

บทที่ 1

บทนำ

กรุงเทพมหานคร เป็นแหล่งรวบรวมสถานการศึกษา สถานี่ราชการ และธุรกิจ
ทุกประเภท จึงเป็นแหล่งที่รวมประชาชนไว้หนาแน่นมากที่สุดเมื่อเทียบกับพื้นที่ และประชาชน
เหล่านี้ต้องอาศัยการคมนาคม เป็นสิ่งสำคัญในการจะดำเนินชีวิตอยู่ได้ โดยจะเห็นได้จากการ
คมนาคมพลุกพล่านอยู่เกือบทุกถนนในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากทุกคนมีความจำเป็นที่จะต้องใช้
พาหนะในการ เดินทางจากสถานี่หนึ่งไปยังอีกสถานี่หนึ่ง ในการนี้ รถโดยสารประจำทางจึง
เข้ามามีบทบาทต่อชีวิตประจำวันของประชาชนชาวกรุงเทพมหานครเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะ
ผู้มีรายได้น้อยจนถึงรายได้อปานกลาง ที่จำเป็นต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ฉะนั้นในเวลา
เร่งด่วน ทั้งเวลาเช้าที่ทุกคนจะต้องออกไปประกอบอาชีพหรือไปสถานี่ศึกษา และเวลาเย็นเมื่อ
เลิกงานหรือเลิกเรียนจากสถานี่ศึกษา ทั้ง 2 ช่วงเวลานี้จะเป็นเวลาที่มิประชาชนใช้บริการรถโดยสาร
ประจำทางมากที่สุด จนเป็นเหตุให้รถโดยสารประจำทางเกือบทุกคันมีสภาพแออัดยัดเยียดด้วย
จำนวนผู้โดยสาร

จากความจำเป็นของประชาชนเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางจนนับได้ว่าเป็นปัจจัย
สำคัญในชีวิตประจำวันอย่างหนึ่งของประชาชนชาวกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง
รัฐบาลจึงได้เข้าไปมีบทบาทในการให้บริการสาธารณะูปโภคนี้ แทนที่จะให้เอกชนดำเนินการ
โดยจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐใช้ชื่อว่า "องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" เพื่อบริการทางด้าน
รถโดยสารประจำทาง ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2519 เป็นต้นไป โดยหวังว่ากิจการ
สาธารณะูปโภคทางด้านรถโดยสารประจำทางของรัฐบาลจะบริการได้ดีกว่าที่จะปล่อยให้เอกชนดำเนินการ
เอง แต่ปรากฏว่า แม้รัฐบาลจะดำเนินการทางด้านบริการรถโดยสารประจำทาง
เองก็ตาม การให้บริการด้านนี้ก็ยังไม่ดีมีสภาพที่ด้อยกว่าเดิม เช่น จำนวนรถโดยสารไม่เพียงพอ

กับความต้องการของประชาชน พนักงานผู้ปฏิบัติงานบนรถโดยสารประจำทางมีการแต่งปฏิกริยาที่ไม่เหมาะสมต่อผู้โดยสาร เป็นต้น ดังนั้นประชาชนบางกลุ่มที่อยู่ในฐานะพอล่มควรจะหันมานิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทาง ซึ่งมีความสะดวกสบายในหลาย ๆ ด้านด้วยกัน เพียงแต่ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่ต้องเพิ่มขึ้นเท่านั้น เมื่อประชาชนนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทาง จำนวนรถยนต์ที่วิ่งบนถนนมีจำนวนมากขึ้น ทำให้จราจรติดขัด ก่อให้เกิดการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการสิ้นเปลืองของประชาชน และเมื่อมีวิกฤติการณ์ทางด้านน้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลนและมีการขึ้นราคาหลายครั้งด้วยกันสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ คือ จำนวนรถยนต์มีมากขึ้นจนเป็นเหตุให้การจราจรติดขัด และมีการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นเช่นนี้ ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ เพราะจะต้องมีการสั่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในประเทศมากขึ้น เป็นการสูญเสียเงินตราของประเทศมากยิ่งขึ้น

ปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว ก่อให้เกิดการคิดค้นวิธีการลดความแออัดของจำนวนรถยนต์บนท้องถนน วิธีการเล่นบริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ เพื่อชักจูงให้ประชาชนผู้มีรถยนต์ส่วนตัวหันมาใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศแทน และจะเป็นการช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ลดน้อยลงได้บ้าง เป็นการแก้ปัญหาทางด้านจราจรได้ทางหนึ่ง รวมทั้งเป็นการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีผลถึงการช่วยรัฐบาลในการประหยัดทรัพยากรหรือเงินตราต่างประเทศในการนำเข้าของน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย

รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ซึ่งได้เริ่มเปิดบริการตั้งแต่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2519 จนถึงปัจจุบันมีอายุการทำงานมาได้ 5 ปีเศษแล้ว และได้รับความนิยมจากประชาชนผู้ใช้บริการมากพอสมควร โดยมีแนวโน้มว่าจะได้รับความนิยมสูงขึ้นต่อไปอีก

ลักษณะของปัญหา

ปัจจุบัน รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ที่บริการวิ่งรับส่งผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง เช่นจังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี มีอยู่ทั้งสิ้น 21 เส้นทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้มีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงเส้นทางและปริมาณรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้

บริการอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งจะมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารด้วยจำนวนที่สูงไม่ได้ เพราะเป็นบริการที่รัฐบาลจะต้องมอบให้แก่ประชาชน ดังนั้น การเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศจึงเกิดปัญหาทางด้านรายได้ไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายไปเพื่อการบริการด้านนี้ แต่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะยุติการให้บริการด้านนี้ โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรยอมไม่ได้ ถ้าหากบริการนี้ยังคงเป็นที่นิยมของประชาชนอยู่

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงมุ่งศึกษาถึงเส้นทางการเดินรถในแต่ละเส้นทางที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง พร้อมทั้งพิจารณาว่าแต่ละเส้นทางก่อให้เกิดรายได้และรายจ่ายอย่างใด พิจารณาถึงจุดบกพร่องต่าง ๆ ที่ได้เกิดขึ้นในอดีต เพื่อเสนอข้อแก้ไขให้วิธีการเดินรถมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารปรับอากาศ มีวัตถุประสงค์ดังนี้คือ

1. ศึกษาถึงวิธีการดำเนินงานของเขตการเดินรถปรับอากาศ
2. ศึกษาถึงภาวะต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศแต่ละเส้นทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
3. ศึกษาถึงต้นทุนการดำเนินงานต่อกิโลเมตรของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่ควรจะเป็นในอนาคต
4. นำข้อมูลต้นทุนมา เป็นพื้นฐานในการตัดสินใจเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสาร
5. ศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ในการให้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาปรับปรุงแก้ไข อันจะก่อให้เกิดความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และเป็นการช่วยเหลือประเทศชาติในการไม่ให้มีการเผาผลาญเงินเชื่อเพลิงมากยิ่งขึ้น

เนื่องจากวิธีการศึกษาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาต้นทุนการดำเนินงานของแต่ละเส้นทาง ซึ่งข้อมูลบางประการใกล้เคียงกับวิทยานิพนธ์เรื่อง "ต้นทุนการดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ." ของ น.ส. วรศักดิ์ ถ้ำแก้ว เป็นอย่างมาก ผู้เขียนจึงได้มุ่งศึกษาต่อจากวิทยานิพนธ์ดังกล่าว โดยการศึกษาข้อมูลต้นทุนของการดำเนินงานรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2523 ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2524 เพื่อให้เกิดความแตกต่างกันบ้างบางประการ

วิธีการค้นคว้าและวิจัย

วิธีการค้นคว้าและวิจัย มีดังนี้คือ

1. ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายได้และรายจ่ายประจำวัน แต่ละเส้นทางของรถโดยสารปรับอากาศจากเหตุการณ์รถปรับอากาศ รวบรวมเป็นรายปีสำหรับแต่ละเส้นทาง การเดินรถ ตั้งแต่สาย ปอ. 1 - ปอ. 13 (สำหรับบางเส้นทางมิได้นำมาศึกษา เพราะเริ่มเปิดบริการในภายหลังจากข้อมูลที่ศึกษาอยู่)
2. ศึกษาข้อมูลอื่น ๆ นอกจากตัวเลขรายได้และรายจ่าย โดยศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และวารสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
3. สอดถามเจ้าหน้าที่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและบุคคลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการสังเกตการณ์การปฏิบัติงาน เพื่อนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการวิจัยและเสนอแนะ
4. นำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์ถึงผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางพร้อมทั้งหาจุดบกพร่องและความต้องการของประชาชนมีต่อเส้นทางใดบ้าง และหาวิธีปรับปรุงเพื่อลดภาวะการขาดทุนลงได้บ้าง

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้ ผู้เขียนคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องบ้างคือ

1. จะทำให้ทราบถึงต้นทุนต่อกิโลเมตรของการดำเนินงานของแต่ละเส้นทาง การเดินทางทำให้ทราบว่าต้นทุนแต่ละสายมีความแตกต่างกันอย่างไร เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการควบคุมค่าใช้จ่ายต่อไป และเป็นข้อมูลในการพิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสาร
2. ได้ทราบถึงปัญหาในการดำเนินงาน เพื่อหาข้อปรับปรุงแก้ไขให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
3. เป็นข้อมูลในการพิจารณาถึงการขยายการดำเนินงานในอนาคต
4. เป็นข้อมูลสำหรับหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาปรับปรุงแก้ไข ปัญหา และเป็นข้อมูลสำหรับผู้จะค้นคว้ารายละเอียดของปัญหาเกี่ยวกับการเดินทางในอนาคตต่อไป