$$

หลักการตัดสินใจว่าโครงการมีความเหมาะสมหรือคุ้มค่าต่อการลงทุนหรือไม่ คือค่าของ NPV ที่คำนวณได้จะต้องมีค่ามากกว่าศูนย์หรือมีค่าเป็นบวก กล่าวคือ มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนรวมมากกว่ามูลค่าปัจจุบันของต้นทุนรวม ($PVB > PVC$) โครงการดังกล่าวมีความเหมาะสมที่จะลงทุน

2. อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (Internal Rate of Return: IRR)

อัตราผลตอบแทนภายในของโครงการเป็นเกณฑ์การวิเคราะห์เพื่อหาอัตราผลตอบแทนภายในของเงินลงทุนในการเทียบกับอัตราดอกเบี้ยในท้องตลาด โดยคำนวณหาอัตราดอกเบี้ยหรืออัตราส่วนลดที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการมีค่าเป็นศูนย์ซึ่งอัตราส่วนลดดังกล่าวทำให้

ผลประโยชน์ตอบแทนและต้นทุนที่จ่ายไปของโครงการที่ได้คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันแล้วเท่ากัน ซึ่งการคำนวณอัตราส่วนผลตอบแทนภายในของโครงการมีสูตรในการคำนวณหาดังนี้

$$\begin{aligned} \text{โดย } IRR &= \text{อัตราผลตอบแทนในการลงทุน} \\ r &= \text{อัตราคิดลด} \\ &= \text{ต้นทุนสุทธิของโครงการในปี ที่ } t \\ &= \text{ต้นทุนสุทธิของโครงการในปี ที่ } 0 \\ &= \text{ผลตอบแทนสุทธิในปี ที่ } t \\ t &= \text{ปี ของโครงการ คือ ปี ที่ } 1, 2, 3, \dots, n \\ n &= \text{อายุของโครงการ} \end{aligned}$$

ปี ที่ 0 คือ ปี ที่มีการลงทุนเริ่มแรก (Initial investment)

หลักในการตัดสินใจลงทุนในโครงการ โดยนำค่าที่คำนวณได้เปรียบเทียบกับอัตราดอกเบี้ยหรืออัตราคิดลดที่กำหนด ถ้าค่าที่คำนวณได้มีค่าสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยหรือค่าเสียโอกาสของเงินทุนโครงการนั้นคุ้มค่าที่จะลงทุน แต่หากค่าที่ได้ต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยหรืออัตราคิดลด โครงการนั้นไม่คุ้มค่าที่จะลงทุน

1. อัตราส่วนของผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio)

อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุนคือ มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนรวม (PVB)หารด้วยมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนรวม (PVC) ผลตอบแทนจะเกิดขึ้นตลอดอายุของโครงการ ถึงแม้ว่าเมื่อการลงทุนโครงการผ่านพ้นไปแล้ว ในขณะที่ต้นทุนในการก่อสร้างจะเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงการลงทุนเท่านั้น ส่วนต้นทุนที่อยู่ในรูปของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา และการลงทุนทดแทนอุปกรณ์ที่เสื่อมสภาพจะเกิดขึ้นตลอดช่วงอายุของโครงการ จากนั้นจึงนำเอากระแสผลตอบแทนและกระแสต้นทุนของโครงการที่ได้รับการปรับค่าไปตามเวลาหรือคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันแล้วนำมาเปรียบเทียบกัน เพื่อหาอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C Ratio) ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{โดย } B/C \text{ Ratio} &= \text{อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน} \\ &= \text{มูลค่าผลตอบแทนในปี ที่ } t \\ &= \text{ต้นทุนสุทธิของโครงการในปี ที่ } t \\ &= \text{ต้นทุนสุทธิของโครงการในปี ที่ } 0 \\ i &= \text{อัตราคิดลด หรืออัตราดอกเบี้ย} \\ t &= \text{ปี ของโครงการ คือ ปี ที่ } 1, 2, 3, \dots, n \\ n &= \text{อายุของโครงการ} \end{aligned}$$

ปี ที่ 0 คือ ปี ที่มีการลงทุนเริ่มแรก (Initial investment)

โดยอัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนกับมูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่ายตลอดอายุโครงการ ซึ่งอัตราส่วนรายได้ต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio) ของโครงการที่เหมาะสมต่อการลงทุนต้องมากกว่า 1 หรืออย่างน้อยที่สุดต้องเท่ากับ 1

2. ระยะเวลาคืนทุน (Payback period analysis)

ระยะเวลาคืนทุนของโครงการคือระยะเวลาหรือจำนวนปี การดำเนินงานที่ทำให้ผลตอบแทนสุทธิจากโครงการมีค่าเท่ากับค่าใช้จ่ายในการลงทุนพอดีวิธีการหาระยะคืนทุนหรือหาจำนวนปี ที่จะได้รับผลตอบแทนคุ้มกับเงินที่ลงทุน สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\text{ระยะเวลาคืนทุน(ปี)} = \frac{\text{เงินลงทุนเมื่อเริ่มโครงการ}}{\text{ผลตอบแทนเฉลี่ยต่อปี}}$$

3. การตัดสินใจลงทุน (Investment decision)

การตัดสินใจลงทุน หมายถึงการตัดสินใจเกี่ยวกับการเลือกโครงการลงทุนว่าควรลงทุนในโครงการใดจึงจะให้ผลตอบแทนตามความต้องการ โดยใช้เกณฑ์ในการตัดสินใจทางการลงทุนที่คำนึงถึงค่าเสียโอกาส (Opportunity cost) ได้แก่ มูลค่าปัจจุบันสุทธิของผลตอบแทน (NPV) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C Ratio) และอัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) ตามรายละเอียดที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการตัดสินใจทางการลงทุน จะทำให้ผู้วิเคราะห์โครงการลงทุนตัดสินใจได้ว่าควรลงทุนในโครงการนั้นๆหรือไม่ โดยปกติโครงการที่มีค่าต่างๆ ดังต่อไปนี้ ถือเป็นโครงการที่ควรลงทุนโดยพิจารณาจาก

มูลค่าปัจจุบันสุทธิของผลตอบแทน (NPV) มีค่ามากกว่าศูนย์ หรือมีค่าเป็นบวก จะแสดงว่าการลงทุนในโครงการนั้นได้ผลตอบแทนคุ้มกับการลงทุน เนื่องจากผลตอบแทนแก่เจ้าหนี้ระยะยาวหรือหุ้นกู้คือดอกเบี้ยมีอัตราที่คงที่ NPV เป็นส่วนที่เป็นบวกของโครงการ จึงจะตกเป็นผลตอบแทนของเจ้าของ ดังนั้นเมื่อลงทุนในโครงการที่ $NPV = 0$ ส่วนของเจ้าของจะไม่เพิ่มขึ้น แต่การที่ธุรกิจมีโครงการลงทุนเพิ่มจะมีผลให้ขนาดของกิจการขยายตัวขึ้น

อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) การตัดสินใจโดยใช้วิธี IRR เนื่องจาก IRR ของโครงการใดคือ อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงการนั้น ถ้าอัตราผลตอบแทนของโครงการ (IRR) มีค่าสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ หรือสูงกว่าต้นทุนของเงินทุนก็ควรลงทุน แต่ ถ้าอัตราอัตราผลตอบแทนของโครงการ (IRR) มีค่าต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำหรือสูงกว่าต้นทุนของเงินทุน ก็ควรปฏิเสธโครงการลงทุน

อัตราส่วนของผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/ C Ratio) การตัดสินใจพิจารณาเพื่อคัดเลือกโครงการที่เป็นอิสระทุกโครงการที่ให้ค่า B/ C Ratio มีค่าเท่ากับ หรือมากกว่า 1 นั้น เป็นโครงการที่ดีควรลงทุน

4. การวิเคราะห์ความไวของโครงการ (Sensitivity analysis)

การวิเคราะห์ความไวของโครงการ ตัวแปรที่สำคัญในการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทน ได้แก่ ความผันแปรของต้นทุนรวม ความผันแปรของราคา และความผันแปรของปริมาณการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยดังกล่าว อาจเกิดขึ้นเฉพาะปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง หรืออาจเกิดขึ้นพร้อม ๆ กันได้ ซึ่งถ้ามีการเปลี่ยนแปลงจะส่งผลกระทบต่อผลตอบแทนสุทธิของโครงการ

การวิเคราะห์ความไว คือ การประเมินความทนต่อเหตุการณ์ในอนาคตที่อาจจะเปลี่ยนแปลงไปจากสถานการณ์เดิมของโครงการที่จัดตั้งขึ้น ซึ่งจะช่วยให้รู้ว่าอะไรจะเกิดขึ้นกับโครงการในกรณีที่กระแสการไหลของต้นทุนและผลได้ไม่เป็นไปตามที่คาดหวังไว้ตามแผนเดิม เช่น ต้นทุนของโครงการสูงขึ้นร้อยละ 2 ในกรณีนี้จะมีอะไรเกิดขึ้นกับค่าที่คำนวณไว้เดิมของค่า IRR NPV และ B/ C Ratio หรือไม่ สิ่งที่จะนำมาพิจารณาความไว ได้แก่

ราคาสินค้าทั้งที่เป็นราคาปัจจัยการผลิต และผลผลิตในโครงการมีการเปลี่ยนแปลงไป โดยจะต้องมีการสมมติให้ราคามีการเปลี่ยนแปลงไปทั้งทางที่สูงขึ้นและต่ำลงเพื่อหาผลกระทบของการปรับตัวของราคาที่มีต่อความเป็นไปได้ของโครงการ

ความล่าช้าในการดำเนินโครงการ เทคนิควิธีการผลิตใหม่ๆ บางวิธีอาจไม่สามารถดำเนินการได้ทันตามแผนที่วางไว้

ต้นทุนของโครงการที่สูงขึ้น

ผลผลิตที่เปลี่ยนแปลงไป โดยสามารถแยกวิเคราะห์ได้ดังนี้

ต้นทุนรวม (Total Cost: TC) = ค่าใช้จ่ายในการลงทุน + ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ผลตอบแทน(Benefit) หรือ รายได้รวม(Total Revenue ; TR) = ราคา * ปริมาณ

ผลตอบแทนของโครงการแต่ละโครงการนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น

1. ผลตอบแทนทางตรง (Direct benefit) หมายถึง มูลค่าสินค้าและบริการที่ผลิตได้โดยตรงจากโครงการ

2. ผลตอบแทนทางอ้อม (Indirect benefit) หรืออาจเรียกว่า ผลตอบแทนขั้นรอง หมายถึง มูลค่าของสินค้าและบริการที่ได้รับเพิ่มขึ้นจากกิจกรรมส่วนอื่น ๆ หรือเป็นผลตอบแทนที่เกิดขึ้นภายนอกโครงการ

การวัดค่าผลตอบแทนและต้นทุนมีอยู่ 3 วิธีคือ

1. การหามูลค่าในปัจจุบัน (Net Present Value: NPV) เป็นวิธีหนึ่งในการใช้

ในการประเมินโครงการของธุรกิจที่จะลงทุน เป็นการเปรียบเทียบมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดเข้ากับกระแสเงินสดออกของธุรกิจนั้น ๆ โดยคิดอัตราส่วนลดตามอัตราผลตอบแทนที่กิจการต้องการหรือตามอัตราค่าของทุนที่ประมาณไว้กับเงินที่จ่ายลงทุนครั้งแรก การประเมินตามวิธีมูลค่า

ปัจจุบันสุทธิจะพิจารณาลงทุน หากมูลค่าปัจจุบันสุทธิของธุรกิจนั้นมีค่าเป็นบวกหรือมากกว่าศูนย์ เพราะแสดงว่าธุรกิจดังกล่าวเป็นธุรกิจที่ได้ผลตอบแทนที่สูงกว่าอัตราผลตอบแทนที่ธุรกิจต้องการ และจะไม่พิจารณาการลงทุน หากมูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเป็นลบหรือน้อยกว่าศูนย์ เพราะแสดงว่า ธุรกิจดังกล่าวให้ผลตอบแทนที่ต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนที่ธุรกิจนั้นต้องการ สูตรในการคำนวณหา มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) สามารถแสดงได้ดังนี้

$$NPV = \left[\sum_{t=1}^n \frac{Ct}{(1+r)^t} \right] - I$$

NPV = มูลค่าปัจจุบันสุทธิ

Ct = กระแสเงินสดที่ได้รับสุทธิในแต่ละงวด

r = อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำที่ต้องการหรือค่าของทุน

I = เงินจ่ายลงทุนเริ่มแรก

n = จำนวนปีทั้งหมด

t = ปีที่ 1 ถึงปีที่ n

2. การหาอัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (Internal Rate of Return: IRR) คือ อัตราส่วนลดที่ทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนที่ได้รับในอนาคตเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของเงินลงทุนสุทธิของโครงการนั้นพอดี การหาค่า IRR เริ่มจากการหักผลตอบแทนออกด้วยค่าใช้จ่ายเป็นปี ๆ ไป ตลอดชั่วอายุของโครงการ เพื่อให้ได้มาซึ่งผลตอบแทนสุทธิตั้งแต่ปีแรกแล้วมีค่าเป็น 0 ซึ่งสามารถเขียนสูตรได้ดังนี้

$$IRR \text{ ที่ทำให้ } NPV = \sum_{t=0}^n \frac{Bt - Ct}{(1+i)^t} = 0$$

Bt = มูลค่าของผลตอบแทนของโครงการในปีที่ t

Ct = มูลค่าของต้นทุนการดำเนินงานของโครงการปีที่ t

r = อัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ย

T = ปีของโครงการคือ ปีที่ 0, 1, 2, 3, ...n

N = อายุของโครงการ

ปีที่ 0 = ปีที่มีการลงทุนเริ่มแรก

โดยอัตราส่วนลดที่จะทำให้มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนที่จะได้รับในอนาคตเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของต้นทุน (ค่าใช้จ่ายทั้งหมด) ของโครงการนั้นพอดีหรืออัตราส่วนลดที่จะทำให้ผลรวมของมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ (NPV) มีค่าเท่ากับ 0 ซึ่งอัตราผลตอบแทนภายใน

จากการลงทุน (IRR) ที่เหมาะสมต่อการตัดสินใจลงทุนจะต้องสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยหรือสูงกว่า ต้นทุนของเงิน เช่น สูงกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ในปัจจุบัน

3. การหาอัตราผลตอบแทนต่อค่าใช้จ่าย (Benefit Cost Ratio: B/ C Ratio)

เป็นการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนกับมูลค่าปัจจุบันของเงินทุน และค่าใช้จ่ายในโครงการ ถ้า B/ C Ratio มีค่ามากกว่า 1 แสดงว่าโครงการให้ผลตอบแทนคุ้มค่ากับ ที่ลงทุนไป แต่ค่าน้อยกว่า 1 แสดงว่าผลตอบแทนที่ได้รับจากโครงการ ไม่คุ้มกับเงินลงทุนที่เสียไป โดยสามารถคำนวณหาค่าได้ดังนี้

$$B/ C \text{ Ratio} = \frac{\text{มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน (PVB)}}{\text{มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย (PVC)}}$$

จากการวัดค่าผลตอบแทนจากการลงทุนทั้ง 3 วิธีนั้น ถ้าค่า NPV มีค่ามากเป็นบวก แสดงว่าโครงการนี้ควรลงทุน แต่ถ้าค่า NPV มีค่าเป็นลบ แสดงว่าโครงการนี้ไม่ควรลงทุน เพราะผลตอบแทนที่ได้รับน้อยกว่าต้นทุนที่ได้ลงทุนไป ส่วนการหาค่า IRR นั้น ก็ควรจะตอบรับ โครงการลงทุน ถ้าอัตราผลตอบแทนจากโครงการ (IRR) มีค่ามากกว่าอัตราผลตอบแทนที่ต้องการ (r) นั่นคือ ตอบรับโครงการลงทุนเมื่อ $IRR > r$ และค่า B/ C Ratio นั้นถ้ามีค่ามากกว่า แสดงว่าโครงการให้ผลตอบแทนคุ้มค่ากับที่ลงทุนไป แต่ถ้าน้อยกว่าแสดงว่าผลตอบแทนที่ได้รับจากโครงการไม่คุ้มกับเงินลงทุนที่เสียไป (เสาวลักษณ์ ปัญจมีดิติ, 2552)

แนวคิดวิเคราะห์การวัดความคุ้มค่าของโครงการ

เนื่องจากทรัพยากรของกิจการภาคเอกชนและภาคสาธารณะมีอยู่อย่างจำกัด ผู้บริหาร กิจการจึงจำเป็นต้องหามาตรฐานในการประเมินโครงการเพื่อเปรียบเทียบทางเลือก จัดลำดับ ความสำคัญของโครงการ และตัดสินใจเลือกว่าจะจัดสรรทรัพยากรที่หาได้ยากนั้น ๆ อย่างไร ควรจะต้องมีการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ (Cost benefit analysis) และมีการค้นหาต้นทุน และผลประโยชน์ทางสังคมที่คิดค่าออกมาเป็นตัวเงิน (Monetary social cost and benefit) ของ โครงการลงทุนในช่วงเวลาในเวลาหนึ่งที่กำหนดให้ หลักการของ Cost benefit analysis มีหลักเกณฑ์สำคัญ คือ

1. ใช้เป็นเครื่องมือในการประเมินโครงการในมุมมองทางเศรษฐศาสตร์หรือ การประเมินในทางสังคมหรือเชิงสวัสดิการ ซึ่งเป็นเทคนิคที่ยอมรับนำไปใช้กันในโครงการทาง ธุรกิจและโครงการใช้จ่ายภาครัฐ

