



บทที่ ๓

ต้นทุนในการดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินงานในฐานะของรัฐวิสาหกิจ ประเภทสาธารณูปโภค จึงมิได้มุ่งที่จะแสวงหากำไรสูงสุดดังเช่นธุรกิจโดยทั่ว ๆ ไป สำหรับการดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ องค์การฯ มุ่งหวังที่จะให้บริการประชาชนโดยมีรายรับเพียงพอกับรายจ่ายเท่านั้น อย่างไรก็ตามถ้าการดำเนินงานประสบผลสำเร็จตามความมุ่งหมายและมีรายรับมากกว่ารายจ่าย ก็อาจจะนำส่วนที่เกินมา ใช้ปรับปรุงการดำเนินงานและขยายการดำเนินงาน เช่น เปิดเส้นทางรถเดินรถเพิ่มขึ้น เพิ่มจำนวนรถ และอื่น ๆ ได้

รายจ่ายในการดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศมีหลายลักษณะ และหลายประเภทซึ่งถือว่าเป็นต้นทุนของการดำเนินงาน ในบทนี้จะได้กล่าวถึงต้นทุนในการดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศโดยละเอียด

การจำแนกต้นทุนในการดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ต้นทุนในการดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ แบ่งออกได้เป็น ๓ ประเภทใหญ่ ๆ คือ

๑. ต้นทุนการเดินรถ หมายถึงต้นทุนที่เกิดขึ้นเนื่องจากการนำรถออกวิ่งบริการประชาชน ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานประจำรถ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่ารถ เป็นต้น

๒. ต้นทุนการบริหาร หมายถึงต้นทุนที่ช่วยให้การเดินรถเป็นไปโดยสะดวก ได้แก่ ค่าใช้จ่ายสำนักงานประเภทต่าง ๆ เช่น เงินเดือนพนักงานประจำสำนักงาน ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ ค่าน้ำ ค่าไฟ ฯลฯ

๓. รายจ่ายอื่น หมายถึงรายจ่ายที่ไม่ได้เกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินงานโดยตรง

ในที่นี้คือรายจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากองค์การฯ กู้เงินเพื่อนำมาลงทุนซื้อรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

เมื่อเริ่มเปิดดำเนินการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศนั้น องค์การฯ ได้เช่ารถจากบริษัทต่าง ๆ เพื่อนำมาวิ่งบริการประชาชน ต่อมาจึงได้ซื้อรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเป็นกรรมสิทธิ์ขององค์การฯ จำนวน ๒๐๐ คัน จนกระทั่งถึงปัจจุบันนี้ การดำเนินงานขององค์การฯ ก็ยังคงใช้รถเช่าออกวิ่งบริการประชาชนร่วมกับรถขององค์การฯ ดังนั้นต้นทุนดำเนินการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศบางส่วนจึงเป็นต้นทุนร่วมระหว่างรถทั้งสองประเภท ในที่นี้จะพิจารณาต้นทุนการเดินทางตามประเภทของรถที่ใช้คือต้นทุนการเดินทางของรถเช่า และต้นทุนการเดินทางของรถขององค์การฯ ส่วนต้นทุนการบริหารจะพิจารณาร่วมกันเพราะเป็นต้นทุนร่วมที่ไม่อาจแยกได้ระหว่างรถทั้งสองประเภท และสำหรับรายจ่ายอื่นซึ่งได้แก่ค่าดอกเบี้ยเงินกู้นั้น จัดได้ว่าเป็นรายจ่ายในส่วนขององค์การฯ เพราะเป็นรายจ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการลงทุนซื้อรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ต้นทุนการเดินทาง

๑. รถเช่าปรับอากาศ ต้นทุนการเดินทางประกอบด้วย

ก. ค่าเช่ารถปรับอากาศ เป็นค่าใช้จ่ายที่องค์การฯ จะต้องจ่ายให้บริษัทผู้ให้เช่ารถตามอัตราค่าเช่าที่ได้กำหนดไว้ดังนี้คือ

ค่าเช่าตัวรถ	ค่าซ่อมบำรุงรักษา	ค่าที่จอดรถและอื่น ๆ
		๑,๒๐๐ บาทต่อวันต่อคัน
ค่าพนักงานขับรถ		๑๑๐ "
ค่าประกันความเสียหาย		๑๐๐ "
	รวม	๑,๔๑๐ บาทต่อวันต่อคัน

ในกรณีที่พนักงานขับรถเป็นพนักงานของบริษัทผู้ให้เช่า องค์การฯขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องจ่ายค่าเช่าในอัตรารันละ ๑,๔๑๐.- บาทต่อคัน แต่ถ้าพนักงานขับรถเป็น

พนักงานขององค์การฯ ทางองค์การฯ จะจ่ายเฉพาะค่าเช่าตัวรถ ค่าซ่อมบำรุงรักษา
ค่าที่จอดรถ และอื่น ๆ ในอัตราวันละ ๑,๒๐๐.- บาทต่อคันเท่านั้น

ค่าเช่ารถปรับอากาศรวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา ค่าที่จอดรถ ค่าทำความสะอาด
สะอาดตัวรถและอุปกรณ์ของรถทั้งภายในและภายนอกด้วย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
จึงไม่ต้องรับภาระสำหรับค่าใช้จ่ายเหล่านี้อีก

ข. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงให้รถเช่าปรับอากาศในอัตรา ๑ ลิตรต่อ ๑.๗ กิโลเมตร ถ้าหากรถคันใด
ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเกินกว่าอัตราที่กำหนด บริษัทผู้ให้เช่าจะต้องรับผิดชอบต่อน้ำมันที่ใช้เกิน
นั้นโดยยอมให้องค์การฯ หักค่าน้ำมันที่ใช้เกินจากค่าเช่าได้

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นรายจ่ายที่ค่อนข้างสูงโดยเฉพาะในปี
พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐบาลได้ประกาศขึ้นราคาน้ำมันถึง ๒ ครั้ง (ภาคผนวก ง.) ทำให้รายจ่าย
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก ๓๒๔.๒๔ บาทต่อวันต่อคันในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (ภาคผนวก ง.)
เป็น ๕๑๖.๒๑ บาทต่อวันต่อคันในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (ภาคผนวก ง.) ซึ่งเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ
๕๖.๗๖

ค. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน คือ เงินเดือน ค่าจ้าง เบี้ยขยัน
เบี้ยเลี้ยง และค่าล่วงเวลา สำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสาร นายตรวจ ตลอดจนพนักงาน
ขับรถที่สังกัดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งขับรถเช่าปรับอากาศด้วย

๒. รถขององค์การฯ ต้นทุนการเดินรถประกอบด้วย

ก. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นค่าใช้จ่ายที่จำเป็นและสำคัญมากสำหรับ
การบริการทางด้านการขนส่ง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีจำนวนที่ค่อนข้างสูง
เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ดังนั้นเมื่อน้ำมันมีราคาสูงขึ้นย่อมจะมีผลกระทบต่อต้นทุน
ในการเดินรถโดยตรง

จากวิกฤตการณ์น้ำมันขาดแคลน น้ำมันดิบมีราคาสูงขึ้น จึงทำให้รัฐบาลปรับราคา

น้ำมันถึง ๒ ครั้งในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (ภาคผนวก ง.) เป็นผลให้รายจ่ายค่าน้ำมันสูงขึ้นมากจากรายจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๗๙.๐๕ บาทต่อวันต่อคัน ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (ภาคผนวก ง.) ได้เพิ่มขึ้นเป็น ๕๐๐.๘๐ บาทต่อวันต่อคัน ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (ภาคผนวก ง.) ซึ่งเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๗๙.๔๗

ข. ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา แบ่งออกเป็น ๒ ส่วนคือ

๑) ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ไม่ได้ทำการซ่อมแซมรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเองดังเช่นรถยนต์โดยสารประจำทางธรรมดา แต่ได้จ้างเหมาบริษัทเอกชนให้ทำการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศให้ทั้งหมด

การซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ หมายถึง การกระทำต่าง ๆ ดังนี้คือ

ก) การบำรุงรักษาให้รถอยู่ในสภาพสะอาดเรียบร้อยและใช้การได้ตลอดเวลา เช่น การทำความสะอาดประจำวัน การล้างอัดฉีด เปลี่ยนถ่ายและเติมน้ำมันหล่อลื่นทุกชนิด รวมทั้งน้ำมันเบรก น้ำมันเกียร์ น้ำมันเพลา รวมตลอดทั้งการบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่จำเป็นเกี่ยวกับเครื่องยนต์หรือตัวถังรถ

ข) การตรวจสอบสภาพอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถ เช่น ยางรถ แบตเตอรี่ ผ้าเบรก แหนบกันสะเทือน พวงมาลัย ห้ามล้อ โคมไฟและอุปกรณ์อื่น ๆ เพื่อให้ใช้การได้ดีและปลอดภัยตลอดเวลา และเมื่อครบอายุการใช้งานหรืออุปกรณ์ส่วนใดเสื่อมสภาพจนใช้การไม่ได้ดีตามปกติหรือไม่อาจใช้ได้โดยปลอดภัย จะต้องเปลี่ยนหรือซ่อมอุปกรณ์นั้นใหม่

- ค) การตรวจสภาพและซ่อมแซมแก้ไขปรับปรุง เครื่องยนต์และส่วนประกอบของเครื่องยนต์ให้ใช้งานได้ดีตลอดเวลา และในกรณีที่ชิ้นส่วนใดหมดอายุการใช้งานหรือมีสภาพที่ทำให้การทำงานของเครื่องยนต์เป็นไปโดยไม่สะดวก จะต้องเปลี่ยนชิ้นส่วนนั้นให้ด้วย
- ง) การตรวจสอบและซ่อมแซมสภาพของตัวถังซึ่งรวมถึงหน้าต่าง ประตู ที่นั่ง ราวยึด บันได โครงสร้างและอุปกรณ์อื่นของตัวถังรถ รวมทั้งอุปกรณ์การปิดเปิดประตูให้อยู่ในสภาพที่ดีใช้การได้ตลอดเวลาการเดินทาง ตลอดจนการดูแลและตกแต่งสีของตัวถัง เครื่องหมายและเลขประจำรถด้วย
- จ) บำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องปรับอากาศให้อยู่ในสภาพที่ดี และต้องสามารถทำความเย็นในรถได้ในระดับไม่เกิน ๒๖ องศาเซลเซียส ตลอดเวลาการเดินทาง

การคำนวณอัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ แยกตามประเภทของค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะเกิดขึ้น สำหรับการคำนวณอัตราค่าซ่อมแซมของปี พ.ศ. ๒๕๒๐ ได้แสดงไว้ในตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ การคำนวณค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์โดยสารประจำทาง
ปรับอากาศของปี พ.ศ. ๒๕๒๐

(บาทต่อวันต่อคัน)

รายการ	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	ปีที่ ๖	ปีที่ ๗
๑. เครื่องปรับอากาศ	๗๐	๘๐	๘๐	๘๐	๘๐	๘๐	๘๐
๒. ตัวถัง, คัทซี, เครื่องยนต์							
แบตเตอรี่	๔	๗	๗	๗	๗	๗	๗
การซ่อมตัวถัง	๒๕	๓๐	๔๐	๕๐	๔๒	๔๖	๔๖
ค่าแรงงาน	๔๖	๕๐	๕๕	๖๐	๖๔	๘๐	๘๘
อุปกรณ์และเครื่องมือ	๑๐	๑๕	๑๕	๑๕	๑๕	๑๕	๑๕
น้ำมันหล่อลื่น	๒๗	๒๗	๓๐	๒๘	๓๐	๓๒	๓๒
เครื่องอะไหล่	๑๖๘	๒๓๐	๒๘๔	๒๖๖	๓๐๕	๓๖๖	๓๔๗
ยางรถ	๓๓	๖๕	๖๕	๖๕	๖๕	๖๕	๖๕
วัสดุทำความสะอาด	๔	๔	๔	๔	๔	๔	๔
ประตุ	๔	๔	๔	๔	๔	๔	๔
รวม	๓๔๖	๕๑๗	๖๐๔	๕๙๕	๖๓๑	๗๑๔	๗๐๓

ที่มา : สำนักงานวิเคราะห์และระบบงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หมายเหตุ. การคิดค่าซ่อมแซมนี้ไม่รวมค่าเข้าสถานที่ โรงซ่อม และค่าภาษีอื่น ๆ

อัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาที่กล่าวข้างต้น เป็นอัตราที่ได้กำหนดไว้เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๐ แต่เนื่องจากในปัจจุบันราคาอะไหล่และอุปกรณ์ที่ใช้ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ ตลอดจนค่าจ้างแรงงานได้เพิ่มสูงขึ้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและบริษัทผู้รับเหมาทำการซ่อมแซมจึงได้กำหนดอัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาขึ้นใหม่

๒) ค่าวิ่งเกินระยะทาง เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดต่อเนื่องมาจากค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ทั้งนี้เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จ้างเหมาบริษัทเอกชนทำการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศให้ทั้งหมดโดยมีข้อตกลงกันไว้ว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะใช้รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเพื่อประกอบการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยเป็นระยะทางไม่เกิน ๖,๒๐๐ กิโลเมตรต่อเดือนต่อคัน โดยคำนวณจากการใช้รถระยะ ๓๐ วันเป็นเกณฑ์ ถ้ามีการใช้รถเป็นระยะทางเกิน ๖,๒๐๐ กิโลเมตรต่อเดือนต่อคัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องจ่ายค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นในอัตราที่กำหนดไว้ตามอายุการใช้งานของรถแต่ละคัน ในตารางที่ ๒ จะเป็นตารางแสดงการเปรียบเทียบอัตราค่าซ่อมแซมของปี พ.ศ. ๒๕๒๐ กับปี พ.ศ. ๒๕๒๒ และอัตราค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาที่องค์การฯ ต้องจ่ายเพิ่มสำหรับระยะทางของการใช้รถที่เกินกว่า ๖,๒๐๐ กิโลเมตรต่อเดือนต่อคัน

ตารางที่ ๒ อัตราค่าจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษาและค่าวิ่งเกินระยะทางของรถยนต์โดยสาร
ประจำทางปรับอากาศ

ปีที่	อัตราค่าจ้างซ่อมแซมฯ ปี พ.ศ. ๒๕๒๐ (บาทต่อวันต่อคัน)	อัตราค่าจ้างซ่อมแซมฯ ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (บาทต่อวันต่อคัน)	ค่าวิ่งเกินระยะทาง (บาทต่อกิโลเมตร)
๑	๓๘๖.-	๔๕๕.๕๐	๑.๕๐
๒	๕๑๗.-	๕๙๔.๕๕	๑.๘๓
๓	๖๐๙.-	๗๐๐.๓๕	๒.๑๕
๔	๕๙๕.-	๖๘๔.๒๕	๒.๑๐
๕	๖๓๑.-	๗๒๕.๖๕	๒.๒๓
๖	๗๑๔.-	๘๒๑.๑๐	๒.๕๒
๗	๗๐๓.-	๘๐๘.๕๕	๒.๔๘

ที่มา : แผนกธุรการเดินรถ เขตการเดินรถปรับอากาศ

ค. ค่าเสื่อมราคา การคิดค่าเสื่อมราคาเป็นการแบ่งสรรต้นทุนของ
สินทรัพย์ถาวร (Fixed Assets) ออกเป็นรายจ่ายในงวดต่าง ๆ ที่ได้รับประโยชน์จาก
การใช้สินทรัพย์ถาวรนั้นอย่างมีหลักเกณฑ์และสมเหตุผล^๑

^๑ เดิมศักดิ์ กฤษณามระ และวิไล วีระปรีย์, ทฤษฎีการบัญชี (กรุงเทพมหานคร :
โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๑๖), หน้า ๓๕๙.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้วิธีเส้นตรง (Straight line Method) ในการคิดค่าเสื่อมราคาของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ ซึ่งการคิดค่าเสื่อมราคาโดยวิธีนี้เป็นวิธีที่สะดวกและนิยมใช้ในธุรกิจต่าง ๆ โดยทั่วไป ตลอดจนเป็นวิธีที่ประมวลรัษฎากรได้กำหนดให้ใช้สำหรับสินทรัพย์ประเภทรถยนต์ด้วย

สูตรการคิดค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรง มีดังนี้คือ

$$\text{ค่าเสื่อมราคา} = \frac{\text{ต้นทุน} - \text{ราคาเศษ}}{\text{อายุใช้งาน}}$$

ตัวอย่างการคิดค่าเสื่อมราคาของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศราคาคันละ ๑,๒๘๐,๐๐๐ บาท

อายุการใช้งานประมาณ ๗ ปี

ราคาเศษ ๒๗๒,๐๐๐ บาท

$$\text{ค่าเสื่อมราคา} = \frac{๑,๒๘๐,๐๐๐ - ๒๗๒,๐๐๐}{๗}$$

$$= ๑๔๔,๐๐๐ \text{ บาทต่อปีต่อคัน}$$

หรือ อัตราค่าเสื่อมราคาเท่ากับ ๑๑.๒๕% ต่อปี

$$\text{ค่าเสื่อมราคา} = ๑,๒๘๐,๐๐๐ \times ๑๑.๒๕\% = ๑๔๔,๐๐๐ \text{ บาทต่อปีต่อคัน}$$

ส่วนสินทรัพย์อื่น ๆ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ใช้วิธีเส้นตรงในการคิดค่าเสื่อมราคาเช่นเดียวกับการคิดค่าเสื่อมราคาของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

ง. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ซึ่งได้แก่ เงินเดือน เบี้ยขยัน เบี้ยเลี้ยง และค่าล่วงเวลา ของพนักงานที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ นับว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่สำคัญและมีจำนวนที่ค่อนข้างสูง ทั้งนี้เนื่องจากการให้บริการทางด้านการขนส่งประจำทางซึ่งเป็นบริการสาธารณูปโภค จำเป็นต้องให้บริการแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง

รวมทั้งต้องให้การบริการวันละหลายชั่วโมงจึงต้องใช้พนักงานเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร เพราะถ้าหากขาดพนักงานทั้งสองประเภทนี้ เขตการเดินรถปรับอากาศจะไม่สามารถนำรถออกวิ่งบริการประชาชนได้ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก

จ. ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการเดินรถโดยตรง แต่มีจำนวนไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ค่าใช้จ่ายเหล่านี้ได้แก่ ค่าพิมพ์ตั๋ว ค่าเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุ ค่าซ่อมแซมลานจอดรถยนต์โดยสาร เป็นต้น

ต้นทุนการบริหาร ได้แก่ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ซึ่งเป็นส่วนที่ช่วยให้การดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเป็นไปโดยสะดวกทั้งรถเข้าและรถขององค์การฯ ต้นทุนการบริหารไม่สามารถจะแยกออกได้ว่าส่วนใดเป็นค่าใช้จ่ายของรถเข้าปรับอากาศ และส่วนใดเป็นค่าใช้จ่ายของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การฯ ได้อย่างถูกต้อง แต่ถ้าต้องการจะแยกค่าใช้จ่ายนี้ออกเป็นส่วนของรถเข้าปรับอากาศและรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การฯ ก็ย่อมจะทำได้โดยการใช้เกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งเป็นหลักในการแบ่ง เช่น ใช้จำนวนรถเป็นเกณฑ์ เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามตัวเลขที่ได้แยกออกเป็นค่าใช้จ่ายของรถเข้าปรับอากาศและรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การฯ ก็เป็นเพียงค่าประมาณเท่านั้น

ต้นทุนการบริหารแยกออกได้เป็น ๓ ประเภทใหญ่ ๆ คือ

๑. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ได้แก่ เงินเดือน ค่าจ้าง เบี้ยขยัน ค่าล่วงเวลาของพนักงานประจำสำนักงานฝ่ายต่าง ๆ เช่น ผู้จัดการเขต หัวหน้ากองปฏิบัติการเดินรถ หัวหน้ากองธุรการและการเงิน และพนักงานซึ่งประจำตามแผนกต่าง ๆ เป็นต้น

