

บทที่ 8

การเงินของการขนส่งผู้โดยสาร

เมื่อผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารต้องการผลิตบริการขนส่งไปจำหน่ายให้แก่ผู้ใช้บริการนั้น จำต้องคำนึงถึงเงินลงทุนที่จะใช้เพื่อดูว่าจะต้องใช้เงินลงทุนด้านใดบ้าง เป็นจำนวนเงินเท่าไร จะหาแหล่งเงินทุนจากแหล่งใด และการลงทุนจะให้ผลตอบแทนมากน้อยเพียงใดคุ้มค่าหรือไม่ จึงต้องมีการประมาณการด้านการเงินในการบริการขนส่งผู้โดยสารขึ้น ในบทนี้เราจะศึกษาถึงการเงินของการขนส่งผู้โดยสาร โดยจะศึกษา 3 เรื่อง คือ การลงทุนของการขนส่งผู้โดยสาร รายได้และรายจ่ายของการขนส่งผู้โดยสาร และผลตอบแทนการลงทุนของการขนส่งผู้โดยสาร

8.1 การลงทุนของการขนส่งผู้โดยสาร

เป็นการประมาณการว่าจะต้องใช้เงินลงทุนในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารและจัดจำหน่ายบริการนี้ไปยังผู้ใช้บริการเป็นจำนวนเงินเท่าไร ในการลงทุนที่สำคัญของการขนส่งผู้โดยสารก็คือการลงทุนด้านอุปกรณ์การขนส่ง ซึ่งต้องเป็นอุปกรณ์ที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพในการให้บริการ ซึ่งอุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสารนั้นเราสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

ก) **อุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสารประเภทติดอยู่กับที่** เป็นอุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสารที่เคลื่อนที่ไม่ได้ มักมีอายุการใช้งานยาวนาน และการจัดหามาทดแทนเมื่อสิ้นอายุการใช้งาน ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการลงทุนมาก ซึ่งเราเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า อุปกรณ์พื้นฐานทางการขนส่ง (Transport Infrastructure) เช่น ที่ดิน ถนน ทางรถไฟ สะพาน อุโมงค์ สถานีขนส่ง ท่าเรือ ท่าอากาศยาน เป็นต้น

ข) **อุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสารประเภทเคลื่อนที่ได้** เป็นอุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสารสามารถเคลื่อนที่ไปยังที่ต่างๆ ได้ มักมีอายุการใช้งานไม่มากนัก และค่าใช้จ่ายในการจัดหาที่มีน้อยกว่าอุปกรณ์การขนส่งประเภทติดอยู่กับที่ เช่น รถยนต์ รถไฟ เรือ เครื่องบิน และอุปกรณ์เครื่องทุ่นแรงอื่นๆ เป็นต้น

ในการลงทุนการขนส่งผู้โดยสารมักยึดแนวความคิดความต้องการมากกว่าประสิทธิภาพ ทั้งนี้เนื่องจากความต้องการมาตรฐานขั้นต่ำของบริการขนส่งผู้โดยสารเป็นสิทธิอย่างหนึ่งที่มนุษย์ในสังคมที่เจริญแล้วพึงมี แม้การดำเนินงานให้บริการขนส่งผู้โดยสารจะต้องประสบกับการขาดทุนก็ตาม เป็นเรื่องที่รัฐบาลจะต้องให้การอุดหนุนช่วยเหลือ การลงทุนในการบริการขนส่งผู้โดยสารนี้อาจจำแนกออกเป็น 3 อย่างด้วยกัน คือ การลงทุนด้านทรัพย์สินถาวร (Fixed Investment), ค่าใช้

จ่ายก่อนเปิดดำเนินการ (Start-up Expenses) และเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินการ (Working Capital) เราจะกล่าวถึงรายละเอียดดังต่อไปนี้

8.1.1 การลงทุนด้านทรัพย์สินถาวร (Fixed Investment) หมายถึงเงินลงทุนในการจัดหาทรัพย์สินถาวรมาใช้ในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเพื่อจัดจำหน่ายให้แก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งประกอบด้วยรายการที่สำคัญดังต่อไปนี้ คือ

- ค่าที่ดินและค่าปรับปรุงที่ดิน
- ค่าสิ่งปลูกสร้าง
- ค่ายานพาหนะและเส้นทาง
- ค่าเครื่องจักรอุปกรณ์อื่น ๆ
- ค่าเครื่องใช้และเครื่องตกแต่งสำนักงาน
- ค่าทรัพย์สินถาวรอื่น ๆ

8.1.2 ค่าใช้จ่ายก่อนเปิดดำเนินการ (Start-up Expenses) หมายถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นก่อนเปิดดำเนินการบริการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งประกอบด้วยรายการที่สำคัญดังต่อไปนี้ คือ

- ค่าใช้จ่ายในการศึกษาและเตรียมโครงการขนส่งผู้โดยสาร
- ค่าธรรมเนียมในการขออนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสาร
- ค่าใช้จ่ายในการขอกู้เงินจากสถาบันการเงิน
- ดอกเบี้ยเงินกู้ก่อนเปิดดำเนินการ
- ค่าใช้จ่ายในการทดลองอุปกรณ์และเครื่องจักร
- ค่าเงินเดือนผู้บริหารและเจ้าหน้าที่
- ค่าเดินทางติดต่อ
- ค่าเช่าสำนักงาน
- ค่าฝึกอบรมพนักงาน
- ค่าเลี้ยงรับรอง
- ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

8.1.3 เงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินการ (Working Capital) หมายถึงจำนวนเงินที่กิจการขนส่งผู้โดยสารจะต้องสำรองไว้เพื่อใช้หมุนเวียนในการดำเนินงานขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งประกอบด้วยรายการที่สำคัญดังต่อไปนี้ คือ

- ค่าใช้จ่ายในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสาร เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่าอะไหล่ ค่าเงินเดือนและเงินสวัสดิการของพนักงานฝ่ายบริการ เป็นต้น
- ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานขนส่งผู้โดยสาร เช่น ค่าจ้างเงินเดือนและสวัสดิการของฝ่ายบริหาร ค่าโทรศัพท์ ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ เป็นต้น

- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ค่าภาษี, ค่าดอกเบี้ย เป็นต้น

เมื่อได้ประมาณเงินลงทุนทั้งหมดของโครงการขนส่งแล้วจะต้องตัดสินใจว่าเงินลงทุนที่ประมาณไว้นี้จะได้จากแหล่งใดบ้าง เช่นจะนำเงินทุนส่วนตัวหรือทุนจดทะเบียนมาลงทุนเป็นจำนวนเท่าใดและจะกู้ยืมจากแหล่งใดมาลงทุนเป็นจำนวนเงินเท่าใด เป็นต้น

8.2 รายได้และรายจ่ายของการขนส่งผู้โดยสาร

ในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารนั้น ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารจะต้องรวมเอาปัจจัยการผลิตต่างๆ เข้าด้วยกัน เพื่อผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารออกจำหน่ายให้แก่ผู้ใช้บริการ ในการนี้จึงต้องมีรายได้และรายจ่ายในการดำเนินการขนส่งผู้โดยสาร เราจะกล่าวถึงรายได้และรายจ่ายของการขนส่งผู้โดยสารดังต่อไปนี้

8.2.1 รายได้ของการขนส่งผู้โดยสาร เป็นเงินได้ที่กิจการขนส่งผู้โดยสารได้รับจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งอาจแบ่งรายได้ของการขนส่งผู้โดยสารออกเป็น 4 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1) รายได้จากผู้โดยสาร เป็นรายได้หลักของกิจการขนส่งผู้โดยสารทุกประเภท ซึ่งเป็นเงินที่ได้รับจากการขายบริการขนส่งผู้โดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งให้แก่ผู้ใช้บริการหรือกล่าวง่าย ๆ ว่ารายได้จากผู้โดยสารก็คือรายได้จากอัตราค่าโดยสารคูณด้วยจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดที่ใช้บริการนั่นเอง

2) รายได้จากการให้เช่ายานพาหนะ เป็นรายได้จากการนำพาหนะไปให้เช่าเหมาลำหรือเหมาคัน โดยได้รับเงินในรูปค่าเช่ายานพาหนะ

3) รายได้จากการขายทรัพย์สินที่ชำรุด เป็นรายได้จากการขายทรัพย์สินที่ใช้การไม่ได้ เช่น รายได้จากการขายยางรถยนต์ที่หมดสภาพ รายได้จากการขายแบตเตอรี่ที่หมดสภาพ เป็นต้น

4) รายได้อื่น ๆ เป็นรายได้เบ็ดเตล็ด เช่น รายได้จากการโฆษณาบนยานพาหนะ รายได้จากดอกเบี้ย รายได้จากค่าเช่าในการให้เช่าสถานที่ เป็นต้น

รายได้สำคัญที่สุดของการขนส่งผู้โดยสารก็คือ รายได้จากผู้โดยสาร อันเป็นรายได้โดยตรงจากการขายบริการขนส่งผู้โดยสารแก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งรายได้จากค่าโดยสาร = อัตราค่าโดยสาร X ปริมาณผู้โดยสารทั้งหมด ฉะนั้นการกำหนดอัตราค่าโดยสารจึงมีความสำคัญต่อรายได้ของการขนส่งผู้โดยสาร และมีผลต่อปริมาณผู้โดยสารมากหรือน้อยตามทฤษฎีอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 5 หัวข้อ 5.2 การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่นิยมใช้กันมากมี 6 ประเภทด้วยกัน ดังต่อไปนี้คือ

1) **อัตราค่าโดยสารแบบตามระยะทาง (Distance Rate)** เป็นอัตราค่าโดยสารที่คิดตามระยะทางที่ใช้บริการ ผู้ใดใช้บริการเป็นระยะทางไกลมากก็เสียค่าโดยสารมาก ผู้ใดใช้

บริการเป็นระยะทางไกล ก็เสียค่าโดยสารน้อย เช่น กำหนดอัตราค่าโดยสารไว้กิโลเมตรละ 40 สตางค์ ถ้าผู้โดยสารเดินทางเป็นระยะทาง 300 กิโลเมตร ก็ต้องเสียค่าโดยสาร = $.40 \times 300 = 120.00$ บาท แต่ถ้าผู้โดยสารเดินทางเป็นระยะทาง 50 กิโลเมตร ก็เสียค่าโดยสารเพียง $.40 \times 50 = 20.00$ บาท เป็นต้น

2) **อัตราค่าโดยสารแบบตามเขต (Zone Rate)** เป็นอัตราค่าโดยสารที่กำหนดเป็นการเหมาตลอดบริเวณพื้นที่อันจำกัดหนึ่ง เช่น การเก็บค่าโดยสารปรับอากาศประจำทางในเขตชุมชน 6.00 บาท ต่อการเดินทางไม่เกิน 10 กิโลเมตร และจะเพิ่มค่าโดยสารในส่วนที่เกินอีกทุก 3 กิโลเมตร ต่อ 2.00 บาท เป็นต้น

3) **อัตราค่าโดยสารแบบตามหมู่ (Group Rate)** เป็นอัตราค่าโดยสารสำหรับการขนส่งผู้โดยสารที่มีปลายทางหลายแห่งแตกต่างกัน แต่กันไว้ให้อยู่ในหมู่ที่มีอัตราค่าโดยสารเดียวกัน เช่นอัตราค่าโดยสารของการขนส่งทางอากาศจากกรุงเทพฯ ไปลอนดอน หรือปารีส หรือ แฟรงเฟิร์ต หรืออัมสเตอร์ดัม ซึ่งถูกกำหนดให้อยู่ในหมู่เดียวกันจึงต้องเสียค่าโดยสารเท่ากันหมด ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการออกตั๋วโดยสารและการแข่งขัน เป็นต้น

4) **อัตราค่าโดยสารแบบซาบซัง (Tapering Rate)** เป็นอัตราค่าโดยสารที่คิดลดลงเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น มีลักษณะเป็น Regression Rate กล่าวคือเมื่อเดินทางมากขึ้น แต่ค่าโดยสารที่คิดจากระยะทางที่เพิ่มขึ้นนั้นกลับลดลง เช่น กำหนดระยะทาง 0-100 กิโลเมตรคิดค่าโดยสารกิโลเมตรละ 40 สตางค์ ระยะทาง 101-200 กิโลเมตร คิดค่าโดยสารกิโลเมตรละ 35 สตางค์ ระยะทาง 201-300 กิโลเมตร คิดค่าโดยสารกิโลเมตรละ 30 สตางค์ และระยะทาง 301 กิโลเมตรขึ้นไป คิดค่าโดยสารกิโลเมตรละ 25 สตางค์ ถ้าผู้โดยสารเดินทางเป็นระยะทาง 50 กิโลเมตร จะต้องเสียค่าโดยสาร = $.40 \times 50 = 20$ บาท แต่ถ้าผู้โดยสารเดินทางเป็นระยะทาง 280 บาท ก็ต้องเสียค่าโดยสาร = $(.40 \times 100) + (.35 \times 100) + (.30 \times 80) = 99$ บาท เป็นต้น

5) **อัตราค่าโดยสารแบบอัตราเดียว (Flat Rate)** เป็นอัตราค่าโดยสารที่กำหนดเป็นการเหมาตลอดเส้นทาง ไม่ว่าผู้โดยสารจะเดินทางเป็นระยะทางไกลหรือไกลเท่าใดก็ตาม จะเสียค่าโดยสารเท่ากันหมด เช่น กำหนดอัตราค่าโดยสารรถประจำทาง 3 บาทตลอดเส้นทาง 15 กิโลเมตร ไม่ว่าผู้โดยสารจะใช้บริการเพียง 1 กิโลเมตร หรือ 15 กิโลเมตร ก็เสียค่าโดยสาร 3 บาท เท่ากันหมด

6) **อัตราค่าโดยสารแบบตามเวลา (Time Rate)** เป็นอัตราค่าโดยสารที่คิดคำนวณตามระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง เช่น ค่าเช่ารถปรับอากาศในอัตรา 5,000 บาทต่อวัน ถ้าเช่า 3 วัน ก็ต้องเสียค่าโดยสาร 15,000 บาท หรือค่าโดยสารของรถแท็กซี่ในเขตที่มีจราจรคับคั่ง ทำให้เสียเวลาเดินทางมาก ก็ต้องเสียค่าโดยสารมากขึ้นตามระยะเวลามากกว่าจะเสียตามระยะทาง เป็นต้น

นอกจากนั้นในบางกรณีการกำหนดอัตราค่าโดยสารดังกล่าวข้างต้น อาจคิดค่าโดยสารแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้เป็นพิเศษสำหรับบุคคลบางประเภทหรือบางสถานที่หรือบางช่วงเวลา ที่เรียกว่าการเลือกปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร (Fare Discrimination) ซึ่งหมายถึงการเรียกเก็บอัตราค่าโดยสารที่ไม่เท่าเทียมกัน ทั้ง ๆ ที่ให้บริการแบบเดียวกันเดินทางในระยะทางที่เท่ากัน โดยไม่สามารถอธิบายได้จากความแตกต่างกันด้านต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน อันเป็นสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ของระบบเศรษฐกิจ ยิ่งเป็นการเลือกปฏิบัติที่ต้องการกำไรมากเกินไปของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารแล้ว รัฐบาลจะต้องเข้าไปจัดหรือลดการเลือกปฏิบัตินี้เพื่อประโยชน์ของผู้ใช้บริการขนส่งผู้โดยสาร อย่างไรก็ตามการเลือกปฏิบัติในอัตราค่าโดยสารสามารถกระทำได้ 3 ด้านด้วยกัน คือ

1. การเลือกปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าโดยสารด้านบุคคล เป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบลำเอียงให้แก่บุคคลบางประเภทเป็นกรณีพิเศษ เช่น กำหนดให้บุตรชายไปรษณีย์และพระภิกษุสงฆ์ไม่ต้องเสียค่าโดยสาร หรือกำหนดให้ทหารและตำรวจเสียค่าโดยสารเพียงครึ่งราคา หรือกำหนดให้บุคคลที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไปเสียค่าโดยสารครึ่งราคา หรือกำหนดให้นักเรียน นักศึกษา ทหารผ่านศึก ผู้มีบัตรพิเศษ ได้ลดค่าโดยสารในอัตราหนึ่ง เป็นต้น ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบเลือกปฏิบัติแก่บุคคลบางประเภทนี้ ส่วนใหญ่เป็นการให้อภิสิทธิ์แก่บุคคลประเภทดังกล่าว โดยไม่สามารถจะอธิบายได้ด้วยต้นทุนในการขนส่งผู้โดยสาร

2. การเลือกปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าโดยสารด้านสถานที่ เป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบลำเอียงให้แก่สถานที่บางแห่งเป็นกรณีพิเศษ เพื่อส่งเสริมให้คนเดินทางไปสู่สถานที่นั้นมากขึ้น หรืออาจเป็นการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาในสถานที่นั้น จึงต้องมีการเรียกเก็บอัตราค่าโดยสารในสถานที่นี้ให้แตกต่างจากสถานที่อื่นทั้ง ๆ ที่ระยะทางเท่ากันหรืออาจมากกว่า เช่น กำหนดอัตราค่าโดยสารในการเดินทางจากเมือง ก. ไปเมือง ข. ถูกกว่าการเดินทางจากเมือง ก. ไปเมือง ค. ซึ่งมีระยะทางเท่ากันและมีบริการเหมือนกัน เป็นต้น ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบเลือกปฏิบัติแก่สถานที่บางแห่ง มักไม่เกี่ยวกับต้นทุนและระยะทางในการขนส่ง แต่อาจพอมีเหตุผลในการอ้างได้ว่าการเลือกปฏิบัติแบบนี้ จะทำให้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสถานีต่อผู้โดยสาร 1 คน ลดลงเมื่อมีผู้โดยสารมาใช้สถานีเพิ่มขึ้น จึงทำให้สามารถลดค่าโดยสารให้กับสถานที่นี้ได้

3. การเลือกปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าโดยสารด้านเวลา เป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบลำเอียงในบางช่วงเวลาให้เป็นกรณีพิเศษ เพื่อส่งเสริมหรือล่อลวงคนเดินทางในช่วงเวลาที่กำหนดให้หรือเป็นการชดเชยในช่วงเวลาที่มีคนเดินทางน้อย เช่น การกำหนดอัตราค่าโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงเวลากลางวันถูกกว่าเวลากลางคืน หรือการกำหนดอัตราค่าโดยสารในช่วงดึก ๆ สูงกว่าในช่วงปกติ หรือกำหนดอัตราค่าโดยสารในช่วงวันหยุดสูงกว่าวันธรรมดา หรือกำหนดอัตราค่าโดยสารในช่วงหน้าฝนถูกกว่าในช่วงหน้าหนาว เป็นต้น

8.2.2 **รายจ่ายของการขนส่งผู้โดยสาร** หมายถึง เงินค่าชดเชยที่กิจการขนส่งผู้โดยสารต้องจ่ายให้แก่เจ้าของปัจจัยการผลิตในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสาร หรือที่เรียกว่าต้นทุนการผลิตนั่นเอง ในบางครั้งผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารไม่ได้จ่ายค่าชดเชยปัจจัยการผลิตเป็นตัวเงิน เนื่องจากเป็นปัจจัยการผลิตของผู้ผลิตเอง ในทางเศรษฐศาสตร์ถือว่าปัจจัยการผลิตของผู้ผลิตเอง แม้จะไม่ได้จ่ายเป็นตัวเงินก็ต้องถือเป็นต้นทุนการผลิตเหมือนกัน เรียกว่าต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Costs) จึงต้องนำเข้าไปรวมด้วย ซึ่งต้นทุนค่าเสียโอกาสดังกล่าวก็คือค่าชดเชยปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ของผู้ผลิตเองควรได้รับจากการให้ใช้ปัจจัยการผลิตเหล่านี้ แต่ได้ยอมเสียสละเพื่อนำปัจจัยการผลิตดังกล่าวมาใช้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารแทนการผลิตสินค้าหรือบริการอื่น ดังนั้นต้นทุนการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารจึงเป็นต้นทุนการผลิตที่จ่ายจริงรวมกับต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารมีต้นทุนตามทฤษฎีเศรษฐศาสตร์อยู่ 7 ชนิดด้วยกัน คือ

1) **ต้นทุนคงที่ของการขนส่งผู้โดยสาร (Fixed Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปตามปริมาณการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสาร ไม่ว่าผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารจะผลิตบริการมากน้อยเพียงใดหรือไม่ผลิตเลยก็ตาม จะต้องเสียค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนจำนวนแน่นอน เช่น ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าเสื่อมราคา ค่าเช่าอาคารและที่ดิน ค่าภาษีที่ดิน ค่าทะเบียนและใบอนุญาตเงินเดือน เป็นต้น บางทีก็เรียกต้นทุนคงที่นี้ว่า ต้นทุนหลีกเลี่ยงไม่ได้ (Inescapable Cost) หรือต้นทุนทางอ้อม (Indirect Cost) หรือต้นทุนสนับสนุน (Supplementary Cost) หรือต้นทุนประจำ (Overhead Cost) หรือต้นทุนแน่นอน (Constant Cost)

2) **ต้นทุนผันแปรของการขนส่งผู้โดยสาร (Variable Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่จะเปลี่ยนแปลงไปตามปริมาณการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสาร ถ้าผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารมาก ก็จะเสียต้นทุนชนิดนี้มาก ถ้าผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารน้อย ก็จะเสียต้นทุนชนิดนี้น้อย แต่ถ้าไม่ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเลยก็ไม่ต้องเสียต้นทุนชนิดนี้เลย เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมแซม ค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่าพิมพ์ตัว เป็นต้น บางทีก็เรียกต้นทุนผันแปรนี้ว่า ต้นทุนหลีกเลี่ยงได้ (Escapable Cost) หรือต้นทุนทางตรง (Direct Cost) หรือต้นทุนเริ่มต้น (Prime Cost) หรือต้นทุนหมดกระเป๋า (Out of Pocket Cost)

3) **ต้นทุนรวมของการขนส่งผู้โดยสาร (Total Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายทั้งหมดของการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นการนำต้นทุนคงที่ของการขนส่งผู้โดยสารบวกกับต้นทุนผันแปรของการขนส่งผู้โดยสาร

4) **ต้นทุนเฉลี่ยของการขนส่งผู้โดยสาร (Average Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายต่อหน่วยของการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งอาจเป็นรูปของต้นทุนคงที่เฉลี่ย (Average Fixed Cost) หรือต้นทุนผันแปรเฉลี่ย (Average Variable Cost) หรือต้นทุนรวมเฉลี่ย (Average Total Cost)

5) **ต้นทุนเพิ่มของการขนส่งผู้โดยสาร (Marginal Cost)** เป็นต้นทุน

รวมหรือต้นทุนผันแปรที่เปลี่ยนแปลงไปเมื่อเพิ่มหรือลดการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารหนึ่งหน่วย ฉะนั้นต้นทุนเพิ่มของการขนส่งผู้โดยสารจึงมีค่าเท่ากับ อัตราการเปลี่ยนแปลงต้นทุนรวมหรือต้นทุนผันแปรของการขนส่งผู้โดยสารต่ออัตราการเปลี่ยนแปลงปริมาณการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสาร

6) **ต้นทุนร่วม (Joint or Common Cost)** หมายถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการผลิตบริการหลายแบบ (Multiple Product Operation) ทำให้เกิดต้นทุนร่วมขึ้น แต่ Joint Cost กับ Common Cost มีความแตกต่างกันคือ Joint Cost เป็นต้นทุนร่วมของผลิตผลบริการต่างๆ ที่ปรากฏออกมาในอัตราส่วนคงที่ และไม่อาจผันแปรไปจากอัตราส่วนนี้ แต่ Joint Cost จริงๆ นั้นหายาก หากมีการผันแปรในอัตราส่วนของต้นทุนร่วมบ้าง ก็อนุโลมให้เป็น Joint Cost เมื่อเป็นเช่นนั้น Marginal cost ของผลิตผลบริการแต่ละชนิดจึงสามารถคำนวณได้ ส่วน Common Cost เป็นต้นทุนร่วมของผลิตผลบริการขนส่งต่างๆ ที่ปรากฏออกมาเป็นอัตราส่วนไม่เหมือนกัน และแตกต่างกันมากด้วย จนไม่สามารถแยกได้ว่าผลิตผลบริการแต่ละชนิดมีต้นทุนเท่าไรในต้นทุนร่วม เช่น รถไฟขบวนหนึ่งให้บริการทั้งผู้โดยสารและสินค้าในขณะเดียวกัน ค่าใช้จ่ายที่ออกมาจึงเป็น Common Cost เพราะแยกไม่ออกว่าเป็นค่าใช้จ่ายในการบริการขนส่งผู้โดยสารเท่าไร และเป็นค่าใช้จ่ายในการบริการขนส่งสินค้าเท่าไร เป็นต้น

7) **ต้นทุนเที่ยวกลับ (Back Haul Cost)** เป็นค่าใช้จ่ายในการบริการขนส่งผู้โดยสารที่เที่ยวกลับต้องวิ่งเปล่ากลับ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารต้องคำนึงถึงต้นทุนเที่ยวกลับด้วย ควรนำต้นทุนเที่ยวกลับบวกเข้ากับต้นทุนเที่ยวไป แล้วคิดค่าโดยสารกับผู้โดยสารเป็นเที่ยวไปและกลับ แม้ว่าผู้โดยสารจะว่าจ้างไปเพียงเที่ยวเดียวก็ตาม เช่น บริษัทนำเที่ยวว่าจ้างรถโค้ชปรับอากาศ 40 ที่นั่ง ส่งนักท่องเที่ยวไปขึ้นเครื่องบินที่ท่าอากาศยานดอนเมือง แต่เที่ยวกลับรถโค้ชต้องวิ่งเปล่ากลับ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารจะต้องคิดต้นทุนทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับรวมอยู่ในค่าบริการขนส่งที่เรียกเก็บจากบริษัทนำเที่ยวด้วย แม้ว่าบริษัทนำเที่ยวจะไม่ได้ว่าจ้างขากลับก็ตาม เป็นต้น

ต้นทุนดังกล่าวข้างต้นอาจไม่เหมาะสมกับการบริหารขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากผู้บริหารต้องการทราบต้นทุนของแต่ละลักษณะงาน อีกทั้งนำต้นทุนเหล่านั้นไปวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานขนส่งผู้โดยสาร จึงมักแบ่งต้นทุนของการขนส่งผู้โดยสารในทางปฏิบัติออกเป็น 5 ชนิดด้วยกัน คือ

1) **ต้นทุนปฏิบัติการ (Running Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายเพื่อผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารโดยตรงในการหารายได้ เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมแซม ค่าบำรุงรักษา ค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่าเสื่อมราคายานพาหนะ ค่าตรวจสภาพยานพาหนะ ค่าเงินเดือน เบี้ยเลี้ยงพนักงานประจำฝ่ายปฏิบัติการ ค่าประกันภัยยานพาหนะ ค่าเช่าอาคารและสถานที่ฝ่ายปฏิบัติการ ค่าจดทะเบียนยานพาหนะ เป็นต้น

2) **ต้นทุนบริหาร (Establishing Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของฝ่ายบริหาร เช่น เงินเดือนพนักงานฝ่ายบริหาร ค่าติดต่อลูกค้า ค่าทำบัญชี ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ ค่าพาหนะ ค่ารับรอง ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปา ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินสำนักงาน ค่าใช้จ่ายฝ่ายกฎหมาย ค่าเบี้ยประกันอัคคีภัยสำนักงาน เป็นต้น

3) **ต้นทุนดำเนินงานรวม (Total Operating Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการดำเนินงานบริการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นผลรวมของต้นทุนปฏิบัติการและต้นทุนบริหาร

4) **ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน (Non-operating Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงานบริการขนส่งผู้โดยสาร เช่น ค่าดอกเบี่ยจ่าย ค่าภาษีอากร เป็นต้น

5) **ต้นทุนรวมทั้งหมด (Total Cost)** เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายทั้งหมดทางการขนส่งผู้โดยสาร เป็นการนำต้นทุนดำเนินงานรวม บวกกับต้นทุนที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน

ต้นทุนของการขนส่งผู้โดยสารจะแตกต่างกันออกไปตามลักษณะและชนิดของการให้บริการ ซึ่งต้นทุนของการขนส่งจะแตกต่างกันมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับปัจจัยดังต่อไปนี้ คือ

1. ลักษณะของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนเปลี่ยนแปลงได้มาก เช่น เส้นทางขึ้นเขาทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากกว่าเส้นทางที่ราบ นอกจากจะเสียเวลาเดินทางมากกว่าแล้ว ยังก่อให้เกิดค่าสึกหรอของยานพาหนะมากกว่าอีกด้วย หรือเส้นทางที่เป็นลูกรัง ทำให้สิ้นเปลืองมากกว่าเส้นทางลาดยางหรือคอนกรีต อีกทั้งเสียเวลามากกว่าด้วย เป็นต้น

2. ระยะทางและระยะเวลาของการขนส่งผู้โดยสาร เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อต้นทุนเช่นกัน โดยปกติต้นทุนรวมจะสูงขึ้นตามระยะทางที่ขนส่ง ยิ่งขนส่งไกล ต้นทุนก็ยิ่งสูงขึ้น แต่การขนส่งบางประเภท เช่นการขนส่งทางรถไฟ ต้นทุนคงที่เฉลี่ยจะลดลงตามระยะทางที่ขนส่ง เป็นต้น ส่วนระยะเวลาที่ขนส่งนั้นถ้าเสียเวลาในการขนส่งมาก ต้นทุนก็สูงขึ้น เช่นในบางเส้นทางรถยนต์ไม่สามารถวิ่งได้เร็ว ต้องใช้เวลามากในการเดินทางไปถึงที่หมาย เป็นต้น

3. ความหนาแน่นของเส้น ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อต้นทุน ถ้าเส้นทางใดมีผู้โดยสารหนาแน่นมาก ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารก็สามารถใช้อุปกรณ์การขนส่งที่ใหญ่ขึ้นหรือเพิ่มเที่ยวมากขึ้น อันเป็นการใช้ยานพาหนะและพนักงานได้เต็มประโยชน์ (Utilization) ทำให้ต้นทุนเฉลี่ยลดลง

4. อุปกรณ์หรือยานพาหนะในการขนส่งผู้โดยสาร ก็มีอิทธิพลต่อต้นทุนเช่นกัน อุปกรณ์บางชนิดต้องออกแบบพิเศษและมีมาตรฐานสูง เช่น รถยนต์โดยสารปรับอากาศชนิดพิเศษปรับอากาศได้ ทำให้มีจำนวนที่นั่งบริการน้อยลง และมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ มากขึ้นด้วย

ทำให้ต้นทุนเฉลี่ยสูงขึ้น หรืออุปสรรคการขนส่งผู้โดยสารมีขนาดแตกต่างกัน ก็จะใช้น้ำมันต่อระยะทางแตกต่างกันด้วย เป็นต้น

5. คุณภาพของบริการในการขนส่งผู้โดยสาร ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อต้นทุน ถ้าหากต้องการบริการที่มีคุณภาพพิเศษยอมทำให้ต้นทุนสูง เช่น การบริการด้วยรถโดยสารชนิดพิเศษมีเครื่องปรับอากาศ มีบริการอาหารเครื่องดื่มระหว่างการเดินทาง มี V.D.O. หรือวิทยุให้ฟังระหว่างการเดินทาง เป็นต้น

8.3 ผลตอบแทนการลงทุนของการขนส่งผู้โดยสาร

ในการประกอบกิจการทุกชนิดรวมทั้งกิจการขนส่งผู้โดยสารต่างก็มีวัตถุประสงค์หลักก็เพื่อให้ได้ผลกำไรจากการดำเนินกิจการนั้นๆ ซึ่งผลกำไรนั้นจะเป็นตัววัดประสิทธิภาพและความสำเร็จของการลงทุนธุรกิจว่ามีผลตอบแทนการลงทุนคุ้มค่าหรือไม่ โดยเปรียบเทียบกับดอกเบี้ยที่กู้ยืมมา ส่วนวิชาเศรษฐศาสตร์ถือว่าผลกำไรจากการดำเนินงานเป็นผลตอบแทนของผู้ประกอบการที่จะต้องเผชิญกับความเสี่ยงและความไม่แน่นอนในการลงทุน อีกทั้งเป็นตัวดึงดูดนักธุรกิจให้มารับความเสี่ยงที่ท้าทายในการลงทุนด้วย จึงเห็นได้ว่าผลกำไรในการดำเนินงาน (Operating Profit) ก็คือรายได้ในการดำเนินงาน (Operating Revenue) หักออกด้วยต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operating Cost) นั่นเอง ดังนั้นปัจจัยที่มีผลต่อกำไรในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารก็จะมี 2 ปัจจัย คือรายได้ในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสาร และต้นทุนในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งได้กล่าวไปแล้วในหัวข้อ 8.1 และ 8.2 ถ้ามีรายได้ในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารสูงกว่าต้นทุนในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสาร กิจการขนส่งผู้โดยสารนั้นก็จะได้กำไรในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสาร ในทางตรงข้ามถ้ามีรายได้ในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารน้อยกว่าต้นทุนในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสาร กิจการขนส่งผู้โดยสารนั้นก็จะต้องประสบกับการขาดทุนในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสาร ฉะนั้นจึงต้องมีการประมาณการงบกำไรขาดทุนเพื่อชี้ให้เห็นว่าการดำเนินขนส่งผู้โดยสารนั้นจะสามารถทำกำไรหรือไม่ ซึ่งกำไรหรือขาดทุนในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารหาได้จากสมการดังนี้

$$\begin{aligned} \text{กำไร (ขาดทุน) สุทธิ} &= \text{ขายบริการขนส่ง} - \text{ค่าตอบแทนและส่วนลดจากการขาย บริการ} \\ &\quad \text{ขนส่ง} - \text{ต้นทุนผลิตบริการขนส่ง} - \text{ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ} + \\ &\quad \text{รายได้อื่นๆ} - \text{ดอกเบี้ยจ่าย} - \text{ภาษีเงินได้} \end{aligned}$$

เพื่อให้เข้าใจงบกำไรขาดทุนดียิ่งขึ้น ขอแสดงประมาณการงบกำไรขาดทุนของการขนส่งผู้โดยสารในตารางที่ 8.1

ตารางที่ 8.1 แสดงงบกำไรขาดทุนของการขนส่งผู้โดยสาร

รายการ	จำนวนเงิน
1. ขายบริการขนส่ง	
2. หัก : ค่าตอบแทนและส่วนลดการขาย บริการขนส่ง	
3. ขายบริการขนส่งสุทธิ	
4. หัก : ต้นทุนผลิตบริการขนส่ง	
5. กำไรเบื้องต้น	
6. หัก : ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	
- ค่าใช้จ่ายในการขาย	
- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	
7. กำไรเบื้องต้นจากการดำเนินงาน	
8. บวก : รายได้อื่น ๆ	
9. กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี	
10. หัก : ดอกเบี้ยจ่าย	
11. กำไรก่อนหักภาษี	
12. หัก : ภาษีเงินได้	
13. กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	

เมื่อได้ผลกำไรจากการดำเนินงานแล้ว ก็นำไปเปรียบเทียบกับการลงทุนทั้งหมดว่าผลกำไรที่ได้มานี้เป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของการลงทุน แล้วนำอัตราผลกำไรไปเปรียบเทียบกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมมาเพื่อลงทุน ถ้าหากอัตราผลกำไรน้อยกว่าอัตราดอกเบี้ยก็แสดงว่าผลตอบแทนการลงทุนไม่คุ้มค่าจะต้องเพิ่มประสิทธิภาพผลการดำเนินงาน ซึ่งการเพิ่มประสิทธิภาพผลดำเนินงานขนส่งผู้โดยสาร เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารทุกคนต้องการ ซึ่งการเพิ่มประสิทธิภาพในผลดำเนินงานขนส่งผู้โดยสาร ก็หมายถึงการเพิ่มกำไรให้กับกิจการขนส่งผู้โดยสารมากขึ้นนั่นเอง ใน การเพิ่มกำไรให้มากขึ้นของการขนส่งผู้โดยสารสามารถทำได้อยู่ 2 แบบ คือ การเพิ่มรายได้ของการขนส่งผู้โดยสารและการลดค่าใช้จ่ายของการขนส่งผู้โดยสาร เราจะศึกษาทั้ง 2 เรื่องดังต่อไปนี้ คือ

8.3.1 การเพิ่มรายได้ของการขนส่งผู้โดยสาร เป็นการเพิ่มกำไรให้แก่กิจการขนส่งผู้โดยสารได้แบบหนึ่ง เนื่องจาก กำไร = รายได้หักด้วยค่าใช้จ่าย เมื่อรายได้เพิ่มในขณะที่ค่าใช้จ่ายคงที่ ย่อมทำให้กำไรเพิ่มขึ้นตามสูตรข้างล่างนี้

สูตร การเพิ่มรายได้ → กำไรเพิ่มขึ้น → ใช้อุปกรณ์การขนส่งขนาดใหญ่ขึ้น → อุปทานเพิ่ม → ค่าโดยสารลดลง → ผู้โดยสารมากขึ้น → รายได้ยิ่งเพิ่มขึ้น → กำไรยิ่งเพิ่ม

แต่ในความเป็นจริงแล้วการเพิ่มรายได้ของการขนส่งผู้โดยสารเป็นสิ่งทำได้ยากเนื่องจากการแข่งขันทั้งทางตรงและทางอ้อม ทำให้ต้องแข่งขันด้านราคาเป็นเหตุให้ค่าโดยสารสูงได้ยาก แต่การขนส่งผู้โดยสารก็สามารถเพิ่มรายได้ในหลายแนวทางดังต่อไปนี้ คือ

1) เพิ่มประสิทธิภาพด้านการตลาดขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้สามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารมากขึ้น โดยใช้ส่วนผสมการตลาด (Marketing Mix) และกลยุทธ์ทางการตลาด (Marketing Strategy) เข้าช่วย

2) เพิ่มประเภทของการบริการให้มากขึ้นเพื่อเพิ่มรายได้ เป็นต้นว่าเพิ่มกิจการจัดนำเที่ยว เพิ่มกิจการที่พักหรือรถเช่า เป็นต้น

8.3.2 การลดค่าใช้จ่ายของการขนส่งผู้โดยสาร เป็นการเพิ่มกำไรให้แก่กิจการขนส่งผู้โดยสารอีกแบบหนึ่ง เนื่องจากกำไร = รายได้หักด้วยค่าใช้จ่าย เมื่อค่าใช้จ่ายลดลงในขณะที่รายได้คงที่ ย่อมทำให้กำไรเพิ่มขึ้นตามสูตรข้างล่างนี้

สูตร การลดค่าใช้จ่าย → ค่าโดยสารถูก → อุปสงค์เพิ่ม → ใช้อุปกรณ์การขนส่งขนาดใหญ่ขึ้น → ค่าใช้จ่ายยิ่งลด → ค่าโดยสารยิ่งถูก → อุปสงค์ยิ่งมาก กำไรยิ่งเพิ่ม

การลดค่าใช้จ่ายของการขนส่งผู้โดยสารเป็นการเพิ่มผลผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารมากขึ้น โดยมีค่าใช้จ่ายเท่าเดิม หรือมีผลผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเท่าเดิมแต่มีค่าใช้จ่ายน้อยลง ซึ่งการลดค่าใช้จ่ายของการขนส่งผู้โดยสารสามารถทำได้หลายแนวทางดังต่อไปนี้ คือ

1) นำระบบการบริหารและการควบคุมที่มีประสิทธิภาพมาใช้ในการดำเนินงานของการขนส่งผู้โดยสารได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม เพื่อลดต้นทุนต่อหน่วยในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารให้น้อยลง

2) ปรับปรุงการใช้ทรัพยากรทั้งวัตถุดิบ แรงงาน อุปกรณ์ ฯลฯ อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ได้ผลผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น หรือลดต้นทุนต่อหน่วยในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารให้น้อยลง

3) เพิ่มขนาดของกิจการขนส่งผู้โดยสารให้เกิดการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) ซึ่งได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 3 หัวข้อ 3.3 ก็จะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารลดน้อยลง

4) ควรจัดให้มีการแบ่งงาน (Division of Labor) ของพนักงานในกิจการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อก่อให้เกิดความชำนาญงานเฉพาะด้าน (Specialization) ขึ้น พร้อมทั้งสนับสนุนให้เกิดแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของพนักงาน ก็จะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารลดน้อยลง

5) นำเครื่องมืออุปกรณ์ที่ทันสมัยมาใช้ เพื่อช่วยเสริมแรงงานคนในการเพิ่มผลผลิตให้สูงขึ้น เช่น นำเครื่องคอมพิวเตอร์มาช่วยการสำรองที่นั่ง หรือใช้เครื่องมือใหม่ๆ ช่วยในการเช็คอิน ให้รวดเร็วขึ้น เป็นต้น