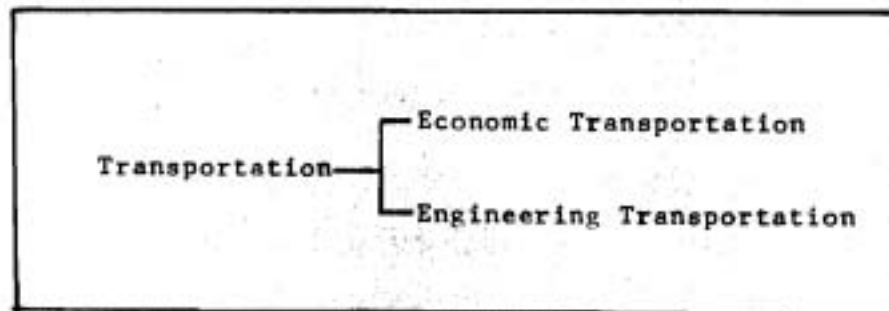


### บทที่ 3 เศรษฐกิจการขนส่ง

การขนส่งเป็นวิชาการแขนงหนึ่ง ซึ่งสามารถแยกการศึกษาพิจารณาออกไปเป็น  
แขนงใหญ่ ๆ ได้ 2 แขนง คือ

1. เศรษฐศาสตร์การขนส่ง ( Economic Transportation )
2. วิศวกรรมการขนส่ง ( Engineering Transportation )



ในที่นี้จะขอกล่าวถึงเฉพาะ เศรษฐศาสตร์การขนส่ง หรือ เศรษฐกิจการขนส่ง  
เท่านั้น ทั้งนี้เพราะวิศวกรรมการขนส่งนั้น เป็นวิชาการในส่วนที่เกี่ยวกับการประดิษฐ์คิดค้น  
และสร้างสรรค์ ซึ่งเป็นวิชาการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในลักษณะที่เรากำลังพิจารณากัน  
อยู่ จึงขอละเว้นไม่กล่าวไว้ในที่นี้ โดยจะขอกล่าวเฉพาะในส่วนองเศรษฐกิจการขนส่งแต่  
เพียงอย่างเดียว

การขนส่งถือได้ว่าเป็นกิจกรรมประเภทหนึ่งซึ่งเป็นกิจกรรมทางด้านการให้  
บริการ (Service) โดยเป็นการขายผลผลิตที่ไม่เหมือนกับการขายสินค้าและบริการ โดย  
ทั่วไป เพราะเป็นการขายผลผลิตในรูปของสิ่งที่ไม่สามารถมองเห็นได้ แต่สามารถที่จะ

ใช้ไม่วิการในการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้ ซึ่งผลิตภัณฑ์ของการขนส่ง ( Product of Transportation ) สามารถแยกออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. ผลิตภัณฑ์ของการขนส่งบุคคล
2. ผลิตภัณฑ์ของการขนส่งสินค้าและบริการ

ผลิตภัณฑ์ของการขนส่งบุคคล เป็นผลิตภัณฑ์ในการขนส่งบุคคลจากที่แห่งหนึ่ง ไปยังอีกแห่งหนึ่ง ซึ่งถือว่าเป็นการขนส่งผู้โดยสาร มีหน่วยของการวัดผลิตภัณฑ์เป็น

ผู้โดยสาร - ไมล์ ( Passenger-mile )

ผู้โดยสาร - กิโลเมตร ( Passenger-Kilometer )

ที่นั่ง - ไมล์ ( Seat-mile )

ที่นั่ง - กิโลเมตร ( Seat-Kilometer )

คำว่า ผู้โดยสาร - กิโลเมตร หมายถึงการให้บริการผู้โดยสาร 1 คน เหนือทางไปไคร่ระยะทาง 1 กิโลเมตร เช่น รถยนต์คันหนึ่งบรรทุกผู้โดยสาร 80 คน เหนือทางเป็นระยะทาง 200 กิโลเมตร กล่าวได้ว่า ผลิตภัณฑ์ในการขนส่งบุคคลของรถยนต์คันนี้เท่ากับ  $80 \times 200 = 16,000$  ผู้โดยสาร - กิโลเมตร เป็นต้น

ผลิตภัณฑ์ของการขนส่งสินค้าและบริการ เป็นผลิตภัณฑ์ในการขนส่งสินค้าและบริการจากแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง เป็นการขนส่งสินค้าที่มีหน่วยแยกต่างออกไปจากการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีหน่วยของการวัดเป็นน้ำหนัก หรือปริมาตร เช่น ตัน - ไมล์ ( Ton-mile ) ตัน - กิโลเมตร ( Ton-Kilometer ) ซึ่งหมายถึง การบริการขนส่งสินค้าหนัก 1 ตัน ไปเป็นระยะทางใด 1 กิโลเมตร เช่น เครื่องบินบรรทุกสินค้าหนัก 10 ตัน ขนส่งไปได้เป็นระยะทาง 500 ไมล์ กล่าวได้ว่า ผลิตภัณฑ์ของการขนส่งโดยเครื่องบินลำนั้นเท่ากับ  $10 \times 500 = 5,000$  ตัน - ไมล์ เป็นต้น

### อรรถประโยชน์ที่เกิดจากการขนส่ง

ทั้งที่ไถ่กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 เกี่ยวกับเรื่องประโยชน์ของการขนส่ง ระบุไว้ว่า การขนส่งก่อให้เกิดอรรถประโยชน์และมูลค่าต่าง ๆ ซึ่งจะไถ่กล่าวอธิบายในส่วนนี้ต่อไป โดยจะทำความเข้าใจกับคำว่า " อรรถประโยชน์ ( Utility )" กันเสียก่อน แล้วจึงค่อยพิจารณาในเรื่องอรรถประโยชน์ต่าง ๆ ต่อไป

อรรถประโยชน์ ( Utility ) เป็นความสามารถของสินค้าหรือบริการต่าง ๆ ที่จะนำความสุขของการของบุคคล ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งจะมีค่ามากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับความสุขของการของบุคคลนั้น ๆ ในเวลานั้นด้วย

เราสามารถแบ่งอรรถประโยชน์ออกได้เป็น 4 ประเภท คือ

1. อรรถประโยชน์เกี่ยวกับรูปแบบ ( Form Utility )
2. อรรถประโยชน์เกี่ยวกับสถานที่ ( Place Utility )
3. อรรถประโยชน์เกี่ยวกับเวลา ( Time Utility )
4. อรรถประโยชน์เกี่ยวกับการครอบครองกรรมสิทธิ์ ( Possessive Utility )

#### อรรถประโยชน์เกี่ยวกับรูปแบบ ( Form Utility )

เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง หรือแปรสภาพของสินค้าและบริการ จากวัตถุดิบให้เป็นสินค้าหรือบริการที่สำเร็จรูป เช่น การแปรสภาพแร่ ซึ่งเราถือว่าเป็นวัตถุดิบ ให้ออกมาเป็นสินค้าซึ่งพร้อมที่จะขายได้ เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงรูปร่าง ลักษณะของสินค้าและบริการ

#### อรรถประโยชน์เกี่ยวกับสถานที่ ( Place Utility )

เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง บ้าย เคลื่อนที่ หรือเปลี่ยนสถานที่

จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ซึ่งอาจทำให้มีมูลค่าหรือราคาเปลี่ยนแปลงไป เช่น สินค้าประเภทหนึ่ง เมื่ออยู่ที่เมือง ก. จะมีค่าเพียงไม่กี่บาท แต่เมื่อไปอยู่ที่เมือง ข. อาจจะมีค่ามากมายมหาศาลก็ได้ หรือสินค้าในละแวกหนึ่งอาจจะเป็นที่ต้องการของอีกละแวกหนึ่งก็ได้ เช่นนี้ เป็นอรรถประโยชน์ที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสถานที่

#### อรรถประโยชน์เกี่ยวกับเวลา ( Time Utility )

เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการนำสินค้าและบริการไปยังสถานที่ต่าง ๆ ใ้ทันตามเวลา ตามความต้องการของผู้บริโภคได้โดยรวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ และทำให้สินค้าและบริการนั้น ๆ ไม่ล้าสมัย เช่น แห่กันต่าง ๆ อาหารสด ผลไม้สด เป็นต้น

#### อรรถประโยชน์เกี่ยวกับการครอบครองกรรมสิทธิ์ ( Possessive Utility )

เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงการครอบครองกรรมสิทธิ์ในสินค้าและบริการ เป็นการเปลี่ยนมือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์หรือผู้ที่เป็นเจ้าของ เช่น สินค้า ก. เมื่ออยู่ที่หนึ่งก็เป็นของบริษัหนึ่ง เมื่อเปลี่ยนไปอยู่ที่อีกที่หนึ่งจะโดยลักษณะของการซื้อขาย แลกเปลี่ยน หรือใด ๆ ก็ตาม ก็จะเป็นกรรมสิทธิ์ของอีกบริษัหนึ่งไป เป็นต้น

#### โครงสร้างทางเศรษฐกิจของการขนส่ง

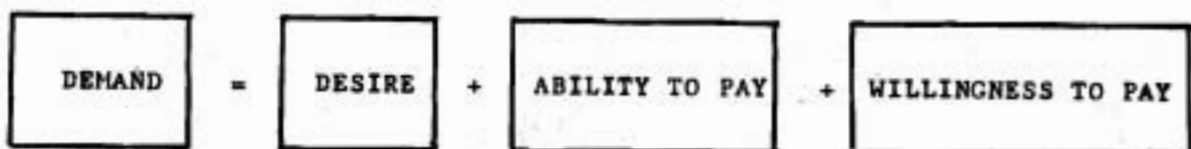
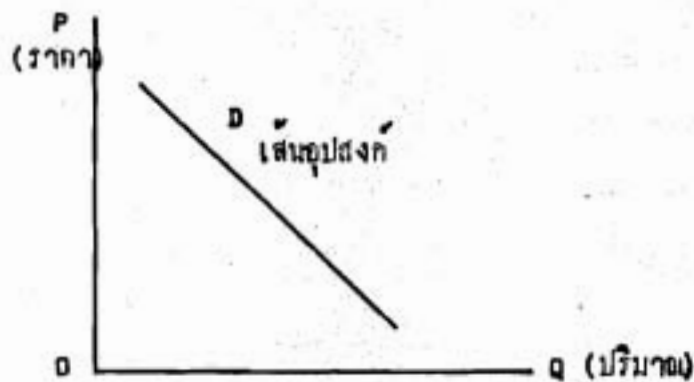
การขนส่งเป็นกิจกรรมทางเศรษฐศาสตร์แขนงหนึ่ง ที่มีองค์ประกอบต่าง ๆ หลายประการ ซึ่งถือว่าเป็นโครงสร้างหรือลักษณะของการขนส่งแต่ละประเภท ในการพิจารณาถึงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของการขนส่ง จะองค์คำนึงถึงองค์ประกอบ 4 ประการ คือ

1. อุปสงค์ในการขนส่ง ( Demand of Transportation )
2. อุปทานในการขนส่ง ( Supply of Transportation )

3. จำนวนและขนาดของผู้ประกอบการ ( Size and Amount of Operator )
4. กฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ( Regulations )

### อุปสงค์ในการขนส่ง ( Demand of Transportation )

ในเรื่องของอุปสงค์ ( Demand ) นั้น มีลักษณะที่ว่า ถ้าหากราคาของสินค้าและบริการอยู่ในระดับสูงหรือสูงขึ้น ปริมาณความต้องการในสินค้าและบริการนั้น ๆ จะอยู่ในระดับที่ต่ำหรือต่ำลง แต่ถ้าวราคารของสินค้าและบริการอยู่ในระดับราคาที่ต่ำหรือลดลง ปริมาณความต้องการในสินค้าและบริการ ก็จะอยู่ในระดับที่สูงหรือมากยิ่งขึ้น ซึ่งลักษณะของเส้นอุปสงค์จะอยู่ในลักษณะดังรูป



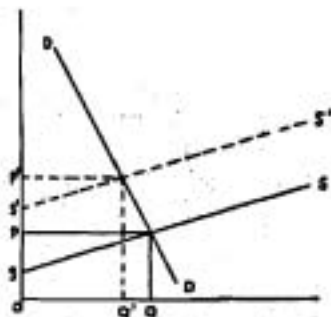
สำหรับอุปสงค์ในการขนส่งนั้น จะขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการของผู้ใช้บริการ โดยจะมีส่วนสัมพันธ์กันเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ของเส้นอุปสงค์ไทยทั่ว ๆ ไป ซึ่งอุปสงค์ของการขนส่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

- ก) อุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสาร ( Passenger's Demand )
- ข) อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าและบริการ ( Cargo's Demand )

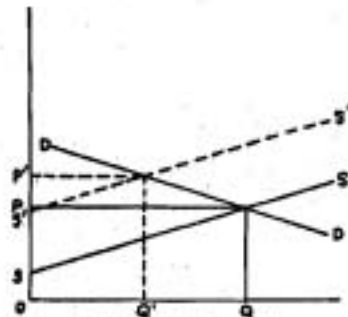
ทั้งอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารและอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าและบริการ จะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามสิ่งต่อไปนี้

1. การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของรายได้
2. ลักษณะของการขนส่ง
3. ความนิยมของผู้ใช้บริการ
4. ความเจริญทางเศรษฐกิจ
5. อัตราค่าโดยสารเปรียบเทียบ
6. กำหนดเวลา ( Schedule )
7. ลักษณะของการให้บริการ ( Services )

นอกจากนี้ อุปสงค์ของการขนส่ง ก็จะมีคามยืดหยุ่น ( Elastic ) ได้ เช่นเดียวกับกับความยืดหยุ่นของอุปสงค์ไทยทั่วไป กล่าวคือ ถ้ามีการแข่งขันกันมาก ความยืดหยุ่นก็จะมีมาก ถ้ามีการแข่งขันกันน้อยราย ความยืดหยุ่นก็จะมีน้อย ซึ่งแสดงได้ด้วยรูป ดังนี้



A. Inelastic Demand.

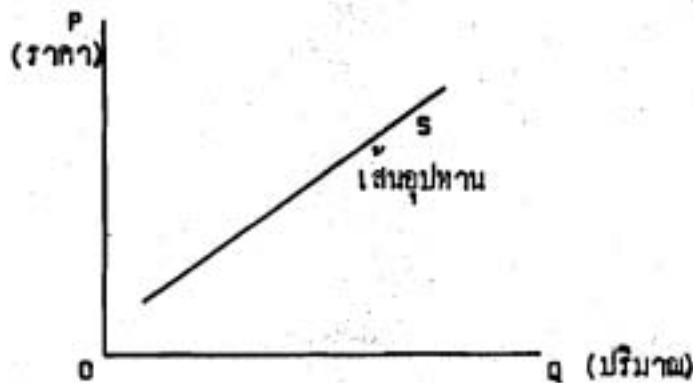


B. Elastic Demand.

จากลักษณะข้อนี้ กล่าวได้ว่า ถ้ามีแหล่งสินค้าและบริการเพียงแห่งเดียว หรือน้อยราย อุปสงค์ของการขนส่งก็จะยืดหยุ่นน้อย แต่ถ้ามีแหล่งสินค้าและบริการมากมาย อุปสงค์ของการขนส่งก็จะมีคามยืดหยุ่นมาก หรือ ถ้ามีผู้ประกอบการน้อยรายอุปสงค์ของการขนส่งก็จะมีคามยืดหยุ่นน้อย แต่ถ้ามีผู้ประกอบการมากมายอุปสงค์ในการขนส่งก็จะมีคามยืดหยุ่นมาก

### อุปทานในการขนส่ง ( Supply of Transportation )

ในเรื่องของอุปทาน ( Supply ) ก็จะมีลักษณะที่คล้ายคลึงกับลักษณะของอุปสงค์ แต่จะอยู่ในลักษณะที่ตรงกันข้าม กล่าวคือ ถ้าระดับราคาของสินค้าและบริการน้อยลง ปริมาณของอุปทานก็จะลดลงไปด้วย แต่ถ้าระดับราคาของสินค้าและบริการสูงขึ้น ปริมาณของอุปทานก็จะสูงขึ้นตามไปด้วย อุปทานจะมีลักษณะไปในทางเดียวกันกับระดับราคา ซึ่งลักษณะของเส้นอุปทานจะแสดงได้ ดังรูป

