

# การกำหนดราคา ของรัฐวิสาหกิจ : การรถไฟแห่งประเทศไทย\*

อังครัตน์ อรุณคง  
เจษฎาวัฒน์ เปรียบจรรย์วัฒน์

คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



\* ขอขอบคุณการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ให้ความร่วมมือเกี่ยวกับข้อมูล และข้อเท็จจริงในบทความนี้

ปัญหาในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจมีอยู่หลายประการ ปัญหาสำคัญประการหนึ่ง คือ นโยบายของรัฐบาลซึ่งเห็นได้ชัดว่ามีความขัดแย้งกัน อย่างเช่น รัฐบาลมีนโยบายควบคุมราคาของรัฐวิสาหกิจ ในขณะที่เดียวกันก็มีนโยบายที่ต้องการให้รัฐวิสาหกิจเลี้ยงตัวเองได้ นโยบายเช่นนี้ก่อให้เกิดความยุ่งยากในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดยเฉพาะรัฐวิสาหกิจที่เป็นกิจการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น การไฟฟ้าทั้ง 3 แห่ง การรถไฟ เป็นต้น เพราะกิจการเหล่านี้มีผลกระทบต่อประชาชนส่วนใหญ่ การขึ้นราคาของรัฐวิสาหกิจเหล่านี้ จึงมีผลต่อเสถียรภาพของรัฐบาล รัฐบาลจึงให้ความสนใจเป็นพิเศษในการที่จะตรึงราคาไว้มากกว่าที่จะคำนึงถึงความเหมาะสมเป็นจริงและประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจนั้น ๆ

บทความนี้กล่าวถึงการกำหนดราคาของรัฐวิสาหกิจที่เป็นกิจการสาธารณูปการแห่งหนึ่ง คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอ้างอิงถึงการขึ้นราคาเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2524 นี้เป็นหลัก

### สาเหตุของการขอปรับราคา

เหตุผลสำคัญของการขอปรับราคาครั้งนี้คือ การรถไฟประสบผลขาดทุนจากการดำเนินงานติดต่อกันมาตั้งแต่ 2519\* และคาดว่าจะขาดทุนต่อไปอีกในอนาคต ถ้าไม่มีการแก้ไขอย่างใดอย่างหนึ่ง สาเหตุของการขาดทุนที่สำคัญคือ

(1) การปรับเงินเดือนและค่าครองชีพของพนักงาน ในปี 2519 มีการปรับค่าครองชีพทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มประมาณ 16 ล้านบาท และยังคงจ่ายค่าครองชีพของปี 2517 และ 2518 ย้อนหลัง ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 150 ล้านบาท

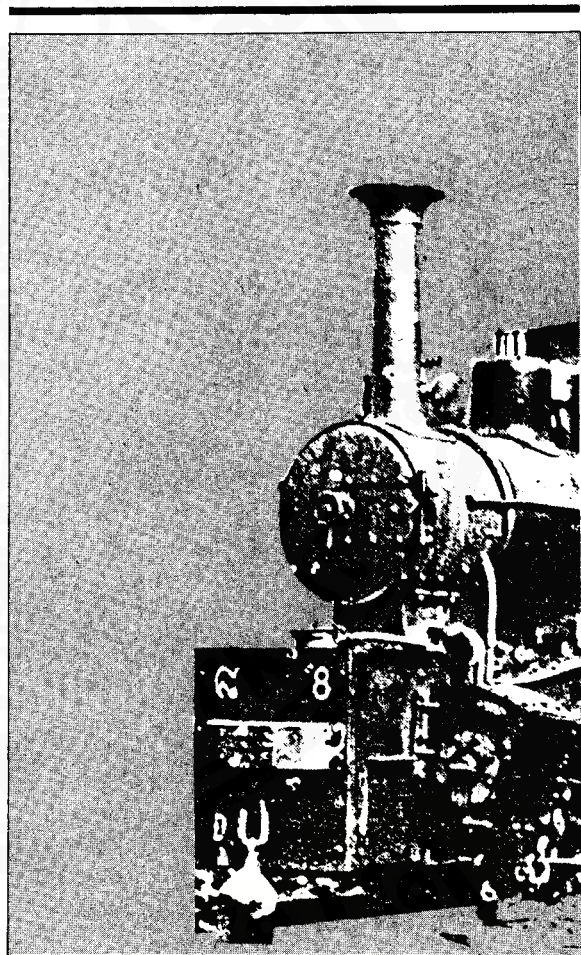
ในปี 2522 มีการปรับเงินเดือนค่าจ้างคิดเป็นค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 212 ล้านบาท

ในปี 2523 มีการปรับค่าครองชีพเพิ่ม คิดเป็นค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 100 ล้านบาท

