

การดำเนินงานกิจการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การตัดแบ่งส่วนงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการทางด้านการขนส่งโดยสารประจำทางแก่ประชาชน มีผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน การแบ่งส่วนงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ผ่านมาประสบปัญหา เนื่องจาก การกำหนดให้มีการแบ่งส่วนงานเป็นหลายฝ่ายและหลายแผนกด้วยกัน ก่อให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน โดยได้มีการแบ่งส่วนงานออกเป็น 5 ส่วน และ 1 สำนัก คือ

1. ส่วนงานแผนและประเมินผล อยู่ในความควบคุมของรองผู้อำนวยการ (แผนและประเมินผล)
2. ส่วนงานบริหาร อยู่ในความควบคุมของรองผู้อำนวยการ (บริหาร)
3. ส่วนงานการเงิน อยู่ในความควบคุมของรองผู้อำนวยการ (การเงิน)
4. ส่วนงานวิศวกรรม อยู่ในความควบคุมของรองผู้อำนวยการ (วิศวกรรม)
5. ส่วนงานปฏิบัติการ อยู่ในความควบคุมของรองผู้อำนวยการ (ปฏิบัติการ)
6. สำนักผู้ตรวจการ มีผู้ตรวจการทั่วไปเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

จากการที่มีส่วนงานมากเช่นนี้ นอกจากการปฏิบัติงานจะล่าช้าแล้ว ยังเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายให้แก่แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอีกด้วย

ในปัจจุันขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีการแบ่งส่วนงานให้เหลือเพียง 3 ฝ่าย โดยให้แต่ละฝ่ายมีหน้าที่และความรับผิดชอบ (รูปที่ 1) ดังนี้คือ

1. ฝ่ายอำนวยการ มีหน้าที่เกี่ยวกับงานธุรการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การประชาสัมพันธ์ การคัดซื้อ การบริการภายใน การวางแผนงาน การจัดระบบงาน การดำเนินการรวมวิธีข้อมูลอัตโนมัติ การตรวจสอบภายใน การตรวจสอบทั่วไป และประสานงานกับ

ฝ่ายอื่น โดยมีรองผู้อำนวยการ (ฝ่ายอำนวยความสะดวก) ขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

2. ฝ่ายบริหาร มีหน้าที่เกี่ยวกับการบริหารงานบุคคล การแรงงานสัมพันธ์ การร้องทุกข์และวินัย การให้บริการทางการแพทย์ งานกฎหมาย นิติกรรมและคดี งานอุบัติเหตุ งานการคลัง และประสานงานกับฝ่ายอื่น โดยมีรองผู้อำนวยการ (ฝ่ายบริหาร) ขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

3. ฝ่ายปฏิบัติการ มีหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแล และวางแผนการเดินทาง การซ่อมแซมบำรุงและจำนวนรถให้เป็นไปตามประสิทธิภาพตรงตามนโยบายและเป้าหมายที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด ควบคุมและจัดการรายได้ให้เป็นไปตามประมาณการที่วางไว้ ควบคุมและกำกับดูแลการใช้จ่ายให้เป็นไปตามงบประมาณ ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งต่าง ๆ และประสานงานกับฝ่ายอื่น โดยมีรองผู้อำนวยการ (ฝ่ายปฏิบัติการ) ขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ในฝ่ายปฏิบัติการยังแบ่งส่วนงานเป็น 3 หน่วยคือ

- ก. สำนักงานอำนวยความสะดวก
- ข. เขตการเดินรถ
- ค. สำนักงานวิศวกรรม

สำหรับเขตการเดินรถ ยังได้แบ่งออกเป็น 11 เขต โดยกำหนดให้เขตการเดินรถที่ 1-10 เป็นเขตการเดินรถธรรมดา และเขตการเดินรถที่ 11 เป็นเขตการเดินรถปรับอากาศ

นอกจากส่วนงานทั้ง 3 ฝ่ายแล้ว องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้กำหนดให้มีที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้คำปรึกษาหรือเสนอแนะแก่ผู้อำนวยการ โดยขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการ เช่นเดียวกับรองผู้อำนวยการทั้ง 3 ฝ่าย

การกำหนดส่วนงานดังกล่าวขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นการบริหารงานในระบบการแบ่งแยกอำนาจและความรับผิดชอบในด้านการบริหารให้กับหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดการรายได้ เพื่อให้หน่วยงานนั้นรับผิดชอบในการจัดการรายได้และรับผิดชอบในการควบคุมค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามนโยบายและเป้าหมายที่กำหนดไว้ ระบบการบริหารดังกล่าวขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เรียกการบริหารระบบนี้ว่า "ระบบศูนย์กำไร"

การบริหารงานให้เป็นไปในระบบศูนย์กำไรขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
วัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้
อำนาจแก่เขตการเดินรถดำเนินการเป็นอิสระตามนโยบายและขอบเขตที่องค์การขนส่งมวลชน-
กรุงเทพกำหนด โดยให้เขตการเดินรถทั้ง 11 เขต เป็นหน่วยงานสังกัดอยู่ในฝ่ายปฏิบัติการ
ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว (และมีหน่วยงานในสังกัด ตามรูปที่ 2)

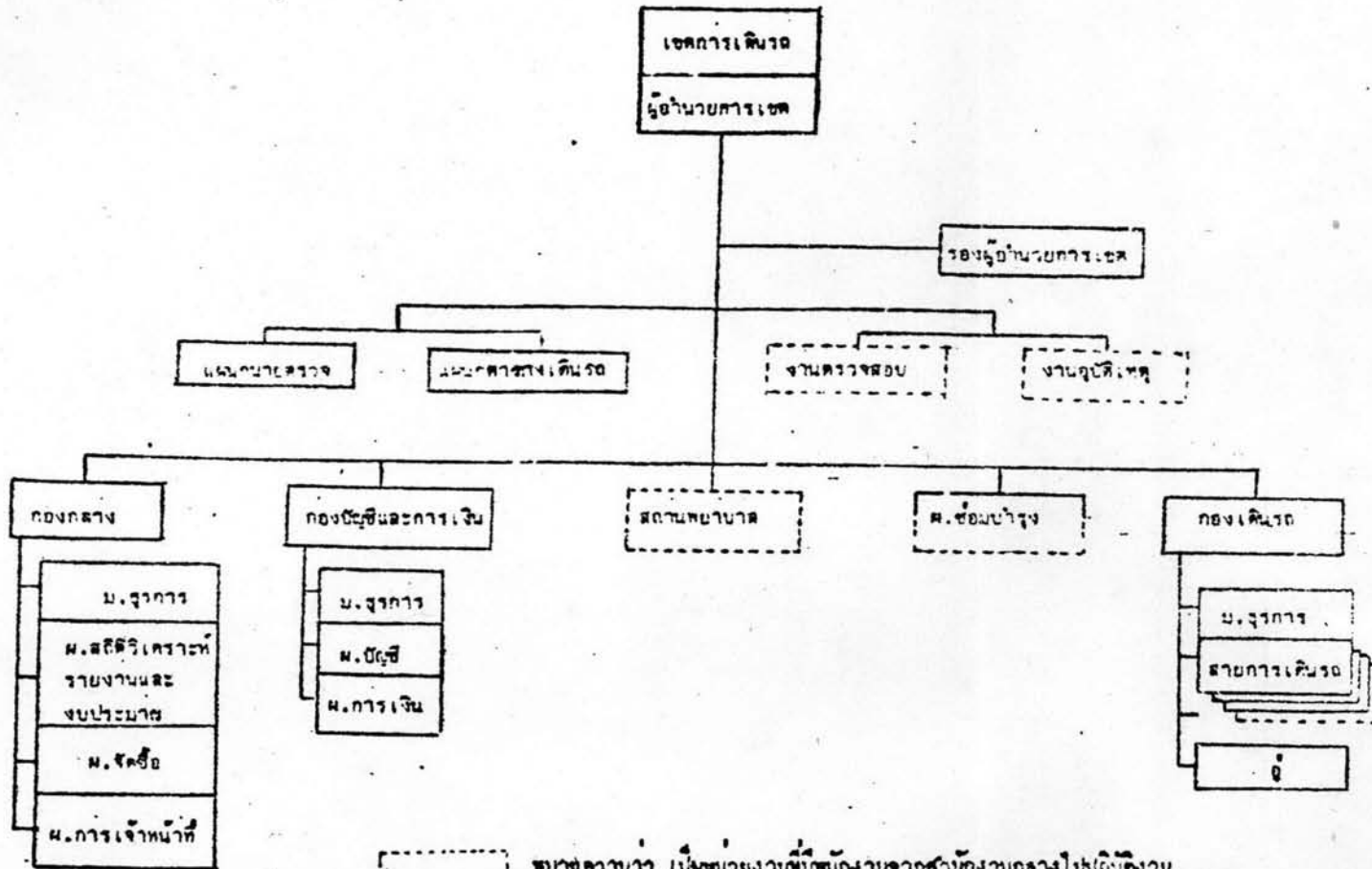
หน้าที่และขอบเขตความรับผิดชอบของเขตการเดินรถ

จากการที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้เขตการเดินรถมีการดำเนินการเป็น
อิสระตามนโยบายและขอบเขตที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด จึงพอสรุปหน้าที่และความ
รับผิดชอบของเขตการเดินรถได้ดังนี้ คือ

1. มีหน้าที่วางแผนและควบคุมการเดินรถให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มี
ประสิทธิภาพ และสอดคล้องถึงนโยบายและเป้าหมายที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด
2. วางแผน และควบคุมรายได้ รายจ่ายของเขตการเดินรถ
3. ตรวจสอบและติดตามผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ในเขตการ
เดินรถ
4. ควบคุมจำนวนรถและทะเบียนประวัติรถ
5. ทำการซ่อมแซมบำรุงรักษารถในลักษณะการซ่อมที่เล็กน้อย
6. วางแผนและควบคุมการเบิกจ่าย การใช้อะไหล่ อุปกรณ์ ยันลั่น
ยาง น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และตัวให้ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องและประหยัด
7. จัดการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของเขตการเดินรถ
8. จัดทำสถิติวิเคราะห์และรายงานข้อผิดพลาดเพื่อการบริหารของเขตการเดินรถ
9. ประสานงานกับสำนักงานอำนวยการเดินรถและสำนักงานวิศวกรรม

เขตการเดินรถมีผู้อำนวยการเขตการเดินรถขึ้นตรงต่อรองผู้อำนวยการ (ปฏิบัติการ)
เป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน และมีรองผู้อำนวยการเขตการเดินรถเป็นผู้ช่วยใน
การปฏิบัติงาน

รูปที่ 2
แผนผังการแบ่งส่วนงานของเขตการเคหะนคร



□ หมายความว่า เป็นหน่วยงานที่แยกกันจากสำนักงานกลางไปปฏิบัติงาน
□ หมายความว่า เป็นหน่วยงานที่มีในภาพเขตการเคหะนครเท่านั้น

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การตัดแบ่งส่วนงานของเขตการเดินรถปรับอากาศ

เขตการเดินรถปรับอากาศมีหน้าที่และความรับผิดชอบเช่นเดียวกับเขตการเดินรถอื่น ๆ ตามที่ได้กล่าวข้างต้น และได้มีการตัดแบ่งส่วนงานของเขตการเดินรถปรับอากาศ (รูปที่ 2) เพื่อให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบแตกต่างกัน ดังนี้คือ

1. กองกลาง มีหน้าที่ทางด้านงานธุรการ การจัดทำสถิติวิเคราะห์ การรายงานข่าวสารเพื่อการบริหาร การจัดทำงบประมาณของเขต การเดินรถ การตัดซื้อ จัดจ้าง และการบริหารงานบุคคลของเขต เก็บรักษาและจ่ายตัวที่เบิกมาจากสำนักงานกลาง โดยมีหัวหน้ากองกลางขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเขตการเดินรถปรับอากาศเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

2. กองบัญชีและการเงิน มีหน้าที่เกี่ยวกับการบัญชีและการเงินทั้งสิ้นของเขตการเดินรถปรับอากาศ และรับผิดชอบเกี่ยวกับการเงินของกองเดินรถ ประสานงานทางด้านบัญชีระหว่างเขตการเดินรถปรับอากาศกับสำนักงานกลาง โดยมีหัวหน้ากองบัญชีและการเงินขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเขตการเดินรถปรับอากาศเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

3. กองเดินรถ สำหรับเขตการเดินรถปรับอากาศมีกองเดินรถ 3 กองคือ กองเดินรถกองที่ 1-3 โดยแต่ละกองมีหน้าที่ดำเนินการเดินรถให้เป็นไปตามแผนและเป้าหมายที่กำหนดไว้ จัดจำนวนรถ จำนวนเที่ยววิ่งให้เหมาะสมเพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการ การใช้น้ำมันให้เหมาะสมตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ควบคุมการรับและจ่ายน้ำมัน ตรวจสอบบำรุงรักษาปรับแต่งรถให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดี การจัดการรักษาความปลอดภัยของกองเดินรถ ให้ความคุ้มครองป้องกันความปลอดภัยและร่วมรับผิดชอบทางด้านการเงิน โดยมีหัวหน้ากองเดินรถขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเขตการเดินรถปรับอากาศเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

4. แผนกนายตรวจ มีหน้าที่ในการตรวจตัว ตรวจจรรยาทและการให้บริการของเจ้าหน้าที่ประจำรถ ช่วยตรวจและดูแลการเดินรถให้เป็นไปตามแผนและตารางการเดินรถ โดย

มีหัวหน้านายตรวจขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเขตการเดินรถปรับอากาศเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

5. แผนกตารางเดินรถ มีหน้าที่ในการวางแผนการเดินรถ จัดทำตารางการเดินรถ ปรับปรุงแก้ไขวิธีการเดินรถให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสถานการณ์ ประสานงานกับสำนักงานหน่วยงานการเดินรถและกองเดินรถ โดยมีหัวหน้าแผนกตารางเดินรถขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเขตการเดินรถปรับอากาศเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

นอกจากหน่วยงานดังกล่าวแล้วองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะต้องมีการซ่อมบำรุงซึ่งทางเขตการเดินรถปรับอากาศจะจัดให้มีการซ่อมบำรุงรักษาโดยลำรประจําทางปรับอากาศที่เป็นรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในโอกาสต่อไป

การดำเนินงานรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เล่นอบริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศครั้งแรกเมื่อ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2519 โดยวิ่งเพียง 2 เส้นทาง คือ คลองจั่น-ปากคลองตลาด และ คลองจั่น-สีลม ปรากฏว่าการให้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศนี้ได้รับความนิยมอย่างกว้างขวางจากประชาชน เนื่องจากผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายกว่าการใช้บริการของรถโดยสารประจำทางธรรมดา ประกอบกับผู้มีรถยนต์ส่วนบุคคลเปลี่ยนแนวความคิดจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศแทน เพราะประหยัดค่าใช้จ่ายของตนเองและช่วยรัฐประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงอีกด้วย เมื่อมีความต้องการใช้บริการด้านนี้เพิ่มขึ้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้ขยายเส้นทางเดินรถไปตามชุมชนต่าง ๆ

ประเภทของรถ

ในระยะแรกของการดำเนินงานรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้เข้ารถพร้อมพนักงานขับรถจากบริษัทสยามโคย์ จำกัด จำนวน 28 คัน ในอัตราค่าเช่า 1,750 บาทต่อคันต่อวัน ส่วนพนักงานเก็บค่าโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้เป็นผู้จัดหา และได้จัดให้วิ่งใน 2 เส้นทางคือ

1. เส้นทางสาย ปอ.1 วิ่งบริการระหว่างคลองจั่น-ปากคลองตลาด มี

ระยะทางตลอดเส้นทาง 25 กิโลเมตร จำนวนรถที่ใช้วิ่งประมาณ 12 คัน

2. เส้นทางสาย ปอ.2 วิ่งบริการระหว่างคลองจั่น-สีลม มีระยะทางตลอด
เส้นทาง 25 กิโลเมตร จำนวนรถที่ใช้วิ่งประมาณ 16 คัน

การบริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศทั้ง 2 เส้นทางได้รับความนิยมจากประชาชนมากพอสมควร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้เปิดบริการเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้นเพื่อสนองความต้องการของประชาชน โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เข้ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศจากบริษัทเอกชนอื่น ๆ เพิ่ม แต่ก็ยังไม่เพียงพอสำหรับสนองความต้องการของประชาชน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงได้จัดซื้อรถอวลโว่จำนวน 200 คัน มาเป็นกรรมสิทธิ์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเอง แทนที่จะใช้วิธีการเช่าจากบริษัทเอกชนทั้งหมด ในการซื้อรถโดยสารประจำทางปรับอากาศนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้กู้เงินมาจากรถนาครากรุงไทย จำกัด ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากดอกเบี้ยเงินกู้นี้เป็นจำนวนค่อนข้างสูงในแต่ละปี อันเป็นการเพิ่มผลขาดทุนให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมากยิ่งขึ้น ดังนั้นในปลายปี 2522 รัฐบาลจึงได้ประกาศปลดหนี้สินนี้ให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ในปัจจุบันรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่วิ่งบริการประชาชนภายในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 662 คัน จำแนกตามลักษณะการได้มาคือ

1. รถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่เป็นกรรมสิทธิ์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน 200 คัน
2. รถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เข้ามาจากบริษัทเอกชน จำนวน 400 คัน
3. รถร่วมบริการ จำนวน 62 คัน

รถโดยสารประจำทางปรับอากาศทั้ง 3 ประเภทนี้ มีลักษณะการได้มาแตกต่างกัน คือ

1. รถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นรถอวลโว่ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ลงทุนซื้อเป็นกรรมสิทธิ์ด้วยราคาคันละ 1,280,000 บาท เป็นจำนวนเงินรวม

ทั้งสิ้น 256,000,000 บาท แต่เนื่องจากรถอวลโวลโวมีปัญหาเกี่ยวกับทางด้านเครื่องปรับอากาศเสีย ไขการไม่ได้ อยู่เสมอ จึงเป็นผลให้หน้าออกวิ่งบริการประชาชนไม่ได้เต็มที่ องค์การขนส่งมวลชน- กรุงเทพฯ จึงต้องอาศัยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศจากแหล่งอื่นมาเพิ่มเติม เช่น รถเช่า และรถร่วมบริการ เป็นต้น

2. รถเช่าปรับอากาศ เนื่องจากความต้องการของประชาชนทางด้านรถ- โดยสารประจำทางปรับอากาศเพิ่มขึ้น และรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ที่ได้ซื้อเป็นกรรม- สิทธิมีสภาพของเครื่องยนต์และเครื่องปรับอากาศทรุดโทรมไขการไม่ได้ องค์การขนส่งมวลชน- กรุงเทพฯ จึงจัดหารถยนต์เพิ่มเติมจากการเช่ารถขนัตยของบริษัทเอกชน ในปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชน- กรุงเทพฯ มีรถเช่าปรับอากาศรวมทั้งสิ้น 400 คัน โดยการทำสัญญาเช่า 2 ครั้งด้วยกัน คือ

ก. สัญญาเช่าครั้งที่ 1 เป็นการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศ จำนวน 200 คัน จากบริษัทเอกชน 3 ราย คือ

1. บริษัทตรีเพชร อีซูซุเซลส์ จำกัด ให้เช่ารถอีซูซุ จำนวน 80 คัน
2. บริษัทไทยอีโน้ มอเตอร์เซลส์ จำกัด ให้เช่ารถอีโน้ จำนวน 80 คัน
3. บริษัทลวีเตนมอเตอร์ จำกัด ให้เช่ารถอวลโวลโว จำนวน 40 คัน

สัญญาเช่าครั้งที่ 1 นี้ ได้ทำขึ้น ณ วันที่ 5 กันยายน 2522 ใน อัตราค่าเช่าเฉพาะตัวรถยนต์ไม่รวมพนักงานขับรถคันละ 745 บาทต่อวัน และองค์การขนส่งมวลชน- กรุงเทพฯ จะต้องทำสัญญาเหมาซ่อมและบำรุงรักษารถโดยสารประจำทางปรับอากาศขึ้นพร้อมกัน ในวันที่ทำสัญญาเช่ารถยนต์ โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ จะต้องเสียค่าเหมาซ่อมและบำรุง- รักษา รถโดยสารประจำทางปรับอากาศอีกในอัตราค่าจ้างคันละ 575 บาทต่อวัน รวมเป็นค่าใช้จ่าย เนื่องจาก การเช่ารถปรับอากาศคันละ 1,320 บาทต่อวัน สัญญาเช่าและสัญญาเหมาซ่อมและบำรุง- รักษา รถโดยสารประจำทางปรับอากาศนี้ได้กำหนดอายุของสัญญาไว้ 5 ปีเท่านั้น

ข. สัญญาเช่าครั้งที่ 2 เนื่องจากรถโดยสารปรับอากาศที่มีอยู่ยังไม่

เพียงพอ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้ทำการเช่ารถ
โดยสารปรับอากาศเพิ่มขึ้นอีก 200 คัน จากบริษัทเอกชน 2 ราย
คือ

007622

1. บริษัทไทยอีโน้ มอเตอร์เซลล์ จำกัด ให้เช่ารถอีโน้จำนวน
100 คัน
2. บริษัทตรีเพชรอีซูซุเซลล์ จำกัด ให้เช่ารถอีซูซุ จำนวน 100
คัน

สัญญาเช่าครั้งที่ 2 นี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ทำขึ้นกับ
บริษัททั้งสองข้างต้น ณ วันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2523 ในอัตราค่าเช่ารถยนต์คันละ 745 บาทต่อ
วัน และมีสัญญาเช่าซ่อมและบำรุงรักษาโดยลำรถอีกคันละ 575 บาทต่อวัน สัญญาเช่ารถโดย-
ลำรถประจำทางปรับอากาศ และสัญญาเช่าซ่อมและบำรุงรักษาโดยลำรถจะมีข้อความเช่นเดียวกับ
สัญญาเช่าครั้งที่ 1 (ลงวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2522) และอายุของสัญญาทั้งสองนี้มีระยะเวลา
5 ปี เช่นเดียวกัน

รายละเอียดในเรื่องสัญญาเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ระหว่าง
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัทผู้ให้เช่า (ภาคผนวก ก) สำหรัลสำระสำคัยเกี่ยวกับสัญญา
เช่าซ่อมและบำรุงรักษาจะได้กล่าวในตอนต่อไป

3. รกร่วมบริการ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ในระยะแรกของการดำเนินงาน
รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เช่ารถยนต์พร้อมพนักงานขับรถ
มาจากบริษัทเอกชน ต่อมาเมื่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ซื้อรถยนต์เป็นกรรมสิทธิ์ขององค์-
การขนส่งมวลชนกรุงเทพเอง : พร้อมทั้งการเช่าเฉพาะตัวรถยนต์จากบริษัทตรีเพชร อีซูซุเซลล์
จำกัด บริษัทไทยอีโน้ มอเตอร์เซลล์ จำกัด และบริษัทลวีเตนมอเตอร์ จำกัด เป็นผลให้องค์การ-
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีรถโดยสารประจำทางปรับอากาศรวม 600 คัน องค์การขนส่งมวลชน-
กรุงเทพ จึงได้ยกเลิกสัญญาเช่ารถยนต์พร้อมพนักงานขับรถซึ่ง ได้ทำไว้กับบริษัทเอกชน ตั้งแต่แรก
แต่้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้สิทธิแก่บริษัทเอกชนเหล่านี้ ที่จะนำรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ
มาวิ่งบริการประชาชนร่วมกับรถโดยสารในสังกัดขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ โดยองค์-

การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เรียกรถโดยสารปรับอากาศประเภทนี้ว่า "รถร่วมบริการ"

รถร่วมบริการของบริษัทเอกชน ทางบริษัทจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นเกี่ยวกับรถยนต์และพนักงานขับรถ โดยทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเป็นผู้จัดหาพนักงานเก็บค่าโดยสารให้เพียงอย่างเดียวเท่านั้น

จากการที่บริษัทเจ้าของรถร่วมบริการได้รับสิทธิในการนำรถโดยสารประจำทางปรับอากาศออกวิ่งบริการประชาชนในเส้นทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้คิดผลตอบแทนกับบริษัทเหล่านี้เป็นอัตราร้อยละจากรายได้ค่าโดยสารที่ได้รับ โดยกำหนดเป็น 3 ขั้นตอนคือ

- ก. ถ้ารายได้ต่อคันต่อวันไม่ถึง 2,000 บาท องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะไม่คิดค่าตอบแทน
- ข. ถ้ารายได้ต่อคันต่อวันตั้งแต่ 2,000-2,515 บาท องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะคิดค่าตอบแทน 58.25% ของรายได้ค่าโดยสารที่เก็บได้
- ค. ถ้ารายได้ต่อคันต่อวันตั้งแต่ 2,516 บาท องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะคิดค่าตอบแทน 40% ของรายได้ส่วนที่เกิน 2,515 บาทต่อคัน

ต่อมาประมาณเดือนกันยายน พ.ศ. 2524 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ยกเลิกการกำหนดค่าตอบแทนดังกล่าวข้างต้น และได้มีการตกลงทำสัญญาอันใหม่ โดยกำหนดให้แบ่งรายได้ค่าโดยสารของบริษัทเจ้าของรถร่วมบริการนั้นมาเป็นขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน 275 บาทต่อคันต่อวัน ที่ได้มีการเดินรถรับส่งผู้โดยสารในวันนั้น เพื่อเป็นการชดเชยค่าใช้จ่ายที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ต้องจ่ายเป็นค่าจ้างพนักงานเก็บค่าโดยสาร นายท่า นายตรวจ ผู้จัดการสาย พนักงานอื่น ๆ และค่าตัว

รถร่วมบริการเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2523 มีจำนวน 103 คัน แต่ได้ทยอยถอนตัวออกจากการเข้าร่วมวิ่งกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จนปัจจุบันมีเหลือเพียง 62 คัน (เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2525) อูรายละเอียดภาคผนวก ข. ตารางที่ 1

ดังนั้นในปัจจุบันรถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

มิให้บริการประชาชน เมื่อรวมรถทุกประเภทแล้วจะมีจำนวน 662 คัน และได้จัดวิ่งในแต่ละเส้นทางให้เหมาะสมและพอเพียงกับความต้องการของประชาชน (ดูจำนวนรถประจำการในแต่ละเส้นทางในภาคผนวก ข ตารางที่ 2)

จุดซ่อมและลานจอดรถ

ถึงแม้ว่ารถโดยสารประจำทางทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศในกรุงเทพมหานครจะมีอยู่เป็นจำนวนมากถึง 5,000 คัน แต่ก็ตาม องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพก็ยังไม่สามารถที่จะจัดหาสถานที่สำหรับจอดรถรวมทั้งใช้เป็นสถานที่ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาที่เป็นขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ เนื่องจากขาดเงินทุน ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงต้องจัดหาสถานที่เพื่อใช้เป็นสถานที่จอดรถและซ่อมแซมบำรุงรักษาโดยการเช่าสถานที่จากเอกชน ซึ่งในบางสถานที่มีการตกลงเกี่ยวกับราคาค่าเช่าแล้ว แต่บางสถานที่ที่ยังไม่มีการตกลงราคา รวมทั้งสิ้น 7 แห่งด้วยกัน (ดูภาคผนวก ค)

การซ่อมแซมและบำรุงรักษา

รถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทั้งที่เป็นรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเองและที่เข้ามาจากบริษัทเอกชน 3 ราย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องรับภาระในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาโดยการจ้างเหมาบริษัทเอกชนให้ทำการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารประจำทางปรับอากาศทั้ง 600 คัน

การซ่อมแซมและบำรุงรักษาแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

1. ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา
2. ค่าวิ่งเกินระยะทาง

1. ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา การซ่อมและบำรุงรักษารถโดยสารประจำทางปรับอากาศตามสัญญา หมายถึง การกระทำต่าง ๆ ดังนี้คือ

ก. การบำรุงรักษารถยนต์ให้อยู่ในสภาพ เรียบร้อยและใช้การได้อย่างตลอดเวลา เช่น การทำความสะอาดประจำวัน ล้างอัดฉีด เปลี่ยนถ่ายและเติมน้ำมันหล่อลื่นทุกชนิด รวมทั้งน้ำมันเบรค น้ำมันเกียร์ น้ำมันเพลา และรวมตลอดทั้งการบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่จำเป็นเกี่ยวกับเครื่องยนต์หรือตัวถังรถ

ข. การตรวจสภาพอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถโดยสาร เช่นยางรถ แบต-

เตอร์ ผ้าเบรค แหนบกันลื่น เกียน พวงมาลัย ห้ามล้อ โคมไฟและอุปกรณ์อื่น ๆ เพื่อให้ใช้ การได้ดีและปลอดภัยตลอดเวลา และเมื่อครบอายุการใช้งานหรืออุปกรณ์ล้าวนใดเสื่อมสภาพจนใช้ การไม่ได้ดีตามปกติ หรือไม่อาจใช้ได้โดยปลอดภัย ผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องเปลี่ยนหรือซ่อมแซมอุปกรณ์ นั้นใหม่

ค. การตรวจสภาพและซ่อมแซมแก้ไขปรับปรุงเครื่องยนต์และส่วนประกอบ ของเครื่องยนต์หรือที่เกี่ยวเนื่องกับเครื่องยนต์ให้ใช้งานได้ตลอดเวลา และในกรณีที่ชิ้นส่วนหรือส่วน ประกอบของเครื่องยนต์หรือที่เกี่ยวเนื่องกับเครื่องยนต์ชิ้นใดหมดอายุการใช้งาน หรือมีสภาพที่ทำให้ การทำงานของเครื่องยนต์หรือส่วนประกอบเป็นไปโดยไม่สะดวก ผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องเปลี่ยนชิ้นส่วน นั้น ๆ

ง. การตรวจสภาพและซ่อมแซมสภาพของตัวถังและโครงสร้างของตัวถัง ซึ่งรวมถึงหน้าต่าง ประตู ที่นั่ง ราวยึดบันได และอุปกรณ์อื่น ๆ ของตัวถังรถโดยสาร รวมทั้ง อุปกรณ์การปิดเปิดประตูให้อยู่ในสภาพที่ดีตลอดเวลา ตลอดทั้งการดูแลและตกแต่งสีของตัวถัง เครื่อง- หมายและเลขประจํารถให้อยู่ในสภาพที่ดีตลอดเวลา

จ. บำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องยนต์ของเครื่องปรับอากาศและเครื่อง ปรับอากาศและอุปกรณ์อื่น ๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดีและใช้งานได้ตลอดเวลา เครื่องปรับอากาศประจํารถ จะต้องมีความเหมาะสมภายในรถในระดับไม่เกิน 26 องศาเซลเซียส ตลอดเวลาที่ใช้งาน

การซ่อมแซมและบำรุงรักษารถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถเช่า มีลักษณะการซ่อมแซมและบำรุงรักษาในลักษณะเดียวกัน แต่ในอัตราการจ้างที่แตกต่างกันคือ

— รถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รถขององค์การขนส่งมวลชน- กรุงเทพ เป็นรถวอลโว่ทั้ง 200 คัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ทำสัญญาเหมาซ่อมและ บำรุงรักษากับบริษัทสวีเดนมอเตอร์ จำกัด สัญญาลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2520 การคิดค่า ซ่อมแซมและบำรุงรักษาของบริษัทสวีเดนมอเตอร์ จำกัด นี้ โดยแยกตามประเภทค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะ เกิดขึ้นในแต่ละปี ดังได้แสดงไว้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1

การคำนวณค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ
ที่เป็นรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(บาทต่อคัน)

รายการ	ปี 1	ปี 2	ปี 3	ปี 4	ปี 5	ปี 6	ปี 7
1. เครื่องปรับอากาศ	70	80	90	90	90	90	90
2. ตัวถัง ศกช เครื่องยนต์							
แบตเตอรี่	4	7	7	7	7	7	7
การซ่อมตัวถัง	25	30	40	50	42	46	46
ค่าแรงงาน	46	50	55	60	64	80	88
อุปกรณ์และเครื่องมือ	10	15	15	15	15	15	15
น้ำมันหล่อลื่น	27	27	30	29	30	32	32
เครื่องอะไหล่	168	230	294	266	305	366	347
ยางรถยนต์	33	65	65	65	65	65	65
วัสดุทำความสะอาด	9	9	9	9	9	9	9
ประตู่	4	4	4	4	4	4	4
รวม	396	517	609	595	631	714	703

ที่มา : ฝ่ายบริหาร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หมายเหตุ การคิดค่าซ่อมแซมนี้ ไม่รวมค่าเช่าสถานที่ โรงซ่อม และค่าภาษีอื่น ๆ

ต่อมาบริษัทสวีสเตนมอเตอร์ จำกัด ได้ขอขึ้นอัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาตามสัญญาการว่าจ้างเหมาซ่อมดังกล่าว เนื่องจากราคาอะไหล่และอุปกรณ์ที่ใช้ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์ รวมทั้งค่าแรงได้เพิ่มสูงขึ้น จึงได้มีการตกลงระหว่างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้ว่าจ้าง และบริษัทสวีสเตนมอเตอร์ จำกัด ผู้รับจ้าง ตามหนังสือข้อตกลงฉบับที่ 1 พ.ศ. 2522 ลงวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2522 ขึ้นอัตราค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาโดยสำรประจําทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ อีก 15% จากอัตราเดิมในปี พ.ศ. 2520 เป็นอัตราใหม่ในปี พ.ศ. 2522 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2

อัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษา ปี พ.ศ. 2520 และปี พ.ศ. 2522 สำหรับรถโดยสำรประจําทางปรับอากาศที่เป็นรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ปีที่	(บาทต่อคัน)	
	อัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษา พ.ศ. 2520	อัตราค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษา พ.ศ. 2522
1	396.-	455.40
2	517.-	594.55
3	609.-	700.35
4	595.-	684.25
5	631.-	725.65
6	714.-	821.10
7	703.-	808.45

ที่มา : ฝ่ายบริหาร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

- รถเช่าปรับอากาศ รถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้เข้ามาจำนวนทั้งสิ้น 400 คัน จากบริษัทเอกชน 3 รายด้วยกันคือ

- บริษัทตรีเพชร อีซูซุเซลส์ จำกัด
- บริษัทไทยอีโน มอเตอร์เซลส์ จำกัด
- บริษัทสวีเดนมอเตอร์ จำกัด

เมื่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ตกลงทำสัญญาเช่ารถยนต์กับบริษัทผู้เป็นเจ้าของแล้วจะต้องทำสัญญาว่าจ้างบริษัทเอกชนที่เป็นเจ้าของรถยนต์นั้น ให้เป็นผู้ซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศของตนเองด้วย โดยสัญญาการเช่าและสัญญาซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารประจำทางปรับอากาศจะกระทำในวันเดียวกัน

อัตราค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเดิมกำหนดไว้ในอัตราคันละ 575 บาท ต่อวัน และได้มีการเปลี่ยนแปลงโดยบริษัทผู้ให้เช่าขอขึ้นราคาค่าจ้างอีก 18% เป็นอัตราค่าจ้างใหม่คันละ 678 บาทต่อวัน และเริ่มใช้สำหรับอัตรานี้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2524

2. ค่าวิ่งเกินระยะทาง เป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้นถ้ามีการใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศวิ่งเกินระยะทางที่กำหนดไว้ในสัญญาการซ่อมแซมและบำรุงรักษา อัตราค่าวิ่งเกินระยะทางของรถองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถเช่าได้มีการกำหนดไว้แตกต่างกันดังนี้คือ

- รถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีข้อตกลงกับบริษัทผู้รับจ้างว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามสัญญานี้เพื่อประกอบบริการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยเป็นระยะทางไม่เกิน 6,200 กิโลเมตรต่อเดือนต่อคัน โดยคำนวณจากการใช้รถระยะ 30 วัน เป็นเกณฑ์ ถ้ามีการใช้รถเป็นระยะทางเกิน 6,200 กิโลเมตรต่อเดือนต่อคัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะต้องจ่ายค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นอีกจากอัตราในตารางที่ 2 ตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น 1 กิโลเมตร ดังนี้คือ

ข้อ 1	จะต้องเสียค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้น	1.40	บาทต่อกิโลเมตร ¹
ข้อ 2	"	1.83	" "
ข้อ 3	"	2.15	" "
ข้อ 4	"	2.10	" "
ข้อ 5	"	2.23	" "
ข้อ 6	"	2.52	" "
ข้อ 7	"	2.48	" "

- รถเข้าปรับอากาศ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ตกลงกับ บริษัทผู้รับจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษากำหนดระยะทางวิ่งเพื่อประกอบการขนส่งผู้โดยสารไว้ 208 กิโลเมตรต่อวันต่อคืน ถ้าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศเกินกว่าระยะทางที่กำหนดไว้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเป็นค่าวิ่งเกินระยะทางที่กำหนดไว้ในอัตรา กิโลเมตรละ 3.00 บาทต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร ที่วิ่งเกินนั้น

เส้นทางรถเดินรถ

ปัจจุบันเส้นทางรถเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่วิ่งบริการประชาชน ในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ มีทั้งหมด 21 เส้นทาง ซึ่งเพิ่มจากเดิม 7 เส้นทาง คือ เส้นทางรถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่วิ่งเสริมในเส้นทางรถโดยสารประจำทางธรรมดา ได้แก่ เส้นทางสาย 2 สาย 3 สาย 29 สาย 38 สาย 44 สาย 67 และสาย 126

เส้นทางในแต่ละเส้นทางนั้น (ดูรายละเอียดภาคผนวก ง) ทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้พยายามจะบริการให้เข้าถึงแหล่งชุมชนต่าง ๆ โดยคำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้-

¹ ฝ่ายบริหาร. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

บริการ เพื่อให้เกิดความสะทวกลสบาย และลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวลงไปได้บ้าง

ตารางการปล่อยรถ

ตารางการปล่อยรถ (ดูภาคผนวก จ) มีช่วงระยะเวลาการปล่อยรถแตกต่างกันไป เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ คำนึงถึงประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ เช่น ในช่วงเวลาเร่งด่วน (Rush hour) การปล่อยรถจะต้องถี่กว่าเวลาอื่น รถโดยสารประจำทางปรับอากาศจะเริ่มบริการประชาชนตั้งแต่เวลา 05.45 น. คันสุดท้ายที่จะวิ่งบริการในวันนั้นจะออกจากจุดปล่อยเวลา 20.00 น.

อัตราค่าโดยสาร

ในระยะแรกของการดำเนินงานรถโดยสารประจำทางปรับอากาศได้กำหนดอัตราค่าโดยสารเป็น 4 อัตราคือ ราคา 5 7 9 และ 10 บาท ซึ่งอัตราค่าโดยสารจะสูงขึ้นตามระยะทางการโดยสารที่เพิ่มขึ้น (Moving Rate) อัตราค่าโดยสารต่ำสุดราคา 5 บาท ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้เป็นระยะทาง 10 กิโลเมตร ต่อไปจะต้องเสียค่าโดยสารเพิ่มขึ้นอีก 2 บาท แต่ตลอดเส้นทางจะเสียค่าโดยสารไม่เกิน 10 บาท ต่อมาต้นทุนทางด้านรถเดินรถมีจำนวนสูงขึ้นเนื่องจากสภาพทางเศรษฐกิจ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงค่าโดยสารให้เพิ่มขึ้น โดยกำหนดอัตราค่าโดยสารตามระยะทางที่โดยสารเช่นเดิม แต่เพิ่มเป็นอัตรา 5 10 และ 15 บาท ซึ่งก่อให้เกิดการโต้แย้งกันมากจากผู้โดยสาร เพราะเกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้โดยสารบางคนเดินทางในระยะทางที่ยาวกว่าอัตราค่าที่กำหนดไว้เล็กน้อย จะต้องเสียค่าโดยสารเพิ่มขึ้นถึง 5 บาท ดังนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้กำหนดอัตราค่าโดยสารขึ้นใหม่เป็น 6 อัตรา คือ ราคา 5 7 9 11 13 และ 15 บาท โดยกำหนดค่าโดยสารเพิ่มขึ้นตามระยะทางการเดินทางที่เพิ่มขึ้น อัตราต่ำสุด 5 บาท ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้ระยะทาง 10 กิโลเมตร ถ้าได้มีการเดินทางต่อไปจะเสียค่าโดยสารเพิ่มขึ้นอีก 2 บาททุก ๆ 2 กิโลเมตร แต่ตลอดเส้นทางรถเดินรถจะจ่ายค่าโดยสารไม่เกิน 15 บาท (ดูภาคผนวก จ)

พนักงานในการเดินรถ

ในการเดินรถโดยสารประจำทาง พนักงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ ได้แก่ ผู้จัดการสาย ผู้ช่วยผู้จัดการสาย นายท่า นายตรวจ พนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสาร แต่อัตราค่าจ้างของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารมีจำนวนสูงเมื่อเทียบกับพนักงานประเภทอื่น กล่าวคือ เขตการเดินรถปรับอากาศ มีอัตราค่าจ้างสำหรับพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ณ วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2524 จำนวน 677 คน และ 804 คน ตามลำดับ

พนักงานในการเดินรถที่เป็นผู้จัดการสาย ผู้ช่วยผู้จัดการสาย นายท่า และนายตรวจ ล้วนเป็นพนักงานประจำขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ดังนั้นพนักงานเหล่านี้จึงได้รับค่าจ้างและสิทธิผลประโยชน์เช่นเดียวกับพนักงานของรัฐวิสาหกิจอื่น ๆ

สำหรับพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารของเขตการเดินรถปรับอากาศ มีอยู่ 2 ระบบคือ

1. พนักงานระบบประจำรายเดือน เป็นพนักงานที่รับค่าจ้างเป็นรายเดือน เช่นเดียวกับพนักงานประจำสำนักงานทั่วไป
2. พนักงานระบบประจำรายวัน เป็นพนักงานที่ได้รับค่าจ้างเป็นรายวันที่ได้มาปฏิบัติงาน

เนื่องจากพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร มีอัตราค่าจ้างสูงกว่าพนักงานในการเดินรถประเภทอื่น ประกอบกับพนักงานทั้ง 2 ประเภทเป็นปัจจัยสำคัญในการเดินรถ ดังนั้นในที่สุดจะกล่าวถึงรายได้และสิทธิผลประโยชน์ของพนักงานทั้ง 2 ประเภท ดังนี้คือ

รายได้ พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทั้งระบบประจำรายเดือนและประจำรายวัน ได้รับรายได้จากการปฏิบัติงานหลายประการด้วยกัน เช่น เงินเดือนหรือค่าจ้างรายวัน ค่าครองชีพ เบี้ยขยัน ค่าล่วงเวลาหรือเปอร์เซ็นต์จากค่าโดยสาร และค่าพาหนะ เป็นต้น มีอัตราแตกต่างกันระหว่างพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร (ดูภาคผนวก ข ตารางที่ 1 และตารางที่ 2)

พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารก่อนที่จะได้รับการบรรจุเป็นพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะต้องได้รับการทดลองปฏิบัติงานในตำแหน่งนั้น ๆ

เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 120 วัน แต่ไม่เกิน 180 วัน เมื่อทดลองปฏิบัติงานครบ 120 วัน และผู้บังคับบัญชาเห็นว่ามีความประพฤติดีและมีความรู้ความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่งก็จะได้รับการพิจารณาบรรจุเป็นพนักงานประจำ เริ่มตั้งแต่วันที่ถัดจากวันครบกำหนดทดลองปฏิบัติงาน 120 วัน ถ้าพนักงานผู้นั้นทดลองปฏิบัติงานครบ 120 วันแล้ว ยังมีคุณสมบัติไม่ครบถ้วน คือความรู้ความสามารถยังไม่เหมาะสมกับตำแหน่ง ก็ให้ทดลองปฏิบัติงานต่อไป แต่เมื่อรวมปฏิบัติงานทั้งหมดแล้วต้องไม่เกิน 180 วัน หากปรากฏว่าบุคคลนั้นมีความรู้ความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่งก็จะได้รับการพิจารณาบรรจุ แต่ถ้าผู้นั้นไม่มีคุณสมบัติดังกล่าวก็จะเลิกจ้าง ซึ่งการเลิกจ้างนี้จะเลิกจ้างเมื่อครบ 120 วันก็ได้ และในระหว่างทดลองปฏิบัติงานนี้ พนักงานขับรถจะได้รับค่าจ้างวันละ 55 บาท และพนักงานเก็บค่าโดยสารจะได้รับค่าจ้างวันละ 45 บาท เมื่อพนักงานปฏิบัติงานครบกำหนดการทดลองปฏิบัติงานจะได้รับแต่งตั้งให้เป็นพนักงานประจำรายวันแล้วให้ปรับค่าจ้างจากอัตราในระหว่างทดลองปฏิบัติงานให้ได้รับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำของพนักงานประจำรายวันตามตำแหน่งที่ได้รับแต่งตั้ง (ดูภาคผนวก ข ตารางที่ 3)

สิทธิผลประโยชน์ พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารทั้งระบบพนักงานประจำวันและระบบพนักงานประจำเดือน จะได้รับสิทธิผลประโยชน์ต่าง ๆ ดังนี้คือ

1. ทางด้านสวัสดิการ จะได้รับตามระเบียบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เช่นเดียวกับพนักงานอื่น ๆ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยจะได้รับทั้งตนเองและครอบครัว เช่น สวัสดิการเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาล เงินช่วยเหลือบุตร ช่วยการศึกษาบุตร การคลอดบุตร ประสภภัยพิบัติ สวัสดิการเมื่อพนักงานตาย เป็นต้น
2. วันลาและสิทธิผลประโยชน์ในการลา พนักงานทั้งสองระบบจะได้รับเช่นเดียวกันตามข้อบังคับและระเบียบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
3. วันหยุดประจำสัปดาห์และวันหยุดตามประเพณี พนักงานประจำรายเดือนจะมีวันหยุดประจำสัปดาห์ละ 1 วัน และวันหยุดตามประเพณี 13 วัน โดยได้รับค่าจ้างเป็นรายเดือนตามปกติ สำหรับพนักงานประจำรายวันมีวันหยุดประจำสัปดาห์ละ 1 วันเช่นกัน แต่ไม่ได้รับค่าจ้างในวันหยุดนั้น ยกเว้นวันหยุดตามประเพณี 13 วัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องจ่ายค่าแรงให้หนึ่งเท่าถึงแม้จะไม่มาทำงาน และหากพนักงานประจำรายวันมีมาทำงานในวัน

ดังกล่าว องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะต้องจ่ายค่าจ้างรายวันเพิ่มให้อีกหนึ่งเท่าของค่าจ้างปกติ

นอกจากนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ยังให้สิทธิแก่พนักงานประจำรายเดือน หากมีความประสงค์ที่จะเปลี่ยนสภาพจากพนักงานประจำรายเดือนมาเป็นพนักงานประจำรายวัน โดยพนักงานผู้นั้นจะต้องขออนุมัติต่อผู้อำนวยการ ส่วนการคิดค่าจ้างจะคำนวณจากเงินเดือนที่ได้รับ โดยถือจำนวน 30 วัน เป็นเกณฑ์เฉลี่ยและปรับผลเฉลี่ยที่คำนวณได้เข้าหาขั้นค่าจ้างที่สูงกว่า แต่ทั้งนี้จะต้องไม่น้อยกว่าอัตราขั้นต่ำของตำแหน่ง