

การกำหนดราคา ของธุรกิจวิสาหกิจ : การรถไฟแห่งประเทศไทย*

อังค์ร็ตัน อรุณคง
เจษฎาวัฒน์ เพรียบจริยวัฒน์

คณะพานิชศาสตร์และการบัญชี
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



* ขอขอบคุณการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ให้ความร่วงเมื่อเกี่ยวกับข้อมูล และข้อเท็จจริงในบทความนี้

ปัญหาในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจมีอยู่หลายประการ ปัญหาสำคัญประการหนึ่ง คือ นโยบายของรัฐบาลซึ่งเห็นได้ชัดว่ามีความกดแย้งกัน อย่างเช่น รัฐบาลมีนโยบายควบคุมราคากองทุนของรัฐวิสาหกิจ ในขณะเดียวกันก็มีนโยบายที่ต้องการให้รัฐวิสาหกิจเลี้ยงตัวเองได้ นโยบายขั้นนี้ก่อให้เกิดความยุ่งยากในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดยเฉพาะรัฐวิสาหกิจที่เป็นกิจการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เช่น การไฟฟ้าทั้ง 3 แห่ง การรถไฟ เป็นต้น เพราะกิจการเหล่านี้มีผลกระทบโดยตรงต่อประชาชนส่วนใหญ่ การขึ้นราคากองทุนของรัฐวิสาหกิจเหล่านี้ จึงมีผลต่อเสถียรภาพของรัฐบาล รัฐบาลจึงให้ความสนใจเป็นพิเศษในการที่จะตรึงราคาไว้มากกว่าที่จะคำนึงถึงความเหมาะสมเป็นจริงและประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจนั้น ๆ

บทความนี้กล่าวถึงการกำหนดราคาของรัฐวิสาหกิจที่เป็นกิจการสาธารณูปการแห่งหนึ่ง คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอ้างอิงถึงการขึ้นราคามีวันที่ 1 มิถุนายน 2524 นี้เป็นหลัก

สาเหตุของการปรับราคา

เหตุผลสำคัญของการปรับราคากองทุนนี้คือ การรถไฟประสบผลขาดทุนจากการดำเนินงานติดต่อ กันมาตั้งแต่ 2519* และคาดว่าจะขาดทุนต่อไปอีกในอนาคต ถ้าไม่มีการแก้ไขอย่างโดยอย่างหนึ่ง สาเหตุของการขาดทุนที่สำคัญคือ

(1) การปรับเงินเดือนและค่าครองชีพของพนักงาน

ในปี 2519 มีการปรับค่าครองชีพทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มประมาณ 16 ล้านบาท และยังต้องจ่ายค่าครองชีพของปี 2517 และ 2518 ย้อนหลัง ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 150 ล้านบาท

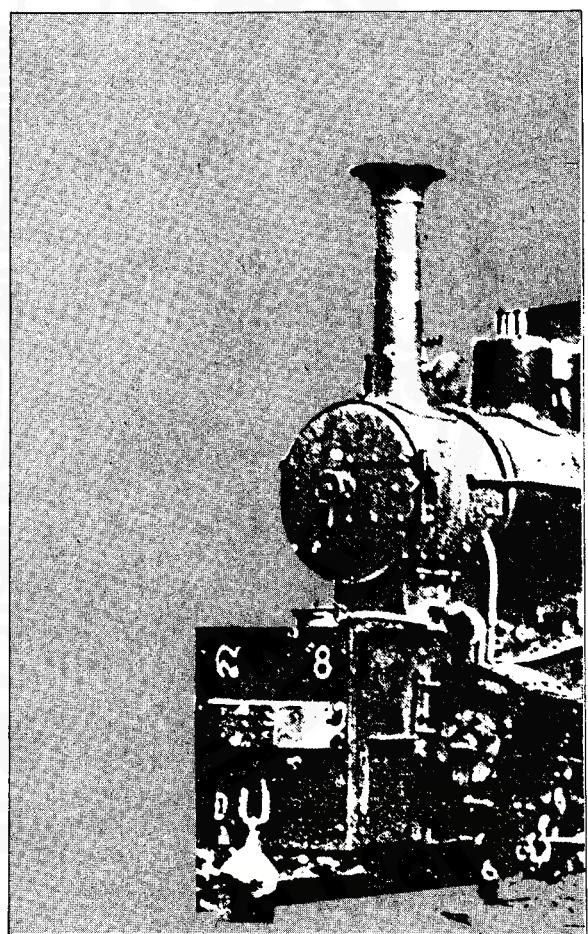
ในปี 2522 มีการปรับเงินเดือนค่าจ้างคิดเป็นค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 212 ล้านบาท

ในปี 2523 มีการปรับค่าครองชีพเพิ่ม คิดเป็นค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 100 ล้านบาท

(2) ผลกระทบจากการขึ้นราคาน้ำมันชื้อเพลิง

ในปี 2519 ได้รับผลกระทบจากการขึ้นราคาน้ำมัน จากลิตรละ

ร้อยบาทมีน้ำมันโดยราคากลาง
ของรัฐวิสาหกิจ ในขณะเดียวกัน ก็มีน้ำมันโดยราคายังต้องการให้รัฐวิสาหกิจเลี้ยงตัวเองได้



* การรถไฟรายงานว่ามีกำไรในปี 2520 และ 2521 แต่สาเหตุสำคัญของการมีกำไร คือ ในปี 2520 และ 2521 การรถไฟมีรายได้จากการขายเชชชากรจำนวน 102 และ 145 ล้านบาทตามลำดับซึ่งรายได้นี้ไม่ถูกนำมาเป็นรายได้หลักในการดำเนินงานของการรถไฟ และการรถไฟจะไม่มีรายได้จากการขายเชชชากรเป็นจำนวนมากเช่นนี้อีกในอนาคตอันใกล้นี้

การปรับอัตราค่าโดยสารต้องให้เกิดผลกระทบต่อผู้มีรายได้ต่ำน้อยที่สุด ขณะที่รายได้หลักของรถไฟมาจากการโดยสารชั้น 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 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากนั้น การรถไฟได้มีการปรับอัตราค่าโดยสารเพียงครั้งเดียว เมื่อ 20 พฤษภาคม 2518 และปรับอัตราค่าขันส่งสินค้า 2 ครั้ง เมื่อ 1 ตุลาคม 2518 และ 5 กุมภาพันธ์ 2522 ซึ่งเป็นเวลา ก่อนที่จะมีการขึ้นราคาน้ำมันจำนวนมากในปี 2522 และ 2523 และจะขาดทุนเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อ ๆ ไป จากเหตุผลดังกล่าว ทำให้การรถไฟประมาณว่า ในปี 2524 จะมีผลขาดทุนประมาณ 500 ล้านบาท

ทางออกของการรถไฟ

จากเหตุผลของการขอปรับราคาจะเห็นได้ว่าปัจจัยสำคัญที่ทำให้การรถไฟขาดทุนเป็นปัจจัยจากภายนอก เพราะการปรับเงินเดือนและค่าครองชีพในขณะนั้นเป็นการปรับเพื่อให้เท่าเทียมกับรัฐวิสาหกิจอื่น ซึ่งก็คือนโยบายของรัฐบาลขณะนั้นเอง การขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ก็เป็นสิ่งที่การรถไฟไม่สามารถควบคุมได้ เช่นกัน ดังนั้น การที่การรถไฟจะสามารถเลี้ยงตัวเองได้ตามนโยบายของรัฐบาล การรถไฟจำเป็นต้องหาทางแก้ไขด้วยวิธีการ ดังต่อไปนี้

1. ลดค่าใช้จ่ายส่วนที่ไม่จำเป็น

2. ส่งเสริมให้มีการใช้บริการเพิ่มขึ้น (ทั้งการโดยสารและการขนส่งสินค้า)

3. ปรับอัตราค่าโดยสารและอัตราค่าขันส่งสินค้า

ฯลฯ

ซึ่งจากผลที่ปรากฏออกมา จะเห็นว่าวิธีการแก้ไขปัญหาที่การรถไฟเลือกใช้ประการหนึ่งก็คือ ขอปรับอัตราค่าโดยสารและอัตราค่าขันส่งสินค้า

ปัจจัยที่ต้องคำนึงถึง

เมื่อการรถไฟเสนอขอปรับอัตราค่าโดยสารและอัตราค่าขันส่งสินค้ามีปัจจัยหลายประการที่ต้องนำมาพิจารณาในการขอปรับราคา ที่สำคัญคือ

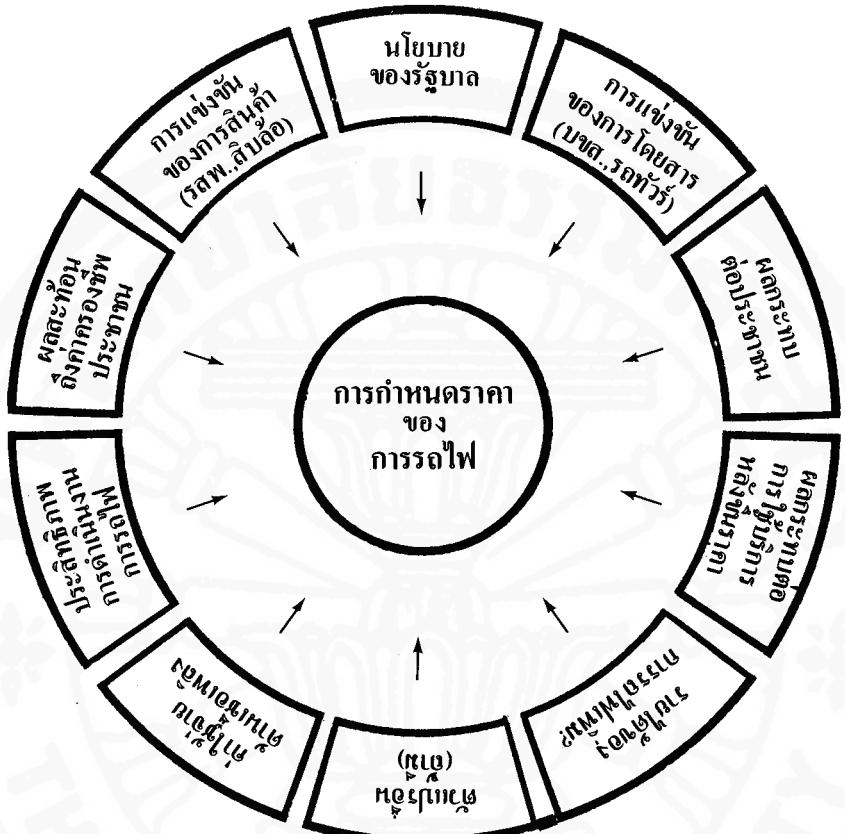
1. ต้องมีผลกระทบต่อประชาชนส่วนใหญ่ให้น้อยที่สุด ประชาชนส่วนใหญ่ในที่นี้ก็คือ ผู้มีรายได้น้อยซึ่งใช้บริการของการรถไฟเป็นหลัก หรือผู้โดยสารชั้น 3 นั่นเอง

2. พยายามเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าให้มากที่สุด โดยยังสามารถแบ่งบันกับการขนส่งทางถนนได้ เพราะอัตราค่าบนส่งสินค้าไม่ได้มีผลกระทบโดยตรงต่อประชาชนส่วนใหญ่ และในขณะที่ขอปรับราคานั้น อัตราค่าขันส่งสินค้าทางรถไฟต่ำกว่าการขนส่งโดยรถบรรทุกสิบล้อมาก

3. รายได้ของกระทรวงไฟฟ้าต้องคุ้มกับค่าใช้จ่าย

4. ข้อผูกพันกับธนาคารโลกในเรื่องผลตอบแทนจากการดำเนินงานในอัตรา 3% ของสินทรัพย์สาธารณะ

ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการกำหนดราคาของภาระไฟสามารถแสดงได้ตามรูปดังนี้



ขั้นตอนในการกำหนดราคา

จากข้อจำกัดหรือปัจจัยต่าง ๆ ที่ต้องคำนึงถึง การรักษามาตรฐานที่ดี ภาระไฟได้เสนอกำหนดราคากลางโดยสารไว้หลายทาง ซึ่งสามารถสรุปได้เป็น 3 ทางเลือกคือ

1. อัตราที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
 2. อัตราที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและสามารถเปลี่ยนแทนสินทรัพย์สาธารณะที่หมดไปได้
 3. อัตราที่ให้ผลตอบแทนในอัตราที่ธนาคารโลกกำหนด อัตราค่าโดยสารเหล่านี้มีหลักเกณฑ์และวิธีการเหมือนๆ กัน ซึ่งสามารถสรุปเป็นขั้นตอนได้ดังนี้
1. คำนวณหาต้นทุน
 2. พยากรณ์ความต้องการการใช้บริการ

3. กำหนดอัตราการเรียรับ

4. กำหนดราคารากอนที่เป็นไปได้

5. กำหนดความน่าจะเป็นของความต้องการที่ลดลง ณ ระดับต่าง ๆ

6. คำนวณหากำไรที่คาดว่าจะได้รับ

การปรับอัตราค่าโดยสาร

ในการปรับอัตราค่าโดยสาร สามารถทำได้ 2 ทางคือ ปรับอัตราค่าโดยสารโดยตรงและ หรือปรับอัตราค่าธรรมเนียมการรักษามาตรฐานรายเดือน รถเร็ว รถนอนและรถปรับอากาศ ก็เพื่อจะลดจำนวนผู้เดินทางระยะไกลและสำรองที่นั่งให้กับผู้เดินทางระยะใกล้ เนื่องจากบวนรถดังกล่าวมีระยะทางการเดินรถที่ยาว ผู้โดยสารระยะทางใกล้

จะทำรายได้ให้การรถไฟได้มากกว่าผู้โดยสารระยะทางใกล้ชั้นการรถไฟได้ทำการปรับค่าธรรมเนียมในการปรับราคาครั้งนี้ด้วย

สำหรับการปรับอัตราค่าโดยสารโดยตรง ก็จะเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กล่าวไว้ ดือ

คำนวณหาต้นทุน

เพื่อที่จะให้รายได้คุ้มกับค่าใช้จ่าย การรถไฟได้ทำการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายทุกประเภทว่าเกิดจากสาเหตุใด โดยแยกเป็นต้นทุนของการโดยสารและการสินค้า และคำนวณเป็นต้นทุนต่อหน่วยเพื่อใช้ในการคำนวณค่าใช้จ่ายของการให้บริการ ณ ระดับต่าง ๆ ต้นทุนต่อหน่วยที่ได้นี้แยกเป็นต้นทุนการโดยสารต่อ กิโลเมตร-ผู้โดยสาร * ต้นทุนสินค้าเหมาหลังต่อตัน-กิโลเมตร ** และต้นทุนสินค้าหีบห่อต่อตัน-กิโลเมตร

การคำนวณต้นทุนต่อหน่วย เริ่มจากการหาต้นทุนต่อหน่วยของการใช้บริการภายนอกของการรถไฟ เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการไฟฟ้าจำนวนเท่าไร เมื่อนำหน่วยของการใช้บริการของภาระไฟซึ่งก็คือ ระยะทางทั้งหมดที่ขับวนรถ วิ่งไปหาร ก็จะได้ต้นทุนต่อหน่วยของการใช้ภาระไฟเมื่อนำระยะทางที่ขับวนรถโดยสารและรถสินค้าวิ่งไปคูณกับต้นทุนต่อหน่วยของการใช้ภาระไฟ จะได้เป็นต้นทุนของภาระไฟ (แยกเป็นของการโดยสาร สินค้าเหมาหลัง และสินค้าหีบห่อ) เมื่อร่วมต้นทุนทุกประเภทเข้าด้วยกัน จะได้ต้นทุนของการโดยสาร สินค้าเหมาหลังและสินค้าหีบห่อแยกจากกัน การคำนวณหาต้นทุนต่อหน่วยของการโดยสารและการสินค้าทำได้โดย

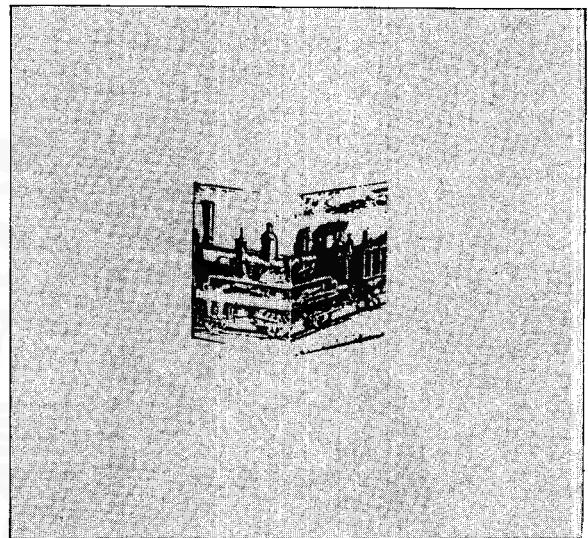
ต้นทุนต่อ 1 กม.-ผู้โดยสาร

= ต้นทุนการโดยสาร
กม.ผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อ 1 ตัน-กม. สินค้าเหมาหลัง

= ต้นทุนสินค้าเหมาหลัง
ตัน-กม. สินค้าเหมาหลัง

ต้นทุนต่อ 1 ตัน-กม. สินค้าหีบห่อ = ต้นทุนสินค้าหีบห่อ
ตัน-กม. สินค้าหีบห่อ



ต้นทุนที่คำนวณได้ตามวิธีการขั้นต้น จะเป็นต้นทุนเต็มต่อหน่วย คือรวมทั้งต้นทุนผันแปรและคงที่ไว้ด้วยกัน ซึ่งทางการรถไฟได้คำนวณต้นทุนผันแปรต่อหน่วยไว้ด้วย โดยทำการวิเคราะห์หาอัตราการผันแปรของต้นทุนโดยใช้วิธีการทางสถิติที่เรียกว่าวิเคราะห์การถดถอย(Regression Analysis)โดยดูจากความสัมพันธ์ทางสถิติของต้นทุนของปีที่ผ่าน ๆ มา กับสถิติหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนนั้น ๆ เช่นค่าใช้จ่ายสถานีสัมพันธ์กับจำนวนผู้โดยสารและจำนวนคันรถสินค้าที่สั่งจ่าย เพื่อหาอัตราผันแปรของต้นทุนแต่ละประเภท เมื่อนำอัตราผันแปรนี้ไปคูณกับหน่วยของการให้บริการนั้น ก็จะได้ต้นทุนผันแปรของต้นทุนแต่ละประเภท ต้นทุนผันแปรต่อหน่วยของการโดยสารและสินค้าในทำนองเดียวกับต้นทุนเต็ม

การที่แยกคำนวณต้นทุนเป็นต้นทุนผันแปรและต้นทุนเต็มก็เพื่อจะใช้ในการกำหนดราคาว่าจะเป็นอัตราที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ต้นทุนผันแปร) หรือจะเป็นอัตราที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและสามารถเปลี่ยนแทนสินทรัพย์สาธารได้ (ต้นทุนเต็ม) นั่นเอง

* กิโลเมตร-ผู้โดยสาร หมายถึง จำนวนระยะทาง เป็นกิโลเมตร ที่ผู้โดยสารเดินทาง

** ตัน-กิโลเมตร หมายถึง น้ำหนักบรรทุกซึ่งมีหน่วยเป็นตันคูณกับระยะทางบรรทุก

พยากรณ์ความต้องการการใช้บริการ

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

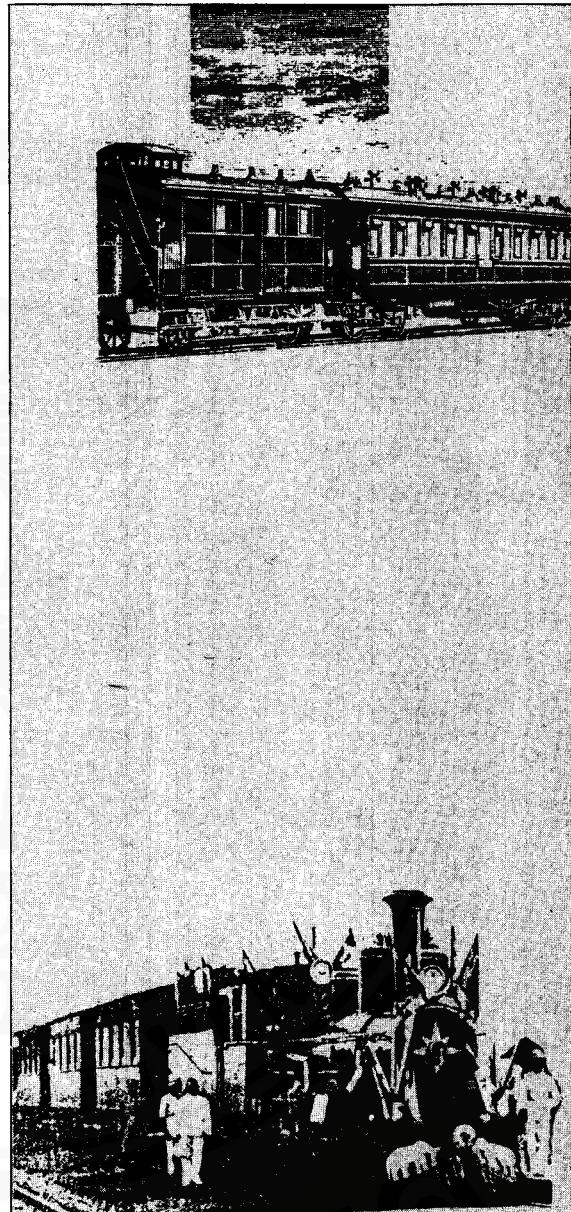
กำหนดอัตราการเรียวกังของค่าโดยสาร

การกำหนดอัตราการเรียวกังของค่าโดยสาร คือการกำหนดค่าโดยสารในช่วงระยะทางใดก็ให้ต่ำกว่าระยะทางใกล้ 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%

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

การกำหนดอัตราการเรียวกังของค่าโดยสารทั้ง 3 ชั้น สามารถแบ่งตามระยะทางได้ดังนี้



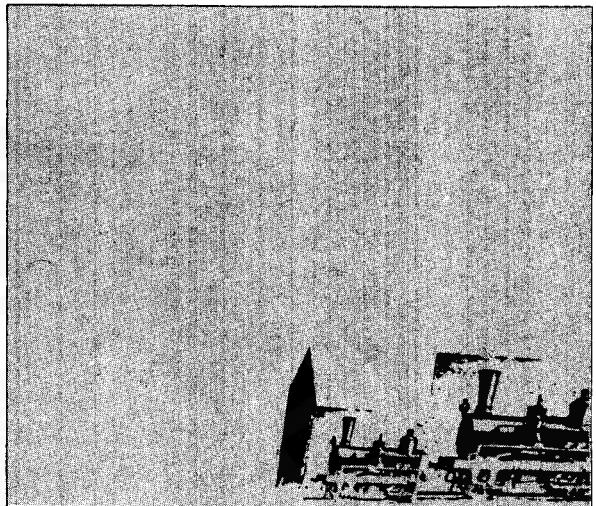
ระยะทาง	ชั้น 3	ชั้น 2	ชั้น 1
100 กม. แรก	X	Y	Z
101-200 กม.	ลดลง 20%	ลดลง 20%	ลดลง 9%
201-300 กม.	ลดลงอีก 16.67%	ลดลงอีก 16.67%	ลดลงอีก 8%
301 กม. ขึ้นไป	ลดลงอีก 10%	ลดลงอีก 10%	ลดลงอีก 5%

กำหนดราคากลางที่เป็นไปได้

ราคากลางในที่นี้ ก็คือ อัตราค่าโดยสารต่อ กม. ของระยะทาง 100 กม. แรก ซึ่งจะเป็นจุดเริ่มต้นของการเรียกช่าง การกำหนดราคากลางนี้จะกำหนดไว้หลาย ๆ อัตราเพื่อเป็นทางเลือก เพราะการทำขั้นตอนต่อ ๆ ไปใช้วิธีทดลอง (Trial and Error) เพื่อให้ได้ค่าที่ดีที่สุด

กำหนดความน่าจะเป็นของความต้องการที่ลดลง

เนื่องจากการกำหนดราคากลางในขั้นก่อน จะส่งผลต่อความต้องการใช้บริการ ดังนั้นจึงได้มีการกำหนดความน่าจะเป็นของความต้องการที่ลดลง ณ ระดับต่าง ๆ ของทางเลือกทั้งหมดเช่น



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

กำหนดหากำไรที่คาดว่าจะได้รับ (Expected Profit)

ขั้นนี้เป็นการนำค่าความน่าจะเป็นที่กำหนดคูณกับกำไรที่ได้เมื่อความต้องการของกล่อง ณ ระดับต่าง ๆ และนำผลที่ได้มารวมกัน จะได้เป็นกำไรที่คาดว่าจะได้รับของทางเลือกต่าง ๆ

การปรับอัตราค่าขนส่งสินค้า

การปรับอัตราค่าขนส่งสินค้าที่ทำเซ็นเดียวกับการโดยสาร แต่เนื่องจากสามารถคำนวณหาต้นทุนต่อหน่วยได้พร้อมกับการโดยสารแล้ว จึงเริ่มจากการพยากรณ์ความต้องการ การกำหนดการเรียกช่างเพื่อตึงดูดผู้ค้าที่ต้องการ

บนสภาวะโลก จากนั้นพิจารณาถึงการลดลงของการใช้บริการที่อาจเกิดขึ้น และกำหนดความน่าจะเป็นของความต้องการที่ลดลง ณ ระดับต่าง ๆ นำไปคูณกับกำไรที่ได้เมื่อความต้องการของบริการลดลง ณ ระดับนั้น ๆ เพื่อหากำไรที่คาดว่าจะได้รับ ของการขนส่งสินค้า

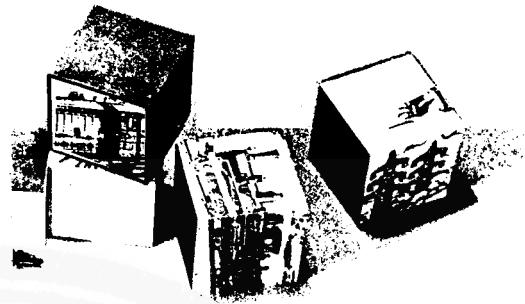
ข้อเสนออัตราค่าโดยสารและอัตราค่าขนส่งสินค้า

เมื่อได้กำไรที่คาดว่า จะได้รับของการโดยสารและการสินค้าครบทุกทางเลือกแล้ว นำมาหาส่วนผสม (Combination) ของอัตราค่าโดยสารและค่าขนส่งสินค้า เพื่อให้เป็นไปตามข้อจำกัดต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ซึ่ง

สามารถสรุปได้ดังนี้

กำไรที่คาดว่าจะได้รับของการโดยสาร + กำไรที่คาดว่าจะได้รับของการสินค้า + รายได้จากค่าธรรมเนียม + รายได้อื่น > ค่าใช้จ่ายของการรถไฟ

ในการเสนอปรับอัตราค่าโดยสารและอัตราค่าขนสินค้าในครั้งนี้ มีทางเลือกในลักษณะที่ได้ก่อความแล้ว คือ อัตราที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน อัตราที่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและสามารถเปลี่ยนแทนสินทรัพย์ภาครัฐที่หมดอายุได้ และอัตราที่ได้ผลตอบแทนในอัตราที่



ธนาคารโลกกำหนดช่วงจากอัตราค่าโดยสารและอัตราค่าขนส่งสินค้าที่ประกาศใช้ เมื่อ 1 มิถุนายน ที่ผ่านมาเป็นทางเลือกขึ้นราคาก่อตัวที่สุด คือ คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเท่านั้น

อัตราค่าโดยสารและอัตราค่าบรรทุกสินค้าที่ประกาศให้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2524 สามารถสรุปได้ดังนี้

อัตราค่าโดยสาร

หน่วย : สตางค์ต่อ กิโลเมตร

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

อัตราค่าระหว่างสินค้า

หน่วย : สตางค์ต่อตัน-กิโลเมตร

ระยะทาง (กม.)	สินค้าเหมาหลัง		สินค้าห่อวัตถุ			อื่นๆ	
	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) 601 ขึ้นไป	38.5	33.5	110	90	53	73	

น่าเสียดายที่คนส่วนใหญ่รับประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจโดยดูจากกำไร แทนที่จะมองการบรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดตั้ง

บทลงท้าย

การกำหนดราคาของกิจการสาธารณะและการอื่นที่คล้ายๆ กับการรถไฟ เช่น บริษัทขนส่งจำกัด (บขส.) องค์กรรับสั่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) ก็เป็นไปในลักษณะเดียวกัน ส่วนกิจการที่เป็นสาธารณะโภค เช่น การประปานครหลวง (กปน.) การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าภูมิภาค ก็มีส่วนคล้ายอยู่บ้าง เช่น มีการคำนึงถึงผู้มีรายได้น้อยเป็นหลัก ที่ต่างกันก็คือ การกำหนดราคาของรัฐวิสาหกิจกลุ่มหลังนี้จะไม่เป็นแบบเรีย wang แต่จะเป็นแบบอัตราภาระหน้าคือ เพิ่มขึ้นเป็นช่วงๆ ทั้งนี้นอกจากสาเหตุที่ผู้ใช้บริการจำนวนมากจัดเป็นผู้มีฐานะปานกลางหรือฐานะดีแล้ว อีกสาเหตุหนึ่งก็คือทรัพยากร หรือ Supply ของรัฐวิสาหกิจ มีจำกัด จึงจำเป็นต้องควบคุมไม่ให้มีการใช้บริการที่มากเกินไป ด้วยย่าง เช่น กปน. มีความสามารถในการส่งน้ำได้จำกัด จึงต้องการกระจายให้ได้ทั่วทั้งทุกแห่ง หรือปัญหาเรื่องดุลชำระเงิน อันสืบเนื่องจากราคา低廉ที่ใช้ในการผลิตกระแสไฟของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต เป็นต้น

การกำหนดราคาของรัฐวิสาหกิจจะยังคงเป็นปัญหาสำคัญต่อรัฐวิสาหกิจต่อไป ถ้ารัฐบาลยังคงมีนโยบายที่หักแยกกันและคนส่วนใหญ่ยังมีความเห็นว่า กำไรเป็นเครื่องสำคัญประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยไม่คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจนั้นๆ ถ้ารัฐตุประสงค์ในการจัดตั้งเป็นเพื่อให้บริการแก่ประชาชนไม่ใช่ผลกำไร ก็จะต้องยอมรับในเรื่องผลขาดทุน และรัฐบาลอาจต้องเข้าไปให้ความช่วยเหลือทางการเงินถ้าหากรัฐวิสาหกิจนั้นมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานแล้ว แต่ยังขาดทุนอยู่ แต่ถ้าการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อหากำไรก็ควรให้อิสระในเรื่องการกำหนดราคา เพราะตลาดจะเป็นกลางไปควบคุมราคาอยู่แล้ว ดังนั้น สิ่งสำคัญในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจน่าจะเป็นการดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งมากกว่า●

