

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันเป็นที่ทราบดีว่าระบบการขนส่งที่ใช้กันอยู่ด้วยกัน 3 รูปแบบด้วยกันคือ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางบก ซึ่งการขนส่งทางอากาศที่ใช้ยานพาหนะที่ใช้คือเครื่องบิน การขนส่งทางน้ำยานพาหนะที่ใช้คือเรือ ส่วนการขนส่งทางบกยานพาหนะที่ใช้คือ รถไฟ และรถยนต์ ซึ่งในประเทศไทยการขนส่งทางบกยังคงเป็นการขนส่งที่มีความจำเป็นและใช้มากที่สุด

การขนส่งทางบกหมายถึง การลำเลียง คน สัตว์ และสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยใช้พาหนะที่เคลื่อนที่บนบก วิวัฒนาการของการขนส่งทางบก โดยเริ่มจากการแบกหามโดยมนุษย์ ใช้สัตว์ประเภทช้าง ม้า วัว ควาย บรรทุกสิ่งต่างๆ ใช้สัตว์ลากยานพาหนะ ซึ่งในปัจจุบันใช้รถไฟ และรถยนต์ ซึ่งในถ้าเปรียบเทียบกันแล้วข้อได้เปรียบของการขนส่งทางรถยนต์จะมีข้อได้เปรียบกว่าทางรถไฟดังต่อไปนี้ ถ้าเป็นการขนส่งระยะทางสั้นๆ การขนส่งทางรถยนต์จะเสียค่าใช้จ่ายถูกกว่ารถไฟ เสียค่าใช้จ่ายการก่อสร้างถนนถูกกว่าการทำทางรถไฟ รถยนต์สามารถนำสินค้าไปสู่แหล่งตลาดได้ทั่วทุกแห่งได้มากกว่ารถไฟ รถยนต์สามารถบรรทุกสินค้าไปได้ทุกลักษณะภูมิประเทศ เช่น ภูเขาสูงชัน ใช้เวลาในการเดินทางรวดเร็วกว่ารถไฟมาก

จากการได้เปรียบดังกล่าวของการขนส่งทางรถยนต์เมื่อเทียบกับการขนส่งทางรถไฟแล้ว จึงเป็นสาเหตุให้ความนิยมในการใช้การขนส่งทางรถยนต์มีมากกว่าการขนส่งทางรถไฟหลายเท่าตัวจึงทำให้มีการประกอบการด้านธุรกิจขนส่งด้วยรถโดยสารเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งธุรกิจขนส่งด้วยรถโดยสารมีความสำคัญทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งในทางตรงมีผู้ทำงานในธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารเกือบ 600,000 คนทั่วประเทศ หรือเกือบร้อยละ 2 ของผู้มีงานทำทั้งหมดในประเทศ ส่วนในทางอ้อมนั้นการขนส่งผู้โดยสารมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อความสามารถในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชน การขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยหลักที่เอื้อให้ประชาชนสามารถเข้าสู่แหล่งงานและแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีความจำเป็นต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ส่วนประวัติการขนส่งโดยรถยนต์ และรถโดยสารในประเทศไทย เริ่มครั้งแรกในสมัยรัชการที่ 5 ประมาณ 3 ปี หลังจากเปิดการเดินรถไฟ

สายแรก(กรุงเทพฯ-อยุธยา) โดยมีชาวต่างชาติส่งรถยนต์เข้ามาใช้ในประเทศไทยแต่ไม่ทราบว่าเป็น ยี่ห้อใด ลักษณะของรถคล้ายกับรถคนนอน ล้อยางตัน มีหลังคาเป็นปะรำ มีที่นั่งสองแถว ใช้น้ำมัน ปิโตรเลียม ไฟหน้าลักษณะคล้ายเตาฟู่ เช่นเดียวกับรถยุคแรกๆ ส่วนใหญ่เครื่องยนต์มีกำลังเพียงพอ สำหรับวิ่งบนที่ราบ แต่ไม่เพียงพอที่จะขึ้นสะพานได้ ข้อด้อยดังกล่าวจึงทำให้การใช้งานมี ขีดจำกัด เนื่องจากบางกอกสมัยนั้นใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก สะพานข้ามคลองจึงต้องยกสูง เพื่อให้เรือลอดได้ แต่กลับเป็นปัญหาสำคัญในการใช้รถยนต์หรือรถยนต์ที่มีล้อ หลังจากนำรถยนต์ เข้ามาในเมืองไทยได้ไม่นาน ชาวต่างชาติผู้นั้นก็ขายต่อให้แก่ จอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) ซึ่งสมควรได้รับการยกย่องว่าเป็นคนไทยคนแรกที่ก่อกำเนิดยุครถยนต์ในประเทศไทย เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีเป็นคนหัวสมัยใหม่ นิยมชมชอบในเรื่องเครื่องยนต์กลไก ทั้งใฝ่รู้ใน สิ่งประดิษฐ์ใหม่ๆ และพอใจที่จะเป็นเจ้าของเครื่องยนต์กลไกแปลกใหม่ในทันทีที่มีการจำหน่าย

ต่อมากรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ เป็นผู้นำรถยนต์จากยุโรปเข้ามาเป็นคันแรก แล้วได้ ทูลเกล้าฯ ถวายเป็นรถพระที่นั่งของพระบาทสมเด็จพระ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และได้มีพระบรม ราชโองการให้ตั้งชื่อรถยนต์แบบใหม่ ๆ ของสมัยนั้นเข้ามาอีกหลายสิบคัน เพื่อพระราชทาน แจกจ่ายแก่พระบรมวงศานุวงศ์และข้าราชการชั้นผู้ใหญ่

ในระยะต่อมาได้มีการพัฒนาถนนอย่างมากมายรอบ พระนครตลอดจนได้มีการพัฒนา ทางด้านรถยนต์มากขึ้นประชาชนและผู้มีฐานะดี จึงหันมานิยมการสัญจรด้วยรถยนต์กันมากและมีผู้ เล็งเห็นประโยชน์ในการเดินทางสัญจรไปมา จึงได้มีกลุ่มบุคคลรวมตัวกันจัดตั้งบริษัทขึ้นตั้ง รถยนต์ทั้งส่วนบุคคลและรถโดยสารเข้ามา ในประเทศมีจำนวนมากขึ้นตามลำดับ ดังนั้นทาง ราชการจึงได้ตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2473 ขึ้น เพื่อใช้บังคับให้มีการจดทะเบียนรถยนต์ แสดง ผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือเจ้าของรถยนต์ พร้อมกันนั้นก็ใช้บังคับให้เจ้าของรถยนต์ เสียภาษีในการ มีรถยนต์ให้ภาครัฐ

ใน พ.ศ.2473 นี้เอง ได้มีกลุ่มนักธุรกิจเอกชนกลุ่มหนึ่งได้ก่อตั้งบริษัท เดินอากาศ จำกัด ขึ้น มีชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า Aerial Transport of Siam Company Limited เมื่อวันที่ 3 ก.ค. 2473 ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ใหญ่ ๆ 2 ประเภท ได้แก่กิจการบินพาณิชย์ กิจการเดินรถ ซึ่งกิจการ ด้านการเดินรถในระยะเริ่มแรก ได้เปิดกิจการควบคู่กับการบินพาณิชย์ โดยเปิดการเดินรถจากหัว ลำโพงไปยังคอนเมือง รังสิต และทำช่างวังหลวงไปยังสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี ผลจากการ ดำเนินการได้ผลเป็นที่น่าพอใจ อาจจะเป็นกิจการใหม่ประชาชนหันมานิยมใช้บริการกันมาก อย่างไม่รู้ตัว ในช่วงปี 2479 จนถึง 2482 ประเทศไทยได้เข้าฝรั่งเศส ประเทศไทยได้เข้าสู่สภาวะ สงครามอินโดจีน ผู้ซึ่งเป็นชนชาติอังกฤษ เช่น นายอาร์บี แจ็คสัน และผู้ก่อตั้งสัญชาติอังกฤษ ต้อง เดินทางออกนอกประเทศ เป็นผลให้ในปี พ.ศ.2482ได้มีการเปลี่ยนชื่อจากบริษัท เดินอากาศ จำกัด

เป็น บริษัท ขนส่ง จำกัด เมื่อเปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท ขนส่ง จำกัด แล้วก็ยังใช้ชื่อเรียกเป็นภาษาอังกฤษ เช่นเดิม คือ Aerial Transport of Siam Company Limited เปลี่ยนผู้จัดการเป็นพระยาเชาวนานุสถิติ (เขาว์ อินทุเกตุ) จากปี พ.ศ. 2482-2484 สงครามโลกครั้งที่ 2 ได้เริ่มขึ้นจากประเทศยุโรปและ ลูกกลมไปยังส่วนต่าง ๆ ของโลกในทวีปเอเชีย ญี่ปุ่นยกกำลังเข้ายึดครองประเทศต่าง ทวีปเอเชีย รวมทั้งได้ยกพลขึ้นบกเข้าประเทศไทยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2484 ภาวะสงครามได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อกิจการของบริษัทเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในด้านการบิน

การเดินทางในสภาวะสงคราม ไม่สามารถจัดการเดินทางได้ตามปกติ เพราะรัฐบาลได้ให้ลดสนับสนุนทางราชการ โดยเฉพาะรับ-ส่ง คณะกรรมการรับมอบดินแดนบางส่วนคืนจากประเทศ กัมพูชา เมื่อวันที่ 24 ก.ค. 2484; จำนวน 8 คัน และในปี พ.ศ. 2485 บริษัทได้รับมอบรถโดยสาร จำนวน 25 คัน รถจักรยานยนต์ 1 คัน จากสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ โดยตีราคาทรัพย์สินเป็นหุ้นในบริษัทถึง 160,000 บาทเป็นจำนวนหุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท โดยบริษัทออกใบหุ้นให้สำนักงานทรัพย์สิน ส่วนพระมหากษัตริย์เป็นผู้ถือได้รับมอบนโยบายเปิดการเดินทางในจังหวัด ที่ประเทศไทยได้รับมอบดินแดนคืนจากประเทศเขมร ได้แก่สายอรัญประเทศไปพระตะบอง อรัญประเทศ พิบูลสงคราม ไร่ระยองเดช โดยบริษัทฯ เข้าสถานีในเขตจังหวัดพระตะบอง เป็นที่ ทำการเดินทางนอกจากนี้ในช่วงดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล ให้ทำการเดินทางขึ้นอีก 3 สาย คือสายกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดเพชรบูรณ์ เพชรบูรณ์ไปตะพานหิน ทางแยกวังชมพู่ ไปหล่มเก่า ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในช่วงของสงครามบริษัทฯ ไม่สามารถจะจัดรถเดินทางตามปกติได้ เพราะต้องนำรถโดยสารบางส่วนไปช่วยสนับสนุนทางราชการ ดังได้กล่าวมาแล้ว ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง ทำให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบกระเทือนเฉพาะด้านการเดินทาง จนไม่สามารถดำเนินกิจการได้เพราะ น้ำมันขาดแคลนต้อง ทำการดัดแปลงเครื่องยนต์ เพื่อใช้ถ่านแทนน้ำมัน แต่ไม่เป็นผลสำเร็จ ปัญหาเรื่องยาง และอุปกรณ์ต่าง ๆ ขาดแคลน เพราะเป็นภาวะหลังสงคราม เศรษฐกิจตกต่ำ เครื่องอุปโภคมีราคาสูงรายได้ประชากรต่ำลง ดังนั้นในปี 2498 บริษัทฯ ได้แจ้งสถานการณ์ของบริษัทฯ ไปยังทางราชการพร้อมทั้งเสนอความเห็นขอรับความช่วยเหลือต่อทางรัฐบาลข้อเสนอของบริษัทฯ ไม่ได้ตอบสนองจากทางรัฐบาลเพราะรัฐบาลเองก็ประสบปัญหาในการกอบกู้ประเทศ ดังนั้น เมื่อสุดที่จะแก้ไขปัญหาก็ได้ เพราะกิจการบินต้องหยุดโดยเด็ดขาดจากภาวะสงคราม กิจการเดินรถก็มีผลกระทบเช่นเดียวกันจนไม่สามารถดำเนินการได้ จึงให้คงสัมปทานไว้เพียง 2 สาย คือสายกรุงเทพมหานคร (หัวลำโพง) ไปรังสิตและกรุงเทพมหานครไปจังหวัดสมุทรปราการ โดยใช้รถโดยสารที่เหลือพอซ่อมออกเดิน ได้เข้าเดินเพื่อรักษาเส้นทางคมนาคมไว้และพร้อมกันนี้ก็ปลดพนักงานแทนการเลิกกิจการ โดยพิจารณาขยายพนักงานและช่างออกร้อยละ 70 ของพนักงานทั้งหมด ในปี พ.ศ.2490 ได้ยุบเลิกกิจการการบิน (ต่อมาภายหลังตั้ง

เป็นบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ในปัจจุบัน) ให้ บริษัท ขนส่ง จำกัด ควบเข้ากับบริษัทเรือไทย จำกัด ทำการเดินรถและเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาในปี พ.ศ.2490 เป็นต้นมา เมื่อกิจการเดินเรือและกิจการเดินรถ ได้ควบเป็นกิจการเดียวกันตามนโยบายของทางราชการ ปรากฏว่าบริษัทเรือไทยได้ พ่วงหนี้สินติดมาด้วยส่วน บริษัท ขนส่ง จำกัด ก็มีหนี้สินเดิมอยู่เมื่อรวมหนี้สินเข้าด้วยกันแล้ว บริษัททั้งสองได้เสื่อมโทรมมาจากภัยสงคราม เป็นผลให้การดำเนินกิจการและสถานะทาง การเงิน ของบริษัททรุดหนัก ต้องปลดพนักงานออกอีกกละลอกหนึ่ง เมื่อ พ.ศ. 2549

การเดินรถก็เช่นเดียวกัน ไม่ได้มีการจัดซื้อรถมาทดแทน คงใช้รถเก่าเดินตามเส้นทางต่าง ๆ รวม 7 เส้นทาง ทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสูงสุด และรถบางคันไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะนำออกบริการประชาชน ซึ่งต้องปลดระวาง ทำให้รถมีจำนวนน้อยลงไม่เพียงพอบริการ ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ช่วงปี 2490 จนถึงปี 2501 บริษัทฯ ประสบกับการขาดทุน และไม่สามารถหาเงินมาชำระ ให้แก่ธนาคารได้ เป็นผลให้รัฐบาลชุดคณะปฏิวัติที่เข้ามาบริหารประเทศในปี 2501 ทำการปรับปรุงกิจการใหม่ โดยเปลี่ยนกรรมการบริษัทฯ ช่วงเวลาดังกล่าวนี้ประกอบกรขนส่งด้วยรถโดยสารทั้งต่างจังหวัดและในกรุงเทพฯ ได้มีผู้นิยมลงทุนกันจัดเป็นรูปบริษัทห้างหุ้นส่วนจำกัด ประกอบธุรกิจการขนส่งด้วยรถโดยสาร จากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ ส่วนใหญ่อยู่ในรัศมีไม่เกิน 300 กิโลเมตร สำหรับในกรุงเทพมหานครนั้นก็มีผู้ประกอบการถึง 28 รายได้รับสัมปทานเดินรถโดยสาร ส่วนในต่างจังหวัดทางราชการยังมิได้มีการกำหนดเส้นทางสัมปทาน และควบคุมการเดินรถนี้เองทำให้ผู้ประกอบการ การทำการแข่งขันกันจนเป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ตลอดเวลาออกจกนั้นที่สำคัญ การดำเนินการตออยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลที่เป็นภัยต่อสังคม ที่ คุมการเดินรถและเรียกเก็บผลประโยชน์ค่าคุ้มครองจากเจ้าของรถ หรือผู้ประกอบการทุกแห่ง จึงเป็นปัญหาของสังคมไทยช่วงปี 2490-2501 ในที่สุดผู้บริหารประเทศในขณะนั้น จึงทำการกวาดล้าง บุคคลดังกล่าว และจับกุมข้อหาบุคคลที่เป็นภัยของสังคมจนหมดสิ้น เมื่อ พ.ศ. 2502 ปรากฏว่า อุบัติเหตุซึ่งเกิดจากรถยนต์รับ-ส่งผู้โดยสารต่างจังหวัดมีมากขึ้น เนื่องจากประชาชนนิยมซื้อรถยนต์ จากผู้ขายก็สามารถซื้อได้ด้วย การผ่อนส่ง เมื่อจำนวนรถมีมากเกินไป ก็เป็นเหตุให้มีการวิ่ง แย่งรับส่งผู้โดยสารด้วยการขับรถเร็ว และขับแข่งเพื่อมุ่งไปแย่งรับคนโดยสารในจุดข้างหน้าจึง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ รัฐบาลในสมัยปฏิวัติจึงได้มอบหมายนโยบายการจัดการเดินรถ โดยให้ บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นแกนกลางดำเนินการรวบรวมรถโดยสารของเอกชนเข้ามาร่วม จึงเป็นจุด เริ่มแรกของการมีรถร่วมพร้อมทั้ง รัฐบาลได้มอบสัมปทานแก่ บริษัท ขนส่ง จำกัด เพื่อควบคุมการ เดินรถในเขตสัมปทานรวม 25 จังหวัด เหตุที่ควบคุมเพิ่มขึ้นเพียง 25 จังหวัด ก็เพราะขณะนั้น อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของ บริษัท ขนส่ง จำกัด และเจ้าหน้าที่ทางราชการ ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบยังมี น้อย จึงได้เลือกควบคุมเฉพาะในเขตจังหวัดที่มีรถยนต์วิ่งจากกรุงเทพฯ ออกไปยังจังหวัดนั้น ๆ

ก่อนคือภาคเหนือ ไปสุดที่จังหวัดนครสวรรค์ ภาคใต้ไปสุดที่จังหวัดชุมพรภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ไปสุดที่นครราชสีมา ภาคตะวันออกไปสุดที่จังหวัดปราจีนบุรี และภาคตะวันออกสายเลียบชายฝั่ง ทะเลไปสุดที่จังหวัดตราด เมื่อได้พิจารณาเส้นทางดังกล่าวนี้แล้ว จะเห็นได้ว่าแต่ละเส้นทาง จะต้องใช้รถยนต์เป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 100 คัน จึงจะเพียงพอแก่ความต้องการของประชาชน และจากการสำรวจของเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก ซึ่งได้ออกไปทำการสำรวจก่อนที่จะได้มีการควบคุม นั้นปรากฏว่าบรรดา รถยนต์ที่มีวิ่งอยู่เดิมส่วนมาก เป็นรถของเอกชนคนละคันสองคัน และก็ไม่มี ผู้ใดที่มีรถของตนเองมากเกิน 100 คันพอที่จะรับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการสายใดสายหนึ่งได้ ถ้า จะอนุญาตให้ทุกคนที่เดินอยู่เดิมเป็นผู้ได้รับอนุญาต การแข่งขันและแก่งแย่งก็คงมีอยู่อย่างเดิมการ ประกาศควบคุมก็จะไม่มีความหมาย ตราบใดที่ผู้ประกอบการยิ่งมกราย การควบคุมก็ยิ่งลำบาก ซึ่ง จะไม่ก่อให้เกิดผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย จุดมุ่งหมายของการควบคุมก็เพื่อต้องการให้ ผู้ประกอบการที่เป็นปีกแผ่นมันคง สามารถดำเนินกิจการให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบาย และปลอดภัยเท่าที่ควร แต่ทางราชการไม่มีความประสงค์ที่จะไปตัดอาชีพ หรือแย่งอาชีพของ เอกชนที่เดินอยู่เดิมแต่ประการใด ประกอบกับขณะนั้น บริษัท ขนส่ง จำกัด ก็ได้มีรถยนต์ของตน เดินอยู่ในเส้นทางบางเส้นทางอยู่แล้ว เพื่อตรงอัตราค่าโดยสารไม่ให้สูงเกินสมควรตามนโยบายของ รัฐบาลซึ่งถ้าหากจะให้ บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้ได้รับอนุญาตมีเงื่อนไขให้ต้องยอมรับรถโดยสาร ของเอกชนที่เดินอยู่ก่อน ควบคุมได้เดินร่วมในนามของ บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้ ซึ่งปัจจุบันการเดิน รถโดยสารนอกจากส่วนหนึ่งเป็นสัมปทานที่ทางรัฐจัดให้ เป็นของ บริษัท ขนส่ง จำกัด แล้ว ก็ยังคง ให้มีบริษัทเอกชนอื่น ๆ เข้ามาร่วมในการสัมปทานเส้นทางรถโดยสาร ด้วยการบริการแก่ ประชาชนให้ได้คุณภาพ และเพียงพอต่อความต้องการของประชาชน

การขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในปัจจุบันได้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือประเภทการ ขนส่งในเมือง และการขนส่งระหว่างเมือง สำหรับการกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง สามารถกระทำได้ 3 กรณีคือ ทางการเป็นผู้พิจารณา ประชาชนร้องขอหรือผู้ประกอบการขนส่งร้อง ขอให้กำหนดเส้นทาง และใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางมีอายุ 7 ปี นับแต่วันที่ออก ใบอนุญาต สำหรับการควบคุมกำกับดูแลภาครัฐได้มีการควบคุมกำกับดูแลโดยการตรวจสอบการ ให้บริการตามเงื่อนไขในทุกรอบปีของอายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งทำให้ทราบว่าเส้นทาง เดินรถสายใดมีความจำเป็นต้องปรับปรุงเงื่อนไข เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการเดินทางที่ เปลี่ยนแปลงไป หรือต้องขยายเส้นทางออกไป หรือต้องปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการให้ดีขึ้น เพื่อยกระดับมาตรฐาน และคุณภาพการให้บริการและสามารถแข่งขันกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ได้ จากปริมาณความต้องการในการเดินทางด้วยรถโดยสารที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้มีผู้ประกอบการ มีช่องทางในการเข้ามาทำธุรกิจให้บริการขนส่งเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ทั้งการเข้ามาในรูปแบบของการ

ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเข้ามาโดยผิดกฎหมาย ที่ปรากฏให้เห็นโดยทั่วไปคือ ได้มีผู้নারถผู้โดยสารปรับอากาศส่วนบุคคลเข้ามาใช้ประกอบการรับขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้าง ในลักษณะประจำทาง และเดินรถให้บริการทับซ้อนเส้นทางผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารที่ได้รับอนุญาต ซึ่งเป็นการใช้รถผิดกฎหมายอยู่เป็นจำนวนมาก แต่เนื่องจากมีประชาชนใช้บริการเพิ่มมากขึ้น เพราะเป็นบริการรูปแบบใหม่ที่สะดวกและมีอัตราค่าโดยสารใกล้เคียงกับรถโดยสารประจำทาง จึงเป็นการเพิ่มทางเลือกให้ประชาชน ส่วนในด้านผลเสียที่เกิดขึ้นคือ การควบคุมของภาครัฐที่ไม่ทั่วถึง รวมทั้งการเกิดเหตุการณ์วิ่งทับซ้อนเส้นทางกับรถโดยสารประจำทางที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่ง

จากการที่ผู้บริโภคมีความนิยมในการใช้การขนส่งทางรถยนต์มากกว่าการขนส่งประเภทอื่นหลายเท่าตัว ซึ่งจะเห็นได้จากตารางที่ 1.1 แสดงสถิติของการใช้บริการรถโดยสารประจำทางของผู้โดยสารรวมทั้งประเทศ ในปี 2551 เป็นจำนวนของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางถึง 451,468,333 คน

ตารางที่ 1.1 แสดงสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร รวมทั้งทั่วประเทศ ปี 2551

หมวดรถโดยสาร	จำนวนเที่ยว (เที่ยว)	ผู้โดยสาร (คน)
รถโดยสารประจำทาง หมวด 1	24,412	186,965
รถโดยสารประจำทาง หมวด 2	5,945,526	186,013,723
รถโดยสารประจำทาง หมวด 3	5,829,016	144,992,461
รถโดยสารประจำทาง หมวด 4	7,370,628	115,434,343
รถโดยสารขนาดเล็ก	560,137	4,218,099
รถโดยสารระหว่างประเทศ	6,792	236,436
รถโดยสารต่างประเทศ	16,249	384,506
รวม	19,752,750	451,468,333

ที่มา : กรมขนส่งทางบก (2551)

ในส่วนภาคเหนือตอนบนเนื่องจากเป็นศูนย์รวมด้านวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ต่าง ๆ ทำให้มีผู้คนเป็นจำนวนมากที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และยังเป็นแหล่งธุรกิจที่สร้างรายได้ให้แก่ประชาชนในภูมิภาค ซึ่งจะมีจังหวัดเชียงใหม่ที่เป็นศูนย์กลางการเดินทางของภาคเหนือที่จะเดินทางไปสู่จังหวัดต่าง ๆ จะเห็นได้จากตารางที่ 1.2 แสดงถึงจำนวนของผู้โดยสารที่มาใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ (รวมทั้ง 2 แห่ง)

ตารางที่ 1.2 แสดงสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ (รวมทั้ง 2 แห่ง) ปี 2551

หมวดรถโดยสาร	จำนวนเที่ยว (เที่ยว)	ผู้โดยสาร (คน)
รถโดยสารประจำทาง หมวด 2	64,507	1,816,204
รถโดยสารประจำทาง หมวด 3	238,753	4,326,559
รถโดยสารประจำทาง หมวด 4	354,528	4,230,540
รถโดยสารขนาดเล็ก	136,053	1,110,695
รวม	793,841	11,393,998

ที่มา : กรมขนส่งทางบก (2551)

จากสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ จะเห็นได้ว่ามีประชาชนที่เข้ามาใช้สถานีขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ที่มีจำนวนมากถึง 11,393,998 คน ในปี 2551 นั้น ทำให้มีเส้นทางการเดินรถที่มีต้นทางหรือปลายทางที่จังหวัดเชียงใหม่ถึง 36 เส้นทาง โดยการเดินรถตามเส้นทางดังกล่าวจะมีผู้ประกอบการเอกชนที่ได้รับสัมปทานเส้นทางในการให้บริการเดินรถแก่ประชาชนทั้งหมด

บริษัท ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด เป็นอีกบริษัทหนึ่งที่เป็นผู้รับสัมปทานในการเดินในเส้นทางที่ครอบคลุม 8 จังหวัดภาคเหนือตอนบนได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน ตาก โดยมอบหมายบริษัทในเครือ ที่ชื่อว่าบริษัท ชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด หรือที่เรียกว่า กรีนบัส เป็นผู้ดำเนินการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทั้งหมด ซึ่งปัจจุบันมีจำนวนรถโดยสารให้บริการเป็นจำนวนถึงร้อยละ 40 โดยลักษณะรถโดยสารที่ใช้มี 4 ประเภท ตามที่กรมขนส่งทางบกกำหนด ได้แก่ รถมาตรฐาน 1 ก รถมาตรฐาน 1 ข รถมาตรฐาน 2 ก รถมาตรฐาน 2 ข (ดูเพิ่มเติมจากภาคผนวก) และมีสาขาบริการใน 8 จังหวัดภาคเหนืออีกกว่า 40 จุด เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จากรากฐานที่มั่นคงและประสบการณ์ที่สั่งสมมายาวนานกว่า 45 ปี ทำให้บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของลูกค้าอย่างเสมอมา และมีแผนที่จะพัฒนาในด้านคุณภาพ การให้บริการในปัจจุบัน โดยที่คุณภาพการบริการของบริษัท ชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด ได้ใช้แนวทางจากคู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารประจำทาง ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งได้ให้หลักการสร้างคุณภาพบริการไว้ดังนี้

- 1) การให้ความสำคัญกับผู้ใช้บริการ
- 2) การให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของบุคลากร
- 3) การให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
- 4) การบริหารที่เป็นระบบ
- 5) ความมุ่งมั่นในการนำองค์กรไปสู่เป้าหมาย
- 6) การตัดสินใจภายใต้ข้อมูลที่ต้องการ
- 7) การพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง

(กรมการขนส่งทางบก, 2549: 3-4) โดยผลลัพธ์ที่ได้มาเป็นแนวทางในการบริหารคุณภาพการบริการให้สามารถตอบสนองให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างสูงสุด ทั้งเพื่อให้องค์กร

มีศักยภาพที่จะแข่งขันทางธุรกิจได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน และเป็นแบบอย่างที่ดี เป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาระบบขนส่งในระดับภูมิภาค และประเทศต่อไป

เพราะฉะนั้นในการศึกษาครั้งนี้ จึงได้ทำการศึกษการเปรียบเทียบการใช้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย และเชียงใหม่-น่าน ซึ่งทั้งสองเส้นทางเป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุดตามลำดับ ดังข้อมูลที่แสดงในตารางที่ 1.3



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 1.3 แสดงสถิติการบริการโดยสภารับจ้างทางที่บริษัท ژیพัฒนาขนส่งเชิงใหม่ จำกัด เป็นผู้ให้บริการ ในปี 2552

เส้นทางเดินรถ	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน	พฤษภาคม	มิถุนายน	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม	รวม (คน)
เชิงชาย-ฝาง	1,137	959	1,269	1,252	1,127	875	973	1,034	934	1,332	915	1,204	13,011
เชิงใหม่-เชิงของ	6,496	5,645	7,092	7,197	7,018	5,295	6,126	5,911	4,958	7,278	5,452	6,553	75,021
เชิงใหม่-เชิงม่วง	2,399	1,969	2,708	2,957	2,716	2,002	2,505	2,157	2,094	2,859	1,820	2,463	28,650
เชิงใหม่-เชิงทราย	36,667	27,779	36,061	43,200	31,939	22,497	32,647	28,307	24,280	40,601	28,322	41,027	393,326
เชิงใหม่-เชิงแสน	4,159	3,694	4,468	4,268	4,343	3,726	4,012	4,125	3,866	4,507	3,763	4,261	49,194
เชิงใหม่-ทุ่งช้าง	4,043	3,069	4,452	5,228	5,252	3,480	4,676	3,869	3,653	5,301	3,505	5,019	51,547
เชิงใหม่-เทิง	3,776	3,393	4,397	4,590	4,494	3,087	3,797	3,798	3,758	4,898	3,293	4,261	47,541
เชิงใหม่-น่าน	16,841	14,258	19,224	22,573	19,391	13,595	16,971	15,516	14,611	21,772	15,703	18,545	209,000
เชิงใหม่-พะเยา	9,357	7,024	9,420	12,757	11,065	7,565	10,402	9,161	7,940	11,843	8,109	11,281	115,925
เชิงใหม่-แม่สาย	14,040	11,448	13,145	12,605	12,757	11,176	12,010	12,429	11,533	13,159	11,699	12,988	148,989
เชิงใหม่-แพะ	5,493	4,397	7,067	7,600	7,065	5,230	7,021	6,607	5,765	8,192	5,904	8,346	78,687
แม่สาย-ฝาง	898	726	1,073	1,153	933	751	845	886	791	1,118	806	1,012	10,991
แม่สาย-แม่สอด	3,771	3,428	4,260	4,368	4,314	3,388	3,801	3,640	3,491	4,635	3,685	4,290	47,071
ลำปาง-แพะ	228	362	360	368	718	382	345	379	361	441	212	194	4,349
รวม	109,303	88,152	114,996	130,116	113,131	83,050	106,131	97,820	88,036	127,936	93,188	121,443	1,273,302

ที่มา : บริษัท ژیพัฒนาขนส่งเชิงใหม่ จำกัด (2552)

ถ้าจะกล่าวถึงลักษณะของจังหวัดเชียงราย และจังหวัดน่านแล้ว จะเห็นได้ว่าจังหวัดเชียงรายเป็นจังหวัดที่อยู่ทางตอนเหนือที่สุดของประเทศไทย จังหวัดเชียงรายเป็นเมืองท่องเที่ยวสำคัญเมืองหนึ่งของประเทศไทย และเป็นเมืองเศรษฐกิจสำคัญตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนจีนตอนใต้-อินโดจีน เป็นแหล่งการค้า การลงทุนทางภาคเหนือ เป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่มีสถานศึกษา มหาวิทยาลัยที่เป็นแหล่งความรู้ทางวิชาการด้านการเกษตรหลายแห่ง มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งที่ได้มาตรฐานทั้งทางเรือ รถยนต์ และเครื่องบิน โดยในปัจจุบัน มีจำนวนเที่ยววิ่งของรถโดยสารประจำทางที่มีต้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังปลายทางจังหวัดเชียงราย เป็นจำนวน 15 เที่ยวต่อวัน และมีจำนวนเที่ยววิ่งที่มีต้นทางจากจังหวัดเชียงรายไปยังปลายทางจังหวัดเชียงใหม่เป็นจำนวน 15 เที่ยวต่อวัน เช่นกัน

(www.greenbusthailand.com/chaipattana/webfile/route/detail.jsp?cx_routecodeid=6)

ส่วนจังหวัดน่าน เป็นจังหวัดที่มีเขตแดนด้านเหนือและตะวันออกติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมีด่านเข้าออกกับประเทศลาวหลายแห่งด้วยกัน โดยในด้านเศรษฐกิจยังคงอาศัยผลผลิตทางการเกษตรเป็นหลัก และมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญหลายแห่ง แต่เป็นจังหวัดที่ไม่ค่อยมีผู้ให้ความสนใจมากนัก ในการเดินทางเข้าสู่จังหวัดน่านสามารถเดินทางได้ทั้งทางรถยนต์ และเครื่องบิน และในปัจจุบันมีจำนวนเที่ยววิ่งของรถโดยสารประจำทางที่มีต้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังปลายทางจังหวัดน่านเป็นจำนวน 8 เที่ยวต่อวัน และมีจำนวนเที่ยววิ่งที่มีต้นทางจากจังหวัดน่านไปยังปลายทางจังหวัดเชียงใหม่เป็นจำนวน 8 เที่ยวต่อวัน เช่นกัน

(www.greenbusthailand.com/chaipattana/webfile/route/detail.jsp?cx_routecodeid=12)

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นถึงลักษณะของทั้งจังหวัดเชียงราย และจังหวัดน่านจะเห็นได้ว่าทั้งสองจังหวัดมีความแตกต่างกันมากไม่ว่าจะเป็นในด้านลักษณะภูมิประเทศ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเป็นที่รู้จักของคนทั่วไป ซึ่งในการศึกษารั้วนี้จึงได้ทำการศึกษาการเปรียบเทียบการใช้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย และเชียงใหม่-น่าน ซึ่งเป็นที่น่าสนใจว่าผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งสองเส้นทางนั้นให้ความสำคัญกับปัจจัยใดบ้าง และมีความต้องการ หรือมีปัญหาในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางอย่างไรบ้าง เพื่อให้ผู้บริกรนำข้อมูลดังกล่าวใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการบริการ เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่-น่าน
- 2) ศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่-น่าน
- 3) ศึกษาถึงข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่-น่าน
- 4) ศึกษาถึงปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย และเส้นทางเชียงใหม่-น่าน

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อให้บริษัทที่ได้รับสัมปทานในการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทาง หรือหน่วยงานที่สนใจได้ทราบถึงปัจจัยและความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อลักษณะอุปสงค์ของผู้ใช้บริการ โดยนำผลการศึกษาที่ได้เป็นแนวทางในการกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดและการให้บริการ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง
- 2) เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้เป็นแนวทางในการปรับปรุง และพัฒนาการบริการของผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทาง เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางให้ตรงตามเป้าหมายและเหมาะสมต่อความพึงพอใจมากขึ้น
- 3) เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง สืบเนื่องจากการปรับปรุง และพัฒนาคุณภาพของบริษัทที่ได้รับสัมปทานในการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทาง

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษารั้งนี้เป็นการศึกษาอุปสงค์ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง โดยเปรียบเทียบระหว่างเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย และเชียงใหม่-น่านเท่านั้น โดยศึกษาปัจจัยด้านรายได้ของผู้บริโภค ปัจจัยด้านอาชีพของผู้บริโภค ปัจจัยด้านอัตราค่าโดยสาร ปัจจัยด้านราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยด้านการบริการของผู้ให้บริการ ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด ที่มีผลต่ออุปสงค์ในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ทั้งสองเส้นทาง

1.5 นิยามศัพท์

ผู้โดยสาร หมายถึง ผู้ที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางกับ บริษัท ชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง จุดหมายปลายทางที่อาจจะเหมือนหรือแตกต่างกัน

รถโดยสารประจำ หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้าตามเส้นทางที่กำหนด และส่วนใหญ่เรียกชื่อเส้นทางเป็นตัวเลข

บริษัท ชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด หรือ กรีนบัส หมายถึง บริษัทเอกชนที่ดำเนินงานให้บริการรถโดยสารประจำทางและการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่ครอบคลุม 8 จังหวัดภาคเหนือตอนบนได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน ตาก สำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่เลขที่ 107/2 ถนนเชียงใหม่-สันทราย ตำบลหนองป่าครั่ง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย หมายถึง เส้นทางการเดินทางของรถโดยสารประจำทางที่ได้รับสัมปทาน โดย บริษัท ชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด โดยจุดเริ่มวิ่งรถโดยสารต้นทางที่สถานีขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ และสิ้นสุดปลายทางของรถโดยสารที่สถานีขนส่งจังหวัดเชียงราย หรือจุดเริ่มวิ่งรถโดยสารต้นทางที่สถานีขนส่งจังหวัดเชียงราย และสิ้นสุดปลายทางของรถโดยสารที่สถานีขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

เส้นทางเชียงใหม่-น่าน หมายถึง เส้นทางการเดินทางของรถโดยสารประจำทางที่ได้ให้บริการโดย บริษัท ชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด โดยจุดเริ่มวิ่งรถโดยสารต้นทางที่สถานีขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ และสิ้นสุดปลายทางของรถโดยสารที่สถานีขนส่งจังหวัดน่าน หรือจุดเริ่มวิ่งรถโดยสารต้นทางที่สถานีขนส่งจังหวัดน่าน และสิ้นสุดปลายทางของรถโดยสารที่สถานีขนส่งจังหวัดเชียงใหม่