



ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนกับค่าภาระ

๔.๑ ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนกับภาระวางปกติโดยทั่ว ๆ ไป - ความถ่วง

๔.๑.๑ ภาระวางไม่ได้กำหนดจากต้นทุนในการขนส่ง

ตามที่ได้อธิบายไว้ในบทที่ ๒ เกี่ยวกับการจัดแยกประเภทสินค้าแต่ละประเภทนั้น โดยยึดถือหลักความสามารถในการรับภาระภาระวาง สินค้าที่มีราคาสูงจะถูกจัดให้อยู่ในประเภทที่เก็บภาระวางสูง ส่วนสินค้าที่มีราคารองลงมาจะถูกจัดให้อยู่ในประเภทที่เสียภาระวางในอัตราที่ต่ำลงมา อัตราภาระวางปกติซึ่งคิดสำหรับสินค้าประเภทที่เบาและหนัก (เหมาหลัง) นี้ไม่ได้ถูกกำหนดขึ้นจากต้นทุนทำการขนส่ง ดังจะเห็นได้ว่า ภาระวางที่จัดเก็บในการรับจ้างขนส่งบางอัตรายังห่างไกลจากภาระวางที่กำหนดจากต้นทุนมาก เหตุที่เป็นเช่นนี้ เนื่องจากอัตราค่าของสินค้านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการที่จะกำหนดภาระวาง (ดังได้กล่าวไว้โดยละเอียดในบทที่ ๒ แล้ว และจะกล่าวต่อไปในหัวข้อ ปัจจัยที่มีอิทธิพลและเกี่ยวของต่อการกำหนดภาระวาง)

๔.๑.๒ ต้นทุนผันแปร เป็นแต่เพียงตัวที่จะกำหนดอัตราภาระวางขั้นต่ำที่การรถไฟฯ จะรับขนส่งสินค้า

ตามหลักของการกำหนดอัตราภาระวางปกติโดยใช้หลักเกณฑ์ความสามารถในการรับภาระภาระวางนั้น ผลต่างของมูลค่าของสินค้าที่จะรับจ้างขนส่ง ณ ที่ ๒ แห่งจะเป็นตัวที่จะกำหนดอัตราภาระวางสูงสุดที่การรถไฟฯ สามารถจะกำหนดได้ ผลต่างดังกล่าวนี้คือ มูลค่าของบริการ (Value of service)

ส่วนต้นทุนผันแปรอันเกิดขึ้นจากการรับจ้างขนส่งสินค้านั้น ๆ จะเป็นตัวที่กำหนดอัตราภาระวางขั้นต่ำที่การรถไฟฯ จะยังรับจ้างขนส่งสินค้านั้น เพราะถ้าภาระวางต่ำกว่าต้นทุนผันแปรการเดินรถรับจ้างขนส่งสินค้าในเที่ยวนั้นจะไม่มีกำไรอะไรได้ (ส่วนของภาระวางที่เกิดขึ้นต้นทุนผันแปร) ไปชดเชยต้นทุนประจำ นั่นคือถ้าไม่รับจ้างขนส่งสินค้าเที่ยวนั้น กำไรรวมจะได้น้อยกว่าการที่รับจ้างขนส่งสินค้าเที่ยวนั้น ดังนั้น ถึงแม้ว่าต้นทุนผันแปรจะไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับการกำหนดภาระวาง แต่ก็จะเป็นตัวที่เป็นหลักยึดในการที่การรถไฟฯ จะตัดสินใจว่าควรจจะรับจ้างขนส่งสินค้าหรือไม่

๔.๑.๓ ต้นทุนเต็ม (Full Cost) เป็นแต่เพียงเครื่องชี้ให้เห็นว่าในการรับ
จ้างขนส่งสินค้ามีกำไรหรือขาดทุนเท่าใด

ต้นทุนเต็ม (Full Cost) ก็เช่นกันโดยปกติแล้วไม่ได้มีความสัมพันธ์กับ
การระวางเลย ไม่เหมือนกิจการโดยทั่วไปเช่นกิจการที่ผลิตสินค้า ราคาขายจะกำหนดจาก
ต้นทุนทั้งหมดบวกเพิ่มด้วยส่วนกำไรตามที่กิจการต้องการ แต่สำหรับกิจการรถไฟไม่เป็นไป
เช่นนั้น ต้นทุนเต็มจะคำนวณขึ้นเพียงเพื่อให้ฝ่ายจัดการทราบว่าการเดินรถรับจ้างขนส่ง
สินค้าครั้งหนึ่ง ๆ นั้น มีกำไรสุทธิหรือขาดทุนสุทธิเท่าไร และจะเป็นตัวที่ช่วยพิจารณาว่า
ควรจะได้มีการปรับเพิ่มการระวางหรือไม่ ถ้าการระวางที่กำหนดขึ้นนั้น ยังห่างไกลจากการ
การระวางที่กำหนดจากต้นทุนจริง ๆ ก็จะเป็นสิ่งที่คอยเตือนให้ฝ่ายบริหารของการรถไฟฯ ทราบ
ว่าควรจะได้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อที่จะแก้ไขทำให้กิจการรถไฟฯ ขาดทุนน้อยลง

๔.๑.๔ ปัจจัยที่มีอิทธิพลและ เกี่ยวข้องต่อการกำหนดการระวางปกติ

๔.๑.๔.๑ มูลค่าของบริการและมูลค่าของสินค้า (Value of Service
and value of Commodity)

มูลค่าของบริการ (Value of Service) จะเป็นตัวที่
กำหนดอัตราสูงสุดของการระวางที่ผู้รับจ้างจะสามารถเรียกร้องได้จากผู้ส่งจ้างขนส่ง หรือ
เป็นตัวชี้ให้เห็นว่าเป็นอัตราสูงสุดที่ผู้รับจ้างจะยอมเสีย (โดยที่ยังไม่ได้นำถึงอัตราของ
คู่แข่งอื่น) การคำนวณมูลค่าของบริการ สามารถกระทำได้หลายวิธี วิธีที่มองเห็นได้ง่าย ๆ
หรือสามารถคำนวณได้อย่างง่าย ๆ ก็คือ หาผลต่างระหว่างราคาของสินค้าในสถานที่ ๒
แห่ง เช่น ราคาของสินค้าที่จุด ก. ราคา ๑๐ บาท แต่ราคาของสินค้าอย่างเดียวกันที่จุด
ข. ราคา ๒๐ บาท ดังนั้น มูลค่าของบริการเท่ากับ ๒๐ - ๑๐ จะเท่ากับ ๑๐ บาท ถ้าการ
ระวางในการขนส่งสินค้าชนิดนี้จากจุด ก. ไปจุด ข. สูงกว่า ๑๐ บาท จะไม่มีใครว่าจ้าง
ให้ขนส่งสินค้าดังกล่าวจากจุด ก. ไปจุด ข. อย่างแน่นอน เพราะถ้าผู้รับจ้างให้ขนส่งสินค้า
มาเพื่อขายที่จุด ข. สมมติว่าการระวางขนส่งสินค้าจากจุด ก. ไปจุด ข. เท่ากับ ๑๐.๕๐

11 D Philip Locklin, Ph.D "Value of Service and Value of Commodity",
Economics of Transportation, F.148-152

บาท ราคาสินค้าที่จุด ก. บวกค่าขนส่งจากจุด ก. ไปจุด ข. จะเท่ากับ $๑๐ + ๑๐.๕๐ = ๒๐.๕๐$ บาท เพราะฉะนั้นต้นทุนสินค้าที่เมือง ข. จะเท่ากับ ๒๐.๕๐ บาท แต่ราคาของสินค้าชนิดนี้ที่เมือง ข. จะสามารถขายได้ในราคา ๒๐ บาทเท่านั้น ผู้ที่อาจงาใจหันมาซื้อสินค้าจาก ก. ไป ข. ก็จะไม่สามารถขายสินค้านั้นได้ หรือถ้าอาจงาใจหันมาในอัตรา ๑๐.๕๐ บาท แต่ขายได้ในราคา ๒๐ บาทจะทำให้ผู้อาจงาใจขาดทุนอย่างแน่นอน

ตัวอย่าง เช่น สินค้าชนิดหนึ่งมีต้นทุนการผลิตโดยที่เขาส่งมาผลิตได้ โดยมีต้นทุนชิ้นละ ๑๕ บาท แต่ในขณะที่เดียวกัน สินค้าชนิดนี้สามารถที่จะผลิตได้ที่สระบุรีในราคาต้นทุนการผลิตชิ้นละ ๑๐ บาท ดังนั้น ถ้าอัตราค่าระวางขนส่งจากสระบุรีมายังอยุธยาไม่เกิน ๕ บาท หรือต่ำกว่า ๕ บาท ผู้ที่ต้องการใช้ของชนิดดังกล่าว อาจจะสั่งซื้อจากสระบุรีแล้วอาจงาใจหันมาขายที่อยุธยา ดังนั้นมูลค่าของบริการ (Value of Service) ในกรณีนี้ก็คือผลต่างระหว่างต้นทุนการผลิตสินค้าในสถานที่ ๒ แห่ง แต่อย่างไรก็ตามสินค้าดังกล่าวอาจผลิตได้ที่สระบุรีในอัตราต้นทุนการผลิตที่แตกต่างกัน (มีผู้ผลิตหลายคน) ดังนั้น อัตราค่าระวางก็จะ สูงต่ำแตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับต้นทุนการผลิตของสินค้าชนิดนั้นที่สระบุรีของผู้ผลิตรายที่ผู้บริโภครู้จักที่อยุธยาต้องการซื้อ ดังนั้น อัตราค่าขนส่งที่จะคิดจากผู้อาจงาใจขนส่งเมื่อนำไปรวมกับต้นทุนของ ๆ ขึ้นนั้นต้องไม่สูงกว่าต้นทุนการผลิตของสินค้าชนิดนั้นที่อยุธยา ส่วนที่ว่าอัตราค่าขนส่งตามตัวอย่างที่ยกมาข้างต้นจะเป็นเท่าไรระหว่าง ๑ - ๕ บาทนั้นก็ต้องพิจารณาอัตราค่าระวางของคุณแข่งขันด้วย เช่น สมมติว่าการรถไฟ คิดค่าระวาง ๔ บาท แต่ในขณะที่เดียวกันรถยนต์คิดค่าขนส่งเพียง ๓ บาท ผู้บริโภคก็จะหันไปใช้บริการของคุณแข่งขัน คือรถยนต์

ในบางกรณีอัตราค่าระวางจะต้องนำต้นทุนค่าเสียโอกาสเข้ามาพิจารณาด้วย เพราะอัตราค่าระวางจะสามารถบวกเพิ่มด้วยค่าเสียโอกาสได้ เนื่องมาจากบางครั้งเราจะผลิตสินค้าชนิดหนึ่งใดถูกกว่าที่จะซื้อมาจากบุคคลอื่น แต่เราเลือกที่จะไม่ผลิตเพราะเราสามารถที่จะผลิตสินค้าอีกชนิดหนึ่งที่มีราคาสูงกว่าหรือทำกำไรให้เราได้มากกว่า เช่น นาย ก. สามารถผลิตสินค้าชนิดหนึ่งใดโดยจำหน่ายในราคา ๑๕ บาท และนาย ข. สามารถผลิตสินค้าชนิดนั้นได้ในราคาต้นทุนเพียง ๑๐ บาท แต่นาย ข. จะไม่ผลิตสินค้าชนิดนั้นเองแต่จะสั่งซื้อจากนาย ก. ถ้าอัตราค่าระวางที่เสียโดยขนส่งจากนาย ก. มายัง นาย ข. จะคงเสีย

ถ้าผลิตสินค้าชนิดนั้นรวมกับค่าเสียโอกาสที่จะเกิดขึ้น ถ้านาย ข. ผลิตสินค้าชนิดนั้นแล้วไม่ผลิตสินค้าอีกชนิดหนึ่งซึ่งจะทำกำไรให้นาย ข. มากกว่า

การกำหนดอัตราค่าระวางโดยดูจากผลต่างของต้นทุนการผลิตสินค้าชนิดนั้นในที่ ๒ แห่ง จะไม่สามารถกระทำได้ในกรณีที่สถานที่ที่ผู้บริโภคมองไม่สามารถผลิตสินค้าชนิดนี้ได้ ตัวอย่างเช่น เมือง ก. ไม่สามารถปลูกกล้วยหอมได้ควยสาเหตุใดก็ตาม ดังนั้นถ้าจะกำหนดอัตราค่าระวางที่จะส่งกล้วยหอมมาจากเมือง ก. โดยดูจากผลต่างของต้นทุนการผลิตระหว่างเมือง ก. และ ข. ย่อมทำไม่ได้ เมื่อเป็นเช่นนี้เราจะสามารถคำนวณมูลค่าของบริการ (Value of service) ได้อย่างไร ดังนั้นแทนที่จะพิจารณาถึงต้นทุน เราก็คงหันมาพิจารณาราคาขายและอุปสงค์ในสินค้าที่เมือง ก. แทน ปัญหาที่จะเกิดขึ้นได้ก็มีถ้าในกรณีที่เมือง ก. ไม่สามารถที่จะผลิตสินค้าชนิดนั้นได้แต่สามารถสั่งซื้อได้จากเมืองอื่นหลายเมือง นอกจากเมือง ข. เช่น สามารถสั่งซื้อได้จากเมือง ค. ดังนั้นเขาจะตัดสินใจซื้อจากเมือง ข. ก็ต่อเมื่อ ราคาสินค้าชนิดนั้นที่เมือง ข. รวมค่าระวางจากเมือง ข.มายังเมือง ก. ต้องไม่สูงกว่าราคาในเมือง ค. รวมกับค่าระวางจากเมือง ค.มายังเมือง ก.

๔.๑.๔.๒ อัตราค่าระวางของคู่แข่งจะมีอิทธิพลในการกำหนดค่า

ระวาง

ถ้าจะพิจารณาคู่คู่แข่งเพียงตัวเดียวเป็นกิจการที่ประกอบกำรับจ้างขนส่งทางรถไฟมีอยู่แห่งเดียวคือ การรถไฟแห่งประเทศไทยโดยที่เป็นกิจการที่รัฐบาลมีส่วนเข้าจัดการ ไม่เหมือนในบางประเทศโดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะมีรถไฟของหลายบริษัทเปิดบริการแข่งขันกันเอง กิจการรถไฟในประเทศไทยถึงแม้จะมีเพียงแห่งเดียว การแข่งขันในค่านับบริการรับจ้างขนส่งก็ยังมีอยู่ คู่แข่งที่สำคัญของการรถไฟฯ ได้แก่ การขนส่งทางคานอนันต์ไคแก รถยนต์ และ ทางเรือ รถยนต์เป็นคู่แข่งที่สำคัญที่สุดของรถไฟ

หากเป็นการดำเนินกิจการโดยถูกต้องตามกฎหมาย รถยนต์จะเหมาะในการขนส่งระยะใกล้ ๆ ประมาณ ๒๐๐.- ๓๐๐. ก.ม. ส่วนระยะทางที่ไกล ๆ ออกไปเช่นตามต่างจังหวัด บริการของการรถไฟฯ จะจะมีราคาถูกกว่า เพราะการรถไฟฯ ก็ได้เปรียบอยู่แล้วในการขนส่งระยะไกล เนื่องจากต้นทุนขนส่งในระยะไกลของการรถไฟฯ จะต่ำลง

อันจะมีผลทำให้การระวางค่าลงควย แต่ในทางปฏิบัติการดำเนินงานขนส่งของคู่แข่งชั้นของรถไฟ โดยเฉพาะ รถยนต์มีได้กำหนดอัตราโดยมีหลักเกณฑ์ การบรรทุกก็มีได้จำกัดน้ำหนักตามกฎหมาย เมื่อเป็นเช่นนี้ในการกำหนดการระวางของการรถไฟ ๆ การรถไฟ ๆ จะต้องนำอัตราการระวางของคู่แข่งชั้นคือรถยนต์มาเปรียบเทียบอยู่ตลอดเวลาเพราะถ้าอัตราการระวางของการรถไฟ ๆ สูงกว่ารถยนต์ประชาชนจะหันไปใช้บริการของรถยนต์แทน อันจะทำให้การรถไฟขาดรายได้ไป ก็กิจการรถไฟไม่สามารถที่จะกำหนดการระวางได้ตามที่เห็นว่าสมควรหรือเหมาะสมที่สุดแล้วใดควยเหตุผลดังกล่าวมาแล้ว

ในปัจจุบันอัตราการระวางของการรถไฟ ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการระวางของคู่แข่งชั้นแล้ว จะเห็นได้ว่าใกล้เคียงกันมาก (ดูรายละเอียดจากบทที่ ๑ ความจำเป็นในการปรับการทำให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่าย) แต่การระวางของการรถไฟ ๆ ซึ่งยังไม่ได้รวมค่าขนส่งต่อเนื่องโดยรถยนต์จากรานมาสถานีรถไฟแม้จะต่ำกว่ารถยนต์ แต่เมื่อคิดรวมค่าใช้จ่ายต่อเนื่องแล้วจะใกล้เคียงกับค่าขนส่งโดยรถยนต์หรือบางกรณีสูงกว่าควย ดังนั้น การปรับเพิ่มจึงต้องพิจารณาสภาพการแข่งขันซึ่งการรถไฟอยู่ในฐานะ เสียเปรียบอยู่ตลอดเวลา

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ในการกำหนดอัตราการระวางนั้น เมื่อได้ทราบว่ามีมูลค่าของบริการเป็นเท่าไร สมมติว่า ๑๐ บาท จะต้องนำการระวาง ๑๐ บาทนี้ไปเปรียบเทียบกับต้นทุนแปรควยต้องไม่ต่ำกว่าต้นทุนแปร แต่ในที่สุดแล้วจะต้องนำอัตราการระวางของคู่แข่งชั้นคือรถยนต์มาเปรียบเทียบควย ซึ่งการระวางของคู่แข่งชั้นคือรถยนต์จะต้องไม่ต่ำกว่า ๑๐ บาทควย

๔.๒ ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนและการระวางของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔.๒.๑ การระวางปกติ

ตามที่ได้เคยกล่าวให้ทราบแล้วว่า อัตราการระวางปกติซึ่งเป็นค่าการระวางที่ประกาศให้ประชาชนทราบในสมุดอัตราสินค้านั้นเป็นอัตราที่กำหนดขึ้นและได้ใช้มากกว่า ๒๐ กว่าปีแล้ว จนกระทั่งในปี ๒๕๑๘ จึงได้มีการปรับอัตราการระวางใหม่เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์กับต้นทุนมากยิ่งขึ้น เนื่องจากได้มีการทบทวนต้นทุนใหม่ ปรากฏว่าอัตราการระวางที่อยู่ในขณะนั้น (ซึ่งเป็นค่าการระวางที่กำหนดขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๘๕) ยังห่างไกลกับอัตราการระวางที่

กำหนดขึ้นจากต้นทุนในขณะนั้น แต่อย่างไรก็ตามอัตราค่าระวางที่ปรับเพิ่มนี้ก็ยังไมอาจกำหนดให้สัมพันธ์กับต้นทุนได้ทั้งหมด ภัยเหตุผลในทางการตลาดจึงเพียงแต่ปรับเพิ่มขึ้นให้เป็นอัตราที่คาดว่าจะ เป็นอัตราที่หรือหาปริมาณการขนส่งไว้ได้

สำหรับอัตราค่าระวางที่ใช้อยู่ก่อน พ.ศ. ๒๕๑๘ (เป็นปีที่ปรับเพิ่มค่าระวางครั้ง หลังสุด) แม้จะมีหลักฐานอ้างอิงได้ว่ามีความมีการพิจารณาจากต้นทุนซึ่ง เรียกว่า "Average Prime Cost" และ "Industrial Prime Cost" แต่ก็ไม่สามารถค้นหาหลักฐานใด ๆ กว่จำนวนต้นทุนในสมัยนั้นถูกต้องแม่นยำเพียงไร เนื่องจากในสมัยก่อนการรถไฟฯ ยังไม่มีแผน ที่รับผิดชอบในการคำนวณต้นทุนโดยอิสระ เมื่อเป็นเช่นนี้จึงพอสรุปได้เป็น ๒ ประการคือ

ประการแรก อัตราค่าระวางปกติดังกล่าวก็คงจะคำนวณหรือกำหนดขึ้นจากต้นทุน ในอดีตซึ่งเป็นเพียงต้นทุนเฉลี่ย และจากตัวเลขดังกล่าวเพียงคร่าว ๆ ก็ยกก็นำมากำหนดอัตรา ค่าระวางต่าง ๆ ขึ้น ประกอบกับในสมัยนั้นความจำเป็นที่จะต้องจัดทำต้นทุนโดยละเอียดก็ ยังไม่มี เพราะการรถไฟฯ อยู่ในฐานะผูกขาดการขนส่ง และกิจการใด ๆ ใดที่คลอมาจนเป็นที่ แน่นนอนว่าอัตราค่าระวางจะต้องสูงกว่าต้นทุน จนกระทั่งปี ๒๕๑๗ ปรากฏว่ากิจการรถไฟ ฯ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมากมาย จึงได้มีการหันมาพิจารณาอัตราค่าระวางและต้นทุนอย่าง จริงจัง เหตุที่ต้นทุนก็คงจะ เนื่องมาจากในระยะปีหลัง ๆ ค่าใช้จ่ายของการรถไฟ ฯ ได้ เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย แต่อัตราค่าระวางก็ยังใช้ค่าเดิม เมื่อมีต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นคือ มีค่า ใช้จ่ายมากขึ้น แต่รายได้เพิ่มไม่ทันเนื่องจากยังอิงอัตราค่าระวางเดิม ผลที่ตามมาก็คือ การขาดทุน อย่างที่ปรากฏให้เห็นมาแล้ว ต่อมาในปี ๒๕๑๘ ได้มีการขออนุมัติปรับเพิ่มค่าระ- วางแต่อย่างไรก็ตามอัตราค่าระวางที่ปรับเพิ่มนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนจริง ๆ แล้ว ยัง ห่างไกลกันอยู่โดยเฉพาะในระยะทางที่ไกล ๆ และในสินค้าประเภทค่า แต่ถึงแม้ค่าระวาง ที่ปรับเพิ่มในปีนั้นจะไม่สามารถคุ้มกับต้นทุนที่เกิดขึ้นจริง แต่ก็ทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้นพอสมควร เพราะสินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งอยู่ได้รับค่าระวางในอัตราที่ยังคุ้มทุน เหตุที่ไม่สามารถปรับเพิ่ม อัตราให้คุ้มต้นทุนได้ทุกประเภท เพราะการรถไฟ ฯ ไม่สามารถที่จะปรับให้สูงได้เนื่องมา จากถูกบังคับด้วยราคาของคู่แข่งชั้นประการหนึ่ง อีกประการหนึ่ง อำนาจในการกำหนดและ ปรับปรุงภาวะของการรถไฟ ฯ ต้องผ่านการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีก่อน ซึ่งทำได้ยาก เพราะ รัฐบาลจะต้องคำนึงถึงความกระทบกระเทือนที่ประชาชนจะได้รับจากการรถไฟฯ ปรับเพิ่มค่า-

ระวาง

ประการที่ ๒ การที่ค่าระวางปกติดังกล่าวไม่ได้กำหนดมาจากต้นทุนอย่างถูกต้องก็ เพราะไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบในเรื่องการคิดต้นทุน ประกอบกับการคิดต้นทุนของรถไฟเป็น งานที่ต้องอาศัยตัวเลขสถิติและวิชาการอยู่มาก ค่าระวางในสมัยนั้นจึงกำหนดขึ้นตามหลักทั่วไป คือคำนึงถึงมูลค่าของบริการ (Value of service) , และมูลค่าของสินค้า (Value of commodity) นั่นคือราคาของสินค้าที่รับขนส่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดอัตราค่าระวางขนส่ง แต่ต่อมาเกิดการแข่งขันมากขึ้นและค่าใช้จ่ายสูงขึ้น แต่ค่าระวางไม่ได้ปรับเพิ่มค่างวดหลายหลายประการดังที่กล่าวแล้ว จึงทำให้กิจการรถไฟ ฯ ต้องประสบการขาดทุนอย่างมากโดยเฉพาะในระยะหลัง ๆ นี้

๔.๒.๒ การระวางพิเศษ

แม้ว่าในการกำหนดค่าระวางปกติของกิจการรถไฟ ฯ จะไม่สามารถอาศัยต้นทุนเป็นหลักได้ทั้งหมดก็ตาม แต่ต้นทุนจะ เข้ามามีบทบาทอย่างมากในการกำหนดค่าระวางพิเศษโดยตลอด

จากความหมายของคำว่าค่าระวางพิเศษในข้อ ๒.๖.๒ ของบทที่ ๒ และ ประโยชน์ของต้นทุนข้อ ๓.๔ ของบทที่ ๓ ทำให้เราทราบว่าค่าระวางพิเศษนั้นโดยปกติจะต่ำกว่าค่าระวางปกติ นั่นคือผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้าจะมีอำนาจในการต่อรองราคาในการว่าจ้างขนส่งสินค้าได้ เนื่องจากจะทำให้สัญญาว่าจ้างขนส่งเป็นจำนวนมากในช่วงระยะเวลาตามที่ตกลงกัน เมื่อเป็นเช่นนั้นต้นทุนจะ เข้ามามีบทบาทสำคัญ โดยเฉพาะ ต้นทุนผันแปร เพราะจะเป็นตัวที่กำหนดหรือชี้ให้เห็นว่า จะลดค่าระวางให้ต่ำลงมากน้อยจนถึงจุดใด เพราะ ต้นทุนผันแปรจะเป็นค่าระวางต่ำสุดที่กิจการรถไฟ ฯ จะรับจ้างขนส่งสินค้าได้ เมื่อเป็นเช่นนั้นในการกำหนดค่าระวางพิเศษฝ่ายการพาณิชย์ซึ่งรับผิดชอบในการกำหนดค่าระวางจะอาศัยตัวเลขต้นทุนที่ฝ่ายบัญชีคำนวณมาให้ตามข้อมูลฝ่ายพาณิชย์ให้ เกี่ยวกับแผนการ เติมน้ำมันและสินค้าที่จะขนส่ง เมื่อได้ตัวเลขที่ต้องการแล้วทางฝ่ายพาณิชย์ก็จะ บวกส่วนเพิ่มเข้าไปในต้นทุนตามแต่สภาพแวดล้อมในด้านการตลาด และกำหนดอัตราค่าระวางพิเศษสำหรับการขนส่งนั้น ๆ

ในการใช้ต้นทุนเป็นฐานในการกำหนดค่าระวางพิเศษนั้น ชั้นแรกจะ

พิจารณาจากต้นทุนเต็ม (Full Cost) ก่อน แต่ถ้านกรณีที่ใช้ต้นทุนเต็มบวกส่วนเพิ่มแล้ว
การวางอาจจะสูงเกินไป หรือสูงกว่าอัตราแข่งขัน ก็จะหันมาพิจารณาต้นทุนผันแปรแทน
ส่วนเพิ่มที่บวกเขาไปจะเป็นส่วนที่นำไปชดเชยต้นทุนประจำได้ ส่วนเรื่องที่ว่า จะบวกส่วน
เพิ่มเท่าไรนั้นก็ต้องพิจารณาอัตราค่าระวางของคุณแข่งขันเช่นเดียวกัน

๔.๓ การวางควรอยู่ในระดับใดที่จะทำให้เกิดการรถไฟ ฯ มีรายได้มากที่สุด

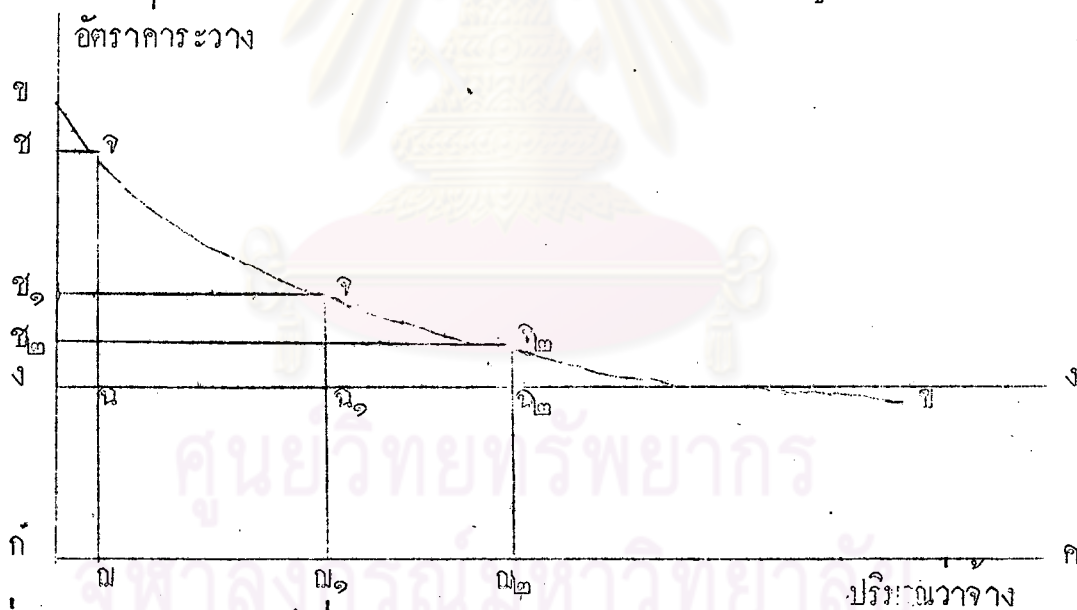
๔.๓.๑ กรณีการวางปกติ ใช้หลักเกณฑ์ความสามารถในการรับภาระการวาง

ตามที่ได้อธิบายมาแล้วเกี่ยวกับมูลคาของบริการของสินค้าแต่ละกรณีว่าอัตรา
การวางที่จะสามารถเก็บได้สูงสุดเท่ากับมูลคาของบริการ แต่บางครั้งก็ไม่สามารถที่จะเก็บ
ได้เต็มจำนวนนั้น ตัวอย่างเช่น ในกรณีที่มูลคาของบริการคือผลต่างของต้นทุนการผลิตของสิน
ค้าในที่ ๒ แห่ง เช่นที่เมือง ก. สามารถผลิตสินค้าที่จะทำการขนส่งโดยมีต้นทุนในการผลิต
๑๐๐ บาท ที่เมือง ข. ถ้าผลิตสินค้าอย่างเดียวกันนี้จะมีต้นทุนการผลิต ๑๒๐ บาท ดังนั้น ถ้า
จะไม่ผลิตเองที่เมือง ข. แต่จะสั่งซื้อจากเมือง ก. การรถไฟจะคิดการวางได้สูงสุด ๒๐
บาท นั่นคือ มูลคาของบริการเท่ากับ ๒๐ บาท แต่ผู้รับจ้างขนส่งจะไม่สามารถคิดการวาง
ได้เต็มที่เท่ากับ ๒๐ บาท เพราะถ้าคิดการวางสูงสุดอาจไม่มีคนว่าจ้างขนส่งแต่จะหันไปว่า
จ้างคู่แข่งของรถไฟซึ่งอาจคิดการวางเพียง ๑๕ บาทเป็นต้น ปัญหาของการรถไฟ ฯ ก็คือ
ควรจะคิดการวางอัตราใดระหว่าง ๑ - ๒๐ บาท จึงจะทำให้มีการว่าจ้างขนส่งปริมาณสูง
สุดและทำรายได้หรือทำกำไรให้กิจการรถไฟมากที่สุด ซึ่งตามตัวอย่างที่ยกมาข้างต้นอัตราค่า
การวางสูงสุดคือ ๒๐ บาท นั่นคือมูลคาของบริการเป็นตัวกำหนดการวางสูงสุดที่การรถไฟจะ
เก็บได้ ส่วนการวางต่ำสุดนั้นจะพิจารณาจากต้นทุนของการรถไฟในการรับจ้างขนส่งสินค้า
นั้น โดยถือว่าต้นทุนผันแปรจะเป็นตัวกำหนดอัตราค่าการวางต่ำสุดที่การรถไฟจะรับจ้างขนส่ง แต่
อย่างไรก็ตามสิ่งที่ได้อธิบายมาแล้วว่าการรถไฟ ฯ คิดการวางเท่ากับต้นทุนผันแปรจะไม่มีส่วน
ไปชดเชยต้นทุนประจำเลย ดังนั้น ควรจะคิดการวางให้สูงกว่าต้นทุนผันแปร

ปัญหาที่สำคัญที่จะเกิดขึ้นในขั้นนี้ก็คือ ในระหว่างมูลคาของบริการซึ่งเป็นค่าการวาง

สูงสุดที่จะเก็บได้ และต้นทุนแปรซึ่งเป็นการรวมค่าสุด การรวมที่จะจัดเก็บในแต่ละปีควรที่จะเก็บเท่าใดในช่วงดังกล่าวนี้ที่จะทำให้มีกำไรมากที่สุด ค่าตอบก็คือ จัดเก็บการรวมตามความสามารถในการรับการรวม ซึ่งคนทั่วไปมักจะเข้าใจว่าเป็นการจัดเก็บในอัตราสูงสุดที่จะเก็บจากผู้วางได้ในบางครั้งถ้าจัดเก็บในอัตราที่สูงมาก สินค้าบางอย่างไม่สามารถสุราคาขนส่งได้ ดังนั้น การจัดเก็บการรวมโดยอาศัยวิธีการที่เรียกว่า จัดเก็บการรวมตามความสามารถในการรับการรวม จึงหมายความว่า การรวมที่กำหนดขึ้นนี้ไม่ใช่เป็นการรวมสูงสุดที่สามารถจะเก็บจากผู้วาง แต่เป็นอัตราที่เมื่อกำหนดขึ้นแล้วจะเป็นอัตราที่ทำให้ผู้วางพอใจและผู้วางให้ขนส่งเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้มีกำไรมากกว่าการที่จะจัดเก็บการรวมในอัตราสูงกว่าแต่ปริมาณการวางน้อยซึ่งจะทำให้มีกำไรน้อย

สำหรับวิธีการจัดเก็บการรวมโดยอาศัยวิธีการที่เรียกว่า จัดเก็บตามความสามารถในการรับการรวม จะแสดงให้เห็นชัดได้จาก-รูปกราฟข้างล่างนี้



ภาพที่ ๕ กราฟแสดงวิธีจัดเก็บการรวมโดย

อาศัยวิธีการที่เรียกว่า ความสามารถ
ในการรับการรวม

- ก - เส้นต้นทุน
- ชช - เส้นอุปสงค์ในการวางขนส่ง
- กช - อัตราการรวม

จากกราฟจะเห็นได้ว่าเส้น $ซซ$ จะลาดจากทางซ้ายมีกลงไปทางขวามือ
เส้นนี้จะ เป็นเส้นอุปสงค์ในการว่าจ้างขนส่ง ที่เป็นเช่นนี้เพราะว่าถ้าจัดเก็บค่าธรรมเนียมในอัตรา
ที่สูง ก็จะมีผู้ว่าจ้างขนส่งน้อย รายได้เบื่องตนก็จะน้อย แต่ถาอัตราค่าธรรมเนียมลดลงมา
อุปสงค์ในการใช้บริการขนส่งจะเพิ่มขึ้น รายได้เบื่องตนก็จะสูงขึ้นด้วย

จากรูปจะเห็นได้ว่าถาเราจัดเก็บค่าธรรมเนียมในราคาสูงสุดคือ $กช$ อุปสงค์
จะเกิดที่จุด $จ$ บนเส้น $ซซ$ รายได้เบื่องตนจะเท่ากับ $กชจณ$ เมื่อหักต้นทุน $กงณณ$ จะเหลือ
กำไร $งชจณ$ ไปชดเชยต้นทุนประจำ

แต่ถาเราเก็บค่าธรรมเนียมในอัตราต่ำมากคือ $กซ$ ซึ่งอัตรานี้จะสูงกว่า
ต้นทุนเล็กน้อย รายได้เบื่องตน $กซจณณ$ เมื่อหักต้นทุนผันแปร $กงณณ$ แล้วจะเหลือกำไร
แปรได้ $งซจณ$ ไปชดเชยต้นทุนประจำ ซึ่งต่ำมาก แต่สมมติว่าเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มอีกเป็น
 $กช$ รายได้เบื่องตน = $กชจณ$ เมื่อหักต้นทุนผันแปรคือ $กงณณ$ ก็จะเหลือกำไรแปรได้
 $งชจณ$ ไปชดเชยต้นทุนประจำ ซึ่ง $ณ$ จุดนี้เองที่ทำรายได้ให้มากที่สุด ดังนั้น การจัดเก็บ
ค่าธรรมเนียม $กช$ จะ เป็นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยให้หลักเกณฑ์ตามความสามารถในการรับภาระ
ค่าธรรมเนียม

อย่างไรก็ดีการที่จะพูดหรือถือว่า อัตราค่าธรรมเนียม $กช$ เป็นอัตราค่าธรรมเนียม
ที่เมื่อกำหนดขึ้นแล้วจะทำให้กิจการมีกำไรสูงสุดนั้นไม่เป็นการถูกต้อง เพราะว่าอาจเป็น
อัตราที่ทำกำไรให้สูงสุดของสินค้าประเภทนั้น แต่ไม่ได้นิยามความว่าจะนำอัตรานี้ไปใช้กับ
สินค้าประเภทอื่นใดทุกประเภทหรือทุกจุดที่ว่าจะจ้างให้ขนส่ง อัตรา $กช$ อาจจะเป็นอัตราที่
กำหนดขึ้นสำหรับสินค้า $ม$ ขนส่งระหว่างเมือง $ย$ และ $ร$ ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้า $ม$ มีกำไร
สูงสุด แต่ไม่ได้นิยามความว่า ถาขนส่งสินค้า $ม$ ระหว่างเมือง $อ$ และ $พ$ โดยใช้อัตรา $กช$
แล้วจะทำให้การขนส่งครั้งนั้นได้กำไรสูงสุดด้วย เพราะถาระยะทางระหว่าง $อ$ และ $พ$ ไกล
กว่า $ย$ และ $ร$ การลดค่าธรรมเนียมลงซึ่งทำได้เนื่องจากยิ่งขนระยะทางไกลต้นทุนประจำจะถูก
เฉลี่ยให้ต่ำลง อาจจะทำให้การว่าจ้างขนมีปริมาณมาก ซึ่งเมื่อคิดรายไครวมแล้ว อาจทำ
กำไรให้มากกว่าการคิดค่าธรรมเนียมในอัตรา $กช$ หรือในกรณีที่ขนส่งสินค้า $ล$ จาก $ย$ ไป $ร$ โดย
ใช้อัตรา $กช$ อาจจะมีกำไรเกินไป ถาราคาขายของสินค้า $ล$ ต่ำกว่า $ม$

ดังนั้น การที่จะสรุปว่าค่าระวางควรจะอยู่ที่จุดใดที่จะทำให้มีการวาง
 ขนส่งมากที่สุดและทำกำไรให้กิจการรถไฟ ฯ มากที่สุดนั้น ต้องพิจารณาแยกแต่ละประเภทสิน
 คาและแต่ละระยะทางที่จะทำการขนส่ง โดยอาศัยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่อง มูลค่าของบริการ
 และ มูลค่าของสินค้า โดยจะดูจากราคาขายของสินค้านั้น ที่จุดหมายปลายทางที่วาง
 ใจขนส่งไปประการหนึ่ง หรือดูจากต้นทุนที่จะผลิตสินค้านั้นขึ้นมาเอง ที่จุดหมายปลายทาง
 ที่วางใจขนส่งไป แต่ขอที่สำคัญที่สุดจะต้องพิจารณาอัตราค่าระวางของคู่แข่งชั้นทางอื่นควบค
 กันไป เพราะบางครั้งจะไม่สามารถที่จะกำหนดอัตราค่าระวางตามที่พิจารณา เห็นแล้วว่า
 สมควร และทำกำไรให้มากที่สุด เพราะราคานั้นอาจสูงกว่าราคาของคู่แข่งชั้น จึงจำเป็น
 ที่จะต้องเก็บให้ใกล้เคียงกับคู่แข่งชั้น แต่ขอสำคัญต้องไม่ต่ำกว่าต้นทุนแปรในการขนส่ง
 สินค้านั้น

ในปัจจุบันนี้การกำหนดปรับเพิ่มค่าระวางของการรถไฟ ฯ สำหรับค่าระ
 วางปกติทำได้ไม่ค่อยสะดวก เพราะชาวอำนาจตามกฎหมายที่จะทำได้โดยเสรี อีกประการ
 หนึ่งคือ อัตราค่าระวางจะถูกจำกัดโดยอัตราค่าระวางของการขนส่งซึ่ง เป็นคู่แข่งชั้น ดังนั้น
 อัตราค่าระวางที่ทำรายได้มากให้แก่การรถไฟ ฯ จึงไม่สามารถกำหนดได้ตามหลักเกณฑ์ที่ถูก
 ต้องตรงกับความเป็นจริง ควบเหตุนี้จึงควรหันมาพิจารณาจากระยะ ทางของการขนส่งแทน
 โดยพิจารณาจากสินค้าแต่ละประเภท โดยหลักการแล้ว การขนส่งในระยะทางไกลจะทำ
 กำไรให้กิจการรถไฟ ฯ มากกว่าการขนส่งในระยะทางใกล้ แต่ในข้อเท็จจริงปัจจุบันใน
 โครงสร้างของค่าระวางที่เป็นอยู่ ค่าระวางระยะไกลยังไม่สามารถทำให้สัมพันธ์กับต้นทุน
 ได้ ค่าระวางระยะทางไกลจึงต่ำไปและ ณ ระยะทางบางจุดของสินค้าแต่ละประเภท อัตรา
 ค่าระวางจะต่ำกว่าต้นทุนการขนส่งเสียอีก แต่เกี่ยวกับเรื่องระยะ ทางคู่จะไม่มีปัญหามากนัก
 เพราะในปัจจุบันการรถไฟ ฯ ได้ตระหนักถึงข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างตน ดังนั้น ในการปรับ
 ปรับอัตราค่าระวางแต่ละครั้ง จะได้พยายามเพิ่มอัตราค่าระวางให้สูง สำหรับระยะทางไกล
 นอกจากนั้นตามข้อเท็จจริงแล้ว ประชาชนจะวางใจขนส่งสินค้าประเภทหีบห่อและประเภทเหมาก
 ติในระยะไกลอยู่แล้ว ตัวอย่างเช่น ในปี ๒๕๑๗ ระยะทางของการขนส่งโดยเฉลี่ย
 ประมาณ ๔๗๓ กิโลเมตรเท่านั้น ในขณะที่รายได้จากค่าระวางประเภท ๒, ๓ และ ๔ จะ

มากกว่าต้นทุนทำการรวมไปจนถึงประมาณ ๑๓๕๐ กม., ๘๐๐ กม. และ ๒๔๐ กม. ตามลำดับ แต่การวางทั้ง ๒ ประเภทจะมากกว่าต้นทุนทำการผันแปรไปจนถึง ๒,๐๐๐ กม. สำหรับการวางประเภท ๕ และ ๖ มากกว่าต้นทุนทำการผันแปรไปจนถึง ๕๐๐ กม. และ ๗๐๐ กม. ตามลำดับ ดังนั้น ระยะทางที่รับจ้างขนส่งสินค้าในปัจจุบันจะทำกำไรให้การรถไฟ ฯ อยู่แล้ว พิจารณาตามโครงสร้างการวาง การรถไฟ ฯ จะมีกำไรเมื่อรับจ้างขนส่งสินค้าประเภท ๒, ๓ และ ๔ ใกล้เคียงถึง ๒,๐๐๐ กม. เพราะถ้าขนส่งเกินกว่าระยะทางดังกล่าว รายได้ที่จะได้รับจะต่ำกว่าต้นทุนผันแปร ไม่มีส่วนที่จะนำไปชดเชยต้นทุนประจำได้ ทั้งยังขาดทุนในค่าใช้จ่ายที่จำเป็นต้องเกิดขึ้นในการรับขนส่งคารายนั้นอีกด้วย สำหรับสินค้าประเภท ๕ และ ๖ ก็เช่นเดียวกัน จะคงไม่สนใจใกล้เคียงกว่าระยะทาง ๕๐๐ กม. และ ๗๐๐ กม. ตามลำดับ ควบเหตุผลอย่างเดียวกัน

๔.๓.๒ กรณีของการวางพิเศษ

โดยทั่วไปแล้วการที่จะตั้งการวางพิเศษให้มีกำไรหรือมีรายได้มากที่สุด อาจมีวิธีปฏิบัติได้ ๒ ประการคือ

ประการที่หนึ่ง กำหนดอัตราการวางให้สูงกว่าต้นทุนเต็ม แต่โดยมากอัตราการวางพิเศษที่กำหนดขึ้นจะสูงกว่าต้นทุนผันแปรเท่านั้น การที่จะกำหนดอัตราการวางเพื่อที่จะให้มีกำไรสุทธิก็ต้องตั้งการวางให้สูงกว่าต้นทุนเต็ม (Full Cost) แต่การที่จะสามารถตั้งการวางพิเศษให้สูงได้มากเท่าใดมักจะขึ้นอยู่กับว่า อัตราการวางปกติของสินค้านั้นในการขนส่งระยะทางเท่าไรอยู่ในระดับใด เพราะโดยหลักทั่ว ๆ ไปการวางพิเศษจะต่ำกว่าการวางปกติ นอกจากนั้นการจะตั้งการวางพิเศษจะต้องพิจารณาอัตราของคู่แข่งขึ้นควรวามีอยู่อย่างไร เพราะจะตั้งการวางพิเศษให้สูงกว่าอาจจะทำไม่ได้ ในบางกรณีจะต้องกำหนดให้ต่ำกว่าพอสมควร เพราะการขนส่งทางรถไฟอาจมีค่าใช้จ่ายรายการอื่นนอกเหนือจากการวางแท้ ๆ เช่น ค่าขนส่งต่อเนืองที่ปลายทางซึ่งผู้ขนส่งต้องเสียอยู่ด้วย เมื่อการวางถูกจำกัดโดยสาเหตุดังกล่าวมาแล้ว ก็จะต้องหันมาพิจารณาทางคานลดรายจ่ายหรือต้นทุนในการขนส่งเฉพาะรายต่อไป

ประการที่สอง การพยายามลดต้นทุนหรือค่าใช้จ่าย ในการทำสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้านั้น ส่วนมากจะทำสัญญาว่าจ้างให้ขนส่งสินค้าจำนวนที่แน่นอน ในระยะ

เวลาเท่าใดเป็นต้น เป็นหน้าที่ของฝ่ายการพาณิชย์ที่จะวางแผนการเดินรถในขั้นต้นว่าในการรับจ้างขนส่งสินค้าจำนวนตันตามสัญญาจะต้องใช้รถกี่คัน ใช้รถจักรกี่คัน มีพนักงานประจำรถกี่คน จะให้เดินได้ ๑ เที่ยวภายในกี่วัน หรือเดินอาทิตย์ละกี่วันเป็นต้น เพราะถ้าการวางแผนการเดินรถกระทำอย่างมีประสิทธิภาพ ก็จะทำให้ลดต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายได้มาก เพราะการหมุนเวียนใช้รถได้ก็จะทำให้ลดค่าใช้จ่ายได้มาก

ดังนั้นปัญหาที่ว่า อัตราการวางควรวอยู่ในระดับใด จึงจะทำให้มีรายได้มากที่สุดนั้น คงจะตอบได้ในเบื้องต้นแล้วว่า การวางที่เหมาะสมที่สุดควรวจะทำให้มีการขนส่งมากที่สุด ทั้งนี้เพราะธุรกิจรถไฟเป็นธุรกิจที่มีต้นทุนประจำสูง การขนส่งสินค้ามีมากเท่าใดก็จะช่วยเพิ่มรายได้ไปชดเชยค่าใช้จ่ายประจำนี้ อย่างไรก็ตามในด้านของการขนส่งโดยใช้การวางพิเศษ เมื่อสามารถคำนวณต้นทุนเฉพาะรายได้แล้ว และได้ทราบต้นทุนยังแปรระยะยาวแน่นอนอันจะเป็นพื้นฐานในการตอรองกับลูกค้าในขั้นสุดท้ายแล้ว อัตราการวางที่ดีที่สุดขึ้นอยู่กับ การตอรองราคาโดยอาศัยปริมาณการขนส่งตอบ สภาวะการแข่งขันที่เกี่ยวข้องของความเชื่อถือในคุณภาพของบริการที่จะจัดให้ ฯลฯ ที่จะทำให้ลูกค้าตกลงในควรวานั้น

มีข้อความสังเกตประการหนึ่งคือ ความถูกต้องสมบูรณ์และแม่นยำในการคำนวณต้นทุนของการขนส่งแต่ละรายจะมีความสำคัญมากในการกำหนดอัตราควรวพิเศษแต่ละราย เพราะหากคำนวณผิดพลาดไปในทางที่สูง โอกาสที่การรถไฟ ฯ จะไม่ได้อะไรคืนก็จะมีมาก หากพลาดไปในทางต่ำ โอกาสที่การรถไฟ ฯ จะเข้าไปรับจ้างขนส่งสินค้าโดยไม่ได้กำไรหรือแม้กระทั่งขาดทุนก็จะเกิดขึ้น

๔.๕ รายได้หลักของการรถไฟ ฯ ที่ได้รับจากสินค้าเฉพาะประเภท

ตามที่ได้ทราบกันแล้วว่า การรถไฟ ฯ ได้จัดประเภทสินค้าชนิดเหมือนกันทั้งหมดที่จะทำการรับจ้างขนส่งไว้ทั้งหมดด้วยกัน ๕ ประเภทคือประเภท ๒, ๓, ๔, ๕ และ ๖ รายละเอียดสินค้าแต่ละประเภทดูได้จากบทที่ ๒) เพื่อความสะดวกในการกำหนดอัตราควรว นอกจากนี้อาจได้ทราบว่าในการจัดประเภทสินค้าดังกล่าว การรถไฟ ฯ ยึดหลักความสามารถในการรับภาระควรวเป็นส่วนใหญ่ กล่าวคือสินค้าที่มีราคาสูงจะถูกจัดให้อยู่ในประเภทที่เสียควรวสูง ไม่ได้จัดประเภทสินค้าโดยยึดต้นทุนเป็นหลักใหญ่ทั้งหมด แต่ดู

จากความสามารถในการรับภาระการวางใต้สูงเพียงใด สิ้นค้าที่มีราคาสูงก็สามารถจะว่า
 จ้างขนในอัตราที่สูงได้ เมื่อเป็นเช่นนี้สินค้าประเภทที่มีราคาสูงก็ย่อมจะเป็นสินค้าที่ทำรายได้
 ให้แก่กิจการรถไฟ ๗ ได้มากที่สุด เพราะการรถไฟ ๗ สามารถที่จะเก็บค่าธรรมเนียมในอัตรา
 ที่สูงได้

ในการที่จะแสดงให้เห็นว่าสินค้าประเภทใดเป็นสินค้าที่ทำรายได้ให้แก่รถไฟ
 มากที่สุดจนเรียกได้ว่าเป็นสินค้าที่ทำรายได้หลักให้แก่กิจการรถไฟนั้น เราจะพิจารณา
 จากพวกสินค้าประเภทเหมากัน (Carload) เพียงอย่างเดียว เนื่องจากปริมาณการขนส่ง
 สินค้าทั้งสิ้นของการรถไฟ ๗ นั้น ส่วนใหญ่จะเป็นประเภทเหมากัน นั่นคือปริมาณการขนส่งสิน
 ค้าทั้งหมดของการรถไฟ ๗ ๑๐๐ % จะเป็นการขนส่งสินค้าประเภทเหมากันเสียประมาณ
 ๕๐ % - ๕๕ % นอกนั้นก็ ๕ - ๑๐ % จะเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าหว่าต (Less-
 Than-Carload) ดังตัวเลขที่แสดงให้ดูดังต่อไปนี้ (ตารางที่ ๒๐)

ปีงบประมาณ (พ.ศ.)	เหมากัน		หว่าต		รวม (พันตัน)
	(พันตัน)	(ร้อยละ)	(พันตัน)	(ร้อยละ)	
๒๕๑๓	๔๖๕๕	๕๒	๔๓๒	๘	๕๐๘๗
๒๕๑๔	๔๖๗๗	๕๒	๓๕๖	๘	๕๐๓๓
๒๕๑๕	๔๕๔๗	๕๓	๓๖๗	๗	๕๙๑๔
๒๕๑๖	๔๗๐๒	๕๔	๓๑๘	๖	๕๐๒๐
๒๕๑๗	๔๕๓๕	๕๔	๒๘๒	๖	๕๑๑๗
๒๕๑๘	๔๘๑๘	๕๕	๒๓๔	๕	๕๐๕๒
๒๕๑๙	๕๑๕๖	๕๖	๑๕๕	๔	๕๓๑๑

ในจำนวนประเภทสินค้าทั้ง ๕ ชนิด สินค้าประเภทที่ ๔ อันได้แก่พวก น้ำมัน (ไม่
 ทุกชนิด) ปูนซีเมนต์ ขาว แร่ เป็นต้น จะทำรายได้ให้แก่รถไฟมากที่สุด เนื่องจากสิน
 ค้าดังกล่าวเหล่านี้เป็นสินค้าที่มีราคาสูงพอสมควร และเป็นสินค้าที่จำเป็นต้องใช้ในการ
 อุปโภคบริโภคแทบทั้งสิ้น ซึ่งในการขนส่งแต่ละครั้งจะเป็นการขนส่งเป็นจำนวนมากจึงเป็น
 การขนส่งประเภทเหมากันและเหมาะขนบทั้งนั้น และแน่นอนอุปสงค์ย่อมต้องมีมากในสินค้า

ประเภท ๔ นี้มีมาก และนับได้ว่าเป็นรายได้หลักของการรถไฟ ดังจะเห็นได้จากตัวเลขปริมาณการขนส่งและรายได้จากสินค้าหลักข้างล่างต่อไปนี้

ตารางที่ ๒๑

ปริมาณการขนส่งและรายได้จากสินค้าหลัก

(ประเภทเหมาตัน)

ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๑๖

สินค้า	ปริมาณการขนส่ง (พันตัน)	รายได้ (พันบาท)	ร้อยละ (รายได้)	เฉลี่ยระยะทาง ขนส่งต่อตัน
ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๑๒๔๔	๕๗๔๘๓	๒๘.๔	๔๘๖
ปูนซีเมนต์	๘๕๕	๓๘๒๔๐	๑๑.๘	๒๖๔
ขงไม้แปรรูป	๒๕๕	๒๒๘๒๘	๖.๘	๕๘๓
ผลิตภัณฑ์เซรามิก	๒๗๒	๒๒๖๖๓	๖.๗	๖๐๔
ข้าวโพด	๑๓๒	๑๐๖๗๘	๓.๒	๖๔๖
แร่ฟลูออไรด์สปาร์	๑๐๒	๑๐๔๒๓	๓.๑	๗๑๗
ปูนเม็ดและหินขาว	๕๕๕	๘๗๐๓	๒.๘	๑๐๘
ยาง	๕๕	๓๕๖๑	๑.๑	๔๘๘
ยิบซัม	๗๖	๓๓๘๒	๑.๑	๒๓๑
ปุย	๖๖	๓๒๒๑	๑.๐	๓๐๓
ปอ	๒๘	๒๐๖๕	๐.๖	๕๑๑

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๒๑ (ต่อ)

สินค้า	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๑๗			เฉลี่ยระยะทาง ขนส่งตกตัน
	ปริมาณการขนส่ง (พันตัน)	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ (รายได้)	
ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๘๗๐	๗๖๒.๒๓	๒๒.๕	๕๕๓
ผลิตภัณฑ์ทอ	๕๒๔	๓๘๖.๓๐	๑๑.๔	๖๗๖
ปูนซีเมนต์	๘๘๓	๓๕๗.๘๓	๑๐.๕	๒๓๕
ซุง ไมแปรรูป	๒๘๕	๒๖๒.๗๓	๗.๗	๖๐๕
ข้าวโพด	๒๑๓	๑๕๕.๑๑	๔.๗	๕๕๔
แรฟลูออรัสปาร์	๑๐๓	๑๐๖.๕๒	๓.๑	๗๓๕
ปูนเม็ดและดินขาว	๕๕๓	๑๐๔๐.๕	๕.๑	๑๑๑
ยิบซั่ม	๑๕๒	๗๖.๔๕	๒.๓	๒๖๑
ยาง	๗๕	๔๖.๑๕	๑.๔	๔๗๑
ปุ๋ย	๕๕	๓๖.๖๕	๑.๑	๕๓๓
ปอ	๕๖	๓๖.๐๖	๑.๑	๓๕๓

ปีงบประมาณ ๒๕๑๘

ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๘๖๘	๘๗๒.๗๒	๒๓.๐	๕๑๐
ผลิตภัณฑ์ทอ	๕๓๓	๔๘๖.๐๖	๑๒.๘	๗๖๕
ปูนซีเมนต์	๘๕๒	๔๐๕.๘๕	๑๐.๘	๒๕๓
ซุง ไมแปรรูป	๒๘๐	๓๐๓.๕๓	๘.๐	๖๐๕
ข้าวโพด	๑๓๖	๑๓๗.๗๗	๓.๖	๗๐๕
ปูนเม็ดและดินขาว	๕๘๒	๑๒๔.๑๓	๓.๓	๑๑๐
แรฟลูออรัสปาร์	๗๘	๗๐.๘๕	๒.๑	๗๕๕
ยิบซั่ม	๑๑๕	๖๕.๒๕	๑.๗	๒๖๘
ปุ๋ย	๖๐	๔๔.๔๑	๑.๒	๔๗๕
ยาง	๕๒	๓๗.๗๒	๑.๐	๕๐๘
ปอ	๒๓	๑๖.๖๒	๐.๔	๕๕๘

ตารางที่ ๒๑ (ต่อ)

ปีงบประมาณ ๒๕๑๕

สินค้า	ปริมาณการขนส่ง (พันตัน)	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ (รายได้)	เฉลี่ยระยะทาง ขนส่งต่อตัน
ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๕๘๒	๗๕๘๓๕	๑๖.๕	๕๖๘
ผลิตภัณฑ์ข้าว	๔๓๐	๖๕๖๒๘	๑๓.๖	๗๕๗
ปูนซีเมนต์	๑๐๒๖	๘๘๕๕๕	๑๐.๑	๒๐๓
ขง ไมแปรรูป	๓๑๖	๔๓๓๓๖	๙.๐	๕๘๓
ชาวโศค	๑๕๐	๒๘๒๗๕	๕.๘	๘๓๑
ปูนเม็ดและหินขาว	๔๔๗	๑๒๖๘๖	๒.๖	๑๑๗
แรฟลูออรัสปาร์	๔๕	๖๒๒๒	๑.๓	๗๕๓
ยิบซั่ม	๘๔	๕๑๐๘	๑.๑	๒๒๒๒
ยาง	๖๓	๕๑๑๑	๑.๑	๔๓๗
ปุ๋ย	๓๗	๓๖๒๑	๐.๘	๕๐๘
ปอ	๑๕	๑๘๔๔	๐.๔	๔๕๗

จากตารางแสดงรายได้หลักของสินค้าดังกล่าวจะเห็นว่า รายได้หลักของสินค้าใดก็ตามรายได้ประเภทเดียวกันจากการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปูนซีเมนต์ ขง ไมต่าง ๆ เป็นต้น อย่างเช่นในปีงบประมาณ ๒๕๑๕ ร้อยละ ๑๖.๕ ของรายได้จากสินค้าเหล่านี้เป็นรายได้จากการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมัน (สินค้าประเภท ๓ และ ๔) ร้อยละ ๑๓.๖ เป็นรายได้จากการขนส่งผลิตภัณฑ์ข้าว (ประเภท ๔) ร้อยละ ๑๐.๑ จากการขนส่งปูนซีเมนต์ (ประเภท ๔) และร้อยละ ๙ และ ๕.๘ ของรายได้จากสินค้าเหล่านี้เป็นรายได้จากการขนส่งไมต่าง ๆ (ประเภท ๓) และชาวโศค (ประเภท ๔) เป็นต้น อันจะเห็นว่าสินค้าต่าง ๆ ที่ทำรายได้ให้แก่การรถไฟฯ มากหรือเป็นรายได้หลักของการขนส่งสินค้า เป็นสินค้าที่จัดอยู่ในสินค้าประเภท ๔ (ดูรายละเอียดจากบทที่ ๒) และเป็นสินค้าที่ทำรายได้มากทุกปีไม่เฉพาะแต่ปีงบประมาณ ๒๕๑๕ เท่านั้น ในปีงบประมาณ ๒๕๑๖ - ๒๕๑๘ ก็เช่นเดียวกัน ดังตัวเลขที่ยกมา-

กล่าวให้เห็นแล้วข้างต้นนี้ ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าสินค้าประเภท ๔ เป็นสินค้าที่ทำรายได้ให้แก่
การรถไฟมากที่สุด จะคิดเป็นร้อยละ ๔๕ - ๕๐ ของรายได้จากการขนส่งสินค้าประเภท
เหมาคันของการรถไฟ ฯ



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย