

บทที่ 3

ต้นทุนค่าดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทาง

โดยที่โครงสร้างต้นทุนค่าดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การฯ มีลักษณะแตกต่างไปจากกิจการอื่น ดังนั้น ในบทนี้จึงจำเป็นต้องจัดประเภทของค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับต้นทุน และเพื่อที่จะนำไปใช้ประโยชน์ในการคำนวณต้นทุนโดยประมาณในการดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางธรรมดาขององค์การฯ ในบทต่อไปได้อีกด้วย

การจำแนกประเภทต้นทุนค่าดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทาง

องค์การฯ ได้จำแนกประเภทของต้นทุนค่าดำเนินงานออกเป็น 4 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. ต้นทุนในการเดินรถ คือ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่ประชาชน ซึ่งประกอบด้วย

1.1 เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ได้แก่ เงินเดือน ค่าจ้าง เบี้ยเลี้ยง ค่าครองชีพ เบี้ยขยัน และค่าล่วงเวลา ที่องค์การฯ จ่ายให้แก่พนักงานด้านปฏิบัติการและพนักงานด้านซ่อมบำรุง เช่น พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายท่า เป็นต้น นอกจากนี้ยังรวมถึงสวัสดิการที่องค์การฯ ให้แก่พนักงาน และครอบครัวของพนักงาน ดังกล่าว

อนึ่ง เงินตอบแทน (เปอร์เซ็นต์) ที่จ่ายให้แก่พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นอัตราร้อยละของรายได้ค่าโดยสารนั้น จะถือว่าเป็นต้นทุนในการเดินรถด้วย อย่างไรก็ตาม ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และต้นทุนตามตารางที่ 2 ได้แยกแสดงรายการเงินตอบแทนนี้ไว้ต่างหากเนื่องจากในทางปฏิบัติจะจ่ายเงินเปอร์เซ็นต์ดังกล่าวจากรายได้ค่าโดยสาร

1.2 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น หมายถึง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าน้ำมันหล่อลื่น เฉพาะส่วนที่ใช้กับรถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การฯ และรถเช่าที่นำไปใช้ในงานบริการเท่านั้น

1.3 ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร คือ ค่าเช่าที่องค์การฯ จ่ายให้แก่เจ้าของรถ-
โดยสารหรือผู้ให้เช่าตามสัญญาเช่ารถโดยสาร

1.4 ค่าเช่าซ่อมรถยนต์โดยสาร คือ ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษา
รถยนต์โดยสารที่องค์การฯ จ่ายให้แก่ผู้รับจ้างตามสัญญาเช่าซ่อมรถยนต์-
โดยสารทั้งส่วนที่เป็นขององค์การฯ และส่วนที่เป็นรถเช่า ซึ่งองค์การฯ สักหาไว้เพื่อใช้ในงาน-
บริการ

1.5 ค่าซ่อมแซม อะไหล่ อุปกรณ์ ฯลฯ ได้แก่ ค่ายางรถยนต์และยาง-
ใน ค่าแบตเตอรี่ ค่าอะไหล่ ค่าจ้างซ่อมเบ็ดเตล็ด สำหรับรถยนต์โดยสารประจำทางของ
องค์การฯ ที่มีไว้เพื่อใช้ในงานบริการแต่ไม่ได้รวมอยู่ในสัญญาจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษา นอก
จากนี้ยังรวมถึงค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์โรงงาน โรงซ่อม รถช่าง
ตลอดจนเครื่องใช้และเครื่องตกแต่งสำนักงานของฝ่ายซ่อมบำรุง

1.6 ค่าเสื่อมราคา ได้แก่ ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสารประจำทาง
ขององค์การฯ ที่มีไว้เพื่อใช้ในงานบริการ ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ใช้ในงานซ่อมบำรุง การ
ตัดจำหน่ายค่าปรับปรุงที่ดินโรงซ่อม เช่น ค่าเสื่อมราคาอาคารโรงซ่อม ค่าเสื่อมราคายาน-
พาหนะ และอุปกรณ์ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา เป็นต้น

1.7 ค่าภาษี ค่าทะเบียนยานพาหนะ ฯลฯ ได้แก่ ค่าภาษี ค่าใบ-
อนุญาต และค่าธรรมเนียมตรวจสภาพรถยนต์โดยสารประจำทางทั้งส่วนที่เป็นรถขององค์การฯ และ
รถเช่า ซึ่งองค์การฯ สักหาไว้เพื่อใช้ในงานบริการ

1.8 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการเดินรถที่นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายทั้ง 7 ราย-
การข้างต้น เช่น ค่าเสียหายอุบัติเหตุ ค่าพิมพ์ตัว และยังคงรวมค่าจ่ายคืนรถร่วมบริการไว้
ด้วย

2. ต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถ คือ ต้นทุนที่เกิดขึ้นในกองปฏิบัติการเดิน-
รถของเขตการเดินรถต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย

2.1 เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ได้แก่ เงินเดือน
ค่าจ้าง เบี้ยเลี้ยง เบี้ยขยัน ค่าครองชีพ และค่าล่วงเวลา ที่องค์การฯ จ่ายให้แก่พนักงาน
ประจำกองปฏิบัติการเดินรถ รวมทั้งสวัสดิการที่องค์การฯ ให้แก่พนักงานและครอบครัวของ
พนักงานดังกล่าวด้วย

2.2 ค่าเสื่อมราคา หมายถึง ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ของกองปฏิบัติการเดินรถ เช่น การตัดจำหน่ายค่าปรับปรุงที่ดินของตู้เก็บรถ ค่าเสื่อมราคาอาคารตู้เก็บรถ ค่าเสื่อมราคาอาคารที่ทำการกองปฏิบัติการเดินรถ ค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์สำนักงาน ค่าเสื่อมราคา-รถยนต์ เป็นต้น

2.3 ค่าเช่าตู้ ค่าเช่าทำปล้อยรถ คือ ค่าเช่าที่องค์กรฯ จ่ายให้เจ้าของสินทรัพย์ที่องค์กรฯ เช่าเพื่อใช้เป็นตู้เก็บรถและทำปล้อยรถ เช่น ค่าเช่าที่ดิน ค่าเช่าอาคาร เป็นต้น

2.4 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ของกองปฏิบัติการเดินรถที่นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายทั้ง 3 รายการข้างต้น เช่น ค่าไฟฟ้าและน้ำประปา ค่ารักษาความปลอดภัย ค่าพาหนะ และค่าน้ำมันรถยนต์ ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ ค่าซ่อมแซมอาคารสำนักงาน เป็นต้น

3. ต้นทุนในการบริหาร ได้แก่ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดของสำนักงานกลาง และค่าใช้จ่ายทั้งหมดของเขตการเดินรถ ยกเว้นต้นทุนในการเดินรถและต้นทุนของกองปฏิบัติการเดินรถตามที่กล่าวไว้ในข้อ 1 และข้อ 2 ต้นทุนประเภทนี้ประกอบด้วย

3.1 เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ได้แก่ เงินเดือน ค่าจ้าง เบี้ยเลี้ยง ค่าครองชีพ เบี้ยขยัน และค่าล่วงเวลา ที่องค์กรฯ จ่ายให้แก่พนักงานประจำสำนักงานกลาง และพนักงานประจำสำนักงานเขตที่ไม่ได้รวมไว้ในต้นทุนการปฏิบัติการเดินรถ ตลอดจนสวัสดิการที่องค์กรฯ ให้แก่พนักงานและครอบครัวของพนักงานดังกล่าว

3.2 ค่าเสื่อมราคา คือ ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ของสำนักงานกลางและสินทรัพย์ของสำนักงานเขตที่ไม่ได้เป็นของกองปฏิบัติการเดินรถ ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาอาคารสำนักงาน ค่าเสื่อมราคาเครื่องตกแต่งและอุปกรณ์สำนักงาน ค่าเสื่อมราคารถยนต์ เป็นต้น

3.3 ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา หมายถึง ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาสินทรัพย์ของสำนักงานกลาง และสำนักงานเขตที่ไม่ได้เป็นของกองปฏิบัติการเดินรถ

3.4 ค่าเช่าอาคารสำนักงาน คือ ค่าเช่าที่องค์กรฯ จ่ายให้เจ้าของอาคารหรือผู้ให้เช่า สำหรับอาคารที่องค์กรฯ ใช้เป็นที่ทำการสำนักงานกลางและสำนักงานเขต

3.5 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการบริหารที่นอกเหนือจากที่กล่าวไว้ในข้อ 3.1-3.4 เช่น ค่าไฟฟ้าและน้ำประปา ค่าโทรศัพท์ ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ ค่าน้ำมันรถยนต์ เป็นต้น

4. ต้นทุนอื่น ๆ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่งได้แก่ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ทั้งที่เป็นเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาว เหตุผลที่องค์กรฯ แยกแสดงค่าใช้จ่ายรายการนี้เป็นต้นทุนประเภทหนึ่งแยกต่างหากจากต้นทุนประเภทอื่น เพราะค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่องค์กรฯ จะต้องจ่ายในแต่ละปีมีจำนวนเงินสูงมาก

การวิเคราะห์ต้นทุน

การวิเคราะห์ต้นทุนในบทนี้เป็นการนำข้อมูลงบการเงินตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 มาเปรียบเทียบกัน พร้อมทั้งแสดงค่าใช้จ่ายแต่ละรายการเป็นอัตราร้อยละของรายได้ (ตารางที่ 2) กับเป็นอัตราร้อยละของต้นทุนรวม (ตารางที่ 3) การวิเคราะห์ในลักษณะนี้จะทำให้สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของปีใดปีหนึ่งกับปีอื่น ๆ ได้ นอกจากนี้การแสดงตัวเลขเปรียบเทียบจะทำให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของรายได้และต้นทุนต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง ทำให้ทราบว่าสมรรถภาพในการดำเนินงานขององค์กรฯ มีแนวโน้มที่ดีขึ้นหรือไม่ และมีสาเหตุมาจากรายการใด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในการบันทึกข้อมูลในทางบัญชีสำหรับบางปีไม่ได้แยกค่าใช้จ่ายบางรายการของรถโดยสารธรรมดากับรถโดยสารปรับอากาศไว้ให้ชัดเจน จึงทำให้การวิเคราะห์ต้นทุนในบทนี้จำเป็นต้องใช้ข้อมูลงบการเงินที่แสดงผลการดำเนินงานรถยนต์โดยสารทั้งหมดขององค์กรฯ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับต้นทุน ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. 2524

รายการ	2520		2521		2522		2523		2524	
	พันบาท	ร้อยละ	พันบาท	ร้อยละ	พันบาท	ร้อยละ	พันบาท	ร้อยละ	พันบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินรถ										
รายได้จากการเดินรถรวม	618,694.-	100.00	1,052,932.-	100.00	1,413,652.-	100.00	1,765,312.-	100.00	2,501,161.-	100.00
หัก เงินตอบแทนพนักงานเก็บค่าโดยสาร และพนักงานขับรถ	-	-	33,487.-	3.18	57,956.-	4.10	81,264.-	4.60	49,205.-	1.73
รายได้จากการเดินรถสุทธิ	618,694.-	100.00	1,019,445.-	96.82	1,355,696.-	95.90	1,684,048.-	95.40	2,457,876.-	98.27
รายได้จากการเดินรถสุทธิ	618,694.-	100.00	1,019,445.-	100.00	1,355,696.-	100.00	1,684,048.-	100.00	2,457,876.-	100.00
หัก ต้นทุนในการเดินรถ:-										
เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น	294,480.-	47.60	372,959.-	36.58	472,356.-	34.84	539,867.-	32.06	757,670.-	30.83
ค่าจ้างเหมาซื้อเพลิงและหล่อสี	158,815.-	25.67	245,070.-	24.04	357,989.-	26.40	736,251.-	43.72	930,833.-	37.87
ค่าเช่ารถบดคัโดยสาร	82,208.-	13.29	156,215.-	15.32	155,270.-	11.45	209,158.-	12.42	260,512.-	10.60
ค่าเช่ารถบดคัโดยสาร	26,073.-	4.21	138,629.-	13.66	223,826.-	16.51	396,148.-	23.52	506,240.-	20.60
ค่าซ่อมแซม ค่าอะไหล่ อุปกรณ์ ฯลฯ	157,594.-	25.47	92,592.-	9.08	27,047.-	2.00	50,426.-	2.99	20,607.-	0.84
ค่าเสื่อมราคา	33,787.-	5.46	120,449.-	11.82	161,024.-	11.88	146,980.-	8.73	145,144.-	5.90
ค่าภาษี ค่าทะเบียนยานพาหนะและอื่น	4,529.-	0.73	7,252.-	0.72	17,335.-	1.28	78,954.-	4.69	158,731.- ¹	6.46
รวมต้นทุนในการเดินรถ	757,486.-	122.43	1,133,166.-	111.16	1,414,847.-	104.36	2,157,784.-	128.13	2,779,737.-	113.10
ต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถ:-										
เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น	67,882.-	10.97	78,849.-	7.73	108,884.-	8.03	127,902.-	7.59	164,653.-	6.70
ค่าเช่ารถ ค่าเช่าทำปดอบรถ	23,688.-	3.83	23,910.-	2.35	28,153.-	2.08	33,406.-	1.98	34,730.-	1.41
ค่าเสื่อมราคาคณะอื่น ๆ	13,222.-	2.14	16,035.-	1.57	17,316.-	1.28	25,857.-	1.54	37,974.-	1.54
รวมต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถ	104,792.-	16.94	118,794.-	11.65	154,353.-	11.39	187,165.-	11.11	237,357.-	9.65
ต้นทุนในการบริหาร										
เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ๆ	7,217.-	1.17	8,003.-	0.79	9,211.-	0.68	10,132.-	0.60	19,752.-	0.80
ค่าเช่าอาคารสำนักงาน	144.-	0.02	510.-	0.05	1,077.-	0.07	2,725.-	0.16	3,641.-	0.15
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	46.-	0.01	95.-	0.01	132.-	0.01	573.-	0.03	1,474.-	0.06
ค่าเสื่อมราคาคณะอื่น ๆ	3,247.-	0.52	5,879.-	0.57	9,385.-	0.69	23,925.-	1.42	36,617.-	1.49
รวมต้นทุนในการบริหาร	10,654.-	1.72	14,487.-	1.42	19,735.-	1.45	37,355.-	2.21	61,484.-	2.50
รวมต้นทุนในการให้บริการ	872,930.-	141.09	1,266,447.-	124.23	1,588,935.-	117.20	2,382,304.-	141.45	3,078,578.-	125.25
บวก ต้นทุนอื่น	17,502.-	2.83	112,165.-	11.00	156,783.-	11.57	95,134.-	5.65	163,192.-	6.64
รวมต้นทุนทั้งสิ้น	890,432.-	143.92	1,378,612.-	135.23	1,745,718.-	128.77	2,477,438.-	147.10	3,241,770.-	131.89
กำไร (ขาดทุน) ก่อนรายได้อื่น ๆ	(271,738.-)	(43.92)	(359,167.-)	(35.23)	(390,022.-)	(28.77)	(793,390.-)	(47.10)	(783,894.-)	(31.89)
บวก รายได้อื่น ๆ	4,229.-	0.68	5,297.-	0.52	7,590.-	0.56	7,855.-	0.47	23,299.-	0.95
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(267,509.-)	(43.24)	(353,870.-)	(34.71)	(382,432.-)	(28.21)	(785,535.-)	(46.63)	(760,595.-)	(30.94)

ที่มา : ตัวเลขรายได้และค่าใช้จ่าย (ภายหลังการปรับปรุง) จากงบกำไรขาดทุนประจำปีของปี สำนักรถเมล์ ส่วนงานการเงิน

¹ รวมค่าจ่ายคืนรถร่วมบริการจำนวนเงินประมาณ 136.6 ล้านบาท ซึ่งคำนวณเป็นอัตราร้อยละของรายได้ค่าโดยสารของรถร่วมบริการ

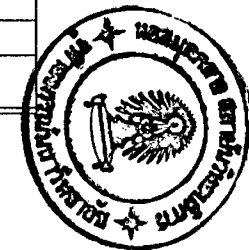
ตารางที่ 3

การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนแต่ละประเภทกับต้นทุนรวม ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ.2520 ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. 2524

รายการ	2520		2521		2522		2523		2524	
	พันบาท	ร้อยละ	พันบาท	ร้อยละ	พันบาท	ร้อยละ	พันบาท	ร้อยละ	พันบาท	ร้อยละ
ต้นทุนในการเดินรถ :-										
เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น	294,480.-	33.07	372,959.-	27.05	472,356.-	27.06	539,867.-	21.79	757,670.-	23.37
ค่าจ้างมิเชอเพลิงและหล่อหิน	158,815.-	17.84	254,070.-	17.78	357,989.-	20.51	736,251.-	29.72	930,833.-	28.71
ค่าเช่ารถบดโดยค่า	82,208.-	9.23	156,215.-	11.33	155,270.-	8.89	209,158.-	8.44	260,512.-	8.04
ค่าเช่ารถบดคันโตโดยค่า	26,073.-	2.93	138,629.-	10.05	223,826.-	12.82	396,148.-	15.99	506,240.-	15.62
ค่าซ่อมแซม ค่าอะไหล่ อุปกรณ์ฯ	157,594.-	17.70	92,592.-	6.72	27,047.-	1.55	50,426.-	2.04	20,607.-	0.64
ค่าเสื่อมราคา	33,787.-	3.79	120,449.-	8.74	161,024.-	9.22	146,980.-	5.93	145,144.-	4.48
ค่าภาษี ค่าทะเบียนยานพาหนะและอื่น ๆ	4,529.-	0.51	7,252.-	0.53	17,335.-	0.99	78,954.-	3.19	158,731.-	4.90
รวมต้นทุนในการเดินรถ	757,486.-	85.07	1,133,166.-	82.20	1,414,847.-	81.04	2,157,784.-	87.10	2,779,737.-	85.76
ต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถ :-										
เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น	67,882.-	7.62	78,849.-	5.72	108,884.-	6.24	127,902.-	5.16	164,653.-	5.08
ค่าเช่าตู้ ค่าเช่าท่าปล่อยรถ	23,686.-	2.66	23,910.-	1.73	28,153.-	1.61	33,406.-	1.35	34,730.-	1.07
ค่าเสื่อมราคาและอื่น ๆ	13,222.-	1.48	16,035.-	1.16	17,316.-	0.99	25,857.-	1.04	37,974.-	1.17
รวมต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถ	104,790.-	11.76	118,794.-	8.60	154,353.-	8.84	187,165.-	7.55	237,357.-	7.32
ต้นทุนในการบริหาร :-										
เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น	7,217.-	0.81	8,003.-	0.58	9,211.-	0.53	10,132.-	0.41	19,752.-	0.61
ค่าเช่าอาคารสำนักงาน	144.-	0.02	510.-	0.04	1,007.-	0.06	2,725.-	0.11	3,641.-	0.11
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	46.-	0.01	95.-	0.01	132.-	0.01	573.-	0.02	1,474.-	0.05
ค่าเสื่อมราคาและอื่น ๆ	3,247.-	0.36	5,879.-	0.43	9,385.-	0.54	23,925.-	0.97	36,617.-	1.13
รวมต้นทุนในการบริหาร	10,654.-	1.20	14,487.-	1.06	19,735.-	1.14	37,355.-	1.51	61,484.-	1.90
ต้นทุนอื่น	17,502.-	1.97	112,165.-	8.14	156,783.-	8.98	95,134.-	3.84	163,192.-	5.02
รวมต้นทุนทั้งสิ้น	890,432.-	100.00	1,378,612.-	100.00	1,745,718.-	100.00	2,477,438.-	100.00	3,241,770.-	100.00

ที่มา : ตัวเลขรายปีและค่าใช้จ่าย (ภายหลังการปรับปรุง) จากงบกำไรขาดทุนประจำงวดปี สำนักงานบัญชี ส่วนงานการเงิน

1 รวมค่าจ่ายสินทรัพย์ร่วมบริการจำนวนเงินประมาณ 136.6 ล้านบาท ซึ่งจำนวนเป็นอัตราร้อยละของรายได้อัตโนมัติโดยค่าของรถร่วมบริการ



การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และต้นทุน

รายได้ที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์นี้หมายถึง รายได้จากกำไรเดิรณลู่ทริ ซึ่งคำนวณโดยนำรายได้จากการเดิรณรวมหักด้วยเงินตอบแทน (เปอร์เซ็นต์) ที่องค์การฯ จ่ายให้แก่พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร เป็นอัตราร้อยละของรายได้ค่าโดยสาร

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้จากการเดิรณลู่ทริกับต้นทุน ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้คือ

1. ต้นทุนในการเดิรณ องค์การฯ มีต้นทุนในการเดิรณลู่ทริเกินกว่าร้อยละ 100.00 ของรายได้จากการเดิรณลู่ทริ กล่าวคือ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 องค์การฯ มีต้นทุนในการเดิรณลู่ทริถึงร้อยละ 122.43 ของรายได้จากการเดิรณลู่ทริ และจะเห็นว่าตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2521 เป็นต้นมาจนถึงปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 อัตราร้อยละดังกล่าวก็ยังคงมีค่าเกินกว่าร้อยละ 100.00 ของรายได้จากการเดิรณลู่ทริ กล่าวคือ มีค่าเท่ากับ ร้อยละ 111.16 104.36 128.13 และ 113.10 ตามลำดับ ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่า อัตราร้อยละของต้นทุนในการเดิรณเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการเดิรณลู่ทริมีค่าสูงมากในปีงบประมาณ พ.ศ. 2523 เนื่องจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2523 ได้เพิ่มสูงขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2522 เกือบเท่าตัว ทั้งนี้การวิเคราะห์ผลต่างระหว่างค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น ปี พ.ศ. 2522 กับปี พ.ศ. 2523 จะแสดงไว้ในหัวข้อ 1.2 สำหรับในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 ถึงแม้ว่าต้นทุนในการเดิรณจะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 113.10 ของรายได้จากการเดิรณลู่ทริ ก็ไม่ได้หมายความว่าผลการดำเนินงานดีขึ้น เพราะต้นทุนไม่ได้มีจำนวนลดลงจริง แต่การที่อัตราร้อยละลดลงนั้นเนื่องมาจากในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 องค์การฯ ได้ทำการปรับอัตราค่าโดยสารให้สูงขึ้น จึงทำให้รายได้เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าการเพิ่มขึ้นของต้นทุน

หากพิจารณาในรายละเอียดของต้นทุนประเภทนี้ จะเห็นว่ามีค่าใช้จ่ายสำคัญอยู่ 4 รายการ คือ

1.1 เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ๆ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ค่าใช้จ่ายรายการนี้มีอัตราร้อยละ 47.60 ของรายได้จากการเดิรณลู่ทริ และได้ลดลงมาเรื่อย ๆ จนกระทั่งเหลือเพียงร้อยละ 30.83 ของรายได้จากการเดิรณลู่ทริในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 การที่อัตราร้อยละของปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 สูงกว่าปีอื่น ๆ

เพราะในปีนั้นองค์กรฯ ต้องรับภาระในการจ่ายเงินชดเชยตามนโยบายของรัฐบาลให้แก่พนักงานที่องค์กรฯ รับโอนมาจากบริษัทมหาชนชนลิ่ง จำกัด และเนื่องจากในปีต่อ ๆ มา อัตราการเพิ่มของรายได้ที่สูงกว่าอัตราการเพิ่มของเงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ดังนั้นส่วนของรายได้ที่องค์กรฯ จะต้องนำมาจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายรายการนี้จึงลดลงถึงแม้ว่าจำนวนเงินที่องค์กรฯ ต้องจ่ายจะเพิ่มขึ้นทุกปีก็ตาม อนึ่ง การเพิ่มขึ้นของจำนวนเงินที่องค์กรฯ ต้องจ่ายนี้เป็นผลจากการเพิ่มอัตราเงินเดือนประจำปีตามปกติ ทั้งนี้เพราะจำนวนพนักงานค่อนข้างจะคงที่¹ ตลอดระยะเวลาที่ศึกษา

1.2 คำนวณเชื้อเพลิงและหล่อลื่น ในระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 - ปีงบประมาณ พ.ศ. 2522 ค่าใช้จ่ายรายการนี้มีอัตราร้อยละประมาณ 24 * 27 ของรายได้จากการเดินรถสุทธิ และอัตราร้อยละดังกล่าวได้เปลี่ยนแปลงสูงขึ้นอย่างมากในปีงบประมาณ พ.ศ. 2523 และ พ.ศ. 2524 กล่าวคือ มีค่าเท่ากับร้อยละ 43.72 และ 37.87 ของรายได้ในแต่ละปีตามลำดับ

การที่คำนวณเชื้อเพลิงและหล่อลื่นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2523 สูงกว่าในปีงบประมาณ พ.ศ. 2522 ถึงร้อยละ 105.66 นั้น เนื่องจากปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.06 และเนื่องจากราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 97.60 ซึ่งคำนวณได้ดังนี้²

¹ สัมภาษณ์ ถาวร สันทรไทย, รองผู้อำนวยการ (ฝ่ายอำนวยการ), องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 12 มกราคม 2526.

² ใช้อัตราน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นข้อมูลในการคำนวณ ทั้งนี้เพราะค่าน้ำมันหล่อลื่นที่รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายรายการนี้มีจำนวนเงินเพียงเล็กน้อย จึงไม่ทำให้ผลลัพธ์ที่ได้ผิดพลาดไปอย่างมีนัยสำคัญ

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลยกเว้นภาษีตามจำนวนเดือน

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2522

ราคาต่อลิตร (บาท)	×	จำนวนเดือน	จำนวนเงิน (บาท)
2.64		4 (ต.ค.-ม.ค.)	10.56
3.03		6 (ก.พ.-ก.ค.)	18.18
4.88		<u>2 (ล.ค.-ก.ย.)</u>	<u>9.76</u>
รวม		<u>12</u>	<u>38.50</u>

$$\therefore \text{ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงต่อลิตร} = \frac{38.50}{12} = 3.20 \text{ บาท}$$

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2523

ราคาต่อลิตร (บาท)		จำนวนเดือน	จำนวนเงิน (บาท)
4.88		4.0 (ต.ค.-ม.ค.)	19.52
7.39		1.5 (ก.พ.-มี.ค.)	11.08
6.54		<u>6.5 (มี.ค.-ก.ย.)</u>	<u>42.51</u>
รวม		<u>12.0</u>	<u>73.11</u>

$$\therefore \text{ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงต่อลิตร} = \frac{73.11}{12} = 6.09 \text{ บาท}$$

การคำนวณหาผลต่าง

ในการคำนวณจะใช้ข้อมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่นจากตารางที่ 2 ซึ่งแสดงจำนวนเงินไว้เป็นหน่วยพันบาท ดังนั้นผลที่ได้จากการคำนวณในที่มีจึงแสดงหน่วยพันบาทด้วยเช่นกัน

$$\begin{aligned} \text{ก. ผลต่างรวม} &= \text{ค่าน้ำมันปี พ.ศ. 2523} - \text{ค่าน้ำมันปี พ.ศ. 2522} \\ &= 736,251 - 357,989 \\ &= 378,262 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{คิดเป็นอัตราการ้อยละ} &= (378,262 \div 357,989) \times 100 \\ &= 105.66 \end{aligned}$$

ข. ผลต่างเนื่องจากปริมาณการใช้น้ำมัน

$$= (\text{ปริมาณการใช้ปี พ.ศ. 2523} - \text{ปริมาณการใช้ปี พ.ศ. 2522}) \times \text{ราคาน้ำมันต่อลิตรของปี พ.ศ. 2522}$$

$$= \{ (736,251 \div 6.09) - (357,989 \div 3.20) \} \times 3.20$$

$$= (120,895.07 - 111,871.56) \times 3.20$$

$$= 9,023.51 \times 3.20 \approx 28,875$$

$$\text{คิดเป็นอัตราการ้อยละ} = (28,875 \div 357,989) \times 100$$

$$= 8.06$$

ค. ผลต่างเนื่องจากราคาน้ำมัน

$$= (\text{ราคาน้ำมันต่อลิตรปี 2523} - \text{ราคาน้ำมันต่อลิตรปี 2522}) \times \text{ปริมาณการใช้ปี 2523}$$

$$= (6.09 - 3.20) \times (736,251 \div 6.09)$$

$$= 2.89 \times 120,895.07 \approx 349,387$$

$$\text{คิดเป็นอัตราการ้อยละ} = (349,387 \div 357,989) \times 100$$

$$= 97.60$$

1.3 ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร การที่จำนวนเงินค่าเช่ารถยนต์โดยสารในแต่ละปีเพิ่มขึ้นหรือลดลงนั้นขึ้นอยู่กับจำนวนรถยนต์โดยสารที่องค์การฯ เช่าในปีนั้น ๆ เพียงอย่างเดียว ทั้งนี้เพราะอัตราค่าเช่ารถยนต์โดยสารต่อคันคงที่ตลอดระยะเวลาที่ศึกษา แต่ถ้าพิจารณาอัตราร้อยละของค่าเช่ารถยนต์โดยสารเปรียบเทียบกับรายได้จากการเดินรถสุทธิปีต่อปีแล้ว จะเห็นว่าอัตราร้อยละดังกล่าวมีค่าค่อนข้างสม่ำเสมอตลอดระยะเวลาที่ศึกษาคือ ประมาณร้อยละ 10 - 15 ของรายได้ในแต่ละปีถึงแม้ว่าจำนวนเงินรายได้ในแต่ละปีจะเปลี่ยนแปลงไปอย่างไรก็ตาม จึงกล่าวได้ว่าค่าเช่ารถยนต์โดยสารในแต่ละปีเปลี่ยนแปลงเป็นสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับการเปลี่ยนแปลงของรายได้ และเนื่องจากค่าเช่ารถยนต์โดยสารต่อคันมีอัตราคงที่ จึงสรุปได้ว่า รายได้จากการเดินรถสุทธิในปีหนึ่ง ๆ มีความสัมพันธ์กับจำนวนรถยนต์โดยสารที่องค์การฯ เช่าในปีนั้น ๆ และที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะองค์การฯ ขาดเงินทุนที่จะมาซื้อรถยนต์โดยสารเพิ่มขึ้นให้มีจำนวนเพียงพอที่จะใช้ในงานบริการ องค์การฯ จึงใช้วิธีการเช่ารถยนต์โดยสารจากบุคคลภายนอกมาทดแทน ทำให้องค์การฯ บริการผู้โดยสารได้มากขึ้น องค์การฯ จึงมีรายได้เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าเช่ารถยนต์โดยสารก็เพิ่มขึ้นด้วย และตามความเป็นจริงแล้วตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2523 เป็นต้นมา องค์การฯ ก็ได้ซื้อรถยนต์โดยสารธรรมดาหรือรถยนต์โดยสารปรับอากาศอีกเลย ซึ่งจะได้จากตารางที่ 2 ว่า หลังจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2522 ที่องค์การฯ ซื้อรถยนต์โดยสารครั้งล่าสุดแล้ว ค่าเสื่อมราคา¹ที่ถือเป็นต้นทุนในการเดินรถ¹ในปีต่อ ๆ มา มีจำนวนใกล้เคียงกันมาก

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ ค่าเสื่อมราคา¹ที่ถือเป็นต้นทุนในการเดินรถ ได้แก่ ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสารขององค์การฯ ที่มีไว้เพื่อใช้ในงานบริการ และค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ใช้ในงานซ่อมบำรุง แต่เนื่องจากองค์การฯ ดำเนินงานซ่อมบำรุงเองน้อยมาก ดังนั้น ค่าเสื่อมราคา¹ที่ถือเป็นต้นทุนในการเดินรถนี้ส่วนใหญ่จึงเป็นค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสาร ด้วยเหตุนี้จึงนำค่าเสื่อมราคาทั้งหมดมาใช้ในการพิจารณาค่าจำนวนรถยนต์โดยสารโดยอนุโลม

1.4 ค่าเหมาะยอมรถยนต์โดยล่ำร เป็นรายการค่าใช้จ่ายที่มีอัตราร้อยละ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการเดินรถสุทธิเพิ่มขึ้นค่อนข้างรวดเร็ว กล่าวคือ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 อัตราร้อยละนี้มีค่าเท่ากับ 4.21 และได้เพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 20.60 ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 การที่อัตราร้อยละแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าเหมาะยอมรถยนต์โดยล่ำรกับรายได้จากการเดินรถสุทธิเพิ่มสูงขึ้นในลักษณะผิดปกติเช่นนี้เนื่องมาจากสาเหตุ 2 ประการคือ ประการแรกจำนวนรถยนต์โดยล่ำรที่รวมอยู่ในสัญญาเหมาะยอมรถโดยล่ำรเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากองค์การฯ ได้พยายามลดการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์โดยล่ำรด้วยหน่วยงานภายในองค์การฯ โดยเปลี่ยนมาใช้มาตรการว่าจ้างบุคคลภายนอกให้เป็นผู้รับผิดชอบในการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์โดยล่ำรแทน และเหตุผลประการที่สองที่ทำให้ค่าเหมาะยอมรถยนต์โดยล่ำรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วก็คือ ผู้รับจ้างเหมาะยอมได้ขอปรับอัตราค่าเหมาะยอมให้สูงขึ้นถึง 2 ครั้ง คือ ขอปรับอัตราค่าเหมาะยอมเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 15 ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2522 เป็นต้นมา จนกระทั่งเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2524 จึงได้ขอปรับอัตราค่าเหมาะยอมเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 18

อนึ่ง นอกจากค่าใช้จ่ายทั้ง 4 รายการที่กล่าวข้างต้นแล้ว จะเห็นว่าค่าซ่อมแซมค่าอะไหล่ อุปกรณ์ ฯลฯ เป็นค่าใช้จ่ายอีกรายการหนึ่งที่มีอัตราร้อยละสูงถึง 25.47 ของรายได้จากการเดินรถสุทธิในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 แต่อัตราร้อยละที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายดังกล่าวกับรายได้นี้ก็กลับลดลงจนกระทั่งเหลือต่ำกว่าร้อยละ 1 ของรายได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 ทั้งนี้เพราะองค์การฯ ได้ปลดระวางรถยนต์โดยล่ำรเก่าที่องค์การฯ ต้องทำการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเองออกไป เนื่องจากรถยนต์โดยล่ำรเหล่านั้นผู้ประกอบการเดิมได้ใช้งานก่อนที่องค์การฯ จะรับโอนประมาณ 20 ปีแล้ว

2. ต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถ จากตารางที่ 2 ถึงแม้ว่าจำนวนเงินของต้นทุนประเภทนี้จะเพิ่มสูงขึ้นในช่วงระยะเวลาที่ศึกษาก็ตาม แต่เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถกับรายได้จากการเดินรถสุทธิแล้ว อัตราร้อยละที่ได้จากการเปรียบเทียบกลับลดลง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอัตราค่าเพิ่มของรายได้สูงกว่าอัตราค่าเพิ่มของต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถ และการที่เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ตลอดจนค่าเช่าอู่ ค่าเช่าท่าปล่อยรถมีจำนวนเงินเพิ่มสูงขึ้นนั้น เป็นผลเนื่องจากการปรับเพิ่มอัตราเงินเดือนและอัตราค่าเช่าเป็นสำคัญ เช่นเดียวกับเหตุผลที่ได้กล่าวไว้ในเรื่องต้นทุนในการเดินรถแล้วคือ จำนวนพนักงานแต่ละประเภทขององค์การฯ ค่อนข้างจะคงที่ และสำหรับอู่รถและท่าปล่อยรถที่องค์การฯ

เข้าส่วนใหญ่ก็ เป็นการต่อสัญญาฉบับเดิม แต่ปรับอัตราค่าเช่าใหม่

3. ต้นทุนในการบริหาร อัตราร้อยละของต้นทุนประเภทนี้เมื่อเปรียบเทียบกับ รายได้จาก การเดินรถสุทธิมีค่าสูงขึ้นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2523 และ 2524 เนื่องจากค่า-
เสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในช่วงสองปีดังกล่าวมีค่าสูงกว่าปีอื่น ๆ มาก ทั้งนี้เพราะองค-
การฯ ได้เริ่มนำเอาระบบบัญชี ระบบรายงานเพื่อการบริหาร และระบบงบประมาณเข้ามาใช้
ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 ทำให้องค์กรต้องเสียค่าใช้จ่ายในการพิมพ์รายงานและเอกสาร
รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการจัดอบรมผู้บริหารและพนักงานที่เกี่ยวข้องกับระบบเป็นจำนวนมาก ค่า-
ใช้จ่ายเหล่านี้ย่อมถือเป็นค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการบริหาร นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในการจัดหา
อุปกรณ์ที่จำเป็นในการจัดทำรายงานดังกล่าวอีกด้วย เช่น เครื่องพิมพ์ดีด เครื่องคิดเลข ฯลฯ
และอุปกรณ์ที่จัดหาใหม่ได้คิดค่าเสื่อมราคารวมไว้เป็นต้นทุนในการบริหาร

4. ต้นทุนอื่น ๆ หรือต้นทุนทางการเงิน หมายถึง ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ใด ๆ
ก็ตามที่องค์กรฯ ต้องจ่ายชำระ ซึ่งในแต่ละปีองค์กรฯ ต้องจ่ายค่าดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน
มิใช่น้อยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2521 และ 2522 รายการดอกเบี้ยจ่าย
มีจำนวนสูงถึงร้อยละ 11.00 และ 11.57 ของรายได้สุทธิ ตามลำดับ อาจกล่าวได้ว่าดอก-
เบี้ยจ่ายมีจำนวนที่ใกล้เคียงกับต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถขององค์กรฯ มาก ทั้งนี้เนื่องจาก
ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2521 และ 2522 องค์กรฯ ต้องจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืมเพื่อซื้อรถยนต์-
โดยสารเป็นเงินจำนวนมาก แต่ต่อมาในปลายปี พ.ศ. 2522 รัฐบาลได้เข้ามารับภาระหนี้สิน
ดังกล่าวไป จึงทำให้ต้นทุนอื่น ๆ ขององค์กรฯ ลดลง ซึ่งจะเห็นได้ว่าในปีงบประมาณ พ.ศ.
2523 รายการต้นทุนอื่น ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการเดินรถสุทธิแล้วมีอัตราลดลง
เหลือเพียงร้อยละ 5.65 เท่านั้น

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนแต่ละประเภทกับต้นทุนรวม

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนแต่ละประเภทกับต้นทุนรวมของแต่ละปีซึ่งแสดง
เปรียบเทียบไว้ตามตารางที่ 3 นั้น สันนิษฐานเพื่อเป็นการสนับสนุนผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์
ระหว่างรายได้กับต้นทุนตามที่กล่าวแล้วข้างต้น นอกจากนี้ยังแสดงให้เห็นแนวทางในการจัดสร-
งงบประมาณขององค์กรฯ อีกด้วย

1. ต้นทุนในการเดินรถ ในระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 - 2524

ต้นทุนประเภทนี้มีจำนวนเงินสูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนค่าดำเนินงานประเภทอื่น ๆ ขององค์การฯ คือ คิดเป็นอัตราร้อยละประมาณ 81 - 87 ของต้นทุนรวม จะเห็นได้ว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ต้นทุนในการเดินรถมีอัตราร้อยละ 85.07 ของต้นทุนรวม ซึ่งใกล้เคียงกันมากเมื่อเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายที่พิจารณา กล่าวคือในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 ต้นทุนในการเดินรถมีอัตราร้อยละ 85.76 ของต้นทุนรวม อย่างไรก็ตามถ้าเปรียบเทียบกับอัตราร้อยละของค่าใช้จ่ายแต่ละรายการของทั้งสองปีแล้วจะแตกต่างกันมากพอสมควรได้ดังนี้

1.1 เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ค่าใช้จ่ายรายการนี้คิดเป็นร้อยละ 33.07 ของต้นทุนรวม และลดลงเรื่อยมาจนมีค่าเพียงร้อยละ 23.37 ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 ทั้งนี้เนื่องจากเหตุผลเช่นเดียวกับที่ได้กล่าวไว้แล้วในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับต้นทุน กล่าวคือ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ซึ่งเป็นปีแรกที่องค์การฯ เริ่มดำเนินงานนั้นได้มีการจ่ายเงินชดเชยเป็นจำนวนมากให้กับพนักงานที่องค์การฯ รับโอนมาจากผู้ประกอบการเดิม การที่อัตราร้อยละของค่าใช้จ่ายรายการนี้ลดลงในปีต่อมา ก็เพราะอัตราการเพิ่มของเงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่นในแต่ละปีน้อยกว่าอัตราการเพิ่มของต้นทุนในการเดินรถ

1.2 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น ค่าใช้จ่ายรายการนี้เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนรวมมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว คือ เริ่มจากอัตราร้อยละ 17.84. ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 เป็น 28.71 ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 ทั้งนี้เนื่องจากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่องค์การฯ ใช้เพิ่มขึ้น และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงก็เพิ่มขึ้นด้วยดังที่ได้แสดงไว้แล้วในเรื่องการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และต้นทุน

1.3 ค่าเช่าซ่อมรถยนต์โดยสาร ในช่วงระยะเวลาที่ศึกษาค่าใช้จ่ายรายการนี้ได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.93 ของต้นทุนรวม เป็นร้อยละ 15.62 ของต้นทุนรวม ในขณะที่อัตราร้อยละของค่าซ่อมแซม อะไหล่ และอุปกรณ์ ฯลฯ เปรียบเทียบกับต้นทุนรวมลดลงจากร้อยละ 17.70 เหลือเพียงร้อยละ 0.64 เนื่องจากอัตราค่าจ้างเช่าซ่อมเพิ่มขึ้นและจำนวนรถโดยสารที่องค์การฯ จ้างบุคคลภายนอกเช่าซ่อมก็เพิ่มขึ้นด้วย ในขณะที่องค์การฯ ได้ปลดระวางรถโดยสารเก่าที่องค์การฯ ทำการซ่อมแซมเองออกไป

2. ต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถ การเปลี่ยนแปลงอัตราร้อยละของต้นทุน

ประเภทนี้เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนรวมในแต่ละปีมีลักษณะคล้ายคลึงกับการเปลี่ยนแปลงของ อัตราร้อยละของต้นทุนประเภทนี้เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการเดินรถสุทธิในแต่ละปี กล่าว คือมีค่าสูงในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 และค่อย ๆ ลดลงเรื่อย ๆ จนเหลือประมาณครึ่งหนึ่ง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 เหตุผลของการเปลี่ยนแปลงของอัตราร้อยละในแต่ละปีในลักษณะ ดังกล่าวนี้ได้อธิบายไว้แล้วในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับต้นทุน

3. ต้นทุนในการบริหาร ในระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 - 2524

อัตราร้อยละของต้นทุนในการบริหารเปรียบเทียบกับต้นทุนรวมเท่ากับ 1.20 1.06 1.14 1.51 และ 1.90 ตามลำดับ การที่อัตราร้อยละนี้มีค่าสูงขึ้นเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของ รายการค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เป็นสำคัญ โดยเฉพาะในปีงบประมาณ พ.ศ. 2523 และ 2524 ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับต้นทุนในการบริหาร

4. ต้นทุนอื่น ๆ การที่อัตราร้อยละของต้นทุนประเภทนี้เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนรวมมีค่าสูงผิดปกติในปีงบประมาณ พ.ศ. 2521 และ 2522 คือ คิดเป็นอัตราร้อยละ 8.14 และ 8.98 ของต้นทุนรวมตามลำดับ ในขณะที่ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 อัตราร้อยละนี้มีค่าเพียง 1.97 ของต้นทุนรวมเท่านั้น เนื่องมาจากองค์การฯ ได้รวมเอาค่าดอกเบี้ยเงินกู้ยืมโดยสำรวจ ในค่าใช้จ่ายรายการนี้ด้วยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2521 และ 2522 ดังที่อธิบายไว้แล้วในเรื่อง การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับต้นทุน อย่างไรก็ตาม ถ้าหากพิจารณาเฉพาะดอกเบี้ย ส่วนที่เป็นของเงินกู้เบิกเกินบัญชีธนาคารแล้ว ค่าดอกเบี้ยเฉพาะในส่วนดังกล่าวจะเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ¹ เพราะองค์การฯ ต้องก่อหนี้เพิ่มขึ้น เนื่องจากการดำเนินงานขององค์การฯ ประสบผลขาดทุนตลอดมา ทำให้้องค์การฯ อยู่ในภาวะที่ขาดแคลนเงินทุนหมุนเวียน

¹แผนกสหกรณ์ฯและหนี้สิน สำนักงานการเงิน ส่วนงานการเงิน : องค์การฯ จ่ายค่า ดอกเบี้ยเงิน เบิกเกินบัญชีธนาคารในปีงบประมาณ พ.ศ. 2522 2523 และ 2524 ประมาณ ปีละ 40 ล้านบาท 87 ล้านบาท และ 163 ล้านบาท ตามลำดับ

การคำนวณต้นทุนจริงในการดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางต่อวันต่อคัน

ในการเปรียบเทียบต้นทุนจริงในการดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การฯ ในแต่ละปีนั้น ผู้เขียนได้คำนึงถึงความเป็นจริงที่ว่าจำนวนรถยนต์โดยสารที่องค์การฯ สดออกวิ่งบริการโดยเฉลี่ยต่อวันในแต่ละปีแตกต่างกัน ดังนั้นเพื่อให้สามารถนำตัวเลขต้นทุนต่าง ๆ ขององค์การฯ มาเปรียบเทียบกันได้อย่างเหมาะสม ในบทนี้จึงแสดงต้นทุนจริงในการดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางต่อวันต่อคันตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ถึง 2524 ไว้ตามตารางที่ 4 นอกจากนี้ยังได้แยกแสดงค่าใช้จ่ายแต่ละรายการของต้นทุนในการเดินรถไว้อย่างชัดเจน เนื่องจากว่าต้นทุนประเภทนี้เป็นต้นทุนประเภทที่สำคัญที่สุดขององค์การฯ

จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่าต้นทุนจริงในการดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางต่อวันต่อคันและต้นทุนในการเดินรถต่อวันต่อคันในแต่ละปี มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ มีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยมาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ทั้งนี้เนื่องจากค่าใช้จ่ายบางรายการที่รวมอยู่ในต้นทุนในการเดินรถได้ทวีสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เช่น เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 375.78 บาท ต่อวันต่อคันในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 นั้นได้เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นทุกปีจนกระทั่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 มีจำนวนเงินสูงถึง 477.64 บาทต่อวันต่อคัน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 202.66 บาทต่อวันต่อคันในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นจนกระทั่งมีจำนวนสูงถึง 586.80 บาทต่อวันต่อคันในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 และค่าใช้จ่ายอีกรายการหนึ่งที่มีอัตราการเพิ่มสูงมากถึงร้อยละ 859.21 ในช่วงเวลา 5 ปีที่นำมาพิจารณาก็คือค่าเช่าอรรถยนต์โดยสารซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 มีจำนวนเงินเพียง 33.27 บาทต่อวันต่อคัน แต่ได้เปลี่ยนแปลงสูงขึ้นจนมีจำนวนสูงถึง 319.13 บาทต่อวันต่อคันในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524

อนึ่ง เป็นที่น่าสังเกตว่าต้นทุนอื่น ๆ หรือดอกเบี้ยจ่ายต่อวันต่อคันได้เพิ่มสูงขึ้นรวดเร็วมาก คือ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ค่าดอกเบี้ยต่อวันต่อคันเท่ากับ 22.33 บาทเท่านั้น แต่ในปีต่อมาคือปีงบประมาณ พ.ศ. 2521 และ 2522 ค่าดอกเบี้ยต่อวันต่อคันมีจำนวนเงินสูงถึง 93.98 บาท และ 117.39 บาท ตามลำดับเพราะเป็นช่วงที่องค์การฯ ต้องจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืมเพื่อซื้อรถยนต์โดยสารด้วย และถึงแม้ว่าการที่รัฐบาลเข้ารับภาระหนี้สินดังกล่าวไปได้ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายต่อวันต่อคันในปีงบประมาณ พ.ศ. 2523 จะลดลงเหลือเพียง 68.52 บาท ก็ตาม แต่ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2524 ค่าดอกเบี้ยต่อวันต่อคันก็กลับเพิ่มสูงขึ้นอีกเป็น 102.88 บาท

ตารางที่ 4

ต้นทุนค่าใช้จ่ายดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางต่อวันต่อคันตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2520 ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. 2524

รายการ	2520	2521	2522	2523	2524
จำนวนรถโดยสารวิ่งเฉลี่ยต่อวัน (คัน)	2,147.-	3,270.-	3,659.-	3,804.-	4,346.-
ต้นทุนต่อวันต่อคัน (บาท)					
ต้นทุนในการเดินรถ					
เงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ตอบแทนอื่น	375.78	312.48	353.68	388.82	477.64
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	202.66	205.33	268.05	530.26	586.80
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	104.90	130.88	116.26	150.64	164.23
ค่าเช่าซ่อมรถยนต์โดยสาร	33.27	116.15	167.59	285.31	319.13
ค่าซ่อมแซม ค่าอะไหล่ ฯลฯ	201.10	77.58	20.26	36.32	12.99
ค่าเสื่อมราคา ค่าภาษี และอื่น ๆ	48.89	107.00	133.55	118.23	191.56 ¹
รวม	966.60	949.42	1,059.38	1,509.58	1,752.35
ต้นทุนในการปฏิบัติการเดินรถ	133.72	99.53	115.57	134.80	149.63
ต้นทุนในการบริหาร	13.47	13.49	14.78	26.90	38.76
ต้นทุนอื่น ๆ (ดอกเบี้ยจ่าย)	22.33	93.98	117.39	68.52	102.88
รวมต้นทุนทั้งสิ้น	1,136.12	1,156.42	1,307.12	1,739.80	2,043.62

¹ รวมค่าจ่ายคืนกรมบริการไว้ด้วย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย