

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาของเรื่อง

กิจการต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมที่เก่าแก่อุตสาหกรรมหนึ่งของโลก ในยามสงคราม อุตสาหกรรมต่อเรือจะเป็นส่วนสำคัญในการรักษาความปลอดภัยความมั่นคงและการป้องกันประเทศ ในยามสงบอุตสาหกรรมต่อเรือจะเป็นตัวจักรสำคัญในการพัฒนา เศรษฐกิจและการพาณิชย์ของชาติ ให้เจริญรุ่งเรือง จึงเป็นการสมควรอย่างยิ่งที่รัฐบาลของทุกประเทศจะให้ความสนใจและส่งเสริม ให้อุตสาหกรรมต่อเรือนี้เจริญก้าวหน้าและมั่นคงตลอดไป เพื่อผลประโยชน์ของประเทศเอง

สำหรับประเทศไทย แต่เดิมนั้นได้อาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นทางสัญจรติดต่อค้าขาย ระหว่างกัน ซึ่งเรือเหล่านั้นเป็นเรือไม้หรือต่อด้วยไม้ โดยเริ่มมีเรือไม้ในสมัยกรุงศรีอยุธยา^๑ เนื่องจากเมื่อพระมหากษัตริย์ได้เสด็จออกศึกสงครามก็นิยมเสด็จโดยขบวนพยุหยาตราทางน้ำ โดยอาศัยแรงคนพายเรือไปตามจังหวัด อีกสาเหตุหนึ่งก็นิยมเดินทางกันทางน้ำเพราะว่าการเดินทาง ทางเรือจะไปได้เร็วกว่าการเดินทางทางบก ดังนั้น การต่อเรือไม้จึงได้เริ่มมีขึ้นตั้งแต่สมัยกรุง ศรีอยุธยา และดำเนินงานติดต่อกันมาจนถึงปัจจุบันนี้ แต่การต่อเรือในสมัยก่อนมิได้ดำเนินกิจการ ต่อเรือจนเป็นอุตสาหกรรมเหมือนกับปัจจุบันนี้

อีกประการหนึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่มีฝั่งทะเลยาวประมาณ ๑,๕๐๐ ไมล์^๒ และมี หลายจังหวัดที่อยู่ติดกับทะเล การสัญจรไปมาจึงต้องอาศัยเรือเป็นส่วนสำคัญในด้านการโดยสาร การขนถ่ายสินค้า และการป้องกันประเทศ ตลอดจนผู้คนที่อาศัยอยู่ริมทะเลก็ได้หันมาประกอบอาชีพ

^๑ กระทรวงกลาโหม, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, รายงานผลการศึกษาวิจัยเรื่อง อุตสาหกรรมต่อเรือเป็นปัจจัยส่งเสริมความมั่งคั่งและมั่นคงของชาติ, หน้า ๑.

^๒ เรือเดียวกัน, หน้า ๑.

ทางการประมงกันเป็นจำนวนมาก ฉะนั้น จำนวนเรือที่ต้องการจึงมีจำนวนมาก หากรัฐบาลให้ความสนใจและสนับสนุนแก่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และธุรกิจเอกชนภายในประเทศในการต่อเรือต่าง ๆ ขึ้นมาใช้เองภายในประเทศและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้ว ก็จะเป็นการช่วยสงวนเงินตรามิให้ล้นไหลออกไปต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งค้ำระวางเรือที่ประเทศไทยจะต้องเสียไปในการบรรทุกสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาในไทย หรือขนส่งสินค้าจากไทยไปขายยังต่างประเทศ ในแต่ละปีประเทศไทยจะเสียค้ำระวางเรือทั้งขาเข้าและขาออกคิดเป็นจำนวนเงินหลายหมื่นล้านบาทต่อปี โดยเฉพาะค้ำระวางเรือที่ไทยต้องเสียในแต่ละปีนั้นประมาณ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ เป็นการจ่ายค้ำระวางให้กับเรือของต่างชาติ เนื่องจากเรือของไทยที่ใช้ในการขนส่งสินค้ายังมีจำนวนน้อย และเป็นการขนถ่ายสินค้าในทวีปเอเชีย เสียเป็นส่วนใหญ่^๑

ตารางที่ ๑.๑

จำนวนเที่ยวของเรือไทยในการขนส่งสินค้าขาเข้าและขาออกกับเรือของต่างชาติ

ปี	สินค้านำเข้า โดยเรือไทย	สินค้านำเข้า โดยเรือต่างชาติ	สินค้าส่งออก โดยเรือไทย	หน่วย : เที่ยว
				สินค้าส่งออก โดยเรือต่างชาติ
๒๕๑๔	๑๖๖	๑,๕๖๒	๒๑๗	๒,๓๕๓
๒๕๒๐	๒๗๓	๒,๑๗๖	๒๕๑	๒,๔๒๑
๒๕๒๑	๔๑๔	๒,๓๑๗	๓๑๘	๒,๖๐๓
๒๕๒๒	๔๖๒	๒,๔๕๘	๓๗๐	๒,๘๒๒

ที่มา : ศูนย์สถิติการพาณิชย์ กรมศุลกากร

ตารางที่ ๑.๑ แสดงจำนวนเที่ยวของการเดินเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าขาเข้าและสินค้าส่งออก โดยแสดงเฉพาะที่เป็นการขนส่งสินค้าโดยเรือไทยกับเรือของต่างชาติ เช่น ในปี ๒๕๑๔ จำนวนเที่ยวเรือของไทยที่ขนส่งสินค้าเข้ามีจำนวน ๑๖๖ เที่ยว และขนส่งสินค้าเข้าโดยเรือต่างชาติจำนวน ๑,๕๖๒ เที่ยว หรือคิดเป็นเรือไทยที่ขนส่งสินค้าเข้าเท่ากับ ๘ เปอร์เซ็นต์ ของจำนวนเที่ยวเรือทั้งหมด ส่วนสินค้าส่งออกที่ขนส่งโดยเรือไทย มีจำนวน ๒๑๗ เที่ยว และขนส่ง

^๑สัมภาษณ์ กมล สนธิเกษตริน, เลขานุการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี,
๑๔ ตุลาคม ๒๕๒๒.

ส่งออกโดยเรือต่างชาติจำนวน ๒,๓๕๓ เทียบ หรือคิดเป็นเรือไทยที่ขนส่งสินค้าส่งออกเท่ากับ ๘ เปอร์เซนต์ของจำนวนเที่ยวเรือทั้งหมด แสดงให้เห็นว่า ในปี ๒๕๑๔ สินค้าขาเข้าและสินค้าส่งออกที่ขนส่งไปกับเรือของไทยมีเพียง ๘ เปอร์เซนต์เท่านั้น ส่วนในปี ๒๕๒๒ จำนวนเที่ยวเรือของไทยที่ขนส่งสินค้าขาเข้ามีจำนวน ๕๖๒ เทียบ และเป็นการขนส่งสินค้าขาเข้าโดยเรือต่างชาติเป็นจำนวน ๒,๔๕๘ เทียบ หรือคิดเป็นเรือไทยที่ขนส่งสินค้าขาเข้าเท่ากับ ๑๔ เปอร์เซนต์ของจำนวนเที่ยวเรือทั้งหมด ส่วนสินค้าส่งออกที่ขนส่งโดยเรือไทยมีจำนวน ๓๗๐ เทียบ และเป็นการขนส่งสินค้าส่งออกโดยเรือต่างชาติจำนวน ๒,๑๐๒ เทียบ หรือคิดเป็นเรือไทยที่ขนส่งสินค้าส่งออกเท่ากับ ๑๕ เปอร์เซนต์ แสดงให้เห็นว่า ในปี ๒๕๒๒ สินค้าขาเข้าและสินค้าส่งออกที่ขนส่งไปกับเรือของไทยมีเพียง ๑๗ เปอร์เซนต์ของจำนวนเที่ยวเรือทั้งหมด จากตารางที่ ๑.๑ แสดงให้เห็นว่า เรือของไทยที่ใช้ในการบรรทุกสินค้ายังมีจำนวนน้อยเกินไป จึงเป็นหนทางหนึ่งที่ไทยต้องเสียเปรียบดุลการค้าให้กับต่างชาติ

ตารางที่ ๑.๒

มูลค่าสินค้านำเข้า-สินค้าส่งออกทางทะเล และค่าระวางเรือ

ปี	มูลค่าสินค้า	ค่าระวาง	มูลค่าสินค้า	ค่าระวาง	รวมค่าระวางเรือ ขาเข้าและขาออก
	นำเข้า ^๑	เรือขาเข้า ^๒	ส่งออก ^๑	เรือขาออก ^๒	
๒๕๑๔	๗๒,๘๗๖.๖	๑๒,๑๗๐.๔*	๖๐,๗๙๖.๖	๑๐,๑๕๓.๐*	๒๒,๓๒๓.๔
๒๕๒๐	๔๔,๑๗๗.๐	๑๕,๗๒๗.๖	๗๑,๑๙๘.๑	๑๑,๘๔๐.๑	๒๗,๖๑๗.๗
๒๕๒๑	๑๐๘,๘๔๘.๘	๑๘,๑๘๖.๑	๘๓,๐๖๕.๐	๑๓,๘๗๑.๔	๓๒,๐๕๘.๐
๒๕๒๒	๑๔๖,๑๖๑.๓	๒๔,๔๐๘.๔	๑๐๘,๑๗๙.๐	๑๘,๐๖๕.๔	๔๒,๔๗๔.๘

*ค่าระวางเรือขาเข้าและค่าระวางขาออก เป็นการประมาณการโดยคิดค่าระวางเรือเท่ากับ ๑๖.๗% ของมูลค่าสินค้านำเข้าหรือส่งออก

ที่มา : ^๑ศูนย์สถิติการพาณิชย์ กรมศุลกากร

^๒สำนักงานเลขานุการกรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ตารางที่ ๑.๒ แสดงให้เห็นถึงค่าระวางเรือทั้งขาเข้าและขาออก ซึ่งคิดคำนวณจากมูลค่าสินค้านำเข้า และมูลค่าสินค้าส่งออก ตัวเลขค่าระวางเรือขาเข้าและค่าระวางเรือขาออก เป็นตัวเลขที่ประมาณการขึ้น โดยคิดค่าระวางเรือเป็น ๑๖.๗% ของมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออก (๑๖.๗% เป็นตัวเลขที่คำนวณได้จากค่าระวางเรือของสินค้าส่งออกทั้งหมดของประเทศไทยในปี ๒๕๒๑ โดยเลือกสินค้าสำคัญประมาณ ๒๒ รายการที่ส่งไปยังสหรัฐอเมริกา แคนาดา ตลาดร่วมยุโรป กลุ่มสแกนดิเนเวีย ฟินแลนด์ ญี่ปุ่น ฮองกง สิงคโปร์ ไต้หวัน ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์) เช่น ในปี ๒๕๑๙ มูลค่าสินค้านำเข้าจำนวนเงิน ๗๒,๔๗๖.๖ ล้านบาท คิดค่าระวางเรือขาเข้าเท่ากับ ๑๖.๗% ของมูลค่าสินค้านำเข้า ได้จำนวนเงิน ๑๒,๑๗๐.๔ ล้านบาท ส่วนมูลค่าสินค้าส่งออกมีมูลค่า ๖๐,๗๔๖.๖ ล้านบาท คิดค่าระวางเรือขาออกเท่ากับ ๑๖.๗% ของมูลค่าสินค้าส่งออก ได้จำนวนเงิน ๑๐,๑๕๓ ล้านบาท ส่วนในปี ๒๕๒๒ มูลค่าสินค้านำเข้าจำนวนเงิน ๑๔๖,๑๖๑.๓ ล้านบาท คิดค่าระวางเรือขาเข้าเท่ากับ ๑๖.๗% ของมูลค่าสินค้านำเข้า ได้จำนวนเงิน ๒๔,๔๐๘.๕ ล้านบาท ส่วนมูลค่าสินค้าส่งออกมีมูลค่า ๑๐๘,๑๗๕ ล้านบาท คิดเป็นค่าระวางเรือขาออกเท่ากับ ๑๖.๗% ของมูลค่าสินค้าส่งออก ได้จำนวนเงิน ๑๘,๐๖๕.๕ ล้านบาท แสดงให้เห็นว่าค่าระวางเรือเพิ่มสูงขึ้นทุก ๆ ปี และทำให้ไทยต้องเสียเงินตราให้ต่างชาติมากขึ้นด้วย

ตารางที่ ๑.๓

ค่าระวางเรือของสินค้านำเข้า สินค้าส่งออก และค่าระวางเรือที่ขนส่งสินค้าโดยเรือไทย

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ค่าระวาง เรือขาเข้า	ค่าระวาง เรือขาออก	รวมค่า ระวางเรือ	ค่าระวางสินค้า นำเข้าที่ขนส่ง โดยเรือไทย ^๑	ค่าระวางสินค้า ส่งออกที่ขนส่ง โดยเรือไทย ^๑	รวมค่าระวางเรือ ที่ขนส่งโดยเรือไทย
๒๕๑๙	๑๒,๑๗๐.๔	๑๐,๑๕๓.๐	๒๒,๓๒๓.๔	๗๒๘.๗๗*	๖๐๗.๔๗*	๑,๓๓๖.๒๔
๒๕๒๐	๑๕,๗๒๗.๖	๑๑,๘๙๐.๑	๒๗,๖๑๗.๗	๔๔๑.๗๗	๗๑๑.๔๘	๑,๑๕๓.๒๕
๒๕๒๑	๑๘,๑๘๖.๑	๑๓,๘๗๑.๘	๓๒,๐๕๘.๐	๑,๐๘๘.๔๘	๘๓๐.๖๕	๑,๙๑๙.๑๓
๒๕๒๒	๒๔,๔๐๘.๘	๑๘,๐๖๕.๘	๔๒,๔๗๔.๖	๑,๔๖๑.๖๑	๑,๐๘๑.๗๘	๒,๕๔๓.๓๙

*ค่าระวางสินค้านำเข้า-ส่งออกที่ขนส่งโดยเรือไทย เป็นการประมาณการว่าเรือไทยได้รับค่าระวางเรือจากการรับขนส่งสินค้าเท่ากับ ๑% ของมูลค่ารวมของสินค้านำเข้าหรือสินค้าส่งออก หรือประมาณ ๖% ของค่าระวางเรือทั้งหมด

ที่มา : ^๑สำนักงานเลขานุการกรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ตารางที่ ๑.๓ แสดงค่าระวางเรือของสินค้านำเข้า สินค้าส่งออก และเป็นค่าระวางเรือที่ขนส่งสินค้าโดยเรือไทย เช่น ในปี ๒๕๑๙ ค่าระวางเรือขาเข้าที่ไทยต้องเสียมีจำนวน ๑๒,๑๗๐.๔ ล้านบาท เป็นค่าระวางเรือของไทยเพียง ๗๒๘.๗๗ ล้านบาท นอกนั้นเป็นของเรือต่างชาติที่ขนส่งสินค้าจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทยคิดเป็นเงิน ๑๑,๔๔๑.๖๓ ล้านบาท ส่วนค่าระวางเรือขาออกที่ไทยต้องเสียมีจำนวนเงิน ๑๐,๑๕๓ ล้านบาท เป็นค่าระวางเรือของไทยเพียง ๖๐๗.๔๗ ล้านบาท นอกนั้นเป็นค่าระวางเรือของเรือต่างชาติที่ขนส่งสินค้าจากไทยไปยังประเทศอื่น คิดเป็นเงิน ๙,๕๔๕.๐๓ ล้านบาท ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ไทยได้รับค่าระวางเรือทั้งขาเข้าและขาออกที่บรรทุกโดยเรือของไทยคิดเป็นจำนวนเงิน ๑,๓๓๖.๒๔ ล้านบาท และเป็นค่าระวางเรือของเรือต่างชาติคิดเป็นเงิน ๒๐,๙๘๖.๖๖ ล้านบาท หรือคิดเป็นค่าระวางเรือทั้งสิ้นที่บรรทุกสินค้าโดยเรือไทยเท่ากับ ๖% ของค่าระวางเรือทั้งหมด ส่วนในปี ๒๕๒๒ ค่าระวางเรือขาเข้าที่ไทยต้องเสียคิดเป็นจำนวนเงิน ๒๔,๔๐๘.๘ ล้านบาท ในจำนวนดังกล่าวเป็นค่าระวางเรือที่ขนส่งสินค้าโดยเรือไทยคิดเป็นเงินเพียง

๑,๔๖๑.๖๑ ล้านบาท และเป็นค่าระวางเรือของเรือต่างชาติคิดเป็นเงิน ๒๒,๔๔๗.๒๔ ล้านบาท ส่วนค่าระวางเรือขาออกที่ไทยต้องเสียคิดเป็นเงิน ๑๘,๐๖๕.๔ ล้านบาท ในจำนวนดังกล่าวเป็นค่าระวางเรือที่ขนส่งสินค้าโดยเรือไทยคิดเป็นเงินเพียง ๑,๐๘๑.๗๕ ล้านบาท และเป็นค่าระวางเรือขาออกของเรือต่างชาติคิดเป็นเงิน ๑๖,๙๘๔.๑๑ ล้านบาท หรือคิดเป็นค่าระวางเรือทั้งสิ้นที่ขนส่งโดยเรือไทยตลอดปี ๒๕๒๒ มีจำนวนเงิน ๒,๕๔๓.๔๐ ล้านบาท โดยเป็นค่าระวางเรือที่ขนส่งสินค้าโดยเรือต่างชาติคิดเป็นเงิน ๓๔,๙๓๑.๔๐ ล้านบาท หรือคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ที่เรือของไทยได้รับค่าระวางเท่ากับ ๖% ของค่าระวางเรือทั้งหมด จากค่าระวางเรือที่เกิดขึ้นในปี ๒๕๒๒ แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราให้กับต่างชาติ โดยเฉพาะค่าระวางเรือที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกไปประมาณ ๔๔% ของค่าระวางเรือทั้งหมด หรือคิดเป็นเงินเท่ากับ ๓๔,๙๓๑.๔ ล้านบาท

เหตุที่ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราเพื่อใช้จ่ายในเรื่องการขนส่งสินค้าทางทะเลสูง เนื่องจากประเทศไทยมีเรือที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าอยู่น้อยลำ และเรือที่มีอยู่เกือบทั้งหมดจะเป็นเรือที่สั่งต่อจากต่างประเทศ ถ้าเรือเหล่านั้นเกิดเสียหายขึ้นมากก็จะต้องนำไปซ่อมยังต่างประเทศ เพราะในไทยยังไม่มีเรือที่ซ่อมเรือขนาดใหญ่ได้ ควรจะถึงเวลาแล้วที่รัฐบาลจะให้ความสนับสนุนแก่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และธุรกิจเอกชนในการต่อเรือและซ่อมเรือได้เอง เพื่อเสริมสร้างเรือไทยให้มีจำนวนและความสามารถในการดำเนินการขนส่งทางทะเลให้สูงขึ้นและเทียบเท่ากับต่างชาติได้ อันจะเป็นหนทางหนึ่งในการช่วยลดดุลการค้าทั้งในแง่ของการสั่งต่อเรือจากต่างชาติหรือการซ่อมเรือลงได้ เพราะคนไทยมีความสามารถที่จะต่อเรือและซ่อมเรือได้เอง ซึ่งจะช่วยให้คนไทยมีงานทำเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนเป็นการเพิ่มพูนความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในงานด้านต่อเรือให้สูงขึ้นด้วย

ถ้าหากกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือมีมากขึ้นแล้ว หัวใจสำคัญประการหนึ่งของอุตสาหกรรมต่อเรือคือด้านต้นทุน เพราะต้นทุนจะเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า เรือที่สร้างเสร็จแล้ว ได้ใช้จ่ายไปเป็นจำนวนเงินเท่าใด ฉะนั้น การรวบรวมตัวเลขเกี่ยวกับต้นทุนจึงมีส่วนสำคัญมากต่อกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือ และหากได้มีการนำระบบต้นทุนงานสั่งทำ (Job Order Cost System) มาใช้กับกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือแล้วก็จะดี เพราะการคิดต้นทุนโดยใช้วิธีต้นทุนงานสั่งทำ

จะเป็นวิธีการที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักการ เนื่องจากเป็นการแยกต้นทุนของงานแต่ละงาน ออกจากกันอย่างเห็นได้เด่นชัด และสามารถแสดงให้เห็นว่า เมื่องานชิ้นนั้นเสร็จแล้ว ได้ใช้จ่าย ค่าวัสดุ ค่าแรง และค่าใช้จ่ายโรงงานไปเป็นจำนวนเงินมากน้อยเพียงใด ทั้งยังสามารถจะ ทราบต้นทุนได้ทันที เมื่องานนั้นได้เสร็จลง ตลอดจนสามารถอาศัยข้อมูลและตัวเลขที่เกิดขึ้นนี้ไปเป็น ส่วนช่วยในการกำหนดราคาขายครั้งต่อไป และช่วยเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและแผนงาน ในอนาคตให้เหมาะสมยิ่งขึ้นอีกด้วย

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เกี่ยวกับการนำระบบต้นทุนงานสั่งทำ (Job Order Cost System) มาใช้สำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศไทย จะช่วยให้เห็นถึงวิธีการรวบรวมต้นทุนที่เกิดขึ้นของ แต่ละงานหรือแต่ละชิ้นแยกไว้ต่างหากจากกัน ตลอดจนวิธีการจำแนกและปันส่วนค่าใช้จ่าย เข้า แต่ละงานโดยใช้กฎเกณฑ์หรือหลักการที่เหมาะสม เพื่อให้ได้ต้นทุนของงานแต่ละงานหรือแต่ละชิ้น ที่ถูกต้องและใกล้เคียงความจริงมากที่สุด

ขอบเขตของการศึกษา

กิจการอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศไทย นับได้ว่าเป็นกิจการที่ยังไม่แพร่หลายเหมือนกับ อุตสาหกรรมชนิดอื่น ๆ เนื่องจากการต่อเรือจะต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก และจะต้องอาศัย ผู้ที่มีความรู้และความสามารถในการต่อเรือเป็นการเฉพาะด้าน จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้กิจการ ต่อเรือในไทยมีอยู่น้อยราย ฉะนั้น ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับการนำระบบต้นทุนงานสั่งทำ มาใช้กับอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศไทยจึงเป็นการเข้าไปสังเกตการปฏิบัติงานและสอบถาม เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพียง ๒ แห่งเท่านั้น นอกจากนั้น ก็ได้ทำการสอบถามกิจการต่อเรือแห่งอื่น อีก เฉพาะที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร และจะกล่าวถึงงานสั่งทำในด้านการต่อเรือเท่านั้น

วิธีการศึกษาค้นคว้า

วิธีการศึกษาค้นคว้า เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ในการศึกษา ซึ่งแบ่งออกเป็น ๓ ทางด้วยกันคือ

- ก. ศึกษาจากทฤษฎีที่มีผู้เรียบเรียงไว้แล้ว
- ข. ศึกษาจากการเข้าไปสังเกตการปฏิบัติงานโดยตรง
- ค. ศึกษาโดยการสัมภาษณ์และสอบถาม

ก. ศึกษาจากทฤษฎีที่มีผู้เรียบเรียงไว้แล้ว ซึ่งแยกเป็น

๑. หนังสือวิชาการเกี่ยวกับบัญชีต้นทุน ทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และจากตัวอย่างของอุตสาหกรรมต่อเรือในต่างประเทศ เป็นต้น การศึกษาในส่วนนี้เพื่อให้มีความรู้กว้างขวางขึ้น และทราบถึงหลักการและวิธีการของการบัญชีต้นทุนงานสั่งทำ (Job Order Cost Accounting) โดยจะนำหลักการและวิธีการนั้นมาใช้เป็นแนวทางในการวางระบบต้นทุนงานสั่งทำสำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศไทย

๒. ระเบียบและพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมต่อเรือ เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดไว้เกี่ยวกับกิจการต่อเรือที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุนว่ามีประการใดบ้าง การศึกษาในส่วนนี้เพื่อให้ทราบว่ากิจการต่อเรือที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะต้องมีคุณสมบัติประการใด และเมื่อได้รับการส่งเสริมการลงทุนแล้ว จะได้รับสิทธิและประโยชน์ประการใดบ้างจากทางหน่วยงานราชการ

๓. เอกสารทางราชการและวารสารอื่น เช่น หนังสือทำเนียบโรงงานอุตสาหกรรม ปี ๒๕๒๑ ของศูนย์สนเทศอุตสาหกรรม กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม การศึกษาในส่วนนี้เพื่อที่จะได้ทราบว่า กิจการต่อเรือในประเทศไทยมีอยู่มากน้อยเท่าไร และส่วนมากต่อเรือชนิดใดบ้าง

ข. ศึกษาจากการเข้าไปสังเกตการปฏิบัติงานโดยตรง กล่าวคือ ได้เข้าไปสังเกตการต่อเรือในแต่ละขั้นตอน เพื่อที่จะได้ทราบลำดับขั้นตอนต่าง ๆ ในการต่อเรือ การศึกษาในส่วนนี้เพื่อเป็นแนวทางในการวางระบบบัญชีต้นทุนงานสั่งทำ เพราะจากการทราบขั้นตอนต่าง ๆ ในการต่อเรือ จะทำให้ทราบว่าขั้นตอนนั้น ๆ ควรจะเบี่ยงจุดอะไรไปเพื่อใช้ในการต่อเรือ อีกทั้งจะทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับกิจการต่อเรือ

ค. ศึกษาโดยการสัมภาษณ์และสอบถาม ซึ่งแบ่งออกได้ดังนี้

๑. การสัมภาษณ์บุคคลที่อยู่ภายในกิจการต่อเรือ โดยทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการต่อเรือเพียง ๒ แห่ง ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ประกอบด้วย คนงาน หัวหน้างานทางฝ่ายเทคนิคและออกแบบ ทางฝ่ายบัญชี และผู้บริหารงาน เป็นต้น การศึกษาในส่วนนี้เพื่อที่จะทราบถึงวิธีที่กิจการต่อเรือได้ยึดถือปฏิบัติอยู่ โดยจะนำสิ่งที่เห็นว่าดีและเหมาะสมมาประยุกต์กับทางทฤษฎี เพื่อจะได้กำหนดเป็นแนวทางในการวางระบบเกี่ยวกับต้นทุนงานสิ่งทำ อีกทั้งจะทำให้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการรวบรวมต้นทุนงานสิ่งทำที่สำเร็จแล้ว

๒. การสัมภาษณ์บุคคลที่อยู่ภายนอกกิจการต่อเรือ โดยทำการสัมภาษณ์อดีตนายทหารเรือ (เกษียณอายุราชการทหารแล้ว) ซึ่งเคยเป็นผู้ออกแบบ อาจารย์สอน และควบคุมการต่อเรือมาแล้วที่กรมอุทการเรือ และในอดีตเคยศึกษาในงานแขนงการต่อเรือมาจากต่างประเทศด้วย อีกทั้งได้ทำการสัมภาษณ์และสอบถามนักวิชาการซึ่งเป็นอาจารย์สอนทางด้านบัญชีต้นทุนอีกด้วย การศึกษาในส่วนนี้เพื่อที่จะได้ทราบถึงความเป็นมาของกิจการต่อเรือในประเทศไทย ตลอดจนทราบความหมายของศัพท์เทคนิคบางคำที่ใช้เกี่ยวกับเรื่องเรือ ส่วนผลที่ได้จากนักวิชาการคือได้รับข้อคิดเห็นต่าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดวิธีการและหลักการในการปันส่วนค่าใช้จ่ายโรงงาน เป็นต้น

๓. การสอบถามกิจการต่อเรือแห่งอื่นที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร เพื่อที่จะทราบถึงประเภทของงานที่ทำ วิธีการ และหลักการที่ทางกิจการนั้น ๆ ได้ปฏิบัติอยู่ โดยเฉพาะในด้านที่เกี่ยวข้องกับบัญชีต้นทุน

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา



การศึกษาถึงการใช้ระบบต้นทุนงานสิ่งทำในอุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศไทย คาดว่า จะได้รับประโยชน์ดังต่อไปนี้

๑. เพื่อที่จะเป็นแนวทางในการปรับปรุงการคิดต้นทุนการผลิตของอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศไทยให้เหมาะสมและถูกต้องยิ่งขึ้น อันจะทำให้ผู้ประกอบการมีข้อมูลที่ต้องการมากยิ่งขึ้นในการวางแผนการดำเนินงานและการตัดสินใจต่าง ๆ

๒. เพื่อประโยชน์ในการควบคุมและปรับปรุงการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการควบคุมวัตถุดิบโดยตรงบางประเภท อันจะทำให้กิจการต่อเรือของไทยดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถจะแข่งขันกับอุตสาหกรรมเดียวกันนี้ของประเทศอื่นในทวีปเอเชีย

๓. เพื่อให้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในการใช้วิธีต้นทุนงานสั่งทำ พร้อมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ ตลอดจนหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

๔. เพื่อเป็นเอกสารทางวิชาการให้นิสิตนักศึกษาได้ค้นคว้า

๕. เพื่อเผยแพร่ความรู้แก่ผู้ที่สนใจ และคิดจะนำระบบต้นทุนงานสั่งทำไปใช้กับกิจการของตน เพราะระบบบัญชีต้นทุนที่ดีจะช่วยให้ได้ต้นทุนที่ถูกต้องและรวดเร็ว