



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved

ภาคผนวก
บริษัท เมืองหลวงทราฟฟิค จำกัด
งบดุล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2543

สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสด			2,185,308.49
ลูกหนี้ภาษีอากร			
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	1,370,367.44		
ภาษีเงินได้ล่วงหน้า	<u>30,300.00</u>	1,400,667.44	
สินทรัพย์สิ้นอื่น ๆ		<u>1,002,096.53</u>	4,588,072.46
สินทรัพย์ถาวร			
รถยนต์บรรทุก	42,576,686.88		
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	<u>36,128,721.28</u>	<u>6,447,965.60</u>	
อุปกรณ์สำนักงาน	9,520.00		
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	<u>938.96</u>	<u>8,581.04</u>	6,456,546.64
เงินค้ำประกันธนาคาร			304,000.00
รวมสินทรัพย์			<u>11,348,619.10</u>

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินหมุนเวียน

หนี้สินระยะยาว

เจ้าหนี้อาคาร

11,981,483.90 11,981,483.90

ส่วนผู้ถือหุ้น

ทุนเรือนหุ้น

1,000,000.00

กำไร(ขาดทุน)สะสมที่ยังไม่ได้จัดสรร

(1,632,864.80) (632,864.80)

11,348,619.10

บริษัท เมืองหลวงทรานสปอร์ต จำกัด
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2543

รายได้

รายได้จากการขนส่ง	136,235,942.49	
หัก ต้นทุนขาย		
ค่าจ้างรถร่วมขนส่ง	<u>62,553,505.19</u>	
กำไรขั้นต้น		73,682,437.30
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน		
เงินเดือนและเบี้ยเลี้ยง	4,392,125.00	
ค่าไฟฟ้าและโทรศัพท์	131,499.56	
ค่าวัสดุสำนักงาน	36,148.20	
ค่าตรวจสอบความถูกต้อง	145,150.00	
ค่าน้ำมัน	52,038,945.81	
ค่าอะไหล่ซ่อมแซม	6,093,498.65	
ค่าธรรมเนียม	40,782.53	
ค่ารับรอง	64,892.53	
ค่าเดินทาง	36,845.00	
ค่าเบี้ยประกันภัย	664,467.14	
ค่าปรับน้ำมันขาด	1,295,492.20	
ค่าภาษีรถยนต์ประจำปี	278,061.00	
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	96,177.71	
ค่าเสื่อมราคา	<u>8,514,372.34</u>	
<u>73,828,397.49</u>		
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ		<u>(145,960.19)</u>

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินหมุนเวียน

ภาษีหัก ณ ที่จ่ายนำส่ง	549.17		
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	758,253.02		
ค่าสอบบัญชีค้างจ่าย	<u>30,000.00</u>		788,802.19

หนี้สินระยะยาว

เจ้าหนี้เงินกู้ยืมกรรมการ	700,000.00		
เจ้าหนี้ บ.ต้นน่าน	9,225,000.00		
เจ้าหนี้รถยนต์	3,184,184.82	13,109,184.82	13,897,987.01

ส่วนผู้ถือหุ้น

ทุนเรือนหุ้น		1,000,000.00	
กำไร(ขาดทุน)สะสมที่ยังไม่ได้จัดสรร		136,004.6	<u>1,136,004.69</u>
			<u>15,033,991.70</u>

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บริษัท เมืองหลวงทราเนสปอร์ต จำกัด
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2544

รายได้

รายได้จากการขนส่ง	124,272,290.63	
หัก ต้นทุนขาย		
ค่าจ้างรถร่วมขนส่ง	<u>50,729,059.94</u>	
กำไรขั้นต้น		73,543,230.69
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน		
เงินเดือนและเบี่ยเลี้ยง	8,392,930.00	
ค่าไฟฟ้าและโทรศัพท์	13,585.56	
ค่าวัสดุสำนักงาน	62,453.50	
ค่าตรวจสอบความถูกต้อง	232,500.00	
ค่าน้ำมัน	44,939,517.05	
ค่าอะไหล่ซ่อมแซม	8,380,368.20	
ค่าธรรมเนียม	72,269.04	
ค่ารับรอง	40,206.99	
ค่าเสื่อมราคา	6,300,603.94	
ค่าเบี่ยประกันภัย	1,480,054.93	
ค่าภาษีรถยนต์ประจำปี	455,941.00	
ค่าปรับน้ำมันขาด	623,551.49	
ค่าตัวทางด่วน	2,380,505.00	
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	118,925.78	
ค่าสอบบัญชี	30,000.00	
กองทุนทดแทน, ประกันสังคม	<u>99,642.18</u>	<u>73,623,054.10</u>
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ		(79,823.41)

รายได้อื่น ๆ

ดอกเบี้ยวรับ	2,026.46	
เงินรางวัล	179,000.00	
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	<u>2,426,307.00</u>	<u>2,607,333.46</u>
กำไรสุทธิก่อนรายการพิเศษ		2,527,510.05
ภาษีเงินได้ ๆ		<u>758,253.02</u>
กำไรสุทธิก่อนรายการพิเศษ		1,769,257.02
ค่าปรับภาษีอากร		<u>387.54</u>
กำไรสุทธิ		<u><u>1,768,869.49</u></u>

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright© by Chiang Mai University
 All rights reserved

บริษัท เมืองหลวงทราสปอร์ต จำกัด

งบดุล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545

สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดเงินฝาก		1,117,327.08
สินทรัพย์ถาวร		
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)	8,739,107.00	
สินทรัพย์สินอื่น	<u>3,336,782.96</u>	<u>12,075,889.96</u>
รวมสินทรัพย์		<u><u>13,193,217.04</u></u>
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้	8,737,193.82	
ค่าสอบบัญชีค้างจ่าย	<u>917,966.39</u>	9,655,160.21
ส่วนผู้ถือหุ้น		
ทุนเรือนหุ้น	1,000,000.00	
กำไร(ขาดทุน)สะสม	2,538,056.83	3,538,056.83
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		<u><u>13,193,217.04</u></u>

บริษัท เมืองหลวงทราสปอร์ต จำกัด
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2545

รายได้		
รายได้จากการบริการ		107,630,023.82
รายได้อื่นๆ		<u>1,345,596.02</u>
รวมรายได้		<u>108,975,619.84</u>
ค่าใช้จ่าย		
ต้นทุนขาย		77,685,918.68
ค่าใช้จ่ายในการบริการและบริหาร		28,153,631.64
ภาษีเงินได้นิติบุคคล		<u>734,017.38</u>
รวมค่าใช้จ่าย		<u>106,573,567.70</u>
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ		<u>2,402,052.14</u>

ตารางที่ 15 แสดงการบำรุงรักษารถบรรทุก HINO

รายการตาม ระยะเวลา	บำรุงรักษารถบรรทุก 18 ล้อ ยี่ห้อ HINO FM3MF	ราคา	ค่าใช้จ่าย	คาดการณ์ ระยะทาง (กม.)	ค่าซ่อม บำรุง
1.ยาง	ยางหน้า 2 เส้น ๆ ละ	8,080 บาท	15,260	150,000	0.1017
	ยางหลัง 8 เส้น ๆ ละ	8,080 บาท	61,040	250,000	0.2442
	ยางพ่วงเทรลเลอร์ 8 เส้น ๆ ละ	8,080 บาท	61,040	250,000	0.2442
	รวม(บาทต่อกิโลเมตร)				0.5901
2.ซ่อมเครื่อง	ราคาลด 20 ร้อยละ				
	- ประเก็นชุดขกเครื่อง		13,852	1,000,000	0.0139
	- ปลอกสูบ 6 สูบ	4,265 บาท	25,590	1,000,000	0.0256
	- ลูกสูบแสดนคาร์ด 6 สูบ	9,205 บาท	55,230	1,000,000	0.0552
	- แหวนลูกสูบแสดนคาร์ด		8,002	1,000,000	0.0080
	- ชาร์ฟอกแสดนคาร์ด		6,639	1,000,000	0.0066
	- ชาร์ฟก้านแสดนคาร์ด		6,443	1,000,000	0.0064
	- ชาร์ฟก้านรุนแสดนคาร์ด		2,282	1,000,000	0.0023
	- ชุดสลักลูกสูบ 6 สูบ	1,336 บาท	8,016	1,000,000	0.0080
	- วาล์วไอดี 6 สูบ	1,173 บาท	7,038	1,000,000	0.0070
	- วาล์วไอเสีย 6 สูบ	1,843 บาท	11,058	1,000,000	0.0111
	- บ่าวาล์วไอดี	640 บาท	3,840	1,000,000	0.038
	- บ่าวาล์วไอเสีย	1,263 บาท	7,578	1,000,000	0.0076
	- ปลอกวาล์วไอดีและไอเสีย 12 ชิ้น	2,93 บาท	3,516	1,000,000	0.0035
	- ซีลก้านวาล์ว 12 ชิ้น	1,75 บาท	2,100	1,000,000	0.0021
	รวม(บาทต่อกิโลเมตร)				0.1612

ตารางที่ 15 (ต่อ) แสดงการบำรุงรักษารถบรรทุก HINO

รายการตาม ระยะเวลา	บำรุงรักษารถบรรทุก 18 ล้อ ยี่ห้อ HINO FM1MF	ค่าใช้จ่าย	คาดการณ์ (กม.)	ค่าซ่อม ปีแรก
3. ซ่อมเกียร์	เช็ทเกียร์			
	- ลูกปืนเกียร์ 14287 2 ชิ้น	3,110	800,000	0.0039
	- ลูกปืนเกียร์ 14366 2 ชิ้น	5,764	800,000	0.0072
	- ลูกปืนเกียร์ 21343	4,533	800,000	0.0057
	- ลูกปืนเกียร์ และ ปลอกสลีป 21355	9,889	800,000	0.0124
	- ลูกปืนเกียร์ 81022 2 ชิ้น	7,586	800,000	0.0095
	- ลูกปืนเกียร์ 81570 1 ชิ้น	4,551	800,000	0.0057
	- ลูกปืนเกียร์ 81540 1 ชิ้น	3,537	800,000	0.0044
	- ปะเก็นเกียร์ 1 ชุด	1,076	800,000	0.0013
	- บูชเกียร์ 16556 1 ชิ้น	102	800,000	0.0001
	- ซิลท้ายเกียร์ 1 ชิ้น	1,114	800,000	0.0014
	รวม(บาทต่อกิโลเมตร)			0.0516
4. ซ่อมเฟือง ท้าย	เฟืองท้าย			
	- 07NU0923AVH ลูกปืนปลายเดือยหมู H (07NU0923BVHC3)	1070	800000	0.0013
	- ลูกปืนเฟืองสะพาน H	1400	800000	0.0018
	- ลูกปืนเดือยหมู H	2100	800000	0.0026
	- ลูกปืนเฟืองบายศรี H	8400	800000	0.0105
	- ซิลดาวเทียม	413	800000	0.0005
	- ลูกปืนหัวกระ โทเดก II	850	800000	0.0011
	- ลูกปืนเพดาร์วอยตัง II	700	800000	0.0009
	รวม(บาทต่อกิโลเมตร)			0.0187
5. รถแทรกเตอร์	อุปกรณ์ลากจูง			
	บูชเฉียงใหญ่ โตงเตงกลาง	560	200,000	0.0028
	สลัก โตงเตงกลาง (ครบชุด)	565	200,000	0.0028
	โตงเตงกลาง	722	200,000	0.0036

ตารางที่ 15 (ต่อ) แสดงการบำรุงรักษารถบรรทุก HINO

รายการ ตามระยะเวลา	บำรุงรักษารถบรรทุก 18 ล้อ ยี่ห้อ HINO FM3MF	ค่าใช้จ่าย	คาตการณ์ (กม.)	ค่าซ่อม บำรุง
	- สลักคองพิน 1,600 บาท	1,600	200,000	0.0080
	- ชุดซ่อมจานเทเลอร์ 5,400 บาท	5,400	200,000	0.0270
	รวม(บาทต่อกิโลเมตร)			0.0442
6.ช่วงล่าง	ระยะช่วงล่าง			
	- บุษพูแหนบ 6 ชั้น ขึ้นละ 59 บาท	354	150,000	0.0024
	- สลักหูแหนบหน้า 2 ชั้น ๆ ละ 532 บาท	464	150,000	0.0031
	- สลักหูแหนบหลัง 2 ชั้น ๆ ละ	448	300,000	0.0015
	- บุษเพลาใบกี 4 ชั้น	6,396	300,000	0.0213
	รวม(บาทต่อกิโลเมตร)			0.0283
	ระบบส่งกำลัง			
	- กากบาดเพลากลาง	4181	200,000	0.0209
	- แผ่นคลัช	11462	400,000	0.0287
	- งานกดคลัช	23310	200,000	0.1166
	- ลูกปืนคลัช	160	200,000	0.0008
	- ลูกหมาก 12 ชั้น ๆ ละ 550 บาท	6600	300,000	0.022
	รวม(บาทต่อกิโลเมตร)			0.1889
7. อื่น ๆ	- แบตเตอรี่	1700	200,000	0.017
	- ลูกยางฝาถัง 8 ชั้น ๆ ละ 600 บาท	4800	500,000	0.0096
	- ขอลวาล์ว 8 ชั้น ๆ ละ 2,500 บาท	20000	500,000	0.04
	- วาล์วทุกเดิน	30000	600,000	0.05
	- ทำสีรถบรรทุก	20000	600,000	0.03
	- ทำสีถังบรรจุน้ำมัน	30000	600,000	0.05
	รวม(บาทต่อกิโลเมตร)			0.20
	รวมค่าซ่อมบำรุงตามระยะเวลาและเมื่อเสีย			1.29

ตารางที่ 15 (ต่อ) แสดงการบำรุงรักษารถบรรทุก HINO

รายการ ระยะทาง	บำรุงรักษารถบรรทุก 18 ล้อ ยี่ห้อ HINO FM3MF	ค่าใช้จ่าย	ระยะทาง (กม.)	ค่าซ่อม บำรุง
8. ค่าบำรุงรักษา PM	น้ำมันเครื่อง 25 ลิตร ๆ ละ 50 บาท	1,250	15,000	0.0833
	ไส้กรองน้ำมันเครื่อง (เล็ก) 755 บาท	755	15,000	0.0503
	ไส้กรองน้ำมันเครื่อง (ใหญ่) 1907 บาท	1,907	15,000	0.1271
	ไส้กรองโซล่า (ที่เครื่องยนต์) 300 บาท	300	15,000	0.0200
	ไส้กรองโซล่า (ที่ถังน้ำมัน) 314 บาท	314	15,000	0.0209
	ไส้กรองอากาศ	3,150	100,000	0.0315
	น้ำมันเกียร์ 13 ลิตร ๆ ละ 50 บาท	650	45,000	0.0144
	น้ำมันเบรกและคลัช 3 ลิตร ๆ ละ 165 บาท	495	90,000	0.0055
	น้ำมันเพาเวอร์ 4 ลิตร ๆ ละ 95 บาท	380	90,000	0.0042
	น้ำมันเฟืองท้าย 2 ลูก รวม 28 ลิตร ๆ ละ	1,064	45,000	0.0236
	จารบี 18 กิโลกรัม ๆ ละ 120 บาท	2,160	90,000	0.0240
	แอร์ไคเออร์	1,200	150,000	0.0080
	รวม(บาทต่อกิโลเมตร)			
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด(บาทต่อกิโลเมตร)				1.70

ตารางที่ 16 แสดงค่าขางเรเดียลไม่มียางใน

ขางเรเดียลไม่มียางใน ราคาเส้นละ 9,150 บาท

ขางหน้า 2 เส้น ๆ ละ	18,300	200,000	0.0915
ขางหลัง 8 เส้น ๆ ละ	73,200	350,000	0.2091
ขางพ่วงเทลเลอร์ 8 เส้น ๆ ละ	73,200	350,000	0.2091

0.5098 บาทต่อกม.

ระยะทางที่วิ่งงานขนส่งของจำนวนรถ 45 คัน ใน 1 ปี 6,120,000 กม.
สามารถประหยัดค่าขางเมื่อใช้ขางแบบไม่มียางในได้ 491,238 บาท

All rights reserved

มูลค่าต้นทุนอุปกรณ์ในห้องฉุกเฉิน

1. ถังดับเพลิงอัดน้ำยาเคมีแห้ง ขนาด 15 ปอนด์ จำนวน 6 ถัง คิดเป็นเงิน	3,324	บาท
2. ถังดับเพลิงอัดน้ำยาเคมีแห้ง ขนาด 20 ปอนด์ จำนวน 1 ถัง คิดเป็นเงิน	685	บาท
3. ถังดับเพลิงชนิดโฟม ขนาด 20 ปอนด์ จำนวน 2 ถัง คิดเป็นเงิน	5,200	บาท
4. ไฟฉุกเฉิน 1 ชุด	950	บาท
5. สามเหลี่ยมสะท้อนแสง 2 ชุด (ใช้ภาคสนาม)	380	บาท
6. ไดอะเฟรมปั๊มดูดน้ำมัน 1 ตัว	42,560	บาท
7. สายยาง ขนาด 2 นิ้ว ยาว 24 เมตร	1,300	บาท
8. ข้อต่อ 3 นิ้วลด 2 นิ้ว 2 ตัว	700	บาท
9. สามเหลี่ยมสะท้อนแสง 8 ชุด ชุดละ 150 บาท	1,200	บาท
10. มอเตอร์ปั่นไฟฟ้า	5,000	บาท
11. เครื่องยนต์คูโบต้าขนาด 95 แรงม้า 1 เครื่อง	40,000	บาท
12. เหล็กวัดแป้นทองเหลืองยาว 1.80 เมตร	3,745	บาท
13. เหล็กฉากวัดแป้น และ หัวทีสแควร์	1,338	บาท
14. เลื่อสะท้อนแสง 10 ตัว ตัวละ 182 บาท	1,820	บาท
15. กรวยสะท้อนแสง 18 อัน อันละ 187 บาท	4,301	บาท
รวมต้นทุน	112,503	บาท

คู่มือสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตชนิดที่ 4 (กรมขนส่งทางบก, 2543)

1. ประเภทของวัตถุอันตรายตามเอกสารคำแนะนำสหประชาชาติ

1.1 วัตถุอันตรายหมายถึงวัตถุที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อคน สัตว์ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

1.2 วัตถุอันตรายตามเอกสารคำแนะนำของสหประชาชาติ แบ่งออกเป็น 9 ประเภทคือ

ประเภทที่ 1 วัตถุระเบิด (Explosives) ได้แก่ ดินประสิว พลุ ดอกไม้ไฟ แก๊ป แบ่งออกเป็น 6 ประเภทย่อย คือ

1. สารหรือสิ่งของที่เมื่อเกิดการระเบิดแล้วจะมีการระเบิดรุนแรงทันทีทันใดทั้งหมด เช่น ดินปืน ไนรโตรกลีเซอริน

2. สารหรือสิ่งของที่มีอันตรายจากการระเบิดแตกกระจายแต่ไม่ระเบิดทันทีทันใดทั้งหมด เช่น ลูกระเบิดมือ

3. สารหรือสิ่งของที่เสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้และอาจมีอันตรายบ้างจากการระเบิดหรือการระเบิดแตกกระจาย แต่ไม่ระเบิดทันทีทันใด เช่น ดอกไม้ไฟ

4. สารหรือสิ่งที่ไม่แสดงความเป็นอันตรายอย่างเด่นชัดหากเกิดการประทุในระหว่างการขนส่งจะเกิดความเสียหายเฉพาะ ภาชนะบรรจุ เช่น ลูกปืนพลุสัญญาณ

5. สารที่ไม่ไวต่อการระเบิด แต่หากมีการระเบิดจะมีอันตรายจากการระเบิดทั้งหมด

6. สิ่งของที่ไวต่อการระเบิดน้อยมากและไม่ระเบิดทันทีทันใดทั้งหมดไม่มีโอกาสที่จะเกิดการประทุ หรือแผ่กระจาย มีความเสี่ยงจากการระเบิดอยู่ในวงจำกัดเฉพาะในตัวสิ่งของนั้นๆ ในระหว่างการขนส่ง เช่น หีบห่อของวัตถุระเบิด

ความเสี่ยงที่เกิดจากวัตถุระเบิด

- การแผ่รังสีความร้อน
- คลื่นจากการระเบิด
- สะเก็ดระเบิด

ประเภทที่ 2 ก๊าซ (Gases) แบ่งออกเป็น 3 ประเภทย่อยคือ

2.1 ก๊าซไวไฟ (Flammable) เช่น อะเซทีลีน อีเทน ไฮโดรเจน มีเทน

ความเสี่ยงจากก๊าซไวไฟ

- การแผ่รังสีความร้อน
- คลื่นจากการระเบิด, สะเก็ดระเบิด
- ขาดออกซิเจน

2.2 ก๊าซไม่ไวไฟ และไม่เป็นพิษ (Nonflammable non-toxic gases) เช่น อาร์กอน

คาร์บอนไดออกไซด์

ความเสี่ยงจากก๊าซไม่ไวไฟและไม่มีพิษ

- ขาดออกซิเจน
- เป็นบาดแผลเนื่องจากสัมผัสความเย็นจัด
- คลื่นจากระเบิด, สะเก็ดระเบิด

2.3 ก๊าซพิษ (Toxic gases) เช่น คลอรีน แอมโมเนีย แอนไฮไดรต์

ความเสี่ยงจากก๊าซพิษ

- เป็นพิษ, กัดกร่อน ก๊าซบางชนิด
- คลื่นจากการระเบิด สะเก็ดระเบิด
- อันตรายต่อสิ่งแวดล้อม

ประเภทที่ 3 ของเหลวไวไฟ (Flammable liquids) เช่น แลคเกอร์ วานิช น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล

ความเสี่ยงจากของเหลวไวไฟ

- การแผ่รังสีความร้อน
- คลื่นจากการระเบิด สะเก็ดระเบิด
- เป็นพิษ
- อันตรายต่อสิ่งแวดล้อม

ประเภทที่ 4 ของแข็งไวไฟสารที่มีความเสี่ยงต่อการลุกไหม้ได้เองและสารที่สัมผัสกับน้ำแล้วทำให้เกิดก๊าซไวไฟ แบ่งออกเป็น 3 ประเภทย่อยๆ คือ

4.1 ของไวไฟ (Flammable Solids) เช่น ไม้ขีดไฟ การบูร ผงกำมะถัน ฟอสฟอรัสไตรซัลไฟด์ ฟอสฟอรัสแดง

ความเสี่ยงจากของแข็งไวไฟ

- สามารถติดไฟที่อุณหภูมิสูง
- อาจก่อให้เกิดการระเบิดของผงฝุ่น
- อาจก่อให้เกิดการติดไฟ เกิดก๊าซพิษเมื่อติดไฟ

4.2 สารที่มีความเสี่ยงต่อการลุกไหม้ได้เอง (Substances liable to Spontaneous Combustion)

ได้แก่ อะลูมิเนียมอัลคิลไฮไดรด์ อะลูมิเนียมอัลคิล ฟอสฟอรัสขาวหรือเหลือง พลาสติกบางชนิด ที่มีไนโรเซลลูโลสผสม โซเดียมซัลไฟด์ ขณะขนส่งต้องระวังการกระทบกระแทกเสียดสี เปลวไฟ ความร้อนสูง

ความเสี่ยงจากสารที่มีความเสี่ยงต่อการลุกไหม้เองได้

- สามารถติดไฟได้เองเมื่อสัมผัสกับอากาศ
- เสี่ยงต่อการเกิดก๊าซพิษ
- เกิดการติดไฟรุนแรง
- อุณหภูมิการติดไฟสูง

4.3 สารที่สัมผัสกับน้ำแล้วทำให้เกิดก๊าซไวไฟ (Substances which in contact with water emit flammable gases) เช่น อะลูมิเนียมคาร์ไบด์ แบเรียม แคลเซียม แคลเซียมซัลไฟด์ ขณะขนส่งต้องระวังไม่ให้ถูกน้ำ หรือความชื้น

ความเสี่ยงจากสารที่สัมผัสกับน้ำแล้วทำให้เกิดก๊าซไวไฟ

- เกิดปฏิกิริยารุนแรงเมื่อสัมผัสกับน้ำทำให้เกิดก๊าซไวไฟ
- ความเสี่ยงจากการระเบิด (กระเด็น คลื่นระเบิด)
- ความเสี่ยงจากก๊าซพิษ

ประเภทที่ 5 สารออกซิไดส์ สารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์ แบ่งออก 2 ประเภทย่อย คือ

5.1 สารออกซิไดส์ (Oxidizing substances) หมายถึง สารที่ตัวของสารเองจำเป็นต้องติดไฟแต่โดยทั่วไปจะปล่อยออกซิเจนออกมา ช่วยให้อัตราการลุกไหม้ได้ เช่น อะลูมิเนียมไนเตรท แอมโมเนียมไนเตรท โปสแตสเซียมคลอเรต

ความเสี่ยงจากสารออกซิไดส์

- เกิดการติดไฟก่อให้เกิดการระเบิด
- สนับสนุนการติดไฟ
- อาจก่อให้เกิดการเป็นพิษ

5.2 สารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์ (Organic peroxides) มีคุณสมบัติดังนี้

1. มีแนวโน้มที่จะระเบิดสลายตัว
2. เผาไหม้ได้อย่างรวดเร็ว
3. ไวต่อการกระทบหรือเสียดสี
4. ทำปฏิกิริยากับสารอื่นก่อให้เกิดอันตรายได้
5. เป็นอันตรายต่อตา

ความเสี่ยงของสารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์

มีความเสี่ยงเช่นเดียวกับประเภท 5.1 แต่จะมีความเสี่ยงมากกว่า เพราะนอกจากจะให้ ออกซิเจนช่วยให้ไฟติดแล้วตัวมันเองยังติดไฟด้วย จึงจัดได้ว่าเป็นประเภทที่มีอันตรายสูงสุดประเภทหนึ่ง

ประเภทที่ 6 สารพิษและสารติดเชื้อ (Toxic and infectious Substances)

แบ่งออกเป็น 2 ประเภทย่อย คือ

6.1 สารพิษ (Toxic and infectious Substances) คือ สารที่ทำให้เป็น อันตรายถึงบาดเจ็บสาหัสหรือตายหากกลืนกิน สูดดม หรือสัมผัส เช่น แบริยม ไชยาไนด์ คลอโรฟอร์ม, คอปเปอร์ ไชยาไนด์, เมอร์คิวริออร์ซีเตท

ความเสี่ยงของสารพิษ

- เป็นพิษ
- อันตรายต่อสิ่งแวดล้อม

6.2 สารติดเชื้อ (Infectious Substances) คือสารที่ทราบหรือสารที่คาดว่าจะมีเชื้อโรค คือ จุลินทรีย์ซึ่งรวมถึงแบคทีเรียไวรัส Rickettsia พยาธิ เชื้อราหรือจุลินทรีย์ที่เกิดขึ้นใหม่ที่เชื่อถือได้ว่าเป็นเหตุทำให้เกิดโรคต่อมนุษย์หรือสัตว์

ความเสี่ยงต่อการติดเชื้อ

- แพร่เชื้อโรค
- อันตรายต่อสิ่งแวดล้อม

ประเภทที่ 7 วัสดุกัมมันตรังสี (Radioactive material) คือ วัตถุที่สามารถแผ่รังสีที่มองไม่เห็น เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิต เช่น Cobalt⁶⁰ Iodine¹³¹

ประเภทที่ 8 สารกัดกร่อน (Corrosive substances) คือสารซึ่งโดยปฏิกิริยาเคมีจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเนื้อเยื่อของสิ่งที่มีชีวิตอย่างรุนแรงหากเกิดการรั่วไหลจะเกิดความเสียหายหรือทำลายสิ่งของอื่นๆ หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง หรือเกิดอันตรายอื่นได้ด้วย

ความเสี่ยงจากการกัดกร่อน

- กัดกร่อน
- เป็นพิษ
- เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม
- สัมผัสกับโลหะอาจก่อให้เกิดการติดไฟ

ประเภทที่ 9 วัตถุอันตรายเบ็ดเตล็ด คือสารหรือสิ่งของที่ในขณะขนส่ง มีความเป็นอันตรายซึ่งไม่จัดกักอยู่ในประเภทที่ 1 ถึงประเภทที่ 8 และให้รวมถึงสารที่ในระหว่างทำการขนส่ง หรือ ระบุในการขนส่งต้องควบคุมให้มีอุณหภูมิไม่ต่ำกว่า 100 องศาเซลเซียส ในสภาพของเหลวหรือ มีอุณหภูมิไม่ต่ำกว่า 240 องศาเซลเซียส ในสภาพของแข็ง

อันตรายจากวัตถุอันตรายประเภทที่ 9

- อันตรายต่อสุขภาพ
- ก่อให้เกิดความเป็นพิษ เช่น ไดออกซิน (dioxin)
- วัตถุอันตรายที่มีความเสี่ยงที่ไม่มีอยู่ในประเภทที่ 1 ถึง 9

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน
เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะ โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก
น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด
หรือ โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย
เดินบนทางหลวงแผ่นดิน

เนื่องจากมีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาวิกฤตด้านการขนส่ง เพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเศรษฐกิจของประเทศก่อนมีการประกาศบังคับใช้ข้อกำหนดที่ ทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุดและเหมาะสมกับสภาพทางหลวง

ในการกำหนด ห้ามใช้ยานพาหนะ โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดหรือ โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งจะประกาศให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๗ ต่อไป

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน

โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวง จึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน เรื่องห้ามใช้พาหนะ โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงแผ่นดิน

ข้อ ๒ ให้นำความในข้อ ๑ ตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้มาใช้บังคับแทนความใน ข้อ ๔ ข้อ ๕ และข้อ ๑๐ ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทานเรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะ โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวง แผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ฉบับลงวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๕ ทั้งนี้ เฉพาะที่มีผลใช้บังคับบนทางหลวงแผ่นดิน และให้จำกัด ระยะเวลาให้มีผลใช้บังคับแทนเท่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๖ ตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้

ข้อ ๓ ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้ เดินบนทางหลวงแผ่นดิน

(๑) ยานพาหนะที่มี ๓เพล่า ๖ ล้อ ชนิดเพล่าที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพล่าคู่ (TANDEM AXLE)

ใช้ยางคู่ (รถบรรทุกสี่ล้อ) ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 26,000 กิโลกรัม

(๒) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER)

(ก) ตัวรถลากจูงชนิดที่ ๓ เพลา ๖ ล้อ เพลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ (รถบรรทุกสี่ล้อ) ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม

(ข) ตัวรถกึ่งพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลา ดังนี้

๑. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๗,๐๐๐ กิโลกรัม

๒. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางคู่ หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๑๐,๕๐๐ กิโลกรัม

๓. ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๖,๑๐๐ กิโลกรัม หรือใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๙,๕๐๐ กิโลกรัม ๔. ชนิด ๓ เพลาติดกัน ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๗,๕๐๐ กิโลกรัม ระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลาสุดท้ายของรถลากจูงถึงกึ่งกลางเพลาแรกของรถกึ่งพ่วงต้องไม่น้อยกว่า ๗.๐๐ เมตร

(ค) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER) ต้องประกอบด้วยรถลากจูง ๑ คัน และตัวรถกึ่งพ่วง ๑ คัน เท่านั้น ห้ามมิให้พ่วงยานพาหนะหรือสิ่งอื่นใดเพิ่มเติม

(๓) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER)

(ก) ตัวรถลากจูงชนิดที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ เพลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ (รถบรรทุกสี่ล้อ) ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม

(ข) ตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลา ดังนี้

๑. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๗,๐๐๐ กิโลกรัม

๒. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๑๐,๕๐๐ กิโลกรัม

๓. ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๙,๕๐๐ กิโลกรัม ระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลาหน้าถึงกึ่งกลางเพลาหลังต้องไม่น้อยกว่า ๔.๓๐ เมตร

(ค) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ต้องประกอบด้วยรถ

ลากจูง ๑ คัน และตัวรถพ่วง ๑ คัน เท่านั้น ห้ามมิให้พ่วงยานพาหนะหรือสิ่งอื่นใดเพิ่มเติม
 ข้อ ๔ ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้ไม่ใช้บังคับบนสะพานหรือถนนที่
 ติดตั้งป้ายบังคับ "จำกัดน้ำหนัก" กำหนดไว้โดยเฉพาะเป็นอย่างอื่น และถนนทางยกระดับบน
 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ตอนดอนเมือง-ทางหลวง หมายเลข ๑ (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ)
 สายดินแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑ (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ) รวมทั้งบนทางยกระดับ
 บนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๑ ตอนอนุสรณ์สถานแห่งชาติ - รังสิต สายกรุงเทพมหานคร -
 แม่สาย (เขตแดน)

ข้อ ๕ บรรดาบทกฎหมาย กฎ ประกาศ และคำสั่งอื่นใด ซึ่งขัดหรือแย้งกับประกาศของ
 ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้ ให้ใช้ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้
 แทน

ข้อ ๖ ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้ให้มีกำหนดเวลาใช้บังคับตั้งแต่วัน
 ถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๔๖

ประกาศ ณ วันที่ ๒๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๖

เทิดศักดิ์ เศรษฐมานพ

อธิบดีกรมทางหลวง

ในฐานะผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน

[รก.๒๓๔๖ / พ๑๓๖ / ๑๒ / ๓๑ มกราคม ๒๕๔๖]

พชร สุขสุเมธ

อรดา เขานัวโรด

๒๔ / ๐๔ / ๒๕๔๖

จัดทำ(สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา,
 2547: ออนไลน์)

ตารางที่ 17 แสดงค่าใช้จ่ายในการบริหาร

หน่วย : บาท

	ปี พ.ศ. 2543		ปี พ.ศ. 2544		ปี พ.ศ. 2545	
	เงินเดือน	ค่าไฟฟ้าและโทรศัพท์	เงินเดือนและสวัสดิการ	ค่าไฟฟ้าและโทรศัพท์	เงินเดือนและสวัสดิการ	ค่าไฟฟ้าและโทรศัพท์
ค่าธรรมเนียม	40,782.53		ค่าธรรมเนียม		ค่าธรรมเนียม	
อุปกรณ์เครื่องใช้สำนักงาน	36,148.20		อุปกรณ์เครื่องใช้สำนักงาน		อุปกรณ์เครื่องใช้สำนักงาน	
ค่ารับรอง	64,892.35		ค่ารับรอง		ค่ารับรอง	
ค่าเดินทาง	36,845.00		ค่าปรับน้ำมันขาด		ค่าปรับน้ำมันขาด	
ค่าปรับน้ำมันขาด	1,295,492.20		ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด		ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	96,117.71		ค่าตรวจสอบสอบบัญชี		ค่าตรวจสอบสอบบัญชี	
ค่าเช่ารถบรรทุก	1,503,840.00		เงินกองทุนประกันสังคม		เงินกองทุนประกันสังคม	
ค่าปรับปรุงสถานเช่าจอด	314,209.01		ประกันสังคม		ค่าบริการที่ปรึกษา	
					ค่าบริการที่ปรึกษา ISO	
					ค่าเช่ารถบรรทุก	
					ค่าปรับปรุงสถานที่เช่าจอด	
รวม	6,357,815.00		6,347,002.00		9,577,710.00	

ตารางที่ 18 แสดงค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัยและตรวจสอบ

หน่วย : บาท

ปี พ.ศ. 2543		ปี พ.ศ. 2544		ปี พ.ศ. 2545	
ค่าตรวจสอบปริมาณถึง	145,150.00	ค่าตรวจสอบปริมาณถึง	232,500.00	ค่าตรวจสอบปริมาณถึงของ	315,875.78
ของรถบรรทุก		ของรถบรรทุก		รถบรรทุก	
ค่าตั้งดับเพลิง	472,840.00	ค่าตั้งดับเพลิง	199,376.00		
ค่าอุปกรณ์ฉุกเฉิน	112,503.00	หมวก Safety พนักงานขับรถ	1,420.00		
		รองเท้า	3,809.00		

ตารางที่ 19 แสดงต้นทุนเฉลี่ยทั้งหมดปีพ.ศ.2543-2545 โดยแยกค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรจากค่าใช้จ่ายการบริหารงาน

หน่วย : บาท

ลำดับ	รายละเอียด	ปี พ.ศ.2543	ร้อยละ	ปี พ.ศ.2544	ร้อยละ	ปี พ.ศ.2545	ร้อยละ	เฉลี่ยปีพ.ศ. 2543-2545	ร้อยละ
1	ค่าใช้จ่ายด้านบริหาร	3,976,582	4.78	3,269,167	4.35	4,457,793.5	7.25	3,901,180.83	5.46
2	ค่าช่าง	4,522,712	5.44	3,903,910	5.19	3,281,998	5.33	3,902,873.33	5.32
3	ประกันภัยและภาษี	3,689,315	4.44	3,157,026	4.20	2,910,514.78	4.73	3,252,285.26	4.46
4	ค่าซ่อมบำรุง	6,854,302	8.25	7,422,335	9.87	6,147,286	9.99	6,807,974.33	9.37
5	ต้นทุนของค่าเสื่อม	15,931,059	19.17	15,209,682	20.23	8,413,179	13.67	13,184,640	17.69
6	ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร	12,754,153	15.35	11,571,019	15.39	10,203,898.5	16.59	11,509,690.17	15.78
7	ค่าน้ำมัน	35,387,721.27	42.58	30,641,253.8	40.76	26,109,274	42.44	30,712,749.69	41.93
	รวม	83,115,844.27	100.00	75,174,392.8	100.00	61,523,943.78	100.00	73,271,393.61	100.00

ตารางที่ 20 แสดงค่าเสื่อมของรถบรรทุก บริษัท เมืองหลวงทรานสปอร์ต จำกัด จังหวัดตาก จำนวน 45 คัน

หน่วย : บาท

จำนวนรถ	ทะเบียนรถ		วันที่จดทะเบียน	ประเภทรถ	ราคาซื้อ	2543	2544	2545	2546	2547
1	นม.	70	1259	2 ก.พ.2539	หัวลาก	1,825,804	365,161	30,430		
	นม.	70	1529	31 ม.ค.2541	เทรลเลอร์	284,800	56,960	56,960	56,960	47,467
2	นม.	70	1260	13 ก.พ.2539	หัว	1,825,804	365,161	334,731		
	นม.	70	2157	4 พ.ค.2544	หางพ่วง	250,000		33,333	50,000	
3	นม.	70	1289	23 พ.ค.2539	หัวลาก	650,000				
	นม.	70	2125	20 ก.ย.2539	เทรลเลอร์		130,000	43,333		
4	นม.	70	1291	23 พ.ค.2539	หัวลาก	650,000				
	นม.	70	2126	20 ก.ย.2539	เทรลเลอร์	1,855,834	130,000	86,667		
5	นม.	70	1299	15 ส.ค.2539	หัวลาก	980,231	371,167	247,445		
	นม.	70	1331	15 ส.ค.2539	เทรลเลอร์	1,855,834	196,046	130,697		
6	นม.	70	1300	12 มิ.ย.2539	หัวลาก	284,800	371,167	185,583		
	นม.	70	1528	2 พ.ค.2539	เทรลเลอร์	1,855,834	56,960	23,733		
7	นม.	70	1332	23 ส.ค.2539	หัวลาก	300,000	371,167	247,445		
	นม.	70	1535	6 ม.ค.2542	เทรลเลอร์	1,855,834	60,000	60,000	60,000	
8	นม.	70	1333	30 ส.ค.2539	หัวลาก	300,000	371,167	247,445		
	นม.	70	1295	23 ก.พ.2539	เทรลเลอร์	1920000	60,000	15,000		

ตารางที่ 20 (ต่อ) แสดงค่าเสื่อมของรถบรรทุก บริษัท เมืองหลวงทรานสปอร์ต จำกัด จังหวัดตาก จำนวน 45 คัน

จำนวนรถ	ทะเบียนรถ	วันที่จดทะเบียน	ประเภทรถ	ราคาซื้อ	2543	2544	2545	2546	2547
9	นม. 73 2551	11 ก.ย. 2539	หัวลาก	1,920,000	256,000				
	นม. 70 1334	30 ต.ค. 2539	เทรลเลอร์	980,231	196,046	130,697			
10	นม. 70 1675	1 มิ.ย. 2542	หัวลาก	900,000	180,000	180,000	180,000	30,000	
	นม. 70 7226	23 ก.พ. 2537	หางพ่วง	400,000	80,000	80,000	80,000	13,333	
11	นม. 70 1343	25 พ.ย. 2539	หัวลาก	1,984,894	396,979	363,897			
	นม. 70 1344	25 พ.ย. 2539	เทรลเลอร์	919,079	183,816	168,498			
12	นม. 70 1345	25 พ.ย. 2539	หัวลาก	1,984,894	396,979	363,897			
	นม. 70 1346	25 พ.ย. 2539	เทรลเลอร์	919,079	183,816	168,498			
13	นม. 70 1370	13 ธ.ค. 2539	หัวลาก	1,984,894	396,979	363,897			
	นม. 70 1371	13 ธ.ค. 2539	เทรลเลอร์	919,179	183,816	168,498			
14	นม. 70 1373	20 ธ.ค. 2539	หัวลาก	1,984,894	396,979	363,897			
	นม. 70 1374	20 ธ.ค. 2539	เทรลเลอร์	919,079	183,816	168,498			
15	นม. 70 1375	20 ธ.ค. 2539	หัวลาก	1,984,894	396,979	363,897			
	นม. 70 1376	20 ธ.ค. 2539	เทรลเลอร์	919,079	183,816	168,498			
16	นม. 70 1377	20 ธ.ค. 2539	หัวลาก	1,984,894	396,979	363,897			
	นม. 70 1378	20 ธ.ค. 2539	เทรลเลอร์	919,079	183,816	168,498			

ตารางที่ 20 (ต่อ) แสดงค่าเสื่อมของรถบรรทุก บริษัท เมืองหลวงทราเวล จำกัด จังหวัดตาก จำนวน 45 คัน

จำนวนรถ	ทะเบียนรถ	วันที่จดทะเบียน	ประเภทรถ	ราคาซื้อ	2543	2544	2545	2546	2547
17	นม. 73 1379	20 ธ.ค.2539	หัวลาก	1,984,894	396,979	363,897			
	นม. 70 1380	20 ธ.ค.2539	เทรลเลอร์	919,079	183,816	168,498			
18	นม. 70 1413	11 ก.พ.2540	หัวลาก	1,984,894	396,979	396,979	33,082		
	นม. 70 1414	11 ก.พ.2540	หางพ่วง	919,079	183,816	183,816	15,318		
19	นม. 70 1415	11 ก.พ.2540	หัวลาก	1,984,894	396,979	396,979	33,082		
	นม. 70 1416	11 ก.พ.2540	เทรลเลอร์	919,079	183,816	183,816	15,318		
20	นม. 70 1417	11 ก.พ.2540	หัวลาก	1,984,894	396,979	396,979	33,082		
	นม. 70 1418	11 ก.พ.2540	เทรลเลอร์	919,079	183,816	183,816	15,317		
21	นม. 70 1524	30 ต.ค.2541	หัวลาก	617,000	123,400	123,400	123,400	102,832	
	นม. 70 1936	18 พ.ค.2543	เทรลเลอร์	639,850	74,649	127,970	127,970	127,970	127,970
22	นม. 70 1525	30 ต.ค.2541	หัวลาก	617,000	123,400	123,400	123,400	102,833	
	นม. 70 2124	30 ต.ค.2541	เทรลเลอร์	65,000	130,000	130,000	130,000	108,333	
23	นม. 70 1530	22 ธ.ค.2541	หัวลาก	617,000	123,400	123,400	123,400	113,117	
	นม. 70 1533	6 ม.ค.2542	เทรลเลอร์	300,000	60,000	60,000	60,000	60,000	
24	นม. 70 1534	6 ม.ค.2542	หัวลาก	950,000	190,000	190,000	190,000	190,000	
	นม. 70 1347	25 พ.ย.2539	เทรลเลอร์	450,231	196,046	179,709			

ตารางที่ 20(ต่อ) แสดงค่าเสื่อมของรถบรรทุก บริษัท เมืองหลวงทราเวลส์ จำกัด จังหวัดตาก จำนวน 45 คัน

จำนวนรถ	ทะเบียนรถ		วันที่จดทะเบียน	ประเภทรถ	ราคาซื้อ	2543	2544	2545	2546	2547
	นบ.	ทบ.								
25	70	1536	6 ม.ค.2542	หัวลาก	950,000	190,000	190,000	190,000	190,000	
	70	1537	6 ม.ค.2542	ทรลเลอร์	670,000	134,000	134,000	134,000	134,000	
26	70	1598	10 ก.พ.2542	หัว	800,000	160,000	160,000	160,000	160,000	26,668
	70	1599	10 ก.พ.2542	หางพ่วง	300,000	60,000	60,000	60,000	60,000	10,000
27	70	1602	14 มี.ย.2538	หัวลาก	900,000	180,000	180,000	180,000	180,000	30,000
	70	1603	26 ก.พ.2542	ทรลเลอร์	300,000	60,000	60,000	60,000	60,000	10,000
28	70	1610	26 ก.พ.2542	หัวลาก	900,000	180,000	180,000	180,000	180,000	45,000
	70	1940	18 พ.ค.2543	ทรลเลอร์	639,850	74,649	127,970	127,970	127,970	127,970
29	70	1798	16 ส.ค. 42	หัวลาก	900,000	180,000	180,000	180,000	180,000	120,000
	70	1799	16 ส.ค. 42	ทรลเลอร์	750,000	150,000	150,000	150,000	150,000	100,000
30	70	1800	16 ส.ค. 42	หัวลาก	900,000	180,000	180,000	180,000	180,000	120,000
	70	1801	16 ส.ค. 42	ทรลเลอร์	750,000	150,000	150,000	150,000	150,000	100,000
31	70	1803	19 ส.ค. 42	หัวลาก	900,000	180,000	180,000	180,000	180,000	120,000
	70	1687	11 มี.ย. 42	ทรลเลอร์	750,000	150,000	150,000	150,000	150,000	75,000
32	70	1874	2 ก.พ. 43	หัวลาก	900,000	165,000	180,000	180,000	180,000	180,000
	70	1875	2 ก.พ. 43	ทรลเลอร์	639,850	117,306	127,970	127,970	127,970	127,970

ตารางที่ 20 (ต่อ) แสดงค่าเสื่อมของรถบรรทุก บริษัท เมืองหลวงทราเวล จำกัด จังหวัดตาก จำนวน 45 คัน

จำนวนรถ	ทะเบียนรถ	วันที่จดทะเบียน	ประเภทรถ	ราคาซื้อ	2543	2544	2545	2546	2547
33	นม 70	3 มี.ค. 43	หัวลาก	900,000	150,000	180,000	180,000	180,000	180,000
	นม 70	3 มี.ค. 43	เทรลเลอร์	639,850	106,642	127,970	127,970	127,970	127,970
34	นม 70	26 เม.ย. 43	หัวลาก	900,000	120,000	180,000	180,000	180,000	180,000
	นม 70	26 เม.ย. 43	เทรลเลอร์	400,000	53,330	80,000	80,000	80,000	80,000
35	นม 70	26 เม.ย. 43	หัวลาก	900,000	120,000	180,000	180,000	180,000	180,000
	นม 70	26 เม.ย. 43	เทรลเลอร์	400,000	53,333	80,000	80,000	80,000	80,000
36	นม 70	18 พ.ค. 43	หัวลาก	950,000	105,000	180,000	180,000	180,000	180,000
	นม 70	18 พ.ค. 43	เทรลเลอร์	639,850	74,649	127,970	127,970	127,970	127,970
37	นม 70	18 พ.ค. 43	หัวลาก	950,000	110,833	190,000	190,000	190,000	190,000
	นม 70	26 มี.ค. 42	เทรลเลอร์	750,000	112,500	150,000	150,000	150,000	150,000
38	นม 70	22 ธ.ค. 43	หัวลาก	1,450,000	290,000	290,000	290,000	290,000	290,000
	นม 70	22 ธ.ค. 43	เทรลเลอร์	639,850	127,970	127,970	127,970	127,970	127,970
39	นม 70	22 ธ.ค. 43	หัวลาก	1,450,000	290,000	290,000	290,000	290,000	290,000
	นม 70	22 ธ.ค. 43	เทรลเลอร์	830,000	166,000	166,000	166,000	166,000	166,000
40	นม 70	22 ธ.ค. 43	หัวลาก	1,450,000	290,000	290,000	290,000	290,000	290,000
	นม 70	22 ธ.ค. 43	เทรลเลอร์	830,000	166,000	166,000	166,000	166,000	116,000

ตารางที่ 20 (ต่อ) แสดงค่าเสื่อมของรถบรรทุก บริษัท เมืองหลวงทรานสปอร์ต จำกัด จังหวัดตาก จำนวน 45 คัน

จำนวนรถ	ทะเบียนรถ		วันที่จดทะเบียน	ประเภทรถ	ราคาซื้อ	2543	2544	2545	2546	2547
41	นม	70	10 พ.ค. 44	หัวลาก	1,450,000		169,166	290,000	290,000	290,000
	นม	70	10 พ.ค. 44	เทรลเลอร์	1,357,500		158,375	271,500	271,500	271,500
42	นม	70	10 พ.ค. 44	หัวลาก	1,450,000		169,167	290,000	290,000	290,000
	นม	70	10 พ.ค. 44	หางพ่วง	1,357,500		158,375	271,500	271,500	271,500
43	นม	70	03 เม.ย. 39	หัวลาก	1,920,000	384,000	384,000	384,000	384,000	256,000
	กท	73	30 เม.ย. 40	เทรลเลอร์	650,000	130,000	130,000	130,000	130,000	86,667
44	กท	72	05 ม.ค. 37	หัวลาก	1,920,000					
	นม	70	23 พ.ค. 39	เทรลเลอร์	650,000	130,000	54,167			
45	กท	72	23 ก.พ. 37	หัว	1,920,000	64,000				
	นม	70	1 มี.ย. 42	หางพ่วง	650,000	130,000	130,000	130,000	130,000	54,167
รวมค่าเสื่อม					15,931,059	15,209,628	8,413,179	7,858,737	5,646,320	

บทสัมภาษณ์

ผู้จัดการส่วนระบบขนส่ง นายเกียรติศักดิ์ กัลยาณมิตร

ถาม ปริมาณงานขนส่งตามแผนที่คาดการณ์ไว้ในปี 2547-48

ตอบ ลูกค้าทั่วไปและการไฟฟ้าฝ่ายผลิต(กฟผ.) การคาดการณ์ของยอดขายโดยข้อมูลในอดีตใช้การเพิ่มขึ้นของGDP ของประเทศบวกร้อยละ 1-2 เช่นถ้าคาดการณ์ GDP ปี 2547 เติบโตร้อยละ 7 การใช้ผลิตภัณฑ์น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 8-9 จากปี 2546 โดยสรุปแยกเป็นลูกค้าทั่วไปและการไฟฟ้าฝ่ายผลิต(กฟผ.) ตามตารางดังนี้

การคาดการณ์ปี2547	ภาพรวมทั่วประเทศ	ปตท.	Market Share
ลูกค้าทั่วไป	ร้อยละ 6.45	ร้อยละ 7.86	ร้อยละ29.30
ลูกค้าทั่วไปและการไฟฟ้าฝ่ายผลิต	ร้อยละ 9.14	ร้อยละ 16.5	ร้อยละ32.73

ลูกค้า(กฟผ.) เป็นน้ำมันเตาเป็นส่วนใหญ่ เช่น โรงไฟฟ้าแม่เมาะ,โรงไฟฟ้าน้ำพอง โดยเฉพาะที่โรงไฟฟ้าราชบุรี ปริมาณการใช้เดือนละ 60 ล้านลิตรต่อเดือน บางเดือนมีแผนการใช้ 104 ล้านลิตรต่อเดือน โดยเฉลี่ย 60-80 ล้านลิตรต่อเดือน จนถึงปี 2548 ปริมาณการใช้ขึ้นอยู่กับปริมาณก๊าซจากประเทศพม่ามีค่าความร้อนไม่สม่ำเสมอ จึงต้องใช้น้ำมันเตาร่วมกับก๊าซ

ถาม ธุรกิจขนส่งควรมีผลตอบแทนของการลงทุนเท่าใด วิธีการคิดในการคิดค่าขนส่งเป็นแบบใด

ตอบ ผลตอบแทนควรอยู่ในช่วงร้อยละ10-15 หรือประมาณร้อยละ 12 การคิดใช้กระแสเงินสดรับและหาอัตราผลตอบแทนการลงทุน (IRR)

ตอบ วิธีคิดได้สอบถามจากคุณรักษพล วิศวกร ส่วนระบบขนส่ง ได้แสดงวิธีคิดค่าขนส่งจากกระแสเงินสดรับและกระแสเงินสดจ่ายหลังหักภาษี โดยการตั้งสมมติฐาน จำนวนเที่ยวที่ขนส่งใน 1 เดือน ราคาน้ำมัน ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานต่อเดือน(จากการสอบถามจากผู้รับจ้างขนส่ง)

All rights reserved

คุณรักษพล ชูชาติ วิศวกร

ถาม วิธีคิดค่าขนส่งตามราคาน้ำมันที่ปรับเพิ่มขึ้นในช่วง ราคา 50 สตางค์ และถ้าราคาน้ำมันเกิน 15 บาทจะมีการปรับค่าขนส่งหรือไม่

ตอบ ถ้าราคาน้ำมันเกิน 15 บาทต่อลิตรแต่ไม่ทำให้ต้นทุนเปลี่ยนไปเล็กน้อยร้อยละ 1-2 จะไม่ปรับค่าขนส่ง แต่ถ้าต้นทุนเปลี่ยนไปมากจะมีการพิจารณาอีกครั้งหนึ่งในการปรับค่าขนส่ง เนื่องจากปตท.ขายน้ำมันให้ผู้ขนส่งในราคาถูกกว่าราคาขายปลีกประมาณ 1 บาทอยู่แล้ว

คุณรักษพล ได้ยกตัวอย่างวิธีคิดค่าขนส่งที่ราคาน้ำมัน 13.50 บาท ค่าขนส่ง 10 สตางค์ต่อลิตร ถ้าราคาน้ำมันปรับเป็น 14.00 บาท เท่ากับเปลี่ยนแปลงไป 50 สตางค์

โดย วิธีคิดคือ $10 + (0.2 \times 10 \times 0.5 / 13.5)$

0.2 เป็นเปอร์เซ็นต์ของต้นทุนน้ำมันเทียบกับรายได้สมมติฐานต้นทุนเป็นร้อยละ 20 ของรายได้จากนโยบายผู้บริหารระดับสูงต้องการที่จะลดต้นทุนเพิ่มประสิทธิภาพ จึงได้ให้ค่าใช้จ่ายคงที่และค่าใช้จ่ายผันแปรแล้วนำไปคิดค่าขนส่ง โดยกำหนดประกันรายได้ขั้นต่ำให้แก่ผู้ขนส่ง ให้ผู้ขนส่งบริหารรถขนส่งให้หมุนเวียนมากขึ้น โดยใช้จำนวนรถเท่าเดิมแต่ใช้พนักงานขับรถเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ทำให้ต้นทุนคงที่ต่อหน่วยลดลง แต่ปัญหา 2 ประการที่ต้องพิจารณา

1. เพิ่มต้นทุนให้ปตท.ในการมีค่าใช้จ่ายล่วงเวลาในการรับจ่ายน้ำมันในช่วงเวลากลางคืนต้องมีการปรึกษาระหว่างหน่วยงานของปตท. การคิดค่าขนส่งในอนาคตอาจต้องปรับเปลี่ยนไปเหมือนบริษัทน้ำมันรายอื่นที่มีเงินช่วยเหลือในค่าใช้จ่ายคงที่เช่น ค่าทำสิรรถ ค่าผ่อนชำระบริษัทเงินทุนในช่วง 3 ปีแรก และเงินประกันรายได้ขั้นต่ำ

2. จำนวนผู้ขนส่งมีจำนวนมากทำให้เกิดค่าใช้จ่ายคงที่ในการบริหารงานที่สูง. การจัดงานทางพนักงาน ปตท. เป็นผู้จัดตามสัดส่วนจำนวนรถของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งไม่ได้จัดรถขนส่งเองเนื่องจากมีจำนวนมากรายได้ถึง 26 รายทั่วประเทศ

ถาม ต้นทุนค่าขนส่งมีการคิดแยกประเภทเป็นกี่ประเภท

ตอบ

1. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง
2. ค่าใช้จ่ายพนักงานขับรถ
3. ค่าประกันภัย
4. ค่าทะเบียนภาษีประจำปี
5. ค่าซ่อมบำรุง-ค่ายาง
6. ค่าผ่านทาง
7. ค่าใช้จ่ายการบริหาร

สัมภาษณ์ คุณกอบบุญ ผ่องลำเจียก วิศวกรแผนงานขนส่ง ส่วนปฏิบัติการขนส่ง

ถาม ค่าขนส่งของรถไฟแต่ละจุดปตท.ยังมีต้นทุนค่าขนส่งอื่นหรือไม่

ตอบ ค่าขนส่งทางรถไฟมีค่าระวางที่ถูกต้องกว่าทางรถบรรทุก แต่ยังมีค่าใช้จ่ายอย่างอื่นเช่น ค่าเช่าแม่แค้(ตัวโบกี้รถไฟ) ส่วนของถังน้ำมันที่วางบนโบกี้เป็นของปตท. ค่าบำรุงรักษาประจำปี ค่า OIL LOSS (น้ำมันสูญหายจากการขนส่งปตท.ไม่สามารถปรับค่าน้ำมันที่สูญหายกับรถไฟได้) ซึ่งเมื่อคิดโดยรวมแล้วไม่แตกต่างจากค่าขนส่งทางรถบรรทุกมากนักซึ่งตัวเลขไม่สามารถบอกได้

แต่แนวโน้มการขนส่งในอนาคตจะใช้การขนส่งทางท่อขยายจากจุดเดิมที่สระบุรีมาทางภาคเหนือที่จังหวัดพิษณุโลก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่จังหวัดขอนแก่น

ถาม จากนโยบายรัฐบาลที่จะทำรถไฟทางคู่จะทำให้ประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้นหรือไม่

ตอบ การลงทุนรถไฟทางคู่ทำให้ต้นทุนของรถไฟมากขึ้น อาจจะต้องมีการปรับค่าขนส่งเพิ่ม แต่กว่าจะถึงวันที่รถไฟทางคู่เสร็จอาจใช้เวลานาน คิดว่าทางระบบท่อขนส่งในระยะยาวมีต้นทุนที่ถูกกว่าถ้าปริมาณขนส่งแต่ละเดือนมากกว่า 200 ล้านลิตรต่อเดือน หรืออาจใช้การลงทุนร่วมกับบริษัทน้ำมันรายอื่นๆ

ประวัติผู้เขียน

ประวัติส่วนตัว

ชื่อ นายวีรชาติ โลหะโชติ
วันเดือนปีเกิด วันที่ 20 ตุลาคม 2513
ที่อยู่ปัจจุบัน 110 หมู่ 4 ถนนพหลโยธิน กม.403 (กำแพงเพชร-ตาก)
ตำบลประดาง กิ่งอำเภอวังเจ้า จังหวัดตาก 63000
โทรศัพท์ : (055)516751 – 3 โทรสาร : (055)516753

ประวัติการศึกษา

ปี 2532 : มัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย (จังหวัดเชียงใหม่)
ปี 2536 : ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการฝึกอบรม

ปี 2537 : อบรมปฐมนิเทศผู้ใดได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรม
ปี 2538 : ฝึกงานประเทศญี่ปุ่น 3 เดือน
ปี 2543 : อบรมวิธีการขับรถ รุ่น FM 10 (EMS) Volvo Truck & Bus
(Thailand) Co.,Ltd.
ปี 2544 : ISO 9001 : 2000 ต่างจาก ISO 9001 : 1994 อย่างไร โดย URS
ปี 2545 : ISO 9001 : 2000 Auditor CB ตรวจสอบอะไรเป็นหลักฐานสำคัญ โดย URS
: อบรมเทคนิคการตรวจสอบสภาพรถบรรทุกน้ำมัน ของส่วนมาตรวัด ปตท.
: อบรมการปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543
(กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์)
: สัมมนาผู้ประกอบการ โครงการชูปชีวิตธุรกิจไทย
: นักบริหารมืออาชีพ 4 – 5 กันยายน
: หลักสูตรการปรับปรุงงาน 6 พฤศจิกายน จากการไฟฟ้าฝ่ายผลิต
แห่งประเทศไทย (โครงการชูปชีวิตธุรกิจไทย) ITB
ปี 2546 : สัมมนาหัวข้อ รวมพลคน Logistic โดยนิตยสาร Logistic
: สัมมนาผู้ประกอบการน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซ โดยกรมธุรกิจพลังงาน

: สัมมนาหัวข้อ Total Quality Management โดยสถาบันรับรองมาตรฐาน
ISO (MASCI)

ประสบการณ์ทำงาน

- ปี 2536 : ผู้จัดการฝ่ายซ่อมบำรุง บริษัท น้ำมันวัชรวิ จำกัด
ขนส่งน้ำมันให้กับการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
- ปี 2537 : ผู้จัดการทั่วไป บริษัท พูนทวีทรานสปอร์ต จำกัด
ขนส่งน้ำมันให้กับ บริษัท เซลล์ (ประเทศไทย) จำกัด
- ปี 2538 : วิศวกรฝ่ายผลิต บริษัท เมเทคคิทามูระ (ประเทศไทย) จำกัด
- ปัจจุบัน : กรรมการผู้จัดการ บริษัท เมืองหลวงทรานสปอร์ต จำกัด
กรรมการผู้จัดการ บริษัท ดันน่านทรานเทค จำกัด

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved