



บทที่ 4

เปรียบเทียบรายได้และต้นทุนการดำเนินงาน

รายได้ของบริษัทขนส่ง จำกัด ปี 2515 - 2519

รายได้ของบริษัทขนส่งจำกัดมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จากตารางที่ 10 ถ้ากำหนดให้ปี 2515 เป็นปีฐาน เลขดัชนีแนวโน้มของรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ ปรากฏดังนี้

	<u>2515</u>	<u>2516</u>	<u>2517</u>	<u>2518</u>	<u>2519</u>
รายได้จากการดำเนินงาน	100	160	200	218	252
รายได้จากการเดินรถ	100	180	233	258	291
รายได้จากรถรวม	100	108	114	122	168
รายได้อื่น ๆ	100	136	158	137	92

รายได้จากการดำเนินงาน รายได้ทั้งสิ้นของบริษัทขนส่ง จำกัด ปี 2515 มูลค่าประมาณ 107,357 พันบาท รายได้ทั้งสิ้นมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งปี 2519 เลขดัชนีเป็น 252 หรือมูลค่าของรายได้เป็น 270,251 พันบาท แหล่งที่มาของรายได้นี้ดังนี้

รายได้จากการเดินรถ (ตารางที่ 5) ประมาณร้อยละ 70 - 83 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งสิ้น เป็นรายได้จากการเดินรถ หรือถัวเฉลี่ยประมาณร้อยละ 79

รายได้จากการเดินรถมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นกว่ารายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ทุกประเภท ปี 2519 รายได้จากการเดินรถมีมูลค่าประมาณ 218,869 พันบาท หรือเลขดัชนีเป็น 291

ตารางที่ 10
รายได้ของบริษัทขนส่งจำกัด ตั้งแต่ 2515 - 2519

หน่วย : บาท

รายการ	2515	2516	2517	2518	2519
รายได้จากการเดินรถ	75,138,741	135,403,338	175,614,869	194,066,404	218,869,809
ค่าโดยสารรถบริษัทฯ	75,098,541	134,861,986	175,356,169	193,520,637	218,316,838
รายได้เบ็ดเตล็ด	40,200	541,352	258,700	545,767	552,971
รายได้จากรถรวม	27,794,094	30,191,289	31,825,183	33,828,787	46,875,006
ค่าบำรุงบริษัทฯ	1,594,811	2,614,333	2,588,977	2,860,504	10,389,384
ค่าธรรมเนียมรถรวม	21,633,077	22,705,602	23,709,441	25,506,678	30,755,111
ค่าธรรมเนียมสัญญารถรวม	1,600,885	1,282,448	1,407,189	962,250	794,868
ค่าขายตัวใหม่รถรวม	713,775	958,749	1,680,893	1,938,806	2,212,547
ค่าปรับและค่าชดเชยรถรวม	1,123,423	1,371,636	1,030,765	1,062,991	1,108,975
ค่านานจอดรถและรับฝากรถ	1,128,123	1,258,521	1,407,918	1,497,558	1,614,121
รายได้อื่น ๆ	4,424,285	6,033,202	7,026,741	6,094,056	4,507,145
ดอกเบี้ยรับ	1,556,485	1,779,061	2,070,584	333,252	21,158
กำไรจากการขายสิ่งของ	1,784,674	2,423,305	1,447,335	837,875	1,348,612
ค่าเช่าที่ดินทรัพย์สิน	504,202	928,878	817,685	1,344,212	1,051,122
รายได้เบ็ดเตล็ด	578,844	901,958	2,691,137	3,578,717	2,086,253
รวม	107,357,120	171,627,879	214,466,793	233,989,247	270,251,960

ที่มา : กองบัญชี ฝ่ายธุรการ บริษัทขนส่ง จำกัด.

ส่วนหนึ่งของรายได้จากการเดินรถเป็นรายได้เบ็ดเตล็ดที่ได้รับจากการเดินรถ ได้แก่ ค่าขนลงไปรษณีย์ ค่าเช่ารถโดยสาร ซึ่งรายได้ส่วนนี้มีจำนวนเพียงเล็กน้อย คือ ประมาณร้อยละ .2 ของรายได้ทั้งสิ้นในปี 2519

รายได้จากรถรวม ประมาณร้อยละ 18 ของรายได้ทั้งสิ้น เป็นรายได้จากรถรวม (ตารางที่ 5) ซึ่งรวมถึงรายได้และค่าบริการทั้งสิ้นที่เรียกเก็บจากรถรวมเอกชน

จากรายละเอียดในตารางที่ 10 รายได้ที่ได้รับจากรถรวมในปี 2515 - 2519 อยู่ในระหว่าง 27,794 - 46,875 พันบาท รายได้จากค่าธรรมเนียมรถรวมเป็นรายได้สูงสุดที่ได้รับจากรถรวมทั้งหมด

ถ้าพิจารณาสัดส่วนของรายได้จากรถรวมในตารางที่ 5 น่าสังเกตว่า สัดส่วนของรายได้รถรวมต่อรายได้จากการดำเนินงานทั้งสิ้น มีแนวโน้มลดลงทุกปี จากปี 2515 รายได้ที่ได้รับจากรถรวมซึ่งเคยสูงถึงร้อยละ 26 ของรายได้ทั้งหมด ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 18 ของรายได้จากการดำเนินงานปี 2516 และลดลงเรื่อย ๆ จนกระทั่งเหลือร้อยละ 14 ของรายได้ฯ ในปี 2518 ส่วนปี 2519 เพิ่มจากปี 2518 เพียงเล็กน้อย เป็นประมาณร้อยละ 17 ของรายได้ฯ

การที่รายได้จากรถรวมลดลง และรายได้จากการเดินรถบริษัท เพิ่มขึ้น อาจจะเป็นเนื่องจากบริษัทขยายกิจการเพิ่มจำนวนรถฯ และเที่ยวการเดินรถมากขึ้น ขยายเส้นทางเดินรถ¹ รวมทั้งการเพิ่มบริการรถปรับอากาศ ทำให้มีผู้นิยมใช้บริการมากกว่าเดิม

¹ปี 2517 เที่ยวการเดินรถ 162 เที่ยว 225 เส้นทาง.

