



บทที่ 1

บทนำ

ปัจจุบันนี้กรุงเทพมหานครมีประชากรอยู่ประมาณ 6 ล้านคน ซึ่งในจำนวนนี้มีผู้ที่ใช้รถโดยสารเป็นประจำถึง 3 ล้านคน เป็นที่ทราบกันดีว่าผู้ที่รับผิดชอบเรื่องบริการชนิดนี้โดยตรงคือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือที่เรียกกันโดยย่อว่า ขสมก. ด้วยเหตุที่คนกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่มีความจำเป็นต้องใช้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกันมากเช่นนี้ ทำให้บริการสาธารณะประเภทนี้กลายเป็นสิ่งจำเป็นของคนกรุงเทพฯ ไปโดยปริยาย ไม่ว่าจะไปทำงานหรือติดต่อค้าขายธุรกิจต่าง ๆ จำเป็นต้องพึ่งบริการชนิดนี้กันแทบทั้งสิ้น

รถโดยสารที่นำมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารให้ถึงที่หมายปลายทางที่เห็นกันในปัจจุบันนี้ได้เริ่มมีมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2450 โดยนายเลิศ เศรษฐบุตร หรือพระยาภักดีนครเสรษฐ เป็นผู้ริเริ่มดำเนินการโดยเป็นรถใช้ม้าลากจูง แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2456 ได้มีการใช้รถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เป็นครั้งแรกปรากฏว่าเป็นที่นิยมกันมาก เมื่อผู้โดยสารนิยมใช้รถโดยสารกันมากขึ้นทำให้กิจการการขนส่งผู้โดยสารเริ่มเจริญก้าวหน้า ทำให้มีบริษัททั้งเอกชนและรัฐบาลสนใจเข้าประกอบการเดินรถโดยสารกันถึง 26 บริษัท เป็นบริษัทเอกชน 24 บริษัท และเป็นรัฐวิสาหกิจอีก 2 บริษัท

ต่อมาปัญหาต่าง ๆ เริ่มมีเข้ามาอย่างไม่หยุดยั้ง ไม่ว่าจะเป็นการเดินรถทับเส้นทาง การแก่งแย่งผู้โดยสารกับการเดินรถอย่างเสรี หรือการให้บริการของแต่ละบริษัทไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน อีกทั้งราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นโดยที่ไม่สามารถปรับค่าโดยสารให้เหมาะสมได้ ทำให้หลายบริษัทมีฐานะการเงินทรุดลง ประกอบกับกิจการรถโดยสารเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับประโยชน์สุขของประชาชนโดยตรงทำให้รัฐบาลจำต้องเข้ามาบริหาร และได้มีการรวมกิจการรถโดยสารจากบริษัทต่าง ๆ ให้เหลือเพียงหน่วยงานเดียวคือ บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด เมื่อปี พ.ศ. 2518 สมัย พันตรี ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี และในเวลาต่อมาได้ยกเลิกบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด และมีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2519 เป็นต้นมา

¹ "ปัญหาการเก็บค่าโดยสารของรถวิ่งวงกลม," ข่าว ขสมก. 2 (15 กุมภาพันธ์ 2532)

ความเป็นมาของปัญหา

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดบริการขนส่งบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร

ในช่วงเวลาที่ผ่านมามีประชากรในเขตพื้นที่รับผิดชอบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงจำเป็นต้องขยายกำลังการให้บริการด้านการขนส่งบุคคลให้เพียงพอแก่ประชากรที่เพิ่มขึ้น เป็นเหตุให้ต้องกู้เงินมาลงทุนเป็นจำนวนมากเพื่อขยายงาน ทั้งนี้เพราะองค์การฯ ไม่มีกำลังเงินเพียงพอ เนื่องจากต้องขยายบริการในอัตราที่ต่ำกว่าต้นทุนการให้บริการเพื่อสนองตอบต่อนโยบายของรัฐบาล จึงทำให้องค์การฯ ประสบกับปัญหาการขาดทุนและมีหนี้สินผูกพันตลอดมา ซึ่งเป็นภาระให้รัฐบาลต้องจัดเงินอุดหนุนมาจ่ายหนี้สินแทนองค์การฯ เสมอมา

เดิมองค์การฯ มีรถที่จะให้บริการแก่ประชาชนเป็นรถโดยสารธรรมดาประมาณ 3,494 คัน และรถโดยสารปรับอากาศ 399 คัน ทั้งนี้ไม่รวมรถของเอกชนที่ร่วมวิ่งบริการ จากสาเหตุที่องค์การฯ มีรถโดยสารไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ทั่วถึง และคุณภาพของการให้บริการไม่ดีเท่าที่ควร องค์การฯ จึงได้เพิ่มจำนวนรถโดยสารอีก 1,000 คัน แบ่งเป็นรถธรรมดา 900 คัน และรถปรับอากาศ 100 คัน สำหรับรถธรรมดาที่เข้ามาวิ่งใหม่จำนวน 900 คัน มีลักษณะสีขาวคาดแดง ติดพัดลม เก็บค่าโดยสารในอัตรา 3 บาทต่อคน ซึ่งต่างจากอัตราเดิมที่เก็บจากรถธรรมดาสีขาวคาดน้ำเงินในอัตรา 2 บาทต่อคน โดยเน้นถึงความสบายที่ผู้โดยสารจะได้รับจากพัดลมในรถ ความปลอดภัยจากการมีประตูอัตโนมัติ และการขึ้นลงทางเคียวโดยใช้วิธีหยอดเหรียญ* การศึกษาต้นทุนการให้บริการของรถโดยสารธรรมดาทั้ง 2 ประเภทจะทำให้ทราบว่าต้นทุนการให้บริการของรถโดยสารธรรมดาทั้ง 2 ประเภทแตกต่างกันหรือไม่อย่างไร เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดราคาค่าโดยสารที่สมเหตุสมผลต่อไป

* องค์การได้เจรจาให้บริษัทผู้ให้เช่ารถถอดเครื่องหยอดเหรียญและเครื่องกั้นออกเนื่องจากไม่สะดวกต่อผู้ใช้บริการ และให้จัดที่นั่งเพิ่มเติมเข้าแทนเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2532

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาถึงความเป็นมาและการดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางธรรมดาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
2. คำนวณต้นทุนในการให้บริการรถโดยสารธรรมดาใช้น้ำเงินเปรียบเทียบกับต้นทุนในการให้บริการรถโดยสารธรรมดาสีแดง และคำนวณจุดคุ้มทุนต่อเที่ยว
3. วิเคราะห์โครงสร้างของต้นทุนดำเนินงานและความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับต้นทุนในการดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางธรรมดา
4. ศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ในการให้บริการรถโดยสารประจำทางธรรมดาเพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาปรับปรุงแก้ไข

ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาต้นทุนดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางครั้งนี้จะทำการศึกษาเฉพาะรถโดยสารธรรมดาสีแดงกับรถโดยสารธรรมดาน้ำเงินเท่านั้น และเก็บรวบรวมข้อมูลในเขตกรุงเทพมหานครในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2531 - พฤษภาคม พ.ศ. 2532 เพราะจะครอบคลุมช่วงเวลาต่าง ๆ ที่แตกต่างกัน เช่น ระยะเวลาเปิดและปิดเทอมของนักเรียน นิสิต นักศึกษา เดือนที่มีฝนตกและไม่มีฝนตก ฯลฯ เพื่อให้ตัวแทนประชากรที่คำนวณได้มีความถูกต้องใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด

ข้อจำกัดของการวิจัย

การสัมภาษณ์เพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูล จะสัมภาษณ์เฉพาะเขตการเดินทางที่มีการจัดเก็บรายได้และค่าใช้จ่ายโดยตรงของรถโดยสารธรรมดาทั้ง 2 ประเภท และเฉพาะเส้นทางที่มีรถโดยสารธรรมดาสีแดงกับรถโดยสารธรรมดาน้ำเงินวิ่งอยู่ร่วมกันเท่านั้นโดยจะเก็บรวบรวมข้อมูลของรถทุกคันในเส้นทางเหล่านั้น

แนวเหตุผล ทฤษฎีที่สำคัญ หรือสมมติฐาน

1. ต้นทุนการให้บริการของรถโดยสารธรรมดาสีแดงเฉลี่ยต่อคันต่อเที่ยวสูงกว่าต้นทุนการให้บริการของรถโดยสารธรรมดาน้ำเงิน
2. ต้นทุนการให้บริการของรถโดยสารธรรมดาสีแดงเฉลี่ยต่อคนต่ำกว่า 3 บาท และต้นทุนการให้บริการของรถโดยสารธรรมดาน้ำเงินเฉลี่ยต่อคนต่ำกว่า 2 บาท

3. รายได้ส่วนเพิ่มสูงกว่าต้นทุนส่วนเพิ่มจากการนำรถโดยสารธรรมดาสีแดงมาวิ่งร่วมกับรถโดยสารธรรมดาลีน้ำเงิน

ประชากร

รถโดยสารประจำทางธรรมดาทั้งหมด 9 เขต และมีเส้นทางเดินรถจำนวน 134 เส้นทาง แบ่งเป็น

ก. รถโดยสารประจำทางธรรมดาลีน้ำเงิน 134 เส้นทาง 3,141 คัน

ข. รถโดยสารประจำทางธรรมดาสีแดง 85 เส้นทาง 900 คัน

ตัวอย่าง

เลือกจากประชากรข้างต้นเฉพาะในเส้นทางที่มีรถโดยสารประจำทางธรรมดาทั้งสีแดงและสีน้ำเงินวิ่งร่วมกัน

ขนาดตัวอย่าง

เขต 1 จำนวน 8 สาย ได้แก่ สาย 3 29 34 52 59 95 107 129

เขต 10 จำนวน 4 สาย ได้แก่ สาย 73 117 136 204

วิธีการเลือกตัวอย่าง

จากทั้งหมด 9 เขต เลือกมา 2 เขต คือ เขต 1 กับเขต 10 เพราะทั้ง 2 เขตนี้ได้ แยกรายได้ค่าใช้จ่ายของรถโดยสารประจำทางธรรมดาทั้ง 2 ประเภทออกจากกัน และมีข้อมูลที่ค่อนข้างสมบูรณ์ในช่วงก่อนและหลังนำรถโดยสารธรรมดาสีแดงเข้ามาวิ่ง ทำให้สามารถวิเคราะห์ต้นทุนได้ นอกจากนี้ การเดินรถของทั้ง 9 เขตมีลักษณะการเดินรถที่แตกต่างกัน คือ ลักษณะการเดินรถเป็นรถชานเมืองกับลักษณะการเดินรถเป็นรถในเมือง การเลือกเขต 1 และเขต 10 เป็นตัวอย่าง เนื่องจากเขต 1 มีลักษณะการเดินรถเป็นรถชานเมือง (วิ่งจากข้างนอกเข้ามาในเมือง) และเขต 10 มีลักษณะการเดินรถเป็นรถในเมือง (วิ่งเฉพาะในเมือง) จึงเป็นตัวแทนที่เหมาะสมของประชากรเพราะเป็นข้อมูลที่ผสมกันระหว่างการเดินรถชานเมืองกับการเดินรถในเมือง

วิธีการวิจัย

1. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นและตัวเลขจากเอกสาร รายงานการเงินและการบัญชีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
2. สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง
3. ศึกษาข้อมูลอื่น ๆ จากเอกสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก รวมทั้งเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ
4. วิเคราะห์ ทดสอบสมมติฐาน และสรุปผล

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา

1. ได้ทราบถึงสภาพการดำเนินงานบริการรถโดยสารประจำทางธรรมดาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
2. ทำให้ทราบถึงต้นทุนในการให้บริการของรถโดยสารธรรมดาหรือน้ำเงินกับรถโดยสารธรรมดาแล้วแตกต่างกันหรือไม่อย่างไร และจุดคุ้มทุนต่อเที่ยวของรถทั้ง 2 ประเภท
3. ได้ทราบเกี่ยวกับโครงสร้างของต้นทุนดำเนินงาน และความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับต้นทุนในการดำเนินงานบริการรถชนิดโดยสารประจำทางธรรมดา
4. ได้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ในการให้บริการรถโดยสารประจำทางธรรมดา เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาปรับปรุงแก้ไข
5. เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดราคาค่าโดยสารที่สมเหตุสมผลของรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท

คำจำกัดความ

องค์การฯ	หมายถึง	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
รถน้ำเงิน	หมายถึง	รถโดยสารธรรมดาหรือน้ำเงิน
รถแดง	หมายถึง	รถโดยสารธรรมดาสีแดง