

**ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจบริการแท็กซี่
ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด**

นางสาวณัฐธิดา แซ่ตั้ง

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
แขนงวิชาสหกรณ์ สาขาวิชาส่งเสริมการเกษตรและสหกรณ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

พ.ศ. 2552

**Key Success Factors of Taxi Service Business
Taxi Suvarnabhumi Cooperative Limited**

Miss Natthida Saetang

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Business Administration in Cooperatives
School of Agricultural Extension and Cooperatives
Sukhothai Thammathirat Open University

2009

ชื่อการศึกษาค้นคว้าอิสระ ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจบริการแท็กซี่
ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

ผู้ศึกษา นางสาวณัฐริดา แซ่ตั้ง **ปริญญา** บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (สหกรณ์)

อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร. ปัญญา หิรัญรัมย์ **ปีการศึกษา** 2552

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด (2) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จด้านฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด (3) เพื่อศึกษาปัญหา และข้อเสนอแนะในการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยจากข้อมูลทุติยภูมิ โดยการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน และวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 – 2551 ในการวิจัยแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ การวิเคราะห์การดำเนินงาน และการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

ผลการวิจัยพบว่า (1) สภาพทั่วไปของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด เป็นสหกรณ์ขนาดใหญ่ จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2545 มีจำนวนสมาชิกแรกตั้งจำนวน 148 คน ปัจจุบันมีสมาชิก 3,245 คน สหกรณ์ดำเนินธุรกิจบริการแท็กซี่ โดยให้สมาชิกเข้าร่วมเดินรถในนามของสหกรณ์ มีคณะกรรมการดำเนินการทั้งสิ้น 9 คน อนุกรรมการดำเนินงานจำนวน 20 คน และฝ่ายจัดการจำนวน 9 คน (2) ผลการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ตั้งแต่ปี 2548 – 2551 พบว่า โครงสร้างเงินทุนของสหกรณ์ฯ มีหนี้สินลดลงเป็นลำดับ สินทรัพย์เพิ่มขึ้น เนื่องจากรับจำนวนสมาชิกเพิ่ม ด้านเงินทุนก็เติบโตอย่างต่อเนื่อง สรุปโดยรวมแล้วสามารถคุ้มครองเจ้าหนี้ได้ สำหรับผลการดำเนินงานของสหกรณ์ในรอบ 4 ปี ปรากฏว่าสหกรณ์สามารถทำกำไรเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งเกิดจากการบริหารค่าใช้จ่ายให้อยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสม (3) ปัญหาและข้อเสนอแนะในการรับสมาชิกเพิ่มควรคัดสรรบุคคลที่มีคุณธรรม ซื่อสัตย์ และรักอาชีพขับแท็กซี่ ไม่มุ่งหากำไรเกินไป สหกรณ์ควรเน้นวิธีการให้บริการที่แตกต่างจากสหกรณ์แท็กซี่ทั่วไป สร้างตราของสหกรณ์ในเรื่องสะอาด ปลอดภัย ให้กับผู้ใช้บริการของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

คำสำคัญ ปัจจัยแห่งความสำเร็จสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร.ปัญญา หิรัญรัมย์ และอาจารย์สมศักดิ์ สุระวดี อาจารย์พิเศษ สาขาวิชา ส่งเสริมการเกษตร และสหกรณ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ และ ติดตามการทำการศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้ อย่างใกล้ชิดตลอดมา นับตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งเสร็จ สมบูรณ์ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้ง ในความกรุณาของท่านอาจารย์ทั้งสองเป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณ คณะกรรมการ ฝ่ายจัดการ และคุณกรวิภา ปั้นแห่งเพชร เลขานุการ ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ที่ได้ให้โอกาสเข้าไปรวบรวมข้อมูล พร้อมทั้งให้การ อนุเคราะห์เอกสารรายงานกิจการประจำปีของสหกรณ์ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิจัยในครั้งนี้

ขอบคุณ พี่ๆ เพื่อนๆ และน้องร่วมรุ่น MBA Co-op 3 ทุกคนที่คอยช่วยเหลือ แลกเปลี่ยนความรู้ ร่วมทุกข์ร่วมสุขตลอดระยะเวลาการศึกษา

สุดท้ายนี้ กราบขอบพระคุณ เตี่ยทองหยด แม่ฉาย แซ่ตั้ง และคุณจักรพล พิมพายน บุพการีและผู้มีพระคุณ ผู้ให้คำแนะนำ ให้กำลังใจ ให้ทุนการศึกษา ให้ทุกสิ่งทุกอย่างกับผู้วิจัยตลอดมา

ณัฐธิดา แซ่ตั้ง

พฤษภาคม 2553

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
ขอบเขตการวิจัย.....	4
ข้อจำกัดของการวิจัย.....	4
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	4
กรอบแนวคิดการวิจัย.....	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	6
บริบทกรุงเทพมหานคร.....	6
สหกรณ์แท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร.....	9
สภาพทั่วไปของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด.....	19
แนวคิดด้านบริหารทรัพยากรมนุษย์ของสหกรณ์แท็กซี่.....	22
แนวคิดปัจจัยแห่งความสำเร็จ.....	30
แนวคิดด้านธุรกิจบริการ.....	35
Taxi Service in Other Country.....	38
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	46
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	49
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	49
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	49
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	49

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	56
ตอนที่ 1 การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด.....	56
ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจด้านฐานะ ทางการเงินของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด.....	58
ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ปัญหาและข้อเสนอแนะการดำเนินงานของ สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด.....	69
บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	70
สรุปผล.....	70
อภิปรายผล.....	73
ข้อเสนอแนะ.....	75
บรรณานุกรม.....	78
ภาคผนวก.....	83
ก งบดุลสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ประจำปี 2548 – 2551 งบกำไรขาดทุนสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ประจำปี 2548 – 2551 ตัวอย่างการคำนวณอัตราส่วนทางการเงินปี 2551 อัตราส่วนเฉลี่ยของสหกรณ์ จากกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ ปี2551 การจัดขนาดของสหกรณ์และกลุ่มเกษตรกร ประจำปี 2551.....	84
ข รายชื่อคณะกรรมการ.....	92
ประวัติผู้ศึกษา.....	94

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 อัตราค่าโดยสารแท็กซี่มิเตอร์.....	15
ตารางที่ 3.1 สูตรการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน.....	51
ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์แบบฐานเคลื่อนที่.....	59
ตารางที่ 4.2 การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน.....	61

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	5
ภาพที่ 2.1 ภาพแผนที่กรุงเทพมหานคร.....	8
ภาพที่ 2.2 ภาพรถแท็กซี่.....	10
ภาพที่ 2.3 โครงสร้างของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด.....	21
ภาพที่ 2.4 โมเดลเพชรพลวัต.....	34
ภาพที่ 2.5 Taxis in Paratransit Programs.....	38
ภาพที่ 2.6 Wheelchair Accessible Taxis Steadward Centre Annual BBQ.....	40
ภาพที่ 2.7 Specialized Vehicle-Wheelchair Van.....	40
ภาพที่ 2.8 Conventional Taxi.....	43
ภาพที่ 2.9 Taxicab Services.....	45
ภาพที่ 3.1 ภาพเครื่องมือที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการบริหารองค์กร (McKinsey's 7S Model).....	53

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

แท็กซี่ เป็นคำย่อมาจาก แท็กซี่ แค็บ (Taxicab) คิดค้นโดยแฮร์รี เอ็น อัลเลน (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี) นักธุรกิจชาวนิวยอร์กที่นำเข้าแท็กซี่มาจากฝรั่งเศส โดยย่อมาจากคำว่า แท็กซี่ มิเตอร์ แค็บ (Taximeter cab) อีกที ส่วนคำว่า cab มาจากคำว่า cabriolet คือรถม้าลากจูง และคำว่า taxi เป็นรากศัพท์ภาษาละตินในยุคกลาง ซึ่งมาจากคำว่า meter มาจากภาษากรีกคำว่า metron วัดระยะทาง บันทึกแรกที่เกี่ยวกับแท็กซี่มิเตอร์ กล่าวถึงแท็กซี่มิเตอร์ว่าเริ่มมีมาตั้งแต่ยุคคริสตกาล เมื่อประมาณ 2,000 ปีก่อนในอาณาจักรโรมัน เป็นรถม้า โดยที่ล้อของรถม้าจะต่อกับเฟืองเป็นทอดๆไป ทำให้เฟืองทั้งระบบหมุนตามล้อเมื่อรถเคลื่อนที่ และจะทำให้ “เม็ดกลม” ที่คนขับใส่ไว้ในช่องใส่เม็ดกลมถูกปล่อยหล่นลงในถาดท้ายรถหนึ่งเม็ดทุกครั้งทีระยะทางครบรอบที่กำหนด และเมื่อถึงที่หมาย ผู้โดยสารจะจ่ายค่าโดยสารตามจำนวนเม็ดกลมที่หล่นลงมาในถาด หลังจากนั้นคนขับจะเก็บเม็ดกลมกลับเข้าช่องใส่เม็ดกลมรอลูกค้าคนต่อไป 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2466 ได้มีการนำรถแท็กซี่เริ่มใช้เป็นครั้งแรกในประเทศไทย โดย พลโท พระยาเทพหัสดิน (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา) เพื่อช่วยทหารอาสาในสงครามโลกครั้งที่ 1 ให้มีอาชีพหลังปลดจากราชการโดยนำเอารถแก๊งออสเตรเลีย (Austin) ขนาดเล็กออกวิ่งรับจ้าง โดยติดป้ายรับจ้างไว้ข้างหน้า-ข้างหลังของตัวรถ คิดค่าโดยสารเป็นไมล์ ตกไมล์ละ 15 สตางค์ ในสมัยนั้นนิยมเรียกกันว่า “รถไมล์” เพราะเก็บค่าโดยสารตามเลขไมล์ ระยะทางที่วิ่ง ในสมัยที่บุกเบิกใหม่นั้นมีรถแท็กซี่อยู่เพียง 14 คัน แต่ก็ประสบปัญหาขาดทุนจนต้องเลิกกิจการไป เนื่องจากค่าโดยสารแพง ผู้ใช้บริการยังไม่คุ้นชินจึงยังไม่ยอมนั่ง ประกอบกับกรุงเทพฯยังเป็นเมืองเล็กๆในสมัยนั้น และมีรถรับจ้างอื่นๆที่มีราคาถูกกว่า หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี 2490 ก็มีผู้นำรถยนต์นั่งมาให้บริการในลักษณะรถแท็กซี่อีกครั้ง รถที่นำมาให้บริการในช่วงนั้นเป็นรถยี่ห้อ เรโนลด์ (Renault) สมัยนั้นจึงเรียกแท็กซี่ว่า “เรโนลด์” ได้รับความนิยมจากคนทั่วไปเป็นอย่างมาก เนื่องจากสะดวกรวดเร็วกว่ารถจักรยานสามล้อถีบ ซึ่งมีชุกชุมในยุคนั้น ด้วยเหตุนี้ทำให้อาชีพขับรถแท็กซี่ฮือฮา มีผู้นำรถแก๊งไปทำเป็นรถแท็กซี่กันมากขึ้น จนระบอบไปต่างจังหวัดจนต้องมีการควบคุมกำหนดจำนวนรถมาจนถึงปัจจุบัน

ปัจจุบันการคมนาคมในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลมีรถยนต์รับจ้างสาธารณะ(รถแท็กซี่) เป็นทางเลือกที่สำคัญมากเพราะระบบคมนาคมของกรุงเทพฯและปริมณฑลยังไม่สามารถตอบสนอง ความต้องการใช้รถโดยสารประจำทางได้เพียงพอ โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนซึ่งขนส่งมวลชน กรุงเทพฯไม่สามารถจัดรถได้เพียงพอยังทำให้ผู้โดยสารแออัดกันมาจนถึงขั้นบันได ซึ่งสร้างความเสี่ยง ต่อชีวิตของผู้รับบริการ และมีตัวอย่างบ่อยครั้งที่ผู้โดยสารพลัดตกรถโดยสารประจำทางได้รับ บาดเจ็บและเสียชีวิต รถแท็กซี่เป็นทางเลือกอีกทางในชั่วโมงเร่งด่วนในการเดินทางถึงจะมีค่าบริการ ที่แพงกว่าในการใช้รถโดยสารประจำทางแต่มีความสะดวก สามารถเลือกเดินทางโดยใช้ทางด่วน แอร์เซ็น และได้นั่งทำให้ไปถึงที่ทำงานโดยไม่เครียด แต่ปัจจุบันการแข่งขันการให้บริการแท็กซี่นั้น มีมากจนเกิดปัญหาแย่งผู้โดยสาร และนำรถไปจอดในที่ห้ามจอดทำให้รถติด การแข่งขันของบริษัท ที่ทำธุรกิจให้เช่า ชื่อแท็กซี่มีมาก ทำให้การคัดกรองผู้เข้ามาทำอาชีพขับแท็กซี่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ทำให้มีเหตุการณ์แท็กซี่เป็นโจรปล้นผู้โดยสาร และบางคนไม่มีความชำนาญในเส้นทาง ทำให้ เสียเวลา ซึ่งปัญหาส่วนใหญ่มาจากผู้ขับรถแท็กซี่มาขับเฉพาะกาล คือการมาประกอบอาชีพช่วง ไม่ได้ทำนาและเมื่อถึงฤดูการทำนาก็จะกลับไปทำนา

สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ตั้งอยู่เลขที่ 679/4 ถนนเจริญสนิทวงศ์ แขวงอรุณอมรินทร์ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร 10700 ได้ก่อตั้งขึ้นมาจากสมาชิกจำนวนหนึ่ง ที่มีอาชีพขับรถ แท็กซี่ และได้ประชุมร่วมกัน เพื่อหาวิธีการแก้ปัญหา และอุปสรรค ของการประกอบอาชีพขับรถ แท็กซี่ ว่าควรปรับปรุงแก้ไข ถึงมาตรฐานของรถแท็กซี่ ให้อยู่ในระดับที่น่าพอใจ และมีคุณภาพใน ทุกๆ ด้านมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งให้ผู้ให้บริการ มีความเชื่อมั่นในความปลอดภัย พร้อมกันนี้จะต้องให้ ความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ และทำประ โยชน์ให้กับสังคมด้วย การจัดตั้งสหกรณ์แท็กซี่ขึ้น เพื่อเป็นองค์กรกลาง ในการบริหารให้สมาชิกอยู่ในระบบ ระเบียบเดียวกัน และมีผลประ โยชน์ ร่วมกันสมาชิกของสหกรณ์ประกอบด้วยบุคคล 3 กลุ่มคือ

กลุ่มที่ 1 สมาชิกมาจากบุคคลที่มีอาชีพเช่าขับรถแท็กซี่มาเป็นเวลานาน แต่ไม่สามารถ มีรถเป็นของตนเองได้

กลุ่มที่ 2 สมาชิกมาจากบุคคลที่มีอาชีพขับรถแท็กซี่ และมีรถเป็นของตนเอง ซึ่งอดีต ต่างคนต่างขับ ไม่มีการ ร่วมมือกัน จึงต้องการให้มีการรวมตัวผู้มีอาชีพเดียวกัน เพื่อช่วยเหลือซึ่งกัน และกัน และสามารถวางระบบให้เป็นรถแท็กซี่ที่มีมาตรฐานได้

กลุ่มที่ 3 สมาชิกมาจากบุคคลที่ตกงาน ว่างาน หรือรองาน ซึ่งเห็นว่าอาชีพขับรถแท็กซี่ เป็นอาชีพที่เริ่มต้นง่าย ลงทุนน้อย และเป็นอาชีพอิสระจึงได้เข้าร่วม โครงการนี้สหกรณ์สุวรรณภูมิ แท็กซี่ จำกัด เป็นสหกรณ์ประเภทบริการ มุ่งเน้นด้านการให้บริการ สะอาดและปลอดภัย จุดเด่นรถ แท็กซี่มีสีเขียวทั้งคัน พนักงานขับรถสุภาพ มารยาทอ่อนน้อม การคิดอัตราค่าบริการจะเก็บตามที่

กรมขนส่งทางบกกำหนด อัตราค่าบริการเก็บตามมิเตอร์ มีศูนย์วิทยุให้บริการ สามารถเรียกผ่าน ศูนย์โดยคิดค่าบริการเพิ่ม 20 บาท ให้บริการเหมาไปต่างจังหวัด ตามราคากลางที่กรมกำหนด และล่าสุดสหกรณ์ได้มีการร่วมมือกับบริษัท มาสเตอร์การ์ดอินเตอร์เนชั่นแนล ธนาคารนครหลวงไทย (มหาชน) จำกัด และบริษัท เอ็นจินีโก้ จำกัด ร่วมกันจัดทำโครงการให้รถแท็กซี่มิเตอร์ของสหกรณ์ ติดตั้งเครื่องรับบัตรเครดิตเพื่อรับชำระค่าโดยสาร ทำให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยทั้ง ผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ ที่ไม่ต้องถือเงินสดกับตัว และสลิปบัตรเครดิตคาร์ดยังบันทึกรายละเอียด ของรถคันนั้นๆ ไว้ ถ้าผู้ใช้บริการลืมสิ่งของบนรถก็สามารถติดตามได้ง่าย นอกจากนั้นเครื่องรับ บัตรเครดิตยังมีระบบ G.P.S. ซึ่งสามารถบอกตำแหน่งของรถแต่ละคันว่าอยู่ที่ไหนของกรุงเทพฯ และพนักงานทุกคนต้องมีการเก็บข้อมูลทำประวัติไว้ในคอมพิวเตอร์ เป็นฐานข้อมูลที่สหกรณ์ทุกคน

ผู้วิจัยได้นำเครื่องมือ Balanced Scorecard เป็นเทคนิคที่ช่วยวัดหรือประเมินผลการ ดำเนินงานที่ให้เห็นแง่มุมที่กว้างและมีความครอบคลุมทุกมิติ ได้แก่ มุมมองด้านการเงิน เพื่อตรวจสอบ ว่าสหกรณ์มีระบบการบริหารจัดการทางการเงินอย่างไร มุมมองด้านลูกค้าเพื่อเป็นการแสดงความ คิดเห็น ความพึงพอใจของลูกค้า การดำเนินกิจกรรมที่มีต่อลูกค้าในฐานะที่เป็นเจ้าของและผู้ใช้บริการ มุมมองด้านกระบวนการภายในเป็นวิธีการศึกษาถึงการดำเนินงานด้านการบริหารภายในองค์กร และมุมมองด้านการเรียนรู้และพัฒนา ซึ่งเป็นพัฒนาการในสิ่งใหม่ๆ ที่ทันสมัยอันเป็นประ โยชน์ต่อ สมาชิกของสหกรณ์⁴ ซึ่งการดำเนินงานทั้ง 4 มุมมองจะต้องสัมพันธ์และสอดคล้องกัน

ดังนั้นในการวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จผลการดำเนินงานและฐานะการเงินของ สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด จึงได้ใช้เครื่องมือ Balanced Scorecard ซึ่งจะทำให้ทราบถึงการ ดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ในทุกมิติ อันจะก่อให้เกิดประ โยชน์ต่อการนำผลที่ ได้รับจากการวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลในการนำไปปรับใช้ในการให้บริการสหกรณ์สมาชิกเกิดความ พึงพอใจ และดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพเกิดประสิทธิผลสูงขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด
2. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจบริการแท็กซี่ของสหกรณ์ แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด
3. เพื่อศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

3. ขอบเขตการวิจัย

เนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้มีระยะเวลาที่จำกัด ผู้ศึกษาจึงขอทำวิจัยผลการดำเนินงานเพียง 2 มุมมอง คือด้านการเงินและด้านกระบวนการบริหารภายในเท่านั้น โดยวิเคราะห์ศึกษาเฉพาะสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด โดยศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจากรายงานฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของสหกรณ์ 4 ปีซ้อนหลัง ในปีบัญชี 2548-2551 เพื่อศึกษาผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของ

สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด โดยวิเคราะห์งบการเงินเกี่ยวกับสภาพคล่องทางการเงิน และวิเคราะห์กระบวนการภายในเกี่ยวกับ โครงสร้างและการบริหารของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

4. ข้อยกเว้นของการวิจัย

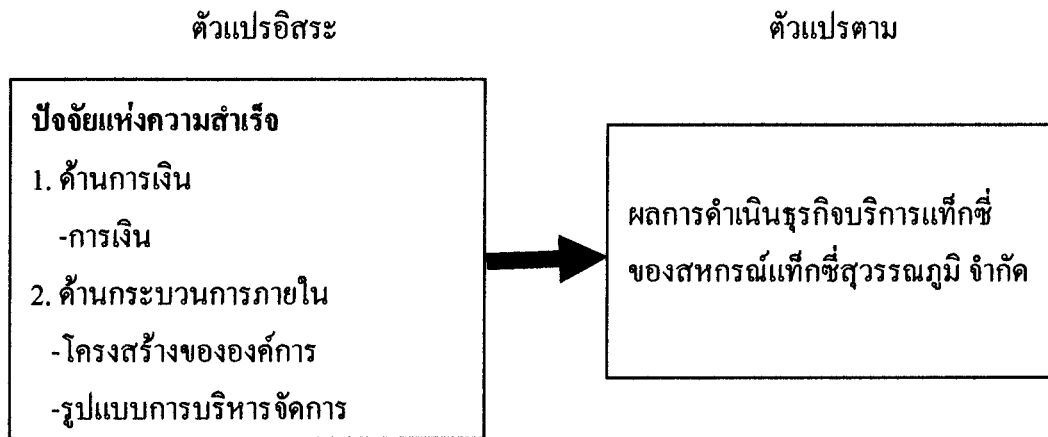
ระยะเวลาที่ใช้ในการวิจัย และค้นคว้ามีเวลาจำกัด ส่งผลต่อการเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และการอภิปรายผล จึงใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์แผนกลยุทธ์และฐานะทางการเงินของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

5. นิยามศัพท์เฉพาะ

- 5.1 ธุรกิจแท็กซี่ หมายถึง การดำเนินธุรกิจแท็กซี่ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด
- 5.2 สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด หมายถึง สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด
- 5.3 ปัจจัยแห่งความสำเร็จ หมายถึง ด้านการเงิน และด้านกระบวนการภายใน ที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจบริการแท็กซี่ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด
- 5.4 การดำเนินธุรกิจบริการ หมายถึง กิจกรรมต่างๆ ที่ทำให้มีการผลิตสินค้าและบริการมีการซื้อขายแลกเปลี่ยน จำหน่าย และกระจายสินค้าและมีประโยชน์หรือกำไรจากกิจกรรมนั้น
- 5.5 การวิเคราะห์ หมายถึง การแยกแยะทางความคิด หรือทางวัตถุของสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือเรื่องใดเรื่องหนึ่ง เพื่อให้เห็น องค์ประกอบ เพื่อศึกษาแต่ละองค์ประกอบ

6. กรอบแนวคิดการวิจัย

กรอบแนวคิดการวิจัยเรื่องการวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ การดำเนินธุรกิจบริการแท็กซี่ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ได้กำหนดตัวแปรออกเป็น 2 ประเภทคือ



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถรู้ถึงปัญหาและจุดบกพร่องในมุมมองด้านการเงิน และมุมมองด้านกระบวนการภายใน และนำมาแก้ไขในการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดผลดีและเกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด
2. ผลของการวิจัยเป็นข้อมูลนำไปวางแผนเพื่อพัฒนาการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยค้นคว้าอิสระนี้ เป็นการศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจบริการแท็กซี่ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด เพื่อนำผลการวิจัยไปปรับปรุงพัฒนาธุรกิจต่อไป ผู้วิจัยได้วิจัยแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากตำรา เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษา ประกอบด้วยสาระสำคัญ ดังนี้

1. บริบทกรุงเทพมหานคร
2. สหกรณ์แท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
3. สภาพทั่วไปของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด
4. แนวคิดด้านบริหารทรัพยากรมนุษย์ของสหกรณ์แท็กซี่
5. แนวคิดปัจจัยแห่งความสำเร็จ
6. แนวความคิดด้านธุรกิจบริการ
7. Taxi Services in other country
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. บริบทกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี) เป็นเมืองหลวง และเป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดในประเทศไทย รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการปกครอง การศึกษา การคมนาคมขนส่ง การเงิน การธนาคาร การพาณิชย์ การสื่อสาร และความเจริญก้าวหน้าด้านอื่น ๆ ของประเทศไทย นอกจากนี้ยังเป็นเมืองที่มีชื่อเสียงที่สุดในโลกอีกด้วย มีแม่น้ำสำคัญคือ แม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่าน ทำให้แบ่งเมืองออกเป็น 2 ฟันง คือฟันงพระนครและฟันงธนบุรี (เดิมฟันงตะวันตกของแม่น้ำเป็นที่ตั้งของกรุงธนบุรี ซึ่งต่อมาภายหลังได้รวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของกรุงเทพมหานคร) โดยกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ทั้งหมด 1,568.737 ตารางกิโลเมตร พิกัดทางภูมิศาสตร์คือ ละติจูด 13° 45' เหนือ ลองจิจูด 100° 31' ตะวันออก

คำว่า กรุงเทพมหานคร แปลว่า "เมืองแห่งเทวดา" มาจากชื่อเต็มว่า กรุงเทพมหานคร อมรรัตนโกสินทร์ มหินทรายุธยา มหาดิลกภพ นพรัตนราชธานีบุรีรมย์ อุดมราชนิเวศน์มหาสถาน

อมรพิมานอวตารสถิต สักกะทัตติยวิษณุกรรมประสิทธิ์ มีความหมายว่า "เมืองของเทวดา มหานคร อันเป็นอมตะ สง่างามด้วยแก้ว 9 ประการ และเป็นที่ประทับของพระเจ้าแผ่นดิน เมืองที่มีพระราชวัง หลายแห่ง ดุจเป็นวิมานของเทวดา ซึ่งมีพระวิษณุกรรมสร้างขึ้นตามบัญชาของพระอินทร์" โดยนามเดิมที่พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช โปรดเกล้าฯ พระราชทานในตอนแรกนั้น ใช้สร้อยว่า บวรรัตนโกสินทร์จนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงโปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนเป็น อมรรัตนโกสินทร์ ต่อมามักเรียกกันว่า กรุงรัตนโกสินทร์

ชื่อทางการของกรุงเทพมหานครเมื่อถอดเป็นอักษรโรมัน คือ Krung Thep Maha Nakhon แต่คนทั่วไปนิยมทับศัพท์ตามชื่อที่ผู้พูดภาษาอังกฤษเรียกเมืองนี้ว่า Bangkok ซึ่งมาจากชื่อเดิมของกรุงเทพมหานคร คือ บางกอก

พ.ศ. 2310 หลังการกอบกู้อิสรภาพจากพม่า สมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีทรงสถาปนาเมืองธนบุรีศรีมหาสมุทรให้เป็นราชธานีแห่งใหม่ คือกรุงธนบุรี เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2313 แต่กรุงธนบุรีมีสภาพเป็นเมืองนอกแดด ตรงกลางมีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่าน เป็นเหตุให้สมเด็จพระยามหากษัตริย์ศึก (ทองด้วง) มีความคิดจะย้ายเมืองไปทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้การป้องกันรักษาเมืองเป็นไปได้โดยง่าย

6 เมษายน พ.ศ. 2325 สมเด็จพระยามหากษัตริย์ศึกได้ขึ้นเสวยราชสมบัติเป็นพระมหากษัตริย์ ทรงพระนามว่าพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ปฐมกษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี มีพระราชดำริว่า ฟากตะวันออกของกรุงธนบุรีมีชัยภูมิดีกว่าตะวันตก เพราะมีถ้ำน้ำเป็นขอบเขตอยู่กว่าครึ่ง หากข้าศึกยกมาติดถึงชานพระนคร ก็จะต่อสู้ป้องกันได้ง่ายกว่าอยู่ข้างตะวันตก จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างกรุงรัตนโกสินทร์ขึ้นทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นราชธานีแห่งใหม่ โดยสืบทอดศิลปกรรมและสถาปัตยกรรมจากพระราชวังหลวงของกรุงศรีอยุธยา พระองค์มีพระบรมราชโองการให้พระยาธรรมาธิกรณกับพระยาวิจิตรนาวิ เป็นแม่กองคุมช่างและไพร่ไปวัดกะที่ดินเพื่อสร้างพระนครใหม่ในวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2325 ทรงประกอบพิธียกเสาหลักเมือง เมื่อวันอาทิตย์ เดือน 6 ขึ้น 10 ค่ำ ย่ำรุ่งแล้ว 54 นาที ปีชวด จ.ศ. 1144 จัตวาศก ตรงกับวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2325 เวลา 6.54 น. และทรงประกอบพระราชพิธีปราบดาภิเษกในวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2325

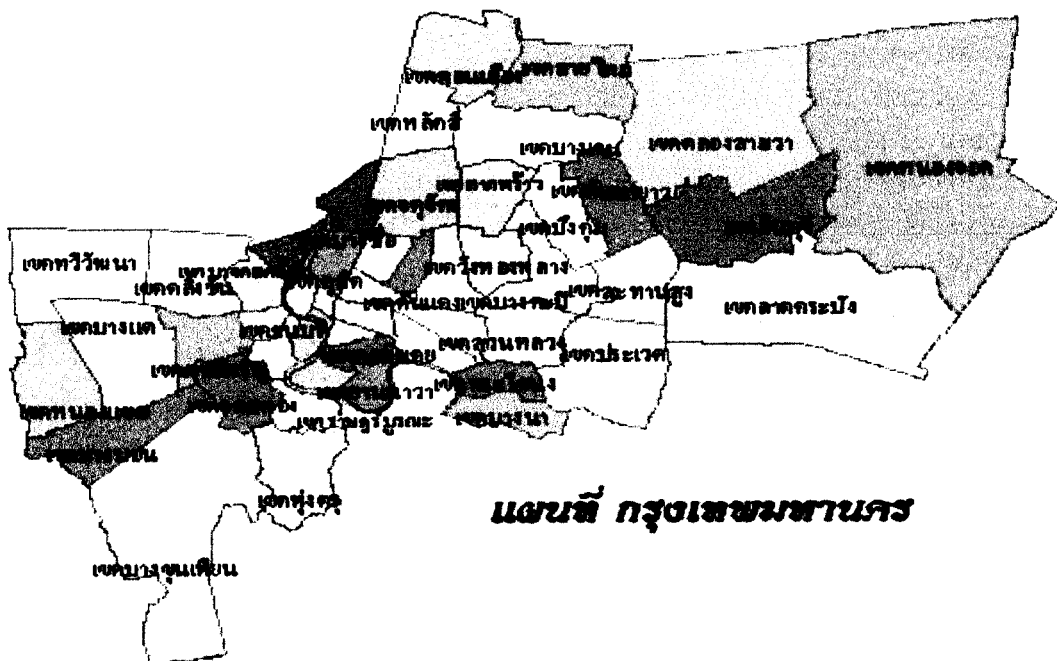
14 ธันวาคม พ.ศ. 2515 จึงได้เปลี่ยนเป็นชื่อเป็น กรุงเทพมหานคร โดยท่านจอมพลถนอม กิตติขจร แต่นิยมเรียกกันว่า กรุงเทพ

กรุงเทพมหานครมีลักษณะเป็นเขตการปกครองพิเศษ ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 กำหนดให้กรุงเทพมหานครเป็นทบวงการเมือง มีฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่นนครหลวง มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และรองผู้ว่าราชการ

กรุงเทพมหานคร มาจากการเลือกตั้ง และเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารงาน อยู่ในตำแหน่งตามวาระคราวละ 4 ปี นับแต่วันเลือกตั้ง และมีการแต่งตั้งปลัดกรุงเทพมหานครร่วมบริหารงาน การดำเนินงานมีสภากรุงเทพมหานครที่ได้รับเลือกตั้งโดยตรงทำงานร่วมด้วย

กรุงเทพมหานครมีอาณาเขตติดต่อทางบกกับจังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดสมุทรปราการ ส่วนอาณาเขตทางทะเล อ่าวไทยตอนใน ติดต่อกับจังหวัดเพชรบุรี จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดชลบุรี โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ทิศเหนือ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดนนทบุรีและจังหวัดปทุมธานี
- ทิศตะวันออก มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดฉะเชิงเทราและ จังหวัดสมุทรปราการ
- ทิศตะวันตก มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดสมุทรสาครและจังหวัดนครปฐม
- ทิศใต้ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดสมุทรปราการ และอ่าวไทย (ส่วนที่เป็นอ่าวไทยที่เป็นพื้นที่เดิมของจังหวัดธนบุรี ปัจจุบันคือเขตบางขุนเทียน ซึ่งมีอาณาเขตทางทะเลติดต่อกับอ่าวไทยกับจังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดชลบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ



ภาพที่ 2.1 ภาพแผนที่กรุงเทพมหานคร

2. สหกรณ์แท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันมีแท็กซี่ที่จดทะเบียนและออกให้บริการเฉพาะในเมืองหลวง หรือ ใน กรุงเทพมหานคร ประมาณ 98,000 คัน และต่อทะเบียนประจำปีอีกปีละ 60,000 คัน (<http://203.155.220.217/dotat/news/2551/6/24/dailynews2-24-6-51.htm>) โดยกฎกระทรวงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันกำหนดอายุรถแท็กซี่ที่ให้บริการจะต้องมีอายุใช้งานไม่เกิน 9 ปี นโยบายการเปิดเสรีให้จดทะเบียนรถแท็กซี่ได้อย่างไม่จำกัดในปัจจุบันที่มีจำนวนรถแท็กซี่ออกมาวิ่งบนท้องถนนจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาการจราจรและรถแท็กซี่แย่งผู้โดยสารกันเองกระทบต่อรายได้ของกลุ่มผู้ขับขี่รถแท็กซี่โดยตรง

2.1 การจดทะเบียนรถแท็กซี่

กรมการขนส่งทางบก (<http://www.ecitizen.go.th>) การจดทะเบียนประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่

- 1) การขอความเห็นชอบการจดทะเบียน
- 2) การนำรถมาจดทะเบียน

การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ส่วนบุคคล ขออนุญาตจดทะเบียนได้คนละ 1 คัน กรณีที่เคยมีรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ส่วนบุคคล ในชื่อของตนเองมาก่อน จะต้องโอนเป็นชื่อของบุคคลอื่นแล้ว หรือแจ้งเลิกใช้ตลอดไป หรือเปลี่ยนประเภทการจดทะเบียน หรือเป็นรถที่ครบกำหนดสิบสองปีแล้ว

ไชยยันต์ ปรัดตพงษ์ (<http://www.gotomanager.com>) นิตยสารผู้จัดการออนไลน์ กล่าวว่าหากเป็นนิติบุคคลหรือสหกรณ์ จะต้อง มีหนังสือรับรองจดทะเบียนบริษัทหรือสหกรณ์ สามารถมีรถได้ตามจำนวนที่ขอ โดยจะพิจารณาควบคู่ไปกับทุนจดทะเบียนว่ามีขอบเขตของการรับผิดชอบมากน้อยเท่าใดและจะต้องมีสถานที่จอดรถ โดยแนบหลังโฉนดมาแสดงเพื่อไม่ให้เกิดการเพิ่มรถในครั้งนี้อาศัยริมทางเท้าเป็นที่จอดเมื่อไม่ออกบริการ และห้ามไม่ให้โอนรถออกจากบริษัทหรือสหกรณ์ 21 พฤษภาคม 2535 เป็นวันแรกที่กรมการขนส่งทางบก รับยื่นความจำนงจากผู้ที่ต้องการจดทะเบียนรถแท็กซี่มีเตอร์ มีผู้ให้ความสนใจมาขึ้นขอจดทะเบียนเป็นจำนวนมากทั้งในนามนิติบุคคลและบุคคลธรรมดา

ความหมายของรถแท็กซี่สีลูกกวาด เว็บไซต์วิชาการ.คอม: ปีที่ 9 พลังไทยเพื่อการศึกษาไทย แท็กซี่สีลูกกวาดที่วิ่งกันให้เกลื่อนในเมืองไทย ทั้งสีฟ้า สีแดง สีเหลือง สีชมพู สีส้ม หรือสีผสมอย่างสีเขียว/เหลืองและสีฟ้า/แดง สีของรถเหล่านั้นมีที่มาที่ไปแตกต่างกัน สำหรับสีของรถแท็กซี่นั้นจะแสดงถึงสภาพภาพของเจ้าของรถ สามารถแบ่งออกเป็น ๒ ประเภทใหญ่ๆ ได้ว่า



ภาพที่ 2.2 ภาพรถแท็กซี่

ที่มา : Postjung.com

ประเภทแรก จะเป็นแท็กซี่ที่จดทะเบียนในรูปแบบของนิติบุคคล คือจดในรูปแบบของ สหกรณ์หรือ บริษัท รถประเภทนี้ส่วนใหญ่จะมีพื้นที่เป็นของตัวเอง และคาดด้วยตัวหนังสืออีกทีหนึ่ง ซึ่งสีแต่ละสีก็เป็นการแสดงถึงกลุ่มของบริษัทหรือสหกรณ์นั้นๆ เป็นไปตามกฎการขนส่งทางบกที่ ให้บริษัทหรือสหกรณ์นั้นๆ กำหนดสีของรถยนต์ต่อกรมขนส่งทางบกเช่น รถสีเหลือง เครื่องหมายสี เขียวเป็นของสหกรณ์แท็กซี่สามัคคีธรรม หากเป็นรถสีน้ำเงิน เครื่องหมายสีขาว ก็จะเป็นของ สหกรณ์แท็กซี่ไทย หรือสำหรับรถสีชมพู เครื่องหมายสีขาว นี่ก็คือรถของสหกรณ์สหมิตรแท็กซี่ ฯลฯ แต่ก็มีที่เป็นรถแบบสองสี นั่นคือ แท็กซี่สีฟ้า/แดง เพราะเป็นรถรุ่นเก่าที่ยังไม่มีการทำสีเพื่อ แบ่งว่าเป็นของบริษัทหรือสหกรณ์อะไร ซึ่งพบได้น้อยมากเพราะปัจจุบันได้เปลี่ยนสีใหม่เป็นสี เดียวเช่นเดียวกับรถรุ่นหลังๆ ส่วนอีกประเภท คือแท็กซี่ส่วนบุคคล ที่ในอดีตที่จะเห็นเป็นแบบสอง สีคือ สีเขียว-เหลือง ซึ่งเป็นสีของกรมขนส่งที่จดทะเบียนไว้ให้ประชาชนทั่วไปที่อยากมีแท็กซี่เป็น ของตัวเองได้ใช้โดยไม่ต้องไปขอร่วมกับสหกรณ์ โดยกรมขนส่งกำหนดว่า "หนึ่งคนสามารถมีรถ แท็กซี่บุคคลได้เพียงคันเดียวเท่านั้น" แต่ภายหลังรถยนต์รับจ้างนิติบุคคล ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2551 นั้น กรมขนส่งฯ ได้กำหนดว่า ต่อไปจะต้องใช้สีเหลืองเป็นสีของตัวถังรถและสีน้ำ

เงินเป็นสิทธิของข้อความและเครื่องหมายต่างๆตามตัวอย่างแบบสื่อกิจกรรมขนส่งทางบกกำหนด เพื่อความเป็นระเบียบสื่

กรมการขนส่งทางบก(<http://www.ecitizen.go.th>) การขอความเห็นชอบการจดทะเบียน โดยยื่นคำขอต่อนายทะเบียนพร้อมด้วยหลักฐาน

1. ภาพถ่ายบัตรประชาชน หรือบัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประชาชน
2. สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน
3. ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะที่ยังไม่สิ้นอายุในกรณีที่เป็นใบอนุญาตขับรถ

ตามกฎหมายขนส่ง ต้องเป็นใบอนุญาตทุกประเภท ชนิดที่ 2 ขึ้นไป

เมื่อตรวจสอบหลักฐานแล้ว เห็นว่าผู้จดทะเบียนมีคุณสมบัติ และหลักฐานถูกต้องครบถ้วน ให้นายทะเบียนนำเสนอผู้มีอำนาจในการพิจารณาให้ความเห็นชอบการจดทะเบียน ผู้ได้รับความเห็นชอบการจดทะเบียนต้องนำรถมาตรวจสภาพและจดทะเบียนภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือ กรณีไม่นำรถมาจดทะเบียนหรือจดทะเบียนไม่ครบตามจำนวนที่ได้รับความเห็นชอบ ให้ถือว่าผู้นั้นไม่ประสงค์จะขอจดทะเบียนรถอีกต่อไป แต่ถ้ายังมีความประสงค์อยู่ก็ต้องเริ่มต้นยื่นคำขอใหม่

กรณีนิติบุคคล

1. จำนวนรถ
 - กรณีห้างหุ้นส่วน หรือบริษัท ให้เกณฑ์ทุนจดทะเบียนหนึ่งล้านบาทต่อจำนวน...10 คัน
 - กรณีสหกรณ์ ให้อยู่ในดุลยพินิจของนายทะเบียน แต่ไม่เกินจำนวนสมาชิกของสหกรณ์
2. สถานที่เก็บรถ อย่างน้อยต้องมีร้อยละ 70 โดยคิดพื้นที่ 15 ตารางเมตร ต่อรถ 1 คัน
3. ต้องมีสำนักงานใหญ่ หรือสำนักงานสาขาในจังหวัดที่ของจดทะเบียน

อำนาจในการพิจารณาเห็นชอบ

1. นายทะเบียนจังหวัด กรณีการขออนุญาตจดทะเบียนรถไม่เกิน 50 คัน
2. นายทะเบียนที่วราขอาณาจักร (รองอธิบดี ฝ่ายปฏิบัติการ กรมการขนส่งทางบก)

กรณีขออนุญาตจดทะเบียนรถเกินกว่า 50 คัน แต่ไม่เกิน 200 คัน

3. นายทะเบียนที่วราขอาณาจักร (อธิบดีกรมการขนส่งทางบก) กรณีขออนุญาตจดทะเบียนรถเกินกว่า 200 คันขึ้นไป

กรณีนายทะเบียนเห็นชอบความการจดทะเบียน ให้นำรถมาจดทะเบียนภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือจากนายทะเบียน

การนำรถมาจดทะเบียนการนำรถมาจดทะเบียนรถต้องมีลักษณะ ดังนี้

- 1) ลักษณะรถ รถที่นำมาจดทะเบียนต้องเป็นรถยนต์นั่งสองตอน มีประตูไม่ต่ำกว่าสี่ประตู ขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 6 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป ต้องเป็นรถใหม่ หรือมีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก และใช้งานมาแล้วเป็นระยะทางไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร
- 2) สีรถ จัดให้ตัวรถมีสีเขียวและสีเหลือง โดยสีเขียวให้เริ่มตั้งแต่ด้านล่างของตัวถังจนถึงที่ปิด - เปิดประตูเป็นแนวขนานกับพื้นตลอดรอบตัวรถ และสีเหลืองให้เริ่มถัดจากสีเขียวขึ้นไปจนถึงด้านบนหลังคารถ
- 3) ติดตั้งมาตรค่าโดยสาร ตามแบบหรือชนิดที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบกไว้ด้านซ้ายของผู้ขับรถ
- 4) โป้ะไฟบนหลังคา จัดให้มีเครื่องหมายเป็นอักษรโรมันว่า "TAXI - METER" อยู่ในกรอบขนาดไม่น้อยกว่า 60*15 เซนติเมตร ติดตั้งไว้บนหลังคาให้เห็นชัดเจนจากด้านหน้ารถ โดยตัวอักษรดังกล่าวมีขนาดสูงไม่น้อยกว่า 7 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 1.20 เซนติเมตร และให้มีแสงไฟพร้อมด้วยกรอบที่บังคับแสงให้เห็นเครื่องหมายได้ชัดเจนในเวลากลางวัน
- 5) จัดให้มีเครื่องหมาย อักษร "แท็กซี่ส่วนบุคคล" อักษร "กทม" หมายเลขทะเบียนรถ ให้ปรากฏที่ประตูหน้าด้านนอกทั้งสองข้าง โดยตัวอักษรดังกล่าวมีขนาดไม่น้อยกว่า 7.30 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 1.30 เซนติเมตร โดยใช้สีขาวเป็นสีเครื่องหมาย
- 6) จัดให้มีเครื่องหมายอักษรว่า "ว่าง" เมื่อไม่มีผู้โดยสาร โดยติดตั้งไว้ด้านซ้ายของคนขับรถ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนจากภายนอกทั้งเวลากลางวันและกลางคืน
- 7) จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สาม อันเกิดจากการใช้รถยนต์รับจ้างแต่ละคัน กรณีความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง
- 8) จัดให้มีที่หรือกรอบสำหรับติดบัตรประจำตัวผู้ขับรถไว้ด้านหน้ารถ ในลักษณะที่ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน
- 9) จัดให้มีเครื่องหมาย "งครบข้าง" ที่มีพื้นสีขาวกรอบสีแดง ขนาดไม่น้อยกว่า 10*22 เซนติเมตร เส้นกรอบหนา 0.5 เซนติเมตร ตัวอักษรคำว่า "งครบข้าง" ให้มีสีแดง ขนาดความสูงไม่น้อยกว่า 5 เซนติเมตร เส้นตัวอักษรหนาไม่น้อยกว่า 0.5 เซนติเมตร
- 10) จัดให้มีเครื่องหมายเป็น "เลขทะเบียนรถ" พื้นเป็นสีเหลือง ตัวอักษรประจำหมวดเป็นอักษร ไทย/อังกฤษ หมายเลขทะเบียนและกรอบเป็นสีดำ มีลักษณะและขนาดตามที่กำหนด ทำ

ด้วยวัสดุโลหะ ยึดติดมันคงไว้ที่ แนวกึ่งกลางประตูด้านในได้ขอบกระจกประตูทั้งสองบาน ให้ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

11) คัดตั้งวิทยุสื่อสารที่ได้รับอนุญาตจากกรมไปรษณีย์โทรเลขในระบบ SIMPLEX-2-FREQUENCIES

2.2 อัตราค่าโดยสารแท็กซี่มิเตอร์

สารานุกรมเสรี :(<http://th.wikipedia.org/wiki/แท็กซี่>) บันทึกรายแรกที่เกี่ยวกับแท็กซี่มิเตอร์ กล่าวถึงแท็กซี่มิเตอร์ว่าเริ่มมีมาตั้งแต่ยุคคริสตกาล เมื่อประมาณ 2,000 ปีก่อนในอาณาจักรโรมัน เป็นรถม้า โดยที่ล้อของรถม้าจะต่อกับเฟืองเป็นทอดๆ ไป ทำให้เฟืองทั้งระบบหมุนตามล้อเมื่อรถเคลื่อนที่ และจะทำให้ "เม็คกลม" ที่คนขับใส่ไว้ในช่องใส่เม็คกลมถูกปล่อยหล่นลงในถาดท้ายรถหนึ่งเม็คทุกๆครั้งที่ระยะทางครบรอบที่กำหนด และเมื่อถึงที่หมาย ผู้โดยสารจะจ่ายค่าโดยสารตามจำนวนเม็คกลมที่หล่นลงมาในถาด หลังจากนั้นคนขับจะเก็บเม็คกลมกลับเข้าช่องใส่เม็คกลม รอลูกค้าคนต่อไป

เมื่ออาณาจักรโรมันล่มสลายลง เทคโนโลยีแท็กซี่ที่ใช้มิเตอร์ก็หายไปจากหน้าประวัติศาสตร์นานกว่าพันปี

จนถึงต้นศตวรรษที่ 17 (ค.ศ. 1601 - 1700) มีการใช้รถม้ารับจ้างในการให้บริการในปารีสและลอนดอน โดยมีการควบคุมระเบียบ คุมจำนวนรถ จนในศตวรรษที่ 19 รถม้าเริ่มขนาดใหญ่ขึ้นและมีความเร็วรวมถึงความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารมากขึ้น แต่ยังใช้ม้าลาก ซึ่งเรียกว่ารถแฮนซัม แค็บ (Hansom cabs)

หลังจากนั้นในคริสต์ศตวรรษ 1890 เริ่มมียานพาหนะที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ทั้งในปารีส ลอนดอนและนิวยอร์ก ในลอนดอนเรียกรถรับจ้างประเภทนี้ว่า ฮัมมิงเบิร์ด (มาจากเสียงของรถ) แต่ผู้ที่ริเริ่มแท็กซี่คือ วิลเฮล์ม บรูห์น (Wilhelm Bruhn) ชาวเยอรมันที่คิดค่าโดยสารแบบแท็กซี่มิเตอร์ต่อมาในปี 1897 ก๊อตโลบ เคมเลอร์ ได้ผลิตแท็กซี่มิเตอร์สมัยใหม่ที่เรียกว่า เคมเลอร์ วิกตอเรีย หลังจากนั้นก็เริ่มมีการผลิตแท็กซี่อย่างจริงจังที่เมืองสตูตการ์ต โดยมีนายฟรีดิช ไกรเนอร์เป็นหัวหน้า ในปี 1899 รถแท็กซี่ในกรุงปารีสได้ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงซึ่ง ต่อมาลอนดอนและนครนิวยอร์กก็เปลี่ยนมาใช้เช่นกัน


ในเมืองนิวยอร์กรถแท็กซี่นำเข้ามาจากฝรั่งเศสโดย แฮร์รี เอ็น อัลเลน ผู้ริเริ่มเรียกคำว่า แท็กซี่ เป็นคนแรก และยังพ่นสีรถให้เป็นสีเหลืองเพื่อให้มองเห็นได้ในระยะไกล ซึ่งต่อมาได้กลายเป็นสีแท็กซี่ที่แพร่หลายในสหรัฐอเมริกา

เว็บไซต์วิชาการ.คอม: ปีที่ 9 พลังไทยเพื่อการศึกษาไทย www.dlt.go.th, ค่ารถแท็กซี่ในยุคก่อนปี พ.ศ. ๒๕๓๕ จะใช้วิธีการต่อรองราคาให้เป็นที่พอใจทั้งสองฝ่าย แต่ต่อมาสภาพการจราจรในกรุงเทพฯ เริ่มติดขัด การมีตัวต่อรองราคา จะทำให้จราจรติดขัดเพิ่มขึ้น จึงมีความพยายามที่จะหันมาใช้ระบบมิเตอร์ โดยในปี ๒๕๐๑ มีการนำแท็กซี่ มาติดมิเตอร์ เป็นครั้งแรก แต่ไม่ได้รับความนิยม ทั้งจากผู้ให้บริการและผู้โดยสาร จึงกลับไปใช้วิธีการต่อรองกันแบบเดิม จนกระทั่งปี ๒๕๓๕ กรมการขนส่งทางบกในฐานะผู้ควบคุมระบบบริการขนส่งสาธารณะ จึงเปลี่ยนมาใช้ระบบมิเตอร์ที่มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่มีความเหมาะสมและยุติธรรม มาจนถึงปัจจุบัน ส่วนค่าโดยสารก็มีการขยับปรับเปลี่ยนไปบ้าง โดยล่าสุดอัตราค่าโดยสารการนั่งรถแท็กซี่ อยู่ที่

0-1	กิโลเมตรเริ่มต้นที่	35	บาท
1-12	กิโลเมตร	5	บาท/กิโลเมตร
12-20	กิโลเมตร	5.50	บาท/กิโลเมตร
20-40	กิโลเมตร	6	บาท/กิโลเมตร
40-60	กิโลเมตร	6.50	บาท/กิโลเมตร
60-80	กิโลเมตร	7.50	บาท/กิโลเมตร
80	กิโลเมตรขึ้นไป	8.50	บาท/กิโลเมตร

และในกรณีที่รถจอดหรือเคลื่อนที่ได้ไม่เกิน 6 กิโลเมตร/ชั่วโมง มิเตอร์เวลาจะเดิน อัตราค่าโดยสาร 1.50 บาท/นาที มิเตอร์จะขยับทีละ 2 บาท โดยการคิดค่าโดยสารนั้น จะคิดแยกเป็นส่วนๆ (ส่วนของระยะทาง และส่วนของเวลา) ส่วนของระยะทาง มิเตอร์คำนวณค่าโดยสารได้เท่าไร จะปัดขึ้นเป็นจำนวนเต็มที่อยู่ถัดขึ้นไป (เช่น คำนวณได้ 45.75 บาท ก็จะปัดขึ้นเป็น 47 บาท ซึ่งเป็นจำนวนเต็มที่อยู่ถัดไป) ส่วนของมิเตอร์เวลา มิเตอร์เวลาคำนวณค่าโดยสารได้เท่าไร จะปัดลงเป็นจำนวนเต็มที่อยู่ลงมา (เช่น มิเตอร์เวลาเดินไปได้ 5.75 บาท ก็จะปัดทิ้งเป็น 4 บาท ซึ่งเป็นจำนวนเต็มที่อยู่ถัดลงมา)

ตารางที่ 2.1 จาก โขมเพจที่เกี่ยวกับแท็กซี่มิเตอร์

 ตารางแสดงค่าโดยสารตามระยะทาง FARE ACCORDING TO THE DISTANCE							
ระยะทาง (กม.) DISTANCE (KM)	ค่าโดยสาร (บาท) FARE (BAHT)	ระยะทาง (กม.) DISTANCE (KM)	ค่าโดยสาร (บาท) FARE (BAHT)	ระยะทาง (กม.) DISTANCE (KM)	ค่าโดยสาร (บาท) FARE (BAHT)	ระยะทาง (กม.) DISTANCE (KM)	ค่าโดยสาร (บาท) FARE (BAHT)
1.00	35	12.18	91	22.17	147	50.00	119
1.40	17	12.53	93	22.50	149	100.12	705
1.80	19	12.91	95	22.83	151	150.00	1,129
2.20	41	13.27	97	23.17	153	200.12	1,553
2.60	43	13.64	99	23.50	155	250.12	1,980
3.00	45	14.00	101	23.83	157	300.71	2,410
3.40	47	14.36	103	24.17	159	350.12	2,830
3.80	19	14.73	105	24.50	161	400.71	3,260
4.20	51	15.09	107	24.83	163	450.12	3,680
4.60	53	15.45	109	25.17	165	501.88	4,120
5.00	55	15.82	111	25.50	167	551.29	4,540
5.40	57	16.18	113	25.83	169	600.71	4,960
5.80	59	16.55	115	26.17	171	650.12	5,380
6.20	61	16.91	117	26.50	173	701.88	5,820
6.60	63	17.27	119	26.83	175	751.29	6,240
7.00	65	17.64	121	27.17	177	800.71	6,660
7.40	67	18.00	123	27.50	179	850.12	7,080
7.80	69	18.36	125	27.83	181	901.88	7,520
8.20	71	18.73	127	28.17	183	951.29	7,940
8.60	73	19.09	129	28.50	185	1000.71	8,360
9.00	75	19.45	131	28.83	187	1050.12	8,780
9.40	77	19.82	133	29.17	189	1101.88	9,220
9.80	79	20.17	135	29.50	191	1151.29	9,640
10.20	81	20.50	137	29.83	193	1200.71	10,060
10.60	83	20.83	139	30.17	195	1250.12	10,480
11.00	85	21.17	141	30.50	197	1301.88	10,920
11.40	87	21.50	143	30.83	199	1351.29	11,340
11.80	89	21.83	145	31.17	201	1400.71	11,760

อัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์ TAXI METER RATE	
<p>ค่าแรกเข้า 35.00 บาท</p> <p>1 กม. 35.00 บาท (17.50 บาท/กม.)</p> <p>ระยะที่ 2-12 กม. 3.00 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 12-20 กม. 3.50 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 20-30 กม. 4.00 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 30-40 กม. 4.50 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 40-50 กม. 5.00 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 50-60 กม. 5.50 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 60-70 กม. 6.00 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 70-80 กม. 6.50 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 80-90 กม. 7.00 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 90-100 กม. 7.50 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 100-150 กม. 8.00 บาท/กม.</p> <p>ระยะที่ 150-200 กม. 8.50 บาท/กม.</p>	<p>กรมการขนส่งมวลชนฯ ขอสงวนสิทธิ์เฉพาะ 50 บาท</p> <p>อัตราค่าโดยสาร TAXI METER RATE 50 บาท</p> <p>สามารถแจ้งผู้ควบคุมแท็กซี่มิเตอร์ได้เฉพาะ 50 บาท</p> <p>อัตราค่าโดยสาร TAXI METER RATE 50 บาท</p> <p>ค่าทางด่วนโดยรถแท็กซี่มิเตอร์</p> <p>TAXI METER RATE 50 บาท</p>

<p>กรณีรถติดหรือพ่วงกับโบลัม กทม. สามารถโทรแจ้ง 1584 ได้ทันที</p> <p>DEPT. OF TRAFFIC MANAGEMENT</p> <p>1584</p> <p>ศูนย์บริการข้อมูลจราจรทางบก</p>

509 เรียบแท็กซี่ โทร 1584 ตลอด 24 ชั่วโมง หรือ ส่งเรื่องร้องเรียนมาที่กรมการขนส่งทางบก ถนนพหลโยธิน กทม.10900

For complaints, please call tel. 1584 - 24 hrs. answering machine or write to Dept of Land Transport, PHAHOLYOTIN ROAD, BKK 10900

กรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกขึ้นแท็กซี่คิดมิเตอร์หลังประกบเกียร์ (<http://guru.google.co.th>) ทางกรมการขนส่งทางบก กำหนดให้รถยนต์รับจ้างแท็กซี่ จะต้องติดตั้ง มิเตอร์แสดงอัตราค่าโดยสารไว้บริเวณด้านซ้ายของผู้ขับรถ ให้ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน โดยจะต้องนำรถเข้ารับการตรวจสอบการทำงานของมิเตอร์กับกรมการขนส่งทางบก ตามระยะเวลาที่กำหนด นอกจากนี้ จะต้องติดป้ายแสดงบัตรประจำตัวผู้ขับรถ ณ บริเวณด้านหน้าเบาะที่นั่งคอนหน้า และด้านหลังพนักพิงของเบาะหน้า เพื่อให้ผู้โดยสารที่นั่งด้านหน้าและด้านหลังมองเห็นได้อย่างชัดเจน ด้วย โดยผู้ฝ่าฝืนจะมีความผิด ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2522 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

แท็กซี่ใหม่ต้องติดตั้งเครื่องออกใบเสร็จ (<http://www.munnook.com>) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เผย ปีหน้า (2553) รถแท็กซี่ ที่จดทะเบียนใหม่ ต้องติดตั้ง เครื่องออกใบเสร็จ โดยค่าโดยสาร นายธัญทร ตั้งรวมทรัพย์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เปิดเผยว่า ในปี 2553 กรมการขนส่งทางบก จะให้รถแท็กซี่ ที่มีกรรมาขึ้นจดทะเบียนใหม่ จะต้องมีการติดตั้งเครื่องออกใบเสร็จ เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกปลอดภัยและติดตามของหายได้ โดยราคาค่าโดยสารยังคงเก็บในราคาเดิม โดยใบเสร็จจะมีการระบุป้ายทะเบียนรถสังกัดอยู่ ราคาค่าโดยสาร เวลาที่ขึ้น เป็นต้น ซึ่งสามารถติดตามหาผู้ขับรถแท็กซี่ หากมีเหตุร้าย หรือ ของหายซึ่งที่ผ่านมานักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ได้เรียกร้องมาโดยตลอด และส่วนหนึ่งเป็นการยกระดับการให้บริการของรถแท็กซี่ไทย ให้เท่าเทียมกับนานาชาติ ซึ่งปัจจุบันประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ สิงคโปร์ มาเลเซีย ก็มีการติดตั้งมิเตอร์ที่มีใบเสร็จกันหมดแล้ว ราคามิเตอร์ติดตั้งปัจจุบันอยู่ที่ราคา 3,000-3,500 บาท แต่หากมีใบเสร็จก็จะมีราคา 5,000-6,000 บาท ซึ่งอนาคตคาดว่า ราคาจะลดลงหากมีรถแท็กซี่มาติดตั้งเพิ่มขึ้น

จ่ายค่าแท็กซี่ด้วยบัตรเครดิต (<http://www.positioningmag.com>) มาสเตอร์การ์ด อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล ประเทศไทย จับมือ สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท อินเจนนิโก้ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล (ประเทศไทย) ร่วมกันเปิดบริการชำระค่าแท็กซี่ผ่านบัตรเครดิต ครั้งแรกในเมือง ไทย ข้อดีของการชำระค่าโดยสารแท็กซี่ผ่านบัตรเครดิต ทำให้มีหลักฐานไปเบิกจ่ายกับบริษัทได้ กลุ่มลูกค้าผู้ถือบัตรมาสเตอร์การ์ดที่มีอยู่ประมาณ 8-9 ล้านรายในเมืองไทย และนักท่องเที่ยวต่างชาติ อีกทั้งยังช่วยสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ ผู้โดยสารสามารถใช้บัตรมาสเตอร์การ์ดในการชำระค่าโดยสารแทนเงินสด ผ่านเครื่องรูดบัตรเครดิตที่ติดตั้งไว้ภายในรถแท็กซี่ โดยราคาค่าโดยสารที่สามารถใช้บัตรเครดิตชำระได้นั้น เริ่มต้นที่ 35 บาท บวกกับค่าธรรมเนียมการให้บริการ 10% ของราคาค่าโดยสารที่หน้ามิเตอร์ สลิปใบเสร็จของบัตรเครดิตจะบันทึกข้อมูลต่างๆ ไว้ ได้แก่ ทะเบียนรถ ช่วงเวลาการให้บริการ และ

สามารถตรวจสอบเส้นทางของรถแท็กซี่ที่ใช้บริการหากถึงปลายทางช้าผิดปกติ เพราะเครื่องรับบัตร
เครดิตของบริษัทอินเจนนิโก้ อินเตอร์เนชั่นแนล ใช้การสื่อสารผ่านระบบ GPRS และ GPS ทำให้
สามารถบอกตำแหน่งของรถแต่ละคันได้ โดยระบบนี้ได้มีการติดตั้งในรถแท็กซี่ ของประเทศ
ออสเตรเลียไปแล้วกว่า 15,000 คัน รถแท็กซี่ที่รับบัตรเครดิตชำระค่าโดยสารจะเป็นรถแท็กซี่สีเขียว
ทั้งคัน เมืองต้นสหกรณ์แท็กซี่ สุวรรณภูมิทดลองให้บริการก่อน 10 คัน จากนั้นจึงจะเพิ่มเป็น 1 พัน
คัน จากที่มีอยู่ทั้งหมด 2,000 คันในปี 48

2.3 จำนวนสหกรณ์ที่ทำธุรกิจให้บริการแท็กซี่ในกรุงเทพฯ

แท็กซี่ยิ้ม-ประชาสัมพันธ์ (<http://www.smiletaxi.com>) มีทั้งหมด 21 แห่งได้แก่

2.3.1 สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัด

614-616 ซอยวัดเทพาการ ถนนจรัลสนิทวงศ์ แขวงบางพลัด กรุงเทพฯ เบอร์
โทร 0-2424-1859

2.3.2 สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัด

561 ซอยเจริญนคร 65 ถนนเจริญนคร แขวงบุคคโล เขตธนบุรี กรุงเทพฯ
เบอร์โทร 0-2509-8510

2.3.3 สหกรณ์เจริญเมืองแท็กซี่ จำกัด

1999 ถนนบรรทัดทอง แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ เบอร์โทร
0-2215-1584

2.3.4 สหกรณ์แท็กซี่ไทย จำกัด

58/71 ถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา แขวงสมเด็จพระเจ้าพระยา คลองสาน กรุงเทพฯ
เบอร์โทร 0-2437-1860

2.3.5 สหกรณ์แท็กซี่ธนบุรี จำกัด

1802 ศูนย์การค้าวรรัตน์ แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร กรุงเทพฯ เบอร์โทร
0-2287-3345

2.3.6 สหกรณ์บวรณ์แท็กซี่ จำกัด

61-66 หมู่ 9 ถนนสายบางแวก แขวงบางไผ่ เขตภาษีเจริญ กรุงเทพฯ
เบอร์โทร 0-2410-3495

2.3.7 สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร จำกัด

1296/6 ตรงข้ามวัดเชิงหวาย ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ
เบอร์โทร 0-2587-7860

2.3.8 สหกรณ์แท็กซี่สยาม จำกัด

2944 ซอยลาดพร้าว 130 แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ เบอร์โทร
0-2377-3832

2.3.9 สหกรณ์สหมิตรแท็กซี่ จำกัด

1064/124 ซอยเฉยพ่วง ถนนพหลโยธิน ลาดยาว เขตบางเขน กรุงเทพฯ
เบอร์โทร 0-2279-0689

2.3.10 สหกรณ์แท็กซี่สามัคคีธรรม จำกัด

2017 แฟลต 17 การเคหะแห่งชาติ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ เบอร์โทร
0-2275-1059

2.3.11 สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด

1104 ถนนนครไชยศรี แขวงถนนนครไชยศรี เขตดุสิต กรุงเทพฯ
เบอร์โทร 0-2241-4597

2.3.12 สหกรณ์แท็กซี่อาสาสมัคร จำกัด

688/139 ซอยวัดเทพนารี ถนนจรัลสนิทวงศ์ เขตบางพลัด กรุงเทพฯ
เบอร์โทร 0-2433-3231

2.3.13 สหกรณ์แท็กซี่อิสระ จำกัด

46/2 ซอยอินทามระ 8 แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ เบอร์โทร
0-2270-1716

2.3.14 สหกรณ์ปฐมวันแท็กซี่ จำกัด

115-119 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ เบอร์โทร
0-2216-7628

2.3.15 สหกรณ์มหานคร จำกัด

69 ซอยรองเมือง 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ
เบอร์โทร 0-2215-1794

2.3.16 สหกรณ์ธนาสยาม จำกัด

500 ถนนพระราม3 แขวงบางโคล่ เขตบางคอแหลม กรุงเทพฯ เบอร์โทร
0-2689-1904

2.3.17 สหกรณ์แท็กซี่เพชรเกษม จำกัด

20/89 ซอยเพชรเกษม 77 แขวงหนองค้าง เขตหนองแขม กรุงเทพฯ
เบอร์โทร 0-2809-9828

2.3.18 สหกรณ์แท็กซี่ประชาสงเคราะห์ จำกัด

8/2 ซอยประชาราษฎร์บำเพ็ญ 11 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ
เบอร์โทร –

2.3.19 สหกรณ์บริการวิสาหกิจชุมชน หอนงปรีอ สมุทรปราการ จำกัด

442 หมู่ 4 แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ เบอร์โทร 0-2327-2388

2.3.20 สหกรณ์ร่วมด้วยช่วยกัน จำกัด

287/195 ซอยนวมศรี ถนนประดิษฐ์มนูธรรม เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ
เบอร์โทร 0-2327-2382

2.3.21 สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

679/4 ถนนเจริญสนิทวงศ์ แขวงอรุณอมรินทร์ เขตบางกอกน้อย
กรุงเทพมหานคร 10700 โทร.0-2424-8111

3. สภาพทั่วไปของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

3.1 ประวัติการจัดตั้งสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ได้รับการจดทะเบียนเป็นสหกรณ์ตามพระราชบัญญัติ
สหกรณ์ พุทธศักราช 2542 เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2545 มีจำนวนสมาชิก 148 คน ถือหุ้นรวม
50,495 หุ้น คิดเป็นเงิน 504,950 บาท ปัจจุบันมีสมาชิก 3,245 คน จำนวนคณะกรรมการดำเนินการ
ทั้งสิ้น 9 คน อนุกรรมการดำเนินการทั้งสิ้น 20 คน ฝ่ายจัดการทั้งสิ้น 9 คน

สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ตั้งอยู่เลขที่ 679/4 ถนนเจริญสนิทวงศ์ แขวงอรุณ
อมรินทร์ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร 10700 โทร.0-2424-8111 โทรสาร. 0-2424-2949
Email: info@suvarnabhumitaxi.co.th ได้ก่อตั้งขึ้นมาจากสมาชิกจำนวนหนึ่ง ที่มีอาชีพขับรถแท็กซี่
และได้ประชุมร่วมกัน เพื่อหารือ ถึงปัญหาและอุปสรรค ของการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ว่าควร
ปรับปรุงแก้ไขอย่างไร ถึงจะยกระดับมาตรฐานของรถแท็กซี่ ให้อยู่ในระดับที่น่าพอใจ และมีคุณภาพใน
ทุกๆ ด้าน มากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งให้ผู้ให้บริการ มีความเชื่อมั่นในความปลอดภัย พร้อมกันนี้ จะต้อง
ให้ความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ และทำประ โยชน์ให้กับสังคมด้วยจากการประชุมครั้งนั้น ทุก
คนมีความเห็นพ้องต้องกันว่า ควรจัดตั้งสหกรณ์รถแท็กซี่ขึ้น เพื่อเป็นองค์กรกลางในการบริหารให้
สมาชิกอยู่ในระบบ ระเบียบเดียวกัน และมีผลประ โยชน์ร่วมกัน สมาชิกของสหกรณ์ฯ
ประกอบด้วยบุคคล 3 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 สมาชิกมาจากบุคคลที่มีอาชีพเช่าขับรถแท็กซี่มาเป็นเวลานาน แต่ไม่สามารถมีรถเป็นของตนเอง

กลุ่มที่ 2 สมาชิกมาจากบุคคลที่มีอาชีพขับรถแท็กซี่ และมีรถเป็นของตนเอง ซึ่งอดีตต่างคนต่างขับ ไม่มีการร่วมมือกัน จึงต้องการให้มีการรวมตัวผู้มีอาชีพเดียวกัน เพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกัน และสามารถวางระบบ ให้เป็นรถแท็กซี่ที่มีมาตรฐานได้

กลุ่มที่ 3 สมาชิกมาจากบุคคลที่ตกงาน ว่างงาน หรือรองาน ซึ่งเห็นว่าอาชีพขับรถแท็กซี่ เป็นอาชีพที่เริ่มต้นง่าย (แต่เป็นงานหนัก) ลงทุนน้อย และเป็นอาชีพอิสระจึงได้เข้าร่วมกับโครงการวิสัยทัศน์ของสหกรณ์ “แท็กซี่ที่ดี ต้องมีสีเขียว สะดวก ปลอดภัย ไปด้วยเรา”

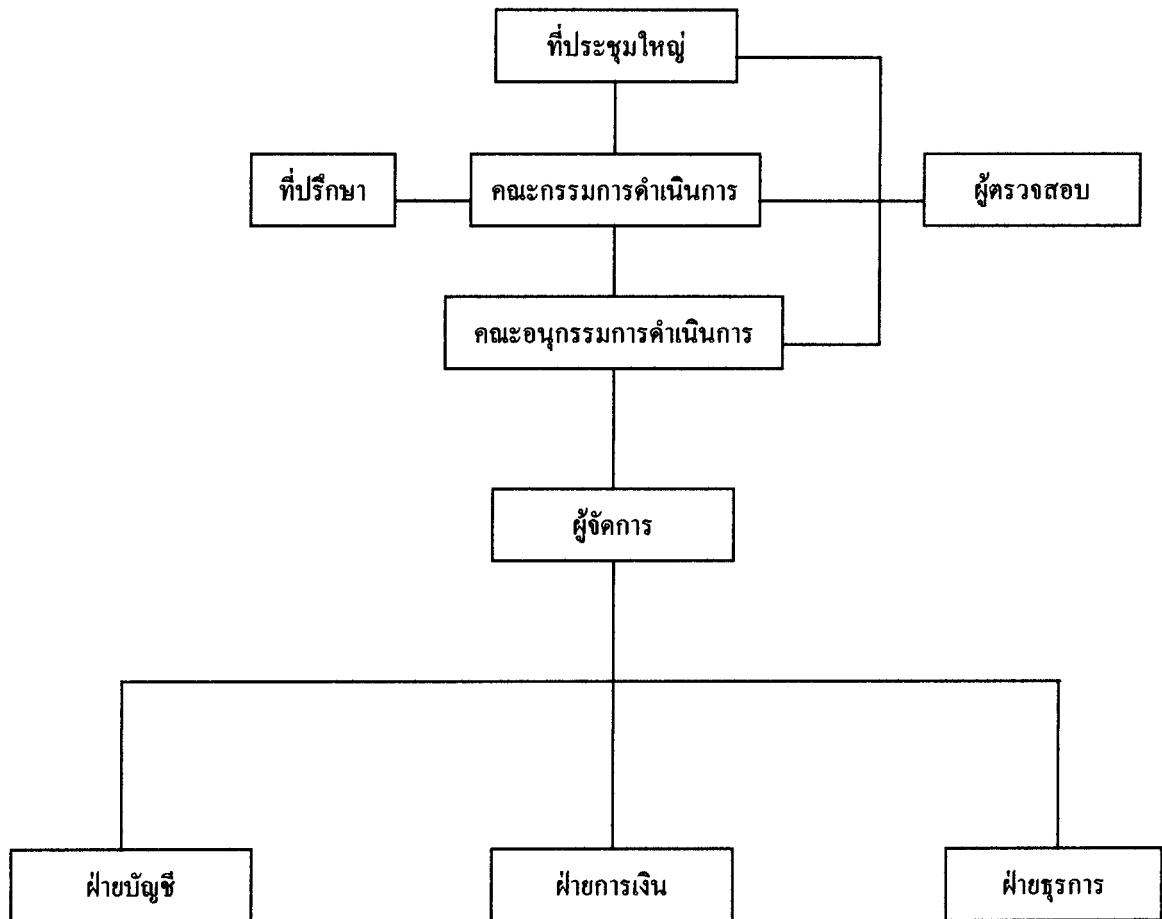
3.2 การดำเนินงานของสหกรณ์

3.2.1 สหกรณ์จัดให้บริการธุรกิจสินเชื่อ เงินให้กู้ระยะสั้น และระยะยาว เป็นการให้สมาชิกกู้เงินไปลงทุนประกอบอาชีพซื้อรถแท็กซี่ รวมทั้งการพัฒนายกระดับคุณภาพชีวิต

3.2.2 สหกรณ์จัดให้บริการร่วมเดินรถ สมาชิกชำระค่าแรกเข้า รายเดือน และรายปี

3.2.3 สหกรณ์จัดให้บริการเช่ารถแท็กซี่ขับ สมาชิกที่ไม่มีรถเป็นของตนเอง สามารถร่วมเดินรถโดยเช่ารถของสหกรณ์ขับ โดยชำระค่าเช่าเป็นกะ (กะละ 8 ชั่วโมง)

โครงสร้างของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด



แผนกบัญชี

- งานจัดทำบัญชี
- งานจัดทำรายงาน
- งานจัดทำสถิติสมาชิก
- ปิดบัญชีทางการเงิน
- เก็บรักษาเอกสารบัญชี
- จัดทำข้อมูลการเช่ารถ
- ควบคุมการจัดซื้อต่างๆ

แผนกการเงิน

- งานการรับเงิน
- งานนำเงินฝากธนาคาร
- ชำระหนี้และเงินอื่น
- การออกเช็คสั่งจ่ายเงิน
- ควบคุมดูแลเงินสำรองจ่าย
- ควบคุมดูแลการเบิกจ่าย

แผนกธุรการ

- งานบุคลากร
- งานประสานงาน
- อาคารสถานที่
- เกี่ยวกับสมาชิก
- ต้อนรับผู้มาเยี่ยม
- ดูแลแม่บ้าน

ภาพที่ 2.3 โครงสร้างของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

ที่มา : คณะกรรมการดำเนินการให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2552

4. แนวคิดด้านบริหารทรัพยากรมนุษย์ของสหกรณ์แท็กซี่

การบริหารทรัพยากรมนุษย์ขององค์กร (<http://ht.wikipedia.org/wiki/การบริหารทรัพยากรมนุษย์ขององค์กร>) Enterprise Resource Planning ย่อ ERP หมายถึง การบริหารจัดการภายในองค์กร เนื่องจากมีการแข่งขันกันที่สูง องค์กรต่างๆ จึงต้องมีการพัฒนากระบวนการและข้อมูลทั้งหมด ในองค์กร เพื่อที่จะได้มีศักยภาพในการแข่งขันมากขึ้น โดยจะมีการนำอินเทอร์เน็ตเข้ามา มีบทบาทในโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยเป็นแหล่งจำหน่ายสินค้าที่ตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคโดยตรง โดยการผลิตตามความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะมีการติดต่อระหว่างสายการผลิตไปจนถึงช่องทางจำหน่ายทั้งนี้เพื่อที่จะลดขั้นตอน

การบริหารงานสหกรณ์ ประกอบด้วย บุคคล 3 ฝ่าย

1. สมาชิก

1.1 สมาชิก

1.2 คณะกรรมการดำเนินการ

2. ฝ่ายจัดการ

2.1 พนักงานฝ่ายต่างๆ

3. หน่วยงานข้าราชการ (ให้การสนับสนุน ช่วยเหลือ)

3.1 เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมสหกรณ์

สมาชิก

สมาชิกเป็นเจ้าของสหกรณ์ เป็นผู้ที่มีอำนาจสูงสุด ในการวินิจฉัยปัญหาต่างๆ ในที่ประชุมใหญ่ โดยสมาชิกเป็นผู้คัดเลือกกรรมการดำเนินการขึ้นมาบริหารงาน สหกรณ์แทนสมาชิก

คณะกรรมการดำเนินการ

คณะกรรมการดำเนินการจะต้องมีความซื่อสัตย์ เสียสละ และมีความรู้ ความสามารถที่จะกำหนดนโยบายและควบคุมการดำเนินงานของสหกรณ์ให้เป็นไปด้วยดี และ จะต้องเป็นผู้อุทิศเวลาทำงานให้แก่ สหกรณ์ด้วย

ฝ่ายจัดการ

ได้แก่ ผู้จัดการ ผู้ช่วยผู้จัดการ และเจ้าหน้าที่อื่นๆ ซึ่งสหกรณ์จ้างเข้ามาทำงานในสหกรณ์แทนคณะกรรมการดำเนินการ เพราะคณะกรรมการดำเนินการไม่สามารถนั่งทำงานที่สหกรณ์ได้ตลอดเวลา จึงจำเป็นต้องจ้างผู้อื่นมาปฏิบัติงานประจำ

หน่วยงานราชการ

ผู้ช่วยเหลืองานสหกรณ์ ได้แก่ ข้าราชการกรมส่งเสริมสหกรณ์ เป็นผู้ที่ยกย่องแนะนำช่วยเหลือ ส่งเสริมให้ คณะกรรมการดำเนินการและลูกจ้างของสหกรณ์ ปฏิบัติงานภายในกรอบแห่งกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบของสหกรณ์ หน่วยงานภาครัฐอื่นๆ อีกนอกจากข้าราชการกรมส่งเสริมสหกรณ์ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการส่งเสริมตรวจตรา แนะนำ สหกรณ์แล้ว ยังมีที่ให้ความช่วยเหลือเกษตรกรในด้านต่างๆ อีกด้วย

สิทธิของสมาชิกสหกรณ์

คือ อำนาจของบุคคลที่กฎหมายคุ้มครองสำหรับในสหกรณ์นั้น สิทธิ คือ อำนาจของสมาชิกที่จะกระทำการใดๆ ได้ตามกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับของ สหกรณ์ ดังเช่นต่อไปนี้

1. เข้าร่วมประชุมเสนอความคิดเห็น และความต้องการของตนต่อที่ประชุมใหญ่ ตลอดจนสามารถซักถามข้อข้องใจสงสัย แสดงข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และออกเสียงในที่ประชุมใหญ่ได้เท่าเทียมกัน คือ หนึ่งคนต่อหนึ่งเสียงจะมอบให้คนอื่นออกเสียงแทนไม่ได้
2. ออกเสียงเลือกตั้งกรรมการและมีสิทธิได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการดำเนินการในที่ประชุมใหญ่ได้
3. มีความสามัคคี กลมเกลียว และเสียสละเพื่อผลประโยชน์ของส่วนรวม เช่น ช่วยทำงานพิเศษให้ สหกรณ์ด้วยความเต็มใจ
4. ให้ความร่วมมือส่งเสริมกิจการสหกรณ์ ซึ่งแจ้งให้บุคคลภายนอกเข้าใจเกี่ยวกับสหกรณ์ให้ถูกต้อง ชักชวนเพื่อนสมาชิกให้ลงทุนในสหกรณ์ โดยถือหุ้นเพิ่มขึ้น หรือฝากเงินเพิ่ม
5. ควบคุมดูแลกิจการของ สหกรณ์ โดยเสนอข้อคิดเห็นในที่ประชุมใหญ่เลือกสมาชิกที่ดีและเหมาะสมเป็นกรรมการของสหกรณ์
6. ประพฤติตนในทางที่ถูกที่ควร เป็นต้นว่า มีใจกว้างยอมรับวิธีการใหม่ๆ ที่จะช่วยให้สหกรณ์ก้าวหน้า

7. พิจารณาปัญหาของเพื่อนสมาชิก กรรมการ ดำเนินการหรือพนักงานสหกรณ์ด้วยใจเป็นธรรม ไม่แสวงหาอภิสิทธิ์จากสหกรณ์ อุดหนุนสหกรณ์ด้วยความรักดี เช่น ขยายสินค้าที่มีคุณภาพดีให้แก่สหกรณ์ ติดต่อธุรกิจกับสหกรณ์ด้วยเงินสด รีบส่งชำระเงินกู้คืนสหกรณ์เมื่อถึงกำหนด พยายามสนใจและใช้บริการของสหกรณ์และชักชวนคนอื่นให้เข้ามาเป็นสมาชิก สหกรณ์

4.1 สภาพแวดล้อมภายในองค์กร (Internal Environment)

เมธา สุวรรณสาร (<http://www.itgthailand.com>) แนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร สภาพแวดล้อมภายในองค์กรเป็นพื้นฐานสำหรับองค์ประกอบอื่น ๆ ของ Enterprise Risk Management เพื่อใช้ในการกำหนดหลักเกณฑ์และ โครงสร้าง สภาพแวดล้อมภายในมีผลต่อ

การประเมินและการดำเนินการในการกำหนดกลยุทธ์และวัตถุประสงค์ขององค์กร การกำหนดกิจกรรมทางธุรกิจ และการระบุความเสี่ยง มีอิทธิพลต่อการออกแบบและการกำหนดหน้าที่ของกิจกรรม ในการควบคุมระบบข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร และกิจกรรมการติดตามดูแล ในทางตรงข้ามสภาพแวดล้อมภายในนั้นก็ได้รับอิทธิพลมาจากประวัติและวัฒนธรรมในอดีตขององค์กร

4.1.1 สภาพแวดล้อมภายใน ประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ หลายประการ เช่น ค่านิยมทางจริยธรรม ศักยภาพและการพัฒนาของบุคลากร รูปแบบการจัดการของฝ่ายบริหารและวิธีการมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ คณะกรรมการบริหารเองก็เป็นส่วนหนึ่งของการควบคุมภายในและมีความสำคัญเป็นอย่างมากในการกำหนดสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน แม้ว่าทุกองค์ประกอบจะมีความสำคัญแต่ในองค์กรที่แตกต่างกันก็จะให้ความสำคัญที่แตกต่างกันออกไป

4.1.2 สภาพแวดล้อมภายในองค์กร หมายถึงปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งผู้บริหารต้องมีการกำหนดร่วมกันกับพนักงานในองค์กร ส่งผลให้มีการสร้างจิตสำนึก การตระหนักและรับรู้เรื่องความเสี่ยงและการควบคุมแก่พนักงานทุกคนในองค์กร และเป็นพื้นฐานที่สำคัญต่อส่วนประกอบของ ERM (Enterprise Risk Management) คณะกรรมการบริหารขององค์กร เป็นส่วนหนึ่งของสภาพแวดล้อมภายในที่สำคัญยิ่งและมีอิทธิพลต่อองค์ประกอบของสภาพแวดล้อมภายในอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญ คณะกรรมการมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร ประสบการณ์และภูมิความรู้ของพนักงาน ขอบเขตขององค์ประกอบและการพิจารณากิจกรรม และความเหมาะสมของการปฏิบัติการ

4.2 การบริหารการเงินในสหกรณ์

ผู้บริหารจำเป็นต้องมีความรู้ อ่านรายงานทางการเงินของสหกรณ์ สามารถวิเคราะห์งบการเงินของสหกรณ์ได้ (ku.ac.th/lesson6.ppt) และนำไปใช้ หรือปรับปรุงให้เกิดประโยชน์สูงสุด รายงานทางการเงินของสหกรณ์ที่จำเป็นต้องรู้มีดังนี้

4.2.1 งบกำไรขาดทุน เป็นรายงานทางการเงินที่แสดงผลการดำเนินงานของสหกรณ์สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งโดยทั่วไปคือรอบ 1 ปี ซึ่งจะแสดงให้เห็นว่าสหกรณ์มีผลตอบแทน (กำไรหรือขาดทุน) จำนวนเท่าใด งบกำไรขาดทุนจะแสดงให้เห็นถึงความสามารถหรือประสิทธิภาพของฝ่ายบริหาร สหกรณ์เกี่ยวกับการจัดหากำไรให้แก่สหกรณ์ด้วยรายการต่าง ๆ

4.2.2 งบดุล เป็นรายงานทางการเงินที่แสดงให้เห็นฐานะทางการเงินของสหกรณ์ ณ วันใด วันหนึ่งว่าสหกรณ์มีสินทรัพย์ หนี้สิน และทุน (ส่วนของผู้เป็น เจ้าของ) เป็นอย่างไร งบดุลมีส่วนประกอบที่สำคัญ 3 ส่วน ได้แก่

- 1) สินทรัพย์ (Assets)
- 2) หนี้สิน (Liabilities)
- 3) ส่วนของผู้เป็นเจ้าของ (Owners Equities)

4.2.3 งบกระแสเงินสด คือ งบการเงินที่แสดงเงินสดที่ได้รับเข้ามา (Cash Inflows) เงินสดที่จ่ายออกไป (Cash Outflows) และเงินสดเปลี่ยนแปลงสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน กิจกรรมการลงทุน และกิจกรรมการจัดหาเงินของกิจการในระหว่างงวดบัญชีหนึ่ง โดยการกระทบบยอดเงินสดยกมาต้นงวดกับเงินสดคงเหลือปลายงวด หรืออีกนัยหนึ่ง งบกระแสเงินสดเป็นงบแสดงการเปลี่ยนแปลงฐานะการเงินตามเกณฑ์เงินสดที่จัดทำขึ้นเพื่อแสดงรายการเกี่ยวกับเงินสดที่ได้รับและจ่ายไปในกิจกรรมต่าง ๆ ของกิจการซึ่งได้แก่ กิจกรรมการดำเนินงาน กิจกรรมลงทุน กิจกรรมจัดหาเงิน รวมทั้งแสดง รายการอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อเงินสดหรือเทียบเท่าเงินสดในระหว่างงวดบัญชีหนึ่ง

4.2.4 การวิเคราะห์งบการเงินของสหกรณ์ เป็นกระบวนการค้นหาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของสหกรณ์ โดยนำเอาเครื่องมือหรือเทคนิคต่าง ๆ มาใช้ในการหาความสัมพันธ์ระหว่างรายการต่าง ๆ พร้อมกับนำข้อเท็จจริงที่ได้มาใช้เป็นข้อมูลในการวินิจฉัย พยากรณ์ ตลอดจนการประเมินผลการดำเนินงานของสหกรณ์ เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้บริหาร สหกรณ์ใช้ในการตัดสินใจทางการเงินต่อไป นอกจากนี้การวิเคราะห์งบการเงินยังมีประโยชน์สำหรับผู้เกี่ยวข้อง เช่น สมาชิกสหกรณ์ ผู้ให้สินเชื่อ และผู้สอบบัญชีสหกรณ์อีกด้วย

4.2.5 ขั้นตอนการวิเคราะห์งบการเงิน การวิเคราะห์งบการเงินอาจแบ่งออกเป็น 6 ขั้นตอนได้ดังนี้

- 1) กำหนดวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายในการวิเคราะห์
- 2) กำหนดเครื่องมือหรือเทคนิคที่จะใช้วิเคราะห์ให้เหมาะสมกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายในการวิเคราะห์
- 3) รวบรวมข้อมูลจากงบการเงิน
- 4) จัดวางข้อมูลที่จะใช้วิเคราะห์ให้อยู่ในรูปแบบเดียวกันเพื่อความสะดวกในการวิเคราะห์
- 5) วิเคราะห์และสรุปผลการวิเคราะห์
- 6) จัดทำรายงานและนำเสนอ

4.2.6 เทคนิคในการวิเคราะห์งบการเงิน ในที่นี้จะกล่าวถึงเทคนิคการวิเคราะห์งบการเงิน 3 วิธี ได้แก่

1) การวิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบ (*Comparison Analysis* หรือ *Common Size Analysis*) ซึ่งประกอบด้วย การเปรียบเทียบตามแนวนอน (*Horizontal*) และการเปรียบเทียบตามแนวตั้ง (*Vertical*)

2) การวิเคราะห์แนวโน้ม (*Trend Analysis*)

3) การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน (*Financial Ratio Analysis*)

4.2.7 อัตราส่วนทางการเงิน (*Financial Ratios*) เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินฐานะการเงินและวัดประสิทธิภาพในการดำเนินงานของสหกรณ์ โดยการนำเอารายการทางการเงินต่าง ๆ ในงบกำไร ขาดทุนและงบดุลมาพิจารณาในรูปของอัตราส่วนต่าง ๆ แบ่งออกตามวัตถุประสงค์ในการใช้ประโยชน์เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

1) อัตราส่วนวัดสภาพคล่อง (*Liquidity Ratios*) ที่นิยมใช้กันในสหกรณ์บริการ ได้แก่ อัตราส่วนหมุนเวียน (*Current Ratios*)

2) อัตราส่วนวิเคราะห์ความสามารถในการก่อหนี้ (*Leverage Ratios*) ที่นิยมใช้ ได้แก่ อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (*Debt to Net Worth Ratios*) อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (*Debt to Assets Ratios*)

3) อัตราส่วนที่ใช้วัดความสามารถในการใช้สินทรัพย์ (*Activity Ratios*) ได้แก่ อัตราหมุนของสินทรัพย์ (*Asset Turnover*)

4) อัตราส่วนที่ใช้วัดความสามารถในการทำกำไร (*Profitability Ratios*) ได้แก่

- อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (*Return on Assets*)
- อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (*Return on Equity*)
- อัตรากำไรสุทธิ (*Net Profit Margin*)
- อัตราส่วนค่าใช้จ่ายต่อรายได้ (*Operating Expenditure on Sales*)

4.2.8 ขั้นตอนการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินของสหกรณ์ มีขั้นตอนดังนี้

- 1) รวบรวมข้อมูลจากรายงานทางการเงินต่าง ๆ ในงบกำไรขาดทุนและงบดุล
- 2) นำรายการทางการเงินจากงบการเงินมาแทนค่าในสูตร
- 3) แปลความหมายของอัตราส่วนทางการเงินที่คำนวณได้
- 4) เปรียบเทียบและวิเคราะห์ตีความ

4.2.9 การเปรียบเทียบและวิเคราะห์ตีความอัตราส่วนทางการเงินของสหกรณ์ โดยทั่วไปจะดำเนินการ ได้แก่

1) การเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ในภาพรวม ค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ในภาพรวม หมายถึง ค่าเฉลี่ยของอัตราส่วนทางการเงินต่าง ๆ ที่คำนวณจากตัวเลขทางการเงินของสหกรณ์ในขบวนการ ซึ่งกรมตรวจบัญชี สหกรณ์จะดำเนินการจัดทำทุก ๆ ปี

4.2.10 สูตรคำนวณอัตราส่วนทางการเงินและการตีความ

1) อัตราส่วนที่ใช้วิเคราะห์สภาพคล่อง

$$\text{อัตราส่วนทุนหมุนเวียน} = \frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน}}{\text{หนี้สินหมุนเวียน}}$$

(Current Ratios)

การตีความ อัตราส่วนนี้ใช้เป็นเครื่องชี้ฐานะทางการเงินในระยะสั้นของสหกรณ์ในด้านความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นของสหกรณ์ โดยจะบอกให้ทราบว่า สหกรณ์มีสินทรัพย์หมุนเวียนเป็นกี่เท่าของหนี้สินหมุนเวียน ถ้าอัตราส่วนยิ่งสูงแสดงว่า สหกรณ์ยังมีสภาพคล่องสูง

2) อัตราส่วนที่ใช้วิเคราะห์ความสามารถในการก่อหนี้

$$\text{อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน} = \frac{\text{หนี้สินรวม}}{\text{ทุนของสหกรณ์}}$$

(Debt to Net Worth Ratios)

การตีความ อัตราส่วนนี้ชี้ให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างหนี้สินที่มีอยู่กับทุนของ สหกรณ์ ณ วันที่จัดทำบัญชี ซึ่งแสดงถึงความสามารถในการชำระหนี้ระยะยาวว่า สหกรณ์จะมีทุนของตนเองเพื่อการชำระหนี้ได้เพียงใด ถ้าอัตราส่วนสูงเกินกว่า 1 แสดงว่าสหกรณ์มีการกู้ยืมเงินจากเจ้าหนี้ยมากกว่าเงินส่วนของตัวเอง ในขณะที่เดียวกันก็แสดงให้เห็นว่าหากสหกรณ์เลิกกิจการ เจ้าหนี้ยอาจได้รับชำระหนี้ไม่ครบจำนวน ในกรณีดังกล่าวสหกรณ์ควรพิจารณาแก้ไขโดยการระดมหุ้นจากสมาชิกให้มากขึ้น

$$\text{อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม} = \frac{\text{หนี้สินรวม}}{\text{สินทรัพย์รวม}}$$

การตีความ อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม จะแสดงให้เห็นว่าสหกรณ์มีหนี้สินรวมคิดเป็นกี่เท่าของสินทรัพย์ ซึ่งจะชี้ให้เห็นโครงสร้างเงินทุนของสหกรณ์ว่า มีการใช้ทุนของตนเองมากน้อยแค่ไหน สัดส่วนดังกล่าวยิ่งต่ำยิ่งแสดงว่าสหกรณ์มีความเสี่ยงน้อย

3) อัตราส่วนที่ใช้วัดความสามารถในการใช้สินทรัพย์

$$\text{อัตราหมุนของสินทรัพย์} = \frac{\text{รายได้รวม}}{\text{สินทรัพย์รวมถัวเฉลี่ย*}}$$

(Asset Turnover)

$$* \text{สินทรัพย์รวมถัวเฉลี่ย} = \frac{\text{สินทรัพย์รวมต้นปี} + \text{สินทรัพย์รวมปลายปี}}{2}$$

การตีความ อัตราส่วนนี้แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างยอดรายได้สุทธิกับสินทรัพย์ว่าสหกรณ์มีความสามารถในการใช้สินทรัพย์เป็นอย่างไร ถ้าอัตราส่วนที่ได้มีค่าต่ำแสดงว่า สหกรณ์ได้ใช้สินทรัพย์ที่มีอยู่ไปหาประโยชน์ไม่ได้มากเท่าที่ควร จึงอาจต้องปรับปรุงรายการสินทรัพย์ที่ไม่จำเป็นออกไป ในทางตรงกันข้ามถ้าอัตราส่วนนี้สูงแสดงว่าสหกรณ์มีประสิทธิภาพในการบริหารเงินทุนดี

4) อัตราส่วนที่ใช้วัดความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratios)

$$\text{อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์} = \frac{\text{กำไรสุทธิประจำปี}}{\text{สินทรัพย์รวมถัวเฉลี่ย}}$$

(Return on Assets)

การตีความ อัตราส่วนนี้บอกให้ทราบว่า ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาสหกรณ์มีกำไรสุทธิคิดเป็นร้อยละเท่าใดของสินทรัพย์ทั้งสิ้น ถ้าอัตราส่วนนี้สูงแสดงให้เห็นว่าสหกรณ์มีประสิทธิภาพในการบริหารเงินทุนสูง

$$\text{อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น} = \frac{\text{กำไรสุทธิประจำปี}}{\text{ทุนของสหกรณ์ถัวเฉลี่ย}}$$

(Return on Equity)

การตีความ อัตราส่วนนี้ชี้ให้เห็นถึงผลตอบแทนที่ผู้เป็นเจ้าของจะได้รับจากการลงทุน ซึ่งจะชี้ให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการหาผลตอบแทนจากเงินทุนของสหกรณ์ อัตราส่วนนี้ยิ่งสูงยิ่งแสดงว่าสหกรณ์มีประสิทธิภาพในการหาผลตอบแทนจากเงินทุนของสหกรณ์มาก

$$\text{อัตรากำไรสุทธิ} = \frac{\text{กำไรสุทธิประจำปี}}{\text{รายได้รวม}}$$

(Profit Margin)

การตีความ ถ้าสหกรณ์มีอัตรากำไรสุทธิสูงก็แสดงว่าสหกรณ์มีประสิทธิภาพในการทำกำไรสูง ในทางตรงกันข้ามถ้าสหกรณ์มีอัตรากำไรสุทธิลดลง ก็ควรจะต้องค้นหาว่ามาจากสาเหตุใดเพื่อการแก้ไขปรับปรุงให้เหมาะสม

$$\text{อัตราส่วนค่าใช้จ่ายต่อรายได้} = \frac{\text{ค่าใช้จ่ายรวม}}{\text{รายได้รวม}}$$

(Operating Expenditure on Sales)

การตีความ อัตราส่วนดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของสหกรณ์ในการควบคุมค่าใช้จ่าย ยิ่งอัตราส่วนต่ำเท่าใดยิ่งส่งผลดีต่อกำไรของสหกรณ์ ข้อสังเกตคือ หากอัตราส่วนนี้สูง อัตรากำไรสุทธิจะต่ำลงเสมอ

4.2.11 การใช้อัตราส่วนการเงินเพื่อการวางแผนการเงินสหกรณ์

อัตราส่วนการเงินต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนอกจากจะสามารถนำไปใช้พิจารณาสถานการณ์ทางการเงินของสหกรณ์ เพื่อชี้ให้เห็นถึงจุดอ่อน จุดแข็ง ที่เป็นอยู่แล้ว ยังมีประโยชน์ในการนำไปใช้ในการกำหนดเป้าหมายทางการเงินของ สหกรณ์ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- การกำหนดเป้าหมายกำไร
- การลดค่าใช้จ่ายดำเนินงาน
- การปรับปรุงโครงสร้างเงินทุน
- การป้องกันปัญหาการขาดสภาพคล่อง
- การวางแผน การจ่ายเงินปันผล เงินเฉลี่ยคืน
- การพัฒนาการดำเนินธุรกิจ

4.3 นวัตกรรมทางการเงิน และการบัญชี

อนันต์ ภูติพิทกุล (http://203.154.183.18/ewt/cadweb_ort/ewt_news.php?nid=6474&filename=index) กล่าวว่ากรมตรวจบัญชีสหกรณ์เปิดตัว “ศูนย์ข้อมูลทางการเงินสหกรณ์ไทย” (CAD HUB) 10 ภาค ครอบคลุมทั่วประเทศ กรมตรวจบัญชีสหกรณ์ได้วางกรอบแนวทางการดำเนินงาน เน้นบทบาท ผู้การเป็น “ศูนย์ข้อมูล” ทางการเงินมากขึ้น ภายใต้แนวคิด CAD HUB...Intelligence for the future ด้วยการเพิ่มศักยภาพให้บริการความรู้ นวัตกรรมทางการเงินและบัญชี แก่บุคคล วิชากิจชุมชน สถาบันสหกรณ์ และองค์กรต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพให้กับองค์กรหน่วยงาน บุคคล สามารถบริหารการเงินและบัญชีได้อย่างถูกต้อง เหมาะสม สร้างความเข้มแข็งพึ่งพาตนเองได้ โดยผ่านช่องทาง 4 ช่องทาง คือ เครื่องมือหรือนวัตกรรมทางการเงินการบัญชี ผู้ให้คำปรึกษา ศูนย์ข้อมูลทางการเงินการบัญชี และกลุ่มเครือข่ายคนทำบัญชีที่มีอยู่ทั่วประเทศ โดยในปี 2552 กรมตรวจบัญชีสหกรณ์ได้เปิดตัวศูนย์กลางข้อมูลทางการเงินของสหกรณ์ระดับจังหวัดเป็นแห่งแรก ณ สำนักงานตรวจบัญชีสหกรณ์ขอนแก่น เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์เตือนภัยทางการเงินแก่สหกรณ์ โดยมีระบบการรับส่งข้อมูลแบบ Real – Time ในเรื่องของข้อมูลงบการเงิน ปริมาณธุรกิจ ข้อมูลรายสินค้า ข้อมูลการตลาด ข้อมูลด้าน วิชาการตลอดจนการเชื่อมโยงข้อมูลเชิงแผนที่เพื่อเชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่น ทั้งยังสามารถส่งสัญญาณเตือนภัยแก่ขบวนการสหกรณ์ทันทีที่เกิดปัญหาเพื่อแก้ไขหรือปรับปรุงอย่างทันทั่วทั้งที่ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางข้อมูลทางการเงินที่สามารถตรวจสอบคุณภาพทางการเงินของสหกรณ์ได้ตลอดเวลา

5. แนวคิดปัจจัยแห่งความสำเร็จ

ปัจจัยแห่งความสำเร็จของธุรกิจสหกรณ์จะวัดกันที่ความสามารถในการแข่งขันแข่ง (Competitive Advantage) ของแต่ละองค์กรเป็นหลักองค์กรใดมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าองค์กรนั้นก็มีโอกาสสร้างรายได้สร้างกำไรได้มากกว่า

ตัวชี้วัด "ความสามารถในการแข่งขัน" ของกิจการใดๆ ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป มีด้วยกัน 4 ตัวชี้วัด อันได้แก่ ต้นทุน คุณภาพ การบริการ และความรวดเร็ว

1) ต้นทุน สหกรณ์ใด สามารถผลิตสินค้าหรือให้บริการได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าคู่แข่ง สหกรณ์นั้นก็สามารถตั้งราคาขายสำหรับสินค้าหรือคิดค่าบริการ ได้ต่ำกว่าคู่แข่ง ต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า ก็คือ การมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการลดต้นทุนในกระบวนการผลิตและลดความ สูญเสีย (ความสูญเปล่า) ต่างๆในองค์กร ได้ โดยเฉพาะการลดต้นทุนด้วยการประหยัด

พลังงาน การลดของเสียความสิ้นเปลืองในการใช้ทรัพยากร การลดของเสีย (ของไม่มีคุณภาพ) จากกระบวนการผลิต เป็นต้น

2) **คุณภาพ** หากสหกรณ์ใดสามารถผลิตสินค้าหรือให้บริการที่มีคุณภาพดีกว่าหรือสูงกว่าคู่แข่ง สหกรณ์นั้นก็จะมีโอกาสขายสินค้าได้มากกว่า เพราะในราคาที่เท่ากันหรือใกล้เคียงกัน ลูกค้าก็จะเลือกเอาสินค้าหรือบริการที่มีคุณภาพดีกว่า

3) **การบริการ** นอกจากการบริการที่มีคุณภาพจะทำให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจหรือประทับใจแล้ว ยังต้องทำให้ลูกค้าเกิดความเชื่อมั่นไว้วางใจในกิจการของสหกรณ์และนำไปสู่การตัดสินใจเป็น "ลูกค้าประจำ" ของสหกรณ์ด้วย

4) **ความรวดเร็ว** ถือเป็นตัวที่ชี้เป็นชี้ตายในโลกการแข่งขันที่รุนแรงมากอย่างทุกวันนี้ คือสหกรณ์ใดออกสินค้าใหม่ได้เร็วกว่า สามารถส่งของได้เร็วกว่า หรือปรับเปลี่ยนองค์กรให้เร็วกว่า คู่แข่งก็มีโอกาสประสบความสำเร็จในการแข่งขันในธุรกิจ

ปัญญา ธีรวัชรศรี (2552: 90-93) ให้ข้อคิดว่าการประกอบธุรกิจ (Business Operation) หมายถึง ความพยายามที่เป็นแบบแผนของนักธุรกิจ ที่จะทำการผลิตหรือจัดหาและขายสินค้า เพื่อสนองความต้องการของผู้บริโภคและสังคมโดยมุ่งหวังผลกำไร ทั้งนี้เพราะผู้ประกอบการ จำเป็นที่จะต้องรับผิดชอบต่อแทนให้แก่ผู้เกี่ยวข้องกับธุรกิจของตน เพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินการไปได้อย่างราบรื่นสหกรณ์ต้องมีทรัพยากรที่สำคัญ 5 ประการด้วยกันคือ

1) **ทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources)** ได้แก่ คนในองค์กรที่ทุ่มเทแรงงานให้แก่ธุรกิจโดยได้รับผลตอบแทน คือค่าจ้างเงินเดือน โบนัส สวัสดิการ ผลประโยชน์รูปแบบต่างๆ

2) **ทรัพยากรวัสดุ (Material Resources)** ได้แก่ ทรัพยากรที่เป็นวัตถุดิบในการผลิตอาคารที่ทำการ โรงงาน เครื่องจักร และเครื่องมืออุปกรณ์เครื่องใช้ในการผลิต

3) **ทรัพยากรการเงิน (Financial Resources)** หมายถึง เงินทุนที่ต้องมีไว้เพื่อใช้จ่ายให้กับลูกจ้าง จัดซื้อวัตถุดิบ และเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจ

4) **ทรัพยากรสารสนเทศ (Informational Resources)** หมายถึง ข้อมูลที่ชี้ให้ผู้ประกอบการหรือผู้จัดการ ได้ทราบถึงประสิทธิภาพในการใช้ร่วมกันของทรัพยากรทั้ง 3 ชนิด

5) **เทคโนโลยี (Technology)** หมายถึง การนำเครื่องมือเครื่องใช้ที่มีเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในระบบการผลิต เช่น เครื่องคอมพิวเตอร์ GPS เป็นต้น

สหกรณ์กับการจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อความเป็นเลิศทางธุรกิจ

กลยุทธ์ หมายถึง แผนงานรวม ซึ่งเชื่อมโยงข้อได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ในด้านต่างๆ ขององค์กรเข้าเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อให้ห้องค์การอยู่รอดได้ภายใต้ความผันผวนของสภาพแวดล้อมต่างๆ

การจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อความเป็นเลิศทางธุรกิจสหกรณ์ (Strategic Management) คือ กระบวนการตัดสินใจทางธุรกิจของผู้บริหารซึ่งในอดีตจะเน้นการตัดสินใจ สภาพแวดล้อม ในขณะที่ของธุรกิจ อาจจะเป็นที่พอใจในขณะที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนั้น แต่ในปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนแปลงซึ่งนำไปสู่การบริการที่แตกต่างกันออกไป ผู้บริหารจะต้องตัดสินใจ โดยคำนึงถึงผลในอนาคต คาดการณ์ และการเตรียมพร้อมเพื่อเผชิญกับเหตุการณ์ในอนาคต

ขั้นตอนการจัดการเชิงกลยุทธ์

การจัดการเชิงกลยุทธ์ประกอบด้วยขั้นตอนที่สำคัญ 3 ขั้นตอน คือ

1. การวางแผน (Strategic Formulation)
2. การนำแผนไปปฏิบัติ (Implementation)
3. การติดตามและประเมินผล (Evaluation & Control)

1. **การวางแผน (Strategic Formulation)** หมายถึงความพยายามที่เป็นระบบ เพื่อตัดสินใจเลือกแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดสำหรับอนาคต เพื่อให้้องค์การบรรลุผลที่ปรารถนา การวางแผนจึงมีความเกี่ยวข้องกับการคาดการณ์ต่างๆ ในอนาคต และตัดสินใจเลือกแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด

2. **การนำแผนไปปฏิบัติ (Implementation)** ในขั้นตอนการนำแผนไปปฏิบัติต้องตรวจสอบความเหมาะสมของกลยุทธ์กับโครงสร้างของ้องค์การว่า้องค์การหรือสหกรณ์มีโครงสร้างอย่างไร เพราะโครงสร้างจะมีความสัมพันธ์กับการจัดจ้างทรัพยากรบุคคลในสหกรณ์ นอกจากนี้สหกรณ์ยังต้องคำนึงถึงกระบวนการของการทำงานและระบบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และระบบต่างๆ ที่สหกรณ์ได้จัดวาง เพื่อให้แผนที่น่าไปปฏิบัติประสบความสำเร็จ

3. **การติดตามและประเมินผล (Evaluation & Control)** ขั้นตอนของการติดตามควบคุมและประเมินผล เป็นขั้นตอนของการกำหนดว่าจะใช้วิธีการอย่างไรในการติดตามควบคุมการดำเนินการในโครงการต่างๆ ที่ได้นำมาปฏิบัติตามแผนกลยุทธ์ ซึ่งในขั้นตอนนี้จะมีเครื่องมือหลายชนิดเช่น Balanced Scorecard (BSC) KPI (Key Performance Indicator) และ Benchmarking หรือจะใช้เครื่องมือที่ประเมินผลทางการเงินโดยตรงเน้นเฉพาะ ROI (ผลตอบแทนจากการลงทุน Return on Investment) ROA (ผลตอบแทนจากการนำสินทรัพย์มาใช้ประโยชน์ Return on Asset) ซึ่งเป็นของบริษัท Dupont

การตัดแต่งธุรกิจสหกรณ์

ปัญญา หิรัญรัมย์ (2552: 108) ให้ข้อคิดเกี่ยวกับการตัดแต่งธุรกิจสหกรณ์ หมายถึง การวิเคราะห์ดูว่า แต่ละหน่วยธุรกิจที่สหกรณ์มีอยู่ หน่วยธุรกิจไหนที่มีผลการดำเนินงานที่ไม่ค่อยดี อาจจะมีค่าใช้จ่ายสูงไปในบางเรื่อง ก็จำเป็นต้องมีการตัดแต่งทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงเพื่อให้ผลกำไรสูงขึ้น มิฉะนั้นค่าใช้จ่ายจะมีผลต่อกำไรเพราะกำไรมาจาก

$$\text{กำไร} = \text{รายได้} - \text{ค่าใช้จ่าย}$$

ในเมื่อค่าใช้จ่ายสูงกำไรก็จะลดลง หากค่าใช้จ่ายสูงกว่ารายได้กำไรก็จะไม่มี จะกลายเป็นขาดทุนทันที

การตัดแต่งธุรกิจสหกรณ์ อีกลักษณะหนึ่งคือ การวิเคราะห์สหกรณ์ในภาพรวมว่าธุรกิจสหกรณ์มีกี่หน่วยธุรกิจ และหน่วยธุรกิจใดที่ไม่มีผลกำไร ก็อาจจะพิจารณาเลิกหน่วยธุรกิจนั้นไป เพราะมิฉะนั้นจะทำให้ผลการลงทุนของหน่วยธุรกิจอื่นๆ ที่มีอยู่ในภาพรวมของสหกรณ์ไม่มีกำไร

การตัดแต่งธุรกิจสหกรณ์ อีกวิธีหนึ่งที่สามารถทำได้ ก็โดยพิจารณาผลิตภัณฑ์หรือบริการ โดยทำ 4 วิธี คือ

1. ผลิตภัณฑ์ หรือบริการอะไรที่ไม่ดีไม่สร้างผลตอบแทนสูงก็ให้มีการปรับปรุง พัฒนาผลิตภัณฑ์หรือบริการนี้โดยดูจากสาเหตุว่าเกิดจากอะไร
2. ผลิตภัณฑ์ หรือบริการอะไรที่ให้ผลตอบแทนต่ำ ยอดขายต่ำและมีที่ท่าว่าจะขายไม่ได้สู้คู่แข่งไม่ได้ หากจะปรับปรุงและพัฒนาอาจจะไม่คุ้มเพราะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง ก็ควรจะยกเลิกไป
3. ผลิตภัณฑ์ หรือบริการใดที่เป็นดาว ยังสามารถให้ผลตอบแทนยอดขายยังสูง มีกำไรสูงตลอดเวลาต่อเนื่องกันมาก็ควรพัฒนาด้านคุณภาพต่อไป โดยทำผลิตภัณฑ์ หรือบริการนั้นๆ โดยมุ่งสู่ความเป็นเลิศทำทุกขั้นตอนของกระบวนการ (Process Management) เพื่อให้ทุกๆ ขั้นตอนของกระบวนการถูกต้องเสียแต่แรกและทุกๆ ครั้งไม่มีของเสียหายจากการซื้อสินค้าและบริการ
4. คลัสเตอร์เพื่อการแข่งขัน โดยนำแนวคิดของ Michael E. Porter ในทฤษฎีเรื่องของ The Competitive Advantage of Nations ในปี 1990 มาอธิบายความสามารถในการแข่งขัน “โมเดลเพชรพลวัด” (Dynamic Diamond Model) หรือ The Competitive Advantage ซึ่งประกอบด้วยปัจจัย 4 ประการคือ

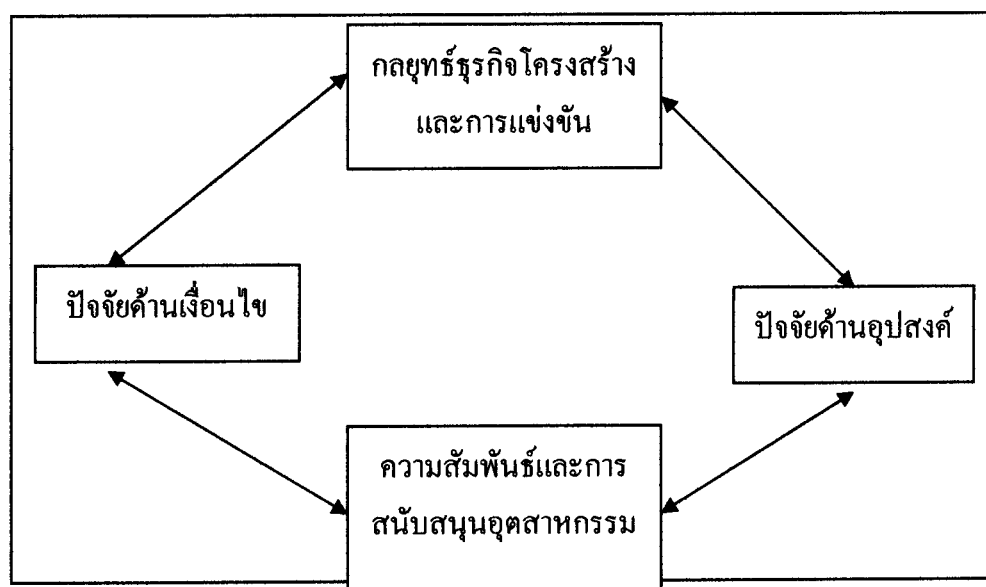
4.1 ปัจจัยด้านเงื่อนไข คือ ความสามารถในการปรับจุดอ่อนให้กลายเป็นจุดแข็งในการจัดการธุรกิจ หรือที่เรียกว่า “ทำปัญหาให้เป็น โอกาสทางธุรกิจ”

4.2 ปัจจัยด้านอุปสงค์ คือ การสร้างอุปสงค์ให้เกิดขึ้นในตลาดภายในประเทศ ซึ่งการสร้างความต้องการให้เกิดขึ้นในตลาดเป็นหัวใจสำคัญของธุรกิจ

4.3 ปัจจัยด้านความสัมพันธ์ และการสนับสนุนธุรกิจ คือการสร้างคลัสเตอร์ของธุรกิจให้เกิดขึ้นทั้ง Primary, Secondary and Tertiary Business หรือทั้งธุรกิจค้ำน้ำและปลายน้ำ

4.4 ปัจจัยด้านกลยุทธ์ธุรกิจ โครงสร้างและการแข่งขันความสำเร็จของธุรกิจอยู่ที่การสนับสนุนของภาครัฐบาล โดยให้อะคนหรือภาคธุรกิจเป็นหลักในการดำเนินธุรกิจ

คลัสเตอร์ยังมีทั้งแนวตั้งและแนวนอน แต่ส่วนใหญ่จะรวมทั้งผลิตภัณฑ์ หรือบริการ ซัพพลายเออร์ ส่วนประกอบเครื่องจักร สถาบันการเงิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ



ภาพที่ 2.4 โมเดลเพชรพลวัต

ที่มา : ปัญญา หิรัญรัมย์ (2552: 109) คัมภีร์เคล็ดลับสำหรับสหกรณ์

6. แนวคิดด้านธุรกิจบริการ

แนวคิดด้านบริการ (Service Concept) (<http://www.impressionconsult.com>)

องค์กรบริการ (Service Organization)

องค์ประกอบสำคัญของธุรกิจให้บริการ ตัวบริการ ที่เป็น สินค้าหลัก ที่ องค์กรผู้ให้บริการใช้ ส่งมอบให้ลูกค้าเพื่อแลกกับค่าบริการ เพื่อแลกกับค่าบริการ ซึ่งเป็น “รายได้หลัก” ของกิจการ ลูกค้าผู้รับบริการนั้นและยินดี “จ่ายชำระ” ค่าบริการให้ กระบวนการส่งมอบบริการ [Service Delivery Process] เกิด ณ จุด สัมผัสบริการ มีบรรยากาศ ณ จุดสัมผัสบริการ [Touch Point] กระบวนการสนับสนุนที่ลูกค้าไม่เห็นแต่มีความสำคัญต่อคุณภาพบริการที่ส่งมอบไปถึง ลูกค้า ภายนอก มีบุคลากรผู้ให้บริการ มีเครื่องมือ อุปกรณ์ และ เทคโนโลยี [hardware & software] ที่ใช้ในการให้บริการลูกค้า ณ จุด Touch Point ทั้งกรณี Human & Non-Human Touch Point

ลูกค้าเป็นศูนย์กลาง (Customer Centric)

พนักงานในองค์กรทำทุกอย่างเพื่อการให้บริการลูกค้า เป้าหมายเพื่อให้ลูกค้ารับบริการนั้นซ้ำ

มองแบบกระบวนการ (Process Approach)

กระบวนการ คือ กิจกรรมหรืองานที่ต้องใช้ทรัพยากร (Resource) ในการดำเนินการ เพื่อเปลี่ยนปัจจัยรับเข้า (Input) ให้เป็นผลผลิต (Output) ที่มีมูลค่าเพิ่ม (Value Added)

การบริการอย่างมีคุณภาพ (Service Quality)

คือ การที่บริษัทและพนักงานตอบสนองความต้องการของลูกค้าเป้าหมาย โดยการส่งมอบบริการตามมาตรฐานที่ได้กำหนด

ตัวชี้วัดคุณภาพบริการ

CSI (Customer Satisfaction Index) % Complaint ที่ได้รับการแก้ไขผลประเมินพนักงานภายในองค์กร เรื่องการให้บริการ (Service Mind)

การบริการให้แตกต่างอย่างเหนือชั้น (<http://www.impressionconsult.com>) CRM

(Customer Relationship Management) คือ

- ระบบการจัดการที่เปลี่ยนจาก Product-out เป็น Market-in
- เปลี่ยนจากมาตรฐานเดียวให้ลูกค้าทุกคน เป็นออกผู้แบบบริการให้ลูกค้าแต่ละคน
- เป็นการนำข้อมูลพฤติกรรมการใช้ของลูกค้า และสิ่งที่ลูกค้าชอบมาออกแบบและเสนอให้บริการ ตามที่ลูกค้าต้องการในแต่ละบุคคล
- พนักงานบริการต้องมีข้อมูลลูกค้าและอำนาจในการตัดสินใจ ใช้ CRM เพื่อให้ลูกค้าผูกพันในระยะยาว

- ใช้ CRM เพื่อให้ลูกค้าผูกพันในระยะยาว

CEM (Customer Experience Management)

คือ แนวคิดในการบริหารการให้บริการลูกค้าและสร้างแบรนด์ โดยการส่งมอบประสบการณ์ที่ประทับใจให้แก่ลูกค้าขณะให้บริการ

ระบบ ขั้นตอน และเครื่องมือในการบริหารงานบริการ (<http://www.impressionconsult.com>)

มีดังนี้

ข้อมูลลูกค้า (Customer Database Management)

เป็นการเก็บบันทึก จัดการ รวบรวม จัดกลุ่ม แยกแยะข้อมูล และนำเอาข้อมูลของลูกค้าออกมาใช้งานตามวัตถุประสงค์

เครื่องมือที่ใช้

- ลูกค้าสัมพันธ์ หรือที่เรียกว่า CRM (Customer Relationship Management)

- Data Mining

- Data Warehouse

การออกแบบบริการ (Service Design)

เป็นการนำเอาข้อมูลของลูกค้าที่สำคัญ มาจัดกลุ่มและออกแบบบริการให้ลูกค้า ได้รับประสบการณ์ที่สอดคล้องตามความต้องการ

เครื่องมือที่ใช้

- การบริหารประสบการณ์ของลูกค้า CEM (Customer Experiential Management)

- มาตรฐานบริการ (Service Standard)

การออกแบบประสบการณ์ลูกค้ามีกระบวนการ ดังนี้

- ร่างประสบการณ์ลูกค้า

- กำหนดความคาดหวังของลูกค้า

- การปฏิบัติตามมาตรฐานบริการ (Service Operation)

การปฏิบัติตามมาตรฐานบริการ (Service Operation)

เป็นการนำเอา Service Standard ที่กำหนดไว้ไปดำเนินการทำงานส่งมอบบริการให้แก่ลูกค้า

เครื่องมือและเทคนิคที่ใช้

- Service Tracking System

- Training

- Incentive

- Empowerment

- Encouragement
- Employee Satisfaction Survey

การจัดการข้อร้องเรียน (Complaint Handling)

Customer Handling Process การบริหารคำร้องเรียนของลูกค้า มีขั้นตอนดังนี้

- บันทึกคำร้องเรียน
- แก้ปัญหาให้ลูกค้าทันที
- ส่งคำร้องเรียนไปยังผู้รับผิดชอบ (Process Owner)
- ดำเนินการแก้ไขและป้องกัน
- ส่งคำร้องเรียน พร้อมการแก้ไขและป้องกันให้แก่ผู้บริหาร
- ปิดคำร้องเรียน

การปรับปรุงมาตรฐานบริการ (Service Improvement)

เครื่องมือที่ใช้ในการปรับปรุงมาตรฐานบริการ

- CSI (Customer Satisfaction Indicators)
- Service Innovation
- TQM (Total Quality Management)

ปัจจัยสู่ความสำเร็จในการให้บริการที่เป็นเลิศ (<http://www.impressionconsult.com>)

ระบบ ขั้นตอน และเครื่องมือ ในการบริหารงานบริการ

- ข้อมูลลูกค้า (Customer Database Management)
- การออกแบบบริการ (Service Design)
- การปฏิบัติตามมาตรฐานบริการ (Service Operation)
- การจัดการข้อร้องเรียน (Complaint Handling)
- การปรับปรุงมาตรฐานบริการ (Service Improvement)

ธุรกิจบริการ (ธุรกิจเบื้องต้น <http://www.thairegistration.com>) แนวโน้มที่เกิดขึ้นจาก

กระแสโลกาภิวัตน์ต่อการดำเนินธุรกิจในปัจจุบันคือ ภาคธุรกิจปรับเปลี่ยนจาก การแข่งขันทางด้านขนาด (scale-based competition) มาเป็นการแข่งขัน ด้านความเร็ว (speed-based competition) และหันมาให้ความสำคัญกับทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตน (intangible assets) และพึ่งพิงความคิดสร้างสรรค์ (creativity base) มากขึ้น ธุรกิจบริการซึ่งสามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจึงทวีความสำคัญขึ้น ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนของผลผลิตของภาคบริการต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศ (GDP) ของไทยมีมูลค่าและอัตรา การเจริญเติบโตที่เพิ่มขึ้นมาโดยตลอด

7. Taxi Service in Other Country

How to start a Taxi Cabs Service (<http://www.startupbizhub.com>) People started using public transportation in a higher rate because of sky rising gas price, unavoidable traffic congestion and growing environment pollution. Current generation has calculated the time and money spent on everyday transportation and decided to leave their car back home or at nearby railway station while commuting to office or downtown. Hence the utilization of taxi cab service has increased over the time. A taxi business is a potentially profitable venture that you can invest on particularly if you live in the city and there are plenty of people who need the services of cabs. The taxi business is also a good business idea especially nowadays that people are already acknowledging the advantages of using public transportation over driving their own cars.



ภาพที่ 2.5 Taxis in Paratransit Programs

From : www.projectaction.org

Westat, Jon E. Burkhardt, John, Doherty, Joseph, M. Rubino, Joohee Yum
 A SURVEY ON THE USE OF TAXIS IN PARATRANSIT PROGRAMS

(<http://projectaction.easterseals.com>) Transit authorities have contracted with taxi operators to provide paratransit services since the 1970s when transit authorities first started offering paratransit services to members of the general public. Section 504 of the Rehabilitation Act of 1973, the first Federal legislation to “prohibit discrimination on the basis of handicap in any program receiving Federal assistance,”¹ was largely responsible for the initiation of many of these paratransit services. The Section 504 provisions have now, of course, been augmented and expanded by the requirements of the Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA).

The U.S. Department of Transportation (DOT) regulations implementing the ADA include a requirement that “public entities operating fixed-route transportation service available for the general public also provide complementary paratransit services to persons unable to use the fixed-route system.”² Under the ADA, paratransit is not a substitute for fixed-route service but a supplement for persons who are unable to use the fixed-route system. These “complementary paratransit services” may be provided in a number of ways, and taxi operators have, in many communities, provided paratransit services that meet or exceed ADA requirements.

Alberta Co-op Taxi (<http://www.co-optaxi.com>) was established in 1971, by three taxi drivers whose aim was to create a company in which the drivers had a say in the business they were involved in. From the first day of 4 dispatched trips to today, almost 35 years later Co-op has grown to be Edmonton's largest fleet with over 500 vehicles, 850 drivers and over 3 million calls a year.

After our first 10 years we celebrated with one white taxi as an anniversary car, while the rest of the fleet remained green. It was so popular we changed all the vehicles to white. In addition, that year we became the second taxi company in North America to computerize their fleet.

Co-op Taxi's desire to service the citizens of Edmonton has long been acknowledged. As part of that service, we are pleased to announce the addition of 15 Wheelchair Accessible Taxis. This makes Co-op Taxi the largest provider of Wheelchair Accessible Taxis in the City of Edmonton.

As an added convenience to customers requesting this service, they can call 780-423-9131. Of course, like the rest of our taxi fleet this service will operate 24 hours a day, 365 days a year



ภาพที่ 2.6 Wheelchair Accessible Taxis-Steadward Centre Annual BBQ

ที่มา : <http://www.co-optaxi.com>



ภาพที่ 2.7 Specialized Vehicle - Wheelchair Van

ที่มา : <http://www.co-optaxi.com>

Lost and Found

If you have lost something in one of our taxis please feel free to contact us with the following details:

- 1) The address you called the taxi to (pick-up address)
 - 2) The address you went to (destination address)
 - 3) The date you called the taxi (Please remember 'after midnight calls' are actually the NEXT day.)
 - 4) The time you called the taxi
 - 5) If it was a 'public place' (bar, restaurant, hotel, etc.), the name you gave to the Operator
 - 6) If you know the car number of the Co-op Taxi that picked you up, that is of course very helpful
 - 7) A contact name and phone number so we can reach you if we find your item
- Tracking down lost items can often be a time consuming task, so please submit the above information and wait for us to call you back.

In the event you are not contacted within 5 days, please feel free to call us back.

With the best-trained drivers, the lowest fleet fees to own and drive, the best and most innovative fleet insurance, Co-op is the fleet of choice for both drivers and customers

The London Taxi Service delights the middle east (<http://www.lti.co.uk>) Over 12 months ago the iconic London Taxi arrived in The Middle East and proved an instant success in Bahrain. Today 200 vehicles operate there and are the first choice for thousands of discerning passengers.

Since the introduction of the legendary vehicle in Bahrain other countries across The Middle East have also enjoyed the benefits of this unique vehicle.

The London Taxi Service now operates in Saudi Arabia, Lebanon, and Egypt with planned expansion into Kuwait and other Middle Eastern states. Already several hotels and rental companies have expressed their interest in using The London Taxi Service to keep ahead of the competition with this new business venture. For this reason LTI Vehicles (London Taxis International) are now looking for suitable partners who want to share in their success and operate the service at the same high UK standards, drivers and first class after sales service for the taxis. The professional London Taxi Service uses the instantly recognisable London Taxi to provide a premium service that is globally recognised for being fun, efficient and safe. **All drivers are**

fully trained in driving capability, courtesy, local knowledge and concierge skills and bare the quality mark of a London Taxi driver who is trained to deliver a high class service.

“It’s our job to understand what visitors want when they travel around your city,” continued David. “As the only manufacturer of the London Taxi, we have evolved over many decades to provide a vehicle that is the ultimate in convenience, comfort and privacy. It’s a product with strength, longevity and security that benefits from having five seats and accessibility features such as a built in ramp as standard, wide easy-to-open doors, a built in swivel seat and high visibility grab handles.

David concluded: “Our joint venture has helped us take the London Taxi globally. There are over 100 vehicles in Riyadh KSA operating as The London Car Club with even more on order for Lebanon and Egypt. In Lebanon they have even ordered three vehicles specifically designed as luxury taxis for wedding services. The service has proved to be an instant success and now plans are under way to launch the vehicles in Kuwait and other Middle Eastern countries.

“It’s easy to understand the benefits that the London Taxi Service delivers and we would encourage those who are interested in this exciting opportunity to get in touch.”

A Country with Extraordinary Taxis. (<http://hubpages.com>) There are different kinds of taxis in Indonesia, those taxis operate in all areas of the country, ranging from big cities up to villages. In general taxis in Indonesia can be divided into three groups: Conventional, Traditional, and Conditional taxis.

Conventional taxi :

A conventional taxi, also known taxicab, because this is the most common type of taxi that most people, even people all around the world, are familiar with, this taxi is a car with a driver whom you pay to take you somewhere. Conventional taxis operate mainly in big cities and the fare/tarif is based on the distance or length of time people use their service. Some taxi companies charge their passengers more expensive fares due to their better services, like offering more interior comfort and using more luxurious cars (premium taxi).



ภาพที่ 2.8 Conventional Taxi

ที่มา : <http://hubpages.com>

Auckland Co-op Taxis (<http://www.cooptaxi.co.nz>) will take its card fares online from next Monday, December 14, improving customer service and convenience. This initiative by the country's largest taxi fleet means that all Auckland Co-op Taxis will be eftpos-capable, offering the same range of payment solutions as most retailers throughout New Zealand. Auckland Co-op Taxis General Manager Barrie White says that taking the fleet's payment services online will mean increased convenience for the company's customers, as until now, as with most taxis throughout New Zealand, fare payment options have been restricted to either cash or credit card transactions.

"This is a major step forward in terms of service and convenience because many customers do not have or do not wish to use the credit card option for small charges which also attract a surcharge.

"Going online also enhances overall security. It will reduce the amount of cash that our drivers carry."

Delivery of this new service has meant fitting the company's entire 760-strong fleet with additional wireless technology.

Auckland Co-op Taxis card services are managed by Taxi Charge NZ, in which the company is the largest shareholder.

Driving standards

As a co-operative society all our drivers own their vehicles and have a stake in the business. To join us, drivers must hold five Area Knowledge Certificates; North Shore, Waitakere, Auckland City, Manukau City and Papakura, and also pass an extra ACTS Permit test, which further tests area knowledge. We also put drivers through an internal Driving Assessment.

Once a driver has passed these two tests, we place them on our Training Programme, which covers Health & Safety, Passenger Management and Technical Training. Every driver is then reviewed annually to assess their performance.

Vehicles

Our fleet boasts over 760 vehicles, covering the entire greater Auckland area. All vehicles are fitted with GPS equipment and our hi-tech dispatch system sends the closest car in your area, minimising waiting times.

Our extensive fleet is made up of late model cars and includes a full range of vehicle sizes, to carry all kinds of groups. Choose from 7, 8, 9, or 10 seaters, or station wagons. We can arrange trips for school runs, group functions, wedding party transport and also offer an hourly hireage rate.

Special Needs

Our Total Mobility Vans include wheelchair lifts and specially trained drivers. The Disability Swipe card is accepted in all of our vehicles.

Co-Op Cabs (<http://www.co-opcabs.com>) In the true spirit of a **co-operative**, Co-Op Cabs was founded by a group of independent taxicab owners to market their taxicab services to the residents, visitors and businesses in the City of Toronto. Their easily identifiable red and yellow vehicles have been roaming the streets of Toronto since 1957.

The City of Toronto offers the most comprehensive taxi training course in North America. All vehicles used as taxicabs are thoroughly inspected by City of Toronto licensed mechanics at a City owned, state of the art, inspection facility every six months. City licensing inspectors also conduct random safety blitzes to ensure that all taxicabs are safe and roadworthy.



ภาพที่ 2.9 Taxicab services

ที่มา : <http://www.co-opcabs.com>

<p>สรุป การให้บริการ ของแท็กซี่ใน ประเทศต่างๆ</p>	<p>จากข้อมูลแท็กซี่ในประเทศต่างๆ ที่นำมาประกอบ การวิจัยครั้งนี้จะเห็น ได้ว่าในต่างประเทศ โดยเฉพาะในทวีปยุโรป เช่นสหรัฐอเมริกา และ อังกฤษ จะให้ความสำคัญกับอาชีพคนขับแท็กซี่เป็นอย่างมาก การเข้า ร่วมเป็นสมาชิกของแต่ละสหกรณ์ต้องผ่านการคัดสรรอย่างเข้ม เริ่มตั้งแต่ การขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถสาธารณะถูกต้อง สอบความรู้ กฎระเบียบจราจร สอบความรู้เส้นทางในพื้นที่ สมาชิกทุกคนต้องสอบ ผ่านให้ได้จึงจะได้รับพิจารณาให้เข้าร่วมเป็นสมาชิก การผ่านด่าน ทดสอบต่างๆ มาด้วยความสามารถตนเอง ทำให้สมาชิกผู้มีอาชีพขับรถ แท็กซี่มีความภูมิใจในอาชีพของตน สวัสดิการที่ได้รับ และการปันผล ประโยชน์ เป็นไปอย่างยุติธรรม ส่งผลให้สมาชิกซื่อสัตย์ต่ออาชีพ ต่อผู้ ใช้บริการ และต่อสังคม จะเห็นได้ว่ามีสมาชิกของสหกรณ์ยินดีซื้อรถเพื่อ คนพิการมาเข้าร่วมเดินรถกับสหกรณ์ ซึ่งเป็นการให้บริการกับกลุ่มลูกค้า เฉพาะ ไม่สามารถหวังผลกำไรได้ แต่สมาชิกก็ยินดีเสียสละทำเพื่อสังคม</p>
---	---

8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ณัฐจรี สุวรรณภักดิ์ (2545: บทคัดย่อ) ได้ทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “แท็กซี่” : กระบวนการเข้าสู่อาชีพและประสบการณ์ชีวิตประจำวัน มีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อทำความเข้าใจประสบการณ์จริงในชีวิตของคนกลุ่มหนึ่งที่ทำอาชีพขับแท็กซี่จากสายตาหรือมุมมองของเขาเอง โดยมีประเด็นคำถามเบื้องต้นคือ คนกลุ่มนี้เข้าสู่อาชีพขับแท็กซี่ได้อย่างไร

ผลการศึกษาพบว่า คนขับแท็กซี่มีช่องทางการเข้าสู่อาชีพจากการแนะนำชักชวนของญาติพี่น้อง เพื่อน และคนบ้านเดียวกันที่ทำอาชีพขับแท็กซี่อยู่ก่อน โดยการตัดสินใจเข้าสู่อาชีพเป็นผลมาจากกระบวนการคิด การเลือกสรร การซึ่งตรงทางเลือกระหว่างงานอาชีพที่ทำอยู่ และอาชีพขับแท็กซี่ ที่พบว่าอาชีพแท็กซี่ให้ภาพลักษณ์ที่สอดคล้องกับภาพงานในอุดมคติมากกว่า คือ เป็นงานที่รายได้ดี ได้เป็นรายวัน เป็นงานที่อิสระ และน่าจะเป็นงานที่ “สบาย” จึงนำไปสู่การตัดสินใจทดลองเข้าสู่อาชีพขับแท็กซี่ และตัดสินใจที่จะทำอาชีพนี้ต่อไป เมื่อพบว่าประสบการณ์จริงให้ภาพที่สอดคล้องกับภาพความคิดเกี่ยวกับอาชีพขับแท็กซี่ที่มีมาก่อนหน้า

พิชญานรณ์ ศรีธัญรัตน์ (2537: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรี การวิจัยเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลนโยบาย แท็กซี่เสรี โดยมุ่งประเมินกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ และผลจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ แนวคิดทฤษฎีที่ใช้เป็นกรอบ ในการศึกษาได้แก่ แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์นโยบายทาง สังคม แนวคิดเกี่ยวกับการวิจัยประเมินผล แนวคิดทฤษฎีระบบ เศรษฐกิจทุนนิยม และแนวคิดเกี่ยวกับการบริการ ผลการประเมินกระบวนการนำนโยบายแท็กซี่เสรีไปปฏิบัติ สรุปได้ดังนี้ ก) ผลการประเมินความชัดเจนในวัตถุประสงค์ของนโยบาย แท็กซี่เสรีซึ่งมี 5 ประการได้แก่ 1) เพื่อให้มีจำนวนรถ มากขึ้นและเกิดการแข่งขัน 2) เพื่อยกระดับบริการและคุณภาพ รถแท็กซี่ 3) เพื่อให้การคิดค่าโดยสารเหมาะสมและเป็นธรรม 4) เพื่อให้ประชาชนลดความต้องการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และ 5) เพื่อให้ผู้ขับแท็กซี่มีโอกาสเป็นเจ้าของรถเอง ผลการประเมิน โอกาสที่ผู้ขับแท็กซี่จะมีรถเป็นของตนเอง พบว่า ผู้ขับแท็กซี่มีโอกาสที่จะมีรถเองมากขึ้นเมื่อ เทียบกับแท็กซี่แบบเดิม ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันป้าย ทะเบียนแท็กซี่ไม่มีราคา และสถาบันการเงินมีบริการให้ค่างาน ในวงเงินต่ำ แล้วผ่อนส่งเป็นระยะยาว จากผลการประเมินข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า นโยบายแท็กซี่ เสรีประสบความสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ

นันทพงศ์ พงษ์ชาติรัตน์ (2536: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ของชาวอีสานในกรุงเทพมหานครที่มีผลต่อเศรษฐกิจและสังคม เพื่อศึกษากระบวนการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และผลทางเศรษฐกิจและสังคมจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ของชาวอีสานในกรุงเทพมหานคร กระบวนการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ของชาวอีสานใน

กรุงเทพมหานคร เฉพาะที่บริษัทสวนหลวงแท็กซี่จำกัดนั้นมีชาวอีสานอยู่ในสังกัดประมาณร้อยละ 90 ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดร้อยเอ็ด การเข้าสู่การประกอบอาชีพมีลักษณะเป็นกระบวนการทางสังคม โดยเริ่มจากผู้ประกอบอาชีพอยู่ก่อนชักชวนญาติพี่น้องเพื่อนสนิทมิตรสหาย ให้เข้าสู่การประกอบอาชีพนี้ ส่วนผู้ที่มีความสามารถในการขับรถยนต์มาแล้วจะได้รับการฝึกสอนการขับรถยนต์ในสภาพการจราจรที่เป็นจริงให้เลยเมื่อผู้ฝึกสอนเกิดความมั่นใจว่าตนเองสามารถขับรถแท็กซี่ประกอบอาชีพได้แล้ว ผู้ชักชวนก็จะพามาติดต่อกับเจ้าของรถแท็กซี่ไปประกอบอาชีพต่อไป ผลทางเศรษฐกิจจากการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ได้รับรายได้จากการประกอบอาชีพทุกวันในระดับที่เพียงพอต่อการเลี้ยงดูตนเอง ครอบครัว และมีเหลือสำหรับการเก็บออมอีกด้วย ผลทางสังคมผู้ประกอบอาชีพสามารถให้การรักษาพยาบาลสมาชิกในครอบครัวได้ดีขึ้นและร่วมบริจาคเงินเพื่อพัฒนาท้องถิ่นของตนเองมากขึ้น

เจนจิรา เอื้อศิริธนากร (2548: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การก่อตัวของเครือข่ายการสื่อสารของผู้ขับรถแท็กซี่ผ่านศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ ผลการวิจัยพบว่า การก่อตัวของเครือข่ายการสื่อสารรถแท็กซี่ สามารถแบ่งได้เป็น 3 ช่วง คือ ระยะเวลาเริ่มต้น (ปี 2540-2541) จากนโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุนให้รถแท็กซี่ทุกคนต้องติดวิทยุสื่อสารรถแท็กซี่, ระยะเวลาที่ 2 (ปี 2540-2545) มีการจัดตั้งศูนย์วิทยุรถแท็กซี่ขึ้น เพื่อให้บริการสมาชิกหรือผู้ขับรถแท็กซี่ในสังกัดและผู้ใช้บริการ และระยะปัจจุบัน (ปี 2545-ปัจจุบัน) ที่ผู้ขับรถแท็กซี่และศูนย์วิทยุรถแท็กซี่มีการติดต่อสื่อสารประสานงานในการปฏิบัติงานจนเกิดเป็นเครือข่ายการสื่อสารขึ้น

จิณณพงศ์ อัมฤทธิ์, จักรพันธ์ รอดเหตุภัย (2551: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การพัฒนาระบบเช่ารถแท็กซี่ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต การศึกษาค้นคว้าเพื่อออกแบบและพัฒนาระบบเช่ารถแท็กซี่ผ่าน เครือข่ายอินเทอร์เน็ต โดยโปรแกรมประยุกต์จะมีความสามารถในการปรับปรุงกระบวนการ ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บข้อมูล และการบริหารจัดการข้อมูลต่าง ๆ ทำให้ข้อมูลมีความ ถูกต้องและเป็นปัจจุบันช่วยให้ง่ายต่อการสืบค้นข้อมูล ทำให้ช่วยลดขั้นตอนในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ลง โปรแกรมประยุกต์นี้ยังสนับสนุนระบบการติดตามรถหรือที่เรียกกันว่าระบบจีพีเอส ซึ่งจะทำได้สามารถรับรู้สถานะ ตำแหน่งที่อยู่ของรถแต่ละคันได้ ตลอดจนยังสามารถนำข้อมูลที่ได้ จากการบันทึกการเดินทางของรถแท็กซี่แต่ละคัน นำไปใช้ในการตรวจสอบติดตามพฤติกรรมของ การใช้รถแต่ละคนได้อีกด้วย ระบบจีพีเอส นี้จะมีการทำงานร่วมกันกับระบบเช่ารถแท็กซี่ผ่าน เครือข่ายอินเทอร์เน็ต ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผลจากการศึกษาพบว่าปัญหาทางด้านคู่แข่งเป็น ปัญหาที่สำคัญมากที่สุดในการดำเนินธุรกิจการให้บริการเช่ารถแท็กซี่

อัฐ ศิลปี (2548: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงทดแทนก๊าซปิโตรเลียมเหลวในรถแท็กซี่ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ และ

ผู้ประกอบอาชีพรถแท็กซี่ส่วนบุคคลรถแท็กซี่ถูกริเริ่มขึ้นในปี 2469 และเปลี่ยนมาเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ในปี 2535 แต่เดิมรถแท็กซี่จะใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิง ในปี 2513 ได้เริ่มมีการนำก๊าซปิโตรเลียมเหลวมาใช้งานในรถแท็กซี่ และเป็นที่แพร่หลายอย่างมากตั้งแต่ปี 2523 เนื่องจากมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินแต่ตลาดของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวกลับไม่ได้รับการสนับสนุนเท่าที่ควร ต่อมาในปี 2543 ประเทศไทยประสบปัญหาการค่าน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น รัฐบาลจึงสนับสนุนให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคการขนส่งมากขึ้น โดยมุ่งเน้นในกลุ่มรถแท็กซี่ และรถโดยสาร

จตุพร ชรรณเจริญ (2550: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การประเมินโครงการรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงทางเลือกทดแทนน้ำมันเบนซิน โดยศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์ ทางด้านมลพิษ และทางด้านกำลังของเครื่องยนต์ เมื่อปรับเปลี่ยนมาใช้งานระบบ NGV เป็นแบบเชื้อเพลิง 2 รูปแบบ และทำการสำรวจทัศนคติของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ ผลการศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์ พบว่าผู้ประกอบการที่นำรถแท็กซี่ LPG เดิมมาติดตั้งระบบ NGV และเข้าร่วมโครงการสนับสนุนของ ปตท. ได้แก่ โครงการคัดแปลงรถแท็กซี่ LPG และรถแท็กซี่ใหม่ให้เป็นรถแท็กซี่ NGV มีระยะเวลาคืนทุนน้อยที่สุดคือ 26 วัน ผลจากการคำนวณความคุ้มค่าในการใช้งานระบบ NGV แทนน้ำมันเบนซิน ถ้ารถแท็กซี่ใช้ระยะทางรับส่งผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 300 ก.ม. / วัน จะมีระยะเวลาคืนทุนเท่ากับ 70 วัน ส่วนการศึกษาด้านมลพิษ เมื่อปรับเปลี่ยนมาใช้งานก๊าซ NGV พบว่าปริมาณของมลพิษ CO และ HC ต่ำกว่าเครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิง

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ โดยนำข้อมูลพื้นฐานของ สหกรณ์ ประกอบด้วยข้อมูลที่ได้มาจากงบการเงินของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ประจำปี พ.ศ. 2548-2551 ซึ่งข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ รวมทั้งข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มุ่งศึกษา ถึงการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานบริหารภายในและฐานะทางการเงินของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด โดยได้ดำเนินการดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้คือสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลในการวิจัย ซึ่งรวบรวมจากหนังสือ ตำรา งานวิจัย รายงานกิจการประจำปีของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด รายงานผู้สอบบัญชี รายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระ บทความ วารสาร เอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินงานของสหกรณ์ และข้อมูลจากหน่วยงานจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง อาทิกรมตรวจบัญชี สหกรณ์ และคณะกรรมการดำเนินการ ฝ่ายจัดการของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

3. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยจากข้อมูลทุติยภูมิ โดยจะวิเคราะห์ด้านการเงิน และด้าน กระบวนการภายในของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด โดยใช้เครื่องมือ Balanced Scorecard ที่ วิเคราะห์เพียง 2 มิติ คือ มิติด้านการเงิน และมิติด้านกระบวนการภายใน มิติด้านการเงินนั้นจะ วิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ในการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

3.1 ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์การเงิน

3.1.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์การเงิน

1) การศึกษาแนวโน้ม (Trend Percentage Analysis) เป็นการนำข้อมูลที่ต้องการหรือสนใจจากงบการเงินหลายๆปีต่อเนื่องกันมาวิเคราะห์เพื่อจะดูแนวโน้มหรือทิศทางของข้อมูลนั้นว่าอย่างไร ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการพยากรณ์ทิศทางของเหตุการณ์ในอนาคตว่าควรเป็นไปในแนวทางใด

2) การวิเคราะห์อัตราร้อยละของปีฐาน วิธีนี้จะใช้ปีใดปีหนึ่งเป็นปีฐานเพียงปีเดียว โดยเทียบปีฐานให้เป็น 100 แล้วนำข้อมูลของปีอื่นๆ ซึ่งเป็นรายการเดียวกันมาเทียบกับปีฐานตลอดทุกช่วงปีที่ต้องการวิเคราะห์ จะได้แนวโน้มอีกแบบหนึ่งในรูปลักษณะของอัตราร้อยละ โดยใช้สูตรการคำนวณดังนี้

$$\text{อัตราร้อยละของปีที่ต้องการทราบ} = \frac{\text{ตัวเลขของปีที่ต้องการทราบ} \times 100}{\text{ตัวเลขของปีฐานคงที่}}$$

3) การวิเคราะห์อัตราร้อยละของปีฐานเคลื่อนที่ (หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า อัตราเพิ่ม/ลด) วิธีนี้เป็นการคำนวณหาอัตราร้อยละของการเพิ่มหรือลด ของรายการต่างๆ ในช่วงเวลาที่ผ่านไป โดยมีได้เจาะจงเอาปีใดปีหนึ่งเป็นปีฐานที่แน่นอนเหมือนวิธีแรก แต่วิธีนี้ฐานจะเคลื่อนที่ไปเรื่อยๆ สำหรับช่วงระยะเวลาของการเปรียบเทียบจะเทียบเป็นปีต่อปีแบบต่อเนื่องกัน หรือเปรียบเทียบเป็นเดือนต่อเดือนแบบต่อเนื่องกันก็ได้ ทั้งนี้อยู่กับเป้าหมายของผู้วิเคราะห์ โดยใช้สูตรคำนวณดังนี้

$$\text{อัตราเพิ่ม/ลด ของปีที่ต้องการทราบ} = \frac{\text{ตัวเลขของปีที่ต้องการ} - \text{ตัวเลขของปีก่อน} \times 100}{\text{ตัวเลขของปีก่อน}}$$

4) การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน (Financial Analysis) ซึ่งเป็นส่วนที่อธิบายถึงปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินงานที่มีผลต่อสหกรณ์ ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยใช้อัตราส่วนทางการเงินเป็นเครื่องมือวัดประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยนำเอาตัวเลขจากงบดุลและงบกำไรขาดทุนมาเปรียบเทียบ โดยใช้ สูตรการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน CAMELS Analysis / 6 มิติของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ตามตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 สูตรการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน (CAMELS Analysis)

มิติ (มุมมอง)	อัตราส่วนทางการเงิน	สูตรการคำนวณ
มิติที่ 1 ความเสี่ยงของ เงินทุนต่อความ เสี่ยง (Capital Strength)	1.1 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	$\frac{\text{หนี้สินทั้งสิ้น}}{\text{ทุนสหกรณ์}}$
	1.2 อัตราส่วนทุนสำรองต่อสินทรัพย์ (เท่า)	$\frac{\text{ทุนสำรอง}}{\text{สินทรัพย์ทั้งสิ้น}}$
	1.3 อัตราการเติบโตของสหกรณ์ (%)	$\frac{\text{ทุนของสหกรณ์ปีปัจจุบัน} - \text{ทุนของสหกรณ์ปีก่อน} \times 100}{\text{ทุนของสหกรณ์ปีก่อน}}$
	1.4 อัตราการเติบโตของหนี้ (%)	$\frac{\text{หนี้สินทั้งสิ้นปีปัจจุบัน} - \text{หนี้สินทั้งสิ้นปีก่อน} \times 100}{\text{หนี้สินทั้งสิ้นปีก่อน}}$
	1.5 อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของทุน (%)	$\frac{\text{กำไรสุทธิ} \times 100}{\text{ทุนของสหกรณ์ถัวเฉลี่ย}}$
มิติที่ 2 คุณภาพของ สินทรัพย์ (Asset Quality)	2.1 อัตราการค้างชำระของลูกค้า (%)	$\frac{\text{หนี้ที่ไม่สามารถชำระได้ตามกำหนด} \times 100}{\text{หนี้ที่ถึงกำหนดชำระ}}$
	2.2 อัตราหมุนของสินทรัพย์ (รอบ)	$\frac{\text{ขาย/บริการ (รายได้ธุรกิจหลัก)}}{\text{สินทรัพย์ทั้งสิ้นถัวเฉลี่ย}}$
	2.3 อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (%)	$\frac{\text{กำไรจากการดำเนินงาน} \times 100}{\text{สินทรัพย์ถัวเฉลี่ย}}$
	2.4 อัตราการเติบโตของสินทรัพย์ (%)	$\frac{\text{สินทรัพย์ทั้งสิ้นปีปัจจุบัน} - \text{สินทรัพย์ทั้งสิ้นปีก่อน} \times 100}{\text{สินทรัพย์ทั้งสิ้นปีก่อน}}$
มิติที่ 3 ขีดความสามารถ ในการบริหาร (Management Ability)	3.1 อัตราการเติบโตของธุรกิจ (%) ธุรกิจ สหกรณ์ : ยอดเพิ่มระหว่างปีแต่ละธุรกิจ (รับฝากเงิน ให้เงินกู้ ค่าร่วมเดินรถ)	$\frac{\text{มูลค่าธุรกิจปีปัจจุบัน} - \text{มูลค่าธุรกิจปีก่อน} \times 100}{\text{มูลค่าธุรกิจปีก่อน}}$

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

มิติ (มุมมอง)	อัตราส่วนทางการเงิน	สูตรการคำนวณ
มิติที่ 4 การทำกำไร (Earning Sufficiency)	4.1 กำไรต่อสมาชิก (บาท)	กำไรสุทธิ จำนวนสมาชิก
	4.2 เงินออมต่อสมาชิก (บาท) (เงินออม=เงินฝากสิ้นปีสมาชิก+เงินหุ้น สมาชิก)	เงินฝากสมาชิก+ทุนเรือนหุ้น จำนวนสมาชิก
	4.3 หนี้สินต่อสมาชิก (บาท) (หนี้สินปีของสมาชิกยังไม่หักหนี้สินสงสัย จะสูญ = ลูกหนี้เงินกู้+ลูกหนี้การค้า+ลูกหนี้ ค่าบริการ)	ลูกหนี้เงินกู้+ ลูกหนี้การค้า+ ลูกหนี้ค่าบริการอื่น จำนวนสมาชิก
	4.4 อัตราค่าใช้จ่ายดำเนินงานต่อกำไรก่อน หักค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (%)	ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน x 100 กำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายดำเนินงาน
	4.5 อัตราการเติบโตของทุนสำรอง (%)	ทุนสำรองปีปัจจุบัน – ทุนสำรองปีก่อน x 100 ทุนสำรองปีก่อน
	4.6 อัตราการเติบโตของทุนสะสมอื่น (%)	ทุนสะสมอื่นปีปัจจุบัน – ทุนสะสมอื่นปีก่อน x 100 ทุนสะสมอื่นปีก่อน
	4.7 อัตราการเติบโตของกำไรสุทธิ (%)	กำไรสุทธิปีปัจจุบัน – กำไรสุทธิปีก่อน x 100 กำไรสุทธิปีก่อน
	4.8 อัตรากำไรสุทธิ (%)	กำไรสุทธิ x 100 ขาย/บริการ (รายได้ธุรกิจหลัก)
มิติที่ 5 สภาพคล่อง (Liquidity)	5.1 อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (เท่า)	สินทรัพย์หมุนเวียน หนี้สินหมุนเวียน
	5.2 อัตราหมุนของสินค้า (ครั้ง) (เฉพาะธุรกิจจัดหาสินค้ามาจำหน่าย)	ต้นทุนสินค้าขาย สินค้าคงเหลือถัวเฉลี่ย
	5.3 อายุเฉลี่ยสินค้า (วัน)	365 อัตราหมุนของสินค้า
	5.4 อัตราลูกหนี้ระยะสั้นที่ชำระได้ตาม กำหนด (%)	ลูกหนี้ระยะสั้นที่ชำระได้ตามกำหนด x 100 ลูกหนี้เงินกู้ระยะสั้นที่กำหนดชำระ
มิติที่ 6	ปัจจัยเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อธุรกิจ ประกอบ ผลกระทบของธุรกิจ ค้าขายสภาพแวดล้อม สถานการณ์ทั่วไป ภาวะ วิกฤต ภัยธรรมชาติ	

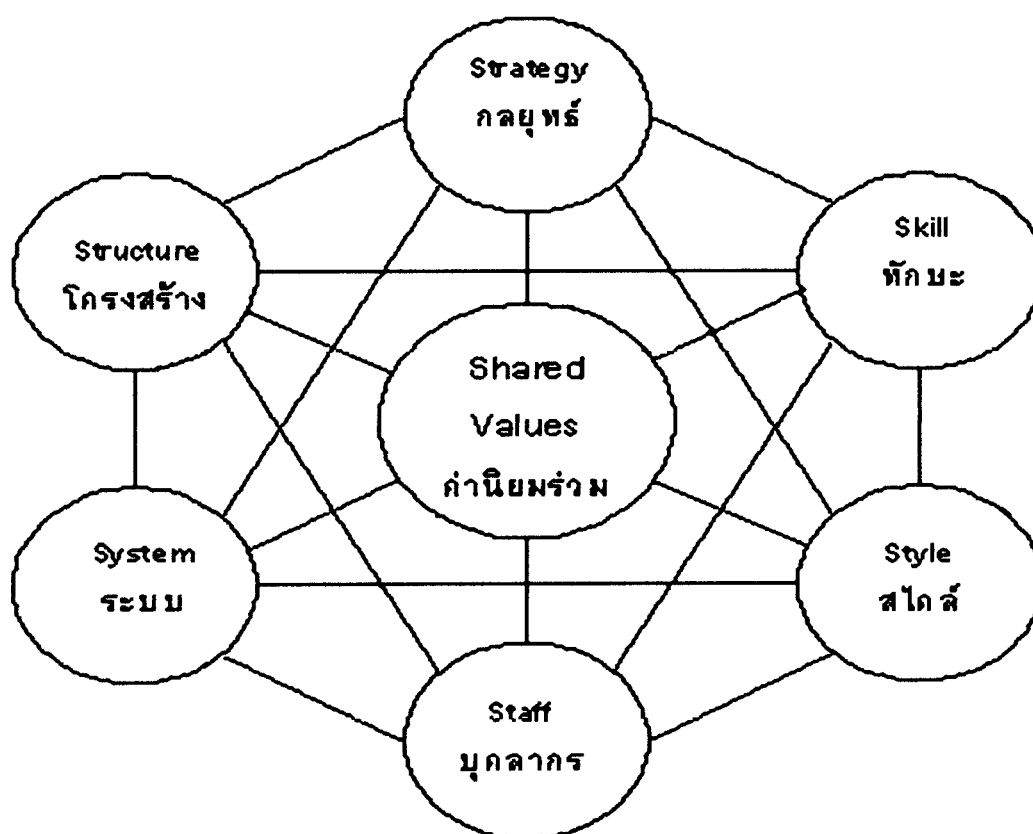
ที่มา : กรมตรวจบัญชีสหกรณ์ ปี 2553

3.2 ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ด้านกระบวนการภายใน

เป็นการวิเคราะห์โครงสร้างขององค์กร และรูปแบบการบริหารจัดการ ซึ่งเป็นส่วนที่อธิบายถึงปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อสหกรณ์ ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยใช้ McKinsey's 7S Model มาประเมินองค์กร

3.2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ด้านกระบวนการภายใน

การทำกรวิจัยในครั้งนี้นอกจากจะใช้การบริหารและการประเมินผลธุรกิจ โดยใช้การวิเคราะห์จากแนวคิด Balanced Scorecard แล้วผู้วิจัยได้นำเครื่องมือที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการบริหารองค์กรมาเป็นเครื่องมือเพื่อใช้เป็นแนวทางในการบริหารเพื่อให้สหกรณ์สามารถดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นมีดังนี้คือ McKinsey's 7S Model ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินหรือวิเคราะห์องค์กร เพื่อช่วยในการบริหาร และพัฒนาองค์กร



ภาพที่ 3.1 เครื่องมือที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการบริหารองค์กร (McKinsey's 7S Model)

1) กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)

การบริหารเชิงกลยุทธ์เป็นกระบวนการอย่างหนึ่งที่จะช่วยให้ผู้บริหารตอบคำถามที่สำคัญ อาทิ องค์กรอยู่ที่ไหนในขณะนี้ องค์กรมีเป้าหมายอยู่ที่ไหน พันธกิจของเราคืออะไร พันธกิจของเราควรจะเป็นอะไร และใครเป็นผู้รับบริการของเรา การบริหารเชิงกลยุทธ์จะมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง การบริหารเชิงกลยุทธ์จะช่วยให้องค์กร กำหนดและพัฒนาข้อได้เปรียบทางการแข่งขันขึ้นมาได้และเป็นแนวทางที่บุคคลภายในองค์กรรู้ว่าจะใช้ความพยายามไปในทิศทางใดจึงจะประสบความสำเร็จ

2) โครงสร้างองค์กร (Structure)

คือโครงสร้างที่ได้ตั้งขึ้นตามกระบวนการ หรือหน้าที่ของงานโดยมีการรับบุคลากรให้เข้ามาทำงานร่วมกันในฝ่ายต่างๆ เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ที่ตั้งไว้ หรือหมายถึง การจัดระบบระเบียบให้กับบุคคล ตั้งแต่ 2-คนขึ้นไปเพื่อนำไปสู่เป้าหมายที่วางไว้-เนื่องจากองค์กรในปัจจุบันมีขนาดใหญ่-การจัดองค์กรที่ดีจะมีส่วนช่วยให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ลดความซ้ำซ้อนหรือขัดแย้งในหน้าที่ ช่วยให้บุคลากรได้ทราบขอบเขตงานความรับผิดชอบ

3) ระบบการปฏิบัติงาน (System)

ในการปฏิบัติงานตามกลยุทธ์เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ตามที่กำหนดไว้ นอกจากการจัด โครงสร้างที่เหมาะสมและมีกลยุทธ์ที่ดีแล้ว การจัดระบบการทำงาน (Working System) ก็มีความสำคัญยิ่ง อาทิ ระบบบัญชี/การเงิน (Accounting/Financial System) ระบบพัสดุ (Supply System) ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology System) ระบบการติดตาม/ประเมินผล (Monitoring/Evaluation System) ฯลฯ

4) บุคลากร (Staff)

ประสบความสำเร็จหรือไม่ส่วนหนึ่งจะขึ้นอยู่กับการจัดการทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Management) การวางแผนทรัพยากรมนุษย์ เป็นกระบวนการวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากรมนุษย์ในอนาคต โดยการตัดสินใจเกี่ยวกับบุคลากรนั้นควรมีการวิเคราะห์ที่อยู่บนพื้นฐานของกลยุทธ์องค์กร เป็นสิ่งกำหนดทิศทางที่องค์กรจะดำเนิน ไปให้ถึง คัดเลือกและจัดวางบุคลากรได้อย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น

5) ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)

ทักษะในการปฏิบัติงานของทรัพยากรบุคคลในองค์กรสามารถแยกทักษะออกเป็น 2 ด้านหลัก คือ ทักษะด้านงานอาชีพ (Occupational Skills) เป็นทักษะที่จะทำให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานในตำแหน่งหน้าที่ได้ ตามหน้าที่ และลักษณะงานที่รับผิดชอบเช่น ด้านการเงิน ด้านบุคคล ซึ่งคงต้องอยู่บนพื้นฐานการศึกษาหรือได้รับการอบรมเพิ่มเติม ส่วนทักษะ

ความถนัด หรือความชาญฉลาดพิเศษ (Aptitudes and special talents) นั้นอาจเป็นความสามารถที่ทำให้พนักงานนั้นๆ โดดเด่นกว่าคนอื่น ส่งผลให้มีผลงานที่ดีกว่าและเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงานได้รวดเร็ว ซึ่งองค์การคงต้องมุ่งเน้นในทั้ง 2 ความสามารถไปควบคู่กัน

6) รูปแบบการบริหารจัดการ (Style)

แบบแผนพฤติกรรมในการปฏิบัติงานของผู้บริหารเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่งของสภาพแวดล้อมภายในองค์กร พบว่า ความเป็นผู้นำขององค์กรจะมีบทบาทที่สำคัญต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวขององค์กร ผู้นำที่ประสบความสำเร็จจะต้องวางโครงสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้วยการเชื่อมโยงระหว่างความเป็นเลิศและพฤติกรรมทางจรรยาบรรณให้เกิดขึ้น

7) ค่านิยมร่วม (Shared values)

ค่านิยมและบรรทัดฐานที่ยึดถือร่วมกันโดยสมาชิกขององค์กรที่ได้กลายเป็นรากฐานของระบบการบริหาร และวิธีการปฏิบัติของบุคลากรและผู้บริหารภายในองค์กร หรืออาจเรียกว่าวัฒนธรรมองค์กร รากฐานของวัฒนธรรมองค์กรก็คือ ความเชื่อ ค่านิยมที่สร้างรากฐานทางปรัชญาเพื่อทิศทางขององค์กร โดยทั่วไปแล้วความเชื่อจะสะท้อนให้เห็นถึงบุคลิกภาพและเป้าหมายของผู้ก่อตั้งหรือผู้บริหารระดับสูง ต่อมาความเชื่อเหล่านั้นจะกำหนดบรรทัดฐาน เป็นพฤติกรรมประจำวันขึ้นมาภายในองค์กร เมื่อค่านิยมและความเชื่อได้ถูกยอมรับทั่วทั้งองค์กรและบุคลากรกระทำตามค่านิยมเหล่านั้นแล้วองค์กรก็จะมีวัฒนธรรมที่เข้มแข็ง

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงิน โดยนำข้อมูลจากงบการเงินมาทำการวิเคราะห์ แล้ว เปรียบเทียบอัตราส่วนของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด กับกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ ผลการเปรียบเทียบอัตราส่วนของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด จากการดำเนินงาน 4 ปีที่ผ่านมา พอสรุปได้ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจบริการแท็กซี่ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ปัญหาและข้อเสนอแนะการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ได้รับการจดทะเบียนเป็นสหกรณ์ตามพระราชบัญญัติสหกรณ์ พุทธศักราช 2542 เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2545 มีจำนวนสมาชิก 148 คน ถือหุ้นรวม 50,495 หุ้น คิดเป็นเงิน 504,950 บาท ปัจจุบันมีสมาชิก 3,245 คน จำนวนคณะกรรมการดำเนินการทั้งสิ้น 9 คน อนุกรรมการดำเนินการทั้งสิ้น 20 คน ฝ่ายจัดการทั้งสิ้น 9 คน ผลการดำเนินงานพบว่ามีสินทรัพย์ 31,403,153.74 บาท หนี้สิน 6,588,302.27 บาท ทุน 24,814,851.47 บาท รายได้ทั้งสิ้น 6,095,749.25 บาท ค่าใช้จ่าย 2,791,058.22 บาท และกำไรสุทธิ 3,304,691.03 บาท

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด มีผลการดำเนินงานประสบผลสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ แต่ปัจจุบัน ธุรกิจแท็กซี่ มีการแข่งขันที่สูงมากเพราะฉะนั้นการดำเนินงานของคณะกรรมการจะต้องนำเครื่องมือที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการบริหารองค์กรมาใช้เป็นเครื่องมือในการปฏิบัติงาน ดังนี้

1.1 กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)

การบริหารเชิงกลยุทธ์ สหกรณ์ได้จัดทำแผนกลยุทธ์ ระยะยาว 4 ปี ประจำปี 2548-2550 คณะกรรมการ และผู้บริหาร ใช้เป็นเป้าหมายในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง คณะกรรมการ

และผู้บริหารให้ความสำคัญการบริหารเชิงกลยุทธ์เป็นอย่างยิ่ง การบริหารเชิงกลยุทธ์จะช่วยให้องค์กร กำหนดและพัฒนาข้อได้เปรียบทางการแข่งขันขึ้นมาได้และเป็นแนวทางที่บุคคลภายในองค์กรรู้ว่าจะใช้ความพยายามไปในทิศทางใดจึงจะประสบความสำเร็จ

1.2 โครงสร้างองค์กร (Structure)

องค์กร (Organization) คือ โครงสร้างที่ได้ตั้งขึ้นตามกระบวนการ หรือหน้าที่ของงาน โดยมีการรับบุคลากรให้เข้ามาทำงานร่วมกันในฝ่ายต่างๆ เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ที่ตั้งไว้ หรือหมายถึง การจัดระบบระเบียบให้กับบุคคล ตั้งแต่ 2-คนขึ้นไป-เพื่อนำไปสู่เป้าหมายที่วางไว้

สหกรณ์ได้มีการปรับปรุงโครงสร้างในการบริหารงานของสหกรณ์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงานให้กับสหกรณ์ โดยเพิ่มตำแหน่งคณะกรรมการบริหาร ที่มาจากคนขับรถแท็กซี่จริงๆ จำนวน 20 คน แต่งตั้งจากเพื่อนสมาชิกผู้ขับรถตามจุดจอดต่างๆ คณะกรรมการมีวาระคราวละ 1 ปี ทำหน้าที่ในการประชาสัมพันธ์ข่าวสารของสหกรณ์ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่างๆ ทั้งจากสหกรณ์ถึงสมาชิก และจากสมาชิกถึงสหกรณ์ เป็นการเพิ่มช่องทางในการติดต่อระหว่างสหกรณ์กับสมาชิกได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น สหกรณ์รับทราบปัญหาที่เกิดขึ้น และแก้ปัญหาให้สมาชิกได้อย่างตรงเป้าหมาย สมาชิกเข้าใจ และรักองค์กรมากขึ้น

1.3 ระบบการปฏิบัติงาน (System)

ในการปฏิบัติงานตามกลยุทธ์เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ตามที่กำหนดไว้ นอกจากการจัดโครงสร้างที่เหมาะสมและมีกลยุทธ์ที่ดีแล้ว การจัดระบบการทำงาน (Working System) ก็มีความสำคัญยิ่ง อาทิ ระบบบัญชี/การเงิน (Accounting/Financial System) ระบบพัสดุ (Supply System) ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology System) ระบบการติดตาม/ประเมินผล (Monitoring/Evaluation System) ฯลฯ

1.4 บุคลากร (Staff)

ทรัพยากรมนุษย์นับเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานขององค์กร องค์กรจะประสบความสำเร็จหรือไม่ส่วนหนึ่งจะขึ้นอยู่กับการจัดการทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Management) การวางแผนทรัพยากรมนุษย์ เป็นกระบวนการวิเคราะห์ความต้องการทรัพยากรมนุษย์ในอนาคต โดยการตัดสินใจเกี่ยวกับบุคลากรนั้นควรมีการวิเคราะห์ที่อยู่บนพื้นฐานของกลยุทธ์องค์กรที่เป็นสิ่งกำหนดทิศทางที่องค์กรจะดำเนินไปให้ถึง ซึ่งจะเป็นผลให้กระบวนการกำหนดคุณลักษณะ และการคัดเลือกและจัดวางบุคลากรได้อย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น

1.5 ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)

ทักษะในการปฏิบัติงานของทรัพยากรบุคคลในองค์การสามารถแยกทักษะออกเป็น 2 ด้านหลัก คือ ทักษะด้านงานอาชีพ (Occupational Skills) เป็นทักษะที่จะทำให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานในตำแหน่งหน้าที่ได้ ตามหน้าที่ และลักษณะงานที่รับผิดชอบเช่น ด้านการเงิน ด้านบุคคล ซึ่งคงต้องอยู่บนพื้นฐานการศึกษาหรือได้รับการอบรมเพิ่มเติม ส่วนทักษะ ความถนัด หรือความชาญฉลาดพิเศษ (Aptitudes and special talents) นั้นอาจเป็นความสามารถที่ทำให้พนักงานนั้นๆ โคตรเด่นกว่าคนอื่น ส่งผลให้มีผลงานที่ดีกว่าและเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงานได้รวดเร็ว ซึ่งองค์การคงต้องมุ่งเน้นในทั้ง 2 ความสามารถไปควบคู่กัน

1.6 รูปแบบการบริหารจัดการ (Style)

แบบแผนพฤติกรรมในการปฏิบัติงานของผู้บริหารเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่งของสภาพแวดล้อมภายในองค์กร พบว่า ความเป็นผู้นำขององค์กรจะมีบทบาทที่สำคัญต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวขององค์กร ผู้นำที่ประสบความสำเร็จจะต้องวางโครงสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้วยการเชื่อมโยงระหว่างความเป็นเลิศและพฤติกรรมทางจรรยาบรรณให้เกิดขึ้น

1.7 ค่านิยมร่วม (Shared values)

ค่านิยมและบรรทัดฐานที่ยึดถือร่วมกันโดยสมาชิกขององค์กรที่ได้กลายเป็นรากฐานของระบบการบริหาร และวิธีการปฏิบัติของบุคลากรและผู้บริหารภายในองค์กร หรืออาจเรียกว่าวัฒนธรรมองค์กร รากฐานของวัฒนธรรมองค์กรก็คือ ความเชื่อ ค่านิยมที่สร้างรากฐานทางปรัชญาเพื่อทิศทางขององค์กร โดยทั่วไปแล้วความเชื่อจะสะท้อนให้เห็นถึงบุคลิกภาพและเป้าหมายของผู้ก่อตั้งหรือผู้บริหารระดับสูง ต่อมาความเชื่อเหล่านั้นจะกำหนดบรรทัดฐาน เป็นพฤติกรรมประจำวันขึ้นมาภายในองค์กร เมื่อค่านิยมและความเชื่อได้ถูกยอมรับทั่วทั้งองค์กรและบุคลากรกระทำตามค่านิยมเหล่านั้นแล้วองค์กรก็จะมีวัฒนธรรมที่เข้มแข็ง

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจด้านฐานะทางการเงินของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินงานของสหกรณ์ระหว่างปี 2548-2551 ซึ่งจะศึกษาวิจัยโดยใช้เทคนิค Balanced Scorecard เพียง 2 มุมมอง คือ

1. ด้านการเงินของสหกรณ์
2. ด้านกระบวนการภายใน

ซึ่งข้อมูลใน 2 มุมมองดังกล่าว ได้มาจากการวิเคราะห์ในงบดุล งบกำไรขาดทุนประจำปี อัตราส่วนทางการเงินของสหกรณ์ รายงานของผู้สอบบัญชีสหกรณ์ประจำปี รายงานกิจการประจำปี ของสหกรณ์ ซึ่งเป็นข้อมูลผลการดำเนินงานของสหกรณ์ประจำปี 2548-2551 โดยในด้านการเงิน ของสหกรณ์ จะเป็นการวิเคราะห์งบดุล งบกำไรขาดทุน ประจำปีการเงิน 2548-2551 ซึ่งเป็นการ วิเคราะห์แบบปีฐานเคลื่อนที่ โดยใช้ข้อมูลปี 2548 ปี 2549 ปี 2550 เป็นปีฐานในการเปรียบเทียบ

1. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินงานของสหกรณ์

1.1 ด้านการเงิน เป็นการวิเคราะห์จากงบกำไรขาดทุน งบดุล ตามแนวโน้มแบบ ฐานปีเคลื่อนที่ สรุปได้ดังนี้ คือ

การวิเคราะห์งบการเงินตามแนวโน้มแบบปีฐานเคลื่อนที่ เป็นการวิเคราะห์ อัตราร้อยละของปีฐานเคลื่อนที่ (หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าอัตราเพิ่ม / ลด) วิธีนี้เป็นการคำนวณหา อัตราร้อยละของการเพิ่มหรือลด ของรายการต่างๆ ในช่วงเวลาที่ผ่านมาโดยมิได้เจาะจงเอาปีใดปี หนึ่งเป็นปีฐานที่แน่นอนเหมือนวิธีแรก แต่วิธีนี้ ฐานจะเคลื่อนที่ไปเรื่อยๆ สำหรับช่วงระยะเวลา ของการเปรียบเทียบจะเทียบเป็นปีต่อปีแบบต่อเนื่องกัน หรือเปรียบเทียบเป็นเดือนต่อเดือนแบบ ต่อเนื่องกันก็ได้ ทั้งนี้อยู่กับเป้าหมายของผู้วิเคราะห์ ดังตารางที่ 4.1 ดังนี้

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์แบบฐานเคลื่อนที่

	รายการจากงบการเงิน				เพิ่มขึ้น (ลดลง)					
	ปี 2551	ปี 2550	ปี 2549	ปี 2548	2548/2549		2549/2550		2550/2551	
					จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
สินทรัพย์	31.40	30.44	30.42	30.01	0.4	1.36	0.02	0.07	1	3.14
หนี้สิน	6.5	10.2	14.2	17.6	-3.4	-4.03	-4	-8.91	-3.7	-5.76
ทุน	24.8	20.18	16.16	12.33	3.83	31.10	4.02	24.83	4.63	22.94
รายได้	6.10	4.99	4.56	3.67	0.88	24.17	0.43	9.43	1.09	21.92
ค่าใช้จ่าย	2.79	1.92	1.88	1.15	0.72	62.62	0.04	2.11	0.86	44.94
กำไรสุทธิ	3.30	3.07	2.68	2.58	0.16	6.47	0.39	14.58	0.23	7.49

จากตารางที่ 4.1 เป็นการวิเคราะห์แนวโน้มแบบปีฐานเคลื่อนที่ โดยผลการวิเคราะห์มีดังนี้

1. **สินทรัพย์** จากตารางในปี 2548,2549,2550,2551 สหกรณ์มีแนวโน้มการเติบโต ของสินทรัพย์อย่างต่อเนื่องคือ ปี 2551 เพิ่มขึ้นจากปี 2550 เป็นร้อยละ 3.14 ปี 2550 เพิ่มขึ้นจากปี 2549 เป็นร้อยละ 0.07 และปี 2549 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 เป็นร้อยละ 1.36

2. **หนี้สิน** จากตารางแนวโน้มการลดลงของหนี้สินในปี 2551 ลดลงจากปี 2550 เป็นร้อยละ -5.76 ปี 2550 ลดลงจากปี 2549 เป็นร้อยละ -8.91 และปี 2549 ลดลงจากปี 2548 เป็นร้อยละ -4.03 แสดงว่าหนี้สินของสหกรณ์มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง

3. **ทุน** จากตารางด้านการเงินของสหกรณ์ในปี 2551 เพิ่มขึ้นจากปี 2550 เป็นร้อยละ 22.94 ปี 2550 เพิ่มขึ้นจากปี 2549 เป็นร้อยละ 24.83 และปี 2549 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 เป็นร้อยละ 31.10 แสดงว่าสหกรณ์มีการสะสมทุนอย่างต่อเนื่อง เป็นผลดีด้านสวัสดิการกับสมาชิกในอนาคต

4. **รายได้** จากตารางรายได้ของสหกรณ์ในปี 2551 เพิ่มขึ้นจากปี 2550 เป็นร้อยละ 21.92 ปี 2550 เพิ่มขึ้นจากปี 2549 เป็นร้อยละ 9.43 และปี 2549 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 เป็นร้อยละ 24.17 มีแนวโน้มของรายได้ที่เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

5. **ค่าใช้จ่าย** จากตารางค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของสหกรณ์ในปี 2551 เพิ่มขึ้นจากปี 2550 เป็นร้อยละ 44.94 ปี 2550 เพิ่มขึ้นจากปี 2549 เป็นร้อยละ 2.11 และปี 2549 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 เป็นร้อยละ 62.62 ซึ่งค่าใช้จ่ายของสหกรณ์ยังไม่มี ความคงที่เพราะสหกรณ์ยังมีแผนในการขยายงานเพิ่มขึ้นทุกปี

6. **กำไรสุทธิ** จากตารางกำไรสุทธิของสหกรณ์มีผลกำไรในปี 2551 เพิ่มขึ้นจากปี 2550 เป็นร้อยละ 7.49 ปี 2550 เพิ่มขึ้นจากปี 2549 เป็นร้อยละ 14.58 และปี 2549 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 เป็นร้อยละ 6.47 แสดงว่าสหกรณ์แนวโน้มที่จะทำกำไรเพิ่มขึ้นทุกปีตามลำดับ

สรุปการวิเคราะห์	<p>จากการวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินงานของสหกรณ์ โดยใช้เทคนิค Balanced Scorecard ในมุมมองด้านการเงินของสหกรณ์นั้น จะเห็นว่าสหกรณ์มีสินทรัพย์ที่เพิ่มมากขึ้นในทุกปีจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนสมาชิก และสหกรณ์ยังไม่มี การนำเงินไปลงทุนในด้านอื่นๆ เพื่อเพิ่มรายได้นอกจากให้บริการเงินกู้ระยะสั้นแก่สมาชิกเมื่อเทียบกับทุนของสหกรณ์ปี 2551 เป็นร้อยละ 38.13 และระยะยาวเป็นร้อยละ 20.65 เงินสดฝากธนาคารเป็นร้อยละ 42.32 และลงทุนในสลากออมสิน เป็นร้อยละ 20.14 ซึ่งเป็นการลงทุนแบบค่อยเป็นค่อยไป ในอนาคตสหกรณ์จะลงทุนซื้อแท็กซี่ให้สมาชิกเช่าซื้อ และเช่าขับ เดิมทดลองเพียง 5 คัน ในส่วนของหนี้สินลดลงเป็นลำดับ ปี 2551 หนี้สินของสหกรณ์ลดลงเหลือ 6.5 ล้านบาท ในปี 2550 คงเหลือ 10.2 ล้านบาท ในปี 2549 คงเหลือ 14.2 ล้านบาท และ ในปี 2548 คงเหลือ 17.6 ล้านบาท เมื่อเทียบกับทุนของสหกรณ์ในปี 2551 จำนวน 24.8 ล้านบาท ในปี 2550 จำนวน 20.2 ล้านบาท ในปี 2549 จำนวน 16.2 ล้านบาท และในปี 2548</p>
------------------	---

	จำนวน 12.3 ล้านบาท มีทุนเรือนหุ้นของสหกรณ์ที่ชำระเต็มมูลค่าแล้วในปี 2551 อยู่ที่ 13,821,650 บาท ซึ่งอาจมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงและเป็นที่มาของ แหล่งเงินทุนภายในสหกรณ์ โดยสหกรณ์มีสมาชิกในปี 2551 จำนวน 3,245 คน สหกรณ์จะต้องบริหารจัดการและหาแนวทางการลงทุนในผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่เกิดรายได้ หรือเพิ่มผลิตภัณฑ์ต่างๆ เพื่อบริการสมาชิกที่หลากหลายขึ้น หลีกเลี่ยงปัญหาเงินล้นเหมือนสหกรณ์ที่อื่นๆ ประสบอยู่มากมาย
--	---

1.1.1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยฐานะทางการเงินของสหกรณ์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่ง ในด้านการเงินของการใช้เทคนิค Balanced Scorecard ในการวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการ ดำเนินงานของสหกรณ์ซึ่งการวิเคราะห์ครั้งนี้จะวิเคราะห์ด้วย CAMELS Analysis เพียง 5 มิติ เท่านั้น มิติที่ 6 ผลกระทบของธุรกิจ ไม่ได้นำมาวิเคราะห์เพราะ ไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลที่แท้จริงได้ และเป็นกลยุทธ์ของสหกรณ์ที่จำเป็นเก็บไว้เป็นความลับสำหรับผู้บริหารเท่านั้น ข้อมูลที่ในการ วิเคราะห์ครั้งนี้ทั้ง 5 มิติใช้ จาก งบดุล งบกำไรขาดทุน ของสหกรณ์แสดงตาม ตารางที่ 4.2 ดังนี้

ตารางที่ 4.2 การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน (CAMELS Analysis 5 Dimensions)

มุมมองแต่ละมิติ	อัตราส่วนทางการเงิน	ปี 51	ปี 50	ปี 49	ปี 48	อัตราส่วน* เฉลี่ยสหกรณ์ ขนาดใหญ่
มิติที่ 1	1.1 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.26	0.50	0.88	1.43	1.07
ความเพียงพอของ เงินทุน ต่อความเสี่ยง	1.2 อัตราส่วนทุนสำรองต่อสินทรัพย์ (เท่า)	0.13	0.11	0.09	0.05	0.25
(C: Capital Strength)	1.3 อัตราการเติบโตของทุนของสหกรณ์(%)					
	1.4 อัตราการเติบโตของหนี้ (%)	22.94	24.82	31.09	59.07	11.78
	1.5 อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของทุน(%)	-35.79	-28.01	-19.37	1,042	13.60
		17.98	16.73	14.60	13.71	5.45
มิติที่ 2	2.1 อัตราการค้างชำระของลูกค้า (%)	1.91	1.67	1.16	1.57	29.64
คุณภาพสินทรัพย์	2.2 อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (%)	30.19	25.59	20.39	18.02	2.63
(A: Asset Quality)	2.3 อัตราการเติบโตของสินทรัพย์ (%)	3.04	0.07	1.36	278.8	12.71
มิติที่ 3						
การบริหารจัดการ (M: Management Ability)	3.1 อัตราการเติบโตของธุรกิจ (%)	7.49	14.57	6.47	11.55	(8.91)

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

มุมมองแต่ละมิติ	อัตราส่วนทางการเงิน	ปี 51	ปี 50	ปี 49	ปี 48	อัตราส่วน* เฉลี่ยสหกรณ์ ขนาดใหญ่
มิติที่ 4	4.1 กำไรต่อสมาชิก (บาท)	1,018	1,120	1,146	1,287	374.58
การทำกำไร	4.2 อัตราการเติบโตของทุนสำรอง (%)	20.98	22.91	67.07	231.2	3.19
(E: Earning Sufficiency)	4.3 อัตราการเติบโตของกำไรสุทธิ (%)	7.49	14.57	6.47	11.55	25.73
	4.4 อัตรากำไรสุทธิ (%)	59.55	65.35	71.58	76.07	5.14
มิติที่ 5	5.1 อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (เท่า)	5.77	5.07	3.53	2.87	2.35
สภาพคล่อง (Liquidity)	5.2 อัตราลูกหนี้ระยะสั้นที่ชำระได้ตามกำหนด (%)	103.48	100.00	100.00	100.00	70.36

ที่มา : *กรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 2553

มิติที่ 1

อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน

อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปี 2551 คิดเป็น 0.26 เท่า ปี 2550 คิดเป็น 0.50 เท่า ปี 2549 คิดเป็น 0.88 เท่า และปี 2548 คิดเป็น 1.43 เท่า เฉลี่ย 0.76 เท่า ของทุน โดยที่อัตราส่วนหนี้สินทั้งสินต่อทุนที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 1.07 เท่า แสดงว่าอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 0.31 เท่า ที่เป็นเช่นนี้เพราะผู้บริหารตั้งเป้าใช้คืนเงินกู้ก่อนทันทีเพื่อลดภาระดอกเบี้ย และสหกรณ์ยังขยายธุรกิจด้านอื่นๆเพิ่ม

อัตราส่วนทุนสำรองต่อสินทรัพย์

อัตราส่วนสำรองต่อสินทรัพย์ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปี 2551 คิดเป็น 0.13 เท่า ปี 2550 คิดเป็น 0.11 เท่า ปี 2549 คิดเป็น 0.09 เท่า และปี 2548 คิดเป็น 0.05 เท่า เฉลี่ย 0.10 เท่า ของทุน โดยที่อัตราส่วนทุนสำรองต่อสินทรัพย์ ทั้งสินต่อทุนที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 0.25 เท่า แสดงว่าอัตราส่วนทุนสำรองต่อสินทรัพย์ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 0.15 เท่า สหกรณ์ตั้งเป้าใช้หนี้เงินกู้ให้หมดก่อนกำหนดจึงปีนมาเป็นทุนสำรองต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของกรมตรวจบัญชี แต่สหกรณ์จะเริ่มเพิ่มทุนสำรองให้มากขึ้นให้อยู่ในระดับที่ดีกว่าค่าเฉลี่ย และ

สหกรณ์หวังว่าคงเริ่มดำเนินการได้ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2553 เพราะหนี้เงินกู้จะหมดช่วงสิ้นเดือนมีนาคม 2553

อัตราส่วนการเติบโตทุน

อัตราส่วนการเติบโตทุนของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปี 2551 คิดเป็น 22.94 % ปี 2550 คิดเป็น 24.82 % ปี 2549 คิดเป็น 31.09 % และปี 2548 คิดเป็น 59.07 % เหลือ 34.48 % ของทุนโดยที่อัตราส่วนการเติบโตทุน ทั้งสิ้นต่อทุนที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 11.78 % แสดงว่าอัตราส่วนการเติบโตทุนต่อสินทรัพย์ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 22.70% การเติบโตอย่างก้าวกระโดดเพราะชื่อเสียงของสหกรณ์ที่ให้ความสำคัญต่อสมาชิก โดยดูแลด้านสวัสดิการพื้นฐานเป็นอย่างดี ทำให้มีผู้เข้าร่วมเดินรถและเป็นสมาชิกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี

อัตรการเติบโตของหนี้

อัตรการเติบโตของหนี้ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปี 2551 คิดเป็น -35.79 % ปี 2550 คิดเป็น -28.01 % ปี 2549 คิดเป็น -19.37 % และปี 2548 คิดเป็น 1,042 % เหลือ 239.70 % ของทุนโดยที่อัตรการเติบโตของหนี้ ทั้งสิ้นต่อทุนที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 13.60% แสดงว่าอัตรการเติบโตของหนี้ต่อสินทรัพย์ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 226.10 % ค่าเฉลี่ยที่สูงเนื่องมาจากสหกรณ์มีการกู้เงินก้อนใหญ่จากธนาคารจำนวน 19,000,000.00 บาทมาขยายธุรกิจสหกรณ์ และซื้อสำนักงานที่ทำการปัจจุบัน

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของทุน

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของทุน เป็นการแสดงการเปรียบเทียบอัตราส่วนระหว่างกำไรสุทธิกับทุนเฉลี่ย ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนผลตอบแทนต่อส่วนของทุนของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด พบว่าในปี 2551 คิดเป็น 17.78 % ปี 2550 คิดเป็น 16.73 % ปี 2549 คิดเป็น 14.60 % และปี 2548 คิดเป็น 13.71 % เหลือ 15.70 % ของทุนโดยที่อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของทุน ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 5.45 % แสดงว่าอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของทุนของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 10.25 % ที่เป็นเช่นนี้เพราะมีสมาชิกเข้าร่วมเดินรถเพิ่มขึ้น

มิตที่ 2

อัตรการค้างชำระของลูกหนี้

อัตรการค้างชำระของลูกหนี้ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปี 2551 คิดเป็น 1.91 % ปี 2550 คิดเป็น 1.67 % ปี 2549 คิดเป็น 1.16 % และปี 2548 คิดเป็น 1.57 % เหลือ 1.58 % ของทุน

โดยที่อัตราการค้างชำระของลูกหนี้ ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 29.64 % แสดงว่าอัตราการค้างชำระของลูกหนี้ต่อส่วนทุนของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ -28.06 % ที่เป็นเช่นนี้เพราะสหกรณ์มีระบบการคัดเลือกบุคคลที่จะเข้ามาเป็นสมาชิก และระบบการปล่อยสินเชื่อให้กับสมาชิกแต่ละรายต้องมีการตรวจสอบข้อมูลทางการเงินและความรับผิดชอบต่อการชำระหนี้คืน โดยมีอนุกรรมการซึ่งมาจากสมาชิกด้วยกันเองเลือกมาดูแลแต่ละเขตให้คอยติดตามดูแลพฤติกรรมของสมาชิกในสังกัดอย่างใกล้ชิด

อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์

อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เป็นการแสดงอัตราส่วนระหว่างกำไรสุทธิกับสินทรัพย์ทั้งสิ้นตัวเฉลี่ย ผลการวิเคราะห์ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด พบว่าปี 2551 คิดเป็น 30.19 % ปี 2550 คิดเป็น 25.59 % ปี 2549 คิดเป็น 20.39 % และปี 2548 คิดเป็น 18.02 % เฉลี่ย 23.54 % ของทุน โดยที่อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 2.63 % แสดงว่าอัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 20.91 % เป็นเพราะสหกรณ์ยังไม่มีการลงทุนทำธุรกิจในด้านอื่นๆ และรายได้ที่ได้จากค่าร่วมเดินรถรายเดือน ค่าเข้าร่วมเดินรถแรกเข้า และดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้น เพิ่มสูงขึ้นทุกปี

อัตราการเติบโตของสินทรัพย์

อัตราการเติบโตของสินทรัพย์ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปี 2551 คิดเป็น 3.04 % ปี 2550 คิดเป็น 0.07 % ปี 2549 คิดเป็น 1.36 % และปี 2548 คิดเป็น 278.8 % เฉลี่ย 70.82 % ของทุน โดยที่อัตราการเติบโตของสินทรัพย์ ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 12.71 % แสดงว่าอัตราการเติบโตของสินทรัพย์ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 58.11 % เป็นเช่นนี้เพราะมีคนเข้าร่วมเป็นสมาชิกเพิ่มขึ้นทุกปี

มิตินี้ 3

อัตราการเติบโตของธุรกิจ

อัตราการเติบโตของธุรกิจของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปี 2551 คิดเป็น 7.49 % ปี 2550 คิดเป็น 14.57 % ปี 2549 คิดเป็น 6.47 % และปี 2548 คิดเป็น 11.55 % เฉลี่ย 10.02 % ของทุน โดยที่อัตราการเติบโตของธุรกิจ ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ -8.91 % แสดงว่าอัตราการเติบโตของธุรกิจของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 10.02 % ที่เป็นเช่นนี้เพราะมี

สมาชิกเพิ่มขึ้น โดยตลอด สหกรณ์ทำกลยุทธ์บุกตลาดแท็กซี่บริการอย่างต่อเนื่อง โดยสร้างความไว้วางใจจากผู้ให้บริการในเรื่องความปลอดภัยเป็นเรื่องหลัก และสร้างความเชื่อถือให้กับสมาชิกไปพร้อมๆ กัน

มิตีที่ 4

อัตรากำลังต่อสมาชิก

อัตรากำลังต่อสมาชิกของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปี 2551 คิดเป็น 1,018 บาท ปี 2550 คิดเป็น 1,120 บาท ปี 2549 คิดเป็น 1,146 บาท และปี 2548 คิดเป็น 1,287 บาท เฉลี่ย 1,143 บาท ของทุนโดยที่อัตรากำลังต่อสมาชิก ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 374.58 บาท แสดงว่าอัตรากำลังต่อสมาชิกของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 1,143 บาท เป็นเพราะสหกรณ์ตระหนักว่าสมาชิกของสหกรณ์เป็นผู้มีรายได้ไม่แน่นอน ไม่มีอะไรรับประกันอนาคตให้กับสมาชิกได้จึงตั้งใจที่จะบริหารงานให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่สมาชิกเท่าที่ทำได้

อัตรการเติบโตของทุนสำรอง

อัตรการเติบโตของทุนสำรองของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปี 2551 คิดเป็น 20.98 % ปี 2550 คิดเป็น 22.91 % ปี 2549 คิดเป็น 67.07 % และปี 2548 คิดเป็น 231.20 % เฉลี่ย 85.54 % ของทุนโดยที่อัตรการเติบโตของทุนสำรอง ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 3.19 % แสดงว่าอัตรการเติบโตของทุนสำรองของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 82.35 % เป็นเพราะธุรกิจบริการแท็กซี่ในปัจจุบันมีการแข่งขันสูง สหกรณ์จำเป็นต้องเพิ่มทุนสำรองเพื่อรับมือกับวิกฤตในวันข้างหน้าที่จะเกิดขึ้นได้ เพราะคนในเมืองที่เป็นหัวใจหลักของการใช้บริการแท็กซี่ ส่วนใหญ่มีรถส่วนตัวใช้เป็นเพราะการซื้อรถยนต์ได้ง่าย และการขยายการให้บริการรถไฟฟ้า ทั้งลอยฟ้าและใต้ดิน ผู้คนนิยมใช้กันมากเป็นการเลี่ยงปัญหาการติดได้ดี

อัตรการเติบโตของกำไร

อัตรการเติบโตของกำไรของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปี 2551 คิดเป็น 7.49 % ปี 2550 คิดเป็น 14.57 % ปี 2549 คิดเป็น 6.47 % และปี 2548 คิดเป็น 11.55 % เฉลี่ย 10.02 % ของทุนโดยที่อัตรการเติบโตของกำไร ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 25.73 % แสดงว่าอัตรการเติบโตของกำไรของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ -15.71 % เป็นเพราะสหกรณ์ยังอยู่ในช่วงของการชำระหนี้คืน คาดว่าสิ้นปี 2553 จะบริหารกำไรให้เติบโตอย่างน้อยต้องไม่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์

อัตรากำไรสุทธิ

อัตรากำไรสุทธิ เป็นการแสดงการเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่างกำไรสุทธิและรายได้ จากผลการวิเคราะห์อัตรากำไรสุทธิ ของสหกรณ์ พบว่าปี 2551 คิดเป็น 59.55 % ปี 2550 คิดเป็น 65.35 % ปี 2549 คิดเป็น 71.58 % และปี 2548 คิดเป็น 76.07 % เฉลี่ย 68.14 % ของทุนโดยที่อัตรากำไรสุทธิ ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 5.14 % แสดงว่าอัตรากำไรสุทธิของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 63.00 % เป็นเพราะความเชื่อมั่นของสมาชิกที่มาร่วมทำธุรกิจกับสหกรณ์

มิตินี้ 5

อัตราส່วนทุนหมุนเวียน

อัตราส່วนทุนหมุนเวียน เป็นการแสดงการเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่างสินทรัพย์หมุนเวียนและหนี้สินหมุนเวียน ผลการวิเคราะห์อัตราส່วนทุนหมุนเวียน ของสหกรณ์ พบว่าปี 2551 คิดเป็น 5.77 % ปี 2550 คิดเป็น 5.07 % ปี 2549 คิดเป็น 3.53 % และปี 2548 คิดเป็น 2.87 % เฉลี่ย 4.31 % ของทุนโดยที่อัตราส່วนทุนหมุนเวียน ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 2.35 % แสดงว่าอัตราส່วนทุนหมุนเวียนของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 1.96 % เป็นไปตามเป้าหมายของผู้บริหารที่ต้องการทำธุรกิจแบบค่อยเป็นค่อยไป ไม่ลงทุนทำธุรกิจอื่นๆเพิ่ม

อัตราลูกหนี้ระยะสั้นที่ชำระได้ตามกำหนด

อัตราลูกหนี้ระยะสั้นที่ชำระได้ตามกำหนด ของสหกรณ์ พบว่าปี 2551 คิดเป็น 103.48 เท่า ปี 2550 คิดเป็น 100.00 เท่า ปี 2549 คิดเป็น 100.00 เท่า และปี 2548 คิดเป็น 100.00 เท่า เฉลี่ย 100.87 เท่า ของทุนโดยที่อัตราลูกหนี้ระยะสั้นที่ชำระได้ตามกำหนด ทั้งสิ้นที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์เท่ากับ 70.36 เท่า แสดงว่าอัตราลูกหนี้ระยะสั้นที่ชำระได้ตามกำหนดของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด สูงกว่าค่าเฉลี่ยของสหกรณ์ขนาดใหญ่ของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ 30.51 เท่า สหกรณ์ไม่มีหนี้เสีย เพราะระบบการคัดเลือกการปล่อยกู้ให้แก่สมาชิกยังใช้วิธีสมาชิกเพื่อสมาชิก ซึ่งเป็นการเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน สมาชิกต้องดูแลกันและกัน หากมีคนใดประสบปัญหา ก็จะระดมความช่วยเหลือ ทำให้ทุกคนรับผิดชอบในภาระหน้าที่ และหนี้สินของตน

1.2 มุมมองด้านกระบวนการภายใน

1) กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)

เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จประสิทธิภาพขององค์กร และระบบการบริหารจัดการองค์กร พบว่า สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ประสบผลสำเร็จในการดำเนินงาน ถือว่าเป็นที่น่าพอใจ ถึงแม้สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด จะดำเนินกิจการมีหนี้สินเพิ่มมากขึ้นปี 2548 เนื่องจากการจัดหาเงินทุนของสหกรณ์ฯ โดยการกู้ยืมเงินจากกองทุนพัฒนาสหกรณ์ จำนวน 19,000,000.00 บาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.5 ต่อปี ชำระคืน 60 งวด งวดละ 320,000.00 บาท วันเริ่มชำระหนี้ วันที่ 26 สิงหาคม 2548 กำหนดชำระเสร็จสิ้นภายในวันที่ 27 กรกฎาคม 2553 วัตถุประสงค์การกู้เงินมาเพื่อให้สมาชิกกู้ยืมเพื่อการจัดซื้อรถยนต์แท็กซี่ โดยมีหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ คือที่ดินของท่านประธานดำเนินงานของสหกรณ์ในขณะนั้นคือ นายเดโช เอี่ยมชีรางกูร (ดำรงตำแหน่งประธานดำเนินงานของสหกรณ์ระหว่างปี 2545-2548 และ 2551- ปัจจุบัน) จึงทำให้เกิดรายจ่ายค่าจ้างนองที่ดิน และมีดอกเบี้ยจากการกู้ยืม แต่การดำเนินกิจการมีกำไรทุกปี เกิดจากที่มีสมาชิกเพิ่มมากขึ้นในทุกปี

2) โครงสร้างองค์กร (Structure)

สหกรณ์มีการจัดตั้งโครงสร้างองค์กรตามกระบวนการ แบ่งหน้าที่ของงานในฝ่ายต่างๆ รับสมัครบุคลากรที่มีความสามารถตามงาน เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ที่ตั้งไว้

3) ระบบการปฏิบัติงาน (System)

สหกรณ์ให้ความสำคัญในการนำเทคโนโลยีทันสมัยเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงาน เพราะเป็นส่วนหนึ่งของการใช้เพื่อการแข่งขัน ไม่ว่าจะเป็นการติดตั้งเครื่องรูดบัตรเครดิต เครื่องพิมพ์ใบรายการไว้ในรถแท็กซี่เพื่อเพิ่มความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และสามารถตรวจสอบข้อมูลจากใบรายการได้หากผู้โดยสารมีปัญหาใดๆ เช่น ลืมของ กระยะทาง วันเวลา เป็นต้น ในส่วนของสำนักงานก็ใช้ซอฟต์แวร์ที่พัฒนาขึ้นเพื่อใช้กับสำนักแบบง่ายรวดเร็วปลอดภัย

4) บุคลากร (Staff)

ทรัพยากรมนุษย์นับเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานขององค์กร สหกรณ์ให้ความสำคัญด้านบุคลากร มีคัดเลือกบุคลากรที่มีคุณสมบัติตามงานที่ต้องการเข้าทำงาน และดูแลให้อยู่กับองค์กรนานๆ โดยจัดให้มีสวัสดิการดูแลพนักงานและสมาชิกอย่างเพียงพอ

5) ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)

สหกรณ์มีบุคลากรที่มีคุณภาพ มีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านในการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์และประสานงานตลอดจนผู้ชำนาญด้านคอมพิวเตอร์ จึงทำให้การพัฒนา และการปรับปรุงยอดรายได้มีรายละเอียดที่ชัดเจน และแนวทางแก้ไขที่เป็นรูปธรรม ด้านการฝึกอบรม

ความรู้ทักษะต่างๆ มีการจัดให้ทั้งสมาชิกและพนักงานได้เข้าร่วมและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และถือเป็นปัจจัยสำคัญหลักในการพัฒนาปรับปรุง และมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน

6) รูปแบบการบริหารจัดการ (Style)

ผู้บริหารยึดหลักการ อุดมการณ์ ของสหกรณ์ ในการวางระบบการบริหาร สมาชิกทุกคนมีสิทธิแสดงความคิดเห็น ยึดมติในที่ประชุมเป็นข้อสรุปในการจัดการในเรื่องต่างๆ และมีการกระจายอำนาจการบริหาร ไปตามกลุ่มย่อยๆ เพื่อสะดวกในการติดต่อประสานงาน โดยสหกรณ์ได้มีการจัดตั้งอนุกรรมการจำนวน 20 คน โดยคัดเลือกจากสมาชิก มีหน้าที่ดูแลสมาชิกตามจุดยอดต่างๆ ทั่วประเทศฯ ทั้งนี้สหกรณ์สามารถติดต่อสมาชิกได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด อย่างหนึ่งด้วย

7) ค่านิยมร่วมกัน (Shared values)

สหกรณ์ได้สร้างวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ร่วมกันของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด คือให้สมาชิกเห็นแก่สังคม ให้อุทิศเพื่อสังคมก่อนเสมอ ดูได้จากการร่วมโครงการช่วยเหลือระดมรถเพื่อการรณรงค์การใช้ก๊าซธรรมชาติ เพื่อลดการใช้น้ำมัน เพื่อโลกสีเขียวช่วยเหลือผู้โดยสารตกค้างช่วงมีการชุมนุมทางการเมืองและมีการปิดสนามบิน สหกรณ์ได้ส่งรถแท็กซี่ช่วยเหลือผู้โดยสารตกค้างโดยไม่รับค่าบริการ ซึ่งการระดมกำลังในแต่ละครั้งใช้เวลาในการรวมตัวกันอย่างรวดเร็ว และให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี

<p>สรุป มุมมองด้าน กระบวนการภายใน</p>	<p>สหกรณ์ประสบความสำเร็จด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ในสหกรณ์เริ่มตั้งแต่ มีคณะกรรมการ และผู้บริหารที่มีวิสัยทัศน์ด้านงานบริการเป็นอย่างดี มีพนักงานที่มีคุณภาพ มีความรู้ความสามารถตามหน้าที่ของตน และมีสมาชิกที่มีศักยภาพสูงในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ทำให้สหกรณ์สามารถพัฒนาได้เร็วกว่าคู่แข่ง ผลความสำเร็จนี้มาจากสหกรณ์มีการคัดเลือกพนักงาน และสมาชิกอย่างเป็นระบบ ทำให้ได้บุคลากรที่มีคุณภาพเข้าร่วมงาน ได้สมาชิกที่มีใจรัก และตั้งใจจริงในการประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่</p>
--	--

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ปัญหาและข้อเสนอแนะการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่ สุวรรณภูมิ จำกัด

3.1 ผลการวิเคราะห์ปัญหาการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

พบว่าสมาชิกบางส่วนที่ยังให้ความร่วมมือกับสหกรณ์ไม่เต็มที่ เช่นการไม่เข้าประชุม สัมมนา ไม่ใช้บริการ และไม่สนับสนุนธุรกิจต่างๆ ของสหกรณ์ สมาชิกกลุ่มนี้ เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับสหกรณ์เพื่อต้องการสวัสดิการต่างๆ ที่สหกรณ์มีไว้บริการ สมาชิกกลุ่มนี้จะมีทัศนคติว่าการร่วมกิจกรรมของสหกรณ์ เป็นเรื่องที่ทำให้เสียเวลา การพัฒนาด้านเทคโนโลยีเป็นเรื่องไม่จำเป็น เพราะไม่ได้อยากรับลูกค้าต่างชาติ ซึ่งเป็นปัญหาของสหกรณ์ในการพัฒนา ทั้งสินค้า ทั้งบริการ

3.2 ข้อเสนอแนะการดำเนินงานของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

สหกรณ์จะต้องหาวิธีการ มาตรการ ทำให้สมาชิกทุกคนเข้าร่วมกิจกรรม ใช้บริการ และสนับสนุนธุรกิจของสหกรณ์เป็นประจำ ซึ่งอาจใช้วิธีการสะสมคะแนนเพื่อแลกของขวัญเป็นต้น

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

1. สรุปผล

จากการวิจัยเรื่อง ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจบริการแท็กซี่ของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ในรอบ 4 ปี (พ.ศ. 2548-2551) มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สภาพทั่วไปเพื่อวิเคราะห์ผลการดำเนินงานโดยใช้เทคนิค Balanced Scorecard และเพื่อศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะ รูปแบบการวิจัย เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ สามารถสรุปได้ดังนี้

1.1 สภาพทั่วไป

จากการวิจัย สภาพทั่วไปของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ด้านโครงสร้างองค์กรตามที่คณะกรรมการดำเนินการให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2545 เห็นได้ว่าสหกรณ์ มีคณะกรรมการดำเนินการ จำนวน 9 คน ได้รับการเลือกตั้งจากที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปี มีการแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานประจำตามจุดจอด จำนวน 20 คน เพื่อทำหน้าที่ในการพัฒนา และช่วยเหลือสมาชิกในเบื้องต้นแบบทันที

ปัจจุบันสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัดมีสมาชิก จำนวน 3,245 คน ผลการดำเนินงานพบว่า มีสินทรัพย์ 31,403,851.47 บาท หนี้สิน 6,588,302.27 บาท ทุน 24,814,851.47 บาท ค่าบริการเข้าร่วมเดินรถรายเดือนและแรกเข้า 5,548,626.95 บาท ค่าใช้จ่าย 2,243,935.92 บาท และมีกำไรสุทธิ 3,304,691.03 บาท

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด มีผลการดำเนินงานประสบผลสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ มีการเติบโตทางธุรกิจเพิ่มขึ้นทุกปี ขยายธุรกิจ และบริการต่างๆ ให้สมาชิกเพิ่มขึ้น แต่ปัจจุบันธุรกิจแท็กซี่ มีการแข่งขันที่สูงมากเพราะฉะนั้นการดำเนินงานของคณะกรรมการจะต้องนำเครื่องมือที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการบริหารองค์กรมาใช้เป็นเครื่องมือในการปฏิบัติงาน ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ขององค์กร (Strategy)
2. โครงสร้างองค์กร (Structure)
3. ระบบปฏิบัติงาน (System)
4. บุคลากร (Staff)

5. ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)
6. รูปแบบการบริหารจัดการและวัฒนธรรมองค์กร (Style)
7. ค่านิยมร่วม (Shared Values)

1.2 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน โดยใช้เทคนิค Balanced Scorecard ใน 2 มุมมอง
เท่านั้นคือ

1.2.1 **ด้านการเงิน** เป็นข้อมูลที่ได้มาจากการวิเคราะห์และศึกษาแนวโน้มจากปี
ฐานเคลื่อนที่ ในด้านการเพิ่มของอัตราร้อยละของรายได้และกำไรเป็นหลัก

1.2.2 **ด้านการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน** โดยวิเคราะห์จากอัตราส่วนทางการเงิน
จาก งบดุล งบกำไรขาดทุน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการเงินของเทคนิค Balanced Scorecard
ประกอบด้วย การวิเคราะห์ในมุมมอง 5 มิติ คือ ความเพียงพอของเงินทุนต่อความเสี่ยง คุณภาพ
สินทรัพย์ การบริหารจัดการ การทำกำไร และสภาพคล่อง

1.2.3 **ด้านกระบวนการภายใน** ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ประสิทธิภาพขององค์กรและ
ระบบการบริหารจัดการองค์กร โดยเป็นข้อมูลที่ได้มาจากรายงานการสอบบัญชีประจำปี และผล
การดำเนินงานของสหกรณ์ และใช้เครื่องมือที่เป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการบริหารองค์กรใน
ด้านยุทธศาสตร์ขององค์กร (Strategies) และ โครงสร้างองค์กร (Structure)

1.3 ผลการวิเคราะห์ด้านการเงิน

การวิเคราะห์แนวโน้มจากปีฐานเคลื่อนที่ ตามอัตราส่วนการเพิ่มของรายได้ และ
อัตรากำไรสุทธิของสหกรณ์ จากการศึกษาในมุมมองด้านการเงิน พบว่า

1.3.1 **การวิเคราะห์อัตรากำไรสุทธิ** จากงบกำไรขาดทุนของสหกรณ์ในปี
2548 เมื่อเทียบกับปี 2549 ปรากฏว่ามีอัตราเพิ่มขึ้น 0.89 % ในปี 2549 เมื่อเทียบกับปี 2550 มีอัตรา
เพิ่มขึ้น 0.43 % และในปี 2550 เมื่อเทียบกับปี 2551 มีอัตราเพิ่มขึ้น 1.61 %

1.3.2 **การวิเคราะห์อัตรากำไรสุทธิ** ของสหกรณ์มีผลการดำเนินงานกำไร ในปี
2548 เมื่อเทียบกับปี 2549 ปรากฏว่ามีอัตราเพิ่มขึ้น 0.16 % ในปี 2549 เมื่อเทียบกับปี 2550 มีอัตรา
เพิ่มขึ้น 0.39 % และในปี 2550 เมื่อเทียบกับปี 2551 มีอัตราเพิ่มขึ้น 0.23 %

1.4 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินงานด้านฐานะทางการเงินของ
สหกรณ์

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน โดยใช้การวิเคราะห์การเงินแบบ CAMELS
Analysis และเป็นส่วนหนึ่งในการเงินของเทคนิค Balanced Scorecard

จากการวิจัยพบว่า สหกรณ์มีสินทรัพย์เพิ่มขึ้น มีสมาชิกเข้าร่วมเพิ่มขึ้นในทุกปี
หนี้สินลดลงเป็นลำดับ ส่วนทุนของสหกรณ์ปี 2549 เพิ่มขึ้นจากปี 2548 คิดเป็น 3.83 % ในปี 2550

เพิ่มขึ้นจากปี 2549 คิดเป็น 4.02 % และในปี 2551 เพิ่มขึ้นจากปี 2550 คิดเป็น 4.62 % เมื่อพิจารณาจากฐานตัวเลข จะเห็นว่าฐานะทางการเงินของสหกรณ์เติบโตขึ้นเป็นลำดับ สหกรณ์มีแผนขยายธุรกิจในธุรกิจซักรีดแท็กซีให้สมาชิกเช่าขับเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มทางเลือกให้สมาชิกที่ยังไม่พร้อมซักรีดและปล่อยให้ผู้ตกงานทั่วไปได้มีโอกาสมีอาชีพ แต่ต้องอยู่ภายใต้กฎระเบียบของสหกรณ์อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพราะสหกรณ์มีความสามารถในการชำระหนี้ได้ดีมาตลอดและจะครบงวดชำระหนี้เงินกู้ทั้งหมดในปี 2553 ทำให้สหกรณ์มีศักยภาพที่จะขยายธุรกิจ หนี้สินของสหกรณ์ในปี 2551 ลดลงเหลือ 6 ล้านบาท ในปี 2550 คงเหลือ 10 ล้านบาท ในปี 2549 คงเหลือ 14 ล้านบาท และในปี 2548 คงเหลือ 17 ล้านบาท เมื่อเทียบกับทุนของสหกรณ์ในปี 2551 มีจำนวน 31 ล้านบาท ในปี 2550 มีจำนวน 30 ล้านบาท ในปี 2549 มีจำนวน 30 ล้านบาท และในปี 2548 มีจำนวน 30 ล้านบาท ทุนเรือนหุ้นของสหกรณ์ที่ชำระเต็มมูลค่าแล้วอยู่ที่ 13,821,650.00 บาท ซึ่งเป็นรายการหลักที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นที่มาของแหล่งเงินทุนภายในของสหกรณ์ สิ้นปี 2551 สหกรณ์มีจำนวนสมาชิก ทั้งหมด จำนวน 3,245 คน สหกรณ์มีแผนขยายกิจการ และบริการด้านอื่นๆ ให้สมาชิก และยังคงยึดมั่นด้านทรัพยากรมนุษย์เป็นสำคัญ เพราะถ้าสมาชิกมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีก็จะมีกำลังในการพัฒนาสหกรณ์ให้เติบโตไปด้วยกัน

1.5 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จด้านกระบวนการภายใน

จากการวิจัยพบว่า สหกรณ์แท็กซีสุวรรณภูมิ จำกัด ประสบผลสำเร็จในการดำเนินงาน ถือว่าเป็นที่น่าพอใจ โดยเฉพาะด้านการบริหารบุคลากรที่ผู้บริหารมีนโยบายชัดเจนพัฒนาคุณภาพของสมาชิก พนักงาน และฝ่ายบริหาร การบังคับใช้กฎระเบียบ และหลักการของสหกรณ์อย่างจริงจัง มีการคัดกรองการเข้าร่วมเป็นสมาชิก มีการควบคุม ติดตามผลสม่ำเสมอ กระจายการปกครองโดยจัดตั้งศูนย์จุดจอตลอดแท็กซีของสหกรณ์อำนวยความสะดวกช่องทางสื่อสารระหว่างสมาชิกกับสหกรณ์อย่างใกล้ชิด เมื่อสมาชิกมีข้อเสนอแนะหรือร้องเรียนก็ได้รับการตอบสนองทันที สหกรณ์ยังจัดห้องเรียนเสริมและพัฒนาความรู้ในด้านต่างๆอย่างต่อเนื่องไม่ว่าจะเป็นด้านภาษาอังกฤษ เบื้องต้น นวัตกรรมใหม่ๆ และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพิ่มความสะดวกสบายในการประกอบอาชีพ ทั้งนี้สหกรณ์ให้ความสำคัญในการพัฒนาบุคลากร และสมาชิกเป็นสิ่งแรก สหกรณ์ดำเนินธุรกิจบริการต้องเน้นแข่งขันการให้บริการซึ่งต้องนำเทคนิคการให้บริการที่ดีแก่ลูกค้า ซึ่งลูกค้าของสหกรณ์ก็คือประชาชนทั่วไปในสังคมไม่สามารถเจาะจงกลุ่ม ดังนั้นสหกรณ์ต้องสร้างความเชื่อมั่นและไว้วางใจในการใช้บริการ ที่สำคัญสมาชิกคือกุญแจสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นจากลูกค้า สหกรณ์พยายามทำให้สมาชิกทุกคนตระหนักถึงความเป็นเจ้าของร่วมกันสิ่งที่ร่วมกันทำจะเป็นประโยชน์กลับมาให้สหกรณ์และสมาชิกทุกคน ที่สำคัญเมื่อสหกรณ์สามารถดำเนินธุรกิจแล้วมีกำไร

ก็สามารถแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน สมาชิกจะได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผลตามมูลค่าหุ้น และเงินเฉลี่ยคืนให้กับสมาชิก ในปี 2548 -2551 สหกรณ์จ่ายเงินปันผลให้กับสมาชิกในอัตราร้อยละ 1.00, 1.00, 1.00, 1.00 จ่ายเงินเฉลี่ยคืนให้กับสมาชิกในอัตราร้อยละ 2.00, 2.00, 2.00, 2.00 ปัจจุบัน สหกรณ์ยังคงรักษาระดับการจ่ายเงินเฉลี่ยคืนที่ไม่เกินร้อยละ 2.00 เพราะสหกรณ์เพิ่งดำเนินธุรกิจ จำเป็นต้องสะสมทุนเพื่อขยายธุรกิจในด้านอื่นๆ แต่อย่างไรก็ตามสหกรณ์ได้จัดสรรทุนส่วนหนึ่งในการจัดอบรมวิชาการ สร้างความชำนาญ และความรู้ให้กับสมาชิกอย่างสม่ำเสมอถือถือเป็นผลพลอยได้อีกด้วย ฝ่ายปฏิบัติงาน ฝ่ายบริหาร และสมาชิกมีเป้าหมายไปในทางเดียวกัน สมาชิกเห็นความสำคัญการให้บริการ และอุทิศตนเพื่อสังคม ทำให้สหกรณ์มีความเข้มแข็งและเติบโตอย่างมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับในสังคมระดับต้นๆ ผู้บริโภคจดจำและเรียกใช้บริการเพิ่มมากขึ้น สหกรณ์มีเป้าหมายที่จะเป็นสหกรณ์แท็กซี่ ที่ดีที่สุดให้ได้

2. อภิปรายผล

2.1 สภาพทั่วไป

ผลการวิจัย ในการวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ปรากฏว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินงานของสหกรณ์ในภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ “ที่ดี” สหกรณ์สามารถแข่งขันกับสหกรณ์แท็กซี่อื่นๆ และบริษัทแท็กซี่ที่มีอยู่มากมาย การมุ่งเน้นพัฒนาและสร้างบุคลากรที่มีคุณภาพเป็นหัวใจสำคัญ เมื่อสหกรณ์ได้บุคลากรที่มีคุณภาพทำให้สหกรณ์เติบโตได้อย่างต่อเนื่องและก้าวหน้า สหกรณ์มีการวางแผนบริหารด้านบุคลากรอย่างเป็นระบบโดยนำเครื่องมือที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการบริหารองค์กร (McKinsey 7S Model) มาใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของสหกรณ์ซึ่งจะต้องมีการกำหนดในเรื่องของยุทธศาสตร์ขององค์กร (Strategy) โครงสร้างองค์กร (Structure) ระบบปฏิบัติงาน (System) บุคลากร (Staff) ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill) รูปแบบการบริหารจัดการ และวัฒนธรรมองค์กร (Style) และค่านิยม (Shared Values) สหกรณ์จึงประสบผลสำเร็จเป็นอย่างมากในด้านประสิทธิภาพ และการบริหารบุคลากร

สำหรับผลการวิจัยครั้งนี้มีความสอดคล้องกับงานวิจัยอื่นๆ ที่วิจัยเกี่ยวกับสหกรณ์แท็กซี่ ณัฐกร สุวรรณภักดิ์ (2524 : บทคัดย่อ) ได้ทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “แท็กซี่” กระบวนการเข้าสู่อาชีพ และประสบการณ์ชีวิตประจำวัน พบว่าคนขับแท็กซี่มีช่องทางการเข้าสู่อาชีพจากการแนะนำชักชวน ของญาติ พี่น้อง เพื่อน และคนบ้านเดียวกันที่ทำอาชีพขับแท็กซี่อยู่ก่อน โดยการตัดสินใจเข้าสู่อาชีพเป็นผลมาจาก อุดมคติที่เห็นภาพของอาชีพแท็กซี่ เป็นงานที่รายได้ดี ได้เป็นรายวัน เป็น

งานอิสระ และน่าจะเป็นงานที่สบาย พิษณุภรณ์ ศรีธีรรัตน์ (2537 : บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง “การประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรี” พบว่าผลการประเมินโอกาสที่ผู้ขับรถแท็กซี่จะมีรถเป็นของตนเอง พบว่าผู้ขับแท็กซี่มีโอกาสมิตรถเองมากขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมและช่วยเหลืออาชีพแท็กซี่ ให้มีแหล่งเงินทุน มีกองทุนสวัสดิการ กรณีฉุกเฉิน เจ็บป่วย ประสบอุบัติเหตุ หรือรายได้ไม่พอส่งค่ารถ กรมขนส่งทางบกควรส่งเสริมให้คนเหล่านี้เข้าเป็นสมาชิกสหกรณ์แท็กซี่ต่างๆ จะได้ไม่ประสบปัญหาโคคเคี้ยว เมื่อมีปัญหาที่จะมีกลุ่มหรือ องค์กรเข้ามาช่วยเหลือ ซึ่งเข้าถึงกว่าหน่วยงานของรัฐ

2.2 การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินงาน โดยใช้เทคนิค Balanced Scorecard ใน 2 มุมมองเท่านั้นคือ

2.2.1 ด้านการเงิน จากผลการศึกษาวิจัย พบว่า การจัดการในด้านการเงินของสหกรณ์โดยรวมพบว่า อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์สูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน เมื่อเทียบกับกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ แสดงว่าฝ่ายบริหารและจัดการ มีการควบคุมการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ในการใช้สินทรัพย์ก่อให้เกิดกำไรกลับคืนสู่สมาชิกได้สูงสุดตามคาดหมาย สหกรณ์มีความสามารถในการชำระหนี้สูง เนื่องจากสหกรณ์มีสินทรัพย์ที่จะเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ภายใน 1 ปี มากกว่าหนี้สินที่มีทั้งหมด สหกรณ์ได้นำเงินสด และเงินฝากธนาคารที่มีอยู่ไปลงทุนในสลากออมสิน และฝากธนาคาร ทำให้เกิดรายได้จากการถูกรางวัล และดอกเบี้ยเงินฝากอย่างสม่ำเสมอ

1) จากการวิเคราะห์แนวโน้มจากปีฐานเคลื่อนที่ ตามอัตราการเพิ่มของรายได้และอัตรากำไรสุทธิของสหกรณ์

2) การวิเคราะห์อัตราการเพิ่มของรายได้ จากงบกำไรขาดทุนของสหกรณ์ ในปี 2548 เมื่อเทียบกับปี 2549 ปรากฏว่ามีอัตราเพิ่มขึ้น 24.17 % ในปี 2549 เมื่อเทียบกับปี 2550 มีอัตราเพิ่มขึ้น 9.43 % และในปี 2550 เมื่อเทียบกับปี 2551 มีอัตราเพิ่มขึ้น 21.91 % หมายความว่าสหกรณ์สามารถทำให้สินทรัพย์ที่มีเกิดรายได้เป็นที่น่าพอใจ

3) การวิเคราะห์อัตรากำไรสุทธิ ของสหกรณ์มีผลการดำเนินงานกำไรในปี 2548 เมื่อเทียบกับปี 2549 ปรากฏว่ามีอัตราสูงขึ้น 6.47 % ในปี 2549 เมื่อเทียบกับปี 2550 มีอัตราเพิ่มขึ้น 14.58 % และในปี 2550 เมื่อเทียบกับปี 2551 มีอัตราเพิ่มขึ้น 7.49 % แสดงว่าสหกรณ์มีแนวโน้มที่จะทำกำไรเพิ่มขึ้นทุกปีตามลำดับ

2.2.2 ปัจจัยแห่งความสำเร็จด้านกระบวนการภายใน จากผลการศึกษาในเรื่องกระบวนการบริหารภายใน เป็นการวิเคราะห์ประสิทธิภาพขององค์กร และระบบการบริหารจัดการองค์กร สหกรณ์มีการบริหารจัดการในด้านการลงทุนในรูปแบบของเงินทุนระยะสั้น และเงินฝากธนาคาร เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าคณะกรรมการ ได้บริหารสินทรัพย์ของสหกรณ์อย่าง

ระมัดระวังไม่ให้เกิดความเสี่ยงสูง ประกอบกับรายได้ของสหกรณ์ส่วนใหญ่มาจากค่าร่วมเดินรถ แรกเข้า รายเดือน และค่าบำรุงสหกรณ์รายเดือน รายได้รองลงมาคือ ดอกเบี้ยฝากธนาคาร และเงิน ถูกรางวัลจากสลากออมสิน เป็นต้น

2.3 การวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จด้านฐานะทางการเงินของสหกรณ์ ด้านการบริหารการเงินและธุรกิจ ปัจจุบันสหกรณ์มีสินทรัพย์ทั้งสิ้น 31,403,153.74 บาท และมีทุนดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากแหล่งเงินทุนภายในสหกรณ์ ปัจจุบันสหกรณ์มีหนี้สินทั้งสิ้น 6,588,302.27 บาท มี ทุนของสหกรณ์ทั้งสิ้น 24,814,851.47 บาท โดยเป็นทุนของสหกรณ์ร้อยละ 79.02 สหกรณ์มีสัดส่วน หนี้สินต่อทุน 0.26 เท่า แสดงว่าเจ้าหนี้ไม่มีความเสี่ยง เนื่องจากทุนของสหกรณ์สามารถคุ้มครอง หนี้ได้ทั้งหมด และมีทุนสำรองต่อสินทรัพย์ทั้งสิ้น 0.13 เท่า อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของทุน 17.79 เท่า ซึ่งแสดงว่าเพียงพอ และเข้มแข็งของเงินทุนเน้นแหล่งเงินทุนภายในเป็นหลัก ด้านการให้ ผลตอบแทน ทุนสำรองสามารถนำไปสร้างรายได้ดี หรือลงทุนในสินทรัพย์คุณภาพดี เนื่องจากไม่มี คัดทุนทางการบริหาร

3. ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

3.1 ข้อเสนอแนะตามข้อมูลที่ได้มาจากผลการวิจัย มีดังนี้คือ

3.1.1 ชื่อของสหกรณ์ ซึ่งไปซ้ำกับสนามบินนานาชาติของประเทศ ทำให้ผู้ โดยสารส่วนใหญ่เข้าใจว่าเป็นธุรกิจของสนามบิน และด้วยสนามบินมีข่าวด้านลบหลายเรื่องจึงทำ ให้ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เลือกที่จะไม่ใช้ เพราะไม่ยอมมีส่วนสนับสนุนธุรกิจของบริษัท สหกรณ์ ควรสร้างชื่อแตกต่างให้ผู้ใช้บริการทราบ

3.1.2 ด้านความรู้ ความชำนาญเส้นทาง ผู้ขับแท็กซี่เมื่อรับผู้โดยสารแล้ว ไม่รู้จัก เส้นทางไปจุดหมายปลายทางของผู้โดยสาร และผู้โดยสารเองก็ไม่รู้เช่นกัน ควรปฏิเสธดีกว่า และ แนะนำให้ผู้โดยสาร โทรเข้าศูนย์เพื่อหาคนรู้เส้นทางมาบริการ แต่ถ้าคันทุจริต และใช้วิธีโทรถามทาง กับทางศูนย์ฯ ผลเสียจะเกิดมากกว่าดี ผู้โดยสารจะรู้สึกเสียค่ามิเตอร์แพงกว่าปกติ ซึ่งจริงๆ อาจจะ เท่ากับคนรู้จักเส้นทาง แต่ด้านผู้โดยสารมองว่าคนขับไม่รู้จักทางอาจทำให้อ้อม

3.1.3 สภาพรถ ควรอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน หากไม่พร้อมควรนำเข้าสู่ซ่อมบำรุง สหกรณ์ควรจัดการให้เช่า หรือทดแทนในระหว่างสมาชิกนำรถเข้าซ่อมบำรุง ภายในรถควรมี ความสว่าง แอร์เย็น พื่น เบาะ เสื้อผ้าต้องสะอาด กลิ่นปาก กลิ่นตัว และกลิ่นภายในรถต้องสะอาด ที่ สำคัญต้องติดตั้งมิเตอร์ และบัตรประจำตัวผู้ขับรถให้อยู่ในระดับสายตา

3.1.4 มรรยาทของผู้ขับรถแท็กซี่ ต้องรู้จักมรรยาทการพูดคุยกับผู้โดยสารว่า ผู้โดยสารแต่ละคนชอบพูดคุยด้วยหรือไม่ หากผู้โดยสารชอบพูดคุยควรหลีกเลี่ยง เรื่องส่วนตัว เรื่องการเมือง และเรื่องหน้าสลดใจ เหล่านี้ไม่ควรนำมาเป็นหัวข้อสนทนา ขณะรถติดไม่ควรแสดงอาการหงุดหงิด หรือสบถคำหยาบ หากรู้สึกไม่สบายตัวควรหยุดพักให้หายเครียด ไม่ควรไปลงที่ผู้โดยสาร

3.1.5 พลังงาน เชื้อเพลิง ควรเติมให้พร้อมบริการ ไม่ควรรับผู้โดยสารแล้วแวะเติม แก๊ส น้ำมัน ถึงจะขออนุญาตผู้โดยสารแล้วก็ตาม เพราะเป็นการขออนุญาตแบบมัดมือชก และวัฒนธรรมคนไทย บอกว่าไม่เป็นไร แต่จริงๆ แล้วโกรธ และจะไม่ว่าตรงๆ แต่จะไปพูดต่อ แบบปากต่อปาก ทำให้สภกรณ์เสียชื่อเสียง

3.1.6 ด้านประชาสัมพันธ์ เบาะหลังคนขับ และเบาะหลังด้านคนขับนอกจากแผนตารางบอกระยะคิดค่าโดยสารแล้ว ควรมีเอกสารแนะนำสภกรณ์ หรือนามบัตรบอกช่องทางติดต่อ ใช้บริการให้ผู้โดยสารสามารถหยิบติดมือได้ ในโอกาสต่อไปลูกค้าก็จะได้เลือกใช้บริการมากขึ้น ปกติผู้ใช้บริการต่างๆ จะเลือกจำเบอร์บริการสายด่วน (Hot Line) เพียงเบอร์เดียวกรณีบริการประเภทเดียวกัน

3.1.7 การรับสมาชิก สภกรณ์ควรคัดกรองสมาชิก และผู้เช่ารถของสภกรณ์ขับ ควรเลือกบุคคลที่มีคุณภาพ สามารถควบคุม ดูแลได้ เพราะหากมีสมาชิก หรือผู้เช่าขับคนใดคนหนึ่ง ทำการสิ่งใดให้สภกรณ์เสียชื่อเสียงก็จะส่งผลกระทบ ถึงสภกรณ์ และสมาชิกคนอื่นๆ ในสภกรณ์ โดยตรง และควรควบคุมกรณีสมาชิกที่มีรถมากกว่า 1 คันแล้วนำไปให้ผู้อื่นเช่าขับ หรือช่วยขับ เพราะรถทุกคันมีตราของสภกรณ์ นั่นหมายถึงสภกรณ์ต้องมีส่วนรับผิดชอบในทุกกรณี โดยเฉพาะเรื่องชื่อเสียง

3.1.8 บริการแท็กซี่สำหรับผู้พิการ ปัจจุบันไม่มีแท็กซี่สำหรับคนพิการเลยแม้แต่คันเดียวในประเทศไทย ในขณะที่สภกรณ์แท็กซี่ในต่างประเทศ จะต้องมีแท็กซี่ในสภกรณ์สำหรับบริการคนพิการอย่างน้อย 5-10 คัน สภกรณ์ควรเป็นผู้ดำเนินการให้บริการแท็กซี่สำหรับผู้พิการ

3.1.9 สมาชิกทุกคนควรมีความรู้การปฐมพยาบาล (First Aid) เพราะสมาชิกทุกคนใช้ชีวิตส่วนใหญ่บนถนน หากพบเหตุการณ์ไม่คาดคิดจะช่วยเหลือผู้อื่นได้ในเบื้องต้น อัตราการรอดของผู้ประสบอุบัติเหตุ หากได้รับการช่วยเหลือที่ถูกวิธี และทันที จะทำให้พวกเขาปลอดภัย

3.2 ข้อเสนอแนะจากผู้วิจัยในการวิจัยครั้งต่อไป มีดังนี้

3.2.1 ควรทำวิจัยเรื่องการบริหารการจัดการเงิน การบริหารธุรกิจ การตลาด และเปรียบเทียบการดำเนินงานกับสภกรณ์แท็กซี่ทั่วประเทศ เพื่อเป็นการวิเคราะห์ฐานะการเงินการ

แข่งขันในธุรกิจของสหกรณ์แท็กซี่ทั่วไปอย่างแท้จริง และเพื่อความเจริญก้าวหน้าของสหกรณ์
แท็กซี่ในประเทศไทย

3.2.2 *ควรทำวิจัยเรื่องการบริหารทรัพยากรมนุษย์ในสหกรณ์* เริ่มตั้งแต่ การสรรหา การคัดเลือกและบรรจุแต่งตั้ง การประเมินผลการปฏิบัติงาน การฝึกอบรมและการพัฒนา การออกแบบงาน การบริหารค่าตอบแทน การวางแผนกำลังคน และการพ้นจากสหกรณ์ การบริหารทรัพยากรมนุษย์ในสหกรณ์เป็นเรื่องสำคัญที่สุด และเป็นจุดอ่อนในการพัฒนาสหกรณ์ในประเทศไทยมากที่สุด หลายสหกรณ์ใช้คนไม่ตรงกับงาน ทำให้สหกรณ์ในประเทศไทยพัฒนาได้ช้า

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กกม.สปช.ทอ(มติคณะรัฐมนตรี ประจำวันที่ 22 กรกฎาคม 2551)
(<http://203.155.220.217/dotat/news/2551/6/24/dailynews2-24-6-51.htm>)
- กรณ์ ชงกรม.เศรษฐกิจผูกมทกรรมการเงิน-ปล่อยกู้ (ออนไลน์) หนังสือพิมพ์ข่าวสด คืบคืบวันที่ 7
กุมภาพันธ์ 2552 จาก (http://www.parliament.go.th/news/news_detail.php?prid=187989)
- กรมการขนส่งทางบก (<http://www.ecitizen.go.th/view.php?SystemModuleKey=&id=430>)
- กรุงเทพมหานคร (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี) เมืองหลวงของประเทศไทย (ออนไลน์) คืบคืบวันที่ 10
พฤศจิกายน 2552 จาก (<http://th.wikipedia.org/wiki/กรุงเทพมหานคร>)
- กัลยา โสภณพนิช (ออนไลน์)"รากหญ้า" หน้ท่วมหัว "เกษตรกร-ครู-" รายได้ลด จำเป็นต้องกู้เงิน
เพื่อใช้จ่ายกั้วตงงาน-ค่าครองชีพสูง แนวหน้า คืบคืบวันที่ 19 ธันวาคม 2008 จาก
(<http://www.drkalaya.com/health.php?newsid=2547>)
- การบริหารงานสหกรณ์ ประกอบด้วย บุคคล 3 ฝ่าย (ออนไลน์) คืบคืบวันที่ 2 พฤศจิกายน 2552 จาก
(www.coophawung.com/upload/interesnews/.../15-3897.doc)
- การบริหารทรัพยากรขององค์กร (Enterprise Resource Planning ย่อ ERP) จากวิกิพีเดีย
สารานุกรมเสรี คืบคืบวันที่ 31 ตุลาคม 2552 จาก
(<http://th.wikipedia.org/wiki/การบริหารทรัพยากรขององค์กร>)
- การวิเคราะห์ การวางแผน และการพยากรณ์ทางการเงิน (ออนไลน์) คืบคืบวันที่ 31 ตุลาคม 2552
จาก cyberlab.lh1.ku.ac.th/elearn/faculty/economic/.../lesson6.ppt
- การอมเพื่อวัยชรา (บรรณาธิการ 27/7/2552 สยามรัฐออนไลน์) <http://www.siamrath.co.th/uifont/ArticleDetail.aspx?nid=3808&acid=3808>
- ขนส่งกวดเท็กซ์ติคมิเตอร์หลังกระปุกเก็ยร์ (<http://guru.google.co.th/guru/thread?tid=17fb9b55e9c0d486>)
- จตุพร ชรรณเจริญ (2550: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การประเมิน โครงการรถเท็กซ์ตีที่ใช้ก้าช
ชรรณชาติเป็นเชื้อเพลิง คืบคืบจาก (<http://lib.dede.go.th>)
- จ่ายค่าเท็กซ์ตีด้วยบัตรเครดิิต
(<http://www.positioningmag.com/magazine/Details.aspx?id=29460&menu=magazine,strategic,newarrival>)

- เจนจิรา เอื้อศรีธนากร (2548: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การก่อตัวของเครือข่ายการสื่อสารของ
ผู้ขับรถแท็กซี่ผ่านศูนย์วิทยุรถแท็กซี่
- วิชณพงศ์ อัมฤทธิ์, จักรพันธ์ รอดเหตุภัย (2551: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การพัฒนาระบบเข้า
รถแท็กซี่ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ค้นคืนจาก (<http://www.nubkk.nu.ac.th>)
- ไชยยันต์ ปรัดตพงษ์ (<http://www.gotomanager.com/news/printnews.aspx?id=5938>)
นิตยสารผู้จัดการออนไลน์
- ณัฐจี สุวรรณภักดิ์ (บทคัดย่อ) ได้ทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “แท็กซี่” : กระบวนการเข้าสู่อาชีพและ
ประสบการณ์
- ชีวิตประจำวัน ค้นคืนจาก (socio.tu.ac.th/abstract/abstract/so2545-5.doc)
- ท่อม2พันล.ปล่อยกู้อรมณ์-แท็กซี่ เปลี่ยนเครื่องยนต์ใช้เอ็นจีวี-คิดดอกเบี้ยแค่0.50%
(ออนไลน์) คม ชัด ลึก ค้นคืน วันที่ 2 มิถุนายน 2551 จาก
(http://news.sanook.com/economic/economic_273349.php)
- แท็กซี่ยืม-ประชาสัมพันธ์ http://www.smiletaxi.com/home/index.php?option=com_content&task=view&id=23&Itemid=แท็กซี่ใหม่ต้องคิดตั้งเครื่องออกใบเสร็จ
(<http://www.munnook.com/thread-66051-1-1.html>)
- ธรรมาภิบาลในสหกรณ์ (ออนไลน์) สำนักพัฒนาระบบการบริหารจัดการสหกรณ์
ค้นคืนวันที่ 20 พฤษภาคม 2552 จาก (<http://webhost.cpd.go.th/ewt/cmsdocpd/goodgov.html>)
- ธีรพงษ์ ตั้งธีระสุนันท์ : ธ.ก.ส.เตรียมปล่อยกู้ กลุ่ม108อาชีพอิสระ มติชน หน้า 17 (ออนไลน์)
ค้นคืนวันที่ 6 สิงหาคม 2550 จาก (http://news.sanook.com/economic/economic_165841.php)
- ธุรกิจบริการ ค้นคืนจาก (ธุรกิจเบื้องต้น <http://www.thairegistration.com/mainsite/index.php?id=704>)
- นันทพงศ์ พฤษชาศิริรัตน์ (2536: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ของ
ชาวอีสานในกรุงเทพมหานครที่มีผลต่อเศรษฐกิจและสังคม ค้นคืนจาก (<http://www.tkc.go.th>)
- แนวคิดด้านธุรกิจบริการแนวคิดด้านบริการ (Service Concept) ค้นคืนจาก
(<http://www.impressionconsult.com/service1.php>)
- ปัจจัยสู่ความสำเร็จในการให้บริการที่เป็นเลิศ (http://www.impressionconsult.com/service_4s.php)
- ปัญญา หิรัญสมบัติ (2552: 90-93) สหกรณ์กับการจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อความเป็นเลิศทางธุรกิจ
จากคัมภีร์เลิศศิลป์สำหรับสหกรณ์ กทม.: ชุมชนสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด

_____ . (2552:108-109) การตัดแต่งธุรกิจสหกรณ์จาก คัมภีร์เคล็ดลับสำหรับ
 สหกรณ์ กทม.: ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด
 แผนที่กรุงเทพมหานคร : (ออนไลน์) ค้นคืนวันที่ 16 ตุลาคม 2544 จาก
 (<http://www.google.co.th/imglanding?q=แผนที่กรุงเทพมหานคร>)
 พณ.จับมือแบงก์ออมสินปล่อยกู้แท็กซี่รถไฟฟ้า ไอเอ็นเอ็น นิวส์ (ออนไลน์) ค้นคืนวันที่ 17 มีนาคม 2009
 จาก(<http://business.spiceday.com/redirect.php?tid=61194&goto=lastpost&sid=mzOrJa>)
 พระราชบัญญัติส่งเสริมการจัดสวัสดิการสังคม (ฉบับที่ ๒) หน้า ๑๒-๒๐ เล่ม ๑๒๔ ตอนที่ ๑๐๐ ก
 ราชกิจจานุเบกษา ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๐
 พิษณุภรณ์ ศรีธวัชรัตน์ (2537:บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรี
 ค้นคืนจาก (<http://libsearch.nida.ac.th>)
 ภาพ รถแท็กซี่ที่มา postjung.com
 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช (2549) ประมวลชุดวิชาสถิติและการวิจัยทางสหกรณ์ หน่วยที่
 1-15 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชการส่งเสริมการเกษตรและสหกรณ์
 เมธา สุวรรณสาร (ออนไลน์) แนวทาง/คู่มือการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร ค้นคืนวันที่ 25
 เมษายน 2552 จาก (<http://www.itgthailand.com/?p=148>)
 ระบบ ขั้นตอน และเครื่องมือ ในการบริหารงานบริการ ค้นคืนจาก
 (http://www.impressionconsult.com/service_sea.php#service)
 รัชนี สุขศรีวรรณ สวัสดิการ คืออะไร(ออนไลน์) ค้นคืนจาก (<http://gotoknow.org/blog/rviolet/165250>)
 เว็บไซต์วิชาการ.คอม: ปีที่ 9 พลัง ไทยเพื่อการศึกษาไทย (อ้างถึงใน กรุงเทพฯในอดีต คุณเทพฯ
 ทับทอง, โสมเพงที่เกี่ยวกับแท็กซี่มิเตอร์ www.dlt.go.th,แท็กซี่ จากวิกิพีเดีย
 สารานุกรมเสรี เรื่องของ TAXI ที่เราต้องเกี่ยว, คุณรู้จักรถรับจ้างที่ให้บริการคุณ
 ดีแค่ไหน ? ฟอรัมลา เดือนตุลาคม 2551,แท็กซี่ คอถัมน์ ู้ไปไม้ด น้ำชาติ ประชาชื่น)
 สวัสดิการคืออะไร: 10 มิ.ย.52 (<http://friendsforfriendsclub.com/?module=content&action=detail&id=165>)
 สารานุกรมเสรี :(<http://th.wikipedia.org/wiki/แท็กซี่>)
 อนันต์ ภูสิทธิกุล (กรมตรวจสอบบัญชี: 2552) กรมตรวจบัญชีสหกรณ์เปิดตัว “ศูนย์ข้อมูลทาง
 การเงินสหกรณ์ไทย” (CAD HUB) 10 ภาค (ออนไลน์) ค้นคืนวันที่ 19 สิงหาคม 2552
 จาก (http://203.154.183.18/ewt/cadweb_org/ewt_news.php?nid=6474&filename=index)

อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ (ออนไลน์) วิสัยทัศน์ด้านเศรษฐกิจ คืบคลานวันที่ 14 ธันวาคม 2008 จาก

(http://mootita.blogspot.com/2008/12/27_3534.html)

อัฐ ศิลปี (2548: บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงทดแทนก๊าซปิโตรเลียมเหลวในรถแท็กซี่ คืบคลานวันที่ 18 พฤษภาคม 2548

จาก (s2.grad.src.ku.ac.th/pdf/is_utt/abstract_thai.pdf -)

อาชีพอิสระ แรงงานนอกระบบ (ออนไลน์) คืบคลานวันที่ กรกฎาคม 2551 จาก <http://www.oknation.net>

[/blog/print.php?id=281459](http://www.oknation.net/blog/print.php?id=281459))

อารยา สิงห์สวัสดิ์ (ออนไลน์) อ้างถึงจดหมายข่าวชุมชนคนรักสุขภาพ ฉบับสร้างสุข เดือน

มิถุนายน 2552 คืบคลานวันที่ 11 มิถุนายน 2552 จาก (<http://www.thaihealth.or.th/node/9494>)

อำนาจ วัฒนจินดา: วิทยาการและที่ปรึกษาด้านการพัฒนาระบบสุขภาพชุมชนและองค์กร (ออนไลน์)

คืบคลานวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2546 จาก (<http://www.hrcenter.co.th>

[/HRKnowView.asp?id=647](http://www.hrcenter.co.th/HRKnowView.asp?id=647))

A Country with Extraordinary Taxis. (<http://hubpages.com/hub/Taxies-In-Indonesia>)

Alberta Co-op Taxi (<http://www.co-optaxi.com/AboutUs/index.htm>)

Auckland Co-op Taxis (<http://www.cooptaxi.co.nz/homecoop.html>) will take its card fares online.

How to start a Taxi Cabs Service ([http://www.startupbizhub.com/Starting-a-Taxi-](http://www.startupbizhub.com/Starting-a-Taxi-Business.htm)

[Business.htm](http://www.startupbizhub.com/Starting-a-Taxi-Business.htm))

<http://www.codi.or.th/sapa/downloads/law/8.%20พรบ.สวัสดิการจัตสวัสดิการสังคม.PDF>

The London Taxi Service delights the middle east (<http://www.lti.co.uk/news/?p=341>)

5th May, 2010

Westat, Jon E. Burkhardt, John, Doherty, Joseph, M. Rubino, Joohee Yum A SURVEY ON

THE USE OF TAXIS IN PARATRANSIT PROGRAMS

(http://projectaction.easterseals.com/site/DocServer/Westat_ex_sum_10_14_09_FIN

[AL.pdf?docID=117063](http://projectaction.easterseals.com/site/DocServer/Westat_ex_sum_10_14_09_FIN)) Transit authorities have contracted with taxi operators to

provide paratransit services since the

[www.http://guru.sanook.com/history/topic/2002/%e0%B9%80...](http://www.guru.sanook.com/history/topic/2002/%e0%B9%80...)

[www.http://news.sanook.com/social/social_256725.php](http://news.sanook.com/social/social_256725.php)

[www.http://suvarnabhumi-taxi.co.th/about-us.html](http://suvarnabhumi-taxi.co.th/about-us.html)

[www.http://suvarnabhumi-taxi.co.th/component/content/content/artide/25..](http://suvarnabhumi-taxi.co.th/component/content/content/artide/25..)

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

- งบดุลของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ประจำปี 2548-2551
- งบกำไรขาดทุนของสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด ประจำปี 2548-2551
- ตัวอย่างการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน ประจำปี 2551
- อัตราส่วนเฉลี่ยของกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ ปี 2551 (Peer Group)
- เกณฑ์การจัดขนาดสหกรณ์ / กลุ่มเกษตรกร

สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

งบดุล

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 2550 2549 และ 2548

สินทรัพย์	ปี 2551 (บาท)	ปี 2550 (บาท)	ปี 2549 (บาท)	ปี 2548 (บาท)
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	16,166,234.69	13,594,620.73	8,513,386.67	2,266,890.21
เงินให้กู้ระยะสั้น – สุทธิ	9,462,609.19	8,194,865.67	7,109,479.00	8,566,971.00
ดอกเบี้ยเงินให้กู้ต่างรับ – สุทธิ	68,600.48	73,371.78	52,681.00	65,107.00
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	559,250.00	379,000.00	359,971.02	953,500.00
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	<u>26,256,694.36</u>	<u>22,241,858.18</u>	<u>16,035,517.69</u>	<u>11,852,468.21</u>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินให้กู้ระยะยาว	5,126,574.95	8,171,154.12	14,354,163.00	18,128,693.00
เครื่องใช้สำนักงาน	19,884.43	33,051.18	34,836.21	34,192.32
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	<u>5,126,459.95</u>	<u>8,204,205.30</u>	<u>14,388,999.21</u>	<u>18,162,885.32</u>
รวมสินทรัพย์	<u>31,403,153.74</u>	<u>30,446,063.48</u>	<u>30,424,516.90</u>	<u>30,015,353.53</u>
หนี้สิน และทุนของสหกรณ์				
หนี้สินหมุนเวียน				
หนี้สินไม่หมุนเวียนในหนึ่งปี	3,840,000.00	8,840,000.00	3,840,000.00	3,840,000.00
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	708,302.27	541,941.54	269,683.00	0.00
รวมหนี้สินหมุนเวียน	<u>4,548,302.27</u>	<u>4,381,941.54</u>	<u>4,534,884.15</u>	<u>4,121,116.62</u>
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,040,000.00	5,880,000.00	9,720,000.00	13,560,000.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	<u>2,040,000.00</u>	<u>5,880,000.00</u>	<u>9,720,000.00</u>	<u>13,560,000.00</u>
รวมหนี้สิน	<u>6,588,302.27</u>	<u>10,261,941.54</u>	<u>14,254,884.15</u>	<u>17,681,116.62</u>

สินทรัพย์	ปี 2551	ปี 2550	ปี 2549	ปี 2548
	(บาท)	(บาท)	(บาท)	(บาท)
ทุนของสหกรณ์				
ทุนเรือนหุ้น (หุ้นละ 10 บาท)				
หุ้นที่ชำระเต็มมูลค่าแล้ว	13,821,650.00	11,229,850.00	9,205,850.00	7,279,100.00
ทุนสำรอง	4,197,033.33	3,469,134.64	2,822,274.00	1,689,179.94
ทุนสะสมตามข้อบังคับอื่นๆ	3,491,477.11	2,410,832.61	1,458,310.11	845,839.11
กำไรสุทธิประจำปี	3,304,691.03	3,074,304.69	2,683,197.84	2,520,117.86
รวมทุนของสหกรณ์	<u>24,814,851.47</u>	<u>20,184,121.94</u>	<u>16,169,632.75</u>	<u>12,334,236.91</u>
รวมหนี้สินและทุนสหกรณ์	<u>31,403,153.74</u>	<u>30,446,063.48</u>	<u>30,424,516.90</u>	<u>30,015,353.53</u>

สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 2550 2549 และ 2548

	ปี 2551		ปี 2550		ปี 2549		ปี 2548	
	บาท	%	บาท	%	บาท	%	บาท	%
รายได้								
ค่าบริการ	5,600,376.38	100.00	4,669,826.42	100.00	4,400,839.59	100.00	3,555,787.59	100.00
หัก								
ต้นทุนบริการ	197,937.01	3.53	293,781.77	6.29	389,849.63	8.86	177,000.20	4.98
กำไรขั้นต้น	5,402,439.37	96.47	4,376,044.65	93.71	4,010,898.96	91.14	3,378,787.39	95.02
บวก								
รายได้เฉพาะธุรกิจ	67,595.18	1.21	20,174.00	0.43	16,106.00	0.38	0.00	0.00
หัก								
ค่าใช้จ่ายเฉพาะ	344,689.96	6.16	2,252.34	0.05	431,189.52	9.80	190,045.00	5.35
ธุรกิจ								
กำไรเฉพาะธุรกิจ	5,125,344.59	91.52	4,393,966.31	94.09	3,595,906.44	81.71	3,188,742.39	89.67
บวกรายได้อื่น	23,282.36	7.56	309,967.23	6.64	152,193.60	3.46	124,036.49	3.49
รวม	5,548,626.95	99.08	4,703,933.54	100.73	3,748,100.04	85.17	3,312,778.88	93.16
หัก ค่าใช้จ่าย								
ดำเนินงาน	2,243,935.92	40.07	1,629,628.85	34.90	1,064,902.20	24.20	792,661.02	22.29
กำไรสุทธิ	3,304,691.03	59.01	3,074,304.69	65.83	2,683,197.84	60.97	2,520,117.86	70.87

ตัวอย่างการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน ประจำปี 2551

มิติ (มุมมอง)	อัตราส่วนทางการเงิน	สูตรการคำนวณ
มิติที่ 1 ความเสี่ยงพอ ของเงินทุนต่อ ความเสี่ยง (Capital Strength)	1.1 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	$\frac{\text{หนี้สินทั้งสิ้น}}{\text{ทุนสหกรณ์}}$
	1.2 อัตราส่วนทุนสำรองต่อสินทรัพย์ (เท่า)	$\frac{\text{ทุนสำรอง}}{\text{สินทรัพย์ทั้งสิ้น}}$
	1.3 อัตราการเติบโตของสหกรณ์ (%)	$\frac{\text{ทุนของสหกรณ์ปีปัจจุบัน} - \text{ทุนของสหกรณ์ปีก่อน} \times 100}{\text{ทุนของสหกรณ์ปีก่อน}}$
	1.4 อัตราการเติบโตของหนี้ (%)	$\frac{\text{หนี้สินทั้งสิ้นปีปัจจุบัน} - \text{หนี้สินทั้งสิ้นปีก่อน} \times 100}{\text{หนี้สินทั้งสิ้นปีก่อน}}$
	1.5 อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของทุน (%)	$\frac{\text{กำไรสุทธิ} \times 100}{\text{ทุนของสหกรณ์ถัวเฉลี่ย}}$

- 1 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) $\frac{6,588,302.27}{31,403,153.74} = 0.20$ เท่า
- 2 อัตราส่วนทุนสำรองต่อสินทรัพย์ (เท่า) $\frac{4,197,033.33}{31,403,153.74} = 0.13$ เท่า
- 3 อัตราการเติบโตของสหกรณ์ (%) $\frac{24,814,851.47 - 20,184,121.94 \times 100}{20,184,121.94} = 22.94 \%$
- 4 อัตราการเติบโตของหนี้ (%) $\frac{6,588,302.27 - 10,261,941.54 \times 100}{10,261,941.54} = - 35.79 \%$
- 5 อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของทุน (%) $\frac{3,304,691.03 \times 100}{31,403,153.74 + 30,446,063.48} = 7.87$ เท่า

ข้อมูลและอัตราส่วนสำคัญของสหกรณ์บริการเฉลี่ย ประจำปี 2551 จากกรมตรวจบัญชีสหกรณ์

รายการ	หน่วย	ขนาด	ขนาด	ขนาด	ขนาด	โดยรวม	กลุ่ม	กลุ่ม
		เล็ก	กลาง	ใหญ่	ใหญ่มาก		2%ล่าง(ควอ โพล์ที่ 1)	2%บน(ควอ โพล์ที่ 4)
	สหกรณ์	61	323	210	46	640	160	160
โครงสร้าง								
สินทรัพย์ต่อสหกรณ์	บาท	92,565	1,209,902	7,007,376	91,408,591	9,488,733	147,015	33,233,813
สมาชิกต่อสหกรณ์	คน	48	128	467	3,102	445	67	1,296
มิติที่ 1 ความเพียงพอของเงินทุน ต่อความเสี่ยง (Capital Strength)								
1.1 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน	เท่า	1.18	1.77	1.07	2.43	1.92	0.34	1.98
1.2 อัตราส่วนทุนสำรองต่อสินทรัพย์	เท่า	0.05	0.15	0.25	0.04	0.10	0.26	0.10
1.3 อัตราการเติบโตของทุนสหกรณ์	%	7.29	13.30	11.78	41.11	27.48	0.53	30.34
1.4 อัตราการเติบโตของหนี้	%	1.40	50.90	13.60	81.59	61.10	(42.39)	68.02
1.5 อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	%	(7.79)	6.39	5.45	11.38	8.84	1.17	9.22
มิติที่ 2 คุณภาพของสินทรัพย์ (Asset Quality)								
2.1 อัตราการค้างชำระของลูกหนี้	%	6.85	23.84	29.64	4.40	13.77	25.40	11.95
2.2 อัตราหมุนของสินทรัพย์	รอบ	0.01	0.16	0.52	1.64	1.23	0.16	1.37
2.3 อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์	%	(3.51)	2.30	2.63	2.80	2.71	0.80	2.73
2.4 อัตราการเติบโตของสินทรัพย์	%	4.02	34.75	12.71	67.58	47.75	(15.56)	53.14
มิติที่ 3 จิตความสามารถในการบริหาร (Management Ability)								
3.1 อัตราการเติบโตของธุรกิจ	%	41.87	40.83	(8.91)	1.57	0.41	7.66	1.18

ข้อมูลและอัตราส่วนสำคัญของสหกรณ์บริการเฉลี่ย ประจำปี 2551 จากกรมตรวจบัญชีสหกรณ์

รายการ	หน่วย	ขนาด	ขนาด	ขนาด	ขนาด	โดยรวม	กลุ่ม	กลุ่ม
	เล็ก	กลาง	ใหญ่	ใหญ่มาก	25%ล่าง(ควอไทล์ที่ 1)		25%บน(ควอไทล์ที่ 4)	
สหกรณ์		61	323	210	46	640	160	160
มิติที่ 4 การทำกำไร (Earning Sufficiency)								
4.1 กำไร (ขาดทุน) ต่อสมาชิก	บาท	(66.31)	205.95	374.58	834.31	575.86	18.93	702.22
4.2 เงินออมต่อสมาชิก	บาท	1,127.64	2,009.00	3,092.38	13,638.75	8,196.51	988.79	10,423.99
4.3 หนี้สินต่อสมาชิก	บาท	124.11	3,435.63	7,705.82	12,560.26	9,441.04	610.69	11,404.42
4.4 อัตราค่าใช้จ่ายดำเนินงานต่อกำไร ก่อนหักค่าใช้จ่ายดำเนินงาน	%	298.43	71.73	74.13	61.11	65.69	90.99	64.39
4.5 อัตราการเติบโตของทุนสำรอง	%	(11.38)	1.61	3.19	16.06	6.61	11.31	1.61
4.6 อัตราการเติบโตของทุนสะสมอื่น	%	(35.06)	2.56	18.13	61.34	44.13	3.17	50.89
4.7 อัตราการเติบโตของกำไรสุทธิ	%	(204.93)	49.88	25.73	30.26	29.75	(70.43)	31.87
4.8 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	%	(329.05)	15.64	5.14	2.16	2.61	5.04	2.41
มิติที่ 5 สภาพคล่อง (Liquidity)								
5.1 อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	เท่า	2.48	2.86	2.35	0.96	1.24	5.12	1.10
5.2 อัตราส่วนหมุนของสินค้า	ครั้ง	0.20	0.76	13.49	3.20	4.27	3.04	4.17
5.3 อายุเฉลี่ยของสินค้า	วัน	NA	480.28	27.06	114.20	85.41	120.07	87.56
5.4 อัตราลูกหนี้ระยะสั้นที่ชำระได้ ตามกำหนด	%	93.15	76.16	70.36	95.60	86.23	74.60	88.05

หมายเหตุ ตัวเลขในวงเล็บเป็นตัวเลขที่แสดงถึงความถดถอยหรืออัตราที่มาจากขาดทุน

NA (Not Available) หมายถึง คำนวณไม่ได้

0.00 หมายถึง มีค่าน้อยไม่สามารถแสดงด้วยทศนิยมสองตำแหน่ง

ตารางแสดงเกณฑ์การจัดขนาดของสหกรณ์และกลุ่มเกษตรกร ประจำปี 2551 จากกรมตรวจบัญชี

ตัวแปรในการวิเคราะห์ขนาดสหกรณ์และกลุ่มเกษตรกร						คะแนนรวม 3 ตัวแปร	
ทุนดำเนินงาน		รายได้ธุรกิจหลัก		สมาชิก		ชี้วัดขนาดสหกรณ์/กลุ่มเกษตรกร	
ช่วงข้อมูล (หน่วย: บาท)	คะแนน (1)	ช่วงข้อมูล (หน่วย: บาท)	คะแนน (2)	ช่วงข้อมูล (หน่วย: คน)	คะแนน (3)	ช่วงคะแนน รวม (1)+(2)+(3)	ขนาด สหกรณ์
0	0	0	0	0	0	0	0
>0-6,000	1	>0-5,000	1	1-28	1	1-6	เล็ก
>6,000-30,000	2	>5,000-23,000	2	29-55	2	7-12	กลาง
>30,000-145,000	3	>23,000-107,000	3	56-108	3	13-18	ใหญ่
>145,000-706,000	4	>107,000-500,000	4	109-213	4	19-24	ใหญ่มาก
>706,000-3,440,000	5	>500,000-2,324,000	5	214-420	5		
>3,440,000-16,770,000	6	>2,324,000-10,807,000	6	421-828	6		
>16,770,000-81,760,000	7	>10,807,000-50,262,000	7	829-1,633	7		
>81,760,000	8	>50,262,000	8	>1,633	8		

หมายเหตุ : 1. การใช้เกณฑ์การจัดขนาดสหกรณ์

1.1 ผู้ใช้พิจารณาว่าสหกรณ์ที่ต้องการวัดขนาดนั้นมีช่วงทุนดำเนินงาน ปริมาณธุรกิจและจำนวนสมาชิกอยู่ในช่วงใดแล้วทำการให้ระดับคะแนนในแต่ละรายการ

1.2 หากคะแนนรวมของทั้ง 3 รายการ แล้วพิจารณาว่าคะแนนรวมตกอยู่ในช่วงของ ของสหกรณ์ขนาดใด ก็จะทราบขนาดของสหกรณ์นั้น ๆ

ภาคผนวก ข
รายชื่อคณะกรรมการ

รายชื่อคณะกรรมการชุด ปี 2551

ลำดับที่	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง
1	นายเดโช เอี่ยมชีรางกูร	ประธานสหกรณ์
2	นายรัชชัย กิตติกำพลรัตน์	รองประธานสหกรณ์
3	นายหัตถินทร์ เอี่ยมชีรางกูร	เหรัญญิก
4	นางสาวกรวิภา ปั้นเหน่งเพชร	เลขานุการ
5	นายสุชาติ เวฬุฒิกร	กรรมการ
6	นายโชคชัย เลิศเฉลิมมงคล	กรรมการ
7	นายเสรีย์ บุรณ์เจริญ	กรรมการ
8	นายณัฐวุฒิ พอก่อสุข	กรรมการ
9	นายชัยพร จิระพุทธรมย์	กรรมการ

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ	นางสาวณัฐริดา แซ่ตั้ง
วัน เดือน ปีเกิด	3 กรกฎาคม 2517
สถานที่เกิด	อำเภอศรีประจันต์ จังหวัดสุพรรณบุรี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี ศศ.บ. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
ประวัติการทำงาน	โรงแรมมณเฑียร สุรวงศ์
ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายต้อนรับส่วนหน้า