๒. ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ ได้แก่ เงินช่วยเหลือพนักงานทางด้านสวัสดิการ เช่น เงินช่วยเหลือบุตร เงินช่วยเหลือค่าเล่าเรียนบุตร ค่ารักษาพยาบาล เงินทดแทนและเงินชดเชย เงินค่าทำศพ เป็นต้น

๓. ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ได้แก่ ค่าใช้จ่ายประจำสำนักงานต่าง ๆ เช่น ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าโทรศัพท์ ค่าไปรษณียากร ค่าซ่อมแซมเครื่องใช้สำนักงาน ค่าซ่อมแซมอุปกรณ์สื่อสาร ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน ค่าเสื่อมราคาเครื่องมือและอุปกรณ์สื่อสาร เป็นต้น

รายจ่ายอื่น ได้แก่ค่าดอกเบียเงินกู้ ซึ่งเกิดจากการกู้ยืมเงินเพื่อนำมาซื้อรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ จำนวน ๒๐๐ คัน ดอกเบียเงินกู้เป็นภาระที่หนักมากสำหรับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดังจะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (ตารางที่ ๓) เขตการเดินรถปรับอากาศมีรายจ่ายค่าดอกเบียเงินกู้สูงถึง ๒๓,๓๔๓,๐๗๘.๕๘ บาท ดอกเบียเงินกู้เป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูงรายการหนึ่งซึ่งทำให้ฐานะการดำเนินงานของเขตการเดินรถปรับอากาศต้องประสบกับการขาดทุน รัฐบาลจึงต้องเข้าช่วยเหลือโดยการรับภาระปลดหนี้ให้องค์การฯ ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังนั้นรายจ่ายค่าดอกเบียเงินกู้ของปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (ตารางที่ ๓) จึงเหลือเพียง ๑๔,๖๒๖,๐๘๒.๒๐ บาทเท่านั้น และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ต้องรับภาระสำหรับเงินกู้นี้อีกต่อไป

ตัวอย่างการจำแนกต้นทุนในการดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ และ พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้แสดงไว้ในตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศปี พ.ศ. ๒๕๒๑-๒๕๒๒

ประเภทค่าใช้จ่าย	ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (บาท)		ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (บาท)	
ต้นทุนการเดินรถ				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน				
เงินเดือนและ เบี้ยขยัน	๔,๐๔๓,๕๐๓	๗๔	๑๓,๔๔๖,๗๑๔	๘๗
เบี้ยเลี้ยง	๗,๘๖๐,๔๓๓	๖๘	๗,๙๑๒,๒๒๖	๗๗
ค่าล่วงเวลา	๘,๕๓๓,๘๐๔	๗๒	๘,๗๓๘,๐๘๖	๗๗
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๒๐,๔๓๗,๗๔๐	๑๑๔	๓๐,๐๙๗,๐๒๖	๒๔๑
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	๒๘,๗๗๘,๖๗๔	๘๔	๕๒,๘๘๖,๕๙๖	๗๓
ค่าเช่ารถยนต์โดยสารประจำทาง- ปรับอากาศ	๖๓,๒๓๓,๑๒๐	๕๑	๖๒,๓๒๘,๑๓๑	๒๕
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา				
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	๒๑,๑๓๘,๐๘๗	-	๓๐,๗๖๕,๘๒๔	๘๕
ค่าวิ่งเกินระยะทาง	๘๘๗,๓๘๒	๘๘	๒๖๘,๕๐๘	๔๑
รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและ บำรุงรักษา	๒๒,๑๒๖,๔๖๙	๘๘	๓๑,๐๓๔,๓๓๒	๒๖
ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสารประจำ ทางปรับอากาศ	๒๓,๒๐๘,๐๐๐	-	๒๘,๘๐๐,๐๐๐	-
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ				
ค่าเช่าลานจอดรถยนต์โดยสาร	๓๖๖,๔๓๕	-	๑,๐๗๖,๒๖๔	๕๐

ตารางที่ ๓ (ต่อ)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (บาท)		ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (บาท)	
ค่าเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุ	-		๑๒๕,๕๐๐	-
ค่าซ่อมแซมลานจอดรถยนต์โดยสาร	๑๖,๐๘๕	-	๒๒,๑๖๔	๖๐
ค่าพิมพ์ตัว	๔๘,๓๗๐	-	๑๗๖,๐๐๐	-
ค่าเสื่อมราคาปรับปรุงและก่อสร้าง เพิ่มเติมลานจอดรถยนต์โดยสาร	-		๑,๕๗๗	๘๘
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่นๆ	๕๘๐,๘๘๐	-	๑,๕๐๑,๕๐๖	๘๘
รวมต้นทุนการเดินรถ	๑๖๔,๒๖๔,๘๑๗	๓๗	๒๐๘,๐๕๙,๕๙๗	๖๓
ต้นทุนการบริหาร				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน				
เงินเดือนและ เบี้ยขยัน	๒,๔๐๓,๘๖๘	๓๕	๓,๗๒๓,๖๕๖	๔๕
เบี้ยเลี้ยง	๑,๐๗๑,๘๗๗	๓๒	๑,๐๖๕,๕๗๕	๕๒
ค่าล่วงเวลา	๓๕๕,๕๗๕	๒๐	๔๒๐,๐๓๖	๗๘
ค่ายาม	๘,๖๕๐	-	-	-
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๓,๘๔๐,๐๗๑	๘๗	๕,๒๐๙,๒๖๘	๒๕
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ				
เงินช่วยเหลือบุตร	๔๗,๔๗๕	๕๐	๑๒๘,๖๕๘	๕๐
เงินช่วยเหลือค่าเล่าเรียนบุตร	๑๖๕,๔๕๗	๕๐	๑๗๙,๐๕๘	๗๕
ค่ารักษาพยาบาล	๕๓,๐๗๖	๐๖	๑๕๒,๒๒๖	๔๒
เงินทดแทนและ เงินชดเชย	๓๕๐	-	๕,๗๔๕	-
เงินค่าทำศพ	๑,๘๒๘	-	-	-
รวมค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	๒๖๘,๑๘๖	๐๖	๔๖๕,๖๘๗	๖๗

ตารางที่ ๓ (ต่อ)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (บาท)		ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (บาท)	
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน				
ค่าไปรษณียากร โทรเลข โทรศัพท์	๑๓,๓๕๔	๔๐	๕๖,๕๕๖	๑๖
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	๒๗๒,๕๕๖	-	๔๕๖,๗๑๐	๒๔
ค่าน้ำ ค่าไฟ	๒๑,๖๖๑	๔๕	๕๕,๖๙๗	๗๔
ค่าพาหนะ	๑๗,๑๔๗	-	๖,๓๑๙	-
ค่าซ่อมแซมเครื่องใช้สำนักงาน	๑๕,๘๕๓	-	๙,๘๖๐	-
ค่าซ่อมแซมรถสำนักงาน	๓,๒๙๓	-	๑๒,๔๕๘	๕๐
ค่าซ่อมแซมอุปกรณ์สื่อสาร	๒๕๐	-	๑๙๕	-
ค่าน้ำมันรถสำนักงาน	๓๗,๔๓๕	๖๗	๑๐๕,๓๘๐	๘๓
เงินรางวัล	-	-	๕,๙๐๐	-
ค่าซ่อมแซมอาคารสถานที่	๑๐๐	-	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	๒๓๗,๓๔๖	๓๔	๓๖,๔๐๖	๗๕
ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน	-	-	๔,๐๓๐	๔๘
ค่าเสื่อมราคาเครื่องมือและอุปกรณ์ สื่อสาร	-	-	๓๕๒	๔๗
ค่าเสื่อมราคารถยนต์นั่ง	-	-	๒,๐๙๘	๑๒
ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินอื่น ๆ	-	-	๘	๘๔
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงาน	๖๑๘,๙๙๖	๘๖	๗๔๑,๙๖๔	๑๔
รวมต้นทุนการบริหาร	๔,๗๒๗,๒๕๕	๗๙	๖,๔๑๖,๙๒๓	๐๖

ตารางที่ ๓ (ต่อ)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ (บาท)		ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (บาท)	
รายจ่ายอื่น				
คอก เบี้ย เงินกู้	๒๓,๓๔๓,๐๗๘	๕๘	๑๙,๖๒๖,๐๘๒	๒๐
รวมรายจ่ายอื่น	๒๓,๓๔๓,๐๗๘	๕๘	๑๙,๖๒๖,๐๘๒	๒๐
รวมต้นทุนดำเนินงานทั้งสิ้น	๑๙๒,๓๓๕,๒๕๑	๗๔	๒๓๔,๑๐๒,๖๐๒	๘๔

ที่มา : สำนักงานบัญชี และ สำนักงานวิเคราะห์และระบบงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การคำนวณต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวันต่อคัน

เนื่องจากต้นทุนการเดินรถของรถเช่าและรถขององค์การฯ มีความแตกต่างกันมาก ดังนั้นการคำนวณต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวันต่อคัน จะแยกตามประเภทของรถที่ใช้คือ

๑. ต้นทุนดำเนินงานสำหรับรถเช่าปรับอากาศ
๒. ต้นทุนดำเนินงานสำหรับรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การฯ

แต่ในทางปฏิบัติขององค์การฯ ไม่ได้บันทึกค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของเขตการเดินรถปรับอากาศแยกตามประเภทของรถ จึงทำให้เกิดปัญหาสำหรับค่าใช้จ่ายบางรายการซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายร่วม ได้แก่ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและต้นทุนการบริหาร

ดังนั้นในการคำนวณต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคัน ตามประเภทของรถที่ใช้ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องแบ่งสรรต้นทุนบริหารและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและต้นทุนการบริหารค่อนข้างจะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับจำนวนรถที่ใช้รับบริการประชาชน ดังนั้นในที่นี้จึงขอใช้จำนวนรถเป็นเกณฑ์ในการแบ่งสรรต้นทุนทั้งสองประเภทดังกล่าวข้างต้น

เนื่องจากจำนวนรถที่ออกวิ่งบริการในแต่ละวันมีจำนวนไม่เท่ากัน ดังนั้นในการคำนวณต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของปี พ.ศ. ๒๕๒๑ และ พ.ศ. ๒๕๒๒ จะใช้ยอดรวมต้นทุนการดำเนินงานทั้งปีหารด้วยจำนวนรถที่ออกวิ่งบริการทั้งปี ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศของปี พ.ศ. ๒๕๒๑ และปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้แสดงไว้ในตารางที่ ๔ และตารางที่ ๕ ตามลำดับ

ตารางที่ ๔ ต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวันต่อคัน ปี พ.ศ. ๒๕๒๑

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนดำเนินงาน ปี พ.ศ. ๒๕๒๑		ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคัน (บาท/วัน/คัน)			
	(บาท)		รถเข้าปรับอากาศ		รถขององค์การฯ	
ต้นทุนการเดินรถ						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๒๕,๔๓๗,๗๔๒	๑๔	๒๕๘	๔๖	๒๕๘	๔๖
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง						
-รถเข้าปรับอากาศ	๑๕,๑๖๖,๙๔๐	๒๕	๓๒๙	๒๙	-	-
-รถขององค์การฯ	๑๔,๖๑๑,๗๓๔	๕๙	-	-	๒๗๙	๐.๕
ค่าเช่ารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ	๖๓,๒๓๓,๑๒๐	๕๑	๑,๓๗๒	๘๔	-	-
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา	๒๒,๑๒๖,๔๘๙	๘๘	-	-	๔๒๒	๕.๗
ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ	๒๓,๒๐๘,๐๐๐	-	-	-	๔๔๓	๒.๒
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ	๔๘๐,๘๙๐	-	-	-	๙	๑.๘
รวมต้นทุนการเดินรถ	๑๖๔,๒๖๔,๙๑๗	๓๗	๑,๙๖๐	๕๙	๑,๔๑๒	๘.๘
ต้นทุนการบริหาร						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๓,๘๔๐,๐๗๑	๘๗	๓๙	๐.๒	๓๙	๐.๒
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	๒๖๘,๑๘๗	๐.๖	๒	๗.๒	๒	๗.๒
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	๖๑๘,๙๙๖	๘.๖	๖	๒.๙	๖	๒.๙
รวมต้นทุนการบริหาร	๔,๗๒๗,๒๕๔	๙๖	๔๘	๐.๓	๔๗	๐.๓

ตารางที่ ๔ (ต่อ)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนดำเนินงาน ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (บาท)		ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคัน (บาท/วัน/คัน)			
			รถเช่าปรับอากาศ		รถขององค์การฯ	
รายจ่ายอื่น						
ดอกเบี้ยเงินกู้	๒๓,๓๔๓,๐๗๘	๕๘	-		๔๔๕	๘๐
ต้นทุนดำเนินงานทั้งสิ้น	๑๙๒,๓๓๕,๒๕๑	๗๔	๒,๐๐๘	๖๒	๑,๙๐๖	๓๑

หมายเหตุ. จำนวนรถวิ่งตลอดปี พ.ศ. ๒๕๒๑ - รถเช่าปรับอากาศ ๔๖,๐๖๐ คัน
 - รถขององค์การฯ ๔๒,๓๖๒ คัน
 รวม ๘๘,๔๒๒ คัน

ตารางที่ ๕ ต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวันต่อคัน ปี พ.ศ. ๒๕๒๒

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนดำเนินงาน ปี พ.ศ. ๒๕๒๒		ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคัน (บาท/วัน/คัน)			
	(บาท)		รถเข้าปรับอากาศ		รถขององค์การฯ	
ต้นทุนการเดินรถ						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๓๑,๕๙๗,๐๒๘	๔๑	๓๐๓	๒๑	๓๐๓	๒๑
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง						
- รถเข้าปรับอากาศ	๒๓,๗๓๑,๐๔๑	๙๓	๕๑๖	๒๑	-	
- รถขององค์การฯ	๒๙,๑๖๕,๕๕๔	๘๐	-		๕๐๐	๘๐
ค่าเช่ารถยนต์โดยสารประจำ ทางปรับอากาศ	๖๒,๓๒๙,๑๓๑	๒๕	๑,๓๕๕	๘๑	-	
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และบำรุงรักษา	๓๑,๐๓๕,๓๓๔	๒๖	-		๕๓๒	๙๑
ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสาร ประจำทางปรับอากาศ	๒๘,๘๐๐,๐๐๐	-	-		๔๙๔	๕๒
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ	๑,๔๐๑,๕๐๖	๙๘	-		๒๔	๐๗
รวมต้นทุนการเดินรถ	๒๐๘,๐๕๙,๕๙๗	๖๓	๒,๑๗๕	๒๓	๑,๘๕๕	๕๑
ต้นทุนการบริหาร						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๕,๒๐๙,๒๖๙	๒๕	๔๙	๙๙	๔๙	๙๙
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	๔๖๕,๖๘๙	๖๗	๔	๔๗	๔	๔๗
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	๗๔๑,๙๖๔	๑๔	๗	๑๒	๗	๑๒
รวมต้นทุนการบริหาร	๖,๔๑๖,๙๒๓	๐๖	๖๑	๕๘	๖๑	๕๘

ตารางที่ ๕ (ต่อ)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนดำเนินงาน ปี พ.ศ. ๒๕๒๒		ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคัน (บาท/วัน/คัน)			
			รถเข้าปรับอากาศ		รถขององค์การฯ	
รายจ่ายอื่น						
ดอกเบี้ยเงินกู้	๑๙,๖๒๖,๐๘๒	๒๐	-		๓๓๗	-
ต้นทุนดำเนินงานทั้งสิ้น	๒๓๔,๑๐๒,๖๐๒	๘๙	๒,๒๓๖	๘๑	๒,๒๕๔	๐๙

หมายเหตุ. จำนวนรถวิ่งตลอดปี พ.ศ. ๒๕๒๒ - รถเข้าปรับอากาศ ๔๕,๙๗๒ คัน
 - รถขององค์การฯ ๕๘,๒๓๘ คัน
 รวม ๑๐๔,๒๑๐ คัน

การวิเคราะห์ต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

การวิเคราะห์ต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ จะอาศัยข้อมูลที่ได้จากตารางที่ ๔ และตารางที่ ๕ โดยการเปรียบเทียบระหว่างต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวันต่อคันของปี พ.ศ. ๒๕๒๑ และ ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยแยกตามประเภทของรถที่ใช้ ดังได้แสดงไว้ในตารางที่ ๖ และตารางที่ ๗ ทั้งนี้เพื่อจะได้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป

ตารางที่ ๖ การเปรียบเทียบต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถเข้าปรับอากาศเป็นจำนวนเงินและอัตราส่วนร้อยละ ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ และ พ.ศ. ๒๕๒๒

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคัน						การเปลี่ยนแปลง	
	ปี พ.ศ. ๒๕๒๑			ปี พ.ศ. ๒๕๒๒			เพิ่ม	ลด
	(บาท)	ร้อยละ		(บาท)	ร้อยละ		(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
ต้นทุนการเดินรถ								
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๒๕๘	๔๖	๑๒.๘๗	๓๐๓	๒๑	๑๓.๕๖	๑๗.๓๑	
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	๓๒๙	๒๙	๑๖.๓๙	๕๑๖	๒๑	๒๓.๐๘	๕๖.๗๖	
ค่าเช่ารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ	๑,๓๗๒	๘๔	๖๘.๓๕	๑,๓๕๕	๘๑	๖๐.๖๑		๑.๒๔
รวมต้นทุนการเดินรถ	๑,๙๖๐	๕๙	๙๗.๖๑	๒,๑๗๔	๒๓	๙๗.๒๕	๑๐.๙๕	
ต้นทุนการบริหาร								
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๓๙	๐๒	๑.๙๔	๔๙	๙๙	๒.๒๓	๒๘.๑๑	
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	๒	๗๒	๐.๑๔	๔	๔๗	๐.๒๐	๖๔.๓๔	
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	๖	๒๙	๐.๓๑	๗	๑๒	๐.๓๒	๑๓.๒๐	
รวมต้นทุนการบริหาร	๔๘	๐๓	๒.๓๙	๖๑	๕๘	๒.๗๕	๒๘.๒๑	
ต้นทุนดำเนินงานทั้งสิ้น	๒,๐๐๘	๖๒	๑๐๐	๒,๒๓๖	๘๑	๑๐๐	๑๑.๓๖	

ตารางที่ ๗ การเปรียบเทียบต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นจำนวนเงินและอัตราส่วนร้อยละ ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ และ พ.ศ. ๒๕๒๒

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคัน						การเปลี่ยนแปลง	
	ปี พ.ศ. ๒๕๒๑			ปี พ.ศ. ๒๕๒๒			เพิ่ม (ร้อยละ)	ลด (ร้อยละ)
	(บาท)		ร้อยละ	(บาท)		ร้อยละ		
ต้นทุนการเดินรถ								
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๒๕๘	๔๖	๑๓.๕๖	๓๐๓	๒๑	๑๓.๕๕	๑๗.๓๑	
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	๒๗๙	๐๕	๑๔.๖๔	๕๐๐	๘๐	๒๒.๒๒	๗๙.๔๗	
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และบำรุงรักษา	๔๒๒	๕๗	๒๒.๑๗	๕๓๒	๙๑	๒๓.๖๔	๒๖.๑๑	
ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสาร ประจำทางปรับอากาศ	๔๔๓	๒๒	๒๓.๒๔	๔๙๔	๕๒	๒๑.๙๓	๑๑.๕๗	
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ	๙	๑๘	๐.๔๘	๒๔	๐๗	๑.๐๗	๑๖๒.๒๐	
รวมต้นทุนการเดินรถ	๑,๔๑๒	๔๘	๗๔.๐๙	๑,๘๕๕	๕๑	๘๒.๓๑	๓๑.๓๗	
ต้นทุนการบริหาร								
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๓๙	๐๒	๒.๐๕	๕๙	๙๙	๒.๒๒	๒๘.๑๑	
ค่าใช้จ่ายสวัสดิการ	๒	๗๒	๐.๑๔	๔	๔๗	๐.๒๐	๖๔.๓๔	
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	๖	๒๙	๐.๓๓	๗	๑๒	๐.๓๒	๑๓.๒๐	
รวมต้นทุนการบริหาร	๔๘	๐๓	๒.๕๒	๖๑	๕๘	๒.๗๔	๒๘.๒๑	
รายจ่ายอื่น								
ดอก เบี้ย เงินกู้	๔๔๕	๘๐	๒๓.๓๙	๓๓๗	-	๑๔.๙๕	๒๔.๔๑	
ต้นทุนดำเนินงานทั้งสิ้น	๑,๙๐๖	๓๑	๑๐๐	๒,๒๕๔	๐๙	๑๐๐	๑๘.๒๔	



จากการวิเคราะห์ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถเช่าปรับอากาศในตารางที่ ๖ จะเห็นได้ว่าต้นทุนดำเนินงานประกอบด้วย ต้นทุนการเดินรถประมาณร้อยละ ๔๗ และต้นทุนการบริหารประมาณร้อยละ ๓ ต้นทุนการเดินรถส่วนใหญ่ได้แก่ ค่าเช่ารถปรับอากาศซึ่งมีประมาณร้อยละ ๖๘.๓๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ และประมาณร้อยละ ๖๐.๖๑ ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ การที่ค่าเช่ารถปรับอากาศต่อวันต่อคันมีจำนวนลดลงร้อยละ ๑.๒๔ เนื่องจากจำนวนรถที่องค์การฯ เช่าลดลงคือในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ มีจำนวนรถเช่าออกวิ่งบริการตลอดทั้งปี ๔๖,๐๖๐ คัน และในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ มีรถเช่าออกวิ่งบริการ ๔๕,๔๗๒ คัน การที่จำนวนรถเช่าปรับอากาศลดลงเป็นเพราะว่ารถเช่าส่วนใหญ่มีสภาพทรุดโทรม รถเสียบ่อย เจ้าของรถเช่าต้องทำการซ่อมแซมจึงไม่สามารถนำรถมาให้องค์การฯ เช่าเพื่อใช้วิ่งบริการประชาชนได้ นอกจากนี้รถเช่าบางคันใช้พนักงานขับรถขององค์การฯ จึงทำให้้องค์การฯ จ่ายค่าเช่าในอัตราที่ลดลง

สำหรับการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับรถเช่าปรับอากาศพอจะสรุปได้ดังนี้

๑. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานต่อวันต่อคันในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ สูงขึ้นกว่าปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ในอัตราร้อยละ ๑๗.๓๑ สาเหตุอาจเนื่องมาจากการปรับอัตราค่าแรงงานสูงขึ้น จำนวนพนักงานมากขึ้น และในขณะเดียวกันจำนวนรถเช่าลดลง ดังนั้นเมื่อคำนวณค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานต่อวันต่อคันจึงทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น

๒. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายประเภทนี้มีอัตราการเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ถึงร้อยละ ๔๖.๗๖ ซึ่งนับว่าเป็นการเพิ่มขึ้นที่ค่อนข้างสูง ทั้งนี้เนื่องมาจากในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันขาดแคลน น้ำมันดิบที่สั่งเข้ามาจากต่างประเทศมีราคาสูงขึ้น จึงทำให้รัฐบาลต้องปรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงถึงสองครั้ง ซึ่งเป็นผลให้องค์การฯ ต้องรับภาระรายจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นกว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๑

๓. ต้นทุนการบริหาร ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายสวัสดิการและค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เหล่านี้มีจำนวนน้อยมากคือมีเพียงประมาณร้อยละ ๓ ของต้นทุนดำเนินงานทั้งหมดเท่านั้น ดังนั้นการที่ต้นทุนการบริหารในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ สูงกว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ โดยอาจมีสาเหตุมาจากการปรับอัตราค่าแรงงานสูงขึ้น จำนวนพนักงานเพิ่มมากขึ้น และพนักงานใช้สิทธิทางด้านสวัสดิการมากขึ้น จึงไม่ทำให้มีผลกระทบต่อต้นทุนดำเนินงานทั้งหมดเท่าใดนัก

สำหรับการวิเคราะห์ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถของค์การฯ ในตารางที่ ๗ จะเห็นได้ว่าต้นทุนดำเนินงานในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ประกอบด้วยต้นทุนการเดินรถประมาณร้อยละ ๗๔.๐๙ ต้นทุนการบริหารร้อยละ ๒.๕๒ และรายจ่ายอื่นร้อยละ ๒๓.๓๙ ส่วนต้นทุนดำเนินงานในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ประกอบด้วยต้นทุนการเดินรถร้อยละ ๘๒.๓๑ ต้นทุนการบริหารร้อยละ ๒.๗๔ และรายจ่ายอื่นร้อยละ ๑๔.๙๕ การที่ส่วนประกอบของต้นทุนในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้เปลี่ยนแปลงไปจากปี พ.ศ. ๒๕๒๑ อาจเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของค่าใช้จ่ายรายการต่าง ๆ ดังนี้คือ

๑. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ได้เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ ๑๗.๓๑ โดยอาจมีสาเหตุมาจากการปรับอัตราค่าจ้างแรงงานสูงขึ้น และจำนวนรถขององค์การฯ ที่ออกรับบริการเพิ่มมากขึ้นจึงทำให้องค์การฯ ต้องรับพนักงานเพิ่มขึ้น

๒. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ ๗๔.๔๗ ทั้งนี้เนื่องมาจากสาเหตุหนึ่งคือราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้เพิ่มสูงขึ้น และอีกสาเหตุหนึ่งอาจเนื่องมาจากว่ารถขององค์การฯ ต้องออกรับบริการประชาชนมากขึ้น เพราะจำนวนรถเข้าในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ลดน้อยลง รถขององค์การฯ จึงต้องวิ่งมากขึ้นเพื่อทดแทนรถเข้าเหล่านั้น

๓. ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ ๒๖.๑๑ เป็นเพราะว่าได้มีการปรับอัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาใหม่ ทั้งนี้เนื่องจากราคาอะไหล่และค่าแรงงานสูงขึ้น องค์การฯ และบริษัทผู้รับเหมาซ่อมแซมจึงได้ร่วมกันกำหนดอัตราค่าจ้างขึ้นใหม่ โดยกำหนดสูงขึ้นจากอัตราเดิมประมาณร้อยละ ๑๔

๔. ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ ๑๑.๕๗ ทั้งนี้เนื่องจากรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศซึ่งองค์การฯ ลงทุนซื้อเอง นั้น ทางบริษัทผู้ขายได้ทยอยส่งให้เป็นงวด ๆ ดังนั้นจำนวนรถขององค์การฯ ที่ต้องคิดค่าเสื่อมราคาในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ จึงมีจำนวนน้อยกว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๒

๕. ค่าใช้จ่ายในการเดินรถอื่น ๆ เพิ่มขึ้นในอัตราสูงสุดคือร้อยละ ๑๖๒.๒๐ การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายประเภทนี้มีสาเหตุมาจากองค์การฯ ได้เช่าลานจอดรถ ๒ แห่ง เพื่อใช้จอดรถขององค์การฯ เมื่อต้นปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ในอัตราค่าเช่าแห่งละ ๑๐๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน จึงทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินรถเพิ่มสูงขึ้นมาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากค่าใช้จ่ายประเภทนี้เป็นค่าใช้จ่ายส่วนน้อย คือประมาณร้อยละ ๑ ของต้นทุนดำเนินงานทั้งหมดเท่านั้น การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายประเภทนี้จึงไม่กระทบกระเทือนต้นทุนดำเนินงานมากนัก

๖. ต้นทุนการบริหาร เนื่องจากต้นทุนการบริหารเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น สำหรับการบริหารงานทั้งรถเช่าและรถขององค์การฯ ดังนั้นอัตราค่าใช้จ่ายต่อวันต่อคัน จึงเท่ากันทั้งรถเช่าและรถขององค์การฯ สำหรับสาเหตุการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทในต้นทุนการบริหารได้กล่าวไว้ในการวิเคราะห์ต้นทุนดำเนินงานของรถเช่าปรับอากาศแล้ว

๗. รายจ่ายอื่น คือค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ลดลงร้อยละ ๒๔.๔๑ เนื่องจากรัฐบาลได้บริการลดหนี้ให้องค์การฯ ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังนั้นดอกเบี้ยเงินกู้ที่จ่ายในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ จึงน้อยกว่าปี พ.ศ. ๒๕๒๑

วิธีการประมาณต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวันต่อคัน

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า การดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ เป็นการดำเนินงานโดยใช้รถเช่าปรับอากาศออกวิ่งบริการประชาชนร่วมกับรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การฯ ดังนั้นต้นทุนที่เกิดจากการเดินรถทั้งสองประเภทนี้จึง

แตกต่างกัน ในการประมาณต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวัน
ต่อคัน อาจแยกการพิจารณาออกเป็น ๓ กรณี ดังนี้คือ

๑. ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ
ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๒. ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถเช่าปรับอากาศ ซึ่งพนักงานขับรถ
เป็นพนักงานของบริษัทผู้ให้เช่ารถ

๓. ต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถเช่าปรับอากาศ ซึ่งพนักงานขับรถ
เป็นพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ดังได้กล่าวแล้วว่าต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ
ประกอบด้วยต้นทุนการเดินรถ ต้นทุนการบริหาร และรายจ่ายอื่น แต่เนื่องจากต้นทุน
ส่วนใหญ่เป็นต้นทุนการเดินรถ ส่วนต้นทุนการบริหารและรายจ่ายอื่นมีจำนวนเล็กน้อย
เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนทั้งหมด ดังนั้นในการประมาณต้นทุนการบริหารจะใช้อัตรา
เดียวกันกับอัตราต้นทุนการบริหารของการบริการรถยนต์โดยสารประจำทางธรรมดา
ส่วนต้นทุนการเดินรถซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ หลายประเภทนั้นจำเป็นต้อง
ศึกษารายละเอียดของค่าใช้จ่ายเหล่านั้นเสียก่อน

ในการประมาณค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จะต้องคำนึงถึงชั่วโมงในการ
ทำงานของพนักงานแต่ละประเภท ได้แก่ พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร
และนายตรวจ รวมทั้งต้องพิจารณาถึงอัตราเงินเดือน ค่าล่วงเวลา เบี้ยขยัน และ
เบี้ยเลี้ยงของพนักงานเหล่านั้นเสียก่อน ซึ่งวิธีการประมาณชั่วโมงในการทำงานได้
แสดงไว้ในตารางที่ ๘ ส่วนการคำนวณค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานได้แสดงไว้ใน
ตารางที่ ๙, ๑๐ และ ๑๑

สำหรับการประมาณค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ในที่นี้สมมติว่า
องค์การฯ ไม่มีนโยบายในการเพิ่มเส้นทางเดินรถใหม่ ดังนั้นการประมาณระยะทางวิ่ง
จำนวนน้ำมันที่ใช้ และจำนวนรถที่ออกวิ่งบริการในแต่ละเดือน จะใช้ข้อมูลที่มีอยู่ของปี
พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นฐานในการประมาณอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและระยะทางวิ่งของ
รถ โดยจะแยกการประมาณออกตามประเภทของรถที่ใช้วิ่งบริการ ดังได้แสดงไว้ใน
ตารางที่ ๑๒ และตารางที่ ๑๓

ตารางที่ ๔ การคำนวณระยะเวลาโดยเฉลี่ยที่พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร
ปฏิบัติงานบนรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศใน ๑ วัน

รายละเอียด	จำนวน ชม. ต่อปี	จำนวน ชม. ต่อวัน
<p>พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารปฏิบัติ งานตามปกติวันละ ๘ ชม. โดยมีวันหยุดสัปดาห์ละ ๑ วัน (ปีละ ๕๒ วัน) รวมระยะเวลาทำงานปกติ</p> $= ๘ \times (๓๖๕ - ๕๒) \text{ ชม.}$	๒,๕๐๔	๖.๘๖
<p>พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารปฏิบัติ งานล่วงเวลาได้วันละไม่เกิน ๖ ชม. และเดือนหนึ่ง ไม่เกิน ๒๒ วัน (เป็นข้อกำหนดขององค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ โดยมีเหตุผลว่าการปฏิบัติงานติดต่อกันเป็นเวลายาวนานจะทำให้พนักงานเหนื่อยเกินไป อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้)</p> <p>รวมระยะเวลาของการปฏิบัติงานล่วงเวลา</p> $= (๖ \times ๒๒) \times ๑๒ \text{ ชม.}$	๑,๕๘๔	๔.๓๔
<p>พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารมีสิทธิ ลาป่วยปีละไม่เกิน ๓๐ วัน โดยได้รับเงินเดือนเต็มระหว่าง ลา ประมาทว่าพนักงานจะใช้สิทธิเพียงครั้งเดียวคือลาเพียง ปีละ ๑๕ วัน</p> <p>รวมระยะเวลาลาป่วย = ๑๕ x ๘ ชม.</p>	(๑๒๐)	(๐.๓๓)

ตารางที่ ๔ (ต่อ)

รายละเอียด	จำนวน ชม. ต่อปี	จำนวน ชม. ต่อวัน
พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารมีสิทธิลาพักผ่อนตัวและลาพักผ่อนได้ปีละไม่เกิน ๒๐ วัน ประมาณว่าพนักงานจะใช้สิทธิเพียงครั้งเดียวคือลาเพียงปีละ ๑๐ วัน รวมระยะเวลาลาพักผ่อนตัวและลาพักผ่อน = ๑๐ x ๘ ชม.	(๘๐)	(๐.๒๒)
รวมระยะเวลาปฏิบัติงานของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ๑ คน	๓,๘๘๘	๑๐.๖๕

- หมายเหตุ
๑. ๑ ปีเทียบเท่ากับ ๓๖๕ วัน
 ๒. รายการในวงเล็บเป็นรายการหัก

ตารางที่ ๘ การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถสังกัดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศหนึ่งคันในหนึ่งวัน

รายละเอียด	จำนวนเงิน	
<p>รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศวิ่งบริการประชาชน ระหว่างเวลา ๐๕.๐๐-๒๑.๐๐ น. รวมเวลาประมาณวันละ ๑๖ ชม. พนักงานขับรถ ๑ คน ปฏิบัติงานโดยเฉลี่ยวันละ ๑๐.๖๕ ชม. (ตารางที่ ๘) ดังนั้นจึงต้องใช้พนักงานขับรถ = $\frac{๑๖}{๑๐.๖๕} = ๑.๕$ คนต่อวันต่อคัน</p> <p>พนักงานขับรถ ๑ คน มีรายได้ต่าง ๆ ดังนี้คือ</p> <p>เงินเดือน ๆ ละ ๑,๕๗๐ บาท เฉลี่ยวันละ (๑,๕๗๐ ÷ ๓๐) ๕๒.๓๓ บาท</p> <p>เบี้ยขยันเดือนละ ๑๕๐ บาท เฉลี่ยวันละ (๑๕๐ ÷ ๓๐) ๕.- "</p> <p>เบี้ยเลี้ยงวันละ ๔๐.- "</p> <p>ค่าล่วงเวลา ชม.ละ ๔ บาท ปฏิบัติงาน ล่วงเวลาโดยเฉลี่ยวันละ ๔.๓๔ ชม. (ตารางที่ ๘) รวมเป็นค่าล่วงเวลา วันละ (๔.๓๔ x ๔) ๓๕.๐๖ "</p> <p>รวมค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถ ๑ คน ใน ๑ วัน ๑๓๖.๓๙ "</p> <p>ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์โดยสาร ประจำทางปรับอากาศหนึ่งคันในหนึ่งวัน = ๑๓๖.๓๙ x ๑.๕ บาท</p>		<p>๒๐๔</p> <p>๕๙</p>

ตารางที่ ๑๐ การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ปฏิบัติงานบน
รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศหนึ่งคันในหนึ่งวัน

รายละเอียด	จำนวนเงิน	
<p>รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศวิ่งบริการประชาชน ระหว่างเวลา ๐๕.๐๐-๒๑.๐๐ น. รวมเวลาประมาณวันละ ๑๖ ชม. พนักงานเก็บค่าโดยสาร ๑ คน ปฏิบัติงานโดยเฉลี่ยวันละ ๑๐.๖๕ ชม. (ตารางที่ ๘) ดังนั้นจึงต้องใช้พนักงานเก็บค่าโดยสาร</p> $= \frac{๑๖}{๑๐.๖๕} = ๑.๕ \text{ คนต่อวันต่อคัน}$ <p>พนักงานเก็บค่าโดยสาร ๑ คน มีรายได้ต่าง ๆ ดังนี้คือ</p> <p>เงินเดือน ๑ ละ ๑,๑๘๐ บาท เฉลี่ยวันละ</p> $(๑,๑๘๐ \div ๓๐) \quad \quad \quad ๓๙.๓๓ \text{ บาท}$ <p>เบี้ยขยันเดือนละ ๑๕๐ บาท เฉลี่ยวันละ</p> $(๑๕๐ \div ๓๐) \quad \quad \quad ๕.๐๐ \text{ "}$ <p>เบี้ยเลี้ยงวันละ</p> ๒๘.๐๐ " <p>ค่าล่วงเวลา ชม.ละ ๖ บาท ปฏิบัติงาน ล่วงเวลาโดยเฉลี่ยวันละ ๔.๓๔ ชม. (ตารางที่ ๘) รวมเป็นค่าล่วงเวลา วันละ (๔.๓๔×๖) $\underline{๒๖.๐๔}$ "</p> <p>ค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสาร ๑ คน ใน ๑ วัน $\underline{\underline{๘๘.๓๗}}$ "</p> <p>ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ปฏิบัติงานบน รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศหนึ่งคันในหนึ่งวัน</p> $= ๘๘.๓๗ \times ๑.๕ \text{ บาท}$		๑๔๗ ๕๖

ตารางที่ ๑๑ การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับนายตรวจที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์โดยสาร
ประจำทางปรับอากาศหนึ่งคันในหนึ่งวัน

รายละเอียด	จำนวนเงิน	
<p>กรมการขนส่งทางบกได้ประมาณว่า ในการเดินรถยนต์โดยสาร ประจำทางจะต้องใช้นายตรวจ ในอัตรารถ ๕ คัน ต่อนายตรวจ ๑ คน^๑ ดังนั้นในการดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ จึงประมาณว่า จะต้องใช้นายตรวจในอัตรารถ ๕ คันต่อนายตรวจ ๑ คน เช่นเดียวกัน รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศวิ่งบริการประชาชนประมาณ วันละ ๑๖ ชม. จึงต้องใช้นายตรวจสองผลัด ดังนั้นรถยนต์โดยสารประจำทาง ปรับอากาศ ๑ คัน จะต้องใช้นายตรวจ</p> <p>$= \frac{๒}{๕} = ๐.๔$ คนต่อวัน</p> <p>นายตรวจ ๑ คน มีรายได้ต่าง ๆ ดังนี้ คือ</p> <p>เงินเดือน ๑ ละ ๑,๖๓๕ บาท เฉลี่ยวันละ</p> <p style="text-align: right;">(๑,๖๓๕ ÷ ๓๐) ๕๔.๕๐ บาท</p> <p>เบี้ยขยันเดือนละ ๑๕๐ บาท เฉลี่ยวันละ</p> <p style="text-align: right;">(๑๕๐ ÷ ๓๐) ๕.- "</p> <p>เบี้ยเลี้ยงวันละ</p> <p style="text-align: right;"><u>๓๗.-</u> "</p> <p>ค่าใช้จ่ายสำหรับนายตรวจ ๑ คน ใน ๑ วัน <u>๙๖.๕๐</u> "</p> <p>ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับนายตรวจที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์โดยสาร ประจำทางปรับอากาศหนึ่งคันในหนึ่งวัน = ๙๖.๕๐ x ๐.๔ บาท</p>	๓๘	๖๐

^๑ กรมการขนส่งทางบก, กองวิชาการและวางแผน, การปรับปรุงค่าโดยสาร
รถยนต์โดยสารประจำทางในส่วนกลาง พ.ศ. ๒๕๑๑ และ พ.ศ. ๒๕๑๔ เอกสารเผยแพร่
การขนส่งทางบก (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ ร.ส.พ., ๒๕๑๖), หน้า ๒๖.

ตารางที่ ๑๒ การคำนวณระยะทางวิ่งและอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถยนต์โดยสารประจำ
ทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพปี พ.ศ. ๒๕๒๒

เดือน	ระยะทางวิ่ง (กม.)	จำนวนน้ำมัน (ลิตร)	จำนวนรถวิ่ง (คัน)	ระยะทางวิ่ง ต่อคัน (กม./คัน)	อัตราการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง (ลิตร/กม.)
มกราคม	๘๕๐,๘๙๖.๕	๕๘๕,๘๔๐.๒	๔,๗๔๓	๑๗๙.๕๐	๐.๖๙
กุมภาพันธ์	๘๖๔,๙๖๙	๖๐๔,๖๑๔.๙	๔,๗๑๖	๑๘๓.๔๑	๐.๗๐
มีนาคม	๙๓๘,๑๙๓.๕	๖๔๓,๐๒๕.๘	๕,๑๘๗	๑๘๐.๘๗	๐.๖๙
เมษายน	๙๕๕,๘๕๑	๖๗๓,๖๒๘.๕	๕,๐๓๐	๑๘๙.๘๓	๐.๗๑
พฤษภาคม	๙๕๕,๔๕๖.๕	๖๗๐,๒๘๖.๗	๕,๑๐๖	๑๘๗.๑๒	๐.๗๐
มิถุนายน	๘๖๐,๑๗๕	๖๒๓,๓๘๑.๖	๔,๗๐๔	๑๘๒.๘๖	๐.๗๒
กรกฎาคม	๘๘๔,๖๗๒	๖๔๙,๑๑๓.๔	๔,๖๗๕	๑๘๙.๒๓	๐.๗๓
สิงหาคม	๘๘๔,๒๓๐	๖๗๕,๖๕๑.๙	๔,๙๘๐	๑๗๗.๕๖	๐.๗๖
กันยายน	๗๖๙,๕๕๗	๕๘๙,๑๕๗.๔	๔,๗๔๘	๑๖๒.๐๘	๐.๗๗
ตุลาคม	๗๕๖,๓๘๙	๖๑๓,๓๘๓.๐๖	๔,๗๑๔	๑๖๐.๕๖	๐.๘๑
พฤศจิกายน	๘๑๙,๘๔๓	๖๔๔,๑๐๒.๓	๔,๗๗๐	๑๗๑.๘๗	๐.๗๙
ธันวาคม	๘๘๐,๓๒๒	๖๙๗,๘๖๖.๕	๔,๘๖๕	๑๘๐.๙๕	๐.๗๙
รวม	๑๐,๔๑๙,๕๕๔.๕	๗,๖๗๐,๐๕๒.๑๖	๕๘,๒๓๘	๒,๑๔๕.๖๔	๘.๘๖
เฉลี่ย/วัน	๒๘,๕๔๖.๗๒	๒๑,๐๑๓.๘๔	๑๕๙.๕๖	๑๗๘.๙๑	๐.๗๔

ตารางที่ ๑๓ การคำนวณระยะทางวิ่งและอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถเข้าปรับ-
อากาศ ปี พ.ศ. ๒๕๒๒

เดือน	ระยะทางวิ่ง (กม.)	จำนวนน้ำมัน (ลิตร)	จำนวนรถวิ่ง (คัน)	ระยะทางวิ่ง ต่อคัน (กม./คัน)	อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร/กม.)
มกราคม	๗๐๙, ๕๔๗.๕	๕๖๔, ๓๐๖.๕	๔, ๐๑๘	๑๗๖.๕๙	๐.๘๐
กุมภาพันธ์	๖๓๗, ๓๕๙.๕	๕๐๓, ๔๓๑.๘	๓, ๕๙๒	๑๗๗.๕๔	๐.๗๙
มีนาคม	๗๐๗, ๓๕๘.๕	๕๕๓, ๔๔๐.๘	๓, ๙๕๙	๑๗๘.๖๗	๐.๗๘
เมษายน	๖๖๙, ๐๕๖.๕	๕๒๐, ๙๑๓.๓	๓, ๖๐๕	๑๘๕.๕๙	๐.๗๘
พฤษภาคม	๖๖๒, ๓๙๑	๕๑๒, ๓๕๕.๙	๓, ๕๖๐	๑๘๖.๐๖	๐.๗๗
มิถุนายน	๕๙๙, ๘๐๕	๔๘๖, ๑๑๘.๙	๓, ๕๒๑	๑๗๕.๓๓	๐.๘๑
กรกฎาคม	๖๔๐, ๙๖๓.๕	๔๘๖, ๗๘๔.๑	๓, ๕๘๘	๑๗๘.๖๕	๐.๗๖
สิงหาคม	๖๙๗, ๕๓๐	๕๒๓, ๓๕๕.๑	๓, ๘๖๐	๑๘๐.๗๑	๐.๗๕
กันยายน	๖๙๖, ๗๑๙.๕	๕๓๙, ๘๘๒.๑	๓, ๘๒๓	๑๘๒.๒๕	๐.๗๗
ตุลาคม	๗๓๒, ๗๑๗.๕	๕๖๔, ๑๓๕.๗	๔, ๐๗๓	๑๗๙.๙๐	๐.๗๗
พฤศจิกายน	๖๙๖, ๐๘๙	๔๘๔, ๙๐๖.๙	๓, ๘๒๒	๑๘๒.๑๓	๐.๗๐
ธันวาคม	๘๑๓, ๙๔๔	๕๒๗, ๔๐๖.๙	๔, ๖๕๑	๑๗๕.๐๐	๐.๖๕
รวม	๘, ๒๖๓, ๔๘๑.๕	๖, ๒๖๗, ๐๖๘.๐	๔๕, ๙๗๒	๒, ๑๕๘.๓๐	๙.๑๓
เฉลี่ย/วัน	๒๒, ๖๓๙.๖๘	๑๗, ๑๗๐.๐๕	๑๒๕.๙๕	๑๗๙.๗๕	๐.๗๖

การประมาณต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถยนต์โดยสารประจำทาง
ปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๑. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

พนักงานขับรถ (รายละเอียดอยู่ในตารางที่ ๔)	๒๐๔.๕๔	บาทต่อวันต่อคัน
พนักงานเก็บค่าโดยสาร (รายละเอียดอยู่ใน ตารางที่ ๑๐)	๑๔๗.๕๖	"
นายตรวจ (รายละเอียดอยู่ในตารางที่ ๑๑)	๓๘.๖๐	"

๒. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เมื่อเริ่มดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประมาณว่ารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ จะวิ่งวันละ ๒๐๐ กม. อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ๒ กม./ลิตร หรือ ๐.๕ ลิตร/กม. แต่จากการวิเคราะห์ในตารางที่ ๑๒ ปรากฏว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ระยะทางวิ่งโดยเฉลี่ยเท่ากับ ๑๗๘.๕๑ กม./วัน อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ๐.๗๔ ลิตร/กม. ดังนั้นถ้าใช้ระยะทางวิ่งและอัตราการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงของปี พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นเกณฑ์ จะคำนวณค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้เท่ากับ

$$๑๗๘.๕๑ \times ๐.๗๔ \times ๖.๕๔$$

๘๖๕.๘๕ บาทต่อวันต่อคัน

(อัตราค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลิตรละ ๖.๕๔ บาท เป็นราคาขายปลีกของสถานีบริการน้ำมันเอกชน หลังจากรัฐบาลปรับราคาน้ำมันครั้งใหม่เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๒๓)

๓. ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา

ใช้ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุง

รักษา ตามสัญญาที่องค์การฯ ทำไว้กับ

บริษัทผู้รับเหมาซ่อมแซม ดังนี้คือ

ปีที่ ๑ วันละ ๔๕๕.๔๐ บาทต่อคัน

ปีที่ ๒ " ๕๙๔.๕๕ "

ปีที่ ๓ " ๗๐๐.๓๕ "

ปีที่ ๔ " ๖๘๔.๒๕ "

ปีที่ ๕ " ๗๒๕.๖๕ "

ปีที่ ๖ " ๘๒๑.๑๐ "

ปีที่ ๗ " ๘๐๘.๔๕ "

เฉลี่ยเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา ๖๘๔.๒๕ บาทต่อวันต่อคัน

๔. ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศราคาคันละ

๑,๒๘๐,๐๐๐ บาท อัตราค่าเสื่อมราคา

๑๑.๒๕% ต่อปี

ค่าเสื่อมราคาปีละ $๑,๒๘๐,๐๐๐ \times ๑๑.๒๕\%$

$= ๑๔๔,๐๐๐$ บาท

เฉลี่ยค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสารประจำทาง-

ปรับอากาศ

๓๔๔.๕๒ บาทต่อวันต่อคัน

๕. ค่าเช่าอู่จอดรถ

เขตการเดินรถปรับอากาศเช่าอู่จอดรถ ๒ แห่ง

อัตราค่าเช่าแห่งละ ๑๐๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน

ใช้เป็นสถานที่จอดรถและซ่อมแซมบำรุงรักษา

รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศด้วย

อุจอรรถสองแห่งนี้จอรรถได้ประมาณ ๒๐๐ คัน

ดังนั้นเฉลี่ยค่าเช่าอุจอรรถได้

๓๓.๓๓ บาทต่อวันต่อคัน

(๒๐๐,๐๐๐ ÷ ๒๐๐ ÷ ๓๐)

๖. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร^๑

เนื่องจากในการประมาณอัตราค่าใช้จ่ายในการบริหาร องค์การฯ ใช้วิธีการคำนวณโดยการประมาณค่าใช้จ่ายในการบริหารรวมของทั้งองค์การฯ ทหารด้วยจำนวนรถยนต์โดยสารประจำทางทั้งหมดที่องค์การฯ ดำเนินงานอยู่ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ ดังนั้นอัตราค่าใช้จ่ายในการบริหารที่องค์การฯ ประมาณขึ้นจึงเป็นอัตราเดียวกันทั้งองค์การฯ คือเท่ากับ

๔๔.- บาทต่อวันต่อคัน

รวมต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๒,๔๑๖.๗๐ บาทต่อวันต่อคัน

^๑ สัมภาษณ์ ประชด ไกรเนตร, ผู้อำนวยการกองสวัสดิภาพการขนส่ง

การประมาณต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถเช่าปรับอากาศ ซึ่งพนักงาน

ขับรถ เป็นพนักงานของบริษัทผู้ให้เช่ารถ

๑. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

พนักงานขับรถ (องค์การขนส่งมวลชน

กรุงเทพ จ่ายค่าพนักงานขับรถ ๑๑๐ บาท/วัน/คัน

รวมไว้ในอัตราค่าเช่ารถปรับอากาศแล้ว)

- บาทต่อวันต่อคัน

พนักงานเก็บค่าโดยสาร (รายละเอียดอยู่ใน

ตารางที่ ๑๐)

๑๔๗.๕๖ บาทต่อวันต่อคัน

นายตรวจ (รายละเอียดอยู่ในตารางที่ ๑๑)

๓๘.๖๐

"

๒. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เมื่อ เริ่มดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทาง

ปรับอากาศ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประมาณ

ว่ารถเช่าปรับอากาศจะวิ่งวันละ ๒๕๐ กม. อัตรา

การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ๑.๗ กม./ลิตร หรือ ๐.๕๘

ลิตร/กม. แต่จากการวิเคราะห์ในตารางที่ ๑๓

ปรากฏว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ระยะทางวิ่งโดยเฉลี่ย

เท่ากับ ๑๗๘.๗๕ กม./วัน อัตราการใช้น้ำมัน

เชื้อเพลิง ๐.๗๖ ลิตร/กม. ดังนั้นถ้าใช้ระยะทาง

วิ่งและอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของปี พ.ศ. ๒๕๒๒

เป็นเกณฑ์ จะคำนวณค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้เท่ากับ

$๑๗๘.๗๕ \times ๐.๗๖ \times ๖.๕๔$

๘๘๓.๔๓

"

(อัตราค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลิตรละ ๖.๕๔ บาท

เป็นราคาขายปลีกของสถานีบริการน้ำมันเอกชน

หลังจากรัฐบาลปรับราคาน้ำมันครั้งใหม่เมื่อ

วันที่ ๑๘ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๒๓)

๓. ค่าเช่ารถปรับอากาศ

แยกออกเป็นรายละเอียดได้ดังนี้คือ

ค่าเช่าตัวรถ ค่าซ่อมแซม ฯลฯ ๑,๒๐๐ บาท/วัน/คัน

ค่าพนักงานขับรถ ๑๑๐ "

ค่าประกันความเสียหาย ๑๐๐ "

รวมเป็นค่าเช่ารถปรับอากาศ

๑,๔๑๐ บาทต่อวันต่อคัน

๔. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ประมาณเท่ากับค่าใช้จ่ายในการบริหารของ

รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การฯ

ที่กล่าวไว้ข้างต้น คือเท่ากับ

๔๘ "

รวมต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถเช่าปรับอากาศ

ซึ่งพนักงานขับรถเป็นพนักงานของบริษัทผู้ให้เช่ารถ

๒,๔๖๘.๕๔ "การประมาณต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของรถเช่าปรับอากาศ ซึ่งพนักงานขับรถเป็นพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๑. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

พนักงานขับรถ (รายละเอียดอยู่ในตารางที่ ๔)

๒๐๔.๕๕ บาทต่อวันต่อคัน

พนักงานเก็บค่าโดยสาร (รายละเอียดอยู่ใน
ตารางที่ ๑๐)

๑๔๗.๕๖ "

นายตรวจ (รายละเอียดอยู่ในตารางที่ ๑๑)

๓๘.๖๐ "

๒. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

ประมาณได้เท่ากับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ

รถเช่าปรับอากาศ ซึ่งพนักงานขับรถเป็น

พนักงานของบริษัทผู้ให้เช่ารถ ดังรายละเอียด

ข้างต้น นั้นคือเท่ากับ

๘๙๓.๔๓ "

๓. ค่าเช่ารถปรับอากาศ

ในกรณีที่พนักงานขับรถเป็นพนักงานของ
องค์การฯ ค่าเช่ารถปรับอากาศจะรวมเฉพาะ
ค่าเช่าตัวรถ ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา
ค่าที่จอดรถ และอื่น ๆ เท่านั้น คือเท่ากับ

๑,๒๐๐.๐๐ บาทต่อวันต่อคัน

๔. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ประมาณเท่ากับค่าใช้จ่ายในการบริหาร
ของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ
ขององค์การฯ ที่กล่าวไว้ข้างต้น คือเท่ากับ
รวมต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันของ
รถเช่าปรับอากาศ ซึ่งพนักงานขับรถเป็น
พนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๔๘.๐๐ บาทต่อวันต่อคัน

๒,๕๓๒.๑๘ บาทต่อวันต่อคัน

ตารางที่ ๑๔ การเปรียบเทียบต้นทุนดำเนินงานต่อวันต่อคันโดยประมาณสำหรับรถยนต์โดยสาร
ประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถเข้าปรับอากาศ

ประเภทค่าใช้จ่าย	รถขององค์การฯ (บาท/วัน/คัน)		รถเข้าปรับอากาศ พ.ช.ร.ของบริษัท (บาท/วัน/คัน)		รถเข้าปรับอากาศ พ.ช.ร.ขององค์การฯ (บาท/วัน/คัน)	
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน						
พนักงานขับรถ	๒๐๔	๕๙	-		๒๐๔	๕๙
พนักงานเก็บค่าโดยสาร	๑๔๗	๕๖	๑๔๗	๕๖	๑๔๗	๕๖
นายตรวจ	๓๘	๖๐	๓๘	๖๐	๓๘	๖๐
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	๘๖๕	๘๕	๘๙๓	๔๓	๘๙๓	๔๓
ค่าเช่ารถปรับอากาศ	-		๑,๔๑๐	-	๑,๒๐๐	-
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและ บำรุงรักษา	๖๘๔	๒๕	-		-	
ค่าเสื่อมราคารถยนต์โดยสาร ประจำทางปรับอากาศ	๓๙๔	๕๒	-		-	
ค่าเช่าตู้จอดรถ	๓๓	๓๓	-		-	
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	๔๘	-	๔๘	-	๔๘	-
รวม	๒,๔๑๖	๓๐	๒,๕๓๗	๕๙	๒,๕๓๒	๑๘

หมายเหตุ. พ.ช.ร. หมายถึง พนักงานขับรถ

ต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวันต่อคันที่ประมาณได้
 ทั้ง ๓ กรณี (ตารางที่ ๑๔) เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงจากการดำเนินงาน
 ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (ตารางที่ ๔) และปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (ตารางที่ ๕) แล้ว ปรากฏว่า
 ต้นทุนดำเนินงานที่ประมาณขึ้นนั้นสูงกว่าต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ และ
 พ.ศ. ๒๕๒๒ ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาลได้ปรับราคาน้ำมันเมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๒๓
 โดยปรับสูงขึ้นจากเดิมถึงร้อยละ ๕๑.๔๓ (ก่อนปรับราคาเมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์
 พ.ศ. ๒๕๒๓ ราคาน้ำมันลิตรละ ๔.๘๘ บาท ปรับราคาใหม่เป็นลิตรละ ๗.๓๙ บาท)
 ถึงแม้ว่าในตอนหลังรัฐบาลจะได้ประกาศลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงลงเมื่อวันที่ ๑๙
 มีนาคม พ.ศ. ๒๕๒๓ แล้วก็ตาม แต่ก็ลดลงไม่มากนัก คือลดลงเพียงร้อยละ ๑๑.๕๐
 (ราคาน้ำมันก่อนประกาศลดราคาลิตรละ ๗.๓๙ บาท ลดลงเหลือลิตรละ ๖.๕๔ บาท)
 ดังนั้นต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศที่ประมาณขึ้นโดยใช้ราคา
 น้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับปรุงใหม่ จึงสูงกว่าต้นทุนดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงในปี พ.ศ. ๒๕๒๑
 และ พ.ศ. ๒๕๒๒ ส่วนรายจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ซึ่งไม่ปรากฏอยู่ในการประมาณต้นทุน
 ดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวันต่อคันนั้น เนื่องจากรัฐบาลได้รับ
 ภาระปลดหนี้ที่เกิดจากการซื้อรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศทั้งหมด องค์กรฯ จึง
 ไม่ต้องรับภาระดอกเบี้ยเงินกู้อีกต่อไป

ต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวันต่อคันที่ประมาณขึ้น
 นั้น นอกจากจะใช้เป็นมาตรฐานเพื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงแล้ว
 ยังสามารถใช้เป็นข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจขยายการดำเนินงานได้อีกด้วย โดย
 ต้นทุนดำเนินงานที่ประมาณไว้นั้นจะแสดงให้เห็นว่าควรขยายการดำเนินงานโดยใช้รถ
 ประเภทใดจึงจะมีต้นทุนดำเนินงานต่ำสุด แต่อย่างไรก็ตาม ต้นทุนดำเนินงานที่ประมาณ
 ไว้เป็นข้อมูลเพียงส่วนหนึ่งที่จะต้องพิจารณาเท่านั้น การตัดสินใจขยายการดำเนินงาน
 ยังต้องพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ ประกอบด้วย เช่น แหล่งเงินทุน ความต้องการของผู้ใช้
 บริการ ฯลฯ

การประมาณต้นทุนดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อวันต่อคัน ทั้ง ๓ กรณีที่กล่าวข้างต้น เป็นการประมาณโดยใช้ข้อมูลตัวเลขค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ซึ่งเป็นอยู่ในภาวะปัจจุบัน ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ เกิดขึ้นอันจะเป็นผลทำให้ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต้องเปลี่ยนแปลงไปไม่ว่าจะเพิ่มขึ้นหรือลดลง ก็ย่อมจะต้องประมาณต้นทุนดำเนินงานชิ้นใหม่เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่ได้เปลี่ยนแปลงไปนั้น