

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

ต้นทุนการดำเนินงานของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายหลายประเภท ซึ่งมีลักษณะแตกต่างกันออกไป เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับตัวรถยนต์โดยเฉพาะ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ในความหมายของต้นทุนการดำเนินงานในบทนี้จะกล่าวถึง เฉพาะต้นทุนการดำเนินงานที่เป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถโดยสารประจำทางเท่านั้น เพราะค่าใช้จ่ายเหล่านี้มีผลโดยตรงหรือช่วยส่งเสริมในการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ สำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบริหารบางประเภท เช่น ค่าใช้จ่ายทางสำนักงานกลาง ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ จะไม่นำเข้ามารวมพิจารณาด้วยในบทนี้ เนื่องจากในบทนี้จะวิเคราะห์เฉพาะต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศแต่ละเส้นทางในการเดินรถเท่านั้น ดังนั้นค่าใช้จ่ายการบริหารที่กล่าวข้างต้นซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายรวมจึงมิได้นำเข้าพิจารณาเป็นค่าใช้จ่ายของแต่ละเส้นทาง

การจำแนกต้นทุนการดำเนินงานของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

ต้นทุนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ

1. ต้นทุนในการเดินรถ หมายถึงต้นทุนที่เกิดขึ้นเนื่องจากการนำรถออกวิ่งบริการประชาชน ซึ่งมีทั้งต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรเปลี่ยนไปตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น

ก. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ ได้แก่ เงินเดือน ค่าครองชีพ เบี้ยขยัน เบี้ยเลี้ยง ค่าจ้างรายวัน เบอร์เซนต์จากค่าโดยสาร และค่าล่วงเวลา ในที่นี้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเงินเดือนจะหมายความถึงเฉพาะเงินเดือนของพนักงานในการเดินรถที่มาทำงานเท่านั้น เพื่อเป็นการแสดงให้เห็นโดยชัดแจ้งว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเดินรถ

ข. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นและผันแปรไปตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น

ค. ค่าเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศ เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทุกวัน ตามสัญญาแม้จะมีได้นำรถออกวิ่งก็ตาม

ง. ค่าจ่ายคืนรถร่วมบริการ หมายถึง ส่วนของรายได้จากรถร่วมบริการ ภายหลังจากหักค่าตอบแทนที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ คิดเพียงบางส่วน เนื่องจากรายได้ของรถร่วมบริการได้มีการบันทึกรวมไว้เป็นรายได้ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ดังนั้นรายการค่าใช้จ่ายคืนรถร่วมบริการจึงเป็นรายการหักออกจากรายได้

จ. ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์ หมายถึง ค่าธรรมเนียมในการนำรถออกวิ่งบริการ โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ต้องจ่ายค่าใช้จ่ายนี้สำหรับรถยนต์ที่เป็นกรรมสิทธิ์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และรถเช่าตามสัญญาที่ได้ระบุไว้

ฉ. ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเฉพาะรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และรถเช่าเท่านั้น ค่าใช้จ่ายประเภทนี้ยังแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ

1) ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา หมายถึง ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ตามสัญญาการซ่อมแซมและบำรุงรักษา โดยจะมีอัตราค่าซ่อมคงที่ทุกวัน แม้มีได้นำรถโดยสารประจำทางปรับอากาศออกวิ่งก็ตาม

2) ค่าวิ่งเกินระยะทาง หมายถึง ค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการที่รถโดยสารวิ่งเกินระยะทางที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยบริษัทผู้ซ่อมจะเป็นผู้กำหนดอัตราค่าวิ่งเกินระยะทาง

ช. ค่าเสื่อมราคารถโดยสารประจำทางปรับอากาศ หมายถึง ค่าเสื่อมราคาของรถที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ซื้อมา โดยจะคิดค่าเสื่อมราคาตามอัตราเส้นตรง (Straight-line Method)

2. ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก หมายถึง ต้นทุนที่ได้เกี่ยวกับการนำรถออกวิ่งบริการ โดยตรง แต่เป็นต้นทุนที่ช่วยส่งเสริมในการนำรถออกบริการ ต้นทุนส่วนนี้มีลักษณะค่อนข้างคงที่ และไม่ได้ผันแปรไปตามระยะทางที่เพิ่มขึ้นของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ในที่นี้จะได้แบ่งต้นทุนในการอำนวยความสะดวกออกเป็น 2 ส่วนคือ

ก. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเหล่านี้คือ

- 1) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานระดับผู้บริหารและพนักงานธุรการ หมายถึง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเงินเดือน ค่าครองชีพ เบี้ยขยัน และค่าล่วงเวลา (คำนวณตามเวลาที่มาทำงานจริง)
- 2) เงินเดือนพนักงานไม่มาทำงาน หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ต้องจ่ายเป็นเงินเดือนให้แก่พนักงานทุกคนในเขตการเดินรถปรับอากาศที่มีได้มาทำงาน ทั้งนี้เพื่อจะแสดงให้เห็นว่า ค่าใช้จ่ายเงินเดือนพนักงานที่ไม่มาทำงาน และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ต้องจ่ายเงินให้นั้นมีจำนวนเท่าใด
- 3) ค่าสมทบกองทุนเงินทดแทน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะจ่ายเงินสมทบกองทุนเงินทดแทนเมื่อพนักงานประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยหรือถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน
- 4) ค่าสวัสดิการ เช่น ค่ารักษาพยาบาล เงินช่วยเหลือบุตร การคลอดบุตร ประสภภัยพิบัติ สวัสดิการเมื่อพนักงานตาย ค่าเครื่องแบบของพนักงานประจำรถยนต์โดยสาร เป็นต้น

ข. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเหล่านี้คือ

- 1) ค่าเช่าอู่ซ่อมและลานจอดรถยนต์
- 2) ค่าพิมพ์ตัว
- 3) ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์
- 4) ค่าน้ำประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์
- 5) ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในสำนักงานและกองเดินรถต่าง ๆ โดยค่าใช้จ่ายนี้ไม่ได้อยู่ในประเภทใดของค่าใช้จ่ายข้างต้นที่จัดไว้ จึงจัดเข้าเป็นค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด เช่น ค่าเครื่องใช้สำนักงาน ค่าถ่ายเอกสาร ค่าน้ำมันรถสำนักงาน ค่าไปรษณีย์ เป็นต้น

ในปัจจุบันรถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้ มีทั้งรถที่เป็นกรรมสิทธิ์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถเช่า ซึ่งการนำรถโดยสารทั้ง 2 ประเภทมาใช้งานก่อให้เกิดต้นทุนในการดำเนินงานแตกต่างกัน ซึ่งจะได้พิจารณาถึงความ

แตกต่างกันนี้โดยละเอียดต่อไป สำหรับรถโดยสารประจำทางปรับอากาศของบริษัทเอกชน ที่นำมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะไม่กล่าวถึงโดยละเอียด เพราะต้นทุนของรถร่วมบริการมีเฉพาะค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานเก็บค่าโดยสาร และต้นทุนซึ่งคัดสรรมาจากต้นทุนในการอำนวยความสะดวกบางส่วนเท่านั้น

ความแตกต่างของต้นทุนการดำเนินงานระหว่างรถเช่าและรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการนำรถโดยสารประจำทางปรับอากาศออกวิ่ง และค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าใช้จ่ายส่งเสริมในการเดินรถ จะคัดสรรเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับรถเช่าปรับอากาศ และรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตามจำนวนรถของแต่ละประเภท แต่ยังมีค่าใช้จ่ายบางรายการที่ไม่สามารถคัดสรรให้แก่รถประเภทอื่นได้ และจะต้องเป็นค่าใช้จ่ายของรถประเภทใดประเภทหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่ารถจะเป็นค่าใช้จ่ายของรถเช่าปรับอากาศโดยเฉพาะ ในขณะที่ค่าเสื่อมราคาก็จะเป็นค่าใช้จ่ายเฉพาะของรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเช่นกัน ซึ่งสามารถแสดงความแตกต่างของต้นทุนการดำเนินงานระหว่างรถทั้งสองประเภทนี้ได้ตามตารางที่ 3

ตารางที่ 3

เปรียบเทียบความแตกต่างของต้นทุนการดำเนินงานระหว่างรถเช่าและรถขององค์การฯ

รถเช่า	รถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
<p>1. <u>ต้นทุนคงที่</u></p> <p>ก. ค่าเช่าคันละ 745 บาทต่อวัน</p> <p>ข. ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาคันละ 678 บาทต่อวัน</p> <p>2. <u>ต้นทุนแปรได้</u></p> <p>- ค่าซ่อมแซมที่จ่ายเพิ่มเมื่อวิ่งเกินระยะทาง 3 บาทต่อกิโลเมตร</p>	<p>1. <u>ต้นทุนคงที่</u></p> <p>ก. ค่าเสื่อมราคาคันละ 394.52 บาทต่อวัน</p> <p>ข. ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาคันละ 684.25 บาทต่อวัน</p> <p>2. <u>ต้นทุนแปรได้</u></p> <p>- ค่าซ่อมแซมที่จ่ายเพิ่มเมื่อวิ่งเกินระยะทาง 2.10 บาทต่อกิโลเมตร</p>

หมายเหตุ 1. ค่าเสื่อมราคาของรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ใช้วิธีเส้นตรง (Straight-line Method) ในการคำนวณค่าเสื่อมราคา โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ลงทุนซื้อรถโดยสารมาเป็นขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในราคาคันละ 1,280,000 บาท มีอายุการใช้งาน 7 ปี ราคาเศษเมื่อสิ้นอายุการใช้งาน 272,000 บาท

$$\begin{aligned}
 \text{ค่าเสื่อมราคา} &= \frac{\text{ต้นทุนรถยนต์} - \text{ราคาเศษอายุการใช้งาน}}{\text{อายุการใช้งาน}} \\
 &= \frac{1,280,000 - 272,000}{7} \text{ บาท} \\
 &= 144,000 \text{ บาทต่อปีต่อคัน}
 \end{aligned}$$

$$\text{หรือ} = 394.52 \text{ บาทต่อวันต่อคัน}$$

2. ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาและค่าวิ่งเกินระยะทางรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีอัตราเพิ่มขึ้นทุกปี (ตามที่ได้อธิบายมาแล้วในบทที่ 2) โดยมีอัตราเฉลี่ยคันละ 684.25 บาทต่อวัน สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา และ 2.10 บาทต่อกิโลเมตร สำหรับค่าซ่อมแซมเมื่อวิ่งเกินระยะทาง

การคำนวณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศในแต่ละเส้นทาง

ปัจจุบันเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีทั้งสิ้น 21 เส้นทาง (รายละเอียดภาคผนวก ง) แต่ในการพิจารณาเกี่ยวกับต้นทุนการดำเนินงานของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศในแต่ละเส้นทางของบพข. จะนำมาพิจารณาเพียง 13 เส้นทาง คือเส้นทางสาย ปอ.1 - ปอ. 13 โดยใช้ข้อมูลการดำเนินงาน (ยังไม่รวมดอกเบี้ยจ่าย) ระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2523 ถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2524 (ตารางที่ 4)

สำหรับเส้นทางการเดินรถอีก 8 เส้นทาง คือ เส้นทางสาย ปอ.14 และเส้นทางรถปรับอากาศ สาย 2 สาย 3 สาย 29 สาย 38 สาย 44 สาย 67 และสาย 126 มิได้นำมาพิจารณาด้วย เพราะได้ขจัดวิ่งในเส้นทางนั้น ๆ ในภายหลัง กล่าวคือเส้นทางสาย ปอ.14 เปิดบริการเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2524 และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่วิ่งในเส้นทางของรถโดยสารประจำทางธรรมดา (สาย 2 สาย 3 สาย 29 สาย 38 สาย 44 สาย 67 และสาย 126) เปิดบริการเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2524 ซึ่งทั้ง 8 เส้นทางนี้มิได้อยู่ในช่วงครบปี (เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2523 - เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2524) เช่นเดียวกับเส้นทางสาย ปอ.1 - ปอ.13

ตารางที่ 4 - ข้อมูลการดำเนินงานของกรมการช่างเทคนิคและช่างฝีมือในสังกัดกรมการช่างเทคนิค ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2523 - 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2524

ประเภทค่าใช้จ่าย	งบ ปอ.1 (บาท)	งบ ปอ.2 (บาท)	งบ ปอ.3 (บาท)	งบ ปอ.4 (บาท)	งบ ปอ.5 (บาท)	งบ ปอ.6 (บาท)	งบ ปอ.7 (บาท)	งบ ปอ.8 (บาท)	งบ ปอ.9 (บาท)	งบ ปอ.10 (บาท)	งบ ปอ.11 (บาท)	งบ ปอ.12 (บาท)	งบ ปอ.13 (บาท)
ต้นทุนในการดำเนินงาน ค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	580,823.07	609,028.22	658,585.89	621,447.90	991,364.62	672,278.20	459,218.94	693,257.27	401,489.36	834,418.39	721,709.87	445,028.41	836,092.25
เงินเดือน	217,813.97	233,882.98	270,552.23	268,874.89	252,745.72	233,584.31	211,477.07	324,288.82	188,445.81	281,738.88	381,626.95	276,905.14	378,646.09
ค่าตอบแทน	84,838.26	94,376.64	98,323.48	98,042.32	82,007.41	71,061.94	70,958.64	111,400.28	65,918.14	109,198.24	111,565.25	64,813.34	154,665.91
เบี้ยเลี้ยง	1,205,542.00	1,343,160.70	1,250,923.00	1,311,241.00	1,068,309.00	904,492.00	748,618.67	1,349,699.00	904,623.00	1,485,617.00	1,440,485.00	696,522.76	2,272,711.00
เบี้ยหวัด ค่าจ้างรายวัน	1,666,209.52	1,835,297.90	1,507,477.98	1,493,922.12	586,524.85	716,422.47	511,174.66	1,572,633.51	1,008,344.94	1,698,302.06	1,571,496.84	673,784.52	3,199,529.79
เบี้ยหวัด ค่าจ้างรายเดือน	482,269.57	521,275.76	458,654.76	386,851.48	740,280.68	497,312.82	199,502.83	435,653.35	329,207.06	651,844.51	456,027.67	134,759.00	564,593.14
รวมค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	8,237,496.39	4,637,022.20	8,244,517.34	8,180,379.71	3,721,232.28	3,095,094.94	2,208,950.81	4,486,932.23	2,898,028.31	5,061,119.08	4,682,911.58	2,291,819.17	7,406,238.18
ค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	8,285,690.88	4,494,750.14	10,236,812.35	10,743,296.10	8,437,478.48	7,431,647.74	6,102,435.65	10,372,157.32	5,062,378.00	13,031,069.34	8,102,888.25	6,715,484.08	16,674,958.30
ค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	8,037,805.00	8,940,003.00	8,019,275.00	8,106,440.00	7,182,185.90	2,290,119.00	479,248.00	2,028,635.00	2,089,618.00	10,108,760.00	1,468,395.00	2,707,224.00	11,101,775.00
ค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	-	-	-	-	-	-	3,497,606.32	4,781,629.98	-	-	9,990,841.71	6,515,787.00	-
ค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	88,083.10	97,532.20	123,522.21	123,007.19	92,613.67	92,193.50	36,765.53	96,345.70	79,693.18	118,070.00	95,168.50	23,066.55	185,808.00
ค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	6,563,122.25	7,209,286.96	8,079,571.84	8,048,440.11	6,770,335.76	5,881,163.31	3,238,399.12	6,755,140.22	5,695,841.41	8,616,786.86	7,607,023.97	2,056,950.52	12,738,516.65
ค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	36,570.00	479,442.00	398,256.68	659,892.40	361,541.00	422,359.62	466,932.00	387,065.12	333,498.64	1,895,146.00	560,593.24	1,251,345.08	269,748.99
รวมค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	6,599,692.25	7,688,728.96	8,477,828.32	8,708,332.51	7,131,876.76	6,303,522.93	3,705,331.12	7,142,205.34	6,029,340.05	10,511,932.86	8,167,617.21	3,308,295.60	13,008,265.64
ค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	-	-	3,600,400.00	4,080,800.00	488,000.00	3,198,000.00	1,940,400.00	3,502,800.00	3,192,800.00	-	5,078,800.00	-	3,100,000.00
รวมต้นทุนในการดำเนินงาน	27,248,767.62	30,858,036.50	30,702,373.22	31,942,256.21	27,053,387.09	22,410,578.11	17,962,737.43	32,410,705.57	19,351,857.54	38,828,951.28	37,586,622.25	21,561,676.40	51,477,045.12
ต้นทุนในการดำเนินงาน ค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	255,437.65	284,652.91	309,437.25	304,420.18	233,022.40	207,289.80	204,005.00	350,616.16	193,939.10	338,606.14	419,628.07	235,951.93	481,441.23
เงินเดือน	32,326.70	34,530.71	49,142.84	50,460.59	30,392.21	35,370.36	37,440.99	60,868.43	30,651.13	42,455.20	63,801.11	49,875.26	68,710.62
ค่าตอบแทน	14,843.47	16,899.79	18,338.67	17,788.60	13,687.79	12,977.29	12,523.43	20,644.60	11,380.46	19,916.91	24,563.55	13,519.55	28,382.00
เบี้ยเลี้ยง	42,273.09	49,027.00	46,777.84	48,804.09	40,544.38	35,432.96	34,427.46	56,424.09	30,564.72	54,813.14	68,376.75	36,772.66	77,699.92
เบี้ยหวัด	402,083.28	427,954.44	476,467.01	487,446.77	371,190.26	355,576.61	328,028.55	528,042.12	317,979.58	547,783.21	655,479.91	359,546.20	756,441.34
เบี้ยหวัด ค่าจ้างรายวัน	12,375.12	14,368.53	15,742.43	15,015.29	20,082.61	11,722.83	8,228.68	19,488.25	6,678.31	22,914.41	24,654.16	8,492.25	33,488.65
เบี้ยหวัด ค่าจ้างรายเดือน	36,408.22	41,466.17	45,444.23	46,588.68	37,317.07	31,209.10	33,206.67	60,462.67	29,359.71	49,591.72	66,125.99	34,947.42	74,352.69
รวมค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	795,747.53	868,899.55	961,350.27	970,525.00	746,236.72	699,578.95	657,860.78	1,096,546.32	620,553.01	1,076,080.73	1,322,629.54	739,104.27	1,520,516.45
ค่าใช้สอยเกี่ยวกับช่างเทคนิค ในกรมการช่างเทคนิค	429,329.24	471,564.43	518,496.60	539,826.81	452,623.34	433,290.78	202,818.35	392,714.81	375,872.23	569,697.83	555,307.99	82,759.46	905,909.00
ค่าตอบแทน	20,336.78	22,795.53	18,346.31	16,200.68	13,173.69	9,555.26	10,851.30	20,556.60	11,953.27	21,452.30	21,831.92	13,545.07	34,015.04
เบี้ยเลี้ยง	9,652.51	11,231.53	12,148.67	12,371.97	10,501.80	8,433.92	9,334.09	17,390.57	10,094.80	13,336.76	21,040.93	11,282.59	23,271.93
เบี้ยหวัด	8,214.74	9,285.14	9,335.38	9,133.97	8,844.66	7,498.38	7,564.62	12,544.81	8,156.50	10,928.87	15,751.76	8,658.85	17,844.50
เบี้ยหวัด ค่าจ้างรายวัน	5,491.42	5,647.60	7,203.18	6,065.59	5,670.86	4,929.56	4,957.94	8,118.08	5,722.11	6,603.68	11,917.44	5,613.88	11,098.71
เบี้ยหวัด ค่าจ้างรายเดือน	473,024.69	520,524.23	563,530.14	583,599.02	490,814.35	463,707.90	235,526.30	451,324.87	411,798.91	622,019.44	625,850.04	121,859.85	992,139.18
รวมต้นทุนในการดำเนินงาน	1,268,772.22	1,389,423.78	1,524,880.41	1,554,124.02	1,237,051.07	1,153,286.85	893,387.08	1,547,871.19	1,032,351.92	1,698,100.17	1,948,479.58	860,964.12	2,512,655.63
รวมต้นทุนการดำเนินงาน	28,517,539.84	32,247,460.28	32,227,233.63	33,496,380.23	28,290,438.16	23,563,864.96	18,856,124.51	33,958,576.76	20,384,209.46	40,527,051.45	39,535,101.83	22,422,640.52	53,989,700.75

จากตารางที่ 4 แสดงต้นทุนการดำเนินงานทั้งสิ้นของแต่ละเส้นทางของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ซึ่งต้นทุนการดำเนินงานนี้เป็นทั้งต้นทุนที่ก่อให้เกิดรายได้ค่าโดยสาร และต้นทุนที่สูญเสียเปล่าไปโดยไม่ก่อให้เกิดรายได้ อันเนื่องมาจากรถโดยสารประจำทางปรับอากาศวิ่งจากจุดไปจุดต้นทางเพื่อรับงานและจากจุดส่งเลิกวิ่งกลับเข้าอู่ หรือจากจุดที่เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ภายในรถยนต์เกิดการขัดข้องไม่สามารถให้บริการแก่ผู้โดยสารได้ ต้องกลับเข้าอู่เพื่อรับการซ่อมแซมรักษาทันที ซึ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการวิ่งสูญเสียเปล่านี้ ทำให้ต้นทุนของแต่ละเส้นทางในการเดินรถสูงกว่าที่ควรจะเป็น ดังนั้นในการคำนวณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร จะคำนวณจากระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารเท่านั้น ซึ่งเป็นการคัดสรรต้นทุนของการวิ่งสูญเสียเปล่านี้ไปให้แต่ละกิโลเมตรที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร ตามที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5 รวมทั้ง ได้แสดงต้นทุนต่อกิโลเมตรจากการวิ่งตลอดเส้นทาง โดยไม่คำนึงถึงต้นทุนสูญเสียเปล่าด้วย

อนึ่งสำหรับเส้นทางที่มีรถร่วมบริการวิ่งอยู่ในเส้นทางด้วย เช่น สาย ปอ.7 สาย ปอ.8 สาย ปอ.11 และสาย ปอ.12 ได้แสดงค่าใช้จ่ายสินรถร่วมบริการเป็นต้นทุนส่วนหนึ่งในเส้นทางด้วย เนื่องจากองค์การฯ ได้รวมรายรับจากการวิ่งบริการของรถร่วมบริการเป็นรายรับขององค์การฯ ด้วยเพื่อหารายรับเฉลี่ยในแต่ละเส้นทาง ดังนั้นจึงแสดงรายจ่ายสินรถร่วมบริการเป็นต้นทุนของเส้นทางนั้น ในการคำนวณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรในตารางที่ 5 จึงเป็นการแสดงต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรด้วยยอดเฉลี่ยของรถยนต์ทุกประเภท

ตารางที่ 5

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

เส้นทาง การเดิน รถ	ต้นทุนการดำเนินงาน (บาท)	ระยะทาง (กิโลเมตร)		ต้นทุนต่อกิโลเมตร (บาท)	
		(2)	(3)	(4) = (1) ÷ (2)	(5) = (1) ÷ (3)
		ตลอดเส้นทาง	ที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร	ตลอดเส้นทาง	ที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร
สายปอ.1	28,517,539.84	2,061,146.-	1,626,056.50	13.84	17.53
สายปอ.2	32,247,460.28	2,514,965.-	2,091,126.50	12.82	15.42
สายปอ.3	32,227,235.63	2,550,481.-	2,163,639.-	12.64	14.89
สายปอ.4	33,496,380.23	2,775,749.-	2,236,758.-	12.07	14.97
สายปอ.5	28,290,438.16	2,096,800.-	1,724,340.-	13.49	16.40
สายปอ.6	23,563,864.96	1,874,838.-	1,544,351.-	12.57	15.25
สายปอ.7	18,856,124.51	1,472,837.-	1,061,294.-	12.80	17.77
สายปอ.8	33,958,576.76	2,428,632.-	2,033,840.-	13.98	16.70
สายปอ.9	20,384,209.46	1,652,556.-	1,320,314.-	12.33	15.43
สายปอ.10	40,527,051.45	3,456,108.-	2,953,558.-	11.73	13.72
สายปอ.11	39,535,101.83	2,969,173.-	2,498,819.-	13.32	15.82
สายปอ.12	22,422,640.52	2,110,286.-	1,815,759.-	10.63	12.35
สายปอ.13	53,989,700.75	3,946,704.-	3,596,600.-	13.68	15.01

ที่มา : กองบัญชีและการเงิน , เขตการเดินรถปรับอากาศ

จากตารางการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของแต่ละเส้นทางทำให้ทราบแต่เพียงว่า เส้นทางใดมีต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรเป็นจำนวนเท่าใด โดยมีได้แสดงให้เห็นโดยชัดแจ้งว่าเป็นต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถประเภทใด เป็นจำนวนเท่าใด ซึ่งในข้อเท็จจริงแล้ว การใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศแต่ละประเภทก่อให้เกิดต้นทุนการดำเนินงานที่แตกต่างกันออกไป โดยเฉพาะรถเช่าและรถขององค์การฯ มีความแตกต่างกันอย่างชัดแจ้ง ดังได้แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างนี้ไว้ในตารางที่ 3 แล้ว แต่ก็มีค่าใช้จ่ายหลายประเภทด้วยกันที่ไม่อาจแยกได้ว่าเป็นค่าใช้จ่ายของรถเช่าหรือรถขององค์การฯ เพราะในการปฏิบัติได้มีการบันทึกแยกค่าใช้จ่ายเหล่านี้ให้เห็นโดยชัดแจ้ง เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ของสำนักงาน เป็นต้น

ฉะนั้นในการคำนวณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศของรถยนต์แต่ละประเภทจะอาศัยวิธีคำนวณเช่นเดียวกับตารางที่ 5 คือ ถือว่าต้นทุนที่วิ่งอยู่เปล่าจะถูกจัดสรรเข้าเป็นต้นทุนการดำเนินงานตามระยะทาง 1 กิโลเมตร แต่จะคำนวณแยกประเภทรถยนต์ที่ใช้ในแต่ละเส้นทางการเดินทาง โดยมิหลีกเลี่ยงในการคำนวณเกี่ยวกับต้นทุนแต่ละประเภท ดังนี้คือ

1. ค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถระบุได้ว่าเป็นของรถเช่าหรือรถขององค์การฯ อย่างละเท่าใด เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินทาง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์ และค่าใช้จ่ายในส่วนของต้นทุนในการอำนวยความสะดวก จะคำนวณต้นทุนต่อกิโลเมตรด้วยระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารของเส้นทางนั้น โดยถือว่าต้นทุนเฉลี่ยต่อกิโลเมตรในการดำเนินงานของรถแต่ละประเภทเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้ง ๆ ที่ข้อเท็จจริงแล้วต้นทุนบางประเภท เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง รถขององค์การฯ จะมีปริมาณในการใช้สูงกว่ารถเช่า เพราะมีสภาพเครื่องยนต์ที่เก่ากว่าก็ตาม

2. ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ จะมีจำนวนแตกต่างกันระหว่างรถเช่าและรถขององค์การฯ ซึ่ง ได้มีการบันทึกไว้อย่างชัดแจ้ง ถึงจำนวนต้นทุนต่อกิโลเมตรด้วยระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารตามประเภทของรถยนต์ที่ใช้ (รายละเอียดระยะทางของรถแต่ละประเภท ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ข ตารางที่ 1 และค่าใช้จ่าย

ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศแต่ละประเภท
ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ขี ตารางที่ 2)

3. ค่าเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศ จะคำนวณต้นทุนต่อกิโลเมตร
ด้วยระยะทางที่รถเช่าวิ่งรับส่งผู้โดยสารตลอดเส้นทางนั้น

4. ค่าเสื่อมราคารถโดยสารประจำทางปรับอากาศ จะคำนวณต้นทุนต่อกิโลเมตร
ด้วยระยะทางที่รถขององค์การฯ วิ่งรับส่งผู้โดยสารตลอดเส้นทางนั้น

สำหรับเส้นทางการเดินทางรถ สายปอ. 7 สายปอ. 8 สายปอ. 11 และสาย ปอ. 12
มีรถร่วมบริการมาวิ่งในเส้นทางนั้นด้วย เส้นทางเหล่านี้ซึ่งไม่สามารถจะจัดสรรต้นทุนการดำเนินงาน
เข้าตามประเภทของรถยนต์ เพื่อคำนวณหาต้นทุนต่อกิโลเมตรได้ เนื่องจากไม่สามารถจะแยก
ได้ว่า ค่าใช้จ่ายใดเป็นค่าใช้จ่ายเฉพาะรถร่วมบริการ ดังจะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายของพนักงาน
ในการเดินรถได้รวมค่าใช้จ่ายของพนักงานทุกประเภทไว้ และค่าใช้จ่ายของรถร่วมบริการจะมี
เฉพาะค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเก็บค่าโดยสารเท่านั้น ดังนั้นจึงจะไม่คำนวณต้นทุนการดำเนินงาน
ต่อกิโลเมตรของเส้นทางที่มีรถร่วมบริการวิ่งอยู่ด้วย สำหรับเส้นทางอื่นนอกจาก 4 เส้นทางนี้ได้
คำนวณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรแยกตามประเภทขององค์การฯ และรถเช่า โดยได้
แสดงไว้ในตารางที่ 6 ถึง ตารางที่ 14

ตารางที่ 6

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเส้นทางสาย ปอ.1
(บาท)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนการดำเนินงาน*		ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร		
			รถองค์การฯ	รถเช่า	
ต้นทุนในการเดินรถ					
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	4,237,496	56	-		2 60
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	8,285,690	88	-		5 10
ค่าเช่ารถยนต์	8,037,805	-	-		4 94
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	88,083	10	-		0 05
ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	6,599,692	25	-		4 06
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	-		-		-
รวมต้นทุนในการเดินรถ	27,248,767	62	-		16 75
ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก					
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	795,747	53	-		0 49
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	473,024	69	-		0 29
รวมต้นทุนในการอำนวยความสะดวก	1,268,772	22	-		0 78
ต้นทุนในการดำเนินงานทั้งสิ้น	28,517,539	84	-		17 53

หมายเหตุ

1. จำนวนระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร (1 มิถุนายน

พ.ศ. 2523 - 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2524) - รถองค์การฯ - กิโลเมตร

- รถเช่า 1,626,056.50 "

รวม 1,626,056.50 "

2. * ตารางที่ 4

ตารางที่ 7

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเส้นทางสาย ปอ.2

(บาท)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนการดำเนินงาน*	ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร	
		รถองค์การฯ	รถเช่า
ต้นทุนในการเดินรถ			
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	4,637,022 20	-	2 22
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	9,494,750 -	-	4 54
ค่าเช่ารถยนต์	8,940,003 -	-	4 27
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	97,532 20	-	0 05
ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	7,688,728 96	-	3 68
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	-	-	-
รวมต้นทุนในการเดินรถ	30,852,036 50	-	14 76
ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก			
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	868,899 55	-	0 41
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	520,524 23	-	0 25
รวมต้นทุนในการอำนวยความสะดวก	1,389,423 78	-	0 66
ต้นทุนในการดำเนินงานทั้งสิ้น	32,247,460 28	-	15 42

หมายเหตุ

1. จำนวนระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร

(1 มิถุนายน พ.ศ. 2523-31 พฤษภาคม พ.ศ. 2524)

- รถองค์การฯ	-	กิโลเมตร
- รถเช่า	2,091,126.50	"
รวม	2,091,126.50	"

2. * ตารางที่ 4

ตารางที่ 8

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเส้นทางสาย ปอ.3

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนการดำเนินงาน*		ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร			
			รถองค์การฯ		รถเช่า	
			บาท	สต.	บาท	สต.
ต้นทุนในการเดินรถ						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	4,244,517	34	1	96	1	96
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	10,236,812	35	4	73	4	73
ค่าเช่ารถยนต์	4,019,275	-	-	-	4	15
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	123,522	21	0	05	0	05
ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	8,477,828	32	**	3 98	**	3 85
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	3,600,400	-	3	01	-	-
รวมต้นทุนในการเดินรถ	30,702,373	22	13	73	14	74
ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	961,350	27	0	44	0	44
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	563,530	14	0	26	0	26
รวมต้นทุนในการอำนวยความสะดวก	1,524,880	41	0	70	0	70
ต้นทุนในการดำเนินงานทั้งสิ้น	32,227,235	63	14	43	15	44

หมายเหตุ

1. จำนวนระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร

(1 มิถุนายน พ.ศ.2523-31 พฤษภาคม พ.ศ.2524)

- รถองค์การฯ	1,195,243	กิโลเมตร
- รถเช่า	968,396	"
รวม	2,163,639	"

2. * ตารางที่ 4

3. ** ฤดูกาลผนวก ๒ ตารางที่ 2

ตารางที่ 9

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเส้นทางสาย ปอ.4

(บาท)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนการดำเนินงาน*		ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร	
	งาน		รถองค์การฯ	รถเช่า
ต้นทุนในการเดินรถ				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	4,180,379	71	1 87	1 87
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	10,743,296	10	4 80	4 80
ค่าเช่ารถยนต์	4,106,440	-	-	4 45
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	123,007	89	0 05	0 05
ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	8,708,332	51	**3 83	**3 98
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	4,080,800	-	3 10	-
รวมต้นทุนในการเดินรถ	31,942,256	21	13 65	15 15
ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	970,525	-	0 43	0 43
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	583,599	02	0 26	0 26
รวมต้นทุนในการอำนวยความสะดวก	1,554,124	02	0 69	0 69
ต้นทุนในการดำเนินงานทั้งสิ้น	33,496,380	23	14 34	15 84

หมายเหตุ

- จำนวนระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร (1 มิถุนายน พ.ศ. 2523-31 พฤษภาคม พ.ศ. 2524) -รถองค์การฯ 1,314,746 กิโลเมตร
-รถเช่า 922,012 "
รวม 2,236,758 "
- * ตารางที่ 4
- ** ฎกคณวก ฎ ตารางที่ 2

ตารางที่ 10

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเส้นทางสาย ปอ.5

(บาท)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนการดำเนินงาน*		ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร			
			รถองค์การฯ		รถเช่า	
ต้นทุนในการเดินรถ						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	3,721,232	28	2	16	2	16
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	8,437,478	48	4	89	4	89
ค่าเช่ารถยนต์	7,182,185	90	-	-	4	24
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	92,613	67	0	05	0	05
ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	7,131,876	76	**19	80	**3	85
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	488,000	-	15	93	-	-
รวมต้นทุนในการเดินทาง	27,053,387	09	42	83	15	19
ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	746,236	72	0	43	0	43
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	490,814	35	0	29	0	29
รวมต้นทุนในการอำนวยความสะดวก	1,237,051	07	0	72	0	72
ต้นทุนในการดำเนินงานทั้งสิ้น	28,290,438	16	43	55	15	91

หมายเหตุ

- จำนวนระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร (1 มิถุนายน พ.ศ.2523-31 พฤษภาคม พ.ศ.2524) - รถองค์การฯ 30,629 กม.
- รถเช่า 1,693,711 "
รวม 1,724,340 "
- *ดูตารางที่ 4
- **อุทยานนก ๒ ตารางที่ 2

ตารางที่ 11

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเส้นทางสาย ปอ.6

(บาท)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนการดำเนินงาน*		ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร			
			รถองค์การ		รถเช่า	
ต้นทุนในการเดินรถ						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	3,095,094	94	2	-	2	-
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	7,431,647	74	4	81	4	81
ค่าเช่ารถยนต์	2,290,119	-	-	-	3	78
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	92,193	50	0	06	0	06
ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	6,303,522	93	**4	36	**3	65
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	3,198,000	-	3	41	-	-
รวมต้นทุนในการเดินรถ	22,410,578	11	14	64	14	30
ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	689,578	95	0	45	0	45
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	463,707	90	0	30	0	30
รวมต้นทุนในการอำนวยความสะดวก	1,153,286	85	0	75	0	75
ต้นทุนในการดำเนินงานทั้งสิ้น	23,563,864	96	15	39	15	05

หมายเหตุ

- จำนวนระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร (1 มิถุนายน พ.ศ.2523-31 พฤษภาคม พ.ศ.2524) -รถองค์การฯ 939,043 กม.
- รถเช่า 605,308 "
รวม 1,544,351 "
- *ดูตารางที่ 4
- **ดูภาคผนวก ข ตารางที่ 2

ตารางที่ 12

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเส้นทางสาย ปอ.9

(บาท)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนการดำเนินงาน*		ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร			
			รถอังก์การฯ		รถเช่า	
ต้นทุนในการเดินรถ						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	2,898,028	31	2	19	2	19
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	5,062,378	-	3	83	3	83
ค่าเช่ารถยนต์	2,089,618	-	-		4	44
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	79,693	18	0	06	0	06
ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	6,029,340	05	**4	82	**4	11
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	3,192,800	-	3	76	-	
รวมต้นทุนในการเดินรถ	19,351,857	54	14	66	14	63
ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก						
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	620,553	01	0	47	0	47
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	411,798	91	0	31	0	31
รวมต้นทุนในการอำนวยความสะดวก	1,032,351	92	0	78	0	78
ต้นทุนในการดำเนินงานทั้งสิ้น	20,384,209	46	15	44	15	41

หมายเหตุ

1. จำนวนระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร (1 มิถุนายน พ.ศ. 2523-31 พฤษภาคม พ.ศ. 2524) - รถอังก์การฯ 849,851 กม
- รถเช่า 470,463 "
รวม 1,320,314 "
2. *ดูตารางที่ 4
3. **อุปาคณนวก ช ตารางที่ 2

ตารางที่ 13

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเส้นทางสาย ปอ.10

(บาท)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนการดำเนินงาน*		ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร	
	บาท	กม.	รถองค์การฯ	รถเช่า
ต้นทุนในการเดินรถ				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	5,061,119	08	-	1 71
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	13,031,069	34	-	4 41
ค่าเช่ารถยนต์	10,108,760	-	-	3 42
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	116,070	-	-	0 04
ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	10,511,932	86	-	3 56
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	-	-	-	-
รวมต้นทุนในการเดินรถ	38,828,951	28	-	13 14
ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	1,076,080	73	-	0 37
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	622,019	44	-	0 21
รวมต้นทุนในการอำนวยความสะดวก	1,698,100	17	-	0 58
ต้นทุนในการดำเนินงานทั้งสิ้น	40,527,051	45	-	13 72

หมายเหตุ

- จำนวนระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร (1 มิถุนายน พ.ศ.2523-31 พฤษภาคมพ.ศ.2524) - รถองค์การฯ - กม.
 - รถเช่า 2,953,558 "
 รวม 2,953,558 "
- *ดูตารางที่ 4

ตารางที่ 14

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเส้นทางสาย ปอ.13
(บาท)

ประเภทค่าใช้จ่าย	ต้นทุนการดำเนินงาน*		ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร	
			รถองค์การฯ	รถเช่า
ต้นทุนในการเดินรถ				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	7,406,238	18	2 06	2 06
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	16,674,958	30	4 64	4 64
ค่าเช่ารถยนต์	11,101,775	-	-	4 36
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	185,808	-	0 05	0 05
ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	13,008,265	64	**4 27	**3 35
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	3,100,000	-	2 95	-
รวมต้นทุนในการเดินรถ	51,477,045	12	13 97	14 46
ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	1,520,516	45	0 42	0 42
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	992,139	18	0 28	0 28
รวมต้นทุนในการอำนวยความสะดวก	2,512,655	63	0 70	0 70
ต้นทุนในการดำเนินงานทั้งสิ้น	53,989,700	75	14 67	15 16

หมายเหตุ

- จำนวนระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร (1 มิถุนายน พ.ศ. 2523-31 พฤษภาคม พ.ศ. 2524) -รถองค์การฯ 1,052,548 กม.
-รถเช่า 2,544,052 "
รวม 3,596,600 "
- *ดูตารางที่ 4
- **ดูภาคผนวก ๒ ตารางที่ 2

จากตารางที่ 6 ถึงตารางที่ 14 จะเห็นว่าต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถเช่าที่องค์การฯ เข้ามาเพื่อใช้ในการบริการประชาชน มีต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรไม่แตกต่างกันมากนัก ยกเว้นเส้นทางสาย ปอ.5 (ตารางที่ 10) จะมีต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรจากการใช้รถขององค์การฯ และรถเช่าแตกต่างกันมาก กล่าวคือต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถองค์การฯ เป็นจำนวนเงิน 43.55 บาท ในขณะที่จากการใช้รถเช่าวิ่งในเส้นทางสาย ปอ.5 เช่นกัน จะมีต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรเพียง 15.91 บาท ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถองค์การฯ ในเส้นทางสาย ปอ.5 มีจำนวนสูงกว่าปกติ เนื่องจากต้นทุนส่วนใหญ่เป็นค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเป็นจำนวนเงินถึง 19.80 บาทต่อกิโลเมตร และค่าเสื่อมราคารถโดยสาร 15.93 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งค่าใช้จ่ายทั้ง 2 ประเภทเป็นต้นทุนคงที่ แม้ได้นำรถออกวิ่งบริการก็จะต้องเกิดต้นทุนนี้ และเส้นทางสาย ปอ.5 ในระยะแรกใช้รถเช่าประเภทเดียวสำหรับเส้นทางนี้ แต่ในเดือนเมษายน-พฤษภาคม พ.ศ. 2524 ได้นำรถขององค์การฯ มาประจำอยู่ในเส้นทางสาย ปอ.5 จำนวน 20 คัน (โดยลดยอดรถขององค์การฯ บางเส้นทางลง) เมื่อประจำการในเส้นทางสาย ปอ.5 แล้ว ก็ได้นำออกวิ่งเพียงวันละ 2-3 คันเท่านั้น เนื่องจากรถขององค์การฯ มีสภาพเก่าใช้การไม่ได้ดี และบางคันอยู่ในระหว่างซ่อม จึงไม่สามารถนำออกวิ่งบริการประชาชนได้¹ จึงมีผลให้ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรมีจำนวนสูงกว่าปกติ ดังนั้นถ้าหากสามารถนำรถขององค์การฯ วิ่งอย่างเต็มประสิทธิภาพ ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรจะไม่สูงเช่นที่เป็นอยู่ ซึ่งจะได้ศึกษาต่อไปถึงการนำรถยนต์ทุกคันอย่างมีประสิทธิภาพว่าจะก่อให้เกิดต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถยนต์แต่ละประเภทเป็นจำนวนเงินเท่าใด

¹ เขตการเดินรถปรับอากาศ. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การประมาณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

เนื่องจากรถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่วิ่งบริการประชาชนมีทั้งรถเช่า รถขององค์การฯ และบางเส้นทางเป็นรถร่วมบริการของเอกชน ตามที่ได้กล่าวมาแล้วแต่ต้น ดังนั้นการนำรถโดยสารประจำทางปรับอากาศทั้ง 3 ประเภท มาใช้วิ่งบริการจะก่อให้เกิดต้นทุนที่แตกต่างกันออกไป ในที่นี้จะแยกการพิจารณาต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร ออกเป็น 2 กรณีคือ

1. ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่เป็นรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
2. ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่เป็นรถเช่า

นอกจากต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถยนต์ทั้ง 2 ประเภท จะแตกต่างกันในแง่ของต้นทุนเฉพาะตัวรถยนต์เองแล้ว ยังมีความแตกต่างของต้นทุนในรถประเภทเดียวกันอีก อันเนื่องมาจากพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ซึ่งในที่นี้จะแยกพิจารณาเป็น 4 กรณี คือ

- กรณีที่ 1 พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานประจำประจำรายเดือน
- กรณีที่ 2 พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานประจำรายวัน
- กรณีที่ 3 พนักงานขับรถเป็นพนักงานประจำรายเดือน แต่พนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานประจำรายวัน
- กรณีที่ 4 พนักงานขับรถเป็นพนักงานประจำรายวัน แต่พนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานประจำรายเดือน

สำหรับต้นทุนของรถร่วมบริการที่วิ่งอยู่ในเส้นทางสาย ปอ.7 ปอ.8 ปอ.11 และ ปอ.12 จะไม่นำมาพิจารณาประมาณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร เพราะการนำรถร่วมบริการมาวิ่งในเส้นทางใด ก่อให้เกิดต้นทุนเพียงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเก็บค่าโดยสาร และต้นทุนในการอำนวยความสะดวกเล็กน้อย ซึ่งไม่สามารถแยกได้ว่า เป็นจำนวนเงินเท่าใด

เนื่องจากการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ มีต้นทุนการดำเนินงานหลายประเภทด้วยกันดังได้กล่าวมาแล้ว ซึ่งมีทั้งต้นทุนคงที่ เช่น ค่าเช่ารถยนต์ ค่าเสื่อมราคารถยนต์ ค่าเช่าซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์ และต้นทุนแปรได้ เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเบี้ยเลี้ยง เปรอร์เซ็นต์จากค่าโดยสาร เป็นต้น และค่าใช้จ่ายเหล่านี้เป็นค่าใช้จ่ายที่นับได้ว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่สำคัญในการเดินรถ ซึ่งได้จัดเข้าอยู่ในประเภทต้นทุนในการเดินรถ สำหรับค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวก เป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างคงที่ถ้าจะมีความแตกต่างก็เพียงเล็กน้อยในแต่ละเดือน ยกเว้นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในเดือนมกราคม พ.ศ. 2525 จะมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เนื่องจากได้มีการปรับปรุงเงินเดือนของพนักงานองค์การฯ รัฐวิสาหกิจ โดยมีผลไปยังบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2525

ฉะนั้นในการประมาณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศในบทนี้ รายได้ค่าโดยสาร และอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับเส้นทางสาย ปอ.1 - ปอ.13 จะใช้ข้อมูลของเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2524 เป็นเกณฑ์ในการคำนวณ (ดูตารางที่ 15) เนื่องจากจำนวนรถยนต์โดยสารที่ประจำการและนำออกวิ่งในแต่ละเส้นทางใกล้เคียงกับข้อมูลของเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2523- พฤษภาคม พ.ศ. 2524 (ก่อนที่จะมีการจัดสรรขององค์การฯ เข้าไปวิ่งในเส้นทางของรถโดยสารประจำทางธรรมดา) ซึ่งเป็นข้อมูลต้นทุนที่เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้เพื่อไปเปรียบเทียบกับต้นทุนที่จะประมาณขึ้น อนึ่งสำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงในเส้นทางที่มีรถร่วมบริการวิ่งรวมอยู่ด้วย จะจัดสรรค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าเป็นต้นทุนเฉพาะรถขององค์การฯ และรถเช่าเท่านั้น ในทำนองเดียวกันระยะทางที่วิ่งอยู่มูลค่าจะจัดสรรเข้าเป็นระยะทางที่รถแต่ละประเภทวิ่ง คือ รถขององค์การฯ และรถเช่า เท่านั้น (รถร่วมบริการจะมีเฉพาะระยะทางที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร) เพื่อคำนวณหาอัตราการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงต่อกิโลเมตร

ในการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ค่าใช้จ่ายของพนักงานที่เกี่ยวข้องในการเดินรถนับได้ว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่มีมากพอสมควร พนักงานเหล่านี้ได้แก่ พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายตรวจ นายท่า ผู้จัดการสาย และผู้ช่วยผู้จัดการสาย ซึ่งพนักงานเหล่านี้จะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนแตกต่างกันไป พร้อมทั้งสิทธิทางด้านการศึกษา ลาภยศ ลาภพักผ่อน และวันหยุดตามประเพณี ดังนั้นในการประมาณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสาร

ประจำทางปรับอากาศ ซึ่งต้องคำนึงถึงชั่วโมงการทำงานของพนักงานแต่ละประเภท รวมทั้งผลประโยชน์ตอบแทนที่จะได้รับด้วย

การคำนวณเกี่ยวกับเงินเดือน ค่าจ้าง และสิทธิผลประโยชน์อื่น ๆ ของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางจะต้องคำนึงถึงเวลาในการมาปฏิบัติงานของพนักงานในการเดินทางด้วย โดยพนักงานจะได้รับสิทธิการลาใน 1 ปี ดังนี้คือ

- วันหยุดประจำสัปดาห์ ๆ ละ 1 วัน หรือ 52 วัน ใน 1 ปี
- วันหยุดสำหรับเทศกาลสำคัญปีละ 13 วัน
- วันแรงงานแห่งชาติ 1 วัน
- ลาพักผ่อนได้ปีละ 10 วัน
- ลาป่วยโดยได้รับเงินเดือนตามปกติปีละ 30 วัน ประมวลว่าพนักงานจะใช้สิทธิเพียงครั้งเดียวคือปีละ 15 วัน
- ลากิจส่วนตัวโดยได้รับเงินเดือนตามปกติปีละ 20 วัน ประมวลว่าพนักงานจะใช้สิทธิเพียงครั้งเดียวคือปีละ 10 วัน

ดังนั้นใน 1 ปี ซึ่งประมวลได้ว่าพนักงานในการเดินทางจะมีระยะเวลาปฏิบัติงานเพียง 264 วัน โดยคำนวณจากจำนวนวันใน 1 ปี = 365 วัน หักด้วยวันหยุดทั้งสิ้นตามข้างต้นจำนวน 101 วัน และให้ข้อสมมติฐานว่าพนักงานทุกประเภทมีวันปฏิบัติงาน 264 วันเท่ากัน เพื่อใช้เป็นมาตรฐานในการเปรียบเทียบถึงความแตกต่างจากการใช้พนักงานแตกต่างกัน

การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานในการเดินทาง ได้แสดงไว้ในตารางที่ 16 ถึง ตารางที่ 23 โดยมีข้อสมมติฐานว่ารถยนต์ขององค์กรฯ และรถเช่า 1 คัน วิ่งได้ระยะทางทั้งสิ้น 213 กิโลเมตรต่อวัน และรถร่วมบริการ 1 คัน วิ่งได้ระยะทางทั้งสิ้น 184 กิโลเมตรต่อวัน (ตามตารางที่ 15)

ตารางที่ 15 แสดงรายละเอียดต่าง ๆ ของการปฏิบัติการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน - 30 มิถุนายน พ.ศ. 2524 (รวม 30 วัน)

เส้นทางเดินรถ	รายได้ (บาท)	จำนวนรถ (คัน)		ระยะทาง (กิโลเมตร)			น้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร)	
		ประจำการ	เดินรถ	ที่วิ่งรับผู้โดยสาร	ที่วิ่งอยู่เปล่า	ปฏิบัติการ	ใช้ไปทั้งสิ้น	ใช้ไป สตร/กิโลเมตร
ปอ.1	2,585,869.-	900	840	134,136	26,890	161,026	103,839.78	0.65
ปอ.2	2,869,790.-	960	985	165,267	31,455	196,722	109,316.36	0.56
ปอ.3	2,830,159.-	1,410	1,066	208,614	27,206	235,820	135,626.83	0.58
ปอ.4	2,266,005.-	1,350	1,048	193,614	23,937	217,551	131,767.66	0.61
ปอ.5	1,176,779.-	1,140	581	143,934	15,456	159,390	74,049.64	0.46
ปอ.6	1,318,965.-	930	676	141,120	36,633	177,753	87,831.15	0.49
ปอ.7	1,435,511.-	1,740	595	98,318	29,033	118,351	71,403.32	0.60
ปอ.8	2,567,579.-	1,890	833	144,585	15,320	159,905	85,617.18	0.54
ปอ.9	1,458,764.-	1,020	558	137,724	23,711	161,435	91,961.10	0.57
ปอ.10	3,013,900.-	1,200	1,114	252,900	23,025	275,925	175,445.87	0.64
ปอ.11	2,919,387.-	2,160	733	128,817	22,353	151,170	76,156.62	0.50
ปอ.12	1,917,533.-	1,170	506	84,082	25,366	109,448	65,970.66	0.60
ปอ.13	4,652,560.-	2,790	1,789	296,352	21,766	318,118	220,535.55	0.69
ปอ.14	646,725.-	360	355	63,492	13,889	77,381	41,520.11	0.54
ปอ.15	432,160.-	870	287	31,848	9,067	40,915	32,403.15	0.79
รวม	32,091,686.-	19,890	12,066	2,215,803	345,107	2,560,910	1,503,444.98	0.59
เฉลี่ยต่อวัน	1,069,722.87	663	402.20	73,860.10	11,503.57	85,363.67	50,114.83	0.59
เฉลี่ยต่อวันต่อคัน	2,400.-			183.64	28.60	212.24		

ที่มา : กองแผนงานและกองบัญชีและการเงิน เขตการเดินรถปรับอากาศ

- หมายเหตุ
1. จำนวนรถประจำทางได้รวมรถร่วมบริการของสาย ปอ.7 ปอ.8 ปอ.11 และ ปอ.12 จำนวน 63 คันด้วย
 2. จำนวนรถที่ใช้ในการเดินรถใช้เฉพาะจำนวนรถขององค์การฯ และรถเช่าโดยไม่รวมรถร่วมบริการเพื่อหาระยะทางโดยเฉลี่ยที่รถคันนี้แต่ละคันวิ่งได้ใน 1 วัน โดยไม่เกี่ยวข้องกับรถร่วมบริการที่มีระยะทางเฉพาะที่วิ่งรับผู้โดยสารเท่านั้น
 3. ระยะทาง (กิโลเมตร) ใช้เฉพาะรถขององค์การฯ และรถเช่า (ไม่รวมรถร่วมบริการ) เพื่อคำนวณหาอัตราการใช้น้ำมันใน 1 กิโลเมตร
 4. รายได้ค่าโดยสารได้รวมรายได้ของรถทุกประเภท
 5. รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อคัน สำนวนมาจากจำนวนรถคันที่วิ่งตลอดเดือนซึ่งรวมรถร่วมบริการอีก 1,305 คัน รวมเป็นรถคันที่วิ่งบริการทั้งสิ้น 13,371 คัน
 6. เส้นทางเดินรถสาย ปอ.15 ยกเลิกเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2524

ตารางที่ 16 การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถประเภทพนักงานประจำรายเดือนของรถ

โดยสารประจำทางปรับอากาศสำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร

รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
<p>รถโดยสารประจำทางปรับอากาศโดยเฉลี่ยวิ่งบริการประชาชน ระหว่างเวลา 05.45-21.45 น. รวมเวลาประมาณวันละ 16 ชั่วโมง พนักงานขับรถ 1 คน ปฏิบัติงานโดยเฉลี่ยวันละ 10 ชั่วโมง¹ ดังนั้นจึงต้อง ใช้พนักงานขับรถ = $16 \div 10 = 1.6$ คนต่อวันต่อคัน</p>	
<p>พนักงานขับรถประเภทประจำรายเดือนมีรายได้จากการปฏิบัติงาน ต่อวันต่อคน ดังนี้</p>	
<p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการเดินรถ</u></p>	
<p>- เงินเดือนเฉลี่ยเดือนละ 2,405 บาท เฉลี่ยวันละ $(2,405 \times 12) \div 365 = 79.07$ บาท</p>	
<p>- ค่าครองชีพเดือนละ 400 บาท เฉลี่ยวันละ $(400 \times 12) \div 264 = 18.18$ บาท</p>	
<p>- เบี้ยเลี้ยงประจำวันละ = 40.- บาท</p>	
<p>- เบี้ยเลี้ยงพิเศษ(ค่าล่วงเวลา) ชั่วโมงละ 11 บาท เนื่องจากการทำงานเกินกว่า 8 ชั่วโมง โดยจะทำ ได้วันละ 2 ชั่วโมง = 22.- บาท</p>	
<p>- เบี้ยขยันจะได้รับเดือนละ 150 บาท ถ้าได้มีการ ทำงานครบ 22 วัน ใน 1 เดือน จากการสอบถาม พนักงานปรากฏว่าจะได้รับเพียง 9 เดือน ใน 1 ปี เฉลี่ยวันละ $(150 \times 9) \div 264 = 5.11$ บาท</p>	
<p>รวมค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถ 1 คนใน 1 วัน = <u>164.36</u> บาท</p>	
<p><u>ค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์</u></p>	
<p>1 คัน ใน 1 วัน = $164.36 \times 1.6 = 262.98$ บาท</p>	
<p>ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์สำหรับระยะทาง</p>	
<p>1 กิโลเมตร = $262.98 \div 213$</p>	1 23
<p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการอำนวยความสะดวก</u></p>	
<p>เงินเดือนของพนักงานขับรถที่ไม่ได้มาปฏิบัติงาน บนรถยนต์ 1 คัน ใน 1 วัน = $(79.07 \times 101) \times 1.6 \div 264 = 48.40$ บาท</p>	
<p>ดังนั้นเงินเดือนพนักงานขับรถที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานบนรถยนต์สำหรับระยะทาง</p>	
<p>1 กิโลเมตร = $48.40 \div 213$</p>	0 23

¹ ข้อกำหนดขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ตารางที่ 17 การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถประเภทพนักงานประจำรายวันของรถ
โดยสารประจำทางปรับอากาศสำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร

รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
พนักงานขับรถประเภทประจำรายวันมีรายได้จากการปฏิบัติงานต่อวัน ต่อคน ดังนี้	
<u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการเดินรถ</u>	
- ค่าจ้างรายวัน ๆ ละ = 75.- บาท	
- ค่าพาหนะประมาณว่าจะได้รับคนละ 10 บาทโดยเฉลี่ย = 10.- บาท	
- เบี้ยขยันได้รับเดือนละ 100 บาท ถ้าได้มีการทำงาน เต็มวันรวม 22 วัน ใน 1 เดือน และจะได้รับเบีย ขยันเดือนละ 150 บาท ถ้าได้มีการทำงานเต็มวัน รวม 26 วัน จากการสอบถามพนักงานปรากฏว่าจะ ได้รับเบี้ยขยันในอัตรา 100 บาท เพียงอัตราเดียว ในจำนวน 9 เดือน เฉลี่ยเบี้ยขยันวันละ $= (100 \times 9) \div 264$ บาท = 3.41 บาท	
- ค่าครองชีพจะได้รับเดือนละ 400 บาท เฉลี่ยวันละ = $(400 \times 12) \div 264$ = 18.18 บาท	
- เงินล่วนแบ่ง (เปอร์เซ็นต์จากค่าโดยสาร) จากรายได้ เฉลี่ยวันละ 2,400 บาทต่อคน (ตามตารางที่ 15) จะได้รับล่วนแบ่งดังนี้ คือ	
รายได้ 2,000 บาทแรกได้ล่วนแบ่ง 5% = 100 บาท	
" 400 " ได้ล่วนแบ่ง 6% = 24 บาท	
รวมเงินล่วนแบ่งจากรายได้ต่อ 1 วัน = 124.- บาท	
รวมค่าใช้จ่ายพนักงานขับรถ 1 คน ใน 1 วัน = 230.59 บาท	
ค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์	
1 คัน ใน 1 วัน = 230.59×1.6 = 368.94 บาท	
ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร = $368.94 \div 213$	1 73
<u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการอำนวยความสะดวก</u>	
เงินเดือนของพนักงานขับรถที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานบน รถยนต์ 1 คัน ใน 1 วัน = $75 \times 14^1 \div 264$ = 6.36 บาท	
ดังนั้นเงินเดือนพนักงานขับรถที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานบนรถยนต์สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร = $6.36 \div 213$	0 03

¹ วันหยุดเทศกาล 13 วัน และวันแรงงานแห่งชาติอีก 1 วัน รวมเป็น 14 วัน ใน 1 ปี

ตารางที่ 18 การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทพนักงานประจำรายเดือน
ของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศสำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร

รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
<p>การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทพนักงาน ประจำรายเดือน คำนวณกำหนดไว้เท่ากับค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถ (ตามตารางที่ 16) โดยจะต้องใช้พนักงานเก็บค่าโดยสาร 1.6 คนต่อวันต่อคัน เช่นเดียวกับพนักงานขับรถ</p> <p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการเดินรถ</u></p> <p>พนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทประจำรายเดือนมีรายได้จากการ ปฏิบัติงานต่อวันต่อคน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - เงินเดือนเฉลี่ยเดือนละ 1,796 บาท เฉลี่ยวันละ = (1,796×12)÷365 = 59.05 บาท - ค่าครองชีพเดือนละ 400 บาท เฉลี่ยวันละ = (400×12)÷264 = 18.18 บาท - เบี้ยเลี้ยงประจำวันละ 28 บาท = 28.- บาท - เบี้ยเลี้ยงพิเศษ(ล่วงเวลา)ชั่วโมงละ 7 บาท เนื่องจากการทำงานเกิน 8 ชั่วโมง โดยจะทำได้ วันละ 2 ชั่วโมง = 14.- บาท - เบี้ยขยัน(ประมาณว่าได้รับเช่นเดียวกับพนักงาน ขับรถ ตามตารางที่ 16) = 5.11 บาท <p>รวมค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสาร 1 คน ใน 1 วัน = 124.34 บาท</p> <p>ค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ปฏิบัติงานบน รถยนต์ 1 คัน ใน 1 วัน = 124.34×1.6 = 198.94 บาท</p> <p>ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร = 198.94÷213</p>	0 93
<p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการอำนวยความสะดวก</u></p> <p>เงินเดือนของพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ไม่ได้มา ปฏิบัติงานบนรถยนต์ 1 คัน ใน 1 วัน=(59.05×101)×1.6 ÷264 = 36.15 บาท</p> <p>ดังนั้นเงินเดือนของพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานบนรถยนต์ สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร = 36.15÷213</p>	0 17

ตารางที่ 19 การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทพนักงานประจำรายวัน
ของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศสำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร

รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
<p>การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทพนักงาน ประจำรายวัน คำนวณเหมือนกันกับค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานขับรถประจำ รายวัน (ตามตารางที่ 17) โดยพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทประจำ รายวัน มีรายได้จากการปฏิบัติงานต่อวันต่อคน ดังนี้ <u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการเดินรถ</u></p>	
<p>- ค่าจ้างรายวัน ๆ ละ = 65.- บาท</p>	
<p>- ค่าพาหนะประมาณว่าจะได้วันละ 5 บาทต่อคนโดยเฉลี่ย = 5.- บาท</p>	
<p>- เบี้ยขยันจะได้รับเดือนละ 50 บาท ถ้าได้มีการทำงาน เต็มวันรวม 22 วัน และได้รับเบี้ยขยันเดือนละ 75 บาท ถ้าได้มีการทำงานเต็มวันรวม 26 วัน ประมาณว่าจะได้ รับเบี้ยขยันในอัตรา 50 บาท จำนวน 9 เดือน¹(เพียง อัตราเดียว) เฉลี่ยเบี้ยขยันวันละ $= (50 \times 9) \div 264$ = 1.70 บาท</p>	
<p>- ค่าครองชีพจะได้รับเดือนละ 400 บาท เฉลี่ยวันละ $= (400 \times 12) \div 264$ = 18.18 บาท</p>	
<p>- เงินส่วนแบ่ง (เปอร์เซ็นต์จากค่าโดยสาร)จากรายได้ เฉลี่ยวันละ 2,400 บาทต่อคัน จะได้รับส่วนแบ่งจาก รายได้ดังนี้ รายได้ 2,000 บาทแรก ได้ส่วนแบ่ง 3% = 60 บาท " 400 บาท ได้ส่วนแบ่ง 4% = 16 บาท รวมเงินส่วนแบ่งจากรายได้ต่อวัน = 60+16 = 76.- บาท รวมค่าใช้จ่ายพนักงานเก็บค่าโดยสาร1คนใน1วัน = 165.88 บาท</p>	
<p>ค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ปฏิบัติงานบน รถยนต์ 1 คัน ใน 1 วัน = 165.88 x 1.6 = 265.41 บาท ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์สำหรับ ระยะทาง 1 กิโลเมตร = 265.41 ÷ 213</p>	1 25
<p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการอำนวยความสะดวก</u> เงินเดือนของพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ไม่มา ปฏิบัติงานบนรถยนต์ 1 คัน ใน 1 วัน = 65 x 14 x 1.6 ÷ 264 = 5.52 บาท ดังนั้นเงินเดือนของพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานบนรถยนต์ สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร = 5.52 ÷ 213</p>	0 03

¹ จากการสอบถามพนักงานที่ปฏิบัติงาน

ตารางที่ 20 การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับนายตรวจของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ
สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร

รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)	
<p>ในการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ประมาณว่าจำเป็นต้องใช้นายตรวจ 1 คนต่อรถยนต์ 5 คัน (กรมการขนส่งทางบกได้ประมาณอัตรานี้สำหรับรถโดยสารประจำทางธรรมดา และมีอัตราที่ใกล้เคียงกับอัตราที่รถโดยสารประจำทางปรับอากาศปฏิบัติอยู่)</p> <p>รถโดยสารประจำทางปรับอากาศวิ่งบริการประชาชนรวมเวลาโดยประมาณวันละ 16 ชั่วโมง แต่นายตรวจปฏิบัติงานตามปกติวันละ 8 ชั่วโมง จึงต้องใช้นายตรวจ 2 ผลัด ดังนั้นรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ 1 คัน จะต้องใช้นายตรวจ $2 \times \frac{1}{5} = 0.4$ คนต่อวัน</p> <p>นายตรวจ 1 คนมีรายได้จากการปฏิบัติงานต่อวันคือ <u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการเดินรถ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - เงินเดือนโดยเฉลี่ยเดือนละ 1,850 บาท เฉลี่ยวันละ $= (1,850 \times 12) \div 365 = 60.82 \text{ บาท}$ - ค่าครองชีพเดือนละ 400 บาท เฉลี่ยวันละ $= (400 \times 12) \div 264 = 18.18 \text{ บาท}$ - เบี้ยขยันเดือนละ 150 บาท จากการสอบถามพนักงานปรากฏว่าจะได้รับโดยประมาณ 9 เดือนใน 1 ปี เฉลี่ยวันละ $= (150 \times 9) \div 264 = 5.11 \text{ บาท}$ - เบี้ยเลี้ยงวันละ $= 37.00 \text{ บาท}$ <p>รวมค่าใช้จ่ายสำหรับนายตรวจ 1 คน ใน 1 วัน $= 121.11 \text{ บาท}$</p> <p>ค่าใช้จ่ายสำหรับนายตรวจที่ปฏิบัติงานบนรถยนต์ 1 คัน ใน 1 วัน $= 121.11 \times 0.4 = 48.44 \text{ บาท}$</p> <p>ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับนายตรวจที่ปฏิบัติงานสำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร $= 48.44 \div 213$</p>	0	23
<p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการอำนวยความสะดวก</u></p> <p>เงินเดือนนายตรวจที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานบนรถยนต์ใน 1 วันต่อรถ 1 คัน $= (60.82 \times 101) \times 0.4 \div 264 = 9.31 \text{ บาท}$</p> <p>เงินเดือนนายตรวจที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานบนรถยนต์สำหรับระยะเวลา 1 กิโลเมตร $= 9.31 \div 213$</p>		0

ตารางที่ 21 การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับนายท่าของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร

รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
<p>รถโดยสารประจำทาง 1 เส้นทางต้องใช้นายท่า 5 คน โดยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศมีเส้นทางทั้งสิ้น 21 เส้นทางและมีรถประจำการ 662 คัน (ภาคผนวก ข ตารางที่ 2)</p> <p>ค่าใช้จ่ายสำหรับนายท่าจากการปฏิบัติงานต่อวันคือ</p> <p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการเดินรถ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - เงินเดือนโดยเฉลี่ยเดือนละ 2,170 บาท เฉลี่ยวันละ $= (5 \times 21 \times 2,170 \times 12) \div 365 = 7,490.96 \text{ บาท}$ - ค่าครองชีพเดือนละ 400 บาท เฉลี่ยวันละ $= (5 \times 21 \times 400 \times 12) \div 264 = 1,909.09 \text{ บาท}$ - เบี้ยขยันเดือนละ 150 บาท โดยเฉลี่ยจะได้รับเพียง 9 เดือนใน 1 ปี เฉลี่ยวันละ $= (5 \times 21 \times 150 \times 9) \div 264 = 536.93 \text{ บาท}$ - เบี้ยเลี้ยงวันละ 30 บาท วันละ $= 30 \times 5 \times 21 = 3,150.- \text{ บาท}$ <p>รวมค่าใช้จ่ายสำหรับนายท่า 1 วัน $= 13,086.98 \text{ บาท}$</p> <p>ค่าใช้จ่ายสำหรับนายท่าที่ปฏิบัติงานใน 1 วันต่อรถยนต์ 1 คัน $= 13,086.98 \div 662 = 19.77 \text{ บาท}$</p> <p>ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับนายท่าที่ปฏิบัติงานต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร $= 19.77 \div 213$</p>	<p style="text-align: right;">0 09</p>
<p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการอำนวยความสะดวก</u></p> <p>เงินเดือนของนายท่าที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานใน 1 วันต่อรถยนต์ 1 คัน $= (7,490.96 \times 101) \div 264 \div 662 = 4.33 \text{ บาท}$</p> <p>ดังนั้นเงินเดือนของนายท่าที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานสำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร $= 4.33 \div 213$</p>	<p style="text-align: right;">0 02</p>

ตารางที่ 22 การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับผู้จัดการสายของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร

รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)	
<p>ปัจจุบันรถโดยสารประจำทางปรับอากาศมีจำนวน 662 คัน โดยอยู่ในความรับผิดชอบของผู้จัดการสายทั้งสิ้น 21 คน ดังนั้นผู้จัดการสาย 1 คน จะรับผิดชอบรถยนต์โดยสารเฉลี่ยประมาณ $(662 \div 21) = 31-32$ คัน ตามระเบียบข้อบังคับขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 41 กำหนดให้ผู้จัดการสายที่มีรถอยู่ในความรับผิดชอบ 31-50 คัน จะได้รับค่าตอบแทนประจำตำแหน่งเดือนละ 300 บาท แต่ในกัรจะได้รับค่าตอบแทนประจำตำแหน่งจะต้องมีวันปฏิบัติงานเกินกว่า 20 วันขึ้นไป จากการสอบถามปรากฏว่าค่าตอบแทนประจำตำแหน่งจะได้รับทุกเดือน สำหรับเบี่ยขยันจะได้ประมาณ 10 เดือน ใน 1 ปี</p>		
<p>ค่าใช้จ่ายสำหรับผู้จัดการสายจากการปฏิบัติงานต่อวันคือ</p>		
<p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการเดินรถ</u></p>		
<p>- เงินเดือนเฉลี่ยเดือนละ 3,540 บาท เฉลี่ยวันละ $= (21 \times 3,540 \times 12) \div 365 = 2,444.05$ บาท</p>		
<p>- ค่าครองชีพเดือนละ 400 บาท เฉลี่ยวันละ $= (21 \times 400 \times 12) \div 264 = 381.82$ บาท</p>		
<p>- เบี้ยขยันเดือนละ 150 บาท เฉลี่ยวันละ $= (150 \times 10 \times 21) \div 264 = 119.32$ บาท</p>		
<p>- ค่าเบี่ยเสี่ยงวันละ 25 บาท รวมวันละ $= 25 \times 21$ บาท $= 525.-$ บาท</p>		
<p>- ค่าตอบแทนประจำตำแหน่งเดือนละ 300 บาท เฉลี่ยวันละ $= (300 \times 21 \times 12) \div 264 = 286.36$ บาท</p>		
<p>รวมค่าใช้จ่ายสำหรับผู้จัดการสายที่ปฏิบัติงานใน 1 วัน $= 3,756.55$ บาท</p>		
<p>ค่าใช้จ่ายสำหรับผู้จัดการสายที่ปฏิบัติงานใน 1 วันต่อรถยนต์ 1 คัน $= 3,756.55 \div 662 = 5.67$ บาท</p>		
<p>ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับผู้จัดการสายที่ปฏิบัติงานต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร $= 5.67 \div 213$ บาท</p>	0	03
<p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการอำนวยความสะดวก</u></p>		
<p>เงินเดือนของผู้จัดการสายที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานใน 1 วัน $= (2,444.05 \times 101) \div 264 = 935.03$ บาท</p>		
<p>เงินเดือนของผู้จัดการสายที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานใน 1 วันต่อรถ 1 คัน $= 935.03 \div 662 = 1.41$ บาท</p>		
<p>ดังนั้นเงินเดือนของผู้จัดการสายที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานสำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร $= 1.41 \div 213$ บาท</p>	0	01

ตารางที่ 23 การคำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ช่วยผู้จัดการสายของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ
สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร

รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
<p>ผู้ช่วยผู้จัดการสายมีทั้งหมด 14 คน จากการสอบถามได้รับเบี้ยขยัน ประมาณปีละ 10 เดือน</p> <p>ค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ช่วยผู้จัดการสายที่ปฏิบัติงานต่อวันคือ</p> <p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการเดินรถ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - เงินเดือนเฉลี่ยเดือนละ 3,270 บาท เฉลี่ยวันละ = $(14 \times 3,270 \times 12) \div 365$ = 1,505.10 บาท - ค่าครองชีพเดือนละ 400 บาท เฉลี่ยวันละ = $(14 \times 400 \times 12) \div 365$ = 254.54 บาท - เบี้ยขยันเดือนละ 150 บาท ได้รับ 10 เดือน เฉลี่ยวันละ = $(14 \times 150 \times 10) \div 365$ = 79.54 บาท - ค่าเบี้ยเลี้ยงวันละ 25 บาท รวมวันละ = 14×25 = 350.- บาท <p>รวมค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ช่วยผู้จัดการสายที่ปฏิบัติงานใน 1 วัน = 2,189.18 บาท</p> <p>ค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ช่วยผู้จัดการสายที่ปฏิบัติงานใน 1 วัน ต่อรถยนต์ 1 คัน = $2,189.18 \div 662$ = 3.31 บาท</p> <p>ดังนั้นค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ช่วยผู้จัดการสายที่ปฏิบัติงานต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร = $3.31 \div 213$</p>	<p style="text-align: right;">0 02</p>
<p><u>ค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นต้นทุนในการชานวการ</u></p> <p>เงินเดือนของผู้ช่วยผู้จัดการสายที่ไม่ได้มาปฏิบัติงาน ใน 1 วัน = $(1,505.10 \times 101) \div 264$ = 575.81 บาท</p> <p>เงินเดือนของผู้ช่วยผู้จัดการสายที่ไม่ได้มาปฏิบัติงาน ใน 1 วันต่อรถ 1 คัน = $575.81 \div 662$ = 0.87 บาท</p> <p>ดังนั้นเงินเดือนของผู้ช่วยผู้จัดการสายที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานสำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตร = $0.87 \div 213$</p>	<p style="text-align: right;">0 01</p>

จากการประมาณค่าใช้จ่ายของพนักงานที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ปรากฏว่าค่าใช้จ่ายของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทพนักงานประจำรายวันมีรายได้ต่อกิโลเมตรสูงกว่าพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทพนักงานประจำรายเดือน เนื่องจากได้ให้ข้อสมมติฐานว่าพนักงานทั้ง 2 ประเภทมีเวลาทำงานในรอบปีเท่ากันคือปีละ 264 วัน ซึ่งตามข้อเท็จจริงแล้วพนักงานประเภทประจำรายเดือนอาจมีการใช้สิทธิการลาป่วยและลาภิก มากกว่าที่ประมาณการไว้ ซึ่งพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทนี้จะยังคงได้รับเงินเดือนเต็มจำนวน ในขณะที่พนักงานประเภทประจำรายวันจะไม่ได้รับค่าจ้างถ้ามิได้มาทำงาน ประกอบกับข้อสมมติฐานที่กำหนดให้พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทประจำรายวัน ได้รับเงินส่วนแบ่งจากรายได้ค่าโดยสารในแต่ละวันที่ปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นเงินรายได้ค่อนข้างสูงในแต่ละวันโดยถือว่ารถยนต์ทุกคันมีรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย 2,400 บาทต่อวันต่อคัน แต่ตามข้อเท็จจริงแล้วรายได้ค่าโดยสารมิได้เป็นจำนวน 2,400 บาทต่อวันทุกคัน ดังนั้นการประมาณค่าใช้จ่ายพนักงานในการเดินรถตามตารางที่ 16 ถึงตารางที่ 23 ดังกล่าวข้างต้นจึงเป็นเพียงการประมาณการด้วยยอดเฉลี่ยของผลการดำเนินงานในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2524 ซึ่งมีรายได้ต่อคันวันละ 2,400 บาท และรถยนต์โดยสารแต่ละคันวิ่งได้ระยะทางวันละ 213 กิโลเมตร ถ้าข้อมูลแตกต่างไปจากข้อกำหนดนี้ ต้นทุนย่อมแตกต่างกันไปด้วย

การที่องค์การฯ ใช้พนักงานประเภทต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานจะทำให้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในส่วนที่เป็นต้นทุนในการเดินรถและต้นทุนในการอำนวยความสะดวกต่อ 1 กิโลเมตร แตกต่างกันออกไปดังนี้คือ

กรณี 1 พลังงานฮับรถและพลังงานเก็บค่าโดยสารเป็นพลังงานประเภทประจำรายเดือน

รายการ	บาท/กิโลเมตร		
	ส่วนของต้นทุน ในการเดินรถ	ส่วนของต้นทุน ในการอำนวยความสะดวก	รวม
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงานในการเดินรถ			
พลังงานฮับรถ(รายละเอียดตารางที่ 16)	1.23	0.23	1.46
พลังงานเก็บค่าโดยสาร (รายละเอียด ตารางที่ 18)	0.93	0.17	1.10
นายตรวจ (รายละเอียดตารางที่ 20)	0.23	0.04	0.27
นายท่า (รายละเอียดตารางที่ 21)	0.09	0.02	0.11
ผู้จัดการสาย (รายละเอียดตาราง ที่ 22)	0.03	0.01	0.04
ผู้ช่วยผู้จัดการสาย (รายละเอียด ตารางที่ 23)	0.02	0.01	0.03
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงานในการ- เดินรถ	2.53	0.48	3.01

กรณีที่ 2 พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานประเภทประจำรายวัน

บาท/กิโลเมตร

รายการ	ส่วนของต้นทุน ในการเดินรถ	ส่วนของต้นทุน ในการอำนวยความสะดวก	รวม
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ			
พนักงานขับรถ(รายละเอียดตารางที่ 17)	1.73	0.03	1.76
พนักงานเก็บค่าโดยสาร (รายละเอียดตารางที่ 19)	1.25	0.03	1.28
นายตรวจ (รายละเอียดตารางที่ 20)	0.23	0.04	0.27
นายท่า (รายละเอียดตารางที่ 21)	0.09	0.02	0.11
ผู้จัดการสาย (รายละเอียดตารางที่ 22)	0.03	0.01	0.04
ผู้ช่วยผู้จัดการสาย (รายละเอียดตารางที่ 23)	0.02	0.01	0.03
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	3.35	0.14	3.49

กรณีที่ 3 พนักงานขับรถประจำรายเดือน และพนักงานเก็บค่าโดยสารประจำรายวัน

รายการ	บาท/กิโลเมตร		
	ส่วนของต้นทุน ในการเดินรถ	ส่วนของต้นทุน ในการอำนวยความสะดวก	รวม
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ			
พนักงานขับรถ (รายละเอียดตารางที่ 16)	1.23	0.23	1.46
พนักงานเก็บค่าโดยสาร (รายละเอียดตารางที่ 19)	1.25	0.03	1.28
นายตรวจ (รายละเอียดตารางที่ 20)	0.23	0.04	0.27
นายท่า (รายละเอียดตารางที่ 21)	0.09	0.02	0.11
ผู้จัดการสาย (รายละเอียดตารางที่ 22)	0.03	0.01	0.04
ผู้ช่วยผู้จัดการสาย (รายละเอียดตารางที่ 23)	0.02	0.01	0.03
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	2.85	0.34	3.19

กรณี 4 พนักงานขับรถประจำรายวัน และพนักงานเก็บค่าโดยสารประจำรายเดือน

รายการ	บาท/กิโลเมตร		
	ส่วนของต้นทุน ในการเดินรถ	ส่วนของต้นทุน ในการอำนวยความสะดวก	รวม
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ			
พนักงานขับรถ (รายละเอียดตารางที่ 17)	1.73	0.03	1.76
พนักงานเก็บค่าโดยสาร (รายละเอียด ตารางที่ 18)	0.93	0.17	1.10
นายตรวจ (รายละเอียดตารางที่ 20)	0.23	0.04	0.27
นายท่า (รายละเอียดตารางที่ 21)	0.09	0.02	0.11
ผู้จัดการสาย (รายละเอียดตารางที่ 22)	0.03	0.01	0.04
ผู้ช่วยผู้จัดการสาย (รายละเอียดตาราง ที่ 23)	0.02	0.01	0.03
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	3.03	0.28	3.31

สำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินทางประเภทอื่นต่อกิโลเมตรอาจจะประมาณได้ดังมีคือ

1. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งที่เป็นรถขององค์การฯ เอง และรถเช่าจากบุคคลภายนอก ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเอง ดังนั้นในระยะเริ่มแรกของการดำเนินงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประมาณว่ารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศจะมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 1 ลิตรต่อระยะทางวิ่ง 1.75 กิโลเมตร แต่เมื่อเวลาได้ผ่านมาสภาพรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศที่ใช้อยู่มีสภาพทรุดโทรมลงไป จึงได้มีการประมาณการใช้น้ำมันสำหรับรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศใหม่เป็นอัตราน้ำมันเชื้อเพลิง 1 ลิตรต่อระยะทางวิ่ง 1.63 กิโลเมตร สำหรับการประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในที่นี่จะใช้สถิติการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประจำเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2524 เป็นเกณฑ์ในการคำนวณ จากตารางที่ 15 ปรากฏว่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ย 1 ลิตรต่อการวิ่งระยะทาง 1.70 กิโลเมตร หรือระยะทาง 1 กิโลเมตร จะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ย 0.588 ลิตร (ซึ่งนับว่าเป็นผลดี เพราะอัตราการใช้น้ำมันยังคงต่ำกว่าที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประมาณไว้) น้ำมันเชื้อเพลิงราคาสิตรละ 7.39 บาท ดังนั้นต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อ 1 กิโลเมตร = 0.59×7.39 บาท = 4.36 บาท

2. ค่าเช่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องจ่ายเงินค่าเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศในอัตราที่คงที่ทุกวัน โดยเสียค่าเช่าในอัตราคันละ 745 บาทต่อวัน รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ 1 คัน วิ่งได้ระยะทางประมาณ 213 กิโลเมตร (ตามตารางที่ 15) ดังนั้นต้นทุนค่าเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศต่อ 1 กิโลเมตร = $745 \div 213$ บาท = 3.50 บาท

3. ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียน โดยเฉลี่ยค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนมีอัตรา 7.95 บาทต่อวันต่อคัน¹ (ระยะทางวิ่งเฉลี่ยคันละ 213 กิโลเมตรต่อวัน) ดังนั้นต้นทุน

¹ กองบัญชีและการเงิน เขตการเดินทางปรับอากาศ

ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อกิโลเมตร = $7.95 \div 213$
 = 0.04 บาท

4. ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา ระหว่างรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การฯ และรถเข้ามีความแตกต่างกันเนื่องจากสัญญาได้ระบุดราค่าจ้างไว้แตกต่างกัน แต่ต้องผูกพันในการชำระค่าซ่อมเป็นการคงที่ทุกวัน แม้จะมีได้นำรถยนต์โดยสารนั้นออกวิ่งก็ตาม

ก. รถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีอัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษากำหนดไว้เป็น 2 อัตรา ดังนี้คือ

- ค่าจ้างเหมาซ่อมแซมและบำรุงรักษา มีอัตราค่าจ้างเฉลี่ยคันละ 684.25 บาทต่อวัน เฉลี่ยค่าใช้จ่ายต่อ 1 กิโลเมตร
 = $684.25 \div 213 = 3.21$ บาท
- ค่าวิ่งเกินระยะทาง (ถ้ามีการวิ่งเกินระยะทาง 6,200 กิโลเมตรต่อเดือน) จะต้องชำระค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มจากอัตราที่กล่าวข้างต้นอีก จำนวนระยะทางที่วิ่งเกิน = $(213 \times 30) - 6,200$
 = 190 กิโลเมตร ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์โดยสารปรับอากาศเฉพาะส่วนที่วิ่งเกินระยะทางเฉลี่ยกิโลเมตรละ 2.10 บาท ดังนั้นค่าวิ่งเกินระยะทางเท่ากับ $190 \times 2.10 = 399$ บาทต่อคันต่อเดือน หรือ 13.30 บาทต่อคันต่อวัน หรือ 0.06 บาทต่อกิโลเมตรที่วิ่งเกิน

รวมเป็นค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อ 1 กิโลเมตร เท่ากับ $3.21 + 0.06$ เท่ากับ 3.27 บาท

ข. รถเข้าปรับอากาศ อัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์เข้าปรับอากาศกำหนดไว้เป็น 2 อัตรา เช่นเดียวกันคือ

- ค่าจ้างเหมาซ่อมแซมและบำรุงรักษา เมื่อเริ่มสัญญากำหนดอัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาในอัตราวันละ 575 บาทต่อคัน แต่ในปัจจุบันบริษัทผู้รับจ้างได้ขอขึ้นอัตราค่าจ้างนี้อีก 18% เป็นอัตรา

ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาวันละ 678 บาทต่อคัน¹ หรือเฉลี่ย
เป็นค่าใช้จ่ายต่อ 1 กิโลเมตร เท่ากับ $678 \div 213$ เท่ากับ 3.18
บาท

- ค่าวิ่งเกินระยะทาง ถ้าได้มีการวิ่งเกินระยะทาง 208 กิโลเมตร
ต่อวัน จะต้องชำระค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์เพิ่มจาก
อัตราข้างต้นอีก ในอัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษา 3.00 บาท
ทุกระยะทางที่เพิ่มขึ้น 1 กิโลเมตร ดังนั้นค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุง
รักษาเนื่องจากการวิ่งเกินระยะทางเท่ากับ $(213 - 208) \times 3$
เท่ากับ 15 บาท หรือ 0.07 บาทต่อกิโลเมตร

รวมเป็นค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์เข้าปรับอากาศต่อ 1 กิโลเมตร
เท่ากับ $3.18 + 0.07$ เท่ากับ 3.25 บาท

5. ค่าเสื่อมราคารถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ในอัตรา 394.52 บาทต่อวันต่อคัน หรือเท่ากับ $394.52 \div 213$ เท่ากับ 1.85 บาทต่อกิโลเมตร
สำหรับรถยนต์ 1 คัน

6. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการอำนวยความสะดวกการเดินรถ นอกจากจะมี
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ของพนักงานระดับผู้บริหารและพนักงานประจำ
เขตการเดินรถปรับอากาศ ยังรวมถึงค่าใช้จ่ายสำหรับเงินเดือนหรือค่าจ้างของพนักงานในการ
เดินรถที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานตามปกติ แต่ยังคงได้รับเงินเดือนหรือค่าจ้างเต็มจำนวนด้วย

เนื่องจากได้มีการปรับปรุงอัตราเงินเดือนและค่าจ้างขึ้นใหม่โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่ 1
มกราคม พ.ศ. 2525 จึงเป็นเหตุให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจ่ายค่าจ้างรวมทั้งสวัสดิการ
ต่าง ๆ ของพนักงานธุรการในเขตการเดินรถประจำทางปรับอากาศเพิ่มขึ้นเป็นเงินรวมทั้งสิ้น

¹ กองบัญชีและการเงิน เขตการเดินรถปรับอากาศ โดยอัตรานี้เมื่อพิจารณาณงวดที่แล้ว
ได้มีผลใช้ย้อนหลังตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2524.

1,166,512 บาทต่อเดือน¹ ในการประมาณค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของเขตการเดินรถประจำทางปรับอากาศซึ่งใช้จำนวนเงินดังกล่าวข้างต้นเป็นเกณฑ์ในการปันส่วนเป็นต้นทุนของรถยนต์แต่ละคัน เนื่องจากค่าใช้จ่ายส่วนนี้ค่อนข้างคงที่หรือมีจำนวนเงินใกล้เคียงกันมากในแต่ละเดือน ดังนั้นค่าใช้จ่ายของพนักงานธุรการในเขตการเดินรถปรับอากาศเฉลี่ยกิโลเมตรละ $\frac{1,166,512}{622 \times 213 \times 31}$

เท่ากับ 0.27 บาท ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการอำนวยความสะดวกการเดินรถจะต้องรวมค่าใช้จ่ายเงินเดือนและค่าจ้างของพนักงานในการเดินรถที่ไม่ได้มาปฏิบัติงานด้วยตามลักษณะของการใช้พนักงานในแต่ละกรณี ดังนั้นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการอำนวยความสะดวกจะเป็นจำนวนเงินดังนี้

ก. ใช้พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานประเภทประจำรายเดือน ค่าใช้จ่ายของพนักงานในการอำนวยความสะดวกการเดินรถ เท่ากับ $0.27 + 0.48$ เท่ากับ 0.75 บาทต่อกิโลเมตร

ข. ใช้พนักงานขับรถและเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานประเภทประจำรายวัน ค่าใช้จ่ายของพนักงานในการอำนวยความสะดวกการเดินรถเท่ากับ $0.27 + 0.14$ เท่ากับ 0.41 บาทต่อกิโลเมตร

ค. ใช้พนักงานขับรถประเภทประจำรายเดือน และพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทประจำรายวัน ค่าใช้จ่ายของพนักงานในการอำนวยความสะดวกการเดินรถ เท่ากับ $0.27 + 0.34$ เท่ากับ 0.61 บาทต่อกิโลเมตร

ง. ใช้พนักงานขับรถประเภทประจำรายวัน และพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทประจำรายเดือน ค่าใช้จ่ายของพนักงานในการอำนวยความสะดวกการเดินรถเท่ากับ $0.27 + 0.28$ เท่ากับ 0.55 บาทต่อกิโลเมตร

¹ ค่าใช้จ่ายของเดือนมกราคม พ.ศ. 2525.

7. ค่าเช่าตู้ซ่อมและลานจอดรถยนต์ เป็นค่าใช้จ่ายในการเช่าสถานที่เพื่อใช้เป็นที่พักจอดรถพร้อมทั้งใช้เป็นสถานที่ซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชน-กรุงเทพฯ โดยใช้เป็นที่พักจอดรถโดยสารประจำทางปรับอากาศและรถโดยสารประจำทางธรรมดาด้วย

ตามที่ได้อธิบายมาแล้วในบทที่ 2 องค์การฯ มีสถานที่ใช้เป็นตู้ซ่อมและลานจอดรถยนต์โดยสารประจำทางทั้งที่ได้มีการตกลงค่าเช่าเรียบร้อยแล้วและที่ยังมิได้ตกลงค่าเช่า เฉพาะตู้ที่ใช้จอดรถโดยสารประจำทางปรับอากาศมีรวมทั้งสิ้น 7 แห่งด้วยกัน โดยมีอยู่ 4 แห่ง ที่ตกลงค่าเช่าสำหรับใช้เป็นลานจอดรถและตู้ซ่อม มีราคาค่าเช่าทั้งสิ้น 395,000 บาทต่อเดือน หรือเฉลี่ย 13,166.66 บาทต่อวัน หากได้ใช้จอดเติมสถานที่จะจอดรถยนต์ได้จำนวน 630 คัน¹ ดังนั้นค่าเช่าตู้ซ่อมลานจอดรถยนต์ต่อกิโลเมตร เท่ากับ $13,166.66 \div 630 \div 213$ เท่ากับ 0.10 บาทต่อวันสำหรับรถยนต์ 1 คัน

8. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เป็นค่าใช้จ่ายที่ช่วยส่งเสริมทางด้านการเดินทางรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างคงที่หรือมีจำนวนเงินใกล้เคียงกันในแต่ละเดือน ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการพิมพ์ ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปา ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสำนักงานต่าง ๆ (ในที่นี่ได้แยกค่าเช่าตู้ และลานจอดรถยนต์เป็นค่าใช้จ่ายอีกประเภทหนึ่ง) ดังนั้นในการประมาณการต้นทุนของค่าใช้จ่ายประเภทนี้ จึงใช้ค่าใช้จ่ายของเดือนมกราคม 2525 ซึ่งมีจำนวนเงินทั้งสิ้น 419,998.11 บาท² เป็นเกณฑ์ในการประมาณการ ดังนั้นค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ต่อวันเท่ากับ $13,548.33$ บาท หรือเฉลี่ยต่อ 1 กิโลเมตร เท่ากับ $13,548.33 \div 662 \div 213$ เท่ากับ 0.10 บาท

การประมาณค่าใช้จ่ายตามที่กล่าวมาข้างต้นนี้ เป็นการประมาณโดยใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ เช่น เมื่อเกิดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถเช่าและค่าเสื่อมราคารถยนต์ขององค์การฯ แล้วจะต้องนำออกวิ่งบริการ การเช่าสถานที่เป็นลานจอดรถและซ่อมบำรุงรักษา ได้มีการใช้เต็มพื้นที่เพื่อลดต้นทุนต่อคันหรือต่อกิโลเมตรของรายจ่ายด้านนี้ และยังเป็นการลดต้นทุนต่อคันหรือต่อกิโลเมตรของต้นทุนในการอำนวยความสะดวกด้วย ซึ่งการจะนำรถออกวิ่งบริการเป็นจำนวน

¹ กองแผนและประเมินผล องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ

² กองบัญชีและการเงิน เขตการเดินรถปรับอากาศ

เท่าใดต้องพิจารณาถึงความต้องการของผู้ใช้บริการเป็นปัจจัยสำคัญ

ผลจากการใช้พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารต่างกันก่อให้เกิดต้นทุน
แตกต่างกันตามตารางที่ 24 ซึ่งแสดงการเปรียบเทียบต้นทุนดังนี้คือ

ตารางที่ 24 การเปรียบเทียบต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรจำแนกตามประเภทของพนักงานในการเดินรถและตามประเภทรถขององค์การฯ และรถเช่า

ประเภทค่าใช้จ่าย	บาท/กิโลเมตร								
	พ.ช.ร.ประจำรายเดือน พ.ก.ส.ประจำรายเดือน		พ.ช.ร.ประจำรายวัน พ.ก.ส.ประจำรายวัน		พ.ช.ร.ประจำรายเดือน พ.ก.ส.ประจำรายวัน		พ.ช.ร.ประจำรายวัน พ.ก.ส.ประจำรายเดือน		
	รถขององค์การฯ	รถเช่า	รถขององค์การฯ	รถเช่า	รถขององค์การฯ	รถเช่า	รถขององค์การฯ	รถเช่า	
ต้นทุนในการเดินรถ									
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ	2 53	2 53	3 35	3 35	2 85	2 85	3 03	3 03	
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	4 36	4 36	4 36	4 36	4 36	4 36	4 36	4 36	
ค่าเช่ารถยนต์	- -	3 50	- -	3 50	- -	3 50	- -	3 50	
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	0 04	0 04	0 04	0 04	0 04	0 04	0 04	0 04	
ค่าล้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	3 27	3 25	3 27	3 25	3 27	3 25	3 27	3 25	
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	1 85	- -	1 85	- -	1 85	- -	1 85	- -	
รวมต้นทุนในการเดินรถ	12 05	13 68	12 87	14 50	12 37	14 -	12 55	14 18	
ต้นทุนในการอำนวยความสะดวก									
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	0 75	0 75	0 41	0 41	0 61	0 61	0 55	0 55	
ค่าเช่าตู้ซ่อมและลานจอดรถยนต์	0 10	0 10	0 10	0 10	0 10	0 10	0 10	0 10	
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	0 10	0 10	0 10	0 10	0 10	0 10	0 10	0 10	
รวมต้นทุนในการอำนวยความสะดวก	0 95	0 95	0 61	0 61	0 81	0 81	0 75	0 75	
รวมต้นทุนในการดำเนินงาน	13 -	14 63	13 48	15 11	13 18	14 81	13 30	14 93	

หมายเหตุ (1) พ.ช.ร. หมายถึงพนักงานขับรถ (2) พ.ก.ส. หมายถึง พนักงานเก็บค่าโดยสาร
(3) ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ใช้ทศนิยม 2 หลัก เพื่อความสะดวกแก่การคำนวณ

จากตารางที่ 24 ปรากฏว่าต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรสำหรับรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การจะมีต้นทุนต่ำกว่ารถยนต์เข้าปรับอากาศ เนื่องจากการประมาณต้นทุนตามวิธีณียรถยนต์ที่ประจำการจะนำออกวิ่งใช้งานทุกคันโดยไม่ให้ทิ้งไว้โดยเปล่าประโยชน์ ซึ่งตามข้อเท็จจริงแล้ว ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถขององค์การฯ จะสูงกว่ารถเข้า เพราะรถขององค์การฯ มีสภาพที่ทรุดโทรมคนใช้งานไม่ได้ แต่ก็ต้องมีค่าใช้จ่ายทางด้านการจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษา และค่าเสื่อมราคาโดยสำหรับรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ซึ่งผูกพันอยู่กับรถยนต์นั้นแม้จะไม่ได้ใช้งานก็ตาม

เนื่องจากพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารประเภทประจำรายวันมีรายได้ค่อนข้างสูง และถ้าเป็นพนักงานที่มีความขยันขันแข็งจะสามารถหารายได้ให้แก่ตนเองเป็นจำนวนมากในแต่ละเดือน โดยรายได้จะขึ้นอยู่กับความขยันของพนักงานผู้นั้น ซึ่งผิดกับพนักงานประเภทประจำรายเดือนจะได้รับเงินเดือนคงที่ทุกเดือนแม้จะไม่ได้ทำงานก็ตาม ดังนั้นองค์การฯ จึงได้ให้สิทธิพนักงานประจำรายเดือนที่มีความประสงค์จะเปลี่ยนสถานะมาเป็นพนักงานประจำรายวันได้ ซึ่งในปัจจุบันนี้มีพนักงานประจำรายเดือนเพียง 30% และเป็นพนักงานประจำรายวันเสีย 70% ดังนั้นในการประมาณค่าใช้จ่ายของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ควรใช้วิธีการเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพื่อหายอดเฉลี่ยที่คาดว่าจะเป็นไปได้สำหรับค่าใช้จ่ายเหล่านี้ คือ

1. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานขับรถ พนักงานขับรถ 1 คนจะมีรายได้จากการเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักจากพนักงานประจำรายวันและพนักงานประจำรายเดือน

$$\frac{(30 \times 1.23) + (70 \times 1.73)}{100} = 1.58 \text{ บาทต่อ 1 กิโลเมตร}$$

2. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเก็บค่าโดยสาร ซึ่งมีอัตราพนักงานประจำรายเดือน 30% และพนักงานประจำรายวันจำนวน 70% เช่นเดียวกับพนักงานขับรถ ดังนั้นรายได้ของพนักงานเก็บค่าโดยสาร 1 คน เมื่อเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักแล้วจะ

$$= \frac{(30 \times 0.93) + (70 \times 1.25)}{100}$$

= 1.15 บาท ต่อกิโลเมตร

3. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารไม่มาทำงาน เมื่อเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักจากพนักงานประเภทประจำรายวันและประจำรายเดือนแล้ว จะปรากฏเป็นค่าใช้จ่ายส่วนนี้ ดังนี้คือ

$$\text{- เนื่องจากพนักงานขับรถ} = \frac{(30 \times 0.23) + (70 \times 0.03)}{100} = 0.09 \text{ บาทต่อกิโลเมตร}$$

$$\text{- เนื่องจากพนักงานเก็บค่าโดยสาร} = \frac{(30 \times 0.17) + (70 \times 0.03)}{100} = 0.07 \text{ บาทต่อกิโลเมตร}$$

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตร โดยประมาณของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศตามวิธีการประมาณอย่างต้นได้แสดงไว้ในตารางที่ 25

ตารางที่ 25

การประมาณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

บาท/กิโลเมตร

ประเภทค่าใช้จ่าย	รถองค์การฯ		รถเช่า	
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการเดินรถ				
พนักงานขับรถ	1	58	1	58
พนักงานเก็บค่าโดยสาร	1	15	1	15
นายตรวจ, นายท่า, ผู้จัดการสาย และผู้ช่วยผู้จัดการสาย	0	37	0	37
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	4	36	4	36
ค่าเช่ารถยนต์	-	-	3	50
ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์	0	04	0	04
ค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์	3	27	3	25
ค่าเสื่อมราคารถยนต์	1	85	-	-
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการอำนวยความสะดวกการเดินรถ*	0	51	0	51
ค่าเช่าตู้ขอมลานจอดรถยนต์	0	10	0	10
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	0	10	0	10
รวมต้นทุนในการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถยนต์โดยสาร ประจำทางปรับอากาศ	13	33	14	96

หมายเหตุ * ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการอำนวยความสะดวกการเดินรถ สำหรับรถขององค์การฯ และรถเช่า

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานธุรการ :	0.27	บาท/กิโลเมตร
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานขับรถ ไม่มาทำงาน	0.09	"
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเก็บ ค่าโดยสารที่ไม่มาทำงาน	0.07	"
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนายตรวจ นายท่า ผู้จัดการสายและผู้ช่วยผู้จัดการ ที่ไม่มาทำงาน	0.08	"
รวม	0.51	

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารทั้งรถขององค์การฯ และรถเช่า ที่ได้ประมาณขึ้นตามตารางที่ 25 เป็นการประมาณโดยมิได้คำนึงถึงระยะทางสูญเสียเปล่า เพราะระยะทางสูญเสียเปล่าของรถองค์การฯ แต่ละคันมีความไม่แน่นอน แต่สามารถเปรียบเทียบต้นทุนต่อกิโลเมตรที่ประมาณขึ้นนี้กับต้นทุนต่อกิโลเมตรที่วิ่งตลอดเส้นทางในตารางที่ 5 เพื่อหาสาเหตุของความแตกต่างได้ และปรากฏว่าต้นทุนจากการประมาณขึ้นมีจำนวนสูงกว่าต้นทุนต่อกิโลเมตรที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2523- พฤษภาคม พ.ศ. 2524 พอจะสรุปสาเหตุได้ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของเขตการเดินรถ ทั้งพนักงานธุรการและพนักงานในการเดินรถ มีค่าใช้จ่ายสูงกว่าเดิมเนื่องมาจากการปรับปรุงอัตราค่าจ้างและเงินเดือนขึ้นใหม่เมื่อ 1 มกราคม พ.ศ. 2525

2. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ประมาณการสูงกว่าที่เกิดขึ้นจริง เนื่องจากได้มีการเปลี่ยนแปลงราคาโดยปรับจากราคาสีตรละ 6.54 บาท เป็นสีตรละ 7.39 บาท

3. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาสำหรับรถเช่ามีอัตราสูงกว่าเดิม เนื่องจากได้มีการปรับปรุงค่าจ้างในอัตราใหม่ โดยเพิ่มขึ้น 18% จากอัตราเดิมที่ได้กำหนดไว้

ต้นทุนต่อกิโลเมตรที่ได้ประมาณขึ้นนี้ ไม่ได้มีเฉพาะค่าใช้จ่ายที่สูงจากค่าใช้จ่ายเดิม แต่จะมีบางเส้นทางมีค่าใช้จ่ายเดิมสูงกว่าค่าใช้จ่ายที่ได้ประมาณขึ้น เนื่องจากเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ แม้จะมีได้นำรถออกวิ่งก็ยังคงต้องจ่ายค่าใช้จ่ายนี้ จึงเป็นผลให้ต้นทุนต่อกิโลเมตร โดยเฉลี่ยสูงกว่าที่ประมาณการไว้ เช่นค่าเสื่อมราคารถยนต์ ค่าธรรมเนียมภาษีต่อทะเบียนรถยนต์ จะมีจำนวนค่าใช้จ่ายต่อกิโลเมตรสูงหรือต่ำขึ้นอยู่กับจำนวนกิโลเมตรที่วิ่งได้ แต่สำหรับการประมาณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรที่ได้ประมาณขึ้นนี้เป็นการใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ ได้ประสิทธิภาพของทรัพย์สินนั้น ๆ

ต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศที่ได้
ประมาณขึ้นนี้ อาจใช้เป็นข้อมูลสำหรับเปรียบเทียบกับต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงเพื่อหาจุดรู้ว่ไหลของ
ค่าใช้จ่ายบางประเภท อีกทั้งยังเป็นข้อมูลที่จะใช้เปรียบเทียบว่าการใช้รถยนต์ประเภทใดก่อให้เกิด
เกิดต้นทุนต่ำสุด ซึ่งตามความเป็นจริงแล้วแม้การประมาณต้นทุนนี้จะได้ผลปรากฏว่าการใช้รถ
องค์การก่อให้เกิดต้นทุนต่ำกว่ารถเช่า แต่ก็ไม่สามารถนำรถขององค์การฯ ออกมาวิ่งได้ เพราะ
มีสภาพที่ทรุดโทรมจนใช้การไม่ได้ต้องปล่อยทิ้งไว้ในอู่หลายคันด้วยกัน ดังนั้นการประมาณต้นทุนการ
ดำเนินงานต่อกิโลเมตรทั้งรถขององค์การฯ และรถเช่า จึงเป็นการประมาณในกรณีที่รถยนต์ทุกคัน
มีประสิทธิภาพเท่ากัน และค่าใช้จ่ายก็ใช้ข้อมูลค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในการเดินรถเดือนมิถุนายน 2524
ซึ่งข้อเท็จจริงนี้ได้จะเป็นเช่นนี้ตลอดไป ดังนั้นหากได้มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลเหล่านี้ก็จะต้องมีการ
ประมาณต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรขึ้นใหม่เช่นกัน