

บทที่ 3

## ต้นทุนการประกอบการขนส่ง



### ลักษณะของต้นทุนการประกอบการขนส่ง

ต้นทุนการดำเนินงานมีส่วนสำคัญมากในการประกอบการขนส่ง เนื่องจากเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่มีขอบเขตการบริการกว้างขวาง ต้นทุนการดำเนินงานที่เกิดขึ้นนอกจากจะมีความสัมพันธ์โดยตรงต่อเอกชนผู้ประกอบการแล้ว ยังมีความสัมพันธ์ต่อเศรษฐกิจส่วนรวมด้วย ต้นทุนการประกอบการขนส่ง (Transport Costs) ในส่วนของเอกชนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานอาจจำแนกตามหลักการบัญชีได้ดังนี้

1. ต้นทุนการเดินรถ (Operating Costs or Running Costs) หมายถึงต้นทุนของการประกอบการขนส่งที่เกิดจากการเดินรถ หรือการใช้ถนน ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพเส้นทางและการจราจร<sup>1</sup>

ค่าใช้จ่ายรายการต่าง ๆ ที่จัดเป็นต้นทุนการเดินรถ ส่วนใหญ่เป็นต้นทุนแปรผัน (Variable Costs) ซึ่งเปลี่ยนแปลงโดยตรงกับระยะทางที่วิ่ง (Mileage Run) และยิ่งแปรผันไปกับปัจจัยอีกหลายอย่าง เช่น น้ำหนักบรรทุกของรถฯ ประสิทธิภาพเครื่องยนต์ คนขับ สภาพเส้นทาง ภูมิประเทศ ฯลฯ เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่ายางรถยนต์ ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายเหล่านี้อาจจะมีบางรายการที่เป็นต้นทุนกึ่งแปรผัน (Semi-Variable Costs) เช่น ค่าบำรุงรักษา (Maintenance) จะมีจำนวนคงที่สำหรับช่วงระยะหนึ่งของการใช้งาน แต่ถ้ามเมื่อใดปริมาณงานการทำงานสูงกว่า

<sup>1</sup>Robley Winfrey, Economic Analysis for Highways (International Textbook Co, 1969), p. 298.

ระดับนี้ ต้นทุนส่วนนี้จะแปรผันเพิ่มขึ้นตามระยะทางการเดินรถด้วย

ค่าใช้จ่ายในการเดินรถจัดเป็นต้นทุนที่สูงมาก โดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 78 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น (ตารางที่ 5) ทั้งนี้โดยรวมค่าเสื่อมราคา รถยนต์โดยสารด้วย และมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จากร้อยละ 72 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้นในปี 2515 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 81 ของต้นทุนการดำเนินงานในปี 2519

นอกจากนี้แนวโน้มของต้นทุนการเดินรถยังเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จากปี 2515 ซึ่งเป็นปีฐาน มูลค่าของต้นทุนการเดินรถประมาณ 54,458 พันบาท (ตารางที่ 6) เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในปี 2518 และปี 2519 เป็น 332 หรือ 181,346 พันบาท และ 386 หรือ 210,354 พันบาท ตามลำดับ

2. ต้นทุนการบริหาร (Administrative Costs) ใต้ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าเงินเดือนประจำสำนักงาน และรายจ่ายอื่น ๆ ที่มีลักษณะเป็นต้นทุนคงที่ (Fixed Costs) มีจำนวนค่อนข้างแน่นอน และสม่ำเสมอสำหรับช่วงระยะเวลาการประกอบการขนาดหนึ่ง ค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะเกิดขึ้นเสมอ ไม่ว่าจะนำรถฯ ออกบริการหรือไม่

แต่อย่างไรก็ดี ต้นทุนการบริหารส่วนนี้อาจจะเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้ ทั้งนี้เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของระดับราคา ระยะเวลาและขนาดของกิจการที่ดำเนินงานด้วย "ต้นทุนคงที่จะคงที่เฉพาะในวงเวลาหนึ่ง และขนาดของกิจกรรมช่วงหนึ่ง ที่มีความสัมพันธ์กันเป็นช่วงระยะเวลาที่พอสมควร และเป็นต้นทุนที่มีความหมาย (Relevant Costs)"<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup>Charles Horngren, Cost Accounting - A Management Emphasis (Englewood Cliffs, N.J., Prentice - Hall), p. 28.

ตารางที่ 5

แสดงรายละเอียดของร้อยละของรายได้และต้นทุนการดำเนินงานของ บ.ช.ส. จำกัด

หน่วย : ร้อยละ

	รายการ	ค่าเฉลี่ย*					
			2515	2516	2517	2518	2519
	รายได้จากการดำเนินงาน	100	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
รายได้จากการดำเนินงาน (Total Revenues)	รายได้จากการเดินรถบริษัท	79	70.00	78.90	81.89	82.94	81.00
	- ค่าโดยสาร	78.8	69.96	78.58	81.77	82.71	80.79
	- เบ็ดเตล็ด	.2	.04	.32	.12	.23	.21
	รายได้จากรถรวม	18	25.89	17.60	14.84	14.46	17.35
	รายได้อื่น ๆ	3	4.11	3.50	3.27	2.60	1.65
ต้นทุนการดำเนินงาน (Total Costs)	ต้นทุนการเดินรถ	78	72.07	76.26	79.35	80.49	81.29
	ค่าใช้จ่ายพนักงาน	16	14.54	14.98	17.28	16.41	17.68
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	21	14.58	17.18	23.34	25.06	23.74
	ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	20	19.83	18.20	19.05	22.97	21.64
	ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ	3	2.65	2.93	2.35	2.27	2.53
	ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสาร	9	6.66	6.93	8.26	9.03	12.26
	ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	9	13.81	16.04	9.07	4.75	3.44
	ต้นทุนการบริการ	22	27.93	23.74	20.65	19.51	18.71
	ค่าใช้จ่ายพนักงาน	13	15.80	14.62	12.62	12.08	11.08
	ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์และสวัสดิการ	2	0.40	0.47	2.25	2.69	2.95
	ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	4	7.12	5.20	3.90	2.89	2.97
	ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์	3	4.61	3.45	2.08	1.85	1.71
	ต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น	100	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	ค่าใช้จ่ายพนักงานและสวัสดิการ	31	30.74	30.07	32.15	31.18	31.71
	ค่าน้ำมันรถ, ค่าซ่อมแซมและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ	44	37.06	38.31	44.74	50.30	47.91
ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสาร	9	6.66	6.93	8.26	9.03	12.26	
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	9	13.81	16.04	9.07	4.75	3.44	
ค่าใช้จ่ายในการบริหารสำนักงานอื่น ๆ	7	11.73	8.65	5.78	4.74	4.68	
ต้นทุนการดำเนินงาน/รายได้จากการดำเนินงาน			70.55	62.35	84.54	96.28	95.74
ต้นทุนการเดินรถ/รายได้จากการดำเนินงาน			50.72	47.55	67.08	77.50	77.83
ต้นทุนการบริการ/รายได้จากการดำเนินงาน			19.83	14.80	17.46	18.78	17.90
กำไรขั้นต้นจากการดำเนินงาน			49.28	52.45	32.94	22.50	22.17
กำไรสุทธิจากการดำเนินงาน			29.45	37.65	15.46	3.72	4.26

\* ค่าเฉลี่ยโดยการวัดเศษ

ตารางที่ 6  
แนวโน้มค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทขนส่ง จำกัด ปี 2515 - 2519 (ปี 2515 ปีฐาน)

รายการ	ปี 2515		ปี 2516		ปี 2517		ปี 2518		ปี 2519	
	มูลค่า - บาท	ดัชนี	มูลค่า - บาท	ดัชนี	มูลค่า - บาท	ดัชนี	มูลค่า - บาท	ดัชนี	มูลค่า - บาท	ดัชนี
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	11,087,519	100	16,027,022	144	31,335,226	282	36,973,340	333	45,769,797	412
ค่าเงินเคื้อน	3,357,254	100	4,294,407	182	9,234,574	391	11,285,607	336	12,639,387	376
ค่าเบี้ยเลี้ยง	5,952,142	100	9,855,380	165	19,077,536	320	22,183,386	372	28,702,159	482
ค่าเงินเปอร์เซ็นต์	1,778,123	100	1,877,235	105	3,023,116	170	3,504,347	197	4,428,250	249
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	11,124,237	100	18,389,457	165	42,305,853	380	56,481,161	507	61,440,115	552
ค่าน้ำมันโซลดา	8,212,922	100	13,340,911	162	32,674,045	397	45,564,689	554	50,665,240	616
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	2,911,315	100	5,048,546	173	9,631,808	330	10,916,472	374	10,774,874	370
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	15,124,304	100	19,481,665	128	34,537,440	228	51,757,562	342	56,018,047	370
ค่าใช้จ่ายพนักงานซ่อม	1,217,910	100	1,869,804	153	3,118,578	256	4,595,148	377	6,179,232	507
ค่าอะไหล่	11,001,837	100	11,251,755	102	20,744,980	188	33,148,221	301	35,104,440	319
ค่างานรถยนต์	2,904,557	100	6,360,106	218	10,673,882	367	14,014,193	482	14,734,375	507
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ	2,024,151	100	3,130,647	154	4,269,064	210	5,113,978	252	6,549,364	323
ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสาร	7,258,213	100	7,412,481	102	14,962,631	206	20,331,551	280	31,723,807	437
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	7,840,036	100	17,168,400	218	16,453,050	209	10,688,805	136	8,853,360	112
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินรถ	54,458,460	100	81,609,672	149	143,863,264	264	181,346,397	332	210,354,490	386

ตารางที่ 6 (ต่อ)

รายการ	ปี 2515		ปี 2516		ปี 2517		ปี 2518		ปี 2519	
	มูลค่า - บาท	ดัชนี	มูลค่า - บาท	ดัชนี	มูลค่า - บาท	ดัชนี	มูลค่า - บาท	ดัชนี	มูลค่า - บาท	ดัชนี
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	12,048,171	100	15,645,038	134	22,522,851	193	27,221,984	233	28,695,594	245
เงินเดือนพนักงานประจำสถานี	4,511,705	100	5,305,633	117	12,659,212	280	17,262,954	382	17,963,711	398
เงินเดือนฝ่ายอำนวยการ	3,826,912	100	4,016,821	104	6,282,448	161	7,410,394	193	7,555,607	197
ค่าแรงและค่าล่วงเวลา	3,169,809	100	5,694,464	179	2,696,108	85	1,463,790	46	1,908,217	60
ค่าเบี้ยเลี้ยง ทหาร ตำรวจ ยาม	539,745	100	628,120	116	885,083	164	1,104,846	204	1,269,059	235
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	293,246	100	504,850	172	4,086,852	139	5,875,638	200	7,650,183	260
กองทุนสงเคราะห์พนักงาน	149,011	100	324,825	217	2,150,679	144	3,335,480	223	4,667,007	313
สวัสดิการช่วยเหลือบุตร การศึกษา และ เวชภัณฑ์	144,235	100	180,025	124	1,936,173	134	2,540,158	176	2,983,176	206
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สำนักงาน	3,520,833	100	3,689,973	104	3,763,573	106	4,160,507	118	4,355,570	123
ค่าใช้จ่ายสำนักงานอื่น ๆ	5,429,790	100	5,564,937	102	7,077,033	130	6,697,405	123	6,931,156	127
รวมค่าใช้จ่ายในการบริหาร	21,292,040	100	25,404,798	119	37,450,309	175	43,955,534	206	48,401,901	227
รวมต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น	75,750,500	100	107,014,470	141	181,313,573	239	225,301,931	297	258,756,391	342

ต้นทุนการบริหารของบริษัทขนส่ง จำกัด โดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 22 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี จากปี 2515 มูลค่า 21,292 พันบาท เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนเลขดัชนีเป็น 227 ในปี 2519 หรือมูลค่า 48,401 พันบาท (ตารางที่ 6) แต่ที่น่าสังเกตว่าสัดส่วนของต้นทุนการบริหารต่อต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้นกลับลดลง (ตารางที่ 5) จากประมาณร้อยละ 28 ของต้นทุนการดำเนินงานในปี 2515 กลับลดลงเรื่อย ๆ เป็นร้อยละ 24, 21, 20 จนกระทั่งถึง 19 ของต้นทุนการดำเนินงานในปี 2516 - 2519 ตามลำดับ ทั้งนี้อาจจะเนื่องมาจากบริษัทฯ ได้ขยายกิจการเต็มที่ ทำให้มีโอกาสใช้อุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ ตามความสามารถเต็มกำลังผลิตและกำลังคน มีการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพขึ้น จึงทำให้สัดส่วนของต้นทุนคงที่มีแนวโน้มลดลง

ต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น (Total Costs) ที่เกิดจากการประกอบกิจการขนส่งจึงรวมส่วนของต้นทุนการเดินรถและต้นทุนการบริหารไว้ด้วย ดังนั้นต้นทุนการดำเนินงานจึงเป็นค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับระยะทาง (Mileage) และเวลา (Time) ด้วย<sup>3</sup>

#### จำแนกค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทขนส่ง จำกัด

การเพิ่มขึ้นของต้นทุนการเดินรถและต้นทุนการบริหารดังกล่าว เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียดของค่าใช้จ่ายรายการสำคัญต่อไปนี้

##### 1. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น

รายจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น จัดเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงที่สุด เฉลี่ยแล้วตกประมาณร้อยละ 21 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น (ตารางที่ 5) แม้ในช่วงระหว่างปี 2515 - 2519 ตัวเลขสัดส่วนของต้นทุน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และ-

<sup>3</sup>Robley Winfrey, loc. cit.

ลดลงต้นทุนการดำเนินงาน (ตารางที่ 5) จะเพิ่มขึ้นและลดลงบ้างในแต่ละปี แต่ในปี 2519 ค่าน้ำมันฯ ยังคงสูงสุดในบรรดาค่าใช้จ่ายทั้งหมด คือประมาณร้อยละ 24 ของต้นทุนการดำเนินงานในปีนั้น หรือมูลค่าถึง 61,440 พันบาท

บริษัทฯ มีสถานบริการน้ำมันของตนเองรวมทั้งหมด 5 แห่ง ค่ายกันคือ

สถานบริการที่สถานีขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ เกรมัย

สถานบริการที่สถานีขนส่งสายเหนือ ตลาดหมอนหิน

สถานบริการที่สถานีขนส่งสายใต้ สามแยกไฟฉาย

สถานบริการที่หลังศาลาเฉลิมกรุง และ

สถานบริการกลางดง ที่จังหวัดนครราชสีมา

ในบางเส้นทางที่ไม่มีสถานบริการของบริษัทฯ ต้องใช้บริการจากสถานบริการของเอกชน ซึ่งอาจจะต้องซื้อในราคาที่แพงกว่าจัดหาเองจากองค์การ เชื้อเพลิงบ้าง

แนวโน้มเลขดัชนีการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน โขลา จักว่าเพิ่มสูงมากที่สุดมากกว่าการเพิ่มขึ้นของ เลขดัชนีรายจ่ายทุกประเภทในการประกอบการขนส่ง คือ ในปี 2519 เลขดัชนีเพิ่มจากปีฐานเป็น 616 มีมูลค่าถึง 50,665 พันบาท ในขณะที่เดียวกันเลขดัชนีของค่าน้ำมันลดลงเพิ่มขึ้นในปีเดียวกันเป็น 370 มีมูลค่า 10,774 พันบาท ทำให้ดัชนีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและลดน้อยโดยส่วนรวมเพิ่มขึ้นในปี 2519 ถึง 552 (ตารางที่ 6)

การที่รายจ่ายค่าน้ำมันฯ สูงมากเพราะเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่มีราคาสูงและค่อนข้างจะขาดแคลนอีกด้วย และนอกจากนี้ยังเพราะ

1. ต้นทุนค่าน้ำมันสูงขึ้น จากวิกฤตการณ์ขาดแคลนน้ำมันของโลก ตั้งแต่ปลายปี 2516 เรื่อยมา ตลอดจนการผูกขาดของกลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมัน

การเพิ่มราคาขายส่งของน้ำมันดิบ ทำให้ราคาน้ำมันมาถึงผู้บริโภคในราคาสูงขึ้น สำหรับน้ำมันของบริษัทฯ นั้นจัดซื้อจากองค์การเชื้อเพลิงโดยตรง ซึ่งได้ราคาที่ถูกกว่าท้องตลาดเล็กน้อย

## ตารางที่ 7

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เปลี่ยนแปลงช่วงปี 2516 - 2518

วันที่	เบนซินลิตรละ - บาท		โซลาลิตรละ - บาท	
	ราคาซื้อ	ราคาตลาด	ราคาซื้อ	ราคาตลาด
ก่อน 4 ก.ค. 2516	1.789	1.91	0.856	1.00
1 ส.ค. 2516	1.98	2.09	0.94	1.05
14 พ.ย. 2516	2.388	2.50	0.97	1.05
17 ธ.ค. 2516	2.708	2.82	1.32	1.41
19 ม.ค. 2517	-	-	1.51	1.60
27 ก.พ. 2517	3.318	3.43	2.295	2.33
18 มี.ค. 2518	3.25	3.43	2.534	2.64

ที่มา : กองบัญชี ฝ่ายธุรการ บริษัทขนส่ง จำกัด.



## ตารางที่ 8

ดัชนีราคาขายส่งของประเทศไทยระหว่างปี 2512 - 2518  
(ปี 2511 เป็นปีฐาน)

ปี	ดัชนีรวม		ดัชนีหมวดอุปโภค การขนส่ง*		ดัชนีหมวดน้ำมัน**	
	ดัชนี	เปลี่ยนแปลง	ดัชนี	เปลี่ยนแปลง	ดัชนี	เปลี่ยนแปลง
2512	103.3	-	100.3	-	99.8	-
2513	102.8	-0.5	108.9	8.6	99.1	-0.7
2514	103.1	0.3	120.0	11.1	103.7	4.6
2515	111.2	8.1	132.2	12.2	104.9	1.2
2516	136.6	25.4	155.9	23.7	116.7	11.8
2517	176.0	39.4	189.7	33.8	214.4	97.7
2518	182.6	6.6	209.2	19.5	219.4	5.-
2519	189.8	7.2	216.9	7.7	219.2	-0.2

\* นำหนักดัชนี 6.18

\*\* นำหนักดัชนี 2.49

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์.

ตารางที่ 9  
บริษัทขนส่ง จำกัด  
ประมาณการจำนวนน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่นที่กองสถานีบริการซื้อ องค์การเชื้อเพลิง เฉลี่ยต่อเดือน  
(กันยายน 19)

รายการ	สถานีบริการ 1		สถานีบริการ 3		สถานีบริการ 4		แผนกอค์ฉีก		รวม	
	จำนวนของ	จำนวนเงิน	จำนวนของ	จำนวนเงิน	จำนวนของ	จำนวนเงิน	จำนวนของ	จำนวนเงิน	จำนวนของ	จำนวนเงิน
<u>น้ำมันเชื้อเพลิง</u>										
เซล	240,000ล.	533,760	960,000ล.	2,135,040	288,000ล.	640,512	-	-	1,488,000ล.	3,309,312
เป็นชิ้นพิเศษ	6,000ล.	20,604	6,000ล.	20,604	-	-	-	-	12,000ล.	41,208
เป็นชิ้นธรรมดา	6,000ล.	19,464	6,000ล.	19,464	-	-	-	-	12,000ล.	38,928
รวม		573,828	-	2,175,108	-	640,512	-	-	-	3,389,448
<u>น้ำมันหล่อลื่น</u>										
น้ำมันเครื่องเบอร์ 40	30 ถัง	9,000	30 ถัง	90,000	15 ถัง	45,000	165 ถัง	495,000	210 ถัง	639,000
น้ำมันเครื่อง	-	-	-	-	-	-	1,200 กป.	84,024	1,200 กป.	84,024
น้ำมันเบรก(เอเทค, โทโยต้า)	-	-	-	-	-	-	600 กป.	42,012	600 กป.	42,012
น้ำมันเกียร์และเฟืองท้าย- เบอร์ 140	-	-	-	-	-	-	15 ถัง	51,045	15 ถัง	51,045
น้ำมันเกียร์และเฟือง- ท้าย	-	-	-	-	-	-	600 กป.	24,012	600 กป.	24,012
สารบีหล่อลื่น	-	-	-	-	-	-	500 หลอด	22,525	500 หลอด	22,525
รวม	-	9,000	-	90,000	-	45,000	-	718,618	-	862,618
รวมทั้งสิ้น	-	582,828	-	2,265,108	-	685,512	-	718,618	-	4,252,066

2. ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่นมากขึ้น<sup>4</sup> แต่ไม่สามารถทราบสถิติจำนวนน้ำมันที่ใช้ไปทั้งสิ้น แต่จากจำนวนรถยนต์โดยสารที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการเพิ่มขึ้นของเที่ยววิ่ง และเส้นทางการเดินรถก็ ย่อมทำให้การใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น

## 2. ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา

เป็นรายจ่ายที่มีวงเงินสูงรองลงมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น โดยเฉลี่ยตกประมาณร้อยละ 20 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น

ค่าใช้จ่ายรายการนี้จะจำแนกเป็น 2 ลักษณะด้วยกันคือ "ค่าซ่อมแซม (Repair) เป็นค่าใช้จ่ายที่ช่วยให้ทรัพย์สินที่ชำรุดเสียหาย คงสภาพดีตามเดิม ส่วนค่าบำรุงรักษา (Maintenance) นั้น เป็นค่าใช้จ่ายที่ช่วยป้องกันรักษาทรัพย์สินมิให้ชำรุดเสียหาย"<sup>5</sup> แต่ทางบริษัทขนส่งฯ ได้บันทึกบัญชีไว้ด้วยกัน อาจจะเพราะถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่หักออกจากรายได้ และมีลักษณะใกล้เคียงกันมาก แม้ตามลักษณะของค่าใช้จ่ายแล้ว ค่าบำรุงรักษาจะเป็นรายจ่ายประจำจำนวนคงที่ สำหรับขนาดหนึ่งของกิจการ แต่ค่าซ่อมแซมจะแปรผันไปตามระยะทางการเดินรถก็ตาม

ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นแทบทุก ๆ ปี (ตารางที่ 5) และ (ตารางที่ 6) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสูงขึ้นมาก จากปี 2515 ค่าซ่อมแซมฯ ประมาณ 15,124 พันบาท เลขคี่นี้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งเป็น 370 หรือมูลค่าประมาณ

<sup>4</sup> จากการให้สัมภาษณ์ของวิศวกรที่ปรึกษาฯ, รถฯ ใหม่ใช้น้ำมันเฉลี่ย 3 ก.ม./ลิตร, รถฯ เก่าใช้น้ำมันเฉลี่ย 2½ ก.ม./ลิตร.

<sup>5</sup> พยอ ม สิงห์เสนห์, การบัญชีทรัพย์สินและหนี้สิน ตอน 1 (พระนคร : ชวนพิมพ์, 2512), หน้า 192.

56,018 พันบาท ในปี 2519 รายจ่ายค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาประกอบด้วยรายละเอียดของค่าใช้จ่ายดังต่อไปนี้

- ค่าอะไหล่ ค่าอะไหล่ที่มีมูลค่าสูงสุดในปี 2519 ตกประมาณ 35,104 พันบาท หรือร้อยละ 13 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น

- ค่ายางรถยนต์ เป็นค่าใช้จ่ายที่สูง รองจากค่าอะไหล่ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมากที่สุดในปีของค่าซ่อมแซมฯ จากมูลค่า 2,904 พันบาท ในปี 2519 เลขดัชนีเพิ่มขึ้นถึง 482 และ 507 เป็น 14,014 พันบาท และ 14,734 พันบาท ในปี 2518 และ 2519 ตามลำดับ

- ค่าใช้จ่ายพนักงานซ่อม เลขดัชนีมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสูงมากเช่นกัน จาก 1,217 พันบาท ในปี 2515 เพิ่มขึ้นถึง 377 และ 507 หรือเป็น 4,595 และ 6,179 พันบาท ในปี 2518 และ 2519

น่าสังเกตว่ารายจ่ายค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษามีความสัมพันธ์กับค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสารประจำทางเท่าใดนัก และการที่รายจ่ายค่าซ่อมแซมฯ สูงอาจมีผลจากสาเหตุต่อไปนี้

1. คุณภาพของอะไหล่ อะไหล่ที่ซื้อมาใช้เปลี่ยนแปลงเมื่อของเดิมขาดหายหรือชำรุดใช้การไม่ได้ บริษัทฯ ได้จัดซื้ออะไหล่แท้จากบริษัทฯ ผู้ผลิตรถโดยสารยนต์โดยสารทั้งสิ้น ฉะนั้นราคาอะไหล่จึงค่อนข้างแพง

2. สภาพของการใช้งาน รถยนต์โดยสารของบริษัทฯ ที่มีอยู่มีจำนวนน้อย แต่พนักงานขับรถมีจำนวนมาก และการใช้รถหมุนเปลี่ยนไปตามความจำเป็น นอกจากนั้นมีบ่อยครั้งที่รถประจำเส้นทางหนึ่ง อาจจะต้องนำไปเสริมแทนใช้งานในเส้นทางอื่น รวมทั้งการที่พนักงานขับรถบางคนใช้รถอย่างขาดความระมัดระวังเท่าที่ควร ทำให้รถอยู่ในสภาพใช้การไม่ได้ ต้องเปลี่ยนอะไหล่แทนเสมอ ๆ

3. สภาพของการบำรุงรักษา รถยนต์โดยสารของบริษัทฯ แทบทั้งหมดจะเป็นรถฯ ใหม่ ที่มีคุณภาพดี ราคาสูงพอสมควร และตามหลักการบริษัทฯ ใ้กว้างข้อปฏิบัติต่าง ๆ ไว้ เป็นคู่มือสำหรับพนักงานขับรถและบริกรไว้เป็นอย่างดี จัดให้มี

สมมุติประวัติประจำรถฯ แต่ละคัน และกำหนดขั้นตอนของการตรวจสอบสภาพรถฯ ไว้ช่วย  
การบำรุงรักษา เบื้องต้นจึงขึ้นกับพนักงานขับรถและบริการเป็นสำคัญ แต่ในข้อเท็จจริง  
แล้ว พนักงานขับรถและบริการส่วนมากไม่ได้เอาใจใส่เท่าที่ควร อาจจะเพราะพนักงาน  
ไม่สามารถประจำรถคันใดให้แน่นอนตามที่กำหนดไว้ได้ การเปลี่ยนรถฯ บ่อยๆ  
จะทำให้พนักงานฯ ไม่มีความรู้สึกร่วมรับผิดชอบในความเป็นเจ้าของรถฯ คันใดโดย  
เฉพาะ ทำให้ขาดการบำรุงรักษา ทั้งนี้อาจเป็นเหตุหนึ่งให้รถยนต์ฯ ของบริษัทฯ  
มีสภาพเสื่อมโทรมเร็ว ค่าซ่อมแซมจึงสูง

4. สภาพเส้นทาง ถนนหนทางที่อยู่ในสภาพพื้นผิวที่ดี ช่วยให้การสึกหรอของ  
รถฯ ช้าลง ค่าซ่อมแซมต่ำ แต่สำหรับสภาพเส้นทางถนนในเมืองไทยนั้น ลักษณะ-  
ภูมิประเทศในแต่ละภูมิภาคแตกต่างกันมาก แม้ถนนส่วนใหญ่จะอยู่ในสภาพค่อนข้างจะ  
ดีทั้งสิ้น แต่สำหรับบางสาย เช่น ภาคลใต้ ถนนมีเลี้ยวโค้งมาก ทำให้รายจ่ายค่า  
เปลี่ยนยางรถยนต์ค่อนข้างสูงกว่าสายอื่น ๆ เช่น รถยนต์ฯ สายกรุงเทพฯ - ภูเก็ต  
ยางรถยนต์คู่หนึ่งสามารถใช้งานได้เพียง 20 - 30 วัน ความหนาของยางเหลือ  
ประมาณ 50% ก็ต้องเปลี่ยนมาใช้กับล้อหลัง และเมื่อเหลือเพียง 10% ก็หมดสภาพ  
ใช้งาน แต่ถาถลเป็นเส้นทางสายเหนืออาจจะใช้ได้ยาวนานถึง 60 วัน เป็นต้น

5. อุบัติเหตุ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจักว่ามีจำนวนค่อนข้างจะสูง ปี 2519  
ถัวเฉลี่ยแล้วอุบัติเหตุเกิดขึ้นประมาณเดือนละ 41 ราย<sup>6</sup> อุบัติเหตุเหล่านี้ไม่ว่าจะ  
เป็นรายใหญ่หรือรายย่อย และเกิดจากสาเหตุใดก็ตาม มีส่วนให้บริษัทฯ ต้องขาด  
รายได้ และยังต้องจ่ายค่าซ่อมแซมจำนวนมาก

6. ความสามารถในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา เนื่องจากไม่มีสถิติ  
ตัวเลขที่แน่นอนเกี่ยวกับการซ่อมแซมไว้ แต่จากการศึกษารายงานสถิติการใช้รถยนต์

<sup>6</sup>การให้สัมภาษณ์ของวิศวกรที่ปรึกษา ฝ่ายบำรุงรักษา บริษัทขนส่ง จำกัด.

ส่วนภูมิภาคระหว่างช่วงเดือนตุลาคม 2518 - กันยายน 2519 ปรากฏดังนี้<sup>7</sup>

เดือน	จำนวนรถฯ ที่มี	วิ่งประจำวัน	สายชานเมือง		รถอะไหล่ หมุนเวียน
			ยี่มใต้	รถซ่อม	
ต.ค. 18	296	215	17	79	2
พ.ย. 18	296	215	17	80	1
ธ.ค. 18	296	215	17	69	12
ม.ค. 19	296	215	17	69	12
ก.พ. 19	296	215	17	68	13
มี.ค. 19	296	215	17	66	15
เม.ย. 19	296	215	17	73	8
พ.ค. 19	296	215	17	75	6
มิ.ย. 19	296	215	17	78	3
ก.ค. 19	349	202	-	83	64
ส.ค. 19	349	202	-	81	66
ก.ย. 19	349	202	16	94	53

ถึงเฉลี่ยแล้วจะมีรถฯ รอการซ่อมเดือนละประมาณ 75 คัน ซึ่งจัดว่าเป็นจำนวนค่อนข้างสูง ข้อมูลดิบที่เก็บมาไม่ได้แจ้งรายละเอียดว่าเป็นงานซ่อมรถฯ ที่รับเข้ามาใหม่ หรือเป็นรถฯ เก่าที่คงค้างรอการซ่อมอยู่ แต่อย่างไรก็ดี ใน -

<sup>7</sup>แผนกควบคุมรถโดยสาร กองรถโดยสาร ฝ่ายบำรุงรักษา บริษัท-  
ขนส่ง จำกัด.

รายละเอียดปรากฏว่า รถฯ บางคันต้องรอการซ่อมอยู่เป็นเวลาหลายเดือน อาจจะไม่มียอะไหล่ที่จะเปลี่ยนแทน หรือสาเหตุใดก็ไม่แน่ชัด

จากสถิติดังกล่าว จะเห็นว่าเป็นเพียงการซ่อมรถฯ เฉพาะส่วนหนึ่งของ บริษัทฯ เท่านั้น ซึ่งถ้าหากเป็นการซ่อมรถยนต์โดยสารทั้ง บริษัทฯ ก็จะต้องรอซ่อมมานานกว่านี้ ทั้งนี้เพราะ

- อัตราการดำงของช่างซ่อมค่อนข้างน้อย ปัจจุบันมีช่าง 229 คน ในจำนวนนี้เป็นช่างที่มีคุณวุฒิ 10% ที่เหลือเป็นช่างอาชีพที่เรียนรู้จากการฝึกหัดงาน
- ขอบเขตของความสามารถของช่างซ่อมของบริษัทฯ ส่วนใหญ่ยังต่ำกว่าความสามารถของช่างอาชีพเอกชน
- ขั้นตอนของการพิจารณาในการส่งรถซ่อม ต้องผ่านการบังคับบัญชาตามลำดับชั้น ทำให้งานล่าช้า
- พนักงานซ่อมฯ ทำงานอาทิตย์ละ 6 วัน แต่รถยนต์โดยสารออกบริการทุกวัน ทำให้รถยนต์ฯ ที่ส่งซ่อมต้องรอนาน

7. การซ่อมรถฯ จากภายนอก เนื่องจากขอบเขตความสามารถในการซ่อมของพนักงานบริษัทฯ ยังมีจำกัด งานบางอย่าง เช่น การซ่อมตัวถัง หรือซ่อมเครื่องยนต์ โดยเฉพาะบางยี่ห้อต้องส่งไปซ่อมภายนอก ทำให้ต้นทุนสูงไปด้วย

8. ต้นทุนค่าอะไหล่และยางรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงในระดัปราคาสินค้าต่าง ๆ และภาวะภาษี ตลอดจนค่าเงินตราในสกุลของประเทศผู้ผลิต

### 3. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

คนจัดเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญมากในกิจการขนส่ง เพราะต้องใช้แรงงานจำนวนมาก และยังมีอิทธิพลต่อคุณภาพของบริการ ตลอดจนระดับของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงรักษา ค่าอุบัติเหตุ และอื่น ๆ

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในบริษัทขนส่ง จำกัด รวมทั้งสิ้นเฉลี่ยประมาณ ร้อยละ 31 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมดของบริษัทฯ (ตารางที่ 5) ทั้งนี้เป็น ค่าแรงงานและเงินเดือน ค่าเบี้ยเลี้ยง และเงินเปอร์เซ็นต์ของพนักงานขับรถและบริการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถเฉลี่ยประมาณ 16% และเป็นค่าแรงงาน เงินเดือน พนักงานประจำสถานี ฝ่ายอำนวยการ ค่าสวัสดิการพนักงานต่าง ๆ ใน ส่วนของต้นทุนการบริหารเฉลี่ย 15%

ค่าใช้จ่ายพนักงาน ในส่วนของอัตราค่าแรงและเงินเดือน เป็นค่าใช้จ่าย คงที่ หรือต้นทุนทางตรงที่เกิดขึ้น ส่วนค่าเบี้ยเลี้ยงและเงินเปอร์เซ็นต์เป็นค่าใช้จ่าย แปรผัน

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี (ตารางที่ 6) จากปี 2515 เลขดัชนี 100 ค่าใช้จ่ายพนักงานในส่วนของต้นทุนการเดินรถประมาณ 11,087 พันบาท เลขดัชนีเพิ่มขึ้นเป็น 144 ในปี 2516 และเป็น 282,333 ในปี 2517 และ 2518 ตามลำดับ จนปี 2519 เลขดัชนีเพิ่มขึ้นถึง 412 เป็น 45,769 พันบาท ทั้งนี้เพราะอัตราแนวโน้มของเลขดัชนีค่าเบี้ยเลี้ยงในปี 2519 มีจำนวนสูง ถึง 482 ในขณะที่เดียวกันเลขดัชนีการเพิ่มของเงินเดือนเป็น 376 แต่การเปลี่ยนแปลงในเลขดัชนีของเงินเปอร์เซ็นต์เพียง 249 เท่านั้น

สำหรับค่าใช้จ่ายพนักงานในส่วนของต้นทุนการบริหารนั้น แม้วัดเฉลี่ย จะมีสัดส่วนใกล้เคียงกับค่าใช้จ่ายประเภทเดียวกันในต้นทุนการเดินรถ คือตกประมาณ ร้อยละ 15 - 16 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น ถ้าพิจารณารายละเอียดของการ เปลี่ยนแปลงในค่าใช้จ่ายพนักงานในส่วนนี้ระหว่างปี 2515 - 2519 จะเห็นว่าแนวโน้มของค่าใช้จ่ายจะเพิ่มขึ้นในแต่ละปี จากมูลค่า 12,048 พันบาท เพิ่มขึ้นจนเลข ดัชนีเป็น 245 มูลค่าประมาณ 28,695 พันบาท ในปี 2519 แต่สัดส่วนของกา ใช้จ่ายพนักงานในส่วนของต้นทุนการบริหาร ต่อต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้นกลับลดลง จากร้อยละ 16 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมดในปี 2515 (ตารางที่ 5) ลดลง เร็ว ๆ เป็นร้อยละ 15 ในปี 2516 และร้อยละ 12 ในปี 2517, 2518 จน-



เหลือร้อยละ 11 ของต้นทุนการดำเนินงานในปี 2519

ค่าใช้จ่ายพนักงานมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจาก

1. อัตราค่าแรงงานสูงขึ้น ทั้งนี้ผลสืบเนื่องจากการเรียกร้องค่าแรงงานเพิ่มขึ้นหลายครั้ง ตามภาวะการครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้นตั้งแต่ปี 2516 บริษัทฯ ได้ทำการปรับค่าแรงงานและอัตราเงินเดือน เบี้ยเลี้ยง เพิ่มขึ้นหลายครั้ง และได้เพิ่มค่าครองชีพ

ในปีงบประมาณ 2517 ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2516 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินค่าช่วยเหลือบุตรและเงินช่วยการศึกษาบุตร รวมทั้งทำการปรับเงินเดือนพนักงานระดับต่าง ๆ ดังต่อไปนี้<sup>8</sup>

- พนักงาน เงินเดือนเดิม ตั้งแต่ 600 - 1,900 บาท ปรับเพิ่มเฉลี่ยคนละ 17% ประมาณ 200 บาท
- พนักงานเงินเดือน ตั้งแต่ 2,000 - 5,000 บาท ปรับเพิ่มเฉลี่ยคนละ 10% ประมาณ 300 บาท
- พนักงานขับรถและบริการ ปรับเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงเพิ่มเฉลี่ยคนละ 30% ประมาณ 400 บาท
- ช่างซ่อม ปรับเงินเดือนและค่าแรงเพิ่ม เฉลี่ยคนละ 14% ประมาณ 170 บาท

ซึ่งจะต้องใช้เงินเพิ่มขึ้นประมาณเดือนละ 400,000 บาท

ปัจจุบันกล่าวได้ว่าอัตราค่าแรงงาน และสวัสดิการของบริษัทขนส่ง จำกัด มีต้นทุนมากที่สุดสำหรับกิจการประเดิมกัน<sup>9</sup>

<sup>8</sup> รายงานการประชุมคณะกรรมการบริหารบริษัท ครั้งที่ 8/2516 วันที่ 1 ธันวาคม 2516.

<sup>9</sup> สัมภาษณ์พนักงานขับรถ.

2. รัศมีการว่างงานพนักงานสูงขึ้น จำนวนพนักงานของบริษัทฯ โดย  
ถัวเฉลี่ยในปีต่าง ๆ มีดังนี้<sup>10</sup>

				หน่วย: คน	
<u>2515</u>	<u>2516</u>	<u>2517</u>	<u>2518</u>	<u>2519</u>	
1,260	1,400	2,000	2,600	2,700	

#### 4. ค่าเสื่อมราคาครุภัณฑ์โดยสารประจำทาง

รายจ่ายค่าเสื่อมราคา (Depreciation) ที่ปรากฏในงบการเงินใน  
งวดระยะเวลาบัญชีใด ๆ ก็ตาม โดยปกติแล้วมิใช่เป็นรายการที่จ่ายเงินสดไปใน  
งวดระยะเวลาบัญชีนั้น ๆ แต่เป็นการตัดจ่ายรายจ่ายลงทุน (Capital Expen-  
diture) ในสินทรัพย์ทั้งหมดไปตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์นั้น ๆ ซึ่งจัดเป็น  
รายจ่ายประจำ

แม้รายจ่ายค่าเสื่อมราคาจะไม่มีผลกระทบต่อเงินสดเข้าออก  
(Cash Flow) ของกิจการในงวดบัญชีนั้นโดยตรงก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้ว การ  
กำหนดวงเงินค่าเสื่อมราคาและระยะเวลาของการตัดจ่ายมีผลต่อเงินทุนหมุน  
เวียนของธุรกิจ และการคำนวณกำไรสุทธิเพื่อเสียภาษีของกิจการ ตลอดจนการวาง  
แผนในการลงทุนและอื่น ๆ

ตามประมวลรัษฎากร กำหนดให้เมื่อมีการตัดจ่ายค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์  
โดยนายวิชัย สำหรับรถยนต์โดยสารประจำทางนั้น เลือกหักค่าเสื่อมราคาได้สูงสุด  
ไม่เกินร้อยละ 20 ของมูลค่ารถยนต์<sup>11</sup> หรือพื้ที่กำหนดอายุการใช้งานอย่างเร็ว  
ที่สุดภายใน 5 ปี

<sup>10</sup>แผนกอัตราค่าจ้าง กองการเจ้าหน้าที่ ฝ่ายธุรการบริษัทขนส่ง จำกัด.

<sup>11</sup>พระราชกฤษฎีกา ออกตามประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการหักค่าเสื่อมราคา  
สิทธิหรือค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สิน (ฉบับที่ 22) พ.ศ. 2509 มาตรา 5 ข้อ 6.

กรณีบริษัทขนส่ง จำกัด ได้เลือกวิธีหักค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสาร โดย  
 ใช้วิธีราคาตกทุกปี (Declining Balance Method) กำหนดอัตราคงที่ (Fixed  
 Percentage) เท่ากับร้อยละ 20 ของราคารถยนต์ ที่ลงเหลือในบัญชี (Booked  
 Value) ฉะนั้นมูลค่าของรถยนต์โดยสาร จะปรากฏในงบดุลเสมอ จนกว่าจะมีการ  
 จำหน่ายบัญชีออกไป ค่าเสื่อมราคาปรากฏในบัญชีทำการปีแรก ๆ จะสูงและลดค่า  
 ลงเรื่อย ๆ ในปีหลัง ค่อยถึงต่ำกว่า ปีแรก ๆ นั้น รถยนต์ฯ ยังใหม่ ใช้งานได้อย่าง  
 มีประสิทธิภาพ ปีหลัง ๆ ค่าซ่อมแซมเพิ่มขึ้น ใช้งานไม่ค่อยถนัด แคนวาสังกะตา  
 การเลือกวิธีหักค่าเสื่อมราคาได้ให้ประโยชน์แก่นโยบายการเงินของบริษัทพอสมควร แต่  
 การเลือกวิธีหักค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรง (Straight Line Method)  
 น่าจะทำให้บริษัทฯ ได้รับผลประโยชน์ และใกล้เคียงกับความเป็นจริงในสภาพการ  
 ใช้งานของบริษัทฯ มากกว่า

เช่น รถยนต์ฯ ราคา 200,000 บาท กำหนดให้อายุการใช้งาน 10 ปี  
 มูลค่าซากไม่มี ถ้าเลือกหักค่าเสื่อมราคาวิธีเส้นตรง จะหักค่าเสื่อมมา ปีละ  

$$= \frac{200,000}{10 \text{ ปี}} \text{ บาท} = 20,000 \text{ บาท/ปี}$$

แต่ถ้าเป็นวิธีการที่บริษัทเลือกใช้ในปัจจุบัน โดยใช้อัตรา 20% ของมูลค่า  
 รถยนต์ฯ ที่ปรากฏในบัญชีแล้ว จะตัดจ่ายค่าเสื่อมราคาไถนานกว่า 30 ปี จึงจะหมด  
 สิ้นมูลค่า 200,000 บาท ฉะนั้นการเลือกวิธีนี้จึงน่าจะมีประโยชน์สำหรับมูลค่า  
 ปัจจุบัน (Present Value) ของค่าเสื่อมราคาหักไว้ในแต่ละปี น้อยกว่าวิธีเส้น  
 ตรง

การกำหนดอัตราและวิธีคำนวณค่าเสื่อมราคาว่าจะเลือกวิธีใดจึงเหมาะ  
 สมนั้น ขึ้นอยู่กับมูลค่าของสินทรัพย์ และอายุการใช้งานเป็นส่วนใหญ่ ค่าเสื่อมราคา  
 รถยนต์ฯ นั้นตามทฤษฎีควรเลือกให้อายุการใช้งานที่ประหยัด (Economic Life)  
 ซึ่งขึ้นกับความสามารถของผู้ประกอบการ แต่ปกติอายุการใช้งานดังกล่าวอยู่ในช่วง

ระหว่าง 7 - 10 ปี<sup>12</sup> ถ้านานกว่านี้จะไม่คุ้มค่าซ่อมแซม

สำหรับรายจ่ายค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสารที่ปรากฏในบัญชีทำการของบริษัทขนส่งฯ นั้น ตกประมาณร้อยละ 9 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น (ตารางที่ 5) และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จากปี 2515 มีมูลค่าประมาณ 7,258 พันบาท (ตารางที่ 6) เฉลี่ยเพิ่มขึ้นทุกปี จนกระทั่งปี 2519 เป็น 437 หรือประมาณ 31,723 บาท หรือประมาณร้อยละ 12 ของต้นทุนการดำเนินงานในปี 2519 เท่านั้น ซึ่งยังคงค่อนข้างจะต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับรายจ่ายอื่น ๆ ทั้งนี้อาจเนื่องจาก

1. บริษัทฯ มีรถยนต์โดยสารค่อนข้างน้อย ในช่วงระหว่างปี 2515 - 2519 จำนวนรถยนต์ฯ โดยประมาณของบริษัทมีดังนี้<sup>13</sup>

หน่วย: คัน					
ปี	2515	2516	2517	2518	2519
	357	434	459	488	602

ในปี 2519 จำนวนรถยนต์โดยสาร 602 คันนั้น กว่า 30% (183 คัน) ของจำนวนรถฯ ทั้งหมด เป็นรถยนต์โดยสารที่มีอายุการใช้งานมานานถึง 7 - 12 ปี มูลค่าตามบัญชีของรถยนต์ฯ จะต่ำ ทำให้ค่าเสื่อมราคาค่าตามไปควย เพราะมีการบันทึกบัญชีในราคาทุน (Cost) โดยตลอด แม้มีการยกเครื่อง (Overhaul) หรือปรับปรุงใหม่ก็ไม่ได้มีการปรับราคาใหม่ในมูลค่าปัจจุบัน (Replacement Cost)

2. ตั้งแต่ปี 2517 เป็นต้นมา บริษัทฯ มีการเช่าซื้อรถยนต์โดยสารควยวีซี การผ่อนชำระมาใช้ในการดำเนินงาน โดยได้บันทึกบัญชีค่าเช่าซื้อในแต่ละงวดเป็นรายจ่ายค่าเช่ารถยนต์ฯ จะมีผลให้เป็นค่าใช้จ่ายที่หักจากรายได้ในงวดระยะเวลา

<sup>12</sup>กรมการขนส่งทางบก, "การบำรุงรักษารถ" รายงานผลการสัมมนาการขนส่งประจำทางควยรถยนต์โดยสาร (ประจำปี 2509 ครั้งที่ 2, 26 ก.ย. - 1 ต.ค.), หน้า 9.

<sup>13</sup>กองบัญชี ฝ่ายธุรการ บริษัทขนส่ง จำกัด.

บัญชีนั้น ๆ (ตามสัญญาฯ ประมาณ 1 - 3 ปี) และจะมีการบันทึกเป็นสินทรัพย์เมื่อ  
ได้รับกรรมสิทธิ์หลังจากสิ้นสุดพันธะสัญญาแล้ว โดยโอนเข้าบัญชีเป็นประเภทส่วนเกิน  
ทุน และจะบันทึกค่าเสื่อมราคาอีกครั้งหนึ่ง ตามวิธีการนี้จะทำให้ค่าเสื่อมราคาในงวด  
ที่อยู่ระหว่างการเช่าซื้อจะต่ำกว่าจริง และเมื่อบันทึกใหม่ในงวดหลังก็จะเป็นการนับซ้ำ

และในปีปลายปี 2518 บริษัทฯ ได้เช่ารถยนต์โดยสารของเอกชนมาดำเนินงาน  
จริง ๆ โดยทำสัญญาเป็นการเช่า ค่าเช่ารถนั้นไม่แน่นอน แล้วแต่จะตกลงกัน  
ทั้งนี้เพื่อให้มีรถยนต์ฯ เพียงพอบริการได้ และเป็นการลดภาระค่าซ่อมแซมรถด้วย  
โดยเฉลี่ยอัตราค่าเช่า ตกประมาณกิโลเมตรละ 3.50 บาท<sup>14</sup>

อย่างไรก็ดีตามตารางที่ 6 ไม่ได้ออกค่าเช่ารถยนต์ฯ จริงออกจากค่า  
เช่าซื้อฯ ทั้งนี้เพราะไม่สามารถทราบจำนวนรถเช่าที่แท้จริงได้

#### 5. ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ

ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ เป็นรายจ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดิน  
รถซึ่งนอกเหนือจากค่าใช้จ่ายดังกล่าวข้างต้น โดยได้จัดรวมทั้งรายจ่ายที่มีลักษณะเป็น  
ต้นทุนแปรผันและต้นทุนประจำไว้ด้วย ได้แก่ค่าผ่านทาง ค่าพิมพ์ตัวชี้ ค่าธรรมเนียม  
ต่าง ๆ ในการเดินรถ รวมทั้งค่าต่อทะเบียน และค่าใช้จ่ายอุบัติเหตุด้วย

ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ มีประมาณร้อยละ 3 ของต้นทุนการดำเนินงาน  
ทั้งสิ้น (ตารางที่ 5)

#### 6. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ต้นทุนการบริหารทั้งหมด ซึ่งจัดรวมรายจ่ายทุกประเภทที่นอกเหนือจาก  
รายจ่ายในการเดินรถเข้าไว้ด้วยกันดังกล่าวในรายละเอียดไว้ในต้นทุนการดำเนินงาน  
ข้างต้นแล้ว

ต้นทุนการประกอบการขนส่งที่เกิดขึ้นทั้งหมดนั้น ในส่วนของต้นทุนการเดินรถ  
ส่วนใหญ่สามารถจะแยกต้นทุนให้เข้ากับรถยนต์โดยสารคันนั้น ๆ ได้ แต่สำหรับต้นทุน  
การบริหารมีลักษณะเป็นรายจ่ายประจำและเป็นต้นทุนรวม  
เป็นปัญหาอย่างหนึ่งที่ยากจะแยกไคว่ ต้นทุนส่วนใดเป็นต้นทุนของรถยนต์

<sup>14</sup>แผนกกำหนดการเดินรถ กองจัดการเดินรถ ฝ่ายการเดินรถ บริษัทขนส่ง  
จำกัด.

โดยสารโค หรือสายโคโค<sup>15</sup> เพราะยากที่จะกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนกับ  
ผลผลิตที่เกิดขึ้นโค แต่อย่างไรก็ดี ในการวิเคราะห์ต้นทุนในระยะเวลาที่ยาวนาน  
โดยสนใจศึกษาแนวทางที่จะหามาตรการในการแบ่งปันต้นทุนนั้น ๆ โค

ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนการเดินรถ

ต้นทุนการประกอบการขนส่งนั้น อาจจะแตกต่างกับต้นทุนการดำเนินงาน  
ในธุรกิจอื่น ๆ ที่ผู้ผลิตบริการ ไม่อาจจะเลือกใ้ปัจจัยการผลิตบางอย่างโค เช่น  
เส้นทาง หรือถนนหนทาง จะต้องเป็นไปตามที่รัฐจัดสร้างนอกจากนี้การปฏิบัติการต้อง  
ดำเนินงานภายใต้ข้อบังคับของกฎหมาย ให้บริการตามตาราง เวลาที่กำหนด ผู้-  
ประกอบการขนส่งจึงต้องจัดบริการเพื่อสนองความต้องการ (Demand) ของประชาชน  
โดยที่มีส่วนควบคุมค่าใช้จ่ายทางด้านการตลาดค่อนข้างน้อย

นอกจากต้นทุนการประกอบการขนส่ง จะมีส่วนสัมพันธ์กับต้นทุนของปัจจัย  
การผลิตดังกล่าวไว้ข้างตน และปริมาณของผู้ให้บริการโดยตรงแล้ว ยังมีปัจจัยอื่น ๆ  
ที่มีอิทธิพลต่อต้นทุนการเดินรถโดยตรงอีกด้วย ซึ่งได้แก่

ก. ถนนหนทาง จัดเป็นค่าใช้จ่ายสำคัญในการขนส่งประการหนึ่ง และมีส่วน  
สัมพันธ์ต่อ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันเป็นองค์ประกอบของต้นทุนการผลิตบริการการขนส่ง  
ไม่น้อย โดยเฉพาะในส่วนของ

- ระยะทาง ถ้าหากเส้นทางเดินรถโคเป็นถนนสายยาว ไกล ต้นทุน  
ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ก็จะไปสูงตามไปด้วย แต่ในขณะเดียวกันเส้นทางที่สั้นก็อาจจะทำให้  
และบริการได้มากกว่าเส้นทางระยะยาว ความต้องการให้บริการอาจจะมากกว่า  
เส้นทางสายยาวก็ได้

---

<sup>15</sup>John R. Meyer, Technical of Transport Planning  
(The Brooking Institution, 1971), pp. 30 - 35.

- สภาพของเส้นทาง ถนนหนทางที่อยู่ในสภาพที่ดี ราคาขงหมค  
ค่าเสื่อมสึกหรอของรถยนต์ยอมต่ำกว่าถนนลูกรัง รถใช้งานได้นานและกินน้ำมัน  
น้อยกว่าถนนที่โล่งเดี่ยวมาก เครื่องยนต์กลไกต่าง ๆ ของรถยนต์ต้องทำงานมาก  
กว่าเส้นทางที่ตรงยาวเหยียดออกไป

- ปริมาณการจราจร ในช่วงถนนสายใดที่มีการจราจรที่คึกคัก น้ำมัน  
เชื้อเพลิงจะสิ้นเปลืองมากขึ้น และเสียเวลาการเดินทางนาน หรือถ้าหากมีการควบคุม  
การจราจรบนเส้นทางสายนั้น เช่น ควบคุมอัตราความเร็ว หรือควบคุมการเดิน  
รถทำให้จำเป็นต้องอ้อมไปในเส้นทางอื่นยอมมีผลต่อค่าใช้จ่ายรายการต่าง ๆ ที่เกิด  
ขึ้นจากการเดินทางได้เช่นกัน

ข. ยานพาหนะ รถยนต์โดยสารเป็นอุปกรณ์การขนส่งที่ผู้ประกอบการ  
สามารถเลือกโรชนาคหรือคุณภาพการบริการ เพื่อสนองความต้องการของมหาชน  
ได้

- น้ำหนักของรถยนต์และน้ำหนักบรรทุก เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนการ  
ผลิตต่อสูงหรือต่ำใด ถ้าน้ำหนักบรรทุกสูงก็จะบรรทุกผู้โดยสารได้มาก แต่อย่างไร  
ก็ดี น้ำหนักบรรทุกก็สัมพันธ์อยู่กับกำลังแรงม้าของรถยนต์ด้วย

- ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ ถ้าเครื่องยนต์มีประสิทธิภาพดี กำลัง  
แรงมาสูง จะทำให้เกิดความคล่องตัว แฉนไต่เร็ว ค่าใช้จ่ายค่า ไร่ เวลาน้อย หรือ  
รถบางชนิดอาจจะออกแบบเครื่องยนต์ไว้โดยเฉพาะ สำหรับบริการใช้งานในสภาพ  
ต่าง ๆ กัน

- จำนวนยานพาหนะ ถ้าเป็นกิจการขนาดใหญ่ มีรถยนต์มาก ค่าใ  
จ่ายคานสำนักงานจะประหยัด และมีการใแรงงานได้มีประสิทธิภาพ

- สภาพของเครื่องยนต์ เครื่องยนต์เก่าอาจจะกินน้ำมันมาก กลไก  
ต่าง ๆ ไม่ดี ต้องซ่อมแซมบ่อย หรือเกิดอุบัติเหตุง่ายหากขาดความระมัดระวัง เครื่อง  
ยนต์ใหม่ราคาแพง แต่ค่าซ่อมต่ำ และการใงานมีประสิทธิภาพสูงกว่า

- สภาพตัวถังและกลไกย่อย ๆ ของรถยนต์ รถยนต์บางคันต่อตัวถัง

ให้หลังคาสูง ทำให้มีเนื้อที่บรรจุไคมาก โดยข้างล่างใต้ท้องรถอาจจะเก็บพวก  
สัมภาระต่าง ๆ ไว้ได้ควย เป็นการเพิ่มเนื้อที่ หรือบางคันอาจจะจัดที่นั่งใหม่มาก  
บรรจุผู้โดยสารไคมาก แต่ทำให้ทางเดินแคบ แออัดนั่งไม่สบาย ผู้โดยสารอาจจะ  
ไม่นิยมใช้บริการก็ได้

- วงล้อของยางรถยนต์ และความกดคันของลมในยาง ถ้าหากวงล้อ  
ยางรถยนต์ใหญ่ทำให้หมุนไคเร็วเกิดความกดองตัว และถ้ายางรถยนต์ใหม่ จะทำ  
ให้อุปกรณ์ที่สึกที่สึกชั้นลดน้อยลงไปไคมากกว่ายางรถยนต์เก่า แต่อย่างไรก็ดีน้ำหนัก  
ที่บรรจุทุกก็ยังเป็นส่วนประกอบที่สำคัญเช่นกัน

- ชนิดของน้ำมันที่ใช้ การใช้น้ำมันดีเซลกับน้ำมันเบนซิน ย่อมทำให้  
ต้นทุนแตกต่างกันมาก การใช้น้ำมันประเภทเบนซินค่า แลกการบำรุงรักษาเครื่องยนต์  
อาจจะต่อมัคระวังมากกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลบางเล็กน้อย

ค. พนักงานขับรถยนต์ และพนักงานบริการอยู่ในฐานะผู้ร่วมผลิตบริการ  
ออกขายแก่ประธารณอย่างแท้จริง มีไรอยู่ในฐานะนายทุนอย่างผู้ประกอบการ

- อุปนิสัยและมารยาท ถ้าคนขับรถยนต์มีนิสัยดี ขับรถสุภาพ ความ  
ระมัคระวังสูง ทำให้อุปกรณ์ที่สึกค่า คนนิยมใช้บริการมาก ถ้าขับรถหยาบ รวดเสียเร็ว  
อุปกรณ์ที่สึกง่าย

- การบำรุงรักษา ถ้ารักษารถยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่ตลอดเวลา  
ทำให้เครื่องยนต์โรงงานไคนาน สึกหรอน้อยกว่าที่ควร

- สภาพของการขับรถ ถ้าคนขับชอบเปลี่ยนเกียร์บ่อย อาจจะทำให้  
เครื่องยนต์ต้องทำงานมากกว่าปกติ กินน้ำมันมาก รถจะเสียไคง่าย หรือการเปลี่ยน  
ความเร็วของรถบ่อย ๆ ในระดับที่ไม่สม่ำเสมอ ก็เป็นสาเหตุหนึ่งควยที่ทำให้สภาพ  
เครื่องยนต์เสียไคเร็วกว่าที่ควร

ง. กินฟ้าอากาศและภูมิประเทศ

- ถ้าฝนตก ลมแรง ทำให้ถนนลื่น รถยนต์อาจต้องวังช้าเสียเวลาทำ  
เที่ยวไคค่ากว่าปกติ เพราะมีฉะนั้นแล้วอาจขาดการทรงตัวเสียหลักไคง่าย เป็นเหตุ  
ให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย



- ถ้าอากาศร้อนเกินไป และใช้เครื่องยนต์มาก ขับเร็ว จะทำให้เครื่องยนต์ปรับตัวไม่ทัน เครื่องยนต์ร้อนมาก อาจต้องพักระหว่างทาง

- ลักษณะภูมิประเทศ เส้นทางถนนที่ชัน หรือเฉี่ยวโค้งมาก เช่น เส้นทางระหว่างภูเขาในเส้นทางสายเหนือบางตอน การบังคับเครื่องยนต์แตกต่างจากการขับรถในเส้นทางชายฝั่งทะเลตะวันออก ที่ถนนเฉี่ยวโค้งน้อย เส้นทางเหยียดตรงเป็นส่วนใหญ่ ทำให้คนขับต่างกันไป

สำหรับในกรณีของการเกิดรถโดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดต่าง ๆ จัดได้ว่าเป็นงานบริการหลักของบริษัทขนส่ง จำกัด เปรียบเสมือนเส้นโลหิตแดงกระจายไปทั่วทุกภูมิภาคแห่ง 72 จังหวัดของประเทศ มีเส้นทางระยะยาวต่างกันตามความไกลและใกล้ของภูมิภาคนั้น ๆ แม้อสภาพของถนนหนทางจัดอยู่ในชั้นดีแทบเสมอกันทั่วทั้งหมดยุคแล้ว แต่ลักษณะของเส้นทางต่าง ๆ ทั้ง 4 สาย คือ สายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ และสายเดียบชายฝั่งทะเลตะวันออก ยังคงแตกต่างกันไปตามภูมิภาคของภาคนั้น ฉะนั้นถนนหนทางยังคงเป็นปัจจัยภายนอก (External Factors) ส่วนหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการเกิดรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดในภูมิภาคต่าง ๆ ใหม่มากน้อย สูงต่ำแตกต่างกัน โดยจะสัมพันธ์โดยตรงกับพนักงานขับรถ และยานพาหนะที่ใช้ในการประกอบการขนส่งประจำทาง ดังรายละเอียดที่กล่าวข้างต้นอยู่เสมอ