

ปัญหาเกี่ยวกับการปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร



นางสาวบุญเสริม อินทรกุล

002813

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาคามหลักสูตรปริญญาบัญชีมหาบัณฑิต

แผนกวิชาการบัญชี

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2517

I1b061282

PROBLEMS IN ADJUSTING BUS FARES IN THE
BANGKOK METROPOLITAN AREA

Miss Boonserm Indratula

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Accountancy

Department of Accountancy
Graduate School

1974

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

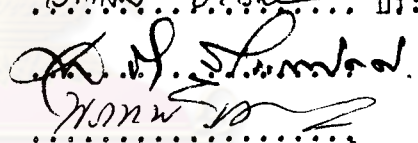
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาคามหลักสูตรปริญญาโทบริหารบัณฑิต


.....

คณบดี บัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

 กรรมการ

กรรมการ

ศูนย์วิทยทรัพยากร

อาจารย์ควบคุมการวิจัย อาจารย์พรเทพ เศรษฐนันท์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ปัญหาเกี่ยวกับการปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร
 ชื่อ นางสาวบุญเสริม อินทรตุล แผนกวิชา การบัญชี
 ปีการศึกษา 2517

บทคัดย่อ

รัฐบาลสนับสนุนประชาชนให้ประกอบอาชีพที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นอาชีพด้านเกษตรกรรม พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม สำหรับในด้านการบริการเกิดโดยสารถประจำทางในกรุงเทพมหานคร รัฐบาลได้ให้ความคุ้มครองและสนับสนุนอย่างมาก ทั้ง ๆ ที่กิจการด้านการจัดบริการเกิดโดยสารถประจำทางดังกล่าวมีขอบเขตการบริการอย่างกว้างขวาง ครอบคลุมถึง 4 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ และประชาชนเป็นจำนวนล้านคนขึ้นไปใช้บริการรถโดยสารถประจำทางเพื่อประกอบธุรกิจนอกบ้านเป็นประจำ ซึ่งอาจถือได้ว่าบริการรถโดยสารถประจำทางเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่จะขาดเสียมิได้

กิจการรถประจำทางในกรุงเทพฯ เริ่มมีมาตั้งแต่รัชกาลที่ 6 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ผู้ที่นำรถประจำทางมาวิ่งเป็นรายแรก คือ พระยาภักดีนรเศรษฐ์ ซึ่งเป็นเจ้าของบริษัทนายเลิศ จำกัด ซึ่งเป็นที่รู้จักกันดี ต่อมาก็มียุประกอบการเอกชนรายอื่นเพิ่มขึ้นหลายราย ต่างก็กำหนดเส้นทางและอัตราค่าโดยสารขึ้นเอง ถนนบางแห่งก็มีรถโดยสารถแล่นผ่านกันหลายสาย ก่อให้เกิดการแข่งขัน มีการตัดราคาค่าโดยสารและแข่งบริการเป็นการเสียหายต่อผู้ประกอบการด้วยกันเอง และต่อประชาชนผู้โดยสาร รัฐบาลได้เห็นความสำคัญของกิจการรถโดยสารถประจำทาง และเห็นควรจัดระเบียบการขนส่งของประเทศให้เป็นระเบียบจึงได้ตรากฎหมาย "พระราชบัญญัติกิจการขนส่ง พ.ศ. 2497" ออกใช้บังคับ ควบคุมบริการรถโดยสารถประจำทางในส่วนกลางเสียใหม่ให้เป็นระเบียบ มีกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอน ตลอดจนกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรม โดยมอบ

ตลอดระยะเวลา 20 ปีที่ผ่านมา บริการรถโดยสารประจำทางก็มีการปรับปรุง
อยู่เรื่อย ๆ จากจำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ไม่ถึงล้านคน จนปัจจุบันประมาณ 4
ล้านคน และจากจำนวนรถโดยสารไม่ถึงพันคันเมื่อ 20 ปีก่อน จนถึง 3,500 คันใน
ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ยังมีเสียงร้องเรียนจากผู้โดยสารอยู่เสมอว่าบริการยังไม่ดี ทั้งนี้
ก็ด้วยสาเหตุหลายประการ

ก. มีผู้ประกอบการมากเกินไป (ปัจจุบันมี 24 ราย) และมีผู้ประกอบการราย
เล็ก ๆ เป็นจำนวนมาก ซึ่งคอยทั้งค้ำเงินทุนและความรู้ในวิทยาการต่าง ๆ เพื่อการ
ปรับปรุงกิจการ

ข. อัตราค่าโดยสารถูกกำหนดให้เก็บในราคาที่ต่ำ ทำให้ผลตอบแทนจากการ
ลงทุนในค่านี้น้อย ไม่เป็นสิ่งที่จูงใจให้ผู้ประกอบการลงทุนเพื่อปรับปรุงใด ๆ

ค. ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เรื้อรังมานานก็ยังไม่อาจแก้ไขให้
คล่องไปได้ เป็นอุปสรรคอันยิ่งใหญ่ต่อการบริการรถโดยสารอย่างยิ่ง

ง. ปัญหาค่าครองชีพสูงขึ้น ประทับกับวิกฤตการณ์น้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นปัญหา
ของโลก ทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินรถโดยสารสูงขึ้นอย่างมาก แต่ผู้ประกอบการไม่อาจ
ปรับปรุงอัตราค่าโดยสารให้ยุติธรรมได้

จ. รัฐบาลยังไม่มึนโยบายที่แน่นอนเกี่ยวกับการประกอบการเดินรถโดยสาร
ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร (ส่วนกลาง) ระหว่างผู้ประกอบการที่เป็นของรัฐ
และที่เป็นเอกชน และนโยบายในการลดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง ทำให้ผู้ประกอบการ
เอกชนไม่กล้าลงทุนเพื่อปรับปรุงใด ๆ

เมื่อผู้ประกอบการประสบปัญหาเช่นนี้ ความหวังที่ผู้โดยสารจะได้รับบริการดีขึ้น
เช่น มีรถโดยสารเพิ่มขึ้น ปรับปรุงสภาพรถ และความสะอาด ตลอดจนมารยาทพนักงาน
ประจำรถ นับว่าเลือนลางเต็มที เพราะผู้ประกอบการอยู่ในภาวะทรงและทรุด ไม่มีแรง

จูงใจใด ๆ ที่จะให้เขาลงทุนเพื่อปรับปรุงบริการให้ดีขึ้น ผู้โดยสารได้ประสบกับความไม่สะดวกสบายมานานแล้ว การปล่อยปละละเลยในการปรับปรุงใด ๆ มีแต่จะนำความเสียหายมาสู่สังคมและเศรษฐกิจส่วนรวม สมควรที่รัฐบาลจะต้องเข้ามามีบทบาทให้มากและให้ได้ผลจริงจริงจัง เพราะเป็นกิจการที่บริการให้แก่ประชาชนส่วนใหญ่ในกรุงเทพฯ ฯ

วิทยานิพนธ์เรื่องนี้ได้รวบรวมปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่เกิดขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2511 ถึงปัจจุบัน อันเป็นเหตุให้มีการขอปรับปรุงค่าโดยสารอยู่บ่อย ๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับความเป็นธรรมบ้าง แต่การที่รัฐบาลจะพิจารณาปรับปรุงค่าโดยสารทันทีนั้น น่าจะเป็นวิธีสุดท้าย เพราะการขึ้นค่าโดยสารแต่ละครั้ง ย่อมเกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนส่วนใหญ่ในกรุงเทพฯ ฯ อยู่ไม่น้อย โดยที่ใครทราบกันดีแล้วว่าประชาชนส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มที่มีรายได้น้อยแล้ว แต่รัฐบาลก็อาจช่วยเหลือผู้ประกอบการด้านอื่น เช่น ลกภาน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น ภาษีรถยนต์หรือภาษีอะไหล่ เป็นต้น หาแหล่งเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำ เพื่อช่วยให้เงินหมุนเวียนในกิจการดีขึ้น ได้เสนอแนะวิธีแก้ปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาการจราจร ปรับปรุงกฎหมายการขนส่งให้รัดกุมยิ่งขึ้น สุดท้ายได้เสนอแนะวิธีแก้ปัญหารถประจำทางไว้ 3 ประการ คือ ไม่เพิ่มค่าโดยสาร แต่รัฐให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการ หรือ อนุญาตให้ปรับปรุงค่าโดยสารได้ โดยมีเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการปรับปรุงบริการให้ดีขึ้นโดยทันที วิธีสุดท้าย คือ จัดให้มีบริการรถพิเศษขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายคือ รัฐบาล ผู้ประกอบการขนส่งและประชาชน จำต้องร่วมมือกันแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นร่วมกันจึงจะได้ผลดี

Thesis Title : Problems in Adjusting Bus Fares in the
Bangkok Metropolitan Area

Name : Miss Boonserm Indratula

Department : Accountancy

Academic Year : 1974

ABSTRACT

The government has a policy of giving support to any sector of the community wishing to contribute towards the social and economic welfare of the country whether in agriculture, commerce or in industry. In so far as concerns the operation of bus services in the Bangkok Metropolis area, the government has in the past given little protection and support even though such operation involves a comprehensive network of service over a wide area covering Bangkok Nondhaburi Pathumdhani and Samutprakarn, and serves more than a million people who commute daily between their homes and places of work. Bus services may therefore be considered as one among many public utilities upon which the livelihoods of the community depend.

Bus service operations began during the reign of King Rama VI when Praya Phakdinorasethr, owner of the well-known Nai Lert Company Limited, put the first fleet of buses on the

road. Thereafter, a number of other private enterprises were set up and began operation, each establishing its own routes and rates of fares. Such practice led to stiff competition on some of the routes over which a number of operators operated affecting the rates of fares and quality of services provided, and became detrimental to the operators as well as to the general public i.e., the users of the services. The situation prompted the government to realise the importance of public bus service operations and the necessity to establish some regulations governing mass transportation within the country. In the year B.E. 2497, the government passed the "Transport Act B.E. 2497" empowering the land Transport Department to establish control over the operations of bus services in the central metropolis area, regulate the routes, fix the timetable for operations and determine equitable rate of fares.

During the past twenty years improvements have been continually made to the bus services, with the population in Bangkok increasing from less than one million to the present four million, and an increase in the number of buses from less than 1,000 to 3,500 today. However, despite the improvements, users have also complained of bad services, the main reasons for which arise from :-

a) There exists too many operators (at present numbering 24), and also too many smaller ones who lack the financial capital and technical knowledge essential to the improvement of their services.

b) The limit set upon the rate of fares which could be charged yields too low a return to provide incentive for operators to improve their services.

c) The eternal traffic congestions in the Bangkok Metropolis, an old unsolved problem, remain a formidable obstacle for the operation of bus services.

d) The general rise in the cost of living, accelerated by the world fuel crisis, has sent operating costs rocketing sky-high, while operators of bus services are unable to fairly adjust their rate of fares.

e) The government has as yet no definite policy on the control over bus service operations in the central Bangkok Metropolis area as between state-owned and private enterprises so that the latter find themselves in a state of uncertainty as to whether their number might be reduced and are therefore reluctant to make further investment to improve their services.

With such problems facing the operators, the users' hope for improves services eg., increase in the number of buses, improved conditions of buses, cleanliness and manners displayed

operators themselves have no incentive to provide better services for the public who for a long time now have had to suffer considerable hardship and inconvenience. Failure to improve conditions prevailing over bus service operations could but only bring about a gradual destruction of the social and economic well-being of the community. It is therefore appropriate that the government should, in this matter, step in and play a more active role in order that both the users and the operators might hope for a better and fairer deal.

The writer has, in the thesis, collected together the various problems relating to bus service operations in the Bangkok Metropolis since the year B.E. 2511 until the present time which have caused frequent demands on the part of the operators to make adjustments to the rates of fares. However, the government's consideration for immediate adjustments would not be appropriate under current situation for the simple reason that each increase in fares would cause considerable hardship for the majority of people in Bangkok who, as is generally known, are in the low income group. The government could on the other hand give assistance to the operators through other means, for example, by reducing the taxes on fuel and lubricants, and on motor cars or spare parts, by providing low interest rate loans or by arranging for operators to have their bill discounted at

"special" discount rates in order to improve their cash flow and liquidity positions. The writer also put forward three suggestions as to how the problems relating to bus service operations should be solved. These are :-

a) Fares should not be increased, but the government should offer some form of assistance to operators.

b) Adjustments of fares could be allowed on condition that the operators take immediate action to improve their services.

c) Arrangements should be made to operate "special" buses.

In order to achieve satisfactory results, it is essential that all parties concerned, which include the government the operators and the public, should cooperate in trying to find solutions to the problems.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กิติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอขอบคุณ ร.ต.ท.ชาญ มนุธรรม นายกสภาคณบดีประกอบการขนส่ง
คุณสุจินต์ ประกอบผล แห่งบริษัทไทยประเภษฐ์ จำกัด คุณสุทัศน์ กุศลศรี แห่งบริษัท
ศรีนครขนส่งและพาณิชย์ จำกัด คุณสุรติ สิริเวชชะพันธ์ แห่งบริษัทบุญมอง จำกัด คุณ
สมพงษ์ จุยศิริ แห่งบริษัทนายเลิศ จำกัด คุณสมชาย วิรุณผล และเจ้าหน้าที่ของ
สภาคณบดีประกอบการขนส่งทุกท่าน ส่วนหน่วยราชการ ขอขอบคุณ คุณอำนาจ ลิ้มตระกูล
แห่งธนาคารแห่งประเทศไทย คุณอนงค์นาด รอดนุสนธิ แห่งห้องสมุดกระทรวงคมนาคม
ที่ไ้กรุณาสละเวลาให้คำแนะนำปรึกษา และให้ข้อมูลต่าง ๆ ในการเขียนวิทยานิพนธ์
ครั้งนี้

อนึ่ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์วรวรรณ ชัยอาญา อาจารย์ประจำคณะพาณิชย์ศาสตร์
และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อาจารย์เฉลียว สุวรรณกิติ ผู้ช่วยผู้อำนวยการ
องค์การ ร.ส.พ. กรรมการผู้ตรวจสอบวิทยานิพนธ์ อาจารย์พรเทพ เทรษฐนันท์ แห่ง
กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก ผู้ควบคุมการวิจัย อาจารย์ฉันทะ ฉิมโฉม
อาจารย์คุณฐิ อัครกุล และอาจารย์ดวงมณี แพทยานนท์ ไ้กรุณาให้คำแนะนำวิธีการเขียน
และแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ในการเขียนวิทยานิพนธ์ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้เขียนจึง
ขอขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย

นอกจากนี้ คุณจุฬี คำสุวรรณ คุณจันทิรา นพโกวิท ไ้กรุณาพิมพ์และตรวจ
แก้ต้นร่างและต้นฉบับจริงให้เป็นที่เรียบร้อย จึงขอขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

กิติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอขอบคุณ ร.ต.ท.ชาญ มนูญธรรม นายกสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง
คุณสุจินต์ ประกอบผล แห่งบริษัทไทยประจักษ์ จำกัด คุณสุทัศน์ กุศลศรี แห่งบริษัท
ศรีนครขนส่งและพาณิชย์ จำกัด คุณสุรติ สิริเวชชะพันธ์ แห่งบริษัทบุญผ่อง จำกัด คุณ
สมพงษ์ จุยศิริ แห่งบริษัทนายเลิศ จำกัด คุณสมชาย วิรุณผล และเจ้าหน้าที่ของ
สมาคมผู้ประกอบการขนส่งทุกท่าน ส่วนหน่วยราชการ ขอขอบคุณ คุณอำนาจ ลิมตระกูล
แห่งธนาคารแห่งประเทศไทย คุณอนงค์นาถ รอดนุสนธิ แห่งห้องสมุดกระทรวงคมนาคม
ที่ได้กรุณาสละเวลาให้คำแนะนำปรึกษา และให้ข้อมูลต่าง ๆ ในการเขียนวิทยานิพนธ์
ครั้งนี้

อนึ่ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์วรวรรณ ชัยอาญา อาจารย์ประจำคณะพาณิชยศาสตร์
และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อาจารย์เฉลียว สุวรรณกิติ ผู้ช่วยผู้อำนวยการ
องค์การ ร.ส.พ. กรรมการผู้ตรวจสอบวิทยานิพนธ์ อาจารย์พรเทพ เศรษฐนันท์ แห่ง
กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก ผู้ควบคุมการวิจัย อาจารย์ฉันทะ นิมนิ
อาจารย์คุณฉวี อัครกุล และอาจารย์ดวงมณี แพทยานนท์ ได้กรุณาให้คำแนะนำวิธีการเขียน
และแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ในการเขียนวิทยานิพนธ์ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้เขียนจึง
ขอขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย

นอกจากนี้ คุณจุฬี คำสุวรรณ คุณจันทิรา นพโกวิท ได้กรุณาพิมพ์และตรวจ
แก้ต้นร่างและต้นฉบับจริงให้เป็นที่น่าเรียบร้อย จึงขอขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ช
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
รายการตารางประกอบ	ฐ
รายการภาพประกอบ	ฑ
บทที่	
1. บทนำ	1
ความเป็นมาของปัญหา	5
วัตถุประสงค์	6
ขอบเขตของการศึกษา	7
ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา	8
วิธีการศึกษาคนควา	8
2. การประกอบการขนส่งควยรถโดยสารประจำทาง	9
ประวัติความเป็นมาของรถประจำทางในกรุงเทพมหานคร	9
การประกอบการขนส่งควยรถประจำทางในกรุงเทพมหานคร	13
รูปของการประกอบการขนส่งตามกฎหมาย	17
หลักเกณฑ์ในการพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง	
ของคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง	18
เงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งควยรถประจำทาง	19

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.	นโยบายของรัฐบาลในการควบคุมการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร	21
	เหตุผลในการควบคุมของรัฐบาล	21
	อำนาจและหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการขนส่ง	26
	การแบ่งชนิดของการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง	32
4.	มูลเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นในบริการรถประจำทาง	36
	ความเป็นมาในการเก็บค่าโดยสารในอดีต	36
	ปัญหาที่ประชาชนประสบอยู่	37
	มูลเหตุของปัญหา	39
5.	การปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทางในกรุงเทพมหานคร	47
	การวิเคราะห์ฐานะการเงินของผู้ประกอบการขนส่งรถประจำทางในกรุงเทพมหานคร	47
	- ฐานะและความมั่นคงของกิจการ	48
	- สมรรถภาพในการหากำไร	49
	การปรับปรุงค่าโดยสารปี พ.ศ. 2511	57
	การปรับปรุงค่าโดยสารปี พ.ศ. 2514	70
	การปรับปรุงค่าโดยสารปี พ.ศ. 2516	72
	การปรับปรุงค่าโดยสารปี พ.ศ. 2517	92
6.	บทสรุปและขอเสนอแนะ	102

รายการตารางประกอบ

ตารางที่	หน้า
1. ฐานะของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ในส่วนกลางจากงบดุล ปี 2513	50
2. ฐานะของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ในส่วนกลางจากงบดุล ปี 2514	51
3. ฐานะของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ในส่วนกลางจากงบดุล ปี 2515	52
4. ค่าเฉลี่ยของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับประเทศไทย ระหว่างปี 2508 - 2515 (ตุลาคม 2507 - กันยายน 2508 = 100)	74
5. อัตราแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์ เงินปอนด์สเตอร์ลิง เงินมาร์ค และเงินเยน	75
6. อัตราแลกเปลี่ยน เงินบาท/เงินปอนด์ เงินบาท/เงินเยน และเงินบาท/เงินมาร์ค พ.ศ. 2513 - 2516	76
7. แสดงราคาน้ำมันโซลา	79
8. ภาวะค่าใช้จ่ายในค่านาคาแรงงานและภาษีประเภทต่าง ๆ ของ ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ตั้งแต่ปี 2511 - 2516	81
9. ภาวะค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ในส่วนกลาง พ.ศ. 2511, 2514 และ 2516	83
10. รายได้ค่าโดยสารของผู้ประกอบการส่วนกลาง 2515	87
11. การแสดงรายได้จากการเก็บค่าโดยสารวิธีต่าง ๆ	88
12. เปรียบเทียบรายได้ความแตกต่างในยอดรายได้ค่าโดยสาร	

ตารางที่ (ต่อ)

หน้า

13. แสดงรายได้ - รายจ่าย และฐานะของผู้ประกอบการ
ในเดือน พฤศจิกายน 2516 95
14. แสดงรายได้ - รายจ่าย และฐานะของผู้ประกอบการใน
เดือน มีนาคม 2517 97
15. แสดงการแจกจ่ายกำไรในการเดินรถต่อคันต่อวัน จาก
ปี 2510 เปรียบเทียบกับ พฤศจิกายน 2516 และ มีนาคม
2517 99
16. แสดงการคำนวณปริมาณรายได้ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นเปอร์เซ็นต์
และเป็นตัวเงิน (บาท) 112

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย