

การปรับปรุงค่าโดยสารถัดประจำทางในกรุงเทพมหานคร

การวิเคราะห์ฐานะการเงินของผู้ประกอบการขนส่งประจำทางในกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากกิจการขนส่งประจำทางถือเป็นกิจการที่ให้บริการแก่สาธารณะที่สำคัญอันหนึ่งของรัฐซึ่งต้องใช้เงินทุนสูง ส่วนใหญ่เป็นเงินทุนจม (Sunk Costs) มีรายจ่ายในการดำเนินงาน (Operating Expenditure) สูงมาก ตามข้อเท็จจริงปรากฏว่าบริษัทรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีฐานะไม่ค่อยดี มีกำไรจากการประกอบการน้อยมาก โดยตัวเฉลี่ยแล้วส่วนใหญ่มีกำไรไม่ถึงร้อยละ 1 ของรายได้ และบางรายถึงกับขาดทุนก็มี ทั้งนี้อาจจะเนื่องมาจากมีผู้ประกอบการขนส่งมากเกินไป กิจการส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก มีผู้ประกอบการขนส่งประมาณ 10 บริษัทที่มีรถโดยสารเดินจริงต่ำกว่า 100 คัน และส่วนใหญ่ยังเป็นบริษัทแบบครอบครัว (Family Company) มากกว่าบริษัทมหาชน (Public Company) ในจำนวนนี้เป็นผู้ประกอบการที่เป็นรัฐวิสาหกิจเพียง 2 ราย คือบริษัทขนส่งจำกัด กับองค์การ ร.ส.พ. ดังนั้น จึงอาจเป็นสาเหตุหนึ่งก็ได้ที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งขาดแคลนเงินทุนในการดำเนินงาน บริษัทรถโดยสารประจำทางโดยทั่วไปมักมีหนี้สินมาก เนื่องจากจำเป็นต้องขยายกิจการโดยการใช้เครดิต

สินทรัพย์ของผู้ประกอบการขนส่งประกอบด้วย รถโดยสารประจำทาง ที่ดิน โรงเรือนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งแบ่งแยกเป็นสินทรัพย์เคลื่อนที่ หรือสินทรัพย์ระยะสั้น (Current Assets) และสินทรัพย์ประจำ (Fixed Assets) ส่วนหนี้สินมีทั้งหนี้สินเคลื่อนที่ หรือหนี้สินระยะสั้น (Current Liabilities) และหนี้สินระยะยาว (Long term Liabilities)

สินทรัพย์ระยะสั้นหรือสินทรัพย์เคลื่อนที่ ประกอบด้วย เงินสด อุปกรณ์อะไหล่สำหรับใช้ในการซ่อมแซมและเปลี่ยนแปลง และน้ำมันสำรองไว้ใช้ ตัวโดยสารและ

เหล่านี้เปลี่ยนแปลงเป็นเงินสดได้เร็ว (Liquid) ส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 90 ของสินทรัพย์ทั้งหมดเป็นสินทรัพย์ประจำ หรือสินทรัพย์ถาวร และหลักทรัพย์อื่น ๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง ที่ดิน โรงเรือน เงินทุนในบริษัทอื่น นอกจากนี้ บางบริษัทก็มีสินทรัพย์เดินสะพัดมากกว่า 10% คือประมาณร้อยละ 25 - 40 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ทั้งนี้เพราะรวมสินค้าคงเหลือที่มีไว้ขายค้าย เช่น บริษัทนายเลิศ จำกัด บริษัทไทยประคิษฐ์ จำกัด แต่ส่วนใหญ่แล้วประมาณร้อยละ 60 ของสินทรัพย์ของบริษัทเป็นรถประจำทาง ส่วนบริษัทนายเลิศจำกัด มีรถประจำทางคิดเป็นมูลค่าประมาณร้อยละ 30 ของสินทรัพย์ทั้งหมด

หนี้สินระยะสั้นหรือหนี้สินเดินสะพัด ประกอบด้วย เงินกู้ และเครดิตระยะสั้นที่ต้องชำระภายใน 1 ปี ซึ่งมีทั้งเจ้าหนี้บุคคล และเจ้าหนี้ค่าอะไหล่ ค่าน้ำมัน ส่วนหนี้สินระยะยาวเป็นหนี้สินที่มีอายุมากกว่า 1 ปี โดยมากเป็นเจ้าหนี้ค้ำถอนส่งรถ ค่าน้ำมัน รายใหญ่ เงินกู้ระยะยาว

ฐานะการเงินของกิจการเกินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร
ในระยะ 2513-2515 อาจสรุปแยกเป็น 2 ด้าน

1. ฐานะและความมั่นคง
2. สมรรถภาพในการหาทำไร¹

ฐานะและความมั่นคงของกิจการ

เมื่อวิเคราะห์ฐานะและความมั่นคงของกิจการจากสินทรัพย์และหนี้สินในงบดุล (ตารางที่ 1,2,3) แล้ว จะเห็นว่าบริษัทผู้ประกอบการขนส่งในกรุงเทพมหานครที่เป็นเอกชนมีเพียง 2 บริษัท ที่มีสินทรัพย์มากกว่า 50 ล้านบาทขึ้นไป คือบริษัทนายเลิศจำกัด และบริษัท

¹ ประชค ไกรเนตร จันทรพิชญ วีรวรรณ และวรรณภา ภัทรพาณิชย์. รายงาน

ทรัพย์สินจำกัด นอกจากนั้นเป็นบริษัทที่มีฐานะไม่ค่อยจะดีนัก และมีขนาดกิจการค่อนข้างจะเล็ก เมื่อพิจารณารายละเอียดแล้วจะเห็นว่า บริษัทที่มีฐานะดีที่สุดคือบริษัทนายเลิศ จำกัด เพราะมีสินทรัพย์เหลืออยู่มากพอสมควร หากเลิกกิจการและชำระหนี้สินหมดแล้ว ฐานะของกิจการที่พิจารณาจากสินทรัพย์อาจจะแสดงถึงความมั่นคงของกิจการได้ก็จริง แต่ไม่ได้เป็นเครื่องชี้ว่าสินทรัพย์เหล่านี้ส่วนใหญ่ได้ใช้ในการก่อให้เกิดบริการด้านขนส่งจริง เพราะบริษัทแม้จะมีขนาดเล็ก (โดยเฉพาะสินทรัพย์) อาจลงความเห็นว่ากิจการนั้นฐานะไม่ค่อยดี แต่ในข้อเท็จจริงแล้วมีหนี้สินจำกัด และสินทรัพย์ส่วนใหญ่ได้ใช้ในการขยายบริการด้านขนส่ง ดังนั้นจำเป็นที่ต้องพิจารณาควบคู่กันไปถึงสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัท และต้องพิจารณาสมรรถภาพในการหากำไรของบริษัทประกอบด้วย นอกจากนี้ก็ต้องดูข้อมูลด้านอื่น ๆ ที่มีใช้ตัวเงิน เช่น ความสะดวกและความปลอดภัยในการให้บริการ มารยาทตลอดจนความนิยมของสังคมในการบริการของบริษัทนั้น ๆ

สมรรถภาพในการหากำไร

สำหรับกิจการรถโดยสารประจำทาง ต้องพิจารณาในแง่หลัก ๆ เท่านั้น เพราะเป็นกิจการสาธารณูปโภค มีใ้ลมุงค่ากำไรเพียงอย่างเคียว แต่จำเป็นต้องรับผิดชอบในการให้บริการแก่สังคมด้วย จากตารางที่ 1, 2, 3 ข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาได้ไม่ครบตามจำนวนของผู้ประกอบการขนส่งที่มีอยู่ใ้ขณะนั้น ทั้งนี้ผู้ประกอบการบางรายทำธุรกิจหลายด้านนอกเหนือไปจากธุรกิจการเดินรถ การบริหารงานยังไม่วางระเบียบ การควบคุมที่รัดกุมพอ โดยเฉพาะงานด้านเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินมีการลงบันทึกบัญชีปนกันใ้สมุดบัญชีชุกเคียวกันร่ว้กับธุรกิจด้านอื่นด้วยฉะนั้นรายได้และรายจ่ายเกี่ยวกับรถประจำทางจึงไม่อาจแยกออกมาได้อย่างชัดเจน ส่วนข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมมาได้นั้น อาจมีข้อผิดพลาดใ้บ้าง แต่การวิเคราะห์ครั้งนี้อาจมีประโยชน์ต่อส่วนร่ว้มาใ้บ้างใ้ในการพิจารณาฐานะของผู้ประกอบการขนส่งเป็นส่วนร่ว้มา ฉะนั้นเมื่อพิจารณาตารางที่ 1, 2, 3, แล้วจะเห็นว่าใ้ปี 2513

(หน่วยพันบาท)

ชื่อผู้ประกอบการ	สินทรัพย์ทั้งสิ้น	หนี้สินทั้งสิ้น	สินทรัพย์ต่อหนี้สิน	ส่วนของผู้เป็นเจ้าของ	ส่วนผู้เป็นเจ้าของต่อสินทรัพย์	ทุนที่ชำระแล้ว	รายได้	รายจ่าย	กำไรสุทธิปีก่อนหักภาษี	อัตราผลตอบแทนของกำไรต่อรายได้ %	อัตราผลกำไรต่อรายได้อัตราจากใช้สินทรัพย์ %
๑. บริษัทศรีนคร	๖๖,๓๒๕	๔๘,๐๘๓	๑.๓๕	๑๗,๒๓๒	.๒๕	๑๘,๐๐๐	๓๘,๕๕๒	๓๕,๕๘๓	๓,๙๖๙	๑๐	๕
๒. บริษัทรถเมลล์พีระ	๘,๘๑๓	๗,๖๗๖	๑.๒๕	๒,๒๗๗	.๒๒	๒,๐๐๐	๖,๘๓๒	๖,๖๖๕	๑๖๗	๒	๑
๓. บริษัทนจยเลิศ	๘๑,๗๗๓	๕๗,๗๐๓	๑.๔๘	๒๔,๐๗๑	.๒๙	๒,๐๐๐	๘๔,๑๘๕	๘๔,๒๘๒	- ๘๗	- ๑	- ๑
๔. บริษัทไทยถาวร	๗,๕๓๓	๕,๕๓๗	๑.๓๖	๑,๙๙๖	.๒๗	๒,๐๐๐	๖,๘๕๒	๖,๕๐๘	๓๓๓	.๕	.๕
๕. บริษัทรถยนต์ธนบุรี	๘,๕๖๐	๕,๓๕๐	๑.๗๖	๔,๑๑๐	.๕๓	๔,๓๘๐	๖,๕๒๑	๖,๐๕๖	๓๗๕	๖	๕
๖. บริษัทรถเมลล์คลองเตย	๖,๘๕๒	๕,๗๗๑	๑.๑๘	๑,๐๘๑	.๑๖	๑,๐๐๐	๕,๕๕๒	๕,๕๑๕	๓๗	.๖	.๕
๗. บริษัทรถขนส่ง	๑๗,๘๕๖	๑๒,๘๐๕	๑.๓๘	๕,๐๕๑	.๒๘	๒,๐๐๐	๒๑,๓๘๑	๒๑,๕๕๘	- ๑๗๗	- ๐.๓	- ๐.๓
๘. บริษัทศิริมิตรขนส่ง	๒๐,๕๐๕	๑๖,๗๘๗	๑.๒๒	๓,๗๑๗	.๑๘	๓,๐๐๐	๒๗,๕๕๑	๒๘,๑๑๘	- ๕๖๗	- ๖	- ๗.๖
๙. บริษัทศรีเหลือง	๗,๕๐๒	๓,๘๘๗	๑.๘๒	๓,๖๑๕	.๔๘	๓,๐๐๐	๘,๗๑๑	๘,๖๐๒	๑๐๙	๑.๒	๑.๕
๑๐. บริษัทนครหลวงขนส่ง	๘,๒๑๖	๓,๕๖๘	๒.๕๘	๔,๖๔๘	.๖๑	๕,๐๐๐	๑๐,๕๘๕	๘,๙๕๑	๕๓๔	๕	๖
๑๑. บริษัทเทพนิมิตรขนส่ง	๑๕,๕๕๗	๑๓,๖๒๘	๑.๑๓	๑,๙๒๘	.๑๑๘	๕๐๐	๑๘,๐๐๒	๑๘,๕๕๕	๕๕๗	๒.๓	๓
๑๒. บริษัทสหพาณิชย์	๘,๐๒๗	๕,๕๑๕	๑.๔๖	๒,๕๑๓	.๓๑๓	๑,๒๕๐	๑๑,๑๑๘	๑๐,๘๘๘	๒๓๐	๒.๕	๓
๑๓. บริษัทข่งนันทาขนส่ง	๗๒๕	๒๑๖	๓.๓๕	๕๐๘	.๒๓๕	๕๐๐	๘๐๖	๘๘๕	๒๒	๒	๓
๑๔. บริษัทบุญเมือง	๒๓,๓๓๘	๑๕,๕๐๘	๑.๕๐๕	๗,๘๒๘	.๓๓๕	๑,๕๕๐	๒๐,๗๕๐	๒๐,๐๕๕	๕๙๕	๒.๘	๒.๕
๑๕. บริษัทสหขนส่งธนบุรี	๕,๘๘๕	๓๘	๑๖๘.๘๐๘	๕,๘๔๖	.๙๙๒	๕,๐๐๐	๘,๓๗๒	๘,๒๒๘	๑๔๔	๑.๕	๓
๑๖. บริษัทไทยประดิษฐ์	๒๗,๒๐๒	๑๕,๖๕๖	๑.๗๕	๑๒,๕๔๖	.๖๘๗	๑๐,๐๐๐	๑๕,๑๖๓	๑๕,๑๕๗	๑๐๖	๖.๖	๕
๑๗. บริษัทวิจิตรขนส่ง	๑๑,๑๕๓	๑,๑๗๐	๙.๕๓	๙,๙๘๓	.๘๘	๑๐,๐๐๐	๑๐,๓๘๘	๑๐,๓๒๕	๖๓	.๖	.๕
๑๘. บริษัทนิคมขนส่ง	๘,๕๗๕	๑,๐๑๖	๘.๕๒๗	๘,๕๕๙	.๘๘	๘,๕๐๐	๘,๓๑๒	๘,๒๒๖	๘๖	.๘	.๘
๑๙. บริษัทพระนครธนบุรีขนส่ง	๑๐,๘๖๖	๘,๕๐๖	๒.๑๕๖	๒,๓๖๐	.๒๑๕	๒,๕๐๐	๘,๐๓๕	๘,๘๐๘	๒๖	.๒	.๒
๒๐. บริษัทบางแคขนส่ง	๑๘,๗๘๖	๒๑,๕๒๒	.๘๐๓	- ๒,๗๓๖	- ๑๐๗	๖๕๐	๑๕,๑๘๕	๑๖,๕๕๕	- ๑,๐๘๑	- ๑๖	- ๑๐.๕
๒๑. บริษัทมีนบุรีขนส่ง	๕,๗๓๓	๓,๖๓๑	๑.๖๐๓	๑,๑๐๒	.๒๗๒	๕๐๐	๗,๒๘๕	๗,๒๐๒	๘๓	๑.๒	๒

ที่มา เก็บข้อมูลจากเอกสารของกรมการขนส่งทางบก

ชื่อผู้ประกอบการ	สินทรัพย์ ทั้งสิ้น	หนี้สิน ทั้งสิ้น	สินทรัพย์ ต่อ หนี้สิน	ส่วนของผู้ เป็นเจ้าของ	ส่วนผู้เป็น เจ้าของต่อ สินทรัพย์	ทุนที่ชำระ แล้ว	รายได้	รายจ่าย	กำไรสุทธิ ก่อนหักภาษี	อัตราผลตอบแทน ของกำไรต่อรายได้ %	อัตรา ตอบ จาก สินทรัพย์
๑. บริษัทศรีนคร	๖๔,๑๔๗	๕,๗๐๓	๑๑.๒๔	๕๘,๔๔๔	.๕๑	๑,๙๐๐	๔๐,๖๓๒	๔๖,๖๗๖	- ๗,๑๔๔	- ๑๗	-
๒. บริษัท รถเมลล์พีระ	๑๐,๒๔๘	๗,๘๕๖	๑.๓๐	๒,๓๙๒	.๒๓	๒,๐๐๐	๖,๘๑๑	๖๗๔	๑๘๐	๗	-
๓. บริษัทนายเลิศ	๕๐,๒๐๐	๕๙,๙๖๙	๑.๕๐	๓๐,๒๓๑	.๓๓	๖,๕๐๐	๑๐๔,๖๕๔	๑๐๒,๗๕๓	๑,๙๐๑	๖	-
๔. บริษัท ไทยถาวร	๗,๘๖๕	๓,๒๓๘	๑.๖๒	๓,๐๑๗	.๓๘	๓,๐๐๐	๖,๔๙๓	๖,๔๗๒	๒๑	๓๒	-
๕. บริษัท รานต์ธนบุรี	๘,๑๔๗	๔,๘๓๘	๒.๕๑	๔,๙๐๙	.๖๐	๔,๓๘๐	๖,๕๖๑	๕,๗๖๑	๘๐๐	๑๒	-
๖. บริษัท รถมลล์คลองเตย	๖,๔๙๑	๕,๖๘๐	๒๘.๐๗	๖,๒๖๐	.๙๖	๑๐,๐๐๐	๕,๖๑๓	๕,๘๗๓	- ๒๖๐	- ๔	-
๗. บริษัท อเมเจอร์ขนส่ง	๑๘,๖๒๒	๑๓,๑๐๖	๘.๖๒	๑๖,๔๖๒	.๘๘	๒,๐๐๐	๒๔,๕๘๕	๒๔,๑๑๑	๔๗๔	๑	๒
๘. บริษัท สมุทรปราการขนส่ง	๙,๓๗๗	๓,๑๙๗	๒.๙๓	๖,๑๘๐	.๖๕	๗,๗๖๙	๘,๗๖๔	๑๐,๑๙๙	- ๑,๔๓๕	- ๑๖	-
๙. บริษัท ศรีมิตร	๑๙,๓๕๑	๑๔,๒๘๗	๑.๒๖	๔,๐๕๕	.๒๐	๓,๐๐๐	๒๘,๖๖๘	๒๘,๓๒๐	๓๔๘	๑	-
๑๐. บริษัท ศรีเหลือง	๘,๗๗๔	๕,๐๕๕	๑.๗๓	๓,๗๑๙	.๔๒	๓,๐๐๐	๙,๐๙๘	๙,๐๗๕	๒๓	.๒	-
๑๑. บริษัท นครขนส่ง	๙,๕๙๕	๓,๘๕๖	๒.๔๘	๕,๗๓๙	.๕๙	๕,๐๐๐	๑๐,๗๖๖	๑๐,๑๐๘	๖๕๘	๕	-
๑๒. บริษัท เทพนิมิตรขนส่ง	๑๙,๕๕๒	๑๗,๒๐๘	๑.๑๓	๒,๓๔๔	.๑๑	๕๐๐	๒๒,๑๓๘	๒๑,๖๑๗	๕๒๑	๒	-
๑๓. บริษัท สหายนต์	๑๑,๗๗๔	๘,๙๖๐	๑.๓๒	๒,๘๑๓	.๒๔	๑,๒๕๐	๑๕,๙๕๕	๑๕,๖๐๔	๓๕๑	๒.๑๓	-
๑๔. บริษัท ขอนนทศรี	๓,๖๒๖	๓,๖๒๖	.๐๕๕	๒๖๔	.๐๕๓	๕๐๐	๑,๑๒๕	๑,๓๓๘	- ๒๑๓	- ๑๙	-
๑๕. บริษัท บุญผ่อง	๒๕,๔๗๖	๑๕,๕๒๗	๑.๕๕	๘,๐๔๙	.๓๕	๑,๕๕๐	๒๑,๕๕๖	๒๐,๘๗๙	๕๗๗	๓	๒
๑๖. บริษัท สหขนส่งธนบุรี	๑๐,๑๖๑	๕,๖๐๙	๑.๘๑	๔,๕๕๒	.๔๕	๔,๐๐๐	๑๑,๒๙๖	๑๑,๕๙๐	- ๒๙๔	- ๒	-
๑๗. บริษัท ไทยประสิทธิ์	๒๖,๓๐๐	๑๗,๒๘๘	๑.๕๒	๙,๐๑๒	.๓๔	๑๐,๐๐๐	๑๑,๐๓๓	๑๓,๕๒๙	- ๒,๔๙๖	- ๒๖	-
๑๘. บริษัท ยานยนต์ขนส่ง	๑๙,๑๑๙	๑๕,๕๐๓	๑.๒๔	๓,๖๑๕	.๑๙	๑,๖๕๕	๑๕,๖๓๕	๑๕,๓๐๔	๓๓๑	๒	-
๑๙. บริษัท วัชรนิมิตรขนส่ง	๑๐,๐๘๑	๑๗	๕๘๘.๕๖	๖๕	.๙๙	๑๐,๐๐๐	๑๑,๑๐๑	๑๑,๑๐๑	๐	.๐๐	-
๒๐. บริษัท นิยมขนส่ง	๙,๕๗๕	๑,๐๑๖	๙.๕๒	๘,๕๕๙	.๘๙	๘,๕๐๐	๑๒,๕๗๒	๑๒,๕๑๐	๖๒	.๕	-
๒๑. บริษัท พระนครธนบุรีขนส่ง	๙,๑๔๐	๖,๗๖๖	๑.๓๕	๒,๓๗๔	.๒๕	๒,๕๕๐	๑๐,๕๗๕	๑๐,๕๕๐	๒๕	.๒	-
๒๒. บริษัท บางแคขนส่ง	๑๖,๘๗๙	๒๐,๙๙๕	.๘๐	- ๔,๐๙๗	.๒๕	๖๕๐	๑๕,๐๗๐	๑๗,๖๗๒	- ๑,๙๗๒	- ๑๓	-
๒๓. บริษัท มีนบุรีขนส่ง	๕,๓๘๒	๓,๑๗๑	๑.๓๘	๑,๒๑๑	.๒๗	๕๐๐	๘,๒๐๓	๘,๐๙๕	๑๐๘	.๑	๕

ชื่อผู้ประกอบการ	สินทรัพย์ ทั้งสิ้น	หนี้สิน ทั้งสิ้น	สินทรัพย์ต่อ ต่อ หนี้สิน	ส่วนของผู้ เป็นเจ้าของ	ส่วนผู้เป็นเจ้าของ ของต่อ สินทรัพย์	ทุนที่ชำระ แล้ว	รายได้	รายจ่าย	กำไรสุทธิ ก่อนหักภาษี	อัตราผลตอบแทน ของกำไรต่อ รายได้ %	อัตราผลตอบแทน จาก ใช้สินทรัพย์ %
๑. บริษัทศรีนคร	๗๗,๓๓๖	๖๗,๗๒๒	๑.๑๔๑	๙,๖๑๔	.๑๒	๑๙,๐๐๐	๔๑,๓๗๗	๔๑,๒๐๖	๑๗๑	.๔	.๒
๒. บริษัท รถเมลี่พีระ	๙,๗๑๘	๗,๑๘๐	๑.๓๔	๒,๕๓๘	.๒๖	๒,๐๐๐	๖,๖๓๖	๖,๔๖๑	๑๗๕	๓	๒
๓. บริษัท นายเสด็จ	๙๓,๒๔๐	๕๖,๑๑๒	๑.๖๖	๓๗,๑๒๘	.๓๙	๘,๓๐๐	๑๒๐,๒๑๐	๑๑๔,๔๘๐	๕,๗๓๐	๕.๗	๖
๔. บริษัท รถยนต์ธนบุรี	๗,๓๑๖	๑,๗๓๐	๔.๑๓	๖,๕๘๙	.๗๖	๔,๕๕๐	๖,๕๘๖	๓,๙๗๒	๒,๕๙๔	๓๙	๓๕
๕. บริษัท รถเมลี่คลองเตย	๖,๒๖๑	๕,๖๔๑	๑.๑๑	๖๒๐	.๑๐	๑,๐๐๐	๕,๕๕๙	๕,๗๓๓	- ๑๘๔	- ๓	- ๓
๖. บริษัท ถนนนครราชสีมา	๑๗,๓๐๐	๑๑,๒๖๙	๑.๕๔	๖,๐๓๑	.๓๕	๒,๐๐๐	๒๔,๖๖๓	๒๔,๐๗๗	๕๘๖	๒.๕	๓
๗. บริษัท ศิริมิตร	๑๙,๙๕๒	๑๔,๘๐๙	๑.๓๕	๕,๑๔๓	.๒๕	๓,๐๐๐	๓๒,๗๙๓	๓๑,๗๑๔	๑,๐๗๙	๓	๕
๘. บริษัท ศรีเหลือง	๓๒,๘๓๙	๒๑,๙๙๗	๑.๔๙	๑๐,๘๔๒	.๔๙	๑๐,๐๐๐	๑๙,๑๑๘	๑๗,๗๗๕	๑,๓๔๓	๗	๕
๙. บริษัท นครหลวงขนส่ง	๙,๖๒๓	๓,๘๕๗	๒.๕๐	๕,๗๖๖	.๖๐	๕,๐๐๐	๑๑,๕๕๑	๑๐,๘๑๔	๖๓๗	๕.๕	๗
๑๐. บริษัท เทพนิมิตรขนส่ง	๒๖,๗๒๕	๒๓,๕๒๖	๑.๑๑	๓,๑๙๙	.๑๐	๕๐๐	๒๕,๗๓๓	๒๕,๒๘๙	๔๔๔	๒	๒
๑๑. บริษัท ขอนแก่นศรี	๒,๘๙๘	๒,๖๒๒	๑.๑๑	๒๗๕	.๐๙	๕๐๐	๒,๓๕๓	๒,๓๕๒	๑	.๕	.๐๓
๑๒. บริษัท บุญผ่อง	๒๐,๕๗๖	๑๒,๙๘๐	๑.๕๘	๗,๕๙๕	.๓๖	๑,๕๕๐	๒๒,๓๙๐	๒๑,๕๑๐	๘๘๐	๕	๕
๑๓. บริษัท สหขนส่งธนบุรี	๙,๘๐๓	๕,๗๕๙	๑.๗๐	๔,๐๔๔	.๔๑	๔,๐๐๐	๑๐,๖๘๘	๑๑,๑๙๖	- ๕๐๘	- ๕	- ๕
๑๔. บริษัท ไทยประดิษฐ์	๒๗,๒๘๑	๑๖,๒๖๖	๑.๖๕	๑๐,๐๑๕	.๓๙	๑๐,๐๐๐	๑๕,๕๑๗	๑๓,๘๖๒	๑,๕๕๕	๑๐	๖
๑๕. บริษัท ยานยนต์พาณิชย์	๑๗,๓๘๖	๑๓,๖๖๔	๑.๒๗	๓,๗๒๒	.๒๑	๑,๖๕๕	๒๑,๓๐๕	๒๑,๑๕๔	๑๕๑	.๗	.๙
๑๖. บริษัท วัจนะยนต์ขนส่ง	๑๐,๐๙๓	๖	๑,๘๖๐.๕๖	๑๐,๐๘๗	.๙๙	๑๐,๐๐๐	๑๑,๕๙๗	๑๑,๕๖๙	๒๘	.๒	.๓
๑๗. บริษัท นิยมขนส่ง	๘,๕๗๑	๑๕	๕๖๓.๙๓	๘,๕๕๖	.๙๙	๘๘๐	๑๔,๐๗๕	๑๔,๐๗๐	๕	.๐๓	.๐๕
๑๘. บริษัท พระนครธนบุรีขนส่ง	๑๑,๘๒๓	๘,๙๕๗	๑.๒๖	๒,๘๖๕	.๒๑	๒,๕๐๐	๑๑,๖๖๘	๑๑,๖๔๖	๒๒	.๑	.๒
๑๙. บริษัท บางแคขนส่ง	๒๐,๕๓๙	๒๗,๐๖๒	๐.๗๕	- ๖,๕๒๓	- .๓๑	๖๕๐	๑๗,๕๓๕	๑๙,๙๖๐	- ๒,๔๒๖	- ๑๔	- ๑๒
๒๐. บริษัท มีนบุรีขนส่ง	๔,๕๓๐	๓,๑๐๖	๑.๕๒	๑,๔๒๔	.๒๙	๕๐๐	๘,๖๗๒	๘,๕๓๙	๑๓๓	๑	๒

ที่มา จากกรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ

อัตราผลตอบแทนของกำไรต่อรายได้
อัตราผลตอบแทนจากกำไรใช้สินทรัพย์

คำนวณโดยนำกำไรสุทธิก่อนหักภาษีหารด้วยรายได้
คำนวณโดยนำกำไรสุทธิก่อนหักภาษีหารด้วยสินทรัพย์ทั้งหมด

การที่กำไรสูงสุดคือ บริษัทศรีนคร จำกัด ประมาณ 3,969,000 บาท บริษัทที่ขาดทุนมากที่สุดคือบริษัทบางแสนสง ขาดทุนประมาณ 2,091,000 บาท ปี 2514 จากผู้ประกอบการ 23 ราย ค่าเนื้องานได้กำไร 16 ราย ขาดทุน 7 ราย เหตุที่ขาดทุนมากกว่าปี 2513 เพราะปี 2514 ปีการปรับปรุงอัตราภาษีหลายชนิดเป็นเหตุให้ต้นทุนในการเดินรถสูงขึ้นมาก บริษัทที่ได้กำไรมากที่สุดคือ บริษัทนายเล็กจำกัดประมาณ 1,901,000 บาท บริษัทที่ขาดทุนมากที่สุดคือ บริษัทศรีนครประมาณ 7,189,000 บาท ในปี 2515 จากผู้ประกอบการ 20 ราย ค่าเนื้องานได้กำไร 17 ราย ขาดทุน 3 ราย บริษัทที่กำไรมากที่สุดคือ บริษัทนายเล็กจำกัดประมาณ 5,730,000 บาท บริษัทที่ขาดทุนมากที่สุดคือ บริษัทบางแสนสงจำกัด ประมาณ 2,426,000 บาท

ฉะนั้นถ้าพิจารณาฐานะของธุรกิจโดยดูสมรรถภาพในการหากำไรได้หลายวิธีด้วยกัน เช่น คุ้อัตราราคาผลตอบแทนของกำไรคอดขายหรือบริการ (Rate of Return on Sale or Service) คุ้อกำไรสุทธิ อัตรากำไรขั้นต้น อัตราผลตอบแทนของส่วนของผู้เป็นเจ้าของหรือสินทรัพย์สุทธิ (Rate of Return on Equities or Net Worth) หรือคุ้อัตราราคาผลตอบแทนของการใช้สินทรัพย์ (Rate of Return on Assets) และอัตราอื่น ๆ อีกมาก แล้วแต่จะพิจารณา

ฉะนั้นกิจการรถโดยสารประจำทางอันเป็นบริการสาธารณูปโภค ซึ่งต้องรับผิดชอบในการให้บริการแก่สังคม การจะนำอัตราผลตอบแทนที่ได้รับไปพิจารณาถึงอัตราดอกเบี้ยของธนาคารพาณิชย์ยอมไม่ได้ ดังนั้นในที่นี้จะพิจารณาถึงอัตราผลตอบแทนจากการใช้สินทรัพย์ (Rate of Return on Assets) ซึ่งเป็นตัวเลขที่หามาได้โดยเอากำไรสุทธิจากการดำเนินงาน (ก่อนหักภาษี) มาเปรียบเทียบกับร้อยละของสินทรัพย์ของบริษัท (ตารางที่ 1,2,3) จะเห็นว่าอัตราที่ค่อนข้างต่ำและให้ความหมายว่า สินทรัพย์มูลค่า 100 บาท มีกำไรเพียง 1.50 บาท จากมูลค่าสินทรัพย์ 100 บาท อัตราส่วนร้อยละดังกล่าวนี้โดยทั่วไปแล้วมีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ และต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยธนาคาร คือไม่ถึงร้อยละ 7 แต่บาง

บริษัทอัตราอาจสูงผิดปกติ (ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากความผิดพลาดของข้อมูลก็ได้) อัตราผลตอบแทนจากการใช้สินทรัพย์ในทางการเงินหมายความว่า สินทรัพย์มูลค่า 100 บาท (หรือกี่บาทก็ได้ แล้วแต่จะเปรียบเทียบ) มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานเพียงไร ก่อให้เกิดกำไรกี่บาท โดยไม่ได้คำนึงว่า สินทรัพย์นั้นได้มาจากไหน คืออาจจะได้มาจากการก่อกำหนดสินก็ได้ แต่ตามปกติแล้ว ควรนำยอดสินทรัพย์ทั้งสิ้น หักด้วยหนี้สินระยะสั้นเสียก่อน แล้วจึงนำสินทรัพย์ที่เหลือมาคำนวณ เหตุผลที่นำหนี้สินระยะสั้นมาหักเพราะถือว่าหนี้สินระยะสั้นไม่ช่วยให้เกิดเครดิตได้นานที่จะใช้เข้ามาหากำไรได้ สำหรับอัตราที่พิจารณาในที่นี้ได้ ไซยยอดสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น โดยไม่ได้หักหนี้สินก่อน เพราะเห็นว่าหนี้สินของบริษัทลดประจำทางส่วนใหญ่เป็นหนี้สินต่อเนื่องกัน และมักจะไม่สิ้นสุด ยกแก่การพิจารณา ดังนั้นจึงเอายอดสินทรัพย์มาคำนวณ

สำหรับอัตราผลตอบแทนจากยอดขายหรือการบริการ (Rate of Return on Sale or Service) เป็นอัตราที่ควรพิจารณาควบคู่กันไป แม้จะไม่ได้ความหมายมากนัก อัตรานี้ได้มาจากกำไรสุทธิหารด้วยรายได้ทั้งสิ้นของบริษัท นั่นคือพิจารณารายได้ 100 บาท ก่อให้เกิดกำไรเท่าใด ถ้าดูจากปี 2513 แล้ว รายได้ในปีนั้นก่อให้เกิดกำไรเฉลี่ยแล้ว 1.63% ปี 2514 ก่อให้เกิดกำไรเฉลี่ย 2.69% ปี 2515 ก่อให้เกิดกำไรเฉลี่ย 3.08% อัตรานี้เป็นอัตราที่ไม่ควรนำไปเปรียบเทียบกับธุรกิจประเภทอื่นหรืออัตราดอกเบี้ยอื่น ๆ เพราะได้รวมต้นทุนการบริการและกำไรไว้ด้วยกัน แต่ก็พอวิเคราะห์ได้แม้แต่ในกิจการประเภทเดียวกัน

ส่วนอัตราส่วนอื่น ๆ ที่ไม่ได้พิจารณา เช่นอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Rate of Return on Investment) หรืออัตราผลตอบแทนของผู้เป็นเจ้าของ เป็นเพราะถ้าคิดอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนจากทุนจดทะเบียนแล้ว จะเห็นว่า มูลค่าหุ้นเหล่านี้ได้บันทึกมานานแล้ว และมูลค่าปัจจุบัน (Present Value) ของหุ้นคงสูงกว่านี้แน่นอน เพราะสินทรัพย์ได้เพิ่มขึ้น หากจะนำทุนจดทะเบียนเดิมหาอัตราผลตอบแทนของเงินทุนแล้ว ก็ไม่ถูกต้องนัก ส่วนอัตราผลตอบแทนของสินทรัพย์สุทธิหรือส่วนของเจ้าของก็เช่นกัน อัตรา

ที่มีแนวโน้มไม่สม่ำเสมอ เพราะบางบริษัทขาดทุนสะสมมา ส่วนของเจ้าของน้อยกว่าทุน ทำให้อัตราผลตอบแทนออกมาสูง เพราะฐานค่า แต่ถ้าวบริษัทใดมีกำไรจากการดำเนินงาน ส่วนของเจ้าของจะสูง อัตราผลตอบแทนจะต่ำ เพราะทุนสูง

ถ้าสรุปฐานะความมั่นคงของผู้ประกอบการในกรุงเทพฯ พิจารณาทั้งหมด โดยวิเคราะห์จากฐานะและสินทรัพย์สุทธิของกิจการและอัตราผลตอบแทนจากการใช้สินทรัพย์ ตลอดจนอัตราและแนวโน้มอื่น ๆ สามารถกล่าวได้ว่า บริษัทจดทะเบียนในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ฐานะไม่สู้จะมั่นคงนัก และมีขนาดค่อนข้างเล็กสำหรับกิจการสาธารณูปโภค แม้จะไม่ได้ผลตอบแทนจากกำไรสูงก็จริง แต่ก็ควรมีขนาดกิจการใหญ่และมั่นคง พอที่จะรับใช้สังคม ได้ปรับปรุงบริการให้ดีขึ้น มีกำไรพอเลี้ยงตัวได้ ทั้งนี้สาเหตุใหญ่ที่การดำเนินงานต้องประสบความยุ่งยากอยู่ในปัจจุบัน เพราะว่าค่าครองชีพสูงขึ้นมาก ดังจะเห็นได้จากระดับดัชนีราคาค่าครองชีพในกรุงเทพฯ เครื่องอุปโภคบริโภคสูงขึ้น โดยเฉพาะสินค้าประเภททุน (Capital Goods) ซึ่งได้แก่ เครื่องจักร เครื่องยนต์ รวมทั้งอะไหล่อุปกรณ์เพิ่มสูงขึ้นมาก (เอกสารแนบที่ 3,4) ในขณะเดียวกัน รายได้ของประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่เพิ่มมากนัก ดังนั้น กิจการด้านการประกอบการขนส่งจึงมักจะประสบปัญหาขาดทุน หรือมีรายได้ที่จะเหลือสำหรับการปรับปรุงกิจการและบริการให้ดีขึ้นไม่มากนัก และการช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งของรัฐบาลโดยการปรับราคาโดยสารก็ยังไม่ได้รับการพิจารณาให้ปรับปรุงเป็นเวลากว่า 15 ปี (พ.ศ. 2502 - 2516) รัฐบาลให้เหตุผลว่า ค่าครองชีพสูงขึ้นอยู่แล้ว ถ้าขึ้นค่าโดยสารอีกจะทำให้ราคาสินค้าทั่วไปสูงขึ้นตาม ถ้าค่าครองชีพสูงมากขึ้น ประชาชนก็จะเดือดร้อนมากขึ้น จึงยังไม่อนุมัติให้ขึ้น จนกระทั่งปลายปี 2516 ประเทศได้ประสบสภาวะน้ำมันขาดแคลน ค่าครองชีพสูงขึ้นอย่างรวดเร็วรัฐบาลจึงได้อนุมัติให้ปรับราคาโดยสารได้ จะทำให้รายได้สูงขึ้นก็ตาม แต่ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการก็เพิ่มสูงขึ้นกว่ารายได้ที่ได้รับเพิ่มอีก ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งบางรายต้องประสบปัญหาขาดทุนเรื่อยมา ฉะนั้นความหวังที่จะปรับปรุงการบริการให้ดีขึ้นจึงเลื่อนกลางลงเต็มที่ เป็นผลให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่อาจปรับปรุงบริการรถประจำทางให้ดีขึ้นได้ตามความตกลงการของประชาคม แต่กิจการขนส่งกลับเคยไป

สภาพที่ทรงและทรุดตลอดมา ฉะนั้นบรรดาผู้ประกอบการขนส่งในกรุงเทพมหานครโดยการนำของสมาคมผู้ประกอบการขนส่งได้รวมกันปรึกษาหารือเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นพร้อมกับยื่นหนังสือร้องเรียนต่อกรมการขนส่งทางบกหลายครั้งเพื่อขอปรับปรุงค่าโดยสารใหม่ให้เกิดความยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการขนส่ง และจะได้ปรับปรุงกิจการเดินรถให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นต่อไป

วิทยานิพนธ์เล่มนี้จะกล่าวถึงการปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทางตั้งแต่ปี พ.ศ. 2511 ถึงปัจจุบัน ซึ่งพอสำคัญเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้ดังนี้:-



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การปรับปรุงค่าโดยสารปี พ.ศ. 2511

ในปี 2510 เมื่อผู้ประกอบการขนส่งในกรุงเทพมหานครทั้งหมด (28 ราย) ในครั้งนั้น ได้พร้อมกันทำหนังสือเสนอต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งขอให้ปรับปรุงค่าโดยสารเสียใหม่ โดยอ้างเหตุผลว่า ตั้งแต่ปี 2501 ทางราชการได้ปรับปรุงค่าโดยสารประจำทางใหม่ โดยเก็บอัตราเดียว 50 สตางค์ตลอดสาย และมีการปรับปรุงอัตราภาษีขาเข้าของเครื่องยนต์และอุปกรณ์อันจำเป็นของรถยนต์และน้ำมันเบนซิน ทำให้ต้นทุนของการขนส่งควยรถประจำทางสูงขึ้นกว่าเดิม แต่โดยที่ผู้ประกอบการขนส่งเห็นว่า หากจะขอปรับปรุงอัตราค่าโดยสารในระบายนั้นจะเป็นการกระทบกระเทือนต่อสาธารณชน จึงหาวิธีลดต้นทุนของการขนส่งในทางอื่น คือ ได้เปลี่ยนเครื่องยนต์จากเครื่องที่ใช้น้ำมันเบนซินมาเป็นเครื่องที่ใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ซึ่งช่วยลดต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลงถึง 50% และยังคงลงทุนซื้อเครื่องยนต์ดีเซลมาเปลี่ยนและจัดซื้อรถยนต์ที่ใช้เครื่องดีเซลเป็นจำนวนมาก ทำให้ทุกบริษัทเป็นหนี้กับธนาคาร ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นคือเสียดอกเบี้ย นอกจากนี้ ทางราชการยังได้ทำการปรับปรุงเส้นทางใหม่อีก ทำให้เส้นทางบางเส้นยืดอกออกไป ซึ่งประชาชนได้รับความสะดวกมากขึ้น เดินทางจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งได้รวดเร็วกว่าเท่านั้น และเสียค่าโดยสารถูก แต่ทางฝ่ายผู้ประกอบการขนส่งเองต้องเพิ่มจำนวนรถมากขึ้นสำหรับเส้นทางใหม่หรือขยายออกไป ทำให้ลงทุนเพิ่มขึ้นมากและราคาเครื่องยนต์สูงขึ้นควย และยังคงซื้อที่ดินสำหรับเป็นที่จอดรถเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของทางราชการ จากผลของการปรับปรุงเส้นทางใหม่ทำให้ผู้ประกอบการเกิดภาระหนี้สินกับธนาคารมากขึ้นเป็นครั้งที่สอง เพราะปกติบริษัทส่วนใหญ่ขาดเงินทุนหมุนเวียนอยู่แล้ว จากหนังสือร้องเรียนของผู้ประกอบการขนส่งยังอ้างอีกว่า เส้นทางที่ทางราชการได้ปรับปรุงขึ้นใหม่นั้น ทับกับเส้นทางเดิมเกือบทั้งหมด ฉะนั้น รายได้ค่าโดยสารก็มิได้เพิ่มขึ้นจากเดิมก่อนการปรับปรุงเท่าไร บางบริษัทกลับได้ลดน้อยกว่าเดิมเสียอีก แถมยังมีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากกว่าเดิม เช่น ค่าใช้จ่ายจ้างคนงาน ดอกเบี้ยเงินกู้ ค่าน้ำมัน และค่าอุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นต้น แต่อัตราค่าโดยสารยังคงอยู่ในอัตราเดิม รายได้จึงไม่สมดุลกับรายจ่าย

ตลอดมา ไม่มีเงินพอที่จะชำระหนี้สินได้ ต้องมีค้มนออกไป ฉะนั้นจะเห็นว่า ผู้ประกอบการขนส่งอยู่ได้ก็เพราะมีเครดิตจากการซื้อสินค้าอุปกรณ์อะไหล่และน้ำมันอยู่

ตามที่ประชาชนและสื่อมวลชนวิพากษ์วิจารณ์ในเรื่องบริการของรถประจำทางอยู่เนือง ๆ ว่ากิจการขนส่งถาวรรถประจำทางยังไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร จึงมีการปรับปรุงเส้นทางเดินรถประจำทางใหม่ มีการควบคุมอัตราค่าโดยสารในราคา 50 สตางค์ตลอดสายตลอดมารวม 10 ปี โดยไม่ไ้ค้ค้จนถึงค่าครองชีพที่สูงขึ้นทุกปีเลย ค่าของเงินเมื่อ 10 ปีก่อน กับปี 2510 แตกต่างกันเพียงไร เป็นเหตุให้เกิดการขาดแคลนพนักงานขับรถ, พนักงานเก็บค่าโดยสาร เพราะผู้ประกอบการขนส่งไม่อาจจะเพิ่มค่าแรงและสวัสดิการให้แก่เขาเหล่านี้ให้สอดคล้องกับค่าครองชีพที่สูงขึ้นได้ จึงพากันลาออกไปหาอาชีพที่มีรายได้ดีกว่าแทบทุกบริษัท มีแต่รถจอดเฉย ๆ เพราะขาดพนักงานขับรถ, พนักงานเก็บค่าโดยสาร ไม่ไ้ค้ค้ค้ ทำให้ผู้ประกอบการขาดรายได้ไปจำนวนไม่น้อย

จากเหตุผลข้างต้นของผู้ประกอบการขนส่ง จึงร่วมกันร้องเรียนต่อทางราชการขอปรับปรุงค่าโดยสาร เพื่อให้การขนส่งมีสมรรถภาพ รับผิดชอบต่อประชาชนให้ได้รับความสะดวกปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยเสนออัตราค่าโดยสารให้ทางราชการพิจารณา 2 ข้อ คือ

1) ปรับปรุงค่าโดยสารเป็นระยะ ๆ ดังนี้

ก. ระยะแรก 4 กิโลเมตร เก็บ 50 สตางค์

ข. ระยะต่อไปทุก 6 กิโลเมตร เก็บระยะละ 50 สตางค์

ก่อความเป็นธรรมแก่สังคมและแก่ผู้ประกอบการขนส่ง โดยผู้โดยสารระยะใกล้ก็เสียค่าโดยสารน้อย ผู้โดยสารระยะไกลก็เพิ่มค่าโดยสารมากขึ้น

2) ปรับอัตราค่าโดยสารรถประจำทางจาก 50 สตางค์ ตลอดสาย เป็น 1 บาท ตลอดสาย ส่วนนักเรียน เก็บราคาเดิม 25 สตางค์ โดยใช้ตั๋วอุปถัมภ์

ในการขอขึ้นค่าโดยสารครั้งนี้ สามารถสรุปข้ออ้างของบริษัทผู้ประกอบการได้ดังนี้

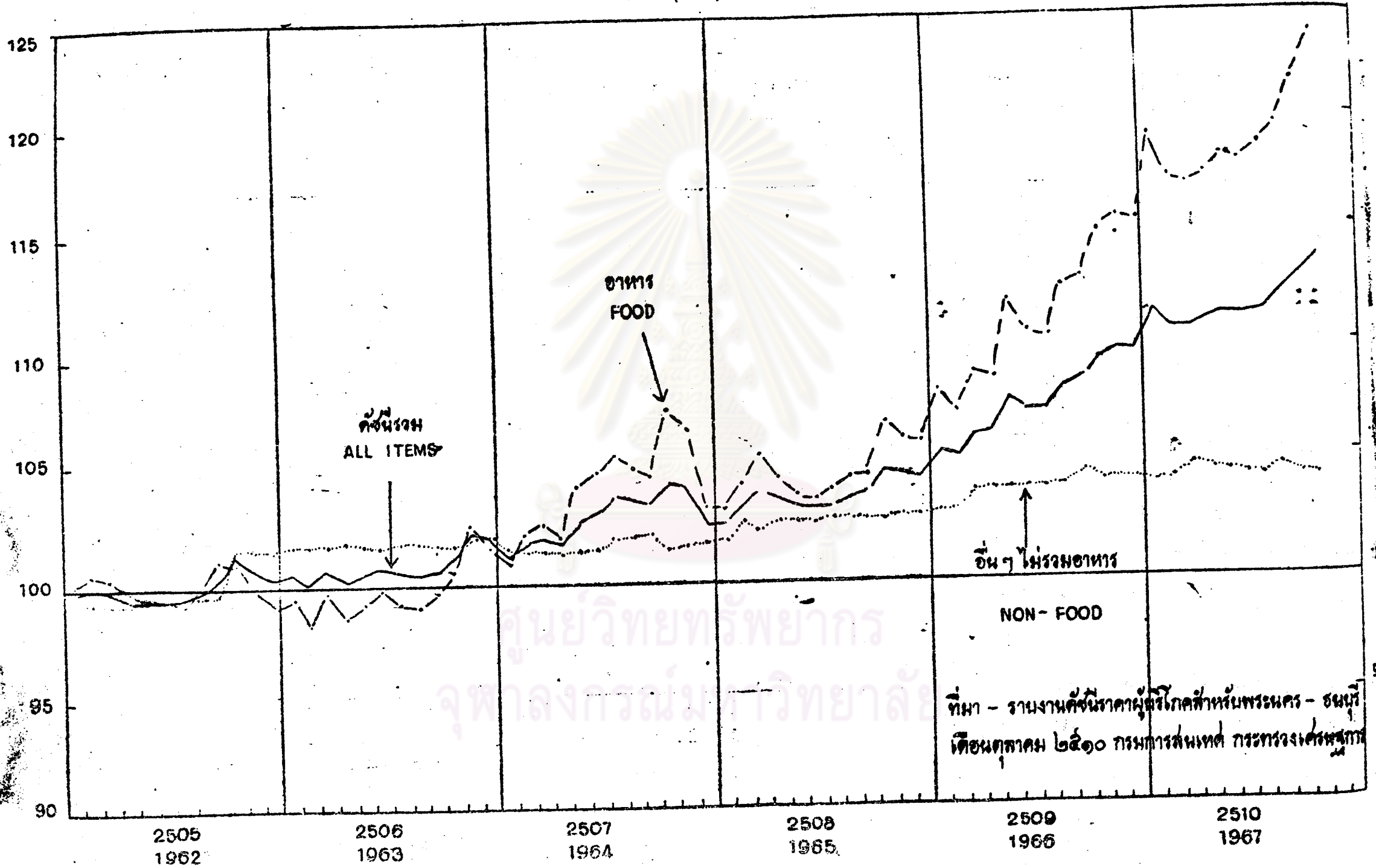
- ก. เนื่องจากเครื่องอะไหล่ และอุปกรณ์บางอย่างมีราคาสูงขึ้น
- ข. การเพิ่มเส้นทางเดินรถเป็น 109 สาย ในเดือนตุลาคม 2508 ทำให้ต้องขยายกิจการและเพิ่มค่าใช้จ่ายมาก
- ค. รายได้กับรายจ่ายไม่สมดุลกัน ที่อยู่ได้ก็เพราะสินเชื่อทำให้มีหนี้สินเพิ่มขึ้น
- ง. เนื่องจากในระยะที่ภาวะการครองชีพเพิ่มสูงขึ้น แต่ค่าแรงงานไม่ได้ปรับปรุง ทำให้ขาดแคลนพนักงานขับรถ ปล่อยรถได้น้อยกว่าควร
- จ. การเพิ่มค่าโดยสารจะช่วยให้ปรับปรุงกิจการได้ดีขึ้น จำนวนประชาชนที่จะได้รับความกระทบกระเทือนเป็นส่วนน้อย และเฉพาะผู้ที่อยู่ห่างไกลออกไปจากตัวเมืองเท่านั้น

เมื่อทางราชการได้รับขอเสนอดังกล่าวแล้ว ได้มอบหมายให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้พิจารณาขอเสนอของบริษัท ซึ่งพอสรุปการพิจารณาได้ดังนี้

- ก. อัตราค่าโดยสารรถประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงเลย ตั้งแต่ พ.ศ. 2502 และการเปลี่ยนแปลงใน พ.ศ. 2502 ก็เป็นการเปลี่ยนแปลงจากการเก็บเป็นระยะทาง เป็นการเก็บ 50 สตางค์ตลอดสาย รายได้ของบริษัทก็ไม่ได้เพิ่มขึ้น ส่วนค่าครองชีพ พ.ศ. 2497 - 2510 ได้เพิ่มขึ้นถึง 24%² (ดูตารางภาพประกอบที่ 2)
- ข. ทางด้านราคารถยนต์ เครื่องอะไหล่และอุปกรณ์ของรถยนต์ ตลอดจนต้นทุนในการประกอบรถได้สูงขึ้น คณะกรรมการได้กำหนดมาตรฐานให้สูงขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

² เอกสารเผยแพร่การขนส่งทางบก การปรับปรุงค่าโดยสารรถยนต์โดยสารประจำทางในส่วนกลาง พ.ศ. 2511 และ พ.ศ. 2514 กรมการขนส่งทางบก หน้า

CONSUMER PRICE INDEX FOR BANGKOK-THONBURI, FOOD AND NON-FOOD ITEMS
2505 (1962) = 100



- ค. ฝ่ายกรรมการขนส่งทางบกได้ทำการประเมินต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร เฉลี่ยคันละ 527.30 บาทต่อคันต่อวัน (ตามเอกสารแนบที่ 5) เป็นมาตรฐานตามทางการได้ตั้งไว้ แต่สถิติรายได้ของบริษัทได้เพียงคันละ 328.43 บาทต่อวัน (ตามเอกสารแนบที่ 6)
- ง. ถ้าได้มีการปรับปรุงค่าโดยสารจะทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลง 10% เฉลี่ยรายได้เพิ่มขึ้นจากการเก็บ 75 สตางค์ ได้เท่ากับ 513.09 บาทต่อคันต่อวัน และการเก็บ 1 บาท มีรายได้เท่ากับ 573.11 บาท³
- จ. ปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นเรื่องต้องแก้ไขโดยด่วน เนื่องจากค่าแรงของพนักงานเหล่านี้ยิ่งต่ำกว่าในกิจการอื่นอีกมาก ประกอบกับจำนวนชั่วโมงทำงานของพนักงานแต่ละคนสูงมากจนแทบไม่มีเวลาพักผ่อน จากการสำรวจสัมภาษณ์อย่างปรากฏว่า พนักงานขับรถโดยเฉลี่ยทำงานเดือนละ 308.78 ชั่วโมง มีรายได้ 1,907.65 บาท⁴ ทำให้เสียสุขภาพ ยังเกิดอารมณ์หงุดหงิด สุขภาพเสื่อมโทรมทำงานไม่ไถดด้

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้นำเรื่องนี้มาสู่การพิจารณาเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2511 มีมติเป็นเอกฉันท์ให้ปรับปรุงอัตราค่าโดยสารใหม่ แต่อัตราค่าโดยสารใหม่ไม่เป็นไปตามที่ผู้ประกอบการขนส่งเสนอขอ เพราะเพิ่มภาระกับประชาชนมากเกินไป จึงได้วางหลักเกณฑ์ดังนี้คือ

- ก. อัตราค่าโดยสารคงเดิม 50 สตางค์ ตลอดสาย สำหรับสายสั้น 4 สาย
- ข. อัตราค่าโดยสาร 75 สตางค์ ตลอดสาย รวม 82 สาย

- ค. อัตราค่าโดยสารเก็บเป็นระยะ รวม 23 สาย สำหรับสายชานเมือง จากกรุงเทพมหานครไป อำเภอ หรือจังหวัดใกล้เคียง ทั้งนี้เปลี่ยน ระยะจากเดิม 50 สตางค์ เป็น 75 สตางค์ ผู้โดยสารตั้งแต่ 2 ระยะ ขึ้นไปชำระค่าโดยสารลงเดิมทุกประการ
- ง. อัตราค่าโดยสารสำหรับนักเรียนชั้น ม.ศ. 3 ลงมา ให้เก็บคงเดิม คือ ถ้อยคูปองราคา 25 สตางค์ สำหรับสายในเมือง และครึ่งราคาสำหรับ สายชานเมืองทุกสาย
- จ. อัตราค่าโดยสารสำหรับ ทหาร ตำรวจ ต่ำกว่าสัญญาบัตร ในเครื่องบิน ให้เก็บราคาตามเดิม ระยะใดเป็น 75 สตางค์ให้เก็บ 50 สตางค์
- ฉ. ให้มีคูปองสำหรับประชาชนในราคา 10 ฉบับต่อ 7 บาท

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปรับปรุงแก้ไขระเบียบภายใน เพื่อปฏิบัติการให้ได้ผล อย่างจริงจัง นอกเหนือจากระเบียบข้อบังคับ กฎหมายต่าง ๆ ซึ่งต้องปฏิบัติแล้ว คือ

พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารจะปฏิบัติหน้าที่รวมกันเกินวันละ 14 ชั่วโมงไม่ได้ และในรอบ 7 วัน ชั่วโมงทำงานรวมกันต้องไม่เกิน 70 ชั่วโมง

อัตราค่าจ้างแรงงานของพนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสารจะต้องปรับปรุง ให้สูงกว่าที่เป็นอยู่ก่อนวันที่ 1 พฤษภาคม 2511 และทั้งนี้ 60% ของรายได้ทั้งเดือนจะ ต้องเป็นรายได้ประจำ อีก 40% อาจเป็นเบี้ยเลี้ยงรายวัน เพอร์เซนต์จากการจำหน่าย ตัว ฯลฯ ได้

จัดทำบัญชีตัว และคูปอง บัญชีรายได้จากการเก็บค่าโดยสาร และบัญชีอื่น ๆ ที่ เกี่ยวข้องสำหรับเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ทุกเมื่อ⁵

⁵หนังสือเผยแพร่ของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, การปรับปรุงค่า

หลังจากที่ทางราชการได้ประกาศปรับปรุงอัตราค่าโดยสารรถประจำทางใน กรุงเทพมหานครจาก 50 สตางค์ เป็น 75 สตางค์ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2511 แล้วปรากฏว่าได้เกิดปฏิกิริยาจากประชาชนและหนังสือพิมพ์ได้ทำการคัดค้านว่า การขึ้นค่าโดยสารรถประจำทางนี้เป็นการกระทบกระเทือน ต่อค่าครองชีพของประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อม ประชาชนเหล่านั้นได้ร่วมกันเรียกร้องและเดินขบวนคัดค้านทั่วไป ในขณะที่ประเทศอยู่ภายใต้รัฐธรรมนูญการปกครองราชอาณาจักร และกฏอัยการศึก จนในที่สุดรัฐบาลต้องสั่งลดค่าโดยสารลงเหลือ 50 สตางค์ เช่นเดิม

เพราะเมื่อภายหลังได้กำหนดขึ้นค่าโดยสารแล้ว เนื่องจากได้รับการวิพากษ์วิจารณ์มากมายนั่นเอง คณะรัฐมนตรีประชุมกันเมื่อ 28 พฤษภาคม 2511 มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาข้อเท็จจริงว่า หากไม่ขึ้นค่าโดยสารแล้ว บริษัทจะสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามหลักการที่ทางราชการกำหนดได้หรือไม่ คณะกรรมการชุดนี้ประกอบด้วย

1. คร.เดลินี ชำรงนาวาสวัสดิ์ รองเลขาธิการสภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ เป็นประธานกรรมการ
2. ผู้แทนกรมสรรพากร กรรมการ
3. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการตรวจ สอบการปฏิบัติงานเกี่ยวกับภาษีอากร "
4. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการตรวจ เงินแผ่นดิน "
5. คร.นิยม บุราคำ หัวหน้ากองวิชาการสำนักงาน สถิติแห่งชาติ กรรมการ เลขานุการ 6

การปฏิบัติงานของคณะกรรมการศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท
รถโดยสารประจำทางชุกนี้ อาจกล่าวโดยสังเขป และสรุปผลข้อเสนอแนะของกรรมการชุกนี้
ได้ดังนี้

คณะกรรมการศึกษาข้อเท็จจริง ได้ศึกษาฐานะการเงินของบริษัทผู้ประกอบการขนส่ง พอสรุปได้ว่า

- ก. เมื่อพิจารณาถึงกิจการรถประจำทางเป็นส่วนรวมแล้ว ทุนของผู้ประกอบการมีความ
มั่นคงพอสมควร
- ข. บริษัทส่วนใหญ่ทำรายได้ได้มากกว่ารายจ่ายเฉลี่ยต่อวัน ซึ่งรายจ่ายนี้ได้รวม
คอกเบี้ยและค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ไว้ด้วยแล้ว
- ค. บริษัทที่มีหนี้สินระยะยาวสูง เป็นหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการขยายกิจการ เพื่อหวังผล
ตอบแทนในอนาคต ไม่ใช่หนี้สินที่เกิดขึ้นเพราะขาดทุนในการดำเนินงาน
- ง. ประสิทธิภาพในการดำเนินกิจการของแต่ละบริษัทแตกต่างกันมาก ถ้าบริษัทใดมี
ขนาดใหญ่เพียงพอ จะมีประสิทธิภาพสูง เช่น บริษัทนายเลิศ จำกัด
- จ. ระบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ในขณะนั้นยังไม่เหมาะสม
มีผู้ประกอบการขนส่งมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น และมีผู้ประกอบการขนส่งหรือบริษัท
ขนาดเล็กอยู่จำนวนไม่น้อย เพราะเป็นกิจการของเอกชนส่วนใหญ่ (มีรถค่า
กว่า 100 คัน) ซึ่งเป็นเครื่องวัดประสิทธิภาพในการดำเนินงานเป็นส่วน
รวม เพราะเป็นกิจการของเอกชนส่วนใหญ่ซึ่งมีทุนไม่มากนัก ส่วนใหญ่อาศัย
เครดิต หรือเงินกู้มาลงทุนขยายกิจการ ฉะนั้น การระบบการขนส่งควรถาวรประ
จำทางในอนาคตซึ่งยังเป็นอยู่อย่างนี้แล้ว การปรับปรุงอัตราค่าโดยสารก็จะ
ไม่สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในขณะนี้ได้ เพราะผู้ประกอบการขาด
ความมั่นคงในอาชีพ

ฉะนั้น จากเหตุผลและการพิจารณารายละเอียดประกอบต่าง ๆ อาจกล่าวได้ว่า
 กิจการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อกล่าวเป็นส่วนรวมแล้ว ยังมีรายได้
 และกำไรสุทธิเพียงพอที่จะเลี้ยงตัวเองได้ สามารถขยายงานและปรับปรุงกิจการได้ตามปกติ
 วิสัยอีกด้วย มีเพียงน้อยบริษัทซึ่งมีขนาดเล็ก เพราะประสิทธิภาพในการจัดการและดำเนินงาน
 งานต่ำ ที่ขาดทุนอยู่ อาจเป็นเพราะได้เส้นทางการเดินรถไม่อยู่ในย่านชุมชน และการลงทุน
 ส่วนใหญ่อาศัยเครดิต ต้องชำระเงินสดและดอกเบี้ยมากจะเห็นว่า บริษัทเหล่านี้ถ่วงประสิทธิภาพ
 การดำเนินงานเป็นส่วนรวม จึงควรแก้ไขปัญหานี้ด้วย

อย่างไรก็ดี การที่บริษัทผู้ประกอบการขนส่งเป็นส่วนรวมมีรายได้ตามบัญชีพอที่จะขยาย
 และปรับปรุงงานตามปกติได้ ก็มีใ้หมายความว่า บริษัทสามารถดำเนินงานได้มาตรฐานดี เท่า
 ที่ทราบกันดีอยู่แล้ว สำหรับปัญหาต่าง ๆ ที่ผู้โดยสารประสบอยู่ เช่น รถไม่พอ รถแน่น บริการ
 ไม่ดี พนักงานไม่สุภาพ เป็นต้น ฉะนั้น คณะกรรมการชุดนี้จึงมีความเห็นว่า การที่คณะกรรมการ
 ควบคุมการขนส่งมีมติให้ขึ้นค่าโดยสารไปนั้น ก็เพราะมีเจตนาต้องการให้บริการดีขึ้นในระยะยาว
 แต่การขึ้นค่าโดยสารดังกล่าวไม่อาจจะช่วยแก้ปัญหาในอนาคตได้ เพราะปัญหาการเงินเพียง
 ปัญหาเดียวเราต้องพิจารณาแก้ไขปัญหาค่าอื่น ๆ อีกหลายประการ (ซึ่งจะได้กล่าวถึงในหัวข้อสรุป
 และเสนอแนะต่อไป) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะนั้นเป็น พ.ศ. 2511 ปัญหาที่สำคัญก็คือมี
 จำนวนผู้ประกอบการขนส่งมากมายถึง 28 บริษัท ทำให้ต้องแก่งแย่งเส้นทางการเดินรถกัน และ
 บริษัทส่วนใหญ่ก็ไม่มีเงินทุนพอที่จะปรับปรุงกิจการได้เต็มที่ ฉะนั้นถ้าได้มีการแก้ปัญหาค่าต่าง ๆ
 ให้ได้ผลจริงจังแล้ว ก็จะสามารถปรับปรุงกิจการรถประจำทางได้โดยไม่จำเป็นต้องเพิ่มอัตรา
 ค่าโดยสารในเวลานั้นก็ได้

ปัญหาที่สำคัญอีกปัญหาหนึ่งก็ต้องนำมาพิจารณาคด้วย คือ ปัญหาค่าจ้างแรงงานของ
 พนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสาร ที่รายได้ทั่วไปอยู่ในเกณฑ์ต่ำ และไม่มีหลักแน่นอน
 เพราะแต่ละบริษัทกำหนดระเบียบอัตราค่าจ้างเอง ซึ่งส่วนมากยุ่งเหยิง และสลับซับซ้อน ทำ
 ให้การดำเนินการคำนวณยุ่งยากมาก เช่น จ่ายค่าแรงงานในรูปเบี้ยเลี้ยง เพอร์เซนต์
 เบี้ยชยันต์เที่ยวเดินรถ และจ่ายเป็นชั่วโมงแรงงาน เป็นต้น ควรที่จะได้มีการชั่งชั่งคัมในเรื่อง

ตัวได้ แต่ไม่มีเหลือพอที่จะปรับปรุงอัตราค่าแรงงาน และบริการได้โดยสมบูรณ์ แต่ถ้านโยบายของรัฐบาลลดอัตราค่าโดยสารเหลือเท่าเดิม (50 สตางค์) แล้ว ผู้ประกอบการยินดีที่จะปฏิบัติตาม แต่ขอให้รัฐบาลพิจารณาช่วยเหลือกิจการรถโดยสารบางเป็น 2 ประการคือ

ในระยะสั้น โดยไม่เพิ่มค่าโดยสาร ถ้าบริษัทจะลดอัตราค่าจ้างแรงงานลงเท่าเดิมนั้นก็จะเกิดปัญหายุ่งยากขึ้นหลายประการ เพราะบริษัทหลายแห่งได้เพิ่มเงินเดือนและค่าจ้างไปแล้ว การลดค่าจ้างแรงงานลง จะทำให้เกิดปฏิกริยารุนแรงขึ้นได้ในหมู่พนักงาน เป็นผลร้ายแก่ส่วนรวม และเป็นการลดประสิทธิภาพของบริษัทให้ถอยลงได้

ในระยะยาว บริษัทขอให้รัฐบาลมีการปรับปรุงระบบการขนส่งหลายประการ โดยเฉพาะในค่านความมั่นคงในอนาคตของผู้ประกอบการขนส่ง การกำหนดและจัดเส้นทางเดินรถใหม่ การเจรจาช่วยเหลือในการหาแหล่งกู้เงิน และการฝึกอบรมพนักงาน

คณะกรรมการการศึกษาข้อเท็จจริงเห็นว่า คำร้องขอของบริษัทผู้ประกอบการขอความช่วยเหลือ รัฐบาลน่าจะได้นำมาพิจารณาด้วย

ท้ายที่สุด คณะกรรมการการศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทรถโดยสารประจำทางซึ่งมี ดร. เถลิง ชำรงนาวาสวัสดิ์ เป็นประธานมีข้อเสนอ 2 ประการต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1. ถ้าคณะรัฐมนตรีเห็นว่าไม่ควรลดค่าโดยสารลงมาเท่าเดิม ก็ต้องปรับปรุงระบบการขนส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครให้ได้ผลเป็นที่น่าพอใจแก่ประชาชนผู้โดยสารอย่างจริงจังและเร่งด่วน ซึ่งเรื่องนี้จะต้องใช้เวลาพอสมควร และมีอาจปฏิบัติในระยะเวลาสั้นได้
2. ถ้าคณะรัฐมนตรีเห็นว่า ควรลดอัตราค่าโดยสารลงมาเท่าเดิม ควรแยกพิจารณาเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะเฉพาะหน้า

ต้องคำนึงถึงอัตราค่าจ้างแรงงานที่ได้เพิ่มขึ้นไปแล้วว่าถ้ากลับลดตามไปก็อาจเกิดปฏิกริยาและการกระทบกระเทือนอย่างรุนแรง เพราะมีพนักงานที่

กับที่จ่ายครั้งสุดท้ายก่อนมีมติให้ลดค่าโดยสาร แต่ในกรณีเช่นนี้ จะต้องมี การพิจารณาให้ความช่วยเหลือแก่บริษัท เป็นการชดเชยด้วย มิฉะนั้นจะไม่เป็นการ ยุติธรรม เพราะบริษัทได้ปรับปรุงค่าจ้างแรงงานไปแล้ว จากรายได้ที่เพิ่มขึ้น จากการขึ้นค่าโดยสาร แต่การช่วยเหลือจากรัฐบาลจะเป็นรูปใด วิธีใดนั้น ได้ แนะนำตั้งคณะกรรมการขึ้นทำการ เปรียบเทียบกับบริษัท โดยคนที่สุด

ระยะเวลา

จะต้องปรับปรุงระบบการขนส่งผู้โดยสาร ในกรุงเทพมหานครเสียใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในมาตรการที่สำคัญ ๆ เช่น

- 1) การพิจารณาลดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง
- 2) การกำหนดเส้นทางให้เหมาะสม
- 3) การเลือกระบบรถรวม
- 4) การขยายระยะเวลาใบอนุญาต
- 5) การส่งเสริมกิจกรรมของเอกชน
- 6) การปรับปรุงระบบการจราจร
- 7) การปรับปรุงระบบบัญชีของบริษัท
- 8) การจัดหาเงินทุนเพื่อขยายงาน และ
- 9) การปรับปรุงกิจการในอนาคตให้กับบริษัท

เมื่อคณะรัฐมนตรีได้รับรายงานของคณะกรรมการชุดนี้แล้ว ได้ประชุมเมื่อ 11 กรกฎาคม 2511 มีมติให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งลดอัตราค่าโดยสารเหมือนเดิม และให้ผู้ประกอบการขนส่งถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2511 เป็นต้นไป

สาเหตุที่การขึ้นค่าโดยสารปี 2511 ไม่ประสบผลสำเร็จ ทั้ง ๆ ที่ได้อนุมัติขึ้นค่าโดยสารไปแล้ว ต้องกลับลดลงเป็นอัตราเดิมอีก ทั้งนี้เนื่องจากเหตุผลดังนี้

1. การบริหารราชการในระบบคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง

การปรับปรุงค่าโดยสารคราวนั้นเป็นการวินิจฉัยสั่งการ โดยคณะกรรมการควบคุม

ุรุความชำนาญพิเศษต่าง ๆ จากบุคคลในองค์กรเดียวกันหรือต่างองค์กรอันเป็นการรวมความ
 คึก สติปัญญา และความสามารถ กลั่นกรองหาเหตุผลใหม่มากที่สุดออกมาเป็นแนวทางปฏิบัติที่มี
 ประสิทธิภาพ ในกรณีของคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง อาจเป็นไปได้ว่า กรรมการคณะนี้ประกอบ
 ด้วยบุคคลผู้ดำรงตำแหน่งและบุรุษคุณวุฒิจากกระทรวงทบวงกรมต่าง ๆ กรรมการทุกคนมี
 อำนาจหน้าที่ในการบริหารราชการในแขนงกิจการที่สำคัญ ๆ ของประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้
 การวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ของคณะกรรมการสามารถสัมฤทธิ์ผลอันเกิดจากการประสานงานของ
 คณะกรรมการ ซึ่งหมายความว่า คณะกรรมการทุกคนได้พิจารณาเหตุผลจนเห็นชอบด้วย แต่เมื่อ
 ประกาศขึ้นคำโดยสารแล้ว ประชาชนและสื่อมวลชนต่าง ๆ โค้คักคานและตำหนิการปฏิบัติงาน
 ของคณะกรรมการ กลับปรากฏว่าผู้ที่ถูกตำหนิมากอยู่กับบุคคลเพียงบางคนเท่านั้น ยิ่งกว่านั้น
 กรรมการบางท่านยังได้แสดงความเห็นออกมาทำนองว่า ไม่เห็นด้วยกับการขึ้นคำโดยสาร ทั้ง ๆ
 ที่มีส่วนร่วมในการอนุมัติ ฉะนั้นก็จะพอประมวลได้ว่าการวินิจฉัยสั่งการของคณะกรรมการควบคุม
 การขนส่งครั้งนั้น อาจมีข้อผิดพลาดอยู่ ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่า กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งนั้นมีภาระ
 หน้าที่ราชการจนล้นมือ ไม่สามารถจะมาร่วมประชุมพิจารณาได้ จึงแต่งตั้งตัวแทนมาร่วมประชุม
 หรืออาจขาดประชุม กรรมการที่มีใครมาประชุมจึงมักจะคิดว่าตนเองไม่รับรู้ในเรื่งนั้น และ
 สำหรับผู้แทนที่มาร่วมประชุมนั้นส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงความคิดเห็นอย่างเต็มที่หรือขาดความสนใจ
 ทำให้การวินิจฉัยสั่งการในที่ประชุมขึ้นอยู่กับกรรมการบางท่านที่เป็นเจ้าของเรื่องหรือเกี่ยวข้อง
 โดยตรงเท่านั้น ด้วยเหตุนี้มติใด ๆ ในที่ประชุมจึงไม่ได้รับความสนใจหรือร่วมมือประสานงาน
 จากกรรมการอื่นเท่าที่ควร กรรมการที่ไม่รับรู้ด้วยก็มักจะหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบ และโยน
 ความรับผิดชอบไปให้กับกรรมการที่เป็นเจ้าของเรื่องดังกล่าวแล้ว ในกรณีนี้เป็นที่เชื่อว่า หาก
 คำวินิจฉัยสั่งการมาจากความเห็นชอบจากคณะกรรมการอย่างแท้จริง โดยที่กรรมการทุกคนได้
 เข้าร่วมประชุม และพิจารณารายละเอียดจนเห็นชอบ และช่วยกันร่วมมือประสานงานระหว่าง
 ส่วนราชการต่าง ๆ รวมทั้งช่วยแถลงชี้แจงให้ประชาชนเข้าใจเป็นอย่างดีแล้ว คำวินิจฉัยสั่งการ
 ก็จะไม่ล้มเหลวโดยง่ายอย่างที่เป็นอย่างนี้เป็นมานี้

2. จังหวะเวลา

ความผิดพลาดของเรื่องมีส่วนมาจากความผิดพลาดในเรื่องจังหวะเวลาด้วย เพราะจังหวะเวลาถือว่าเป็นเรื่องสำคัญประการหนึ่งในการกระทำการ ข้อที่เห็นได้ชัดคือ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งดำเนินการเรื่องนี้รวดเร็วเกินไป จนลืมหูลืมตาถึงเรื่องการเตรียมการต่าง ๆ ก็จึงจะเห็นได้ว่า คณะกรรมการฯ มีมติอนุมัติให้ขึ้นค่าโดยสารได้เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2511 และกำหนดให้เริ่มใช้อัตราค่าโดยสารใหม่เมื่อ 1 พฤษภาคม 2511 รวมเวลาสำหรับการเตรียมการขึ้นค่าโดยสารครั้งนี้เพียง 11 วันเท่านั้น ซึ่งเป็นเวลาที่สั้นเกินไป บริษัทรถประจำทางหลาย ๆ บริษัทไม่อาจจะเตรียมการในเรื่องนี้ได้ทันการ เช่น ประกาศของบริษัท การจัดพิมพ์ตั๋วใหม่ การเสนอบริการที่ดีกว่าเดิม นอกจากนี้ในขณะที่มีการอนุมัติให้ขึ้นค่าโดยสารได้นั้น เป็นช่วงระยะเวลาที่นายกรัฐมนตรีเดินทางไปราชการต่างประเทศ การวินิจฉัยสั่งการในเรื่องที่เกี่ยวกับส่วนใดส่วนหนึ่งของประชาชนระหว่างหัวหน้ารัฐบาลไม่อยู่นั้น ทำให้ประชาชนอาจเข้าใจว่าคณะกรรมการฯ ฉวยโอกาสมากกว่าที่จะดำเนินการด้วยความบริสุทธิ์ใจอย่างแท้จริง

3. การประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์นี้มีส่วนสำคัญยิ่งในการบริหารราชการ เพราะเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างรัฐบาลกับประชาชนผู้เป็นเจ้าของประเทศ ทำหน้าที่เชื่อมโยงของว่างระหว่างรัฐบาลกับประชาชนผู้เป็นเจ้าของประเทศให้ใกล้ชิดสนิทสนมเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อให้การบริหารราชการสำเร็จตามความมุ่งหมาย ในกรณีนี้ อาจจะเห็นว่า คณะกรรมการฯ ทำการประชาสัมพันธ์ไม่เพียงพอ คณะกรรมการฯ มีเวลาน้อยเกินไปในการชี้แจงให้ประชาชน หนังสือพิมพ์ และสื่อมวลชนต่าง ๆ ทราบและเข้าใจถึงวัตถุประสงค์ เหตุผล และความจำเป็นในการขึ้นค่าโดยสาร เพราะเป็นธรรมดาที่ว่า ผู้ที่ต้องเสียเงินเพิ่มขึ้นจะคงไม่พอใจ แต่ถ้ายูเสียเงินเพิ่มได้เข้าใจเหตุผลและความจำเป็นแล้ว ความไม่พอใจก็จะหมดไป หรือลดน้อยลงได้

การปรับปรุงค่าโดยสารในปี พ.ศ. 2514

เมื่อการเรียกร้องขอปรับปรุงอัตราค่าโดยสารในปี 2511 ไม่ได้รับความสำเร็จ โดยยังคงใช้อัตราเดิมอยู่ รัฐบาลในขณะนั้นได้ให้คำรับรองต่อผู้ประกอบการขนส่งว่า จะพิจารณาให้ความช่วยเหลือในด้านอื่น ๆ แก่ผู้ประกอบการขนส่ง โดยตั้งคณะกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่ง พร้อมกันนั้นก็ให้ผู้ประกอบการขนส่งแสดงความจำนงมาว่ามีความประสงค์จะขอให้รัฐบาลช่วยเหลือประการใดบ้าง บรรดาผู้ประกอบการขนส่งได้เสนอขอความช่วยเหลือไปแล้ว (เอกสารแนบที่ 7) จนปีปัจจุบันนี้ (2517) ก็ยังไม่ได้รับความช่วยเหลือ แต่ประการใดเลย ผู้ประกอบการขนส่งต้องแบกรับเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายที่ต้องเพิ่มขึ้นตลอดมา

จนกระทั่งในปี 2513 รัฐบาลได้ตราพระราชกำหนดปรับปรุงภาษีสรรพสามิต ภาษีสรรพากร และภาษีศุลกากร ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2513 มีผลกระทบกระเทือนต่อต้นทุนการเดินรถโดยสาร เพราะอะไหล่รถยนต์ต้องเสียภาษีศุลกากรขาเข้าสูงมากขึ้นจาก 30% เป็น 50% ภาษีการค้า และภาษีเทศบาลต้องเสียเพิ่มจาก 5.5 เป็น 7.7 % รวมแล้วเฉพาะเครื่องอะไหล่สูงขึ้นไปจนถึง 25 % ผู้ประกอบการต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น การเงินหมุนเวียนไม่ทันจ่าย ทำให้ฐานะของผู้ประกอบการขนส่งทรุดหนักลง ปี 2513 มีการต่ออายุใบอนุญาตการเดินรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ แต่เดิมทั้งหมด 104 สายในปี 2513 ไคลลดจำนวนเหลือ 92 สายเท่าในปัจจุบัน เพราะโหนดเส้นทางบางสายไปรวมอยู่ในหมวด 4 คือ เส้นทางที่เกิดภายในเขตจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งโดยเฉพาะ ไม่ใช่ในกรุงเทพมหานคร พร้อมกันนั้นคณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้กำหนดเงื่อนไขผู้ประกอบการขนส่งต้องลงทุนเพิ่มมากขึ้น อาทิเช่น ให้เพิ่มค่าแรงให้พนักงานให้เพิ่มจำนวนรถขึ้นอีก 25 % ให้มีอุ้งเก็บรถ มีที่จอดรถคนทาง ปลายทางเป็นของตนเอง เป็นต้นทำให้ผู้ประกอบการได้รับความเดือดร้อนมากขึ้นอีกจนตกอยู่ในภาวะหมดกำลังที่จะทำงานหรือปรับปรุงบริการให้ดีขึ้นได้ สมาคมผู้ประกอบการขนส่งจึงโดยนหนังสือร้องเรียนขอต่อนายกรัฐมนตรีให้พิจารณาปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทางเสียใหม่เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมยิ่งขึ้น เพราะผู้ประกอบการขนส่งร้องเรียนว่าตนอยู่ในภาวะเสียเปรียบมานานแล้ว และรุนแรงขึ้นทุกที จึงไม่ต้องการเสียเปรียบอีกต่อไป

1. บรรดาผู้ประกอบการส่วนมากได้ให้ความเห็นว่า ตัวเลขสถิติต่าง ๆ ที่เคยใช้ในการพิจารณาการขึ้นค่าโดยสารเป็น 75 สตางค์ เมื่อ 3 ปีก่อน (พ.ศ. 2511) ยังยืนยันได้ว่าตัวเลขและสถิติดังกล่าวใกล้เคียงต่อความเป็นจริงที่สุด และน่าจะได้นำมาประกอบการพิจารณากับตัวเลขในปีนี้
2. อัตราค่าโดยสารที่เก็บอยู่ 50 สตางค์ ตลอดสายได้ใช้มานานถึง 10 ปีแล้ว (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2502) ปัจจุบันค่าครองชีพสูงขึ้น รายได้การเดินรถไม่พอกับรายจ่าย ทำให้บริษัทมีหนี้สินเพิ่มขึ้น
3. ราคาเครื่องอะไหล่ และอุปกรณ์สูงขึ้น สาเหตุมาจากการเพิ่มภาษีศุลกากรซึ่งได้เพิ่มขึ้นเมื่อเดือนกรกฎาคม 2513
4. ทางราชการได้เพิ่มข้อกำหนดจำนวนรถขึ้นอีก 25% ทำให้ภาวะค่าน้ำมันสูงขึ้น
5. ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการเดินรถสูงขึ้น (เพิ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 3 พฤษภาคม 2514)

เนื่องจากสาเหตุดังกล่าวมาแล้ว ผู้ประกอบการส่วนมากจึงขอเสนอให้ทางราชการพิจารณาการปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร คือ

- ก. ขอปรับปรุงจาก 50 สตางค์ ตลอดสายเป็น 1 บาท ตลอดสาย หรือ
- ข. ปรับปรุงอัตราค่าโดยสารเป็นระยะ คือ เก็บ 5 กิโลเมตรแรก 50 สตางค์ ส่วนที่เกิน 5 กิโลเมตรขึ้นไป รวมทั้งเศษที่ไม่เกิน 5 กิโลเมตร เรียกเก็บเพิ่มอีก 50 สตางค์

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้พิจารณาหนังสือ-ร้องเรียนของผู้ประกอบการขนส่ง มีมติเห็นชอบด้วยในการพิจารณาปรับปรุงค่าโดยสารใหม่ จึงได้เสนอ วิธีการปรับปรุงค่าโดยสารแก่คณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณา 3 วิธี คือ

วิธีที่ 1 เสนอให้เก็บค่าโดยสารเป็นแบบระยะทาง คือ ระยะทางไกลก็เสียถูกระยะทางไกลก็เสียแพงขึ้น เช่น ระยะ 8 กิโลเมตรแรกเก็บ 50 สตางค์ อีกทุก ๆ 5 กิโลเมตร จึงเพิ่มขึ้น เก็บ 25 สตางค์ และไม่เกิน 1 บาท

วิธีที่ 2 จัดให้มีรถโดยสาร 2 แบบ

แบบแรก เป็นแบบที่มีบริการดี คนขับและพนักงานเก็บเงินมีมารยาทดีเมื่อเต็มที่นั่งแล้วก็ไม่มีคนเพิ่มอีกจนกว่าจะมีคนลง ไม่แออัดยัดเยียด และบริการนี้สามารถเก็บอัตราค่าโดยสารที่แพงกว่า 50 สตางค์ได้

แบบที่สอง คือ แบบที่ใช้ยูธรรมา โดยมีข้อกำหนดการเดินรถเหมือนเดิม จะรับทุกป้าย เก็บค่าโดยสารในอัตรา 50 สตางค์

การเลือกใช้บริการแบบไหนขึ้นอยู่กับความคิดเห็นของประชาชน ผู้ประกอบการมีโอกาสได้รายได้สูง ผู้โดยสารมีโอกาสเลือกซื้อบริการได้ จะเป็นวิธีการช่วยให้บริการรถโดยสารสามารถปรับปรุงให้ทัดเทียมกับต่างประเทศได้ทีเดียว

เมื่อประชาชนมีโอกาสเลือกใช้บริการรถโดยสารที่ดีขึ้นได้ ปริมาณการซื้อและใช้รถส่วนนี้ก็ย่อมลดลง การปรับปรุงรถประจำทางจะช่วยลดการติดขัดของจราจรได้เช่นกัน

วิธีที่ 3 คือ การจัดเก็บค่าโดยสารเป็นโซน ภายในโซนเก็บ 50 สตางค์ ข้ามโซนเรียกเก็บอีก 50 สตางค์ เป็นต้น

เมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว มีความเห็นว่าในขณะนั้นบ้านเมืองอยู่ในสภาวะการไม่สงบเรียบร้อย การปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทางเป็นเรื่องสำคัญต่อความเป็นอยู่ของประชาชนโดยทั่วไป อาจทำให้ประชาชนเกิดปฏิกิริยาต่อต้าน ก่อความไม่สงบขึ้นได้ และอาจมีผลทำให้ราคาสินค้าโดยทั่วไปในท้องตลาดมีราคาสูงขึ้น จึงขอให้รอการพิจารณาการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารเอาไว้ก่อน

การปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทาง ปี พ.ศ. 2516

ภายหลังที่ผู้ประกอบการมีหนังสือร้องเรียนต่อ กรมการขนส่งทางบกขอปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทางในกรุงเทพมหานคร เมื่อปี 2511 และปี 2514 แล้ว ผลปรากฏว่าไม่ได้รับอนุมัติให้ปรับปรุงค่าโดยสารได้ ผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องรับภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เพิ่มขึ้นเรื่อยมา ทั้ง ๆ ที่ทางราชการได้ขึ้นภาษีสรรพากร ภาษีศุลกากร และภาษีอื่น ๆ มาก เมื่อปี 2513 มีผลกระทบกระเทือนต่อต้นทุนการเดินรถอย่างมาก แต่ต่อมาในปี 2516 เป็นต้นมา

ทั้งสิ้น และแพงขึ้นมากอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนในยามปกติ เทียบกับค่าราคาเฉลี่ยปี 2515 คำนี้อัตราสินค้าผู้บริโภคเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 15.5 ระหว่างปี 2508 ถึง 2515 คำนี้อัตรา คังกล่าวมีอัตราเพิ่มเฉลี่ยเพียงร้อยละ 2.5 ต่อปี

คำนี้อัตราผู้บริโภคของทั้งประเทศเฉลี่ยในปี 2516 เท่ากับ 138.1 สูงขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 15.5 คำนี้อัตราสินค้าสูงขึ้นเป็นลำดับติดต่อกันมาทุกเดือนในอัตราที่เกือบจะสม่ำเสมอ คือประมาณร้อยละ 2 ต่อเดือน สังเกตเห็นว่าราคาสินค้าหมวดอาหารสูงขึ้นมากกว่าสินค้า ประเภทอื่น ๆ ถึงร้อยละ 20.4 ในขณะที่สินค้าหมวดอื่น ๆ สูงขึ้นร้อยละ 9.07 (ตารางที่ 4)

สาเหตุที่ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อหรือราคาสินค้าโดยทั่วไปสูงขึ้นอย่างมากผิดปกติใน ปี 2516 นี้มีหลายประการ ซึ่งอาจจะจำแนกได้ดังนี้⁸

- ก. ภายนอกประเทศ ได้แก่ การที่สินค้าบางชนิดเกิดขาดแคลน เช่น กระจก ฝ้าย และสินค้าอื่น ๆ ที่นำเข้ามีราคาสูงมาก เพราะต้นทุนการผลิตสินค้านี้กังกล่าวในประเทศ ของอุตสาหกรรมต่าง ๆ สูงขึ้น เนื่องจากภาวะเงินเฟ้อและการปรับค่า ของเงินสำคัญบางสกุล (ดูตารางที่ 5, 6) ตลอดจนการที่ตลาดต่างประเทศ มีความต้องการสินค้าจากประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

ในตอนปลายปี 2516 ประเทศผู้ผลิตน้ำมันกลุ่มโอเปค ยังได้ประกาศขึ้นราคาน้ำมัน ที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินรายได้ของรัฐขึ้นอีก 2 ครั้ง อันเป็นผลให้ราคาน้ำมันดิบนำเข้า ในต้นปี 2517 สูงกว่าระดับราคานำเข้าเฉลี่ยของปี 2515 ประมาณ 3 เท่าตัว การที่ราคาน้ำมันดิบสูงขึ้นมาก และรวดเร็วเช่นนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตสินค้าต่าง ๆ ในประเทศ และค่าครองชีพของประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อม และจะทำให้ภาวะเงินเฟ้อ รุนแรงยิ่งขึ้น

- ข. ภายในประเทศ เนื่องจากการผลิตข้าวได้น้อยในปี 2515 แต่ส่งออกมากทั้ง ในปี 2515 และต้นปี 2516 ทำให้ข้าวมีราคาสูง และเป็นมูลเหตุสำคัญนอกเหนือไปจากเหตุ ต่าง ๆ กังกล่าวใน (ก) ที่ทำให้สินค้าอื่น ๆ ที่ผลิตในประเทศมีราคาสูงขึ้นด้วย

ตารางที่ 4
 ค่าเฉลี่ยของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับประเทศไทยระหว่างปี 2508-2515
 (ตุลาคม 2507 - กันยายน 2508 = 100)

ปี	ดัชนีรวม		ดัชนีหมวดอาหาร*		อื่น ๆ**	
	ดัชนี	การเปลี่ยนแปลง เป็นร้อยละ	ดัชนี	การเปลี่ยนแปลง เป็นร้อยละ	ดัชนี	การเปลี่ยนแปลง เป็นร้อยละ
2508	100.4	-	100.5	-	100.3	-
2509	104.4	+ 4.0	107.9	+ 7.4	101.0	+ 0.7
2510	108.9	+ 4.3	115.7	+ 7.2	102.3	+ 1.3
2511	110.9	+ 1.8	118.8	+ 2.7	103.2	+ 0.9
2512	113.6	+ 2.4	123.6	+ 4.0	103.8	+ 0.6
2513	113.5	- 0.1	121.6	- 1.6	105.5	+ 1.6
2514	114.0	+ 0.4	119.3	- 1.9	108.8	+ 3.0
2515	119.6	+ 4.9	127.7	+ 7.0	111.6	+ 2.6
2516	138.1	+ 15.5	153.7	+ 20.4	121.6	+ 9.0

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์

* น้ำหนักของดัชนี เท่ากับ 49.5%

** น้ำหนักของดัชนี เท่ากับ 50.5%

ตารางที่ 5

อัตราแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์ เงินปอนด์สเตอร์ลิง เงินมาร์คและเงินเยน

ของธนาคารพาณิชย์ในประเทศไทย

ปี 2515 - 2516

(บาท : 1 หน่วยเงินตราต่างประเทศ)

เดือน	2515								2516							
	ดอลลาร์ สรอ.		ปอนด์สเตอร์ลิง		มาร์คเยอรมัน		เยนญี่ปุ่น		ดอลลาร์ สรอ.		ปอนด์สเตอร์ลิง		มาร์คเยอรมัน		เยนญี่ปุ่น	
	ซื้อ	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ	ขาย
มกราคม	20.825	21.00	53.52	53.94	6.45	6.51	0.0663	0.0674	20.825	21.00	49.03	49.48	6.51	6.57	0.0690	0.069
กุมภาพันธ์	20.825	21.00	54.22	54.64	6.53	6.59	0.0678	0.0688	20.79	20.98	50.20	50.68	6.84	6.91	0.0729	0.074
มีนาคม	20.825	21.00	54.52	54.94	6.57	6.63	0.0687	0.0697	20.63	20.88	51.18	51.80	7.31	7.40	0.0780	0.080
เมษายน	20.825	21.00	54.37	54.79	6.55	6.61	0.0685	0.0696	20.80	21.00	51.64	52.17	7.33	7.41	0.0778	0.080
พฤษภาคม	20.825	21.00	54.41	54.83	6.55	6.61	0.0684	0.0694	20.80	21.00	52.61	53.18	7.46	7.53	0.0786	0.080
มิถุนายน	20.825	21.00	53.89	54.34	6.56	6.62	0.0684	0.0694	20.76	20.96	53.46	54.02	8.02	8.11	0.0790	0.081
กรกฎาคม	20.825	21.00	50.89	51.35	6.59	6.65	0.0684	0.0706	20.29	20.59	51.60	52.39	8.70	8.81	0.0766	0.078
สิงหาคม	20.825	21.00	51.02	51.48	6.54	6.60	0.0684	0.0705	20.15	20.45	49.93	50.72	8.33	8.46	0.0756	0.077
กันยายน	20.825	21.00	50.86	51.32	6.52	6.58	0.0693	0.0703	20.14	20.44	48.765	49.54	8.30	8.43	0.0755	0.077
ตุลาคม	20.825	21.00	49.96	50.41	6.49	6.55	0.0691	0.0700	20.19	20.45	48.99	49.67	8.37	8.48	0.0755	0.077
พฤศจิกายน	20.825	21.00	48.94	49.40	6.50	6.55	0.0691	0.0700	20.25	20.45	48.43	48.97	7.87	7.96	0.0729	0.074
ธันวาคม	20.825	21.00	48.82	49.27	6.51	6.57	0.0691	0.0700	20.05	20.45	46.90	47.41	7.63	7.72	0.0721	0.073
เฉลี่ยทั้งปี	20.825	21.00	52.12	52.56	6.53	6.59	0.0686	0.0696	20.49	20.72	50.23	50.84	7.72	7.82	0.0753	0.077

ตารางที่ 6
อัตราแลกเปลี่ยน
เงินบาท/เงินมาร์ค เงินบาท/เงินเยน และเงินบาท/เงินปอนด์
พ.ศ. 2513 - 2516 (กันยายน)

ปี	ปอนด์		มาร์ค		เยน	
	ซื้อ	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ	ขาย
2513	49.84	50.26	6.75	6.85	0.058	0.059
2514	53.06	53.48	7.18	7.28	0.0649	0.0673
2515						
มี.ค.	54.48	54.90	7.37	7.46	0.0686	0.0696
มี.ย.	51.22	51.68	-	-	-	-
ก.ย.	50.42	50.88	7.51	7.61	0.0691	0.0701
ธ.ค.	48.80	49.34	7.37	7.47	0.0690	0.0700
2516						
ม.ค.*	49.52	49.98	7.43	7.53	0.0690	0.700
ก.พ.*	51.22	51.68	8.16	8.26	0.778	0.0797
มี.ค.	51.62	52.15	8.33	8.45	0.782	0.0801
เม.ย.	51.72	52.24	8.37	8.49	0.0774	0.0803
พ.ค.	53.31	53.92	8.36	8.48	0.0791	0.0811
มี.ย.	53.72	54.30	-	-	0.0790	0.0810
ก.ค.	51.65	52.44	8.70	8.74	0.0766	0.0786
ส.ค.	49.93	50.72	8.32	8.47	0.0756	0.0777
ก.ย.	48.76	49.54	8.30	8.43	0.0755	0.0775

* การปรับค่าเงินตราเมื่อ 17 ธ.ค. 14
สหรัฐอเมริกา ลดค่าเงิน เมื่อ 13 ก.พ. 16

ที่มา

หมายเหตุ

รายงานประจำเดือนของธนาคารแห่งประเทศไทย
เงินมาร์ค เปลี่ยนแปลงค่า 4 ครั้ง คือ ครั้งที่ 1 วันที่ 18 ธ.ค. 2514 ครั้งที่
2 วันที่ 12 ก.พ. 2516 ครั้งที่ 3 วันที่ 19 มี.ค. 2516 และครั้งที่ 4 วันที่ 29
มี.ย. 2516
เงินเยน เปลี่ยนแปลงค่า 2 ครั้ง คือวันที่ 18 ธ.ค. 2514 และวันที่ 13 ก.พ.

วิกฤตการณ์ น้ำมันซึ่งเริ่มขึ้นตั้งแต่เดือนตุลาคม 2516 เป็นวิกฤตการณ์ ของทางเศรษฐกิจ ที่ถือว่าร้ายแรงที่สุด เพียงชั่วระยะเวลาอันสั้น น้ำมันดิบมีราคาสูงขึ้นประมาณ 3 เท่าตัว และ อาจสูงขึ้นต่อไป วิกฤตการณ์น้ำมันที่เป็นอยู่ในขณะนี้มีผลกระทบต่อเกือบถึงประเทศผู้ซื้อน้ำมัน ทุกประเทศ สำหรับประเทศไทย การไหลลงภายในประเทศของอัตราน้ำมันประมาณร้อยละ 85⁹ และน้ำมันที่ไหลต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศทั้งสิ้น ในรูปของน้ำมันดิบและน้ำมันที่กลั่น แล้ว ฉะนั้นจึงกระทบกระเทือนต่อกองคาจาง ๆ อยู่ไม่น้อย โดยเฉพาะทางด้านการผลิตสินค้า ประเภทอุตสาหกรรม การขนส่ง ค่าครองชีพ การว่างงาน และคุณภาพการครองชีพ

เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นดังกล่าวมีผลกระทบต่อกิจการรถโดยสารประจำทางอย่างมาก เพราะน้ำมันโซลาเป็นปัจจัยสำคัญต่อกิจการประเภทนี้ ฉะนั้น เมื่อราคาน้ำมันสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ราคาสินค้าที่จำหน่ายในท้องตลาดมีราคาสูงขึ้นไปด้วย เป็นเหตุให้ค่าครองชีพในประเทศ สูงขึ้น ผู้ได้รับความเดือดร้อนอย่างมากคือประชาชน ที่ส่วนใหญ่อยู่ในฐานะที่ค่อนข้างยากจน มีรายได้น้อยอยู่แล้ว เมื่อมาเผชิญสภาวะเช่นนี้ ย่อมเกิดปฏิกิริยาในทางต่าง ๆ กัน เช่น มีการประท้วงให้ขึ้นค่าแรงโดยการนัดหยุดงาน เป็นต้น ซึ่งปรากฏในหนังสือพิมพ์อยู่เนือง ๆ พนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารของรถประจำทางก็ตกอยู่ในฐานะที่ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าพวกนี้เท่าไรนัก เพราะพวกเขาส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครอบครัวที่ต้องรับภาระเลี้ยงดูครอบครัวให้มีความเป็นอยู่ควรแก่ฐานะ ตามอัธยาศัย ไม่ค่อยอยากยากแค้น แต่เมื่อเกิดภาวะเงินเฟ้อ รายจ่ายในการครองชีพของเขาสูงขึ้นอย่างมาก ในขณะที่รายได้ยังเท่าเดิม ฉะนั้น พนักงานรถประจำทางของบางบริษัทมีการนัดหยุดงานกันเนือง ๆ เช่นกัน ผู้ประกอบการจะ ยอมให้ตกอยู่ในภาวะเช่นนี้ไม่ได้ เพราะกระทบกระเทือนต่อรายได้จำนวนไม่ใช่น้อยในวันหนึ่ง ๆ ผู้ประกอบการจึงต้องเจรจาขอผ่อนผันโดยตกลงขึ้นค่าจ้างให้บ้าง ทำให้ต้นทุนในการเดินรถ สูงขึ้นไปอีก นอกเหนือจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงแล้วยังมีค่าอะไหล่และอุปกรณ์ที่จำเป็นในการเดินรถ ก็พลอยมีราคาสูงขึ้นตามไปด้วย (ดูเอกสารแนบที่ 8) ในขณะที่ต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการเดินรถสูงขึ้นเป็นลำดับ ผู้ประกอบการขนส่งก็หาได้รับการชดเชยต่อภาระอันนี้ไม่ อัตราค่าโดยสารที่เคยเก็บมาในปี 2502 อย่างไร ก็คงดำเนินไปในอัตราเดิม ซึ่งเป็นเวลากว่า 15 ปีแล้ว ทั้ง ๆ ที่สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมเปลี่ยนแปลงไปมากมายแล้ว นอกจากนี้กิจการรถ

⁹รายงานเศรษฐกิจและการเงิน 2516, ธนาคารแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ : ศิวพร

โดยสาร ใ้ขยายเส้นทางให้ยาวขึ้นอีกหลายสาย แต่อัตราค่าโดยสารก็ไม่ได้เปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด ภาวะต่าง ๆ นี้ เป็นภาระที่ผู้ประกอบการหลายบริษัทดำเนินงานแบบพออยู่ไปวัน ๆ เท่านั้น ฉะนั้นถ้าสังเกตแล้ว การให้บริการของกิจการรถประจำทางในระยะหลังนี้ กลับให้บริการไม่สะดวกแก่ผู้โดยสารยิ่งขึ้นอีก เช่น การรอรถแต่ละครั้งจะมีเวลานานกว่าเดิม รถจะแน่นขึ้นอีก ความสะอาดเรียบร้อยจะน้อยกว่าเดิม ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะบริษัทใ้รถจำนวนน้อยคันออกวิ่ง เพื่อพยายามประหยัดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่พอประหยัดได้ ซึ่งการกระทำเช่นนี้กลับทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนยิ่งขึ้น ซึ่งโดยปกติก่อนหน้าภาวะการณ์เช่นนี้ก็เกือบอยู่ในสภาพเช่นนี้อยู่แล้ว ทั้งผู้โดยสาร เองก็ยังไม่ได้รับความเป็นธรรมในการถูกเรียกเก็บค่าโดยสาร เพราะเส้นทางและการเดินทางที่ระยะแตกต่างกัน แต่ค่าโดยสารก็มีอัตราเท่ากันหมด ฉะนั้นเห็นว่มาถึงเวลาอันควรแล้วที่ทุกฝ่ายจะยอมรับสภาพความจริงเสียที แล้วหันมาพิจารณาปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นว่า อัตราค่าโดยสารรถประจำทางควรจะได้รับปรับปรุงเพื่อความยุติธรรมแก่ทุกฝ่ายหรือยัง เพื่อกิจการสาธารณูปโภคอันนี้ของรัฐได้รับการปรับปรุงในการบริการด้านต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพที่ขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ทุกวันนี้

ด้วยเหตุนี้ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งใ้ได้มีการประชุมในระหว่างสถานะการณ์เช่นนี้และยอมรับใ้บริการรถโดยสารประจำทางในขณะนั้นอยู่ในสภาพที่ไม่น่าพอใจ สมควรที่ทางราชการจะได้พิจารณาปรับปรุงค่าโดยสารให้สอดคล้องกับภาระค่าใช้จ่ายและการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ดังกล่าวข้างคนเสียที แต่แล้วภายหลังการพิจารณาของคณะกรรมการชุดนี้เพียงไม่กี่วันต่อมา ภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงก็บังคับใ้รัฐบาลต้องการเปลี่ยนแปลงราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงใหม่ เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2515 คือน้ำมันโซลาพูนเร็ว เพิ่มราคาเป็นลิตรละ 1.41 บาท (ดูตารางที่ 7) การขึ้นราคาน้ำมันโซลาใ้ก่อให้เกิดการกระทบกระเทือนอย่างรุนแรงต่อกิจการบริการการขนส่งโดยทั่วไป เพราะเป็นรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วกระทันหันและไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ เมื่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกพิจารณาแล้ว จึงใ้มอบใ้ กรมการขนส่งทางบกใ้ไปศึกษาและรวบรวมรายละเอียดต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับภาระที่ผู้ประกอบการจะต้องรับเพิ่มขึ้นตลอดจนหลักการ

ตารางที่ 7
แสดงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และหล่อลื่น

วัน, เดือน, ปี	ราคาปัจจุบัน	วัน, เดือน, ปี	ราคาปัจจุบัน
<u>โซลา</u>		<u>น้ำมันเบรก</u>	
2511	0.80	2515	3,354.45
3 เม.ย. 14	0.86	14 พ.ย. 16	3,762.-
3 เม.ย. 15	0.88	27 ก.พ. 17	4,974.-
3 ก.ค. 16	1.05	<u>จารบี MP. GREASE 4</u>	
14 พ.ย. 16	1.41	2515	1,567.50
16 ธ.ค. 16	1.60	14 พ.ย. 16	2,310.-
27 ก.พ. 17	2.33	27 ก.พ. 17	2,686.-
<u>น้ำมันเครื่อง HDX</u>		<u>จารบี BEACON E.P. 2</u>	
2515	4.75	2515	2,414.-
14 พ.ย. 16	6.00	14 พ.ย. 16	3,029.-
27 พ.ย. 16	9.50	27 ก.พ. 17	3,200.-
<u>น้ำมันเกียร์ (GX)</u>		<u>จารบี BEACON No. 2</u>	
2515	1,500.-	2515	2,831.-
21 มี.ย. 16	1,567.50	27 ก.พ. 17	2,881.-
14 พ.ย. 16	1,883.-		
27 ก.พ. 17	2,665.-		

เมื่อกรรมการขนส่งทางบกฯ รับเรื่องไปศึกษารวบรวมรายละเอียด ใ้พิจารณาภาวะต่าง ๆ ที่ผู้ประกอบการขนส่งประสมอยู่ หรือกำลังประสมเพิ่มขึ้น อันได้แก่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในรูปของค่าจ้างแรงงาน ค่าอะไหล่ น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น และค่าใช้จ่ายในการบริหาร ซึ่งเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากค่าครองชีพพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงในค่าของเงินบาท เมื่อเปรียบเทียบกับเงินตราต่างประเทศบางสกุล (ดูตารางที่ 5, 6) ทำให้ต้นทุนในการบริหารการขนส่งสูงขึ้น ซึ่งแบ่งการพิจารณาได้เป็น 2 ระยะดังนี้

1. ระยะเวลา พ.ศ. 2511 - 2516 ในปี 2511 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งไ้อนุมัติให้มีการเพิ่มค่าโดยสารจาก 50 สตางค์ เป็น 75 สตางค์ เมื่อ 1 พฤษภาคม 2511 ผลปฏิบัติการไปได้เพียงวันที่ 28 พฤษภาคม 2511 คณะรัฐมนตรีก็มีมติให้บริษัทผู้ประกอบการขนส่งกลับไปเก็บค่าโดยสารตามเดิมอีก ดังที่กล่าวแล้วข้างต้น ทั้งนี้เงื่อนไขที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติในการอนุมัติให้ขึ้นค่าโดยสารครั้งนั้นหาได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างไรไม่ ผู้ประกอบการขนส่งกลับต้องรับภาระเพิ่มขึ้นโดยไม่ได้รับการชดเชยอย่างหนึ่งอย่างใดเลย นอกจากนั้น คณะกรรมการพิจารณาการปรับปรุงค่าโดยสารโดยมี ดร. เถลิง ชำรงนาวาสวัสดิ์ เป็นประธาน ได้เสนอให้รัฐบาลให้การช่วยเหลือผู้ประกอบการทางด้านภาษี ก็ทำได้มีการปฏิบัติตามที่ขอไปไม่ ดังนั้นถ้าพิจารณาภาวะที่แท้จริงทางด้านค่าจ้างแรงงานและค่ามันจากรัฐบาลในเรื่องภาษีแล้ว จะมีจำนวนดังนี้ (ดูตารางที่ 8)

	2512	2513	2514	2515	2516
					(ล้านบาท)
ค่าจ้างแรงงานที่จ่ายเพิ่มขึ้น	31.77	26.17	19.19	16.22	24.76
ภาษีศุลกากร ภาษีอะไหล่	28.19	36.65	41.23	43.44	48.75
ทะเบียนและอื่น ๆ	<u>7.75</u>	<u>8.00</u>	<u>8.70</u>	<u>9.00</u>	<u>9.50</u>
รวม	<u>67.71</u>	<u>70.82</u>	<u>69.12</u>	<u>68.66</u>	<u>83.01</u>

สำหรับรายการค่าจ้างและแรงงานนั้น เป็นภาวะที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับเพิ่มขึ้น ตั้งแต่มีการอนุมัติให้เพิ่มค่าโดยสารในปี 2511 และจากปีนั้นเป็นต้นมาจนถึงปี 2516 จะมี

ตารางที่ 8

การใช้จ่ายในค่าน้ำค่าแรงงานและภาษีประเภทต่าง ๆ ของผู้ประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารประจำทาง
หลังจากปรับปรุงค่าโดยสารในปี 2511 (ตั้งแต่ปี 2511 - 2516)

ปี	2511	2512	2513	2514	2515	2516
	161,385,840	193,161,000	219,331,200	238,522,680	254,747,600	279,516,600
		(31,775,160)	(26,170,200)	(19,191,480)	(16,224,920)	(24,769,000)
อุปกรณ์ที่เพิ่ม	25,468,182	28,196,916	36,657,160	41,232,518	43,447,284	48,755,596
ภาษี		(2,728,734)	(8,460,199)	(4,575,358)	(2,216,766)	(5,306,312)
รายการของรถ ขึ้นทุกปี	-	(11,236,710)	(3,095,000)	(6,835,036)	(2,991,217)	(5,351,005)
เงิน	7,000,000	7,750,000	8,000,000	8,700,000	9,000,000	9,500,000
		(750,000)	(250,000)	(700,000)	(300,000)	(500,000)
ทั้งหมดที่เพิ่ม	-	(46,490,604)	(37,975,399)	(31,301,874)	(21,732,903)	(35,926,720)
ยนต์ (คัน)	2,800	3,100	3,200	3,480	3,600	3,800

หมายเหตุ ตัวเลขในวงเล็บ เป็นตัวเลขที่เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว

ส่วนภาวะภยานั้น นอกจากเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเพิ่มในอัตราภาษีประเภทต่าง ๆ แล้ว การเปลี่ยนแปลงในค่าของเงินบาท เมื่อเทียบกับเงินเยน และเงินมาร์ค ซึ่งทำให้ราคาเครื่องมือเครื่องใช้ของการขนส่ง เป็นต้นว่า ตู้ยานพาหนะ และอะไหล่เพิ่มขึ้นด้วย ทำให้จำนวนภาษีประเภทต่าง ๆ ที่เรียกเก็บตามราคาส่งของพลอยมีจำนวนสูงขึ้นด้วย ดังนั้นถ้าหากทางรัฐบาลจะให้ความช่วยเหลือในการลดภาษีต่าง ๆ ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงค่าโดยสารแล้ว จะช่วยให้ผู้ประกอบการมีเงินนำไปใช้จ่ายเพื่อการปรับปรุงและขยายงานปีหนึ่งไม่น้อยกว่า 241.21 ล้านบาท

2. ค่าใช้จ่ายแปรที่เพิ่มขึ้นจากปี 2511 จนถึงปัจจุบัน (หลัง 16 พฤศจิกายน 2516) ถือเป็นกรณีโดยสารทั้งหมด จำนวน 3,800 คัน ใช้น้ำมันดีเซลวันละ 75 ลิตร/คัน และการใช้ 300 วันต่อปี ค่าใช้จ่ายแปรของผู้ประกอบการระหว่างปี 2511 - 2516 จะเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 9)

1. น้ำมันเชื้อเพลิง และหล่อลื่น	17.7	ล้านบาท
2. อะไหล่และอุปกรณ์	119.9	"
3. แรงงาน	80.4	"
4. รายจ่ายฝ่ายจัดการและอื่น ๆ	21.3	"
5. ค่าสึกหรอ	10.6	"
	<u>249.9</u>	"

หลักเกณฑ์ในการคิดค่าใช้จ่ายแรงงานและภาษีประเภทต่าง ๆ ของผู้ประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารประจำทาง หลังจากการปรับปรุงค่าโดยสารในปี 2511¹⁰

1. ค่าแรงงาน

จากรายงานค่าแรงงานต่อวันต่อคันเท่ากับ 174.66 ในปี 2511 และเมื่อปี การปรับปรุงค่าโดยสารในปี 2511 ได้เพิ่มค่าแรงงานขึ้น 10 เปอร์เซ็นต์ โดยถือตัวเลขของบริษัท นายเลิศ จำกัด และถือเป็นเกณฑ์เพิ่มค่าแรงในปีต่อ ๆ มา ประมาณปีละ 8 เปอร์เซ็นต์ โดยจำนวนรถยนต์โดยสารประจำทางเปลี่ยนแปลงไป

ตารางที่ 9

ภาระค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารประจำทางในส่วนกลาง
(พ.ศ. 2511, 2514 และ 2516)

(หน่วย : พันบาท)

	2511	2513		2514		2516		2517 (ประมาณ)	การเปลี่ยนแปลง ระหว่างปี 11-1		
		ม.ค.-มิ.ย.	ก.ค.-ธ.ค.	ม.ค.-เม.ย.	เม.ย.-ธ.ค.	ก.ค.-14พย.	14พย.-ธค.			%	
อเพลิง	67,117	62,415		18,724	50,872	36,337	29,825	16,800	112,006	15,846	23.6
				69,596		82,962					
อลีน	12,558	13,892		14,343		12,550		1,923	15,390	1,916	15.25
						14,478					
ละอุป-	135,472	91,980	92,278	-		255,312			255,312	19,880	88.5
		184,258									
าน	199,112	254,106		-		279,516			279,516	80,404	40.3
ฝ่ายจก											
อื่น ๆ	89,205	100,460		-		100,506			100,506	21,301	23.8
อ	60,969	66,270		-		71,572			75,151	10,603	17.3
วม	567,343	681,401		-		814,341			847,881	249,950	44.3
รุง	-	-		-		-			15,200	-	-
เม	-	-		-		-			70,000	-	-

ภาระที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดจากปี 2511 ในปี 2516 249,950,000 บาท
ภาระที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดจากปี 2513 ในปี 2516 132,940,000 บาท
ภาระที่เพิ่มขึ้นในปี 2517 (โดยประมาณ)

2. ค่าอะไหล่และอุปกรณ์

ค่าอะไหล่และอุปกรณ์ทุกชนิดเพิ่มขึ้นหลังจากการปรับปรุงภาษีในปี 2513 โดยเพิ่มจากอัตราเดิม 30 เปอร์เซ็นต์ เป็น 50 เปอร์เซ็นต์ ในกรกฎาคม 2513 และถือเป็นหลักในปีต่อ ๆ มา โดยคิดอัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทกับเงินเยน และเงินบาทกับเงินมาร์คที่เปลี่ยนแปลงเข้าไปด้วย

3. ภาษีศุลกากรของรถใหม่

คิดตามราคาขาเข้าต่อคันของรถสี่ชนิด (อู่ซู, เบนซ์, นิสสัน, เลแลนค์) ในปี 2513 เป็นหลัก ราคาเฉลี่ยจากนั้นก็คิดภาษีศุลกากรประมาณ 15 เปอร์เซ็นต์ ภาษีการค้าและเทศบาลประมาณ 7 เปอร์เซ็นต์ ภาษีการค้า 2 เปอร์เซ็นต์ และภาษีเทศบาล 10 เปอร์เซ็นต์ ของ 2 เปอร์เซ็นต์ (คิดจากค่าต่อตัวถึงคันละ 60,000 บาท และเพิ่มขึ้นไปในปีต่อไปคันละ 1,666.66 บาท) รวมค่าตรวจสภาพประจำปีคันละ 100 บาท จะเป็นยอดรวมค่าภาษีศุลกากรของรถใหม่และถือเป็นหลักในปีอื่น ๆ โดยบวกค่าที่เปลี่ยนแปลงระหว่างเงินบาทกับเงินมาร์คเงินเยนและเงินปอนด์เข้าไปด้วย

4. ภาษีทะเบียน

คิดตามอัตราของทางราชการ โดยรถยนต์ที่มีน้ำหนักเกิน 7,000 กิโลกรัม ให้เสียภาษีทะเบียนคันละ 2,500 บาทต่อคัน ต่อมาในปี 2514 ภาษีทะเบียนได้เปลี่ยนแปลงเป็น 2,900 บาท ต่อคัน เนื่องจากการประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 20 ให้เพิ่มภาษีทะเบียนดังกล่าวซึ่งประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2514 เป็นต้นไป

นอกจากนั้น ภาระค่าใช้จ่ายอันเป็นผลเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงในราคาน้ำมัน (สมมติว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอื่น ๆ) เกิดขึ้นระหว่างปี 2511 - 2517 ประมาณการได้ดังต่อไปนี้

1. น้ำมันเชื้อเพลิงและหลอดดิน	44.8	ล้านบาท
2. อะไหล่และอุปกรณ์	119.9	"
3. ค่าแรงงาน	80.4	"
4. ใช้จ่ายฝ่ายจัดการและอื่น ๆ	21.3	"

การเปลี่ยนแปลงคังกล่าวข้างต้นจะทำให้ยอดการกระจายทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งประจำทาง ซึ่งมีจำนวน 567 ล้านในปี 2511 เพิ่มขึ้นเป็น 814 ล้านบาทในปี 2516 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้น ๆ เป็นจำนวนไม่น้อยในปี 2517 การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เป็นผลมาจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นในต้นและปลายปี ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเยนและเงินมาร์ค นอกจากนี้ค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้นอยู่ตลอดเวลาก็นำไปปรับเพิ่มให้ค่าน้ำค่าจ้างแรงงานและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีกร้อยละ 10 ด้วย

การกระจายของผู้ประกอบการขนส่งได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในขณะที่รายได้จากค่าโดยสารเกือบจะไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากไม่มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารมาเป็นเวลานานแล้ว หากมีการปรับปรุงค่าโดยสารจำเป็นที่จะต้องใช้วิธีการที่สามารถจะทำได้จากค่าโดยสารที่จะนำมาชดเชยค่าใช้จ่ายไม่ต่ำกว่า 800 ล้านบาท¹² นอกจากนี้หากจะช่วยให้ผู้ประกอบการในฐานะที่ปรับปรุงด้านการบริการต่าง ๆ และให้สวัสดิภาพและค่าจ้างแรงงานแก่พนักงานดีขึ้น จะต้องมีรายได้มาชดเชยค่าใช้จ่ายส่วนนี้อีกไม่ต่ำกว่า 100 ล้านบาท

วิธีการปรับปรุงค่าโดยสาร¹³

ในการประชุมปรึกษาหารือกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง ผู้แทนบริษัทบางแคขนส่ง และผู้แทนบริษัทนายเลิศ จำกัด ที่ประชุมได้เสนอแนะวิธีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งสำหรับเส้นทางที่เรียกเก็บค่าโดยสารอัตราเดียวตลอดสายรวม 5 วิธีด้วยกัน

วิธีที่ 1 เก็บค่าโดยสารภายในโซน 0.75 บาท ตลอดสาย นอกโซนเก็บ 0.50 บาท ต่อทุก ๆ 5 กิโลเมตร

¹² เอกสารประกอบ "การปรับปรุงค่าโดยสารรถยนต์ประจำทางในส่วนกลาง พ.ศ. 2516" กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก 19 พฤศจิกายน 2516 หน้า 3

วิธีที่ 2 เก็บค่าโดยสารภายในโซน 1.00 บาท ตลอดสาย นอกโซนเก็บ 0.50 บาท
ต่อทุก ๆ 5 กิโลเมตร

วิธีที่ 3 เก็บค่าโดยสารทั้งในโซนและนอกโซน 0.75 บาท สำหรับ 15 กิโลเมตร
แรก และ 0.50 บาท สำหรับ 5 กิโลเมตรต่อ ๆ ไป

วิธีที่ 4 เก็บค่าโดยสารภายในโซน 0.50 บาท สำหรับ 5 กิโลเมตรแรก และ
0.25 บาท ทุก ๆ 5 กิโลเมตรต่อ ๆ ไป นอกโซนเก็บ 0.50 บาท
ทุก ๆ 5 กิโลเมตร

วิธีที่ 5 เก็บค่าโดยสารในโซน 0.50 บาท นอกโซนเก็บ 0.50 บาท ทุก ๆ 5
กิโลเมตร

นักเรียน ทหาร ตำรวจ เสียค่าโดยสารในอัตราเดิม
จากวิธีการต่าง ๆ ที่กล่าวข้างต้น และใช้การประมาณตามตัวอย่างที่แสดง คาดว่า
จะมีรายได้ค่าโดยสารจากการปรับปรุงแต่ละแบบดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

การคำนวณรายได้ค่าโดยสารของแต่ละวิธี

ก. รายได้ค่าโดยสาร ปี 2515

ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร 26 ราย
ได้มีรายได้จากค่าโดยสารในปี 2515 รวมกัน 540,886,582.16 บาท (ตารางที่ 10) หรือ
ประมาณ 1,481,881 บาท/วัน

ข. จำนวนผู้โดยสาร ปี 2515

จากการประมาณการค่าโดยสารของบางเส้นทาง ซึ่งเก็บค่าโดยสาร 0.50 บาท
และ 1.00 บาท หรือประมาณ 10 เปอร์เซ็นต์ ของผู้โดยสาร เสียเที่ยวละ 1.00 บาท และ
90 เปอร์เซ็นต์ เสียค่าโดยสารเที่ยวละ 0.50 บาท

โดยการตั้งสมมติฐานว่า ผู้โดยสารคนหนึ่งเดินทางอย่างน้อยวันละ 2 เที่ยว ในอัตรา

รายได้ค่าโดยสารของผู้ประกอบการ

ส่วนกลาง 2515

1. บ. ชองนบุรีขนส่ง จำกัด	2,378,760.50
2. บ. รถเมลล์คลองเตยพาณิชย์ จำกัด	5,483,508.00
3. บ. รถยนต์ขนบุรี จำกัด	6,263,490.25
4. บ. รถเมลล์พีระ จำกัด	6,599,819.00
5. บ. ศรีเหลือง จำกัด	19,087,318.25
6. บ. ไทยประจักษ์ จำกัด	11,800,213.99
7. บ. พระนครขนบุรีขนส่ง จำกัด	11,655,681.00
8. บ. นครหลวงขนส่ง จำกัด	11,450,719.42
9. บ. สหขนส่งขนบุรี จำกัด	10,426,276.00
10. บ. วัจนยนต์ขนส่ง จำกัด	11,437,308.00
11. บ. นิยมเดินรถ จำกัด	14,066,059.75
12. บ. บางแคขนส่ง จำกัด	17,179,719.25
13. บ. รถแดง จำกัด	13,632,395.00
14. บ. สมุทรปราการขนส่ง จำกัด	8,078,269.50
15. บ. เทพนมิตรขนส่ง จำกัด	25,288,322.00
16. บ. ชนนครขนส่ง จำกัด	24,508,586.50
17. บ. ศิริมิตร จำกัด	30,893,031.20
18. บ. บุญทอง จำกัด	16,807,938.50
19. บ. มินบุรีขนส่ง จำกัด	8,632,390.00
20. บ. ยานยนต์พาณิชย์ จำกัด	17,292,769.50
21. บ. ศรีนครขนส่ง จำกัด	40,849,500.50
22. บ. นายเลิศ จำกัด	116,408,996.50
23. องค์การ ร.ส.พ.	45,608,996.50
24. บ. สหายนต์ จำกัด	15,943,717.00
25. บ. รถเมลล์ไทยถาวร จำกัด	6,493,330.30
26. บ. ขนส่ง จำกัด	<u>41,619,566.25</u>
	<u>540,886,582.16</u>

จากเกณฑ์ดังกล่าว จำนวนคนโดยสารต่อวันจะคำนวณได้จากรายได้ค่าโดยสาร
ปี 2516 ได้เท่ากับ 2,815,574 คน/วัน ดังนี้

รายได้ปี 2515	1,481,881	บาท/วัน			
10 % รายได้	148,188	บาท/วัน	เท่ากับผู้โดยสารประมาณ	148,200	คน/วัน
90 % "	1,333,691	"	"	<u>2,667,400</u>	"
				<u>2,815,600</u>	" ¹⁴

ค. จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางในระยะต่าง ๆ

โดยการประมาณการระยะการเดินทางของผู้โดยสารจากการสุ่มตัวอย่างบาง
เส้นทาง (ซึ่งอาจมีผิดพลาดได้บ้าง) โดยคิดเป็นอัตราการร้อยละของผู้โดยสารทั้งหมดในเส้นทางในหนึ่ง
วันดังนี้

<u>ระยะทาง</u> (ก.ม.)	<u>จำนวนผู้โดยสาร</u> (%)
0 - 5	30
5 - 10	48
10 - 15	15
15 - 20	3
20 - ขึ้นไป	<u>4</u>
	<u>100</u>

จากเกณฑ์ข้างบน คำนวณผู้โดยสารปี 2515 ในระยะทางต่าง ๆ ดังนี้

<u>ระยะทาง</u> (ก.ม.)	<u>จำนวนผู้โดยสาร</u>	
	(%)	(คน/วัน)
0 - 5	30	844,680
5 - 10	48	1,351,488
10 - 15	15	422,340

ตารางที่ 11

การแสดงผลรายได้จากการเก็บค่าโดยสารวิธีต่าง ๆ

ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวนผู้โดยสาร (คน/วัน)	วิธีที่ 1		วิธีที่ 2		วิธีที่ 3		วิธีที่ 4		วิธีที่ 5	
		อัตราค่าโดยสาร (บาท)	รายได้ (บาท/วัน)	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	รายได้ (บาท/วัน)	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	รายได้ (บาท/วัน)	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	รายได้ (บาท/วัน)	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	รายได้ (บาท/วัน)
0 - 5	844,680	0.75	633,510	1.00	844,680	0.75	633,510	0.50	422,340	0.50	422,340
5 - 10	1,351,488	0.75	1,013,616	1.00	1,351,488	0.75	1,013,616	0.75	1,013,616	1.00	1,351,488
10 - 15	422,340	0.75	316,755	1.00	422,340	0.75	316,755	1.00	422,340	1.50	633,510
15 - 20	84,468	0.75	63,351	1.00	84,468	1.25	105,585	1.25	105,585	1.50	126,702
20 - ขึ้นไป	112,624	0.75	84,468	1.00	112,624	1.75	197,092	1.50	168,936	1.50	168,936
			2,111,700		2,815,600		2,266,553		2,132,817		2,702,976

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากรายโคตกาโดยสารต่อวันตามวิธีการต่าง ๆ ข้างตน สามารถประมาณรายโคตกา
และเปรียบเทียบความแตกต่างในขอรายโคตกาโดยสารที่กล่าวจะได้รับดังต่อไปนี้

ตารางที่ 12

วิธีที่	อัตราค่าโดยสาร	ก่อนปรับปรุง	รายโคตกาปี (ล้านบาท)		
			หลังปรับปรุง	เพิ่ม	ส่วนเพิ่ม
-	ในโซน : 0.50 บาทตลอดสาย นอกโซน : 0.50 บาท ทุก ๆ 5 ก.ม.	540	-	-	-
1	ในโซน : 0.75 บาทตลอดสาย นอกโซน : 0.50 บาท ทุก ๆ 5 ก.ม.	540	770	230	48.59
2	ในโซน : 1.00 บาท ตลอดสาย นอกโซน : 0.50 บาท ทุก ๆ 5 ก.ม.	540	1,028	488	90.3
3	ในโซน ≠ นอกโซน 0.73 บาท สำหรับ 15 ก.ม.แรก 0.50 บาท สำหรับ 5 ก.ม.ต่อไป	540	827	287	53.10
4	ในโซน : 0.50 บาท สำหรับ 5 ก.ม. แรก 0.25 บาท ทุก ๆ 5 ก.ม. ต่อไป สูงสุดไม่เกิน 1.50 บาท นอกโซน : 0.50 บาท ทุก 5 ก.ม.	540	778	238	44.0
5	ในโซน : 0.50 บาท ทุก ๆ 5 ก.ม. สูงสุดไม่เกิน 1.50 บาท นอกโซน : 0.50 บาท ทุก 5 ก.ม.	540	987	447	82.70

ข้อเสนอของผู้ประกอบการ

ในการประชุมร่วมดังกล่าว ผู้แทนผู้ประกอบการขนส่ง และผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง
ได้เสนอให้ใช้วิธีการในการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารดังต่อไปนี้

ผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการขนส่งและบริษัทนายเลิศ จำกัด เสนอให้ใช้วิธีการปรับปรุงวิธีที่
2 และ ที่ 5 กล่าวคือ ให้ถือวิธีการที่ 2 เป็นทางเลือกอันดับแรก หรือหากจะมีการใช้วิธีการที่
5 ก็ขอให้เป็นการทดสอบชั่วคราว เพื่อทราบผลชั่วระยะเวลาหนึ่งก่อน

วิธีการที่ 2 เป็นการเก็บค่าโดยสารภายในโซน 1.00 บาท ตลอดสาย นอกโซนเก็บ
0.50 บาท ทุก ๆ 5 กิโลเมตร

วิธีการที่ 5 เป็นการเก็บค่าโดยสารในโซน 0.50 บาท ทุก ๆ 5 กิโลเมตร สูงสุดไม่
เกิน 1.50 บาท

การที่ผู้ประกอบการเสนอให้ใช้วิธีการที่หนึ่งนั้น ก็ด้วยเหตุผลว่า เป็นวิธีการที่ปฏิบัติงาน
ง่าย และไม่เกิดรั่วไหลเหมือนวิธีอื่น นอกจากนั้นรายได้จากค่าโดยสารที่คาดว่าจะได้รับก็เพียงพอ
กับรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นในระยะที่แล่วมาเท่านั้น

เงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

การที่จะเลือกวิธีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารแบบไหน นอกจากจะต้องพิจารณาให้
สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการขนส่งแล้ว ภาระที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้ใช้บริการก็เป็นปัจจัย
สำคัญอีกประการหนึ่ง นอกนั้นวิธีการดังกล่าวจะต้องได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบแล้วว่า
เมื่อนำออกใช้จะให้ผลตามประมาณการที่ใ้วางไว้ จากจำนวนรายจ่ายที่เป็นภาระของผู้
ประกอบการ และจำนวนรายได้ค่าโดยสารจากการใช้วิธีการปรับปรุงทั้ง 5 ประการนั้น

สิ่งสำคัญจะต้องพิจารณาก็คือ รายได้จากค่าโดยสารจะต้องมีจำนวนไม่ต่ำกว่า 900 ล้านบาท/ปี¹⁴ จึงควรจะเป็นเกณฑ์ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถรับภาระเพิ่มขึ้นและปฏิบัติตามเงื่อนไขของทางราชการในอันที่จะให้บริการขนส่งมวลชนดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการถาวรยั่งยืน ไปนับเป็นเวลานานปี จำเป็นที่ทางราชการจะต้องกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ดังต่อไปนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการปฏิบัติคือ

1. กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องดำเนินกิจการตามที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการเท่านั้น จะใช้กิจการดังกล่าวไปดำเนินกิจการอื่น ๆ ไม่ได้ ทั้งนี้เพราะการที่ดำเนินกิจการอื่น ๆ รวมไปถึงการประกอบการขนส่งด้วย ย่อมทำให้ผู้ประกอบการไม่อยู่ในฐานะที่จะดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพได้
2. กำหนดให้มีการปันผลกำไรได้เพียงร้อยละ 14 ทั้งนี้เป็นอัตราที่สอดคล้องกับกิจการลงทุนอื่น ๆ ตลอดจนการใหญ่ของธนาคาร เงินปันผลของบริษัทผู้ผลิตในประเทศบางแห่ง นอกจากนั้นกิจการสาธารณูปโภคอื่น ๆ ก็มีอยู่ในเกณฑ์ การกำหนดดังกล่าวนี้จะช่วยให้ผู้ประกอบการ ได้นำผลกำไรมาใช้ในการปรับปรุงกิจการอันจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการนั่นเอง
3. เพิ่มค่าแรงงานร้อยละ 10 ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มค่าครองชีพและช่วยให้สวัสดิการของผู้ปฏิบัติงานดีขึ้น
4. การขยายกิจการควรจะต้องให้มีการลงทุนเพิ่มร้อยละ 5 ของปริมาณการลงทุนในปัจจุบัน ทั้งนี้อาศัยจำนวนยานพาหนะ ตลอดจนความต้องการที่จะต้องมีการเปลี่ยนแปลงรถใหม่ และความต้องการใช้บริการที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีเป็นเกณฑ์

¹⁴ เอกสารประกอบ "การปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทางในส่วนกลาง พ.ศ. 2516" กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก 19 พฤศจิกายน 2516

นอกจากที่กล่าวแล้ว คณะกรรมการอาจจะกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมอื่น ๆ อันจะเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการได้ถือปฏิบัติ เพื่อประโยชน์ของผู้ใช้บริการและความเจริญของผู้ประกอบการอีกด้วย

ผลของการพิจารณาปรับปรุงค่าโดยสาร

เมื่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้พิจารณารายละเอียดต่าง ๆ ที่เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกได้เสนอไป ในการศึกษาข้อเท็จจริงต่าง ๆ จากผู้ประกอบการขนส่ง ความเข้าใจและเห็นใจในภาระที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับอยู่ จึงมีมติที่ประชุมให้มีการปรับปรุงค่าโดยสารได้ แต่ให้เลือกรูปแบบที่ 1 คือ เก็บค่าโดยสารภายในโซน 0.75 บาท ตลอดสาย นอกโซน 0.50 บาท ต่อทุก ๆ 5 กิโลเมตร เพื่อให้ประชาชนได้รับความกระทบกระเทือนน้อยที่สุด จากการปรับปรุงค่าโดยสารครั้งนี้ จึงได้เสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี ตามมติของคณะรัฐมนตรีให้ปรับปรุงค่าโดยสารในอัตราตามที่ทางกรมการเสนอมา เริ่มมีผลใช้ตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2516 เป็นต้นไป (ดูรายละเอียดการปรับปรุงค่าโดยสารตามเอกสารแนบที่ 9)

การปรับปรุงค่าโดยสารปี พ.ศ. 2517

เมื่อมีมติให้ขึ้นอัตราค่าโดยสารเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2516 แล้ว ต่อมาเพียงไม่กี่วัน คือ 16 ธันวาคม 2516 คณะรัฐมนตรีมีมติให้เพิ่มราคาน้ำมันโซลาเป็นลิตรละ 1.60 บาท และประกาศขึ้นราคาน้ำมันครั้งสุดท้ายหลังสุดเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2517 ให้เพิ่มเป็นราคาลิตรละ 2.33 บาท

ปรากฏว่าราคาน้ำมันโซลาหมุนเร็วเพิ่มขึ้นจาก 14 พฤศจิกายน 2516 ถึง 27 กุมภาพันธ์ 2517 เท่ากับ $2.33 - 1.31 = 0.92$ บาท หรือเพิ่มขึ้น 65.24 เปอร์เซ็นต์

เนื่องจากน้ำมันโซลาเป็นปัจจัยที่สำคัญในการผลิตอุตสาหกรรมเกือบทุกประเภท จึงเป็นเหตุให้ต้นทุนในการผลิตสินค้าของโรงงานอุตสาหกรรมทั้งในและนอกประเทศสูงขึ้นอย่างมากมีผลให้ราคาสินค้าที่จำหน่ายในท้องตลาดมีราคาสูงขึ้นไปด้วย

สูงขึ้นตามไปด้วย (ดูเอกสารแนบที่ 8) และยังผลให้ค่าครองชีพสูงขึ้นมาก ทำความเดือดร้อนแก่ผู้มีรายได้น้อย ซึ่งในกิจการเดินรถคือพนักงานของบริษัทต่างเรียกร้องให้เพิ่มอัตราค่าจ้างแรงงานขึ้นอีก จำเพาะจากเดือนพฤศจิกายน 2516 ถึง มีนาคม 2517 อัตราค่าแรงงานได้เพิ่มขึ้นถึง 33.0 เปอร์เซ็นต์ (ดูเอกสารแนบที่ 10)

ถ้าพิจารณาแล้วจะพบว่าหลังจากได้รับปรับปรุงอัตราค่าโดยสารครั้งสุดท้ายคือเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2516 รายได้ของผู้ประกอบการได้รับเพิ่มขึ้นนั้นออกจะไม่คุ้มกับต้นทุนในการเดินรถซึ่งสูงขึ้นอย่างมากมาย ซึ่งผู้เขียนเก็บรวบรวมข้อมูลและรายละเอียดต่าง ๆ โดยอาศัยเอกสารเผยแพร่ทางวิชาการของกรมการขนส่งทางบก รายงานการสำรวจรายได้อันดำเนินงานโดยกรมการขนส่งทางบก นอกจากนี้ยังได้รับความร่วมมือจากสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการขนส่งบางราย ได้จัดส่งข้อมูล และแสดงฐานะการเงินของผู้ประกอบการด้วยรถประจำทางในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นข้อมูลจากบริษัทขายรถยนต์ ขายยางรถยนต์ อะไหล่ และวัสดุต่าง ๆ โดยทางสมาคมผู้ประกอบการขนส่งยืนยันด้วยความบริสุทธิ์ใจว่า ข้อมูลที่จัดส่งมาเป็นความจริงและถูกต้องกับข้อเท็จจริงทุกประการ

การพิจารณารายได้ - รายจ่าย และฐานะของผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการขนส่ง และสมาคมผู้ประกอบการขนส่งได้จัดส่งบัญชีรายได้ รายจ่าย ในการเดินรถ โดยทางสมาคมผู้ประกอบการขนส่งได้ออกแบบฟอร์มมาตรฐานแสดงยอดรายได้ และแสดงรายละเอียดของรายจ่ายแต่ละประเภทใหญ่ผู้ประกอบการได้กรอกอย่างชัดเจน ตามตัวอย่างแบบฟอร์มแนบมาด้วยนี้ (เอกสารแนบที่ 11)

แต่ไม่อาจแสดงรายละเอียดรายได้รายจ่ายของผู้ประกอบการขนส่งทุกรายได้ เพราะข้อมูลรายละเอียดของแต่ละบริษัทถือเป็นความลับของกันและกัน ไม่อาจเปิดเผยได้เพราะกิจการขนส่งรถประจำทางก็มีการแข่งขันกันเหมือนกับกิจการค้าโดยทั่วไป แต่ต้องไม่นำความเดือดร้อนเสียหายมาสู่ประชาชน

ต่อไปนี้เป็นคือ ตารางแสดงยอดรายได้และยอดรายจ่ายของผู้ประกอบการแต่ละรายจำนวน 19 ราย จากทั้งหมด 24 ราย เหตุที่ได้ไม่ครบเพราะข้อมูลไม่ครบสมบูรณ์ จะแจ้งรายละเอียด

ชี้ให้เห็นถึงฐานะของผู้ประกอบการก่อนมีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารครั้งสุดท้ายในเดือน ธันวาคม 2516

ในเดือนพฤศจิกายน 2516 ผู้ประกอบการขนส่งทั้ง 19 ราย (ดูตารางที่ 13) มีรายได้รวมกันทั้งสิ้น 36,511,921.06 บาท และรายจ่าย 36,314,879.01 บาท เป็นตัวเลขที่พอ ๆ กันอยู่แล้ว ยังไม่รวมรายจ่ายเกี่ยวกับค่าเสื่อมราคาทรโดยสาร ซึ่งมีจำนวนถึง 4,803,784.92 บาท ทำให้กิจการทรโดยสารขาดทุนรวมถึง 4,606,742.78 บาท ในเดือนเดียวกันนี้มีรถเดินรวมกันทั้งสิ้น 66,581 คัน จากจำนวนรถที่มีวิ่งอยู่จริง 3,400 คัน เมื่อเฉลี่ยออกมาในรูปต่อคันต่อวันแล้วเป็นดังนี้

รายได้		548,38 บาท
รายจ่ายอื่น ๆ	545.42	
ค่าเสื่อมราคา	<u>72.14</u>	<u>617.56</u> บาท
ขาดทุนคันละ		<u>69.18</u> บาท

ก่อนปรับปรุงอัตราค่าโดยสารเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2516 นั้น จะเห็นว่าบริษัททรโดยสารส่วนใหญ่ขาดทุน มีเพียงไม่กี่บริษัทเท่านั้นที่มีกำไร อย่างเช่นบริษัทบุญผ่อง จำกัด ทั้งนี้เห็นจะเป็นเพราะเส้นทางของผู้ประกอบการสายนี้เป็นเส้นทางดี อยู่ในย่านชุมชนหนาแน่นตลอดสาย ไคแกสาย 15 (สะพานกรุงเทพ - บางลำภู) สาย 76 (สีลม - บางลำภู) และสาย 77 (สีลม - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ) แม่ว่าจะเป็นบริษัทขนาดเล็กมีรถโดยสารประมาณ 70 คัน แต่ก็มีรายได้ดี เพราะได้เส้นทางดี มีผู้ใช้เส้นทางนี้ตลอดเวลา

บริษัทไทยประจักษ์ จำกัด มีรถเดินเพียง 2 สาย คือ 53 (รอบเมืองเทเวศร์) และสาย 51 (รอบเมืองสะพานกรุงธน) มีรถโดยสารประมาณ 68 คัน เท่านั้น แต่ดำเนินงานมีกำไร เพราะมีเส้นทางผ่านย่านชุมชนหนาแน่นเช่นกัน

นอกจากนี้มีบริษัทรถยนต์ชนบุรี จำกัด บริษัทบางแคขนส่ง จำกัด และบริษัทสหขนส่ง จำกัด จะเห็นได้ว่า บริษัทที่มีกำไรทั้ง 5 บริษัทนี้เป็นกิจการทรโดยสารขนาดเล็กทั้งสิ้น และ

แสดงรายได้ - รายจ่าย และฐานะของผู้ประกอบการใน เดือน พฤศจิกายน ๒๕๑๖

ลำดับที่	บริษัท.....จำกัด	(๑) รายได้	(๒) รายจ่ายทั้งสิ้น	(๓) กำไรสุทธิ ราคา รวม	(๔) (๑) - (๒/๓)	หมายเหตุ
๑	องค์การ ร.ส.ท.	-	-	-	-	
๒	ศรีนคร	๓,๕๓๕,๕๗๓.๐๐	๓,๖๕๕,๗๒๐.๐๕	๕๖๕,๗๖๕.๐๖	- ๑๒๐,๓๗๕.๑๑	ขาดทุน
๓	รถแกง	-	-	-	-	
๔	วิริยะเนติก	๕๐๕,๐๕๕.๗๕	๕๓๓,๕๕๗.๗๖	๑๕๕,๑๕๕.๑๕	- ๕๕๕,๖๕๗.๗๕	ขาดทุน
๕	นิยามเคมรถ	๑,๐๑๒,๒๕๕.๒๕	๑,๐๕๕,๓๐๖.๕๑	๑๑๖,๓๗๕.๕๐	- ๑๒๒,๐๕๑.๕๖	ขาดทุน
๖	พีระ	๕๖๑,๑๒๐.๐๐	๕๗๓,๒๕๕.๗๕	๕๐,๐๕๕.๕๕	- ๕๒,๒๗๕.๗๕	ขาดทุน
๗	ขนส่ง	-	-	-	-	
๘	ยานยนต์	๑,๕๐๖,๒๕๕.๕๓	๑,๕๒๒,๓๗๕.๕๖	๒๒๕,๑๐๐.๐๐	- ๒๕๐,๑๕๓.๕๓	ขาดทุน
๙	บุญของ	๑,๓๗๗,๕๕๒.๕๐	๑,๓๗๗,๕๕๕.๕๕	๑๐๖,๒๕๕.๒๓	+ ๓๕๕,๒๕๕.๕๓	กำไร
๑๐	นายเล็ก	๑๑,๓๗๕,๑๐๕.๐๐	๑๑,๕๕๑,๓๗๕.๕๕	๑,๓๗๕,๖๒๕.๐๑	- ๑,๕๕๕,๕๐๖.๕๐	ขาดทุน
๑๑	ไทยประจักษ์	๑,๑๑๕,๕๕๕.๐๐	๑,๓๐๐,๐๕๕.๐๕	๕๒๐,๕๐๕.๕๑	+ ๑๓๖,๕๕๖.๑๐	กำไร
๑๒	รถบรรทุกบุรี	๕๗๗,๖๕๑.๐๐	๖๕๐,๒๗๕.๗๕	๕๐,๒๕๕.๕๐	+ ๑๕๗,๑๕๒.๑๖	กำไร
๑๓	รถเมลกลองเทม	๕๐๕,๐๕๕.๕๐	๖๒๕,๒๐๖.๒๖	๑๑๑,๕๕๕.๒๓	- ๒๕๓,๕๐๕.๕๕	ขาดทุน
๑๔	ขนส่ง	-	-	-	-	
๑๕	บางแคขนส่ง	๑,๕๕๗,๕๕๐.๐๐	๑,๑๕๖,๕๕๕.๕๕	๑๕๕,๕๕๕.๕๐	+ ๕๖,๕๕๐.๕๖	กำไร
๑๖	พระนครขนส่ง	๕๗๕,๕๖๑.๐๐	๑,๕๕๖,๗๕๕.๗๕	๑๖๕,๗๕๕.๖๑	- ๖๗๕,๗๖๕.๖๖	ขาดทุน
๑๗	นิมิตขนส่ง	-	-	-	-	
๑๘	สมุทรปราการ	๑,๐๑๕,๖๕๕.๗๕	๑,๑๗๗,๗๐๕.๕๕	๑๖๗,๐๑๖.๖๖	- ๒๕๐,๑๐๕.๕๓	ขาดทุน
๑๙	นครหลวง	๕๑๖,๕๕๕.๕๐	๕๗๖,๐๑๓.๐๕	๑๐๕,๕๖๕.๐๖	- ๖๓,๐๕๑.๕๕	ขาดทุน
๒๐	ศิริมิตร	๒,๕๕๕,๒๕๕.๗๕	๓,๐๗๕,๒๒๖.๐๐	๒๓๕,๕๑๐.๖๑	- ๗๑๕,๕๑๖.๕๖	ขาดทุน
๒๑	กวี เหลือง	๒,๐๕๖,๗๕๐.๐๐	๑,๗๕๕,๕๖๕.๕๐	๕๐๖,๑๗๐.๕๐	- ๑๖๓,๑๗๕.๖๐	ขาดทุน
๒๒	เทพนิมิตร	๒,๒๓๓,๕๕๐.๐๐	๒,๓๓๓,๖๗๖.๐๐	๓๕๕,๕๑๕.๕๕	- ๕๕,๓๐๕.๕๕	ขาดทุน
๒๓	สหายนต์	๑,๖๐๑,๗๗๑.๐๐	๑,๕๗๖,๐๐๐.๐๐	๓๒๕,๐๐๐.๐๐	- ๓๖๑,๒๒๕.๐๐	ขาดทุน
๒๔	สหขนส่ง	๕๕๑,๕๐๑.๐๐	๗๖๖,๑๕๖.๐๕	๑๗๕,๗๕๕.๗๕	+ ๑๖๗,๕๖๖.๖๑	กำไร
	รวม	๓๖,๕๑๑,๕๗๑.๐๖	๓๖,๓๑๕,๕๗๕.๐๑	๕,๕๐๓,๗๕๕.๕๖	- ๕,๖๖๖,๗๕๖.๕๗	ขาดทุน
	เฉลี่ยต่อวันต่อคัน	๕๕๕.๗๕	๕๕๕.๕๖	๗๖.๑๕	- ๕๕.๗๕	ขาดทุน

จำนวนรถ ๖๖,๕๕๑ คัน

ที่มา: สมาคมผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งในส่วนกลาง

ภายหลังได้ปรับปรุงอัตราค่าโดยสารแล้ว และเวลาต่อมาไม่นานนัก ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง หลอดดิน และอะไหล่ต่าง ๆ ตลอดจนค่าแรงงานได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จนรายได้ที่ได้รับเพิ่มขึ้นไม่พอกับรายจ่ายที่ตามมา จากตารางที่แสดงให้เห็นรายได้และรายจ่ายของผู้ประกอบการทั้ง 23 ราย จากทั้งหมด 24 ราย เป็นตารางแสดงยอดรายได้และรายจ่ายประจำเดือนมีนาคม 2517 และค่าเสื่อมราคาครุภัณฑ์โดยสาร ด้วยวิธีการและมาตรฐานเดียวกันที่แสดงในตารางที่ 14 ทั้งนี้เพื่อต้องการเปรียบเทียบและชี้ให้เห็นถึงฐานะของผู้ประกอบการภายหลังจากที่คณะกรรมการได้มีมติให้ขึ้นราคาน้ำมันโซลาครั้งหลังสุดเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2517

จากตารางที่ 14 จะเห็นว่า เมื่ออัตราค่าโดยสารเพิ่มจาก 50 สตางค์ เป็น 75 สตางค์ ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งมีรายได้รวมทั้งสิ้น 63,967,767.99 บาท จะเห็นว่าเพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมเมื่อเดือนพฤศจิกายน ถึง 44 เปอร์เซ็นต์ คิดเป็นรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อคัน เป็น 790.66 บาท รายได้ต่อวันต่อคันเดือนพฤศจิกายน 548.38 บาท เพิ่มขึ้นถึง 242.30 บาท ต่อคันต่อวันในทำนองเดียวกัน รายจ่ายก็สูงขึ้นเป็นส่วนใหญ่ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงและหลอดดิน ค่าแรงงาน และค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาในเดือนมีนาคม มีรายจ่ายถึง 59,424,298.67 บาท ถ้ารวมค่าเสื่อมราคาครุภัณฑ์อีก 6,748,722.35 บาทแล้ว ทำให้ขาดทุนรวมทั้งสิ้น 2,205,253.03 บาท เมื่อคิดเฉลี่ย เป็นรายได้รายจ่ายต่อคันต่อวันแล้ว เป็นดังนี้

รายได้		790.68	บาท
รายจ่ายอื่น ๆ	734.52		
ค่าเสื่อมราคา	<u>83.41</u>	<u>817.93</u>	บาท
		<u>-27.25</u>	บาท

จำนวนรถที่เดินในเดือนนี้ 80,902 คัน

สรุป รายได้และรายจ่ายของเดือนพฤศจิกายน และ มีนาคม ของรถต่อวันต่อคัน

	พฤศจิกายน	มีนาคม	เพิ่มขึ้น
--	-----------	--------	-----------

แสดงรายได้ - ภาษี และฐานะ ของผู้ประกอบการ ในเดือน มีนาคม ๒๕๓๗

ลำดับที่	บริษัท.....ชวัก	(๑)	(๒)	(๓)	(๔)	หมายเหตุ
		รายได้	รายจ่ายทั้งสิ้น	กำไรก่อนรายการ ยืมและทรัพย์สิน	(๑) - (๒/๓)	
๑	ร. ส. พ.	๒,๑๗๗,๒๘๗.๗๘	๕,๕๘๑,๒๕๘.๖๑	๔๑๗,๔๔๘.๒๖	-๑๕๑,๔๘๖.๐๘	ขาดทุน
๒	ศรีวิกรม	๕,๑๕๘,๕๗๖.-	๕,๘๒๘,๖๐๘.๒๕	๕๒๖,๗๓๘.๓๑	-๑๕๖,๓๖๘.๘๖	ขาดทุน
๓	รตแดง	๕๕๖,๕๗๓.๒๘	๘๒๓,๘๘๘.๒๕	๕๕,๕๐๘.๘๖	-๑๖,๗๑๕.๘๖	ขาดทุน
๔	วิริยะชนก	๑,๒๕๗,๗๕๘.๒๕	๑,๒๐๖,๕๑๖.๗๖	๑๘๓,๗๒๖.๓๖	-๑๓๖,๕๕๐.๘๖	ขาดทุน
๕	นิยม	๑,๗๕๑,๕๕๖.-	๑,๕๓๘,๕๕๖.๑๕	๒๑๖,๘๗๘.-	-๕,๕๗๘.๑๕	ขาดทุน
๖	พีระ	๘๑๖,๕๕๘.๒๕	๘๒๖,๕๗๗.๕๓	๘๘,๐๐๐.-	-๑๐๘,๐๘๓.๒๘	ขาดทุน
๗	ขนส่ง	-	-	-	-	
๘	ยานยนต์	๒,๐๒๘,๘๓๐.๐๘	๑,๗๕๑,๕๑๓.๐๑	๒๒๖,๕๗๐.๘๘	๕๐,๘๕๖.๑๐	กำไร
๙	บุญทอง	๒,๑๕๕,๐๑๕.๕๐	๑,๖๕๕,๘๘๓.๓๕	๑๕๖,๖๕๖.๐๘	๓๕๕,๕๘๐.๐๗	กำไร
๑๐	นายเลิศ	๑๕,๕๕๘,๗๓๐.-	๑๕,๕๖๖,๒๘๘.๕๖	๑,๕๖๕,๕๕๘.๓๑	-๑,๕๕๓,๕๗๗.๘๕	ขาดทุน
๑๑	ไทยประสิทธิ์	๑,๖๒๘,๕๐๗.๗๕	๑,๒๓๘,๓๓๘.๖๕	๕๖,๓๕๘.๕๖	๓๑๖,๒๑๓.๑๐	กำไร
๑๒	รถยนต์ขนส่ง	๗๕๖,๗๖๘.๕๐	๕๕๕,๑๓๕.๐๖	๗๕,๗๓๐.-	๑๖๕,๕๖๓.๕๘	กำไร
๑๓	คลอง เหม	๒๗๘,๒๑๕.-	๖๖๕,๕๖๗.๕๘	๕๗,๕๗๘.๐๑	-๔๕,๒๖๗.๕๕	ขาดทุน
๑๔	ชนบท	๓,๕๖๘,๗๕๓.๕๘	๓,๑๕๕,๕๕๕.๑๕	๕๐๕,๘๖๑.๓๘	-๓๐,๕๑๖.๖๐	ขาดทุน
๑๕	บางแค	๒,๒๕๑,๕๖๑.-	๒,๓๑๖,๗๕๖.๐๘	๓๕๖,๕๐๖.๑๗	-๕๗๗,๒๓๓.๒๕	ขาดทุน
๑๖	พระนคร-สมุทร	๑,๖๗๕,๐๘๖.๗๕	๑,๕๖๗,๕๑๖.๕๕	๑๕๕,๑๕๘.๗๘	-๕,๕๕๖.๕๘	ขาดทุน
๑๗	สมุทร	๘๕๕,๗๕๕.-	๗๖๕,๗๕๖.-	๑๖๑,๘๐๐.-	-๑,๗๕๓.-	ขาดทุน
๑๘	สมุทรปราการ	๑,๗๐๐,๕๕๗.-	๑,๕๕๐,๗๕๗.๐๘	๑๕๖,๑๓๓.๕๘	-๕๖,๕๗๓.๕๖	ขาดทุน
๑๙	นครหลวง	๑,๓๐๖,๘๗๗.๗๕	๑,๖๖๗,๕๗๕.๕๖	๑๐๗,๕๖๕.๖๕	-๖๖,๕๕๗.๕๕	ขาดทุน
๒๐	ศิริมิตร	๓,๘๖๖,๑๖๑.-	๓,๖๗๗,๕๖๗.๗๐	๒๖๖,๐๐๘.๖๕	-๕๓,๕๕๕.๓๘	ขาดทุน
๒๑	ศรีเหลือง	๒,๖๕๖,๕๕๘.๒๕	๒,๕๑๘,๖๕๕.๕๕	๓๑๑,๗๐๗.-	-๑๗,๕๑๐.๗๕	ขาดทุน
๒๒	เทพมิตร	๓,๖๗๕,๐๖๐.-	๓,๕๕๕,๕๗๕.๗๕	๕๐๓,๖๕๗.๘๕	-๑๗๘,๕๕๖.๖๕	ขาดทุน
๒๓	สหภาพ	๒,๑๗๗,๕๖๖.๗๕	๑,๘๕๓,๕๖๓.๘๐	๒๗๕,๖๐๖.-	๕,๕๖๖.๕๕	กำไร
๒๔	สหขนส่งสมุทร	๑,๖๖๕,๕๖๖.๖๕	๑,๖๐๕,๐๓๕.๘๖	๑๖๓,๕๓๓.๖๗	-๖๕,๐๕๖.๖๕	ขาดทุน
รวม		๒๓,๕๖๗,๗๖๗.๕๕	๕๕,๕๖๕,๖๕๘.๖๗	๖,๗๕๘,๗๖๖.๓๕	-๖,๖๐๕,๖๕๓.๐๓	
เฉลี่ยต่อวัน		๗๕๐.๖๕	๗๗๕.๕๖	๘๓.๕๑	-๒๗.๖๕	

จำนวนรถ ๕๐,๕๐๖ คัน

ที่มา. สมาคมผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งในส่วนกลาง

ถึงแม้ว่ารายได้จะเพิ่มขึ้นมาก ยังแสดงขาดทุนเช่นเดิม ขอมแสดงว่าตลอด 4 เดือน คือ ธันวาคม มกราคม กุมภาพันธ์ และ มีนาคม กิจกรรมเดินรถขาดทุนเรื่อยมา

อนึ่ง เป็นที่สังเกตว่าเหตุที่รายได้เฉลี่ยจากเดือนมีนาคมมาพิจารณา เพราะเดือนนี้มีรายได้ค่าโดยสารสูงสุดของปี เพราะบรรดาผู้ปกครองนักเรียนต้องออกมาคิดค่อเกี่ยวกับสถานที่เรียนกันมาตลอดเดือน ใช้บริการรถโดยสารมากกว่าปกติ กรมการขนส่งทางบกได้ทำการสำรวจรายได้เดือนเมษายน พฤษภาคม 2517 เป็นการสำรวจจากหน้าตัวอย่างละเอียดตลอดวันโดยแบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง ช่วงละ 4 วัน คือ 27 - 30 เมษายน และ 25 - 28 พฤษภาคม ซึ่งเป็นระยะโรงเรียนส่วนใหญ่เปิดภาคเรียนแล้ว การสำรวจได้สำรวจทุกสายทั้ง 92 สายในเขตกรุงเทพฯ

ในช่วงแรกที่ทำกำรสำรวจ (27 - 30 เมษายน 2517) เฉลี่ยรถวิ่งวันละ 2767 คัน เฉลี่ยรายได้ต่อคันต่อวัน 775.- บาท

ในช่วงที่สอง (25 - 28 พฤษภาคม 2517) เฉลี่ยรถวิ่งวันละ 2,831 คัน เฉลี่ยรายได้ต่อคันต่อวัน 773.- บาท

ฉะนั้นอาจเปรียบเทียบรายได้ทั้ง 4 เดือนได้ดังนี้

		รายได้ต่อคันต่อวัน (บาท)
พฤศจิกายน	(ข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่ง)	548.38
มีนาคม	(ข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่ง)	790.68
27-30 เมษายน	(สำรวจโดยกรมการขนส่งทางบก)	775.-
25-28 พฤษภาคม	(สำรวจโดยกรมการขนส่งทางบก)	773.-

การแจกแจงค่าใช้จ่ายในการเดินรถ

ในปี 2510 ได้เคยมีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารรถประจำทางมาครั้งหนึ่ง แต่ปรากฏว่าไม่ได้รับความสำเร็จ ในปีนั้นคณะรัฐบาลได้มีมติให้ คร.เดลินิ่ง ชำรงนาวาสวัสดิ์ เป็นประธานในการศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายและต้นทุนในการเดินรถโดยสารประจำทาง และได้แสดงค่าใช้จ่ายแยกเป็นรายการไว้โดยชัดเจน (เอกสารแนบที่ 12) ในการพิจารณาแจกแจงค่าใช้จ่ายเพื่อหาต้นทุนการเดินรถสำหรับครั้งนี้ก็ได้แจกแจงค่าใช้จ่ายตามรายการ เช่นเดียวกับ

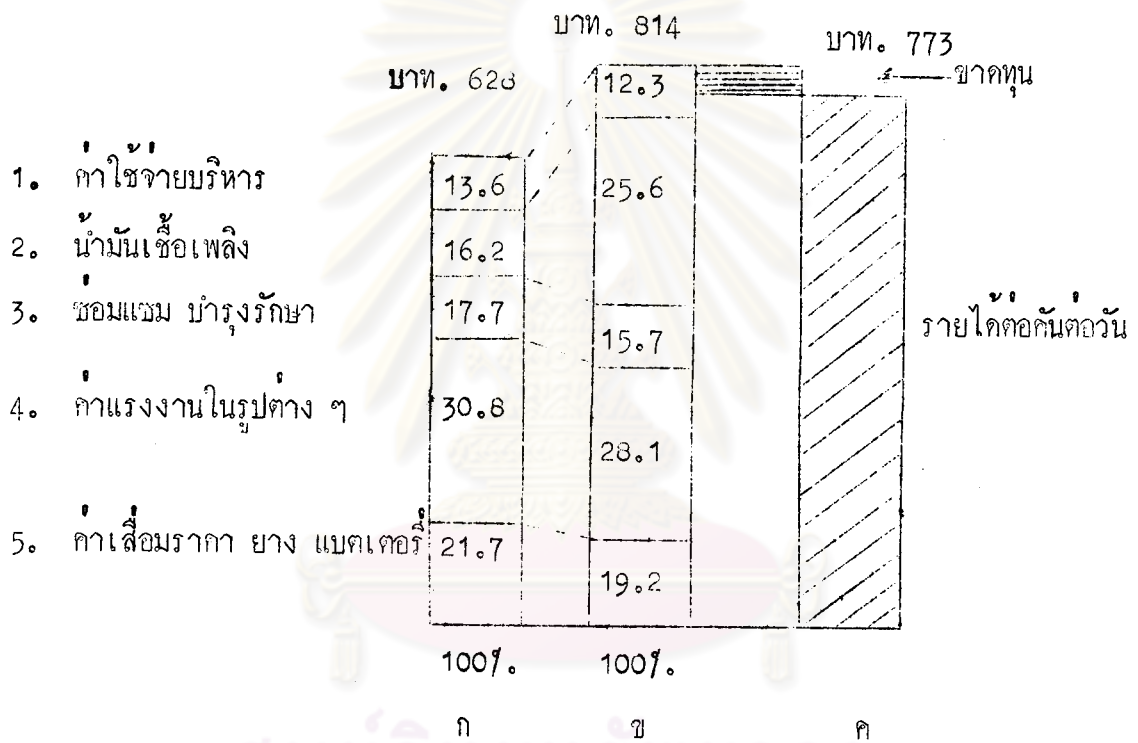
แสดงการแจกแจงค่าใช้จ่ายในการเดินรถต่อคันต่อวันจากปี 2510

เปรียบเทียบกับพฤศจิกายน 2516 และมีนาคม 2517

ลำดับ	รายการ	(1) 2510	(2) พฤศจิกายน 2516	(3) มีนาคม 2517	(4) (3) - (2)	1. จาก (2)	ทม
	<u>ค่าใช้จ่ายบริหาร</u>						
1	ภาษีรถยนต์	6.84	7.12	7.12	-	-	เอกสารแนบ
2	ประกันภัย	9.58	5.78	7.22	1.44	24.91	"
3	อุบัติเหตุ	6.84	13.94	12.19	-1.75	-12.55	"
4	บริหาร จัดการ	49.29	58.65	72.28	13.63	23.23	"
5	อื่น ๆ	15.74					
	<u>ค่าใช้จ่ายเดินรถ</u>						
6	ค่าเสื่อมราคา	74.12	72.14	83.41	10.57	14.62	ตารางที่ 1
7	ค่างานรถยนต์ และเบรคเตอร์	35.00	55.00	55.00	-	-	เอกสารแนบ
8	ค่าเช่าสำนักงาน และโรงเก็บรถ	7.00	7.71	9.87	2.16	28.01	"
9	น้ำมันเชื้อเพลิง และหล่อลื่น	50.62	100.49	205.11	105.42	104.90	รวมอยู่ 15
10	ค่าซ่อมและบำรุงรักษา	35.18	119.48	137.83	18.35	14.89	เอกสารแนบ
11	ค่าแรง พอร.	75.00					"
12	ค่าแรง พกส.	60.00	187.89	225.49	37.60	20.01	"
13	ค่าแรงนายตรวจ นายทา	14.66					
	รวม	439.87	628.20	814.52	187.42 หรือ 29.8%		

แผนภาพที่ 3

BAR CHART แสดงการเปลี่ยนแปลงต้นทุนการเดินรถ เปรียบเทียบกับรายได้



รูป ก. คือส่วนประกอบของต้นทุนการเดินรถต่อคันต่อวันในเดือนพฤศจิกายน

2516 คือ 628.20 บาท และ

รูป ข. แสดงต้นทุนการเดินรถต่อคันต่อวันในเดือนมีนาคม 2517 คือ 814.52 บาท

เพียง 3 เดือน ต่อมาต้นทุนสูงขึ้น 187.42 บาท หรือ 29.8 %

รูป ค. แสดงรายได้ต่อคันต่อวัน จากการสำรวจของกรมการขนส่งทางบกเดือนพฤษภาคม

2517 คือ 773.- ผลคือรายได้ต่ำกว่าต้นทุน คือ ขาดทุนคันละ 814.52 - 773

= 41.52 บาทต่อวัน

ปัญหาใหญ่ของผู้ประกอบการที่เผชิญอยู่ในขณะนี้คือ จะขาดทุนกันละ 41.52 บาทต่อวัน สาเหตุของการขาดทุนก็ได้แก่การขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่ 16 ธันวาคม 2516 และครั้งหลังสุด 28 กุมภาพันธ์ 2517 คือเพิ่มจากที่คงใช้น้ำมันทั้งน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่นกันละ 100.49 บาทต่อวัน เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2516 เป็นกันละ 205.11 บาทต่อวันในเดือนมีนาคม 2517 (เอกสารแนบที่ 17) จะเห็นรายจ่ายค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นถึง 104.62 บาทถ้ารัฐบาลสามารถให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการ โดยให้ช้อน้ำมันในราคาที่ถูกลงกว่าตลาดทั่วไปหรือถ้าไม่อาจทำได้ ทางช่วยเหลือที่เห็นได้ชัดก็คือ หาทางให้ผู้ประกอบการมีรายได้อีกสูงขึ้นไปกว่าที่จำนวนขาดทุนอยู่ อาจช่วยกิจการเดินรถมีกำไรเหลือพอสมควร นำไปปรับปรุงกิจการให้ดีขึ้นได้บางหนทางที่ทำได้วิธีเดียวในขณะนี้คือ อนุมัติให้มีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารเสียใหม่เพื่อความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารนั้นจะกล่าวถึงในบทที่ 6

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย