

ทฤษฎีการกำหนดราคาในกิจการขนส่ง

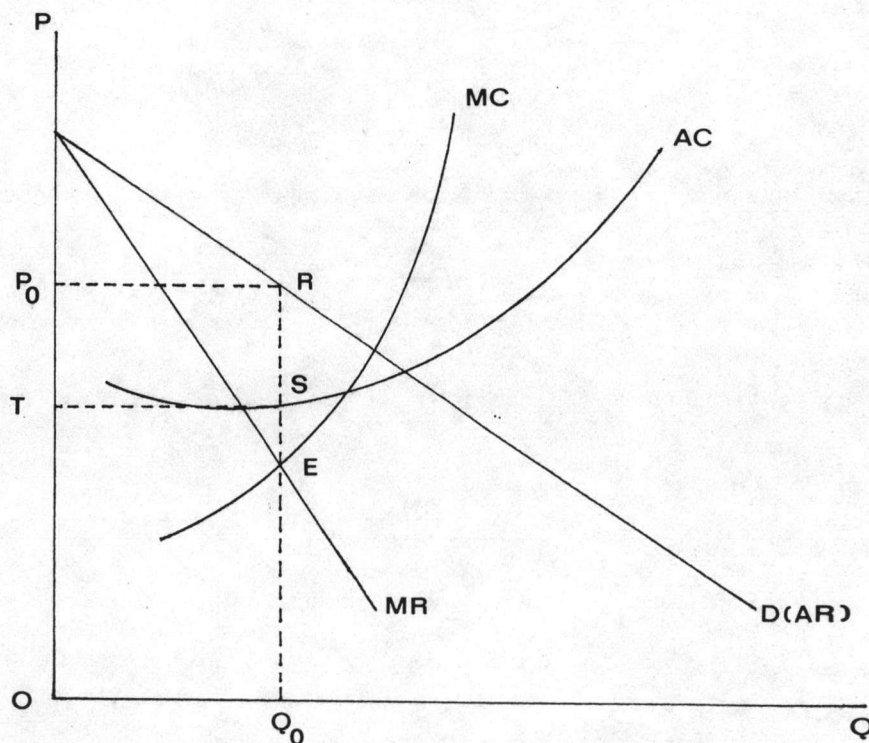
ในการกำหนดราคาสินค้าหรือบริการนั้น สิ่งที่ต้องคำนึงถึง ก็คือ ราคาที่กำหนดจะต้องเกี่ยวข้องกับระดับต้นทุนในการผลิตสินค้าหรือบริการดังกล่าว นอกจากนี้การกำหนดราคายังต้องคำนึงถึง วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งธุรกิจที่ผลิตสินค้า หรือบริการนั้นด้วย (วัตถุประสงค์ที่จะแสวงหากำไรสูงสุด หรือมุ่งที่จะจัดสรรทรัพยากร อย่างมีประสิทธิภาพ) ยิ่งไปกว่านั้น การกำหนดราคายังมีความสัมพันธ์กับลักษณะของตลาดที่ธุรกิจนั้นๆ เสนอขายสินค้า หรือบริการว่าเป็นตลาดประเภทใดอีกด้วย กล่าวคือ เป็นตลาดที่มีการแข่งขันแบบสมบูรณ์หรือไม่มีการแข่งขันเลย เป็นต้น

ในกิจการขนส่งผู้โดยสาร การกำหนดราคาก็มีความสำคัญเช่นเดียวกับ ในตลาดสินค้าและบริการทั่วไป ดังนั้นจึงต้องทำการศึกษาก่อนว่า การกำหนดราคาที่มีหลักเกณฑ์อะไรบ้าง การกำหนดราคาที่ถูกต้องเหมาะสมควรเป็นเช่นไรซึ่งในการศึกษาคั้งนี้ได้ทำการรวบรวมหลักการกำหนดราคาในกิจการขนส่ง ไว้ดังนี้

- 2.1 การกำหนดราคาตามหลักการการแสวงหากำไรสูงสุด (Profit-Maximising Rule)
- 2.2 การกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนหน่วยสุดท้าย (Marginal-cost pricing)
- 2.3 การกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนเฉลี่ย (Average cost-pricing)
- 2.4 การกำหนดราคาช่วงที่อุปสงค์สูงสุด (Peak-load Pricing)

2.1 การกำหนดราคาตามหลักการการแสวงหากำไรสูงสุด (Profit-Maximising Rule)

การกำหนดราคาตามหลักการนี้ ผู้ผลิตบริการขนส่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้กำไรสูงสุด (profit maximization) หรือประสพกับการขาดทุนในระดับต่ำที่สุด (ในกรณีที่ต้องประสพความขาดทุน) การผลิตและการกำหนดราคาที่เหมาะสมที่สุดสำหรับผู้ผลิตบริการขนส่ง ตามหลักการนี้คือ ทำการผลิตและกำหนดราคา ณ จุดที่ต้นทุนหน่วยสุดท้าย (marginal cost) เท่ากับ รายรับหน่วยสุดท้าย (marginal revenue) กล่าวคือ จะทำการผลิตและกำหนดราคา ณ จุด E ณ ปริมาณการผลิต OQ_0 หน่วย ระดับราคา OP_0 บาท ซึ่งจะให้กำไรเท่ากับพื้นที่ P_0RST



รูปที่ 2.1 : การกำหนดราคาตามหลักการการแสวงหากำไรสูงสุด

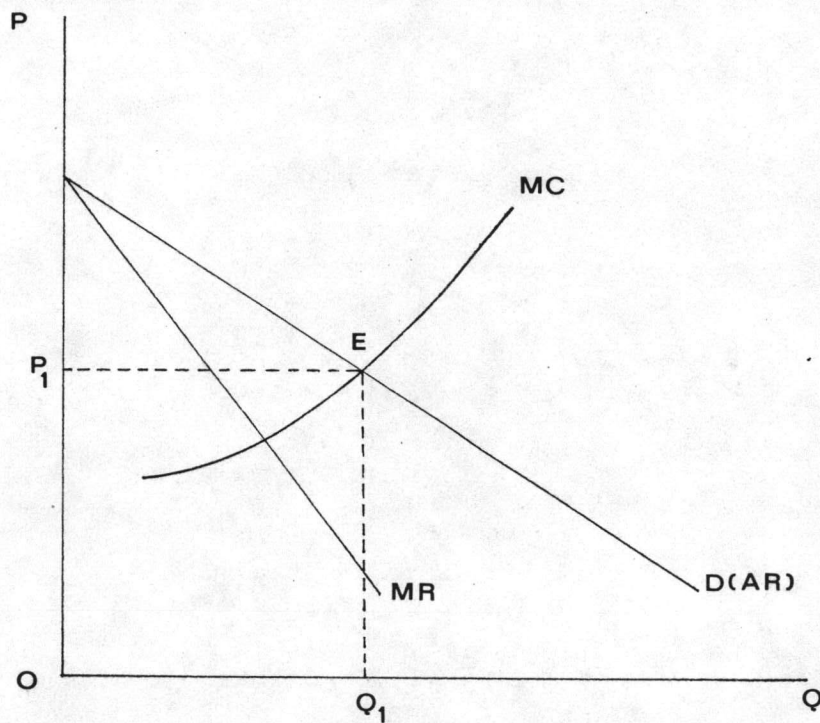
การกำหนดราคาตามหลักการนี้ ต้นทุนหน่วยสุดท้ายจะเท่ากับราคาขายในกรณีที่ผู้ผลิตบริการขนส่งประกอบการในตลาดที่มีการแข่งขันสมบูรณ์ในระยะยาว แต่ในสภาพความเป็นจริงแล้ว ผู้ผลิตบริการขนส่ง อันได้แก่ บริษัทขนส่ง จำกัดนั้นเป็นผู้ผลิตบริการขนส่งในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจ ซึ่งได้รับสัมปทานการเดินรถจากรัฐ ซึ่งเป็นรูปแบบของการดำเนินกิจการในตลาดที่มีการแข่งขันไม่สมบูรณ์ (มีลักษณะการผูกขาด) ดังนั้นสภาพการณ์ดังกล่าว ($MC=P$) จึงไม่สามารถเกิดขึ้นได้

ปัญหาที่เกิดขึ้นกับการนำเอาหลักการดังกล่าวมาใช้ ก็คือ การแสวงหากำไรสูงสุด เป็นสิ่งที่ถูกต้องหรือไม่ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือวัตถุประสงค์ของผู้ผลิตบริการขนส่ง น่าจะเป็นอย่างอื่นมากกว่าการแสวงหากำไรสูงสุดจากกิจกรรมที่ดำเนินการ เนื่องจากการขนส่งเป็นระบบบริการพื้นฐานระบบหนึ่งที่รัฐจะต้องจัดหาให้กับประชาชน

ข้อดีของการกำหนดราคาตามหลักการนี้ ก็คือ ผู้ผลิตบริการจะอยู่ในสภาพที่มีกำไร (ยกเว้นกรณีที่ผู้ผลิตขาดประสิทธิภาพมาก ทำให้ต้นทุนเฉลี่ยสูงมาก) ทำให้ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับการหาทุน เพื่อการขยายตัวของบริษัทผู้ประกอบการผลิต เนื่องจากสามารถใช้กำไรที่แสวงหาได้นั้นเป็นทุนดำเนินการดังกล่าวได้เสมอ

2.2 การกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนหน่วยสุดท้าย (Marginal cost pricing)

การกำหนดราคาตามหลักการนี้ นโยบายการผลิต และการกำหนดราคาที่เหมาะสมสำหรับผู้ผลิตบริการขนส่ง ก็คือ ทำการผลิตและกำหนดราคา ณ จุดที่ ต้นทุนหน่วยสุดท้าย (marginal-costs) เท่ากับ รายรับหน่วยสุดท้าย (average revenue)



รูปที่ 2.2 : แสดงการกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนหน่วยสุดท้าย

จากรูป 2.2 ผู้ผลิตบริการขนส่ง จะทำการผลิตบริการขนส่ง ณ จุด E ปริมาณ OQ_1 หน่วย ระดับราคา OP_1 บาท

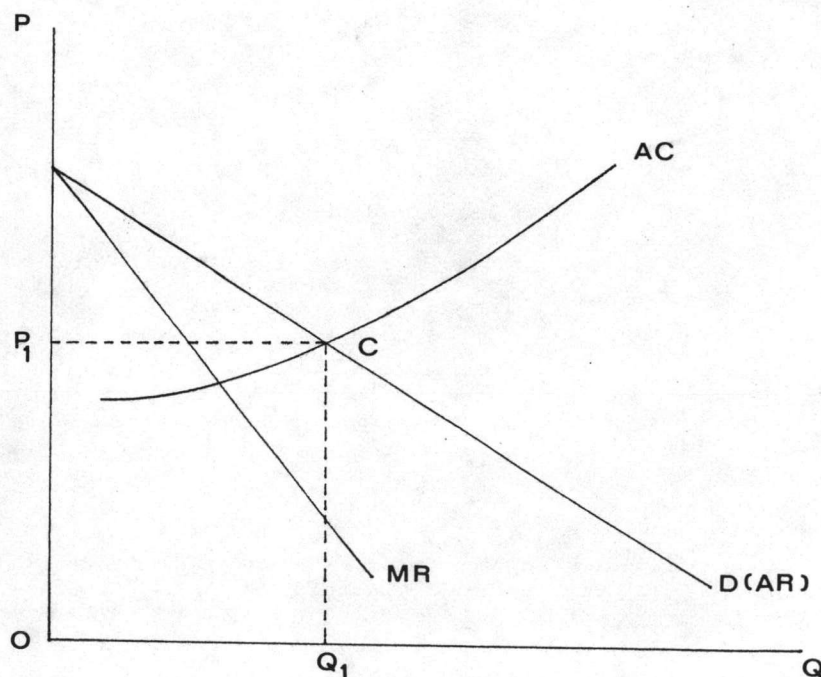
ปัญหาของการกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนหน่วยสุดท้าย

- 1) ข้อจำกัดในการหาเงินมาชดเชยส่วนที่ขาดทุนได้อย่างเหมาะสม (กรณีที่ผู้ผลิตบริการขนส่งประสบภาวะขาดทุน) สาเหตุเนื่องมาจากการไม่รู้รายละเอียดเกี่ยวกับบรรดประโยชน์ของผู้บริโภคที่ได้รับจากการบริโภคบริการขนส่ง (ทำให้การหาเงินมาชดเชย โดยวิธีการเก็บเงินเพิ่มจากผู้บริโภค เท่ากับ มูลค่าของ consumer's surplus เกิดความผิดพลาดได้ง่าย) นอกจากนี้ข้อจำกัดเกี่ยวกับการไม่รู้รายละเอียดเกี่ยวกับบรรดประโยชน์ของผู้บริโภคแล้ว ยังมีข้อจำกัดอีกอย่าง ก็คือ การเก็บภาษีเพื่อชดเชยส่วนที่ขาดทุน กล่าวคือ การเก็บภาษีชนิดที่กระทบอุปทานแรงงาน หรืออุปสงค์ของสินค้าที่เกี่ยวข้อง ย่อมทำให้การจัดสรรทรัพยากรเปลี่ยนแปลงไปจากภาวะเดิมที่เป็นอยู่ ซึ่งจะยังผลให้เกิดการขาดประสิทธิภาพของการจัดสรรทรัพยากรในระบบเศรษฐกิจตามมาอีกด้วย
- 2) ต้นทุนที่เป็นตัวกำหนดราคาค่าบริการที่เหมาะสม ควรเป็นต้นทุนหน่วยสุดท้ายระยะสั้น (SRMC) หรือต้นทุนหน่วยสุดท้ายระยะยาว (LRMC)
- 3) การประเมินค่าผลกระทบภายนอก (externalities) ทั้งทางบวกและทางลบที่เกิดจากการขนส่ง ซึ่งผลกระทบภายนอกที่เกิดขึ้นนั้น จะต้องนำไปรวมกับต้นทุนและผลได้ที่เกิดกับสังคมส่วนรวมด้วย เพื่อจะทำให้การกำหนดราคามีความถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้น แต่ในทางปฏิบัติแล้ว การประเมินค่าผลกระทบภายนอกเป็นสิ่งที่กระทำได้ยาก และไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอนในการวัด
- 4) ปัญหาที่เกิดจากสถานการณ์ที่ดีที่สุดเป็นที่สอง (second best situation) กล่าวคือ การกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนหน่วยสุดท้าย จะมีความเหมาะสม ก็ต่อเมื่อใช้หลักการเดียวกัน (การกำหนดราคาและจัดสรรทรัพยากรตามหลักเกณฑ์ของ Pareto-optimality) ในตลาดอื่น ๆ ในระบบเศรษฐกิจ

5) ข้อบกพร่องเรื่องการกระจายรายได้ (อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนมาใช้วิธีการกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนหน่วยสุดท้าย) กล่าวคือ เมื่อราคาเปลี่ยนแปลงก็จะมีผลให้รายได้ที่แท้จริงของบุคคลแต่ละกลุ่มแตกต่างกัน ซึ่งทิศทางของการกระจายรายได้ที่เปลี่ยนแปลงไป อาจจะเป็นไปในทางตรงข้ามกับจุดมุ่งหมายในการกระจายรายได้ของสังคมก็ได้

2.3 การกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนเฉลี่ย (Average cost pricing)

จุดมุ่งหมายของการกำหนดราคาตามหลักการนี้ ก็คือ ทำให้ผู้ผลิตบริการขนส่งได้รับทุนคืน สำหรับแต่ละหน่วยของบริการ



รูปที่ 2.3 : การกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนเฉลี่ย

การกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนเฉลี่ย จะทำให้ผู้ผลิตบริการอยู่ในภาวะที่เสมอตัว จากรูปที่ 2.3 จะเห็นว่าผู้ผลิตบริการขนส่งจะทำการผลิตบริการขนส่ง ณ จุดที่รายรับเฉลี่ยเท่ากับต้นทุนเฉลี่ย (จุด C) นั่นคือ จะทำการผลิตบริการขนส่ง ณ ปริมาณ $0Q_1$ หน่วย ขายที่ราคา OP_1 บาท และมีต้นทุนการผลิตต่อหน่วย เท่ากับ Q_1C บาท

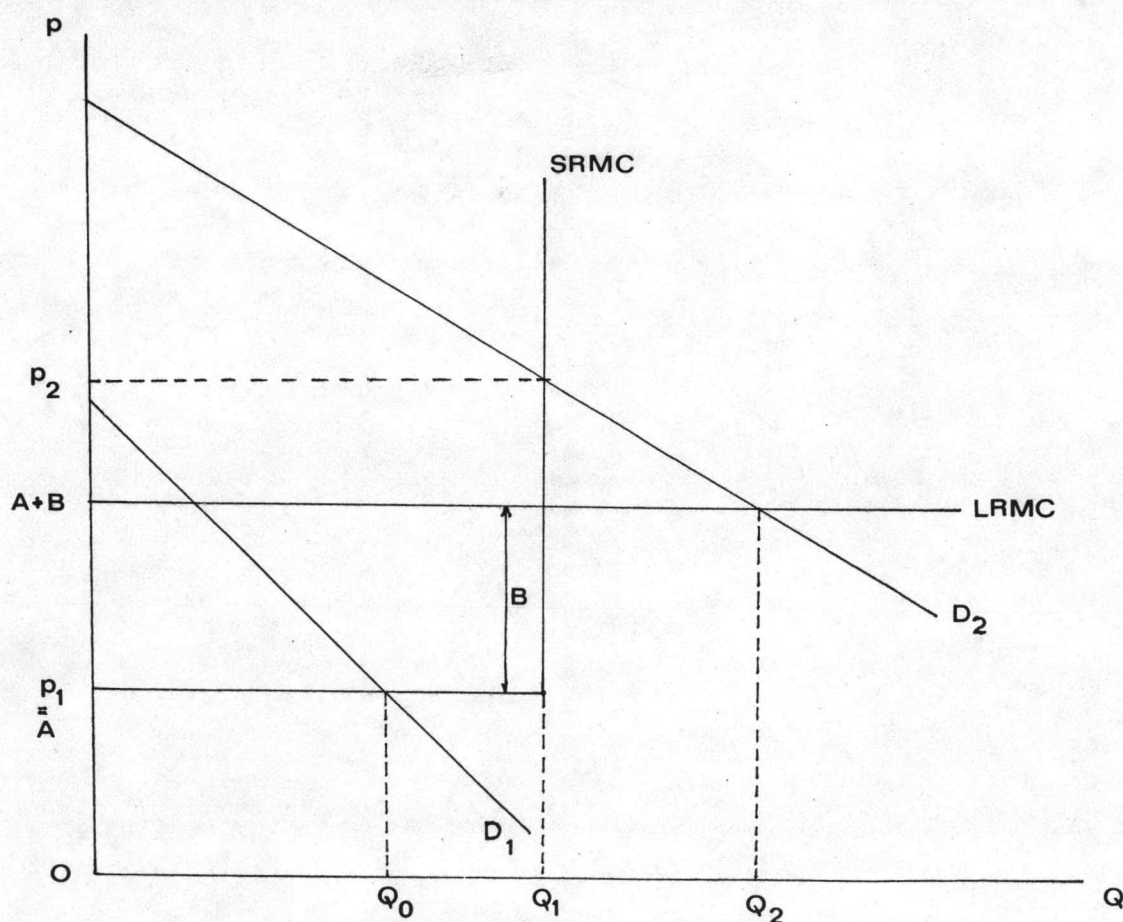
ข้อดีของการกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนเฉลี่ย ก็คือ เป็นการง่ายในการคำนวณหาค่าต้นทุนเฉลี่ยเพื่อใช้ในการกำหนดราคา เมื่อเปรียบเทียบกับการคำนวณหาต้นทุนหน่วยสุดท้าย (ดังที่กล่าวรายละเอียดในหัวข้อการกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนหน่วยสุดท้าย)

ปัญหาของการกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนเฉลี่ย ก็คือ

- 1) ปัญหาในการคำนวณหาต้นทุนเฉลี่ย กล่าวคือ ต้นทุนเฉลี่ยนั้นจะต้องรวมต้นทุนคงที่ด้วย ซึ่งจะต้องพิจารณาว่าต้นทุนคงที่นี้ จะใช้ราคาครั้งแรกเมื่อซื้ออุปกรณ์ต่างๆ หรือจะใช้ราคาที่ต้องจ่ายในปัจจุบัน เพื่อซื้ออุปกรณ์นั้นๆ แทนของที่มีอยู่ และจะใช้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับค่าเสื่อมราคา (depreciation allowance) แบบใด จึงจะได้ต้นทุนเฉลี่ยที่แท้จริงในการผลิตบริการหน่วยนั้นๆ
- 2) ในกรณีที่อุปสงค์อยู่ในสภาพที่ผันผวนมาก ก็จะทำให้เกิดปัญหาในการคำนวณต้นทุนเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้น
- 3) ปัญหาของการหาต้นทุนเฉลี่ยที่แท้จริง อันเนื่องมาจากบริการขนส่งที่เสนอขายมีหลายระดับคุณภาพ ซึ่งต้นทุนของบริการขนส่งที่เสนอขายดังกล่าวประกอบไปด้วย ต้นทุนเฉลี่ย (ในแต่ละระดับคุณภาพ) และต้นทุนร่วม (joint cost) ปัญหาจะเกิดขึ้นจากการที่ไม่สามารถจำแนกต้นทุนร่วมให้แก่บริการขนส่งในแต่ละระดับคุณภาพได้
- 4) ปัญหาในการประเมินค่าผลกระทบภายนอก ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกับกรณีของการกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนหน่วยสุดท้าย

2.4 การกำหนดราคาช่วงที่อุปสงค์สูงสุด (Peak-load Pricing)

อุปสงค์สำหรับบริการขนส่งนั้น จะมีมากหรือน้อยไม่เท่ากัน ในแต่ละช่วงเวลา กล่าวคือ ความต้องการเดินทางโดยรถโดยสารระหว่างจังหวัดจะมีมาก ในช่วงเทศกาล ช่วงต้นสัปดาห์ และปลายสัปดาห์ เป็นต้น จากการที่อุปสงค์สำหรับบริการขนส่งมีลักษณะดังกล่าวจึงทำให้มีผลกระทบต่อขนาดของสมรรถนะการผลิต (capacity) ซึ่งก็คือเกิดความไม่พอเพียงของบริการในช่วงเวลาดังกล่าวนั้นเอง ดังนั้น การคัดเลือกขนาดของ capacity ที่เหมาะสม (ทั้งในช่วงความต้องการสูงสุด และในช่วงความต้องการต่ำ) และการกำหนดราคาในแต่ละช่วงเวลาที่สามารถจัดสรรทรัพยากรในการผลิตบริการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงเป็นเรื่องที่ต้องคำนึงถึงเป็นอย่างยิ่ง



รูปที่ 2.4 : แสดงการกำหนดราคาช่วงที่อุปสงค์สูงสุด

จากรูป ผู้ประกอบการขนส่งต้องประสบกับอุปสงค์ที่แตกต่างกัน 2 ช่วงเวลา กล่าวคือ ช่วงที่อุปสงค์อยู่ในระดับต่ำ (ซึ่งแสดงด้วยเส้น D_1) และช่วงที่อุปสงค์อยู่ในระดับสูง (ซึ่งแสดงด้วยเส้น D_2) และสมมติให้ต้นทุนหน่วยสุดท้ายระยะสั้นคงที่ ณ ระดับ OA จนกว่า capacity ของรถโดยสารทั้งหมดจะถูกใช้อย่างเต็มที่ (ซึ่ง SRMC จะกลายเป็นเส้นตั้งฉากกับแกนนอน) นอกจากนี้ยังสมมติให้ ต้นทุนหน่วยสุดท้ายระยะยาว (LRMC) คงที่ด้วย (เท่ากับ OB)

ในระยะสั้น อัตราค่าโดยสารระดับที่เหมาะสมที่สุดในช่วงที่อุปสงค์อยู่ในระดับสูง คือ OP_2 และอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในช่วงที่อุปสงค์อยู่ในระดับต่ำ ก็คือ OP_1 ซึ่งจากรูปจะพบว่า ราคา OP_2 จะทำให้เกิดการใช้รถโดยสารหมดทุกคันในช่วงที่อุปสงค์อยู่ในระดับสูง (เท่ากับ OQ_1) แต่ราคา OP_1 จะทำให้การให้บริการต่ำกว่า capacity ในช่วงที่อุปสงค์อยู่ในระดับต่ำ (เท่ากับ OP_0)

สำหรับในระยะยาวแล้ว ซึ่งมีการขยายขนาด capacity ให้ใหญ่ขึ้น โดยจะก่อให้เกิดผลดีแก่ผู้ประกอบการ จนกระทั่งถึงจุดที่ไม่มีกำไรเกินปกติ คือจุด OQ_2 ($D_2 = LRMC$) ซึ่งเป็น capacity ที่เหมาะสมที่สุดในการให้บริการ

ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นของการนำเอาหลักการกำหนดราคาดังกล่าวมาใช้ ก็คือ ในสภาพเป็นจริง อุปสงค์ในแต่ละช่วงเวลาจะไม่เป็นอิสระจากกัน (เนื่องจากอาจมีผู้โดยสารบางคนที่เคยเดินทางในช่วงที่อุปสงค์อยู่ในระดับสูง หันมาเดินทางในช่วงที่อุปสงค์อยู่ในระดับต่ำแทน) ซึ่งจะทำให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมมีความซับซ้อนยิ่งขึ้น กล่าวคือ จะต้องมีการพิจารณาถึงความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาในแต่ละช่วงเวลาด้วย