2. ใช้เป็นเครื่องมือในการนำเอาผลกระทบของโครงการต่อภายนอก (Externality) มาสู่การพิจารณาในการดำเนินโครงการ ได้แก่ ผลกระทบต่อประชาชนหรือสภาพแวดล้อมภายนอกโครงการ ควบคู่กับต้นทุนและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดกับผู้ริเริ่มโครงการ และนำทั้ง 2 ส่วนไปใช้ประกอบในการตัดสินใจเลือกดำเนินโครงการหรือไม่

ในการนำเอาหลักการ Cost benefit analysis มาใช้ประโยชน์นั้น ตั้งแต่ช่วงแรกเริ่มของการพัฒนาแนวคิดนี้เป็นการประเมินโครงการลงทุนของภาคสาธารณะขนาดใหญ่ เช่น โครงการลงทุนในการสร้างมอเตอร์เวย์ ทางต่างระดับ เขื่อน อุโมงค์ สะพาน การสร้างกำแพงกันน้ำท่วม หรือโรงงานผลิตพลังงานแห่งใหม่ ซึ่งเป็นมุมมองของการประเมินด้านต้นทุนและผลประโยชน์ทางสังคม อย่างไรก็ตาม หลักการเบื้องต้นของ Cost benefit analysis ก็สามารถประยุกต์ใช้ในโครงการหรือโปรแกรมในลักษณะอื่น ๆ ด้วย เช่น สุขภาพถ้วนหน้า หรือระบบรักษาความปลอดภัยของรถใหม่ โครงการด้านสุขภาพแวดล้อมที่ต้องการประเมินผลตอบแทนของการลงทุน เหตุผลสำคัญที่มีการนำเอา Cost benefit analysis มาใช้อีกประการหนึ่งก็มักจะอยู่ที่ข้อจำกัดของวงเงินงบประมาณที่สามารถนำไปใช้ในการดำเนินโครงการ เพื่อใช้ผลการประเมินในกาจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ควรจัดสรรเงินงบประมาณให้ตามสัดส่วนก่อนหลัง โดยขั้นตอนที่สำคัญในการประยุกต์ใช้แนวคิด Cost benefit analysis ประกอบด้วย

ขั้นที่ 1 คำนวณผลประโยชน์ทางสังคมจากการดำเนินโครงการ ประโยชน์ทางสังคมในที่นี้ หมายถึง

ประโยชน์ที่มองเห็นได้ เป็นประโยชน์ทางตรง

ประโยชน์ที่มองไม่เห็น เป็นประโยชน์ทางอ้อม หรือประโยชน์ที่ตกอยู่กับประชาชนที่อยู่นอกเหนือเป้าหมาย

ขั้นที่ 2 การคำนวณต้นทุนทางสังคมที่เกิดขึ้น โดยประกอบด้วยต้นทุนที่มองเห็นได้หรือต้นทุนทางตรง และต้นทุนที่มองไม่เห็น หรือต้นทุนทางอ้อมด้วย

โครงการดำเนินการในขั้นที่ 1 และ ขั้นที่ 2 นี้เป็นขั้นตอนสำคัญและต้องมีความมั่นใจว่าสามารถรวบรวมและคำนวณทั้งประโยชน์ทางสังคมและต้นทุนทางสังคมได้ครบถ้วน

ขั้นที่ 3 การคำนวณด้วย Sensitivity analysis

เป็นการประเมินความไหวตัวของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นหรือผลลัพธ์ที่เป็นไปได้ว่าผลลัพธ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้มีอะไรบ้าง และมีขนาดของความไม่แน่นอน ในการวัดหาค่าที่แท้จริงของต้นทุนและผลประโยชน์มากน้อยเพียงใด เพื่อให้เกิดความมั่นใจในระดับความแม่นยำของการคำนวณในขั้นที่ 1-2

ขั้นที่ 4 การคิดลดโดยคำนึงถึงมูลค่าทางการเงินของประโยชน์ที่คิดลดตามเวลาในอนาคต เป็นการพิจารณาการลดลงของมูลค่าของต้นทุนและผลประโยชน์ที่สะสมตามเวลา ซึ่งแม้ว่าจะคิดเป็นตัวเงินเท่ากันก็ตาม แต่เมื่อคิดลดด้วยเวลาแล้วดีค่ากลับมาเป็นมูลค่าปัจจุบันจะมีมูลค่าลดลงแตกต่างกัน โดยใช้หลักความจริงว่าทุกคนย่อมต้องการได้รับประโยชน์ในปัจจุบันมากกว่าจะได้รับในอนาคต มูลค่าของผลประโยชน์ในอนาคตจะลดลงไปเรื่อย ๆ หากระยะเวลาที่ยังนานออกไปมากขึ้น ทำให้เกิดการคิดลดมูลค่าในอนาคต

ขั้นที่ 5 การเปรียบเทียบประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับต้นทุน

เป็นการระบุว่าหลังจากนำเอาต้นทุนไปหักออกจากผลประโยชน์แล้ว อัตราผลตอบแทนทางสังคมสุทธิมีค่าเป็นบวก หรือ มีค่าเป็นลบ หากมีค่าของผลตอบแทนทางสังคมเป็นบวก ก็คือว่าโครงการที่ประเมินมีความคุ้มค่า

ขั้นที่ 6 การเปรียบเทียบผลตอบแทนของการลงทุนระหว่างโครงการ

ในการพิจารณาอาจจะมีโครงการที่สามารถเลือกดำเนินการ เพื่อให้บรรลุผลประโยชน์ทางสังคมที่ใกล้เคียงกัน ในกรณีเช่นนี้ผู้ที่พิจารณาเลือกโครงการที่มีต้นทุนต่ำกว่า หรือมีผลตอบแทนจากการลงทุนที่แสดงว่าคุ้มค่ามากที่สุด

อย่างไรก็ตาม การใช้เทคนิค Cost benefit analysis ไม่ใช่ใช้ได้ดีในทุกกรณีและมีข้อจำกัดที่ผู้ประเมินโครงการจะให้ความระมัดระวังอยู่หลายประการด้วยกัน

บางโครงการอาจจะมีปัญหาในการกำหนดมูลค่าของต้นทุนและผลประโยชน์ต้นทุนบางประเภทอาจจะง่ายในการระบุมูลค่าเป็นตัวเงิน เช่น ต้นทุนของการดำเนินโครงการ แต่ถ้าเป็นต้นทุนประเภทอื่นอาจจะระบุรายได้ยากขึ้น เช่น กรณีของต้นทุนที่เป็นผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม ยิ่งกว่านั้นต้นทุนบางอย่างยังอาจจะเปลี่ยนแปลงไปเมื่อระยะเวลาเปลี่ยนแปลงไป จนยากที่จะระบุออกมาเป็นตัวเงินที่แน่นอน (จิรพร สุเมธีประสิทธิ์, 2553)

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีข้อจำกัดของเทคนิค Cost benefit analysis แต่โดยภาพรวมแล้ว ยังต้องถือว่าเทคนิคนี้ดีกว่าเทคนิคอื่น ๆ ยกเว้นการประเมินความคุ้มค่าของโครงการที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม

ข้อมูลการตลาดของธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ

ในสภาวการณ์ปัจจุบันจาก โครงการ “คืนภาษีรถคันแรก” ด้วยวงเงินสูงสุด 1 แสนบาท ทำให้เกิดผู้ขับขี่ที่เป็นมือใหม่หัดขับเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้กรมขนส่งทางบกรับมือออกใบขับขี่ไม่ไหวให้อำนาจโรงเรียนสอนขับรถ 16 แห่งทำแทน นายสมชัย ศิริวัฒนโชค อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เปิดเผยว่า เนื่องจากปัจจุบันการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ต้องผ่าน

การอบรมภาคทฤษฎีที่ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและวินัย การขับขี่ที่ปลอดภัยเป็นเวลาถึง 4 ชั่วโมง จึงทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการติดต่อขอรับใบอนุญาตขับรถเพิ่มขึ้น รวมทั้งขณะนี้ มีจำนวนผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถเพิ่มมากขึ้นด้วย กรมการขนส่งทางบกจึงเพิ่มอำนาจให้โรงเรียนสอนขับรถ 16 แห่ง ที่ได้รับการรับรองจากกรมฯ มีความพร้อมในการจัดอบรมภาคทฤษฎี ทดสอบข้อเขียน และทดสอบขับรถ สามารถออกใบรับรอง เป็นหลักฐานนำไปรับใบอนุญาตขับขี่ได้ทันที เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางเลือกแก่ประชาชน ไม่ต้องรอนาน เนื่องจากกรมการขนส่งพื้นที่ต่าง ๆ สามารถรองรับได้ในจำนวนจำกัด โดยกำหนดให้โรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่รับดำเนินการดังกล่าวให้ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมได้รายละไม่เกิน 500 บาท นายสมชัย กล่าวเพิ่มเติมว่า โรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกทั้ง 16 แห่ง ต้องจัดการอบรมผู้ขับขี่ตามหลักสูตรที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ซึ่งประกอบด้วยเนื้อหาเรื่องกฎหมายจราจร เทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัยและมารยาทในการขับรถ รวมถึงกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่เกี่ยวข้อง โดยต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ซึ่งนอกจากออกใบรับรองให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราวและรถจักรยานยนต์ชั่วคราวแล้ว ยังสามารถจัดการอบรมเพื่อออกใบรับรองการขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถได้ด้วย ขณะนี้อยู่ระหว่างให้ทั้ง 16 แห่งส่งหลักสูตรเข้ามาเพื่อพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้หากพบว่าโรงเรียนสอนขับรถทั้ง 16 แห่งไม่ดำเนินการอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด หรือหยุดดำเนินการเกิน 90 วัน โดยไม่ได้แจ้งให้ทราบล่วงหน้าหรือออกใบรับรองเป็นเท็จจะมีโทษถูกเพิกถอนใบอนุญาตโรงเรียนสอนขับรถทันทีเป็นเวลา 5 ปี ทั้งนี้โรงเรียนสอนขับรถทั้ง 16 แห่งได้แก่ 1. ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า สมุทรปราการ 2. ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า กรีนวิง เชียงราย 3. ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า เดชอัมพรพาณิชย์ ราชบุรี 4. โรงเรียนสอนขับรถยูพีดี กรุงเทพฯ 5. โรงเรียนสอนขับรถแสงอาทิตย์ กรุงเทพฯ 6. โรงเรียนสอนขับรถไอดีไครฟ์เวอร์ ขอนแก่น 7. โรงเรียนสอนขับรถเขาตันหยง นราธิวาส 8. โรงเรียนอุดรสอนขับรถ อุดรธานี 9. ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้าบุรีรัมย์นครการ 10. โรงเรียนท่ากลางสอนขับรถยนต์ ตรัง 11. โรงเรียนเทคโนโลยีช่างอุตสาหกรรม เชียงราย 12. สถาบันฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์ยามาฮา สมุทรปราการ 13. ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า สุกกิมอเตอร์ สุราษฎร์ธานี 14. ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยกิจชัยฮอนด้า พิษณุโลก 15. ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้าพรนุกภาพ เพชรบุรี 16. โรงเรียนสอนขับรถยูดีไครฟ์เวอร์สกูล นครราชสีมา (เคลินิวส์ออนไลน์, 2557)

จากข้อมูลข้างต้น ส่งผลให้ธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถยนต์เปิดกิจการขึ้นมาอีกมากมาย เพื่อรองรับ “มือใหม่หัดขับ” ซึ่งล่าสุดกรมการขนส่งทางบกแจ้งว่า มีบริษัทเอกชน 10 รายจาก 10 จังหวัดยื่นขอเปิดโรงเรียนสอนขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เพื่อทำหน้าที่แทนกรมการขนส่งทางบกในการทดสอบข้อเขียนและขับรถ ซึ่งการขออนุญาตเปิดโรงเรียนสอนขับรถครั้งนี้เบื้องต้นได้ให้

ความเห็นชอบจากกรรมการขนส่งฯ แล้วเหลือเพียงการทำรายละเอียดให้พิจารณาเท่านั้น โรงเรียนสอนขับรถแห่งใหม่ 10 จังหวัด ประกอบด้วย สิงห์บุรี, ระยอง, ลำพูน, พะเยา, ตรัง, นครศรีธรรมราช, ภูเก็ต, อุบลราชธานี, ยะลา และกรุงเทพมหานคร โดยโรงเรียนเหล่านี้จะต้องทำการอบรมสอนขับรถ 15 ชั่วโมง ซึ่งมีทั้งภาคปฏิบัติและทฤษฎี เมื่อผู้เรียนผ่านการทดสอบแล้ว โรงเรียนจะออกหนังสือรับรองผลเพื่อนำไปรับใบขับขี่ได้ที่กรรมการขนส่งทางบก

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโรงเรียนสอนขับรถแห่งใหม่ 10 แห่ง เมื่อรวมกับบวกกับปัจจุบันที่เปิดอยู่แล้ว 24 แห่ง รวมถึงโรงเรียนสอนขับรถที่เปิดขึ้นใหม่ตามพื้นที่ต่าง ๆ จะทำให้ “มือใหม่หัดขับ” มีทางเลือกมากขึ้นก็ตาม แต่ก็ถือว่าไม่เพียงพอเพราะการสอบใบขับขี่มียาวต้องจองคิวนานกว่าครึ่งเดือน โดยทีมข่าวสยามธุรกิจ ได้สอบถามไปยังสำนักงานขนส่งคลังชั้น พื้นที่ 2 เมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2556 ที่ผ่านมา พบว่า มีประชาชนจองสอบใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลจำนวนมาก ซึ่งถ้าของจองสอบวันที่ 21 มกราคม จะต้องรอคิวถึงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ถึงจะมีคิวว่าง เช่นเดียวกันสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี ต้องจองคิวข้ามเดือนเช่นเดียวกัน การจองคิวสอบใบขับขี่ต้องโทรศัพท์มาเช็กวันต่อวัน เพราะว่าตอนนี้มีประชาชนโทรเข้ามาจองคิวอย่างคับคั่งทีเดียว เจ้าหน้าที่ขนส่งคนหนึ่ง กล่าว ด้านนายสมชัย ศิริวัฒน์ โฆษก อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เปิดเผยมกับสยามธุรกิจว่า ขณะนี้มีการขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งตามหลักเกณฑ์ใหม่ของกรมการขนส่งฯ การขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ต้องผ่านการอบรมภาคทฤษฎีที่ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและวินัยการขับขี่ที่ปลอดภัยเป็นเวลาถึง 4 ชั่วโมง จึงทำให้ต้องใช้เวลาในการติดต่อขอรับใบอนุญาตขับรถเพิ่มขึ้นด้วย โรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งฯ ทั้ง 24 แห่ง ต้องจัดการอบรมผู้ขับขี่ ตามหลักสูตรที่กรมการขนส่งฯ กำหนด ซึ่งประกอบด้วยเนื้อหาเรื่องกฎหมายจราจร เทคนิคการขับรถยนต์อย่างปลอดภัยและมารยาทในการขับรถ รวมถึงกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่เกี่ยวข้อง โดยต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งฯ กำหนด สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมได้รายละเอียดไม่เกิน 500 บาท และนอกจากออกใบรับรองให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถแล้ว ยังสามารถจัดการอบรมเพื่อออกใบรับรองการขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถได้ด้วย

ขณะที่ธุรกิจสอนขับรถยนต์เริ่มมีการแข่งขันกันดุเดือด โดยเจ้าเก่ามีการออกแคมเปญเพื่อรักษาสวนแบ่งตลาดอย่างเหนียวแน่น เช่น ประเสริฐสอนขับรถยนต์ ลดราคาพิเศษถึงร้อยละ 25 เหลือเพียงชั่วโมงละ 250 บาท เช่นเดียวกับโรงเรียนสอนขับรถรามคำแหง Easy steps driving มีหลักสูตรให้เลือกหลากหลายเอาใจลูกค้าสุด เพียง 3 ชั่วโมง รับไปเลยราคาพิเศษเพียง 999 บาท

มณัญญา วิภัติภูมิประเทศ ผู้จัดการ โรงเรียนสอนขับรถยนต์ ยูพีดี การ์ตันดี เล่าว่า

การดำเนินธุรกิจนี้ ก็เพื่อต้องการให้ธุรกิจภาคบังคับของหน่วยงานราชการ เช่น พ.ร.บ. ประกันภัย รถ สถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) บริการงานทะเบียนรถ เป็นต้น ที่ทางครอบครัวทำมากว่า 10 ปี มีความครบวงจรมากขึ้น โดยต้องการให้เป็น One stop service อย่างแท้จริง จึงได้ผุดโรงเรียนสอนขับรถยนต์ยูพีดี การ์นต์ ขึ้น ซึ่งมีสนามสอนขับรถที่ได้มาตรฐานและมีความทันสมัย รวมถึงผู้เรียนยังสามารถสอบใบขับขี่ได้ที่โรงเรียนฯ ซึ่งถือเป็นโรงเรียนสอนขับรถยนต์แห่งแรกที่ได้รับใบอนุญาตนี้ จากกรมการขนส่งทางบก “ธุรกิจนี้ได้เกิดจากนโยบายของทางรัฐบาลที่ต้องการเห็นผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย มีระเบียบวินัย และมีความรับผิดชอบต่อสังคม ทำให้ทางกรมการขนส่งทางบกออกกฎหมายรับรองสถานสอนขับรถเอกชนที่มีสนามสอบ ได้มาตรฐาน และสามารถออกหนังสือรับรองเพื่อขออนุญาตขับขี่ได้ทันที ซึ่งทางเราก็มีความในทุก ๆ ด้าน จึงคิดที่จะดำเนินธุรกิจนี้ โดยใช้เงินลงทุนไปกว่า 20 ล้านบาท” สำหรับจุดเด่นของโรงเรียนสอนขับรถยนต์ยูพีดี การ์นต์ ถือว่าเป็นโรงเรียนนำร่องตามนโยบายของรัฐบาลทำให้ต้องเน้นในเรื่องของมาตรฐานในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นสนามฝึกสอน ที่ต้องมีรายละเอียดการขับรถให้ตรงตามสถานการณ์ที่ผู้สอนจะต้องไปพบเจอจริง เช่น การขับรถในทางแคบ การจอดรถ การหยุดรถบนสะพาน และการขับรถในวงเวียน เป็นต้น ส่วนครูฝึก จะเป็นมืออาชีพมีทั้งทั้งชาย-หญิง ซึ่งเมื่อเรียนจบหลักสูตรทั้งภาคทฤษฎี (ด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย) และภาคปฏิบัติ (รถใหม่) ผู้เรียนสามารถสอบใบขับขี่ได้ที่สนามสอบยูพีดี ส่งผลให้ผู้เรียนมีความคุ้นเคยกับสนามสอบมากขึ้น “สนามฝึกสอนของเราใช้เวลาในการดำเนินการและก่อสร้างประมาณ 1 ปี ซึ่งขณะนี้เรามีความพร้อมในการให้บริการเต็มที่ โดยที่ผ่านมามีผู้สนใจติดต่อเข้ามาเรียนเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นเพศหญิงประมาณร้อยละ 90 ส่วนครูฝึกมีประมาณ 10 คน โดยอัตราค่าเรียนอยู่ที่ 4,500 บาท (เกียรติธรรมคา/อโต้) รวม 15 ชั่วโมง โดยแบ่งเป็นการเรียนภาคทฤษฎี 5 ชั่วโมง และภาคปฏิบัติ 10 ชั่วโมง พร้อมการฝึกออกถนนจริง นอกจากนี้ สถานที่ของโรงเรียนยังสามารถใช้เป็นห้องฝึกอบรมตัวแทนของบริษัท อาทิ ที่ผ่านมามีซื้อบรมตัวแทนจากสถานบริการน้ำมันบางจากชาย พ.ร.บ.ของบริษัททิพย์ประกันภัย เป็นต้น และในอนาคตจะมีการเปิดสอนภาคทฤษฎีอบรมเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยให้กับบริษัทต่าง ๆ ที่มีคนขับรถจำนวนมาก ให้ขับรถอย่างมีคุณภาพและถูกกฎจราจร เนื่องจากสนามของเรามีความพร้อมในทุกด้าน ทั้งเรื่องอุปกรณ์ และสถานที่ รวมถึงการให้บริการแก่โรงเรียนในพื้นที่ให้เข้ามาศึกษาเรื่องของเครื่องหมายจราจรและกฎจราจรเบื้องต้นด้วย “ปกติโรงเรียนสอนขับรถทั่ว ๆ ไปจะพาลูกค้าไปหัดขับตามถนน อีกทั้งการฝึกหัดขับรถในอนาคตต้องฝึกในสนามฝึกขับรถเท่านั้น และเมื่อมีลูกค้ามาสมัครเรียนและผ่านการทดสอบจากทางเราแล้ว จะมีใบประกาศนียบัตร เพื่อนำไปยื่นที่กรมการขนส่งทางบกได้เลย เป็นเหมือนใบผ่าน นอกจากนี้ยังเป็นสถานที่ให้เช่าสำหรับโรงเรียนสอนขับรถทั่วไปด้วย อีกทั้งโรงเรียนของเราจะ

เน้นไปที่ครูสอนขับรถที่เป็นผู้หญิงเพื่อสนองความต้องการของผู้เรียนที่ผู้หญิงไว้รองรับด้วย” (ผู้จัดการออนไลน์, 2557)

บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ร่วมมือกับ กรมการขนส่งทางบก จัดตั้ง ศูนย์สอนขับรถและพัฒนา ศักยภาพผู้ขับรถยนต์ เพื่อใช้เป็นศูนย์สอนขับรถและฝึกอบรมหลักสูตร การใช้รถ ใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย รวมถึงเป็นศูนย์สอนขับรถต้นแบบให้แก่ภาครัฐและ เอกชนเพื่อรองรับการจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถ โดยใช้หลักสูตรในการอบรมภายใต้การสนับสนุน จากบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศญี่ปุ่น เพื่อถ่ายทอดความรู้ เทคโนโลยีของ โตโยต้า เพิ่มทักษะการขับรถให้กับผู้ประกอบการอาชีพขับรถตามความต้องการของตลาดแรงงาน ซึ่งบริหารและจัดอบรมโดยส่วนส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพการสอนขับรถ กรมการขนส่งทางบก ศูนย์สอนขับรถยนต์ที่มีมาตรฐานและทันสมัยแห่งนี้ นอกจากจะมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพของ ผู้ขับรถให้มีคุณภาพ และเป็นศูนย์กลางเผยแพร่ความรู้และอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในการ ฝึกหัดขับรถและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างถูกต้อง ยังเป็นการช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมถึงเป็นศูนย์สอน ขับรถต้นแบบที่มีมาตรฐาน ให้แก่ภาคเอกชนในการขออนุญาตรับรองจัดตั้งเป็น โรงเรียนสอนขับรถยนต์ เพื่อตอบแทน สังคมไทย ให้เป็นสังคมที่มีความปลอดภัยในการเดินทาง และใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ได้ให้การสนับสนุนในการพัฒนา และปรับปรุงพื้นที่ ทั้งภายในอาคาร และสนามฝึกหัดขับรถยนต์ พร้อมมอบอุปกรณ์สนับสนุนการเรียนการสอน ซึ่งหลักสูตรที่ใช้ในการอบรมนอกจากหลักสูตรมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกแล้ว ยังได้รับ การสนับสนุนหลักสูตร จาก “ศูนย์การศึกษาความปลอดภัยโตโยต้า” หรือ “Mobilitas” ภายใต้ การดูแลของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศญี่ปุ่น โดยประเทศไทยนับเป็นประเทศ แรกที่รับการสนับสนุน ภายใต้โครงการ “Toyota driver communication” โดยมีการพัฒนาและ จัดทำหลักสูตร ตลอดจนการจัดส่งครูฝึกสอน พร้อมเจ้าหน้าที่จากประเทศญี่ปุ่น มาถ่ายทอดความรู้ ด้านการขับขี่ โครงการความร่วมมือเพื่อจัดตั้ง “ศูนย์สอนขับรถและพัฒนาศักยภาพผู้ขับรถยนต์” นับเป็นหนึ่งกิจกรรมภายใต้ โครงการ “ถนนสีขาว” โดยโครงการนี้ได้รับการก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2531 และได้ดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่าง ต่อเนื่องจวบจนปัจจุบันเป็นระยะเวลากว่า 20 ปี โดยมุ่งส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับกฎและวินัยจราจร และสร้างความตระหนักให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้มี จิตสำนึก และมีน้ำใจในการใช้รถ ใช้ถนนร่วมกันอันจะเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ บนท้องถนน ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมไทยโดยรวม

นางยุพดี วิภัติภูมิประเทศ ประธานกรรมการบริหารบริษัท ยูพีดี โบรคเกอร์ จำกัด เจ้าของโรงเรียนสอนขับรถยูพีดี เปิดเผยกับสยามธุรกิจว่า โครงการรถคันแรกได้ส่งผลดีต่อธุรกิจ

สอนขับรถก็คึกคักขึ้นมาทันตาเห็น ซึ่งการสอนขับรถของยูพีดีที่สนามที่ 1 บนพื้นที่ 5 ไร่ สามารถรองรับการสอนขับรถได้ 200 คนต่อเดือนเต็มหมดแล้ว และเมื่อเดือนมกราคม ที่ผ่านมาก็ได้เปิดสนามสอนขับรถแห่งที่ 2 มีพื้นที่ 7 ไร่ รองรับผู้เรียนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้ 300 คนต่อเดือน จากปัจจัยคนแห่ซื้อรถคันแรกจำนวนมากทำให้มีผู้สนใจมาสมัครเรียนขับรถเพิ่มเป็นเงาตามตัว แต่เมื่อสนามฝึกสอนสนามแรกเต็มหมดแล้ว เพิ่มรอบก็ไม่ได้ ก็ต้องตัดใจไม่รับ แต่พอเปิดสนามฝึกสอนแห่งที่ 2 ตอนนี้เลยมีคนมาเรียนขับรถกันอย่างคึกคัก แคมไม่ต้องเสียเวลาเข้าคิวสอบขอใบขับขี่ด้วย นอกจากนี้กรรมการผู้จัดการ บริษัท ยูพีดี โบรคเกอร์ จำกัด เปิดเผยว่า จากภาวะทางเศรษฐกิจและการเมืองที่ยังไม่นิ่งนั้นไม่มีกระทบต่อการดำเนินธุรกิจมากนัก เนื่องจากการประกันวินาศภัย ต่อประกันรถยนต์ ทำ พ.ร.บ.ประกันภัยรถยนต์ มีกฎหมายที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะต้องปฏิบัติตามอยู่แล้ว แต่ในเบื้องต้นอาจจะกระทบต่อการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ใหม่ของผู้บริโภคบ้าง ทั้งนี้บริษัทตั้งเป้าหมายการเติบโตเพิ่มขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 10 จากปีก่อนเติบโตอยู่ที่ประมาณร้อยละ 15-20 ขณะที่ธุรกิจแฟรนไชส์บริษัทตั้งเป้าไว้ประมาณ 50 รายต่อปี เนื่องจากบริษัทไม่ได้มุ่งเน้นเรื่องปริมาณมากนัก จากที่บริษัทมีความต้องการที่จะพยายามหาคนที่ทำธุรกิจแฟรนไชส์ที่มีความตั้งใจที่ต้องการทำธุรกิจเท่านั้น โดยธุรกิจแฟรนไชส์จะมีอยู่ 2 รูปแบบซึ่งประกอบด้วย

1. การลงทุนเต็มรูปแบบ ซึ่งผู้ลงทุนจะต้องใช้งบลงทุนจำนวน 60,000 บาท โดยบริษัทจะมีการจัดเตรียมชุดอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นลักษณะเคาน์เตอร์ให้กับสมาชิก เป็นต้น จากที่ปัจจุบันมีสมาชิกที่ทำธุรกิจแฟรนไชส์เต็มรูปแบบอยู่จำนวน 20 แห่ง ส่วนรูปแบบที่ 2. ผู้ลงทุนจะต้องใช้งบลงทุนจำนวน 20,000 บาท ซึ่งบริษัทจะมีการจัดเตรียมชุดอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้เช่นกัน โดยจะเป็นลักษณะกล่องไฟมีขนาดประมาณ 1.20 เมตร เป็นต้น ซึ่งขณะนี้มืออยู่จำนวน 200 แห่งทั่วประเทศ ส่วนความคืบหน้าโรงเรียนสอนขับรถยูพีดี ที่ได้เริ่มเปิดสอนแล้วนั้น ขณะนี้ที่โรงเรียนได้ดำเนินการเปิดเรียนทุกวัน โดยจะมีการอบรม ทั้งทฤษฎี และภาคปฏิบัติ รวมไปถึงมีการตรวจสายตา ตรวจความพร้อมของร่างกายก่อนที่จะขับรถยนต์ ทั้งนี้ ขั้นตอนการเข้ามาเรียนนั้นบริษัทจะมีหลักสูตรสำหรับผู้ที่มาฝึกหัดขับรถยนต์ โดยจะมี 2 หลักสูตรคือหลักสูตรแรกจะมีค่าใช้จ่าย 4,500 บาทต่อคนระยะเวลา 15 ชั่วโมง โดยหลักสูตรนี้จะเรียนรถยนต์เกียร์ธรรมดา อย่างเดียว โดยจะแบ่งเป็นภาคทฤษฎี 5 ชั่วโมง ภาคปฏิบัติ 10 ชั่วโมง เช่นกฎหมายจราจรต่าง ๆ การบำรุงดูแลรักษารถยนต์และมารยาทในการขับรถ ซึ่งจะเรียนในห้องรวมในแต่ละรุ่นของภาคทฤษฎี ส่วนภาคปฏิบัติจะเรียนกับครูสอนขับรถยนต์ 1 ต่อ 1 คือครู 1 คน นักเรียน 1 คน เรียน วันละ 2 ชั่วโมง พอหลังจากหัดขับรถยนต์ในสนามฝึกแล้วจะมีการฝึกหัดขับรถยนต์บนท้องถนนจริง เป็นต้น สำหรับหลักสูตรที่ 2 คือหลักสูตร 18 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่าย 5,500 บาท ซึ่ง หลักสูตรนี้จะเป็นรถยนต์เกียร์ธรรมดา และเกียร์ออโต้รวมกัน โดยจะแบ่งเป็นภาคทฤษฎี 6 ชั่วโมง และภาคปฏิบัติ

12 ชั่วโมง เป็นต้น

ดังนั้น เมื่อนักเรียนเรียนจบ 15-18 ชั่วโมงแล้ว ที่โรงเรียนจะมีการจัดสอบเป็นรุ่น ๆ คือ มีการจัดสอบทุกวันพฤหัสบดีของสัปดาห์ ซึ่งการสอบจะมีเจ้าหน้าที่จากกรมการขนส่งทางบก มาเป็นกรรมการในการสอบให้ด้วย เมื่อนักเรียนสอบผ่านแล้วทางโรงเรียนจะออกใบรับรองผลการเรียนและสอบ ให้นักเรียนเพื่อไปยื่นรับใบขับขี่ที่กรมขนส่งทางบกได้ทันที สำหรับครูฝึกสอนในโรงเรียนนั้นขณะนี้มืออยู่ประมาณ 20 คน ขณะที่รถยนต์ที่ฝึกหัดขับนั้นจะเป็นรถยนต์ที่ฝึกหัดขับโดยเฉพาะและมีอุปกรณ์ที่มาตรฐาน ปลอดภัย เช่น จะมีป้ายติดสติ๊กเกอร์ว่าเป็นรถยนต์สำหรับฝึกหัดขับอย่างชัดเจน มีเบรกสำหรับครูอีกคันหนึ่งสำหรับครูที่คอยช่วยเหลือที่จะสามารถช่วยเบรกได้ รวมทั้งยังมีกระจกมองด้านหลังสำหรับครูด้วย จึงถือว่าเป็นรถยนต์สำหรับฝึกหัดขับอย่างมาตรฐาน อย่างไรก็ตามหลังจากที่บริษัท ได้มีการเปิดโรงเรียนสอนขับรถยนต์แล้ว ขณะนี้มีผู้ที่มีความสนใจอยากจะทำธุรกิจแฟรนไชส์ของโรงเรียนด้วย จากที่ตอนแรกบริษัทไม่ได้มีการพิจารณาว่าจะทำธุรกิจแฟรนไชส์โรงเรียนสอนขับรถยนต์ เนื่องจากเงินลงทุนค่อนข้างสูง แต่ขณะนี้คนที่สนใจมีที่ดินแล้วซึ่งอยู่ต่างจังหวัดที่จะเปิดธุรกิจแฟรนไชส์โรงเรียน เช่น ที่จังหวัดเพชรบูรณ์และชลบุรี เป็นต้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

รุ่งนภา อริยะพลปัญญา (2551) ได้ศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินและทางเศรษฐกิจของโครงการลงทุนสร้างโรงแรม ในหาดป่าตอง จังหวัดภูเก็ต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประมาณการต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการลงทุนสร้างโรงแรม การวิเคราะห์และประเมินโครงการกระทำโดยใช้เกณฑ์การวัดความคุ้มค่าทางการเงิน ได้แก่ ระยะเวลาคืนทุน (Payback period) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: BCR) อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (Internal of Return: IRR) โดยอัตราส่วนลคร้อยละ 4.8 อายุโครงการ 20 ปี ตลอดจนทดสอบค่าความแปรเปลี่ยนการศึกษาครั้งนี้มีต้นทุนในการก่อสร้างโครงการและซื้อสินทรัพย์ถาวรทั้งหมด 769.50 ล้านบาท และ 1,368.89 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายก่อนการดำเนินงาน 6.05 ล้านบาท และ 5.48 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้และภาษีเงินได้นิติบุคคลโดยเฉลี่ยปีละประมาณ 161.40 ล้านบาทต่อปีและ 95.53 ล้านบาทต่อปีตามลำดับ โดยอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ 70 ผลการศึกษาสรุปได้ว่า การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินให้ผลตอบแทนคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ 645.76 ล้านบาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุนเท่ากับ 1.24 เท่า อัตราผลตอบแทนภายในโครงการเท่ากับ

ร้อยละ 14.20 และมีระยะเวลาในการคืนทุน 7.9 ปี การทดสอบค่าความแปรเปลี่ยนด้านต้นทุนสามารถเพิ่มขึ้นได้ร้อยละ 24 ด้านผลตอบแทนสามารถลดลงได้ร้อยละ 27 จากการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินและทางเศรษฐกิจของโครงการลงทุนสร้างโรงแรม ในหาดป่าตอง จังหวัดภูเก็ต พบว่าโครงการให้ความคุ้มค่าในการลงทุนและมีความเสี่ยงต่ำเหมาะสมในการลงทุน

เสาวลักษณ์ บุญมิตติ (2552) ได้ทำการศึกษาอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนโดยรวมของธุรกิจของร้านกาแฟ โดยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ และศึกษาทางการเงินของกิจการร้านกาแฟ การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การคำนวณอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน เพื่อหาผลตอบแทนจากการลงทุนในส่วนที่วัดมูลค่าได้ ผลการวิจัยพบว่า อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนของกิจการร้านกาแฟมีค่าร้อยละ 246.24 ผลตอบแทนการลงทุนในส่วนที่ไม่สามารถวัดมูลค่าได้ โดยการประเมินผลจากกิจกรรมทางการตลาดของร้านกาแฟ และการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ผลที่ได้ทำให้ยอดขายของร้านมียอดขายสูงถึงร้อยละ 50-80

อรทัย วรภาวิสันต์ (2552) ได้ทำการวิเคราะห์ความเป็นไปได้โครงการลงทุนผลิตก๊าซชีวภาพจากมูลสัตว์ โดยพิจารณาจากมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) และระยะเวลาคืนทุน (PB) จากผลการศึกษาพบว่าในปีแรกมีการลงทุนของเงินค่อนข้างสูงถึง 5,200,000 บาท เนื่องจากต้องลงทุนในเรื่องการสร้างระบบบ่อก๊าซชีวภาพที่ต้องติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าก่อนและต้องมีค่าใช้จ่ายในการทดสอบระบบ ซึ่งจากการคำนวณพบว่าที่อัตราคิดลด (ต้นทุนของเงินทุน) ที่ร้อยละ 8.45 ได้มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 2,324,303 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (IRR) เท่ากับร้อยละ 16 และมีระยะเวลาคืนทุน (PB) เท่ากับ 5.3 ปี โครงการนี้จึงเหมาะสมแก่การลงทุนและมีความคุ้มค่าต่อการฟื้นฟูสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อมได้

กัญญ์พิชญา รัตนชัยวรพล (2554) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ของการลงทุนก่อสร้างคอนโดมิเนียมบริเวณแนวเส้นทางรถไฟ BTS ตั้งแต่สถานีพร้อมพงษ์ถึงสถานีเอกมัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประมาณการต้นทุน ผลตอบแทน และความเป็นไปได้ของการลงทุนก่อสร้างคอนโดมิเนียมบริเวณแนวเส้นทางรถไฟ BTS ตั้งแต่สถานีพร้อมพงษ์ถึงสถานีเอกมัย ผลการศึกษากการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการเมื่อโครงการมียอดขายร้อยละ 100 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ร้อยละ 7.30 อัตราคิดลด ร้อยละ 5.93 พบว่าโครงการมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิทางเศรษฐศาสตร์เท่ากับ 415,287,617.19 บาท อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนเท่ากับ 1.39 เท่า อัตราผลตอบแทนภายในโครงการเท่ากับร้อยละ 31.97 และระยะเวลาคืนทุนของโครงการเท่ากับ 2 ปี

5 เดือน การทดสอบค่าความแปรเปลี่ยนด้านรายรับสามารถลดลงได้ร้อยละ 28.16 ด้านต้นทุนสามารถเพิ่มขึ้นได้ร้อยละ 39.21 กรณีเมื่อโครงการไม่สามารถขายห้องชุดได้หมดภายในระยะเวลา 3 ปี เมื่อใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ร้อยละ 10.30 อัตราคิดลดร้อยละ 8.03 พบว่า โครงการมีระยะเวลาดำเนินทุนเท่ากับ 2 ปี 10 เดือน มูลค่าปัจจุบันสุทธิทางเศรษฐศาสตร์เท่ากับ 70,348,778.89 บาท อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์เท่ากับ 1.08 เท่า อัตราผลตอบแทนภายในโครงการเท่ากับร้อยละ 17.01 การทดสอบค่าความแปรเปลี่ยนด้านรายรับสามารถลดลงได้ร้อยละ 7.17 ด้านต้นทุนสามารถเพิ่มขึ้นได้ร้อยละ 7.72

วไลพร ธนารักษ์สกุล (2554) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจบ้านจัดสรรในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการลงทุนในธุรกิจบ้านจัดสรร โดยใช้เกณฑ์การวัดความคุ้มค่าทางการเงิน ได้แก่ ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit Cost : BCR) อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (Internal Rate of Return : IRR) โดยใช้อัตราคิดลดร้อยละ 4.875 ระยะเวลาโครงการ 3 ปี ตลอดจนทดสอบความอ่อนไหวของโครงการ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนโครงการนี้เท่ากับ 169.36 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 86.42 และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเท่ากับ 26.61 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.58 รวมต้นทุนของโครงการทั้งสิ้น 195.97 ล้านบาท ด้านรายรับจากการขายบ้านของโครงการเท่ากับ 208.752 ล้านบาท ผลการศึกษาสรุปได้ว่า การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ให้ผลตอบแทนคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ 30.92 ล้านบาท อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนเท่ากับ 1.21 เท่า อัตราผลตอบแทนภายในโครงการเท่ากับร้อยละ 76 และมีระยะเวลาในการคืนทุนเท่ากับ 1 ปี 7 เดือน การทดสอบความอ่อนไหวพบว่า ผลตอบแทนที่ต่ำกว่าเป้าหมายไม่ควรเกินที่ร้อยละ 50 โครงการจะยังคุ้มค่าและน่าสนใจลงทุนอยู่ ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายในการลงทุนจะเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 4.6 และ 4.7 ยังพบว่าโครงการมีผลตอบแทนที่ดีและนำลงทุนอยู่ก็ตาม แต่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนไม่ควรเกินที่ร้อยละ 25 เพราะจะทำให้โครงการเสี่ยงกับการขาดทุนและไม่น่าสนใจในการลงทุน

ศศินันท์ จิระฉัตรพัฒน์ (2554) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจจัดจำหน่ายเครื่องปรับอากาศในเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร โดยได้สัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจจำหน่ายเครื่องปรับอากาศในเขตมีนบุรีจำนวน 4 ผู้ประกอบการ เพื่อนำข้อมูลด้านต้นทุนและผลตอบแทนมาใช้ประมาณการต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการในการลงทุนในธุรกิจจำหน่ายเครื่องปรับอากาศ ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนมีความเป็นไปได้ในการลงทุน เพราะว่ามีมูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเท่ากับ 1,869,551 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ

มีค่าเท่ากับร้อยละ 51.48 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 1.29 เท่า และระยะเวลาคืนทุนคิดลดเท่ากับ 1 ปี 11 เดือน ผลการวิเคราะห์ความไวของโครงการ เมื่อกำหนดให้ค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนเปลี่ยนแปลงไปจากยอดประมาณการ ผลปรากฏว่าโครงการธุรกิจจำหน่ายเครื่องปรับอากาศในเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร ยังสามารถลงทุนในโครงการได้ เนื่องจากมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการยังคงมีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้เท่ากับร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการมีค่ามากกว่า 1 ทุกกรณี โครงการดังกล่าวจึงมีความเป็นไปได้และมีความน่าสนใจในการลงทุน

สุชาดา ไยเทศ (2555) ได้ศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนประกอบธุรกิจอพาร์ทเมนท์ ในเขตอำเภอชัยบุรี จังหวัดปทุมธานี โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการธุรกิจอพาร์ทเมนท์บริเวณเขตอำเภอชัยบุรี จังหวัดปทุมธานี โดยใช้อัตราส่วนทางการเงินโดยกำหนดระยะเวลาของโครงการ 15 ปี อัตราคิดลดร้อยละ 8 และคำนวณการจ่ายชำระเงินกู้ด้วยวิธีลดต้นลดดอก ผลการศึกษาพบว่า ความเป็นไปได้ในการลงทุนประกอบธุรกิจอพาร์ทเมนท์โครงการนี้มีระยะเวลาคืนทุน 4 ปี 1 เดือน 25 วัน มูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ 23,732,206.11 บาท อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับร้อยละ 23.73 อัตราผลตอบแทนทางบัญชีเท่ากับร้อยละ 21.83 และการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการกรณีที่ 1 ต้นทุนผันแปรเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 รายได้ค่าเช่าคงที่ ผลการวิเคราะห์โครงการมีระยะคืนทุน 4 ปี 3 เดือน 2 วัน มูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ 19,177,588.02 บาท อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับร้อยละ 22.71 และอัตราผลตอบแทนทางบัญชีเท่ากับร้อยละ 18.55 กรณีที่ 2 ค่าเช่าลดลงร้อยละ 5 ในขณะที่ต้นทุนผันแปรคงที่ ผลการวิเคราะห์โดยโครงการมีระยะคืนทุน 4 ปี 6 เดือน 29 วัน มูลค่าปัจจุบันสุทธิ 12,696,219.27 บาท อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับร้อยละ 20.29 และอัตราผลตอบแทนทางบัญชีเท่ากับร้อยละ 14.30 กรณีที่ 3 รายได้ค่าเช่าลดลงร้อยละ 5 ในขณะที่ต้นทุนผันแปรเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลการวิเคราะห์โครงการมีระยะคืนทุน 4 ปี 8 เดือน 29 วัน มูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ 8,141,601.19 บาท อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับร้อยละ 17.84 และอัตราผลตอบแทนทางบัญชีเท่ากับร้อยละ 11.01 สรุปได้ว่าในสถานการณ์ปกติโครงการสร้างอพาร์ทเมนท์เหมาะสมที่จะลงทุน และในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงในกรณีที่รายได้ลดลง หรือกรณีที่ต้นทุนเพิ่มขึ้น โครงการก็ยังเหมาะสมที่จะลงทุน

เกษสุดา นครศิลป์ (2556) ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนทำธุรกิจร้านขายยาในชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้บริโภคในพื้นที่เป้าหมายจำนวน 200 ราย เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลลักษณะประชากร พฤติกรรมการใช้บริการ

ร้านขายยาและปัจจัยส่วนผสมทางการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการร้านขายยา ผลการศึกษาพบว่า รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมในการประกอบธุรกิจร้านขายยาในชุมชนกึ่งเมือง กึ่งชนบทคือ มีทำเลที่ตั้งอยู่ในแหล่งชุมชนที่มีประชากรอาศัยอยู่จำนวนมาก และมีกำลังซื้อค่อนข้าง สูง มีผู้คนสัญจรไปมาตลอดทั้งวัน ผู้บริโภครสามารถเข้าถึงได้ง่าย ขนาดของร้านขายยาที่เหมาะสม จะเป็นอาคารพาณิชย์ขนาด 1 คูหา มีการจัดแบ่งพื้นที่ภายในร้านสำหรับการให้บริการ และควรมี เกสเซอร์ประจำร้านตลอดเวลา และมีรูปแบบการดำเนินงานกิจการที่ทันสมัย ทำให้จำเป็นต้อง มีการลงทุนสูง โดยเฉพาะการจ้างเกสเซอร์ประจำร้านตลอดเวลาที่ร้านเปิดให้บริการ แต่ก็ให้ ผลตอบแทนที่คุ้มค่ากับการลงทุน เพราะจากผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของร้าน ขายยาในโครงการ พบว่าเมื่อกำหนดอายุโครงการ 10 ปี ที่อัตราคิดลดร้อยละ 9 ร้านขายยาใน โครงการมีมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิเท่ากับ 4,665,723.68 บาท อัตราผลตอบแทนภายใน มีค่ามากกว่าร้อยละ 30 อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุนเท่ากับ 1.116 ระยะเวลาคืนทุนเท่ากับ 2.43 ปี แสดงให้เห็นว่าโครงการนี้ให้ผลตอบแทนคุ้มค่ากับการลงทุน และมีความเป็นไปได้ทางการเงิน และเมื่อวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของโครงการต่อยอดขายและต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงไป พบว่าร้านขายยาในโครงการสามารถทนต่อการเพิ่มขึ้นของต้นทุนได้สูงสุดร้อยละ 11.65 เมื่อ ผลตอบแทนคงที่ และสามารถทนต่อการลดลงของผลตอบแทนได้ต่ำสุดร้อยละ 10.43 เมื่อต้นทุน คงที่

ขวัญตา ทองทิตต์เจริญ (2556) ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนธุรกิจตลาดสินค้า เกษตรพื้นบ้านในตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพ ทั่วไปเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงเกษตร และความเป็นไปได้ทางด้านการตลาด ด้านเทคนิค ด้าน การเงิน และวิเคราะห์ความเสี่ยงในการลงทุนธุรกิจตลาดสินค้าเกษตรพื้นบ้านในตำบลห้วย ใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่าธุรกิจตลาดสินค้าเกษตรพื้นบ้านในตำบลห้วย ใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรีมีความเป็นไปได้ทางด้านการตลาดและด้านเทคนิค ในการ วิเคราะห์ทางการเงินทำให้ทราบว่า การลงทุนมีความคุ้มค่าจากตัวบ่งชี้วัดการลงทุน 4 ตัวคือ ระยะเวลาคืนทุน 6 ปี 5 เดือน มูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเป็นบวก อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุนมีค่า มากกว่า และอัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราค่าเสียโอกาสในการลงทุนที่ร้อย ละ 12 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของการลงทุนพบว่า ต้นทุนสามารถเพิ่มขึ้นได้มากที่สุดร้อยละ 5.7 ของต้นทุนรวม และรายรับลดลงได้มากที่สุดร้อยละ 5.4 ของรายรับทั้งหมด ซึ่งจะทำให้การ ลงทุนยังคงมีความคุ้มค่า

ทิปดี ทัทพกรณ์ (2556) ได้ทำโครงการศึกษาการจัดตั้งธุรกิจเสริมสวยสุนัข มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโอกาสในการประกอบธุรกิจและประเมินความเป็นไปได้ของโครงการลงทุน โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม และใช้การวิเคราะห์เชิงปริมาณ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย เพื่อหาตัวแปรต่างๆ และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจ ผลการศึกษาพบว่า เพื่อให้เกิดผลสำเร็จในการประกอบธุรกิจในการบริหารจัดการกิจการ ได้นำกลยุทธ์การสร้างความแตกต่างในการบริการ โดยมุ่งตอบสนองอย่างรวดเร็วและมีคุณภาพ พร้อมกับนำกลยุทธ์มามุ่งเน้นลูกค้าเฉพาะกลุ่ม เพื่อสร้างความได้เปรียบเหนือคู่แข่งทางด้านแผนการตลาด นำเสนอส่วนประสมของตลาดการบริการมาใช้ ในการดำเนินการด้านแผนการบริการ มีการกำหนดผังขั้นตอนการให้บริการเพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการบริการ รวมถึงความเป็นไปได้ทางด้านของงบการเงินที่มีความคุ้มค่าต่อการลงทุน เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

วงศกร ขุนสิทธิ์ (2556) ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนติดตั้งระบบเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติอัดในรถหัวลากเพื่อประกอบธุรกิจขนส่งสินค้า จากการวิเคราะห์มูลค่าทางการเงินของโครงการ ตลอดจนทำการวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงทางการเงิน และเสนอแนวทางเพื่อให้การตัดสินใจลงทุนเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้กำหนดทางเลือกการปรับปรุงแก้ไขเพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงของหัวรถลากดีเซลทั้งหมด 3 แนวทางคือ แนวทางที่ 1 โครงการติดตั้งระบบเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติอัดในรถหัวลาก 10 คัน แนวทางที่ 2 โครงการติดตั้งระบบเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติอัดในรถหัวลาก 5 คัน โดยใช้งานร่วมกับรถหัวลากดีเซล 5 คัน และแนวทางที่ 3 โครงการใช้รถหัวลากดีเซลที่มีอยู่ 10 คันเช่นเดิม ผลจากการศึกษาพบว่าแนวทางที่ 1 เป็นแนวทางที่สามารถลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงได้มากที่สุด เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลด้วยดัชนีการวิเคราะห์ทางการเงิน คือถ้าหากอายุโครงการอยู่ที่ 10 ปี จะใช้ระยะเวลาคืนทุนที่ 2.36 ปี มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิอยู่ที่ 8,296,781.29 บาท อัตราผลตอบแทนภายในจากการลงทุนอยู่ที่ 41% และจะสามารถลดจำนวนเงินที่จะต้องจ่ายเป็นค่าน้ำมันดีเซลได้ถึง 22,744,800 บาท การวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงทางการเงินนั้น พิจารณาจากการเพิ่มขึ้นของราคาก๊าซธรรมชาติอัดในอัตราร้อยละ 20, 40 และ 60 และจากการลดลงของระยะทางในการวิ่งของรถหัวลากที่ติดตั้งระบบเชื้อเพลิงระบบก๊าซธรรมชาติอัดในอัตราร้อยละ 20, 40 และ 60 พบว่ามีผลเป็นที่น่าพอใจ ซึ่งแสดงว่ามีความเป็นไปได้และคุ้มค่าในการลงทุน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าได้มาจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในจังหวัดชลบุรี ซึ่งการวิเคราะห์โครงการเป็นวิธีหนึ่งที่จะมีการประเมินถึงผลตอบแทนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของโครงการ ซึ่งถ้าหากผลตอบแทนมีมากกว่าค่าใช้จ่าย โครงการนั้นเป็นโครงการที่ให้ผลตอบแทนคุ้มค่า และสามารถเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการทราบถึงความเป็นไปได้ในการลงทุนว่ามีความคุ้มค่าเพียงใดที่จะตัดสินใจที่จะลงทุนประกอบธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถยนต์

การกำหนดประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ประกอบการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตจังหวัดชลบุรี จำนวน 4 รายของผู้ประกอบการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) ทำการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในจังหวัดชลบุรี เพื่อให้ได้ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ

ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือในการวิจัย

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลงานวิจัยการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี มีขั้นตอนดังนี้

1. ผู้ทำการวิจัยศึกษาแนวคิดทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจต่าง ๆ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบในการสร้างแบบสอบถามและสัมภาษณ์เกี่ยวกับต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการ
2. นำข้อมูลที่ได้มาสร้างแบบสอบถาม
3. นำแบบสอบถามที่ร่างได้ ทดสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) จากอาจารย์ที่ปรึกษา พิจารณาและตรวจสอบและขอคำแนะนำในการแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้ได้แบบสอบถามที่มีประสิทธิภาพ
4. นำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ไปเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้มีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้วิธีการเข้าถึงข้อมูลจากแบบสอบถาม และเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถในจังหวัดชลบุรี จำนวน 4 ราย ของผู้ประกอบการธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) ซึ่งมีการสอบถามเพื่อเข้าถึงข้อมูลทั้งในด้านรายรับและรายจ่ายต่าง ๆ รวมทั้งข้อมูลในการดำเนินงานและยังเป็นการเก็บข้อมูลจากเอกสาร ตำรา และรายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการค้นหาข้อมูลผ่านทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

การวิเคราะห์ข้อมูล

การประเมินมูลค่าทางต้นทุนและผลตอบแทน

ในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของการลงทุนประกอบการธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ เราสามารถแจกแจงตัวแปรทางด้านต้นทุนและผลตอบแทนได้ดังนี้

1. ผลตอบแทน (Benefit) ได้แก่
 - 1.1 ค่าการเรียนการสอนขับรถ
 - 1.2 ค่าอบรมเพื่อการสอบใบขับขี่
2. ต้นทุน (Cost) ได้แก่
 - 2.1 ต้นทุนด้านสถานที่ เช่น
 - 2.1.1 สำนักงาน ห้องเรียน ห้องทดสอบ E-exam
 - 2.1.2 ค่าเช่าอาคารพาณิชย์
 - 2.1.3 ค่าสร้างสนามทดสอบ
 - 2.2 ต้นทุนด้านวัสดุอุปกรณ์ เช่น
 - 2.2.1 อุปกรณ์สำนักงาน
 - 2.2.2 รถฝึกหัดขับ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์ รถบรรทุก รถพ่วง
 - 2.2.3 เครื่องทดสอบสมรรถนะของร่างกาย
 - 2.2.4 เครื่อง E-exam
 - 2.3 ต้นทุนด้านบุคลากร เช่น
 - 2.3.1 เงินเดือนพนักงาน
 - 2.3.2 ผู้ฝึกสอนขับรถ
 - 2.4 ต้นทุนด้านอื่น ๆ เช่น
 - 2.4.1 ระบบน้ำและระบบไฟ

2.4.2 ค่าโทรศัพท์

2.4.3 ค่าไฟฟ้า

2.4.4 ค่าน้ำประปา

2.4.5 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

2.4.6 ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องมืออุปกรณ์

2.4.7 ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด

การวิเคราะห์เพื่อตัดสินใจเลือกใช้อัตราส่วนลด (Discount rate)

การคำนวณทางการเงินสำหรับโครงการนี้ กำหนดให้อัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ของสถาบันการเงินเท่ากับร้อยละ 7.84 โดยใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ให้สินเชื่อเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์จดทะเบียนในประเทศไทย เป็นอัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยอ้างอิงในการวิเคราะห์

เกณฑ์การตัดสินใจเพื่อการลงทุน

เกณฑ์การตัดสินใจเพื่อการลงทุนมีดังนี้

1. เกณฑ์การตัดสินใจที่ไม่มีการปรับค่าของเวลา คือ ระยะเวลาคืนทุนของโครงการ (Payback period) หมายถึง ระยะเวลาการดำเนินงานที่ทำให้ผลตอบแทนสุทธิจากโครงการมีค่าเท่ากับค่าใช้จ่ายในการลงทุนพอดี วิธีการหาระยะเวลาคืนทุนหรือจำนวนปีที่จะได้รับผลตอบแทนคุ้มกับเงินที่ลงทุนสามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\text{ระยะเวลาคืนทุน} = \frac{\text{ค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก}}{\text{ผลตอบแทนสุทธิเฉลี่ยต่อปี}}$$

2. เกณฑ์การตัดสินใจที่มีการปรับค่าของเวลามี 3 เกณฑ์ดังนี้

1. มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิ (Net Present Value: NPV)

มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิของโครงการลงทุน คือ ผลรวมของผลตอบแทนสุทธิที่ได้ปรับค่าเวลาของโครงการแล้ว ซึ่งมุ่งเพื่อวัดว่าโครงการที่กำลังพิจารณาอยู่นั้นจะได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่าหรือไม่ เป็นการเปรียบเทียบมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับกับกระแสเงินสดจ่ายของโครงการ โดยคิดอัตราคิดลด (อัตราดอกเบี้ย) ซึ่งส่วนใหญ่ใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้จากสถาบันการเงิน สูตรในการคำนวณคือ

$$\text{NPV} = \text{มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับ} - \text{มูลค่าปัจจุบันของต้นทุน}$$

$$\text{NPV} = \text{PV}_b - \text{PV}_c$$

โดยที่

$$\text{PV}_c = \sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+i)^t}$$

$$\text{PV}_b = C_0 + \sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+i)^t}$$

PV_b = มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับ

PV_c = มูลค่าปัจจุบันของต้นทุน

C_0 = ค่าลงทุนในปีปัจจุบัน

C_t = ต้นทุนในปีที่ t

B_t = ผลตอบแทนในปีที่ t

t = ระยะเวลาที่ 1, 2, 3, ..., n

i = อัตราการคิดลด (discounted rate)

n = อายุโครงการ

2. อัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (Internal Rate of Return: IRR)

อัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ หมายถึง อัตราส่วนลดที่จะทำให้มูลค่าปัจจุบันของกระแสผลตอบแทนที่จะได้รับในอนาคตเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดลงทุนนั้นพอดี หรือเป็นการพิจารณาว่าอัตราส่วนลดไหนที่จะทำให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเป็นศูนย์

3. อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: B/ C Ratio)

อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุน หมายถึง อัตราส่วนระหว่างมูลค่าปัจจุบันของกระแสผลตอบแทนเปรียบเทียบกับมูลค่าปัจจุบันของกระแสต้นทุนตลอดอายุของโครงการภายใต้อัตราคิดลด (Discount Rate) ที่พิจารณา

$B/ C \text{ Ratio} = \text{มูลค่าปัจจุบันของกระแสผลตอบแทน} / \text{มูลค่าปัจจุบันของกระแสต้นทุน}$

ในการลงทุนใด ๆ ก็ตามผู้ลงทุนต่างก็คาดหวังว่าจะได้รับผลตอบแทนคุ้มค่ากับทุนที่ได้ลง แต่เหตุการณ์ในอนาคตไม่แน่นอน สามารถผันแปรไปในทิศทางต่าง ๆ ได้ ดังนั้นถ้าเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์เกิดขึ้น โอกาสได้รับผลตอบแทนน้อยกว่าที่คาดหวังไว้ก็อาจเปลี่ยนไปซึ่งอาจไม่คุ้มค่ากับการลงทุน

การวิเคราะห์ความไหวตัวของโครงการ (Sensitivity analysis)

การวิเคราะห์ความไหวตัวต่อเหตุการณ์เปลี่ยนแปลง เป็นการวิเคราะห์เพื่อตรวจสอบว่า ถ้าค่าของมูลค่าทางรายได้และค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการวิเคราะห์เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ระดับค่าของมูลค่าปัจจุบันสุทธิ อัตราส่วนรายได้ต่อค่าใช้จ่ายและอัตราผลตอบแทนต่อการลงทุนจะเปลี่ยนแปลงไปมากน้อยอย่างไร ซึ่งจะมีผลกระทบต่อตัดสินใจเลือกโครงการนั้นๆ ซึ่งการลงทุนในการประกอบธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถนั้น อาจเผชิญความเสี่ยงและความไม่แน่นอน ซึ่งอาจเกิดมาจากการเปลี่ยนแปลงของรายได้ และค่าใช้จ่ายในการลงทุน ดังนั้นการลงทุนแต่ละครั้งจึงต้องคำนึงถึงความเสี่ยงภัย (Risk) ที่เกิดขึ้นด้วย

สำหรับอัตราส่วนคิดลด (Discount rate) มีการพิจารณาจากค่าดอกเบี้ยเงินกู้ระยะยาว และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สถาบันการเงินนั้น โดยกำหนดให้อัตราส่วนลดสำหรับการพิจารณาเปรียบเทียบโครงการภายใต้อัตราคิดลดไว้ 3 กรณีดังนี้

กรณีที่ 1 กำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่

กรณีที่ 2 กำหนดให้ผลตอบแทนของโครงการลดลงในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่

กรณีที่ 3 กำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลตอบแทนของโครงการลดลงร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่

ต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการ

1. ต้นทุนของโครงการในการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนจะทำการวิเคราะห์ถึงการหมุนเวียนของกระแสเงินสดต่าง ๆ ของโครงการ ประกอบด้วย กระแสเงินสดจ่าย กระแสเงินสดรับ และกระแสเงินสดสุทธิ โดยโครงการที่จะทำการศึกษากระแสเงินสดจ่ายในครั้งนี้ ได้แก่ ต้นทุนต่าง ๆ ของโครงการ และกระแสเงินสดรับ ได้แก่ ผลตอบแทนของโครงการ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของโครงการโดยประมาณการต้นทุนหรือกระแสเงินสดจ่ายมีรูปแบบดังนี้

ต้นทุนรวม = ค่าใช้จ่ายในการลงทุน + ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

1.1 ค่าใช้จ่ายในการลงทุน (Investment cost) หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการลงทุนในคราวแรก และไม่ต้องลงทุนเพิ่มในช่วงอายุของโครงการ หรือเป็นต้นทุนของโครงการจะต้องรวมต้นทุนในขั้นของการเตรียมการก่อนการเริ่มดำเนินโครงการอย่างเป็นทางการ ซึ่งไม่ใช่ค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายเป็นประจำทุกเดือน เป็นต้น

1.2 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operation cost) หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานซึ่งประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าโทรศัพท์ ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปา ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยเรื่อง ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้มาจากการเก็บรวบรวม ข้อมูลจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในจังหวัด ชลบุรี ซึ่งการวิเคราะห์โครงการเป็นวิธีหนึ่งที่จะมีการประเมินถึงผลตอบแทนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของโครงการ ซึ่งถ้าหากผลตอบแทนมีมากกว่าค่าใช้จ่าย โครงการนั้นเป็นโครงการที่ให้ ผลตอบแทนคุ้มค่า และสามารถเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการทราบถึงความเป็นไปได้ใน การลงทุนว่ามีความคุ้มค่าเพียงใดที่จะตัดสินใจที่จะลงทุนประกอบธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ซึ่งผลการศึกษาคือความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอ พนัสนิคม จังหวัดชลบุรี แสดงผลการศึกษาได้ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ
2. ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ
 - 2.1 การประมาณการต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการ
 - 2.2 การประมาณงบกำไรขาดทุนและงบกระแสเงินสด
 - 2.3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ
 - 2.4 ผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงทางการเงิน
3. การวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลง

ข้อมูลทั่วไปของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ

โครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี มีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์พื้นที่ใช้สอยอาคารรวม 309 ตารางเมตร

ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ

1. การประมาณการต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการ

สำหรับการดำเนินโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก และค่าใช้จ่ายใน

การดำเนินงาน ในการประมาณการต้นทุนเฉลี่ยนั้นอ้างอิงจากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ในเขตจังหวัดชลบุรี เพื่อนำมาใช้ในการประกอบการคำนวณดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายในการลงทุน เป็นเงิน 16,135,200.00 บาท ดังนี้

1.1 งบลงทุนอาคารสำนักงาน ค่าตกแต่งสถานที่ ค่าเดินระบบไฟฟ้า ประปา สายโทรศัพท์ สำหรับพื้นที่อาคาร 309 ตารางเมตร มีค่าใช้จ่ายเป็นเงิน 2,410,200.00 บาท

1.2 ค่าอุปกรณ์ได้แก่ เครื่องทดสอบ E-exam จำนวนที่ใช้ 10 เครื่อง ราคาเครื่องละ 100,000.00 บาท อุปกรณ์ทดสอบสมรรถนร่างกาย จำนวนที่ใช้ 1 เครื่อง ราคาเครื่องละ 40,000.00 บาท เครื่องทดสอบการมองเห็นแบบผู้สัญญาณไฟจราจร จำนวนที่ใช้ 1 เครื่อง ราคาเครื่องละ 25,000.00 บาท ค่าอุปกรณ์ควบคุมการจราจร ราคา 300,000.00 บาท ค่าอุปกรณ์สัญญาณไฟจราจร ราคา 200,000.00 บาท ค่าอุปกรณ์ไฟฟ้าแสงสว่างสนามฝึกหัดรถ ราคา 360,000.00 บาท

1.3 งบลงทุนสนามฝึกและอุปกรณ์ ได้แก่

1.3.1 ค่าก่อสร้างงานผิวทางสนามฝึกหัดรถทั้ง 3 ประเภท ราคา 6,400,000.00 บาท

1.3.2 รถจักรยานยนต์ฝึกหัดขับ จำนวน 10 คัน ราคาคันละ 45,000.00 บาท

1.3.3 รถยนต์ฝึกหัดขับจำนวน 5 คัน ราคาคันละ 450,000.00 บาท

1.3.4 รถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก จำนวน 3 คัน ราคาคันละ 900,000.00 บาท

2. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานประกอบด้วย

2.1 เงินเดือนรวมสวัสดิการของพนักงาน ประกอบด้วย ผู้บริหาร 1 คน เงินเดือนเดือนละ 50,000.00 บาท ผู้ฝึกสอน 10 คน เงินเดือนเดือนละ 25,000.00 บาท เจ้าหน้าที่ธุรการ 2 คน เงินเดือนเดือนละ 15,000.00 บาท ในปีที 2-5 กำหนดให้มีอัตราการเพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 3 ต่อปี

2.2 ค่าสาธารณูปโภค โดยเฉลี่ยเดือนละ 60,000.00 บาท ในปีที 2-5 กำหนดให้มีอัตราการขยายตัวของค่าใช้จ่ายนี้ตามอัตราการขยายตัวของธุรกิจที่อัตราร้อยละ 3 ต่อปี

2.2.1 ค่าไฟฟ้าเฉลี่ย ประมาณเดือนละ 40,000 บาท ตลอดปีคิดเป็นเงิน 480,000.00 บาท

2.2.2 ค่าน้ำประปาเฉลี่ย ประมาณเดือนละ 20,000 บาท ตลอดปีคิดเป็นเงิน 240,000.00 บาท

2.3 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงรถที่ใช้ในการฝึกหัดทั้ง 3 ประเภท เฉลี่ยประมาณเดือนละ

30,000.00 บาท ตลอดปีคิดเป็นเงิน 360,000.00 บาท และในปีที่ 2-5 กำหนดให้มีอัตราการขยายตัวของค่าใช้จ่ายนี้ตามอัตราการขยายตัวของธุรกิจที่อัตราร้อยละ 3 ต่อปี

2.4 ค่าบำรุงรักษาผิวทางของสนามฝึกหัด เฉลี่ยประมาณเดือนละ 10,000.00 บาท และในปีที่ 2-5 กำหนดให้มีอัตราการขยายตัวของค่าใช้จ่ายนี้ตามอัตราการขยายตัวของธุรกิจที่อัตราร้อยละ 3 ต่อปี

2.5 ค่าอุปกรณ์การเรียนและวัสดุสิ้นเปลือง ได้แก่ กระดาษ วัสดุสำนักงาน เฉลี่ยประมาณเดือนละ 20,000.00 บาทและในปีที่ 2-5 กำหนดให้มีอัตราการขยายตัวของค่าใช้จ่ายนี้ตามอัตราการขยายตัวของธุรกิจที่อัตราร้อยละ 3 ต่อปี

2.6 ค่าอบรมพนักงานผู้ฝึกสอนทั้ง 3 หลักสูตร เฉลี่ยประมาณปีละ 90,000 บาทและในปีที่ 2-5 กำหนดให้มีอัตราการขยายตัวของค่าใช้จ่ายนี้ตามอัตราการขยายตัวของธุรกิจที่อัตราร้อยละ 3 ต่อปี

จากรายละเอียดของต้นทุนในการลงทุนและต้นทุนในการดำเนินงานธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี ดังกล่าวข้างต้น สามารถแสดงเป็นรายละเอียดต้นทุนที่เกิดขึ้นในแต่ละปีได้ดังตารางที่ 4-1 โดยต้นทุนปีที่ 0 เป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนหรือต้นทุนเริ่มแรก ส่วนปีที่ 1 -5 เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหรือต้นทุนในการดำเนินงาน เพื่อใช้ในการจัดทำประมาณการงบกำไรขาดทุน และนำไปจัดทำงบกระแสเงินสดต่อไป

ตารางที่ 4-1 รายการต้นทุนของรัฐกิจ โรงเรียนสอนขับรถ (หน่วย: บาท)

รายการ	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5
1. ค่าใช้จ่ายในการลงทุน						
1.1 งบลงทุนอาคารสำนักงาน ค่าตกแต่งสถานที่	2,410,200.00					
1.2 ค่าอุปกรณ์ เครื่องทดสอบต่างๆ	1,065,000.00					
1.3 ค่าก่อสร้างงานผิวทางสนามฝึกขับรถ	6,400,000.00					
1.4 รถจักรยานยนต์ฝึกหัดขับ	450,000.00					
1.5 รถยนต์ฝึกหัดขับ	2,250,000.00					
1.6 รถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก	2,700,000.00					
1.7 ค่าอุปกรณ์ควบคุมและสัญญาณไฟจราจร	860,000.00					
2. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน						
2.1 เงินเดือน		3,960,000.00	4,078,800.00	4,201,164.00	4,327,198.92	4,457,014.89
2.2 ค่าสาธารณูปโภค		720,000.00	741,600.00	763,848.00	810,366.34	834,677.33
2.3 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงรถที่ใช้ในการฝึกหัด		360,000.00	370,800.00	381,924.00	393,381.72	405,183.17
2.4 ค่าบำรุงรักษาผิวทางของสนามฝึกหัด		120,000.00	123,600.00	127,308.00	131,127.24	135,061.06
2.5 ค่าอุปกรณ์การเรียนและวัสดุสิ้นเปลือง		240,000.00	247,200.00	254,616.00	262,254.48	270,122.11
2.6 ค่าอบรมพนักงานผู้ฝึกสอนทั้ง 3 หลักสูตร		90,000.00	92,700.00	95,481.00	98,345.43	101,295.79
รวมต้นทุนทั้งหมด	16,135,200.00	5,490,000.00	5,654,700.00	5,824,341.00	5,999,071.23	6,179,043.37

จากตารางที่ 4-1 ต้นทุนโครงการประกอบด้วยต้นทุนที่เกิดขึ้นเมื่อเริ่มโครงการครั้งแรก หรือเรียกว่าต้นทุนคงที่ ซึ่งมีมูลค่า 16,135,200.00 บาท ตลอดอายุโครงการ 5 ปี และมีต้นทุน ค่าดำเนินงานของโครงการในปีที่ 1 มีมูลค่า 5,490,000.00 บาท ปีที่ 2 มีมูลค่า 5,654,700.00 บาท ปีที่ 3 มีมูลค่า 5,824,341.00 บาท ปีที่ 4 มีมูลค่า 5,999,071.23 บาท และปีที่ 5 มีมูลค่า 6,179,043.37 บาทตามลำดับ

การประมาณการผลตอบแทนของโครงการ

ผลตอบแทนหรือรายได้จากโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอ พนัสนิคม จังหวัดชลบุรี คำนวณจากการให้บริการอบรมฝึกหัดขับรถ โดยมีหลักสูตรการอบรม และราคาการอบรมต่อหลักสูตรดังแสดงในตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 หลักสูตรการอบรมและราคาการอบรมต่อหลักสูตรของโครงการลงทุนธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ

หลักสูตรการอบรม	ราคาต่อหลักสูตร (บาท)
หลักสูตรฝึกหัดขับรถจักรยานยนต์	1,000
หลักสูตรฝึกหัดขับรถยนต์	5,500
หลักสูตรฝึกหัดขับรถเพื่อการขนส่ง	6,000

และจากรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น สามารถแสดงเป็นรายได้ในแต่ละปีตลอด ระยะเวลาของโครงการ 5 ปี ได้ดังตารางที่ 4-3 โดยกำหนดให้ราคาต่อหลักสูตรคงที่ตลอด ระยะเวลา 5 ปี และได้มีการนำข้อมูลจากแบบสอบถามของผู้ดำเนินการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในจังหวัดชลบุรีนั้นของจำนวนคนที่เข้าอบรมฝึกหัดขับรถของแต่ละหลักสูตรที่ได้ มาประมาณ การผู้เข้าเรียน โดยกำหนดให้ในหลักสูตรฝึกหัดขับรถจักรยานยนต์มีจำนวน 100 คนต่อเดือน ผู้เข้าเรียนในหลักสูตรฝึกหัดขับรถยนต์มีจำนวน 160 คนต่อเดือน ผู้เข้าเรียนหลักสูตรฝึกหัดขับรถ เพื่อการขนส่งมีจำนวน 6 คนต่อเดือน และกำหนดให้อัตราการขายตัวของธุรกิจโรงเรียนสอนขับ รถเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี

ตารางที่ 4-3 การประมาณการรายได้ของโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ โดยกำหนดให้อัตราการขยายตัวของธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 ต่อปี

หลักสูตร	ราคา หลักสูตร/ คน (บาท)	จำนวน ผู้เรียน/ เดือน	รายได้ปีที่ 1	รายได้ปีที่ 2	รายได้ปีที่ 3	รายได้ปีที่ 4	รายได้ปีที่ 5
หลักสูตรฝึกหัดขับรถจักรยานยนต์	1,000	100	1,200,000.00	1,236,000.00	1,273,080.00	1,311,272.40	1,350,610.57
หลักสูตรฝึกหัดขับรถยนต์	5,500	160	10,560,000.00	10,876,800.00	11,203,104.00	11,539,197.12	11,885,373.03
หลักสูตรฝึกหัดขับรถ เพื่อการขนส่ง	6,000	6	432,000.00	444,960.00	458,308.80	472,058.06	486,219.81
รวมรายได้ทั้งหมด	-	-	12,192,000.00	12,557,760.00	12,934,492.80	13,322,527.58	13,722,203.41

การประมาณการงบกำไรขาดทุนและงบกระแสเงินสด

1. การประมาณการงบกำไรขาดทุน เป็นการประมาณการงบการเงินที่แสดงให้เห็นถึงข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานในช่วงตลอดอายุโครงการคือ 5 ปี ประกอบด้วยรายได้และค่าใช้จ่ายในแต่ละปีว่าจะมีกำไรหรือขาดทุน ซึ่งการประมาณงบกำไรขาดทุนนี้จะนำไปใช้ในการจัดทำงบกระแสเงินสดต่อไป

ตารางที่ 4-4 การประมาณงบกำไรขาดทุนของโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ
(หน่วย: บาท)

รายการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5
รายได้จากธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ	12,192,000.00	12,557,760.00	12,934,492.80	13,322,527.58	13,722,203.41
ค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินงาน	5,490,000.00	5,654,700.00	5,824,341.00	5,999,071.23	6,179,043.37
กำไรสุทธิ	6,702,000.00	6,903,060.00	7,110,151.80	7,323,456.35	7,543,160.04

2. การประมาณการงบกระแสเงินสด ทำให้ทราบความเคลื่อนไหวของกระแสเงินสดเข้าและกระแสเงินสดออกของโครงการ ซึ่งผลการประมาณการงบกระแสเงินสดนี้จะนำไปใช้ในการคำนวณผลตอบแทนของโครงการ ตั้งแต่เริ่มโครงการจนกระทั่งสิ้นสุดโครงการ สามารถสรุปเป็นกระแสเงินสดของโครงการ ดังตารางที่ 4-5

ตารางที่ 4-5 การประมาณการงบกระแสเงินสดล่วงหน้าของโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ (หน่วย: บาท)

รายการ	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5
กระแสเงินสดรับ						
รายได้จากการอบรมขับรถ		12,192,000.00	12,557,760.00	12,934,492.80	13,322,527.58	13,722,203.41
กระแสเงินสดจ่าย						
ค่าใช้จ่ายในการลงทุน	16,135,200.00					
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน		5,490,000.00	5,654,700.00	5,824,341.00	5,999,071.23	6,179,043.37
กระแสเงินสดสุทธิ		6,702,000.00	6,903,060.00	7,110,151.80	7,323,456.35	7,543,160.04

จากการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการนั้น เป็นการวิเคราะห์เพื่อหาผลการดำเนินงานของโครงการว่าเมื่อดำเนินโครงการไปแล้วจะเกิดความคุ้มค่าหรือไม่ โดยการจัดทำประมาณการงบกระแสเงินสด เพื่อแสดงต้นทุนทางการเงินที่เกิดขึ้นในแต่ละปีตลอดอายุโครงการ โดยผลต่างระหว่างกระแสเงินสดรับและกระแสเงินสดจ่าย คือ กระแสเงินสดสุทธิ ซึ่งการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในครั้งนี้ มีเกณฑ์ในการวัดความคุ้มค่าทางการเงินของโครงการ 4 แนวคือ ระยะเวลาคืนทุนคิดลด (Discounted Payback Period: DBP) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Benefit-Cost Ratio: BCR) และอัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (Internal Rate Return: IRR) ได้ผลการคำนวณดังนี้

ตารางที่ 4-6 กระแสเงินสดสุทธิและกระแสเงินสดรับสุทธิสะสมของโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ (หน่วย: บาท)

ปีที่	กระแสเงินสดรับ	กระแสเงินสดจ่าย	กระแสเงินสดรับสุทธิ	อัตรากดลด (ร้อยละ7.84)	กระแสเงินสดรับสุทธิคิดลด	กระแสเงินสดสุทธิคิดลดสะสม
1	12,192,000.00	5,490,000.00	6,702,000.00	0.9273	6,214,762.61	6,214,762.61
2	12,557,760.00	5,654,700.00	6,903,060.00	0.8599	5,935,835.95	12,150,598.56
3	12,934,492.80	5,824,341.00	7,110,151.80	0.7974	5,669,427.88	17,820,026.45
4	13,322,527.58	5,999,071.23	7,323,456.35	0.7394	5,414,967.30	23,234,993.74
5	13,722,203.41	6,179,043.37	7,543,160.04	0.6856	5,171,945.34	28,406,939.08
รวม	64,728,983.79	29,147,155.60	35,581,828.19		28,406,939.08	87,827,320.44

จากตารางที่ 4-6 จะเห็นว่ากระแสเงินสดรับสุทธิคิดลดสะสมมีค่าเท่ากับค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก 16,135,200.00 บาท อยู่ระหว่างปีที่ 2 กับปีที่ 3 โดยกระแสเงินสดรับสุทธิคิดลดสะสมในปีที่ 2 เท่ากับ 12,150,598.56 บาท และปีที่ 3 เท่ากับ 17,820,026.45 บาท ซึ่งส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรกกับกระแสเงินสดสุทธิคิดลดสะสมในปีที่ 2 เท่ากับ 3,984,601.44 บาท ซึ่งคือส่วนที่ยังขาดอยู่ และในช่วงปีที่ 2-3 มีกระแสเงินสดรับสุทธิคิดลดสะสมแตกต่างกันเท่ากับ 5,669,427.89 บาท ดังนั้นจึงสามารถคำนวณหาระยะคืนทุนคิดลดได้ดังนี้

1. ระยะคืนทุนคิดลด (DPB)

$$= \text{จำนวนปีก่อนคืนทุน} + \frac{\text{มูลค่าปัจจุบันของเงินส่วนที่ยังไม่ได้คืนทุน}}{\text{มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดสุทธิที่เกิดขึ้นในปีที่คืนทุน}}$$

$$= 2 + \frac{3,984,601.44}{5,669,427.89}$$

$$= 2.7 \text{ ปี}$$

2. มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV)

มูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิของโครงการลงทุน คือ ผลรวมของผลตอบแทนสุทธิตลอดอายุของโครงการคือ 5 ปี ซึ่งมุ่งเพื่อวัดว่าโครงการที่กำลังพิจารณาอยู่นั้นจะได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่าหรือไม่และคาดว่าจะมีกระแสเงินสดรับสุทธิในแต่ละปีดังนี้

$$\text{NPV} = \text{มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับ} - \text{มูลค่าปัจจุบันของต้นทุน}$$

$$= 28,406,939.08 - 16,135,200.00$$

$$= 12,271,739.08 \text{ บาท}$$

3. อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit-Cost Ratio: BCR)

มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับและมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่าย สามารถนำมาคำนวณหาอัตราผลตอบแทนต่อต้นทุนดังนี้

$$\text{อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุน} = \frac{\text{มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับ}}{\text{มูลค่าปัจจุบันของต้นทุน}}$$

$$= \frac{87,827,320.44}{16,135,200.00}$$

$$= 5.44 \text{ เท่า}$$

4. อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (Internal Rate Return: IRR)

จากการศึกษาครั้งนี้ มีการกำหนดค่าเสียโอกาสในการลงทุนเท่ากับร้อยละ 7.84 ดังนั้น หากผลตอบแทนภายในโครงการมากกว่าค่าเสียโอกาส แสดงว่าอัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีมากกว่าค่าเสียโอกาสของเงินทุน จึงส่งผลให้เป็นโครงการที่น่าลงทุน

ตารางที่ 4-7 มูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดสุทธิ (หน่วย: บาท)

ปีที่	กระแสเงินสดรับ	กระแสเงินสดจ่าย	กระแสเงินสดรับสุทธิ	อัตราคิดลด (7.84%)	มูลค่าปัจจุบันของ กระแสเงินสดรับ	มูลค่าปัจจุบันของ กระแสเงินสดจ่าย	มูลค่าปัจจุบันของกระแส เงินสดสุทธิ
0	0	16,135,200.00	- 16,135,200.00	1.0000	-	16,135,200.00	- 16,135,200.00
1	12,192,000.00	5,490,000.00	6,702,000.00	0.9273	11,305,637.98	5,090,875.37	6,214,762.61
2	12,557,760.00	5,654,700.00	6,903,060.00	0.8599	10,798,226.19	4,862,390.24	5,935,835.95
3	12,934,492.80	5,824,341.00	7,110,151.80	0.7974	10,313,587.70	4,644,159.82	5,669,427.88
4	13,322,527.58	5,999,071.23	7,323,456.35	0.7394	9,850,700.41	4,435,733.11	5,414,967.30
5	13,722,203.41	6,179,043.37	7,543,160.04	0.6856	9,408,588.12	4,236,642.78	5,171,945.34
รวม	64,728,983.79	45,282,355.60	35,581,828.19		51,676,740.40	39,405,001.32	12,271,739.08
DPB	2.7	ปี					
NPV	12,271,739.08	บาท					
BCR	5.44	เท่า					
IRR	23 %						

จากตารางที่ 4-7 พบว่าอัตราผลตอบแทนภายในโครงการเท่ากับร้อยละ 23 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเสียโอกาสของเงินทุน หรืออัตราผลตอบแทนต่ำที่สุดที่ต้องการ คือ ร้อยละ 7.84 ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ของลูกค้านายย่อยชั้นดี พบว่า อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าว ดังนั้นการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ จึงให้ผลตอบแทนคุ้มค่ากับการลงทุน และจากการคำนวณค่าตามเกณฑ์การตัดสินใจในการลงทุนนั้น สามารถนำมาวิเคราะห์และสรุปความเป็นไปได้ทางการเงินดังตารางที่ 4-8

ตารางที่ 4-8 สรุปผลตามเกณฑ์การตัดสินใจในการลงทุน (หน่วย: บาท)

เกณฑ์การประเมิน	ผลการศึกษา	เกณฑ์การตัดสินใจ	ผลการตัดสินใจ
ระยะเวลาคืนทุนคิดลด	2.7 ปี	ระยะเวลาน้อย	คุ้มค่าน่าลงทุน
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ	12,271,739.08 บาท	มีค่ามากกว่า 0	คุ้มค่าน่าลงทุน
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน	5.44 เท่า	มีค่ามากกว่า 1	คุ้มค่าน่าลงทุน
อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ	23%	มีค่ามากกว่าอัตราค่าเสียโอกาส	คุ้มค่าน่าลงทุน

ผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงทางการเงิน

การวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลง เป็นการวิเคราะห์เพื่อตรวจสอบว่าถ้าค่าของมูลค่าทางรายได้และค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการวิเคราะห์เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยการวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงในการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถครั้งนี้ จะทำการวิเคราะห์ 3 กรณีคือ

กรณีที่ 1 กำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่

กรณีที่ 2 กำหนดให้ผลตอบแทนของโครงการลดลงในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่

กรณีที่ 3 กำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลตอบแทนของโครงการลดลงร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่

ตารางที่ 4-9 มูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดสุทธิกำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ (กรณีที่ 1) (หน่วย: บาท)

ปีที่	กระแสเงินสดรับ	กระแสเงินสดจ่าย	กระแสเงินสดรับสุทธิ	อัตราคิดลด (7.84%)	มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับ	มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่าย	มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดสุทธิ
0	0	16,135,200.00	- 16,135,200.00	1.0000	-	16,135,200.00	- 16,135,200.00
1	12,192,000.00	5,764,500.00	6,427,500.00	0.9273	11,305,637.98	5,345,419.14	5,960,218.84
2	12,557,760.00	5,937,435.00	6,620,325.00	0.8599	10,798,226.19	5,105,509.75	5,692,716.44
3	12,934,492.80	6,115,558.05	6,818,934.75	0.7974	10,313,587.70	4,876,367.81	5,437,219.89
4	13,322,527.58	6,299,024.79	7,023,502.79	0.7394	9,850,700.41	4,657,518.93	5,193,181.48
5	13,722,203.41	6,487,995.54	7,234,207.87	0.6856	9,408,588.12	4,448,474.92	4,960,113.20
รวม	64,728,983.79	46,739,713.38	34,124,470.41		51,676,740.40	40,568,490.55	11,108,249.85
DPB	2.82	ปี					
NPV	11,108,249.85	บาท					
BCR	5.22	เท่า					
IRR	21 %						

จากตารางที่ 4-9 ผลการวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงกรณีกำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ พบว่าระยะคืนทุนคิดลดเท่ากับ 2.82 ปี มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการเท่ากับ 11,108,249.85 บาท อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน 5.22 เท่า และอัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่าเท่ากับร้อยละ 21 ดังนั้น การลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถกรณีกำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ยังคงให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่ากับการลงทุน

ตารางที่ 4-10 มูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดสุทธิกำหนดให้ผลตอบแทนของโครงการลดลงในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ (กรณีที่ 2) (หน่วย: บาท)

ปีที่	กระแสเงินสดรับ	กระแสเงินสดจ่าย	กระแสเงินสดรับสุทธิ	อัตราคิดลด (7.84%)	มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับ	มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่าย	มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดสุทธิ
0	0	16,135,200.00	- 16,135,200.00	1.0000	-	16,135,200.00	- 16,135,200.00
1	11,158,240.00	5,490,000.00	5,668,240.00	0.9273	10,347,032.64	5,090,875.37	5,256,157.27
2	11,929,872.00	5,654,700.00	6,275,172.00	0.8599	10,258,314.88	4,862,390.24	5,395,924.64
3	12,287,768.16	5,824,341.00	6,463,427.16	0.7974	9,797,908.31	4,644,159.82	5,152,748.50
4	12,656,401.20	5,999,071.23	6,657,329.97	0.7394	9,358,165.39	4,435,732.28	4,922,433.12
5	13,036,093.24	6,179,043.37	6,857,049.87	0.6856	8,938,158.71	4,236,642.78	4,701,515.93
รวม	61,068,374.60	29,147,155.60	31,921,219.00		48,699,579.94	39,405,000.48	9,294,579.46
DPB	3.06	ปี					
NPV	9,294,579.46	บาท					
BCR	4.83	เท่า					
IRR	18 %						

จากตารางที่ 4-10 ผลการวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลง กรณีกำหนดให้ผลตอบแทนของโครงการลดลงในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ พบว่าระยะคืนทุนคิดลดของโครงการเท่ากับ 3.06 ปี มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการเท่ากับ 9,294,579.46 บาท อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน 4.83 เท่า และอัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่าเท่ากับร้อยละ 18 ดังนั้น การลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ กรณีกำหนดให้ผลตอบแทนของโครงการลดลงในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ ยังคงให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่ากับการลงทุน

ตารางที่ 4-11 มูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดสุทธิกำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลตอบแทนของโครงการลดลงร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ (กรณีที่ 3) (หน่วย: บาท)

ปีที่	กระแสเงินสดรับ	กระแสเงินสดจ่าย	กระแสเงินสดรับสุทธิ	อัตราคิดลด (7.84%)	มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรับ	มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่าย	มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดสุทธิ
0	0		- 16,135,200.00	1.0000	-	16,135,200.00	- 16,135,200.00
1	11,158,240.00	5,764,500.00	5,393,740.00	0.9273	10,347,032.64	5,345,419.14	5,001,613.50
2	11,929,872.00	5,937,435.00	5,922,437.00	0.8599	10,258,314.88	5,105,509.75	5,152,805.13
3	12,287,768.16	6,115,558.05	6,172,210.11	0.7974	9,797,908.31	4,876,367.81	4,921,540.51
4	12,656,401.20	6,299,024.79	6,357,376.41	0.7394	9,358,165.39	4,657,518.09	4,700,647.30
5	13,036,093.24	6,487,995.54	6,548,097.70	0.6856	8,938,158.71	4,448,474.92	4,489,683.79
รวม	61,068,374.60	46,739,713.38	30,463,861.22		48,699,579.94	40,568,489.71	8,131,090.23
DPB	3.22	ปี					
NPV	8,131,090.23	บาท					
BCR	4.60	เท่า					
IRR	16 %						

จากตารางที่ 4-11 ผลการวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลง กรณีกำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลตอบแทนของโครงการลดลงร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ พบว่าระยะคืนทุนคิดลดของโครงการเท่ากับ 3.22 ปี มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการเท่ากับ 8,131,090.23 บาท อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน 4.60 เท่า และอัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่าเท่ากับร้อยละ 16 ดังนั้น การลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ กรณีกำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลตอบแทนของโครงการลดลงร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ ยังคงให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่ากับการลงทุน

ตารางที่ 4-12 สรุปผลการคำนวณเกณฑ์ชี้วัดความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการธุรกิจ
โรงเรียนสอนขับรถ

กรณีศึกษา	DBP	NPV	BCR	IRR	ผลการตัดสินใจ
กรณีปกติ	2.70	12,271,739.08	5.44	23%	คุ้มค่าใน การลงทุน
กรณีที่ 1 กำหนดค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่	2.82	11,108,249.85	5.22	21%	คุ้มค่าใน การลงทุน
กรณีที่ 2 กำหนดให้ผลตอบแทนของ โครงการลดลงในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่าย ในการลงทุนคงที่	3.06	9,294,579.46	4.83	18%	คุ้มค่าใน การลงทุน
กรณีที่ 3 กำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลตอบแทน ของโครงการลดลงร้อยละ 5 ขณะที่ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่	3.22	8,131,090.23	4.60	16%	คุ้มค่าใน การลงทุน

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง กรณีศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้มาจากการเก็บรวบรวมข้อมูล การสัมภาษณ์จากผู้ประกอบการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถจังหวัดชลบุรี ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบกจังหวัดชลบุรี ซึ่งการวิเคราะห์โครงการ เป็นวิธีหนึ่งที่จะมีการประเมินถึงผลตอบแทนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของโครงการ ซึ่งถ้าหากผลตอบแทนมีมากกว่าค่าใช้จ่าย โครงการนั้นเป็นโครงการที่ให้ผลตอบแทนคุ้มค่า และสามารถเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการทราบถึงความเป็นไปได้ในการลงทุนว่ามีความคุ้มค่าเพียงใดที่จะตัดสินใจที่จะลงทุน ประกอบธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถยนต์ ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ประกอบการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขต จังหวัดชลบุรี โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์จนกว่าข้อมูลจะอิ่มตัว เพื่อให้ได้ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ การวิจัยครั้งนี้มีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้วิธีการเข้าถึงข้อมูลและเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในจังหวัดชลบุรี ทั้งในด้านรายรับและรายจ่ายต่าง ๆ รวมทั้งข้อมูลในการดำเนินงานและยังเป็นการเก็บข้อมูลจากเอกสาร ตำรา และรายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการค้นหาข้อมูลผ่านทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ต โดยทำการศึกษาวิเคราะห์โครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในระยะเวลา 5 ปี และมีการกำหนดอัตราส่วนลดที่ร้อยละ 7.84 ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ให้สินเชื่อเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์จดทะเบียนในประเทศไทย เพื่อใช้เป็นอัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยอ้างอิงในการวิเคราะห์ โดยได้ทำการวิเคราะห์ถึงต้นทุนและผลตอบแทนโครงการว่าเป็นโครงการที่สามารถประกอบกิจการแล้วได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่าต่อการลงทุนหรือไม่ และมีการวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของโครงการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ แบ่งเป็น 3 กรณีได้ดังนี้

กรณีที่ 1 กำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่

กรณีที่ 2 กำหนดให้ผลตอบแทนของโครงการลดลงในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่

กรณีที่ 3 กำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลตอบแทนของโครงการลดลงร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่

ซึ่งสามารถนำเสนอผลการศึกษาค้นคว้าได้ดังนี้

1. สรุปผลการวิจัย
2. อภิปรายผลการวิจัย
3. ข้อเสนอแนะในการวิจัย
4. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

สรุปผลการวิจัย

การศึกษาวินิจฉัยเรื่อง ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี ซึ่งข้อมูลทั่วไปของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ นั้น มีลักษณะของโรงเรียนเป็นอาคารพาณิชย์พื้นที่ใช้สอยอาคารรวม 309 ตารางเมตร ซึ่งค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี สามารถสรุปได้ดังนี้

1. โครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ มีค่าใช้จ่ายในการลงทุนดังนี้คือ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก เป็นเงิน 16,135,200.00 บาท และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 29,147,155.60 บาท

2. ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในสถานการณ์ปกติ โดยใช้เกณฑ์การวัดความคุ้มค่าเป็นเกณฑ์การตัดสินใจ พบว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเท่ากับ 12,271,739.08 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 23 ผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 5.44 เท่า และระยะเวลาคืนทุนคิดลดเท่ากับ 2.7 ปี ซึ่งจากเกณฑ์การวัดความคุ้มค่า สามารถสรุปได้ว่าโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี มีความคุ้มค่าในการลงทุน เมื่อพิจารณามูลค่าปัจจุบันที่มีค่ามากกว่า ศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้เท่ากับร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 1 และสามารถคืนทุนภายในระยะเวลาเท่ากับ 2.7 ปี

3. ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถกรณี ที่กำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ พบว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเท่ากับ 11,108,249.85 บาท อัตรา ผลตอบแทนภายในโครงการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 21 ผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 5.22 เท่า และระยะเวลาคืนทุนคิดลดเท่ากับ 2.82 ปี ซึ่งจากเกณฑ์การวัดความคุ้มค่า สามารถสรุปได้ว่า

โครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี มีความคุ้มค่าในการลงทุน เมื่อพิจารณามูลค่าปัจจุบันที่มีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้เท่ากับร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 1 และสามารถคืนทุนภายในระยะเวลาเท่ากับ 2.82 ปี

3. ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถกรณีกำหนดให้ผลตอบแทนของโครงการลดลงในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ พบว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเท่ากับ 9,294,579.46 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 18 ผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 4.83 เท่า และระยะเวลาคืนทุนคิดลดเท่ากับ 3.06 ปี ซึ่งจากเกณฑ์การวัดความคุ้มค่า สามารถสรุปได้ว่าโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี มีความคุ้มค่าในการลงทุน เมื่อพิจารณามูลค่าปัจจุบันที่มีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้เท่ากับร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 1 และสามารถคืนทุนภายในระยะเวลาเท่ากับ 3.06 ปี

4. ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถกรณีกำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลตอบแทนของโครงการลดลงร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ พบว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเท่ากับ 8,131,090.23 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 16 ผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 4.60 เท่า และระยะเวลาคืนทุนคิดลดเท่ากับ 3.22 ปี ซึ่งจากเกณฑ์การวัดความคุ้มค่า สามารถสรุปได้ว่าโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี มีความคุ้มค่าในการลงทุน เมื่อพิจารณามูลค่าปัจจุบันที่มีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้เท่ากับร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 1 และสามารถคืนทุนภายในระยะเวลาเท่ากับ 3.22 ปี

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี สามารถอภิปรายผลซึ่งอ้างอิงจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

1. การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรีในสถานการณ์ปกติ โดยใช้เกณฑ์การวัดความคุ้มค่าเป็นเกณฑ์การตัดสินใจ พบว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเท่ากับ 12,271,739.08 บาท ซึ่งมีค่าเป็นบวกและมีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 23 ซึ่งมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่

กำหนดไว้คือร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 5.44 เท่า ซึ่งมีค่ามากกว่า 1 จากเกณฑ์การวัดความคุ้มค่าดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรีมีความคุ้มค่าในการลงทุน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของศศินันท์ จิระฉัตรพัฒน์ (2554) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจจัดจำหน่ายเครื่องปรับอากาศในเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร โดยได้สัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจจำหน่ายเครื่องปรับอากาศในเขตมีนบุรีจำนวน 4 ผู้ประกอบการ เพื่อนำข้อมูลด้านต้นทุนและผลตอบแทนมาใช้ประมาณการต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการในการลงทุนในธุรกิจจำหน่ายเครื่องปรับอากาศ ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนมีความเป็นไปได้ในการลงทุน เพราะว่ามีมูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเท่ากับ 1,869,551 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่าเท่ากับร้อยละ 51.48 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 1.29 เท่า และระยะเวลาคืนทุนคิดลดเท่ากับ 1 ปี 11 เดือน ผลการวิเคราะห์ความไวของโครงการ เมื่อกำหนดให้ค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนเปลี่ยนแปลงไปจากยอดประมาณการ ผลปรากฏว่าโครงการธุรกิจจำหน่ายเครื่องปรับอากาศในเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร ยังสามารถลงทุนในโครงการได้ เนื่องจากมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการยังคงมีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้เท่ากับร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการมีค่ามากกว่า 1 ทุกกรณี โครงการดังกล่าวจึงมีความเป็นไปได้และมีความน่าสนใจในการลงทุน และสอดคล้องกับงานวิจัยของขวัญตา ทองทิตต์เจริญ (2556) ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนธุรกิจตลาดสินค้าเกษตรพื้นบ้านในตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงเกษตร และความเป็นไปได้ทางด้านการตลาด ด้านเทคนิค ด้านการเงิน และวิเคราะห์ความเสี่ยงในการลงทุนธุรกิจตลาดสินค้าเกษตรพื้นบ้านในตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่าธุรกิจตลาดสินค้าเกษตรพื้นบ้านในตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีความเป็นไปได้ทางด้านการตลาดและด้านเทคนิค ในการวิเคราะห์ทางการเงินทำให้ทราบว่า การลงทุนมีความคุ้มค่าจากตัวบ่งชี้วัดการลงทุน 4 ตัวคือ ระยะเวลาคืนทุน 6 ปี 5 เดือน มูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเป็นบวก อัตราผลตอบแทนต่อต้นทุนมีค่ามากกว่า และอัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราค่าเสียโอกาสในการลงทุนที่ร้อยละ 12 ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่าการลงทุนในธุรกิจขนาดย่อมนี้ เป็นเป้าหมายของผู้ประกอบการรายใหม่ควรคำนึงถึงความคุ้มค่าทางการเงินเป็นสำคัญ

2. การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี กรณีที่กำหนดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ พบว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่า

เท่ากับ 11,108,249.85 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 21 ผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 5.22 เท่า และระยะเวลาคืนทุนคิดลดเท่ากับ 2.82 ปี ซึ่งจากเกณฑ์การวัดความคุ้มค่า สามารถสรุปได้ว่าโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี มีความคุ้มค่าในการลงทุน เมื่อพิจารณามูลค่าปัจจุบันที่มีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้เท่ากับร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 1 และสามารถคืนทุนภายในระยะเวลาเท่ากับ 2.82 ปี แสดงให้เห็นว่าโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรีมีความคุ้มค่าในการลงทุน ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานจะมีเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ก็ตามซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวไลพร ชนารักษ์สกุล (2554) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจบ้านจัดสรรในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ โดยการทดสอบความอ่อนไหวของโครงการ พบว่า ผลตอบแทนที่ต่ำกว่าเป้าหมายไม่ควรเกินที่ร้อยละ 50 โครงการจะยังคุ้มค่าและน่าสนใจลงทุนอยู่ ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายในการลงทุนจะเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 4.6 และ 4.7 ก็ตาม

3. การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี กรณีกำหนดให้ผลตอบแทนของโครงการลดลงในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ พบว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเท่ากับ 9,294,579.46 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 18 ผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 4.83 เท่า ซึ่งจากเกณฑ์การวัดความคุ้มค่า สามารถสรุปได้ว่าโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี มีความคุ้มค่าในการลงทุน เมื่อพิจารณามูลค่าปัจจุบันที่มีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้เท่ากับร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 1 และสามารถคืนทุนภายในระยะเวลาเท่ากับ 3.06 ปี ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของเกษสุดา นครศิลป์ (2556) ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนทำธุรกิจร้านขายยาในชุมชนกิ่งเมืองกิ่งชนบท โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้บริโภคในพื้นที่เป้าหมายเมื่อวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของโครงการต่อยอดขายและต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงไป พบว่าร้านขายยาในโครงการสามารถทนต่อการเพิ่มขึ้นของต้นทุนได้สูงสุดร้อยละ 11.65 เมื่อผลตอบแทนคงที่ และสามารถทนต่อการลดลงของผลตอบแทนได้ต่ำสุดร้อยละ 10.43 เมื่อต้นทุนคงที่

4. การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี กรณีกำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลตอบแทนของโครงการลดลงร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่ พบว่ามูลค่าปัจจุบัน

สุทธิมีค่าเท่ากับ 8,131,090.23 บาท อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ มีค่าเท่ากับร้อยละ 16 ผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 4.60 เท่า และระยะเวลาคืนทุนคิดลดเท่ากับ 3.22 ปี ซึ่งจากเกณฑ์การวัดความคุ้มค่า สามารถสรุปได้ว่าโครงการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี มีความคุ้มค่าในการลงทุน เมื่อพิจารณามูลค่าปัจจุบัน ที่มีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้เท่ากับ ร้อยละ 7.84 อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนของโครงการเท่ากับ 1 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุชาติ ไยเทศ (2555) ได้ศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนประกอบธุรกิจอาร์ทเมนท์ ในเขตอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการธุรกิจอาร์ทเมนท์ บริเวณเขตอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ซึ่งพบว่า ในสถานการณ์ปกติโครงการสร้างอาร์ทเมนท์ เหมาะสมที่จะลงทุน และในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงในกรณีที่รายได้ลดลง หรือกรณีที่ต้นทุน เพิ่มขึ้น โครงการก็ยังเหมาะสมที่จะลงทุนเช่นเดียวกัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่าการเริ่มธุรกิจ ใหม่หรือการพิจารณาการลงทุนนั้น จำเป็นจะต้องมีการวิเคราะห์ความเสี่ยงในการตัดสินใจลงทุนว่า ผลตอบแทนที่ได้รับนั้นคุ้มค่ากับการลงทุนจริงหรือไม่ รวมถึงต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการตลาด และความสามารถในการแข่งขันธุรกิจนั้นด้วยว่ามีการแข่งขันสูงหรือไม่ ซึ่งต้องนำมา พิจารณาประกอบการตัดสินใจในด้านการลงทุนอีกทางหนึ่งด้วย

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

ข้อเสนอแนะในการวิจัยสำหรับการศึกษาวิจัยเรื่อง ความเป็นไปได้ของโครงการลงทุน ในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ ในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี ผู้ทำการวิจัยมีข้อเสนอแนะ เพิ่มเติมจากผลการวิจัยเพื่อให้เป็นประโยชน์แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ดังนี้

1. จากการศึกษาพบว่าการลงทุนในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ มีความเป็นไปได้ในการ ลงทุนและคุ้มค่าในการลงทุน เนื่องจากมูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเป็นบวกและมีค่ามากกว่าศูนย์ รวมถึงอัตราผลตอบแทนภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราคิดลดของโครงการ ซึ่งผู้ที่สนใจลงทุน ในธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ สามารถพิจารณาลงทุนได้ในสถานการณ์ปกติ แต่ควรมีการ เปรียบเทียบผลตอบแทนของโครงการอื่นๆประกอบการตัดสินใจ

2. จากการศึกษาพบว่าในการลงทุนธุรกิจโรงเรียนสอนขับรถ เมื่อค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5 ขณะที่ผลตอบแทนของโครงการและค่าใช้จ่ายในการลงทุน คงที่ รวมถึงกรณีกำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ผลตอบแทนของโครงการ ลดลงร้อยละ 5 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนคงที่นั้น ส่งผลให้ระยะเวลาของการคืนทุนของธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถมีระยะเวลาในการคืนทุนนานขึ้น แต่อย่างไรก็ตามการลงทุนธุรกิจ โรงเรียน

สอนขับรถยังคงมีความคุ้มค่าในการลงทุน ดังนั้นผู้ที่สนใจลงทุนในธุรกิจนี้สามารถลงทุนได้ แต่ควรมีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี เพื่อให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิ อัตราผลตอบแทนภายใน โครงการลดลงไม่มาก

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

จากผลการศึกษาวิจัย มีข้อเสนอแนะเพื่อการทำวิจัยครั้งต่อไป ในประเด็นดังต่อไปนี้

1. ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบการลงทุนธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถในเขตพื้นที่อื่นๆ เพื่อให้ทราบว่าพื้นที่ใดที่เหมาะสมที่จะลงทุนธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ
2. ควรมีการพิจารณาอัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยอ้างอิงในการวิเคราะห์โครงการ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วอัตราดอกเบี้ยอาจจะเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้ตามภาวะเศรษฐกิจทั่วไป ดังนั้นผู้ที่สนใจศึกษาเพิ่มเติม สามารถประเมินผลความเป็นไปได้ในอัตราส่วนลดที่ต้องการศึกษา ในขณะนั้น
3. ค่าใช้จ่ายในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของโครงการลงทุนธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ เป็นการประมาณการจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ บางแห่งในจังหวัดชลบุรีเท่านั้น จึงควรมีการเพิ่มจำนวนตัวอย่างในการสัมภาษณ์ให้มากขึ้นเพื่อความแม่นยำในการวิเคราะห์ข้อมูล
4. ในกรณีการวิเคราะห์ถึงความไวต่อการเปลี่ยนแปลงนั้น อาจมีความคลาดเคลื่อนในส่วน of ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายทั้งหมด หรืออาจมีตัวแปรบางตัวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ซึ่งอาจจะเปลี่ยนแปลงไปในทางที่เพิ่มขึ้นหรือลดลง ขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจหรือปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลกระทบต่อ จึงควรมีการวิเคราะห์ความไวต่อการเปลี่ยนแปลงของโครงการของการลงทุนธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ โดยพิจารณาเพิ่มหรือลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รายได้ผลตอบแทนของโครงการในส่วนอื่นๆ เพิ่มเติมนอกเหนือจากงานวิจัยครั้งนี้
5. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในโครงการของการลงทุนธุรกิจ โรงเรียนสอนขับรถ
6. ควรเพิ่มจำนวนตัวอย่างในการสัมภาษณ์ให้มากขึ้นเพื่อความแม่นยำในการวิเคราะห์ข้อมูล

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2559). *กลุ่มสถิติการขนส่งกองแผนงานข้อมูลสถิติต่าง ๆ*. เข้าถึงได้จาก http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html
- กัญญ์พิชญา รัตนชัยวรพล. (2554). *ศึกษาความเป็นไปได้ของการลงทุนก่อสร้างคอนโดมิเนียมบริเวณแนวเส้นทางรถไฟฟ้า BTS ตั้งแต่สถานีพร้อมพงษ์ถึงสถานีเอกมัย*. สารนิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- เกษสุดา นครศิลป์. (2556). *การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนทำธุรกิจร้านขายยาในชุมชนกิ่งเมืองกิ่งชนบท*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาบริหารธุรกิจ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ขวัญตา ทองทิตต์เจริญ. (2556). *การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนธุรกิจตลาดสินค้าเกษตรพื้นบ้านในตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- คมชดลีก้อนออนไลน์. (2557). *การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการอย่างชาญฉลาด*. เข้าถึงได้จาก <http://www.komchadluek.net/news/lifestyle/100714>
- จิรพร สุเมธีประสิทธิ์. (2553). *แนวคิดด้านต้นทุนของโครงการลงทุนเพื่อประเมินความคุ้มค่า*. เข้าถึงได้จาก <https://chirapon.wordpress.com/2010/07/26>
- เฉลิมขวัญ คุรุบุญยงค์. (2553). *การจัดการการเงิน*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- ชูชีพ พิพัฒน์ศิริ. (2554). *เศรษฐศาสตร์การวิเคราะห์โครงการ*. กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- เดลินิวส์ออนไลน์. (2557). *กรมการขนส่งทางบกเอาจริงย้ำมาตรฐานใบขับขี่ใหม่ผู้ใช้รถได้ประโยชน์*. เข้าถึงได้จาก <http://its-thailand.org/index.php/component/content/article/1-latest-news/12725-2014-06-04-01-36-03>
- ทิปดี ทัพกรณ์. (2556). *โครงการศึกษาการจัดตั้งธุรกิจเสริมสวยสุนัข “Doggy Family Care”*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการสาระและสร้างคุณค่า, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- ปกรณ์ ปรียากร. (2552). *ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาในการบริหารการพัฒนา*. กรุงเทพฯ: สามเจริญพานิช.

- ผู้จัดการออนไลน์. (2557). *ยูพีดีผุดโรงเรียนสอนขับรถ สอบใบขับขี่แห่งแรกในไทย*. เข้าถึงได้จาก
<http://www.manager.co.th/South/ViewNews.aspx?NewsID=9510000139530>
- มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. (2557). *การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ*. เข้าถึงได้จาก
<http://www.stou.ac.th/stouonline/lom/data/sec/Lom14/04-04.html>
- เขาวเรศ ทับพันซ์. (2551). *การประเมินโครงการตามแนวทางเศรษฐศาสตร์*. กรุงเทพฯ:
 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- รุ่งนภา อริยะพลปัญญา. (2551). *การศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินและเศรษฐกิจของโครงการ
 ลงทุนสร้างโรงแรมในหาดป่าตอง จังหวัดภูเก็ต*. สารนิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต,
 สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- วงศกร ขุนสิทธิ์. (2556). *การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนติดตั้งระบบเชื้อเพลิงก๊าซ
 ธรรมชาติอัดในรถหัวลากเพื่อประกอบการในธุรกิจขนส่งสินค้า*. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์
 มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์, คณะโลจิสติกส์,
 มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วไลพร ธนารักษ์สกุล. (2554). *การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจบ้านจัดสรรใน
 เขตเทศบาลเมือง ศรีสะเกษ*. สารนิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชา
 เศรษฐศาสตร์การจัดการ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ศศินันท์ จิระฉัตรพัฒน์. (2554). *การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในธุรกิจจัดจำหน่าย
 เครื่องปรับอากาศในเขตมินบุรี กรุงเทพมหานคร*. สารนิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต,
 สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- สยามธุรกิจออนไลน์. (2556). *ยูพีดีขยายเฟรนไชส์ 50 รายต่อปี*. เข้าถึงได้จาก
http://www.siamturakij.com/home/news/display_news.php?news_id=413331789
- สยามธุรกิจออนไลน์. (2558). *สอนขับรถยนต์ผู้ฟู่มือใหม่หัดขับแท้เรียน*. เข้าถึงได้จาก
http://www.siamturakij.com/home/news/display_news.php?news_id=413371831
- สุชาดา ไยเทศ. (2555). *วิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนประกอบธุรกิจอพาร์ทเมนท์ในเขต
 อำเภอชัยบุรี จังหวัดปทุมธานี*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบัญชี
 , บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
- เสถียรศรี บุญเรือง. (2542). *การวางแผนและประเมินโครงการ*. เชียงใหม่: คณะเศรษฐศาสตร์,
 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- เสาวลักษณ์ ปัญจมีศิริ. (2552). *การศึกษาผลตอบแทนจากการลงทุนของธุรกิจร้านกาแฟ*. กรุงเทพฯ:
 สาขาวิชาการจัดการธุรกิจทั่วไป คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

- อรทัย วรรณวิสันต์. (2552). การวิเคราะห์ความเป็นไปได้โครงการลงทุนผลิตก๊าซชีวภาพจาก
มูลสัตว์. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารธุรกิจ, บัณฑิตวิทยาลัย,
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- เอสเอ็มอีออนไลน์. (2556). ธุรกิจผลิตสินค้าเพื่อจำหน่าย. เข้าถึงได้จาก [http://smes-
online.blogspot.com/2013/03/blog-post_55.html](http://smes-online.blogspot.com/2013/03/blog-post_55.html)

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม

วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

เลขที่แบบสอบถาม..... Graduate school of Commerce Burapha University
169 ถนนลงหาดบางแสน ตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

แบบสอบถาม

เรื่อง กรณีศึกษาการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนโครงการธุรกิจ

โรงเรียนสอนขับรถในเขตอำเภอพนัสนิคม จังหวัดชลบุรี

แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการเรียนวิชาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองในหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ผู้ทำการวิจัยขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามฉบับนี้ด้วย และขอขอบคุณท่านมา ณ โอกาสนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับโรงเรียนสอนขับรถ

1. ชื่อสถานประกอบการ.....
2. สถานที่ตั้งโรงเรียน.....
3. หลักสูตรที่เปิดสอนหลักสูตร
 - โรงเรียนสอนขับรถจักรยานยนต์
 - โรงเรียนสอนขับรถยนต์
 - โรงเรียนสอนขับรถเพื่อการขนส่งทางบก
4. จำนวนบุคลากร.....คน ประกอบด้วย

ผู้บริหาร	คน	เงินเดือน.....	บาท
ครูฝึกหัดขับรถ	คน	เงินเดือน.....	บาท
เจ้าหน้าที่ธุรการ	คน	เงินเดือน	บาท
อื่น ๆ (ถ้ามี)	คน	เงินเดือน	บาท
5. จำนวนรถที่ใช้ทดสอบขับ.....คัน ประกอบด้วย

รถจักรยานยนต์.....	คัน
รถยนต์	คัน
รถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก	คัน
6. จำนวนเครื่องทดสอบ E-exam จำนวน

7. เครื่องทดสอบสมรรถนะร่างกายแบบรวมในเครื่องเดียว จำนวนเครื่อง
8. ขนาดเนื้อที่สนามทดสอบขับรถ.....จำนวนไร่
9. จำนวนคาบเรียนที่จัดอบรมก็คาบต่อสัปดาห์
- 4 คาบ/ สัปดาห์
 - 5 คาบ/ สัปดาห์
 - 8 คาบ/ สัปดาห์
10. จำนวนคนที่เข้าอบรมของแต่ละหลักสูตรต่อสัปดาห์ (จำนวนที่มากที่สุดที่รับได้)
- โรงเรียนสอนขับรถจักรยานยนต์ คน/ สัปดาห์
- โรงเรียนสอนขับรถยนต์ คน/ สัปดาห์
- โรงเรียนสอนขับรถเพื่อการขนส่งทางบก คน/ สัปดาห์

ส่วนที่ 2 ข้อมูลผลตอบแทนของโครงการ

ผลตอบแทนของโครงการ ประกอบด้วย



11. รายได้จากการอบรมภาคทฤษฎีตามหลักสูตรการสอนขับรถ
1. ขับรถจักรยานยนต์ จำนวนราย/ เดือน รายละ.....
 2. ขับรถยนต์ จำนวนราย/ เดือน รายละ.....
 3. ขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก จำนวนราย/เดือน รายละ.....
12. รายได้จากการให้การอบรมต่อใบอนุญาตขับรถ
1. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ จำนวน ราย/ เดือน รายละ.....
 2. ใบอนุญาตขับรถยนต์ จำนวน ราย/ เดือน รายละ.....
 3. ใบอนุญาตขับรถเพื่อการขนส่งทางบก จำนวนราย/เดือน รายละ.....
13. รายได้จากการอบรมและฝึกหัดขับรถตามหลักสูตร
1. หลักสูตรการสอนขับรถจักรยานยนต์ จำนวนราย/ เดือน รายละ.....
 2. หลักสูตรการสอนขับรถยนต์ จำนวนราย/ เดือน รายละ.....
 3. หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก
จำนวนราย/ เดือน รายละ.....
 4. หลักสูตรการสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก
สำหรับผู้เคยมีใบอนุญาตมาแล้ว จำนวน.....ราย/ เดือน รายละ.....
14. รายได้จากการให้เข้าสนามหัดขับรถและทดสอบขับภาคปฏิบัติ (ถ้ามี)
- จำนวน.....ชั่วโมง ละ

ภาคผนวก ข
อักษรวิสุทธิ

Plagiarism Checking Report

Create at Fe at MI

Submission Information

ID	SUBMISSION DATE	SUBMITTED BY	ORGANIZATION	FILENAME	STATUS	SIMILARITY INDEX
409105	Feb 17, 2017 at 10:25 AM	55710229@go.buu.ac.th	มหาวิทยาลัยบูรพา	5.doc	 	

Match overview

No.	TITLE	AUTHOR(S)	SOURCE	SIMILARITY INDEX
1	การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนติดตั้งระบบเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติในรถพ่วงลากเพื่อประกอบการในธุรกิจขนส่งสินค้า, Feasibility study of investment in CNG installation on Trailer for Product Transportation Business	วงศกร มนสิทธิ์	มหาวิทยาลัยบูรพา	0.32 %
2	การศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินในการลงทุนผลิตไฟฟ้าของ บริษัท แอสทีฟ ซินเนอร์ยี จำกัด, Financial feasibility study of investment in biomass power plant for Active Sincergy	พัชชา สุรเคนทรวงกูร	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	0.31 %
3	การประเมินผลการบังคับใช้มาตรการด้านความปลอดภัยในการขนส่งในกลุ่มคนขับรถบรรทุก, Evaluated safety transport measures enforcement of truck driver	พดณกร ทองเต็ม	มหาวิทยาลัยบูรพา	0.31 %
4	แนวทางในการกำหนดอัตราค่าเช่ากรณีให้เอกชนเช่าบริหาร : โครงการท่อส่งน้ำของปลาไหล-หนองค้อ, Rental fee guideline for private sector concessionaire : Nongplahlai-Nongkhoa water pipeline project	วรินทร์า อินทสุภา	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	0.28 %
5	การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนธุรกิจค้าเอกสารและสิ่งพิมพ์ : กรณีศึกษาการซื้อแฟรนไชส์ ดับเบิล เอ คอปี้ เซ็นเตอร์, Feasibility study of instant copy and printing center investment : a case study of Franchisee Double A Copy Center	จิราภรณ์ เทพไพบัญญ์	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	0.25 %
6	การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนธุรกิจตลาดสินค้าเกษตรที่หมู่บ้านไต่ตามลใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี, A feasibility study of investment on a local agricultural market in Tambon Huay-yai, Amphoe Bang Lamung, Changwat Chon Buri	ขวัญตา ทองทิดต์เจริญ	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	0.25 %

2 / 17 / 17

7

|| || || || || || ||

การศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านการเงิน
ของโครงการทาวน์เฮ้าส์ บนพื้นที่ถนน
ประชาราษฎร์ เขตบางซื่อ
กรุงเทพมหานคร, A financial feasibility
study of the townhouse project on
Pracharadth Road Bangsue District,
Bangkok Metropolitan

ศรัณย์ สุไกรหงษา

มหาวิทยาลัย
เกษตรศาสตร์

0.24 %

2/17/17

|||||

ผู้สอนวิชาคณิตศาสตร์ 5 ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5

วิชาคณิตศาสตร์ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5
ผู้สอนวิชาคณิตศาสตร์ 5 ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5



ภายในโครงการมีค่ามากกว่าอัตราค่าเสียโอกาสในการลงทุนที่ร้อยละ

จัดทำแผนธุรกิจเสนออภิมุขสำหรับผู้ลงทุนโครงการลงทุนธุรกิจตลาด
\\ ก สืบค้นเอกสารที่มาจากในคำขอลุทธิใหญ่เอาบางลงของจังหวัดชลบุรี
\\ ก / \ / ก ลายมือชื่อผู้ผลิตลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

Plagiarism Checking Report

Create on Feb 17, 2017 at 10:12 AM

Submission Information

ID	SUBMISSION DATE	SUBMITTED BY	ORGANIZATION	FILENAME	STATUS	SIMILARITY INDEX
409088	Feb 17, 2017 at 10:12 AM	55710229@go.buu.ac.th	มหาวิทยาลัยบูรพา	05_ch4		

Match view



NO.	TITLE	AUTHOR(S)	SOURCE	SIMILARITY INDEX
-----	-------	-----------	--------	------------------

No data available in table

Plagiarism Checking Report

Create on Feb 17, 2017 at 10:26 AM

Submission Information

ID	SUBMISSION DATE	SUBMITTED BY	ORGANIZATION	FILENAME	STATUS	SIMILARITY INDEX
409107	Feb 17, 2017 at 10:26 AM	55710229@go.buu.ac.th	มหาวิทยาลัยบูรพา	05_ch5		

Match view

NO.	TITLE	AUTHOR(S)	SOURCE	SIMILARITY INDEX
1	การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนธุรกิจตลาดสินค้าเกษตรพื้นบ้านในตำบลวังใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี, A feasibility study of investment on a local agricultural market in Tambon Huay-yai, Amphoe Bang Lamung, Changwat Chon Buri	ขวัญตา ทองหัดดีเจริญ	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	2.06 %

2 / 17 / 17

|||||

stg ds hr

TEXT FROM SUBMITTED DOCUMENT

ในการลงทุนดังกล่าว... และวิเคราะห์ความ...
ความเสี่ยงในการลงทุนธุรกิจตลาดสินค้าเกษตรที่บ้านในตำบลห้วยใหญ่
อำเภอบางละมุงจังหวัด
ชลบุรี...
บางละมุง...

TEXT FROM SOURCE DOCUMENT(S)

ตลาดสินค้าเกษตรที่บ้านในตำบลห้วยใหญ่อำเภอ ก บางละมุงจังหวัด
ชลบุรีมีการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมินำมาวิเคราะห์ข้อมูล
ตาม ก วัตถุประสงค์ในการศึกษาซึ่งเกี่ยวข้องกับความ
เป็นไปของธุรกิจดังกล่าวกับเขต ก และ ก ก
มีลักษณะคล้ายคลึงกับตลาดสินค้าเกษตรที่บ้านในตำบลห้วยใหญ่
อำเภอสตูล ก
จังหวัดชลบุรี...

โครงการลงทุน ก ยังคงมีความคุ้มค่าสุดท้ายจัดทำแผนธุรกิจเสนอกล
ยุทธ์สำหรับผู้ลงทุนโครงการลงทุนธุรกิจตลาด ก สินค้าเกษตรที่บ้าน
ในตำบลห้วยใหญ่อำเภอบางละมุงจังหวัดชลบุรี ก / ก ตามมีชื่อ
มีสืบลายมือชื่ออาจารย์

