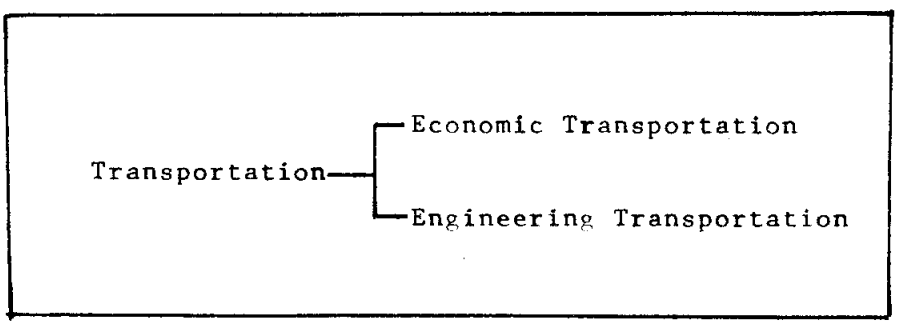
บทที่ 3
เศรษฐกิจการขนส่ง

การขนส่งเป็นวิชาการแขนงหนึ่ง ซึ่งสามารถแยกการศึกษาพิจารณาออกได้เป็นแขนงใหญ่ ๆ ได้ 2 แขนง คือ

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



ในที่นี้จะขอกล่าวถึงเฉพาะ เศรษฐศาสตร์การขนส่ง หรือ เศรษฐกิจการขนส่งเท่านั้น ทั้งนี้เพราะวิศวกรรมการขนส่งนั้น เป็นวิชาการในส่วนที่เกี่ยวกับการประดิษฐ์คิดค้นและสร้างสรรค์ ซึ่งเป็นวิชาการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในลักษณะที่เรากำลังพิจารณากันอยู่ จึงขอละเว้นไม่กล่าวไว้ในที่นี้ โดยจะขอกล่าวเฉพาะในส่วนของเศรษฐกิจการขนส่งแต่เพียงอย่างเดียว

การขนส่งถือได้ว่า เป็นกิจกรรมประเภทหนึ่งซึ่งเป็นกิจกรรมทางด้านการให้บริการ (Service) โดยเป็นการขายผลผลิตที่ไม่เหมือนกับการขายสินค้าและบริการโดยทั่ว ๆ ไป เพราะเป็นการขายผลผลิตในรูปของสิ่งที่ไม่สามารถมองเห็นได้ แต่สามารถที่จะ

ใช้ในบริการในการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้ ซึ่งผลิตผลของการขนส่ง (Product of Transportation) สามารถแยกออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. ผลิตผลของการขนส่งบุคคล
2. ผลิตผลของการขนส่งสินค้าและบริการ

ผลิตผลของการขนส่งบุคคล เป็นผลิตผลในการขนส่งบุคคลจากที่แห่งหนึ่ง ไปยังอีกแห่งหนึ่ง ซึ่งถือว่าเป็นการขนส่งผู้โดยสาร มีหน่วยของการวัดผลิตผลเป็น

ผู้โดยสาร – ไมล์ (Passenger-mile)
ผู้โดยสาร – กิโลเมตร (Passenger-Kilometer)
ที่นั่ง – ไมล์ (Seat-mile)
ที่นั่ง – กิโลเมตร (Seat-Kilometer)

คำว่า ผู้โดยสาร – กิโลเมตร หมายถึงการให้บริการผู้โดยสาร 1 คน เดินทางไปได้ระยะทาง 1 กิโลเมตร เช่น รถยนต์คันหนึ่งบรรทุกผู้โดยสาร 80 คน เดินทางเป็นระยะทาง 200 กิโลเมตร กล่าวได้ว่า ผลิตผลในการขนส่งบุคคลของรถยนต์คันนี้เท่ากับ 80 x 200 = 16,000 ผู้โดยสาร – กิโลเมตร เป็นต้น

ผลิตผลของการขนส่งสินค้าและบริการ เป็นผลิตผลในการขนส่งสินค้าและบริการจากแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง เป็นการขนส่งสินค้าที่มีหน่วยแตกต่างออกไปจากการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีหน่วยของการวัดเป็นน้ำหนัก หรือปริมาตร เช่น ตัน – ไมล์ (Ton-mile) ตัน – กิโลเมตร (Ton-Kilometer) ซึ่งหมายถึง การบริการขนส่งสินค้าหนัก 1 ตัน ไปเป็นระยะทางได้ 1 กิโลเมตร เช่น เครื่องบินบรรทุกสินค้าหนัก 10 ตัน ขนส่งไปได้เป็นระยะทาง 500 ไมล์ กล่าวได้ว่า ผลิตผลของการขนส่งโดยเครื่องบินลำนี้เท่ากับ 10 x 500 = 5,000 ตัน – ไมล์ เป็นต้น

อรรถประโยชน์ที่เกิดจากการขนส่ง

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 1 เกี่ยวกับเรื่องประโยชน์ของการขนส่ง ระบุไว้ว่า การขนส่งก่อให้เกิดอรรถประโยชน์และมูลค่าต่าง ๆ ซึ่งจะได้กล่าวอธิบายในส่วนนี้ต่อไป โดยจะทำความเข้าใจกับคำว่า " อรรถประโยชน์ (Utility)"กันเสียก่อน แล้วจึงค่อยพิจารณาในเรื่องอรรถประโยชน์ด้านต่าง ๆ ต่อไป

อรรถประโยชน์ (Utility) เป็นความสามารถของสินค้าหรือบริการต่าง ๆ ที่จะบำบัดความต้องการของบุคคล ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งจะมีค่ามากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับความต้องการของบุคคลนั้น ๆ ในเวลานั้นด้วย

เราสามารถแบ่งอรรถประโยชน์ออกได้เป็น 4 ประการ คือ

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

อรรถประโยชน์เกี่ยวกับรูปแบบ (Form Utility)

เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง หรือแปรสภาพของสินค้าและบริการจากวัตถุดิบให้เป็นสินค้าหรือบริการที่สำเร็จรูป เช่น การแปรสภาพแร่ ซึ่งเราถือว่าเป็นวัตถุดิบ ให้ออกมาเป็นสินค้าซึ่งพร้อมที่จะขายได้ เป็นอรรถประโยชน์ที่เป็นการเปลี่ยนแปลงรูปร่างลักษณะของสินค้าและบริการ

อรรถประโยชน์เกี่ยวกับสถานที่ (Place Utility)

เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง ย้าย เคลื่อนที่ หรือเปลี่ยนสถานที่

จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ซึ่งอาจจะทำให้มีมูลค่าหรือราคาเปลี่ยนแปลงไป เช่น สินค้าประเภทหนึ่ง เมื่ออยู่ที่เมือง ก. จะมีค่าเพียงไม่เท่าไร แต่เมื่อไปอยู่ที่เมือง ข. อาจจะมีค่ามากมายมหาศาลก็ได้ หรือสินค้าในละแวกหนึ่งอาจจะเป็นที่ต้องการของอีกละแวกหนึ่งก็ได้ เช่นนี้เป็นอรรถประโยชน์ที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสถานที่

อรรถประโยชน์เกี่ยวกับเวลา (Time Utility)

เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการนำสินค้าและบริการไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้ทันตามเวลา ตามความต้องการของผู้บริโภคได้โดยรวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ และทำให้สินค้าและบริการนั้น ๆ ไม่ล้าสมัย เช่น แฟชั่นต่าง ๆ อาหารสด ผลไม้สด เป็นต้น

อรรถประโยชน์เกี่ยวกับการครอบครองกรรมสิทธิ์ (Possessive Utility)

เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงการครอบครองกรรมสิทธิ์ในสินค้าและบริการ เป็นการเปลี่ยนมือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์หรือผู้ที่เป็นเจ้าของ เช่น สินค้า ก. เมื่ออยู่ที่หนึ่งก็เป็นของบริษัทหนึ่ง เมื่อเปลี่ยนไปอยู่อีกที่หนึ่งจะโดยลักษณะของการซื้อขาย แลกเปลี่ยนหรือใด ๆ ก็ตาม ก็จะเป็นกรรมสิทธิ์ของอีกบริษัทหนึ่งไป เป็นต้น

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของการขนส่ง

การขนส่งเป็นกิจกรรมทางเศรษฐศาสตร์แขนงหนึ่ง ที่มีองค์ประกอบต่าง ๆ หลายประการ ซึ่งถือว่าเป็นโครงสร้างหรือลักษณะของการขนส่งแต่ละประเภท ในการพิจารณาถึงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของการขนส่ง จะต้องคำนึงถึงองค์ประกอบ 4 ประการ คือ

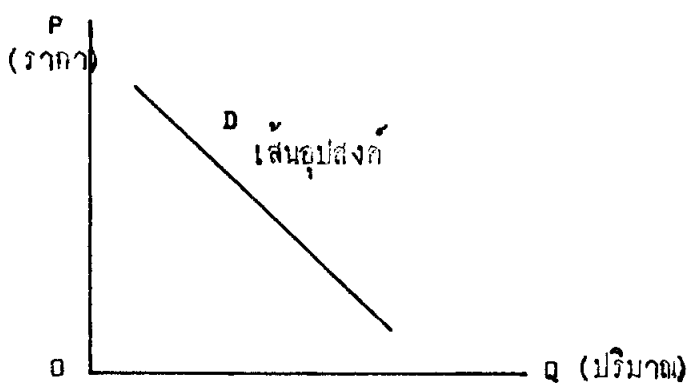
1. อุปสงค์ในการขนส่ง (Demand of Transportation)
2. อุปทานในการขนส่ง (Supply of Transportation)

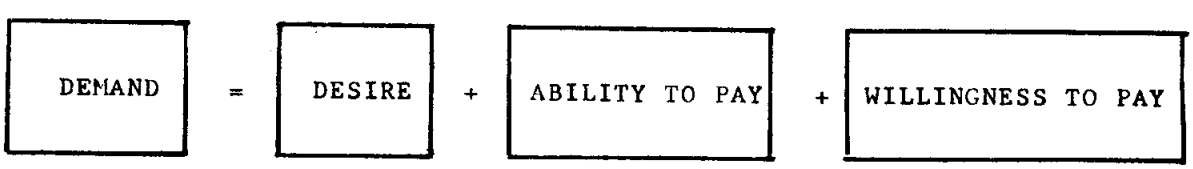
3. จำนวนและขนาดของผู้ประกอบการ (Size and Amount of Operator)

4. กฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ (Regulations)

<u>อุปสงค์ในการขนส่ง</u> (Demand of Transportation)

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





สำหรับอุปสงค์ในการขนส่งนั้น จะขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการของผู้ใช้บริการ โดยจะมีส่วนสัมพันธ์เช่นเดียวกับกฎเกณฑ์ของเส้นอุปสงค์โดยทั่ว ๆ ไป ซึ่งอุปสงค์ของการขนส่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

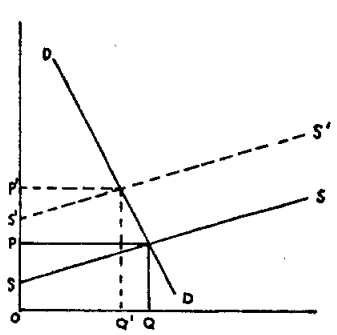
ก) อุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger's Demand)

ข) อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าและบริการ (Cargo's Demand)

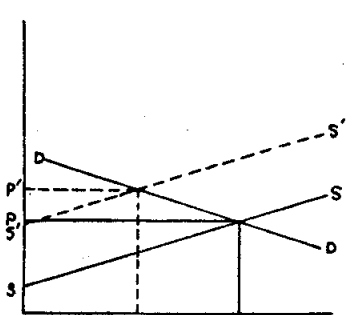
ทั้งอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารและอุปกรณ์ของการขนส่งสินค้าและบริการ จะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามสิ่งต่อไปนี้

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

นอกจากนี้ อุปสงค์ของการขนส่ง ก็จะมีความยืดหยุ่น (Elastic) ได้เช่นเดียวกันกับความยืดหยุ่นของอุปสงค์โดยทั่วไป กล่าวคือ ถ้ามีการแข่งขันกันมาก ความยืดหยุ่นก็จะมีมาก ถ้ามีการแข่งขันกันน้อยราย ความยืดหยุ่นก็จะมีน้อย ซึ่งแสดงได้ด้วยรูป ดังนี้



A. Inelastic Demand.

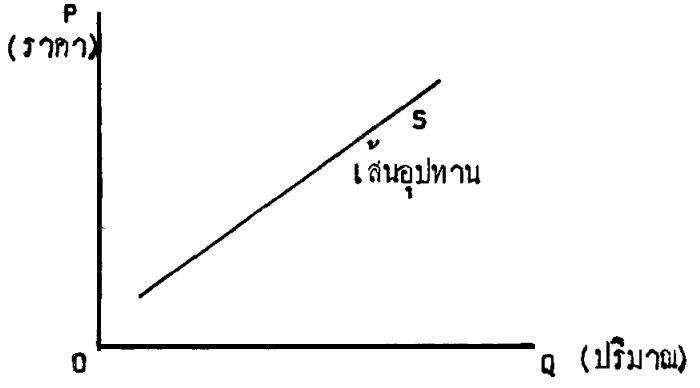


B. Elastic Demand.

จากลักษณะอันนี้ กล่าวได้ว่า ถ้ามีแหล่งสินค้าและบริการเพียงแห่งเดียว หรือน้อยราย อุปสงค์ของการขนส่งก็จะยืดหยุ่นน้อย แต่ถ้ามีแหล่งสินค้าและบริการมากราย อุปสงค์ของการขนส่งก็จะมีความยืดหยุ่นมาก หรือ ถ้ามีผู้ประกอบการน้อยรายอุปสงค์ของการขนส่งก็จะมีความยืดหยุ่นน้อย แต่ถ้ามีผู้ประกอบการมากรายอุปสงค์ในการขนส่งก็จะมีความยืดหยุ่นมาก

อุปทานในการขนส่ง (Supply of Transportation)

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

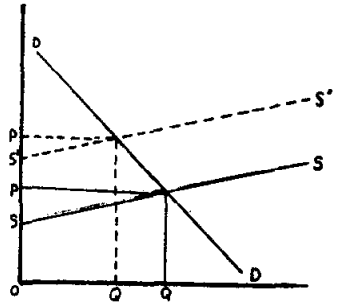


สำหรับอุปทานในการขนส่ง ก็มีลักษณะเช่นเดียวกับอุปสงค์ของการขนส่ง กล่าวคือ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท เช่นเดียวกัน คือ

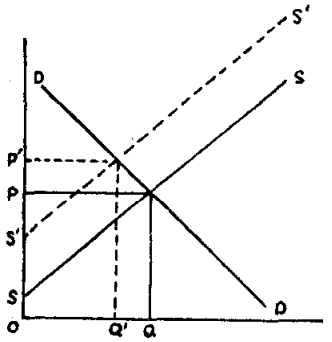
ก) อุปทานของการขนส่งผู้โดยสาร

ข) อุปทานของการขนส่งสินค้าและบริการ

อุปทานในการขนส่ง เป็นปริมาณของการบริการที่ผู้ประกอบกิจการขนส่ง จะสามารถตอบสนองต่อความต้องการภายใต้สภาพการณ์ต่าง ๆ โดยสิ่งที่ทำให้อุปทานของการขนส่งมีการเปลี่ยนแปลงได้มากที่สุด ก็คือ อัตราค่าขนส่ง กล่าวคือ ถ้าอัตราค่าบริการสูง ปริมาณอุปทานของการขนส่งก็จะมีมาก และถ้าอัตราค่าบริการอยู่ในระดับต่ำ ปริมาณอุปทานของการขนส่งก็จะลดลง ลักษณะเช่นนี้ ก็มีลักษณะของความยืดหยุ่น เช่นเดียวกันกับความยืดหยุ่นของอุปทานสำหรับสินค้าและบริการทั่ว ๆ ไปด้วยนั่นเอง ซึ่งแสดงได้ดังรูป



A. Elastic Supply.



B. Inelastic Supply.

จำนวนและขนาดของผู้ประกอบการ (Amount and Size of Operator)

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

กฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ (Regulations)

ต้องพิจารณาว่า ในการประกอบกิจการด้านการขนส่งในแต่ละประเภท มีกฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ที่รัฐได้วางไว้อย่างไรบ้าง มีการสนับสนุน (Pro) หรือไม่สนับสนุน (Con) ต่อการประกอบการอย่างไรบ้าง มีข้อจำกัดอย่างใดบ้างในการดำเนินงานด้านการขนส่ง

ต้นทุนของการขนส่ง (Costs of Transportation)

ก่อนที่เราจะพิจารณากันถึงเรื่องของต้นทุนในการขนส่ง เรามาพิจารณากันถึงแนวความคิดในเรื่องต้นทุน (Cost Concepts) กันเสียก่อน เพื่อที่จะให้เกิดความเข้าใจได้ง่ายยิ่งขึ้น จึงนำเอาลักษณะของต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ซึ่งพอที่จะกล่าวได้ ดังต่อไปนี้

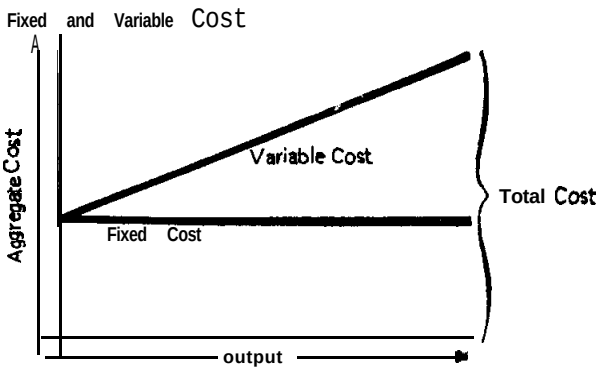
1. ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ตามการผลิต ไม่ว่าจะทำการผลิตหรือไม่ผลิตก็ตาม ต้นทุนนี้จะต้องเกิดขึ้นเป็นจำนวนที่คงที่ ต้นทุนชนิดนี้ถึงแม้ว่าจะมีการผลิตเป็นจำนวนมากหรือจำนวนน้อยเพียงใด ก็จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในอัตราเท่าเดิมอยู่ตลอดเวลา เช่น ค่าเช่าที่ดิน ค่าเช่าสถานที่ 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

ต้นทุนรวม	=	ต้นทุนคงที่	+	ต้นทุนผันแปร



สำหรับต้นทุนในการขนส่งนั้น ก็มีลักษณะคล้ายคลึงกับแนวความคิดในเรื่องต้นทุนทั่ว ๆ ไป โดยมีต้นทุนที่สำคัญ ๆ ดังนี้

1. ต้นทุนคงที่ในการขนส่ง (Fixed Cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ตามการขนส่ง ไม่ว่าจะประกอบการขนส่งหรือไม่ก็ตาม จะต้องเสียค่าใช้จ่ายนี้อย่างแน่นอน เช่น ค่าเบี้ยประกันภัย เงินเดือนพนักงาน ค่าเสื่อมราคา ค่าเช่าอาคารและที่ดิน ค่าทะเบียนและใบอนุญาต เป็นต้น

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

เลย เช่น ค่าซ่อมแซม ค่าสึกหรอ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันหล่อลื่น เป็นต้น

3. ต้นทุนรวมของการขนส่ง (Joint Cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นสำหรับการขนส่งสินค้าหรือบริการหลาย ๆ อย่างหลาย ๆ ประเภทร่วมกัน โดยไม่สามารถจะแยกออกได้ว่าต้นทุนของการขนส่งสินค้าหรือบริการแต่ละอย่างแต่ละประเภทนั้นเป็นเท่าใด ซึ่งในบางครั้งอาจเรียกชื่อเป็นอย่างอื่นได้ว่า Common Cost เช่น การขนส่งทางรถไฟ โดยในรถไฟขบวนหนึ่งอาจจะมีทั้งผู้โดยสาร สินค้าและบริการอยู่ในขบวนเดียวกัน ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในลักษณะนี้จะเป็นต้นทุนร่วมกัน เพราะไม่สามารถที่จะแยกออกมาได้ว่าเป็นต้นทุนในการขนส่งผู้โดยสารเท่าใด หรือเป็นต้นทุนสำหรับการขนส่งสินค้าและบริการเป็นจำนวนเท่าใดดังนี้เป็นต้น

4. ต้นทุนเที่ยวกลับ (Back Haul Cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ได้รวมเอาลักษณะของค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) เข้าไปด้วย ถือเป็นค่าชดเชยที่ต้องทำให้เสียโอกาสขึ้น หรือกล่าวในกรณีของการขนส่งก็หมายถึง การที่ต้องบรรทุกผู้โดยสาร สินค้าหรือบริการ ไปส่งยังจุดหมายปลายทางแล้ว ในเที่ยวกลับนั้นไม่ได้บรรทุกอะไรกลับมาเลย กรณีนี้จึงต้องมีการคิดถึงต้นทุนเที่ยวกลับ รวมไว้ในการคิดถึงต้นทุนค่าบริการขนส่งด้วย ซึ่งในบางครั้งลักษณะเช่นนี้ ถือว่าการสูญเปล่าได้เกิดขึ้นและถือว่าเป็นการขนส่งที่ไม่ทำให้เกิดการประหยัดอีกด้วย

นอกจากต้นทุนทั้ง 4 ประการดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้แล้ว ก็จะนำมารวมกันเป็นต้นทุนรวม (Total Costs) เพื่อที่จะนำไปคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายต่อไป ในบางครั้งอาจจะมีการใช้คำว่า " Out of Pocket Costs " อีกคำหนึ่ง ซึ่งมีความหมายถึงการเปลี่ยนแปลงในต้นทุนรวม เป็นผลมาจากการที่ต้นทุนผันแปรมีการเพิ่มขึ้นหรือลดลงไม่เป็นอัตราส่วนที่แน่นอน เช่น เมื่อให้การบริการขนส่งถึงจุด ๆ หนึ่ง ค่าใช้จ่ายผันแปรจะมีลักษณะ

ที่มีอัตราส่วนที่สูงขึ้นหรือต่ำกว่าปกติธรรมดา จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในต้นทุนรวมได้ เช่น ค่าล่วงเวลา และค่าเบี้ยเลี้ยงในการเดินทาง เป็นต้น

ต้นทุนในการขนส่งของการขนส่งแต่ละแบบแต่ละประเภทนั้น จะแตกต่างกันออกไปตามลักษณะและชนิดของการให้บริการขนส่ง ซึ่งต้นทุนของการขนส่งจะแตกต่างกันมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับสิ่งต่าง ๆ เช่น

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

<u>การกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่ง</u> (Transportation Rate-Pricing)

การกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งนั้น ส่วนใหญ่จะใช้ต้นทุนในการขนส่งเป็นรากฐาน ในการกำหนดอัตราค่าบริการขึ้นมานั้น จะต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบด้านต่าง ๆ ด้วย เช่น รายได้ รายจ่าย ความสม่ำเสมอ มาตรฐาน และประสิทธิภาพของการขนส่งควบคู่กันไปด้วย ซึ่งอัตราค่าบริการขนส่งมีอยู่ 2 ประเภท คือ

ก) อัตราค่าโดยสาร
ข) อัตราค่าระวาง

<u>อัตราค่าโดยสาร</u> เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งบุคคล จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ตามลักษณะและประเภทของการขนส่ง

การกำหนดอัตราค่าโดยสาร อาจพิจารณาจากสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ เป็นหลักในการพิจารณา เช่น

ก) กำหนดตามระยะทางที่เดินทาง

ข) กำหนดตามลักษณะของการให้บริการ

ค) กำหนดตามฤดูกาลในการขนส่ง

ง) กำหนดตามประเภทของผู้โดยสาร

<u>อัตราค่าระวาง</u> เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าหรือบริการ จากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ตามลักษณะและประเภทของการขนส่ง หรือตามลักษณะและประเภทของสินค้าหรือบริการ

การกำหนดอัตราค่าระวางสินค้าและบริการ อาจพิจารณาจากสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้เป็นหลักในการพิจารณา เช่น

ก) กำหนดตามชนิดและประเภทของสินค้าและบริการ

ข) กำหนดตามปริมาณของสินค้าและบริการ

ค) กำหนดตามน้ำหนักของสินค้าและบริการ

ง) กำหนดตามความยากง่ายของการขนส่ง

ในการกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่งนั้น แยกพิจารณาได้ว่า

ผู้ใช้บริการ ต้องการที่จะให้อัตราค่าบริการขนส่ง ต่ำที่สุด (Minimum)
ผู้ให้บริการ ต้องการที่จะให้อัตราค่าบริการขนส่ง สูงที่สุด (Maximum)

ซึ่งเราจะพิจารณาได้ว่า ทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ จะมีความสัมพันธ์กันในทางตรงกันข้าม ดังนั้นเราจึงจำเป็นต้องหาอัตราค่าบริการที่ดีที่สุด ที่จะทำให้ทั้งผู้ใช้บริการและ

ผู้ให้บริการ สามารถอยู่ร่วมกันได้ ดังนั้น ในการกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่งมีปัจจัยที่สำคัญ คือ

1. อุปสงค์และอุปทานของการขนส่ง
2. ต้นทุนของการขนส่ง
3. การควบคุมอัตราค่าบริการขนส่ง

1. อุปสงค์และอุปทานของการขนส่ง (Demand and Supply of Transportation)

ได้กล่าวถึงลักษณะของอุปสงค์และอุปทานมาแล้วในส่วนของโครงสร้างทางเศรษฐกิจของการขนส่ง โดยพอที่จะทราบถึงลักษณะโดยทั่ว ๆ ไปของอุปสงค์และอุปทานแล้ว ดังนั้นในที่นี้จะพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของอุปสงค์ อุปทาน และอัตราค่าบริการ ว่ามีความสัมพันธ์กันในลักษณะใด ซึ่งพอที่จะสรุปเป็นหลักที่จะใช้ในการศึกษาได้ คือ

ก) ถ้าอุปสงค์ในการขนส่งเพิ่มขึ้น แต่อุปทานในการขนส่งลดลง จะทำให้อัตราค่าบริการขนส่งเพิ่มขึ้น

ข) ถ้าอุปสงค์ในการขนส่งลดลง แต่อุปทานในการขนส่งเพิ่มขึ้น จะทำให้อัตราค่าบริการขนส่งลดลง

เราจะเห็นได้ว่า อัตราค่าบริการขนส่ง จะมีลักษณะการเคลื่อนที่ไปในทางเดียวกันกับอุปสงค์ของการขนส่ง และจะอยู่ในลักษณะการเคลื่อนที่ที่ตรงกันข้ามกับอุปทานของการขนส่ง กล่าวคือ ถ้าอุปสงค์ของการขนส่งเพิ่มขึ้น อัตราค่าบริการขนส่งก็จะสูงขึ้น แต่ถ้าอุปทานของการขนส่งเพิ่มขึ้น อัตราค่าบริการขนส่งก็จะลดลง

2. ต้นทุนของการขนส่ง (Costing of Transportation)

เรื่องต้นทุนของการขนส่งได้กล่าวไว้แล้วก่อนที่จะพิจารณากันถึงเรื่องการกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่ง โดยต้นทุนของการขนส่งก็มีลักษณะบางประการที่แตกต่างออกไปจากต้นทุนโดยทั่ว ๆ ไป และขึ้นอยู่กับลักษณะและประเภทของการขนส่งแต่ละชนิดด้วย สำหรับการกำหนดอัตราค่าบริการนั้น มีวิธีการกำหนดแตกต่างกันออกไป แล้วแต่พื้นฐานและลักษณะของต้นทุน แต่วิธีการอันหนึ่งที่จะขอกล่าวในที่นี้ก็คือ วิธีการที่เราเรียกว่า " Cost plus Pricing " ซึ่งเป็นวิธีการกำหนดอัตราค่าบริการ โดยใช้ต้นทุนเป็นหลัก กล่าวคือ เป็นการพิจารณาถึงต้นทุนที่แท้จริง (ทั้งหมด) ของการให้บริการขนส่งว่าเป็นเท่าไร แล้วรวมกับกำไรที่ต้องการหรือเห็นว่าสมควรจะได้ ก็จะได้เป็นอัตราค่าบริการขนส่ง ที่จะใช้เรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ โดยวิธีนี้ต้องคำนึงถึงอัตราค่าบริการที่สามารถจะเรียกเก็บได้ด้วยว่าเหมาะสมอย่างไร

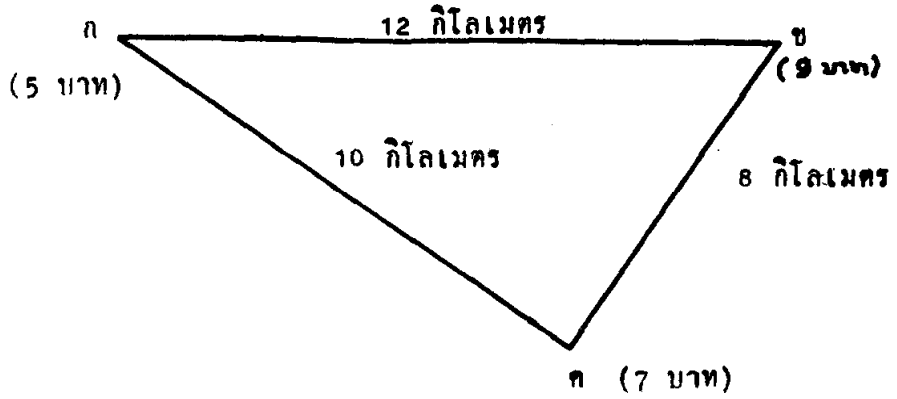
ในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งโดยวิธี Cost-Plus Pricing นี้ มิใช่ว่าจะใช้ได้เสมอไป เพราะจะต้องพิจารณาถึงสิ่งต่อไปนี้ด้วย คือ

ก) Cost of Service เป็นต้นทุนของการให้บริการ ซึ่งจะต้องพิจารณาถึง Standard Cost และ Common Cost โดยต้องคำนึงว่าต้นทุนของการให้บริการเป็นเท่าไรจะเรียกเก็บอัตราค่าบริการต่ำกว่า Cost of Serviceไม่ได้ เพราะถ้าอัตราค่าบริการขนส่งต่ำกว่า Cost of Service แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งก็อยู่ไม่ได้

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

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

เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งที่สามารถเรียกเก็บได้ และทำให้ผู้ใช้บริการสามารถที่จะรับภาระได้โดยไม่ต้องเลิกใช้บริการด้วย ในเรื่องนี้จะคำนึงถึงอัตราค่าบริการขนส่งที่สามารถจะเรียกเก็บในอัตราที่สูงสุดได้ รวมทั้งพิจารณาถึงอุปสงค์ของการขนส่งรวมเข้าไป โดยมีข้อแม้ว่า อัตราที่ถูกกำหนดขึ้นมานั้นจะต้องไม่ทำให้ผู้ใช้บริการอยู่ต้องเลิกใช้ 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 ตลอดเวลาตราบใดที่อัตราค่าบริการขนส่งยังไม่สูงเกิน 4 บาท หรือสินค้าจากเมือง ก. สามารถที่จะไปขายที่เมือง ค. ได้เช่นกัน ถ้าอัตราค่าบริการขนส่งยังสูงไม่เกิน 2 บาท และสินค้าจากเมือง ค. ก็ยังสามารถไปขายที่เมือง ข. ได้ ถ้าอัตราค่าบริการขนส่งยังสูงไม่เกิน 2 บาท ในกรณีเหล่านี้จะพิจารณาได้ว่า

กรณีที่ 1 ระยะทาง 12 กม. อัตราค่าบริการขนส่งต้องไม่เกิน 4 บาท

กรณีที่ 2 ระยะทาง 10 กม. อัตราค่าบริการขนส่งต้องไม่เกิน 2 บาท
กรณีที่ 3 ระยะทาง 8 กม. อัตราค่าบริการขนส่งต้องไม่เกิน 2 บาท

3. <u>การควบคุมอัตราค่าบริการ</u> (Regulations)

กิจการด้านการขนส่ง เราทราบกันมาแล้วว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่สำคัญต่อชีวิต และความเป็นอยู่ประจำวันของมนุษย์เรา ฉะนั้นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งก็จะถูกรัฐเข้าไปดำเนินการควบคุม และกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งประเภทต่าง ๆ ด้วย เพราะถ้าผู้ประกอบการเป็นผู้กำหนดขึ้นเอง อาจจะทำให้ผู้ใช้บริการต้องเดือดร้อน แต่ในการที่รัฐเข้ามามีบทบาทในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง ก็จะต้องไม่กำหนดให้ผู้ประกอบการเดือดร้อนเช่นกัน กล่าวคือจะต้องกำหนดอัตราที่เหมาะสมโดยผู้ใช้บริการไม่เดือดร้อน และผู้ประกอบการก็มีรายได้เพียงพอที่จะดำเนินกิจการต่อไปได้ด้วย ซึ่งลักษณะของการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งที่รัฐกำหนดมีอยู่ 3 ลักษณะ คือ

ก) <u>อัตราค่าบริการขนส่งขั้นต่ำ</u> (Minimum Rate) เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งที่ต่ำที่สุดได้ โดยห้ามผู้ประกอบการเรียกเก็บค่าบริการขนส่งต่ำกว่าอัตราที่กำหนด แต่สามารถที่จะเรียกเก็บในอัตราค่าบริการที่สูงกว่ากำหนดขั้นต่ำได้ เท่าที่จะสามารถเรียกเก็บได้มากที่สุด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันการแข่งขันในลักษณะที่สูญเปล่า และไม่ให้เกิดการแข่งขันในลักษณะที่เรียกว่า " Cut-Throat Competition " ด้วย

ข) <u>อัตราค่าบริการขนส่งขั้นสูง</u>(Maximum Rate) เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งขั้นสูงสุดเอาไว้ โดยห้ามผู้ประกอบการเรียกเก็บในอัตราค่าบริการขนส่งสิ่งที่สูงกว่ากำหนด โดยสามารถเรียกเก็บในอัตราที่เท่ากับอัตราสูงสุดหรือต่ำกว่านั้นก็ได้ การกำหนดเช่นนี้ เป็นผลดีสำหรับผู้ใช้บริการ เป็นการป้องกันการขูดรีดของผู้ประกอบการ ซึ่งอยู่ในกรณีของตลาดแบบ Monopoly หรือ Oligopoly

ค) <u>อัตราค่าบริการขนส่งที่กำหนดไว้แน่นอนตายตัว</u> (Precise Rate)
เป็นการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งที่ถูกระบุไว้อย่างแน่นอน เด่นชัด ตายตัวเลยว่าสามารถที่จะเรียกเก็บอัตราค่าบริการได้ในอัตราเท่าใด จะเรียกเก็บสูงกว่านี้หรือต่ำกว่าที่กำหนดไว้ไม่ได้

ซึ่งลักษณะทั้ง 3 ประการนี้ ถูกนำมาใช้ในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง แต่ที่นิยมใช้กันมากที่สุดก็คือ การกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งแบบที่กำหนดไว้อย่างแน่นอน ตายตัว เพราะทั้งผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการจะยอมรับและถือว่าเป็นอัตราที่เหมาะสม

ในการที่เรากำหนดอัตราค่าบริการ มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ

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

ดังนั้น ในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง นอกจากจะพิจารณาถึงองค์ประกอบที่สำคัญทั้ง 3 ประการข้างต้นแล้ว เรามีปัจจัยที่นำมาช่วยในการกำหนดได้อีกดังนี้

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

8. ต้นทุนของการให้บริการขนส่ง

จากองค์ประกอบหรือปัจจัยที่สำคัญในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง รวมทั้งปัจจัยอื่น ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ เราสามารถนำไปใช้ในการพิจารณากำหนดอัตราค่าบริการขนส่งเพื่อให้เหมาะสมและเกิดประโยชน์ร่วมกันทั้งฝ่ายผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการได้

นโยบายการตั้งราคา (Rate - Pricing Policies)

การกำหนดราคาไม่ว่าจะเป็นการตั้งราคาสินค้าหรือบริการ ตลอดจนการตั้งราคาอัตราค่าบริการขนส่งนั้น มีหลักเกณฑ์หรือนโยบายทั่ว ๆ ไปหลายประการ เช่น

1. นโยบายการให้ส่วนลด (Discount Policy) เป็นนโยบายในการตั้งราคาที่จะให้ส่วนลดต่าง ๆ สำหรับผู้ที่มาใช้บริการ 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) เป็นนโยบายการตั้งราคาเพื่อให้ผู้ใช้บริการให้มาก ๆ มีวิธีการต่าง ๆ เช่น

- Loss Leader หรือ Profit Leader เป็นวิธีลดราคาสินค้าหรือบริการที่ดีมีชื่อเสียงและประสิทธิภาพให้ราคาต่ำกว่าตลาดโดยทั่วไป เพื่อให้ลูกค้าสนใจที่จะมาใช้บริการเพิ่มขึ้น พร้อมกันนั้นก็เสนอขายสินค้าและบริการแบบใหม่ ๆ ด้วย โดยใช้ระยะเวลาหนึ่ง ๆ เท่านั้น

- วิธี Trade-in ใช้สำหรับสินค้าและบริการที่ขายได้ยาก และมีอายุการใช้งานนาน

- วิธี Combination offer เป็นการขายร่วมกันหลายประเภท

- วิธีการแจกหรือแถม

- วิธีการให้คูปองและแสตมป์ปันผล (Coupons and Stamp)

5. นโยบายราคาผันแปร (Variable Price Policy) เป็นนโยบายในการตั้งราคาตามลักษณะและประเภทของลูกค้า ซึ่งอาจจะมีการตั้งราคาแตกต่างกันออกไป ตามขนาดและประเภทของผู้ที่มาใช้บริการ

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

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

ข. Second Degree of Price Discrimination เป็นการตั้งราคาสำหรับสินค้าหรือบริการที่ราคาจะแตกต่างกันออกไปตามระดับของการใช้บริการ เช่น ระยะทางใกล้ก็เสียน้อย ระยะทางไกลก็เสียค่าบริการมาก เป็นต้น

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

สำหรับวิธีการตั้งราคา (Pricing Method) นั้น มีวิธีการตั้งราคาหลายวิธีด้วยกัน เช่น

1. <u>วิธีตั้งราคาตามต้นทุน</u> ซึ่งเราอาจจะรู้จักกันในรูปของ Average cost Pricing หรือ Cost Plus Pricing หรือ Full Cost Pricing เป็นต้น โดยมีวิธีง่าย ๆ ดังนี้

- ทำการพยากรณ์ (Forecasting) ยอดขาย
- หาต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วย
- บวกกำไรที่ต้องการ โดยการ Mark up กำไรที่ต้องการเข้าไปกับราคาต้นทุน การ Mark up นี้ อาจกระทำได้ 2 ลักษณะ คือ อัตราเพิ่มที่คงที่ไปเรื่อย ๆ (Rigid Markup) และอัตราเพิ่มที่เปลี่ยนไปได้ (Flexible Markup)

2. <u>วิธีการตั้งราคาตามจุดเสมอตัวหรือจุดคุ้มทุน</u> ในกรณีนี้เราจะต้องคำนวณหา จุดคุ้มทุน (Break Even Point) หรือ จุดเสมอตัวให้ได้ เพื่อที่จะได้นำมาใช้ในการตั้งราคา ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของ อัตราผลตอบแทน (Rate of Return) หรือพิจารณา

เกี่ยวกับ Marginal Cost และ Marginal Revenue (MC = MR)

3. <u>วิธีการตั้งราคาตามผู้ประกอบการอื่น</u> ซึ่งเรารู้จักในรูปของ Competitive Pricing หรือ Imitative Pricing เป็นวิธีการตั้งราคาตามตลาด ตามลักษณะของการแข่งขัน ซึ่งวิธีการแบบนี้มีเหตุผลที่ต้องใช้อยู่ 3 ประการสำคัญ คือ

ก. ผู้ประกอบการไม่รู้จักสภาพของความคืเพียงพอ

ข. ผู้ประกอบการไม่สามารถคำนวณต้นทุนในการผลิตที่แท้จริงได้

ค. เป็นการประกอบการในตลาดที่มีผู้ขายน้อยราย (Oligopoly)

เมื่อเราทำการตั้งและกำหนดราคาอัตราค่าบริการขนส่งแล้ว เราสามารถที่จะพิจารณาต่อไปได้ดีกว่า อัตราค่าบริการขนส่งนั้นจะมีส่วนสัมพันธ์กับระดับราคาของสินค้าในตลาดอย่างไรบ้าง ดังนั้น เราจะหันมาพิจารณาถึงอิทธิพลของค่าขนส่งต่อระดับราคาของสินค้าและบริการ

<u>อิทธิพลของค่าขนส่งต่อระดับราคา</u>

ในที่นี้เราจะพิจารณาว่าการเปลี่ยนแปลงในอัตราค่าบริการขนส่งจะมีผลต่อระดับราคาของสินค้าและบริการในท้องตลาดอย่างไร และทำให้ราคาของสินค้าและบริการในท้องตลาดเปลี่ยนแปลงไปมากน้อยเพียงใด ซึ่งการพิจารณาครั้งนี้ เรากำหนดสมมติฐาน(Hypothesis) ไว้ดังต่อไปนี้

1. การเพิ่มอัตราค่าขนส่งจะไม่ทำให้ผู้ประกอบการหนีไปใช้การขนส่งประเภทอื่น หรือเกิดการเปลี่ยนแปลงทำเลที่ตั้ง

2. สินค้าและบริการอื่นอยู่ภายใต้การแข่งขันและอยู่ในลักษณะที่เป็น Increasing Cost

จากสมมติฐานดังกล่าวข้างต้นนี้ เราจะแยกพิจารณาและวิเคราะห์ออก 2 กรณีคือ

<u>กรณีที่ 1</u> พิจารณาเรื่อง Demand โดยให้ Supply คงที่ ซึ่งสรุปได้ว่า

ถ้าอัตราค่าบริการขนส่งสูงขึ้น และ Demand ของการบริโภคอยู่ในลักษณะที่มีความยืดหยุ่นน้อย การเพิ่มขึ้นของอัตราค่าบริการขนส่งจะมีผลทำให้ระดับราคาของสินค้าและบริการ ในท้องตลาดเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นในสัดส่วนเดียวกันกับอัตราค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น

ในการกลับกัน ถ้าอัตราค่าบริการขนส่งสูงขึ้น แต่ Demand ของการบริโภคอยู่ในลักษณะที่มีความยืดหยุ่นมาก การเพิ่มอัตราค่าบริการขนส่งจะมีผลทำให้ระดับราคาของสินค้าและบริการในท้องตลาดเปลี่ยนแปลงในสัดส่วนที่น้อยกว่าอัตราค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น

<u>กรณีที่ 2</u> พิจารณาเรื่อง Supply โดยให้ Demand คงที่ สรุปได้ว่า

ถ้าหาก Supply มีความยืดหยุ่นมาก การเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าบริการขนส่งจะมีผลทำให้ระดับราคาของสินค้าและบริการเปลี่ยนแปลงในสัดส่วนที่มาก (ผู้ประกอบการจะลดการผลิตเพื่อทำให้สินค้านั้นขาดแคลน และจะทำให้ระดับราคาสูงขึ้น

ในทางตรงกันข้าม ถ้า Supply มีความยืดหยุ่นน้อย การเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าบริการขนส่งจะมีผลกระทบต่อระดับราคาของสินค้าและบริการในสัดส่วนที่น้อยมาก

ดังนั้น อย่างไรก็ดีเป็นที่น่าสังเกตว่า ระดับราคาจะเปลี่ยนแปลงมากน้อยเท่าไรนั้น Degree of Elasticity จะเป็นตัวกำหนดนั่นเอง

<u>ประเภทของอัตราค่าบริการการขนส่ง</u>

อัตราค่าบริการการขนส่ง ก็คือ อัตราค่าโดยสารหรืออัตราค่าระวางที่ผู้ประกอบ

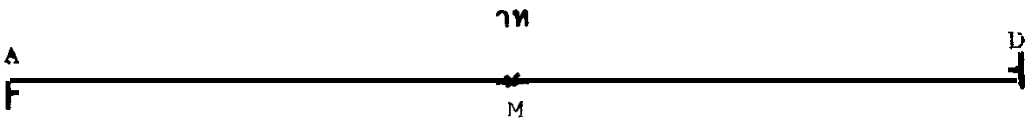
กิจการขนส่งเรียกเก็บจากผู้ที่มาใช้บริการ โดยมีอัตราค่าบริการขนส่งที่นิยมใช้กันอยู่หลายประเภท เช่น

1. อัตราค่าบริการแบบตายตัว (Flat Bate)
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)

<u>อัตราค่าบริการแบบตายตัว</u> (Flat Rate) เป็นการคิดอัตราค่าบริการที่กำหนดไว้เพียงราคาเดียว โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้ใช้บริการจะใช้บริการขนส่งในระยะทางเท่าใกล้หรือไกล การคิดอัตราค่าบริการแบบนี้ใช้วิธีถัวเฉลี่ย (Average) โดยให้ผู้ใช้บริการเสียค่าบริการในอัตราเดียวกันเท่ากันหมดตลอดเส้นทาง ตัวอย่าง เช่น

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

<u>อัตราค่าบริการแบบกลุ่ม</u> (Group Rate หรือ Fixed Zone) เป็นการคิดอัตราค่าบริการขนส่งที่นำเอาลักษณะของ Flat Rate หลาย ๆ จุดมารวมกันหรือมาติดต่อให้เชื่อมโยงกัน โดยถ้าผู้ใช้บริการยังใช้บริการอยู่ในช่วงใดช่วงหนึ่งไม่ว่าจะใกล้หรือไกลก็จะเสียอัตราค่าบริการขนส่งในอัตราเท่าเดิม แต่ถ้าผู้ใช้บริการเดินทางข้ามจุดหรือช่วงต่อ ก็จะต้องเสียอัตราค่าบริการเพิ่มขึ้นโดยนำเอาอัตราค่าบริการทั้งสองช่วงมารวมกันหรือถ้าผู้ใดใช้บริการเป็นระยะทางยาวถึง 3 ช่วง ก็จะต้องเสียอัตราค่าขนส่งเพิ่มมากขึ้นไปอีก เช่น

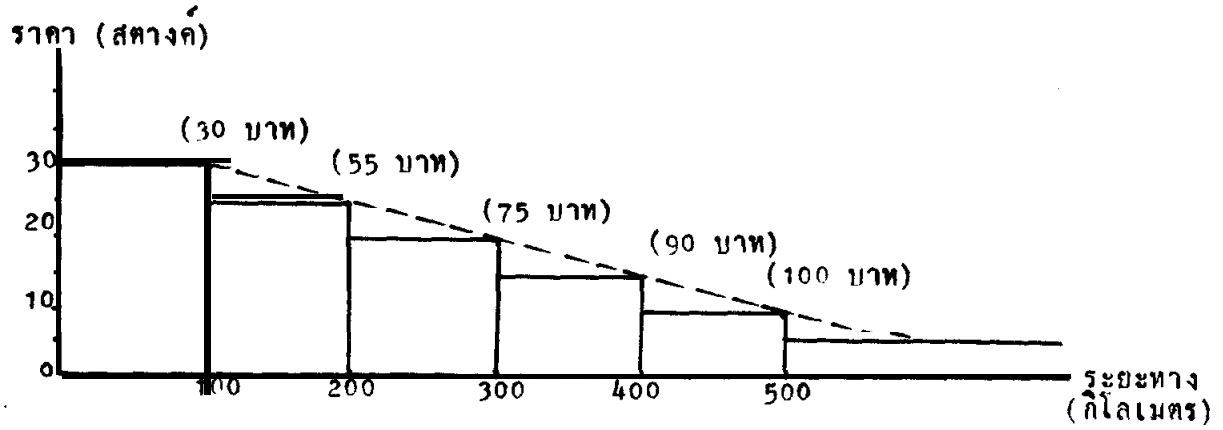


ให้ระยะทางระหว่าง	A	ถึง	B	คิดอัตราค่าบริการขนส่ง	1	บาท
	B	ถึง	C	คิดอัตราค่าบริการขนส่ง	2	บาท
	C	ถึง	D	คิดอัตราค่าบริการขนส่ง	1	บาท
ถ้าเดินทางจาก	K	ไป	L	จะเสียอัตราค่าบริการขนส่ง	1	บาท
	K	ไป	M	จะเสียอัตราค่าบริการขนส่ง	3	บาท
	K	ไป	N	จะเสียอัตราค่าบริการขนส่ง	4	บาท
	L	ไป	M	จะเสียอัตราค่าบริการขนส่ง	3	บาท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

<u>อัตราค่าบริการตามระยะทาง</u>(Distance Rate หรือ Moving Zone เป็นการคิดอัตราค่าบริการขนส่งที่ถือได้ว่ายุติธรรมดี โดยคิดอัตราค่าบริการตามระยะทางที่ใช้บริการจริง ผู้ใดใช้บริการเป็นระยะทางไกลก็เสียค่าบริการมาก ผู้ใดใช้บริการเป็นระยะทางใกล้ก็เสียค่าบริการน้อย ตัวอย่าง เช่น

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

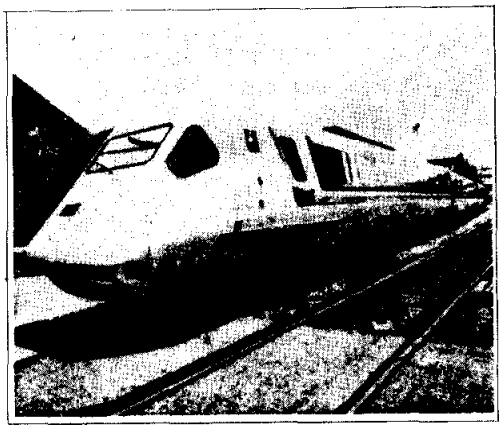
<u>อัตราค่าบริการแบบขายชง</u> (Tapering Rate) เป็นการคิดอัตราค่าบริการขนส่งที่ใช้การคิดแบบระยะทาง แต่ผิดกันตรงที่ว่า เมื่อเดินทางมากจะได้รับส่วนลดในอัตราค่าบริการขนส่งมีลักษณะเป็น Regression Rate กล่าวคือ ระยะทางเพิ่มขึ้น แต่ค่าบริการที่คิดจากระยะทางที่เพิ่มขึ้นจะลดลง ตัวอย่าง เช่น



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) เป็นการคิดอัตราค่าบริการขนส่งแบบที่จะส่งเสริมหรือสนับสนุนกิจการ หรืออุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องแข่งขันกันมากโดยเฉพาะกับต่างประเทศ โดยจะกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งให้ต่ำเป็นพิเศษแล้วแต่กรณี ส่วนใหญ่การคิดอัตราค่าบริการขนส่งแบบนี้ จะเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่รัฐบาลสนับสนุนและส่งเสริม ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมภายในประเทศให้สามารถแข่งขันกับอุตสาหกรรมนอกประเทศได้

อัตราค่าบริการพิเศษ (Special Rate หรือ Class Rate) เป็นการคิดอัตราค่าบริการขนส่งที่คิดเป็นพิเศษสำหรับการให้บริการเฉพาะอย่าง หรือประเภทของสินค้า หรือการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและบริการ (Transhipment) โดยจะคิดค่าบริการสำหรับผู้โดยสารหรือสินค้าและบริการแต่ละรายแต่ละประเภทไม่เหมือนกัน จะแตกต่างกันออกไปตามลักษณะของการให้บริการหรือตามลักษณะของสินค้าและบริการหรือตามลักษณะและประเภทของการขนส่ง