



ต้นทุนการดำเนินงาน

ต้นทุนการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1

ต้นทุนการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 หมายถึง ต้นทุนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เนื่องจากการให้บริการของโครงการเพื่อให้บริการทางด่วนทั้ง 3 สาย อันได้แก่ สายดินแดง-ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ และสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ทั้งที่เป็นต้นทุนในการดำเนินงานโดยตรง และต้นทุนที่เกิดขึ้นที่สำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการหรือสนับสนุนงานของโครงการ ซึ่งเมื่อพิจารณาตามลักษณะงานของโครงการแล้วสามารถจำแนกต้นทุน ได้ดังนี้

1. ต้นทุนทางตรงของโครงการ หมายถึง ต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 โดยตรง ซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน และค่าใช้จ่ายทางการเงิน
2. ต้นทุนทางอ้อมของโครงการ หมายถึง ต้นทุนที่มีได้เกี่ยวข้องกับกาดำเนินงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 โดยตรง แต่เป็นต้นทุนในการบริหารงานของฝ่ายบริหารทางด่วน และของสำนักงานโครงการระบบทางด่วนซึ่งทำหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของโครงการ ซึ่งปันส่วนมาให้โครงการด้วย

ต้นทุนการดำเนินงานทางตรงของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1

ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเปิดบริการทางด่วนทั้ง 3 สาย ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วน คือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทาง ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้ในโครงการ รายละเอียดของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทมีดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทาง เป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับทางด่วนและอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนแต่ละสาย ประกอบด้วย ค่าเสื่อมราคาทางด่วน อุปกรณ์ทางด่วน อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง รวมทั้งเครื่องใช้สำนักงานที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง ค่าไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์ ค่าเช่าที่ดิน เงินเดือนและสวัสดิการของพนักงานเก็บเงินค่า

ผ่านทาง ค่ารักษาความปลอดภัย ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาทางด่วน ค่ารักษาความสะอาดทางด่วน ค่าสำรวจปริมาณรถยนต์ และค่าเช่าเครื่องมือซ่อมบำรุงทางด่วน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ก) ค่าเสื่อมราคา หมายถึง ค่าเสื่อมราคาทางด่วน อุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง อุปกรณ์ไฟฟ้าและสัญญาณจราจร อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง เครื่องใช้สำนักงานที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้คำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวรของแต่ละสายทางตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด คือให้คำนวณค่าเสื่อมราคาตามวิธีเส้นตรง โดยไม่มีราคาซากและค่าใช้จ่ายในการรื้อถอน และกำหนดอายุการใช้งาน ดังนี้

ทางด่วน	อายุการใช้งาน	75 ปี
อุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง	"	10 ปี
อุปกรณ์ไฟฟ้าและสัญญาณจราจร	"	25 ปี
อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง	"	25 ปี
เครื่องใช้สำนักงาน	"	10 ปี

สูตรที่ใช้ในการคำนวณ

$$\text{ค่าเสื่อมราคา} = \frac{\text{ต้นทุนของสินทรัพย์}}{\text{อายุการใช้งาน}}$$

สำหรับค่าเสื่อมราคาของทางด่วนแต่ละสายได้แสดงไว้ในภาคผนวก ก. ตารางที่ 1-3

ข) ค่าไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์ หมายถึง ค่าไฟฟ้าสำหรับอุปกรณ์ไฟฟ้าส่องสว่างบนทางด่วน บริเวณอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง ตู้เก็บค่าผ่านทาง ค่าน้ำประปา และโทรศัพท์ที่ใช้ในอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำทะเบียนค่าไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์แยกเป็นสายทาง สำหรับจำนวนค่าไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์ของทางด่วนแต่ละสายได้แสดงไว้ในภาคผนวก ก. ตารางที่ 5-8

ค) ค่าเช่าที่ดิน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ทำสัญญาเช่าที่ดินจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อใช้เป็นที่ตั้งด่านเก็บค่าธรรมเนียมท่าเรือ 1 ท่าเรือ 2 อาจณรงค์ รวมทั้งที่ว่างใต้ทางด่วนบริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมท่าเรือ 1 และท่าเรือ 2

ง) เงินเดือนและสวัสดิการ หมายถึง เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา และค่าสวัสดิการอื่น ๆ ที่จ่ายให้แก่พนักงานที่ทำหน้าที่เก็บเงินค่าผ่านทาง เนื่องจากการทางพิเศษแห่ง

ประเทศไทยมิได้จัดเก็บข้อมูลแยกไว้เป็นแต่ละสายทาง ดังนั้นจึงควรปันส่วนเงินเดือน และสวัสดิการตามจำนวนพนักงานที่ประจำอยู่ที่ด่านเก็บค่าผ่านทางของแต่ละสายทาง วิธีการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ก. ตารางที่ 10 และ 11

จ) ค่ารักษาความปลอดภัย หมายถึง ค่าจ้างเหมาเจ้าหน้าที่จากสำนักงานรักษาความปลอดภัย องค์การทหารผ่านศึก เพื่อดูแลตรวจตรา และรักษาความปลอดภัยที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนแต่ละสาย แต่โดยที่การทำสัญญาจ้างเหมาเป็นการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ทำสัญญารวมถึงการรักษาความปลอดภัยที่อาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน และอาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่บางเขนด้วย ดังนั้นจึงควรปันส่วนค่าใช้จ่ายนี้ออกตามจำนวนเจ้าหน้าที่ที่ประจำอยู่แต่ละสายทางเป็นเกณฑ์ วิธีการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ก. ตารางที่ 12 และ 13

ฉ) ค่าเบี้ยประกันภัย การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาประกันภัยสินทรัพย์ต่าง ๆ ไว้กับบริษัทพินัยประกันภัย จำกัด โดยเป็นการประกันภัยเงินสดที่บริเวณตู้เก็บค่าผ่านทาง เงินสดระหว่างการขนย้ายจากตู้ไปยังอาคารด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง เงินสดที่เก็บไว้ที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ระหว่างรอการนำฝากธนาคาร อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางและตู้เก็บค่าผ่านทาง ครุภัณฑ์และเครื่องใช้สำนักงานในอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยที่กรมธรรม์ประกันภัยมิได้แยกค่าเบี้ยประกันภัยเงินสดออกเป็นของแต่ละด่านเก็บเงิน ดังนั้นควรปันส่วนให้แต่ละด่านเก็บเงินของแต่ละสายทาง โดยใช้เกณฑ์เงินรายได้ค่าผ่านทาง (ภาคผนวก ก. ตารางที่ 14) ทั้งนี้เนื่องจากเงินสดที่นำมาประกันภัยก็คือเงินรายได้ค่าผ่านทางนั่นเอง ส่วนค่าเบี้ยประกันภัยอาคารและอุปกรณ์นั้นสามารถระบุว่าเป็นของแต่ละอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และตู้เก็บค่าผ่านทางได้อย่างชัดเจน จำนวนค่าเบี้ยประกันภัยได้แสดงไว้ในภาคผนวก ก. ตารางที่ 15

ช) ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาทางด่วน เป็นค่าซ่อมแซมทางด่วน เช่น ค่าปรับปรุงซ่อมรอยต่อผิวการจราจรที่ชำรุดบนทางด่วน ค่าซ่อมแซมเครื่องหมายจราจร ค่าซ่อมแซมป้ายแนะนำทิศทาง ป้ายจราจรบนทางด่วน ค่าซ่อมแซมสะพานพระราม 9 ค่าซ่อมขอบกำแพงกันตก และค่าซ่อมแซมอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับทางด่วน แต่เนื่องจากค่าซ่อมแซมบางรายการสามารถระบุเฉพาะได้ว่าเป็นการซ่อมแซมทางด่วนสายใด เช่น ค่าซ่อมแซมสะพานพระราม 9 เป็นของทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ แต่บางรายการไม่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าควรจะเป็นของทางด่วนสายใด จำนวนเท่าใด เช่น ค่าจ้างแก้ไขป้ายจราจร และป้ายเตือนทุกสายทาง ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในส่วนที่ไม่สามารถระบุได้ชัดเจน จึงควรปันส่วนให้แต่ละสายทางตามความยาวของสายทางเป็นเกณฑ์ ซึ่งทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีความยาว 8.9 กิโลเมตร สายบางนา-ท่าเรือ ยาว 7.9 กิโลเมตร

และสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ยาว 10.3 กิโลเมตร วิธีการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ก. ตารางที่ 16

ซ) ค่ารักษาความสะอาดทางด่วน เป็นค่าจ้างเหมาทำความสะอาดบนทางด่วน ค่าจ้างเหมาดูแลต้นไม้สนามหญ้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และบริเวณไหล่ทางของทางด่วน เป็นการจ้างเหมาทำความสะอาดตลอดเส้นทางด่วน ดังนั้น จึงต้องใช้ความยาวของทางด่วนเป็นเกณฑ์ ในการปันส่วนค่าใช้จ่ายนี้ให้กับทางด่วนทั้ง 3 สาย วิธีการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ก. ตารางที่ 17

ฅ) ค่าสำรวจปริมาณรถยนต์ เป็นค่าจ้างสำรวจหาข้อมูลบนทางด่วน เช่น ปริมาณ การจราจรบนทางด่วน และบริเวณทางลงตามด่านเก็บเงิน ค่าจ้างสำรวจวัดระดับการทรุดตัวของ ทางด่วน ค่าจ้างทดสอบวัด Skid Resistance ของพื้นผิวจราจร และงานตรวจสอบสภาพทางด่วน สายต่าง ๆ แต่โดยที่ค่าใช้จ่ายนี้เกิดขึ้นครั้งเดียวในปีงบประมาณ 2530 จำนวนทั้งสิ้นเท่ากับ 15,000.00 บาท ซึ่งขณะที่สำรวจยังไม่เปิดบริการทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ดังนั้นควร ปันส่วนให้กับทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ และทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ โดยใช้ความยาวของ สายทางเป็นเกณฑ์

ญ) ค่าเช่าเครื่องมือ ในปีงบประมาณ 2532 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ เช่าเครื่องเชื่อมไฟฟ้าสาม 300 Amp และเครื่องอ่านไมโครฟิล์ม เพื่อใช้ในการบริการและซ่อม บำรุงทางด่วน ทั้ง 3 สาย จำนวนทั้งสิ้น 45,000.00 บาท ดังนั้นจึงควรปันส่วนค่าใช้จ่ายนี้ให้กับ ทางด่วนแต่ละสายทางตามความยาวของสายทางเป็นเกณฑ์

จากที่กล่าวในข้อ ก)-ญ) ในปีงบประมาณ 2528-2532 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วน และด่านเก็บค่าผ่านทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 เกิดขึ้นเป็นจำนวน 80,679,035.20 83,137,377.39 78,467,399.63 164,500,194.46 และ 209,487,259.61 บาท ตาม ลำดับ (ตารางที่ 4.1) โดยที่โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ประกอบด้วยทางด่วน 3 สาย คือ สายดินแดง-ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ และสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ดังนั้น ในการคำนวณ ต้นทุนการดำเนินงานของทางด่วนทั้ง 3 สาย จึงควรพิจารณาแบ่งแยกต้นทุนการดำเนินงานของ โครงการตามลักษณะการเกิดขึ้นของค่าใช้จ่ายต่าง ๆ โดยแยกเป็นค่าใช้จ่ายทางตรงที่เกิดจากการ ให้บริการทางด่วนแต่ละสาย และสามารถระบุได้ชัดเจนว่าเป็นจำนวนเท่าใด และค่าใช้จ่ายทางอ้อม ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นร่วมกันจากการให้บริการทางด่วนทั้ง 3 สาย และไม่สามารถระบุชัดเจน ได้ว่าเป็นของแต่ละสายจำนวนเท่าใด จึงต้องหาเกณฑ์ที่เหมาะสมมาใช้ในการปันส่วนต้นทุนดังกล่าว (ตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.1 : ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	2528	2529	2530	2531	2532
ค่าเสื่อมราคาทางด่วน	53,927,506.95	54,062,450.12	54,171,850.75	112,198,539.97	129,705,654.70
ค่าไฟฟ้า น้ำประปาและค่าโทรศัพท์	8,155,864.88	7,544,055.97	6,584,381.43	17,902,681.53	16,351,516.72
ค่าเช่าที่ดิน	-	-	-	-	1,206,200.00
เงินเดือนและสวัสดิการ	12,882,291.14	14,731,334.09	15,773,740.01	26,978,355.58	45,774,148.03
ค่ารักษาความปลอดภัย	1,005,840.00	928,467.70	1,005,840.00	1,875,648.10	2,282,372.93
ค่าเบี้ยประกันภัย	86,454.78	62,656.37	53,982.44	192,288.38	246,081.51
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาทางด่วน	3,936,072.45	4,975,088.14	123,750.00	3,715,218.40	10,933,415.82
ค่ารักษาความสะอาดทางด่วน	685,005.00	833,325.00	738,855.00	1,637,462.50	2,942,869.90
ค่าสำรวจปริมาณรถยนต์	-	-	15,000.00	-	-
ค่าเช่าเครื่องมือ	-	-	-	-	45,000.00
รวม	80,679,035.20	83,137,377.39	78,467,399.63	164,500,194.46	209,487,259.61

ที่มา : ภาคผนวก ก.

ตารางที่ 4.2 : เกณฑ์การปันส่วนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทาง

ประเภทค่าใช้จ่าย	เกณฑ์การปันส่วน
<ol style="list-style-type: none"> 1. เงินเดือนและสวัสดิการ 2. ค่ารักษาความปลอดภัย 3. ค่าเบี้ยประกันภัย 4. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาทางด่วน 5. ค่ารักษาความสะอาดทางด่วน 6. ค่าสำรวจปริมาณรถยนต์ 7. ค่าเช่าเครื่องมือซ่อมบำรุงทางด่วน 	<p>จำนวนพนักงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทาง</p> <p>จำนวนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย</p> <p>เงินรายได้ค่าผ่านทาง</p> <p>ความยาวของสายทาง</p> <p>ความยาวของสายทาง</p> <p>ความยาวของสายทาง</p> <p>ความยาวของสายทาง</p>

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายทางตรงของแต่ละสายได้แก่ ค่าเสื่อมราคา ค่าไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์ ค่าเช่าที่ดิน ซึ่งได้กล่าวรายละเอียดไว้ในหน้า 30 ข้อ ก)-ค) ข้างต้นแล้วสำหรับจำนวนเงินของค่าใช้จ่ายเหล่านี้ได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.3 ถึงตารางที่ 4.5

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทางของทางด่วนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายทางอ้อมของแต่ละสายได้แก่ เงินเดือนและสวัสดิการ ค่ารักษาความปลอดภัย ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาทางด่วน ค่ารักษาความสะอาดทางด่วน ค่าสำรวจปริมาณรถยนต์ และค่าเช่าเครื่องมือ ซึ่งได้กล่าวรายละเอียดไว้ในหน้า 30-32 ข้อ ง)-ญ) ข้างต้นแล้ว สำหรับวิธีการปันส่วนค่าใช้จ่ายให้แก่แต่ละสายทางได้แสดงไว้ในภาคผนวก ก ตารางที่ 10-17

หลังจากที่ได้ปันส่วนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทางของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ให้แก่แต่ละสายทางแล้ว ในปีงบประมาณ 2528-2532 ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีค่าใช้จ่ายนี้เกิดขึ้นจำนวนทั้งสิ้น 43,003,409.96 45,238,810.50 42,601,820.53 43,940,272.93 และ 55,476,630.85 บาท ตามลำดับ (ตารางที่ 4.3) สายบางนา-ท่าเรือ จำนวนทั้งสิ้น 37,675,625.24 37,898,566.89 35,824,787.20 38,016,714.55 และ 43,876,453.68 บาท ตามลำดับ (ตารางที่ 4.4) และสายดาวคะนอง-ท่าเรือ เริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ 2530 เป็นต้นไปจนถึงปีงบประมาณ 2532 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 40,791.90 82,543,206.98 และ 110,134,175.08 บาท ตามลำดับ (ตารางที่ 4.5)

2. ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วน เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการควบคุมระบบทางด่วนทั้ง 3 สาย ซึ่งมีศูนย์ควบคุมอยู่ ณ อาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน ที่ถนนเกษมราษฎร์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการควบคุมการจราจรบนทางด่วน รับแจ้งเหตุรถยนต์ขัดข้องหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางด่วน เพื่อจะได้ออกไปให้ความช่วยเหลือ ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ประกอบด้วย เงินเดือนและสวัสดิการ และค่าใช้จ่ายภายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน อันได้แก่ ค่าเสื่อมราคา ค่าไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์ ค่าเช่าที่ดิน ค่ารักษาความปลอดภัย ค่าบำรุงรักษาคอมพิวเตอร์ และค่าเบี้ยประกันภัย ซึ่งมีรายละเอียดของค่าใช้จ่ายแต่ละรายการ ดังนี้

2.1 เงินเดือนและสวัสดิการ หมายถึง เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา และค่าสวัสดิการอื่น ๆ ที่จ่ายให้กับพนักงานที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับทางด่วนทั้ง 3 สาย ซึ่งก็คือพนักงานในกองต่าง ๆ ของฝ่ายบริหารทางด่วน ได้แก่ กองระบบงานทางด่วน กองบำรุงรักษาทาง กองบำรุงรักษาอุปกรณ์ กองกู้ภัยและจัดการจราจร ซึ่งไม่สามารถแยกได้ว่าปฏิบัติงานให้แก่ทางด่วนแต่ละสายเท่าใด

ตารางที่ 4.3 : ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทางสายดินแดง-ท่าเรือในฝั่งประมาณ 2528-2532

ค่าใช้จ่าย	หน่วย : บาท				
	2528	2529	2530	2531	2532
ค่าใช้จ่ายทางตรง	34,088,507.35	33,752,617.90	33,161,516.95	30,716,870.53	34,924,216.22
1. ค่าเสื่อมราคา	29,402,027.44	29,439,764.19	29,549,778.97	26,414,671.69	29,908,402.87
2. ค่าไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์	4,686,479.91	4,312,853.71	3,611,737.98	4,302,198.84	4,739,013.35
3. ค่าเช่าที่ดิน	-	-	-	-	276,800.00
ค่าใช้จ่ายทางอ้อม	8,914,902.61	11,486,192.60	9,440,303.58	13,223,402.40	20,552,414.63
1. เงินเดือนและสวัสดิการ	6,759,338.16	7,697,122.06	8,304,874.12	10,904,651.32	18,501,910.63
2. ค่ารักษาความปลอดภัย	640,080.00	590,843.08	640,080.00	852,567.32	1,021,958.03
3. ค่าเบี้ยประกันภัย	47,577.65	35,021.70	30,427.76	33,430.46	41,247.00
4. ค่าซ่อมบำรุงรักษาทางด่วน	1,105,017.25	2,721,741.92	65,558.04	835,371.73	6,042.80
5. ค่ารักษาความสะอาดทางด่วน	362,889.55	441,463.84	391,417.23	597,381.57	966,477.57
6. ค่าสำรวจปริมาณรถยนต์	-	-	7,946.43	-	-
7. ค่าเช่าเครื่องมือ	-	-	-	-	14,778.60
รวม	43,003,409.96	45,238,810.50	42,601,820.53	43,940,272.93	55,476,630.85

ที่มา : ภาคผนวก ก.

ตารางที่ 4.4 : ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทางสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2528-2532

ค่าใช้จ่าย	หน่วย : บาท				
	2528	2529	2530	2531	2532
ค่าใช้จ่ายทางตรง	27,994,864.48	27,853,888.19	27,553,923.33	29,020,901.75	29,976,283.84
1. ค่าเสื่อมราคา	24,525,479.51	24,622,685.93	24,622,071.78	23,217,689.73	24,411,702.79
2. ค่าไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์	3,469,384.97	3,231,202.26	2,931,851.55	5,803,212.02	4,635,181.05
3. ค่าเช่าที่ดิน	-	-	-	-	929,400.00
ค่าใช้จ่ายทางอ้อม	9,680,760.76	10,044,678.70	8,270,863.87	8,995,812.80	13,900,169.84
1. เงินเดือน และสวัสดิการ	6,122,952.98	7,034,212.03	7,468,865.89	7,416,349.95	12,583,313.29
2. ค่ารักษาความปลอดภัย	365,760.00	337,624.62	365,760.00	341,026.92	408,783.21
3. ค่าเบี้ยประกันภัย	38,877.13	27,634.67	23,554.68	25,467.89	31,706.84
4. ค่าซ่อมบำรุงรักษาทางด่วน	2,831,055.20	2,253,346.22	58,191.96	682,707.99	5,363.84
5. ค่ารักษาความสะอาดทางด่วน	322,115.45	391,861.16	347,437.77	530,260.05	857,884.58
6. ค่าสำรวจปริมาณรถยนต์	-	-	7,053.57	-	-
7. ค่าเช่าเครื่องมือ	-	-	-	-	13,118.08
รวม	37,675,625.24	37,898,566.89	35,824,787.20	38,016,714.55	43,876,453.68

ที่มา : ภาคผนวก ก.

ตารางที่ 4.5 : ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทางสายดาวคะนอง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2530-2532

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	2530	2531	2532
ค่าใช้จ่ายทางตรง	40,791.90	70,363,449.22	82,362,871.36
1. ค่าเสื่อมราคา		62,566,178.55	75,385,549.04
2. ค่าไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์	40,791.90	7,797,270.67	6,977,322.32
ค่าใช้จ่ายทางอ้อม	-	12,179,757.76	27,771,303.72
1. เงินเดือนและสวัสดิการ	-	8,657,354.31	14,688,924.11
2. ค่ารักษาความปลอดภัย	-	682,053.86	851,631.69
3. ค่าเบี้ยประกันภัย	-	133,390.03	173,127.67
4. ค่าซ่อมบำรุงรักษาทางด่วน	-	2,197,138.68	10,922,009.18
5. ค่ารักษาความสะอาดทางด่วน	-	509,820.88	1,118,507.75
6. ค่าเช่าเครื่องมือ	-	-	17,103.32
รวม	40,791.90	82,543,206.98	110,134,175.08

ที่มา : ภาคผนวก ก.

2.2 ค่าใช้จ่ายในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน

ก) ค่าเสื่อมราคา หมายถึง ค่าเสื่อมราคาอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน ซึ่งเป็นศูนย์กลางในการควบคุมดูแลความเรียบร้อยของการจราจรในระบบทางด่วน ตลอดจนอุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงานภายในอาคารดังกล่าวด้วย

ข) ค่าไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์ เป็นค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจากการใช้ไฟฟ้าแสงสว่างและอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการควบคุมระบบทางด่วนในอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน ค่าน้ำประปา และค่าโทรศัพท์ที่ใช้ในอาคารดังกล่าวเช่นกัน

ค) ค่าเช่าที่ดิน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เช่าที่ดินเพื่อก่อสร้างอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ง) ค่ารักษาความปลอดภัย เป็นค่าจ้างเจ้าหน้าที่จากสำนักรักษาความปลอดภัยองค์การทหารผ่านศึก เพื่อรักษาความปลอดภัยในบริเวณอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน

จ) ค่าบำรุงรักษาคอมพิวเตอร์ เป็นค่าซ่อมบำรุงเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ใช้ที่อาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน

ฉ) ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นค่าประกันภัยอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน ครุภัณฑ์ เครื่องใช้สำนักงาน และอุปกรณ์งานช่างที่เก็บไว้ที่ศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน

จากที่กล่าวไว้ในข้อ 2.1 และ 2.2 ในปีงบประมาณ 2528-2532 มีค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วน ของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 เกิดขึ้นเป็นจำนวนทั้งสิ้น 11,942,212.21 12,255,550.51 14,193,373.41 18,988,877.88 และ 30,318,393.88 บาท ตามลำดับ ซึ่งได้แสดงรายละเอียดของค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ไว้ในตารางที่ 4.6 แต่โดยที่ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วนเป็นต้นทุนร่วมของทางด่วนทั้ง 3 สาย เนื่องจากอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนมีไว้เพื่อประโยชน์ในการควบคุมดูแลความเรียบร้อยของทางด่วนทุกสายร่วมกัน ประกอบกับสำนักงานโครงการระบบทางด่วนซึ่งตั้งอยู่ภายในบริเวณอาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนในช่วงปีงบประมาณ 2528-2532 ยังคงปฏิบัติงานให้แก่โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ดังนั้นจึงควรปันส่วนค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วนให้แก่ทางด่วนแต่ละสายเป็นจำนวนเท่า ๆ กัน คือในปีงบประมาณ 2528-2532 ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ และสายบางนา-ท่าเรือ ได้รับการปันส่วนค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนเท่า ๆ กันสายละ 5,971,106.11 6,127,775.26 7,096,686.71 6,893,222.79 และ 10,106,131.29 บาท ตามลำดับ สายดาวคะนอง-ท่าเรือ เริ่มได้รับการปันส่วนตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2530 ซึ่งเป็นวันที่เปิดดำเนินการ ดังนั้นในปีงบประมาณ 2531 จึงได้รับการปันส่วนจำนวนทั้งสิ้น 5,202,432.30 บาท และในปีงบประมาณ 2532 อีกจำนวนทั้งสิ้น 10,106,131.30 บาท ตามลำดับ (ตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.6 : ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด้านในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	2528	2529	2530	2531	2532
1. เงินเดือนและสวัสดิการ *	7,395,201.60	8,416,582.46	9,141,344.52	12,573,551.15	23,886,707.29
2. ค่าเสื่อมราคา *	2,922,916.41	2,162,328.59	2,323,046.92	3,382,538.47	3,702,127.52
3. ค่าไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ *	1,339,303.41	1,404,190.18	1,238,056.78	1,809,051.26	1,909,021.33
4. ค่าเช่าที่ดิน **	-	-	-	-	370,400.00
5. ค่ารักษาความปลอดภัย *	182,880.00	168,812.30	182,880.00	255,770.20	306,587.41
6. ค่าบำรุงรักษาคอมพิวเตอร์ **	-	-	1,207,140.00	856,980.00	-
7. ค่าเบี้ยประกันภัย *	101,910.79	103,636.98	100,905.19	110,986.80	143,550.33
รวม	11,942,212.21	12,255,550.51	14,193,373.41	18,988,877.88	30,318,393.88

ที่มา : * ภาคผนวก ก.

** ที่มา กองคลัง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.7 : การปันส่วนค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วนในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	จำนวนเงินรวม *	สายดินแดง-ท่าเรือ	สายบางนา-ท่าเรือ	สายดาวคะนอง-ท่าเรือ
2528	11,942,212.21	5,971,106.105	5,971,106.105	-
2529	12,255,550.51	6,127,775.255	6,127,775.255	-
2530	14,193,373.41	7,096,686.705	7,096,686.705	-
2531	18,988,877.88	6,893,222.790	6,893,222.790	5,202,432.30
2532	30,318,393.88	10,106,131.290	10,106,131.290	10,106,131.30

ที่มา : * ตารางที่ 4.6

3. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้ในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ประกอบด้วย ค่าเสื่อมราคายานพาหนะ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าภาษีรถยนต์ ค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ และค่าเช่ารถยนต์ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

3.1 ค่าเสื่อมราคายานพาหนะที่ใช้เพื่อให้บริการในการซ่อมแซมบำรุงรักษาทางด่วน ทำความสะอาดทางด่วน ให้การช่วยเหลือแก่รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุหรือเกิดเหตุขัดข้องบนทางด่วน ซึ่งได้แก่ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ดังนี้

- ก) รถตุ๊กทวด เป็นรถที่ใช้สำหรับทำความสะอาดพื้นผิวทางด่วน
- ข) รถน้ำ ใช้บรรทุกน้ำเพื่อทำความสะอาดทางด่วนและรดน้ำต้นไม้ที่ปลูกไว้ตามบริเวณด้านเก็บเงินค่าผ่านทาง
- ค) รถกู้ภัย ใช้ในการตรวจตราดูแลการจราจรบนทางด่วน และให้ความช่วยเหลือแก่รถที่ประสบอุบัติเหตุหรือเกิดเหตุขัดข้องบนทางด่วน
- ง) รถยก ใช้สำหรับยกหรือลากจูงรถที่ประสบอุบัติเหตุบนทางด่วนหรือรถที่เกิดเหตุขัดข้องและไม่สามารถแก้ไขได้ ออกจากทางด่วนเพื่อมิให้เกิดขบวนการจราจร
- จ) รถตัม ใช้บรรทุกดิน หินและวัสดุในการก่อสร้างและซ่อมแซม
- ฉ) รถกระเช้า ใช้ในงานซ่อมแซมทางด่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนทางด่วนที่อยู่ในที่สูง ๆ เช่นเสาไฟฟ้า เป็นต้น
- ช) รถบรรทุกเล็ก ใช้สำหรับบรรทุกพนักงานช่างและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการซ่อมแซมไปยังจุดที่จะทำการซ่อมแซม นำพนักงานเก็บค่าผ่านทางไปผลิตเปลี่ยนเวรนำใบเสร็จค่าผ่านทางไปส่งยังด่านต่าง ๆ เป็นต้น
- ซ) รถยนต์และรถจักรยานยนต์สายตรวจ เป็นรถที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมอบให้ตำรวจทางด่วน เพื่อใช้ในการตรวจตราและควบคุมการจราจรบนทางด่วนรวมทั้งติดตามจับกุมเมื่อมีผู้กระทำความผิด
- ฅ) รถอื่น ๆ เป็นรถที่ใช้ในการติดต่อประสานงานระหว่างศูนย์ควบคุมระบบทางด่วนกับด่านเก็บค่าผ่านทาง และกับสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

3.2 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่นสำหรับรถยนต์ที่ปฏิบัติงานเฉพาะกิจอยู่ที่ฝ่ายบริหารทางด่วน สำหรับรถยนต์สายตรวจและรถจักรยานยนต์สายตรวจของตำรวจทางด่วนที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยให้การสนับสนุน และยานพาหนะของกรมตำรวจที่นำมาใช้ในกิจการทางด่วนด้วย อีกทั้งยังรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่นสำหรับยานพาหนะที่ใช้ในงานซ่อมแซมทางด่วนด้วย

3.3 ค่าภาษีรถยนต์ เป็นค่าภาษีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการให้บริการทางด่วน

3.4 ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นค่าเบี้ยประกันภัยที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญากับบริษัททวิประกันภัย จำกัด เพื่อประกันภัยยานพาหนะที่ใช้ในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1

3.5 ค่าเช่ารถ เป็นค่าเช่ารถที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เช่ารถตถนนรถชุดดิน รถเครน(Crane) เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงรักษาทางด่วน และให้บริการทางด่วน

จากที่กล่าวในข้อ 3.1-3.5 ข้างต้น ได้แสดงรายละเอียดจำนวนค่าใช้จ่ายแต่ละรายการไว้ในตารางที่ 4.8 ซึ่งจะเห็นได้ว่า ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้ในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2528-2532 มีเป็นจำนวนทั้งสิ้น 5,417,039.99 5,325,113.72 6,619,547.14 7,354,224.42 และ 9,126,539.33 บาท ตามลำดับ

โดยที่ยานพาหนะที่ใช้ในการบริการทางด่วนไม่ได้จัดแยกจากรถคันใดใช้กับทางด่วนสายใด เนื่องจากยานพาหนะดังกล่าวส่วนใหญ่มีไว้เพื่อให้บริการซ่อมแซม บำรุงรักษาทางด่วน ทำความสะอาดทางด่วน ให้การช่วยเหลือแก่รถที่ประสบอุบัติเหตุ หรือเกิดเหตุขัดข้องบนทางด่วน ซึ่งรถแต่ละคันก็จะให้บริการตลอดเส้นทางทั้ง 3 สาย ดังนั้นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้ในโครงการจึงเป็นต้นทุนร่วมกันของทางด่วนทั้ง 3 สาย ซึ่งควรปันส่วนให้แก่ทางด่วนแต่ละสาย โดยใช้ความยาวของสายทางเป็นเกณฑ์ สำหรับการปันส่วนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้ในโครงการให้แก่แต่ละสายทางได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.9

จากที่กล่าวมาแล้วในข้อ 1-3 ในปีงบประมาณ 2528-2532 ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทาง ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้ในโครงการรวมกันเท่ากับ 98,038,287.40 100,718,041.62 99,280,320.18 190,843,296.76 และ 248,932,192.82 บาท ตามลำดับ สำหรับรายละเอียดของค่าใช้จ่ายแต่ละรายการได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.10 เมื่อพิจารณาแยกเป็นสายทางแล้ว สามารถแยกค่าใช้จ่ายดังกล่าวออกเป็นของแต่ละสายทางได้ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.11

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน หมายถึง ค่าดอกเบี้ย ค่าใช้จ่ายในการจำหน่ายพันธบัตรขาดทุนจากการปรับปรุงระบบการแลกเปลี่ยนเงินตรา ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเกิดขึ้นจาก

ตารางที่ 4.8 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	2528	2529	2530	2531	2532
1. ค่าเสื่อมราคา	3,250,628.52	3,350,378.48	4,741,380.88	5,620,052.10	5,862,405.67
2. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,028,762.73	1,808,392.56	1,699,049.62	1,526,179.03	2,995,399.70
3. ค่าภาษีรถยนต์	42,704.64	50,832.98	99,828.88	123,175.68	139,550.52
4. ค่าเบี้ยประกันภัย	94,944.10	115,509.70	79,287.76	84,817.61	98,208.44
5. ค่าเช่ารถ	-	-	-	-	30,975.00
รวม	5,417,039.99	5,325,113.72	6,619,547.14	7,354,224.42	9,126,539.33

ที่มา : กองคลัง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.9 : การจัดสรรค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	จำนวนเงินรวม*	สายดินแดง-ท่าเรือ**	สายบางนา-ท่าเรือ**	สายดาวคะนอง-ท่าเรือ**
2528	5,417,039.99	2,869,741.42	2,547,298.57	-
2529	5,325,113.72	2,821,042.39	2,504,071.33	-
2530	6,619,547.14	3,506,783.90	3,112,763.24	-
2531	7,354,224.42	2,682,979.39	2,381,521.03	2,289,724.00
2532	9,126,539.33	2,997,276.75	2,660,504.09	3,468,758.49

ที่มา : * ตารางที่ 4.8

** เกณฑ์การปันส่วนค่าใช้จ่าย : ความยาวของสายทาง

ตารางที่ 4.10 : ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	2528	2529	2530	2531	2532
1. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วน และด่านเก็บค่าผ่านทาง*	80,679,035.20	83,137,377.39	78,467,399.63	164,500,194.46	209,487,259.61
2. ค่าใช้จ่ายในการควบคุม ระบบทางด่วน**	11,942,212.21	12,255,550.51	14,193,373.41	18,988,877.88	30,318,393.88
3. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ ยานพาหนะ***	5,417,039.99	5,325,113.72	6,619,547.14	7,354,224.42	9,126,539.33
รวม	98,038,287.40	100,718,041.62	99,280,320.18	190,843,296.76	248,932,192.82

ที่มา : * ตารางที่ 4.1

** ตารางที่ 4.6

*** ตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.11 : ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วนของทางด่วนแต่ละสายในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ทางด่วน/ค่าใช้จ่าย	2528	2529	2530	2531	2532
1. ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือรวม	51,844,257.49	54,187,628.14	53,205,291.13	53,516,475.11	68,580,038.89
ก. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและ ด่านเก็บค่าผ่านทาง*	43,003,409.96	45,238,810.50	42,601,820.53	43,940,272.93	55,476,630.85
ข. ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบ ทางด่วน**	5,971,106.11	6,127,775.25	7,096,686.70	6,893,222.79	10,106,131.29
ค. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะ***	2,869,741.42	2,821,042.39	3,506,783.90	2,682,979.39	2,997,276.75
2. ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือรวม	46,194,029.91	46,530,413.48	46,034,237.15	47,291,458.37	56,643,089.06
ก. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและ ด่านเก็บค่าผ่านทาง****	37,675,625.24	37,898,566.89	35,824,787.20	38,016,714.55	43,876,453.68
ข. ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบ ทางด่วน**	5,971,106.10	6,127,775.26	7,096,686.71	6,893,222.79	10,106,131.29
ค. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะ***	2,547,298.57	2,504,071.33	3,112,763.24	2,381,521.03	2,660,504.09
3. ทางด่วนสายดาวคะนอง- ท่าเรือรวม	-	-	40,791.90	90,035,363.28	123,709,064.87
ก. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและ ด่านเก็บค่าผ่านทาง*****	-	-	40,791.90	82,543,206.98	110,134,175.08
ข. ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบ ทางด่วน**	-	-	-	5,202,432.30	10,106,131.30
ค. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะ***	-	-	-	2,289,724.00	3,468,758.49

ที่มา : * ตารางที่ 4.3
 ** ตารางที่ 4.7
 *** ตารางที่ 4.9
 **** ตารางที่ 4.4
 ***** ตารางที่ 4.5

การที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้กู้เงินมาเพื่อใช้ในการก่อสร้างทางด่วนแต่ละสายตามที่ได้แสดงรายละเอียดการกู้เงินไว้ในภาคผนวก ข. จึงถือว่าค่าใช้จ่ายทางการเงินดังกล่าวเป็นต้นทุนทางตรงของโครงการ และเนื่องจากการทำสัญญากู้เงินเพื่อก่อสร้างทางด่วนแต่ละสาย การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาแยกต่างหากจากกัน ดังนั้นค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกิดขึ้นจึงสามารถระบุได้ชัดเจนว่าเป็นของทางด่วนสายใดเป็นจำนวนเท่าใด ซึ่งถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายทางตรงของแต่ละสายทางด้วย สำหรับค่าใช้จ่ายทางการเงินของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.12 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ หมายถึง ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้กู้เงินจากแหล่งต่าง ๆ เพื่อนำเงินมาใช้ในการก่อสร้างทางด่วนทั้ง 3 สาย ในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 สำหรับจำนวนเงินค่าดอกเบี้ยของแต่ละสายทางได้แสดงรายละเอียดไว้ในภาคผนวก ข ตารางที่ 1 ถึงตารางที่ 3
2. ค่าใช้จ่ายในการจำหน่ายพันธบัตร เป็นค่าใช้จ่ายในการจำหน่ายพันธบัตรของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยภายในประเทศ พ.ศ. 2509 ครั้งที่ 1 วงเงิน 326 ล้านบาท เพื่อนำเงินมาใช้ในการก่อสร้างทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2529-2531 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จ่ายค่าใช้จ่ายเพื่อการนี้เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นรวม 1,691,112.14 2,400.00 และ 8,781.70 บาท ตามลำดับ
3. ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบการแลกเปลี่ยนเงินตราตัดบัญชี เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีผลขาดทุนจากการปรับปรุงระบบแลกเปลี่ยนเงินตรา ณ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2527 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงถือว่ารายการนี้เป็นรายการรอดตัดบัญชีแสดงหักจากเงินกองทุน และนำไปรวมในการคำนวณกำไรขาดทุนสุทธิสำหรับงวด ตามส่วนเฉลี่ยของอายุหนี้ที่เหลือของเงินกู้แต่ละราย สำหรับจำนวนผลขาดทุนจากการปรับปรุงระบบการแลกเปลี่ยนเงินตราตัดบัญชีของแต่ละสายทางได้แสดงรายละเอียดไว้ในภาคผนวก ข ตารางที่ 4
4. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราตัดบัญชี เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้บันทึกบัญชีเงินกู้ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่เบิกจ่ายค่างานแต่ละงวด และแปลงค่าตามอัตราขายของทุนรักษาระดับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ประกาศ ณ วันสิ้นงวด ผลต่างบันทึกไว้เป็นกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศรอดตัดบัญชี โดยแสดงเป็นสินทรัพย์อื่นในงบดุล ตามหนังสืออนุมัติกระทรวงการคลัง ส่วนมาก ที่กค.0512/14001 ลงวันที่ 29 มีนาคม 2531 และนำไปรวมในการคำนวณกำไรหรือขาดทุนสุทธิสำหรับงวดตามส่วนเฉลี่ยของอายุหนี้ที่เหลือของเงินกู้แต่ละราย ทั้งนี้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การบันทึกบัญชีผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา

ตารางที่ 4.12 : ค่าใช้จ่ายทางการเงินของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	2528	2529	2530	2531	2532
1. ดอกเบี้ยจ่าย	113,687,220.63	127,020,132.66	172,847,914.41	284,062,512.10	296,879,440.95
2. ค่าใช้จ่ายในการจำหน่ายพันธบัตร	-	1,691,112.14	2,400.00	8,781.70	-
3. ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบ การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	48,736,930.87	10,286,819.10	10,286,819.10	10,286,819.10	10,286,819.10
4. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	355,112.17	49,025,812.73	72,119,037.09	79,987,700.07	69,486,745.20
5. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราเนื่องจากการชำระคืน เงินต้นและดอกเบี้ย	1,946,472.36	13,274,330.75	-	57,066,502.32	(3,995,834.66)
6. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตรากรณีอื่น ๆ	(790,546.60)	-	-	1,703,109.38	63,731.26
รวม	163,935,189.43	201,298,207.38	255,256,170.60	433,115,424.67	372,720,901.85

ที่มา : กองคลัง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

() กำไร

ต่างประเทศที่กระทรวงการคลังกำหนด สำหรับจำนวนผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตัดบัญชีของแต่ละสายทางได้แสดงรายละเอียดไว้ในภาคผนวก ข. ตารางที่ 5

5. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเนื่องจากการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ย เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องกู้เงินจากต่างประเทศ โดยทำสัญญากู้เป็นเงินตราต่างประเทศ เพื่อนำเงินมาใช้ในการก่อสร้างทางด่วน ต่อมาเมื่อมีการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามสัญญา เช่น ทุก 6 เดือน ในวันสิ้นงวดบัญชีจึงต้องตั้งค้างจ่ายไว้โดยจะบันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราขายของทุนรักษาระดับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ประกาศ ณ วันสิ้นงวด เมื่อถึงกำหนดชำระหากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสูง ก็จะทำให้เกิดผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนขึ้น หรือหากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่ำลงก็จะทำให้เกิดผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน แต่เนื่องจากส่วนขาดทุนนี้ได้เกิดขึ้นภายหลังจากเปิดบริการทางด่วนแล้ว จึงจัดเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน นอกจากนี้แล้วยังเกิดผลกำไรและขาดทุนจากการกู้เงินเพื่อนำมาชำระคืนเงินกู้เดิมอีกด้วย สำหรับจำนวนผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเนื่องจากการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของแต่ละสายทางได้แสดงรายละเอียดไว้ในภาคผนวก ข. ตารางที่ 6

6. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกรณีอื่น ๆ เนื่องจากการที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาก่อสร้างทางด่วนสายต่าง ๆ ซึ่งตามสัญญาจะต้องชำระค่างานล่วงหน้าให้แก่บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และมีการหักเงินประกันผลงานจากผู้รับจ้าง ดังนั้นเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องได้รับชำระคืนค่างานล่วงหน้าและจ่ายคืนเงินประกันผลงานให้แก่ผู้รับจ้าง แต่เนื่องจากเกิดความแตกต่างในอัตราแลกเปลี่ยนขึ้น จึงทำให้เกิดผลกำไรหรือขาดทุนจากการรับชำระคืนค่างานล่วงหน้า และจ่ายคืนเงินประกันผลงานให้แก่ผู้รับจ้าง สำหรับจำนวนผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกรณีอื่น ๆ ของแต่ละสายทางได้แสดงรายละเอียดไว้ในภาคผนวก ข. ตารางที่ 7

จากรายละเอียดค่าใช้จ่ายทางการเงินที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.12 จะเห็นได้ว่า ในปีงบประมาณ 2528-2532 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 มีค่าใช้จ่ายทางการเงินเกิดขึ้นเป็นจำนวนทั้งสิ้น 163,935,189.43 201,298,207.38 255,256,170.60 433,115,424.67 และ 372,720,901.85 บาท ตามลำดับ เนื่องจากค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายทางตรงของแต่ละสายทาง ดังนั้น จึงสามารถสรุปค่าใช้จ่ายทางการเงินดังกล่าว แยกตามสายทางได้ตามตารางที่ 4.13 ถึงตารางที่ 4.15 แต่โดยที่ทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการได้เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2530 ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกิดขึ้นก่อนการเปิดดำเนินการจึงไม่ถือเป็นต้นทุนในการดำเนินงาน แต่ควรถือเป็นต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสินทรัพย์ ดังนั้น ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกิดขึ้นในปีงบประมาณ 2528-2530

ตารางที่ 4.13 : ค่าใช้จ่ายทางการเงินของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	2528	2529	2530	2531	2532
1. ดอกเบี้ยจ่าย	55,682,000.81	63,781,341.90	66,766,546.61	73,051,954.75	67,165,970.73
2. ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบ การแลกเปลี่ยนเงินตราตัดบัญชี	48,736,930.87	6,013,168.02	6,013,168.02	6,013,168.02	6,013,168.02
3. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราตัดบัญชี	355,112.17	24,151,769.51	42,306,939.77	52,748,250.13	48,022,077.49
4. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราเนื่องจากการชำระ คืนเงินต้นและดอกเบี้ย	1,946,472.36	13,274,330.75	-	5,788,858.25	(3,995,834.66)
5. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตรากรณีอื่น ๆ	4,283.69	-	-	-	-
รวม	106,724,799.90	107,220,610.18	115,086,654.40	137,602,231.15	117,205,381.58

ที่มา : ภาคผนวก ข.

() กำไร

ตารางที่ 4.14 : ค่าใช้จ่ายทางการเงินของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	2528	2529	2530	2531	2532
1. ดอกเบี้ยจ่าย	58,005,219.82	61,966,944.18	64,389,215.19	62,367,039.81	54,072,652.31
2. ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบ การแลกเปลี่ยนเงินตราตัดบัญชี	-	4,273,651.08	4,273,651.08	4,273,651.08	4,273,651.08
3. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราตัดบัญชี	-	14,439,256.94	16,165,297.82	19,708,674.32	18,148,213.81
4. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราเนื่องจากการชำระ คืนเงินต้นและดอกเบี้ย	-	-	-	51,277,644.07	-
5. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา กรณีอื่น ๆ	(799,113.98)	-	-	-	-
รวม	57,206,105.84	80,679,852.20	84,828,164.09	137,627,009.28	76,494,517.20

ที่มา : ภาคผนวก ข.

() กำไร

ตารางที่ 4.15 : ค่าใช้จ่ายทางการเงินของทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2528-2532

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	2528	2529	2530	2531	2532
1. ค่าใช้จ่ายในการจำหน่ายพันธบัตร	-	1,691,112.14	2,400.00	8,781.70	-
2. ดอกเบี้ยจ่าย	-	1,271,846.58	41,692,152.61	148,643,517.54	175,640,817.91
3. ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบ การแลกเปลี่ยนเงินตราตัดบัญชี	-	-	-	-	-
4. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราตัดบัญชี	-	10,434,786.28	13,646,799.50	7,530,775.62	3,316,453.90
5. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราเนื่องจากการชำระ ค่าน้ำเงินต้นและดอกเบี้ย	-	-	-	-	-
6. ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา กรณีอื่น ๆ	4,283.69	-	-	1,703,109.38	63,731.26
รวม	4,283.69	13,397,745.00	55,341,352.11	157,886,184.24	179,021,003.07

ที่มา : ภาคผนวก ข.

จึงไม่ถือเป็นต้นทุนการดำเนินงาน แต่ควรนำไปคำนวณเป็นต้นทุนการก่อสร้างทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ตามที่กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3

เมื่อรวมค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่งเป็นต้นทุนทางตรงของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 แล้ว ในปีงบประมาณ 2528-2532 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 มีต้นทุนทางตรงทั้งสิ้น 261,969,193.14 288,618,504.00 299,195,138.67 623,958,721.43 และ 621,653,094.67 บาท ตามลำดับ (ตารางที่ 4.17)

ต้นทุนการดำเนินงานทางอ้อมของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1

ต้นทุนการดำเนินงานทางอ้อมของโครงการเป็นต้นทุนที่มีได้เกี่ยวข้องกับดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 โดยตรง แต่เป็นต้นทุนในการบริหารงานของฝ่ายบริหารทางด่วนและของสำนักงานโครงการระบบทางด่วน ซึ่งทำหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของโครงการ แต่ต้นทุนในการบริหารงานของฝ่ายบริหารทางด่วนและสำนักงานโครงการระบบทางด่วน ประกอบด้วยต้นทุนทางตรงของฝ่าย และต้นทุนทางอ้อมรวมทั้งต้นทุนที่ได้รับการปันส่วนจากฝ่ายต่าง ๆ ที่ทำหน้าที่ให้บริการหรือสนับสนุนงานของโครงการ ซึ่งเรียกว่าฝ่ายบริการ คือ สำนักผู้ว่าการฝ่ายบริหารทั่วไป ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการเงิน ฝ่ายวิชาการ และฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทาง (ตามแผนภูมิการแบ่งส่วนงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยรูปที่ 2.1) ฝ่ายบริการจะให้บริการแก่ฝ่ายปฏิบัติงานหลัก ตลอดจนให้บริการกันเองด้วย ดังนั้น จึงควรคิดต้นทุนของฝ่ายบริการเหล่านี้ให้เป็นต้นทุนของฝ่ายปฏิบัติงานหลักด้วย ทั้งนี้ เพื่อจะได้ทราบว่าต้นทุนของฝ่ายปฏิบัติงานหลักทั้งสิ้นเท่าใด การคิดต้นทุนของฝ่ายบริการจะนำเอาหลักการปันส่วนต้นทุน (Cost Allocation) มาใช้

หลักการปันส่วนต้นทุน (Cost Allocation)

ขั้นตอนในการปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการ ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน ดังนี้

1. การคำนวณต้นทุนของฝ่ายบริการ
2. การเลือกวิธีการปันส่วนต้นทุน
3. การเลือกเกณฑ์ที่ใช้ในการปันส่วนต้นทุน

1. การคำนวณต้นทุนของฝ่ายบริการ

ต้นทุนของฝ่ายบริการต่าง ๆ ภายในสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการบริหารของฝ่ายนั้น ซึ่งสามารถจำแนกได้เป็นค่าใช้จ่ายทางตรง และ ค่าใช้จ่ายทางอ้อม ดังนี้

ก. ค่าใช้จ่ายทางตรง เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินงานของ ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง โดยตรงและสามารถระบุได้ชัดเจนว่าเป็นของแต่ละฝ่ายเท่าใด ได้แก่

1) เงินเดือนและสวัสดิการ หมายถึง เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา และ ค่าสวัสดิการอื่น ๆ ที่จ่ายให้กับพนักงานของฝ่ายต่าง ๆ ที่ให้การสนับสนุนโครงการ ได้แก่ สำนัก ผู้ว่าการ ฝ่ายบริหารทั่วไป ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการเงิน ฝ่ายวิชาการ ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและ พัฒนาเขตทาง และสำนักงานโครงการระบบทางด่วน สำหรับจำนวนเงินเดือนและสวัสดิการของฝ่าย ต่าง ๆ ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 1

2) ค่าเบี้ยประชุมและผลประโยชน์ตอบแทนกรรมการ หมายถึง ค่าเบี้ย ประชุมคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย คณะอนุกรรมการ ค่าที่ปรึกษา รวมทั้งผลประโยชน์ตอบแทนกรรมการด้วย ในปีงบประมาณ 2528-2532 กองกลาง สำนักผู้ว่าการได้จ่าย ค่าเบี้ยประชุมและผลประโยชน์ตอบแทนกรรมการเป็นจำนวนทั้งสิ้น 645,575.00 506,212.50 431,087.50 582,375.00 และ 833,875.00 บาท ตามลำดับ

3) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการเดินทางไปอบรมดูงาน ในประเทศและต่างประเทศของพนักงานฝ่ายต่าง ๆ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งได้แสดง รายละเอียดจำนวนค่าใช้จ่ายแยกตามฝ่ายต่าง ๆ ไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 2

4) ค่ารับรอง เป็นค่าเลี้ยงรับรองแขกผู้มีเกียรติที่มาเยี่ยมชมกิจการของ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งจ่ายตามข้อบังคับ ก.ท.พ. ฉบับที่ 69 และฉบับที่ 71 รวมทั้ง ค่ารับรองประจำตำแหน่งต่าง ๆ ซึ่งได้แสดงรายละเอียดจำนวนค่าใช้จ่ายแยกตามฝ่ายต่าง ๆ ไว้ ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 3

5) ค่าโฆษณาและเผยแพร่ เป็นค่าโฆษณาทางหนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ จัดทำภาพยนตร์ และเอกสารเผยแพร่ เกี่ยวกับกิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ค่าประกาศ ข่าวในการประกวดราคาจัดหาวัสดุครุภัณฑ์ งานก่อสร้าง การเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมประกวดราคา

โครงการจัดหาผลประโยชน์ในเขตทางพิเศษตามบริเวณต่าง ๆ ค่าล้างอัดขยายรูปสำหรับใช้ในงาน
จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ถูกเวนคืน งานซ่อมแซมบำรุงรักษาทาง งานกู้ภัยและจัดการจราจร ซึ่งได้แสดง
รายละเอียดจำนวนค่าใช้จ่ายแยกตามฝ่ายต่าง ๆ ไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 4

6) ค่าไปรษณีย์โทรเลข เป็นค่าไปรษณีย์ โทรเลข และเทเล็กซ์ ทั้งภายใน
และต่างประเทศสำหรับสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยในปีงบประมาณ 2528-2532
กองกลางสำนักผู้ว่าการ ได้จ่ายค่าไปรษณีย์โทรเลขเป็นจำนวนทั้งสิ้นเท่ากับ 93,998.25
75,793.75 48,047.45 46,006.05 และ 157,755.05 บาท ตามลำดับ

7) ค่าธรรมเนียม เป็นค่าธรรมเนียมธนาคาร ค่าธรรมเนียมดำเนินคดี
ค่าธรรมเนียมต่อใบอนุญาตใช้เครื่องรับส่งวิทยุ วิทยุโทรคมนาคม ค่าธรรมเนียมการต่ออายุสัญญา
เช่าอาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนประเภทรถยนต์
และค่าธรรมเนียมจดทะเบียนรถยนต์ โดยในปีงบประมาณ 2528-2532 ฝ่ายการเงินได้จ่าย
ค่าธรรมเนียม เป็นจำนวนทั้งสิ้นเท่ากับ 1,729,879.84 515,004.00 334,129.50
9,583,749.85 และ 602,209.86 บาท ตามลำดับ

8) ค่าวารสาร เป็นค่าวารสารประจำห้องสมุด และค่าจ้างรวมเล่ม
วารสารที่จะต้องรวบรวมเก็บไว้สำหรับใช้ในการศึกษาค้นคว้าและอ้างอิง โดยในปีงบประมาณ
2528-2532 แผนกห้องสมุดและศูนย์เอกสาร กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ ได้จ่ายค่าวารสาร
เป็นจำนวนทั้งสิ้นเท่ากับ 43,312.94 64,150.97 56,383.83 69,481.07 และ
197,957.81 บาท ตามลำดับ

9) ค่าใช้จ่ายกีฬา เป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการกีฬาของพนักงาน
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อการประชาสัมพันธ์ชื่อเสียงขององค์การ โดยเริ่มตั้งแต่
ปีงบประมาณ 2531 กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการได้จ่ายค่าใช้จ่ายกีฬาเป็นจำนวนทั้งสิ้น
เท่ากับ 349,934.00 บาท และ 347,167.29 บาท ในปีงบประมาณ 2532

10) ค่าเครื่องแต่งกาย เป็นค่าเครื่องแต่งกายของพนักงานการทางพิเศษ
แห่งประเทศไทย ซึ่งมีสิทธิ์เบิกได้ตามข้อบังคับของ ก.ท.พ. ฉบับที่ 73 ในปีงบประมาณ 2528-
2532 ฝ่ายบริหารทั่วไปได้จ่ายค่าเครื่องแต่งกาย เป็นจำนวนทั้งสิ้นเท่ากับ 347,538.00
497,161.00 498,624.10 686,567.03 และ 712,332.00 บาท ตามลำดับ

11) ค่าสอบบัญชี เป็นค่าสอบบัญชีที่จ่ายให้แก่สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน เพื่องานตรวจสอบและรับรองรายงานการเงินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยในปีงบประมาณ 2528-2531 ฝ่ายการเงินได้จ่ายค่าสอบบัญชีเป็นจำนวนเท่ากันทุกปีละ 100,000.00 บาท ส่วนในปีงบประมาณ 2532 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 120,000.00 บาท

12) ค่าการกุศล เป็นค่าใช้จ่ายในการทอดกฐิน การจัดทำโล่ที่ระลึกเนื่องในโอกาสต่าง ๆ รวมทั้งการจัดทำรางวัลให้แก่พนักงานดีเด่น โดยในปีงบประมาณ 2528-2532 กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ ได้จ่ายค่าการกุศลเป็นจำนวนทั้งสิ้น 179,975.00 172,611.00 207,434.00 65,136.00 และ 179,249.00 บาท ตามลำดับ

13) ค่าฝึกอบรม เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดการ และจัดส่งพนักงานไปฝึกอบรมทางวิชาการทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยในปีงบประมาณ 2528-2532 กองพัฒนาบุคคลและระบบงาน ฝ่ายบริหารทั่วไป ได้จ่ายค่าฝึกอบรมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 582,421.75 768,060.00 415,647.60 527,783.10 และ 494,525.75 บาท ตามลำดับ

14) ค่าวัสดุ เป็นค่าวัสดุเครื่องใช้สำนักงาน ค่าวัสดุงานบ้านงานครัวสำหรับใช้ทำความสะอาดและรักษาสถานที่ตลอดจนภาชนะที่ใช้กับเครื่องเรือน ค่าวัสดุอุปกรณ์สำหรับใช้ในการบำรุงรักษาต้นไม้สนามหญ้า ค่าวัสดุเกี่ยวกับงานสำรวจและซ่อมแซมทางด่วน ค่าวัสดุเคมีภัณฑ์ ค่าวัสดุเกี่ยวกับไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์สำหรับทดแทนของเดิมที่หมดอายุการใช้งาน ค่าวัสดุที่ใช้ในการประชุมและงานโฆษณาเผยแพร่เกี่ยวกับกิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และค่าวัสดุยานพาหนะและขนส่ง รายละเอียดค่าวัสดุแยกตามฝ่ายต่าง ๆ ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 5

15) ค่าเช่า ในปีงบประมาณ 2532 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เช่าอาคารชัยสงวน เพื่อใช้เป็นที่ปฏิบัติงานของกองจตุกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวนทั้งสิ้น 871,200.00 บาท เช่ารถยนต์เพื่อใช้ในการจตุกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวนทั้งสิ้น 3,359,493.33 บาท เช่าสถานที่สอบคัดเลือกลูกจ้าง โดยฝ่ายบริหารทั่วไปเป็นผู้ดำเนินการจัดสอบจำนวนทั้งสิ้น 1,500.00 บาท เช่ารถบัสเพื่อใช้ในการการกุศล โดยสำนักผู้ว่าการเป็นผู้ดำเนินการจำนวนทั้งสิ้น 1,800.00 บาท

ข. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม เป็นค่าใช้จ่ายที่มีได้เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งโดยตรง แต่เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นร่วมกันระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งมีส่วนช่วยให้การดำเนินงานของฝ่ายต่าง ๆ เป็นไปอย่างสะดวก และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายทางอ้อมยังไม่อาจแยกได้อย่างชัดเจนว่าเป็นของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจำนวนเท่าใด จึงต้องหาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมมาทำการปันส่วนให้แก่แต่ละฝ่าย ค่าใช้จ่ายทางอ้อมแบ่งได้เป็น 5 ประเภท คือ

1) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งได้แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนค่าใช้จ่ายแต่ละรายการไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 6 มีดังต่อไปนี้

1.1) ค่าเช่าที่ดิน เป็นค่าเช่าที่ดินที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้เช่าที่ดินเพื่อใช้เป็นที่ตั้งสำนักงานจากกรมธนารักษ์

1.2) ค่ารักษาความปลอดภัย เป็นค่ารักษาความปลอดภัยที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จ้างเหมาเจ้าหน้าที่จากสำนักงานรักษาความปลอดภัยขององค์การทหารผ่านศึกจำนวน 3 คน เพื่อดูแลตรวจตราและรักษาความปลอดภัยประจำสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

1.3) ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นค่าเบี้ยประกันภัยอาคารสำนักงานซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาประกันภัยไว้กับบริษัททพิพประกันภัย จำกัด

1.4) ค่าเสื่อมราคาอาคาร เป็นค่าเสื่อมราคาอาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เนื่องจากอาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นอาคารที่ใช้ร่วมกันระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย อันได้แก่ สำนักผู้ว่าการ ฝ่ายบริหารทั่วไป ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการเงิน ฝ่ายวิชาการ ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทาง สำนักงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ยกเว้น ฝ่ายบริหารทางด่วน และสำนักงานโครงการระบบทางด่วน ซึ่งปฏิบัติงานอยู่ที่อาคารศูนย์ควบคุมระบบทางด่วน ดังนั้น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงควรปันส่วนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้แก่แต่ละฝ่ายตามเกณฑ์ประโยชน์ที่ได้รับ โดยใช้จำนวนพื้นที่ปฏิบัติงานที่ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 7 เป็นหลักในการปันส่วน สำหรับวิธีการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 6

2) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเครื่องใช้สำนักงานที่ใช้ภายในอาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้แก่

2.1) ค่าเช่าระบบคอมพิวเตอร์ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาเช่าระบบคอมพิวเตอร์กับบริษัทล็อกซเล่ย์ (กรุงเทพ) จำกัด โดยผู้ให้เช่าจะต้องทำการขนส่ง ติดตั้งและพัฒนาระบบงานบริหารทางการเงิน งานบริหารบุคคล และงานพัสดุคงคลัง รวมทั้งให้บริการ

ซ่อมบำรุง ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยด้วย เริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ 2530 เป็นต้นไปเป็นเวลา 5 ปี โดยในปีงบประมาณ 2530-2532 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จ่ายค่าเช่าเป็นจำนวนทั้งสิ้น 158,100.00 1,017,900.00 และ 939,600.00 บาท ตามลำดับ โดยที่เครื่องคอมพิวเตอร์ดังกล่าวมีไว้เพื่อใช้ในการบริหารการเงินของฝ่ายการเงิน งานบริหารบุคคล และงานพัสดุคงคลังของฝ่ายบริหารทั่วไป ซึ่งมีปริมาณงานไม่แตกต่างกันมากนัก ดังนั้น จึงควรปันส่วนค่าเช่าให้แก่แต่ละงานเป็นจำนวนเท่า ๆ กัน โดยฝ่ายการเงินจะได้รับการปันส่วนในอัตรา 1 ต่อ 3 ส่วน และฝ่ายบริหารทั่วไปได้รับการปันส่วนในอัตรา 2 ต่อ 3 สำหรับการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 8

2.2) ค่าเสื่อมราคาเครื่องใช้สำนักงาน ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้คำนวณตามประเภทครุภัณฑ์โดยใช้วิธีเส้นตรงอายุการใช้งาน 15 ปี ซึ่งมีได้แบ่งแยกตามฝ่ายงานที่ใช้ จึงไม่สามารถแบ่งแยกได้ชัดเจนว่าเป็นค่าเสื่อมราคาของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นจำนวนเท่าใด แต่โดยที่เครื่องใช้สำนักงานดังกล่าวมีไว้เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานแก่พนักงานทุกคน ดังนั้นจึงควรปันส่วนค่าใช้จ่ายนี้ให้แก่แต่ละฝ่ายตามจำนวนพนักงาน ซึ่งได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 9 สำหรับการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 10

3) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะส่วนกลางที่สำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้แก่ ค่าเสื่อมราคายานพาหนะ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าภาษีรถยนต์ ค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ ได้แสดงจำนวนค่าใช้จ่ายแต่ละรายการไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 11

เนื่องจากสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมียานพาหนะส่วนกลางไว้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานของฝ่ายต่าง ๆ ภายในสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (บางเช่น) ได้แก่ สำนักผู้ว่าการ ฝ่ายบริหารทั่วไป ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการเงิน ฝ่ายวิชาการ ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทาง สำนักงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดังนั้น ในการปันส่วนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะส่วนกลางนี้ให้แก่แต่ละฝ่าย จึงใช้จำนวนครั้งที่แต่ละฝ่ายขอเบิกใช้รถเป็นเกณฑ์ในการปันส่วน แต่เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำสถิติดังกล่าวไว้ในการศึกษาครั้งนี้จึงต้องสุ่มตัวอย่างจากใบขอเบิกใช้รถ แล้วนำมาคำนวณอัตราร้อยละของการเบิกใช้รถในแต่ละปีงบประมาณ อัตราร้อยละของการขอเบิกใช้รถซึ่งได้จากการสุ่มตัวอย่างได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 12 ส่วนวิธีการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 13

4) ค่าไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์ เป็นค่าไฟฟ้า น้ำประปา และ โทรศัพท์ ที่อาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดังนี้

4.1) ค่าไฟฟ้า เป็นค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นภายในอาคารสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เนื่องจากการปฏิบัติงานของฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่จำเป็นต้อง

ใช้เพื่อเป็นไฟฟ้าส่องสว่าง แอร์ พัดลม และอื่น ๆ ดังนั้น จึงควรปันส่วนค่าไฟฟ้าให้แก่แต่ละฝ่ายตามจำนวนพื้นที่ปฏิบัติงานของแต่ละฝ่าย ซึ่งได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 7 สำหรับการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 14

4.2) ค่าน้ำประปา เป็นค่าน้ำประปาภายในอาคารสำนักงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยที่การใช้ น้ำประปาจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับจำนวนพนักงานเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น จึงควรปันส่วนค่าน้ำประปาให้แก่แต่ละฝ่ายตามจำนวนพนักงานของแต่ละฝ่าย ซึ่งได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 9 สำหรับการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 15

4.3) ค่าโทรศัพท์ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้จัดทำทะเบียนค่าโทรศัพท์ของแต่ละฝ่ายไว้ตามหมายเลขโทรศัพท์ที่แต่ละฝ่ายใช้ จึงสามารถระบุได้ชัดเจนว่าเป็นค่าโทรศัพท์ฝ่ายละจำนวนเท่าใด สำหรับจำนวนค่าใช้จ่ายของแต่ละฝ่ายได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 16

เมื่อรวมค่าใช้จ่ายที่แต่ละฝ่ายได้รับการปันส่วนตามข้อ 4.1)-4.3) ข้างต้นแล้วจะเป็นค่าไฟฟ้า น้ำประปา และ โทรศัพท์ของแต่ละฝ่าย ซึ่งได้แสดงรายละเอียดแยกตามฝ่ายต่าง ๆ ไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 17

5) ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยซึ่งไม่สามารถแบ่งแยกได้ว่าเกิดจากงานบริการโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 เท่าใด และสำนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเท่าใด ได้แก่ค่าซ่อมแซมทั่วไป ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด และขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน เนื่องจากค่าใช้จ่ายเหล่านี้ไม่สามารถระบุชัดเจนได้ว่าเป็นของฝ่ายใด จำนวนเท่าใด ยากที่จะหาเกณฑ์ที่เหมาะสมมาใช้ในการปันส่วนได้อย่างถูกต้อง ดังนั้น จึงควรปันส่วนให้แก่ทุกฝ่ายเท่า ๆ กัน ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ และการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 18

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ค่าใช้จ่ายในการบริหารของฝ่ายบริการสามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายทางตรงที่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าเป็นของฝ่ายใด จำนวนเท่าใด และส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายทางอ้อม ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในการบริหารของฝ่ายบริการซึ่งได้แก่ สำนักผู้ว่าการ ฝ่ายบริหารทั่วไป ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการเงิน ฝ่ายวิชาการ ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทาง สำนักงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ฝ่ายบริหารทางด่วน สำนักงานโครงการระบบทางด่วน ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 19 ถึง 27

เมื่อคำนวณต้นทุนของฝ่ายบริการ หรือค่าใช้จ่ายในการบริหารของฝ่ายต่าง ๆ แล้ว ลำดับต่อไปก็คือการเลือกวิธีการปันส่วนและเกณฑ์การปันส่วนค่าใช้จ่ายในการบริหารของฝ่ายบริการ ซึ่งในที่นี้ได้แก่ สำนักผู้ว่าการ ฝ่ายบริหารทั่วไป ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการเงิน ฝ่ายวิชาการ

และฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทาง ไปให้แก่ฝ่ายบริหารทางด่วน สำนักงานโครงการระบบทางด่วน และสำนักงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นฝ่ายปฏิบัติงานหลักของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2. การเลือกวิธีการปันส่วนต้นทุน

การปันส่วนต้นทุนมี 3 วิธี คือ

1. วิธีการปันส่วนโดยตรง (Direct Allocation Method) วิธีนี้เป็นวิธีที่ใช้กันแพร่หลาย ภายใต้วิธีนี้ ต้นทุนของฝ่ายบริการจะปันส่วนให้ฝ่ายปฏิบัติงานหลัก โดยไม่คำนึงถึงบริการที่ให้ระหว่างฝ่ายบริการด้วยกัน ตัวอย่างการปันส่วนได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.1

2. วิธีการปันส่วนเป็นขั้นตอน (Step Allocation Method) เป็นการปันส่วนที่ซับซ้อนกว่าวิธีแรก เพราะจะพิจารณาบริการที่ฝ่ายบริการหนึ่ง ๆ ให้แก่ฝ่ายบริการอื่น ๆ ด้วย แต่การที่จะคำนวณบริการที่ให้ระหว่างกันนี้เป็นเรื่องยุ่งยาก จึงมีการกำหนดกฎเกณฑ์ในการปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการโดยจัดลำดับก่อนหลังตามความเหมาะสมกับลักษณะการดำเนินงาน อย่างไรก็ตามหลักเกณฑ์โดยทั่วไปในการปันส่วนเป็นขั้น ๆ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

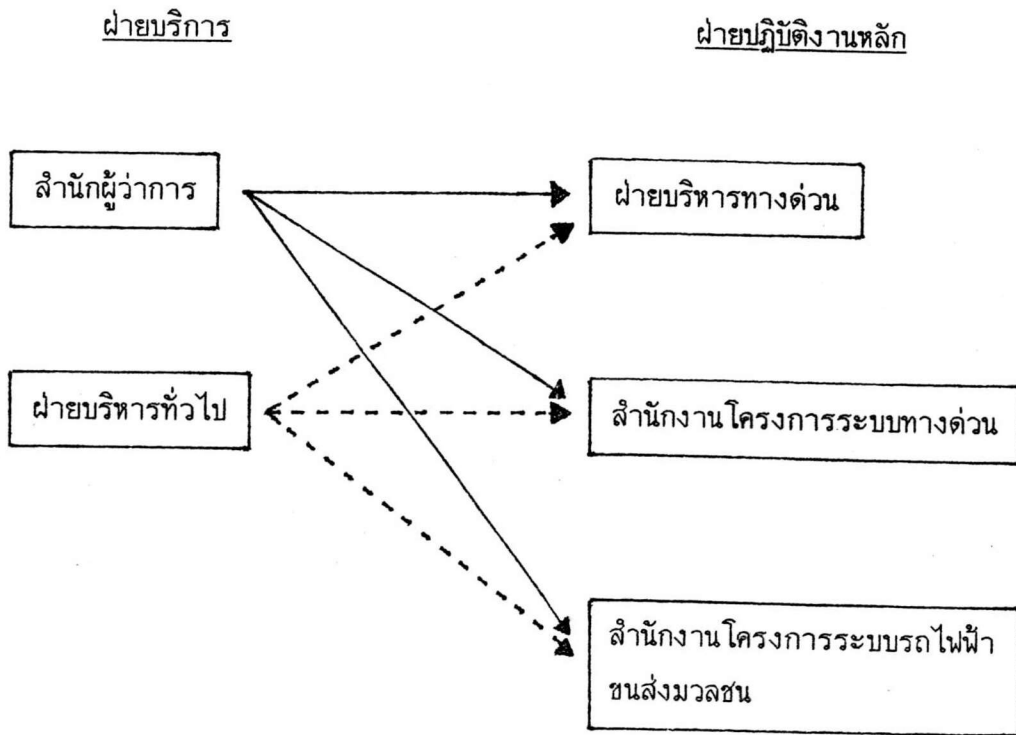
ขั้นที่ 1 พิจารณาว่าฝ่ายบริการใดที่ให้บริการแก่ฝ่ายปฏิบัติงานหลัก และฝ่ายบริการอื่น ๆ มากที่สุด แล้วแบ่งต้นทุนของฝ่ายนี้ไปให้ฝ่ายอื่น ๆ เป็นอันดับแรก

ขั้นที่ 2 ต่อจากนั้นจะพิจารณาปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการที่ให้บริการรองลงไปเป็นอันดับที่สอง เมื่อปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการใดไปให้แก่ฝ่ายอื่น ๆ แล้ว ก็ถือว่าเป็นอันสิ้นสุด กล่าวคือไม่ต้องนำเอาต้นทุนของฝ่ายอื่น ๆ มาคิดให้ฝ่ายนี้อีก

ขั้นที่ 3 ดำเนินการดังกล่าวในขั้นที่ 2 ต่อไปตามลำดับ จนกระทั่งได้ปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการจนครบทุกฝ่าย เมื่อถึงจุดนี้แสดงว่ากิจการได้ปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการทุกฝ่ายให้แก่ฝ่ายปฏิบัติงานหลักโดยเรียบร้อยแล้ว

3. วิธีการปันส่วนโดยใช้วิธีพีชคณิต (Algebraic Reciprocal Allocation Method) ในทางทฤษฎีวิธีนี้เป็นวิธีปันส่วนที่ให้ผลถูกต้องมากกว่าวิธีอื่น ๆ เพราะได้พิจารณาถึงบริการที่ให้ซึ่งกันและกัน (Reciprocal Services) ของฝ่ายบริการทุกฝ่ายโดยไม่ต้องกังวลกับกฎเกณฑ์การปันส่วนตามลำดับก่อนหลังตามวิธีการปันส่วนเป็นขั้น ๆ หากปรากฏว่ามีการให้บริการซึ่งกันและกันในระหว่างฝ่ายต่าง ๆ เป็นจำนวนมากก็ควรใช้วิธีนี้

รูปที่ 4.1 แสดงตัวอย่างวิธีการปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการให้ฝ่ายปฏิบัติงานหลักตามวิธีการปันส่วนโดยตรง



ในการเลือกวิธีการปันส่วนต้นทุนควรคำนึงถึงประโยชน์ที่จะได้รับและค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปว่าคุ้มกันหรือไม่ ในกรณีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถที่จะระบุได้ว่าฝ่ายบริการให้บริการซึ่งกันและกันเป็นอัตราส่วนเท่าใด และมีปัญหาในเรื่องการจัดลำดับความสำคัญ ก่อนหลังของการบริการ ดังนั้น วิธีการปันส่วนที่เหมาะสมที่สุดที่จะนำมาใช้เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด ก็คือการปันส่วนโดยตรง เนื่องจากต้นทุนของฝ่ายบริการจะปันส่วนให้แก่ฝ่ายปฏิบัติงานหลักตามประโยชน์ที่แต่ละหน่วยงานควรจะได้รับ โดยไม่คำนึงถึงบริการที่ให้บริการระหว่างฝ่ายบริการด้วยกัน ในกรณีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฝ่ายบริการได้แก่ สำนักผู้ว่าการ ฝ่ายบริหารทั่วไป ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการเงิน ฝ่ายวิชาการ และฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน และพัฒนาเขตทาง สำหรับฝ่ายปฏิบัติงานหลักจะประกอบด้วย 3 ฝ่าย คือ

1. ฝ่ายบริหารทางด่วน ทำหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วน หลังจากที่เปิดบริการแล้ว ในระหว่างปีงบประมาณ 2528-2532 มีโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 เปิดบริการเพียงโครงการเดียว ดังนั้น ต้นทุนของฝ่ายบริหารทางด่วนทั้งหมดจะถือว่าเป็นต้นทุนการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ทั้งจำนวน

2. สำนักงานโครงการระบบทางด่วน ทำหน้าที่ควบคุมดูแลการออกแบบรายละเอียดและการควบคุมการก่อสร้างทางด่วน โดยที่ในช่วงระหว่างปีงบประมาณ 2528-2530 เป็นช่วงการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 1 สายดาวคะนอง-ท่าเรือ ดังนั้นงานของสำนักงานโครงการระบบทางด่วนในช่วงนี้จึงถือว่าเป็นงานเพื่อโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และในช่วงปีงบประมาณ 2530-2531 สำนักงานโครงการระบบทางด่วนได้ควบคุมงานโครงการก่อสร้างทางเข้า-ออกทางด่วนที่ถนนพระราม 4 (ฝั่งเหนือ) ส่วนปีงบประมาณ 2532 ได้ติดตามงานการซ่อมแซมสะพานพระราม 9 รวมทั้งการเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทผู้รับเหมา การออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างพื้นที่ได้สะพานพระราม 9 ดังนั้นจึงถือว่าเป็นในช่วงระหว่างปีงบประมาณ 2528-2532 สำนักงานโครงการระบบทางด่วนยังคงปฏิบัติงานให้แก่โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 แต่สำหรับปีงบประมาณ 2533 เป็นต้นไป สำนักงานโครงการระบบทางด่วนได้ดำเนินการควบคุมการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งเริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนมีนาคม 2533

3. สำนักงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ทำหน้าที่ดำเนินการควบคุมให้เอกชนดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้เป็นไปตามเงื่อนไข

จากที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าในช่วงปีงบประมาณ 2528-2532 ฝ่ายที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 เพียงโครงการเดียว ก็คือ

ฝ่ายบริหารทางด่วน และสำนักงานโครงการระบบทางด่วน ดังนั้นต้นทุนของทั้ง 2 ฝ่าย จึงถือ
ว่าเป็นต้นทุนทางอ้อมของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ทั้งจำนวน

3. การเลือกเกณฑ์ที่ใช้ในการปันส่วนต้นทุน

การที่จะปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการ ไปให้ฝ่ายอื่น ได้อย่างถูกต้องและใกล้เคียง
ความจริงนั้น นอกจากจะเลือกวิธีการปันส่วนที่เหมาะสมแล้วยังต้องเลือกเกณฑ์การปันส่วนให้เข้า
กับสภาพการณ์อีกด้วย เพราะเกณฑ์เหล่านี้แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานบริการกับหน่วยงาน
บริการด้วยตนเอง หรือระหว่างหน่วยงานบริการกับหน่วยงานที่ปฏิบัติงานหลัก การกำหนดเกณฑ์
เพื่อโอนต้นทุนของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเข้าหน่วยงานอื่น ได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับลักษณะของหน่วยงาน
ที่จะ โอนต้นทุนนั้นว่าสามารถกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการ โอนต้นทุน ได้ชัดเจนหรือไม่ ถ้ากำหนดเกณฑ์เพื่อ
การโอนได้ชัดเจนแล้วก็จะปันส่วนได้ตามเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นนั้น เช่น จำนวนพนักงาน จำนวนพื้นที่
อาคารสถานที่ จำนวนรายการ จำนวนเอกสารใบสำคัญ หรือจำนวนชั่วโมงแรงงาน แต่ถ้า
ไม่สามารถกำหนดเกณฑ์เพื่อการ โอนต้นทุน ได้ชัดเจนก็อาจใช้หลักการประมาณ เช่น ปันส่วนตาม
จำนวนเงินค่าใช้จ่ายของแต่ละหน่วยงาน ปันส่วนตามยอดถัวเฉลี่ย เป็นต้น

เกณฑ์การปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการให้ฝ่ายปฏิบัติงานหลัก

การกำหนดเกณฑ์ในการปันส่วนต้นทุนฝ่ายต่าง ๆ ที่ทำหน้าที่เป็นฝ่ายบริการภายใน
การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องคำนึงถึงลักษณะของงานบริการที่ฝ่ายบริการให้แก่ฝ่ายปฏิบัติ
งานหลัก ดังนี้

ฝ่าย	ลักษณะงาน	เกณฑ์ที่ใช้ปันส่วน
สำนักผู้ว่าการ	งานเลขานุการและงานประชุม งานประชาสัมพันธ์ งานโสตทัศนอุปกรณ์ งานห้องสมุดและศูนย์เอกสาร งานตรวจสอบ	จำนวนครั้งของการให้บริการ แต่เนื่องจาก เป็นงานที่ให้บริการแก่ทุกหน่วยงานภายใน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีอาจ จะนับจำนวนครั้งของการให้บริการได้ ประกอบกับเป็นงานที่ก่อให้เกิดประโยชน์ แก่องค์กรโดยส่วนรวมมีอาจแบ่งแยกได้ ว่าแต่ละฝ่ายได้รับประโยชน์ เป็นจำนวน เท่าใด ดังนั้น จึงถือว่าทุกฝ่ายได้รับ ประโยชน์ร่วมกัน เป็นจำนวนเท่ากัน ตามหลักความเป็นธรรม

ฝ่าย	ลักษณะงาน	เกณฑ์ที่ใช้ปันส่วน
ฝ่ายบริหารทั่วไป	งานด้านบุคคล	จำนวนพนักงาน
	งานพัฒนาบุคคลและระบบงาน	
	งานด้านพัสดุ	
ฝ่ายกฎหมาย	งานด้านกฎหมายและสัญญา	จำนวนกฎหมายและสัญญา
	งานด้านคดี	จำนวนคดี
	งานด้านวินัยพนักงาน	จำนวนพนักงาน
ฝ่ายการเงิน	งานด้านการบริหารการคลัง	จำนวนเงินค่าใช้จ่าย
	งานด้านการจัดทำงบประมาณ	
	งานด้านเงินกู้และการวางแผนการเงิน	
	การเงิน	
ฝ่ายวิชาการ	งานด้านการวางแผนโครงการ	ปริมาณงาน
	งานด้านการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ	
	งานด้านการประเมินผลโครงการ	
ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทาง	งานซื้อหรือเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางพิเศษ	ยอดรวมของมูลค่าที่ดินที่เวนคืน
	งานพัฒนาเขตทาง	

การปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการให้ฝ่ายบริหารทางด่วน และสำนักงานโครงการระบบทางด่วน ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ง. ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังนี้

1) สำนักผู้ว่าการ ทำหน้าที่ให้บริการแก่ฝ่ายปฏิบัติงานหลักคือ ฝ่ายบริหารทางด่วน สำนักงานโครงการระบบทางด่วน และสำนักงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปริมาณเท่า ๆ กัน ดังนั้นในปีงบประมาณ 2528-2532 ฝ่ายบริหารทางด่วน และสำนักงานโครงการระบบทางด่วน ซึ่งทำหน้าที่ในการควบคุมการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 1 จะได้รับการปันส่วนต้นทุนของสำนักผู้ว่าการ หน่วยงานละเท่า ๆ กัน สำหรับการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ง. ตารางที่ 1

2) ฝ่ายบริหารทั่วไป โดยที่ลักษณะงานของฝ่ายนี้แบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ งานด้านบุคคล ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกองการเจ้าหน้าที่ และกองพัฒนาบุคคลและระบบงาน และงานด้านพัสดุ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกองการพัสดุและสถานที่ เกณฑ์ที่ใช้ในการปันส่วนจึงใช้ต่างกันตามลักษณะงานด้วย คือ กองการเจ้าหน้าที่ และกองพัฒนาบุคคลและระบบงาน เป็นงานเกี่ยวกับการจัดทำทะเบียนประวัติ การสรรหาบุคคล การพัฒนาบุคคลและระบบงาน และงานสวัสดิการพนักงาน ดังนั้นจึงควรใช้จำนวนพนักงานเป็นเกณฑ์ในการปันส่วน ส่วนงานของกองการพัสดุและสถานที่ เป็นงานเกี่ยวกับการจัดหา และควบคุมดูแลพัสดุ จึงควรใช้มูลค่าของการจัดซื้อวัสดุเป็นเกณฑ์ในการปันส่วน แต่เนื่องจากในการจัดทำบัญชีค่าใช้จ่ายไม่สามารถแบ่งแยกค่าใช้จ่ายของแต่ละกองได้ การปันส่วนต้นทุนของฝ่ายนี้ให้แก่แต่ละกองจึงอยู่ภายใต้ข้อสมมุติฐานว่าการใช้จ่ายของแต่ละกองจะเป็นไปตามที่ได้ตั้งงบประมาณไว้ ดังนั้น ในการปันส่วนต้นทุนจึงปันส่วนตามสัดส่วนของงบประมาณที่แต่ละกองตั้งไว้ สำหรับการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ง. ตารางที่ 4

3) ฝ่ายกฎหมาย ลักษณะงานของฝ่ายกฎหมาย แบ่งเป็น 2 กอง คือ กองนิติการ ซึ่งดำเนินการเกี่ยวกับการออกกฎหมายและการตรวจสอบสัญญาต่าง ๆ รวมทั้งการให้ข้อหารือเกี่ยวกับปัญหาข้อกฎหมายต่าง ๆ ด้วย และกองคดีและวินัย ซึ่งดำเนินการเกี่ยวกับคดีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นคู่ความและดำเนินการออกข้อบังคับระเบียบวิธีปฏิบัติงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เกณฑ์ที่ใช้ในการปันส่วนต้นทุนของฝ่ายนี้จึงใช้ต่างกันตามลักษณะของงานด้วย คือกองนิติการ เป็นเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายและสัญญา จึงควรใช้จำนวนกฎหมายและสัญญาเป็นเกณฑ์ในการปันส่วน แต่โดยที่ในช่วงระหว่างปีงบประมาณ 2528-2532 งานของกองนิติการที่ทำให้แก่โครงการจะเป็นไปในลักษณะการให้ข้อหารือเกี่ยวกับปัญหาข้อกฎหมาย ซึ่งไม่อาจนับเป็นหน่วยวัดได้ จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ของกองนิติการได้ทราบว่าปริมาณงานที่ทำให้แก่ฝ่ายบริหารทางด่วนต่อปริมาณงานทั้งหมด ในช่วงระหว่างปีงบประมาณ 2528-2529 ประมาณร้อยละ 70 ปีงบประมาณ 2530-2532 ประมาณร้อยละ 35 20 และ 10 ตามลำดับ ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้จึงปันส่วนต้นทุนของกองนิติการให้แก่ฝ่ายบริหารทางด่วนตามอัตราดังกล่าว ส่วนลักษณะงานของกองคดีและวินัย มีความแตกต่างกันเป็น 2 แผนกคือ แผนกคดี และแผนกวินัย แผนกคดีทำหน้าที่ติดตามการดำเนินคดีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นคู่ความ โดยการประสานงานกับกรมอัยการ ติดตามเกี่ยวกับการบังคับคดี ดังนั้น จึงควรใช้จำนวนคดีเป็นเกณฑ์ในการปันส่วนต้นทุนของแผนกนี้ ส่วนแผนกวินัยทำหน้าที่สอบสวนหาข้อเท็จจริงและความผิดทางวินัยของพนักงาน ดำเนินการออกข้อบังคับระเบียบวิธีปฏิบัติงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และให้คำปรึกษาแนะนำพนักงานเกี่ยวกับข้อบังคับ ระเบียบ ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับพนักงาน ดังนั้นจึงควรใช้จำนวนพนักงานเป็นเกณฑ์ในการปันส่วนต้นทุนของแผนกวินัย แต่โดยที่การจัดทำบัญชีค่าใช้จ่ายของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถแบ่งแยกค่าใช้จ่ายของแต่ละกองหรือแผนกได้ ในการปันส่วนต้นทุนของฝ่ายนี้ให้แก่แต่ละกองจึงอยู่ภายใต้ข้อสมมุติฐานที่ว่าค่าใช้จ่ายของ

แต่ละกองจะเป็นไปตามที่ได้ตั้งงบประมาณไว้ ดังนั้นในการปันส่วนต้นทุนจึงปันส่วนตามสัดส่วนของงบประมาณที่แต่ละกองตั้งไว้ ส่วนการปันส่วนต้นทุนของกองคดีและวินัยออกเป็นแผนกคดีและแผนกวินัยนั้น ควรแบ่งในจำนวนเท่า ๆ กัน เนื่องจากทั้ง 2 แผนกมีจำนวนพนักงานไม่ต่างกันมากนัก ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากเงินเดือนค่าจ้างแล้วก็เป็นค่าใช้จ่ายร่วมกัน คือ ค่ารับรอง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และค่าวัสดุ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายสำนักงานสำหรับการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ง. ตารางที่ 5

4) ฝ่ายการเงิน ลักษณะงานของฝ่ายการเงินเป็นงานเกี่ยวกับการบริหารด้านการคลัง การเบิกจ่ายเงิน การจัดทำบัญชี การจัดทำงบประมาณ และการกู้เงิน งานที่ให้บริการแก่แต่ละโครงการขึ้นอยู่กับจำนวนครั้งที่แต่ละโครงการมาใช้บริการ แต่เนื่องจากในทางปฏิบัติมีอาจจะนับจำนวนครั้งของการให้บริการได้ และโดยที่ลักษณะงานของฝ่ายนี้มีความสัมพันธ์กับจำนวนเงินที่เบิกจ่าย กล่าวคือ ถ้าจำนวนเงินที่เบิกจ่ายมากก็ต้องใช้เวลาในการพิจารณาอนุมัติและตรวจสอบมากกว่าค่าใช้จ่ายที่มีจำนวนเล็กน้อยที่ถือว่ามีสาระสำคัญน้อยกว่า ดังนั้น การใช้จำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่แต่ละฝ่ายเบิกจ่ายเป็นเกณฑ์ในการปันส่วนจึงเป็นวิธีที่เหมาะสม สำหรับการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ง. ตารางที่ 7

5) ฝ่ายวิชาการ ลักษณะงานของฝ่ายวิชาการแบ่งได้เป็น 2 ส่วนคือ งานด้านวิชาการและวางแผนวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจสังคมและวิศวกรรม สำหรับโครงการในอนาคต ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกองวิชาการและวางแผน ส่วนงานด้านการวิเคราะห์ประเมินผลโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของกองวิเคราะห์และประเมินผล การปันส่วนต้นทุนให้แก่ฝ่ายปฏิบัติงานหลักควรจะปันส่วนตามปริมาณงานที่ทำให้แก่แต่ละโครงการ โดยในปีงบประมาณ 2528-2532 เป็นช่วงที่ได้มีการเปิดบริการทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ สายบางนา-ท่าเรือ ไปแล้ว และอยู่ในระหว่างการก่อสร้างทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ซึ่งแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการในปีงบประมาณ 2531 ดังนั้นในระหว่างปีงบประมาณ 2528-2532 จึงอยู่ในช่วงของการติดตามประเมินผลโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 เป็นส่วนใหญ่ และเป็นโครงการเดียวที่เปิดดำเนินการแล้ว นั่นคือต้นทุนของกองวิเคราะห์และประเมินผลจึงควรคิดเป็นต้นทุนของฝ่ายบริหารทางด่วนทั้งจำนวน ส่วนกองวิชาการและวางแผนงานส่วนใหญ่จะเป็นการวางแผนและวิเคราะห์โครงการใหม่ ๆ คือ โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดังนั้น จึงไม่ถือว่าต้นทุนของกองวิชาการและวางแผนเป็นค่าใช้จ่ายของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 แต่เนื่องจากในการจัดทำบัญชีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถแบ่งแยกค่าใช้จ่ายของแต่ละกองได้ การปันส่วนต้นทุนของฝ่ายนี้ให้แก่แต่ละกองจึงอยู่ภายใต้ข้อสมมุติฐานว่า การใช้จ่ายของแต่ละกองเป็นไปตามที่ได้ตั้งงบประมาณไว้ ดังนั้น เกณฑ์การปันส่วนต้นทุนจึงเป็นไปตามสัดส่วนของงบประมาณที่แต่ละกองตั้งไว้ วิธีการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ง. ตารางที่ 8

6) ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทาง ลักษณะงานของฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทางเป็นงานเกี่ยวกับการซื้อหรือเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทาง ตลอดจนการพัฒนาเขตทาง การจัดทำโครงการเก็บผลประโยชน์ในเขตทาง งานที่ให้บริการแก่โครงการต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับว่าที่ดินที่เวนคืนเป็นของโครงการใด มีมูลค่ามากน้อยเท่าใด ดังนั้นการใช้มูลค่าของที่ดินที่เวนคืนเป็นเกณฑ์ในการปันส่วนจึงเป็นวิธีที่เหมาะสม ในช่วงระหว่างปีงบประมาณ 2528-2530 ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทางได้เวนคืนที่ดินให้แก่โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 เพียงโครงการเดียว ส่วนปีงบประมาณ 2531-2532 ได้เริ่มเวนคืนที่ดินให้แก่โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ด้วย ดังนั้นต้นทุนของฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทางในระหว่างปีงบประมาณ 2528-2530 จึงถือเป็นต้นทุนของฝ่ายบริหารทางด่วนทั้งจำนวน ส่วนปีงบประมาณ 2531-2532 จะปันส่วนให้ตามมูลค่าของที่ดินที่เวนคืน โดยในปีงบประมาณ 2531 และ 2532 มีการเวนคืนที่ดินให้แก่โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 มูลค่า 28,458,809.14 และ 555,000.00 บาท ตามลำดับ และเวนคืนที่ดินให้แก่โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 มูลค่า 192,259,784.75 และ 2,295,535,745.55 บาท ตามลำดับ สำหรับการปันส่วนได้แสดงไว้ในภาคผนวก ง. ตารางที่ 9

การปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการเป็นต้นทุนของฝ่ายบริหารทางด่วน และของสำนักงานโครงการระบบทางด่วน ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 โดยตรง ได้แสดงการคำนวณไว้เป็นตัวอย่างตามตารางที่ 4.16 และจากรายละเอียดที่ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตารางที่ 26 และ 27 จะเห็นได้ว่า ในปีงบประมาณ 2528-2532 ฝ่ายบริหารทางด่วนได้รับการปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการเป็นจำนวนทั้งสิ้น 28,088,578.09 29,998,508.72 29,983,767.82 32,273,659.70 และ 31,878,702.61 บาท ตามลำดับ และสำนักงานโครงการระบบทางด่วนได้รับการปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการเป็นจำนวนทั้งสิ้น 5,214,067.28 5,674,749.43 5,807,351.23 10,212,092.83 และ 6,040,459.03 บาท ตามลำดับ ดังนั้นต้นทุนรวมทั้งสิ้นในปีงบประมาณ 2528-2532 ของฝ่ายบริหารทางด่วนมีจำนวน 33,193,270.48 34,450,669.47 34,260,277.95 36,584,760.51 และ 38,154,684.47 บาท ตามลำดับ และของสำนักงานโครงการระบบทางด่วนมีจำนวน 8,233,882.70 8,955,268.52 9,298,423.94 13,942,864.36 และ 9,322,845.82 บาท ตามลำดับ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในหน้า 64 ว่า ต้นทุนของฝ่ายบริหารทางด่วน และต้นทุนของสำนักงานโครงการระบบทางด่วน จะถือเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ทั้งจำนวน ดังนั้นรายละเอียดต้นทุนการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ในปีงบประมาณ 2528-2532 จึงได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.17

จากตารางที่ 4.17 จะเห็นได้ว่า ในปีงบประมาณ 2528-2532 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 มีต้นทุนการดำเนินงานเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 303,396,346.32 332,024,441.99

ตารางที่ 4.16 : ตัวอย่างการปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริการให้ฝ่ายปฏิบัติงานหลัก งบประจําปีงบประมาณ 2528

ค่าใช้จ่าย	หลักเกณฑ์การปันส่วน	หน่วย : บาท								
		สำนักผู้ว่าการ	ฝ่ายบริหารทั่วไป	ฝ่ายกฎหมาย	ฝ่ายการเงิน	ฝ่ายวิชาการ	ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและพัฒนาเขตทาง	ฝ่ายบริหารทางด่วน	สำนักงานโครงการระบบทางด่วน	สำนักงานโครงการระบบรถไฟฟ้า
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร										
(ทางตรง) *		6,666,620.98	8,683,419.01	2,088,766.77	5,985,164.46	2,763,243.51	6,443,413.62	4,508,178.20	2,423,301.23	959,045.62
(ทางอ้อม) *		1,386,549.61	1,647,254.86	907,180.12	1,142,247.02	1,030,241.55	1,506,738.62	596,514.19	596,514.19	815,022.15
รวมค่าใช้จ่ายในการบริหาร		8,053,170.59	10,330,673.87	2,995,946.89	7,127,411.48	3,793,485.06	7,950,152.24	5,104,692.39	3,019,815.42	1,774,067.77
การปันส่วนต้นทุนของ		**								
1. สำนักผู้ว่าการ	เท่ากัน	(8,053,170.59)						2,684,390.20	2,684,390.20	2,684,390.19
2. ฝ่ายบริหารทั่วไป	จำนวนพนักงาน มูลค่าวัสดุฯ		** (10,330,673.87)					9,935,497.98	302,135.08	93,040.81
3. ฝ่ายกฎหมาย	ปริมาณงาน จำนวนคดี จำนวนพนักงาน			** 2,995,946.89				2,290,637.48	52,968.76	652,340.65
4. ฝ่ายการเงิน	จำนวน ค่าใช้จ่าย				** 7,127,411.48			3,675,606.10	2,174,573.24	1,277,232.14
5. ฝ่ายวิชาการ	ปริมาณงาน					** 3,793,485.06		1,552,294.09	-	2,241,190.97
6. ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน และพัฒนาเขตทาง	ยอดรวมมูลค่า ของที่ดินที่ เวนคืน						** 7,950,152.24	7,950,152.24	-	-
รวมต้นทุนทั้งสิ้นของฝ่าย ปฏิบัติงานหลัก								33,193,270.48	8,233,882.70	8,722,262.53

ที่มา : * ภาคผนวก ค. ตารางที่ 19 ถึง 27

** ภาคผนวก ง.

ตารางที่ 4.17 : ต้นทุนการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ในจังหวัดปทุมธานี 2528-2532

ค่าใช้จ่าย	2528		2529		2530		2531		2532	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
ต้นทุนทางตรง*	261,969,193.14	86.35	288,618,504.00	86.93	299,195,138.67	87.29	623,958,721.43	92.51	621,653,094.67	92.90
1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน	98,038,287.40	32.32	100,718,041.62	30.33	99,280,320.18	28.96	190,843,296.76	28.29	248,932,192.82	37.20
1.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทาง	80,679,035.20	26.59	83,137,377.39	25.04	78,467,399.63	22.89	164,500,194.46	24.39	209,487,259.61	31.31
1.2 ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วน	11,942,212.21	3.94	12,255,550.51	3.69	14,193,373.41	4.14	18,988,877.88	2.81	30,318,393.88	4.53
1.3 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะของโครงการ	5,417,039.99	1.79	5,325,113.72	1.60	6,619,547.14	1.93	7,354,224.42	1.09	9,126,539.33	1.36
2. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	163,930,905.74	54.03	187,900,462.38	56.60	199,914,818.49	58.33	433,115,424.67	64.22	372,720,901.85	55.70
ต้นทุนทางอ้อม	41,427,153.18	13.65	43,405,937.99	13.07	43,558,701.89	12.71	50,527,624.87	7.49	47,477,530.29	7.10
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหารรับโอนมาจาก :										
1. ฝ่ายบริหารทางด่วน**	33,193,270.48	10.94	34,450,669.47	10.37	34,260,277.95	10.00	36,584,760.51	5.42	38,164,684.47	5.70
2. สำนักงานโครงการระบบทางด่วน***	8,233,882.70	2.71	8,955,268.52	2.70	9,298,423.94	2.71	13,942,864.36	2.07	9,322,845.82	1.40
รวมต้นทุนการดำเนินงาน	303,396,346.32	100.00	332,024,441.99	100.00	342,753,840.56	100.00	674,486,346.30	100.00	669,130,624.96	100.00

ที่มา : * ตารางที่ 4.10, 4.12
 ** ภาคผนวก ค. ตารางที่ 26
 *** ภาคผนวก ค. ตารางที่ 27

342,753,840.56 674,486,346.30 และ 669,130,624.96 บาท ตามลำดับ จำแนกออก
เป็นต้นทุนทางตรงและต้นทุนทางอ้อมได้ ดังนี้

1. ต้นทุนทางตรง ประกอบด้วย

1.1 ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 98,038,287.40
100,718,041.62 99,280,320.18 190,843,296.76 และ 248,932,192.82 บาท
ตามลำดับ

1.2 ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 163,930,905.74
187,900,462.38 199,914,818.49 433,115,424.67 และ 372,720,901.85 บาท
ตามลำดับ

2. ต้นทุนทางอ้อม ซึ่งได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการบริหาร เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น
41,427,153.18 43,405,937.99 43,558,701.89 50,527,624.87 และ
47,477,530.29 บาท ตามลำดับ

เนื่องจากต้นทุนของฝ่ายบริหารทางด่วน และของสำนักงานโครงการระบบทางด่วน
เป็นต้นทุนร่วมของทุกสายทางและไม่สามารถแยกได้อย่างชัดเจนว่าเกิดจากการดำเนินงานของ
ทางด่วนสายใดเป็นจำนวนเท่าใด ทั้งนี้เพราะฝ่ายบริหารทางด่วน และสำนักงานโครงการระบบ
ทางด่วนได้ปฏิบัติงานให้บริการแก่ทางด่วนแต่ละสายเหมือน ๆ กัน ถือได้ว่าทุกสายทางได้รับประโยชน์
ร่วมกัน ดังนั้น ต้นทุนของหน่วยงานดังกล่าวทั้งสองแห่งจึงควรปันส่วนให้แก่ทางด่วนแต่ละสายจำนวน
เท่า ๆ กันในแต่ละปี รายละเอียดในการปันส่วนต้นทุนของฝ่ายบริหารทางด่วน และของสำนักงาน
โครงการระบบทางด่วนได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.18 ถึง 4.20

จากตารางที่ 4.18 จะเห็นได้ว่า ในปีงบประมาณ 2528-2532 ทางด่วนสายดินแดง-
ท่าเรือมีต้นทุนการดำเนินงานเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 179,282,633.98 183,111,207.31
190,071,296.48 209,483,998.21 และ 201,611,263.91 บาท ตามลำดับ สามารถ
จำแนกออกเป็นต้นทุน ประเภทต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 51,844,257.49
54,187,628.14 53,205,291.13 53,516,475.11 และ 68,580,038.89 บาท
ตามลำดับ

2. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 106,724,799.90
107,220,610.18 115,086,654.40 137,602,231.15 และ 117,205,381.58 บาท
ตามลำดับ

ตารางที่ 4.18 : ต้นทุนการดำเนินงานของทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2528-2532

ค่าใช้จ่าย	หน่วย : บาท									
	2528		2529		2530		2531		2532	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน*	51,844,257.49	28.92	54,187,628.14	29.60	53,205,291.13	27.99	53,516,475.11	25.55	68,580,038.89	34.02
1.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและค่า เก็บค่าผ่านทาง	43,003,409.96	23.99	45,238,810.50	24.71	42,601,820.53	22.42	43,940,272.93	20.98	55,476,630.85	27.52
1.2 ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วน	6,971,106.11	3.33	6,127,775.25	3.35	7,096,686.70	3.73	6,893,222.79	3.29	10,106,131.29	5.01
1.3 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะของ โครงการ	2,869,741.42	1.60	2,821,042.39	1.54	3,506,783.90	1.84	2,682,979.39	1.28	2,997,276.75	1.49
2. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน**	106,724,799.90	59.53	107,220,610.18	58.55	115,086,654.40	60.55	137,602,231.15	65.68	117,205,381.58	58.13
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหารรับโอนมาจาก :	20,713,576.59	11.55	21,702,968.99	11.85	21,779,350.95	11.46	18,365,291.95	8.77	15,825,843.44	7.85
1. ฝ่ายบริหารทางด่วน***	16,596,635.24	9.26	17,225,334.73	9.41	17,130,138.98	9.01	13,297,474.59	6.35	12,718,228.16	6.31
2. สำนักงานโครงการระบบทางด่วน****	4,116,941.35	2.29	4,477,634.26	2.44	4,649,211.97	2.45	5,067,817.36	2.42	3,107,615.28	1.54
รวมต้นทุนการดำเนินงาน	179,282,633.98	100.00	183,111,207.31	100.00	190,071,296.48	100.00	209,483,998.21	100.00	201,611,263.91	100.00

ที่มา : * ตารางที่ 4.11

** ตารางที่ 4.13

*** ภาคผนวก ค. ตารางที่ 26 ปีนส่วนให้แก่ทางด่วนแต่ละสายในจำนวนเท่า ๆ กัน

**** ภาคผนวก ค. ตารางที่ 27 ปีนส่วนให้แก่ทางด่วนแต่ละสายในจำนวนเท่า ๆ กัน

ตารางที่ 4.19 : ต้นทุนการดำเนินงานของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2528-2532

ค่าใช้จ่าย	หน่วย : บาท									
	2528		2529		2530		2531		2532	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน *	46,194,029.91	37.22	46,530,413.48	31.25	46,034,237.15	30.16	47,291,458.37	23.26	56,643,089.06	38.03
1.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทาง	37,675,625.24	30.36	37,898,566.89	25.45	35,824,787.20	23.47	38,016,714.55	18.70	43,876,453.68	29.45
1.2 ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วน	5,971,106.10	4.81	6,127,775.26	4.12	7,096,686.71	4.65	6,893,222.79	3.39	10,106,131.29	6.78
1.3 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะของโครงการ	2,547,298.57	2.05	2,504,071.33	1.68	3,112,763.24	2.04	2,381,521.03	1.17	2,660,504.09	1.80
2. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน **	57,206,105.84	46.09	80,679,852.20	54.18	84,828,164.09	55.57	137,627,009.28	67.70	76,494,517.20	51.35
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหารรับโอนมาจาก :	20,713,576.59	16.69	21,702,969.00	14.57	21,779,350.94	14.27	18,365,291.95	9.04	15,825,843.43	10.62
1. ฝ่ายบริหารทางด่วน ***	16,596,635.24	13.37	17,225,334.74	11.57	17,130,138.97	11.22	13,297,474.59	6.54	12,718,228.16	8.54
2. สำนักงานโครงการระบบทางด่วน ****	4,116,941.35	3.32	4,477,634.26	3.00	4,649,211.97	3.05	5,067,817.36	2.50	3,107,615.27	2.08
รวมต้นทุนการดำเนินงาน	124,113,712.34	100.00	148,913,234.68	100.00	152,641,752.18	100.00	203,283,759.60	100.00	148,963,449.69	100.00

ที่มา : * ตารางที่ 4.11

** ตารางที่ 4.14

*** ภาคผนวก ค. ตารางที่ 26 ปีส่วนให้แก่ทางด่วนแต่ละสายในจำนวนเท่า ๆ กัน

**** ภาคผนวก ค. ตารางที่ 27 ปีส่วนให้แก่ทางด่วนแต่ละสายในจำนวนเท่า ๆ กัน

ตารางที่ 4.20 : ต้นทุนการดำเนินงานของทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือในปีงบประมาณ 2530-2532

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	2530 จำนวนเงิน	2531		2532	
		จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน *	40,791.90	90,035,363.28	34.40	123,709,064.87	38.83
1.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทางด่วนและด่านเก็บค่าผ่านทาง	40,791.90	82,543,206.98	31.54	110,134,175.08	34.57
1.2 ค่าใช้จ่ายในการควบคุมระบบทางด่วน	-	5,202,432.30	1.99	10,106,131.30	3.17
1.3 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะของโครงการ	-	2,289,724.00	0.87	3,468,758.49	1.09
2. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน **	-	157,886,184.24	60.33	179,021,003.07	56.20
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหารรับโอนมาจาก :	-	13,797,040.97	5.27	15,825,843.42	4.97
1. ฝ่ายบริหารทางด่วน ***	-	9,989,811.33	3.82	12,718,228.15	3.99
2. สำนักงานโครงการระบบทางด่วน ****	-	3,807,229.64	1.45	3,107,615.27	0.98
รวมต้นทุนการดำเนินงาน	40,791.90	261,718,588.49	100.00	318,555,911.36	100.00

ที่มา : * ตารางที่ 4.11

** ตารางที่ 4.15

*** ภาคผนวก ค. ตารางที่ 26 ป็นส่วนให้แก่ทางด่วนแต่ละสายในจำนวนเท่า ๆ กัน

**** ภาคผนวก ค. ตารางที่ 27 ป็นส่วนให้แก่ทางด่วนแต่ละสายในจำนวนเท่า ๆ กัน

3. ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่รับปันส่วนมาจากฝ่ายบริหารทางด่วนและสำนักงานโครงการระบบทางด่วน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 20,713,576.59 21,702,968.99 21,779,350.95 18,365,291.95 และ 15,825,843.44 บาท ตามลำดับ

จากตารางที่ 4.19 จะเห็นได้ว่าในปีงบประมาณ 2528-2532 ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือมีต้นทุนการดำเนินงานเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 124,113,712.34 148,913,234.68 152,641,752.18 203,283,759.60 และ 148,963,449.69 บาท ตามลำดับ สามารถจำแนกออกเป็นต้นทุนประเภทต่าง ๆ ได้ ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 46,194,029.91 46,530,413.48 46,034,237.15 47,291,458.37 และ 56,643,089.06 บาท ตามลำดับ

2. ค่าใช้จ่ายทางการเงินเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 57,206,105.84 80,679,852.20 84,828,164.09 137,627,009.28 และ 76,494,517.20 บาท ตามลำดับ

3. ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่รับปันส่วนมาจากฝ่ายบริหารทางด่วนและสำนักงานโครงการระบบทางด่วน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 20,713,576.59 21,702,969.00 21,779,350.94 18,365,291.95 และ 15,825,843.43 บาท ตามลำดับ

จากตารางที่ 4.20 จะเห็นได้ว่า ในปีงบประมาณ 2530-2532 ทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ มีต้นทุนการดำเนินงานเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 40,791.90 261,718,588.49 และ 318,555,911.36 บาท ตามลำดับ แต่โดยที่ทางด่วนสายนี้เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2530 ต้นทุนการดำเนินงานที่เกิดขึ้นในปีงบประมาณ 2530 เป็นค่าไฟฟ้าส่องสว่างบนทางด่วนและบริเวณอาคารด่านในช่วงระหว่างเดือนสิงหาคม และกันยายน 2530 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเปิดดำเนินการเพียงไม่กี่วัน ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้มีจำนวนเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ถือว่าไม่มีสาระสำคัญมากนัก ประกอบกับในช่วงดังกล่าวทางด่วนสายนี้ยังไม่มีรายได้เกิดขึ้น ดังนั้น ค่าใช้จ่ายจำนวนนี้จึงไม่นำมาพิจารณาในการคำนวณหาผลตอบแทนจากการดำเนินงาน

การจำแนกต้นทุนการดำเนินงานของทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ในปีงบประมาณ 2531 และ 2532 สามารถจำแนกออกเป็นต้นทุนประเภทต่าง ๆ ได้ ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายในการบริการทางด่วน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 90,035,363.28 และ 123,709,064.87 บาท ตามลำดับ

2. ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 157,886,184.24 และ 179,021,003.07 บาท ตามลำดับ

3. ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่รับปันส่วนมาจากฝ่ายบริหารทางด่วนและสำนักงานโครงการระบบทางด่วน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 13,797,040.97 และ 15,825,843.42 บาท ตามลำดับ