



การวิเคราะห์ทางการเงินของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

การวิเคราะห์ทางการเงินของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ในรายละเอียดของบทนี้ จะกล่าวถึงโครงสร้างโดยทั่วไปของเงินทุน แหล่งเงินทุนที่สำคัญ ประสิทธิภาพในการใช้เงินทุน ความสามารถในการบริหารเงินทุนระยะสั้น และระยะยาว การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ เช่น สมรรถภาพในการทากำไร อัตราส่วนหนี้สิน เป็นต้น รวมทั้งการวัดอัตราผลตอบแทนในการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ ตลอดจนการศึกษาถึงจุดเสมอตัวโดยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของต้นทุน รายได้ กำไร และพฤติกรรมของต้นทุนกับราคารถจักรยานยนต์ เป็นต้น

แหล่งของเงินทุนและโครงสร้างของเงินทุน

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีลักษณะของการหมุนเวียนของเงินทุนทั้งในระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว เช่นเดียวกับธุรกิจประเภทอื่น ๆ คือกระแสเงินทุนของธุรกิจที่ดำเนินการอยู่จะไม่มีจุดเริ่มต้นหรือจุดจบ จะหมุนเวียนตลอดไป แหล่งเงินสดก็จะเคลื่อนไหวตลอดเวลา ขึ้นอยู่กับตารางการผลิต ค่าขายเงินเรียกเก็บจากลูกหนี้ เจ้าหนี้การค้า ขึ้นลงตามรายการเปลี่ยนแปลงของค่าขาย ตารางการผลิตและนโยบายในการจัดการลูกหนี้ สินค้าคงคลัง และเจ้าหนี้<sup>๑</sup>

<sup>๑</sup>สังวร นิญาติลก และ สุมาลี จิระมิตร, การเงินธุรกิจ, คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. ๒๕๒๒)  
หน้า ๖๕.

กระแสเงินทุนของอุตสาหกรรมรถยนต์ประกอบด้วยความต้องการเงิน  
ทุน ๒ ประเภทคือ

ก. เงินทุนระยะสั้น และระยะปานกลาง เป็นเงินทุนที่ได้จากการกู้ยืมและการ  
ได้รับเครดิตทางการค้า เพื่อนำมาเป็นเงินลงทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน (Working  
Capital) ได้แก่

๑. การได้รับเครดิตทางการค้า จากการซื้อวัสดุภายในประเทศจากผู้  
ผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ โดยมีระยะเวลาในการให้สินเชื่อ (Credit Term)  
๓๐-๑๕๐ วัน และมีส่วนลดทางการค้า (Discount) ๒-๓% ของราคาจำหน่าย

๒. การกู้ยืมจากธนาคารพาณิชย์ และสถาบันการเงินต่าง ๆ เพื่อซื้อ  
เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ต่าง ๆ ในอัตราดอกเบี้ย ๑๒-๑๖% ซึ่งอาจจะมีหลัก  
ประกัน หรือไม่มีหลักประกันในการกู้ยืมก็ได้

๓. การกู้ยืมจากบริษัทร่วมลงทุนหรือบริษัทในเครือ เป็นเงินทุนที่มีอายุครบ  
กำหนด ๒-๕ ปี อัตราดอกเบี้ย ๑๑.๕-๑๔.๗๕% ต่อปี

๔. การกู้ยืมจากกรรมการและพนักงาน โดยกู้จากเงินกองทุนมีกำหนดชำระ  
คืนเมื่อทวงถามเป็นเงินบำเหน็จ และกองทุนเลี้ยงชีพ โดยพนักงานและบริษัทจะจ่ายเงิน  
สมทบเข้ากับกองทุนในอัตรา ๓-๕ <sup>๑</sup>/<sub>๒</sub> % ของเงินเดือนของพนักงานและกรรมการ

๕. การกู้ยืมระยะปานกลางจากบริษัทผู้จำหน่าย เครื่องจักร เครื่องมือ  
และอุปกรณ์ต่าง ๆ โดยการให้ผ่อนชำระค่าเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็น  
งวด ๆ ในอัตราดอกเบี้ย ๗.๕-๑๐% ต่อปี

ข. เงินทุนระยะยาว เป็นเงินทุนที่ได้จากการกู้ยืม และจากส่วนของเจ้าของ  
เพื่อนำมาเป็นเงินลงทุนในทรัพย์สินถาวร เช่น เครื่องจักร ที่ดิน โรงงาน เป็นต้น ได้แก่

๑. การกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์ และสถาบันการเงินอื่น ๆ ใน  
ระยะยาวเกินกว่า ๕ ปี ขึ้นไป อัตราดอกเบี้ย ๑๒-๑๕%

๒. การออกหุ้นสามัญ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ออกหุ้นสามัญจำหน่ายใน  
ในมูลค่าหุ้นละ ๕๐-๑,๐๐๐ บาท มีมูลค่ารวมตั้งแต่ ๕-๒๐ ล้านบาท ซึ่งในปัจจุบันบริษัทผู้ผลิต  
ต่าง ๆ ได้เรียกชำระเต็มมูลค่าหุ้นแล้ว โดยผู้ถือหุ้นจะได้รับผลตอบแทนของหุ้นสามัญคือ เงิน

เป็นผล โดยบริษัทต่าง ๆ จะมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลตามมติของคณะกรรมการบริหาร โดยปกติหากไม่มีกรณีของนโยบายการลงทุนต่อก็จะนำเอากำไรที่ได้มาจัดสรรจ่ายเงินปันผล หรือ อาจจะไม่จ่ายก็ได้ ในอดีตที่ผ่านมาบริษัทผู้ผลิตต่าง ๆ ได้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น เป็นจำนวนเงิน ๑,๘๐๐,๐๐๐-๔,๕๐๐,๐๐๐ ต่อปี ในปีที่มีกำไร

๓. กำไรสะสม จะได้จากสำรองตามกฎหมาย ส่วนเกินมูลค่าจากการจำหน่ายหุ้นสามัญ สำรองเพื่อจ่ายเงินปันผล สำรองเพื่อโครงการลงทุนในโครงการต่าง ๆ และสำรองทั่ว ๆ ไป กำไรสะสมเป็นแหล่งเงินทุนภายในกิจการที่มีความสำคัญมากต่อความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีผลต่อการขยายโรงงานการเพิ่มกำลังการผลิตให้มากขึ้น ในปัจจุบันซึ่งนับว่ามีประโยชน์ต่อผู้ผลิตมากกว่าการใช้แหล่งเงินทุนอื่น ๆ จากภายนอกบริษัท เพราะการใช้กำไรสะสมเป็นแหล่งเงินทุนดังกล่าวแทบจะไม่มีต้นทุนของเงินทุนเลย

เป็นที่น่าสังเกตว่าในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์นั้น บริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ไม่นิยมใช้การออกหุ้นบุริมสิทธิและการออกหุ้นกู้เป็นเครื่องมือในการหาเงินทุนเนื่องจากอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้และอัตราเงินปันผลหุ้นบุริมสิทธิ์ สูงกว่าอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมปกติ และเงินปันผลหุ้นบุริมสิทธิ์ ไม่สามารถนำไปหักภาษีได้ อีกทั้งยังอาจจะเกิดความเสี่ยงในการขายหุ้นบุริมสิทธิ์และหุ้นกู้ ไม่ได้ตามจำนวนเงินทุนที่ต้องการ จึงยังไม่มีหุ้นบุริมสิทธิ์และหุ้นกู้ซึ่งออกโดยผู้ผลิตในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ดังกล่าว เพราะผู้ผลิตแต่ละรายมีแหล่งเงินทุนจากภายในคือ กำไรสะสม ในจำนวนเพียงพอกับความต้องการใช้เงินอยู่แล้ว อีกประการหนึ่ง

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย มีแหล่งที่มาของเงินทุนส่วนใหญ่ ได้มาจากหนี้สินระยะสั้นซึ่งสูงถึงร้อยละ ๖๔.๖๒ ของเงินทุนทั้งหมด (ดังตารางที่ ๑๙) และกำไรสะสมร้อยละ ๒๓.๕๙ จากหุ้นสามัญร้อยละ ๗.๗๑ และจากหนี้สินระยะยาวเพียง ร้อยละ ๔.๐๘

แหล่งใช้ไปของเงินทุนในสินทรัพย์หมุนเวียนสูงถึงร้อยละ ๘๒.๙๙ ของเงินทุนทั้งหมด และสินทรัพย์ถาวรร้อยละ ๑๗.๐๑

เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะลักษณะของอุตสาหกรรมต้องใช้เงินทุนหมุนเวียนในการซื้อวัตถุดิบในการผลิตคือ ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นจำนวนมากในการผลิตแต่ละปี และเงินทุนหมุนเวียนดังกล่าวนี้ ต้องจมอยู่ในรายการสินค้าคงคลัง และลูกหนี้การค้าเป็นส่วนใหญ่ ตลอดจันต้องใช้เงินทุนหมุนเวียนในการบริหารการผลิต และการขายเป็นจำนวนมากเช่นเดียวกัน เพราะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการผลิต เฉลี่ยประมาณร้อยละ ๗๙.๑๔๒ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด (ดังตารางที่ ๒๐)

ตารางที่ ๑๔

แสดงโครงสร้างของเงินทุนของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๔ - ๒๕๒๑

โครงสร้าง ของเงินทุน	บ.ไทยธนาคา แมนแพคเจอร์ จำกัด	บ.ไทยซูชิ มอเตอร์จำกัด	บ.สยามยามาฮา จำกัด	บ.ไทยควาซากิ มอเตอร์จำกัด	เฉลี่ยของ อุตสาหกรรม
ส่วนของผู้ถือหุ้น	๑๔.๖๗	๔.๒๕	๑.๘๔	๑๐.๐๗	๗.๗๑
ทุนสำรอง	-	-	-	-	-
กำไรสะสม	๒๖.๘๔	๕๑.๗๗	๑๖.๗๖	-	๒๓.๕๔
หนี้สิน					
หนี้สินระยะสั้น	๕๕.๕๖	๕๕.๕๔	๕๑.๕๔	๓๕.๕๔	๕๕.๖๖
หนี้สินระยะยาว	๑.๐๓	-	๑.๕๒	๑๕.๕๔	๕.๐๔
สินทรัพย์					
สินทรัพย์ หมุนเวียน	๗๕.๒๔	๘๓.๖๕	๕๕.๒๔	๗๕.๕๐	๘๖.๕๔
สินทรัพย์ ถาวร	๒๑.๗๑	๑๖.๓๖	๑๑.๗๖	๒๐.๒๐	๑๗.๐๑
รวม	๑๐๑	๑๑๑	๑๐๑	๑๐๑	๑๐๑
มูลค่าบริษัท ปี ๒๕๒๑ (ล้านบาท)	๗๖๓	๕๘๕	๑,๑๕๕	๘๓	๑,๘๕๐

แหล่งที่มา : กองทะเบียนธุรกิจ กระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ ๒๐

แสดงรายได้และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ โดยวิธีเปรียบเทียบเป็น  
มูลค่าร้อยละต่อยอดขาย (Common Size) ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๙-๒๕๒๑

รายได้		ค่าใช้จ่าย	
รายได้จากการขาย	๘๘.๓๒๕	ต้นทุนผลิต	๗๘.๑๔๒
รายได้อื่น ๆ	๐.๖๗๕	ค่าใช้จ่ายในการขาย	
		และบริการ	๑๔.๗๘๘
		ดอกเบี้ยจ่าย	๐.๓๙๕
		ภาษีเงินได้	๒.๒๑๔
		กำไรสุทธิ	๓.๕๖๐
รวมรายได้	๑๐๐	รวมค่าใช้จ่าย	๑๐๐

### การบริหารเงินทุนของบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์

การบริหารเงินทุนอย่างมีประสิทธิภาพนั้น การได้มาและการใช้ไปของเงินทุนในระยะสั้น และในระยะยาว ควรจะนำมาใช้โดยการได้มาของเงินทุนหมุนเวียนในระยะสั้น ควรจะนำไปใช้ในระยะสั้น ในจำนวนที่เท่ากัน หรือใกล้เคียงกัน เพราะระยะแรกเท่ากัน ซึ่งการใช้เงินทุนในระยะยาวควรจะมาจากแหล่งที่มาในระยะยาว เช่น การออกหุ้นสามัญ กู้ยืมเงิน เป็นต้น

การบริหารเงินทุนของแต่ละบริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ และบริษัทไทยคาวาซากิ จำกัด มีการบริหารเงินทุนในวิธีการดังได้กล่าวข้างต้น แต่มีเพียงอีก ๒ บริษัท คือ บริษัทสยามยามาฮ่า จำกัด และบริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด มีการใช้เงินทุนที่ได้มาจากแหล่งเงินทุนหมุนเวียน ในระยะสั้น นำไปใช้ในการลงทุนในการซื้ออาคารที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ (ดังรายละเอียดในงบแสดงที่มาและการใช้ไปของเงินทุน หน้า ๔๔-๑๐๓) เป็นจำนวนมาก เมื่อเปรียบเทียบกับแหล่งเงินทุนจากระยะยาว ซึ่งมีจำนวนไม่พอเพียง ซึ่งมีการใช้เงินทุนไม่เหมาะสมเพียงระยะเวลา ๑ ปี เท่านั้น คือ บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด ในปี ๒๕๒๐-๒๕๒๑ การได้มาของเงินทุนในการดำเนินงาน = ๑๕,๑๘๒ พันบาท แต่มีการใช้ไปในระยะยาวถึง ๖๖,๕๓๐ พันบาท และบริษัทสยามยามาฮ่า ในปี ๒๕๑๔-๒๕๒๐ การได้มาของเงินทุนการดำเนินงาน = ๕๒,๓๕๐ พันบาท แต่มีการใช้ไปในระยะยาวถึง ๘๐,๑๘๕ พันบาท ดังนั้นจึงปรากฏว่าโดยทั่วไป การบริหารเงินทุนของผู้ผลิตส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ทำได้เหมาะสมเป็นส่วนใหญ่

บริษัทไทยฮอนด้ามอเตอร์ จำกัด

งบแสดงที่มาและการใช้ไปของเงินทุน

หน่วย: พันบาท

ปี.ศ.๒๕๑๙ - ปี.ศ.๒๕๒๐

ปี.ศ.๒๕๒๐ - ปี.ศ.๒๕๒๑

ที่มาของเงินทุน

เงินทุนที่ได้จากการดำเนินงาน

กำไรสุทธิ	๑๖,๕๗๒		๑๐,๖๔๔	
คร.เลื่อนราคา	<u>๑,๐๗๕</u>	๑๗,๖๓๑	<u>๔,๕๔๕</u>	๑๕,๑๘๒

เงินทุนที่ได้จากภายใน

ขายเครื่องมือและอุปกรณ์	๑,๕๘๑		-	-
ขายเครื่องจักร	<u>๔๒๔</u>	๒,๕๑๐	-	-

เงินทุนที่ได้จากทุนหมุนเวียน

เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ธนาคารเพิ่มขึ้น-			๑๑๑,๕๖๔	
เจ้าหนี้การค้าและตัวเงินจ่ายเพิ่ม	๑๒,๘๕๑.		๒๕,๖๒๔	
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	๑๔,๒๖๒		๕,๕๔๘	
หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น	๑๐๖		๗๗	
สินค้าคงคลังลดลง	๘,๒๑๕		-	
ภาษีเงินได้จ่ายล่วงหน้าลดลง	๖,๕๗๔	<u>๕๗,๕๐๘</u>	-	<u>๑๕๒,๖๑๔</u>
		<u>๖๓,๕๔๔</u>		<u>๑๕๗,๗๕๖</u>

การใช้ไปของเงินทุน

การใช้ไปภายใน

สร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	๒,๐๕๕		๒๓,๗๗๕	
ซื้อยานพาหนะ	๘๐๑		๓๗๖	
ซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์	-		๑๒,๐๕๒	
ซื้อเครื่องจักร	-		๒๑,๘๒๖	
ซื้อเครื่องใช้ในสำนักงาน	๔๑๒		๘๖๒	
จ่ายเงินปันผล	<u>๓,๐๐๐</u>	๖,๕๐๘	<u>๓,๐๐๐</u>	๖๖,๕๓๐

การใช้ไปนอกเงินหมุนเวียน

เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ธนาคารลดลง	๓๐,๓๗๔		-	
ภาษีเงินได้และเงินทดรองลดลง	๗,๐๖๗		-	
เงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น	๔,๕๒๑		-	
ลูกหนี้การค้าและตัวเงินรับเพิ่มขึ้น	๑๒,๒๗๔		๓๑,๐๘๔	
สินค้าคงคลังเพิ่มขึ้น	-		๕๓,๕๗๖	
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น	<u>๒,๕๐๐</u>	<u>๕๗,๑๔๑</u>	<u>๔,๔๐๕</u>	<u>๔๐,๕๖๖</u>
		<u>๖๓,๕๔๔</u>		<u>๑๕๗,๗๕๖</u>



บริษัทสยามยามาฮาจำกัด  
งบแสดงที่มาและการใช้ไปของเงินทุน

หน่วย: พันบาท

ที่มาของเงินทุน	ปี.ค. ๒๕๑๙ - ๒๕๒๐		ปี.ค. ๒๕๒๐ - ๒๕๒๑	
เงินทุนที่ได้จากการดำเนินงาน				
กำไรสุทธิ	๔๙,๖๙๐		๔๙,๖๓๘	
ค่าเสื่อมราคา	<u>๓,๖๕๐</u>	๕๒,๓๕๐	<u>๘,๘๓๘</u>	๖๗,๔๗๖
เงินทุนที่ได้จากภายใน				
เงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้น	-		๒๕,๕๐๐	
กองทุนการศึกษาเพิ่มขึ้น	-		๑๐๑	
เงินกู้ยืมจากบริษัทในเครือเพิ่มขึ้น	-		<u>๒๒,๐๐๐</u>	๔๙,๐๐๑
เงินทุนที่ได้จากทุนหมุนเวียน				
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ธนาคารเพิ่มขึ้น	-		๔๘,๓๐๘	
เจ้าหนี้การค้าและตัวเงินจ่ายเพิ่มขึ้น	๓๒๑,๓๘๗		๑๕๔,๔๓๘	
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น	๖,๘๕๓		๒๗,๐๔๓	
เงินสลดเงินฝากธนาคารลดลง	-		๑๓,๑๓๘	
เงินลงทุนระยะสั้นลดลง	-	<u>๓๗๒,๑๘๘</u>	<u>๑๖,๐๐๐</u>	<u>๓๐๗,๕๖๘</u>
		<u>๔๒๘,๕๒๘</u>		<u>๔๒๓,๐๔๖</u>
<u>การใช้ไปของเงินทุน</u>				
การใช้ไปในภายใน				
ซื้อที่ดิน	๑๘,๑๕๑		๒๒,๒๖๔	
สร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	๒๒,๑๘๔		๒๕,๓๐๘	
ซื้อเครื่องจักรและอุปกรณ์	๑๘,๕๒๔		๑๐,๘๗๘	
ซื้อเครื่องใช้และเครื่องตกแต่ง	๕,๐๖๕		๗,๗๖๕	
ซื้อยานพาหนะ	๓,๖๕๔		๒,๒๙๘	
สิ่งปลูกสร้างระหว่างทำเพิ่มขึ้น	๔,๘๖๕		๑,๖๘๓	
จ่ายเงินปันผล	๑,๘๐๐		๑,๘๐๐	
จ่ายเงินโบนัสและเบี้ยประชุมกรรมการ	๓๑๕		๓๑๕	
ตัดเป็นหนี้สูญ	๓,๕๓๗	๘๐,๑๘๕	-	๗๑,๓๐๗

	ปี.ศ.๒๕๑๙ - ปี.ศ.๒๕๒๐		ปี.ศ.๒๕๒๐ - ปี.ศ.๒๕๒๑	
<b>การเข้าไปในทุนหมุนเวียน</b>				
สิทธิประโยชน์เวียนขึ้น ๆ เพิ่มขึ้น	๒,๓๕๒		๓๐,๗๕๗	
ภาษีเงินได้ค้างจ่ายลดลง	๘,๗๓๘		-	
เงินสดและ เงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น	๓๗,๑๕๔		-	
เงินลงทุนระยะสั้นเพิ่มขึ้น	๓๘,๐๐๐		-	
ถูกหักการค้าและตัวเงินรับเพิ่มขึ้น	๒๑๗,๙๖๒		๓๘,๖๒๗	
สินค้าคงคลังเพิ่มขึ้น	๔๘,๑๕๓		๒๕๘,๒๐๐	
เงินลงทุนและ เงินให้กู้ยืมแก่บริษัท ในเครือเพิ่มขึ้น	<u>๑๑,๔๑๓</u>	<u>๓๔๔,๓๕๓</u>	<u>๒๓,๑๖๔</u>	<u>๓๕๑,๗๓๑</u>
		<u>๔๖๘,๘๖๘</u>		<u>๕๒๓,๐๘๖</u>

บริษัทไทยซูทิมอล คอร์ปอเรชั่น จำกัด  
งบแสดงฐานะและการใช้ใหม่ของเงินทุน

ปี.ศ.๒๕๑๔ - ปี.ศ.๒๕๒๐

หน่วย: ล้านบาท  
ปี.ศ.๒๕๒๐ - ปี.ศ.๒๕๒๑

ที่มาของเงินทุน

เงินทุนที่ได้จากการดำเนินงาน

กำไรสุทธิ	๕๔,๘๕๘		๕๔,๖๑๖	
ค่าเสื่อมราคา	๖,๒๒๗	๖๖,๐๕๕	๘,๑๕๕	๕๗,๘๑๑

เงินทุนที่ได้จากภายใน

ขายเครื่องจักรและอุปกรณ์	-		๗๕๑	
สิ่งก่อสร้างระหว่างก่อสร้าง	๓,๐๒๘	๓,๐๒๘	๕,๓๖๓	๖,๑๔๔
เงินทุนที่ได้จากทุนหมุนเวียน				
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ธนาคาร	-		๑๗,๕๔๘	
เจ้าหนี้การค้าและตัวเงินจ่ายเพิ่มขึ้น	๑๑๒,๑๙๑		-	
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	๑๔,๘๗๘		-	
หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น	-		๒๗,๕๕๗	
ลูกหนี้และตัวเงินรับลดลง	๑,๓๑๓		๒,๒๘๐	
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ ลดลง	๑,๒๓๑		-	
เงินของทุนระยะสั้นลดลง	๒๓,๕๐๐		๑๓,๐๐๐	
ภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	๑๑,๕๕๖		-	
คอกเบี้ยค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	๗๑๔	๑๖๕,๖๘๓	-	๕๕,๖๒๖
		๒๗๕,๘๐๖		๑๕๔,๖๒๑

การใช้ไปของเงินทุน

การใช้ไปในการดำเนินงาน

ซื้อที่ดิน	๒,๒๕๑		๓๕	
สร้างอาคารและสิ่งก่อสร้าง	๓๐,๓๙๑		๔,๕๑๕	
ซื้อเครื่องจักรและอุปกรณ์	๔,๕๐๑		-	
ซื้อเครื่องใช้และเครื่องตกแต่ง	๔,๐๗๘		๔,๘๘๑	
ซื้อยานพาหนะ	๒๑๗		-	
จ่ายเงินปันผล	๖,๓๐๐	๕๗,๗๓๘	๖,๓๐๐	๒๐,๖๓๘
การใช้ไปในทุนหมุนเวียน				
ภาษีเงินได้ค้างจ่ายลดลง	-		๔,๕๑๕	
ลูกหนี้การค้าและตัวเงินรับเพิ่มขึ้น	๑๐๔,๕๓๘		-	
สินค้าคงเหลือเพิ่มขึ้น	๖๗,๐๕๕		๑๕,๘๑๗	
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น	-		๑,๒๓๒	
เจ้าหนี้การค้าและตัวเงินจ่ายลดลง	-		๑๐๗,๕๑๘	
หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ ลดลง	๑๐,๕๘๐	๑๘๗,๐๖๘	-	
		๒๓๗,๘๐๖		๑๕๔,๖๒๑

บริษัทไทยตราสารกึ่งโครงสร้าง

งบแสดงฐานะและการใช้ไปของเงินทุน

หน่วย: พัน

ที่มาของเงินทุน	ปี.ศ.๒๕๑๔ - ปี.ศ.๒๕๑๐		ปี.ศ.๒๕๑๐ - ปี.ศ.๒๕๑๑	
<b>เงินทุนที่ได้จากการดำเนินงาน</b>				
กำไรสุทธิ	๑,๕๕๔		๑,๓๖๘	
ค่าเสื่อมราคา	๑,๕๓๖		๑,๕๑๑	๒,๓๓๔
<b>เงินทุนที่ได้จากภายใน</b>				
เงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้น	-		๓๑	
ออกขายหุ้นสามัญ	๒,๕๐๐	๒,๕๐๐	๒,๐๒๐	๒,๐๕๑
<b>เงินทุนที่ได้จากทุนหมุนเวียน</b>				
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ธนาคารเพิ่มขึ้น	๑๘,๒๔๓		-	
เจ้าหนี้การค้าและตัวเงินจ่ายเพิ่มขึ้น	-		๕๓,๕๕๐	
เงินสดและเงินฝากธนาคารลดลง	-		๒๖๓	
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ ลดลง	-		๑๓๓	
สินค้าคงคลังลดลง	๒,๑๘๓	๒๐,๕๘๔	-	๕๕,๕๓๔
		๒๖,๑๐๕		๕๕,๒๖๔
<b>การใช้ไปของเงินทุน</b>				
<b>การใช้ไปในการดำเนินงาน</b>				
ซื้อที่ดินและอาคารเพิ่มขึ้น	๓๖๔		๑,๖๔๔	
ซื้อเครื่องใช้และอุปกรณ์	๕๓๒		๒,๑๖๑	
ซื้อเครื่องจักร	๔๘๔		๕๖๐	
ซื้อยานพาหนะ	-		๕๓๘	
ซื้อเครื่องใช้สำนักงาน	๕๕		๕๕๓	
เงินกู้ยืมระยะยาวลดลง	๑๓๑	๒,๕๑๑	-	๔,๕๑๑
<b>การใช้ไปในทุนหมุนเวียน</b>				
เงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น	๒๖๓		-	
ลูกหนี้และตัวเงินรับเพิ่มขึ้น	๔,๒๒๐		๒๕,๓๖๐	
สินค้าคงคลังเพิ่มขึ้น	-		๑๘,๕๕๔	
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น	๕๕๘		-	
ภาษีเงินได้ค้างจ่ายลดลง	๕๓๓		-	
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ธนาคารลดลง	-		๕,๕๘๓	
เจ้าหนี้การค้าและตัวเงินจ่ายลดลง	๑๒,๕๕๔		-	
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง	๒๐๒	๓๓,๖๕๔	๑,๐๕๓	๕๓,๓๕๓
		๒๖,๑๐๕		๕๕,๒๖๔



## การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

### ก. อัตราส่วนสภาพคล่องและสมรรถภาพในการดำเนินงาน

#### ๑. บริษัทไทยสอนดำแมนูแพคเจอร์ จำกัด

จากการวิเคราะห์อัตราส่วนสภาพคล่องและสมรรถภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ พบว่าการดำรงอัตราส่วนของทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ = ๑.๓๔ เท่า ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับอัตราส่วนของอุตสาหกรรมมากกว่าบริษัทอื่น ๆ คือ อุตสาหกรรมเฉลี่ย = ๑.๓๑๕ เท่า ในระยะปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑ สินค้าคงคลังของบริษัทส่วนใหญ่ จะเป็นรถจักรยานยนต์ประเภทครอบครัว (Moped) มีประมาณ ๖๐% ซึ่งรถจักรยานยนต์ประเภทนี้อยู่ในความต้องการของตลาดมาก โดยเฉพาะในปี ๒๕๒๐ แม้ว่าบริษัทจะสามารถเก็บหนี้ ค่าขายสินค้าของบริษัทได้ภายในระยะเวลาเฉลี่ย ๖๓ วัน ซึ่งต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ยซึ่งมีระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย ๑๑๑ วัน และอัตราส่วนการหมุนเวียนของสินค้าคงคลังอยู่ในอัตรา ๗.๑๔ ครั้ง ซึ่งสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ย ซึ่งมีผลทำให้อัตราการหมุนเวียนของลูกหนี้ อัตราการหมุนเวียนของสินทรัพย์ประจำและอัตราการหมุนเวียนของสินทรัพย์รวมอยู่ในอัตราสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ย ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพในการบริหารสินค้าคงคลัง ลูกหนี้ และการใช้สินทรัพย์ประจำ สินทรัพย์รวมมีสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ย การที่สินค้าคงคลังของบริษัท มีอัตราสูงที่สุดในอุตสาหกรรมเนื่องจากบริษัทฯ ได้เป็นผู้ริเริ่มในการนำเอารถจักรยานยนต์ชนิดครอบครัว (Moped) ออกสู่ตลาดเป็นรายแรก ทำให้สามารถเพิ่มยอดขายได้สูงมาตลอดในระยะ ๓ ปี การนำเอารถจักรยานยนต์ชนิดนี้สู่ตลาดในประเทศไทยและตลาดโลก ก่อนบริษัทอื่น ๆ จึงทำให้ได้รับความนิยมจากผู้บริโภค เพราะมีราคาถูกและมีประโยชน์ใช้สอยมาก ในปี ๒๕๒๐ กำลังการผลิตของบริษัทฯ ยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำ เนื่องจากยังไม่มี การขยายกำลังการผลิต จึงต้องนำรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศมาจำหน่าย รายได้จากการจำหน่ายรถจักรยานยนต์สำเร็จรูปจากต่างประเทศดังกล่าว จึงทำให้อัตราส่วนการหมุนเวียนของทรัพย์สินประจำ จึงมีอัตราส่วนที่สูงถึง ๖๑.๐๕ เท่าต่อปี ๒๕๒๑ และการผลิตส่วนใหญ่จนถึงปี ๒๕๒๐ ได้จากการนำเอาส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ มาจากต่างประเทศ จึงมีส่วนทำให้อัตราหมุนเวียนอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าปกติ คือมีเพียง ๐.๙๒ เท่า เพราะมีการใช้เงินทุนในการซื้อ

ชิ้นส่วนและอุปกรณ์จากต่างประเทศจำนวนมาก เนื่องจากยังไม่สามารถปรับปรุงแผนการขยายการผลิตดังกล่าว (ดูรายละเอียดในตารางที่ ๒๑)

## ๒. บริษัทไทยคาวาซากิมอเตอร์ จำกัด

จากการวิเคราะห์อัตราส่วนสภาพคล่องของบริษัทฯ พบว่าการดำรงอัตราหมุนเวียนอยู่ในระดับสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ย โดยบริษัทฯ มีทุนหมุนเวียนเฉลี่ยปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑ = ๑.๗๑ เท่า ขณะที่อุตสาหกรรมเฉลี่ย ๑.๓๑๕ เท่า อัตราหมุนเวียนอย่างถึงแก่นก็อยู่ในระดับสูงถึง ๑.๒๐ เท่า ในระยะปี ๒๕๒๐ และปี ๒๕๒๑ บริษัทฯ ได้เพิ่มการลงทุนในสินทรัพย์ประจำเพิ่มขึ้นจึงทำให้แนวโน้มของอัตราหมุนเวียนของสินทรัพย์ประจำลดลงต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ย คือมีอัตรา ๙.๖๑ เท่า ขณะที่อุตสาหกรรมเฉลี่ย = ๑๖.๐๗๕ เท่า จึงแสดงให้เห็นถึงสมรรถภาพในการดำเนินงานโดยทั่วไปต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ย แม้ว่านโยบายของบริษัทฯ ต้องการที่จะผลิตรถจักรยานยนต์ที่มีราคาต่ำแต่มีคุณภาพและมาตรฐานก็ตาม การเก็บหนี้โดยเฉลี่ยใช้เวลา ๑๒๓ วัน ซึ่งสูงกว่าอุตสาหกรรมเฉลี่ย ๑๒ วัน จึงทำให้อัตราหมุนเวียนของลูกหนี้อยู่ในระดับต่ำคือ ๒.๔ เท่า ความจำเป็นของการเก็บหนี้ได้เข้าขั้นทำให้บริษัทฯ ต้องดำรงสภาพคล่องไว้ในอัตราที่สูงดังกล่าว เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตรายอื่น ๆ บริษัทฯ มีการดำรงสภาพคล่องสูงสุดในอุตสาหกรรมนี้ แนวโน้มของการหมุนเวียนของสินค้าคงคลังของบริษัทฯ มีแนวโน้มต่ำลงจากปี ๒๕๑๔ คือ ๖.๕๐ เท่า ๔.๕๐ เท่า และ ๔.๓๖ เท่า ในปี ๒๕๒๐ และปี ๒๕๒๑ ตามลำดับ การขยายกำลังการผลิตของบริษัทฯ เป็นสาเหตุหนึ่งของการมีสินค้าคงคลังจำนวนมาก และไม่สามารถขายหรือจำหน่ายออกได้ เนื่องจากรถจักรยานยนต์ที่บริษัทฯ ผลิตได้นั้นผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีความนิยมลดลงมากกว่าจำนวนที่บริษัทฯ ผลิตได้

## ๓. บริษัทสยามยามาฮา จำกัด

จากการวิเคราะห์อัตราส่วนสภาพคล่องของบริษัทฯ พบว่าการดำรงอัตราหมุนเวียนอยู่ในระดับต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ย โดยบริษัทฯ มี ๑.๐๑ เท่าของอุตสาหกรรม = ๑.๓๑๕ เท่า ทั้งนี้เพราะความจำเป็นของบริษัทฯ ในการใช้เงินทุนในการซื้อชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์จากผู้ผลิตรายอื่น ๆ มีน้อย เนื่องจากบริษัทฯ มีโรงงานผลิตชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ของตนเอง หรือเป็นบริษัทในเครือ ในระยะปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑ การเก็บหนี้

ได้เข้าเนื่องมาจากการขายสินค้าได้ช้าลง เพราะมีอัตราส่วนการหมุนเวียนของสินค้าคงคลังต่ำลงในปี ๒๕๒๑ = ๒.๙๙ เท่า ในขณะที่ในปี ๒๕๑๙ = ๕.๙๓ เท่า และปี ๒๕๒๐ = ๗.๗๕ เท่า การเพิ่มกำลังการผลิตให้สูงขึ้น ในปี ๒๕๒๐ และในปี ๒๕๒๑ เนื่องจากบริษัทฯ คาดการณ์ว่าในปี ๒๕๒๐ มีการขายรถจักรยานยนต์ได้มาก การเพิ่มกำลังการผลิตเพื่อให้ขายรถจักรยานยนต์ได้มากขึ้น โดยการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรเป็นจำนวนมาก อัตราส่วนการหมุนเวียนของสินทรัพย์ประจำลดลงจาก ๒๖.๗๕ เท่า ในปี ๒๕๑๙ มาเป็น ๑๑.๑๘๑ เท่า และ ๗.๙๖ เท่า ในปี ๒๕๒๐ และปี ๒๕๒๑ ตามลำดับ การเพิ่มกำลังการผลิตทำให้สามารถผลิตรถจักรยานยนต์ได้มากขึ้น แต่ไม่สามารถขายได้เท่าที่ผลิตได้ สินค้าคงคลังจึงมีจำนวนสูงขึ้น ประกอบกับภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศในปลายปี ๒๕๒๑ ค่อนข้างฝืดเคือง อีกทั้งบริษัทฯ มีนโยบายที่ต้องการที่จะขายรถจักรยานยนต์ที่มีคุณภาพสูงกว่าผู้ผลิตรายอื่น ๆ ระดับราคาจึงค่อนข้างสูงกว่าผู้ผลิตอื่น ๆ สินค้าคงคลังจึงมีอัตราการหมุนเวียนต่ำลงดังกล่าว อัตราการหมุนเวียนของลูกหนี้ของบริษัทอยู่ในระดับต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ยคือ บริษัท = ๒.๒๗ เท่า ๒.๔๗ เท่า และ ๒.๗๒ เท่า ในปี ๒๕๑๙ ปี ๒๕๒๐ และปี ๒๕๒๑ ตามลำดับ โดยอุตสาหกรรมเฉลี่ย ๓.๕๙๓ เท่า อัตราส่วนดังกล่าวแสดงถึงสมรรถภาพในการดำเนินงานโดยทั่วไป เช่น ในด้านสภาพคล่อง การหมุนเวียนของลูกหนี้และสินค้าคงคลังมีแนวโน้มต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ย (ดูรายละเอียดในตารางที่ ๒๑)

#### ๔. บริษัทไทยคาวาซากิมอเตอร์ จำกัด

จากการวิเคราะห์อัตราส่วนสภาพคล่องตัวของบริษัทฯ ซึ่งมีสภาพคล่องต่ำที่สุดในอุตสาหกรรมนี้ โดยมีอัตราส่วนทุนหมุนเวียนเฉลี่ย ๑.๐๗ เท่า และทุนหมุนเวียนอย่างถึงแก่น ๐.๗๐ เท่า ในขณะที่อุตสาหกรรมเฉลี่ย ๑.๓๑๕ เท่า และ ๐.๙๑๓ เท่า ตามลำดับ ระยะเวลาเก็บหนี้โดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับอุตสาหกรรมเฉลี่ย ๑๑๑ วัน โดยบริษัท ๑๑๓ วัน อัตราการหมุนเวียนของสินค้าคงคลังช้ากว่าอุตสาหกรรมโดยเฉลี่ยคือในปี ๒๕๑๙ ๓.๓๕ เท่า ในปี ๒๕๒๑ ๓.๙๕ เท่า ยกเว้นในปี ๒๕๒๐ การหมุนเวียนของสินค้าคงคลังดีกว่าอุตสาหกรรมเฉลี่ย ๕.๙๖๘ เท่า บริษัทฯ ๘.๙๕ เท่า การลงทุนเพิ่มของบริษัทฯ มีอัตราการเพิ่มน้อยกว่ายอดขายที่เพิ่มขึ้น จึงทำให้อัตราการหมุนเวียนของสินทรัพย์ประจำเพิ่มขึ้น

ตารางที่ ๒๑

แสดงอัตราส่วนสภาพคล่องและอัตราส่วนแสดงสมรรถ ภาพในการดำเนินงานของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์

ชื่อบริษัท	บริษัทไทยขอนแก่น แมงมุดเหล็กเจอรังจำกัด				บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์จำกัด				บริษัทสยามยามารายาจำกัด				บริษัทไทยคาวาซากิ มอเตอร์จำกัด				เฉลี่ย อุตสาหกรรม	
	อัตราส่วน	พ.ศ.	๒๕๑๔	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๔	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๔	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๔	๒๕๒๐		๒๕๒๑
ทุนหมุนเวียน (เท่า)		๑.๕๕	๑.๗๘	๑.๕๒	๑.๓๘	๑.๕๑	๑.๕๒	๑.๓๘	๑.๗๑	๑.๒๕	๑.๐๓	๑.๐๓	๑.๑	๑.๐๕	๑.๑๒	๑.๐๕	๑.๐๗	๑.๓๕
ทุนหมุนเวียน อย่างถึงแกนน (เท่า)		๐.๕	๑.๓๒	๐.๕๒	๐.๕๑	๑.๕๑	๑.๐๖	๑.๑๓	๑.๒	๐.๕๕	๐.๕๕	๐.๖๕	๐.๕๕	๐.๕๕	๐.๕๕	๐.๖๗	๐.๗	๐.๕๓
ระยะเวลาการเก็บ หนี้โดยเฉลี่ย (วัน)		๖๓	๕๕	๖๓	๖๓	๑๒๐	๑๓๑	๑๓๑	๑๒๗	๑๕๕	๑๕๖	๑๓๓	๑๕๕	๑๒๗	๕๐	๑๒๖	๑๑๓	๑๑๑
อัตราการหมุนเวียน ของสินค้าคงคลัง (เท่า)		๕.๕	๑๐.๕๗	๕.๐๕	๗.๑๕	๖.๕	๕.๕	๕.๓๖	๕.๓๕	๕.๕๓	๗.๗๕	๒.๕๕	๕.๕๖	๓.๓๕	๕.๕๕	๓.๕๕	๕.๕๕	๕.๕๕
อัตราการหมุนเวียน ของลูกหนี้ (เท่า)		๕.๓๖	๖.๑๑	๕.๗๓	๕.๗๗	๒.๕๗	๒.๗๕	๓.๐๒	๒.๕๖	๒.๒๕	๒.๕๗	๒.๗๒	๒.๕๕	๒.๕	๓.๕๕	๒.๕๕	๓.๒๕	๓.๕๕
อัตราการหมุนเวียน ของสินทรัพย์ประจำ (เท่า)		๑๒.๕	๑๕.๓	๑๑.๑๕	๑๐.๕๒	๑๐.๖๗	๕.๖๑	๕.๕๕	๕.๖๑	๒๖.๗๕	๑๑.๑๕	๗.๕๕	๑๕.๓	๕.๕๕	๑๐.๕๒	๑๑.๕๕	๕.๕๖	๑๐.๑๕
อัตราการหมุนเวียน ของสินทรัพย์รวม (เท่า)		๒.๓๖	๓.๒๓	๑.๕๗	๒.๕๕	๑.๕๕	๑.๕๒	๑.๕๖	๑.๕๕	๑.๕๒	๑.๕๓	๑.๑	๑.๓๕	๑.๑๕	๒.๒๕	๑.๖๑	๑.๖๕	๑.๕๖



จาก ๔.๘๒ เท่า เป็น ๑๐.๕๒ เท่า และ ๑๑.๔๕ เท่า ในปี ๒๕๑๙ ปี ๒๕๒๐ และปี ๒๕๒๑ ตามลำดับ แต่การเพิ่มอัตราการผลิตเงินของสินทรัพย์ประจำยังต่ำกว่าอุตสาหกรรมเฉลี่ย ซึ่ง ๑๖.๐๗๕ เท่า ซึ่งแสดงถึงสมรรถภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ และสภาพคล่องต่ำที่สุดในอุตสาหกรรมนี้ เพราะบริษัทฯ มีขนาดการลงทุนน้อยที่สุด ทั้งในด้านการผลิตและการจำหน่าย ดังนั้นการเปรียบเทียบกับผู้ผลิตรายอื่น ๆ จึงมีอัตราส่วนต่ำดังกล่าว

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ดำรงทุนหมุนเวียน และทุนหมุนเวียนอย่างถึงแก่น อยู่ในระดับอัตราส่วนเฉลี่ย ๑.๓๑๕ เท่า และ ๐.๙๑๓ เท่า ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราส่วนเฉลี่ยของอุตสาหกรรมผู้ผลิตรวม<sup>๑</sup> มีอัตราส่วนทุนหมุนเวียน ๑.๐๕๓ เท่า และมีอัตราส่วนทุนหมุนเวียนอย่างถึงแก่น ๐.๔๙๐๒ เท่า ซึ่งปรากฏว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ดำรงสภาพคล่องอยู่ในอัตราส่วนที่สูงกว่า ผู้ผลิตโดยทั่ว ๆ ไป ในอุตสาหกรรมอื่น ๆ ทั้งนี้เพราะมีสินค้าคงคลังจำนวนมาก โดยเฉพาะในปี ๒๕๑๙ และปี ๒๕๒๑ ส่วนในปี ๒๕๒๐ นั้น ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ มีสมรรถภาพในการดำเนินงานสูง เพราะสภาวะเศรษฐกิจดี มีความต้องการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีการชำระคืนหนี้สินระยะสั้น หรือมีการใช้แหล่งเงินทุนจากหนี้สินหมุนเวียนเป็นจำนวนมาก จึงทำให้อัตราส่วนสภาพคล่องอยู่ในเกณฑ์ต่ำ (โปรดดูรายละเอียดในแหล่งที่มาและใช้ไปของเงินทุน หน้า ๔๖-๑๐) ระยะเวลาการเก็บหนี้โดยเฉลี่ย ๑๑๑ วัน และมีอัตราการผลิตเงินของสินทรัพย์รวมเฉลี่ย ๑.๖๕ เท่า แต่มีอัตราการผลิตเงินของสินทรัพย์ประจำสูงถึง ๑๖.๐๗๕ เท่า สาเหตุของอัตราการผลิตเงินที่แตกต่างกันมาก เพราะการมีสินทรัพย์หมุนเวียนจำนวนมาก โดยเฉพาะสินค้าคงคลัง ลูกหนี้และเงินสด การหมุนเวียนของสินค้าคงคลังเฉลี่ย ๕.๙๖๔ เท่าหรือประมาณ ๖๐ วัน ต่อการหมุนเวียนของสินค้า ๑ ครั้ง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมนี้สามารถขายสินค้าที่ผลิตได้ภายใน ๖๐ วัน การดำรงสินทรัพย์สภาพคล่องให้สัมพันธ์กับการขายสินค้า และการเก็บเงินจากลูกหนี้ การดำรงสภาพคล่อง

<sup>๑</sup> คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ทำเนียบบริษัทใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ๓๐๐ บริษัท, การเฉลี่ยอัตราส่วนทางการเงินของบริษัทผู้ผลิต ๑๐๐ บริษัท พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๑ กรุงเทพมหานคร, ๒๕๒๐.

ไว้ใช้ในการดำเนินการปกติสำหรับค่าใช้จ่ายที่จำเป็น เช่น การซื้อวัสดุ ค่าแรง ค่าใช้จ่ายและสิทธิต่าง ๆ ในการผลิตควรมีประมาณการใช้ทุนหมุนเวียน ๖๐-๗๐ วัน เป็นอย่างน้อย สำหรับเป็นสภาพคล่องในการดำเนินการโดยไม่ติดขัด การเปรียบเทียบสมรรถภาพในการใช้สินทรัพย์รวมของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ต่ำกว่าอุตสาหกรรมผู้ผลิต ๑๐๐ บริษัท มีอัตราการหมุนเวียนของสินทรัพย์รวม = ๒.๔๒๔ เท่า<sup>๑</sup> เนื่องจากการใช้ทรัพย์สินส่วนใหญ่ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์เป็นสินทรัพย์หมุนเวียนเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมทั่วไปมีการใช้สินทรัพย์ถาวรเป็นส่วนใหญ่

#### ข. อัตราส่วนหนี้สิน

อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีอัตราส่วนหนี้สิน โดยเฉพาะหนี้สินระยะสั้น เช่น เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร ตัวเงินจ่ายและเจ้าหนี้ สูงร้อยละ ๖๗.๓๔ ต่อสินทรัพย์รวม และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวมสูงถึงร้อยละ ๖๙.๗๓ ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยเฉลี่ย ๖๘.๒ เท่า ซึ่งให้ความปลอดภัยต่อเจ้าหนี้ในระดับสูง เนื่องจากมีความสามารถในการทำกำไรสูงในอุตสาหกรรมนี้

เมื่อเปรียบเทียบอัตราส่วนหนี้สินของแต่ละบริษัทจะพบว่าบริษัทไทยคาวาซากิมอเตอร์ จำกัด มีอัตราความเสี่ยงสูง คืออัตราหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม ร้อยละ ๘๙.๕ บริษัทสยามยามาฮ่า จำกัด มีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวมร้อยละ ๘๑.๓ (ดังตารางที่ ๒๒) บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด มีอัตราส่วนหนี้สินรวมสินทรัพย์รวมร้อยละ ๕๘.๗ และบริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์มีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวมร้อยละ ๕๘.๙ เฉลี่ยอัตราของอุตสาหกรรมจะพบว่า มีหนี้สินหมุนเวียนสูงถึง ๑ ถึง ๔ เท่าของส่วนของผู้ถือหุ้น โดยมีอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๓๔๔.๗๕ ส่วนหนี้สินระยะยาวไม่เป็นที่นิยมใช้กันในอุตสาหกรรมนี้ นอกจากบริษัทไทยคาวาซากิมอเตอร์ จำกัด เพียงบริษัทเดียวที่ใช้หนี้สินระยะยาวสูงร้อยละ ๑๐๐ ของส่วนของผู้ถือหุ้น

<sup>๑</sup> เรืองเดียวกัน

แสดงอัตราส่วนหนี้สินของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

ชื่อบริษัท	บริษัทไทยออนด้า เมมูแพคเจอรังจำกัด				บริษัทไทยซูซูกิ มอเตอร์จำกัด				บริษัทสยามยามาฮา จำกัด				บริษัทไทยคำวาซากิ มอเตอร์จำกัด				เฉลี่ย อุตสาหกรรม	
	อัตราส่วน ท.ค.	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑		เฉลี่ย
อัตราส่วนหนี้สิน หมุนเวียนต่อสินทรัพย์ รวม (เปอร์เซ็นต์)	๕๖.๕	๕๕.๕	๗๓.๖	๕๘.๕	๔๗	๕๕.๕	๕๘.๕	๕๘.๘๖	๗๕.๘	๕๓.๕	๘๑.๕	๘๐.๕	๗๑.๕	๕๐.๕	๕๑.๕	๕๑.๕	๕๑.๕	๖๗.๓๕ (%)
อัตราส่วนหนี้สินรวม ต่อสินทรัพย์รวม (เปอร์เซ็นต์)	๕๖.๖	๕๕.๘	๗๓.๘	๕๘.๗	๔๗.	๕๕.๕	๕๕.๕	๕๘.๘๖	๗๕.๘	๕๓.๕	๘๕.๕	๘๑.๓	๗๑.๕	๕๓.๕	๕๕.๕	๕๕.๕	๕๕.๕	๖๗.๓๕ (%)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการจ่าย ดอกเบี้ย (เท่า)	๑๑.๓๖	๒๐.๐๕	๕.๓๘	๑๑.๕๔	๑๐.๕	๘.๒	๓๓.๖	๑๕.๕	๒๓.๕	๖๒๘.๕	๖๕.๗	๒๓๕.๓	(๑๕.๒)	๒.๕๕	๒.๕๕	๗.๐๗	๗.๐๗	๖๘.๒ (%)
อัตราส่วนหนี้สิน หมุนเวียนต่อส่วน ของเจ้าของ (เปอร์เซ็นต์)	๑๓๐	๘๐	๒๘๐	๑๖๓	๑๒๓	๑๒๔	๗๕	๑๑๓	๓๑๓	๕๒๔	๕๒๖	๕๕๔	๑๐๕	๕๑	๘๑๕	๘๐๕	๘๐๕	๓๕๕.๗๕ (%)
อัตราส่วนหนี้สินระยะยาว ต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เปอร์เซ็นต์)	.๐๐๖	.๐๐๖	.๐๐๗	.๐๐๖	-	-	-	-	๑๕.๗	-	-	๕.๒๓	๕๐๖	๒๕	๗๑	๑๐๐	๑๐๐	๒๖.๓ (%)

ความปลอดภัยของเจ้าหนี้ในการที่จะได้รับชำระหนี้คืน คือดอกเบี้ยและเงินต้น นั้น แม้ว่าอัตราแสดงความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยจะสูงเฉลี่ย ๖๘.๒ เท่า แต่ก็มีเพียงบริษัทสยามยามาฮาฯ เพียงบริษัทเดียวที่มีอัตราความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยเฉลี่ย ๒๓๙.๓ เท่า อีก ๓ บริษัทมีอัตราส่วนนี้ต่ำกว่าอุตสาหกรรมนี้โดยเฉลี่ย และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตในอุตสาหกรรมรวมของประเทศ, ซึ่งมีอัตราความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย ๔๑.๔๗๘<sup>๑</sup> ซึ่งสูงกว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มาก จึงนับว่าเจ้าหนี้มีความเสี่ยงมากในการที่จะได้รับการชำระหนี้เงินต้นคืนภายในระยะเวลา ๑ ปี ซึ่งเป็นระยะสั้นที่ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมนี้นิยมใช้กันมาก โดยบริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟกเจอร์ จำกัด มีอัตราส่วนหนี้สินหมุนเวียนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ยร้อยละ ๑๖๓ บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด ร้อยละ ๑๑๓ บริษัทสยามยามาฮ่า ร้อยละ ๔๕๔ และบริษัทไทยคาวากากิมอเตอร์ จำกัด ร้อยละ ๘๐๕ การเร่งรัดการชำระหนี้ของเจ้าหนี้ โดยเฉพาะในปัจจุบันสภาวะทางการเงิน เมื่ออัตราดอกเบี้ย ในการกู้ยืมสูงขึ้นประมาณ ๑๕-๑๘% ก็จะเป็นการเพิ่มต้นทุนของเงินทุนของอุตสาหกรรมนี้เป็นอย่างมาก ผู้ผลิตต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมนี้จึงมีความจำเป็นที่จะต้องหาแหล่งเงินทุน จากส่วนของผู้ถือหุ้นและจากส่วนของกำไรสะสมให้มากขึ้น เนื่องจากหนี้สินหมุนเวียนจากธนาคารพาณิชย์ สถาบันการเงินต่าง ๆ และเจ้าหนี้การค้าเริ่มมีปัญหายุ่งยากและมีน้อยลงประกอบกับต้นทุนของเงินทุนเพิ่มขึ้นดังกล่าว

ในการพิจารณาอัตราส่วนหนี้สินของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ จะเห็นได้ชัดเจนว่า เจ้าหนี้ทางการค้า เงินเบิกเกินบัญชี และตั๋วเงินจ่าย เป็นแหล่งของเงินทุนที่สำคัญที่สุดของอุตสาหกรรมนี้ (ดูรายละเอียดหน้า ๙๖-๑๐๐) ในการลงทุนเพิ่มในอนาคต แนวโน้มของอัตราส่วนหนี้สินมีแนวโน้มที่จะลดลง เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น

<sup>๑</sup> เรื่องเดียวกัน

และปัญหาของแหล่งเงินทุนมีมากขึ้นดังนั้น การเงินทุนจากส่วนของเจ้าของและจากกำไร สะสมจากการดำเนินงานก็จะ เป็นแหล่งเงินทุนจากภายในกิจการที่มีความสำคัญ เมื่อ เป็นเช่นนี้จะทำให้แนวโน้มของกำไรของส่วนของเจ้าของลดลงได้ ซึ่งแตกต่างจากการ ใช้แหล่งเงินทุนจากหนี้สินหมุนเวียนจะทำให้แนวโน้มกำไรต่อส่วนของเจ้าของมีมากกว่า แต่เนื่องจากการใช้แหล่งเงินทุนจากหนี้สินระยะยาวไม่เป็นที่นิยม เพราะลักษณะของการ ลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ส่วนใหญ่จะได้ผลตอบแทนในระยะปีต่อปี การใช้แหล่งเงินทุนจาก ระยะยาวจึงไม่เหมาะสม เพราะ ในบางปีอุตสาหกรรมนี้อาจจะกระทบกระเทือนมากจาก ภาวะเศรษฐกิจ ทำให้มีรายได้ไม่สม่ำเสมอ อีกทั้งการใช้แหล่งเงินทุนระยะยาวมีต้นทุนสูง กว่าอีกด้วย

#### ค. อัตราส่วนแสดงสมรรถภาพในการหากำไร

อัตราส่วนแสดงสมรรถภาพในการหากำไร โดยเฉลี่ยของอุตสาหกรรมรถ จักรยานยนต์ค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ได้จะอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากบริษัทไทยควาซากิ มอเตอร์ จำกัด ประสบกับการขาดทุน และแนวโน้มของอัตราผลตอบแทนจากค่าขายลดลง จากปี ๒๕๑๙ เช่น บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด ในปี ๒๕๑๙ ผลตอบแทนจากค่า ขาย = ๓.๗๗% แต่ในปี ๒๕๒๑ ลดลงเป็น ๒.๐๕% และบริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด อัตราผลตอบแทนจากค่าขาย ในปี พ.ศ. ๒๕๑๙ = ๙.๒๒% แต่ในปี ๒๕๒๑ ลดลงเป็น ๖.๕๕% โดยมีอัตราผลตอบแทนจากค่าขายเฉลี่ยของอุตสาหกรรม = ๓.๔๙% แต่ในปี ๒๕๒๐ ทุกบริษัทมีอัตราผลตอบแทนจากค่าขายสูงกว่าปี ๒๕๒๑ เมื่อเปรียบเทียบกับ อุตสาหกรรมผู้ผลิตในประเทศไทย ๑๐๐ ราย มีอัตราผลตอบแทนจากค่าขาย = ๔.๖๖%<sup>๑</sup>

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ประจำเฉลี่ยของอุตสาหกรรม = ๔๐.๗๙% ผู้ผลิตทั้ง ๓ บริษัท ยกเว้นบริษัทไทยควาซากิมอเตอร์ จำกัด มีอัตราผลตอบแทนจาก สินทรัพย์ประจำสูงกว่าอัตราเฉลี่ยคือ บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด = ๔๘.๓%

<sup>๑</sup> เรื่องเดียวกัน

บริษัทซูซูกิมอเตอร์ จำกัด = ๔๖.๖๕% และบริษัทสยามยามาฮา จำกัด = ๗๕.๘%  
(เป็นอัตราเฉลี่ยของแต่ละบริษัทในปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑) ซึ่งแต่ละบริษัทมีความสามารถในการใช้สินทรัพย์ประจำสูง

อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้นของเจ้าของอุตสาหกรรมผู้ผลิต ๑๐๐ ราย ในประเทศไทยมีอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น = ๘.๐๕๕% แต่ในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีอัตราผลตอบแทนสูงกว่า คือ บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด = ๒๑.๓% บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด = ๒๗.๖๓% และบริษัทสยามยามาฮา จำกัด = ๓๗.๔๓% โดยมีอัตราเฉลี่ยของอุตสาหกรรมนี้ = ๑๐.๕๕%

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวมเฉลี่ยของอุตสาหกรรมนี้ = ๖.๕๕% โดยบริษัทต่าง ๆ มีอัตราผลตอบแทนดังนี้คือ บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด = ๘.๕๓% บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด = ๑๒.๒๑% และบริษัทสยามยามาฮา = ๖.๘๑% (โปรดดูรายละเอียดในตารางที่ ๒๓)

สมรรถภาพในการหาค่าไรของแต่ละบริษัทในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์แตกต่างกันไปตามสภาพทางเศรษฐกิจ ความสามารถในการดำเนินการและนโยบายของบริษัทนั้น ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมนี้ และอุตสาหกรรมผู้ผลิต ๑๐๐ ราย ในประเทศสมรรถภาพในการหาค่าไรของผู้ผลิต ส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์อยู่ในเกณฑ์สูงกว่า และมีแนวโน้มของการเพิ่มขึ้นของค่าขายและกำไรเพิ่มสูงขึ้นทุกปี แต่อัตราส่วนเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับระหว่างปี อาจจะลดลงหรือเพิ่มขึ้นได้ โดยปกติในระยะ เวลา ๓ ปี ที่ผ่านมารถจักรยานยนต์มีกำไรดี

การเพิ่มขึ้นในอัตราผลตอบแทนมีผลมาจากสาเหตุสำคัญคือ

๑. การเพิ่มสินทรัพย์ประจำ เพื่อเพิ่มสมรรถภาพในการผลิตให้สูงขึ้น
๒. การเพิ่มของยอดขายทุกปี เนื่องจากปริมาณความต้องการรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น
๓. การลดค่าใช้จ่ายในการผลิตและการบริหาร

โดยเฉลี่ยในปี ๒๕๒๑ แนวโน้มของอัตราผลตอบแทนของบริษัทต่าง ๆ คือ บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด และบริษัทสยามยามาฮ่า จำกัด ต่างก็มีแนวโน้มลดลงจากปี ๒๕๑๙ และปี ๒๕๒๐ ทั้งนี้เพราะมีการเพิ่มสินทรัพย์ประจำมากขึ้น อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ประจำลดลง แต่ในขณะเดียวกันอัตราการเพิ่มขึ้นของยอดขายมีน้อยกว่าการเพิ่มของสินทรัพย์ประจำ จึงทำให้อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวมลดลงในทุกบริษัท เพราะในอุตสาหกรรมนี้มีการปรับตัวอย่างมากในระยะปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑ ทั้งในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต และการดำเนินงาน เพื่อการหากำไร จึงเป็นที่คาดกันว่าหากผู้ผลิตแต่ละรายสามารถปรับตัวได้ต่อการเปลี่ยนแปลงนี้แล้ว การวัดประสิทธิภาพจะสามารถทำได้ชัดเจนมากขึ้น

แสดงอัตราส่วนแสดงสมรรถภาพในการหักภาษี

ชื่อบริษัท	บริษัทไทยธนาคาร แมนูแฟคเจอร์ จำกัด				บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด				บริษัทสยามยามาฮา จำกัด				บริษัทไทยคาวาซากิ มอเตอร์ จำกัด				เฉลี่ย อุตสาหกรรม		
	อัตราส่วน	ท.ศ.	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๙	๒๕๒๐		๒๕๒๑	เฉลี่ย
อัตราส่วนกำไร เบื้องต้น ต่อการขาย (เปอร์เซ็นต์)			๒๕.	๒๕.๒	๒๕.๕	๒๗.๕	๑๙.๒	๑๗.๘	๑๗.๕	๑๘.๑๗	๒๕.๖๕	๑๕.๕๕	๒๕.๖๘	๒๓.๐๖	๕.๐๕	๒๖.๓	๒๓.๗	๑๙.๗	๒๒.๑๑
อัตราส่วนผลตอบแทน จากค่าขาย (เปอร์เซ็นต์)		๓.๗๗	๕.๒๘	๖.๐๕	๖.๕๕	๙.๒๒	๗.๗	๖.๕๕	๗.๘๒	๕.๐๕	๕.๐๕	๕.๐๓	๕.๐๕	(๕.๐๕)	๐.๗	๑.๐๓	(๒.๕๕)	(๒.๕๕)	๓.๕๕
อัตราส่วนผลตอบแทน จากสินทรัพย์ประจำ (เปอร์เซ็นต์)		๕๕.๗	๕๓.๕	๑๒.๖	๕๕.๓	๕.๕๕	๗๕.๑	๕๖.๐๒	๕๖.๖๕	๑๓๕.๑	๕๖.๖๗	๓๕.๖๓	๗๕.๘	(๕๓)	๘.๕	๑๑.๘	(๗.๖)	(๗.๖)	๕๐.๗๕
อัตราส่วนผลตอบแทน จากสินทรัพย์รวม (เปอร์เซ็นต์)		๘.๕	๑๕.๗	๕.๑	๕.๕๗	๑๕.๖๘	๑๑.๗๕	๑๐.๒๓	๑๒.๑	๗.๖๘	๗.๒๐	๕.๕๕	๖.๘๑	(๑๐.๗)	๑.๕๕	๑.๖๕	(๒.๕)	(๒.๕)	๖.๕๕
อัตราผลตอบแทน จากส่วนของผู้ถือหุ้น (เปอร์เซ็นต์)		๒๐.๖	๒๕.๕	๑๕.๕	๒๑.๗	๓๕.๑๕	๒๖.๕๓	๑๕.๕๓	๒๗.๖๓	๓๑.๗๗	๕๖.๕๖	๓๕.๕๘	๓๗.๕๓	(๑๖๕)	๑๘.๕	๑๖.๓	(๕๕)	(๕๕)	๑๐.๕๕



### ง. อัตราผลตอบแทนต่อผู้ลงทุน

การจ่ายเงินปันผลซึ่งเป็นผลตอบแทนโดยตรงต่อผู้ถือหุ้นในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์อยู่ในอัตราที่สูงเฉลี่ย ๑๕ ถึง ๓๕% เป็นจำนวนเงิน ๑.๔-๖.๓ ล้านบาท โดยหากคิดตามระยะเวลาคืนทุน (Pay Back Period)

บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด มีระยะเวลาคืนทุน = ๑๐ ปี

บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด มีระยะเวลาคืนทุน = ๓ ปี

บริษัทสยามยามาฮ่า จำกัด มีระยะเวลาคืนทุน = ๕ ปี

เฉลี่ยระยะเวลาคืนทุนในอุตสาหกรรมนี้ = ๖ ปี การคิดระยะเวลาคืนทุนดังกล่าวนี้คิดคำนวณโดยการกำหนดให้ นโยบายการจ่ายเงินปันผลอยู่ในอัตราสม่ำเสมอทุกปี และความสามารถในการทำกำไรของบริษัทต่าง ๆ อยู่ในระดับเท่ากันทุกปี

การจ่ายเงินปันผล เมื่อคิดคำนวณตามราคาหุ้นจะเป็นอัตราร้อยละดังนี้

บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด ราคาหุ้นละ ๑,๐๐๐ บาท จ่ายเงินปันผลร้อยละ ๑๕ ของราคาหุ้น บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด ราคาหุ้นละ ๑๐,๐๐๐ บาท จ่ายเงินปันผลร้อยละ ๒๐ ของราคาหุ้น บริษัทสยามยามาฮ่า จำกัด ราคาหุ้นละ ๕๐ บาท จ่ายเงินปันผลร้อยละ ๒๐ ของราคาหุ้น ส่วนบริษัทไทยควาซากิมอเตอร์ จำกัด นั้น ยังไม่มีการเบิกจ่ายเงินปันผลเพราะได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๑๕ และประสบผลการขาดทุน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ๒๔)

การวัดอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน โดยใช้ระบบดูปอนด์ (Du Pont System)

คือการนำเอาความสัมพันธ์ระหว่างอัตราส่วนการวัดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน คืออัตราการหมุนเวียนของสินทรัพย์ดำเนินการ กับอัตราผลตอบแทนจากค่าขาย ซึ่งเป็นอัตราส่วนแสดงสมรรถภาพในการทำอะไรมาวิเคราะห์ร่วมกัน จะได้อัตราเฉลี่ยของผล.ตอบแทนจากการลงทุนในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ = ๖.๕% โดยปกติอัตราการหมุนเวียนของสินทรัพย์ดำเนินการของอุตสาหกรรมนี้อยู่ในเกณฑ์ต่ำ คือมีอัตราส่วนเฉลี่ย = ๑๔๖ เท่า

โดยมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนสูงสุดในอุตสาหกรรมนี้คือ ในปี ๒๕๒๐ บริษัทไทยซอนต้า  
แมนูแฟคเจอร์ จำกัด มีผลตอบแทนสูงสุด = ๑๔.๕๗% และในปี ๒๕๑๙ บริษัทไทย  
ซูซูกิมอเตอร์ จำกัด มีผลตอบแทน ๑๔.๖๖% (ดังตารางที่ ๒๔)

การเพิ่มอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนจะสามารถทำได้โดยหลักการคือ การ  
เพิ่มค่าขายให้สูงขึ้น เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนจากค่าขายเพิ่มขึ้น โดยการเพิ่มราคาสินค้า  
และลดต้นทุนการผลิตให้ได้มากที่สุด โดยใช้เครื่องจักร เครื่องมือ กำลังคนให้มีประสิทธิ  
ภาพมากที่สุด ก็จะทำให้ผลตอบแทนจากการลงทุนเพิ่มขึ้นได้ อัตราผลตอบแทนจากการ  
ลงทุนโดยใช้ระบบดูปองต์ และอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวมมีค่าใกล้เคียงกันมากคือ  
๖.๕% (โดยผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม = ๖.๕๕% ดังตารางที่ ๒๓)

ตารางที่ ๒๕

แสดงอัตราผลตอบแทนต่อการลงทุน, เงินปันผลและจำนวนหุ้นของผู้ลงทุน

ชื่อบริษัท		บริษัทไทยฮอนด้า แมนูแฟคเจอร์ จำกัด				บริษัทไทยซูซูกิ มอเตอร์ จำกัด				บริษัทสยามยามาฮา จำกัด				บริษัทไทยควาซากิ มอเตอร์ จำกัด				เฉลี่ย อุตสาหกรรม
อัตราส่วน	พ.ศ.	๒๕๑๕	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๕	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๕	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	๒๕๑๕	๒๕๒๐	๒๕๒๑	เฉลี่ย	
อัตราผลตอบแทนจากการ ลงทุน แบบ Du Pont System		๘.๙๐	๑๕.๕๗	๔.๐๔	๘.๕๐	๑๔.๖๖	๑๑.๗	๑๐.๒๒	๑๒.๑๔	๗.๖๗	๗.๒๒	๕.๕๓	๖.๑๘	(๑๐.๘)	๑.๖	๑.๖๕	(๒.๕)	๖.๕๐%
จำนวนหุ้น		๒๐,๐๐๐ หุ้น	ⓐ	๑,๐๐๐ บาท		๑,๘๐๐ หุ้น	ⓑ	๑๐,๐๐๐ บาท		๑๘๐,๐๐๐ หุ้น	ⓒ	๕๐ บาท		๑๐,๐๐๐ หุ้น	ⓐ	๕๐๐ บาท		
กำไรต่อหุ้น		๔๗๘	๘๘๒	๕๓๔	๖๓๒	๓๗๘๓๒	๓๓๒๕๕	๒๗๕๖๘	๓๒๘๘๗	๑๑๕๒	๒๗๐	๓๒๖	๕๘๓	๓๑๘	๑๐๖	๗๒	๑๖๕	(บาท)
เงินปันผลต่อหุ้น		๑๕๐	๑๕๐	-	๑๐๐	๓๕๐๐	๓๕๐๐	๒๕๐๐	๓๑๖๖	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	-	-	-	-	(บาท)
เงินปันผล		๓	๓	-	-	๖.๓	๖.๓	๔.๕	๕.๗	๑.๘	๑.๘	๑.๘	๑.๘	-	-	-	-	(ล้านบาท)

## การวิเคราะห์จุดเสมอตัว (Break -even Analysis) ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

การวิเคราะห์จุดเสมอตัวนี้เป็นวิธีการวิเคราะห์ขั้นพื้นฐานที่ใช้สำหรับการศึกษาถึงความสัมพันธ์ ของรายได้หรือค่าขาย และต้นทุนรวม เนื่องจากต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานธุรกิจประกอบด้วย

- ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost)
  - ต้นทุนแปรได้หรือต้นทุนแปรผัน (Variable Cost)
- และ
- ต้นทุนกึ่งแปรผัน (Semi-Variable Cost)

หากต้นทุนในการดำเนินงานธุรกิจทั้งหมดเป็นต้นทุนแปรผัน การวิเคราะห์ปริมาณสินค้าหรือปริมาณการผลิต ณ จุดเสมอตัว ก็จะไม่เกิดขึ้น การที่มีต้นทุนคงที่ หรือต้นทุนกึ่งแปรได้จะทำให้ธุรกิจอาจขาดทุนได้ ในระดับการผลิตที่ต่ำกว่าจุดเสมอตัว ฉะนั้นในการวางแผนกำไรจึงจำเป็นที่จะต้องหาระดับการผลิต ณ จุดเสมอตัว คือ จุดที่รายได้จากค่าขายเท่ากับต้นทุนรวม เพื่อมิให้ประสบกับการขาดทุน ดังนั้นถ้ากิจการไม่ต้องการประสบกับการขาดทุน ก็ควรพยายามที่จะขายสินค้าให้ได้อย่างน้อยที่สุดเท่ากับต้นทุนทั้งหมดที่เกิดขึ้น<sup>๑</sup>

เพื่อให้สะดวกและเหมาะสมกับการคำนวณหาจุดเสมอตัว ในอุตสาหกรรมจักรยานยนต์ จึงกำหนดต้นทุนชนิดต่าง ๆ ไว้ดังนี้

- ก. ต้นทุนคงที่ ได้แก่

---

<sup>๑</sup>สังวร ปัญญาติลล, การเงินธุรกิจ. คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, (โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. ๒๕๒๐,) หน้า ๘๓.

๑. ค่าเสื่อมราคา ตามกฎหมายอนุญาติให้หักเป็นค่าใช้จ่ายได้ร้อยละ ๕  
 จ๊อปปี สำหรับอาคารและสิ่งก่อสร้าง และร้อยละ ๒๐ ต่อปี สำหรับเครื่องมือและเครื่องจักร

๒. เงินเดือนและสวัสดิการ

๓. ค่าประกันภัย

๔. ดอกเบี้ยจ่าย

๕. ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ

๖. ค่าใช้จ่ายทำการต่าง ๆ

ข. ต้นทุนแปรผัน ได้แก่

๑. ต้นทุนวัตถุดิบ เช่น ค่าซื้อ ค่าภาษีอากรขาเข้า ค่าขนส่งวัตถุดิบ ค่า  
 ธรรมเนียมในการสั่งซื้อ และค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา

๒. ภาษีการค้าและภาษีเทศบาล

๓. ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เช่น ค่าโทรศัพท์ ค่ารับรอง ค่า  
 โฆษณา ค่าพาหนะ และเบี้ยเลี้ยง เป็นต้น

๔. ค่าแรงงานในการผลิต

๕. ค่าใช้จ่าย ในการผลิต เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง พลังงาน วัสดุสิ้นเปลือง  
 ค่าไฟฟ้า ค่าซ่อมแซม และค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ เป็นต้น

อนึ่ง ค่าใช้จ่ายบางอย่างเป็นต้นทุนชนิดที่แปรได้ จึงไม่สามารถแยกว่าเป็น  
 ต้นทุนคงที่หรือต้นทุนแปรผัน เช่น ค่ากรรมวิธีการผลิต ค่าวัสดุและอุปกรณ์เสื่อมสมรรถภาพ  
 ค่าเขียนแบบ เป็นต้น ดังนั้นการแบ่งประเภทต้นทุนจึงไม่สามารถทำได้โดยการประมาณ  
 เท่านั้น

#### ข้อสมมติในการวิเคราะห์จุดเสมอตัว

๑. ในการคำนวณจะไม่มีต้นทุนที่ผันแปร โดยจะใช้เฉพาะต้นทุนคงที่และต้นทุน  
 ผันแปร เท่านั้น

๒. สมมติให้ระดับราคาคงที่ โดยใช้ระดับราคาเฉลี่ยของรถจักรยานยนต์  
 ทุกขนาด โดยเฉลี่ยจากราคาขายแบบเงินสด จากโรงงานหรือตัวแทนจำหน่าย

๓. ปริมาณการผลิตในแต่ละปีมีการผลิตสม่ำเสมอตลอดปี

๔. กำหนดความสัมพันธ์ของจุดเสมอตัวมาจากสมการแสดงความสัมพันธ์ คือ  
รายได้จากการขาย = ต้นทุนผันแปร + ต้นทุนคงที่

ประโยชน์ของการวิเคราะห์จุดเสมอตัว

๑. สามารถช่วยให้ผู้บริหารในการกำหนดจำนวนการผลิต ที่สามารถหลีกเลี่ยงจากผลขาดทุนได้

๒. สามารถช่วยผู้บริหารในการวางแผนกำไรได้

๓. สามารถช่วยในการกะประมาณโอกาสกำไร หรือขาดทุนในระดับต่าง ๆ ของการผลิต ภายใต้สภาพการณ์ที่มีเหตุผล

๔. สามารถช่วยในการปรับปรุงประสิทธิภาพในการหากำไรได้โดย การควบคุมต้นทุนผันแปร การเพิ่มราคาจำหน่าย การลดต้นทุนคงที่ ซึ่งจะมีประโยชน์ในการนำไปใช้

๕. มีประโยชน์ต่อการวางแผนระยะยาวได้ดี เพราะรู้ถึงความสัมพันธ์และแนวโน้ม และลักษณะสำคัญของต้นทุนต่าง ๆ และกำไรที่ต้องการได้จริง

๖. การวัดค่าความสัมพันธ์ต่าง ๆ ในอัตราที่เป็นจริงของรายได้ ต้นทุนและกำไรสามารถนำไปกำหนดมาตรฐานเป้าหมายของกำไร ระดับต้นทุนและการควบคุมการดำเนินงานได้สะดวก

สมการที่จะใช้ในการคำนวณคือ

$$๑. \text{เปอร์เซ็นต์ของกำไรหลังต้นทุนแปรผัน} = \frac{\text{รายได้} - \text{ต้นทุนแปรผัน}}{\text{รายได้}} \times ๑๐๐$$

(Contribution Profit)

๒. รายรับ ณ จุดเสมอตัว (หน่วย: จำนวนเงิน) =

.....  
ต้นทุนคงที่

เปอร์เซ็นต์ของกำไรหลังต้นทุนผันแปร

การศึกษาความสัมพันธ์ของจุดเสมอตัวกับการเปลี่ยนแปลงของราคา รายได้ ต้นทุนผันแปร ต้นทุนคงที่ และกำไรในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

๑. บริษัทไทยฮอนด้าแมนูแฟคเจอร์ จำกัด

การลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตในระยะปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑ จาก ๓๐,๐๐๐ คันต่อปี โดยเพิ่มจากปี ๒๕๑๙ คิดเป็นร้อยละ ๖๖.๖ (ดูรายละเอียดจากตารางที่ ๒๕) สามารถทำให้จุดเสมอตัวเปลี่ยนแปลงต่ำลงในปี ๒๕๒๐ ร้อยละ ๔๐.๘ และในปี ๒๕๒๑ ลดลงร้อยละ ๒.๑ ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากการเพิ่มรายได้ของบริษัทให้สูงขึ้น โดยเพิ่มจากปี ๒๕๑๙ ร้อยละ ๔๓.๕ ในปี ๒๕๒๐ และเพิ่มรายได้ร้อยละ ๑๐๔.๖ ในปี ๒๕๒๑ เพราะบริษัทได้เพิ่มระดับราคาการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ โดยมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๑.๖ และร้อยละ ๔๒.๑ ในปี ๒๕๒๐ และปี ๒๕๒๑ ตามลำดับ ในการเพิ่มราคาในขณะที่ต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้นในการขยายการผลิตในปี ๒๕๒๐ ร้อยละ ๑๘.๘ และในปี ๒๕๒๑ เพิ่มเป็นร้อยละ ๖๓.๓ นั้น เมื่อเปรียบเทียบการเพิ่มของรายได้ที่มีอัตราค่าการเพิ่มสูงกว่าต้นทุนคงที่ที่เพิ่มขึ้นแล้ว จึงทำให้มีผลกระทบต่อจุดเสมอตัว คือ จุดเสมอตัวอยู่ในระดับของกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๘๔ ในปี ๒๕๒๐ และเพิ่มร้อยละ ๑๑.๕ ในปี ๒๕๒๑ ตามลำดับ

๒. บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด

การลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตในระยะปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑ จาก ๔๐,๐๐๐ คันต่อปี ในปี ๒๕๑๙ เป็น ๖๐,๐๐๐ คันต่อปี ในปี ๒๕๒๑ คิดเป็นการเพิ่มร้อยละ ๕๐ ของกำลังการผลิตในปี ๒๕๑๙ โดยมีการเพิ่มในปี ๒๕๒๐ คิดเป็นร้อยละ ๒๕ ของปี ๒๕๑๙ การเพิ่มกำลังการผลิตในปี ๒๕๒๐ มีผลทำให้จุดเสมอตัวลดลงร้อยละ ๑๘.๗ เนื่องจากการเพิ่มราคาการรถจักรยานยนต์ร้อยละ ๕ ในปี ๒๕๒๐ จากปี ๒๕๑๙ ทำให้สามารถเพิ่มรายได้เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๔๕ ซึ่งมากกว่าการเพิ่มขึ้นของต้นทุนคงที่ที่เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๒๑.๑ ในปี ๒๕๒๐ และอีกประการหนึ่ง ต้นทุนผันแปรมีการเพิ่มขึ้นน้อยกว่ารายได้ จึงทำให้อัตรากำไรหลังต้นทุนผันแปรเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๑๙ ร้อยละ ๑๕.๓ ในปี ๒๕๒๐ และมีอัตราเพิ่มขึ้น

ของกำไรสุทธิร้อยละ ๒๕ (ตารางที่ ๒๕) แต่เมื่อมีการลงทุนเพิ่มต่อไปในปี ๒๕๒๑ เป็น ๖๐,๐๐๐ คันต่อปี จุดเสมอตัวได้เปลี่ยนแปลงสูงขึ้นถึงร้อยละ ๔๑.๕ อันเนื่องมาจากต้นทุนคงที่ได้เพิ่มจากปี ๒๕๑๙ สูงถึงร้อยละ ๑๖๑.๖ ในปี ๒๕๒๑ อันเนื่องมาจากต้นทุนคงที่ได้เพิ่มจากปี ๒๕๑๙ สูงถึงร้อยละ ๑๖๑.๖ ในปี ๒๕๒๑ แม้ว่าจะทำการเพิ่มระดับราคาสูงขึ้นตามต้นทุน ร้อยละ ๒๐.๒ ก็สามารถทำรายได้เพิ่มขึ้น จากปี ๒๕๑๙ เพียงร้อยละ ๔๕.๓ เท่านั้น ซึ่งน้อยกว่าการเพิ่มของรายได้ในปี ๒๕๒๐ (ร้อยละ ๔๕) เพียงร้อยละ ๐.๗ เท่านั้น กำไรสุทธิในปี ๒๕๒๑ จึงเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๑๙ เพียงร้อยละ ๓.๘ ซึ่งเป็นอัตราเปอร์เซ็นต์ที่เพิ่มขึ้นต่ำที่สุดในอุตสาหกรรมนี้ในระยะเดียวกัน

### ๓. บริษัทสยามยามาฮา จำกัด

การลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตในระยะปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑ จาก ๒๐,๐๐๐ คันต่อปี เป็น ๖๐,๐๐๐ คันต่อปี ในปี ๒๕๒๐ และปี ๒๕๒๑ ทำให้จุดเสมอตัวมีการเปลี่ยนแปลงสูงขึ้น ร้อยละ ๙๙.๗ ในปี ๒๕๒๐ และเพิ่มขึ้นในปี ๒๕๒๑ ถึงร้อยละ ๑๖๗.๗ จุดเสมอตัวที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนคงที่ ในปี ๒๕๒๐ ร้อยละ ๑๘๔.๓ และในปี ๒๕๒๑ ร้อยละ ๓๐๗.๕ จากปี ๒๕๑๙ แต่อัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้ที่มีอัตราเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๑๙ ร้อยละ ๓๘๑.๙ ในปี ๒๕๒๐ และเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๘๓.๑ ในปี ๒๕๒๑ เมื่อเปรียบเทียบกับการเพิ่มขึ้นของต้นทุนคงที่แล้ว รายได้มีอัตราการเพิ่มขึ้นมากกว่า จึงสามารถทำให้กำไรสุทธิมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๑๙ ร้อยละ ๖๕ ในปี ๒๕๒๐ และเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙๘.๗ ในปี ๒๕๒๑ เนื่องจากการเพิ่มระดับราคาในอัตราร้อยละ ๑๕.๑ ในปี ๒๕๒๐ และเพิ่มร้อยละ ๓๒.๕ ในปี ๒๕๒๑ เมื่อเปรียบเทียบกับราคาในปี ๒๕๑๙ แม้ว่าการเพิ่มกำลังการผลิตจะทำให้ต้นทุนผันแปรเพิ่มขึ้น ซึ่งมีผลทำให้กำไรหลังต้นทุนผันแปรลดลงก็ตาม แต่มีอัตราการลดลงในอัตราที่ต่ำกว่ารายได้ที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นสูง (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ๒๕)



#### ๔. บริษัทไทยคาวาซากิมอเตอร์ จำกัด

การลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตในระยะปี ๒๕๑๙-๒๕๒๑ จาก ๑๘,๐๐๐ คันต่อปี ในปี ๒๕๑๙ เป็น ๒๒,๐๐๐ คันต่อปีในปี ๒๕๒๑ (ตารางที่ ๒๕) ทำให้จุดเสมอตัวลดลงจากปี ๒๕๑๙ ร้อยละ ๑๒.๔ ในปี ๒๕๒๐ เพราะมีการเพิ่มระดับราคาจากปี ๒๕๑๙ ร้อยละ ๒๑.๗ ในปี ๒๕๒๐ การเปรียบเทียบดังกล่าวของบริษัทนี้อัตราค่าการเปลี่ยนแปลงในรายการต่าง ๆ ในปี ๒๕๒๐ และปี ๒๕๒๑ จะอยู่ในระดับสูงมากผิดปกติ เนื่องจากในปี ๒๕๑๙ ซึ่งในการคำนวณถือเป็นปีฐาน บริษัทนี้ประสบผลการขาดทุน เพราะเพิ่งเริ่มจัดตั้งโรงงานผลิตขึ้น ในปี ๒๕๑๙ นี้เอง โดยมีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๑๙ ร้อยละ ๑๒๒.๔ และร้อยละ ๑๔๕.๖ ในปี ๒๕๒๐ และปี ๒๕๒๑ ตามลำดับ เนื่องจากผลของการเพิ่มระดับราคาดังกล่าว การเพิ่มของต้นทุนคงที่เพิ่มจากปี ๒๕๑๙ ร้อยละ ๑๔๘.๕ และร้อยละ ๒๘๒.๗ ในปี ๒๕๒๐ และปี ๒๕๒๑ ทำให้จุดเสมอตัวกลับสูงขึ้นจากปี ๒๕๑๙ ร้อยละ ๓๖.๒ ในปี ๒๕๒๑

จากการศึกษาถึงความสัมพันธ์ของจุดเสมอตัว รายได้ ราคา ต้นทุนคงที่ ต้นทุนผันแปร และกำไร ทำให้ทราบได้ว่า การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นดังกล่าวมีความสัมพันธ์เริ่มจากการเพิ่มกำลังการผลิตที่สูงขึ้น ในการผลิตของบริษัทผู้ผลิตแต่ละราย พอสรุปได้ว่าการเพิ่มการลงทุนในการเพิ่มกำลังการผลิต จะทำให้เกิดอัตราค่าการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนคงที่ อยู่ในอัตราที่สูงมาก ในกรณีที่ผู้ผลิตรายใดสามารถเพิ่มระดับราคาการถจกรยานยนต์ของต้นทุนอยู่ในอัตราที่สูงขึ้น เพื่อรักษาระดับรายได้ของบริษัทให้เป็นสัดส่วนเท่ากับการเพิ่มของต้นทุนคงที่ หรือสามารถเพิ่มรายได้ได้สูงกว่าการเพิ่มของต้นทุนได้ก็จะสามารถทำให้จุดเสมอตัวต่ำลงได้ แต่ในทางตรงกันข้าม ในขณะที่มีการเพิ่มกำลังการผลิตและต้นทุนคงที่สูงขึ้นนั้น หากการเพิ่มของระดับราคาไม่สามารถทำให้บริษัทมีรายได้เพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มของราคาไม่มีความสัมพันธ์กับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นแล้ว จุดเสมอตัวก็จะมีอัตราเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นซึ่งบริษัทนั้น ๆ จะต้องทำการผลิตรถจักรยานยนต์ให้มากขึ้นกว่าเดิมเป็นจำนวนมากกว่าระดับการผลิตเดิม

ในระยะปี ๒๕๑๙ ถึงปี ๒๕๒๑ อัตราการเปลี่ยนแปลงของระดับราคาารถจักรยานยนต์มีอัตราที่สูงขึ้นจากปี ๒๕๑๙ เฉลี่ยร้อยละ ๑๗.๕ และในอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีการเพิ่มการลงทุน ในการเพิ่มกำลังการผลิตเฉลี่ยร้อยละ ๕๐.๗ ต่อปี ซึ่งทำให้ต้นทุนคงที่สูงขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๔๘.๙ ต่อปี การเพิ่มของระดับราคาสามารถทำให้รายได้เฉลี่ยเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๑๒๙.๓ ต่อปี และมีอัตราการเพิ่มของกำไรสุทธิเฉลี่ยร้อยละ ๔๕ ต่อปี และระดับอัตราของการผลิต ณ จุดเสมอตัวที่เหมาะสมของอุตสาหกรรมนี้ในระยะ ๓ ปี (๒๕๑๙-๒๕๒๑) จะอยู่ในระดับเฉลี่ยร้อยละ ๓๐ ของกำลังการผลิตทั้งหมด (หรือ ๒๙.๒๙ จากตารางที่ ๒๕) โดยมีขนาดกำลังการผลิตที่เหมาะสมที่สุดคือ ๔๐,๐๐๐ คันต่อปี

การวิเคราะห์จุดเสมอตัวของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ จะมีประโยชน์ต่อการศึกษาของผู้ลงทุน โดยเฉพาะผู้ลงทุนรายใหม่ในการศึกษาถึงความสัมพันธ์ของต้นทุนกำไรและอัตราการผลิตที่เหมาะสม สามารถวางแผนกำไรได้ เพราะสามารถทราบถึงพฤติกรรมของต้นทุนต่าง ๆ ได้ว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร ผู้ลงทุนรายใหม่ที่สนใจในการลงทุน ในอุตสาหกรรมนี้ควรลงทุนในโรงงานผลิตขนาดไม่ต่ำกว่า ๔๐,๐๐๐ คันต่อปี โดยมีเงินลงทุน ไม่ต่ำกว่า ๑๕ ล้านบาท ในต้นทุนคงที่ต่าง ๆ เช่น โรงงาน ที่ดิน เครื่องจักร และอุปกรณ์ต่าง ๆ อีกทั้งจะต้องพิจารณาสภาพการณ์แวดล้อมต่าง ๆ เช่น ความสำเร็จในการเข้าสู่ตลาดมีมากน้อยเพียงใด การศึกษาถึงปริมาณความต้องการรถจักรยานยนต์ที่จะทำการผลิตมีมากหรือน้อยเพียงใด เงินลงทุน โดยเฉพาะการร่วมลงทุนจากผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ที่มีความชำนาญในการผลิตรถจักรยานยนต์ เป็นอย่างดีทั้งในด้านเทคโนโลยี เงินลงทุน และความร่วมมือในค่านต่าง ๆ ซึ่งเป็นหลักสำคัญอย่างยิ่ง เพราะผู้ผลิตที่มีความชำนาญในอุตสาหกรรมนี้จะสามารถผลิตรถจักรยานยนต์ในระดับของต้นทุนที่ต่ำ (Low-cost Motocycle) ซึ่งจะทำให้สามารถผลิตรถจักรยานยนต์เข้ามาแข่งขันในตลาดได้ โดยควรใช้ระดับราคาที่ต่ำกว่า เป็นเครื่องมือสำคัญในการแข่งขันในด้านการตลาด เพื่อจะได้ส่วนแบ่งตลาด (Market Share) จากผู้ผลิตที่มีอยู่ก่อนในตลาด เพราะในอุตสาหกรรมนี้มีการปรับระดับราคาให้สูงขึ้นตลอดเวลา เพื่อเป็นการชดเชยต้นทุนในการผลิตที่สูงขึ้น

และเพื่อให้ได้กำไรในอัตราที่สูงตามที่คาดหวังไว้ ดังนั้นหากมีผู้ผลิตรายใหม่หรือผู้ลงทุนรายใหม่ที่สามารถผลิตรถจักรยานยนต์ได้ โดยมีระดับต้นทุนและขายในราคาต่ำกว่าคู่แข่งชั้น จึงจะสามารถเข้าสู่ตลาดได้โดยไม่มียากนัก

ตารางที่ ๒๕

แสดงการเปลี่ยนแปลงอัตราการผลิตของรายได้, กำไรหลังต้นทุนผันแปร, ราคาการผลิต, ต้นทุนคงที่ และอัตราการผลิต ณ จุดเสมอตัว

ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ระหว่างปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑

ชื่อบริษัท	พ.ศ.	กำไรสุทธิ (พันล้าน)	รายได้ (พันล้าน)	ราคา (บาท)	กำไรหลัง ต้นทุนผันแปร เปอร์เซ็นต์	ต้นทุนคงที่ (พันบาท)	กำลังการผลิต (คันต่อปี)	อัตราการผลิต ณ จุดเสมอตัว (เปอร์เซ็นต์)	อัตราการผลิตเปลี่ยนแปลง หน่วย : เปอร์เซ็นต์						
									กำไรสุทธิ	รายได้	ราคา	กำไรหลัง ต้นทุนผันแปร	ต้นทุนคงที่	กำลัง การ ผลิต	อัตรา การ ผลิต ณ. เสมอตัว
บริษัทไทยฮอนด้า แมงกุแพคเจอรัง จำกัด	๒๕๑๔	๔,๕๘๒	๒๕๔,๓๕๒	๑๐,๔๕๐	๘.๒๓	๘,๒๗๔	๓๐,๐๐๐	๓๐.๐๖๖	-	-	-	-	-	-	-
	๒๕๒๐	๑๗,๖๓๑	๓๖๕,๒๐๔	๑๒,๗๑๔	๑๐.๒๐	๔,๘๓๔	๕๐,๐๐๐	๑๘.๕๕๗	+๔๔	+๔๓.๕	+๒๑.๖	+๒๓.๔	+๑๘.๘	+๓๓.๓	+๔๐.๘
	๒๕๒๑	๑๐๖,๘๕๕	๕๒๐,๖๐๘	๑๔,๘๕๐	๕.๗๔	๑๓,๕๑๓	๕๐,๐๐๐	๓๑.๔๐๔	+๑๑.๕	+๑๐๔.๖	+๕๒.๑	+๒๕.๖	+๖๓.๓	+๖๖.๖	+๒.๑
บริษัทไทยซูซูกิ มอเตอร์จำกัด	๒๕๑๔	๔๗,๗๘๓	๕๒๒,๔๕๖	๙,๘๗๕	๑๓.๖๘	๑๖,๔๗๓	๕๐,๐๐๐	๓๐.๕๕๘	-	-	-	-	-	-	-
	๒๕๒๐	๕๔,๘๕๘	๗๕๗,๗๑๐	๑๐,๓๗๐	๑๕.๗๗	๑๙,๙๕๖	๕๐,๐๐๐	๒๕.๕๕๐	+๒๕	+๕๕.๐	+๕.๐	+๑๕.๓	+๒๑.๑	+๒๕	+๑๕.๗
	๒๕๒๑	๔๔,๖๑๕	๗๔๕,๑๓๑	๑๑,๘๖๖	๑๔.๐๐	๔๓,๐๙๐	๖๐,๐๐๐	๔๓.๒๓๓	+๓.๘	+๕๕.๓	+๒๐.๒	+๒.๓	+๑๖๑.๖	+๕๐	+๕๑.๕
บริษัทสยาม ยามาฮาจำกัด	๒๕๑๔	๒๔,๕๑๒	๒๐๐,๐๒๕	๑๐,๗๕๐	๒๔.๒๓	๗,๔๘๓	๒๐,๐๐๐	๑๕.๓๖๐	-	-	-	-	-	-	-
	๒๕๒๐	๔๘,๖๘๐	๔๖๓,๔๓๔	๑๒,๓๗๕	๙.๙๔	๒๑,๒๗๒	๖๐,๐๐๐	๒๘.๖๘๐	+๖๕	+๕๑๑.๕	+๑๕.๑	+๕๕.๘	+๑๘๕.๓	+๒๐๐	+๕๕.๗
	๒๕๒๑	๕๘,๖๓๘	๑,๑๖๖,๓๖๑	๑๔,๒๕๐	๙.๒๘	๓๐,๔๙๗	๖๐,๐๐๐	๓๘.๕๓๘	+๕๘.๘	+๕๕๓.๑	+๓๒.๕	+๖๑.๘	+๓๐๗.๕+๒๐๐	+๑๖๗.๗	
บริษัทไทยคาวาซากิ มอเตอร์จำกัด	๒๕๑๔	(๓,๐๐๑)	๓๓,๕๕๗	๑๑,๕๐๐	(๕.๖๕)	๒,๖๕๔	๑๘,๐๐๐	๒๗.๖๒๐	-	-	-	-	-	-	-
	๒๕๒๐	๖๗๖	๘๔,๐๙๔	๑๔,๐๐๐	๙.๗๕	๖,๕๕๗	๒๐,๐๐๐	๒๔.๑๙๐	+๑๒๒.๔	+๑๕๐.๖	+๒๑.๗	+๒๐๔.๔	+๑๘๘.๕	+๑๑.๑	+๑๒.๔
	๒๕๒๑	๑,๓๖๘	๑๓๓,๖๐๒	๑๗,๕๐๐	๙.๑๗	๑๐,๑๕๘	๒๒,๐๐๐	๓๗.๖๕๐	+๑๕๕.๖	+๒๙๘.๒	+๕๒.๑	+๑๕๗.๖	+๒๘๒.๗	+๒๒.๒	+๓๖.๒
เฉลี่ย (ปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑)		๒๗,๕๘๗	๔๗๙,๖๗๒	๑๒,๕๔๑	๑๐.๔๕	๑๕,๘๑๖	๓๙,๑๖๖	๒๘.๒๘๐	+๔๕	+๑๒๙.๓	+๑๗.๕	+๒๔.๔	+๙๘.๔	+๕๐.๗	+๒๒.๕

\*หมายเหตุ ; การคำนวณอัตราการผลิตเปลี่ยนแปลง ถือเอาปี ๒๕๑๔ เป็นปีฐาน.

แสดงการเปรียบเทียบการคำนวณหาจุดเสมอตัว ของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ ระหว่างปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑

หน่วย: พันบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทไทยฮอนด้ามอเตอร์ จำกัด			บริษัทไทยซูซูกิมอเตอร์ จำกัด			บริษัทสยามยามาฮา จำกัด			บริษัทไทยควาซากิมอเตอร์ จำกัด		
	๒๕๑๔	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๑๔	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๑๔	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๑๔	๒๕๒๐	๒๕๒๑
กำลังการผลิต, คัน/ปี	๓๐,๐๐๐	๔๐,๐๐๐	๕๐,๐๐๐	๔๐,๐๐๐	๕๐,๐๐๐	๖๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐	๖๑,๐๐๐	๖๐,๐๐๐	๑๔,๐๐๐	๒๐,๐๐๐	๒๒,๐๐๐
รายได้จากการขาย	๒๕๓,๖๕๐	๓๖๓,๖๕๔	๔๑๕,๒๗๗	๔๑๔,๓๕๓	๗๕๑,๒๐๗	๗๕๔,๖๕๔	๒๐๐,๐๒๕	๔๕๕,๑๑๒	๑,๑๔๔,๓๓๐	๓๓,๕๕๗	๔๕,๐๕๐	๑๓๓,๑๔๒
รายได้อื่น ๆ	๗๕๒	๑,๒๗๑	๑,๓๓๑	๔,๐๖๓	๖,๕๐๓	๕,๕๓๓	-	๕,๕๒๗	๑๔,๐๓๑	-	๕	๕๒๐
รายได้จากการขาย (หน่วย: เปอร์เซนต์)	๔๔.๒๔	๔๔.๖๕	๔๔.๗๕	๔๔.๒๒	๔๔.๑๕	๔๔.๗๕	๑๐๐	๔๔.๕๐	๔๔.๕๕	๑๐๐	๔๔.๐	๔๔.๖๕
รายได้อื่น ๆ (หน่วย: เปอร์เซนต์)	๐.๗๖	๐.๓๕	๐.๒๕	๐.๗๔	๐.๘๕	๐.๖๕	-	๐.๕	๑.๕๕	-	๑.๐	๐.๓๑
รวมรายได้	๒๕๔,๓๙๒	๓๖๕,๒๐๕	๔๒๐,๖๐๘	๔๒๒,๔๑๖	๗๕๗,๗๑๐	๗๕๙,๑๘๗	๒๐๐,๐๒๕	๔๖๐,๕๓๙	๑,๑๖๖,๓๖๑	๓๓,๕๕๗	๔๕,๐๕๕	๑๓๓,๖๖๒
ต้นทุนสิ้นเปลือง-จากการผลิต	๑๕๗,๑๑๔	๒๕๕,๗๐๑	๓๔๕,๑๕๔	๔๗๑,๓๖๕	๖๑๖,๘๕๔	๖๐๕,๘๒๗	๑๒๐,๓๘๖	๓๖๐,๘๘๘	๘๕๕,๓๒๖	๓๐,๐๕๗	๕๕,๗๘๔	๑๖๖,๓๕๕
ต้นทุนสิ้นเปลือง-จากการขายและบริการ	๕๕,๓๓๗	๗๓,๒๕๓	๑๑๑,๒๖๓	๒๐,๕๑๒	๒๑,๒๕๑	๕๓,๖๑๖	๓๑,๑๖๐	๑๐๖,๗๕๕	๑๕๕,๗๕๗	๕,๐๕๖	๑๗,๑๑๔	๒๕,๕๐๐
กำไรหลังต้นทุนสิ้นเปลือง (Contribution Profit)	๙๖,๒๓๑	๑๐๖,๒๕๐	๗๕,๓๙๑	๑๓๑,๖๓๙	๑๒๐,๒๐๕	๑๐๐,๓๖๐	๘๐,๖๖๕	๑๐๓,๗๕๔	๑๐๖,๕๖๓	(๕,๖๖๕)	๘๔,๒๕๑	๘๒,๘๐๗
ต้นทุนคงที่-จากการผลิต	๓,๓๒๔	๔,๐๒๔	๔,๕๖๕	๔,๕๕๕	๑๓,๘๕๕	๓๓,๒๕๗	๒,๕๕๗	๑๕,๕๒๘	๑๕,๑๕๐	๑,๖๕๖	๓,๒๑๔	๕,๕๐๕
ต้นทุนคงที่-จากการขายและบริการ	๔,๕๕๖	๕,๗๕๒	๕,๕๕๕	๑๑,๕๗๕	๖,๐๕๑	๕,๗๕๓	๕,๐๒๖	๕,๗๕๕	๑๑,๓๕๗	๑,๐๐๘	๓,๓๗๕	๕,๖๕๕
รวมต้นทุนคงที่	๘,๘๘๐	๙,๗๗๖	๑๐,๑๒๐	๑๖,๑๓๐	๑๙,๙๐๖	๓๙,๐๑๐	๗,๕๘๓	๒๑,๒๘๓	๒๖,๕๐๗	๒,๖๖๔	๖,๕๘๙	๑๑,๑๖๐
รายได้ ฝ.จุดเสมอตัว (๑)	๑๐๐,๕๓๔	๙๖,๕๑๒	๒๒๒,๕๐๒	๑๒๐,๕๑๗	๑๒๖,๕๕๐	๓๐๗,๗๕๕	๓๐,๘๘๓	๒๑๒,๗๕๗	๓๒๘,๖๕๗	๕๗,๑๕๕	๖๗,๗๓๑	๑๑๐,๗๕๕
ราคาโรงจักรยานยนต์ (๒)	๑๐,๕๕๐	๑๒,๗๑๔	๑๕,๘๕๐	๕,๘๗๕	๑๐,๓๕๐	๑๑,๕๖๖	๑๐,๗๕๐	๑๒,๓๗๕	๑๕,๒๕๐	๑๑,๕๐๐	๑๕,๑๐๐	๑๗,๕๐๐
จำนวนที่ต้องผลิต-ต่อปี (๔.๑)	๕,๖๒๐	๗,๕๘๓	๑๕,๗๑๗	๑๒,๑๕๕	๑๒,๒๒๐	๒๕,๕๕๐	๒,๘๗๓	๑๗,๒๐๖	๒๓,๐๖๓	๕,๕๗๓	๕,๘๓๕	๖,๓๓๐
จำนวนที่ต้องผลิต-ต่อเดือน (๔.๒)	๔๐๑	๖๓๒	๑,๓๐๙	๑,๐๑๖	๑,๐๑๘	๒,๑๖๑	๒๓๙	๑,๔๓๔	๑,๙๒๒	๔๖๕	๕๐๓	๕๒๗
จำนวนที่ต้องผลิต-ต่อวัน (๔.๓)	๕๐	๗๖	๑๖๓	๑๒๖	๑๒๖	๒๖๓	๒๙	๑๗๙	๒๔๐	๕๖	๖๐	๖๖
อัตราการผลิต ฝ.จุดเสมอตัว (๓)	๓๒.๐๖๖	๑๕.๕๕๗	๓๑.๕๕๕	๓๐.๕๕๕	๒๕.๕๕๐	๕๓.๒๓๓	๑๓.๓๖๐	๒๕.๖๕๐	๓๕.๕๓๕	๒๗.๖๒๐	๒๕.๑๕๐	๓๗.๖๕

(๑) รายรับ ณ จุดเสมอตัว =  $\frac{\text{ต้นทุนคงที่}}{\% \text{กำไรหลังต้นทุนผันแปร}}$  ; หน่วย : พันบาท

(๒) ราคาของรถจักรยานยนต์ใช้ราคาเฉลี่ยในปี  $q_0$  (ราคาเงินสด) ; หน่วย พันบาท

(๓) อัตราการผลิต ณ จุดเสมอตัว =  $\frac{\text{จำนวนที่ต้องผลิตต่อปี}}{\text{กำลังการผลิตที่มีอยู่}} \times 100$  ; หน่วย : เปอร์เซ็นต์

(๔) จำนวนที่ต้องผลิต (๔.๑) คำนวณต่อปี : (๑) ÷ (๒) = (๔.๑)

(๔.๒) คำนวณต่อเดือน ; (๔.๑) ÷ (๑๒) = (๔.๒)

(๔.๓) คำนวณต่อวัน ; (๔.๒) ÷ (๒๐) = (๔.๓)