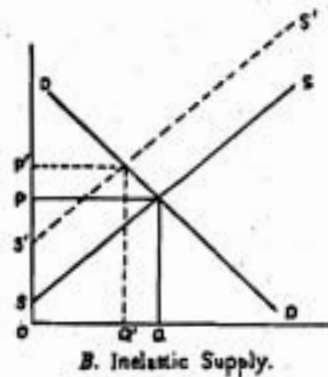
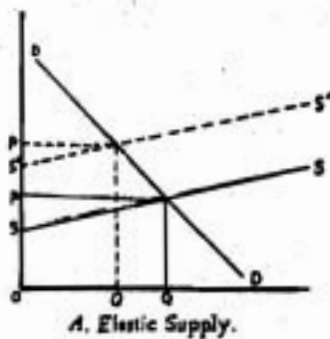


สำหรับอุปทานในการขนส่ง ก็มีลักษณะเช่นเดียวกับอุปสงค์ของการขนส่ง กล่าวคือ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท เช่นเดียวกัน คือ

ก) อุปทานของการขนส่งผู้โดยสาร

## ข) อุปทานของการขนส่งสินค้าและบริการ

อุปทานในการขนส่ง เป็นปริมาณของการบริการที่ผู้ประกอบการขนส่ง จะสามารถตอบสนองต่อความต้องการภายใต้สภาพการณ์ต่าง ๆ โดยสิ่งที่ทำให้อุปทานของการขนส่ง มีการเปลี่ยนแปลงไ้มากที่สุด ก็คือ อัตราค่าขนส่ง กล่าวคือ ถ้าอัตราค่าบริการสูง ปริมาณอุปทานของการขนส่งก็จะน้อยมาก และถ้าอัตราค่าบริการอยู่ในระดับต่ำ ปริมาณอุปทานของการขนส่งก็จะลดลง ลักษณะเช่นนี้ ก็มีลักษณะของความยืดหยุ่น เช่นเกี่ยวข้องกับกับความยืดหยุ่นของอุปทาน สำหรับสินค้าและบริการทั่ว ๆ ไปด้วยนั่นเอง ซึ่งแสดงไว้ดังรูป



## จำนวนและขนาดของผู้ประกอบการ ( Amount and Size of Operator )

ในเรื่องจำนวนและขนาดของผู้ประกอบการนี้เป็นการพิจารณาว่ามีจำนวนผู้ประกอบการของการขนส่งแต่ละประเภทเป็นจำนวนมากน้อยเพียงใด มีการแข่งขันกันมากหรือน้อย มีลักษณะของการแข่งขัน ( Competition ) อย่างไร พร้อมทั้งนั้นก็พิจารณาว่า ผู้ประกอบการขนส่งแต่ละประเภท แต่ละรายนั้น มีขนาดของการประกอบการเป็นอย่างไร เป็นขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ ต้องใช้เงินทุนในการดำเนินงานมากน้อยเพียงใด



## กฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ( Regulations )

ต้องพิจารณาว่า ในการประกอบกิจการด้านการขนส่งในแต่ละประเภท มีกฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ที่รัฐได้วางไว้อย่างไรบ้าง มีการสนับสนุน (Pro) หรือไม่สนับสนุน (Don) การประกอบการอย่างใดบ้าง มีข้อจำกัดอย่างไรบ้างในการดำเนินงานด้านการขนส่ง

## ต้นทุนของการขนส่ง ( Costs of Transportation )

ก่อนที่จะพิจารณากันถึงเรื่องของต้นทุนในการขนส่ง เราควรพิจารณากันถึงแนวความคิดในเรื่องต้นทุน ( Cost Concepts ) กันเสียก่อน เพื่อที่จะให้เกิดความเข้าใจที่ง่ายยิ่งขึ้น จึงนำเอาลักษณะของต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ซึ่งพอที่จะกล่าวได้ ดังต่อไปนี้

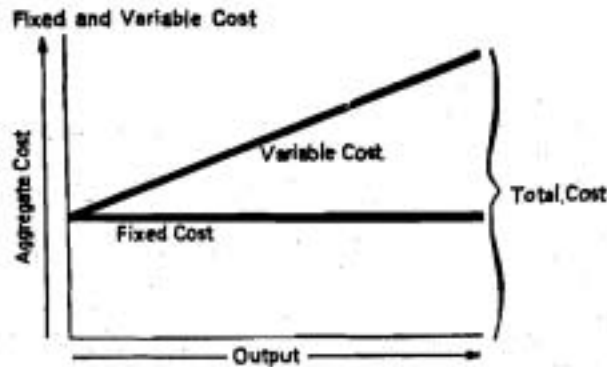
1. ต้นทุนคงที่ ( Fixed Cost ) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ตามการผลิต ไม่ว่าจะทำการผลิตหรือไม่ผลิตก็ตาม ต้นทุนนี้จะคงเกิดขึ้นเป็นจำนวนที่คงที่ ต้นทุนชนิดนี้ถึงแม้ว่าจะมีการผลิตเป็นจำนวนมากหรือจำนวนน้อยเพียงใด ก็จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในอัตราเท่ากันอยู่ตลอดเวลา เช่น ค่าเช่าที่ดิน ค่าเช่าสถานที่ ค่าเสื่อมราคา เป็นต้น ในบางครั้งต้นทุนประเภทนี้ อาจเรียกชื่อได้เป็นอย่างอื่นอีก เช่น Constant Cost หรือ Overhead Cost เป็นต้น

2. ต้นทุนผันแปร ( Variable Cost ) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่จะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามปริมาณของการผลิต ถ้าผลิตมากก็มีค่าใช้จ่ายผันแปรมาก ถ้าผลิตน้อยก็จะเสียค่าใช้จ่ายผันแปรน้อย ถ้าไม่มีการผลิตก็จะไม่เสียค่าใช้จ่ายผันแปรเลย ต้นทุนประเภทนี้ อาจเรียกชื่อเป็นอย่างอื่นได้อีก เช่น Operation Cost เป็นต้น

3. ต้นทุนรวม ( Total Cost ) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ โดย

รวมเอาต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปรมารวมกัน ถือเป็นต้นทุนของการผลิตทั้งหมด ซึ่งอยู่ในลักษณะดังต่อไปนี้

$$\boxed{\text{ต้นทุนรวม}} = \boxed{\text{ต้นทุนคงที่}} + \boxed{\text{ต้นทุนผันแปร}}$$



สำหรับต้นทุนในการขนส่งนั้น ก็มีลักษณะคล้ายคลึงกับแนวความคิดในเรื่องต้นทุนทั่ว ๆ ไป โดยมีต้นทุนที่สำคัญ ๆ ดังนี้

1. ต้นทุนคงที่ในการขนส่ง ( Fixed Cost ) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ตามการขนส่ง ไม่ว่าจะประกอบกับการขนส่งหรือไม่ก็ตาม จะคงเสียค่าใช้จ่ายอย่างแน่นอน เช่น ค่าเบี้ยประกันภัย เงินเดือนพนักงาน ค่าเช่าอาคารและที่ดิน ค่าทะเบียนและใบอนุญาต เป็นต้น

2. ต้นทุนผันแปรในการขนส่ง ( Variable Cost ) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่จะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามการขนส่ง กล่าวคือ ถ้าทำการขนส่งมากก็จะเสียค่าใช้จ่ายมาก ถ้าทำการขนส่งน้อยก็จะเสียค่าใช้จ่ายน้อย ถ้าไม่ทำการขนส่งเลยก็จะไม่เสียค่าใช้จ่าย

เลย เช่น ค่าซ่อมแซม ค่าสีทาส ค่าจ้างเขียนชื่อเพลิง ค่าจ้างพิมพ์สื่อ เป็นต้น

3. ต้นทุนรวมของการขนส่ง ( Joint Cost ) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นสำหรับการขนส่งสินค้าหรือบริการหลาย ๆ อย่างหลาย ๆ ประเภทรวมกัน โดยไม่สามารถจะแยกออกได้ว่าต้นทุนของการขนส่งสินค้าหรือบริการแต่ละอย่างแต่ละประเภทนั้นเป็นเท่าใด ซึ่งในบางครั้งอาจเรียกชื่อเป็นอย่างอื่นได้ว่า Common Cost เช่น การขนส่งทางรถไฟ โดยในรถไฟขบวนหนึ่งอาจจะมีทั้งผู้โดยสาร สินค้าและบริการอยู่ในขบวนเดียวกัน ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในลักษณะนี้จะ เป็นต้นทุนร่วมกัน เพราะไม่สามารถที่จะแยกออกมาได้ว่า เป็นต้นทุนในการขนส่งผู้โดยสารเท่าใด หรือเป็นต้นทุนสำหรับการขนส่งสินค้าและบริการเป็นจำนวนเท่าใดกันนี้เป็นต้น

4. ต้นทุนเที่ยวกลับ ( Back Haul Cost ) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ก่อรวมเอาลักษณะของค่าเสียโอกาส ( Opportunity Cost ) เข้าไปด้วย ถือเป็นค่าชดเชยที่ก่อให้เกิดเสียโอกาสขึ้น หรือกล่าวในกรณีของการขนส่งก็หมายถึง การที่กองบรรทุกผู้โดยสาร สินค้าหรือบริการ ไปส่งยังจุดหมายปลายทางแล้ว ในเที่ยวกลับนั้นไม่ได้บรรทุกอะไรกลับมาเลย กรณีจึงต้องมีการคิดถึงต้นทุนเที่ยวกลับ รวมไว้ในกรณีคิดต้นทุนค่าบริการขนส่งด้วย ซึ่งในบางครั้งลักษณะเช่นนี้ ถือว่าการสูญเสียเปล่าที่เกิดขึ้นและถือว่าเป็นการขนส่งที่ไม่ทำให้เกิดการประหยัดอีกด้วย

นอกจากต้นทุนทั้ง 4 ประการดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ก็จะนำมารวมกันเป็นต้นทุนรวม ( Total Costs ) เพื่อที่จะนำไปคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายต่อไป ในบางครั้งอาจจะมีการใช้คำว่า " Out of Pocket Costs " อีกคำหนึ่ง ซึ่งมีความหมายถึงการเปลี่ยนแปลงในต้นทุนรวม เป็นผลมาจากการที่ต้นทุนต้นแปรมีการเพิ่มขึ้นหรือลดลงไม่เป็นอัตราส่วนที่แน่นอน เช่น เมื่อให้บริการขนส่งถึงจุด ๆ หนึ่ง ค่าใช้จ่ายต้นแปรจะมีลักษณะ

ที่มีอัตราส่วนที่สูงขึ้นหรือต่ำกว่าปกติธรรมดา จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในต้นทุนรวมได้ เช่น ค่าล่วงเวลา และค่าเบี้ยเลี้ยงในการเดินทาง เป็นต้น

ต้นทุนในการขนส่งของการขนส่งแต่ละแบบแต่ละประเภทนั้น จะแตกต่างกันออกไปตามลักษณะและชนิดของการให้บริการขนส่ง ซึ่งต้นทุนของการขนส่งจะแตกต่างกันอย่างมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับสิ่งต่าง ๆ เช่น

1. ลักษณะของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง
2. ระยะทางและระยะเวลาของการขนส่ง
3. อุปกรณ์และมาตรฐานต่าง ๆ ในการขนส่ง
4. ลักษณะของสินค้าและบริการที่จะทำการขนส่ง
5. สภาพแวดล้อมและภูมิประเทศที่จะทำการขนส่ง

#### การกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่ง ( Transportation Rate-Pricing )

การกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งนั้น ส่วนใหญ่จะใช้ต้นทุนในการขนส่งเป็นรากฐาน ในการกำหนดอัตราค่าบริการขึ้นมา นั้น จะต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบกันต่าง ๆ ด้วย เช่น รายได้ รายจ่าย ความสม่ำเสมอ มาตรฐาน และประสิทธิภาพของการขนส่งควบคู่กันไปด้วย ซึ่งอัตราค่าบริการขนส่งมีอยู่ 2 ประเภท คือ

- ก) อัตราค่าโดยสาร
- ข) อัตราค่าระวาง

อัตราค่าโดยสาร เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งบุคคล จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ตามลักษณะและประเภทของการขนส่ง

การกำหนดอัตราค่าโดยสาร อาจพิจารณาจากสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ เป็นหลักในการพิจารณา เช่น

- ก) กำหนดตามระยะทางที่เกินทาง
- ข) กำหนดตามลักษณะของการให้บริการ
- ค) กำหนดตามฤดูกาลในการขนส่ง
- ง) กำหนดตามประเภทของผู้โดยสาร

อัตราค่าระวาง เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าหรือบริการ จากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ตามลักษณะและประเภทของการขนส่ง หรือตามลักษณะและประเภทของสินค้าหรือบริการ

การกำหนดอัตราค่าระวางสินค้าและบริการ อาจพิจารณาจากสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ เป็นหลักในการพิจารณา เช่น

- ก) กำหนดตามชนิดและประเภทของสินค้าและบริการ
- ข) กำหนดตามปริมาณของสินค้าและบริการ
- ค) กำหนดตามน้ำหนักของสินค้าและบริการ
- ง) กำหนดตามความยากง่ายของการขนส่ง

ในการกำหนดอัตราค่าบริการ การขนส่งนั้น แยกพิจารณาได้ว่า

ผู้ใช้บริการ คือ การที่จะให้อัตราค่าบริการขนส่ง ต่ำที่สุด ( Minimum )

ผู้ให้บริการ คือ การที่จะให้อัตราค่าบริการขนส่ง สูงที่สุด ( Maximum )

ซึ่งเราจะพิจารณาได้ว่า ทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ จะมีความสัมพันธ์กันในทางตรงกันข้าม ทั้งนี้เราจึงจำเป็นต้องหาอัตราค่าบริการที่ดีที่สุด ที่จะทำให้ทั้งผู้ใช้บริการและ

ผู้ให้บริการ สามารถอยู่ร่วมกันได้ ทั้งนี้ ในการกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่งมีปัจจัยที่สำคัญ คือ

1. อุปสงค์และอุปทานของการขนส่ง
2. ต้นทุนของการขนส่ง
3. การควบคุมอัตราค่าบริการขนส่ง

1. อุปสงค์และอุปทานของการขนส่ง (Demand and Supply of Transportation)

ได้กล่าวถึงลักษณะของอุปสงค์และอุปทานมาแล้วในส่วนของโครงสร้างทางเศรษฐกิจของการขนส่ง โดยพอที่จะทราบถึงลักษณะโดยทั่วไปของอุปสงค์และอุปทานแล้ว ทั้งนี้ในที่นี้จะพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของอุปสงค์ อุปทาน และอัตราค่าบริการ ว่ามีความสัมพันธ์กันในลักษณะใด ซึ่งพอที่จะสรุปเป็นหลักการที่จะใช้ในการศึกษาได้ คือ

ก) ถ้าอุปสงค์ในการขนส่งเพิ่มขึ้น แต่อุปทานในการขนส่งลดลง จะทำให้อัตราค่าบริการขนส่งเพิ่มขึ้น

ข) ถ้าอุปสงค์ในการขนส่งลดลง แต่อุปทานในการขนส่งเพิ่มขึ้น จะทำให้อัตราค่าบริการขนส่งลดลง

เราจะเห็นได้ว่า อัตราค่าบริการขนส่ง จะมีลักษณะการเคลื่อนที่ไปในทางเดียวกับอุปสงค์ของการขนส่ง และจะอยู่ในลักษณะการเคลื่อนที่ที่ตรงกันข้ามกับอุปทานของการขนส่ง กล่าวคือ ถ้าอุปสงค์ของการขนส่งเพิ่มขึ้น อัตราค่าบริการขนส่งก็จะสูงขึ้น แต่ถ้าอุปทานของการขนส่งเพิ่มขึ้น อัตราค่าบริการขนส่งก็จะลดลง

2. ต้นทุนของการขนส่ง (Costing of Transportation)

เรื่องต้นทุนของการขนส่งใดกล่าวไว้แล้วก่อนที่จะพิจารณาถึงเรื่องการกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่ง โดยต้นทุนของการขนส่งก็มีลักษณะบางประการที่แตกต่างออกไปจากต้นทุนโดยทั่วไป และขึ้นอยู่กับลักษณะและประเภทของการขนส่งแต่ละชนิดด้วย สำหรับการกำหนดอัตราค่าบริการนั้น มีวิธีการกำหนดแตกต่างกันออกไป แล้วแต่พื้นฐานและลักษณะของต้นทุน แนววิธีการอันหนึ่งที่จะกล่าวในที่นี้คือ วิธีการที่เราเรียกว่า " Cost plus Pricing " ซึ่งเป็นวิธีการกำหนดอัตราค่าบริการ โดยใช้ต้นทุนเป็นหลัก กล่าวคือ เป็นการพิจารณาถึงต้นทุนที่แท้จริง (ทั้งหมด) ของการให้บริการขนส่งว่าเป็นเท่าไร แล้วรวมกับกำไรที่คงการหรือเห็นว่าสมควรจะได้ ก็จะได้อัตราค่าบริการขนส่งที่จะใช้เรียกเก็บจากผู้ให้บริการ โดยวิธีนี้ของค่านึงถึงอัตราค่าบริการที่สามารถจะเรียกเก็บได้ควรวินิจฉัยว่าเหมาะสมอย่างไร

ในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งโดยวิธี Cost-Plus Pricing นี้ มีข้อที่จะใช้ได้เสมอไป เพราะจะต้องพิจารณาถึงสิ่งต่อไปนี้ด้วย คือ

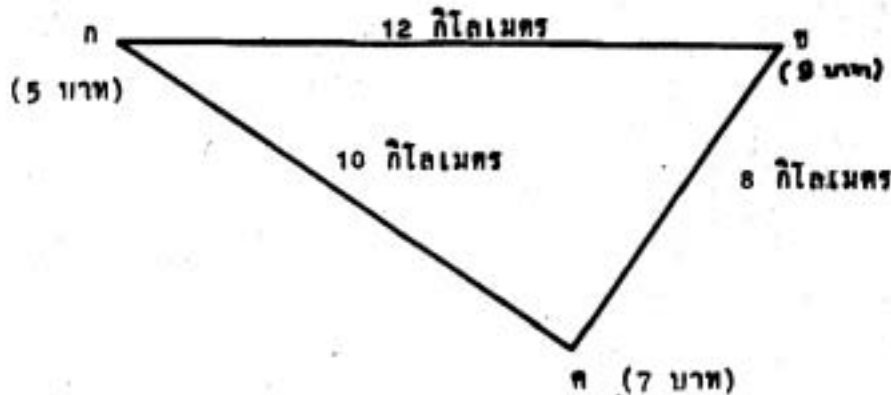
ก) Cost of Service เป็นต้นทุนของการให้บริการ ซึ่งจะคงพิจารณาถึง Standard Cost และ Common Cost โดยต้องคำนึงว่าต้นทุนของการให้บริการเป็นเท่าไรจะเรียกเก็บอัตราค่าบริการต่ำกว่า Cost of Service ไม่ได้ เพราะถ้าอัตราค่าบริการขนส่งต่ำกว่า Cost of Service แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งก็อยู่ไม่ได้

ข) ลักษณะของการบริการขนส่ง โดยจะต้องคำนึงถึงว่าสิ่งที่จะให้บริการขนส่งเป็นอะไร เช่น เป็นผู้โดยสาร เป็นสิ่งมีวิคอื่น ๆ เป็นสินค้าที่เสียหายได้ง่าย เป็นวัตถุอันตราย หรืออื่น ๆ ซึ่งแต่ละอย่างแต่ละประเภทจะมีต้นทุนของการขนส่งแตกต่างกันออกไป วิธีการกำหนดอัตราค่าบริการ อาจจะคิดราคาเบ็ดเตล็ด อาจจะคิดตามขนาด ( ปริมาตร ) หรือคิดตามน้ำหนัก หรือคิดตามจำนวนที่นั่ง หรือเป็นการเหมาจ่าย

ค) Value of Service หรือ Charging what the traffic will bear



เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งที่สามารถเรียกเก็บได้ และทำให้ผู้ใช้บริการสามารถที่จะรับภาระได้โดยไม่ต้องเติบค่าบริการด้วย ในเรื่องนี้จะคำนึงถึงอัตราค่าบริการขนส่งที่สามารถจะเรียกเก็บในอัตราที่สูงที่สุดได้ รวมทั้งพิจารณาถึงอุปสงค์ของการขนส่งรวมเข้าไปด้วย โดยมีข้อแม้ว่า อัตราที่ถูกกำหนดขึ้นมาั้นจะต้องไม่ทำให้ผู้ใช้บริการอยู่ของเติบใช้ หรือหันไปใช้บริการของการขนส่งประเภทอื่นด้วย ตัวอย่าง เช่น



สินค้าชนิดหนึ่ง ขายที่ตลาดเมือง ก. จะมีราคา 5 บาท ถ้าขายที่เมือง ข. จะมีราคา 9 บาท และถ้าขายที่เมือง ค. จะมีราคา 7 บาท โดยระยะทางระหว่างเมือง ก. ไปเมือง ค. เท่ากับ 10 กิโลเมตร และระยะทางระหว่างเมือง ข. ไปเมือง ค. เท่ากับ 8 กิโลเมตร จากตัวเลขที่กล่าวข้างต้นนี้ จะเห็นได้ว่า สินค้าจากเมือง ก. สามารถที่จะไปขายยังเมือง ข. ได้ ตลอดเวลาขายที่อัตราค่าบริการขนส่งยังไม่สูงเกิน 4 บาท หรือสินค้าจากเมือง ก. สามารถที่จะไปขายที่เมือง ค. ได้เช่นกัน ถ้าอัตราค่าบริการขนส่งยังไม่สูงเกิน 2 บาท และสินค้าจากเมือง ค. ก็ยังสามารถไปขายที่เมือง ข. ได้ ถ้าอัตราค่าบริการขนส่งยังไม่สูงเกิน 2 บาท ในกรณีเหล่านี้จะพิจารณาได้ว่า

กรณีที่ 1 ระยะทาง 12 กม. อัตราค่าบริการขนส่งต้องไม่เกิน 4 บาท



- กรณี 2 ระยะทาง 10 กม. อัตราค่าบริการขนส่งต้องไม่เกิน 2 บาท  
 กรณี 3 ระยะทาง 8 กม. อัตราค่าบริการขนส่งต้องไม่เกิน 2 บาท

### 3. การควบคุมอัตราค่าบริการ ( Regulations )

กิจการด้านการขนส่ง เปรียบรวมกันมาแล้วว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อชีวิต และความเป็นอยู่ประจำวันของมนุษย์เรา ฉะนั้นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งก็จะถูกรัฐเข้าไปดำเนินการควบคุม และกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งประเภทต่าง ๆ ทั่ว เพราะถ้าผู้ประกอบการเป็นผู้กำหนดตนเอง อาจจะทำให้ผู้ใช้บริการต้องเดือดร้อน แต่ในการที่รัฐเข้ามามีบทบาทในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง ก็จะคงไม่กำหนดให้ผู้ประกอบการเดือดร้อนเช่นกัน กล่าวคือ จะคงกำหนดอัตราที่เหมาะสมโดยผู้ใช้บริการไม่เดือดร้อน และผู้ประกอบการก็มีรายได้เพียงพอที่จะดำเนินการต่อไปได้ทั่ว ซึ่งลักษณะของการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งที่รัฐกำหนดมีอยู่ 3 ลักษณะ คือ

ก) อัตราค่าบริการขนส่งขั้นต่ำ (Minimum Rate) เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งที่ต่ำที่สุดได้ โดยห้ามผู้ประกอบการเรียกเก็บค่าบริการขนส่งต่ำกว่าอัตราที่กำหนด แต่สามารถที่จะเรียกเก็บในอัตราที่สูงกว่ากำหนดขั้นต่ำได้ เท่าที่จะสามารถเรียกเก็บได้มากที่สุด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันการแข่งขันในลักษณะที่สูญเสีย และไม่ให้เกิดการแข่งขันในลักษณะที่เรียกว่า " Cut-Throat Competition " ทั่ว

ข) อัตราค่าบริการขนส่งขั้นสูง (Maximum Rate) เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งขั้นสูงสุดเอาไว้ โดยห้ามผู้ประกอบการเรียกเก็บในอัตราค่าบริการขนส่งที่สูงกว่ากำหนด โดยสามารถเรียกเก็บในอัตราที่เท่ากับอัตราสูงสุดหรือต่ำกว่านั้นก็ได้ การกำหนดเช่นนี้ เป็นผลดีสำหรับผู้ใช้บริการ เป็นการป้องกันการผูกขาดของผู้ประกอบการ ซึ่งอยู่ในกรณีของตลาดแบบ Monopoly หรือ Oligopoly

ก) อัตราค่าบริการขนส่งที่กำหนดไว้อย่างแม่นยำ (Precise Rate) เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งที่ถูกระบุไว้อย่างแน่นอน เช่นรถ กายทัวเลยว่าจะสามารถที่จะเรียกเก็บอัตราค่าบริการได้ในอัตราเท่าใด จะเรียกเก็บสูงกว่านี้หรือต่ำกว่าที่กำหนดไว้ไม่ได้

ซึ่งลักษณะทั้ง 3 ประการนี้ ถูกนำมาใช้ในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง แทนที่นิยมใช้กันมากที่สุดก็คือ การกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งแบบที่กำหนดไว้อย่างแน่นอน กายทัว เพราะทั้งผู้ประกอบการและผู้ให้บริการจะยอมรับและถือว่าเป็นอัตราที่เหมาะสม

ในการที่เรากำหนดอัตราค่าบริการ มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ

1. เพื่อให้ได้ผลตอบแทนจากการลงทุนตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้
2. เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการแข่งขัน
3. เพื่อรักษาเสถียรภาพค่าราคา ไม่เปลี่ยนแปลงราคาบ่อย ๆ
4. เพื่อให้ได้ส่วนร่วมในตลาด ( Market Share )

ดังนั้น ในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง นอกจากจะพิจารณาถึงองค์ประกอบที่สำคัญทั้ง 3 ประการข้างต้นแล้ว เรายังปัจจัยที่นำมาช่วยในการกำหนดได้อีกดังนี้

1. พิจารณาถึงอัตราส่วนของน้ำหนักและปริมาตร ( Weight/Volume )
2. โอกาสที่จะเกิดความเสียหายแก่ผู้ให้บริการหรือสินค้า
3. โอกาสที่ผู้ให้บริการหรือสินค้าจะทำให้เกิดความเสียหายกับผู้ให้บริการอื่น ๆ
4. มูลค่าในตลาดของสินค้าและบริการ
5. ระยะทางที่จะทำการขนส่ง
6. ความสม่ำเสมอและปริมาณที่จะทำการขนส่ง
7. การแข่งขันกับกิจการขนส่งอื่น ๆ

## 8. ทัศนคติของการให้บริการขนส่ง

จากองค์ประกอบหรือปัจจัยที่สำคัญในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง รวมทั้งปัจจัยอื่น ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ เราสามารถนำไปใช้ในการพิจารณา กำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง เพื่อให้เหมาะสมและเกิดประโยชน์ร่วมกันทั้งฝ่ายผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการได้

### นโยบายการตั้งราคา ( Rate - Pricing Policies )

การกำหนดราคาไม่ว่าจะเป็นการตั้งราคาสินค้าหรือบริการ ตลอดจนการตั้งราคาอัตราค่าบริการขนส่งนี้ มีหลักเกณฑ์หรือนโยบายทั่ว ๆ ไปหลายประการ เช่น

1. นโยบายการให้ส่วนลด (Discount Policy) เป็นนโยบายในการตั้งราคาที่จะให้ส่วนลดต่าง ๆ สำหรับผู้มาใช้บริการ เช่น

- การให้ส่วนลดตามจำนวนที่ใช้ ( Quantity Discount )
- การให้ส่วนลดการค้า ( Trade Discount )
- การให้ส่วนลดเงินสด ( Cash Discount )
- การให้ส่วนลดสำหรับนายหน้า ( Brokerage Fee )
- การให้ส่วนลดเพื่อส่งเสริมการขาย ( Promotion Allowance )

2. นโยบายการตั้งราคาตามอาณาเขต ( Geographic Price Policy ) เป็นนโยบายในการตั้งราคาให้แตกต่างกันออกไป ตามลักษณะของพื้นที่ อาณาเขต บริเวณ และระยะทาง รวมทั้งระยะเวลาด้วย เช่น ค่าขนส่ง ค่าโทรศัพท์ เป็นต้น

3. นโยบายการตั้งราคาเดียว ( Single Price Policy ) เป็นนโยบายในการตั้งราคาให้มีเพียงราคาเดียว ไม่คำนึงถึงระยะเวลาหรือระยะทางเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น ค่าไปรษณีย์

4. นโยบายการลดราคา ( Sales Policy ) เป็นนโยบายการตั้งราคาเพื่อให้ผู้ให้บริการใหม่ ๆ มีวิธีการต่าง ๆ เช่น

- Loss Leader หรือ Profit Leader เป็นวิธีการราคาสินค้าหรือบริการที่คิดซื้อเสียงและประสิทธิภาพให้ราคาต่ำกว่าตลาดโดยทั่วไป เพื่อให้ลูกค้าสนใจที่จะมาใช้บริการเพิ่มขึ้น พร้อมทั้งมักเสนอขายสินค้าและบริการแบบใหม่ ๆ ด้วย โดยใช้ระยะเวลาหนึ่ง ๆ เท่านั้น

- วิธี Trade-in ใช้สำหรับสินค้าและบริการที่ขายได้ยาก และมีอายุการใช้งาน

- วิธี Combination offer เป็นการขายร่วมกับหลายประเภท

- วิธีการแจกหรือแถม

- วิธีการให้ดูปองและแสตมป์ปันผล ( Coupons and Stamp )

5. นโยบายราคาผันแปร ( Variable Price Policy ) เป็นนโยบายในการตั้งราคาตามลักษณะและประเภทของลูกค้า ซึ่งอาจจะมีการตั้งราคาแตกต่างกันออกไป ตามขนาดและประเภทของผู้ที่มาใช้บริการ

ในการตั้งราคานั้น จะมีราคาที่แตกต่างกันออกไป ( Price Discrimination ) ซึ่งเราสามารถแบ่ง Price Discrimination ออกได้เป็น 3 ระดับ คือ

1. First Degree of Price Discrimination เป็นการตั้งราคาสำหรับสินค้าหรือบริการที่เหมือนกัน แต่ราคาที่คิดต่างกัน เช่น อัตราค่าขนส่งสำหรับผู้ใหญ่ เด็ก หรือผู้ที่ได้รับสิทธิต่าง ๆ เป็นต้น ในบางครั้งอาจเรียกว่า Perfect Price Discrimination

๒. Second Degree of Price Discrimination เป็นการตั้งราคาสำหรับสินค้าหรือบริการที่ราคาจะแตกต่างกันออกไปตามระดับของการใช้บริการ เช่น ระยะเวลาใกล้ก็เสียน้อย ระยะเวลาไกลก็เสียค่าบริการมาก เป็นต้น

๓. Third Degree of Price Discrimination เป็นการตั้งราคาสำหรับสินค้าหรือบริการที่ราคาจะแตกต่างกันออกไปตามท้องถิ่นหรืออาณาเขต ซึ่งในกรณีนี้อาจจะทำให้สินค้าหรือบริการอาจจะแตกต่างกันออกไปได้ มีการแบ่งเกรดหรือประมาณของสินค้าหรือบริการ นอกจากนี้ยังพิจารณาถึง Elasticity of Demand อีกด้วย

สำหรับวิธีการตั้งราคา (Pricing Method) นั้น วิธีการตั้งราคาหลายวิธีด้วยกัน เช่น

๑. วิธีตั้งราคาคำนวณต้นทุน ซึ่งเราอาจจะรู้จักกันในรูปของ Average Cost Pricing หรือ Cost Plus Pricing หรือ Full Cost Pricing เป็นต้น โดยมีวิธีง่าย ๆ ดังนี้

- ทำการพยากรณ์ ( Forecasting ) ยอดขาย
- พาคำนวณเฉลี่ยต้นทุน
- บวกกำไรที่ต้องการ โดยการ Mark up กำไรที่ต้องการเข้าไปกับราคาคำนวณ การ Mark up นี้ อาจกระทำได้ 2 ลักษณะ คือ อัตราเพิ่มที่คงที่ไปเรื่อย ๆ ( Rigid Markup ) และอัตราเพิ่มที่เปลี่ยนแปลงได้ ( Flexible Markup )

๒. วิธีการตั้งราคาคำนวณจุดเสมอตัวหรือจุดคุ้มทุน ในกรณีนี้เราจะต้องคำนวณหา จุดคุ้มทุน ( Break Even Point ) หรือ จุดเสมอตัวให้ได้ เพื่อที่จะได้นำมาใช้ในการตั้งราคา ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของ อัตราผลตอบแทน (Rate of Return) หรือพิจารณา

เกี่ยวกับ Marginal Cost และ Marginal Revenue ( MC = MR )

3. วิธีการตั้งราคาค่าตามผู้ประกอบการอื่น ซึ่งเรารู้จักในรูปของ Competitive Pricing หรือ Imitative Pricing เป็นวิธีการตั้งราคาค่าตามตลาด ตามลักษณะของการแข่งขัน ซึ่งวิธีการแบบนี้มีเหตุผลที่ก่อให้เกิดอยู่ 3 ประการสำคัญ คือ

- ก. ผู้ประกอบการไม่รู้จักสภาพของความต้องการที่เพียงพอ
- ข. ผู้ประกอบการไม่สามารถคำนวณต้นทุนในการผลิตที่แท้จริงได้
- ค. เป็นการประกอบการในตลาดที่มีผู้ขายน้อยราย ( Oligopoly )

เมื่อเราทำการตั้งและกำหนดราคาค่าบริการขนส่งแล้ว เราสามารถที่จะพิจารณาต่อไปได้คือว่า อัตราค่าบริการขนส่งนั้นจะมีส่วนสัมพันธ์กับระดับราคาของสินค้าในตลาดอย่างไรบ้าง ทั้งนี้ เราจะหันมาพิจารณาถึงอิทธิพลของค่าขนส่งต่อระดับราคาของสินค้าและบริการ

#### อิทธิพลของค่าขนส่งต่อระดับราคา

ในที่นี้เราจะพิจารณาว่าการเปลี่ยนแปลงในอัตราค่าบริการขนส่งจะมีผลต่อระดับราคาของสินค้าและบริการในท้องตลาดอย่างไร และทำให้ราคาของสินค้าและบริการในท้องตลาดเปลี่ยนแปลงไปเล็กน้อยเพียงใด ซึ่งการพิจารณาครั้งนี้ เรากำหนดสมมติฐาน ( Hypothesis ) ไว้ดังต่อไปนี้

1. การเพิ่มอัตราค่าขนส่งจะไม่ทำให้ผู้ประกอบการหนีไปใช้การขนส่งประเภทอื่น หรือเกิดการเปลี่ยนแปลงท่าเรือทั้ง
2. สินค้าและบริการอื่นนอกเหนือจากการแข่งขันและอยู่ในลักษณะที่เป็น Increasing

Cost

จากสมมุติฐานทั้งกล่าวข้างต้นนี้ เราจะแยกพิจารณาและวิเคราะห์ออก 2 กรณีคือ

กรณีที่ 1 พิจารณาเรื่อง Demand โยให้ Supply คงที่ ซึ่งสรุปได้ว่า

ถ้าอัตราค่าบริการขนส่งสูงขึ้น และ Demand ของการบริโภคอยู่ในลักษณะที่มีความยืดหยุ่นน้อย การเพิ่มขึ้นของอัตราค่าบริการขนส่งจะมีผลทำให้ระดับราคาของสินค้าและบริการ ในท้องตลาดเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นในสัดส่วนเดียวกับอัตราค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น

ในการกลับกัน ถ้าอัตราค่าบริการขนส่งสูงขึ้น แต่ Demand ของการบริโภคอยู่ในลักษณะที่มีความยืดหยุ่นมาก การเพิ่มอัตราค่าบริการขนส่งจะมีผลทำให้ระดับราคาของสินค้าและบริการในท้องตลาดเปลี่ยนแปลงในสัดส่วนที่น้อยกว่าอัตราค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น

กรณีที่ 2 พิจารณาเรื่อง Supply โยให้ Demand คงที่ สรุปได้ว่า

ถ้าหาก Supply มีความยืดหยุ่นมาก การเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าบริการขนส่งจะมีผลทำให้ระดับราคาของสินค้าและบริการเปลี่ยนแปลงในสัดส่วนที่มาก ( ผู้ประกอบการจะลดการผลิตเพื่อให้สินค้ามันราคาถูกลง และจะทำให้ระดับราคาสูงขึ้น

ในทางตรงกันข้าม ถ้า Supply มีความยืดหยุ่นน้อย การเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าบริการขนส่งจะมีผลกระทบต่อระดับราคาของสินค้าและบริการในสัดส่วนที่น้อยมาก

ดังนั้น อย่างไรก็ตามก็เป็นที่น่าสังเกตว่า ระดับราคาจะเปลี่ยนแปลงมากน้อยเท่าไรนั้น Degree of Elasticity จะเป็นตัวกำหนดนั่นเอง

ประเภทของอัตราค่าบริการการขนส่ง

อัตราค่าบริการการขนส่ง ก็คือ อัตราค่าโดยสารหรืออัตราค่าระวางที่ผู้ประกอบการ



กิจการขนส่งเรียกเก็บจากผู้ที่มาใช้บริการ โดยมีอัตราค่าบริการขนส่งที่นิยมใช้กันอยู่หลายประเภท เช่น

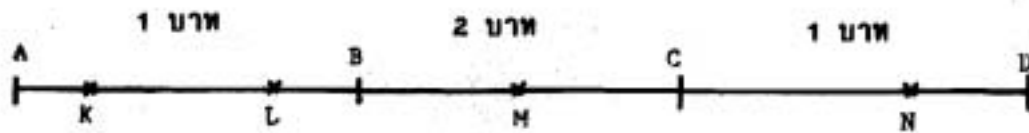
1. อัตราค่าบริการแบบคงตัว ( Flat Rate )
2. อัตราค่าบริการแบบกลุ่ม ( Group Rate หรือ Fixed Zone )
3. อัตราค่าบริการตามระยะทาง ( Distance Rate หรือ Moving Zone )
4. อัตราค่าบริการแบบชายธง ( Tapering Rate )
5. อัตราค่าบริการแบบแข่งขัน ( Competitive Rate )
6. อัตราค่าบริการแบบพิเศษ ( Special Rate หรือ Class Rate )

อัตราค่าบริการแบบคงตัว ( Flat Rate ) เป็นการคิดค่าบริการที่กำหนดไว้เพียงราคาเดียว โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้ใช้บริการจะใช้บริการขนส่งในระยะทางเท่าใดไกลหรือใกล้ การคิดอัตราค่าบริการแบบนี้ใช้วิธีเฉลี่ย ( Average ) โดยให้ผู้ใช้บริการเสียค่าบริการในอัตราเดียวกันเท่ากับเขตตลอดเส้นทาง ตัวอย่าง เช่น

กำหนดว่าอัตราค่าบริการตลอดเส้นทาง 15 บาท ซึ่งเส้นทางนี้มีระยะยาวทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร ไม่ว่าผู้ใช้บริการจะใช้บริการขนส่งเพียง 1 กิโลเมตร หรือจะใช้ตลอดเส้นทางก็ตาม ผู้ใช้บริการทุกคนจะต้องเสียอัตราค่าบริการคนละ 15 บาท เท่ากันหมด

อัตราค่าบริการแบบกลุ่ม ( Group Rate หรือ Fixed Zone ) เป็นการคิดค่าบริการขนส่งที่นำเอาลักษณะของ Flat Rate หลาย ๆ จุดมารวมกันหรือมาคิดค่าให้เชื่อมโยงกัน โดยถ้าผู้ใช้บริการยังใช้บริการอยู่ในช่วงใดช่วงหนึ่งไม่ว่าจะใกล้หรือไกลก็จะเสียอัตราค่าบริการขนส่งในอัตราเท่าเดิม แต่ถ้าผู้ใช้บริการเดินทางข้ามจุดหรือช่วงต่อ ก็จะต้องเสียอัตราค่าบริการเพิ่มขึ้นโดยนำเอาอัตราค่าบริการทั้งสองช่วงมารวมกันหรือถ้าผู้ใช้บริการเป็นระยะทางยาวถึง 3 ช่วง ก็จะต้องเสียอัตราค่าขนส่งเพิ่มมากขึ้นไปอีก เช่น





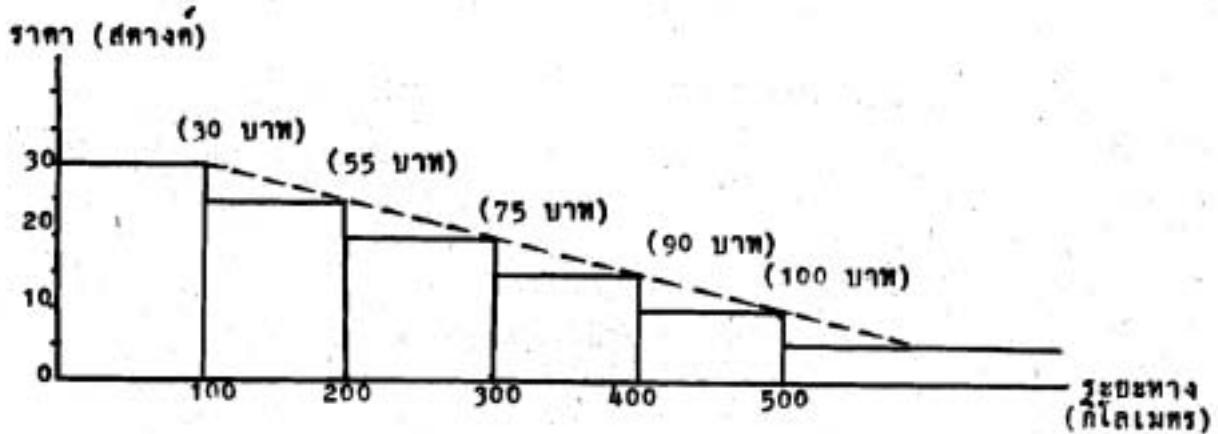
ให้ระยะทางระหว่าง	A	ถึง	B	คิดอัตราค่าบริการขนส่ง	1	บาท
	B	ถึง	C	คิดอัตราค่าบริการขนส่ง	2	บาท
	C	ถึง	D	คิดอัตราค่าบริการขนส่ง	1	บาท
ถ้าเดินทางจาก	K	ไป	L	จะเสียอัตราค่าบริการขนส่ง	1	บาท
	K	ไป	M	จะเสียอัตราค่าบริการขนส่ง	3	บาท
	K	ไป	N	จะเสียอัตราค่าบริการขนส่ง	4	บาท
	L	ไป	M	จะเสียอัตราค่าบริการขนส่ง	3	บาท
	L	ไป	N	จะเสียอัตราค่าบริการขนส่ง	4	บาท
	M	ไป	N	จะเสียอัตราค่าบริการขนส่ง	3	บาท

#### อัตราค่าบริการตามระยะทาง ( Distance Rate หรือ Moving Zone )

เป็นการคิดอัตราค่าบริการขนส่งที่ถือไว้ว่ายุติธรรมก็ โดยคิดอัตราค่าบริการตามระยะทางที่ใช้บริการจริง ผู้ใดใช้บริการเป็นระยะทางไกลก็เสียค่าบริการมาก ผู้ใดใช้บริการเป็นระยะทางไกลก็เสียค่าบริการน้อย ตัวอย่าง เช่น

- กำหนดว่า จะคิดอัตราค่าบริการขนส่งกิโลเมตรละ 20 สตางค์
- ถ้าเดินทาง 10 กิโลเมตร จะเสียค่าบริการ 2 บาท
- ถ้าเดินทาง 50 กิโลเมตร จะเสียค่าบริการ 10 บาท
- ถ้าเดินทาง 100 กิโลเมตร จะเสียค่าบริการ 20 บาท

อัตราค่าบริการแบบชายของ ( Tapering Rate ) เป็นการคิดอัตราค่าบริการขนส่งที่ใช้การคิดแบบระยะทาง แต่มีลักษณะที่ว่า เมื่อเดินทางมากจะไ้รับส่วนลดในอัตราค่าบริการขนส่งมีลักษณะเป็น Regression Rate กล่าวคือ ระยะทางเพิ่มขึ้น แต่ค่าบริการที่คิดจากระยะทางที่เพิ่มขึ้นจะลดลง ตัวอย่าง เช่น



กำหนดให้ ในระยะทาง 0 - 100 กิโลเมตร คิดค่าบริการกิโลเมตรละ 30 สตางค์  
 101 - 200 กิโลเมตร คิดค่าบริการกิโลเมตรละ 25 สตางค์  
 201 - 300 กิโลเมตร คิดค่าบริการกิโลเมตรละ 20 สตางค์  
 301 - 400 กิโลเมตร คิดค่าบริการกิโลเมตรละ 15 สตางค์  
 401 - 500 กิโลเมตร คิดค่าบริการกิโลเมตรละ 10 สตางค์  
 ตั้งแต่ 501 กิโลเมตรขึ้นไปคิดค่าบริการกิโลเมตรละ 5 สตางค์

ถ้าเดินทางเป็นระยะทาง 90 กิโลเมตร เสียค่าบริการ 27 บาท  
 ถ้าเดินทางเป็นระยะทาง 160 กิโลเมตร เสียค่าบริการ 45 บาท  
 ถ้าเดินทางเป็นระยะทาง 250 กิโลเมตร เสียค่าบริการ 65 บาท  
 ถ้าเดินทางเป็นระยะทาง 340 กิโลเมตร เสียค่าบริการ 81 บาท  
 ถ้าเดินทางเป็นระยะทาง 480 กิโลเมตร เสียค่าบริการ 98 บาท

ถ้าเดินทางเป็นระยะทาง 520 กิโลเมตร เสียค่าบริการ 101 บาท  
 ถ้าเดินทางเป็นระยะทาง 800 กิโลเมตร เสียค่าบริการ 115 บาท

อัตราค่าบริการแบบแข่งขัน ( Competitive Rate ) เป็นการคิดค่าบริการ  
 ค่าบริการขนส่งแบบที่จะส่ง เสริมหรือสนับสนุนกิจการ หรืออุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่ง ซึ่ง  
 อาจจะเป็นอุตสาหกรรมที่ของแข่งขันกันมากโดยเฉพาะกับต่างประเทศ โดยจะกำหนดอัตราค่า  
 บริการขนส่งให้ต่ำเป็นพิเศษแล้วแต่กรณี ส่วนใหญ่การคิดค่าบริการค่าบริการขนส่งแบบนี้ จะเป็นการ  
 ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่รัฐบาลสนับสนุนและส่งเสริม ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมภายในประเทศให้สำ-  
 มารถแข่งขันกับอุตสาหกรรมนอกประเทศได้

อัตราค่าบริการพิเศษ ( Special Rate หรือ Class Rate ) เป็น  
 การคิดค่าบริการค่าบริการขนส่งที่คิดเป็นพิเศษสำหรับการให้บริการเฉพาะอย่าง หรือประเภทของ  
 สินค้า หรือการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและบริการ ( Transhipment ) โดยจะคิดค่าบริการ  
 สำหรับผู้โดยสารหรือสินค้าและบริการแต่ละรายแต่ละประเภทไม่เหมือนกัน จะแตกต่างกันออกไป  
 ตามลักษณะของการให้บริการหรือตามลักษณะของสินค้าและบริการหรือตามลักษณะและประเภทของ  
 การขนส่ง

