

การวิเคราะห์ต้นทุนประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปรียบเทียบกับรถเอกชนร่วมบริการ

พนิดา ทองสุข
นักศึกษามหาวิทยาลัยศรีปทุม

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ของการศึกษาครั้งนี้ เพื่อวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเปรียบเทียบต้นทุนการประกอบการระหว่างรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกับรถเอกชนร่วมบริการในเขตการเดินรถที่ 5 โดยใช้วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณนา จากการวิเคราะห์เอกสาร (Documentary Analysis) แหล่งข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมจากเอกสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถเอกชน โดยวิธีการคำนวณต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Based Costing หรือ ABC) มาใช้ในการคำนวณต้นทุนสายการเดินรถประจำทาง

ผลการศึกษาพบว่า ต้นทุนในการประกอบการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เขตการเดินรถที่ 5 ส่วนใหญ่เป็นต้นทุนด้านการเดินรถ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 67.84 และหน่วยงานสนับสนุนมีเพียงร้อยละ 32.16 ของต้นทุนทั้งหมด เมื่อจำแนกตามประเภทค่าใช้จ่าย พบว่า ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงร้อยละ 17.81 ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรร้อยละ 32.63 ค่าดอกเบี้ยร้อยละ 19.08 ค่าเช่ารถโดยสาร ร้อยละ 5.93 ค่าซ่อมบำรุงรักษารถร้อยละ 7.72 ค่าซื้อรถโดยสาร ร้อยละ 1.90 ค่าบริหารงานร้อยละ 13.08 และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ร้อยละ 1.85 ของต้นทุนทั้งหมด ในการวิเคราะห์ต้นทุนต่อหน่วย พบว่า (1) ต้นทุนรายคันของรถธรรมดาจำนวน 11,644 บาท ต่อวันต่อคัน รถปรับอากาศจำนวน 15,961 บาท ต่อวันต่อคัน (2) ต้นทุนการให้บริการผู้โดยสาร 1 คน รถธรรมดาจำนวน 37.81 บาทต่อคน และรถปรับอากาศจำนวน 39.80 บาทต่อคน (3) ต้นทุนรถเอกชนร่วมบริการรถธรรมดาคันละ 3,684 บาท ต่อวันต่อคัน รถปรับอากาศคันละ 3,739 บาท ต่อวันต่อคัน ผลประกอบการรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดทุนทุกเส้นทาง รถเอกชนร่วมบริการทั้งประเภทรถธรรมดาและรถปรับอากาศมีผลกำไร สรุปได้ว่า ความแตกต่างของต้นทุนประกอบการขนส่งรถโดยสารระหว่างรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กับรถเอกชนร่วมบริการ เกิดจากวัตถุประสงค์การจัดตั้งองค์กร ขนาดองค์กร การบริหารจัดการและสภาพการจ้างงานที่แตกต่างกัน ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีข้อจำกัดในการปรับโครงสร้างต้นทุนการประกอบการ จากการควบคุมราคาโดยสารของรัฐบาล ภาระดอกเบี้ยจากการกู้เงินมาดำเนินกิจการ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น และภาระค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรที่สูง

ข้อเสนอแนะ ในการลดต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (1) ใช้ก๊าซธรรมชาติทดแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการเดินรถ (2) ลดค่าใช้จ่ายด้านดอกเบี้ยที่เกิดจากการกู้เงินจาก

สถาบันการเงิน (3) การปรับปรุงเส้นทางการเดินทางที่ซ้อนทับกัน (4) ลดจำนวนบุคลากร ตามความสมัครใจโดยเข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early Retirement)

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างต้นทุนการประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กับ การประกอบการของรถเอกชนร่วมบริการ
3. เพื่อศึกษาปัญหาและข้อจำกัดของการปรับโครงสร้างต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสาร

กรอบแนวคิดในการศึกษา

วิเคราะห์เปรียบเทียบโครงสร้างต้นทุนระหว่างรถองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กับ รถเอกชนร่วมบริการ ในการจำแนกต้นทุนรายสายการเดินทาง ประกอบด้วย ต้นทุนทางตรง, ต้นทุนทางอ้อมต้นทุนรวม และ ต้นทุนต่อหน่วยผลิต ประกอบด้วย ต้นทุนต่อรถออกวิ่ง, ต้นทุนต่อเที่ยววิ่ง, ต้นทุนต่อระยะทาง, ต้นทุนต่อผู้โดยสาร โดยทำการเปรียบเทียบ

รถโดยสารธรรมดา

- รถ ขสมก. สาย 82 (20 คัน)
- รถเอกชน สาย 35 (22 คัน)

รถโดยสารปรับอากาศ

- รถ ขสมก. สาย 138 (50 คัน)
- รถเอกชน สาย 140 (18 คัน)

ขอบเขตของการศึกษา

1. การศึกษาครั้งนี้ ทำการศึกษาต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เขตการเดินรถที่ 5 ซึ่งสถานที่ทำการตั้งอยู่เลขที่ 66/19 หมู่ 4 ถนนพระราม 2 แสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร มีรถในความรับผิดชอบจำนวน 436 คัน กำกับดูแลการเดินทาง จำนวน 13 เส้นทาง การจัดเดินรถครอบคลุมโซนใต้ของฝั่งธนบุรี และจังหวัดใกล้เคียง เช่น ธนบุรี คลองสาน ราษฎร์บูรณะ ทุ่งครุ จอมทอง บางขุนเทียน สมุทรสาคร พระประแดง พระสมุทรเจดีย์ บ้านคลองสวน เป็นต้น ซึ่งเป็นพื้นที่ ที่มีชุมชนอยู่หนาแน่น มีสถานศึกษาหลายแห่ง เดินรถโดยสารธรรมดา จำนวน 134 คัน ได้แก่ สายการเดินรถที่ 15, 21, 68, 75, 82, 105 และ 111 รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 302 คัน ได้แก่ สายการเดินรถที่ 20, 21, 37, 76, 105, 138, 140 และ 141

รถโดยสารของเอกชนร่วมบริการที่เขตการเดินรถที่ 5 กำกับดูแลการเดินทาง มีจำนวน 17 สาย ประกอบด้วยรถโดยสารธรรมดา จำนวน 149 คัน ได้แก่ สาย 6, 10, 17, 35, 85, 88, 147 และ 169 รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 240 คัน ได้แก่ สาย 35, 68, 140, 171, 172, 173, 529, 558 และ 147 ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ จะศึกษาจากประเภทรถ อย่างละ 1 สาย คือ

รถโดยสารธรรมดา ทำการศึกษาต้นทุนการขนส่งรถโดยสารประจำทาง สาย 35 ชื่อเส้นทาง สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร (ตลิ่งชัน) – วัดสน จำนวนรถในเส้นทาง 22 คัน

ผู้ประกอบการ คือ บริษัท อาร์ ที ทรานสปอร์ต จำกัด

รถโดยสารปรับอากาศ ทำการศึกษา ต้นทุนการขนส่งรถโดยสารประจำทาง สาย 140 ชื่อ เส้นทาง อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ตลาดมหาชัยเมืองใหม่ จำนวนรถในเส้นทาง 18 คัน ผู้ประกอบการ คือ บริษัท บริบูรณ์ อินฟินิตี้ จำกัด

2. การศึกษาต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสาร ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ใช้ข้อมูลของปีงบประมาณ 2555 ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2554 – 30 กันยายน 2555

3. การศึกษาต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารของรถเอกชนร่วมบริการใช้ข้อมูล ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 – 31 ธันวาคม 2554

ข้อจำกัดของการศึกษา

1. ระบบบัญชีของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ จำแนกตามประเภทรถของค่าใช้จ่าย และมีรายละเอียดไม่สมบูรณ์ ไม่ได้จัดเตรียมข้อมูลในลักษณะจำแนกตามกิจกรรม

2. การวิเคราะห์ต้นทุนค่าใช้จ่ายบางประเภท เกิดขึ้นกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เขตการเดินรถที่ 5 แต่ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการไม่มี เช่น ค่าบำเหน็จ เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ค่าฝึกอบรมและสัมมนา ค่าเสื่อมราคา สำนักงาน และค่าเช่าซ่อมรถโดยสาร เป็นต้น

3. การจัดเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการ เป็นการเปรียบเทียบให้เห็นถึงความแตกต่างของต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสาร ระหว่างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กับ ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการเพียงบางเส้นทางเท่านั้น

4. ข้อมูลบางส่วนรถเอกชนร่วมบริการไม่สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลได้ เนื่องจากไม่มีการเก็บรวบรวม จัดทำบัญชี จึงใช้วิธีให้ผู้ประกอบการกรอกข้อมูล ตามแบบเก็บข้อมูลที่ผู้ศึกษาได้จัดทำขึ้นมาเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์

5. ในการจำแนกต้นทุนทางตรง หรือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินรถ ซึ่งถือเป็น ต้นทุนเพื่อความอยู่รอดขององค์กร พิจารณาจากต้นทุนค่าใช้จ่ายที่จำเป็นเพื่อใช้ประกอบการเดินรถ เช่น ค่าแรงงาน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าเช่าซ่อมรถโดยสาร ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ

ดังนั้นจากข้อกิจกรรม มีบางรายการต้องมีการประมาณการค่าใช้จ่าย ซึ่งอาจมีความคลาดเคลื่อน จึงต้องมีการศึกษารายละเอียดต่อไป

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงโครงสร้างต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำแนกตามประเภทรถโดยสารธรรมดา และรถโดยสารปรับอากาศและต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารของเอกชนร่วมบริการที่ได้รับสิทธิการเดินรถในเส้นทางซึ่งมีผลประกอบการที่มีกำไรจากการดำเนินการ

2. เพื่อนำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้ในการปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารของหน่วยงาน และพัฒนาการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนาย้อนหลัง (Retrospective Descriptive Study) โดยจะ

ทำการศึกษาด้านทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถเอกชนร่วมบริการ ด้วยระบบต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity-based Costing) โดยจำแนกตามประเภทของรถโดยสาร และดำเนินการวิเคราะห์เอกสาร (Documentary Analysis) จากการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 – 30 กันยายน 2555 ของเขตการเดินรถที่ 5 ซึ่งใช้วิธีการเก็บ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (Depth Interview Survey) ผู้บริหาร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ลักษณะของแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) คือการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 5 หัวหน้ากลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ หัวหน้ากลุ่มงานบัญชีและการเงิน ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ จำนวน 2 ราย ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ จะเป็นข้อมูลเกี่ยวกับ รายได้ และรายจ่ายในการประกอบการขนส่งที่ถูกเลือกเป็นตัวอย่าง ซึ่งจะประกอบเป็น ประโยชน์ ทำให้เข้าใจโครงสร้างของการประกอบการ และได้ทราบปัจจัยที่สำคัญ ที่จะนำมาใช้แยกแยะความแตกต่างของต้นทุนและข้อมูลทุติยภูมิ (Second Data) เก็บข้อมูลจากรายงานที่หน่วยงานมีอยู่แล้ว ปีงบประมาณ 2555 (ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2554 – 30 กันยายน 2555) ได้แก่ จำนวนรถประจำการ จำนวนเที่ยววิ่ง จำนวนกิโลเมตรทำการ จำนวนพนักงาน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง รายได้ค่าโดยสาร และจำนวนผู้โดยสาร สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และร้อยละ (Percentage) โดยใช้ต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Based Costing หรือ ABC) ใน การศึกษาด้านทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ

รถเอกชนร่วมบริการ และแนวการศึกษาของเบญจวรรณ เปี่ยมสุวรรณ (2542) ซึ่งได้ศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาการขาดทุนของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยใช้ค่าเฉลี่ยต้นทุนต่อหน่วย เช่น ต้นทุนเฉลี่ยต่อคัน ต้นทุนเฉลี่ยต่อตัว 1 ใบ ในการวิเคราะห์ผลประกอบการ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสาร ระหว่างรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กับ รถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พบว่า ต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีผลการดำเนินงานที่ขาดทุน ขณะที่ผู้ประกอบการรถโดยสารเอกชนร่วมบริการที่ได้รับสิทธิการเดินรถในเส้นทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บางรายมีผลกำไรจากการประกอบการ และจากการเปรียบเทียบต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสาร ประเภทรถธรรมดา รถองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สาย 82 กับ รถเอกชนร่วมบริการ สาย 35 และประเภทรถโดยสารปรับอากาศ รถองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สาย 138 กับรถเอกชนร่วมบริการ สาย 140 มีผลดังนี้

หากเปรียบเทียบต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารของรถเอกชนร่วมบริการระหว่างรถโดยสารธรรมดา และรถโดยสารปรับอากาศ พบว่า ต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสาร ไม่ต่างกันมากนัก ระหว่าง รถธรรมดาต้นทุนคันละ 3,684 บาท รถปรับอากาศต้นทุนคันละ 3,739 บาท พิจารณาการประกอบธุรกิจการเดินรถทั้งรถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศมีกำไร เนื่องจากรถเอกชนร่วมบริการใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG. ซึ่งราคาถูกกว่าการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล และอัตราค่าโดยสารรถ

เอกชนร่วมบริการสูงกว่าองค์การขนส่งมวลชน
กรุงเทพ

สรุปว่า ต้นทุนการประกอบการเดินรถ
โดยสารประจำทาง ระหว่างองค์การขนส่งมวลชน
กรุงเทพ กับ การประกอบการของรถเอกชนร่วม
บริการ ในเขตการเดินรถที่ 5 มีความแตกต่างกัน
และทำไมรถเอกชนบางรายมีกำไรจากการ
ประกอบการ ขณะที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมี
ผลประกอบการที่ขาดทุน เกิดจากความแตกต่างกัน
ซึ่งประกอบด้วย

1. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งองค์กรที่
แตกต่างกัน กล่าวคือ รถเอกชนร่วมบริการ
ประกอบการโดยมุ่งหวังผลกำไร ดำเนินกิจการโดย
ลดต้นทุนให้มากที่สุด เพื่อกำไรสูงสุด ขณะที่
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประกอบการคำนึงถึง
การให้บริการที่มีคุณภาพมาตรฐานตามนโยบายของ
รัฐบาล ในการให้บริการประชาชนที่มีรายได้น้อย

2. ขนาดขององค์กรมีความแตกต่างกัน
กล่าวคือ รถเอกชนร่วมบริการเป็นองค์กรขนาดเล็ก
จัดการเดินรถเพียงเส้นทางเดียว ลักษณะการ
ดำเนินงานค่อนข้างมีข้อจำกัดในเรื่องการบริการ
จัดการ เช่น ผู้จัดการสายทำหน้าที่เป็นผู้จ่ายงาน
และรับเรื่องร้องเรียน โดยไม่มีเจ้าหน้าที่ธุรการ
(จ่ายงาน) และเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนเป็นการ
เฉพาะ โดยมาตรฐานการปฏิบัติงานแตกต่างจาก
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งองค์การขนส่ง
มวลชนกรุงเทพ เป็นองค์กรขนาดใหญ่ มีระเบียบ
ปฏิบัติและระบบการบริหารงานที่มีโครงสร้าง
องค์กรเป็นลำดับชั้น ในการเดินรถมีการบริหารงาน
ที่กองเดินรถและเขตการเดินรถ ซึ่งรถเอกชนร่วม
บริการ โดยปกติไม่มีการจัดโครงสร้างการ
บริหารงานในลักษณะดังกล่าว

3. การบริหารจัดการด้านการซ่อมบำรุง
รถโดยสารมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ รถเอกชน
ร่วมบริการดำเนินการซ่อมเอง สามารถควบคุม
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถได้ แต่ประสิทธิภาพในการ
ซ่อมจะดีน้อยกว่ารถขององค์การขนส่งมวลชน
กรุงเทพ ขณะที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ว่าจ้างบริษัทเอกชนเหมาซ่อมรถ โดยคิดอัตราค่า
เหมาซ่อมต่อคันต่อวัน ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูง ซึ่ง
คุณภาพการซ่อมรถมีมาตรฐานการซ่อม

4. สภาพการจ้างพนักงานแตกต่างกัน รถ
เอกชนร่วมบริการจ้างพนักงานส่วนใหญ่เป็นรายวัน
โดยพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร
ได้รับเบี้ยเลี้ยงบวกเปอร์เซ็นต์จากการขายตั๋ว ส่วน
ผู้จัดการสาย นายตรวจ นายท่า พนักงานล้างรถ และ
ช่างเหมาจ่ายเป็นรายวัน ดังนั้นในการจ้างพนักงาน
เหมารายวัน หรือกำหนดค่าตอบแทนเป็นลักษณะ
อื่นที่ไม่ใช่เงินเดือนประจำ จึงมีการจัดทำ
ประกันสังคมให้แก่พนักงาน ทำให้สามารถประหยัด
ต้นทุนค่าจ้างพนักงานได้มาก ทั้งในส่วนของค่า
ล่วงเวลา ค่ารักษาพยาบาล และสวัสดิการต่างๆ
ขณะที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จ่ายค่าจ้างตาม
โครงสร้างเงินเดือนที่กระทรวงการคลังกำหนด และ
ปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการแรงงาน
รัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่องมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพ
การจ้างงานในรัฐวิสาหกิจ ฉบับลงวันที่ 31
พฤษภาคม 2549

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

ผลการเปรียบเทียบ โครงสร้างต้นทุนการ
ประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางระหว่าง
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กับ การประกอบการ
ขนส่งรถโดยสารของรถเอกชนร่วมบริการ

2.1 ประเภทรถโดยสารธรรมดา
เปรียบเทียบรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
สาย 82 กับ รถเอกชนร่วมบริการ สาย 35 พบว่ารถ
ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีต้นทุนคันละ
12,998 บาท ขณะที่รถของเอกชนร่วมบริการมี
ต้นทุนคันละ 3,684 บาท ซึ่งรถขององค์การขนส่ง
มวลชนกรุงเทพ มีต้นทุนสูงกว่ารถของเอกชนร่วม
บริการ ในสัดส่วน 78:22 แสดงว่าการประกอบการ
ขนส่งขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีต้นทุน
ร้อยละ 78 ของต้นทุนประกอบการ ขณะที่รถของ
เอกชนร่วมบริการมีต้นทุนร้อยละ 22 ของต้นทุน
ประกอบการ

2.2 ประเภทรถโดยสารปรับอากาศ
เปรียบเทียบรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
สาย 138 กับ รถเอกชนร่วมบริการ สาย 140 พบว่า
รถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีต้นทุนคันละ
20,013 บาท ขณะที่รถของเอกชนร่วมบริการมี
ต้นทุนคันละ 3,739 บาท ซึ่งรถขององค์การขนส่ง
มวลชนกรุงเทพ มีต้นทุนสูงกว่ารถของเอกชนร่วม
บริการ ในสัดส่วน 84:16 แสดงว่า การประกอบการ
ขนส่งรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
มีต้นทุนร้อยละ 84 ของต้นทุนประกอบการ ขณะที่
รถของเอกชนร่วมบริการมีต้นทุนร้อยละ 16 ของ
ต้นทุนประกอบการ

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนการ
ประกอบการขนส่งรถโดยสารขององค์การขนส่ง
มวลชนกรุงเทพกับรถเอกชนร่วมบริการ จะเห็นได้
ว่า ต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารของ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สูงกว่าต้นทุนการ
ประกอบการขนส่งรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ
ด้วยปัจจัยหลายประการ ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะ

ของการบริหารการลดต้นทุนในการประกอบการ
ขนส่งรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
เพื่อให้มีประสิทธิภาพ ดังนี้

1. การลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานที่ใช้ในการ
เดินรถ จากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มที่
สูงขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้การประกอบการขนส่งรถ
โดยสาร ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มี
ต้นทุนที่สูงขึ้นมาก และรถยนต์โดยสารมีอายุการใช้
งาน 9 -18 ปี จึงมีสภาพทรุดโทรม ดังนั้นเพื่อลด
ค่าใช้จ่ายด้านนี้ ควรใช้เชื้อเพลิงที่มีต้นทุนต่ำและ
เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการจัดการรถยนต์
โดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติเพื่อทดแทนรถยนต์โดย
สารเคมีที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

2. การลดค่าใช้จ่ายด้านดอกเบี้ยที่เกิดจาก
การกู้เงินจากสถาบันการเงินมาประกอบกิจการ ซึ่ง
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เขตการเดินรถที่ 5
ได้รับ โอน ค่าดอกเบี้ยจากสำนักงานใหญ่
ปีงบประมาณ 2555 จำนวนเงิน 303,322,365 บาท
เป็นต้นทุนในการประกอบการขนส่งรถโดยสาร
ค่าใช้จ่ายด้านนี้เกิดจากการขาดสภาพคล่องทาง
การเงิน มีหนี้สะสมที่เกิดจากการกู้เงินจากสถาบัน
การเงินจำนวนมาก เมื่อครบกำหนดชำระดอกเบี้ย
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำเป็นต้องขอกู้เงิน
จากสถาบันการเงินใหม่เพื่อชำระดอกเบี้ย ประกอบ
กับในการประกอบการของแต่ละเดือน องค์การ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ ไม่สามารถชำระหนี้ค่าน้ำมัน
เชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมได้จำเป็นต้องกู้เงินจาก
สถาบันการเงินมาชำระ ซึ่งแนวทางในการลดต้นทุน
ค่าใช้จ่าย คือจัดทำแผนการปรับปรุงเพื่อฟื้นฟูฐานะ
การเงิน

3. การปรับปรุงเส้นทางเดินรถประจำทางที่
มีลักษณะซ้อนทับกันซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจร

ที่คับคั่ง มีผลกระทบต่อต้นทุนคือการสูญเสียปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากการจราจรที่ติดขัด จึงควรเร่งดำเนินการปรับปรุงเส้นทางเดินรถประจำทางใหม่ เพื่อให้เป็นทางเลือกที่ดีสำหรับประชาชน ช่วยให้การบริการรถโดยสารประจำทางมีภาพลักษณ์ที่ดีขึ้น การบริการมีความแน่นอน เพิ่มความปลอดภัยลดความยุ่งยากในการเดินทางให้ถึงจุดหมายโดยเชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่น (Feeder) เช่น ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เรือโดยสาร รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) เป็นต้น ส่งผลให้ลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน ประหยัดค่าล่วงเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสาร

4. การลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีต้นทุนการประกอบการด้านบุคลากรสูงเป็นอันดับหนึ่งของต้นทุนรวม ควรพิจารณาปรับโครงสร้างองค์การ โดยการปรับอัตรากำลังพนักงานโดยรวม จากอัตรา 4.21 คนต่อการบริหารการเดินรถ 1 คัน เป็น 2.4 คนต่อการบริหารการเดินรถ 1 คัน โดยนำระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ และลดจำนวนพนักงานลงตามกรอบอัตรากำลังของโครงสร้างใหม่ แนวทางหนึ่งคือการเกษียณอายุก่อนกำหนดสำหรับพนักงานที่พร้อมและสมัครใจเข้าร่วมโครงการ โดยมีเงื่อนไขผลตอบแทนที่สูงสุด ตามที่กระทรวงการคลังกำหนด (ปีละ 3 เท่าของเงินเดือนค่าจ้างอัตราสุดท้ายตามอายุงานที่เหลือแต่ไม่เกิน 30 เท่าของเงินเดือนค่าจ้างอัตราสุดท้าย) สำหรับพนักงานประจำสำนักงาน พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ที่มีอายุตั้งแต่ 50 ปี ขึ้นไป

5. การศึกษาในครั้งนี้นำผู้ศึกษาพบว่า การคำนวณต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Based

Costing) เป็นเครื่องมือที่สามารถค้นหาความแตกต่างระหว่าง ต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กับรถโดยสารของเอกชนร่วมบริการ ซึ่งมีโครงสร้างต้นทุนที่แตกต่างกัน และหากพิจารณาต้นทุนเพื่อความอยู่รอดขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว ควรเร่งดำเนินการจัดหารถยนต์โดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติเพื่อนำมาทดแทนรถยนต์โดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง พัฒนาและปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทาง มีระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ และโครงการเกษียณอายุการกำหนดก็สามารถทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงได้ส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีกำไรจากการประกอบการ **ข้อเสนอแนะของการศึกษาเพิ่มเติมในอนาคต**

1. การศึกษาด้านต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสาร ควรเพิ่มขอบเขตการศึกษาให้ครอบคลุมสายการเดินรถทั้งหมดขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เนื่องจากต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารในแต่ละพื้นที่ อาจมีความแตกต่างกันตามสภาพการจราจรและระยะทางในการเดินรถของแต่ละเส้นทาง

2. การศึกษาด้านต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ ซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำ จะมีผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการอย่างไร โดยควรคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารของเอกชนร่วมบริการ

3. การศึกษาแนวทางการลดต้นทุนการประกอบการขนส่งรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในอนาคต เพื่อมุ่งหวังให้ผลประกอบการมีกำไร ซึ่งขณะนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำแผนปรับ

โครงสร้างการบริหารจัดการ เพื่อฟื้นฟูฐานะการเงิน
ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

บรรณานุกรม

กระทรวงคมนาคม. 2545. โครงการศึกษาด้านทุนที่
แท้จริงของการขนส่งผู้โดยสารทางบก
ทางน้ำและทางอากาศ. กรุงเทพมหานคร.
กันยายน 2545.

จินตนา ไทรทัศนกุล. 2526. ต้นทุนโดยประมาณใน
การดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสาร
ประจำทางธรรมดาขององค์การขนส่ง
มวลชนกรุงเทพ. กรุงเทพมหานคร :
วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.

เจษฎา หาญบุญเศรษฐ. 2546. การวิเคราะห์
โครงสร้างต้นทุนของการไฟฟ้าแห่ง
ประเทศไทย. การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง
ปริญญาโท, คณะเศรษฐศาสตร์,
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

จิตติพันธ์ รัตนศิริวิไล. (2549). การประยุกต์ใช้ระบบ
ต้นทุนกิจกรรมของบริษัท สมบัติบุญ
ยะลาพรีนติ้ง จำกัด. วิทยานิพนธ์ บธ.ม.
(การจัดการ). เชียงใหม่: คณะบริหารธุรกิจ
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร.

จิตพารัตน์ โชติพิทยานนท์. 2548. การวิเคราะห์
งบประมาณในภารกิจของกรมราชทัณฑ์.
กรุงเทพมหานคร: การศึกษาค้นคว้าด้วย
ตนเองปริญญาโท,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ดวงมณี โกมารทัต. (2554). การบริหารต้นทุน.
พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์
แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ทักษิณ บุญมาศิริ. (2547). การประยุกต์ใช้ต้นทุน
กิจกรรมมาใช้ในการคำนวณค่าใช้จ่ายการ
ผลิตของบริษัทอุตสาหกรรมถุงพลาสติก
ไทย. วิทยานิพนธ์ บธ.ม. (การจัดการ).
เชียงใหม่: คณะบริหารธุรกิจ
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร.

ทัตพล กุลวงศ์. (2545). การวิเคราะห์ต้นทุนการ
ผลิตในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน
รถจักรยานยนต์โดยใช้ต้นทุนตาม
กิจกรรม. วิทยานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรม
ศาสตร์). กรุงเทพฯ : คณะ
วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย
เทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
ถ่ายเอกสาร.

วิชากร วันขวา. (2550). การปรับปรุงระบบต้นทุน
มาตรฐานในโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์.
วิทยานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์).
นนทบุรี: คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระ
นครเหนือ. ถ่ายเอกสาร.

ชัยวรรณ อินทรสกุล. 2545. ต้นทุนผลผลิตของ
สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขตที่ 6
กรมวิชาการเกษตร. กรุงเทพมหานคร:
การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองปริญญาโท:
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

นัทภัก พิงส์สวัสดิ์. 2547. การวิเคราะห์ต้นทุนและ
ผลตอบแทนของธุรกิจขนส่งสินค้า
ระหว่างประเทศแห่งหนึ่งในจังหวัด
เชียงใหม่. การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง
ปริญญาโท, คณะเศรษฐศาสตร์,
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- บุญชนะ รัชดิษฐ์. 2547. **บทวิเคราะห์ความเหมาะสมของจำนวนรถโดยสารและจำนวนเที่ยววิ่งขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.** กรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- เบญจมาศ อภิสัทธีภิญโญ. 2549. **การบัญชีต้นทุน 2.** กรุงเทพมหานคร: ไอเดียซอฟต์แวร์ เทคโนโลยี.
- เบญจวรรณ เปี่ยมสุวรรณ. 2542. **สาเหตุและแนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดทุนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.** กรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ภัทรธิดา เกื้อกิม. (2550). **การวิเคราะห์ต้นทุนกิจกรรม (Activity based costing) สำหรับการดำเนินงานคลังสินค้า**
กรณีศึกษา : อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์พลาสติกชนิดอ่อน. วิทยานิพนธ์ วท.บ. (เทคโนโลยีอาหาร). กรุงเทพฯ: คณะสถาบันวิทยาการหุ่นยนต์ภาคสนาม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี. ถ่ายเอกสาร.
- รัฐพล วงษ์บัวแก้ว. (2544). **การคิดต้นทุนตามกิจกรรม: กรณีศึกษาโรงงานผลิตเครื่องครัวอลูมิเนียม.** วิทยานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์). นนทบุรี: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ. ถ่ายเอกสาร.
- วรศักดิ์ ทูมมานนท์. 2544. **การวางระบบ ABC เอกสารประกอบการสัมมนาโครงการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่งบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน.** 8–19 มกราคม 2544. อัดสำเนา.
- วันชัย ริจิวนิช และสุทัศน์ รัตนเกื้อกั้วาน. 2540. **การวิเคราะห์ต้นทุนอุตสาหกรรมและงบประมาณ.** กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิชา อินทร์สอน. (2548). **การเปรียบเทียบต้นทุนกิจกรรมและต้นทุนบัญชีในโรงงานอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ไม้.** วิทยานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์). เชียงใหม่: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร.
- ศุภกานต์ อัครชัยพานิชย์. (2544). **การวิเคราะห์ต้นทุนกิจกรรมสำหรับธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุก.** วิทยานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์). กรุงเทพฯ: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์. ถ่ายเอกสาร.
- สีธา โชติสุรัตน์. (2546). **การวิเคราะห์ต้นทุนกิจกรรมสำหรับการดำเนินการกระจายสินค้า.** วิทยานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์). กรุงเทพฯ: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์. ถ่ายเอกสาร.
- สุภาพรณ รัตนภรณ์, ดวงมณี โกมารทัต และวรสักดิ์ ทูมมานนท์. 2544. **การคำนวณต้นทุนฐานกิจกรรมสำหรับสถาบันการศึกษาจำลอง.** กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, อัดสำเนา.
- Baykasoglu; & Fahit Kaplanoglu. (2008). **Application of activity-based costing to a land transportation company A case**

study. Department of Industrial
Engineering, University of Gaziantep,
p,27310 Gaziantep Turkey.

Devost; & peter I miller. (1995). **Implementing
Activity Based Costing (ABC) is
Easy.** Advanced Semiconductor
Manufacturing. Conference and
workshop.

พระราชกฤษฎีกา. 2549. ฉบับพิเศษเล่มที่ 93 ตอนที่
ที่ 160, หน้า 15. สำนักบัญชีและกองทุน
กลางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.
2549. สรุปสถานภาพ. กันยายน 2555.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. 2552. ข้อบังคับ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 159
ว่าด้วย การจัดแบ่งส่วนงานขององค์การ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2552. 29
ธันวาคม 2552.