

บทสรุปและขอเสนอแนะ

โลกกล่าวถึงความเป็นมาของกิจการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่เริ่มแรกจนถึงปัจจุบัน การดำเนินงานของกิจการสาธารณูปโภคด้านนี้อยู่ในความควบคุมของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 การดำเนินงานสาธารณูปโภคแขนงนี้ ต่างกับกิจการสาธารณูปโภคด้านอื่น ๆ เช่น การไฟฟ้า การประปา ฯลฯ เพราะผู้ดำเนินงานหรือผู้ประกอบการ เป็นรัฐบาลร่วมกับเอกชน ซึ่งรัฐบาลถือหุ้นมากกว่า เพื่อไม่ให้อำนาจในการควบคุมการดำเนินงานตกแก่เอกชนเป็นผูกขาดแต่ฝ่ายเดียว แต่กิจการรถโดยสารประจำทางนั้น ผู้ประกอบการเป็นเอกชนเสียเกือบทั้งหมด ซึ่งเริ่มกิจการมาตั้งแต่ยังเป็นกิจการในครอบครัว จนกลายเป็นในรูปของบริษัทจำกัด รัฐเห็นว่าการขนส่งมีความสำคัญต่อการติดต่อธุรกิจไปมาหาสู่กันของประชาชน กิจการด้านนี้ได้เจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ฉะนั้นถ้ารัฐบาลไม่เข้าควบคุมแล้ว จะเกิดความเสียหายเดือดร้อนแก่ผู้ใช้บริการ คือประชาชน เพราะเมื่อผู้ประกอบการมีมากขึ้นหลาย ๆ ราย ย่อมมีการแข่งขันระหว่างกันเอง แย่งชิงผู้โดยสาร ฉะนั้นเพื่อความปลอดภัยและความผาสุกของประชาชนโดยส่วนรวม รัฐจึงตรากฎหมายออกใช้ควบคุมและกำหนดขอบังคับต่าง ๆ ให้อยู่ในขอบเขตของกฎหมายและประชาชนได้รับบริการที่ดี

ในเรื่องเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าโดยสารก่อน พ.ศ. 2497 ผู้ประกอบการกำหนดค่าโดยสารขึ้นเองในเส้นทางของตน ส่วนใหญ่มักเก็บกันตามระยะทางไกลไกล เมื่อรถประจำทางได้รับความนิยมมากขึ้น จึงมีผู้ประกอบการเกิดขึ้นหลายรายในเวลาต่อมาเส้นทางเดินรถขยายออกไปหลายสาย ตามสถานที่ต่าง ๆ จากตัวเมือง ไปยังย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง ทำให้บางเส้นทางเดินทับกันเอง เกิดการแข่งขันกัน แย่งชิงผู้โดยสาร ผู้ประกอบการบางรายอาจลดค่าโดยสารลงเพื่อจูงใจให้ผู้โดยสารขึ้นรถของตน ทำให้ผู้ประกอบการรายเล็ก ๆ หรือรายใหญ่ ๆ ได้รับความเดือดร้อน ฉะนั้นในปี 2497 รัฐบาลจึงยื่นมือเข้าควบคุมกำหนด

อัตราค่าโดยสารและระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ตามที่เห็นว่าเหมาะสม และยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการด้วยกันเอง และแก่ประชาชนที่ใช้บริการ

ทั้งที่กล่าวมาแล้วว่ากิจการรถโดยสารในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เริ่มตนจากกิจการในครอบครัว จนกระทั่งเจริญก้าวหน้าขยายในรูปของบริษัทจำกัด ซึ่งปัจจุบันบริษัทผู้ประกอบการทั้งที่เป็นของเอกชนและของรัฐมีถึง 24 บริษัท มีขนาดใหญ่บางเล็กบาง ขึ้นอยู่กับเงินทุนของผู้ประกอบการแต่ละราย การบริหารภายในบริษัทก็แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับนโยบายของผู้ประกอบการแต่ละราย แต่กิจการคานขนส่งสาธารณะคานนี้ไม่เหมือนกับกิจการทั่วไปที่มุ่งหากำไรเป็นหลักใหญ่ กิจการขนส่งรถประจำทางเป็นกิจการให้บริการแก่สาธารณะเป็นกิจการสาธารณูปโภคให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป จุดประสงค์ของการบริการคือเพื่อให้ประชาชนผู้รับบริการได้รับความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยในค่าบริการที่ราคายุติธรรม รัฐจึงไม่ยอมให้ผู้ประกอบการมุ่งหากำไรแต่ฝ่ายเดียว แต่ก็ควรมีกำไรในอัตราพอสมควร เพื่อแบ่งสรรให้เป็นผู้เป็นเจ้าของและจงใจปรับปรุงกิจการให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น จึงเป็นกิจการบริการที่จัดโดยประชาชนกลุ่มหนึ่งที่ได้รับมอบหมายให้บริการแก่ประชาชนกลุ่มใหญ่ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของแต่ละฝ่าย

แต่ในความเป็นจริงแล้ว ทั้งผู้ประกอบการขนส่งผู้ให้บริการกับประชาชนผู้รับบริการไม่ใคร่บรรลุตามวัตถุประสงค์แต่ละฝ่ายแต่อย่างใด คานผู้ประกอบการขนส่งเองก็ไม่ได้รับค่าตอบแทนที่น่าพอใจกับที่ได้ประกอบธุรกิจ ฝ่ายประชาชนเองก็ไม่ได้รับบริการที่สะดวก ปลอดภัยดังที่หวังไว้ ทางฝ่ายรัฐบาลก็ไม่อาจใช้มาตรการเด็ดขาด ควบคุมดูแลผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับโดยเคร่งครัดได้ ทุกฝ่ายต้องประสบความยุ่งยากต่าง ๆ มาตลอดเป็นเวลายาวนาน บริการรถโดยสารดังที่กล่าวมานี้มีสภาพเป็นอยู่ปัจจุบัน คือ จัดบริการไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสารในคอนเซาและคอนเซิน ซึ่งเป็นเวลาที่ประชาชนส่วนใหญ่ออกไปดำเนินธุกิจนอกบ้านและกลับเขากาน ประชาชนต้องคอยโหนดิ่งแมจะเป็นส่วนน้อย หากเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารทั้งคันรถ แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าพิจารณาให้ถี่ ผู้โดย

ไม่ได้รับความยุติธรรม ทั้ง ๆ ที่เขาเสียค่าโดยสารเท่ากัน และยังไม่ได้รับความปลอดภัยในการหย่อนน้ำหนัก จากกิริยาไม่สุภาพของพนักงานเก็บค่าโดยสาร หรือจากผู้โดยสารด้วยกันเองในบางครั้ง นอกจากนี้บรรดาคนในการขับรถก็เช่นกัน ยังเป็นขอบปรองอองเรื่องหนึ่งที่ยังแก้ไขไม่ได้ พนักงานที่บรรดาไม่ค้ำส่วนมากอยู่ในกลุ่มรวม เพราะผู้ประกอบการที่มีพนักงานของตนเองบางรายมักจะมีการยอมรับพนักงานของตนเองอยู่เนือง ๆ แต่ก็มีชาวอบรมแล้วจะมีพนักงานที่มีบรรดาที่ขึ้นมากมายอะไร ทั้งนี้เพราะพื้นฐานดั้งเดิมของพนักงานแต่ละคนส่วนใหญ่มาจากต่างจังหวัด และได้รับการศึกษาไม่สูงนัก มาทำงานอาชีพนี้เพราะหางานอื่นทำมีรายได้ขนาดนี้ไม่ได้แล้ว ทุกวันนี้ค่าแรงงานของกิจการรถโดยสารเป็นรายจ่ายสูงสุดถึง 28% ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด แต่เท่าที่เห็นกันแล้วว่า การปฏิบัติตัวของผู้โดยสารก็ไม่ได้ดีขึ้นสักเท่าไร เพราะขาดการยอมรับแนะนำที่ถูกต้องวิธีและสม่ำเสมอ

เกี่ยวกับสภาพรถก็เช่นกัน รถโดยสารบางสายอยู่ในสภาพที่เก่า ใช้นานาน ขับไปไม่เท่าไรก็เสียกลางทาง ทำความเดือดร้อนแก่ผู้โดยสารอย่างยิ่ง แต่โดยทั่วไปแล้วสภาพรถโดยทั่วไปแข็งแรง มีความปลอดภัยดี เพราะรถโดยสารทุกคันต้องตรวจสภาพทุกปี แต่ปัญหาที่น่าจะสำคัญเกี่ยวกับตัวรถคือความสะอาดยังบกพร่องอยู่มาก มีขี้ฝุ่น และเศษตัวความที่นั่งและพื้นรถ บางที่เป็น เศษอาหารที่ผู้โดยสารบางคนทิ้งเอาไว้ ทำความเปรอะเปื้อนใหญ่โดยสารอื่น ๆ อยู่เสมอ

ขอบปรองอองดังกล่าวที่จึกว่าสำคัญมาก เพราะผู้โดยสารผู้ใช้บริการเสียค่าโดยสารในอัตราราคาเท่า ๆ กัน กลับไม่ได้รับบริการที่พอใจ กิจการรถโดยสารเป็นบริการที่ผู้ให้บริการและผู้ขายบริการมาพบกันเป็นการซื้อขายที่ไม่มีคนกลาง เช่นการค่าโดยสารไปซื้อเท่าไรก็ได้เท่านั้น ซื้อถูกก็ไ้บริการเร็ว ซื้อแพงหนอยก็ไ้บริการดีขึ้น อัตราค่าโดยสารมีส่วนกำหนดคุณภาพของบริการด้วย เป็นที่ยอมรับกันแล้วว่า ค่าโดยสารรถประจำทางในกรุงเทพฯ จึกว่าถูกที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านทุกแห่ง เช่น ฮองกง อัตราค่าโดยสารรถประจำทางตลอดสายในหัวเมืองกิดเป็นเงินไทยแล้วประมาณ 1.30 บาท หรือที่มาเด

แทนที่ผู้ประกอบการได้รับราคาถูกที่สุดแล้ว ผู้ให้บริการยังจะเรียกร้องเอาความสะดวกสบาย
ในบริการต่าง ๆ เทียบกับต่างประเทศได้อย่างไร จริงอยู่ประชาชนอาจจะบอกว่า ถ้า
ให้บริการไม่ดีเพราะว่าขาดทุน ทำไมไม่เลิกกิจการไปเสีย ใ้คนอื่นที่มีความสามารถและมี
เงินทุนดีกว่าทำแทน อย่าลืมนวากิจการรถโดยสารต้องอาศัยทุนเป็นจำนวนมาก ทุนส่วนใหญ่
เป็นทุนจมอยู่ในสินทรัพย์ โดยเฉพาะรถโดยสาร การซื้อสินทรัพย์ส่วนใหญ่ซื้อกันโดยอาศัย
เกร็ดคิด ฉะนั้นเป็นการยากที่จะเลิกกิจการไปได้ง่าย ๆ เพราะมีพันธะหนี้สินกันอยู่

บัดนี้ถึงเวลาแล้วที่ผู้ประกอบการ ประชาชน และรัฐบาลควรจะหันเข้าหากัน
เสียทีเพื่อช่วยกันแก้ไขปัญหาค่าผู้ประกอบการกำลังประสบอยู่ คือ ผู้ประกอบการบางรายอยู่
ในภาวะขาดทุน ตั้งแต่เผชิญภาวะน้ำมันขาดแคลน กับภาวะค่าครองชีพสูงขึ้นจนไม่สามารถปรับ
ปรุงบริการให้ดีขึ้นได้ และประชาชนก็กำลังได้รับความเดือดร้อนจากค่าครองชีพสูงขึ้นเช่นกัน
ซ้ำยังต้องเผชิญกับปัญหาค่าโดยสารรถประจำทางเพิ่มขึ้นโดยเขาไม่ได้รับบริการที่ดีขึ้นเป็น
การตอบแทนเลย ฉะนั้นฝ่ายรัฐบาลผู้มีอำนาจในการกำหนดและปรับปรุงค่าโดยสารให้
ไปโดยเที่ยงธรรมแก่ทุกฝ่าย เพราะรถประจำทางเป็นที่รวมของประชาชนที่ใหญ่ที่สุดของ
กรุงเทพฯ แห่งหนึ่ง บริการรถโดยสารที่ดีย่อมให้ความประทับใจที่ต่อประชาชน หากบริการ
ไม่ดีย่อมส่งผลสะท้อนที่ไม่ดีต่อประชาชน ประชาชนจะสะสมความรู้สึกที่ไม่ดีวันละ เล็กวันละ
น้อยและมากขึ้นจนในที่สุดสุขภาพจิตเสีย ทำความไม่พอใจต่าง ๆ ความไม่สมอารมณ์มาระ
บายกับคนที่ทำงานหรือที่บ้านที่ไม่รับรู้อะไรเลย ย่อมก่อให้เกิดความหมองใจกันเอง ก่อให้
เกิดความวุ่นวายต่าง ๆ ตามมา ตามความเห็นของผู้เขียน ในขณะนี้ มีความเห็นว่า มี
ประชาชนอยู่ 3 ฝ่าย ที่มีความคิดต่างกันเกี่ยวกับการปรับปรุงค่าโดยสารครั้งนี้คือ

ฝ่ายหนึ่ง ไม่อยากให้ขึ้นค่าโดยสาร เพื่อพวกเขาจะได้ไม่เดือดร้อนตกค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

ฝ่ายที่สอง ขึ้นก็ได้ แต่เขาจะได้รับผลตอบแทนอะไรบ้างจากผู้ประกอบการที่จะ
ไปไหนมาไหน จะปรับปรุงบริการให้ดีขึ้นหรือไป อะไรจะเป็นค่าตอบแทน

ฝ่ายที่สาม ชี้แจงได้ไม่ชี้แจงได้ ถ้าชี้แจงขึ้นไป ไม่ชี้แจงก็ไป

เกี่ยวกับการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารในกรุงเทพฯ อาจลำดับการปรับปรุง
ที่ผ่านมามีดังนี้

1. พ.ศ. 2497 เก็บค่าโดยสารเป็นระยะ ๆ (Zone Rate) สองกิโลเมตร
แรก 30 สตางค์ และกิโลเมตรต่อ ๆ ไป อีกกิโลเมตรละ 10 สตางค์

2. พ.ศ. 2502 ให้เก็บค่าโดยสาร 50 สตางค์ตลอดสาย (Flat Rate)
สำหรับเส้นทางที่อยู่เขตชุมชน และ 50 สตางค์ ต่อ 5 กิโลเมตร สำหรับเส้นทางที่ผ่าน
นอกเขตชุมชน (เริ่มเก็บตั้งแต่ 15 กุมภาพันธ์ 2502)

3. พ.ศ. 2511 ปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร จาก 50 สตางค์ เป็น 75 สตางค์
โดยเริ่มเก็บตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2511 แต่คณะรัฐมนตรีได้สั่งการให้ลดค่าโดยสารลงเหลือ
50 สตางค์ เท่าเดิม หลังจากได้เก็บค่าโดยสารเพิ่มขึ้นเป็นเวลาเพียง 2 สัปดาห์

4. พ.ศ. 2516 คณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ในคราวประชุมครั้งที่
10/2516 วันที่ 19 พฤศจิกายน 2516 มีมติอนุมัติให้ปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทางในกรุง
เทพมหานครจาก 50 สตางค์ เป็น 75 สตางค์ ฯลฯ และคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อ
วันที่ 20 พฤศจิกายน 2512 มีมติเห็นชอบและให้เริ่มเก็บได้ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2516

สรุปปัญหาที่กำลังประสบอยู่

ฝ่ายผู้ประกอบการ

1. เนื่องจากภาวะค่าครองชีพสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนในการเดินรถสูง
ขึ้นอย่างมากมาย ใกล้เคียงน้ำมัน อดี และค่าแรง มีผลทำ

2. ถูกประชาชนต่อว่าเกี่ยวกับการบริการที่ไม่ได้ปรับปรุงให้ดีขึ้น
แม้ว่าจะได้ปรับปรุงค่าโดยสารไปแล้ว ผู้ประกอบการบางราย
ขณะนี้ไม่มีเงินพอที่จะปรับปรุงกิจการได้ ตกอยู่ในฐานะเสื่อม
ลงทุกวัน
3. ภาระหนี้สินมาก เนื่องจากสินทรัพย์ที่ซื้อเข้ามาโดยเฉพาะตัวรถ
ซื้อโดยใช้การผ่อนส่งเป็นงวด นอกจากนี้ บริษัทน้ำมันขนาดเล็ก
การให้สินเชื่อ น้ำมัน และยกเล็กส่วนลดพิเศษ ผู้ประกอบการ
ต้องหาเงินมาซื้อน้ำมันด้วยเงินสด ต้องหากเงินจากแหล่งอื่น
ทำให้เงินหมุนเวียนในกิจการไม่พอชำระหนี้ ถ้านั้นจะเลิกกิจ
การไปก็ทำไม่ไถ่ได้ง่ายนัก เพราะสินทรัพย์ของกิจการประเภท
นี้ซื้อขายกันยาก และยังมีภาระหนี้สินกันอยู่ด้วย
4. รายได้และค่าใช้จ่ายบางอย่างไม่อาจควบคุมได้ ทำให้เกิด
การรั่วไหล เช่น รายได้จากค่าโดยสาร, ค่าซ่อมแซมและ
บำรุงรักษา

ฝ่ายประชาชน

1. ไม่ได้รับบริการที่ดีขึ้นเลย กลับเลวลงเสียอีก เช่น การรอรถ
ประจำทางในตอนเช้าและตอนเย็น
2. ความสะอาดของตัวรถโดยสาร, ความปลอดภัยจากการใช้
บริการรถประจำทางบางสายไม่ค่อยจะดีนัก
3. กิริยามารยาทของพนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร ตลอด
จนพนักงานขายตั๋วด้วยตัวเอง

4. ไม่เชื่อว่าผู้ประกอบการขนส่งจะขาดทุนจริง เพราะได้ปรับ
 ปรุงอัตราค่าโดยสารไปแล้วเมื่อ 1 ธันวาคม 2516

ฝ่ายรัฐบาล

1. ไม่อาจควบคุมการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งได้อย่าง
 เต็มที่ โคนตกย่อยตักเตือนและแนะนำในบางครั้งเท่านั้น เช่น
 ควบคุมการปล่อยรถตามกำหนด
2. เนื่องจากกิจการสาธารณูปโภคให้บริการแก่ประชาชนเพื่อ
 ความผาสุกของประชาชน จึงไม่อาจตัดสินใจเกี่ยวกับการ
 ปรับปรุงค่าโดยสารได้ เพราะขณะนี้ประชาชนก็รับภาระต่อค่า
 กรองซีพีที่สูงขึ้นอย่างมากพออยู่แล้ว การปรับปรุงค่าโดยสาร
 อาจทำให้ราคาสินค้าในท้องตลาดมีราคาสูงขึ้นอีกได้ ทำให้
 ประชาชนได้รับความเดือดร้อนเพิ่มขึ้นอีก
3. การปรับปรุงแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดยังไม่ประสบความสำเร็จ
 เป็นอุปสรรคต่อบริการขนส่งอย่างมาก

สำหรับข้อเสนอแนะของผู้เขียนเกี่ยวกับการปรับปรุงค่าโดยสารรถประจำทางในครั้งต่อไป
 ผู้เขียนได้แบ่งแนวความคิดเป็น 3 ทางด้วยกันคือ

ทางที่ 1 ยังไม่การเพิ่มค่าโดยสารในขณะนี้ แต่รัฐบาลควรช่วยลดต้นทุนใดบ้างคือ

- 1.ก. หาทางช่วยลดต้นทุนในการเดินรถด้วยการจัดใหญ่ผู้ประกอบการ
 ชื่อน้ำมันเชื้อเพลิงในราคาเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2516 คือ
 ราคาน้ำมันโซลาติตรละ 1.41 บาท (ปัจจุบันราคาลิตรละ

วัน/คืน (ตัวเลขจากสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง รถโดยสาร
ปฏิบัติงานเต็มวัน ใช้น้ำมันโซลาแกนละ 80 ลิตร))

- 1.ข ลดภาษีขาเข้า ตั๋วรถ อุปกรณ์ และอะไหล่ที่จำเป็นในการ
เดินรถประจำทาง

ส่วนทางฝ่ายผู้ประกอบการ ควรหาทางช่วยตนเองด้วยวิธี

- 1.2 ก ควบคุมการจัดเก็บค่าโดยสารให้เข้มงวดกว่าที่เป็นอยู่ใน
ปัจจุบันให้เร็วไหล่นอยลง เพราะรายได้มีกรัวไหลใตงาย
(กล่าววิจารณ์จากหนังสือพิมพ์ฉบับหนึ่ง ซึ่งผู้เขียนเห็นควย
เอกสารแนบที่ 20)

- 1.2 ข ปรับปรุงวิธีการขับรถที่ถูกต้องและคัดเลือกพนักงานขับรถ
ที่ได้มาตรฐานพอสมควร เพื่อลดการซ่อมแซมและบำรุง
รักษาซึ่งเป็นรายจ่ายที่ค่อนข้างสูง รายการหนึ่งของกิจ
การรถโดยสารประจำทาง

ผลดีผลเสียของการไม่เพิ่มค่าโดยสาร

ผลดี

- ก. ประชาชนผู้โดยสารไม่ต้องเสียค่าโดยสารเพิ่มขึ้น และไม่เดือด
ร้อนผู้ประกอบการขนส่ง เมื่อหาทางลดต้นทุนได้ก็งจะพออยู่ไค
ไปก่อน
- ข. ไม่กระทบกระเทือนต่อภาครัฐองชีพ ซึ่งอาจเพิ่มขึ้นได้เนื่องจาก
การเพิ่มค่าโดยสาร

ผลเสีย

- ก. ผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถปรับปรุงกิจการเจริญให้ดีขึ้นได้
- ข. บริการต่าง ๆ จะต้องลดน้อยถอยลงไปอีก และอาจหยุดชะงักหรือสลายตัวไปในที่สุด
- ค. ผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถปฏิบัติตามระเบียบและข้อมติต่าง ๆ ที่ทางราชการกำหนด โดยยกเอาเรื่องรายได้ไม่เพียงพอมาเป็นข้ออ้าง
- ง. ผู้ประกอบการในต่างจังหวัดจะขอความช่วยเหลือบ้าง
- จ. อุตสาหกรรมชนิดอื่นจะขอความช่วยเหลือมากขึ้น จะเกิดปฏิบัติการวิภาษโลกโซตามมาอีกมาก
- ฉ. การขนส่งมีค่าครองชีพและต้นทุนที่แท้จริงของมันเอง การที่ไปกักเอาไว้ไม่ยอมให้เป็นไปตามที่ควรจะเป็นแล้วจะไม่ทำให้ค่าครองชีพรวมของประชาชนลดไปได้ แต่จะไปเพิ่มขึ้นในคนอื่น ผลเสียหายส่วนรวมจะตามมา และอาจมากกว่า เช่น หากผู้ประกอบการหาวิธีลดต้นทุนโดยการลดค่าแรงงานชั่วคราว และพนักงานเก็บค่าโดยสาร จะทำให้บริการเลวลง และจะเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น

ทางที่ 2

ถ้าหากคณะรัฐบาลพิจารณาแล้วสมควรให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการโดยอนุมัติปรับปรุงค่าโดยสารได้ ควรปรับปรุงค่าโดยสารจาก 0.75 บาท ตลอดสายเป็น 1.00 บาท แต่ รัฐบาลควรกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ให้ผู้ประกอบการขนส่งปฏิบัติตาม

2. ก ต้องปรับปรุงการบริการให้แก่ผู้โดยสารให้ดีขึ้น เช่น จัดรถโดยสารมาบริการให้มากขึ้นอีก เพื่อให้การหย่อนโทษคนขอลงไป รถให้อยู่ในสภาพดี สะอาดขึ้น
2. ข แก้อัฒมาตยาพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสาร ให้มีความสุภาพต่อผู้โดยสาร และต่อผู้โดยสารคนอื่นๆ
2. ค เพื่อให้ประชาชนและผู้โดยสารทั่วไปทราบการปรับปรุงให้ดีขึ้นของผู้ประกอบการแต่ละราย ควรมีคณะกรรมการชุดหนึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง ผู้แทนจากกรมตำรวจ จราจร และผู้แทนของกรมการขนส่งทางบก ฝ่ายละหนึ่งท่าน ทำหน้าที่ติดตามควบคุมความก้าวหน้าในงานปรับปรุงต่าง ๆ ของกิจการรถโดยสารและประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารและประชาชนได้ทราบเป็นระยะ ๆ ก็เป็นที่เชื่อได้ว่า จะยุติธรรมและเป็นที่น่าพอใจกับทุกฝ่าย

การปรับปรุงอัตราค่าโดยสารอาจกำหนดได้ดังนี้:-

ผู้โดยสารทั่วไปเสียค่าโดยสารตามอัตราที่กำหนดใหม่ คือ อาจเก็บ 1 บาท ตลอดสายเส้นทางเดินรถโดยสารที่เก็บเป็นโซน หรือเป็นระยะอยู่นั้นก็ให้เก็บ 1 บาท สำหรับการขึ้นครั้งแรกและเก็บ 50 สตางค์ สำหรับโซนหรือระยะข้อ ๆ ไป โดยไม่คำนึงว่า เป็นในโซนหรือนอกโซน

ผู้โดยสารที่เป็นนักเรียน นิสิต นักศึกษาในเครื่องแบบหรือแสดงบัตร เสียค่าโดยสารตามอัตราปัจจุบันทุกประการ ตามที่กล่าวมาแล้วเมื่อคราวปรับปรุงเมื่อ 1 ธันวาคม 2516 ก็อาจใช้ตัวเค้นหรืออุปกรณ์ใด

ตามข้อเสนอแนะการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารขบวน อ่างแสดงการคำนวณราย
 ใต้ประมาณว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นตัวเงินดังนี้

ตารางที่ 16

ระยะทาง กม.	% ผู้โดยสารระยะทางต่าง ๆ	วิธีปัจจุบัน	เก็บ 1 บาทตลอดสาย
1 - 5	45	33.75	45.00
1 - 10	30	22.50	30.00
1 - 15	13	9.75	13.00
1 - 20	8	6.00	8.00
1 - 25	4	3.00	4.00
	100	75.00	100.00
	ปรับเป็นเปอร์เซ็นต์	100%	133%
	รายได้เพิ่ม		33%

หัก ผู้โดยสารยกเว้น เช่น นักเรียน นิสิต นักศึกษา อีก 1/4 ส่วน (รวมทั้งบุรุษไปรษณีย์
 ทหาร ตำรวจในเครื่องแบบ)

$$\begin{aligned} \text{ดังนั้นคงเหลือ} &= 33 - 8 = 25\% \\ \text{ประมาณการเพิ่มขึ้นจริง (7 ใน 10 ส่วน)} &= 25 \times \frac{7}{10} = 17.5\% \end{aligned}$$

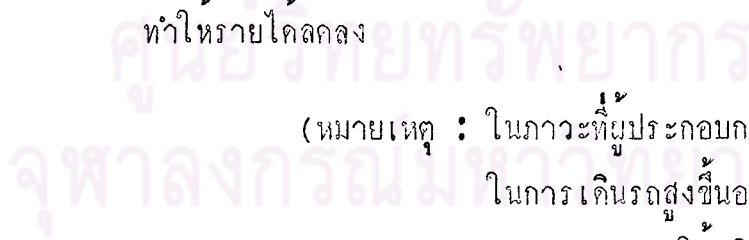
คำนวณเป็นตัวเงิน (บาท)

$$\begin{aligned} \text{คำนวณจากรายได้ต่อด่วนก่อน} &= 773 \quad (\text{BAR CHART แผน}) \\ &= \frac{773 \times 17.5}{100} \end{aligned}$$

จะทำให้รายได้สูงกว่าต้นทุน $135.29 - 41.52 = 93.77$ บาท
 ต้นทุนต่อคันต่อวัน 814.52 บาท (ตารางที่
 เปอร์เซนต์รายได้สูงกว่าต้นทุน 11.5 %

เมื่อขึ้นค่าโดยสารประมาณว่ามีรายได้เพิ่มขึ้น 33% แต่เป็นจำนวนนักเรียน นิสิต นักศึกษา ตำรวจ ทหาร และบุรุษไปรษณีย์ ถึง 1 ใน 4 โดยประมาณ ซึ่งจะลดค่าโดยสารพิเศษ จึงเหลือเพียง 25% แต่ถ้าวิจารณาจากข้อเท็จจริงแล้ว จะมีรายได้เพิ่มขึ้น 7 ใน 10 ส่วนเท่านั้น คือ 17.5% ที่เป็นเช่นนี้เพราะ

- ก) เมื่อขึ้นค่าโดยสาร ผู้โดยสาร จะขึ้นรถประจำทางน้อยลง เช่น แรกอน ระยะทางเพียง 2 - 3 ป้ายรถ ก็มักขึ้นรถประจำทาง ครั้นเมื่อขึ้นค่าโดยสาร ก็จะมีบางคนที่ยอมเดินดีกว่า เพื่อประหยัดค่ารถ
- ข) เมื่อผู้ประกอบการมีรายได้เพิ่มขึ้น ก็จะพยายามจะนำรถที่มีอยู่มาใช้ให้เต็มที่ โดยจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ที่จำเป็นมาซ่อมแซมรถให้ให้บริการได้ทั้งหมดจึงมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น รายได้จึงถูกเฉลี่ยให้กับรถที่เพิ่มใหม่ควย ทำให้รายได้ลดลง



(หมายเหตุ : ในภาวะที่ผู้ประกอบการประสบปัญหาต้นทุนในการเดินรถสูงขึ้นอย่างมากนั้น ผู้ประกอบการจะนำรถมาให้บริการน้อยลง รถที่อยู่ในสภาพที่ต้องซ่อมแซมก็จอดไว้ในยังไม่ซ่อม เพราะค่าซ่อมแซมและค่าอะไหล่ก็มีต้นทุนสูงควย)

- ข. กระทบกระเทือนค่าครองชีพอื่น ๆ ซึ่งอาจเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มค่าโดยสาร
- ค. อาจมีปฏิกริยากานค่าจ้างแรงงานในหมู่พนักงานและผู้มีรายได้น้อย
- ง. หากอนุมัติให้ปรับปรุงค่าโดยสารตามอัตราดังกล่าวแล้ว ผู้ประกอบการไม่ปรับปรุงตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ ย่อมแสดงถึงความไร้สมรรถภาพของส่วนราชการที่ไม่อาจแก้ปัญหาหนี้ให้ประชาชนได้

ทางที่ 3 อนุญาตให้ผู้ประกอบการแต่ละรายจัดเดินรถชนิดบริการดี

จัดรถประจำทางมีลักษณะพิเศษกว่ารถประจำทางธรรมดา มีบริการที่ดี คือผู้โดยสารทุกคนได้นั่ง เมื่อมีที่นั่งเต็มก็ไม่รับผู้โดยสารอีก มารยาทพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารสุภาพดี อาจไม่ใช่พนักงานเก็บค่าโดยสารก็ได้ แต่มีเครื่องเจาะตั๋วอยู่ที่ข้างพนักงานขับรถ ใหญ่โดยสารขึ้นทางประตูหน้าและชำระเงินทันที โดยพนักงานขับรถควบคุมการชำระเงินและทอนเงินเมื่อลงรถลงทางประตูหลัง สภาพรถสะอาด อาจใช้พัดลมหรือเครื่องปรับอากาศก็ได้

ส่วนอัตราค่าโดยสารนั้น จะแพงกว่ารถประจำทางทั่วไป อาจกำหนดเป็นระยะ ๆ เช่น แรกที่ขึ้นเก็บ 3 บาท อีกทุก 5 กม. ต่อไป เก็บ 2 บาท ตลอดสายอาจเป็น 5, 7 หรือ 9 บาท ก็สุดแล้วแต่ความยาวของแต่ละเส้นทาง

ผลดีและผลเสียของการจัดรถบริการดี

ผลดี

- ก. มีของใหม่เพิ่มขึ้น และทันสมัยกว่า ช่วยแบ่งเบาภาระรถโดยสารชนิดธรรมดาได้

- ข. อาจไม่ต้องขึ้นค่าโดยสารรถชนิดธรรมดาในปัจจุบัน เพราะเอากำไรจากการเดินรถโดยสารชนิดนี้ไปช่วยชดเชยได้บ้าง
- ค. ผู้โดยสารมีโอกาสเลือกใช้บริการ อาจเหมาะสำหรับผู้มีรายได้มากที่ต้องการความสะดวกสบาย หรือช่วยให้ผู้มีรายได้น้อยส่วนตัวหันมาพึ่งบริการรถโดยสารชนิดนี้บ้างเป็นการช่วยลดภาวะการจราจร และช่วยประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้

ผลเสีย

- ก. ประชาชนอาจคิดว่าเป็นเล่ห์เหลี่ยมของผู้ประกอบการเพื่อขึ้นค่าโดยสารในระยะยาว
- ข. ค่าโดยสารจะแพงกว่าธรรมดาประมาณ 2 - 3 บาท
- ค. ต้องเสียเงินตราต่างประเทศซื้อรถเพิ่มหลายร้อยคัน ซึ่งคันหนึ่งประมาณ 250,000 บาท
- ง. ทำให้เกิดการเหลื่อมล้ำระหว่างผู้โดยสารที่ใช้บริการจากรถโดยสารธรรมดา กับรถโดยสารพิเศษ

สำหรับการตัดสินใจว่าควรจะเลือกทางใดนั้น ผู้เขียนมีความคิดว่าควรเลือกให้ทางที่ 1 กับทางที่ 3 พร้อมกันน่าจะเหมาะสมกว่า เพราะว่าจะไม่ทำให้ประชาชนในภาวะเศรษฐกิจขณะนี้ได้รับความเดือดร้อนเพิ่มขึ้นและไม่มีการคัดค้านเกิดขึ้นในหมู่ประชาชนด้วย ในขณะที่เดียวกันประชาชนบางกลุ่มก็สามารถเลือกบริการที่คิดว่าได้ โดยเสียค่าโดยสารที่แพงขึ้น ฝ่ายผู้ประกอบการจะได้นำส่วนกำไรจากรถประจำทางชนิดพิเศษที่มีนี้ไปชดเชยกับรถโดยสารธรรมดาเพื่อปรับปรุงให้ดีขึ้นได้บ้าง

ข้อเสนอแนะการปรับปรุงกิจการรถประจำทาง

เพื่อให้กิจการรถโดยสารประจำทางได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น จึงใคร่ขอเสนอแนะบางอย่างในอันที่จะช่วยปรับปรุงกิจการสาธารณูปโภคคานนี้ เพื่อให้ประชาชนส่วนใหญ่ ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก สบาย ปลอดภัย มีจิตใจปลอดโปร่งแจ่มใสเมื่อโดยสารอยู่บนรถประจำทาง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อไปในการติดต่อธุรกิจ ไม่นำอารมณ์ขุ่นมัวเนื่องมาจากบริการไม่ดีของกิจการรถประจำทางไประบายต่อผู้มาติดต่อพบปะ ซึ่งไม่ได้รับรู้อะไรด้วย พอดีจะสรุปข้อบกพร่องที่สำคัญ ๆ ของกิจการเดินรถประจำทางในกรุงเทพฯ ตามที่ประชาชน สื่อมวลชนต่าง ๆ ร้องเรียนมานานแล้วได้ 4 ข้อ คือ

1. รถไม่พอบริการใหญ่โดยสาร
2. รถไม่สะอาด และไม่แข็งแรง
3. มารยาทพนักงานไม่ดี
4. ผู้ประกอบการขนส่งไม่รับผิดชอบต่อหน้าที่ตนเอง

ข้อบกพร่องดังกล่าวมานี้เมื่อพิจารณาสถิติรายไคของรถต่อคันวันประกอบด้วย จะเห็นไควารายไคผู้ประกอบการขนส่งมีส่วนสัมพันธ์ต่อข้อบกพร่องเหล่านี้โดยตรงมีใช้อยู่ ฉะนั้นในฐานะที่เป็นผู้ใช้บริการรถประจำทางอย่างสม่ำเสมอคนหนึ่ง ขอเสนอแนะนี้ฉาจมีประโยชน์ก่อให้เกิดความคิดบางอย่างแก่ผู้มีส่วนรับผิดชอบในการประกอบการรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อช่วยกันพัฒนาแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ พัฒนากิจการขนส่งรถประจำทางให้ทัดเทียมนานาประเทศที่เจริญแล้วบ้าง เพื่อให้เตาใจงายขึ้น จึงขอแยกพิจารณาถึงผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกิจการคานรถประจำทางในกรุงเทพมหานคร เป็น 2 ฝ่าย คือ

1. รัฐบาล (ในที่นี้คือผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงคือ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง)
2. ผู้ประกอบการขนส่ง

ขอแนะนำการดำเนินงาน

รัฐบาล

1. การจราจร การจราจรติดขัดมาก จึงทำให้ประชาชนเข้าใจว่า รถประจำทางมีไม่พอ ความจริงแล้ว รถประจำทางของบริษัทต่าง ๆ มีจำนวนมากกว่าที่รัฐบาลกำหนดเสียอีก แต่ที่บริการประชาชนไม่ทันเวลา เพราะเผชิญกับจราจรติดขัดระหว่างทางนั่นเอง อย่างไรก็ตาม กองตำรวจจราจร กรมตำรวจ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบงานนี้ โดยเฉพาะก็ได้ใช้ความพยายามอย่างที่สุดแล้วที่จะแก้ไขปัญหการจราจรให้ทุเลาเพื่อโอกาสและสภาวะการจะอำนวยความสะดวก ทั้งนี้เพราะเหตุว่า การสร้างกรุงเทพมหานครแต่ต้นนั้นไม่ได้มีการวางผังเมืองที่รัดกุม ประกอบกับสภาวะการจราจรของสังคมในปัจจุบันทำให้กรุงเทพมหานครขยายตัวอย่างรวดเร็วเกินคาด แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังไม่สายเกินไปที่จะแก้ไขปัญหการจราจรให้ลดลงไปได้ หากจะไต่ถามถึงเรื่องต่อไป

1.1 กำหนดแผนงานที่แน่นอน เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น ก็ควรที่จะศึกษาปัญหาโดยละเอียดและกำหนดแผนการแก้ไขปัญหานั้นที่แน่นอนและโดยลงมือเพื่อแก้ปัญหานั้น ๆ ตามหลักวิชาการโดยรับควมปราศจากการดึงเอ ใดแก่การวางแผนการเดินรถประจำทางพิเศษ (คือบริการรถประจำทางธรรมดาที่กล่าวมาแล้วในบทสรุป) ในเส้นทางบางสายของกรุงเทพมหานคร โดยห้ามจอดรถในถนนเหล่านี้และจัดทางเฉพาะ 1 ช่อง สำหรับเดินรถประเภทนี้ อาจให้รถประจำทางธรรมดาและโดยสารที่บรรทุกคนจำนวนมากใช้เส้นทางนี้ด้วยก็ได้ อาจจะมีจัดช่องทางพิเศษ (Bus Lane) นี้เฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน (Rush Hours) คือ ตอนเช้าเวลา 7.00 - 9.00 น. และตอนเย็น 16.00 - 18.30 น. เท่านั้น วิธีการนั้นนอกจากจะช่วยแก้ปัญหการจราจรแล้ว ยังเป็นการจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถเมย์แทนการใช้รถส่วนตัว อันเป็นการประหยัดน้ำมันเป็นผลดีแก่เศรษฐกิจของประเทศทางหนึ่ง ไต่ทราบว่ารัฐบาลได้เริ่มแผนการนี้ไปบ้างแล้ว

1.2 หลักการควบคุมการก่อสร้างอาคาร โรงเรียน เทศบาล กรุงเทพมหานคร ผู้ควบคุมแบบแปลนของการก่อสร้างอาคารโรงเรียน ควรได้คำนึงถึงขนาดบริเวณจอร์ดยนต์ของแต่ละธุรกิจที่ขออนุญาตสร้างอาคารร้านค้าขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โรงภาพยนตร์ โรงมหรสพ และสถานที่ราชการต่าง ๆ มีไว้พิจารณาเฉพาะรูปลักษณะของอาคารโดยไม่คำนึงถึงที่จอดรถของผู้มาติดต่อและถือเอาว่าลูกค้าจอดรถตามข้างถนนได้

ด้วยการพิจารณาทำนองนี้เอง บรรดาถนนหลายสายที่ขยายออกไปด้วยการถมคลองบาง และกวยวิธีอื่นบาง จึงมิได้ขยายบรรเทาปัญหาการจราจรภายในส่วนกลางได้เลย เพราะส่วนของถนนที่เพิ่มขึ้นได้กลายเป็นที่จอดรถของรถค้าทางร้านค้าต่าง ๆ ในเขตนั้น ๆ ไปหมด นอกจากนี้ ในการก่อสร้างถนนสายต่าง ๆ ก็ควรจะได้กำหนดทางเบี่ยงเพื่อจอดรถประจำทางนอกผิวจราจรไว้ด้วย

1.3 จักรเบี่ยงการจอร์ดยนต์ส่วนบุคคลในถนนสายต่าง ๆ ใหญ่ถูกต้องตามหลักการ ตามที่กล่าวมาแล้วว่าถนนที่ขยายออกไปไม่สามารถจะใช้เป็นผิวจราจรได้เต็มที่ยิ่งไปกว่านั้นปรากฏว่า การจอดรถตามที่ชุมนุมชนต่าง ๆ เช่น หน้าตลาด หน้าโรงมหรสพ ทางราชการได้กำหนดให้จอดติดหลักการ เป็นคนว่า เอาหัวรถเข่า เมื่อรถจะออกแต่ละครั้ง ต้องถอยหลังออกมาสู่วิหารจร ซึ่งเป็นเหตุให้รถที่เดินบนผิวจราจรต้องหยุดรอไว้หรือที่ออกจากตลาดไปก่อน ทำให้การจราจรติดไปทั้งถนน เช่น ตลาดสะพานควาย ถนนพหลโยธิน เป็นต้น

นอกจากนี้ การกำหนดที่จอดรถ ๗ ที่ต่าง ๆ อยู่ในอำนาจของตำรวจประจำท้องที่แต่ละท้องที่ ไม่จำเป็นต้องปรึกษาหารือกับกองตำรวจจราจร จึงเป็นเหตุให้แต่ละท้องที่ดำเนินการไปคนละหลักการนอกจากนี้ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางทุกป้าย เว้นที่จอดรถเพียง 10 - 15 เมตร นอกนั้นเป็นที่จอดรถส่วนบุคคลทำให้รถประจำทางเขาจอดป้ายโดยสนิทไม่ได้ เพราะบริเวณที่จะวิ่งเบี่ยงเข้าป้ายไม่ยาวพอ จึงต้องจอดบนผิวจราจร ทำให้การจราจรติดขัด เนื่องจากบริเวณจอดมีน้อย ถ้าป้ายหยุดรถประจำทางสายใดมีรถประจำทางผ่านหลายสาย

ก็จำเป็นต้องจอบนผิวจราจรติดต่อกันออกไปเป็นแถวยาว ทำให้รถที่อยู่ข้างหลังต้องหยุดชะงักไปหมด เช่น ที่ถนนพหลุรักษ์ เป็นต้น

1.4 ปรับปรุงป้ายหยุดรถประจำทางให้เว้นระยะทางพอสมควร ป้ายหยุดรถประจำทางในกรุงเทพฯ ขณะนี้กำหนดไว้ถี่เกินไป จนเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้การหมุนเวียนของรถประจำทางไม่คล่องตัว รวดเร็วเท่าที่ควร และเพื่อให้ประชาชนได้ประหยัดค่าโดยสารในกรณีที่เดินทางในระยะสั้น ๆ ควรให้เดินบนทางเท้าแทนที่จะขึ้นรถเมล์เพียงสองป้ายการจอดป้ายในระยะไกล ๆ ก็ขอยอมเป็นเหตุให้การจราจรติดขัดในถนนได้ เช่น ถนนพระราม 1 แถวสยามสแควร์ มีป้ายรถประจำทางห่างกันเล็กน้อยเท่านั้นเอง บางป้ายห่างกันประมาณ 1 เส้นเท่านั้น เมื่อรถประจำทางต้องหยุดบ่อย ๆ การหมุนเวียนของรถก็ยอมนำเข้าไปในอัตราส่วนตามตัวไปควย ฉะนั้นจึงควรพิจารณาปรับปรุงป้ายหยุดรถประจำทางเสียใหม่ในกรุงเทพฯ ให้เหมาะสมกว่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้

1.5 อำนาจในการพิจารณาปัญหาการจราจร ปัจจุบันอำนาจในการพิจารณาปัญหาการจราจรตกอยู่กับส่วนราชการหลายแห่ง เช่น แผนการก่อสร้างถนนหนทางอยู่ในอำนาจของเทศบาล และกรมโยธาเทศบาล ส่วนการจัดระเบียบการจราจรอยู่ในอำนาจของตำรวจท้องที่บาง กรมตำรวจบาง และก่อให้เกิดปัญหาการขัดแย้งกันขึ้นเสมอ เช่น เรื่องการสร้างวงเวียน และการสร้างสัญญาณไฟตามชุมทางใหญ่ ๆ ความจริงกองตำรวจจราจรเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องนี้ และมีเจ้าหน้าที่เทคนิคที่ศึกษาอบรมฝึกฝนมาเพื่อการนี้โดยเฉพาะ จึงควรมอบอำนาจเด็ดขาดในการพิจารณาและวินิจฉัยปัญหาการจราจรต่าง ๆ ให้กองตำรวจจราจรแทนหน่วยงานเดียวเท่านั้น หากปล่อยให้เหตุการณ์อย่างที่เป็นอยู่ในขณะนี้ ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ จะไม่มีโอกาสแก้ไขให้ดีขึ้นได้เลย ตัวอย่างเช่น การจราจรตามวงเวียนต่าง ๆ ในขณะนี้ซึ่งเป็นจุดที่การจราจรติดขัดมาก ต้องใช้ตำรวจจราจรจะบรรเทาได้ เช่น วงเวียนพญาไท เป็นต้น

1.6 การสร้างทางเดินข้ามถนนตามโรงเรียนต่าง ๆ และในย่านชุมชนที่แออัด เนื่องจากการจราจรหนาแน่นโรงเรียนต่าง ๆ ติดชิดมากของโรงเรียนเขาและโรงเรียนเล็ก เพราะนักเรียนต้องเดินข้ามถนน จึงจำเป็นต้องให้รถที่นานไปมาหยุดคอยให้นักเรียนผ่านไปให้เรียบร้อย ก่อน จึงจะเคลื่อนต่อไปได้ จำนวนนักเรียนแต่ละโรงเรียนมีมากทั้งรถที่ผู้ปกครองมาคอยรับนักเรียนก็จะจอดตามข้างถนนหน้าโรงเรียนอีกด้วย ทำให้การจราจรตามหน้าโรงเรียนต่าง ๆ ติดมาก และในทำนองเดียวกันตามย่านชุมชนต่าง ๆ ที่สำคัญ ๆ เช่น ประตูน้ำ สะพานควาย มักจะประสบปัญหาการติดเนื่องจากประชาชนที่สัญจรไปมามากจะเดินออกมานอกทางเดินเท้า และข้ามถนนตามอำเภอใจ ไม่รอสัญญาณไฟให้ข้าม ทำให้รถที่แล่นมาเสียจังหวะรอคอยให้คนข้ามก่อน หรือในบางย่าน ไม่อาจทำได้ก็ควรวางระเบียบให้เคร่งครัดในการข้ามถนนให้ข้ามเฉพาะตรงทางข้าม (ทางมาลาย) และรอไฟสัญญาณให้คนข้ามได้ ควรได้ฝึกนิสัยคนไทยให้รู้จักระเบียบเสียบ้าง เพราะส่วนใหญ่ทำตามความเคยชินทั้ง ๆ ที่รู้ว่าฝ่าฝืนระเบียบแต่ก็ทำเพราะไม่มีใครคอยเข้มงวด ฉะนั้นเพื่อฝึกให้ประชาชนรู้จักเคารพกฎหมายและความมีระเบียบ ควรกำหนดค่าปรับไว้จำนวนหนึ่งสำหรับผู้ที่ชอบฝ่าฝืน และเก็บเอาเงินก้อนนี้ไว้เป็นส่วนของราชการใช้ในการปรับปรุงสวัสดิการจราจรต่อไป

1.7 เพิ่มมาตร และอัตราค่าเช่าจอดรถในถนนสายต่าง ๆ ปรากฏว่า ประชาชนที่อยู่ในเขตชานเมืองมักขับรถส่วนตัวเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ กันมาก แม้ว่ามีทางที่จะอาศัยพาหนะเพื่อนร่วมงานหรือญาติพี่น้องเข้ามาได้ ซึ่งเป็นสาเหตุอันหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้นและก่อให้เกิดความสับสนยุ่งเหยิง ขณะนี้ได้อยู่ในสภาวะนำมันขาดแคลน ควรจะไถ่รวมกันประหยัดน้ำมัน แต่พวกเขากลับเห็นว่าตัวเองสามารถที่จะรับภาระค่าใช้จ่ายนี้ได้โดยไม่คำนึงถึงส่วนรวม ฉะนั้นจึงเห็นควรให้เพิ่มการคิดตั้งมาตรจอดรถ และเพิ่มอัตราค่าเช่าที่จอดรถในถนนสายต่าง ๆ ขึ้น เพื่อป้องกันมิให้มีการนำรถเข้ามาใช้ในย่านชุมชนโดยไม่จำเป็น ทำนองเดียวกับที่ต่างประเทศปฏิบัติ การกระทำดังกล่าวนี้นอกจากจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร ปัญหาการสูญสลายโดยใช่เหตุแล้ว ยังเป็นช่องทาง

1.8 ปรับปรุงบริการโทรศัพท์ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้มีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้ ช่วยให้การติดต่อทางธุรกิจ การงาน และส่วนตัว สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น และยังช่วยลดความคับคั่งของการจราจรได้โดยไม่ต้องเดินทางติดต่อกัน ในคราวที่ไม่จำเป็น ช่วยประหยัดเศรษฐกิจของประเทศได้มากจากการไม่ต้องสิ้นเปลือง น้ำมัน เชื้อเพลิง ถ้าเพียงแต่อาศัยติดต่อทางโทรศัพท์แทน แทนที่เป็นอยู่ในปัจจุบันประชาชน ในกรุงเทพฯ มีประมาณ 4 ล้านคน มีโทรศัพท์ให้บริการอยู่เพียงประมาณ 200,000 เครื่อง เท่านั้นเอง ซึ่งรวมทั้งที่เป็นของราชการ รัฐวิสาหกิจ ร้านค้า โทรศัพท์สาธารณะ โรงเรียน โรงพยาบาล เทศบาล สมาคม ตลอดจนประชาชน เฉลี่ยแล้วโทรศัพท์ 1 เครื่องให้บริการ ประชาชน 20 คน ตามเอกสารแนบที่ 21 เห็นว่าปริมาณผู้ใช้โทรศัพท์เป็นธุรกิจร้านค้าและ ประชาชนเสียส่วนใหญ่ ฉะนั้นถ้าโครงการนี้ในอนาคตขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย เสร็จตามเป้าหมายคงจะช่วยแก้ปัญหาบางประการลงได้บ้าง เช่นปัญหาการจราจร ปัญหา ความสิ้นเปลืองโดยไม่จำเป็น เป็นต้น

1.9 การร่วมมือทำงานระหว่าง เทศบาล กรมตำรวจ การ ประปา องค์การโทรศัพท์ ในการสร้าง ซุก ซ่อม ถนนสายต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร ควร จะได้ประสานงานกัน เช่นในการสร้างถนนสายหนึ่ง ควรวางท่อประปา ท่อระบายน้ำ สาย โทรศัพท์ในคราวเดียวกันให้เสร็จ ไม่ใช่สร้างเสร็จแล้วมาซุกใหม่ วางท่อระบายน้ำพอเสร็จ เรียบร้อยค่อยมาซุกใหม่ วางสายโทรศัพท์ ทำให้เสียเศรษฐกิจของประเทศไปไม่ใช่น้อย และ ทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้ใช้บริการและผู้อยู่อาศัยบนถนนสายนั้น นอกจากนั้นกรมตำรวจ และกรมการขนส่งทางบก ควรได้วางแผนจราจรชั่วคราวสำหรับถนนสายนั้นด้วย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรตามมาอีก

1.10 ปัญหาการจัดสรรเวลาการโดยสารรถประจำทางของผู้ โดยสาร ความที่ปรากฏว่าประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการโดยสารรถประจำทางใน ส่วนกลางเท่าที่ควร เนื่องจากการจราจรติดขัด รถประจำทางหมุนเวียนไม่สะดวก หากจะ

กรุงเทพมหานครมิได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้าสำหรับรับภาระการขยายตัวของบ้านเมืองตามที่ขึ้นอยู่กับขณะนี้ การแก้ปัญหาการจราจรตามข้อเสนอแนะที่กล่าวมาแล้ว อาจทำให้ประสบผลสำเร็จได้ในระยะยาว และหากไม่สามารถดำเนินการได้อย่างที่ได้อธิบายไปแล้ว ปัญหาการจราจรก็อาจยังคงอยู่ต่อไป เมื่อมองในแง่ปัญหาการโดยสารประจำทางไม่พอ รถประจำทางแน่น ผู้โดยสารต้องหอบโทรม ฯลฯ ก็ควรจะแก้ไขปัญหานี้โดยตรงโดยจัดสรรให้ผู้โดยสารแต่ละอาชีพโดยสารรถประจำทางคนละเวลาโดยกำหนดเวลาทำงานของแต่ละฝ่ายให้เหลื่อมล้ำกันออกไป แทนการกำหนดเขาทำงานและเลิกงานพร้อมกันทุกฝ่ายอย่างในขณะนี้ การกำหนดดังกล่าวนี้นอกจากจะทำให้ปัญหาการแออัดของผู้โดยสารรถประจำทางบรรเทาลงไปได้ อาจมีส่วนช่วยให้ปัญหาการจราจรบรรเทาองไปอีกด้วย

ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในขณะนั้นแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ

คือ

- ก. ประชาชนผู้เดินทางทำธุรกิจและประกอบอาชีพ และ
- ข. นักเรียน นิสิต นักศึกษา

ปัจจุบันเวลาเริ่มทำงานของบุคคล 2 ประเภทนี้เป็นเวลาเดียวกัน หรือใกล้เคียงกัน กังนั้น ความต้องการที่จะใช้บริการรถโดยสารประจำทางในช่วงเวลาเร่งด่วน (Rush Hours) จึงออกมาปะทะกันพร้อมกันจนรถประจำทางซึ่งวิ่งครบรอบกำหนดเกี่ยวกับจำนวนแล้วไม่สามารถจะอำนวยความสะดวกได้ เพื่อแก้ไขปัญหานี้จึงควรแบ่งเวลาการให้บริการบุคคล 2 ประเภทนี้ให้แตกต่างกันออกไป และห่างกันพอสมควร ตามวิธีใดวิธีหนึ่งต่อไปนี้

- ก. โรงเรียนต่าง ๆ เข้าเรียนพร้อมกันก่อน 8.00 น. และข้าราชการร้านค้าต่าง ๆ เข้าทำงาน 9.00 น. ธนาคารพาณิชย์เปิดบริการ 10.00 น. ส่วนเวลาเลิกก็เหลื่อมล้ำกันไปตามหลักการ

- ข. กำหนดให้โรงเรียนต่าง ๆ เข้าเรียนเหมือนกันที่เป็นอยู่ในขณะนี้ แต่อาจสลับเปลี่ยนวันหยุดสลับเปลี่ยนกันออกไป ไม่ตรงกับวันเสาร์อาทิตย์เสมอไป

ก. กำหนดเวลาและวันในการไต่ถามบางสาย ของรถยนต์ทุกชนิด (ยกเว้น รถประจำทาง) โดยประชาชนได้รับความเดือดร้อนน้อยที่สุด

การเปลี่ยนแปลงทั้ง 3 วิธีนี้ จะช่วยบรรเทาภาวะการแออัดของรถประจำทาง ภาวะการหนาแน่นของจราจรได้เป็นอย่างดี ดังจะเห็นได้จากสภาพการเดินรถและการจราจร ในวันพฤหัสบดี ซึ่งโรงเรียนเกร็หรือคริสตศาสนิกศึกษาเปิดเรียนเป็นต้น จากข้อเสนอแนะ 3 ประการนี้ ประการที่หนึ่ง และประการที่สาม น่าจะเหมาะกับสังคมประเทศไทยมากที่สุด เพราะ ข้อเสนอแนะประการที่สองนั้นอาจทำให้มีความวุ่นวายหรือผู้ปกครองและบุตรมีวันหยุดไม่ตรงกัน อาจก่อให้เกิดผลเสียหายทางครอบครัวได้ ในค่านของสังคม แต่ตามองในอีกแง่หนึ่งก็อาจมีผลดีก็ได้

สำหรับการสับเวลาเข้าเรียนกับเวลาเข้าทำงานนั้น เคยมีผู้วิพากษ์วิจารณ์ว่าทำให้เกิดภาวะยุ่งยากต่อครอบครัวนานาประการ เพราะปกติบิดามารดาต้องส่งบุตรไปโรงเรียนแล้วเลยไปทำงาน การวิพากษ์วิจารณ์ท่านองนี้เห็นว่าเป็นผลเสียแก่กลุ่มชนบางกลุ่มเท่านั้น เพราะ

ก. 1 จำนวนผู้ปกครองที่ไปส่งลูกไปโรงเรียนนั้นมีเปอร์เซ็นต์ค่ามาก กล่าวคือจะมีเฉพาะในครอบครัวที่มีอันจะกิน มีรถยนต์ขับไปทำงาน ส่วนใหญ่มักจะเป็นเด็กเล็กที่ยังช่วยตัวเองไม่ได้ ส่วนเด็กโตมักจะไปโรงเรียนเองมากกว่า แต่ที่ไปโดยรถยนต์ก็มี แต่เป็นจำนวนน้อย ดังนั้นขออ้างถึงกล่าวของผู้ปกครองจึงไม่ควรนำมาพิจารณา

ก. 2 หากให้ลูกไปโรงเรียนเองก็ต้องโดยสารรถประจำทาง ผู้ปกครองบางประเภทไม่ประสงค์จะให้ลูกโดยสารรถประจำทาง ต้องการให้ลูกไปโดยรถยนต์หรือไปส่งเอง ซึ่งหากพิจารณาให้ละเอียดแล้ว จะมีความเห็นตรงกันข้าม และเห็นแก่กับการให้ลูกไปโรงเรียนโดยรถประจำทางเพราะเป็นการปลูกฝังนิสัยช่วยตัวเองให้บุตร ปลูกฝังนิสัยความเข้มแข็งและอดทน ฯลฯ

ก. 3 หากจะไปทำงานตามเวลาโรงเรียนก็เข้าเกินไป ขอล่างนี้ก็เป็นความเห็นแก่ตัวอีกประการหนึ่ง การไปถึงที่ทำงานก่อนเวลาเป็นคุณสมบัติอันดีของผู้บริหารงานที่ดี และเป็นผลดีต่อธุรกิจนั้น สถานที่ทำงานที่เขาทำงาน ตลอดจนงานที่ทำงานเองควย กังนั้นจึงไม่ควรพิจารณาขอล่างนี้

ก. 4 การแบ่งเวลาดังกล่าว เป็นการฝึกหัดให้เด็กตื่นเช้า ถัดบ้านเร็ว ซึ่งเป็นวิธีฝึกหัดนิสัยผู้เยาว์ควย ส่วนการกลับบ้านที่ช้ากว่าเดิมของพนักงานนั้นช้ากว่าเดิมเพียง 30 นาที (16.30 - 17.00) เมื่อการจราจรไม่ติดขัด ก็ไม่ต้องเสียเวลารอคอยมากก็อาจถึงบ้านช้าไปกว่าเดิมไม่ถึง 30 นาทีก็เป็นได้

ก. 5 ควรกำหนดให้โรงเรียนมีรถรับส่งนักเรียนตามเส้นทางต่าง ๆ ขอนำความสะดวกแก่ผู้ปกครอง ไม่ต้องไปส่งเด็กถึงโรงเรียนแต่เช้า ทำให้ช่วยลดปัญหาการจราจรได้ควยหรือ ถ้ามางโรงเรียนทำไม่ได้ ก็ควรจัดให้มีรถนักเรียนของทางราชการให้มากสายเพิ่มจำนวนขึ้นอีก จะทำให้มีเด็กนักเรียนใช้บริการกันมากขึ้น

ส่วนวิธีการในทางปฏิบัติประการที่ 3 นั้น อาจทำได้ดังนี้ ด้วยเหตุที่จำนวนรถยนต์ในกรุงเทพมหานครในปัจจุบันมีประมาณ 400,000 คัน (กองทะเบียนรถยนต์) และวันที่รถถูกใช้มากที่สุดคือวันจันทร์ ถึง วันศุกร์ โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งรีบ (Rush Hours) เวลานั้นเกือบจะกล่าวได้ว่ารถเป็นส่วนใหญแล่นอยู่บนถนน ทำให้การจราจรคับคั่งมากในถนนสายต่าง ๆ

วิธีการแก้ไขปัญหารถจราจรที่จะเสนอแนะคือ กำหนดให้รถยนต์ทุกชนิด (ยกเว้นรถประจำทาง) ไม่แล่นในช่วงโมงเร่งรีบจำนวนหนึ่งในย่านที่มีการจราจรคับคั่งติดขัดมาก เช่น ถนนพญาไท เป็นต้น โดยทางราชการต้องกำหนดเส้นทางดังกล่าวไว้ล่วงหน้าก่อนและอาจกำหนดวิธีการได้ดังนี้

ในวันจันทร์	ให้รถยนต์ทุกคันที่มีเลขทะเบียนลงท้ายด้วย 1 และ 2 ไม่แล่นในช่วงเวลา 7.00 – 9.00 น. และ 16.30 – 18.30 น. ในเส้นทางคังกลาว
วันอังคาร	ให้รถยนต์ทุกคันที่มีเลขทะเบียนลงท้ายด้วย 3 และ 4 ไม่แล่นในเวลาคังกลาว ชางกน
วันพุธ	ให้สำหรับรถยนต์เลขทะเบียนลงท้ายด้วย 5 และ 6
วันพฤหัสบดี	ให้สำหรับรถยนต์เลขทะเบียนลงท้ายด้วย 7 และ 8
วันศุกร์	ให้สำหรับรถยนต์เลขทะเบียนลงท้ายด้วย 9 และ 0

หมายความว่าในช่วงเวลาคังกลาว ทุกวันจะทำให้รถลดจำนวนลงในเส้นทางที่ทางจราจรคับคั่ง ถึงประมาณ $\frac{400,000}{5} = 80,000$ คัน ช่วยให้การจราจรคล่องตัวขึ้นอีกพอสมควร ทั้งนี้รัฐบาลอาจขอร้องหรือบังคับให้ประชาชนทุกคนยอมเสียสละเพื่อส่วนรวมเพียงสัปดาห์ละ 1 วัน โดยยอมออกจากที่หักอาสัยเร็วกว่าปกติ และกลับช้ากว่าปกติสักวัน ถ้าคนต้องใช้เส้นทางคังกลาวที่ทางราชการกำหนด หรืออาจเลี่ยงไม่ใช้เส้นทางนั้นก็ได้ จึงเป็นหน้าที่ของหน่วยราชการที่รับผิดชอบจะต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้เข้าใจถึงวิธีการแก้ปัญหาการจราจร ตัวอย่างเช่น กำหนดเส้นทางถนนพหลโยธิน จากสามแยกเกษตร ตลอดจนถึงอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และถนนพญาไท ถึงสามย่าน

1.11 เป็นงานใหญ่ของรัฐบาลในอนาคต คือการปรับปรุงมาตรฐานการศึกษาของชาติ และช่วยแก้ปัญหาการจราจรด้วย คือ จัดให้มีโรงเรียนมัธยม **บริบูรณ์** ให้มากขึ้นในเขตที่ต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร จัดให้อยู่ในมาตรฐานการศึกษาเดียวกัน นักเรียนที่อาศัยอยู่ในท้องถิ่นนั้นหรือไกลเคียงจะได้เข้าศึกษาที่โรงเรียนในเขตนั้นเลย ช่วยให้ไม่ต้องเสียเวลาเดินทางไกล โดยอาศัยรถประจำทาง อย่างเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน มีนักเรียนบาง

2. ความสัมพันธ์ของรัฐบาลกับผู้ประกอบการ

2.1 รัฐบาลควรวางแผนในระยะยาว เกี่ยวกับการเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพฯ เพราะในปัจจุบันนอกจากปริมาณการเกิดที่เพิ่มขึ้นแล้ว ประชาชนในต่างจังหวัด เขามาประกอบอาชีพในกรุงเทพฯ มากขึ้น ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมุ่งสร้างความเจริญให้แก่เมืองหลวง ในขณะที่จังหวัดต่าง ๆ หลายจังหวัดได้รับความเดือดร้อนในด้านการทำมาหากิน รายได้ต่ำ ประชาชนที่อยู่ต่างจังหวัดจึงเขาใจว่า เมื่ออยู่ในกรุงเทพฯ แล้ว พวกเขาจะมีความเป็นอยู่ดีขึ้น มีอาชีพที่มีรายได้ดีกว่าอยู่ในท้องถิ่นของเขา ฉะนั้นรัฐบาลควรรับแก้ไขโดยด่วน คือ เร่งพัฒนาความเจริญไปสู่จังหวัดต่าง ๆ เช่น การศึกษา เพื่อให้ประชาชนในเขตนั้น ๆ ได้ประกอบอาชีพในท้องถิ่นของเขา ไม่มาแออัดแย่งกันทำมาหากินอยู่ในเมืองหลวงเพียงแห่งเดียว ย่อมเป็นการเสี่ยงต่อความทุกข์ความลำบากความมั่นคงของประเทศด้วย เมื่อรัฐบาลสามารถประมาณจำนวนประชาชนที่จะเพิ่มขึ้นอีกอีกเปอร์เซ็นต์ในระยะ 5 ปีข้างหน้าแล้ว กิจการรลดโดยสารประจำทางจะใดเตรียมวางแผนงานในอนาคตเพื่อเตรียมรับปริมาณของผู้โดยสาร โดยจัดหารถประจำทางให้สอดคล้องความต้องการของประชาชนได้ เพราะเท่าที่กิจการรลดประจำทางดำเนินอยู่ขณะนี้ยังไม่มมีแผนงานสำหรับการขยายงานในอนาคตที่แน่นอนเลย ได้แต่ทำไปวัน ๆ หนึ่ง¹

2.2 รัฐบาลให้ความช่วยเหลือและควบคุมผู้ประกอบการขนส่ง

2.2.1 ลดหรือคงเก็บภาษีสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง และล้อรถ หรือกำหนดราคาขึ้นใหม่ อุปกรณ์ตัวรถ อะไหล่ ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการเดินรถ ตลอดจนภาษีการกา ภาษีทะเบียนรถ

¹จากการสัมภาษณ์ของ ร.ศ.ท.ชาญ มนุชธรรม นายกสสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง

2.2.2 ให้หลักประกันในการดำเนินการ โดยยึดอายุของใบอนุญาตการเดินรถระยะยาวพอที่จะปรับปรุง ขยายเพิ่มรถในกิจการให้ดำเนินไปอีกด้วย

2.2.3 ช่วยหาแหล่งเงินทุนใหญ่ประกอบการในอัตราดอกเบี้ยต่ำ และเพื่อใหญ่ประกอบการขนส่งมีทุนหมุนเวียนตลอดตัวกว่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้ หรือช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งโดยสนับสนุนให้ธนาคารแห่งประเทศไทยรับช่วงซื้อลดตั๋วสัญญาใช้เงิน จากธนาคารพาณิชย์ที่รับซื้อลดจากผู้ประกอบการขนส่ง ในอัตราดอกเบี้ยตามที่กำหนด ทั้งนี้ เพราะกิจการรถประจำทางเป็นอุตสาหกรรมขนส่งที่มีความจำเป็นต่อประชาชนอันหนึ่งไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าอุตสาหกรรมประเภทอื่นที่รัฐบาลช่วยเหลืออยู่แล้ว²
(เอกสารแนบที่ 22)

2.2.4 ไรมาตรการทางกฎหมายลงโทษผู้ประกอบการขนส่งที่ละเลยไม่เอาใจใส่ต่องกิจการเดินรถของตน จนเป็นเหตุให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนให้เด็ดขาดกว่าที่ใด ดำเนินมาแล้ว เช่น ในกรณีการปล่อยรถแต่ละวันให้ออกจากจุดเริ่มต้นไม่ตรงเวลา กำหนดระยะเวลาการปล่อยแต่ละคันในช่วงเวลานานเกินไป การหยุดตามป้ายกลาง ๆ รับรอนจนผู้โดยสารได้รับอันตรายด้านความเร็วเหมือนกัน บางคันขับเร็วมากเกิดอันตรายบ่อย ๆ ตลอดจน

²จากการให้สัมภาษณ์ ของ คุณอำนวย คิมตระกูล แห่งธนาคารแห่งประเทศไทย

สภาพและความสะอาดภายใน มาตรการที่จะใช้ครั้งแรก
อาจล้าสมัยเกินไปยังผู้ประกอบการก่อน ถ้ายังไม่ปรับ
ปรุงให้ทันสมัยควรสั่งพักใบอนุญาตชั่วคราวในกรณีเกิดความ
เดือดร้อนต่อประชาชนอยู่บ่อย ๆ ให้จักรของรัฐบาล
บริการแทน หรืออาจสั่งถอนใบอนุญาตการเดินรถเลยก็ได้
ถ้าไม่รับแก้ไข

2.2.5 เปิดการอบรมหรือสัมมนาผู้ประกอบการขนส่งบางเป็น
ครั้งคราว เพื่อแนะนำการบริหารงานธุรกิจการขนส่งที่
ถูกต้องตามหลักวิชาการ และเพื่อทราบถึงปัญหาต่าง ๆ

2.2.6 เปิดอบรมการปฏิบัติตนของพนักงานขับรถและพนักงาน
เก็บค่าโดยสาร โดยหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบทาง
คานนี้ร่วมกับผู้ประกอบการขนส่ง เน้นถึงปัญหาต่าง ๆ
ที่ประชาชนเรียกร้องและร้องเรียนมาในเรื่องความ
ประพฤติของพนักงาน กำหนดใ้ผู้ประกอบการจัดสรร
เวลาทำงานของพนักงานให้เหมาะสม ไม่ทำงานนาน
ชั่วโมงเกินไปจนเกิดความเหนื่อยและอารมณ์ไม่ปกติ

2.2.7 ควรทบทวนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เพื่อให้ความ
ปลอดภัยแก่ทรัพย์สินของผู้ประกอบการ เช่น ในยามเกิด
ความไม่สงบในกรุงเทพมหานคร รถประจำทางมักได้
รับความเสียหายอยู่เนือง ๆ

ข้อเสนอแนะการดำเนินงานต่อผู้ประกอบการขนส่ง

2.1 กิจกรรมนี้เป็นบริการสาธารณะ (Public Service) กำเนิงานโดยประชาชนให้บริการแก่ประชาชน เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชน ฉะนั้นผู้ประกอบการขนส่งเมื่อเข้ามารวมในบริการอันนี้ก็ควรคำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าส่วนตัว มิได้มุ่งหวังเอากำไรแต่ฝ่ายเดียวเหมือนกิจการค้าโดยทั่วไป ฉะนั้นควรเอาใจใส่ต่อการดำเนินงานอยู่ตลอดเวลา ควรรับผิดชอบโดยตรงต่อประสิทธิภาพของบริการขนส่งในเส้นทางที่ตนได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่ง แม้จะมีอุปสรรคอย่างอื่นนอกจากความรับผิดชอบของตนจะแก้ไขไ้เอง เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาการเดินทางเวลาเดียวกันคราวละมาก ๆ ของผู้โดยสาร เป็นต้น ผู้ประกอบการที่ดีจะต้องพยายามศึกษาปัญหาเหล่านี้ และหาทางแก้ไขโดยหาเท่าที่อำนาจหน้าที่ของตนจะห้กระทำไ้ มิได้อยู่อะไร ๆ ยึดความบกพร่องไปใหญ่เกินไปแล้วตัวเองก็เอาตัวรอด ประชาชนได้รับความเดือดร้อนต่อไป

เท่าที่ปรากฏมา การขนส่งด้วยรถประจำทางในกรุงเทพฯ ผู้ประกอบการบางรายมิได้เอาใจใส่ในความรับผิดชอบของตนเท่าที่ควร เนื่องจากต้องประกอบธุรกิจหลายอย่าง จนไม่มีเวลาพอที่จะเอาใจใส่ต่อการปรับปรุงกิจการเดินรถของตนเอง ผู้ประกอบการขนส่งบางรายก็ดำเนินการไปแบบทำไปวัน ๆ หนึ่งเท่านั้น ยิ่งกว่านั้นบางรายเมื่อได้รับใบอนุญาตก็เลยเป็นผู้ประกอบการแบบเลื่อนอนกิน มุ่งแต่จะหารายได้ฝ่ายเดียว มิได้คำนึงถึงความเดือดร้อนของประชาชน ยิ่งสภาพแวดล้อมอย่างในปัจจุบัน ก็คือ เกิดภาวะการongขึ้นสูง ผู้ประกอบการประเภทนี้รับด้วยโอกาสหยิบยกปัญหาอันนี้มาเป็นข้อแก้ตัว โดยอ้างว่า คนทุนสูงเลยไม่อาจปรับปรุงกิจการให้ดีขึ้นได้ ขอตี้นกาโดยสารแทน การแก้ปัญหาในประเด็นนี้ ทางราชการก็ไ้ใช้ความอะลุ่มอลวยด้วยควมอดทนมาเป็นเวลานานพอสมควรแล้วแต่ก็ไ้โดยลจึงควรที่จะไ้ใช้มาตรการตามกฎหมายที่เ้เกิดชกบ้าง เพราะรัฐสิ่ก็จะไม่มีทางเลือกที่ถ้กว่านี้

2.2 ผู้ประกอบการ ให้ความสำคัญในอาชีพ หักงานรายได้และสวัสดิการต่าง ๆ แก่พนักงานของตน พร้อมทั้งหมั่นอบรมเอาใจใส่ดูแลความประพฤติของพนักงานด้วย

เนื่องจากภาวะการทางเศรษฐกิจของประเทศกำลังขยายตัวอย่างมาก ปริมาณการผลิตของประเทศสูงขึ้นเป็นทางก่อให้เกิดความต้องการการบริการขนส่ง จึงมีผู้นิยมลงทุนในกิจการขนส่งกันมากไม่ว่าในรูปของรถโดยสารสาธารณะ รถประจำทาง หรือ รถแท็กซี่ ทำให้พนักงานขับรถมีโอกาสเลือกทำงานที่มีรายได้ดีกว่า จากการให้สัมภาษณ์ของผู้ประกอบการบางรายจึงได้ทราบว่า บางบริษัทขาดพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารทั้ง ๆ ที่มีรถจำนวนมากกว่าที่ทางราชการกำหนดเสียอีก แต่ต้องจอดอยู่เฉย ๆ เพราะไม่มีคนขับ เหตุที่ขาดพนักงานขับรถและพนักงานกระเป่า อาจเนื่องมาจาก

ก. อาชีพนี้ในสายตาของสังคมทั่วไปถือว่าเป็นกรรมกรขายแรงงาน ไม่เชิดหน้าชูตา การทำงานดีเสียก็อดอันตรายต่าง ๆ นานา ฉะนั้นคนที่มีความรู้จึงไม่นิยมหารายได้สูงจนเป็นที่น่าพอใจแล้วก็ทำอาชีพนี้หรือไม่ก็ประกอบอาชีพอื่นชั่วคราวเท่านั้น

ข. มีระเบียบ ข้อบังคับ มากกว่าการขับรถบรรทุกหรืองานอย่างอื่น ต้องรับผิดชอบหลายอย่าง มีเจ้านายหลายคน คือ ผู้ประกอบการขนส่ง ตำรวจ ผู้ตรวจการขนส่ง และประชาชนผู้โดยสารอีก โอกาสที่ทำผิดก็มีมาก ผู้ขับรถบรรทุกไม่ได้ มีนายคนเดียว และอาจหารายได้พิเศษได้อีกด้วย

ค. ความเห็นแก่เห็น้อยจากการทำงาน คือ ทำมากกว่าวันละ 8 ชั่วโมง ความเห็น้อยก็มีมาก การควบคุมสวัสดิการต่าง ๆ ก็ขาดความยั้งคิด และดกดั้น ประกอบกับการศึกษาและความถึกความอดทน เป็นผลให้เขาแสดงความไม่พอใจและมารยาทไม่ถ่วงมาตลอดผู้โดยสาร

ง. ปัญหาที่สำคัญที่สุด คือ พนักงานเหล่านี้มีรายได้น้อย เพราะรายได้จากการประกอบการเดินรถประจำทางค่อนข้างต่ำอยู่แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งจึงไม่สามารถจ่ายค่าจ้างให้สูงกว่าที่เป็นอยู่ได้ ฉะนั้น เมื่อมีอาชีพอื่นที่มีรายได้ดีกว่า พนักงานเหล่านี้ก็จะรีบไปทำทันที เพราะภาวะตลาดรองรับที่สูงขึ้นทำให้พวกเขาต้องชวนชวนหาเงินให้พอเลี้ยงตัวและครอบครัวได้

จากปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวมาทำให้ผู้ประกอบการหมกโอกาสเลือกพนักงานที่ดี มีความรู้สูง เขาทำงาน ฉะนั้น ถ้าหากรัฐบาลให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการไม่ว่าจะโดยวิธีใดก็ตาม คือ อาจอนุมัติสินเชื่อโดยสสาร หรือช่วยเหลือค่านาคาใจจ่ายแต่ไม่ขึ้นคาโดยสสารทางช่วยของผู้ประกอบการแก่พนักงานอีกทางหนึ่งคือ เร่งปรับปรุงอัตราเงินเดือนและค่าแรงให้อยู่ในเกณฑ์พอสมควรแก่การครองชีพในปัจจุบัน และกำหนดจัดสรร เวลาทำงานของพนักงานให้อยู่ในเวลาอันสมควร อาจให้สวัสดิการแก่พนักงานในค้ำนที่พักอาศัย การรักษาพยาบาล ออกกาเครื่องแต่งกายให้ เป็นคน เมื่อขวัญของพนักงานดี เขายอมมีจิตใจสบาย อารมณ์ไม่ขุ่นมัว มีผลแสดงออกในค้ำนช่วยส่งเสริมประสิทธิภาพในการทำงานค้ำขึ้น ปฏิกริยาตอบสนองของคนทั่วไปก็จะ เป็นไปในทางที่อเนกอนิยม ผู้ประกอบการควรทบทปะและหมั่นอบรมพนักงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เขาใจถึงสภาวะที่ผู้ประกอบการประสบอยู่

2.3 วางระบบการควบคุมภายใน ค้ำนรายได้ และรายจ่ายต่าง ๆ ให้รัดกุมยิ่งขึ้น ไม่ให้เกิดรั่วไหลทางรายได้ และรายจ่ายเกินความจำเป็นมากเกินไป เช่น รายได้จากค่าตัวประจำวัน มีทางรั่วไหลได้หลายทาง (ดังเช่นบทความในหน้าหนังสือพิมพ์ เอกสารแนบที่ 20) ในค้ำนรายจ่ายก็เช่นกัน ไก่แกวชอมแซม เพราะบริษัทเดินรถบางรายขาดช่างซ่อมรถที่มีความรู้ความชำนาญงานพอเกี่ยวกับเครื่องยนต์ แก้วรถกันเอง พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารไม่มีความรู้ความชำนาญงานพอเกี่ยวกับเครื่องยนต์มากนั้จะทำให้รถเกิดเสียหายมากขึ้น มีผลให้คองหาเครื่องอะไหล่มาทดแทนใหม่โดยที่อะไหล่เกาอาจจะพอใช้ได้ แต่ขาดความชำนาญ เลยเสียค่าใซจ่ายซื้อใหม่และกาแรงในการซ่อมด้วย ซึ่งเป็นทางให้เกิดรั่วไหลของรายจ่ายค้ำนหนึ่งทางนั้ใซ่คือ การเปิดอบรม ถักยักยัดความถนัดของ

ฉะนั้น ผู้ประกอบการควรวางระบบบัญชีและระบบควบคุมภายในบริษัทให้มีประสิทธิภาพขึ้น

2.4 หาแหล่งเงินทุนที่มีดอกเบี้ยต่ำ โดยความช่วยเหลือของรัฐบาลเป็นผู้สนับสนุน เพื่อปรับปรุงกิจการ เติบโตและพนักงานของบริษัท ตลอดจนซื้อเครื่องอุปกรณ์ อะไหล่ ใดในราคาถูกกว่าซื้อเงินเชื่อหรือผ่อนส่ง

2.5 ถ้าหากคณะรัฐบาลอนุมัติให้ปรับปรุงอัตราค่าโดยสารเสียใหม่แล้ว หรือได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งโดยการนำของสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง ควรให้คำมั่นสัญญาต่อประชาชนเป็นพันธะที่จะต้องปรับปรุงบริการให้มีมาตรฐาน กี่ขึ้นตามระเบียบข้อบังคับของรัฐ และปรับปรุงประสิทธิภาพในการบริหารงานตลอดจนบำรุงรักษาสภาพรถให้สะอาดปลอดภัยด้วย จึงจะถือได้ว่าเป็นบริการเพื่อประชาชน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย