

บทที่ 6

การวิเคราะห์ต้นทุนและผลการดำเนินงานทางด่วน

ในการดำเนินธุรกิจทั่ว ๆ ไปนั้น กำไรเป็นสิ่งที่แสดงถึงความสามารถของธุรกิจว่าจะสามารถดำเนินการต่อไปได้หรือไม่ ในกรณีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็เช่นเดียวกัน กล่าวคือ แม้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะจัดตั้งขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์หลักในการจัดสร้างทางพิเศษต่าง ๆ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร มิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อหากำไรเช่นธุรกิจ แต่ในการก่อสร้างทางพิเศษนั้น ต้องกู้ยืมเงินมาเพื่อใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องรับผิดชอบชำระหนี้เงินกู้เอง ดังนั้น ในการดำเนินงานทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำไรก็เป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินงานต่อไปได้ และมีเงินที่จะนำไปชำระหนี้เงินกู้ด้วย

ในบทที่ 5 ได้กล่าวถึงต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนไว้อย่างละเอียดแล้ว ในบทนี้จะได้ทำการวิเคราะห์และเปรียบเทียบต้นทุนและผลการดำเนินงานทางด่วนดังนี้

1. วิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงานของทางด่วนแต่ละสาย
2. ทำการเปรียบเทียบต้นทุนการดำเนินงานของทางด่วน 2 สาย
3. วิเคราะห์ผลการดำเนินงานของทางด่วนแต่ละสายและผลการดำเนินงานรวมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
4. วิเคราะห์แนวโน้มของผลการดำเนินงานทางด่วน
5. วิเคราะห์ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
6. วิเคราะห์อัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงานทางด่วน

การวิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงานของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ

ในการวิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ จะทำการวิเคราะห์ใน 2 ลักษณะคือ วิเคราะห์ว่าค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทในการดำเนินงานทางด่วนสายนี้

คิดเป็นร้อยละเท่าไรของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมด และอีกลักษณะหนึ่งคือ จะวิเคราะห์ว่า ค่าใช้จ่ายประเภทใด เป็นค่าใช้จ่ายคงที่และประเภทใด เป็นค่าใช้จ่ายแปรได้ การวิเคราะห์ ในลักษณะค่าใช้จ่ายคงที่และค่าใช้จ่ายแปรได้ นี้ จะเป็นการแยกประเภทค่าใช้จ่ายตามความ ไน้มเอียงที่ค่าใช้จ่ายนั้นจะแปรเปลี่ยนไปตามปริมาณการผลิต ซึ่งค่าใช้จ่ายคงที่และค่าใช้จ่าย แปรได้มีลักษณะต่างกันดังนี้คือ

ค่าใช้จ่ายคงที่ มีลักษณะดังนี้คือ

1. ค่าใช้จ่ายประเภทนี้จะ เป็นจำนวนคงที่สำหรับปริมาณการผลิตจนถึงระดับหนึ่ง ภายในระดับการผลิตนั้น ไม่ว่าปริมาณการผลิตจะ เพิ่มขึ้นหรือลดลง ค่าใช้จ่ายประเภทนี้จะมี จำนวนคงที่

2. ต้นทุนต่อหนึ่งหน่วยผลผลิตของค่าใช้จ่ายประเภทนี้จะลดลง เมื่อปริมาณการผลิต เพิ่มขึ้น และในทางกลับกันต้นทุนต่อหนึ่งหน่วยผลผลิตจะสูงขึ้น เมื่อปริมาณการผลิตลดลง

ค่าใช้จ่ายแปรได้ มีลักษณะดังนี้คือ

1. ค่าใช้จ่ายประเภทนี้ เพิ่มขึ้นหรือลดลงโดยมีส่วนสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณ การผลิต

2. ต้นทุนต่อหนึ่งหน่วยของค่าใช้จ่ายประเภทนี้จะคงที่ไม่ว่าปริมาณการผลิตจะ เพิ่มขึ้นหรือลดลง¹

ในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายคงที่และค่าใช้จ่ายแปรได้ข้างต้น เป็นการวิเคราะห์ การแปรเปลี่ยนของค่าใช้จ่ายตามปริมาณการผลิต แต่ในการดำเนินงานของการทางพิเศษ แห่งประเทศไทยมิได้มีการผลิตสินค้า แต่เป็นการขายบริการ ดังนั้น จึงจะใช้ปริมาณรถยนต์ ที่ใช้บริการทางด่วน เป็น เกณฑ์ในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายคงที่และค่าใช้จ่ายแปรได้

การวิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือได้แสดงไว้ในตาราง ที่ 6.1 โดยมีรายละเอียดดังนี้คือ ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปี

¹ เพ็ญแข สนิทวงศ์ ณ อยุธยา, การบัญชีต้นทุน (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521), หน้า 16.

ตารางที่ 6.1
 ต้นทุนการดำเนินงานทางด้านสายดินแดง-ท่าเรือ
 ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2525		2526		2527	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายในการบริหารทางด่วน						
- ต้นทุนทางตรง						
ค่าแรงงานทางตรง	3,524,426.57	3.19	4,209,779.79	3.59	6,180,577.44	4.93
ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วน	19,871,278.56	17.99	29,179,322.77	24.88	29,356,240.14	23.44
ค่าไฟฟ้ารองทางด่วน	2,674,862.98	2.42	3,347,466.03	2.85	4,266,145.95	3.41
รวมต้นทุนทางตรง	26,070,568.11	23.60	36,736,568.59	31.32	39,802,963.53	31.78
- ต้นทุนทางอ้อม						
ค่าแรงงานทางอ้อม	2,713,559.20	2.46	2,595,191.92	2.21	3,887,210.36	3.10
ค่าใช้จ่ายบริหาร						
ค่าเช่าที่ดิน	100,037.91	0.09	122,241.90	0.10	159,076.36	0.13
ค่าเช่ายานพาหนะ						
ค่าเช่ายานพาหนะ	1,343,026.71	1.22	1,022,253.00	0.87	932,365.70	0.74
ค่าเช่ายานพาหนะ						
ค่าเช่ายานพาหนะ	1,015,930.04	0.92	997,381.84	0.85	2,045,498.88	1.63
ค่าเช่ายานพาหนะ						
ค่าเช่ายานพาหนะ	75,726.59	0.07	301,013.36	0.26	1,868,208.80	1.49
รวมต้นทุนทางอ้อม	5,248,280.45	4.75	5,038,082.02	4.30	8,892,360.10	7.10
รวมค่าใช้จ่ายในการบริหารทางด่วน	31,318,848.56	28.35	41,774,650.61	35.62	48,695,323.63	38.88
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร						
ค่าเช่าส่วนบุคคล	17,875,412.40	16.18	12,662,718.24	10.80	15,343,279.92	12.25
ค่าเช่าสำนักงาน	5,396,121.34	4.88	4,937,118.69	4.21	5,597,645.49	4.47
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์	900,634.05	0.82	566,215.20	0.48	819,387.22	0.65
รวมค่าใช้จ่ายในการบริหาร	24,172,167.79	21.88	18,166,052.13	15.49	21,760,312.63	17.37
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	54,983,005.84	49.77	57,334,884.24	48.89	54,798,483.41	43.75
รวมต้นทุนการดำเนินงาน	110,474,022.19	100.00	117,275,586.98	100.00	125,254,119.67	100.00

งบประมาณ 2525 2526 และ 2527 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 110,474,022.19 บาท

117,275,586.98 บาท และ 125,254,119.67 บาท ตามลำดับ เมื่อดูรายละเอียดของต้นทุน แล้ว จะเห็นว่า ต้นทุนการดำเนินงานจะประกอบด้วย

1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน เป็นจำนวนเงิน 31.31 ล้านบาท 41.77 ล้านบาท และ 48.69 ล้านบาทตามลำดับ หรือร้อยละ 28.35 35.62 และ 38.88 ของต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ ค่าใช้จ่ายประเภทนี้พบว่า ต้นทุนที่เกิดขึ้นอาจแยกได้เป็นต้นทุนทางตรงและต้นทุนทางอ้อมดังนี้

1.1 ต้นทุนทางตรง เป็นจำนวนเงิน 26.07 ล้านบาท 36.73 ล้านบาทและ 39.80 ล้านบาทหรือร้อยละ 23.60 31.32 และ 31.78 ของต้นทุนรวม ประกอบด้วย

1.1.1 ค่าแรงงานทางตรงเป็นจำนวนเงิน 3.52 ล้านบาท 4.20 ล้านบาทและ 6.18 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.19 3.59 และ 4.93 ของต้นทุนรวม ค่าแรงงานทางตรงนี้เป็นค่าใช้จ่ายคงที่ เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างพนักงานที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางที่จะต้องประจำตามด่านต่าง ๆ ไว้เต็มจำนวนที่จำเป็นสำหรับการบริการทางด่วนแล้ว ดังนั้น ไม่ว่าจะมียอดผู้ใช้บริการทางด่วนมากหรือน้อยเพียงไรก็ตาม การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ยังคงต้องจ่ายค่าแรงงานทางตรง เป็นจำนวนที่แน่นอนมิได้เพิ่มขึ้นหรือลดลงตามปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วน ค่าแรงงานทางตรงจึงเป็นค่าใช้จ่ายคงที่

1.1.2 ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วน เป็นจำนวนเงิน 19.87 ล้านบาท 29.17 ล้านบาทและ 29.35 ล้านบาทหรือร้อยละ 17.99 24.88 และ 23.44ของต้นทุนรวม ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยคิดค่าเสื่อมราคาตามวิธีเส้นตรง ดังนั้น หากต้นทุนสินทรัพย์ไม่เปลี่ยนแปลงจำนวนค่าเสื่อมราคาก็จะคงที่ทุก ๆ ปี จะเห็นได้ว่าค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วนมิได้แปรเปลี่ยนไปตามการให้บริการทางด่วน กล่าวคือ ไม่ว่าจะมียอดผู้ใช้บริการทางด่วนเพิ่มขึ้นหรือลดลง จำนวนค่าเสื่อมราคาก็จะเท่าเดิมมิได้เปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วนจึงเป็นค่าใช้จ่ายคงที่

1.1.3 ค่าไฟฟ้าของทางด่วน เป็นจำนวนเงิน 2.67 ล้านบาท 3.34 ล้านบาท และ 4.26 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.42 2.85 และ 3.41 ของต้นทุนรวม สำหรับ

ค่าไฟฟ้าของทางด่วนนี้ก็ เป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ทั้งนี้ เนื่องจากงานบริการทางด่วน เป็นงานตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น ในเวลากลางคืนจำเป็นต้องให้แสงสว่างแก่ผู้ใช้ทางด่วนอย่างเพียงพอ ทั้งบนทางด่วนและในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทาง เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งไม่ว่าจะมี รถยนต์ใช้บริการทางด่วนมากหรือน้อยเพียงไร ก็ยังคงต้องเปิดไฟเพื่อให้แสงสว่างตลอด เส้นทางของทางด่วนและในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทางด้วย ค่าไฟฟ้าของทางด่วนนี้จึงมิได้ แปรเปลี่ยนไปตามปริมาณรถยนต์ที่ให้บริการทางด่วน ค่าไฟฟ้านี้จึงควร เป็นค่าใช้จ่ายคงที่

1.2 ต้นทุนทางอ้อม เป็นจำนวนเงิน 5.24 ล้านบาท 5.03 ล้านบาทและ 8.89 ล้านบาทหรือร้อยละ 4.75 4.30 และ 7.10 ของต้นทุนรวมประกอบด้วย

1.2.1 ค่าแรงงานทางอ้อม เป็นจำนวนเงิน 2.71 ล้านบาท 2.59 ล้านบาท และ 3.88 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.46 2.21 และ 3.10 ของต้นทุนรวม ค่าแรงงานทาง อ้อมเป็นค่าใช้จ่ายคงที่เช่นเดียวกับค่าแรงงานทางตรง เนื่องจากทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างพนักงานในกองวิเคราะห์ระบบงานทางด่วน กองบำรุงรักษาทางด่วนและ เขตทาง กองบำรุงรักษาอุปกรณ์และกองกู้ภัยและจัดการจราจรไว้เท่าที่จำเป็น เพื่อให้การบริการทาง ด่วน เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ไม่ว่าปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนจะ เพิ่มขึ้นหรือลดลง เพียงไร ค่าแรงงานทางอ้อมก็มิได้เปลี่ยนแปลงไปด้วย ค่าแรงงานทางอ้อมจึงเป็นค่าใช้จ่ายคงที่

1.2.2 ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทาง เป็นจำนวนเงิน 0.10 ล้านบาท 0.12 ล้านบาทและ 0.15 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.09 0.10 และ 0.13 ของต้นทุน รวม ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางประกอบด้วย ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน และค่าน้ำประปาในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทาง สำหรับค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงานนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้คำนวณค่าเสื่อมราคาตามวิธีเส้นตรง ดังนั้น ค่าเสื่อมราคา ก็จะมีจำนวนคงที่ทุก ๆ ปี ส่วนค่าน้ำประปาที่เกิดขึ้นในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทางนั้นก็ จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามปริมาณการใช้น้ำ มิได้เปลี่ยนแปลงไปตามปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วน ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทางจึงเป็นค่าใช้จ่ายคงที่

1.2.3 ค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน เป็นจำนวน 1.34 ล้านบาท 1.02 ล้านบาทและ 0.93 ล้านบาทหรือร้อยละ 1.22 0.87 และ 0.74 ของต้นทุนรวม ค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนนี้ในส่วนของค่าเสื่อมราคาอาคารศูนย์ควบคุม ระบบทางด่วน และเครื่องใช้สำนักงานในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน เป็นค่าใช้จ่ายคงที่

เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยคำนวณค่าเสื่อมราคาตามวิธีเส้นตรง ค่าเสื่อมราคา จึงมีจำนวนคงที่ทุกๆ ปี สำหรับค่าไฟฟ้าและค่าน้ำประปาในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อให้พนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ อาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งไม่ว่าจะมีรถยนต์ใช้บริการทางด่วนเพิ่มขึ้นหรือ ลดลงอย่างไร ค่าใช้จ่ายนี้ก็มิได้แปรเปลี่ยนตามไปด้วย ค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบ ทางด่วนจึงเป็นค่าใช้จ่ายคงที่

1.2.4 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะในการบริการทางด่วน เป็น จำนวนเงิน 1.01 ล้านบาท 0.99 ล้านบาทและ 2.04 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.92 0.85 และ 1.63 ของต้นทุนรวม ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะในการบริการทางด่วนประกอบด้วย ค่าเสื่อม ราคายานพาหนะและค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง สำหรับค่าเสื่อมราคายานพาหนะนั้น การทางพิเศษ แห่งประเทศไทยได้คำนวณค่าเสื่อมราคาตามวิธีเส้นตรง เช่น เดียวกัน ส่วนค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง ส่วนใหญ่เกิดขึ้น เนื่องจากการดูแลรักษาทางด่วนและการตรวจตราดูแลความ เรียบร้อยของ การจราจรบนทางด่วน ซึ่งในส่วนของ การดูแลรักษาและการตรวจตราความ เรียบร้อยของ การจราจรบนทางด่วนนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการอยู่เสมอ ไม่ว่า จะมีรถยนต์ใช้ทางด่วนมากน้อยเพียงไร ทั้งนี้ เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากมีสิ่งกีดขวาง การจราจร ค่าน้ำมัน ในส่วนนี้จึงเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ส่วนค่าน้ำมัน เชื้อเพลิงที่เกิดขึ้น เนื่องจาก ต้องนำรถกู้ภัยหรือรถยกออกไปให้ความช่วยเหลือแก่รถที่ประสบอุบัติเหตุหรือ เกิดเหตุขัดข้อง บนทางด่วนนั้น หากปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนมีมาก โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือเกิดรถเสียก็จะ มากขึ้น ซึ่งก็จะทำให้ค่าน้ำมัน เชื้อเพลิงสำหรับรถที่จะต้องออกไปให้ความช่วยเหลือสูงขึ้นด้วย แต่ค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง ในส่วนนี้ก็มิได้แปรเปลี่ยนไปตามปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนในอัตราที่ แน่นนอน กล่าวคือ แม้ว่าจะมีรถยนต์ใช้ทางด่วนมาก แต่ถ้าหากผู้ขับขี่รถยนต์ใช้ความระมัด ระวังและปฏิบัติตามกฎจราจรบนทางด่วนอย่างเคร่งครัดก็อาจจะไม่เกิดอุบัติเหตุเลย หรือ เกิดขึ้นน้อยรายก็ได้ ค่าน้ำมัน เชื้อเพลิงสำหรับรถกู้ภัยหรือรถยกที่จะออกไปให้ความช่วยเหลือ ก็จะมีจำนวนน้อยด้วย จากการที่ค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง ในส่วนที่เกิดขึ้นจากการที่ต้องนำรถออกไป ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ใช้ทางด่วนแปร เปลี่ยนไปตามปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วน ในอัตราที่ ไม่แน่นอนและมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายทั้งหมด จึงจะถือค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง ใน ส่วนนี้เป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ดังนั้น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะในการบริการทางด่วนจึง เป็น ค่าใช้จ่ายคงที่ทั้งสิ้น

1.2.5 ค่าซ่อมแซม เป็นจำนวนเงิน 0.07 ล้านบาท 0.30 ล้านบาทและ 1.86 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.07 0.26 และ 1.49 ของต้นทุนรวม สำหรับค่าซ่อมแซมในส่วนที่เป็นค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์งานช่าง เป็นค่าใช้จ่ายคงที่เช่นเดียวกับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์อื่น ๆ ส่วนค่าซ่อมแซมที่เกิดขึ้นจากการจ้างบุคคลภายนอกมาดำเนินการนั้น จะแปรเปลี่ยนไปตามปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วน กล่าวคือ หากมีรถยนต์ใช้ทางด่วนมาก ก็จะทำให้ผิวจราจรบนทางด่วนเกิดการชำรุดเสียหายมากขึ้น ค่าซ่อมแซมก็จะมากขึ้นด้วย แต่เนื่องจากในช่วงที่ทำการศึกษานี้ ค่าซ่อมแซมที่เกิดขึ้นทั้งหมดเพียงประมาณร้อยละ 1.5 ของต้นทุนการดำเนินงาน ซึ่งเป็นจำนวนที่น้อยมาก ในที่นี้จึงจะถือว่า ค่าซ่อมแซมเป็นค่าใช้จ่ายคงที่เช่นเดียวกับค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

2. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร เป็นจำนวนเงิน 24.17 ล้านบาท 18.16 ล้านบาทและ 21.76 ล้านบาทหรือร้อยละ 21.88 15.49 และ 17.37 ของต้นทุนการดำเนินงานทางด่วน สายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับประกอบด้วย

2.1 ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล เป็นจำนวนเงิน 17.87 ล้านบาท 12.66 ล้านบาท และ 15.34 ล้านบาทหรือร้อยละ 16.18 10.80 และ 12.25 ของต้นทุนรวม

2.2 ค่าใช้จ่ายสำนักงาน เป็นจำนวนเงิน 5.39 ล้านบาท 4.93 ล้านบาท และ 5.59 ล้านบาทหรือร้อยละ 4.88 4.21 และ 4.47 ของต้นทุนรวม

2.3 ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ เป็นจำนวนเงิน 0.90 ล้านบาท 0.56 ล้านบาท และ 0.81 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.82 0.48 และ 0.65 ของต้นทุนรวม

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่สำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ค่าใช้จ่ายนี้มีได้แปรเปลี่ยนไปตามปริมาณการให้บริการแก่รถยนต์ที่ใช้ทางด่วน กล่าวคือ ไม่ว่าจำนวนรถยนต์ที่ใช้บริการทางด่วนจะเพิ่มขึ้นหรือลดลง ค่าใช้จ่ายในการบริหารก็ยังคงเกิดขึ้นเท่าเดิม ค่าใช้จ่ายในการบริหารจึงเป็นค่าใช้จ่ายคงที่

3. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เป็นจำนวนเงิน 54.98 ล้านบาท 57.33 ล้านบาทและ 54.79 ล้านบาทหรือร้อยละ 49.77 48.89 และ 43.75 ของต้นทุนรวม ค่าใช้จ่ายทางการเงินเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องจ่ายดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ ตามอัตราดอกเบี้ยที่ได้ตกลงกันไว้แล้ว ดังนั้น ไม่ว่าปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนจะมากน้อยเพียงไร จำนวนดอกเบี้ยที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องจ่าย ก็ยังคงเท่าเดิม มิได้แปรเปลี่ยนไปด้วย ค่าใช้จ่ายทางการเงินจึงเป็นค่าใช้จ่ายคงที่

จากค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการดำเนินงานทางคว้นสายดินแดง-ท่าเรือ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่า ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เป็นค่าใช้จ่ายประเภทที่สูงที่สุดในการดำเนินงานทางคว้นสายดินแดง-ท่าเรือ คือร้อยละ 49.77 48.89 และ 43.75 ของต้นทุนการดำเนินงานทางคว้นสายดินแดง-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับ รองลงมาได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการบริการทางคว้นร้อยละ 28.35 35.62 และ 38.88 แบ่งเป็นต้นทุนทางตรงร้อยละ 23.60 31.32 และ 31.78 ต้นทุนทางอ้อมร้อยละ 4.75 4.30 และ 7.10 ตามลำดับ ส่วนค่าใช้จ่ายในการบริหาร เป็นค่าใช้จ่ายประเภทที่น้อยที่สุดในการดำเนินงานทางคว้นสายดินแดง-ท่าเรือ คือ ร้อยละ 21.88 15.49 และ 17.37 ตามลำดับ ต้นทุนการดำเนินงานทางคว้นสายดินแดง-ท่าเรือ อาจถือได้ว่าเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ทั้งสิ้น เนื่องจากส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายแปรได้มีจำนวนน้อยมาก

การวิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงานของทางคว้นสายบางนา-ท่าเรือ

ในการวิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงานทางคว้นสายบางนา-ท่าเรือ จะทำการวิเคราะห์ในลักษณะเดียวกับสายดินแดง-ท่าเรือ และเนื่องจากค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทในการดำเนินงานทางคว้นสายบางนา-ท่าเรือ มีลักษณะเหมือนกับสายดินแดง-ท่าเรือ ดังนั้น ต้นทุนการดำเนินงานทางคว้นสายบางนา-ท่าเรือ จึงมีลักษณะ เป็นค่าใช้จ่ายคงที่โดยเหตุผลเดียวกับที่ได้กล่าวไว้แล้วในการวิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงานของทางคว้นสายดินแดง-ท่า เรือนั่นเอง จึงจะไม่กล่าวถึงการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายคงที่ซ้ำอีก ในที่นี้จึงจะทำการวิเคราะห์เพียงว่า ค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทในการดำเนินงานทางคว้นสายบางนา-ท่าเรือ คิด เป็นร้อยละ เท่าไรเมื่อเทียบกับต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมด

จากตารางที่ 6.2 จะเห็นได้ว่า ต้นทุนการดำเนินงานทางคว้นสายบางนา-ท่า เรือ ในปีงบประมาณ 2526 และ 2527 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 68,510,664.27 บาท และ 115,277,701.32 บาทตามลำดับ ประกอบด้วย

1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางคว้น เป็นจำนวนเงิน 21.24 ล้านบาทและ 39.79 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.00 และ 34.52 ของต้นทุนการดำเนินงานทางคว้นสายบางนา-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2526 และ 2527 ตามลำดับ แบ่งออกเป็น

1.1 ต้นทุนทางตรง เป็นจำนวนเงิน 16.95 ล้านบาทและ 31.16 ล้านบาทหรือ ร้อยละ 24.74 และ 27.03 ของต้นทุนรวม ประกอบด้วย

ตารางที่ 6.2
 สันทุนการดำเนินงานทางค่าขนส่งบางส่วน-ค่าเรือ
 ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2526		2527	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายในการบริการทางค่าขนส่ง				
- สันทุนทางตรง				
ค่าแรงงานทางตรง	2,525,867.86	3.69	3,708,346.47	3.22
ค่าเสื่อมราคาทางค่าขนส่ง				
อุปกรณ์ทางค่าขนส่ง	12,245,481.94	17.87	24,250,084.36	21.04
ค่าไฟฟ้าของทางค่าขนส่ง	2,179,298.45	3.18	3,204,060.78	2.78
รวมสันทุนทางตรง	16,950,648.25	24.74	31,162,491.61	27.03
- สันทุนทางอ้อม				
ค่าแรงงานทางอ้อม	2,595,191.92	3.79	3,887,210.36	3.37
ค่าใช้จ่ายในบริษัท				
ค่าประกันภัยค่าขนส่ง	209,743.21	0.31	334,007.88	0.29
ค่าใช้จ่ายในอาคาร				
ศูนย์ควบคุมระบบทางค่าขนส่ง	555,431.32	0.81	932,365.70	0.81
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะ				
ในการบริการทางค่าขนส่ง	885,316.47	1.29	1,815,667.53	1.58
ค่าซ่อมแซม	44,115.11	0.06	1,658,297.70	1.44
รวมสันทุนทางอ้อม	4,289,798.03	6.26	8,627,549.17	7.48
รวมค่าใช้จ่ายในการบริการทางค่าขนส่ง	21,240,446.28	31.00	39,790,040.78	34.52
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร				
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	12,662,718.24	18.48	15,343,279.92	13.31
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	4,937,118.69	7.21	5,597,645.49	4.86
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์	566,215.20	0.83	819,387.22	0.71
รวมค่าใช้จ่ายในการบริหาร	18,166,052.13	26.52	21,760,312.63	18.88
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	29,104,165.86	42.48	53,727,347.91	46.60
รวมสันทุนการดำเนินงาน	68,510,664.27	100.00	115,277,701.32	100.00

1.1.1 ค่าแรงงานทางตรง เป็นจำนวนเงิน 2.52 ล้านบาท และ 3.70 ล้านบาทหรือร้อยละ 3.69 และ 3.22 ของต้นทุนรวม

1.1.2 ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วน เป็นจำนวนเงิน 12.24 ล้านบาทและ 24.25 ล้านบาทหรือร้อยละ 17.87 และ 21.04 ของต้นทุนรวม

1.1.3 ค่าไฟฟ้าของทางด่วน เป็นจำนวนเงิน 2.17 ล้านบาท และ 3.20 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.18 และ 2.78 ของต้นทุนรวม

1.2 ต้นทุนทางอ้อม เป็นจำนวนเงิน 4.28 ล้านบาท และ 8.62 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.26 และ 7.48 ของต้นทุนรวม ประกอบด้วย

1.2.1 ค่าแรงงานทางอ้อม เป็นจำนวนเงิน 2.59 ล้านบาทและ 3.88 ล้านบาทหรือร้อยละ 3.79 และ 3.97 ของต้นทุนรวม

1.2.2 ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่าน เก็บค่าผ่านทาง เป็นจำนวนเงิน 0.20 ล้านบาทและ 0.33 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.31 และ 0.29 ของต้นทุนรวม

1.2.3 ค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน เป็นจำนวนเงิน 0.55 ล้านบาท และ 0.93 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.81 ของต้นทุนรวมเท่ากันทั้ง 2 ปี

1.2.4 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะในการบริการทางด่วน เป็นจำนวนเงิน 0.88 ล้านบาทและ 1.81 ล้านบาทหรือร้อยละ 1.29 และ 1.58 ของต้นทุนรวม

1.2.5 ค่าซ่อมแซม เป็นจำนวนเงิน 0.04 ล้านบาทและ 1.65 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.06 และ 1.44 ของต้นทุนรวม

2. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร เป็นจำนวนเงิน 18.16 ล้านบาทและ 21.76 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.52 และ 18.88 ของต้นทุนรวม แบ่งออกเป็น

2.1 ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล เป็นจำนวนเงิน 12.66 ล้านบาท และ 15.34 ล้านบาทหรือร้อยละ 18.48 และ 13.31 ของต้นทุนรวม

2.2 ค่าใช้จ่ายสำนักงาน เป็นจำนวนเงิน 4.93 ล้านบาทและ 5.59 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.21 และ 4.86 ของต้นทุนรวม

2.3 ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ เป็นจำนวนเงิน 0.56 ล้านบาทและ 0.81 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.83 และ 0.71 ของต้นทุนรวม

3. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เป็นจำนวนเงิน 29.10 ล้านบาทและ 53.72 ล้านบาท หรือร้อยละ 42.48 และ 46.60 ของต้นทุนรวม



สำหรับค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือก็เป็นไปในลักษณะเดียวกับทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายทางการเงินเป็นค่าใช้จ่ายประเภทที่สูงที่สุดในการดำเนินงาน คือร้อยละ 42.48 และ 46.60 ของต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ รองลงมาได้แก่ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนร้อยละ 31.00 และ 34.52 ซึ่งแบ่งเป็นต้นทุนทางตรงร้อยละ 24.74 และ 27.03 ต้นทุนทางอ้อมร้อยละ 6.26 และ 7.48 ตามลำดับ ส่วนค่าใช้จ่ายในการบริหารเป็นค่าใช้จ่ายประเภทที่น้อยที่สุดในการดำเนินงาน เช่นกัน คือร้อยละ 26.52 และ 18.88 ตามลำดับ

การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนระหว่างทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือกับสายบางนา-ท่าเรือ

ในการเปรียบเทียบต้นทุนการดำเนินงานระหว่างทางด่วนทั้ง 2 สายตามตารางที่ 6.3 นั้น ได้นำข้อมูลของปีงบประมาณ 2527 มาใช้เปรียบเทียบเพียงปีเดียว เนื่องจากทางด่วนทั้ง 2 สายเปิดบริการไม่พร้อมกัน คือทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือเปิดบริการเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2524 ส่วนสายบางนา-ท่าเรือเปิดบริการเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2526 ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2525 จึงไม่มีข้อมูลที่จะนำมาเปรียบเทียบกัน ส่วนในปีงบประมาณ 2526 แม้ว่าจะได้เปิดบริการทางด่วนทั้ง 2 สายแล้วก็ตาม แต่สายบางนา-ท่าเรือเปิดให้บริการเพียงประมาณ 8 เดือนครึ่งเท่านั้น ในขณะที่สายดินแดง-ท่าเรือได้เปิดบริการตลอด 12 เดือน ข้อมูลจึงไม่อยู่ในฐานเดียวกัน ไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้ ดังนั้น จึงจะใช้ข้อมูลในปีงบประมาณ 2527 ซึ่งเป็นปีที่มีการดำเนินงานทั้งปีมาทำการเปรียบเทียบ อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายบางอย่างอาจจะเปรียบเทียบกันไม่ใคร่ได้นัก เนื่องจากระยะเวลาที่เริ่มดำเนินงานต่างกัน เช่นค่าซ่อมแซม ฯลฯ แต่ในระยะแรก ๆ นี้การซ่อมแซมเกิดขึ้นเป็นจำนวนไม่มากนักเหมือนกันทั้ง 2 สาย จึงอนุมานให้นำมาเปรียบเทียบกันได้

จากตารางที่ 6.3 จะเห็นได้ว่า ต้นทุนต่อกิโลเมตรในการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน 5,471,384.68 บาท ซึ่งแบ่งเป็นต้นทุนทางตรง 4,472,243.09 บาท และต้นทุนทางอ้อม 999,141.58 บาท นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในการบริหาร 2,444,978.95 บาท และค่าใช้จ่ายทางการเงินอีก

ตารางที่ 6.3
การเปรียบเทียบต้นทุนการดำเนินงานทางด่วน
ระหว่างสายดินแดง-ท่าเรือกับสายบางนา-ท่าเรือ
ในปีงบประมาณ 2527

หน่วย : บาท

รายการ	ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ		ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ		ผลต่าง (1) - (2)
	จำนวนเงิน	ต้นทุนต่อกิโลเมตร ต่อปี (1)	จำนวนเงิน	ต้นทุนต่อกิโลเมตร ต่อปี (2)	
ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน					
- ต้นทุนทางตรง					
ค่าแรงงานทางตรง	6,180,577.44	694,446.90	3,708,346.47	469,410.95	225,035.95
ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและ อุปกรณ์ทางด่วน	29,356,240.14	3,298,453.95	24,250,084.36	3,069,630.93	228,823.02
ค่าไฟฟ้ารองทางด่วน	4,266,145.95	479,342.24	3,204,060.78	405,577.31	73,764.93
รวมต้นทุนทางตรง	39,802,963.53	4,472,243.09	31,162,491.61	3,944,619.19	527,623.90
- ต้นทุนทางอ้อม					
ค่าแรงงานทางอ้อม	3,887,210.36	436,765.21	3,887,210.36	492,051.94	(55,286.73)
ค่าใช้จ่ายบริหาร					
ค่าเช่าที่ดิน	159,076.36	17,873.75	334,007.88	42,279.48	(24,405.73)
ค่าใช้จ่ายอาคาร					
ศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน	932,365.70	104,760.19	932,365.70	118,020.97	(13,260.78)
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะ					
ในการบริการทางด่วน	2,045,498.88	229,831.33	1,815,667.53	229,831.33	-
ค่าซ่อมแซม	1,868,208.80	209,911.10	1,658,297.70	209,911.10	-
รวมต้นทุนทางอ้อม	8,892,360.10	999,141.58	8,627,549.17	1,092,094.82	(92,953.24)
รวมค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน	48,695,323.63	5,471,384.68	39,790,040.78	5,036,714.02	434,670.66
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	21,760,312.63	2,444,978.95	21,760,312.63	2,754,469.95	(309,491.00)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	54,798,483.41	6,157,132.97	53,727,347.91	6,800,930.12	(643,797.15)
รวมต้นทุนการดำเนินงาน	125,254,119.67	14,073,496.60	115,277,701.32	14,592,114.09	(518,617.49)

หมายเหตุ 1. ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทางทั้งสิ้น 8.9 กิโลเมตร
2. ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ระยะทางทั้งสิ้น 7.9 กิโลเมตร

6,157,132.97 บาท รวมเป็นต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น 14,073,496.60 บาทต่อ
 กิโลเมตรต่อปี ส่วนต้นทุนต่อกิโลเมตรในการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ
 ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน 5,036,714.02 บาท ซึ่งแบ่งเป็นต้นทุน
 ทางตรง 3,944,619.19 บาท และต้นทุนทางอ้อม 1,092,094.82 บาท นอกจากนี้
 เป็นค่าใช้จ่ายในการบริหาร 2,754,469.95 บาท และค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่น
 6,800,930.12 บาท รวมเป็นต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้น 14,592,114.09 บาทต่อ
 กิโลเมตรต่อปี ซึ่งจะเห็นได้ว่าหากพิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนแนว
 ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือจะมีค่าใช้จ่ายในการบริการต่อกิโลเมตรสูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือ
 อยู่กิโลเมตรละ 434,670.66 บาทต่อปี แต่เมื่อพิจารณาต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมด
 กลับปรากฏว่า ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือมีต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรสูงกว่าสาย
 ดินแดง-ท่าเรืออยู่ถึงกิโลเมตรละ 518,617.49 บาทต่อปี ทั้งนี้เนื่องจากต้องเสียค่า
 ใช้จ่ายในการบริหาร และค่าใช้จ่ายทางการเงินสูงกว่าถึง 309,491 และ 643,797.15
 บาทตามลำดับ ซึ่งจะได้อธิบายถึงสาเหตุที่ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนทั้ง 2 สาย
 แตกต่างกันดังต่อไปนี้

1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน

1.1 ต้นทุนทางตรง ค่าใช้จ่ายทุกประเภทที่เป็นต้นทุนทางตรงของทางด่วน
 สายดินแดง-ท่าเรือสูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือ โดยมีสาเหตุดังนี้

1.1.1 ค่าแรงงานทางตรงต่อกิโลเมตรของสายดินแดง-ท่าเรือ
 สูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือ จำนวน 225,035.95 บาท เนื่องจากทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ
 มีจำนวนด่านและตู้เก็บค่าผ่านทางมากกว่าสายบางนา-ท่าเรือ จึงทำให้ต้องใช้พนักงานที่จะ
 ทำหน้าที่ในการเก็บค่าผ่านทาง รวมทั้งควบคุมและตรวจสอบการเก็บค่าผ่านทางถึง 145 คน
 ในขณะที่สายบางนา-ท่าเรือใช้พนักงานต่าง ๆ เพียง 87 คน จึงทำให้สายดินแดง-ท่าเรือ
 ต้องจ่ายเงินเดือน ค่าล่วงเวลาและค่าสวัสดิการต่าง ๆ มากกว่า

1.1.2 ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วน ค่าใช้จ่ายนี้
 ของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือสูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือ 228,823.02 บาทต่อกิโลเมตร
 เนื่องจากทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือมีระยะทางยาวกว่าสายบางนา-ท่าเรือ ซึ่งมีผลให้
 มีการติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณจราจรมากกว่า นอกจากนี้การที่ทางด่วน

สายดินแดง-ท่าเรือมีจำนวนค่านและตู้เก็บค่าผ่านทางมากกว่าดังกล่าวแล้ว ก็ทำให้ต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ในการเก็บค่าผ่านทางมากกว่าด้วย จึงมีผลให้ค่าก่อสร้างทางด่วนและติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือสูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือ (ตารางที่ 4.1 และ 4.2) เมื่อคำนวณค่าเสื่อมราคาตามอายุใช้งานที่เท่ากัน จึงทำให้ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วนของสายดินแดง-ท่าเรือสูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือ

1.1.3 ค่าไฟฟ้าของทางด่วนต่อกิโลเมตรของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือสูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือจำนวน 73,764.93 บาท ทั้งนี้เนื่องจากทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีอุปกรณ์ไฟฟ้าแสงสว่างและอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางมากกว่าทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือดังกล่าวแล้วในข้อ 1.1.2 ซึ่งอุปกรณ์เหล่านี้ต้องใช้ไฟฟ้าเป็นพลังงาน จึงทำให้สายดินแดง-ท่าเรือต้องเสียค่าไฟฟ้ามากกว่านั่นเอง

1.2 ต้นทุนทางอ้อม ต้นทุนทางอ้อมของทางด่วนทั้ง 2 สายแตกต่างกัน เนื่องจากสาเหตุดังต่อไปนี้

1.2.1 ค่าแรงงานทางอ้อม ค่าใช้จ่ายนี้ได้จัดสรรให้กับทางด่วนทั้ง 2 สายจำนวนเท่า ๆ กันในแต่ละปี แต่เนื่องจากทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือมีระยะทางสั้นกว่าสายดินแดง-ท่าเรือ 1 กิโลเมตร จึงทำให้ค่าแรงงานทางอ้อมของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือสูงกว่าสายดินแดง-ท่าเรือเป็นจำนวน 55,286.73 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี

1.2.2 ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ค่าใช้จ่ายนี้เมื่อคิดเป็นต้นทุนต่อกิโลเมตรต่อปีแล้ว ค่าใช้จ่ายในบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือสูงกว่าสายดินแดง-ท่าเรือ จำนวน 24,405.73 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี แม้ว่าจำนวนด่านของสายบางนา-ท่าเรือจะน้อยกว่าสายดินแดง-ท่าเรือ แต่เนื่องจากเครื่องใช้สำนักงานในบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือมีต้นทุนสูงกว่าสายดินแดง-ท่าเรือ ดังจะเห็นได้จากจำนวนค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงานในปีงบประมาณ 2527 ในตารางที่ 5.7

1.2.3 ค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน ค่าใช้จ่ายนี้ต่อกิโลเมตรของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือสูงกว่าสายดินแดง-ท่าเรือ เป็นจำนวน 13,260.78 บาท ทั้งนี้เนื่องจากได้จัดสรรค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนให้กับทางด่วนทั้ง 2 สายเท่า ๆ กัน แต่ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือมีระยะทางสั้นกว่าสายดินแดง-ท่าเรือ จึงทำให้ค่าใช้จ่ายต่อกิโลเมตรต่อปีสูงกว่าดังกล่าวแล้ว

2. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ค่าใช้จ่ายนี้ก็จัดสรรให้กับทางด่วนทั้ง 2 สาย จำนวน เท่ากัน เพราะถือว่าได้ใช้บริการจากทางสำนักงานกลางในลักษณะเดียวกัน ซึ่งเมื่อคิดเป็นต้นทุนต่อกิโลเมตรแล้ว ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือจะมีต้นทุนสูงกว่าสายดินแดง-ท่าเรือ เนื่องจากระยะทางสั้นกว่า เป็นจำนวน 309,491 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี

3. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน หรือค่าดอกเบี้ย เงินกู้ยืมของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ สูงกว่าสายดินแดง-ท่าเรือถึง 643,797.15 บาทต่อกิโลเมตร ทั้งนี้เนื่องจากทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือได้มีการกู้ยืมเงินมาใช้ในการก่อสร้างมากกว่า กล่าวคือ ได้กู้ยืมเงินมาทั้งสิ้น ประมาณ 1,004.88 ล้านบาท โดยมีส่วนที่ไม่ต้องเสียดอกเบี้ย 106 ล้านบาท เงินต้นส่วนที่จะต้องเสียดอกเบี้ยจำนวนทั้งสิ้น 898.88 ล้านบาท ในขณะที่สายดินแดง-ท่าเรือมีเงินกู้ทั้งสิ้นเพียง 890.06 ล้านบาท ถึงแม้ว่าเงินต้นจะสูงกว่า แต่สายบางนา-ท่าเรือก็ได้เปรียบในแง่ของอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำกว่า ดังจะเห็นได้จากเงินกู้กระทรวงการคลังซึ่งจะเสียดอกเบี้ยเพียงร้อยละ 9.2 และ 11.6 ต่อปี ในขณะที่สายดินแดง-ท่าเรือจะต้องเสียดอกเบี้ยถึงร้อยละประมาณ 14-16 ต่อปี สำหรับเงินกู้จากตลาดเงินทุนเอกชนต่างประเทศ (ตารางที่ 5.16) ดังนั้น ดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมดต่อปีของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือจึงสูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือ แต่เนื่องจากระยะทางของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือยาวกว่า เมื่อคำนวณต้นทุนต่อกิโลเมตรแล้ว ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือกลับมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าสายดินแดง-ท่าเรือ เป็นจำนวนมาก ซึ่งมีผลทำให้ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโล เมตรสูงกว่าด้วยดังที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือและความสามารถในการชำระคืน เงินกู้

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานจะเป็นการนำรายได้จากการดำเนินงานมาเปรียบเทียบกับต้นทุนการดำเนินงาน เพื่อจะได้ทราบว่ามียกไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานเป็นจำนวนเท่าไรในแต่ละปี ซึ่งรายได้จากการดำเนินงานดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 6.4 ก็คือ รายได้ค่าผ่านทางที่เรียกเก็บจากผู้ใช้ทางด่วนนั้นเอง

ผลการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือได้แสดงไว้ในตารางที่ 6.4 ซึ่งปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 6.4
ผลการดำเนินงานทางค่าส่วนคืนคง-ทำเรื่อง
ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2525		2526		2527	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้จากการดำเนินงาน	102,850,310.00	100.00	220,393,290.00	100.00	297,874,880.00	100.00
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริการทางค่าส่วน	31,318,848.56	30.45	41,774,650.61	18.95	48,695,323.63	16.35
กำไรขั้นต้น	71,531,461.44	69.55	178,618,639.39	81.05	249,179,556.37	83.65
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	24,172,167.79	23.50	18,166,052.13	8.24	21,760,312.63	7.30
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	54,983,005.84	53.46	57,334,884.24	26.02	54,798,483.41	18.40
รวมค่าใช้จ่าย	79,155,173.63	76.96	75,500,936.37	34.26	76,558,796.04	25.70
กำไรสุทธิ (ขาดทุนสุทธิ) จากการดำเนินงาน	(7,623,712.19)	(7.41)	103,117,703.02	46.79	172,620,760.33	57.95

ปีงบประมาณ 2525

รายได้ ค่าผ่านทางของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2525 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 102,850,310 บาท เมื่อหักค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนจำนวน 31,318,848.56 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 30.45 ของรายได้ได้แล้ว ก็จะมีกำไรขั้นต้นที่จะนำไปจ่ายค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ได้อีกจำนวน 71,531,461.44 บาทหรือร้อยละ 69.55 ของรายได้ แต่เนื่องจากในปีงบประมาณ 2525 นี้มีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ คือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินเกิดขึ้น รวม 79,155,173.63 บาท หรือร้อยละ 76.96 ของรายได้ ซึ่งมากกว่าจำนวนกำไรขั้นต้น จึงทำให้ประสบกับการขาดทุนจากการดำเนินงานเป็นจำนวน 7,623,712.19 บาท หรือร้อยละ 7.41 ของรายได้

ปีงบประมาณ 2526

รายได้ค่าผ่านทางของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 220,393,290 บาท โดยมีค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนจำนวน 41,774,650.61 บาทหรือร้อยละ 18.95 ของรายได้ จึงทำให้มีกำไรขั้นต้นจำนวน 178,618,639.39 บาทหรือร้อยละ 81.05 ของรายได้ และเมื่อหักค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินจำนวนรวมทั้งสิ้น 75,500,936.37 บาทหรือร้อยละ 34.26 ของรายได้แล้ว การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ยังคงมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีนี้จำนวน 103,117,703.02 บาทหรือร้อยละ 46.79 ของรายได้

ปีงบประมาณ 2527

รายได้ค่าผ่านทางของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2527 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 297,874,880 บาท เมื่อหักค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนจำนวน 48,695,323.63 บาทหรือร้อยละ 16.35 ของรายได้แล้ว มีกำไรขั้นต้นจำนวน 249,197,556.37 บาทหรือร้อยละ 83.65 และเมื่อหักค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินอีกรวมทั้งสิ้น 76,558,796.04 บาทหรือร้อยละ 25.70 ของรายได้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2527 จำนวนทั้งสิ้น 172,620,760.33 บาทหรือร้อยละ 57.95 ของรายได้

จากผลการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2525-2527 ดังกล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่า ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือมีกำไรขั้นต้นจากการดำเนินงาน ในอัตราร้อยละ 69.55 81.05 และ 83.65 ของรายได้ตามลำดับ ซึ่งนับว่าเป็นอัตราที่สูงมาก แต่เนื่องจากในปีงบประมาณ 2525 ยังมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ คือค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินเกิดขึ้นถึงร้อยละ 76.96 ของรายได้ ซึ่งมากกว่าอัตรากำไรขั้นต้น ซึ่งเป็นเพียงร้อยละ 69.55 ของรายได้ ดังนั้น จึงทำให้ในปีงบประมาณ 2525 เกิดผลขาดทุนสุทธิร้อยละ 7.41 ของรายได้ แต่ในปีงบประมาณ 2526 และ 2527 สามารถทำอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 81.05 และ 83.65 ของรายได้ตามลำดับ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อยู่ในอัตราเพียงร้อยละ 34.26 และ 25.70 ของรายได้ จึงทำให้มีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526-2527 ถึงร้อยละ 46.79 และ 57.95 ของรายได้ตามลำดับ ซึ่งเป็นอัตรากำไรสุทธิที่สูงมากเช่นกัน และอัตรากำไรสุทธิต่อรายได้ก็ยิ่งเพิ่มขึ้นด้วย แสดงว่าการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือประสบความสำเร็จ กล่าวคือ ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือสามารถทำกำไรสุทธิจากการดำเนินงานได้ในอัตราที่สูงมาก และอัตรากำไรสุทธิก็ยิ่งเพิ่มขึ้นดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ซึ่งตลอดช่วงระยะเวลา 3 ปีที่ได้เปิดดำเนินงานมา ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือสามารถทำกำไรให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้นถึง 268,114,751.15 บาท

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผลการดำเนินงานที่ผ่านมาจะประสบผลน่าพอใจ ทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ควรระวังถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต 2 อย่างคือ

1. เนื่องจากในการก่อสร้างทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือต้องกู้เงินจากต่างประเทศ ซึ่งจะต้องชำระคืนเงินต้นตามระยะเวลาดังนี้คือ เงินกู้จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจไต้หวันแห่งประเทศไทยญี่ปุ่น จะต้องชำระคืนเงินต้นงวดแรกในวันที่ 20 กันยายน 2528 ส่วนเงินกู้จากตลาดเงินทุนเอกชนต่างประเทศ จะต้องชำระคืนเงินต้นงวดแรกในวันที่ 8 สิงหาคม 2527 (ตามตารางที่ 5.16) โดยเงินกู้จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจไต้หวันแห่งประเทศไทยญี่ปุ่นจะต้องชำระคืนทั้งสิ้น 36 งวดทุก ๆ 6 เดือน เป็นเงินงวดละประมาณ 16.40 ล้านบาท ส่วนเงินกู้จากตลาดเงินทุนเอกชนต่างประเทศจะต้องชำระคืน 9 งวดทุก ๆ 6 เดือน เป็นเงินงวดละประมาณ 33.29 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าจำนวนเงินต้นที่จะต้องชำระคืนสูงสุดคือปี เป็นจำนวนเงินประมาณ 99.38 ล้านบาท ดังนั้นหากทางด่วนสาย

ดินแดง-ท่าเรือยังสามารถทำกำไรจากการดำเนินงานได้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เช่นที่ผ่านมาแล้ว ก็จะสามารถชำระคืนเงินกู้ได้อย่างแน่นอน ซึ่งจะเห็นได้จากปีงบประมาณ 2527 มีกำไรจากการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือถึง 172.62 ล้านบาท สูงกว่าจำนวนเงินกู้ที่จะต้องชำระคืนถึงประมาณ 73.24 ล้านบาท

2. ค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต คือค่าซ่อมแซม แต่ในช่วงที่ศึกษานี้ เนื่องจากเป็นระยะแรกของการดำเนินงาน จึงยังไม่มีค่าซ่อมแซมใหญ่สำหรับทางด่วนเกิดขึ้น แต่ถ้าใช้ทางด่วนเป็นเวลานานจะต้องมีค่าซ่อมแซมใหญ่เกิดขึ้นอย่างแน่นอน โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยคาดว่าทุก ๆ 5 ปีจะต้องทำการซ่อมแซมใหญ่ครั้งหนึ่ง ในขณะที่ยังไม่อาจทราบได้ว่าจำนวนค่าซ่อมแซมจะเป็นเท่าไร และจะต้องจ่ายเมื่อใด และจะก่อให้เกิดปัญหาในการดำเนินงานหรือไม่นั้น ขึ้นอยู่กับรายได้และค่าซ่อมแซมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต แต่ในความเห็นของผู้ศึกษาคิดว่าคงจะไม่มีปัญหาเนื่องจากรายได้คงเพิ่มขึ้นในอัตราที่เพิ่มขึ้นอีกชั่วระยะเวลาหนึ่ง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในอัตราที่ไม่มากนัก ดังนั้น จึงน่าจะมียาไรได้เพิ่มมากพอที่จะจ่ายค่าซ่อมแซมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ด้วย

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือและความสามารถในการชำระคืนเงินกู้

ผลการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือได้แสดงไว้ในตารางที่ 6.5 ซึ่งปรากฏผลดังนี้

ปีงบประมาณ 2526

รายได้ค่าผ่านทางของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 74,162,700 บาท เมื่อหักค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนจำนวน 21,240,446.28 บาทหรือร้อยละ 28.64 ของรายได้ ออกแล้ว มีกำไรขั้นต้นเป็นจำนวน 52,922,253.72 บาทหรือร้อยละ 71.36 ของรายได้ และเมื่อหักค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินจำนวนรวมทั้งสิ้น 47,270,217.99 บาทหรือร้อยละ 63.74 ของรายได้แล้ว ก็ยังคงมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีนี้จำนวน 5,652,035.73 บาทหรือร้อยละ 7.62 ของรายได้

ตารางที่ 6.5
ผลการดำเนินงานทางความสามัคคี-ท่าเรือ
ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2526		2527	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้จากการดำเนินงาน	74,162,700.00	100.00	151,730,250.00	100.00
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริการทางค่าน	21,240,446.28	28.64	39,790,040.78	26.22
กำไรขั้นต้น	52,922,253.72	71.36	111,940,209.22	73.78
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	18,166,052.13	24.49	21,760,312.63	14.34
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	29,104,165.86	39.24	53,727,347.91	35.41
รวมค่าใช้จ่าย	47,270,217.99	63.74	75,487,660.54	49.75
กำไรสุทธิ (ขาดทุนสุทธิ) จากการดำเนินงาน	5,652,035.73	7.62	36,452,548.68	24.03

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีงบประมาณ 2527

รายได้ค่าผ่านทางของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2527 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 151,730,250 บาท โดยมีค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนจำนวน 39,790,040.78 บาท หรือร้อยละ 26.22 จึงมีกำไรขั้นต้น 111,940,209.22 บาท หรือร้อยละ 73.78 ของรายได้ ซึ่งเมื่อหักค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินจำนวนรวม 75,487,660.54 บาท หรือร้อยละ 49.75 ของรายได้แล้ว จึงมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีนี้จำนวน 36,452,548.68 บาท หรือร้อยละ 24.03 ของรายได้

จะเห็นได้ว่าในการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526-2527 สามารถทำกำไรขั้นต้นได้ถึงร้อยละ 71.36 และ 73.78 ของรายได้จากการดำเนินงานตามลำดับ ซึ่งนับว่าเป็นอัตราที่สูงมากเช่นเดียวกับสายดินแดง-ท่าเรือ แต่เนื่องจากยังมีค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินอีกร้อยละ 63.74 และ 49.75 ของรายได้ในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ จึงทำให้กำไรสุทธิอยู่ในอัตราเพียงร้อยละ 7.62 และ 24.03 ของรายได้ ซึ่งนับได้ว่า การดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือก็ประสบความสำเร็จพอสมควร เนื่องจากยังสามารถทำกำไรจากการดำเนินงานได้ และอัตรากำไรสุทธิในปีงบประมาณ 2527 ก็ยังเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2526 ด้วย ซึ่งในช่วง 2 ปีที่ได้เปิดให้บริการมานี้ ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือสามารถทำกำไรให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เป็นจำนวนทั้งสิ้น 42,104,584.40 บาท

ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือได้กู้เงินมาเพื่อใช้ในการก่อสร้างจากแหล่งต่าง ๆ ดังที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.16 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- ก. เงินกู้จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น (OECF) จำนวนเงินต้นประมาณ 543.95 ล้านบาท ผ่อนชำระเงินต้น 20 ปี เฉลี่ยปีละประมาณ 27.20 ล้านบาท ชำระเงินต้นงวดแรกวันที่ 20 พฤศจิกายน 2532
- ข. เงินกู้กระทรวงการคลัง จำนวนเงินต้น 233 ล้านบาท ผ่อนชำระเงินต้น 5 ปี เฉลี่ยปีละ 46.60 ล้านบาท ชำระเงินต้นงวดแรกวันที่ 4 ตุลาคม 2530
- ค. เงินกู้กระทรวงการคลัง จำนวนเงินต้น 121.93 ล้านบาท ผ่อนชำระเงินต้น 15 ปี เฉลี่ยปีละ 8.13 ล้านบาท ชำระเงินต้นงวดแรกวันที่ 1 ธันวาคม 2530

ง. เงินกู้กระทรวงการคลัง จำนวน เงินต้น 106 ล้านบาท ผ่อนชำระ เงินต้น 10 ปี เฉลี่ยปีละ 10.6 ล้านบาท ชำระเงินต้นงวดแรกวันที่ 15 มกราคม 2535

การชำระคืนเงินต้นของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือนี้ จะเริ่มชำระคืนเงินต้นในปีงบประมาณ 2531 ซึ่งเป็นการชำระคืนเงินต้นในข้อ ข และ ค จำนวนเงินประมาณปีละ 54.73 ล้านบาท ต่อมาในปีงบประมาณ 2533 จะเริ่มชำระ เงินต้นสำหรับ เงินกู้จากกองทุนความร่วมมือทาง เศรษฐกิจ โท้นทะเล แห่งประเทศญี่ปุ่นอีกประมาณปีละ 27.20 ล้านบาท ดังนั้น ในช่วงปีงบประมาณ 2533-2534 จึงต้องชำระ เงินต้นทั้งสิ้นประมาณปีละ 81.93 ล้านบาท ส่วนในปีงบประมาณ 2535 เริ่มชำระคืน เงินต้นสำหรับ เงินกู้กระทรวงการคลัง จำนวนเงินต้น 106 ล้านบาท ซึ่งจะต้องชำระเงินต้นปีละ 10.6 ล้านบาท แต่ในขณะที่เดียวกัน เงินกู้จากกระทรวงการคลังจำนวน 233 ล้านบาทก็ได้ผ่อนชำระหมดสิ้นไปแล้ว ดังนั้น ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2535 ก็จะต้องชำระเงินต้นประมาณปีละ 45.93 ล้านบาท จะเห็นได้ว่า จำนวนเงินต้นสูงสุดที่จะต้องจ่ายเป็นจำนวนเงินประมาณ 81.93 ล้านบาท ในช่วงปีงบประมาณ 2533-2534 และจากการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2527 ปรากฏว่ามีกำไรเป็นจำนวน 36.45 ล้านบาท ซึ่งหากว่าทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือยังคงสามารถทำกำไรเพิ่มขึ้นได้ เช่นที่ผ่านมา ก็คาดว่าจะสามารถชำระคืนเงินต้นได้ เช่นเดียวกับทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ หรือถึงแม้ว่าทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือจะไม่สามารถทำกำไรได้มากพอที่จะจ่ายคืน เงินต้นทั้งหมดได้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ยังคงมีกำไรจากทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือที่ยัง เหลืออยู่พอที่จะชำระคืน เงินต้น ในส่วนที่ยังขาดอยู่ของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือได้ และสำหรับทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือก็จะต้องจ่าย ค่าซ่อมแซมใหญ่ในอนาคต เช่นเดียวกับสายดินแดง-ท่าเรือ ซึ่งในขณะนี้ยังไม่ทราบว่าจะ เป็นจำนวนเงินเท่าไร และจะต้องจ่ายเมื่อใด แต่ก็คาดว่าจะไม่ก่อให้เกิดปัญหาในการดำเนินงาน ทั้งนี้ เพราะรายได้คงจะ เพิ่มขึ้นในอัตราที่เพิ่มขึ้นอีกชั่วระยะเวลาหนึ่ง ส่วนค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นใน อัตราที่ไม่สูงนัก จึงน่าจะมียาไรได้เพิ่มขึ้นมากพอที่จะจ่ายค่าซ่อมแซมที่จะ เกิดขึ้นได้ เช่นเดียวกับ ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ นอกจากนี้หลังจากปีงบประมาณ 2527 ค่าของเงิน เชนได้สูงขึ้น มาก และมีการประกาศลดค่าเงินบาท ทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีการหนี้สิน เพิ่มขึ้น จากช่วงที่ศึกษาอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม การพิจารณาความสามารถในการชำระคืน เงินกู้ของการทางพิเศษ แห่งประเทศไทย เป็นการพิจารณาแต่เพียงคร่าว ๆ ในแง่ที่ว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีความสามารถในการหารายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายมากนักเพียงใด โดยที่เป็นหน่วยงานของรัฐ ซึ่งจะต้องให้บริการแก่สาธารณชนในอัตราค่าบริการที่ไม่สูงนัก ถ้าไรที่นำมาใช้ในการพิจารณา ความสามารถในการชำระคืนเงินกู้จึง เป็น เพียงกำไรทางบัญชีซึ่งยังมีได้จัดสรร แต่ในทางปฏิบัติ ถ้าไรที่จะนำไปชำระหนี้ได้นั้นจะต้อง เป็นกำไรหลังจากที่จัดสรรส่วนหนึ่ง เข้าเป็นรายได้ของรัฐ จ่ายโบนัสให้กับพนักงานและจัดสรรไว้สำหรับการซื้อสินทรัพย์ใหม่ในอนาคต เป็นต้น

การวิเคราะห์แนวโน้มของผลการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ

ในการวิเคราะห์แนวโน้มของผลการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ใน ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 นั้น ได้ทำการเปรียบเทียบโดยให้ปี 2525 เป็นปีฐาน ซึ่งแม้ว่าในปีงบประมาณ 2525 จะ เปิดบริการไม่เต็มปี กล่าวคือ ได้เปิดให้บริการทางด่วน ตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2524 ซึ่งเมื่อรวมระยะเวลาที่เปิดให้บริการแล้ว เป็น เวลาทั้งสิ้น ประมาณ 11 เดือน ดังนั้น รายได้จากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนและ ค่าใช้จ่ายทางการเงินจึงเป็นรายการที่เกิดขึ้นในระยะเวลาประมาณ 11 เดือนด้วย ส่วนค่า ใช้จ่ายในการบริหารได้เกิดขึ้นตลอดปีงบประมาณ 2525 แต่เหตุที่ในปี 2525 เป็นปีฐานใน การเปรียบเทียบ ก็เพราะ เห็นว่าระยะเวลาไม่ต่างกันมากนักเพียงประมาณ 28 วัน เท่านั้น ข้อมูลต่าง ๆ จึงไม่แตกต่างจากข้อมูลที่จะเกิดขึ้นตลอดทั้งปีมากนัก และการ เปรียบเทียบตาม วิธีนี้ ก็จะทำให้เห็นการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ได้เห็นแนวโน้มของรายได้ และต้นทุนในการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ว่าเป็นอย่างไร เมื่อเทียบกับปีแรก ของการดำเนินงาน

จากผลการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ในระหว่างปีงบประมาณ 2525- 2527 ซึ่งปรากฏว่า ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือสามารถทำกำไรสุทธิจากการดำเนินงานได้ ในปีงบประมาณ 2526-2527 ถึงร้อยละ 46.79 และ 57.95 ของรายได้ตามลำดับ ในขณะที่ ในปีงบประมาณ 2525 ประสบกับการขาดทุนถึงร้อยละ 7.41 ของรายได้ ทั้งนี้เป็นเพราะ

1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถหารายได้จาก การดำเนินงานเพิ่มขึ้น จากตารางที่ 6.6 จะเห็นได้ว่า รายได้จากการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2526 และ 2527 เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2525 ร้อยละ 114.29 และ 189.62 ตามลำดับ ซึ่งเป็นเพราะ

มีรถประเภทต่าง ๆ ที่ใช้ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526-2527 เป็นจำนวน 19,842,034 และ 26,554,725 คันตามลำดับ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 116.55 และ 189.81 เมื่อเทียบกับจำนวนรถที่ใช้ทางด่วนสายนี้ในปีงบประมาณ 2525 ซึ่งมีเพียง 9,162,857 คัน ดังที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 6.7 ซึ่งจะเห็นได้ว่า รถ 4 ล้อเป็นรถที่ใช้บริการทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มากที่สุด และอัตราการเพิ่มขึ้นในปีงบประมาณ 2526-2527 ก็สูงกว่ารถประเภทอื่น ๆ ด้วย คือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 119.23 และ 191.20 ตามลำดับ ส่วนรถเกินกว่า 4 ล้อ ก็มาใช้ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือเพิ่มขึ้นทุกปีเช่นกัน กล่าวคือ ในปีงบประมาณ 2526-2527 รถเกินกว่า 4 ล้อที่ใช้บริการทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2525 เพิ่มขึ้นร้อยละ 97.17 และ 172.89 ตามลำดับ ส่วนรถเกินกว่า 10 ล้อ นั้น เพิ่งจะจัดแยกประเภทออกมาในช่วงปีงบประมาณ 2527 จึงไม่มีข้อมูลเปรียบเทียบ การที่จำนวนรถที่ใช้ทางด่วนเพิ่มขึ้นทุกปีแสดงว่า ทางด่วนช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง นอกจากนี้ยังช่วยประหยัดค่าน้ำมัน เชื้อเพลิงที่จะสูญเสียไปเนื่องจากการจราจรติดขัดได้ด้วย จากเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้มีผู้นิยมใช้ทางด่วนเพิ่มมากขึ้นทุกปี รายได้จากการดำเนินงานทางด่วนจึงเพิ่มมากขึ้นด้วย และแนวโน้มของรายได้ก็ยังคงเป็นไปในทางเพิ่มขึ้น ดังจะเห็นได้จากจำนวนรถที่ใช้ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2528 ก็ยังคงเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าในปีงบประมาณ 2526-2527 โดยจำนวนรถทั้งหมดที่ใช้ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2528 เป็นจำนวน 30,490,294 คัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 232.76 แบ่งเป็นรถ 4 ล้อ จำนวน 27,037,595 คัน รถเกินกว่า 4 ล้อ จำนวน 3,294,512 คัน และรถเกินกว่า 10 ล้อ จำนวน 158,187 คัน

2. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินงานทางด่วนมิให้เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมากนักตามที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 6.6 ซึ่งจะได้กล่าวถึงค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทต่อไป

2.1 ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน ในช่วงปีงบประมาณ 2526-2527 ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2525 ในอัตราร้อยละ 33.39 และ 55.48 ตามลำดับ ทั้งนี้เป็นเพราะปีงบประมาณ 2525 เป็นปีแรกของการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ซึ่งการก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์บางส่วนยังไม่เสร็จสมบูรณ์ จึงต้องทำการก่อสร้างหรือติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มเติมในปีงบประมาณ 2526 และ 2527 เช่น การทำรั้วบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ติดตั้งป้ายแสดงเขตทางด่วนและป้ายแนะนำทิศทาง เป็นต้น โดยในปีงบประมาณ 2526 ได้ทำการก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มเติมเป็นจำนวนเงิน

ตารางที่ 6.6
การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานทางค่าสายคั่นคง-ท่าเรือ
ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2525		2526		2527	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	เพิ่ม(ลด) ร้อยละ	จำนวนเงิน	เพิ่ม(ลด) ร้อยละ
รายได้จากการดำเนินงาน	102,850,310.00	100.00	220,393,290.00	114.29	297,874,880.00	189.62
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริการทางค่าน	31,318,848.56	100.00	41,774,650.61	33.39	48,695,323.63	55.48
กำไรขั้นต้น	71,531,461.44	100.00	178,618,639.39	149.71	249,179,556.37	248.35
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	24,172,167.79	100.00	18,166,052.13	(24.85)	21,760,312.63	(9.98)
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	54,983,005.84	100.00	57,334,884.24	4.28	54,798,483.41	(0.34)
รวมค่าใช้จ่าย	79,155,173.63	100.00	75,500,936.37	(4.62)	76,558,796.04	(3.28)
กำไรสุทธิ (ขาดทุนสุทธิ) จากการดำเนินงาน	(7,623,712.19)	100.00	103,117,703.02	1,452.59	172,620,760.33	2,364.26

ตารางที่ 6.7
จำนวนรถที่ให้บริการทางด่วนสามคันคง-ท่าเรือ
ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2528

หน่วย : คัน

ประเภทรถ	2525		2526		2527		2528	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	เพิ่ม(ลด) ร้อยละ	จำนวน	เพิ่ม(ลด) ร้อยละ	จำนวน	เพิ่ม(ลด) ร้อยละ
รถ 4 ล้อ	8,047,673	100	17,643,173	119.23	23,434,641	191.20	27,037,595	235.97
รถเกินกว่า 4 ล้อ	1,115,184	100	2,198,861	97.17	3,043,206	172.89	3,294,512	195.42
รถเกินกว่า 10 ล้อ	-	-	-	-	76,878	-	158,187	-
รวม	9,162,857	100	19,842,034	116.55	26,554,725	189.81	30,490,294	232.76

หมายเหตุ เริ่มแยกประเภทรถเกินกว่า 10 ล้อ ตั้งแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2527

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ทั้งสิ้น 2,111,734.72 บาท และในบึงบรพระมาณ 2527 มีสินทรัพย์ต่าง ๆ เพิ่มขึ้นอีกจำนวน 2,778,782.90 บาท จึงทำให้ค่าเสื่อมราคาทางค่วนและอุปกรณ์ทางค่วนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นตามจำนวนสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้เมื่อมีการติดตั้งบ้ายต่าง ๆ ก็จะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มเติม เพื่อให้ผู้ใช้ทางค่วนสามารถมองเห็นได้ชัดเจนในเวลากลางคืน ซึ่งก็จะมีผลทำให้ค่าไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นด้วย สำหรับค่าแรงงานทั้งทางตรงและทางอ้อมจะเพิ่มขึ้นในแต่ละปี เนื่องจากการเลื่อนขึ้นเงินเดือน หรือมีการปรับอัตราเงินเดือนสูงขึ้น นอกจากนี้การที่มีรถใช้ทางค่วนมากขึ้น ก็ทำให้ต้องทำงานเพิ่มเกี่ยวกับการทำความสะอาดทางค่วนและการดูแลซ่อมแซมผิวทางที่เกิดการชำรุดบ่อยครั้งขึ้น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจึงสูงขึ้น และจากการที่ใช้ทางค่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ มานานขึ้น ทำให้ค่าซ่อมแซมมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ สิ่งเหล่านี้จึงทำให้ค่าใช้จ่ายในการบริการทางค่วนสูงขึ้น

2.2 ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ในช่วงบึงบรพระมาณ 2526-2527 ค่าใช้จ่ายในการบริหารลดลงจากบึงบรพระมาณ 2525 ร้อยละ 24.85 และ 9.98 ตามลำดับ ซึ่งแม้ว่ายอดรวมของค่าใช้จ่ายในการบริหารในแต่ละปีจะมีได้ลดลงก็ตาม แต่เนื่องจากได้มีการจัดสรรค่าใช้จ่ายนี้ไปให้กับทางค่วนสายบางนา-ท่าเรือในบึงบรพระมาณ 2526-2527 จึงทำให้ทางค่วนสายดินแดง-ท่าเรือรับภาระเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการบริหารลดลง

2.3 ค่าใช้จ่ายทางการเงิน สำหรับเงินกู้จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น (OECF) นั้น จำนวนเงินต้นและอัตราดอกเบี้ยคงที่ แต่ดอกเบี้ยเงินกู้ที่จะต้องจ่ายในแต่ละปีอาจจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้หากมีการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ส่วนเงินกู้จากตลาดเงินทุนเอกชนต่างประเทศ (Jumbo Loan) เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับ LIBOR (London Inter Bank Rate) ดังนั้นดอกเบี้ยเงินกู้ในแต่ละปีก็อาจจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราดอกเบี้ยดังกล่าวด้วย และหากมีการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ก็จะทำให้จำนวนดอกเบี้ยเงินกู้แตกต่างกันไปเช่นกัน

จากการที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถหารายได้จากการดำเนินงานทางค่วนสายดินแดง-ท่าเรือได้เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมาก คือร้อยละ 114.29 และ 189.62 ในขณะที่ต้นทุนการดำเนินงานมีส่วนที่เพิ่มขึ้น คือ ค่าใช้จ่ายในการบริการทางค่วน ซึ่งก็เพิ่มขึ้นในอัตราเพียงร้อยละ 33.39 และ 55.48 ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ กลับลดลงในอัตราร้อยละ 4.62 และ 3.28 จึงมีผลให้ต้นทุนการดำเนินงานทางค่วนสายดินแดง-ท่าเรือเพิ่มขึ้นทั้งสิ้น

ในอัตราเพียงประมาณร้อยละ 6 และ 13 ในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ ดังนั้น ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือจึงมีกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2525 ถึง ร้อยละ 1,452.59 และ 2,364.26 ตามลำดับ อันแสดงให้เห็นว่า กำไรจากการดำเนินงาน ก็มีแนวโน้ม เพิ่มขึ้น เช่นกัน และในอนาคตหากค่าใช้จ่ายยังเพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่ารายได้ กำไรจากการดำเนินงานในอนาคตก็จะมีแนวโน้ม เพิ่มขึ้น เช่นเดียวกัน

การวิเคราะห์แนวโน้มของผลการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ

เนื่องจากทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เพิ่งจะเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม 2526 จึงทำให้มีข้อมูลที่จะนำมาศึกษาเพียง 2 ปีเท่านั้น และในปีงบประมาณ 2526 ข้อมูลเกี่ยวกับรายได้จากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ก็เป็นข้อมูลที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาเพียง 8 เดือนครึ่งเท่านั้น เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับ ข้อมูลในปีงบประมาณ 2527 ซึ่งเป็นข้อมูลที่เกิดขึ้นตลอด 12 เดือน ก็อาจจะทำให้ผลที่ได้ผิด จากที่ควรจะเป็นไปบ้าง กล่าวคือ อัตราการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของรายได้และต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือจะสูงกว่าที่ควรจะเป็น ซึ่งเป็นผลจากระยะเวลาที่แตกต่างกัน นั้นเอง

จากผลการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526-2527 ซึ่งปรากฏว่า อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 7.62 ในปีงบประมาณ 2526 เป็น ร้อยละ 24.03 ในปีงบประมาณ 2527 เนื่องจาก

1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถหารายได้จากการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือเพิ่มขึ้น จากตารางที่ 6.8 จะเห็นได้ว่า รายได้จากการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2527 เพิ่มขึ้นจากปี 2526 ร้อยละ 104.59 ทั้งนี้เป็น เพราะมีรถประเภทต่าง ๆ มาใช้บริการทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2527 ถึง 13,206,532 คัน หรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 97.26 เมื่อเทียบกับจำนวนรถที่ใช้ทางด่วนสายนี้ในปีงบประมาณ 2526 ซึ่งมี เพียง 6,695,106 คัน ตามที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 6.9 ซึ่งจะเห็นได้ว่า รถ 4 ล้อ เป็นรถที่ใช้บริการทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือมากที่สุด เช่นเดียวกับสายดินแดง-ท่าเรือ และในปีงบประมาณ 2527 มีรถ 4 ล้อมาใช้บริการทางด่วนสายนี้เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2526 ร้อยละ 88.78 ส่วนรถเกินกว่า 4 ล้อ เพิ่มขึ้นร้อยละ 163.14 แต่สำหรับรถเกินกว่า 10 ล้อ นั้น เพิ่งจะจัดแยกประเภทออกมาในปีงบประมาณ 2527 จึงไม่มีข้อมูลเปรียบเทียบ จากการที่ จำนวนรถที่ใช้ทางด่วนเพิ่มมากขึ้น แสดงว่า ทางด่วนช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง จึง ทำให้มีผู้นิยมใช้ทางด่วนมากขึ้น รายได้จากการดำเนินงานจึงเพิ่มขึ้น และแนวโน้มของรายได้

ตารางที่ 6.8
การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานทางด้านการดำเนินงาน-ท่าเรือ
ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2526		2527	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	เพิ่ม(ลด) ร้อยละ
รายได้จากการดำเนินงาน	74,162,700.00	100.00	151,730,250.00	104.59
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริการทางเดิน น้ำ	21,240,446.28	100.00	39,790,040.79	87.33
กำไรขั้นต้น	52,922,253.72	100.00	111,940,209.21	111.52
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	18,166,052.13	100.00	21,760,312.63	19.79
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	29,104,165.86	100.00	53,727,347.91	84.60
รวมค่าใช้จ่าย	47,270,217.99	100.00	75,487,660.54	59.69
กำไรสุทธิ (ขาดทุนสุทธิ) จากการดำเนินงาน	5,652,035.73	100.00	36,452,548.67	544.95

หมายเหตุ งานปีงบประมาณ 2526 ทางด้านการดำเนินงาน-ท่าเรือได้เปิดให้บริการเพิ่มประมาณ 8 เดือนครึ่ง

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6.9
จำนวนรถที่ให้บริการทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ
ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2528

หน่วย : คัน

ประเภทรถ	2526		2527		2528	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	เพิ่ม(ลด) ร้อยละ	จำนวน	เพิ่ม(ลด) ร้อยละ
รถ 4 ล้อ	5,976,998	100	11,283,570	88.78	12,598,986	110.79
รถเกินกว่า 4 ล้อ	718,108	100	1,889,620	163.14	1,787,200	148.88
รถเกินกว่า 10 ล้อ	-	-	33,342	-	64,861	-
รวม	6,695,106	100	13,206,532	97.26	14,451,047	115.84

หมายเหตุ เริ่มแยกประเภทรถเกินกว่า 10 ล้อ ตั้งแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2527

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในบึงบอระเพ็ด 2528 ก็ยังคงเป็นไปในทางเพิ่มขึ้น ดังจะเห็นได้จากจำนวนรถที่ใช้บริการ ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในบึงบอระเพ็ด 2528 ที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าในบึงบอระเพ็ด 2527 กล่าวคือ มีรถใช้ทางด่วนทั้งสิ้น 14,451,047 คัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 115.84 แบ่ง เป็นรถ 4 ล้อ 12,598,986 คัน รถเกินกว่า 4 ล้อ 1,787,200 คัน และรถเกินกว่า 10 ล้อ 64,861 คัน

2. ต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เพิ่มขึ้นในอัตราที่ค่อนข้างสูง ซึ่งมีสาเหตุต่าง ๆ กันดังนี้

2.1 ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน ในบึงบอระเพ็ด 2527 ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน เพิ่มขึ้นจากบึงบอระเพ็ด 2526 ถึงร้อยละ 87.33 เนื่องจากบึงบอระเพ็ด 2526 เป็นปีแรกของการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ซึ่งการก่อสร้างหรือติดตั้งอุปกรณ์บางส่วนยังไม่เสร็จสมบูรณ์ จึงต้องมาทำการก่อสร้างหรือติดตั้งเพิ่มเติมในบึงบอระเพ็ด 2527 โดยเป็นการติดตั้งอุปกรณ์ในการเก็บค่าผ่านทางเพิ่มเติมถึง 20,127,397.93 บาท นอกนั้นเป็นการติดตั้งป้ายแสดง เขตทางด่วน ทำรั้วบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ฯลฯ อีกจำนวน 2,981,061.80 บาท รวมเป็นต้นทุนในการก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติมทั้งสิ้นในบึงบอระเพ็ด 2527 23,108,459.73 บาท จึงทำให้ค่าเสื่อมราคาทางด่วนและอุปกรณ์ทางด่วนเพิ่มขึ้น และเนื่องจากทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เปิดให้บริการไม่เต็มปีในบึงบอระเพ็ด 2526 คือเปิดให้บริการเพียงประมาณ 8 เดือนครึ่งเท่านั้น ดังนั้น ค่าเสื่อมราคาทางด่วน อุปกรณ์ทางด่วน และสินทรัพย์อื่น ๆ ในการบริการทางด่วนในบึงบอระเพ็ด 2526 จึงเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลา 8 เดือนครึ่งเช่นกัน เมื่อนำไปเทียบกับข้อมูลในบึงบอระเพ็ด 2527 ซึ่งเกิดขึ้นตลอดปี จึงทำให้ผลต่างอยู่ในอัตราที่สูง นอกจากนี้สำหรับค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการบริการทางด่วนก็เพิ่มขึ้นโดยสาเหตุต่าง ๆ ในทำนองเดียวกับทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ

2.2 ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ในบึงบอระเพ็ด 2527 ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ได้รับจัดสรรเพิ่มขึ้นจากบึงบอระเพ็ด 2526 ร้อยละ 19.79 ซึ่งแสดงว่าค่าใช้จ่ายในการบริหารมียอดรวมเพิ่มขึ้นโดยสาเหตุต่าง ๆ กัน ตัวอย่างเช่น ทางด้านค่าใช้จ่ายส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการรับพนักงานเพิ่มและจากการเลื่อนขั้นเงินเดือนตามปกติ และเมื่อมีการรับพนักงานใหม่ ก็ทำให้ต้องจัดเตรียม โต๊ะ เก้าอี้ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการทำงานเพิ่มขึ้น จึงทำให้สินทรัพย์มีจำนวนมากขึ้น ค่าเสื่อมราคาจึงเพิ่มขึ้นด้วย นอกจากนี้การที่มีพนักงาน

มากขึ้น ก็อาจทำให้ต้องติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าแสงสว่าง เพิ่ม เดิม เพื่อให้สะดวกในการทำงาน ซึ่งก็จะมีผลให้ค่าไฟฟ้าเพิ่มขึ้น อีกสาเหตุหนึ่งที่จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการบริหาร เพิ่มขึ้นก็คือ ปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น กล่าวคือ เมื่อปริมาณงาน เพิ่มขึ้น ก็จะทำให้มีการใช้เอกสาร แบบฟอร์มต่าง ๆ เพิ่มขึ้น รวมทั้งวัสดุสำนักงาน เช่น ปากกา ยางลบ ฯลฯ ก็จะสิ้นเปลืองหมดไปเร็วขึ้นด้วย ทำให้ปริมาณการใช้วัสดุสำนักงาน เพิ่มขึ้น เป็นต้น จากสาเหตุต่าง ๆ ดังกล่าวจึงทำให้ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้น แต่ก็เพิ่มขึ้นในอัตราที่ไม่สูงมากนัก เพียงร้อยละ 19.79 เท่านั้น

2.3 ค่าใช้จ่ายทางการเงิน ในปีงบประมาณ 2527 ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2526 ถึงร้อยละ 84.60 เนื่องจากในปีงบประมาณ 2526 การก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ บนทางด่วนยังไม่เสร็จสมบูรณ์ ต้องมาทำการก่อสร้างและติดตั้งเพิ่มเติมในปีงบประมาณ 2527 ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในข้อ 2.1 ดังนั้น จึงทำให้มีการเบิกใช้เงินกู้เพิ่มขึ้น เพื่อจ่ายค่างานในปีงบประมาณ 2527 ซึ่งเมื่อจำนวนเงินต้น เพิ่มขึ้น ดอกเบี้ยจ่ายจึงเพิ่มขึ้นด้วย นอกจากนี้การกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ หากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราเปลี่ยนแปลงไป ก็จะทำให้จำนวนดอกเบี้ยจ่ายในแต่ละปีแตกต่างกันไปด้วย

จะเห็นได้ว่า รายได้และต้นทุนการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นจากสาเหตุต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วนั้น และโดยที่รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าการเพิ่มขึ้นของต้นทุน คือ รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 104.59 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าใช้จ่ายทางการเงิน เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 87.33 19.79 และ 84.60 ตามลำดับ จึงทำให้กำไรสุทธิจากการดำเนินงานทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2527 เพิ่มขึ้นจากปี 2526 ถึงร้อยละ 544.95 และคาดว่าในปีต่อ ๆ ไปกำไรคงจะเพิ่มขึ้น เช่นกัน เนื่องจากรายได้ยังคงเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูง ดังจะเห็นได้จากจำนวนรถที่ใช้ทางด่วนที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 115.84

การวิเคราะห์เปรียบเทียบผลการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือกับสายบางนา-ท่าเรือ

ในการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานทางด่วนระหว่างทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือกับสายบางนา-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2527 ดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 6.10 ปรากฏผลดังนี้คือ

ตารางที่ 6.10
การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานทางค่า
ระหว่างสายดินแดง-ท่าเรือกับสายบางนา-ท่าเรือ
ในปีงบประมาณ 2527

หน่วย : บาท

รายการ	ทางค่าสายดินแดง-ท่าเรือ		ทางค่าสายบางนา-ท่าเรือ		ผลต่าง (1) - (2)
	จำนวนเงิน	รายได้และต้นทุน ต่อกิโลเมตรต่อปี(1)	จำนวนเงิน	รายได้และต้นทุน ต่อกิโลเมตรต่อปี(2)	
รายได้จากการดำเนินงาน	297,874,880.00	33,469,087.64	151,730,250.00	19,206,360.76	14,262,726.88
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริการทางค่า	48,695,323.63	5,471,384.68	39,790,040.78	5,036,714.02	434,670.66
กำไรขั้นต้น	249,179,556.37	27,997,702.96	111,940,209.22	14,169,646.74	13,828,056.22
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	21,760,312.63	2,444,978.95	21,760,312.63	2,754,469.95	(309,491.00)
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	54,798,483.41	6,157,132.97	53,727,347.91	6,800,930.12	(643,797.15)
รวมค่าใช้จ่าย	76,558,796.04	8,602,111.92	75,487,660.54	9,555,400.07	(953,288.15)
กำไรสุทธิ (ขาดทุนสุทธิ) จากการดำเนินงาน	172,620,760.33	19,395,591.04	36,452,548.68	4,614,246.67	14,781,344.37



หมายเหตุ 1. ทางค่าสายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทางทั้งสิ้น 8.9 กิโลเมตร
2. ทางค่าสายบางนา-ท่าเรือ ระยะทางทั้งสิ้น 7.9 กิโลเมตร

1. ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีรายได้จากการดำเนินงาน 33,469,087.64 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี โดยมีค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนเพียง 5,471,384.68 ต่อกิโลเมตร จึงทำให้มีกำไรขั้นต้น เป็นจำนวน 27,997,702.96 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินรวม 8,602,111.92 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2527 ถึง 19,395,591.04 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี

2. ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ มีรายได้จากการดำเนินงาน 19,206,360.76 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน 5,036,714.02 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี จึงมีกำไรขั้นต้นเป็นจำนวน 14,169,646.74 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี ส่วนค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงิน เกิดขึ้น เป็นจำนวน 9,555,400.07 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือจึงมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2527 เป็นจำนวน 4,614,246.67 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี

จะเห็นว่าทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือมีรายได้จากการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2527 สูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือ ถึง 14,262,726.88 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี ในขณะที่ ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนสูงกว่าเพียง 434,670.66 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี ดังนั้น ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ จึงมีกำไรขั้นต้นสูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือถึง 13,828,056.22 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือกลับต่ำกว่าสายบางนา-ท่าเรืออยู่เป็นจำนวน 953,288.15 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี จึงมีผลให้ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานสูงกว่าสายบางนา-ท่าเรือถึง 14,781,344.37 บาทต่อกิโลเมตรต่อปี ทั้งนี้เป็นเพราะทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือมีเส้นทางที่อยู่ในช่วงที่มีการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร คือ จากดินแดง ผ่านถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท และถนนพระราม 4 จึงทำให้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครนิยมใช้ทางด่วนสายนี้มาก เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในถนนต่าง ๆ ดังกล่าวนั้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าจำนวนรถที่ใช้ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2527 มีจำนวนทั้งสิ้นถึง 26.55 ล้านคัน แต่รถที่ใช้ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือมีเพียง 13.20 ล้านคันเท่านั้น

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานรวมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามตารางที่ 6.11 จะเป็นการวิเคราะห์โดยนำรายได้จากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือและสายบางนา-ท่าเรือมารวมกันเพื่อหากำไรหรือขาดทุนสุทธิรวมจากการดำเนินงานทางด่วน จากนั้นก็นำรายได้อื่น ๆ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมารวมกับกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงาน เพื่อจะได้ทราบว่ามียกไรสุทธิหรือขาดทุนสุทธิเป็นจำนวนเท่าไรในแต่ละปี สำหรับรายได้อื่น ๆ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยนั้นประกอบด้วย ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร เป็นส่วนใหญ่ อีกส่วนหนึ่งคือ รายได้ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน ซึ่งได้แก่ รายได้จากการให้เช่าที่ดินได้เขตทางด่วน รายได้จากการชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรถยนต์ชนขอบทางด่วน เป็นต้น

จากตารางที่ 6.11 จะเห็นได้ว่า ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนในระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวนเงิน 31,318,848.56 63,015,096.89 และ 88,485,364.41 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 30.45 21.39 และ 19.68 ของรายได้จากการดำเนินงานตามลำดับ ซึ่งการที่อัตราร้อยละของค่าใช้จ่ายบริการทางด่วน เมื่อเทียบกับรายได้ลดลงในแต่ละปี แสดงว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีความสามารถในการหารายได้ได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก และการเพิ่มขึ้นของรายได้อยู่ในอัตราที่สูงกว่าการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน จึงทำให้อัตรากำไรขั้นต้น เมื่อเทียบกับรายได้ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 69.55 ในปี 2525 เป็นร้อยละ 78.61 และ 80.32 ของรายได้ในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ หรือเพิ่มขึ้นจากจำนวน 71,531,461.44 บาท เป็น 231,540,893.11 และ 361,119,765.59 บาท สำหรับในปีงบประมาณ 2525 นั้น เนื่องจากยังมีค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงิน เกิดขึ้นรวม 79,155,173.63 บาทหรือร้อยละ 76.96 ของรายได้ ซึ่งสูงกว่าจำนวนกำไรขั้นต้น จึงทำให้เกิดผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานเป็นจำนวน 7,623,712.19 บาทหรือร้อยละ 7.41 ของรายได้ แต่เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังมีรายได้อื่น ๆ อีกจำนวน 24,229,361.44 บาท หรือร้อยละ 23.56 ของรายได้ จึงทำให้ผลการดำเนินงานรวมในปีงบประมาณ 2525 กลับมียกไรสุทธิเป็นจำนวน 16,605,649.25 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 16.15 ของรายได้ ส่วนในปีงบประมาณ

ตารางที่ 6.11
ผลการดำเนินงานของกระทรวงมหาดไทย
ระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527

หน่วย : บาท

รายการ	2525		2526		2527	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้จากการดำเนินงาน	102,850,310.00	100.00	294,555,990.00	100.00	449,605,130.00	100.00
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริหารทางด่วน	31,318,848.56	30.45	63,015,096.89	21.39	88,485,364.41	19.68
กำไรขั้นต้น	71,531,461.44	69.55	231,540,893.11	78.61	361,119,765.59	80.32
หัก ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	24,172,167.79	23.50	36,332,104.26	12.33	43,520,625.26	9.68
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	54,983,005.84	53.46	86,439,050.10	29.35	108,525,831.32	24.14
รวมค่าใช้จ่าย	79,155,173.63	76.96	122,771,154.36	41.68	152,046,456.58	33.82
กำไรสุทธิ (ขาดทุนสุทธิ)						
จากการดำเนินงาน	(7,623,712.19)	(7.41)	108,769,738.75	36.93	209,073,309.01	46.50
รายได้อื่น						
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	23,514,916.36	22.86	31,867,300.36	10.82	64,964,711.76	14.45
รายได้ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	714,445.08	0.69	11,322,840.26	3.84	6,058,224.56	1.35
รวมรายได้อื่น	24,229,361.44	23.56	43,190,140.62	14.66	71,022,936.32	15.80
กำไรสุทธิ	16,605,649.25	16.15	151,959,879.37	51.59	280,096,245.33	62.30

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2526-2527 นั้น มีค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายทางการเงินเกิดขึ้นเป็นจำนวน 122,771,154.36 และ 152,046,456.58 บาท หรือ เป็นเพียงร้อยละ 41.68 และ 33.82 ของรายได้ตามลำดับ ซึ่งก็ยังเป็นอัตราที่ต่ำกว่าอัตรากำไรขั้นต้น ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2526-2527 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงมีกำไรจากการดำเนินงานทางด่วนเป็นจำนวน 108,769,738.75 และ 209,073,309.01 บาท หรือร้อยละ 36.93 และ 46.50 ของรายได้ตามลำดับ ซึ่งเมื่อรวมรายได้อื่น ๆ อีกจำนวน 43,190,140.62 และ 71,022,936.32 บาท หรือร้อยละ 14.66 และ 15.80 ของรายได้แล้ว จึงทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีกำไรสุทธิเป็นจำนวนทั้งสิ้นถึง 151,959,879.37 และ 280,096,245.33 บาท หรือ ร้อยละ 51.59 และ 62.30 ของรายได้ในปีงบประมาณ 2526 และ 2527 ตามลำดับ

จากผลการดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 ดังได้กล่าวมาแล้วนั้น อาจสรุปได้ว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีความสามารถในการหารายได้เพิ่มขึ้นได้ในอัตราที่สูงกว่าอัตรากำไรขั้นต้นของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภท จึงทำให้อัตรากำไรสุทธิเมื่อเทียบกับรายได้เพิ่มขึ้น และคาดว่ารายได้และกำไรสุทธิจากการดำเนินงานจะยังคงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ไปอีกระยะหนึ่ง ซึ่งจะเห็นได้จากจำนวนรถที่ใช้ทางด่วนที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงขึ้นตามที่ได้กล่าวไว้แล้วในการวิเคราะห์แนวโน้มของผลการดำเนินงานทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ และสายบางนา-ท่าเรือ นั้นเอง

การวัดความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เนื่องจากในการก่อสร้างทางด่วนต้องใช้เงินลงทุน เป็นจำนวนมากนับพันล้านบาท แต่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่มีเงินทุนเพียงพอ และเงินที่รัฐบาลให้การสนับสนุนก็เป็นจำนวนเพียงเล็กน้อย เมื่อเทียบกับเงินลงทุนทั้งหมด ดังนั้น จึงจำเป็นต้องหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติม ซึ่งก็คือ ต้องกู้ยืมเงินมาจากภายนอก โดยจะต้องจ่ายดอกเบี้ย เป็นการตอบแทนให้กับเจ้าหนี้ และจากการที่จำนวนเงินต้นสูงมากนับพันล้านบาท การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงต้องรับภาระในการจ่ายดอกเบี้ยเป็นจำนวนมากด้วย ถึง 54.9 86.4 และ 108.5 ล้านบาทในปีงบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับ ดังนั้น จึงควรจะได้พิจารณาความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อจะได้ทราบว่า มีความมั่นคงทางการเงินเพียงไร และจะเป็นเครื่องชี้ถึงความปลอดภัยที่เจ้าหนี้เงินกู้จะได้รับด้วย โดยจะทำการศึกษาความสามารถ

ในการจ่ายดอก เบี้ยของทางด่วนแต่ละสาย และของทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นส่วนรวม ซึ่งในการวัดความสามารถในการจ่ายดอก เบี้ย คำนวณได้โดยใช้สูตรดังนี้

$$\text{ความสามารถในการจ่ายดอก เบี้ย} = \frac{\text{กำไรสุทธิ} + \text{ดอกเบี้ยจ่าย}}{\text{ดอกเบี้ยจ่าย}}$$

1. ความสามารถในการจ่ายดอก เบี้ยของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ จะนำข้อมูล จากตารางที่ 6.4 มาคำนวณ ซึ่งความสามารถในการจ่ายดอก เบี้ยของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในแต่ละปี จะเป็นดังนี้

$$\text{ปีงบประมาณ 2525} = \frac{(7,623,712.19) + 54,983,005.84}{54,983,005.84} = 0.86 \text{ เท่า}$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2526} = \frac{103,117,703.02 + 57,334,884.24}{57,334,884.24} = 2.80 \text{ เท่า}$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2527} = \frac{172,620,760.33 + 54,798,483.41}{54,798,483.41} = 4.15 \text{ เท่า}$$

จะเห็นได้ว่า ในปีงบประมาณ 2525 ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือสามารถที่จะจ่าย ดอกเบี้ยได้เพียง 0.86 เท่าของจำนวนดอกเบี้ยจ่าย ทั้งนี้เนื่องจาก เป็นปีแรกของการดำเนินงาน รายได้จากการดำเนินงานมีจำนวนน้อย ในขณะที่ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายบางส่วนสูงมาก จึง เกิดการขาดทุนจากการดำเนินงาน ทำให้ไม่สามารถจะจ่ายดอกเบี้ยทั้งหมดได้ แต่ความสามารถ ในการจ่ายดอก เบี้ยของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526-2527 ได้เพิ่มขึ้น เป็น 2.80 และ 4.15 เท่าตามลำดับ ซึ่งแสดงว่า ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือสามารถที่จะ จ่ายดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้ได้ และเจ้าหนี้ได้รับความคุ้มครองในอัตราที่สูงขึ้น

2. ความสามารถในการจ่ายดอก เบี้ยของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ จะนำข้อมูล จากตารางที่ 6.5 มาคำนวณ ซึ่งความสามารถในการจ่ายดอก เบี้ยของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2526-2527 จะเป็นดังนี้

$$\text{ปีงบประมาณ 2526} = \frac{5,652,035.73 + 29,104,165.86}{29,104,165.86} = 1.19 \text{ เท่า}$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2527} = \frac{36,452,548.68 + 53,727,347.91}{53,727,347.91} = 1.68 \text{ เท่า}$$

จากการคำนวณปรากฏว่า ทางคว้นสายบางนา-ท่าเรือมีความสามารถที่จะจ่ายดอกเบี่ยให้กับเจ้าหนี้ได้ในอัตรา 1.19 และ 1.68 ในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ ซึ่งเจ้าหนี้ก็ได้รับความคุ้มครองที่จะได้รับดอกเบี่ยในอัตราที่สูงขึ้นเช่นกัน แต่เจ้าหนี้ของทางคว้นสายบางนา-ท่าเรือ ได้รับความคุ้มครองในอัตราที่ต่ำกว่าสายดินแดง-ท่าเรือ

3. ความสามารถในการจ่ายดอกเบี่ยของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะเป็นการศึกษาเพื่อจะได้ทราบว่า เจ้าหนี้ทั้งหมดจะได้รับความคุ้มครองที่จะได้รับดอกเบี่ยจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพียงไร โดยจะนำข้อมูลจากตารางที่ 6.11 มาคำนวณ ซึ่งความสามารถในการจ่ายดอกเบี่ยของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในปีงบประมาณ 2525-2527 จะเป็นดังนี้

$$\text{ปีงบประมาณ 2525} = \frac{16,605,649.25 + 54,983,005.84}{54,983,005.84} = 1.30 \text{ เท่า}$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2526} = \frac{151,959,879.37 + 86,439,050.10}{86,439,050.10} = 2.76 \text{ เท่า}$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2527} = \frac{280,096,245.33 + 108,525,831.32}{108,525,831.32} = 3.58 \text{ เท่า}$$

จะเห็นได้ว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีความสามารถที่จะจ่ายดอกเบี่ยได้ โดยในปีงบประมาณ 2525 ความสามารถในการจ่ายดอกเบี่ย 1.30 เท่าของดอกเบี่ยจ่ายทั้งหมดซึ่งต่ำที่สุด แล้วเพิ่มขึ้นเป็น 2.76 และ 3.58 เท่าในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า ความสามารถในการจ่ายดอกเบี่ยเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ซึ่งแสดงว่า กิจการ

มีความมั่นคงทางการเงินดี และเจ้าหน้าที่เงินกู้ก็ได้รับความคุ้มครองที่จะได้รับดอกเบี้ยในอัตราที่สูงขึ้นด้วย

ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามที่คำนวณได้ข้างต้นนั้น เป็นตัวเลขที่สูงกว่าที่ควรจะเป็น และจะต้องพิจารณาโดยต้องเข้าใจว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจ จึงได้รับสิทธิพิเศษในการกู้เงินจากต่างประเทศในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำมาก คือ เงินกู้จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น (OECF) จำนวนทั้งสิ้น ประมาณ 1,134.36 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยเพียงร้อยละ 3.25 เท่านั้น นอกจากนี้ยังมี เงินกู้จากรัฐบาลอีกจำนวน 106 ล้านบาท ที่ไม่ต้องเสียดอกเบี้ยเลย (ตารางที่ 5.16) ซึ่ง ถ้าหากเงินกู้ทั้ง 2 จำนวนดังกล่าวจะต้องเสียดอกเบี้ยในอัตราปกติแล้ว ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็จะเปลี่ยนแปลงไป

สมมติ เงินกู้ทั้ง 2 จำนวนข้างต้นต้องเสียดอกเบี้ยในอัตราถัวเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้จากแหล่งอื่น ๆ ซึ่งมีอยู่ 3 แหล่ง คือ

1. ตลาดเงินทุนเอกชนต่างประเทศ (Jumbo Loan) อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.75 บวก LIBOR ซึ่งจะเท่ากับร้อยละ 15-16 โดยประมาณ ในที่นี้จะใช้อัตราร้อยละ 15.5 ในการคำนวณ

2. เงินกู้กระทรวงการคลัง อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 9.2

3. เงินกู้กระทรวงการคลัง อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 11.6

เพราะฉะนั้นอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยร้อยละ = $\frac{15.5 + 9.2 + 11.6}{3} = 12$ โดยประมาณ

ดังนั้นเงินกู้ OECF จะต้องจ่ายดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 8.75 ต่อปี ส่วนเงินกู้กระทรวงการคลังต้องจ่ายดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 12 ต่อปี จำนวนดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายเพิ่มขึ้น จะเป็นดังนี้

เงินต้น 1,134.36 ล้านบาท ดอกเบี้ยประมาณปีละ = $\frac{1,134.36 \times 8.75}{100}$ ล้านบาท
= 99.26 ล้านบาท

$$\text{เงินต้น 106 ล้านบาท ดอกเบี้ยประมาณปีละ} = \frac{106 \times 12}{100} = 12.72 \text{ ล้านบาท}$$

จะเห็นได้ว่า หากจะต้องจ่ายดอกเบี้ยในอัตราที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวข้างต้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องจ่ายดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นอีกประมาณปีละ 112 ล้านบาท ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2527 ซึ่งเป็นปีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เบิกใช้เงินกู้จากแหล่งต่าง ๆ ครอบคลุมจำนวนที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.16 แล้ว ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยในปีงบประมาณ 2527 จะเท่ากับ

$$\frac{280,096,245.33 + 108,525,831.32 + 112,000,000}{108,525,831.32 + 112,000,000} = 2.27 \text{ เท่า}$$

ซึ่งจะเห็นได้ว่าความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยจะลดลงประมาณ 1.3 เท่า แต่อย่างไรก็ดี การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็ยังคงสามารถจ่ายดอกเบี้ยได้ หากรายได้และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ยังมีจำนวนเท่าเดิม

การวิเคราะห์อัตราผลตอบแทน

ในการศึกษาเกี่ยวกับผลตอบแทน จะเป็นการศึกษาถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยว่า สามารถใช้สินทรัพย์และเงินลงทุนที่มีอยู่ในการหากำไรได้มากน้อยเพียงไร ซึ่งจะทำให้การศึกษ้อัตราผลตอบแทน 2 ประเภท คือ

1. ผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ เป็นการศึกษาเพื่อจะได้ทราบว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถหากำไรจากสินทรัพย์ที่มีอยู่ได้มากน้อยเพียงไร โดยจะทำการศึกษากลับคืนทุนสุทธิจากสินทรัพย์ ของทางด่วนแต่ละสายและของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นส่วนรวม ซึ่งสูตรในการคำนวณจะเป็นดังนี้

$$\text{อัตราผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์} = \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{สินทรัพย์}} \times 100$$

สำหรับสินทรัพย์ที่จะใช้ในการคำนวณ จะใช้สินทรัพย์สุทธิ และสำหรับสินทรัพย์ในการคำนวณอัตราผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ของทางด่วนแต่ละสายนั้น จะเป็นสินทรัพย์ต่าง ๆ ตามตารางที่ 4.1 และ 4.2 ซึ่งเป็นสินทรัพย์โดยตรงของทางด่วนแต่ละสายเท่านั้น

1.1 ผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ จะคำนวณโดยใช้กำไรสุทธิจากการดำเนินงานของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือจากตารางที่ 6.4 ส่วนสินทรัพย์ของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือจะนำตัวเลขจากงบดุลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ภาคผนวก ค.) มาใช้ในการคำนวณ แต่เนื่องจากสินทรัพย์ของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือสุทธิตามงบดุลซึ่งเป็นจำนวน 1,571,377,519.63 บาท 1,544,473,131.57 บาท และ 1,518,605,533.78 บาท ในระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับนั้น มิได้รวมอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางไว้ด้วย ดังนั้น จึงต้องนำมูลค่าของอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางสุทธิที่ได้แสดงรวมไว้ในหมวด "ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ" จำนวน 24,071,034.68 บาท 23,912,029.03 บาท และ 23,274,810.90 บาท ในปีงบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับมารวมกับทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือสุทธิ เพื่อจะได้สินทรัพย์สุทธิของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวน 1,595,448,554.31 บาท 1,568,385,160.60 บาท และ 1,541,880,344.68 บาทตามลำดับ ผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ในระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 จะเป็นดังนี้

ปีงบประมาณ 2525 ในปีที่ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ประสบการขาดทุนจากการดำเนินงาน จึงไม่มีผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์

$$\text{ปีงบประมาณ 2526} = \frac{103,117,703.02}{1,568,385,160.60} \times 100 = 6.57 \%$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2527} = \frac{172,620,760.33}{1,541,880,344.68} \times 100 = 11.20 \%$$

จะเห็นได้ว่า ในปีงบประมาณ 2525 ไม่มีผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ เนื่องจากประสบกับการขาดทุนจากการดำเนินงาน แต่ต่อมาในปีงบประมาณ 2526-2527 ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ สามารถให้ผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ได้ในอัตราร้อยละ 6.57 และ 11.20 ตามลำดับ ซึ่งแสดงว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถใช้ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ เพื่อหากำไรได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นทุกปี

1.2 ผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ จะคำนวณโดยใช้กำไรสุทธิจากการดำเนินงานของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ จากตารางที่ 6.5 และสำหรับสินทรัพย์สุทธิของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือก็จะคำนวณโดยวิธีการเดียวกับทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ โดยทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือสุทธิ เป็นจำนวน 1,302,688,872.43 บาท และ 1,301,559,495.57 บาท และอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางสุทธิเป็นจำนวน 22,590,233.28 บาท และ 22,630,628.67 บาท ในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ สินทรัพย์สุทธิของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ จึงเป็นจำนวน 1,325,279,105.71 บาท และ 1,324,190,124.24 บาทตามลำดับ ผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือจึง เป็นดังนี้

$$\text{ปีงบประมาณ 2526} = \frac{5,652,035.73}{1,325,279,105.71} \times 100 = 0.43 \%$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2527} = \frac{36,452,548.68}{1,324,190,124.24} \times 100 = 2.75 \%$$

อัตราผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 0.43 ในปีงบประมาณ 2526 เป็นร้อยละ 2.75 ในปีงบประมาณ 2527 แม้ว่าอัตราผลตอบแทนจะค่อนข้างต่ำ แต่อัตราผลตอบแทนก็ยังเพิ่มสูงขึ้น แสดงว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สามารถใช้ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ เพื่อหากำไรได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นเช่นกัน

1.3 ผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะคำนวณโดยใช้กำไรสุทธิจากการดำเนินงานในตารางที่ 6.11 และสำหรับสินทรัพย์ก็จะหมายถึงสินทรัพย์สุทธิทั้งหมดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามที่แสดงไว้ในงบดุล (ภาคผนวก ค.) ซึ่งเป็นจำนวนทั้งสิ้น 3,632,752,508.18บาท 4,193,667,553.95 บาท และ 4,512,587,972.52 บาท ในระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับ ผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะ เป็นดังนี้

$$\text{ปีงบประมาณ 2525} = \frac{16,605,649.25}{3,632,752,508.18} \times 100 = 0.46 \%$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2526} = \frac{151,959,879.37}{4,193,667,553.95} \times 100 = 3.62 \%$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2527} = \frac{280,096,245.33}{4,512,587,972.52} \times 100 = 6.21 \%$$

จะเห็นได้ว่า อัตราผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังอยู่ในอัตราที่ต่ำมาก คือ เพียงร้อยละ 0.46 3.62 และ 6.21 ในปีงบประมาณ 2525-2527 ตามลำดับ แต่อัตราผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์นี้ก็ยิ่งเพิ่มขึ้นทุกปี และแม้ว่าจำนวนสินทรัพย์จะเพิ่มขึ้นทุกปี แต่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็สามารถทำกำไรได้เพิ่มขึ้นทุกปีเช่นกัน ซึ่งอัตราการเพิ่มขึ้นของกำไรสุทธิสูงกว่าอัตราเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ จึงทำให้อัตราผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์เพิ่มขึ้นดังกล่าว ซึ่งแสดงว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถใช้สินทรัพย์ที่มีอยู่ทำกำไรให้กับกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นทุก ๆ ปี

2. ผลตอบแทนจากเงินลงทุน การศึกษาผลตอบแทนนี้ก็เพื่อจะได้ทราบว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถทำกำไรจากเงินลงทุนได้มากน้อยเพียงไร ซึ่งสูตรในการคำนวณเป็นดังนี้

$$\text{อัตราผลตอบแทนจากเงินลงทุน} = \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{เงินลงทุน}} \times 100$$

ในการคำนวณผลตอบแทนจากเงินลงทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะคำนวณโดยใช้กำไรสุทธิจากตารางที่ 6.11 ส่วนเงินลงทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยนั้น หมายถึงเงินกองทุนตามที่แสดงไว้ในงบดุลนั่นเอง (ภาคผนวก ค.) ซึ่งเงินกองทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในระหว่างปีงบประมาณ 2525-2527 เป็นจำนวน 1,892,832,001.06 บาท 2,094,275,462.54 บาท และ 2,520,228,770.84 บาท ตามลำดับ ผลตอบแทนจากเงินลงทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นดังนี้

$$\text{ปีงบประมาณ 2525} = \frac{16,605,649.25}{1,892,832,001.06} \times 100 = 0.88 \%$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2526} = \frac{151,959,879.35}{2,094,275,462.54} \times 100 = 7.26 \%$$

$$\text{ปีงบประมาณ 2527} = \frac{280,096,245.33}{2,520,228,770.84} \times 100 = 11.11 \%$$

จะเห็นได้ว่า อัตราผลตอบแทนจาก เงินลงทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย อยู่ในอัตราที่ค่อนข้างต่ำมาก แต่ก็ยังสามารถหาผลตอบแทนได้เพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี คือจากร้อยละ 0.88 ในปีงบประมาณ 2525 เป็นร้อยละ 7.26 และ 11.11 ในปีงบประมาณ 2526-2527 ตามลำดับ การที่ผลตอบแทนจาก เงินลงทุนอยู่ในอัตราที่ค่อนข้างต่ำ ก็เนื่องจากการทางพิเศษ แห่งประเทศไทยต้องใช้เงินลงทุน เป็นจำนวนมากนั้นเอง แต่แม้ว่าอัตราผลตอบแทนจาก เงินลงทุนจะต่ำ แต่ก็ยังเพิ่มขึ้นทุกปี แสดงว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถบริหารการ ใช้เงินลงทุน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่กิจการ ได้มากขึ้น

อนึ่ง ในการคำนวณอัตราผลตอบแทน แม้ว่ากำไรสุทธิที่ใช้ในการคำนวณจะเป็นกำไร ที่เกิดขึ้นจริง แต่ก็ เป็นกำไรที่สูงกว่าที่ควรจะเป็น ทั้งนี้เพราะ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้รับประโยชน์จากการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าปกติที่ตั้งไว้แล้ว ในการวัดความ สามารถในการจ่ายดอกเบี้ย ดังนั้น หากอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น จำนวนดอกเบี้ยจ่ายในแต่ละปี ก็ จะเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีผลให้กำไรสุทธิลดลง อัตราผลตอบแทนก็จะต่ำลงด้วย กล่าวคือ หากใน ปีงบประมาณ 2527 จะต้องจ่ายดอกเบี้ยเพิ่มอีกประมาณ 112 ล้านบาท กำไรสุทธิก็จะลดลง เหลือประมาณ 168,096,245.33 บาท ซึ่งก็จะทำให้อัตราผลตอบแทนสุทธิจากสินทรัพย์ และ อัตราผลตอบแทนจากเงินลงทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในปีงบประมาณ 2527 ลดลง เหลือเพียงร้อยละ 3.73 และ 6.67 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า อัตราผลตอบแทนทั้ง 2 ประเภท จะลดลงเหลือเพียงประมาณครึ่งหนึ่งของที่เกิดขึ้นจริง เท่านั้น นอกจากนี้ช่วงที่ศึกษา ยังเป็นการ ดำเนินงานระยะแรกซึ่งไม่มีใครมีค่าซ่อมแซมเกิดขึ้น หากในปีต่อ ๆ ไป มีค่าซ่อมแซมเกิดขึ้น มาก ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าซ่อมแซมใหญ่สำหรับทางด่วนนั้น อาจจะทำให้อัตราผลตอบแทน ลดลงไปอีกก็ได้