

บทที่ ๕

บทสรุป



๕.๑ ความไม่สมบูรณ์ในการคำนวณต้นทุน

๕.๑.๑ ความยุ่งยากในการแบ่งต้นทุนรวม (Joint Cost) ระหว่างการขนส่งสินค้ากับการโดยสาร

ดังที่กล่าวในบทก่อน ๆ แล้วว่า ความแม่นยำและความถูกต้องสมบูรณ์ในการคิดต้นทุนของกิจการรถไฟเป็นสิ่งสำคัญมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการกำหนดค่าระวางพิเศษจึงควรจะได้พิจารณาว่ามีขอบปรองอะไรบางอย่าง ที่ทำให้การคิดต้นทุนของรถไฟยิ่งขาดความสมบูรณ์ ปัญหาสำคัญในเรื่องนี้คือ เรื่องต้นทุนรวม (Joint Costs) ที่ไม่อาจจะแบ่งแยกไกระหว่างการขนส่งสินค้าและการโดยสารโดยถูกต้องตรงความเป็นจริง ระบายส่วนนี้ใหญ่เป็นรายจ่ายรวม หมายถึงว่าค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้นเนื่องมาจากการโดยสารและการสินค้า ซึ่งแม้จะแยกได้ว่าเกิดขึ้นเพราะการโดยสารเท่าไรหรือเกิดจากการขนส่งสินค้าเท่าไรแล้วก็ตาม แต่การจัดสรรค่าใช้จ่ายดังกล่าวเขาเป็นต้นทุนก็อาจจะยังไม่ตรงข้อเท็จจริง ที่เห็นได้ชัด ๆ ก็คือค่าใช้จ่ายหมวดใหญ่เกี่ยวกับค่าบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง ระบายส่วนนี้ใหญ่ในหมวดนี้ได้แก่รายจ่ายที่เกี่ยวกับการซ่อมแซมทางและสิ่งปลูกสร้าง (ทางใดก็ทางรถไฟนั่นเอง) ซึ่งค่าใช้จ่ายหรือค่าบำรุงรักษารางใดแก ค่าบำรุงพันทาง สะพาน สะพานสูง หมอนรองราง รางเหล็ก เครื่องประกอบราง หินโรยทาง เป็นต้น ดังจะเห็นได้ว่ารางนั้นใช้ร่วมกันระหว่าง การโดยสารและการสินค้า จึงไม่อาจทราบโดยชัดเจนว่าค่าใช้จ่ายหรือค่าบำรุงรักษาซ่อมแซมเกิดขึ้นเพราะการโดยสารและการสินค้าในสัดส่วนอย่างไร ดังนั้น การจัดสรรจึงอาจจะคิดตามน้ำหนักของรถที่ใช้เส้นทางนั้น แต่มีได้ก็คิดถึงความเร็ว เราอาจเห็นได้ชัดเจนว่าค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับความเร็วนั้นเกิดขึ้นเพราะการโดยสาร รถโดยสารจำเป็นที่จะต้องวิ่งด้วยความเร็วค่อนข้างสูง และต้องให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด เพราะจำเป็นต้องการและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนผู้ใช้บริการ การที่รถโดยสารจำเป็นต้องวิ่งด้วยความเร็วประมาณ ๘๐ กม./ชม. นี้เป็นสาเหตุที่ทำให้ต้องมีค่าบำรุงทางอยู่ตลอดเวลา จำเป็นต้องใช้ส่วนประกอบที่มีราคาแพง เพื่อให้เกิดความทนทานเป็นต้น ในขณะที่การขนส่งสินค้า

ความเร็วไม่ใช่สิ่งสำคัญ รถสินค้าวิ่งด้วยความเร็วเพียง ๕๐ กม./ชม. ก็นับว่าดีแล้ว หรือเพียงแค่วิ่ง เพื่อไม่ให้ตกกรงก็นับว่าเพียงพอแล้ว แต่เมื่อคำนวณหาต้นทุนของการเดินรถ ไม่वारณโดยसारและ รถสินค้าคาบารุงทางคังกล่าวจะถูกเฉลี่ยให้ทั้งการ โดยसारและสินค้าในจำนวนที่เท่ากันซึ่งนับว่าไม่ยุติธรรมสำหรับการขนส่งสินค้า เพราะจะทำให้ต้นทุนสำหรับการขนส่งสินค้าสูงกว่าตามความเป็นจริง

ในทำนองเดียวกันกับคาบารุงสิ่งปลูกสร้างอันใดแก่ สถานีและที่ทำการ อาคารรายทาง โรงงานและโรงรถจักร สถานีและประแจกล โรงกำเนิดกำลัง บารุงสิ่งสร้างเพื่อสาธารณูปโภค ค่าเสื่อมนี้ราคาสิ่งปลูกสร้าง เหล่านี้ รื้อและ เครื่องหมาย ค่าประกันภัย เป็นต้น คาบารุงหรือซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้าง เหล่านี้ก็เช่นกัน เราไม่อาจทราบได้แน่นอนว่าการเฉลี่ยค่าใช้จ่ายให้กับงาน โดยसारและงานสินค้าเป็นไปโดยเหมาะสมเพียงไร

ค่าใช้จ่ายในหมวดบารุง เครื่องบริภัณฑ์รถไฟ

ค่าซ่อมแซมหรือบารุง เครื่องจักรในโรงงานซึ่งมีไว้สำหรับซ่อมแซมพวกรถจักรดีเซล รถจักรไอน้ำ รถสินค้า รถโดยสาร เป็นต้น เป็นต้นทุนรวม (Joint Cost) ค่าซ่อมแซมเครื่องจักรในโรงงานเกิดขึ้นมากน้อยเพียงใดสืบเนื่องมาจากว่าพวกรถจักร รถสินค้า เหล่านั้นเกิดเสียหายเพียงใดและ บ่อยเพียงใด ถ้าเสียหายโดยเสมอ เครื่องจักรในโรงงานต้องทำงานหนัก ก็จะต้องมีการสูญเสียหรือเสียหายเกิดขึ้นเป็นเงาตามตัว ตามที่ตกลงมาแล้วว่า เครื่องจักรในโรงงานต้องทำหน้าที่ซ่อมรถต่าง ๆ ทั้งของการโดยสารและการสินค้า แต่ไม่มีหลักเกณฑ์ใดที่จะนำมาใช้ในการแบ่งค่าซ่อมแซมเครื่องจักรในโรงงานระหว่างการโดยสารและการสินค้าได้อย่างถูกต้อง เท่าที่ปฏิบัติกันอยู่ทุกวันนี้ของการรถไฟ ๆ ก็เพียงแค่หาผลระหว่างตัวสถิติที่ค่าใช้จ่ายตัวนั้นแปรตามทั้งของการโดยสารและการสินค้า แล้วนำไปหารค่าซ่อมแซมคังกล่าว ก็จะได้เป็นค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสถิติที่จะนำไปคำนวณหาต้นทุนในการเดินรถไม่ว่าจะเป็นการ โดยसारหรือการขนส่งสินค้า โดยคู่กับสถิติที่เกี่ยวข้องที่เกิดจากการเดินรถ ขบวนนั้น

ถ้าพิจารณาถี่ให้ถี่จะ เห็นว่าการแบ่งต้นทุนคังกล่าวมาแล้วจะไม่ถูกต้องตรงกับความเป็นจริงนัก ถ้าจะให้ถูกต้องแล้วการแบ่งค่าใช้จ่ายระหว่างงานโดยสารและงานสินค้าควรจะ-

แบ่งตามอัตราส่วนระหว่างค่าซ่อมแซมของการ โดยสารและการสินค้าจะใกล้เคียงกว่า

ค่าใช้จ่ายในหมวดการหาประโยชน์

สำหรับหมวดนี้หน้าที่หลักของเจ้าหน้าที่คิด การดำเนินงานขนส่งจริง ๆ ซึ่งรวมถึง การติดต่อกับลูกค้า ซึ่งถ้าเป็นบริษัทโดยทั่ว ๆ ไปแล้วค่าใช้จ่ายประเภทนี้จะไม่ถือเป็นต้นทุน ของสินค้าแต่ละชิ้น เป็นค่าใช้จ่ายในการขาย แต่สำหรับการรถไฟให้นำค่าใช้จ่ายส่วนนี้และ ส่วนอื่นทั้งหมดมาคำนวณถือเป็นต้นทุนสินค้าทั้งหมดประการหนึ่ง อีกประการหนึ่งการแบ่งค่า ใช้จ่ายโดยคิดเป็นค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสถิติ เท่ากันทั้งงานโดยสารและงานสินค้าไม่เป็นการถูกต้อง ควรจะหาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมมาคำนวณแบ่ง เช่น อาจแบ่งตามอัตราส่วนของรายได้เป็นตัวตน

การคิดค่าใช้จ่ายส่วนกลางเขาเป็นต้นทุนในการเดินรถ

ค่าใช้จ่ายส่วนกลางสำหรับธุรกิจที่ผลิตสินค้าโดยปกติจะไม่ถือเป็นต้นทุนในการผลิต สินค้าทั้งหมดแต่ละจัดสรรตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมเขาเป็นต้นทุน สำหรับกิจการรถไฟ ๆ ค่า ใช้จ่ายส่วนกลางจะคิดเขาเป็นต้นทุนของการเดินรถทั้งสองประเภทเต็มจำนวน และถือเป็น ค่าใช้จ่ายผันแปรด้วย และให้ผันแปรตามประเภทค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นที่เกิดขึ้นในบัญชีรายจ่าย ทำการ ยกเว้นค่าใช้จ่ายบางประเภทดังต่อไปนี้ คือ ค่าเสื่อมราคา การเดินรถรวม ค่าเช่าอุปกรณ์ เบ็ดเตล็ด การสื่อสาร บำเหน็จ เป็นต้น

สำหรับต้นทุนรวมเกี่ยวกับรายจ่ายส่วนกลางนี้เป็นสิ่งที่เห็นได้ชัดเจนที่สุด เพราะ หน่วยงานนี้จะดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการ โดยสารและการสินค้าชนิดที่ไม่สามารถจะบ่งไป ได้โดยชัดเจนว่าหน้าที่ที่ทำอยู่นั้นเกี่ยวกับทางค่านิยมมากที่สุด ซึ่งถ้าจะพิจารณาแยกค่าใช้จ่ายเพื่อจะคิดเป็นต้นทุนของแต่ละฝ่ายคือการโดยสารและการสินค้าจะทำได้ยากมาก นอกจากจะหาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมมาแบ่งแยกค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนของส่วนกลางนี้ออกไปเขาเป็น ต้นทุนของการเดินรถ หลักเกณฑ์ที่จะมาใช้แบ่งรายจ่ายส่วนนี้เขาเป็นต้นทุนจะต้องพิจารณา อย่างรอบคอบว่าเป็นหลักเกณฑ์ที่เหมาะสม เช่นอาจแบ่งตามอัตราส่วนของรายได้โดยสาร ต่อรายได้การระวางบรรทุกสินค้า เป็นต้น แต่อย่างไรก็ดีวิธีที่ปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบันก็คือว่าเป็นวิธีที่พอจะมีเหตุผลในการคำนวณเป็นตัวตน นั่นคือถือเป็นต้นทุนในการเดินรถไม่ว่าจะ

เป็นการโดยสารหรือการสินค้าในจำนวนที่เท่ากันเหมือนค่าใช้จ่ายส่วนอื่น ๆ

สำหรับเรื่องรายจ่ายส่วนกลางนี้มีข้อสังเกตอยู่บ้างเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติที่แตกต่างกันระหว่างการรถไฟของรัฐบุคลากราคากับบริษัทเอกชน CFCs ซึ่งเป็นผู้มาให้คำแนะนำแก่การรถไฟแห่งประเทศไทยในแง่ที่ว่าฝ่ายรัฐบาลไม่ถือว่ารายจ่ายส่วนกลางที่เกิดขึ้นทั้งหมดเขาเป็นต้นทุนในการเดินรถ ทั้งจำนวนจะคิดเพียงประมาณ ๑๐ - ๒๐ % ของรายจ่ายส่วนกลางที่เกิดขึ้นทั้งหมดเขาเป็นต้นทุนในการเดินรถ แต่ของ CFCs ถือเป็นต้นทุนในการเดินรถทั้งจำนวน และการรถไฟก็ปฏิบัติเช่นนี้อยู่ในปัจจุบันนี้ด้วย สำหรับวิธีปฏิบัติทั้งสองวิธีดังกล่าว วิธีปฏิบัติของการรถไฟของรัฐบาลคนาคากจะเหมาะสมกว่า ในกรณีที่การแข่งขันมีอย่างเต็มที่ตามแบบที่เป็นอยู่ในประเทศไทยในขณะนี้ จริงอยู่การที่จะกำหนดอัตราค่าระวางโดยให้คุ้มกับรายจ่ายทั้งสิ้นของกิจการ เป็นสิ่งที่ดีและควรจะทำอย่างยิ่งถ้ากระทำได้ แต่ความจริงมิได้เป็นเช่นนั้น ถ้าการรถไฟจะกำหนดอัตราค่าระวางให้คุ้มกับรายจ่ายทั้งสิ้นไม่สามารถจะกระทำได้และจะทำให้ค่าระวางที่กำหนดคนจะสูงตามด้วย ซึ่งมักจะทำให้เสียโอกาสที่จะมีผู้วางใจให้ขนส่งสินค้า ดังนั้น ถ้าจะจัดสรรค่าใช้จ่ายส่วนกลางเพียงบางส่วนเขาเป็นต้นทุน ก็จะสามารถกำหนดค่าระวางให้ต่ำลงได้ซึ่งปริมาณวางขนส่งจะเพิ่มมากขึ้น และจะทำให้รายได้รวมเพิ่มสูงขึ้นด้วย และในที่สุดก็จะไปชดเชยค่าใช้จ่ายส่วนกลางที่เหลืออยู่ (ไม่ได้คิดเขาเป็นต้นทุน) ซึ่งจะแสดงเป็นค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร (Selling and administrative expenses) ได้ในที่สุด ซึ่งเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ ๆ ควรจะได้พิจารณาทบทวนเกี่ยวกับเรื่องนี้ด้วยว่าควรจะเปลี่ยนแนวความคิดเกี่ยวกับรายจ่ายส่วนกลางหรือไม่ หรือจะถือปฏิบัติตามที่ CFCs แนะนำไว้

ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องต้นทุนรวม (Joint Cost) นี้เป็นปัญหาที่ค่อนข้างประสพหรือเกิดขึ้นแก่กิจการรถไฟ ๆ แทบจะทั่วโลกกว่าได้ และยังไม่มียุติแบ่งแยกต้นทุนรวมที่ยอมรับกันได้เลยว่าเป็นวิธีที่เหมาะสมที่สุด ดังนั้น จึงไม่ใช่เรื่องที่น่าแปลกที่ปัญหาดังกล่าวจะเกิดขึ้นกับการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย ถ้าเราสามารถจะแบ่งแยกต้นทุนรวมออกได้อย่างถูกต้องว่ารายจ่ายส่วนใด จำนวนเท่าใด ควรจะถือเป็น ค่าใช้จ่ายของการโดยสารหรือการสินค้า จะทำให้การคำนวณรายจ่ายหรือต้นทุนในการเดินรถขนส่งถูกต้องและใกล้เคียงกับความเป็นจริง อันจะเป็นผลดีในการพิจารณากำหนดค่าระวางได้อย่างถูกต้อง ดังนั้น ปัญหาเรื่องต้นทุน

รวมนี้ก็จะยังคงมีต่อไป และทิ้งไว้ให้เป็นหน้าที่ของบุคคลที่เกี่ยวข้องจะต้องทำการขบคิดต่อไป

๕.๑.๒ ความล่าช้าในการคำนวณต้นทุน

เนื่องจากแผนกต้นทุนในฝ่ายการบัญชีของการรถไฟ ฯ เป็นแผนกที่เพิ่งจะตั้งขึ้นใหม่ และมีพนักงานในแผนกน้อยมาก (ประมาณ ๔ - ๕ คน) เมื่อเทียบกับความยุ่งยากซับซ้อนของตัวเลขค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง และวิธีการคำนวณต้นทุนต้องอาศัยความละเอียดรอบคอบและต้องใช้เวลามาก จึงทำให้ประสิทธิภาพในการทำงาน (ด้านความเร็ว) ยังค่อนข้างอยู่ในปัจจุบัน (ปีงบประมาณ ๒๕๒๑) ตัวเลขค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนที่การรถไฟ ฯ ใช้ในการคำนวณต้นทุนการเดินรถรับจ้างขนส่งของขบวนรถสินค้า ยังต้องใช้ตัวเลขต้นทุนสำหรับปีงบประมาณ ๒๕๑๕ ซึ่งเป็นปีล่าสุดที่สามารถคำนวณต้นทุนทำการออกมาได้สำเร็จเรียบร้อยแล้วบวกเพิ่มควยเปอร์เซ็นต์ที่ฝ่ายจัดการหรือหัวหน้าแผนกเห็นสมควรแล้วก็เอาตัวเลขดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนที่จะนำมาคำนวณหรือกำหนดค่าระวางสำหรับขบวนรถที่เดินในปีงบประมาณ ๒๕๒๑

การที่มีพนักงานน้อยทำให้สามารถทำงานได้คนเดียว ไม่สามารถแบ่งพนักงานประจำแต่ละหน้าที่ได้ อย่างเช่นในกรณีที่ทางฝ่ายการพาณิชย์ต้องการให้คำนวณตัวเลขต้นทุนของการเดินรถขบวนใดขบวนหนึ่ง พนักงานจำเป็นต้องทำงานคานอนมาทำงานคานันคานเดียวหรืออย่างในตอนที่ปีงบประมาณ ๒๕๒๑ ทางธนาคารโลก (World Bank) ได้ส่งเจ้าหน้าที่มาดูงานของการรถไฟ ฯ เนื่องจากการรถไฟ ฯ ได้ขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาใช้ในการดำเนินงานในปัจจุบัน ซึ่งทางเจ้าหน้าที่แผนกต้นทุนจะต้องคำนวณตัวเลขหรือทำรายละเอียดให้ตามที่เจ้าหน้าที่ของธนาคารโลกต้องการ ก็มีผลทำให้งานประจำต้องหยุดชะงักไป

ถ้าเป็นไปได้ควรจะจัดพนักงานมาประจำแผนกต้นทุนเพิ่มขึ้น เพื่อที่จะได้สามารถทำงานทั้งที่เป็นงานประจำและงานจรได้ โดยไม่ทำให้การทำงานในบางเรื่องหรือที่ทำงานเป็นประจำต้องหยุดชะงัก จะได้สามารถคำนวณตัวเลขค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนของปีที่ใกล้เคียงกับปีปัจจุบันให้ไ้ไ้ไ้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อที่ว่าต้นทุนที่นำมาใช้ในการกำหนดอัตราค่าระวางหรือที่นำไปเปรียบเทียบกับรายไ้จะ เป็นตัวเลขที่ถูกต้องใกล้เคียงกับความเป็นจริง อันจะมี

ผลทำให้การระวางที่จะกำหนดขึ้นในการเดินรถขบวนใดขบวนหนึ่งถูกต้องควย

การจัดทำต้นทุนที่ถูกต้องและรวดเร็ว จะทำให้ฝ่ายบริหารทราบงานขนส่งราย
ใดใดกำไรหรือขาดทุนและจะได้อสังการทันที หรือวางแนวทางส่งเสริมให้ขยายตัวออกไปถ้า
เป็นงานที่ทำกำไร หรือพยายามเลิกเสียถ้าขาดทุน ถ้าเลิกไม่ได้เพราะ เป็นความผูกพันทาง
ความบริการแก่สังคมก็จะได้ออให้รัฐบาลจัดสรรเงินชดเชยให้

๕.๒ ข้อเสนอแนะทั่วไปเกี่ยวกับภาระวางและข้อสังเกตบางประการ

สาเหตุที่ทำให้การรถไฟ ฯ ต้องประสบภาวะขาดทุนอยู่จนทุกวันนี้ก็เนื่องมาจากมี
ค่าใช้จ่ายสูงมากซึ่งไม่สามารถจะลดให้ต่ำลงได้ หรือลดก็ลดได้แต่เพียง เล็กน้อย นอกจากนี้
ในการกำหนดภาระวางซึ่งเป็นรายใดของการรถไฟ ฯ การรถไฟ ฯ ก็ไม่สามารถกำหนด
ได้เต็มที่เพราะการรถไฟ ฯ ไม่มีอิสระพอที่จะกระทำ เช่นนั้นเนื่องจากข้อจำกัดอำนาจในการขึ้น
ค่าภาระซึ่งกฎหมายบังคับอยู่และถูกจำกัด โดยคู่แข่งชั้นสำคัญใดแก่การขนส่งทางรถยนต์

ในระบบเศรษฐกิจเสรี ควรจะให้การรถไฟ ฯ มีสิทธิกำหนดภาระวางได้ตามที่
เห็นว่าเหมาะสม และตามต้นทุนสูงสินค้าจะยอมรับอัตราค่าขนส่ง เพราะการรถไฟ ฯ ไม่ได้ประกอบ
กิจการขนส่งในลักษณะผูกขาด ในเมื่อคู่แข่งชั้นของรถไฟ ฯ คือรถยนต์และ เรือสามารถตั้งราคา
ได้โดยอิสระ การจะควบคุมการกำหนดอัตราภาระวางของรถไฟ ฯ ให้อยู่ในภาวะลำบาก การรถไฟ ฯ เองก็มีข้อเสียเปรียบการขนส่งทางอื่นหลายประการ ดัง
กล่าวมาในบทก่อน ๆ แล้วดังนั้นเมื่อรัฐบาลมีนโยบายจะให้การรถไฟ ฯ ทำงานในลักษณะ
รัฐวิสาหกิจ ก็ควรให้ความอิสระในการกำหนดอัตราภาระวางได้ ระบบการแข่งขันเท่าที่เป็น
อยู่จะควบคุมการตั้งราคาของการรถไฟ ฯ ได้โดยเอง โดยรัฐบาลไม่ต้องวิตก

สำหรับปัญหาในเรื่องการปรับเพิ่มภาระวางที่สำคัญได้แก่ราคาหรืออัตราภาระวาง
ของคู่แข่งชั้นที่สำคัญ คือ รถยนต์ หลังจากที่มีการรถไฟ ฯ ได้ปรับเพิ่มภาระวางมาครั้งหนึ่ง
แล้วในปี ๒๕๑๘ (สำหรับภาระวางปกติ) จะเห็นได้ว่าอัตราภาระวางของคู่แข่งชั้นคือรถยนต์
ยังสูงกว่าอัตราภาระวางบรรทุกสินค้าของการรถไฟ ฯ ที่ปรับแล้วอยู่มาก ตามตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๒๒ ตารางแสดงการเปรียบเทียบค่าระวางของการรถไฟ ฯ กับค่าขนส่งทางรถยนต์

จาก	ถึง	สินค้า	ค่าระวาง รถยนต์เมื่อ กม. ๑๘	ค่าระวาง รถไฟเดิน ใหม่ปี๒๕๑๘	ค่าระวางรถไฟรวมค่าขน ต่อเนือง	
เด่นชัย	กรุงเทพฯ	ข้าวสาร, ข้าวโพด	๑๕๐	๑๐๘.๓๐	๑๕๘.๓๐	
พิษณุโลก	กรุงเทพฯ	ข้าวสาร	๑๒๐	๘๖.๑๕	๑๒๖.๑๕	
บุรีรัมย์	กรุงเทพฯ	พืชไร่	๑๒๕	๘๘.๓๐	๑๒๕.๓๐	
สุรินทร์	กรุงเทพฯ	พืชไร่	๑๕๕	๙๐.๙๐	๑๓๐.๙๐	
ศรีสะเกษ	กรุงเทพฯ	พืชไร่	๑๕๐	๑๐๕.๕๐	๑๕๕.๕๐	
อุบลราชธานี	กรุงเทพฯ	พืชไร่	๑๕๐	๑๑๕.๑๐	๑๕๕.๑๐	
ขอนแก่น	กรุงเทพฯ	พืชไร่	๑๑๕	๙๕.๒๕	๑๓๕.๒๕	
อุดรธานี	กรุงเทพฯ	ข้าวสาร	๑๕๕	๑๑๗.๖๕	๑๕๗.๖๕	
บ้านขอมใต้	กรุงเทพฯ	ปูนซีเมนต์	๕๐	๓๕.๙๐	๓๕.๙๐	
มาบกะเบา	กรุงเทพฯ	ปูนซีเมนต์	๕๐	๓๗.๒๐	๓๗.๒๐	
โพนทอง	กรุงเทพฯ	ปูนซีเมนต์	๗๐	๔๘.๗๐	๕๘.๗๐	
กรุงเทพฯ	ขอนแก่น	น้ำมัน	๑๕๐	๑๑๙.๐๐	๑๒๙.๐๐	ประเภท
กรุงเทพฯ	อุดรธานี	น้ำมัน	๑๗๕	๑๕๐.๖๐	๑๕๐.๖๐	"
กรุงเทพฯ	อุบลราชธานี	น้ำมัน	๑๘๐	๑๕๒.๕๐	๑๕๒.๕๐	"
กรุงเทพฯ	นครสวรรค์	น้ำมัน	๙๐	๗๕.๕๐	๘๕.๕๐	"
กรุงเทพฯ	เด่นชัย	น้ำมัน	๒๐๐	๑๓๕.๒๐	๑๕๕.๒๐	"
กรุงเทพฯ	เชียงใหม่	น้ำมัน	๒๓๐	๑๗๕.๐๐	๑๘๕.๐๐	"

ค่าระวางรถไฟยังไม่รวมค่าขนส่งต่อเนืองจากต่ำกว่าค่าระวางรถยนต์ แต่เมื่อรวมกับค่าขนส่งต่อเนืองแล้วจะใกล้เคียงกับค่าระวางรถยนต์ แต่ในระยะไกลเช่น

เชิงใหม่ คาระวางรถไฟ ฯ จะต่ำกว่าอย่างไรก็คืออัตราคาระวางของการรถไฟ ฯ ที่เปรียบเทียบกับคู่ขนานนี้เป็นอัตราที่ปรับใหม่แล้วในขณะที่คาระวางรถยนต์เป็นคาระวางเดิม

จากตารางแสดงการเปรียบเทียบอัตราคาระวางระหว่างการรถไฟ ฯ กับคู่แข่งอื่นคือ รถยนต์จะเห็นได้ว่า การรถไฟ ฯ ตั้งราคาไว้ต่ำกว่าอัตราของคู่แข่งอื่นทั้ง ๆ ที่ต้นทุนสูงกว่าจึงควรให้การรถไฟ ฯ ปรับเพิ่มคาระวางอีกได้ การรถไฟ ฯ ขนส่งสินค้าประมาณ ๒๕ % ของปริมาณสินค้าที่การขนส่งทั้งหมดของประเทศ การปรับเพิ่มคาระวางจึงไม่แน่ว่าจะมีผลกระทบกระเทือนมาก นอกจากนั้นค่าขนส่งก็เป็นเพียงส่วนเล็กน้อยของราคาต้นทุนของสินค้า การขึ้นคาระวางการขนส่ง ๕ % มิได้จะหมายความว่า จะส่งผลให้ราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้น ๕ % ด้วย ในการพิจารณาเกี่ยวกับอัตราคาระวางของการรถไฟ ฯ การรถไฟ ฯ จึงควรพยายามชี้ให้เห็นเรื่องต้นทุนของการรถไฟ ฯ โดยชัดเจน และชี้ให้เห็นความกระทบกระเทือนต่อราคาสินค้าว่ามีเล็กน้อยมาก

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย