



โครงสร้างค่าภาระ

๒.๑ ส่วนเรียว (Tapering)

๒.๑.๑ ความหมายของ "ส่วนเรียว" ในแง่ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

เป็นการยากที่จะอธิบายความหมายของคำว่า "ส่วนเรียว" โดยปกติทั่วไป คำว่าส่วนเรียวหรือรูปเรียวก็หมายถึงรูปหรือวัตถุที่ปลายข้างหนึ่งกว้างหรือใหญ่ และค่อย ๆ เล็กลงมาหาปลายอีกข้างหนึ่ง อย่างเช่นกรวยที่ใช้กรอกของเหลว เช่น น้ำ หรือน้ำมัน ส่วนเรียวของอัตราค่าภาระก็สามารถจะอธิบายหรือนำมาเปรียบเทียบกับลักษณะของกรวยได้เช่นเดียวกัน โดยถือเอาส่วนกว้างที่สุดหรือปากกรวยเป็นจุดเริ่มต้นซึ่งเปรียบเสมือนเป็นจุดที่รถไฟออกเดินทาง ในการที่รถไฟเดินทางนั้นจะมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นจำนวนหนึ่ง ค่าใช้จ่ายจำนวนนี้จะประกอบด้วยค่าใช้จ่ายสองประเภท ประเภทหนึ่งจะเป็นค่าใช้จ่ายโดยตรง หรือที่เรียกว่าต้นทุนผันแปร (Variable Cost) ซึ่งจะผันแปรตามระยะทาง เวลาหรือการใช้งาน ส่วนค่าใช้จ่ายอีกประเภทหนึ่งคือ ค่าใช้จ่ายทางอ้อม ซึ่งส่วนหนึ่งก็คือค่าใช้จ่ายประจำ (Fixed Cost) ค่าใช้จ่ายประเภทนี้จะไม่ผันแปรตามระยะทาง เวลาหรือการใช้งาน แต่จะเกิดขึ้นประจำไม่ว่าจะมีการเดินรถขนส่งหรือไม่เดินรถก็จำเป็นต้องจ่ายค่าใช้จ่ายประเภทนี้ และจะต้องมีค่าใช้จ่ายประเภทนี้เกิดขึ้นในจำนวนเท่ากัน ไม่ว่าจะเป็นการเดินรถ ๑๐๐ กม. ๒๐๐ กม. หรือมากกว่านี้ ส่วนค่าใช้จ่ายผันแปรจะเกิดขึ้นมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับระยะทางที่ทำการขนส่งและค่าใช้จ่ายประจำ (Fixed Cost) นี้เองที่ทำให้เกิดส่วนเรียวในโครงสร้างของค่าภาระของการดำเนินงานรถไฟ

ค่าใช้จ่ายประจำรวมทั้งหมคในการดำเนินงานจะคงที่ ไม่เปลี่ยนแปลง
เพิ่มหรือลด แต่ค่าใช้จ่ายประจำต่อหน่วย หรือต่อ กม. จะไม่เท่ากัน ยิ่งเดินทางใน
ระยะยิ่งไกลออกไป ต้นทุนประจำต่อ กม. จะลดต่ำลง เนื่องจากจำนวนรวมคงที่
แต่เมื่อหารด้วย ๒๐๐ กม. ต้นทุนประจำต่อ กม. จะต่ำกว่าเมื่อหารด้วยระยะทาง
๑๐๐ กม.

เพื่อที่จะได้ให้เข้าใจถึงข้อสรุปและคำว่าส่วนเรียวดีขึ้น ควรจะดูจากตัว
เลขประกอบดังนี้

$$\begin{aligned} \text{สมมติว่า } \text{ต้นทุนผันแปร/กม.} &= ๑๐ \text{ บาท} \\ \text{ต้นทุนประจำ} &= ๒,๐๐๐ \text{ บาท} \end{aligned}$$

ในกรณีที่เกิดรถขนส่ง ๑๐๐ กม. ต้นทุนต่อหน่วยสามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ต้นทุนทั้งหมด(ต้นทุนรวม)/กม.} &= \text{ต้นทุนผันแปร/กม.} + \text{ต้นทุนประจำ/กม.} \\ &= ๑๐๐(๑๐)/๑๐๐ + ๒,๐๐๐/๑๐๐ \\ &= ๑๐ + ๒๐ \\ &= ๓๐ \text{ บาท/กม.} \end{aligned}$$

ในกรณีที่เกิดรถขนส่ง ๒๐๐ กม. ต้นทุนต่อ กม. สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ต้นทุนรวม/กม.} &= ๒๐๐(๑๐)/๒๐๐ + ๒,๐๐๐/๒๐๐ \\ &= ๑๐ + ๑๐ \\ &= ๒๐ \text{ บาท/กม.} \end{aligned}$$

จากทั้งสองกรณีที่ยกตัวอย่างมาแล้วดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า ไม่ว่าจะ
เป็นการเดินทางในระยะทาง ๑๐๐ กม. หรือ ๒๐๐ กม. ต้นทุน (ค่าใช้จ่าย) ผันแปร
ต่อ กม. จะเท่ากันถึง กม. ละ ๑๐ บาท แต่ค่าใช้จ่ายผันแปรรวมจะไม่เท่ากัน ถ้า
เป็นกรณีเดินทางในระยะทาง ๑๐๐ กม. ค่าใช้จ่ายผันแปรรวมจะเท่ากับ $๑๐๐ + ๑๐ =$
 $๑,๐๐๐$ บาท แต่การเดินทางในระยะทาง ๒๐๐ กม. ค่าใช้จ่ายผันแปรรวมจะเท่ากับ
 $๒๐๐ + ๑๐ = ๒,๐๐๐$ บาท

ส่วนค่าใช้จ่ายประจำนั้นไม่ว่าจะเดินรถระยะทาง ๑๐๐ กม. หรือ ๒๐๐ กม. ค่าใช้จ่ายประจำรวมจะเท่ากับ ๒,๐๐๐ บาท ทั้งสองกรณี แต่ค่าใช้จ่ายประจำต่อ กม. ในกรณีเดินรถในระยะเวลาทาง ๑๐๐ กม. จะสูงกว่าระยะเวลาทาง ๒๐๐ กม. คือ กม. ละ ๒๐ บาท และ กม. ละ ๑๐ บาท ตามลำดับ

เมื่อหันมาพิจารณาต้นทุนรวมของทั้งสองกรณี โดยปกติแล้วถ้าพิจารณาโดยผิวเผิน การเดินรถในระยะเวลาทาง ๒๐๐ กม. ควรจะมีค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนเป็น ๒ เท่าของการเดินรถในระยะเวลา ๑๐๐ กม. แต่ที่จริงไม่เป็นเช่นนั้น เพราะจะเห็นว่าค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนต่อ กม. ของการเดินรถระยะทาง ๒๐๐ กม. กลับต่ำกว่าต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายต่อ กม. ของการเดินรถระยะทาง ๑๐๐ กม. ซึ่งจากตัวอย่างดังกล่าวนี้เองที่เราเรียกว่าเกิดจากส่วนเรียวของอัตราค่าภาระ (Tapering) อันจะทำให้การเดินรถในระยะไกลมีค่าใช้จ่ายต่อ กม. ลดน้อยลง (ยิ่งไกลยิ่งลดลง) นั่นคือค่าใช้จ่ายจะเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง เพราะต้นทุนประจำจะถูกเฉลี่ยโดยระยะทางที่ไกลขึ้นหรือมากขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยของต้นทุนประจำต่ำลง

เพื่อจะให้เกิดความเข้าใจในคำว่าส่วนเรียวมากขึ้น จะขอยกตัวอย่างประกอบอีกสักเล็กน้อย อย่างเช่นรถไฟรับขนส่งคนโดยสารคนหนึ่งซึ่งเดินทาง ๑๐๐ กม. กับอีกคนหนึ่งเดินทาง ๓๐๐ กม. การรถไฟ ฯ ก็ปฏิบัติต่อคนโดยสาร ๒ คนนั้นเหมือนกัน พนักงานขายตั๋วก็คนเดียวกัน ขายตั๋วครั้งเดียวเหมือนกัน ใช้น้ำบริการต่าง ๆ ที่สถานีรถไฟเท่า ๆ กัน เป็นต้น ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่สถานีรถไฟนี้จะเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ซึ่งเกิดขึ้นเท่ากัน แต่เมื่อนำมาเฉลี่ยต่อ กม. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางในระยะ ๓๐๐ กม. จะต่ำกว่า (โดยเทียบระยะเวลาและค่าโดยสารเฉลี่ย) หรือพูดอีกนัยหนึ่งได้ว่า ค่าใช้จ่าย (ต้นทุน) ต่อ กม. จะต่ำกว่านั่นเอง

สำหรับตารางก็เช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นการเดินรถขนส่งในระยะเวลา ๑๐๐ กม. หรือ ๓๐๐ กม. ค่าใช้จ่ายเช่นค่าออกไปกำกับสินค้า, ค่าจัดขบวนรถสินค้า, ค่าสับเปลี่ยนรถ การให้ความสะดวกในด้านอื่น ๆ จะเท่ากัน ดังนั้นเมื่อกำหนดค่าค่าใช้จ่าย (ต้นทุน) ต่อหน่วย หรือต่อ กม. แล้วจะเห็นได้ว่า ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนต่อ กม.

ของการเดินรถในระยะทาง ๓๐๐ กม. จะต่ำกว่าการเดินรถในระยะทาง ๑๐๐ กม.

๒.๑.๒ การตั้งค่าภาระให้มีส่วนเรี่ยวเพื่อสัมพันธ์กับต้นทุน

หลักโดยทั่วไปในการกำหนดอัตราค่าภาระ ควรจะเหมือนกับการตั้งราคาขายของ สินค้า นั่นคือ คำนวณหาต้นทุนสำหรับสินค้าชนิดนั้น แล้วบวกกำไรที่ต้องการเข้าไปหรือที่เรียกว่า Mark up กำไรที่จะบวกเพิ่มขึ้นเท่าไรนั้นก็ตองนำราคาของคู่แข่งเข้ามาพิจารณาด้วย เพราะราคาควรจะใกล้เคียงกัน มิฉะนั้นจะทำให้ลูกค้าหันไปใช้บริการของคู่แข่ง

การกำหนดค่าระวางของการรถไฟ ฯ ก็เช่นเดียวกัน ที่จริงควรจะคำนวณหาต้นทุนในการเดินรถ แล้วบวกกำไรที่ต้องการเพิ่มจากต้นทุนก็จะได้อัตราค่าระวางที่ทำให้กิจการมีกำไรในการดำเนินงาน แต่เหตุการณ์ไม่เป็นไปเช่นนี้ เนื่องจากในการประกอบกิจการเดินรถของการรถไฟ ฯ มีต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายสูงกว่าธุรกิจที่ประกอบการขนส่งประเภทอื่น ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ ๑ เรื่องลักษณะพิเศษของกิจการรถไฟ ฯ กิจการรถไฟ ฯ เป็นกิจการที่มีการลงทุนสูง และต้องลงทุนเองทุกอย่าง และที่เสียเปรียบอย่างมากก็ได้แก่เรื่องทาง (ราง) ที่กิจการรถไฟ ฯ ต้องเสียค่าใช้จ่ายสร้างเอง และยังคงมีการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเอง ซึ่งค่าใช้จ่ายทางด้านนี้จะสูงมาก อันเป็นเหตุให้มีต้นทุนในการดำเนินงานหรือมีค่าใช้จ่ายสูง ดังนั้นถ้ากิจการรถไฟ ฯ จะกำหนดอัตราค่าระวางโดยคำนวณจากต้นทุนแล้วบวกด้วยกำไรที่ต้องการเข้าไปก็จะทำให้ค่าระวางของกิจการรถไฟ ฯ สูงกว่าคู่แข่งอย่างมาก ลูกค้าจะหันไปใช้บริการด้านอื่น เช่น ทางรถยนต์หมด

เมื่อเป็นเช่นนี้จึงจำเป็นต้องอยู่เองที่อัตราค่าระวางที่กำหนดขึ้นไม่อาจจะให้สัมพันธ์กับต้นทุนที่แท้จริงได้เสมอไปทุกกรณี ยิ่งไปกว่านั้นค่าระวางที่ตั้งขึ้นยังต่ำกว่าต้นทุนด้วยซ้ำ อันจะเห็นได้จากตัวเลขที่ทางกิจการรถไฟ ฯ ได้เสนอขอเพิ่มค่าระวางไปยังกระทรวงคมนาคมเมื่อปี ๒๕๑๘ เปรียบเทียบกับต้นทุนรวมหรือค่าใช้จ่ายรวม ดังนี้

ตารางที่ ๕ อัตราการวางเหมาหลัง ของสินค้าประเภท ๔ ที่เสนอขอเพิ่มเปรียบเทียบกับต้นทุนทำ การรวม

การวางที่ กม.	การวางปัจจุบันต่อตัน	การวางตามต้นทุนทำ การรวมต่อตัน
๑๐๐	๒๗.๕๐ บาท	๓๐.๐๐ บาท
๒๐๐	๔๗.๕๐ "	๕๖.๐๐ "
๔๐๐	๗๒.๕๐ "	๑๐๒.๐๐ "
๖๐๐	๙๒.๕๐ "	๑๔๔.๐๐ "
๘๐๐	๑๑๐.๕๐ "	๑๘๔.๐๐ "
๑,๐๐๐	๑๒๘.๕๐ "	๒๒๔.๐๐ "

จะเห็นได้ว่าถึงแม้ว่าจะขอเพิ่มการวางแล้วก็ตาม การวางในปัจจุบันก็ยังคงต่ำกว่าต้นทุนทำ การรวมมากโดยเฉพาะในระยะไกล ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้กิจการรถไฟต้องประสบการขาดทุนอยู่หลายปีที่ผ่านมา

อาจจะมีส่วนสงสัยว่าในเมื่อการรับจ้างขนของประเภทที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ต้องประสบการขาดทุน เหตุใดกิจการรถไฟจึงยังดำเนินงานในค่านี้อยู่ เหตุนี้ยังดำเนินการอยู่ก็เพื่อที่จะมีกำไรส่วนหนึ่งที่เรียกว่ากำไรแปรได้ (การวางส่วนที่เกินต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายผันแปร) ไปชดเชยต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายประจำ ซึ่งจำเป็นจะต้องเสียถึงแม้จะไม่มีการเดินรถเลย ซึ่งกำไรแปรได้นี้เราอาจจะเรียกอีกชื่อหนึ่งว่าคือส่วนชดเชยค่าใช้จ่ายประจำ (Contribution to Jimd Cost)

อย่างไรก็ตามถึงแม้ในการกำหนดการวางจะไม่ได้อาศัยต้นทุนรวมเป็นพื้นฐานได้ในทุกกรณี แต่การกำหนดการวางก็ยังใช้หลักเกณฑ์ของส่วนเรี่ยวของต้นทุนนั้นคือยิ่งขนส่งในระยะไกลออกไปการวางต่อหน่วยจะต่ำลงเพราะเราได้ทราบมาแล้วว่ายิ่งไกลออกไปต้นทุนประจำต่อ กม. จะต่ำลง ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๑๐ อัตราการวางสินค้าเหมาหลัง

หน่วย : สตางค์ต่อ ๑ กม.

ประเภท ระยะทาง กม.	๒	๓	๔	๕	๖
๑ - ๑๐๐	๓๘	๓๕	๒๘	๒๕	๒๔
๑๐๑-๒๐๐	๓๑	๒๙	๒๓	๒๐.๕	๑๙.๕
๒๐๑-๔๐๐	๒๕	๒๓	๑๘.๕	๑๖.๕	๑๕.๕
๔๐๑-๖๐๐	๑๙.๕	๑๘	๑๔.๕	๑๓	๑๒.๕
๖๐๑ ขึ้นไป	๑๙	๑๗.๕	๑๔.๐	๑๒.๕	๑๒

จากตารางข้างต้นนี้จะเห็นได้ว่า ยิ่งขนส่งในระยะไกลออกไปค่าระวางต่อ กม. จะยิ่งต่ำลง เช่น ที่ระยะทาง ๑ - ๑๑ กม. จะเท่ากับ ๓๘ สต./กม. ที่ ๑๐๑ - ๒๐๐ จะลดลงเป็น ๓๑ สต./กม. และจะลดลงไปเช่นนี้เรื่อยๆ ไปตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น

๒.๑.๓ ข้อได้เปรียบของรถไฟในการขนส่งระยะไกล เพราะค่าใช้จ่ายต่อหน่วยจะต่ำลง

ตามที่ได้อธิบายแล้ว ค่าใช้จ่ายจะประกอบด้วยค่าใช้จ่าย ๒ ประเภท ประเภทหนึ่ง คือ ค่าใช้จ่ายผันแปร อีกประการหนึ่ง คือ ค่าใช้จ่ายประจำ ค่าใช้จ่ายผันแปรต่อ กม. จะเท่ากันตลอด ไม่ว่าจะเดินรถในระยะทางกี่กิโลเมตร ดังนั้นถ้าวิ่งระยะไกลค่าใช้จ่ายผันแปรก็จะมาก แต่ถ้าวิ่งระยะไกลค่าใช้จ่ายผันแปรก็จะน้อยด้วย (เนื่องจากระยะทางที่จะนำไปคูณค่าใช้จ่ายต่อ กม. น้อย)

ส่วนค่าใช้จ่ายประจำจำนวนรวมจะเท่ากันไม่ว่าจะเดินรถในระยะทางไกลหรือใกล้ เช่น เดินรถในระยะทาง ๔๐๐ กม. มีค่าใช้จ่ายประจำเกิดขึ้นเท่ากับ

๒,๐๐๐ บาท ถ้าเดินรถในระยะทาง ๑,๕๐๐ กม. ค่าใช้จ่ายประจำก็จะเกิดขึ้นเท่ากับ ๒,๐๐๐ บาทเท่ากัน เมื่อเป็นเช่นนี้ ถ้าวิ่งในระยะไกลค่าใช้จ่ายต่อหน่วย (ค่าใช้จ่ายประจำจะถูกเฉลี่ยด้วยระยะทางทำให้ต้นทุน ค่าใช้จ่ายประจำต่อหน่วยจะต่ำกว่า ค่าใช้จ่ายประจำ/กม. ในระยะทางที่ไกลกว่า จากตัวเลขที่สมมติข้างต้นนี้ค่าใช้จ่ายประจำ/กม. ที่ ๕๐๐ กม. = $2,000/500 = ๒.๕๐$ บาท ส่วนค่าใช้จ่ายประจำต่อ กม. ที่ระยะทาง ๑๕๐ = กม. จะ $2,000/150 = ๑๓.๓๓$ บาท

เมื่อได้ทราบลักษณะเฉพาะของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทแล้ว ที่นี้จะหันมาพิจารณาว่าเหตุใดรถไฟจึงได้เปรียบคู่แข่ง (การขนส่งทางรถยนต์) ในการขนส่งระยะไกล ประการแรกตามที่ได้อธิบายมาแล้วเมื่อเดินรถในระยะไกล ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยจะต่ำลง ตามที่ได้ยกตัวอย่างให้ดูแล้วข้างต้น แต่อาจจะมีผู้แย้งว่าการขนส่งทางรถยนต์ก็น่าจะเป็นเช่นนี้ คือ ยิ่งขนส่งทางไกลค่าใช้จ่ายต่อหน่วยจะต่ำลง ซึ่งก็มีส่วนถูก แต่ถ้าจะพิจารณาคงประกอบของค่าใช้จ่ายของการขนส่งทางรถยนต์แล้ว สัดส่วนของค่าใช้จ่ายผันแปรต่อค่าใช้จ่ายประจำของรถยนต์ต่างกับของรถไฟ กล่าวคือค่าใช้จ่ายผันแปรของรถยนต์มีอัตราส่วนต่อค่าใช้จ่ายประจำสูงกว่าของรถไฟมาก เมื่อเป็นเช่นนี้การขนส่งในระยะทางไกลของรถยนต์ก็จะมีค่าใช้จ่ายสูง เนื่องจากค่าใช้จ่ายประจำจะเป็นจำนวนน้อย เมื่อนำมาเฉลี่ยต่อ กม. จะไม่มีผลทำให้ค่าใช้จ่ายรวมต่อหน่วยเปลี่ยนแปลงมากนัก เมื่อเป็นเช่นนี้ยิ่งขนส่งในระยะไกลค่าใช้จ่ายรวมต่อ กม. ของการขนส่งทางรถยนต์จะมากกว่าการขนส่งทางรถไฟ เพราะค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของการขนส่งทางรถไฟจะเป็นค่าใช้จ่ายประจำอันจะถูกเฉลี่ยด้วยระยะทางทำให้ค่าใช้จ่ายต่ำกว่า และค่าใช้จ่ายรวมต่อหน่วยก็จะต่ำกว่ารถยนต์ ซึ่งเมื่อมีค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายผันแปร ค่าใช้จ่ายรวมต่อหน่วยก็ย่อมจะสูงตามไปด้วย

๒.๒ ประเภทของการวาง

ก่อนที่จะทราบถึงวิธีการกำหนดการวาง เราควรจะได้ทราบเสียก่อนว่า การวางมีกี่ประเภท การวางโดยทั่วไป แบ่งเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ ๒ ประเภท คือ

๒.๒.๑ การวางปกติ คือ การวางที่ประกาศให้ประชาชนทราบเป็นทางการ กำหนดแน่นอนตายตัวลงไปว่า ถ้าจะจ้างขนส่งสินค้าชนิดนั้นในระยะทางกม. จะต้องเสียการวางเท่าไร โดยทางการรถไฟ ฯ จะพิมพ์ออกมาเป็นสมุดอัตราสินค้า

สำหรับการวางปกติจะกำหนดขึ้น สำหรับการรับจ้างขนส่งสินค้าประเภทหีบห่อวัตถุ และการรับจ้างขนส่งสินค้าประเภทเหมาคันหรือเหมาหลัง และแยกเป็นสำหรับสินค้าแต่ละประเภทหรือชั้น (Class) ตามระยะทางต่าง ๆ กัน เช่น

ตารางที่ ๑๑ อัตราการวางสินค้าคิดเป็นตารางกิโล ๑๐๐ กิโลเมตร

ระยะทาง กิโลเมตร	บรรทุกเหมาหลัง				
	ประเภท ๒	ประเภท ๓	ประเภท ๔	ประเภท ๕	ประเภท ๖
๑-๓๐	๑๑๔	๑๐๕	๘๔	๗๕	๗๒
๓๑-๓๕	๑๓๓	๑๒๓	๘๘	๘๘	๘๕
๓๖-๔๐	๑๕๒	๑๔๐	๑๑๒	๑๐๐	๙๖
๔๑-๔๕	๑๗๑	๑๕๘	๑๒๖	๑๑๓	๑๐๘
๔๖-๕๐	๑๙๐	๑๗๕	๑๔๐	๑๒๕	๑๒๐

ตารางที่ ๑๒

อัตราค่าระวางบรรทุกส่งห่อวัสดุ ประเภท ๑ ก. ตั้งแต่ ๑ - ๒,๐๐๐ กิโลเมตร

น้ำหนัก	๒๐ กก.	๓๐ กก.	๔๐ กก.	๕๐ กก.	๖๐ กก.	๗๐ กก.
ระยะทาง กิโลเมตร	การะวาง บาท สต.	การะวาง บาท สต.	การะวาง บาท สต.	การะวาง บาท สต.	การะวาง บาท สต.	การะวาง บาท สต.
๔๐๑-๔๑๐	๔.๖๐	๖.๕๐	๘.๒๐	๑๑.๕๐	๑๓.๘๐	๑๖.๑๐
๔๑๑-๔๒๐	๔.๗๐	๗.๐๐	๘.๘๐	๑๑.๗๐	๑๔.๐๐	๑๖.๔๐
๔๒๑-๔๓๐	๔.๘๐	๗.๒๐	๘.๙๐	๑๑.๘๐	๑๔.๓๐	๑๖.๗๐
๔๓๑-๔๔๐	๔.๙๐	๗.๓๐	๙.๑๐	๑๒.๒๐	๑๔.๖๐	๑๗.๐๐
๔๔๑-๔๕๐	๕.๐๐	๗.๔๐	๙.๒๐	๑๒.๔๐	๑๔.๘๐	๑๗.๓๐

สำหรับค่าระวางปกตินี้จะเหมาะสำหรับกรณีที่เป็นการขนส่งสินค้าทั่ว ๆ ไป ในปริมาณแต่ละรายไม่มากนัก ค่าระวางปกตินี้จะกำหนดไว้แน่นอนตายตัว ไม่มีการต่อรองและผู้ที่จะใช้บริการสามารถทราบได้ทันทีเลยว่าค่าใช้จ่ายในการที่จะขนส่งสินค้าของตนไปยังจุดหมายปลายทางเป็นเท่าไร โดยดูจากสมุดอัตราสินค้า

๒.๒.๒ การะวางพิเศษ

ค่าระวางประเภทนี้จะต่ำกว่าค่าระวางปกติ อาจจะเป็นค่าระวางที่ใช้กับสินค้าเฉพาะอย่าง หรือบางระยะเวลาของปีหรือเฉพาะเส้นทางหรืออาจจะเฉพาะจากจุดถึงจุดเท่านั้น ค่าระวางพิเศษอาจจะใช้เป็นการทั่วไป คือ ผู้ส่งสินค้านำรายใดส่งสินค้าซึ่งอยู่ในเกณฑ์จะได้สิทธิในค่าระวางพิเศษก็ส่งได้เลย หรืออาจจะเพิ่มค่าระวางพิเศษให้กับผู้ส่งโดยเฉพาะเจาะจงโดยมีการทำสัญญาผูกมัดกับการรถไฟ ฯ ค่าระวางพิเศษแบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ

ก. การวางพิเศษทั่วไป จะมีขึ้นเป็นครั้งคราวบางครั้งจะประกาศใช้ โดยจำกัดระยะเวลาหรือฤดูกาล เช่น ในฤดูฝน (จาก ปี.ย. - กค.) เป็นต้น หรือจะประกาศใช้การวางพิเศษทั่วไปจากจุดถึงจุด เช่น จากอุตรธานีถึงกรุงเทพฯ หรือบางครั้งจะประกาศใช้อัตราการวางพิเศษสำหรับสินค้าบางชนิดหรือไม่จำกัดชนิด แต่จำกัดระยะเวลา ซึ่งการประกาศใช้การวางพิเศษทั่วไปนี้จะประกาศให้ประชาชนทราบอย่างเป็นทางการเป็นใบแทรกในสมุดอัตราสินค้า ซึ่งอัตราการวางอาจต่ำกว่าอัตราปกติเพียงใดก็ได้แล้วแต่สภาพการแข่งขันสำหรับการขนส่งในเส้นทางนั้น ในฤดูนั้น หรืออาจขึ้นกับต้นทุนในการเดินรถในทิศทางนั้นโดยตรงก็ได้ เช่น ค่าการวางพิเศษสำหรับการขนส่งในทิศทางที่รถจะจอดวิ่งเป็นรถเปล่าเพราะมีสินค้าบรรทุกไปเที่ยวเดียว การวิ่งรถเที่ยวกลับเป็นรถเปล่าอย่างไรก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายอยู่แล้ว การวางพิเศษในลักษณะนี้ก็อาจจะตั้งอัตราได้ต่ำมาก

ข. การวางพิเศษตามสัญญา สำหรับการวางพิเศษชนิดนี้ไม่ต้องประกาศให้ทราบเป็นทางการ เพราะอัตราจะต่ำประการหนึ่ง อีกประการหนึ่งอัตราการวางขึ้นอยู่กับความสามารถในการต่อรองกับผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้า เมื่อตกลงกันได้แล้วก็จะเซ็นสัญญากันโดยกำหนดปริมาณขั้นต่ำ และกำหนดอัตราการวางแบ่งเป็นช่วง ๆ เช่น

<u>ตัน</u>	<u>อัตราการวาง ๑ ตัน</u>
๑ - ๒๐,๐๐๐	๑๕๐
๒๐,๐๐๑ - ๓๐,๐๐๐	๑๔๕
มากกว่า ๓๐,๐๐๐	๑๓๕

และใบอนุญาตจะกำหนดวิธีการปรับ ถ้าผู้ส่ง ๆ ไม่ครบประมาณตามสัญญา แต่อย่างไรก็ตามอัตราค่าธรรมเนียมไม่ว่าจะเป็นทั่วไป หรือแบบทำสัญญาจะต่ำกว่า อัตราค่าธรรมเนียมปกติ และการขนส่งประเภทค่าธรรมเนียมตามสัญญานี้ในหลายราย จะเป็นการว่าจ้างประเภทเหมาขบวน เพราะสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้าครั้งละเป็นจำนวนมากและติดต่อกันเป็นประจำ

๒.๓ การแยกประเภทสินค้า^๓

กิจการรถไฟ ๆ ทำการขนส่งสินค้ามากมายหลายชนิด เพื่อความสะดวก จึงมีการจัดประเภทสินค้า โดยแบ่งเป็นประเภทหรือชั้นของสินค้า และกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมโดยแยกเป็นกลุ่มตามชั้นของสินค้า ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการทราบค่า ว่างของสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่ง ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ทั้งผู้ต้องการส่งสินค้าและแก่ เจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเอง นอกจากนี้ก็ยังทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถเลือกกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมเพื่อที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะสามารถขนส่งสินค้านั้น ๆ ได้มากที่สุดและได้กำไรดีที่สุดด้วย

ประเภทของสินค้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้ ใช้ตัวเลข ๑,๒,๓,๔ บอกประเภทหรือชั้น

๒.๓.๑ หลักเกณฑ์ของการกำหนดประเภทสินค้า

^๓ Eliot Jones Ph.D "classification", Principle of Railway Transportation p. ๑๓๘

๒.๓.๑.๑ ไขข้อสงสัยที่เรียกว่า ความสามารถในการรับภาระค่า-
ระวาง

ความสามารถในการรับภาระค่าระวางในสินค้าแต่ละประเภทจะแตกต่างกัน กล่าวคือ สินค้าที่มีราคาสูงจะสุ้ค่าระวางได้ในอัตราที่สูง เพราะเมื่อเทียบกับแล้วอัตราค่าระวางจะเป็นจำนวนเล็กน้อยเมื่อเทียบกับราคาสินค้า ในทางตรงข้ามสินค้าที่มีราคาต่ำจะสามารถสุ้ค่าขนส่งได้ต่ำมาก เพราะถึงแม้ว่าค่าระวางจะกำหนดไว้ต่ำ แต่เมื่อเทียบกับราคาของสินค้าที่ต่ำแล้ว จะเห็นว่าค่าระวางเป็นอัตราส่วนที่ค่อนข้างสูงสำหรับสินค้านั้น ดังนั้นสินค้าที่มีราคาสูงจะถูกจัดให้อยู่ในประเภทหรือชั้นที่กำหนดค่าระวางไว้สูงด้วย เพื่อที่จะให้เกิดความเข้าใจยิ่งขึ้นจะขอยกตัวอย่างดังนี้ สมมติว่าในการขนส่งสินค้าจากเชียงใหม่ถึงกรุงเทพฯ จะต้องเสียค่าขนส่งทั้งสิ้น ๑๒๐ บาท

สินค้าที่จะว่าจ้างขนส่งคือ สินค้า ก. ต้นทุนการผลิตที่เชียงใหม่ ๒๐๐ บาท แต่จะขายที่กรุงเทพฯ ได้ในราคา ๒๕๐ บาท กับสินค้า ข. ต้นทุนการผลิตที่เชียงใหม่ ๑,๐๐๐ บาท แต่จะขายที่กรุงเทพฯ ได้ในราคา ๑๕,๐๐๐ บาท

สำหรับค่าขนส่ง ๑๒๐ บาท ในแง่ของผู้รับจ้างขนส่งได้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย แยกเป็นต้นทุนผันแปร ๓๐ บาท ต้นทุนคงที่ ๖๐ บาท และกำไร ๓๐ บาท

ดังนั้น ถ้าจะไม่พิจารณาถึงราคาของสินค้า เราจะกำหนดค่าขนส่งเท่ากันทั้งสินค้า ก. และ ข. คือ ๑๒๐ บาท สินค้า ก. จะไม่สามารถว่าจ้างให้ขนส่งได้เนื่องจากต้นทุนการผลิตที่เชียงใหม่ ๒๐๐ บาท รวมกับค่าขนส่ง ๑๒๐ บาท ต้นทุนของสินค้า ก. ที่กรุงเทพฯ จะเท่ากับ ๓๒๐ บาท แต่ราคาขายของสินค้า ก. ที่กรุงเทพฯ จะเท่ากับ ๒๕๐ บาท

เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๓๓ - ๑๓๖

ส่วนสินค้า ข. จะว่าจ้างให้ขนส่งโดยไม่ส่งเดเพราะค่าขนส่ง ๑๒๐ บาท เมื่อเทียบกับราคาขาย ๑๕,๐๐๐ บาท นับเป็นส่วนเล็กน้อยมาก

ดังนั้น ถ้าเราจะคำนึงถึงความสามารถในการรับภาระค่าระวาง เรา อาจกำหนดค่าขนส่งของสินค้า ก. เพียงเพื่อคุ้มกับต้นทุนในการขนส่งผ่านแปร์ คือ เพียง ๓๐ บาท เท่านั้น สินค้า ก. เมื่อรวมค่าขนส่งจะเท่ากับ ๒๓๐ บาท ถ้าขายที่ กรุงเทพฯ ก็จะได้กำไร ๒๐ บาท แต่สำหรับสินค้า ข. เราจะสามารถกำหนดค่า ระวางได้สูงกว่า ๑๒๐ บาท แน่นนอน ซึ่งจะสูงกว่าเท่าใดก็ต้องพิจารณาค่าขนส่งของ คุงเข่งชั้นควย สมมติว่าค่าขนส่งของคุงเข่งชั้นคือรถยนต์เท่ากับ ๓๐๐ บาท เราก็กำ- หนดค่าขนส่งในอัตรา ๓๐๐ บาท เช่นกัน เมื่อเป็นเช่นนี้ในการขนส่งสินค้า ข. จะ ได้กำไรสุทธิถึง ๑๘๐ บาท ซึ่ง ๑๘๐ บาท นี้จะสามารถนำไปชดเชยส่วนของค่าขนส่ง หรือรายได้ที่ขาดไป (๑๒๐ - ๓๐) คือ ๙๐ บาท ในการรับขนส่งสินค้า ก. และยังมี เหลือที่จะนำไปชดเชยสินค้าอื่นอีก ๙๐ บาท ควย ซึ่งการกำหนดค่าระวางหรือค่า ขนส่งตามวิธีหลังถือหลัก ความสามารถในการรับภาระค่าขนส่ง (Charging what the Traffic can bear) นั่นคือในการกำหนดอัตราค่าระวาง จะไม่ได้คำนึงถึง ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายแต่อย่างใดเลย แต่จะพิจารณาว่าสินค้าชนิดใดจะสามารถรับค่า ภาระในอัตราที่สูงได้ก็จะกำหนดอัตราค่าระวางสูง เพื่อให้จะมีส่วนที่จะชดเชยค่า ใช้จ่ายประจำได้สูง เพื่อเพิ่มพูนรายได้ให้แก่การรถไฟ ฯ

๒.๓.๑.๒ การจัดประเภท โดยคำนึงถึงต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของการรถไฟ

วิธีนี้จะคำนึงถึงต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของสินค้าแต่ละประเภท ดังนั้นอัตรา ค่าระวางที่แตกต่างกันออกไปก็สืบเนื่องมาจากการคิดต้นทุนการขนส่งที่ต่างกัน เป็น

การยากที่จะกำหนดต้นทุนได้อย่างแน่นอนสำหรับสินค้าแต่ละอย่างตามระยะทางที่กำหนด การขนส่งสินค้าชนิดหนึ่งจะทำให้เสียค่าใช้จ่ายมากกว่าการบรรทุกถ่านหิน ๑๐๐ ตัน และเรายังทราบว่าต้นทุนการขนส่งสินค้าอย่างหนึ่งภายใต้สถานการณ์บางอย่างจะสูงกว่าภายใต้สถานการณ์อีกอย่างหนึ่ง ตัวอย่างเช่นการขนส่งมะเขือเทศ (เหมา-คัน) ในอัตราความเร็วสูงจะเสียค่าใช้จ่ายมากกว่าในอัตราความเร็วปานกลาง

ถึงแม้ว่าเราจะไม่สามารถทราบต้นทุนที่แน่นอนในการขนส่งได้ เราจำเป็นจะต้องเก็บการะวางของสินค้าแต่ละประเภทในอัตราที่สูงพอที่จะคุ้มกับต้นทุนผันแปร การจัดประเภทสินค้าโดยยึดเอาต้นทุนเป็นหลัก เหมือนกันกับการยี้ครากาหรือมูลค่าเป็นหลัก สินค้าชนิดใดที่มีต้นทุนผันแปรสูงก็จะถูกจัดให้อยู่ในประเภทที่เก็บการะวางอัตราสูง

ส่วนประกอบที่สำคัญที่ควรจะนำมาพิจารณาในการจัดประเภทสินค้า

๑. พื้นที่ ๆ ต้องใช้ในการบรรทุก ภาชนะตึบทุก ๑ ตัน จะใช้พื้นที่มากกว่าการบรรทุกตึบที่ยังเป็นแผ่น จึงจำเป็นเองที่ภาชนะตึบจะถูกจัดให้อยู่ในชั้นที่สูงกว่าตึบแผ่น เพอร์นิเจอร์ที่ประกอบเสร็จแล้วจะใช้เนื้อที่ในการบรรทุกมากกว่าที่ยังเป็นชิ้นส่วนไม่ได้ประกอบเป็นเพอร์นิเจอร์สำเร็จและถูกจัดให้อยู่ในชั้นที่สูง ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าสินค้าชนิดใดที่ต้องการเนื้อที่บรรทุกมาก ย่อมต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก ยิ่งใช้เนื้อที่มากเท่าใดก็จะต้องใช้จำนวนตู้รถที่จะบรรทุกมาก การใช้จำนวนตู้เพิ่มมากขึ้นหมายถึงต้องมีการลงทุน (Investment) เพิ่ม ซึ่งผลที่ตามมาคือดอกเบี้ยจะเพิ่มมากด้วย และนอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีก เช่น ค่าซ่อม จะสูงตามด้วย แต่สินค้าที่ต้องการเนื้อที่มาก บางทีอาจจะถูกจัดให้อยู่ในชั้นที่ต่ำกว่าสินค้าที่ใช้เนื้อที่บรรทุกน้อย เพราะว่าสินค้าชนิดนี้จะไม่สามารถรับภาระอัตราการะวางที่สูงได้แต่โดยทั่ว ๆ ไป สินค้าที่ใช้เนื้อที่มากมักจะถูกจัดให้อยู่ในประเภทการะวางที่สูงกว่าที่ควรจะเป็น ชั้นสินค้าที่ถูกจัดให้อยู่ควรจะถูกจัดให้สูงพอที่จะคุ้มกับต้นทุนผันแปร

๒. น้ำหนักตัวรถที่บรรทุก สินค้าที่แตกต่างกันจะต้องการรถที่จะบรรทุก ในลักษณะแตกต่างกัน ไม่ที่ถูกเลือกเป็นท่อน ๆ แล้วจะถูกบรรทุกในรถชนิดเปิด (มี แต่พื้นไม่ต้องมีฝา) แรบบรรทุกในรถข้างต่ำ ข้าวสารบรรทุกในรถชนิดปิด เนื้อ สัตว์สด ๆ จะบรรทุกด้วยรถห้องเย็น น้ำมันบรรทุกในรถถังน้ำมัน รถที่บรรทุกเหล่านี้ แตกต่างกันในน้ำหนัก รถปิดจะมีน้ำหนักมากกว่ารถเปิด นั่นคือการบรรทุกสินค้าอย่าง หนึ่งจะมี "Dead Weight" มากกว่าสินค้าอีกอย่างหนึ่งขึ้นอยู่กับน้ำหนักของรถที่บรรทุก นี้คือต้นทุนผันแปร ซึ่งจะมีผลต่อการจัดประเภทสินค้าและอัตราค่าระวางในที่สุด สำหรับรถที่เราใช้บรรทุกสินค้าบางอย่าง เช่น น้ำมันซึ่งต้องใช้รถที่เรียกว่า รถถัง- น้ำมัน รถชนิดนี้เมื่อบรรทุกสินค้าคือน้ำมันจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง ขากลับจะต้อง วิ่งรถเปล่ากลับมาก ซึ่งในการวิ่งรถเปล่าก็จะมีต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการวิ่งของรถ เปล่าเกิดขึ้น ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องนำต้นทุนดังกล่าวมารวมคิดเป็นต้นทุนในการ รับจ้างขนส่งน้ำมันด้วย เป็นต้น ซึ่งจะทำให้สินค้าที่ต้องบรรทุกด้วยรถที่มีลักษณะ เฉพาะสำหรับขนส่งสินค้านั้น ๆ ถูกจัดให้อยู่ในชั้นหรือประเภทที่มีอัตราค่าระวาง สูง

๓. ความเสี่ยง การรถไฟ ๆ จะต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายของการขนส่งสินค้า (นอกจากว่าเกิดภัยธรรมชาติ เช่น มีพายุเกิดขึ้นหรือเกิด อุทกภัยน้ำท่วม เป็นต้น) สินค้าแต่ละประเภทจะมีอัตราความเสี่ยงไม่เท่ากัน ความ เสี่ยงในการบรรทุกแร่เหล็ก ถ่านไม้ ไม้ทอนมีน้อยมาก ในขณะที่ความเสี่ยงในการ บรรทุกวัตถุระเบิดมีมาก ซึ่งความเสี่ยงประการหลังนี้ไม่เพียงแต่จะต้องชดใช้ให้กับ เจ้าของวัตถุระเบิดเท่านั้น ยังต้องชดใช้ให้เจ้าของสินค้าคนอื่นสำหรับสินค้าของเขา ที่พลอยเสียหายด้วย นอกจากนี้การรถไฟ ๆ เองก็ต้องได้รับความเสียหายด้วย ซึ่ง สิ่งเหล่านี้จะมีผลในการจัดประเภทค่าระวางสินค้าด้วย ถ้าเสี่ยงมากก็就会被จัดให้อยู่ ในชั้นหรือประเภทที่สูงซึ่งจะต้องเก็บค่าระวางสูงด้วย

๔. ทิศทางของการลากจูง บางครั้งสถานที่ที่รับจ้างขนไปอาจมีผลต่อค่า
ระวาง เช่น ถ้ายรับจ้างขนสินค้าไปยังที่แห่งหนึ่งโดยจะต้องเดินทางผ่านภูเขา เป็นต้น
ขบวนรถจะต้องถูกลากจูงด้วยหัวจักรดีเซลที่มีพลังสูง ต้องใช้น้ำมันมาก และข้อสำ-
คัญสินทรัพย์จะเสื่อมชำรุดมากกว่าขบวนรถที่เดินทางไปทางที่ราบเรียบ เมื่อเป็นดังนี้
ถ้าคำนึงถึงต้นทุนสินค้าที่ว่างให้ขนผ่านเส้นทางชั้น ๆ เช่น ผ่านภูเขา ย่อมจะต้อง
เสียค่าระวางในอัตราที่สูงกว่า เพราะต้นทุนสูงกว่า

๕. ปัจจัยอื่น ๆ นอกจากองค์ประกอบที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีองค์
ประกอบอื่นอีกมากอันมีส่วนในการจัดประเภทสินค้า เช่น น้ำหนักของสินค้าที่จะบรรทุก
น้ำหนักรถที่ใช้บรรทุกความเร็ว ลักษณะของตู้รถที่ใช้บรรทุก วิธีการบรรจุ และค่าใช้จ่าย
จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าเหล่านั้นที่ปลายทาง เป็นต้น

๒.๓.๑.๓ สรุปวิธีที่การรถไฟ ฯ ใช้ในการจัดประเภทสินค้า

ในการจัดประเภทสินค้าจะมีวิธีการจัดได้ ๒ วิธี คือ

๑. การจัดประเภทสินค้าโดยคำนึงถึงต้นทุนในการขนส่ง (Based on Cost)
๒. การจัดประเภทสินค้าโดยคำนึงถึงราคาสินค้า (Based on what the traffic can bear)

การจัดประเภทค่าระวางสินค้าโดยอาศัยต้นทุนนั้นเป็นที่ทราบกันดีว่า การ
คิดต้นทุนของการดำเนินงานรถไฟโดยแยกแยะออกเป็นต้นทุนการขนส่งสินค้าแต่ละชนิด
นั้น ในสมัยก่อนเป็นสิ่งที่ไม่สามารถทำได้ ดังนั้น การจัดประเภทสินค้าของการรถไฟฯ
จึงถือหลักความสามารถในการรับภาระค่าระวางเป็นใหญ่ ถึงแม้จะใช้หลักด้านค่าใช้จ่าย
จ่ายประกอบบ้างก็เป็นส่วนน้อย

จากการพิจารณาสภาพบ้านเมือง การจัดระบบการวางโดยอาศัยหลัก
 ความสามารถในการรับภาระการวาง น่าจะเป็นประโยชน์ทั้งแก่การรถไฟ ฯ
 และแก่เศรษฐกิจของประเทศในสมัยนั้น เพราะทำให้รถไฟได้สินค้ามาขนส่งมาก
 เนื่องจากภาระวางจะอยู่ในระดับที่สินค้าทุกชนิดสามารถขนส่งได้ สินค้าที่มีราคา
 ขายสูงย่อมจะรับภาระการวางในอัตราที่สูงได้ก็จะจัดอยู่ในชั้นนั้นหรือชั้นที่มีภาระ
 วางค่อนข้างสูง ส่วนสินค้าที่มีราคาต่ำ ก็จะจัดให้อยู่ในชั้นที่มีภาระวางต่ำพอที่สินค้า
 ชนิดนั้นจะขนส่งได้ ซึ่งแน่นอนว่าภาระวางจะต่ำกว่าราคาขายของสินค้าชนิดนั้น
 สำหรับสินค้าชนิดหลังนี้เราเห็นได้ว่า ภาระวางจะต้องต่ำกว่าต้นทุนหรือค่าใช้จ่าย
 ในการขนส่งด้วย แต่อย่างไรก็ตาม จะต้องพยายามให้สูงกว่าต้นทุน หรือค่าใช้จ่าย
 หนึ่งแปด เพื่อจะมีกำไรได้เป็นจำนวนมากไปชดเชยต้นทุนประจำ

๒.๔ ประเภทสินค้าที่แบ่งชั้นไว้และรายละเอียดของแต่ละชั้นหรือกลุ่มของสินค้า
ประกอบด้วยสินค้าชนิดใดบ้าง (ก่อนมีการจัดกลุ่มใหม่เมื่อปี ๒๕๑๔) ๑๐

การวางประเภทที่ ๕

ได้แก่สินค้าประเภทสัตว์มีชีวิต (ไม่รวมสัตว์ปีกและครุฑ) เช่น โค
 กระบือ ช้าง ม้า สุนัข เป็นต้น

การวางประเภทที่ ๕

ได้แก่เครื่องก่อสร้างทาง แครดโบกี้ โครงเหล็กที่ใช้ในกิจการของการ
 รถไฟ ฯ เอง

๑๐ การรถไฟแห่งประเทศไทย "ชั้นของสินค้า", สมุดอัตราสินค้า เล่ม ๑ พ.ศ.๒๕๕๕
 (โรงพิมพ์การรถไฟ ฯ : ๒๕๕๕) หน้า ๑๔๖ - ๑๔๘

การวางประเภทที่ ๗

ไค้แกลีนค้ำตาง ๆ ค้งตอไปน้

ก้ง หอย ปู และปลาสด

ไข่ เนื้อ หน่อไม้

ปลานึ่งและปลาต้ม

พืชผักตาง ๆ ในประเทศ ข้าวกล้า

มะพร้าว มันสำปะหลัง เผือก มัน

ฯลฯ

การวางประเภทที่ ๖

ไค้แกลีนค้ำตาง ๆ ค้งตอไปน้

สัตว์มีปีก ไค้แก ไก่ เป็ด ห่าน

กุงแห้ง ข้าวเปลือก

ไข่เค็ม ปลาเค็ม

ถ่านไม้ ปุ๋ย

ฯลฯ

การวางประเภทที่ ๕

ไค้แกลีนค้ำตาง ๆ ค้งตอไปน้

กระเทียมสด แห้ง คอง

กระเบื้องมุงหลังคา

กรวด หวาย หิน อิฐ

ข้าวโพด ข้าวฟ่าง ปอ มะขาม

เครื่องแก้ว เครื่องทอง เครื่องเงิน
น้ำตาล น้ำมันยาง น้ำมันคิบบ

ฯลฯ

การวางประเภทที่ ๔

ได้แก่สินค้าดังต่อไปนี้

ชาวสาร

เครื่องเรือน และเครื่องใช้ในบ้านเรือน

น้ำมันก๊าด ซีลั โซลา คีเซล น้ำมันเตา

น้ำมันหมู น้ำมันมะพร้าว

เปียร์ไทย และเปียร์ต่างประเทศ

ปูนซีเมนต์ ปูนเคมี แร่ฟลูออไรด์ปาร์ ยางพารา

ใยหิน ยิบซัม

เหล็กต่าง ๆ

หัวหอมสด แห้ง คอง

ได้กรอกทุกชนิด

ฯลฯ

การวางประเภทที่ ๓

ได้แก่สินค้าดังต่อไปนี้

ชาวสาร

เครื่องเวชภัณฑ์

เครื่องมือแพทย์

แครอทโบกี้, โครงเหล็กของเอกชน

ถ่านหิน ทองแดง ทองเหลือง

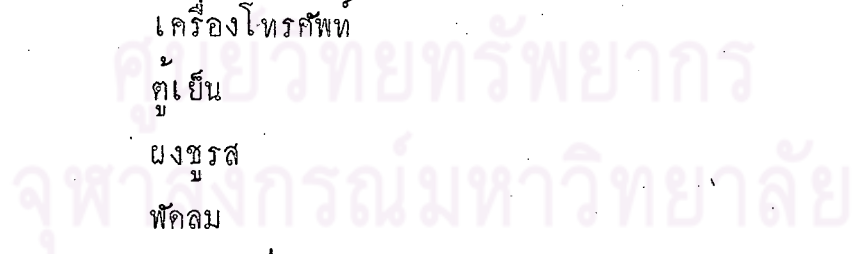
ทอซีเมนต์ ทอเหล็ก
ไม้แดง ไม้ประดู่ ไม้พยุง ไม้ชิงชัน ไม้ตะเคียน
เหล็ก คีบูก
 ฯลฯ

ตารางประเภทที่ ๒

ได้แก่สินค้าดังต่อไปนี้

- เครื่องศาสตราวุธ
- เครื่องดับเพลิง
- เครื่องล่าอาว
- เครื่องไฟฟ้า
- เครื่องวิทยุ โทรทัศน์
- เครื่องสุขภัณฑ์
- เครื่องสีข้าว
- เครื่องนี้คนน้ำ
- เครื่องฉายภาพยนตร์
- เครื่องโทรศัพท์
- ตุ๋น
- ผงชูรส
- พดลม
- แบตเตอรี่
- รถแทรกเตอร์

ฯลฯ



ก่อนที่จะมีการปรับปรุงอัตราค่าระวางสินค้าเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๑๔ ค่าระวางเกาไตจำแนกประเภทสินค้าไว้ ๘ ประเภท คือ ประเภท ๒, ๓, ๔, ๕, ๖, ๗, ๘ และประเภท ๙ ดังได้กล่าวมาแล้ว ต่อมาในการปรับเพิ่มค่าระวางสินค้าใหม่ได้ทำการลดประเภทสินค้าดังต่อไปนี้

๑. ยกเลิกค่าระวางประเภท ๗ และเปลี่ยนไปใช้ประเภท ๖
๒. ยกเลิกค่าระวางประเภท ๘ ซึ่งเป็นค่าระวางสิ่งของใช้ในกิจการรถไฟ เปลี่ยนไปใช้ค่าระวางประเภท ๖
๓. ยกเลิกค่าระวางประเภท ๙ ซึ่งเป็นค่าระวางสำหรับสัตว์มีชีวิต เปลี่ยนไปใช้ค่าระวางประเภท ๔ และคิดค่าระวางในน้ำหนักต่ำกว่าพิกัดบรรทุกของรถคือเพียง ๑๐ ตัน สำหรับการบรรทุกในรถ ๔ ล้อ

เหตุผลในการพยายามลดประเภทหรือชั้นสินค้าให้น้อยลงก็คือ เพื่อให้การกำหนดอัตราค่าระวางและการจัดประเภทสินค้ามุ่งเข้าไปหาหลักในการกำหนดอัตราค่าระวางให้ใกล้เคียงกับต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายให้มากขึ้น เพราะสภาพเศรษฐกิจปัจจุบันเริ่มเปลี่ยนแปลงไปจากเมื่อ ๒๐ ปีที่แล้วมาก แม้จะยังยึดหลักความสามารถในการรับภาระค่าขนส่งอยู่ตามเดิม แต่ก็ไม่มีความจำเป็นจะต้องแบ่งแยกประเภทสินค้าออกมากมายถึงเพียงนั้น

๒.๕ การเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่างปี ๒๕๑๕ (ซึ่งใช้มาจนถึงปี ๒๕๑๗) และอัตราค่าระวางที่ปรับปรุงใหม่เมื่อปี ๒๕๑๔

๒.๕.๑ การลดประเภทสินค้าจาก ๘ ประเภทลงมาเหลือ ๖ ประเภท

ก่อนวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๑๔ กิจการรถไฟ ฯ ใต้จำแนกสินค้าออกเป็น ๘ ประเภท ต่อมาหลังวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๑๔ ใต้ลดประเภทสินค้าน้อยลงเหลือ ๖ ประเภท

๒.๕.๑.๑ สินค้าประเภท ๑ คือสินค้าหีบห่อวัตถุ

๒.๕.๑.๒ สินค้าประเภท ๒ ได้แก่สินค้าพวกอุปกรณ์เครื่องไฟฟ้า
รถยนต์ ดีบุก น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องบิน เป็นต้น

๒.๕.๑.๓ สินค้าประเภท ๓ ได้แก่สินค้าประเภทเหล็กเส้น ชุง
ไม้กระดาน กระเบื้องเคลือบ น้ำมันเบนซิน เป็นต้น

๒.๕.๑.๔ สินค้าประเภท ๔ ได้แก่สินค้าประเภท พลาสติก ข้าว
ข้าวโพด ยางพารา ปอ ซีเมนต์ ดินเหนียว ฟลูออโรสปาร์ แมงกานีส ยิบซัม
น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล เป็นต้น

๒.๕.๑.๕ สินค้าประเภท ๕ ได้แก่สินค้าประเภท ผลไม้สด ไร่
ข้าวเปลือก เกลือ ดินขาว ทราย ยางมะตอย เป็นต้น

๒.๕.๑.๖ สินค้าประเภท ๖ ได้แก่สินค้าประเภท ผักสด มะพร้าว
ไข่ ถ่านไม้ ปุ๋ยอินทรีย์ เป็นต้น

๒.๕.๒ การปรับให้สินค้าที่ส่งระยะทางไกลมีส่วนลดการวางสูงขึ้นมาก
ระยะทางไกล เพราะที่ตั้งไว้เดิมยังไม่คิดส่วนลดกับต้นทุน

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นว่า อัตราการวางที่ใช้อยู่ก่อนปี ๒๕๑๘ นั้น
เป็นอัตราการวางที่ใช้อยู่มา ๒๐ กว่าปีแล้ว คือตั้งแต่ ๑ มิถุนายน ๒๔๙๕ ซึ่งถ้า
พิจารณาให้ดีก็จะเห็นว่าอัตราการวางที่กำหนดขึ้นนั้นไม่ได้สัดส่วนที่เหมาะสมกับต้นทุน
ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นต้นทุนรวมหรือแม้แต่ต้นทุนผันแปร คำว่าไม่ได้สัดส่วนในที่นี้
หมายความว่า ในช่วงที่ต้นทุนสูง การวางก็ควรที่จะสูงตาม และเมื่อต้นทุนลดต่ำ
ลง การวางก็ควรที่จะลดต่ำลงด้วย และเมื่อต้นทุนอยู่ในระดับที่คงที่ไม่เพิ่มหรือลด
แล้ว อัตราการวางก็ควรที่จะคงที่ไม่เพิ่มหรือลดเช่นเดียวกัน แต่การณดังกล่าวไม่เป็น
เช่นนั้น ปรากฏว่าในระยะทางสั้น ๆ อัตราการวางยังมีความสัมพันธ์กับต้นทุน คือ
ต้นทุนสูงและอัตราการวางก็สูงตามด้วย แต่เมื่อมีระยะทางไกลขึ้น ค่าใช้จ่าย

หรือต้นทุนต่อหน่วยจะลดต่ำลงไปจนถึงจุดหนึ่งแล้ว จะลดน้อยมากหรือไม่ลดเลย แต่อัตราค่าระวางต่อหน่วยยิ่งลดลงไปเรื่อย ๆ จนกระทั่งลดลงไปต่ำกว่าต้นทุน แสดงให้เห็นว่าค่าระวางกับต้นทุนไม่สัมพันธ์กัน

เมื่อเป็นเช่นนี้เมื่อ ๑ ตุลาคม ๒๕๑๘ การรถไฟ ฯ จึงได้ปรับค่าระวางใหม่ จุดประสงค์ในการขอปรับค่าระวางครั้งนี้ก็เนื่องจาก

๑. ค่าระวางที่ใช้ยู่่นั้นเป็นค่าระวางที่ใช้กันมา ๒๐ กว่าปีแล้ว และการรถไฟ ฯ ยังขาดทุนอยู่มาก เนื่องจากค่าระวางยังต่ำกว่าต้นทุนอยู่มาก แต่ไม่สามารถที่จะปรับปรุงให้สูงกว่าต้นทุนได้ เพราะจะสูงกว่าอัตราของคู่แข่งอื่น แต่ก็ปรับเพิ่มขึ้นมาเพียงเล็กน้อย

๒. การปรับเพิ่มค่าระวางในครั้งนี้จะปรับค่าระวางในระยะทางที่ไกลให้มีอัตราค่าเพิ่มสูงขึ้นสูงกว่าเดิม เพราะเนื่องมาจากในระยะที่ไกลออกไป ค่าระวางจะลดต่ำลงกว่าต้นทุนมาก ดังนั้น การปรับเพิ่มค่าระวางในระยะไกลจึงมีเปอร์เซ็นต์ปรับเพิ่มสูงกว่าระยะทางใกล้ ๆ เพื่อที่จะให้สัมพันธ์กับต้นทุนมากขึ้นดังจะเห็นได้จากตัวอย่างข้างล่างนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๑๓

ตารางแสดงการเปรียบเทียบอัตราเดิมและปัจจุบันสำหรับน้ำหนัก ๑ ตัน ที่ระยะทางต่าง ๆ

หน่วย : บาทต่อตัน

ระยะทาง	ประเภท ๒			ประเภท ๓			ประเภท ๔			ประเภท ๕			ประเภท ๖		
	เดิม	ปัจจุบัน	+ %	เดิม	ปัจจุบัน	+ %	เดิม	ปัจจุบัน	+ %	เดิม	ปัจจุบัน	+ %	เดิม	ปัจจุบัน	+ %
๒๐๐	๖๕	๖๙	๖.๒	๕๓	๖๔	๑๒.๓	๔๓.๕	๕๑	๓.๓	๓๙	๔๕.๕	๑๖.๓	๓๒.๕	๔๓.๕	๓๓.๙
๓๐๐	๘๕	๙๔	๑๐.๖	๗๒	๘๓	๑๒.๘	๖๐	๖๙.๕	๑๕.๘	๕๑	๖๒	๒๑.๖	๔๒.๕	๕๙	๓๘.๘
๔๐๐	๑๐๕	๑๑๙	๑๓.๓	๘๓	๑๑๐	๒๖.๔	๗๒.๕	๘๘	๒๑.๔	๖๓	๗๘.๕	๒๔.๖	๕๒.๕	๗๔.๕	๔๑.๙
๕๐๐	๑๒๐	๑๓๘.๕	๑๕.๔	๙๙	๑๒๘	๒๘.๓	๘๒.๕	๑๐๒.๕	๒๔.๒	๗๓	๙๑.๕	๒๕.๓	๖๑.๕	๘๓	๔๑.๕
๗๐๐	๑๔๗.๕	๑๗๓	๑๖.๐	๑๒๑.๘	๑๖๓.๕	๓๕.๒	๑๐๑.๕	๑๓๑	๒๘.๖	๙๒	๑๑๓	๒๓.๒	๗๘	๑๑๖.๕	๔๓
๙๐๐	๑๗๒.๕	๒๑๕	๒๔.๖	๑๔๓.๕	๑๘๘.๕	๓๒.๔	๑๑๙.๕	๑๕๙	๓๓.๑	๑๑๐	๑๔๒	๒๙.๑	๙๓	๑๓๕.๕	๔๕.๗
๑,๑๐๐	๑๙๗.๕	๒๕๓	๒๘.๑	๑๖๕	๒๓๓.๕	๔๑.๕	๑๓๗.๕	๑๘๗	๓๖.๐	๑๒๘	๑๖๗	๓๐.๕	๑๐๘	๑๕๙.๕	๔๗.๗

จากตารางเปรียบเทียบการวางจะเห็นได้ว่า ไม่ว่าจะเป็นการวางสำหรับสินค้าประเภท ๒, ๓, ๔, ๕ หรือ ๖ เบอร์เซ็นต์การเพิ่มขึ้นของการวางในระยะไกลจะเป็นมากกว่าในระยะใกล้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๒.๖ การวางจะตองไมต่ำกว่าต้นทุนแปรระยะยาว

การกำหนดอัตราค่าระวางของการรถไฟ ฯ ก็เหมือนกับการตั้งราคาสินค้าของธุรกิจที่ประกอบกิจการขายสินค้านั้นเอง ถ้าอัตราค่าระวางที่กำหนดไว้นั้นสูงกว่าต้นทุนรวมก็จะทำให้กิจการมีกำไรในการประกอบการขนส่ง แต่การที่จะกำหนดอัตราค่าระวางให้สูงกว่าต้นทุนนั้นทำได้แต่เพียงในทางทฤษฎีเท่านั้น แต่ไม่สามารถทำได้ในทางปฏิบัติ ทั้งนี้ ก็เนื่องมาจากอัตราค่าระวางของการรถไฟจะถูกบังคับด้วยอัตราการแข่งขันของคู่แข่งชั้นจริงอยู่ถึงแม้ว่าการขนส่งของการรถไฟจะเป็นของหน่วยงานแห่งชาติ (ไม่มีของเอกชนอื่นเป็นต้น) แต่กิจการรถไฟก็มีคู่แข่งชั้นที่สำคัญคือการขนส่งทางรถยนต์

จากลักษณะพิเศษของการรถไฟ เราทราบแล้วว่ากิจการรถไฟต้องลงทุนสูงและต้องลงทุนเองทุกอย่าง จะเห็นได้จากเรื่องทาง (ราง) กิจการรถไฟ ฯ ก็ต้องทำเอง ซ่อมแซมเอง สัมผัสผลทำให้ค่าใช้จ่ายสูงมากเมื่อเทียบกับรถยนต์ เมื่อเป็นเช่นนี้ถ้ากิจการรถไฟ ฯ จะกำหนดค่าระวางโดยให้สูงกว่าต้นทุนรวมทั้งหมดก็จะทำให้อัตราค่าระวางสูงกว่าอัตราค่าขนส่งของรถยนต์มาก เมื่อเป็นเช่นนี้ลูกค้าจะหันไปว่าจ้างรถยนต์บรรทุกสินค้าหมด กิจการรถไฟ ฯ ย่อมต้องประสบภาวะการขาดทุน เพราะมีค่าใช้จ่ายประจำ ซึ่งต้องจ่ายอยู่แล้ว ถึงแม้ว่าจะไม่มีการรับจ้างขนส่งสินค้า เช่น เงินเดือนฝ่ายบริหาร คอกเบี้ย เป็นต้น

เมื่อเป็นเช่นนี้แนวความคิดที่จะนำต้นทุนรวมเข้ามาใช้ในการกำหนดค่าระวางจึงเป็นอันใช้ไม่ได้ ต้องหันมาสนใจต้นทุนแปรได้แทน เพราะว่าถ้าค่าระวางที่กำหนดขึ้นนั้นมีส่วนที่สูงกว่าต้นทุนแปรได้ ก็จะมีกำไรแปรได้ไปชดเชยกับต้นทุนประจำที่ทำให้ขาดทุนน้อยลง เช่น

สมมติว่า ต้นทุนประจำทั้งหมด ๙,๐๐๐ บาท

ต้นทุนแปรได้ในการขนส่งสินค้า ๑๐๐ ตัน ในระยะทาง ๑๐๐ กม.
๑๐,๐๐๐ บาท สมมติว่าไม่ได้รับจ้างขนส่งสินค้าเลย ก็กิจการก็ต้องเสียค่าใช้จ่าย
๙,๐๐๐ บาท นั่นคือจะมีผลขาดทุน ๙,๐๐๐ บาท แต่ถ้าสมมติว่าทำการรับจ้างขนส่ง
สินค้า ๑๐๐ ตัน ในระยะทาง ๑๐๐ กม. โดยได้รับค่าระวาง ๑,๑๐๐ บาท
กำไร/ขาดทุน จะคำนวณได้ดังนี้

ค่าใช้จ่ายทั้งหมด (๙,๐๐๐ + ๑๐,๐๐๐) =	๑๙,๐๐๐ บาท
รายได้ทั้งหมด	= ๑๑,๐๐๐ บาท
∴ ขาดทุน	= ๘,๐๐๐ บาท

จะเห็นได้ว่าในกรณีหลังการตั้งค่าระวางทำให้มีส่วนเกินที่เรียกว่ากำไร
แปรได้ (รายได้หักด้วยต้นทุนแปรได้) ๑,๐๐๐ บาท ส่วนนี้จะไปชดเชยกับต้นทุน
ประจำ ๙,๐๐๐ บาท ทำให้มีผลขาดทุนเพียง ๘,๐๐๐ บาท

ดังนั้นจากข้อเท็จจริงที่ได้กล่าวมาแล้วนี้เองจะเห็นได้ว่าถึงแม้อัตราค่า
ระวางจะไม่สามารถกำหนดให้สูงกว่าต้นทุนรวมได้ แต่อย่างน้อยที่สุดจะต้องสูงพอ
ที่จะคุ้มกับต้นทุนแปรได้ และยิ่งสินค้าชนิดใดสามารถจะกำหนดค่าระวางให้สูงกว่า
ต้นทุนแปรได้มากเท่าใด ก็จะมีส่วนที่จะไปชดเชยกับต้นทุนคงที่ได้มากเท่านั้น

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย