



บทนำ

1.1 ความสำคัญของการศึกษา

การขนส่งนับได้ว่าเป็นระบบบริการพื้นฐานอีกระบบหนึ่ง นอกเหนือจากระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การพลังงาน ที่มีความสำคัญยิ่งต่อขบวนการผลิตสินค้าและบริการ การตลาด และธุรกิจการค้าที่ต่อเนื่องทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งมีผลกระทบต่อฐานะดุลการค้าระหว่างประเทศของไทย¹

ระบบการขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบัน ประกอบด้วยการขนส่งทุกรูปแบบที่ใช้กันแพร่หลายในนานาประเทศ ได้แก่ การขนส่งทางบก การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ในช่วง 20 ปีนี้ตั้งแต่ได้มีการบูรณะและพัฒนาขยายระบบการขนส่ง และการสื่อสารของประเทศ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 จนถึงสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 เพื่อเป็นการสนับสนุนระบบการผลิต และการตลาดให้เชื่อมโยงเข้าด้วยกัน และเพื่อเป็นเครื่องกระจายความเจริญ และผลการพัฒนาออกไปสู่ส่วนภูมิภาค และชนบทให้ทั่วถึงนั้น รัฐได้มุ่งพัฒนาขยายโครงข่ายของการขนส่งทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบถนนเป็นหลัก โดยถือว่าระบบถนนเป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่ให้ความสะดวกรวดเร็ว และเป็นการขนส่งที่ถึงจุดหมายปลายทางโดยตรง และเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดสำหรับการขนส่งช่วงสั้นๆ

นอกจากนี้การลงทุนขยายระบบถนนได้เปรียบทางภูมิศาสตร์กว่าระบบการขนส่งทางด้านอื่นๆ โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำ ซึ่งมีข้อจำกัดทางธรรมชาติ²

¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534) , หน้า 249

² สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) , หน้า 105

เนื่องจากในปัจจุบัน ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้กระจายออกจาก กรุงเทพฯ ไปสู่ส่วนภูมิภาค การเดินทางติดต่อกันระหว่างจังหวัดต่างๆ จึงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง บริษัทขนส่ง จำกัด ซึ่งมีบทบาทในฐานะเป็นองค์กรของรัฐ จัดเป็นรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นเพื่อบำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐด้านพาณิชย์กรรม ในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร โดยรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดและชนบท โดยรับรถของภาคเอกชนในรูปรถร่วม เข้าร่วมกิจการด้วย และบริษัทขนส่ง จำกัด จะเป็นตัวแทนประสานงานด้านการจัดการในฐานะผู้รับอนุญาตสัมปทานในเส้นทางการเดินรถสายต่างๆ ซึ่งปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด นั้น ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทุกภาคการเดินรถ

ในเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น เดิมเอกชนผู้ประกอบการขาดการรวมตัวกัน การกำหนดอัตราค่าโดยสารจึงไม่มีมาตรฐานที่แน่นอน ทางรัฐบาลจึงให้บริษัทขนส่ง จำกัด เข้ามาดำเนินการเพื่อช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้บริการและตรึงราคาค่าโดยสารให้เป็นไปตามความเหมาะสม โดยการกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น มีใช้เพียงบริษัทขนส่ง จำกัด จะเป็นผู้มีอำนาจเด็ดขาด แต่จะอยู่ในขอบเขต และข้อกำหนดของทางรัฐบาลคือกรมการขนส่งทางบก และกระทรวงคมนาคม เป็นผู้วางนโยบายพิจารณาร่วมกับบริษัทขนส่ง จำกัด เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารให้บริษัทขนส่ง จำกัด และผู้ประกอบการเอกชนถือปฏิบัติ

อัตราค่าโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด นั้น รัฐได้มีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารสำหรับรถประจำทางที่ให้บริการระหว่างจังหวัดและชนบท 6 ครั้ง กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2507, 2508, 2516, 2522, 2524 และ 2534 ซึ่งอัตราค่าโดยสารที่บริษัทขนส่ง จำกัด ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ ยังคงใช้ตามข้อกำหนดที่กรมการขนส่งทางบก ได้กำหนดไว้เมื่อ พ.ศ. 2534 โดยพิจารณาจาก มาตรฐานรถ พันธุ์เส้นทางเดินรถ และระยะทาง อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ การกำหนดอัตราค่าโดยสารจะกำหนดจากพันธุ์รถที่สภาพปกติ โดยบริษัทขนส่ง จำกัด จะนำอัตราค่าโดยสารไปคำนวณเป็นอัตราค่าโดยสาร ตามระยะทางของเส้นทางการเดินรถสายต่างๆ แยกตามมาตรฐานรถอีกครั้งหนึ่ง

การกำหนดอัตราค่าโดยสารในปี พ.ศ. 2524 นั้น มีข้อบกพร่องหลายประการ อาทิ ไม่ได้แยกแยะประเภทของค่าใช้จ่าย ว่าเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ หรือค่าใช้จ่ายแปรผัน ตลอดจนเกิดข้อบกพร่องในการคิดดอกเบี้ย การคิดค่าซ่อมบำรุง จำนวนที่นั่ง และ Load-Factor* ต่อมาในปี พ.ศ. 2534 กรมการขนส่งทางบกได้ปรับปรุงวิธีการกำหนดอัตราค่าโดยสารใหม่ โดยแก้ไขข้อบกพร่องที่เกิดจากการกำหนดอัตราค่าโดยสารในปี พ.ศ. 2524 ดังกล่าวข้างต้น

แต่อย่างไรก็ตาม การกำหนดอัตราค่าโดยสารของกรมการขนส่งทางบกนั้น เน้นพิจารณาในด้านต้นทุนเป็นสำคัญ ไม่ได้พิจารณาถึงความต้องการเดินทางโดยสารไปพร้อม ๆ กับต้นทุน ดังนั้นเพื่อให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารมีมาตรฐานที่แน่นอน และมีความสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทาง (Demand) และต้นทุน (Cost) ที่เกิดขึ้น จึงควรที่จะทำการศึกษาว่า อัตราค่าโดยสารควรจะอยู่ ณ ระดับใด เป็นไปตามที่ทาง กรมการขนส่งทางบก ได้กำหนดไว้หรือไม่อย่างไร

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

หาอัตราค่าโดยสาร ที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารโดยรถยนต์โดยสาร ระหว่างจังหวัดมีรายรับคุ้มกับต้นทุน กล่าวคือ เป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารโดยยึดหลักการของต้นทุนเฉลี่ย (Average cost pricing)

* Load Factor หมายถึง ค่าเปอร์เซ็นต์เฉลี่ยของการใช้รถของผู้โดยสาร

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 ประเภทของรถยนต์โดยสารและเส้นทางการเดินรถ³

1.3.1.1 ประเภทของรถยนต์โดยสาร

ศึกษาการเดินรถทั้งรถโดยสาร ในความรับผิดชอบของบริษัทขนส่ง จำกัด และรถโดยสารของเอกชน ที่เข้าร่วมดำเนินการในรูปปรกร่วม โดยศึกษารถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร 4 มาตรฐาน (รายละเอียดของรถโดยสารแต่ละมาตรฐานในภาคผนวก ก) ได้แก่ รถมาตรฐาน 1ก (ม. 1ก) รถมาตรฐาน 1ข (ม. 1ข) รถมาตรฐาน 2 (ม. 2) และรถมาตรฐาน 3 (ม. 3)

1.3.1.2 เส้นทางการเดินรถ

ศึกษาเส้นทางการเดินรถหมวด 2 (ซึ่งเป็นเส้นทางการขนส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดต่าง ๆ ในส่วนภูมิภาค) เหตุที่ศึกษาเฉพาะเส้นทางการเดินรถหมวด 2 นั้น เนื่องจากบริษัทขนส่ง จำกัด เป็นผู้ได้รับสัมปทานการเดินรถในหมวดเส้นทางการนี้ จากกรมการขนส่งทางบกทั้งหมด และรถโดยสารในหมวดเส้นทางการนี้ ก็มีผู้ใช้บริการมากกว่าในหมวดเส้นทางการอื่น (หมวด 3 และหมวด 4)⁴

³บริษัทขนส่ง จำกัด, หนังสือที่ระลึกครบรอบ 63 ปี แห่งวันสถาปนาบริษัทขนส่ง จำกัด. พ.ศ. 2536.

⁴ฝ่ายวิชาการ กรมการขนส่งทางบก, การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถประจำทาง พ.ศ. 2533.

นอกจากนี้ ยังทำการศึกษารอบคลุมทั้ง 4 ภาคการเดินทาง ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ (รายละเอียดเส้นทางในแต่ละภาค การเดินทาง ในภาคผนวก ข)

1.3.2 ระยะเวลาในการศึกษา

จะใช้ข้อมูลตั้งแต่ พ.ศ. 2522 ถึง พ.ศ. 2534 สาเหตุที่พิจารณาตั้งแต่ พ.ศ. 2522 เนื่องจากเป็นปีที่บริษัทขนส่ง จำกัด เริ่มจัดระเบียบการเดินทางทั้งรถโดยสารของบริษัทเอง และรถร่วมเอกชนให้เป็นระเบียบ

1.4 แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

สำหรับแหล่งที่มาของข้อมูลที่ใช้ประกอบการศึกษา จะอาศัยข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยรวบรวมจาก หนังสือ เอกสาร ตัวเลขสถิติจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- บริษัทขนส่ง จำกัด
- กรมการขนส่งทางบก
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ
- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ห้องสมุดของหน่วยงานและมหาวิทยาลัยต่าง ๆ อาทิ กรมการขนส่ง-
ทางบก, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นต้น

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

ในการวิเคราะห์หาอัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุน สำหรับบริการรถโดยสารระหว่างจังหวัด โดยอาศัยหลักการของต้นทุนเฉลี่ย (Average Cost) นั้น จะมีขั้นตอนในการศึกษา ดังนี้ (รายละเอียดจะได้กล่าวในบทที่ 3)

ขั้นตอนที่ 1 หาอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยรถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด

ซึ่งใช้การคำนวณด้วยวิธี "Ordinary Least Squares" (OLS) เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปร โดยใช้ข้อมูลอนุกรมเวลา (time series) 13 ปี (พ.ศ. 2522-2534) ซึ่งสมการอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยรถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด ที่ใช้ในการศึกษา เป็นดังนี้ (รายละเอียดที่มาของสมการ จะกล่าวในบทที่ 3)

$$\ln Q_t = A + a \ln P_{1,t} + b \ln P_{2,t} + c \ln PGPP_t + d \ln POP_t + E_t$$

โดยที่

Q_t หมายถึง อุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยรถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด ทั้งหมดในปีที่ t มีหน่วยเป็น จำนวนผู้โดยสารระยะทาง (คนกิโลเมตร)

$P_{1,t}$ หมายถึง อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของรถโดยสาร บนเส้นทาง i ในปีที่ t มีหน่วยเป็น บาทต่อกิโลเมตร โดยปรับให้เป็นมูลค่าของปี พ.ศ. 2534

$P_{e, i}$ หมายถึง อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของรถไฟ บนเส้นทาง i ในปี t มีหน่วยเป็น บาทต่อกิโลเมตร โดยปรับให้เป็นมูลค่าของปี พ.ศ. 2534

$PGPP_t$ หมายถึง ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัวเฉลี่ยทุกจังหวัด ในปี t โดยปรับให้เป็นค่าของปี พ.ศ. 2534

POP_t หมายถึง จำนวนประชากร ในปี t

E_t หมายถึง ค่าความคลาดเคลื่อน

ขั้นตอนที่ 2 หาต้นทุนในการเดินรถของบริษัทขนส่ง จำกัด

ทำการคำนวณหาต้นทุนในการเดินรถ (ทั้งรถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด และรถร่วม) ต่อกิโลเมตรทำการในแต่ละปี (ตั้งแต่ พ.ศ. 2522-2534) ซึ่งต้นทุนในการเดินรถ ประกอบด้วย

2.1 ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) ซึ่งหมายถึง ต้นทุนที่ต้องเสียไปเนื่องจากการมีรถยนต์ ถึงแม้จะไม่ได้นำรถออกใช้ก็ตาม อาทิ เงินเดือนพนักงานขับรถ ค่าทะเบียน เป็นต้น

2.2 ต้นทุนแปรผัน (Variable Cost) กล่าวคือ เป็นต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงไปตามการใช้รถ อาทิ ต้นทุนในเรื่องน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น เป็นต้น

2.3 ต้นทุนเบ็ดเตล็ด⁵ (Overhead Cost) โดยต้นทุนดังกล่าวทางกรมการขนส่งทางบก กำหนดให้มีค่าร้อยละ 20 ของต้นทุนคงที่บวกกับต้นทุนแปรผัน

2.4 ต้นทุนอื่นๆ⁶ ซึ่งเป็นต้นทุนที่เป็นจริงตามความจำเป็นของแต่ละการประกอบการ ซึ่งประกอบด้วย

⁵กรมการขนส่งทางบก , การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถประจำทาง ประจำปี 2535. (มีนาคม 2535).

⁶อ้างแล้วใน 5

- 2.4.1 ต้นทุนด้านสำนักงาน โดยจะคิดเพิ่มอีก ร้อยละ 10 ของต้นทุนคงที่ บวกกับ ต้นทุนแปรผัน
- 2.4.2 ต้นทุนในเมือง หรือ ค่าใช้จ่ายกรณีเส้นทางทึ่กันดาร ซึ่งจะคิดเพิ่ม ร้อยละ 20 ของต้นทุนผันแปร
- 2.4.3 อัตราผลตอบแทน ซึ่งจะคิดอัตราผลตอบแทน เป็นร้อยละ 10 ของ ต้นทุนคงที่ บวกกับต้นทุนแปรผัน

เมื่อนำ ต้นทุนทั้งสี่รายการข้างต้น (2.1-2.4) มารวมกัน (ในแต่ละปี) แล้วนำ กิโลเมตรทำการในแต่ละปีมาหาร ก็จะได้ต้นทุนต่อกิโลเมตรทำการ (มีหน่วยเป็นบาทต่อกิโลเมตร)

ขั้นตอนที่ 3 หาอัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุน สำหรับบริการรถโดยสารระหว่างจังหวัด

จากอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยรถโดยสาร และต้นทุนในการเดินทาง ที่ทำการหาไว้แล้วข้างต้น ก็จะนำมา Plot ในรูปเดียวกัน เพื่อดูว่าเส้นอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยรถโดยสารตัดกับ เส้นต้นทุนในการเดินทาง ณ ระดับใด

โดยในการศึกษาคั้งนี้ มีข้อสมมติคือ

- 1) สมมติว่าไม่มีการแปรปรวนของระดับอุปสงค์สำหรับการขนส่งในช่วงเวลาต่าง ๆ เช่น ชั่วโมงเร่งรีบ วันสุดสัปดาห์ ตลอดระยะเวลาในการศึกษา
- 2) สมมติให้การเดินทางโดยรถไฟ เป็นการแข่งขันเพียงอย่างเดียว ที่บริษัท-ขนส่ง จำกัด ประสพอยู่
- 3) ไม่น่าवलกระทบภายนอก ซึ่งเป็นต้นทุนทางสังคม (Social cost) มาใช้ในการศึกษา

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงอัตราค่าโดยสาร ที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งอยู่ในสถานการณ์ที่มีรายรับคุ้มกับต้นทุน เมื่อนำอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยสาร และต้นทุนในการเดินทางมาพิจารณาร่วมกัน

2. ทำให้ทราบถึงโครงสร้างต้นทุนการเดินทางของบริษัทขนส่ง จำกัด ซึ่งจะเป็ประโยชน์ในการใช้พิจารณาปรับปรุงการใช้จ่ายด้านต่างๆ ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด

1.7 องค์ประกอบของวิทยานิพนธ์

ลำดับการศึกษาถึงอัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุน สำหรับบริการรถโดยสารระหว่างจังหวัดนั้น สามารถแบ่งเป็นบทต่างๆได้ดังนี้

- บทที่ 1 บทนำ
- บทที่ 2 ทฤษฎีการกำหนดราคาในกิจการขนส่ง
- บทที่ 3 วิทยาการศึกษา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- บทที่ 4 ความเป็นมา และการดำเนินงานของบริษัทขนส่ง จำกัด
- บทที่ 5 ผลการศึกษา
- บทที่ 6 ข้อเสนอสรุป และข้อเสนอแนะ