บทที่ ๓

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ประวัติและความเป็นมา

กิจการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร มีมานานหลายสิบปีแล้ว เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๕๐ เป็นต้นมา โดยพระยาภักดีนรเศรษฐ์ หรือนายเลิด เศรษฐบุตร ซึ่งเป็นเจ้าของกิจการรถเมล์ขาวเป็นผู้ริเริ่ม ในขั้นแรกนั้นใช้ม้าเทียมรถลากก่อน และคิดค่าเช่าเป็นรายชั่วโมง เมื่อกิจการด้านนี้เจริญขึ้น จึงสั่งรถเข้ามาใช้แทน ต่อมากิจการเจริญมากขึ้น ถนนหนทางก็เพิ่มจำนวนขึ้น ตลอดจนผู้คนก็ทวีจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ บริษัทนายเลิดจำกัด จึงสั่งรถ "ฟอร์ด" เข้ามาเป็นบริษัทแรก และเปิดบริการรถประจำทางที่เรียกกันว่า "รถเมล์" ในราว พ.ศ. ๒๔๕๑ โดยวิ่งครั้งแรกจากสะพานยศเส ถึงประตูน้ำ นับเป็นกิจการเดินรถประจำทางสายแรกของกรุงเทพมหานคร และเป็นกิจการเดินรถโดยสารประจำทางเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารเป็นบริษัทแรกด้วย หลังจากนั้นเป็นต้นมา ความเจริญทางด้านบ้านเมือง เศรษฐกิจ และการขนส่ง ตลอดจนเทคโนโลยีต่าง ๆ ก็ได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว กรุงเทพมหานครก็มีการขยายอาณาเขตออกไปเรื่อย ๆ ความต้องการเกี่ยวกับบริการทางด้านการคมนาคมก็มีความจำเป็นควบคู่ไปด้วย กิจการรถเมล์เจริญขึ้นตามลำดับ การสร้างถนนต่าง ๆ มากขึ้นเท่าไรรถเมล์ก็เพิ่มสายและจำนวนมากขึ้นเท่านั้น ในที่สุดกิจการรถเมล์จึงเพิ่มขึ้นมากมาย ไม่ว่าจะเป็นด้านบริษัทที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการเดินรถโดยสารประจำทางหรือเส้นทางการเดินรถ จึงมีจำนวนมากและต่างก็มุ่งหวังที่จะประกอบการแข่งขันกัน และพยายามหาผลประโยชน์เป็นของตนเองให้มากที่สุดโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้โดยสารเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

การดำเนินกิจการเกี่ยวกับการให้ บริการรถโดยสารประจำทางแก่ผู้โดยสารนั้นเป็นสาธารณูปโภค (Public Utility) ที่จำเป็นอย่างยิ่ง สมควรที่รัฐบาลจะได้มีการควบคุม และจัดการให้ เป็นที่เรียบร้อย จึงได้มีการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องการดำเนินกิจการรถโดยสารประจำทาง

มีการตั้งคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง มีการให้ผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศเข้ามาศึกษาและทำการวิจัย และอื่น ๆ ฯลฯ ปรากฏว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายต่างก็เห็นพ้องต้องกันว่าการรวมกิจการรถเมล์เข้าด้วยกันเป็นกิจการขนาดใหญ่นั้นเป็นเป้าหมายที่พึงประสงค์ และสมควรที่จะรีบจัดการอย่างยิ่ง

ดังนั้น การรวมกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ได้ดำเนินการมาเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๑๕ ปีแล้ว โครงการรวมกิจการรถโดยสารประจำทางเข้าด้วยกันนี้ รัฐบาลในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ดำริที่จะรวมกิจการของบริษัทต่าง ๆ เข้าด้วยกันมาแล้ว และได้มอบหมายให้เป็นภาระหน้าที่ของ "คณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการปรับปรุงสาธารณูปโภคและการจราจร" ก็ได้มีการพิจารณาและเสนอเป็นรายงานกันเรื่อยมา ซึ่งก็สรุปได้ว่าให้รวมเป็นรายเดียวในที่สุด ในปีต่อ ๆ มาก็มีการตั้งคณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องนี้ขึ้นอีกหลายต่อหลายชุด ผลที่ได้ออกมาก็อยู่ในลักษณะเดียวกัน คือ ให้รวมเป็นกิจการขนาดใหญ่ซึ่งมีรายเดียวหรือน้อยรายที่สุด ทั้งนี้ด้วยความเชื่อที่ว่า ถ้าสามารถรวมกิจการรถโดยสารประจำทางให้เหลือผู้ดำเนินงานเพียงรายเดียวหรือน้อยรายที่สุด จะยังผลดีให้เกิดแก่การจัดเส้นทางการเดินรถ ความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการใช้บริการ รวมทั้งผลทางเศรษฐกิจ และจะทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพดีขึ้นด้วย

ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๑๖ เป็นต้นมา ได้มีการพิจารณาการรวมกิจการอย่างจริงจัง มีการตั้งคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงบริการรถโดยสารประจำทาง ขึ้นพิจารณาเรื่องนี้ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในสมัยนั้น (พลเอกพงษ์ ปุณณกันต์) เป็นประธานกรรมการ ผลของการพิจารณาปรากฏว่า คณะกรรมการเห็นชอบว่าเพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนรวมในการที่จะได้รับบริการรถโดยสารประจำทางที่ดี เป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องตัดสินใจโดยเด็ดขาดและกำหนดเป็นนโยบายที่แน่นอน ด้วยการให้รวมเป็นรูปบริษัทจำกัดเพียง ๑ ราย โดยเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเดิมทุกบริษัทมีสิทธิเข้าถือหุ้นตามฐานะของกิจการของผู้ประกอบการนั้น ๆ ต่อมาก็ได้มีการพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องนี้อีกเรื่อยมา จนใน พ.ศ. ๒๕๑๘ รัฐบาลก็ได้ดำเนินนโยบายเพื่อรวมกิจการรถโดยสารประจำทาง มีการตั้งคณะกรรมการปรับปรุงระบบการเดินรถยนต์โดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (เรืออากาศตรีบุญยง วัฒนพงษ์) เป็นประธานกรรมการ

และประกอบด้วยกรรมการที่เป็นทั้งผู้ประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารในส่วนกลาง และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางบก โดยมีหน้าที่สำคัญ ๓ ประการ คือ

๑. พิจารณาการรวมรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นบริษัทเดียว ตามนโยบายของรัฐบาล

๒. พิจารณากำหนดวิธีการในรูปแบบที่จะกระทำได้ ที่ดำเนินงานโดยผู้ประกอบการขนส่ง

๓. พิจารณากำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครให้ถูกต้อง

คณะกรรมการก็ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการขึ้นพิจารณาเฉพาะเรื่องแต่ละเรื่องไป และมีการเสนอข้อพิจารณาในเวลาต่อมา โดยให้แนวปฏิบัติในขั้นแรกนั้น มุ่งที่จะให้ผู้ประกอบการขนส่งทั้ง ๒๔ ราย[๑] ได้รวมกันเอง โดยที่รัฐบาลจะให้การประคับประคองและช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการเมื่อได้รวมกิจการเป็นรายเดียวกันแล้ว แต่ด้วยเหตุผลบางประการของแต่ละบริษัทและข้อโต้เถียงเกี่ยวกับความเป็นธรรม จึงทำให้เกิดการขัดแย้งในการที่จะรวมกันเองว่าควรจะใช้รูปแบบใด การขัดแย้งดังกล่าวหาข้อยุติได้ยาก ในขั้นสุดท้ายจึงมีผลทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องตัดสินใจด้วยตนเอง ฉะนั้นในวันที่ ๑๕ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๘ นายกรัฐมนตรีจึงทำการชี้ขาดข้อขัดแย้งเกี่ยวกับการรวมกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครให้เป็นรูปรัฐวิสาหกิจ โดยรัฐมีหุ้นร้อยละ ๕๑ เอกชนถือหุ้นร้อยละ ๔๙ ดังนั้นในวันที่ ๒๙ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๘ การจัดตั้งบริษัทรัฐวิสาหกิจก็เป็นผลสมบูรณ์ ชื่อ บริษัทมหานครขนส่งจำกัด (The City Transport Co., Ltd.) มีทุนจดทะเบียน ๑๐๐ ล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้น ๑ ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑๐๐ บาท และมีผู้เริ่มก่อตั้งรวม ๗ คน ในวันเดียวกันนั้นเอง คณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ก็มีมติอนุมัติมอบใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และบริเวณใกล้เคียง ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ประกอบการขนส่งเดิมเป็นผู้ได้รับอยู่และสิ้นสุดอายุในวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๘ ให้เป็นของบริษัทมหานครขนส่งจำกัดทั้งหมด

---

[๑]ประชด ไกรเนตร, "รวมรถเมล์ในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๑๘," วารสารการขนส่ง ๑๐ (กันยายน ๒๕๑๘) : ๘.

ด้วยเงินเพียง ๑๐๐ ล้านบาท คณะกรรมการและฝ่ายจัดการของบริษัทมหานครขนส่งจำกัด ได้พยายามซื้อรถโดยสารของบริษัทผู้ประกอบการขนส่งเดิมมาในระยะแรกได้กว่า ๑,๓๐๐ คัน จนกระทั่งเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๑๙ ได้มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลเกิดขึ้น การดำเนินงานเพื่อรวมกิจการให้เป็นของบริษัทมหานครขนส่งจำกัด เกี่ยวกับกิจการรถโดยสารต้องหยุดชะงักไป เนื่องจากขาดเงินประกอบกับรัฐบาลใหม่ได้มีการทบทวนขั้นตอนต่าง ๆ ขึ้น ในระยะนี้เองได้มีปัญหาเกี่ยวกับคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งของบริษัทมหานครขนส่งจำกัดว่า เป็นการไม่ชอบด้วยพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๔๙๗ กระทรวงคมนาคมจึงต้องหาทางออกด้วยการเสนอให้จัดตั้งเป็นองค์การขึ้นมาแทน เพื่อให้การดำเนินการรวมรถยนต์โดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครเป็นไปโดยเรียบร้อย และสำเร็จสมตามเจตนารมณ์ของรัฐบาลด้วยดี และในขณะเดียวกันก็พยายามให้การสนับสนุนทางการเงินเพื่อให้บริษัทมหานครขนส่งจำกัดได้สามารถปฏิบัติงานรวมรถโดยสารต่อไป พร้อม ๆ กันนั้นก็ดำเนินการเพื่อให้มีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขึ้น ซึ่งกว่าจะออกเป็นพระราชกฤษฎีกาได้ก็เกือบเป็นเวลาเดียวกับที่บริษัทมหานครขนส่งจำกัด ได้ดำเนินการรวมกิจการรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครเกือบจะเป็นผลสมบูรณ์แล้ว ในที่สุด กระทรวงคมนาคมโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายทวิช กลิ่นประทุม) ก็สามารถดำเนินการให้จัดตั้งองค์การได้เป็นผลสำเร็จ โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ ออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขึ้น เรียกว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (Bangkok Mass Transit Authority) เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๑๙ โดยให้เลิกบริษัทมหานครขนส่งจำกัด แล้วโอนกิจการ สิทธิ หน้าที่ ทรัพย์สินและหนี้สิน ตลอดจนพนักงานลูกจ้างของบริษัทมหานครขนส่งจำกัดมาเป็นขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกำหนดทุนขององค์การฯ เป็นเงิน ๓๒๒.๒ ล้านบาท ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพก็รับผิดชอบการดำเนินกิจการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและอาณาบริเวณใกล้เคียงแต่เพียงผู้เดียว

ส่วนงานแผนและประเมินผล มีหน้าที่ในการวางแผนหลักในระดับสูง ริเริ่มหรือ
ส่วนงานอื่นในการจัดวางระบบงาน ระดับปฏิบัติขั้นตอน วิเคราะห์และวิจัยเพื่อแก้ปัญหาท
ทั้งด้านบัญชี การเงินและการปฏิบัติการอื่น เพื่อประโยชน์ในการประเมินผล และติ
ตามเป้าหมาย มีรองผู้อำนวยการ (แผนและประเมินผล) เป็นผู้บังคับบัญชา มี

- หน่วยวิเคราะห์และระบบงาน
- หน่วยตรวจสอบภายใน
- แผนกประชาสัมพันธ์
- แผนกตรวจการ

ส่วนงานบริหาร มีหน้าที่เกี่ยวกับงานสารบรรณระดับองค์การ งานด้านการจัดซื้อ งาน
คณะกรรมการองค์การ งานบริหารงานบุคคล งานด้านสวัสดิการ งานฝึกอบรม งานด้านแรงงาน
สัมพันธ์ งานประสานงาน งานด้านกฎหมายและเรื่องราวร้องทุกข์ งานด้านการแพทย์ มีรอง
ผู้อำนวยการ (บริหาร) เป็นผู้บังคับบัญชา มีหน่วยงานในสังกัดดังนี้

- สำนักงานบริการ แบ่งออกเป็น แผนกสารบรรณ แผนกจัดซื้อ และแผนกคณะกรรมการ
- สำนักงานการเจ้าหน้าที่ แบ่งออกเป็น แผนกทะเบียนประวัติ แผนกสวัสดิการกลาง แผนกพัฒนาบุคคล แผนกแรงงานสัมพันธ์ และแผนกประสานงาน
- สำนักงานกฎหมาย แบ่งออกเป็น แผนกนิติกรรม แผนกคดี แผนกเรื่องราวร้องทุกข์ และวินัย และแผนกอุบัติเหตุกลาง
- สำนักงานแพทย์ ประกอบด้วยแผนกธุรการ ห้องแพทย์ แผนกเภสัชกรรม และหมวดเทคนิคการแพทย์

ส่วนงานการเงิน มีหน้าที่รับผิดชอบในการวางระบบการบัญชีและการเงิน วางแผนควบคุม
การคลัง งบประมาณ รายได้รายจ่าย และบัญชีงบดุล จัดทำบัญชีทรัพย์สินขององค์การ รายงานสถานะ
ทางการเงิน รวมทั้งการเสนอแนะข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการตัดสินใจ มีรองผู้อำนวยการ (การเงิน)
เป็นผู้บังคับบัญชร มีหน่วยงานในสังกัดดังนี้

- สำนักงานบัญชี ประกอบด้าย แผนกบัญชีทั่วไป แผนกตรวจสอบใบสำคัญ แผนกตรวจสอบเขตและแผนกบัญชีทรัพย์สิน

- สำนักงานการเงิน แบ่งออกเป็น แผนกคลังรับ-จ่าย แผนกหลักทรัพย์และหนี้สิน และแผนกงบประมาณ

ส่วนงานวิศวกรรม มีหน้าที่ในการวางแผนควบคุมการซ่อมรถให้เป็นไปด้วยความรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ วางแผนควบคุมการเบิกจ่าย การเก็บรักษา และการนำอะหลั่ยเข้าคันรถให้เป็นด้วยความรัดกุมและถูกต้องแท้จริง ดำเนินการบูรณะชิ้นส่วน อะหลั่ย เครื่องมือ ซึ่งชำรุดให้กลับใช้การได้ ศึกษา วิจัย ค้นคว้า เพื่อพัฒนางานซ่อมบำรุงรักษารถให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น มีรองผู้อำนวยการ (วิศวกรรม) เป็นผู้บังคับบัญชา มีหน่วยงานในสังกัดดังนี้

- หน่วยธุรการและการเงิน
- หน่วยบูรณะชิ้นส่วน
- หน่วยสนับสนุนการซ่อมหนักและเบ็ดเตล็ด
- หน่วยตรวจการและแนะนำการซ่อม
- หน่วยวิจัย

ส่วนงานปฏิบัติการ มีหน้าที่ในการวางแผนควบคุมการเดินรถให้เป็นไปโดยมีประสิทธิภาพ และตรงตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ กวบกุม ตรวจสอบรายได้ให้เป็นไปตามงบประมาณที่วางไว้ และควบคุมการจ่ายเงินให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ มีรองผู้อำนวยการ (ปฏิบัติการ) เป็นผู้บังคับบัญชา มีหน่วยงานในสังกัดดังนี้

- กองอำนวยการเดินรถ แบ่งออกเป็น แผนกธุรการ แผนกงานเดินรถ และแผนกทะเบียนรถ
- เขตการเดินรถ มีทั้งหมด ๑๐ เขตแต่ละเขตประกอบด้วย กองธุรการและการเงิน และกองปฏิบัติการเดินรถอีก ๓ กอง ในกองธุรการและการเงิน แบ่งออกเป็นแผนกอีก ๗ แผนก คือ แผนกกลาง แผนกบัญชี แผนกการเงิน แผนกตรวจสอบ แผนกจัดซื้อ แผนกอุบัติเหตุ และแผนกบริการเจ้าหน้าที่ ส่วนในกองปฏิบัติการเดินรถอีก ๓ กองนั้น ในแต่ละกองจะแบ่งออกเป็น ๓ แผนกคือ แผนกธุรการ แผนกเดินรถ และแผนกซ่อมบำรุง

- กองเดินรถปรับอากาศ ประกอบด้วย แผนกธุรการบัญชี และแผนกเดินรถ

จะเห็นได้ว่า ในการจัดสายงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการควบคุมบังคับบัญชา จะกำหนดหน้าที่ ขอบเขต และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานไว้เป็นที่แน่นอน ทั้งนี้ เพื่อให้การปฏิบัติงานมีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

การดำเนินงาน

ในการปฏิบัติงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การดำเนินงานจะเกิดขึ้นจากวัตถุประสงค์และนโยบายที่ถูกกำหนดโดยรัฐบาลและกณะกรรมการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นโยบายหลักก็คือ จะพยายามให้มีบริการที่ดีแก่ประชาชนผู้โดยสารรถยนต์โดยสารประจำทาง ดังที่ได้ถูกกำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตราที่ ๖ ดังนั้น ในการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ก็คือ การให้บริการแก่ประชาชนผู้โดยสารรถยนต์โดยสารประจำทางนั่นเอง การให้บริการนี้กระจายอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและอาณาบริเวณต่อเนื่อง โดยมีรถโดยสารประจำทางวิ่งอยู่ตามเส้นทางต่าง ๆ เกือบทั่วไป การให้ บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้แบ่งรถโดยสารประจำทางออกเป็น ๒ ประเภทใหญ่ ๆ คือ

ก. รถยนต์โดยสารประจำทางธรรมดา

ข. รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

การให้บริการด้วยรถโดยสารประจำทางทั้ง ๒ ประเภทนี้ ทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กำหนดเขตปฏิบัติการการให้บริการไว้ในแผนการดำเนินงานขององค์การฯ โดยแบ่งออกเป็นเขตการเดินรถ ๑๐ เขต สำหรับรถโดยสารประจำทางธรรมดา และกองเดินรถปรับอากาศอีก ๑ กอง สำหรับรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ และมีกองอำนวยการเดินรถคอยสนับสนุนและประสานงานอยู่ในส่วนกลาง

ก. <u>รถยนต์โดยสารประจำทางธรรมดา</u> รถประเภทนี้ถือว่าเป็นหลักในการให้บริการขององค์การฯ เพราะเป็นรถโดยสารที่มีจำนวนมากและคิดอัตราค่าโดยสารในราคาต่ำ โดยกำหนดไว้เป็นราคาที่แน่นอนตายตัว อัตราค่าโดยสารมีลักษณะเป็นแบบ (Flat Rate) คิดเท่ากันหมดตลอดสาย และ (Fixed Zone) กำหนดเป็นเขตแน่นอนทั้งหมด รถโดยสารประเภทนี้มีทั้งหมดประมาณ ๔,๐๐๐

คัน วิ่งอยู่ในเส้นทางต่าง ๆ ประมาณ ๑๑๐ เส้นทาง โดยแบ่งออกเป็นเขตการปฏิบัติการทั้งหมด ๑๐ เขต แต่ละเขตมีผู้จัดการเขตเป็นผู้รับผิดชอบการเดินรถภายในเขตของตน ดังรายละเอียดเขตปฏิบัติการเดินรถพร้อมเส้นทางที่แต่ละเขตรับผิดชอบใน พ.ศ. ๒๕๒๐ ดังนี้

เขต	สายที่	ต้นทาง-ปลายทาง	ระยะทาง	จำนวนรถ
เขต ๑	๓	บ้านพักรถไฟ กม.๑๑ - คลองสาน	๑๗	๕๐
พหลโยธิน	๒๖	มีนบุรี - สพานขาว	๒๘	๔๐
	๒๙	รังสิต - หัวลำโพง(พหลโยธิน)	๓๒	๔๐
	๓๔	รังสิต - หัวลำโพง (วิภาวดีรังสิต)	๓๒	๔๐
	๓๙	ดอนเมือง (กองบินยุทธการ) - สนามหลวง	๓๒	๔๐
	๔๔	ขนส่งสายเหนือ - ท่าเตียน	๑๓	๔๕
	๕๙	ดอนเมือง - สนามหลวง	๒๑	๔๐
	๖๙	สนามบินน้ำ-สถานีขนส่งสายเหนือ	๑๐	๒๐
	๑๑๓๐	กองบิน - อนุสาวรีย์ชัยฯ	๑๑	๒๐
เขต ๒	๘	ลาดพร้าว - สะพานพุทธ	๒๐	๔๕
บางกะปิ	๒๗	คลองกุ่ม - ท่าเรือคลองเตย	๓๐	๔๐
	๕๘	ม.รามคำแหง-สถานีรถไฟบางกอกน้อย	๒๓	๓๕
	๖๐	คลองจั่น - ปากคลองตลาด	๒๔	๔๕
	๖๑	ม.รามคำแหง - อนุสาวรีย์ชัยฯ	๑๒	๓๕
	๗๑	คลองจั่น - วัดพระเชตุพนฯ	๒๙	๔๕
	๙๒	พัฒนาการ - ถนนโยธี	๔๐	๒๙
	๙๓	หมู่บ้านนักกีฬาแหลมทอง - สี่พระยา	๑๗	๒๕
	๙๔	มีนบุรี - สนามหลวง	๓๑	๒๕
	๙๖	คลองจั่น - เสาชิงช้า	๑๘	๓๕

เขต	สายที่	ต้นทาง-ปลายทาง	ระยะทาง	จำนวนรถ
	๑๑๑๘	มีนบุรี - หนองจอก	๒๐.๒	๒๐
	ด่วน	ม.รามคำแหง - ปากคลองตลาด	--	--
	ด่วน	ม.รามคำแหง - เทเวศร์	๑๖	๒๕
	ด่วน	ม.รามคำแหง - ปากทางลาดพร้าว	--	--
เขต ๓	๒	สำโรง - ปากคลองตลาด	๒๔	๗๐
ถนนสุขุมวิท	๒๓	อ่อนนุช - สี่เสาเทเวศร์	๑๖	๒๕
	๒๕	ปากน้ำ - ท่าช้างวังหลวง	๓๑	๗๐
	๓๘	สถานีขนส่งสายเหนือ - เอกมัย	๑๔	๔๐
	๔๖	บางนา - หัวลำโพง	๑๖	๔๕
	๔๘	สำโรง - วัดพระเชตุพนฯ	๑๙	๕๐
	๗๒	ท่าเรือ - สี่เสาเทเวศร์	๑๕	๔๐
	๙๕	ดอนเมือง - ท่าเรือคลองเตย	๓๕	๒๕
เขต ๔	๑	ถนนตก - ท่าเตียน	๑๒	๕๕
ท่าเรือ -	๔	ท่าน้ำภาษีเจริญ - ท่าเรือคลองเตย	๒๒	๗๐
ถนนตก	๑๔	ศรีย่าน - ท่าเรือคลองเตย	๑๓	๔๐
	๒๒	ถนนตก - ม.รามคำแหง	๒๐	๔๐
	๓๕	สาธุประดิษฐ์ - เสาชิงช้า	๑๒	๓๕
	๔๕	บางลำพู - สวนลุมพินี	๑๐	๒๐
	๔๗	ท่าเรือคลองเตย - กรมที่ดิน	๑๔	๔๕
	๖๒	สาธุประดิษฐ์ - อนุสาวรีย์ชัยฯ	๑๕	๒๕
	๗๖	วัดเสา - สวนลุมพินี	๑๕	๒๐
	๒๐๕	ปากท่อ - กม.๑ - ว.เทคนิคกรุงเทพ	๒๑	๒๕

เขต	สายที่	ต้นทาง-ปลายทาง	ระยะทาง	จำนวนรถ
เขต ๕	๖	บุคคโล - สี่เสาเทเวศร์	๑๔	๓๐
เจริญนคร	๑๐	วัดสิงห์ - นางเลิ้ง	๑๔	๔๐
บางปะกอก	๒๐	ป้อมพระจุลจอมเกล้า - ท่าน้ำดินแดง	๒๘	๒๐
	๒๑	สวนธนบุรีรมย์ - จุฬาฯ	๑๒	๕๐
	๓๗	บางปะกอก - นางเลิ้ง	๑๖	๔๐
	๖๘	บางปะกอก - บางลำพู	๑๒	๒๕
	๗๕	สวนธนบุรีรมย์ - ท่าเตียน	๒๑	๒๕
	๘๒	พระประแดง - สะพานพุทธฯ	๑๔	๒๕
	๘๕	วัดแจงร้อน - สนามหลวง	๑๙	๓๐
	๘๖	พระประแดง - บางลำพู	๑๙	๓๕
	๘๗	สวนธนบุรีรมย์ - นางเลิ้ง	๑๕	๓๐
	๘๘	ทุ่งครุ - คลองสาน	๑๕	๑๕
เขต ๖	๗	คลองขวาง - นพวงศ์	๒๕	๔๐
บางแค	๑๙	วงกลมสถานีรถไฟบางกอกน้อย (วนซ้าย) - สี่เสาเทเวศร์ (ซ้าย/ขวา) (วนขวา)	๑๖	๒๐
	๔๑	หมู่บ้านเศรษฐกิจ - เสาชิงช้า	๒๒	๓๐
	๔๒	วงกลมศิริราช - เสาชิงช้า	๑๕	๓๕
	๔๓	วัดสิงห์ - บางลำพู	๑๖	๕๐
	๕๗	วงกลมธนบุรี	๑๕	๒๕
	๘๐	หนองแขม - สนามหลวง	๒๓	๓๐
	๘๑	บางแค - ศิริราช	๑๒	๒๕
	๘๓	ตลิ่งชัน - สถานีรถไฟบางกอกน้อย	๖	๑๕
	๘๔	อ้อมน้อย - คลองสาน	๒๘	๒๐

เขต	สายที่	ต้นทาง-ปลายทาง	ระยะทาง	จำนวนรถ
	๙๑	หมู่บ้านเศรษฐกิจ - สนามหลวง	๒๒	๓๕
	๑๑๒๔	หนองแขม - บางแค	๑๐.๓	๒๐
	๑๐๑๖	บางขุนเทียน - บางบอน	๑๓	๑๕
เขต ๗	๙	ท่าน้ำภาษีเจริญ - ศรีย่าน	๑๑	๕๐
จรัญสนิทวงศ์	๑๕	สะพานกรุงเทพ - บางลำพู	๑๔	๔๐
	๑๗	สะพานกรุงเทพ - บางลำพู	๒๔	๔๕
	๒๘	สถานีขนส่งสายเหนือ - สายใต้	๑๔	๒๕
	๔๐	สถานีขนส่งเอกมัย - สายใต้	๑๖	๔๐
	๕๓	รอบเมืองเทเวศร์ (วนซ้าย/วนขวา)	๑๓	๖๐
	๕๖	วงกลมสะพานกรุงธน	๑๗	๕๐
	๗๘	สาธร - บางลำพู	๑๒	๓๐
	๗๙	ตลิ่งชัน - เสาชิงช้า	๘	๑๕
	๒๐๒	จุฬาฯ สนามหลวง (๙๘)	๙.๕	๒๐
เขต ๘	๑๘	พระราม ๖ - สี่พระยา	๑๖	๕๐
นนทบุรี	๓๐	นนทบุรี - สถานีขนส่งสายใต้	๑๖	๓๐
	๓๑	ปทุมธานี - ท่าช้างวังหลวง	๓๕	๒๐
	๓๒	ปากเกล็ด - บางปะกอก	๓๖	๓๐
	๓๓	ปทุมธานี - สนามหลวง	๔๓	๒๐
	๕๑	ปากเกร็ด - สนามหลวง	๑๖	๓๐
	๕๒	ปากเกร็ด - อนุสาวรีย์ชัยฯ	๑๔	๒๐
	๖๓	นนทบุรี - อนุสาวรีย์ชัยฯ	๑๑	๒๕
	๖๔	นนทบุรี - สนามหลวง	๑๓	๕๐

เขต	สายที่	ต้นทาง - ปลายทาง	ระยะทาง	จำนวนรถ
	๔๐	บางพูน - สนามหลวง	๓๕	๓๐
	๒๐๓	นนทบุรี - สนามหลวง (๔๙)	๑๕	๒๐
เขต ๙	๕	บางซื่อ - จักรวรรดิ์	๑๘	๔๐
บางซื่อ	๑๖	เตาปูน - สุรวงศ์	๑๗	๕๐
บางซ่อน	๒๔	ประชานิเวศน์ ๒ - อนุสาวรีย์ชัยฯ	๑๕	๒๐
	๔๙	บางซ่อน - สามแยก	๑๒	๓๕
	๕๐	พระรามหก - สวนลุมพินี	๑๗	๓๕
	๕๕	รอบเมืองอำนวยสงคราม (วนซ้าย/ขวา)	๑๙	๔๐
	๖๕	พระรามหก - ท่าเตียน	๑๘	๒๕
	๖๖	ประชานิเวศน์ ๑ - ท่าน้ำภาษีเจริญ	๒๗	๔๐
	๖๗	ประชานิเวศน์ ๑ - ว.เทคนิคกรุงเทพ	๒๓	๔๐
	๗๐	ประชานิเวศน์ ๒ - สนามหลวง	๑๖	๒๕
เขต ๑๐	๑๑	มักกะสัน - สะพานพุทธ	๑๔	๔๐
ห้วยขวาง	๑๒	ห้วยขวาง - กระทรวงพาณิชย์	๑๓	๔๐
	๑๓	ห้วยขวาง - ท่าเรือคลองเตย	๑๓	๔๐
	๓๖	สะพานควาย - สี่พระยา	๑๐	๒๐
	๕๔	รอบเมือง - ห้วยขวาง	๑๙	๕๐
	๗๓	ดินแดง - สะพานพุทธ	๑๒	๓๕
	๗๔	ห้วยขวาง - ท่าเรือคลองเตย	๑๔	๔๐
	๗๗	อนุสาวรีย์ชัยฯ - สีลม	๗	๒๐
	๒๐๑	สนามหลวง - อนุสาวรีย์ชัยฯ (๙๗)	๗.๕	๒๐
	๒๐๔	ท่าน้ำราชวงศ์ - อนุสาวรีย์ชัยฯ (๑๐๐)	๘	๒๐

I 15844791

ข. <u>รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ</u> เป็นรถประเภทที่คิดอัตราค่าโดยสารในอัตราที่สูงกว่าปกติ โดยคิดอัตราขั้นต่ำ ๕.๐๐ บาท แต่ก็สูงสุดไม่เกิน ๑๐.๐๐ บาท อัตราค่าโดยสารมีลักษณะเป็นแบบคิดตามระยะทางที่โดยสาร (Moving Zone) แต่ก็มีการกำหนดไว้ว่า อัตราขั้นต่ำสุด ๕.๐๐ บาทนั้น สามารถเดินทางได้เป็นระยะทาง ๑๐ กิโลเมตร ต่อจากนั้นก็คิดเป็นระยะทางที่โดยสารไป แต่ก็มีอยู่เส้นทางหนึ่งที่อัตราค่าโดยสารเป็นลักษณะที่คิดเท่ากันหมดตลอดสาย (Flat Rate) คือ เส้นทางสาย ปอ. ๙ ในปัจจุบันมีวิ่งอยู่ประมาณ ๑๒ เส้นทาง มีหัวหน้ากองเดินรถปรับอากาศเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมบังคับบัญชา และรถโดยสารประเภทนี้กำลังเป็นที่นิยมของประชาชนผู้โดยสารเป็นอย่างมาก รายละเอียดเส้นทางการเดินรถปรับอากาศที่ให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ มีดังนี้

สายที่	รายละเอียดเส้นทาง	ระยะทาง (กม)
<u>ปอ.๑</u> คลองจั่น	คลองจั่น สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์ ม.รามคำแหง พระโขนง อโศก ราชประสงค์ ปทุมวัน สามย่าน หัวลำโพง เยาวราช พาหุรัด กระทรวงมหาดไทย ปากคลองตลาด	๒๓
<u>ปอ.๒</u> คลองจั่น-สีลม	คลองจั่น ลาดพร้าว ปากทางลาดพร้าว สถานีขนส่งสายเหนือ สะพานควาย อนุสาวรีย์ชัยฯ ราชเทวี ปทุมวัน สามย่าน ศาลาแดง สีลม	๒๖
<u>ปอ.๓</u> รังสิต-สะพานพระปิ่นเกล้า	รังสิต โรงพยาบาลภูมิพลฯ วัดพระศรีมหาธาตุ สามแยกเกษตร ปากทางลาดพร้าว สะพานควาย อนุสาวรีย์ชัยฯ วัดเบญจฯ ผ่านฟ้า สนามหลวง สะพานพระปิ่นเกล้า	๓๙

สายที่	รายละเอียดเส้นทาง	ระยะทาง (กม)
ปอ.๔		
รังสิต-บางปะกอก	รังสิต สนามบินดอนเมือง แยกหลักสี่ สี่แยกเกษตร ไปตามถนนวิภาวดีรังสิต สามเหลี่ยมดินแดง ประตูน้ำ ศาลาแดง สีลม ตรอกจันทร์ สะพานกรุงเทพ ดาวคะนอง บางปะกอก	๔๒
ปอ.๕		
ปากเกร็ด-สีลม	ปากเกร็ด วัดชลประทานรังสฤษดิ์ แยกถนนงามวงศ์วาน แยกบางซ่อน สี่แยกเกียกกาย สะพานแดง ราชวัตร วัดเบญจฯ ยมราช ราชเทวี ประตูน้ำ ราชประสงค์ ศาลาแดง สีลม	๓๒
ปอ.๖		
นนทบุรี-พระประแดง	นนทบุรี วัดเขมาภิรตาราม พระรามหก บางโพ เกียกกาย ศรีย่าน เทเวศร์ บางลำพู สนามหลวง สะพานพุทธ วงเวียนใหญ่ ดาวคะนอง แยกธนบุรี-ปากท่อ พระประแดง	๓๖
ปอ.๗		
บางแค-ท่าเรือคลองเตย	บางแค สามแยกท่าพระ ขนส่งสายใต้ สะพานพระปิ่นเกล้า ผ่านฟ้า สะพานเหล็ก สามแยกหัวลำโพง สามย่าน สวนลุมพินี คลองเตย	๒๐
ปอ.๘		
ปากน้ำ-ท่าราชวรดิษฐ์	ท่าราชวรดิษฐ์ สนามหลวง เสาชิงช้า ยศเส ปทุมวัน ราชประสงค์ อโศก เอกมัย พระโขนง บางนา สำโรง ปากน้ำ	๓๗

สายที่	รายละเอียดเส้นทาง	ระยะทาง (กม)
ปอ.๙		
ห้วยขวาง-สนามหลวง	ห้วยขวาง ดินแดง สามเหลี่ยมดินแดง ประตูน้ำ ราชประสงค์ ปทุมวัน สามย่าน หัวลำโพง เยาวราช พาหุรัด สนามหลวง	๑๔
ปอ.๑๐		
รังสิต-คลองสาน	รังสิต สนามบินดอนเมือง แยกหลักสี่ สี่แยกเกษตร ปากทางลาดพร้าว สะพานควาย อนุสาวรีย์ชัยฯ สะพานกรุงธน ขนส่งสายใต้ สามแยกท่าพระ วงเวียนใหญ่ คลองสาน	๔๕
ปอ.๑๑		
ท่าน้ำพระประแดง-บางลำพู	ท่าน้ำพระประแดง (ถนนปู่เจ้าสมิงพราย) สำโรง บางนา พระโขนง เอกมัย อโศก ราชประสงค์ ประตูน้ำ ราชเทวี ยมราช สะพานขาว ผ่านฟ้า บางลำพู ท่าน้ำพระอาทิตย์	๓๔
ปอ.๑๒		
คลองจั่น-ปากคลองตลาด	คลองจั่น สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์ ม.รามคำแหง แยกคลองตัน แยกเอกมัย (เพชรบุรีตัดใหม่) อโศก มักกะสัน ประตูน้ำ ราชเทวี ยมราช สะพานขาว ผ่านฟ้า กระทรวงมหาดไทย ปากคลองตลาด	๒๓

การให้บริการในรถโดยสารประจำทางทั้งสองประเภทในเส้นทางต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้พยายามที่จะปรับปรุงในด้านการให้บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้ดีขึ้นอยู่เสมอ โดยกำหนดเป็นแผนการดำเนินงานของแต่ละปีไว้ ดังเช่น เส้นทางของการเดินรถโดยสารประจำทางที่ได้กล่าวมานี้ ก็เป็นแผนงานการปฏิบัติการเดินรถขององค์การฯ ในปี ๒๕๒๐ ดังนั้น การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขึ้นอยู่กับแผนและนโยบายที่ถูกกำหนดมาจากผู้บริหารระดับสูงนั่นเอง

ปัญหาในการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ในการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีปัญหาใหญ่ ๆ ที่พอสรุปได้ดังนี้

ก. ปัญหาในการให้บริการ

ข. ปัญหาในการปฏิบัติงาน

ค. ปัญหาในเรื่องผลการดำเนินงาน

ก. ปัญหาในการให้บริการ องค์การฯ ต้องการให้การบริการเกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งให้เกิดความเพียงพอแก่ความต้องการของผู้ใช้บริการด้วย แต่ก็มีสาเหตุอื่นที่ทำให้การบริการยังไม่ดีพอ เช่น

๑. ปัญหาเรื่องพนักงาน ซึ่งมีพื้นฐานความรู้ไม่เท่ากัน ขาดการฝึกอบรมที่ดีพอมาก่อน รวมทั้งขวัญและกำลังใจในการทำงานไม่ดีพอ จึงทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการที่แสดงออกในรูปของมารยาทที่ไม่สมควรแก่ผู้ใช้บริการ

๒. ปัญหาที่มาจากผู้ใช้บริการ ซึ่งมีจำนวนมากและแต่ละคนก็มีอารมณ์และความคิดที่แตกต่างกันออกไป และการให้ความร่วมมือระหว่างพนักงานและผู้ใช้บริการมีน้อยมาก

๓. ปัญหาด้านอื่น ๆ ซึ่งมีส่วนสัมพันธ์กับการให้บริการ เช่น ปัญหาที่เกิดจากการจราจรติดขัด ปัญหาที่เกิดจากรถซึ่งรับซื้อมาจากผู้ประกอบการเดิม และยังไม่มีโอกาสแก้ไขปรับปรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้เรียบร้อย และปัญหาในเรื่องเส้นทางบางเส้นทางซึ่งวกวนทำให้การหมุนเวียนของรถโดยสารประจำทางไม่ดีพอ เป็นต้น

ข. <u>ปัญหาในการปฏิบัติงาน</u> เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานภายในขององค์การฯ รวมทั้งการร่วมมือกับหน่วยงานอื่นในการปฏิบัติงานร่วมกัน

๑. เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ การดำเนินงานจะต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ จึงทำให้งานบางอย่างล่าช้าและไม่ทันต่อเหตุการณ์ เป็นเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ได้ง่าย

๒. การติดต่อสื่อสารภายในองค์การฯ หน่วยงานทุกหน่วยงานจำเป็นต้องมีการติดต่อสื่อสารกันเป็นอย่างดี จึงจะทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพก็เช่นกัน จำเป็นต้องมีการปรับปรุงในเรื่องการสื่อข้อความ รวมทั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ในการติดต่อสื่อสารจะต้องมีคุณภาพและเพียงพอด้วยเพราะเท่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้ยังไม่ดีเท่าที่ควร และยังขาดเครื่องมือในการติดต่อสื่อสารกันอีกจำนวนมาก

๓. การร่วมมือกับหน่วยงานอื่น การปฏิบัติงานขององค์การฯ จะดำเนินไปด้วยดีจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกันด้วย เช่น กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร และกรมตำรวจ เป็นต้น แต่หน่วยงานต่าง ๆ ก็เป็นหน่วยงานของรัฐบาลเช่นกัน การดำเนินงานจึงมีลักษณะคล้ายคลึงกัน การประสานงานจึงไม่เกิดผลสำเร็จเท่าที่ควร

ค. <u>ปัญหาในเรื่องผลการดำเนินงาน</u> เป็นเรื่องเกี่ยวกับรายรับ-รายจ่าย ซึ่งแสดงถึงผลของการดำเนินงานและฐานะขององค์การฯ ว่าดำเนินไปด้วยความมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด

๑. ปัญหาทางด้านรายรับ ส่วนใหญ่แล้วรายรับขององค์การฯ จะมาจากค่าโดยสารซึ่งถูกกำหนดไว้แน่นอนและถือว่าเป็นรายรับประจำที่เกือบจะแน่นอนไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก และอาจกล่าวได้ว่าเป็นรายรับที่มากที่สุดทางเดียวขององค์การฯ เท่าที่มีอยู่ แต่ปัญหาเกิดจากรถที่ผิดกฎหมายแย่งรับผู้โดยสาร ทำให้รายรับขององค์การฯ น้อยกว่าที่ควรจะได้ และรายรับขององค์การฯ น้อยลงอีกด้วย

๒. ปัญหาในเรื่องรายจ่าย ซึ่งกล่าวได้ว่ารายจ่ายขององค์การฯ มีมากมาย เช่น รายจ่ายในเรื่องเงินกู้เพื่อการลงทุน รายจ่ายในเรื่องการจัดซื้อรถและอุปกรณ์ต่าง ๆ รายจ่ายในเรื่องอัตราค่าจ้างแรงงานและสวัสดิการอื่น ๆ เป็นต้น ซึ่งรายจ่ายแต่ละรายการถือว่าเป็นรายจ่ายก้อนใหญ่ ๆ ทั้งสิ้น นอกจากนี้ก็ยังมีรายจ่ายในด้านอื่น ๆ อีกมาก ซึ่งจะเป็นผลทำให้เกิดปัญหาในการดำเนินงานได้ทั้งสิ้น

๓. ปัญหาการขาดทุน เป็นที่แน่นอนว่า เมื่อรายรับขององค์การฯ น้อยกว่ารายจ่ายแล้ว การขาดทุนจึงเกิดขึ้น ทำให้เป็นปัญหาในเรื่องผลของการดำเนินงาน และมีลักษณะคล้ายกับว่าการปฏิบัติงานขององค์การฯ ขาดประสิทธิภาพอีกด้วย