ปี 2518 เที่ยวการเดินรถ 198 เที่ยว 273 เส้นทาง.

ปี 2519 เที่ยวการเดินรถ 244 เที่ยว 290 เส้นทาง.

รายได้อื่น ๆ เป็นรายได้ที่นอกเหนือจากรายได้ทั้ง 2 ประเภทดังกล่าว เช่น รายได้จากเช่ารถแท็กซี่ กู้เงินจากการขายสินทรัพย์ที่ใช่แล้ว เช่น พวกอะไหล่ เกา ยางรถยนต์ และรายได้จากค่าเช่าลานจอดรถ ซึ่งรายได้ประเภทนี้มีจำนวนน้อย คือ ประมาณร้อยละ 3 ของรายได้จากการดำเนินงาน ปี 2519 รายได้ประเภทนี้ลดลงเหลือร้อยละ 1.65 มีมูลค่าประมาณ 4,507 พันบาท

รายได้และต้นทุนการเดินรถต่อกิโลเมตร

การพิจารณารายได้ และต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทฯ จากสัดส่วนของรายได้และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยใช้แนวโน้มของเลขดัชนีจากปี 2515 - 2519 นั้น อาจจะไม่ทราบถึงผลการดำเนินงานแท้จริงได้

ทางด้านรายได้ไม่สู้จะมีปัญหา เพราะแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนใหญ่เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น และมีการปรับราคาโดยสารเพียงเล็กน้อย ระหว่างปี 2517 (หลังจากการขึ้นค่าโดยสารรถยนต์โดยสารประจำทางในส่วนกลาง) มีการปรับอัตราค่าโดยสารของรถยนต์โดยสารประจำทางหมวด 2 จากอัตราเดิม 1 - 100 กิโลเมตรแรก กิโลเมตรละ .10 บาท เป็นอัตราใหม่กิโลเมตรละ .15 บาท² และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป เก็บในอัตราเดิมหรือเท่ากับค่าโดยสารในระยะทาง 100 กิโลเมตรแรกจะเพิ่มขึ้นประมาณ 5 บาทต่อผู้โดยสาร 1 คน

รายได้ค่าโดยสารต่อกิโลเมตร จากปี 2515 - 2517 เพิ่มขึ้นทุกปี หลังจากนั้น ปี 2518 และ 2519 มีแนวโน้มลดลง อาจจะเป็นเนื่องจากบริการรถยนต์โดยสารของบริษัทท่องเที่ยวแพร่หลาย ประชาชนหันไปใช้บริการอื่น ๆ มากขึ้น

²มติที่ประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ครั้งที่ 12/2516 วันที่ 26 ธันวาคม 2517.

ทางด้านรายจ่ายตั้งแต่ช่วงปี 2516 เป็นต้นมา มีการเปลี่ยนแปลงในภาวะเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก การเพิ่มขึ้นของอัตราค่าครองชีพ ราคาสินค้า และค่าของเงินตราของสกุลต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อต้นทุนการผลิต ฯลฯ ภัยเหตุต่าง ๆ เหล่านี้อาจจะทำให้การเปรียบเทียบรายจ่ายรายการต่าง ๆ ระหว่างปีที่ต่างกันนั้น ไม่ถูกต้องเท่าที่ควร แต่อย่างไรก็ตาม อาจจะเปรียบเทียบสัดส่วนของค่าใช้จ่ายระหว่างรายการต่าง ๆ ในแต่ละปีได้ เพราะการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า และอื่น ๆ ก็เป็นไปในแนวเดียวกัน

ในที่นี้ได้ใช้ข้อมูลของรายได้จากการเดินรถในตารางที่ 10 และต้นทุนการเดินรถตารางที่ 6 คำนวณหารายได้และต้นทุนการเดินรถต่อกิโลเมตร โดยใช้กิโลเมตรทำการจากรายการที่ 4 เป็นเกณฑ์ ซึ่งปรากฏดังนี้

	หน่วยเป็นบาท				
	<u>2515</u>	<u>2516</u>	<u>2517</u>	<u>2518</u>	<u>2519</u>
รายได้จากการเดินรถ	2.22	3.82	4.49	4.37	4.29
หัก ต้นทุนการเดินรถ	1.61	2.26	3.63	4.03	4.13
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	.33	.44	.79	.82	.90
- เงินเดือน	.10	.12	.24	.25	.25
- เบี้ยเลี้ยง	.18	.27	.48	.49	.57
- เงินเปอร์เซ็นต์	.05	.05	.07	.08	.08
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	.33	.51	1.06	1.26	1.21
- น้ำมันโซลา	.24	.37	.83	1.02	1.00
- น้ำมันหล่อลื่น	.09	.14	.24	.24	.21
คาชอมแซมบำรุงรักษา	.45	.54	.87	1.15	1.10
- คาพนักงานและโรงงาน	.04	.11	.12	.10	.12

	หน่วยเป็นบาท				
	2515	2516	2517	2518	2519
- ค่าซ่อมแซมและค่าอะไหล่	.32	.25	.48	.74	.69
- ค่ายางรถยนต์	.09	.18	.27	.31	.29
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น	.06	.08	.11	.11	.13
ค่าเสื่อมราคาครุภัณฑ์	.21	.21	.38	.45	.62
ค่าเช่ารถ	.23	.48	.42	.24	.17
กำไรขั้นต้นจากการเดินรถ	.61	1.56	.86	.34	.16

เป็นที่น่าสังเกตว่าต้นทุนการเดินรถต่อกิโลเมตรจากปี 2515 - 2519 ได้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จากกิโลเมตรละ 1.61 บาท เป็นกิโลเมตรละ 4.03 บาท โดยค่าใช้จ่ายรายการต่าง ๆ เพิ่มขึ้นสูงแทบทุกรายการ และช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด คือ ระหว่างปี 2516 - 2517 ต้นทุนการเดินรถเพิ่มจากกิโลเมตรละ 2.26 บาท เป็น 3.36 บาท หรือเพิ่มขึ้นถึง 60.62% อาจจะเป็นเนื่องจากสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงของระดับราคา และต้นทุนคังกลาวข้างต้น และหลังจากปี 2519 เพิ่มขึ้นเป็น 4.13 บาท โดยที่ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเพิ่มสูงขึ้น สำหรับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงฯ นั้นกลับลดลงเล็กน้อย อาจจะเป็นเนื่องจากการควบคุมการใช้วัสดุค่าน้ำมันฯ ให้มีการเบิกจ่ายและใช้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

รายได้ที่ได้รับจากรถรวมและค่าใช้จ่ายในการบริหารรถรวม

รายได้ที่ได้รับจากรถรวม ทางราชการได้วางข้อกำหนดไว้ "ห้ามมิให้บริษัทขนส่ง จำกัด เรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมในการเข้าร่วมเดินรถเกินกว่าความจำเป็นที่ทางบริษัทขนส่ง จำกัด จะพึงใช้สอย ซึ่งประมาณแล้วไม่เกิน 5% ของรายได้"

ของรถแต่ละคัน เพราะปรากฏจากผลการสำรวจของเจ้าหน้าที่เอกชนที่ดำเนินอยู่
 เดิมส่วนมากก็ต้องเสียผลประโยชน์ให้แก่บุคคล หรือคณะบุคคลที่มาควบคุมรถของ
 เอกชนนั้นอยู่ประมาณ 15% ของรายได้³

สำหรับรายได้ที่บริษัทฯ ได้รับจากรถรวมทั้งสิ้นในทุกประเภทของรายได้
 ดังกล่าวข้างต้นนั้นปรากฏดังนี้

	<u>ปี 2515</u>	<u>ปี 2516</u>	<u>ปี 2517</u>	<u>ปี 2518</u>	<u>ปี 2519</u>
รายได้					
(บาท)	27,794,094	30,191,289	31,825,183	35,828,787	46,875,006
รถรวม ⁴					
(คัน)	3,371	3,614	3,757	3,926	4,047
รายได้/ คัน/ปี					
(บาท)	8,245	8,354	8,470	8,616	11,560

รายได้ที่ได้รับจากรถรวมนั้น ถ้าพิจารณาโดยส่วนรวมแล้วมีมูลค่าค่อนข้าง
 จะสูงประมาณร้อยละ 17 เศษ ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งสิ้น ในปี 2519
 แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าหากพิจารณารายได้ต่อปีต่อคันแล้ว จะเห็นว่าค่อนข้างจะต่ำ
 แม้ปี 2519 จะได้เปลี่ยนมาเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเที่ยววิ่งสูงกว่าปีเก่า ๆ ใน
 อัตราเท่ากับค่าโดยสารของผู้โดยสาร 1 คนแล้ว แต่ถัวเฉลี่ยรายได้ที่ได้รับจากรถ
 รวมยังคงตกประมาณคันละ 11,560 บาท

³คู่มือในการเดินรถร่วมกับบริษัทขนส่ง จำกัด, หน้า 6.

⁴จากการประมาณการของกองจัดการเดินรถ ฝ่ายการเดินรถ บริษัทขนส่ง
 จำกัด.

ค่าใช้จ่ายในการบริหารรถรวม ทางด้านรายจ่ายของรถรวมนั้น เจ้าของรถ มีค่าใช้จ่ายในการเดินรถเป็นส่วนมาก เพราะค่าใช้จ่ายในการบริหารงานต่างๆ รถรวมได้จ่ายเป็นค่าธรรมเนียมให้กับบริษัทขนส่งฯ ไว้แล้ว ฉะนั้นต้นทุนการบริหารของรถรวมจึงจะปรากฏรวมอยู่ในต้นทุนการบริหารของบริษัทฯ ทั้งหมด ซึ่งในที่นี้จะถือจำนวนรถทั้งหมดที่มีอยู่ในความควบคุมและบริหารของบริษัทฯ มาเป็นหลักในการหาค่าใช้จ่ายในการบริหารรถฯ ต่อปีต่อคัน โดยเฉลี่ย ซึ่งจะได้อดังนี้

	<u>ปี 2515</u>	<u>ปี 2516</u>	<u>ปี 2517</u>	<u>ปี 2518</u>	<u>ปี 2519</u>
ต้นทุน..					
บริหาร					
(บาท)	21,292,040	25,404,798	37,450,390	43,955,534	48,401,901
รถทั้งหมด					
(คัน)	3,707	4,048	4,216	4,414	4,722
รายจ่าย/					
คัน/ปี					
(บาท)	5,743	6,275	8,882	9,958	10,250

การพิจารณาโดยให้สมมติฐานข้างต้นจะเห็นว่า ทางด้านรายได้ที่บริษัทฯ เรียกเก็บจากรถรวมนั้นอยู่ในอัตราค่อนข้างต่ำ แม้จะไม่ทราบตัวเลขรายรับที่เป็นจริงของรถรวมต่อคันต่อปีก็ตาม แต่หาประเมินจากรายรับของรถบริษัทฯ ต่อคัน ซึ่งปรากฏในเอกสารแนบที่ 13 อัตรารายรับที่เรียกเก็บจากรถรวมยังน่าจะต่ำกว่าร้อยละ 5 ของรายรับค่าโดยสารของรถรวม (ปี 2518 รายรับค่าโดยสารรถบริษัทฯ ต่อคันประมาณ 470,000 บาท 5% เท่ากับ 23,500 บาท แต่บริษัทเรียกเก็บจากรถรวมคันละ 8,616 บาท หรือประมาณ 2% ของรายได้ของรถฯ ต่อคันต่อปี) ดังนั้นหากเปรียบเทียบรายได้ที่ได้รับจากรถรวมและค่าใช้จ่ายในการบริหารที่บริษัทฯ

ต้องรับภาระ โดยใช้ตัวเลขข้างต้นเป็นเกณฑ์แล้ว น่าสังเกตว่ารายรับในระหว่างปี 2515 ถึง 2519 นั้น ค่อนข้างจะต่ำมาก คืออยู่ในระหว่าง 8,245 - 11,560 บาท ต่อคน ต่อปี ในขณะที่เดียวกันรายจ่าย อยู่ในระหว่าง 5,743 - 10,250 บาท ต่อคน ต่อปี และหากเปรียบเทียบในรายปีแล้ว ในบางปีบริษัท อาจจะขาดทุนจากรวมควยซ้ำ

สมรรถภาพในการดำเนินงาน

ในทางการเงินอาจพิจารณาสมรรถภาพในการดำเนินงานของธุรกิจได้หลายวิธีด้วยกัน เช่น จากอัตราผลตอบแทนของกำไรสุทธิต่อสินทรัพย์สุทธิ (Rate of Return on Net Worth) หรืออัตราผลตอบแทนจากเงินลงทุน (Rate of Return on Investment) และอัตราอื่น ๆ อีกมากแล้วแต่จะพิจารณา

กรณีของบริษัทขนส่งฯ นั้น น่าจะวิเคราะห์สมรรถภาพในการดำเนินงานจากอัตราทางการเงินที่ใช้ทั่ว ๆ ไปมากกว่า แม้อัตราผลตอบแทนจากงบลงทุนจะเป็นมาตรฐานที่วัดผลการดำเนินงานของธุรกิจได้ดี แต่ในกรณีนี้ในฐานะบริษัทรัฐวิสาหกิจรับเงินลงทุนส่วนใหญ่จากรัฐบาลในทางปฏิบัติมิได้คำนึงถึงค่าของทุน (Cost of Capitals) แต่อย่างไร ฉะนั้นในทำนองเดียวกันก็ไม่น่าที่จะต้องคิดอัตราผลตอบแทนจากเงินลงทุนควย อีกประการหนึ่งสินทรัพย์ต่าง ๆ ของบริษัทฯ ประเมินในมูลค่าปัจจุบัน นอกจากจะมีราคาสูงกว่าราคาตามบัญชีมากแล้ว บริษัทายังได้รับสิทธิบางอย่างที่ไม่อาจประเมินเป็นตัวเลขเงินได้

ในทางตรงข้าม หากจะพิจารณาเพียงกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อค่าขายหรือรายได้ (Net Profit on Sales or Services) ซึ่งสามารถจะเข้าใจได้ง่าย แต่อาจจะทำให้มองข้ามถึงความสามารถในการประกอบกิจการเดินรถโดยตรงของบริษัทฯ ไปได้ ฉะนั้นในที่นี้จึงนำเอาอัตรากำไรข้างต้นจากการดำเนินงาน (Contribution Margin on Gross Profit or Sales) มาเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์ ทั้งนี้เพราะถ้าพิจารณาจากกำไรสุทธิของบริษัทฯ เลยอาจจะทำให้

ไขว้เขวไปได้ เนื่องจากบริษัท มีรายได้ที่ได้รับจากรวม และรายได้อื่น ๆ อีกจำนวนไม่น้อย ควดยสาเหตุเดียวกัน ทางคานรายจ่ายบริษัท ก็ได้รวมรายจ่ายที่จ่ายการบริหารแทนรวมไว้ในบัญชีด้วย ด้วยเหตุนี้ ถ้าไรสุทธิจากการดำเนินงานจะทำให้ไม่ทราบแน่ชัดว่าประสิทธิภาพในส่วนของการดำเนินงานของบริษัท ที่แท้จริงเป็นอย่างไรบ้าง

ถ้าไรขึ้นต้นจากการเดินรถแต่ละสาย บริษัทขนส่งฯ ได้จัดเก็บรายได้ และรายจ่ายจำแนกตามสถานีขนส่งต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ดังนี้

1. สายเหนือ หมายถึง รายได้และรายจ่ายของรถยนต์ ที่ออกบริการในเส้นทางสายเหนือ และตะวันออกเฉียงเหนือ จากสถานีขนส่งตลาดหมอชิต โดยรวมรายได้และรายจ่ายของรถยนต์โดยสารหมวด 1 ที่จังหวัดลพบุรีไว้ด้วย
2. สายตะวันออกเฉียงชายฝั่ง หมายถึง รายได้และรายจ่ายจากรถยนต์ที่ออกบริการในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงชายฝั่ง จากสถานีขนส่งเอกมัย
3. สายใต้ หมายถึง รายได้และรายจ่ายจากรถยนต์ ที่ออกบริการในเส้นทางสายใต้ที่สถานีขนส่งสามแยกไฟฉาย
4. กรุงเทพฯ หมายถึง รายได้และรายจ่ายจากรถยนต์โดยสารประจำทางในส่วนกลางในเขตกรุงเทพฯ และชานเมืองใกล้เคียง เช่น กรุงเทพฯ - อโยธยา เป็นต้น

ในทางรายได้ของแต่ละสายนั้น ใช้ตัวเลขข้อมูลรายได้จากกองบัญชีซึ่งถือว่าจัดเก็บได้ถูกต้องจากความเป็นจริง แต่ทางคานรายจ่ายตัวเลขที่บันทึกไว้ในแต่ละสายไม่สู้จะสมบูรณ์นัก รายการต่าง ๆ ไม่ได้บันทึกไว้ครบถ้วน และค่าใช้จ่ายบางรายการที่เป็นค่าใช้จ่ายรวม ตามหลักการจะต้องจัดสรรปันส่วนให้เข้ากับแต่ละสาย เพื่อให้ได้ต้นทุนของแต่ละสายใกล้เคียงกับความเป็นจริง แต่ทางปฏิบัติแล้วมิได้จัดแยกแยะอย่างใด ฉะนั้นการคำนวณกำไรข้างต้นของแต่ละสายในที่นี้ จึงใช้รายได้จากกองบัญชีดังกล่าวเป็นเกณฑ์ ส่วนค่าใช้จ่ายคำนวณโดยใช้กิโลเมตรทำการของแต่ละสาย (ตารางที่ 4) เป็นหลักในการแบ่ง ซึ่งปรากฏดังนี้

หน่วย : บาท *

<u>สายเหนือ</u>	<u>ปี 2516</u>	<u>ปี 2517</u>	<u>ปี 2518</u>
รายได้จากการเดินรถ	93,396,572	116,817,034	123,978,406
ต้นทุนการเดินรถ	53,078,930	94,403,075	112,652,381
	(19,492,140)	(59,508,405)	(89,264,921)
กำไรขั้นต้นจากการเดินรถ	40,317,642	22,413,959	11,326,025
ร้อยละของกำไรขั้นต้น	43.17	19.19	9.14
<u>สายใต้</u>			
รายได้จากการเดินรถ	18,405,320	27,332,656	35,860,884
ต้นทุนการเดินรถ	8,732,234	15,494,073	29,559,465
	(12,663,580)	(19,442,753)	(31,752,125)
กำไรขั้นต้นจากการเดินรถ	9,673,086	11,838,583	6,301,419
ร้อยละของกำไรขั้นต้น	52.56	43.32	17.57
<u>สายตะวันออกเฉียงเหนือ</u>			
รายได้จากการเดินรถ	7,052,327	10,978,934	11,392,118
ต้นทุนการเดินรถ	4,284,510	8,473,546	9,121,723
	(1,694,503)	(5,212,865)	(7,517,524)
กำไรขั้นต้นจากการเดินรถ	2,767,817	2,505,388	2,270,395
ร้อยละของกำไรขั้นต้น	39.25	22.82	19.92
<u>สายกรุงเทพฯ</u>			
รายได้จากการเดินรถ	18,705,600	22,891,722	25,159,733
ต้นทุนการเดินรถ	15,513,998	25,492,570	30,012,828

หน่วย : บาท

สายกรุงเทพฯ	ปี 2516	ปี 2517	ปี 2518
กำไรขั้นต้นจากการเดินรถ	3,191,602	-2,600,848	-4,853,095
ร้อยละของกำไรขั้นต้น	17.07	-11.37	-18.42

กำไรขั้นต้นจากการเดินรถแต่ละสายที่คำนวณได้ข้างต้นนั้น อาจจะไม่ใช่วิธีการที่ถูกต้องโดยสมบูรณ์ แต่อย่างไรก็ดี อาจจะเป็นแนวทางให้เห็นว่า บริษัทามีกำไรหรือขาดทุนจากการเดินรถสายไหน มากน้อยเพียงใด และสายใดที่พอจะมีกำไรส่วนเกินมากมกับต้นทุนการบริหารอันเป็นรายจ่ายประจำ (Common Costs) บาง จากตัวเลขข้างต้นจะเห็นว่า บางสายที่มีกำไรขั้นต้นจากการเดินรถสูง แต่บางสายก็ขาดทุนเช่น กรุงเทพฯ

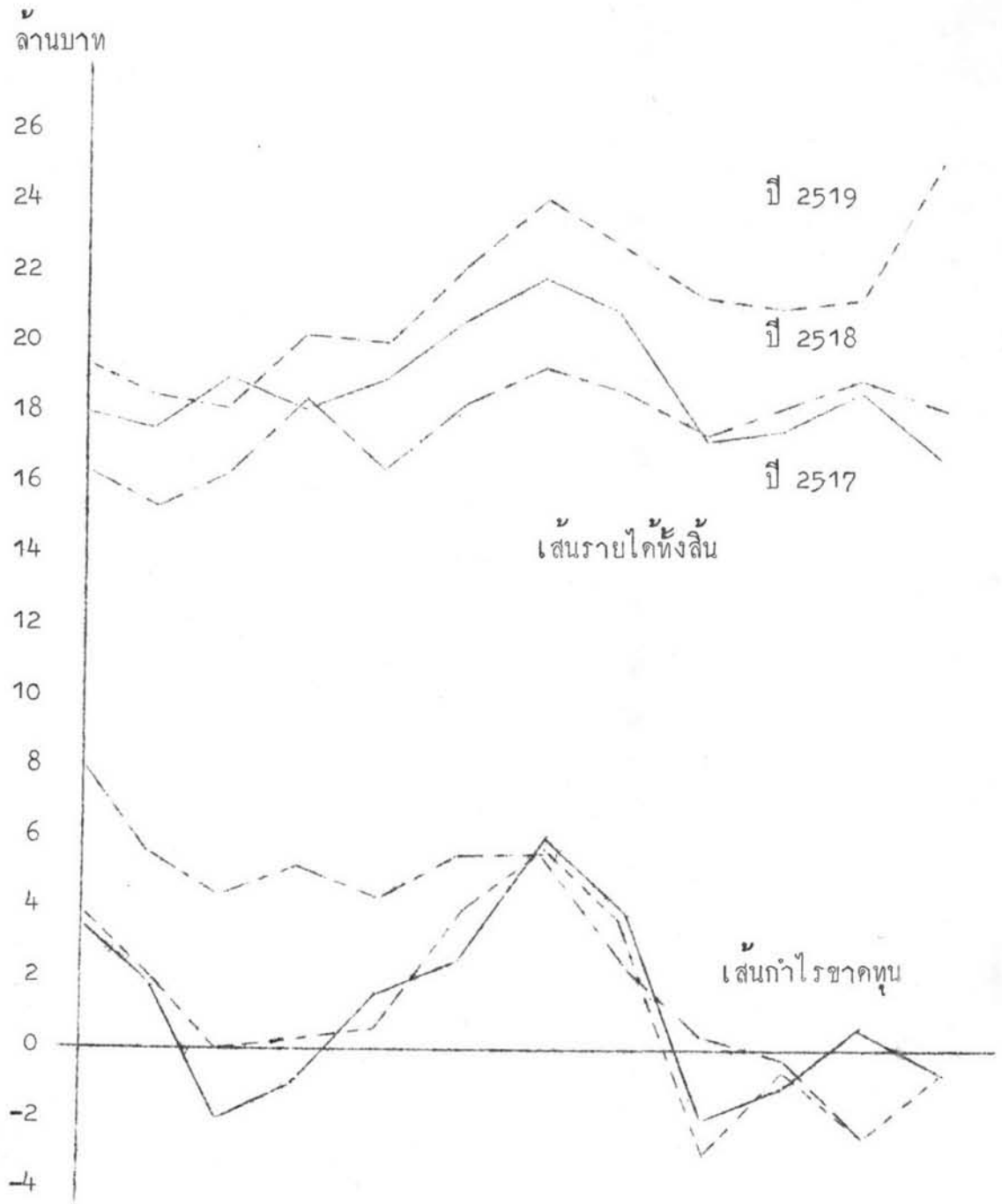
แต่กำไรขั้นต้น ๆ ที่คำนวณนั้น จะถูกต้องอย่างไรขึ้นกับความสมบูรณ์ของข้อมูลด้วย อีกประการหนึ่งการใช้กิโลเมตร ทำการมาจัดสรรปันส่วนค่าใช้จ่ายทุกรายการอาจไม่ถูกต้อง เพราะมีค่าใช้จ่ายบางรายการที่ขึ้นกับสภาพเส้นทาง และปัจจัยอื่น ๆ อีก ทางปฏิบัติหากมีการบันทึกข้อมูลทางการบัญชี โดยจำแนกตามข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น และหาหลักเกณฑ์ในการแบ่งสรรปันส่วนค่าใช้จ่ายรวมบางรายการให้ถูกต้องแล้ว ก็อาจจะได้กำไรขั้นต้นของแต่ละสายโดยใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด

กำไรสุทธิจากการดำเนินงาน กำไรขั้นต้นจากการเดินรถเป็นเพียง Gross Profit เท่านั้น อาจจะมีปัญหาว่าบริษัท ควรจะคิดกำไรสุทธิจากการ

- * หมายเหตุ
1. - หมายถึงขาดทุนจากการเดินรถ.
 2. ตัวเลขในวงเล็บคือค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯ แยกไว้.
 3. ปี 2515, 2519 ไม่มีข้อมูล.

กราฟแสดงรายโคและกำไรขาดทุนจากบัญชีทำการประจำเดือนเปรียบเทียบ

ปี 2517-2519

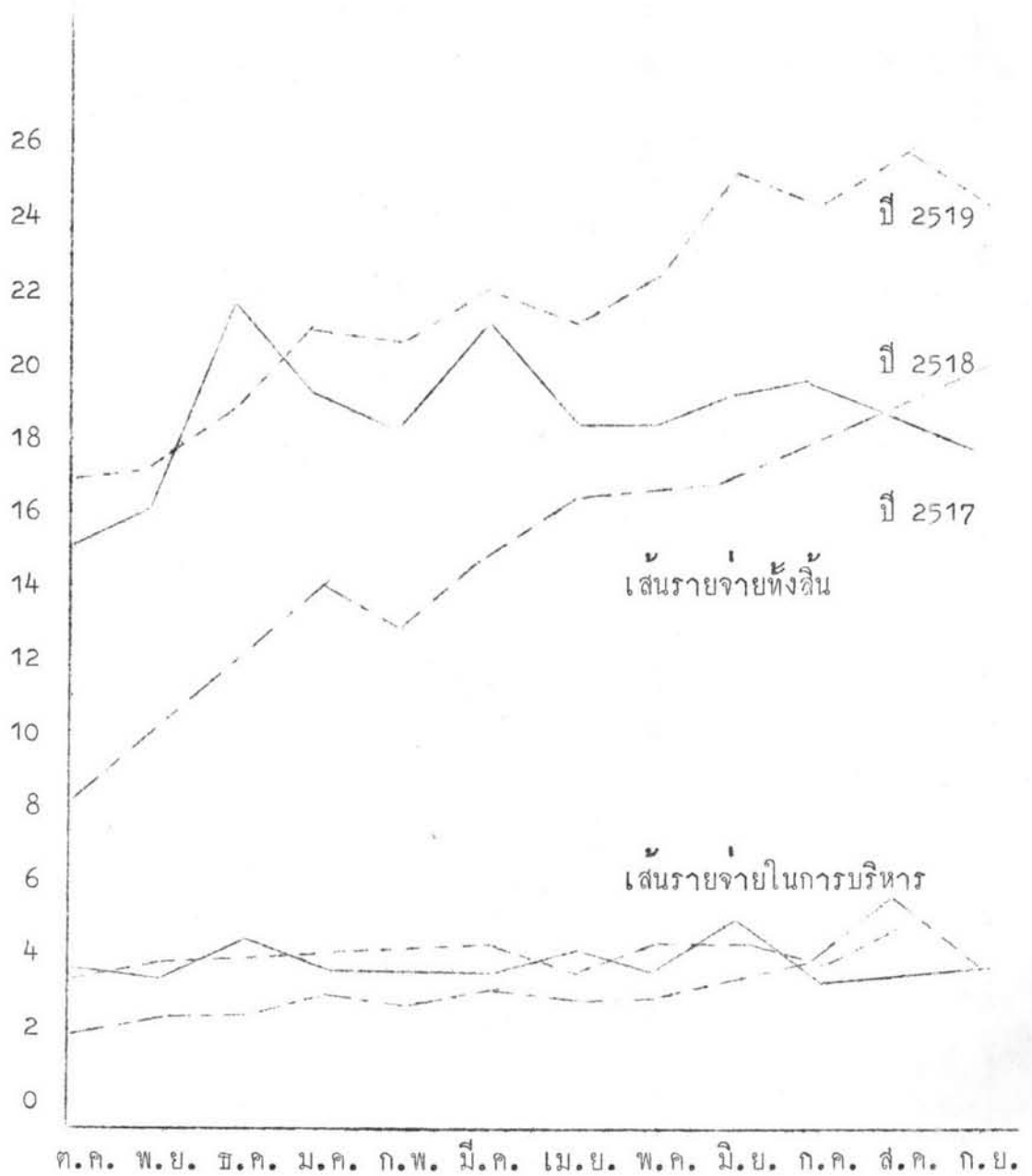


ต.ค. พ.ย. ธ.ค. ม.ค. ก.พ. มี.ค. เม.ย. พ.ค. มิ.ย. ก.ค. ส.ค. ก.ย.

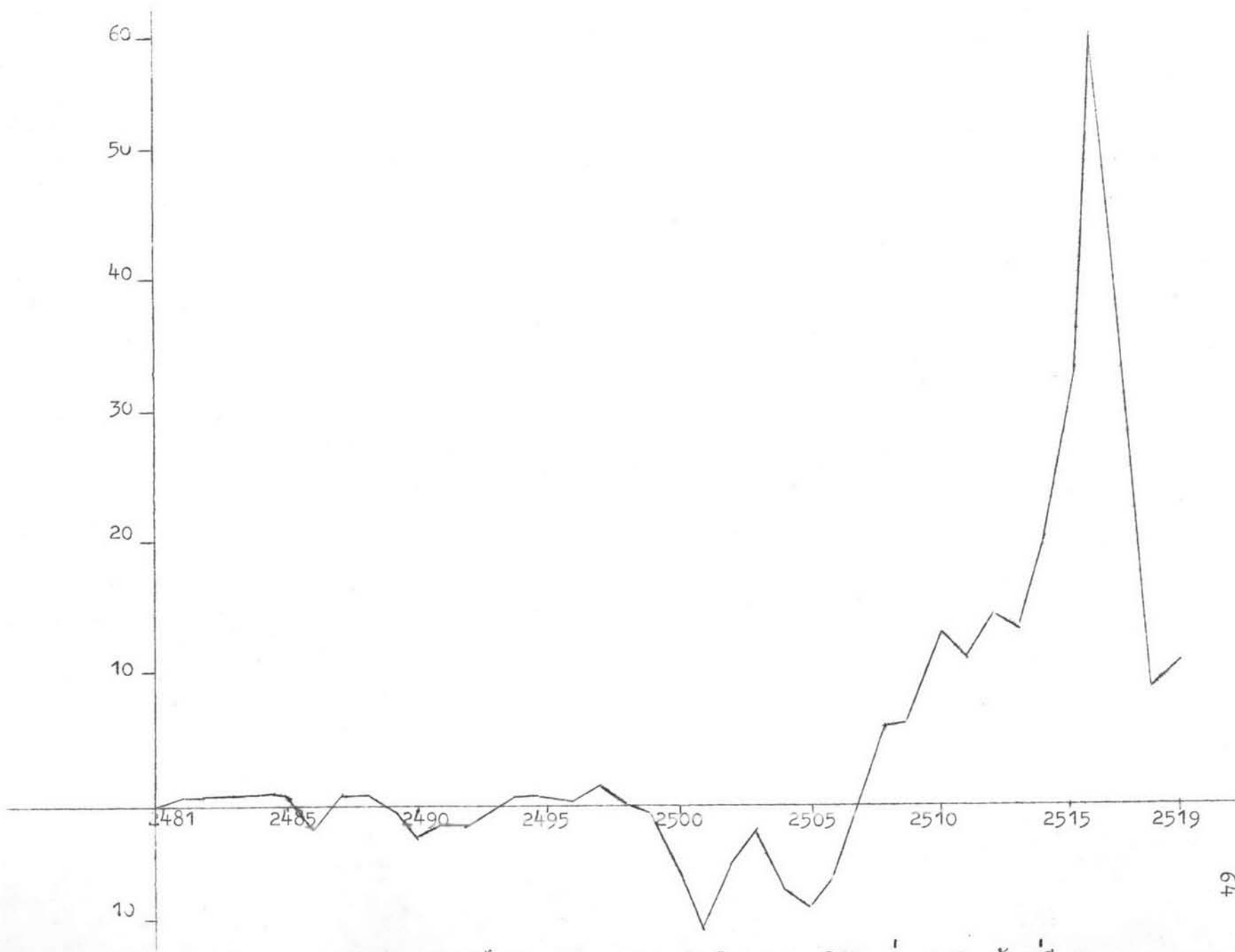
ที่มา : กองบัญชี ฝ่ายธุรการ บริษัทขนส่ง จำกัด.

กราฟแสดงรายจ่ายจากบัญชีทำการประจำเดือนเปรียบเทียบปี 2517-2519

ล้านบาท



ที่มา : กองบัญชีฝ่ายธุรการ บริษัทขนส่ง จำกัด.



กราฟแสดงผลกำไรและขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทขนส่ง จำกัด ตั้งแต่ปี ๒๔๘๑ - ๒๕๑๐

ดำเนินงานอย่างไร

ถ้าหากทำวิธีการบัญชี โดยใช้ต้นทุนทางตรง นำค่าใช้จ่ายในการเดินรถหักจากรายได้จาก การเดินรถก่อนตั้งข้างต้นแล้ว เมื่อใดกำไรขั้นต้นหรือขาดทุนขั้นต้นจากการเดินรถ ก็ให้นำเอารายได้อื่น ๆ มารวม แล้วจึงหักค่าใช้จ่ายในการบริหารภายหลัง

เมื่อใช้วิธีนี้จะมีผลให้กำไรสุทธิจากการดำเนินงานดังกล่าวมีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ ตั้งแต่ปี 2515 - 2518 จากร้อยละ 29 ของรายได้ทั้งสิ้น ลดลงเหลือประมาณร้อยละ 3 เศษของทั้งหมด ทั้งนี้กำไรขั้นต้นจากการเดินรถของแต่ละปีก็มีแนวโน้มที่จะลดลงเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2519 กำไรขั้นต้นจากการเดินรถเหลือเพียงร้อยละ 3.89 ของรายได้จากการเดินรถในปีเดียวกัน

ในปี 2515, 2516 กำไรขั้นต้นจากการเดินรถของบริษัทฯ ยังอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง คือ ประมาณร้อยละ 28 และ 40 ของรายได้จากการเดินรถของปีนั้น ๆ ส่วนปี 2517 เป็นต้นมากำไรขั้นต้นจากการเดินรถลดลงทุกปี ทั้งนี้เนื่องจากหลังเดือนตุลาคม 2516 ค่าใช้จ่ายในการเดินรถเพิ่มขึ้นสูงมาก โดยเฉพาะเดือนกรกฎาคม 2517 นั้น เพิ่มขึ้นจากเดือนตุลาคมถึง 8.73 ล้านบาท หรือ 163% ฉะนั้นจากเดือนกรกฎาคมเป็นต้นมาจนถึงกันยายน 2517 บริษัทฯ จึงขาดทุนจากการดำเนินงานทุกเดือน ประจวบกับเป็นช่วงฤดูฝนและฤดูหนาวด้วย มักจะมีผู้ใช้บริการน้อยกว่าปกติ จึงทำให้เกิดภาวะขาดทุนในเดือนดังกล่าวดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ต.ค. 16	ก.ค. 17	ส.ค. 17	ก.ย. 17
รายได้ทั้งสิ้น	16.352	17.728	18.855	17.731
รายจ่ายทั้งสิ้น	8.437	18.533	22.012	18.741
กำไร (ขาดทุน)	7.915	(.805)	(3.157)	(1.010)

หน่วย : ล้านบาท

	ต.ค. 16	ก.ค. 17	ส.ค. 17	ก.ย. 17
เงินเดือนพนักงานขับรถและบริการ	1.613	3.040	3.667	4.221
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	.944	4.470	5.365	3.518
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	1.525	3.852	4.054	3.399
เงินเดือนฝ่ายสำนักงาน	1.286	2.736	4.535	2.769
	<u>5.368</u>	<u>14.098</u>	<u>17.621</u>	<u>13.907</u>

ในช่วงปี 2518 นั้น กำไรขั้นต้นลดต่ำลงมากเหลือเพียงร้อยละ 6.55 ของรายได้จากการเดินรถ เนื่องจากสาเหตุดังกล่าวข้างต้น และผลจากการขาดทุนสุทธิในเดือนต่าง ๆ ข้างล่างนี้ ทำให้กำไรสุทธิลดต่ำลงด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ธ.ค. 17	ม.ค. 18	มี.ย. 18	ก.ค. 18
รายได้ทั้งสิ้น	19.416	18.290	16.900	18.030
รายจ่ายทั้งสิ้น	<u>21.467</u>	<u>19.317</u>	<u>19.288</u>	<u>19.395</u>
ขาดทุน	<u>(2.051)</u>	<u>(1.027)</u>	<u>(2.388)</u>	<u>(1.365)</u>

ปี 2519 นั้น กำไรสุทธิจากการดำเนินงานเพิ่มจากปี 2518 เล็กน้อยคือจากร้อยละ 3.72 เป็น 4.26 ของรายได้ทั้งสิ้น แต่กำไรขั้นต้นจากการเดินรถลดลงเหลือเพียงร้อยละ 3.89 ของรายได้จากการเดินรถ ฉะนั้นแสดงว่ากำไรที่บริษัทฯ ได้รับจากรถรวมและรายได้อื่น ๆ เพิ่มขึ้น บริษัทฯ มีขาดทุนจากการดำเนินงานในช่วงเดือนต่าง ๆ ของปี 2519 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	<u>ช.ค. 18</u>	<u>มี.ย. 19</u>	<u>ก.ค. 19</u>	<u>ส.ค. 19</u>
รายได้ทั้งสิ้น	18.446	21.570	23.475	23.598
รายจ่ายทั้งสิ้น	18.518	24.593	24.347	26.521
ขาดทุน	(.072)	(3.023)	(2.923)	(2.434)

และหากใช้ตัวเลขต้นทุนการบริหารรถยนต์ ของบริษัทฯ ต่อคันต่อปีที่คำนวณไวข้างต้น หากอัตราส่วนกำไรหรือขาดทุนจากรถรวมทั้งหมดแล้ว จะมีผลปรากฏดังตารางที่ 11 ปี 2515 บริษัทฯ มีกำไรจากรถรวมประมาณร้อยละ 27 ของกำไรสุทธิ ส่วนปี 2516 ลดลงเหลือร้อยละ 12 ของกำไรสุทธิในปีนั้น และในปี 2517, 2518 บริษัทฯ กลับขาดทุนจากรถรวม เนื่องจากต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทฯ เพิ่มสูงมาก แต่บริษัทฯ ยังคงเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเที่ยววิ่งจากรถรวมในอัตราเดิม คือ กิโลเมตรละ .10 บาท ส่วนปี 2519 หลังจากปรับอัตราค่าธรรมเนียมเที่ยววิ่งเป็นเที่ยวละเท่ากับค่าโดยสารของผู้โดยสารต่อคนแล้วบริษัทฯ ได้รับกำไรจากรถรวมถึง 5,393 พันบาท หรือร้อยละ 47 ของกำไรสุทธิจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ซึ่งอัตรานี้จัดว่าเป็นอัตราส่วนที่สูงมาก ทำให้กำไรสุทธิเพิ่มจากร้อยละ 3.72 ของรายได้ ปี 2518 เป็นร้อยละ 4.26 ของรายได้ ในปี 2519

ตารางที่ 11

กำไรขั้นต้นจากการเดินรถและกำไรสุทธิจากการดำเนินงานของบริษัทขนส่ง จำกัด ปี 2515 - 2519

รายการ	2515	2516	2517	2518	2519
รายได้จากการเดินรถบริษัทฯ (บาท)	75,138,741	135,403,338	175,614,869	194,066,404	218,869,809
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถบริษัทฯ (บาท)	54,458,281	81,609,672	143,863,264	181,346,397	210,354,490
กำไรขั้นต้นจากการเดินรถบริษัทฯ					
- รอยละของกำไรขั้นต้น/รายได้	27.52	39.80	18.08	6.55	3.89
- มูลคาของกำไรขั้นต้น (บาท)	20,680,281	53,893,666	31,751,605	12,720,007	8,515,319
รายได้จากรถรวม (บาท)	27,794,094	30,191,289	31,825,183	33,828,787	46,875,006
รายได้อื่น ๆ (บาท)	4,424,285	6,033,202	7,026,741	6,094,056	4,507,145
รวมรายได้ทั้งสิ้น (บาท)	52,898,660	90,018,157	70,603,831	52,642,850	59,877,470
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (บาท)	21,292,040	25,404,798	37,450,309	43,955,534	48,401,901
กำไรสุทธิจากการดำเนินงาน (บาท)	31,606,626	64,613,359	33,153,220	8,687,316	11,495,569
รอยละของกำไรสุทธิต่อรายได้	29.45	37.65	15.46	3.72	4.26
ค่าใช้จ่ายในการบริหารรถรวม (บาท)	19,359,653	22,677,850	33,369,674	39,095,108	41,481,750
กำไรสุทธิ(ขาดทุนสุทธิ)จากรถรวม (บาท)	8,434,441	7,513,439	(1,544,491)	(5,266,321)	5,393,256
รอยละของกำไรจากรถรวม/กำไรสุทธิบริษัทฯ	26.59	11.63	-	-	46.91