



## ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ

## ข้อสรุป

ในปัจจุบันนี้การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่างๆ ในส่วนภูมิภาคเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากความเจริญเติบโตในด้านต่างๆ อาทิ เศรษฐกิจ การศึกษา การเมือง การปกครอง เป็นต้น ได้กระจายออกไปสู่ส่วนภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการเดินทางติดต่อกัน ซึ่งการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารระหว่างจังหวัดได้เข้ามามีบทบาทที่สำคัญมากยิ่งขึ้นเรื่อยๆ โดยการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในส่วนภูมิภาค (รถหมวด 2) นั้น ทางบริษัทขนส่ง จำกัดเป็นผู้ได้รับสัมปทานจากรัฐบาล ในการดำเนินการเดินรถในเส้นทางสายต่างๆ (โดยนำรถของเอกชนเข้าร่วมดำเนินการด้วย) เพียงรายเดียว แต่เนื่องจากบริษัทขนส่ง จำกัดดำเนินการในฐานะ "รัฐวิสาหกิจ" ดังนั้นจึงต้องดำเนินการภายใต้ขอบเขตนโยบายของทางรัฐที่ได้วางไว้ ในเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารก็เช่นเดียวกัน ทางบริษัทขนส่ง จำกัดจะไม่มีอำนาจเด็ดขาด การกำหนดอัตราค่าโดยสารจะต้องอยู่ภายใต้ขอบเขต และข้อกำหนดของทางรัฐบาล โดยทางบริษัทขนส่ง จำกัดจะพิจารณาร่วมกับกรมการขนส่งทางบก และกระทรวงคมนาคม ซึ่งอัตราค่าโดยสารสำหรับรถประจำทาง ที่ให้บริการระหว่างจังหวัด และชนบทนั้น ได้มีการปรับปรุงมาแล้ว 6 ครั้ง ครั้งหลังสุดคือในปี พ.ศ. 2533 (ประกาศใช้ พ.ศ. 2534)

ในเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น เป็นเรื่องที่ยาก และละเอียดลึกซึ้ง เนื่องจากการขนส่งเป็นบริการขั้นพื้นฐานอย่างหนึ่ง ที่รัฐจะต้องจัดหาให้กับประชาชน ดังนั้น การจะเลือกหลักเกณฑ์ใดมาปฏิบัติก็ต้องกระทำด้วยความรอบคอบ ต้องกำหนดวัตถุประสงค์ให้ชัดเจน (ให้สอดคล้องกับลักษณะการดำเนินงาน) ซึ่งหลักเกณฑ์แต่ละอย่างจะสะท้อนเป้าหมายที่แตกต่างกัน อาทิ การกำหนดราคาแบบผูกขาด ก็เป็นการเน้นการแสวงหากำไรสูงสุด แต่ถ้าเป็นการกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนเฉลี่ย ก็จะเป็นการเน้นการได้ทุนคืนมากกว่าการเอากำไร เป็นต้น

การกำหนดอัตราค่าโดยสารโดยกรมการขนส่งทางบกนั้น ไม่ได้ระบุหลักเกณฑ์  
 แน่ชัดชัดเจน และเกิดข้อบกพร่องหลายประการ กล่าวคือ ไม่ได้แยกแยะประเภทของ  
 ค่าใช้จ่าย ในการตั้งสมมติฐานของการคำนวณต้นทุนประเภทต่างๆก็ยังไม่ชัดเจน  
 ซึ่งไม่นำต้นทุนในการเดินรถที่เกิดขึ้นจริง และกิโลเมตรทำการที่เกิดขึ้นจริงมาใช้ในการ  
 การคำนวณ นอกจากนี้ยังไม่ได้พิจารณาถึงอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยสาร  
 ไปพร้อมกับต้นทุนในการเดินรถอีกด้วย (ถึงแม้ว่าจะนำ Load Factor มาใช้ในการคำนวณ  
 แล้วก็ตาม) จึงทำให้เกิดข้อสงสัยขึ้นมาว่า อัตราค่าโดยสารที่กำหนดขึ้นมานี้มีความ  
 เหมาะสมเพียงใด ดังนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งในการที่จะศึกษาว่า อัตราค่าโดยสาร  
 ควรจะอยู่ ณ ระดับใดเมื่อทำการศึกษาอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยสาร และ  
 ต้นทุนในการเดินรถไปพร้อมๆกันด้วย (โดยผู้เขียนไม่ได้ระบุว่า หลักเกณฑ์ที่นำมาใช้ศึกษา  
 ในครั้งนี้เป็นหลักเกณฑ์ที่ดีที่สุด เนื่องจากหลักเกณฑ์แต่ละอย่างก็มีข้อบกพร่องด้วยกันทั้งสิ้น)  
 ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ จะใช้หลักเกณฑ์การกำหนดราคาตามหลักการของต้นทุนเฉลี่ย ซึ่ง  
 ผู้ประกอบการขนส่งจะมีรายรับที่คุ้มกับต้นทุนพอดี โดยทำการศึกษาเฉพาะเส้นทาง  
 เดินรถหมวด 2 ทั้งสี่ภาคการเดินรถ จากข้อมูลอนุกรมเวลา 13 ปี (พ.ศ. 2522-2534)  
 และแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 หาอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยสาร

ขั้นตอนที่ 2 หาต้นทุนในการเดินรถต่อกิโลเมตรทำการ

ขั้นตอนที่ 3 หาอัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุน

โดยรายละเอียดในการศึกษาเป็นดังนี้

สำหรับผลการศึกษาอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยสารของทุกภาคการเดินรถ  
 ปรากฏว่า ตัวแปรที่มีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยสาร  
 โดยสาร ได้แก่ อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของรถโดยสาร และจำนวนประชากร โดย  
 จำนวนประชากรมีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยสาร  
 มากกว่า อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของรถโดยสาร

ส่วนในเรื่องค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคานั้นพบว่า มีค่าเท่ากับ  $-0.134$  ซึ่งเป็นค่าที่ต่ำ ก็แสดงว่าผู้ใช้บริการขนส่งโดยสารโดยรถโดยสารเปลี่ยนแปลงไปใช้การขนส่งรูปแบบอื่นได้ยาก หรือหากการขนส่งที่ทดแทนกันได้ยาก สาเหตุอาจเนื่องมาจากการขนส่งที่ต้องใช้ในการเดินทางนั้นไม่สามารถใช้การขนส่งรูปแบบอื่นได้ เช่นใช้การเดินทางโดยทางรถไฟ เป็นต้นเนื่องจากมีจังหวัดปลายทางที่น้อย ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทาง จึงทำให้มีความจำเป็นจะต้องหันมาใช้การขนส่งโดยสารแทน นอกจากนี้ การที่ผู้โดยสารเลือกใช้การเดินทางโดยสารกันมาก ก็เนื่องจากระดับมีรายได้เฉลี่ย (ซึ่งในที่นี้ใช้ผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัวเฉลี่ยมาศึกษา) ที่ต่ำในระดับที่ไม่สามารถหันไปใช้รถยนต์ส่วนตัว หรือใช้การเดินทางโดยทางเครื่องบินได้

สำหรับผลการศึกษาดัชนีในการเดินทาง พบว่า ดัชนีแปรผันมีส่วนที่มากที่สุด (เมื่อเทียบกับดัชนีรวม) รองลงมา ได้แก่ ดัชนีคงที่ ดัชนีอื่นๆ และดัชนีเบ็ดเตล็ดตามลำดับ กล่าวคือ ดัชนีแปรผันมีส่วนเป็น ร้อยละ 41.84 ของดัชนีรวม ร้อยละ 23.61 , 21.46 และ 13.09 สำหรับดัชนีคงที่ ดัชนีอื่นๆ และดัชนีเบ็ดเตล็ดตามลำดับ ส่วนดัชนีต่อกิโลเมตรทำการ มีค่าเท่ากับ 1.147 บาทต่อกิโลเมตร โดยประมาณ (เฉลี่ยจากข้อมูล 13 ปี) ซึ่งน้อยกว่าดัชนีในการเดินทางที่ทางกรมการขนส่งทางบกคำนวณไว้ถึง 12 เท่าโดยประมาณ (ดัชนีในการเดินทางที่ทางกรมการขนส่งทางบกคำนวณไว้ มีค่าเท่ากับ 11.828 บาทต่อกิโลเมตร) สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากตัวเลขดัชนีในการเดินทางที่ทางกรมการขนส่งทางบกใช้ในการคำนวณ เป็นตัวเลขที่ได้มาจาก ข้อกำหนดเกี่ยวกับที่มาของดัชนีประเภทต่างๆ ซึ่งไม่ใช่ตัวเลขที่เกิดขึ้นจริง และยิ่งไปกว่านั้น กิโลเมตรทำการที่นำมาหารก็เป็นจำนวนที่น้อยกว่าที่เป็นจริงมาก

หลังจากได้อุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยสาร และดัชนีในการเดินทางแล้ว เมื่อนำไปวาดกราฟ ก็จะได้ระดับของอัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุน โดยอัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุนสำหรับถนนลาดยาง ถนนลูกรัง และทางลาลอง มีค่าเท่ากับ 0.210, 0.220, 0.235 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าเดิม



นอกจากนี้ยังได้ทำการศึกษาถึงผลของความอ่อนไหว กล่าวคือ เมื่อต้นทุนเปลี่ยนแปลงไป จะมีผลทำให้อัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุนเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร ซึ่งทำการศึกษาใน 3 กรณี คือ

1) กรณีที่ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 โดยผลการศึกษาพบว่า ต้นทุนต่อกิโลเมตรทำการเพิ่มขึ้นจากกรณีปกติ เท่ากับร้อยละ 10.64 ซึ่งมีผลทำให้อัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุน สำหรับถนนลาดยาง ถนนลูกรัง และทางล้าลองเปลี่ยนแปลงไป โดยมีค่าเท่ากับ 0.218 , 0.222 , 0.240 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ

2) กรณีที่ต้นทุนแปรผันเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ต้นทุนต่อกิโลเมตรทำการเพิ่มขึ้นจากกรณีปกติ เท่ากับร้อยละ 6.54 โดยมีผลให้อัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุน สำหรับถนนลาดยาง ถนนลูกรัง และทางล้าสอง มีค่าเปลี่ยนแปลงไป เท่ากับ 0.210 , 0.220 , 0.240 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ

3) กรณีที่ต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ต้นทุนต่อกิโลเมตรเพิ่มขึ้นจากกรณีปกติ เท่ากับร้อยละ 5.67 โดยมีผลให้อัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุน สำหรับถนนลาดยาง ถนนลูกรัง และทางล้าลอง มีค่าเปลี่ยนแปลงไป เท่ากับ 0.205 , 0.215 , 0.230 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ

### ข้อจำกัดของการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ในการศึกษารั้งนี้ ได้ทำการศึกษาเฉพาะเส้นทางการเดินทางรถหมวด 2 (เป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯกับจังหวัดต่างๆ ในส่วนภูมิภาค) ซึ่งเป็นเส้นทางรถที่ทางบริษัทขนส่ง จำกัด ได้รับสัมปทานจากทางรัฐบาลทั้งหมด (188 เส้นทาง) และเป็นเส้นทางรถที่มีจำนวนเที่ยววิ่งมากกว่าเส้นทางรถหมวดอื่น ๆ ด้วย สาเหตุก็เนื่องมาจาก ข้อจำกัดทางด้านเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยเมื่อพิจารณาถึงขอบเขตในการศึกษาแล้วก็นับได้ว่าเกือบจะครอบคลุมเส้นทางรถที่ทางบริษัทขนส่ง จำกัด ได้รับสัมปทานมาทีเดียว แต่การศึกษาในครั้งต่อไป ควรจะได้ทำการศึกษาเส้นทางรถหมวด 3 และ หมวด 4 ด้วย แม้ว่าบริษัทขนส่งจำกัดจะได้รับสัมปทานการเดินทางรถจากทั้งสองหมวดเป็นจำนวนไม่มากก็ตาม (กล่าวคือ ได้รับสัมปทานการเดินทางรถในเส้นทางรถ หมวด 3 และหมวด 4 คิดเป็นร้อยละ 18.39 และร้อยละ 1.51 ของเส้นทางทั้งหมด ตามลำดับ)

นอกจากนี้จะเห็นได้ว่า ในการศึกษารั้งนี้ ใช้ข้อมูลที่น่ามาหาอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยรถโดยสารและต้นทุนในการเดินทางเพียงแค่ 13 ปี (พ.ศ.2522-2534) เท่านั้น ซึ่งยังถือว่าเป็นระยะเวลาที่น้อยไปสำหรับการวิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลอนุกรมเวลา สาเหตุที่น่าข้อมูลเพียงแค่ 13 ปี มาทำการศึกษา ก็เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านการเก็บรวบรวมข้อมูลกล่าวคือ ทางบริษัทขนส่ง จำกัด กรมการขนส่งทางบก ตลอดจนบริษัทผู้ประกอบการเดินทางของเอกชนยังไม่ได้มีการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ และในส่วนของข้อมูลที่ทำกรจัดเก็บไว้แล้วนั้นก็ยังมีจำนวนไม่กี่ปี ทำให้ในปีที่ไม่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลต้องทำการคำนวณหาขึ้นมา ซึ่งอาจจะเกิดความคลาดเคลื่อน ดังนั้นเพื่อประโยชน์ในการศึกษาด้านต่างๆอันเกี่ยวกับการเดินทาง(ซึ่งในที่นี้ ศึกษาเรื่องอัตราค่าโดยสาร) หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ก็ควรที่จะจัดทำระบบการจัดเก็บข้อมูลให้มีประสิทธิภาพ และควรที่จะร่วมมือกันในการแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อที่จะนำข้อมูลเหล่านั้นมาศึกษาปัญหาในด้านต่าง ๆ เพื่อจะได้ปรับปรุงเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง ซึ่งจะยังผลให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการมากที่สุด

นอกจากนี้แล้ว ในการศึกษาถึงตัวแปรที่มีความสำคัญในการกำหนดอุปสงค์สำหรับการเดินทางโดยรถโดยสาร และในด้านต้นทุนในการเดินทางนั้น ควรจะนำตัวแปรด้านอื่น ๆ มาศึกษาด้วย อาทิ รสนิยมในการให้บริการขนส่ง คุณภาพของการให้บริการ ความรวดเร็วในการเดินทาง ความเชื่อถือได้ เวลาที่ต้องสูญเสียไปในการเดินทาง เวลาที่ต้องสูญเสียไปในการรอคอย ความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง ตลอดจนต้นทุนภายนอกที่อาจเกิดขึ้น เป็นต้น โดยจะต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการวัดค่าของตัวแปรเหล่านั้นให้ชัดเจน ซึ่งในการศึกษาดังนี้ ไม่ได้นำตัวแปรดังกล่าวมาพิจารณา เนื่องจากความยุ่งยากในการวัด และความยุ่งยากในการจัดเก็บข้อมูล (ซึ่งกระทำได้ยาก และใช้ระยะเวลาาน)

ยิ่งไปกว่านั้นในเรื่องของการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ก็ควรที่จะทำการคำนวณอัตราค่าโดยสารแยกออกตามหมวดต่าง ๆ ด้วย (หมวด 3 และหมวด 4) เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งาน และบทบาทการให้บริการขนส่งของแต่ละหมวด ซึ่งจะส่งผลถึงคุณภาพของบริการขนส่งอีกด้วย กล่าวคือ รถที่มีมาตรฐานที่ต่ำกว่าเมื่อเก็บค่าโดยสารตามสภาพความเป็นจริง (ไม่ใช่ใช้อัตราเดียวกับรถที่มีมาตรฐานสูงกว่า) ก็จะช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถปรับปรุงบริการ หรือชดเชยการแย้งผู้โดยสารในกรณีเกิดการเดินทางที่บั่นทอนจากหมวดอื่น ๆ หรือ มาตรฐานอื่น ๆ ได้ ถึงกระนั้นก็ตาม ก็ควรที่จะทำการศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับต้นทุนในการเดินทางของรถแต่ละหมวด และศึกษาว่ามีเส้นทางมากน้อยเพียงใด ที่มีการเดินทางที่บั่นทอนกัน ตลอดจนศึกษาถึงผลดี ผลเสียที่จะเกิดขึ้นให้ละเอียดอีกด้วย

นอกจากนี้ ในเรื่องของการกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น ควรที่จะทำการศึกษาถึงการกำหนดอัตราค่าโดยสารตามหลักการอื่นๆเพิ่มเติมอีก อาทิ ตามหลักการของต้นทุนหน่วยสุดท้าย เป็นต้น เพื่อที่จะได้ทำการเปรียบเทียบถึง ผลได้ ผลเสียที่เกิดขึ้นจากการใช้หลักการต่างๆ เพื่อที่จะให้ได้หลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสมมากที่สุดในแต่ละสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ แต่ก็ต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการดำเนินการ ของผู้ประกอบการและผลกระทบที่จะเกิดกับผู้ให้บริการด้วย (โดยต้องตระหนักอยู่เสมอว่าไม่มีหลักการใดที่ดีที่สุดโดยไม่มีข้อบกพร่องเลย)