



การศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ  
ในเขตกรุงเทพมหานคร

นางสาวฐิติพร สายะวิบูลย์



วพ388.3434

38B0158832

ฐ341ก

Title : การศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้  
ศูนย์สนเทศและหอสมุด มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

พ.ศ. 2546

ISBN 974-281-843-6

**A Study on Pricing for Public Van Transportation Service  
in Bangkok Metropolis**

**Miss Thitiporn Sayavibool**

**A Thesis Submitted in Partial Fullfillment of the Requirements**

**For the Degree of Master of Economics**

**Department of Economics**

**Graduate School, Dhurakijpundit University**

**2003**

**ISBN 974-281-843-6**

เลขทะเบียน.....	0158832
วันลงทะเบียน.....	2 ก.ค. 2546
เลขเรียกหนังสือ.....	๖๗ 388.3434 93417 [2546] ๘1





## ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญา เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ชื่อวิทยานิพนธ์ การศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร


เสนอโดย น.ส.จิตติพร สายะวิบูลย์

สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ)


อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ดร.สมชาย หาญหิรัญ

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

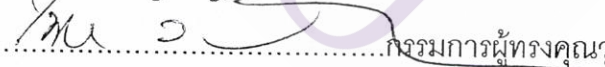
ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว

  
.....ประธานกรรมการ

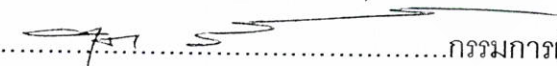
(ดร.ชัยวัฒน์ คอมจิง)

  
.....กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

(ดร.สมชาย หาญหิรัญ)

  
.....กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

(รศ.ดร.ไพโรจน์ วงศ์วิภานนท์)

  
.....กรรมการผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย

(ผศ.อนุชา จินตกานนท์)

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

  
.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รศ.ดร.สมพงษ์ อรพินท์)

วันที่ 24 เดือน พค

พ.ศ. 2546

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษาการกำหนดค่าโดยสารรถตู้ปรับอากาศ ในเขตกรุงเทพมหานคร
ชื่อนักศึกษา	นางสาวจิตติพร สายะวิบูลย์
อาจารย์ที่ปรึกษา	ดร.สมชาย หาญหิรัญ
สาขาวิชา	เศรษฐศาสตร์
ปีการศึกษา	2545

#### บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการกำหนดราคาค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีขอบเขตการศึกษาในพื้นที่ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์งามวงศ์วาน ทำน้าปากเกร็ด ทำน้านนทบุรี หมู่บ้านบัวทอง และอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนามและใช้เครื่องมือในการวิจัยคือ แบบสอบถามบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการบริการและให้บริการรถตู้ ซึ่งได้แก่ ผู้โดยสาร และคนขับรถ และนายท่ารถโดยสาร ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรม SPSS V.11 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการกำหนดราคาค่าโดยสาร

ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีผลกระทบต่อราคาค่าโดยสารรถตู้คือ ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว เวลาเฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เที่ยว จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร จำนวนผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศโดยเฉลี่ย 1 เที่ยว จำนวนรถที่ออกเดินทางในช่วงเวลาเลือกศึกษา 1 ชั่วโมงตามลำดับ ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 0.85 บาทต่อ 1 กิโลเมตรซึ่งสูงกว่าอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยที่กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดไว้เมื่อปี พ.ศ. 2542 อยู่ที่ 0.83 บาทต่อ กิโลเมตร ถ้าหากจะมีนโยบายการเพิ่มค่าโดยสารในสายที่ทำการศึกษาคงจะสามารถเพิ่มได้ไม่เกิน 0.02 บาทต่อกิโลเมตร

Thesis title     A Study on Pricing for Public Van Transportation in Bangkok Metropolis  
Name            Miss Thitiporn Sayavibool  
Thesis Advisor  Ph.D. Somchai Harnhirun  
Department     Economics  
Academic Year  2002

#### ABSTRACT

The aim of this thesis is to analyze factors affecting passenger van transportation pricing in selective areas of Bangkok Metropolis starting from The Mall Ngamwongwan Department Store, Pakkret Pier, Nonthaburi Pier, Moo Baan Buathong, and the Victory Monument terminals. The process of data collection included a field survey questionnaire for van passengers, drivers, and terminal officers. The statistical program SPSS V.11 was used to analyze the data and factors determining the passenger fare.

The study found that the major factors affecting van transportation fare are operating cost, riding time, number of seats per van, number of passengers on average per single trip, and frequency of trips per hour, in descending order of importance. These factors determine an average fare for a single trip at 0.85 baht per kilometer during January –April 2003. The fare is 1.02 percent higher than actual fare enforced by the Department of Land and Transport since 1999. If it deems to increase the fare, it should be raised by no more than 0.02 baht per kilometer.

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จได้ด้วยความกรุณาอย่างสูงจาก ดร.สมชาย หาญหิรัญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งกรุณาสละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำ และข้อคิดเห็นต่างๆในการศึกษาและตรวจทานแก้ไขวิทยานิพนธ์มาด้วยดีโดยตลอด ผู้เขียนรู้สึกซาบซึ้งและขอกราบขอบพระคุณในความกรุณาจากท่านอาจารย์มา ณ โอกาสนี้ด้วย นอกจากนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกๆท่าน ที่ได้แนะนำในด้านต่างๆที่เป็นประโยชน์ในการทำวิทยานิพนธ์เป็นอย่างมาก

ผู้เขียนขอขอบพระคุณ คุณสุนทรี สุนทรอภิชาติ นักวิชาการขนส่ง ฝ่ายสถิติ กองวิชาการ กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ฝ่ายข้อมูล องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ คุณอนุรักษ แพทย์กิจและนายท่ารถตู้โดยสารปรับอากาศ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ให้การสัมภาษณ์และตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ได้กรุณาและอนุเคราะห์ข้อมูลอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการศึกษา

สุดท้ายผู้เขียนขอขอบคุณพี่ๆ เพื่อนๆ น้องๆ ที่กรุณาช่วยเหลือในงานด้านคอมพิวเตอร์พร้อมทั้งให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆและขอขอบคุณคุณไข่มุก ช่วยชูวงศ์ ที่ช่วยเหลือในการพิมพ์วิทยานิพนธ์

คุณประโยชน์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอมอบให้แก่ บิดา-มารดา ซึ่งสนับสนุนในทุกๆด้าน และให้กำลังใจแก่ผู้เขียนเสมอมาจนสำเร็จในการศึกษาและครูอาจารย์ทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาแก่ผู้เขียน หากมีข้อผิดพลาดหรือข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ฐิติพร สายะวิบูลย์

พฤษภาคม 2546

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาคภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาคภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ฅ
บทที่	
1 บทนำ	
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
1.3 ขอบเขตการศึกษา	3
1.4 แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา	4
1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา	4
1.6 ขอบเขตการศึกษา	5
1.7 นิยามศัพท์	6
1.8 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา	9
2 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 ทฤษฎีและแนวคิดวิธีการศึกษา	11
2.2 แนวคิดในการศึกษา	11
2.3 ขั้นตอนการศึกษา	12
2.4 ทบทวนวรรณกรรม	20
3 ระบบขนส่งสาธารณะและนโยบายการจัดระเบียบการขนส่ง	
3.1 ความหมายการขนส่ง	26
3.2 วัตถุประสงค์การขนส่ง	27
3.3 ประโยชน์ของการขนส่ง	29
3.4 ประวัติการขนส่งทางถนน	31
3.5 การพัฒนาการขนส่งทางบก	33



## สารบัญต่อ

	หน้า
3.6 ความเป็นมาของกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร	36
3.7 วิวัฒนาการของกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่ง	38
3.8 การจัดระเบียบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร	38
3.9 รูปแบบการควบคุมการขนส่งทางบกตามกฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่ง	41
3.10 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก	43
3.11 คณะกรรมการการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง	44
3.12 ส่วนราชการผู้รับผิดชอบ	45
3.13 ระบบการขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
3.13.1 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	48
3.13.2 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ	58
3.13.3 รถไฟชานเมือง	61
3.13.4 รถแท็กซี่	61
3.13.5 รถยนต์รับจ้างสามล้อ	61
3.13.6 รถจักรยานยนต์รับจ้าง	62
3.13.7 เรือโดยสาร	62
3.13.8 รถตู้มวลชน	63
3.13.8.1 การจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	63
3.12.8.2 การก่อตัวของนโยบายการจัดระเบียบรถตู้	65
3.12.8.3 ขั้นตอนการนำนโยบายจัดระเบียบรถตู้ไปปฏิบัติ	67
3.12.8.4 ลำดับความเป็นมาของการจัดระเบียบรถตู้โดยสาร	71

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4	วิธีการศึกษา
4.1	แบบจำลองการวิเคราะห์อัตราค่าโดยสาร รถตู้โดยสารปรับอากาศ
4.2	ขั้นตอนการศึกษา
4.3	ขอบเขตการศึกษา
4.4	แหล่งที่มาของข้อมูล
5	ผลการศึกษา
5.1	ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปจากแบบสอบถาม
5.2	การวิเคราะห์ผลลัพธ์ในการคำนวณจากสมการ
5.3	ผลการทดลองค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรอิสระต่างๆใน 5.2
5.4	ผลการคำนวณราคาค่าโดยสารที่ได้จากสมการ ผลการทดลอง 5.2
6	ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ
6.1	ข้อสรุป
6.2	ข้อเสนอแนะ
	บรรณานุกรม
	ภาคผนวก
	ภาคผนวก ก
	ประวัติผู้เขียน



## สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 3.1	ตารางการเปลี่ยนแปลงค่าอัตราค่าโดยสาร รถธรรมดา	52
ตารางที่ 3.2	ตารางการเปลี่ยนแปลงค่าอัตราค่าโดยสาร รถปรับอากาศ	53
ตารางที่ 3.3	ตารางสถิติผู้ใช้รถประจำทางขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ	54
ตารางที่ 3.4	ตารางสถิติพนักงานและเจ้าหน้าที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ	55
ตารางที่ 3.5	ตารางจำนวนรถที่ให้บริการ ณ เดือนพฤษภาคม 2545	56
ตารางที่ 3.6	ตารางเส้นทางการเดินรถ ณ เดือน พฤษภาคม 2545	57
ตารางที่ 3.7	ตารางอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร	59
ตารางที่ 3.8	ตารางแสดงขั้นตอนการดำเนินการจัดระเบียบการจัดระเบียบ รถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศ	67
ตารางที่ 4.1	ตารางแสดงตัวแปรที่ใช้ในการประมาณค่าตามแบบจำลอง	92
ตารางที่ 5.1	ตารางค่าน้อยที่สุด ค่ามากที่สุด และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของตัวแปรที่นำมาศึกษา	96
ตารางที่ 5.2	ตารางผลการคำนวณค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรอิสระ	102

## สารบัญแผนภาพ

		หน้า
แผนภาพที่ 2.1	แผนภาพแสดงค่าต้นทุนออกกรรช้ำ รถธรรมดา	17
แผนภาพที่ 3.1	แผนภาพการเกิดชุมชนใหม่	30
แผนภาพที่ 3.2	แผนภาพรถไฟฟ้ามหานคร	60



## บทนำ

### 1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญด้านต่างๆ เช่น ศูนย์กลางด้านการค้า ศูนย์กลางด้านธุรกิจ ศูนย์กลางด้านการศึกษา ของประเทศไทยจึงเกิดผลให้มีจำนวนประชากรเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งผู้ที่อยู่อาศัยตามทะเบียนบ้านและผู้ที่ย้ายถิ่นเข้ามาเพื่อประกอบอาชีพต่างๆ รวมทั้งแรงงานที่อพยพเข้ามาจากต่างจังหวัด ในปี 2544 กรุงเทพฯและเขตปริมณฑลมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 9,528,891 คน อัตราการเพิ่มประชากรคิดเป็นร้อยละ 1.37 และอัตราความหนาแน่นของประชากรอยู่ที่ 1,228.23 คนต่อตารางกิโลเมตร<sup>1</sup> จากความหนาแน่นดังกล่าวทำให้ประชากรต้องหาที่พักอาศัยตามแถบชานเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงความแออัดในเมือง ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของชุมชนแถบชานเมืองเป็นไปอย่างไร้ทิศทาง เพราะชุมชนใหม่ที่เกิดขึ้นจะกระจายไปตามจุดสำคัญๆ เช่น ถนนเส้นหลัก หมู่บ้านแถบชานเมือง ห้างสรรพสินค้า หรือ โรงงานต่างๆ อย่างไรก็ตามประชากรที่อาศัยในแถบนี้ก็ยังมีความต้องการที่จะเดินทางไปในเมืองเพื่อประกอบภารกิจต่างๆ เช่น ด้านอาชีพ ด้านธุรกิจ ด้านการงาน และการศึกษา เป็นต้น

รัฐบาลและกรุงเทพมหานครได้เล็งเห็นความต้องการของประชากรในแถบชานเมือง ด้านการเดินทางจึงได้มีการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะขึ้น เช่น รถโดยสารประจำทาง ระบบเรือโดยสาร ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ระบบขนส่งไฟฟ้ามวลชน เพื่อรองรับและตอบสนองความต้องการของประชาชนในเขตชานเมือง และปริมณฑลให้สามารถเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองให้สะดวกยิ่งขึ้น โดยเฉพาะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯได้จัดรถโดยสารประจำทางขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้บริการแก่ประชาชนทั้งรถที่ขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการเองและที่ให้สัมปทานแก่เอกชนดำเนินการรวมทั้งสิ้น 10,914 คัน ประกอบด้วยรถโดยสารขนส่งมวลชนกรุงเทพ 3,796 คัน รถโดยสารของเอกชนขนาดใหญ่ 2,467 คัน รถโดยสารของเอกชนขนาดเล็ก 4,651 คัน มีจำนวนทั้งสิ้น 113 เส้นทาง โดยมีเที่ยววิ่งบริการรวม 12,805,982 เที่ยววิ่ง รวมระยะทางทั้งหมด 339,432,917 กิโลเมตร<sup>2</sup> ถึงแม้กระนั้น การให้บริการดังกล่าวก็ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างทั่วถึง ดังจะเห็นได้เช่น ความแออัดของผู้โดยสารบนรถประจำทางในแต่ละเที่ยว ความจำเป็นที่ผู้โดยสารจะต้องยืนรอ

<sup>1</sup> สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. กองคลังข้อมูลและสนเทศสถิติ, กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, 2544.

<sup>2</sup> ขนส่งมวลชนกรุงเทพ, องค์การ. รายงานประจำปี 2543, กรุงเทพมหานคร : 2544.

รถประจำทางเป็นเวลานาน ประชาชนบางกลุ่มต้องเดินเท้าไปไกลเพื่อไปใช้บริการสาธารณะ ในขณะที่ผู้โดยสารบางกลุ่มต้องเดินทางโดยรถโดยสารหลายต่อเพื่อไปถึงจุดหมายปลายทาง และผู้โดยสารอีกกลุ่มหนึ่งต้องเดินทางโดยรถมอเตอร์ไซด์ รถสองแถว เพื่อออกจากซอยเพื่อไปใช้บริการสาธารณะ เป็นต้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ทำให้การให้บริการรถตู้โดยสารเอกชนจึงเกิดขึ้นเพื่อเป็นทางเลือกหนึ่งให้กับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทาง ทั้งนี้เพื่อให้ผู้โดยสารมีความสะดวกสบาย ปลอดภัยและประหยัดเวลาในการเดินทางอันจะนำไปสู่สวัสดิการของสังคมโดยรวมที่ดีขึ้น ทั้งนี้รูปแบบรถตู้โดยสารที่วิ่งให้บริการผู้โดยสารในจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดนครนายก อุทัยธานี พระนครศรีอยุธยา เข้าสู่กรุงเทพมหานครซึ่งดำเนินการมาแล้วเป็นเวลาประมาณ 15-20 ปีมาแล้วนั้น ได้กลายมาเป็นต้นแบบของระบบรถตู้ที่ให้บริการแก่ประชาชนในย่านชุมชนเมืองและปริมณฑลมาสู่ตัวเมืองมาตั้งแต่ปี 2535 เป็นต้นมา<sup>3</sup> โดยรถตู้สายแรกที่ให้บริการจากตัวเมืองสู่ย่านชานเมืองคือ เชิงสะพานพระปิ่นเกล้า ถึง ศาลาชา จากนั้นก็มีรถสายต่างๆเกิดขึ้นมากมายหลายสายแต่จะวิ่งเป็นระยะสั้นๆ โดยจะมีจุดรับที่หมู่บ้านใหญ่ๆแถบชานเมือง ส่วนจุดส่งนั้นจะอยู่ที่ห้างสรรพสินค้าสำคัญต่างๆ สถานที่ราชการที่สำคัญ และสถานีขนส่ง โดยมีการเก็บอัตราค่าโดยสารที่อ้างอิงจากรถโดยสารปรับอากาศ คือเริ่มต้นจาก 8 บาทและ บวกเพิ่มอีก 2-7 บาท โดยมีระยะทางเป็นตัวกำหนด<sup>4</sup> และบวกอีก 5 บาทต่อผู้โดยสาร 1 คน ในกรณีที่รถตู้จะต้องวิ่งบนทางด่วน เนื่องจากการใช้บริการรถตู้มีความสะดวกสบาย และใช้เวลาในการเดินทางที่น้อยกว่าการให้บริการขนส่งสาธารณะจึงเป็นที่นิยมของประชาชน ทำให้กิจการการให้บริการโดยรถตู้โดยสารได้ขยายกิจการขอบเขตเส้นทางออก กล่าวคือในปี 2541 รถตู้ให้บริการ 3,133 คัน 90 เส้นทาง<sup>5</sup>และเพิ่มเป็น 5,306 คัน จำนวน 115 เส้นทางในปี 2545 จำนวนสายเพิ่มจากปี 2542 จำนวน 25 เส้นทาง จำนวนรถเพิ่มจากปี 2542 จำนวน 1,173 คัน<sup>6</sup>

ในทางเศรษฐศาสตร์มองว่าการจราจรและการขนส่งถือเป็นความต้องการสืบเนื่อง (Derived Demand) จากความต้องการในกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของมนุษย์ในด้านที่จะตอบ

<sup>3</sup> มติชน. นั้บถอยหลัง 6 เดือน สหการรถตู้มวลชน หรือจะเป็นฝืนค้ำของคนกรุงฯ. (1 กันยายน 2540), หน้า 9.

<sup>4</sup> คำสัมภาษณ์ของเจ้าของรถตู้

<sup>5</sup> คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่องการพิจารณาอัตราค่าโดยสารรถประจำทาง (รถตู้ปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (หน้า 59-69).

<sup>6</sup> ตารางแสดงข้อมูลรถตู้โดยสารปรับอากาศ ตารางแสดงข้อมูลรถตู้โดยสารปรับอากาศ, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ณ วันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2545



ในทางเศรษฐศาสตร์มองว่าการจราจรและการขนส่งถือเป็นความต้องการสืบเนื่อง (Derived Demand) จากความต้องการในกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของมนุษย์ในด้านที่จะตอบสนองอรรถประโยชน์ (Utilities) ทางด้านเวลา (Times) คือสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในเวลาที่ยืดหยุ่น โดยอาจจะมีลักษณะหรือรูปแบบ (Form) และสถานที่ (Place) โดยความต้องการขึ้นรมักขึ้นอยู่กับความถี่ในการให้บริการ (เที่ยววิ่ง) ถ้าความถี่มากก็จะทำให้ผู้โดยสารขึ้นรถน้อยลงจึงทำให้ความต้องการในการใช้บริการมากขึ้น เพราะการบริการรวดเร็ว การที่ผู้โดยสารเสียเวลาในการขึ้นรถที่ป้ายหยุดรถทำให้เกิดการสูญเสียผลประโยชน์ในด้านเวลาของการเดินทาง เนื่องจากรถตู้จะออกเดินทางเมื่อมีผู้โดยสารเต็มคัน แล้ววิ่งไปตามเส้นทางที่กำหนดโดยจะจอดส่งผู้โดยสารระหว่างเส้นทาง ไม่มีการหยุดรับระหว่างทาง การจอดส่งผู้โดยสารนี้ทำให้ผู้โดยสารที่เหลืออยู่ในรถเกิดการเสียเวลาในการเดินทาง

จากการที่กรมการขนส่งทางบก และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ร่วมมือกันออกนโยบายการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่มีใช้ในปัจจุบัน ได้ทำการพิจารณาเกี่ยวกับด้านต้นทุนการประกอบการรถตู้เท่านั้น ดังนั้นการวิจัยฉบับนี้จะวิเคราะห์ปัจจัยต่างที่กำหนดราคาค่าโดยสาร ณ ระดับราคาที่มีประสิทธิภาพ (Efficiency Price)

## 1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาความเป็นมา นโยบายและกฎหมายข้อบังคับที่รัฐกำหนดสำหรับให้บริการรถตู้ปรับอากาศรับส่งผู้โดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร
2. วิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดอัตราค่าโดยสารสำหรับบริการรถตู้โดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร

## 1.3 ขอบเขตการศึกษา

### 1.3.1 ประเภทของรถตู้โดยสารสาธารณะและเส้นทางรถ

#### 1.3.1.1 ประเภทของรถตู้โดยสารสาธารณะ

ศึกษาการเดินทางรถตู้โดยสารปรับอากาศรับส่งผู้โดยสารทั้งที่เป็นรถเช่าและรถที่เจ้าของจ้างเอง ที่เป็นรถตู้ที่ได้รับอนุญาตถูกต้องตามกฎหมายและได้จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก และอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเขต 8

### 1.3.1.2 เส้นทางเดินรถ

ศึกษาเส้นทางเดินรถผู้โดยสารปรับอากาศในเขตปากเกร็ด เขตบางบัวทอง ปากเกร็ด อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ห้างฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์งามวงศ์วาน ทำน่านนทบุรี เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ผู้ใช้บริการจะเดินทางออกจากจากหมู่บ้านไปยังจุดศูนย์กลางใจกลางเมือง ห้างสรรพสินค้าและสถานที่ศึกษา

## 1.4 แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

สำหรับแหล่งที่มาของข้อมูลที่ใช้ในการศึกษามีทั้งแบบปฐมภูมิ (Primary Source) และทุติยภูมิ (Secondary Source)

แบบปฐมภูมิ ( Primary Source) คือการรวบรวมข้อมูลโดยการออกแบบสอบถาม สัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถตู้และผู้ใช้บริการ

แบบทุติยภูมิ (Secondary Source) คือ การรวบรวมจากหนังสือ เอกสารการประชุม ตัวเลขสถิติ และข้อมูลจากหน่วยงานและห้องสมุดต่างๆ ได้แก่

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ

กรมการขนส่งทางบก

สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ห้องสมุดมหาวิทยาลัยต่างๆ เช่น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ห้องสมุด AIT ฯลฯ

## 1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา

การรวบรวมข้อมูลจะดำเนินการโดยใช้วิธีการออกแบบสอบถาม (Question-naire) สัมภาษณ์ (Interview) และการตรวจเอกสาร สังเกตการณ์ (Observation) จะทำในลักษณะสังเกตการณ์โดยมีส่วนร่วม (Participant Observation) โดยที่ผู้วิจัยจะเดินทางร่วมไปกับผู้โดยสารเสมือนเป็นผู้โดยสารคนหนึ่งพร้อมทั้งสัมภาษณ์ผู้โดยสาร โดยการสุ่มตัวอย่าง จาก 6 เขตคือเขตปากเกร็ด เขตบางบัวทอง อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ห้างฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์งามวงศ์วาน ทำน่านนทบุรี ใน 6 เขตสำรวจทั้งขาไป-จากกลับ เขตละ 10 ตัวอย่าง เพื่อประมวลข้อมูลที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะตัวแปรที่สำคัญที่เป็นตัวกำหนดอุปสงค์ของการใช้รถบริการผู้ เวลาที่ใช้ในการเดินรถ ความถี่

ในการออกรถตู้ ระยะเวลาในการขับโดยเฉลี่ยในช่วงเวลาที่ต่างกัน จำนวนผู้โดยสาร ต้นทุนในการออกรถ การดำเนินงานต้นทุนของผู้โดยสาร โดยใช้ค่าประมาณ Proxi ต่างๆ หากจำเป็นเพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆที่จะมีต่อราคาที่เหมาะสม (Optimal Pricing)

$$P^* = \alpha_0 + \alpha_1 X + \alpha_2 F + \alpha_3 C + \alpha_4 \phi + \alpha_5 h + \alpha_6 \sigma + E$$

โดยที่

$P^*$  หมายถึง ราคาค่าโดยสาร (บาท)

$X$  หมายถึง จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสารโดยเฉลี่ยใน 1 เที่ยว (คน)

$F$  หมายถึง จำนวนรถที่ออกเดินทางภายในเวลา 1 ชั่วโมง (คัน)

$C$  หมายถึง ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวของการเดินทาง (บาท)

$\phi$  หมายถึง เวลาที่ผู้โดยสารรอใช้บริการที่นานที่สุด (นาที)

$h$  หมายถึง เวลาเฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เที่ยว (นาที)

$\sigma$  หมายถึง จำนวนที่นั่งในรถตู้ (ที่นั่ง)

$\alpha_0$  หมายถึง ค่าคงที่

$\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3, \alpha_4, \alpha_5, \alpha_6$  หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร ( $X, F, C, \phi, h, \sigma$ )

## 1.6 ขอบเขตการศึกษา

1. การกำหนดราคาที่เหมาะสม (Optimal Pricing) และความถี่ของการออกรถตู้ในการให้บริการ (ไม่รวมถึงเส้นทางในการเดินทาง) โดยระยะทางระหว่างป้ายที่พักอาศัยและสถานที่ที่มีการทำกิจกรรมต่างๆ (สวนสาธารณะ ห้างสรรพสินค้า สนามกีฬา ฯลฯ)
2. กำหนดให้ความต้องการในการใช้บริการรถตู้ (Demand) ขึ้นอยู่กับราคาและความถี่ในการออกรถตู้โดยใช้หลัก First Best Pricing Rules จะไม่รวมถึงผลกระทบภายนอกหรือรูปแบบการเดินทางอื่นๆและการเก็บค่าโดยสารต่อเที่ยว
3. การเปลี่ยนแปลงของความต้องการจะเกี่ยวข้องกับราคาและความถี่ในการออกรถตู้โดยไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด (Overhead Cost) ที่เป็นตัวแปรในต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ในที่นี้กำหนดให้ Fixed Cost เท่ากับ 0



5. ศึกษาเฉพาะรถตู้ร่วมบริการปรับอากาศเท่านั้น โดยกลุ่มผู้โดยสารที่ใช้รถตู้(Homogeneous) เดินทางจาก A ไป B และ อีกกลุ่มที่เท่ากันจาก B ไป A และ เส้นทาง A-B-A หรือถ้ามีกรณีกลุ่มที่เข้ามาแทนที่จะมีจำนวนการใช้เวลาและเส้นทางการเดินทางเดียวกัน

## 1.7 นิยามศัพท์

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล หมายถึงพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ นครปฐม

กรมการขนส่งทางบก เป็นส่วนราชการ สังกัดกระทรวงคมนาคม รับผิดชอบการขนส่ง และการจราจรในด้านผู้ขับขี่และรถที่ใช้ในการขนส่ง ทั้งรถโดยสารและรถบรรทุกสินค้าให้ระบบการขนส่งเกิดความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

การขนส่ง หมายถึงการเคลื่อน คน สัตว์หรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยทางบก ด้วยรถ

การจัดระเบียบการขนส่ง หมายถึง กระบวนการที่ทางราชการใช้อำนาจตามกฎหมายกำกับกำกับการดำเนินงานในกิจการขนส่งโดยมีเป้าหมายที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการดำเนินงาน ความปลอดภัย ความสะดวก

การจราจรทางบก (Road traffic) ตามความหมายในกฎหมายการจราจรหมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า คนที่จูง หรือไล่ด้อนสัตว์

การขนส่งประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด

การขนส่งไม่ประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

การขนส่งสาธารณะ (Public Transport) หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกประเภทการขนส่งรวม ทั้งระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่โดยกำหนดเส้นทางและตารางการเดินทางที่แน่นอนและกำหนดราคาค่าโดยสารในระดับที่เหมาะสมเช่น รถเมล์

การขนส่งส่วนบุคคล หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม

ขาเข้า หมายความว่า การเดินทางจากปริมณฑลเข้าสู่กรุงเทพมหานคร

ขาออก หมายความว่า เดินทางออกจากกรุงเทพมหานครสู่เขตปริมณฑล

ขสมก หมายความว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ

คณะกรรมการ หมายความว่า คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางหรือ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดแล้วแต่กรณี

เจ้าของสัมปทาน หมายความว่า ผู้ได้รับสัมปทานผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยสารในเส้นทาง ซึ่งกำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก เจ้าของสัมปทานจะมีรถของตนเองวิ่งในเส้นทางนั้นหรือไม่ก็ตาม

เจ้าของรถร่วม หมายความว่า บุคคลหรือกลุ่มบุคคลไม่ว่าจะดำเนินการในรูปแบบใดก็ตาม นำรถยนต์ของตนไปร่วมวิ่งในเส้นทางเดินรถ ซึ่งผู้อื่นเป็นเจ้าของสัมปทานจะมีรถของตนเอง ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีข้อตกลงในการร่วมวิ่งเป็นอย่างไรก็ตาม รถยนต์ที่นำไปวิ่งในลักษณะดังกล่าวเรียกว่ารถร่วม

เที่ยวการเดินทาง หมายความว่า การเดินทางของคนจากจุดหนึ่งไปสู่อีกจุดหนึ่งในหนึ่งครั้งเรียก หนึ่งเที่ยวการเดินทาง

เที่ยวรถ หมายความว่า การเดินทางของรถจากจุดหนึ่งไปสู่อีกจุดหนึ่ง ในหนึ่งครั้งเรียก หนึ่งเที่ยวรถ

ผู้ประกอบการ หมายความว่าบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ดำเนินการประกอบการขนส่ง โดยสารประจำทาง ได้แก่ เจ้าของสัมปทานและหรือเจ้าของรถร่วมบริการ

ระบบขนส่งมวลชนของรัฐ หมายความว่าระบบขนส่งที่มีการจัดการอยู่ภายใต้การดำเนินงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ เช่น รถโดยสารประจำทางขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ รถร่วมบริการของเอกชนกับขสมก. รถไฟฟ้ามหานคร และ รถไฟ

รัฐมนตรี หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ

รถ หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือ พลังงานอื่นๆ และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ

รถโดยสารประจำทาง หมายความว่ารถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกำหนดขึ้น

รถตู้ หมายความว่า รถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ ที่สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 11-14 ที่นั่ง ไม่มีที่ยืนให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย

รถตู้ป้ายขาวหมายความว่า รถตู้ที่ได้ขึ้นทะเบียนบรรจุอยู่ในบัญชี ขส.บ.11 ได้ทำสัญญาและจ่ายค่าธรรมเนียมกับขสมก. แล้ว และเป็นรถตู้ประเภทร่วมบริการแบบลูกกฎหมาย

รถตู้ป้ายเหลือง หมายความว่า รถตู้ที่ได้ขึ้นทะเบียนบรรจุอยู่ในบัญชี ขส.บ. 11 และได้ทำสัญญากับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว

รถตู้ผิดกฎหมาย หมายความว่า รถตู้ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์แต่ผู้ประกอบการขนส่งนำรถมาจัดเดินรถในลักษณะรถประจำทางหรือรถโดยสารไม่ประจำทางซึ่งการเดินรถลักษณะดังกล่าวต้องอยู่ภายใต้ข้อบังคับกฎหมายขนส่ง

รถรับจ้างสาธารณะ หมายความว่า รถโดยสารรับจ้างที่นอกเหนือจากการดำเนินกิจการโดยรัฐ ได้แก่ รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รถมอเตอร์ไซด์จ้าง เป็นต้น



รถรับจ้างสาธารณะประจำทางประเภทรถตู้โดยสารเอกชน หมายความว่า รถตู้เอกชนที่เข้าบริการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ให้บริการประชาชนทั้งสิ้น 115 เส้นทาง

สถานประกอบการ หมายความว่า สถานที่หรือส่วนของสถานที่ที่ใช้ในการประกอบการขนส่งโดยสารประจำทางภายใต้การครอบครองหรือควบคุมโดยเจ้าของคนเดียวหรือกลุ่มบุคคลก็ตาม ณ สถานที่ตั้งแห่งเดียว

สัญญา หมายความว่า สัญญาการนำรถตู้โดยสารปรับอากาศเข้าทำสัญญาร่วมเดินรถเป็นรถตู้โดยสารสาธารณะปรับอากาศร่วมบริการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก) เป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ถือเป็นผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกรฯ ในกรุงเทพมหานครในทางปฏิบัติองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ให้เอกชนมาเข้าร่วมหรือรับช่วงการให้บริการประชาชนในนาม “รถร่วมบริการ” ซึ่งในแต่ละวันจะต้องให้บริการประชาชน ประมาณกว่า 5 ล้านเที่ยว

อธิบดี หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

## 1.8 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. จากการศึกษาถึงความเป็นมาและนโยบายที่รัฐกำหนดการให้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศจะทำให้ทราบถึงรูปแบบการเดินรถในเมืองอีกแบบหนึ่ง รวมถึงการกำหนดมาตรการเพื่อควบคุมความเป็นระเบียบในการให้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศที่ถูกกฎหมาย ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากการจัดระเบียบรถตู้ให้ถูกกฎหมายและประโยชน์ในการกำหนดเป้าหมายการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศเพื่อให้เหมาะสมกับรูปแบบการเดินรถช่วยให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่ทำให้ราคาค่าโดยสารอยู่ ณ ระดับราคาที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ประกอบการดำเนินการได้ภายใต้ความเหมาะสมของการใช้บริการ

3. เสนอแนวคิดในการจัดระเบียบและปรับปรุงบริการขนส่งประเภทรถตู้โดยสารปรับอากาศเพื่อวางแผนต่อไป



## บทที่ 2

### แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 ทฤษฎีและแนวคิดวิธีการศึกษา

ในงานวิจัยนี้มุ่งศึกษาถึงการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ ณ ระดับราคาที่มีประสิทธิภาพในราคาที่เหมาะสม (Optimal Pricing) โดยอาศัยแนวความคิดของ Kjell Jesson (1993)

#### 2.2 แนวคิดในการศึกษา

การกำหนดระดับราคาสินค้าและบริการในแต่ละตลาดจะมีความแตกต่างกันออกไปตามโครงสร้างของตลาดและอำนาจการต่อรองของหน่วยเศรษฐกิจที่อยู่ในตลาด ตลาดที่มีอำนาจการต่อรองของผู้ซื้อมากกว่าผู้ขาย ระดับราคาถึงจะถูกกำหนดที่ใกล้เคียงกับต้นทุนมากที่สุดและผู้บริโภคก็จะได้ประโยชน์มากจากมูลค่าของส่วนเกินผู้บริโภคจำนวนมาก ดังเช่นในตลาดแข่งขันเสรี แต่ในขณะที่ตลาดมีโครงสร้างแบบผูกขาดนี้ผู้ผลิตมีอำนาจการต่อรองสูง อาจจะมาจกสาเหตุต่างๆ เช่น ผู้ผลิตรายเดียวในตลาด สินค้ามีความแตกต่าง (Differentiate) กับคู่แข่งอย่างสิ้นเชิง ฯลฯ ก็จะทำให้ลักษณะการตั้งราคาของสินค้าอยู่บนพื้นฐานที่ผู้ประกอบการ/ผู้ผลิตจะได้กำไรสูงสุด และในบางกรณีหน้าที่ผู้ผลิต/ผู้ให้บริการสามารถแยกแยะความต้องการ (เต็มใจ) ที่จ่ายของผู้บริโภคแล้ว ก็จะสามารถกำหนดราคาสินค้าที่ขายให้กับลูกค้าแต่ละรายตามความต้องการที่จะจ่าย ทำให้ราคาสินค้าแตกต่างกันออกไป ดังเช่น ในกรณี first price discrimination และหากไม่สามารถแยกแยะความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้บริโภคได้ก็จะพยายามแยกและจำแนกราคาตามลักษณะของความยืดหยุ่นของอุปสงค์ในแต่ละตลาดออกไป ถึงแม้ว่าจะเป็นสินค้าจะใกล้เคียงกันก็ตาม

การตั้งราคาสินค้าในรูปแบบต่างๆ จะขึ้นอยู่กับอำนาจทางการตลาดของหน่วยเศรษฐกิจที่อยู่ในตลาดนั้นเป็นสำคัญ และการตั้งราคาดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อสวัสดิการทางสังคมที่แตกต่างกันออกไป ในกรณีของตลาดแข่งขันสมบูรณ์ในระยะยาว ผู้บริโภคอาจจะไม่มีกำไร ถึงแม้ว่าสวัสดิการสังคมจะสูงกว่าตลาดผูกขาดที่สร้าง Social Loss (Dead weight loss) ให้กับสังคมก็ตามแต่อาจจะส่งผลกับแรงจูงใจในการผลิตสินค้าในระยะยาวของผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาสินค้า อย่างไรก็ตามในตลาดบางตลาดหรือบางกรณีที่การบริการและสินค้าบางชนิดเป็นสินค้าที่รัฐเป็นผู้ดำเนินการหรือมอบ

ให้เอกชนดำเนินการแทน การตั้งราคาสินค้าหรือบริการอาจจะแตกต่างจากแนวคิดของการตั้งราคาสินค้าในรูปแบบตลาดต่างๆ ไป ทั้งนี้เพราะรัฐในฐานะผู้จัดการสังคมจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์โดยรวมเป็นสำคัญ ในขณะที่เดียวกันจะต้องพิจารณาถึงความอยู่รอดและสมเหตุสมผลของทุกฝ่ายด้วย รูปแบบของการกำหนดราคาแบบ efficiency price ซึ่งคำนึงถึงสวัสดิการของสังคมเป็นสำคัญ จึงเป็นรูปแบบการกำหนดราคาที่กิจการของรัฐ ได้พิจารณาดำเนินการอยู่ โดยการกำหนดราคาดังกล่าวนี้จะป้องกันมิให้เกิด Dead weight loss ในสังคมขึ้นมาได้ แต่อย่างไรก็ข้อมูลเกี่ยวกับอุปสงค์ของตลาดและต้นทุนนี้ที่แท้จริงของผู้ผลิตจะต้องมีการพิจารณาอย่างถี่ถ้วน

ในกรณีของการตั้งราคาโดยสารถผู้ปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานครเป็นตัวอย่างของการให้บริการของรัฐที่รัฐได้มอบสิทธิให้เอกชนดำเนินการแทน ดังนั้นค่าเช่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นรัฐจะต้องพยายามกำหนดให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมโดยไม่กระทบกระเทียบต่อราคาการให้บริการที่สูงเกินไปจนถึงให้เกิดความเดือดร้อนกับประชาชน ในขณะเดียวกันก็ต้องคำนึงถึงความอยู่รอดและผลตอบแทนที่เหมาะสมให้กับผู้ลงทุน ทั้งนี้เป็นเป้าหมายสูงสุดของการตั้งราคาการให้บริการของรัฐที่จะต้องคำนึงถึงการตอบแทนทางสังคมสูงสุด กล่าวคือระดับราคานี้จะต้องทำให้ สวัสดิการของสังคมสูงสุด (Maximum Social Welfare) ซึ่งเป็นราคาที่มีประสิทธิภาพ

## 2.2 ขั้นตอนการศึกษา

ขั้นตอนแรก ศึกษาเกี่ยวกับต้นทุนการดำเนินงานรถตู้ (Operating Cost) กับการใช้เวลาทั้งไปและกลับในการเดินรถ 1 เที่ยว ซึ่งจะขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสาร (เนื่องจากจะเสียเวลาในการจอดรับ-ส่ง) ระยะทาง และจำนวนจุดที่จอดรับส่งซึ่งเวลาทั้งหมดของการเดินรถ 1 เที่ยวจะเท่ากับ  $b \frac{X}{F} + \gamma r^x$  ซึ่งกำหนดให้

$b$  = เวลาที่รถตู้จอดรับ-ส่งผู้โดยสาร 1 คน (รวมเวลาลงรถของผู้โดยสารด้วย) (นาที)

$F$  = จำนวนรถตู้ที่ออกเดินทางภายในเวลา 1 ชั่วโมง (คัน)

$X$  = จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร โดยเฉลี่ยใน 1 เที่ยว (คน)

$\gamma$  = ระยะทางไป-กลับ คิดหน่วยเป็นกิโลเมตร

$r^x$  = เวลาที่เหลืออยู่ในการวิ่ง 1 เที่ยวเพื่อรอที่จะออกเดินทางเที่ยวต่อไป (นาที)



ดังนั้นเราสามารถจะคำนวณหาจำนวนรถที่ต้องวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารได้จาก  $F\left(b\frac{X}{F} + \gamma r^\gamma\right)$  โดย  $F$  คือ จำนวนรถที่ออกเดินทางเพื่อรับส่งผู้โดยสารทั้งนี้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้จะใช้ [ ] อธิบายความสัมพันธ์ของตัวแปรในรูปแบบ Function และ ( ) อธิบายค่าที่กำหนดโดยตัวแปรหลายตัวแปร ถ้ากำหนดให้

$C$  ต้นทุนในแต่ละ ชั่วโมง และต้นทุนพนักงานขับรถต่อรถ 1 คัน

$C^\gamma$  ต้นทุนที่คิดเป็นระยะทาง มีหน่วยเป็นกิโลเมตร

ดังนั้นต้นทุนในการออกเดินทางทั้งไปและกลับ 1 เที่ยว ( $C$ ) จะขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารและความถี่ในการออกรถ  $C[X, F]$  และต้นทุนแปรผันสำหรับความถี่ในการออกเดินทางของรถ 1 เที่ยว  $VC(X, F)$  สามารถคำนวณได้จาก สมการที่ 1 ดังนี้

$$VC[X, F] = F \left( C \left( b\frac{X}{F} + \gamma r^\gamma \right) + \gamma C^\gamma \right) \quad (1)$$

ขั้นตอนที่ สอง จะเป็นการศึกษาเกี่ยวกับผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้ โดยจะใช้แนวความคิดในเรื่องส่วนเกินผู้บริโภค (Consumers' surplus) ที่จะแสดงในรูปของต้นทุนทั่วไป ทั้งนี้เพราะผู้บริโภคจะให้ความสำคัญกับมูลค่าของเวลาที่ใช้ในการเดินทางและความล่าช้าของการออกรถ ในสมการความพอใจ (Utilities function) ของแต่ละคนซึ่งจะช่วยให้อธิบายถึงพฤติกรรมที่ตัดสินใจในการเลือกที่จะใช้บริการหรือได้จากราคา (Price) หรือการใช้เวลาในการเดินทางเป็นตัวกำหนด (Travel time) โดยกำหนดให้ผู้โดยสารใช้บริการรถตู้มีลักษณะที่เหมือนกัน (Homogeneous group of passengers) และกลุ่มผู้โดยสารกลุ่มนี้พิจารณาราคา (Price) กับเวลาในการเดินทาง (Travel Time) เป็นตัวแปรในการตัดสินใจในการบริโภคบริการของรถตู้ปรับอากาศโดยเฉพาะกลุ่มผู้โดยสารที่ไม่มีรถ และเพิ่มความสะดวกในการเดินทางครั้งนี้จะกำหนดให้การเปลี่ยนแปลงของความต้องการของผู้บริโภคต้องการใช้รถตู้ปรับอากาศไม่กระทบถึงรายได้และราคารวมทั้งโอกาสที่เกิดความเปลี่ยนแปลงสมมุติให้มีค่าคาดการณ์เท่ากับศูนย์ ดังนั้นสมการต้นทุนที่ผู้โดยสารต้องเสียในการใช้บริการรถตู้สามารถหาด้านต้นทุนทั่วไป (Generalized cost) ได้จาก  $G = P + \phi \psi$  โดยที่

- $G$  คือ ต้นทุนโดยทั่วไป (Generalized cost)  
 $P$  คือ ราคาที่จ่ายค่าบริการรถตู้  
 $\psi$  คือ มูลค่าระยะเวลาในการเดินทาง  
 $\phi$  คือ มูลค่าของเวลาที่เสียไปในการเดินทาง 1 เทียบ

โดยที่ตัวแปรที่กล่าวข้างต้นเป็นส่วนประกอบของความถี่ของการล่าช้าในการออกเดินทางของรถตู้ Frequency Delay (Demuncich and McFadden 1975)

ในส่วน Aggregate Demand  $x$  ที่เวลา  $t$  สามารถแสดงได้จากฟังก์ชัน  $x [p + \phi \phi [t]]$  เวลาในการขับรถ (Riding Time) จะรวมถึงเวลาของการจอดรถรับผู้โดยสารทั้งหมดในการเดินทาง 1 เทียบจะคำนวณได้จาก  $h \equiv b \frac{X}{F} + \gamma r^\gamma$  มูลค่าคิดเป็นต้นทุนของเวลาในการขับรถต่อ 1 ชั่วโมง โดยสมมติให้ขึ้นอยู่กับอัตราส่วนของผู้โดยสารที่มีการจับจองที่นั่งจะได้  $R = \frac{X}{F\sigma}$  โดยที่  $\sigma$  คือ จำนวนที่นั่งทั้งหมดในรถตู้ โดยที่  $\frac{\phi}{\partial R} > 0$  ดังนั้นต้นทุนของเวลาที่ใช้ในการขับรถ (Cost of Riding Time) จะคำนวณได้จาก

$$T \equiv \phi \left[ \frac{X}{F\sigma} \right] \left( b \frac{X}{F} + \gamma r^\gamma \right) \quad (2)$$

ความถี่ของการล่าช้าในการออกเดินทางของรถตู้ (Frequency Delay) จะกล่าวถึงความสำคัญของเวลาในการออกเดินทาง โดยที่คนหนึ่งต้องกลับบ้าน โดยทันทีที่หนึ่งจบหรือ บางคนอาจจะออกจากสนามบินหลังจากมาถึงหรือบางคนที่อยู่จุดหมายปลายทางที่แน่นอน ชอบที่จะใช้ระบบขนส่งสาธารณะในวันอาทิตย์เช่นเดียวกับวันธรรมดา ดังนั้นความถี่ของการล่าช้าในการออกเดินทางของรถตู้ อาจจะหมายถึงความแตกต่างของเวลาที่ดีที่สุด (Ideal time) ใ่ว่างรถจะมาถึงหรือรถจะออกกับเวลาที่รถออกหรือมาถึงจริง (Actual time) ถ้าความถี่ของการล่าช้ามีน้อยจะทำให้ผู้โดยสารเลือกที่จะใช้รถตู้มากขึ้น แต่ถ้าความถี่ของการล่าช้ามีมากก็จะทำให้ผู้โดยสารเลือกที่จะใช้รถตู้ลดลง จึงทำให้ผู้โดยสารเลือกที่จะใช้บริการขนส่งสาธารณะอื่นๆ ที่มาก่อนเวลาหรือเลือกที่จะทำกิจกรรมอื่นๆ เราจะสมมติเป็นช่วงเวลาสำหรับราคาและความถี่ในการใช้รถตู้ ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของผู้โดยสารรถตู้แต่ละคนที่จะเลือกเวลาออกเดินทาง ในแต่ละช่วงเวลานั้นๆ เราจะกำหนดช่วงเวลาเป็น 1 ชั่วโมง และความถี่ในการให้บริการออกรถเป็น  $\frac{1}{F}$  ชั่วโมง

เราสามารถแบ่งพฤติกรรมของผู้โดยสารออกเป็น 2 กรณี ขึ้นอยู่กับต้นทุนทั่วไป (Generalised Cost) และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ที่ผู้โดยสารจะเลือกใช้กรณีไหนก็ได้

ในกรณีที่ 1 ใช้ตารางเวลา (Use of time table) จะอธิบายได้ 2 สถานการณ์ โดย  
 สถานการณ์แรก ผู้โดยสารจะเลือกเวลาออกเดินทางหลังจากเวลาที่คาดการณ์ไว้ ในสถานการณ์นี้จะใช้เวลาที่ผู้โดยสารคาดการณ์ที่เป็นจริง โดยที่พวกเขาจะต้องออกเดินทางทันทีที่เมื่อรับประทานอาหารเช้าเสร็จ โดยจะอธิบายว่า “เดี๋ยวนี้” ดังนั้นความถี่ของความล่าช้าในการออกเดินทางของรถตู้ (FD) แสดงได้โดย  $\tau = \frac{1}{F} - t \geq 0$  ในขณะที่  $t$  จะเป็นความต่างของเวลาที่กำหนดกับเวลาที่ออกจริงหรือขึ้นรถจริง (Actual time)

สถานการณ์ที่ 2 เกิดโดยผู้โดยสารจะเลือกเวลาที่มาก่อนหรือหลังเวลาที่คาดการณ์ไว้ ถ้าผู้โดยสารมีเวลาที่แน่นอนเมื่อจะไปทำงานหรือเวลาไปโรงเรียนหรือที่อื่นๆ ก่อนเวลาที่เริ่ม สมมุติว่าคนที่ต้องทำงาน 9 โมงเช้า และใช้เวลาเดินทางไปถึงที่ทำงาน 30 นาที พวกเขาจะคาดการณ์ว่ารถจะออก 8.30 นาฬิกา แต่ถ้าวรถตู้มาถึงก่อนเวลา 8.30 นาฬิกา นั่นก็คือ  $t$  เท่ากับ ผลต่างของเวลาที่รถมาถึงก่อน 8.30 น กับเวลาที่คาดการณ์ไว้ว่ารถจะออกเวลา 8.30 นาฬิกา สำหรับสถานการณ์นี้จะมีความถี่  $FD$  เท่ากับ  $\tau = \frac{1}{F} - t$  โดยที่  $t$  จะคิดผลต่างระหว่างเวลาที่เกิดขึ้นจริงกับเวลาที่ผู้โดยสารคาดการณ์

ในกรณีที่ 2 ไม่ใช้ตารางเวลา (Timetables are not use) ผู้โดยสารจะเลือกเวลาที่เดินทางมาถึงก่อนเวลาที่คาดการณ์ เมื่อผู้โดยสารมาถึงที่จุดรับ-ส่ง ไม่ว่าผู้โดยสารจะเลือกใช้ตารางเวลาหรือไม่ใช้ตารางเวลา  $FD$  ก็อาจจะเท่ากับ  $\tau = \frac{1}{F} - t$

มูลค่าของเวลาที่คิดเป็นชั่วโมง สำหรับ  $FD$  สมมุติให้ต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity cost) ( $\phi^r$ ) แปรผันตามค่าความถี่ของการล่าช้าโดยที่ Aggregate Demand  $X$  ที่  $t$  เขียนเป็นฟังก์ชันได้ดังนี้  $X \left[ \frac{1}{F} - t \right]$  สมมุติให้มีส่วนได้ (Gains) ส่วนเสีย (Losses) จากการเปลี่ยนเวลาที่ออกจริง ๆ โดยต้นทุน  $FD$  เขียนความสัมพันธ์ได้ดังนี้  $T^r[F, t] \equiv \phi^r [\tau[F, t]] \tau[F, t] \equiv \phi^r \left[ \frac{1}{F} - t \right] \left( \frac{1}{F} - t \right)$  ดังนั้นต้นทุนทั่วไปในการเดินทางของผู้โดยสาร ณ เวลา  $t$  อธิบายได้ดังนี้

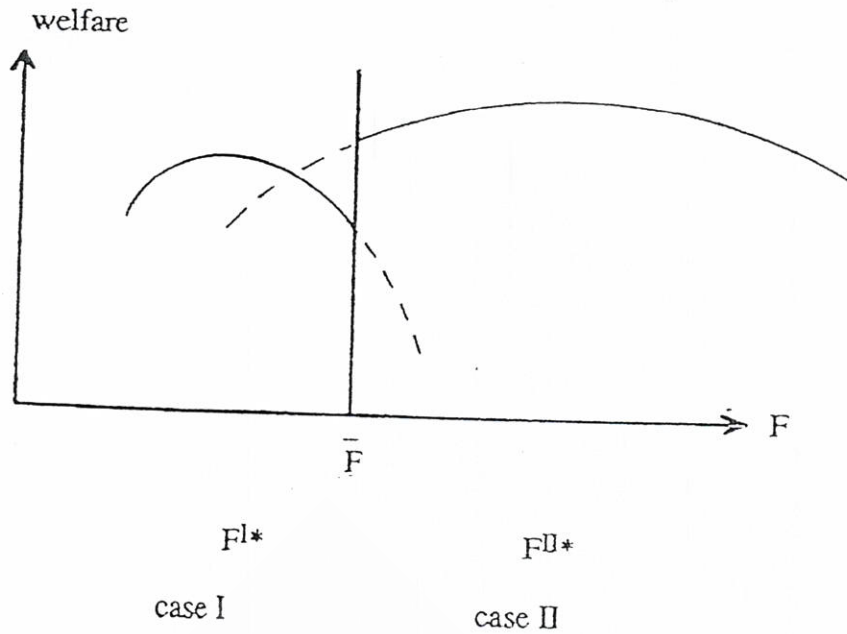


$$G[p, F, t] = p + \phi \left[ \frac{X}{F\sigma} \right] \left( b \frac{X}{F} + \gamma r^r \right) + \phi^r \left[ \frac{1}{F} - t \right] \left( \frac{1}{F} - t \right) \text{-----}(3)$$

จากทั้ง 2 กรณีที่ใช้ตารางและไม่ใช้ตารางของผู้โดยสาร โดยจะสมมุติให้มีทั้ง 2 กรณีที่ใช้ตารางและไม่ใช้ตารางของผู้โดยสารทั้ง 2 กรณีนี้ผู้โดยสารจะเลือกจากพื้นฐานเดียวกัน โดยที่ผู้โดยสารจะต้องเสียต้นทุนในเรื่องเวลาให้น้อยที่สุด (Minimizes expected time cost) และมีค่าความถี่ของการล่าช้าในการออกรถที่เสียเวลาไปกับการรอรถที่จุดรับ-ส่ง ( $\phi^{II}$ ) จะมีค่าสูงกว่าความถี่ของการล่าช้าในการออกรถที่เสียเวลาไปกับการรออยู่ที่บ้านหรือที่ทำงาน และที่อื่นๆ ( $\phi^I$ ) (Algers, Colliander and Widlert 1985) ในกรณีที่ใช้ตารางจะเสียเวลาไปกับการรอในที่อื่นๆ และได้ทำงานอย่างอื่นหรือกิจกรรมอย่างอื่นแทนที่จะเสียเวลารออยู่ที่ป้าย ดังนั้นในกรณีที่ใช้ตารางเวลาจะมีต้นทุนทางด้านข้อมูล (Information cost) เข้ามาเกี่ยวข้อง ( $\eta$ ) เมื่อผู้โดยสารรู้เวลาที่แน่นอนก็จะมาถึงจุดรถก่อนเวลาที่รถออก 2-3 นาที โดยไม่ต้องเสียเวลารอรถที่จุดรับ-ส่ง ( $K$ ) ในกรณีนี้เราจะสมมุติให้ผู้โดยสารรู้ความถี่ของการให้บริการไม่ว่าผู้โดยสารจะใช้ตารางหรือไม่ใช้ตาราง พวกเขาจะต้องตัดสินใจเลือกใช้ 1 ใน 2 กรณี ก่อนที่จะใช้บริการจากสาเหตุที่กล่าวมา ต้นทุนของความถี่ของการล่าช้าในการออกรถไม่ว่ากรณีไหน จะขึ้นอยู่กับ  $FD$  และเป็นอิสระจาก  $t$  นั่นคือ  $T^I[F] = E[\phi^I[\tau]\tau]$  และ  $T^{II}[F] = E[\phi^{II}[\tau]\tau]$  ผู้โดยสารจะเป็นผู้ตัดสินใจที่จะเลือกใช้กรณีไหนก็ได้ด้วยตัวเองโดยจะคำนวณต้นทุนในด้านเวลาน้อยที่สุดได้จาก

$$\text{Min}\{I, II\} = \text{Min}\{\eta + E[\phi^I[\tau]\tau] + \phi^{II}[K]K, E[\phi^{II}[\tau]\tau]\} \text{-----}4$$

โดยสมมุติให้ต้นทุนในการออกรถล่าช้า (The Cost of Frequency Delay) คงที่  $\bar{F}$  ถ้าผลวิเคราะห์ออกมาว่าต้นทุนในการออกรถต่ำกว่า  $\bar{F}$  ในกรณีที่ใช้ตาราง ( $F^{I*} \leq \bar{F}$ ) แต่ถ้าต้นทุนที่วิเคราะห์ออกมาได้สูงกว่า  $\bar{F}$  ในกรณีที่ไม่มีตาราง  $F^{II*} \geq \bar{F}$  ดูที่แผนภาพที่ 1.1



แผนภาพที่ 2.1 แสดงค่าต้นทุนในการออกรถซ้ำ

ไม่ว่าผู้โดยสารจะตัดสินใจเลือกกรณีที่ 1 หรือ กรณีที่ 2 ก็จะทำให้ต้นทุนของค่าความถี่ในการออกรถของทั้ง 2 กรณีเกี่ยวข้องกับ  $t$  ดังนี้  $T^r[F, t] \equiv \phi^r \left[ \frac{1}{F} - t \right] \left( \frac{1}{F} - t \right)$  แต่เหตุการณ์ที่สมมุติข้างต้นอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในทางตรงกันข้ามกันก็ได้คือ  $F^{*I} > \bar{F}$  และ  $F^{*II} < \bar{F}$  ถ้าจะให้เกิดความถี่ในการออกรถที่เหมาะสมที่สุดน่าจะอยู่ที่  $F^* = \bar{F}$  ต้นทุนความถี่ในการออกรถของทั้งสองกรณีที่เกิดขึ้นทำให้เกิด สวัสดิการสังคมสูงสุด (Maximize Social Welfare) แต่จริงๆ เหตุการณ์ที่  $F^* = \bar{F}$  ไม่มีทางที่จะเกิดขึ้นในสังคมได้ ดังนั้นความต้องการที่จะใช้บริการรถคู่กับต้นทุนเวลาที่ใช้ในการเดินทางและต้นทุนในการให้บริการรถคู่อาจเปลี่ยนแปลงได้ในระหว่าง 2 กรณีดังกล่าว

ความต้องการใช้บริการของผู้โดยสาร (Demand) จะศึกษาทั้ง 2 กรณี คือการใช้ตารางการเดินทาง และ ไม่ใช้ตารางเวลาเดินทาง ในกรณีที่ใช้ตารางเวลาเดินทาง ความต้องการที่จะใช้บริการรถคู่ (Demand x) ณ เวลา  $t$  จะเปลี่ยนแปลงอยู่ในระหว่าง  $0 < t \leq \frac{1}{F}$  โดยขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถคู่ใน 1 ชั่วโมง Demand per hour (X) แต่จะไม่เกิน  $\frac{1}{F}$  ส่วนการวิเคราะห์ความต้องการของผู้โดยสารที่ใช้ตารางนี้จะพิจารณา 3 ส่วนคือ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถคู่ใน 1 ชั่วโมง (Demand per hour) จำนวนผู้โดยสารต่อการออกเดินทาง 1 เที่ยว Demand per departure (q) และ ความต้องการผู้โดยสารในเวลา  $t$  (x) โดยจะอธิบายความสำคัญดังนี้

$$X[p, F] \equiv Fq \equiv F \int_0^{1/F} x[G[p, F, t]] dt \text{-----}(5)$$

แต่ถ้าผู้โดยสารไม่ใช่ตารางในการเดินทาง จะไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับเวลาที่มีรถจะออกเดินทาง โดยที่ Demand ที่  $t$  ( $x$ ) จะคงที่ในช่วง  $0 < t \leq \frac{1}{F}$  จะมีแค่ Demand per hour ( $X$ ) และไม่ขึ้นกับ  $t$  นั่นคือ

$$X[p, F] \equiv Fq \equiv \left(\frac{1}{F}\right) x[G[p, F]] \text{-----}(6)$$

ในเรื่องของส่วนเกินของผู้บริโภค (Consumers' Surplus) สามารถทำการหาต้นทุนทั่วไป ซึ่งจะได้ต้นทุนที่เหมาะสมที่สุดเราจะเรียกได้ว่า  $G^{Max}$  และ ส่วนเกินของผู้บริโภคสำหรับเวลาที่ผู้โดยสารคาดการณ์ว่ารถจะออก  $t$  จะอธิบายโดย  $s[G]$  ส่วนของส่วนเกินของผู้บริโภคโดยรวม จะอธิบายโดย  $S[G]$  จากเวลาที่รถผู้โดยสารจริง ส่วนต้นทุนทั่วไปสามารถหาได้จาก  $G = p + \phi\phi$  ดังนั้นอธิบายได้ดังสมการที่ 7

$$S[G] = F \int_0^{1/F} s[G[t]] dt = F \int_0^{1/FG^{Max}} \int_G (x[p] dp) dt \text{-----}(7)$$

ในการวิจัยครั้งนี้เราจะคำนวณหาราคาที่เหมาะสม ที่ทำให้ประชาชนได้สวัสดิการสังคมสูงสุด โดยจะมุ่งเน้นด้านราคาและความถี่ในการออกรถช่วงเวลา 1 ชั่วโมง รวมถึงต้นทุนความถี่ในการออกรถ ( $F$ ) นี้เท่ากับช่วงระยะเวลาการออกรถทุกๆ 1 ชั่วโมง ในที่นี้กำหนด  $w$  อธิบายถึงสวัสดิการสังคมที่รวมจะประกอบด้วยส่วนเกินของผู้บริโภคกับส่วนเกินของผู้ให้บริการของรถผู้ ดังนั้นจะอธิบายความสัมพันธ์ได้โดย

$$w = w[S[G[p, F]] + \pi] \equiv F \int_0^{1/F} s[G[p, F, t]] dt + pX[p, F] - FC[X[p, F]] \text{----}(8)$$

เมื่อทำการหาความสัมพันธ์ขั้นที่ 1 (First order condition) ที่คำนึงถึงราคา ( $p$ ) และ ความถี่ ( $F$ ) โดยสมมติให้ผลประโยชน์ที่ได้รับเป็นผลประโยชน์ที่เหมาะสมนั้น หมายถึงก่อให้เกิดราคาที่เหมาะสมที่จะทำให้เกิดสวัสดิการสังคมสูงสุด โดยที่ราคาที่เหมาะสมนั้นจะหาได้จากสมการที่ 9



$$p^* = X \frac{\partial T}{\partial X} + F \frac{\partial C}{\partial X} \equiv X\phi[R] \frac{b}{F} + X \frac{\partial \phi[R]}{\partial R} \frac{h}{F\sigma} + Cb \dots\dots\dots(9)$$

ในสมการที่ 9 นี้จะแสดงถึงราคาที่เหมาะสมที่ประกอบด้วย 3 ส่วน โดย 1 ใน 3 นี้จะมีความสัมพันธ์กับเวลาที่ใช้ในการเดินทางหรือเวลาที่ใช้ในการขับรถ (Riding time) ส่วนแรกจะเป็นส่วนที่เกี่ยวกับต้นทุนในการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารรวมถึงจำนวนผู้โดยสารที่ต้องจอดรับ-ส่ง ที่ป้ายโดยจะไม่มีผลกระทบต่อเวลาในการเดินทาง ส่วนที่ 2 จะกล่าวถึงต้นทุนที่ขึ้นอยู่กับค่าบริการรถผู้โดยสารในรูปแบบของเวลา (Crowding cost) โดยที่  $\frac{\phi}{\partial R} > 0$  ส่วนนี้จะเกี่ยวกับเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเราจะสมมุติว่ากลุ่มผู้โดยสารจะมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเส้นทาง หมายถึงจะมีผู้โดยสารขึ้น-ลงรถผู้ตลอดเส้นทางก็จะทำให้ราคาที่เหมาะสมเปลี่ยนแปลงไปด้วย ส่วนที่ 3 ต้นทุนหน่วยสุดท้ายของผู้ให้บริการรถผู้ (Producer's marginal cost) จะเกี่ยวกับเวลาของการออกรถและต้นทุนทางด้านเวลานั้นหมายถึงจะมีค่าสูงในช่วงเวลาเร่งรีบมากกว่าช่วงเวลากลางคืน ดังนั้นความสัมพันธ์อันดับที่ 1 จะเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่จะได้รับจากความถี่ในการออกรถภายในเวลา 1 ชั่วโมงจะอธิบายได้ด้วยรูปแบบสมการดังนี้

$$p^* = F \frac{C}{X} - F \frac{Y}{X} \dots\dots\dots(10)$$

สมการที่ 10 จะกล่าวถึงความสัมพันธ์อันดับ 2 ระหว่าง ราคาที่เหมาะสมและความถี่ในการออกรถที่อยู่ในรูปของสมการราคาที่เหมาะสม (Optimal price) จะประกอบด้วย 2 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 จะเกี่ยวกับต้นทุนในการเดินรถผู้ (C) ที่มีความสัมพันธ์กับต้นทุนความถี่ของการออกรถ นั่นคือ (F) และส่วนที่ 2 ก็จะเกี่ยวกับผลประโยชน์ของผู้โดยสาร (y) ที่มีความสัมพันธ์กับต้นทุนความถี่ในการออกรถ (F) เช่นกัน โดยที่ราคาที่เหมาะสมน่าจะเป็นต้นทุนทางสังคมหน่วยสุดท้ายที่ต้องคำนึงถึงต้นทุนความถี่ในการออกรถ และต้นทุนของผู้โดยสารแต่ละคน สรุปแล้วส่วนที่ 1 ก็อาจจะเป็นเรื่องของต้นทุนผันแปรเฉลี่ย (Average variable cost) หรือ ต้นทุนทั่วไป (General cost) โดยจะสมมุติว่าไม่มีการประหยัดต่อขนาด (Economic of scale) เข้ามาเกี่ยวข้อง และส่วนที่ 2 เป็นเรื่องของผลของการขาดดุลของผู้โดยสารแต่ละคน โดยที่ y จะเป็นการขาดดุลโดยรวมที่เหมาะสม (Optimal financial deficit)



## 2.4 ทบทวนวรรณกรรม

**กองวิชาการและวางแผนกรมการขนส่งทางบก (2533)** ศึกษาหาต้นทุนค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของการเดินทางรถประเภทต่างๆ โดยเน้นหลักต้นทุนการเดินทางของรถโดยสารประจำทาง เช่น ค่าเช่าสถานที่จอดรถ ค่าซ่อมบำรุงรักษารถ เงินเดือน และสิทธิผลประโยชน์ของพนักงาน ค่าดอกเบี้ยและค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งรายจ่ายต่างๆเหล่านี้ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนการเดินทางไปด้วย โดยเฉพาะราคาน้ำมัน ซึ่งเป็นตัวแปรผัน ที่ส่งผลโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงต้นทุนของค่าโดยสาร ผลการศึกษาคือพบว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปตามกิโลเมตรทำการและอายุของรถยนต์ รถยนต์ที่มีอายุมากจะมีค่าใช้จ่ายต่อกิโลเมตรมากกว่ารถชนิดเดียวกัน

**นิพนธ์ สุดสงวน (2538)** ศึกษากระบวนการจัดการรถรับจ้างสาธารณะประเภทรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนเสริมระบบการขนส่งของรัฐ กรณีศึกษาพื้นที่ในเส้นทางบินเกล้า-ม.มหิดลสาธา โดยทำการศึกษาดูวิธีการเก็บข้อมูลภาคสนาม และเครื่องมือในการวิจัยคือแบบสอบถาม บุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบรถตู้โดยสาร ได้แก่ผู้ประกอบการ ผู้โดยสาร และคนขับรถ การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ SPSS/PC<sup>+</sup> และ QSB ในส่วน Time Series Forecasting (Linear Trend) เพื่อคาดการณ์การเดินทางในอนาคต ผลการศึกษาพบว่ารถตู้โดยสารสามารถรองรับการเดินทางเสริมกับระบบขนส่งมวลชนของรัฐได้ร้อยละ 35.2 เมื่อคาดการณ์ปริมาณการเดินทางของประชากรในพื้นที่มีอัตราการเพิ่มการขยายตัวเพิ่มขึ้น 3.46 ต่อปี ส่วนสถานการณ์ของระบบการจัดการรถตู้โดยสารประจำทางของเอกชนพบว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารมากกว่าระบบการขนส่งรูปแบบอื่นๆ คนขับและผู้ประกอบการยังมีความพอใจกับระบบที่เป็นอยู่แต่สิ่งที่ต้องการมากคือ ให้ระบบรถตู้โดยสารเป็นรูปแบบธุรกิจการขนส่งที่ถูกต้องตามกฎหมาย

**จิตติมา ณ นคร (2538)** ศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุนสำหรับบริการรถโดยสารระหว่างจังหวัดโดยอาศัยหลักต้นทุนเฉลี่ย (Average Cost Pricing) การศึกษาใช้ข้อมูลเส้นทางการเดินทางรถหมวด 2 ทั้ง 4 ภาคการเดินทาง โดยแบ่งขั้นตอนการศึกษาออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนแรก การหาอุปสงค์สำหรับบริการรถโดยสาร ขั้นตอนที่สอง เป็นการคำนวณหาต้นทุนรวม (Total Cost) ของการเดินทางโดยสาร ขั้นตอนที่สาม การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุน ผลการศึกษานาของประชากรและอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยของรถโดยสารเป็นตัวกำหนดอุปสงค์ ที่สำคัญในขณะที่ต้นทุนแปรผันมีสัดส่วนที่เป็นร้อยละ 41.84 ของต้นทุนรวม รองลงมาได้แก่ ต้นทุนคงที่ ต้นทุนอื่นๆ

และต้นทุนเบ็ดเตล็ด ตามลำดับส่วนต้นทุนต่อกิโลเมตรมีค่าเท่ากับ 1.147 บาทต่อกิโลเมตรซึ่งน้อยกว่า ต้นทุนการเดินรถที่กรมการขนส่งทางบกคำนวณไว้ถึง 12 เท่าโดยประมาณ (ต้นทุนในการเดินรถที่ทาง กรมการขนส่งทางบกคำนวณไว้มีค่าเท่ากับ 11.828 บาทต่อกิโลเมตร) สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากตัว เลขต้นทุนในการเดินรถที่กรมการขนส่งทางบกใช้ในการคำนวณเป็นตัวเลขที่ได้มาจากข้อกำหนด เกี่ยวกับที่มาของต้นทุนประเภทต่างๆซึ่งไม่ใช่ตัวเลขที่เกิดขึ้นจริงและยิ่งไปกว่านั้นกิโลเมตรทำการที่ นำมาหารก็เป็นจำนวนที่น้อยกว่าที่เป็นจริงมากโดยอัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุนสำหรับถนนรายทาง ถนน ลูกรัง และ ทางลาลองมีค่าเท่ากับ 0.21, 0.22, 0.235 บาทต่อกิโลเมตรตามลำดับซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าที่ กรมการขนส่งกำหนดไว้เดิม

**ฉิรวรรณ ปัญญสุทธิ (2544)** ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานจัดระเบียบ รถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและเสนอหาแนวทางในการปรับปรุง แก้ไขนโยบายจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้บังเกิดผล ได้ อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยใช้กรอบแนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับกระบวนการของนโยบาย สาธารณะในขั้นตอนกำหนดนโยบายและขั้นตอนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผลสำเร็จ หรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติตัวแบบของการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกรอบในการ วิเคราะห์ข้อมูล เวลาทำการศึกษาข้อมูลระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2544 ถึง กุมภาพันธ์ 2545 ผลการ ศึกษาพบว่านโยบายการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังไม่ บรรลุตามวัตถุประสงค์โดยยังไม่สามารถจัดระเบียบรถตู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้จัดเดินรถเป็นไปตามกฎระเบียบของทางราชการได้และรถตู้ผิดกฎหมายยังมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น โดยมีปัญหาและอุปสรรคเกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการของหน่วย งานที่นำนโยบายไปปฏิบัติยังไม่มี ความเพียงพอในด้านบุคลากร งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์และความ เหมาะสมของสถานที่ การปฏิบัติงานของสถานที่เกิดความล่าช้าไม่ได้ตามเป้าหมายและปัญหาที่การ เมืองเข้าแทรกแซงในการบริหารของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติและเพื่อให้การนำนโยบายจัด ระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปปฏิบัติให้บังเกิดผลและมี ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงเสนอแนะแนวทางปรับปรุงในด้านนโยบายโดยให้ผู้กำหนดนโยบายมองปัญหา ที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสาธารณะในลักษณะบูรณาการและในด้านการดำเนินงานของหน่วยงานที่ นำนโยบายไปปฏิบัติให้ผู้นำของหน่วยงานปรับปรุงระบบการทำงานโดยใช้หลักการจัดการเพื่อพัฒนา คุณภาพขององค์กร (Total Quality Management) (TQM) เพื่อเป็นการจัดระบบสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมขององค์กรให้ทุกๆส่วนและทุกคนในองค์กรช่วยกันพยายามหาแนวทางในการยกระดับคุณภาพและ ประสิทธิภาพในการดำเนินงานให้ดีขึ้น โดยให้ผู้นำขององค์กรทั้งสองหน่วยงานใช้หลักแนวความคิด ทำให้องค์กรเป็นองค์กรที่เรียนรู้ (Learning Organization) และการใช้หลักการ โดยยึดผลงาน (Result



Based Management) (RBM) โดยให้หน่วยงานระดับต่างๆ รวมถึงบุคลากรแต่ละคน ได้มีส่วนร่วมในการกำหนดเป้าหมายงานตามเกณฑ์ มีการกำหนดตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานซึ่งจะใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานและผลผลิตของการดำเนินงาน โดยเลือกแนวทางและวิธีการดำเนินงานและปรับปรุงงานให้สามารถทำงานได้ตามเป้าหมายและใช้วิธีการปรับปรุงกระบวนการอย่างต่อเนื่อง (CPI) เป็นกลยุทธ์ในการเพิ่มคุณภาพบริการของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

**บุญงาม เอี่ยมศุภวัฒน์ (2542)** ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการขนส่งโดยสารรถตู้ในเขตกรุงเทพ รูปแบบ การให้บริการ รวมถึงลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้รถตู้โดยสาร พร้อมเสนอแนะแนวทางการจัดและปรับปรุงรูปแบบ การขนส่ง ปัจจัยที่ทำให้เกิดการขนส่งโดยสารรถตู้สามารถแบ่งออกเป็นปัจจัยด้านอุปสงค์ได้แก่ การขยายตัวของเมืองสู่ชานเมือง และการเพิ่มประชากรส่วนทางด้านอุปทานได้แก่ การขาดประสิทธิภาพการขนส่งสาธารณะและความมีประสิทธิภาพของรถตู้โดยสาร สำหรับเส้นทางรถตู้ส่วนใหญ่ที่วิ่งให้บริการเขตชานเมือง เน้นความรวดเร็ว และรับประกันการขนส่งให้กับผู้โดยสาร โดยในระยะแรกในการเดินทางบนรถตู้โดยเฉลี่ย 41 นาทีต่อเที่ยวค่าใช้จ่ายเดินทางเฉลี่ย 49 บาท/วัน รูปแบบการเดินทางก่อนและหลังจากการใช้รถตู้คือการเดินเท้าและสามารถเลือกรูปแบบการเดินทางโดยสารประจำทางได้ เหตุผลที่เลือกรถตู้คือความรวดเร็ว สะดวกสบาย โดยปัญหาหลักของรถตู้ได้แก่ ความปลอดภัย หน่วยงานรัฐในการควบคุมดูแลและการแข่งขันกันระหว่างรถตู้และรถประจำทาง โดยเสนอแนะให้มีการปรับปรุงการให้บริการของรถตู้และการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม โดยใช้ระยะทางบริการเป็นเกณฑ์ในการกำหนดค่าโดยสารจากการศึกษา การเปรียบเทียบราคาค่าโดยสารกับระยะทางทั้งหมดพบว่าราคาของรถตู้ในเส้นทางหนึ่งมีต้นทุนเท่ากับ 0.9 บาท ต่อกิโลเมตร จุดคุ้มทุนในการบริการอยู่ระหว่าง 20-25 บาท โดยพิจารณาในทางผู้ประกอบการโดยไม่ประสพภาวะขาดทุนและด้านผู้ให้บริการรถตู้ซึ่งเป็นผู้ที่มีรายได้น้อยถึงปานกลางมีข้อจำกัดด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

**บุญรักษ์ กุณาผล (2543)** ศึกษาสาเหตุและแรงจูงใจในการใช้รถตู้ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล โดยเริ่มศึกษาจากองค์ประกอบและคุณลักษณะทั่วไปของระบบรถตู้โดยสารจากนั้นจึงทำการศึกษาคูณภาพการให้และการใช้บริการรถตู้โดยสาร โดยทำการศึกษายเปรียบเทียบการให้บริการรถตู้กับรถโดยสารปรับอากาศของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเปรียบเทียบการให้บริการรถตู้กับแท็กซี่โดยศึกษาคูณภาพการให้และการใช้บริการทำโดยใช้ทฤษฎีอรรถประโยชน์มาอธิบายสาเหตุและแรงจูงใจในการเลือกให้และใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ โดยกำหนดว่าผู้เดินทางพิจารณาปัจจัยหลัก 7 ตัวในการเลือกใช้รถตู้หรือรถโดยสาร คือ ค่าโดยสารระยะเวลาในการเดินทาง ลักษณะของผู้ให้บริการ ความปลอดภัย ความสบายในการใช้บริการ ความแน่นอนในการให้บริการ และความ

สะดวกในการเข้ามาใช้บริการ ในขณะที่กำหนดว่าผู้ให้บริการพิจารณาปัจจัยหลัก 7 ตัวในการเลือกบริการขับรถตู้หรือรถแท็กซี่ คือ รายได้ ค่าใช้จ่าย ความสะดวกในการเข้ามาให้บริการ ความสะดวกในการให้บริการ ความสบายในการให้บริการ ความปลอดภัยในการให้บริการและการยอมรับจากบุคคลต่างๆ

จากการศึกษาพบว่าผู้ขับรถตู้และรถโดยสารปรับอากาศให้ความสำคัญกับระยะเวลาในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ความสบายในการเดินทาง ความแน่นอนในการให้บริการ ความปลอดภัย ความสะดวกในการเข้ามาใช้บริการ ค่าโดยสาร และลักษณะของผู้ให้บริการ นอกจากนี้ยังพบว่า รถตู้สามารถสนองตอบความต้องการของผู้ใช้ได้เป็นอย่างดีกล่าวคือ ผู้ใช้รถมีความพึงพอใจสูงกับปัจจัยที่ผู้ขับรถตู้ให้ความสำคัญมาก ในขณะที่ผู้ขับรถโดยสารกลับมีความพึงพอใจน้อยกว่าปัจจัยที่ผู้ขับรถโดยสารให้ความสำคัญมาก ในส่วนการให้บริการพบว่าผู้ให้บริการรถตู้และรถแท็กซี่ให้ความสำคัญกับรายได้มากที่สุด รองลงมาได้แก่ ค่าใช้จ่าย ความปลอดภัยในการให้บริการ ความสะดวกในการเข้ามาให้บริการ ความสะดวกในการให้บริการ การยอมรับจากบุคคลต่างๆ และความสบายในการให้บริการเรียงตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบด้วยว่า รถตู้สามารถสนองตอบความต้องการของผู้ให้บริการได้ปานกลางกล่าวคือ ผู้ให้บริการรถตู้มีความพึงพอใจปานกลางกับปัจจัยที่ผู้ให้บริการรถตู้ให้ความสำคัญมาก ในขณะที่ผู้ให้บริการรถแท็กซี่กลับมีความพึงพอใจน้อยกว่าปัจจัยที่ผู้ให้บริการรถแท็กซี่ให้ความสำคัญมาก

**Turvey, Ralph** ได้ศึกษาถึงอัตราค่าโดยสารที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด โดยจะให้ความสำคัญกับการกำหนดราคาต้นทุนหน่วยสุดท้าย (Marginal cost pricing) ของรถโดยสารซึ่งได้แก่ต้นทุนเวลาของผู้โดยสาร (Passengers time cost) โดยจะสมมุติให้จำนวนผู้โดยสารและสถานที่จอดรถเอาไว้ ดังนั้นต้นทุนของ เวลา (Time Cost) ของผู้โดยสารจะขึ้นอยู่กับอัตราความเร็วของรถในแต่ละเที่ยววิ่ง ซึ่งอัตราความเร็วของรถจะขึ้นอยู่กับ

- A ค่าเฉลี่ยของการจราจรซึ่งจะส่งผลต่ออัตราความเร็วรถในแต่ละป้าย
- B อัตราการลดคันเร่งเมื่อถึงป้ายและเหยียบคันเร่งเมื่อออกจากป้าย
- C เวลาที่ใช้ในแต่ละป้ายโดยที่มีผลรวมจาก
  - 1 เวลาที่ผู้โดยสารใช้เวลาเดินทางมารอรถ
  - 2 ระยะทางในการเดินทาง
  - 3 จำนวนครั้งของการจอดรถ ซึ่งเวลาทั้งหมดนี้คือเวลาที่ผู้โดยสาร นั้นๆต้องแบกรับภาระไว้และเป็นสิ่งเกินกว่า ต้นทุนสังคมหน่วยสุดท้าย (Marginal Social Cost) ที่อาจจะส่งผลต่อ



อัตราค่าโดยสารที่ต้องชำระ ถ้าอัตราค่าโดยสารนี้มีอัตราที่เหมาะสมก็จะมีส่วนช่วยในการตัดสินใจของผู้โดยสารในการใช้รถโดยสาร ถ้ารถมีอัตราการลดความเร็วลงก็จะส่งผลต่อตารางการเดินทางและส่งผลกระทบต่อคันอื่นๆต่อไปและมีผลกระทบต่อค่าแรง และค่าน้ำมัน ดังนั้นต้นทุนหน่วยสุดท้าย (Marginal Cost) ที่เพิ่มขึ้นจึงประกอบด้วย

- (I) จำนวนผู้โดยสารที่อยู่บนรถในขณะที่เก้าอี้กำลังจะขึ้น-ลงรถ
- (II) ระยะเวลาการรอรถถ้าเก้าอี้ขึ้นรถเป็นคนสุดท้ายแล้วรถเต็มทำให้คนที่เหลือต้องรอคันต่อไป
- (III) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ

ในการศึกษาเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม (Optimal Fare) นี้ เราจะเห็นได้ว่าอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมจะสัมพันธ์กับต้นทุนการดำเนินรถโดยสาร และจากบทความข้างต้นทำให้เราต้องเปลี่ยนจากการให้ความสำคัญของข้อจำกัดหน่วยสุดท้าย (Marginal Condition) ของจำนวนรถโดยสารที่มีการกำหนดให้กับจำนวนผู้โดยสาร จำนวนรถที่วิ่งน้อยลงจะสัมพันธ์กับ Certain gross marginal cost saving ซึ่งจะส่งผลดังต่อไปนี้

- (i) ระยะเวลาในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น เวลาในการจอดป้ายและจำนวนป้ายที่จอดรถเพิ่มขึ้นเนื่องจากผู้โดยสารที่ขึ้น-ลงเพิ่มขึ้น
- (ii) ความเป็นไปได้ของรถเต็มเพิ่มขึ้น ทำให้ผู้โดยสารที่รออยู่บางคนต้องรอรถคันต่อไป
- (iii) ค่าใช้จ่ายในการเพิ่มการบริการของรถที่เหลือเพิ่มขึ้น อันเป็นผลมาจากการเพิ่มระยะเวลาในการจอดป้ายและเพิ่มจำนวนป้าย
- (iiii) ระยะเวลาการรอรถเพิ่ม

จากการศึกษาได้ลองสมมติให้อัตราค่าโดยสารเป็นค่าโดยสารที่เหมาะสมที่สุด (Fares are optimal) มีจำนวนผู้โดยสารที่เหมาะสมที่สุด (Number of passengers is optimal) และจำนวนเที่ยววิ่งที่ดีที่สุด (The number of bus runs is optimal) ทำให้สรุปได้ว่าค่าของ  $[(I)+(II)+(III)] \times$  (จำนวนผู้โดยสาร ในแต่ละเที่ยว) เท่ากับอัตรารายได้ (Fare revenue) ต่อการวิ่งหนึ่งเที่ยว หรือ อาจจะสรุปได้ว่า ค่าของ  $[(I)+(II)+(III)] \times$  (จำนวนผู้โดยสาร ในแต่ละเที่ยว) นั้นมีค่าเท่ากับ (i) ถึง (iv) รายได้จากการเดินรถก็อาจเท่ากับต้นทุนหน่วยสุดท้าย (Marginal Cost) ของการเดินรถ แต่ทั้งสองอย่างไม่เหมือนกันเนื่องจากความแตกต่างระหว่างผลเสียของการที่มีผู้โดยสารมากในขณะที่จำนวนรถวิ่งเท่าเดิมและผลเสียของจำนวนรถที่วิ่งน้อยลงกับจำนวนผู้โดยสารที่เท่าเดิม เที่ยววิ่งที่น้อยลงนั้นจะทำให้เวลาในการรอรถมากขึ้น เนื่องจากช่วงห่างระหว่างเที่ยวมากขึ้น หัวข้อ (i) (ii) และ (iii) จะสัมพันธ์กับ (I) (II) และ (III) แต่หัวข้อ (iv) จะไม่สัมพันธ์กับสิ่งใดเลย ดังนั้น  $[(I)+(II)+(III)] \times$  จำนวน

ผู้โดยสารจะน้อยกว่า (i) ถึง (iv) ซึ่งหมายความว่ารายได้จากการเก็บค่าโดยสารหน่วยสุดท้าย (Optimal fare revenue) ต่หนึ่งเที่ยวจะน้อยกว่าต้นทุนหน่วยสุดท้าย (Marginal Cost)

**Jansson, Kjell (1993)** ศึกษาเกี่ยวกับราคาและความถี่ที่เหมาะสม (Optimal Price and Frequency) ในขนส่งสาธารณะมีการแยกการศึกษาออกเป็น 2 สถานการณ์

สถานการณ์ที่หนึ่ง ศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งในเมืองที่มีผู้โดยสารจะเลือกการเดินทางมาจุดรับ-ส่งที่ใกล้ที่สุดหรือเลือกที่จะรออยู่ที่จุดรับ-ส่งนั้น สำหรับสถานการณ์นี้ Mohring (1972), Turvey and Mohring (1975) และ J. O. Jansson (1979, 1984) ได้ทำการศึกษาราคาและความถี่ที่เหมาะสมโดยที่ความต้องการ (Demand) ไม่ขึ้นกับราคาและความถี่จากสถานการณ์เดียวกันนี้ Larsen (1983) และ Else (1985) มีความเห็นว่าความต้องการ (Demand) ควรจะเป็น Function ของราคาและความถี่แต่ทั้งนี้ ต้องไม่ขึ้นกับตัวแปรที่มีการเปลี่ยนแปลงไม่จำกัด (Very Restrictively)

สถานการณ์ที่สอง ศึกษาจากความถี่ต่ำ (Low Frequency) และการเดินทางระยะยาวโดยผู้โดยสารเลือกใช้ตารางเวลาและใช้เวลาอยู่ที่อื่นๆ ก่อนที่จะมาขึ้นรถที่จุดรับ-ส่งหรือสนามบินเช่น ทำงานอยู่ที่บ้าน ที่ทำงาน หรือสถานที่อื่นๆ ที่สามารถทำกิจกรรมต่างๆ ได้ก่อนที่รถจะออก สำหรับสถานการณ์นี้ Panzar (1979) ทำการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศโดยหาราคาและความถี่ที่เหมาะสมจากความต้องการ (Demand) ที่เป็นฟังก์ชันของราคาและความถี่โดยผลการศึกษาสำหรับสองสถานการณ์ข้างต้นในรูปแบบต่างๆ ไปจะได้ราคาที่เหมาะสม (Optimal Price) เท่ากับต้นทุนหน่วยสุดท้ายของ การดำเนินงาน (Marginal Operator Cost) รวมกับผลกระทบภายนอกที่เกี่ยวกับผู้โดยสาร (Marginal External Effects) ส่วนราคาที่เหมาะสมที่ไม่ขึ้นกับงบประมาณหรือความสามารถในการจ่ายที่มีอยู่อย่างจำกัดจะเท่ากับต้นทุนผันแปรเฉลี่ยในการดำเนินงาน (Average Variable Operator Cost) หักออกจากผลกระทบที่ดีภายนอก (Positive External Effect) อย่างไรก็ตามราคาที่เหมาะสมจะต้องเท่ากับ ต้นทุนทางสังคมหน่วยสุดท้าย (Marginal Social Cost) ส่วนทางด้านความต้องการของผู้โดยสาร (Demand) ที่เกี่ยวกับความถี่และความผันแปรของความถี่ของความล่าช้าในการออกรถสรุปได้ดังนี้ ถ้าความถี่น้อยรายได้จากผู้โดยสารก็จะน้อย ในทางกลับกันถ้าความถี่มากรายได้จากผู้โดยสารก็จะมากตามไปด้วยและราคาที่เหมาะสมในช่วง Off Peak จะมากกว่าราคาที่เหมาะสมในช่วง Peak

### บทที่ 3

## ระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และนโยบายการจัดระเบียบการขนส่ง

การขนส่งถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมบริการ (Service Industry) ประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำรงชีวิตประจำวันของมนุษย์ชาติ หรือ อาจจะกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า เป็นสิ่งที่จำเป็นแก่การปฏิบัติภารกิจต่างๆของมนุษย์เรา ทั้งนี้เพราะมนุษย์เรามีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับการขนส่งมาตั้งแต่ดึกดำบรรพ์ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางหรือเคลื่อนย้ายสิ่งของจากที่หนึ่งซึ่งอาจจะเป็นการเคลื่อนย้ายของมนุษย์เองหรืออาจจะเป็นสัตว์หรือสิ่งของต่างๆก็ตาม จะต้องอาศัยการขนส่งเป็นปัจจัยในการเคลื่อนย้ายทั้งสิ้น

### 3.1 ความหมายของการขนส่ง (Definition of Transportation)

ความหมายของการขนส่งตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน

คำว่า “ขน” หมายถึง การเอาสิ่งของจำนวนมาก บรรทุก หรือ หาบหามด้วยอาการใดๆก็ตามจากแห่งหนึ่ง ไปอีกแห่งหนึ่ง

“ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ ยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่

“ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องด้วยขนและส่ง

ความหมายของการขนส่งตามพจนานุกรมไทย

คำว่า “ขน” หมายถึง การนำเอาของหลายๆ จากที่หนึ่งไปไว้ที่อีกแห่งหนึ่ง

“ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่

“ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจเนื่องด้วยการนำไปและนำมาหรือขนและส่ง

ความหมายของการขนส่งตามสารานุกรมไทย

คำว่า “การขนส่ง” หมายถึง การเคลื่อนที่ของมนุษย์ สัตว์ สิ่งของ จากที่แห่งหนึ่ง ไปยังอีกแห่งหนึ่ง ตามความประสงค์ของมนุษย์



ความหมายของการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 มาตรา 4

คำว่า “การขนส่ง” หมายถึง การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคล หรือ สิ่งของ ด้วยเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่ง ซึ่งเครื่องอุปกรณ์การขนส่งนี้หมายถึงยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งเครื่องทุ่นแรงด้วย

ความหมายของการขนส่งตามความหมายของวิชาเศรษฐศาสตร์

คำว่า “การขนส่ง” หมายถึง เป็นกิจกรรมทางด้านเศรษฐศาสตร์อย่างหนึ่ง ที่จะจัดให้มีการเคลื่อนย้ายคน สัตว์ และสิ่งของ จากที่หนึ่ง ไปยังอีกที่หนึ่ง ณ เวลาใด เวลาหนึ่ง

จากความหมายต่างๆ ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ พอที่จะนำมาสรุปเป็นความหมายโดยทั่วไปของคำว่า “ขนส่ง” ได้ดังนี้

“การขนส่ง หมายถึง การจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของต่างๆ ด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่ง จากที่แห่งหนึ่งไปยังที่แห่งหนึ่ง ตามความประสงค์และเกิดอรรถประโยชน์ตามต้องการ”

จากคำจำกัดความข้างต้นนี้ พอที่จะกล่าวได้ว่า การขนส่งจะต้องประกอบด้วยลักษณะต่างๆ ดังต่อไปนี้ คือ

1. เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของ จากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง
2. การเคลื่อนย้ายนั้น จะต้องกระทำด้วยเครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการขนส่ง
3. จะต้องเป็นไปตามที่ความต้องการและเกิดอรรถประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของผู้ที่ทำการขนส่ง

### 3.2 วัตถุประสงค์ของการขนส่ง (Objectives of Transportation)

การขนส่งนั้นจะต้องประกอบด้วยลักษณะต่างๆ หลายประการและมีจุดมุ่งหมายออกไปต่างๆ นานา ตามวัตถุประสงค์ของผู้ที่ทำการขนส่ง ดังนั้นวัตถุประสงค์ของการขนส่งหรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เหตุผลในการขนส่ง สามารถที่จะแยกพิจารณาได้ว่ามีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้



1. วัตถุประสงค์เพื่อสังคม โดยปกติแล้วมนุษย์เราจะต้องมีการคบหาสมาคมและติดต่อกันสัมพันธ์กันอยู่ตลอดเวลา มีการพบปะพูดคุยกัน แลกเปลี่ยนความรู้ความคิดเห็นซึ่งกันและกัน ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลที่อยู่ในกลุ่มเดียวกัน (Internal Group) หรือ อยู่ต่างกลุ่มกัน (External Group) จะต้องมีการติดต่อกันและไปมาหาสู่กันบ้างไม่มากก็น้อยและเมื่อมีความจำเป็นที่ต้องติดต่อกันสัมพันธ์กันเช่นนี้ การขนส่งจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่สามารถสนับสนุนและตอบสนองวัตถุประสงค์ในเรื่องนี้ได้อย่างเต็มที่
2. วัตถุประสงค์เพื่อที่อยู่อาศัยและการประกอบอาชีพ มนุษย์เรามีความจำเป็นที่จะต้องมีการอยู่อาศัย เพื่อใช้สำหรับเป็นที่พักนอนหลับพักผ่อน และพร้อมกันนั้น ก็จะต้องมีการประกอบอาชีพ เพื่อหารายได้มาดำรงชีพ ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว สถานที่อยู่อาศัยกับสถานที่ประกอบอาชีพนั้นจะอยู่กันคนละแห่ง จึงจำเป็นที่จะต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาเป็นสื่อกลางในการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงาน ทั้งนี้ เพื่อให้มนุษย์เราสามารถประกอบกิจการตามบทบาท (Roles) ต่างๆ ได้
3. วัตถุประสงค์เพื่อการเมืองและการปกครอง ในการบริหารประเทศนั้น จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องอย่างมาก เพราะการปกครองที่คึกคักนั้น จะต้องมีความสามารถในการปกครองให้ทั่วถึงทุกหนทุกแห่งและเกิดความเจริญทัดเทียมกันให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ พร้อมกันนั้นก็จะต้องมีการระวังป้องกันประเทศด้วย กล่าวคือ รัฐบาลจะต้องปกครองและบริหารประเทศให้ดี และให้ทั่วถึง ในขณะที่เดียวกันก็ต้องพยายามป้องกันและรักษาความปลอดภัยของประเทศด้วย เพื่อให้ประเทศเกิดความเจริญรุ่งเรือง ประชาชนอยู่กันอย่างสงบสุขและเป็นเอกราชสืบไป ด้วยเหตุนี้ จึงต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาช่วยส่งเสริมเป็นอันมากด้วย
4. วัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาหาความรู้ สภาพสังคมปัจจุบันมีความจำเป็นต้องการแสวงหาความรู้ประสบการณ์ และสิ่งแปลกใหม่ๆ อยู่เสมอ เพื่อพัฒนาตนเองอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาหาความรู้อยู่เสมอ จึงใช้การขนส่งเข้ามาช่วยในการเดินทางเพื่อศึกษาหาความรู้ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อศึกษาในบริเวณใกล้เคียง ภายในอำเภอ จังหวัด ประเทศ หรือแม้แต่การศึกษาในถิ่นไกลๆ เช่น ในต่างประเทศ เหล่านี้ต่างก็ต้องการขนส่งเข้ามามีส่วนร่วมด้วยทั้งสิ้น
5. วัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจ เมื่อมนุษย์เรามีการประกอบอาชีพ มีการศึกษาหาความรู้ และอื่นๆแล้ว ก็จะต้องมีการพักผ่อนหย่อนใจไปพร้อมกันด้วย ในการพักผ่อนหย่อนใจนั้น เราอาจจะใช้วิธีการต่างๆกันออกไป เช่น อ่านหนังสือ ชมภาพยนตร์ เล่นกีฬา ปลูกต้นไม้ เลี้ยงสัตว์ เป็นต้น แต่มีอยู่วิธีหนึ่งที่มนุษย์เรานิยมกันมากที่สุดก็คือ “การท่องเที่ยว (Tourism)” ซึ่งการ

ท่องเที่ยวนี้จะมีแหล่งการท่องเที่ยวอยู่มากมายทั้งในประเทศและต่างประเทศ และโดยทั่วไปจะเป็นตามชายทะเลหรือภูเขา หรือสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และการเมือง ซึ่งอยู่ ณ แหล่งต่างๆ ทั่วโลก ดังนั้น การท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาเป็นสื่อกลางในการเดินทาง เพื่อไปให้ถึงยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ตามต้องการ

6. วัตถุประสงค์อื่นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวถึงวัตถุประสงค์ต่างๆ มาแล้วข้างต้นนั้น การขนส่ง ยังมี ส่วนสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับสิ่งอื่นอีกมากมาย โดยเฉพาะทางด้านการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรมทั่วไปไป ต่างก็ต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาจับบทบาทร่วมด้วยกันทั้งสิ้น เช่น ในการผลิตสินค้าและบริการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเครื่องอุปโภคบริโภคใดๆ ก็ตาม ต่างก็มีความจำเป็นที่จะต้องมีการขนส่งสินค้าและบริการนั้นๆ เริ่มตั้งแต่เป็นวัตถุดิบ จนผลิตออกมาเป็นสินค้า จนถึงมือผู้บริโภคเหล่านี้ ต่างก็อาศัยการขนส่งทั้งสิ้น

### 3.3 ประโยชน์ของการขนส่ง

การขนส่งถือได้ว่าเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งต่อชีวิตและความเป็นอยู่ในปัจจุบันของมนุษย์เรา เพราะการขนส่งจะเข้ามาช่วยเกี่ยวกับการดำรงชีวิตประจำวันทั้งทางตรงและทางอ้อม กล่าวคือ การเดินทางไปมาหาสู่ซึ่งกันและกันนั้นจะเพื่อจุดประสงค์ใดๆ ก็แล้วแต่ถือว่าเป็นส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงส่วนสินค้าและบริการต่างๆ ที่เกี่ยวกับเครื่องอุปโภคบริโภคนั้นถือว่าเป็นส่วนเกี่ยวข้องโดยอ้อม ฉะนั้นพอที่จะกล่าวถึงประโยชน์ของการขนส่งออกเป็นข้อๆ ได้ดังนี้

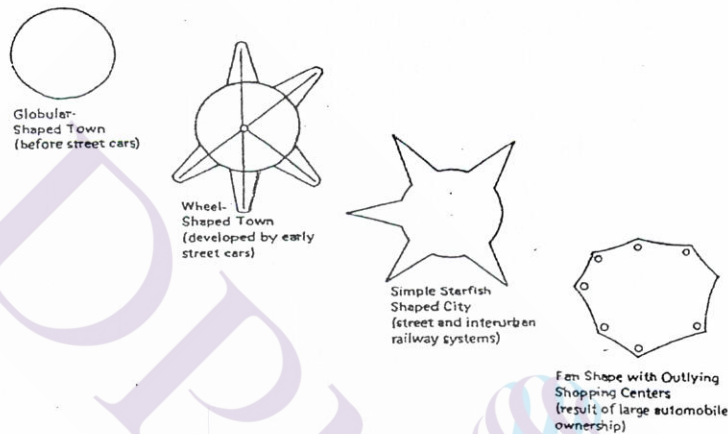
1. ทำให้เกิดปัจจัย 4
2. ทำให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขึ้น
3. ทำให้เกิดตลาดสินค้าและบริการ
4. ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์และมูลค่าต่างๆ เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ

1. การขนส่งทำให้เกิดปัจจัย 4 ในการดำรงชีวิตของมนุษย์เรานั้นจำเป็นต้องมีอาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่มและยารักษาโรค ซึ่งทั้ง 4 ประการนี้ ถือว่าเป็นสิ่งจำเป็นที่มนุษย์เราจะขาดเสียมิได้ และในการที่เราจะอุปโภคบริโภคปัจจัยเหล่านี้ เราจะต้องอาศัยการขนส่งในลักษณะต่างๆ เข้ามาช่วย ไม่ว่าจะเป็นการเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ทั้งที่เป็นวัตถุดิบหรือสำเร็จรูปแล้วก็ตาม เพราะเราไม่



สามารถที่จะผลิตสิ่งต่างๆเหล่านี้ได้เอง จึงจำเป็นต้องขนส่งสิ่งต่างเหล่านั้นจากแหล่งอื่นๆ ดังนั้นการขนส่งจึงก่อให้เกิดปัจจัย 4 ได้ตามความต้องการขั้นพื้นฐานทั่วไป

2. การขนส่งทำให้เกิดชุมชนใหม่ๆ จะเห็นได้ชัดว่า ในปัจจุบันนี้มีแหล่งชุมชนใหม่ๆเกิดขึ้นอย่างแพร่หลายในทุกๆเขตที่มีการขนส่งเข้าไปถึง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางใดก็ตาม เช่นการขนส่งทางน้ำ ก็ทำให้เกิดเมืองท่าที่สำคัญๆ ขึ้น การขนส่งทางบกโดยเฉพาะทางรถยนต์ (ถนน) ยิ่งทำให้เกิดชุมชนต่างๆกระจายมากเป็นทวีคูณ หรือแม้แต่การขนส่งทางรถไฟก็ตาม ต่างก็ทำให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขึ้นแทบทั้งสิ้น ซึ่งอาจจะแสดงให้เห็นได้ดังภาพประกอบข้างล่างนี้



แผนภาพที่ 3.1 การเกิดชุมชนใหม่ๆ 4 แบบ

3. การขนส่งทำให้เกิดตลาดสินค้าและบริการ ในการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม จะต้องมีการผลิตสินค้าและบริการต่างๆ เมื่อมีการผลิตสินค้าและบริการต่างๆขึ้นมาแล้ว จำเป็นจะต้องอาศัยการตลาดเข้ามาช่วยกระจายสินค้าและบริการเหล่านั้นให้แพร่หลายไปในที่ต่างๆ ให้มากที่สุดเท่าที่จะมากได้ ดังนั้นจึงต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาช่วยในการกระจายสินค้าและบริการเหล่านั้นไปสู่ตลาดเพื่อให้ถึงมือผู้บริโภคอย่างทั่วถึง ทำให้ตลาดสินค้าและบริการเกิดขึ้นอยู่ในทุกหนทุกแห่งได้อย่างสะดวกและง่ายดาย

4. การขนส่งก่อให้เกิดอรรถประโยชน์และมูลค่าต่างๆ เมื่อมีการขนส่งเกิดขึ้นหรือเมื่อจะมีการขนส่งอะไรก็ตามจะต้องเกิดอรรถประโยชน์ต่างๆ ตามมาด้วยเสมอ ไม่ว่าจะเป็นก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ในด้านใดก็ตาม เช่น อรรถประโยชน์ด้านเวลา อรรถประโยชน์ด้านสถานที่ เป็นต้น

5. การขนส่งทำให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ ในการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญและทัดเทียมกับอารยประเทศหรือแม้แต่การพัฒนาภายในประเทศให้มีการเป็นอยู่ที่เจริญทัดเทียมกันในทุหนทุกแห่งก็ตาม เป็นผลที่เกิดมาจากการขนส่งเช่นเดียวกัน

### 3.4 ประวัติการขนส่งทางถนน

ประเทศไทยใช้การขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งหลักของประเทศมาช้านาน ส่วนการขนส่งทางถนนก็มีการใช้เกี่ยวทำการขนส่งมาช้านานเช่นเดียวกัน แต่ก็มีอาจจะนับเนื่องเป็นการขนส่งที่สำคัญได้ ทั้งนี้ เพราะการขนส่งด้วยเกวียนบรรทุกสิ่งของได้ในปริมาณไม่มากนักและไปได้เพียงในระยะใกล้ๆเท่านั้น ต้องใช้เวลาในการเดินทางจึงไม่เป็นที่นิยมที่จะใช้เป็นพาหนะในการขนส่ง จึงได้มีการคิดปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและพัฒนาพาหนะที่ใช้ในการขนส่งกันมาเรื่อยๆ รวมทั้งมีการพัฒนาการขนส่งในด้านหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่ควบคุมการขนส่งให้มีประสิทธิภาพขึ้นตลอดมา

ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ได้มีการพัฒนารูปแบบของยานพาหนะมากขึ้น โดยเริ่มมีการใช้รถม้าในกรุงเทพมหานครตั้งแต่ปี พ.ศ. 2363 ในรัชกาลที่ 2 ต่อมาในปี 2404 สมัยรัชกาลที่ 4 ได้มีการสร้างถนนสายแรกขึ้นในประเทศไทยคือ ถนนเจริญกรุง ซึ่งสร้างเสร็จและเปิดให้คนสัญจรได้เมื่อ 17 มีนาคม 2407 แต่ก็เป็นถนนที่สร้างขึ้นสำหรับรถม้าและเมื่อมีถนนเกิดขึ้นรถลากจึงเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2417 และโดยที่มีผู้คนสัญจรไปมาบนถนนเป็นจำนวนมาก ฝรั่งเศสติเคนมาร์กคนหนึ่งชื่อ นายจอห์น ลอฟตัส ได้ขออนุญาตรัฐบาลขอสัมปทานจัดเดินรถขึ้นเมื่อ 2430 คือได้วางรางจากหลักเมืองถึงบางคอกแหลม เอรอวางบนรางแล้วใช้ม้าลากไปแต่คนกลับเรียกเป็น รถราง และทำพิธีเปิดเดินรถรางครั้งแรกเมื่อ 22 กันยายน 2431 และเปลี่ยนมาใช้กำลังไฟฟ้า นับเป็นประเทศแรกในโลกก่อนประเทศอังกฤษจะเดินรถรางถึง 9 ปี (อังกฤษเริ่มงานรถรางเมื่อ พ.ศ. 2446) ต่อมาอีก 6 ปี คือในเดือนพฤศจิกายน 2443 ก็ได้มีกิจการรถรางกับบริษัทอิเล็กทริกซิตี คอมปะนีลิมิเต็ด ซึ่งต่อมาได้รับสัมปทานการจำหน่ายกระแสไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครอีกด้วย

รถยนต์คันแรกในเมืองไทยคาดว่าได้มีขึ้น ภายหลังจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จประพาสยุโรป ครั้งแรก (พ.ศ. 2440) เป็นรถยนต์ของจอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) ต่อมาในปี พ.ศ. 2447 กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ได้สั่งรถยนต์ยี่ห้อเมอร์เซเดส มาใช้ในประเทศไทย จำนวน 1 คัน ซึ่งเป็นรถคันเอกในเวลานั้นแล้วนำขึ้นน้อมเกล้า ถวายต่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวในปี พ.ศ. 2447 เป็นรถยนต์พระที่นั่งคันแรกในประเทศไทย ต่อจากนั้นก็ยังมีผู้นิยมใช้รถยนต์กันมากขึ้น จนเกิดความวุ่นวายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนกันขึ้น พระบาทสมเด็จพระ



พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้ตราพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับแรกขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2452 (พระราชบัญญัติรถยนต์ ร.ศ. 128) ซึ่งนับว่าเป็นกฎหมายฉบับแรกในการควบคุมจัดระเบียบการใช้รถยนต์ ซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดต่อไป

จากการที่กรุงเทพฯมีทั้งรถม้า รถลาก และรถราง แต่ก็ไม่แพร่หลายและมีไม่มากพอแก่ความต้องการ พระยาภักดีนรเศรษฐ (นายเลิศ เศรษฐบุตร) จึงได้เริ่มทำการเดินรถเมล์ขึ้นในกรุงเทพฯ เมื่อปี พ.ศ. 2450 โดยใช้รถม้าลากจูง รถเมล์สายแรกวิ่งส่งจากสะพานยศเสไปจนถึงประตูน้ำปทุมวัน ซึ่งมีคนนิยมใช้ไม่น้อยกิจการจึงเจริญขึ้นเป็นลำดับ จึงได้เปลี่ยนจากรถที่ใช้ม้าลากเป็นรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ด เมื่อปี 2456 ทางราชการและประชาชนได้สร้างสะพานพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ขึ้นในปี พ.ศ. 2475 ได้มีเศรษฐีจีนผู้หนึ่งเห็นว่าการเดินรถเมล์ก็เป็นอาชีพอย่างหนึ่ง จึงได้จัดตั้งบริษัทเดินรถเมล์ขึ้นอีกบริษัทหนึ่งคือบริษัทนครน เดินทางจากตลาดบางลำภูจนถึงวงเวียนใหญ่ จากนั้นมาก็มีผู้อื่นตั้งบริษัทรถเมล์เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนมีจำนวนถึง 28 ราย ในปี 2518 ก่อนมีการรวมตัวกันเป็นบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ตามนโยบายของรัฐบาลในขณะนั้นยังมีรถอีกประเภทหนึ่งคือรถแท็กซี่ ถึงแม้ว่าจะมีรถเมล์ รถรางใช้แล้วก็ตามแต่ก็ยังไม่ให้ความสะดวกแก่ประชาชนเท่าไรนัก พล.ท.พระยาเทพหัสดินทร์ (ผาด เทพหัสดินทร์ ณ อยุธยา) จึงได้เริ่มกิจการรถแท็กซี่ขึ้นเมื่อเดือน กรกฎาคม 2466 แต่ในขณะนั้นไม่ได้เรียกว่ารถแท็กซี่ แต่เรียกว่า รถไมล์ เพราะมีการคิดราคาเป็นไมล์ ซึ่งกิจการรถแท็กซี่ได้เลิกกิจการไปในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 และเริ่มขึ้นใหม่หลังจากที่สงครามโลกครั้งที่ 2 ได้สงบลงและยังคงใช้กันเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน สำหรับรถสามล้อได้มีใช้กันในปี พ.ศ. 2476 โดยมีนายเลื่อนพงษ์โสภณเป็นผู้ประดิษฐ์ขึ้น และได้เริ่มแพร่ขยายไปในเมืองต่างๆ ทั่วประเทศ สำหรับกรุงเทพมหานคร การใช้รถสามล้อถีบได้ยกเลิกไปในปี พ.ศ. 2506 สมัยจอมพลสฤษดิ์ การพัฒนารูปแบบการขนส่งในกรุงเทพมหานครได้เริ่มมีรถสองแถวผิดกฎหมายในปี 2518 ในช่วงที่เกิดปัญหาการรวมกันของรถเมล์ ตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งได้ปรับเปลี่ยนเป็นรถมินิบัส ในช่วงปีก่อนปี 2530 เนื่องจากเห็นว่ารถเมล์สองแถวควรนำไปใช้ในซอยต่างๆ แทน

ในช่วงปี 2528 จากปัญหาการจราจรได้เริ่มมีการนำรถจักรยานยนต์มาใช้รับจ้างซึ่งในระยะแรกอยู่ในวงจำกัด แต่ผลของความล่าช้าในการควบคุมของรัฐประกอบกับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดความนิยมแพร่ขยายไปมากจนถึงต่างประเทศเช่น อินโดนีเซีย

ในปัจจุบัน พ.ศ. 2544 การพัฒนาระบบขนส่งในกรุงเทพมหานครยังไม่หยุดยั้ง ทรายใดที่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพฯให้เรียบร้อย ทำให้เกิดช่องว่างในการรับส่งผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ช่องว่างดังกล่าวทำให้มีการนำรถตู้ส่วนบุคคลที่ไม่มีเครื่องปรับ

อากาศมารับผู้โดยสารซึ่งต่อมิดีมีการพัฒนาการเป็นรถตู้ปรับอากาศ ซึ่งมีความสะดวกสบายแม้ว่าจะได้มีการปราบปรามแต่ก็ไม่สามารถหยุดยั้งการให้บริการในลักษณะดังกล่าวได้ ซึ่งปัจจุบันมีอยู่ทั่วชุมชนสำคัญ ในกรุงเทพมหานคร เช่น จตุจักร อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สำโรง เกษตร งามวงศ์วาน เป็นต้น

จากที่กล่าวมาทำให้ทราบถึงประวัติความเป็นมาของการขนส่งในอดีตจนถึงปัจจุบันว่าการขนส่งมีวิวัฒนาการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไรในแต่ละยุคสมัย

### 3.5 การพัฒนาการขนส่งทางบก

การพัฒนาการขนส่งทางบกของประเทศไทย ได้มีการพัฒนาการไปพร้อมกับการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการขนส่งด้วย ซึ่งเกิดจากเหตุผลและความจำเป็นหลายอย่าง โดยจะกล่าวให้ทราบในรายละเอียดต่อไป

การขนส่งในประเทศไทยได้เริ่มขึ้นอย่างแท้จริงในปี พ.ศ. 2456 เมื่อกิจการรถเมล์ได้เริ่มขึ้นในกรุงเทพฯ หลังจากนั้นก็ได้กระจายออกไปสู่ต่างจังหวัดทั่วประเทศ การควบคุมกิจการขนส่งของประเทศถึงแม้ว่าจะได้เริ่มมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 (ร.ศ. 128 พ.ศ. 2452) และได้มีการยกเลิกในระยะต่อมาด้วยการออกพระราชบัญญัติใหม่เมื่อ พ.ศ. 2473 รวมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมมาอีกหลายครั้ง แต่อำนาจการควบคุมดังกล่าวเป็นเรื่องของกระทรวงมหาดไทย ซึ่งอำนาจการควบคุมดังกล่าวเน้นหนักในเรื่องการใช้รถใช้ถนนเสียเป็นส่วนใหญ่ การควบคุมในแง่ของการขนส่งมีน้อยมากจนกระทั่งเมื่อกิจการขนส่งได้ขยายตัวและพัฒนาการก้าวหน้าขึ้นไปมาก รัฐบาลได้เล็งเห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการควบคุมการขนส่งดังกล่าว จึงได้ตราพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ขึ้น บังคับใช้โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ “การขนส่งในปัจจุบันและอนาคต นับวันแต่จะทวีความสำคัญยิ่งขึ้นตามความเจริญของประเทศ จึงทำให้การขนส่งในขณะนี้ไม่มีความสะดวก แน่นนอน และเป็นกรรมแก่ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ใช้การขนส่ง ทำให้กระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของกิจการขนส่ง และโดยเฉพาะการเศรษฐกิจอันเป็นส่วนรวมเพื่อแก้ไขให้เป็นไปด้วยดีจึงได้ตราพระราชบัญญัติการขนส่งนี้ขึ้น” พระราชบัญญัติฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อให้อำนาจแก่รัฐในการจัดระเบียบการขนส่งทางรถยนต์ของประเทศไทย โดยแบ่งออกเป็นประเภทของรถยนต์ ออกเป็นการขนส่งสาธารณะ การขนส่งประจำทาง การขนส่งส่วนบุคคล การรับจัดการขนส่งสำหรับมาตรการควบคุม นั่นก็ได้ดำเนินการควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องขอใบรับอนุญาตประกอบการขนส่งจากทางราชการ โดยมีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งขึ้น เพื่อดำเนินการ



ควบคุมให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติ และต่อมาในปี พ.ศ. 2510 พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ได้รับการปรับปรุงแก้ไขเป็นพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2510 โดยกำหนดเพิ่มเติมให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก สามารถวางหลักทรัพย์แทนการเอาประกันวินาศภัยได้เพื่อป้องกันมิให้บริษัทประกันภัยถือโอกาสขึ้นค่าเบี้ยประกันแก่รถยนต์

พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ได้ใช้เรื่อยมาจนกระทั่งปี 2517 ได้เกิดมีการขัดแย้งกันขึ้นในด้านผลประโยชน์ระหว่างกิจการเดินรถทัศนจรและกิจการรถประจำทาง ทั้งนี้เพราะในปี 2516 ได้มีรถยนต์โดยสารผิดกฎหมายเกิดขึ้นคือ มีนักธุรกิจไทยหลายราย ได้มีการลงทุนทำการเดินรถยนต์โดยสารปรับอากาศชนิดที่มีห้องสุขภัณฑ์ ให้บริการแก่ทหารอเมริกันที่ทำการสู้รบในเวียดนามระหว่างมาพักผ่อนที่ประเทศไทย แต่หลังจากที่สงครามเวียดนาม ได้ยุติเจ้าของรถยนต์ได้นำรถยนต์ของตนมาเดินรถรับจ้างให้บริการแก่คนทั่วไปในลักษณะรถโดยสารประจำทางซึ่งได้รับความนิยมอย่างกว้างขวาง ทางราชการได้พิจารณาเห็นว่าปัญหารถยนต์โดยสารผิดกฎหมายเป็นปัญหาที่สำคัญที่ควรจะต้องแก้ไขให้ลุล่วงไปโดยด่วน จึงมอบหมายให้กรมตำรวจและกรมการขนส่งทางบกร่วมกันพิจารณาแก้ไขปัญหานี้ แต่ไม่เป็นผลสำเร็จเพราะพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ไม่ได้ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ทำการปราบปรามรถยนต์โดยสารผิดกฎหมายได้เต็มเม็ดเต็มหน่วย รัฐบาลขณะนั้น (นายสัญญา ธรรมศักดิ์) จึงได้ตั้งกรรมการพิเศษขึ้นเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องนี้ คณะกรรมการจึงได้ดำเนินการพิจารณาและเสนอต่อคณะรัฐมนตรีว่าพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ซึ่งเป็นกฎหมายควบคุมการประกอบการขนส่งทางรถยนต์ของประเทศ ไม่มีบทบัญญัติที่จะให้อำนาจทางราชการวางระเบียบหรือข้อกำหนด จึงเห็นควรแก้ไขพระราชบัญญัติขนส่ง พ.ศ. 2497 โดยด่วนเพื่อให้ทางราชการมีอำนาจออกข้อกำหนดหรือวางระเบียบต่อไป ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบด้วยและเสนอให้สถานีดับคดีพิจารณา จนกระทั่งสามารถประกาศใช้เป็นพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ในเดือนเมษายน 2522 เหตุผลในการประกาศคือ “เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้วและสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ยังไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้” พระราชบัญญัติฉบับนี้ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน 2522 นี้ได้แม้มีการแก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติต่างๆ ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ของบ้านเมืองยิ่งขึ้น พร้อมทั้งได้แก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติที่เคยก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติให้หมดสิ้นไป ส่วนในหลักการใหญ่แล้ว คล้ายกันกับพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 กล่าวคือตราขึ้นเพื่อจัดระเบียบการขนส่งทางรถยนต์ของประเทศให้เป็นระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพเป็นระเบียบเรียบร้อย และเป็นผลที่ดีต่อเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศ แต่หลักการที่สำคัญของ

พระราชบัญญัติการขนส่งฉบับนี้ คือรถที่อยู่ภายใต้การควบคุมตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องจดทะเบียนและชำระภาษีที่กรมการขนส่งทางบก หรือ สำนักงานขนส่งจังหวัดแล้วแต่กรณี ซึ่งต่างจากพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ซึ่งให้กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งจังหวัดมีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถแล้วส่งไปจดทะเบียน และชำระภาษีที่กองทะเบียน กรมตำรวจ ดังนั้น จึงเป็นการโอนอำนาจหน้าที่ในการจดทะเบียนและชำระภาษีรถบางประเภทจากกรมตำรวจมาเป็นของกรมการขนส่งทางบก

อย่างไรก็ตามหลังจากที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 บังคับมาเป็นเวลาประมาณ 1 ปี ก็ได้มีผู้แทนราษฎรเสนอสภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบในการออกพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม 2523 ซึ่งมีผลให้รถบางประเภทไม่ต้องอยู่ในบังคับตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกคือ

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 12 คน (รวมทั้งคนขับ) ไม่ว่าจะมียานยนต์น้ำหนักเท่าใด
2. รถยนต์ที่นั่งส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม แม้ว่าจะมีที่นั่งเกิน 12 คนก็ตาม
3. รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม

ซึ่งหมายความว่ารถยนต์ที่นั่งส่วนบุคคลที่มีที่นั่งเกิน 12 คนรวมคนขับ และมีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมและรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งเคยอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องโอนกลับไปดำเนินการด้านการจดทะเบียนและชำระภาษี ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

ผลกระทบที่เกิดขึ้นซึ่งเป็นประโยชน์ต่อประชาชนคือ สามารถจดทะเบียนรถปิคอัพและรถตู้ได้ง่ายโดยไม่ต้องควบคุม ส่งผลให้ยอดขายรถปิคอัพและรถตู้สูงกว่ายอดขายรถยนต์นั่งมาจนทุกวันนี้ และได้สร้างปัญหาต่อเนื่องคือ การใช้รถไม่ถูกประเภท เช่น จดทะเบียนรถบรรทุกแล้วนำไปตัดแปลงเป็นรถนั่ง ตลอดจนรถตู้ผิดกฎหมาย

ในด้านการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางบกของประเทศไทย ได้เริ่มอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2497 ด้วยการออกพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2518 อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวถึงแม้ว่าจะกำหนดหน้าที่ให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ดำเนินการ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง แต่



โดยข้อเท็จจริงแล้ว พระราชบัญญัติดังกล่าว อาจจะเหมาะสมเฉพาะในช่วงเวลาที่มีตราพระราชบัญญัติ (พ.ศ. 2497) และหรือในช่วงที่มีการปรับปรุงแก้ไขในระยะต่อมา (พ.ศ. 2510 และ พ.ศ. 2518) แต่หลังจากนั้นพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวอาจจะพูดได้ว่าไม่ทันเหตุการณ์ ดังจะเห็นได้จากปัญหาการขนส่งที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการรถยนต์โดยสารฝักกฎหมายทั้งในกรุงเทพและต่างจังหวัดที่กลายเป็นปัญหาเรื้อรัง และรัฐบาลและหรือกฎหมายทางด้านการขนส่งที่มีอยู่ในขณะนั้นไม่สามารถจะแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้

จากการที่การพัฒนาการขนส่งทางบกได้มีการพัฒนาที่ก้าวหน้าไปตามสถานการณ์ของสังคม การเมืองและเศรษฐกิจของประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้เกิดปัญหาในการใช้กฎหมายในการควบคุมการขนส่งซึ่งจะไม่ทันต่อความเจริญที่เกิดขึ้นทำให้ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้สอดคล้องเพื่อให้การบังคับใช้ของกฎหมายที่ได้ผลและมีประสิทธิภาพ

### 3.6 ความเป็นมาของกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร

หลังจากที่ได้เกิดมีรถยนต์โดยสารประจำทางของพระยาภักตินรเศรษฐ (ผู้ให้กำเนิดรถเมล์ขาว) ใน 2451 เติมนับส่งผู้โดยสารระหว่างประตูน้ำปทุมวันและบางลำภู นับได้ว่าการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารได้เกิดขึ้นแล้วในประเทศไทย ในขณะเดียวกันจำนวนรถยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น การจราจรคับคั่งและมีอุบัติเหตุอยู่เนืองๆ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงได้ทรงตราพระราชบัญญัติรถยนต์ขึ้นเป็นฉบับแรก เมื่อ พ.ศ. 2452 เพื่อวางระเบียบการเดินรถและขับรถขึ้นเพื่อใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2453 เป็นต้นมา และจำนวนรถยนต์ก็ขยายตัวตามไปด้วย เป็นเหตุจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์พระราชบัญญัตินี้จึงถูกยกเลิกไป และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในเวลาต่อมาอีกหลายครั้ง เมื่อพัฒนาการของการขนส่งทางรถยนต์เจริญมากขึ้นกว่าเดิมและมีการขยายตัวอย่างกว้างขวางเป็นที่นิยมของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก รัฐบาลจึงจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายที่มีอยู่เดิมบางฉบับให้ทันสมัยขึ้น และออกกฎหมายใหม่บางฉบับเพื่อให้อำนาจแก่รัฐบาลในการจัดระเบียบการขนส่งทางรถยนต์ของประเทศให้มีประสิทธิภาพ เป็นระเบียบเรียบร้อยและเป็นผลดีแก่ส่วนรวมของประเทศซึ่งกฎหมายสำคัญที่มีผลบังคับใช้มาเป็นเวลานานแล้วได้ถูกปรับปรุงแก้ไขได้แก่

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 พระราชบัญญัติฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อใช้บังคับให้มีการจดทะเบียนรถยนต์แสดงผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือเจ้าของรถยนต์ พร้อมทั้งบังคับให้เจ้าของรถยนต์เสียภาษีในการมีรถยนต์ให้แก่รัฐบาลอีกด้วย ดังจะเห็นได้จากหลักการและเหตุผลที่ระบุไว้ในการตราพระราชบัญญัติ พ.ศ. 2473 ขึ้นใช้ว่า “ เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ คือ โดยที่ภาษีรถยนต์เฉพาะ

ที่เป็นรณนึ่งส่วนบุคคลยังมีอัตราค่า สมควรปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น” นอกจากนี้กฎหมายฉบับนี้ยังได้วางระเบียบเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขีรถยนต์ด้วย ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ โดยยกเลิกกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้อยู่เดิมและประกาศใช้พระราชบัญญัติ พ.ศ. 2522 ซึ่งยังคงใช้อยู่จนถึงทุกวันนี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 พระราชบัญญัติฉบับนี้ตราขึ้น เพื่อให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการจัดระเบียบการเดินรถยนต์ หรือ การใช้ถนนให้เกิดความสะดวกและปลอดภัย และเป็นระเบียบ ดังจะเห็นได้จากหลักการและเหตุผลในการตราพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ. 2477 ที่ว่า “โดยที่สภาผู้แทนราษฎร ได้ตอบคำปรึกษาว่าสมควรจัดระเบียบจราจรทางบก เพื่อความสะดวกปลอดภัยของประชาชน” จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ใช้ ในปัจจุบันนี้ ได้มีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก โดยประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 พระราชบัญญัติฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการจัดระเบียบการขนส่งทางรถยนต์ของประเทศ ให้บังเกิดผลดีต่อส่วนรวมอย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประโยชน์ทางเศรษฐกิจของชาติ เพื่อจัดระเบียบการขนส่งทางรถยนต์ของประเทศ ให้เป็นระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเพื่อสร้างคามยุติธรรมระหว่างประชาชนผู้ใช้บริการการขนส่งกับผู้ประกอบการขนส่งตามหลักการ 5 ประการที่อารยะประเทศให้เป็นหลักในการจัดระเบียบการขนส่งของประเทศ ดังจะเห็นได้จากหลักการและเหตุผลที่รวมไว้ในการตราพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ขึ้นไว้ว่า “เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่การขนส่งในปัจจุบันและอนาคต นับวันแต่จะทวีความสำคัญยิ่งขึ้นตามความเจริญของประเทศ แต่เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายควบคุมจัดระเบียบการขนส่ง เช่น ในอารยะประเทศจึงทำให้การขนส่งในขณะนี้ไม่มีความสะดวกแน่นอนและเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ใช้บริการขนส่ง และโดยเฉพาะต่อการเศรษฐกิจอันเป็นส่วนรวมเพื่อแก้ไขให้เป็นไปด้วยดี จึงได้ตราพระราชบัญญัติการขนส่งขึ้น” และได้มีการปรับปรุงกฎหมายฉบับนี้ โดยการประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งยังคงใช้อยู่จนบัดนี้

ต่อมาได้มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติล้อเลื่อน โดยการออกพระราชบัญญัติโอนกิจการการบริหารบางส่วนของกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทยไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2530 เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2530 โดยให้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป



ซึ่งปรากฏว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 23 กรกฎาคม 2531 เป็นผลให้การปฏิบัติงานเกี่ยวกับการควบคุมดูแลรถยนต์และล้อเลื่อนทั้งหมดเป็นการปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบกแห่งเดียว

### 3.7 วิวัฒนาการของกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่ง

ประเทศไทยเริ่มมีรถยนต์คันแรกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นรถลากซึ่งพระยาโชฎีกะราชเศรษฐีข้าราชการกรมท่าซ้าย เป็นผู้นำเข้ามา โดยในสมัยนั้นมีการแต่งสำเภาก็มีมากมายในเมืองจีนบ่อยๆ ก็ได้เห็นพวกเสนาบดี ขุนนาง และพวกผู้ดีจีน นั่งรถลากให้คนลากไปอย่างสง่าผ่าเผย จึงได้ติดต่อขอซื้อกลับมาใช้ในเมืองไทยหลายคัน เมื่อมาถึงกรุงเทพฯก็ได้้นำเอารถลากขึ้นทูลเกล้าถวายพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รถลากจึงได้เกิดขึ้นในเมืองไทยครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2414 และในสมัยเดียวกันนั้นเองก็มีชาวต่างชาติได้ริเริ่มตัดถนนตามแบบอย่างเมืองนอกเพื่อจะช่วยให้ยานในการเดินทางติดต่อธุรกิจซึ่งกันและกัน ถนนที่สร้างขึ้นเป็นครั้งแรกเป็นถนนดินแต่มีบางแห่งนิยมใช้โรยหิน ยานพาหนะที่ใช้ในสมัยนั้นคือ รถม้าลาก และ รถคนลาก (หรือเรียกว่ารถเจ๊ก) เท่านั้น

ต่อมาเมื่อมีการใช้รถกันมากขึ้นจึงมีความจำเป็นต้องออกกฎหมายมาควบคุมเพื่อจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ ทะเบียนคนขับรถ กำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาต ตลอดจนข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย โดยกฎหมายที่ออกมาบังคับใช้ในสมัยนั้น มี พ.ร.บ. รถลาก พ.ศ. 2444 พ.ร.บ. รถจ้าง พ.ศ. 2448 โดยที่กฎหมายเกี่ยวกับรถได้ออกมาบังคับใช้จำนวนหลายฉบับ ณ ที่นี้จะขอล่าความหมายของกฎหมายตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 มาจนถึงปัจจุบัน

### 3.8 การจัดระเบียบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร

การจัดระเบียบการขนส่ง หมายถึงกระบวนการที่ทางราชการให้อำนาจตามกฎหมาย กำกับดูแลการดำเนินงานในกิจการขนส่ง โดยมีเป้าหมายที่จะให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการดำเนินงาน ความปลอดภัย ความสะดวก ความคงทนของสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานการขนส่ง (ถนน สะพาน) ได้มีอายุการใช้งานคุ้มค่าการลงทุน ซึ่งอาจกล่าวโดยรวมได้ว่าการจัดระเบียบการขนส่ง มีจุดมุ่งหมาย 3 ประการคือ



1. การวางระเบียบเพื่อผลทางความปลอดภัย
2. การวางระเบียบเพื่อความคงทนของทางหลวง
3. การวางระเบียบเพื่อผลทางเศรษฐกิจ

สำหรับการวางระเบียบเพื่อผลทางความปลอดภัยเป็นหน้าที่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มาแต่แรก โดยการใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติจราจรทางบกซึ่งนับว่าได้ผลดี สำหรับการวางระเบียบเพื่อความคงทนของทางหลวง เป็นหน้าที่ของกรมทางหลวงที่ดำเนินการ ส่วนการวางระเบียบเพื่อผลทางเศรษฐกิจนั้น เป็นหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก นับว่าเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากการขนส่งเป็นกิจกรรมที่มีบทบาทสำคัญยิ่งต่อเศรษฐกิจสังคม การเมืองและความมั่นคงของประเทศ เพราะอัตราค่าขนส่งมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดต่อราคาเครื่องอุปโภค บริโภค และบริการต่างๆ ที่มนุษยชาติต้องใช้ในการดำรงชีวิต ถ้าปล่อยให้มีการขนส่งโดยเสรีขาดหลักวิชาการก็เท่ากับปล่อยให้เศรษฐกิจของประเทศแขวนอยู่กับอนาคตที่ไม่แน่นอน การแข่งขันระหว่างผู้จัดบริการขนส่งด้วยกันเอง โดยไม่มีกฎเกณฑ์ เป็นการทำลายซึ่งกันและกันในที่สุด เช่น มีบริการรถยนต์ประจำทางจัดให้เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ ถึงชลบุรีแล้วอย่างเพียงพอต่อความต้องการของประชาชน แต่ยังมีรถยนต์แท็กซี่ หรือรถตู้โดยสารผิดกฎหมายจัดบริการแข่งกับรถยนต์ประจำทางอีก ย่อมแสดงว่าฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดหรือทั้งสองฝ่ายจะต้องมีผู้โดยสารไม่เต็มอัตราบรรทุก หรือต้องวิ่งรถเปล่าในเที่ยวกลับ เท่ากับเป็นการใช้ทรัพยากรของประเทศโดยไม่คุ้มค่า และในขณะเดียวกันหากจะปล่อยให้ผู้จัดบริการขนส่งทำการแข่งขันโดยไม่ควบคุมให้ถูกต้องตามหลักการ จะเป็นเหตุให้ผู้แข่งขันประสบความหายนะในที่สุด แต่ถ้าจะผูกขาดการขนส่งโดยไม่มีการแข่งขันเสียเลยก็จะเป็นผลให้อัตราค่าขนส่งสูงขึ้นโดยไม่บังควร

การจัดระเบียบการประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารนั้น มิใช่เพียงการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถ จำนวนเที่ยว ให้ผู้ประกอบการขนส่งเดินรถตามตารางเท่านั้น กรมการขนส่งทางบกมีนโยบายในการจัดระเบียบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ดังนี้

1) เพื่อจัดระบบการเดินรถให้เป็นระเบียบเรียบร้อย เนื่องจากการประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์รับจ้าง มี 2 ประเภทคือ รถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทเอกชนที่ได้รับสัมปทาน มีการดำเนินการแตกต่างกันไป เช่น รถที่ใช้มีรูปแบบไม่เหมือนกัน บางคนมีที่จอดรถของตนเอง บางคนไม่มีก็จอดตามถนน ก็ควางการจราจร อัตราค่าขนส่งก็ไม่เหมือนกัน เรียกเก็บตามความพอใจ ไม่เป็นระเบียบและไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ประชาชนผู้ใช้บริการจึงไม่ได้รับความเป็นธรรมและความสะดวกเท่าที่ควรจึงต้องจัดระเบียบโดย

- ก. กำหนดแบบมาตรฐานของรถยนต์ให้เหมาะสมกับสภาพที่จะพ่วงนำไปใช้ในการขนส่งแต่ละประเภท
- ข. กำหนดอัตราค่าโดยสาร หรือ ค่าบริการให้แน่นอน
- ค. กำหนดสถานที่จอดรถและจัดสร้างสถานีขนส่งสำหรับให้รถเข้าจอดและหยุดเป็นที่เป็นทาง รถโดยสารประจำทางจะต้องมีสถานที่จอดรถต้นทางและปลายทาง และหากจังหวัดใดมีสถานที่กว้างพอสมควรตามแต่สภาพและจำนวนรถในจังหวัดพอที่จะสร้างสถานีขนส่งกลางเป็นของราชการได้ กรมการขนส่งทางบกจะพิจารณาจัดสร้างสถานีขนส่งประจำทางจังหวัดต่างๆขึ้น สำหรับให้รถโดยสารประจำทางเข้าจอด เพื่อความเป็นระเบียบและความสะดวกของประชาชนผู้ใช้บริการ
- ง. กำหนดป้ายที่หยุดรถประจำทางสำหรับส่งผู้โดยสาร รถโดยสารประจำทางจะต้องหยุดรับและส่งคนโดยสารได้เฉพาะตามป้ายที่กำหนดเท่านั้น รถสายยาวควรหยุดรับส่งคนได้เฉพาะในจุดใหญ่ๆ ที่สำคัญๆเท่านั้น ส่วนรถระยะสั้น เช่น รถในเมือง (City Bus) จะต้องมีการมีป้ายถี่มากขึ้น เพราะประชาชนหนาแน่น
- จ. กำหนดเวลาเดินรถ รถโดยสารประจำทางจะต้องมีการกำหนดเวลาเดินรถให้แน่นอน และปิดประกาศให้ประชาชนได้ทราบ เพื่อความสะดวกในการเดินทาง

2) เพื่อให้ได้ผู้ประกอบการขนส่งที่มีฐานะมั่นคงเป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของประชาชน ผู้ใช้บริการว่า สามารถจะให้บริการการขนส่งที่ดี มีคุณภาพแก่ประชาชนได้ตามที่ได้รับสัมปทานจากทางราชการ

3) เพื่อการจัดระเบียบในทางเศรษฐกิจ ให้การผลิตบริการการขนส่งเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมของประเทศมากที่สุด ตามหลักวิชาการเศรษฐกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบกจึงมีนโยบายที่จะควบคุม

- ก. จำนวนผู้ประกอบการ ในเส้นทางสายหนึ่งๆ ไม่ควรเกิน 1 ราย เพื่อมิให้เกิดการแก่งแย่งแข่งขันกัน อันจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อันตรายแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ
- ข. จำนวนรถยนต์ที่ใช้ประกอบการ ให้เหมาะสมแก่ความต้องการของประชาชนไม่น้อยหรือมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรของประเทศอย่างคุ้มค่า

ค. การดูแลรักษารถ ให้ถูกต้องตามหลักวิชาเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ซึ่งเป็นผลดีทางเศรษฐกิจของประเทศด้วย

4) เพื่อรักษาสิทธิของเอกชนที่มีรถเดินอยู่ก่อน ควบคุม ให้ประกอบอาชีพต่อไปได้

นโยบายในการจัดระเบียบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารของกรมการขนส่งทางบก จะเห็นได้ว่า มุ่งที่จะจัดระบบการเดินรถโดยสารประจำทางให้เป็นระเบียบเรียบร้อย เพื่อให้ความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ

### 3.9 รูปแบบการควบคุมการขนส่งทางบกตามกฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่ง

ในการบริหารกิจการขนส่งทางบกของประเทศได้แบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ลักษณะโดยสารและลักษณะบรรทุก ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แบ่งประเภทการประกอบการขนส่งออกเป็น 4 ประเภท

ประเภทที่ 1 การขนส่งประจำทาง การขนส่งประจำทางในปัจจุบันมีเฉพาะการขนส่งประจำทางในลักษณะโดยสาร หรืออีกนัยหนึ่งการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทางซึ่งเป็นการขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด

ประเภทที่ 2 การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางมีทั้งลักษณะโดยสารและบรรทุก ซึ่งเป็นการขนส่งเพื่อสินค้าโดยไม่จำกัดเส้นทาง

ประเภทที่ 3 การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก เป็นการขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักครดและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัมซึ่งสามารถใช้ทำการรับจ้างขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของรวมกันได้

ประเภทที่ 4 การขนส่งส่วนบุคคล เป็นการขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองซึ่งมีทั้งลักษณะโดยสาร และลักษณะบรรทุก หากเป็นลักษณะโดยสารจะต้องเป็นรถยนต์ที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันหกร้อย (1,600) กิโลกรัม และมีที่นั่ง (รวมคนขับ) เกินกว่า 12 ที่นั่ง แต่ถ้าเป็นรถยนต์บรรทุกจะต้องเป็นรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันหกร้อย (1,600) กิโลกรัม



## 1) ประเภทการขนส่งประจำทาง

การขนส่งประจำทางหมายถึงการขนส่งคนเพื่อสินจ้างซึ่งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการประชุม ครั้งที่ 14/2523 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2523 มีมติอนุมัติให้กำหนดลักษณะเส้นทางของการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารไว้ 4 หมวดคือ

ก. เส้นทางหมวดที่ 1 หมายถึง เส้นทางของการขนส่งประจำทาง ด้วยรถโดยสารภายในเขตกรุงเทพมหานคร เทศบาล สุขาภิบาล เมือง และเส้นทางต่อเนื่อง

ข. เส้นทางหมวดที่ 2 หมายถึง เส้นทางของการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร ไปยังส่วนภูมิภาค

ค. เส้นทางหมวดที่ 3 หมายถึง เส้นทางของการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารซึ่งมีเส้นทางระหว่างจังหวัดหรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค

ง. เส้นทางหมวดที่ 4 หมายถึง เส้นทางของการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเขตจังหวัดซึ่งอาจจะประกอบด้วยเส้นทางสายหลักสายเดียว หรือเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายย่อยซึ่งแยกออกจากเส้นทางสายหลักไปยังอำเภอ หมู่บ้านหรือเขตชุมชน

## 2. ประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง

ปัจจุบันการขนส่งไม่ประจำทางมีทั้งการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารและการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

ก. การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินค้าด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดต่างๆ ในบริเวณท้องที่ที่ได้อนุญาตให้ทำการขนส่ง โดยจัดเก็บค่าขนส่ง และหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่งเป็นรายบุคคล หรือ โดยการเหมาเป็นรายเที่ยว รายวัน หรือ รายเดือน ซึ่งแบ่งเป็น 3 ลักษณะดังนี้

ลักษณะที่ 1 การขนส่งไม่ประจำทางเพื่อการทัศนาจร

ลักษณะที่ 2 การขนส่งไม่ประจำทางเพื่อการบริการธุรกิจ

ลักษณะที่ 3 การขนส่งไม่ประจำทางเพื่อการรับจ้าง

ข. การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์สิ่งของ เป็นการขนส่งเพื่อสินค้าด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดต่างๆ ในบริเวณท้องที่ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่ง โดยจัดเก็บค่าขนส่งสินค้าและค่าบริการได้ตามอัตราที่ราชการกำหนด

## 2. การขนส่งส่วนบุคคล

ปัจจุบันการขนส่งส่วนบุคคลมีทั้งการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์และสิ่งของ เอกชนหรือบริษัทห้างร้านสามารถที่จะขอ อนุญาตประกอบการขนส่ง ทั้งลักษณะโดยสารและลักษณะบรรทุกได้ตามความต้องการของธุรกิจ นั้นๆ

## 2. การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก

การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หมายถึง การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือ คนและสิ่งของรวมกัน เพื่อสินค้าตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักรถ และน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม ให้กำหนดเป็นเส้นทางหมวดรถขนาดเล็ก โดยให้ใช้อัตราค่าโดยสารเช่นเดียวกับรถโดยสารประจำทางหมวด 4 สำหรับเส้นทางรถขนาดเล็กคือ ในเขตเทศบาล สุขาภิบาลเมือง และ เส้นทางต่อเนื่อง ซึ่งมีความจำเป็นจะต้องใช้รถขนาดเล็ก ให้ใช้อัตราค่าโดยสารเช่นเดียวกับเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ในส่วนภูมิภาค การขนส่งโดยรถขนาดเล็กนี้มีเฉพาะในส่วนภูมิภาค คือ จังหวัดต่างๆ ยกเว้นกรุงเทพมหานคร

## 3.10 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

ให้มีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกคณะหนึ่งประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการคลัง เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนมหาดไทย อธิบดีกรมทางหลวงเป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินห้าคนซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทยและมีความรู้หรือความชัดเจนในการขนส่ง การเศรษฐกิจหรือกฎหมายให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการ

และเลขานุการคณะกรรมการให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

คณะกรรมการนโยบายของการขนส่งทางบกมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้นและระยะยาวเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
2. กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาและดำเนินการสถานีขนส่งเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
3. กำหนดมาตรการและแผนพัฒนาการขนส่งทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
4. กำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งทางบกเพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ
5. กำหนดการห้ามรับจดทะเบียนรถเป็นครั้งคราวตามความจำเป็น โดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีเพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ
6. ประสานงานที่เกี่ยวข้องระหว่างกันในการขนส่งทางบกตลอดจนประสานงานด้านการขนส่งทางบกกับการขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ
7. ให้คำปรึกษาต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการขนส่งทางบก

### 3.11 คณะกรรมการการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

เป็นคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางคณะหนึ่ง ประกอบด้วยปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงมหาดไทยหรือผู้แทน เลขานุการคณะกรรมการกฤษฎีกาหรือผู้แทน เลขานุการเร่งรัดพัฒนาชนบทหรือผู้แทน อธิบดีกรมตำรวจหรือผู้แทน อธิบดีกรมทางหลวงหรือผู้แทน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครหรือผู้แทน เป็นกรรมการ และผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินสามคนเป็นกรรมการ ทั้งนี้โดยให้มีผู้มีความรู้และมีความชัดเจนในการขนส่งรวมอยู่ด้วย

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ

ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น



คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีหน้าที่หลักดังต่อไปนี้

1. กำหนดลักษณะของการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง
2. กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัด และ ระหว่างประเทศ
3. กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถ สำหรับการขนส่งไม่ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศ
4. กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
5. กำหนดจำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง
6. กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
7. กำหนดอัตราค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่ง
8. กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง
9. กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน
10. กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุด หรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสาร หรือถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง
11. กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร
12. วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาต และการควบคุมกิจการขนส่งทางบก
13. ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้และตามมติคณะกรรมการนโยบายขนส่งทางบก

### 3.12 ส่วนราชการผู้รับผิดชอบ

ส่วนราชการของรัฐบาลไทยที่รับผิดชอบในการใช้อำนาจตามกฎหมายทั้ง 3 ฉบับ ในระดับกระทรวง ได้แก่ กระทรวงมหาดไทยรับผิดชอบในการใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติจราจรทางบก และกระทรวงคมนาคมรับผิดชอบการใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่ง และส่วนราชการที่รับผิดชอบในการปฏิบัติ (การใช้อำนาจ) ตามกฎหมายทั้ง 3 ฉบับ มี 3 หน่วยงาน คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี จึงเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก และกรมการขนส่งทางบก สังกัดกระทรวงคมนาคม รับผิดชอบการใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการ

ขนส่ง และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในฐานะผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายทั้ง 3 ฉบับดังกล่าว

(1) หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชกฤษฎีกาการแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2540 ให้ไว้ ณ วันที่ 15 กันยายน 2540 โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุม และจัดระเบียบการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และการดำเนินการเกี่ยวกับรถยนต์และล้อเลื่อน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน ทั้งนี้เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบก และการใช้รถใช้ถนนเกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความมั่นคงของประเทศ

(2) หน้าที่ความรับผิดชอบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีอำนาจหน้าที่ ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 ดังนี้

- 2.1 ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานคร กับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรปราการประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งส่วนบุคคล
- 2.2 ถือกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองมีทรัพย์สินต่างๆ สร้าง ซ่อม ซ่อมแซม ให้เช่าซื้อและให้มีการจัดหาจำหน่าย แลกเปลี่ยน โอน และรับ โอน ซึ่งทรัพย์สิน และสิทธิใดๆ และรับทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- 2.3 ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งในเรื่องยานพาหนะ อุปกรณ์ยานพาหนะ เครื่องใช้และเครื่องบริการต่างๆ เช่น ตู้ โรงซ่อม ทำ คลังสินค้า สถานที่พัก
- 2.4 ว่าจ้างหรือรับจ้างทำกิจกรรมเกี่ยวกับการขนส่งบุคคล
- 2.5 กำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าบริการ และค่าภาระในกิจการต่างๆ
- 2.6 ทำการค้าเกี่ยวกับการโฆษณา

- 2.7 ทำการค้า สั่ง และรับทำการสั่งเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งยานพาหนะ เครื่องจักรกล อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และวัตถุดิบเพื่อใช้ในการตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- 2.8 กู้ยืม ให้กู้หรือให้ยืมเงิน โดยมีหลักประกันด้วยบุคคลหรือด้วยทรัพย์สินเพื่อประโยชน์แก่กิจกรรมขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพการกู้ยืมเงิน ถ้าเป็นจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อน
- 2.9 ตั้งหรือรับเป็นสาขา ตัวแทน ตัวแทนค้าต่าง หรือ นายหน้า ในกิจการตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- 2.10 ประกอบการอุตสาหกรรม รวมทั้งรับทำการสร้าง ซ่อม หรือ บำรุงรักษายานพาหนะ และเครื่องจักรกลต่างๆ
- 2.11 ร่วมกิจการหรือร่วมทุนกับบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์แห่งกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งการเข้าเป็นหุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิดชอบในห้างหุ้นส่วน จำกัดหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือนิติบุคคลโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี
- 2.12 กระทำกิจกรรมอื่นบรรที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

### 3.13 ระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กรุงเทพมหานครในปัจจุบันมีการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็วอันเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในเมืองและการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ประกอบกับมีการเคลื่อนย้ายแรงงานจากชนบทมาสู่เมืองหลวง เพื่อหางานทำส่งผลให้ความจำเป็นในการคมนาคม-การสัญจรมีมากขึ้นเป็นลำดับ จนกลายเป็นปัญหาคับข้องของการจราจรที่คนในเมืองหลวงต้องเผชิญมานานหลายทศวรรษ

ระบบขนส่งมวลชนถือได้ว่าเป็นที่พึ่งหลักของคนยากจนจนถึงคนที่มีรายได้ระดับกลาง ซึ่งต่างกับประเทศที่เจริญแล้วอย่างประเทศทางยุโรป สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย หรือ ญี่ปุ่น ที่ถึงแม้จะมีรายได้สูงก็ยังต้องใช้บริการของขนส่งมวลชน เช่นรถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นต้น

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครมีความซับซ้อนมากและมีให้เลือกใช้บริการได้หลายรูปแบบดังต่อไปนี้



### 3.13.1 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพหรือขสมก. ถือเป็นแกนหลักในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ เริ่มขึ้นแรกในปี 2540 ผู้ริเริ่มในการนำรถเมล์มาให้บริการคนเมืองหลวง คือ พระยาภักดีนรเศรษฐ (เลิศ เศรษฐบุตร) ช่วงแรกเป็นการใช้รถม้าลากจูง โดยเปิดกิจการรับส่งผู้โดยสารระหว่างสะพานยศเสกับประตูน้ำปทุมวัน ซึ่งมีคนนิยมใช้ไม่น้อย กิจการจึงเจริญขึ้นเป็นลำดับจึงได้เปลี่ยนจากรถที่ใช้ม้าลากมาเป็นรถยนต์สามล้อยี่ห้อฟอร์ด มีที่นั่งยาวเป็นสองแถว เมื่อปี 2456 และได้ตั้งเป็นบริษัทชื่อว่า “บริษัทนายเลิศ จำกัด” (บริษัทรถเมล์ขาว) และได้ขยายกิจการการเดินรถไปอย่างกว้างขวางไปทั่วจังหวัดพระนคร

เมื่อทางราชการและประชาชนได้สร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกขึ้นในปี 2475 ได้มีเศรษฐีจีนผู้หนึ่งเห็นว่ากิจการการเดินรถเมล์เป็นอาชีพอย่างหนึ่งจึงได้จัดตั้งบริษัทเดินรถเมล์ขึ้นอีกบริษัทหนึ่งคือ “บริษัทนครชน” ได้บริการเดินรถจากตลาดบางลำภูไปจนถึงวงเวียนใหญ่ นับเป็นบริษัทแรกที่จัดให้มีรถเมล์เชื่อมการขนส่งระหว่างจังหวัดพระนครกับจังหวัดธนบุรี จากนั้นมากิจการรถเมล์เริ่มเป็นปึกแผ่นจึงมีบริษัทเอกชนเข้ามาประกอบกิจการแข่งขันกันมากขึ้นจนในที่สุดมีบริษัทเอกชนประกอบการ โดยสารรถเมล์ในเขตกรุงเทพถึง 24 บริษัท

ด้วยเหตุที่กิจการขนส่งสาธารณะเป็นกิจการที่มีความเกี่ยวข้องกับประโยชน์สุขของประชาชนโดยตรง รัฐบาลจึงจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทในการควบคุมกิจการนี้เนื่องจากในระยะหลังๆ การให้บริการรถเมล์มักจะทำให้เกิดการสับสน มีการเดินทับเส้นทางแก่่งแย่งผู้โดยสาร การให้บริการของแต่ละบริษัทไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันทำให้เกิดปัญหาความคับคั่งของการจราจร เนื่องจากจำนวนรถในท้องถนนบางช่วงมีรถมากกว่าที่ควรจะเป็นและบนถนนบางช่วงมีรถน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ดังนั้นผลเสียทั้งหมดจึงตกอยู่กับผู้ใช้บริการทั้งสิ้น ในช่วงปี 2516-2518 เกิดภาวะเงินเฟ้อและผู้ประกอบการได้ประสบปัญหาค่าใช้จ่ายด้านราคาน้ำมันในตลาดโลกเพิ่มสูงขึ้นอย่างเฉียบพลัน โดยที่ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับอัตราค่าโดยสารให้สมดุลกับราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น จึงเป็นผลทำให้หลายบริษัทมีฐานะทางการเงินทรุดลงจนไม่สามารถจะรักษาระดับบริการที่ดีแก่ประชาชนได้ ผู้ประกอบการเริ่มเรียกร้องให้มีการปรับค่าโดยสารและใช้แรงงานเป็นเครื่องมือเร่งรัดบีบบังคับรัฐบาล ในขณะที่ในปี 2514 รัฐบาลเริ่มมีแผนนโยบายที่จะรวมกิจการรถเมล์เอกชนที่มีอยู่ 24 บริษัทและของรัฐอีก 2 แห่งมาดำเนินการเองทั้งหมด ขณะนั้นมีรถประจำทางจำนวน 3,773 คัน โดยจะทำการรับซื้อรถเก่าทั้งหมดและงดต่อใบอนุญาตรถซึ่งหมดสัญญาในวันที่ 30 กันยายน 2518

จุดเริ่มของการรวมรถเมล์อย่างจริงจังคือ สมัย ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรีได้เสนอแผนการที่จะขจัดปัญหาความยากจนของประชาชนในเมืองหลวงให้ผู้มีรายได้น้อยและบุตรหลาน นักเรียน นักศึกษา ไม่ต้องเสียค่าโดยสารรถเมล์ จากเหตุผลดังกล่าวรัฐบาลจึงได้ตัดสินรวมรถเมล์เป็นรัฐวิสาหกิจประเภท บริษัท จำกัด มีรัฐถือหุ้น 51% และเอกชนถือหุ้น 49% เรียกว่า “บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด” เริ่มกิจการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2518 เป็นกิจการสาธารณูปโภคด้านการบริการประชาชนโดยไม่หวังผลกำไร ซึ่งบริษัทได้ดำเนินกิจการขาดทุนเป็นอย่างมากในช่วงระยะเพียงปีเดียว ประกอบกับมีปัญหาบางประการ ในเรื่องของกฎหมายการจัดการในรูปแบบของการประกอบกิจการขนส่ง จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขด้วยการแปรสภาพบริษัทจำกัดแห่งนั้นเป็นรัฐวิสาหกิจ โดยออกพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐให้ชื่อว่า “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” ใช้ชื่อย่อว่า ขสมก. เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทกิจการสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม รับโอนกิจการของบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด มาดำเนินกิจการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2519 มาจนถึงปัจจุบัน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพหรือขสมก. มีภาระหน้าที่ในการจัดบริการโดยสารรถประจำทาง วิ่ง-รับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัดได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และ นครปฐม การดำเนินการมุ่งสนองนโยบายของรัฐในด้าน การช่วยเหลือแก่ผู้มีรายได้น้อยโดยไม่หวังผลกำไร การเก็บอัตราค่าโดยสารจึงอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าต้นทุน โดยจัดรถวิ่งบริการในเส้นทางต่างๆจำนวน 110 เส้นทางและจำนวนรถทั้งสิ้น 3,670 คัน (ณ เดือน กรกฎาคม 2544) แยกเป็นรถธรรมดา 1,683 คัน รถปรับอากาศ 1,987 คัน นอกจากนี้ยังมีรถของบริษัทเอกชนที่ร่วมวิ่งบริการกับขสมก<sup>7</sup>. ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศจำนวน 2,758 คัน รถมินิบัส จำนวน 1,175 คัน รถเมล์เล็กในซอยจำนวน 2,279 คันและรถตู้จำนวน 3,610 คัน รวมรถที่วิ่งให้บริการประชาชนในกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 13,492 คัน 442 เส้นทาง

บริการรถโดยสารของขสมก<sup>7</sup>. ปัจจุบัน ขสมก. ได้จัดนำรถโดยสารออกวิ่งให้บริการแยกตามประเภทรถได้ดังนี้

<sup>7</sup> ข้อมูลเดือนตุลาคม 2539



-รถโดยสารธรรมดา เป็นรถโดยสารที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารทั่วไป มีจำนวนทั้งสิ้น 155 เส้นทาง และจำนวนรถ 4,624 คัน-รถวิ่งบริการตลอดคืน ขสมก. ได้จัดบริการรถวิ่งตลอดคืน จำนวน 30 เส้นทาง ได้แก่สาย 2, 3, 4, 7, 23, 25, 26, 27, 29, 34, 46, 54, 58, 59, 60, 63, 64, 71, 75, 76, 80, 82, 84, 91, 95, 97, 137, 138, 145 และ สาย 206

-รถวิ่งบริการบนทางด่วน เป็นบริการที่ ขสมก. จัดขึ้นเพื่อประชาชนเลือกใช้บริการเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางโดยมีรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ รวม 25 เส้นทาง แยกเป็นรถธรรมดา 16 เส้นทาง ได้แก่สาย 2, 23, 24, 45, 46, 50, 63, 74, 102, 107, 129, 138, 140, 141, 142 และ สาย 206 และ รถปรับอากาศอีก จำนวน 7 เส้นทางคือ ปอ. 11 ปอ.13 ปอ. 23 ปอ.24 ปอ.140 ปอ.141 ปอ.142 และรถปฏิรูปวิ่งบนทางด่วนอีก 2 เส้นทางคือ สาย ท.1 สาย ท.4

-รถรับ-ส่งนักเรียน ขสมก. ได้จัดบริการรถรับ-ส่งนักเรียน 2 ประเภทคือ

-รถนักเรียนในเส้นทางปกติ เป็นรถนักเรียนที่ ขสมก. ได้จัดขึ้นเพื่อรับ-ส่งนักเรียนในเส้นทางปกติรวมไปกับการรับ-ส่งผู้โดยสารทั่วไปเริ่มบริการตั้งแต่เวลา 06.00-09.00 น. และ เวลา 15.00-18.00 น. มี 5 เส้นทางคือ สาย 5, 12, 25, 71 และ สาย 82

-รถรับ-ส่งนักเรียนหลังเลิกเรียน ขสมก. จัดรถบริการรับ-ส่งนักเรียนในช่วงบ่ายหลังนักเรียนเลิก โดยจัดรถเปล่าส่วนหนึ่งไปปรับหน้าโรงเรียนก่อนนำรถออกวิ่งเข้าเส้นทางรับ-ส่งผู้โดยสารตามปกติ เพื่อเปิดโอกาสให้นักเรียนได้มีที่นั่งและใช้บริการได้โดยสะดวกและช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ทางหนึ่ง โดยมีรถโรงเรียนในเขต กทม.และปริมณฑลให้บริการประมาณ 30 โรงเรียน จำนวนรถที่ ขสมก. จัดวิ่งไปบริการประมาณ 50 คัน/วัน

-รถโดยสารปรับอากาศ ขสมก. จัดรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 30 เส้นทาง จำนวนทั้งสิ้นจำนวน 30 เส้นทาง จำนวนรถทั้งสิ้น 1,164 คัน โดยมีเส้นทางดังนี้คือ สาย ปอ.1, 2, 3, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 38, 39, 44, 92, 126, 134, 140, 141, 142, 145 และมีบริการรถโดยสารปรับอากาศ Airport Bus อีกจำนวน 3 เส้นทางคือ สาย AB1, AB2 และ สาย AB3

-รถมินิบัส เป็นรถที่ขสมก. ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการซึ่งเดิมเคยเป็นรถสองแถวมาก่อน ขสมก. ได้ให้เอกชนปรับปรุงเป็นรถเมล์เล็ก เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารและผู้ให้บริการมี



จำนวนรถวิ่งบริการ (รวมรถวิ่งในซอย) จำนวน 4,175 คัน ใน 169 เส้นทาง และในปัจจุบัน ขสมก.มีนโยบายให้ปรับเปลี่ยนเป็นรถโดยสารขนาดใหญ่ทั้งหมด เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายในการใช้บริการมากขึ้น

-รถตู้เป็นรถที่ ขสมก.ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการเอง โดยมีการเปิดเส้นทางให้บริการ 117 เส้นทาง จำนวนรถ 5,566 คัน<sup>8</sup>

1.1.2 การเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารรถขสมก. (ตั้งแต่ก่อตั้ง ขสมก. ปี 2519-ปัจจุบัน) ขสมก.ได้มีการจัดเก็บค่าโดยสารเป็น 3 แบบดังจะได้อธิบายดังต่อไปนี้คือ

-แบบ Zone Rate เป็นการจัดเก็บค่าโดยสารเป็นโซนในเมืองกับโซนนอกเมือง และภายในแต่ละโซนจะเก็บค่าโดยสารเป็น Flat Rate อัตรา 0.75 บาทตลอดสาย ถ้าวิ่งผ่านโซนหรือคร่อมโซนจะเก็บค่าโดยสารเพิ่มอีก 0.50 บาท ซึ่งขสมก.ได้ใช้ในการจัดเก็บค่ารถโดยสารธรรมดาตั้งแต่ปี 1 ตุลาคม 2519-31 กรกฎาคม 2523

-แบบ Moving Rate เป็นการจัดเก็บค่าโดยสารในระยะใกล้ ใกล้โดยคิดค่าโดยสารเป็นกิโลเมตร ยกตัวอย่างเช่น มีการจัดเก็บค่ารถโดยสารธรรมดา ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2523-28 กุมภาพันธ์ 2524 คิดเป็น 10 กิโลเมตรแรก 1.00 บาท ทุกๆ 10 กม. ถัดไปเก็บเพิ่มอีก 1.00 บาท แต่ตลอดสายไม่เกิน 2.00 บาท

-แบบ Flat Rate เป็นการเก็บค่าโดยสารราคาเดียวตลอดสาย เช่น ตั้งแต่วันที่ 30 ก.ย. 2540 มีการเก็บค่ารถโดยสารธรรมดาใหม่สีน้ำเงิน-เขียว-ขาว ให้เก็บค่าโดยสาร 5.00 บาทตลอดสาย เป็นต้น

<sup>8</sup> ข่าวกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 296/2546 การประชุมคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้ในเขต กทม. และปริมณฑล

ตารางที่ 3.1 ตารางการเปลี่ยนแปลงค่าอัตราค่าโดยสาร (รถโดยสารธรรมดา)

ครั้งที่	วันที่เริ่มการ จัดเก็บ	ประเภทการเก็บค่าโดยสาร		
		แบบแบ่งโซน (Zone Rate)	เก็บตามระยะใกล้ไกล (Moving Rate)	เก็บราคาเดียวตลอด สาย (Flat Rate)
1	1 ตุลาคม 2519	ใน Zone 0.75 บาท พร้อม Zone เก็บเพิ่มอีก 0.50 บาทตลอดสาย 1.25 บาท		
2	1 เมษายน 2521	ใน Zone 1.00 บาท พร้อม Zone เก็บเพิ่มอีก 0.50 บาท ตลอดสาย 1.50 บาท		
3	1 สิงหาคม 2523		10 กม.แรก 1.00 บาท ทุกๆ 10 กม.ถัดไปเก็บ เพิ่มอีก 1.00 บาท ตลอดสายไม่เกิน 2 บาท	
4	1 มีนาคม 2524		10 กม.แรก 2.00 บาท ทุกๆ 10 กม.ถัดไปเก็บ เพิ่ม 1.00 บาท ตลอดสายไม่เกิน 3.00 บาท	
5	20 มีนาคม 2524		10 กม.แรก 1.50 บาท ทุกๆ 10 กม. ถัดไปเก็บ เพิ่ม 1.00 บาท ตลอดสาย ไม่เกิน 4.50 บาท	
6	6 พฤศจิกายน 2525		10 กม.แรก 2.00 บาท ทุกๆ 10 กม. ถัดไปเก็บ เพิ่มอีก 1.00 บาท	
7	25 พฤศจิกายน 2525		10 กม.แรก 1.50 บาท ทุกๆ 10 กม. ถัดไปเก็บเพิ่มอีก 1.00 บาท	
8	15 กุมภาพันธ์ 2528			2.00 บาท ตลอดสาย
9	กุมภาพันธ์ 2531			รถครีม-แดง เก็บ 3.0 0 บาทตลอดสาย รถครีม-น้ำเงินเก็บ 2.00 บาทตลอดสาย
10	1 กันยายน 2535			รถครีม-แดง เก็บ 3.50 บาทตลอดสาย รถครีม-น้ำเงินเก็บ 2.50 บาทตลอดสาย
11	30 กันยายน 2540			รถโดยสารธรรมดา ใหม่ สีน้ำเงิน-ขาวเขียว ให้เก็บค่าโดยสาร 5.00 บาท ตลอดสาย

ตารางที่ 3.2 ตารางการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสาร (รถโดยสารปรับอากาศ)

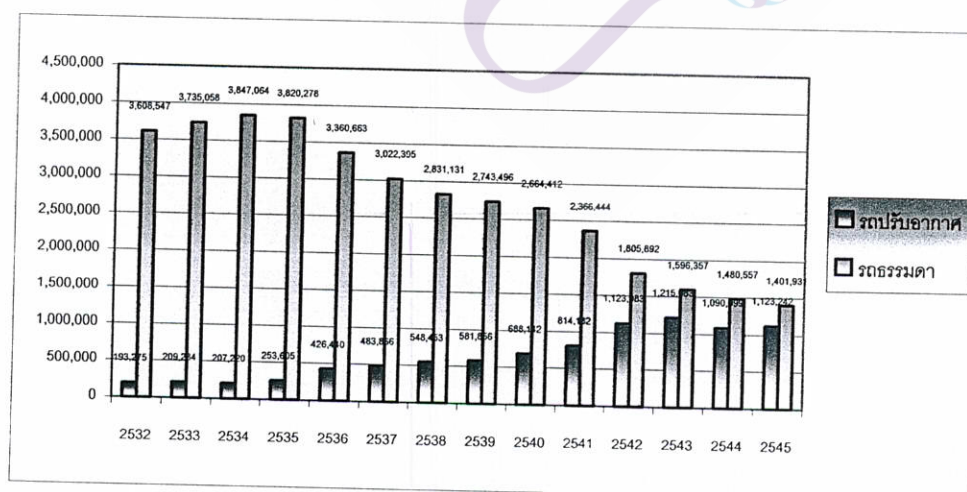
ครั้งที่	วันที่เริ่มการ จัดเก็บ	ประเภทการเก็บค่าโดยสาร		
		แบบแบ่งโซน (Zone Rate)	เก็บตามระยะกิโลไกล (Moving Rate)	เก็บราคาเดียวตลอด สาย (Flat Rate)
1	เริ่มเปิด บริการตั้ง แต่ปี 2519		เก็บค่าโดยสารในอัตรา 5, 10 บาท	
2	1 ตุลาคม 2522		เก็บค่าโดยสารในอัตรา 5,7,9,10 บาท	
3	9 ตุลาคม 2523		เก็บค่าโดยสารในอัตรา 5,7,9,11,13,15 บาท	
4	9 พฤศจิกายน 2534		เก็บค่าโดยสารในอัตรา 6,8,10,12,14,16 บาท (8 กม.แรกเก็บ 6 บาท เพิ่มขึ้นทุก 4 กม.เก็บ 2 บาท ตลอดสายไม่เกิน 16 บาท)	
5	30 กันยายน 2540			รถโดยสารปรับอากาศ ใหม่กำหนดอัตราค่า โดยสารชั้นสูงของแต่ละปีดังนี้ ปี 2540-42 อัตราค่า โดยสาร 12.00 บาท ปี 2543-44 อัตราค่า โดยสาร 14.00 บาท ปี 2545-46 อัตราค่า โดยสาร 16.00 บาท
6.	1 กุมภาพันธ์ 2542		ปรับปรุงอัตราค่าโดยสารรถปรับอากาศใหม่ (EURO I, II) เป็นการจัดเก็บแบบ Moving Rate ในอัตรา 8 กม.แรก 8 บาทเพิ่มขึ้นทุก 4 กม.ละ 2 บาทตลอดสาย ไม่เกิน 18 บาทและปรับเพิ่มขึ้นทุก 2 ปีดังนี้ <u>ปี 2542-2543</u> 8, 10, 12, 14, 16, 18 บาท <u>ปี 2544-2545</u> 10, 12, 14, 16, 18, 20 บาท <u>ปี 2546-ขึ้นไป</u> 12, 14, 16, 18, 20, 22 บาท	



ตารางที่ 3.3 ตารางสถิติจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถเมล์ ขสมก. ต่อวัน  
ตั้งแต่ปี 2532-2545

หน่วย:คน/วัน

ปีงบประมาณ	รถปรับอากาศ	รถธรรมดา	รวม
2532 <sup>9</sup>	193,275	3,608,547	3,801,822
2533	209,284	3,735,058	3,944,342
2534	207,220	3,847,064	4,054,284
2535	253,605	3,820,278	4,073,883
2536	426,440	3,360,663	3,787,103
2537	483,866	3,022,395	3,506,251
2538	548,453	2,831,131	3,379,584
2539	581,856	2,743,496	3,325,352
2540	688,142	2,664,412	3,352,554
2541	814,182	2,366,444	3,180,626
2542	1,123,083	1,805,892	2,928,975
2543	1,215,083	1,596,357	2,811,440
2544 <sup>10</sup>	1,090,099	1,480,557	2,570,656
2545	1,123,242	1,401,931	2,525,173



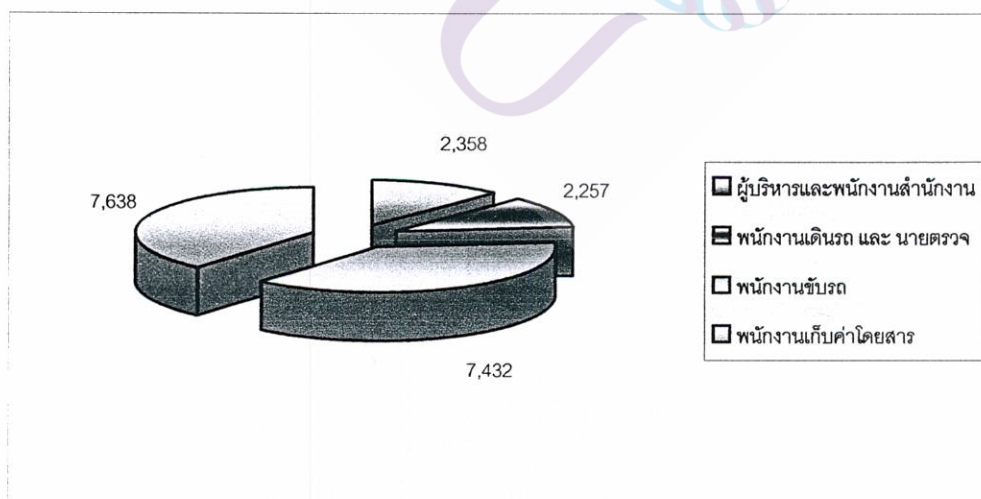
<sup>9</sup> รายงานประจำปี 2532-2538. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

<sup>10</sup> [www.bmta.motc.go.th/pagemanage-result-t.html](http://www.bmta.motc.go.th/pagemanage-result-t.html)

ตารางที่ 3.4 ตารางสถิติจำนวนพนักงาน ณ เดือนพฤษภาคม 2545  
จำนวนทั้งสิ้น 19,685 คน

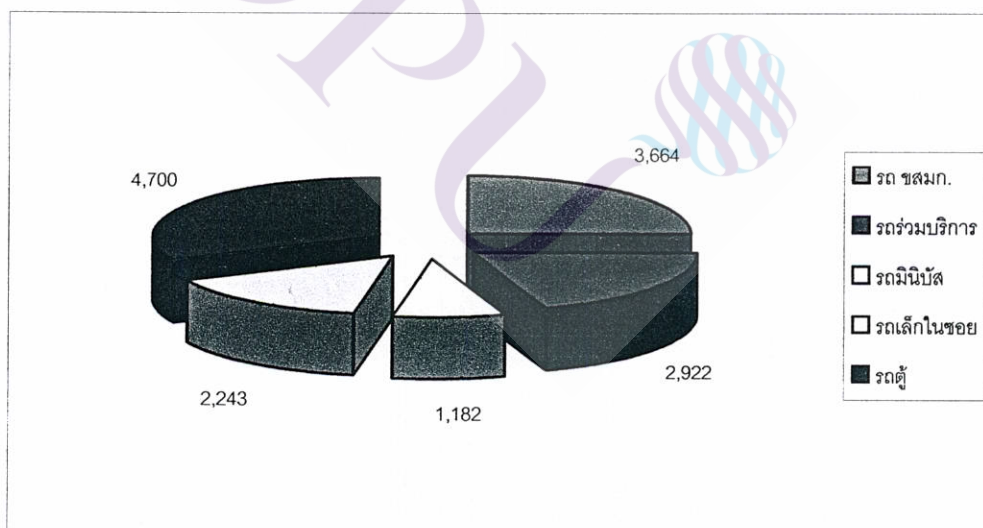
ผู้บริหารและพนักงานสำนักงาน	2,358	11.98%
พนักงานเดินรถ และ นายตรวจ	2,257	10.56%
พนักงานขับรถ	7,432	37.75%
พนักงานเก็บค่าโดยสาร	7,638	38.80%

กราฟวงกลมสถิติจำนวนพนักงาน ณ เดือนพฤษภาคม 2545  
จำนวนทั้งสิ้น 19,685 คน



ตารางที่ 3.5 ตารางจำนวนรถที่ให้บริการ ณ เดือน พฤษภาคม 2545		
รถ ขสมก. <sup>11</sup>	3,664	24.91%
รถร่วมบริการ	2,922	19.86%
รถมินิบัส	1,182	8.03%
รถเล็กในซอย	2,243	15.25%
รถตู้	4,700	31.95%

กราฟจำนวนรถที่ให้บริการ ณ เดือน พฤษภาคม 2545

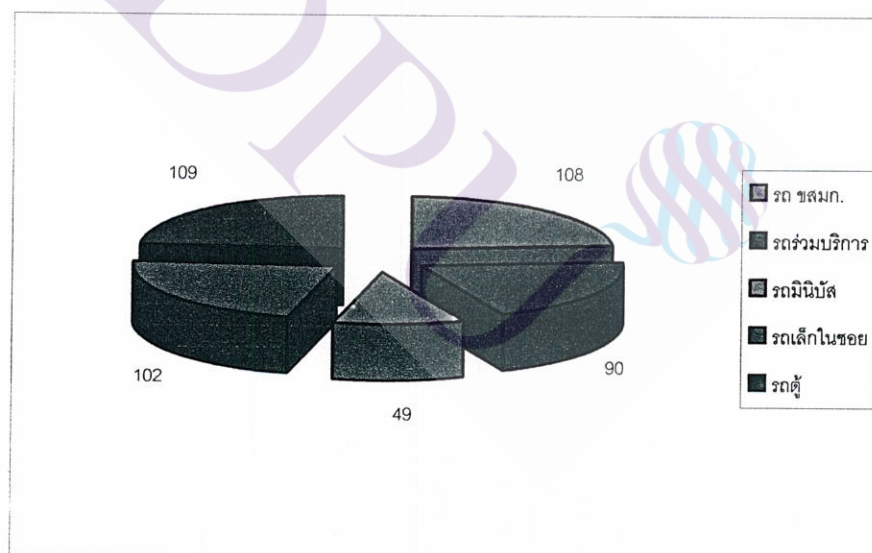


11 สถิติ ณ เดือน พฤษภาคม 2545 [www.bmta.motc.go.th/page-manage-result-t.html](http://www.bmta.motc.go.th/page-manage-result-t.html)



รถ ขสมก.	108	26.41%
รถร่วมบริการ	90	22.00%
รถมินิบัส	49	11.98%
รถเล็กในซอย	102	24.94%
รถตู้	109	26.65%

กราฟวงกลมเส้นทางการเดินรถ ณ เดือน พฤษภาคม 2545



จากสถิติเบื้องต้นจะเห็นได้ว่า ขสมก.เป็นองค์กรของรัฐที่ใหญ่พอสมควร เพราะเป็นองค์กรที่มีบุคลากรเป็นจำนวนมาก ซึ่งการมีบุคลากรเป็นจำนวนมากนี้เองที่ได้ก่อให้เกิดปัญหาด้านการบริหารบุคคลและเกี่ยวพันไปถึงรายได้รายจ่ายของรัฐ แต่วิสาหกิจแห่งนี้ในปัจจุบัน นอกเหนือไปจากปัญหาการให้บริการประชาชนที่ไม่เพียงพอ ซึ่งส่งผลให้เกิดภาวะขาดทุนในที่สุด แต่ถึงแม้จะประสบปัญหาขาดทุนอย่างไร ระบบรถโดยสารประจำทางก็ยังคงจำเป็นต้องมีต่อไป เนื่องจากเป็นบริการหลักในการขนส่งมวลชนและเป็นที่พักของผู้มีรายได้น้อย แต่ปัญหาก็คือจะทำอย่างไรให้ ขสมก. สามารถดำเนินการได้โดยไม่เป็นภาระของรัฐบาลที่จะต้องเข้าไปอุดหนุนในส่วนที่ขาดทุน

3.13.2 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (เดิมเรียกว่า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ระยะแรกสายหัวลำโพง-ศูนย์การประชุมสิริกิติ์-บางซื่อ (สายสีน้ำเงิน)) เป็นรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดิน สายแรกของประเทศไทย แต่เดิม โครงการนี้ได้ออกแบบให้มีสายทางในลักษณะ ยกยกระดับเหนือดินทั้งหมด โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงการเองทั้งหมด ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการลงทุน โดยให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งหมด และได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของโครงสร้างประมาณครั้งหนึ่งของสายทาง ให้เป็นระบบใต้ดิน ท้ายสุดคณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2538 ให้ก่อสร้างโครงการฯ เป็นระบบใต้ดินตลอดสาย โดยให้ รถไฟฟ้ามหานครลงทุนก่อสร้างงานโยธา และให้สัมปทานกับบริษัทเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า และดำเนินการเป็นระยะเวลา 25 ปี ทั้งนี้ให้ รถไฟฟ้ามหานคร ดำเนินการจ้างผู้รับเหมาดำเนินการออกแบบ และก่อสร้างไปพร้อมกัน รถไฟฟ้ามหานคร ได้เร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว และได้รับพระมหากรุณาธิคุณ จากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จฯ แทนพระองค์ทรงวางศิลาฤกษ์โครงการฯ ณ บริเวณหน้าสถานีรถไฟหัวลำโพง เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2539

### 3.13.2.1 เป้าหมาย

-ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ของประเทศไทยให้แล้วเสร็จ และเปิดบริการบางส่วน (ช่วงหัวขวาง - บางซื่อ) ได้ในปี พ.ศ.2545 และเปิดบริการทั้งหมดในปี พ.ศ. 2546

-ขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าในเส้นทางตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

-ลดภาระการลงทุนของภาครัฐให้มากที่สุด โดยให้เอกชนร่วมลงทุนและดำเนินการเดินรถ

- เติมนรถบริการประชาชนด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย แน่นนอน และมีประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการขนส่งสาธารณะให้มากที่สุด
- ลดปัญหาการเดินทางและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด
- ปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

3.13.2 อัตราค่าโดยสาร<sup>13</sup>

อัตราค่าโดยสารจะมีส่วนลดหย่อนครึ่งราคาสำหรับเด็กและคนชราและส่วนลด 15% สำหรับผู้โดยสารทุกท่านในปีแรกของการเปิดให้บริการ

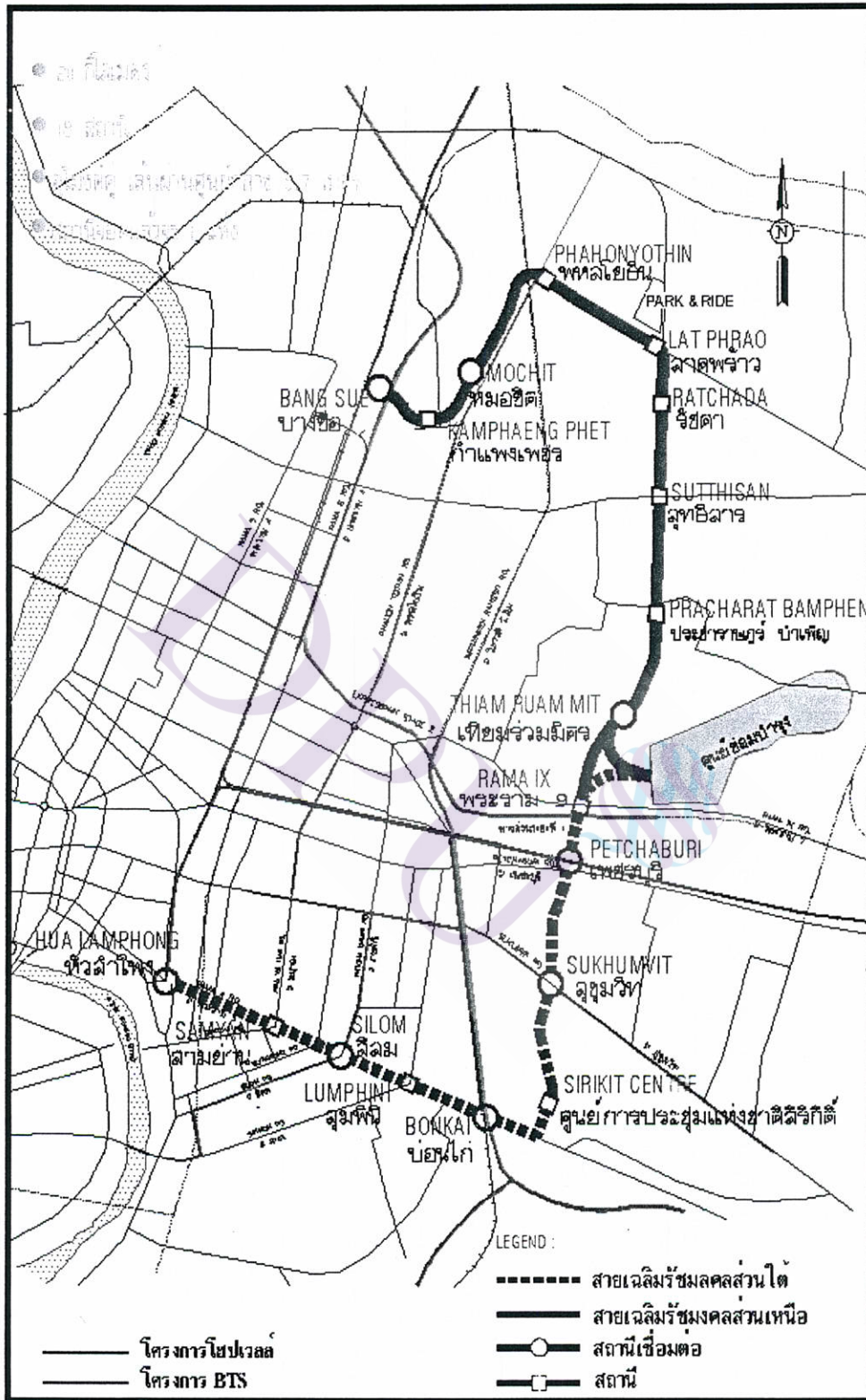
ตารางที่ 3.7 อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร

หัวลำโพง																	
14	สามย่าน																
16	14	สีลม															
18	16	14	บ่อนไก่														
20	18	16	14	ลุมพินี													
22	20	18	16	14	ศูนย์ฯ สิริกิติ์												
24	22	20	18	16	14	สุขุมวิท											
26	24	22	20	18	16	14	เพชรบุรี										
28	26	24	22	20	18	16	14	พระราม 9									
30	28	26	24	22	20	18	16	14	เทียมร่วมมิตร								
32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	ประชากรเอกมัย							
34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	สุทธิสาร						
36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	รัชดา					
36	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	ลาดพร้าว				
36	36	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	พหลโยธิน			
36	36	36	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	หมอชิต		
36	36	36	36	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	กำแพงเพชร	
36	36	36	36	36	36	34	32	30	28	26	24	22	20	18	16	14	บางซื่อ

อัตราค่าโดยสาร : บาท



แผนภาพที่ 3.2 แผนภาพรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร



โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

3.13.3 รถไฟชานเมือง รถไฟชานเมืองจัดไว้เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในรัศมีไม่เกิน 150 กิโลเมตร โดยจะหยุดทุกสถานี ส่วนใหญ่เป็นรถนั่งชั้น 3 และมี รถนั่งชั้น 2 ปรับอากาศในบางขบวน เส้นทางที่ให้บริการ ได้แก่ สายเหนือ กรุงเทพ-ลพบุรี ระยะทาง 133 กิโลเมตร สายอีสาน กรุงเทพ-แก่งคอย ระยะทาง 125 กิโลเมตร สายตะวันออก กรุงเทพ-ปาดังชุมพร ระยะทาง 122 กิโลเมตร สายใต้ กรุงเทพ-ราชบุรี ระยะทาง 117 กิโลเมตร และสายกรุงเทพ-สุพรรณบุรี ระยะทาง 150 กิโลเมตร ในอนาคตการรถไฟฯ ได้วางแผนที่จะขยายการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ต่อไปทุกทิศทาง เพื่อเพิ่มศักยภาพและบทบาทการขนส่งทางรถไฟให้มากขึ้นตามแผนหลักการขนส่งของกระทรวงคมนาคมปี 2542-2549 โดยทางสายเหนือถึงนครสวรรค์ สายอีสานถึงนครราชสีมา สายใต้ถึงหัวหิน และสายตะวันออกถึงศรีราชา

3.13.4 รถแท็กซี่ รถแท็กซี่เป็นบริการขนส่งสาธารณะอีกประเภทหนึ่งที่มีใช้ในทุกรัฐในประเศไทยปัจจุบันมีรถแท็กซี่แต่ไม่เป็นที่นิยมมากนักเพราะราคาค่าโดยสารแพงมาก อาจสูงถึง 3-4 เท่าของประเทศในระยะเวลาที่เท่ากันสำหรับประเทศไทยหลังจากที่เปิดโอกาสให้มีการขยายทะเบียน รถแท็กซี่มากขึ้นทำให้มีรถแท็กซี่ที่มีสภาพใหม่ปรับอากาศและมีมิเตอร์ทุกคันในจำนวนมากพร้อมกับความต้องการ

โดยปัจจุบันในเขตกรุงเทพมามีรถแท็กซี่มิเตอร์ทั้งหมดประมาณ 61,950 คัน ในจำนวนนี้เป็นรถแท็กซี่ที่มีวิทยุสื่อสารประมาณ 9,000 คัน (สถิติของกรมการขนส่งทางบก) รถแท็กซี่เหล่านี้บางส่วนมีที่จอดรถตามสถานที่จำหน่ายน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เช่น บริษัทเอสโซ่ คาลแท็กซี่ บางจาก และ ปตท. รวมทั้งหมด 216 แห่ง

รถแท็กซี่ที่มีวิทยุสื่อสารนี้หากจัดให้จอดไว้ในที่จอดแล้วให้บริการวิทยุในการเรียกรถบริเวณใกล้เคียงมารับผู้โดยสารจะช่วยประหยัดน้ำมันและลดการแออัดการจราจรของรถไปได้จำนวนหนึ่ง ซึ่งประเทศเวียดนามก็ใช้ระบบนี้ในการให้บริการแท็กซี่ นั่นคือรถแท็กซี่จะต้องมีวิทยุที่ติดต่อกันทุกคัน

3.13.5. รถยนต์รับจ้างสามล้อ รถยนต์รับจ้างสามล้อก็เป็นระบบขนส่งสาธารณะอีกแบบหนึ่ง ปัจจุบันเป็นที่สนใจของชาวต่างชาติที่มาเที่ยวเมืองไทย เนื่องจากไม่ค่อยมีให้เห็นในต่างประเทศและชาวต่างชาติชอบใช้บริการในการนั่งชมเมือง นอกจากนี้ยังมีประโยชน์ในการใช้ขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากพอสมควรและราคาค่าโดยสารจะถูกกว่าแท็กซี่



ปัจจุบันมีรถยนต์รับจ้างสามล้อที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกประมาณ 7,405 คัน ปัญหาของรถประเภทนี้คือ เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารจะได้รับอันตราย

3.13.6 รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นที่นิยมมากในช่วงที่มีภาวะวิกฤติจราจร โดยเฉพาะในเวลาที่มีผู้เดินทางมีความจำเป็นที่จะต้องเดินทางไปยังที่ใดที่หนึ่งอย่างเร่งด่วนแต่ไม่สามารถไปได้เนื่องจากรถติด รถจักรยานยนต์รับจ้างจะช่วยแก้ปัญหาได้ ยิ่งในตอนเช้าและเย็นที่มีการจราจรคับคั่งจะยังมีผู้ใช้บริการมากแต่ราคาก็ไม่ถูกลง

ปัจจุบันรถจักรยานยนต์รับจ้างมีให้เห็นทุกซอกทุกซอยในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล ฝ่ายสถิติการขนส่งได้สำรวจตามคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อปลายปี 2535 ปรากฏว่ามีรถจักรยานยนต์รับจ้าง 36,487 คัน จากจำนวน 1,514 คิว จนถึงปัจจุบันถ้ารวมเขตปริมณฑลจะมีรถจักรยานยนต์รับจ้างประมาณ 10,000 คัน ส่วนปัญหาของรถจักรยานยนต์รับจ้างคือ การกีดขวางทางจราจรและผู้โดยสารจะได้รับอันตรายมากที่สุดเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

3.13.7 เรือโดยสาร ผู้โดยสารที่ใช้ในการสัญจรทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเฉลี่ยวันละกว่า 400,000 คน โดยแบ่งเป็น

- การสัญจรเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา มีท่าเรือด่วนจอร์รับผู้โดยสารประมาณ 35 ท่า ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยวันละกว่า 60,000 คน
- การสัญจรติดต่อดูระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีเรือข้ามฟากให้บริการ 34 เส้นทาง มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยวันละกว่า 240,000 คน
- การสัญจรในคลองต่างๆ แบ่งเป็นคลองที่มีเส้นทางให้บริการผ่านจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดรุนแรง ได้แก่ คลองแสนแสบ คลองลาดพร้าว คลองผดุงกรุงเกษม และคลองพระโขนง มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 50,000 คน และคลองที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยามีการให้บริการเรือยนต์เพลลาใบจักรยาวเชื่อมต่อดูระหว่างคลองต่างๆ มีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละกว่า 40,000 คน

การเดินทางในคลองต่างๆนี้น่าจะได้นำมาพิจารณาเพื่อใช้ประโยชน์อย่างจริงจัง เนื่องจากการสัญจรโดยเรือในคลองต่างๆนั้นยังมีข้อจำกัดหลายประการ เช่น จำนวนผู้โดยสารที่รับได้จำกัด เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องความเร็วของเรือ ข้อจำกัดในการเข้า-ออกท่า การขึ้นลงของผู้โดยสารไม่สะดวก จึงทำให้การใช้บริการมีไม่มากนักทั้งที่เส้นทางตามคลองต่างนั้นมีศักยภาพมากหรือหากพัฒนารถไฟฟ้าขนาดเล็กเลียบริมคลองก็น่าจะเป็นทางเลือกหนึ่งในการสัญจรได้รวดเร็วขึ้น



3.13.8 รถตู้มวลชน รถตู้มวลชนเป็นการบริการการขนส่งที่มีความนิยมมากในปัจจุบัน เนื่องจากมีความสะดวกและคล่องตัวกว่ารถประจำทาง เส้นทางวิ่งระยะสั้นและผ่านจุดสำคัญ ที่ผู้โดยสารต้องการ

กรมการขนส่งทางบกได้อนุญาตให้รถตู้โดยสารผิดกฎหมายที่เดินรถรับ-ส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในเส้นทางต่างๆ ตั้งแต่ปี 2542 และมีการนำบรรจุเข้าบัญชีรวมทั้งสิ้น 5,566 คัน จำนวน 117 เส้นทาง

#### 3.13.8.1 การจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การจัดระเบียบการขนส่งทางบกในประเทศไทย เป็นกระบวนการควบคุมโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายบังคับให้ผู้ที่ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการขนส่งและเกิดความสะดวกรวดเร็วปลอดภัยแก่ประชาชน โดยมีกฎหมายที่ใช้ในการจัดระเบียบการขนส่งที่สำคัญคือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์พระราชบัญญัติจราจร โดยมีหน่วยงานของทางราชการที่รับผิดชอบในการใช้อำนาจตามกฎหมายได้แก่ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายการขนส่งซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำหนดนโยบายการขนส่งของประเทศ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมให้มีการปฏิบัติตามนโยบายการขนส่งของประเทศ การจัดระเบียบการขนส่งทางบกของประเทศไทยมีการแยกการควบคุมเป็นการขนส่งด้วยรถโดยสารและการขนส่งด้วยรถบรรทุก

#### การจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ในปี พ.ศ. 2535 การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารได้เริ่มเกิดขึ้นมาให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร ลักษณะการให้บริการแก่ผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองกรุงเทพมหานครที่ต้องการเดินทางเข้ามาทำงานหรือทำธุรกิจต่างๆ ภายในเขตกรุงเทพมหานครในลักษณะการขนส่งผู้โดยสารแบบไม่ประจำทาง โดยสาเหตุที่เกิดขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและการย้ายถิ่นที่อยู่อาศัย เข้ามาภายในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะเขตตัวเมืองชั้นใน ส่งผลกระทบทำให้เกิดความแออัดของแหล่งที่อยู่อาศัยออกไปสู่พื้นที่ว่างที่อยู่ในเขตตัวเมืองชั้นกลาง และเขตตัวเมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับประสิทธิภาพในการให้บริการของระบบการ

ขนส่งสาธารณะของภาครัฐยังไม่มีประสิทธิภาพ การให้บริการจะมุ่งให้บริการหนาแน่นเฉพาะในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ส่วนเขตพื้นที่รอบนอกยังให้บริการที่ไม่ทั่วถึงจำนวนรถโดยสารประจำทางมีน้อย ใช้เวลาในการจัดเดินรถหมุนเวียนนาน เนื่องจากสภาพการจราจรที่ติดขัดทำให้เสียเวลาในการเดินทางแก่ผู้โดยสาร จากสาเหตุและสภาพของปัญหาที่เกิดขึ้นทำให้เกิดการขนส่งโดยภาคเอกชน โดยนำรถตู้ส่วนบุคคลมาให้บริการและต่อมาได้รับความนิยมเป็นอย่างมากเนื่องจากการให้บริการที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารได้เป็นอย่างดี จนทำให้มีการพัฒนาเส้นทาง การให้บริการในพื้นที่ชุมชนในเขตกรุงเทพมหานครและชุมชนในเขตชานเมืองกรุงเทพมหานครและเพิ่มจำนวนจำนวนรถมากขึ้น โดยสาเหตุส่วนหนึ่งเกิดการจากจดทะเบียนรถตู้ส่วนบุคคลสามารถดำเนินการได้ง่ายไม่มีการควบคุมจำนวนรถจากทางภาครัฐ ประกอบกับการดำเนินการโดยภาคเอกชน จึงทำให้ง่ายต่อการเพิ่มจำนวนรถตามความต้องการของผู้โดยสาร ผลของการที่รถตู้เพิ่มปริมาณมากขึ้นเป็นลำดับทำให้เป็นการยากแก่การปราบปรามจับกุมของทางราชการ และก่อให้เกิดปัญหาที่มีผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการ ในเรื่องระดับราคาค่าโดยสารที่เปลี่ยนแปลงในอัตราที่สูง และไม่เป็นธรรม คุณภาพการให้บริการ ความปลอดภัยของยานพาหนะ และผลกระทบต่อ การขนส่งขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งเป็นบริการสาธารณะที่ภาครัฐจัดให้บริการแก่ประชาชน ทำให้รัฐขาดรายได้จากการให้บริการการขนส่งสาธารณะและผลประโยชน์ในการจัดเก็บภาษี ตลอดจนปัญหาการจอร์จที่กีดขวางการจราจรตามริมถนน หรือตกรอกขอยในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรและปัญหาการเดินทางที่ซับซ้อนเส้นทางรถโดยสารประจำทางสายต่างๆ ที่ทางราชการกำหนดไว้

ถึงแม้ว่าการให้บริการรถตู้ของเอกชนจะเป็นที่ยอมรับและได้รับความนิยมของประชาชนโดยทั่วไป แต่การให้บริการโดยการใช้รถตู้ซึ่งจดทะเบียนเป็นรถโดยสารส่วนบุคคลมาใช้รับ-ส่งผู้โดยสารในลักษณะเดียวกับการขนส่งสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นการดำเนินการที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นผลเสียแก่ผู้ใช้บริการในกรณีของการคุ้มครองความปลอดภัย และสวัสดิการของผู้โดยสารตามกฎหมาย การให้บริการ และเรียกเก็บค่าโดยสารที่ยังไม่เป็นมาตรฐานและไม่มีการควบคุม และความรับผิดชอบอื่นๆต่อผู้โดยสาร ดังนั้นภาคราชการโดยกระทรวงคมนาคมจึงเข้ามาดำเนินงานควบคุม หรือจัดระเบียบการดำเนินการของบรรดารถตู้ดังกล่าวให้เป็น โดยชอบด้วยกฎหมาย และกฎเกณฑ์ของทางราชการเพื่อประโยชน์ของประชาชน และมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมาดำเนินการจัดระเบียบการเดินรถตู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



การจัดระเบียบรถตู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2541 มาจนถึงปัจจุบัน พ.ศ. 2545 การดำเนินการยังไม่ประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ นโยบายที่จัดระเบียบการเดินรถตู้ส่วนบุคคลที่เดินรถผิดกฎหมายให้มาดำเนินการตามระเบียบและกฎเกณฑ์ของทางราชการได้

### 3.13.8.2 การก่อตัวของนโยบายการจัดระเบียบรถตู้

#### สภาพปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นมหานครที่มีอัตราความเจริญเติบโตและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคมสูงสุด เมื่อเปรียบเทียบกับเมืองอื่นๆ ของประเทศไทย ในทางกลับกันกรุงเทพมหานครก็มีปัญหาทั้งในทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมมากที่สุดด้วยเช่นกัน ในช่วงเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 และฉบับที่ 8 ที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครได้มีการขยายตัวของแหล่งอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และบริการต่างๆ ออกไปทุกทิศทางของเมืองจนเชื่อมต่อกับเมืองอื่นๆ ในปริมณฑลใกล้เคียงเข้าด้วยกันได้เกือบทั้งหมด

การขยายตัวของเมืองและการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรตลอดจนสภาพความแออัดของที่อยู่อาศัยในพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร และราคาที่ดิน ที่อยู่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานครมีราคาแพงมากจนประชาชนผู้ที่มีรายได้น้อยหรือปานกลางไม่สามารถหาที่อยู่อาศัยในเขตพื้นที่ตัวเมืองชั้นในได้ จำเป็นต้องหาที่อยู่อาศัยบริเวณรอบนอกเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดปริมณฑลแทนแต่ยังคงต้องเดินทางเข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่เขตตัวเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยอาศัยยานพาหนะประเภทต่างๆ ใช้ในการเดินทาง ทำให้เกิดปัญหาแก่กรุงเทพมหานคร คือปัญหาการจราจรและขนส่ง การขยายตัวของเมืองโดยปราศจากการควบคุมและการวางแผนที่เหมาะสมทำให้ระบบสาธารณูปการ เช่น ถนนและระบบการขนส่งสาธารณะ ที่จะรองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่มีถิ่นที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองเขตต่อเนื่องกับจังหวัดปริมณฑลที่จะเดินทางเข้ามาทำงาน ประกอบกิจกรรมต่างๆ หรือเรียนหนังสือในเขตชั้นในของตัวเมืองกรุงเทพมหานครมีไม่เพียงพอ ประชาชนส่วนหนึ่งที่อยู่ในฐานะที่จะมีรถยนต์ส่วนตัวได้ก็จะพากันซื้อหารถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ในการเดินทางของตน เป็นผลให้ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มสูงขึ้นถึงปีละ 11% หรือ ประมาณวันละ 500 กว่าคัน ในขณะที่ฝัการจราจรที่จะรองรับปริมาณการจราจรได้เพิ่มขึ้นเพียงปีละ 1.2% เท่านั้น ทำให้ปัญหาการติดขัดของการจราจรเพิ่มทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นในช่วงเวลาที่ผ่านมา



สำหรับประชากรที่มีรายได้ไม่มากนัก และไม่อยู่ในฐานะที่จะมีรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นของตนเองได้ การใช้บริการขนส่งสาธารณะเพื่อการเดินทางจึงเป็นเรื่องที่มีความจำเป็น ในสถานะปัจจุบันที่ระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีอยู่ไม่เพียงพอและไม่สามารถขยายขอบเขตการให้บริการให้ได้ทั่วถึงและทันกับความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของเมือง ประชาชนที่มีความจำเป็นในการเดินทางต้องพยายามปรับตัวเพื่อคลี่คลายปัญหาการเดินทางของตนเอง ด้วยการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะรูปแบบใหม่ที่มีผู้นำดำเนินการเพื่อสนองตอบต่อความต้องการของประชาชน ซึ่งรูปแบบหนึ่งของบริการสาธารณะที่เริ่มเป็นที่นิยมของประชาชนทั่วไป คือ บริการรถตู้โดยสาร โดยการใช้รถตู้ส่วนบุคคลมาวิ่งให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจากย่านที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองในเขตจังหวัดปริมณฑล ไปยังจุดต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นจุดที่จะสามารถเดินทางต่อเนื่องไปทำงาน เรียนหนังสือ หรือธุรกิจอื่นๆ ได้โดยสะดวก เช่น สนามหลวง อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว รังสิต บางนา ฯลฯ จากการจัดเดินรถในลักษณะดังกล่าวเป็นการจัดเดินรถที่ผิดกฎหมายโดยไม่มีใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ประกอบกับปริมาณรถตู้ที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น และขยายขอบข่ายการเดินทางออกไปทั่วกรุงเทพมหานครทำให้เกิดปัญหาการร้องเรียนในเรื่องการเดินรถตู้โดยสารไปทับเส้นทางรถโดยสารที่ได้รับใบอนุญาตที่ถูกต้องขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และผู้ประกอบการเอกชนรายอื่นทำให้ได้รับความเดือดร้อน เกิดการทะเลาะวิวาท แย่งแย่งผู้โดยสารกัน

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นกระทรวงคมนาคมจึงเห็นให้มีการจัดระเบียบรถตู้โดยสาร จึงได้มีการเดินรถที่ถูกต้องตามกฎหมายโดยเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ และกระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ร่วมกันจัดระเบียบการเดินรถตู้โดยสาร ที่ให้บริการแก่ประชาชนให้ถูกต้องตามกฎหมายและเป็นระเบียบ

### 3.13.8.3 ขั้นตอนการนำนโยบายจัดระเบียบรถตู้ไปปฏิบัติ

ลำดับขั้นตอนของการดำเนินการ

ตารางที่ 3.8 แสดงขั้นตอนการดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทาง  
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ลำดับ	การดำเนินงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ
1	<p>กระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้กรมการขนส่งทางบก และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยให้แต่ละหน่วยงานดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้</p> <p>-กรมการขนส่งทางบกดำเนินการพิจารณาสำรวจเส้นทางและจำนวนรถตู้ผิดกฎหมายเพื่อพิจารณากำหนดเส้นทางและเงื่อนไขการเดินรถ จำนวนรถ อัตราค่าโดยสาร</p> <p>-องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทำการสำรวจเส้นทาง จำนวนรถตู้ผิดกฎหมายที่จัดรถเดินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวบรวมข้อมูลเอกสารเสนอกรมการขนส่งทางบกพิจารณา ดำเนินการต่อไปโดยองค์การฯ ได้ออกคำสั่งเลขที่ 60/2541 ลงวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2541 แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณา หลักเกณฑ์ วิธีการ และระเบียบการจัดรถตู้โดยสาร</p>	พ.ศ. 2541
2	<p>รัฐมนตรีช่วยว่าการคมนาคม (นายสนธิยา) คุณปลื้ม สั่งการให้กระทรวงคมนาคมออกคำสั่งเลขที่ 84/2542 แต่งตั้งคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศ โดยอยู่ภายใต้ความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม</p>	พ.ศ. 2542

	<p>คณะกรรมการจัดระเบียบฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อช่วยในการปฏิบัติงานจำนวน 3 คณะคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) คณะทำงานจัดทำบัญชีทะเบียนรถคู่โดยสารปรับอากาศ</li> <li>2) คณะทำงานรับและตรวจสอบคำขอนำรถคู่ปรับอากาศเข้า ร่วมเดินรถคู่โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ</li> <li>3) คณะทำงานกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับการเจรจาค่าตอบแทนกับผู้ยื่นคำขอทำสัญญารถคู่โดยสารปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</li> </ol> <p>กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการนำเสนอเส้นทางที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอมาให้กำหนดเส้นทาง และจำนวนรถคู่ฝึกกฎหมายที่ต้องการให้จัดระเบียบให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางพิจารณาอนุมัติ เป็นจำนวน 3 ครั้ง รวมทั้งหมดจำนวน 90 เส้นทาง จำนวนรถ 3,238 คัน และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการประชุมครั้งที่ 17/2542 เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2542 มีมติอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่ง</p> <p>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ดำเนินการประกาศให้ผู้ที่ประสงค์จะนำรถคู่มาเดินรถร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมาแจ้งความประสงค์ที่จะทำสัญญาเข้าร่วมเป็นจำนวน 2 ครั้ง ปรากฏว่ามีผู้ประสงค์จะเข้าเดินรถทั้งหมดรวม 581 คัน โดยเป็นรถที่อยู่ในบัญชีสำรวจจำนวน 169 คัน และรถที่อยู่นอกบัญชีสำรวจจำนวน 412 คัน ในการดำเนินการจัดระเบียบกระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้องค์การฯรับรถคู่เข้าร่วมเดินรถเฉพาะรถที่มีอยู่ในบัญชีที่ทางราชการสำรวจเท่านั้น</p>	
3.	รัฐมนตรีช่วยว่าการคมนาคม (นายจองชัย เทียงธรรม) สั่งการให้กระทรวงคมนาคมออกคำสั่งที่ 150/2543 แต่งตั้งคณะกรรมการ	พ.ศ. 2543



จัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ

-องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประกาศหาผู้ประสงค์จะเข้าร่วมเดินรถกับองค์การฯ โดยเป็นการประกาศเป็นครั้งที่ 3 เพื่อเป็นการขยายระยะเวลาการนำรถตู้ผิดกฎหมายมาทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถ

-กระทรวงได้มีนโยบายให้กรมการขนส่งทางบกและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเร่งรัดการดำเนินการจัดระเบียบให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว

-คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการได้มีการประชุมในครั้งที่ 2/2543 มีมติให้องค์การฯรับรถตู้ผิดกฎหมายทุกคันที่ยืนยันความประสงค์จะเข้าร่วมเดินรถโดยไม่จำเป็นต้องเป็นรถที่อยู่ในบัญชีสำรวจของทางราชการเท่านั้น เส้นทางใดที่มีจำนวนรถเกินเงื่อนไขให้เสนอปรับปรุงเส้นทางและเส้นทางใดที่ไม่เดินรถตามเส้นทางที่กำหนดไว้ในจำนวน 90 เส้นทางให้เสนอกรมการขนส่งทางบกพิจารณากำหนดเส้นทางขึ้นมาใหม่ให้สอดคล้องตรงกับการเดินรถตู้ผิดกฎหมายที่จัดเดินรถอยู่ในปัจจุบันและให้เร่งดำเนินการมาจดทะเบียนและภาษีให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว

-องค์การได้เสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณากำหนดเส้นทางรถตู้ขึ้นใหม่อีกจำนวน 27 เส้นทางและปรับปรุงเส้นทางของเดิมจำนวน 82 เส้นทางพร้อมปรับปรุงเงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถในแต่ละเส้นทางด้วย โดยกรมการขนส่งทางบกเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการประชุมครั้งที่ 18/2543 เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2543 อนุมัติกำหนดเส้นทางและปรับปรุงเส้นทางดังกล่าว ดังนั้นเส้นทางรถตู้โดยสารปรับอากาศรวมทั้งหมดจำนวน 117 เส้นทางและในการประชุมครั้งที่

	<p>23/2543 เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2543 มีมติอนุมัติให้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งในเส้นทางที่กำหนดใหม่จำนวน 27 เส้นทางให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง</p>	
4.	<p>คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้ปรับอากาศในการประชุมครั้งที่ 1/2844 เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2544 มีมติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประกาศให้เจ้าของรถตู้ผิดกฎหมายให้ไปดำเนินการขอเข้าร่วมและจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทรถให้เรียบร้อยภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2544 และกรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการจับกุมตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2544 เป็นต้นไป</p> <p>-องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประกาศให้เจ้าของรถตู้โดยสารปรับอากาศที่ประสงค์จะเข้าร่วมเดินรถและดำเนินการทางทะเบียนให้เรียบร้อยภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2544 ซึ่งเป็นการประกาศคำขอเป็นครั้งที่ 4 โดยมีผู้ที่ยื่นคำขอเข้าร่วมทั้งหมด 5,566 ราย</p> <p>-รัฐมนตรีช่วยว่าการคมนาคม (นายพงศกร เลหาวิเชียร) สั่งการให้กระทรวงคมนาคมออกคำสั่งเลขที่ 294/2544 แต่งตั้งและปรับปรุงคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ เพื่อความเหมาะสมและการให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงสมควรปรับปรุงและแต่งตั้งกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการเพิ่มเติม</p> <p>-คณะกรรมการจัดระเบียบฯ ในการประชุมครั้งที่ 2/2544 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2544 มีมติรับทราบผลการดำเนินงานของคณะทำงานดังนี้ ตั้งแต่เริ่มต้นจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศมีเส้นทางรถตู้ ทั้งหมดจำนวน 117 เส้นทาง มีผู้แจ้งความประสงค์จะเข้าร่วมจำนวน 109 เส้นทาง จำนวนรถ 5,566 คัน ได้เข้าทำสัญญากับองค์การฯ แล้ว จำนวน 3,451 คัน</p>	2544

	<p>กรรมการขนส่งทางบกอนุมัติให้บรรจุน้ำมันจำนวน 3,661 คัน และรถไปดำเนินการจดทะเบียนจำนวน 1,017 คัน</p> <p>-คณะกรรมการจัดระเบียบฯในการประชุมครั้งที่ 3/2544 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2544 มีมติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเร่งรัดรถตู้ให้มาดำเนินการทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถเพื่อนำรถเข้าบรรจุในเส้นทางที่ได้รับอนุมัติทั้ง 115 เส้นทาง และเร่งรัดเจ้าของรถตู้ให้มาดำเนินการจดทะเบียนให้เรียบร้อยโดยเร็ว</p> <p>-คณะกรรมการจัดระเบียบฯในการประชุม ครั้งที่ 4/2544 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2544 รับทราบผลการดำเนินการดังนี้ ตั้งแต่เริ่มต้นจัดระเบียบรถตู้ 16 ตุลาคม 254 มีจำนวนเส้นทางรถตู้ปรับอากาศทั้งหมดรวม 117 เส้นทาง โดยมีผู้ยื่นขอเข้าร่วมเดินรถกับองค์การฯจำนวน 109 เส้นทาง จำนวนรถ 5,566 คัน ทำสัญญาแล้ว 4,700 คันได้รับอนุมัติบรรจุเข้าบัญชีจำนวน 5,339 คัน รถที่ไปดำเนินการทะเบียนและภาษีเรียบร้อยแล้วจำนวน 1,912 คัน และให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเริ่มเก็บค่าตอบแทนการเข้าร่วมเดินรถกับองค์การฯได้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2545 เป็นต้นไป</p>	
--	--	--

#### 3.13.8.4 ลำดับความเป็นมาของการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทาง

วันที่ 20 สิงหาคม 2540 กรุงเทพมหานครและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทำบันทึกข้อตกลงจัดตั้งสหการรถตู้โดยสารขนาดเล็กมวลชน ที่กระทรวงคมนาคม โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้



- 1) กรุงเทพมหานครและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตกลงเห็นชอบให้ดำเนินการจัดตั้งสหการรถตู้โดยสารขนาดเล็กขนส่งมวลชนมีฐานะเป็นนิติบุคคล เพื่อประกอบการขนส่งบุคคลโดยรถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) ในกรุงเทพมหานครและเขตจังหวัดใกล้เคียง
- 2) ทุนแรกเริ่มของสหการฯ 2,000,000 บาท สัดส่วนการลงทุนของ กรุงเทพมหานคร : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ = 51 : 49 (1,020,000 : 980,000) บาท โดยกรุงเทพมหานครและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะส่งมอบเงินให้สหการฯ ภายใน 1 เดือน นับแต่วันที่ พระราชกฤษฎีกา จัดตั้งสหการฯ มีผลบังคับใช้
- 3) คณะกรรมการบริหารสหการฯ ประกอบด้วยผู้แทนจาก กรุงเทพมหานครและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หน่วยงานละ 2 คน และผู้แทนจากกองบังคับการตำรวจนครบาล กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก หน่วยงานละ 1 คน รวมทั้งผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร 2 คนทำหน้าที่ควบคุมและบริหารงานของสหการฯ และมีการแบ่งกำไรสุทธิตามสัดส่วนการลงทุน
- 4) กรุงเทพมหานครและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตกลงให้การดำเนินการของสหการฯ อยู่ภายใต้สิทธิพิเศษในการเดินรถโดยสารประจำทางที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีอยู่ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2526 โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเป็นผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และให้สหการฯ เข้ามาร่วมเดินรถในเส้นทางที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับอนุญาตต่อไป

วันที่ 22 มกราคม 2541 กระทรวงมหาดไทยได้เสนอเรื่องการจัดตั้งสหการรถตู้โดยสารขนาดเล็ก (พระราชกฤษฎีการถตู้โดยสารขนาดเล็ก พ.ศ. ....) ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2541 ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทยเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป ส่วนของกระทรวงมหาดไทยอยู่ระหว่างรอผลการพิจารณาแต่ในส่วน of กระทรวงคมนาคมได้เสนอ ครม. เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2541

วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2541 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคม เรื่องบริษัทดีน่าไมโครบัส จำกัด ขออนุญาตเข้าร่วมเดินรถตู้โดยสารมวลชนในขอบข่ายการเดินรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2541 กระทรวงคมนาคมสั่งการให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาเสนอความเห็นกรณีที่กระทรวงมหาดไทยได้เสนอเรื่อง การจัดตั้งสหการรถตู้โดยสารขนาดเล็ก (ร่างพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งสหการรถตู้โดยสารขนาดเล็ก พ.ศ. ....)

วันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2541 กรมการขนส่งทางบกได้รายงานความเห็นให้กระทรวงคมนาคมทราบว่าการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง (ปริมณฑล) ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2526 ไม่สามารถจัดบริการให้เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการได้ เป็นผลให้มีการนำรถตู้โดยสารส่วนบุคคลมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารไม่ถูกต้องตามกฎหมายเป็นจำนวนมาก ทำให้ราชการไม่สามารถควบคุมดูแล การให้บริการรถตู้โดยสารดังกล่าวให้อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นการที่กรุงเทพมหานครและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ร่วมกันจัดตั้งสหการรถตู้โดยสารขนาดเล็ก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการให้มีระบบขนส่งบุคคล โดยรถตู้โดยสารขนาดเล็ก ในเขตกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับปริมณฑลเพื่อจัดระเบียบการเดินรถตู้โดยสารผิดกฎหมาย จะทำให้ประชาชนที่ใช้บริการได้รับความสะดวก ปลอดภัย และเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น และโดยที่บันทึกข้อตกลงจัดตั้งสหการรถตู้โดยสารขนาดเล็กขนส่งมวลชนระหว่างกรุงเทพมหานครกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ตกลงกันให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้วให้สหการฯ ร่วมเดินรถในเส้นทางที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับอนุญาต ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งเป็นองค์กรของรัฐได้รับผลกระทบกระท่อนน้อยลง กรมการขนส่งทางบกเห็นพ้องด้วยกับเรื่องดังกล่าว โดยมีข้อสังเกตดังนี้

1. รถตู้โดยสารที่จะนำมาให้บริการสมควรเป็นรถผิดกฎหมายที่วิ่งอยู่แต่เดิมเท่านั้นตามแนวทางการจัดระเบียบรถตู้โดยสารผิดกฎหมายของกระทรวงคมนาคม เพื่อมิให้มีรถผิดกฎหมายเพิ่มขึ้นอีกต่อไป ซึ่งจะทำให้การควบคุมการขนส่งตามหลักการแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีประสิทธิภาพ

2. การดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต้องอยู่ภายใต้บังคับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ การกำหนดเส้นทางเดินรถ การกำหนดอัตราค่าโดยสารและการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการเดินรถ เป็นต้น



3. สิทธิประโยชน์ที่จะได้รับในการเข้าร่วมเดินรถฯ ประกอบด้วยสิทธิในการใช้เส้นทางเดินรถ การเดินรถในช่องทางที่กำหนด การใช้ตรา/เครื่องหมายต่างๆ ตามที่องค์การฯ กำหนดรวมถึงสิทธิใช้ประโยชน์ในการเดินรถ เช่น สถานที่หยุดรถและจอดพักรถที่พักรถและที่พักรถโดยสารเป็นต้น

วันที่ 10 เมษายน 2541 กระทรวงคมนาคมสั่งการให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาเสนอความเห็นกรณีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จัดให้มีบริการรถตู้โดยสารปรับอากาศในลักษณะร่วมบริการในขอบข่ายเส้นทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อแก้ไขปัญหาการรถตู้โดยสารผิดกฎหมายที่มีปริมาณและจำนวนเส้นทางเพิ่มขึ้น

วันที่ 5 มิถุนายน 2541 กรมการขนส่งทางบกได้รายงานผลการพิจารณาให้กระทรวงคมนาคม โดยให้ความเห็นว่า รถตู้โดยสารผิดกฎหมายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีจำนวนมากขึ้นเป็นลำดับ ราชการจึงเห็นสมควรจัดระเบียบการขนส่งด้วยรถดังกล่าวเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก ปลอดภัยและเป็นธรรม ตลอดจนควบคุมจำนวนไม่ให้เพิ่มสูงขึ้นจนเป็นผลเสียต่อระบบเศรษฐกิจการขนส่งโดยรวม และเนื่องจากการเดินรถตู้โดยสารดังกล่าวเป็นการประกอบการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ซึ่งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2526 ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทุกเส้นทาง ดังนั้นหากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ขัดต่อบันทึกรถตู้โดยสารขนาดเล็กขนส่งมวลชนที่ทำขึ้นระหว่างกรุงเทพมหานครกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีความสามารถ และพร้อมที่จะดำเนินการรวบรวมและจัดการเดินรถตู้โดยสารผิดกฎหมายดังกล่าวให้สามารถเดินรถได้โดยถูกต้องตามกฎหมายได้ ก็สมควรให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และให้ผู้ขับรถตู้ผิดกฎหมายที่วิ่งอยู่เดิมเข้าร่วมต่อไป สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถนั้น เป็นการบริหารกิจการภายในจึงเห็นสมควรให้เป็นไปตามที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนดต่อไป ส่วนเส้นทางที่เห็นสมควรกำหนด จำนวนรถและอัตราค่าโดยสารในแต่ละเส้นทาง ให้เสนอกรมการขนส่งทางบกเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

วันที่ 6 กรกฎาคม 2541 กระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้กรมการขนส่งทางบกและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพร่วมกันจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้สามารถเดินรถได้ถูกต้องตามกฎหมาย โดยให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการ ตามที่มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2526 และให้ผู้ขับรถตู้ผิด



กฎหมายที่เดินรถอยู่เดิมเข้าร่วมเดินรถ และสั่งการให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการตามความเห็นของกรมการขนส่งทางบกและมีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

1) เห็นด้วยกับความเห็นของกรมการขนส่งทางบกที่หากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีความสามารถและพร้อมจะจัดการรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมายให้สามารถเดินรถโดยถูกกฎหมายได้ ก็ควรสนับสนุนให้องค์การเป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่ง และรับรถตู้ผิดกฎหมายที่วิ่งอยู่เดิมเข้าร่วมต่อไป เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2526 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบขนส่งทุกเส้นทางอยู่แล้ว

2) เห็นสมควรให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการตามข้อ 1) โดยต้องดำเนินการดังนี้คือ

- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขการเข้าร่วมให้บริการของรถตู้โดยสารในเส้นทางเดินรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และหรือเส้นทางใหม่ให้ชัดเจนทั้งในเรื่องของเส้นทางเดินรถ การจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ค่าโดยสารรวมทั้งสิทธิหน้าที่ต่างๆ ของรถตู้ที่เข้าร่วมฯ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาทับซ้อนการฯ ในภายหลังและเพื่อประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการ

- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องกำหนดหลักเกณฑ์การเข้าร่วมฯ โดยระบุให้เฉพาะรถตู้โดยสารที่เดินรถอยู่จริงก่อนที่จะมีการประกาศนั้น ที่จะมีสิทธิให้เข้าร่วมเดินรถกับองค์การได้ เพื่อควบคุมจำนวนรถตู้โดยสาร ไม่ให้เพิ่มสูงขึ้น จนอาจเป็นผลเสียต่อระบบเศรษฐกิจการขนส่งโดยรวม

- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจัดทำรายละเอียดในส่วนที่เกี่ยวกับเส้นทางเดินรถตู้โดยสาร จำนวนรถ และอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมทั้งต่อผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการเสนอกกรมการขนส่งทางบกเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนที่จะให้รถตู้โดยสารเข้าร่วมเดินรถ

- เนื่องจากได้เคยมีการลงนามในบันทึกข้อตกลงจัดตั้งสหการฯ ระหว่างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกับกรุงเทพมหานครแล้ว เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2540 ดังนั้นองค์การฯ จึงต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อตกลงฯ ต่อไปด้วย

วันที่ 28 กันยายน 2541 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีหนังสือถึงกรมการขนส่งทางบกโดยขอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาดำเนินการในเรื่องดังนี้

1) ขอปรับปรุงเส้นทาง และเงื่อนไขการเดินทางในเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ให้มีเงื่อนไขการเดินทางมาตรฐาน 2 จ.(รถตู้โดยสารปรับอากาศ) จำนวน 45 เส้นทางโดยมีรายละเอียดดังนี้

-เส้นทางที่องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดเดินรถเองจำนวน 33 เส้นทาง

-เส้นทางที่รถร่วมจัดเดินรถ จำนวน 12 เส้นทาง

2) องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพจะทำการสำรวจและข้อกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ให้มีเงื่อนไขการเดินทางมาตรฐาน 2 จ. (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) จำนวน 26 เส้นทาง

3) ข้อกำหนดอัตราค่าขนส่ง (ค่าโดยสาร) สำหรับการจัดเดินรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศเป็นขั้นต่ำ-ขั้นสูง คนละ 10-15 บาท

กรมการขนส่งทางบกพิจารณาแล้วปรากฏว่ามีปัญหาและอุปสรรคในการพิจารณาคือ กรณี การขอปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทาง หมวด 1 จำนวน 45 เส้นทาง ตามที่ องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ เสนอขอดังกล่าว มีปัญหาและอุปสรรคในการพิจารณาดังนี้

-เส้นทางที่ขอปรับปรุงมีรายละเอียดเส้นทางแยกออกจากเส้นทางหลักเป็นระยะทางยาวมากและไม่ได้ไปในแนวทิศทางเดียวกับเส้นทางเดิม

-มีบางเส้นทางที่จุดต้นทางและจุดปลายทางไม่ได้มีอยู่บริเวณเดียวกับเส้นทางหลักแต่จุดต้นทางและจุดปลายทางขยายออกไปจากเส้นทางหลัก จึงมีลักษณะเป็นเส้นทางใหม่อีกเส้นทางหนึ่ง

-มีบางเส้นทางที่จุดต้นทางและจุดปลายทางอยู่บริเวณเดียวกับเส้นทางหลักแต่รายละเอียดเส้นทางไม่ได้ไปในแนวทางเดียวกัน แต่มีรายละเอียดเส้นทางแยกเป็นเอกเทศจากเส้นทางเดิม

-เส้นทางที่ขอปรับปรุงมีจำนวนเส้นทางแยกช่วงเป็นจำนวนมาก (มากกว่า 4 ช่วงขึ้นไป) และในแต่ละช่วงที่ขอปรับปรุงมีรายละเอียดเส้นทางแตกต่างกันไปคนละทิศทาง ไม่เหมาะสมจะพิจารณาปรับปรุงเส้นทางแยกช่วง

-รายละเอียดเส้นทางที่ขอปรับปรุงอยู่นอกขอบข่ายการเดินทาง ขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพและทับซ้อนเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 2,3 และ 4 จังหวัดปริมณฑลที่ต่อเนื่องกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการเดินทางที่ถูกทับซ้อนเส้นทาง และอาจก่อให้เกิดปัญหาในการเดินรถได้



กรมการขนส่งทางบกพิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

1) ไม่เห็นสมควรปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทางในเส้นทางหมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ให้มีเส้นทางแยกช่วงและมีการเดินรถมาตรฐาน 2 จ. (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) ตามที่องค์การฯ เสนอขอเนื่องจาก

- แนวเส้นทางที่ขอปรับปรุงจะมีรายละเอียดเส้นทางไปตามแนวเส้นทางทางที่รถตู้โดยสารปรับอากาศทำการเดินรถอยู่ในปัจจุบัน จะมีการหลีกเลี่ยงไม่ให้มีการทับซ้อนกับเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ที่เดินรถอยู่เดิม รายละเอียดเส้นทางที่ขอปรับปรุงจึงไม่อยู่ในหลักเกณฑ์ที่จะดำเนินการได้

- วิธีการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศโดยการปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทางในเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ที่มีอยู่เดิมให้มีเส้นทางแยกแแตกแขนงเป็นหลายๆช่วง และให้มีเงื่อนไขการเดินทางมาตรฐาน 2 จ. (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) เพิ่มขึ้นอีกประเภทหนึ่งนั้น จะก่อให้เกิดปัญหาความยุ่งยาก และสับสนในการพิจารณาในภายหลังได้ เนื่องจากในปัจจุบันเส้นทางหมวด 1 ที่มีอยู่เดิมนั้นก็มีเงื่อนไขการเดินทางอยู่หลายประเภทซึ่งในการพิจารณาปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทางจะต้องพิจารณาในภาพรวมทั้งหมดของเส้นทางที่ขอปรับปรุงด้วย

- ทำให้ระบบของเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ที่มีอยู่เดิมเสียระบบไป

1) เห็นสมควรกำหนดเส้นทางขึ้นใหม่ เป็นทางรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศหมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จะเป็นการเหมาะสมกว่า เนื่องจาก

- ลักษณะเส้นทางรถโดยสารและการให้บริการของรถตู้โดยสารในปัจจุบันนั้นมุ่งเน้นในการให้บริการด้วยความรวดเร็ว ให้แก่ผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการจากจุดต้นทางถึงปลายทางโดยตรงมากกว่าการให้บริการผู้โดยสารที่ต้องการขึ้น-ลงระหว่างทาง จึงเป็นลักษณะพิเศษแตกต่างจากเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ที่มีอยู่เดิม

- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอยู่ในระหว่างดำเนินการสำรวจ เพื่อขอกำหนดเส้นทางเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน 26 เส้นทางอยู่แล้ว จึงน่าจะกำหนดเส้นทางรถตู้โดยสารปรับอากาศใหม่ทั้งระบบ

กรมการขนส่งทางบกดำเนินการแจ้งให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดของรถตู้ที่เดินอยู่ในปัจจุบัน จำนวนรถทั้งหมดหมายเลขทะเบียนรถอยู่ในแต่ละเส้นทาง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาและจัดแบ่งกลุ่มเส้นทางที่เดินรถอยู่ในปัจจุบัน เส้นทางใดที่มีราย



ละเอียดยกเส้นทางไปในทิศทางใกล้เคียงกันให้รวมเป็นเส้นทางเดียว โดยกำหนดเส้นทางให้มีเส้นทางแยกช่วง แต่หากเส้นทางใดที่มีลักษณะเป็นเอกเทศไม่สามารถรวมกลุ่มกับเส้นทางอื่นๆ ได้ให้พิจารณา กำหนดเส้นทางโดยไม่ต้องมีเส้นทางแยกช่วง ทั้งนี้รายละเอียดเส้นทางที่กำหนดขึ้นใหม่นั้น จะไม่มีการแก้ไขปรับปรุงรายละเอียดเส้นทางที่รถตู้โดยสารจัดเดินรถอยู่ในปัจจุบัน สำหรับเส้นทางที่อยู่ นอกขอบข่ายการเดินรถขององค์การฯ และจะมีผลกระทบต่อเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 2, 3 และหมวด 4 ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาในการเดินรถได้ให้แจ้งองค์การฯ ทราบล่วงหน้าก่อน และควรให้มีการตรวจสอบจำนวนรถ และหมายเลขทะเบียนรถที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแจ้งข้อมูลมา อีกครั้ง แล้วกรมการขนส่งทางบกสรุปข้อมูลทั้งหมดเสนอคณะกรรมการพิจารณากิจการขนส่ง ทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเพื่อพิจารณาอนุมัติเส้นทางต่อไป

วันที่ 15 พฤศจิกายน 2541-15 ธันวาคม 2541 กรมการขนส่งทางบกได้ออกสำรวจ เส้นทางและเงื่อนไขการเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศที่เดินรถผิดกฎหมาย ในเขตกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล

วันที่ 29 ธันวาคม 2541 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแจ้งข้อมูลที่สำรวจปรากฏว่ามี จำนวนเส้นทางที่จัดเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศทั้งหมด จำนวน 90 เส้นทาง จำนวนรถ 3,238 คัน กรมการขนส่งทางบกได้ตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง และจำนวนรถตามที่องค์การเสนอมาบาง ส่วนซึ่งตรวจสอบพบที่มีการเดินรถอยู่จริง และสรุปข้อมูลเสนอให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ทางบกกลางในการประชุมครั้งที่ 25/2541 เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2541 พิจารณากำหนดเส้นทาง รถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มี เส้นทางต่อเนื่อง จำนวน 32 เส้นทาง ซึ่งเป็นการกำหนดเส้นทางในเบื้องต้นก่อน

วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2542 กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการตรวจสอบเส้นทางที่ เหลือบางส่วนซึ่งมีการตรวจสอบพบที่มีการเดินรถอยู่จริงภายในขอบข่ายการเดินรถขององค์การขนส่ง มวลชนกรุงเทพ จึงพิจารณาเห็นสมควรกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องเพิ่มขึ้นอีก จำนวน 43 เส้นทาง และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการประชุม ครั้งที่ 3/2542 เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2542 พิจารณาอนุมัติให้กำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน 43 เส้นทาง

วันที่ 9 มีนาคม 2542 กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการตรวจสอบเส้นทางที่เหลือ ซึ่งตรวจสอบพบว่าการเดินรถอยู่จริงภายในขอบข่ายการเดินรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพิ่มขึ้นอีก 15 เส้นทาง และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการประชุม ครั้งที่ 5/2542 เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2542 อนุมัติให้กำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องเพิ่มขึ้นอีกจำนวน 15 เส้นทาง

วันที่ 22 มีนาคม 2542 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสนธิชา คุนปลี้ม) สั่งการให้กระทรวงคมนาคมออกคำสั่งที่ 84/2542 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ ซึ่งคณะกรรมการฯ ประกอบด้วยผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) ตรวจสอบคุณสมบัติ ความถูกต้องตามคำขอเข้าร่วมเดินรถในเส้นทางต่างๆ และอนุมัติ เพื่อส่งเรื่องให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการบรรจุในเส้นทางตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้ประกาศกำหนดแล้วต่อไป

2) กำหนดหลักเกณฑ์ และดำเนินการเจรจากับผู้ขอเข้าร่วมเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมและค่าตอบแทนที่จะต้องจ่ายให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้เป็นไปตามระเบียบว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถโดยสารกับองค์การขนส่งมวลชนสำหรับรถตู้โดยสารปรับอากาศ พ.ศ. 2542 ที่องค์การได้กำหนดขึ้น และส่งเรื่องให้องค์การดำเนินการตามสัญญาต่อไป

3) ให้คณะกรรมการฯ มีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการฯ ได้ตามความจำเป็น

วันที่ 7 เมษายน 2542 คณะกรรมการฯ ตามคำสั่งที่ 84/2542 ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยในการปฏิบัติงานขึ้น 3 คณะดังนี้คือ

- 1) คณะทำงานจัดทำบัญชีทะเบียนรถตู้โดยสารปรับอากาศ
- 2) คณะทำงานรับและตรวจสอบคำขออนุญาตโดยสารปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ



3) คณะทำงานกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับการเจรจาค่าตอบแทนกับผู้ยื่นคำขอทำสัญญารถตู้โดยสารปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

วันที่ 2 มิถุนายน 2542 คณะทำงานจัดทำบัญชีทะเบียนรถตู้โดยสารปรับอากาศได้รายงานผลการสำรวจระหว่างกรมการขนส่งทางบกกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปรากฏว่ามีรถตู้โดยสารปรับอากาศที่สำรวจได้จำนวน 3,238 คัน

วันที่ 22 มิถุนายน 2542 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกในการประชุมครั้งที่ 12/2542 เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2542 พิจารณานุมัติกำหนดอัตราค่าขนส่งฯ (ค่าโดยสาร) ในเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน 90 เส้นทางโดยมีมติดังนี้

อนุมัติให้กำหนดอัตราค่าขนส่งฯ (ค่าโดยสาร) รถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง โดยกำหนดอัตรา 10 กิโลเมตรแรก กิโลเมตรละไม่เกิน 10 บาท ส่วนที่เกิน 10 กิโลเมตร กิโลเมตรละไม่เกิน 60 สตางค์ รวมกับค่าทางด่วน (สำหรับเส้นทางที่ใช้ทางด่วน) อีกไม่เกิน 5 บาท ต่อคนต่อเที่ยว

วันที่ 11 สิงหาคม 2542 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประกาศรับสมัครผู้เข้าร่วมเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศ ในเส้นทางรถตู้โดยสารปรับอากาศที่กำหนดขึ้นมาใหม่ จำนวน 90 เส้นทาง และให้ยื่นความประสงค์เข้าร่วมเดินรถกับองค์การฯ ระหว่างวันที่ 13-31 สิงหาคม 2542

วันที่ 16-31 สิงหาคม 2542 เป็นช่วงที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประกาศหาผู้เข้าร่วมเดินรถปรากฏว่า มีผู้ที่ประสงค์จะเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถกับองค์การฯ ทั้งหมด 3,453 คัน เข้ายื่นความจำนงโดยเป็นรถที่มีเส้นทางและมีอยู่ในบัญชีสำรวจจำนวน 1,273 คัน มีเส้นทางและไม่มีในบัญชีสำรวจ จำนวน 1,632 คัน ไม่มีเส้นทางและไม่มีในบัญชีสำรวจจำนวน 548 คัน โดยรถที่จะรับเข้าร่วมเดินรถกับองค์การคือ รถที่มีอยู่ในบัญชีสำรวจของกรมการขนส่งทางบกและขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเท่านั้น



วันที่ 7 กันยายน 2542 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุม ครั้งที่ 17/2542 เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2542 มีมติอนุมัติให้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ในเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน 90 เส้นทางให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยยกเว้นไม่ต้องประกาศรับคำขอเป็นการทั่วไปตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2527)

วันที่ 14 กันยายน 2542 คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ ที่ 02/2542 ได้ออกคำสั่งเรื่องแต่งตั้งคณะทำงานทำการสำรวจและตรวจสอบรถตู้โดยสารปรับอากาศ ให้คณะทำงานฯ มีหน้าที่ในการสำรวจ ตรวจสอบข้อเท็จจริง ในการนำรถตู้โดยสารปรับอากาศ ตามผลการรับคำขอรถตู้โดยสารปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสำหรับรถตู้โดยสารปรับอากาศที่ยื่นคำขอแล้วปรากฏว่ามีเส้นทางแต่ไม่มีรถตามบัญชีผลการสำรวจแล้วรายงานผลต่อคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการพิจารณาต่อไปโดยเร็ว

วันที่ 15-30 พฤศจิกายน 2542 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประกาศให้ผู้ที่จะประสงค์จะนำรถตู้โดยสารปรับอากาศมาเดินรถร่วมกับองค์การฯ ซึ่งเป็นการประกาศครั้งที่ 2 ปรากฏว่ามีผู้จะนำรถเข้าร่วมจำนวน 581 คัน แยกเป็นรถที่อยู่ในบัญชีสำรวจ จำนวน 169 คัน และรถที่อยู่นอกบัญชีสำรวจ จำนวน 412 คัน

วันที่ 17 ธันวาคม 2542 คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ ได้ออกคำสั่งที่ 03/2542 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานทำการสำรวจและตรวจสอบรถตู้โดยสารปรับอากาศ เพื่อให้ดำเนินการเกี่ยวกับการสำรวจและตรวจสอบรถตู้โดยสารปรับอากาศ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและรวดเร็ว ให้คณะทำงานฯ มีหน้าที่ในการตรวจสอบ ตรวจสอบข้อเท็จจริงในการนำรถตู้โดยสารปรับอากาศ ตามผลการรับคำขอรถตู้โดยสารปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และปรากฏว่ามีเส้นทางแต่ไม่มีรถอยู่ตามบัญชีการสำรวจ ทั้งนี้ให้รายงานผลต่อคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาต่อไป โดยให้รายงานผลภายใน 30 วัน

วันที่ 10 พฤษภาคม 2543 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายจองชัย เทียนธรรม) สั่งการให้กระทรวงคมนาคมออกคำสั่งเลขที่ 150/2543 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ โดยให้คณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1)ตรวจสอบคุณสมบัติ ความถูกต้อง ตามคำขอเข้าร่วมเดินรถในเส้นทางต่างๆ และอนุมัติเพื่อส่งเรื่องให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการบรรจุลงในเส้นทางตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้ประกาศกำหนดแล้วต่อไป

2)กำหนดหลักเกณฑ์และดำเนินการเจรจากับผู้ขอเข้าร่วมเดินรถผู้โดยสารปรับอากาศเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมและค่าตอบแทนที่จะต้องจ่ายให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้เป็นไปตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถโดยสารกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับรถผู้โดยสารปรับอากาศ พ.ศ. 2542 ที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กำหนดขึ้น และส่งเรื่องให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการทำสัญญาต่อไป

3)ให้คณะกรรมการฯมีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการฯได้ตามความจำเป็น

วันที่ 23 พฤษภาคม 2543 คณะกรรมการจัดระเบียบรถผู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2543 ในเรื่องปัญหาของการดำเนินการรถผู้โดยสารปรับอากาศและให้ชลอการเก็บค่าตอบแทนรายเดือนไว้ก่อน

วันที่ 29 พฤษภาคม 2543 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประกาศหาผู้ที่ประสงค์จะนำรถผู้โดยสารปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถ โดยประกาศเป็นครั้งที่ 3 เพื่อเป็นการขยายระยะเวลาในการรณมาทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถได้ในระหว่างวันที่ 1-15 มิถุนายน 2543

วันที่ 19 มิถุนายน 2543 กระทรวงคมนาคมได้มีนโยบายเร่งรัดให้ดำเนินการจัดระเบียบรถผู้โดยสารปรับอากาศให้เป็นที่ถูกต้องตามกฎหมายโดยเร็ว คณะกรรมการจัดระเบียบรถผู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการได้มีการประชุม ครั้งที่ 2/2543 มีมติว่าเพื่อให้การจัดระเบียบรถผู้โดยสารปรับอากาศเป็นที่เรียบร้อย ในหลักการจึงให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รับคำขอของเจ้าของรถผู้โดยสารปรับอากาศที่เดินรถผิดกฎหมายทุกคันยื่นความประสงค์จะเข้าเดินรถร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและให้ดำเนินการบรรจุเข้าบัญชี ขส.บ.11 เส้นทางใดที่มีจำนวนรถเกินเงื่อนไขให้เสนอปรับปรุงเส้นทาง และเส้นทางใดที่ไม่เดินรถตามเส้นทางที่กำหนดไว้จำนวน 90 เส้นทาง ให้พิจารณากำหนดเส้นทางใหม่หรือเสนอปรับปรุงเส้นทางต่อไป สำหรับการดำเนินการทางทะเบียน



และภายในเป็นรถโดยสารประจำทางให้เร่งดำเนินการให้ถูกต้อง ส่วนรถที่มีปัญหาเกี่ยวกับไฟแนนซ์ให้ขอผ่อนผัน

วันที่ 19 กรกฎาคม 2543 คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศได้มีการประชุม ครั้งที่ 3/2543 เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2543 พิจารณาผู้ประกอบการรถตู้ที่ยื่นขอนำรถเข้าร่วมก่อนวันที่ 15 มิถุนายน 2543 ตามประกาศจำนวน 79 เส้นทาง แต่เป็นเส้นทางที่ไม่ได้อยู่ใน 90 เส้นทางแรกที่กำหนดไว้ และไม่มีรถอยู่ในบัญชีสำรวจที่ประชุมมีมติให้องค์การแบ่งแยกกลุ่มเพื่อขออนุมัติต่อนายทะเบียนของกรมการขนส่งทางบก โดยพิจารณาจากเส้นทางที่คาบเกี่ยวกับเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตฯจาก 90 เส้นทางแรกที่อนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นหลัก และให้นำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางพิจารณาอนุมัติต่อไป

วันที่ 18 สิงหาคม 2543 คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศได้มีการประชุม ครั้งที่ 4/2543 เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2543 พิจารณาสืบเนื่องจากการประชุมครั้งที่ 3/2543 ให้มีองค์การฯแบ่งกลุ่มผู้ยื่นคำขอนำรถเข้าร่วมก่อนวันที่ 15 มิถุนายน 2543 จำนวน 79 เส้นทาง แต่เป็นเส้นทางที่ไม่ได้อยู่ใน 90 เส้นทางแรกที่อนุมัติไปแล้ว โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่มดังนี้

กลุ่มที่ 1 เป็นเส้นทางช่วงเสริมกับเส้นทางที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว (เส้นทาง 90 เส้นทาง) จำนวน 37 เส้นทาง

กลุ่มที่ 2 กำหนดเป็นเส้นทางใหม่ จำนวน 35 เส้นทาง

กลุ่มที่ 3 เป็นเส้นทางที่อยู่นอกเขตปริมณฑล จำนวน 7 เส้นทาง ที่ประชุมมีมติให้องค์การฯเสนอกรมการขนส่งทางบกพิจารณากำหนดและปรับปรุงเส้นทางโดยนำรถในกลุ่มที่ 1 และ 2 แต่สำหรับรถในกลุ่มที่ 3 ไม่พิจารณา ให้เข้าร่วมในการจัดระเบียบเนื่องจากอยู่นอกขอบข่ายการเดินทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

วันที่ 25 สิงหาคม 2543-30 สิงหาคม 2543 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เสนอต่อกรมการขนส่งทางบกเพื่อขอกำหนดเส้นทางรถตู้โดยสารปรับอากาศเพิ่มขึ้นอีก จำนวน 27 เส้นทาง และขอปรับปรุงเส้นทางของเดิม จำนวน 82 เส้นทาง

วันที่ 26 กันยายน 2543 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการประชุม ครั้งที่ 18/2543 เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2543 มีมติอนุมัติให้กำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง



(รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน 27 เส้นทางและปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทางในเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) จำนวน 82 เส้นทาง

วันที่ 6 ธันวาคม 2543 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุม ครั้งที่ 23/2543 เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2543 มีมติอนุมัติให้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง จำนวน 27 เส้นทางให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2544 นายทะเบียนกลางได้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน 25 เส้นทาง ส่วนอีก 2 เส้นทาง คือ สายที่ ต.106 และสายที่ ต.107 มีปัญหาการร้องเรียนจึงได้ชะลอการออกใบอนุญาตฯไว้ก่อน ดังนั้นจึงมีเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ทั้งหมดจำนวน 115 เส้นทาง จำนวนรถ 4,716-8,427 คัน

วันที่ 11 มิถุนายน 2544 คณะกรรมการจัดระเบียบฯในการประชุมครั้งที่ 1/2544 เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2544 มีมติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประกาศให้เจ้าของรถตู้โดยสารปรับอากาศที่ผิดกฎหมายให้ไปดำเนินการขอเข้าร่วมและจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทรถให้เรียบร้อยภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2544 และกรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการจับกุม ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2544

วันที่ 18 มิถุนายน 2544 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประกาศให้เจ้าของรถตู้โดยสารปรับอากาศที่ประสงค์จะเข้าร่วมเดินรถและดำเนินการทางทะเบียนให้เรียบร้อยภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2544 ซึ่งเป็นการประกาศคำขอเป็นครั้งที่ 4 โดยมีผู้ที่ยื่นคำขอเข้าร่วมทั้งหมด 5,566 ราย

วันที่ 24 กรกฎาคม 2544 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายพงษ์กร เลหาวิเชียร) สั่งการให้กระทรวงคมนาคมออกคำสั่งเลขที่ 294/2544 เรื่องแต่งตั้งและปรับปรุงคณะ

กรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ เพื่อความเหมาะสมและให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงสมควรปรับปรุงและแต่งตั้งคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการเพิ่มเติม

วันที่ 25 กรกฎาคม 2544 คณะกรรมการจัดระเบียบฯ ในการประชุมครั้งที่ 2/2544 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2544 มีมติรับทราบผลการดำเนินงานของคณะทำงานดังนี้ ตั้งแต่เริ่มต้นรับจัดระเบียบรถตู้โดยสารมีเส้นทางรถตู้ ทั้งหมดจำนวน 117 เส้นทาง มีผู้แจ้งความประสงค์จะเข้าร่วมจำนวน 109 เส้นทาง จำนวนรถ 5,566 คัน ได้เข้าทำสัญญากับองค์การฯแล้ว จำนวน 3,451 คัน กรรมการขนส่งทางบกอนุมัติให้บรรจรถจำนวน 3,661 คัน และรถไปนำเดินการทางทะเบียน จำนวน 1,017 คัน

วันที่ 31 กรกฎาคม 2544 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ปิดรับคำขอผู้ที่จะเข้าร่วมเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

วันที่ 10 สิงหาคม 2544 คณะกรรมการจัดระเบียบฯ ในการประชุม ครั้งที่ 3/2544 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2544 มีมติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเร่งรัดรถตู้ให้มาดำเนินการทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถเพื่อนำรถเข้าบรรจในเส้นทางที่ได้รับอนุมัติทั้ง 115 เส้นทาง และเร่งรัดเจ้าของรถตู้ให้มาดำเนินการจดทะเบียนให้เรียบร้อยโดยเร็ว

วันที่ 15 สิงหาคม 2544 คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ ออกคำสั่งที่ 01/2544 เรื่องแต่งตั้งคณะอนุกรรมการตรวจสอบเอกสารรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการผิดกฎหมายที่ยื่นขอเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยให้มีหน้าที่ตรวจสอบเอกสารและข้อเท็จจริง การนำรถตู้โดยสารปรับอากาศผิดกฎหมายที่ยื่นคำขอเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพร้อมทั้งสรุปปัญหาที่ได้ตรวจพบ

วันที่ 16 ตุลาคม 2544 คณะกรรมการจัดระเบียบฯ ในการประชุม ครั้งที่ 4/2544 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2544 รับทราบผลการดำเนินการดังนี้ ตั้งแต่เริ่มต้นจัดระเบียบรถตู้ จนถึงวันที่ 16 ตุลาคม 2544 มีจำนวนเส้นทางรถตู้ปรับอากาศ ทั้งหมดรวม 117 เส้นทาง โดยมีผู้ยื่นขอเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน 109 เส้นทาง จำนวนรถ 5,566 คัน ทำสัญญาแล้ว 4,700 คัน ได้



รับอนุมัติบรรจубัญชี จำนวน 5,339 คัน รถที่ไปดำเนินการลงทะเบียนและภาษีเรียบร้อยแล้วจำนวน 1,912 คัน และให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเริ่มเก็บค่าตอบแทนการเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2545 เป็นต้นไป และกรณีที่มีผู้มายื่นขอเข้าร่วมเดินรถที่นอกเหนือเส้นทางที่ได้รับอนุมัติ 117 เส้นทาง อีกจำนวน 86 เส้นทางเห็นควรให้องค์การไปดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติขององค์การขนส่งมวลชนต่อไป โดยคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศจะดำเนินการจัดระเบียบเฉพาะเส้นทาง 117 เส้นทางเท่านั้น

วันที่ 30 สิงหาคม 2544-วันที่ 31 ตุลาคม 2544 กรมการขนส่งทางบกได้มีหนังสือเร่งรัดให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำรถมาบรรจู้ให้ครบเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจัดการเดินรถให้เป็นไปตามเงื่อนไขพร้อมให้นำรถมาดำเนินการทะเบียนและภาษีรวม 4 ครั้ง

กรมการขนส่งทางบกได้ตรวจสอบและจับกุมรถตู้โดยสารปรับอากาศที่เดินรถไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งทั้ง 115 เส้นทาง ปรากฏว่าพบผู้ที่กระทำผิดจำนวน 1,127 ราย เปรียบเทียบปรับจำนวน 911 รายออกคำสั่งผู้ตรวจการจำนวน 257 รายและสั่งดำเนินคดีขอหาประกอบการขนส่งโดยมิได้รับอนุญาต จำนวน 4 ราย

วันที่ 30 พฤศจิกายน 2544 จำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้โดยสารปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง มีเส้นทางทั้งหมดจำนวน 117 เส้นทาง เงื่อนไขจำนวนรถรวม 4,716-8,427 คัน และยังไม่มีการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ อีกจำนวน 2 เส้นทางคือ สายที่ 106 ตลาดบางปะแก้ว-ทำนน้ำพระสมุทรเจดีย์ สายที่ 107 สถานีขนส่งฯ(จตุรจักร)-ตลาดคู่สร้าง (ทางด่วน) ให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เนื่องจากปัญหาการร้องเรียนยังไม่ยุติ จึงมีเส้นทางรถตู้โดยสารปรับอากาศที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในปัจจุบัน จำนวน 115 เส้นทาง และในปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้นำรถตู้โดยสารปรับอากาศบรรจู้เข้าในบัญชี ขส.บ.11 เส้นทางสายต่างๆรวม 109 เส้นทางจำนวน 5,339 คัน บรรจู้รถครบตามเงื่อนไขจำนวน 63 เส้นทาง บรรจู้รถยังไม่ครบตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จำนวน 46 เส้นทาง และยังไม่นำรถเข้าบรรจู้อีกจำนวน 6 เส้นทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำรถที่ได้รับอนุมัติให้บรรจู้ในบัญชี ขส.บ.11 จำนวน 5,339 คัน มาดำเนินการทางทะเบียนและภาษี จำนวน 2,492 คัน ยังไม่ดำเนินการทางทะเบียนและภาษีอีกจำนวน 2,847 คัน รถที่มาจากทะเบียนคิดเป็นร้อยละ 46.68 ของรถที่นำมาบรรจู้ทั้งหมด



## บทที่ 4

### วิธีการศึกษา

#### 4.1 แบบจำลองการวิเคราะห์อัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

แนวคิดส่วนนี้จะเป็นการศึกษาและวิเคราะห์ตัวแปรที่มีผลต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสาร โดยมีค่าของตัวแปรกำหนดต้นทุน ระยะทาง ค่าเฉลี่ยของการจราจร ระยะทางในการเดินทาง และการกำหนดต้นทุนหน่วยสุดท้าย ซึ่งมีแนวคิดของ Turvey, Ralph แต่ในการศึกษาในครั้งนี้จะพิจารณาแนวคิดของ Jansson, Kjell ซึ่งศึกษาเกี่ยวกับราคาและความถี่ที่เหมาะสม (Optimal Price and Frequency) โดยมีสมการดังนี้

$$p^* = \alpha_0 + \alpha_1 X + \alpha_2 F + \alpha_3 C + \alpha_4 \phi + \alpha_5 h + \alpha_6 \sigma + E \text{ -----(1)}$$

โดยที่

$p^*$	หมายถึง ราคาค่าโดยสาร (บาท)
$X$	หมายถึง จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสารเฉลี่ยใน 1 เทียว (คน)
$F$	หมายถึง จำนวนรถที่ออกเดินทางภายในเวลา 1 ชั่วโมง (คัน)
$C$	หมายถึง ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวของการเดินรถ (บาท)
$\phi$	หมายถึง เวลาที่ผู้โดยสารรอใช้บริการที่นานที่สุด (นาที)
$h$	หมายถึง เวลาเฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เทียว (นาที)
$\sigma$	หมายถึง จำนวนที่นั่งในรถตู้ (ที่นั่ง)

ข้อสมมุติฐานตามแบบจำลอง

1.  $X$  เป็นจำนวนผู้โดยสารที่มีความต้องการในการใช้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศในวันจันทร์-ศุกร์ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตั้งแต่เวลา 6.00-7.00 นาฬิกา ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่มีผู้ใช้บริการ รถตู้โดยสารมากที่สุดเพื่อที่จะรีบเร่งเดินทางไปเพื่อประกอบภารกิจต่างๆที่ต่างกัน เช่น ไปศึกษา ทำงาน ค้าขาย ประกอบอาชีพอื่นๆ แต่ในทางตรงกันข้ามใน

เวลา 10.00-11.00 นาฬิกา และเวลา 13.00 –14.00 นาฬิกา เป็นช่วงเวลาที่ผู้ใช้บริการน้อยที่สุด เนื่องจากสถานที่ทำงาน สถานศึกษา ได้เปิดรวมถึงการค้าขายก็ได้เริ่มทำการแล้วและธุรกิจต่างๆก็ได้ประกอบกิจการไปแล้ว ดังนั้นในช่วงนี้เป็นช่วงที่ผู้ใช้บริการรถโดยสารน้อยที่สุด เวลา 17.00-18.00 นาฬิกาเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนอีกครั้งเนื่องจากสถานที่ทำงานได้ปิดทำการแล้ว และสถานศึกษาต่างๆก็ปิดลง ดังนั้นช่วงนี้จึงเป็นช่วงที่มีความถี่ของผู้โดยสารมากที่สุด เพราะผู้โดยสารต่างก็มีความต้องการที่อยากจะกลับบ้านเพื่อไปพักผ่อน ซึ่งส่วนนี้สามารถอธิบายได้ว่า เมื่อมีจำนวนผู้โดยสารมากขึ้นจะทำให้ราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมลดลง ดังนั้นสามารถอธิบายความสัมพันธ์จำนวนผู้โดยสารที่มีความต้องการในการใช้รถตู้ความสัมพันธ์ในทิศทางลบกับราคาค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

2.  $F$  จำนวนรถที่ออกเดินทางภายใน 1 ชั่วโมง โดยสมมุติในช่วงเวลาเร่งด่วนมีจำนวนผู้โดยสารที่มีความต้องการใช้บริการรถตู้สูง เมื่อมีความต้องการสูงก็จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการจอดรอและเวลาที่ใช้ในการจอดลดลง ดังนั้นเมื่อค่าใช้จ่ายและค่าเสียเวลาลดลงจะทำให้ราคาค่าโดยสารลดลง เพราะฉะนั้นจำนวนรถที่ออกใน 1 ชั่วโมงจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางลบกับราคาค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

3.  $C$  ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวของการเดินทาง ค่าใช้จ่าย ณ ที่มีค่าเช่ารถ ค่าน้ำมัน ค่าวิน ค่าทางด่วน ซึ่งในการกำหนดราคาต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่าย ถ้าใช้จ่ายสูง การกำหนดราคาค่าโดยสารก็จะสูงขึ้นตามค่าใช้จ่าย แต่ถ้าค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวลดลงราคาค่าโดยสารก็จะลดลงด้วย เพราะฉะนั้นค่าใช้จ่ายค่าเช่ารถ ค่าน้ำมัน ค่าวิน ค่าทางด่วน มีความสัมพันธ์ในทิศทางบวกกับราคาค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

4.  $\phi$  เวลาที่ผู้โดยสารรอใช้บริการที่นานที่สุด สมมุติว่าผู้โดยสารยอมเสียเวลาในการรอใช้บริการมากกว่าเวลาที่ผู้โดยสารคาดการณ์ไว้ ผู้โดยสารจะเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่อยู่ในเส้นทางเดียวกันและมีค่าโดยสารที่ใกล้เคียงกัน เพราะฉะนั้นจะทำให้ผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการรถตู้ลดลง จึงส่งผลทำให้ราคาค่าโดยสารเพิ่มสูงขึ้น จึงอธิบายได้ว่าเวลาที่ผู้โดยสารยอมเสียในการรอใช้บริการรถตู้มากที่สุดมีความสัมพันธ์ในทิศทางบวกกับราคาค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

5.  $h$  เวลาเฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เที่ยว สมมุติว่าระยะเวลาในการเดินทางใช้เวลาในการเดินทางมากก็จะทำให้ค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวสูงขึ้น ก็จะทำให้ราคาค่าโดยสารสูงขึ้น ในทางกลับกันถ้าระยะเวลาในการเดินทางใช้เวลาน้อยลงก็จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวลดลง จึงอธิบายได้ว่าเวลาที่ใช้ทั้งหมดในการเดินทาง 1 เที่ยว มีความสัมพันธ์ในทิศทางบวกกับราคาค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

6.  $\sigma$  จำนวนที่นั่งในรถตู้โดยสารปรับอากาศจะมีการปรับปรุงที่นั่งเพิ่มขึ้นเป็น 11 ที่นั่งและ 14 ที่นั่ง เมื่อมีการเพิ่มจำนวนที่นั่งมากขึ้นก็ทำให้รถตู้มีรายได้เพิ่มขึ้น เมื่อรถตู้มีที่นั่งมากขึ้นก็ทำให้ต้นทุนเฉลี่ยต่อผู้โดยสาร 1 คนลดลงจึงอธิบายได้ว่าจำนวนที่นั่งในรถตู้มีความสัมพันธ์ในทิศทางลบกับราคาค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

## 4.2 ขั้นตอนการศึกษา

4.2.1 ออกแบบสอบถามผู้โดยสารและพนักงานขับรถตู้โดยสารปรับอากาศ

4.2.2 เส้นทางที่ใช้ในการศึกษา ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาเส้นทางที่มีต้นสายที่ปากเกร็ด ทำน่านทบุรี ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์งามวงศ์วาน หมู่บ้านบัวทอง อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เหตุที่ผู้วิจัยเลือกศึกษาเส้นทางดังกล่าวเนื่องจากเส้นทางนั้นเป็นจุดศูนย์กลางของสถานที่ราชการ ห้างสรรพสินค้าใกล้เส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ รวมไปถึงเส้นทางที่มีต้นสายจากในหมู่บ้านออกมาสู่ในเมือง

4.2.3 ดำเนินการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม รวมถึงการสังเกตและการสัมภาษณ์ทั้งผู้โดยสารและพนักงานขับรถในช่วงเวลาเร่งด่วน (6.00-7.00 นาฬิกา) (17.00-18.00 นาฬิกา) ช่วงเวลาธรรมดา (11.00 น.-12.00 น.)

4.2.4 ประเมินผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม โดยแยกข้อมูลออกมาเป็นตัวแปรต่างๆดังสมการข้างต้น

4.2.5 จากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้โดยสารและพนักงานขับรถสามารถอธิบายที่มาของการแทนค่าตัวแปรในสมการต้นแบบได้ดังนี้

X จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศ ซึ่งค่าตัวแปรนี้ผู้วิจัยได้จากการสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์ที่วินรถตู้โดยสารปรับอากาศโดยไปทำการศึกษาในช่วงเวลาเร่งด่วนจะเห็นรถตู้โดยสารปรับอากาศมีผู้ใช้บริการเต็มทุกเที่ยว แต่ในเวลาปกติรถตู้จะต้องถูกปล่อยออกจากท่ารถทุก 15 นาทีถึงแม้ว่าบนรถนั้นจะไม่มีผู้โดยสารบนรถเลยแม้แต่คนเดียว



หรืออีกกรณีหนึ่งที่ผู้ขับรถจะต้องติดรถเปล่า 1 เทียบวิ่งจากคันสายเพื่อที่จะไปรับผู้โดยสาร ณ ที่ปลายทางที่มีผู้โดยสารรออยู่ ดังนั้นค่าของจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถผู้โดยสารจะได้จากการหาค่าเฉลี่ยจากจำนวนผู้โดยสารเต็มคันรถทุกเที่ยววิ่งในชั่วโมงเร่งด่วนและจากรถผู้โดยสารปรับอากาศที่มีผู้โดยสารน้อยที่สุดในเที่ยววิ่งนั้น

F จำนวนรถที่ออกเดินทางภายใน 1 ชั่วโมง ในช่วงเวลาเร่งด่วน (6.00-7.00 นาฬิกา) (17.00-18.00 นาฬิกา) ผู้วิจัยได้ไปนั่งสังเกตการณ์ที่วินรถผู้โดยสารจะเห็นว่าผู้รอใช้เป็นจำนวนมากและรถผู้โดยสารก็จะเต็มทุกคัน เมื่อพนักงานขับรถเห็นผู้โดยสารนั่งเต็มคันรถก็ออกได้เลย และในทางกลับกันในช่วงเวลาธรรมดา ผู้วิจัยเลือกไปสัมภาษณ์พนักงานขับรถผู้โดยสารในช่วงเวลา (11.00-12.00 นาฬิกา) และ (13.00-14.00 นาฬิกา) เพราะในช่วงเวลาดังกล่าวจะมีผู้โดยสารน้อยที่สุด ดังจะเห็นได้จากมีรถผู้โดยสารจอดอยู่เต็มทีจอดครเป็นจำนวนมากและเป็นช่วงที่พนักงานขับรถกำลังพักผ่อน ทางวินรถผู้โดยสารจึงต้องกำหนดให้ช่วงเวลาธรรมดา รถผู้โดยสารจะต้องออกจากท่าปล่อยรถทุกๆ 15 นาที ดังนั้นตัวแปรในการประเมินค่าตัวแปรจำนวนรถที่ออกเดินทางในช่วงเวลา 1 ชั่วโมงได้จากการหาค่าเฉลี่ยของการปล่อยในช่วงเวลาเร่งด่วนและการปล่อยรถในช่วงเวลาธรรมดา

C ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวของการเดินรถ จะได้จากการที่ผู้วิจัยได้จากสัมภาษณ์และการออกแบบสอบถาม โดยจะนำค่าเช่ารถ ค่าน้ำมัน ค่าวิน ค่าทางด่วน มาบวกกันแล้วหาค่าเฉลี่ยจะได้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวของการเดินรถออกมาเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลในระดับต่อไป

φ ผู้โดยสารยอมเสียรอใช้บริการรถผู้โดยสารที่นานที่สุด ผู้วิจัยได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ผู้โดยสารในกรณีที่ผู้โดยสารมีความต้องการที่จะเดินทางโดยรถผู้โดยสารปรับอากาศนานที่สุดก็หน้าที่ผู้โดยสารจะเปลี่ยนใจไปใช้บริการบริการสาธารณะประเภทอื่น เช่น รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ รถโดยสารประจำทางร่วมบริการ

h เวลาเฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เทียบ การหาค่ามาแทนค่าตัวแปรนี้จะได้จากการออกแบบสอบถามและการสัมภาษณ์พนักงานขับรถ ในชั่วโมงเร่งด่วนเป็นช่วงที่มีการจราจรหนาแน่นมากที่สุด จะเกิดการจราจรติดขัดในหลายเส้นทางจึงทำให้พนักงานขับรถต้องใช้เวลาในการขับรถในแต่ละเที่ยววิ่งเป็นเวลานานที่สุด แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าเป็นเวลาปกติรถผู้โดยสารปรับอากาศก็จะใช้เวลาเดินทางที่น้อยลง ดังนั้นที่มาของตัวแปรเวลาที่ใช้ทั้งหมดในการ

เดินทางจะได้จากค่าเฉลี่ยของเวลาที่จราจรแน่นและคับคั่งมากที่สุดกับเวลาในการเดินทางในช่วงปกติ

$\sigma$  หมายถึง จำนวนที่นั่งในรถตู้โดยสารที่ได้จากการกรอกแบบสอบถามของผู้เช่ารถตู้และเจ้าของรถตู้ นั่น รถตู้โดยสารจะมี 11 ที่นั่งและ 14 ที่นั่ง เท่านั้นทำให้จำนวนที่นั่งในรถตู้โดยสารมีเพียง 2 ค่าเท่านั้นจึงไม่เพียงพอต่อการประมวลผลข้อมูล จึงได้จัดข้อมูลของจำนวนที่นั่งให้เป็นตัว Dummy เพื่อบอกขนาดของการบรรทุกว่าจะมีความสัมพันธ์กับราคาค่าโดยสารรถตู้ปรับอากาศจะเป็นไปในทิศทางใด

ตารางที่ 4.1 แสดงตัวแปรที่ใช้ในการประมาณค่าตามแบบจำลอง

ตัวแปร	คำนวณจาก	สมมุติฐาน
X	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร โดยเฉลี่ยใน 1 เที่ยว (คน)	ลบ
F	จำนวนรถที่ออกเดินทางภายใน 1 ชั่วโมง (คัน)	ลบ
C	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวของการเดินทาง (บาท)	บวก
$\phi$	เวลาที่ผู้โดยสารรอใช้บริการที่นานที่สุด (นาที)	บวก
h	เวลาที่เฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เที่ยว (นาที)	บวก
$\sigma$	จำนวนที่นั่งในรถตู้ (ที่นั่ง)	ลบ

4.2.6 คำนวณค่าความยืดหยุ่นเพื่อเปรียบเทียบอิทธิพลของตัวแปรต่างๆ ตามสมการข้างต้นจากสูตรความยืดหยุ่นดังนี้

$$\mu_z = \frac{\Delta Z}{\Delta P} \cdot \frac{P}{Z}$$

โดยที่ $\mu_z$ คือ	ค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรต่างๆ ในสมการแบบจำลองต่อราคาโดยสาร
$\frac{\Delta Z}{\Delta P}$ คือ	ค่าสัมประสิทธิ์ที่คำนวณได้จากสมการผลการทดลอง
P คือ	ราคาค่าโดยสารรถตู้สาธารณะโดยเฉลี่ย
Z คือ	ค่าของตัวแปรต่างๆตามสมการแบบจำลองโดยเฉลี่ย

4.2.7 คำนวณราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมที่ได้จากสมการผลการทดลองโดยแทนค่าเฉลี่ยของตัวแปรแต่ละตัวในสมการเปรียบเทียบกับราคาค่าโดยสารที่เก็บจริง ณ ปัจจุบัน

### 4.3 ขอบเขตการศึกษา

4.3.1 ประเภทของรถตู้โดยสารจะเลือกศึกษารถตู้โดยสารที่เป็นรถใหม่

4.3.2 เส้นทางการเดินทางรถตู้ผู้วิจัยเลือกศึกษารถตู้โดยสารที่มีต้นสายอยู่ที่ปากเกร็ด ทำน่านนทบุรี ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ งามวงศ์วาน หมู่บ้านบัวทอง สาเหตุที่ผู้วิจัยเลือกที่จะศึกษาในเขตดังกล่าวเนื่องจากว่า ในเขตนี้เป็นศูนย์กลางของการคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบก ที่ผู้ใช้บริการสามารถที่จะเดินทางเข้าไปสู่ตัวเมือง อีกทั้งต้นสายจากในหมู่บ้านไปสู่ตัวเมือง

4.3.3 เวลาที่ใช้ในการศึกษาในชั่วโมงนั้น ผู้วิจัยเลือกศึกษาการเดินทางในช่วงเวลา 6.00-7.00 นาฬิกา 11.00-12.00 นาฬิกา 13.00-14.00 นาฬิกา และ 17.00-18.00 นาฬิกา เพราะในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารมากที่สุด และเป็นช่วงเวลาที่ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารน้อยที่สุด



#### 4.4 แหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลที่น่ามาประเมินผลเป็นข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์ การสังเกต การออกแบบสอบถามของผู้วิจัยที่ได้ไปสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการ พนักงานขับรถ จำนวน 26 สายได้แก่

1. ต.11 เดอะมอลล์งามวงศ์วาน-ปากเกร็ด
2. ต.13 เดอะมอลล์งามวงศ์วาน-สะพานใหม่
3. ต.114 เดอะมอลล์งามวงศ์วาน-ห้างฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต
4. ต.12 ทำนํานนทบุรี-เซ็นทรัลลาดพร้าว
5. ต.79 ทำนํานนทบุรี-มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
6. ต.80 ทำนํานนทบุรี-มหาวิทยาลัยรามคำแหง
7. ต.80A ทำนํานนทบุรี-แยกลาดพร้าว-มหาวิทยาลัยรามคำแหง
8. ต.112 ทำนํานนทบุรี-สวนจตุจักร
9. ต.97 ปากเกร็ด-มหาวิทยาลัยรามคำแหง
10. ต.27 ปากเกร็ด-มาบุญครอง (ทางด่วน)
11. ต.22 ปากเกร็ด-มีนบุรี
12. ต.102 ปากเกร็ด-สนามหลวง (ทางด่วน)
13. ต.64 ปากเกร็ด-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (ทางด่วน)
14. ต.14 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์-ห้างแฟชั่น ไอร์แลนด์
15. ต.38 หมู่บ้านบัวทอง4-เดอะมอลล์งามวงศ์วาน
16. ต.77 หมู่บ้านบัวทอง-เดอะมอลล์บางแค
17. ต.78 หมู่บ้านบัวทอง-ตลาดพงษ์เพชร
18. ต.89 ห้างบางลำภู (งามวงศ์วาน)-เพลินจิต (ทางด่วน)
19. ต.28 ห้างบางลำภู (งามวงศ์วาน)-สีลม
20. ต.88A อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-ถ.ติวานนท์-ทำนํานนทบุรี (ทางด่วน)
21. ต.85 อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)
22. ต.86 อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-หมู่บ้านเมืองทอง (ทางด่วน)
23. ต.84 อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-ห้างฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต
24. ต.84B อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-ห้างฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต
25. ต.84A อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-รังสิต
26. ต.70 อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-รามคำแหง 22 (ทางด่วน)

## บทที่ 5

### ผลการศึกษา

บทนี้จะกล่าวถึงการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดข้อมูลรถตู้โดยสารปรับอากาศ โดยจะแบ่งผลการศึกษาเป็นสองส่วน ส่วนแรกเป็นผลการวิเคราะห์จากแบบสอบถาม เนื่องจากรายงานวิจัยฉบับนี้ได้ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามทั้งจากผู้โดยสาร พนักงานขับรถตู้โดยสาร เจ้าหน้าที่นายท่ารถตู้สายต่างๆ ส่วนที่สองเป็นผลการวิเคราะห์สมการราคาจากสมการที่ 1 ส่วนที่สามเป็นผลการคำนวณค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรอิสระต่างๆ และส่วนที่สี่เป็นผลการคำนวณราคาค่าโดยสารที่ได้จากสมการผลการทดลอง 5.2

#### 5.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปจากแบบสอบถาม

เนื่องจากรูปแบบของงานศึกษาครั้งนี้จำเป็นต้องใช้ข้อมูลขั้นปฐมภูมิเพื่อการวิเคราะห์ปัจจัยที่สำคัญของการกำหนดราคาที่มีประสิทธิภาพของการบริการรถตู้ปรับอากาศประจำทางซึ่งผู้ศึกษาได้ดำเนินการรวบรวมโดยการออกแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถตู้ร่วมบริการปรับอากาศ พนักงานขับรถตู้ และเจ้าหน้าที่นายท่ารถตู้โดยสาร ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการสุ่มตัวอย่างทั้งหมด 26 สาย โดยรถตู้ทั้ง 26 สายจะมีเส้นทางที่ ห่างสรรพสินค้าเดอะมอลล์งามวงศ์วาน ทำน้ำปากเกร็ด ทำน่านนทบุรี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์บางเขน หมู่บ้านบัวทอง อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ห่างสรรพสินค้าบางลำภูงามวงศ์วาน ที่สุ่มตัวอย่างในเขตดังกล่าวข้างต้นจะมีคุณลักษณะที่สำคัญเหมือนกันเพื่อลดความผันแปรและแตกต่างของข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่จุดเริ่มต้นที่เป็นหมู่บ้าน ห่างสรรพสินค้าสถานศึกษา สถานที่ราชการ ทำน่านนทบุรีและทำน้ำปากเกร็ดซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำและทางบก ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกที่ใช้บริการสาธารณะเพื่อที่จะเดินทางไปในตัวเมืองหรือออกสู่นอกตัวเมืองเพื่อการศึกษา การค้าขาย ทำงานได้อย่างสะดวก

ในส่วนนี้ผู้วิจัยจะวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามเพื่อนำมาประมวลผล ได้แก่ราคาค่าโดยสาร จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร โดยเฉลี่ยใน 1 เทียววิ่ง จำนวนรถที่ออกเดินทางในช่วงเวลาเลิกศึกษา 1 ชั่วโมง ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว ผู้โดยสารยอมเสียเวลารอใช้บริการนานที่สุด เวลาเฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เทียว จำนวนที่นั่งในรถตู้โดยสาร จากผลตอบแบบสอบถามสามารถสรุปสาระสำคัญของการค้นพบได้ในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 ตารางค่าน้อยที่สุด ค่ามากที่สุด และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของตัวแปรที่จะนำมาศึกษา

ข้อมูลทั่วไป	ค่าน้อยที่สุด	ค่ามากที่สุด	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ราคาโดยสาร	10	30	20	10
จำนวนผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการรถตู้โดยสารโดยเฉลี่ยใน 1 เทียว (คน)	6	9	7.5	1.5
จำนวนรถที่ออกเดินทางในช่วงเวลาเลือกศึกษา 1 ชั่วโมง (คัน)	4	16	10	6
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว	275	450	362.5	87.5
ผู้โดยสารยอมเสียเวลารอใช้บริการมากที่สุด (นาที)	20	30	25	5
เวลาเฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เทียว (นาที)	25	55	40	15
จำนวนที่นั่งในรถตู้โดยสาร(ที่นั่ง)	11	14	12.5	1.5

จากตารางที่ 5.1 พบว่า

ราคาค่าโดยสารที่มีการจัดเก็บของรถตู้โดยสารปรับอากาศประจำทางที่ได้จากแบบสอบถามจัดเก็บค่าโดยสารระหว่าง 10 บาทถึง 30 บาทขึ้นอยู่กับสายที่ประจำอยู่ สายที่เก็บค่าโดยสารประจำทาง 10 บาทมี 3 สาย คือสาย ต.11 มีต้นสายจากเดอะมอลล์งามวงศ์วานถึงปากเกร็ด ต.79 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และสาย ต.13 จากเดอะมอลล์งามวงศ์วานถึงสะพานใหม่เก็บค่าโดยสาร ส่วนสายที่จัดเก็บค่าโดยสารสายละ 30 บาทมี 2 สายคือ ต.27 มีต้นสายจากปากเกร็ด (ทางด่วน) ถึงมาบุญครอง ต.85 อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต ดังนั้นราคาค่าโดยสารโดยเฉลี่ยจากแบบสอบถามมีค่าเฉลี่ยค่าโดยสารรถตู้ปรับอากาศ 20 บาท

จากการประมวลผลจากแบบสอบถามจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสารน้อยที่สุดคือ 6 คน ในช่วงเวลาที่มีผู้โดยสารต้องการใช้บริการรถตู้โดยสารน้อยที่สุดคือ ในช่วง 11.00-12.00 และ 13.00-14.00 นาฬิกา ถึงซึ่งเป็นเวลาช่วงสายและช่วงบ่ายจะไม่ค่อยมีผู้โดยสารมาใช้บริการรถตู้โดยสารเนื่องจากเป็นเวลาปกติ ผู้โดยสารก็ไม่เร่งรีบที่จะไปให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยเร็วและการจราจรก็ไม่หนาแน่นผู้โดยสารที่เดินทางในช่วงนี้จะเลือกใช้บริการรถประจำทางมากกว่าเพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย



จ่าย เวลาที่มีผู้โดยสารสูงสุดในช่วงเวลาประมาณ 6.00-7.00 นาฬิกา ถึง 17.00-18.00 นาฬิกา ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้โดยสารไปทำงานและเลิกงานกลับบ้าน โดยมีผู้โดยสารในช่วงนี้ ประมาณ 9 คนต่อคัน ซึ่งเมื่อพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉลี่ยทั้งวันแล้วจะมีผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการรถผู้โดยสารปรับอากาศประมาณ 7.5 คนต่อเที่ยว

จากการที่ผู้วิจัยได้ไปสังเกตเพื่อศึกษาจำนวนรถที่ออกเดินทางในช่วงเวลาเลิกศึกษา 1 ชั่วโมงนั้นผู้วิจัยได้เลิกศึกษาเวลาในช่วงเร่งด่วนที่มีผู้ใช้บริการรถผู้โดยสารปรับอากาศมากที่สุดและในช่วงเวลาปกติที่มีผู้ใช้บริการรถผู้โดยสารปรับอากาศน้อยที่สุดเพื่อที่จะได้ค่าเฉลี่ยที่ถูกต้องของจำนวนรถที่ออกจากท่า จากการสังเกตของผู้วิจัยที่ท่ารถผู้โดยสารปรับอากาศในช่วงเวลา 10.00 นาฬิกาถึง 14.00 นาฬิกาเป็นเวลาที่ผู้ใช้บริการรถผู้โดยสารน้อยที่สุดหรือบางสายไม่มีผู้ใช้บริการเลยทำให้มีรถผู้โดยสารที่ท่ารถเป็นจำนวนมาก ดังนั้นนายท่าจึงได้กำหนดให้รถผู้โดยสารออกจากท่าทุกๆ 15 นาที เพื่อเป็นการเปิดโอกาสและเป็นสร้างความเสมอภาคให้ผู้ขับรถได้มีโอกาสไปรับผู้โดยสารในจุดที่กำหนดไว้ เช่นสาย ต.78 มีต้นสายอยู่ที่หมู่บ้านบัวทอง เมื่อรถเข้าท่าแล้วใน 15 นาทีไม่มีผู้โดยสารแม้แต่คนเดียวรถคันนั้นก็จำเป็นต้องออกจากท่าเพื่อที่จะไปรับผู้โดยสารที่ห้างบิ๊กซี ซึ่งเป็นจุดที่กำหนดให้รถผู้โดยสารสามารถรอผู้โดยสารได้ ดังนั้นจึงเป็นเหตุให้มีรถออกจากท่าน้อยที่สุด 4 คันต่อชั่วโมง ส่วนช่วงที่มีผู้โดยสารมากที่สุดคือ 6.00-7.00 นาฬิกา และ 17.00-18.00 นาฬิกาเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการรถผู้โดยสารปรับอากาศมากที่สุดเพราะเป็นช่วงเวลาที่ผู้โดยสารต้องการที่จะไปสถานศึกษา ไปทำงาน ไปประกอบธุรกิจให้ทันเวลา เมื่อเสร็จกิจก็อยากจะกลับถึงบ้านให้เร็วที่สุด และการใช้บริการโดยรถผู้โดยสารนั้นจะใช้เวลาในการเดินทางสั้นกว่าการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางด้วยเหตุที่มีผู้รอใช้บริการเป็นจำนวนมากและมีที่นั่งจำกัดเพียง 11 ที่นั่งหรือ 14 ที่นั่งเท่านั้น เมื่อผู้โดยสารขึ้นนั่งเต็มคันรถแล้วรถก็ออกจากท่าเลย โดยจะไม่มีกำหนดเวลาคั่งนั้นจึงเป็นเหตุให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีรถผู้โดยสารออกจากท่ามากที่สุดประมาณ 16 คันต่อชั่วโมง ดังนั้นจำนวนรถที่ออกเดินทางในช่วงเวลาเลิกศึกษาโดยเฉลี่ยที่ออกจากท่า 10 คันต่อชั่วโมง

ในการศึกษาเรื่องค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวนั้นผู้วิจัยได้ศึกษาเฉพาะค่าใช้จ่ายในการเดินรถจริงๆ ซึ่งจะไม่ได้อรวมถึงอัตราค่าธรรมเนียมและค่าตอบแทนที่รถผู้โดยสารประจำทางต้องจ่ายกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจำนวน 4,500 บาทต่อคัน เนื่องจากรถที่ใช้ศึกษาส่วนใหญ่ 90 เปอร์เซ็นต์เป็นรถเช่าซึ่งเจ้าของรถจะเป็นผู้รับภาระจ่ายค่าธรรมเนียมและค่าตอบแทน รวมถึงเจ้าของรถจะเป็นผู้จ่ายค่าซ่อมค่าเสื่อมสภาพเองอีกด้วย ณ ที่นี้ผู้วิจัยได้ศึกษาค่าใช้จ่ายเฉพาะค่าเช่ารถของผู้เช่ารถแต่ละคนจะเสียค่าเช่ารถไม่เท่ากัน เพราะขึ้นอยู่กับสภาพรถว่าเป็นรถเก่าหรือ รถใหม่ จำนวนที่นั่ง ค่าเช่า

รถตู้ต่ำสุดคือ 500 บาทต่อวัน สูงที่สุดคือ 650 บาทต่อวัน ค่าน้ำมัน เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นไม่เท่ากัน เพราะขึ้นอยู่กับระยะทางในแต่ละสายที่วิ่งและการจราจรในเส้นทางนั้นๆว่ามีความหนาแน่นของจราจรมากหรือน้อยต่างกันก็ทำให้ค่าน้ำมันที่ใช้ในการวิ่งรถตู้ต่างกันด้วย ค่าวินหรือค่าความสะดวกที่ผู้เช่าต้องจ่ายนั้นขึ้นอยู่กับวินนั้นๆมีผู้ใช้บริการมากน้อยต่างกัน เช่น วินที่มีต้นสายที่ศูนย์การค้า สถานศึกษา จะมีค่าเช่าวินต่อวันที่แพงกว่าค่าเช่าวินที่อยู่ในหมู่บ้าน ค่าทางด่วนก็เป็นค่าใช้จ่ายที่ต่างกันขึ้นอยู่กับเส้นทางที่รถตู้วิ่ง ถ้าเป็นระยะไกลและเป็นเส้นทางที่ผู้กำหนดเส้นทางมองแล้วว่าเป็นการประหยัดเวลาในการเดินทางทั้งผู้ขับรถและผู้โดยสาร เส้นทางการเดินทางนั้นๆจะถูกกำหนดให้เดินทางในเส้นทางด่วนเท่านั้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวมาแล้วข้างต้นทำให้การประมวลผลข้อมูลจากแบบสอบถามจะได้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศที่ต่างกัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวต่ำที่สุด 275 ต่อ 1 เที่ยววิ่ง ค่าใช้จ่ายมากที่สุด 450 บาท ต่อ 1 เที่ยววิ่ง ดังนั้นค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของการวิ่งรถตู้โดยสารปรับอากาศอยู่ที่ 362.5 บาท ต่อ เที่ยว

จากการที่ผู้วิจัยได้ทำการสังเกตต่อจากชั่วโมงเร่งด่วนนั้น รถตู้โดยสารจะออกจากท่าเมื่อผู้โดยสารขึ้นนั่งจนเต็มทุกที่นั่งและรถตู้โดยสารก็ออกจากท่า ในช่วงเวลา 7.00-8.00 ก็ยังมีผู้โดยสารที่รอใช้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศอยู่นั้นหมายความว่ามีการขาดช่วงการให้บริการเนื่องจากรถที่วิ่งไปส่งผู้โดยสาร ณ จุดหมายปลายทางนั้นกำลังจากเดินทางกลับมาเพื่อรับผู้โดยสารที่ต้นสาย ณ จุดนี้ผู้โดยสารจะต้องมีการคาดการณ์เรื่องเวลาว่า ถ้าวินโดยสารปรับอากาศยังไม่สามารถมาถึง ณ จุดต้นสายในเวลาที่คุณโดยสารคาดการณ์ไว้ ผู้โดยสารก็อาจจะเปลี่ยนไปใช้บริการสาธารณะอย่างอื่นแทน เช่น สาย ต.79 มีต้นสายที่ ท่าอากาศยานบุรี-มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ใช้เวลาวิ่งประมาณ 30-45 นาทีในช่วงเวลาเร่งด่วน ผู้โดยสารก็จะคาดการณ์ว่าจะรอรถตู้โดยสารปรับอากาศแค่ 20 นาที ถ้าวินโดยสารประจำทางปรับอากาศยังไม่มา ผู้โดยสารจะเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศร่วมบริการขนส่งมวลชนกรุงเทพแทน ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นทำให้ผลการประมวลผลข้อมูลจากแบบสอบถามได้ว่าผู้โดยสารจะยอมเสียเวลารอรถตู้โดยสารปรับอากาศน้อยที่สุดแค่ 20 นาที และผู้โดยสารจะยอมเสียเวลาไม่เกิน 30 นาที เพื่อที่จะรอใช้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศ ดังนั้นผู้โดยสารจะยอมเสียเวลารอใช้บริการ โดยเฉลี่ยประมาณ 25 นาที

ในการเดินทางของรถตู้โดยสารปรับอากาศนั้นไม่ได้ขึ้นอยู่กับระยะทางเพื่อเป็นการกำหนดเวลาให้วิ่งเพียงอย่างเดียว ยังขึ้นอยู่กับสภาพการจราจร สถานการณ์ในช่วงเวลานั้นๆอีกด้วย เช่นในช่วงเวลาเร่งด่วน ความหนาแน่นด้านการจราจรบนท้องถนนจะหนาแน่นมากถึงหนาแน่นที่สุด โดยเฉพาะด้านใจกลางเมืองและพื้นที่ที่มีสถานที่ศึกษา เช่น โรงเรียนและมหาวิทยาลัยตั้งอยู่จะมีสภาพ



การจราจรที่หนาแน่นมาก ดังจะเห็นได้ชัดจากช่วงเวลาปิดเทอมในช่วงเวลาเร่งด่วนการจราจรบนท้องถนนจะไม่หนาแน่นเท่ากับเวลาเร่งด่วนในช่วงที่สถานศึกษาได้เปิดเรียน ด้วยเหตุผลและปัจจัยที่ได้

กล่าวมาข้างต้นทำให้ค่าเฉลี่ยต่อการเดินทางใน 1 เที้ยวของรถตู้ที่ใช้เวลาในการเดินทางต่อที่ว้นน้อยที่สุด 25 นาทีและเวลาที่รถตู้บริการปรับอากาศใช้เวลามากที่สุดบนท้องถนนคือ 55 นาที ดังนั้นเวลาเฉลี่ยของรถตู้โดยสารปรับอากาศต่อการเดินทางใน 1 เที้ยวจึงโดยเฉลี่ยคือ 40 นาที

จำนวนที่นั่งในรถตู้ ปกติแล้วรถตู้โดยสารจะมีจำนวนที่นั่งคือ 9 ที่นั่ง แต่ในกรณีที่เป็นรถตู้โดยสารปรับอากาศจะมีที่น้อยที่สุด 11 ที่นั่งและมากที่สุดคือ 14 ที่นั่งซึ่งเป็นการเพิ่มที่นั่งเพื่อที่จะให้บริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีก 1 แถว เพื่อที่จะได้รองรับการให้บริการผู้โดยสารได้อย่างเต็มที่ในช่วงโมงเร่งด่วนและเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ผู้ขับรถเนื่องจากมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากจึงทำให้เกิด Over Demand ดังนั้นจะพบได้ว่ารถตู้ส่วนใหญ่จะมีการเพิ่มที่นั่งให้เป็น 14 ที่นั่งเพื่อที่จะเป็นการเพิ่มรายได้ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นจึงทำให้รถตู้โดยสารปรับอากาศมีที่นั่งโดยเฉลี่ยคือ 12.71 ที่นั่ง

5.2 การวิเคราะห์สมการราคาจากสมการที่ (1) ที่แสดงไว้ในบทที่ 4 สามารถนำมาวิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมได้จากการสำรวจภาคสนามซึ่งผลการวิเคราะห์มีดังต่อไปนี้

$$p^* = 32.174 - 3.314 X - 0.978 F + 0.04 C + 0.025 \phi + 0.169 h + 2.985 \sigma$$

(6.817)      (-8.959)      (-4.636)      (5.628)      (0.547<sup>ns</sup>)      (4.119)      (4.208)

$$R^2 = 0.858$$

$$\text{Adjust } R^2 = 0.849$$

$$F\text{-Statistics} = 96.555$$

หมายเหตุ : ค่าในวงเล็บคือค่า T-Statistic โดยมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 แทนด้วย \* และไม่มีนัยสำคัญแทนด้วย <sup>ns</sup>

จากผลการประมาณค่าของปัจจัยที่มีผลในการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ พบว่าแบบจำลองสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรตาม (ราคาค่าโดยสาร) ได้ร้อยละ 0.858 และมีค่า F-Statistic ของสมการที่ไม่ปฏิเสธสมมุติฐานว่าตัวแปรอิสระทุกตัวมีอิทธิพลร่วมกัน



ต่อตัวแปรตาม ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 96.555 ซึ่งเมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรต่างๆ ในสมการราคาที่ตั้งกล่าวสามารถอธิบายถึงสาระสำคัญของผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

จำนวนผู้โดยสารที่ต้องการการใช้บริการรถตู้โดยสารต่อเที่ยว (X) จากผลการวิเคราะห์ พบว่าตัวแปรดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับราคาค่าโดยสารในทิศทางลบ ซึ่งตรงกันกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ณ ระดับนัยสำคัญร้อยละ 95 โดยมีสัมประสิทธิ์เท่ากับ  $-3.314$  หมายความว่า เมื่อจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อเที่ยว เพิ่มขึ้น 1 บาทจะทำให้ราคาค่าโดยสารลดลง 3.314 บาทต่อเที่ยวโดยเฉลี่ย ทั้งนี้จากแนวคิดข้างต้นจะพบว่าหากจำนวนผู้โดยสารมากขึ้นในแต่ละเที่ยวก็จะช่วยให้รายได้เฉลี่ยของผู้ให้บริการได้รับเพิ่มขึ้น และทำให้ราคาต่อหน่วยผู้โดยสารลดลง ซึ่งจากการสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยได้ไป สัมภาษณ์ผู้ประกอบการและผู้โดยสารจึงพบว่าหากว่าค่าโดยสารยังเป็นอัตราเดิมผู้โดยสารและผู้ประกอบการต่างก็สามารถที่จะใช้บริการและให้บริการต่อไปได้ แต่ถ้าให้ค่าโดยสารลดลงผู้โดยสาร สารถก็ยังมี ความพึงพอใจที่จะใช้บริการต่อไปขณะที่ผู้ประกอบการจะต้องมีผู้โดยสารมากขึ้นกว่าเดิม ธุรกิจรถตู้ถึงจะสามารถให้บริการต่อไปได้ แต่ในทิศทางตรงกันข้ามถ้าค่าโดยสารเพิ่มสูงขึ้นผู้โดยสาร ก็ไม่สามารถที่จะใช้บริการรถตู้ในราคาที่แพงขึ้นได้ ผู้โดยสารก็จะหันมาใช้รถประจำทางแทน ในขณะที่ผู้ประกอบการต้องเสียผู้ใช้บริการ ไปเท่ากับสูญเสียรายได้ของผู้ขับรถตู้โดยสารปรับอากาศ

จำนวนรถที่ออกเดินทางภายในเวลา 1 ชั่วโมง (F) การศึกษาพบว่าตัวแปรดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับราคาค่าโดยสารในทิศทางลบซึ่งตรงกันกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ณ ระดับนัยสำคัญร้อยละ 95 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ  $-0.978$  หมายความว่าเมื่อความถี่ในการออกรถใน 1 ชั่วโมงเพิ่มขึ้น 1 บาทจะทำให้ราคาค่าโดยสารลด 0.978 บาทต่อเที่ยว ซึ่งจากรูปแบบข้างต้นจะพบว่าถ้ารถออก จำนวนมากขึ้นก็เท่ากับเป็นการเพิ่มปริมาณอุปทานของการให้บริการมากขึ้นจะส่งผลต่อระดับราคาที่ เหมาะสมลดลงได้

ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวของการเดินทาง (C) ศึกษาพบว่าตัวแปรดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับ ราคาค่าโดยสารในทิศทางบวกซึ่งตรงกันกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ณ ระดับนัยสำคัญร้อยละ 95 โดยมีค่า สัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.04 หมายความว่าเมื่อค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวเพิ่มขึ้น 1 บาทจะทำให้ราคาค่า โดยสารเพิ่มขึ้น 0.04 บาทต่อเที่ยวโดยเฉลี่ย รถตู้ในแต่ละสายจะมีค่าใช้จ่ายที่ไม่เท่ากันเช่น ราคาค่าเช่า รถ ค่าน้ำมัน ค่าเช่าวิน ค่าทางด่วน ค่ารักษาสภาพรถ ระยะทางที่ใกล้ไกลไม่เท่ากันทำให้มีเที่ยววิ่งที่ ต่างกัน ทั้งหมดนี้เมื่อรวมกันแล้วต่างก็เป็นต้นทุนรวมของแต่ละสาย เมื่อรถต้องวิ่งไปในระยะไกลก็ ทำให้มีเที่ยววิ่งน้อย เช่น สาย ค.85 มีต้นสายที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิมีปลายสายที่มหาวิทยาลัยธรรมศา-

สตรีศูนย์รังสิต มีเที่ยววิ่งขา-ไปกลับ 12 เที่ยววิ่งต่อวัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวสูง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงให้จัดเก็บอัตราค่าโดยสาร 30 บาท ในทิศทางตรงกันข้ามสาย ต.11 มีต้นสายที่ปากเกร็ด มีปลายสายที่ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์งามวงศ์วาน มีเที่ยววิ่งไป-กลับประมาณ 18 เที่ยววิ่ง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงกำหนดให้เก็บอัตราค่าโดยสาร 10 บาท

เวลาที่ผู้โดยสารรอใช้บริการที่นานที่สุด ( $\phi$ ) ศึกษาพบว่าพบว่าตัวแปรดังกล่าวไม่มีความสัมพันธ์กับราคาค่าโดยสารที่ระดับราคาความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ถึงแม้ว่าผลการคำนวณจะพบว่าทิศทางของความสัมพันธ์ (ถ้ามี) จะเป็นทิศทางเดียวกันกับค่าโดยสารซึ่งตรงกับสมมุติฐานที่ตั้งไว้ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.025 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าถ้าผู้โดยสารใช้เวลาในการรอใช้บริการที่นานเกินไปผู้โดยสารก็จะเปลี่ยนไปใช้บริการรถประจำทางแทน ทำให้จำนวนผู้โดยสารที่รอใช้บริการน้อยลง ก็จะทำให้ต้นทุนในเที่ยววิ่งนั้นจะสูงขึ้น 0.025 บาทต่อเที่ยวแต่จากการสอบถามพบว่าผู้ใช้บริการรถผู้โดยสารปรับอากาศส่วนมากทราบถึงระยะเวลาความถี่ในการออกรถ ดังนั้นมักจะมาถึงในเวลาที่จะออกหรือมีความตั้งใจที่จะใช้บริการรถผู้โดยสารอยู่แล้วเพราะสะดวกทั้งเรื่องของที่นั่งและความรวดเร็วในการเดินทาง

เวลาที่เฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เที่ยว ( $h$ ) การวิเคราะห์พบว่าตัวแปรดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับราคาค่าโดยสารในทิศทางบวกซึ่งตรงกันกับสมมุติฐานที่ตั้งไว้ ณ ระดับนัยสำคัญร้อยละ 95 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.169 หมายความว่า ระยะเวลาที่รถผู้ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ยในแต่ละเที่ยวเพิ่มขึ้น 1 บาทจะทำให้ราคาค่าโดยสารเพิ่มขึ้น 0.169 บาทต่อเที่ยวจากความสัมพันธ์ดังกล่าวจะเห็นได้จากรถตู้ที่วิ่งในระยะสั้นๆ เช่น สาย ต.11 มีต้นสายที่ปากเกร็ดและมีปลายทางที่ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์งามวงศ์วานเก็บอัตราค่าโดยสาร 10 บาท โดยใช้เวลารั้งโดยประมาณ 25 นาที ในขณะที่สาย ต. 85 มีต้นสายที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิและมีปลายทางมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) เก็บค่าโดยสาร 30 บาท โดยใช้เวลารั้งรถประมาณ 55 นาที

จำนวนที่นั่งของรถผู้โดยสารปรับอากาศ ( $\sigma$ ) จากการสอบถามผู้ขับรถผู้โดยสารทราบได้ว่ารถผู้โดยสารมีที่ 11 ที่นั่งและ 14 ที่นั่งเท่านั้น ดังนั้นจึงทำการทดสอบจำนวนที่นั่งผู้โดยสารให้เป็น Dummy ผลการศึกษาพบว่าจำนวนที่นั่งของรถผู้โดยสารมีผลตรงข้ามกับสมมุติฐาน เนื่องจากรถผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่ง 11 ที่นั่งจะมีค่าเช่ารถที่ถูกกว่ารถผู้โดยสารที่มีจำนวน 14 ที่นั่ง นอกจากนี้จะมีราคาเช่ารถที่ถูกแตกต่างกันแล้ว รถผู้โดยสารที่มีขนาดบรรจุ 14 ที่นั่งจะบรรทุกผู้โดยสารหนักกว่ารถ 11 ที่นั่งถึง 100-150 กิโลกรัม ก็จะทำให้รถเสื่อมสภาพเร็วขึ้นกว่ารถ 11 ที่นั่ง ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้มีค่าใช้จ่ายด้านรักษาสภาพ



รถสูงขึ้นตามไปด้วย เมื่อรถบรรทุกหนักมากขึ้นรถก็ต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้นก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้รถ 14 ที่นั่งมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยสูงกว่ารถ 11 ที่นั่ง เพราะฉะนั้นด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นจึงทำให้จำนวนที่นั่งรถตู้โดยสารมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับราคาค่าโดยสาร

### 5.3 ผลการคำนวณค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรอิสระต่างๆ ใน 5.2 ได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2 ผลการคำนวณค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรอิสระ

ตัวแปร	ค่าความยืดหยุ่น	ลักษณะของความยืดหยุ่น
X	-0.81	ยืดหยุ่นต่ำ (Inelasticity)
F	-2.044	ยืดหยุ่นสูง (Elasticity)
C	1.379	ยืดหยุ่นสูง (Elasticity)
h	2.96	ยืดหยุ่นสูง (Elasticity)

จากการคำนวณค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรต่างๆในตารางที่ 5.2 ศึกษาพบว่า

ค่าความยืดหยุ่นของจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสาร โดยเฉลี่ยใน 1 เที่ยววิ่งมีผลต่อราคาเท่ากับ-0.81 หมายความว่าเมื่อจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1 เปอร์เซ็นต์จะทำให้ราคาค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศลดลง 0.81 เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ค่าคำนวณแสดงค่าจำนวนผู้โดยสารมีความยืดหยุ่นต่อราคาค่อนข้างต่ำ

ค่าความยืดหยุ่นของจำนวนรถที่ออกเดินทางภายใน 1 ชั่วโมงมีผลต่อราคาค่าโดยสารเท่ากับ -2.044 หมายความว่า เมื่อจำนวนรถที่ออกเดินทางใน 1 ชั่วโมงเพิ่มขึ้น 1 เปอร์เซ็นต์ ราคาค่าโดยสารรถตู้ปรับอากาศลดลง 2.044 เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ค่าคำนวณแสดงค่าจำนวนรถที่ออกเดินทางภายใน 1 ชั่วโมงมีความยืดหยุ่นสูง

ค่าความยืดหยุ่นของค่าใช้จ่ายมีผลต่อราคาค่าโดยสารเท่ากับ 1.379 หมายความว่าเมื่อค่าใช้จ่ายรถตู้โดยสารปรับอากาศเพิ่มขึ้นเป็น 1 เปอร์เซ็นต์ ราคาค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้น 1.379 เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ค่าคำนวณแสดงค่าใช้จ่ายรถตู้โดยสาร โดยเฉลี่ยมีความยืดหยุ่นต่อราคาค่อนข้างสูง



เมื่อเปรียบเทียบค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรทั้ง 4 ตัวแล้ว จะพบว่าตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อราคาค่าโดยสารมากที่สุดคือ เวลาเฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เทียว จำนวนรถที่ออกเดินทางภายในเวลา 1 ชั่วโมง (คัน) ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวของการเดินรถ (บาท) และ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสารโดยเฉลี่ยใน 1 เทียว (คน) โดยเรียงตามลำดับค่าความยืดหยุ่นสูงสุดไปจนถึงความยืดหยุ่นต่ำสุด โดยมีเครื่องหมายแสดงบอกถึงทิศทางความสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีต่อราคาค่าโดยสารว่าเป็นไปในทิศทางใด

#### 5.4 ผลการคำนวณราคาค่าโดยสารที่ได้จากสมการผลการทดลอง 5.2

จากสมการใน 5.2

$$P^* = 32.174 - 3.314X - 0.978F + 0.040C + 0.025\phi + 0.169h$$

แทนค่า X, F, C,  $\phi$ , h ที่เป็นค่าเฉลี่ยในตารางที่ 5.1 ในสมการ

$$\begin{aligned} P^* &= 32.174 - 3.314(7.5) - 0.978(10) + 0.04(362.5) + 0.025(25) + 0.169(40) \\ &= 19.424 \cong 19 \end{aligned}$$

จากการสำรวจรถตู้โดยสาร 26 สาย รวมระยะทางทั้งสิ้น 590 กิโลเมตร จะได้ระยะทางโดยเฉลี่ย 23 กิโลเมตรในแต่ละสาย โดยที่ผู้โดยสารที่เดินทางตลอดเส้นทางจะเรียกเก็บราคาค่าโดยสารประมาณ 19.50 บาทต่อหนึ่งเที่ยววิ่ง หรือ 0.85 บาทต่อหนึ่งกิโลเมตร ซึ่งราคาค่าโดยสารที่ได้จากการคำนวณจะสูงกว่าราคาที่กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดไว้ที่ 0.83 บาทต่อกิโลเมตร แสดงให้เห็นว่าความสามารถในการกำหนดราคาค่าโดยสารจากสมการข้างต้นมีความใกล้เคียงกับความเป็นจริงที่กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดไว้โดยมีค่าความแตกต่างกัน 1.02 เปอร์เซ็นต์ ของราคาค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศที่ควรจะเป็น

## ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ

### 6.1 ข้อสรุป

เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญและความก้าวหน้าด้านต่างๆ อาทิเช่น การศึกษา ด้านธุรกิจการค้า การติดต่อ ทำให้กรุงเทพมหานครมีความหนาแน่นของประชากรสูง ดังนั้นประชากรจึงได้เริ่มทำการย้ายถิ่นกระจายไปอาศัยอยู่ตามแถบชานเมืองแบบไร้ทิศทางซึ่งจะเห็นได้จาก มีการสร้างหมู่บ้านจัดสรร ห้างสรรพสินค้า ตามมุมเมืองต่างๆ แม้กระนั้นประชากรที่อาศัยอยู่แถบชานเมืองก็ยังมีความต้องการที่จะเข้ามาในตัวเมืองเพื่อที่จะประกอบภารกิจด้านการค้า การศึกษา และทำงาน ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นนี้ทำให้เกิดบริการรถตู้มวลชนขึ้นเพื่อให้บริการและรองรับผู้โดยสารที่อยู่ในหมู่บ้านและแถบชานเมืองที่มีความประสงค์ที่จะเข้าสู่ตัวเมือง ซึ่งในตอนแรกเน้นพนักงานขับรถตู้หรือเจ้าของรถได้กำหนดอัตราค่าโดยสารขึ้นเอง โดยอาศัยการกำหนดราคาค่าโดยสารจากตารางรถประจำทางปรับอากาศร่วมบริการบวกลบค่าเช่ารถแล้วแต่ระยะทาง ด้วยอัตราค่าโดยสารดังกล่าวทำให้ผู้โดยสารนิยมที่จะใช้รถตู้มากขึ้น ทำให้ธุรกิจรถตู้ได้เจริญเติบโตขึ้นสูงและได้วิ่งทับเส้นทางรถประจำทาง รวมถึงได้ขับรถกีดขวางการจราจร จึงเป็นเหตุให้กรมการขนส่งทางบกและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เข้ามาบริหารงานด้านรถตู้มวลชนเป็นรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ มีการกำหนดให้รถตู้ไปขึ้นทะเบียนรถโดยสารร่วมประจำทางที่กรมการขนส่งทางบก และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประชุมร่วมกับกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดราคาค่าโดยสารรถตู้ปรับอากาศขึ้น

ในเรื่องการกำหนดราคาค่าโดยสารนั้นเป็นเรื่องที่ยากและมีรายละเอียดลึกซึ้งเนื่องจากระบบขนส่งเป็นบริการพื้นฐานอย่างหนึ่งที่รัฐจะต้องจัดให้บริการประชาชนดังนั้นการเลือกหลักเกณฑ์ใดมาปฏิบัติก็ต้องทำด้วยความรอบคอบ ต้องกำหนดวัตถุประสงค์ให้ชัดเจน (เพื่อที่จะได้สอดคล้องกับลักษณะการดำเนินงาน) ซึ่งหลักเกณฑ์แต่ละอย่างอาจจะสะท้อนเป้าหมายที่แตกต่างกัน อาทิการกำหนดราคาแบบผูกขาด ก็เป็นการเน้นการแสวงหากำไรสูงสุด แต่ถ้าเป็นตามหลักต้นทุนเฉลี่ยก็จะเป็นการเน้นในเรื่องของการได้ต้นทุนมากกว่ากำไร แต่สำหรับการบริการของรัฐ รัฐจะต้องคำนึงถึงเรื่องของการได้ต้นทุนมากกว่าเอากำไร แต่สำหรับการ

บริการของรัฐ รัฐจะต้องคำนึงถึงเรื่องของการเกิดสวัสดิการทางสังคมสูงสุด (Maximize Social Welfare) ซึ่งจะเป็นราคาที่ใช้บริการสามารถจ่ายได้ และผู้ประกอบการสามารถดำเนินการต่อไปได้ ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะวิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดราคาค่าโดยสาร โดยใช้แนวคิดของ Jansson, Kjell มาทำการวิจัยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคาค่าโดยสาร โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเส้นทางที่มีต้นสายอยู่ที่ปากเกร็ด ทำนํ้านนทบุรี ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์งามวงศ์วาน อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ หมู่บ้านบัวทอง โดยการใช้แบบสอบถาม การสัมภาษณ์ และการสังเกตการณ์ของผู้วิจัย ผลการศึกษาค่าความยืดหยุ่นพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคาค่าโดยสารมากที่สุด ได้แก่ เวลาเฉลี่ยต่อหนึ่งเที่ยววิ่ง อันดับสองได้แก่ จำนวนรถที่ออกเดินทางภายในเวลาหนึ่งชั่วโมง อันดับสามได้แก่ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยวของการเดินรถ และอันดับสุดท้ายที่มี อิทธิพลน้อยที่สุดของการกำหนดราคาค่าโดยสารรถตู้คือจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยเฉลี่ย ซึ่งจะเห็นได้ว่าในแต่ละปัจจัยมีผลทำให้การกำหนดราคาค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศเปลี่ยนแปลงไปมามากน้อยต่างกันไปตามค่าความยืดหยุ่นของแต่ละปัจจัย

จากการศึกษารถตู้โดยสารปรับอากาศ 26 สาย จาก 113 สายที่ทางเอกชนได้รับอนุญาตให้ดำเนินการเดินรถคิดเป็น 23 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนสายรถตู้โดยสารปรับอากาศทั้งหมด สาเหตุที่ศึกษาข้อมูลได้เท่านี้อันเนื่องมาจาก ข้อจำกัดทางด้านเวลาและการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยเมื่อพิจารณาขอบเขตในการศึกษาแล้วนับได้ว่าเกือบครอบคลุมการเดินรถได้ในระดับหนึ่งเพราะมีการเก็บข้อมูลในระยะทางที่มีความแตกต่างกัน โดยจะมีทั้งสายที่วิ่งระยะสั้นและระยะยาว ระยะเวลาที่ใช้ในการวิ่งมีความแตกต่างกันมีทั้งใช้เวลาสั้นและเวลามาก ส่วนในเรื่องของการหาต้นทุนเฉลี่ยนั้นผู้วิจัยได้ศึกษาเฉพาะต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการวิ่งรถจริงๆ โดยไม่ได้รวมถึง ค่าแรงรายวันของผู้เช่ารถ เพราะรายได้หรือค่าแรงที่ได้จากการขับรถตู้จริงๆ คือ รายได้หลังจากที่ได้หักค่าใช้จ่ายในแต่ละวัน ซึ่งคนขับทุกคนจะได้ต่างกัน และคนขับรถตู้ในแต่ละสายจะมีรายได้ที่เหลือจากหลังหักค่าใช้จ่ายไม่เท่ากัน

จากการสุ่มตัวอย่าง โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์จากผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะปรับอากาศจำนวน 100 ท่าน ใน 6 เขต ซึ่งพอจะสรุปได้ว่าผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศ 65 เปอร์เซ็นต์เป็นเพศหญิง และ 35 เปอร์เซ็นต์เป็นเพศชาย ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับอุดมศึกษาและจบการศึกษาระดับอุดมศึกษาประมาณ 90 เปอร์เซ็นต์ การศึกษาระดับประถมศึกษา 2 เปอร์เซ็นต์ ระดับมัธยมศึกษา 3 เปอร์เซ็นต์ ระดับอาชีวศึกษา 2 เปอร์เซ็นต์ และอื่นๆอีก 3 เปอร์เซ็นต์ โดยส่วนใหญ่แล้วผู้ใช้



บริการรถตู้มีอาชีพเป็นนักศึกษา 45 เปอร์เซ็นต์ รัฐวิสาหกิจ 18 เปอร์เซ็นต์ รับราชการ 20 เปอร์เซ็นต์ ค้าขาย 8 เปอร์เซ็นต์ รับจ้าง 6 เปอร์เซ็นต์ และอื่นๆ อีก 3 เปอร์เซ็นต์ ส่วนรายได้ของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศสาธาณณะนั้นผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสูงสุดคือ 55 เปอร์เซ็นต์มีรายได้อยู่ที่ 5,000-10,000 บาท อันดับสอง 35 เปอร์เซ็นต์ คือ 10,000-15,000 บาท เนื่องจากผู้ใช้บริการในระดับนี้จะเป็นนักศึกษา ข้าราชการ พนักงานบริษัทห้างร้านซึ่งสามารถที่จะมีรายได้จากครอบครัว สถานที่ทำงานที่สามารถจะจ่ายค่าโดยสารรถตู้โดยสารทั้งนี้ก็เพื่อความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ส่วนอันดับสาม 5 เปอร์เซ็นต์ มีรายได้ที่ 15,000-20,000 บาท อันดับสี่ 2 เปอร์เซ็นต์มีรายได้ที่ต่ำกว่าห้าพันบาทและ ผู้มีรายได้ระหว่าง 20,000-25,000 บาท ส่วนใหญ่แล้วผู้โดยสารมีความประสงค์ที่จะเดินทางไปเพื่อการศึกษาและทำงาน และเป็นส่วนน้อยที่จะใช้บริการรถตู้เพื่อ ไปค้าขายและประกอบธุรกิจ ผู้โดยสารส่วนใหญ่แล้วประมาณ 90 เปอร์เซ็นต์จะเดินเท้ามาขึ้นรถตู้ซึ่งจะสังเกตได้จากต้นสายของรถตู้โดยสารปรับอากาศจะอยู่ที่หมู่บ้าน สถานที่ราชการ สถานศึกษา และส่วนรองลงมาผู้โดยสารจะขึ้นรถสองแถวในซอยและรถโดยสารขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครมาใช้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศสาธาณณะ ผู้โดยสารส่วนใหญ่คิดว่าราคาค่าโดยสารในปัจจุบันเป็นราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมแล้วเพราะราคาค่าโดยสารในขณะนี้ก็เป็นราคาค่าโดยสารที่สูงพอสมควรสำหรับนักศึกษาและผู้มีรายได้ประมาณ 10,000-20,000 บาทต่อเดือนเพราะผู้ใช้บริการส่วนใหญ่แล้วจะใช้บริการทั้งไปและกลับเพื่อความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง เพื่อที่ผู้โดยสารจะได้ไปถึงจุดหมายปลายทางเพื่อศึกษา ประกอบอาชีพการงานและพักผ่อนได้โดยเร็ว

ในส่วนที่ผู้โดยสารต้องการให้รถตู้โดยสารปรับอากาศควรปรับปรุงคืออยากให้รถตู้โดยสารจอดตรงป้าย ขับรถอย่างระมัดระวัง ขับรถอย่างรักษากฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ใช้ความเร็วสูงมากนัก และบางคันอยากให้ปรับปรุงในระบบเครื่องปรับอากาศและเสียงของเครื่องยนต์ในระหว่างขับซึ่งจะมีเสียงดังมาก

จากการที่ผู้วิจัยได้ไปศึกษาและทำการเก็บข้อมูลของพนักงานขับรถตู้โดยสารปรับอากาศพบว่า 100 เปอร์เซ็นต์ของพนักงานขับรถตู้โดยสารปรับอากาศเป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 28 ปี ถึง 35 ปี และรองลงไปจะอยู่ที่ 36 ปี ถึง 45 ปี ซึ่งรถตู้ส่วนใหญ่เป็นรถเช่าเนื่องจากพนักงานขับรถไม่สามารถที่จะรับภาระการจ่ายค่างวดที่ต้องผ่อนชำระในแต่ละงวด รวมถึงจะต้องเสียค่ารักษาสภาพรถ ค่าเสื่อมสภาพของรถอีกด้วย ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เสียครั้งละ 10,000-20,000 บาทโดยประมาณ แต่การที่จะเสียเงินเพื่อรักษาสภาพรถหรือซ่อมรถนั้น พนักงานขับรถมีความสามารถและมีกำลังพอที่จะจ่ายค่าซ่อมได้และสิ่งที่จะกระทบกับเจ้าของคือทำให้สูญเสีย

รายได้ต่อวันประมาณ 400-700 บาทต่อวัน นั่นหมายถึงว่ารถจะต้องเข้าอู่อย่าง 3 - 5 วันเพื่อซ่อมจะทำให้เสียเวลาในการหารายได้และทำให้สูญเสียรายได้อย่างต่ำประมาณ 1,200-3,500 บาทต่อครั้ง ดังนั้นเจ้าของรถส่วนใหญ่จึงตัดสินใจขายรถพร้อมเบอร์รถให้เจ้าของวินเป็นผู้ดูแลรถ และ เจ้าของวินก็จะมอบหมายรถคันนั้นให้อยู่ในความดูแลของเจ้าของเดิม นอกจากผู้เช่ารถจะเสียค่าเช่ารถให้เจ้าของรถ ยังต้องเสียค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเองซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะอยู่ประมาณ 500-650 บาทต่อวัน ซึ่งก็ขึ้นอยู่กับเที่ยววิ่งและการจราจรในท้องถนนในแต่ละวัน นอกจากนี้พนักงานยังต้องเสียค่าวินให้กับเจ้าของวิน ในการเสียค่าวินนี้จะอยู่ที่ 80-200 วันต่อวัน โดยค่าของวินนี้ถูกหรือแพงจะขึ้นอยู่กับคันสายและปลายสายว่าเส้นทางคมนาคมสายนี้มีผู้ใช้บริการมากถึงหนาแน่น มีระยะทางที่เดินทางค่อนข้างไกล เหตุผลที่พนักงานขับรถต้องเสียค่าวินนี้เป็นค่าความสะดวกอย่างน้อยก็เพื่อที่รถตู้โดยสารจะได้มีที่จอดรถตู้โดยสารที่ต้นสายและปลายสายเนื่องจากรถตู้โดยสาร ไม่มีสถานีรับ-ส่งซึ่งหมายถึงที่ดินที่ตัวเองเป็นเจ้าของก็ต้องเสียค่าเช่าให้กับเจ้าของที่ดิน นอกจากนี้พนักงานรถตู้เสียค่าวินก็เพื่อเป็นการตอบแทนเจ้าของวินที่เป็นผู้ริเริ่มให้มีการเดินสายรถตู้ในสายนี้ทำให้เขาเหล่านั้นมีอาชีพที่สุจริต รวมไปถึงเมื่อรถมีปัญหาเจ้าของวินเป็นผู้มีฐานะก็สามารถที่จะช่วยในการดำเนินการที่สถานีตำรวจได้ ส่วนรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายของรถที่วิ่งในระยะสั้นและรถตู้โดยสารที่ไม่ได้ขึ้นทางด่วนนั้นจะมีรายได้อยู่ที่ 1,500-2,000 บาทต่อวัน หมายถึงพนักงานขับรถจะมีรายได้หลังจากหักค่าใช้จ่ายประมาณ 200-700 บาทต่อวัน นั่นหมายถึงว่าถ้าได้รายได้ประมาณ 200 บาทวัน นั่นคือค่าแรงทั้งวันที่ผู้เช่าได้รับในวันนั้นจะสูงกว่ารายได้ของค่าแรงขั้นต่ำที่ทางราชการได้ประเมินไว้แต่ในทางกลับกันถ้าพนักงานขับรถสามารถหารายได้ได้มากกว่า 200 บาทต่อวันก็จะทำให้คุณภาพชีวิตของพนักงานไปในทางที่ดีขึ้น ซึ่งจากการที่ผู้วิจัยได้ไปสัมภาษณ์นั้น พนักงานขับรถส่วนใหญ่จะมีความพอใจถ้ามีรายได้ในวันหนึ่งคุ้มพอสำหรับค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในแต่ละวัน และมีเหลือกลับบ้านประมาณ 300 บาท หากแม้ว่าในวันใดที่ไม่สามารถหารายได้คุ้มกับค่าเช่าในวันนั้นพนักงานขับรถจะพยายามเพิ่มเที่ยววิ่งของตัวเองเพื่อหารายได้ให้คุ้มทุน โดยจะคิดว่าวันนั้นจะเหนื่อยเหนื่อยเพียงใด ส่วนรถที่วิ่งในระยะกลางและขึ้นทางด่วนที่ได้ไปสัมภาษณ์นั้นจะมีรายได้อย่างต่ำอยู่ที่ 1,500-2,500 บาทต่อวัน นั่นหมายถึงรถที่วิ่งระยะกลางและไกลนี้จะมีเที่ยววิ่งที่น้อยลงเพราะระยะทางจะไกลขึ้นและต้องเสียค่าทางด่วนทั้งขึ้นและลง หมายถึงว่าเมื่อหักค่าใช้จ่ายโดยประมาณแล้วพนักงานขับรถนั้นจะมีเงินเหลือกลับบ้านอย่างต่ำประมาณ 500 บาทถึง 1,000 บาท ซึ่งจะเห็นได้ว่ารถที่วิ่งในระยะทางไกลกว่าจะมีรายรับสูงกว่ารถระยะทางใกล้เพราะค่าโดยสารที่ได้รับนั้นจะเป็นตัวกำหนดให้รถที่วิ่งในระยะกลางจะมีรายรับที่สูงกว่ารถที่วิ่งในระยะทางใกล้



ซึ่งจะสรุปโดยรวมได้ว่าถ้าจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ย 1 เที่ยววิ่ง จำนวนรถที่ออกเดินทางใน 1 ชั่วโมง ค่าใช้จ่ายต่อเที่ยว เวลาที่ใช้ในการเดินทาง 1 เที่ยววิ่ง จำนวนที่นั่งทั้งหมดในรถตู้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงจะทำให้ราคาค่าโดยสาร 1 เที่ยววิ่งต่อหนึ่งคนเท่ากับ 19.424 บาท เมื่อนำระยะทางมาคำนวณผลจากการคำนวณทำการจาก 26 สายรวมทั้งสิ้น 590 กิโลเมตร ดังนั้นผลการคำนวณกิโลเมตรโดยเฉลี่ยที่รถตู้โดยสารปรับอากาศวิ่งคือ 22.69 กิโลเมตร ดังนั้นจะได้ราคาค่าโดยสารที่เฉลี่ยคือ 0.85 บาท ต่อ 1 กิโลเมตร ซึ่งได้ค่าเฉลี่ยแตกต่างจากที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กำหนดค่าเฉลี่ยไว้ 0.83 บาทต่อกิโลเมตร

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

1. ปรับปรุงการบริการด้านต่างๆ ให้ดีขึ้นเพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการรถตู้โดยสารปรับอากาศ เช่น ควรมีการจัดสถานที่พักรอรถของผู้โดยสารที่สะอาด สะดวกและปลอดภัยเพื่อให้ผู้โดยสารได้มีที่นั่งรอรถ มีที่กำบังหลบแดดฝน ในส่วนของพนักงานขับรถก็มีการจอดรถเข้าคิวรับผู้โดยสารอย่างเป็นระเบียบเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถแยกแยะได้ว่าคันนี้เป็นคันที่พร้อมจะออกเดินทางและคันต่อไปก็เป็นคันที่สอง ส่วนคันอื่นๆก็ควรจะจอดแยกแถวไว้อย่างเป็นสัดส่วนว่ารถส่วนที่เหลือนี้เป็นรถที่กำลังรอคิวเพื่อให้บริการ ถ้ามีการจัดอย่างเป็นระเบียบและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้นแล้ว ก็จะเป็นแรงดึงดูดให้ผู้โดยสารมาใช้บริการรถตู้มากขึ้นจึงส่งผลให้ผู้ขับรถมีรายได้สูงขึ้นตามไปด้วย เมื่อมีจำนวนผู้โดยสารมากขึ้นก็ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่างๆก็จะลดลง ก็อาจจะทำให้มีการปรับราคาค่าโดยสารให้ลดลงได้

2. ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนทั้งในตอนเช้าและตอนเย็นเป็นช่วงเดียวในทั้งวันของผู้ขับรถตู้ที่จะมีผู้โดยสารนั่งเต็มรถทุกคัน ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยให้รถตู้มีโอกาสเพิ่มรายได้โดยการเพิ่มเที่ยววิ่งในชั่วโมงดังกล่าวนี้ จึงควรมีการจัดระบบการจราจรให้รถสามารถที่จะเดินทางไปมาได้สะดวกโดยไม่ติดขัด ในเส้นทางบางสายนั้นจะติดขัดเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนแต่จะไม่ติดขัดในชั่วโมงธรรมดาแต่ในทางกลับกันถนนบางสายก็มีการจราจรหนาแน่นและติดขัดทั้งวัน เมื่อรถติดขัดอยู่บนถนนนานเกินไปจะส่งผลให้มีต้นทุนของเวลาต่อเที่ยวสูงเพราะรถคันนั้นไม่สามารถที่จะเพิ่มเที่ยววิ่งได้มากกว่าที่ควรจะเป็น



3. เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายต่างๆของผู้ให้บริการรถตู้ทั้งในเรื่องค่าน้ำมัน ค่าเช่าค่าทางด่วน และค่าวิน หน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้องควรมีการจัดตั้งปั้มน้ำมันสวัสดิการหรือมีคูปองส่วนลดค่าน้ำมัน จัดให้มีบริการเช่ารถตู้ได้ในราคาประหยัด คูปองส่วนลดค่าทางด่วนสำหรับรถตู้ที่ใช้เส้นทางนั้นๆ ส่วนค่าวินควรมีการดำเนินงานในเรื่องค่าใช้จ่ายส่วนนี้ซึ่งเป็นเงินหมุนในธุรกิจนี้หลายล้านบาทต่อวิน ถ้าไม่มีการดำเนินงานให้ถูกต้อง รัฐจะต้องเสียรายได้ในการจัดเก็บภาษีจากผู้ประกอบการ เงินส่วนนี้ จะตกไปอยู่กับกลุ่มผู้รักษากฎหมายที่แสวงหาผลประโยชน์จากธุรกิจดังกล่าว

4. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพควรมีการตรวจสอบขนาดรถตู้ที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เพื่อเป็นประโยชน์และความปลอดภัยของทั้งผู้ขับรถโดยสารและผู้โดยสาร

5. ถ้าจำเป็นต้องมีการเพิ่มค่าโดยสารใน 26 สายที่สำรวจมาควรจะได้ไม่เกิน 0.02 บาทต่อกิโลเมตร



## บรรณานุกรม

- สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. กองคลังข้อมูลและสนเทศสถิติ กรมการปกครอง  
กระทรวงมหาดไทย, 2544.
- ขนส่งมวลชนกรุงเทพ, องค์การ. ตารางแสดงข้อมูลรถตู้โดยสารปรับอากาศ ณ วันที่  
21 มิถุนายน พ.ศ. 2545. กรุงเทพฯ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : 2545.
- ขนส่งมวลชนกรุงเทพ, องค์การ. รายงานประจำปี 2543. กรุงเทพมหานคร : 2544.
- ขนส่งมวลชนกรุงเทพ, องค์การ. เรื่องการพิจารณาอัตราค่าโดยสารรถประจำทาง (รถตู้  
ปรับอากาศ) หมวด 1 ใน เขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง. คณะ  
กรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (หน้า 59-69).
- ข่าวกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 296/2546 การประชุมคณะกรรมการจัดระเบียบ  
รถตู้ในเขต กทม. และปริมณฑล
- ควบคุมการขนส่งทางบกกลาง, คณะกรรมการ. การพิจารณากำหนดราคาค่าโดยสาร  
รถประจำทาง(รถตู้ปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทาง  
ต่อเนื่อง (12/2542) หน้า 59-69
- จิตติมา ณ นคร. การกำหนดค่าโดยสารที่คุ้มทุนสำหรับรถโดยสารระหว่างจังหวัด.  
ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
2538.
- ดำรงศักดิ์ จันโททัย. การประเมินนโยบายการบริหารงานจราจรและการขนส่งใน  
เขตกรุงเทพมหานคร วารสารวิจัยมหาวิทยาลัยรามคำแหง. 3,2 (ก.ค.-ธ.ค. 43) หน้า 73-  
95.
- ธรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัย. “บทสรุปสำหรับผู้บริหาร” (Executive Summary) โครงการ  
การศึกษาศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและแผนการดำเนินงาน  
ในการโอนกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร” เสนอต่อกระทรวง  
คมนาคม, วันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2540.
- นราทิพย์ ชุตินวงศ์. เศรษฐศาสตร์จุลภาค (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย) หน้า 354.
- นิพนธ์ สุดสงวน. การศึกษาระบบการจัดการรถรับจ้างสาธารณะประเภทรถตู้  
โดยสารประจำทางเอกชน เสร็จระบบขนส่งมวลชนของรัฐ กรณีศึกษาพื้นที่ให้บริการ  
เส้นทางปิ่นเกล้า-มหาวิทยาลัยมหิดลศาลายา. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตร  
มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล, 2538.



- บุญงาม เอี่ยมสุภวัฒน์. ปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการขนส่งรถตู้ในเขตกรุงเทพมหานครตอนเหนือ วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- บุญรักษ์ กุณาศล. การศึกษาสาเหตุและแรงจูงใจในการให้และใช้บริการรถตู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตร ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- ประชด ไกรเนตร. การขนส่งเบื้องต้น กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช : 2527. หน้า 1-10.
- พิชิต เดชนิรนาท. ระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล วารสารส่งเสริมการลงทุน 12,5 (พ.ศ. 44) หน้า 22-25. ตาราง.
- มติชน. นับถอยหลัง 6 เดือน สหการรถตู้มวลชน หรือจะเป็นฝันค้างของคนกรุงฯ. (1 กันยายน 2540) หน้า 9.
- สยามรัฐ. สหการรถตู้บนถนนแห่งขวากหนาม กทม.ซูปมือเปิป!!! กทม.ซูปมือเปิป...เฮ!!! วันจันทร์ที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2541.
- Else, Peter K. Optimal Prices and Subsidies for Scheduled Transport Services. Economics and Policy (September 1985 ; Vol.XIX No.3) P.263-279.
- Jansson, Jan Owen. Marginal Cost Pricing of Scheduled Transport Services. Journal of Transport Economics and Policy (September, 1979 ; Vol. XIII No.3) P.268-294.
- Jansson, Kjell. Optimal Public Transport Price and Service Frequency. Economics and Policy (January 1993 ; Vol.XXVII No.1) P.33-48.
- Nuchjarin Kasemsukworarat.. The Economic Analysis of Hired-Motorcycle Service in Bangkok. Master of Economic (English Language Program) Faculty of Economics, Thammasart University Bangkok, Thailand. 1990.
- Turvey, Ralph and Herbert Mohring. Optimal Bus Fares Economics and Policy (September 1975 ; V.IX No.3) P.280-286.



# เอกสารห้องข้อมูลข่าวสาร บลสมท.

กองรถเอกชนร่วมบริการ 3 ฝ่ายปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ  
รายงานผลการดำเนินงานไตรมาสแรก ปี 2543 (เดือนตุลาคม - ธันวาคม 2542)

กองรถเอกชนร่วมบริการ 3 มีหน้าที่รับผิดชอบงานรถตู้โดยสารปรับอากาศมีผลการดำเนินงานใน  
ไตรมาสแรกปีงบประมาณ 2543 (เดือนตุลาคม - ธันวาคม 2542) พอสรุปได้ดังนี้

1. จำนวนเส้นทาง จำนวนรถ
  - 1.1 จำนวนเส้นทาง 90 เส้นทาง
  - 1.2 เงื่อนไขจำนวนรถ 1,550 - 3,123 คัน
  - สำรวจได้ 3,238 คัน
  - ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2542
  - มียอดบรรจรถตามบัญชี ขส.บ.11 จำนวน 677 คัน
  - เข้าทำสัญญา จำนวน 409 คัน (ลงนามสัญญาแล้ว จำนวน 10 คัน)
2. อัตราค่าธรรมเนียมและค่าตอบแทน
  - 2.1 ค่าธรรมเนียมการทำสัญญา 2 ปี คันละ 500 บาท
  - 2.2 ค่าธรรมเนียมการเข้าร่วม (ครั้งแรก) คันละ 1,000 บาท
  - 2.3 ค่าหลักประกันความเสียหายตามสัญญา คันละ 2,000 บาท
  - 2.4 ค่าตอบแทนรายเดือน คันละ 1,000 บาท
  - รวม 4,500 บาท
3. รายได้
  - 3.1 ไตรมาสแรก ปีงบประมาณ 2543 (เดือนตุลาคม - ธันวาคม 2542) มีรถตู้โดยสารปรับอากาศ  
ร่วมบริการ มาทำสัญญา 409 คัน มีรายได้ดังนี้

ลำดับ ที่	ค่าทำสัญญา 500/คัน	ค่าธรรมเนียม เข้าร่วม 1,000/ คัน	ค่าประกัน ความเสียหาย 2,000/คัน	ค่าตอบแทนราย เดือน 1,000/คัน/ เดือน	รวม	หมายเหตุ
1.	204,500	409,000	818,000	-	1,431,500	-ชำระครั้งเดียว
2.				409,000	409,000	-ทุกปีองค์การฯ จะได้ รับรายได้ค่าตอบแทน
				รวม	1,840,500	จำนวน 4,908,000 บาท (409,000x12)

/3.2.....

(นายเมธา เมธาสิทธิ์)

พฤษภาคม 5



3.2 ในปีงบประมาณ 2543 (เดือนตุลาคม 2542 – 30 กันยายน 2543) หากรถตู้โดยสาร  
ปรับอากาศเข้าทำสัญญาตามบัญชีสำรวจฯ 3,238 คัน จะมีรายได้ดังนี้

ลำดับ ที่	ค่าทำสัญญา 500/คัน	ค่าธรรมเนียม เข้าร่วม 1,000/ คัน	ค่าประกัน ความเสียหาย 2,000/คัน	ค่าตอบแทนราย เดือน 1,000/คัน/ เดือน	รวม	หมายเหตุ
1.	1,619,000	3,238,000	6,476,000	-	11,333,000	-ชำระครั้งเดียว
2.				3,238,000	3,238,000	-ทุกปีองค์การฯ จะได้
				รวม	<u>14,571,000</u>	รับรายได้ค่าตอบแทน จำนวน 38,856,000 บาท (3,238,000x12)

#### 4. ปัญหาอุปสรรคและการแก้ไข

##### 4.1 ปัญหาอุปสรรค

- เจ้าของรถที่ยื่นคำขอเข้าร่วมเดินรถเข้าทำสัญญาล่าช้า
- รถไม่มีประกันภัยประเภท 3 หรือมีแต่เงื่อนไขคุ้มครองไม่ถูกต้องตามระเบียบองค์การฯ
- รถที่อยู่ระหว่างเช่าซื้อ ไม่มีหนังสือยินยอมจากผู้ให้เช่าซื้อให้เปลี่ยนประเภทรถได้
- การขอเปลี่ยนรถที่บรรจ, การโอนมอสิทธิให้ผู้อื่น
- รถที่วิ่งอยู่ในเส้นทางสำรวจฯ 90 เส้นทาง แต่ไม่มีทะเบียนอยู่ในบัญชีสำรวจฯยังไม่สามารถ  
เข้าทำสัญญาได้
- รถนอกเส้นทางและนอกบัญชีสำรวจฯที่ยังเดินรถอยู่

##### 4.2 การแก้ไข

- แจ้งเร่งรัด เจ้าของรถที่ยื่นคำขอเข้าร่วมเดินรถให้เข้าทำสัญญาโดยเร็ว
- แจ้งให้เจ้าของรถจัดทำประกันภัยประเภท 3 โดยมีเงื่อนไขคุ้มครองตามระเบียบองค์การฯ  
กำหนด
- ประสานงานกรมการขนส่งทางบก ชี้แจงผู้ให้เช่าซื้อทราบถึงผลดีของการเปลี่ยนประเภทรถ  
และขอความร่วมมือยินยอมให้เปลี่ยนประเภทรถได้
- ดำเนินการเปลี่ยนบรรจรถและโอนมอสิทธิ ให้ตามวัตถุประสงค์และตามหลักฐาน
- สำรวจรถตู้โดยสารและดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมาย

(นายเมธา เมธาลักษณ์)

พ.ร.ร. 5



# เอกสารของหน่วยงาน เลข ๑๒๒ ๒๒๒๒๒๒

## องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานใหญ่ เลขที่ 131 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตห้วยขวาง กทม. 10320  
โทร. 2460339, 2460741-4, 2460750-2 โทรสาร. 2472189, 2465374

ระเบียบว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถโดยสารกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ  
สำหรับรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ

พ.ศ. 2542

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการเข้าร่วมเดินรถตู้โดยสาร  
ปรับอากาศร่วมบริการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 26(2) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชน-  
กรุงเทพ พุทธศักราช 2519 และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชน  
กรุงเทพ ในการประชุมครั้งที่ 2/2542 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2542 จึงให้ออกระเบียบว่าด้วย  
หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถ สำหรับรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ ไว้ดัง  
ต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า " ระเบียบว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการ  
เข้าร่วมเดินรถโดยสารกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ  
พ.ศ. 2542 "

ข้อ 2 ให้ใช้ระเบียบนี้ ตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2542 เป็นต้นไป

ข้อ 3 ในระเบียบนี้

"องค์การฯ" หมายความว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

"ผู้อำนวยการ" หมายความว่า ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

"ผู้เข้าร่วมเดินรถ" หมายความว่า นิติบุคคลหรือบุคคลที่มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิ

ครอบครองรถตู้ปรับอากาศโดยชอบด้วยกฎหมายที่เห็นว่าการพิจารณาให้ความเห็นชอบให้นำรถตู้ปรับอากาศ  
เข้าร่วมเดินรถโดยสาร และให้ศาลฎีกาเข้ากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว

"สัญญา" หมายความว่า สัญญาารถตู้โดยสารปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถเป็น  
รถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ข้อ 4 ให้ผู้อำนวยการรักษาการตามระเบียบนี้

จังหวัดสมุทรสาคร หรือจังหวัดใกล้เคียง

5.1.1.8 หลักฐานแสดงว่าผู้ยื่นขอจดทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการ มีชื่อเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ เช่น สำเนาทะเบียน และหรือ หนังสือมอบอำนาจของผู้ให้ เช่าชื่อให้ผู้เช่าชื่อ นารถเข้าตรวจสภาพเปลี่ยนประเภท โอนเข้าร่วมเดินรถเป็นรถตู้โดยสารปรับอากาศ ร่วมบริการกับองค์การฯในกรณีผู้ยื่นคำขอเป็นผู้มีสิทธิครอบครองรถ

5.1.1.9 เอกสารแสดงการตรวจสภาพรถประจำปี

5.1.1.10 เอกสารการประกันภัย

5.1.2 ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

5.1.2.1 หนังสือรับรองของนายทะเบียนห้างหุ้นส่วนบริษัท แสดง การจดทะเบียนเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งออกให้ภายใน 90 วัน นับตั้งแต ่ วันออกใบรับรองถึงวันยื่นคำขอ โดยแสดงชื่อผู้ถือหุ้นส่วน และหุ้นที่ผู้เป็นหุ้นส่วนแต่ละคนได้ลงไว้ ชื่อหุ้นส่วน ผู้จัดการ ข้อจำกัดอำนาจของหุ้นส่วนผู้จัดการ ที่ตั้งสำนักงานของห้าง วัตถุประสงค์ของห้าง

5.1.2.2 สำเนาหรือภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มี อำนาจกระทำการแทนห้างฯ

5.1.2.3 สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้มีอำนาจกระทำ การแทนห้างฯ

5.1.2.4 ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา (ถ้ามี)

5.1.2.5 รูปถ่ายขนาด 7.60 x 12.70 เซนติเมตร แสดง สำนักงานและสถานที่เก็บรถ อย่างละ 2 รูป

5.1.2.6 หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ ที่สามารถใช้เป็นสถานที่เก็บรถได้จริง เพียงพอกับจำนวนรถที่ขอจดทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการ และ ต้องอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร หรือจังหวัดใกล้เคียง

5.1.2.7 หลักฐานแสดงว่าผู้ยื่นขอจดทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการ มีชื่อเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ เช่น สำเนาทะเบียน และหรือ หนังสือมอบอำนาจของผู้ให้ เช่าชื่อให้ผู้เช่าชื่อ นารถเข้าตรวจสภาพเปลี่ยนประเภท โอนเข้าร่วมเดินรถเป็นรถตู้โดยสารปรับอากาศ



เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด และผู้ยื่นคำขอที่ได้รับความเห็นชอบให้เป็นผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องมาทำสัญญาขององค์การฯ ตามแบบ ข. ที่แนบมาฉบับนี้ ภายในเวลา 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากองค์การฯ

รถที่จะเข้าร่วมต้องเป็นรถที่องค์การฯ ตรวจสอบว่าเดินรถอยู่เต็มในเส้นทางส่วนการที่จะขอเข้าร่วมใหม่เพิ่มเติมภายหลัง จะต้องมีเหตุผลและความจำเป็นเป็นครั้งคราว และจะต้องเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การฯ เป็นราย ๆ ไป

ข้อ 7 สัญญาตามข้อ 6 มีกำหนดอายุคราวละ 2 ปี ถ้าผู้เข้าร่วมเดินรถประสงค์จะต่ออายุสัญญา จะต้องแจ้งความประสงค์ให้องค์การฯ ทราบและพิจารณาก่อนวันครบกำหนดไม่น้อยกว่าสามสิบวัน

ในการพิจารณาต่ออายุสัญญาดังกล่าว ครึ่งหนึ่ง องค์การฯ จะพิจารณาต่ออายุสัญญาให้คราวละ 2 ปี

#### หมวด 2

สิทธิประโยชน์ที่จะได้รับในการเข้าร่วมเดินรถ

ข้อ 8 ผู้เข้าร่วมเดินรถมีสิทธิในค่าโดยสารที่เกิดขึ้นจากการเดินรถ

ข้อ 9 ผู้เข้าร่วมเดินรถมีสิทธิในการใช้เส้นทางเดินรถ การเดินรถในช่องทางพิเศษที่กำหนด การใช้ตราและเครื่องหมายต่างๆ ตามที่องค์การฯ กำหนด

#### หมวด 3

หน้าที่ของผู้เข้าร่วมเดินรถ

ข้อ 10 ผู้เข้าร่วมเดินรถมีหน้าที่กระทำการดังต่อไปนี้ ด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

10.1 จัดเก็บค่าโดยสารตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และหรือตามที่องค์การฯ กำหนด

10.2 จัดหาสถานที่เก็บรถของตนเมื่อเสร็จสิ้นการประกอบการขนส่งในแต่ละวัน

10.3 จัดหาผู้ประจํารถซึ่งหมายถึง ผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร (ถ้ามี) ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมาย โดยผู้ประจํารถดังกล่าวมีฐานะเป็นลูกจ้างของผู้เข้าร่วมเดินรถ หากผู้

ข้อ 11 ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องไม่ทำการ เปลี่ยนแปลงแก้ไขสาระสำคัญของรถตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากองค์การฯ ก่อน

ข้อ 12 ผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องไม่ให้บุคคลอื่นนอกจากบุคคลที่ได้แจ้งชื่อและประวัติมอบไว้แก่องค์การฯ ตามข้อ 10.5 ขับรถโดยสารถคันใดคันหนึ่งตามที่ได้ทำสัญญาไว้กับองค์การฯ เว้นแต่การเดินรถด้วยประการใดๆ บนเส้นทางหรือนอกเส้นทางที่องค์การฯ มิได้กำหนด

ข้อ 13 ผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องไม่โอนกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถตามสัญญานี้ให้แก่บุคคลอื่น หรือให้เช่า หรือให้ใช้ด้วยประการใดๆ หรือเปลี่ยนรถเป็นรถคันใหม่ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากองค์การฯ

ข้อ 14 การโอนกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองรถเป็นของบุคคลอื่น ผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องชำระหนี้สินที่มีอยู่กับองค์การฯ ให้เสร็จสิ้นก่อน องค์การฯ จึงจะอนุญาตและมอบอำนาจให้ไปโอนกรรมสิทธิ์ต่อกรมการขนส่งทางบกได้ และองค์การฯ มีสิทธิที่จะรับผู้รับโอน เป็นผู้เข้าร่วมเดินรถหรือไม่ก็ได้ แต่ถ้าองค์การฯ ไม่รับผู้รับโอนเป็นผู้เข้าร่วมเดินรถ หรือผู้รับโอนไม่ประสงค์จะเข้าร่วมเดินรถ ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องลบตรา เลขประจำรถ เครื่องหมาย ออกจากรถให้หมดสิ้นโดยทันที และให้นำความในข้อ 10.8 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ 15 การเปลี่ยนรถคันใหม่ ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องนำรถคันเดิมมาลบตรา เลขประจำรถ เครื่องหมายก่อนด้วย องค์การฯ จึงจะอนุญาตให้เปลี่ยนรถและมอบอำนาจให้ผู้เข้าร่วมเดินรถไปดำเนินการต่อกรมการขนส่งทางบกต่อไป และให้นำความในข้อ 10.8 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ 16 ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องสั่งการและควบคุมดูแลให้ผู้ประจำรถของตนปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก หรือตามคำสั่ง หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

ข้อ 17 หากรถที่นำเข้าร่วมเดินรถกับองค์การฯ ถูกเจ้าหน้าที่ใช้สิทธิยึดหน่วง หรือถูกยึดเพื่อการบังคับคดี หรือให้ทำตามกฎหมายใดๆ หรือถูกริบทรัพย์สินตามกฎหมายให้ถือว่าสัญญาตามข้อ 6 เป็นอันเลิกกันโดยพลัน

ข้อ 18 องค์การฯ มีสิทธิจัดผู้ตรวจการ หรือพนักงานอื่นฯ หากหน้าที่ดูแลสั่งการให้ผู้ประจำรถปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งของทางราชการหรือขององค์การฯ ถ้าผู้ประจำรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ผู้ตรวจการหรือพนักงานอื่นขององค์การฯ มีอำนาจสั่งให้ผู้ประจำรถ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้อื่น โดยมีเงื่อนไขการประกันภัยดังนี้

21.1 ความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ ต้องจัดให้มีการประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสินไหมทดแทน ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเพื่อความบาดเจ็บ หรือมรณะของบุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ หรือความรับผิดชอบต่อหนึ่งคนไม่น้อยกว่า 250,000.-บาท และความรับผิดชอบต่อหนึ่งครั้งในกรณีมากกว่าหนึ่งคน ไม่น้อยกว่า 10,000,000.-บาท

21.2 ความรับผิดต่อผู้โดยสาร ต้องจัดให้มีการประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัย จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสินไหมทดแทน เพื่อความบาดเจ็บ หรือมรณะ ของบุคคลที่โดยสารในรถยนต์ หรือกำลังขึ้น หรือกำลังลงจากรถยนต์ เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งความรับผิดต่อหนึ่งคนไม่น้อยกว่า 100,000.-บาท กรณีมรณะ หรือทุพพลภาพ และ 50,000.-บาท กรณีบาดเจ็บ และความรับผิดชอบ ต่อหนึ่งครั้งในกรณีมากกว่าหนึ่งคน ไม่เกินจำนวนผู้โดยสารที่ระบุไว้ในรายการจดทะเบียนของคู่มือจดทะเบียน

21.3 ความรับผิดต่อทรัพย์สิน ต้องจัดให้มีการประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัย จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งความรับผิดชอบไม่น้อยกว่า 500,000.-บาท

ถ้าบริษัทผู้รับประกันภัยรายใดที่ผู้เข้าร่วมเดินรถเอาประกันไว้ กำหนดเงื่อนไข ความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยสูงสุดในแต่ละประเภทสูงกว่าเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ 21.1, 21.2 และ 21.3 ผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องเอาประกันภัยโดยมีเงื่อนไขความคุ้มครองตามที่บริษัทผู้รับประกันภัย กำหนดความคุ้มครองสูงสุดไว้นี้

ในกรณีที่องค์การฯ ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าเสียหายตามกฎหมาย หรือตามคำพิพากษา หรือคำสั่งของศาลหรือตามที่องค์การฯ เห็นสมควร เนื่องจากการกระทำของผู้เข้าร่วมเดินรถ หรือผู้ประจํารถของผู้เข้าร่วมเดินรถตามวรรคแรก เมื่อองค์การฯ ได้ชำระเงินค่าเสียหาย ค่าสินไหมทดแทน ค่าฤชาธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายต่างๆ ไปจำนวนเท่าใด องค์การฯ มีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้เข้าร่วมเดินรถได้โดยผู้เข้าร่วมเดินรถยินยอมชดเชยให้คืนให้องค์การฯ หรือลดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี จนกว่าผู้เข้าร่วมเดินรถจะชำระเสร็จ หากผู้เข้าร่วมเดินรถละเลย องค์การฯ มีสิทธิหักเอาจากเงินประกันตามข้อ 22



ปฏิบัติงานขององค์กรฯ ให้วางระเบียบแรกให้เปิดทำการ หากผู้ใดเข้าระงับค่าตอบแทนภายในระยะเวลา  
ที่กำหนด จะต้องชำระดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี จนกว่าผู้เข้าร่วมเดินรถจะชำระเสร็จ

ข้อ 27 องค์กรฯ มีสิทธิ์ปรับปรุงค่าธรรมเนียมนและค่าตอบแทนได้ตามความเหมาะสม

ข้อ 28 ถ้าผู้เข้าร่วมเดินรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในหมวดนี้ องค์กรฯ มีสิทธิ์  
สั่งให้ผู้เข้าร่วมเดินรถหยุดเดินรถลำทันที หรือจะบอกเลิกสัญญาก็ได้ โดยผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องยินยอม  
ปฏิบัติตามและจะไม่ยกขึ้นเป็นเหตุอ้างเพื่อเรียกร้องสิทธิหรือค่าชดเชยหรือค่าเสียหายจากองค์กรฯ

ลงไว้ ณ วันที่ 17 มีนาคม 2542

ยรรยง คุโรวาท

(นายยรรยง คุโรวาท)

ผู้อำนวยการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ



# เอกสารห้องข้อมูลข่าวสาร บสมท. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานใหญ่ เลขที่ 131 ด.เทียมร่วมมิตร เขตห้วยขวาง กทม. 10320  
โทร. 2460339, 2460741-4, 2460756-2 โทรสาร. 2472189, 2465374

## คำขอนำรถผู้ปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถผู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ กับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ข้าพเจ้า.....ภูมิลำเนา ตั้งอยู่เลขที่.....  
หมู่ที่.....ตรอก/ซอย.....ถนน.....แขวง.....

เขต.....จังหวัด.....เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือ ผู้มีสิทธิ์ครอบครองรถผู้ปรับอากาศโดยชอบด้วยกฎหมายในฐานะ  นิติบุคคล หรือ  บุคคลธรรมดา ดังนี้

(1) หมายเลขทะเบียน.....หมายเลขตัวถัง หรือ โครงคัสซี.....  
หมายเลขเครื่องยนต์.....จำนวน.....ล้อ ยาง.....เส้น น้ำหนัก.....  
กิโลกรัม บรรทุกผู้โดยสารได้.....คน

(2) หมายเลขทะเบียน.....หมายเลขตัวถัง หรือ โครงคัสซี.....  
หมายเลขเครื่องยนต์.....จำนวน.....ล้อ ยาง.....เส้น น้ำหนัก.....  
กิโลกรัม บรรทุกผู้โดยสารได้.....คน

(3) หากมีจำนวนรถเกินกว่า 2 คัน ให้จัดทำบัญชีหมายเลขทะเบียน พร้อมรายละเอียดแนบท้ายคำ  
ขอนี้

ข้าพเจ้ามีความประสงค์ขอนำรถเฉพาะที่ระบุไว้ข้างต้น เข้าร่วมเดินรถเป็นรถผู้โดยสารร่วมบริการ  
กับองค์การฯ ตามใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ด้วยรถผู้โดยสาร ในเส้นทาง สายที่.....  
จาก.....ถึง.....โดยข้าพเจ้ายินยอม  
ปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถโดยสาร กับองค์การขนส่ง-  
มวลชนกรุงเทพ สำหรับรถผู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ พ.ศ..... ตลอดจนข้อมบังคับ ระเบียบ  
ประกาศ หรือคำสั่งขององค์การฯ ที่เกี่ยวกับกิจการเดินรถผู้โดยสารปรับอากาศซึ่งมีอยู่ก่อน หรือจะมีขึ้นใน  
ภายหน้าทุกประการ

ลงชื่อ.....ผู้ขอเข้าร่วมเดินรถ

(.....)

.....

คำขออนุญาตปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถคู่โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ข้าพเจ้า.....ภูมิลำเนา ตั้งอยู่เลขที่.....  
 หมู่ที่.....ตรอก/ซอย.....ถนน.....แขวง.....  
 เขต.....จังหวัด.....เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือ ผู้มีสิทธิ์ครอบครอง  
 รถคู่ปรับอากาศโดยชอบด้วยกฎหมายในฐานะ  นิติบุคคล หรือ  บุคคลธรรมดา ดังนี้

(1) หมายเลขทะเบียน..... หมายเลขตัวถัง หรือโครงคัสซี  
 ..... หมายเลขเครื่องยนต์..... จำนวน.....ล้อ ยาง.....เส้น  
 หน้าหนัก.....กิโลกรัม บรรทุกผู้โดยสารได้.....คน

(2) หมายเลขทะเบียน..... หมายเลขตัวถัง หรือโครงคัสซี  
 ..... หมายเลขเครื่องยนต์..... จำนวน.....ล้อ ยาง.....เส้น  
 หน้าหนัก.....กิโลกรัม บรรทุกผู้โดยสารได้.....คน

(3) หากมีจำนวนรถเกินกว่า 2 คัน ให้จัดทำบัญชีหมายเลขทะเบียน พร้อมรายละเอียด  
 แนบท้ายคำขอนี้

ข้าพเจ้ามีความประสงค์ขออนุญาตเฉพาะที่ระบุไว้ข้างต้น เข้าร่วมเดินรถเป็นรถคู่โดยสาร  
 ร่วมบริการกับองค์การฯ ตามใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ด้วยรถคู่โดยสารในเส้นทาง  
 จาก.....ถึง.....โดยข้าพเจ้ายินยอมปฏิบัติตามระเบียบ  
 ว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเข้าร่วมเดินรถโดยสาร กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ  
 สำหรับรถคู่โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ พ.ศ..... ตลอดจนข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ  
 หรือคำสั่งขององค์การฯที่เกี่ยวกับกิจการเดินรถคู่โดยสารปรับอากาศซึ่งมีอยู่ก่อน หรือจะมีขึ้นภายหลัง  
 ทุกประการ

ลงชื่อ.....ผู้ขอเข้าร่วมเดินรถ  
 (.....)



สัญญาการรถคู่ปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถเป็นรถคู่โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ  
กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สัญญาที่หาขึ้น ณ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อวันที่.....  
ระหว่าง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า "องค์การฯ" ฝ่ายหนึ่ง  
กับ.....ภูมิภาค ตั้งอยู่เลขที่.....  
หมู่ที่.....ตรอก/ซอย.....ถนน.....แขวง.....  
เขต.....จังหวัด.....ซึ่งต่อไปในสัญญาจะเรียกว่า "ผู้เข้าร่วมเดินรถ" อีกฝ่ายหนึ่ง  
ทั้งสองฝ่ายตกลงทำสัญญากันดังต่อไปนี้.-

ข้อ 1 ผู้เข้าร่วมเดินรถเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรือ ผู้มีสิทธิครอบครองรถคู่ปรับอากาศ โดย  
ขอด้วยกฎหมาย ดังนี้

(1) หมายเลขทะเบียน..... หมายเลขตัวถัง หรือโครงคัสซี  
..... หมายเลขเครื่องยนต์..... จำนวน.....ล้อ ยาง..... เส้น  
หน้าหนัก..... กิโลกรัม บรรทุกผู้โดยสารได้..... คน

(2) หมายเลขทะเบียน..... หมายเลขตัวถัง หรือโครงคัสซี  
..... หมายเลขเครื่องยนต์..... จำนวน.....ล้อ ยาง..... เส้น  
หน้าหนัก..... กิโลกรัม บรรทุกผู้โดยสารได้..... คน

(3) หากมีจำนวนรถเกินกว่า 2 คัน ให้จัดทำบัญชีหมายเลขทะเบียน พร้อมรายละเอียด  
แนบท้ายคำสัญญานี้

ข้อ 2 องค์การฯ ตกลงให้ผู้เข้าร่วมเดินรถนำรถเฉพาะที่ระบุตามข้อ 1 เข้าร่วมเดินรถเป็นรถ  
คู่โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ ตามใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถคู่โดยสารปรับอากาศ ในเส้นทาง  
สายที่.....จาก.....ถึง.....จำกัดอายุ.....ปี  
นับตั้งแต่วันที่.....ถึงวันที่.....เป็นต้นไป

/ ข้อ 3 .....

ข้อ 3 ผู้เข้าร่วมเดินรถยินยอมปฏิบัติตามระเบียบระเบียบว่าด้วยว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถโดยสาร กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ พ.ศ..... ตลอดจน ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งขององค์การฯ ที่เกี่ยวกับกิจการเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศซึ่งมีอยู่ก่อนหรือจะมีขึ้นในภายหน้า และให้ถือว่า ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา

สัญญาที่ทำขึ้นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน ทั้งสองฝ่าย ได้อ่านและเข้าใจข้อความในสัญญานี้โดยตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อไว้ต่อหน้าพยานเป็นสำคัญ

ลงชื่อ.....ผู้อำนวยกร  
(.....)

ลงชื่อ.....ผู้เข้าร่วมเดินรถ  
(.....)

ลงชื่อ.....พยาน  
(.....)

ลงชื่อ.....พยาน  
(.....)

แบบ ค.

บัตรประจำตัวผู้ขับรถ

ผู้โดยสาร โปรดจำข้อความข้างล่างนี้เพื่อประโยชน์ของท่าน

บัตรประจำตัวผู้ขับรถ

ที่ปิด  
รูปถ่าย

ฉบับที่.....

ชนิดใบอนุญาต.....

ชื่อผู้ขับรถ.....

อยู่บ้านเลขที่.....

ถนน.....

ตำบล.....

อำเภอ.....

จังหวัด.....

ลายมือชื่อผู้ขับรถ.....

ผู้อำนวยกา.....

9.5 ซม.

12.3 ซม.



## 1. คุณสมบัติของรถตู้ปรับอากาศและผู้เข้าร่วมเดินรถ

- 1.1 ต้องเป็นรถตู้ปรับอากาศที่จัดเดินรถอยู่ในเส้นทางที่ได้รับการกำหนดเป็นเส้นทางรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศ ในจำนวน 90 เส้นทาง และเป็นรถตู้ปรับอากาศที่จัดเดินรถอยู่เดิม ระหว่างการสำรวจของกรมการขนส่งทางบกและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามบัญชีหมายเลขทะเบียนรถตู้ปรับอากาศตามผลการสำรวจ
- 1.2 เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถโดยชอบด้วยกฎหมาย เป็นนิติบุคคลหรือนุคคลธรรมดา มีสัญชาติไทย
- 1.3 ต้องผ่านการตรวจสภาพเบื้องต้น เพื่อจัดทำเครื่องหมายประจำรถ ตามแบบที่องค์การกำหนด
- 1.4 ต้องจัดทำประกันภัยสำหรับรถตู้ปรับอากาศที่นำเข้าร่วมเดินรถ นอกเหนือจากการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของผู้อื่น โดยมีเงื่อนไขการประกันภัยดังนี้
  - 1.4.1 ความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ ต้องจัดให้มีการประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเพื่อความบาดเจ็บ หรือมรณะของบุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ หรือความรับผิดชอบต่อหนึ่งคนไม่น้อยกว่า 250,000.-บาท และความรับผิดชอบต่อหนึ่งครั้งในกรณีมากกว่าหนึ่งคนไม่น้อยกว่า 10,000,000.-บาท
  - 1.4.2 ความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร ต้องจัดให้มีการประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความบาดเจ็บ หรือมรณะของบุคคลที่โดยสารในรถยนต์ หรือกำลังขึ้น หรือกำลังลงจากรถยนต์ เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งความรับผิดต่อหนึ่งคนไม่น้อยกว่า 100,000.-บาท กรณีมรณะ หรือทุพพลภาพ และ 50,000.-บาท กรณีบาดเจ็บ และความรับผิดชอบต่อหนึ่งครั้งในกรณีมากกว่าหนึ่งคน ไม่เกินจำนวนผู้โดยสารที่ระบุไว้ในรายการจดทะเบียนของคู่มือจดทะเบียน
  - 1.4.3 ความรับผิดต่อทรัพย์สิน ต้องจัดให้มีการประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งความรับผิดชอบไม่น้อยกว่า 500,000.-บาท

## 2. เอกสารประกอบคำขอเข้าร่วมเดินรถ

- 2.1 บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด
  - 2.1.1 หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นบริษัท จำกัด หรือบริษัท มหาชน จำกัด ซึ่งออกให้ภายใน 90 วัน นับตั้งแต่วันออกใบรับรอง ถึงวันยื่นคำขอแสดงทุนที่จัด ทะเบียน รายชื่อกรรมการและบุคคลที่มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท ที่ตั้งสำนักงาน วัตถุประสงค์ของบริษัท
  - 2.1.2 ตำนานหรือภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของกรรมการผู้มีอำนาจจัดการแทนบริษัท
  - 2.1.3 ตำนานหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของกรรมการผู้มีอำนาจจัดการแทนบริษัท
  - 2.1.4 ตำนานหรือภาพถ่ายหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับฉบับตีพิมพ์

- 2.1.5 ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา (ถ้ามี)
- 2.1.6 รูปถ่ายขนาด 7.60 x 12.70 เซนติเมตร แสดงสำนักงานและสถานที่เก็บรถ
- 2.1.7 หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถที่สามารถใช้เป็นสถานที่เก็บรถได้จริง เพียงพอกับจำนวนรถที่ขอจดทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการ และต้องอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร หรือจังหวัดใกล้เคียง
- 2.1.8 หลักฐานแสดงว่าผู้ยื่นขอจดทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการมีชื่อเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถเช่น สำเนาทะเบียน และหรือหนังสือมอบอำนาจของผู้ให้เข้าชื่อ ให้ผู้เข้าชื่อนำรถเข้าตรวจสอบสภาพเปลี่ยนแปลงประเภท โอนเข้าร่วมเดินรถเป็นรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการกับองค์การ ในกรณีผู้ยื่นคำขอเป็นผู้มีสิทธิครอบครองรถ
- 2.1.9 สำเนาทะเบียนรถ
- 2.1.10 เอกสารการประกันภัย
- 2.1.11 นายทะเบียนห้างหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งออกให้ภายใน 90 วัน นับตั้งแต่วันออกใบรับรองถึงวันยื่นคำขอ โดยแสดงชื่อผู้ถือหุ้นส่วน และทุนที่ผู้ถือหุ้นส่วนแต่ละคนได้ลงไว้ ชื่อหุ้นส่วนผู้จัดการ ชื่อจำกัดอำนาจของหุ้นส่วนผู้จัดการ ที่ตั้งสำนักงานของห้าง วัตถุประสงค์ของห้าง
- 2.2.1 สำเนานั่งสีภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจกระทำการแทนห้างฯ
- 2.2.2 สำเนานั่งสีภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้มีอำนาจกระทำการแทนห้างฯ
- 2.2.3 ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา (ถ้ามี)
- 2.2.4 รูปถ่ายขนาด 7.60 x 12.70 เซนติเมตร แสดงสำนักงานและสถานที่เก็บรถอย่างละ 2 รูป
- 2.2.5 หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถที่สามารถใช้เป็นสถานที่เก็บรถได้จริง เพียงพอกับจำนวนรถที่ขอจดทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการ และต้องอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร หรือจังหวัดใกล้เคียง
- 2.2.6 หลักฐานแสดงว่าผู้ยื่นขอจดทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการมีชื่อเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถเช่น สำเนาทะเบียน และหรือหนังสือมอบอำนาจของผู้ให้เข้าชื่อ ให้ผู้เข้าชื่อนำรถเข้าตรวจสอบสภาพเปลี่ยนแปลงประเภท โอนเข้าร่วมเดินรถเป็นรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการกับองค์การฯ ในกรณีผู้ยื่นคำขอเป็นผู้มีสิทธิครอบครองรถ
- 2.2.7 สำเนาทะเบียนรถ
- 2.2.8 เอกสารการประกันภัย

### 2.3 บุคคลธรรมดา

- 2.3.1 ลำเนาหรือภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน
- 2.3.2 ลำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน
- 2.3.3 รูปถ่ายขนาด 7.60 x 12.70 เซนติเมตร แสดงสถานที่เก็บรถ จำนวน 2 รูป
- 2.3.4 หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถที่สามารถใช้เป็นสถานที่เก็บรถได้จริงเพียงพอถึงจำนวนรถที่ขอลงทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการ และต้องอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร หรือจังหวัดใกล้เคียง
- 2.3.5 หลักฐานแสดงว่าผู้ยื่นขอจดทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการมีชื่อเป็นผู้นิติกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถเช่น ลำเนาทะเบียนรถ และหรือ หนังสือมอบอำนาจของผู้ให้เช่าซื้อ นำรถเข้าตรวจสอบสภาพเปลี่ยนประเภท โอนเข้าร่วมเดินรถเป็นรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการกับองค์การฯ ในกรณีผู้ยื่นคำขอเป็นผู้มีสิทธิครอบครองรถ
- 2.3.6 สำเนาทะเบียนรถ
- 2.3.7 เอกสารประกันภัย

หมายเหตุ เอกสารที่ยื่นประกอบคำขอที่เป็นสำเนาหรือภาพถ่าย จะต้องมีการรับรองความถูกต้องทุกฉบับ

### 3. ค่าธรรมเนียมและค่าตอบแทนที่ต้องชำระตามสัญญา

ผู้ประสงค์นำรถตู้ปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถ จะต้องชำระค่าธรรมเนียม ดังนี้

- 3.1 เงินค่าประกันความเสียหาย 2,000 บาท  
(ชำระครั้งเดียว คั้นเมื่อเลิกสัญญา)
- 3.2 ค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมเดินรถ 1,000 บาท  
(ชำระครั้งเดียว)
- 3.3 ค่าทำสัญญา 5.00 บาท  
(อายุสัญญา 2 ปี)
- 3.4 ค่าตอบแทนรายเดือน 1,000 – 2,700 บาท  
(อัตราค่าตอบแทนแต่ละเส้นทางเป็นไปตามบัญชีแนบท้าย)

### 4. เครื่องหมายต้องให้ปรากฏที่ตัวรถ



เงื่อนไข

(๑) จำนวนรถ

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องใช้รถที่มีลักษณะตามที่กำหนดไว้ข้อ ๓ มีจำนวนอย่างน้อย 20 คัน  
อย่างมาก 30 คัน

(๒) สิทธิในรถ

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถที่ใช้ในการขนส่ง

(๓) ลักษณะ ชนิด ขนาด สีของรถ และเครื่องหมาย

(ก) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องใช้รถ

ลักษณะ	มาตรฐาน 2 จ (สีเงินใบเขียว 12 สี)	20 - 50	
ลักษณะ	-	จำนวน <del>23</del> <u>30</u>	คัน
ลักษณะ	-	จำนวน -	คัน
ลักษณะ	-	จำนวน -	คัน
ลักษณะ	-	จำนวน -	คัน
ลักษณะ	-	จำนวน -	คัน
ลักษณะ	-	จำนวน -	คัน

(ข) ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้สีดังต่อไปนี้ เป็นสีตัวถังรถ

สี	ทิวังเงิน คาคีรี ส้มของและสีน้ำเงิน
สี	-
สี	-
สี	-

(ค) ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้เครื่องหมายตามแบบที่แนบท้ายใบอนุญาตเป็นเครื่องหมายที่ต้องให้ปรากฏประจำรถ

ทุกคัน โดยแสดงไว้ที่ด้านนอกตัวรถทั้งสองข้าง

(๔) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก และวิธีการบรรทุก

(ก) รถที่นำมาใช้ในการขนส่งแต่ละคันต้องมีจำนวนที่นั่งและหรือที่สำหรับผู้โดยสารยึดตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

(ข) วิธีการบรรทุกให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

(๕) จำนวนผู้ประจำรถ

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องมีผู้ประจำรถอย่างน้อย ดังนี้

- (ก) ผู้ขับรถ คนต่อรถ ๑ คัน (ค) นายตรวจ คน
- (ข) ผู้เก็บค่าโดยสาร คนต่อรถ ๑ คัน (ง) ผู้บริการ คนต่อรถ ๑ คัน

(๖) มาตรฐานบริการ

ในรถยนต์โดยสาร ให้ผู้บริการ จีบรถ รีดเบาะนั่ง เบาะผู้โดยสาร ให้สะอาด ใช้หลักคิดคือก่อนเป็น เวลาไม่นานกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ผู้โดยสารนั่งสบาย มีที่จอดรถบริการผู้โดยสาร

- (ก) \_\_\_\_\_
- (ข) \_\_\_\_\_
- (ค) \_\_\_\_\_

(๗) เวลาทำงานประจำวัน

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเปิดทำงานประจำวันไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมง และหรือสำนักงานสาขา ตั้งแต่เวลา 16.30 น. เป็นอย่างน้อย เว้นวัน เสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดราชการ ๐8.30

(๘) สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องมีสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถ ดังนี้

- (ก) สถานที่เก็บรถตั้งอยู่ที่ อู่ซ่อมรถ หมายเลข 2 ถนนวิเศษทองบางเขน แขวงบางไผ่ เขตภาษีเจริญ กทม.
- (ข) สถานที่ซ่อมและบำรุงรักษารถตั้งอยู่ที่ อู่ซ่อมรถ หมายเลข 2 ถนนวิเศษทองบางเขน แขวงบางไผ่ เขตภาษีเจริญ กทม.

(๙) เงื่อนไขอื่น

.....  
.....  
.....  
.....

## สถิติประชากรจากการทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2518-2544

Statistics of Population from registration record in Bangkok Metropokitan and Vicinity : 1975-2001

ปี	รวม :	อัตราการเพิ่มประชากร	ความหนาแน่นของประชากร : ตร.กม.
2518	6,167,883	4.410	795.140
2519	6,400,483	3.770	825.120
2520	6,644,460	3.810	856.580
2521	6,828,375	2.770	880.290
2522	7,013,117	2.710	904.100
2523	7,227,779	3.060	931.780
2524	7,465,007	3.280	962.740
2525	7,686,871	2.970	990.960
2526	7,338,883 -	4.530	946.100
2527	7,557,852	2.980	974.330
2528	7,839,816	3.730	1,010.680
2529	8,031,374	2.440	1,035.370
2530	8,292,009	3.250	1,068.970
2531	8,509,386	2.620	1,096.990
2532	8,728,335	2.570	1,125.220
2533	8,538,610 -	2.170	1,100.760
2534	8,701,374	1.910	1,121.740
2535	8,661,228 -	0.460	1,116.570
2536	8,769,341	1.250	1,130.510
2537	8,851,180	0.930	1,140.880
2538	8,896,506	0.510	1,146.720
2539	9,009,004	1.260	1,161.220
2540	9,114,852	1.170	1,174.870
2541	9,242,038	1.400	1,191.260
2542	9,308,924	0.720	1,199.880
2543	9,400,478	0.980	1,211.680
2544	9,528,891	1.370	1,228.230

## สถิติประชากรจากการทะเบียนในเขต กรุงเทพมหานครและบริเวณชาน พ.ศ. 2518 - 2544

STATISTICS OF POPULATION FROM REGISTRATION RECORD IN BANGKOK METROPOLITAN AND VICINITY : 1975 - 2001

ปี Year	ประชากร Number of population			เกิด Birth	ตาย Death	อัตราเพิ่ม Rate of population growth	ความหนาแน่น ต่อ ตร.กม. Density per Sq.km.
	รวม Total	ชาย Male	หญิง Female				
2518 (1975)	6,167,883	3,138,929	3,028,954	163,204	27,136	4.41	795.14
2519 (1976)	6,400,483	3,249,203	3,151,280	171,205	27,649	3.77	825.12
2520 (1977)	6,644,460	3,368,823	3,275,637	168,840	29,353	3.81	856.58
2521 (1978)	6,828,375	3,458,082	3,370,293	164,770	29,219	2.77	880.29
2522 (1979)	7,013,117	3,546,792	3,466,325	169,089	31,838	2.71	904.10
2523 (1980)	7,227,779	3,651,365	3,576,414	161,071	31,155	3.06	931.78
2524 (1981)	7,465,007	3,767,172	3,697,835	159,497	26,788	3.28	962.74
2525 (1982)	7,686,871	3,876,046	3,810,825	163,290	27,940	2.97	990.96
2526 (1983)	7,338,833	3,721,836	3,617,047	157,250	29,763	(4.53)	946.10
2527 (1984)	7,557,852	3,827,997	3,729,855	151,567	57,307	2.98	974.33
2528 (1985)	7,839,816	3,972,191	3,867,625	142,369	25,523	3.73	1,010.68
2529 (1986)	8,031,374	4,058,740	3,972,634	127,410	29,085	2.44	1,035.37
2530 (1987)	8,292,009	4,172,144	4,119,865	168,723	40,216	3.25	1,068.97
2531 (1988)	8,509,386	4,266,910	4,242,476	167,611	36,693	2.62	1,096.99
2532 (1989)	8,728,335	4,366,387	4,361,948	139,882	22,805	2.57	1,125.22
2533 (1990)	8,538,610	4,264,833	4,273,777	160,389	27,272	(2.17)	1,100.76
2534 (1991)	8,701,374	4,334,783	4,366,591	174,603	33,243	1.91	1,121.74
2535 (1992)	8,661,228	4,302,344	4,358,884	187,204	38,432	(0.46)	1,116.57
2536 (1993)	8,769,341	4,338,841	4,430,500	187,769	31,972	1.25	1,130.51
2537 (1994)	8,851,180	4,370,955	4,480,225	194,896	20,863	0.93	1,140.88
2538 (1995)	8,896,506	4,381,338	4,515,168	185,542	35,365	0.51	1,146.72
2539 (1996)	9,009,004	4,427,756	4,581,248	205,830	40,955	1.26	1,161.22
2540 (1997)	9,114,852	4,470,410	4,644,442	192,320	38,136	1.17	1,174.87
2541 (1998)	9,242,038	4,518,688	4,723,350	139,406	39,834	1.40	1,191.26
2542 (1999)	9,308,924	4,537,073	4,771,851	142,767	39,362	0.72	1,199.88
2543 (2000)	9,400,478	4,569,594	4,830,884	156,628	40,588	0.98	1,211.68
2544 (2001)	9,528,891	4,621,696	4,907,195	-	-	1.37	1,228.23

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

Source : Department of Local Administration, Ministry of Interior.

รวบรวมโดย : กองคลังข้อมูลและสารสนเทศสถิติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ

Compiled by : Statistical Data Bank and Information Dissemination Division, National Statistical Office.



ตารางอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ชื่อเส้นทาง2	ชื่อเส้นทาง3	ระยะทาง	จำนวนเที่ยว	เงิน	จำนวนรถตู้	เงิน	จำนวนรถตู้	เงิน	จำนวนรถตู้
73	ต.73A	กรมศุลกากร (คลองเตย) - เคหะธนบุรี (ทางด่วน)	กรมศุลกากร (คลองเตย)	เคหะธนบุรี (ทางด่วน)	23	140	20-34	20.00	34.00	-	23	
68	ต.68A	คลองเตย-ลำโพง (ทางด่วน)	คลองเตย	ลำโพง (ทางด่วน)	13	160	20-42	20.00	42.00	-	17	
73	ต.73	คลองเตย-ตลาดโพธิ์ทอง (ทางด่วน)	คลองเตย	ตลาดโพธิ์ทอง (ทางด่วน)	15	50	5-11	5.00	11.00	3	18	
90	ต.90	คลองเตย-กรมศุลกากร-ตลาดโพธิ์ทอง (ทางด่วน)	คลองเตย	ตลาดโพธิ์ทอง (ทางด่วน)	16	130	20-43	20.00	43.00	7	19	
34	ต.34	คลองเตย-หมู่บ้านหรรษา	คลองเตย	หมู่บ้านหรรษา	24	260	60-87	60.00	87.00	18	18	
110	ต.110	จตุจักร-ประเวศ	จตุจักร	ประเวศ	28	130	27-32	27.00	32.00	-	20	
15	ต.15A	ช่วงมีนบุรี-บางบัวทอง	ช่วงมีนบุรี	บางบัวทอง	44	280	40-72	40.00	72.00	45	30	
15	ต.15B	ช่วงมีนบุรี-ตลาด	ช่วงมีนบุรี	ตลาด	25	192	30-48	30.00	48.00	15	17	
19	ต.19A	ช่วงรามอินทรา-ประตู่	ช่วงรามอินทรา	ประตู่	24	120	10-28	10.00	28.00	-	18	
8	ต.8A	ช่วงสนามหลวง-อ.บางใหญ่	ช่วงสนามหลวง	อ.บางใหญ่	25	140	20-36	20.00	36.00	-	19	
12	ต.12A	ช่วงสวนจตุจักร-อ.วงศ์สว่าง-ท่าข้ามนบุรี	ช่วงสวนจตุจักร	ท่าข้ามนบุรี	13	220	30-56	30.00	56.00	-	12	
8	ต.8C	ช่วงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า-หมู่บ้านรัตนธิเบศร์	ช่วงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า	หมู่บ้านรัตนธิเบศร์	25	100	10-24	10.00	24.00	-	17	
8	ต.8B	ช่วงห้างแมริทรีจิส(ปิ่นเกล้า) -หมู่บ้านพญา 3	ช่วงห้างแมริทรีจิส(ปิ่นเกล้า)	หมู่บ้านพญา 3	25	280	40-72	40.00	72.00	-	19	
4	ต.4	เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า-หมู่บ้านหรรษา	เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า	หมู่บ้านหรรษา	28.5	288	30-72	30.00	72.00	72	15	
5	ต.5	เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า-หมู่บ้านเสมาตึก	เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า	หมู่บ้านเสมาตึก	23.5	152	20-38	20.00	38.00	16	15	
8	ต.8	เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า-อ.บางบัวทอง	เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า	อ.บางบัวทอง	25	320	100-331	100.00	331.00	299	15	
42	ต.42	ชอยรามคำแหง43/1-ตลาดสะพานใหม่	ชอยรามคำแหง43/1	ตลาดสะพานใหม่	21	164	20-41	20.00	41.00	39	17	
12	ต.12	เซ็นทรัลลาดพร้าว-ท่าข้ามนบุรี	เซ็นทรัลลาดพร้าว	ท่าข้ามนบุรี	14	300	40-76	40.00	76.00	49	12	
37	ต.37A	เซ็นทรัลลาดพร้าว-หมู่บ้านรัตนธิเบศร์	เซ็นทรัลลาดพร้าว	หมู่บ้านรัตนธิเบศร์	24	100	10-24	10.00	24.00	-	18	
46	ต.46	เซ็นทรัลลาดพร้าว-สะพานพระราม7	เซ็นทรัลลาดพร้าว	สะพานพระราม7	9.5	124	20-31	20.00	31.00	19	10	
61	ต.61	เซ็นทรัลลาดพร้าว-บางนา(ทางด่วน)	เซ็นทรัลลาดพร้าว	บางนา(ทางด่วน)	26	532	80-133	80.00	133.00	40	20	

ตารางอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

44 ต.44	เซ็นทรัลหัวหมาก-เซ็นทรัลลาดพร้าว	เซ็นทรัลหัวหมาก	เซ็นทรัลลาดพร้าว	14	140	20-35	20.00	35.00	17	12
11 ต.11	เดอะมอลล์บางสวน-ปากเกร็ด	เดอะมอลล์บางสวน	ปากเกร็ด	10	342	40-76	40.00	76.00	62	10
38 ต.38	เดอะมอลล์บางสวน-หมู่บ้านบัวทอง 4	เดอะมอลล์บางสวน	หมู่บ้านบัวทอง 4	26.5	98	10-22	10.00	22.00	9	20
114 ต.114	เดอะมอลล์บางสวน-ห้างฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต	เดอะมอลล์บางสวน	ห้างฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต	19	100	22-26	22.00	26.00	22	15
77 ต.77	เดอะมอลล์บางแค-หมู่บ้านบัวทอง	เดอะมอลล์บางแค	หมู่บ้านบัวทอง	23.5	260	30-65	30.00	65.00	33	15
106 ต.106	ตลาดบางปะแก้ว-ท่าน้ำพระสมุทรเจดีย์	ตลาดบางปะแก้ว	ท่าน้ำพระสมุทรเจดีย์	15	240	ไม่ได้รับใบอนุญาต	0.00	0.00	-	-
78 ต.78	ตลาดพงษ์เพชร-หมู่บ้านบัวทอง	ตลาดพงษ์เพชร	หมู่บ้านบัวทอง	18	652	100-261	100.00	261.00	223	15
26 ต.26	ถ.พระราม9 (แยก อสมท.)-ปากเกร็ด(ทางด่วน)	ถ.พระราม9 (แยก อสมท.)	ปากเกร็ด(ทางด่วน)	27	100	10-25	10.00	25.00	10	25
7 ต.7	ท่าน้ำดินแดง-การเคหะชุมชนธนบุรี	ท่าน้ำดินแดง	การเคหะชุมชนธนบุรี	16	60	10-20	10.00	20.00	-	14
72 ต.72	ท่าน้ำสี่พระยา-ม.อัสสัมชัญ (เอแบค) (ทางด่วน)	ท่าน้ำสี่พระยา	ม.อัสสัมชัญ (เอแบค) (ทางด่วน)	19	100	9-21	9.00	21.00	17	20
50 ต.50A	บางกะปิ-ลาดกระบัง	บางกะปิ	ลาดกระบัง	22	120	10-32	10.00	32.00	-	15
52 ต.52	บางกะปิ-บางนา	บางกะปิ	บางนา	16	160	20-40	20.00	40.00	38	14
56 ต.56	บางกะปิ-เคหะชุมชนร่มเกล้า	บางกะปิ	เคหะชุมชนร่มเกล้า	11	184	30-46	30.00	46.00	40	11
77 ต.77A	บางแค-หมู่บ้านรัตนวิบูลย์	บางแค	หมู่บ้านรัตนวิบูลย์	30	100	10-24	10.00	24.00	-	22
53 ต.53	บางนา-การเคหะบางพลี	บางนา	การเคหะบางพลี	28	520	80-130	80.00	130.00	41	20
71 ต.71	ประตู่หน้า-วัดสน (ทางด่วน)	ประตู่หน้า	วัดสน (ทางด่วน)	23	100	10-23	10.00	23.00	3	23
100 ต.100	ประตู่หน้า-รามคำแหง	ประตู่หน้า	รามคำแหง	10	170	31-41	31.00	41.00	8	10
109 ต.109	ประตู่หน้า-ประเวศ	ประตู่หน้า	ประเวศ	19	130	27-32	27.00	32.00	-	21
108 ต.108	พระโขนง-มีนบุรี	พระโขนง	มีนบุรี	22	120	25-30	25.00	30.00	-	15
89 ต.89	เพลินจิต-ห้างบางลำภู (ทางด่วน)	เพลินจิต	ห้างบางลำภู (ทางด่วน)	17	144	20-48	20.00	48.00	26	19
9 ต.9	กิตติคารเสริมมิตร-หมู่บ้านบัวทอง	กิตติคารเสริมมิตร	หมู่บ้านบัวทอง	21	300	30-75	30.00	75.00	39	15
40 ต.40	ม.เกษตรศาสตร์-ห้างสรรพสินค้าบีเอ็มจี	ม.เกษตรศาสตร์	ห้างสรรพสินค้าบีเอ็มจี	24	220	40-75	40.00	75.00	34	15



ตารางอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

62 ต.62	ม.เกษตรศาสตร์-ลำโพง (ทางด่วน)	ม.เกษตรศาสตร์	ลำโพง (ทางด่วน)	31.5	120	30-47	30.00	47.00	3	28
79 ต.79	ม.เกษตรศาสตร์-ทำนันทบุรี	ม.เกษตรศาสตร์	ทำนันทบุรี	10	60	15-36	15.00	36.00	11	10
103 ต.103	ม.เซ็นจอห์น-วัดสน (กม.9) (ทางด่วน)	ม.เซ็นจอห์น	วัดสน (กม.9) (ทางด่วน)	19	220	46-55	46.00	55.00	-	20
21 ต.21A	ม.รามคำแหง-หนองจอก	ม.รามคำแหง	หนองจอก	37	170	20-42	20.00	42.00	-	26
43 ต.43	ม.รามคำแหง-เดอะมอลล์บางสวน	ม.รามคำแหง	เดอะมอลล์บางสวน	22	210	30-51	30.00	51.00	31	17
48 ต.48	ม.รามคำแหง-วิทยาลัยรามคำแหง	ม.รามคำแหง	วิทยาลัยรามคำแหง	23.5	240	30-60	30.00	60.00	23	18
49 ต.49	ม.รามคำแหง-ห้างซีคอนสแควร์	ม.รามคำแหง	ห้างซีคอนสแควร์	11.5	264	30-66	30.00	66.00	11	11
80 ต.80	ม.รามคำแหง-ทำนันทบุรี	ม.รามคำแหง	ทำนันทบุรี	27	320	40-82	40.00	82.00	34	20
80 ต.80A	ม.รามคำแหง-เอกลาพร้าว-ทำนันทบุรี	ม.รามคำแหง	เอกลาพร้าว-ทำนันทบุรี	25	160	20-42	20.00	42.00	39	19
94 ต.94	ม.รามคำแหง-อ.ลาดพร้าว-รังสิต	ม.รามคำแหง	รังสิต	35	380	79-95	79.00	95.00	95	25
95 ต.95	ม.รามคำแหง-อ.รามอินทรา-รังสิต	ม.รามคำแหง	รังสิต	42	420	86-103	86.00	103.00	76	29
97 ต.97	ม.รามคำแหง-ปากเกร็ด	ม.รามคำแหง	ปากเกร็ด	34	180	35-42	35.00	42.00	42	24
98 ต.98	ม.รามคำแหง-ดอนเมือง	ม.รามคำแหง	ดอนเมือง	30	280	60-72	60.00	72.00	51	22
115 ต.115	ม.รามคำแหง-การเคหะบางพลี (ทางด่วน)	ม.รามคำแหง	การเคหะบางพลี (ทางด่วน)	35	100	26-31	26.00	31.00	8	25
117 ต.117	ม.รามคำแหง-ลำลูกกา	ม.รามคำแหง	ลำลูกกา	30	220	45-54	45.00	54.00	11	22
45 ต.45	ม.หอการค้า-ห้างเวดไกรรามคำแหง	ม.หอการค้า	ห้างเวดไกรรามคำแหง	12	100	18-32	18.00	32.00	-	11
27 ต.27	ม.บุญครอง-ปากเกร็ด(ทางด่วน)	ม.บุญครอง	ปากเกร็ด(ทางด่วน)	35	40	3-18	3.00	18.00	-	30
65 ต.65	ม.บุญครอง-ห้างบางลำภู(บางสวน)	ม.บุญครอง	ห้างบางลำภู(บางสวน)	21	168	20-42	20.00	42.00	12	22
15 ต.15	มีนบุรี-ม.เกษตรศาสตร์	มีนบุรี	ม.เกษตรศาสตร์	21.5	660	60-166	60.00	166.00	57	15
16 ต.16	มีนบุรี-สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ(หมอชิต 2)	มีนบุรี	สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ	29.5	260	40-65	40.00	65.00	65	22
20 ต.20	มีนบุรี-วัดลำไทรตั้ง	มีนบุรี	วัดลำไทรตั้ง	22	120	10-30	10.00	30.00	4	17
21 ต.21	มีนบุรี-หนองจอก	มีนบุรี	หนองจอก	21	220	20-55	20.00	55.00	28	10



ตารางอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

22 ต.22	มีนบุรี-ปากเกร็ด	มีนบุรี	ปากเกร็ด	28	438	100-146	100.00	146.00	121	20
23 ต.23	มีนบุรี-ลาดกระบัง(หัวตะเข้)	มีนบุรี	ลาดกระบัง(หัวตะเข้)	23.5	282	60-94	60.00	94.00	44	15
24 ต.24	มีนบุรี-บางพลี	มีนบุรี	บางพลี	23	120	10-35	10.00	35.00	5	15
25 ต.25	มีนบุรี-เคหะชุมชนร่มเกล้า	มีนบุรี	เคหะชุมชนร่มเกล้า	8	240	20-43	20.00	43.00	17	8
39 ต.39	มีนบุรี-รังสิต	มีนบุรี	รังสิต	36	492	100-164	100.00	164.00	164	20
17 ต.17	มีนบุรี-คู่ขาว-หนองจอก	มีนบุรี-คู่ขาว	หนองจอก	22	164	20-41	20.00	41.00	25	10
18 ต.18	มีนบุรี-คู่ซำ-หนองจอก	มีนบุรี-คู่ซำ	หนองจอก	22	260	40-65	40.00	65.00	10	10
63 ต.63	รังสิต-ชอยลาซาล (ทางด่วน)	รังสิต	ชอยลาซาล (ทางด่วน)	49	216	30-54	30.00	54.00	54	38
68 ต.68C	ราชเทวี-ลำโรง (ทางด่วน)	ราชเทวี	ลำโรง (ทางด่วน)	17	120	10-31	10.00	31.00	-	19
32 ต.32	รามอินทรา (ชอยนวลจันทร์)-สีลม (ทางด่วน)	รามอินทรา	ชอยนวลจันทร์-สีลม (ทางด่วน)	34	280	40-70	40.00	70.00	55	30
32 ต.32A	รามอินทรา 40-ประตูน้ำ (ทางด่วน)	รามอินทรา 40	ประตูน้ำ (ทางด่วน)	21	140	10-34	10.00	34.00	-	22
19 ต.19	รามอินทรา กม.8-อิมพีเรียลลาดพร้าว	รามอินทรา กม.8	อิมพีเรียลลาดพร้าว	11	30	3-7	3.00	7.00	1	11
116 ต.116	โรงพยาบาลวชิระ-สะพานใหม่	โรงพยาบาลวชิระ	สะพานใหม่	17	180	38-46	38.00	46.00	40	14
29 ต.29	ดุมพินี-บางปะแก้ว(ทางด่วน)	ดุมพินี	บางปะแก้ว(ทางด่วน)	9	162	30-54	30.00	54.00	29	14
36 ต.36	วงเวียนใหญ่-ทุ่งครุ	วงเวียนใหญ่	ทุ่งครุ	20	80	8-23	8.00	23.00	4	16
55 ต.55	วัดพระศรีมหาธาตุ-มหาวิทยาลัยมหานคร	วัดพระศรีมหาธาตุ	มหาวิทยาลัยมหานคร	33	152	20-38	20.00	38.00	36	20
111 ต.111	สถานีขนส่ง(จตุจักร)-หมู่บ้านขุนสินธานี	สถานีขนส่ง(จตุจักร)	หมู่บ้านขุนสินธานี	27	240	50-60	50.00	60.00	-	14
107 ต.107	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร)-ตลาดคู่สร้าง	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร)	ตลาดคู่สร้าง(ทางด่วน)	25	120	ไม่ได้รับใบอนุญาต	0.00	0.00	-	-
10 ต.10	สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ(หมอชิต 2)-ปากเกร็ด	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร)	ปากเกร็ด	23	424	60-106	60.00	106.00	70	18
37 ต.37B	สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ(หมอชิต 2)-หมู่บ้านร่ำ	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร)	หมู่บ้านรัตนธิเบศร์	24	140	20-34	20.00	34.00	-	18
47 ต.47	สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ(หมอชิต 2)-สถานีขนส่ง	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร)	สถานีขนส่งสายใต้	21	332	40-83	40.00	83.00	36	17
59 ต.59	สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ(หมอชิต 2)-ปากน้ำ	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร)	ปากน้ำ (ทางด่วน)	41	448	70-112	70.00	112.00	11	34

ตารางอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

60 ต.60	สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ(หมอชิต 2)-สำโรง (ท)	สถานีขนส่งผู้โดยสารส สำโรง (ทางด่วน)	32	168	30-42	30.00	42.00	17	28
31 ต.31	สถานีขนส่งสายใต้ใหม่-บางนา (ทางด่วน)	สถานีขนส่งสายใต้ใหม่ บางนา (ทางด่วน)	34	294	60-98	60.00	98.00	27	29
101 ต.101	สถานีขนส่งฯ (จตุจักร)-ม.รามคำแหง	สถานีขนส่งฯ (จตุจักร) ม.รามคำแหง	20	140	28-34	28.00	34.00	-	21
30 ต.30	สถานีขนส่งฯกรุงเทพระ(จตุจักร)-บางนา(ทางด่วน)	สถานีขนส่งฯกรุงเทพระ(บางนา)(ทางด่วน)	29	400	60-100	60.00	100.00	47	26
30 ต.30A	สถานีขนส่งฯกรุงเทพระ(จตุจักร)-บางนา(ทางด่วน) กำ	สถานีขนส่งฯกรุงเทพระ(บางนา)(ทางด่วน) กำแพงเพชร	23	550	80-144	80.00	144.00	-	23
58 ต.58	สถานีฯกรุงเทพระ(จตุจักร)-การเคหะบางพลี(ทางด่วน)	สถานีฯกรุงเทพระ(จตุจักร) การเคหะบางพลี(ทางด่วน)	56	320	40-80	40.00	80.00	46	43
58 ต.58A	สถานีฯกรุงเทพระ(จตุจักร)-การเคหะบางพลี(ทางด่วน)	สถานีฯกรุงเทพระ(จตุจักร) การเคหะบางพลี(ทางด่วน) ถ.	56	180	20-44	20.00	44.00	-	43
41 ต.41	สถานีฯราชภัฏจันทรเกษม-เดอะมอลล์บางกะปิ	สถานีฯราชภัฏจันทรเกษม เดอะมอลล์บางกะปิ	10	364	60-91	60.00	91.00	68	10
35 ต.35	สนามหลวง-ทำนุพระประแดง	สนามหลวง ทำนุพระประแดง	18	80	6-13	6.00	13.00	5	15
99 ต.99	สนามหลวง-บางเขน	สนามหลวง บางเขน	17	150	30-36	30.00	36.00	-	14
102 ต.102	สนามหลวง-ทำนุปากเกร็ด (ทางด่วน)	สนามหลวง ทำนุปากเกร็ด (ทางด่วน)	27	180	34-41	37.00	41.00	-	25
37 ต.37	สวนจตุจักร-อ.บางบัวทอง	สวนจตุจักร อ.บางบัวทอง	27	400	60-102	60.00	102.00	57	20
112 ต.112	สวนจตุจักร-ทำนุถนนพู่	สวนจตุจักร ทำนุถนนพู่	16	260	53-64	53.00	64.00	-	19
13 ต.13	สะพานใหม่-เดอะมอลล์บางวงสว่าง	สะพานใหม่ เดอะมอลล์บางวงสว่าง	11.5	260	30-58	30.00	58.00	19	10
28 ต.28	สีลม-ห้างบางลำภู(งามวงศ์วาน)	สีลม ห้างบางลำภู(งามวงศ์วาน)	19	132	10-33	10.00	33.00	32	20
66 ต.66	สีลม-เตาปูน (ทางด่วน)	สีลม เตาปูน (ทางด่วน)	15	44	6-11	6.00	11.00	-	18
67 ต.67	สีลม-บางนา (ทางด่วน)	สีลม บางนา (ทางด่วน)	16	140	20-35	20.00	35.00	27	19
74 ต.74	สีลม-อ.นราธิวาสราชนครินทร์-ชอชนवलจันทร (ทางค้	สีลม อ.นราธิวาสราชนครินทร์-ชอ	38	72	10-18	10.00	18.00	5	32
75 ต.75	สีลม-ลาดพร้าว 84 (ทางด่วน)	สีลม ลาดพร้าว 84 (ทางด่วน)	26.5	72	10-18	10.00	18.00	5	25
105 ต.105	สีลม-ปากซอยเรวดี (ทางด่วน)	สีลม ปากซอยเรวดี (ทางด่วน)	16	100	21-25	21.00	25.00	-	-
48 ต.48B	สุขุมวิท 103-ประเวศ	สุขุมวิท 103-ประเวศ	12	180	20-46	20.00	46.00	21	11
68 ต.68	หัวลำโพง-สำโรง (ทางด่วน)	หัวลำโพง สำโรง (ทางด่วน)	19	100	10-22	10.00	22.00	2	20



ตารางอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

หัวลำโพง-วิทยาเขตรามคำแหง (ทางด่วน)	หัวลำโพง	วิทยาเขตรามคำแหง (ทางด่วน)	หัวลำโพง	วิทยาเขตรามคำแหง (ทางด่วน)	180	20-44	20.00	44.00	-	26
68 ต.68B	หัวลำโพง-วิทยาเขตรามคำแหง (ทางด่วน)	หัวลำโพง	หัวลำโพง	วิทยาเขตรามคำแหง (ทางด่วน)	28	20-44	20.00	44.00	-	26
48 ต.48A	ห้างฉัตรคอนสตรัค-วิทยาเขตรามคำแหง	ห้างฉัตรคอนสตรัค	ห้างฉัตรคอนสตรัค	วิทยาเขตรามคำแหง	8	20-38	20.00	38.00	38	8
50 ต.50	ห้างฉัตรคอนสตรัค-สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า	ห้างฉัตรคอนสตรัค	ห้างฉัตรคอนสตรัค	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า	25	10-21	10.00	21.00	15	19
51 ต.51	ห้างฉัตรคอนสตรัค-ปากน้ำ	ห้างฉัตรคอนสตรัค	ห้างฉัตรคอนสตรัค	ปากน้ำ	15	40-69	40.00	69.00	67	13
26 ต.26A	ห้างบางลำภู(งามวงศ์วาน)-อโศก(ทางด่วน)	ห้างบางลำภู(งามวงศ์วาน)	ห้างบางลำภู(งามวงศ์วาน)	อโศก(ทางด่วน)	16	20-42	20.00	42.00	11	19
1 ต.1	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า-มหาวิทยาลัยมหิดล (ศาลาษา)	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า	มหาวิทยาลัยมหิดล (ศาลาษา)	20	60-100	60.00	100.00	98	15
2 ต.2	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า-หมู่บ้านร่วมเกื้อ	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า	หมู่บ้านร่วมเกื้อ	21.5	20-50	20.00	50.00	34	15
3 ต.3	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า-หมู่บ้านสินสมุทร	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า	หมู่บ้านสินสมุทร	27	20-54	20.00	54.00	28	15
76 ต.76	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า-หมู่บ้านบัวทอง	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า	ห้างพลาซ่าปิ่นเกล้า	หมู่บ้านบัวทอง	20	50-101	50.00	101.00	29	15
6 ต.6	ห้างพิวเจอร์ฟาร์คบางแคว-การเคหะชุมชนธนบุรี	ห้างพิวเจอร์ฟาร์คบางแคว	ห้างพิวเจอร์ฟาร์คบางแคว	การเคหะชุมชนธนบุรี	11	30-65	30.00	65.00	31	10
33 ต.33	ห้างพิวเจอร์ฟาร์คบางแคว-ม.มหิดล(ศาลาษา)	ห้างพิวเจอร์ฟาร์คบางแคว	ห้างพิวเจอร์ฟาร์คบางแคว	ม.มหิดล(ศาลาษา)	25	8-12	8.00	12.00	-	15
14 ต.14	ห้างแฟชั่นไอริเดนต์-ม.เกษตรศาสตร์	ห้างแฟชั่นไอริเดนต์	ห้างแฟชั่นไอริเดนต์	ม.เกษตรศาสตร์	14	10-36	10.00	36.00	16	12
54 ต.54	ห้างแฟชั่นไอริเดนต์-สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า	ห้างแฟชั่นไอริเดนต์	ห้างแฟชั่นไอริเดนต์	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า	30.5	10-34	10.00	34.00	24	20
96 ต.96	ห้างวิลด์ทรัคเซ็นเตอร์-รังสิต	ห้างวิลด์ทรัคเซ็นเตอร์	ห้างวิลด์ทรัคเซ็นเตอร์	รังสิต	42	35-42	35.00	42.00	26	29
57 ต.57	ห้างสรรพสินค้าจอมจิตต์-มหาวิทยาลัยมหานคร	ห้างสรรพสินค้าจอมจิตต์	ห้างสรรพสินค้าจอมจิตต์	มหาวิทยาลัยมหานคร	30	100-210	100.00	210.00	41	15
64 ต.64	อนุสาวรีย์ชัยฯ-ปากเกร็ด (ทางด่วน)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	อนุสาวรีย์ชัยฯ	ปากเกร็ด (ทางด่วน)	24	40-74	40.00	74.00	54	20
69 ต.69	อนุสาวรีย์ชัยฯ-ถ.พระราม 3 (ทางด่วน)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	อนุสาวรีย์ชัยฯ	ถ.พระราม 3 (ทางด่วน)	15	5-17	5.00	17.00	8	18
70 ต.70	อนุสาวรีย์ชัยฯ-รามคำแหง 22 (ทางด่วน)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	อนุสาวรีย์ชัยฯ	รามคำแหง 22 (ทางด่วน)	11	10-21	10.00	21.00	8	16
71 ต.71A	อนุสาวรีย์ชัยฯ-เคหะชุมชนบุรี (ทางด่วน)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	อนุสาวรีย์ชัยฯ	เคหะชุมชนบุรี (ทางด่วน)	25	20-36	20.00	36.00	-	24
82 ต.82	อนุสาวรีย์ชัยฯ-ตลาดสะพานใหม่	อนุสาวรีย์ชัยฯ	อนุสาวรีย์ชัยฯ	ตลาดสะพานใหม่	21	80-112	80.00	112.00	15	20
83 ต.83	อนุสาวรีย์ชัยฯ-ห้างพิวเจอร์ฟาร์ครังสิต	อนุสาวรีย์ชัยฯ	อนุสาวรีย์ชัยฯ	ห้างพิวเจอร์ฟาร์ครังสิต	28	100-187	100.00	187.00	64	20
84 ต.84	อนุสาวรีย์ชัยฯ-รังสิต (คลอง 1)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	อนุสาวรีย์ชัยฯ	รังสิต (คลอง 1)	29	60-106	60.00	106.00	40	26



ตารางอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศ

84 ต.84A	อนุสาวรีย์ชัยฯ-รังสิต	อนุสาวรีย์ชัยฯ	รังสิต	23	120	20-30	20.00	30.00	-	18
84 ต.84B	อนุสาวรีย์ชัยฯ-ห้างพิวเจอร์ปาร์ครังสิต	อนุสาวรีย์ชัยฯ	ห้างพิวเจอร์ปาร์ครังสิต	27	100	10-26	10.00	26.00	-	20
85 ต.85	อนุสาวรีย์ชัยฯ-ม.ธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	ม.ธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)	37.5	252	40-63	40.00	63.00	51	30
86 ต.86	อนุสาวรีย์ชัยฯ-หมู่บ้านเมืองทอง (ทางด่วน)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	หมู่บ้านเมืองทอง (ทางด่วน)	20	248	40-62	40.00	62.00	41	20
87 ต.87	อนุสาวรีย์ชัยฯ-วัดบางคูวัด (ทางด่วน)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	วัดบางคูวัด (ทางด่วน)	45	252	50-84	50.00	84.00	12	20
88 ต.88	อนุสาวรีย์ชัยฯ-อำเภอบางบัวทอง (ทางด่วน)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	อำเภอบางบัวทอง (ทางด่วน)	3.5	30	2-6	2.00	6.00	1	30
88 ต.88A	อนุสาวรีย์ชัยฯ-ถ.คิวานนท์-ทำนันทน์ (ทางด่วน)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	ทำนันทน์ (ทางด่วน)	13	280	40-70	40.00	70.00	-	17
91 ต.91	อนุสาวรีย์ชัยฯ-ถ.ประดิษฐ์มนูธรรม-มีนบุรี	อนุสาวรีย์ชัยฯ	ถ.ประดิษฐ์มนูธรรม-มีนบุรี	31	150	31-37	31.00	37.00	-	23
92 ต.92	อนุสาวรีย์ชัยฯ-ถ.พระราม 9-มีนบุรี	อนุสาวรีย์ชัยฯ	มีนบุรี	29	240	50-60	50.00	60.00	11	21
93 ต.93	อนุสาวรีย์ชัยฯ-มีนบุรี (ทางด่วน)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	มีนบุรี (ทางด่วน)	30	200	38-46	38.00	46.00	19	27
104 ต.104	อนุสาวรีย์ชัยฯ-บางปะกอก (ทางด่วน)	อนุสาวรีย์ชัยฯ	บางปะกอก (ทางด่วน)	16	280	58-70	58.00	70.00	-	19
81 ต.81A	อสมท.-ตลาดสะพานใหม่	อสมท.	ตลาดสะพานใหม่	19.5	264	40-66	40.00	66.00	13	15
113 ต.113	อำเภอหนองนบุรี-ห้างพิวเจอร์ปาร์ครังสิต	อำเภอหนองนบุรี	ห้างพิวเจอร์ปาร์ครังสิต	25	100	20-24	20.00	24.00	-	15
50 ต.50B	แฮปปี้แลนด์-ลาดกระบัง	แฮปปี้แลนด์	ลาดกระบัง	22	200	30-49	30.00	49.00	-	17
				822.00	6294.00		4716.00	8423.00		2694.00

แบบสอบถาม  
ชุดที่ 1 สำหรับผู้โดยสาร

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “การศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดย นางสาวฐิติพร สายะวิบูลย์ นักศึกษาลัทธิศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์-ธุรกิจ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ขอความกรุณาท่านช่วยกรุณาตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงที่สุดเพื่อประโยชน์สูงสุดของการวิจัย ขอบพระคุณค่ะ

1. ข้อมูลทั่วไป
  - 1.1 ชื่อ-สกุล.....
  - 1.2 ที่อยู่.....
  - 1.3 ภูมิลำเนา ( ) กรุงเทพฯ ( ) อื่นๆ.....
  - 1.4 เพศ ( ) ชาย ( ) หญิง
  - 1.5 อายุ.....ปี
  - 1.6 การศึกษา ( ) ประถมศึกษา ( ) มัธยมศึกษา  
( ) อาชีวศึกษา ( ) อุดมศึกษา  
( ) อื่นๆ.....
  - 1.7 อาชีพ ( ) ค้าขาย ( ) รับจ้าง  
( ) รับราชการ ( ) รัฐวิสาหกิจ  
( ) นิสิตนักศึกษา ( ) อื่นๆ
  - 1.8 รายได้ของท่าน/เดือน  
( ) ต่ำกว่า 5,000 บาท ( ) 5,000-10,000 บาท  
( ) 10,001-15,000 บาท ( ) 15,001-20,000 บาท  
( ) 20,001-25,000 บาท ( ) 25,001-30,000 บาท  
( ) 30,001-35,000 บาท ( ) 35,001 บาทขึ้นไป
2. การใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ
  - 2.1 1 สถานที่ทำงาน/สถานที่ศึกษา.....
  - 2.2 2 ระยะทางจากบ้านไปที่ทำงาน/สถานที่ศึกษา  
( ) 1-5 กิโลเมตร ( ) 6-10 กิโลเมตร  
( ) 11-15 กิโลเมตร ( ) 16-20 กิโลเมตร  
( ) 21-25 กิโลเมตร ( ) มากกว่า 26 กิโลเมตร
  - 2.3 3 ส่วนใหญ่ก่อนท่านเดินทางโดยรถตู้ท่านได้ใช้บริการสาธารณะประเภทใด  
( ) รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ( ) รถไฟ  
( ) สามล้อเครื่อง ( ) รถสองแถวในซอย  
( ) รถจักรยาน ( ) เรือ  
( ) รถโดยสารประจำทางขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถร่วม  
( ) รถตู้โดยสารสายอื่น ( ) เดิน  
( ) อื่นๆ.....

- 2.3 ระยะเวลาในการเดินทางของท่านจากที่พักอาศัยที่ท่านใช้บริการสาธารณะก่อนใช้บริการรถผู้ร่วมบริการ
- |                          |            |                          |                 |
|--------------------------|------------|--------------------------|-----------------|
| <input type="checkbox"/> | 1-10 นาที  | <input type="checkbox"/> | 11-20 นาที      |
| <input type="checkbox"/> | 20-30 นาที | <input type="checkbox"/> | 31-40 นาที      |
| <input type="checkbox"/> | 40-50 นาที | <input type="checkbox"/> | มากกว่า 50 นาที |
- 2.4 ระยะเวลาในการเดินทางของท่านจากที่พักอาศัยที่ท่านใช้บริการสาธารณะหลังใช้บริการรถผู้ร่วมบริการ
- |                          |            |                          |                 |
|--------------------------|------------|--------------------------|-----------------|
| <input type="checkbox"/> | 1-10 นาที  | <input type="checkbox"/> | 11-20 นาที      |
| <input type="checkbox"/> | 20-30 นาที | <input type="checkbox"/> | 31-40 นาที      |
| <input type="checkbox"/> | 40-50 นาที | <input type="checkbox"/> | มากกว่า 50 นาที |
- 2.5 ความถี่ในการใช้บริการรถผู้ของท่าน
- |                          |                     |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|--------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | ใช้ประจำทุกวัน      | <input type="checkbox"/> | สัปดาห์ละ 1-3 ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> | สัปดาห์ละ 4-6 ครั้ง | <input type="checkbox"/> | เดือนละ 1-2 ครั้ง   |
| <input type="checkbox"/> | เดือนละ 3-5 ครั้ง   | <input type="checkbox"/> | ระบุ.....           |
- 2.6 ในกรณีที่ท่านใช้เป็นประจำท่านใช้บริการอย่างไร
- |                          |                           |
|--------------------------|---------------------------|
| <input type="checkbox"/> | เป็นประจำทั้งขาเข้า-ขาออก |
| <input type="checkbox"/> | เป็นประจำเฉพาะขาเข้า      |
| <input type="checkbox"/> | เป็นประจำเฉพาะขาออก       |
- 2.7 เหตุใดท่านจึงเลือกใช้บริการรถผู้โดยสารปรับอากาศ (กรุณาเรียงตามลำดับ)
- |                          |                         |
|--------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> | ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว      |
| <input type="checkbox"/> | ความปลอดภัยในการเดินทาง |
| <input type="checkbox"/> | ความสะดวกในการเดินทาง   |
| <input type="checkbox"/> | ความปลอดภัยในการเดินทาง |
| <input type="checkbox"/> | อื่นๆ.....              |
- 2.8 ระยะเวลาในการรอรถผู้โดยสารขาเข้า (ชั่วโมงเร่งด่วน 6.30-9.30 : 15.30-19.30 น.)
- |                          |                   |                          |            |
|--------------------------|-------------------|--------------------------|------------|
| <input type="checkbox"/> | 1-10 นาที         | <input type="checkbox"/> | 11-20 นาที |
| <input type="checkbox"/> | 21-30 นาที        | <input type="checkbox"/> | 31-40 นาที |
| <input type="checkbox"/> | 41-50 นาที        | <input type="checkbox"/> | 51-60 นาที |
| <input type="checkbox"/> | มากกว่า 1 ชั่วโมง |                          |            |
- 2.9 ระยะเวลาในการรอรถผู้โดยสารขาออก (ชั่วโมงเร่งด่วน 6.30-9.30 : 15.30-19.30 น.)
- |                          |                   |                          |            |
|--------------------------|-------------------|--------------------------|------------|
| <input type="checkbox"/> | 1-10 นาที         | <input type="checkbox"/> | 11-20 นาที |
| <input type="checkbox"/> | 21-30 นาที        | <input type="checkbox"/> | 31-40 นาที |
| <input type="checkbox"/> | 41-50 นาที        | <input type="checkbox"/> | 51-60 นาที |
| <input type="checkbox"/> | มากกว่า 1 ชั่วโมง |                          |            |
- 2.10 ระยะเวลาในการรอรถผู้ช่วงชั่วโมงธรรมดา
- |                          |                   |                          |            |
|--------------------------|-------------------|--------------------------|------------|
| <input type="checkbox"/> | 1-10 นาที         | <input type="checkbox"/> | 11-20 นาที |
| <input type="checkbox"/> | 21-30 นาที        | <input type="checkbox"/> | 31-40 นาที |
| <input type="checkbox"/> | 41-50 นาที        | <input type="checkbox"/> | 51-60 นาที |
| <input type="checkbox"/> | มากกว่า 1 ชั่วโมง |                          |            |



2.11 เวลามากที่สุดที่ท่านสามารถคอยรถผู้โดยสารได้

- |                          |                   |                          |            |
|--------------------------|-------------------|--------------------------|------------|
| <input type="checkbox"/> | น้อยกว่า 10 นาที  | <input type="checkbox"/> | 10-20 นาที |
| <input type="checkbox"/> | 21-30 นาที        | <input type="checkbox"/> | 31-40 นาที |
| <input type="checkbox"/> | 41-50 นาที        | <input type="checkbox"/> | 51-60 นาที |
| <input type="checkbox"/> | มากกว่า 1 ชั่วโมง |                          |            |

2.12 ระยะเวลาที่ท่านเดินทางโดยรถผู้โดยสารช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

- |                          |                   |                          |                   |
|--------------------------|-------------------|--------------------------|-------------------|
| <input type="checkbox"/> | 10-30 นาที        | <input type="checkbox"/> | 31-40 นาที        |
| <input type="checkbox"/> | 41-60 นาที        | <input type="checkbox"/> | 1.01-1.20 ชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> | 1.21-1.40 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> | 1.41-2.00 ชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> | มากกว่า 2 ชั่วโมง |                          |                   |

2.13 ระยะเวลาที่ท่านเดินทางโดยรถผู้โดยสารช่วงชั่วโมงธรรมดา

- |                          |                   |                          |                   |
|--------------------------|-------------------|--------------------------|-------------------|
| <input type="checkbox"/> | 10-30 นาที        | <input type="checkbox"/> | 31-40 นาที        |
| <input type="checkbox"/> | 41-60 นาที        | <input type="checkbox"/> | 1.01-1.20 ชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> | 1.21-1.40 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> | 1.41-2.00 ชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> | มากกว่า 2 ชั่วโมง |                          |                   |

2.14 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากบ้านสู่งานหรือสถานที่ศึกษา

- .....บาท โดย.....
- มากที่สุด.....บาท โดย.....
- น้อยที่สุด.....บาท โดย.....

2.15 ท่านคิดว่าอัตราค่าโดยสารเหมาะสมแล้วหรือยัง

- |                          |             |                          |       |
|--------------------------|-------------|--------------------------|-------|
| <input type="checkbox"/> | ถูกไป       | <input type="checkbox"/> | แพงไป |
| <input type="checkbox"/> | เหมาะสมแล้ว |                          |       |

2.16 อัตราค่าโดยสารที่ท่านคิดว่าเหมาะสม.....บาท

2.17 อัตราค่าโดยสารที่ท่านสามารถจ่ายได้สูงสุดต่อเที่ยว.....บาท

2.18 โปรดระบุรายการที่ท่านต้องการให้รถผู้โดยสารมีการปรับปรุง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

แบบสอบถาม  
ชุดที่ 2 สำหรับเจ้าของรถตู้โดยสารหรือผู้ขับรถโดยสาร

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “การศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดย นางสาวจิตติพร สายะวิบูลย์ นักศึกษาหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์-ธุรกิจ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ขอความกรุณาท่านช่วยกรูณาตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงที่สุดเพื่อประโยชน์สูงสุดของงานวิจัย ขอขอบคุณค่ะ

1. ข้อมูลทั่วไปสาย.....
  - 1.1 ชื่อ-สกุล.....
  - 1.2 ที่อยู่.....
  - 1.3 ภูมิลำเนา ( ) กรุงเทพฯ ( ) อื่นๆ.....
  - 1.4 เพศ ( ) ชาย ( ) หญิง
  - 1.5 อายุ.....ปี
  - 1.6 การศึกษา ( ) ประถมศึกษา ( ) มัธยมศึกษา  
( ) อาชีวศึกษา ( ) อุดมศึกษา  
( ) อื่นๆ.....
  - 1.7 ท่านขับรถตู้โดยสารมาแล้ว.....ปี
  - 1.8 รถตู้โดยสาร ( ) เป็นของท่านเอง ( ) รถเช่า
  - 1.9 ในกรณีที่เป็นรถตู้ของท่านเอง ( ) จ่ายเงินหมดแล้ว ( ) ยังผ่อนชำระอยู่
  - 1.10 ในกรณีที่ท่านยังผ่อนชำระอยู่  
( ) น้อยกว่า 10,000 บาทต่องวด  
( ) 10,001-15,000 บาทต่องวด  
( ) 15,001-20,000 บาทต่องวด  
( ) มากกว่า 20,000 บาทต่องวด
  - 1.11 ในกรณีที่ท่านเช่ารถ  
( ) น้อยกว่า 500 บาทต่อวัน  
( ) 501-1,000 บาทต่อวัน  
( ) 1,001-1,500 บาทต่อวัน  
( ) มากกว่า 1,500 บาทต่อวัน
  - 1.12 เหตุที่ท่านตัดสินใจมาประกอบอาชีพขับรถตู้  
.....  
.....  
.....
  - 1.13 ท่านต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเข้าร่วมเริ่มแรกเป็นจำนวนเงิน.....บาท
  - 1.14 ใช้งานมาแล้ว ( ) 0-3 ปี ( ) 4-6 ปี  
( ) 7-10 ปี ( ) มากกว่า 10 ปี
  - 1.15 จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร.....
  - 1.16 จำนวนผู้โดยสารต่ำสุดที่ท่านจะออกรถ.....
  - 1.17 ระยะเวลาที่ท่านจอดรถผู้โดยสารน้อยที่สุดก่อนที่ท่านออกรถ.....นาที

- 1.18 ระยะเวลาที่ท่านจอตกรอผู้โดยสารนานที่สุดก่อนที่ท่านออกกรด.....นาที
- 1.19 รายได้โดยเฉลี่ยของท่านต่อวัน.....บาท
- 1.20 รายได้ขั้นต่ำต่อวันถึงจะได้กำไร.....บาท
- 1.21 จำนวนเที่ยววิ่งในแต่ละวัน.....เที่ยววิ่ง
- 1.22 ภาระค่าใช้จ่าย
- ค่าส่งงวดรถ/ค่าเช่ารถ.....บาท
- ค่าซ่อมบำรุง.....บาท
- ค่าประกัน.....บาท
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง.....บาท
- ค่าจอตกรด.....บาท
- ค่าจ้างคนขับรถ.....บาท
- .....บาท
- .....บาท
- .....บาท
- 1.23 จำนวนวันที่ท่านในการขับรถต่อเดือน.....วัน
- 1.24 จำนวนวันที่ท่านหยุดให้บริการรถต่อเดือน.....วัน
- 1.25 ระยะเวลาในการรอขับรถผู้โดยสารขาเข้า (ชั่วโมงเร่งด่วน 6.30-9.30 : 15.30-19.30 น.)
- ( ) 1-10 นาที ( ) 11-20 นาที
- ( ) 21-30 นาที ( ) 31-40 นาที
- ( ) 41-50 นาที ( ) 51-60 นาที
- ( ) มากกว่า 1 ชั่วโมง
- 1.26 ระยะเวลาในการรอขับรถผู้โดยสารขาออก (ชั่วโมงเร่งด่วน 6.30-9.30 : 15.30-19.30 น.)
- ( ) 1-10 นาที ( ) 11-20 นาที
- ( ) 21-30 นาที ( ) 31-40 นาที
- ( ) 41-50 นาที ( ) 51-60 นาที
- ( ) มากกว่า 1 ชั่วโมง
- 1.27 ระยะเวลาในการรอขับรถผู้โดยสารช่วงชั่วโมงธรรมดา
- ( ) 1-10 นาที ( ) 11-20 นาที
- ( ) 21-30 นาที ( ) 31-40 นาที
- ( ) 41-50 นาที ( ) 51-60 นาที
- ( ) มากกว่า 1 ชั่วโมง
- 1.28 เวลามากที่สุดที่ท่านรอคอยขับรถผู้โดยสาร
- ( ) น้อยกว่า 10 นาที ( ) 10-20 นาที
- ( ) 21-30 นาที ( ) 31-40 นาที
- ( ) 41-50 นาที ( ) 51-60 นาที
- ( ) มากกว่า 1 ชั่วโมง
- 1.29 ระยะเวลาที่ท่านขับรถผู้โดยสารช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
- ( ) 10-30 นาที ( ) 31-40 นาที
- ( ) 41-60 นาที ( ) 1.01-1.20 ชั่วโมง
- ( ) 1.21-1.40 ชั่วโมง ( ) 1.41-2.00 ชั่วโมง
- ( ) มากกว่า 2 ชั่วโมง



1.30ระยะเวลาที่ท่านขับรถโดยสารช่วงชั่วโมงธรรมดา

- |     |                   |     |                   |
|-----|-------------------|-----|-------------------|
| ( ) | 10-30 นาที        | ( ) | 31-40 นาที        |
| ( ) | 41-60 นาที        | ( ) | 1.01-1.20 ชั่วโมง |
| ( ) | 1.21-1.40 ชั่วโมง | ( ) | 1.41-2.00 ชั่วโมง |
| ( ) | มากกว่า 2 ชั่วโมง |     |                   |

1.31ท่านคิดว่าอัตราค่าโดยสารเหมาะสมแล้วหรือยัง

- |     |             |     |       |
|-----|-------------|-----|-------|
| ( ) | ถูกไป       | ( ) | แพงไป |
| ( ) | เหมาะสมแล้ว |     |       |

1.32ท่านอัตราค่าโดยสารที่ท่านคิดว่าเหมาะสมที่ควรจะมี.....บาท

1.33โปรดระบุรายการที่ท่านต้องการให้รถโดยสารมีการปรับปรุง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....





ภาคผนวก ก

ตารางรายละเอียดของตัวแปร

15	8	12	338	20	38	1	600	650	0	100	12	20	4	45	30	14	14	2	3
15	8	12	325	20	38	1	600	600	0	100	12	20	4	45	30	14	14	3	1
15	9	14	338	20	40	1	600	650	0	100	12	25	4	50	30	14	14	4	4
15	9	14	325	20	38	1	550	650	0	100	12	25	4	45	30	14	14	3	3
15	9	14	325	20	38	1	600	600	0	100	12	25	4	45	30	14	14	4	2
15	9	13	388	20	38	0	600	550	300	100	14	20	4	45	30	14	11	4	6
15	9	14	388	20	40	1	600	550	300	100	12	25	4	50	30	14	14	3	6
18	7	12	375	20	40	0	550	550	300	100	12	20	4	50	30	14	11	2	1
18	8	14	413	20	48	1	600	650	300	100	12	25	4	50	45	14	14	1	3
18	7	12	375	20	40	0	550	550	300	100	12	20	4	50	30	14	11	2	2
19	8	14	413	20	40	1	600	650	300	100	12	25	4	50	30	14	14	2	0
19	7	13	313	20	40	0	600	550	0	100	10	25	4	50	30	11	11	3	2
19	8	14	313	20	40	1	500	650	0	100	12	25	4	50	30	14	14	2	1
19	6	11	288	20	38	0	500	550	0	100	10	20	4	45	30	11	11	1	2
19	8	14	325	20	38	1	550	650	0	100	12	25	4	45	30	14	14	2	1
19	6	14	325	20	38	0	600	600	0	100	14	25	4	45	30	11	11	1	2
19	8	12	313	20	38	1	500	650	0	100	12	20	4	45	30	14	14	2	2
20	8	12	375	20	53	1	600	500	300	100	12	20	4	60	45	14	14	3	2
20	7	14	400	20	48	1	600	550	350	100	14	25	4	50	45	14	14	0	1
20	8	13	413	20	55	1	600	550	350	150	14	20	4	60	50	14	14	1	3
20	9	11	375	20	53	1	600	500	300	100	10	20	4	60	45	14	14	5	1
20	8	12	388	20	48	1	600	500	350	100	12	20	4	50	45	14	14	2	1
20	8	14	400	20	53	1	600	550	350	100	12	25	4	60	45	14	14	3	1



ตารางรายละเอียดของตัวแปร

20	8	12	400	20	53	1	600	550	300	150	12	20	4	60	45	14	14	3	1
20	8	14	388	20	53	1	600	500	300	150	12	25	4	60	45	14	14	3	0
24	8	11	338	20	53	1	600	650	0	100	10	20	4	60	45	14	14	2	1
24	6	14	338	20	53	0	600	650	0	100	12	25	4	60	45	11	11	2	0
24	6	11	338	20	53	0	600	650	0	100	10	20	4	60	45	11	11	2	0
25	8	13	400	20	53	1	600	550	300	150	10	25	4	60	45	14	14	2	0
25	8	11	370	20	53	1	550	530	300	100	10	20	4	60	45	14	14	2	0
25	8	11	393	20	53	1	600	520	350	100	10	20	4	60	45	14	14	2	0
12	8	15	288	30	35	0	500	550	0	100	16	25	4	45	25	11	11	3	5
12	8	13	300	30	33	1	500	600	0	100	16	20	4	40	25	14	14	2	2
12	8	15	300	30	38	1	500	600	0	100	16	25	4	45	30	14	14	2	1
12	8	13	300	30	35	1	500	600	0	100	16	20	4	40	30	14	14	2	0
12	8	13	300	30	38	1	500	600	0	100	16	20	4	40	30	14	14	2	0
15	7	15	305	30	38	1	500	600	0	120	16	25	4	45	30	14	14	2	0
15	8	12	300	30	35	1	600	500	0	100	12	20	4	45	30	14	14	1	0
15	9	14	363	30	38	1	550	550	300	100	12	25	4	45	25	14	14	2	3
15	9	12	363	30	38	1	550	500	300	100	12	20	4	45	30	14	14	3	5
15	8	14	325	30	35	1	600	550	0	150	12	25	4	45	25	14	14	4	4
15	9	14	350	30	38	1	600	600	0	200	12	25	4	45	25	14	14	2	2
16	9	12	400	30	40	1	600	600	300	100	12	20	4	45	30	14	14	3	3
16	9	14	413	30	38	0	600	650	300	100	14	25	4	50	30	14	14	4	4
16	9	12	413	30	40	1	550	650	350	100	12	20	4	50	30	11	11	5	7
17	8	14	400	30	45	0	600	600	300	100	14	25	4	60	30	11	11	2	7

ตารางรายละเอียดของตัวแปร

17	9	14	425	30	40	1	600	650	350	100	12	25	4	50	30	14	14	4	2
17	8	14	400	30	40	1	600	600	300	100	12	25	4	50	30	14	14	3	2
17	8	12	400	30	53	1	500	650	350	100	12	20	4	60	45	14	14	2	2
17	9	12	413	30	38	1	600	600	350	100	12	20	4	45	30	14	14	5	2
17	9	14	413	30	38	1	600	650	300	100	12	25	4	45	30	14	14	3	4
19	8	13	300	30	40	1	500	600	0	100	10	25	4	50	30	14	14	2	0
19	8	14	325	30	40	1	600	600	0	100	12	25	4	50	30	14	14	1	2
19	6	12	275	30	40	0	500	500	0	100	12	20	4	50	30	11	11	2	1
19	8	12	300	30	40	1	500	600	0	100	12	20	4	50	30	14	14	2	1
17	8	12	338	30	38	1	600	650	0	100	12	20	4	45	30	14	14	3	2
17	8	12	325	30	38	1	600	600	0	100	12	20	4	45	30	14	14	2	2
20	9	14	413	30	53	1	600	650	300	100	12	25	4	60	45	14	14	4	2
20	8	12	413	30	55	1	600	600	350	100	12	20	4	60	50	14	14	2	2
20	8	12	380	30	48	1	600	500	300	120	12	20	4	50	45	14	14	4	1
20	9	11	413	30	55	1	600	550	350	150	10	20	4	60	50	14	14	3	3
20	9	13	408	30	55	1	600	550	350	130	10	25	4	60	50	14	14	5	2
20	8	12	393	30	55	1	600	500	350	120	12	20	4	60	50	14	14	2	3
20	8	14	363	30	48	1	600	550	200	100	12	25	4	50	45	14	14	2	2
20	8	12	350	30	53	1	600	500	200	100	12	20	4	60	45	14	14	2	1
20	8	11	388	30	53	1	600	550	300	100	10	20	4	60	45	14	14	4	0
20	8	14	400	30	53	1	600	600	250	150	12	25	4	60	45	14	14	2	2
25	8	11	388	30	53	1	600	550	300	100	10	20	4	60	45	14	14	3	1
25	8	13	395	30	53	1	600	530	350	100	10	25	4	60	45	14	14	2	0

ตารางรายละเอียดของตัวแปร

25	8	11	388	30	53	1	600	550	300	100	10	20	4	60	45	11	14	3	2
25	8	13	375	30	53	1	600	500	300	100	10	25	4	60	45	14	14	2	0
25	7	11	388	30	53	0	600	550	300	100	10	20	4	60	45	11	11	3	2
25	6	14	390	30	53	1	600	560	300	100	12	25	4	60	45	12	11	1	0
25	7	13	388	30	53	1	600	550	300	100	10	25	4	60	45	12	11	3	0
25	7	11	393	30	53	1	600	520	350	100	10	20	4	60	45	11	14	2	2
30	7	13	450	30	45	1	600	600	400	200	10	25	4	60	30	11	14	2	2
30	7	11	413	30	45	1	600	600	300	150	10	20	4	60	30	11	14	1	2
30	7	11	425	30	53	1	600	650	300	150	10	20	4	60	45	11	14	2	0
30	7	11	413	30	53	1	600	600	350	100	10	20	4	60	45	11	14	1	0
30	7	11	388	30	53	1	600	550	300	100	10	20	4	60	45	14	14	0	0
30	7	11	393	30	53	1	600	550	300	120	10	20	4	60	45	11	14	1	0
30	7	13	408	30	53	1	600	550	350	130	10	25	4	60	45	14	14	1	0



### Variables Entered/Removed<sup>b</sup>

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	พียง, F, PHI, C, X, H <sup>a</sup>	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: P

### Model Summary<sup>b</sup>

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.926 <sup>a</sup>	.858	.849	2.131	1.186

a. Predictors: (Constant), พียง, F, PHI, C, X, H

b. Dependent Variable: P

### ANOVA<sup>b</sup>

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2630.941	6	438.490	96.555	.000 <sup>a</sup>
	Residual	435.971	96	4.541		
	Total	3066.913	102			

a. Predictors: (Constant), พียง, F, PHI, C, X, H

b. Dependent Variable: P

Coefficients<sup>a</sup>

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	32.174	4.719		6.817	.000
	X	-3.314	.370	-.483	-8.959	.000
	F	-.978	.211	-.218	-4.636	.000
	C	4.045E-02	.007	.334	5.628	.000
	PHI	2.515E-02	.046	.023	.547	.586
	H	.169	.041	.292	4.119	.000
	พื้นที่	2.985	.709	.198	4.208	.000

a. Dependent Variable: P

Residuals Statistics<sup>a</sup>

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	8.84	28.83	18.03	5.079	103
Residual	-5.70	5.48	.00	2.067	103
Std. Predicted Value	-1.809	2.127	.000	1.000	103
Std. Residual	-2.677	2.574	.000	.970	103

a. Dependent Variable: P

### ประวัติผู้เขียน

นางสาวฐิติพร สายะวิบูลย์ เกิดเมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๑๕ ที่กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาปริญญาศึกษาศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อปีการศึกษา พ.ศ. ๒๕๓๖

ประวัติการทำงานได้เข้าทำงานเป็นผู้ช่วยอาจารย์สถานศึกษานานาชาติกรุงเทพ (International School Bangkok) ในปี พ.ศ. ๒๕๓๘ ถึงปัจจุบัน และเข้าศึกษาในระดับปริญญา เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ วิชาเอกเศรษฐ ศาสตร์ธุรกิจ เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๑