### (2) ผลจากการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ในปี 2519 ได้รับผลจากการขึ้นราคาน้ำมัน จากลิตรละ

## รัฐบาลมีนโยบายควบคุมราคาของรัฐวิสาหกิจ ในขณะที่เดียวกันก็มีนโยบายที่ต้องการให้รัฐวิสาหกิจเลี้ยงตัวเองได้



\* การรถไฟ รายงานว่ามีกำไรในปี 2520 และ 2521 แต่สาเหตุสำคัญของการมีกำไร คือ ในปี 2520 และ 2521 การรถไฟมีรายได้จากการขายเศษซากจำนวน 102 และ 145 ล้านบาทตามลำดับซึ่งรายได้นี้ไม่ถือว่าเป็นรายได้หลักในการดำเนินงานของการรถไฟ และการรถไฟจะไม่มียาได้จากการขายเศษซากเป็นจำนวนมากเช่นนี้อีกในอนาคตอันใกล้

# การปรับอัตราค่าโดยสารต้อง ให้เกิดผลกระทบต่อผู้มีรายได้ ต่ำน้อยที่สุด ขณะที่รายได้หลัก ของรถไฟฟ้ามาจากผู้โดยสารชั้น 3

0.95 บาท ในปี 2516 เป็น 2.324 บาท ในปี 2518  
ในปี 2522 มีการขึ้นราคาน้ำมัน 2 ครั้ง คือ  
31 มกราคม 22 จากลิตรละ 2.62 บาท เป็น  
2.94 บาท  
14 กรกฎาคม 22 จากลิตรละ 2.94 บาท เป็น  
4.79 บาท  
ในปี 2523 มีการขึ้นและลดราคาน้ำมัน  
10 กุมภาพันธ์ 23 จากลิตรละ 4.79 บาท เป็น  
7.29 บาท  
20 มีนาคม 23 ลดจากลิตรละ 7.29 บาท เป็น  
6.45 บาท  
คิดเป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มในปี 2522 ประมาณ 60  
ล้านบาท  
คิดเป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มในปี 2523 ประมาณ  
300 ล้านบาท

ในขณะที่ค่าใช้จ่ายประเภทต่าง ๆ เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน  
มากนั้น การรถไฟฟ้าได้มีการปรับอัตราค่าโดยสารเพียงครั้ง  
เดียว เมื่อ 20 พฤศจิกายน 2518 และปรับอัตราค่าขนส่ง  
สินค้า 2 ครั้ง เมื่อ 1 ตุลาคม 2518 และ 5 กุมภาพันธ์ 2522  
ซึ่งเป็นเวลาก่อนที่จะมีการขึ้นราคาน้ำมันจำนวนมากในปี  
2522 และ 2523 และจะขาดทุนเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อ ๆ ไป  
จากเหตุผลดังกล่าว ทำให้การรถไฟฟ้าประมาณว่าในปี 2524  
จะมีผลขาดทุนประมาณ 500 ล้านบาท

## ทางออกของการรถไฟ

จากเหตุผลของการขอปรับราคาจะเห็นได้ว่าปัจจัย  
สำคัญที่ทำให้การรถไฟขาดทุนเป็นปัจจัยจากภายนอก  
เพราะการปรับเงินเดือนและค่าครองชีพในขณะนั้นเป็น  
การปรับเพื่อให้เท่าเทียมกับรัฐวิสาหกิจอื่น ซึ่งก็คือนโยบาย  
ของรัฐบาลขณะนั้นนั่นเอง การขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง  
ก็เป็นสิ่งที่การรถไฟไม่สามารถควบคุมได้เช่นกัน ดังนั้น  
การที่การรถไฟจะสามารถเลี้ยงตัวเองได้ตามนโยบายของ  
รัฐบาล การรถไฟจำเป็นต้องหาทางแก้ไขด้วยวิธีการ  
ดังต่อไปนี้

1. ลดค่าใช้จ่ายส่วนที่ไม่จำเป็น
2. ส่งเสริมให้มีการใช้บริการเพิ่มขึ้น (ทั้งการโดยสาร  
และการขนส่งสินค้า)

3. ปรับอัตราค่าโดยสารและอัตราค่าขนส่งสินค้า

วลา

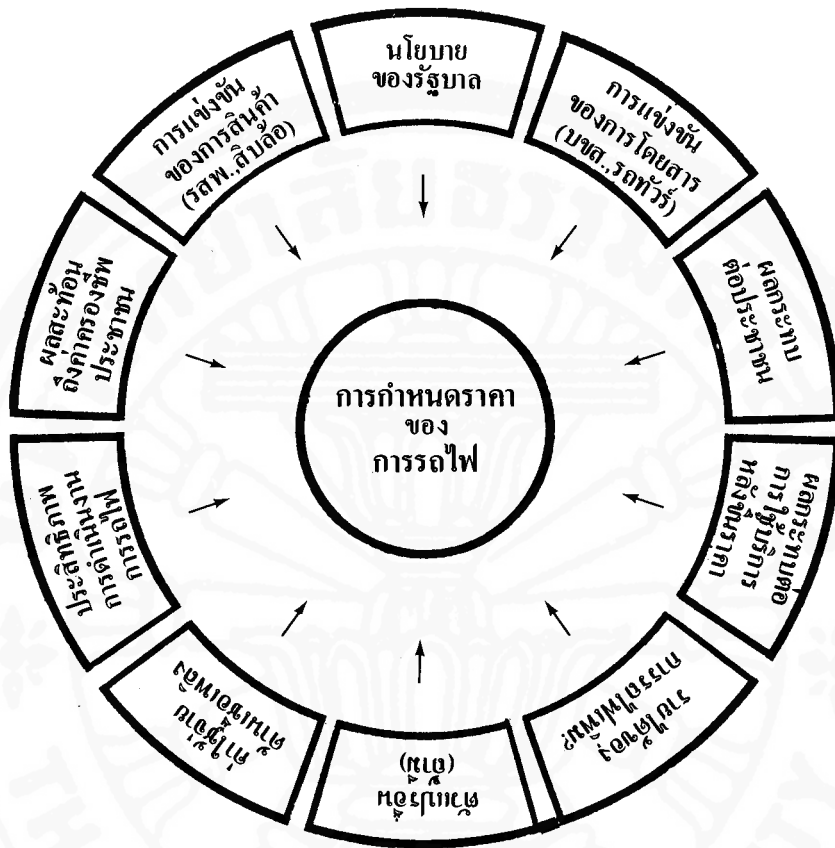
ซึ่งจากผลที่ปรากฏออกมา จะเห็นว่าวิธีการแก้ไข  
ปัญหาที่การรถไฟเลือกใช้ประการหนึ่งก็คือ ขอปรับอัตรา  
ค่าโดยสารและอัตราค่าขนส่งสินค้า

## ปัจจัยที่ต้องคำนึงถึง

เมื่อการรถไฟเสนอขอปรับอัตราค่าโดยสารและอัตรา  
ค่าขนส่งสินค้ามีปัจจัยหลายประการที่ต้องนำมาพิจารณา  
ในการขอปรับราคา ที่สำคัญคือ

1. ต้องมีผลกระทบต่อประชาชนส่วนใหญ่ในน้อยที่สุด  
ประชาชนส่วนใหญ่ในที่นี้ก็คือ ผู้มีรายได้น้อยซึ่งใช้บริการ  
ของการรถไฟเป็นหลัก หรือผู้โดยสารชั้น 3 นั่นเอง
2. พยายามเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าให้มากที่สุด  
โดยยังสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้ เพราะอัตรา  
ค่าขนส่งสินค้าไม่ได้มีผลกระทบโดยตรงต่อประชาชนส่วนใหญ่  
และในขณะที่ขอปรับราคานั้น อัตราค่าขนส่งสินค้าทาง  
รถไฟต่ำกว่าการขนส่งโดยรถบรรทุกสิบล้อมาก
3. รายได้ของการรถไฟจะต้องคุ้มกับค่าใช้จ่าย
4. ข้อผูกพันกับธนาคารโลกในเรื่องผลตอบแทนจาก  
การดำเนินงานในอัตรา 3% ของสินทรัพย์ถาวรสุทธิ

ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการกำหนดราคาของการรถไฟฟ้าสามารถแสดงได้ตามรูปดังนี้



### ขั้นตอนในการกำหนดราคา

จากข้อจำกัดหรือปัจจัยต่าง ๆ ที่ต้องคำนึงถึง การรถไฟฟ้าได้เสนอทางเลือกของการปรับอัตราค่าโดยสารไว้หลายทาง ซึ่งสามารถสรุปได้เป็น 3 ทางเลือกคือ

1. อัตราที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
2. อัตราที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและสามารถเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์ถาวรทั้งหมดไปได้
3. อัตราที่ให้ผลตอบแทนในอัตราที่ธนาคารโลกกำหนดอัตราค่าโดยสารเหล่านี้มีหลักเกณฑ์และวิธีการเหมือนกัน ซึ่งสามารถสรุปเป็นขั้นตอนได้ดังนี้

3. กำหนดอัตราความเร็ว
4. กำหนดราคาฐานที่เป็นไปได้
5. กำหนดความน่าจะเป็นของความต้องการที่ลดลง ณ ระดับต่าง ๆ
6. คำนวณหากำไรที่คาดว่าจะได้รับ

