

## บทที่ 3

### ค่าใช้จ่ายคงที่

#### 3.1 ส่วนประกอบของค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Costs)

ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Costs) หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในทุกกรณีไม่ว่าจะมีการใช้รถบรรทุกหรือไม่ก็ตาม ประกอบด้วยค่าใช้จ่าย 5 ประเภท ดังนี้

- ต้นทุนราคารถบรรทุก (Truck Capital Costs)
- ค่าป้ายทะเบียนและภาษีผู้ใช้รถ (Vehicle Registration Fees)
- ค่าจ้างพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานผู้ช่วย (Crew Salaries and Allowances)
- ค่าใช้จ่ายสำนักงาน (Overhead Costs)
- ค่าประกันภัยประจำปี (Annual Insurance Costs)

#### 3.2 การรวบรวมข้อมูล

##### 3.2.1 ประเภทของข้อมูล

ประเภทของข้อมูลของการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

- ข้อมูลปฐมภูมิ คือ ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจในภาคสนาม ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากการสอบถามผู้ผลิต ผู้ประกอบการรถบรรทุก หรือพนักงานขับรถบรรทุกโดยตรง ข้อมูลเหล่านี้ได้แก่ ราคารถบรรทุก มูลค่าเงินเดือน เบี้ยเลี้ยงของพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานผู้ช่วย ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าประกันภัยประจำปี เป็นต้น
- ข้อมูลทุติยภูมิ คือ ข้อมูลที่ได้ทำการศึกษาหรือเก็บรวบรวมไว้โดยหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานราชการและองค์กรเอกชน เช่น อัตราภาษีขาเข้า อัตราภาษีสรรพสามิต อัตราราคาค่าขึ้นส่วนอุปกรณ์รถบรรทุก (CKD) ค่าป้ายทะเบียนและภาษีผู้ใช้รถ ค่าประกันภัยประจำปี เป็นต้น

### 3.2.2 แหล่งที่มาของข้อมูล

แหล่งที่มาของข้อมูล แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

- **หน่วยงานเอกชน ได้แก่**
  - บริษัทตัวแทนจำหน่ายรถบรรทุก ที่ได้เลือกมาใช้เป็นตัวแทนในการศึกษานี้ ได้แก่ บริษัท ตรีเพชรอีซูซุเซลส์ จำกัด บริษัท ไทยอีโนมอเตอร์เซลส์ จำกัด
  - ตัวแทนจำหน่ายรถบรรทุก ได้แก่ บริษัท อีซูซุอีจวอนโตกรุงเทพฯ จำกัด บริษัท ตั้งฮั่วซิงกรุงเทพ จำกัด
  - คู่ประกอบตัวถังรถบรรทุก ได้แก่ บริษัท สามมิตรมอเตอร์ส์แมนูแฟคเจอร์ จำกัด และ หจก. พี.ซี.เอ็ม. บอร์ดี้คาร์
  - บริษัท KAMPSAX INTERNATIONAL A/S , NECCO , DECONS
  - Japan International Cooperation Agency (JICA)
  - RENARDET S.A. SAUTI AND PARTNERS
  
- **หน่วยงานราชการ ได้แก่**
  - กรมทางหลวง
  - กรมการขนส่งทางบก
  - กรมศุลกากร
  - กรมสรรพสามิต
  - กรมสรรพากร
  - กรมการประกันภัย
  - กรมการค้าภายใน
  - กระทรวงคมนาคม

### 3.3 ต้นทุนราคารถบรรทุก (Truck Capital Costs)

ต้นทุนราคารถบรรทุกหรือค่าใช้จ่ายในการลงทุน จะเป็นการคำนวณมูลค่าของรถบรรทุกในแต่ละปี โดยจะทำการพิจารณาถึงค่าเสื่อมราคาและอัตราดอกเบี้ย ข้อมูลพื้นฐานที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนราคารถบรรทุก คือ

#### 3.3.1 ราคารถบรรทุก (Truck Price)

รถบรรทุกในประเทศไทยจะมีลักษณะการประกอบใน 2 ลักษณะ คือ

- Completely Build Up (CBU) คือ ประกอบสำเร็จและนำเข้ามาเป็นตัวรถบรรทุกทั้งคัน
- Completely Knocked Down (CKD) คือนำเข้ามาเป็นชิ้นส่วนต่าง ๆ แล้วนำมาประกอบเป็นรถบรรทุกด้วยโรงงานภายในประเทศ

ก่อนปี พ.ศ. 2519 รถบรรทุกในประเทศไทยจะมีลักษณะการประกอบแบบ CBU แต่หลัง พ.ศ. 2519 รัฐบาลได้มีการส่งเสริมให้มีการประกอบรถบรรทุกเองภายในประเทศ ด้วยการลดภาษีการนำเข้า ทำให้บริษัทที่จำหน่ายรถบรรทุกนิยมที่จะสั่งชิ้นส่วนต่าง ๆ (CKD) แล้วนำเข้ามาประกอบเป็นรถบรรทุกด้วยโรงงานที่มีอยู่ภายในประเทศ

ราคารถบรรทุกที่ใช้ในการศึกษานี้จะได้จากการสอบถามบริษัทที่จำหน่ายรถบรรทุกตัวแทนจำหน่ายรถบรรทุก และผู้ประกอบการรถบรรทุก โดยราคารถบรรทุกที่ใช้ในการศึกษานี้จะเป็นราคาเฉลี่ยระหว่างรถบรรทุกยี่ห้อ ISUZU และ HINO ซึ่งเป็นยี่ห้อรถบรรทุกที่นิยมใช้มากในประเทศไทย

ราคารถบรรทุกทุกประเภท ที่ได้จากการสอบถามจะเป็นราคาที่ขายจริงตามท้องตลาด (Retail Price) ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายทางการเงิน สำหรับราคาทางเศรษฐกิจจะสามารถหาได้จากการหักภาษีนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์หรือ CKD และภาษีมูลค่าเพิ่ม ราคาเหล่านี้จะเป็นราคาที่ไม่รวมยาง เนื่องจากได้แยกค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เป็นค่าใช้จ่ายผันแปรแล้ว

จะพบว่าในการหาราคารถบรทุก จำเป็นที่จะต้องนำราคารถใหม่มาใช้อันสืบเนื่องมาจากการคิดราคาทางเศรษฐกิจ จะต้องนำภาษีทุกประเภทมาหักออกจากราคาซื้อขายจริงในท้องตลาดซึ่งภาษีของรถบรทุกเก่าไม่สามารถหาได้ จึงต้องตั้งสมมติฐานว่า ราคาที่ใช้ในการศึกษานี้จะเป็นราคารถบรทุกใหม่

ราคารถบรทุกในแต่ละประเภทที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นราคากลางปี พ.ศ. 2542 ซึ่งราคารถบรทุกที่จำหน่ายโดยบริษัทและตัวแทนจำหน่ายจะเป็นราคาที่รวมเฉพาะหัวแก๊งและแชสซีเท่านั้น ไม่รวมกะบะบรทุก (ผู้ประกอบการรถบรทุกต้องไปว่าจ้างให้ช่างทำการประกอบกะบะบรทุกและเพิ่มตัวพวงให้กับรถบรทุกพวง) ดังนั้นจึงต้องมีการรวมราคาในส่วนของกะบะบรทุกและในส่วนของตัวพวงในรถบรทุกพวง โดยวิธีการหาราคาทางเศรษฐกิจและราคาทางการเงินของรถบรทุกแต่ละประเภทแสดงได้ในตารางที่ 3.1 ถึงตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.1 ราคาทางเศรษฐกิจและราคาทางการเงินของรถบรรทุกแต่ละประเภทเฉพาะหัวแก้งและเซสซี

ประเภทรถบรรทุก	ราคา CIF	ภาษีนำเข้า (20%)	ภาษีมูลค่าเพิ่ม (7%)	ภาษีรวม	ราคาทาง เศรษฐกิจ	ราคาขายปลีก	ราคาทาง เศรษฐกิจ (ไม่รวมยาง)	ราคาทาง การเงิน (ไม่รวมยาง)
รถบรรทุก 6 ล้อ	383,600	76,720	32,220	108,940	591,050	700,000	566,930	647,200
รถบรรทุก 10 ล้อ	712,400	142,480	59,840	202,320	1,097,670	1,300,000	1,046,770	1,245,600
หัวลากรถกึ่งพ่วง	767,200	153,440	64,445	217,885	1,182,100	1,400,000	1,130,200	1,344,500

\* หน่วย:บาท

\* ราคากลางปี พ.ศ. 2542

ตารางที่ 3.2 ราคาทางเศรษฐกิจและราคาทางการเงินของอุปกรณ์ที่ทำการติดตั้งเพิ่มในรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	ชนิด ที่ทำการ ติดตั้งเพิ่ม	ราคาทาง เศรษฐกิจ	ภาษีมูลค่า เพิ่ม(7%)	ราคาทาง การเงิน	ราคาทาง เศรษฐกิจ (ไม่รวมยาง)	ราคาทาง การเงิน (ไม่รวมยาง)
รถบรรทุก 6 ล้อ	กระบะบรรทุก	93,460	6,540	100,000	-	-
รถบรรทุก 10 ล้อ	กระบะบรรทุก	186,920	13,080	200,000	-	-
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	กระบะบรรทุก	467,290	32,710	500,000	425,770	455,600
รถบรรทุกพ่วง	ตัวพ่วง	373,830	26,170	400,000	333,270	356,640

\* หน่วย:บาท

\* ราคากลางปี พ.ศ. 2542

ตารางที่ 3.3 ราคาทางเศรษฐกิจและราคาทางการเงินของรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	ราคาทางเศรษฐกิจ (บาท)	ราคาทางการเงิน (บาท)
รถบรรทุก 6 ล้อ	660,390	747,200
รถบรรทุก 10 ล้อ	1,233,690	1,445,600
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	1,555,970	1,800,100
รถบรรทุกพ่วง	1,566,960	1,802,240

\*ราคากลางปี พ.ศ.2542

### 3.3.2 อายุการใช้งานของรถบรรทุก (Truck Life)

อายุการใช้งานของรถบรรทุกในการศึกษานี้กำหนดให้มีค่าแปรเปลี่ยนไปตามน้ำหนักรวมของรถบรรทุกเพียงอย่างเดียว โดยไม่แปรเปลี่ยนไปตามความเร็วของรถบรรทุก จากการสอบถามกับผู้ประกอบการรถบรรทุกทำให้สามารถกำหนดอายุการใช้งานของรถบรรทุกแต่ละประเภทที่น้ำหนักรวมได้ดังตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 อายุการใช้งานรถบรรทุกแต่ละประเภทที่น้ำหนักรวมต่าง ๆ

ประเภทรถบรรทุก	น้ำหนักรวม (ตัน)	อายุการใช้งาน (ปี)
รถบรรทุก 6 ล้อ	น้อยกว่า 15 ตัน	12
	มากกว่าหรือเท่ากับ 15 ตัน	10
รถบรรทุก 10 ล้อ	น้อยกว่า 25 ตัน	12
	มากกว่าหรือเท่ากับ 25 ตัน	10
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	น้อยกว่า 45 ตัน	12
	มากกว่าหรือเท่ากับ 45 ตัน	10
รถบรรทุกพ่วง	น้อยกว่า 45 ตัน	12
	มากกว่าหรือเท่ากับ 45 ตัน	10

เนื่องจากของเขตของเวลาที่ใช้ในการศึกษาเพื่อหาผลประโยชน์ที่เกิดจากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถบรรทุก มีค่าเท่ากับ 15 ปี ทำให้อายุการใช้งานของรถบรรทุกไม่ครอบคลุม

ขอบเขตของเวลาดังกล่าว ดังนั้นจึงทำการกำหนดให้เมื่ออายุการใช้งานของรถบรรทุกถึงกำหนดแล้วผู้ประกอบการรถบรรทุกจะต้องซื้อรถบรรทุกชนิดเดิมมาทดแทนรถบรรทุกคันเก่า และเสียค่าใช้จ่ายเท่ากับที่ซื้อรถบรรทุกมาในตอนแรก

### 3.3.3 มูลค่าซากของรถบรรทุก (Salvage Value)

มูลค่าซากของรถบรรทุก คือมูลค่าของรถบรรทุกหลังจากอายุการใช้งานครบตามกำหนดแล้ว แต่ในประเทศไทยจะมีลักษณะการใช้งานรถบรรทุกไปเรื่อย ๆ จนกระทั่งรถบรรทุกไม่สามารถวิ่งบนถนนได้อีกต่อไป แล้วจึงหยุดใช้รถซึ่งอายุการใช้งานจะมากกว่าที่กำหนดไว้ในการศึกษา

ในการศึกษานี้จะอาศัยข้อมูลของกองวางแผน กรมทางหลวง เพื่อกำหนดมูลค่าซากของรถบรรทุก โดยจะกำหนดมูลค่าซากของรถบรรทุกให้เป็นสัดส่วนกับราคาของรถบรรทุกใหม่ ดังแสดงในตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.5 มูลค่าซากทางเศรษฐกิจและมูลค่าซากทางการเงินของรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	สัดส่วนของราคารถบรรทุก (%)	ราคารถบรรทุกทางเศรษฐกิจ (บาท)	ราคารถบรรทุกทางการเงิน (บาท)	มูลค่าซากทางเศรษฐกิจ (บาท)	มูลค่าซากทางการเงิน (บาท)
รถบรรทุก 6 ล้อ	15	660,390	747,200	99,060	112,080
รถบรรทุก 10 ล้อ	15	1,233,690	1,445,600	185,055	216,840
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	15	1,555,970	1,800,100	233,395	270,015
รถบรรทุกพ่วง	15	1,566,960	1,802,240	235,045	270,335

### 3.3.4 การคำนวณหาต้นทุนราคารถบรรทุก

ในการคำนวณหาต้นทุนราคารถบรรทุก จะต้องคำนวณหาต้นทุนของราคารถบรรทุกในแต่ละปีโดยใช้ราคารถบรรทุกคูณด้วยค่า Capital Recovery Factor (CR) หักออกด้วยมูลค่าซากรถบรรทุกคูณด้วย Sinking Fund Factor (SF) โดยสามารถแสดงความสัมพันธ์ได้ดังนี้

$$CR = \frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$$

$$SF = \frac{i}{(1+i)^n - 1}$$

$$\text{ต้นทุนราคารถบรรทุก} = A\left(\frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n - 1}\right) - S\left(\frac{i}{(1+i)^n - 1}\right)$$

โดยที่ A = ราคารถบรรทุกในแต่ละประเภทไม่รวมยาง (บาท)

i = อัตราดอกเบี้ย (%)

n = อายุการใช้งานของรถบรรทุก (ปี)

S = มูลค่าซากของรถบรรทุก ซึ่งเป็นสัดส่วนกับราคารถบรรทุก (บาท)

ในการพิจารณาหาต้นทุนราคารถบรรทุกจะกำหนดให้ต้นทุนแปรเปลี่ยนไปตามน้ำหนักรวมของรถบรรทุกอันเนื่องมาจากอายุการใช้งานของรถที่ไม่เท่ากันแต่จะไม่แปรเปลี่ยนตามความเร็วของรถบรรทุก

สำหรับอัตราดอกเบี้ย จะใช้ 12% สำหรับค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจ และ 17% สำหรับค่าใช้จ่ายทางการเงิน ต้นทุนราคารถบรรทุกต่อปีสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 3.6

เมื่อทำการหาต้นทุนราคารถบรรทุกต่อปีได้ จะทำการหารต้นทุนราคารถบรรทุกต่อปีด้วยระยะทางที่รถบรรทุกวิ่งใน 1 ปี (ตารางที่ 2.5) จะได้เป็นต้นทุนราคารถบรรทุกต่อระยะทาง 1 กิโลเมตรดังแสดงในตารางที่ 3.7

ตารางที่ 3.6 ต้นทุนราคารถบรรทุกต่อปีทางเศรษฐกิจและต้นทุนราคารถบรรทุกต่อปีทางการเงิน  
ของรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	น้ำหนักบรรทุกรวม (ตัน)	ต้นทุนราคารถบรรทุก ทางเศรษฐกิจ (บาท/ปี)	ต้นทุนราคารถบรรทุก ทางการเงิน (บาท/ปี)
รถบรรทุก 6 ล้อ	• น้อยกว่า 15 ตัน	102,508	146,376
	• มากกว่าหรือเท่ากับ 15 ตัน	111,231	155,388
รถบรรทุก 10 ล้อ	• น้อยกว่า 25 ตัน	141,498	283,192
	• มากกว่าหรือเท่ากับ 25 ตัน	207,794	300,628
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	• น้อยกว่า 45 ตัน	241,524	352,639
	• มากกว่าหรือเท่ากับ 45 ตัน	262,077	374,351
รถบรรทุกพ่วง	• น้อยกว่า 45 ตัน	243,230	353,058
	• มากกว่าหรือเท่ากับ 45 ตัน	263,928	374,796

ตารางที่ 3.7 ต้นทุนราคารถบรรทุกต่อกิโลเมตรทางเศรษฐกิจและต้นทุนราคารถบรรทุกต่อ  
กิโลเมตรทางการเงินของรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	น้ำหนักบรรทุกรวม (ตัน)	ต้นทุนราคารถบรรทุก ทางเศรษฐกิจ (บาท/กม.)	ต้นทุนราคารถบรรทุก ทางการเงิน (บาท/กม.)
รถบรรทุก 6 ล้อ	• น้อยกว่า 15 ตัน	2.563	3.659
	• มากกว่าหรือเท่ากับ 15 ตัน	2.781	3.885
รถบรรทุก 10 ล้อ	• น้อยกว่า 25 ตัน	2.253	3.332
	• มากกว่าหรือเท่ากับ 25 ตัน	2.445	3.537
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	• น้อยกว่า 45 ตัน	2.013	2.939
	• มากกว่าหรือเท่ากับ 45 ตัน	3.120	3.120
รถบรรทุกพ่วง	• น้อยกว่า 45 ตัน	2.027	2.942
	• มากกว่าหรือเท่ากับ 45 ตัน	2.199	3.123

### 3.4 ค่าป้ายทะเบียนและภาษีผู้ใช้รถ (Vehicle Registration Fees)

ตามพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการรถบรรทุก จะต้องชำระค่าใช้จ่ายเพื่อประกอบการ 3 ส่วนคือ

- ค่าธรรมเนียมในการยื่นขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ค่าธรรมเนียมในส่วนนี้จะ เป็นค่าใช้จ่ายแรกที่ผู้ประกอบการรถบรรทุกจะต้องยื่นชำระให้กับกรมการขนส่ง ทางบกเพื่อขออนุญาตในการประกอบการรถบรรทุก แต่ค่าธรรมเนียมนี้ผู้ประกอบการ รถบรรทุกจะชำระเพียงครั้งเดียวซึ่งจะมีค่าน้อยมากเมื่อนำมาคิดเทียบต่อระยะทาง 1 กิโลเมตรที่รถบรรทุกแต่ละชนิดวิ่ง ดังนั้นในการวิจัยนี้จึงไม่พิจารณาค่าใช้จ่าย ในส่วนนี้
- ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนขอป้ายทะเบียนรถบรรทุก จะเป็นค่าธรรมเนียมที่ผู้ ประกอบการรถบรรทุกจะต้องยื่นชำระให้กับกรมการขนส่งทางบกเพื่อขอป้ายทะเบียน รถบรรทุก ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ผู้ประกอบการรถบรรทุกจะทำการชำระเพียงครั้งเดียวซึ่ง จะมีค่าน้อยมากเมื่อนำมาคิดเทียบต่อระยะทาง 1 กิโลเมตรที่รถบรรทุกแต่ละชนิดวิ่ง ดังนั้นในการวิจัยนี้จึงไม่พิจารณาค่าใช้จ่ายในส่วนนี้
- ภาษีผู้ใช้รถบรรทุก จะเป็นค่าธรรมเนียมที่ผู้ประกอบการรถบรรทุกจะต้องยื่นชำระให้ กับกรมการขนส่งทางบกทุกปี โดยมีอัตราการชำระภาษีตามน้ำหนักของรถบรรทุก และภาษีผู้ใช้รถบรรทุกตั้งแต่ปีที่ 2 ถึงปีที่ 5 จะเสียเท่ากับปีแรก สำหรับในปีที่ 6 และ ปีที่ 7 จะมีอัตราการลดหย่อนไปตามสัดส่วนจนกระทั่งถึงปีที่ 10 จะเสียภาษีในอัตรา คงที่ตลอดอายุการใช้งานของรถบรรทุก เนื่องจากส่วนของค่าลดหย่อนจะน้อยมาก เมื่อนำมาคิดเทียบกับระยะทาง 1 กิโลเมตร ดังนั้นในการศึกษานี้จะทำการใช้ภาษีใน ปีแรกเท่านั้นมาใช้ในการพิจารณา และกำหนดให้เสียภาษีเท่ากันในทุก ๆ น้ำหนักของ รถบรรทุกเนื่องจากอัตราภาษีในแต่ละน้ำหนักรถบรรทุกไม่แตกต่างกันมากนัก ภาษี ต่อปีของผู้ใช้รถบรรทุกสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 3.8

ตารางที่ 3.8 ภาษีผู้ใช้รถบรรทุกต่อปีของรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	ภาษีผู้ใช้รถบรรทุก (บาท/ปี)
รถบรรทุก 6 ล้อ	4,350
รถบรรทุก 10 ล้อ	4,350
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	4,350
รถบรรทุกพ่วง	4,350

จะพบว่าภาษีผู้ใช้รถบรรทุกจะคิดเฉพาะค่าใช้จ่ายทางการเงินเท่านั้น เมื่อทำการหารภาษีผู้ใช้รถบรรทุกในแต่ละปีด้วยระยะทางที่รถบรรทุกวิ่งได้ใน 1 ปีจะได้ภาษีผู้ใช้รถบรรทุกต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร ดังตารางที่ 3.9

ตารางที่ 3.9 ภาษีผู้ใช้รถบรรทุกต่อกิโลเมตรทางการเงินของรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	ภาษีผู้ใช้รถบรรทุกทางการเงิน (บาท/กม.)
รถบรรทุก 6 ล้อ	0.109
รถบรรทุก 10 ล้อ	0.051
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	0.036
รถบรรทุกพ่วง	0.036

### 3.5 ค่าจ้างพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานผู้ช่วย (Crew Salaries and Allowances)

จากการสอบถามผู้ประกอบการรถบรรทุก พนักงานขับรถบรรทุก พนักงานผู้ช่วย และข้อมูลจากกองวางแผน กรมทางหลวง ทำให้ทราบถึงจำนวนพนักงานขับรถบรรทุก จำนวนพนักงานผู้ช่วยและค่าจ้างพนักงานในรถบรรทุกแต่ละประเภท สามารถแสดงได้ดังตารางที่ 3.10

ตารางที่ 3.10 จำนวนและค่าจ้างพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานผู้ช่วยในรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	จำนวนพนักงานขับรถ	เงินเดือน (บาท)	เบี้ยเลี้ยง (บาท)	จำนวนพนักงานผู้ช่วย	เงินเดือน (บาท)	เบี้ยเลี้ยง (บาท)
รถบรรทุก 6 ล้อ	1	5,000	3,000	1	3,500	-
รถบรรทุก 10 ล้อ	1	5,000	4,750	2	3,500	-
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	1	5,000	4,750	2	3,500	-
รถบรรทุกพ่วง	1	5,000	4,750	2	3,500	-

ค่าจ้างพนักงานขับรถและพนักงานผู้ช่วยจะประกอบไปด้วยเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยง โดยที่เงินเดือนนั้นเป็นเงินที่พนักงานขับรถและพนักงานผู้ช่วยจะได้รับทุกเดือนไม่ว่ารถบรรทุกจะมีการวิ่งหรือไม่ แต่เบี้ยเลี้ยงหรือเงินโบนัส จะเป็นเงินที่พนักงานขับรถและพนักงานผู้ช่วยจะได้รับเพิ่มเป็นพิเศษอันเนื่องมาจากวิ่งของรถบรรทุก ขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวหรือระยะทางที่รถบรรทุกวิ่ง โดยเบี้ยเลี้ยงในแต่ละเดือนพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานผู้ช่วยมีแนวโน้มที่จะได้ใกล้เคียงกันในทุกเดือน

เงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงเป็นค่าใช้จ่ายทางการเงินในการพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจจะต้องมีการหักภาษีออกจากค่าใช้จ่ายทางการเงิน โดยในการศึกษาของ JICA ใน THE TOLL HIGHWAY DEVELOPMENT STUDY ได้เสนอวิธีการหาค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจ โดยหักภาษีประมาณ 7% ออกจากเงินเดือน ส่วนเบี้ยเลี้ยงจะไม่มีภาษี หัก ดังนั้นค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจจะหาได้จาก 90% ของเงินเดือนรวมกับเบี้ยเลี้ยง ดังแสดงในตารางที่ 3.11

ตารางที่ 3.11 ค่าจ้างต่อปีทางเศรษฐกิจและทางการเงินของพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานผู้ช่วย ในรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	ค่าจ้างพนักงานทางเศรษฐกิจ (บาท/ปี)	ภาษี (บาท/ปี)	ค่าจ้างพนักงานทางการเงิน (บาท/ปี)
รถบรรทุก 6 ล้อ	130,860	7,140	138,000
รถบรรทุก 10 ล้อ	190,920	10,080	201,000
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	190,920	10,080	201,000
รถบรรทุกพ่วง	190,920	10,080	201,000

เมื่อทำการหารค่าจ้างต่อปีทางเศรษฐกิจและทางการเงินของพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานผู้ช่วย ในรถบรรทุกแต่ละประเภทด้วยระยะทางที่รถบรรทุกวิ่งได้ใน 1 ปีจะได้ค่าจ้างต่อระยะทาง 1 กิโลเมตรทางเศรษฐกิจและทางการเงินของพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานผู้ช่วย ในรถบรรทุกแต่ละประเภท ดังแสดงในตารางที่ 3.12

ตารางที่ 3.12 ค่าจ้างต่อกิโลเมตรทางเศรษฐกิจและทางการเงินของพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานผู้ช่วยในรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	ค่าจ้างพนักงาน ทางเศรษฐกิจ (บาท/กม.)	ค่าจ้างพนักงาน ทางการเงิน (บาท/กม.)
รถบรรทุก 6 ล้อ	3.272	3.450
รถบรรทุก 10 ล้อ	2.246	2.365
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	1.591	1.675
รถบรรทุกพ่วง	1.591	1.675

### 3.6 ค่าใช้จ่ายสำนักงาน (Overhead Costs)

ค่าใช้จ่ายสำนักงาน คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานในการใช้รถบรรทุกไปในทางพาณิชย์ อันได้แก่

- ค่าเช่าสำนักงาน
- ค่าเช่าโรงเก็บรถบรรทุก
- ค่าจ้างพนักงาน (ไม่รวมพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานผู้ช่วย)
- ค่าบริหารงาน
- ค่าไต่ห่วย

จากศึกษาของ KAMPSAX INTERNATIONAL A/S ใน TRUCKING INDUSTRY IN THAILAND:PHASE II ได้ทำการศึกษาถึงกิจการรถบรรทุก พบว่ากิจการรถบรรทุกได้ถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ

- ธุรกิจขนาดเล็กซึ่งทำในครอบครัว ในธุรกิจรถบรรทุกประเภทนี้จะมีค่าใช้จ่ายสำนักงานน้อยมากอันเนื่องมาจากใช้คนในครอบครัวบริหารธุรกิจ
- ธุรกิจขนาดใหญ่ ในธุรกิจรถบรรทุกประเภทนี้จะมีการทำงานที่เป็นระบบมากยิ่งขึ้น ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายสำนักงานมากกว่าธุรกิจขนาดเล็ก ดังนั้นในการพิจารณาหาค่าใช้จ่ายสำนักงานจะพิจารณาเฉพาะกิจการรถบรรทุกที่ประกอบธุรกิจขนาดใหญ่

จากการศึกษาของ RENARDET S.A. SAUTI AND PARTNERS. ใน FEASIBILITY STUDY AND DETAILED ENGINEERING DESIGN FOR PROVINCIAL ROAD IMPROVEMENT, PHASE I, TECHNICAL APPENDICES ได้กล่าวไว้ว่า ค่าใช้จ่ายสำนักงานของรถบรรทุกทุกประเภทจะมีค่าเท่ากับ 7% ของราคารถบรรทุก แต่เนื่องจากปัจจุบันราคารถบรรทุกได้สูงขึ้นมาก ดังนั้น กองวางแผน กรมทางหลวง ได้เสนอให้ใช้ค่าใช้จ่ายสำนักงานของรถบรรทุกประเภทต่าง ๆ มีค่าเท่ากับ 5% ของราคารถบรรทุก รายละเอียดค่าใช้จ่ายสำนักงานต่อปีทางเศรษฐกิจและทางการเงินในรถบรรทุกแต่ละประเภท สามารถแสดงได้ดังตารางที่ 3.13

ตารางที่ 3.13 ค่าใช้จ่ายสำนักงานต่อปีทางเศรษฐกิจและทางการเงินในรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ทางเศรษฐกิจ (บาท/ปี)	ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ทางการเงิน (บาท/ปี)
รถบรรทุก 6 ล้อ	33,020	37,360
รถบรรทุก 10 ล้อ	61,685	72,280
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	77,800	90,005
รถบรรทุกพ่วง	78,350	90,015

เมื่อทำการหารค่าใช้จ่ายสำนักงานต่อปีทางเศรษฐกิจและทางการเงินในรถบรรทุกแต่ละประเภทด้วยระยะทางที่รถบรรทุกแต่ละประเภทวิ่งใน 1 ปี จะได้ค่าใช้จ่ายสำนักงานต่อระยะทาง 1 กิโลเมตรทางเศรษฐกิจและทางการเงินในรถบรรทุกแต่ละประเภท ดังแสดงในตารางที่ 3.14

ตารางที่ 3.14 ค่าใช้จ่ายสำนักงานต่อกิโลเมตรทางเศรษฐกิจและทางการเงินในรถบรรทุก  
แต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ทางเศรษฐกิจ (บาท/กม.)	ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ทางการเงิน (บาท/กม.)
รถบรรทุก 6 ล้อ	0.825	0.934
รถบรรทุก 10 ล้อ	0.726	0.850
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	0.648	0.750
รถบรรทุกพ่วง	0.653	0.750

### 3.7 ค่าประกันภัยประจำปี (Annual Insurance Costs)

เนื่องจากได้มีการประกาศพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบจากจรด พ.ศ. 2535 กำหนดให้รถทุกประเภทจะต้องทำประกันอย่างน้อยที่สุด คือ การประกันภัยบุคคลที่ 3 ซึ่งการคำนวณเบี้ยประกันเพื่อหาค่าประกันดังกล่าวนั้นมีกระบวนการที่ซับซ้อนดังนั้นในการวิจัยนี้จึงได้ทำการกำหนดเบี้ยการประกันภัยบุคคลที่ 3 ดังแสดงในตารางที่ 3.15

ตารางที่ 3.15 อัตราเบี้ยประกันภัยบุคคลที่ 3 ตามที่ประกาศในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบ  
ภัยจากจรด พ.ศ. 2535

ประเภทรถบรรทุก	อัตราเบี้ยประกัน (บาท/ปี)
รถบรรทุก 6 ล้อ	2,500
รถบรรทุก 10 ล้อ	3,200
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	3,200
รถบรรทุกพ่วง	3,200

จากการสอบถามผู้ประกอบการรถบรรทุกจะพบว่าผู้ประกอบการรถบรรทุกนิยมที่จะทำประกันภัยประเภท 1 มากกว่าการประกันภัยบุคคลที่ 3 และจากข้อมูลจากกองวางแผน กรมทางหลวงได้มีการกำหนดให้ผู้ประกอบการรถบรรทุกมีการทำประกันประเภท 1 เป็นจำนวน 90 % ของการทำประกันทั้งหมดและมีการทำประกันภัยบุคคลที่ 3 เป็นจำนวน 10% ของการทำประกันทั้งหมด ดังนั้นสามารถหาค่าประกันภัยเฉลี่ยต่อปีในรถบรรทุกแต่ละประเภทได้ดังตารางที่ 3.16

ตารางที่ 3.16 ค่าประกันภัยเฉลี่ยต่อปีของรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	ลักษณะการทำประกัน				ค่าประกันภัยเฉลี่ย (บาท/ปี)
	ประกันประเภท 1		ประกันภัยบุคคลที่ 3		
	สัดส่วน (%)	ค่าประกันภัย (บาท/ปี)	สัดส่วน (%)	ค่าประกันภัย (บาท/ปี)	
รถบรรทุก 6 ล้อ	90	18,000	10	2,500	17,060
รถบรรทุก 10 ล้อ	90	31,000	10	3,200	29,260
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	90	31,000	10	3,200	29,260
รถบรรทุกพ่วง	90	31,000	10	3,200	29,260

ค่าใช้จ่ายเพื่อการประกันภัยประจำปีนั้นจะพิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายทางการเงินเท่านั้น เมื่อนำค่าประกันภัยเฉลี่ยต่อปีในรถบรรทุกแต่ละประเภทหารด้วยระยะทางที่รถบรรทุกแต่ละประเภทวิ่งใน 1 ปีจะได้ค่าประกันภัยต่อระยะทาง 1 กิโลเมตรทางการเงินของรถบรรทุกแต่ละประเภท แสดงในตารางที่ 3.17

ตารางที่ 3.17 ค่าประกันภัยต่อกิโลเมตรทางการเงินของรถบรรทุกแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	ค่าประกันภัยทางการเงิน (บาท/กม.)
รถบรรทุก 6 ล้อ	0.427
รถบรรทุก 10 ล้อ	0.344
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	0.244
รถบรรทุกพ่วง	0.244