

ต้นทุนการก่อสร้างทางด่วนและค่าเสื่อมราคา

ต้นทุนการก่อสร้างทางด่วน

ต้นทุนการก่อสร้างทางด่วน หมายถึงต้นทุนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการก่อสร้างทางด่วน ซึ่งรวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็น ต้นทุนการก่อสร้างทางด่วนนี้ หากดูตามลักษณะการเกิดขึ้นของต้นทุนอาจแยกออกได้เป็น 2 ส่วนคือ

1. ต้นทุนโดยตรงในการก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ของทางด่วนแต่ละสาย ได้แก่

1.1 ค่าสำรวจออกแบบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างบริษัท ฟรีแมนฟอกซ์แอนด์พาร์ตเนอร์ จำกัด ร่วมกับบริษัทไทย เอนิเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด ให้มาทำการสำรวจและออกแบบทางด่วนทั้งสายดินแดง-ท่าเรือ และสายบางนา-ท่าเรือ ซึ่งค่าสำรวจออกแบบของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เป็นจำนวนเงิน 11,052,283.80 บาท ส่วนของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เป็นจำนวนเงิน 10,957,404.57 บาท

1.2 ค่าก่อสร้าง ซึ่งหมายถึงค่าก่อสร้างทางด่วน อาคาร เก็บค่าธรรมเนียม ผ่านทาง อุปกรณ์ในการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง อุปกรณ์ไฟฟ้าแสงสว่าง และสัญญาณจราจร และอุปกรณ์อื่น ๆ ซึ่งประกอบด้วย บ้ายแสดง เขตทางด่วนและ เขตตำรวจทางด่วน เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องวัดไฟฟ้า และป้ายแนะนำทิศทาง เป็นต้น ค่าก่อสร้างของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,515,544,154.31 บาท ส่วนค่าก่อสร้างทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,234,089,755.72 บาท

1.3 ค่าควบคุมงานก่อสร้าง

1.3.1 ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีบริษัทฟรีแมนฟอกซ์แอนด์พาร์ตเนอร์ จำกัด ร่วมกับบริษัทไทย เอนิเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นวิศวกรผู้ควบคุมงานก่อสร้างทั้ง 6 สัญญาดังรายละเอียดในตารางที่ 4.1 ค่าควบคุมงานก่อสร้างทั้งสิ้น 37,196,512.00 บาท

1.3.2 ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ สำหรับสัญญาการก่อสร้างที่

1,2,3,4 และ 6 ในตารางที่ 4.2 มีบริษัทบางกอก เอช เพรส เวย์คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นวิศวกรผู้ควบคุมงาน ส่วนสัญญาที่ 5 มีบริษัทพีแอมฟอกซ์แอนด์พาร์ท เนอร์ จำกัด เป็นวิศวกรผู้ควบคุมงาน ค่าควบคุมงานก่อสร้างทั้งสิ้น 71,142,356.00 บาท

✓ 1.4 ค่าดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม เงินกู้ระหว่างก่อสร้าง เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องกู้เงินมาทำการก่อสร้างทางด่วนแต่ละสาย ซึ่งต้องจ่ายดอกเบี้ยเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ผู้ให้กู้ยังรายได้คิดค่าธรรมเนียมเงินกู้ตามจำนวนของวงเงินกู้ หรือของวงเงินกู้ที่ยังมิได้เบิกใช้อีกด้วย ค่าดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม เงินกู้ระหว่างก่อสร้างของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เป็นจำนวนเงิน 35,755,647.26 บาท ส่วนของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 40,310,712.33 บาท

1.5 ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ในการกู้เงินมาเพื่อก่อสร้างทางด่วน ส่วนใหญ่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะกู้เงินจากต่างประเทศ และทำสัญญาเป็นเงินตราต่างประเทศ เมื่อมีการเบิกใช้เงินกู้แล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ต้องจ่ายดอกเบี้ยตามอัตราที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ก็จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมเงินกู้ตามที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 1.4 ด้วย ซึ่งการจ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้ นี้มักจะตกลงกันไว้แน่นอนว่าจะจ่ายเมื่อใด เช่นทุก ๆ 6 เดือน เป็นต้น ดังนั้น ในวันสิ้นงวดบัญชีก็จะมีการตั้งค่างจ่ายไว้ โดยจะบันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราขายของทุนรักษาระดับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ณ วันสิ้นงวด เมื่อถึงกำหนดจ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้แล้ว อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสูงขึ้น ก็จะทำให้เกิดขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน และเนื่องจากเป็นส่วนที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างทางด่วน จึงถือเป็นต้นทุน เพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ เช่นเดียวกับค่าดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้ ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการจ่ายค่าดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้เกิดขึ้นจำนวน 14,379,056.61 บาท ส่วนทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือไม่มีค่าใช้จ่ายนี้เกิดขึ้น เนื่องจากไม่มีการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ส่วนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการชำระดอกเบี้ยภายหลังจากเปิดบริการทางด่วนแล้ว หรือเกิดจากการชำระคืนเงินต้นนั้น จะจัดเข้าเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งจะได้กล่าวถึงในบทที่ 5 ต่อไป

1.6 ค่าปรับราคาค่างาน เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีข้อตกลงกับผู้รับเหมาก่อสร้างว่า หากดัชนีราคาวัสดุก่อสร้างตามเกณฑ์ของกระทรวงพาณิชย์ เพิ่มขึ้น

เกินกว่า 5 % ของดัชนีราคาของวัสดุก่อสร้างนั้น ๆ เมื่อทำสัญญา ผู้รับเหมาก่อสร้างสามารถเบิกค่าปรับราคาค่างานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นการชดเชยค่าวัสดุที่เพิ่มขึ้นได้ ซึ่งค่าปรับราคาค่างานของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เป็นจำนวนเงิน 246,207,275.85 บาท ส่วนค่าปรับราคาค่างานของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เป็นจำนวนเงิน 271,933,718.54 บาท

2. ต้นทุนทางอ้อมของทางด่วนแต่ละสาย เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับระบบทางด่วน ซึ่งประกอบด้วยทางด่วน 3 สายรวมกัน ดังนั้น จึงจัดสรรให้กับทางด่วนแต่ละสายจำนวนเท่า ๆ กัน ต้นทุนทางอ้อมประกอบด้วย

2.1 ค่าศึกษาความเหมาะสมของระบบทางด่วน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้าง บริษัทพีเอ็มเอชแอนด์พาร์ทเนอร์ จำกัด ร่วมกับบริษัทไทย เอนยี เนียร์ริงคอนซัลแตนท์ จำกัด ให้มาทำการสำรวจและศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของแนวเส้นทางของระบบทางด่วนก่อนที่จะทำการก่อสร้าง สิ้นค่าใช้จ่ายไปจำนวน 7,176,546.12 บาท จัดสรรเข้าเป็นต้นทุนของทางด่วนแต่ละสายจำนวน 2,392,182.04 บาท

2.2 ค่าศึกษาวิจัยผลกระทบของทางด่วนที่มีต่อสถานะแวดล้อม การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างคณะผู้วิจัยจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งประกอบด้วย บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันวิจัยสถานะแวดล้อม และสถาบันวิจัยสังคมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ให้ทำการศึกษา สำรวจ และวิจัยถึงผลกระทบของทางด่วนที่จะมีต่อสถานะแวดล้อมในด้านต่าง ๆ เป็นเงินทั้งสิ้น 1,800,000.00 บาท จัดสรรให้ทางด่วนแต่ละสายจำนวน 600,000.00 บาท

2.3 ค่าจัดระบบงานบริหาร เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดระบบงานบริหารทางด่วนจำนวนเงินทั้งสิ้น 5,880,506.13 บาท จัดสรรให้ทางด่วนแต่ละสายจำนวน 1,960,168.71 บาท

✓ จากต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการก่อสร้างทางด่วนดังกล่าวมาแล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้นำมาจัดรวมเข้าเป็นต้นทุนการก่อสร้างทางด่วนแต่ละสายสำหรับค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับการก่อสร้างโดยตรง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็จะนำมาจัดรวมเข้าเป็นต้นทุนการก่อสร้างโดยใช้เกณฑ์ว่า ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือเกี่ยวข้องกับการก่อสร้างในช่วงใด ก็จะจัดเข้าเป็นต้นทุนการก่อสร้างในช่วงนั้น ๆ ต้นทุนการก่อสร้างตามข้อมูลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2529 มีรายละเอียดดังนี้

1. ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีต้นทุนการก่อสร้างทั้งสิ้น (ตามตารางที่ 4.1)

1,618,880,004.73 บาท แบ่งเป็นค่าก่อสร้างทางด่วน 3 สัญญา จำนวน

1,496,412,469.17 บาท ค่าก่อสร้างอาคารด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง 22,870,952.74 บาท

ค่าอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง 73,112,296.81 บาท ค่าไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณจราจร

23,651,836.01 บาท และค่าอุปกรณ์อื่น ๆ อีกจำนวน 2,832,450.00 บาท

2. ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ มีต้นทุนการก่อสร้างทั้งสิ้น (ตามตารางที่ 4.2)

1,361,452,579.38 บาท แบ่งเป็นค่าก่อสร้างทางด่วน 3 สัญญา จำนวน

1,263,122,356.82 บาท ค่าก่อสร้างอาคารด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง 21,532,516.00 บาท

ค่าอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง 53,939,710.26 บาท ค่าไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณจราจร

18,515,959.30 บาท และค่าอุปกรณ์อื่น ๆ อีกจำนวน 4,342,037.00 บาท

อนึ่ง นอกจากต้นทุนการก่อสร้างทางด่วนดังกล่าวมาแล้วนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังต้องมีเงินลงทุนในการเวนคืนที่ดิน เพื่อใช้สำหรับก่อสร้างทางด่วนด้วย ซึ่งค่าที่ดินสำหรับการก่อสร้างทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จ่ายไปแล้ว เป็นจำนวนเงิน 311,537,433.09 บาท ส่วนของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือเป็นจำนวนเงิน 197,814,343.94 บาท ทั้งนี้ยังมีที่ดินบางส่วนของทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังมีได้จ่ายเงิน เนื่องจากยังไม่สามารถตกลงในเรื่องราคาที่จะเวนคืนกับเจ้าของที่ดินได้ ต้องรอให้ศาลพิพากษาก่อนจึงจะทราบจำนวนเงินที่จะต้องจ่ายว่าเป็นจำนวนเท่าไร ค่าที่ดินดังกล่าวนี้มีได้รวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการก่อสร้างทางด่วนแต่ละสาย แต่จัดเป็นสินทรัพย์แสดงไว้ในหมวด "ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์สุทธิ" ในงบดุลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ภาคผนวก ค.)

ตารางที่ 4.1

ต้นทุนการก่อสร้างทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ

สัญญาที่	บริษัทผู้รับเหมา	วันส่งมอบงาน	อายุใช้งาน (ปี)	ค่าก่อสร้าง (บาท)
1. งานก่อสร้างทางด่วนช่วงดินแดง-มักกะสัน	1. บริษัทพรหมวิวัฒน์จำกัด 2. บริษัทท่าจรก่อสร้างจำกัด 3. บริษัทไทยยงค์พาณิชย์จำกัด	20 มิย. 2524	75	310,981,119.62
2. งานก่อสร้างทางด่วนช่วงมักกะสัน-ถนนพระราม 4	1. ห้างหุ้นส่วนจำกัดพิช เนศการช่าง 2. บริษัทประมวลพัฒนาการจำกัด 3. บริษัทสหศักดิ์พานิช(1975)จำกัด	21 มีค. 2524	75	462,479,898.33
3. งานก่อสร้างทางด่วนช่วงถนนพระราม 4-ท่าเรือคลองเตย	บริษัทสุมิโต โมคอนสตรัคชั่นจำกัด	28 กค. 2524	75	722,951,451.22
4. งานก่อสร้างอาคารด่านเก็บเงิน ค่าผ่านทางที่บริเวณจุดขึ้น-ลงทางด่วน ที่ดินแดง ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม 4 ถนนเลียบบแม่น้ำ และที่ถนนเกษมราษฎร์	บริษัทกรีไทยจำกัด	16 กย. 2524	25	22,870,952.74

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

สัญญาที่	บริษัทผู้รับเหมา	วันส่งมอบงาน	อายุใช้งาน (ปี)	ค่าก่อสร้าง (บาท)
5. งานจัดซื้อและติดตั้งอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง	บริษัท Automatic Revenue Controls (Europa) จำกัด	18 สค. 2525 (เปิดใช้ 1 กย.2525)	10	73,112,296.81
6. งานจัดซื้อและติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและ สัญญาเช่าจราจร	1. บริษัท Europhane World Wide จำกัด 2. บริษัท Petitjean & Cie and E.V.R.Circulation จำกัด	31 สค. 2525	25	23,651,836.01
อุปกรณ์อื่น ๆ	-	-	10	2,832,450.-
รวมค่าก่อสร้างทั้งสิ้น				1,618,880,004.73

ที่มา : แผนกบัญชี กองคลัง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.2

ต้นทุนการก่อสร้างทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ

สัญญาที่	บริษัทผู้รับ เหมา	วันส่งมอบงาน	อายุใช้งาน (ปี)	ค่าก่อสร้าง (บาท)
1. งานก่อสร้างทางด่วนช่วงถนน เกษมราษฎร์- สุขุมวิทซอย 50	1. บริษัทสุมิโต โมคอนสตรัคชั่นจำกัด 2. บริษัทไทยสุมิคอนจำกัด	8 กพ. 2526	75	671,170,449.98
2. งานก่อสร้างทางด่วนช่วงสุขุมวิท ซอย 50- บางนา	1. บริษัทก่อสร้างสหพันธ์จำกัด 2. บริษัทรุ่งสินก่อสร้างจำกัด 3. ห้างหุ้นส่วนจำกัดมงคลลาภสถาปัตย์	10 กพ. 2526	75	325,206,497.54
3. งานก่อสร้างทางด่วนช่วงทางแยก ต่างระดับบริเวณสี่แยกบางนา	1. บริษัทอิตาเลียนไทยจำกัด 2. บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการจำกัด	19 กพ. 2526	75	266,745,409.30
4. งานก่อสร้างอาคารด่าน เก็บเงินค่าผ่านทาง ที่บริเวณจุดขึ้นลงทางด่วนที่ถนน เกษมราษฎร์ ถนนอาจณรงค์ สุขุมวิทซอย 62 และ สี่แยกบางนา	1. บริษัทวิเศษไชยจำกัด 2. บริษัทรุ่ง เรืองนครชัยก่อสร้างจำกัด	23 สค. 2525	25	21,532,516.-

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

สัญญาที่	บริษัทผู้รับเหมา	วันส่งมอบงาน	อายุใช้งาน (ปี)	ค่าก่อสร้าง (บาท)
5. งานจัดซื้อและติดตั้งอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง	บริษัท Automatic Revenue Controls (Europa) จำกัด	12 กค. 2525- 13 ธค. 2526	10	53,939,710.26
6. งานจัดซื้อและติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง และสัญญาจราจร อุปกรณ์อื่น ๆ	ห้างหุ้นส่วนจำกัดฉือจิ้นฮิว -	23 พค. 2526 -	25 10	18,515,959.30 4,342,037.-
รวมค่าก่อสร้างทั้งสิ้น				1,361,452,579.38

ที่มา : แผนบัญชี กองคลัง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ค่าเสื่อมราคาทางค่านและอุปกรณ์ทางค่าน

การคิดค่าเสื่อมราคาเป็นการแบ่งสรรต้นทุนของสินทรัพย์ถาวร (Fixed Assets) ออกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดต่าง ๆ ที่ได้รับประโยชน์จากการใช้สินทรัพย์ถาวรนั้นอย่างมีลักษณะ และสมเหตุสมผล เพื่อจะได้วัดผลการดำเนินงานได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

ทางค่านและอุปกรณ์ทางค่านที่จะนำมาคำนวณค่าเสื่อมราคาในที่นี้ คือสินทรัพย์ต่าง ๆ ในตารางต้นทุนการก่อสร้างทางค่านนั้นเอง (ตารางที่ 4.1 และ 4.2) ซึ่งในการคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ต่าง ๆ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะต้องทำตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนดไว้ (ภาคผนวก ข.) คือให้คำนวณค่าเสื่อมราคาตามวิธี เส้นตรง (Straight Line Method) โดยไม่มีราคาซากและค่าใช้จ่ายในการรื้อถอน สูตรในการคำนวณจะเป็นดังนี้

$$\text{ค่าเสื่อมราคา} = \frac{\text{ต้นทุนของสินทรัพย์}}{\text{อายุใช้งาน}}$$

แต่เนื่องจากการก่อสร้างทางค่านและการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ บนทางค่าน มิได้เสร็จสมบูรณ์ ก่อนที่จะเปิดบริการทางค่านแต่ละสาย และปีแรกของการดำเนินงานทางค่านแต่ละสายก็มิได้ เปิดให้บริการตลอดทั้งปี คือทางค่านสายดินแดง-ท่าเรือ เปิดบริการปีแรกประมาณ 11 เดือน ส่วนสายบางนา-ท่าเรือ เปิดบริการปีแรกประมาณ 8 เดือนครึ่ง ดังนั้น การคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่เริ่มใช้งานในระหว่างปี ก็จะต้องคำนวณตามจำนวนวันที่ได้ใช้บริการจากสินทรัพย์ในปีงบประมาณนั้น ๆ สูตรที่จะใช้คำนวณค่าเสื่อมราคาก็จะเปลี่ยนแปลงไปดังนี้

$$\text{ค่าเสื่อมราคา} = \frac{\text{ต้นทุนของสินทรัพย์} \times \text{จำนวนวันที่ใช้บริการจากสินทรัพย์}}{\text{อายุใช้งาน} \times 365 \text{ วัน}}$$

สำหรับค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วนแต่ละสายในปีงบประมาณ 2525-2527
ได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.3 ซึ่งจะเห็นว่า ค่าเสื่อมราคาของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ
เป็นจำนวน 19,871,278.56 29,179,322.77 และ 29,356,240.14 บาท ในปี
งบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับ ส่วนค่าเสื่อมราคาของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ
เป็นจำนวน 12,245,481.94 และ 24,250,084.36 บาท ในปีงบประมาณ 2526-2527
ตามลำดับ



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.3

ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วน

ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

	ค่าเสื่อมราคา		
	2525	2526	2527
<u>สายดินแดง-ท่าเรือ</u>			
สัญญาที่ 1 ทางด่วน	3,800,862.64	4,146,414.93	4,146,414.93
สัญญาที่ 2 ทางด่วน	5,652,532.09	6,166,398.64	6,166,398.64
สัญญาที่ 3 ทางด่วน	8,823,916.68	9,639,352.68	9,639,352.68
สัญญาที่ 4 อาคารด่านเก็บค่า ผ่านทาง	912,004.31	1,034,334.72	1,040,490.76
สัญญาที่ 5 อุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง	609,269.14	7,311,229.68	7,311,229.68
สัญญาที่ 6 อุปกรณ์ไฟฟ้าและ สัญญาณจราจร	72,693.70	872,324.36	946,073.44
อุปกรณ์อื่น ๆ	-	9,267.76	106,280.01
รวม	19,871,278.56	29,179,322.77	29,356,240.14
<u>สายบางนา-ท่าเรือ</u>			
สัญญาที่ 1 ทางด่วน	-	5,593,087.08	8,948,939.33
สัญญาที่ 2 ทางด่วน	-	2,696,284.32	4,336,086.63
สัญญาที่ 3 ทางด่วน	-	2,072,837.60	3,556,605.46
สัญญาที่ 4 อาคารด่านเก็บค่า ผ่านทาง	-	618,910.50	964,284.83
สัญญาที่ 5 อุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง	-	1,005,691.82	5,599,743.14
สัญญาที่ 6 อุปกรณ์ไฟฟ้าและ สัญญาณจราจร	-	245,678.22	740,638.37
อุปกรณ์อื่น ๆ	-	12,992.40	103,786.60
รวม	-	12,245,481.94	24,250,084.36