

บทที่ 1



บทนำ

## ความเป็นมาของวิทยานิพนธ์

หนังสือคํานําการบัญชีเกี่ยวกับธุรกิจการบินพาณิชย์ยังมีน้อย และไม่แพร่หลาย เนื่องจากขาดผู้รวบรวม จัดทำเป็นรูปเล่มขึ้น ธุรกิจการบินพาณิชย์เป็นกิจการสาขารัฐวิภาค ซึ่งมีวิธีปฏิบัติงานเฉพาะแบบ ต้องการผู้ชำนาญที่มีความรู้และประสบการณ์ในด้านนี้โดยเฉพาะ จึงน่าที่จะมีผู้รวบรวมวิธีการดำเนินงานธุรกิจการบินพาณิชย์ไว้

การปฏิบัติงานขององค์การธุรกิจปัจจุบันได้ขยายขอบเขตออกไปอย่างกว้างขวาง ทั้งในด้านขนาด ปริมาณ คุณภาพ และเทคนิคการดำเนินงาน ทำให้้องค์การธุรกิจที่ขยายตัวอยู่นี้จำเป็นต้องมีเครื่องมือที่ดีเพื่อใช้ในการบริหารงานให้บังเกิดประสิทธิผล ดังนั้น ระบบการควบคุมภายใน จึงได้มีบทบาทสำคัญในการบริหารยุคปัจจุบันมากกว่าสมัยก่อน<sup>1</sup> ฝ่ายจัดการมักให้ความสนใจว่าระบบการควบคุมแบบใดจึงจะให้ผลในการควบคุมอย่างเหมาะสมและมีปัญหาหรืออุปสรรคใดในการนำระบบมาใช้ การขนส่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญต่อการคมนาคม การบินพาณิชย์ทางอากาศระหว่างประเทศช่วยให้การติดต่อกับต่างประเทศเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีตารางบินที่แน่นอนสม่ำเสมอ ตรงต่อเวลา และใช้เวลาน้อยกว่าการขนส่งวิธีอื่น จำนวนผู้ใช้บริการการบินพาณิชย์ทางอากาศระหว่างประเทศจึงมีเพิ่มมากขึ้นทุกปี บริษัท การบินไทย จำกัด เป็นสายการบินแห่งชาติ

---

<sup>1</sup> Meigs, Walter B. and Larsen, E. John., Principles of Auditing, (4<sup>th</sup> ed, Home wood, Richard D. Irwin, 1969) p. 95.

ดำเนินกิจการขนส่งพาณิชย์ระหว่างประเทศ ทำการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ พัสดุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ นอกจากนี้ยังให้บริการทางเทคนิคและรับจัดการแทนสายการบินอื่น ตลอดจนดำเนินกิจการภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยาน ร้านจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี บริการเดินรถระหว่างท่าอากาศยาน และบริการขนกระเป๋

ตารางที่ 1 สรุปตัวเลขการดำเนินงานที่สำคัญ<sup>2</sup>

		<u>2518/19</u>	<u>2517/18</u>	คิดเป็นร้อยละ ผลการเปลี่ยนแปลง จากปี 2517/18
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	609.4	430.6	+ 41.5
ปริมาณการขนส่ง	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	360.7	252.6	+ 42.8
อัตราส่วนการบรรทุก(ร้อยละ)		59.2	58.8	+ 0.7
รายได้สุทธิ	(ล้านบาท)	3,405.1	2,704.9	+ 25.9
ค่าใช้จ่ายสุทธิ	(ล้านบาท)	3,306.9	2,566.4	+ 28.9
กำไรก่อนหักภาษี	(ล้านบาท)	98.3	138.5	- 29.1
จำนวนพนักงาน	(คน)	4,361	3,832	+ 20.9

ตัวเลขจากงบกำไรขาดทุนและกำไรสะสมประจำปีการเงินสิ้นสุดเพียงวันที่ 30 กันยายน 2519 แสดงว่าบริษัทฯ มีรายได้จากค่าขนส่ง 2,835.2 ล้านบาท เทียบกับปีก่อน 2,248.9 ล้านบาทเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 26.1 รายได้ค่าขนผู้โดยสาร สัมภาระ และพัสดุ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนในอัตราร้อยละ 24.1, 13.4 และ 46.3 ตามลำดับ รายได้จากค่าขนไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลงจากปีก่อนในอัตราร้อยละ 15.6 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนส่ง 2,666.3 ล้านบาท เทียบกับปีก่อน 2,082.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นใน

<sup>2</sup>รายงานประจำปีการเงิน พ.ศ. 2518/2519 บริษัทการบินไทยจำกัด

อัตราร้อยละ 23.2 ผลได้เฉลี่ยต่อหน่วยมีมูลค่า 7.86 บาท เทียบกับปีก่อน 8.90 บาท ลดลงในอัตราร้อยละ 11.7 ต้นทุนต่อหน่วยลดลงจาก 5.04 บาทเป็น 4.50 บาท จุดเสมอตัวอัตราร้อยละการบรรลุทุกเพิ่มขึ้นจากอัตราร้อยละ 56.8 เป็นอัตราร้อยละ 57.4

รายได้จากกิจกรรมอื่น ๆ ได้แก่ ครวการบิน ภัตตาคาร ร้านค้าปลอดอากร การเคาน์เตอร์และขนกระเป๋ามีผลกำไร 45.4 ล้านบาท เทียบกับปีก่อน 48.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 6.0 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ หลังหักรายได้อื่น ๆ 106.3 ล้านบาท เทียบกับปีก่อน 42.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 15.2

ต้นทุนต่อหน่วยลดลงเนื่องจากบริษัทฯ ใช้เครื่องบิน ที ซี 10-30 ซึ่งมีความสามารถบรรลุมากกว่าเดิม ผลได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงเนื่องจากบริษัทฯ ถูกจำกัดสิทธิการบินจากกรุงเทพฯ ไปฮ่องกง และจากฮ่องกงไปญี่ปุ่น ทำให้รายได้ลดลง นอกจากนี้สภาพทางการเมืองทำให้บริษัทฯ ต้องบินอ้อมเขตเวหาเวียดนาม เสียเวลาทำการบินเพิ่มขึ้น 1 ชั่วโมง 20 นาทีต่อเที่ยว โดยไม่อาจเพิ่มราคาโดยสาร ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นทำให้บริษัทฯ ต้องพยายามประหยัดค่าใช้จ่ายให้คุ้มกับจุดเสมอตัวที่เพิ่มขึ้นและพิจารณาเลือกเส้นทางบินอื่นแทนเส้นทางที่ถูกจำกัด เพื่อชดเชยผลได้เฉลี่ยต่อหน่วยที่ลดลง

บริษัทฯ มีเงินสดและเงินฝากธนาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2519 จำนวน 251.9 ล้านบาท เทียบกับปีก่อน 125.8 ล้านบาท เงินเบิกเกินบัญชีธนาคารลดลงจาก 64.0 ล้านบาทในปีก่อน เป็น 8.1 ล้านบาท

บริษัทฯ จ่ายค่าใช้จ่ายดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 97.2 ของรายได้ทั้งหมด ในจำนวนนี้เป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 34.1 ค่าใช้จ่ายทางตรงอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 32.1 ค่าใช้จ่ายการพนักงาน ค่าเช่า ค่าโฆษณา และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 33.8 ค่าใช้จ่ายการพนักงานคิดเป็นร้อยละ 40 ของค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ทั้งหมด

บริษัทฯ มีรายรับจากแหล่งต่าง ๆ รายได้และค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทเป็นเงินมูลค่านับพันล้านบาท เมื่อพิจารณาจากงบการเงินประจำปีการเงิน พ.ศ. 2518/19 บริษัทฯ

ค่าเงินการโดยมีทุนหุ้นสามัญ 200.0 ล้านบาท กำไรหลังหักภาษี 98.3 ล้านบาท ส่วน  
 ของผู้ถือหุ้น 549.0 ล้านบาท จัดเป็นธุรกิจด้านบริการขนาดใหญ่บริษัทหนึ่ง ซึ่งมีแนวโน้ม  
 การดำเนินงานสูงขึ้น ระบบการควบคุมภายในเกี่ยวกับเงินสดที่คิดและเหมาะสมจึงมีความ  
 สำคัญอย่างยิ่ง ดังนั้นเพื่อศึกษาแนวทางการควบคุมภายในที่รัดกุม และมีประสิทธิภาพ  
 ขอเสนอการประมวลระบบการควบคุมภายในเกี่ยวกับรายการเงินสดที่บริษัทฯ ใช้ พร้อม  
 ทั้งเสนอข้อคิดเห็น เพื่อพัฒนาระบบดังกล่าว เป็นการรวบรวมแนวทางปฏิบัติงานการบิ  
 นพาณิชย์ อันจะเป็นประโยชน์แก่การบริหารงานการเงินของบริษัทฯ และเป็นแนวความคิด  
 แก่กิจการประเภทเดียวกัน และกิจการอื่นตลอดจนผู้สนใจ เพื่อความเจริญก้าวหน้าทาง  
 ธุรกิจอันจะมีผลต่อเศรษฐกิจ สังคม และประเทศชาติต่อไป

### วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

1. เพื่อศึกษาระเบียบวิธีปฏิบัติการควบคุมภายในเกี่ยวกับรายการเงินสดของ  
 บริษัทการบิไนไทยจำกัด ซึ่งเป็นสายการบิไนขนาดใหญ่ มีรายได้จากการประกอบกิจกรรม  
 หลายประเภท และรายจ่ายเพื่อการดำเนินงานเป็นจำนวนมากว่ามีวิธีการอย่างไร
2. เพื่อประมวลผลการควบคุมภายในดังกล่าว และเสนอแนวทางควบคุมที่  
 รัดกุม และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อความเจริญก้าวหน้าของกิจการ ซึ่งจะสามาร  
 นำรายได้เข้าสู่ประเทศมากขึ้น
3. เพื่อศึกษาถึงการนำหลักการทางบัญชีเพื่อการควบคุมเงินสดว่าจะสามาร  
 นำไปใช้ในทางปฏิบัติได้หรือไม่ มากน้อยเพียงใด

### แนวเหตุผลทฤษฎีที่สำคัญหรือสมมติฐาน

1. เป็นการศึกษาโดยอ้างอิงถึงทฤษฎีทางการบัญชีเปรียบเทียบกับวิธีที่บริษัทฯ ใช้
2. ข้อจำกัดของสภาพการณ์อาจทำให้บริษัทฯ ไม่อาจปฏิบัติได้ตามหลักการบัญชี  
 อย่างครบถ้วน แต่ใช้วิธีที่ดีที่สุดขณะนั้น
3. จุดประสงค์ของการศึกษามีใช้เพื่อเปลี่ยนแปลงวิธีการดำเนินงาน แต่เพื่อ

ประมวลวิธีการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเสนอแนะแนวทางให้มีการควบคุมภายในเกี่ยวกับเงินสดที่ดียิ่งขึ้น

### วิธีดำเนินการวิจัย

1. ศึกษาจากหนังสือ ตำราทางวิชาการ และวิธีปฏิบัติการควบคุมภายในเกี่ยวกับเงินสด ทั้งที่เป็นหลักการ และแนวปฏิบัติของสายการบินต่างประเทศ
2. ศึกษาจากเอกสาร ได้แก่ กฎเกณฑ์ ระเบียบข้อบังคับ จดหมายเวียน และคำสั่งต่าง ๆ เกี่ยวกับวิธีปฏิบัติสำหรับรายการเงินสด
3. สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานซึ่งรับผิดชอบและเกี่ยวข้องกับรายการเงินสด และเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อศึกษานโยบาย
4. สังเกตการปฏิบัติงานด้านเงินสด

### ความสำคัญ หรือประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากวิทยานิพนธ์

จากการศึกษาจะได้ประมวลวิธีปฏิบัติงานธุรกิจการบินพาณิชย์ในประเทศไทย และประเมินผลการปฏิบัติงานเกี่ยวกับเงินสดว่าถูกต้องตามหลักการบัญชีหรือไม่ เพื่อประสิทธิภาพทางการดำเนินงานที่ดียิ่งขึ้น

ตารางที่ 2 งบกำไรขาดทุนและกำไรสะสม  
ประจำปีการเงินสิ้นสุดเพียงวันที่ 30 กันยายน 2519  
(ตัวเลข : ล้านบาท)

	<u>2518/19</u>	<u>2517/18</u>	
	ตัวเลขจริง	งบประมาณ	ตัวเลขจริง
รายได้จากการดำเนินงาน			
ค่าขนส่ง	2,835.2	2,860.8	2,248.9
อื่น ๆ	<u>569.9</u>	<u>564.8</u>	<u>456.0</u>
รายได้จากการดำเนินงานสุทธิ	<u>3,405.1</u>	<u>3,425.6</u>	<u>2,704.9</u>
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าขนส่ง	2,666.3	2,673.3	2,082.4
อื่น ๆ	403.5	430.6	323.3
ค่าเสื่อมราคา	<u>130.7</u>	<u>139.5</u>	<u>118.6</u>
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสุทธิ	<u>3,200.5</u>	<u>3,243.4</u>	<u>2,524.3</u>
รายได้อื่น (ค่าใช้จ่าย)			
ดอกเบี้ย	(66.5)	(67.0)	(73.9)
อื่น ๆ	<u>(39.8)</u>	<u>(34.8)</u>	<u>31.8</u>
รายได้อื่น (ค่าใช้จ่าย) สุทธิ	<u>(106.3)</u>	<u>(101.8)</u>	<u>(42.1)</u>
กำไรสุทธิประจำปี	98.3	-	138.5
กำไรสะสมต้นปี	285.2	-	188.2
สำรองภาษีเงินได้บริษัท	<u>34.5</u>	-	<u>41.5</u>
กำไรสะสมสิ้นปี	<u>349.0</u>	-	<u>285.2</u>

ที่มาของตัวเลข : รายงานประจำปีการเงิน พ.ศ. 2518/2519 บริษัทการบินไทยจำกัด

ตารางที่ 3 งบดุล  
ณ วันที่ 30 กันยายน 2519

(ตัวเลข : ล้านบาท)

	<u>2519</u>	<u>2518</u>
<u>สินทรัพย์</u>		
<u>สินทรัพย์เคลื่อนที่</u>		
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	251.9	125.8
ลูกหนี้การค้า	567.3	584.1
ลูกหนี้อื่น ๆ	52.1	29.5
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	62.0	33.8
สินค้างคองคลัง	<u>54.6</u>	<u>47.2</u>
สินทรัพย์เคลื่อนที่สุทธิ	<u>987.9</u>	<u>820.4</u>
<u>สินทรัพย์ประจำ</u>		
เครื่องบิน	919.8	642.9
ที่ดิน อาคารและส่วนปรับปรุง	52.2	51.5
โรงงานและอุปกรณ์	<u>81.4</u>	<u>64.8</u>
สินทรัพย์ประจำสุทธิ	<u>1,053.4</u>	<u>759.2</u>
<u>สินทรัพย์อื่น</u>		
ค่าใช้จ่ายรอการตัดจำหน่าย	27.2	38.0
เงินลงทุนซื้ออสังหาริมทรัพย์	<u>58.9</u>	<u>45.0</u>
สินทรัพย์อื่นสุทธิ	<u>86.1</u>	<u>83.0</u>
สินทรัพย์สุทธิ	<u><u>2,127.4</u></u>	<u><u>1,662.6</u></u>

ตารางที่ 3 (ต่อ) งบดุล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2519

(ตัวเลข : ล้านบาท)

	<u>2519</u>	<u>2518</u>
<u>หนี้สินและผู้ถือหุ้น</u>		
<u>หนี้สินระยะสั้น</u>		
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร	8.1	64.0
เจ้าหนี้การค้า	147.9	86.9
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	236.2	176.7
เงินกู้ระยะสั้น	71.3	93.2
เงินกู้ระยะยาวครบกำหนดชำระ	89.5	89.5
เงินกั้วจ่ายภาษี	34.5	41.4
รายได้ค้างส่งหัก	196.6	186.5
หนี้สินระยะสั้นสุทธิ	<u>784.1</u>	<u>738.2</u>
<u>หนี้สินระยะยาว</u>		
เงินกู้ระยะยาว	827.8	564.0
หัก เงินกู้ระยะยาวครบกำหนดชำระ	<u>89.5</u>	<u>89.5</u>
หนี้สินระยะยาวสุทธิ	<u>738.3</u>	<u>474.5</u>
<u>หนี้สินอื่น</u>		
เงินบำเหน็จพนักงาน	<u>56.0</u>	<u>64.7</u>
หนี้สินอื่นสุทธิ	<u>56.0</u>	<u>64.7</u>
<u>ส่วนของผู้ถือหุ้น</u>		
ทุนหุ้นสามัญ	200.0	100.0
กำไรสะสม	<u>349.0</u>	<u>285.2</u>
ส่วนของผู้ถือหุ้นสุทธิ	<u>549.0</u>	<u>385.2</u>
หนี้สินแต่ละส่วนของผู้ถือหุ้นสุทธิ	<u>2,127.4</u>	<u>1,662.6</u>

ที่มาของตัวเลข : รายงานประจำปีการเงิน พ.ศ. 2518/2519 บริษัทการบินไทยจำกัด



ตารางที่ 4 การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและกำไรต่อรายได้  
ประจำปีการเงินสิ้นสุดเพียงวันที่ 30 กันยายน 2519  
(ตัวเลข : ล้านบาท)

	2518/19		2517/18	
	%		%	
รายได้				
ค่าขนส่ง	2,835.2	81.3	2,248.9	78.7
กิจกรรมอื่น	569.9	16.3	456.0	16.0
เบ็ดเตล็ด	83.0	2.4	150.7	5.3
รายได้สุทธิ	<u>3,488.1</u>	<u>100</u>	<u>2,855.6</u>	<u>100</u>
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	476.5	13.7	380.3	13.3
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	1,190.7	34.1	983.3	34.4
ค่าเช่า	233.9	6.7	186.8	6.5
ค่าใช้จ่ายทางตรงอื่น	1,120.1	32.1	810.0	28.4
ค่าโฆษณา	48.7	1.4	35.6	1.3
เบ็ดเตล็ด	189.3	5.4	202.5	7.1
ค่าเสื่อมราคา	130.6	3.8	118.6	4.2
ค่าใช้จ่ายสุทธิ	<u>3,389.8</u>	<u>97.2</u>	<u>2,717.1</u>	<u>95.2</u>
กำไรสุทธิก่อนหักภาษี	<u>98.3</u>	<u>2.8</u>	<u>138.5</u>	<u>4.8</u>

ที่มาของตัวเลข : รายงานประจำปีการเงิน พ.ศ. 2518/2519 บริษัทการบินไทยจำกัด

ตารางที่ 5 คชณีการเงิน (ตัวเลข : ล้านบาท)

<u>ประเภทการดำเนินงาน</u>	2514/15	2515/16	2516/17	2517/18	2518/19
ก. ขนส่ง					
รายได้	885.6	1,119.9	1,547.1	2,248.9	2,835.2
แนวโน้ม	100	127	175	254	320
ค่าใช้จ่าย	837.6	1,011.2	1,522.1	2,172.2	2,744.8
แนวโน้ม	100	121	182	259	328
อัตราส่วนต้นทุน	94.6	90.3	98.4	96.6	96.8
แนวโน้ม	100	96	104	102	102
ข. ทุกประเภท					
รายได้	1,073.5	1,361.2	1,909.2	2,704.9	3,405.1
แนวโน้ม	100	127	178	252	317
ค่าใช้จ่าย	1,033.5	1,248.6	1,821.6	2,566.5	3,307.1
แนวโน้ม	100	121	176	248	320
อัตราส่วนต้นทุน	96.3	91.7	95.4	94.9	97.1
แนวโน้ม	100	95	99	99	101

ที่มาของตัวเลข : รายงานประจำปีการเงิน พ.ศ. 2518/2519 บริษัทการบินไทยจำกัด

### นิยามของศัพท์เทคนิคเกี่ยวกับการบิน<sup>3</sup>

ระวางบรรทุก	- ปริมาณน้ำหนักสูงสุดที่เครื่องบินสามารถบรรทุกผู้โดยสาร สัมภาระ พัสดุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ได้เต็มที่วัดเป็นจำนวนตัน
ปริมาณการผลิต	- ความจุของเครื่องบินเสนอขายวัดด้วยระวางบรรทุก ระยะทางทำการบินเป็นกิโลเมตร หน่วยตัน - กิโลเมตร
ปริมาณการขนส่ง	- ความจุของเครื่องบินขายได้วัดด้วยน้ำหนักเป็นตันที่เครื่องบินรับขนผู้โดยสาร สัมภาระ พัสดุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ ระยะทางทำการบินเป็นกิโลเมตร หน่วยตัน - กิโลเมตร
ปริมาณที่นั่ง	- จำนวนที่นั่งในเครื่องบินเสนอขาย วัดด้วยจำนวนที่นั่งของผู้โดยสารทั้งหมด ระยะทางทำการบินเป็นกิโลเมตร หน่วยที่นั่ง - กิโลเมตร
ปริมาณผู้โดยสาร	- จำนวนที่นั่งในเครื่องบินขายได้ วัดด้วยจำนวนผู้โดยสาร ระยะทางทำการบินเป็นกิโลเมตร หน่วยคน - กิโลเมตร
ผลกำไรเฉลี่ยต่อหน่วย ต้นทุนต่อหน่วย อัตราส่วนการบรรทุก	- รายได้จากการขนส่งทั้งหมดหารด้วยปริมาณการขนส่ง - ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทั้งหมดหารด้วยปริมาณการผลิต - อัตราส่วนร้อยละของปริมาณการขนส่ง เทียบกับปริมาณการผลิต

<sup>3</sup>รายงานประจำปีการเงิน พ.ศ. 2518/19 บริษัทการบินไทยจำกัด

อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร

- อัตราส่วนร้อยละของปริมาณผู้โดยสารเทียบกับปริมาณที่นั่ง

จุดเสมอตัวอัตราส่วนการบรรทุก

- อัตราส่วนร้อยละของอัตราส่วนการบรรทุกที่จะทำให้อยู่ภายใต้ขีดความสามารถเทียบกับระวางบรรทุก

จุดเสมอตัวอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร

- อัตราส่วนร้อยละของอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารที่จะทำให้อยู่ภายใต้ขีดความสามารถเทียบกับจำนวนที่นั่งทั้งหมด