### การปรับอัตราค่าโดยสาร

ในการปรับอัตราค่าโดยสาร สามารถทำได้ 2 ทางคือ ปรับอัตราค่าโดยสารโดยตรงและ หรือปรับอัตราค่าธรรมเนียมการรถไฟฟ้าค่าธรรมเนียมรถด่วน รถเร็ว รถนอนและรถปรับอากาศ ก็เพื่อจะลดจำนวนผู้เดินทางระยะใกล้และสำรองที่นั่งให้กับผู้เดินทางระยะไกล เนื่องจากขบวนรถดังกล่าวมีระยะทางการเดินทางที่ยาว ผู้โดยสารระยะทางไกล

จะทำให้รายได้ให้การรถไฟได้มากกว่าผู้โดยสารระยะทางไกล ซึ่งการรถไฟก็ได้ทำการปรับค่าธรรมเนียมในการปรับราคาครั้งนี้ด้วย

สำหรับการปรับอัตราค่าโดยสารโดยตรง ก็จะเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กล่าวไว้ คือ

### คำนวณหาต้นทุน

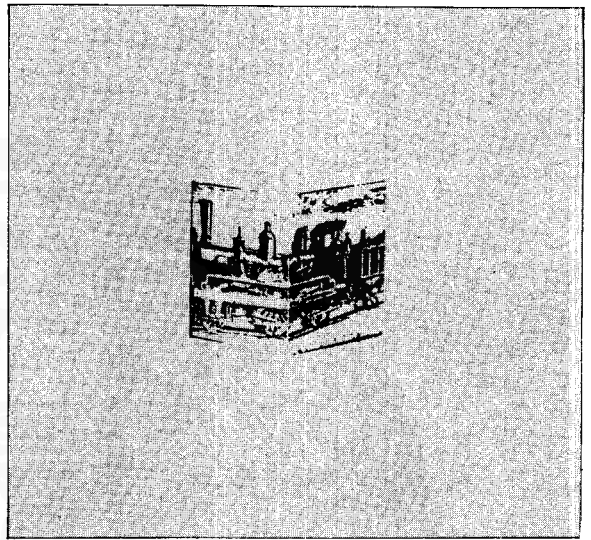
เพื่อที่จะให้รายได้คุ้มกับค่าใช้จ่าย การรถไฟได้ทำการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายทุกประเภทที่เกิดจากสาเหตุใด โดยแยกเป็นต้นทุนของการโดยสารและการสินค้า และคำนวณเป็นต้นทุนต่อหน่วยเพื่อใช้ในการคำนวณค่าใช้จ่ายของการให้บริการ ณ ระดับต่าง ๆ ต้นทุนต่อหน่วยที่ได้นี้แยกเป็นต้นทุนการโดยสารต่อกิโลเมตร-ผู้โดยสาร\* ต้นทุนสินค้ามหาหลังต่อตัน-กิโลเมตร\*\* และต้นทุนสินค้าหีบห่อต่อตัน-กิโลเมตร

การคำนวณต้นทุนต่อหน่วย เริ่มจากการหาต้นทุนต่อหน่วยของการให้บริการภายในของการรถไฟ เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับขบวนรถไฟมีจำนวนเท่าไร เมื่อนำหน่วยของการให้บริการของขบวนรถไฟซึ่งก็คือ ระยะทางทั้งหมดที่ขบวนรถไฟวิ่งไปหารก็จะได้ต้นทุนต่อหน่วยของการใช้ขบวนรถไฟเมื่อระยะทางที่ขบวนรถไฟโดยสารและรถสินค้าวิ่งไปคูณกับต้นทุนต่อหน่วยของการใช้ขบวนรถไฟ จะได้เป็นต้นทุนของการใช้ขบวนรถไฟ (แยกเป็นของการโดยสาร สินค้ามหาหลัง และสินค้าหีบห่อ) เมื่อรวมต้นทุนทุกประเภทเข้าด้วยกัน จะได้ต้นทุนของการโดยสาร สินค้ามหาหลังและสินค้าที่หีบห่อแยกจากกัน การคำนวณหาต้นทุนต่อหน่วยของการโดยสารและการสินค้าทำได้โดย

$$\text{ต้นทุนต่อ 1 กม.-ผู้โดยสาร} = \frac{\text{ต้นทุนการโดยสาร}}{\text{กม.ผู้โดยสาร}}$$

$$\text{ต้นทุนต่อ 1 ตัน-กม. สินค้ามหาหลัง} = \frac{\text{ต้นทุนสินค้ามหาหลัง}}{\text{ตัน-กม.สินค้ามหาหลัง}}$$

$$\text{ต้นทุนต่อ 1 ตัน-กม.สินค้าหีบห่อ} = \frac{\text{ต้นทุนสินค้าหีบห่อ}}{\text{ตัน-กม.สินค้าหีบห่อ}}$$



ต้นทุนที่คำนวณได้ตามวิธีการข้างต้น จะเป็นต้นทุนเต็มต่อหน่วย คือรวมทั้งต้นทุนผันแปรและคงที่ไว้ด้วยกัน ซึ่งทางการรถไฟก็ได้คำนวณต้นทุนผันแปรต่อหน่วยไว้ด้วย โดยทำการวิเคราะห์หาอัตราการผันแปรของต้นทุนโดยใช้วิธีการทางสถิติที่เรียกว่าการวิเคราะห์การถดถอย(Regression Analysis) โดยดูจากความสัมพันธ์ทางสถิติของต้นทุนของปีที่ผ่าน ๆ มากับสถิติหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนนั้น ๆ เช่นค่าใช้จ่ายสถานีสัมพันธ์กับจำนวนผู้โดยสารและจำนวนคันรถสินค้าที่ส่งจ่าย เพื่อหาอัตราผันแปรของต้นทุนแต่ละประเภท เมื่อนำอัตราผันแปรนี้ไปคูณกับหน่วยของการให้บริการนั้น ก็จะได้ต้นทุนผันแปรของต้นทุนแต่ละประเภท ต้นทุนผันแปรต่อหน่วยของการโดยสารและสินค้าในทำนองเดียวกับต้นทุนเต็ม

การที่แยกคำนวณต้นทุนเป็นต้นทุนผันแปรและต้นทุนเต็มก็เพื่อจะใช้ในการกำหนดราคาว่าจะเป็นการที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ต้นทุนผันแปร) หรือจะเป็นอัตราที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและสามารถเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์ถาวรได้ (ต้นทุนเต็ม) นั้นเอง

\* กิโลเมตร-ผู้โดยสาร หมายถึง จำนวนระยะทางเป็นกิโลเมตรที่ผู้โดยสารเดินทาง

\*\* ตัน-กิโลเมตร หมายถึง น้ำหนักบรรทุกทุกซึ่งมีหน่วยเป็นตันคูณกับระยะทางบรรทุกทุก

## พยากรณ์ความต้องการการใช้บริการ

ในขั้นนี้ จะนำข้อมูลของการเดินทาง (กม.-ผู้โดยสาร) ซึ่งแบ่งเป็นช่วงระยะทางต่าง ๆ เช่น 1-100 กม., 101-200 กม., 201-300 กม., มากกว่า 300 กม.) มาใช้พยากรณ์ความต้องการการใช้บริการในปีต่อ ๆ ไป โดยแบ่งเป็นการโดยสารชั้น 1, 2 และ 3

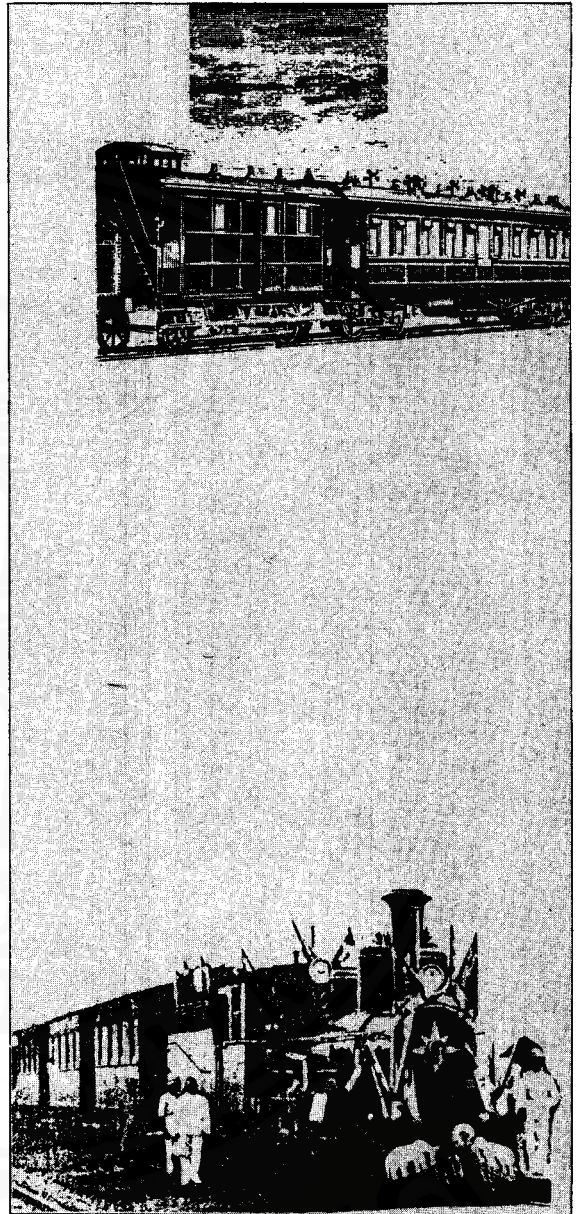
### กำหนดอัตราการเรียงของค่าโดยสาร

การกำหนดอัตราการเรียงของค่าโดยสาร คือการกำหนดค่าโดยสารในช่วงระยะทางไกลให้ต่ำกว่าระยะทางใกล้ ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้มีผู้โดยสารระยะทางไกลเพิ่มขึ้น เนื่องจาก อัตราค่าโดยสารต่อ กม. จะลดลงเรื่อย ๆ เช่น ตัวอย่างอัตราค่าโดยสารชั้น 3 ดังต่อไปนี้

ระยะทาง	อัตราค่าโดยสาร
100 กม. แรก	20 สต./กม.
101-200 กม.	16 " ลดลง 20%
201-300 กม.	13 " ลดลงอีก 16.67%
301-กม. ขึ้นไป	12 " ลดลงอีก 10%

จากการเรียงข้างต้นจะเห็นว่า ถ้าผู้โดยสารชั้น 3 เดินทางไกลกว่า 300 กม. (ประมาณกท-นครสวรรค์, กท.-นครราชสีมา, กท-เพชรบุรี) จะเสียอัตราค่าโดยสารของ กม.ที่เกิน 300 ลดลงถึง 40% ของอัตราค่าโดยสาร กม.ต้น ๆ

การกำหนดอัตราการเรียงของค่าโดยสารทั้ง 3 ชั้น สามารถแบ่งตามระยะทางได้ดังนี้



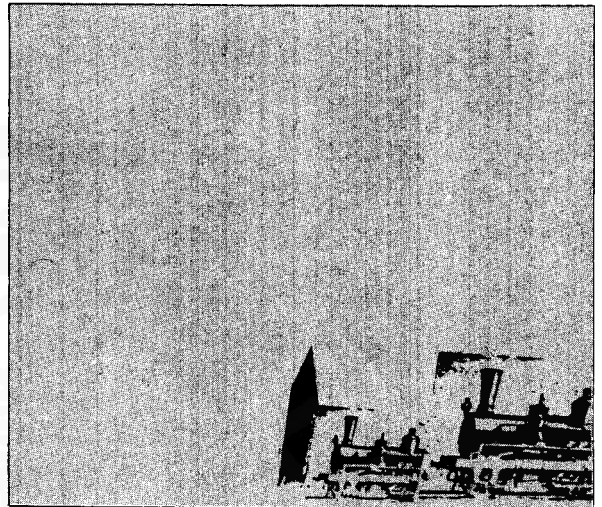
ระยะทาง	ชั้น 3	ชั้น 2	ชั้น 1
100 กม. แรก	X	Y	Z
101-200 กม.	ลดลง 20%	ลดลง 20%	ลดลง 9%
201-300 กม.	ลดลงอีก 16.67%	ลดลงอีก 16.67%	ลดลงอีก 8%
301 กม. ขึ้นไป	ลดลงอีก 10%	ลดลงอีก 10%	ลดลงอีก 5%

## กำหนดราคาฐานที่เป็นไปได้

ราคาฐานในที่นี้ ก็คือ อัตราค่าโดยสารต่อ กม. ของระยะทาง 100 กม. แรก ซึ่งจะเป็นจุดเริ่มต้นของการเรียขง การกำหนดราคาฐานนี้จะกำหนดไว้หลาย ๆ อัตราเพื่อเป็น ทางเลือก เพราะการทำขั้นต่อ ๆ ไปใช้วิธีทดลอง (Trial and Error) เพื่อให้ได้ค่าที่ดีที่สุด

## กำหนดความน่าจะเป็นของความต้องการที่ลดลง

เนื่องจากการกำหนดราคาฐานในขั้นก่อน จะส่งผลต่อ ความต้องการใช้บริการ ดังนั้นจึงได้มีการกำหนดความน่าจะเป็นของความต้องการที่ลดลง ณ ระดับต่างๆ ของ ทางเลือกทั้งหมดเช่น



## การโดยสาร

ทางเลือก 1		ทางเลือก 2		ทางเลือก 3	
กม.-ผู้โดยสารลดลง	ความน่าจะเป็น	กม.-ผู้โดยสารลดลง	ความน่าจะเป็น	กม.-ผู้โดยสารลดลง	ความน่าจะเป็น
(%)		(%)		(%)	(%)
0	.3	0	.0	0	a
5	.3	5	.4	5	b
10	.2	10	.3	10	c
15	.1	15	.2	15	d
20	.1	20	.1	20	e

## คำนวณหากำไรที่คาดว่าจะได้รับ (Expected Profit)

ขั้นนี้เป็นการนำค่าความน่าจะเป็นที่กำหนดคุณกับ กำไรที่ได้เมื่อความต้องการของการลดลง ณ ระดับต่าง ๆ แล้วนำผลที่ได้มารวมกัน จะได้เป็นกำไรที่คาดว่าจะได้รับ ของทางเลือกต่าง ๆ

## การปรับอัตราค่าขนส่งสินค้า

การปรับอัตราค่าขนส่งสินค้าก็ทำเช่นเดียวกับการ โดยสาร แต่เนื่องจากสามารถคำนวณหาต้นทุนต่อหน่วย ได้พร้อมกับการโดยสารแล้ว จึงเริ่มจากการพยากรณ์ความ ต้องการ การกำหนดการเรียขงเพื่อจูงดูดพ่อค้าที่ต้องการ

ขนส่งระยะไกล จากนั้นพิจารณาถึงการลดลงของการใช้ บริการที่อาจเกิดขึ้น แล้วกำหนดความน่าจะเป็นของความ ต้องการที่ลดลง ณ ระดับต่าง ๆ นำไปคูณกับกำไรที่ได้ เมื่อความต้องการของการบริการลดลง ณ ระดับนั้น ๆ เพื่อ หากำไรที่คาดว่าจะได้รับ ของการขนส่งสินค้า

## ข้อเสนออัตราค่าโดยสารและอัตราค่าขนส่งสินค้า

เมื่อได้กำไรที่คาดว่าจะได้รับของการโดยสารและ การสินค้าครบทุกทางเลือกแล้ว นำมาหาส่วนผสม (Combination) ของอัตราค่าโดยสารและค่าขนส่งสินค้า เพื่อให้ เป็นไปตามข้อจำกัดต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ซึ่ง

สามารถสรุปได้ ดังนี้

ถ้าไรที่คาดว่าจะได้รับของการโดยสาร + ถ้าไรที่  
 คาดว่าจะได้รับของการสินค้า + รายได้จากค่าธรรมเนียม  
 + รายได้อื่น  $\geq$  ค่าใช้จ่ายของการรถไฟ

ในการเสนอปรับอัตราค่าโดยสารและอัตราค่าขน  
 สินค้าในครั้งนี้ มีทางเลือกในลักษณะที่ได้กล่าวมาแล้ว คือ  
 อัตราที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน อัตราที่คุ้มกับ  
 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและสามารถเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์  
 ถาวรที่หมดอายุได้ และอัตราที่ได้ผลตอบแทนในอัตราที่



ธนาคารโลกกำหนดซึ่งจากอัตราค่าโดยสารและอัตราค่า  
 ขนส่งสินค้าที่ประกาศใช้ เมื่อ 1 มิถุนายน ที่ผ่านมานั้นเป็น  
 ทางเลือกขึ้นราคาต่ำที่สุด คือ คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการ  
 ดำเนินงานเท่านั้น

**อัตราค่าโดยสารและอัตราค่าบรรทุกสินค้าที่ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2524  
 สามารถสรุปได้ดังนี้**

**อัตราค่าโดยสาร**

หน่วย : สตางค์ต่อกิโลเมตร

ระยะทาง (กม.)	ชั้น 3	ชั้น 2	ชั้น 1
1 - 100	20	38	70
101 - 200	16	32	64
201 - 300	13	29	59
301 ขึ้นไป	12	26	56

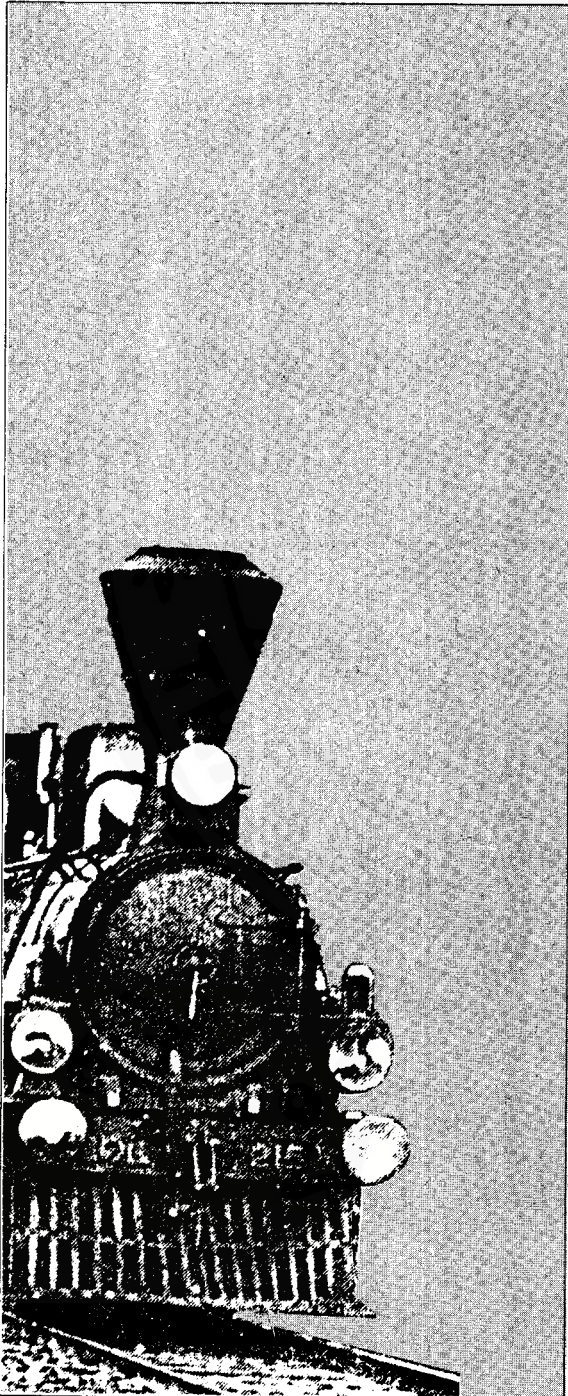
**อัตราค่าระวางสินค้า**

หน่วย : สตางค์ต่อตัน-กิโลเมตร

ระยะทาง (กม.)	สินค้าเต็มหลัง		สินค้าห่อวัตถุ			อื่น ๆ
	ประเภท 3	ประเภท 4	หนังสือพิมพ์			
			ประเภท ก	ประเภท ข	รายวัน	
1 - 100	53.5	46.5	150	120	75	100
101 - 200	47.0	41.0	135	106	67	86
201 - 400	43.0	37.5	120	97	60	80
401 - 600 (401 ขึ้นไปสำหรับ สินค้าห่อวัตถุ)	38.5	33.5	110	90	53	73
601 ขึ้นไป	38.0	33.0				



# น่าเสียดายที่คนส่วนใหญ่วัดประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจโดยดูจากกำไร แทนที่จะมองการบรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดตั้ง



## บทสังท้าย

การกำหนดราคาของกิจการสาธารณูปการอื่นที่คล้าย ๆ กับการรถไฟ เช่น บริษัทขนส่งจำกัด (บขส.) องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) ก็เป็นไปในลักษณะเดียวกัน ส่วนกิจการที่เป็นสาธารณูปโภค เช่น การประปา นครหลวง (กปน.) การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าภูมิภาค ก็มีส่วนคล้ายอยู่บ้าง เช่น มีการคำนึงถึงผู้มีรายได้น้อยเป็นหลัก ที่ต่างกันก็คือ การกำหนดราคาของรัฐวิสาหกิจกลุ่มหลังนี้จะไม่เป็นแบบเรียลวง แต่จะเป็นแบบอัตราก้าวหน้า คือ เพิ่มขึ้นเป็นช่วง ๆ ทั้งนี้นอกจากสาเหตุที่ผู้ใช้บริการจำนวนมากจัดเป็นผู้มีฐานะปานกลางหรือฐานะดีแล้ว อีกสาเหตุหนึ่งก็คือทรัพยากร หรือ Supply ของรัฐวิสาหกิจมีจำกัด จึงจำเป็นต้องควบคุมไม่ให้มีการใช้บริการที่มากเกินไป ตัวอย่าง เช่น กปน. มีความสามารถในการส่งน้ำได้จำกัด จึงต้องการกระจายให้ได้ทั่วกันทุกแห่ง หรือปัญหาเรื่องดุลชำระเงิน อันสืบเนื่องจากราคาน้ำมันที่ใช้ในการผลิตกระแสไฟของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต เป็นต้น

การกำหนดราคาของรัฐวิสาหกิจจะยังคงเป็นปัญหาสำคัญต่อรัฐวิสาหกิจต่อไป ถ้ารัฐบาลยังคงมีนโยบายที่ขัดแย้งกัน และคนส่วนใหญ่ยังมีความเห็นว่า กำไรเป็นเครื่องวัดประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยไม่คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจนั้น ๆ ถ้าวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเป็นเพื่อให้บริการแก่ประชาชนไม่ใช่ผลกำไร ก็จะต้องยอมรับในเรื่องผลขาดทุน และรัฐบาลอาจต้องเข้าไปให้ความช่วยเหลือทางการเงินถ้าหากรัฐวิสาหกิจนั้นมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานแล้ว แต่ยังขาดทุนอยู่ แต่ถ้าการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อหากำไรก็ควรให้อิสระในเรื่องการกำหนดราคา เพราะตลาดจะเป็นกลไกควบคุมราคาอยู่แล้ว ดังนั้น สิ่งสำคัญในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจน่าจะเป็นการ ดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งมากกว่า ●