

## รายงานสรุปผลการวิเคราะห์ต้นทุนต่อหน่วยผลผลิต

### กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

### สำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. 2554

การวิเคราะห์เปรียบเทียบผลการคำนวณต้นทุนผลผลิตและกิจกรรมระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2554 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 เป็นส่วนหนึ่งของหลักเกณฑ์การประเมินผลตามเกณฑ์การให้คะแนน (Misestone) ที่สำนักงาน ก.พ.ร. กำหนด โดยให้หน่วยงานสรุปผลการเปรียบเทียบและวิเคราะห์ผลการคำนวณต้นทุนต่อหน่วยผลผลิต รวมทั้งสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

กรมทางหลวงชนบทได้จัดทำต้นทุนต่อหน่วยผลผลิตของผลผลิตและกิจกรรมของหน่วยงาน เปรียบเทียบกันระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 โดยมีสาเหตุการเปลี่ยนแปลงต้นทุนต่อหน่วยผลผลิตเพิ่มขึ้นและลดลง ดังนี้

1. แยกตามประเภทค่าใช้จ่าย ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2554 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2553

ประเภทค่าใช้จ่าย	ปีงบประมาณ 2554		ปีงบประมาณ 2553		ผลต่างเพิ่มขึ้น/(ลดลง)	
	จำนวนเงิน	คิดเป็นร้อยละ	จำนวนเงิน	คิดเป็นร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
1. ค่าใช้จ่ายบุคลากร	1,574,409,667.24	5.95	1,471,500,958.40	7.10	102,908,708.84	6.99
2. ค่าใช้จ่ายด้านการฝึกอบรม	40,523,714.96	0.15	31,086,107.97	0.15	9,437,606.99	30.39
3. ค่าใช้จ่ายเดินทาง	129,934,631.49	0.49	107,138,175.18	0.52	22,796,456.31	21.28
4. ค่าตอบแทนใช้สอย และสาธารณูปโภค	3,196,353,210.28	12.08	3,156,428,436.52	15.24	39,924,773.76	1.26
5. ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	296,053,949.43	1.12	258,025,455.92	1.25	38,028,493.51	14.74
6. ค่าก่อสร้างสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน	21,228,061,387.34	80.21	15,686,141,375.19	75.74	5,541,920,012.15	35.33
<b>รวมต้นทุนผลผลิต</b>	<b>26,465,336,560.74</b>	<b>100</b>	<b>20,710,320,509.18</b>	<b>100</b>	<b>5,755,016,051.56</b>	<b>27.79</b>

- 1.1 ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพิ่มขึ้นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 โดยในปี พ.ศ. 2554 ได้รับการจัดสรรงบประมาณ 25,078,270,100.- บาท และในปีงบประมาณ พ.ศ.2553 ได้รับการจัดสรรงบประมาณ 20,436,238,600.- บาท คิดเป็นร้อยละ 22.72 จากปีก่อน
- 1.2 ประเภทค่าใช้จ่ายที่มีต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงสุดในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2553 คือ ค่าก่อสร้างสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน โดยคิดเป็นร้อยละ 80.82 และร้อยละ 75.74 ของค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดของแต่ละปีงบประมาณ
- 1.3 ผลจากการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดของปีงบประมาณ พ.ศ.2554 และปี พ.ศ. 2553 พบว่าค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.79 เนื่องจากกรมได้รับการจัดสรรงบประมาณเพิ่มขึ้นจากปีก่อน โดยเฉพาะงบบำรุงรักษาถนนและสะพาน ประกอบกับมีโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2554 ซึ่งได้ปรับปรุงเป็นสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานในระบบ GFMS ในปีงบประมาณ 2554 ด้วย

2. แยกค่าใช้จ่ายตามศูนย์ต้นทุน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ.2554 และปีงบประมาณ พ.ศ. 2553

ที่	ศูนย์ต้นทุน	ค่าใช้จ่าย		ผลต่าง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
		ปีงบประมาณ พ.ศ.2554	ปีงบประมาณ พ.ศ.2553	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>ศูนย์ต้นทุนสนับสนุน</b>					
1	สำนักบริหารกลาง	60,812,376.00	68,782,918.49	-7,970,542.49	-11.59
2	สำนักอบรม	49,392,432.99	44,429,056.41	4,963,376.58	11.17
3	สำนักเครื่องกลและสื่อสาร	34,855,696.67	43,391,233.27	-8,535,536.60	-19.67
4	สำนักแผนงาน	40,927,405.47	48,878,268.44	-7,950,862.97	-16.27
5	สำนักวิเคราะห์วิจัยและพัฒนา	61,683,136.28	61,282,178.26	400,958.02	0.65
6	สำนักสำรวจและออกแบบ	94,400,921.37	160,273,863.45	-65,872,942.08	-41.10
7	สำนักงานตรวจสอบภายใน	2,167,399.89	1,958,920.04	208,479.85	10.64
8	สำนักกฎหมาย	16,817,629.80	15,650,045.96	1,167,583.84	7.46
9	ศูนย์เทคโนโลยีและสารสนเทศ	43,211,847.23	38,767,407.83	4,444,439.40	11.46

ที่	ศูนย์ต้นทุน	ค่าใช้จ่าย		ผลต่าง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
		ปีงบประมาณ พ.ศ.2554	ปีงบประมาณ พ.ศ.2553	จำนวนเงิน	ร้อยละ
10	สำนักส่งเสริมพัฒนาท้องถิ่น	29,598,372.15	30,133,623.69	-535,251.54	-1.78
11	สำนักพัฒนาระบบบริหาร	6,445,421.39	7,644,768.72	-1,199,347.33	-15.69
<b>ศูนย์ต้นทุนหลัก</b>					
1	สำนักก่อสร้างทาง	3,154,301,185.81	3,348,930,815.25	-194,629,629.44	-5.81
2	สำนักก่อสร้างสะพาน	2,408,218,834.54	1,289,265,386.34	1,118,953,448.20	86.79
3	สำนักบำรุงรักษาทาง	1,807,871,060.74	2,219,741,102.40	-411,870,041.66	-18.55
4	สำนักอำนวยความสะดวกภัยทาง	134,036,088.42	126,105,610.97	7,930,477.45	6.29
5	สำนักทางหลวงชนบทที่ 1 (ปทุมธานี)	947,055,395.56	454,649,637.91	492,405,757.65	108.30
6	สำนักทางหลวงชนบทที่ 2 (สระบุรี)	868,646,468.05	556,221,152.80	312,425,315.25	56.17
7	สำนักทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี)	667,017,801.08	601,788,235.05	65,229,566.03	10.84
8	สำนักทางหลวงชนบทที่ 4 (เพชรบุรี)	873,132,052.06	758,898,754.78	114,233,297.28	15.05
9	สำนักทางหลวงชนบทที่ 5 (นครราชสีมา)	1,899,424,910.20	1,384,180,795.85	515,244,114.35	37.22
10	สำนักทางหลวงชนบทที่ 6 (ขอนแก่น)	1,099,699,970.78	734,536,881.19	365,163,089.59	49.71
11	สำนักทางหลวงชนบทที่ 7 (อุบลราชธานี)	1,393,542,053.16	1,153,387,464.09	240,154,589.07	20.82
12	สำนักทางหลวงชนบทที่ 8 (นครสวรรค์)	1,140,403,002.16	829,044,123.51	311,358,878.65	37.56
13	สำนักทางหลวงชนบทที่ 9 (อุตรดิตถ์)	801,288,593.12	481,592,609.18	319,695,983.94	66.38
14	สำนักทางหลวงชนบทที่ 10 (เชียงใหม่)	810,482,839.23	584,712,682.43	225,770,156.80	38.61
15	สำนักทางหลวงชนบทที่ 11 (สุราษฎร์ธานี)	1,332,987,753.02	846,815,841.39	486,171,911.63	57.41
16	สำนักทางหลวงชนบทที่ 12 (สงขลา)	1,912,451,956.77	1,647,820,573.47	264,631,383.30	16.06

ที่	ศูนย์ต้นทุน	ค่าใช้จ่าย		ผลต่าง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
		ปีงบประมาณ พ.ศ.2554	ปีงบประมาณ พ.ศ.2553	จำนวนเงิน	ร้อยละ
17	สำนักทางหลวงชนบทที่ 13 (ฉะเชิงเทรา)	830,976,920.65	594,625,004.63	236,351,916.02	39.75
18	สำนักทางหลวงชนบทที่ 14 (สุพรรณบุรี)	859,850,584.00	618,899,972.90	240,950,611.10	38.93
19	สำนักทางหลวงชนบทที่ 15 (อุดรธานี)	760,779,609.93	435,054,364.55	325,725,245.38	74.87
20	สำนักทางหลวงชนบทที่ 16 (กาฬสินธุ์)	833,127,618.53	668,947,181.60	164,180,436.93	24.54
21	สำนักทางหลวงชนบทที่ 17 (เชียงราย)	623,667,290.84	231,937,395.02	391,729,895.82	168.89
22	สำนักทางหลวงชนบทที่ 18 (กระบี่)	866,061,932.83	617,555,576.71	248,506,356.12	40.24

2.1 ศูนย์ต้นทุนที่มีต้นทุนค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้นมากที่สุด คือ ศูนย์ต้นทุนสำนักทางหลวงชนบทที่ 17 (เชียงราย) และศูนย์ต้นทุนสำนักทางหลวงชนบทที่ 1 (ปทุมธานี) โดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 168.89 และร้อยละ 108.30 ตามลำดับ และศูนย์ต้นทุนที่มีค่าใช้จ่ายลดลงมากที่สุด คือ ศูนย์ต้นทุนสำนักสำรวจและออกแบบ ลดลงร้อยละ 41.10 ซึ่งเป็นหน่วยงานสนับสนุน

2.2 ศูนย์ต้นทุนที่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากได้รับการจัดสรรงบประมาณตามพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุอุทกภัยตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ซึ่งจะได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อการซ่อมบำรุงรักษาทางและสะพานของกรมทางหลวงชนบทที่เกิดความเสียหาย เช่น ศูนย์ต้นทุนสำนักทางหลวงชนบทที่ 1 (ปทุมธานี) ซึ่งมีเขตจังหวัดที่อยู่ในความรับผิดชอบ ได้แก่ จังหวัดปทุมธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดอ่างทอง จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดนนทบุรี จึงทำให้มีค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มสูงขึ้น

2.3 สาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจาก ศูนย์ต้นทุนที่มีสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 และได้ปรับปรุงบัญชีบันทึกเป็นสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานในระบบ GFMIS ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายประเภทต้นทุนสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานของศูนย์ต้นทุนนั้น ๆ เพิ่มขึ้น เช่น สำนักก่อสร้างสะพาน มีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว จังหวัดกาฬสินธุ์ แล้วเสร็จบันทึกเป็นสินทรัพย์ในระบบ GFMIS จำนวน 513,474,490.00 บาท โดยเป็นงบประมาณผูกพันตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550

3. ต้นทุนต่อหน่วยกิจกรรมหลักเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2553 แยกเป็นรายกิจกรรมได้ดังนี้

กิจกรรมหลัก	ปีงบประมาณ พ.ศ. 2554				ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553			
	ต้นทุนรวม	ปริมาณ (หน่วยนับ)		ต้นทุนต่อหน่วย	ต้นทุนรวม	ปริมาณ (หน่วยนับ)		ต้นทุนต่อหน่วย
1 ยกกระตือรือร้นมาตรฐานทาง	7,634,417,336.44	1,645.227	ก.ม.	4,640,342.84	6,324,750,290.41	1,059.201	ก.ม.	5,971,246.52
2 พัฒนาโครงข่ายสะพาน	2,749,475,121.21	7,058	ม.	389,582.02	2,297,906,021.08	4,897	ม.	469,247.71
3 พัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้	515,142,690.12	122.989	ก.ม.	4,188,526.54	749,904,293.52	121.044	ก.ม.	6,195,303.31
4 แก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑล และภูมิภาค	1,617,615,206.58	18.78	ก.ม.	86,134,995.03	432,013,379.21	18.516	ก.ม.	23,331,895.61
5 บำรุงทาง	10,113,080,699.03	49,096	ก.ม.	205,985.84	6,848,482,750.97	42,056	ก.ม.	162,841.99
6 อำนวยความปลอดภัย	1,218,588,039.97	959	แห่ง	1,270,686.17	734,714,939.20	890	แห่ง	825,522.40
7 บุรณะและฟื้นฟูหลังน้ำท่วม	915,136,962.03	352	ก.ม.	2,599,820.91	435,807,901.79	344	ก.ม.	1,26,883.44
8 การพัฒนาบุคลากรด้านช่าง ให้กับ อบท.	66,692,176.49	14867	คน	4,485.92	363,443,319.81	11,137	คน	32,633.86
9 โครงข่ายทางหลวงเพื่อการ ท่องเที่ยว	773,496,304.19	80.550	ก.ม.	9,602,685.34	905,705,141.44	24.460	ก.ม.	37,028,010.69
10 สนับสนุนยุทธศาสตร์ Logistic	861,692,024.67	49.711	ก.ม.	17,334,031.19	1,617,592,471.76	19.350	ก.ม.	83,596,510.17
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	26,465,336,560.74				20,710,320,509.18			

กิจกรรมหลัก	ผลการเปรียบเทียบ		
	ต้นทุนรวม เพิ่ม/(ลด)%	หน่วยนับ เพิ่ม/(ลด)%	ต้นทุนต่อหน่วย เพิ่ม/(ลด)%
1 ยกกระดับมาตรฐานทาง	20.71	55.33	(22.29)
2 พัฒนาโครงข่ายสะพาน	19.65	44.12	(16.98)
3 พัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้	(31.31)	1.61	(32.39)
4 แก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค	274.44	1.43	269.17
5 บำรุงทาง	47.67	16.74	26.49
6 อำนวยความปลอดภัย	65.86	7.75	53.93
7 บูรณและฟื้นฟูหลังน้ำท่วม	109.99	2.33	105.21
8 การพัฒนาบุคลากรด้านช่างให้กับ อปท.	(81.65)	33.49	(86.25)
9 โครงข่ายทางหลวงเพื่อการท่องเที่ยว	(14.60)	229.31	(74.07)
10 สนับสนุนยุทธศาสตร์ Logistic	(46.73)	156.90	(79.26)

หมายเหตุ : กรมบัญชีกลางกำหนดสาระสำคัญของพิจารณาจากอัตราการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนต่อหน่วยที่เพิ่ม/ลด ไม่ควรต่ำกว่า 20%

- 3.1 กิจกรรมยกกระดับมาตรฐานทาง ในปีงบประมาณ พ.ศ.2554 กรมได้รับการจัดสรรงบประมาณ เพื่อการซ่อมบำรุงรักษาทางและสะพานมากกว่าจะได้รับการจัดสรรเพื่อสร้างถนน และงบประมาณที่ได้รับส่วนใหญ่เป็นรายการที่ดำเนินการไม่แล้วเสร็จใน 1 ปีงบประมาณ

- 3.2 กิจกรรมพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ ในปีงบประมาณพ.ศ.2554 ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างถนน 515,373,400.00 บาท และในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างถนน 490,862,700.00 บาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเพียงร้อยละ 5 แต่ปริมาณผลผลิตเพิ่มสูงขึ้นจากปีก่อน จึงทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง ประกอบกับมีการปันส่วนค่าใช้จ่ายบุคลากรและงบดำเนินงานไปยังกิจกรรม ซ่อมบำรุงมากกว่าด้วย
- 3.3 กิจกรรมแก้ไขปัญหาจราจรในบริเวณตลาดและภูมิภาค ในปีงบประมาณ พ.ศ.2554 มีค่าใช้จ่ายค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบสายทาง และ ค่าใช้จ่ายค่าชดเชยข้อสังหาริมทรัพย์ของปีก่อน ที่บันทึกเข้าระบบ GFMS ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 เป็นจำนวนมากจึงทำให้ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 มีต้นทุนในกิจกรรมดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก
- 3.4 กิจกรรมด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมบำรุงทาง และกิจกรรมบูรณะและฟื้นฟูหลังน้ำท่วม มีลักษณะการดำเนินการที่คล้ายคลึงกัน จึงทำให้การปันส่วนค่าใช้จ่ายของหน่วยงานภายในกรมโดยเฉพาะหน่วยงานส่วนภูมิภาค ปันส่วนค่าใช้จ่ายมายังกิจกรรมด้านการอำนวยความสะดวก ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 กิจกรรมซ่อมบำรุงทางและอำนวยความสะดวก ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพิ่มมากขึ้นจาก เหตุการณ์เกิดอุทกภัยปี 2553
- 3.5 กิจกรรมพัฒนาบุคลากรด้านช่างให้กับ อปท. ในปีงบประมาณ 2554 สาเหตุที่ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง ประกอบด้วย
- ในปี 2554 มีปริมาณผลผลิตเพิ่มมากขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 33.49 ในขณะที่ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเช่น ค่าใช้จ่าย บุคลากร เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยแล้วร้อยละ 6 จึงทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายลดลง
  - ในปี 2553 การปันส่วนค่าใช้จ่ายเข้าสู่กิจกรรมย่อยของหน่วยงานส่วนภูมิภาคมีการปันส่วนค่าใช้จ่ายเข้าสู่กิจกรรมดังกล่าวสูงมาก จึงทำให้ค่าใช้จ่ายสูง ส่งผลให้เมื่อเทียบกับปีปัจจุบันจึงเกิดผลต่างค่อนข้างมาก
- 3.6 กิจกรรมโครงข่ายทางหลวงเพื่อการท่องเที่ยว และกิจกรรมสนับสนุนยุทธศาสตร์ Logistic เมื่อพิจารณาจากค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นค่าใช้จ่ายลดลง จากปีก่อน แต่ปริมาณผลผลิตเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 229.31 จึงทำให้ต้นทุนต่อหน่วยผลผลิตลดลง ทั้งนี้ส่วนใหญ่โครงการต่าง ๆ จะเป็น โครงการต่อเนื่องจากปีงบประมาณ พ.ศ.2553 ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2554
- 3.7 กิจกรรมบูรณะและฟื้นฟูหลังน้ำท่วม กรมได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี 2554 จึงทำให้ปีก่อนยังไม่มีค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเปรียบเทียบ

