

ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วน

การดำเนินงานทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นหลายประเภท ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดแบ่งออกเป็น 4 ประเภทใหญ่ ๆ ตามตารางที่ 5.1 คือ

1. ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล หมายถึง เงิน เดือน ค่าจ้าง ค่าล่วง เวลา ซึ่งจ่ายให้กับพนักงานและลูกจ้างทั้งหมดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย รวมทั้งค่าสวัสดิการต่าง ๆ ด้วย
2. ค่าใช้จ่ายสำนักงาน หมายถึง ค่าไฟฟ้าค่าน้ำประปา ค่าโทรศัพท์ ค่าซ่อมแซม ค่าวัสดุสำนักงานและค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด เป็นต้น

3. ดอกเบี้ยจ่าย หมายถึงค่าดอกเบี้ยจากการกู้ยืมเงินมาเพื่อก่อสร้างทางด่วน เนื่องจากโครงการทางด่วนต้องใช้เวลาลงทุนนับพันล้านบาท ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่มีเงินทุนเพียงพอ และรัฐบาลก็ให้เงินสนับสนุนเพียงเล็กน้อย เท่านั้น ซึ่งไม่เพียงพอ จึงต้องกู้ยืมเงินจากแหล่งภายนอก

4. ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ หมายถึง ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วน อาคารด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ดังที่แสดงไว้ในบทที่ 4 นอกจากนี้ยังมีค่าเสื่อมราคาของอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน อาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เครื่องใช้สำนักงาน ยานพาหนะและสินทรัพย์อื่น ๆ ซึ่งจะได้กล่าวถึงในบทนี้

ในการศึกษาด้านต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะทำการศึกษาโดยวิเคราะห์ข้อมูลค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้ง 4 ประเภทข้างต้น เพื่อหาต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนแต่ละสาย เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมิได้จัดเก็บข้อมูลแยกกันไว้ ดังนั้น ในการศึกษาด้านต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนแต่ละสายนั้น จะได้นำค่าใช้จ่ายทั้ง 4 ประเภทข้างต้นมาจัดหมวดหมู่ใหม่ตามลักษณะการเกิดขึ้นของต้นทุนได้เป็น 3 ประเภทคือ

ตารางที่ 5.1

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบกำไรขาดทุน เปรียบเทียบ

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2525 2526 และ 2527

หน่วย : บาท

	2525	2526	2527
<u>รายได้จากการดำเนินงาน</u>	102,850,310.00	294,555,990.00	449,605,130.00
<u>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</u>			
<u>ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล</u> (ตารางที่ 5.2)	24,113,398.17	37,251,467.97	48,349,904.47
<u>ค่าใช้จ่ายสำนักงาน</u> (ตารางที่ 5.3)	9,487,971.42	17,268,917.24	24,476,690.34
ดอกเบี้ยจ่าย	54,983,005.84	86,439,050.10	108,525,831.32
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์	21,889,646.76	44,826,815.94	59,179,394.86
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	110,474,022.19	185,786,251.25	240,531,820.99
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(7,623,712.19)	108,769,738.75	209,073,309.01
<u>รายได้อื่น</u>			
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	23,514,916.36	31,867,300.36	64,964,711.76
รายได้ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	714,445.08	11,322,840.26	6,058,224.56
รวมรายได้อื่น	24,229,361.44	43,190,140.62	71,022,936.32
กำไรสุทธิ	16,605,649.25	151,959,879.37	280,096,245.33

ตารางที่ 5.2

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

รายละเอียดประกอบงบกำไรขาดทุน

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2525 2526 และ 2527

หน่วย : บาท

	2525	2526	2527
<u>ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล</u>			
เงินเดือนและค่าจ้าง	18,736,400.35	28,413,067.60	36,187,565.50
เงินเพิ่มพิเศษ	76,053.65	-	821,517.12
เงินเพิ่มค่าสิรับ	2,100.00	2,695.00	3,900.00
เงินช่วยค่าครองชีพ	1,468,728.78	2,441,248.71	2,979,677.09
ผลประโยชน์ตอบแทนกรมการ	314,400.00	347,300.00	419,412.50
ค่าเบี้ยประชุมกรมการ	44,712.50	76,587.50	82,362.50
ค่าล่วงเวลา	1,021,732.53	1,910,253.66	2,611,432.74
ค่าช่วยเหลือการศึกษาบุตร	144,490.00	191,049.50	251,538.00
ค่าช่วยเหลือบุตร	112,950.00	147,700.00	183,700.00
ค่าช่วยเหลือในการคลอดบุตร	6,800.00	12,800.00	10,400.00
ค่ารักษานายาบาล	332,126.50	656,259.60	1,244,161.00
ค่าใช้จ่ายสมทบกองทุนสงเคราะห์	1,852,903.86	2,773,716.40	3,446,238.02
ค่ารักษาถอนหมาย	-	103,500.00	108,000.00
เงินดะรับตามถอนหมายแรงงาน	-	175,290.00	-
รวมค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	24,113,398.17	37,251,467.97	48,349,904.47

ตารางที่ 5.3

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

รายละเอียดประกอบงบกำไรขาดทุน

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2525 2526 และ 2527

หน่วย : บาท

	2525	2526	2527
<u>ค่าใช้จ่ายสำนักงาน</u>			
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	152,268.57	323,295.83	1,394,591.80
ค่ารับรอง	169,388.30	182,914.96	202,922.33
ค่าโฆษณาเผยแพร่	113,667.00	463,804.00	314,649.50
ค่าโทรศัพท์โทรเลข	23,707.70	23,022.00	33,364.50
ค่าไฟฟ้าประปาและโทรศัพท์	3,764,260.45	7,215,617.94	10,080,648.55
ค่าธรรมเนียมธนาคาร	380,282.72	88,060.65	140,203.37
ค่าซ่อมแซม	235,331.00	459,802.47	3,809,227.50
ค่าวารสาร	7,537.00	10,624.03	53,623.35
ค่าเช่าที่พัก	7,068.85	13,100.98	25,398.70
ค่าเช่าที่ดิน	16,260.00	16,260.00	16,260.00
ค่าใช้จ่ายค่าเนินคดี	3,790.00	-	-
ทรัพย์สินสารคราหน้าบัญชี	24,338.19	10,891.98	40,479.27
ค่ารักษาความปลอดภัย	545,214.14	1,009,695.48	1,384,434.67
วัสดุสำนักงานทั่วไป	1,912,745.09	5,013,495.99	2,184,241.68
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	670,086.12	403,970.92	756,086.91
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	1,462,026.29	1,523,408.42	2,754,311.45
ค่าเครื่องสำอาง	-	138,797.40	426,948.38
ค่าเบี้ยประกันภัย	-	-	214,525.20
ค่าภาษีรถยนต์	-	62,448.30	73,779.00
ค่าสอบบัญชี	-	-	100,000.00
ค่าพิมพ์แบบฟอร์ม	-	157,350.00	176,389.00
ค่าฝึกอบรม	-	79,646.50	257,286.00
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	72,709.39	37,319.18
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงาน	9,487,971.42	17,268,917.24	24,476,690.34

หมายเหตุ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเงินงบการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยปีงบประมาณ2525 ได้คำนวณไว้กับรายการวัสดุสำนักงานทั่วไปตามตารางที่5.3นี้ได้แยกแสดงให้เห็นเป็นรายการหนึ่งค่างหาก

- ก. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน
- ข. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร
- ค. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ซึ่งจะได้กล่าวถึงการจำแนกต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนโดยละเอียดต่อไป

การจำแนกต้นทุนการดำเนินงานทางด่วน

จากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยทั้ง 4 ประเภทดังกล่าวแล้ว จะนำมาจัดแบ่งใหม่ออกเป็นต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ และสายบางนา-ท่าเรือ ได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการทางด่วน
2. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่สำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
3. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน คือ ค่าดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมเงินมาเพื่อใช้ในการก่อสร้างทางด่วน

ค่าใช้จ่ายทั้ง 3 ประเภทดังกล่าวข้างต้นนี้ ค่าใช้จ่ายบางประเภทสามารถแยกได้อย่างชัดเจนว่าเป็นของทางด่วนสายใด จำนวนเท่าไร แต่บางประเภทก็เป็นต้นทุนร่วมของทางด่วนทั้ง 2 สาย จึงจะต้องหาเกณฑ์ที่เหมาะสมเพื่อจัดสรรค่าใช้จ่ายนั้น ๆ ให้กับทางด่วนแต่ละสาย ซึ่งจะได้กล่าวถึงรายละเอียดของต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนแต่ละประเภทต่อไป

1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการทางด่วน ค่าใช้จ่ายนี้อาจเปรียบเทียบได้กับต้นทุนการผลิตของธุรกิจที่ผลิตสินค้า แต่ต่างกันตรงที่ว่า การบริการทางด่วนไม่มีผลผลิตหรือสินค้าสำเร็จรูปเกิดขึ้น จะมีเพียงผลสำเร็จของงานนั้นคือ การให้บริการแก่ผู้ใช้ทางด่วน เป็นอย่างดี ผู้ใช้ทางด่วนสามารถเดินทางไปด้วยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนแบ่งออกเป็น

- 1.1 ต้นทุนทางตรง (Direct Cost) เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการดำเนินงานทางด่วน และสามารถแยกได้อย่างชัดเจนว่าเป็นของทางด่วนสายใด จำนวนเท่าไร ได้แก่

1.1.1 ค่าแรงงานทางตรง หมายถึง เงิน เดือน ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา และค่าสวัสดิการอื่น ๆ ที่จ่ายให้กับพนักงานที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ซึ่งก็คือ พนักงานในกองจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ค่าแรงงานทางตรงนี้ควรที่จะทราบได้ว่าเป็นของทางด่วน สายใด เท่าใด แต่เนื่องจากการจัดเก็บข้อมูลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับค่าแรงงาน มิได้จัดแยกไว้ว่า เป็นค่าแรงงานของพนักงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ และสายบางนา-ท่าเรือ สายละเท่าไร ดังนั้น จึงจะต้องจัดแยกให้โดยจะใช้จำนวนพนักงานตามด่านเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนแต่ละสาย เป็นเกณฑ์ โดยทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีด่านเก็บค่าผ่านทาง 6 ด่าน พนักงานรวม 145 คน ส่วนสายบางนา-ท่าเรือมีด่านเก็บค่าผ่านทาง 4 ด่าน พนักงานรวม 87 คน ซึ่งจำนวนพนักงานตามด่านเก็บค่าผ่านทางดังกล่าวนี้ จะนำไปใช้จัดแยกค่าแรงงานทางตรงให้กับทางด่วนแต่ละสายในปีงบประมาณ 2526-2527 สำหรับทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ แม้ว่าจะเปิดบริการไม่เต็มปี 2526 คือเปิดบริการตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม 2526 ก็ตามแต่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ก็ได้มีการจัดเตรียมและฝึกอบรมพนักงานที่จะทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนสายนี้ไว้ล่วงหน้าแล้ว ดังนั้น จึงจะคิดค่าแรงทางตรงให้กับทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ โดยถือเสมือนว่าทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือได้เปิดบริการตลอดปี 2526 สำหรับปีงบประมาณ 2525 ไม่ต้องทำการจัดแยกค่าแรงงานทางตรง เนื่องจากเปิดบริการทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เพียงสายเดียว ค่าแรงงานที่เกิดขึ้นทั้งหมดจึงเป็นของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ

ค่าแรงงานทางตรงของทางด่วนแต่ละสายได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.4 สำหรับทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีค่าแรงงานทางตรงเกิดขึ้น เป็นจำนวน 3,524,426.57 4,209,779.79 และ 6,180,577.44 บาทในปีงบประมาณ 2525-2527ตามลำดับ ส่วนทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ มีค่าแรงงานทางตรงเกิดขึ้น ในปีงบประมาณ 2526-2527 เป็นจำนวน 2,525,867.86 และ 3,708,346.47 บาทตามลำดับ

1.1.2 ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วน การที่คิดค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วน เป็นต้นทุนทางตรง เนื่องจากทางด่วน เป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดรายได้จากการดำเนินงานนั่นเอง ซึ่งอาจจะเปรียบได้กับวัตถุดิบทางตรงในการผลิตสินค้า หากไม่มีวัตถุดิบทางตรง ก็จะไม่มียอดสินค้าที่จะนำไปขายได้ ในทำนองเดียวกัน หากไม่มีทางด่วนก็ไม่อาจจะให้บริการได้

ตารางที่ 5.4

ค่าแรงงานทางตรง

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527



หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	รายการ	จำนวนเงิน ทั้งสิ้น	ค่าแรงงานทางตรงของทางด่วน	
			สายดินแดง-ท่าเรือ	สายบางนา-ท่าเรือ
2525	เงินเดือนและค่าจ้าง	2,688,388.90	2,688,388.90	-
	ค่าสวัสดิการ	836,037.67	836,037.67	-
	รวม	3,524,426.57	3,524,426.57	-
2526	เงินเดือนและค่าจ้าง	5,126,572.52	3,204,107.83	1,922,464.69
	ค่าสวัสดิการ	1,609,075.13	1,005,671.96	603,403.17
	รวม	6,735,647.65	4,209,779.79	2,525,867.86
2527	เงินเดือนและค่าจ้าง	7,130,803.52	4,456,752.20	2,674,051.32
	ค่าสวัสดิการ	2,758,120.39	1,723,825.24	1,034,295.15
	รวม	9,888,923.91	6,180,577.44	3,708,346.47

หมายเหตุ การทางนี้เศษหนึ่งประเทศไทยมิได้บันทึกค่าแรงงานทางตรงของทางด่วนแต่ละสายแยกจากกัน
ตั้งนั้นเงินปีงบประมาณ 2526 และ 2527 จึงแบ่งค่าแรงงานทางตรงให้ทางด่วนแต่ละสาย
โดยใช้จำนวนพนักงานประจำค่ารถเก็บค่าผ่านทาง เป็นเกณฑ์
อัตราส่วนจำนวนพนักงานประจำค่ารถเก็บค่าผ่านทางสายดินแดง-ท่าเรือ:สายบางนา-ท่าเรือ

สำหรับค่าเสื่อมราคาทางคั่นและอุปกรณ์ทางคั่นแต่ละสาย ในปีงบประมาณ 2525-2527 ได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.3 ซึ่งจะเห็นว่า ค่าเสื่อมราคาของทางคั่นสาย ดินแดง-ท่าเรือ เป็นจำนวน 19,871,278.56 29,179,322.77 และ 29,356,240.14 บาท ในปีงบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับ ส่วนค่าเสื่อมราคาของทางคั่นสายบางนา-ท่าเรือ เป็นจำนวน 12,245,481.94 และ 24,250,084.36 บาท ในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ

1.1.3 ค่าไฟฟ้าของทางคั่น คือค่าไฟฟ้าสำหรับอุปกรณ์ไฟฟ้าส่องสว่าง บนทางคั่นและบริเวณคั่น เก็บค่าผ่านทาง ไฟฟ้าที่ส่งไปยังป้ายแนะนำทิศทาง สัญญาณการจราจร และค่าไฟฟ้าสำหรับอุปกรณ์ในการเก็บเงินค่าผ่านทาง

การที่คิดค่าไฟฟ้าของทางคั่น เป็นต้นทุนทางตรง เนื่องจากในการจัด เก็บค่าผ่านทางใช้คอมพิวเตอร์ในการบันทึกข้อมูล ซึ่งจำเป็นต้องใช้ไฟฟ้า เป็นพลังงาน นอกจากนี้ การบริการทางคั่นเป็นงานบริการตลอด 24 ชั่วโมง ในตอนกลางคืนจำเป็นต้องให้แสงสว่าง แก่ผู้ใช้ทางคั่นอย่างเพียงพอเพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุ ฉะนั้น หากไม่มีไฟฟ้า ก็จะไม่สามารถเปิด ให้บริการทางคั่นได้

ในปีงบประมาณ 2525-2527 ค่าไฟฟ้าของทางคั่นสายดินแดง-ท่าเรือ เป็นจำนวนเงิน 2,674,862.98 3,347,466.03 และ 4,266,145.95 บาท ตามลำดับ ส่วนค่าไฟฟ้าของทางคั่นสายบางนา-ท่าเรือ เป็นจำนวน 2,179,298.45 และ 3,204,060.78 บาท ในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ (ตามตารางที่ 5.5)

1.2 ต้นทุนทางอ้อม (Indirect Cost) หมายถึงต้นทุนที่มีได้เกิดขึ้นจาก การดำเนินงานทางคั่นโดยตรง แต่มีส่วนช่วยให้การดำเนินงานทางคั่น เป็นไปอย่างสะดวก และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ต้นทุนทางอ้อมยังไม่อาจแยกได้อย่างชัดเจนว่าเป็นของ ทางคั่นสายใดเท่าไร ซึ่งจะต้องหาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมมาทำการจัดสรรให้ทางคั่นแต่ละสาย ต้นทุนทางอ้อมประกอบด้วย

1.2.1 ค่าแรงงานทางอ้อม หมายถึง เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา และค่าสวัสดิการอื่น ๆ ที่จ่ายให้กับพนักงานที่ปฏิบัติงาน เกี่ยวข้องกับทางคั่น ซึ่งก็คือ พนักงาน ในกองต่าง ๆ ของฝ่ายบริหารทางคั่น ยกเว้น กองจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ได้แก่

1. กองวิเคราะห์ระบบงานทางคั่น
2. กองบำรุงรักษาทางคั่นและ เขตทาง

ตารางที่ 5.5

ค่าไฟฟ้าของทางด่วน

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	จำนวนค่าไฟฟ้า	ค่าไฟฟ้าของทางด่วน	
		สายดินแดง-ท่าเรือ	สายบางนา-ท่าเรือ
2525	2,674,862.98	2,674,862.98	-
2526	5,526,764.48	3,347,466.03	2,179,298.45
2527	7,470,206.73	4,266,145.95	3,204,060.78

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. กองบำรุงรักษาอุปกรณ์

4. กองกู้ภัยและจัดการจราจร

ในปีงบประมาณ 2525 เปิดบริการทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือเพียงสายเดียว ค่าแรงงานที่เกิดขึ้นทั้งหมดจึงเป็นของทางด่วนสายนี้ แต่ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2526 ได้เปิดบริการทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ด้วย จึงต้องทำการจัดสรรค่าแรงงานทางอ้อมให้กับทางด่วนทั้ง 2 สาย และโดยที่พนักงานในกองต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นจะให้บริการ ในการทำความสะอาดทางด่วน บำรุงรักษาผิวทางและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนทางด่วน และช่วยเหลือผู้ใช้ทางด่วนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น ซึ่งทางด่วนทั้ง 2 สายสามารถใช้บริการจากกองต่าง ๆ ได้เหมือนกัน และโดยที่ไม่อาจทราบได้ว่า ทางด่วนสายใดใช้บริการจากพนักงานในกองต่าง ๆ มากน้อยเพียงไร ดังนั้น จึงจะจัดสรรค่าแรงงานทางอ้อมให้กับทางด่วนทั้ง 2 สาย จำนวนเท่ากัน สำหรับทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ แม้ว่าจะเปิดบริการไม่เต็มปีในปีงบประมาณ 2526 ก็ตาม แต่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้จัด เตรียมและฝึกอบรมพนักงานไว้ล่วงหน้าแล้ว ดังนั้น ในการจัดสรรค่าแรงงานทางอ้อมนี้จึงถือเสมือนว่า ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ได้เปิดบริการตลอดปี 2526

ค่าแรงงานทางอ้อมได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.6 ซึ่งจะเห็นได้ว่า ค่าแรงงานทางอ้อมของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เป็นจำนวน 2,713,559.20 บาท ในปีงบประมาณ 2525 ส่วนในปีงบประมาณ 2526-2527 ค่าแรงงานทางอ้อมของทางด่วนทั้ง 2 สาย เป็นจำนวนเท่ากัน คือ 2,595,191.92 บาท และ 3,887,210.36 บาท ตามลำดับ

1.2.2 ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ค่าใช้จ่ายส่วนนี้หากเกิดขึ้นในบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนสายใด ก็จะเป็นต้นทุนการดำเนินงานของทางด่วนสายนั้น ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ประกอบด้วย

ก. ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน การคำนวณค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงานจะต้องทำตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด เช่นกัน โดยเครื่องใช้สำนักงานมีอายุใช้งาน 15 ปี ซึ่งค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงานของสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวน 64,447.05 76,172.61 และ 88,009.35 บาท ตามลำดับ ส่วนค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงานของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526-2527 เป็นจำนวน 195,159.02 และ 302,257.76 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 5.6

การจัดสรรค่าแรงงานทางอ้อม
ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	รายการ	จำนวนเงิน ทั้งสิ้น	ค่าแรงงานทางอ้อมที่จัดสรรให้ทางด่วน	
			สามคืนแดง-ท่าเรือ	สายบางนา-ท่าเรือ
2525	เงินเดือนและค่าจ้าง	1,820,817.57	1,820,817.57	-
	ค่าสวัสดิการ	892,741.63	892,741.63	-
	รวม	2,713,559.20	2,713,559.20	-
2526	เงินเดือนและค่าจ้าง	3,472,173.74	1,736,086.87	1,736,086.87
	ค่าสวัสดิการ	1,718,210.09	859,105.05	859,105.05
	รวม	5,190,383.83	2,595,191.92	2,595,191.92
2527	เงินเดือนและค่าจ้าง	4,829,618.36	2,414,809.18	2,414,809.18
	ค่าสวัสดิการ	2,944,802.36	1,472,401.18	1,472,401.18
	รวม	7,774,420.72	3,887,210.36	3,887,210.36

ข. ค่าน้ำประปา ค่าน้ำประปาในบริ เวณด่าน เก็บค่าผ่านทาง
ของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวนเงิน 35,590.86
46,069.29 และ 71,067.01 บาท ตามลำดับ ส่วนค่าน้ำประปาของทางด่วนสายบางนา-
ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526-2527 เป็นจำนวนเงิน 14,584.19 และ 31,750.12 บาท
ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทางได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.7 ซึ่งจะเห็น
ได้ว่า ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทางของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ
2525-2527 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 100,037.91 122,241.90 และ 159,076.36 บาท
ตามลำดับ ส่วนค่าใช้จ่ายในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทางของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ในปี
งบประมาณ 2526-2527 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 209,743.21 และ 334,007.88 บาท
ตามลำดับ

1.2.3 ค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน ประกอบด้วยค่า
ใช้จ่ายต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ก. ค่าเสื่อมราคาอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน อาคาร
ศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน เป็นศูนย์กลางในการควบคุมและดูแลความเรียบร้อยของการจราจรใน
ระบบทางด่วนมีอายุใช้งานตามที่กระทรวงการคลังกำหนดไว้ 25 ปี ต้นทุนการก่อสร้างทั้งสิ้น
20,773,228.51 บาท ค่าเสื่อมราคาอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนในระหว่างปีงบประมาณ
2525-2527 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 733,859.28 862,322.64 และ 829,252.14 บาท
ตามลำดับ

อนึ่ง ค่าเสื่อมราคาอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนในปี
งบประมาณ 2526 สูงกว่าที่ควรจะเป็น ทั้งนี้เพราะมีการคิดต้นทุนการก่อสร้างผิดพลาดไปจาก
ความเป็นจริง แต่จำนวนที่แตกต่างก็เป็นจำนวนที่น้อยมาก จึงจะยังคงใช้ตัวเลขค่าเสื่อมราคา
ตามเดิม เพื่อมิให้เกิดความแตกต่างจากตัวเลขในงบการเงินประจำปีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ข. ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงานในอาคารศูนย์ควบคุม
ระบบทางด่วน จะคิดค่าเสื่อมราคาโดยหลักเกณฑ์และอายุใช้งานตามข้อ 1.2.2 ก. ซึ่งค่า

ตารางที่ 5.7

ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทาง

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	รายการ	สายดินดง-ท่าเรือ	สายบางนา-ท่าเรือ
2525	ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน	64,447.05	-
	ค่าน้ำประปา	35,590.86	-
	รวม	100,037.91	-
2526	ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน	76,172.61	195,159.02
	ค่าน้ำประปา	46,069.29	14,584.19
	รวม	122,241.90	209,743.21
2527	ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน	88,009.35	302,257.76
	ค่าน้ำประปา	71,067.01	31,750.12
	รวม	159,076.36	334,007.88

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงานในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน ในปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 184,901.23 201,609.86 และ 258,132.13 บาท ตามลำดับ

ค. ค่าไฟฟ้า เป็นค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจากการใช้ไฟฟ้าแสงสว่างและอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการควบคุมระบบทางด่วนในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน ค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นในระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 419,110.83 487,675.18 และ 737,138.74 บาท ตามลำดับ

ง. ค่าน้ำประปา เป็นค่าน้ำประปาที่ใช้ในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน เช่นกัน ซึ่งค่าน้ำประปาในระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 5,155.37 26,076.64 และ 40,208.39 บาท ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนที่ได้กล่าวแล้วนั้น เป็นต้นทุนร่วมของทางด่วนทั้ง 2 สาย และเนื่องจากอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนมีไว้เพื่อประโยชน์ในการควบคุมดูแลความเรียบร้อยของทางด่วนทุกสายร่วมกัน ทางด่วนแต่ละสายจะได้รับประโยชน์จากอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนนี้เหมือน ๆ กัน ดังนั้นจึงจะจัดสรรค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนให้กับทางด่วนทั้ง 2 สาย จำนวนเท่ากันในแต่ละปี แต่ในปีงบประมาณ 2525 เปิดบริการทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือเพียงสายเดียว ค่าใช้จ่ายทั้งหมดจึงเป็นของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ส่วนในปีงบประมาณ 2526 ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม 2526 เป็นต้นไป ดังนั้นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2525-16 มกราคม 2526 จึงเป็นค่าใช้จ่ายของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ หลังจากนั้น จึงจะจัดสรรค่าใช้จ่ายให้กับทางด่วนทั้ง 2 สาย ในจำนวนเท่า ๆ กันตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

การจัดสรรค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนให้กับทางด่วนทั้ง 2 สายได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.8 ปรากฏว่า ค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนจัดสรรให้ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวน 1,343,026.71 1,022,253.00 และ 932,365.70 ตามลำดับ ส่วนที่จัดสรรให้ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2526-2527 เป็นจำนวน 555,431.32 และ 932,365.70 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 5.8

การจัดสรรค่าใช้จ่าย ในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	รายการ	จำนวน ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายจัดสรรให้ทางด่วน	
			สายดินแดง-ท่าเรือ	สายบางนา-ท่าเรือ
2525	ค่าเสื่อมราคาอาคารศูนย์ฯ	733,859.28	733,859.28	-
	ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน	184,901.23	184,901.23	-
	ค่าไฟฟ้า	419,110.83	419,110.83	-
	ค่าน้ำประปา	5,155.37	5,155.37	-
	รวม	1,343,026.71	1,343,026.71	-
2526	ค่าเสื่อมราคาอาคารศูนย์ฯ	862,322.64	558,737.82	303,584.82
	ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน	201,609.86	130,632.14	70,977.72
	ค่าไฟฟ้า	487,675.18	315,986.80	171,688.38
	ค่าน้ำประปา	26,076.64	16,896.24	9,180.40
	รวม	1,577,684.32	1,022,253.00	555,431.32
2527	ค่าเสื่อมราคาอาคารศูนย์ฯ	829,252.14	414,626.07	414,626.07
	ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน	258,132.13	129,066.07	129,066.07
	ค่าไฟฟ้า	737,138.74	368,569.37	368,569.37
	ค่าน้ำประปา	40,208.39	20,104.20	20,104.20
	รวม	1,864,731.40	932,365.70	932,365.70

1.2.4 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะในการบริการทางด่วน

ประกอบด้วย

ก. ค่าเสื่อมราคายานพาหนะ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ประเทศไทยดำเนินงานบริการทางด่วน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางด่วน เป็นสำคัญ สิ่งใดที่จะเป็นอุปสรรคหรือกีดขวางการจราจรบนทางด่วน ก็จะต้องดำเนินการขจัดให้หมดไป โดยเร็วที่สุด ดังนั้น การซ่อมแซม บำรุงรักษาทางด่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ก็จะต้องดำเนินการอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งการรักษาความสะอาดบนทางด่วนด้วย นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังมีบริการให้ความช่วยเหลือแก่รถที่ประสบอุบัติเหตุ หรือ เกิดเหตุขัดข้องบนทางด่วน โดยจะมีรถออกตรวจตราอยู่เสมอ หรือ เมื่อได้รับแจ้งเหตุก็จะมีรถกู้ภัยออกไปให้ความช่วยเหลือ ซึ่งในการให้บริการต่าง ๆ เหล่านี้ จำเป็นต้องใช้ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (ดูรายละเอียดในตารางที่ 5.9)

1. รถดูดกวาด เป็นรถที่ใช้สำหรับทำความสะอาดพื้นผิวทางด่วน
2. รถน้ำ ใช้บรรทุกน้ำเพื่อทำความสะอาดทางด่วนและรดน้ำต้นไม้ที่ปลูกไว้ตามบริเวณด้าน เก็บค่าผ่านทาง
3. รถกู้ภัย ใช้ในการตรวจตราดูแลการจราจรบนทางด่วน และให้ความช่วยเหลือแก่รถที่ประสบอุบัติเหตุหรือ เกิดเหตุขัดข้องบนทางด่วน
4. รถยก ใช้สำหรับยกหรือลากจูงรถที่ประสบอุบัติเหตุบนทางด่วนหรือรถที่เกิดเหตุขัดข้องและไม่สามารถแก้ไขได้ ออกไปจากทางด่วน เพื่อมิให้กีดขวางการจราจร
5. รถคัม ใช้บรรทุกดิน หินและวัสดุในการก่อสร้างและซ่อมแซม
6. รถกระเช้า ใช้ในงานซ่อมแซมทางด่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนทางด่วนที่อยู่ในที่สูง ๆ เช่น เสาไฟฟ้า เป็นต้น
7. รถบรรทุกเล็ก ใช้สำหรับบรรทุกพนักงานช่างและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการซ่อมแซมไปยังจุดที่จะทำการซ่อมแซม นำพนักงาน เก็บค่าผ่านทางไปผลิตเปลี่ยนเวร นำใบเสร็จค่าผ่านทางไปส่งยังด่านต่าง ๆ เป็นต้น



8. รถยนต์และรถจักรยานยนต์สายตรวจ เป็นรถที่
การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมอบให้ตำรวจทางด่วน เพื่อใช้ในการตรวจตราและควบคุมการ
จราจรบนทางด่วนรวมทั้งติดตามจับกุม เมื่อมีผู้กระทำความผิด

9. รถอื่น ๆ เป็นรถที่ใช้ในการติดต่อประสานงาน
ระหว่างศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนกับด่าน เก็บค่าผ่านทาง และกับสำนักงานการทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทย

ยานพาหนะทุกประเภทจะคำนวณค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้งาน 5 ปี
ซึ่งค่าเสื่อมราคายานพาหนะในปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวนเงิน 58,800.00
801,078.33 และ 2,226,953.57 บาท ตามลำดับ

อนึ่ง รถคู่กายที่ใช้ในการบริการทางด่วนจะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม
เช่น ไฟวาม และวิทยุสื่อสาร เป็นต้น แต่เนื่องจากการติดตั้งอุปกรณ์เหล่านี้จะกระทำภายหลัง
เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งในช่วงที่ศึกษาในเดือนมิถุนายน 2527 มีการติดตั้งอุปกรณ์ให้กับรถคู่กายเพียง
3 คันเท่านั้น เป็นจำนวนเงินประมาณ 50,000 บาท เมื่อคิดค่าเสื่อมราคาออกมาแล้ว ก็จะมี
เป็นจำนวนเงินน้อยมาก จึงมิได้นำมารวมคำนวณด้วย

ข. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หมายถึง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและ
หล่อลื่นสำหรับยานพาหนะที่ใช้ในการบริการทางด่วนทั้งหมดตามที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 1.2.4 ก.
และรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของรถตำรวจทางด่วนซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับความ
ร่วมมือจากกองบังคับการตำรวจจราจร กรมตำรวจ โดยได้ส่งรถยนต์สายตรวจและรถ
จักรยานยนต์สายตรวจมาประจำบริเวณทางด่วน เพื่อตรวจตราและจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจร
บนทางด่วน ซึ่งในปีงบประมาณ 2527 มีรถตำรวจทางด่วนทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั้งสิ้น
ประมาณ 30 คัน เนื่องจากรถเหล่านี้จะปฏิบัติงานเฉพาะบริเวณทางด่วนเท่านั้น การทางพิเศษ
แห่งประเทศไทย จึงได้ตกลงกับกองบังคับการตำรวจจราจรว่าจะเป็นผู้รับผิดชอบจ่ายค่าน้ำมัน
เชื้อเพลิงสำหรับรถตำรวจทางด่วนเอง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในระหว่างปีงบประมาณ 2525-
2527 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 957,130.04 1,081,619.98 และ 1,634,212.84 บาท ตาม
ลำดับ

เนื่องจากยานพาหนะในการบริการทางด่วนไม่ได้จัดแยกกว่า รถคันใดใช้กับทางด่วนสายใด ค่าใช้จ่ายส่วนนี้จึงเป็นต้นทุนร่วมของทางด่วนทั้ง 2 สาย และจากการที่รถประเภทต่าง ๆ ข้างต้นมีไว้เพื่อให้บริการตลอดเส้นทางของทางด่วนเป็นส่วนใหญ่ เช่น รถตุ๊กทวด ใช้ทำความสะอาดพื้นผิวทางด่วนตลอดเส้นทาง หรือรถกู้ภัยก็จะออกตรวจตราการจราจรตลอดเส้นทางด่วนเช่นกัน ดังนั้น จึงจะใช้ความยาวทางด่วน เป็นเกณฑ์ในการจัดสรรค่าใช้จ่ายนี้ให้กับทางด่วนทั้ง 2 สาย โดยในปีงบประมาณ 2525 ค่าใช้จ่ายยานพาหนะทั้งหมดเป็นค่าใช้จ่ายของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เพราะเปิดให้บริการเพียงสายเดียว ส่วนในปีงบประมาณ 2526 ค่าใช้จ่ายส่วนที่เกิดขึ้นก่อนที่ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือจะเปิดบริการจะต้องถือเป็นของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ แต่เนื่องจากมีรถกู้ภัยและรถบรรทุกเพียงอย่างละ 1 คัน เท่านั้นที่ใช้งานอยู่ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2526 ซึ่งเป็นวันที่เปิดบริการทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ดังนั้น จึงจะจัดสรรค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะในปีงบประมาณ 2526 ให้กับทางด่วนทั้ง 2 สาย โดยไม่แยกส่วนที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ 17 มกราคม 2526 ออกมา เนื่องจากมีจำนวนน้อยมาก

การจัดสรรค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.10 ซึ่งจะเห็นได้ว่า ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะจัดสรรให้ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวน 1,015,930.04 997,381.84 และ 2,045,498.88 บาท ตามลำดับ ส่วนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะที่จัดสรรให้กับทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2526-2527 เป็นจำนวน 885,316.47 และ 1,815,667.53 บาท ตามลำดับ

1.2.5 ค่าซ่อมแซม ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการซ่อมแซม ประกอบด้วย

ก. ค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์งานช่าง หมายถึง ค่าเสื่อมราคาเครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการซ่อมแซมทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วน ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการซ่อมแซมเอง และรวมถึง เครื่องมือ เครื่องใช้ที่ต้องมีไว้ในรถกู้ภัย เพื่อบริการซ่อมแซมรถยนต์ที่เกิดเหตุขัดข้องบนทางด่วนด้วย การคำนวณค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์งานช่างจะคำนวณตามอายุใช้งาน 15 ปี ซึ่งค่าเสื่อมราคาที่เกิดขึ้นในปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 75,726.59 133,238.38 และ 229,690.97 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 5.9

ยานพาหนะในการบริการทางด่วนและค่าเสื่อมราคา

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

ประเภทยานพาหนะ	วันที่ซื้อ	วันที่เริ่มคิดค่าเสื่อมราคา	จำนวน (คัน)	ราคาคันละ (บาท)	จำนวนเริ่ม (บาท)	ค่าเสื่อมราคา		
						2525	2526	2527
รถคอกวาด	28 มี.ค.26	1 เม.ย.26	1	1,959,000.00	1,959,000.00	-	195,900.00	391,800.00
รถน้ำ	10 ส.ค. 26	16 ส.ค. 26	1	430,000.00	430,000.00	-	10,750.00	86,000.00
รถก๊อบ	29 มี.ค.25	1 เม.ย.25	1	258,000.00	258,000.00	25,800.00	51,600.00	51,600.00
รถก๊อบ	24 ก.พ. 26	1 มี.ค.26	1	209,000.00	209,000.00	-	24,383.33	41,800.00
รถก๊อบ	10 ม.ค. 27	16 ม.ค. 27	2	141,500.00	283,000.00	-	-	40,091.65
รถก๊อบ	28 ก.พ. 27	1 มี.ค.27	1	228,000.00	228,000.00	-	-	26,600.00
รถก๊อบ	26 ต.ค. 27	1 ส.ค. 27	3	144,000.00	432,000.00	-	-	14,400.00
รถบรรทุก	1 ส.ค. 26	1 ส.ค. 26	1	2,789,000.00	2,789,000.00	-	92,966.67	557,860.00
รถบรรทุกเล็ก	30 ต.ค. 27	1 ส.ค. 27	1	360,000.00	360,000.00	-	-	12,000.00
รถคัน	29 ก.ย. 25	1 ต.ค. 25	1	434,500.00	434,500.00	-	86,900.00	86,900.00
รถกระเช้า	25 เม.ย.26	1 พ.ค. 26	1	1,900,000.00	1,900,000.00	-	158,333.33	380,000.00
รถกระเช้ารับระดับ	11 พ.ย. 26	16 พ.ย. 26	1	384,000.00	384,000.00	-	-	67,260.00
รถบรรทุกเล็ก	18 เม.ย.21	1 พ.ค. 21	1	150,000.00	150,000.00	30,000.00	17,500.00	-
รถบรรทุกเล็ก	17 ม.ค. 26	1 ก.ย. 26	3	98,000.00	294,000.00	-	39,200.00	58,800.00
รถบรรทุกเล็ก	31 ม.ค. 26	1 ก.ย. 26	1	115,755.00	115,755.00	-	15,434.00	23,151.00
รถบรรทุกเล็ก	31 ม.ค. 26	1 ก.พ. 26	2	141,000.00	282,000.00	-	37,600.00	56,400.00
รถบรรทุกเล็ก	27 พ.ค. 26	1 มี.ย.26	3	187,555.00	562,665.00	-	37,511.00	112,533.00
รถบรรทุกเล็ก	10 ม.ค. 27	16 ม.ค. 27	1	141,500.00	141,500.00	-	-	20,045.83
รถบรรทุกเล็ก	26 มี.ค.27	1 เม.ย.27	1	115,500.00	115,500.00	-	-	11,550.00
รถบรรทุกเล็ก	26 มี.ค.27	1 เม.ย.27	1	120,500.00	120,500.00	-	-	12,050.00
รถบรรทุกสามล้อ	3 ส.ค. 26	16 ต.ค. 26	1	231,950.00	231,950.00	-	-	44,457.08
รถบรรทุกสามล้อ	11 มี.ย.27	16 มี.ย.27	1	171,000.00	171,000.00	-	-	9,975.00
รถบรรทุกสามล้อสามล้อ	17 เม.ย.27	1 พ.ค. 27	3	78,000.00	234,000.00	-	-	19,500.00
รถบรรทุกสามล้อสามล้อ	20 ส.ค. 27	1 ก.ย. 27	11	78,000.00	858,000.00	-	-	14,300.00
รถจักรยาน	16 พ.ค. 26	16 พ.ค. 26	2	220,000.00	440,000.00	-	33,000.00	88,000.00
					รวม	55,800.00	801,078.33	2,226,953.57

ตารางที่ 5.10

การจัดสรรค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะในการบริการทางด่วน

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	รายการ	จำนวน ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายจัดสรรให้ทางด่วน	
			สายดินแดง-ท่าเรือ	สายบางนา-ท่าเรือ
2525	ค่าเสื่อมราคายานพาหนะ	58,800.00	58,800.00	-
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	957,130.04	957,130.04	-
	รวม	1,015,930.04	1,015,930.04	-
2526	ค่าเสื่อมราคายานพาหนะ	801,078.33	424,380.78	376,697.55
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	1,081,619.98	573,001.06	508,618.92
	รวม	1,882,698.31	997,381.84	885,316.47
2527	ค่าเสื่อมราคายานพาหนะ	2,226,953.57	1,179,755.17	1,047,198.40
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	1,634,212.84	865,743.71	768,469.13
	รวม	3,861,166.41	2,045,498.88	1,815,667.53

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข. ค่าซ่อมแซม ในการดำเนินงานทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทางด่วนนับเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่ทำรายได้ให้กับองค์การ และในการบริการทางด่วนก็จะต้องมีอุปกรณ์ต่าง ๆ อาทิเช่น อุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง อุปกรณ์ไฟฟ้าแสงสว่าง และยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้ทางด่วนได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงต้องดูแลรักษาทางด่วน และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการบริการทางด่วนทั้งหมดให้อยู่ในสภาพดี พร้อมทั้งจะ ใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ได้ว่าจ้างพนักงาน เพื่อทำหน้าที่ดูแลรักษาและซ่อมแซมเป็นประจำอยู่แล้ว แต่ในบางครั้ง การขัดข้องหรือเสียหายของทางด่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ นั้น พนักงานที่มีอยู่ไม่อาจทำการซ่อมแซมได้ เนื่องจากไม่มี เครื่องมือ เครื่องใช้ หรือไม่มีความรู้ในเรื่องนั้น ๆ อย่างเพียงพอ เช่นถ้า เครื่องคอมพิวเตอร์ที่ใช้บันทึกข้อมูล เกี่ยวกับค่าผ่านทาง เกิดขัดข้อง ก็จำเป็นต้องจ้างช่างผู้ชำนาญงานมาทำการซ่อมแซม เป็นต้น ค่าซ่อมแซมในที่นี่ จึงหมายถึงค่าซ่อมแซมที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกมาทำการซ่อมแซม

สำหรับทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วนได้รับประกันซ่อมฟรี 1 ปี และยานพาหนะในการบริการทางด่วนที่เริ่มใช้งาน เป็นปีแรก ก็มักจะไม่มี การซ่อมแซม เช่นกัน ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2525 จึงไม่มีค่าซ่อมแซมเกิดขึ้นเลย เนื่องจากเพิ่งเปิดบริการทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เป็นปีแรกเพียงสายเดียว ในปีงบประมาณ 2526 เปิดบริการทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เป็นปีแรก จึงไม่มีค่าซ่อมแซมสำหรับทางด่วนสายนี้ ค่าซ่อมแซมที่เกิดขึ้นจำนวน 211,890.09 บาท จึงเป็นค่าใช้จ่ายของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือทั้งหมด ส่วน ในปีงบประมาณ 2527 หมดระยะรับประกันซ่อมฟรีแล้ว จึงมีค่าซ่อมแซมทรัพย์สินต่าง ๆ ที่ใช้ในการบริการทางด่วนทั้ง 2 สายเกิดขึ้น เป็นจำนวนถึง 3,296,815.53 บาท

เนื่องจากอุปกรณ์งานช่างมีไว้ เพื่อใช้ในการซ่อมแซมทางด่วน อุปกรณ์ทางด่วน และให้บริการซ่อมแซมรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนทั้ง 2 สายร่วมกัน โดยไม่ได้แยกกว่าอุปกรณ์ใดใช้กับทางด่วนสายใด และในส่วนการซ่อมแซมที่ว่าจ้างบุคคลภายนอกมาดำเนินการก็มีได้จัดเก็บข้อมูลแยกกันว่าเป็นการซ่อมแซมในส่วนของทางด่วนสายใด เป็นจำนวนเท่าไร ค่าซ่อมแซมที่เกิดขึ้นนี้จึงถือเป็นต้นทุนร่วมของทางด่วนทั้ง 2 สาย จึงจะต้องจัดสรรค่าซ่อมแซมให้ทางด่วนแต่ละสาย และเนื่องจากอุปกรณ์งานช่างส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์เกี่ยวกับการบำรุงรักษา ซ่อมแซมทางด่วน และอุปกรณ์ต่าง ๆ บนทางด่วนให้อยู่ในสภาพดีอยู่ตลอดเวลา และการซ่อมแซมที่เกิด

ขึ้นส่วนใหญ่ก็เป็นการซ่อมแซมทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วนเช่นกัน ดังนั้น จึงจะจัดสรรค่าซ่อมแซมให้กับทางด่วนแต่ละสายโดยใช้ความยาวทางด่วน เป็น เกณฑ์ โดยในปีงบประมาณ 2525 ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดเป็นค่าใช้จ่ายของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เพราะเปิดบริการเพียงสายเดียว ส่วนในปีงบประมาณ 2526 ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ 17 มกราคม 2526 ซึ่งเป็นวันเปิดบริการทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ก็จะเป็นค่าใช้จ่ายของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เช่นกัน หลังจากนั้น จึงจะจัดสรรให้กับทางด่วนทั้ง 2 สาย ตาม เกณฑ์ความยาวทางด่วน

การจัดสรรค่าซ่อมแซมได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.11 ซึ่งจะเห็นได้ว่า ค่าซ่อมแซมที่จัดสรรให้ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวน 75,726.59 301,013.36 และ 1,868,208.80 บาท ตามลำดับ ส่วนที่จัดสรรให้กับทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2526-2527 เป็นจำนวน 44,115.11 และ 1,658,297.70 บาท ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 แสดงไว้ในตารางที่ 5.12 ประกอบด้วยต้นทุนทางตรง 26,070,568.11 36,736,568.59 และ 39,802,963.53 บาท และต้นทุนทางอ้อม 5,248,280.45 5,038,082.02 และ 8,892,360.10 บาท รวมเป็นค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ จำนวน 31,318,848.56 41,774,650.61 และ 48,695,323.63 บาท ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ในระหว่างปีงบประมาณ 2526-2527 แสดงไว้ในตารางที่ 5.13 ประกอบด้วยต้นทุนทางตรง 16,950,648.25 และ 31,162,491.61 บาท และต้นทุนทางอ้อม 4,289,798.03 และ 8,627,549.17 บาท รวมเป็นค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ จำนวน 21,240,446.28 และ 39,790,040.78 บาท ตามลำดับ

2. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึงค่าใช้จ่ายที่มีได้เกี่ยวข้องกับการบริการทางด่วน แต่เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อให้การดำเนินงานต่าง ๆ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นไปโดยเรียบร้อย ซึ่งก็คือ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นที่สำนักงานการทาง

พิเศษแห่งประเทศไทยนั้นเอง ค่าใช้จ่ายในการบริหารแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ (ตารางที่ 5.14)

1. ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล ได้แก่ เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา เงินช่วยค่าครองชีพ และค่าสวัสดิการอื่น ๆ ที่จ่ายให้กับพนักงานประจำสำนักงาน
2. ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ได้แก่ ค่าไฟฟ้า น้ำประปาของสำนักงาน ค่าโทรศัพท์ ค่าโฆษณาเผยแพร่ ค่าซ่อมแซมอาคารสำนักงานและครุภัณฑ์ต่าง ๆ ค่าวัสดุสำนักงาน ค่าเช่าที่ดินซึ่งเป็นที่ตั้งอาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และค่าใช้จ่าย เบ็ดเตล็ด เป็นต้น (ดูรายละเอียดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในตารางที่ 5.3)
3. ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาอาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เครื่องใช้สำนักงาน ยานพาหนะ และอุปกรณ์ต่าง ๆ นอกเหนือจากที่ได้กล่าวมาแล้วในค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน

เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการบริหารไม่สามารถแยกได้อย่างชัดเจนว่า เกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินงานทางด่วนสายใด เป็นจำนวนเท่าไร ดังนั้น จึงจะต้องจัดสรรค่าใช้จ่ายให้กับทางด่วนแต่ละสายจำนวนเท่า ๆ กันในแต่ละปี ทั้งนี้ เพราะสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ให้บริการแก่ทางด่วนแต่ละสายเหมือน ๆ กันในปริมาณงานพอ ๆ กัน ตัวอย่างเช่น แผนกบัญชีจะต้องทำการบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับรายได้ค่าผ่านทาง และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินงานทางด่วน เช่นค่าไฟฟ้า ฯลฯ ตามจำนวนเงินในใบเสร็จรับเงินที่เรียกเก็บมาทุก ๆ เดือน หากทางด่วนสายใดต้องการพนักงานเพิ่มหรือแทนคนเก่าที่ลาออกไป ทางด้านกองการเจ้าหน้าที่จะต้องดำเนินการจัดสอบ เพื่อคัดเลือกบุคคลดังกล่าว เมื่อได้แล้ว ก็ยังจะต้องจัดทำทะเบียนประวัติ และจัดฝึกอบรมพนักงาน เหล่านี้เป็นต้น

การจัดสรรค่าใช้จ่ายในการบริหาร เข้าเป็นต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.15 ซึ่งในปีงบประมาณ 2525 ค่าใช้จ่ายในการบริหารทั้งหมดเป็นของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เพราะเปิดบริการเพียงสายเดียวเป็นจำนวนเงิน 24,172,167.79 บาท ส่วนในปีงบประมาณ 2526-2527 ได้จัดสรรค่าใช้จ่ายในการบริหารให้ทางด่วนแต่ละสายจำนวนเท่ากัน สายละ 18,166,052.13 และ 21,760,312.63 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 5.11

การจัดสรรค่าซ่อมแซม

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	รายการ	จำนวน ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายจัดสรรให้ทางด่วน	
			สายดินแดง-ท่าเรือ	สายบางนา-ท่าเรือ
2525	ค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์งานช่าง	75,726.59	75,726.59	-
	ค่าซ่อมแซม	-	-	-
	รวม	75,726.59	75,726.59	-
2526	ค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์งานช่าง	133,238.38	89,123.27	44,115.11
	ค่าซ่อมแซม	211,890.09	211,890.09	-
	รวม	345,128.47	301,013.36	44,115.11
2527	ค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์งานช่าง	229,690.97	121,681.53	108,009.44
	ค่าซ่อมแซม	3,296,815.53	1,746,527.27	1,550,288.26
	รวม	3,526,506.50	1,868,208.80	1,658,297.70

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.12

ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2525	2526	2527
ค้ำหนุนทางตรง			
ค้ำหนุนงานทางตรง (ตารางที่ 5.4)	3,524,426.57	4,209,779.79	6,180,577.44
ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ ทางด่วน (ตารางที่ 4.3)	19,871,278.56	29,179,322.77	29,356,240.14
ค่าไฟฟ้าของทางด่วน (ตารางที่ 5.5)	2,674,862.98	3,347,466.03	4,266,145.95
รวมค้ำหนุนทางตรง	26,070,568.11	36,736,568.59	39,802,963.53
ค้ำหนุนทางอ้อม			
ค้ำหนุนงานทางอ้อม (ตารางที่ 5.6)	2,713,559.20	2,595,191.92	3,887,210.36
ค่าใช้จ่ายในบริเวณค่าเก็บ ค่าน้ำหนัก (ตารางที่ 5.7)	100,037.91	122,241.90	159,076.36
ค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุม ระบบทางด่วน (ตารางที่ 5.8)	1,343,026.71	1,022,253.00	932,365.70
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะ ในการบริการทางด่วน (ตารางที่ 5.10)	1,015,930.04	997,381.84	2,045,498.88
ค่าซ่อมแซม (ตารางที่ 5.11)	75,726.59	301,013.36	1,868,208.80
รวมค้ำหนุนทางอ้อม	5,248,280.45	5,038,082.02	8,892,360.10
รวมค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน สายดินแดง-ท่าเรือ	31,318,848.56	41,774,650.61	48,695,323.63

ตารางที่ 5.13

ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ

ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2526	2527
ต้นทุนทางตรง		
ค่าแรงงานทางตรง (ตารางที่ 5.4)	2,525,867.86	3,708,346.47
ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ ทางด่วน (ตารางที่ 4.3)	12,245,481.94	24,250,084.36
ค่าไฟฟ้าของทางด่วน (ตารางที่ 5.5)	2,179,298.45	3,204,060.78
รวมต้นทุนทางตรง	16,950,648.25	31,162,491.61
ต้นทุนทางอ้อม		
ค่าแรงงานทางอ้อม (ตารางที่ 5.6)	2,595,191.92	3,887,210.36
ค่าใช้จ่ายเงินบริเวณด้านเก็บ ค่าผ่านทาง (ตารางที่ 5.7)	209,743.21	334,007.88
ค่าใช้จ่ายเงินอาคารศูนย์ควบคุม ระบบทางด่วน (ตารางที่ 5.8)	555,431.32	932,365.70
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะ ในการบริการทางด่วน (ตารางที่ 5.10)	885,316.47	1,815,667.53
ค่าซ่อมแซม (ตารางที่ 5.11)	44,115.11	1,658,297.70
รวมต้นทุนทางอ้อม	4,289,798.03	8,627,549.17
รวมค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน สายบางนา-ท่าเรือ	21,240,446.28	39,790,040.78

หมายเหตุ ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือเปิดบริการเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2526
ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2525 จึงไม่มีข้อมูล

ตารางที่ 5.14

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2525	2526	2527
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล			
เงินเดือนและค่าจ้าง	14,227,193.88	19,814,321.34	24,227,143.62
ค่าสวัสดิการต่างๆ	3,648,218.52	5,511,115.15	6,459,416.22
รวมค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	17,875,412.40	25,325,436.49	30,686,559.84
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน			
ค่าไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์	629,540.41	1,114,448.16	1,730,277.56
ค่าซ่อมแซม	235,331.00	247,912.38	512,411.97
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	504,896.25	441,788.44	1,120,098.61
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ (ตามตารางที่ 5.3)	4,026,353.68	8,070,088.41	7,832,502.84
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงาน	5,396,121.34	9,874,237.39	11,195,290.98
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์	900,634.05	1,132,430.39	1,638,774.44
รวมค่าใช้จ่ายในการบริหาร	24,172,167.79	36,332,104.27	43,520,625.26

ตารางที่ 5.15

การจัดสรรค่าใช้จ่ายในการบริหารเข้าเป็นต้นทุนการดำเนินงานทางด่วน

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	จำนวนค่าใช้จ่ายในการบริหาร	ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดสรรให้ทางด่วน	
		สายดินแดง-ท่าเรือ	สายบางนา-ท่าเรือ
2525	24,172,167.79	24,172,167.79	-
2526	36,332,104.27	18,166,052.13	18,166,052.13
2527	43,520,625.26	21,760,312.63	21,760,312.63



ศูนย์วิจัยสุขภาพ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินหมายถึงค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่เกิดจากการกู้ยืมเงินมาเพื่อก่อสร้างทางด่วน แหล่งเงินกู้ของทางด่วนแต่ละสายแสดงไว้ในตารางที่ 5.16 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ก. ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีการกู้ยืมเงินจาก

- กองทุนความร่วมมือทาง เศรษฐกิจ โท้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น (OECP) จำนวนเงินกู้ตามสัญญา 6,388 ล้าน เยน แต่เบิกใช้เพียง 6,267.67 ล้าน เยน หรือประมาณ 590.41 ล้านบาท

- ตลาดเงินทุน เอกชนต่างประเทศ (Jumbo Loan) จำนวนเงินกู้ตามสัญญา 13 ล้าน เหรียญสหรัฐ ซึ่งได้เบิกใช้ทั้งหมดแล้ว คิดเป็นเงินไทยประมาณ 299.65 ล้านบาท

ข. ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ มีการกู้ยืมเงินจาก

- กองทุนความร่วมมือทาง เศรษฐกิจ โท้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น (OECP) จำนวนเงินกู้ตามสัญญา 6,100 ล้าน เยน แต่เบิกใช้เพียง 5,774.39 ล้าน เยน หรือประมาณ 543.95 ล้านบาท

- กระทรวงการคลัง แยกออกเป็นเงินกู้ 3 จำนวน คือเงินกู้ 233 ล้านบาท ซึ่งเบิกใช้หมดแล้ว เงินกู้ 225 ล้านบาท เบิกใช้เพียง 121.93 ล้านบาท และเงินกู้ 106 ล้านบาท ซึ่งเบิกใช้หมดแล้วเช่นกัน

สำหรับเงินกู้ต่างประเทศ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยบันทึกบัญชีตามอัตราแลกเปลี่ยนในวันสุดท้ายของงวดการ เบิกจ่ายเงินค่างานแต่ละงวด เมื่อสิ้นงวดบัญชีก็จะแปลงค่าเป็นเงินบาทตามอัตรารายของทุนรักษาระดับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ประกาศ ณ วันสิ้นงวดบัญชีนั้น ๆ ผลต่างที่เกิดขึ้นจะขึ้นบัญชี "ผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนรอกการตัดบัญชี" แล้วตัดจำหน่ายตามจำนวนปีที่ส่งใช้คืน เงินกู้นั้น ๆ ซึ่งในช่วงที่ศึกษานี้ยังไม่มี การตัดจำหน่ายผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยน รอกการตัดบัญชี เลย เนื่องจาก เพิ่งจะมีการชำระคืน เงินต้น เพียงงวด เดียว เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2527 คือเงินกู้จากตลาดเงินทุน เอกชนต่างประเทศ ซึ่ง เงินกู้จำนวนนี้ไม่มีผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนรอกการตัดบัญชีเกิดขึ้น เลย จึงยังไม่มี การตัดจำหน่าย สำหรับขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในตารางที่ 5.3 นั้น เกิดขึ้น เนื่องจากการชำระเงินค่าก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ บนทางด่วน เพิ่ม เติมนั้นเอง

ค่าใช้จ่ายทางการเงินของทางด่วนแต่ละสายได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.17
ซึ่งค่าดอกเบี้ยเงินกู้ของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือเป็นจำนวนทั้งสิ้น 54,983,005.84
57,334,884.24 และ 54,798,483.14 บาท ในปีงบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับ
ส่วนค่าดอกเบี้ยเงินกู้ของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เป็นจำนวน 29,104,165.86 และ
53,727,347.91 บาท ในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.16

แหล่งเงินทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ทางด่วน	แหล่งเงินทุน	จำนวนเงินกู้ ตามสัญญา (ล้านบาท)	จำนวนเงินกู้ที่ เบิกใช้ทั้งสิ้น		อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละ	เงื่อนไข			
			(ล้านบาท)	(ล้านบาท) (2)		วันที่ลงนาม ในสัญญา	ระยะเวลา (ปี)	ผ่อนชำระ (ปี)	ชำระคืน งวดแรก
ส่วนคืนคง-ห้าเรื้อ	กองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจในทะเล แปซิฟิกตะวันออก (OECP)	6,388 (Yen)	6,267.67 (Yen)	590.41	3.25	30 มี.ค.2521	7	18	20 ก.ย.2528
	ตลาดการเงินเอกชนต่างประเทศ (Jumbo Loan)	13 (US\$)	13 (US\$)	299.65	0.75 บาท LIBOR ⁽¹⁾	8 ส.ค.2523	4	4	8 ส.ค.2527
ส่วนวงเงินห้าเรื้อ	กองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจในทะเล แปซิฟิกตะวันออก (OECP)	6,100 (Yen)	5,774.39 (Yen)	543.95	3.25	14 มี.ย.2522	10	20	20 ม.ย.2532
	กระทรวงการคลัง	233 (บาท)	-	233.00	9.2	8 ม.ค.2525	5	5	4 ก.ค.2530
	กระทรวงการคลัง	225 (บาท)	-	121.93	11.6	29 ก.ย.2525	5	15	1 ก.ค.2530
	กระทรวงการคลัง	106 (บาท)	-	106.00	-	4 ก.ค.2522	12 ½	10	15 ม.ค.2535

(1) บอมาจาก LONDON INTER BANK OFFER RATE

(2) ค่าบาทเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 30 กันยายน 2527 คือ ประมาณ 10.62 บาทต่อ 100 เยน

และ 23.05 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ

ที่มา : แผนกเงินทุน กองบริหารการเงิน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 5.17

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	จำนวน ดอกเบี้ยเงินกู้	ดอกเบี้ยเงินกู้ของทางด่วน	
		สายดินแดง-ท่าเรือ	สายบางนา-ท่าเรือ
2525	54,983,005.84	54,983,005.84	-
2526	86,439,050.10	57,334,884.24	29,104,165.86
2527	108,525,831.32	54,798,483.41	53,727,347.91

ศูนย์วิทยพัชยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ

จากการจำแนกต้นทุนในการดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว สามารถแยกต้นทุนประเภทต่าง ๆ เข้าเป็นต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ได้ดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 5.18 ซึ่งจะเห็นได้ว่า ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ในระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวนเงิน

110,474,022.19 บาท 117,275,586.98 บาทและ 125,254,119.67 บาทตามลำดับ ประกอบด้วย

1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนเป็นจำนวนเงิน 31,318,848.56 บาท 41,774,650.61 บาท และ 48,695,323.63 บาท ตามลำดับ ซึ่งแบ่งออกเป็น
 - ก. ต้นทุนทางตรง จำนวน 26,070,568.11 บาท 36,736,568.59 บาทและ 39,802,963.53 บาท ตามลำดับ
 - ข. ต้นทุนทางอ้อม จำนวน 5,248,280.45 บาท 5,038,082.02 บาทและ 8,892,360.10 บาท ตามลำดับ
2. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร เป็นจำนวนเงิน 24,172,167.79 บาท 18,166,052.13 บาท และ 21,760,312.63 บาท ตามลำดับ
3. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เป็นจำนวนเงิน 54,983,005.84 บาท 57,334,884.24 บาท และ 54,798,483.41 บาทตามลำดับ

ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ

เนื่องจากทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม 2526 ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2525 จึงไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับทางด่วนสายนี้ สำหรับต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2526-2527 ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.19 จะเห็นได้ว่าต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เป็นจำนวนเงิน 68,510,664.27 บาทและ 115,277,701.32 บาท ในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ ซึ่งประกอบด้วย

1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน เป็นจำนวนเงิน 21,240,446.28 บาทและ 39,790,040.78 บาท ตามลำดับ ซึ่งแบ่งออกเป็น

ก. ต้นทุนทางตรง จำนวน 16,950,648.25 บาทและ 31,162,491.61 บาท

ตามลำดับ

ข. ต้นทุนทางอ้อม จำนวน 4,289,798.03บาทและ 8,627,549.17 บาท

ตามลำดับ

2. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร เป็นจำนวนเงิน 18,166,052.13 บาท และ
21,760,312.63 บาท ตามลำดับ

3. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เป็นจำนวนเงิน 29,104,165.86 บาท และ
53,727,347.91 บาท ตามลำดับ



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.18

ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2525	2526	2527
ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน			
ต้นทุนทางตรง	26,070,568.11	36,736,568.59	39,802,963.53
ต้นทุนทางอ้อม	5,248,280.45	5,038,082.02	8,892,360.10
รวมค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน	31,318,848.56	41,774,650.61	48,695,323.63
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	24,172,167.79	18,166,052.13	21,760,312.63
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	54,983,005.84	57,334,884.24	54,798,483.41
รวมต้นทุนการดำเนินงาน	110,474,022.19	117,275,586.98	125,254,119.67

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.19

ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ

ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2526	2527
ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน		
ต้นทุนทางตรง	16,950,648.25	31,162,491.61
ต้นทุนทางอ้อม	4,289,798.03	8,627,549.17
รวมค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน	21,240,446.28	39,790,040.78
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	18,166,052.13	21,760,312.63
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	29,104,165.86	53,727,347.91
รวมต้นทุนการดำเนินงาน	68,510,664.27	115,277,701.32

หมายเหตุ ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม 2526
 ดังนั้นปีงบประมาณ 2525 จึงไม่มีข้อมูล