



สรุปผลการวิจัยและขอเสนอแนะ

ปัญหา

หน่วยบริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร และอาณาบริเวณใกล้เคียงนี้ เพิ่งจะเริ่มดำเนินงานมาได้ไม่นานนัก และเป็นหน่วยงาน ขนาดไม่ใหญ่ ซึ่งสังกัดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ลักษณะของการดำเนินงานจึงยังไม่ ประสบปัญหาที่สำคัญอย่างเด่นชัด อย่างไรก็ตามก็พอที่จะสรุปปัญหาได้เป็น 2 ลักษณะ คือ ลักษณะของปัญหาที่เกิดขึ้นภายในองค์การ และลักษณะของปัญหายานนอกองค์การ

สภาพปัญหายานภายในองค์การนั้น เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานโดยตรง อันเกี่ยวข้องกับคุณภาพของการให้บริการ ซึ่งจะพิจารณาได้จากภาวะข้อมูลในการวิจัยดังกล่าวแล้วข้างต้น อันจะทำให้ทราบถึงปัญหาของผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสาร ประจำทางปรับอากาศของเขตการเดินรถโดยสารปรับอากาศ องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างดี พอที่จะสรุปปัญหาและขอคิดที่สำคัญได้ดังนี้

ก. ด้านการให้บริการ

1. ปัญหาในเรื่องการเสียเวลารอคอยของผู้โดยสาร รวมทั้งระบบการ ปล่อยรถ และปริมาณของรถที่ไม่เพียงพอที่จะสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ การที่จะ มีการปรับปรุงให้ดีขึ้น

2. ปัญหาในเรื่องเวลาการเดินรถ ควรมีการขยายเวลาการเดินรถ ออกไป

3. ปัญหาในการรับผู้โดยสาร ควรรับผู้โดยสารจำนวนจำกัด ไม่ควร

ให้มีการยื่นเบรค เพราะถ้ามีผู้โดยสารมากเกินไปจะทำให้อากาศถ่ายเทไม่สะดวก

4. ปัญหาในเรื่องมารยาทของพนักงานประจำรถ ควรที่จะมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น

ข. งานสิ่งอำนวยความสะดวก

1. อุปกรณ์ของรถ เช่น เครื่องปรับอากาศ เครื่องยนต์ มานกันแดด เบาะนั่ง พนักพิง ราวจับ วินัย ป้ายบอกสัญญาณวารรถเต็ม และความสะอาดบนรถ ควรที่จะมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น

2. เลขประจำสายของรถ ควรได้มาตรฐานเดียวกันหมด และสามารถที่จะมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน

3. ป้ายบอกจุดจอดที่สำคัญพร้อมทั้งตารางอัตราค่าโดยสารของเส้นทางต่าง ๆ สมควรที่จะมีติดไว้ด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ

4. สภาพของรถ ควรที่จะมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น โดยเฉพาะรถที่เช่ามาจากบริษัทนำเที่ยวต่าง ๆ ซึ่งมีสภาพทรุดโทรมมาก

ค. ด้านองค์ประกอบอื่น ๆ

1. ส่วนใหญ่เห็นสมควรให้มีการเพิ่มเส้นทางการเดินทางให้กว้างออกไปอีกตามการขยายตัวของตัวเมืองและแหล่งชุมชนต่าง ๆ รวมทั้งการปรับปรุงเส้นทางการเดินทางให้เหมาะสม

2. เรื่องการสูญบุหรณ์รถ ควรห้ามอย่างเด็ดขาด และลงโทษผู้ฝ่าฝืนด้วย

ส่วนปัญหาภายนอกอันเป็นเงื่อนไขที่มีความสำคัญมากต่อการดำเนินงานของเขต การเดินทางโดยสารปรับอากาศให้ประสบผลสำเร็จก่อนนโยบายที่วางไว้คือ การลดความคับคั่งของการจราจรจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนน เพราะปัจจุบันเป็นที่ทราบกันดีแล้วว่า กรุงเทพมหานครนั้นมีพื้นที่เป็นถนนน้อยมาก เมื่อเทียบกับเมืองขนาดเดียวกันในประเทศอื่น และการก่อสร้างถนนเพิ่มก็มีน้อยเช่นกัน ฉะนั้น การแก้ปัญหาการจราจรด้วยวิธีก่อสร้างถนน

เพิ่มให้เพียงพอจะเป็นไปได้ยาก เนื่องจากเมืองโตเติบโตไปแล้ว และการก่อสร้างถนนใหม่
ในเมืองจะสิ้นเปลืองงบประมาณสูง ด้วยเหตุนี้จึงต้องกลับมาพิจารณาหาทางใช้ถนนที่มีอยู่เดิม
ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

ในค่านของการใช้ถนนให้มีประสิทธิภาพนั้น รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ
จะมีส่วนช่วยอย่างมาก โดยเฉพาะในกรณีลดการใช้เนื้อที่ของท้องถนนในการสัญจรไปมาด้วย
รถยนต์ส่วนตัว โดยการนำรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเข้ามาแทนเนื้อที่ ในปริมาณ
ซึ่งต่างกันมาก แต่สามารถขนส่งผู้โดยสารในจำนวนที่เท่ากัน หากเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว
ส่วนมากหันมาใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศแทนการขับรถยนต์ส่วนตัวเข้า
เมืองหรือทำธุรกิจอื่น ๆ แล้ว ก็จะทำให้ความคับคั่งของการจราจรได้ลดน้อยลง อันเป็นผล
ให้ปัญหาสำคัญของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครได้ถูกแก้ไขแล้วอย่างง่ายดาย แต่เมื่อ
พิจารณาจากผลการวิจัยแล้ว ปรากฏว่านโยบายของการดำเนินงานรถยนต์โดยสารประจำทาง
ปรับอากาศที่วางเอาไว้ ได้รับการสนองตอบไม่ตรงตามเป้าหมาย ซึ่งในลักษณะของปัญหานี้
พอสรุปได้คือ

ก. ความไม่สอดคล้องต่อการดำเนินงาน จากเป้าหมายสำคัญในการที่จะ
ชักจูงเจ้าของรถยนต์ส่วนตัวมาใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ มีปัญหาอยู่
2 ประการ คือ

1. การไม่สามารถสนองตอบต่อความต้องการของประชาชนผู้ใช้
บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเหล่านี้ได้เป็นต้นว่า ความไม่แน่นอนของการ
รถคอย การไม่ได้รับความสะดวก จำนวนรถที่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ฯลฯ ทำให้
เจ้าของรถยนต์ส่วนตัวในกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียง ไม่นิยมใช้บริการประเภทนี้
เท่าที่ควร

2. เนื่องจากยังขาดมาตรการควบคุมปริมาณรถยนต์ส่วนตัว และการ
กำหนดเขตยานไปมาของรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งจะช่วยให้มีผู้หันมานิยมใช้รถยนต์โดยสารประจำ
ทางปรับอากาศมากขึ้น

ข. ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เป็นผลให้โครงการนี้ไม่เกิด

ประสิทธิภาพเท่าที่ควร แทนที่จะเดินทางไต่รวดเร็ว กลับมาต้องเสียเวลากับปัญหาถดถอย ทำให้ผู้ใช้บริการไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง นอกจากนั้นกรณีการเพิ่มรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเข้ามาบริการเพิ่มขึ้น โดยไม่ได้คำนึงถึงเงื่อนไขในการตั้งเป้าหมายไว้ กรณีนี้กลับจะเป็นการเพิ่มปัญหาการจราจร โดยฮัท โนมิต

อุปสรรคในการดำเนินงาน

การดำเนินการปรับปรุงการบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯขณะนี้ มีกิจกรรมหลายอย่างที่กำลังดำเนินการปรับปรุงอยู่และจะดำเนินการต่อไป การดำเนินงานดังกล่าวต้องเผชิญกับอุปสรรคเป็นอันมาก ซึ่งจำเป็นจะต้องรีบแก้ไขโดยด่วน การแก้ไขปัญหาลดอุปสรรคเหล่านี้ลำพังแต่องค์การฯ ฝ่ายเดียวก็คงไม่อาจจะกระทำได้สำเร็จ จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยรัฐบาล หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและประชาชนด้วย อาจกล่าวได้ว่า การปฏิบัติงานขององค์การฯ นั้น มีข้อจำกัดในการจัดการ อันเป็นปัจจัยที่สำคัญ 2 ประการ คือ

ก. ปัจจัยภายนอก อันเนื่องมาจากนโยบายรัฐบาล การประสานงานระหว่างหน่วยงานของรัฐ การจัดระบบจราจรและความร่วมมือจากประชาชน

ข. ปัจจัยภายใน เป็นปัจจัยที่สืบเนื่องมาจากการขาดการเตรียมการที่พร้อมมูล รูปแบบการจัดองค์การแบบรัฐวิสาหกิจ สภาพการทำงาน อุปกรณ์ในการทำงาน การติดต่อสื่อสารภายในองค์การ กฎระเบียบในการทำงาน และมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้น

ข้อจำกัดอันเนื่องมาจากปัจจัยทั้งสอง ได้ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของพนักงานในองค์การฯ ในหลายลักษณะ และอาจเป็นสาเหตุสำคัญที่องค์การฯ ไม่สามารถสนองต่อนโยบายรัฐบาลได้อย่างเต็มที่ การทำความเข้าใจในมูลเหตุแห่งปัญหาทั้งสอง จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง

ก. อุปสรรคจากภายนอกองค์การ

1. นโยบายแห่งรัฐ ความเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและนโยบายของรัฐบาล

แต่ละชุดทางมีผลกระทบต่อความมั่นคงขององค์การในรูปลักษณะต่าง ๆ เช่น การจำกัดจำนวนรัฐวิสาหกิจให้มีจำนวนน้อยลง รัฐดำเนินการเอง หรือ การขายรัฐวิสาหกิจที่ขาดทุนให้แก่เอกชน เป็นต้น ความไม่แน่นอนด้านความมั่นคงขององค์การดังกล่าว มีผลกระทบต่อสถานภาพบทบาท และขวัญของพนักงานโดยตรง จึงทำให้บรรดาพนักงานระดับต่าง ๆ ไม่มีจิตใจที่จะรวมชะตากรรมกับองค์การอย่างจริงจัง พนักงานระดับบริหารจึงต้องหาทางพึ่งพิงนิกการเมือง กลุ่มต่าง ๆ หรือผู้ประกอบการเก่า อันอาจเป็นเหตุให้เกิดการแบ่งกลุ่มภายในองค์การขึ้นได้ โดยง่าย ภาพการณ์ดังกล่าวนี้เป็นเหตุให้อำนาจประโยชน์ให้แก่กลุ่มผู้แสวงหาประโยชน์ และต้องการเข้าแทรกแซงการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ง่าย

2. การเตรียมการเพื่อจัดตั้งองค์การของรัฐ เนื่องจากการบริหารราชการไทยต้องอาศัยกฎหมายและระเบียบการต่าง ๆ เป็นแม่บทอยู่เสมอ ดังเช่น การจัดตั้งองค์การใด ๆ ก็ตาม จะต้องรอรยะเวลาให้มีประกาศใช้กฎหมายหรือระเบียบนั้น ๆ เสียก่อน จึงจะดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ได้ ด้วยเหตุนี้จึงเป็นการเตรียมการด้านกฎหมาย หรือโครงสร้างมากกว่าการเตรียมบุคลากร หรือถนัดคนในการปฏิบัติงาน จึงเป็นเหตุให้เกิดความขลุกขลัก และต้องตีความตามกฎหมายอีกครั้งหนึ่งเมื่องานนั้น ๆ ถึงเวลาที่จะต้องดำเนินการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพก็เช่นกัน สถานภาพและบทบาทขององค์การและพนักงานต้องเปลี่ยนแปลงจากสถานภาพของพนักงานในวิสาหกิจเอกชนเป็นบริษัทของรัฐ และรัฐวิสาหกิจในที่สุด การเปลี่ยนขั้นตอนแต่ละครั้ง ระเบียบวิธีปฏิบัติย่อมแตกต่างกันไป จึงทำให้หน่วยงานและองค์การไม่สามารถปฏิบัติภารกิจได้ถูกต้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปฏิบัติให้ถูกต้องตามสถานภาพของการเป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยราชการหลายหน่วย เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมบัญชีกลาง สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน เป็นต้น

การขาดความเข้าใจในหลักการควบคุมรัฐวิสาหกิจดังกล่าวได้ส่งผลสะท้อนให้เกิดการปฏิบัติงานที่ไม่สอดคล้องกับระเบียบการบริหาร และการใช้จ่ายที่หน่วยราชการกำหนดให้รัฐวิสาหกิจถือปฏิบัติ ยิ่งไปกว่านั้นระเบียบปฏิบัติตลอดจนกฎหมายจัดตั้งองค์การซึ่งทำขึ้นตาม

หลักการอย่างกว้าง ๆ อาจเกิดข้อโหว่หรือไม่เอื้ออำนวยในการปฏิบัติงานซึ่งเป็นบริการ
สาธารณะอีกต่อหนึ่ง

3. การประสานงานระหว่างราชการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กิจการ
เดินรถยนต์โดยสารประจำทางมีส่วนสัมพันธ์กับการบริหารราชการทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับ
ชาติ โดยไม่อาจจะแยกจากกันโดยเด็ดขาด ดังเช่นการกำหนดคุณสมบัติของพนักงานขับรถยนต์
โดยสาร ซึ่งกรมการขนส่งทางบกควรจะได้ถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดว่า ควรจะมีคุณสมบัติเช่นใด
การจัดตั้งสำนักงาน ทาปล่อยรถ ซึ่งในปัจจุบันไม่ได้มีการจัดตั้งสถานที่ให้เรียบร้อย จึงทำให้
เกิดความขัดแย้งกันกับหน่วยบริหารส่วนท้องถิ่น คือ กรุงเทพมหานคร

ในด้านกาฝังเมืองและการจราจร เนื่องจากการขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่าง
ไม่มีรูปแบบที่แน่ชัด การจัดบริการขององค์การจึงไม่สามารถเตรียมการล่วงหน้าให้สอดคล้อง
กับการเคลื่อนย้ายของประชาชนได้ ในด้านหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ฝ่ายจราจร
ยังมีได้ดำเนินการกับรถโดยสารผิดกฎหมายที่วิ่งทับเส้นทางขององค์การฯ อย่างเข้มงวดกวาดขัน

4. ทัศนคติของประชาชนต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประชาชนผู้ใช้บริการ
รถยนต์โดยสารประจำทางมีความต้องการด้านบริการที่สำคัญ ๆ คือการมีรถโดยสารตามเวลา
โดยไม่ต้องรอคอยเป็นเวลานาน รถโดยสารไม่แน่น สามารถขึ้นลงตามจุดหมายปลายทาง
ที่ต้องการ และรถโดยสารมีความสะอาด พนักงานบริการด้านความสุภาพ

ความต้องการดังกล่าวเป็นความต้องการของประชาชนโดยทั่วไป แต่เนื่องจาก
มีปัจจัยอื่นแปรอื่น ๆ ที่ยังไม่สามารถสนองตอบความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ภาพและเมื่อประชาชนผู้ใช้บริการสอบถามจากพนักงานระดับต่าง ๆ ก็มักจะไม่ได้รับคำตอบ
ที่กระจ่างชัด จึงทำให้เกิดทัศนคติในเชิงที่เห็นได้ว่าพนักงานขององค์การฯ ไร้มรรดภาพ

ข. อุปสรรคจากภายในองค์การ

1. แนวความคิดเกี่ยวกับรัฐวิสาหกิจ การจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนั้น
ได้กระทำอย่างรวดเร็ว และเนื่องจากพนักงานส่วนใหญ่เป็นผู้ที่เคยปฏิบัติงานในบริษัทเอกชน

มาแล้ว เมื่อเข้าร่วมปฏิบัติงานในองค์การรัฐวิสาหกิจซึ่งมีลักษณะเป็นกิจการจึงต้องปรับปรุงตัวและแนวความคิดให้สอดคล้องกับหลักรัฐวิสาหกิจไทย การวินิจฉัยสั่งการเพื่อความรวดเร็วซึ่งเคยถือปฏิบัติมาตั้งแต่ดั้งเดิมต้องอยู่ภายในกรอบแห่งกฎข้อบังคับของทางราชการ ซึ่งในทางปฏิบัติก็ยังไม่อาจจะเข้าใจประเด็นหรือเงื่อนไของระเบียบเหล่านั้นอย่างละเอียดถี่ถ้วน จึงเกิดความล่าช้าในการปฏิบัติหรือการโยนกลองให้ฝ่ายบริหารระดับสูงและคณะกรรมการบริหารเป็นผู้ตัดสินใจ

2. การขาดการเตรียมการด้านปฏิบัติการ การมอบอำนาจการปฏิบัติการตามกฎหมายซึ่งกำหนดให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการต่าง ๆ นั้น รัฐบาลมิได้เตรียมการเพื่อสนับสนุนองค์การอย่างจริงจัง อันเป็นเหตุให้องค์การต้องปฏิบัติงานอยู่ในสภาพที่ขาดแคลน ทั้งอุปกรณ์เพื่อการซ่อมบำรุงและสภาพการทำงานที่บกพร่องอย่างมากมาย และต่ำกว่าระดับมาตรฐานแห่งกฎหมายที่กำหนดไว้เกี่ยวกับการจัดสภาพการทำงาน

ในด้านระเบียบปฏิบัติงาน เขตต่าง ๆ ต่างมีวิธีปฏิบัติที่แตกต่างกัน บรรดาผู้จัดการเขตต่าง ๆ ยังนำระเบียบวิธีปฏิบัติที่เคยถือปฏิบัติอยู่มาแต่เดิมเมื่อกิจการเป็นของเอกชนมาใช้ ฉะนั้น การบริหารงานของแต่ละเขตจึงมีความไม่เหมือนกัน แม้แต่การคิดคำนวณวิธีการจ่ายค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา

3. สภาพการทำงานที่ไม่เอื้ออำนวยให้ตั้งใจปฏิบัติงาน นอกจากสภาพการทำงานของแต่ละเขต และท่าปลดอยรถแล้ว ยังมีข้อบกพร่องและข้อควรแก้ไข เช่น การกำหนดระยะเวลาทำงานและการจัดสวัสดิการ ยังเป็นเหตุสำคัญในการลดประสิทธิภาพของพนักงานอีกด้วย ทั้งนี้เพราะการทำงานในบางเขตจำเป็นต้องเลิกคึก และมีที่พักอยู่ไกล การพักผ่อนของพนักงานก็ย่อมจะไม่เพียงพอ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย ความจำเป็นในการปลดอยรถให้สอดคล้องกับสภาพความต้องการของประชาชน ทำให้พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารไม่มีเวลาหยุดพักรับประทานอาหารหรือหยุดพักผ่อนประสาบบ้าง จึงทำให้สุขภาพจิตและร่างกายของพนักงานทรุดโทรม อันมีผลต่อการขาดประสิทธิภาพในการทำงาน และการขาดความร่วมมือหรือเห็นอกเห็นใจผู้ใช้บริการโดยปริยาย

แนวทางในการแก้ไข้ปัญหา

ในการแก้ไข้ปัญหาต่าง ๆ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนั้น ทางรัฐบาลได้จัดตั้ง "คณะกรรมการปรับปรุงกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" ขึ้นโดยมีหน้าที่สำคัญ ดังนี้

1. เพื่อปรับปรุงระบบการบริหารงาน
2. เรงรัดและยกมาตรฐานการบริการให้ดีขึ้น
3. จัดวางระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการควบคุมรายได้และการพิจารณาหาทางเพิ่มรายได้
4. จัดวางระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการควบคุมรายจ่ายและการพิจารณาหาทางลดรายจ่าย รวมทั้งการจัดวางระบบป้องกันการรั่วไหลต่าง ๆ
5. แก้ไข้ปัญหาเรื่องการขาดทุน

คณะกรรมการปรับปรุงกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้พิจารณาถึงหน้าที่และปัญหาต่าง ๆ แล้ว จึงตั้งอนุกรรมการขึ้นอีก 4 ชุดคือ

1. คณะอนุกรรมการปรับปรุงระบบการบริหารงาน
2. คณะอนุกรรมการปรับปรุงการบริการ
3. คณะอนุกรรมการปรับปรุงและแก้ไข้ปัญหาในด้านรายรับ
4. คณะอนุกรรมการปรับปรุงและแก้ไข้ปัญหาในด้านรายจ่าย

คณะอนุกรรมการทั้ง 4 ชุดนี้ จะทำหน้าที่ในเรื่องที่ได้รับมอบหมายในแต่ละด้าน โดยทำการศึกษาและวิเคราะห์ถึงปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านนั้น ๆ โดยเฉพาะปัญหาในด้านการให้บริการ อันเป็นปัญหาเฉพาะหน้า จะต้องดำเนินการโดยรีบด่วน เพื่อเสนอบริการที่ดีต่อประชาชนเป็นหลัก ดังรายละเอียดการปฏิบัติงานและผลสรุปของคณะกรรมการปรับปรุงการบริการ (ภาคผนวก ข,ช)

จะเห็นได้ว่า ในขณะนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้มีการปรับปรุงการให้บริการของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศในทุกด้าน ทุกทาง แต่เป้าหมายที่สำคัญคือ ทำอย่างไรจึงจะปรับปรุงบริการให้ดีที่สุดและมีมาตรฐานเพียงพอ และจากคำชี้แจงของนายมงคล สิมะโรจน์ ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพคนปัจจุบัน ได้สรุปแผนงานที่ได้กำหนดไว้เป็น 3 ทางคือ

1. ว่าด้วยการเพิ่มจำนวนรถ และเพิ่มจำนวนเส้นทาง
2. ว่าด้วยเรื่องเกี่ยวกับการจัดการปล่อยรถให้เหมาะกับเส้นทาง และเหมาะ

กับจังหวะเวลา

3. ว่าด้วยการปรับปรุงเสริมความสะดวกต่าง ๆ

นอกจากนั้นยังได้เพิ่มเติมอีกว่า ภายในเดือนมกราคม พ.ศ. 2523 จะมีการเพิ่มรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศอีก 200 คัน โดยนำไปเสริมในทุกเส้นทางเดิม และนำไปใช้ในเส้นทางใหม่ด้วย เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ

สำหรับรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศที่จะนำมาใช้ในบริการครั้งนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเข้ามาในราคาถูกเพียงคันละ 1,310 บาทต่อวัน โดยองค์การฯ จะจ่ายค่าน้ำมันรวมทั้งจัดหาพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสาร ส่วนในเรื่องการบำรุงรักษานั้น เป็นเรื่องของเจ้าของรถ

เป้าหมายอีกอันหนึ่งก็คือ การปรับปรุงเส้นทางซึ่งเป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ได้มีการศึกษาร่วมกันกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีกระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าของเรื่องเกี่ยวกับการปรับปรุงแผนการจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องให้ความละเอียดรอบคอบรวมทั้งต้องใช้เวลาศึกษาอีกพอสมควร แต่ในขณะนี้สิ่งที่องค์การฯ กำลังปรับปรุงเกี่ยวกับเรื่องเส้นทางก็คือ การจัดการปล่อยรถให้สอดคล้องประสานกับการหมุนเวียนของการจราจร ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ตามช่วงจังหวะเวลาและให้สอดคล้องกับเส้นทางที่ทางการกำหนดไว้แล้วด้วย

ข้อเสนอแนะ

จากทัศนคติของประชาชนผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศและ
ผู้ทำการสำรวจ สามารถสรุปผลเป็นข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาปรับปรุง
บริการทางคานนี้ให้ดีขึ้น ดังต่อไปนี้

ก. คานการให้บริการ

การเสียเวลารอคอย ควรที่จะมีการพิจารณาเพิ่มจำนวนรถให้มากขึ้น โดย
เฉพาะช่วงเวลาเช้าและเวลาเย็น พร้อมกันนั้นก็ลดช่วงเวลากการปล่อยรถให้เหลือประมาณ
5 - 10 นาทีต่อกัน เพื่อผู้ใช้บริการจะได้ไม่ต้องเสียเวลารอคอยนานเหมือนกับที่เป็นอยู่ขณะ
นี้ อาจมีการพิจารณาถึงการจอดรถตามป้ายต่าง ๆ ที่เป็นจุดสำคัญ ๆ เพื่อความรวดเร็ว
ในการเดินทาง รวมทั้งควรที่จะคำนึงถึงปัญหาคานการจราจร ซึ่งทำให้การหมุนเวียนของรถ
ไม่เป็นไปตามกำหนดเวลาได้ ทั้งนี้เนื่องจากการจราจรเกือบทุกถนนติดขัดมาก รถยนต์โดย
สารประจำทางปรับอากาศบางส่วนจึงอาจไปติดอยู่ในระหว่างทางหมด ทำให้รถหมุนเวียนไม่
ทัน ซึ่งมีผลต่อการปล่อยรถตามตารางการเดินทาง ดังนั้นสมควรที่จะรีบแก้ไขปัญหาเรื่องการจราจร
ให้เร็วที่สุด เพราะจะทำให้การหมุนเวียนของรถดีขึ้นและคาดว่าจะช่วยลดปัญหาเรื่องจำนวน
รถไม่เพียงพอได้อีกด้วย อาจจะกระทำได้ดังนี้

- กำหนดให้มีทางวิ่งสำหรับรถยนต์โดยสารประจำทางโดยเฉพาะ
- กำหนดเขตห้ามเข้าสำหรับรถทุกประเภทยกเว้นรถยนต์โดยสารประจำทาง
- ห้ามจอดรถในถนนสายต่าง ๆ ตลอดเวลา หรือเป็นช่วงเวลาทุกวัน โดยไม่

เว้นวันหยุดราชการ

- สร้างสะพานลอยหรืออุโมงค์สำหรับคนเดินเท้า เพราะการเดินข้ามถนนจะ
เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดได้

- ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟให้ประสานกัน เพื่อระบายรถในเส้นทางที่ติดขัด
- การจัดสร้างสะพานลอยตามทางแยก และจัดระบบการเลี้ยว หรือลดอัตราให้ถี่
- จัดให้มีสถานที่จอดรถทั้งของราชการ และเอกชน เพื่อป้องกันมิให้ใช้พื้นที่บน

ถนนเป็นที่จอดรถ

- ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
- จัดระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit System)

เวลาเดินทาง อาจจะมีการขยายเวลาออกไปให้มากกว่าเดิม เช่นขยายจากเวลาเดิม 20.00 น. เป็น 23.00 น. เป็นต้น

อัตราค่าโดยสาร การคิดอัตราค่าโดยสารในปัจจุบันนี้ กล่าวได้ว่าเป็นการยุติธรรมแก่ผู้ใช้บริการมาก เพราะใครขึ้นระยะสั้นก็เสียน้อย ใครขึ้นระยะยาวก็เสียมาก โดยมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำและขั้นสูงไว้แน่นอน แล้วคิดตามระยะทางที่โดยสาร (Moving Rate) แต่ก็มีผู้ใช้บริการบางส่วนกล่าววาทณ์ต่ออัตราค่าโดยสารประจำทางปรับอากาศนั้น มีอัตราค่าโดยสารที่แพง ซึ่งอาจจะเป็นเพราะขึ้นในระยะทางที่สั้น หรือขึ้นในช่วงที่มีการแบ่งเขตการคิดอัตราค่าโดยสารพอดี จึงทำให้กล่าวเช่นนั้น สำหรับในเรื่องนี้อาจจะมีการพิจารณาคิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทางของเส้นทางต่าง ๆ ให้เหมาะสม และเป็นมาตรฐานเดียวกันด้วย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้โดยสารได้มากที่สุด อาจคิดอัตราค่าโดยสารในระยะทาง 10 กิโลเมตรแรก 6 บาท กิโลเมตรต่อไปกิโลเมตรละ 1 บาท ค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน 10 บาท

นอกจากนี้อาจจะให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้โดยสาร โดยเฉพาะผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัวอย่างเต็มที่ โดยจัดรถยนต์โดยสารปรับอากาศขึ้นมา โดยเฉพาะสำหรับผู้เสียอัตราค่าโดยสารเป็นเดือน โดยมีตัวเดือนให้และรับตามจุดใหญ่ ๆ เช่น ตามหน่วยงานที่สำคัญที่มีผู้ใช้บริการมาก หรือจัดเป็นสวัสดิการประจำวันของข้าราชการ ในลักษณะนี้ก็จะทำให้ผู้ใช้โดยสารมั่นใจได้ว่าทั้งไปและกลับจะไม่ผิดหวัง ในการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

มารยาทของพนักงาน โดยทั่วไปแล้วพนักงานประจำรถเป็นบุคคลที่อยู่ใกล้ชิดกับผู้ใช้โดยสารมาก จึงควรที่จะแสดงออกซึ่งภาพพจน์ที่ดี โดยอาจจะมีการอบรมพนักงานเก็บค่าโดยสารเกี่ยวกับมารยาทในการพูดจา กิริยามารยาท รวมทั้งความแม่นยำในการคิดอัตราค่าโดยสารและเส้นทางรถเดินทาง เป็นต้น นอกจากนั้นพนักงานขับรถก็ควรได้รับการอบรม

เรื่องการเดินทาง หยุดรถ และออกรถอย่างสุภาพ ไม่ควรขับรถให้เป็นที่หวาดเสียวหรือเสียงอันตรายจนเกินไป อาจจะมีการจัดประกวดพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ดีคนในรอบเดือน โดยให้ผู้โดยสารเป็นผู้ออกความคิดเห็น และมีเหรียญติดหน้าอกแจก เพื่อแสดงเกียรติคุณ และเป็นสิ่งกระตุ้นให้พนักงานผู้อื่นปฏิบัติตาม

ข. คำนึงอำนวยความสะดวก

อุปกรณ์ของรถ ควรที่จะจัดอุปกรณ์ต่าง ๆ ภายในรถให้ใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้ทั้งผู้ให้บริการและพนักงานประจำรถ เช่น ควรมีน้ำมันไว้สำหรับกันแดด เบาะนั่ง พนักพิง ราวจับภายในรถควรให้สะอาด หรือเครื่องปรับอากาศของมีความเย็น เครื่องยนต์ไม่มีเสียงรบกวน หนวกหู สิ่งเหล่านี้ควรที่จะมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น และตรวจสอบอยู่เป็นประจำ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องหรือสิ่งชำรุดเสียหายให้เรียบร้อยอยู่ตลอดเวลา

เลขประจำสายของรถ สมควรที่จะจัดให้เป็นมาตรฐานเดียวกันหมด ตัวเลขสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน โดยเฉพาะในเวลากลางคืนควรที่จะจัดทำให้เห็นเด่นชัด การติดเลขประจำสายควรจะมีทั้งข้างหน้ารถ ข้างประตูรถ และข้างหลังรถ เพื่อให้ผู้ให้บริการจะได้สังเกตเห็นได้ในทุกขณะ ไม่ว่าจะยืนอยู่ ณ ที่ใด แต่ข้อสำคัญก็คือเลขประจำสายที่มีอยู่นี้ ควรจะเหมือนกันและเป็นเลขเดียวกัน เพราะปรากฏอยู่เสมอว่า เลขประจำสายที่อยู่หน้ารถและหลังรถเป็นคนละเลขกัน ดังนั้นควรที่จะจัดทำเลขประจำสายให้เป็นมาตรฐานเดียวกันหมด และสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน รวมทั้งมีป้ายบอกเลขประจำสายของรถ ติดตามป้ายที่จอดรถด้วย

ป้ายบอกจุดผ่านข้างรถ สมควรที่จะมีป้ายบอกจุดผ่านที่สำคัญ ๆ ในเส้นทางของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศสายนั้น ๆ ติดไว้ข้างรถด้วย เพื่อให้ผู้ที่ให้บริการสามารถดูไควารถคันนั้นจะวิ่งผ่านจุดใดบ้าง เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ให้บริการให้รู้ถึงเส้นทาง การเดินทาง ป้ายที่จะใช้บอกจุดผ่านนี้ ควรจะทำการถาวร เขียนด้วยตัว-

หนังสือที่สามารถอ่านได้ในขณะที่พอสมควร ไม่ควรเด็กเกินไปสามารถอ่านได้ง่ายและสะดวก รวมทั้งควรมีรายละเอียดแสดงไว้ตามป้ายที่จอดรถด้วย และอาจมีการพิจารณาถึงการกำหนดจำนวนป้าย และระยะทางของป้ายให้แน่นอนและเหมาะสมกว่าเดิม อันจะมีอิทธิพลต่อการแก้ปัญหาการจราจรได้ทางหนึ่ง

ตารางแสดงอัตราค่าโดยสาร เรื่องอัตราค่าโดยสารเป็นปัญหาที่สำคัญมาก เพราะการคิดอัตราค่าโดยสารของรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเป็นการคิดตามระยะทางที่โดยสาร จึงสมควรให้มีแผนตารางแสดงการคิดอัตราค่าโดยสารของรถสายนั้น ๆ ติดไว้ภายในรถด้วย เพื่อประโยชน์สำหรับผู้ใช้บริการจะได้ทราบถึงอัตราค่าโดยสารที่ถูกต้องและเพื่อพนักงานเก็บค่าโดยสารจะได้ใช้เป็นหลักฐานเพื่ออธิบายให้ผู้ใช้บริการทราบ ในกรณีที่มีปัญหาเรื่องการเก็บอัตราค่าโดยสารเกิดขึ้น

สภาพรถ โดยทั่วไปแล้วสภาพรถที่องค์การฯ รับซื้อมาหรือเช่ามาจากบริษัทนำเที่ยว ส่วนมากจะอยู่ในสภาพที่ทรุดโทรมสมควรที่จะมีการปรับปรุง ซ่อมแซมให้ดีขึ้น ไม่ว่าจะ เป็นสภาพภายนอกหรือสภาพภายใน รวมทั้งอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในรถด้วย เพราะส่วนใหญ่อยู่ในสภาพไม่ดีพอและใช้การไม่ได้ก็มี แต่สำหรับรถที่เพิ่งซื้อมาใหม่นั้นกล่าวได้ว่าสภาพอยู่ในเกณฑ์ดี ดังนั้นเมื่อจำนวนรถใหม่มีมาก และคิดว่าพอเพียงที่จะใช้บริการแก่ผู้โดยสารได้แล้ว สมควรที่จะนำรถเก่าที่สภาพยังพอใช้ได้เข้าซ่อม ส่วนรถที่เช่าจากเอกชนนั้นหากมีสภาพทรุดโทรมมาก ก็ไม่ควรเช่าเป็นอย่างยิ่ง เพราะไม่เหมาะสมด้วยประการทั้งปวง

ค. ค่านองค์ประกอบอื่น ๆ

การเพิ่มเส้นทาง ในเมื่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับอนุญาตให้ดำเนินการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียง จึงสมควรให้มีการเพิ่มเส้นทางการเดินทางให้ทั่ว เพราะปัจจุบันนี้ในบางเส้นทางยังไม่มีรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศเข้าไปวิ่งในเส้นทางนั้น ๆ อาจจะคำนึงถึงตามหมู่บ้านจัดสรรหรือแหล่งชุมชนต่าง ๆ โดยจัดเป็นเส้นทางแถบชานเมืองวิ่งเข้าสู่ตัวเมือง เพื่อเป็นการลด

ปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว และให้รถที่วิ่งอยู่ในเมืองรับช่วงขนส่งผู้โดยสารอีกต่อหนึ่ง

การสูบบุหรี่บนรถ โดยทั่วไปการสูบบุหรี่จะเป็นการรบกวนต่อผู้อื่น เพราะควัน
บุหรี่จะทำให้เกิดกลิ่นเหม็น และทำให้อากาศเสียเป็นการทำลายสุขภาพของส่วนรวม ฉะนั้น
การสูบบุหรี่บนรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศยิ่งถือว่าเป็นการไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง
เพราะภายในรถมีบริเวณจำกัดการถ่ายเทอากาศไม่สะดวกเท่าที่ควร และยังเป็นที่มีคน
อยู่รวมกันจำนวนมากด้วย จึงไม่สมควรที่จะให้มีการสูบบุหรี่บนรถ ควรที่จะมีแผนป้ายอันเป็น
ขอร้องหรือคำสั่งราชการออกประกาศห้ามสูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ พร้อม
ทั้งมีบทลงโทษสำหรับพนักงานองค์การฯ ถ้าทำความผิดเกี่ยวกับเรื่องนี้ ก็ควรมีบทลงโทษ
ทางวินัยด้วย

การลดปริมาณรถยนต์ส่วนตัว

ในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันว่าประชาชนผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางใน
ส่วนกลางนั้น มีที่อยู่อาศัยในย่านชานเมืองรอบนอกเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาศัยอยู่ตามหมู่บ้าน
จัดสรรบาง อาศัยอยู่ตามซอยต่าง ๆ ที่แยกจากถนนสำคัญ ๆ ที่ไปสู่ใจกลางเมืองบ้าง ประ-
ชาชนเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเดินทางไปประกอบอาชีพหรือธุรกิจในเมืองด้วยรถยนต์ส่วนตัว ถึงแม้
จะเห็นว่าระหว่างเวลาเข้าการจราจรเข้าเมืองจะติดขัดมากกว่าขาออก และตอนเป็นการ
จราจรขาออกจะติดขัดมากกว่าขาเข้า เหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะการบริการขนส่งด้วยรถยนต์
โดยสารประจำทาง ยังไม่เป็นที่พอใจในการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนประเภทดังกล่าว
จึงควรที่จะมีการปรับปรุงระบบรถยนต์โดยสารประจำทางที่ติดต่อกับใจกลางเมืองกับเส้นทาง
รถประจำทาง รถในซอย หรือเส้นทางรถชานเมืองให้สัมพันธ์กัน โดยให้ต่อเนื่องหรือเชื่อมกัน
ณ จุดรวมรถประจำทางชานเมืองแต่ละจุด เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถโดยสารต่อกันได้สะดวก
ซึ่งจะเป็นเหตุชักจูงใจไม่ให้ผู้โดยสารขับรถเข้าไปประกอบธุรกิจในเมือง แต่อาจโดยสารรถ
ในซอยหรือรถชานเมืองเข้ามาจอดที่โดยสารประจำทาง ที่มีบริการถึงใจกลางเมือง ณ จุด
รวมรถประจำทางอีกต่อหนึ่ง การดำเนินการดังกล่าวนี้จะช่วยลดจำนวนรถยนต์ส่วนตัวที่จะเข้า
ไปในเมืองซึ่งเป็นผลให้การจราจรติดขัดได้เป็นอย่างดี อาจมีการพิจารณาในด้านต่อไปนี้เป็น

1. ควรกำหนดว่ามีรถยนต์โดยสารสายใดบ้าง ที่มีแนวเส้นทางวิ่งออกไปชานเมืองกรุงเทพฯ และมีหมู่บ้านหรือชุมชนตามแนวสองข้างทางในรัศมี 3 กิโลเมตร หรือมีหมู่บ้านและชุมชนอยู่ไกลออกไปจากจุดปลายทางในรัศมี 3 กิโลเมตร

2. เส้นทางเดินรถตามคุณสมบัติในข้อ 1 ควรมีความคล่องตัวในการจัดบริการขนส่งเฉพาะเวลาเช้า (06.00 - 09.00 น.) และเวลาเย็น (16.00 - 18.00 น.) โดยวิ่งแยกหรือยัดเข้าไปบริการในหมู่บ้านนั้นได้ และโดยที่เป็นบริการพิเศษจัดให้ เพื่อไม่ต้องทอดรถหลายสาย จึงควรเก็บค่าโดยสารได้อีก 1 ระยะเวลา

3. ควรเตรียมข้อมูล

1. ชื่อหมู่บ้าน ชุมชน ที่ตั้งอยู่ไกลแนวเส้นทางเดินรถ หรือเลยจุดปลายทางรถยนต์โดยสารในรัศมี 3 กิโลเมตร

2. มีเส้นทางเดินรถสายใดบ้าง ที่อยู่ในข่ายจะไปบริการตามหมู่บ้านได้

3. วิธีการจัดบริการในเวลาเช้าและเวลาเย็น

4. อัตราค่าโดยสารที่ควรจะต้องคิดเพิ่ม

5. อื่น ๆ

นอกจากนี้อาจจะรับฝากรถยนต์ส่วนตัว ณ จุดรวมรถประจำทางชานเมืองในราคาถูก โดยกำหนดเขตที่เลยจุดรวมรถประจำทางเข้าไปในใจกลางเมืองเป็นเขตจำกัด (Restricted zone) ห้ามมิให้นำรถยนต์ส่วนตัวเข้าไปเป็นบางเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลาเร่งด่วน หากประชาชนนำรถยนต์ส่วนตัวเข้ามาจากที่พักอาศัยย่านชานเมือง เมื่อถึงเขตจำกัดก็จะฝากรถยนต์ส่วนตัวไว้ ณ จุดรวมรถประจำทางได้ แล้วโดยสารรถยนต์โดยสารประจำทางเข้าไปประกอบธุรกิจในเมือง (Park and Ride) สำหรับจุดรวมรถประจำทางนี้อาจจะมีการจัดทำขึ้นบริเวณบางเขต สำโรง และที่คลองยานนทบุรี เป็นต้น โดยในระยะแรกอาจจะใช้รถโดยสารขององค์การฯ ที่มีอยู่หลายแห่งตามชานเมืองด้านใน มาทำเป็นที่จอดรถในเวลากลางวัน ซึ่งสามารถที่จะสกัดกันรถยนต์ส่วนตัวได้จำนวนมาก ถ้ามีการจูงใจในท่านต่าง ๆ เช่น อาจจะทำเป็นศูนย์การค้า ณ จุดรวม-

รถประจำทางนี้ ซึ่งจะทำให้มีผู้นิยมมากขึ้น สำหรับในเรื่องนี้ควรมีการพิจารณาเกี่ยวกับ

1. อุณหภูมิในพื้นที่เหมาะสม และสภาพอุ
2. ความพร้อมของแต่ละอุที่จะดำเนินการได้
3. จำนวนรถยนต์ส่วนตัวที่จะจอดได้และแหล่งของรถยนต์ส่วนตัวที่มีแนวโน้มจะ
ใช้บริการนี้ (ในขั้นต้นควรไม่เสียเงินก่อน)
4. การพิจารณาถึงเส้นทางรถยนต์โดยสารที่จะให้บริการและความสะดวก
5. การประชาสัมพันธ์

การดำเนินการดังกล่าวนี้จะช่วยลดปริมาณรถยนต์ส่วนตัวที่จะเข้าไปในเมือง ซึ่งเป็นผลให้การจราจรติดขัดได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้อาจจะมีการตั้งกำแพงภาษีขาเข้าของรถยนต์ส่วนตัวให้สูงขึ้น เก็บภาษีในอัตราก้าวหน้า (อาจคิดตามน้ำหนักรถยนต์ เก็บตามขนาดของการใช้พื้นที่ผิวถนน เก็บตามขนาดกำลังม้า เก็บตามจำนวนรถยนต์ในครอบครัว) หรือเก็บภาษีรถยนต์แบบภาษีทรัพย์สินซึ่งจะเป็นการจำกัดจำนวนรถยนต์ ที่จะนำเข้ามาได้ทางหนึ่ง และจะเป็นการช่วยแก้สภาพปัญหาการจราจรได้อีกด้วย

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีข้อเสนอที่เห็นว่าพอจะเป็นประโยชน์แก่การพิจารณาอีก คือ

การฝึกอบรม องค์ประกอบที่สำคัญในการเดินรถยนต์โดยสารที่ทำให้บริการเป็นไปด้วยดีนั้น จะต้องมีรถยนต์โดยสาร เส้นทางเดินรถที่กำหนดให้ สภาพการจราจรที่ไม่ติดขัด และเจ้าหน้าที่ประจำรถอันประกอบด้วยพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร สำหรับพนักงานขับรถนั้นจะเป็นปัจจัยที่สำคัญในการที่จะต้องทำหน้าที่ขับรถที่ดีนำผู้โดยสารไปสู่จุดหมายปลายทางด้วยความปลอดภัย จึงจำเป็นต้องใช้ความรอบคอบ ระมัดระวังและความชำนาญอย่างมาก ดังนั้นจึงควรที่จะมีการคัดเลือกขั้นแรกสำหรับบุคคลที่จะเข้ามาเป็นพนักงานขับรถอย่างพิถีพิถัน ควรที่จะมีการสอบแข่งขันทดสอบความสามารถในการขับขี่ รวมทั้งมีการ

ตรวจสอบหลักฐานต่าง ๆ อย่างละเอียดถี่ถ้วน และก่อนที่จะไปปฏิบัติหน้าที่โดยตรงนั้นควรจะเปิดให้มีการฝึกอบรมในขั้นแรกเพราะจะได้พนักงานขับรถที่มีคุณภาพ โดมาตรฐาน ขับรถตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด อันจะเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี

หลักสูตรที่จะใช้ในการอบรมนั้น อาจจะทำอบรมทางด้านสังคมศาสตร์ เพื่อให้พนักงานขับรถได้ตระหนักในหน้าที่ของตน ในอันที่จะให้บริการแก่ประชาชนด้วยความสุภาพเรียบร้อย มีคุณธรรมประจำใจ มีมารยาทในการขับขี่ รวมทั้งมีศีลธรรมและวัฒนธรรมอันดีงาม สำหรับจะได้ปฏิบัติหน้าที่บริการแก่ประชาชนในด้านนี้ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น นอกจากนี้อาจจะมีการอบรมทางด้านเครื่องยนต์ เพื่อที่จะได้ศึกษาตรวจตราให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยทั้งก่อนและหลังใช้ ตลอดจนวิธีการบำรุงรักษา เพื่อความคงทนถาวร อันจะเป็นการลดค่าใช้จ่ายลงได้บ้าง รวมทั้งจะเป็นการลดอุบัติเหตุ อาจจะมีการอบรมเกี่ยวกับกฎหมาย เช่น กฎหมายจราจร กฎหมายรถยนต์ กฎหมายการขนส่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและอาญา อันเกิดจากการกระทำผิดด้วยความประมาท เพื่อที่จะได้ทราบถึงตัวบทกฎหมายเหล่านี้ และจะได้เป็นแนวทางในการปฏิบัติ รวมทั้งรู้ถึงโทษของการกระทำด้วย

นอกจากการอบรมดังกล่าวข้างต้นแล้ว ควรจะมีการอบรมเกี่ยวกับหน้าที่ของพนักงานขับรถ เพื่อให้พนักงานขับรถแต่ละคนมีความเข้าใจและจดจำไปปฏิบัติในการขับรถยนต์โดยสารในเส้นทางของตนได้ถูกต้อง เพราะเส้นทางรถยนต์โดยสารแต่ละสายนั้นมีสภาพและลักษณะแตกต่างกัน รวมทั้งจะเป็นการลดอุบัติเหตุด้วย พนักงานขับรถยนต์โดยสารประจำทางนั้นจะต้องทราบและจดจำเกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ได้แก่

1. เส้นทางสายนี้มีความยาวเท่าใด ต้องผ่านถนนกี่สาย และผ่านแหล่งชุมชนที่สำคัญอะไรบ้าง
2. จะต้องเลี้ยวซ้ายเข้าถนนอะไรบ้าง เลี้ยวขวาเข้าถนนอะไรบ้าง เมื่อเข้าถนนสายนั้นแล้ว มีป้ายที่จะต้องหยุดรับส่งผู้โดยสารที่แห่ง อยู่ที่ใดบ้าง
3. มีสะพานที่จะต้องข้ามคลองที่แห่ง สะพานข้ามแม่น้ำหรือสะพานข้ามคลอง และสภาพของสะพานแต่ละแห่งเป็นอย่างไร

4. จะต้องผ่านวงเวียนที่โหนบ่าง ผ่านสี่แยกหรือสามแยกที่โหนบ่าง และมีสัญญาณไฟจราจรหรือไม่ ถนนโหนแคบและคับขัน การใช้ความเร็วจะต้องเป็นขนาดใด และห้ามขับรถแข่งเค็ดซาคิในถนนใด

5. มีทางม้าลายให้ประชาชนข้ามถนนที่แห่ง ที่โหนบ่าง และทางม้าลายแต่ละแห่ง มีสัญญาณไฟกระพริบหรือไม่ ถนนโหนห้ามรถจอดเวลาชั่วโมงเร่งด่วน และ ฯลฯ

เมื่อผ่านการอบรมสมบูรณ์แล้ว จึงบรรจุเข้ารับตำแหน่งพนักงานขับรถ ในระยะเวลาต่อมาอาจจะเปิดการอบรมในวันหยุด เพื่อเป็นการติดตามผลงานว่า พนักงานขับรถเหล่านั้นมีความเข้าใจในสิ่งที่ได้รับการอบรมครั้งก่อนมากน้อยเพียงใด เช่น อาจจะมีการอบรมใช้เวลา 2 วันในทุก ๆ 3 เดือน โดยจัดหลักสูตรการอบรมที่สั้น กระชับ และได้ใจความอย่างดี โดยอาจจะวางเป้าหมายในการอบรมไว้คือ

1. การอบรมจิตใจโดยใช้หลักธรรม
2. การอบรมเพื่อให้พนักงานมีความรับผิดชอบต่อองค์กร
3. การอบรมในหัวข้ออื่น ๆ อันเป็นการอบรมโดยทั่วไป หรือเป็นการอบรมในหลักสูตรที่กำหนดเป้าหมายไว้โดยเฉพาะ เช่น เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้ำมันเชื้อเพลิงและอุบัติเหตุ เป็นต้น

การจัดอบรมในลักษณะเช่นนี้ ผู้ใหญ่ขององค์กรฯ ควรให้ความสนใจและไปด้วยตนเองทุกครั้ง เพื่อเป็นการประสานความเข้าใจต่องาน ต่อองค์กร เป็นแรงกระตุ้นให้เกิดความสนใจ และเป็นกำลังใจที่จะพยายามประกอบหน้าที่ของตนให้ดีที่สุด

ส่วนพนักงานเก็บค่าโดยสารนั้น ควรจะมีการอบรมในเรื่องเกี่ยวกับมารยาทเป็นสิ่งสำคัญเพราะเป็นผู้ที่อยู่ใกล้ชิดกับผู้ใช้โดยสารโดยตรง นอกจากนี้อาจมีการอบรมเกี่ยวกับวิธีการเก็บค่าโดยสาร และความแม่นยำในการคิดอัตราค่าโดยสาร เป็นต้น

การปรับปรุงงาน จากการประมาณรายได้และรายจ่ายจนถึงปี 2528 ของคณะทำงานชาวออสเตรเลียที่รัฐบาลไทยได้จ้างให้มาวางแผนปรับปรุงองค์กรฯ นั้น แสดงว่าองค์กรฯ

จะมีผลลดขนาดทุนสะสมถึง 20,000 ล้านบาท หากไม่มีการขึ้นค่าโดยสาร ดังนั้น จะต้องกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเร็ว เพื่อลดขนาดทุนจำนวนมหาศาลนี้ลงก่อนที่จะสูงเกินกว่าที่จะควบคุมได้ อาจจะมีการแก้ปัญหาใน 3 ด้านพร้อมกัน ได้แก่ การเพิ่มค่าโดยสาร การช่วยเหลือจากรัฐบาล และการปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กร โดยมุ่งจัดโครงสร้างการบริหารให้ทันสมัยเป็นระเบียบ มีประสิทธิภาพ และลดต้นทุนการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

ก. การจัดองค์กรและการเจ้าหน้าที่

1. จัดให้มีโครงสร้างการบริหารในสำนักงานกลางใหม่ และให้มีศูนย์รับผิดชอบการบริหารงานในแต่ละด้าน
2. เสริมการควบคุมทางการเงินและการบริหารทั้งที่เขตต่าง ๆ และที่สำนักงานกลาง โดยเพิ่มเจ้าหน้าที่ที่มีความสามารถในด้านนี้ให้มากขึ้น
3. จัดให้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่เพื่อเพิ่มความสามารถในการบริหาร ระดับเขต และเพิ่มความสามารถในด้านปฏิบัติการ เจ้าหน้าที่ส่วนเกินในบางแผนกอาจได้รับการฝึกอบรมเฉพาะอย่าง เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานด้านอื่นที่มีความต้องการได้

ข. การปฏิบัติการเดินรถ

1. จัดให้มีการนำตารางเดินรถและตารางการทำงานที่ปรับปรุงแล้วไปปฏิบัติต่อไป
2. จัดให้มีเส้นทางเดินรถและอัตราค่าโดยสาร การศึกษาต้องครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ทั้งนี้โดยอาศัยข้อมูลการใช้บริการของทั้งรถประจำทางรถโดยสารปรับอากาศ และรถสองแถว
3. จัดให้มีการเพิ่มรถใหม่ซึ่งส่วนหนึ่งเพื่อทดแทนรถเก่าที่หมดสภาพ ทั้งนี้ควรซื้อรถเพิ่มขึ้นปีละ 400 ถึง 500 คัน รถที่ซื้อควรเป็นแบบยาว 12 เมตร ซึ่งจะบรรทุกผู้โดยสารได้มากโดยมีต้นทุนต่ำ
4. ควรให้มีที่ตั้งสถานีรถ (อูรถ) ให้เหมาะสม เพื่อลดการเดินทางที่ไม่จำเป็น

5. ให้เจ้าหน้าที่ระดับผู้ควบคุมงานมีบทบาทสูงขึ้น โดยให้มีการฝึกอบรมเพิ่ม และให้มีเครื่องมือสื่อสารที่ดีขึ้น

ค. การซ่อมบำรุงและการใช้อะไหล่

1. พัฒนาการซ่อมบำรุงภายในองค์กร เพื่อให้สามารถให้บริการรถได้อย่างสะดวกรวดเร็ว
2. ควรจัดให้มีเงินทุนที่พอเพียง เพื่อจัดหาอุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวก ซึ่งจำเป็นในการดำเนินการตามเป้าหมาย
3. ควรจัดให้มีการปรับปรุงการใช้อะไหล่ โดยให้มีการประมูลการสั่งซื้อเป็นช่วงระยะเวลา แทนการประมูลเป็นรายการ และควรจัดให้มีเงินทุนพอซื้อด้วย

ง. ระบบการบริหาร

1. จัดให้มีการตกลงงบประมาณประจำปีระหว่างองค์กรฯ และรัฐเป็นประจำ งบประมาณนี้จะเป็นผลลัพธ์ที่สมดุลหลังจากกำหนดอัตราค่าโดยสาร ระดับการให้บริการ เงินอุดหนุนจากรัฐบาลและยอดขาดทุนขององค์กรฯ
2. จัดให้มีการใช้ระบบบัญชีแบบกระจาย การลงบัญชีไปตามเขต และนำเอาระบบคอมพิวเตอร์มาใช้
3. จัดให้มีการใช้ระบบการงบประมาณแบบแสดงรายละเอียดถึงระดับเขต
4. จัดให้มีการใช้ระบบข่าวสารสำหรับผู้บริหาร ซึ่งถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างการบริหารแบบใหม่

จ. การใช้จ่าย

1. จัดให้มีแผนการใช้จ่าย ได้แก่ การใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มจำนวนรถ การเพิ่มและปรับปรุงสถานีรถ งานวิศวกรรมและซ่อมบำรุงการปฏิบัติการเดินรถ และรายการอื่น ๆ ซึ่งต้องจ่ายเป็นประจำ

การใช้ทรัพยากร การจะจัดการงานสิ่งใดให้มีประสิทธิภาพนั้น สิ่งหนึ่งที่ควรกระทำ ก็คือการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด ในการให้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การฯ ก็เช่นเดียวกัน สมควรที่จะนำรถไปใช้ให้เกิดประโยชน์นอกเหนือจากการให้บริการตามปกติด้วย จะเห็นได้ว่าในเวลาเช้าและเวลาเย็นจะมีคนใช้บริการเป็นจำนวนมาก แต่ในเวลากลางวันจำนวนผู้ใช้บริการจะน้อยลง จึงมีรถจอดไว้ที่เป็นจำนวนหลายคัน อาจจะนำรถที่จอดเหล่านี้ไปเสริมในเส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทางแบบธรรมดาที่อยู่ ในบริเวณเส้นทางใกล้เคียงกัน และเป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการมาก เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเปล่า โดยใช่เหตุ นอกจากนี้อาจจะนำรถเหล่านี้ไปให้บริการชาวต่างประเทศ โดยมีบริการเที่ยวรอบ กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เหมาะสมกับปีแห่งการท่องเที่ยว และมีการพิจารณาคิถัตราค่าโดยสารคนละ 10 - 20 บาท ตามความเหมาะสม อาจมีการให้โรงเรียน และสถาบันการศึกษาต่าง ๆ เช่ารถเพื่อไปทัศนศึกษาในเวลากลางวัน อันจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่องค์การได้ทางหนึ่ง

การคำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้บริการนั้นเป็นสิ่งสำคัญอย่างหนึ่ง จะเห็นได้ว่าในช่วงเวลาเร่งด่วนนั้นผู้ใช้บริการมาก อาจมีการคิถัตราค่าโดยสารในลักษณะที่สูงกว่าปกติ แต่ในช่วงกลางวันอาจจะคิดในอัตราธรรมดา เพราะมีผู้ใช้บริการน้อย นอกจากนี้ควรมีการชักชวนให้บริษัทห้างร้านต่าง ๆ คิดป้ายโฆษณาที่ตัวรถ โดยวางระเบียบและขนาดของป้ายเพื่อให้เกิดความสวยงามแก่ผู้พบเห็น และจะทำให้องค์การมีรายได้จากสิ่งเหล่านี้ด้วย

การประชาสัมพันธ์ ในองค์การฯ มีหน่วยงานหนึ่งที่รับผิดชอบในเรื่องนี้โดยเฉพาะคือแผนกประชาสัมพันธ์ ซึ่งมีหน้าที่ประชาสัมพันธ์กิจการขององค์การฯ เพื่อแจ้งข่าวสารและข้อมูลต่าง ๆ ให้แก่ผู้ใช้บริการ แต่โดยความเป็นจริงแล้วหน่วยงานนี้ยังทำหน้าที่ได้ไม่ดีเท่าที่ควร เพราะไม่ค่อยมีข่าวสารหรือข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการขององค์การฯ ออกมาสู่ประชาชนทราบมากนัก เช่น การเปิดเส้นทางเดินรถสายใหม่ ๆ ก็ไม่ค่อยได้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ อาจจะใช่ป้ายประกาศติดไว้ภายในรถก็ได้ นอกจากนั้นควรที่จะมีการพิมพ์สมุดคู่มือเกี่ยวกับเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การฯ แจกให้กับผู้ใช้บริการ เพื่อที่จะได้ใช้เป็นแนวทางในการเดินทางพร้อมทั้งระบุอัตราค่าโดยสารไว้ด้วย ฉะนั้นคิดว่าแผนกประชาสัมพันธ์ ควรที่จะทำหน้าที่รับผิดชอบให้ประโยชน์แก่องค์การมากที่สุด เพราะเป็นหน่วย

งานที่สามารถทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการ รัฐถึงข่าวสารและการเคลื่อนไหวในเรื่องกิจการขององค์การฯ ใ้ได้ง่าย และจะเป็นตัวเชื่อมระหว่างองค์การฯ กับประชาชนผู้ใช้บริการอีกด้วย

• การดำเนินงานขององค์การ ในขณะที่องค์การฯ ดำเนินงานในรูปรัฐวิสาหกิจ ฉะนั้นการกระทำใด ๆ หรือการเปลี่ยนแปลงบางสิ่งบางอย่างจึงจำต้องอาศัยการตัดสินใจของรัฐบาล และจะต้องกระทำให้อยู่ภายใต้ขอบบังคับต่าง ๆ อีกด้วย จึงทำให้การดำเนินงานหรือการตัดสินใจในบางเรื่องช้าเกินไปและไม่ทันท่วงที เพราะกิจการที่เป็นรัฐวิสาหกิจจะต้องดำเนินการตามกระบวนการและขั้นตอนต่าง ๆ ที่ไ้ระบุไว้ แต่กิจการขององค์การฯ เป็นกิจการที่เป็นสาธารณประโยชน์ การตัดสินใจในบางครั้งจำเป็นต้องกระทำอย่างรีบด่วน จะปล่อยให้เป็นที่ไปตามขั้นตอนไม่ได้ จึงควรที่จะทราบถึงแนวทางแก้ไขปัญหาเพื่อสนองนโยบายการจัดบริการเพื่อประชาชน ดังต่อไปนี้

1. รัฐบาลควรจะได้จัดรวมกลุ่มรัฐวิสาหกิจประเภทการคมนาคมขนส่งให้จัดบริการที่เอื้ออำนวยต่อกัน เพื่อจัดไ้คนถ่ายประชาชนจากชุมชนหนึ่งไปยังอีกชุมชนหนึ่งได้สะดวกขึ้น เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทยกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ อาจร่วมกันจัดตั้งสถานีและท่าปล่อยรถที่ใกล้เคียงหรือในสถานที่เดียวกัน อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน
2. รัฐบาลควรจะต้องแสดงและแถลงนโยบายค่านการขนส่งมวลชนให้แน่ชัดว่า รัฐจะทำกิจกรรมประเภทดังกล่าวเอง หรือมีนโยบายอื่นใดเพื่อเป็นการบำรุงรักษาขวัญ กำลังใจ และสร้างความภาคภูมิใจให้แก่พนักงานขององค์การนั้น ๆ
3. หน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมและประสานงานค่านนโยบายและวิธีปฏิบัติงานของรัฐวิสาหกิจ ควรเข้าช่วยเหลือแนะนำและชี้แจงวิธีปฏิบัติงานตามระเบียบเกี่ยวกับงานรัฐวิสาหกิจโดยละเอียด เมื่อมีการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจขึ้นใหม่ มิใช่รอเวลาให้เกิดปัญหาหรือรอให้ได้รับคำปรึกษาจากองค์การรัฐวิสาหกิจนั้น ๆ เสียก่อน
4. คณะกรรมการบริหารและพนักงานบริหารระดับสูงควรจะได้มีโอกาสรับทราบและฟังคำชี้แจงค่านนโยบายรัฐวิสาหกิจเป็นระยะ ๆ อย่างน้อยปีละครั้ง

5. องค์การฯ จำเป็นจะต้องจัดระบบสื่อข้อความ เพื่อสื่อข้อความนโยบาย และแนวทางปฏิบัติงานให้พนักงานทราบอย่างสม่ำเสมอ เกี่ยวกับความเปลี่ยนแปลงและความเคลื่อนไหวขององค์การฯ
6. แนวความคิดทางด้านการจัดการและเทคโนโลยีใหม่ ๆ ควรจะได้มีการถ่ายทอดให้พนักงานได้รับทราบทั้งทางตรงและทางอ้อม
7. การแสดงเจตจำนงในการสนับสนุนให้พนักงานทุกระดับชั้นได้มีโอกาสก้าวหน้าในวิถีการทำงาน และควรจะได้จัดทำความเข้าใจในสาระสำคัญของเรื่องนี้อยู่เสมอ
8. การเข้าถึงประชาชนด้วยการอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่นการจัดทำแผนการดำเนินงาน แผนที่แสดงเส้นทางคมนาคมการเดินทางต่าง ๆ ตามรูปลักษณะที่สะดวกต่อการนำติดตัวของประชาชน ย่อมจะช่วยเหลือเสริมสร้างทัศนคติที่ระหว่างผู้ใช้บริการกับองค์การฯ ยิ่งขึ้น

เป้าหมายขององค์การฯ

เนื่องจากมีผู้เสนอว่า องค์การฯ ควรเป็นรัฐวิสาหกิจที่มุ่งให้บริการแก่ประชาชน เป็นสำคัญโดยไม่คำนึงถึงผลกำไร โดยอ้างว่าผลประโยชน์ที่เกิดแก่สังคมโดยรวมถ้ามีราคาเป็นเงินอาจสูงกว่าการขาดทุนขององค์การฯ ซึ่งผู้เขียนไม่เห็นด้วย และมีความเห็นว่า องค์การฯ ควรพยายามดำเนินการให้มีความพอสมควรหรืออย่างน้อยที่สุดให้เลี้ยงตัวเองได้ แต่การแสวงหากำไรในที่นี้ไม่ได้แสวงหากำไรสูงสุด ซึ่งอาจทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน ถ้าไรนั้นจะต้องเกิดจากการประหยัดต่อขนาดการบริหารที่มีประสิทธิภาพโดยไม่ต้องขึ้นค่าโดยสาร องค์การฯ ควรกำหนดเป้าหมายว่าในปีหนึ่ง ๆ ควรจะมีผลกำไรเท่าใดหรือคิดเป็นกี่เปอร์เซ็นต์ หรือในปีแรก ๆ ซึ่งยังไม่มีกำไร ก็อาจตั้งเป้าหมายว่าควรจะขาดทุนได้ไม่เกินเท่าใด สำหรับกำไรที่ใ้องค์การฯ อาจเก็บไว้เองเพื่อการลงทุนต่อไป หรืออาจส่งเข้ากระทรวงการคลังบางส่วน และเก็บไว้กับองค์การฯ บางส่วน

การมีผลกำไรจะทำให้เกิดประโยชน์ดังนี้

1. ช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลไม่ต้องคอยให้เงินอุดหนุนอยู่ตลอดเวลา ทำให้รัฐบาลสามารถประหยัดงบประมาณแผ่นดิน เพื่อนำไปใช้พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศได้มากขึ้น

2. องค์กรฯ สามารถนำผลกำไรไปใช้ปรับปรุงกิจการโดยไม่ต้องกู้ยืม ซึ่งทำให้มีภาระหนี้สินต้องจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ยเป็นจำนวนมาก หรือรัฐบาลอาจนำผลกำไรที่ได้ไปใช้ลงทุนในกิจการอื่นที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจต่อไป

3. ผลกำไรจะเป็นเครื่องมือในการวัดประสิทธิภาพขององค์กรฯ ได้อย่างหนึ่ง และการแบ่งกำไรส่วนหนึ่ง เป็นโบนัสแก่พนักงาน จะกระตุ้นให้พนักงานมีความกระตือรือร้นในการทำงาน ในขณะที่การวัดประสิทธิภาพด้วยวิธีหรืออย่างอื่นอาจไม่ถูกต้องและไม่ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการทำงาน

การจัดตั้งเป็นบริษัทมหาชน นับตั้งแต่มีการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขึ้นมาจนถึงปัจจุบัน เป็นระยะเวลา 4 ปีนั้น องค์การฯ ได้ประสบกับการขาดทุนตลอดมา ไม่สามารถที่จะดำเนินการเลี้ยงตัวเองได้ ดังนั้นก็ไม่ควรปล่อยให้เป็นการของรัฐบาลที่ต้องคอยให้ความช่วยเหลือตลอดไป และในขณะเดียวกันรัฐบาลก็ไม่ควรปล่อยให้เอกชนคนใดคนหนึ่ง หรือกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง เข้ามาประกอบกิจการขนส่งแทนองค์การฯ เพราะอาจทำให้เกิดการผูกขาดในการประกอบกิจการชนิดนี้ ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้รับบริการที่ต่ำลง หรือได้รับความเดือดร้อน ฉะนั้น ทางออกที่อาจเป็นไปได้ก็คือรัฐบาลควรอนุญาตให้จัดตั้งเป็นบริษัทมหาชน ซึ่งประกอบกิจการรถยนต์โดยสารประจำทาง โดยเปิดขายหุ้นให้แก่ประชาชนทั่วไป แต่ในทางปฏิบัตินั้น ในทัศนะของผู้เขียนแล้ว การจัดตั้งเป็นบริษัทมหาชนนั้น อาจจะมีปัญหาและอุปสรรคอยู่บ้าง ในการที่จะชักชวนประชาชนเข้าถือหุ้น สำหรับประโยชน์ที่จะได้รับจากการจัดตั้งบริษัทมหาชนอาจสรุปได้ดังนี้

1. เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้มีความรู้ความสามารถแต่ไม่มีทุนได้มีโอกาสเข้ามาบริหารงาน เพราะบริษัทมหาชนมีโอกาสเลือกผู้บริหารงานได้มากกว่ารัฐวิสาหกิจ โดยสามารถให้อัตราเงินเดือนสูง ในขณะที่ขอบข่ายของการเลือกผู้บริหารงานของรัฐวิสาหกิจมีค่อนข้างจำกัด เพราะโดยมากผู้บริหารมาจากข้าราชการนั่นเอง

2. ผู้บริหารงานเอกชนย่อมมีอิสระในการตัดสินใจและเลือกปฏิบัติงานในขอบเขตที่กว้างพอสมควร ฉะนั้นการบริหารงานโดยเอกชนจะมีประสิทธิภาพมากกว่าการบริหารแบบราชการซึ่งมีความอ้อซ่า นอกจากนี้ข้าราชการมักไม่มีประสบการณ์ในการบริหารงานในเชิงการค้า จึงทำให้รัฐวิสาหกิจเป็นจำนวนมากประสบภาวะขาดทุน

3. เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้มีรายได้น้อย ให้นำเงินมาลงทุนในกิจการที่เชื่ออำนาจประโยชน์โดยการถือหุ้นบริษัทมหาชนได้ เนื่องจากมูลค่าหุ้นของบริษัทมหาชนมีมูลค่าต่ำ จึงอาจกล่าวได้ว่าเป็นการส่งเสริมการออมทรัพย์โดยทางอ้อมวิธีหนึ่ง

4. บริษัทมหาชนสามารถระดมทุนจากประชาชนได้เป็นจำนวนมาก ทำให้สามารถปรับปรุงกิจการได้โดยไม่ต้องไปกู้ยืมและเสียดอกเบี้ยในอัตราสูง หรือไม่ต้องกอบกู้พึ่งพางบประมาณของรัฐบาลซึ่งมีอยู่อย่างจำกัด นอกจากนี้ในกรณีที่บริษัทมหาชนประสบภาวะขาดทุน ทำให้มูลค่าหุ้นลดลง 2 - 3 บาท ก็ไม่มีผลต่อความรู้สึกของผู้ถือหุ้นเท่าใดนัก และถ้าบริษัทมหาชนยังมีผู้ถือหุ้นมาก การเสียดังกล่าวของประชาชนในการถือหุ้นก็จะยิ่งลดลง

5. ทำให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการบริหารกิจการ ฉะนั้นการดำเนินงานของบริษัทย่อมสามารถสนองตอบความต้องการของประชาชนได้ดี และก่อให้เกิดประโยชน์แก่สังคมโดยรวม นอกจากนี้ผู้บริหารย่อมพยายามดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพให้มากที่สุด เพราะตัวตนเองก็มีส่วนเป็นเจ้าของและมีส่วนในการให้บริการของบริษัท และในแง่ผู้ใช้บริการก็จะพยายามให้บริการอย่างคุ้มค่า และสนใจในการระวังรักษาอุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ในการให้บริการของบริษัทเป็นอย่างดี เพราะมีความรู้สึกว่าตนก็มีส่วนเป็นเจ้าของด้วย

6. ทำให้ผู้มีรายได้อะดับต่าง ๆ กันได้มีโอกาสใช้ทุนให้เกิดประโยชน์ในส่วนที่ทัดเทียมกัน ซึ่งจะช่วยให้ของว่างระหว่างคนจนและคนรวยลดลงไปได้

7. ช่วยป้องกันไม่ให้มีอิทธิพลทางการเมืองเข้ามาแทรกแซงในกิจการรถยนต์โดยสารประจำทาง เพราะเมื่อไม่เป็นที่รัฐวิสาหกิจ นักการเมืองก็จะมีโอกาสเข้ามายุ่งเกี่ยวได้น้อยลง

ปัจจุบันรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศกำลังเป็นที่รู้จักกันอย่างแพร่หลายในบรรดาคนกรุงและปริมณฑลและบริเวณใกล้เคียง และให้ความสนใจต่อพฤติกรรมและบทบาท

ในอันที่จะส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจร โดยเฉพาะจากเป้าหมายและนโยบายที่วางเอาไว้ หากพิจารณาในแง่ของการค้า การลงทุนแล้ว จะเห็นได้ว่ารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศกำลังเป็นสินค้าอย่างดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขณะที่กิจการด้านอื่น ๆ ขององค์การฯ พากันขาดทุนทั้งสิ้น แต่กิจการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศซึ่งเป็นกิจการที่ตั้งขึ้นมาโดยใช้เงินทุนหมุนเวียนของเอกชนเอง มาเป็นทุนในการดำเนินการ กำลังรุกหน้าไปไกลจาก 2 เส้นทางเมื่อแรกตั้งมาเป็น 12 เส้นทางในปัจจุบัน และผลเฉลี่ยรายรับมากกว่ารายจ่าย

ผลในการวิเคราะห์ต้นทุนนโยบายและเป้าหมายของการจัดโครงการนี้ขึ้นมา ปรากฏว่าไม่ประสบความสำเร็จเท่าใดนัก เจ้าของรถยนต์ส่วนตัวก็ยังคงใช้บริการจากรถของเขาเอง ทั้งนี้เพราะความไม่สะดวกและความไม่พร้อมหลายประการในกิจการประเภทนี้ เมื่อเป็นเช่นนี้ผลที่เบี่ยงเบนไปคือ ผู้โดยสารที่มาใช้บริการเพียงเพื่อความสะดวกในบางครั้งบางคราวจึงไม่เป็นที่น่าพอใจนัก

ดังนั้น การศึกษาวิจัยถึงการจัดการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศในครั้งนี้นี้ คงจะเป็นผลดีต่อการขยายตัวของโครงการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศต่อไปอีกในอนาคต ในอันที่จะทำให้ผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ทั้งของผู้ให้บริการและขององค์การฯ พร้อมกันนั้นก็ได้รับข้อเสนอที่เกี่ยวกับการแก้ไขปรับปรุงการให้บริการในด้านต่าง ๆ จากความคิดเห็นของผู้ให้บริการและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงให้บริการในโอกาสต่อไป และใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติเพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการขนส่งของกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียง อันอาจมีผลทำให้องค์การฯ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับสาธารณูปโภคได้มีโอกาสตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย