

การจัดระบบขนส่งมวลชนของ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (พ.ศ. 2519 — 2542)

ปริญญานิพนธ์
ของ
จารุณี คงกุล

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์
พฤษภาคม 2549

การจัดระบบขนส่งมวลชนของ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (พ.ศ. 2519 – 2542)

ปริญญานิพนธ์
ของ
จารุณี คงกุล

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์
พฤษภาคม 2549
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

การจัดระบบขนส่งมวลชนของ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (พ.ศ. 2519 – 2542)

บทคัดย่อ
ของ
จารุณี คงกุล

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์
พฤษภาคม 2549

จารุณี คงกุล. (2549). การจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
(พ.ศ. 2519-2542). ปรินูญานินพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิต
วิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. คณะกรรมการควบคุม : ผู้ช่วย
ศาสตราจารย์ ดร.วงเดือน นาราสัจจ์, รองศาสตราจารย์ ณรงค์ พ่วงพิศ.

ปรินูญานินพนธ์ฉบับนี้ ศึกษาการจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชน
กรุงเทพระหว่าง พ.ศ. 2519-2542 จากการศึกษาพบว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็น
หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่สร้างขึ้น เพื่อรับโอนกิจการรถโดยสารประจำทางทั้งหมดจากบริษัท
มหานครขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่เกิดจากการรวมตัวของผู้ประกอบการรถโดยสารประจำ
ทางต่าง ๆ ดังนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงมีหน้าที่และรับผิดชอบในการจัดบริการ
รถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลเพื่อให้ความช่วยเหลือแก่ผู้มีรายได้น้อย
เป็นหลัก โดยไม่หวัง ผลกำไร ทำให้การจัดเก็บค่าโดยสารมีอัตราต่ำกว่าต้นทุน

ปัญหาในการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเกิดจากปัจจัยหลัก 2
ประการ คือ ปัจจัยภายใน ซึ่งมีผู้บริหารและผู้ให้บริการเป็นตัวแปรสำคัญ ได้แก่ ปัญหา
การขาดทุน การทุจริตในองค์กร และการประสบปัญหาหนี้สินจำนวนมาก นอกจากนั้นยังมี
ปัญหากิริยามารยาทของพนักงานที่ไม่เหมาะสม รวมทั้งจำนวนของรถโดยสารที่ไม่เพียงพอ ส่ง
ผลให้การบริหารงานในองค์กรขาดประสิทธิภาพและความรัดกุม ส่วนปัจจัยภายนอก เกิดจาก
สภาพแวดล้อมต่างๆ เช่น สภาพการจราจรที่ติดขัดและราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบ
ต่อการบริการและต้นทุนในการดำเนินกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้พยายามแก้ไข
ปัญหาเหล่านี้ด้วยการกระจายอำนาจการบริหารให้มากขึ้นแทนการรวมอำนาจไว้ที่ส่วนกลาง
เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้รวดเร็วและดูแลได้ทั่วถึง ทั้งเป็นการลดโอกาสของการทุจริตของ
พนักงาน นอกจากนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังได้เพิ่มรายได้ให้กับองค์กรด้วย
การสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนประกอบกิจการ ทำให้มีปริมาณรถโดยสารเพิ่มขึ้นและ
ยังเป็นการลดค่าใช้จ่ายและภาระหนี้สินขององค์กรด้วย อย่างไรก็ตามปัญหาด้านหนี้สิน
และการจราจรซึ่งเป็นปัญหาที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้ ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่สั่งสมทั้งหมดได้ และส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาด้านสังคม เศรษฐกิจ
และการเมืองในสังคมไทย

เมื่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถดำเนินการเพื่อสนองความต้องการใช้
บริการของประชาชนได้เต็มที่ ประชาชนจึงรู้สึกเบื่อหน่าย ประกอบกับเพื่อความจำเป็นของ
การพัฒนากรุงเทพมหานคร จึงทำให้เกิดบริการประเภทใหม่เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชน
เช่น รถตู้ขนส่งมวลชน รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้ามหานคร และเรือโดยสาร ระบบแข่งขันที่เกิดขึ้น
เหล่านี้ส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจำเป็นต้องเร่งพัฒนาและปรับปรุงการบริหาร
และการให้บริการของหน่วยงานเพื่อความอยู่รอดในอนาคต

MASS TRANSPORTATION MANAGEMENT OF
BANGKOK MASS TRANSIT AUTHORITY, 1976 - 1999

AN ABSTRACT
BY
JARUNEE KHONGKUN

Presented in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Master of Arts degree in History
at Srinakharinwirot University
MAY 2006

Jarunee Khongkun. (2006). *Mass Transportation Management of Bangkok Mass Transit Authority, 1976-1999*. Master thesis, M.A. (History). Bangkok : Graduate School, Srinakharinwirot University. Advisor Committee: Asst. Prof. Dr. Wongduen Narasuj, Asst. Prof. Narong Puangpis.

This thesis studies the transportation management of Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) during 1976-1999. BMTA is the public enterprise founded for the purpose of taking over all the bus services of Mahanakhon Transport Co., Ltd., a company formed by the merging of several private bus service companies. BMTA is now in charge of providing bus services mainly for people of low income in Bangkok and its neighboring provinces. As a non-profit organization, BMTA collects bus fares that are lower than costs.

The problems in BMTA's management come primarily from internal and external factors. The internal factors are mainly its executives and service providers such as profit loss, corruption and tremendous debt. In addition, the inappropriate manners of its workers and the insufficient number of buses result in its lack of management efficiency. The external factors come from various environments such as bad traffic and rising gas prices. These affect the services and operating costs. BMTA has tried to solve all these problems by decentralizing administrative power in order to make its operations faster and easier to supervise and to reduce the opportunity for its workers' corruption. Furthermore, BMTA has tried to increase its revenue by promoting private sectors' investment in the organization, thus increasing the number of buses and lowering costs and debt. However, the problems of high costs caused by rising gas prices and heavy traffic are beyond its control, so BMTA is still not able to solve all their accumulated problems, which cause social, economic and political effects to the Thai society.

When BMTA cannot operate efficiently enough to fully respond to the public's needs, the public become tired of its services. Along with demand of Bangkok's development, new services, such as mass transit vans the sky train (Bangkok Mass Transit System), the underground train (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) and public transit boats were created as alternative ways of commuting. This has created the market competition which consequently forces BMTA to develop and improve its management and services for its survival in the future.

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จเรียบร้อยด้วยความกรุณาจากบุคคลหลายฝ่าย ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วงเดือน นาราสัจจ ประธาน รองศาสตราจารย์ ณรงค์ พวงพิศ กรรมการที่แนะแนวทางทั้งการหาข้อมูล การเพิ่มเติมข้อมูล การตรวจแก้ไขข้อมูลและสำนวน รวมทั้งสิ่งอันเป็นประโยชน์แก่ผู้วิจัยด้วยความเมตตากรุณาจนปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เชาวลี จงประเสริฐ และคุณประดั่ง ปรีชญาณูร ที่ให้ความเมตตาสละเวลาเพื่อรับเป็นกรรมการสอบเพิ่มเติม และให้คำแนะนำที่มีประโยชน์จนทำให้ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จเรียบร้อยด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ยุวดี วงศ์สว่าง อาจารย์ที่ปรึกษาประจำชั้น รวมถึง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชมพูนุท นาคริรักษ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ มალიณี ประเสริฐธรรม และคณาจารย์ทุกท่านในภาคประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ที่ประสิทธิ์ประสาทความรู้และคอยห่วงใย ตลอดจนสอบถามและให้กำลังใจแก่ผู้วิจัยมาตลอดเวลาที่ศึกษา ณ สถานที่แห่งนี้

ขอกราบขอบพระคุณ คุณประดั่ง ปรีชญาณูร และ ดร. รัชพันธุ์ เชยจิตร ที่ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง เมื่อครั้งที่อาจารย์ทั้ง 2 ท่านมารับฟังรายงานความคืบหน้าของการทำปริญญานิพนธ์ของผู้วิจัย

ขอกราบรำลึกพระคุณของคุณครูผู้สอนวิชาความรู้ต่าง ๆ ตั้งแต่เมื่อครั้งที่ผู้วิจัยเริ่มศึกษาที่โรงเรียนอนุบาลภูเก็ต และโรงเรียนสตรีภูเก็ต รวมถึงพระคุณของ รองศาสตราจารย์ วิณา เอี่ยมประไพ และอาจารย์ อุษณีย์ ฉวีกุลรัตน์ ที่ช่วยแนะนำและให้คำปรึกษาสำหรับการเตรียมตัวศึกษาต่อในระดับปริญญาโท และคณาจารย์ทุกท่านในภาควิชาสังคมศึกษา สถาบันราชภัฏสวนสุนันทา ที่ประสิทธิ์ประสาทความรู้ให้แก่ผู้วิจัยจนผู้วิจัยสามารถเข้ารับการศึกษาต่อได้

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติทุกท่าน เจ้าหน้าที่ห้องสมุดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม รวมถึงเจ้าหน้าที่และพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทุกท่าน ที่คอยอำนวยความสะดวกและให้คำแนะนำในการศึกษาค้นคว้าข้อมูลจนได้ข้อมูลจำนวนมากอันเป็นประโยชน์ต่อการทำปริญญานิพนธ์

ขอขอบคุณและรำลึกพระคุณของผู้วิจัยงานต่างๆ ทุกท่านซึ่งได้จัดทำผลงานที่ดีและมีคุณค่าอันนำมาซึ่งความรู้ให้แก่ผู้วิจัย

ขอขอบคุณกัลยาณมิตรทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือผู้วิจัยทุกทางทั้งรุ่นพี่ รุ่นน้อง
ทุกระดับที่ทำให้กำลังใจและสอบถามความคืบหน้าของงานมาโดยตลอด รวมถึงมิตรในรุ่นเดียวกัน
ทุกท่านทั้งคุณมิตรชัย กุลแสงเจริญ คุณนาตองนงค์ ภูวงษ์ คุณอังคณา ไหมยง คุณทัศนพร
วิศาลสุวรรณกร คุณชฎาพร จินชานา คุณวิมลวรรณ บุญจันทร์ คุณนาวิ ชันศิริ ผู้ให้กำลังใจ
ซึ่งกันและกันอยู่เสมอ

ขอขอบคุณบุคคลในครอบครัวทุกท่านที่คอยให้กำลังใจและความห่วงใยต่อผู้วิจัย
ตลอดมา โดยเฉพาะคุณพ่อสุนทร คงกุล คุณแม่นิตยา คงกุล คุณลุงสมชัย ปลิดโรค คุณน้ำ
ปราณี ปลิดโรค และคุณน้ำฉัตร ขจรจบ ซึ่งให้การสนับสนุนด้านการศึกษแก่ผู้วิจัยมาตลอด
รวมถึงคุณยาย และพี่น้องทุกคนที่คอยให้คำปรึกษาแก่ผู้วิจัย

จารุณี คงกุล

สารบัญ

บทที่		หน้า
	บทนำ.....	ก
	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	ฉ
	จุดมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า.....	ช
	ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า	ช
	ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า.....	ช
	วิธีการศึกษาค้นคว้า.....	ช
	นิยามศัพท์เฉพาะ	ช
	แหล่งศึกษาค้นคว้า	ฉ
1	พัฒนาการของการคมนาคมในกรุงเทพฯ ก่อนการจัดตั้ง	
	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	1
	การคมนาคมในกรุงเทพฯ ก่อนรัชสมัย	
	พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว	1
	การคมนาคมในกรุงเทพฯ ก่อนการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชน	
	กรุงเทพ.....	7
	รถรับจ้าง	14
	รถม้า.	14
	รถลาก	15
	ระบบขนส่งมวลชน	24
	รถราง.	24
	รถเมล์	29
	เรือเมล์	31
2	ปัญหาและการแก้ไขปัญหาการเดินรถโดยสารประจำทาง	
	ก่อนการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.....	34
	ปัจจัยที่เกิดจากปัญหาภายในของบริษัทรถโดยสารประจำทาง	34

สารบัญ(ต่อ)

บทที่		หน้า
2 (ต่อ)	การมีบริษัทโดยสารประจำทางจำนวนมาก.....	34
	ปัญหาการมีบริษัทโดยสารประจำทางจำนวนมาก	34
	การแก้ไขปัญหาการมีบริษัทโดยสารประจำทางจำนวน	
	มาก	36
	สัมปทานและเส้นทางการเดินรถ	51
	ปัญหาสัมปทานและเส้นทางการเดินรถ.....	51
	การแก้ไขปัญหาสัมปทานและเส้นทางการเดินรถ.....	52
	รถเมล์เล็ก	56
	ปัญหารถเมล์เล็ก	56
	การแก้ไขปัญหารถเมล์เล็ก	56
	จำนวนรถโดยสารประจำทางมีบริการไม่เพียงพอและรถมีสภาพ	
	เก่า.....	58
	ปัญหาจำนวนรถโดยสารประจำทางมีบริการไม่เพียงพอและ	
	รถมีสภาพเก่า	58
	การแก้ไขปัญหจำนวนรถโดยสารประจำทางมีบริการไม่	
	เพียงพอและรถมีสภาพเก่า.....	59
	ค่าโดยสาร	64
	ปัญหาค่าโดยสาร	64
	การแก้ไขปัญหาค่าโดยสาร	65
	มารยาทของพนักงาน	66
	ปัญหามารยาทของพนักงาน	66
	การแก้ไขปัญหามารยาทของพนักงาน	67
	ปัจจัยที่เกิดจากปัญหภายนอกของ	
	บริษัทโดยสารประจำทาง	69
	น้ำมันและอะไหล่รถโดยสารประจำทาง	69
	ปัญหาน้ำมันและอะไหล่รถโดยสารประจำทาง	69
	การแก้ไขปัญหาน้ำมันและอะไหล่รถโดยสารประจำทาง	73
	การจราจร	76
	ปัญหาการจราจร	76
	การแก้ไขปัญหาการจราจร.....	77

สารบัญ(ต่อ)

บทที่	หน้า
2 (ต่อ)	
ปัจจัยที่เกิดจากสาเหตุอื่นของบริษัทโดยสารประจำทาง	78
ปัญหาโดยสารประจำทางบางสายวิ่งบริการรับ-ส่งในระยะทาง ไกล หรือเกินกว่า 20 กิโลเมตร.....	78
3	
การจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.....	80
ความเป็นมาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	80
การบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	82
การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.....	102
4	
ปัญหาและการแก้ไขปัญหาการเดินรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ.....	107
ปัญหาและการแก้ไขปัญหาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่เกิด จากปัจจัยภายใน.....	107
การบริหารงาน	107
ปัญหาการบริหารงาน	107
การแก้ไขปัญหาการบริหารงาน	109
การเงิน	112
ปัญหาการเงิน.....	112
การแก้ไขปัญหาการเงิน.....	123
การทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	134
ปัญหาการทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	134
การแก้ไขปัญหาการทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	137
จำนวนรถโดยสารประจำทางมีบริการไม่เพียงพอ	139
ปัญหาจำนวนรถโดยสารประจำทางมีบริการไม่เพียงพอ	139
การแก้ไขปัญหาจำนวนรถโดยสารประจำทางมีบริการ ไม่เพียงพอ.....	139

สารบัญ(ต่อ)

บทที่	หน้า
4 (ต่อ)	
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถเมล์เล็ก)	157
ปัญหาโดยสารขนาดเล็ก (รถเมล์เล็ก).....	157
การแก้ไขปัญหารถโดยสารขนาดเล็ก (รถเมล์เล็ก)	159
มารยาทของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารของ	
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	165
ปัญหามารยาทของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บ	
ค่าโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	165
การแก้ไขปัญหามารยาทของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บ	
ค่าโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	165
มารยาทของพนักงานรถโดยสารขนาดเล็ก (รถมินิบัส).....	166
ปัญหามารยาทของพนักงานรถโดยสารขนาดเล็ก (รถมินิบัส)	166
การแก้ไขปัญหามารยาทของพนักงานรถโดยสารขนาดเล็ก	
(รถมินิบัส)	167
ปัญหาและการแก้ไขปัญหาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่เกิด	
จากปัจจัยภายนอก.....	168
การจราจร.....	168
ปัญหาการจราจร	168
การแก้ไขปัญหาการจราจร	168
น้ำมัน	171
ปัญหาน้ำมัน.....	171
การแก้ไขปัญหาน้ำมัน.....	174
การเช่ารถโดยสารประจำทางธรรมดา และรถโดยสารประจำทาง	
ปรับอากาศ.....	176
ปัญหาการเช่ารถโดยสารประจำทางธรรมดา และ	
รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ.....	176
การแก้ไขปัญหาการเช่ารถโดยสารประจำทางธรรมดา และ	
รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ.....	177
อาชญากรรมบนรถโดยสารประจำทาง.....	178
ปัญหาอาชญากรรมบนรถโดยสารประจำทาง.....	178
การแก้ไขปัญหาอาชญากรรมบนรถโดยสารประจำทาง.....	178

สารบัญ(ต่อ)

บทที่	หน้า
5	ผลกระทบจากการจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
	ต่อสังคมไทย..... 181
	ด้านสังคม : คุณภาพชีวิตของประชาชน 181
	ด้านเศรษฐกิจ..... 182
	ด้านการเมือง..... 185
6	บทสรุป..... 187
	บรรณานุกรม 191
	ภาคผนวก..... 220
	ภาคผนวก ก..... 221
	ภาคผนวก ข 233
	ภาคผนวก ค..... 234
	ภาคผนวก ง 244
	ภาคผนวก จ 252
	ภาคผนวก ฉ..... 253
	ภาคผนวก ช..... 254
	ภาคผนวก ซ..... 255
	ภาคผนวก ฌ 256
	ภาคผนวก ญ..... 257
	ภาคผนวก ภ..... 258
	ประวัติย่อผู้วิจัย..... 259

บัญชีตาราง

ตาราง		หน้า
1	แสดงตัวอย่างสิทธิและผลประโยชน์พิเศษของพนักงานองค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ.....	87
2	แสดงตัวอย่างสิทธิและผลประโยชน์พิเศษของพนักงานขับรถโดยสาร และ พนักงานเก็บค่าโดยสาร	89
3	แสดงการกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างๆ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.....	113
4	แสดงการเบิกเงินเกินบัญชีจากสถาบันการเงินต่างๆ ขององค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ.....	114
5	แสดงประเภทหนี้สินค้างชำระขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.....	115
6	แสดงการค้างชำระค่าน้ำมันขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย.....	117
7	แสดงต้นทุนค่าโดยสารและอัตราการเก็บค่าโดยสาร.....	119
8	แสดงการลดราคาค่าโดยสารสำหรับบุคคลบางกลุ่ม	120
9	แสดงผลการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตั้งแต่ พ.ศ. 2520-2542	122
10	แสดงการค้ำประกันเงินตัวสัญญาของรัฐบาลต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.....	124
11	แสดงประเภทการเก็บค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางธรรมดา	126
12	แสดงประเภทการเก็บค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ.....	127
13	แสดงค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงเฉพาะค่าเช่าซ่อมรถโดยสารประจำทางและ ค่าซ่อมบำรุงรถเก่า	183

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 เส้นทางคลองลัด	3
2 คลองขุดในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว	6
3 รถม้า	15
4 รถลากแบบนั่งคนเดียวและ 2 คน	24
5 รถรางไฟฟ้า	29
6 รถราง	29
7 พระยาภักดีนรเศรษฐ์ หรือนายเลิศ เศรษฐบุตร์	30
8 รถเมล์ของบริษัทนายเลิศ หรือบริษัทรถเมล์ขาว	31
9 เรือเมล์	33
10 รถโดยสารประจำทางก่อนการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	58
11 แสดงโครงสร้างการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	97
12 แสดงโครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	99
13 รถโดยสารประจำทางธรรมดา และปรับอากาศสมัยเริ่มจัดตั้งองค์การขนส่ง มวลชนกรุงเทพ	103
14 รถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศของเอกชนในปัจจุบัน	134
15 รถนักเรียน	141
16 รถโดยสารประจำทางธรรมดา	141
17 รถโดยสารประจำทางปรับอากาศในอดีต และปัจจุบัน	143
18 รถยูโรวัน (EURO 1)	144
19 รถยูโรวัน (EURO 1)	144
20 รถยูโรทู (EURO 2)	144
21 รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ	147
22 รถโดยสารประจำทางฟ่วง หรือรถฟ่วง	148
23 รถโดยสารประจำทางผ่านทางด่วนในปัจจุบัน	149
24 รถโดยสารประจำทางเกียร์อัตโนมัติ	151
25 รถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศหยอดเหรียญ	152
26 รถโดยสารประจำทางพุดใต้ สาย 12	153
27 รถโดยสารประจำทาง Airport Bus	154
28 รถโดยสารประจำทางชั้น 1 หรือรถไมโครบัส	157

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
29 รถสองแถวในซอย	161
30 รถสองแถวในซอยคันใหญ่.....	161
31 รถมินิบัส	164
32 รถโดยสารประจำทางใช้ก๊าซธรรมชาติ.....	176
33 รถโดยสารประจำทางมีสัญญาณเตือนภัย.....	178

บทนำ

การขนส่งมวลชนเป็นระบบการขนส่งผู้โดยสารครั้งละมากๆ¹ หรือการให้บริการอำนวยความสะดวกเพื่อสร้างประโยชน์ในการใช้เวลาและสถานที่² ต่อมาการขนส่งได้พัฒนาเข้าสู่ระบบขนส่ง ประกอบด้วย การขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ³

ในระยะแรกระบบขนส่งในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากในอดีตแม่น้ำลำคลองมีความสำคัญต่อการตั้งเมืองและเป็นที่อยู่อาศัยของประชาชน รวมทั้งด้านยุทธศาสตร์ และการติดต่อค้าขายกับดินแดนอื่น ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีการขุดคลองเพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ การคมนาคม⁴ การขนส่ง และการค้า เพราะผู้คนส่วนใหญ่อาศัยเส้นทางน้ำในการขนส่งและสัญจร ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจำนวนประชากรทั้งชาวไทยและต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น มีการขยายตัวของชุมชน จึงมีการสร้างถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นถนนตามแบบตะวันตกสายแรกของกรุงเทพมหานคร ใน พ.ศ. 2404⁵ นอกจากนั้นยังมีการสร้างถนนสายอื่น รวมทั้งสร้างถนนเชื่อมตรอกและซอยเพิ่มขึ้น

การสร้างถนนทำให้การคมนาคมทางบกในกรุงเทพมหานครสะดวกขึ้น และมีการใช้พาหนะที่หลากหลาย กล่าวคือ เมื่อ พ.ศ. 2417 มีการใช้รถลากโดยม้า และมีการเดินรถรางโดยใช้ม้าลากใน พ.ศ. 2430⁶ และได้เปลี่ยนเป็นรถรางไฟฟ้าใน พ.ศ. 2437 ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทเอกชน * เมื่อบริษัทเอกชนหมดสัญญาสัมปทานการเดินรถราง กิจการเดินรถรางของเอกชนจึงถูกโอนเป็นของรัฐบาลใน วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2493⁷ จึงนับเป็นบริการขนส่งมวลชนทางบกโดยรัฐบาลในเขตกรุงเทพมหานครประเภทแรก

¹ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. หน้า 115.

²จามร มานะตั้งสกุลกิจ และคณะ. (2543). การขนส่งทางน้ำ : ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกโดยสารเรือด้วยแม่ค้าเจ้าพระยาเปรียบเทียบกับรถประจำทาง กรณีศึกษาเส้นทางนนทบุรี-สนามหลวง (ท่าช้าง). หน้า 10.

³ประจักษ์ ศกุนตลักษณ์. (2529). เศรษฐศาสตร์การขนส่ง. หน้า 1-3.

⁴เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. (2520). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. หน้า 10.

⁵บรรเทง วัฒนศิริธรรม. (2528). การขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร. หน้า 5.

⁶คำรบลักษ์ สุรัสวดี. (2543). การศึกษาและการวิจัยเพื่อชี้แนะและกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาเมือง “กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” กับการแก้ปัญหาจราจร. หน้า 1-62.

* มีบริษัทเอกชนผลัดเปลี่ยนเข้ามาดำเนินกิจการเดินรถรางหลายบริษัท ได้แก่ บริษัทการไฟฟ้าสยาม จำกัด ดำเนินกิจการใน พ.ศ. 2443, บริษัท รถรางไทย ห.จ.ก. ใน พ.ศ. 2448 และบริษัท ไฟฟ้าไทยคอร์ปอเรชั่น จำกัด ใน พ.ศ. 2470 ตามลำดับ

⁷อภิโชค แซ่โล้ว. (2541). วิวัฒนาการยานพาหนะทางบกของไทย. หน้า 57-58.

กิจการขนส่งมวลชนทางบกโดยรถประจำทางเริ่มขึ้นใน พ.ศ. 2450 โดย นายเลิศ เศรษฐบุตร (เสวกตรี พระยาภักดีนรเศรษฐ์) ริเริ่มกิจการรถเมล์โดยใช้ม้าลากรับ-ส่ง ผู้โดยสารจากสะพานยศเสถึงประตูน้ำสระปทุม¹ แต่การใช้ม้าลากประสบปัญหาการให้บริการ ลำช้าและรับ-ส่งผู้โดยสารได้จำนวนน้อย รวมทั้งผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบาย นายเลิศจึงเปลี่ยนมาใช้รถยนต์แทนใน พ.ศ. 2456² พร้อมทั้งขยายเส้นทางจากประตูน้ำ สระปทุมถึงบางลำพู (ประตูใหม่ตลาดยอด) เมื่อกิจการรถเมล์มีความมั่นคงและมีผู้นิยมใช้บริการ มากขึ้น ทำให้ตั้งแต่ พ.ศ. 2476 เป็นต้นมามีผู้ลงทุนตั้งบริษัทรถโดยสารประจำทางเพิ่มขึ้น³ เช่น บริษัท นายเลิศ จำกัด บริษัทศิริมิตร บริษัทเทเวศร์เดินรถ บริษัทนครขนส่ง⁴ บริษัทขนส่ง จำกัด และบริษัทสามัคคีธรรม⁵ รวม 28 ราย* หลังจากนั้นได้มีบริษัทเดินรถโดยสารประจำทาง เพิ่มขึ้นตามมามากหลายบริษัทส่งผลให้เกิดปัญหาการเดินรถทับเส้นทาง⁶ และการแย่งผู้โดยสาร ทำให้รัฐบาลประกาศกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางใน พ.ศ. 2498⁷ รวม 35 สาย เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว อย่างไรก็ตามบริษัทต่างๆ ก็ไม่สามารถให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่ ที่ขยายตัวและห่างไกลได้ เช่น ถนนอำนวยการสงคราม ถนนเศรษฐศิริ⁸ หนองจอก และบางนา ได้เพียงพอ เนื่องจากรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการรับ-ส่งประชาชนมีไม่เพียงพอกับ ความต้องการของประชาชน

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2546). *ประวัติการเดินรถไทย*. (ออนไลน์).

² กระทรวงคมนาคม. (2545). *ครบรอบ 90 ปี กระทรวงคมนาคม*. หน้า 120.

³ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2540). *รายงานฉบับสุดท้าย โครงการศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแผนการดำเนินงานในการโอนกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้กรุงเทพมหานคร*. หน้า 27.

⁴ สมาคมไทยขนส่ง. (2522, 28 มีนาคม). “ประวัติรถเมล์,” *วารสารสมาคมไทยขนส่ง ฉบับที่ระลึกเนื่องในโอกาสก่อตั้งสมาคมครบรอบ 6 ปี*. หน้า 90.

⁵ *เรื่องขออนุมัติให้เดินรถประจำทาง*. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2497). เลขที่ คค. 0202.3.5/4.

* เป็นเอกชน 25 รายและหน่วยงานราชการ 3 ราย

⁶ *เรื่องนายวิชัย กิตติพาณิชย์กับพวกร้องเรียนถึงความเดือดร้อนในการเดินรถเมล์*. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2497). เลขที่ คค. 0202.3.5/9.

⁷ “ประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง เรื่อง กำหนดเส้นทางสำหรับการขนส่งประจำทางด้วยรถยนต์โดยสารในจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี,” (2498, 22 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 72 ตอนที่ 22. หน้า 693.

⁸ *เรื่องขอยืดเส้นทางเดินรถเมล์ประจำทางสาย 6 บุคโล-ริมทางรถไฟ ถนนเศรษฐศิริ*. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2501). เลขที่ คค. 0202.3.5/160.

ใน พ.ศ. 2516 บริษัทเดินรถโดยสารประจำทางได้ประสบปัญหาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้น แต่บริษัทต่างๆ ไม่สามารถปรับค่าโดยสารให้เพิ่มขึ้นตามได้ เนื่องจากไม่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาล ส่งผลให้หลายบริษัทต้องขาดทุนและไม่สามารถให้บริการต่อไปได้ รัฐบาลจึงให้มีการรวมรถโดยสารประจำทางของบริษัทต่างๆ เป็นบริษัทเดียว โดยใช้ชื่อว่า “บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด” ใน พ.ศ. 2518 หลังจากนั้นจึงออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ”¹ ใน พ.ศ. 2519 สมัยรัฐบาล ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมช และรับโอนกิจการของบริษัทมหานครขนส่งให้เป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงนับเป็นครั้งแรกที่รัฐบาลเข้ามาจัดระบบขนส่งมวลชนทางบกในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีหน้าที่จัดระบบการขนส่งรถโดยสารประจำทางให้แก่ประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล อันได้แก่ จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร โดยเน้นการให้บริการประชาชนผู้มีรายได้น้อยและปานกลางเป็นหลัก จึงจัดเก็บค่าโดยสารในอัตราต่ำ² ตามนโยบายของรัฐบาล

การบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาและอุปสรรคมาตลอด ปัญหาหลักประกอบด้วย **ปัญหาด้านการบริหารจัดการ** เนื่องจากขาดการวางแผนในการทำงาน และการบริหารบุคคลที่ไม่มีประสิทธิภาพ อาทิ การสรรหาและคัดเลือกบุคคลเข้าทำงานมักมีคุณสมบัติไม่ตรงกับงาน รวมทั้งการเลื่อนตำแหน่งโดยการเล่นพรรคเล่นพวก³ **ปัญหาการถูกแทรกแซงทางการเมือง** ที่ผ่านมานักการเมืองเป็นผู้มีอำนาจแต่งตั้งผู้บริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทำให้การบริหารงานขาดความต่อเนื่องและขาดประสิทธิภาพเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง ปัญหาสุดท้าย คือ **ปัญหาเรื่องทุนและค่าใช้จ่าย** สาเหตุมาจากการที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายจ่ายมากกว่ารายรับ และขาดการตรวจสอบที่รัดกุม โดยเฉพาะการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ขาดความรอบคอบในการปฏิบัติงาน รวมทั้งต้องเสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงแต่ละปีสูงมาก ประกอบกับไม่สามารถเพิ่มค่าโดยสารให้คุ้มกับรายจ่ายได้ เพราะไม่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาล เหล่านี้จึงเป็นเหตุให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาขาดทุนอย่างมากและต่อเนื่อง

¹“พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519,” (2519,19 สิงหาคม).

ราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ. เล่ม 93 ตอนที่ 103. หน้า 3.

²กระทรวงคมนาคม. (2545). *ครบรอบ 90 ปี กระทรวงคมนาคม*. หน้า 123.

³นัยนา เกิดวิชัย. (2529). *ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ*. หน้า 88.

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้นเป็นปัญหาที่สะสมมายาวนานและไม่ได้รับการแก้ไข ทำให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาการดำเนินการจัดระบบขนส่งมวลชน รัฐบาลจึงได้ ร่วมแก้ปัญหาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ คือ **ปัญหาด้านการบริหารจัดการ**โดยให้มีการปรับปรุงระบบบริหารงานบุคคล และมีการกำหนดนโยบายวางแผนงานให้มีประสิทธิภาพ มากขึ้น **ปัญหาการถูกแทรกแซงทางการเมือง** แก้ไขด้วยการให้องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครมีอิสระในการบริหารงานให้มากขึ้น และลดจำนวนบุคลากรที่แต่งตั้งโดยนักการเมือง ส่วน**ปัญหาเรื่องทุนและค่าใช้จ่าย** ทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้แก้ปัญหาด้วยการเพิ่ม รายได้และลดรายจ่าย เช่น การเพิ่มค่าโดยสารรถประจำทางบางประเภท* ซึ่งให้บริการเพิ่มจาก รถโดยสารธรรมดา การเพิ่มค่าโฆษณาข้างรถและหลังรถประจำทาง รวมทั้งพยายามตัดทอน รายจ่าย เช่น การใช้ก๊าซ NGV (Natural Gas Vehicle) และก๊าซเอทานอลแทนเชื้อเพลิงน้ำมัน ใช้นโยบายเช่าซื้อที่ดินเพื่อเป็นอยู่ซ่อมรถและลานจอดรถแทนการเช่าธรรมดา รวมทั้งการทำ ประกันชีวิตและสุขภาพของพนักงานแทนการเสียค่าสวัสดิการและค่ารักษาพยาบาลในแต่ละปี¹

อย่างไรก็ตามการจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ผ่านมา ขาดการวางแผนการจัดระบบขนส่งมวลชนอย่างเป็นระบบ เช่น การปล่อยให้รถโดยสาร ประจำทางวิ่งทับเส้นทางกัน จนเกิดการแย่งผู้โดยสาร ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และความไม่ปลอดภัย ต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร นอกจากนั้นรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนมี จำนวนน้อย และเป็นรถเก่าขาดการซ่อมบำรุง เมื่อนำรถดังกล่าวมาให้บริการประชาชนจึงไม่ เพียงพอต่อความต้องการและมักเกิดรถเสียระหว่างทาง ประชาชนจึงต้องรอการถ่ารถคันใหม่ รวมทั้งรถที่เสีย ทำให้เกิดขวางทางจราจร จากสาเหตุดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง กล่าวคือ เมื่อรถโดยสารประจำทางมีจำนวนน้อย และมีสภาพเก่า ทำให้ประชาชน บางส่วนที่มีกำลังซื้อหันไปใช้บริการรถโดยสารส่วนบุคคล และซื้อรถยนต์ส่วนตัวเพิ่ม มากขึ้น** ก่อให้เกิดปัญหาจราจรและมลพิษในสังคม รวมทั้งเกิดการสูญเสียเงินตราเพื่อนำเข้า รถยนต์และน้ำมันจากต่างประเทศ นอกจากนั้นปัญหาจราจรยังเป็นปัญหาที่สร้างความเดือดร้อน ให้กับประชาชน และกลายเป็นประเด็นทางการเมือง ทำให้พรรคการเมืองต่างๆ ใช้เป็นนโยบาย ในการหาเสียงเพื่อแข่งขันในการเลือกตั้งทั้งระดับท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และระดับประเทศ

* รถโดยสารประจำทางที่เพิ่มค่าโดยสาร คือ รถที่ผ่านทางด่วน และรถบริการตลอดคืน

¹ วัระพล สุวรรณนันต์. (2532). *การแก้ไขปัญหาจราจรประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ* ชาติ ทุน. หน้า 53-57.

** พ.ศ. 2523 มีจำนวนรถยนต์ส่วนตัวจำนวน 221,275 คัน พ.ศ. 2533 เพิ่มขึ้นเป็น 598,223 คัน พ.ศ. 2540 มีจำนวน 1,156,361 คัน พ.ศ. 2541 มีจำนวน 1,231,899 คัน และพ.ศ. 2542 มีจำนวน 1,317,062 คัน ดู กระทรวงคมนาคม. สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก. (2545). *รายงานจำนวน รถที่จดทะเบียนทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545*. หน้า 78.

เพื่อแก้ปัญหาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รัฐบาลได้พยายามบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนส่วนใหญ่โดยการอนุญาตให้รถของบริษัทเอกชนอื่นๆ เข้าร่วมบริการ เช่น รถร่วมบริการ รถไมโครบัส รถมินิบัส รถเล็กในซอย และรถตู้ ทั้งยังได้ส่งเสริมบริการด้านอื่น เช่น รถไฟชานเมือง เรือยนต์ข้ามฟาก เรือยนต์เฟลวาใบจักรยาว เรือด่วนเจ้าพระยา และเรือด่วนคลองแสนแสบ รวมทั้งอนุมัติก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส ที่เปิดให้บริการตั้งแต่ เดือนธันวาคม พ.ศ. 2542¹ และรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งจะเริ่มให้บริการในเดือนเมษายน พ.ศ. 2547² เพื่อให้บริการประชาชน

ระบบขนส่งมวลชนมีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาการจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตั้งแต่การจัดตั้งระบบขนส่งมวลชนทางบก การดำเนินงานปัญหาและอุปสรรค รวมทั้งการแก้ไขปัญหาและผลกระทบที่ส่งผลต่อสังคมไทยในด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ตั้งแต่ พ.ศ. 2519 ถึง พ.ศ. 2542 เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาค้นคว้า และการเสนอแนะงานแก่ผู้สนใจศึกษาค้นคว้าต่อไป

¹บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน). (2546). *ด้านปฏิบัติการให้บริการ*. (ออนไลน์).

²การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2546). *การให้บริการ*. (ออนไลน์).

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในปัจจุบันยังไม่มีผู้ใดทำการศึกษาค้นคว้า เรื่องระบบขนส่งมวลชนทางบกในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตั้งแต่ พ.ศ. 2519-2542 โดยตรง แต่อย่างไรก็ตาม ยังคงมีเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้ศึกษาได้นำมาเป็นส่วนประกอบในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้แก่

จามร มานะตั้งสกุลกิจ และคณะ. (2543). *การขนส่งทางน้ำ : ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกโดยสารเรือด่วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา เปรียบเทียบกับรถประจำทาง กรณีศึกษาเส้นทางนนทบุรี-สนามหลวง (ท่าช้าง)*. ภาคนิพนธ์ ร.ม. (รัฐประศาสนศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. ภาคนิพนธ์ฉบับนี้แสดงให้เห็นว่าความรวดเร็ว ความสะดวกสบาย และความปลอดภัยเป็นเหตุผลให้ประชาชนเลือกเดินทางโดยสารเรือด่วน ส่วนสาเหตุที่ประชาชนไม่เลือกเดินทางโดยสารเรือด่วน คือ บริการเรือด่วนไม่ผ่านเส้นทางที่ต้องการ และเส้นทางเดินเรือมีน้อยซึ่งไม่เพียงพอความต้องการของประชาชน รวมถึงความไม่ปลอดภัยในการโดยสารเรือ เนื่องจากประชาชนว่ายน้ำไม่เป็น

นิพนธ์ สุดสงวน. (2538). *การศึกษากระบวนการจัดการรถรับจ้างสาธารณะประเภทรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนเสริมระบบขนส่งมวลชนรัฐ : กรณีศึกษาพื้นที่ให้บริการเส้นทางปิ่นเกล้า-มหาวิทยาลัยมหิดล ศาลายา*. วิทยานิพนธ์ วท.ม. (วิทยาศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทำให้ทราบว่า รถตู้สามารถรองรับการเดินทางของประชาชนได้ โดยเป็นบริการเสริมจากระบบขนส่งมวลชนของรัฐ และยังพบว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง แต่ต้องการให้ระบบรถตู้โดยสารเป็นรูปแบบธุรกิจการขนส่งที่ถูกต้องตามกฎหมาย

ปิยเดช ลิ้มปัฐธรรค์. (2542). *การศึกษาโครงสร้างต้นทุนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล*. รายงานโครงการ วศ.บ. (ภาควิชาวิศวกรรมโยธา). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี. งานวิจัยฉบับนี้ทำให้ทราบถึงสาเหตุการขาดทุนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีค่าใช้จ่ายหลักทั้งหมด 76% เป็นค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินรถ ซึ่งประกอบด้วย 4 ประเภทหลัก คือ ค่าจ้างพนักงาน (35%) ค่าเชื้อเพลิง (17%) ค่าซ่อมบำรุง (16%) และค่าเสื่อมราคา (8%) สำหรับการดำเนินการลดค่าใช้จ่ายดังกล่าวองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีแนวทางลดค่าจ้างพนักงาน โดยใช้อัตราค่าตอบแทนระบบใหม่ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำลังดำเนินการใช้อยู่ขณะนี้ ส่วนค่าเชื้อเพลิงอาจลดโดยปรับปรุงเส้นทางเดินรถ ด้านค่าซ่อมบำรุงและค่าเสื่อมราคาลดโดยเปลี่ยนประเภทรถโดยสารประจำทาง

จุดมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อศึกษาพัฒนาการและการดำเนินงานจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (พ.ศ. 2519-2542)
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค รวมทั้งวิธีการแก้ปัญหาในระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (พ.ศ. 2519-2542)
3. เพื่อศึกษาผลกระทบจากปัญหาเรื่องการจัดระบบขนส่งมวลชนทางบกขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่มีต่อสังคมไทยทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม

ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

1. ทำให้ทราบถึงพัฒนาการและการดำเนินงานจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (พ.ศ. 2519-2542)
2. ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรค รวมทั้งวิธีการแก้ปัญหาในระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (พ.ศ. 2519-2542)
3. ทำให้ทราบถึงผลกระทบจากปัญหาเรื่องการจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่มีต่อสังคมไทยทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม

ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าเรื่องการจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2519 ซึ่งเป็นปีที่มีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จนถึง พ.ศ. 2542 อันเป็นปีที่เริ่มมีการบริการระบบขนส่งมวลชนในรูปรถไฟฟ้าให้บริการแก่ประชาชน

วิธีการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้ผู้ศึกษาได้ใช้ข้อมูลที่เป็นเอกสารชั้นต้น เช่น ราชกิจจานุเบกษา และจดหมายเหตุ เอกสารชั้นรอง เช่น หนังสือ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ ข้อมูลออนไลน์ รวมทั้งการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง จากนั้นจึงนำข้อมูลมาศึกษาและวิเคราะห์โดยใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ แล้วนำเสนอข้อมูลแบบพรรณนาวิเคราะห์

นิยามศัพท์เฉพาะ

กรุงเทพมหานคร หมายถึง พื้นที่ของกรุงเทพในปัจจุบัน ประกอบด้วยเขตการปกครอง 50 เขต ซึ่งในอดีต คือ จังหวัดพระนคร และจังหวัดธนบุรีเดิม และอยู่ภายใต้การปกครองตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518¹ ซึ่งมีพื้นที่ทั้งหมด 1,562.2 ตร.กม.²

ขนส่งมวลชน หมายถึง ลักษณะการผสมผสานของระบบการขนส่งต่างๆ ที่ใช้กันในเขตเมือง มีวัตถุประสงค์หลักที่การขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากประชาชนในเมืองต้องการดำเนินกิจการทางธุรกิจ ต้องเดินทางจากที่พักอาศัยเพื่อไปทำงานยังสถานที่ประกอบการ หรือต้องเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจ การขนส่งคนในเมืองจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างความเจริญเติบโตให้กับกิจกรรมหรือธุรกิจต่างๆ ของเมือง³

ปริมณฑล หมายถึง จังหวัดที่อยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ให้บริการรถโดยสารประจำทางแก่จังหวัดเหล่านี้ด้วย

ระบบขนส่งมวลชน หมายถึง ระบบขนส่งสาธารณะระบบหนึ่งซึ่งสามารถขนถ่ายผู้โดยสารจำนวนมาก ทางวิ่งเป็นทางเฉพาะที่ไม่ปะปนกับทางวิ่งอื่นๆ ทางวิ่งอาจจะอยู่ใต้ดินระดับดิน หรือเหนือดินก็ได้⁴

¹ ธนบุรี. (2542). หน้า 316.

² ศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร. (2543). *ของดีกรุงเทพฯ*. หน้า 9.

³ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2543). *หลักการขนส่ง*. หน้า 155.

⁴ ปิยนารถ บุนนาค, ดวงพร นพคุณ และสุวัทนา ธาดานิติ. (2525). *คลองในกรุงเทพฯ : ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง และผลกระทบต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี*. หน้า 145.

แหล่งศึกษาค้นคว้า

1. สำนักหอสมุดแห่งชาติ ท่าวาสุกรี
2. สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ท่าวาสุกรี
3. สำนักหอสมุดมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
4. หอสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร วังท่าพระ
5. สำนักวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
6. สำนักหอสมุดปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
7. ห้องข้อมูลข่าวสาร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
8. ห้องสมุดสำนักงานคณะกรรมการสภาวิจัยแห่งชาติ
9. สำนักบรรณสารการพัฒนา สถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์
10. ฝ่ายสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก
11. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

บทที่ 1

พัฒนาการของการคมนาคมในกรุงเทพฯ ก่อนการจัดตั้ง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การคมนาคมของไทยตั้งแต่อดีตมีการคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก ที่ตั้งของชุมชนเมืองส่วนใหญ่ก็มีแม่น้ำลำคลองล้อมรอบ ทำให้เกิดเป็นเส้นทางคมนาคมสัญจร และขนส่งผลผลิตไปยังชุมชนอื่น ทั้งยังเป็นทางส่งน้ำไปใช้ประโยชน์ในการเพาะปลูก ตลอดจนเป็นประโยชน์ในด้านยุทธศาสตร์ ภายหลังมีการคมนาคมทางบกเกิดขึ้น จึงเกิดการขยายตัวของการขนส่งมวลชนที่ให้บริการแก่ประชาชนในเขตเมืองหลวง แล้วจึงขยายไปสู่ชนเมือง และต่างจังหวัด

1. การคมนาคมในกรุงเทพฯ ก่อนรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

การคมนาคมของกรุงเทพฯ ในอดีต เป็นการคมนาคมทางน้ำโดยมีคลองเป็นเส้นทางคมนาคมหลัก และเป็นเส้นทางธรรมชาติไม่ต้องลงทุนสร้าง ส่วนการคมนาคมทางบกในระยะแรกยังไม่มีความสะดวก เนื่องจากยังไม่มีถนนที่พิกัดถนน หรือทางเดินเพราะขณะนั้นผู้คนยังขาดความรู้ทางวิทยาการและเทคโนโลยี ทั้งยังต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก¹ นอกจากนี้ คลองยังมีความสำคัญในทางยุทธศาสตร์ คือ ใช้ป้องกันบ้านเมือง เพื่อไม่ให้ข้าศึกเข้ามาถึงกำแพงเมืองได้สะดวก² คลองจึงมีความสำคัญมาตลอดตั้งแต่อดีต

ชนเผ่าไทยบุพการีของชาวไทยจึงได้ตั้งภูมิลำเนาเป็นหลักแหล่งตามแม่น้ำลำคลองเหล่านี้ ราชธานีก็ตั้งอยู่ริมฝั่งทั้งสิ้น เช่น กรุงสุโขทัยตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำยม กรุงเทพมหานครตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและแควของแม่น้ำนั้น เมืองราชบุรีตั้งบนฝั่งแม่น้ำกลอง และเมืองจะเข้ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง เป็นต้น ตลอดจนกรุงเทพมหานครฯ ก็ได้สร้างขึ้นบนฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเช่นเดียวกับราชธานีในสมัยโบราณ เมื่อได้สร้างที่อยู่อาศัยเป็นหลักฐานแล้ว จึงได้บูรณะแม่น้ำลำคลองขุดลอกเพิ่มเติม เพื่อสะดวกแก่การคมนาคมยิ่งขึ้น³

¹ปิยนถ บุนนาค, ดวงพร นพคุณ และสุวัทนา ธาดานิติ. (2525). คลองในกรุงเทพฯ : ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง และผลกระทบต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี. หน้า 5-6.

²คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทย. (2525). ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 1 รัชกาลที่ 1-รัชกาลที่ 3. หน้า 165.

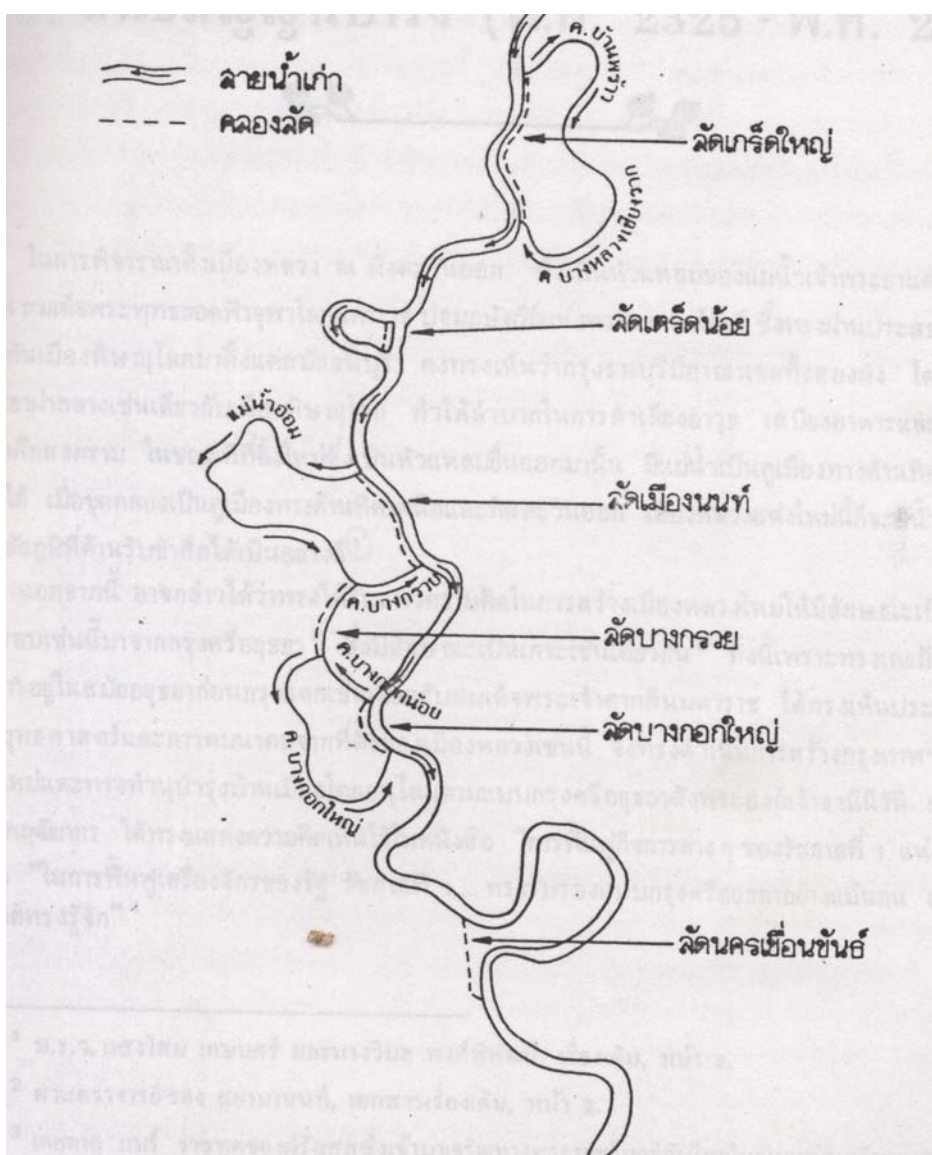
³สารานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน เล่ม 4. (2504). หน้า 2552.

แม้ว่าจะมีแม่น้ำลำคลองตามธรรมชาติ แต่แม่น้ำบางสายก็ไม่สามารถใช้ได้ตลอดปี เนื่องจากน้ำในแม่น้ำแห้ง ทั้งเส้นทางของแม่น้ำบางสายคดเคี้ยวมาก ทำให้เสียเวลาในการเดินทางและเกิดอันตรายแก่ผู้เดินทาง สำหรับชุมชนในอดีตที่ไม่มีแม่น้ำผ่านทำให้ขาดแหล่งคมนาคม เศรษฐกิจ และยุทธศาสตร์ จึงมีการขุดคลองเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจเป็นการขุดเพื่อเชื่อมโยงระหว่างแม่น้ำกับแม่น้ำ แม่น้ำกับทะเล หรือการขุดคลองแม่น้ำเก่าให้ลึกขึ้น เพื่อประโยชน์ด้านการคมนาคม การป้องกันบ้านเมือง เป็นเส้นทางคมนาคมเพื่อการค้าขาย และเพื่อเป็นเส้นทางลัด ทำให้ย่นระยะเวลาในการเดินทาง¹ การขุดคลองมีมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ส่วนใหญ่เป็นคลองที่ขุดขึ้นตามพระราชประสงค์ของพระมหากษัตริย์ คลองที่ขุดในสมัยอยุธยา คือ คลองลัด โดยขุดตัดแม่น้ำ เพื่อย่นระยะทางที่คดเคี้ยวให้ตรง และเพื่อเปลี่ยนเส้นทางน้ำให้เรือสัญจรไปมาได้สะดวก คลองเชื่อมแม่น้ำ เป็นการขุดเชื่อมต่อระหว่างแม่น้ำสองสายที่ไหลขนานกัน และคลองคูเมืองเป็นคลองที่ขุดในสมัยธนบุรี² การขุดคลองในสมัยอยุธยามีหลายแห่ง เช่น ในสมัยสมเด็จพระชัยราชาธิราชโปรดฯ ให้ขุดคลองบางกอกเป็นคลองลัดผ่านแผ่นดินแคบระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาที่บางกอกใหญ่และบางกอกน้อย เมื่อเวลาล่วงเลยไปสายน้ำเปลี่ยนไปเดินทางคลองลัดเซาะตลิ่งพังกว้างออกไปจนคลองลัดนี้กลายเป็นแม่น้ำตอนข้างพระบรมมหาราชวังด้านทางราชวรดิษฐ์ ในสมัยสมเด็จพระภูมิन्नรราช (พระเจ้าท้ายสระ) โปรดฯ ให้ขุดคลองโคกขาม นอกจากนั้นได้ขุดคลองเกร็ดน้อยลัดคู้บางบัวทองตัดให้เป็นคลองทางตรง³ เป็นต้น

¹ รong ศยามานนท์. (2523). *ประวัติศาสตร์ไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่รัชกาลที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 7*. หน้า 1.

² สุกุณี ญัฐพลวัฒน์. (2541). *คลองและเส้นทางเดินเรือในอดีต*. หน้า 16.

³ คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทย. (2525). *ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2 รัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2475*. หน้า 297.



ภาพประกอบ 1 เส้นทางคลองลัด

ที่มา : ปิยนาท บุนนาค, ดวงพร นพคุณ และสุวัทนา ธาดานิติ. (2525). คลองในกรุงเทพฯ :
ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง และผลกระทบต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี. หน้า 19.

ต่อมาในสมัยกรุงธนบุรี พระเจ้ากรุงธนบุรีโปรดฯ ให้ขุดคลองคูเมืองบริเวณฝั่งธนบุรี ด้านหลังเมือง ตั้งแต่คลองบางกอกน้อยถึงคลองบางกอกใหญ่ โดยแบ่งเป็น 3 ตอน คือ ตอนที่ 1 เรียกว่า คลองวัดท้ายตลาด ตอนที่ 2 เรียกว่า คลองบ้านหม้อ และตอนที่ 3 เรียกว่า คลองบ้านขมิ้น¹ หลังจากนั้นโปรดฯ ให้ขุดคูหลังเมืองตั้งแต่กำแพงเก่าท้ายป้อมวิชัยประสิทธิ์วงศาถึง ศาลเทพารักษ์หัวโขนออกแม่น้ำ คือ คลองตลาดไปออกคลองโรงไหม² หรือ คลองหลอด การขุดคลองดังกล่าว เพื่อใช้เป็นแนวกำแพงธรรมชาติในการป้องกันศัตรูก่อนถึงตัวกำแพงเมือง สำหรับคลองลัดนั้นในสมัยนี้ไม่ปรากฏหลักฐานว่าได้มีการขุดเพิ่มขึ้น เนื่องจากประชาชนในขณะนั้นมีจำนวนน้อย ทำให้คลองลัดที่มีอยู่แล้วสามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้ประชาชนได้เพียงพอแล้ว³

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ทรงสถาปนาบริเวณ ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา หรือกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการปกครอง ทรงเห็นความจำเป็นต้องสร้างพระนครให้มีความมั่นคงโดยเฉพาะราชธานีไม่ควรมีสภาพเป็นเมืองอกแตก แต่ไม่สามารถปรับปรุงพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาให้ได้ดี เพราะเป็นแหล่งชุมชนที่หนาแน่นอยู่แล้ว ส่วนทางฝั่งตะวันออกโปรดฯ ให้ยกเลิกคลองหลอดที่เคยเป็นคูเมืองธนบุรี แล้วให้ขุดคูเมืองพระนครใหม่⁴ นอกจากนั้นทรงโปรดฯ ให้ขุดคลองคูเมืองเดิมให้กว้างและลึก เพื่อใช้ประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ และเป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาทางทิศเหนือและทิศใต้ ต่อมา พ.ศ. 2328 พระองค์โปรดฯ ให้ขุดคลองคูเมืองชั้นในตั้งแต่บางลำพูถึง วัดสามปลื้ม เรียกว่า คลองรอบกรุง⁵ หลังจากนั้นโปรดฯ ให้ขุดคลองหลอดอีก 2 คลอง จากคลองคูเมืองเดิมถึงคลองรอบกรุงที่ขุดใหม่⁶ และคลองมหานาคซึ่งปรากฏในพระราชพงศาวดารว่า

โปรดให้รื้อป้อมวิชาเยนทร์ และกำแพงเมืองธนบุรีข้างปากตะวันออกเสีย ขยายพระนครให้กว้างออกไปกว่าเก่า เกณฑ์เขมร 10,000 เข้ามาขุดคลองคูพระนครด้านตะวันออกตั้งแต่บางลำภูตลอดมาออกแม่น้ำข้างใต้หรือวัดสามปลื้ม ยาว 85 เส้น 13 วา กว้าง 10 ลึก 5 ศอก พระราชทานชื่อว่า

¹ นายพลเอกเจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์. (2484). “คลองต่างๆ ทั้งเก่าและใหม่ในกรุงและหัวเมืองแห่งประเทศไทย,” ใน *ประวัติกระทรวงเกษตรธิการ*. หน้า 130-131.

² สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาเทววงศ์วโรปการ. (2464). *จดหมายเหตุพระยาประมุขนครบาล*. พิมพ์แจกในงานศพ นางช้อย ชูโต. หน้า 11.

³ กิตติ ตันไทย. (2520). *คลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย (พ.ศ. 2367-2453)*. หน้า 45.

⁴ สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2544). *แม่น้ำลำคลองสายประวัติศาสตร์*. หน้า 12.

⁵ ส. พลายน้อย. (2503). *บางกอก*. หน้า 22.

⁶ เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. (2519). *การพัฒนาการคมนาคมทางบกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. หน้า 10.

คลองรอบกรุง ด้านแม่น้ำตั้งแต่ปากคลองรอบกรุงด้านใต้ ไปจดปากคลองข้างเหนือ ยาว 91 เส้น 16 วา รวมทางรอบพระนคร 177 เส้น 9 วา แล้วขุดคลองหลุดจากคลองคูเมืองเดิมสองคลองไปบรรจบคลองรอบกรุงที่ขุดใหม่ และขุดคลองใหญ่เหนือวัดสะแกอีกคลองหนึ่ง พระราชทานนามว่า คลองมหานาค เป็นที่สำหรับให้ประชาชนพระนครได้ลงเรือไปประชุมเล่นเพลง และสัทวาในเทศกาลฤดูน้ำเหมือนอย่างครั้งกรุงศรีอยุธยา¹

จากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพมหานครข้างต้น ทำให้มีเส้นทางเดินของแม่น้ำลำคลองแยกออกจากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นจำนวนมาก ทั้งสองฝั่งแม่น้ำประกอบด้วยคลองที่เป็นธรรมชาติ และคลองขุดที่มีมาแต่เดิม ซึ่งใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ค้าขาย และเอื้อต่อการปกครอง รวมทั้งเป็นแนวทางแบ่งเขตการวางผังเมืองในอดีตให้เป็นสัดส่วนด้วย คลองที่ขุดในสมัยนั้นส่วนใหญ่เป็นคลองลัดที่ขุดตัดแม่น้ำ เพื่อย่นระยะทางที่คดเคี้ยวให้ตรง และเพื่อเปลี่ยนเส้นทางน้ำให้เรือแพสัญจรไปมาสะดวก

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยมีการขุดคลองลัดหลังเมืองนครเขื่อนขันธ์* ซึ่งขุดไปถึงคลองตาลาว เพื่อให้ไปถึงกรุงเทพฯ โดยใช้เป็นเส้นทางคมนาคมบริเวณเมืองหน้าด่านของกรุงเทพฯ ซึ่งอำนวยความสะดวกทางยุทธศาสตร์ และการปกครอง ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวมีการขุดคลอง 3 คลอง คือ **คลองสุนัขหอน**** เพื่อเป็นเส้นทางในการปกครองและป้องกันบ้านเมือง **คลองบางขุนเทียน***** และ**คลองพระโขนง** นอกจากการขุดซ่อมคลองแล้วในรัชกาลนี้ได้มีการขุดคลองใหม่เช่นกัน คือ **คลองแสนแสบ หรือคลองบางขนาก****** เพื่อใช้เป็นเส้นทางเดินทาง ขนส่งอาหาร และส่งกำลังกองทัพในการสงครามอันนมสยามยุทธ² **คลองเหนือเมืองนครเขื่อนขันธ์** เพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ และเป็นคลองสุดท้ายในรัชกาลนี้

¹ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์. (2503). *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1*. หน้า 74-75.

* ปากลัดไปอำเภอพระประแดง

** เชื่อมแม่น้ำท่าจีนกับแม่น้ำกลองในแขวงเมืองสมุทรสาครและสมุทรสงคราม

*** คลองบางบอนแขวงธนบุรีตั้งแต่วัดปากน้ำถึงบางขุนเทียน และจากบางขุนเทียนถึงวัดเลา

**** ตอนต้นคลองเรียกว่าคลองแสนแสบ ตอนปลายคลองเรียกว่าคลองบางขนาก คลองแสนแสบเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง และยังช่วยย่นระยะทางระหว่างปราจีนบุรี จะเข่งเทรากับกรุงเทพฯ ดู นายพลเอกเจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์. (2484). *ประวัติกระทรวงเกษตรธิการ*. หน้า 16.

² วิจารณ์ วารวิชนนท์. (2514). *ความสำคัญของอันนัมสยามยุทธต่อไทย กัมพูชา และญวน*. หน้า 6.

จากข้างต้นจึงกล่าวได้ว่า คลองตั้งแต่สมัยอยุธยาถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวมีความสำคัญเพื่อใช้ในการคมนาคม ติดต่อค้าขาย และเชื่อมโยงการปกครอง รวมทั้งป้องกันบ้านเมือง¹ อันเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประเทศ

2. การคมนาคมขนส่งในกรุงเทพฯ ก่อนการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นว่าในรัชสมัยของพระองค์มีจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้นกว่าเมื่อสร้างกรุงใหม่^{*} จึงโปรดฯ ให้เจ้าพระยามหาศรีสุริยวงศ์ว่าที่สมุหกลาโหม เป็นแม่กองจ้างชาวจีนขุดคลองผดุงกรุงเกษมขึ้นตั้งแต่ปากคลองทิศใต้ไปออกฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาที่ริมวัดแก้วฟ้า แล้วตัดผ่านคลองมหานาคไปทะลุแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกทางทิศเหนือริมวัดเทวราชกุญชร เพื่อเป็นคูเมืองใหม่ใน พ.ศ. 2394 ดังปรากฏในพระราชพงศาวดารว่า

ทุกวันนี้บ้านเมืองเจริญขึ้น ผู้คนก็มากกว่าเมื่อแรกสร้างกรุง ควรที่จะขยายพระนครออกไปให้ใหญ่กว้างขวางอีกชั้นหนึ่ง จึงโปรดเกล้าให้ พณฯ หัวเจ้าท่าน ท่านเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ ซึ่งว่าที่สมุหพระกลาโหมเป็นแม่กอง เจ้าหมื่นไวยวรนาถเป็นกงสี จ้างจีนขุดคลองพระนครออกไปอีกชั้นหนึ่ง ปากคลองข้างทิศใต้ออกไปริมวัดแก้วฟ้า ปากคลองข้างทิศเหนือออกไปริมวัดเทวราชกุญชร... คลองนั้นกว้าง 10 วา ลึก 6 ศอก ยาว 137 เส้น 10 วา ราคาเส้นละ 2 ชั่ง 10 ตำลึง²

หลังจากนั้น พ.ศ. 2398 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ลงนามในสนธิสัญญาทางพระราชไมตรี ทำให้มีชาวตะวันตกเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มขึ้น รวมทั้งตั้งสถานกงสุลของชาวต่างประเทศบริเวณริมหรือใกล้แม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อความสะดวกในการติดต่อกับสถานที่ราชการและประชาชน เช่น สถานกงสุลฝรั่งเศสตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาทางตรอกโรงภาษี สถานกงสุลโปรตุเกสตั้งอยู่ที่ตรอกกัปตันบุช³ เป็นต้น ส่วนชาวตะวันตกที่อยู่

¹มานพ พงศทัต. (ม.ป.ป.). รายงานวิจัยเรื่องการขนส่งทางน้ำของกรุงเทพฯ. หน้า 4-5.

^{*}เอกสารครอเฟอร์ด กล่าวว่า ประเทศไทยมีประชากรประมาณ 5 ล้านคน ดู *The Crawford Papers*. (1915). p. 102. และเซอร์จอห์น เบาว์ริง กล่าวว่าไว้ในหนังสือราชอาณาจักรและพลเมืองสยาม โดยดูตัวเลขประชากรของบัลเลอว์ทซ์ กล่าวว่าประเทศไทยมีประชากรประมาณ 6 ล้านคน ดู Sir John Bowring. (1969). *The Kingdom and People of Siam*. p. 6-7.

²เจ้าพระยาทิพากรวงศ์. (2504). *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4*. หน้า 70.

³คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทย. (2525). *ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2 รัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2475*. หน้า 308.

ในกรุงเทพฯ รัฐบาลได้จัดให้อยู่ทางด้านใต้ของตัวเมืองตามชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ด้านตะวันออก¹

นอกจากการขายเมืองแล้ว ได้มีการขายทางสัญจรระหว่างในเมืองกับชานเมือง ด้านตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากพ่อค้าชาวต่างประเทศยื่นเรื่องร้องทุกข์ต่อกรมท่าว่า พวกกงสุล นายห้างต่างประเทศได้ลงชื่อทำหนังสือยื่นว่า เรือลูกค้ามาค้าขายถึงกรุงเทพพระมหานครทาง ไกลนัก หน้ำฤดูน้ำ น้ำก็เชี่ยวแรง กว่าจะขึ้นมาถึงกรุงเทพฯ ก็เสียเวลาหลายวัน จึงจะขอตั้งห้าง ซื้อขายได้ปากคลองพระโขนงตลอดถึงบางนา ขอให้ขุดคลองลัดตั้งแต่บางนามาตลอดคลองผดุงกรุงเกษม รัชกาลที่ 4 โปรดฯ ให้ปรึกษาเสนาบดี เสนาบดีที่ประชุมเห็นพร้อมกันให้กราบทูลว่า “ถ้าชาวยุโรปยกกันลงไปตั้งอยู่ที่บางนาได้ ก็จะไม่ห่างไกลออกไป ก็มีคุณอย่างหนึ่งด้วยความหยุกหยิกนั้นน้อยลง ถึงจะขุดคลองให้เดินเป็นทางลัดก็ควร”²

ดังนั้นพระองค์จึงโปรดฯ ให้เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ เป็นแม่กองขุดคลองถนนตรง* ใน พ.ศ. 2400 ซึ่งเริ่มตั้งแต่คลองผดุงกรุงเกษมฝั่งนอกตรงหัวลำโพงลงไปติดคลองพระโขนง คลองนี้กว้าง 6 วา ลึก 6 ศอก ยาว 207 เส้น 2 วา 3 ศอก และเอาดินขึ้นถมถนนขนานไปกับลำคลอง รวมเงินค่าใช้จ่าย 16,633 บาท³

หลังจากพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษ ได้มีการขุดคลองเพิ่มขึ้น เพื่อการคมนาคม ขนส่ง และค้าขาย คลองที่ขุดเพิ่มขึ้น ได้แก่ คลอง ถนนตรงซึ่งเป็นคลองลัด คลองเจดีย์บูชา คลองบางลี่ และคลองสีลม ซึ่งเกิดจากการขุดดินมาทำเป็นถนน ตามนโยบายการสร้างถนนแบบตะวันตกควบคู่ไปกับการขุดคลอง นอกจากนั้นยังโปรดฯ ให้ขุดคลองเชื่อมกรุงเทพฯ กับหัวเมืองต่างๆ เช่น คลองมหาสวัสดิ์ ตั้งแต่ถนนบุรีถึงนครชัยศรี คลองภาษีเจริญ ตั้งแต่คลองบางกอกใหญ่ถึงแม่น้ำเมืองนครชัยศรี และคลองดำเนินสะดวก ตั้งแต่แม่น้ำบางยางเมืองนครชัยศรีฝั่งตะวันออกถึงคลองบางนกแขวกเมืองราชบุรี⁴ การขุดคลองเชื่อมกรุงเทพฯ ดังกล่าวเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ชาวตะวันตก และเป็นเส้นทางที่ช่วยในการปกครองหัวเมือง รวมทั้งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าด้วย⁵ สำหรับพาหนะทางน้ำที่ใช้

¹ เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. (2519). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. หน้า 13.

² เจ้าพระยาทิพากรวงศ์. (2504). พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4. หน้า 416.

* คลองถนนตรงนี้ประชาชนเรียกว่า คลองวัวลำพอง หรือคลองหัวลำโพง ส่วนถนนตรงเรียกว่า ถนนวัวลำพอง หรือถนนหัวลำโพง หรือถนนพระรามสี่ในปัจจุบัน

³ แหล่งเดิม. หน้า 415.

⁴ แหล่งเดิม. หน้า 103-104.

⁵ พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อเสด็จประพาสมณฑลราชบุรี ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452). (2470). หน้า 2-4.

สัญจรส่วนใหญ่เป็นเรือแจว เรือพาย และเรือกรรเชียงตามแบบสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น นอกจากนั้นยังมีเรือกลไฟทั้งขนาดใหญ่ และขนาดเล็กตามแบบตะวันตก ส่วนเรือแพซึ่งมีมาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นก็ยังคงมีอยู่เป็นจำนวนมากทั้งในกรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง¹ ส่วนถนนที่สร้างขึ้นควบคู่กับการขุดคลองตั้งแต่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวยังไม่ทรงขึ้นครองราชย์ ได้แก่ ถนนหน้าพระลาน ถนนสนามไชย ถนนข้างกำแพง ด้านตะวันตกของพระบรมมหาราชวัง ถนนท้ายวัง และถนนหน้าวังหน้า ถนนหน้าวังวัดพระศรีสรรเพชญ์ ถนนพระจันทร์ และถนนเสาชิงช้า ถนนเหล่านี้สร้างขึ้นในบริเวณใกล้พระบรมมหาราชวัง เพื่อความสะดวกในการติดต่อ และสามารถใช้ได้เฉพาะในฤดูแล้ง แต่ใช้ไม่ได้ในฤดูฝน เพราะมักจะเป็นโคลน ซึ่งเป็นอุปสรรคในการสัญจร เมื่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงทราบข่าวเกี่ยวกับการสร้างถนนที่สามารถใช้ได้ตลอดปีจากชาวตะวันตก โดยใช้อริฐและหินก้อนใหญ่ และเล็กปูเป็นชั้นๆ ประกอบกับ

พวกกงสุลเข้าซื้อกันว่ามีหนังสือถวายว่า ชาวยุโรปเคยขี่รถขี่ม้าเที่ยวตากอากาศ ได้ความสบายไม่มีไข้ เข้ามาอยู่กรุงเทพมหานคร ไม่มีถนนหนทางที่จะขี่รถขี่ม้าไปเที่ยว พวกเข็ญไข่เนื่องๆ ได้ทรงทราบหนังสือแล้ว ทรงพระราชดำริเห็นว่า “พวกยุโรปเข้ามาอยู่ในกรุงมากขึ้นทุกๆ ปี ด้วยประเทศบ้านเมืองเขามีถนนหนทาง ก็เรียบรื่นสะอาดไปทุกบ้านทุกเมืองบ้านเมืองของเรามีแต่กร่อย หนทางก็เป็นตรอกซอยเล็กน้อย หนทางใหญ่ ก็เปอะเปื้อนไม่เป็นที่เจริญตาขายหน้าแก่ชาวนานานาประเทศ เขาว่าเข้ามาเป็นการเตือนสติเพื่อจะ給บ้านเมืองงดงามขึ้น”²

หลังจากนั้นใน พ.ศ. 2404 เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ สมุหพระกลาโหมจึงได้สร้างถนนตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรวม 3 สาย คือ ถนนเจริญกรุง* ถนนตรงข้ามคลองผดุงกรุงเกษมถึงคลองพระโขนง** และถนนสีลม*** นอกจากนั้นเพื่อเพิ่ม

¹ คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทย. (2525). *ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2 รัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2475*. หน้า 312.

² สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2507). *ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 25*. หน้า 421.

* ถนนเจริญกรุงเริ่มตั้งแต่ถนนที่สะพานเหล็ก (ดำรงสถิตย์) ตัดข้ามคลองผดุงกรุงเกษมถึงฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาปลายถนนตก ถนนตอนนี้เรียกว่าถนนตอนนอก ใน พ.ศ. 2406 โปรดฯ ให้สร้างถนนเจริญกรุงตอนในตั้งแต่วัดพระเชตุพนวิมลมังคลารามถึงสะพานเหล็ก

** เป็นถนนที่ขนานไปกับคลองถนนตรง ถนนตรงนี้ชื่อว่าถนนหัวลำโพง ปัจจุบันมีชื่อว่าถนนพระราม 4

*** สร้างขึ้นโดยการขุดดินจากคลองบางรักถึงคลองถนนตรงมาถมเป็นถนน ซึ่งคลองที่ขุดนั้นเรียกว่า คลองสีลม

ความสะดวกแก่การสัญจรไปมาของชาวพระนคร ยังโปรดฯ ให้สร้างถนนบำรุงเมือง และถนน
เฟื่องนคร ใน พ.ศ. 2406¹

การสร้างถนนในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เริ่มมี
การเปลี่ยนแปลงวิธีการสร้าง และมีถนนจำนวนมากขึ้น จุดมุ่งหมายในการสร้างถนนได้ขยาย
จากการที่สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกในการเสด็จพระราชดำเนินของพระมหากษัตริย์ เป็น
การคำนึงถึงผลประโยชน์ของการติดต่อค้าขาย และการสัญจรไปมาของประชาชนส่วนใหญ่
ถนนในสมัยนั้น คือ ถนนเจริญกรุงหรือถนนใหม่ ถนนสายนี้เชื่อมโยงกรุงเทพฯ ชั้นใน* ผ่าน
สำเพ็งย่านการค้าขาย และที่อยู่ของชาวจีน กับย่านการค้าและที่อยู่อาศัยของชาวตะวันตกซึ่งอยู่
ชานกรุงเทพฯ ด้านใต้ บริเวณบางรัก บางคอแหลม** ต่อมาถนนเจริญกรุงได้คับแคบลง
พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงโปรดฯ ให้สร้างถนนเจริญกรุงตอนนอก โดยคำนึงถึง
ความสะดวกในการคมนาคมทางถนน เพื่อช่วยส่งเสริมการค้าขายภายในกรุงเทพฯ ให้กว้าง
ขวางยิ่งขึ้น นอกจากนั้นยังให้สร้างถนนสำเพ็งจากสะพานหันลงไปถึงวัดสัมพันธวงศารามและ
วัดปทุมคงคา หลังจากสร้างถนนเฟื่องนคร นอกจากนั้นยังมีถนนสายอื่นๆ ที่มีประโยชน์ทาง
การค้าขายและการเดินทาง เช่น ถนนบำรุงเมือง สร้างเพื่อความสะดวกในการเดินทางระหว่าง
เขตพระราชวังและตลาดเสาชิงช้า² นอกจากนี้แล้วรัฐบาลในขณะนั้นมีนโยบายสร้างถนนแบบ
ตะวันตกควบคู่ไปกับนโยบายขุดคลองเพื่ออำนวยความสะดวกด้านคมนาคม ทำให้เห็น
ความจำเป็นที่จะต้องสร้างสะพานข้ามคลองบริเวณที่มีถนนกับคลองขนานกันหรือมาพบกัน เพื่อ
ให้สามารถใช้ประโยชน์จากถนนและคลองได้อย่างสมบูรณ์ เช่น สะพานเหล็ก (สะพานดำรง
สถิตย์)³ สะพานข้ามคลองผดุงกรุงเกษมริมป้อมปัดบังจันึก (สะพานพิทยเสถียร) สะพานข้าม
ปลายคลองบางรัก เป็นต้น⁴

¹ คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทย. (2525). *ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2*
รัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2475. หน้า 312.

* กรุงเทพฯ ชั้นใน หมายถึง เขตภายในคลองรอบกรุง

** บางคอแหลม คือ ถนนตก

² เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. (2520) *การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. หน้า 14-16.

³ เทพชู ทับทอง. (2546). *ย้อนรอยกรุงเทพฯ*. หน้า 31.

⁴ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์. (2504). *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4*.
หน้า 241-243.

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นความสำคัญของการคมนาคมทางน้ำ จึงโปรดฯ ให้ขุดคลอง คลองประเภทต่างๆ ที่ขุดขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แบ่งเป็น คลองขุดใหม่ คลองขุดซ่อม¹ และคลองประปา คลองเหล่านี้ใช้เพื่อการคมนาคมขนส่ง ค้าขาย และการชลประทาน นอกจากขุดคลองแล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวยังโปรดฯ ให้ออกพระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลอง² เป็นฉบับแรก ใน พ.ศ. 2413 ซึ่งมีสาระรวม 10 ข้อ โดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องห้ามทิ้งขยะลงในคลอง การจราจรและการจอดเรือในคลองให้เป็นระเบียบ โดยห้ามจอดเรือและแพซ้อนกัน ห้ามตั้งบ้านเรือนอยู่ริมคลอง ซึ่งสามารถผ่านทะลุไปในกำแพงพระนครได้ เช่น คลองหลอด คลองตลาด การสร้างถนนริมคลอง การรักษาที่ริมคลองให้สะอาด การห้ามสร้างบ้านและปลูกต้นไม้ล้มเข้าไปในคลอง เป็นต้น และพระราชบัญญัติรักษาคลอง ร.ศ. 121 ประกอบด้วย 13 มาตรา ซึ่งมีการห้ามทิ้งขยะลงในคลอง ห้ามนำสัตว์ข้ามคลองนอกท่าข้าม และห้ามมิให้ผู้ใดผู้หนึ่งทำให้คลองและฝั่งคลองเสียหาย เป็นต้น สำหรับพาหนะทางน้ำที่ใช้ในรัชกาลนี้ นอกจากเรือแจว เรือพาย เรือกรรเชียง และเรือกลไฟที่ใช้ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้ว ยังมีเรือเปดเก๋งสี่แจว และเรือเมล์ไว้บริการรับส่งวัสดุสิ่งของ และคนโดยสารด้วย³ นอกจากนั้นในรัชกาลนี้พระองค์ได้เสด็จเสียบพระนครในพระราชพิธีบรมราชาภิเษกในตอนต้นรัชกาลทรงพบว่า “... ยังไม่ได้ทำถนนโดยใช้หินถมถนน ถนนรอบพระบรมมหาราชวังยังปูด้วยอิฐปูแผ่นใหญ่พื้นขรุขระ เวลามีการแห่จึงโรยทรายให้เรียบ ...”⁴ พระองค์จึงโปรดฯ ให้สร้างถนนแบบทันสมัย โดยใช้หินขนาดต่างๆ โรยลงเป็นชั้นๆ ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนนคือ กระทรวงโยธาธิการเป็นผู้พิจารณาสถานที่ที่เหมาะสมที่จะตัดถนน แล้วทำแผนที่เสนอความเห็นขึ้นกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว หรือบางครั้งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอาจทรงเสนอบริเวณที่เหมาะสมแก่การตัดถนน หรือในบางโอกาสกระทรวงนครบาลอาจเป็นผู้เสนอ แล้วจะพิจารณากันในที่ประชุมเสนาบดี ถึงความเหมาะสมว่าจะตัดถนนหรือไม่ นอกจากนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังประกอบด้วยหอรัษฎากรพิพัฒน์ (กระทรวงการคลัง) และพระคลังข้างที่ แต่เนื่องจากผู้ที่มีความรู้ทางช่างที่เป็นข้าราชการไทยยังมีน้อย ทางราชการจึง

¹ เรื่องซ่อมคลองแสนแสบ ร.ศ. 124. (ประกาศกระทรวงเกษตรธิการ). (2448).

เลขที่ ร. 5 กษ. 9.2/46.

² พระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลองมีอยู่ 10 ข้อ. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2445).

เลขที่ ร. 5 น. 9.2/3.

³ ปิยนาด บุนนาค. (2518). การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. หน้า 119-120.

⁴ สมเด็จพระอมรินทราบรมราชินี. (2504). พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 5. หน้า 179.

ต้องจ้างชาวตะวันตกมาเป็นนายช่าง ซึ่งโดยมากเป็นชาวฝรั่งเศสและ ชาวอิตาลี เช่น นายเอฟ. ดิดิเออร์ (F. Didier) และนายเดอ ลา โมฮาติอาร์ (De la Mohatiare) เป็นต้น

เนื่องจากการตัดถนนในอดีตต้องใช้งบประมาณมาก ทางกรจึงต้องขอบริจาคเงินจากผู้มีจิตศรัทธา ทำให้ถนนบางสายเป็นถนนที่เกิดจากมีผู้บริจาคเงินให้สร้าง หรือขอพระบรมราชานุญาตตัดถนนด้วยทุนทรัพย์ของตนเอง เช่น เจ้าจอมมารดาเปี่ยม (สมเด็จพระปิยมมาวดี ศรีพัชรินทรมาตา) พระมารดาพระองค์เจ้าอนุภรรณอนันตนาไชย ในรัชกาลที่ 4 ได้บริจาคเงิน 8,000 บาท สร้างถนนอนุภรรณใน พ.ศ. 2416 และเสร็จสมบูรณ์ใน พ.ศ. 2443 ใน พ.ศ. 2438 หลวงสาทรราชายุภักต์ (เจ้าสัวยม) ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้สร้างถนนสาทรเหนือ และถนนสาทรใต้ไปพร้อมกับชุดคลองสาทร ต่อมาใน พ.ศ. 2447 มีการตัดถนนสี่พระยา โดยพระยาอินทราธิบดียี่สิบหราชรองเมือง พระยาพิพัฒน์โกษา พระยานรฤทธิ์ราชหัช และพระยานนารถภักดีร่วมกันบริจาคเงิน ถนนสายนี้เริ่มตั้งแต่ถนนเจริญกรุงตรงหน้าวัดแก้วฟ้าไปออกริมวัดหัวลำโพงยาว 35 เส้น เปิดใช้ใน พ.ศ. 2449 พระราชทานนามว่า ถนนสี่พระยา เพื่อเป็นอนุสรณ์แก่ผู้สร้าง ตั้งแต่เริ่มสร้างถนนเจริญกรุงในรัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา มีการกำหนดไว้ว่า ถนนต่างๆ จะต้องปลูกต้นไม้ และมีทางระบายน้ำไว้ริมถนนทั้งสองข้างถนนที่มีราษฎรตั้งบ้านเรือนหรือตึกแถวอยู่ หรือให้สร้างบาทวิถีไว้นอกอาคารแทนทางเดินผ่านอาคารไว้ด้วย นอกจากถนนเจริญกรุงแล้ว ยังมีถนนราชดำเนินซึ่งเป็นถนนสายที่สวยงามอีกสายหนึ่งที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดฯ ให้สร้างใน พ.ศ. 2442 ภายหลังเสด็จกลับจากการประพาสยุโรปครั้งแรก ซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นถนนราชดำเนินนอก ต่อมาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนราชดำเนินกลางและถนนราชดำเนินในซึ่งเสร็จสิ้นใน พ.ศ. 2447 โดยมีสะพานเชื่อมต่อกัน 3 สะพาน คือ สะพานมัชฌิมวันรังสรรค์ สะพานผ่านฟ้าลีลาศ และสะพานผ่านพิภพลีลา¹ รวมถนนที่รัฐบาลและขุนนางตัดในสมัยรัชกาลที่ 5 ประมาณ 110 สาย²

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ไม่พบหลักฐานว่ามีการขุดคลองเพิ่มขึ้นในกรุงเทพฯ นอกจากการขุดซ่อมคลองที่ตื้นเขินไม่สะดวกในการเดินเรือและการเพาะปลูก เช่น คลองบางเชือก คลองบางระแนะใหญ่ คลองบ้านไทร และคลองบางโพ³ คลองในรัชสมัยนี้ได้ลดความสำคัญลง เพราะถนนมีความสำคัญมากขึ้น⁴ พระบาทสมเด็จพระ

¹ คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทย. (2525). ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2 รัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2475. หน้า 315 - 317.

² สยมพร ทองสารี. (2526). ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411-2453) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนในกำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร. หน้า 32-33.

³ เรื่องซ่อมคลองต่างๆ ในจังหวัดธนบุรี. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2456-2459). เลขที่ ร.6 น. 21/26 เล่ม 1.

⁴ สุกณี ณัฐพลวัฒน์. (2541). คลองและเส้นทางเดินเรือในอดีต. หน้า 88-89.

พระมกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดฯ ให้สร้างถนนแบบทันสมัย โดยใช้หินขนาดต่างๆ โรยลงเป็นชั้นๆ และเริ่มมีระบบประปา ส่วนคลองในสมัยนี้ประสบปัญหาการรุกราล้ำเขต มีความสกปรกตื้นเขิน จึงมีพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการรักษาคลอง คือ ประกาศป้องกันการรุกราล้ำคลอง¹ หากผู้ใดปลูกสร้างบ้านล้นล้ำคลอง และไม่รื้อถอนภายใน 2 เดือน จะมีความผิดทางอาญา นอกจากนั้นยังมีพระราชบัญญัติปกครองท้องที่ พ.ศ. 2457 ในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร² กำหนดให้กรมอำเภอมิหน้าที่ดูแลรักษาห้วย คลอง และลำน้ำต่างๆ ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ไม่พบหลักฐานใดที่แสดงถึงการขุดคลอง หรือซ่อมแซมคลองในกรุงเทพฯ แต่มีโครงการท่อน้ำและขุดคลองระบายน้ำเพื่อการเกษตร³ รวมทั้งมีการถมคลองให้เป็นถนนเนื่องจากคลองขาดการดูแลจนมีสภาพตื้นเขิน เรือแล่นไปมาไม่สะดวก ทำให้มีคลองเหลืออยู่เฉพาะที่จำเป็น เช่น คลองหลอด คลองผดุงกรุงเกษม คลองมหานาค⁴ เป็นต้น สำหรับการคมนาคมทางบกให้มีการตัดถนนสายใหม่ๆ เป็นจำนวนมาก เช่น ให้ตัดถนนบริเวณตำบลวัดแค ตำบลพยุหาราม บางรัก บริเวณถนนสุรวงศ์ ถนนสีลม⁵ และถนนเพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร⁶

ต่อมาประมาณ พ.ศ. 2500 ในสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม ที่ปรึกษาชาวอเมริกันได้เสนอแผนพัฒนากรุงเทพฯ ขึ้นเป็นครั้งแรก เป็นการปรับปรุงระบบสัญจรให้ทันสมัย โดยมีโครงการตัดถนนวงแหวนรอบกรุงเทพฯ 3 วงรอบ ระบบทางด่วน ตัดเส้นทางสายสำคัญออกไปทางเหนือและทางตะวันออก การเสนอสร้างถนนใหญ่ 33 สาย โดยการถมคลองที่มีอยู่เดิมและวางท่อระบายน้ำลงไปแทนคลอง ทั้งหมดนี้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างหลักของเมือง ซึ่งทำให้ประโยชน์ของคูคลองลดลงไป⁷

เห็นได้ว่านับตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กรุงเทพฯ มีการขยายตัวมากขึ้น เนื่องจากทำสนธิสัญญาเบาว์ริงใน พ.ศ. 2398 ทำให้ไทยเปิดประตูการค้ากับต่างประเทศ ฝั่งเมืองจึงเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง คือ เริ่มเปลี่ยนแปลงรูปแบบการสัญจรเป็นถนนคู่กับทางน้ำ ทำให้การคมนาคมเปลี่ยนไปใช้ถนนและการสัญจรทางบก ส่วน

¹ เรื่องประกาศให้เจ้าของที่รื้อเรือน โรงที่ปลูกสร้างมาในริมคลอง. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2454). เลขที่ ร.6 น. 2/16.

² ประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ในเขตกรุงเทพมหานคร. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2457). เลขที่ ร.6 น. 2/6. เล่ม 1.

³ เรื่องท่อน้ำและเรื่องขุดคลองป่าสักเหนือ. (เอกสารกระทรวงเกษตรธิการ). (2466-2469). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.7 กษ. 9/2.

⁴ ถัด พรหมมานพ. (2474). ภูมิศาสตร์มณฑลกรุงเทพฯ. หน้า 40.

⁵ เรื่องถนนจังหวัดพระนคร. (เอกสารกระทรวงมหาดไทย). (2469-2473). เลขที่ ร.7 ม. 17/4.

⁶ เรื่องถนนจังหวัดธนบุรี. (2473-2474). (ไมโครฟิล์ม). เลขที่ ม-ร.7 ม/16. หน้า 5.

⁷ สุกณี ณัฐพลวัฒน์. (2541). คลองและเส้นทางเดินเรือในอดีต. หน้า 88-89.

การขุดคลองเพื่อการสัญจรได้ยุติลง หลังจากนั้นก็ได้ปรากฏว่ามีการขุดคลองขึ้นในกรุงเทพฯ อีกเลย ทำให้คลองลดความสำคัญลง และถนนมีบทบาทเพิ่มขึ้นแทน ทำให้มีการนำพาหนะทางบกเข้ามาในกรุงเทพฯ และเกิดการให้บริการขนส่งในกรุงเทพฯ 2 ประเภท คือ

2.1. รถรับจ้าง ประกอบด้วย

2.1.1 รถม้า นับตั้งแต่สมัยสุโขทัยจนถึงรัตนโกสินทร์ตอนต้นไม่ปรากฏหลักฐานเกี่ยวกับพาหนะทางบกที่เรียกว่า **รถม้า** สันนิษฐานว่าช่วงนั้นการคมนาคมทางบกยังไม่มี ความสำคัญมากนัก มีเพียงช้าง ม้า วัว ควาย และเกวียนเท่านั้นที่ใช้ในการขนส่งทางบก เพราะในอดีตการคมนาคมของไทยอยู่กับแม่น้ำลำคลอง จนได้รับสมญานามว่า **เวนิสตะวันออก** หลักฐานเกี่ยวกับรถม้าปรากฏแน่ชัดในสมัยแผ่นดินของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เนื่องจากสมัยนั้นพระองค์ทรงเห็นความสำคัญของการคมนาคมทางบก จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้าง ถนนขึ้นในพระนครหลายสาย เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร เป็นต้น ทำให้มีรถม้าในเมืองไทย¹

ในสมัยแรกที่มีรถม้าในเมืองไทย ผู้ที่มีรถม้าจะเป็นเจ้านายชั้นผู้ใหญ่จริงๆ อย่างพระมหากษัตริย์ และบรรดาพระบรมวงศานุวงศ์ คนธรรมดาถึงแม้จะเป็นเศรษฐีร่ำรวยก็ไม่มีใช้ เพราะในสมัยนั้นถนนยังไม่มีรถม้าวิ่ง มีแต่ถนนในวังหลวงที่ปูด้วยอิฐ กับถนนสนามไชยซึ่งยาวตั้งแต่หน้าวัดโพธิ์จนถึงท้องสนามหลวง กับถนนรอบวังหลวง และถนนหน้าพระธาตุ ตั้งแต่หน้ากรมศิลปากรปัจจุบันจนถึงท่าช้างวังหน้า ซึ่งเป็นที่ตั้งของวังหน้าหรือที่เรียกกันว่า **พระราชวังบวรสถานมงคล** ในสมัยนั้นเท่านั้น และไม่มีถนนอื่นอีกเลย

รถม้าที่เข้ามาในเมืองไทยคันแรกนั้น เป็นการนำส่วนประกอบมาประกอบขึ้นโดยชาวต่างชาติที่อยู่ในเมืองไทย เพราะอุปกรณ์ส่วนใหญ่ของรถม้าสามารถประดิษฐ์ขึ้นในประเทศได้² ต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวการคมนาคมทางบกได้มีการพัฒนาโดยมีการสร้างถนนขึ้นหลายสายในพระนคร เมื่อมีถนนเพิ่มมากขึ้นทำให้เริ่มมีรถม้าวิ่งในกรุงเทพฯ³ ในสมัยนั้นชาวบ้านทั่วไปที่พอมีกำลังซื้อก็สามารถจ้างให้ช่างทำรถม้าเพื่อใช้เป็นพาหนะเดินทางไปได้

ลักษณะของรถม้าที่วิ่งบนถนนในพระนครส่วนใหญ่มีสี่ล้อ ใช้อย่างตันสองล้อ หลังใหญ่ สองล้อหน้าเล็ก เทียมด้วยม้าตัวเดียว ที่นั่งสารพัดอยู่ด้านหน้า ที่นั่งผู้โดยสารบุเบาะเรียบร้อยมีประทุนผ้าใบ แต่ถ้าเป็นรถม้าเก่งขนาดใหญ่มีม้าเทียมสี่หรือมากกว่านั้น แตรรถม้าเก่งเป็นรถพระที่นั่งและรถหลวง

¹ อภิโชค แซ่โค้ว. (2541). *วิวัฒนาการยานพาหนะทางบกของไทย*. หน้า 17-18.

² แหล่งเดิม. หน้า 20.

³ เทพชู ทับทอง. (2546). *ย้อนรอยกรุงเทพฯ*. หน้า 90.

รถม้าอีกชนิดหนึ่งที่เกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 คือ รถรางชนิดที่ลากด้วยม้า โดยสายแรกที่เริ่มเดิน คือ สายหลักเมืองบางคอแหลม หรือที่เรียกว่าถนนตกในปัจจุบัน แต่ข้อมูลเกี่ยวกับรถรางที่ลากด้วยม้านั้นไม่ค่อยปรากฏ จึงไม่สามารถระบุได้ว่าใช้มาลากกี่ตัว เมื่อบริษัทยุโรปเข้ามาตั้งโรงไฟฟ้าขึ้นก็เปลี่ยนจากรถรางลากด้วยม้ามาเป็นการใช้ไฟฟ้าลาก ทำให้รถรางเทียมม้ายกเลิกไป¹



ภาพประกอบ 3 รถม้า

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถเมล์โบราณ. (ออนไลน์).

http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture1.htm.

2.1.2 รถลาก หรือที่คนสมัยก่อนเรียกว่า **รถเจ๊ก** เพราะเข้าใจว่ามีต้นกำเนิดจากประเทศจีน แต่ความจริงรถลากเกิดขึ้นครั้งแรกในประเทศญี่ปุ่น เมื่อประมาณ พ.ศ. 2413 ชาวจีนจะเรียกรถลากว่า **ชีวเซี่ย *** หรือ **นั่งหลักเซี่ย **** ชาวญี่ปุ่นเรียกว่า **รถคนลาก** ส่วนคนไทยเรียกว่ารถเจ๊ก เพราะในอดีตคนส่วนใหญ่ที่มารับจ้างลากรถจะเป็นคนจีน²

รถลากเกิดจากการประดิษฐ์ของชาวญี่ปุ่นชื่อ ไคชูเก อากิฮา รถลากที่ไคชูเกประดิษฐ์มีลักษณะการนำล้อ 2 ล้อมาผูกติดกับเก้าอี้แล้วลากไปตามถนน ต่อมาไคชูเกได้นำล้อยางมาใช้แทนแบบเก้า พร้อมทำประทุนกันฝน และนำแทรกรถยนต์มาติดเพิ่มเติม พร้อมทั้งนำลูก

¹ อภิโชค แซ่โค้ว. (2541). วิทยานการยานพาหนะทางบกของไทย. หน้า 21.

* ชิวเซี่ย แปลว่า รถใช้มือลาก

** นั่งหลักเซี่ย แปลว่า รถแรงงาน

² แหล่งเดิม. หน้า 22.

บอลเบริงมาติดที่ดุมล้อ¹ เมื่อนำรถลากมาให้บริการ ปรากฏว่าเป็นที่พอใจของประชาชน จึงเกิดห้างไต้ชุกเก อากิฮา ซึ่งเป็นห้างที่ทำรถลากจำหน่าย โดยมียอดจำหน่ายใน พ.ศ. 2443 จำนวน 300,000 คัน เฉพาะในกรุงโตเกียวมีรถลากจำนวน 60,000 คัน ต่อมารถลากไม่เป็นที่นิยมทำให้จำนวนรถลากลดลง ใน พ.ศ. 2465 ซึ่งมีจำนวนประมาณ 100,000 คัน รถลากไม่ปรากฏเฉพาะในโตเกียวเท่านั้น เพราะรถลากเป็นพาหนะที่ได้รับความนิยมจึงแพร่หลายไปยังเมืองและประเทศต่างๆ ทั้งในเอเชียและแอฟริกาใต้ คือ ใน พ.ศ. 2423 มีคนใช้รถลากที่ปักกิ่ง และ พ.ศ. 2441 รถลากถูกนำมาใช้รับจ้างทั่วไป พ.ศ. 2443 ที่เมืองกัลกัตตา รถลากถูกนำไปใช้เพื่อขนสินค้าโดยชาวจีน และใน พ.ศ. 2457 ที่สิงคโปร์รถลากใช้เพื่อการโดยสาร²

สำหรับประเทศไทยรถลากเข้ามาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ประมาณ พ.ศ. 2430³ โดยพ่อค้าจีนในเมืองไทยซื้อพุกหรือชาวบ้านเรียกกันว่าจีนพุก ภายหลังได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็น พระยาโชฎิกกราชเศรษฐี รับราชการอยู่ที่กรมท่าซ้าย พระยาโชฎิกกราชเศรษฐีเป็นผู้แต่งเรือสำเภาลงไปค้าขายเมืองจีน และได้เห็นเสนาบดีขุนนางจีนตามเมืองต่างๆ นั่งรถให้คนลากอย่างสง่างาม สะดวกสบายไม่ต้องเดิน และพระยาโชฎิกกราชเศรษฐีได้ลองนั่งรู้สึกสบาย จึงได้สั่งซื้อติดเรือสำเภากลับมาเมืองไทย โดยซื้อมาจากเมืองซัวเถา ด้วยเห็นว่ารถมีรูปร่างสวยงามและแข็งแรง⁴

เมื่อกลับมาถึงเมืองไทย จีนพุกจึงนำรถลากขึ้นนมรถเกล้าถวายพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สำหรับประทับให้มหาดเล็กลากประพาสเล่นในวัง เหล่าเชื้อพระวงศ์เห็นเข้าก็ทรงพอพระทัยมาก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงโปรดเกล้าฯ ให้จีนพุกส่งรถลากมาจากเมืองจีน เพื่อพระราชทานแก่เจ้านายและข้าราชการชั้นผู้ใหญ่อีกหลายสิบคัน เมื่อเจ้านายในวังหลวงมีรถลากนั่งเรียบร้อยแล้วบรรดาเสด็จในกรมวังต่างๆ ก็ต้องการที่จะได้รถลากบ้าง จึงให้พระยาโชฎิกกราชเศรษฐีช่วยซื้อมาให้อีก แต่พระยาโชฎิกกราชเศรษฐีได้สอบถามเจ้านายในวังต่างๆ ว่าใครต้องการรถลากบ้างจะได้ไม่เสียเวลาขนมาหลายเที่ยว ปรากฏว่ามีเจ้านายและเสด็จในกรมตามวังใหญ่ๆ ประสงค์มีรถลากไว้ใช้ไปไหนมาไหนหลายคัน ทำให้ครั้งนั้นพระยาโชฎิกกราชเศรษฐีส่งรถลากมาจากเมืองจีนถึง 200 คัน⁵

¹ “แผนกล้อเลื่อน หมวตรถราง,” (2465, 24 มกราคม). หนังสือพิมพ์สยามออฟเชอร์เวอร์.
เลขที่ ร.6 น. 20.18/50.

² Warren, James Francis. (1986). *Rickshaw Coolie : A people's History of Singapore (1880-1940)*. p.14.

³ “แผนกล้อเลื่อน หมวตรถลาก,” (2465, 19 มีนาคม). หนังสือพิมพ์สยามราษฎร์.
เลขที่ ร.6 น. 20.18/50.

⁴ เทพชู ทับทอง. (2519). *กรุงเทพฯ สมัยคุณปู่*. หน้า 56.

⁵ อภิโชด แซ่โค้ว. (2541). *วิวัฒนาการยานพาหนะทางบกของไทย*. หน้า 25.

ในช่วงแรกๆ ที่รถลากออกมาวิ่งตามท้องถนน ชาวบ้านที่เห็นก็รู้ทันทีว่าผู้ที่นั่งบนรถนั้น คือ เจ้านายพระองค์ใดพระองค์หนึ่ง ต่อมาเมื่อมีคนนิยมนั่งรถลากมากขึ้น พระยาโชฎีกกราชเศรษฐีจึงมีความคิดว่าถ้ามีช่างต่อรถลากในประเทศไทยคงจะขายดี และราคาคงไม่แพงมาก เพราะไม่ต้องเสียค่าขนส่ง ดังนั้นพระยาโชฎีกกราชเศรษฐีจึงให้ทางชั่วเถาส่งช่างที่ชำนาญการต่อรถลากมาให้ โดยครั้งแรกส่งมา 15 คน¹

เมื่อเหล่าขุนนางและเศรษฐีมีเงินทราบเรื่องนี้จึงว่าจ้างให้ต่อคนละ 1-2 คัน แล้วให้คนใช้ ลูกจ้างลากไปมาบนถนน ในช่วงนั้นก็จะมีคนจีนยากจนอาศัยสำเภาค้าเข้ามาหางานทำในเมืองไทย เมื่อมาถึงเมืองไทยยังไม่มียานพาหนะ พระยาโชฎีกกราชเศรษฐีจึงให้ชาวจีนเหล่านั้นนำรถลากที่เหลือจากการจำหน่ายออกมารับจ้างผู้ที่อยากนั่งไปทำธุรกิจ โดยไม่มีราคากำหนดตายตัว จะให้มากหรือน้อยแล้วแต่ความพอใจ ขณะเดียวกันนายฮวงเซียง แซ่โหวง ได้ส่งรถลากมาจากประเทศญี่ปุ่นเข้ามาวิ่งรับส่งคนโดยสารและบรรทุกของด้วย² นอกจากนายฮวงเซียง แซ่โหวงแล้ว หน่วยกองตระเวนกระทรวงนครบาลได้ทำการสำรวจรถลาก ใน พ.ศ. 2441 พบว่ามีเจ้าของกิจการรถลากดำเนินการอยู่ 48 ราย โดยรถที่ให้เช่าลากเป็นรถญี่ปุ่น 1,575 คัน มีเจ้าของกิจการเป็นชาวจีน ส่วนเจ้าของโรงรถลากส่วนใหญ่เป็นจีนผูกปี้* อยู่ในบังคับของไทย สำหรับการให้เช่ารถลากให้เช่าในเวลากลางวันและกลางคืนราคา 1 เฟื้อง หรือ 12 สตางค์เท่ากัน ดังนั้นถ้าเช่าทั้งกลางวันและกลางคืนรวมเป็นเงิน 1 สลึง หรือ 25 สตางค์ ส่วนค่าโดยสารไม่มีการกำหนดแน่นอน จึงเห็นได้ว่าธุรกิจให้เช่ารถลากในระยะแรกเป็นของชาวจีน ต่อมาใน พ.ศ. 2460 พระยาพิเรนธราธิบดี** ร่วมกับหุ้นส่วนขอดำเนินการให้เช่ารถลาก แต่การขออนุญาตมีปัญหา เนื่องจากได้กำหนดให้มีรถลากในพระนคร 3,000 คัน ซึ่งจำนวนนี้พวกชาวจีนได้รับอนุญาตครบแล้ว แต่พระยาพิเรนธราธิบดีได้พยายามติดต่อกับทางการจนพระยาพิเรนธราธิบดีได้รับอนุญาตตั้งรถลากเป็นพิเศษว่า รถไทย 1 แต่กิจการรถไทย 1 ประสบปัญหาขาดทุน เนื่องจากรถไทย 1 มีราคาให้บริการแพงกว่ารถลากของชาวจีน³

¹ เทพชู ทับทอง. (ม.ป.ป.). *กรุงเทพฯ ในอดีต*. หน้า 115-116.

² เทพชู ทับทอง. (2519). *กรุงเทพฯ สมัยคุณปู่*. หน้า 56-57.

*จีนผูกปี้ คือ จีนนอกระบบไพร่ไม่ถูกสักข้อมือและไม่มีมูลนาย จีนพวกนี้เป็นกลุ่มชนจำนวนมากที่อาศัยอยู่ทั่วไป เช่น จีนกุลี จีนพ่อค้า เป็นต้น คนจีนพวกนี้หลวงจะบังคับให้ผูกปี้อยู่เสมอ การผูกปี้เป็นเรื่องของการเกณฑ์แรงงานเฉพาะคนจีนที่อยู่ในบังคับไทย แต่อยู่นอกระบบไพร่หรือเป็นการให้คนจีนเสียเงินแทน แต่การผูกปี้มีกำหนดจำนวนวันทำงานและจำนวนเงินที่ต้องเสียแทนน้อยกว่าไพร่ ดังนั้นจีนผูกปี้จึงเป็นคำเรียกเฉพาะสำหรับคนจีนประเภทนี้ ดู ศรศักดิ์ ชูสวัสดิ์. (2523). *ผูกปี้: การจัดเก็บเงินค่าแรงงานแทนการเกณฑ์แรงงานจากคนจีนในสมัยรัตนโกสินทร์*. หน้า 48 และ 57.

** พระยาพิเรนธราธิบดี เป็นชาวไทยคนแรกที่สนใจดำเนินการให้เช่ารถลาก

³ “บทความเรื่องรถลาก,” (2465, 14 มกราคม). *หนังสือพิมพ์กรุงเทพ เดลิเมล์*. เลขที่ ร.6 น.20.30/65.

ต่อมารถลากได้แพร่หลายไปต่างจังหวัด โดยเฉพาะจังหวัดภูเก็ต มีจำนวนรถลากเป็นอันดับสองรองจากกรุงเทพฯ เพราะจังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดที่มีชาวจีนประกอบอาชีพเป็นจำนวนมาก และเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าและสินแร่

ช่วงหลังจำนวนรถลากมีมากขึ้นทำให้การสัญจรไปมาของยานพาหนะชนิดอื่นๆ ทั้งเกวียนหรือรถม้ามีความลำบากยิ่งขึ้น เพราะถนนแคบ เกิดอุบัติเหตุชนกันบ่อยครั้งเมื่อมีรถลากมากผู้โดยสารก็มีจำนวนมาก รวมทั้งนักเลงขี่เมา อันธพาลบางคนนั่งแล้วไม่จ่ายเงินจนเกิดเรื่องทะเลาะวิวาทเดือดร้อนถึงตำรวจบ่อยๆ บางครั้งถึงขึ้นศาล บางครั้งผู้ลากการมีการแย่งผู้โดยสาร แย่งบรรทุกของจนเป็นเรื่องวุ่นวาย อีกทั้งผู้ลากแต่งตัวไม่เรียบร้อยสวมเสื้อบ้างไม่สวมเสื้อบ้าง ส่วนรถที่ใช้ลากไม่แข็งแรง พอลากไปบางที่ล้อหลุดหรือตัวถังแบะออก ทำให้ผู้โดยสารได้รับอันตราย และสิ่งของบรรทุกเสียหาย กิดขบวนการสัญจรของผู้อื่น¹ ด้วยเหตุนี้ทางการจึงตราพระราชบัญญัติเกี่ยวกับรถลากขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อ พ.ศ. 2444 (ร.ศ. 120) ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติรถลากฉบับแรก เรียกว่า **พระราชบัญญัติรถลากรัตนโกสินทร์ศก 120** โดยมีเหตุผลในการใช้พระราชบัญญัตินี้ว่า

กรุงเทพมหานครในทุกวันนี้ มีรถลากสำหรับรับจ้างคนโดยสาร แลรับบรรทุกของเดินในถนนหนทางทวีขึ้นเป็นอันมาก แต่รถที่ใช้กันนั้นไม่แข็งแรง มั่นคง แลไม่มีสิ่งป้องกันความอันตรายของผู้โดยสารกับทั้งไม่สะอาดเรียบร้อยตลอดไปจนคนลากรถด้วย ย่อมเป็นที่รังเกียจแลร่าคาญแก่ผู้ใช้รถนั้น หรือผู้ที่เดินทางในท้องถนนร่วมกัน อีกประการหนึ่ง คนที่ลากรถนั้นบางทีรับคนโดยสารหรือบรรทุกสิ่งของที่มากหรือหนักเกินกำลังรถที่พาไปได้ จนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่คนโดยสารแลคนเดินทางกับทั้งรถ แลไม่เป็นความเรียบร้อยในท้องถนนอีกด้วย สมควรจะต้องมีพระราชบัญญัติสำหรับบังคับตรวจตราการใช้รถลาก เพื่อได้จัดระเบียบและป้องกันอันตรายของผู้ใช้รถแลคนที่เดินทางให้เป็นคุณประโยชน์แก่มหาชน แลเป็นการเรียบร้อยในท้องถนน จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้สืบไป²

พระราชบัญญัติรถลาก ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) ได้แบ่งออกเป็น 8 ประเด็นสำคัญดังนี้

1. บรรดารถสองล้อ ซึ่งลากด้วยคนหรือคำสามัญ เรียกว่า รถแจ็กหรือรถญี่ปุ่นหรือรถยีนริกซอ สำหรับรับจ้างส่งคนโดยสารนั้นในพระราชบัญญัติเรียกว่า **รถลาก** และผู้เป็นเจ้าของนั้นเรียกว่า **เจ้าของรถลาก** ผู้เป็นเจ้าของต้องนำรถลากมาจดทะเบียนและทำการตรวจ เมื่อเห็นว่ามิได้ลักษณะสมควรตามพระราชบัญญัติจึงรับจดทะเบียนและออกใบอนุญาตให้ หากเจ้าของนำรถที่ไม่ได้รับการจดทะเบียนและอนุญาตไปใช้จะต้องถูกปรับครั้งหนึ่งไม่เกิน

¹ อภิโชค แซ่โค้ว. (2541). *วิวัฒนาการยานพาหนะทางบกของไทย*. หน้า 26-27.

² เทพชู ทับทอง. (2524). *กรุงรัตนโกสินทร์เมื่อ 200 ปี*. หน้า 176-177.

14 บาทหรือติดคุกไม่เกิน 2 เดือน และหากมีการปลอมใบอนุญาตและป้ายทะเบียน เจ้าของรถจะต้อง ถูกปรับเป็นเงินไม่เกิน 14 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 2 เดือนเช่นกัน

2. เจ้าพนักงาน มีหน้าที่จดทะเบียนและออกใบอนุญาตรถลาก รวมทั้งมีอำนาจตรวจจัดการเรื่องรถลากให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติ หากรถคันใดที่เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตให้แล้วเจ้าของรถไม่ซ่อมหรือไม่รักษารถให้แข็งแรงและสะอาดตามสมควรแล้ว เจ้าพนักงานมีสิทธิ์ยึดใบอนุญาต ใบอนุญาตมีอายุคราวละ 6 เดือน ค่าธรรมเนียมรถลากครั้งละไม่เกิน 10 บาท

3. เจ้าพนักงานหรือเจ้าพนักงานกรมกองตระเวนมีอำนาจเรียกผู้ลากมาติดเตียนหรือเรียกเงินประกันครั้งหนึ่งไม่เกิน 4 บาท ในกรณีที่

3.1 ผู้ลากรถ ปรากฏอาการไม่มีกำลัง หรือโสโครก

3.2 ผู้ลากเดินเกะกะตามถนน หรือตำบลที่ใดๆ อันไม่สมควร

3.3 ผู้ลากรถทำการกีดขวางทางเดิน จะทำให้เกิดเหตุอันตราย หรือเป็นความลำบากแก่ผู้เดินไปมาในถนนหรือตำบลใดๆ

3.4 ผู้ลากทิ้งผู้โดยสารในที่ที่ไม่สมควรก่อนสิ้นระยะทางอันได้สัญญาไว้

3.5 ผู้ลากเรียกเงินค่าโดยสารเกินอัตรา หรือใช้คำหยาบช้าหรือประพฤติกิริยาหยาบคายต่อผู้โดยสาร

3.6 ผู้ลากรับคนป่วยเป็นโรคติดต่อ หรือรับเอาศพ

3.7 ผู้ลากรับจ้างเวลากลางคืน และไม่มีโคมไฟที่สมควรตามข้อบังคับ

4. รถลากคันใดไม่สะอาดเรียบร้อย และดูไม่แข็งแรงพอที่จะรับคนโดยสารและบรรทุกของที่มีน้ำหนักพอประมาณได้ก็ดี หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องประกอบรถเลวไปกว่ารถตัวอย่างตามที่เจ้าพนักงานได้ตรวจเมื่อลงทะเบียนแล้วนั้น ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจรถลาก หรือเจ้าพนักงานกองตระเวนจับรถคันนั้นส่งเจ้าพนักงานผู้จดทะเบียน เพื่อบังคับให้เจ้าของรถนำใบอนุญาตรถคันนั้นมาให้เจ้าพนักงานยึดไว้ แล้วรับรถลากคันนั้นไปซ่อมหรือทำใหม่ แล้วนำกลับมาให้เจ้าพนักงานตรวจ หากเจ้าของรถลากไม่นำใบอนุญาตมารับรถลากคืนภายใน 30 วัน เจ้าพนักงานจะขายทอดตลาดรถลากคันนั้นเสียก็ได้ และถ้าหากเจ้าของรถลากรายใดประพฤติหรือกระทำผิดขึ้นผิดต่อพระราชบัญญัติบ่อยๆ เจ้าพนักงานผู้จดทะเบียนจะไม่ยอมออกใบอนุญาตให้ใหม่อีกต่อไปก็ได้

5. เจ้าพนักงานมีอำนาจเรียกเงินประกันจากเจ้าของรถไม่เกินรายละ 40 บาท เพื่อประกันว่าเจ้าของรถจะปฏิบัติตามข้อบังคับของพระราชบัญญัติ และหากเจ้าของรถกระทำผิดเจ้าพนักงานมีสิทธิ์จะเอาประกันใช้เป็นเบี้ยปรับ

6. ผู้ลากจะต้องมีเครื่องนุ่งห่มให้เจ้าพนักงานเห็นเรียบร้อย และมีเครื่องหมายที่ตรงกับจำนวนเลขหมายของรถนั้นติดตัวอยู่ให้เห็นได้ง่ายในเวลาใช้รถ ผู้ลากจะต้องเดินรถข้างถนน และหลีกเลี่ยงทางซ้ายของผู้ลาก ค่าจ้างต้องคิดตามอัตราที่กำหนด ถ้าผู้ลากเดินรถในเวลากลางคืนให้จุดโคมไฟที่หน้ารถทั้งสองข้าง และโคมนั้นจะต้องเป็นโคมกระจกสามด้าน ซึ่งมีด้านมีอยู่ข้างหลังรถ หรือมีกระจกสองด้านมีด้านมีอยู่ข้างตัวรถและหลังรถรวม ทั้งกระจกโคมนั้นต้องรักษาให้สะอาดแจ่มใสวันแต่มีเหตุจำเป็น

7. การรับผู้โดยสาร คันหนึ่งให้รับบรรทุกได้เพียง 3 คนเท่านั้น ผู้ใหญ่ 2 คน และเด็กอายุไม่เกิน 10 ขวบ ไม่ให้ลากรถรับของโสโครก เว้นแต่จะมีเครื่องปกปิดจนไม่มีผู้ใดเห็นของนั้นและไม่ให้รั่วไหลออกมาเปรอะเปื้อนได้ หรือส่งกลิ่นเหม็นจนเป็นที่รังเกียจแก่คนอื่น ๆ สิ่งของที่รับบรรทุกต้องไม่โตเกินล้อหรือเกินออกไปจากตัวรถ นอกจากนี้ห้ามไม่ให้รถลากรับบรรทุกสัตว์ที่มีชีวิต เช่น สุนัข แพะ แกะ เป็นต้น ไม่ให้บรรทุกผู้โดยสารที่เป็นโรคติดต่อและไม่ให้บรรทุกศพ

8. อัตราค่าธรรมเนียมและค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตฉบับละ 6 บาท ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนย้ายเจ้าของฉบับละ 1 บาท ค่าธรรมเนียมย้ายที่อยู่ฉบับละ 10 บาท อัตราค่าโดยสารเป็นดังนี้

ระยะทางภายใน 25 เส้น คนเดียว 4 อัฐ สองคน 6 อัฐ*

ระยะทางภายใน 50 เส้น คนเดียว 6 อัฐ สองคน 8 อัฐ

ระยะทางภายใน 75 เส้น คนเดียว 8 อัฐ สองคน 10 อัฐ

ระยะทางทุกๆ 25 เส้น ต่อไประยะละ 2 อัฐ

ค่าคอยระหว่าง 15 นาที ถึง 1 ชั่วโมง 4 อัฐ

ถ้าเกินจากนี้คิดชั่วโมง หรือภายในชั่วโมงละ 4 อัฐ

ค่าโดยสารหรือค่าคอยเวลากลางคืนเมื่อพ้นยาม 1 ไป เรียกขึ้นได้อีกถึง

อัตรา¹

พระราชบัญญัติรถลาก ร.ศ. 120 ได้มีขึ้นเมื่อวันที่ 26 กันยายน ร.ศ. 120 (พ.ศ. 2444) แล้วจึงได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติรถลาก เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ร.ศ. 121 (พ.ศ. 2445) และได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้

* มาตราเงินไทย มีหน่วยนับดังนี้

50 เบี้ย เป็น 1 โสฬส

2 ชีก เป็น 1 เฟื้อง

2 โสฬส เป็น 1 อัฐ

2 เฟื้อง เป็น 1 สลึง

2 อัฐ เป็น 1 เสี้ยว หรือไฟ

4 สลึง เป็น 1 บาท

2 เสี้ยว หรือไฟ เป็น 1 ชีก

¹ พระราชบัญญัติรถลาก. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2444). เลขที่ ร.5 น. 43.1/183.

หลวงอาณัตินรากรเป็นเจ้าพนักงานผู้จดทะเบียนคนแรกตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม ร.ศ. 121¹ และในช่วงเวลานั้นได้มีประกาศกฎเสนาบดีกระทรวงพระนครบาลเกี่ยวกับเครื่องนุ่งห่มของคนลากรถว่า “... กำหนดเครื่องนุ่งห่มดังกล่าว กางเกงขาไม่ให้สั้นกว่าเข่า 3 นิ้ว ถ้าจะสวมเสื้อสวมหมวกและผ้าคาดเอว ก็ต้องให้สะอาดเรียบร้อย เครื่องนุ่งห่มที่ฉีกขาดหรือปะไม่ให้ใช้ ...”²

ต่อมาใน ร.ศ. 129 ได้มีประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติรถลากใหม่ เนื่องจากมองซิเออร์เฟลอร์ ชาวฝรั่งเศสขอทำการผูกขาดรถลากชั้นดี รัฐบาลไทยจึงอ้างเรื่องความสะอาดและขอลดระยะเวลาใบอนุญาตจดทะเบียนจาก 6 เดือน เหลือ 4 เดือน³ รัฐบาลจึงใช้เหตุผลนี้ในการแก้ไขพระราชบัญญัติ และรัฐบาลได้แบ่งรถลากเป็นสองชั้น ได้แก่ ชั้น 1 และชั้น 2

รถชั้น 1 เป็นรถที่มีลูกกลิ้งในดุมล้อ และกงล้อหุ้มด้วยยาง มีได้ไม่เกิน 200 คัน ส่วนรถชั้น 2 เป็นรถที่ไม่มีลูกกลิ้งในดุมล้อ และไม่มียางที่กงล้อ ตลอดจนส่วนประกอบของรถไม่ดีเท่ารถชั้น 1 พร้อมกันนี้ได้มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารใหม่ ดังนี้

รถลากชั้นที่ 1

ระยะเวลา 15 นาที หรือน้อยกว่า ราคา 16 อัฐ

ระยะเวลากว่า 15 นาที หรือภายใน 30 นาที ราคา 32 อัฐ

ระยะเวลากว่า 30 นาที หรือภายใน 60 นาที ราคา 48 อัฐ

ระยะเวลาทุกๆ ชั่วโมงที่ครบบริบูรณ์ ภายหลังชั่วโมงแรก ชั่วโมงละ 22

อัฐ

รถลากชั้นที่ 2

ระยะทางภายใน 25 เส้น คนเดียวราคา 4 อัฐ สองคนราคา 6 อัฐ

ระยะทางภายใน 50 เส้น คนเดียวราคา 6 อัฐ สองคนราคา 8 อัฐ

ระยะทางภายใน 75 เส้น คนเดียวราคา 8 อัฐ สองคนราคา 10 อัฐ

ระยะทางทุกๆ 25 เส้นต่อไป ระยะเวลาละ 2 อัฐ

ค่าคอย ถ้าเกิน 15 นาที จน 60 นาที ค่าคอย 4 อัฐ ถ้าเกินจากนั้นคิดค่าคอย 1 ชั่วโมง หรือภายในชั่วโมงละ 4 อัฐ ทั้งค่าโดยสารและค่าคอย เวลากลางคืนพ้นยามหนึ่งไปแล้วเรียกขึ้นได้อีกกึ่งอัตราในส่วนของราคาค่าโดยสารรถลากดังกล่าว ถึงแม้จะมีพระราชบัญญัติกำหนดราคาไว้ แต่เวลาโดยสารรถลากก็ขึ้นอยู่กับคนลากและผู้โดยสารจะต่อรองราคากัน ซึ่งบางครั้งก็ถูกกว่าหรือแพงกว่าราคาที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพอใจของทั้งสองฝ่ายเป็นสำคัญ

¹ เทพชู ทับทอง. (2524). *กรุงรัตนโกสินทร์เมื่อ 200 ปี*. หน้า 179.

² เรื่องประกาศกำหนดวันใช้พระราชบัญญัติรถลากและกฎเสนาบดีนครบาล.

(เอกสารกระทรวงนครบาล). (2445). เลขที่ ร.5 น. 2/92.

³ เรื่องออกประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติรถลากชั้น 1. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2445). เลขที่ ร.5 น. 2/118.

แต่บริษัทของชาวฝรั่งเศสไม่สามารถอยู่ได้นาน เนื่องจากการแตกแยกของผู้ถือหุ้นใน พ.ศ. 2449 ทำให้บริษัทถูกยกเลิกไป

สำหรับเหตุการณ์ของกลุ่มคนจีนรถลากที่สำคัญ คือ การหยุดลากรถลากเพื่อต่อสู้ให้ได้รับความยุติธรรมในฐานะผู้ใช้แรงงาน เหตุการณ์ครั้งแรกเกิดขึ้นใน พ.ศ. 2459 โดยกลุ่มคนจีนลากรถรวมตัวกันเพื่อไม่ให้ขึ้นค่าเช่ารถลากจากวันละ 62 สตางค์ เป็น 75 สตางค์* การรวมตัวของกลุ่มคนจีนลากรถในครั้งนี้ประสบผลสำเร็จ เป็นผลให้ค่าเช่ารถลากยังคงอยู่ในอัตราเดิม อย่างไรก็ตามภายหลังเจ้าของโรงรถลากก็สามารถเพิ่มค่าเช่ารถได้เป็นผลสำเร็จ ทำให้ใน พ.ศ. 2475 กลุ่มคนจีนลากรถได้รวมตัวกันอีกครั้งหนึ่งเนื่องจากเจ้าของโรงรถลากเก็บค่าเช่าแพงเกินไป และเก็บเกินราคาที่ทางการกำหนด โดยทางการกำหนดไว้ในราคา 60 สตางค์ ทำให้กลุ่มคนจีนลากรถไม่สามารถหาเงินมาจ่ายค่าเช่ารถลากได้ เจ้าของโรงรถลากจึงให้นักเลงทุบตีกลุ่มคนจีนลากรถ ผลของการรวมตัวครั้งนี้ ทำให้กลุ่มคนจีนลากรถประสบความสำเร็จเช่นเดิม และยังได้ลดราคาค่าเช่ารถลากจากวันละ 75 สตางค์ เหลือ 55 สตางค์ด้วย ต่อมาใน พ.ศ. 2476 กลุ่มคนจีนลากรถได้รวมตัวกันด้วยสาเหตุที่ทางการและเจ้าหน้าที่ออกกฎหมายควบคุมการลากรถอย่างเข้มงวด คือ ห้ามลากรถลากให้เกะกะหรือจอดรอผู้โดยสารไม่เป็นที่ห้ามจีนลากรถโดยไม่มีผู้โดยสารบนถนน และห้ามเดินลากรถแต่ต้องวิ่งลากรถตลอดเวลา ผลสุดท้ายกลุ่มคนจีนลากรถก็สามารถประสบความสำเร็จในการรวมตัวเช่นเดิม¹

สำหรับลักษณะของรถลากที่ใช้ในกรุงเทพฯ เป็นรถนั่งทำด้วยไม้เกือบทั้งคัน ล้อทำด้วยไม้มี 2 ล้อ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ 1 เมตร ภายนอกล้อหุ้มด้วยยางตันมีแฉกทั้ง 2 ข้าง เพื่อกันสะเทือน ตัวถังทำด้วยไม้มีลักษณะเหมือนเก้าอี้มีพนักพิง จากตัวถังมีคันยาวทำด้วยไม้เนื้อแข็งกลมๆ 2 อัน เป็นคานาวางอยู่ที่วางเท้ายื่นออกไป ตรงปลายมีเหล็กคาดบังคับให้ติดกัน ปลายเหล็กงอลงเพื่อใช้วางคันลากเมื่อจอดรถ เบาะมีขนาดกว้างนั่งได้ 2 คน ปูทับด้วยผ้าน้ำมัน มีพนักพิง ที่วางเท้าอยู่ถัดไปเล็กน้อย เพื่อใช้วางสิ่งของ หลังคาทำด้วยผ้าใบปิดลง ด้านหลังเพื่อกันฝน คนลากยืนอยู่ระหว่างกลางของคันลากใช้มือจับคานลากของรถแล้ววิ่งตัวถึงทาสีแดง กระบังล้อทำด้วยสังกะสีเพื่อป้องกันน้ำกระเด็นเวลาฝนตกทาสีแดงเช่นกันในเวลากลางคืนจะมีตะเกียงกระป๋องบรรจุน้ำมันก๊าดรูปสี่เหลี่ยมอยู่ด้านข้างตัวถังที่คนนั่งเหนือล้อเล็กน้อย เวลาไม่ใช้สามารถดึงเก็บไว้ได้ ด้านหน้ามีกระจกทำให้แสงสว่างกระจายไปตามทาง ส่วนด้านหลังเจาะรูกลมไว้ ปิดด้วยกระจกสีแดงเป็นสัญญาณให้ยานพาหนะต่างๆ ที่ผ่านไปมาเห็นได้สะดวก ส่วนคนลากรถเป็นคนจีนแต่งตัวด้วยกางเกงขาก๊วยขาสั้น เสื้อผ้าอกแขนสั้น

* ค่าเช่ารถลากแบ่งเป็นค่าเช่าช่วงเวลากลางวัน 40 สตางค์ จากเดิม 31 สตางค์ ส่วนค่าเช่าช่วงเวลากลางคืนยังคงราคา 35 สตางค์เท่าเดิม

¹พรณี บัวเล็ก. (2546). *กู่ลิลลากรถกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย*. หน้า 202-204.

สีตากุ้ง* ใส่หมวกกุญแจสานด้วยหวายเส้นเล็กยอดหมวกแหลม ปีกบานกว้างโดยรอบไว้กันแดดและฝน ถ้าหน้าฝนจะใส่เสื้อกันฝนเป็นรูปเสื้อผ่าอกตัวยาวคลุมเข่า แขนยาว ที่แขนข้างซ้ายมีเบอร์เลขทำด้วยทองเหลืองแบนปลายมนทั้ง 2 ข้าง ซึ่งน่าจะเป็นใบอนุญาต หรือใบขับขี่ ส่วนทะเบียนรถทำด้วยแผ่นฝ้ายทองเหลืองติดไว้ด้านหลังของรถ¹

รถลากมีในสมัยที่กรุงเทพฯ กำลังพัฒนาตามแบบตะวันตกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และเป็นพาหนะโดยสารที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในช่วงนั้น ต่อมาเมื่อมีรถยนต์เข้ามาารถลากจึงค่อยๆ เสื่อมความนิยม เพราะรถยนต์เป็นของใหม่ปลอดภัยและรวดเร็วกว่า แต่ยังมีคนบางกลุ่มใช้บริการรถลากอยู่ เมื่อถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอนันตมหิตล รถจักรยานสามล้อเข้ามาทำให้รถลากเริ่มหมดความสำคัญลง คนจึงหันไปนิยมนั่งจักรยานสามล้อมากกว่ารถลาก เนื่องจากมีความสะดวกในการเดินทางมากกว่า ดังนั้นรถลากจึงเป็นพาหนะที่ไม่เหมาะสมกับการจราจรในการเดินทาง² ทำให้คนจีนหลายคนจึงเปลี่ยนจากลากรถไปถีบสามล้อแทน เมื่อถึงช่วงระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 รถลากกลับมามีบทบาทขึ้นอีกครั้งหนึ่ง เพราะช่วงนั้นน้ำมันขาดแคลน รถยนต์ต้องเลิกวิ่ง รถลากจึงมีส่วนช่วยในการขนส่งแทนจนกระทั่งสงครามสงบ รถยนต์ชนิดอื่นๆ ก็เกิดขึ้นมาแทน ทำให้รถลากเสื่อมความนิยมไป³ รัฐบาลจึงได้ประกาศให้งดการจดทะเบียนและต่ออายุรถลากในจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2496 เป็นต้นไป⁴

*สีตากุ้ง คือ สีน้ำเงินแก่

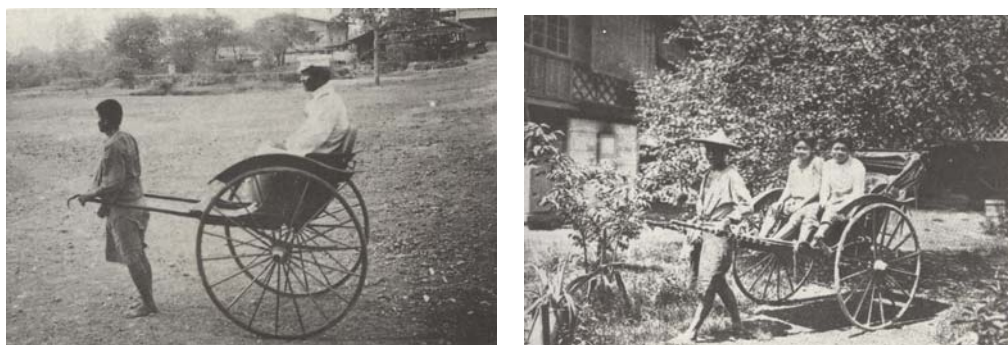
¹ ปทุมรัตน์. (2528, กรกฎาคม-กันยายน). “เล่าเรื่องรถลาก,” *วารสารความรู้คือประทับ*.

3 : 14-16.

² เทพชู ทับทอง. (ม.ป.ป.). *กรุงเทพฯ ในอดีต*. หน้า 122.

³ อภิโชค แซ่โค้ว. (2541). *วิวัฒนาการยานพาหนะทางบกของไทย*. หน้า 22-33.

⁴ พรณี บัวเล็ก. (2546). *กุลีลากรรกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย*. หน้า 15.



ภาพประกอบ 4 รถลากแบบนั่งคนเดียวและ 2 คน

ที่มา : พรณี บัวเล็ก. (2546). *กุ๊หลากรถกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย*. หน้า 27, 30.

2.2 ระบบขนส่งมวลชน ประกอบด้วย

2.2.1 รถราง กำเนิดในเมืองไทยเป็นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2430 โดยการนำเข้าของชาวเดนมาร์ก คือ นายอัลเฟรด จอน ลอฟตัส (Mr. Alfred John Loftus) และนายองเตอ ดู เปรสซี เดอ ริชเชอลิว (Andre du Plessir de Richelieu)¹ โดยรวมทุนกันก่อตั้งบริษัท และก่อนที่พวกเขาจะสร้างเส้นทางรถราง ได้มีการสำรวจเส้นทางรถรางสายต่างๆ ในกรุงเทพฯ ปรากฏว่าถนนเจริญกรุงเป็นถนนที่มีผู้คนสัญจรมากที่สุด

เมื่อมีการสำรวจเส้นทางเสร็จเรียบร้อยแล้ว ชาวเดนมาร์กกลุ่มนี้จึงยื่นเรื่องขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตในการตั้งบริษัทและขอสัมปทานการเดินรถราง โดยเริ่มทำสัญญาเมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2430² พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นว่าการมีสัมปทานการเดินรถรางในพระนครหลวงจะทำให้การคมนาคมสะดวกขึ้น และเป็นการพัฒนาความเจริญให้กับประเทศ ทั้งทรงเห็นว่าเป็นรถที่แปลกในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังไม่มีใครมี จึงได้พระราชทานสัมปทานแก่บริษัทของนายจอห์น ลอฟตัส ให้ดำเนินการได้³

หลังจากได้สัมปทานจากรัฐบาลไทยแล้ว นายจอห์น ลอฟตัส และเพื่อนๆ ได้เริ่มวางรางรถรางตั้งแต่หน้าศาลเจ้าพ่อหลักเมือง อ้อมโค้งไปเข้าถนนเจริญกรุง จนถึงบางคอแหลม* เมื่อวางรางรถรางตามเส้นทางต่างๆ เสร็จเรียบร้อยแล้วทางบริษัทได้นำรถรางแบบใช้ม้าลากคันแรกของประเทศไทยและแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยสารเป็นครั้งแรกในวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2431

¹ เทพชู ทับทอง. (2524). *กรุงรัตนโกสินทร์เมื่อ 200 ปี*. หน้า 181.

² พรณี บัวเล็ก. (2546). *กุ๊หลากรถกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย*. หน้า 37.

³ เทพชู ทับทอง. (2524). *เล่มเดิม*. หน้า 52-53.

* หมายถึง ถนนตกในปัจจุบัน

ประมาณ พ.ศ. 2432 บริษัท รถรางกรุงเทพ ดำเนินกิจการได้ไม่นาน ก็เกิดเหตุการณ์พวกจีนฮั่นยี่ในกรุงเทพฯ ระหว่างจีนแต้จิ๋ว (ตั้งกงสี) กับจีนฮกเกี้ยน (ชีวลีเกือ) แย่งงานกันทำถึงขนาดฆ่าฟันกัน

เหตุการณ์เริ่มรุนแรงเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2432 กลุ่มฮั่นยี่ทั้งสองฝ่ายได้ลงมือรื้อสั้งกะสีมุงหลังคาและชนโต๊ะตู้หีบตามบ้านเรือนของประชาชนริมถนนเจริญกรุงตอนใต้วัดยานนาวา เอาไปทำค่ายกำบังขวางทางถนนเจริญกรุงทั้งสองข้าง เอาถนนแนวบริเวณโรงสีปล่องเหลี่ยมเป็นสนามรบ แล้วฮั่นยี่ทั้งสองฝ่ายต่างเข้าตะลุมบอนกัน สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนทั่วไปอย่างมาก เมื่อทางการทราบข่าวจึงสั่งปราบกลุ่มฮั่นยี่ โดยส่งทหารบกและทหารเรือเข้าปราบปราม กลุ่มทหารเรือใช้เรือชนทหารไปตามลำน้ำเจ้าพระยา แล้วยกพลขึ้นบกล้อมพวกฮั่นยี่ทางด้านหลังถนนตก แต่กลุ่มทหารบกในสมัยนั้นยังไม่มีพาหนะอะไรที่รวดเร็วและบรรทุกน้ำหนักได้เท่ากับรถราง ดังนั้นทางการจึงสั่งให้ทหารบกไปยึดรถราง เพื่อใช้ในการเคลื่อนพลไปปราบฮั่นยี่ เมื่อเหล่าพนักงานขับรถรางทราบว่าทหารจะเอารถรางไปปราบฮั่นยี่ต่างก็เต็มใจช่วยเหลืออย่างเต็มที่ เพราะพวกพนักงานเหล่านี้เอือมระอาพวกฮั่นยี่ที่คอยมารังควานพวกเขาอยู่เสมอ และในที่สุดทางการก็สามารถปราบฮั่นยี่ได้สำเร็จ

เมื่อภารกิจปราบฮั่นยี่จบลง รถรางของบริษัทรถรางกรุงเทพ จำกัด ได้ดำเนินกิจการต่อไป แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จ เพราะขาดทุนอยู่เสมอ ในที่สุดวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2435 รถรางใช้ม้าลากของบริษัท รถรางกรุงเทพ จำกัด ต้องปิดตัวเองลงเพราะไม่สามารถทนกับการขาดทุนได้

รถรางแบบใช้ม้าลากในระยะแรกมีสัญญาการเดินรถราง 7 สาย แต่ใน พ.ศ. 2436 การเดินรถรางเหลือเพียง 1 สาย คือ สายบางคอแหลม โดยวิ่งตามถนนเจริญกรุงถึงข้างศาลยุติธรรมด้านเหนือ สำหรับอัตราค่าโดยสารการนั่งรถรางในระยะแรกไม่ได้เก็บค่าโดยสารกับผู้โดยสาร เพราะต้องการให้ประชาชนใช้บริการ แต่ระยะหลังคิดค่าโดยสารแบบเป็นระยะๆ ไร่ระยะละ 6 สตางค์ เช่น ตั้งแต่หลักเมืองถึงตรอกเต้า 6 สตางค์ จากสะพานเหล็กถึงสามยอด 6 สตางค์ เนื่องจากการเก็บค่าโดยสารราคาถูกรวมกับช่วงนั้นมีผู้โดยสารใช้บริการจำนวนน้อย ทำให้รายได้ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นค่าบำรุงรักษารถราง ค่าจ้างคนงาน ค่าเลี้ยงม้า นายลอฟตัส และนายริชเชอลิว จึงโอนกิจการนี้ให้แก่บริษัทรถรางกรุงเทพ จำกัด (The Bangkok Tramways Co. Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทของชาวอังกฤษ¹

ภายหลังจากบริษัท รถรางกรุงเทพ จำกัด ปิดตัวเองลง ได้มีบริษัทของชาวเดนมาร์กเข้ามารับช่วงสัมปทานต่อ ปรากฏว่าบริษัทของชาวเดนมาร์กประสบความสำเร็จกว่าบริษัทอื่นๆ ที่ผ่านมา และในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2437 บริษัทของชาวเดนมาร์กได้ขยายกิจการโดยเปลี่ยนรถรางจากม้าลากเป็นรถรางแบบไฟฟ้า พร้อมทั้งขยายเส้นทางออกไปอีก

¹ เทพชู ทับทอง. (2519). *กรุงเทพฯ สมัยคุณปู่*. หน้า 65.

โดยเริ่มต้นตั้งแต่ศาลเจ้าพ่อหลักเมืองไปตามถนนเจริญกรุงผ่านบริษัท ห้างใหญ่ของชาวต่างชาติ และชุมชนชาวจีน ซึ่งถือว่าการเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ และถือว่ารกรางไฟฟ้าที่นำมาใช้ในประเทศไทย พ.ศ. 2437 เป็นรกรางไฟฟ้าสายแรกของโลกด้วย¹

บริษัทรกรางของชาวเดนมาร์กดำเนินการกิจการตีมาตลอด จนในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2443 ได้โอนกิจการให้บริษัทการไฟฟ้าสยาม จำกัด (The Siam Electricity Co., Ltd) ซึ่งเป็นบริษัทไฟฟ้าของนายแอลง เดอ ริชชอลิว และนายเอ. เวสเตน โฮลส์ ชาวเดนมาร์กตั้งขึ้นในกรุงโคเปนเฮเกน² นอกจากนั้นบริษัทดังกล่าวยังได้รับสัมปทานให้จำหน่ายกระแสไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ด้วย

ต่อมาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2443 บริษัท การไฟฟ้าสยาม จำกัด ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลไทยให้เปิดกิจการเดินรกรางอีกสายหนึ่ง คือ สายสามเสน ซึ่งวิ่งระหว่างเขตเหนือถึงเขตกลางพระนคร โดยเริ่มจากหัวลำโพงไปสิ้นสุดที่บางกระบือ และใน พ.ศ. 2444 บริษัทการไฟฟ้าสยาม จำกัด มีรกรางให้บริการในสายบางคอแหลม และสายสามเสน³ แต่ดำเนินการอยู่ได้เพียงแต่ปีเศษๆ บริษัท การไฟฟ้าสยาม จำกัด ก็ต้องโอนกิจการสายนี้ให้กับบริษัทอิเล็กทรอนิกส์ดี คอมพานี ลิมิเตด ดำเนินงานต่อ⁴

ในช่วงนั้นถือว่าบริษัท การไฟฟ้าสยาม จำกัด เป็นบริษัทใหญ่ในการดำเนินการกิจการรกรางในเมืองไทย เจ้านายและข้าราชการบรรดาศักดิ์ของไทยเห็นว่า กิจการรกรางไฟฟ้าได้กำไรดี ทำให้ใน พ.ศ. 2447 กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ได้ร่วมหุ้นกับบุคคลต่างๆ ก่อตั้งบริษัทรกรางไฟฟ้าขึ้นมาใช้ชื่อว่า **บริษัทรกรางไทยทุน จำกัด** บริษัทนี้ได้ทำพิธีเปิดเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2448 และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินมาทรงเปิดที่โรงพิธีของบริษัทใกล้วัดราชาธิวาส

บริษัทรกรางไทยทุน จำกัด ได้รับสัมปทานให้วิ่งรกรางรอบเมือง หรือที่เรียกว่า สายดุสิต ซึ่งวิ่งเรียบกำแพงเมือง แต่ประชาชนเรียกรกรางสายนี้ว่า **รกรางสายแดง** เพราะตัวรถทาสีแดง ส่วนรกรางของบริษัทการไฟฟ้าสยาม จำกัด ตัวรถเป็นสีเหลือง ประชาชนจึงเรียกว่า **รกรางสายเหลือง**

¹ อภิโชค แซ่โค้ว. (2524). *วิวัฒนาการยานพาหนะทางบกของไทย*. หน้า 55.

² *เรื่องข่าวเกี่ยวกับบริษัทไฟฟ้าสยาม*. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2454).

เลขที่ ร.6 น. 20.3 จ/24.

³ วศิน ปัญญาสุตตะกุล. (2540). *บทบาทของรกรางในฐานะขนส่งมวลชนที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคมไทย*. หน้า 5-6.

⁴ เทพชู ทับทอง. (2519). *กรุงเทพฯ สมัยคุณปู่*. หน้า 67.

กิจการรกรางถูกดำเนินการโดย 2 บริษัท ซึ่งบริษัท รกรางไทยทุน จำกัด ได้สัมปทานเดินรกราง 3 สาย คือ สายสวนดุสิต สายหัวลำโพง และสายรอบเมือง ส่วนบริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด ได้สัมปทานเดินรกราง 4 สาย คือ สายอัษฎางค์ สายราชวงศ์ สายบางคอแหลม และสายสามเสน กิจการเดินรกรางของบริษัท รกรางไทยทุน จำกัด ประสบปัญหาขาดทุน¹ จนต้องขายกิจการให้บริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด ใน พ.ศ. 2451 ทำให้บริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด ผูกขาดการเดินรกรางเพียงบริษัทเดียว ต่อมาใน พ.ศ. 2468 ได้มีบริษัท รกรางไทย จำกัด ยื่นหนังสือขอเดินรกราง 4 สาย คือ สายที่ 1 จากถนนเจริญกรุงไปทางริมถนนสีลมถึงเชิงสะพานเฉลิมโลก 55 สายที่ 2 จากถนนกรุงเกษมไปตามถนนพระราม 1 ถนนราชดำริ และบรรจบกับสายที่ 1 สายที่ 3 จากสวนดุสิตริมวังกรมหลวงชุมพรเขตต์รุขุมศักดิ์ถึงสถานีรถไฟบางซื่อ และสายที่ 4 ต่อจากถนนพระราม 4 ถึงถนนสาทร²

ต่อมาใน พ.ศ. 2469 บริษัท รกรางไทย จำกัด และบริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด ได้ทำการจดทะเบียนรวมเป็นบริษัทเดียวกันและเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น บริษัท ไฟฟ้าไทย คอร์ปอเรชั่น จำกัด เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2470 ส่วนสิธรกรางก็ได้เปลี่ยนเป็นสีเหลืองเหมือนกันหมดทุกสาย

สัญญาสัมปทานการเดินรกรางของบริษัท ไฟฟ้าไทยคอร์ปอเรชั่น จำกัด ได้หมดลงในวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2492 รัฐบาลได้โอนกิจการดำเนินงานต่อในนามของการไฟฟ้ากรุงเทพ ซึ่งสังกัดอยู่ในกรมโยธาเทศบาลขึ้นกับกระทรวงมหาดไทย ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2493 เป็นต้นมา³

รกรางสายแรกๆ มีสายสำคัญเพียงไม่กี่สาย คือ สายพระบรมมหาราชวัง-บางคอแหลม หรือต่อมาเรียกว่าสายหลักเมือง-ถนนตก ซึ่งเป็นรกรางสายแรกของเมืองไทย สายสามเสน และสายรอบเมืองที่เรียกว่าสายดุสิต ต่อมาก็เพิ่มขึ้นอีกหลายสาย เช่น สายเชิงสะพานยศเส-ประตูน้ำ เป็นต้น

ในส่วนของคนขับรกรางต้องจดทะเบียนเพื่อขอใบอนุญาตขับรกรางในกรุงเทพฯ โดยมีข้อบังคับสำหรับคนขับรกราง 14 ข้อ เช่น ห้ามบุคคลที่มีได้จดทะเบียนขอใบอนุญาตขับรกราง ห้ามเจ้าหน้าที่พนักงานออกใบอนุญาตขับรกรางให้บุคคลที่มีความผิดทางอาญาโดยพ้นโทษไม่ครบ 3 ปี และบุคคลที่อายุต่ำกว่า 20 ปี แต่ให้เจ้าหน้าที่พนักงานออกใบอนุญาตให้กับบุคคลที่มีใบรับรองจากบริษัท ซึ่งได้ผ่านการสอบข้อวิธีเปิดเครื่องเดินรกราง

¹ เรื่องบบัญชีบริษัทรกราง. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2454).
เลขที่ ร.6 น. 13/1.

² วติน ปัญญาอุตรตระกูล. (2540). บทบาทของรกรางในฐานะขนส่งมวลชนที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคมไทย. หน้า 7-8.

³ คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทย. (2525). ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2 รัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2475. หน้า 322.

ได้ ใบอนุญาตขับรถรางประกอบด้วยเลขหมายของใบอนุญาต วัน เดือน ปีที่ออกใบอนุญาต วันสิ้นกำหนดอายุของใบอนุญาต อายุและชื่อตำบลของผู้รับใบอนุญาต เลขหมายที่มีเป็นแผ่นสำหรับผู้ขับรถราง และลายพิมพ์นิ้วมือของผู้ขับรถราง พร้อมทั้งรูปถ่ายของคนขับรถรางที่แต่งเครื่องแบบของบริษัทรถราง คนขับรถรางที่มีใบอนุญาตแล้วต้องเก็บใบอนุญาตติดตัวไว้เสมอ โดยแผ่นเลขหมายต้องติดไว้ที่แขนซ้ายเหนือข้อศอก ถ้าเจ้าหน้าที่พนักงานขอดูแล้วคนขับรถรางขัดขืนไม่ยอมให้ดูมีความผิดต้องเสียค่าปรับเป็นเงินไม่เกิน 12 บาท ถ้าบริษัทรถรางอนุญาตให้บุคคลที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถรางทำการขับรถราง บริษัทมีความผิดและต้องเสียค่าปรับไม่เกิน 100 บาท ผู้ใดขับรถรางโดยไม่มีใบอนุญาตขับรถรางมีความผิดจำคุกไม่เกิน 100 วัน หรือปรับไม่เกิน 50 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เป็นต้น¹ นอกจากนั้นยังมีข้อบังคับสำหรับตัดเงินเดือนคนขับรถรางอีก 74 ข้อ เช่น รถขาดัด 1 บาท ออกรถช้าจากหลักหรือจากที่สุดท้ายทางรถตัด 2 บาท ขัดรถโดยไม่มีแผ่นเลขเบอร์ตัด 1 บาท ยอมให้ผู้โดยสารยื่นท้ายรถ เมื่อยังมีที่นั่งในรถตัด 1 บาท เป็นต้น และข้อลงโทษของคนขับรถรางที่จะให้ออกจากงานอีก 11 ข้อ เช่น ด่าหรือทะเลาะกับผู้โดยสาร ด่าหรือทะเลาะกับผู้มีหน้าที่เหนือตน ตีกัน ไม่มาทำงานหรือทิ้งงานถึง 1 ครั้ง ใน 3 เดือนติดต่อกัน เป็นต้น หากคนขับรถรางไม่ปฏิบัติตามกฎ²

รถรางไม่ได้มีเพียงแต่ในกรุงเทพเท่านั้น ในต่างจังหวัดได้มีการเปิดบริการรถรางรับส่งผู้โดยสารเช่นกัน คือ ที่จังหวัดสระบุรี มีเจ้านายไทยหลายพระองค์ร่วมกันตั้งบริษัทขึ้น โดยใช้ชื่อว่า บริษัทรถรางสายพระพุทธบาท รถรางสายนี้เปิดให้บริการเมื่อ พ.ศ. 2444 เปิดบริการจากพระพุทธบาทถึงท่าเรือ แต่อยู่ได้ไม่นานก็ต้องล้มเลิกกิจการเพราะขาดทุน³

ต่อมาช่วงหลัง เมื่อได้ยกเลิกรถรางในบางสายของกรุงเทพฯ รัฐบาลได้นำรถรางไปวิ่งที่จังหวัดลพบุรี โดยวางรางจากตลาดท่าหินผ่านศาลพระกาฬ ไปถึงทางเข้าโรงพยาบาลอนันตมหิตล สำหรับอัตราค่าโดยสารตลอดสายชั้น 2 ค่าโดยสาร 75 สตางค์ แบ่งเป็นระยะๆ คือ จากตลาดท่าหินถึงศาลพระกาฬ 15 สตางค์ จากศาลพระกาฬถึงสระแก้ว 25 สตางค์ และจากสระแก้วถึงทางเข้าโรงพยาบาลอนันตมหิตล 25 สตางค์ และถ้าเป็นค่าโดยสารชั้นที่ 1 เก็บค่าโดยสารเพิ่มอีกหนึ่งเท่าตัว⁴ ระยะแรกๆ ชาวลพบุรีให้การสนับสนุนดี แต่ต่อมาผู้โดยสารลดน้อยลง เพราะเปลี่ยนไปขึ้นรถเมล์ เนื่องจากรถเมล์ให้บริการรวดเร็วและไม่ต้องคอยนานเหมือนรถราง รถรางสายพระกาฬจึงวิ่งได้เพียง 5 ปี เพราะประสบปัญหาขาดทุน

¹ เรื่องกฎข้อบังคับสำหรับคนขับรถราง. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2454).

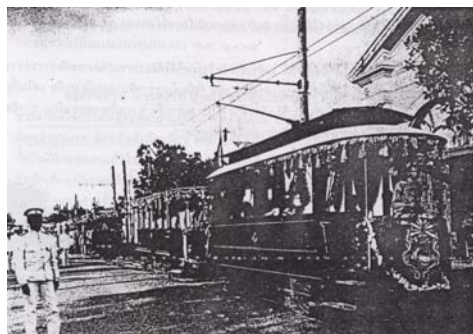
เลขที่ ร.6 น. 13/2.

² เรื่องคนรถรางสไตรค์. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2454). เลขที่ ร.6 น. 13/1.

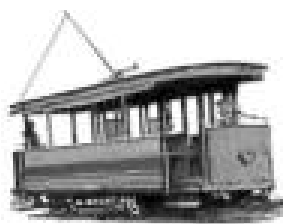
³ อภิโชค แซ่โค้ว. (2541). วิวัฒนาการยานพาหนะทางบกของไทย. หน้า 58.

⁴ เทพชู ทับทอง. (2519). กรุงเทพฯ สมัยคุณปู่. หน้า 71.

ในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2511 รัฐบาลได้สั่งยกเลิกรางทุกสาย ทำให้เส้นทางรถรางตามถนนสายต่างๆ ในกรุงเทพฯ ความยาวรวมทั้งสิ้นประมาณ 45,120 เมตร เป็นเพียงอนุสรณ์ตามถนนบางสายในกรุงเทพฯ เท่านั้น สาเหตุเป็นเพราะรถรางทำให้การจราจรในกรุงเทพฯ ติดขัด¹



ภาพประกอบ 5 รถรางไฟฟ้า



ภาพประกอบ 6 รถราง

ที่มา : คณะกรรมการชำระประวัติศาสตร์ไทย. (2525). *ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2. ตั้งแต่รัชกาลที่ 4- พ.ศ. 2475*. หน้า 321. และสกุลไทย (2549). *สะพานเก่าในอดีต*. (ออนไลน์).

2.2.2 รถเมล์ สมัยก่อนเป็นรถเมล์ประจำทางที่ใช้ม้าลากจูง โดยมีนายเลิศ เศรษฐบุตร (พระยาภักตินรเศรษฐ์) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถเมล์เมื่อประมาณ พ.ศ. 2450 วิ่งระหว่างประตูน้ำปทุมวันกับสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก)* ต่อมาใน พ.ศ. 2456 นายเลิศได้นำรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ดมาวิ่งแทนรถที่ใช้ม้าลาก และขยายเส้นทางให้ไกลขึ้น จากประตูน้ำปทุมวันถึงบางลำพู (ประตูใหม่ตลาดยอด)² กับสายประตูน้ำถึงสีลม รถยนต์ที่ใช้เป็นรถโดยสารประจำทางครั้งแรกมี 3 ล้อ ขนาดเท่ากับ 1 ใน 3 ของรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน มีที่นั่ง 2 แถว ทาสีขาว มีกากบาทสีแดง และกากบาทตรงกลางแบบขนมกง ซึ่งเป็นตราของนายเลิศติดอยู่ด้านหน้ารถ และข้างรถทุกคัน นั่งได้ประมาณ 10 คน โดยมีทางขึ้นรถอยู่ทางท้ายรถ คนทั่วไปเรียกว่า อ้ายโกร่ง เพราะวิ่งไปตามถนนมีเสียงดังโคร่งกร่าง รถเมล์จึงได้ขยายตัวอย่างกว้างขวางออกไปทั่วกรุงเทพฯ ในนามของบริษัทนายเลิศ จำกัด หรือบริษัทรถเมล์ขาว³

¹ เทพชู ทับทอง. (2519). *กรุงเทพฯ สมัยคุณปู่*. หน้า 52-59.

* วิ่งไปตามถนนราชดำริ แล้วเลี้ยวขวาที่ราชประสงค์ วิ่งไปตามถนนพระราม 1 ถึงสะพานยศเส

² องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2546). *ประวัติการเดินรถไทย*. (ออนไลน์).

³ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2544, 1 ตุลาคม). "25 ปี ขสมก. กับผลงานที่สร้างสรรค์,"



ภาพประกอบ 7 พระยาภักดีนรเศรษฐ์ หรือนายเลิศ เศรษฐบุตร

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2546). ประวัติการเดินรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์).

http://www.bmta.co.th/thaiversion/about_bmta/history/history_thai.htm

เมื่อกิจการรถเมล์มีความมั่นคง และมีผู้นิยมใช้บริการ ทำให้ พ.ศ. 2475 กิจการเดินรถโดยสารประจำทางได้ขยายตัวขึ้น และเศรษฐีชาวจีนเห็นว่าการประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางมีความมั่นคง จึงได้ก่อตั้งบริษัทเดินรถโดยสารประจำทางขึ้นชื่อบริษัท ทรนครขนส่ง เดินรถจากตลาดบางลำพูถึงวงเวียนใหญ่ ดังนั้นตั้งแต่ พ.ศ. 2476 จึงได้มีผู้ลงทุนตั้งบริษัทรถโดยสารประจำทางเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ รวมทั้งมีรัฐวิสาหกิจและราชการทำการเดินรถด้วย เช่น เทศบาลกรุงเทพ เทศบาลนนทบุรี บริษัทขนส่ง จำกัด รสพ. บริษัทศิริมิตร เป็นต้น และบริษัทเอกชนอีก 24 บริษัท รวมผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ ขณะนั้นมีถึง 28 ราย



ภาพประกอบ 8 รถเมล์ของบริษัทนายเลิศ หรือบริษัทรถเมล์ขาว

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). *ภาพรถเมล์โบราณ*. (ออนไลน์).

http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture1.htm.

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ทางราชการได้ขายรถบรรทุกให้เอกชน ซึ่งเอกชนได้นำรถบรรทุกมาดัดแปลงเป็นรถโดยสารประจำทาง มีการเลือกเส้นทางเดินรถเองโดยไม่ให้เข้ากับเส้นทางที่มีรถรางวิ่งอย่างเสรี รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติการขนส่ง ใน พ.ศ. 2497 มาควบคุม

ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2518 รัฐบาล ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี มีมติให้รวมรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครเป็นบริษัทเดียว เรียกว่า บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด แต่มีปัญหาบางประการในเรื่องของกฎหมายการจัดตั้งในรูปแบบของการประกอบกิจการขนส่ง ดังนั้นในสมัยรัฐบาล ม.ร.ว. เสถียร ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรีจึงได้ออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐให้ชื่อว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2519 โดยรวมกิจการรถโดยสารทั้งหมด จากบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด มาขึ้นอยู่กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ¹

2.2.3 เรือเมล์ การเดินเรือเมล์เป็นการเดินเรือเมล์ขาวในคลองแสนแสบและคลองประเวศ จากประตูน้ำปทุมวันผ่านบางกะปิ ผ่านมีนบุรีไปหนองจอกถึงแปดริ้ว หรือเรียกว่า คลองตัดกลางระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง เพื่อขนส่งสินค้าระหว่างเมืองและรับผู้โดยสารตามลำคลอง² โดยสามารถซื้อตั๋วโดยสารต่อรถเมล์ขาวได้ทุกสาย ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น³ ซึ่งเก็บค่าโดยสารเป็นระยะ เช่น ใน พ.ศ. 2482-2483 จากมีนบุรีถึงประตูน้ำปทุมวัน

¹ กระทรวงคมนาคม. (2545). *ครบรอบ 90 ปี กระทรวงคมนาคม*. หน้า 120-122.

² ปิยนาท บุนนาค. (2518). *การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. หน้า 119-120.

³ เทพชู ทับทอง. (2546). *ย้อนรอยกรุงเทพฯ*. หน้า 76.

เที่ยวละ 15 สตางค์ ถ้าตีตัวไปกลับราคา 1 สลึง เรือลากจูงสินค้ากับเรือโดยสารเรือเมล์ของ นายเลิศจะมีชื่อคลองจองกัน ดังนี้

1. พิศเสถียร 2. เพียรสนอง (เรือ 2 ลำนี้เป็นเรือลากจูง) 3. จ้องทำคุณ
4. ดุลนาวา 5. นาหลวงแพ่ง 6. แห้งไผ่แถว 7. แนวเนื่องเขตร์ 8. ถิ่นประเวศร์ 9. เขตสามวา
- หรือ 1. พิศเสถียร 2. เพียรสนอง 3. จ้องทำคุณ 4. ดุลนาวา 5. นาหลวงแพ่ง
6. แห้งไผ่แถว 7. แนวเนื่องเขตร์ 8. ถิ่นประเวศร์ 9. เกทราญ (มอญ) 10. คันทายาว

ชื่อของเรือเมล์บางชื่อเกิดจากชื่อตำบลที่เรือเมล์ผ่าน แล้วได้นำมาตั้งชื่อเรือตามตำบลหรืออำเภอ นั้น เริ่มจากประตูน้ำจนถึงฉะเชิงเทราและประตูน้ำปทุมวันถึงประตูน้ำท่าฉะเชิงเทรา

11. ปทุมวัน 12. ทองหล่อ 13. คลองตัน 14. หัวหมาก 15. บางกะปิ
16. คลองเตย 17. คลองจั่น 18. คลองกุ่ม 19. หลอแหล 20. บางชัน 21. มีนบุรี 22. แสนแสบ
23. ทรายกองดิน 24. คุ้ง 25. เจียรต๊ับ 26. หนองจอก 27. บึงทองหลาง 28. ไผ่ดำ 29. คลองเจ้า
30. แปดริ้ว

เรือเมล์สายคลองตันไปหัวตะเข้ (จระเข้) อ.ลาดกระบัง มีชื่อดังนี้

30. พระโขนง 31. ลาดกระบัง 32. จระเข้ (หัวขาว แก้มสอง ข้างป่อง เป็นเรือ 2 ชั้น) 33. ท่าถั่ว 34. ศาลาแดง (เรือ 2 ชั้น) 35. ไผ่ตัน

ชื่อเรือเมล์ที่ตั้งขึ้นตามความชอบของนายเลิศ คือ

36. ร่มโพธิ์เย็น 37. บำรุงจิริง*

ใน พ.ศ. 2460 ได้เกิดอุทกภัยใหญ่ คือ น้ำท่วมปีมะเส็งในกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง นายเลิศจึงนำเรือเมล์ชาวอวกว้างช่วยชาวนาขนควายไม่ให้จมน้ำตายโดยไม่คิดราคา ทำให้ความดีนี้ทราบถึงพระเนตรพระกรรณของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงโปรดเกล้าฯ พระราชทานบรรดาศักดิ์ให้เป็น **พระยาภักดินรเศรษฐ** แปลว่า **เศรษฐีผู้มีความรัก**

ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อ พ.ศ. 2489 น้ำท่วมกรุงเทพฯ ครั่งใหญ่อีก ซึ่งครั้งนี้นี้มากกว่าเมื่อ พ.ศ. 2460 แต่รถเมล์ของนายเลิศก็ยังคงวิ่งรับส่งผู้โดยสารตามปกติ

สำหรับเรือเมล์ชาวได้ดำเนินกิจการมาจนกระทั่งหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 และได้เลิกกิจการไปเมื่อมีเรือหางยาวมาวิ่งแทน¹

* รูปร่างของเรือเรือลำนี้ คล้ายเกือกเตชะของนายเลิศ

¹ เทพชู ทับทอง. (2535). *เรื่องเล่าไทยๆ เล่ม 2*. หน้า 157-161.



ภาพประกอบ 9 เรือแม่ล

ที่มา : คู่มือเรือจำลองเพชรนาวิ. (2549). เรือแม่ล. (ออนไลน์).

www.petchnavy.com/boathistory.asp

เห็นได้ว่าคลองมีประโยชน์ด้านการคมนาคมต่อคนในอดีตถึงปัจจุบัน เพราะในอดีตคลองเป็นเส้นทางหลักที่มีความสำคัญสูงสุดในการสัญจรไปมาระหว่างชุมชนห่างไกลและละแวกใกล้เคียง การตัดเส้นทางคลองสายใหม่ๆ เพื่อการสัญจรในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น ถือได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญในการพัฒนาบ้านเมือง แต่เมื่อประเทศไทยได้รับวิทยาการทางการตัดถนนจากชาวตะวันตก คลองจึงลดบทบาทด้านการคมนาคมลงไป¹

ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นอยู่ในช่วงของการสร้างบ้านแปลงเมือง ทำให้พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชต้องทรงปรับปรุงในกิจการด้านอื่นๆ ที่สำคัญกว่าก่อนการพัฒนาในเรื่องของการคมนาคม แต่ภายหลังนับตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเริ่มมีการรับวัฒนธรรมมาจากตะวันตก ทำให้ไทยได้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงในหลายๆ ด้านหนึ่งในจำนวนนั้นคือ ทรงโปรดเกล้าฯ ให้มีการปรับปรุงถนน ทำให้เริ่มมียานพาหนะต่างๆ เข้ามาในเมืองหลวง และเริ่มใช้ในหมู่ของชนชั้นปกครอง แล้วจึงขยายสู่ชนชั้นถูกปกครอง จากการใช้ยานพาหนะเข้าสู่เมืองหลวงทำให้เริ่มมีระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลวงตามมาด้วย

¹ เทพชู ทับทอง. (2535). เรืองเล่าไทยๆ เล่ม 2. หน้า 21-22.

บทที่ 2

ปัญหาและการแก้ไขปัญหาการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง ก่อนการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

นับตั้งแต่นายเลิศ เศรษฐบุตร (เสวกตรี พระยาภักตินรเศรษฐ์) เริ่มทำกิจการรถเมล์หรือรถโดยสารประจำทางให้บริการรับ-ส่งประชาชนในเส้นทางประตูน้ำปทุมวันกับสะพานยศเส และได้ขยายเส้นทางให้ไกลขึ้น คือ จากประตูน้ำปทุมวันถึงบางลำพู และประตูน้ำถึงสีลม ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง กระทั่งกิจการรถเมล์ของนายเลิศได้รับความนิยมจนแพร่หลายในหมู่ประชาชน จึงทำให้มีผู้ลงทุนตั้งบริษัทรถเมล์เพิ่มขึ้นในเวลาต่อมา ซึ่งมีทั้งเอกชนและหน่วยงานราชการ รวมมีผู้ประกอบการเดินทางโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ทั้งหมด 28 ราย

การมีผู้ประกอบการเดินทางโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ จำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา โดยอาจวิเคราะห์ได้ 3 ปัจจัย คือ ปัจจัยที่เกิดจากปัญหาภายในปัญหาภายนอก และปัจจัยที่เกิดจากสาเหตุอื่นของบริษัทรถโดยสารประจำทาง

1. ปัจจัยที่เกิดจากปัญหาภายในของบริษัทรถโดยสารประจำทาง

1.1 การมีบริษัทรถโดยสารประจำทางจำนวนมาก

1.1.1 ปัญหาการมีบริษัทรถโดยสารประจำทางจำนวนมาก

เนื่องจากบริษัทรถโดยสารประจำทางมีมากถึง 28 บริษัท ทำให้ส่งผลกระทบต่อบุคคล 2 กลุ่ม คือ

1.1.1.1 กลุ่มบริษัทผู้ประกอบการ

การมีบริษัทรถโดยสารประจำทางหลายบริษัท ทำให้มีค่าใช้จ่ายด้านการบริหารสูงขึ้นตามมา¹ แต่ขณะเดียวกันกลุ่มบริษัทผู้ประกอบการมีเงินทุนในการประกอบธุรกิจจำนวนน้อย คือ ไม่ถึงร้อยละ 25 ของราคารถโดยสารที่มีอยู่ รวมทั้งเงินทุนของผู้ประกอบการมักกู้เงินมาจากธนาคารและแหล่งเงินกู้ของเอกชน ส่งผลให้การขยายกิจการการเพิ่มจำนวนรถและการขยายงานเป็นไปด้วยความยากลำบาก ในส่วนของการปรับปรุงการบริการให้เพียงพอกับความต้องการของประชาชนยังทำได้ล่าช้า เนื่องจากผู้ประกอบการได้ประกอบกิจการในลักษณะอุตสาหกรรมภายในครอบครัวจึงคำนึงถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับมากกว่าการให้บริการที่

¹ เรือรยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2514).

ดีเพื่อประโยชน์ของสาธารณะ¹ นอกจากนั้นผู้ประกอบการยังได้พยายามขยายเส้นทางของตนเองให้ผ่านย่านชุมชนสำคัญให้มากและไกลที่สุด แต่ได้นำรถโดยสารประจำทางออกให้บริการประชาชนให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งยังไปแย่งผู้โดยสารกับผู้ประกอบการรายอื่นจนมีปัญหาระหว่างผู้ประกอบการกันเอง² สาเหตุดังกล่าวส่งผลให้การบริการของรถโดยสารประจำทางขาดประสิทธิภาพ ทั้งการปรับปรุงกิจการและบริการของรถโดยสารประจำทางก็ไม่ได้เท่าที่ควร

1.1.1.2 ประชาชน

การมีบริษัทรถโดยสารประจำทางจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการแย่งผู้โดยสาร การวิ่งรถทับเส้นทาง ส่งผลให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง เพราะผู้ประกอบการต่างมุ่งหารายได้และกำไรเข้าบริษัทของตนให้มากที่สุด โดยไม่ได้คำนึงถึงความสะดวกในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนั้นรถโดยสารประจำทางที่บริษัทต่างๆ นำออกมาให้บริการรับ-ส่งประชาชนก็มีสภาพเก่า และมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอต่อการเพิ่มขึ้นของประชาชน กล่าวคือ ใน พ.ศ. 2507 มีรถโดยสารประจำทางจำนวน 1,620 คัน ต่อมาใน พ.ศ. 2508 มีจำนวนรถ 2,020 คัน หลังจากนั้นวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2508³ เพิ่มขึ้นเป็น 2,200 คัน และ 2,800 คันตามลำดับ ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน เพราะต้องรอรถโดยสารประจำทางเป็นเวลานาน ครั้นเมื่อมีรถโดยสารประจำทางมาจ่อรับ-ส่งที่ป้ายก็ปรากฏว่ามีผู้โดยสารเต็มคันรถ ผู้โดยสารที่รับจึงต้องเบียดเสียดขึ้นรถไป ส่วนผู้โดยสารที่ไม่รีบก็ต้องรอรถคันต่อไป เพราะไม่สามารถใช้บริการรถแท็กซี่ซึ่งเก็บค่าโดยสารที่แพงกว่าได้

จากปัญหาข้างต้น ทำให้รัฐบาลได้คิดหาทางแก้ไขปัญหา เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางที่รวดเร็ว และปลอดภัยที่สุดให้แก่ประชาชน

¹ “นายสิริลักษณ์ จันทรางศุ ปลัดกระทรวงคมนาคม ชี้แจงเกี่ยวกับปัญหาการพิจารณาการขอขึ้นค่าโดยสารรถยนต์ประจำทาง,” (วิทยุสารประจำวัน). (2514). เลขที่ ข1/28 พ.ย. 14. หน้า 4020.

² กระทรวงคมนาคม. (2515). รายงานของคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตนครหลวงกรุงเทพธนบุรี เรื่อง การรวมกิจการรถยนต์โดยสารประจำทาง. หน้า 1-2.

³ เรือรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2507). เลขที่ ก/ป7/2507/คค. 2.1. ปีที่ 1 หน้า 9.

1.1.2 การแก้ไขปัญหการมีบริษัทโดยสารประจำทางจำนวนมาก

การแก้ไขปัญหการมีบริษัทโดยสารประจำทางจำนวนมาก มีการแก้ไขปัญห 3 แนวทาง โดยการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวรวมทั้งหมด 7 ชุด ตามการเปลี่ยนแปลงของรัฐบาล ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายเดียวกัน คือ ให้บริษัทเอกชนทั้งหมดรวมตัวกันเป็นบริษัทเดียว เพื่อให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางแก่ประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่ง 2 แนวทางแรกมีหลักการให้เอกชนรวมตัวกันเองโดยมีรัฐเป็นผู้ควบคุมดูแลการทำงาน แต่แนวทางทั้ง 2 ดังกล่าวไม่สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชนได้ ดังนั้นแนวทางสุดท้ายจึงเป็นทางเลือกในการปรับปรุงระบบการเดินรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีรายละเอียดของแต่ละแนวทางดังนี้

1.1.2.1 การรวมบริษัทโดยสารประจำทางให้เหลือน้อยบริษัท หรือ เหลือบริษัทเดียว

เนื่องจากบริษัทโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนมีจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา รัฐบาลจึงมีแนวคิดรวมรถโดยสารประจำทางให้มีผู้ประกอบการน้อยรายที่สุด ซึ่งจากการประชุมกรรมการควบคุมการขนส่ง เมื่อวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2501¹ ที่ประชุมได้เสนอให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งพิจารณาว่า การเดินรถโดยสารประจำทางเป็นกิจการสาธารณูปโภคอย่างหนึ่ง² ดังนั้นจำเป็นต้องควบคุมดูแลกิจการดังกล่าวให้ดำเนินการไปด้วยความเรียบร้อย และไม่ควรให้ผู้ประกอบการมากนัก เพราะจะส่งผลดีในการควบคุมผู้ประกอบการและทำให้เกิดการแก่งแย่งผู้โดยสาร รวมทั้งเส้นทางในการให้บริการแก่ประชาชนก็จะไม่ทับซ้อนกัน³ แต่แนวความคิดดังกล่าวไม่ได้นำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง

ต่อมารัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เห็นความสำคัญและความจำเป็นในการรวมรถโดยสารประจำทาง เพื่อแก้ไขปัญหาคาความเดือดร้อนของประชาชนเกี่ยวกับการบริการรถโดยสารประจำทาง และปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพฯ ดังนั้นกองอำนวยการฝ่ายพลเรือน กองบัญชาการคณะปฏิวัติจึงมีคำสั่ง* แต่งตั้ง คณะกรรมการประสานงานพิจารณาแก้ไขข้อขัดข้องเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางหรือ กสท. ให้มี

¹ เรื่องให้ดำเนินการยกประเภทรถยนต์ประจำทางเป็นสาธารณูปโภค.

(เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2500). เลขที่ คค. 0202.3.5/123.

² เรื่องการประชุมและบันทึกการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ครั้งที่ 1/2501.

(เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2501). เลขที่ คค. 0202.3.4.1/28.

³ เรื่องคำสั่งแห่งของกรมการขนส่งเกี่ยวกับการควบคุมรถโดยสารประจำทาง.

(เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2501). เลขที่ คค. 0202.3.5/137.

* คำสั่งที่ 2 และ 3/2502 ลงวันที่ 23 และ 31 มกราคม พ.ศ. 2502 ตามลำดับ

หน้าที่พิจารณาแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับรถโดยสารประจำทาง¹ ตลอดจนประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการให้ความเป็นธรรมต่อทั้งผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางและประชาชน² และกำหนดนโยบายปรับปรุงบริการรถโดยสารประจำทางด้วยการรวมบริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ให้เหลือน้อยบริษัทหรือเหลือบริษัทเดียว³ โดยมีหลักการให้บริษัทเอกชนรวมตัวกันเอง เพื่อให้สามารถปรับปรุงการบริการแก่ประชาชนให้เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตามในวันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2505 คณะรัฐมนตรีมีมติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการปรับปรุงการสาธารณูปโภคและการจราจร รวมทั้งการรวมรถโดยสารประจำทางในจังหวัดพระนครและธนบุรี ซึ่งประกอบด้วย พลเอกถนอม กิตติขจร (ยศในขณะนั้น) รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน พระยาศรีวิสารวาจา เป็นที่ปรึกษา และกรรมการอื่นอีก 4 ท่าน คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาว่า ความมุ่งหมายของคณะรัฐมนตรีที่ให้คณะกรรมการฯ ร่วมพิจารณากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ กรมการขนส่งทางบก สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย และเทศบาล เกี่ยวกับการรวมรถโดยสารประจำทางสายต่างๆ ในจังหวัดพระนครและธนบุรี และการวางผังจราจรคณะกรรมการฯ มีความเห็นให้เอกชนรวมตัวกันดำเนินกิจการรถโดยสารประจำทางเป็นบริษัทเดียวกัน โดยรัฐบาลเป็นผู้ควบคุมแนวทางต่างๆ เพื่อให้เป็นบริการที่อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนอย่างแท้จริง และเป็นการแบ่งเบาภาระเรื่องงบประมาณแผ่นดิน รวมทั้งช่วยแก้ปัญหาเกี่ยวกับการวิ่งทับเส้นทางตลอดจนการแก่งแย่งผู้โดยสาร จึงให้กรมการขนส่งทางบกจัดทำโครงการจัดเดินรถยนต์ประจำทางในจังหวัดพระนครและธนบุรี เพื่อพิจารณาต่อไป⁴

เมื่อคณะกรรมการฯ พิจารณาโครงการของกรมการขนส่งทางบกแล้ว เห็นว่าการจัดเดินรถโดยสารประจำทางดังกล่าว ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชน คือ เก็บค่าโดยสารในอัตราเดิม แต่สามารถโดยสารได้ระยะทางยาวขึ้น และใช้ตัวต่อได้ในบางสายอีกด้วย นอกจากนั้นยังมีการปรับปรุงไม่ให้วิ่งทับเส้นทางกันโดยจัดเป็นวงกลม ซึ่งทำให้การจราจรไม่ติดขัด รวมทั้งยังกำหนดให้เพิ่มจำนวนรถที่วิ่งให้มากขึ้น เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก

¹เรื่องขอทราบความหมายอักษรย่อ ก.ส.ท. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2503).

เลขที่ คค. 0202.3/143.

²เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานพิจารณาแก้ไขข้อขัดข้องเกี่ยวกับรถประจำทาง (กสท.). (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2504). เลขที่ คค. 0202.3.5/197.

³"เทศบาลกรุงเทพฯ ชี้แจงเรื่องการปรับปรุงระบบการเดินรถประจำทางในจังหวัดพระนครและธนบุรี," (วิทยุสารประจำวัน). (2504). เลขที่ ข1/มท.2 1/2 8. หน้า 3121.

⁴เรื่องการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งและบันทึกการประชุมครั้งที่ 1/2506. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2506). เลขที่ คค. 0202.3.4/55.

สบายยิ่งขึ้น คณะกรรมการฯ จึงเห็นชอบและรับหลักการของโครงการจัดเดินรถโดยสารประจำทางของกรมการขนส่งทางบก

อย่างไรก็ตามโครงการจัดเดินรถยนต์โดยสารประจำทางในจังหวัดพระนคร และธนบุรีของกรมการขนส่งทางบกไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากมีระยะเวลาในการจัดทำโครงการน้อย ประชาชนจึงยังได้รับความเดือดร้อนในการเดินทางและการใช้บริการอยู่เหมือนเดิม ดังนั้นกระทรวงคมนาคมจึงต้องดำเนินการรวมรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ โดยกำหนดนโยบายให้เอกชนเป็นผู้ประกอบการส่วนใหญ่ ซึ่งมีรัฐเป็นผู้ควบคุมดูแลให้มีประสิทธิภาพและความเป็นธรรม ส่วนรัฐวิสาหกิจที่มีอยู่แล้วให้คงอยู่ต่อไป เพื่อเป็นผู้ตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ และทำหน้าที่ถ่วงน้ำหนักฝ่ายเอกชน ซึ่งกิจการรถโดยสารประจำทางของรัฐที่มีอยู่แล้ว คือ บริษัทขนส่ง จำกัด และองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ หรือร.ส.พ. ซึ่งเป็นกิจการที่มีขนาดใหญ่ และมีประสิทธิภาพพอสมควร นอกจากนี้กิจการรถโดยสารประจำทางของเอกชนก็มีขีดความสามารถในการลงทุนอยู่ในเกณฑ์ดี ดังนั้นคณะกรรมการฯ จึงเสนอให้รัฐและเอกชนร่วมกันดำเนินงาน เพราะหากให้เอกชนเป็นฝ่ายเริ่มรวมบริษัทต่างๆ เข้าด้วยกัน จะทำให้เกิดปัญหาหายากยิ่งขึ้นและอาจเกิดความล่าช้าได้ เช่น ปัญหาการขาดความไว้วางใจซึ่งกันและกัน เนื่องจากบางบริษัทมีกำไรมาก แต่บางบริษัทขาดทุนมาก บริษัทที่มีกำไรจึงไม่ยอมรับรวมเป็นบริษัท¹

ในวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2516 รัฐบาลได้แต่งตั้งคณะกรรมการ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นรองประธาน ทำหน้าที่พิจารณาปรับปรุงบริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ เมื่อคณะกรรมการฯ ชุดนี้ได้ศึกษาความเป็นมา และข้อมูลต่างๆ โดยละเอียดแล้ว มีความเห็นให้รวมบริษัทรถโดยสารประจำทางเข้าด้วยกันโดยให้มีผู้ประกอบการขนาดใหญ่เพียงรายเดียวซึ่งจะมีผลดีหลายประการ คือ ผู้โดยสารจะได้รับบริการที่ได้มาตรฐานทั้งปริมาณและคุณภาพ ส่วนพนักงานจะได้รับสวัสดิการที่ดี และมีหลักประกันในการประกอบอาชีพ สำหรับผู้ประกอบการที่รวมเป็นบริษัทใหม่จะมีทุนจดทะเบียนสูงขึ้น และง่ายต่อการขอเงินสนับสนุนจากสถาบันการเงิน ทั้งยังเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการบริหารได้อีกมากซึ่งจะทำให้รัฐบาลสามารถตรึงราคาค่าโดยสารได้ด้วย นอกจากนี้การรวมกิจการเข้าด้วยกันจะเป็นผลให้รัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น เพราะบริษัทขนส่ง จำกัด และองค์การ ร.ส.พ. ต้องเข้าร่วมในกิจการนี้ รัฐบาลจึงมีสิทธิ์ส่งผู้แทนเข้าควบคุมกิจการได้อย่างใกล้ชิดในฐานะผู้ถือหุ้น ดังนั้นเพื่อประโยชน์ของส่วนรวมหรือประชาชนในการรับบริการรถโดยสารประจำทางที่ดีในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2516 คณะกรรมการฯ จึงเสนอให้รัฐบาลตัดสินใจโดยเด็ดขาดในการกำหนดนโยบายที่แน่นอน คือ ให้มีการรวมกิจการ

¹ เรือนโยบายรวมรถประจำทางในเขตกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2515). เลขที่ ก/ป/2515/24. หน้า 3.

รถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ให้เหลือรายเดียวในรูปของบริษัท จำกัด โดยให้บริษัทขนส่ง จำกัด และองค์การ ร.ส.พ. (เฉพาะกิจการรถโดยสารประจำทางส่วนกลาง) เข้าร่วมกิจการด้วย ซึ่งบริษัทที่เกิดจากการรวมกิจการจะได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางที่มีระยะยาว เช่น 20 ปี ทั้งยังได้เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการทุกบริษัทมีสิทธิ์เข้าถือหุ้นตามฐานะของกิจการของผู้ประกอบการนั้น แต่ถ้าผู้ประกอบการรายใดไม่สนใจเข้าร่วมในการรวมบริษัทก็อนุญาตให้ดำเนินกิจการรถโดยสารประจำทางโดยให้บริการประชาชนเพียงวันสิ้นสุดในใบอนุญาตของแต่ละสายที่ผู้ประกอบการถือสิทธิ์อยู่ ส่วนรัฐจะทำหน้าที่ปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทางใหม่ทั้งหมด เพื่อความสะดวกสบายของประชาชน

จากความเห็นของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว ทำให้ในวันที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2516 คณะรัฐมนตรีลงมติเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ หลังจากนั้นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมได้เสนอต่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาทบวณนโยบายของรัฐบาลอีกครั้งซึ่งคณะรัฐมนตรี*ได้พิจารณาในวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2516 และมีมติเห็นชอบตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเสนอ คือ “ให้บริษัทรถโดยสารประจำทางต่างๆ ในเขตกรุงเทพฯ พิจารณารวมกันเองให้เหลือจำนวนน้อยที่สุด ไม่ใช่เหลือเพียงรายเดียว” แต่เนื่องจากไม่มีบริษัทอื่นจึงมีแต่บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด

1.1.2.2 การให้รวมเป็นบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด

เมื่อครั้งที่รัฐบาลมีคำสั่งให้รวมบริษัทรถโดยสารประจำทางให้เหลือน้อยบริษัท ใน พ.ศ. 2505 ได้มีการจัดตั้ง บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัดขึ้น เพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลในการรวมรถโดยสารประจำทาง โดยมีรัฐบาลคอยให้การสนับสนุน ซึ่งบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด มีหลักการที่จะเป็นผู้ดำเนินการรวมรถประจำทางในจังหวัดพระนครและธนบุรีทั้งหมด โดยจะให้เจ้าของรถโดยสารประจำทางทุกบริษัทเป็นผู้ถือหุ้น และเป็นกรรมการดำเนินงาน แต่ต้องให้เจ้าของรถโดยสารประจำทางทุกบริษัทส่งแบบสำรวจแสดงรายละเอียดของรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ เช่น ระยะเวลาที่ซื้อรถ รายละเอียดของการซ่อมรถ เงื่อนไขการจำหน่ายหรือให้เช่ารถให้แก่บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด เพื่อนำมาใช้ในการพิจารณาซื้อรถเข้าร่วมกับบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด และให้บริการประชาชน นอกจากนั้นบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด จะทำการปรับปรุงเส้นทางเดินรถใหม่ โดยขอความร่วมมือจากกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานราชการด้วย

เมื่อรวมเป็นบริษัทเดียวกันแล้ว หากเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายของบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ทั้งพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารป่วย หรือได้รับบาดเจ็บจากการปฏิบัติหน้าที่ บริษัทฯ จะรักษาให้ฟรี โดยหน่วยพยาบาลของบริษัทฯ นอกจากนี้ยังมี

* สมัยนายสัญญา ธรรมศักดิ์ เป็นนายกรัฐมนตรี

การกวาดขันมารถของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารด้วย¹ หลังจากพิจารณาแล้ว คณะกรรมการฯ มีความเห็นว่า หลักการใหญ่ๆ ของบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด สอดคล้องกับ โครงการรวมรถโดยสารประจำทางของกรมการขนส่งทางบก และสอดคล้องกับความมุ่งหมายตลอดจนนโยบายของรัฐบาล คณะกรรมการฯ จึงตกลงรับหลักการการดำเนินการรวมรถโดยสารประจำทางของบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด แต่มีเงื่อนไขให้บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ได้รับสัมปทานในการเดินรถเพียง 10 ปี โดยผู้ประกอบการจะดำเนินกิจการให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ไม่ละเมิดระเบียบข้อบังคับและความมุ่งหมายตามนโยบายของรัฐบาลเพื่อให้ทางราชการพิจารณาต่อสัมปทานให้เรียบร้อย² นอกจากนั้นบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด จะดำเนินการแก้ไขปัญหาคู่แข่งที่ซ้อนกันหลายบริษัท ซึ่งบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด มีทุนไว้สำหรับซื้อรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในสายต่างๆ ไว้ 200 ล้านบาท และบริษัทที่เข้าร่วมเดินรถโดยสารประจำทางสามารถถือหุ้นกับบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ได้ โดยการนำเงินที่ได้จากการตีราคารถโดยสารประจำทางมาร่วมหุ้น แต่ถ้าบริษัทใดจะขายรถโดยสารประจำทางโดยไม่ต้องเข้าร่วมหุ้น ทางบริษัทฯ จะจ่ายเงินให้โดยจัดตั้งคณะกรรมการบริหาร และกรรมการตีราคารับซื้อรถโดยสารประจำทางตามสภาพความเป็นจริง ในส่วนของการดำเนินงาน บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ต้องดำเนินงานเดินรถก่อนที่บริษัทรถโดยสารประจำทางต่างๆ จะหมดสัมปทาน เพื่อจัดระเบียบการดำเนินงานต่างๆ ให้เรียบร้อย ทั้งต้องปรับปรุงมาตรฐานรถโดยสารประจำทาง เพื่อความสะดวกของผู้ใช้บริการ และบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด จะแก้ไขเรื่องหนี้สินของบริษัทขนส่ง จำกัด ด้วย

คณะกรรมการประสานงานพิจารณาแก้ไขข้อขัดข้องเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทาง หรือ กสท. ได้นำโครงการรวมรถโดยสารประจำทางของบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติในวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2506 และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ จึงอนุมัติให้บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด เป็นผู้ได้รับสัมปทานเดินรถโดยสารประจำทางในจังหวัดพระนครและธนบุรีตามโครงการที่เสนอ³ และให้รถโดยสารประจำทางขององค์การ ร.ส.พ. บริษัทขนส่ง จำกัด และเทศบาลที่วิ่งประจำอยู่ในเขตเทศบาลกรุงเทพฯ และเทศบาลนครธนบุรี รวมกับบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ด้วย⁴

¹ เรื่องการบริการรถเมล์และการจราจรในกรุงเทพฯ-ธนบุรี. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2506). เลขที่ ก/ป7/2506/คค.3.1. หน้า 13.

² แหล่งเดิม. หน้า 11.

³ เรื่องการรวมรถประจำทาง. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2506). เลขที่ คค. 0202.3/154.

⁴ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2506, 4 เมษายน). คค. 3989/2506.

เรื่องการรวมรถประจำทาง.

จากมติเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีในวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2506 มีผลให้ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางของเอกชนต้องเลิกกิจการ และได้รวมกิจการกับบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2508 ซึ่งเป็นวันสิ้นสุดอายุใบอนุญาต¹ ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางที่รู้วันสิ้นสุดใบอนุญาตจึงไม่ลงทุนซ่อมแซมรถหรือซื้อรถใหม่มาให้บริการประชาชน เพราะเกรงว่าจะไม่ได้ทุนคืน เป็นเหตุให้มีรถโดยสารประจำทางทรุดโทรม และการให้บริการก็แย่ลงด้วย ในขณะเดียวกันบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ผู้ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการรวมกิจการรถโดยสารประจำทางก็ประสบปัญหาและอุปสรรคเช่นกัน คือ ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางที่ไม่มีรถยนต์เป็นของตนเองได้พยายามยัดเวลาออกไปเพื่อให้บริษัทของตนได้ใช้สิทธิ์ที่มีอยู่จนถึงวาระสุดท้าย ทำให้การดำเนินการรวมรถโดยสารประจำทางไม่เป็นไปตามความมุ่งหมายและเป้าหมายของโครงการ ประกอบกับบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ไม่สามารถให้บริการทดแทนการให้บริการที่เสื่อมลงของผู้ประกอบการเดิม จึงทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน

ความเดือดร้อนของประชาชนดังกล่าว ทำให้กระทรวงคมนาคมเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเปลี่ยนแปลงมติคณะรัฐมนตรีเดิมซึ่งให้อภิสิทธิ์แก่บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด โดยให้ถือว่าบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด เป็นเพียงผู้ประกอบการรายหนึ่งเท่านั้น แต่ควรให้สิทธิ์และหน้าที่เช่นเดียวกันแก่ผู้ประกอบการรายอื่นๆ ด้วย² รวมทั้งให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497³ ในการเพิกถอนใบอนุญาตของผู้ประกอบการที่ปฏิบัติฝ่าฝืน โดยมอบสิทธิ์ให้กับผู้ประกอบการรายอื่นที่ดำเนินการอยู่และเห็นว่าจะรับไปดำเนินการให้เป็นผลดีแก่ประชาชนได้ ทั้งนี้ไม่มีการอนุมัติให้ผู้ประกอบการรายใหม่เพิ่มขึ้นอีก เพื่อลดจำนวนผู้ประกอบการให้น้อยลงหรือรวมเป็นรายเดียวตามนโยบายของรัฐบาล⁴ คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเรื่องนี้ในวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2507 แล้วมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ⁴ โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ชี้แจงต่อไปว่าการยกเลิกอภิสิทธิ์แก่บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ไม่ได้หมายความว่า จะเลิกโครงการรวม

¹ *เรื่องรถประจำทาง.* (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2507). เลขที่ ก/ป7/2507/คค. 2.1. หน้า 13.

² *เรื่องทั่วไป.* (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2507). เลขที่ ก/ป7/2507/คค. 1.1. หน้า 5.

* ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ก หน้า 219-230.

³ *เรื่องรถประจำทาง.* (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2507). เลขที่ ก/ป7/2507/คค. 2.1. หน้า 1.

⁴ *เรื่องการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งครั้งที่ 1/2507.* (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2507). เลขที่ คค. 0202.3.4.1/56.

รถโดยสารประจำทางตามนโยบายของรัฐบาล แต่ถ้าบริษัทใดสามารถรวมรถโดยสารประจำทางได้ ก็เปิดโอกาสให้ทำและจะเสนอโครงการต่อไปยังกระทรวงคมนาคม ต่อมาในวันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2507 ผู้แทนของบริษัทรถประจำทางต่างๆ ได้ประชุมและปรึกษารื้อเกี่ยวกับข้อเสนอที่ให้คณะรัฐมนตรียกเลิกสิทธิของบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ว่าเป็นวิธีการที่เหมาะสมและยุติธรรมที่สุด พร้อมทั้งได้เสนอความช่วยเหลือแก่บริษัทรถโดยสารประจำทางต่างๆ คือ ให้บริษัทรถโดยสารประจำทางที่มีรถเป็นของตนเองรวบรวมรถที่มีอยู่ให้ได้ร้อยละ 100 โดยเร็วที่สุด เพื่อให้สามารถจัดตั้งเป็นบริษัทให้สมบูรณ์ที่สุด และหากบริษัทใดประสบปัญหาในการดำเนินการ กลุ่มผู้ประกอบการจะให้ความร่วมมือกันเองภายในกลุ่มทั้งให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางทุกบริษัทเพิ่มรถสำรองเป็นร้อยละ 20 หรือประมาณ 200 กว่าคัน เพื่อความสะดวกของผู้โดยสาร และเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยขณะเดินทางที่ประชุมได้ตกลงให้มีการเปิดอบรมมารยาทแก่พนักงานประจำรถเพื่อให้มีมาตรฐานในการบริการด้วย

หลังจากยกเลิกสิทธิสัมปทานการเดินรถของบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด แล้วพลโทพงษ์ ภูณกันต์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพบว่าการให้บริการของรถโดยสารประจำทางดีขึ้น คือ มีการเพิ่มจำนวนรถให้เพียงพอกับความต้องการของผู้โดยสาร และได้มีการปรับปรุงสภาพรถให้ดีขึ้นเช่นกัน¹ แต่ยังไม่ดีเท่าที่ควร

1.1.2.3 การตั้งบริษัทมหาชน จำกัด

การแก้ไขปัญหาดังกล่าว 2 แนวทางข้างต้นไม่สามารถทำให้ประชาชนได้รับการบริการในการเดินทางที่สะดวกสบายขึ้น ทำให้กระทรวงคมนาคมตั้ง **คณะทำงานเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตนครหลวงกรุงเทพธนบุรี** ในวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2515 โดยมีรองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ) เป็นหัวหน้าคณะทำงาน และคณะทำงานฯ ได้เห็นพ้องต้องกันให้รวมกิจการรถโดยสารประจำทางให้เหลือเพียงรายเดียว ในรูปแบบของ **บริษัทมหาชน จำกัด (Public Company)** ซึ่งเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการแก้ปัญหาต่างๆ และคณะทำงานฯ ได้ร่วมกันพิจารณาหาวิธีการรวมกิจการรถโดยสารประจำทางเข้าด้วยกัน ซึ่งมี 4 วิธี คือ

1) **รัฐเป็นผู้ริเริ่มกิจการ** โดยนำกิจการของบริษัทขนส่ง จำกัด (เฉพาะในส่วนการเดินรถในเขตกรุงเทพฯ) และกิจการขององค์การ ร.ส.พ. (เฉพาะในส่วนของการเดินรถโดยสาร) มาเป็นแกนตั้งบริษัท จำกัด ขึ้นใหม่ และเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนส่งในขณะนั้นและเอกชนทั่วไปซื้อหุ้นได้ตามความสมัครใจ สำหรับกิจการเดินรถโดยสารประจำทางของบริษัทเอกชนอื่น หากไม่ต้องการรวมกิจการก็ให้เดินรถโดยสารประจำทางต่อไปจนหมดอายุ

¹ *เรื่องรถประจำทาง*. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2507). เลขที่ ก/ป7/2507/คค. 2.1.

ใบอนุญาต¹ และห้ามไม่ให้ขยายกิจการไม่ว่าจะด้วยการซื้อรถใหม่มาเพิ่ม หรือการซื้อรถมาทดแทนรถจำนวนเดิมที่มีอยู่²

2) **บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด** เป็นบริษัทหลักในการรวมกิจการ โดยมีผู้ประกอบการ 22 บริษัท* เป็นผู้ถือหุ้น แล้วให้บริษัทต่างๆ โอนกิจการและทรัพย์สินในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตนครหลวงมารวมกับบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด และให้เทศบาลนครหลวงเข้าถือหุ้นตามสมควร³ โดยมีบริษัทศรีนคร จำกัดเป็นประธานกรรมการ และบริษัทนายเลิศ จำกัดเป็นรองประธาน⁴ แต่ต้องมีการปรับปรุงหุ้นให้มีอัตราส่วนที่เหมาะสมตามขนาดใหญ่หรือเล็กของกิจการที่ผู้ประกอบการดำเนินอยู่แล้ว และเปิดโอกาสให้ประชาชนทั่วไปซื้อหุ้นได้⁵

3) **บริษัทนายเลิศ จำกัด** เป็นบริษัทแกนในการรวมกิจการ โดยให้รถยนต์และทรัพย์สินของบริษัทที่เหลือในราคายุติธรรมตามสภาพความเป็นจริง หรืออาจโอนรถโดยสารประจำทางและอุปกรณ์โดยการตีราคาเข้าเป็นหุ้น และหากบริษัทใดต้องการซื้อหุ้นหรือขอรับเงินสดก็สามารถทำได้ แต่ต้องให้บริษัทเหล่านี้ปรับปรุงสัดส่วนของผู้ถือหุ้นให้เป็นบริษัทมหาชน (Public Company) ที่แท้จริง และให้เริ่มกิจการแต่เพียงผู้เดียวตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2518 เป็นต้นไป⁶

¹ คณะทำงานเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตนครหลวงฯ. (ตุลาคม 2515). "การรวมกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางในนครหลวงกรุงเทพมหานครบุรี," วารสารการขนส่ง. 7(75) : 18.

² เรื่องนโยบายรวมรถประจำทางในเขตกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2515). เลขที่ ก/ป7/2515/24. หน้า 25-26.

* ผู้ประกอบการ 22 บริษัท คือ บริษัทยานยนต์พาณิชย์ จำกัด บริษัทไทยถาวร บริษัทรถเมล์แดง จำกัด บริษัทบุญผ่อง จำกัด บริษัทเทพนิรมิตขนส่ง จำกัด บริษัทรถเมล์คลองเตยพาณิชย์ จำกัด บริษัทช่องนนทรีขนส่ง บริษัทศิริมิตร จำกัด บริษัทสหายนยนต์ จำกัด บริษัทมีนบุรีขนส่ง จำกัด บริษัทรถยนต์ธนบุรี จำกัด บริษัทนครขนส่ง จำกัด บริษัททวิจนะยนต์ขนส่ง จำกัด บริษัทนิคมเดินรถ จำกัด บริษัทบางแคขนส่ง จำกัด บริษัทสหขนส่งธนบุรี จำกัด บริษัทพระนครธนบุรีขนส่ง จำกัด บริษัทไทยประดิษฐ์ขนส่ง จำกัด บริษัทศรีเหลือง จำกัด บริษัทรถเมล์พีระ จำกัด บริษัทสมุทรปราการขนส่ง และบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด

³ คณะทำงานเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตนครหลวงฯ. (ตุลาคม 2515). "การรวมกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางในนครหลวงกรุงเทพมหานครบุรี," วารสารการขนส่ง. 7(75) : 16-17.

⁴ เรื่องนโยบายรวมรถประจำทางในเขตกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2515). เลขที่ ก/ป7/2515/24. หน้า 15.

⁵ แหล่งเดิม. หน้า 35

⁶ แหล่งเดิม. หน้า 12.

4) ให้อลดจำนวนผู้ประกอบการแบบค่อยเป็นค่อยไปตามนโยบายของคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง คือ ไม่อนุญาตให้มีผู้ประกอบการรายใหม่เกิดขึ้นอีก และถ้าพบว่าผู้ประกอบการรายใดจัดบริการรถโดยสารประจำทางไม่ดี ก็จะไม่ต่ออายุหรือเพิกถอนใบอนุญาตตามความจำเป็น¹

อย่างไรก็ตามการรวมกิจการรถโดยสารประจำทางไม่สามารถดำเนินการได้สำเร็จ เพราะมีปัญหาและอุปสรรคต่างๆ เช่น การปรับปรุงการบริการให้เพียงพอกับความต้องการของประชาชนยังทำได้ล่าช้า ประกอบกับใน พ.ศ. 2514 มีการขึ้นราคาน้ำมันดีเซลและการขึ้นราคาอะไหล่ ส่งผลให้ต้นทุนการเดินรถโดยสารประจำทางเพิ่มสูงขึ้น แต่ค่าโดยสารยังเท่าเดิม ทำให้ฐานะทางการเงินของผู้ประกอบการ และการให้บริการของรถโดยสารประจำทางแย่ลง รวมทั้งยังขาดความร่วมมือจากผู้ประกอบการ ประชาชนก็ได้รับความเดือดร้อนเช่นเดิม ดังนั้นเพื่อให้การรวมกิจการรถโดยสารประจำทางสำเร็จด้วยความรวดเร็ว คณะรัฐมนตรีจึงมีมติในวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2517 แต่งตั้งคณะกรรมการวางแผนการรวมรถโดยสารประจำทางสำหรับกรุงเทพฯ* เพื่อการศึกษาและวางแผนทางที่จะรวมบริษัทรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ให้เป็นบริษัทเดียวภายใต้การอำนวยการของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งวางระบบบริหาร การรับโอนกิจการและทรัพย์สินจากผู้ประกอบการเดิม โดยมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการหรือว่าจ้างสถาบันที่ปรึกษาไทยเพื่อช่วยทำงานตามหน้าที่ที่จำเป็น คณะกรรมการฯ ชุดดังกล่าวได้ทำการศึกษาและหาแนวทางรวมกิจการรถโดยสารประจำทาง พบว่าในขณะนั้นไม่ควรรวมกิจการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ เพราะมีเวลาน้อยเกินไปที่จะพิจารณารายละเอียดผลได้ ผลเสียของการรวมกิจการ แต่ถ้ารัฐบาลมีนโยบายที่จะรวมกิจการ ควรให้ผู้ประกอบการค่อยๆ รวมตัวกัน สำหรับนโยบายที่จะให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถโดยสารในเขตกรุงเทพฯ นั้น ทางกรุงเทพมหานครไม่เห็นด้วย เพราะมีอุปสรรคด้านกฎหมายที่ไม่ให้อำนาจกรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการเดินรถโดยสารประจำทาง แต่ถ้าต้องการให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการต้องแก้ไขกฎหมายก่อน

เพื่อเป็นการตอบสนองนโยบายที่ต้องการรวมกิจการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ เข้าด้วยกัน คณะกรรมการฯ ชุดดังกล่าวได้ศึกษาวิธีการเพื่อรวมกิจการรถโดยสารประจำทาง และพบว่า มี 4 วิธีที่สามารถรวมกิจการรถโดยสารประจำทางเข้าด้วยกัน คือ

¹ คณะทำงานเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตนครหลวงฯ. เล่มเดิม. 7(75) : 18.

* มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คือ นายศรีภูมิ สุขเนตร เป็นประธานกรรมการ และมีกรรมการอีก 11 คน

1) ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดตั้งบริษัทใหม่ในลักษณะบริษัทมหาชน โดยมีเงินทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาท และให้กระทรวงคมนาคมถือหุ้นร้อยละ 25 และให้บริษัทนี้เป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบการเดินรถหมวด 1 ในเขตกรุงเทพฯ เพียงผู้เดียว โดยบริษัทนี้จะซื้อหรือเช่าทรัพย์สินในราคาที่เป็นธรรมจากผู้ประกอบการทุกราย ในการซื้อหรือเช่าแต่ละรายให้ตั้งกรรมการตีราคาและพิจารณาวิธีการชำระราคา ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคมผู้แทนบริษัทขาย ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง และผู้แทนสมาคมวิศวกรรม¹

2) ให้เพิ่มทุนจดทะเบียนแก่บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด เป็นเงิน 200 ล้านบาท ซึ่งเป็นผู้ประกอบการที่ยังคงดำเนินงานและถือหุ้นอยู่แล้ว และให้บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด เป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการเดินรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ในเขตกรุงเทพฯ เพียงผู้เดียว โดยการซื้อหรือเช่าทรัพย์สินให้ตกลงกันเอง ซึ่งวิธีนี้ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทาง คือ บริษัทเอกชน แต่จะมีอุปสรรคที่ตามมา คือ รัฐบาลจะลำบากในการให้ความช่วยเหลือโดยตรงในกรณีที่ดำเนินการขาดทุน

3) ให้บริษัทขนส่ง จำกัด เป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ในเขตกรุงเทพฯ เพียงผู้เดียว โดยให้ซื้อหรือเช่าทรัพย์สินจากผู้ประกอบการที่ยังดำเนินงานอยู่ในราคาที่เป็นธรรม

4) ให้จัดตั้งองค์การขึ้นเพื่อรับใบอนุญาตประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ในเขตกรุงเทพฯ ทั้งหมด และให้องค์การนี้ดำเนินการโดยไม่กระทบกระเทือนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของผู้ประกอบการที่ยังคงดำเนินงานอยู่ นอกจากนั้นองค์การนี้จะเป็นผู้จัดการเดินรถของผู้ประกอบการและรับรายได้ทั้งหมดมาจัดสรรให้ผู้ประกอบการใหม่ตามหลักเกณฑ์ที่ตกลงกัน

กระทรวงคมนาคมได้เสนอความเห็นของคณะกรรมการฯ ชุดดังกล่าว พร้อมทั้งร่างพระราชบัญญัติการจัดตั้งองค์การรถยนต์โดยสารประจำทาง พ.ศ.... ตามวิธีที่ 4) ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเรื่องนี้ในวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2518 และมีมติรับทราบ รวมทั้งให้เสนอรัฐบาลชุดดังกล่าวต่อไปเพื่อพิจารณาตามความเหมาะสม

หลังจากนั้นกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการเพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลโดยออกคำสั่งในวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2518 แต่งตั้งคณะกรรมการปรับปรุงระบบการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ขึ้น² เพื่อทำหน้าที่พิจารณารวมรถโดยสารประจำทางใน

¹ การพิจารณารวมบริษัทรถเมล์. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2517). เลขที่ ก/ป7/2517/20. หน้า 2.

² การพิจารณารวมบริษัทรถเมล์ในกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2518). เลขที่ ก/ป2/2518/3. ปีที่ 1 หน้า 40.

เขตเทศบาลนครกรุงเทพ ให้เป็นบริษัทเดียวตามนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งพิจารณากำหนดวิธีการรวมรถโดยสารประจำทางในรูปแบบที่จะทำได้ซึ่งดำเนินงานโดยผู้ประกอบการขนส่ง และกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ให้ถูกต้อง นอกจากนั้นคณะกรรมการฯ ชุดดังกล่าวยังมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ คณะทำงานเพื่อช่วยทำงานตามหน้าที่ที่เหมาะสมด้วย

แนวทางการรวมบริษัทรถโดยสารประจำทางของหน่วยงานต่าง ๆ

แนวทางรวมรถโดยสารประจำทางของกระทรวงคมนาคม คือ ให้รวมบริษัทผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางทุกบริษัทในเขตกรุงเทพมหานครทุกบริษัท* ใน พ.ศ. 2518 เป็นบริษัทมหาชน มีทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาท รัฐบาลและเจ้าของรถโดยสารประจำทางถือหุ้นฝ่ายละร้อยละ 40 และประชาชนร้อยละ 20 ในการจดทะเบียนครั้งแรกให้จดทะเบียนร้อยละ 25 ของทุนทั้งหมดเท่ากับรัฐบาลและเจ้าของกิจการลงทุนฝ่ายละ 20 ล้านบาท ส่วนประชาชน 10 ล้านบาท โดยนำเงินที่ลงทุนมาซื้อกิจการทั้งหมดของรถโดยสารประจำทางมาดำเนินกิจการเอง หรือให้บริษัทขนส่งรับซื้อกิจการและสัมปทานทั้งหมดไป หรือให้ขยายทุนบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัดทั้งหมด ซึ่งมีหลายบริษัทร่วมลงทุนหรืออาจให้รวมบริษัทรถโดยสารประจำทางแบบสหกรณ์ แล้วตั้งองค์การเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ขึ้น โดยให้รัฐบาลลงทุนครั้งแรก 10 ล้านบาท ให้บริษัทรถโดยสารประจำทางทั้งหลายส่งคนและรถเข้าร่วมด้วย โดยมีผลประโยชน์ร่วมกัน ส่วนองค์การฯ ดังกล่าวทำหน้าที่บริหารเท่านั้น¹

แนวทางรวมรถโดยสารประจำทางของรัฐบาล คือ ให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้ตั้งบริษัทรถโดยสารประจำทางขึ้น โดยใช้เงินทุน 200 ล้านบาท แล้วให้กระทรวงคมนาคมและกรุงเทพมหานครถือหุ้นร้อยละ 20 ส่วนผู้ประกอบการขนส่งถือหุ้นร้อยละ 40 อีกร้อยละ 20 ให้ตกลงกันว่าใครต้องการถือหุ้นเพิ่มเติม หรืออาจให้บริษัทขนส่ง จำกัดดำเนินการแต่เพียงผู้เดียว โดยให้เป็นแกนกลางในการรวมบริษัทโดยการให้เจ้าของกิจการเป็นผู้เลือกว่าต้องการดำเนินกิจการต่อไปหรือไม่ หากเจ้าของบริษัทใดไม่ต้องการดำเนินการต่อทางบริษัทขนส่งจะรับซื้อกิจการไว้เอง แต่ถ้าเจ้าของบริษัทคนใดต้องการดำเนินการต่อไป บริษัทขนส่งจะนำเอากิจการมารวมกัน โดยให้เจ้าของกิจการนั้นเป็นเจ้าของในทรัพย์สินเดิม² และวิธีสุดท้ายที่ฝ่ายรัฐบาลเสนอ คือ การให้บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ซึ่งมีผู้ประกอบการขนส่งทุกรายถือหุ้นอยู่แล้ว

* ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ข หน้า 231.

¹ การพิจารณารวมบริษัทรถเมล์ในกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2518).

เลขที่ ก/ป2/2518/3. ปีก 1 หน้า 1.

² แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 4.

จดทะเบียนเพิ่มเงินทุนเป็น 200 ล้านบาท แล้วให้กระทรวงคมนาคมและกรุงเทพมหานครถือหุ้นร้อยละ 20 ส่วนผู้ประกอบการขนส่งถือหุ้นร้อยละ 40 นอกนั้นขายให้ประชาชน¹

แนวทางรวมรถโดยสารประจำทางของบริษัทรถโดยสารประจำทาง คือ ให้รวมบริษัทรถโดยสารประจำทางในรูปแบบบริษัทมหาชน* แต่ต้องกำหนดหลักการและวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งบริษัทใหม่ เช่น ต้องเป็นการประกอบกิจการที่แท้จริงไม่ใช่เป็นคนกลาง มีทุนดำเนินการสูงพอ โดยสามารถเป็นเจ้าของทรัพย์สินและเจ้าของสัมปทาน ยอมให้รัฐบาลและประชาชนได้ถือหุ้นร่วมทำการขนส่งมวลชนทุกแขนงที่จำเป็นทั้งปัจจุบันและอนาคต สามารถเลี้ยงตัวเองได้ แบ่งเบาระบบของรัฐบาลและความคุ้มครองโดยรัฐบาลและนครหลวง ซึ่งเป็นประชาชนของท้องถิ่นนั้นในลักษณะกรรมการควบคุม ซึ่งจะสร้างศรัทธาให้แก่ประชาชนได้ พร้อมทั้งตั้งกรรมการระดับชาติขึ้นพิจารณาการจัดตั้งรูปแบบการรวมจำนวนผู้ประกอบการ ขั้นตอนการรวมเพื่อความยุติธรรม และสามารถปฏิบัติได้ ทั้งต้องให้ผู้ประกอบการปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายและหลักการของคณะกรรมการระดับชาติ แต่หากไม่สามารถกระทำการได้ และไม่มีผู้ร่วมมือพอให้รัฐบาลตั้งบริษัทขึ้นเองโดยให้รัฐบาลเป็นผู้รับซื้อทรัพย์สินกิจการ และรับคนงานของผู้ประกอบการเดิมทุกรายด้วยความยุติธรรม² นอกจากนั้นได้มีการเสนอให้รวมเป็นบริษัทเดียวกัน ชื่อ **บริษัทกรุงเทพมหานคร (2518). จำกัด**** โดยมีทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท และขอจดทะเบียนในวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2518 เพื่อขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในกรุงเทพฯ ในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2518 และวิธีสุดท้าย คือ การให้รวมการจัดการเข้าด้วยกันก่อนในขั้นแรก*** ซึ่งจะควบคุมพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารตลอดจนการบริการ ทั้งนี้โรงซ่อมของแต่ละแห่งจะซ่อมรถป้อนบริษัทใหม่ ขึ้นต่อมาจะทำการตีราคาทรัพย์สินให้เป็นหุ้นส่วน³

ข้อเสนอให้มีการรวมบริษัทรถโดยสารประจำทางเป็นบริษัทเดียวกันของฝ่ายรัฐบาล และฝ่ายบริษัทผู้ประกอบการนำไปสู่ข้อสรุปให้รัฐบาลเป็นผู้จัดการเดินรถในเขตกรุงเทพฯ เพียงบริษัทเดียว โดยจัดตั้งเป็นรัฐวิสาหกิจในนาม **บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด** โดยใช้เงินจดทะเบียน 100 ล้านบาท และให้รัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 51 อีกร้อยละ 49 ให้

¹ การพิจารณารวมบริษัทรถเมล์ในกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2518). เลขที่ ก/ป2/2518/3. ปีก 1 หน้า 2.

* เสนอโดยบริษัทนายเลิศ จำกัด และเลขาธิการสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง

² แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 23.

** เสนอโดยบริษัทผู้ประกอบการในกรุงเทพฯ ทั้งเอกชนและรัฐวิสาหกิจ เช่น องค์การ ร.ส.พ. และบริษัทขนส่ง จำกัด

*** เสนอโดยนายกสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง

³ แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 35.

ผู้ประกอบการโดยสารประจำทาง พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร คนงานที่เกี่ยวข้องกับบริษัทโดยสารประจำทาง และประชาชนเป็นผู้ถือหุ้น หรือถ้ารถโดยสารประจำทางบริษัทใดต้องการเข้าร่วมหุ้นสามารถนำรถยนต์มาตีราคาเพื่อคิดเป็นราคาหุ้นก็ได้ ส่วนผู้บริหารงานของบริษัทให้เลือกจากผู้ถือหุ้นทั้งหมด¹

หลังจากนั้นกระทรวงการคลังได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้สำนักงานประมาณโอนเงินจำนวน 100 ล้านบาทของเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2518 ของสำนักงานปลัดกระทรวงการคลังมาซื้อหุ้นบริษัทที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่ และคณะรัฐมนตรีได้แถลงการณ์ให้ประชาชนทราบนโยบายดังกล่าวในวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2518

มติของคณะรัฐมนตรีดังกล่าวทำให้บริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด ได้รับการจัดตั้งขึ้น และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้มีมติการประชุมครั้งที่ 10/2518 เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2518 ให้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งในเส้นทางหมวด 1 ในเขตกรุงเทพฯ ให้แก่บริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด ซึ่งได้เริ่มกิจการในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2518 พร้อมทั้งออกข้อบังคับของบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด * สำหรับเส้นทางทุกเส้นทางรวมทั้งเส้นทางที่ยังไม่หมดอายุตามใบอนุญาตก็ให้ผู้ประกอบการรายเดิมประกอบกิจการเดินรถโดยสารประจำทางต่อไปจนกว่าใบอนุญาตจะหมดอายุ และหลังจากนั้นบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด จะจ้างบริษัทโดยสารประจำทางที่เข้าร่วมกับการรวมบริษัทของบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด วิ่งรับ-ส่งประชาชนต่อไปโดยใช้รถสีครีม-น้ำเงิน²

ปัญหาการตั้งบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด

ในขณะที่คณะกรรมการบริหาร งานชั่วคราวของบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด ** กำลังดำเนินการเพื่อรวมรถโดยสารประจำทางอยู่นั้น ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช นายกรัฐมนตรี ได้มี

¹ การพิจารณารวมบริษัทรถเมล์ในกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2518). เลขที่ ก/ป2/2518/3. ปีก 2 หน้า 8-9.

* ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ค หน้า 232-241.

² แหล่งเดิม. ปีก 3 หน้า 13.

** คณะกรรมการบริหารงานชั่วคราวของบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด ประกอบด้วย

1. น.ต. อารีย์ สัตยมานะ	รองปลัดกระทรวง เป็นประธาน (ผู้แทนจากกรมตำรวจ)
2. นายมนัส คอวนิช	อธิบดีกรมการขนส่ง เป็นรองประธาน

(ผู้แทนจากกระทรวงมหาดไทย)

3. นายสว่าง ศรีนิลทา	รองอธิบดีกรมการขนส่ง เป็นกรรมการ
----------------------	----------------------------------

(ผู้แทนจากกระทรวงการคลัง)

4. นายประดิษฐ์ ชันทรวัฒนา	กรรมการจากกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ตรวจราชการ
---------------------------	---

(ผู้แทนกรมอัยการ)

หนังสือลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2518 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้รีบดำเนินการรวมรถโดยสารประจำทางเพื่อให้บรรลุเป้าหมายโดยเร็ว และได้ย้ำความสำคัญของนโยบายดังกล่าว รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามแนวปฏิบัติ คือ เมื่อจัดตั้งเป็นรัฐวิสาหกิจและมอบสัมปทานการเดินรถโดยสารประจำทางให้บริษัทเดินรถที่จัดตั้งขึ้นเรียบร้อยแล้ว ควรตั้งกรรมการบริหารขึ้น โดยให้ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางจากบริษัทต่างๆ ที่เข้าร่วมกิจการเป็นกรรมการบริหารงาน เพราะทุกคนต่างมีประสบการณ์ ความรู้ และความชำนาญในการจัดเดินรถโดยสารประจำทางอยู่แล้ว หลังจากนั้นให้กรรมการบริหารงานกำหนดแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งให้กำหนดระยะเวลาที่ต้องดำเนินงานไว้ด้วย เพราะต้องใช้ประสานงานกับแผนงานด้านการเงินที่กระทรวงการคลังรับผิดชอบ เมื่อดำเนินการดังกล่าวได้ตามเป้าหมายแล้ว ต้องหนุนแผนงานการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงระบบการจราจรให้เกิดผลสำเร็จด้วย โดยให้สัมพันธ์กับนโยบายการให้บริการรถโดยสารประจำทางฟรีของรัฐบาล และเมื่อรัฐวิสาหกิจดำเนินการได้ดีแล้วรัฐบาลก็จะสามารถช่วยเหลือรัฐวิสาหกิจโดยวิธีต่างๆ ได้ เช่น การลดหย่อนหรือการยกเว้นภาษีบางประเภท เป็นต้น

ความตกลงในการรวมบริษัทรถโดยสารประจำทางของคณะรัฐบาล ทำให้พนักงานบริษัทรถโดยสารประจำทางต่างๆ ไม่พอใจ เพราะต้องการให้รัฐบาลถือหุ้นร้อยละ 100 ไม่ต้องการให้รัฐบาลถือหุ้นเพียงร้อยละ 51 เพราะการที่รัฐบาลถือหุ้นทั้งหมด จะทำให้เป็นองค์การของรัฐบาล ส่งผลให้สถานภาพของพนักงานมีความมั่นคง และสวัสดิการต่างๆ ที่ได้รับย่อมดีกว่าการเป็นรัฐวิสาหกิจ¹ ดังนั้นพนักงานรถโดยสารประจำทางหลายบริษัท เช่น องค์การร.ส.พ. บ.ข.ส. บริษัทสหಾಯนต์ จำกัด บริษัทศรีเหลือง จำกัด เป็นต้น รวมประมาณ 22 บริษัท² จึงรวมตัวกันหยุดให้บริการประชาชนตั้งแต่วันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2518 เวลา 12.00 น.³ อย่างไรก็ตามก็ยังมีรถโดยสารประจำทางบางสายให้บริการรับ-ส่งประชาชนอยู่ เช่น บริษัทนายเลิศ จำกัด บริษัทศิริมิตร จำกัด บริษัทยานยนต์พาณิชย์ จำกัด บริษัทรถเมล์แดง จำกัด บริษัทสหชนสงเคราะห์ จำกัด และบริษัทไทยประดิษฐ์ขนส่ง จำกัด เป็นต้น นอกจากนี้หน่วยงานราชการอื่นได้นำรถมาช่วยแก้ปัญหา เช่น กองทัพบกจำนวน 14 คัน กองทัพเรือจำนวน 8 คัน และกองทัพอากาศจำนวน 40 คัน ซึ่งรถของทหารทั้งหมดไม่เก็บค่าโดยสาร⁴ ต่อมาเมื่อรัฐบาลและพนักงานบริษัทรถโดยสารประจำทางทำความเข้าใจกันได้ บริษัทรถโดยสารประจำ

¹ การพิจารณารวมบริษัทรถเมล์ในกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2518).

เลขที่ ก/ป2/2518/3. ปีที่ 2 หน้า 44.

² แหล่งเดิม. ปีที่ 3 หน้า 48.

³ แหล่งเดิม. ปีที่ 3 หน้า 14.

⁴ แหล่งเดิม. ปีที่ 2 หน้า 43.

ทางจึงให้บริการรถโดยสารประจำทางตามปกติ และเริ่มให้บริการประชาชนในวันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2518 เวลา 04.30 น.

ต่อมาในการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งครั้งที่ 2/2519 เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2519 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งมีมติกำหนดขอยกการเดินรถของบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ไว้ว่า “จะทำการเดินรถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด 1 ในกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเส้นทางหมวด 1 ที่ให้บริการต้องเชื่อมโยงกับจังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี ตลอดเส้นทางหมวด 4 และเส้นทางเล็กที่มีอยู่ในเขตกรุงเทพฯ เท่านั้น” อย่างไรก็ตามเนื่องจากมีปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ถือหุ้นในบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 มาตรา 15 ทวิ 3 ระบุว่า “ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งจะต้องเป็นบุคคลธรรมดาถือสัญชาติไทย และถือหุ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70”¹ แต่บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด เป็นกิจการของรัฐบาลทั้งหมดหรือร้อยละ 100 จึงไม่สามารถรับใบอนุญาตโดยชอบด้วยกฎหมายได้ และบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ยังถือหุ้นของกระทรวงการคลังซึ่งเป็นนิติบุคคลไม่ใช่บุคคลธรรมดา จึงขัดกับกฎหมายดังกล่าว² นอกจากนั้นบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ยังไม่ได้ยื่นคำขอประกอบการขนส่ง และไม่มีรถเป็นของตนเองตามความที่บัญญัติไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2497) จนกระทั่งครบ 180 วัน ก็ยังไม่ได้จัดการเดินรถโดยสารประจำทางอีกหลายเส้นทาง เป็นผลให้ใบอนุญาตสิ้นสุดลงโดยปริยาย³

ด้วยเหตุนี้คณะรัฐมนตรีจึงรับหลักการของกระทรวงคมนาคมที่เสนอร่างพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยใช้อำนาจตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. 2496 แทนการจัดตั้งบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด⁴ ต่อมาในวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2519 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งมีมติอนุมัติหลักการโดยให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเส้นทางหมวด 1 ในกรุงเทพมหานครต่อจากบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด และคณะรัฐมนตรีมีมติให้ออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ* ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม

¹ “พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497,” (2497, 9 กุมภาพันธ์). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 71 ตอนที่ 11. หน้า 155.

² รถยนต์โดยสารประจำทางและการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2519). เลขที่ ก/ป6/2519/53. ปีก 2 หน้า 72.

³ แหล่งเดิม. ปีก 2 หน้า 3.

⁴ แหล่งเดิม. ปีก 3 หน้า 24.

* ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ง หน้า 242-249.

พ.ศ. 2519¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เริ่มดำเนินกิจการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2519 เป็นต้นมา² และใน พ.ศ. 2520 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้อนุมัติให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในเส้นทางชานเมือง ส่วนกลาง และเส้นทางรถโดยสารประจำทางในซอยทั้งหมดแทนบริษัทเอกชนเดิมที่ใบอนุญาตหมดอายุ การจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมุ่งประกอบการขนส่งบุคคลในเขตกรุงเทพฯ ทั้งหมด และประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการขนส่งมวลชนบุคคล ซึ่งเมื่อมีการจดทะเบียนยกเลิกบริษัทมหาชนขนส่งแล้วให้บริษัทมหาชนขนส่ง จำกัดมอบทรัพย์สินทั้งหมดต่อองค์การรวมทั้งพนักงาน และลูกจ้างบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด ซึ่งพนักงานและลูกจ้างของบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัดจะได้รับการบรรจุแต่งตั้งให้เป็นพนักงานขององค์การขนส่งมวลชน³

1.2 สัมปทานและเส้นทางเดินรถ

1.2.1 ปัญหาสัมปทานและเส้นทางเดินรถ

เนื่องจากการมีบริษัทรถโดยสารประจำทางหลายบริษัท ส่งผลให้มีเส้นทางให้บริการประชาชนทับซ้อนกัน ใน พ.ศ. 2508 คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติเส้นทางสัมปทาน จึงพิจารณาอนุมัติเส้นทางสัมปทานเดินรถในจังหวัดพระนคร-ธนบุรี ซึ่งจะหมดอายุในเดือน ตุลาคม และได้้นำปัญหาการแบ่งหรือตัดเส้นทางของรถบางสายที่พบว่ามี การตัดหรือแบ่งเส้นทางบางจุดที่มีประชาชน นักเรียน นิสิต นักศึกษาขึ้นมาก เพราะเป็นจุดหนาแน่น และมีรถโดยสารประจำทางหลายสายวิ่งผ่านเกือบตลอด ซึ่งเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งได้ทำการสำรวจและจดสถิติ ทำให้คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติเส้นทางสัมปทานกำหนดเส้นทางในจุดที่มีผู้โดยสารหนาแน่นขึ้นใหม่ โดยจะมอบสัมปทานเส้นทางให้แก่ผู้ที่ยื่นขอจดทะเบียนในรูปแบบบริษัทที่มีรถครบตามจำนวนที่ได้กำหนดไว้ และให้วิ่งตามจุดที่กำหนดไว้เพื่อป้องกันและตัดปัญหาการจัดแบ่งรถเสริมของบริษัทต่างๆ ที่นิยมทำกัน คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ได้สำรวจพบว่า การที่บริษัทต่างๆ จัดแบ่งเส้นทางตามใจชอบนั้น ทำให้ผู้โดยสารได้รับความเดือดร้อน เพราะผู้โดยสารต้องเสียค่าโดยสารหลายต่อ นอกจากนั้นการแบ่งเส้นทาง

¹“พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519,” (2519, 20 สิงหาคม).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 93 ตอนที่ 103. หน้า 3.

²องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ม.ป.ป.). หน้า 2.

³รถยนต์โดยสารประจำทางและการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.).

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2519). เลขที่ ก/ป6/2519/53. ปีก 3 หน้า 62.

ดังกล่าว ทำให้จำนวนรถที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้มีไม่ครบ เนื่องจากบริษัทที่ได้รับสัมปทานเดินรถได้นำรถมาแบ่งเป็นตอนๆ¹

1.2.2 การแก้ไขปัญหาสัมปทานและเส้นทางเดินรถ

วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2508 กรมการขนส่งทางบกได้มอบสัมปทานเส้นทางรถโดยสารประจำทางในจังหวัดพระนคร จังหวัดธนบุรี จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 109 เส้นทางให้บริษัทรถโดยสารประจำทางต่างๆ เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกพิจารณาว่าบ้านเมืองมีความเจริญมากขึ้น โดยเฉพาะการตั้งถิ่นฐานของประชาชนมีการกระจายตัว พื้นที่บางแห่งมีประชาชนอาศัยเพิ่มมากขึ้น เช่น แถบห้วยขวาง หมู่บ้านเศรษฐกิจ เป็นต้น นอกจากนั้นเมื่อมีการตัดถนนออกไปอีกหลายทาง ก็ทำให้ประชาชนได้รับความยุ่งยากในการเดินทาง เนื่องจากเส้นทางเดินรถเดิมไม่เชื่อมโยงกับถนนที่ตัดขึ้นใหม่ กรมการขนส่งทางบกจึงพิจารณาเพิ่มเส้นทางเดินรถ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของประชาชน และคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนด้วย²

อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางทำให้เกิดความวุ่นวายกับผู้โดยสารในระยะแรก เพราะผู้โดยสารสับสน และไม่เคยชินกับเส้นทางใหม่ แต่สำหรับบริษัทรถโดยสารประจำทางต่างๆ ปรากฏว่า รถโดยสารประจำทางสายต่างๆ ปฏิบัติงานได้ดีขึ้น แต่ยังมีรถโดยสารประจำทางอีก 17 สายที่ไม่พร้อมให้บริการ เนื่องจากรถที่สั่งซื้อเพิ่มยังมาไม่ถึงบริษัท กระทรวงคมนาคมต้องยืดเวลาให้อีก 180 วัน หากครบกำหนดแล้วบริษัทใดยังไม่พร้อมให้บริการจะถูกเพิกถอนสัมปทาน* และยังพบว่าบริษัทรถโดยสารประจำทางบางรายที่ได้รับอนุมัติให้เดินรถในเส้นทางสัมปทานใหม่ นำรถที่วิ่งอยู่ในเส้นทางยาวหรือเส้นทางเดิมมาแบ่งเฉลี่ยวิ่งในเส้นทางสัมปทานใหม่ รถในเส้นทางเดิมจึงมีบริการไม่เพียงพอ ทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน กรมการขนส่งทางบกจึงแจ้งให้ผู้ประกอบการบริษัทรถโดยสารประจำทางทราบเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เรียบร้อยให้ทันกำหนด และหากแก้ไขไม่เรียบร้อยกรมการขนส่งทางบกจะเพิกถอนสัมปทานทันที

สำหรับการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินรถประจำทาง พบว่าบางสายไม่มีความจำเป็นต้องทำการเปลี่ยนแปลง เช่น การขยายเส้นทางรถโดยสารประจำทางสาย 2

¹ อธิปัตติ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2508). เลขที่ ก/ป7/2508/คค. 3.1.

ปีก 1 หน้า 11.

² แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 15.

* ในระยะแรกที่มีการให้สัมปทานใหม่บริษัทต่างๆ สามารถนำรถเก่ามาให้บริการได้ โดยอาจปะปนกับรถใหม่ประมาณร้อยละ 60 แต่ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2509 ทุกบริษัทที่ได้รับสัมปทานต้องนำรถใหม่มาให้บริการประชาชนครบร้อยละ 100 โดยจะนำรถเก่ามาวิ่งไม่ได้

ปากคลองตลาด-บางนา ให้เป็นปากคลองตลาด-สำโรง ทางที่เพิ่มขึ้นประมาณ 4 กิโลเมตร จากบางนาไปสำโรงนั้น มีรถโดยสารประจำทางอยู่แล้ว 2 สาย คือ สาย 25 ท่าช้างวังหลัง-สำโรง และสาย 45 สามแยก-สำโรง รถโดยสารประจำทาง 2 สายดังกล่าวมีจำนวนรถที่มากพออยู่แล้ว โดยไม่ทำให้ประชาชนเดือดร้อนในการเดินทาง ดังนั้นการขยายเส้นทางสาย 2 จึงเป็นการแบ่งผู้โดยสารจากรถโดยสารประจำทางสาย 25 และสาย 45 ซึ่งทำให้รถทั้ง 2 สายมีรายได้ลดลง

นอกจากการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินรถประจำทางแล้ว กรมการขนส่งทางบกยังได้พิจารณาลดค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางสายชานเมืองให้ต่ำลงอีกด้วย เช่น ลดค่าโดยสารสายพระประแดง-ท่าดินแดงจาก 1 บาท เหลือ 50 สตางค์ สายวิฑู-บางกะปิ จาก 1.50 บาท เหลือ 1 บาท สายท่าเรือ-บางกะปิ จาก 2 บาท เหลือ 1.50 บาท ด้านบริษัทรถโดยสารประจำทางก็ได้ให้ความร่วมมืออย่างดี เนื่องจากเดิมเส้นทางบางสายถนนไม่เรียบร้อย บริษัทจึงต้องคิดค่าสึกหรอสูง แต่เมื่อทางการได้ปรับปรุงถนนให้เรียบร้อยแล้วค่าสึกหรอของบริษัทก็ลดลง¹

ต่อมาใน พ.ศ. 2509 กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการปรับปรุงการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตจังหวัดพระนคร-ธนบุรี และจังหวัดใกล้เคียงอีก 3 จังหวัด * เพื่อให้การเดินรถโดยสารประจำทางและผู้โดยสารได้รับความสะดวกรวดเร็ว โดยควบคุมการเดินรถโดยสารประจำทางด้วยระบบสื่อสารเครื่องรับ-ส่งวิทยุในการติดต่อประสานงานกับรถตรวจการเคลื่อนที่ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้งบประมาณซื้อเครื่องรับ-ส่งวิทยุกำลังส่ง 330 วัตต์ ประจำสถานีส่ง 1 เครื่อง และแบบเคลื่อนที่สำหรับติดประจำรถตรวจการอีก 6 เครื่อง² นอกจากนั้นบริษัทขนส่งยังได้งบประมาณจัดซื้อวิทยุ 3 คัน เพื่อใช้ในการควบคุมการจราจรและการขนส่ง รวมทั้งควบคุมการเดินรถโดยสารประจำทางในจังหวัดพระนคร-ธนบุรี โดยให้รถวิทยุแต่ละคันออกปฏิบัติภารกิจแยกย้ายกันอยู่ในที่ต่างๆ และส่งวิทยุติดต่อกัน รวมทั้งให้มีการติดต่อกับศูนย์กลางการควบคุมที่กรมการขนส่ง หากจุดใดมีการจราจรติดขัดก็ให้ติดต่อกันทางวิทยุเพื่อหาทางแก้ไข ถ้ารถโดยสารประจำทางสายใดมีไม่พอก็ให้แจ้งต่อทางบริษัทขนส่งเพื่อนำรถออกไปให้บริการเสริม ซึ่งเป็นการแก้ไขความเดือดร้อนให้ประชาชน³

¹ อธิปัตติ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2508). เลขที่ ก/ป7/2508/คค. 3.1.

ปีก 1 หน้า 18.

* จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ

² เรื่องรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2509). เลขที่ ก/ป7/2509/คค. 3.2.

ปีก 1 หน้า 19.

³ แหล่งเดิม. ปีก 2 หน้า 47.

นอกจากนั้นกรมการขนส่งทางบกได้ให้สัมปทานแก่รถโดยสารประจำทางในจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรีเพิ่มขึ้นอีก เช่น สาย 71 บางกะปิ-วัดโพธิ์ วังแทนตรางที่ถูกยกเลิกไป¹ และสายทำน้ำสาธุประดิษฐ์-สวนมะลิ² เป็นต้น แต่รถโดยสารประจำทางของบางบริษัทยังมีจำนวนไม่ครบตามที่กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดไว้ ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงบังคับให้ทุกบริษัทมีรถโดยสารประจำทางให้ครบตามจำนวนที่กำหนดไว้ภายในวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2509 เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของนักเรียน และผู้ใหญ่ในวันเปิดเทอม แต่ถ้าจำนวนรถมีไม่ครบตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ กรมการขนส่งทางบกจะอนุญาตให้มีรถได้ 2 ใน 3 ของจำนวนรถทั้งหมดตามเงื่อนไขการได้สัมปทาน

จากการที่กรมการขนส่งทางบกได้เพิ่มเส้นทางสัมปทานแก่บริษัทรถโดยสารประจำทางในจังหวัดพระนครและธนบุรีจำนวนหลายสาย พบว่าในเขตชุมชนบางเขตยังไม่มีรถโดยสารประจำทางเข้าไปให้บริการ ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ทั้งต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง และต้องเสียเวลาในการเดินทางมาก³ ใน พ.ศ. 2510 กรมการขนส่งทางบกจึงอนุมัติให้มีการขยายเส้นทางเพื่อช่วยเหลือประชาชน โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางได้รับสิทธิให้ขยายเส้นทางเดินรถได้ แต่ไม่ได้รับอนุมัติให้มีการขึ้นค่าโดยสาร เพราะถือว่าระยะทางที่ขยายออกไปไม่ไกลนัก และยังทำให้ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางมีรายได้เพิ่มขึ้นด้วย สำหรับรถโดยสารประจำทางที่ได้รับอนุมัติให้มีการขยายเส้นทาง เช่น รถโดยสารประจำทางของบริษัทนายเลิศ จำกัด ซึ่งวิ่งระหว่างวัดโพธิ์-บางกะปิ และรถโดยสารประจำทางของบริษัทเทพนิมิตรถขนส่ง จำกัด ซึ่งวิ่งระหว่างท่าเรือคลองเตย-อำเภอบางกะปิ ได้ขยายเส้นทางได้ถึงบริเวณอาคารสงเคราะห์คลองจั่นเป็นระยะทาง 2 กิโลเมตรเศษเพื่อช่วยเหลือประชาชน เพราะบริเวณอาคารสงเคราะห์คลองจั่นไม่มีรถโดยสารประจำทางผ่าน มีเพียงรถเมล์เล็กวิ่งผ่าน ประชาชนจึงต้องเสียค่าโดยสาร 2 ต่อในการเดินทาง สำหรับจำนวนรถโดยสารประจำทางของบริษัทนายเลิศ จำกัด และบริษัทเทพนิมิตรถขนส่ง จำกัด ที่ให้บริการประชาชนในระยะแรกมีจำนวน 32 คัน และได้เพิ่มเป็น 40 คัน เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการของประชาชน⁴

ต่อมาใน พ.ศ. 2513 สัมปทานการเดินรถโดยสารประจำทางในจังหวัดพระนครและธนบุรีของบริษัทต่าง ๆ จะหมดลงในวันที่ 30 กันยายน กระทรวงคมนาคมจึงมีคำสั่งให้ตั้ง

¹ เรือรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2509). เลขที่ ก/ป7/2509/คค. 3.2.

ปีก 2 หน้า 26.

² แหล่งเดิม. ปีก 2 หน้า 32.

³ เรื่องปัญหาการเดินรถโดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2510). เลขที่ ก/ป7/2510/26. ปีก 1 หน้า 6.

⁴ แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 25.

คณะกรรมการเพื่อพิจารณาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางใหม่ที่จะให้แก่บริษัทต่าง ๆ ในวันที่ 1 ตุลาคม โดยคณะกรรมการชุดดังกล่าวมีหลักการให้บริการรถโดยสารประจำทางได้รับสัมปทานเดินรถต่อไปในเส้นทางเดิม โดยที่กระทรวงคมนาคมมีนโยบายที่จะคุมเส้นทางสายเก่าให้มากที่สุด เพื่อไม่ให้เกิดความยุ่งยากแก่ประชาชนที่ใช้บริการจนเกิดความเคยชินแล้ว นอกจากนั้นทางกรมการขนส่งทางบกได้ทำการสำรวจการใช้บริการหรือจุดต้นทางปลายทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางครั้งที่ 2* ในจังหวัดพระนคร ธนบุรี นนทบุรี สมุทรปราการ และปทุมธานี เพื่อนำข้อเท็จจริงและความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางมาประกอบการพิจารณาปรับปรุงวิธีเดินรถให้สะดวกรวดเร็ว และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน รวมทั้งจัดการบริการให้ประหยัดด้วย¹ ซึ่งข้อมูลทั้งหมดคณะกรรมการฯ ได้นำมาเป็นแนวทางเพื่อวางหลักการพิจารณาให้สัมปทานการเดินรถโดยสารประจำทางใหม่ ดังนี้

1) ปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางให้บริการเร็วขึ้นกว่าเดิม แต่การปรับปรุงเส้นทางจะทำเพียงบางเส้นทาง เพราะส่วนใหญ่มีเส้นทางที่ดีอยู่แล้ว และประชาชนก็ใช้บริการจนเกิดความเคยชินแล้ว

2) เส้นทางใดที่ยาวเกินไป และมีการหมุนเวียนรถโดยสารประจำทางไม่เพียงพอ จะพิจารณาจัดเส้นทางให้สั้นลง และจะยึดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางบางสายให้ยาวขึ้นตามความเหมาะสม

3) บริเวณที่ยังไม่มีรถโดยสารประจำทาง เพราะเป็นถนนที่สร้างขึ้นใหม่ หรือมีรถโดยสารประจำทางอยู่แล้วแต่ไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน จะพิจารณาให้มีการเดินรถโดยสารประจำทางเพิ่ม หรือให้เพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทางให้มากขึ้น

4) เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางสายใดมีจำนวนผู้โดยสารน้อย และมีการดำเนินงานที่ไม่สามารถเลี้ยงตัวเองได้จะได้รับการช่วยเหลือ เช่น อาจยึดเส้นทางให้ไกลออกไป หรือให้มีเส้นทางเพิ่มขึ้น เป็นต้น

5) สำหรับเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางโดยทั่วไปจะปรับปรุงข้อกำหนดต่างๆ เช่น เวลาเดินรถ ความถี่ของรถ ในด้านจำนวนรถโดยสารประจำทางจะให้มีการเพิ่มจำนวนรถอีกร้อยละ 25 หรือประมาณ 600 คัน เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการของประชาชน²

* ครั้งที่ 1 ทำใน พ.ศ. 2508

¹เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2513).

เลขที่ ก/ป7/2513/18. ปีที่ 1 หน้า 20.

²แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 44.

เมื่อคณะกรรมการฯ พิจารณาให้สัมปทานแก่บริษัทต่างๆ แล้วทางสมาคมผู้ประกอบการขนส่งได้มีแผนการดำเนินงานปรับปรุงเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ทุกฝ่าย คือ สมาคมผู้ประกอบการขนส่งจะพยายามหาต้นทุนมาตรฐานในการประกอบอาชีพเดินรถเพื่อให้มีประสิทธิภาพ และจะขอให้รัฐบาลจัดตั้งกองทุนเงินกู้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยผ่านทางบริษัทเงินทุนของรัฐบาลให้แก่บริษัทโดยสารประจำทาง เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงาน ในเรื่องมารยาทของพนักงานประจำรถ สมาคมฯ จะเพิ่มการกวดขันให้เป็นกรณีพิเศษ ทั้งได้กำหนดการจัดงานสังสรรค์คนรถประจำทาง หรืองานคนรถเมล์ ในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2513 ซึ่งภายในงานมีการแจกรางวัลแก่คนรถเมล์ที่ทำความดีตลอดปี เพื่อให้เป็นกำลังใจในการทำงาน นอกจากนั้นสมาคมฯ จะพยายามไม่ให้มีการแก้ไขยกเลิกการควบคุมรถโดยสารประจำทางตามที่มีการควบคุมอยู่แล้วในหมวด 4 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งฉบับเดิม¹ เพื่ออำนวยความสะดวกในการประกอบกิจการแก่ผู้ประกอบการ

1.3 รถเมล์เล็ก

1.3.1 ปัญหารถเมล์เล็ก

รถเมล์เล็กเปรี๊ญบรรทุก หรือรถปิคอัพซึ่งนำมาดัดแปลงเป็นรถสองแถววิ่งให้บริการประชาชน และเนื่องจากรถโดยสารประจำทางมีจำนวนน้อย จึงไม่สามารถให้บริการประชาชนได้อย่างเพียงพอ ทำให้เกิดรถเมล์เล็กตามมา ซึ่งการให้บริการของรถเมล์เล็กในบางเส้นทางได้วิ่งทับเส้นทางของรถโดยสารประจำทาง จึงทำให้เกิดการแย่งผู้โดยสารกัน นอกจากนั้นการที่บริษัทรถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าไปให้บริการประชาชนในถนนสายเล็กๆ ตรอก และซอยได้ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหารถเมล์เล็กได้เช่นกัน

1.3.2 การแก้ปัญหารถเมล์เล็ก

ใน พ.ศ. 2513 กระทรวงคมนาคมได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติรถเมล์เล็กให้รวมเป็นบริษัทใหญ่ โดยในขั้นแรกให้ตำรวจท้องที่ออกสำรวจเสียงรถเมล์เล็กทั้ง 45 เส้นทางว่าจะรวมตัวกันเป็นบริษัทใหญ่ได้หรือไม่² หลังจากนั้นจึงสำรวจความต้องการของประชาชน โดยสำรวจถึงความรู้สึกของประชาชนทั่วไป ซึ่งเริ่มจากการแจกบัตรในวันที่ 20-24 เมษายน พ.ศ. 2513 และสำรวจความต้องการของนักเรียน นักศึกษา³

¹เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2513).

เลขที่ ก/ป7/2513/18. ปีก 1 หน้า 29.

²แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 8.

³แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 21.

เมื่อทำการสำรวจเสร็จสิ้นแล้วได้รับความเห็นชอบจากประชาชน และความร่วมมือในการรวมเป็นบริษัทจากรถเมล์เล็กทั้ง 45 เส้นทาง คณะกรรมการฯ จึงทำการพิจารณาอนุมัติให้รถเมล์เล็กขอสัมปทานเส้นทางเดินรถได้แต่เฉพาะในตรอก และซอยทุกซอยในจังหวัดพระนครและธนบุรีที่รถเมล์เล็กสามารถเข้าได้ โดยมีเงื่อนไขว่ารถเมล์เล็กต้องรวมกลุ่มกันเป็นบริษัท แล้วจึงขอสัมปทานในนามบริษัท ทั้งนี้ต้องไม่เดินรถทับเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางตามถนนใหญ่ที่รถโดยสารประจำทางขอสัมปทานไว้ การที่รถเมล์เล็กรวมกลุ่มเป็นบริษัทนั้นส่งผลดี คือ ทำให้ง่ายต่อการควบคุมการเดินรถที่ถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ให้รถเมล์เล็กเก็บค่าโดยสารสูงเกินไป¹

หลังจากนั้นคณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้ประชุมแก้ไขปัญหาการรถเมล์เล็กอีกครั้งหนึ่ง การประชุมครั้งนี้มีหลักการให้รวมรถเมล์เล็กเป็นบริษัท เพื่อจดทะเบียนใบอนุญาตสัมปทานเดินรถ² แล้วทางคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจะกำหนดเส้นทางรถเมล์เล็กโดยให้สัมปทานแก่บริษัทที่จัดตั้งขึ้น ซึ่งภายหลังกระทรวงคมนาคมได้อนุญาตให้รถเมล์เล็กวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารในตรอก และซอยได้ 54 แห่ง³ นอกจากนั้นคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกได้มีมติเห็นชอบให้มีรถเมล์เล็กในเขตนครหลวง 3 บริษัท โดยแบ่งเขตสัมปทานตามเขตของตำรวจนครบาล ดังนี้

1). เขตนครบาลเหนือ บริษัท 42 สามัคคีเขตเหนือเดินรถ จำกัด มีรถสีเหลืองให้บริการประชาชนในเขตนครบาลเหนือ

2). เขตนครบาลใต้ บริษัทรถเมล์เล็กพระนครใต้ จำกัด มีรถสีเขียวอ่อน ให้บริการประชาชนในเขตนครบาลใต้

3). เขตนครบาลธนบุรี บริษัทสหรถเมล์เล็กธนบุรี จำกัด มีรถสีฟ้า ให้บริการประชาชนในเขตนครบาลธนบุรี

สำหรับหุ้นของบริษัทนั้นให้เจ้าของรถโดยสารเล็กและผู้ที่ใช้รถมาวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารถือหุ้นได้บริษัทละ 1 หุ้น⁴

¹เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2513). เลขที่ ก/ป7/2513/18. ปีที่ 1 หน้า 48.

²“นายอัมพร อุทจักร อธิบดีกรมการขนส่งทางบกชี้แจงปัญหาการพิจารณาเรื่องค่าโดยสารรถยนต์ประจำทาง ปัญหาการรถเมล์เล็ก,” (วิทยุสารประจำวัน). (2514). เลขที่ ข1/29 พ.ย. 14. หน้า 4055.

³เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2514). เลขที่ ก/ป7/2514/7. ปีที่ 1 หน้า 5.

⁴เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2513). เลขที่ ก/ป7/2513/18. ปีที่ 1 หน้า 24.

1.4 จำนวนรถโดยสารประจำทางมีบริการไม่เพียงพอและมีสภาพเก่า

1.4.1 ปัญหาจำนวนรถโดยสารประจำทางมีบริการไม่เพียงพอและมีสภาพเก่า

ปัญหาจำนวนรถโดยสารประจำทางมีไม่เพียงพอและรถมีสภาพเก่า ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง เนื่องจากเมื่อใดที่ประชาชนใช้บริการรถโดยสารประจำทางแล้วพบว่ารถมีสภาพเก่า ภายในรถมีอากาศร้อน ดังนั้นบริษัทรถโดยสารประจำทางหลายบริษัทจึงขออนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก และกระทรวงคมนาคม เพื่อเปลี่ยนแปลงสภาพรถให้ดีขึ้น และอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชน



ภาพประกอบ 10 รถโดยสารประจำทางก่อนการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถเมลโบราณ. (ออนไลน์).

http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture1.htm.

นอกจากนี้นักเรียนที่ต้องเดินทางไปโรงเรียนในช่วงเปิดเทอม ต้องประสบปัญหาการแย่งขึ้นรถโดยสารประจำทางเพื่อไปให้ทันโรงเรียน จนต้องเบียดเสียดอัดเยียดกับผู้โดยสารคนอื่นบนรถโดยสารประจำทาง

1.4.2 การแก้ปัญหาการโดยสารประจำทางมีบริการไม่เพียงพอและมีสภาพเก่า

กรมการขนส่งทางบก และกระทรวงคมนาคม ได้อนุมัติให้บริษัทรถโดยสารประจำทางนำรถโดยสารประจำทางแบบต่างๆ ออกให้บริการรับ-ส่งประชาชน ดังนี้

1.4.2.1 รถโดยสารประจำทางติดเครื่องปรับอากาศ และรถโดยสารประจำทาง 2 ชั้น

ใน พ.ศ. 2512 บริษัทพระนคร-ธนบุรีขนส่ง จำกัด ได้เสนอต่อกรมการขนส่งทางบก เพื่อเสนอต่อกระทรวงคมนาคมในการขอนำรถโดยสารประจำทางติดเครื่องปรับอากาศจากประเทศญี่ปุ่นออกให้บริการประชาชน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งรถโดยสารประจำทางติดเครื่องปรับอากาศมีมูลค่าประมาณคันละ 500,000 บาทเศษ โดยใช้เวลาประมาณ 6 เดือนในการนำรถเข้ามาในประเทศไทย บริษัทดังกล่าวได้ส่งรถเข้ามาจำนวน 10 คัน และมีขนาดมาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดไว้ คือ ยาว 12 เมตร กว้าง 2.4 เมตร ประตูเปิด-ปิดอัตโนมัติ นั่งได้ 50 ที่นั่ง หากที่นั่งเต็มจะไม่รับผู้โดยสารเพิ่มจนกว่าจะมีที่ว่าง และคิดค่าโดยสาร 2 บาท¹

กรมการขนส่งทางบกไม่ได้ขัดข้องต่อข้อเสนอของบริษัทพระนคร-ธนบุรีขนส่ง จำกัด แต่กำชับให้บริษัทพระนคร-ธนบุรีขนส่ง จำกัด ดูแลกิจการในเส้นทางเดิมให้มีความเรียบร้อย และจำนวนรถโดยสารประจำทางที่เก็บในอัตรา 50 สตางค์ต้องครบตามจำนวนที่ได้เคยกำหนดไว้ ห้ามมิให้ขาดหายไปเพราะจะทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน² บริษัทที่ได้รับสิทธิ์ให้นำรถโดยสารประจำทางติดเครื่องปรับอากาศออกให้บริการรับ-ส่งประชาชน คือ บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทแรกที่ได้นำรถโดยสารประจำทางติดเครื่องปรับอากาศจำนวน 40-60 คันได้ให้บริการแก่ประชาชนในย่านธุรกิจใหญ่ที่มีประชาชนจำนวนมาก ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2513 เก็บค่าโดยสาร 3 บาท³ การจัดเดินรถโดยสารติดเครื่องปรับอากาศของบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ใช้ทุนประมาณ 20 ล้านบาท โดยการกู้เงินจากธนาคารหรือซื้อรถโดยสารประจำทางติดเครื่องปรับอากาศด้วยระบบเงินผ่อน หลังจากนั้นจึงประกอบรถโดยสารประจำทางติดเครื่องปรับอากาศเองภายในประเทศ ซึ่งสามารถต่อรถได้ไม่ต่ำกว่า 7-15 คันต่อเดือน⁴ อย่างไรก็ตามภายหลังบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด ต้องยกเลิก

¹เรื่องปัญหาการโดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2512).

เลขที่ ก/ป7/2512/18. หน้า 1.

²แหล่งเดิม. หน้า 3.

³แหล่งเดิม. หน้า 13.

⁴เรื่องรถโดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2513).

เลขที่ ก/ป7/2513/18. หน้า 1.

การให้บริการรถโดยสารประจำทางติดเครื่องปรับอากาศ เนื่องจากไม่ได้รับความนิยมจากประชาชนและถูกวิพากษ์วิจารณ์จากสื่อมวลชน¹

นอกจากบริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัดแล้ว กระทรวงคมนาคมยังได้มอบให้องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) เดินรถโดยสารประจำทาง 2 ชั้น เพื่อแก้ปัญหา รถโดยสารประจำทางขาดแคลน และการจราจรติดขัดในจังหวัดพระนครและธนบุรี แต่ร.ส.พ.ไม่ได้ให้บริการรถโดยสารประจำทางประเภทนี้ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางจำนวนมาก กล่าวคือ รถโดยสารประจำทาง 1 คัน มีมูลค่าประมาณ 600,000 บาทเศษ และมีประเทศอังกฤษ และเยอรมันเป็นผู้ผลิตเพียง 2 ประเทศ²

1.4.2.2 รถโดยสารประจำทางพิเศษ

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางทางสมาคมผู้ประกอบการขนส่งแห่งประเทศไทย และกรรมการผู้จัดการรถโดยสารประจำทางไทยประดิษฐ์ขนส่ง จำกัด ได้ยื่นขออนุญาตต่อกรมการขนส่งทางบกเพื่อขอทดลองจัดเดินรถโดยสารประจำทางพิเศษ หรือรถพิเศษออกรับ-ส่งผู้โดยสารตามเส้นทางสายต่างๆ ในจังหวัดพระนครและธนบุรี³ ส่วนรายละเอียดของการจัดเดินรถโดยสารประจำทางพิเศษที่ทางสมาคมผู้ประกอบการขนส่งแห่งประเทศไทยและกรรมการผู้จัดการรถโดยสารประจำทางไทยประดิษฐ์ขนส่ง จำกัด ได้เสนอต่อกรมการขนส่งทางบก ประกอบด้วย

1) รถที่จัดเป็นรถพิเศษ เป็นรถใหม่ มีคุณลักษณะภายในตกแต่งเป็นพิเศษ เช่น เบาะหนา พนักพิงสูง มียางปูพื้นสะอาด เป็นต้น ซึ่งผู้โดยสารจะได้รับความสะดวกสบาย

2) ผู้โดยสารไม่ต้องห้อยโหน เพราะรถจะรับผู้โดยสารจำนวนไม่มาก คือให้พอเต็มที่นั่ง และมียืนบ้าง แต่ต้องไม่เกินอัตราที่จะยืน โดยต้องไม่ยืนซ้อนกัน เพราะจะทำให้การขึ้น-ลงลำบาก

3) การให้บริการด้วยรถพิเศษทำให้ผู้โดยสารได้รับบริการที่รวดเร็วกว่ารถโดยสารประจำทางธรรมดา เพราะจะอรับ-ส่งผู้โดยสารตามป้ายสำคัญๆ เท่านั้น โดยไม่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารทุกป้าย เนื่องจากจะทำให้ถึงจุดหมายช้า

¹เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2513). เลขที่ ก/ป7/2513/18. หน้า 7.

²เรื่องปัญหารถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2512). เลขที่ ก/ป7/2512/18. หน้า 5.

³เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2513). เลขที่ ก/ป7/2513/18. หน้า 10.

4) ผู้โดยสารจะได้รับบริการที่ดีและสุภาพจากพนักงานประจำรถ เพราะจะคัดเลือกพนักงานประจำรถที่ดีมาประจำรถและได้ค่าแรงสูงกว่ารถโดยสารประจำทางธรรมดา ซึ่งทำให้พนักงานรักษานบริการมากขึ้น และไม่กล้าผิดจรรยาบรรณของผู้ให้บริการสาธารณะที่ดี

5) เมื่อได้จัดรถพิเศษขึ้นแล้ว ทุกบริษัทต้องจัดรถโดยสารประจำทางวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารให้เต็มจำนวนตามข้อกำหนดของทางราชการตามเดิมทุกประการ ซึ่งสมาคมผู้ประกอบการขนส่งแห่งประเทศไทย ไม่มีนโยบายที่จะหลอกลวงประชาชน โดยนำรถเก่ามาดัดแปลงเป็นรถพิเศษหรือลดจำนวนรถโดยสารประจำทางลง เพื่อให้ผู้โดยสารต้องจำใจขึ้นรถพิเศษ

6) การจัดรถพิเศษนี้ ทางสมาคมผู้ประกอบการขนส่งแห่งประเทศไทย มีจุดประสงค์ให้ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางตามฐานะและตามความต้องการของผู้โดยสารแต่ละบุคคล แต่ถักรถพิเศษไม่ได้รับความนิยมจากประชาชน ทางสมาคมฯ จะพิจารณาลดจำนวนหรือเลิกบริการรถพิเศษไปเองโดยอัตโนมัติ

7) การจัดรถพิเศษอาจช่วยให้การจราจรในจังหวัดพระนครและธนบุรีคล่องตัวขึ้น เนื่องจากประชาชนบางกลุ่มที่มีรถยนต์ส่วนตัวอาจหันมานิยมใช้บริการรถพิเศษ ซึ่งได้รับความสะดวกสบายกว่ารถโดยสารประจำทางธรรมดา¹

รถพิเศษได้ทดลองวิ่งประมาณร้อยละ 20 หรือ 50 คันของจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมด สำหรับกลุ่มเป้าหมายของการจัดรถพิเศษ คือ มุ่งรับคนชั้นกลางทั่วไป เช่น ครู อาจารย์มหาวิทยาลัย นักศึกษา นักธนาคาร ข้าราชการชั้นสัญญาบัตรทั้งหลาย และพลเรือน² ซึ่งเก็บค่าโดยสารในอัตรา 1.50 บาท แต่รถโดยสารประจำทางพิเศษไม่เป็นที่นิยมของประชาชน ทำให้การบริการด้วยรถโดยสารประจำทางประเภทนี้ต้องยุติลง

1.4.2.3 รถโดยสารประจำทางแบบที่นั่งหันหน้าเข้าหากัน

องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ หรือ ร.ส.พ. ได้นำรถโดยสารประจำทางแบบมีที่นั่งหันหน้าเข้าหากัน 2 แถว³ มีราวสำหรับให้ผู้โดยสารเกาะตรงกลาง และได้จัดทำราวเตี้ยไว้สำหรับให้เด็กนักเรียน และสุภาพสตรีไว้เป็นพิเศษอีกราวหนึ่ง การเปลี่ยนที่นั่งแบบใหม่นี้

¹เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2513). เลขที่ ก/ป7/2513/18. หน้า 11.

²แหล่งเดิม. หน้า 12.

³“นายสิริลักษณ์ จันทรางศุ ปลัดกระทรวงคมนาคมชี้แจงเกี่ยวกับการที่องค์การ ร.ส.พ. ได้นำรถโดยสารประจำทางแบบที่นั่งหันหน้าเข้าหากันออกมาใช้,” (วิทยุสารประจำวัน). (2515). เลขที่ ข1/1 ก.พ. 15. หน้า 433.

สามารถรับผู้โดยสารได้มากขึ้น¹ คือ แม้ที่นั่งจะลดลงกว่าเดิมประมาณ 1.20 เมตร หรือประมาณ 3 ที่นั่ง แต่จะได้พื้นที่ว่างกลางรถมากกว่าเดิม ซึ่งเพิ่มขึ้นประมาณ 11.25 เมตร ทำให้สามารถรับผู้โดยสารได้มากขึ้นแต่ไม่ถึงขั้นแออัด เพราะทางร.ส.พ. ได้ปล่อยรถให้เร็วกว่าเดิม นอกจากนั้นการปล่อยรถคันแรกจะปล่อยเฉพาะจุดเริ่มต้น แต่หลังจากนั้นได้เพิ่มจุดเริ่มต้นให้ปล่อยรถในจุดต่างๆ ภายในเส้นทางอื่นอีกหลายจุด และในช่วงเวลาที่มีผู้โดยสารหนาแน่น ทางร.ส.พ. ได้นำรถออกวิ่งเสริมเฉพาะตามระยะนั้นๆ² ซึ่งสามารถแก้ปัญหาเรื่องนี้ได้ นอกจากนั้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการผู้โดยสารในเขตกรุงเทพฯ ดียิ่งขึ้นร.ส.พ. ได้รวมกิจการกับบริษัทอื่นขึ้นเป็นบริษัทใหม่ ทั้งให้มีการจัดเส้นทางเดินรถใหม่ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้เมื่อมีการให้สัมปทานใหม่ใน พ.ศ. 2518 ภายหลังรถประเภทนี้ต้องถูกยกเลิกไปเมื่อมีการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เนื่องจากรถโดยสารประจำทางที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับโอนมาไม่มีรถโดยสารประจำทางประเภทนี้

1.4.2.4 การเตรียมความพร้อมของรถโดยสารประจำทางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักเรียนในช่วงเปิดเทอม ทางกรมการขนส่งทางบกได้เตรียมแผนการด้านรถโดยสารประจำทางไว้ 4 ข้อ คือ

1) หาทางให้รถโดยสารประจำทางหมุนเวียนได้สะดวก แล้วหาทางปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทางเป็นการชั่วคราว เพื่อหลีกเลี่ยงอุปสรรคของการจราจรไม่ให้คับคั่ง

2) ให้รถโดยสารประจำทางเดินรถให้ได้มากกว่าปกติในเวลา 06.00-07.00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่มีการจราจรยังไม่ติดขัด และบริษัทใดที่มีจำนวนรถวิ่ง 40 เที่ยว ให้เพิ่มเป็น 50 เที่ยว หรือจาก 60 เที่ยวให้เพิ่มเป็น 80 เที่ยว

3) ขอความร่วมมือจากนักเรียนและประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางให้รีบใช้บริการในระหว่างเวลาที่มีการจราจรยังไม่ติดขัด คือ เวลา 06.00-07.00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้รถโดยสารประจำทางเดินรถให้มากกว่าปกติ

4) ตั้งศูนย์การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าของการเดินรถโดยสารประจำทางขึ้นที่สถานีวิทยุกรมการขนส่งทางบก โดยส่งการไปที่วิทยุจำนวน 15 คัน ซึ่งมีศูนย์อยู่ที่กรมการขนส่งทางบก โดยมีหน้าที่รายงานจุดที่มีผู้โดยสารคับคั่ง จุดที่มีผู้โดยสารห้อยโหนมาก จุดที่มีผู้โดยสารรอรถมาก หรือจุดที่มีรถเสียขวางทางจราจร หลังจากนั้นวิทยุจะรายงาน

¹ เหตุการณ์ในประเทศนโยบายรวมรถประจำทางในเขตกรุงเทพฯ.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2515). เลขที่ ก/ป7/2515/24. หน้า 1.

² “พลโทจิตต์ สุนทนนท์ ผู้อำนวยการองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ชี้แจงเรื่องรถโดยสารแบบมีที่นั่ง 2 แถว,” (วิทยุสารประจำวัน). (2515). เลขที่ ข1/4 ก.พ. 15. หน้า 472.

เข้าสู่ศูนย์ฯ แล้วทางศูนย์ฯ จะแจ้งไปยังบริษัทผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางสายนั้นๆ ต่อไป¹

ทั้งยังมีโครงการจัดบริการรถโดยสารประจำทางฟรีให้นักเรียน นิสิต และนักศึกษา* คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติงบประมาณ 28.3-30 ล้านบาท² โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายนถึงกันยายน พ.ศ. 2518 ซึ่งเงินจำนวนดังกล่าวนำมาใช้จ่ายในส่วนของการเช่ารถโดยสารประจำทางจากผู้ประกอบการทั้งหมด 330 คัน และรถโดยสารประจำทางของกรมการขนส่งเดิมรวม 350 คัน การให้บริการเริ่มตั้งแต่วันที่ 06.00-20.00 น. เว้นวันหยุดราชการ และวันอาทิตย์ โดยปล่อยรถทุก 2-5 นาทีต่อคันในเวลาเช้านอกก่อนเข้าเรียนและเย็นหลังเลิกเรียน ส่วนในช่วงสายและบ่ายปล่อยรถทุก 10-15 นาทีต่อคัน สำหรับสถานที่จอดรถโดยสารนักเรียนจะไม่จอดปะปนกับรถโดยสารประจำทางสายธรรมดาที่ให้บริการประชาชนทั่วไป รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการฟรีมีหลายสาย เช่น

1. สายวงกลมพระราม 6-สนามหลวง
2. สายสะพานพระราม 6-อนุสาวรีย์ชัยฯ
3. สายประชาชื่น-สนามหลวง
4. สายวงกลมบางเขน-อนุสาวรีย์ชัยฯ
5. สายวงกลมมหาวิทยาลัยรามคำแหง-อนุสาวรีย์ชัยฯ
6. สายสถานีขนส่งเอกมัย-เสาชิงช้า
7. สายประเวศน์-สามย่าน
8. สายอนุสาวรีย์ชัยฯ-เทคนิคกรุงเทพฯ
9. สายอำเภอราษฎร์บูรณะ-หัวลำโพง
10. สายประชาอุทิศ-สนามหลวง
11. สายวงกลมตลาดพลู-คลองสาน
12. สายบางแค-สนามหลวง

¹“นายชูชาติ พูลศิริ หัวหน้าแผนกประชาสัมพันธ์ กรมการขนส่งทางบกชี้แจงเกี่ยวกับแผนเตรียมการด้านรถยนต์โดยสารประจำทางไว้บริการนักเรียนในปีการศึกษา 2516,” (วิทยุสารประจำวัน). (2516). เลขที่ ข1/18 พ.ค. 16. หน้า 1837.

*โครงการจัดบริการรถโดยสารประจำทางฟรีให้นักเรียน นิสิต และนักศึกษาเป็นหนึ่งในโครงการสงเคราะห์ประชาชนผู้มีรายได้น้อยของ ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช ที่มุ่งช่วยเหลือประชาชนที่มีรายได้น้อยกว่า 1,000 บาทต่อเดือน

²น้ำมันขาดแคลนและการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2516). เลขที่ ก/ป6/2516/6. ปีที่ 1 หน้า 5.

³โครงการสงเคราะห์ประชาชนผู้มีรายได้น้อย. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2518). เลขที่ ก/ป2/2518/7. ปีที่ 1 หน้า 9 และ 12.

13. สายวงกลมสามแยกท่าพระ-สนามหลวง
14. สายเกียกกาย-สะพานพุทธ
15. สายห้วยขวาง-อนุสาวรีย์ชัยฯ
16. สายอนุสาวรีย์ชัยฯ-หัวลำโพง *
17. สายดินแดง-สนามหลวง
18. สายวงกลมอนุสาวรีย์ชัยฯ-หัวลำโพง (วนขวา) **

1.5 ค่าโดยสาร

1.5.1 ปัญหาค่าโดยสาร

ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2513 รัฐบาลได้ประกาศขึ้นภาษีหลายประเภท เช่น ภาษีน้ำมันเบนซินและดีเซล และภาษีอะไหล่รถยนต์ เป็นต้น มีผลให้อุปกรณ์การเดินรถต่างๆ มีราคาสูงขึ้น ทำให้กิจการรถโดยสารประจำทางได้รับความกระทบกระเทือน เพราะหากนารายได้ทั้งหมดมาเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินรถเพียงอย่างเดียวก็จะมีเงินเป็นค่าตอบแทนให้แก่พนักงาน บริษัทรถโดยสารประจำทางจึงขอขึ้นค่าโดยสารเป็น 75 สตางค์ เพื่อให้สามารถประกอบกิจการต่อไปได้ เมื่อรัฐบาลพิจารณาแล้วได้ยืนยันให้บริษัทรถโดยสารประจำทางเก็บค่าโดยสารในอัตรา 50 สตางค์เท่าเดิม และหากบริษัทใดไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้โดยอ้างเหตุผลว่าขาดทุน ทางรัฐบาลก็จะเข้าไปดำเนินการเดินรถโดยสารประจำทางสายนั้นเอง¹ ทำให้การขอขึ้นค่าโดยสารของบริษัทต่างๆ ไม่ประสบความสำเร็จ

ต่อมาในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2515 สมาคมผู้ประกอบการขนส่งได้ร้องเรียนต่อหัวหน้าคณะปฏิวัติ ขอให้ปรับปรุงอัตราค่าโดยสารรถประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งฝ่ายอำนวยการพัฒนาการเกษตรและคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า การให้บริการรถโดยสารประจำทางยังไม่เป็นที่พอใจ ซึ่งมีสาเหตุมาจากจำนวนผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางมีมากเกินไป และผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางไม่มีการปรับปรุงบริการเพื่อประชาชนให้ดีขึ้น จึงจำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยอาศัยการเสียสละ และการดำเนินงานอย่างชัดเจนของฝ่ายราชการ และผู้ประกอบการโดยแรงจูงใจ เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่ดี ก่อนจะอนุมัติให้มีการเพิ่มค่าโดยสาร

* สายที่ 1-16 เริ่มให้บริการวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2518

** สายที่ 17-18 เริ่มให้บริการวันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2518

¹ เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2513).

1.5.2 การแก้ไขปัญหาค่าโดยสาร

จากการขึ้นราคาน้ำมันและอุปกรณ์การเดินรถ รวมทั้งตัวรถโดยสารประจำทาง ทำให้นายกสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง* เข้าพบรองผู้อำนวยการฝ่ายพลเรือนคณะปฏิวัติ** เพื่อชี้แจงเหตุผลข้อเท็จจริง และรายละเอียดต่างๆ ในการขอเพิ่มค่าโดยสาร พร้อมทั้งเสนอเงื่อนไขให้รัฐบาลพิจารณาปรับปรุงค่าโดยสาร คือ ขอขึ้นค่าโดยสารเป็นตลอดระยะทาง 1 บาท หรือขอเก็บค่าโดยสารในระยะ 10 กิโลเมตรแรก 50 สตางค์คงเดิม แต่พ้นจาก 10 กิโลเมตรไปแล้วขอเพิ่มอีก 50 สตางค์ รวมเป็น 1 บาทตลอดสาย¹ และนายกสมาคมผู้ประกอบการขนส่งยังได้ยื่นข้อเสนอสําหรับปรับปรุงกิจการรถโดยสารประจำทาง คือ จะเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทางให้เพียงพอกับผู้โดยสาร และให้รถโดยสารประจำทางทุกคันสะอาดและมีความเรียบร้อยเมื่อต้องให้บริการประชาชน พร้อมทั้งแก้ไขปัญหามาตรการความปลอดภัยของพนักงานประจำรถให้เรียบร้อยยิ่งขึ้น²

ในการยื่นขอปรับปรุงอัตราค่าโดยสารครั้งใหม่นั้นทางสมาคมผู้ประกอบการขนส่งได้พยายามให้ความเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง โดยการออกตั๋วเดือนให้แก่นักเรียน นิสิต ประชาชนทั่วไป และผู้ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียค่าโดยสาร คือ พระภิกษุ สามเณร ทหาร ตำรวจ บุรุษไปรษณีย์ นักเรียนประชาบาล และนักเรียนอนุบาลในเครื่องแบบ³ เพื่อให้ประหยัดค่าโดยสารในการเดินทาง

หลังจากนั้นคณะกรรมการของรัฐบาลได้ทำการประชุมเรื่องการขอขึ้นค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางแต่ไม่ได้รับอนุมัติให้เพิ่มค่าโดยสารในเมืองหลวง⁴ อย่างไรก็ตามได้มีการประชุมพิจารณาปรับปรุงค่าโดยสารใหม่ให้เก็บอัตราเดียว 75 สตางค์ หรือ 1 บาทตลอดสายแต่พบว่าการปรับปรุงค่าโดยสารดังกล่าวเป็นการกระทบกระเทือนผู้ใช้เส้นทางระยะสั้นๆ ดังนั้นควรแบ่งอัตราค่าโดยสารเป็น 2 ระยะ คือ 5 กิโลเมตรแรก เก็บ 50 สตางค์ และถ้าเกิน 5 กิโลเมตร ให้เก็บอีก 50 สตางค์ โดยไม่จำกัดระยะทางว่าไกลเท่าใด นอกจากนั้นยังจัดให้มีบัตรโดยสารประจำเดือนสำหรับผู้โดยสารที่ต้องเดินทางระยะไกล จากความเห็นดังกล่าวทำให้ฝ่ายการพัฒนาการเกษตรและคมนาคมได้เสนอไปยังสภาพัฒนาการเศรษฐกิจต่อไป หลัง

* ขณะนั้น คือ นายสุทัศน์ กุศลศรี

** ขณะนั้น คือ นายถวิล สุนทรศารทูล

¹ เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2514).

เลขที่ ก/ป7/2514/7. ปีก 2 หน้า 1.

² แหล่งเดิม. ปีก 2 หน้า 11.

³ แหล่งเดิม. ปีก 2 หน้า 19.

⁴ “นายเถลิง ชำรงนาวาสวัสดิ์ ในฐานะประธานคณะกรรมการศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางจังหวัดพระนคร-ธนบุรี,” (วิทยุสารประจำวัน). เลขที่ ข1/18 พ.ย. 14. หน้า 3945.

จากนั้นวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2515 สภาบริหารคณะปฏิวัติได้ทำการพิจารณาและมีมติมอบให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้ดำเนินการ แล้วจึงให้เสนอข้อมูลเกี่ยวกับการปรับปรุงค่าโดยสารให้สภาบริหารคณะปฏิวัติพิจารณาใหม่อีกครั้งหนึ่ง เมื่อสภาบริหารคณะปฏิวัติได้พิจารณาแล้วมีมติให้เก็บค่าโดยสารในอัตราเดิม คือ 50 สตางค์ เพราะไม่ต้องการให้ประชาชนเดือดร้อน

1.6 มารยาทของพนักงาน

1.6.1 ปัญหา มารยาทของพนักงาน

เนื่องจากพนักงานขับรถส่วนมากไม่ยอมจอดรับ-ส่งผู้โดยสารตามป้าย เมื่อมีผู้โดยสารต้องการขึ้นรถ ซึ่งพนักงานขับรถอาจจะต้องการรีบไปเพื่อให้ได้เงินค่าเช่า หรือจำนวนเที่ยวในแต่ละวันมากขึ้น โดยไม่คำนึงถึงประโยชน์และความเดือดร้อนของประชาชน จึงเป็นสาเหตุให้รถโดยสารประจำทางมีไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน ทั้งยังทำให้ผู้โดยสารต้องแออัดยัดเยียดบนรถโดยสารประจำทางด้วย¹ นอกจากนี้ยังมีปัญหาพนักงานขับรถมักออกรถโดยสารประจำทางก่อนโดยไม่ดูความเรียบร้อยในการขึ้น-ลงของผู้โดยสาร ทั้งยังขับรถเร็วซึ่งมีสาเหตุมาจากความใจร้อนด้วยอารมณ์เสียขณะขับรถ หรือก่อนขับรถ หรืออาจต้องการแย่งผู้โดยสารกับรถโดยสารประจำทางคันอื่น เพราะถ้าหากเก็บค่าโดยสารได้มากเท่าใด ก็จะได้ส่วนแบ่งจากการขายตั๋วโดยสารมากเท่านั้น

ส่วนพนักงานเก็บค่าโดยสารก็มีกิริยาวิจา และท่าทางเป็นนักเลง ในบางครั้งที่มีผู้โดยสารแน่นรถ และให้ค่าโดยสารแก่พนักงานเก็บค่าโดยสารในจำนวนเงินที่เกิน พนักงานเก็บค่าโดยสารจะไม่ยอมทอนเงินให้ผู้โดยสาร ถ้าผู้โดยสารไม่ทวงถาม นอกจากมีผู้โดยสารทวงเงินทอน พนักงานเก็บค่าโดยสารก็จะทอนเงินให้²

นอกจากนั้นประชาชนและสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้ทำหนังสือถึงราชการ เรื่องความไม่สะดวกเรียบร้อยของการเดินรถโดยสารประจำทางของประชาชนในจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี เช่น พนักงานขับรถขับรถด้วยความเร็วและนำหวาดเสียว นายตรวจแสดงกิริยาที่ไม่เรียบร้อยต่อผู้โดยสาร³ เป็นต้น สาเหตุที่ประชาชนและสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้ทำหนังสือถึงราชการ เพราะพนักงานของบริษัทรถโดยสารประจำทางที่กำลังปฏิบัติหน้าที่มัก

¹เรื่องรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2509). เลขที่ ก/ป/2509/คค. 3.2. ปีก 1 หน้า 23.

²อธิบดี. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2508). เลขที่ ก/ป/2508/คค. 3.1. ปีก 1 หน้า 23.

³เรื่องคำชี้แจงของกรมการขนส่งเกี่ยวกับการควบคุมรถโดยสารประจำทาง. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2501). เลขที่ คค. 0202.3.5/137.

ไม่ติดป้ายชื่อ-นามสกุล ดังนั้นเมื่อพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง พนักงานเก็บค่าโดยสาร หรือนายตรวจคนใดแสดงกิริยามารยาทที่ไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถร้องเรียนต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ นอกจากนี้ป้ายบอกสำนักงานแก้ไขข้อขัดข้องรถโดยสารประจำทาง (ก.ส.ท.) พร้อมเบอร์โทรศัพท์ก็ไม่ได้ติดไว้ในรถโดยสารประจำทาง ดังนั้นเมื่อผู้โดยสารคนใดไม่ได้รับการบริการที่สุภาพ จึงไม่สามารถแจ้งให้ ก.ส.ท. ทราบเพื่อพิจารณาสอบสวนลงโทษแก่พนักงานที่ทำผิดได้¹

จากสาเหตุดังกล่าว ทำให้ผู้โดยสารเกิดความเบื่อหน่ายเมื่อต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทาง แต่ด้วยความจำเป็นในการเดินทางและเป็นบริการที่มีราคาถูกสำหรับประชาชนทั่วไป ซึ่งยังไม่มีบริการอื่นดีไปกว่าการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง จึงเป็นสาเหตุให้ประชาชนยังคงต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทางดังกล่าวต่อไป

1.6.2 การแก้ไขปัญหามารยาทของพนักงาน

สำหรับการแก้ไขปัญหามารยาทของพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารนั้น กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการอบรมมารยาทให้แก่พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ทั้งได้วางมาตรการต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางป้องกันไม่ให้พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารประพฤติตัวไม่เหมาะสมหรือไม่สุภาพกับผู้โดยสาร และเพื่อให้ประชาชนมีความรู้สึกปลอดภัยทั้งทางร่างกายและจิตใจ รวมทั้งมีความอุ่นใจและสบายใจ เมื่อต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทางในการเดินทางทุกครั้ง

จากสาเหตุดังกล่าวทางกระทรวงคมนาคมและสภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย จึงได้จัดให้มีการประกวดมารยาทพนักงานประจำรถโดยสารประจำทาง และผู้ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางประจำปี 2508* ที่สถานตรวจสอบสภาพรถยนต์ตลาดหมอชิต² โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนนในเขตกรุงเทพฯ ให้ดีขึ้น และเพื่อความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สินของผู้ให้บริการ และผู้ใช้บริการทั้งสองฝ่าย นอกจากนั้นการจัดประกวดดังกล่าวยังอาจทำให้สถิติอุบัติเหตุบนถนนลดลงได้ด้วย และเพื่อให้พนักงานประจำรถโดยสารประจำทางของบริษัทต่างๆ มีกำลังใจและให้ตั้งใจปฏิบัติงาน รวมทั้งให้ทุ่มเทการทำงานให้มากขึ้นเพื่อผู้โดยสารที่ใช้บริการจะได้รับความสะดวกสบายใน

¹ อธิปัตย์. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2508). เลขที่ ก/ป7/2508/คค. 3.1.

ปีก 2 หน้า 48.

* พ.ศ. 2508 เป็นปีที่มีการประกวดมารยาทพนักงานประจำรถยนต์บริการสาธารณะ และผู้ประกอบกิจการรถเมล์โดยสารประจำทางครั้งแรกในประเทศไทย

² สำนักงานเลขานุการรัฐมนตรี. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2508).

เลขที่ ก/ป7/2508/คค. 1.1. ปีก 2 หน้า 25.

การเดินทาง และรู้สึกถึงความสุภาพของพนักงานประจำรถโดยสารประจำทางซึ่งให้บริการแก่ผู้โดยสาร ผู้จัดการประกวดจึงจัดให้มีรางวัลให้แก่ผู้เข้าประกวดทุกประเภทตามความเหมาะสมหลายรางวัล เช่น รางวัลพนักงานขับรถดีเด่น นายตรวจดีเด่น พนักงานเก็บค่าโดยสารหญิงและชายดีเด่น และผู้ประกอบการขนส่งดีเด่น¹

เมื่อการจัดประกวดมารยาทพนักงานประจำรถโดยสารสาธารณะ และผู้ประกอบการกิจการรถโดยสารประจำทางครั้งที่ 1 ประสบความสำเร็จ กระทรวงคมนาคมและสภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย จึงเห็นความสำคัญในการจัดการประกวดดังกล่าว เพราะส่งผลดีแก่บุคคลทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถโดยสารประจำทาง ดังนั้นกระทรวงคมนาคมและสภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย จึงจัดให้มีการประกวดมารยาทของพนักงานประจำยานพาหนะ และผู้ประกอบการกิจการรถโดยสารประจำทาง ครั้งที่ 2 ขึ้น เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจให้แก่พนักงานที่ปฏิบัติงานบนรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งผู้ประกอบการกิจการรถโดยสารประจำทาง และเพื่อให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางปรับปรุงสภาพรถโดยสารประจำทางและอบรมการให้บริการของพนักงานประจำรถ รางวัลในการจัดประกวดครั้งนี้มีรางวัลมากขึ้นกว่าเดิม คือ มีทั้งรางวัลของผู้ประกอบการของรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีหลายประเภท เช่น รางวัลประเภทบริหารงานทั่วไป รางวัลประเภทความปลอดภัย และการบำรุงรักษารถโดยสารประจำทาง รางวัลประเภทสวัสดิการพนักงานฝ่ายการเดินทาง ส่วนรางวัลของพนักงานประจำรถโดยสารประจำทาง ก็มีให้ทั้งพนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายตรวจ หญิงและชาย เพื่อให้พนักงานทุกคนสามารถรับรางวัลได้อย่างทั่วถึง² โดยมีผู้เข้าประกวดที่ประจำยานพาหนะต่างๆ จำนวน 200 กว่าคน และมีผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางทั่วประเทศ-ชนบุรี ตลอดจนจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดนนทบุรี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดนครปฐมเข้าประกวดด้วย

นอกจากนั้นในวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2514 ได้จัดให้มีการประชุมแก้ปัญหาบริการรถโดยสารประจำทางส่วนกลาง ซึ่งคณะกรรมการประกอบด้วย ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล นายกสมาคมนักหนังสือพิมพ์ นายกสมาคมนักข่าว นายกสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง ตลอดจนผู้จัดการบริษัทรถโดยสารประจำทางต่างๆ เช่น ร.ส.พ. บริษัทนครหลวงขนส่ง จำกัด บริษัทยานยนต์พาณิชย์ เป็นต้น ที่ประชุมได้ตกลงที่จะร่วมพัฒนาบริการรถโดยสารประจำทางส่วนกลาง โดยได้ร่วมกันวางแผนและวิธีการ ตลอดจนเร่งกวาดขันให้มีการตรวจสอบประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงานให้ได้ผลตามวัตถุประสงค์ จึงได้มีโครงการต่างๆ เกิดขึ้น เช่น จัดให้

¹ สำนักงานเลขาธิการรัฐมนตรี. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2508). เลขที่ ก/ป7/2508/คค. 1.1. ปีที่ 2 หน้า 26.

² เรืองรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2509). เลขที่ ก/ป/2509/คค. 3.2. ปีที่ 2 หน้า 41.

ต่อมาในเดือนเดียวกันรัฐบาลได้ประกาศขึ้นฟักอัตราภาษีศุลกากรอีก 20 รายการ รวมทั้งประกาศขึ้นภาษีอะไหล่รถโดยสารประจำทางให้สูงขึ้นอีกร้อยละ 30 นอกจากนั้นญี่ปุ่นยังได้เพิ่มค่าเงินเยน ทำให้ราคารถบัสที่สั่งซื้อจากญี่ปุ่นทุกชนิดมีราคาเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10-15 เช่น รถบัสราคาคันละ 300,000 บาท เพิ่มขึ้นเป็น 330,000-340,000 บาท การเพิ่มค่าเงินเยนของญี่ปุ่นเป็นสาเหตุให้บริษัทรถโดยสารประจำทางต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นถึงเดือนละ 100,000 บาท¹

ในปลาย พ.ศ. 2516 ได้เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลก ส่งผลให้น้ำมันขึ้นราคาอีกครั้งหนึ่ง โดยมีสาเหตุมาจากราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้น ซึ่งทำให้น้ำมันมีราคาสูงขึ้นลิตรละ 2-5 สตางค์ และค่าเงินดอลลาร์เปลี่ยนแปลง เป็นเหตุให้ราคาน้ำมันสูงขึ้นอีกลิตรละ 1-5 สตางค์ รวมแล้วอาจสูงขึ้นลิตรละ 4 สตางค์²

สาเหตุดังกล่าวทำให้รัฐบาลประกาศกำหนดเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันภายในประเทศใน พ.ศ. 2516 รวม 3 ครั้ง คือ

ครั้งที่ 1 มีผลบังคับใช้ในการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันตั้งแต่วันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2516* ส่งผลให้ประชาชนรับภาระหนักโดยตรงในเรื่อง

1) ค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางที่อาจขึ้นราคา เพราะมีเหตุผลเรื่องราคาน้ำมันบีบบังคับ

2) ค่าขนส่งของรถบรรทุกสินค้าชนิดต่างๆ ของเอกชนสูงขึ้น ซึ่งจะทำให้ราคาสินค้าแพงขึ้นตามไปด้วย

3) ค่าแท็กซี่ ค่ารถสองแถวอาจสูงขึ้น เพราะไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรมการขนส่งทางบก จึงขึ้นค่าโดยสารโดยพลการ

4) บริษัทรถโดยสารประจำทางต้องถูกตัดน้ำมันร้อยละ 30 จากปริมาณที่เคยได้เต็ม โดยหากต้องการซื้อน้ำมันให้ครบร้อยละ 100 ต้องเพิ่มราคาน้ำมันขึ้นอีกลิตรละ 10

¹เรื่องเกี่ยวกับน้ำมันและกรณีน้ำมันขึ้นราคา. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2514). เลขที่ ก/ป8/2514/24. ปีที่ 1 หน้า 37.

²น้ำมันขาดแคลนและการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2516). เลขที่ ก/ป6/2516/6. ปีที่ 1 หน้า 29.

* ราคาค่าจำหน่ายปลีกน้ำมัน ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2516 มีดังนี้

1. น้ำมันเบนซิน ชนิดพิเศษ	เพิ่มจากราคาลิตรละ 2.10 บาท เป็น 2.30 บาท
2. น้ำมันเบนซิน ชนิดธรรมดา	เพิ่มจากราคาลิตรละ 1.91 บาท เป็น 2.09 บาท
3. น้ำมันก๊าด	เพิ่มจากราคาลิตรละ 1.34 บาท เป็น 1.45 บาท
4. น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว หรือโซล่า	เพิ่มจากราคาลิตรละ 0.98 บาท เป็น 1.05 บาท
5. น้ำมันดีเซลหมุนช้า หรือซีโล	เพิ่มจากราคาลิตรละ 0.96 บาท เป็น 1.03 บาท

สตางค์ ซึ่งบริษัทผู้ขายน้ำมันให้เหตุผลว่า น้ำมันโซล่าที่ผลิตในประเทศมีป้อนให้บริษัทผู้ขายไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องสั่งซื้อมาจากต่างประเทศในราคาสูงกว่าเดิม¹

ครั้งที่ 2 การประกาศกำหนดราคาน้ำมัน มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2516^{*} ซึ่งมีสาเหตุมาจากราคาควบคุมเดิมที่กำหนดไว้ในวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2516² เป็นราคาที่ไม่สามารถซื้อน้ำมันดิบจากต่างประเทศมาผลิตภายในประเทศได้

ครั้งที่ 3 นายจรูญ สืบญะเรื่อง รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาราชการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ประธานคณะกรรมการกลางป้องกันการค้ากำไรเกินควร ได้ออกประกาศควบคุมและกำหนดราคาสูงสุดของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดต่างๆ ในเขตกรุงเทพฯ ใหม่ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2516^{**} และห้ามขายเกินจากราคาที่ได้กำหนดไว้³

¹“พลเอกพงษ์ ปุณณกัณฑ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมชี้แจงเรื่องการเปรียบเทียบปรับผู้โดยสารที่ห้อยโหนรถโดยสารประจำทาง,” (วิทยุสารประจำวัน). (2516). เลขที่ ข/24 ส.ค. 16. หน้า 3073.

^{*}ราคาจำหน่ายปลีกน้ำมัน ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2516 มีดังนี้

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. น้ำมันเบนซิน ชนิดพิเศษ | เพิ่มจากราคาลิตรละ 2.30 บาท เป็น 2.69 บาท |
| 2. น้ำมันเบนซิน ชนิดธรรมดา | เพิ่มจากราคาลิตรละ 2.09 บาท เป็น 2.50 บาท |
| 3. น้ำมันก๊าด | เพิ่มจากราคาลิตรละ 1.45 บาท เป็น 1.78 บาท |
| 4. น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว หรือโซล่า | เพิ่มจากราคาลิตรละ 1.05 บาท เป็น 1.41 บาท |
| 5. น้ำมันดีเซลหมุนช้า หรือซีโล | เพิ่มจากราคาลิตรละ 1.03 บาท เป็น 1.34 บาท |

นอกจากนั้นให้ขึ้นภาษ่น้ำมันเบนซิน ชนิดพิเศษและธรรมดาอีกลิตรละ 20 สตางค์

²น้ำมันขาดแคลนและการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2516). เลขที่ ก/ป6/2516/6. ปีก 4 หน้า 50.

^{**}ราคาจำหน่ายปลีกน้ำมัน ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2516 มีดังนี้

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. น้ำมันเบนซิน ชนิดพิเศษ | เพิ่มจากราคาลิตรละ 2.69 บาท เป็น 3.01 บาท |
| 2. น้ำมันเบนซิน ชนิดธรรมดา | เพิ่มจากราคาลิตรละ 2.50 บาท เป็น 2.82 บาท |
| 3. น้ำมันก๊าด | ยังคงขายในราคาเดิม คือ ลิตรละ 1.78 บาท |
| 4. น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว หรือโซล่า | เพิ่มจากราคาลิตรละ 1.41 บาท เป็น 1.60 บาท |
| 5. น้ำมันดีเซลหมุนช้า หรือซีโล | เพิ่มจากราคาลิตรละ 1.34 บาท เป็น 1.53 บาท |

³แหล่งเดิม. ปีก 7 หน้า 39.

นอกจากนั้นยังมีปัญหาน้ำมันดีเซลอาจเกิดการขาดแคลนอีก¹ ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อบริษัทต่างๆ ที่ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทาง เช่น

บริษัทรถเมล์แดง จำกัด โดยปกติบริษัทรถเมล์แดงซื้อน้ำมันจากปั๊มหามหาวิหารข้างศาลหลักเมืองคืนละ 2,000 ลิตร แต่เมื่อน้ำมันขาดแคลนทางปั๊มหามหาวิหารไม่ยอมขายให้ตามจำนวนเดิม ทำให้บริษัทรถเมล์แดงต้องเข้าคิวซื้อน้ำมันเป็นครั้งคราว ผู้โดยสารจึงต้องรอรถนาน และยังต้องส่งคนออกไปซื้อน้ำมันขนาดถังละ 55 แกลลอน 5 ถัง ซึ่งมีราคาแพงถึงกระนั้นบริษัทรถเมล์แดงยังคงมีรถจอดอยู่ในอุ้งของบริษัทอีก 30 คันเศษ เนื่องจากไม่สามารถให้บริการประชาชนได้ เพราะบริษัทไม่สามารถหาน้ำมันมาเติมรถจำนวนดังกล่าว และบางคันก็รอซ่อมด้วย²

บริษัทบางแคขนส่ง จำกัด ได้ประสบปัญหาน้ำมันขาดแคลน เนื่องจากบริษัทเอสโซ่ ซึ่งเป็นผู้ส่งน้ำมันให้กับบริษัทบางแคโดยตรงตัดยอดจำนวนน้ำมันในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2516 ลงไปร้อยละ 10 จากปกติที่เคยใช้น้ำมันดีเซลเดือนละ 300,000 ลิตร การถูกตัดยอดน้ำมันลง ทำให้บริษัทมีจำนวนรถออกวิ่งบริการรับ-ส่งประชาชนน้อยลง และประชาชนต้องรอนานกว่าเดิม

บริษัทศรีนครขนส่ง จำกัด ถูกบริษัทผู้ขายน้ำมันโดยตรงตัดยอดการส่งน้ำมันไปร้อยละ 20 ของจำนวนที่เคยขายให้ กล่าวคือ บริษัทศรีนครต้องใช้น้ำมันเดือนละ 500,000 ลิตรเศษต่อรถเมล์ประมาณ 300 คัน เมื่อบริษัทถูกตัดยอดการส่งน้ำมันลง ทำให้บริษัทได้รับน้ำมันเพียงเดือนละ 400,000 ลิตร จึงได้ส่งผลกระทบต่อกิจการรถโดยสารประจำทาง นอกจากนั้นการขาดแคลนน้ำมันแล้วยังมีแนวโน้มว่าราคาน้ำมันอาจสูงขึ้นอีก

บริษัทธนนครขนส่ง จำกัด ต้องหยุดวิ่งรถ 20 คัน เพราะหาน้ำมันไม่ได้ เนื่องจากรถส่งน้ำมันของบริษัทเอสโซ่ซึ่งเคยส่งน้ำมันให้บริษัทธนนครขนส่งเป็นประจำไม่ส่งน้ำมันให้ ทำให้บริษัทต้องซื้อน้ำมันจากตลาดมืด ซึ่งแพงกว่าราคาควบคุมของรัฐบาลถึง 45 สตางค์ และเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น³

¹ น้ำมันขาดแคลนและการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2516). เลขที่ ก/ป6/2516/6. ปีก 4 หน้า 47.

² แหล่งเดิม. ปีก 4 หน้า 50.

³ แหล่งเดิม. ปีก 5 หน้า 14.

อย่างไรก็ตามการขึ้นราคาน้ำมันได้ส่งผลให้อุปกรณ์และอะไหล่รถทุกชนิดแพงขึ้นประมาณร้อยละ 100-400 เช่น น้ำมันเครื่องเดิมมีราคา 350 บาทต่อแกลลอน เพิ่มเป็น 790 บาทต่อแกลลอน¹ แหวนลูกสูบเดิมราคา 950 บาท เพิ่มเป็น 2,250 บาท ยางรถยนต์ผลิตในประเทศเส้นละ 960 บาท เพิ่มเป็น 1,780 บาท² เป็นต้น

ต่อมาในเดือนมกราคม พ.ศ. 2517 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ปรับปรุงราคาจำหน่ายปลีกน้ำมันบางชนิด โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2517* สาเหตุเกิดจากน้ำมันดิบมีราคาสูงขึ้น หากประเทศไทยไม่ปรับราคาน้ำมันให้เพิ่มขึ้น โรงกลั่นน้ำมันก็จะไม่สามารถหาซื้อน้ำมันในราคาเดิมมากลั่นได้ ผลที่ตามมา คือ ประชาชนจะไม่มีน้ำมันใช้ ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และกิจการขนส่งต่างๆ เช่น รถโดยสารประจำทางและรถบรรทุก³ ส่วนกิจการรถโดยสารประจำทางก็ถูกบริษัทน้ำมันยกเลิกส่วนลด 12.5 สตางค์ต่อลิตร และยกเลิกสินเชื่อที่เคยให้กับผู้ประกอบการขนส่ง โดยกำหนดให้ซื้อน้ำมันด้วยเงินสด ซึ่งเริ่มวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2517

2.1.2 การแก้ไขปัญหาน้ำมันและอะไหล่รถโดยสารประจำทาง

สมาคมผู้ประกอบการขนส่งได้แก้ไขปัญหาน้ำมันและอะไหล่รถโดยสารประจำทาง โดยพยายามวิ่งรถเท่าที่มีน้ำมันอำนวย คือ วิ่งรับ-ส่งนักเรียน และคนไปทำงานในตอนเช้าและเย็นให้เต็มที่ และลดจำนวนรถในเวลา 09.30-15.00 น. หลังจาก 15.00-21.00 น. จึงปล่อยรถให้บริการตามจำนวนเท่าเดิม⁴ นอกจากนั้น ดร.กัญจน์ นาคามดี อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ยังได้เสนอให้ลดจำนวนเที่ยวของรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ระหว่างเวลา 09.00-15.00 น. ซึ่งตรงกับความคิดของสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง

¹ การขึ้นค่าโดยสารรถเมล์. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2517).

เลขที่ ก/ป6/2517/10. ปีที่ 1 หน้า 24.

² แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 66.

* ราคาค่าจำหน่ายปลีกน้ำมัน ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2517 มีดังนี้

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. น้ำมันเบนซิน ชนิดพิเศษ | เพิ่มจากราคาลิตรละ 3.01 บาท เป็น 3.62 บาท |
| 2. น้ำมันเบนซิน ชนิดธรรมดา | เพิ่มจากราคาลิตรละ 2.82 บาท เป็น 3.43 บาท |
| 3. น้ำมันก๊าด | เพิ่มจากราคาลิตรละ 1.78 บาท เป็น 2.41 บาท |
| 4. น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว หรือโซล่า | เพิ่มจากราคาลิตรละ 1.60 บาท เป็น 2.33 บาท |
| 5. น้ำมันดีเซลหมุนช้า หรือซีโล | เพิ่มจากราคาลิตรละ 1.53 บาท เป็น 2.26 บาท |

³ ปัญหาน้ำมันขาดแคลนและการขึ้นราคาน้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2517).

เลขที่ ก/ป6/2517/15. ปีที่ 4 หน้า 42.

⁴ น้ำมันขาดแคลนและการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2516).

เลขที่ ก/ป6/2516/6. ปีที่ 5 หน้า 16.

และถ้าน้ำมันยังขาดแคลนต่อไปก็ให้รถโดยสารประจำทางเลิกเดินรถในเวลา 19.00 น. และเวลา 20.00 น.¹ ตามลำดับ

นอกจากนั้นสมาคมผู้ประกอบการขนส่งได้ทำหนังสือถึงนายกรัฐมนตรี เพื่อแจ้งความเดือดร้อนเกี่ยวกับราคาน้ำมันที่ส่งผลต่อกิจการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ว่าเนื่องจากน้ำมันมีราคาแพงขึ้น ทำให้บริษัทจำหน่ายน้ำมันตัดยอดจำนวนการขายน้ำมันที่เคยตกลงขายให้แก่บริษัทรถโดยสารประจำทาง ทำให้บริษัทรถโดยสารประจำทางเกิดขาดแคลนน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ผู้ประกอบการขนส่งจึงมีน้ำมันไม่เพียงพอที่จะจัดการเดินรถให้วิ่งบริการรับ-ส่งประชาชนตามข้อกำหนดของทางการได้ ส่งผลให้ประชาชนเดือดร้อน ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายประหยัดน้ำมันเบนซิน เพื่อประหยัดเงินตราต่างประเทศ ซึ่งทำให้น้ำมันเบนซินมีราคาเพิ่มขึ้น จากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้ประชาชนได้รับความลำบากและความเดือดร้อนทางสมาคมผู้ประกอบการฯ จึงขอให้รัฐบาลจัดสรรน้ำมันดีเซลหมุนเร็วให้บริษัทรถโดยสารประจำทางตามความจำเป็น ซึ่งจะช่วยให้รถโดยสารประจำทางสามารถให้บริการประชาชนอย่างสม่ำเสมอและเพียงพอได้ตามข้อกำหนดของทางการ และถ้าประชาชนที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวหันมาใช้รถโดยสารประจำทางเพิ่มมากขึ้น ทางสมาคมผู้ประกอบการขนส่งจะพิจารณาจัดรถด่วนขนาดเล็กและรถประจำทางพิเศษ* เพิ่มขึ้น เพื่อความสะดวกในการเดินทางสำหรับผู้มีรายได้สูง² สำหรับอัตราค่าโดยสารรถประจำทางพิเศษจะคิดในราคาพิเศษ และเพิ่มจำนวนเส้นทางรับ-ส่งให้มากขึ้น นอกจากนี้ยังเสนอให้รัฐบาลแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อประหยัดน้ำมันและให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทาง โดยการกำหนดช่องทางวิ่งรถโดยสารประจำทางในถนนที่กว้างพอ และหาราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วปรับราคาขึ้นอีก ควรปรับอัตราค่าโดยสารใหม่เพื่อชดเชยและให้กิจการรถโดยสารประจำทางสามารถให้บริการอยู่ต่อไปได้

จากเหตุนี้รัฐบาลจึงอนุมัติให้มีการเพิ่มค่าโดยสารจาก 50 สตางค์ เป็น 75 สตางค์ ตลอดสายตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2516³ แต่มีเงื่อนไขให้เพิ่มค่าแรงงานให้แก่พนักงานไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 และให้ปรับปรุงค่าแรงโดยคิดเป็นรายชั่วโมง ถ้าพนักงานทำงานเกินวันละ 8 ชั่วโมง ต้องจ่ายค่าแรงให้พนักงานเพิ่มขึ้น แต่การประกาศปรับอัตราค่าโดยสารดังกล่าวใช้ได้ไม่

¹ “กรมการขนส่งทางบกมีมาตรการลดจำนวนเที่ยวการเดินรถของรถยนต์ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำมันขาดแคลน,” (วิทยุสารประจำวัน). (2516). เลขที่ ข1/16 พ.ย. 16. หน้า 4085.

* เช่น รถยนต์โดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างสามแยกบางกอก-สนามหลวง ให้ทดลองวิ่งรถโดยจอดเฉพาะบางป้าย เพื่อความรวดเร็วในการคมนาคม

² การขึ้นค่าโดยสารรถเมล์. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2517). เลขที่ กป/6/2517/10. ปีก 1 หน้า 16.

³ แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 26.

ถึง 1 เดือน เนื่องจากผู้โดยสารทำการประท้วง เพราะการอนุมัติให้ขึ้นค่าโดยสารของรัฐบาลไม่ได้สอดคล้องกับการให้บริการที่ดีขึ้นของบริษัทโดยสารประจำทาง ถึงแม้ว่าต้นทุนการให้บริการของรถโดยสารประจำทางจะต่ำหรือสูง ประชาชนก็ยังได้รับการบริการเช่นเดิมโดยไม่มี การเปลี่ยนแปลงใดๆ ทั้งสิ้น ดังนั้นหากรัฐบาลจะอนุมัติให้มีการขึ้นค่าโดยสารด้วยสาเหตุที่ราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้น รัฐบาลก็ควรให้ผู้ประกอบการบริษัทโดยสารประจำทางปรับปรุงบริการ บางอย่างให้ดีขึ้น เพื่อความสะดวกในการเดินทางของประชาชน แต่ในขณะเดียวกันผู้ประกอบการบริษัทโดยสารประจำทางมิได้มีการปรับปรุงบริการด้านใดให้ดีขึ้นเลย ประชาชนจึงไม่ ยอมให้มีการขึ้นค่าโดยสาร คณะรัฐมนตรีจึงให้ระงับการเก็บค่าโดยสารในอัตราค่าโดยสาร 75 สตางค์ตลอดสาย แล้วลงมติให้เก็บค่าโดยสารในอัตราเดิมต่อไป

ต่อมาในวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2517 รัฐบาลได้ตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหารถโดยสารประจำทาง ซึ่งคณะกรรมการฯ ชุดนี้ ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน และมีผู้แทนจากหน่วยราชการต่างๆ อีกหลายแห่งเป็นกรรมการ รวมทั้งผู้แทนจาก บริษัทโดยสารประจำทางต่างๆ ที่มีอยู่รวมทั้งหมด 15 คน คณะกรรมการจัดตั้งขึ้นเพื่อ พิจารณาคำร้องเรียนของผู้ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางที่ได้ส่งเรื่องเกี่ยวกับ ความเดือดร้อนในการประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางมาถึงรัฐบาลเพื่อขอความช่วยเหลือ หลังจากนั้น คณะกรรมการฯ ชุดนี้จึงได้ทำการรวบรวมข้อมูลและสถิติต่างๆ ที่มีอยู่ของบริษัท โดยสารประจำทาง เพื่อพิจารณารายได้ และรายจ่ายของบริษัทโดยสารประจำทางต่างๆ โดยคัดเลือกเฉพาะบริษัทโดยสารประจำทางที่ไม่มีรถประจำทางร่วมโดยสารให้บริการรวมอยู่ ด้วย 11 บริษัท* จากบริษัทโดยสารประจำทางทั้งหมดที่มีอยู่ ปรากฏว่ามี 3 บริษัทที่ได้กำไร

* บริษัท 11 บริษัท มีรายได้-รายจ่าย/วัน/คัน ดังนี้

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. บริษัทศรีนคร ขนส่ง จำกัด | รายได้ 769 บ. รายจ่าย 825.96 บ. ขาดทุน 56.96 บ. |
| 2. บริษัททิวาฉะยนต์ขนส่ง จำกัด | รายได้ 648 บ. รายจ่าย 757.95 บ. ขาดทุน 109.59 บ. |
| 3. บริษัทธรมลล์พีระ จำกัด | รายได้ 901 บ. รายจ่าย 673.19 บ. กำไร 227.81 บ. |
| 4. บริษัทนายเลิศ จำกัด | รายได้ 871 บ. รายจ่าย 922.14 บ. ขาดทุน 51.14 บ. |
| 5. บริษัทไทยประดิษฐ์ขนส่ง จำกัด | รายได้ 744 บ. รายจ่าย 630.64 บ. กำไร 113.36 บ. |
| 6. บริษัทธรมลล์คลองเตยพาณิชย์ จำกัด | รายได้ 872 บ. รายจ่าย 643.15 บ. กำไร 228.85 บ. |
| 7. บริษัทบางแคขนส่ง จำกัด | รายได้ 692 บ. รายจ่าย 869.24 บ. ขาดทุน 177.24 บ. |
| 8. บริษัทพระนครธนบุรีขนส่ง จำกัด | รายได้ 602 บ. รายจ่าย 670.83 บ. ขาดทุน 68.83 บ. |
| 9. บริษัทนครหลวง จำกัด | รายได้ 675 บ. รายจ่าย 710.16 บ. ขาดทุน 35.16 บ. |
| 10. บริษัทศรีเหลือง จำกัด | รายได้ 862.86 บ. รายจ่าย 905.72 บ. ขาดทุน 42.86 บ. |
| 11. บริษัทเทพนิมิตขนส่ง จำกัด | รายได้ 712 บ. รายจ่าย 783 บ. ขาดทุน 71 บ. ดู การขึ้น |

ค่าโดยสารรถเมล์. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2517). เลขที่ ก/ป6/2517/10.

ปีก 1 หน้า 66-67.

จากการประกอบกิจการ คือ บริษัทธรมลพีระ จำกัด บริษัทไทยประดิษฐ์ขนส่ง จำกัด และ บริษัทธรมลคลองเตยพาณิชย์ จำกัด สำหรับบางบริษัทที่ทนขาดทุนไม่ได้จึงขายต่อให้กับ บริษัทอื่น เช่น บริษัทไทยถาวร จำกัด ขายให้กับบริษัทนายเลิศ จำกัด เทศบาลเมืองนนทบุรี ขายให้กับบริษัทศรีเหลือง จำกัด เป็นต้น จากเหตุผลข้างต้นประกอบกับการขึ้นราคาของอะไหล่ รถยนต์และน้ำมัน รัฐบาลจึงอนุมัติให้เพิ่มราคาค่าโดยสารจาก 75 สตางค์ เป็น 1 บาท เฉพาะใน โซน ส่วนนอกโซนคิดราคา 3.50 บาท ในวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2517¹ แต่ต้องผ่านการตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถก่อน และเมื่อใกล้ถึงวันขึ้นราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางปรากฏว่า รถจำนวน 85 สาย มีความพร้อมเพียง 72 สาย² ประกอบกับประชาชนได้ทำการประท้วงคัดค้านไม่ให้ขึ้นค่าโดยสาร³ จึงทำให้การขึ้นค่าโดยสารต้องระงับไปก่อนจนกว่าจะมีการพิจารณาใหม่

การที่บริษัทรถโดยสารประจำทางประสบปัญหาน้ำมันขาดแคลนและมีราคาสูงขึ้น นั้น ได้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความช่วยเหลือแก่บริษัทเหล่านี้ เช่น กระทรวงคมนาคมช่วยเหลือด้วยการลดอัตราเงินกู้ เพื่อช่วยเหลือด้านการดำเนินการ⁴ กรมการขนส่งทางบกติดต่อซื้อน้ำมันจากองค์การเชื้อเพลิงให้บริษัทผู้ประกอบการขนส่ง โดยไม่ต้องผ่านบริษัทจำหน่ายน้ำมัน ซึ่งมีปริมาณ 1,503,491 ลิตรต่อเดือน⁵ กระทรวงการคลังช่วยลดอัตราภาษีขาเข้ารถยนต์ที่นำมาใช้เป็นรถประจำทาง และลดอัตราภาษีน้ำมันดีเซล ซึ่งใช้น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้กับรถโดยสารประจำทาง⁶ เป็นต้น

2.2 การจราจร

2.2.1 ปัญหาการจราจร

ปัญหาการจราจรเกิดจากการขยายตัวของกรุงเทพฯ และการเพิ่มจำนวนประชากร ส่งผลให้ประชาชนมีความต้องการใช้บริการรถโดยสารประจำทางจำนวนมาก แต่ในขณะเดียวกันจำนวนรถโดยสารประจำทางและถนนของกรุงเทพฯ ไม่ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นตามจำนวน

¹ การขึ้นค่าโดยสารธรมล. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2517). เลขที่ ก/ป6/2517/10. ปีก 1 หน้า 55.

² แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 57.

³ แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 31.

⁴ น้ำมันขาดแคลนและการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2516). เลขที่ ก/ป6/2516/6. ปีก 3 หน้า 11.

⁵ แหล่งเดิม. ปีก 4 หน้า 2.

⁶ “การประชุมคณะรัฐมนตรีซึ่งได้พิจารณาเรื่อง การช่วยเหลือผู้ประกอบการรถประจำทางส่วนกลาง ด้วยการงดเว้นหรือลดภาษีบางประเภท,” (วิทยุสารประจำวัน). (2516). เลขที่ ข1/31 ก.ค. 16. หน้า 2755.

ประชาชน แต่มีการเพิ่มปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล ส่งผลให้การจราจรติดขัด นอกจากนั้นในส่วนของการบริการของรถโดยสารประจำทางก็เป็นไปด้วยความล่าช้า เพราะเมื่อรถโดยสารประจำทางออกวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้นแล้วไม่สามารถวิ่งไปสู่ปลายทางได้ตามเวลาที่ควรจะเป็น เนื่องจากรถโดยสารประจำทางติดอยู่กลางทาง เพราะการจราจรติดขัด ทำให้รถขาดระยะเป็นเวลานานในบางแห่ง¹ ประชาชนจึงไม่ได้รับการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง และหันไปซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวกขึ้น

2.2.2 การแก้ไขปัญหาการจราจร

กรมการขนส่งทางบกได้เสนอให้ทางราชการพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรควบคู่กับการเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับอัตราการเพิ่มของประชากร เพื่อให้ได้ผลดีโดยอาจปฏิบัติดังนี้

- 1) เปลี่ยนเวลาปฏิบัติราชการของกระทรวง ทบวงต่างๆ (เฉพาะจังหวัดพระนคร ธนบุรี และจังหวัดใกล้เคียง) ให้เป็นเวลา 09.00-17.00 น. และหยุดวันเสาร์ หรือทำงานเวลา 09.00-16.00 น. และทำงานวันเสาร์อีกครึ่งวัน
- 2) เปลี่ยนเวลาเข้าเรียนของโรงเรียน วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย ให้เป็นเวลา 08.00 น. เป็นต้นไป
- 3) ให้โรงเรียนที่หยุดวันเสาร์-อาทิตย์สลับวันหยุดตามความเหมาะสม เช่น โรงเรียนราษฎร์บางแห่งอาจปิดวันพฤหัสบดี เป็นต้น
- 4) ห้ามจอดรถยนต์ส่วนบุคคลในถนนสายต่างๆ ในเวลาเร่งด่วน
- 5) เร่งรัดการซ่อม หรือขุดถนนให้เสร็จโดยเร็วที่สุด
- 6) จำกัดการเพิ่มปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล²
- 7) รถโดยสารประจำทางที่ต้องเลี้ยวขวา ทำให้การจราจรติดขัด จึงแก้ไขให้เหลือจำนวนรถโดยสารประจำทางเลี้ยวขวาให้น้อยที่สุด ยกเว้นเฉพาะรถโดยสารประจำทางที่เดินรถในรูปวงกลม ยังคงต้องให้เลี้ยวขวาต่อไป มิฉะนั้นประชาชนจะได้รับความเดือดร้อน

นอกจากนั้นใน พ.ศ. 2514 รัฐบาลเยอรมัน โดย ดร.ลูทซ์ เพคมานน์ ผู้อำนวยการโครงการวางแผนจราจรนครหลวงได้ให้ความช่วยเหลือรัฐบาลไทย โดยการมอบรายงานโครงการระยะสั้นและข้อเสนอแนะสำหรับการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพฯ ใช้เวลาในการศึกษา 3 เดือน ซึ่งรัฐบาลเยอรมันได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษา และเสนอแนะให้มี

¹ อธิปัตย์. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2508). เลขที่ ก/ป7/2508/คค. 3.1.

ปีก 1 หน้า 5.

² เส้นทางหมวด 1 และ 4 กับบันทึกหลักการและเหตุผลการแก้ไขปัญหาการขนส่งและคมนาคมในพระนครธนบุรี. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2507). เลขที่ คค. 0202.3/160.

การพิจารณาการรวมบริษัทโดยสารประจำทางให้เป็นบริษัทเดียว รวมทั้งให้ชักจูงประชาชนใช้บริการรถโดยสารประจำทางมากขึ้น แล้วลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยเสนอให้มีการปรับปรุงขนาดรถ สภาพรถ และให้มีตัวร้ายสปีดาร์ หรือตัวเตือนซึ่งสามารถใช้ได้กับรถโดยสารประจำทางทุกสาย รวมทั้งบริษัทหลายแห่งได้เสนอให้มีการสร้างรถรางเดี่ยวและเอกซ์เพรสเวย์¹ เมื่อฝ่ายรักษาความมั่นคงแห่งชาติ กองบัญชาการคณะปฏิวัติได้พิจารณาเห็นชอบกับข้อเสนอแนะดังกล่าวแล้วจึงส่งเรื่องให้ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาการเกษตรและคมนาคม กองบัญชาการคณะปฏิวัติพิจารณา² แต่ไม่ได้รับความเห็นชอบ โครงการนี้จึงเป็นเพียงแนวความคิดและข้อเสนอในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ เท่านั้น

3. ปัจจัยที่เกิดจากสาเหตุอื่นของบริษัทโดยสารประจำทาง

สำหรับปัญหาอื่นๆ ของบริษัทเดินรถโดยสารประจำทางที่เกิดขึ้นและได้พยายามแก้ไขควบคู่ไปด้วย คือ

ปัญหาการโดยสารประจำทางบางสายวิ่งบริการรับ-ส่งในระยะทางไกลหรือเกินกว่า 20 กิโลเมตร ซึ่งมี 7 สาย เช่น สายนพวงศ์-คลองขวาง ทำให้รถโดยสารประจำทางหมุนเวียนรับ-ส่งผู้โดยสารไม่ทัน จึงได้พิจารณาให้ตัดเส้นทางเป็น 2 ระยะ และยังคงมีรถโดยสารประจำทางบางสายวิ่งให้บริการในระยะยาวเช่นเดิมด้วย การแก้ปัญหาดังกล่าวทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง และเพื่อให้สามารถช่วยเหลือผู้โดยสารในเขตชุมชนที่อยู่ไกลออกไป แต่การได้รับอนุญาตดังกล่าวจากกรมการขนส่งทางบกนั้นมีเงื่อนไขว่า บริษัทผู้ประกอบการต้องมีรถเกินจำนวนที่ได้ระบุไว้ในแต่ละสาย แล้วจึงนำรถส่วนที่เกินวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารในระยะสั้น และถ้าบริษัทใดนำรถมาวิ่งเฉพาะในระยะสั้นแล้วทำให้รถในระยะยาวมีไม่ครบตามจำนวนที่กำหนดไว้ก็นับว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย³

จากปัญหาทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น รัฐบาลทุกสมัยไม่สามารถแก้ปัญหาการเดินทางโดยสารประจำทางให้แก่ประชาชนได้จนถึง พ.ศ. 2519 ทุกฝ่ายได้ร่วมแก้ปัญหาการเดินทางโดยสารประจำทาง โดยการจัดตั้งเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (The Bangkok

¹เรื่องปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ-ธนบุรี. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2514). เลขที่ ก/ป7/2514/17. ปีที่ 2 หน้า 19.

²ฝ่ายรักษาความมั่นคงแห่งชาติ กองบัญชาการคณะปฏิวัติ. (2514, 11 เมษายน). ปรมช. 2152/2515. เรื่องรายงานโครงการระยะสั้นสำหรับการแก้ไขปัญหาจราจรในนครหลวง.

³“นายอัมพร อุทธีกร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ชี้แจงเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางหลายสายตัดระยะทางให้สั้นเข้า ทำให้รถไม่พอวิ่งระยะยาวเป็นเหตุให้ผู้โดยสารต้องได้รับความลำบาก,” (วิทยุสารประจำวัน). (2516). เลขที่ ข1/5 ม.ค. 16. หน้า 65.

Mass Transit Authority) หรือ ขสมก. (BMTA) เป็นองค์การรัฐวิสาหกิจที่รับผิดชอบการให้บริการประเภทสาธารณูปโภคด้านรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล¹ สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 6 แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 อยู่ 2 ประการ คือ

1) ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร

2) ประกอบการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

อนึ่งเพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นบริการที่ดีเพื่อประชาชน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงสั่งให้ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ* ปรับปรุงรถโดยสารประจำทางโดยเร่งด่วน 7 ประการ คือ

1) รถโดยสารประจำทางที่สกปรกให้จัดการให้สะอาดเรียบร้อย

2) รถโดยสารประจำทางที่มีควันดำให้ขจัดให้เหลือน้อยที่สุดภายในสิ้น

พ.ศ. 2519

3) สภาพรถโดยสารประจำทางที่ทรุดโทรม เช่น หน้าต่างเสีย หลังคารั่ว ราวจับขึ้นสนิม เป็นต้น ต้องแก้ไขให้เรียบร้อย

4) สีรถต้องเป็นแบบเดียวกันหมด คือ สีครีมกับสีน้ำเงิน

5) พนักงานคนขับ กระเป๋าสตางค์ต้องแต่งกายในเครื่องแบบให้เรียบร้อย เสื้อไว้ใน

กางเกง

6) มารยาทพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารต้องเรียบร้อยดี

7) ให้ความร่วมมือจากประชาชนอย่าเห็นคนขับรถ และกระเป๋ารถเป็นประชาชนชั้นสอง²

จากสาเหตุทั้งหมดที่กล่าวมา พบว่า บริษัทรถโดยสารประจำทางมีปัญหาหลายด้าน เนื่องจากการบริการงานที่แตกต่างกันของแต่ละบริษัท และรัฐบาลก็ให้ความช่วยเหลือในการแก้ปัญหาตลอด แต่ก็ไม่สามารถแก้ปัญหาให้หมดไปได้ เพราะรัฐบาลไม่สามารถเข้าไปควบคุมการทำงานเต็มที่ ดังนั้นการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงเป็นการแก้ไขที่ดีที่สุดวิธีหนึ่ง เพราะรัฐบาลสามารถเข้าไปบริหารจัดการ และดูแลได้เต็มที่ เพื่อให้ประชาชนรู้สึกมั่นใจเมื่อต้องใช้บริการ

¹ บัณฑิต วัฒนธรรม. (2528). การขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร. หน้า 9-27.

* คือ นายเฉลียว สุวรรณกิตติ ซึ่งเป็นผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพคนแรก

² รถยนต์โดยสารประจำทางและการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2519). เลขที่ ก/ป6/2519/53. ปีที่ 5 หน้า 44.

บทที่ 3

การจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การมีบริษัทเดินรถโดยสารประจำทางจำนวนมาก ส่งผลให้การเดินทางของประชาชนมีความลำบาก เนื่องจากบริษัทเดินรถมีการแข่งขันกันเพื่อต้องการแย่งผู้โดยสารให้ได้จำนวนมาก อันส่งผลให้บริษัทมีรายได้เพิ่มขึ้น เพื่อแก้ปัญหาบริษัทรถโดยสารประจำทางจำนวนมาก รัฐบาลจึงแก้ไขปัญหาด้วยการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการเดินทางของประชาชนภายในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

1. ความเป็นมาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เดิมการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ดำเนินงานโดยบริษัทเอกชน 28 บริษัท ซึ่งนำรถบรรทุกมาดัดแปลงให้เป็นรถโดยสารประจำทาง และเป็นผู้เลือกเส้นทางเดินรถเอง ทำให้เกิดการแข่งขันกันระหว่างบริษัทเอกชนเพื่อแย่งผู้โดยสารจนทำให้เกิดอันตรายตามมา รัฐบาลจึงออกพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497^{*} มาควบคุมให้คณะกรรมการขนส่งทางบก และกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ควบคุมดูแลบริษัทเอกชน ทั้งทำหน้าที่กำหนดเส้นทางเดินรถให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ตรวจสอบสภาพรถโดยสารประจำทางที่นำออกให้บริการประชาชน กำหนดค่าโดยสาร ควบคุมมารยาทของพนักงาน และปักป้ายสำหรับจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร¹

อย่างไรก็ตามการให้บริการรถโดยสารประจำทางของบริษัทเอกชนมีการเดินรถทับเส้นทาง การแย่งผู้โดยสาร การให้บริการของแต่ละบริษัทก็ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และการเดินรถก็เป็นไปอย่างเสรี ทำให้เกิดปัญหาการจราจร เนื่องจากจำนวนรถมีมากกว่าที่ควรจะเป็น² ใน พ.ศ. 2516 ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางประสบปัญหาค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกเพิ่มสูงขึ้น แต่ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับราคาน้ำมัน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นได้ เนื่องจากไม่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลส่งผลให้ขาดทุน³ และการบริการก็แย่ลง จึงเป็นที่มาของการรวมบริษัทรถโดยสารประจำทาง แต่รัฐบาลเห็นว่าการให้บริการรถโดยสารประจำทางเป็นสาธารณูปโภคประเภทหนึ่ง ควรอยู่ภายใต้

* ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ก หน้า 219-230.

¹ นิยนา เกิดวิชัย. (2529). ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 34.

² องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2529). 9 ปี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 1.

³ กระทรวงคมนาคม. (2545). ครบรอบ 90 ปี กระทรวงคมนาคม. หน้า 122.

การดำเนินงานของรัฐบาลเช่นเดียวกับสาธารณูปโภคประเภทอื่น เช่น การไฟฟ้า การโทรศัพท์ และการประปา เป็นต้น

ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2518 ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช นายกรัฐมนตรี เริ่มรวมบริษัท รถโดยสารประจำทางอย่างจริงจัง โดยนำแผนการจัดความยากจนในเขตเมือง ให้ผู้มีรายได้ต่ำ และนักเรียน นักศึกษาไม่ต้องเสียค่าโดยสารรถโดยสารประจำทาง อนึ่งเพื่อจัดดำเนินการแก้ไขระบบสัมปทานเดินรถโดยสารในเขตกรุงเทพฯ¹ รัฐบาลจึงมีมติให้รวมรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ เป็นบริษัทเดียว เรียกว่า บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ในวันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2518 และเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2518 โดยจัดขึ้นในรูปรัฐวิสาหกิจ ประเภทบริษัท จำกัด มีรัฐถือหุ้นร้อยละ 51 และเอกชนถือหุ้นร้อยละ 49²

แต่ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2519 ได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐบาล การดำเนินงานของบริษัทมหานครขนส่ง จำกัดต้องหยุดชะงัก เนื่องจากงบประมาณ และรัฐบาลชุดใหม่ไม่ได้ดำเนินการโครงการรวมรถโดยสารประจำทางต่อ ทั้งยังพบว่าการจัดตั้งบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ขัดกับพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 มาตรา 15 (3) ในเรื่องคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งระบุว่า ทุนของบริษัทไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทย แต่บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด มีกระทรวงการคลังซึ่งเป็นนิติบุคคลเป็นผู้ถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 70 ดังนั้นในรัฐบาลสมัยหม่อมราชวงศ์เสนีย์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรีจึงออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ* (Bangkok Mass Transit Authority) เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2519³ ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. 2496 โดยโอนกิจการ สิทธิหน้าที่ ทรัพย์สิน หนี้สิน ตลอดจนพนักงานลูกจ้างของบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด มาเป็นขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกำหนดทุนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นเงิน 322.2 ล้านบาท

¹ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2540). รายงานฉบับสุดท้าย : โครงการศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแผนการดำเนินงานในการโอนกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้กรุงเทพฯ. หน้า 27.

² องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2546). ประวัติการเดินรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์).

* ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ง 242-249.

³ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (มปป.). องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 2.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (The Bangkok Mass Transit Authority) หรือ ขสมก. (BMTA) ดำเนินการสืบต่อจากบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2519¹ เป็นต้นมา โดยมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม มีวัตถุประสงค์ตามมาตรา 6 แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 คือ ประกอบการขนส่งบุคคลในเขตกรุงเทพฯ และระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัด นครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร² และประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งทางบุคคล³ เนื่องจากกิจการเดินรถโดยสารประจำทางจัดเป็นสาธารณูปโภคชนิดหนึ่งที่ทำให้บริการแก่ประชาชนที่มีรายได้น้อย และปานกลางเป็นหลัก การดำเนินงานจึงมุ่งสนองตอบนโยบายของรัฐบาลในการช่วยเหลือผู้มีรายได้ต่ำโดยไม่ให้หวังผลกำไร⁴ การจัดเก็บค่าโดยสารจึงอยู่ในอัตราต่ำกว่าต้นทุนตามที่รัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบาย โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมุ่งให้บริการด้านความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้โดยสารเป็นหลัก

2. การบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีการจัดองค์การให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 และรูปแบบรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีผู้บริหาร และผู้ใต้บังคับบัญชาประกอบด้วย

1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลกิจการโดยทั่วไป สามารถเรียกประธานกรรมการ กรรมการผู้อำนวยการ พนักงาน หรือลูกจ้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมาชี้แจงข้อเท็จจริง หรือแสดงความคิดเห็น หรือให้ทำรายงานส่ง หรือยับยั้งการกระทำใดๆ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล และมติของคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

2. คณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี มีอำนาจหน้าที่ในการวางนโยบาย และควบคุมดูแลโดยทั่วไป คณะกรรมการองค์การขนส่ง

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2544, พฤษภาคม). “พลิกตำนานผู้บุกเบิกกรมรถเมล์มาเป็น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” ล้อหมุน. 235: 18-19.

² มนูญ พาหิระ. (2527). “รถเมล์ : ปัจจัยที่ห้าของคนเมือง,” เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการในโอกาสเฉลิมฉลองครบรอบ 50 ปี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และ 25 ปี คณะเศรษฐศาสตร์ เรื่อง รัฐวิสาหกิจไทย : อดีต ปัจจุบัน และอนาคต. หน้า 6-1 - 6-47.

³ นัยนา เกิดวิชัย. (2529). ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 36.

⁴ กระทรวงคมนาคม. (2545). ครบรอบ 90 ปี กระทรวงคมนาคม. หน้า 123.

มวลงกรุงเทพมหานครประกอบด้วย ประธานกรรมการ* 1 คน และกรรมการอื่นไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่เกิน 9 คน โดยไม่รวมผู้อำนวยการ ซึ่งเป็นทั้งกรรมการ และเลขานุการคณะกรรมการฯ ด้วย คณะกรรมการฯ มีวาระดำรงตำแหน่ง 3 ปี แต่อาจได้รับการแต่งตั้งอีกก็ได้¹

คณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีอำนาจหน้าที่ในการวางข้อบังคับ หรือระเบียบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เกี่ยวกับการจัดแบ่งส่วนงาน การปฏิบัติงานของผู้อำนวยการ การมอบให้ผู้อื่นปฏิบัติกิจการแทน ผู้อำนวยการ ทั้งข้อบังคับ หรือระเบียบว่าด้วยเครื่องแบบผู้อำนวยการ พนักงาน และลูกจ้าง การจ่ายค่าพาหนะ และเบี้ยเลี้ยงเดินทาง ค่าเช่าที่พัก ค่าล่วงเวลา การจ่ายเงินอื่น ความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สิน การร้องทุกข์ของพนักงานและลูกจ้าง หรือข้อบังคับ และระเบียบอื่นๆ ทั้งจำเป็นเพื่อให้กิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการไปโดยเรียบร้อย ทั้งยังวางข้อบังคับการประชุมและการดำเนินกิจการของคณะกรรมการองค์การฯ และ คณะอนุกรรมการการบรรจุ การแต่งตั้ง เลื่อนขั้น การลดขั้น เงินเดือน กองทุนสงเคราะห์ ผู้ปฏิบัติงานในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และครอบครัวโดยได้รับความเห็นชอบของ คณะรัฐมนตรี ตลอดจนกำหนดดอกเบี้ย ค่าภาระ ค่าบริการ ค่านายหน้า และค่าดำเนินธุรกิจ ต่างๆ อัตราเงินสะสม และดอกเบี้ยเงินสะสมของผู้อำนวยการ และพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และวางระเบียบการจ่ายเงินคืนสะสม

3. ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ** แต่งตั้งโดยคณะกรรมการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตามความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ผู้อำนวยการนี้เป็นผู้บังคับบัญชากำกับดูแล ควบคุมการทำงานของพนักงาน ดำเนินการบริหารงานให้เป็นไปตามนโยบาย ที่คณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีอำนาจหน้าที่บริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ข้อบังคับ ระเบียบ นโยบายที่คณะกรรมการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงาน และลูกจ้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนขั้น หรือลดขั้นเงินเดือน ตลอดจนลงโทษทางวินัย แก่ลูกจ้างพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่กรรมการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด แต่ถ้าเป็นพนักงานที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ หรือหัวหน้า ฝ่ายต่างๆ ที่ขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการองค์การขนส่ง

* ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก จ หน้า 250.

¹ นัยนา เกิดวิชัย. (2529). ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 37.

** ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ฉ หน้า 251.

มวลชนกรุงเทพก่อน ทั้งมีหน้าที่วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยไม่แย้งหรือขัดกับนโยบาย และข้อบังคับที่คณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนดไว้¹

4. พนักงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีพนักงานหลายประเภท โดยแบ่งประเภทตามลักษณะการทำงาน การจ้างพนักงาน และการจ่ายค่าตอบแทน การแบ่งตามลักษณะงานมี 3 ประเภท คือ

4.1 พนักงานประจำสำนักงาน ได้แก่ พนักงานบริหารและธุรการทั้งที่สำนักงานกลางที่เขตต่างๆ พนักงานประเภทนี้มีเวลาทำงานปกติระหว่างเวลา 8.30-16.30 น. มีวันหยุดประจำสัปดาห์ 2 วัน

4.2 พนักงานปฏิบัติการเดินรถ คือ พนักงานที่ปฏิบัติงานด้านการเดินรถโดยตรง ได้แก่

4.2.1 พนักงานขับรถ มีหน้าที่ขับรถโดยสารประจำทางออกให้บริการประชาชนตามเส้นทาง และเวลาที่กำหนดไว้ในตารางเดินรถ ต้องรับ-ส่งผู้โดยสารตามป้ายหยุดรถ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ให้ความระมัดระวังในการให้บริการ เพื่อสวัสดิภาพของผู้ใช้บริการ รับผิดชอบต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนดูแลรักษารถโดยสารประจำทางระหว่างปฏิบัติงาน

4.2.2 พนักงานเก็บค่าโดยสาร มีหน้าที่จัดจำหน่ายตั๋วให้แก่ผู้โดยสารให้ถูกต้องตามอัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้ จัดเก็บค่าโดยสารให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ให้บริการ ช่วยเหลือพนักงานขับรถในการปฏิบัติงาน และยังรับผิดชอบในการเบิกตั๋วเพื่อจำหน่าย และการนำส่งเงินรายได้

4.2.3 นายท่า มีหน้าที่ควบคุมดูแลการปล่อยรถ และเวลาการเดินรถแต่ละเที่ยวตั้งแต่เริ่มงานจนถึงงานให้เป็นไปตามแผนการเดินรถโดยสารประจำทางทุกเที่ยว ตรวจสอบจำนวนรถโดยสาร พนักงานเก็บค่าโดยสาร สภาพรถ และกิริยามรรยาทของพนักงาน เพื่อพิจารณาสั่งการ หรือแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าภายในหน้าที่ เช่น การจัดรถเสริมในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ปล่อยรถเร็วกว่ากำหนดเมื่อมีรถค้างอยู่ที่ท่ามากเกินไป รายงานอุบัติเหตุแทนผู้จัดการสายในกรณีเร่งด่วน เป็นต้น

4.2.4 นายตรวจ มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจการ ปฏิบัติงานตรวจความประพฤติของพนักงาน ตรวจสอบตั๋ว ตรวจสอบหาข้อเท็จจริงการใช้เก็บรักษารถโดยสารประจำทางและอุปกรณ์ต่างๆ ตรวจรับน้ำมัน ช่วยตรวจและดูแลการเดินรถให้เป็นไป

¹ นิยามา เกตวิชัย. (2529). ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 37.

ตามแผนและตารางการเดินทาง ช่วยดูแลและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ให้บริการ เสนอแนะแนวทางแก้ไขข้อบกพร่องที่ตรวจพบ

4.2.5 ผู้จัดการสายและผู้ช่วย มีความรับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมการเดินทางในสายหนึ่งๆ ได้แก่ อบรมและประเมินผลการทำงานของพนักงาน การวางแผนและควบคุมการปฏิบัติงานของนายท่า นายตรวจ พนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสาร การหารายได้ให้ตรงตามเป้าหมาย การควบคุมจำนวนเที่ยววิ่งให้ตรงตามกำหนด การจัดเตรียมเอกสารสำหรับการทำงานประจำวันของนายท่าและนายตรวจ เพื่อรวบรวมส่งกองปฏิบัติการเดินทางในวันถัดไป ออกตรวจความเรียบร้อยของการให้บริการในสายที่รับผิดชอบ เพื่อจะได้แก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้ทันที

4.2.6 พนักงานล้างรถ มีหน้าที่ทำความสะอาดรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประจำวันทุกคันให้อยู่ในสภาพที่จะออกให้บริการได้ตามกำหนดเวลา

5. พนักงานด้านซ่อมบำรุง ได้แก่ ช่างซ่อมและพนักงานขับรถช่าง ทั้งนี้เพราะงานซ่อมบำรุงรถโดยสารประจำทางมีความจำเป็นทั้งที่อู่ โรงซ่อม หรือบนท้องถนนในกรณีที่เกิดรถเสียในเส้นทาง จึงต้องมีการจัดช่างออกไปให้บริการซ่อมด้วย ช่างต้องรับผิดชอบงานซ่อมทั้งหมดที่สามารถจะใช้อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซ่อมได้ เช่น การตรวจสอบสภาพการเปลี่ยนชิ้นส่วนแทน การซ่อมแซมบางส่วน เป็นต้น

แต่หากพิจารณาการแบ่งประเภทพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตามลักษณะการทำงาน จะแบ่งออกได้ 2 ประเภท คือ

1. พนักงานทดลองปฏิบัติงาน คือ พนักงานใหม่ที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้าทำงานในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีระเบียบกำหนดไว้ว่าพนักงานทดลองปฏิบัติงานจะต้องทดลองปฏิบัติหน้าที่เป็นเวลา 120 วันก่อน หลังจากนั้นผู้บังคับบัญชาชั้นต้นจะประเมินผลการทำงานของพนักงานที่ได้ทดลองปฏิบัติหน้าที่นั้น แล้วนำเสนอต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น เพื่อพิจารณาอนุมัติบรรจุเป็นพนักงานประจำต่อไป

2. พนักงานประจำ คือ พนักงานที่ได้รับการบรรจุหลังจากทดลองปฏิบัติหน้าที่ครบตามกำหนดเวลา และสามารถปฏิบัติงานได้เหมาะสมกับตำแหน่งที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จำแนกพนักงานประจำออกเป็น 2 ประเภท ตามลักษณะการจ่ายค่าตอบแทน¹ คือ

2.1 พนักงานประจำรายวัน ได้แก่ พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร ยาม และพนักงานเติมน้ำมัน

¹ ให้นยา เกิดวิชัย. (2529). ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 56-59.

2.2 พนักงานประจำรายเดือน ได้แก่ พนักงานอื่นที่นอกเหนือจากที่กล่าวมา

ในข้อ 2.1

พนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีสวัสดิการ สิทธิ และผลประโยชน์ ซึ่งประกอบด้วยเงินเดือน หรือค่าจ้างรายวัน เบี้ยขยัน เบี้ยเลี้ยง เบี้ยเลี้ยงพิเศษ ค่าตอบแทน ค่าพาหนะ และเงินส่วนแบ่ง สิทธิและผลประโยชน์แตกต่างกันตามตำแหน่งหน้าที่ ดังตาราง 1 และตาราง 2

ตาราง 1 แสดงตัวอย่างสิทธิและผลประโยชน์พิเศษของพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หน่วย : บาท

ตำแหน่ง	เงินเดือน/ค่าจ้าง เดือนละ/วันละ	เบี้ยขยัน เดือนละ	เบี้ยขยัน วันละ	เบี้ยเลี้ยงพิเศษ OT ชม.ละ	ค่าตอบแทนต่อเดือน	เงินส่วนแบ่ง
ผู้อำนวยการ	46,950-81,620	-	-	-	-	-
รองผู้อำนวยการ	31,740-74,880	-	-	-	-	-
หัวหน้าสำนักงาน	24,520-65,220	150	-	-	-	-
ผู้จัดการเขตการเดินรถ	24,520-65,220	150	-	-	-	-
รองผู้จัดการเขตการเดินรถ	20,320-55,920	150	-	-	-	-
หัวหน้ากอง	15,990-46,950	150	-	-	1,000 (เฉพาะหัวหน้า กองเดินรถ)	-
หัวหน้าแผนก	11,990-38,340	150	-	-	-	-
พนักงานประจำสำนักงาน						
ระดับ 4	8,100-31,740	150	-	-	-	-
ระดับ 3	7,210-27,880	150	-	-	-	-
ระดับ 2	6,090-24,520	150	-	-	-	-
ระดับ 1	4,880-19,110	150	-	-	-	-

ตาราง 1 (ต่อ) แสดงตัวอย่างสิทธิและผลประโยชน์พิเศษของพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หน่วย : บาท

ตำแหน่ง	เงินเดือน/ค่าจ้าง เดือนละ/วันละ	เบี้ยขยัน เดือนละ	เบี้ยเลี้ยง วันละ	เบี้ยเลี้ยงพิเศษ OT ชม.ละ	ค่าตอบแทนต่อเดือน	เงินส่วนแบ่ง
ช่าง	8,100-31,740	150	-	-	-	-
ระดับ 4	7,210-27,880	150	-	-	-	-
ระดับ 3	6,890-24,520	150	-	-	-	-
ระดับ 2	4,880-19,110	150	-	-	-	-
ระดับ 1	7,210-29,750	150	-	-	-	-
ผู้จัดการสาย	7,210-29,750	150	25	-	ระดับ 1 = 200 ระดับ 2 = 300 ระดับ 3 = 500	-
ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	6,810-26,140	150	25	-		
นายท่า	6,090-23,020	150	30	25 (ไม่น้อยกว่า 5 ชม. ติดต่อกัน)	- -	- -
นายตรวจ	5,760-20,320	150	25	-	-	-
สายตรวจพิเศษ	5,760-20,320	150	25	-	-	-
พนักงานตรวจการ	5,760-20,320	150	25	-	-	

ที่มา : แผนระบบอัตราค่าจ้างและการสอบ กองบุคคล สำนักงานการเจ้าหน้าที่ ฝ่ายบริหาร, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (2539).

ตาราง 2 แสดงตัวอย่างสิทธิและผลประโยชน์พิเศษของพนักงานขับรถโดยสาร พนักงานเก็บค่าโดยสาร

หน่วย : บาท

ตำแหน่ง	เงินเดือน/ค่าจ้าง เดือนละ/วันละ	เบี้ยขยัน เดือนละ	เบี้ยเลี้ยง วันละ	เบี้ยเลี้ยงพิเศษ OT ชม.ละ	ค่าพาหนะ	เงินส่วนแบ่ง
พนักงานขับรถโดยสาร						
1.1 รายเดือน (ระบบเดิม)						
- รถธรรมดา	5,450-19,110	150	50	11	-	-
- รถปรับอากาศ	5,450-19,110	150	50	11	-	-
1.2 รายเดือน (ระบบใหม่)						
- เฉพาะรถธรรมดา	5,450-19,110	-	50	11	-	จำนวนตัวที่จำหน่าย 1-500 ใบๆ ละ 10 สตางค์ 501 ใบขึ้นไป ใบละ 12 สตางค์
1.3 ระบบรายวัน						
- รถธรรมดา	204-425	ทำงาน 22วัน=100บ. 26วัน=150บ.	-	-	1. ปฏิบัติงานตั้งแต่เวลา 04.30-05.30น. = 10 บ. 2. เลิกงานเวลา 20.00-22.00น. = 10 บ. 22.00-รถเล็ก = 12 บ.	1-1,000 บ. = 8% 1,001-1,500 บ. = 10% 1,501-2,000 บ. = 8% 2,001-2,500 บ. = 6% 2,501-3,000 บ. = 4% 3,001-4,500 บ. = 3%

ตาราง 2 (ต่อ) แสดงตัวอย่างสิทธิและผลประโยชน์พิเศษของพนักงานขับรถโดยสาร พนักงานเก็บค่าโดยสาร

หน่วย : บาท

ตำแหน่ง	เงินเดือน/ค่าจ้าง เดือนละ/วันละ	เบี้ยขยัน เดือนละ	เบี้ยเลี้ยง วันละ	เบี้ยเลี้ยงพิเศษ OT ชม.ละ	ค่าพาหนะ	เงินส่วนแบ่ง
- รถปรับอากาศ	204-425	ทำงาน 22วัน=100บ. 26วัน=150บ.	-	-	1. ปฏิบัติงานตั้งแต่เวลา 04.30-05.30น. = 10 บ. 2. เลิกงานเวลา 20.00-22.00น. = 10 บ. 22.00-รถเล็ก = 12 บ.	1-2,000 บ. = 5% 2,001-4,500 บ. = 6% 4,501-7,000 บ. = 5% 7,001-10,000 บ. = 4%
พนักงานเก็บค่าโดยสาร						
1.1 รายเดือน (ระบบเดิม)						
- รถธรรมดา	4,880-15,990	50	9	3	-	เงินส่วนแบ่งจากรายได้
- รถปรับอากาศ	4,880-15,990	150	28	7	-	ค่าโดยสาร 4%
1.2 รายเดือน (ระบบใหม่)						
- เฉพาะรถธรรมดา	4,880-15,990	-	20	3	-	จำนวนตัวที่จำหน่าย 1-500 ใบๆ ละ 5 สตางค์ 501 ใบขึ้นไป ใบละ 8 สตางค์

ตาราง 2 (ต่อ) แสดงตัวอย่างสิทธิและผลประโยชน์พิเศษของพนักงานขับรถโดยสาร พนักงานเก็บค่าโดยสาร

หน่วย : บาท

ตำแหน่ง	เงินเดือน/ค่าจ้าง เดือนละ/วันละ	เบี้ยขยัน เดือนละ	เบี้ยเลี้ยง วันละ	เบี้ยเลี้ยงพิเศษ OT ชม.ละ	ค่าพาหนะ	เงินส่วนแบ่ง
1.3 ระบบรายวัน						
- รถธรรมดา	188-411	ทำงาน 22วัน=50บ. 26วัน=75บ.	-	-	1. ปฏิบัติงานตั้งแต่เวลา 04.30-05.30น. = 5 บ. 2. เลิกงานเวลา 20.00-22.00น. = 5 บ. 22.00-รถเล็ก = 7 บ.	1-1,000 บ. = 4% 1,001-1,500 บ. = 10% 1,501-2,000 บ. = 6% 2,001-2,500 บ. = 4% 2,501-4,500 บ. = 2%
- รถปรับอากาศ	188-411	ทำงาน 22วัน=50บ. 26วัน=75บ.	-	-	1. ปฏิบัติงานตั้งแต่เวลา 04.30-05.30น. = 5 บ. 2. เลิกงานเวลา 20.00-22.00น. = 5 บ. 22.00-รถเล็ก = 7 บ.	1-2,000 บ. = 5% 2,001-4,500 บ. = 6% 4,501-7,000 บ. = 5% 7,001-10,000 บ. = 4%

ที่มา : แผนระบบอัตราค่าจ้างและการสอบ กองบุคคล สำนักงานการเจ้าหน้าที่ ฝ่ายบริหาร, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (2539).

จากตารางที่ 2 เห็นได้ว่าพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง และพนักงานเก็บค่าโดยสารจะได้รับสิทธิประโยชน์โดยแบ่งออกเป็นระบบรายเดือนเดิม ระบบรายเดือนใหม่ และรายวัน ซึ่งในระบบเดือนเดิมพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศจะได้รับเงินเดือน เบี้ยขยัน เบี้ยเลี้ยง และเบี้ยเลี้ยงพิเศษ แต่จะไม่ได้รับค่าพาหนะ และเงินส่วนแบ่ง ยกเว้นแต่พนักงานเก็บค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางธรรมดาจะได้เงินส่วนแบ่งด้วย¹ ในขณะที่ระบบรายเดือนใหม่พนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางธรรมดาจะได้รับเงินเดือน เบี้ยเลี้ยง เบี้ยเลี้ยงพิเศษ และเงินส่วนแบ่ง ซึ่งจะได้มากขึ้นตามจำนวนตัวที่ขายได้ สำหรับระบบรายวันนั้นพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางธรรมดา และปรับอากาศจะได้รับค่าจ้างรายวัน เบี้ยขยัน ค่าพาหนะ และเงินส่วนแบ่งตามรายได้ค่าโดยสารที่เก็บได้

จากโครงสร้างการจัดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พบว่าการบริหารประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่แต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี และผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จึงเห็นว่าตำแหน่งบริหารที่สำคัญที่สุดขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขึ้นอยู่กับความตัดสินใจของรัฐบาลที่จะจัดให้ใครมาดำรงตำแหน่ง นอกจากนั้นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมยังมีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมดูแลการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอย่างใกล้ชิด เช่น มีอำนาจยับยั้งการกระทำใดๆ ของประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรี ส่วนคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีหน้าที่ในการควบคุมดูแลและบริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้บริหารกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตามนโยบายที่คณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด และมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

นอกจากผู้บริหารและพนักงานภายในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังมีโครงสร้างการบริหารตามรูปแบบของรัฐวิสาหกิจทั่วไป การจัดแบ่งส่วนงานภายในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีลักษณะคล้ายคลึงกับการจัดแบ่งส่วนงานของรัฐวิสาหกิจอื่นๆ ทั่วไป ในระยะแรกการจัดแบ่งหน่วยงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแบ่งออกเป็น 5 ส่วนงาน และสำนักงานผู้ตรวจการทั่วไปซึ่งมีฐานะเทียบเท่าส่วนงานอีก 1 สำนักงาน นอกจากนั้นยังมีรองผู้อำนวยการทั่วไป 1 ตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้อำนวยการ 6 ตำแหน่ง นายช่างใหญ่ 1 ตำแหน่ง ในทางปฏิบัติบุคคลเหล่านี้ไม่มีอำนาจหน้าที่ และความจำเป็นต่อองค์การขนส่ง

¹มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2540). รายงานฉบับสุดท้าย : โครงการศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแผนการดำเนินงานในการโอนกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้กรุงเทพฯ. หน้า 38.

มวลชนกรุงเทพมากนัก แต่มีตำแหน่งไว้เพื่อรองรับบุคคล ซึ่งส่วนใหญ่มาจากบริษัทผู้ประกอบการเดินรถเดิมที่มีพื้นฐานความรู้ไม่ค่อยสูงนัก อีกทั้งการจัดหน่วยงานในครั้งแรกก็เป็นการรวมอำนาจไว้ที่ส่วนกลางมากเกินไป งานมีลักษณะที่ค่อนข้างซ้ำซ้อน มีคนล้นงานจำนวนมาก รวมทั้งไม่เอื้ออำนาจให้เขตการเดินรถมีความคล่องตัวในการบริหารและการสั่งการแก้ไขปัญหา นอกจากนี้ส่วนการจัดหน่วยงานเขตการเดินรถยังไม่มีหน่วยงานด้านการวิเคราะห์ และวางแผนการเดินรถ โดยส่วนใหญ่ต้องขึ้นอยู่กับส่วนกลาง

ต่อมา มีการปรับปรุงการจัดโครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยการแบ่งส่วนงานออกเป็น 3 ฝ่าย มีรองผู้อำนวยการ 3 คน รับผิดชอบแต่ละฝ่าย ไม่มีตำแหน่งรองผู้อำนวยการทั่วไป ผู้ช่วยผู้อำนวยการ นายช่างใหญ่ และยุบสำนักผู้ตรวจการทั่วไป ส่วนผู้ที่เคยดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ที่ถูกยุบก็ให้มาประจำที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นอกจากนี้ยังได้พยายามลดอำนาจส่วนกลางลง และกระจายอำนาจไปสู่เขตการเดินรถ ให้ผู้จัดการเขตมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบมากขึ้น เพื่อสนองนโยบายการทำให้เขตการเดินรถเป็นศูนย์กำไร มีความคล่องตัว และตัดสินใจแก้ไขปัญหาภายในเขตได้รวดเร็วและ ทันการณ์ นอกจากนั้นภายในเขตยังมีการเพิ่มหน่วยงานระดับแผนกที่ทำหน้าที่ทางด้านวิเคราะห์ และวางแผนการเดินรถ คือ แผนกตารางเดินรถ และแผนกงบประมาณ และสถิติวิเคราะห์

อนึ่งการจัดหน่วยงานของฝ่ายการเดินรถเพื่อให้เขตเป็นศูนย์กำไร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทดลองทำที่ละเขต โดยอาศัยคำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 649/2525 เรื่องการใช้โครงสร้างของฝ่ายการเดินรถชั่วคราวเพื่อเป็นการทดลอง และต่อมาก็ได้ออกข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฉบับที่ 57 รองรับการจัดหน่วยงานฝ่ายการเดินรถ และจัดให้เขตการเดินรถทั้งหมดให้มีการบริหารงานในระบบศูนย์กำไรเหมือนกันทุกเขต ต่อมาได้มีการทดลองยุบเขตการเดินรถที่ 7 ซึ่งเป็นเขตเล็ก และพนักงานในเขตนั้นได้กระจายออกไปอยู่ในเขตอื่นๆ และมีสำนักงานกลาง ทั้งนี้เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเพื่อให้ผู้จัดการเขตมีความรับผิดชอบมากขึ้น

ดังนั้นโครงสร้างการบริหารงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จึงประกอบด้วย

1. ส่วนงานการบริหาร มีหน้าที่เกี่ยวกับงานธุรการขององค์การ งานบริหารบุคคล งานบัญชีและการเงิน งานจัดซื้อและการบริการภายใน¹ งานด้านสวัสดิการ งานฝึกอบรม งานด้านแรงงานสัมพันธ์ งานประสานงาน งานด้านกฎหมายและเรื่องราวร้องทุกข์ ตลอดจนงานด้านการแพทย์ ส่วนงานฝ่ายบริหารมีหน่วยงานที่สังกัดดังนี้

1.1 สำนักงานบริการ แบ่งออกเป็น แผนกสารบรรณ แผนกจัดซื้อ และแผนกคณะกรรมการ

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2546). *คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ*. (ออนไลน์).

1.2 สำนักงานการเจ้าหน้าที่ แบ่งออกเป็น แผนกทะเบียนประวัติ แผนกสวัสดิการกลาง แผนกพัฒนาบุคคล แผนกแรงงานสัมพันธ์ และแผนกประสานงาน

1.3 สำนักงานกฎหมาย แบ่งออกเป็น แผนกนิติกรรม แผนกคดี แผนกเรื่องราวร้องทุกข์และวินัย และแผนกอุบัติเหตุกลาง

1.4 สำนักงานแพทย์¹ แบ่งออกเป็น แผนกธุรการ ห้องแพทย์ แผนกเภสัชกรรม และหมวดเทคนิคแพทย์

2. ส่วนงานแผนและประเมินผล มีหน้าที่ในการวางแผนหลักในระดับสูง ริเริ่มหรือร่วมมือกับส่วนงานอื่นในการจัดวางระบบงาน ระดับปฏิบัติขั้นตอน วิเคราะห์และวิจัยเพื่อแก้ปัญหาหลัก ตรวจสอบทั้งด้านบัญชีการเงินและการปฏิบัติอื่น เพื่อประโยชน์ในการประเมินผลและติดตามผลงานให้ตามเป้าหมาย²

ส่วนงานแผนและประเมินผลมีหน่วยงานสังกัด คือ แผนกวิเคราะห์และระบบงาน แผนกตรวจสอบภายใน แผนกประชาสัมพันธ์ และแผนกตรวจการ

3. ส่วนงานการเงิน มีหน้าที่รับผิดชอบในการวางระบบการบัญชีและการเงิน วางแผนควบคุมการคลัง งบประมาณ รายได้-รายจ่าย และบัญชีงบดุล จัดทำบัญชีทรัพย์สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รายงานสถานะทางการเงิน รวมทั้งการเสนอแนะข้อมูลอันเป็นประโยชน์ ส่วนงานการเงินมีหน่วยงานที่สังกัดดังนี้

3.1 สำนักงานบัญชี แบ่งออกเป็น แผนกบัญชีทั่วไป แผนกตรวจสอบใบสำคัญ แผนกตรวจสอบเขต และแผนกบัญชีทรัพย์สิน

3.2 สำนักงานการเงิน แบ่งออกเป็น แผนกคลังรับ-จ่าย แผนกหลักทรัพย์และหนี้สิน และแผนกงบประมาณ

4. ส่วนงานวิศวกรรม มีหน้าที่วางแผนควบคุมการซ่อมรถให้เป็นไปด้วยความรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ วางแผนควบคุมการเบิกจ่าย และการเก็บรักษาอะไหล่ให้เป็นไปด้วยความรัดกุม และถูกต้อง ดำเนินการบูรณะชิ้นส่วน อะไหล่ และเครื่องมือซึ่งชำรุดให้กลับมาใช้งานได้ ทั้งยังมีหน้าที่ศึกษาวิจัยค้นคว้าเพื่อพัฒนางานซ่อมบำรุงรักษารถให้มีประสิทธิภาพ

¹มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2540). รายงานฉบับสุดท้าย : โครงการศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแผนการดำเนินงานในการโอนกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้กรุงเทพฯ. หน้า 28.

²นัยนา เกิดวิชัย. (2529). ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 39.

ส่วนงานวิศวกรรมมีหน่วยงานที่สังกัด คือ หน่วยธุรการและการเงิน หน่วยบูรณะชิ้นส่วน หน่วยสนับสนุนการซ่อมหนักและเบ็ดเตล็ด หน่วยตรวจการและแนะนำการซ่อม และหน่วยวิจัย

5. ส่วนงานปฏิบัติการ มีหน้าที่วางแผนควบคุมการเดินรถให้เป็นไปโดยมีประสิทธิภาพ และตรงตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ควบคุม ตรวจสอบรายได้ให้เป็นไปตามงบประมาณที่วางไว้ ควบคุมการจ่ายเงินให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ส่วนงานปฏิบัติการมีหน่วยงานที่สังกัดดังนี้

5.1 กองอำนวยการเดินรถ ทำหน้าที่รับ-ส่ง และโต้ตอบหนังสือ จัดเก็บเอกสาร และระเบียบข้อบังคับขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตรวจสอบงานเดินรถให้เป็นไปตามแผน และเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตรวจสอบการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น การใช้ยางรถยนต์

5.2 เขตการเดินรถโดยสารประจำทางธรรมดา ขณะนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีเขตการเดินรถ 10 เขต ขึ้นตรงต่อผู้ช่วยผู้อำนวยการส่วนงานปฏิบัติการ 3 คน ผู้ช่วยผู้อำนวยการแต่ละคนคอยควบคุมดูแลเขตการเดินรถ 3-4 เขต และแต่ละเขตมีผู้จัดการเขตเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการวางแผนควบคุมการเดินรถ ตรวจสอบ และติดตามผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ในเขต ควบคุมการเบิกจ่ายอะไหล่ยางรถยนต์ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น ตลอดจนอุปกรณ์ต่างๆ

5.3 เขตการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ในระยะแรกองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีเขตการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเพียง 1 เขต ซึ่งทำหน้าที่รับผิดชอบในการจัดบริการรถโดยสารปรับอากาศทั้งหมด การจัดหน่วยงาน และลักษณะการดำเนินงานของเขตการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเช่นเดียวกับการเดินรถโดยสารประจำทางธรรมดา*

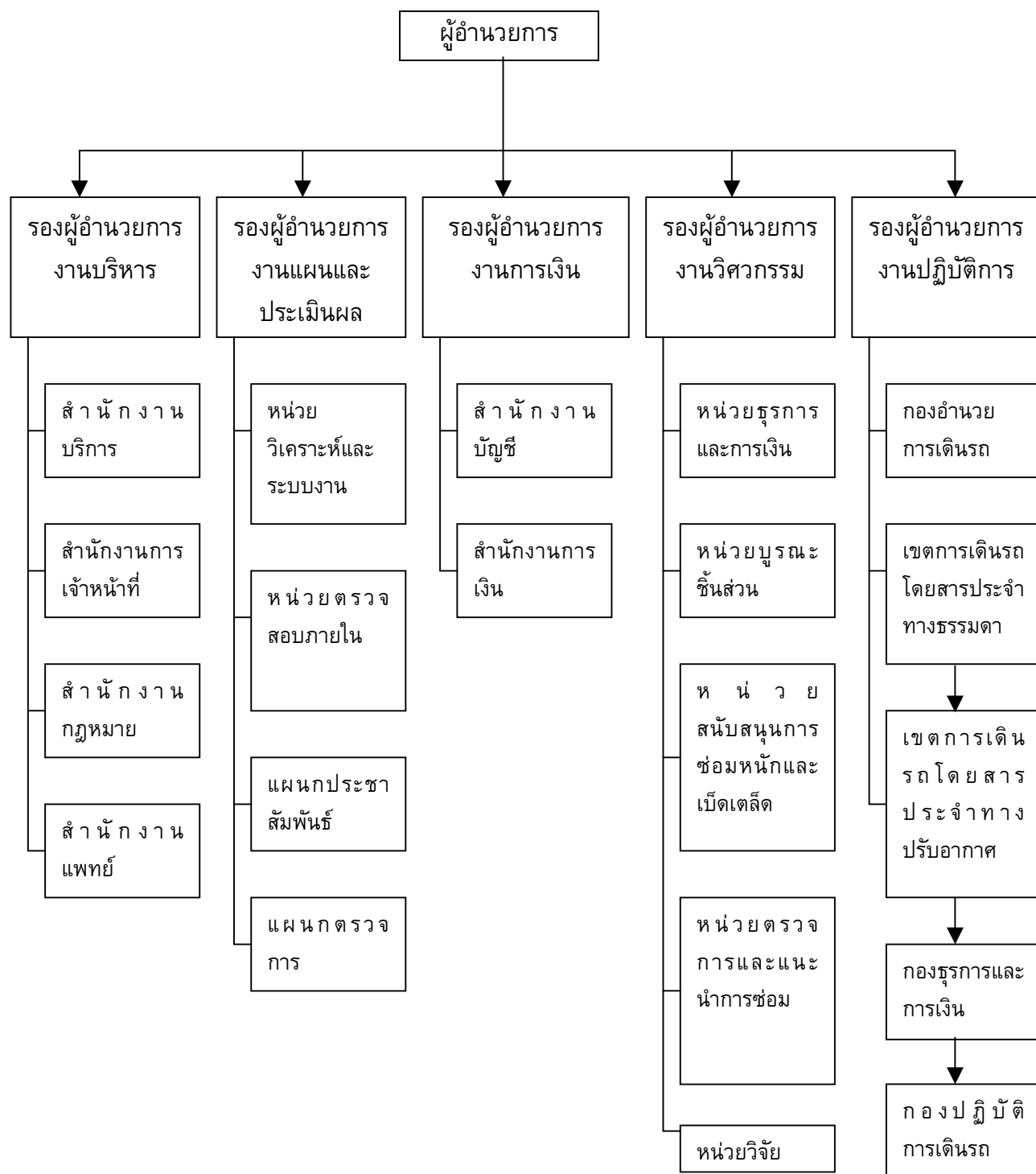
เขตการเดินรถแต่ละเขตได้แบ่งงานออกเป็น 2 กอง ดังนี้

5.3.1 กองธุรการและการเงิน รับผิดชอบสารบรรณระดับเขต งานบัญชี และการเงิน งานตรวจสอบหลักฐานการจ่ายเงิน การจัดซื้อทรัพย์สิน อะไหล่ยางรถยนต์ และเครื่องมือเครื่องใช้สำนักงาน งานบริหารบุคคลภายในเขต รวมทั้งงานรถโดยสารขนาดเล็กทั้งหมด¹

* ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ข หน้า 252.

¹ นัยนา เกิดวิชัย. (2529). ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 43.

5.3.2 กองปฏิบัติการเดินรถ ใน 1 เขตมีกองปฏิบัติการเดินรถ 3 กอง แต่ละกองมีแผนกธุรการ แผนกเดินรถ และแผนกซ่อมบำรุง กองนี้ทำหน้าที่จัดบริการรถโดยสารประจำทางให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การวางแผนกำหนดเป้าหมายและติดตามผลการให้บริการ ควบคุมการใช้อะไหล่ ยางรถยนต์ น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่นให้ได้สัดส่วนที่เหมาะสมกับการออกบริการ จัดทำรายงานประจำวันเกี่ยวกับจำนวนรถ จำนวนเที่ยววิ่ง รายได้ค่าโดยสาร จำนวนและการมาปฏิบัติงานของพนักงาน จำนวนและลักษณะของอุบัติเหตุ และรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปรับปรุงการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งโครงสร้างการบริหารมีดังนี้



ภาพประกอบ 11 แสดงโครงสร้างการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

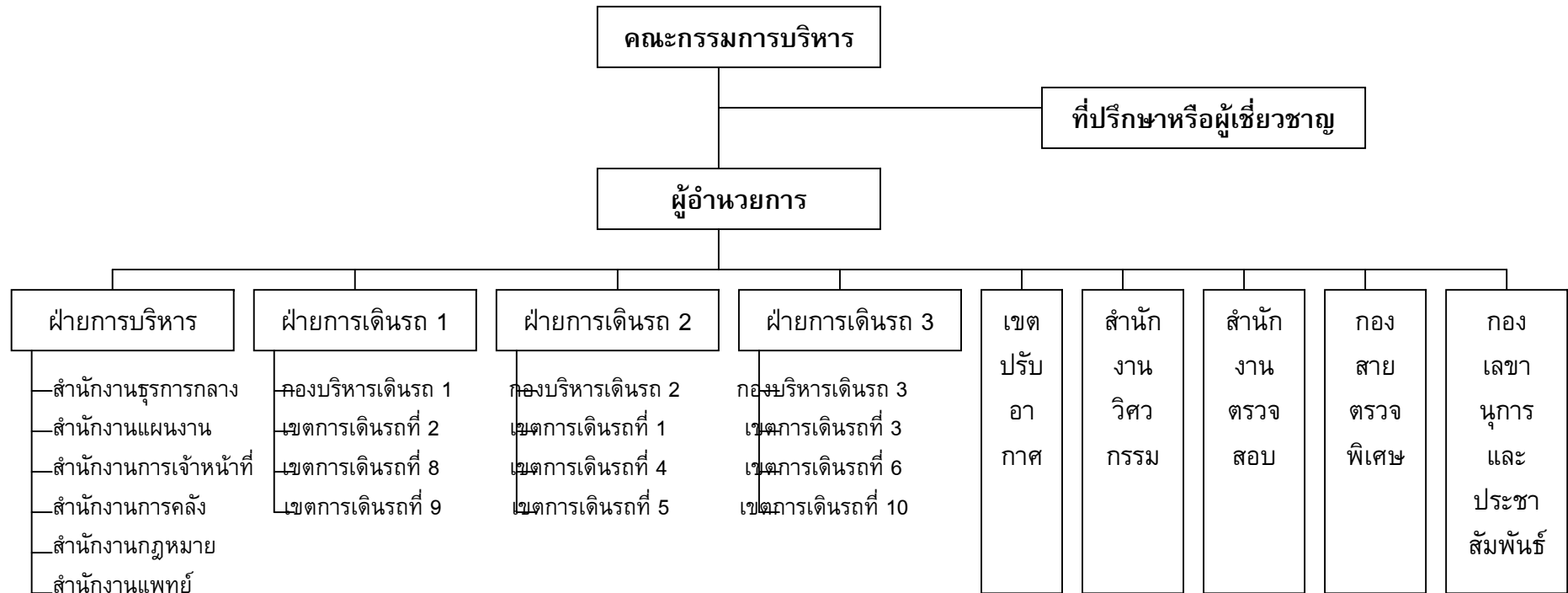
ที่มา : ปรับปรุงข้อมูลจากนัยนา เกิดวิชัย. (2529). ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 39-43.

การบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในระยะแรก เห็นได้ว่าเป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ มีพนักงานจำนวนมากประมาณ 20,000 คน และเป็นองค์กรที่ไม่มีคู่แข่งมากนัก โครงสร้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนดไว้แน่นอน มีคณะกรรมการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และดำรงตำแหน่งครั้งละ 1 ปี นอกจากนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังมีการวางนโยบายไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งเห็นได้จากการจัดสายงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีหลายสายงาน และการบังคับบัญชาได้กำหนดหน้าที่ ขอบเขต และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานย่อยไว้เป็นที่แน่นอน ทั้งนี้เพื่อให้การปฏิบัติงานมีความคล่องตัว และมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

แต่การบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในระยะแรกยังไม่ดีเท่าที่ควร ดังนั้นจึงได้มีการปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงการจัดแบ่งสายงานใหม่ตามข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 49 เมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2525* โดยแบ่งส่วนงานออกเป็น 3 ฝ่าย คือ ฝ่ายอำนวยการ ฝ่ายบริหาร และฝ่ายปฏิบัติการ และได้มีคำสั่งขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 469/2525 เมื่อวันที่ 23 เมษายน พ.ศ. 2525 ให้ทดลองใช้โครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงานเฉพาะฝ่ายปฏิบัติ โดยเปลี่ยนชื่อฝ่ายการเดินรถ และจัดแบ่งส่วนงานในการฝ่ายเดินรถให้เขตการเดินรถแต่ละเขตดำเนินงานได้อย่างเป็นอิสระตามนโยบาย และขอบเขตที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด และต่อมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ออกข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 57 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2526 รองรับการจัดแบ่งส่วนงานนี้

เพื่อให้การบริหารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดีขึ้นกว่าเดิม องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้พัฒนา และปรับปรุงโครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใหม่อีกครั้ง โดยให้การบริหารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประกอบด้วย คณะกรรมการบริหาร ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และฝ่ายต่างๆ ซึ่งขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการดังแผนภาพ

* ข้อบังคับนี้เริ่มใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2525



ภาพประกอบ 12 แสดงโครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ที่มา : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2540). รายงานฉบับสุดท้าย : โครงการศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแผนการดำเนินงานในการโอนกิจการของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้กรุงเทพฯ. หน้า 29.

โครงสร้างการบริหารงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประกอบด้วย

1. ฝ่ายบริหาร ประกอบด้วย สำนักงานธุรการกลาง สำนักงานแผนงาน สำนักงานการเจ้าหน้าที่ สำนักงานการคลัง สำนักงานกฎหมาย และสำนักงานแพทย์ ฝ่ายนี้มีหน้าที่เกี่ยวกับงานธุรการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การซื้อ การบริการภายใน การสื่อสาร การวางแผน การจัดระบบงาน การจัดทำโครงการ การวิเคราะห์และประเมินผล การงบประมาณ การดำเนินการกรรมวิธีข้อมูลอัตโนมัติ การบริหารงานบุคคล งานสวัสดิการและพนักงานสัมพันธ์ การร้องทุกข์และวินัย การให้บริการทางการแพทย์ งานกฎหมายและคดี งานนิติกรรม งานอุบัติเหตุ งานการคลัง และประสานงานกับฝ่ายการเดินรถ โดยมีรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

2. ฝ่ายการเดินรถ 1 ควบคุมและรับผิดชอบเขตการเดินรถที่ 2 8 9

3. ฝ่ายการเดินรถ 2 ควบคุมและรับผิดชอบเขตการเดินรถที่ 1 4 5

4. ฝ่ายการเดินรถ 3 ควบคุมและรับผิดชอบเขตการเดินรถที่ 3 6 10

ฝ่ายการเดินรถทั้ง 3 เขต มีหน้าที่ในการสั่งการ ควบคุม กำกับ ดูแล วางแผนการเดินรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวบรวมบริการ รถเข้า รถเหมาะสม รถโดยสารประจำทางเล็ก และรถโดยสารประจำทางในซอย การซ่อมบำรุงรักษารถให้เป็นไปโดยมีประสิทธิภาพตรงตามนโยบาย และเป้าหมายที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด ควบคุม และจัดหารายได้ให้เป็นไปตามงบประมาณ ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งต่างๆ และประสานงานกับฝ่ายบริหาร โดยมีรองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

ตั้งแต่หน่วยงานที่ 5-9 ขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ¹

5. เขตปรับอากาศ มีหน้าที่วางแผน และควบคุมการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศทั้งรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถร่วมบริการโดยสารประจำทางให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับนโยบาย เป้าหมายที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด วางแผนและควบคุมรายได้ให้เป็นไปในระบบศูนย์กำไร ตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยต่างๆ ควบคุมทำทะเบียนประวัติรถวางแผน และควบคุมการใช้น้ำมัน น้ำมันหล่อลื่น ตัว การจัดการรักษาความปลอดภัย ทำสถิติวิเคราะห์ และรายงานข่าวสารการเดินรถ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการบริหารภาคการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

¹ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ศรีมิตร จำกัด. (2539). แผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2540-2544 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 18.

6. สำนักงานวิศวกรรม มีหน้าที่วางแผนควบคุม และดำเนินการซ่อมรถ และอุปกรณ์ให้เป็นไปโดยเรียบร้อย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ควบคุมการเบิกจ่าย และการเก็บรักษาอะไหล่ ทำการบูรณะซ่อมแซมรถ เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ชำรุดให้กลับใช้การได้ ศึกษาวิจัย ค้นคว้า เพื่อพัฒนางานซ่อมบำรุง รักษา รถ ประสานงาน และให้คำแนะนำปรึกษาเกี่ยวกับเรื่องวิศวกรรมจราจร การซ่อมรถ การตีราคาค่าเสียหายจากอุบัติเหตุ การตรวจสอบสภาพรถ

7. สำนักงานตรวจสอบ มีหน้าที่อำนวยความสะดวก และปฏิบัติการเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน ระบบการปฏิบัติงาน และกิจการโดยทั่วไปขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และแบบแผนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อให้การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นไปอย่างถูกต้องเหมาะสม และมีประสิทธิภาพตามเป้าหมายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

8. กองสายตรวจพิเศษ มีหน้าที่ตรวจ แนะนำ สืบสวน สอบข้อเท็จจริง เร่งรัดประสานงานติดตาม และประเมินผลเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านเดินรถ

9. กองเลขานุการและประชาสัมพันธ์ มีหน้าที่เกี่ยวกับงานธุรการ และงานเลขานุการของผู้บริหาร การติดต่อประสานงาน และติดตามผลการดำเนินงานให้ผู้บริหาร การประชาสัมพันธ์กิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เสนอข้อร้องเรียนของผู้ใช้บริการต่อผู้บังคับบัญชา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตอบข้อเรียกร้องของผู้ใช้บริการประสานงานกับสื่อมวลชน¹

สำหรับสถานที่ตั้งขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนั้นประกอบด้วยสำนักงานใหญ่ และเขตการเดินรถต่างๆ ดังนี้

1. **สำนักงานใหญ่** ตั้งอยู่ที่ 131 ถ.เทียมร่วมมิตร เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320
2. **เขตการเดินรถที่ 1** ตั้งอยู่ที่ 249/11 หมู่ 6 ถ.พหลโยธิน เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220
3. **เขตการเดินรถที่ 2** ตั้งอยู่ที่ 8/192-198 ถ.สวนสยาม ซ.อมรพันธ์นคร 8 แขวง คั่นน้ายาว เขตคั่นน้ายาว กรุงเทพฯ 10230
4. **เขตการเดินรถที่ 3** ตั้งอยู่ที่ 208 ถ.สายลวด ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10280
5. **เขตการเดินรถที่ 4** ตั้งอยู่ที่ 148 ถ.สุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10110

¹มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2540). รายงานฉบับสุดท้าย : โครงการศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแผนการดำเนินงานในการโอนกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้กรุงเทพฯ. หน้า 30.

6. เขตการเดินรถที่ 5 ตั้งอยู่ที่ 66/19 หมู่ 4 ถ.พระราม 2 ซอย 94 แขวงสามตำ
เขตบางขุนเทียน กรุงเทพฯ 10150

7. เขตการเดินรถที่ 6 ตั้งอยู่ที่ 54 ถ.เลียบคลองบางแวก เขตภาษีเจริญ
กรุงเทพฯ 10160

8. เขตการเดินรถที่ 7 ตั้งอยู่ที่ 82/3 หมู่ 3 ถ.รัตนธิเบศร์ ซอยท่าอิฐ ต.บางรัก
น้อย อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000

9. เขตการเดินรถที่ 8 ตั้งอยู่ที่ 4980 ซอยลาดพร้าว 101 (วัดบึงทองหลาง) แขวง
คลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240

10. ฝ่ายปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ ตั้งอยู่ที่ 8/185-191 ถ.สวนสยาม
ซอยอมรพันธ์นคร 8 แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพฯ 10230¹

3. การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เมื่อมีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2519 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับโอนกิจการและรถโดยสารประจำทางจากบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด มีรถโดยสารประจำทางประมาณ 2,670-2,703 คัน เป็นรถที่มีอายุการใช้งานเกิน 10 ปี ประมาณ 1,044 คัน และบางส่วนก็ไม่สามารถใช้งานต่อไปได้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงปลดระวาง และขายทอดตลาด ตลอดจนแลกเปลี่ยนรถจำนวน 1,792 คัน จึงมีรถเหลือเพียง 911 คัน แต่สามารถให้บริการได้เพียง 300 คันต่อวันเท่านั้น ส่วนที่เหลือต้องปรับปรุงอย่างมาก ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่มีทุนดำเนินการดังกล่าว นอกจากนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังได้รับโอนพนักงานทุกตำแหน่งของบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด จำนวน 15,000 คน โดยเงินทุนที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับจากรัฐบาลจำนวน 322.2 ล้านบาท เพื่อใช้ซื้อรถโดยสารประจำทาง ทั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจัดรถโดยสารในเส้นทางต่างๆ 84 เส้นทาง เป็นระยะทางรวม 1,700 กิโลเมตร

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2546). *สถานที่ทำการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ*. (ออนไลน์).



ภาพประกอบ 13 รถโดยสารประจำทางธรรมดา และปรับอากาศ
สมัยเริ่มจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถเมล์โบราณ. (ออนไลน์).

http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture1.htm.

ในระยะแรกเงินทุนที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับจากรัฐบาลต้องนำมาใช้จ่ายเป็นค่าซื้อรถโดยสารประจำทางเกือบหมด จึงไม่สามารถหาอยู่จอดรถ และที่ทำการ สำนักงานของตนเองได้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องเช่าอยู่จอดรถจากบริษัทเอกชน ทั้งใช้เป็นที่ทำการเขต และสายการเดินรถต่างๆ ส่วนที่ทำการสำนักงานใหญ่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เช่าอาคารอารยะ ถ.ศรีอยุธยา เป็นการชั่วคราว

งานบริการรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นแบบกระจายอำนาจ กล่าวคือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีเขตการเดินรถ 10 เขต ประกอบด้วยเขตการเดินรถโดยสารธรรมดา 9 เขต และเขตการเดินรถโดยสารปรับอากาศ 1 เขต กระจายกันอยู่ในแต่ละส่วนของ 6 จังหวัดที่อยู่ในขอบเขตของการจัดบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพ และเกิดความคล่องตัวมากที่สุด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กำหนดให้เขตการเดินรถหนึ่งๆ มีผู้จัดการเขตรับผิดชอบจัดการเดินรถทั้งหมดที่อยู่ภายในขอบเขตของตน และนโยบายที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนด ฝ่ายการเดินรถจะจัดประชุมวางแผนงานเป็นประจำ เพื่อให้ผู้จัดการเขตอภิปรายผลงาน และปัญหาที่เกิดขึ้นพิจารณาแนวทางปรับปรุงแก้ไขร่วมกัน รวมทั้งรับแผนงานใหม่จากสำนักงานกลางเกี่ยวกับเป้าหมายรายได้ ค่าใช้จ่าย น้ำมันเชื้อเพลิง ค่าล่วงเวลา เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ใช้เป็นมาตรฐานในการปฏิบัติงานของแต่ละเขต

เขตการเดินรถแต่ละเขตมีกองการเดินรถ 3 กอง หัวหน้ากองมีความรับผิดชอบโดยตรงในการจัดบริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางการเดินรถสายต่างๆ ที่ได้รับมอบหมายจากผู้จัดการเขต โดยมีหัวหน้าแผนกเดินรถเป็นผู้ช่วยเกี่ยวกับงานเดินรถโดยเฉพาะ นอกจากนี้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังได้กำหนดตำแหน่งผู้จัดการสายขึ้นตรงต่อหัวหน้าแผนกเดินรถ เพื่อรับผิดชอบงานเดินรถในแต่ละเส้นทางอีกด้วย

การจัดปล่อยรถโดยสารประจำทางประจำวันของแต่ละเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของนายท่าซึ่งขึ้นตรงผู้จัดการสายที่รับผิดชอบเส้นทางเดินรถนั้นๆ การควบคุมการจัดปล่อยรถดังกล่าวแบ่งเป็น 2 จุดใหญ่ คือ

1. **อุ้งจอตรถ** นายท่าที่ประจำอยู่ที่อุ้งจอตรถเป็นผู้ควบคุมดูแลการปล่อยรถที่จะวิ่งไปเข้าเส้นทางที่ทำการเพื่อเริ่มออกบริการ และการนำรถเข้าอุ้งเมื่อบริการเรียบร้อยแล้วให้เป็นไปตามตารางเดินรถที่กำหนดไว้

2. **ท่ารถ** นายท่าที่ประจำอยู่ที่ท่ารถเป็นผู้ควบคุมดูแลการจัดปล่อยรถแต่ละเที่ยวให้เหมาะสมกับสภาพการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลา¹

พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นผู้รับผิดชอบร่วมกันในการนำรถโดยสารประจำทางออกบริการประชาชนตามตารางเวลาที่ผู้จัดการสายจัดทำขึ้น โดยจะแจ้งให้พนักงานดังกล่าวทราบล่วงหน้าทุกเดือน การปฏิบัติงานประจำวันของพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารแบ่งออกเป็น 3 ช่วงเวลา เพื่อประโยชน์ในการให้บริการผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งวัน พนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารต้องลงลายมือชื่อในใบทำงานประจำทุกครั้งเมื่อเริ่มปฏิบัติงานและเมื่อเลิกงาน ผู้จัดการสายจะมอบหมายให้พนักงานขับรถประจำอยู่รถโดยสารคันใดคันหนึ่งตลอดช่วงเวลาหนึ่ง และเมื่อเลิกปฏิบัติงานพนักงานขับรถต้องส่งมอบรถให้นายท่าที่ท่ารถหรือนายท่าที่อุ้งจอตรถแล้วแต่กรณี สำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสารจะได้รับกระบอกตั๋วและเงินสำหรับทอนก่อนเริ่มออกปฏิบัติงาน ถ้าหากพนักงานเก็บค่าโดยสารเห็นว่าตั๋วที่เหลืออยู่ไม่พอจำหน่าย ก็จะขอเบิกตั๋วเพิ่มเติมได้ นอกจากนั้นพนักงานเก็บค่าโดยสารยังได้รับใบทำงาน สำหรับพกติดตัวตลอดเวลาทำงาน เพื่อใช้สำหรับบันทึกหมายเลขหน้าตั๋วเที่ยววิ่ง สถิติการจำหน่ายตั๋ว ซึ่งใช้เป็นหลักฐานในการคำนวณผลประโยชน์ของพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสาร เมื่อเลิกปฏิบัติงานพนักงานเก็บค่าโดยสารต้องส่งมอบเงินรายได้ ใบทำงาน และกระบอกตั๋วให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบที่แผนกธุรการของกองการเดินรถประจำเขต เพื่อทำการตรวจนับเงินรายได้ค่าโดยสาร แผนกธุรการจะเป็นผู้จัดทำรายงานสรุปรายวัน นำเงินฝากธนาคาร และคำนวณผลประโยชน์ตอบแทนให้พนักงาน

จากโครงสร้างการบริหารงาน พบว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาการให้บริการรถโดยสารประจำทางแก่ประชาชน ซึ่งบางปัญหาเป็นปัญหาต่อเนื่องมาตั้งแต่เริ่มกิจการรถโดยสารประจำทางของบริษัทเอกชน คือ ปัญหาการบริหารงาน ปัญหานี้สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากบุคลากร และขนาดของหน่วยงาน เพราะบุคลากรขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนใหญ่รับมาจากบริษัทเอกชน ซึ่งมีจำนวนมาก และมีการทำงานในระบบพวกพ้อง อีกทั้งการทำงานก็ไม่เป็นมาตรฐาน เพราะยึดหลักการทำงานแบบหวังผลกำไร นอกจากนั้น

¹ ้นัยนา เกิดวิชัย. (2529). ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 54.

ขนาดขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และขอบเขตการงานก็มีขนาดใหญ่และกว้างขวางเกินไป ทำให้ไม่สามารถให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึงตามความรับผิดชอบ และยังพบว่า การบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอยู่ในความควบคุมของรัฐ ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดความอิสระในการบริหาร เพราะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องรอความเห็นชอบหรืออนุมัติจากรัฐบาลในการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลง เช่น การเพิ่มค่าโดยสาร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถขึ้นค่าโดยสารตามเหตุผลทางธุรกิจของการประกอบการ หรือจากต้นทุนตามการบริหารที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบอยู่ เพราะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะขึ้นค่าโดยสารได้เมื่อฝ่ายขนส่งทางบกกลางเห็นชอบแล้วเท่านั้น

นอกจากปัญหาการบริหารงานแล้ว องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังมีปัญหาการเงินในการประกอบกิจการด้วย เพราะเงินถือเป็นปัจจัยหลักในการประกอบกิจการ แต่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหามีเงินทุนในการประกอบกิจการน้อย ไม่เหมาะสมกับขนาดของหน่วยงาน ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องกู้เงิน และขอเงินสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆ ทั้งจากรัฐบาล หน่วยงานในสังกัดของรัฐบาล และสถาบันการเงินต่างๆ ตลอดจนนับตั้งแต่เริ่มกิจการ เงินจำนวนนี้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำมาใช้จ่ายเกี่ยวกับดอกเบี้ยเงินกู้ และเงินเบิกเกินบัญชี ค่าน้ำมัน เงินเดือนพนักงาน ค่าเช่า และค่าเหมาซ่อมรถ ส่วนรายได้จากค่าโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำมาใช้จ่ายหมุนเวียนภายในองค์กร แต่พบว่ารายได้ที่้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดเก็บได้นั้นมีจำนวนน้อย ไม่เพียงพอกับรายจ่ายในแต่ละวัน เพราะรัฐบาลเป็นผู้กำหนดค่าโดยสารให้มีอัตราต่ำเพื่อช่วยเหลือประชาชนที่มีรายได้น้อย เงินจากค่าโดยสารจึงไม่ได้ช่วยให้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้เพิ่มมากนัก แต่กลับเป็นภาระที่้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องแบกรับด้านการเงิน นอกจากนี้แล้ว้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังพบปัญหาการทุจริตภายในองค์กร ซึ่งมีการทุจริตหลายประเภทไม่ว่าจะเป็นการทุจริตน้ำมัน การทุจริตประมูลอะไหล่รถ ทุจริตปลดหนี้ และทุจริตตัวรถโดยสารประจำทาง การทุจริตเหล่านี้เกิดจากพนักงานภายในองค์กรทั้งสิ้น ดังนั้นปัญหาการเงิน และปัญหาการทุจริตภายใน้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงนับเป็นสาเหตุหลักของการขาดทุนเรื่อยมา ตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นอกจากนี้พนักงานภายใน้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพก็เป็นต้นเหตุของปัญหาด้วย กล่าวคือ ปัญหามารยาทพนักงานซึ่งมีกิริยาและวาจาไม่เหมาะสม ทั้งพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารของ้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งรวมบริการของบริษัทเอกชน และมินิบัส ล้วนทำให้ประชาชนรู้สึกเอือมระอาในการใช้บริการของ้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่ก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการให้บริการได้ เพราะ้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ คือ หน่วยงานเดียวที่ให้บริการด้านการเดินทางภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

อย่างไรก็ตามสภาพแวดล้อมภายนอกก็ส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเกิดปัญหาเช่นกัน สภาพแวดล้อมที่ส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหา ได้แก่ การจราจร การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน การเปลี่ยนแปลงข้อตกลงของบริษัทผู้ให้เช่ารถในแต่ละปี และปัญหาอาชญากรรม สิ่งเหล่านี้มีผลต่อการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทั้งสิ้น โดยมีรายละเอียดกล่าวในบทต่อไป

บทที่ 4

ปัญหาและการแก้ไขปัญหาการเดินทาง ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเริ่มก่อตั้งใน พ.ศ. 2519 ให้บริการประชาชนในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางลักษณะต่างๆ ควบคู่กับการบริหารงาน ในช่วงแรก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาการบริหารงานมากมาย แต่ด้วยความช่วยเหลือจากรัฐบาลในบางปัญหา องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงสามารถดำรงอยู่ได้จนถึงปัจจุบัน

ปัญหาการประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอาจวิเคราะห์ได้ 2 ปัจจัย คือ ปัญหาที่เกิดจากปัจจัยภายใน และปัญหาที่เกิดจากปัจจัยภายนอก

1. ปัญหาและการแก้ไขปัญหาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่เกิดจากปัจจัยภายใน

1.1 การบริหารงาน

1.1.1 ปัญหาการบริหารงาน ในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเกิดจากสาเหตุต่างๆ ดังนี้

1.1.1.1 คุณภาพของคนในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ ขาดการเอาใจใส่ต่องาน ทั้งยังมีการบริหารงานในระบบพวกพ้อง¹ และพนักงานบางส่วนคุ้นเคยกับการบริหารงานแบบ “เถาแก่” คือ ไม่มีหลักวิชาการในการวางระบบงานเพื่อให้มีประสิทธิภาพ แต่บริหารงานแบบหวังผลกำไรโดยไม่คำนึงถึงการให้บริการ²

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การปรับราคาค่าโดยสารรถประจำทาง และการชุมนุมประท้วงของนักศึกษา ประชาชน และสหภาพแรงงานทั่วประเทศ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/190. ปีก 4 หน้า 179.

² องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กับรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/85. ปีก 1 หน้า 50.

1.1.1.2 ขอบเขตความรับผิดชอบในการบริหารมากและกว้างขวางเกินไป

การที่องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องขยายและยืดเส้นทางให้ยาวขึ้น เพื่อให้บริการประชาชนได้ทั่วถึงและกว้างขวาง ทำให้ผู้บริหารไม่สามารถดูแลการดำเนินงานได้ใกล้ชิด และทั่วถึง การทำงานจึงไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

1.1.1.3 การเมืองเข้าแทรกแซง

ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 มาตรา 14 ระบุว่า “ให้คณะกรรมการบริหารกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่า 5 คน และไม่เกิน 9 คน ให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง โดยรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการ”¹ ทำให้คณะกรรมการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องดำเนินการตามนโยบายของคณะรัฐบาล ดังนั้นการตัดสินใจในการบริหารงานจึงต้องรอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี² ทำให้องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดอิสระในการทำงาน การจัดบริการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง เช่น การให้บริการและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของรัฐบาล จึงทำให้องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถพัฒนาบริการและแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้ดีเท่าที่ควร

1.1.1.4 มีพนักงานมากเกินไปจนความจำเป็น

เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรับโอนพนักงานจากบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด จำนวนมาก³ เช่น ใน พ.ศ. 2523 มีพนักงานจำนวน 24,000 คน ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีการแบกค่าใช้จ่ายด้านเงินเดือน ค่าเบี้ยเลี้ยงประมาณปีละ 1,100 ล้านบาท นอกจากนั้นพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังได้รับมอบหมายงานไม่ตรงกับหน้าที่ความรับผิดชอบ หรืองานที่เคยทำมา เช่น รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติงานควบคุมการเดินรถ 11 เขตเป็นนักกฎหมาย รองผู้อำนวยการฝ่ายแผนและประเมินต้องชี้แนะเพื่อหารายได้ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่รับผิดชอบเรื่องการเช่าอู่รถ ขยายรถเก่า และรองผู้อำนวยการกับผู้ช่วยผู้อำนวยการก็ทำงานซ้ำซ้อนกัน จึงเกิดคำสั่งซ้ำซ้อน⁴

¹“พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519,” (2519, 20 สิงหาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 93 ตอนที่ 103. หน้า 10.

²จิราภา แจ้งใจดี. (2541). การกระจายอำนาจการบริการสาธารณะในท้องถิ่นไทย : กรณีศึกษาการขนส่งโดยสารโดยรถโดยสารประจำทางในรูปแบบสหกรณ์ผสมในเขตกทม. และปริมณฑล. หน้า 99.

³รณนทีโดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป2/2520/49. ปีที่ 3 หน้า 55.

⁴องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีที่ 2 หน้า 94.

1.1.1.5 กิจการมีขนาดใหญ่เกินไป

ทำให้ไม่มีการกระจายอำนาจ และการจัดอำนาจไม่เป็นสัดส่วน อีกทั้งยังมีการรวบอำนาจไว้ที่ส่วนกลางทั้งหมด ทั้งด้านการเงิน การบริหาร รวมทั้งขาดการประสานงานระหว่างฝ่ายต่างๆ¹ ส่งผลให้การปฏิบัติงานเกิดความล่าช้า และการบริหารไม่มีความคล่องตัว เพราะต้องอาศัยการตัดสินใจจากส่วนกลาง

1.1.1.6 การทำงานของฝ่ายการเงิน

เนื่องจากฝ่ายการเงินต้องรอเอกสารรายรับ-รายจ่ายจากเขตต่างๆ และแต่ละเขตก็มีแบบฟอร์มการทำบัญชีไม่เหมือนกัน จึงทำให้ระบบบัญชีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่มีมาตรฐาน อีกทั้งฝ่ายการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ได้ส่งหลักฐานให้สำนักงานคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ตรวจสอบการทำงาน เนื่องจากระบบบัญชีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ได้มาตรฐาน และมีการทำงานที่ล่าช้า²

1.1.1.7 การทำงานของฝ่ายวิศวกรรม

เกิดความผิดพลาด เนื่องจากมีรถโดยสารประจำทางเสื่อมสภาพเฉลี่ยวันละ 1,000 คัน แต่ฝ่ายวิศวกรรมเบิกจ่าย และซื้ออะไหล่เพื่อซ่อมรถแบบต่างคนต่างทำ อีกทั้งการซ่อมรถโดยการว่าจ้างเอกชนผู้เหมาซ่อมก็ซ่อมแบบผ่านๆ ไป โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมาย จากเหตุนี้ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายจ่ายเพิ่มขึ้น เพราะอาจเกิดจากการทุจริตหรือการที่บริษัทเอกชนไม่ปฏิบัติตามสัญญา และการขาดความร่วมมือในการปฏิบัติงานจนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจ่ายเงินซ้ำแล้วซ้ำอีก

1.1.2 การแก้ไขปัญหาการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแบ่งเป็นด้านต่างๆ คือ

1.1.2.1 ด้านความรับผิดชอบ

คณะกรรมการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กระจายความรับผิดชอบการบริหารงาน โดยแบ่งเป็น 5 ส่วน คือ งานแผนและประเมินผล งานบริหารงานการเงิน งานวิศวกรรม งานปฏิบัติงาน และให้แต่ละฝ่ายควบคุมการเดินรถให้น้อยลง ซึ่งช่วยให้การบริหารมีประสิทธิภาพมากขึ้น³ ทั้งได้กระจายอำนาจการบริหารออกเป็น 10 เขต ใน

¹รถประจำทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). เลขที่ ก/2/2526/73. ปีที่ 1 หน้า 23.

²แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 23.

³รถยนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป2/2520/49. ปีที่ 2 หน้า 25.

เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2520 โดยมีหัวหน้าเขตเป็นผู้รับผิดชอบ¹ และให้แต่ละเขตปรับปรุงระบบบัญชี² ทั้งให้ลดปริมาณรถโดยสารประจำทางให้อยู่ในความรับผิดชอบไม่เกิน 400 คัน ทั้งได้จัดแบ่งรถตามเขต โดยให้แต่ละเขตการเดินทางเสนอบัญชีรายงานต่อฝ่ายบริหารทุกวันแทนการส่งรายงานเดือนละครั้ง³ อีกทั้งให้เปลี่ยนแปลงลักษณะงาน และหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้อำนวยการฝ่ายต่างๆ ในสำนักงานใหญ่ให้เป็นฝ่ายอำนวยการ เพื่อติดตามวิจัยและประเมินผล แล้วเสนอต่อผู้อำนวยการ เพื่อวินิจฉัยสั่งการ หรือเสนอให้เขตพิจารณาปรับปรุงแก้ไขจุดบกพร่องต่างๆ หรือเพื่อให้ทราบความเห็นเกี่ยวกับผลงานของเขต การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลให้เขตต่างๆ มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน และสามารถตัดสินใจแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่างๆ ในเขตได้ทันทีและง่ายขึ้น ทั้งยังเป็นการควบคุมการรั่วไหล และการทุจริต หรือการคอร์รัปชันในจุดต่างๆ ได้ดียิ่งขึ้น

1.1.2.2 ด้านระบบบัญชี

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้แก้ไขระบบงานบัญชีการเงินให้รัดกุมขึ้น เช่น ระบบรายงานข้อมูลเพื่อการบริหาร (Management Information System) ระบบควบคุมโดยระบบงบประมาณ (Budgetary Control) ระบบควบคุมพัสดุต่างๆ เช่น อุปกรณ์ อะไหล่ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ (Inventory Control) ระบบการควบคุมการจัดซื้อและเบิกจ่าย โดยเฉพาะอะไหล่ อุปกรณ์ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถ และระบบ ระเบียบข้อบังคับในการจ่ายและประเมินราคาค่าอุบัติเหตุต่างๆ⁴ เพื่อเกิดความรัดกุมมากขึ้น

1.1.2.3 ด้านการจัดการ

ได้พิจารณาความเหมาะสมเกี่ยวกับแผนการเพิ่มรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ และการกำหนดเส้นทางเดินรถเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพ ส่วนรถโดยสารประจำทางที่ถูกปลดระวาง เพราะไม่คุ้มกับการซ่อมแซมให้นำไปขายต่อ อีกทั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เพิ่มมาตรการควบคุมให้รัดกุมโดยให้ผู้รับเหมาซ่อมรถและผู้ให้เช่ารถปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาอย่างเคร่งครัด⁵ เพื่อลดการเสียเปรียบจากผู้รับเหมาซ่อมรถและผู้ให้เช่ารถ

¹“รองนายกรัฐมนตรีชี้แจงเรื่องการพิจารณาปรับปรุงวิธีการเก็บค่าโดยสารรถประจำทาง,” (วิทยุสารประจำวัน). (2523). เลขที่ ข1/10 ก.ค. 23. หน้า 3969.

²องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีที่ 8 หน้า 456.

³แหล่งเดิม. ปีที่ 10 หน้า 540.

⁴“การประชุมคณะรัฐมนตรี,” (วิทยุสารประจำวัน). (2524). เลขที่ ข1/24 ก.พ. 24. หน้า 1284.

⁵ปัญหาการยนต์โดยสารผิดกฎหมาย. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/87. หน้า 17.

1.1.2.4 ด้านนโยบายการเดินทางโดยสารประจำทาง

คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้กำหนดขบขายการเดินทางโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยให้ปรับปรุงเส้นทางในส่วนกลางให้เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และแก้ไขปัญหาการจราจร ทั้งให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางพิจารณาอนุมัติการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด 4 คือ ชานเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งให้มีการยุบเขตการเดินทาง เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพบริการได้เต็มที่ ลดค่าใช้จ่าย และมีการหมุนเวียนรถได้คล่องตัวขึ้น ต่อมาใน พ.ศ. 2535 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ตั้งบริษัทร่วมทุนเอกชนเดินรถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศ โดยให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพถือหุ้นร้อยละ 20 สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ถือหุ้นร้อยละ 10 เก็บค่าโดยสารในปีแรก 15 และ 20 บาท ปีที่ 2 เก็บไม่เกิน 40 บาท และในปีที่ 3-5 ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการขนส่งทางบกกลางกำหนด¹

ใน พ.ศ. 2536 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เปลี่ยนโครงสร้างการบริหารใหม่ โดยเปลี่ยนหน่วยบริหารควบคุมการเดินทาง เป็นฝ่ายควบคุมการเดินทางทั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รถร่วมบริการ และรถร่วมทุน และจัดตั้งหน่วยงานระดับฝ่ายทำหน้าที่ควบคุมการบริหารงานของรถร่วมบริการและรถร่วมทุน เพื่อตรวจสอบว่ารถร่วมทั้ง 2 ประเภทปฏิบัติตามสัญญาหรือไม่ การทำเช่นนี้ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ต้องกังวลเรื่องการขาดเงินหมุนเวียน และสามารถตั้งราคาค่าโดยสารให้สอดคล้องกับความเป็นจริง และใน พ.ศ. 2540 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้อินยารถโดยสารประจำทางปรับอากาศจากเขตการเดินทางปรับอากาศไปสังกัดเขตการเดินทางธรรมดาประมาณ 400 คัน เพื่อให้มีการควบคุมได้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ พร้อมเปิดบริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศวิ่งทับเส้นทางธรรมดาในเส้นทางสายต่างๆ อีกหลายสาย

1.1.2.5 ด้านจำนวนพนักงาน

ได้ลดจำนวนพนักงานทุกตำแหน่งที่ไม่มีความจำเป็น โดยการไม่บรรจุ ไม่แต่งตั้งตำแหน่งใหม่ หรือยกเลิกหน่วยงานที่พนักงานไม่มีงานทำ หลังจากนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงเพิ่มประสิทธิภาพพนักงานที่มีอยู่ด้วยการฝึกอบรมการทำงาน เพื่อกำหนดตัวบุคคล และอัตรากำลังงานให้เหมาะสมกับลักษณะงาน ทั้งเพื่อเพิ่มปริมาณและคุณภาพของงาน²

ส่วนโครงสร้างฝ่ายบริหารพบว่า มีผู้บริหารมากเกินไปจนความจำเป็น กล่าวคือ เดิมมีรองผู้อำนวยการ 6 คน และผู้ช่วยผู้อำนวยการ 5 คน จึงให้ลดจำนวนรองผู้อำนวยการ

¹“เห็นชอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตั้งบริษัทร่วมทุนเอกชนเดินรถธรรมดาและปรับอากาศ,” (สำนักข่าวไทย). (2535). เลขที่ 18 มี.ค. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า หน้า 10.

²รถประจำทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). เลขที่ ก/2/2526/73. ปีที่ 10 หน้า 566.

เหลือ 3 คน นอกนั้นให้พ้นจากตำแหน่ง หรือให้ไปประจำสำนักงานใหญ่¹ และได้ปรับโครงสร้างการบริหารงานในระดับรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร ฝ่ายอำนวยการ และฝ่ายปฏิบัติการ โดยการเปลี่ยนฝ่ายปฏิบัติการเป็นฝ่ายบำรุงรักษา เพื่อลดค่าใช้จ่ายการจ้างเอกชน และฝ่ายอุบัติเหตุที่ขึ้นกับฝ่ายบริหารให้อยู่ฝ่ายปฏิบัติการ เพื่อให้งานสัมพันธ์กัน และยุบกองงานที่ซ้อนกัน ทั้งได้เพิ่มกองที่จำเป็น เช่น กองรถร่วมบริการรถเมล์เล็ก² และใน พ.ศ. 2534 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ยุบฝ่ายบริหาร และฝ่ายอำนวยการรวมเป็นฝ่ายเดียว³

1.2 การเงิน

1.2.1 ปัญหาการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเกิดจากหลายสาเหตุ ดังนี้

1.2.1.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับดอกเบี้ยเงินกู้และดอกเบี้ยเงินเกินบัญชี

การประกอบกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในระยะแรกมีเงินลงทุนเพียง 100 ล้านบาท⁴ ซึ่งเป็นเงินจำนวนน้อยในการประกอบกิจการที่ไม่มีอะไรเป็นของตัวเอง นอกจากการเช่าหรือเช่าซื้อ เช่น รถโดยสารประจำทาง ที่ทำการเขต⁵ อู่รถ หรือสำนักงาน เป็นต้น อีกทั้งยังพบว่าในวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2523 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจ่ายเงินเดือนให้พนักงาน แต่ยังขาดเงินอีกประมาณ 29.55 ล้านบาท และในวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2523 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้เบิกเกินบัญชีซึ่งขาดเงินอีกประมาณ 39.12 ล้านบาท⁶ ดังนั้นตั้งแต่รัฐบาลสมัยหม่อมราชวงศ์คึกฤทธิ์ ปราโมช จึงอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินและเบิกเงินเกินบัญชี⁷ จากสถาบันการเงินต่างๆ เพื่อใช้ในการประกอบกิจการดังตาราง 3-5

¹องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/178. ปี 1 หน้า 16.

²องค์การขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2529). เลขที่ ก/2/2529/74. หน้า 2.

³“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขายรถเก่าแล้ว 103 คัน เตรียมนำรถใหม่มาทดแทน,” (สำนักข่าวไทย). (2534). เลขที่ 24 ก.ค. 34. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 13.

⁴องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปี 6 หน้า 281.

⁵รถยนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/2/2520/49. ปี 3 หน้า 55.

⁶องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปี 8 หน้า 457.

⁷องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปี 5 หน้า 209.

ตาราง 3 แสดงการกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างๆ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

								หน่วย : ล้านบาท	
พ.ศ.	ครั้งที่	เงินกู้จากสถาบันการเงินต่าง ๆ						รวม	ดอกเบี้ย (ร้อยละ)
		ธนาคารกรุงไทย	ธนาคารกรุงเทพ	ธนาคารกสิกรไทย	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารออมสิน	กระทรวงการคลัง		
2520	1	✓	✓	✓	✓	✓	-	2,848.00	9.83
	2	✓	-	-	-	-	-	695.00	10.25
	3	✓	✓	✓	✓	-	-	256.00	- *
2522	1	-	-	-	-	✓	-	100.00	11.00
	2	✓	-	-	-	-	-	1,700.00	10.70
2525	1	-	-	-	-	-	✓	34.00	9.00
	2	✓	-	-	-	-	-	2,163.50	14.00
2527	1	✓	✓	✓	✓	-	-	1,007.50	- *
2534	1	✓	✓	✓	✓	-	-	5,776.00	- *
2539	1	✓	✓	✓	✓	-	-	2,694.00	- *
2540	1	-	-	-	-	✓	-	40.00	- *

ที่มา : “คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้กระทรวงคมนาคมจัดซื้อรถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 1,300 คันในวงเงินประมาณ 696 ล้านบาท,” (ข่าวสำนักงานแถลงข่าวของรัฐบาล). (2520). เลขที่ ข2/สข/2520/9. หน้า 2. บัญชีรายการรถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปี 1 หน้า 27. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปี 6 หน้า 281. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/250. ปี 1 หน้า 10. “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขายรถเก่าแล้ว 103 คัน เตรียมนำรถใหม่มาทดแทน,” (สำนักข่าวไทย). (2534). เลขที่ 24 ก.ค. 34. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 13. การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). เลขที่ ก/2/2540/33. ปี 4 หน้า 152.

* ไม่พบข้อมูลการชำระดอกเบี้ย

ตาราง 4 แสดงการเบิกเงินเกินบัญชีจากสถาบันการเงินต่างๆ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

พ.ศ.	การเบิกเงินเกินบัญชีจากสถาบันการเงินต่าง ๆ				หน่วย : ล้านบาท
	ธนาคารกรุงไทย	ธนาคารกรุงเทพ	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารออมสิน	ดอกเบี้ย (ร้อยละ)
2523	629.00	450.00	25.00	210.00	-

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีก 8 หน้า 448. และ
 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีก 5 หน้า 209.

ตาราง 5 แสดงประเภทหนี้สินค้างชำระขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	ประเภทหนี้สินค้างชำระขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ										รวม
	หนี้เงินกู้รวม ดอกเบี้ยค้าง ชำระ	หนี้ซื้อ รถโดยสาร ประจำทาง	หนี้เงินกู้ ธนาคาร	หนี้ การค้า	หนี้ค้างชำระ เอกชน	หนี้ค้างชำระ รัฐบาล	หนี้เบิก เงินเกิน บัญชี	หนี้ค่า น้ำมัน	หนี้ค่าซ่อมเหมา รถพร้อมดอก เบี้ย	หนี้ชำระ เกิน กำหนด	
2521	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000.000
2522	-	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	2,765.247
2524	-	✓	✓	-	✓	-	-	-	-	-	2,742.000
2525	-	-	-	-	-	-	✓	-	-	-	2,529.500
2531	-	-	-	-	-	✓	-	-	-	-	3,144.000
2539	-	-	-	-	-	-	-	✓	✓	✓	948.000

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กับรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/85. ปีก 1 หน้า 38.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/178. ปีก 4 หน้า 176. “สภาพองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพค่านมติดคณะรัฐมนตรีให้ลดขนาดองค์การ,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 26 เม.ย. 31. รอบค่า หน้า 11. “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอคลังแก้ปัญหาด่วน,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 2 มี.ค. 32. รอบเช้า หน้า 3. “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังล้างหนี้ไม่หมดแต่มีแผนขึ้นค่ารถโดยสารปรับอากาศ,” (สำนักข่าวไทย). (2539). เลขที่ 11 ธ.ค. 39. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า หน้า 10. การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). เลขที่ ก/2/2540/33. ปีก 4 หน้า 183. “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเผยแพร่จ่ายเพิ่มขึ้น 6 ล้านบาทต่อเดือนหากเพิ่ม VAT,” (สำนักข่าวไทย). (2540). เลขที่ 8 ส.ค. 40. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย หน้า 4.

จากตาราง 5 เห็นได้ว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีหนี้สินหลายประเภท จากการกู้เงินและการเบิกเงินเกินบัญชีจากสถาบันการเงินต่างๆ ซึ่งเงินจำนวนนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำมาใช้ในการซื้อรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ¹ และรถโดยสารประจำทางจัมโบ้จากบริษัทเอกชนต่างๆ² เป็นค่าจ้างพนักงาน ชำระค่าเช่าที่จอดรถโดยสารประจำทาง ค่าน้ำมัน ค่าเช่าซ่อมรถ เงินกู้ ดอกเบี้ยเงินกู้ที่ใช้เป็นเงินหมุนเวียนภายในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ³ และใช้พัฒนาพื้นที่ให้บริการโดยการสร้างจุดจอดรถ เพื่อให้ผู้โดยสารเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น⁴

1.2.1.2 ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน

เป็นรายจ่ายหลักซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34⁵ ของค่าใช้จ่ายในการเดินรถทั้งหมดขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และใน พ.ศ. 2523 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดทุนอีกวันละ 2 ล้านบาทซึ่งเกิดจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายจ่ายเฉพาะค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น 1,756,000 บาทต่อเดือน และนับตั้งแต่นั้นมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงค้างชำระค่าน้ำมันกับการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยเรื่อยมาดังตาราง 6

¹รถยนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/2/2520/49. ปีที่ 2 หน้า 13.

²ปัญหารถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปีที่ 1 หน้า 27.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/250. ปีที่ 1 หน้า 10.

⁴การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). เลขที่ ก/2/2540/33. ปีที่ 4 หน้า 152.

⁵องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน. (2524). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีที่ 3 หน้า 117.

ตาราง 6 แสดงการค้างชำระค่าน้ำมันขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	ค่าน้ำมันที่ค้างชำระ
2525	597.00
2527	970.20
2531	1,500.00
2532	2,000.00
2534	3,000.00
2537	700.00

ที่มา : “จะให้ “คลัง” ช่วยค้ำองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินมาใช้หนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2527).

เลขที่ 7 ก.ค. 27. รอบเช้า หน้า 7. และ “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเสนอรัฐบาลขอติดหนี้
น้ำมันการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยไว้ก่อน,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 26 พ.ค. 32.
รอบบ่าย หน้า 4.

จากตาราง 6 แสดงให้เห็นถึงการค้างชำระค่าน้ำมันขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2525 จำนวน 597.00 ล้านบาท จากภาระหนี้ทั้งหมดใน พ.ศ. 2525 จำนวน 2,529.5 ล้านบาท และเพิ่มเป็น 970.20 ล้านบาทใน พ.ศ. 2527 ต่อมา พ.ศ. 2531 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีหนี้สินค้างชำระกับการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยอีก 1,500 ล้านบาท โดยคิดเป็นค่าปรับจำนวน 700 ล้านบาท¹ แต่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ชำระค่าน้ำมันที่ค้างการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยจนครบเดือนต่อเดือนประมาณ 64 ล้านบาทใน พ.ศ. 2532 หลังจากนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ซื้อน้ำมันจากการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยเป็นเงินสด² ในเดือนเมษายนปีเดียวกันรายได้ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ลดลงเนื่องจากมีวันหยุดมาก ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องค้างค่าน้ำมันการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยอีก 2,000 ล้านบาท³ และใน พ.ศ. 2534 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นหนี้การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยอีก 3,000

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเลิกขาดทุนเริ่มต้นใช้หนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 4 พ.ค. 31. รอบค่ำ หน้า 11.

²“ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพูดพบทำนักรัฐมนตรีช่วยนิคมชี้แจงเรื่องการขึ้นค่าโดยสาร,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 9 มี.ค. 32. รอบบ่าย หน้า 8.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเสนอรัฐบาลขอติดหนี้น้ำมันการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยไว้ก่อน. (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 26 พ.ค. 32. รอบบ่าย หน้า 4.

ล้านบาท คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจจึงตั้งคณะทำงานพิจารณาแก้ไขปัญหาหนี้ค่าน้ำมันค้างชำระ 6,000 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังคำประกันให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ¹ ต่อมาใน พ.ศ. 2536 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาขาดทุนอีก 500 ล้านบาท เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเดือนละ 1 ล้านบาท เพราะมีอัตราการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นซึ่งสืบเนื่องมาจากการจราจรติดขัด อีกทั้งใน พ.ศ. 2537 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังมีหนี้ค้างชำระกับการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยอีกกว่า 700 ล้านบาท และค้างชำระต่อเดือนตกเดือนละ 90 ล้านบาท²

1.2.1.3 ค่าใช้จ่ายด้านเงินเดือนและผลตอบแทนพนักงาน

ตั้งแต่ พ.ศ. 2520-2523 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มเงินเดือนพนักงานและผลตอบแทนให้ 3 ครั้ง คือ พ.ศ. 2521 พ.ศ. 2522 และ พ.ศ. 2523 สรุปแล้วตั้งแต่ พ.ศ. 2520-2523 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจ่ายเงินเดือน และผลตอบแทนให้พนักงานเพิ่มขึ้นจากเดิมเดือนละ 44.8 ล้านบาทเป็น 75 ล้านบาท³ หรือเพิ่มขึ้น 1.67 เท่า หลังจากนั้นก็ได้เพิ่มเงินเดือนและผลตอบแทนให้พนักงานเรื่อยมา ซึ่งทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีภาระรายจ่ายด้านนี้เพิ่มขึ้นมาตลอด

1.2.1.4 ค่าใช้จ่ายด้านค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรถ

ใน พ.ศ. 2521 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีค่าเหมาซ่อมรถ 400 ล้านบาทต่อปี และเพิ่มเป็น 30 ล้านบาทต่อเดือนในเดือนเมษายน พ.ศ. 2523 ตามการปรับราคาที่เพิ่มขึ้นของบริษัทผู้ให้เช่ารถ และตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2524 มีการปรับราคาเพิ่มโดยคิดรวมกับค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรถอีกเป็นเงิน 70 ล้านบาท⁴ นอกจากนี้การที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่มีผู้จอดรถและสถานที่ทำงานเป็นของตนเอง ทำให้ต้องเช่าสถานที่จากเอกชนซึ่งเสียค่าเช่าประมาณเดือนละ 4 ล้านบาท⁵ และใน พ.ศ. 2528 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังค้าง

¹“เผยแผนโอนหนี้ค่าน้ำมันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้ธนาคารกรุงไทยเป็นเจ้าหนี้แทนการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย,” (สำนักข่าวไทย). (2534). เลขที่ 3 ก.พ. 34. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบป้ายหน้า 1.

²“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นหนี้ค่าน้ำมันการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยกว่า 700 ล้านบาท ขณะที่ค่าโดยสารปรับไม่ได้,” (สำนักข่าวไทย). (2537). เลขที่ 9 ส.ค. 37. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบป้ายหน้า 2.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน. (2524). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีก 3 หน้า 117.

⁴แหล่งเดิม.

⁵องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การโอนกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไปขึ้นกับหน่วยงานของกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/192. ปีก 1 หน้า 1.

ชำระค่าเช่ารถพร้อมเบี้ยปรับกับเอกชนอีก 666.146 ล้านบาท และต้องชำระค่าใช้จ่ายด้านนี้มาตลอด ซึ่งยิ่งเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมากขึ้น

1.2.1.5 ค่าโดยสาร

การที่รถโดยสารประจำทางมีสภาพเสื่อมโทรม การเก็บค่าโดยสารไม่ทั่วถึง¹ และการควบคุมค่าโดยสาร เนื่องจากรัฐบาลเป็นผู้กำหนดและควบคุมค่าโดยสารซึ่งไม่ยอมให้ขึ้นค่าโดยสารตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน อุปกรณ์และอะไหล่รถ เพราะการขึ้นค่าโดยสารอาจทำให้พรรคการเมืองที่เป็นรัฐบาลเสียคะแนนความนิยม รัฐบาลจึงให้เงินอุดหนุน² เพื่อช่วยเหลือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจำนวนมาก ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถขึ้นค่าโดยสารได้

นอกจากนั้นอัตราค่าโดยสารที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเก็บจากประชาชนก็เป็นการเก็บค่าโดยสารที่อยู่ในอัตราต่ำกว่าต้นทุน ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาการเงิน ดังตัวอย่างในตาราง 7

ตาราง 7 แสดงต้นทุนค่าโดยสารและอัตราราคาเก็บค่าโดยสาร

หน่วย : บาท

พ.ศ.	ต้นทุนค่าโดยสาร			อัตราค่าโดยสาร		
	รถโดยสารประจำทาง	รถโดยสารประจำทาง	รถโดยสารประจำทาง	รถโดยสารประจำทาง	รถโดยสารประจำทาง	รถโดยสารประจำทาง
	ครีม-แดง	ครีม-น้ำเงิน	ปรับอากาศ	ครีม-แดง	ครีม-น้ำเงิน	ปรับอากาศ
2530	-*	-*	6.55	3.00	2.00	5.00
2535	4.11	3.18	-*	3.50	2.50	6.00-16.00
2539	4.49	6.33	10.31	5.50	2.50	6.00-16.00
2540	5.20	-*	10.50	3.50	5.00	6.00-16.00

ที่มา : “ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเผยคิดปรับค่าโดยสารหลังปรับปรุงบริการและเส้นทางเดินรถ,” (สำนักข่าวไทย). (2539). เลขที่ 16 มิ.ย. 39. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 4. การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). เลขที่ ก/2/2540/33. ปีก 3 หน้า 105. และ “ปรับค่าโดยสารรถเมล์ปรับอากาศตั้งแต่วันที่ 9 พ.ย. นี้,” (สำนักข่าวไทย). (2534). เลขที่ 6 พ.ย. 34. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 7.

*ไม่พบข้อมูลต้นทุนค่าโดยสาร

¹รถยนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป2/2520/49. ปีก 3 หน้า 32.

²องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). กับรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/85. ปีก 2 หน้า 246.

อเนกประสงค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครยังขาดรายได้จากค่าโดยสารบางส่วน เพราะมีการหย่อนค่าโดยสารสำหรับรถโดยสารประจำทางธรรมดาให้แก่คนตาบอดที่มีหนังสือรับรองของสมาคมคนตาบอด ทหาร ตำรวจในเครื่องแบบ และผู้ถือบัตรหรือเหรียญตราของทางราชการที่ระเบียบระบุไว้ว่า มีสิทธิได้รับการลดค่าโดยสารครึ่งราคา ซึ่งให้เสียค่าโดยสารครึ่งราคาตามอัตราที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ซึ่งได้แก่ บัตร 5 ชนิด* และให้ลดหย่อนค่าโดยสารสำหรับรถโดยสารประจำทางปรับอากาศในเขตกรุงเทพฯ ให้แก่ผู้ถือบัตรหรือเหรียญตราของทางราชการที่ระเบียบระบุไว้ว่า มีสิทธิได้รับการลดค่าโดยสารครึ่งราคาเช่นกัน¹ ซึ่งมีการคิดค่าโดยสารดังตาราง 8

ตาราง 8 แสดงการลดราคาค่าโดยสารสำหรับบุคคลบางกลุ่ม

หน่วย : บาท

ค่าโดยสารรวมค่าธรรมเนียม	ค่าโดยสารครึ่งราคารวมค่าธรรมเนียม
5	3.00
7	5.00
9	6.00
11	7.00
13	8.00
15	10.00
17	11.00
19	13.00
21	14.00
23	16.00

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน . (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีที่ 4 หน้า 166. และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ . (2549). การบริการ. (ออนไลน์). http://www.bmta.co.th/thaiversion/bmta_management/services.htm.

* หมายถึง ทหารผ่านศึกที่มีบัตร หรือเหรียญตราของทางราชการ ซึ่งเป็น 1 ใน 5 ที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเพื่อลดหย่อนค่าโดยสาร ประกอบด้วยเหรียญชัยสมรภูมิและทนายท เหรียญพิทักษ์เสรีชน เหรียญงานพระราชสงครามในทวีปยุโรป เหรียญราชการชายแดน หรือบัตรประจำตัวทหารผ่านศึกนอกประจำการชั้นที่ 1 2 3 และ 4

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีที่ 4 หน้า 166.

นอกจากนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังขาดรายได้จากการให้บริการทางสังคมเนื่องจากการยกเว้นค่าโดยสารให้แก่บุคคลบางกลุ่ม เช่น ผู้ตรวจการขนส่ง พระภิกษุ สามเณร บุรุษไปรษณีย์ในเครื่องแบบ (ขณะปฏิบัติหน้าที่) ผู้ถือบัตรประจำตัวพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบัตรอนุญาตขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และผู้ถือบัตรหรือเหรียญตราทางราชการที่ระบุไว้ว่ามีสิทธิ์ยกเว้นค่าโดยสารรถประจำทาง¹ การยกเว้นและลดหย่อนค่าโดยสารให้แก่บุคคลข้างต้น ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดรายได้ประมาณ 8 ล้านบาทต่อปี และขาดรายได้จากตั๋วเดือนที่ขายให้แก่นักเรียน นิสิต และนักศึกษาถึง 20 ล้านบาทต่อปี² การขาดรายได้จากบุคคล 2 กลุ่มนี้รวมกันประมาณปีละ 36 ล้านบาท ทั้งนี้ยังไม่ได้รวมถึงผู้โดยสารที่ตั้งใจหลีกเลี่ยงค่าโดยสารประมาณ 299,000 คนต่อปี ดังนั้นการยกเว้นและลดหย่อนค่าโดยสารสำหรับกลุ่มบุคคลดังกล่าวจึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดรายได้และประสบกับความขาดทุนมากขึ้น

ดังนั้นนับตั้งแต่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประกอบกิจการเดินรถโดยสารประจำทางตั้งแต่ พ.ศ. 2519-2542 พบว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาด้านการเงิน เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายหลายประเภทและจำนวนมาก ซึ่งเริ่มจากการซื้อรถโดยสารประจำทางเก่าของเอกชน ทั้งมีการจ่ายเงินสดชดเชยให้ผู้ประกอบการเดิมอีกจำนวนมาก และการเก็บค่าโดยสารในอัตราต่ำ แต่ได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลเพียงเล็กน้อย นอกจากนี้รายจ่ายเหล่านี้แล้วยังพบว่า การทำงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังขาดความรัดกุมในการควบคุมงาน และการดูแลไม่ทั่วถึง อีกทั้งยังมีรายจ่ายเพิ่มขึ้นและไม่แน่นอนในแต่ละปี ส่งผลให้การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดทุนทุกปีนับตั้งแต่เริ่มดำเนินกิจการ ดังตาราง 9

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กัปรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/85. ปีที่ 1 หน้า 135.

² องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/250. ปีที่ 2 หน้า 91.

ตาราง 9 แสดงผลการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตั้งแต่พ.ศ. 2520-2542

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	รายได้	รายจ่าย	กำไร	ขาดทุน	ขาดทุนสะสม
2520	622.932	870.633	-	-247.701	-247.701
2521	1,058.229	1,438.311	-	-380.082	-627.783
2522	1,421.256	1,898.256	-	-477.000	-1,104.783
2523	1,777.383	2,523.348	-	-745.965	-1,850.748
2524	2,524.497	3,344.300	-	-819.803	-2,670.551
2525	2,965.012	3,939.781	-	-974.769	-3,645.320
2526	3,137.775	4,214.242	-	-1,076.467	-4,721.787
2527	3,064.176	4,303.742	-	-1,239.566	-5,961.353
2528	3,458.237	4,558.071	-	-1,099.834	-7,061.187
2529	3,142.717	4,368.748	-	-1,226.031	-8,287.218
2530	3,216.900	4,129.800	-	-912.900	-9,200.118
2531	3,397.739	4,164.840	-	-767.101	-9,967.219
2532	3,839.862	4,723.434	-	-883.572	-10,850.791
2533	4,069.886	5,039.161	-	-969.275	-11,820.066
2534	5,029.460	5,254.223	-	-224.763	-12,044.829
2535	6,402.827	6,341.237	61.590	-	-11,983.239
2536	6,363.202	6,962.823	-	-599.621	-12,582.860
2537	6,198.353	7,097.117	-	-898.764	-13,481.624
2538	6,395.298	8,222.111	-	-1,826.813	-15,308.437
2539	6,473.178	8,599.889	-	-2,126.711	-17,435.148
2540	6,682.385	9,153.212	-	-2,470.827	-19,905.975
2541	6,734.634	9,463.192	-	-2,728.558	-22,634.533
2542	7,032.969	9,477.638	-	-2,444.669	-25,076.202

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2544). แผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2545-2549. หน้า 3.

1.2.2 การแก้ไขปัญหาการเงิน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแก้ไขโดยวิธีการต่าง ๆ ดังนี้

1.2.2.1 การกู้เงิน

เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถหาเงินมาชดเชยหนี้สินที่สั่งสมไว้ และหนี้สินที่เกิดขึ้นภายหลังเริ่มประกอบกิจการได้ รัฐบาลพลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ จึงช่วยปลดหนี้สินให้จำนวน 1,400 ล้านบาท แต่ก็ยังคงเหลือหนี้ไปอีกประมาณ 800 ล้านบาท และดอกเบี้ยอีกวันละ 300,000 ล้านบาทที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องรับผิดชอบ¹

นอกจากนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังมีภาระหนี้สินกับธนาคารต่างๆ อีกจำนวนมาก ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องรับภาระหนี้สินเพียงผู้เดียว รัฐบาลจึงช่วยปลดภาระหนี้สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตามข้อเรียกร้องของสหภาพแรงงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 5 แห่ง* จำนวน 1,452 ล้านบาท ในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2522 โดยมีกำหนดชำระภายใน 5 ปี คือ ระหว่าง พ.ศ. 2523-2527 นอกจากนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ซึ่งนำมาจากงบประมาณแผ่นดิน เงินจากกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณกรุงเทพมหานคร รวมจำนวน 1,873 ล้านบาท² ทั้งยังมีกระทรวงการคลังรับภาระหนี้สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจากธนาคารกรุงไทยจำนวน 1,000 ล้านบาท หนี้ค่าน้ำมันของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยจำนวน 550 ล้านบาท และใน พ.ศ. 2540 รัฐบาลยังช่วยปลดหนี้ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 1.7 หมื่นล้านบาท ทั้งดอกเบี้ยอีกเดือนละ 140 ล้านบาท³ นอกจากนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลในรูปแบบการค้ำประกันเงินกู้ตัวสัญญา ดังตาราง 10

¹การทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/1/2523/184. หน้า 14.

* สหภาพแรงงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 5 แห่ง ประกอบด้วย สหภาพแรงงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สหภาพแรงงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเขต สหภาพแรงงานรถยนต์โดยสารกรุงเทพ สหภาพแรงงานพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสหภาพแรงงานผู้ปฏิบัติงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

²องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/178. ปีที่ 4 หน้า 200.

³การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). เลขที่ ก/2/2540/33. ปีที่ 1 หน้า 37.

ตาราง 10 แสดงการค้ำประกันเงินตัวสัญญาของรัฐบาลต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หน่วย : ล้านบาท

วันที่กู้	จำนวนเงินกู้	เพื่อดำเนินการ	
14 ก.พ. 26	2,037.730	ชำระเงินกู้เบิกเกินบัญชี	1,445.50
		ชำระค่าน้ำมันปตท.	467.33
		ชำระค่าเหมาซ่อม	124.90
28 มิ.ย. 26	75.300	ชำระเบี้ยปรับค่าน้ำมัน	61.20
		ชำระดอกเบี้ยค่าเหมาซ่อม	14.10
15 พ.ค. 28	1,007.500	ชำระหนี้ค่าน้ำมันปตท.	
18 ส.ค. 28	333.073	ชำระค่าเหมาซ่อม	
รวม	3,453.603		

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2529). 9 ปี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 19.

จำนวนเงินกู้ตัวสัญญาดังตารางรัฐบาลรับภาระชำระหนี้เงินต้น และดอกเบี้ยแทนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไปก่อน แต่เงินที่รัฐบาลชำระแทนนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องบันทึกให้กระทรวงการคลังเป็นเจ้าหนี้ แล้วให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพชำระคืนกระทรวงการคลังภายหลัง

1.2.2.2 การออกพันธบัตร

คณะรัฐมนตรีช่วยเหลือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพโดยการออกพันธบัตรจำนวน 6,000 ล้านบาทใน พ.ศ. 2534 ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ให้บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์กรุงเทพพาณิชย์ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ซีที คอร์ป (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ธนสยาม และบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ภัทรธนกิจ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ศรีมิตร จำหน่ายให้สถาบันการเงินอื่น และมีบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์เอกราชเป็นผู้นำเสนอ และรับประกันพันธบัตรขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจำนวน 517.122 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นหน่วยๆ ละ 1,000 บาท ทั้งมีกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินต้นและดอกเบี้ย ซึ่งเงินดังกล่าวใช้จัดซื้อรถโดยสารประจำทาง 2,840 คัน¹ อยู่ซ่อมรถ และที่ดิน 3 แห่ง คือ อยู่บางเขน ที่ดินบริเวณรังสิต และอุ้มผางบุรี พันธบัตรนี้มีดอกเบี้ยร้อยละ 7.94 มีอายุ 10 ปี โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่มีสิทธิ์ไถ่ถอนพันธบัตรก่อนกำหนด และต้องชำระดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมลงนามตั้งผู้จัดจำหน่ายและรับประกันพันธบัตร 5 บริษัท,” (สำนักข่าวไทย). (2535). เลขที่ 4 ก.พ. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า หน้า 4.

ใน พ.ศ. 2538 คณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้อนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินด้วยวิธีจำนองพันธบัตรรัฐบาล เพื่อซื้ออู่จอดรถ ที่ดินเพื่อเป็นที่ทำการ และรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีกระทรวงการคลังค้ำประกันให้ในวงเงิน 10,358 ล้านบาท องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ลงนามสัญญาออกพันธบัตร ครั้งที่ 2 ในวงเงิน 591.5 ล้านบาท กับธนาคารมหานคร จำกัด (มหาชน) พันธบัตรมีอายุ 8 ปี มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 8.6

การออกพันธบัตรขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีข้อดี คือ ช่วยลดค่าใช้จ่ายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เนื่องจากมีสภาพคล่องทางการเงินสูง และเป็นการใช้เงินภายในประเทศ¹

1.2.2.3 เงินอุดหนุนจากกรุงเทพมหานคร

ระหว่างพ.ศ. 2525-2526 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับเงินช่วยเหลือจากกรุงเทพมหานครแบบปีต่อปี ตามมติของคณะรัฐมนตรีชุดเปรม 3 (พ.ศ. 2529-2531) เพื่อไม่ให้ขึ้นค่าโดยสาร เป็นลักษณะเงินอุดหนุนจากงบประมาณ พ.ศ. 2525 จำนวน 80 ล้านบาท และ พ.ศ. 2526 จำนวน 120 ล้านบาท² ต่อมากรุงเทพมหานครดัดให้ความช่วยเหลือขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพราะต้องนำเงินไปซ่อมแซม ปรับปรุงถนน ซอยต่างๆ ในเขตกรุงเทพฯ ให้ดีขึ้น³

1.2.2.4 การปรับปรุงค่าโดยสาร

เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเก็บค่าโดยสารในอัตราต่ำ ทำให้มีรายได้ไม่เพียงพอจากรายจ่าย ดังนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงปรับปรุงค่าโดยสารตั้งแต่ พ.ศ. 2521 เพื่อนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นมาใช้ภายในกิจการขององค์กร ดังตาราง 11-12

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลงนามออกพันธบัตรเงินกู้ 517.122 ล้านบาทวันนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2535). เลขที่ 6 ก.พ. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 10.

²องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2529). 9 ปี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 19.

³รถประจำทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). เลขที่ ก/2/2526/73. ปี 8 หน้า 368.

ตาราง 11 แสดงประเภทการเก็บค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางธรรมดา

วัน เดือน ปี	อัตราเก็บตามเส้นทางเฉพาะรอบในกทม.	อัตราเก็บตามเส้นทางเฉพาะรอบในกทม.คาบเกี่ยวกับรอบนอกกทม. และชานเมือง	อัตราเคลื่อนที่	อัตรารถโดยสารประจำทางครีม-แดง	อัตรารถโดยสารประจำทางครีม-น้ำเงิน
พ.ศ. 2519-31 มี.ค. 21	0.75 บาทตลอดสาย	1.25 บาทตลอดสาย	-	-	-
1 เม.ย. 21-31 ก.ค. 23	1.00 บาทตลอดสาย	1.50 บาทตลอดสาย	-	-	-
1 ส.ค. 23	-	-	10 กม.แรก 1.00 บ.ต่อไป เพิ่มอีก 1.00 บ.	-	-
1 มี.ค. 24	-	-	10 กม.แรก 2.00 บ.ต่อไป เพิ่มอีก 1.00 บ.	-	-
20 มี.ค. 24	-	-	10 กม. แรก 1.50 บ.ต่อไป เพิ่มอีก 1.00 บ.	-	-
6 พ.ย. 25	-	-	10 กม.แรก 2.00 บ.ต่อไป เพิ่มอีก 1.00 บ.	-	-
25 พ.ย. 25	-	-	10 กม.แรก 1.50 บ.ต่อไป เพิ่มอีก 1.00 บ.	-	-
15 ก.พ. 28	2.00 บาทตลอดสาย	2.00 บาทตลอดสาย	-	-	-
ก.พ. 31	-	-	-	3.00 บาทตลอดสาย	2.00 บาทตลอดสาย
1 ก.ย. 35	-	-	-	3.50 บาทตลอดสาย	2.50 บาทตลอดสาย
15 ต.ค. 40	-	-	-	3.50 บาทตลอดสาย	5.00 บาทตลอดสาย

ที่มา : “พลเอกสุรกิจ มัยลาภ รมต.ช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมแถลงเกี่ยวกับเรื่องการลดราคาค่าโดยสารรถประจำทางนอกโซนของกรุงเทพฯ ให้เท่าอัตราเดิมเริ่มตั้งแต่วันที่ 13 เม.ย. 21,”

(วิทยุสารประจำวัน). (2521). เลขที่ ข1/12 เม.ย. 21. หน้า 1369. “ขสมก.ขอความร่วมมือผู้โดยสารเตรียมเหรียญ 50 สตางค์,” (สำนักข่าวไทย). (2535). เลขที่ 31 ส.ค. 35.

ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 12. และ การดำเนินงานของขสมก. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). เลขที่ ก/2/2540/33. ปีก 5 หน้า 247.

ตาราง 12 แสดงประเภทการเก็บค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

วัน เดือน ปี	อัตราเก็บตามเส้นทาง เฉพาะรอบใน กทม.	อัตราเก็บตามเส้นทาง เฉพาะรอบในกทม.คาบ เกี่ยวกับรอบนอกกทม. และชานเมือง	อัตราเคลื่อนที่	อัตรารถโดยสารประจำ ทางครีม-แดง	อัตรารถโดยสารประจำ ทางครีม-น้ำเงิน
พ.ศ. 2519	-	-	เริ่มต้นที่ 5.00 บ. ตลอดสายไม่เกิน 10.00 บ.	-	-
1 ต.ค. 22	-	-	เริ่มต้นที่ 5.00 บ. ตลอดสายไม่เกิน 10.00 บ.	-	-
9 ต.ค. 23	-	-	เริ่มต้น 5.00 บ. ตลอดสายไม่เกิน 15.00 บ.	-	-
9 พ.ย. 34	-	-	เริ่มต้น 6.00 บ. ตลอดสายไม่เกิน 16.00 บ.	-	-

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีก 6 หน้า 335. และ
“การปรับปรุงค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” (วิทยุสารประจำวัน). (2523). เลขที่ ข1/1 ส.ค. 23. หน้า 4429.

ผลจากการปรับปรุงค่าโดยสาร ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้เพิ่มขึ้น คือ รถโดยสารประจำทางธรรมดามีรายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศมีรายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 เฉลี่ยแล้วองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้เพิ่มขึ้นวันละ 500,000 บาท¹

1.2.2.5 การเพิ่มรายได้และลดรายจ่ายด้วยวิธีการอื่น ๆ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ช่วยเหลือตัวเองให้ภาระหนี้ที่มีอยู่น้อยลง โดยลดรายจ่ายและเพิ่มรายได้ด้วยวิธีต่างๆ ดังนี้

1) การติดตั้งป้ายโฆษณาและเครื่องมือสื่อสาร

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอนุญาตให้บริษัทต่างๆ ติดตั้งป้ายโฆษณา 2 ข้างรถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศ โดยบริษัทต้องแบ่งรายได้ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นรายเดือนตามข้อตกลงในสัญญา ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้เพิ่มขึ้นใน พ.ศ. 2523 เดือนละ 200,000 บาท² แต่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องยกเลิกการติดตั้งป้ายโฆษณาดังกล่าว เนื่องจากโฆษณาส่วนใหญ่เป็นโฆษณาการกุศล จึงไม่มีการเก็บค่าใช้จ่าย อีกทั้งการติดตั้งป้ายโฆษณาทำให้เห็นวาร์ตโดยสารประจำทางเป็นรถโฆษณา ไม่ใช่ รถโดยสารประจำทาง

ต่อมา พ.ศ. 2524 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เซ็นสัญญาดังตั้งป้ายโฆษณา กับบริษัทเอ็ม.เอ.ซี.อาร์ท้อีกครั้ง เพราะบริษัทดังกล่าวตกลงให้รายได้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเดือนละประมาณ 1.5 ล้านบาท³ และเซ็นสัญญากับบริษัทไทยแลนด์ ยูเนียน เทเรตติ้ง ในวันที่ 11 กันยายน กำหนดระยะเวลา 5 ปี ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะมีรายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ทุกปี การเซ็นสัญญากับบริษัทนี้แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ สัญญาเช่าเนื้อที่โฆษณาข้างรถทั้ง 2 ข้าง โดยบริษัทผู้เช่าต้องจ่ายค่าเช่าให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพปีแรกเดือนละ 970,000 บาท และปีต่อไป จ่ายเพิ่มอีกร้อยละ 15 จนกว่าจะหมดสัญญา เมื่อรวมค่าเช่าตลอดอายุสัญญาทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เงินทั้งสิ้น 78,481,332 บาท และ สัญญาเช่าเนื้อที่โฆษณาท้ายรถ โดยบริษัทผู้เช่าต้องจ่ายค่าเช่าในปีแรกให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเดือนละ 400,000 บาท และปีต่อไป จ่ายเพิ่มอีกร้อยละ 15 จนกว่าจะหมด

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กับรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/85. ปีที่ 7 หน้า 401.

² องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีที่ 1 หน้า 40.

³ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงาน และปัญหาการดำเนินงาน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีที่ 4 หน้า 153.

สัญญา ซึ่งเมื่อรวมค่าเช่าจากทั้งสองฉบับทำให้ในปีแรกองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับเงิน เดือนละ 1,370,000 บาท¹

ต่อมาบริษัทบุญบันดาลได้รับสัมปทานพื้นที่โฆษณาบนรถโดยสาร ประจำทางเป็นเวลา 1 ปี² และในวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2534 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เซ็นสัญญากับบริษัทแอนด์คอมมิวนิเคชั่น จำกัด ให้สัมปทานเช่าพื้นที่โฆษณาบนรถโดยสาร ประจำทางปรับอากาศ 800 คัน ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ. 2535-เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2538 ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ผลตอบแทนตลอดอายุสัญญา 37 ล้านบาท

นอกจากนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ติดตั้งเครื่องมือสื่อสาร และ เครื่องส่งสัญญาณวิทยุบนรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้ประชาชนสามารถฟังเพลง ข่าวสาร ความเคลื่อนไหวทั่วไป ทั้งเพื่อเผยแพร่ข่าวและประกาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยเฉพาะทุกวัน³ รวมทั้งใช้ส่งงาน รับฟังคำสั่งแจ้ง แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องต่างๆ และควบคุม การเดินรถได้ทั่วถึงและฉับพลัน โดยเฉพาะการแก้ปัญหาการเสียที่จอดกีดขวางการจราจร โครงการนี้เอกชนเป็นผู้ลงทุนให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และองค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพยังได้รับผลตอบแทนจากการให้เช่ารถโดยสารประจำทางทำรายการวิทยุด้วย⁴

เพื่อเพิ่มรายได้ให้มากขึ้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เซ็นสัญญากับ บริษัทซิสเต็มเน็ทเวิร์ค ใน พ.ศ. 2529 เพื่อให้บริษัทดังกล่าวทำรายการวิทยุบนรถโดยสาร ประจำทาง 3,000 คัน ซึ่งออกอากาศครั้งแรกวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2530 โดยมีผู้เสนอ ข่าวสาร สารคดี เรื่องราวน่ารู้ต่างๆ เพื่อให้ผู้โดยสารรู้สึกผ่อนคลายระหว่างเดินทาง และสร้างความเข้าใจระหว่างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกับผู้ใช้บริการ ซึ่งบริษัทจ่ายผลตอบแทนให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 7.44 ล้านบาท ภายในเวลา 5 ปี แต่ในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2530 ก็ถูกระงับรายการชั่วคราวโดยคณะกรรมการบริหารวิทยุและโทรทัศน์ (กบว.)⁵ และเริ่มให้บริการ ใหม่ในโครงการวิทยุบนรถโดยสารประจำทางหรือ“บัสซาวนด์” ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2531 โดย บริษัทซิสเต็มเน็ทเวิร์ค ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการบริหารวิทยุกระจายเสียงและวิทยุ

¹องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงาน และปัญหาการดำเนินงาน.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีก 8 หน้า 360.

²“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมฟ้อง “บุญบันดาล” เรียกค่าเสียหาย 4 ล้านบาท ค้างค่าเช่า โฆษณาบนรถเมล์,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 22 พ.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 3.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง.
(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีก 5 หน้า 265.

⁴“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้ระบบสื่อสารควบคุมการเดินรถประจำทาง,”
(วิทยุสารประจำวัน). (2523). เลขที่ ข1/24 มี.ค. 23. หน้า 1738.

⁵“สำรวจผู้โดยสารรถเมล์ขอรายการวิทยุบนรถ,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 19 ม.ค. 31. รอบคำ หน้า 5.

โทรทัศน์ (กบว.)¹ หลังจากนั้นแล้วผู้ศึกษาไม่พบข้อมูลที่เกี่ยวกับความต่อเนื่องของการติดตั้งเครื่องมือสื่อสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจนกระทั่ง พ.ศ. 2542

2) การไล่พนักงานออก

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ไล่พนักงานที่กระทำความผิด และทุจริตต่อหน้าที่ และระงับการรับพนักงานเพิ่มทุกกรณีตั้งแต่เดือนมีนาคม-เดือนตุลาคม พ.ศ. 2522 ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้เพิ่มขึ้นวันละ 2-7 แสนบาท² ต่อมา พ.ศ. 2524-2526 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไล่พนักงานออกเนื่องจากถูกร้องเรียนจากผู้โดยสารว่ามีกิริยามารยาทไม่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่³ และละทิ้งหน้าที่โดยไม่มีเหตุอันควร ทั้งปฏิบัติงานโดยฝ่าฝืนระเบียบคำสั่งและข้อบังคับขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เช่น ขับรถจนทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และนำตัวไขแล้วมาขายใหม่⁴ ส่วนพนักงานในสำนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทยอยลดพนักงานฝ่ายธุรการและยุบพนักงานบางแผนกออกร้อยละ 2-3 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด (ประมาณ 20,000 คน) แล้วจ่ายเงินชดเชยให้พนักงาน แต่ไม่มีการยุบตำแหน่งรองผู้จัดการเขต เพราะแต่ละเขตมีพนักงาน 700-800 คน หากยุบตำแหน่งนี้อาจทำให้ดูแลพนักงานไม่ทั่วถึง⁵ นอกจากนั้นยังมีพนักงานบางส่วนขอเกษียณก่อนกำหนดด้วย ซึ่งช่วยลดจำนวนพนักงานให้น้อยลง

3) การให้บริการเช่ารถ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้บริการเช่ารถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศที่วิ่งภายในเขตกรุงเทพฯ คิดค่าเช่าวันละ 1,500 บาท และ 3,200 บาทตามลำดับ แต่ถ้าวิ่งไปจังหวัดใกล้เคียงคิดค่าเช่ารถโดยสารประจำทางธรรมดาวันละ 2,000 บาท และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศวันละ 3,500 บาท อัตรานี้รวมค่าน้ำมัน และคนขับรถแล้ว⁶ ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถนำรายได้ส่วนนี้มาใช้จ่ายในองค์กรได้

¹“จะเริ่มบริการวิทยุบนรถเมล์ได้ใหม่เดือนมิถุนายนนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2531).

เลขที่ 13 พ.ค. 31. รอบเช้า หน้า 15.

²กรณีทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ).

(2522). เลขที่ ก/2/2522/96. หน้า 16.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525).

เลขที่ ก/2/2525/178. ปีที่ 1 หน้า 40.

⁴“ปีที่แล้วองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไล่พนักงานออก 985 คน,” (สำนักข่าวไทย).

(2527). เลขที่ 29 ม.ค. 27. รอบค่ำ หน้า 6.

⁵“ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลดพนักงานจะเริ่มตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป,”

(สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 22 ก.พ. 32. รอบค่ำ หน้า 10.

⁶องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีที่ 10 หน้า 575.

4) การใช้ตั๋วรถโดยสารประจำทาง

เพื่อลดค่าใช้จ่ายให้ประชาชนที่ต้องเดินทางหลายเส้นทาง ใน พ.ศ. 2520 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทำตั๋วรถโดยสารประจำทางให้ประชาชน คือ เมื่อผู้โดยสารต้องต่อรถอีก 1 สาย เพื่อเดินทางไปยังปลายทาง ผู้โดยสารสามารถใช้ตั๋วเดิมแสดงแก่พนักงานเก็บค่าโดยสารสายใหม่ แล้วพนักงานจะคิดค่าโดยสารในราคาพิเศษ เช่น ตั๋วต่อระยะทาง 10 กิโลเมตรแรกเสีย 3 บาท แต่ตั๋วธรรมดาเสีย 5 บาท ตั๋วต่อระยะทางต่อไปอีก 1 กิโลเมตรละ 1 บาท ตั๋วธรรมดาเสีย 2 บาท และตั๋วต่อระยะทางตลอดสายเสีย 6 บาท ตั๋วธรรมดาเสีย 10 บาท เป็นต้น¹

นอกจากนั้นในวันที่ 18 มีนาคม พ.ศ. 2528 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทำตั๋วรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนถือจากการนั่งระยะสั้นไปขึ้นในระยะยาวได้ ซึ่งตั๋วแยกตามเขตต่างๆ โดยมีตัวเลขบอกระยะทางอยู่รอบนอก และมีตัวเลขระบุสายรถอยู่รอบใน ตรงกลางมีตราองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริเวณมุมบนด้านซ้ายพิมพ์คำว่า “เข้า” มุมบนด้านขวาพิมพ์คำว่า “กลับเข้า” มุมล่างด้านซ้ายพิมพ์คำว่า “ไป” และมุมล่างด้านขวาพิมพ์คำว่า “กลับมาย” ถ้าผู้โดยสารใช้บริการรถโดยสารประจำทางในช่วงเข้าพนักงานเก็บค่าโดยสารจะตัดมุม “เข้า” ออก ทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถนำตั๋วไปขึ้นเวลาอื่นได้ ต่อมาใน พ.ศ. 2531 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จัดทำตั๋วสำหรับผู้โดยสารทั่วไปเพื่อขึ้นรถโดยสาร ซึ่งตัวมีราคาฉบับละ 50-60 บาท โดยเฉลี่ยค่าบริการครั้งละ 2.50-3.00 บาท ใน 1 เดือนคิดค่าโดยสารเพียง 20 วัน การจัดทำตั๋วรถโดยสารประจำทางนอกจากช่วยลดค่าใช้จ่ายให้กับประชาชนแล้วยังช่วยลดต้นทุนและรายจ่ายจากการพิมพ์ตั๋วรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้อีกด้วย

5) การเช่าที่ทำการจอดรถและซ่อมรถโดยสารประจำทาง

เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายจ่ายต่อเดือนที่เป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายของพนักงาน ค่าเช่าจอดรถ และซ่อมรถเป็นจำนวนมาก ดังนั้นเพื่อลดรายจ่ายด้านจอดรถและซ่อมรถ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงขอเช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยจากกระทรวงคมนาคมแทนการเช่าที่ดินของเอกชน ซึ่งต้องเสียค่าเช่าวันละ 2 ล้านบาท² การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเช่าที่บริเวณถนนรัชดาภิเษก ช่วงลาดพร้าว-โอศุภ จำนวน 98 ไร่ ทำซ่อมรถ 3 ปี คิดค่าเช่าไร่ละ 2,000 บาทต่อเดือน หรือปีละ 2.7 ล้านบาท³ และบริเวณสวนจตุจักรจำนวน 5 ไร่ สำหรับเป็นแหล่งเก็บอะไหล่

¹รายนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/2/2520/49. ปีที่ 2 หน้า 14.

²องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีที่ 9 หน้า 493.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีที่ 6 หน้า 292.

รถเพื่อตั้งศูนย์ซ่อมรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเอง และใช้รับงานต่อจากเอกชนที่จะหมดสัญญาเช่าซ่อมรถโดยสารประจำทางในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2528 โดยทำเป็น 4 ศูนย์ใหญ่จาก 11 เขตการเดินรถ¹ ด้วยเหตุนี้ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถลดค่าใช้จ่ายได้วันละ 200,000 บาท²

6) การปรับปรุงและยกเลิกรถโดยสารประจำทาง

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกได้อนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพปรับปรุงและยกเลิกเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางจำนวน 57 เส้นทาง เนื่องจากบางเส้นทางมีระยะทางยาวมาก ทำให้เสียเวลากลับรถเพื่อรับผู้โดยสารที่จุดเริ่มต้นใหม่ จึงทำให้เกิดการขาดแคลนรถ เช่น ในถนนที่มีรถโดยสารประจำทางให้บริการ 10 เส้นทางได้ยกเลิกให้เหลือ 6 เส้นทาง โดยรถที่ตัดออกจะนำไปรวมกับรถที่อยู่ใน 6 เส้นทาง ซึ่งเฉลี่ยแบ่งรถให้แต่ละสายยาวเท่าๆ กัน ส่งผลให้มีรถวิ่งแต่ละสายถี่มากขึ้น และมีความคล่องตัวในการเดินทาง ทั้งเพิ่มเที่ยวรถต่อวันได้มากขึ้นด้วย³

7) การขายรถโดยสารประจำทาง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประกาศขายรถเก่ายี่ห้อฮิซุซุ ฮีโน่ เบนท์เลย์แลนด์ และเพียต ซึ่งเป็นรถที่ซื้อมาจากผู้ประกอบการเดิม ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลดค่าเช่าที่จอดรถ⁴ และลดค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนผ้าเบรก และแบตเตอรี่ด้วย นอกจากนี้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้นำรถไปขายทอดตลาดให้โรงงาน โรงเรียน เอกชนที่ต้องการนำรถไปวิ่งต่างจังหวัด⁵ และกระทรวงศึกษาธิการ รวมทั้งกรุงเทพมหานคร⁶ เพื่อนำไปบริการนักเรียน และปรับปรุงเป็นรถโรงเรียนทาสีเหลืองคาดดำ⁷ ซึ่งเปิดให้บริการสายแรกในวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2536 ทั้งขายให้ผู้ชนะการประมูล แต่ผู้ซื้อห้ามนำรถมาวิ่งในเขตกรุงเทพฯ

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมการจัดตั้งซ่อมรถโดยสารขึ้นเอง,” (สำนักข่าวไทย). (2527). เลขที่ 9 ต.ค. 27. รอบเช้า หน้า 3.

²องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงาน และปัญหาการดำเนินงาน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปี 6 หน้า 281.

³“กำหนดเปลี่ยนเส้นทางรถเมล์องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใหม่ 54 เส้นทาง เริ่มตั้งแต่ 28 ต.ค.นี้แน่นอนแล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2632). เลขที่ 17 ก.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า หน้า 2.

⁴“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประกาศขายรถเก่าเพื่อลดค่าใช้จ่าย ค่าเช่าที่จอด และหารายได้,” (สำนักข่าวไทย). (2527). เลขที่ 7 พ.ย. 27. รอบบ่าย หน้า 7.

⁵“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพคาดจะมีรายได้เพิ่มร้อยละ 20 จากนำรถใหม่แทนรถเก่า,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 12 ก.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ หน้า 13.

⁶“กทม.ยอมซื้อรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทำรถโรงเรียน,” (สำนักข่าวไทย). (2536). เลขที่ 24 พ.ย. 36. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบค่ำ หน้า 4.

⁷“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพระบุไม่รับผิดชอบบริหารรถนักเรียน,” (สำนักข่าวไทย). (2536). เลขที่ 6 มี.ค. 36. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ หน้า 2.

8) การให้ทดลองเดินรถและการขายเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง

เพื่อลดการขาดทุนที่มีอยู่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงให้เอกชนทดลองเดินรถโดยสารประจำทางในเส้นทางเขต 1 และเขต 12 ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดทุนโดยมีเวลาทดลองดำเนินกิจการ 3 ปี* ถ้าเอกชนสามารถทำกิจการให้มีกำไรองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพก็จะให้เดินรถต่อไป ต่อมา พ.ศ. 2530 ได้อนุมัติให้เอกชนเดินรถ 5 สาย คือ สาย 19 122 133 207 และ 1067¹ และใน พ.ศ. 2531 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขายเส้นทางเดินรถที่ขาดทุนให้เอกชน คือ สาย 46 และ 48 และสาย 25 เนื่องจากต้องจ่ายค่าเช่าอุโมงค์รถสูง² นอกจากนี้ยังได้ขายเส้นทางเดินรถให้เอกชนอีก 37 เส้นทาง นับว่าเป็นการลดขนาดกิจการ ทั้งยังได้รับผลตอบแทนจากเอกชนอีกด้วย ซึ่งทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้สูงขึ้น³ ใน พ.ศ. 2532 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอนุมัติให้บริษัทเอส.เค.เศรษฐกิจทั่วรั่วิ่งให้บริการประชาชนในเส้นทางรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ 8 สาย⁴ มีอายุสัมปทาน 12 ปี เมื่อครบ 7 ปีแรกองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ผลตอบแทนจากบริษัทอีกวันละ 350-380 บาทต่อวันต่อคัน** และใน 5 ปีหลังบริษัทต้องจ่ายค่าเช่ารถ และผลตอบแทนให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี รวมองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้ 32.7 ล้านบาทต่อปี ทั้งยังได้เป็นเจ้าของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ⁵ หนึ่งเมื่อมีการเปลี่ยนเป็นรถรุ่นใหม่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะได้รับเงินจากบริษัทปีละ 14 ล้านบาท⁶ อีกด้วย

* การกำหนด 3 ปี เพราะถ้าให้เวลาสั้นเกินไปเอกชนอาจไม่กล้าเสี่ยงลงทุน และไม่ตั้งใจปรับปรุงกิจการ แต่ถ้าให้เวลานานก็ไม่เป็นผลดี เพราะอาจทำให้รู้สึกว่าการขนส่งมวลชนกรุงเทพขายกิจการให้เอกชน เมื่อครบ 3 ปี หากเอกชนดำเนินการได้ผลดีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะพิจารณาให้เอกชนรายนั้นดำเนินการต่อไป หรือออกไปประกอบการให้เอกชนโดยตรง

¹ “สหภาพองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพค้านการขายสัมปทานเดินรถ 5 สายให้เอกชน,” (สำนักข่าวไทย). (2530). เลขที่ 14 ต.ค. 30. รอบคำ หน้า 19.

² “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขมขื่นค้านแปรรูปรัฐวิสาหกิจ,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 4 พ.ค. 31. รอบคำ หน้า 14.

³ “คมนาคมชี้แจงความเป็นสศช. (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) เกี่ยวกับการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 4 พ.ค. 31. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า หน้า 14.

⁴ “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอนุมัติสัมปทานรถปรับอากาศให้บริษัทเอส.เค.ทั่วรั่วแล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 22 มี.ค. 32. รอบเช้า หน้า 9.

** เดิมได้วันละ 250 บาทต่อวันต่อคันเป็นอย่างน้อย

⁵ “บริษัทเอส.เค.เศรษฐกิจทั่วรั่วื่นข้อเสนอขอเดินรถร่วมปรับอากาศกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแบบใหม่เป็นรายแรก,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 28 ก.พ. 32. รอบคำ หน้า 17.

⁶ “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำรถปรับอากาศรุ่นใหม่ออกบริการประชาชนแล้ว 2 สาย,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 31 ส.ค. 32. ข่าวการเมือง-สังคม. รอบเช้า หน้า 9.



ภาพประกอบ 14 รถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศของเอกชนในปัจจุบัน

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถเอกชนร่วมบริการ. (ออนไลน์).

http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture3.htm.

1.3 การทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

1.3.1 ปัญหาการทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีหลายประเภทดังนี้

1.3.1.1 การทุจริตน้ำมัน

โดยการปลอมเอกสารเงินค่าน้ำมัน¹ การยักยอกน้ำมันด้วยการส่งน้ำมันจากบริษัทจำหน่ายน้ำมัน เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพส่งน้ำมันจากบริษัทเอสโซ่จำนวน 12,000 ลิตร แต่ได้รับเพียง 11,912 ลิตร โดยไม่ทราบสาเหตุ และเป็นความผิดของใครระหว่างคนขับรถ หรือพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ²

อีกประเภทหนึ่ง คือ การดัดน้ำมัน ตามระเบียบการจอดรถในอุโมงค์ เมื่อรถเข้าอุโมงค์ของผู้ให้เช่าแล้ว เจ้าหน้าที่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถเข้าไปตรวจสอบได้ เนื่องจากเป็นบริเวณของผู้ให้เช่ารถ³ และเมื่อพนักงานขับรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำรถเข้าอุโมงค์ จะเติมน้ำมันให้เต็มถังก่อน เพื่อเตรียมรถให้พร้อมก่อนออกวิ่งในวันถัดไป แต่เมื่อถึงเวลานำรถออกบริการ พบว่าเหลือน้ำมันเพียงครึ่งถังเพราะทางผู้ดัดน้ำมันไปขาย

¹กรณีทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/86. หน้า 2.

²แหล่งเดิม. หน้า 20.

³แหล่งเดิม. หน้า 30.

อย่างไรก็ตามการลงบัญชีน้ำมัน ก็พบว่า ไม่มีหลักฐานการลงบัญชีที่ถูกต้อง ส่วนหลักฐานการจ่ายน้ำมันก็เป็นเพียงใบสรุปยอดรวมการจ่ายน้ำมันโดยไม่มีรายละเอียด ทำให้หลักฐานไม่น่าเชื่อถือ เพราะสามารถทำขึ้นเองได้ นอกจากนั้นการลงบัญชียังพบรอยขีดฆ่า และขูดลบ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลง และแก้ไขยอดการรับ-จ่ายน้ำมัน ส่วนน้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรค และน้ำมันเกียร์นั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบก็ไม่มีหลักฐานการรับ-จ่ายมีเพียงบันทึกการรับ-จ่ายในสมุดคຸມน้ำมันเท่านั้น¹ และยังพบการลงรายการเบิกจ่ายน้ำมันเกินความเป็นจริงด้วย

นอกจากนั้นเจ้าของรถเขายังให้พนักงานขับรถเติมน้ำมันให้เต็มถัง โดยเจ้าของบริษัทรถเข่ามักให้พนักงานขับรถแกล้งทำรถเสียบ่อยๆ เมื่อวิ่งได้ 1-2 เทียว แล้วให้นำรถเข้าอู่ซ่อมเพื่อดูคຸມน้ำมันจากถังไปขาย² หรือการทำให้เป็นรถเสริม (รถต่อช่วง) ซึ่ง 1 วันมีประมาณ 200 กว่าคัน เส้นทางของรถประเภทนี้เป็นการวิ่งแบบไม่สุดเส้นทาง หรือวิ่งครึ่งทางแล้วก็หยุด ทำให้เกิดช่องโหว่ในการตรวจเช็ค และพบว่ามียรถบางคันย้อนกลับมาวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารตลอดวัน โดยใช้คຸມน้ำมันขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่รายได้ที่เก็บได้เป็นของพนักงานเก็บค่าโดยสาร คนขับรถ และคนที่รู้เห็นเป็นใจ* ซึ่งเงินส่วนนี้เป็นจำนวนเกือบเดือนละ 30 ล้านบาท³

1.3.1.2 การทุจริตประมุล

รถโดยประจำทางที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรับมาจากบริษัทเอกชน บางคันไม่สามารถให้บริการประชาชนได้ เพราะมีสภาพทรุดโทรม องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงนำออกประมูลขายซึ่งพบว่าการทุจริตระหว่างพนักงานภายในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกับพ่อค้า กล่าวคือ เมื่อซ้คຸມน้ำหนักระโหลก เช่น เศษเหล็ก เศษตะกั่ว แผ่นแร่ธาตุนั้นได้ซ้คຸມน้ำหนักระโหลก และประมุลพร้อมกันทั้งๆ ที่ขายได้คຸມละราคา และมีการโกงน้ำหนักระโหลก เช่น ซ้คຸມน้ำหนักระโหลก

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). กัບรຍนດ໌โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมุลขາວเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/85. ปี 1 หน้า 22.

² กรณีทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมุลขາວเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/86. หน้า 11.

* องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เรียกว่า รຍก หมายถึง รายได้ทั้งหมดยกให้เป็นของผู้ที่ดำเนินการโดยมีเจตนาไม่สุจริต

³ รถประจำทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมุลขາວเหตุการณ์สำคัญ). (2526). เลขที่ ก/2/2526/73. ปี 2 หน้า 73.

ได้ 900 กิโลกรัม แต่บอกว่าซังได้ 2,053 กิโลกรัม¹ และยังมีการขายไหลเก่าให้เฉพาะคนรู้จัก หรือพรรคพวกของตัวเอง²

นอกจากนั้นยังพบว่ามี การใส่ไหลเก่าให้รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งมีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2520 โดยช่างซ่อมรถมักนำอะไหล่นำเก่า แต่ตบแต่งใหม่ใส่ให้รถโดยสารประจำทางพร้อมตั้งราคาเกินความจริง เช่น เพื่อง่ายรถตั้งราคาตัวละ 3,500 บาท ซึ่งสูงกว่าความเป็นจริง ทั้งยังมีการผูกขาดซื้ออะไหล่นำจากร้านที่รู้จักกับฝ่ายบริหาร คือ อะไหล่ที่ได้กำไรหรือเป็นอะไหล่ชิ้นใหญ่ของรถอีซูซุกับรถฮีโน่ หัวหน้าเขตจะสั่งซื้อเฉพาะร้านที่รู้จักกันเท่านั้น ส่วนร้านขายอะไหล่อื่นๆ จะสั่งซื้อเฉพาะของเล็กๆ น้อยๆ และเมื่อคิดราคาสินค้าทางร้านจะใส่ราคาของแท่งในบิล แต่ของที่ได้เป็นของแท่งบ้างปลอมบ้าง เช่น จานครัชรถอีซูซุมีการออกบิลใบละ 750-900 บาท แต่ของที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เป็นจานครัชเก่าที่นำมาตบแต่งและพ่นสีใหม่มีราคาไม่เกิน 200 บาท หรือจานครัชฮีโน่ทางร้านออกบิลอันละ 950 บาท และ 1,150 บาท แต่ของจริงราคาเพียง 250 บาท³ เป็นต้น

ส่วนการสั่งต่อเติมรถโดยสารประจำทางก็พบการทุจริต คือ รถโดยสารประจำทางที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสั่งต่อใหม่ พบว่าไม่มีพาวเวอร์สเตียร์ หรือระบบผ่อนแรงพวงมาลัย ทำให้คนขับรถประสบปัญหาการขับที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงต้องสั่งซ่อมรถใหม่ ซึ่งทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น⁴

1.3.1.3 การทุจริตปลอดหนี้

รถโดยสารประจำทางที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทำสัญญาเช่ากับบริษัทรถเช่าต่างๆ เช่น บริษัทอีซูซุ บริษัทเบนซ์ บริษัททอว์ และบริษัทฮีโน่ เป็นต้น สัญญาเช่ารถระบุไว้ว่า ภายใน 3 ปีแรกองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ต้องชำระหนี้ให้บริษัทรถเช่า เพราะเป็นการทดลองคุณภาพรถ แต่มีข้อแม้ว่าหากรถเสียหายองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องเป็นผู้ออกค่าซ่อมเอง แต่ข้อเท็จจริงพบว่าทุกวันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจ่ายเงินให้บริษัทเช่ารถคันละ 200 บาท โดยระบุในบัญชีการจ่ายเงินว่าเป็นค่าซ่อม ซึ่งจริงๆ แล้วไม่ได้มีการซ่อมแซมรถแต่อย่างใด นอกจากนั้นหากรถเกิดอุบัติเหตุหรือมีรอยขีดข่วน ช่างประจำอู่รถแต่ละบริษัทจะประเมินราคาซ่อมโดยตีราคาสูงเกินความจริง

¹กรณีทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/86. หน้า 4.

²แหล่งเดิม. หน้า 8.

³แหล่งเดิม. หน้า 15.

⁴ปัญหาแรงงาน : กรณีพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเรียกร้องให้เพิ่มค่าครองชีพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/15. หน้า 1.

1.3.1.4 การทุจริตตัวรถโดยสารประจำทาง

เป็นวิธีที่พนักงานเก็บค่าโดยสารซื้อตั๋วปลอมจากโรงพิมพ์ที่พิมพ์ตั๋วปลอมจำหน่าย โดยขายตั๋วปลอมชนิดละ 5 บาท ในราคาม้วนละ 500-600 บาท ตัวชนิดละ 10 บาท ม้วนละ 2,500 บาท¹ ตัว 1 ม้วนมี 5,000 ใบ ดังนั้นตัว 1 ม้วนทำให้พนักงานเก็บค่าโดยสารมีรายได้ถึง 25,000-50,000 บาท² แต่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสียรายได้ส่วนนี้ประมาณวันละ 150,000 บาท

หนึ่งพนักงานเก็บค่าโดยสารยังเก็บตัวเก่าที่ผู้โดยสารทิ้งไว้บนรถโดยสารประจำทางมาขายใหม่³ วิธีการนี้เรียกว่า “ขี่ช้าง” และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังสูญเสียรายได้จากการฉีกตั๋วคาบเกี่ยวกันของพนักงานเก็บค่าโดยสาร เช่น ต้องฉีกตั๋วให้ผู้โดยสารเพียง 2 คน แต่พนักงานเก็บค่าโดยสารกลับฉีกตัว 3 ใบ เป็นต้น⁴

1.3.2 การแก้ไขปัญหาการทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สามารถแก้ไขปัญหาได้ดังนี้

1.3.2.1 การแก้ไขปัญหาการทุจริตการจัดซื้ออะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ ของรถโดยสารประจำทาง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จัดซื้ออุปกรณ์กับบริษัทขายอะไหล่โดยตรง เพราะทำให้หะมีราคาถูกลง และได้ของแท้ การใช้วิธีนี้เพื่อยกภาระการสั่งซื้ออะไหล่ให้บริษัทคู่สัญญาเป็นผู้สั่งของโดยตรง และทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ต้องซื้อของมาค้างไว้ ทั้งนี้ทางคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องจะเป็นผู้ควบคุม โดยนำบัญชีสั่งของจากบริษัทมาตรวจสอบเพื่อป้องกันการทุจริต⁵

1.3.2.2 การแก้ไขปัญหาการทุจริตตัวรถโดยสารประจำทาง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ให้สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาลเป็นผู้จัดพิมพ์ตัวรถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศ เพื่อป้องกันการพิมพ์ตั๋วปลอม โดยลักษณะของตั๋วที่พิมพ์ใหม่ใช้กระดาษปอนด์อย่างหนา มีลายน้ำในตัว หมึกพิมพ์สามารถซึมผ่าน

¹กรณีทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/ป6/2522/96. หน้า 12.

²แหล่งเดิม. หน้า 15.

³การทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/ป1/2523/184. หน้า 6.

⁴รถประจำทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ขสมก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). เลขที่ ก/2/2526/73. ปีที่ 2 หน้า 73.

⁵องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กับรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/85. ปีที่ 1 หน้า 27.

ทะลุด้านหลังตัวทุกใบได้ และด้านหลังตัวทุกใบมีข้อความ “ขอบคุณที่ใช้บริการ” ทั้งได้ปรับปรุงลายเส้นของตัว ตลอดจนมีการใช้รหัสควบคุมหมายเลขหน้าตัวให้รัดกุม¹ ซึ่งเริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2522² นอกจากนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ตั้งหน่วยตรวจพิเศษ³ คอยดูแลปราบปรามการทุจริตของพนักงาน และให้ความช่วยเหลือประชาชนด้านการบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดระเบียบการจราจร การออกรถจากป้ายรถโดยสารประจำทางต่างๆ รวมทั้งรับแจ้งข้อบกพร่องและปัญหาอื่นๆ

ส่วนการแก้ปัญหาพนักงานเก็บตั๋วโดยสารเก่ามาขายใหม่นั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้วิธีการออกรางวัลตัวรถโดยสารประจำทาง⁴ ซึ่งได้พิมพ์ตัวเลขไว้บนตัวรถโดยสารประจำทาง 7 หลักเช่นเดียวกับตัวเลขในสลากกินแบ่งรัฐบาล⁵ แล้วออกรางวัลตัวรถโดยสารประจำทางทุกวันที่ 16 ของทุกเดือน หากตัวรถโดยสารประจำทางของผู้โดยสารตรงกับกับการออกรางวัลสลากกินแบ่งรัฐบาลของรัฐบาล ผู้โชคดีจะได้รับเงินรางวัลมูลค่า 100,000 บาท 10,000 บาท และ 5,000 บาท⁶ โดยเริ่มออกรางวัลตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ. 2523 และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทำการเปลี่ยนสีตัวรถโดยสารประจำทางใหม่ทุก 15 วัน⁷ การแก้ปัญหาด้วยวิธีนี้ทำให้เดือนมีนาคม-เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2523 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้เพิ่มขึ้นถึง 170,000-900,000 บาท⁸ อีกทั้งปัญหาการทิ้งตั๋วโดยสารบนรถโดยสารประจำทางและถนนก็หมดไป แต่การออกรางวัลตัวโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ยกเลิกไปตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2523 เพราะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

¹กรณีทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/96. หน้า 30.

²แหล่งเดิม. หน้า 12.

³แหล่งเดิม. หน้า 2.

⁴ปัญหาการถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปี 6 หน้า 297.

⁵การให้รางวัลตัวโดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/76. หน้า 1.

⁶“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนดวิธีการรักษาความสะอาดบนรถเมล์,” (วิทยุสารประจำวัน). (2523). เลขที่ ข1/7 ก.พ. 23. หน้า 834.

⁷“การกำหนดการออกรางวัลตัวรถเมล์,” (วิทยุสารประจำวัน). (2523). เลขที่ ข1/29 ก.พ. 23. หน้า 1282.

⁸การให้รางวัลตัวโดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/76. หน้า 29.

เปลี่ยนระบบการเก็บค่าโดยสารจากแบบโซนเป็นการเก็บตามระยะทาง ดังนั้นนายตรวจจึงมีหน้าที่เก็บตัวจากผู้โดยสารเพื่อตรวจ และเพื่อเป็นหลักฐานในการจ่ายค่าโดยสาร¹ เท่านั้น

1.3.2.3 การแก้ปัญหาการทุจริตน้ำมัน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแก้ไข โดยการหมุนเวียนพนักงานเติมน้ำมันไปประจำเขตอื่นทุกเดือน² หรือทุก 2-3 เดือน เพื่อไม่ให้พนักงานเติมน้ำมันคุ้นเคยกับสถานที่ และรู้จักคนขับรถจึงเป็นการป้องกันการร่วมมือกันทุจริต³ และให้มีการควบคุมอย่างใกล้ชิด

1.4 จำนวนรถโดยสารประจำทางมีบริการไม่เพียงพอ

1.4.1 ปัญหาจำนวนรถโดยสารประจำทางมีบริการไม่เพียงพอ

เป็นปัญหาที่มีมาตั้งแต่ก่อนจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเมื่อจัดตั้งเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้วก็ยังคงประสบปัญหานี้ อีกทั้งรถโดยสารประจำทางที่รับมาจากบริษัทเอกชนต่างๆ ก็มีสภาพเก่า ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถให้บริการประชาชนได้ดี และประชาชนต้องรอรถโดยสารประจำทางนาน

1.4.2 การแก้ไขปัญหาการรถโดยสารประจำทางมีบริการไม่เพียงพอ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กู้เงินจากหน่วยงานต่างๆ เช่น ธนาคารกระทรวงการคลัง และขอเงินสนับสนุนจากรัฐบาล แล้วนำเงินมาปรับปรุงรถโดยสารประจำทางให้สามารถบริการประชาชนได้ดี และเพียงพอกับความต้องการของประชาชน อีกทั้งได้เพิ่มรถโดยสารประจำทางให้มีหลายประเภทดังนี้

1.4.2.1 รถนักเรียนและตัวเดือนสำหรับนักเรียน

เป็นบริการที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ นักเรียน ซึ่งเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2519 ตามมติของคณะรัฐมนตรีให้จัดบริการ

¹การให้รางวัลตัวโดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.
(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/76. หน้า 34.

²การทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/1/2523/184. หน้า 14.

³ปัญหาการยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก).
(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปี 5 หน้า 258.

รถโดยสารประจำทางสำหรับนักเรียนโดยไม่คิดเงิน¹ และใน พ.ศ. 2520 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มรถอีก 500 คัน เพื่อให้บริการแก่นักเรียนในช่วงเปิดเทอม²

รถนักเรียนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมี 2 ประเภท คือ แบบให้แต่ละโรงเรียนเช่ารับ-ส่งนักเรียนในราคาต้นทุน โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพหาคนขับรถให้³ และแบบให้บริการทั้งประชาชนและนักเรียนควบคู่กันไป รถเหล่านี้วิ่งในเส้นทางที่เป็นทางเชื่อมระหว่างที่อยู่อาศัยกับโรงเรียน 36 เส้นทาง

ส่วนตัวเดือนของนักเรียนนั้น ใน พ.ศ. 2523 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ลดราคาให้ถูกลงโดยคิดราคา 1 ใน 3 ของราคาค่าโดยสารจริง⁴ และใน พ.ศ. 2524-2525 แบ่งตัวเดือนออกเป็น 2 ราคา⁵ คือ สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ลงมาคิดราคา 1 ใน 3 ของราคารวมทั้งเดือน และสำหรับนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ขึ้นไป-นิสิต นักศึกษา คิดราคา 2 ใน 3 ของราคารวมทั้งเดือน⁶ และใช้อัตราเดียวกันนี้ใน พ.ศ. 2535 ด้วย⁷

ผลดีที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำตัวเดือน คือ ลงทุนน้อย แต่ได้ผลประโยชน์แน่นอนและทันทีเมื่อมีผู้ซื้อตัวเดือนด้วยเงินสด และสามารถนำเงินสดมาใช้ในการหมุนเวียนได้ต่อไป โดยไม่ต้องรับผิดชอบตัวดังกล่าวหากผู้โดยสารทำหาย หรือไม่ได้ใช้บริการ

¹“การประชุมคณะรัฐมนตรีพิจารณาเรื่องเกี่ยวกับการจัดตั้งรัฐบาล; อนุมัติการบริการรถโดยสารประจำทางสำหรับนักเรียนโดยไม่คิดมูลค่า,” (วิทยุสารประจำวัน). (2519). เลขที่ ข1/29 ก.ย. 19. หน้า 3472.

²รถยนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป/2520/49. ปีที่ 1 หน้า 28.

³ปัญหารถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปีที่ 5 หน้า 235.

⁴รถยนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป/2/2520/49. ปีที่ 7 หน้า 363.

⁵แหล่งเดิม. ปีที่ 6 หน้า 287.

⁶องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/178. ปีที่ 6 หน้า 248.

⁷“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปิดจำหน่ายบัตรโดยสารรถเมล์ราคาถูกสำหรับนักเรียนต้อนรับเปิดเทอมใหม่,” (สำนักข่าวไทย). (2539). เลขที่ 23 พ.ค. 39. ข่าวสังคมทั่วไป. รอบเช้า หน้า 2.



ภาพประกอบ 15 รถนักเรียน

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2544). *ล้อหมุน ฉบับพิเศษ*. หน้า 28.

1.4.2.2 รถโดยสารประจำทางสู่ประตูโรงเรียน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัด “รถเมล์สู่ประตูโรงเรียน” โดยจัดรถโดยสารประจำทางเปล่ารับ-ส่งนักเรียนถึงหน้าโรงเรียนช่วงเปิดเทอม มีรถออกจากอู่และทำต้นทางไปรับนักเรียนเพื่อส่งถึงหน้าโรงเรียน และรับนักเรียนกลับบ้านในตอนบ่าย เก็บค่าโดยสารตามปกติ สำหรับนักเรียนที่ใช้ตัวเดือนสามารถลดราคาได้ร้อยละ 33-66 โครงการนี้ช่วยให้นักเรียนกลับบ้านหลังเลิกเรียนได้รวดเร็วกว่าการโดยสารรถโดยสารประจำทางในเส้นทางปกติ

1.4.2.3 รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

เดิมการให้บริการรับ-ส่งประชาชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีเพียงรถธรรมดา



ภาพประกอบ 16 รถโดยสารประจำทางธรรมดา

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). *ภาพรถปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ*.

(ออนไลน์). http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm. และ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2544). *ล้อหมุน ฉบับพิเศษ*. หน้า 53.

ต่อมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เช่ารถทัวร์ของเอกชน¹มาให้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ หรือรถ ปอ. ซึ่งในระยะแรกกระทรวงคมนาคมอนุญาตให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ 10 สาย² ซึ่งได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก³ รวมจำนวนรถโดยสารประจำทางปรับอากาศจนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2521 มี 14 สาย⁴ จำนวน 305 คัน*

ต่อมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปิดให้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเพิ่มมากขึ้น จึงเช่ารถจากบริษัทอิชูซุ บริษัทฮิโน และบริษัททอลโว่⁵ โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจ่ายเฉพาะค่าน้ำมัน และหาพนักงานขับรถพร้อมทั้งพนักงานเก็บค่าโดยสารเอง ใน พ.ศ. 2522 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรถโดยสารประจำทางปรับอากาศประมาณ 2,000-4,000 คัน แต่พบว่าการเช่ารถมีปัญหา คือ บริษัทให้เช่าและรับเหมามักซ่อมรถแบบขอไปที หรือใช้เวลาซ่อมหลายวัน ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดรายได้ และทำให้รถขาดระยะ เพราะผู้รับเหมาห่วงงหนี้ยารถไว้ด้วยเกรงรถวิ่งมากแล้วจะเสียอีก

¹ปัญหาารถเมล์เล็ก. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป/2520/25. ปีที่ 2 หน้า 16.

²“นายบุญ หิรัญคำ รัฐมนตรีช่วยกระทรวงคมนาคม แกลงถึงกิจการรถโดยสารประจำทาง,” (วิทยุสารประจำวัน). (2519). เลขที่ ข1/17 ส.ค. 19. หน้า 3044.

³“หม่อมหลวงเชิงชาญ กำภู รองปลัดกระทรวงคมนาคม แกลงเกี่ยวกับการติดตั้งเรดาร์สำหรับตรวจอากาศการเปิดทดลองใช้สะพานเชื่อมเครื่องบิน การจัดรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเพิ่มขึ้น และโครงการปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 13 ตอนถนนดินแดง-ดอนเมือง,” (ข่าวสำนักงานแถลงข่าวของรัฐบาล). (2520). เลขที่ ข2/สข/2520/32. ปีที่ 1 หน้า 5.

⁴องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป/2521/85. ปีที่ 2 หน้า 242.

*สำรวจเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2521 ดู แหล่งเดิม. ปีที่ 2 หน้า 283.

⁵ปัญหารถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปีที่ 5 หน้า 235.



ภาพประกอบ 17 รถโดยสารประจำทางปรับอากาศในอดีต และปัจจุบัน

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.
(ออนไลน์). http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm. และ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2544). สัณนิษฐาน ฉบับพิเศษ. หน้า 53.

1.4.2.4 รถโดยสารประจำทางมาตรฐานยูโรและรถร่วมบริการปรับอากาศในเขตกรุงเทพฯ

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซื้อรถโดยสารตามมาตรฐานยูโร (EURO 2) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2540 เพราะรถดังกล่าวช่วยลดปริมาณฝุ่น และควันจากไอเสียได้ร้อยละ 30 ทั้งรถยูโรยังมีฝุ่นและควันน้อยกว่ารถมาตรฐานยูโรวันร้อยละ 60 นอกจากนี้ข้อบังคับของกระทรวงวิทยาศาสตร์ยังบังคับให้ทุกหน่วยงานที่นำรถโดยสารที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลวิ่งบริการประชาชนต้องใช้เครื่องยนต์มาตรฐานไอเสียยูโรเท่านั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศยูโรจำนวน 797 คัน มาวิ่งแทนรถโดยสารประจำทางที่จะปลดระวางภายใน พ.ศ. 2542¹

¹“ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแจ้งเหตุนำรถรุ่นใหม่ปรับอากาศยูโรวิ่งบริการแทนรถครีม-แดง,” (สำนักข่าวไทย). (2541). เลขที่ 6 ก.ย. 41. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบเช้า หน้า 2.



ภาพประกอบ 18 รถยูโรวัน (EURO 1)



ภาพประกอบ 19 รถยูโรวัน (EURO 1) ภาพประกอบ 20 รถยูโรทู (EURO 2)

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์).
http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm.

ในส่วนของค่าโดยสารของรถยูโรทูขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเก็บค่าโดยสาร 12 บาทตลอดสาย ซึ่งผู้โดยสารต้องหยอดเหรียญให้ครบ 12 บาทในเครื่องเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Fair Box) โดยห้ามใช้ธนบัตร และถ้าหยอดเหรียญเกินเครื่องจะไม่ทอนเงินให้¹ ส่วนผู้โดยสารที่ได้รับสิทธิ์ลดหย่อนค่าโดยสารต้องแจ้งให้พนักงานทราบก่อนหยอดเหรียญพร้อมกับแสดงบัตรการได้รับสิทธิ์ลดหย่อนค่าโดยสาร การเก็บค่าโดยสารด้วยเครื่องเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้ลดลงเมื่อเทียบกับการเก็บค่าโดยสารโดยใช้พนักงานเก็บค่าโดยสาร เพราะผู้โดยสารบางคนไม่ชำระเงิน แต่ฉวยโอกาสขึ้นรถโดยสารทางประตูหลัง² อีกทั้งการที่ผู้โดยสารไม่คุ้นเคยกับบริการแบบใหม่ ทำให้การบริการในช่วงเวลาเร่งด่วนล่าช้า เพราะต้องหยุดรอผู้โดยสารชำระเงิน จึงเกิดปัญหาการจราจรตามมา

¹การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.).

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). เลขที่ ก/2/2540/33. ปีที่ 2 หน้า 94.

²“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอยกเลิกใช้กล่องเก็บเงินหลังพบปัญหารายได้ตก,” (สำนักข่าวไทย). (2541). เลขที่ 3 ม.ค. 41. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย หน้า 4.

อนึ่งประชาชนได้ร้องเรียนกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเรื่องค่าโดยสารว่าไม่ได้รับความเป็นธรรมกับผู้ให้บริการที่โดยสารเพียง 2-3 ป้าย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงปรับปรุงค่าโดยสารจาก 12 บาทตลอดสาย เป็น 8 10 12 14 16 และ 18 บาท ตามการอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง¹ จากการปรับปรุงค่าโดยสารดังกล่าวทำให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดทุน เนื่องจากมีผู้โดยสารร้อยละ 61 โดยสารในเส้นทางระยะสั้นซึ่งมีค่าโดยสาร 8-10 บาท ยอดการเก็บค่าโดยสารจึงลดลงร้อยละ 51²

1.4.2.5 รถโดยสารประจำทางตลอดคืน หรือรถโดยสารประจำทางกะสว้าง

เดิมองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้บริการรับ-ส่งประชาชนถึงเวลา 21.00 หรือเวลา 22.00 น. แต่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเห็นความสำคัญในการเดินทางของพ่อค้าแม่ค้าที่ต้องเดินทางไปซื้อของหรือไปค้าขาย และกลุ่มคนที่ท่องเที่ยวในตอนกลางคืน รวมทั้งพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทางกลับบ้าน และจากการเรียกร้องของผู้ใช้บริการประมาณคืนละ 2.25 แสนคน³ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงขออนุญาตผู้อำนวยการรักษาพระนคร* ขยายเวลาเดินรถโดยสารประจำทางในเวลากลางคืนให้ถึงเวลา 24.00 น. หรือ 2 ยาม⁴ ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเริ่มให้บริการตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2521

ใน พ.ศ. 2527 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เพิ่มบริการ และขยายเวลาการให้บริการรถโดยสารประจำทางตลอดคืนเป็นเวลา 22.00-05.00 น. เก็บค่าโดยสาร 3 บาท ในระยะทางไม่เกิน 12 กิโลเมตร แต่ถ้าเกินจะปรับราคาเพิ่มขึ้นตามระยะทาง เพื่อแก้ปัญหา

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพปรับค่าโดยสารรถยูโรใหม่เป็น 8-18 บาท,” (สำนักข่าวไทย). (2542). เลขที่ 15 พ.ศ. 42. ข่าวสังคมทั่วไป. รอบบ่าย-ค่ำ หน้า 2.

²“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังขาดทุนหลังจากปรับค่าโดยสารยูโรตามระยะทาง,” (สำนักข่าวไทย). (2542). เลขที่ 5 ก.พ. 42. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า หน้า 8.

³ปัญหาการจราจร. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป8/2521/46. ปีก 2 หน้า 233.

* การที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องขออนุญาตจากผู้อำนวยการรักษาพระนคร เนื่องจากในขณะนั้นมีประกาศกฎอัยการศึกให้รักษาความสงบในเขตกรุงเทพฯ ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย จึงห้ามมิให้ประชาชนในเขตท้องที่กรุงเทพฯ ออกนอกเคหะสถานในระหว่างเวลา 01.00-04.30 น. ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ดู “ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 4,” (2520, 20 ตุลาคม). ราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ. เล่ม 94 ตอนที่ 98. หน้า 114.

⁴รถยนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป2/2520/49. ปีก 3 หน้า 33.

รถเมล์เล็กที่เก็บค่าโดยสารตามอำเภอใจในเวลากลางคืน¹ ลักษณะเด่นของรถบริการตลอดคืนคือ มีกล่องไฟสีขาวตัวอักษรสีแดงเขียนว่า “รถบริการตลอดคืน” ติดไว้กับรถโดยสารประจำทาง²

1.4.2.6 รถโดยสารประจำทาง 2 ชั้น

เป็นรถโดยสารประจำทางธรรมดา ยาว 10.30 เมตร สูง 4.30 เมตร สามารถลดได้สะพานที่สูง 5.5 เมตรได้ และสามารถรับผู้โดยสารได้ 100-150 คน แต่ไม่อนุญาตให้ขึ้นชั้นบน เพราะจะทำให้รถเอียงเกิน 30 องศา ซึ่งอาจเกิดอันตรายได้ รถประเภทนี้ประหยัดน้ำมันได้ร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทางธรรมดา³ ทั้งช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงานประจำรถและน้ำมัน เพราะเติมน้ำมันในปริมาณที่เท่ากับรถโดยสารประจำทางปกติ และมีความปลอดภัยสูง⁴ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและกระทรวงพาณิชย์จึงอนุญาตให้บริษัทสวิตติสมอเตอร์นำรถโดยสารประจำทาง 2 ชั้นมาทดลองวิ่งในเขตกรุงเทพฯ ในวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2521 ในเส้นทางราชดำเนิน-กระทรวงคมนาคม ต่อมาวิ่งเพิ่มในสายสนามหลวง-ปากน้ำ สายสนามหลวง-บางแค สายสนามหลวง-รังสิต สายสนามหลวง-คลองจั่น⁵ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ซึ่งทุกสายได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างดี แต่ต้องยกเลิกรถประเภทนี้ไปเพราะมีสายไฟฟ้ากีดขวางบนท้องถนน ทำให้รถโดยสารประจำทาง 2 ชั้นไม่สะดวกในการให้บริการ

1.4.2.7 รถโดยสารประจำทางด่วน หรือรถด่วน หรือรถด่วนพิเศษ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปิดให้บริการรถโดยสารประจำทางด่วน เพื่อให้ผู้โดยสารเดินทางถึงปลายทางได้เร็วกว่ารถโดยสารประจำทางปกติ ซึ่งหยุดเฉพาะป้ายสำคัญ ทั้งยังป้องกันไม่ให้ผู้โดยสารที่ไม่มีความจำเป็นรีบเดินทางหรือขึ้นระหว่างเส้นทางระยะสั้นๆ ต้องเบียดเสียดบนรถ และยังเป็นการนำประชาชนที่อยู่แถบชานเมืองเข้ามาทำธุรกิจในตอนเช้า และกลับตอนเย็นได้เร็วขึ้น

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเพิ่มบริการ “รถเมล์” ช่วงกลางคืนอีกหลายสาย,” (สำนักข่าวไทย). (2527). เลขที่ 14 เม.ย. 27. รอบข่าว หน้า 3.

²“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยืนยันเปิดเดินรถตลอดคืน 28 ธ.ค. นี้,” (สำนักข่าวไทย). (2527). เลขที่ 26 ธ.ค. 27. รอบข่าว หน้า 5.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กับรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/85. ปีที่ 2 หน้า 276.

⁴แหล่งเดิม. ปีที่ 2 หน้า 270.

⁵ปัญหาการรถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปีที่ 1 หน้า 14.

อย่างไรก็ตามการให้บริการรถด่วนก็ประสบปัญหาในบางสาย เช่น การใช้ระยะเวลาการเดินทางด้วยรถด่วนเร็วกว่ารถธรรมดาเพียงเล็กน้อย¹ และรายได้จากค่าโดยสารยังคงเท่าเดิมแต่เก็บค่าโดยสารมากกว่าเดิม 0.50 บาท จึงทำให้บางสายถูกยกเลิก ต่อมาวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2525 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกได้อนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปิดบริการรถด่วนอีกครั้ง และให้ปรับปรุงค่าโดยสารจากเดิม 1.50 บาท เป็น 2.50 บาท และ 2.50 บาท เป็น 3.50 บาท² ทั้งมีป้ายสีเหลืองเขียนว่า “รถเมล์เร็วพิเศษ” ติดไว้ด้านหน้ารถ



ภาพประกอบ 21 รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์).
http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm.

1.4.2.8 รถโดยสารประจำทางฟ่วง หรือรถฟ่วง

เปิดให้บริการใน พ.ศ. 2522 สายอนุสาวรีย์ชัยฯ-รังสิต และสายลาดพร้าว-ม.รามฯ³ รถฟ่วงสามารถลดปริมาณการห้อยโหนรถโดยสารประจำทางของผู้โดยสาร ประหยัดน้ำมันได้ร้อยละ 80 แต่มีความปลอดภัยน้อย เพราะใช้คนขับ 2 คน ซึ่งอาจทำงานไม่สอดคล้องกัน และหากเกิดการหยุดกะทันหันระบบเบรกที่เชื่อมต่อทั้ง 2 คัน อาจทำงานไม่มีประสิทธิภาพ⁴ โครงการนี้จึงถูกระงับเพราะขัดกับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ผิดหลักเกณฑ์วิศวกรรมยานยนต์ และข้อกำหนดนายทะเบียนขนส่ง

¹รถประจำทาง : รถเมล์ด่วน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/181. หน้า 10.

²รถประจำทาง : การคัดค้านการขึ้นค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/184. ปีที่ 1 หน้า 9.

³ปัญหาการหยุดรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปีที่ 4 หน้า 158.

⁴แหล่งเดิม. ปีที่ 4 หน้า 184.

ต่อมาวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2523¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เปิดให้บริการรถฟ่วงใหม่ ทั้งได้ปรับปรุงรถฟ่วงให้ตรงกับหลักเกณฑ์วิศวกรรมยานยนต์ และข้อกำหนดนายทะเบียนขนส่ง โดยรถฟ่วงมีข้อดีเพิ่มขึ้น คือ มีความคล่องตัวในการเลี้ยวซึ่งสามารถหักเลี้ยวได้ 90 องศา² ประหยัดค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์วันละ 300 บาท เพราะรถฟ่วงไม่ใช่เครื่องยนต์ แต่ใช้การหยอดน้ำมันหล่อลื่นแทน นอกจากนั้นรถฟ่วงยังมีบริการรถฟ่วงพิเศษวิ่งชิดเกาะกลางถนน ซึ่งให้บริการในช่วงโมงเร่งด่วน



ภาพประกอบ 22 รถโดยสารประจำทางฟ่วง หรือรถฟ่วงในปัจจุบัน

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์).
http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm.

1.4.2.9 รถโดยสารประจำทางจัมโบ้

เป็นรถโดยสารขนาดใหญ่ มีประตูเปิด-ปิดอัตโนมัติ สามารถลดอุบัติเหตุในการขึ้น-ลง และการห้อยโหนของผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารปลอดภัยทั้งร่างกายและทรัพย์สิน รถโดยสารประจำทางจัมโบ้บรรทุกผู้โดยสารได้ 120-140 คน³ เริ่มให้บริการปลายเดือน พฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2523⁴ ในเส้นทางชานเมือง เส้นทางที่มีผู้โดยสารหนาแน่น และมีโรงเรียนหลายแห่ง การให้บริการมีทั้งรถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศ เก็บค่าโดยสารในราคาปกติ ทั้งยังทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้เพิ่มขึ้น 500 บาทต่อ

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง.
 (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีก 2 หน้า 109.

² การให้รางวัลตัวโดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.
 (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/76. หน้า 17.

³ แหล่งเดิม. ปีก 3 หน้า 172.

⁴ “ผู้อำนวยการขนส่งมวลชนกรุงเทพจะจัดรถโดยสารขนาดใหญ่ออกบริการประชาชน,” (2523).
 (วิทยุสารประจำวัน). เลขที่ ข1/2 พ.ศ. 23. หน้า 2849.

คันต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 45 และยังทำให้รถเมล์เล็กที่ให้บริการในเส้นทางเดียวกันเลิกกิจการไป¹ เพราะมีรายได้ลดลง

1.4.2.10 รถโดยสารประจำทางผ่านทางด่วน หรือรถทางด่วน

เป็นรถโดยสารประจำทางที่ใช้บริการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งสามารถประหยัดเวลาการเดินทางได้ประมาณ 25 นาที จากปกติใช้เวลาประมาณ 40-50 นาที นอกจากนี้รถทางด่วนยังช่วยกำจัดรถสองแถวผิดกฎหมายที่วิ่งบนทางด่วน และยังกำจัดรถจักรยานยนต์ของเจ้าหน้าที่ที่เก็บค่าผ่านทางของรถสองแถวคันละ 3,000-4,000 บาทด้วย

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกให้จัดรถทางด่วนทั้งธรรมดาและปรับอากาศ ซึ่งเริ่มให้บริการในวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2526 และคณะกรรมการฯ ได้อนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มค่าโดยสารรถทางด่วนอีกคนละ 1 บาท เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องเสียค่าธรรมเนียมทางด่วนเที่ยวละ 20 บาท หรือ 100 บาทต่อคันต่อวัน² ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีค่าใช้จ่ายวันละ 80,000 บาท³ ในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2536 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เปิดรถทางด่วนเพิ่มให้กับประชาชนที่อาศัยบริเวณปากเกร็ด จ.นนทบุรี แจ้งวัฒนะ งามวงศ์วาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง หลังจากนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เพิ่มบริการรถทางด่วนอีกหลายเส้นทาง



ภาพประกอบ 23 รถโดยสารประจำทางผ่านทางด่วนในปัจจุบัน

ที่มา : ถ่ายภาพเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549.

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีก 4 หน้า 246.

² แหล่งเดิม. ปีก 7 หน้า 322.

³ “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมจัดรถเมล์บริการผ่านทางด่วนขั้นที่ 2 บางโคล่-แจ้งวัฒนะ,” (สำนักข่าวไทย). (2536). เลขที่ 16 ก.ค. 36 ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่า หน้า 2.

1.4.2.11 รถโดยสารประจำทางบริการทอง

เป็นรถจัมโบ้รุ่นเก่า ให้บริการ ชนิดขึ้นเร็ว-ลงเร็วในชั่วโมงเร่งด่วน และจอดเฉพาะบางป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเท่านั้น อัตราค่าโดยสารคนละ 1.50 บาท รถประเภทนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมุ่งให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัยเป็นหลัก ทั้งเป็นบริการที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเน้นให้พนักงานและผู้โดยสารปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยไม่ให้ขึ้น-ลงรถนอกป้าย หรือห้อยโหน¹ เพื่อยกมาตรฐานการบริการให้ดีขึ้น และเพื่อกระตุ้นเตือนใจพนักงานให้ปฏิบัติหน้าที่ที่ดี ทั้งปลูกฝังทัศนคติของพนักงานให้มีระเบียบ² ดังนั้นพนักงานที่ให้บริการจึงผ่านการอบรมเกี่ยวกับมารยาทการขับรถ และการแสดงออกต่อผู้โดยสาร³ โดยพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารจะมีดาวสีทองติดที่หน้าอกของพนักงาน

1.4.2.12 รถโดยสารประจำทางยีน หรือรถโดยสารยีน

เป็นรถโดยสารประจำทางเพื่อบรรเทาความหนาแน่นของผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วน โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำรถโดยสารขนาดใหญ่มาปรับปรุงให้เป็นแบบมีที่นั่งแถวเดียว บรรทุกผู้โดยสารได้ 165 คน ซึ่งมากกว่ารถโดยสารประจำทางธรรมดาเกือบเท่าตัว ภายในรถติดตั้งราวจับสำหรับผู้โดยสารยีน มีประตูขึ้น-ลงอัตโนมัติ และแผงเหล็กกันบริเวณใต้ท้องรถทั้ง 2 ด้าน เพื่อป้องกันอันตรายจากการตกของรถของผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มให้บริการในวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2527⁴

1.4.2.13 รถโดยสารประจำทางเกียร์อัตโนมัติ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทดลองใช้รถโดยสารประจำทางประเภทนี้ในวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2528 การใช้รถโดยสารประจำทางเกียร์อัตโนมัติช่วยประหยัดน้ำมันได้ร้อยละ 20 และช่วยยืดอายุอะไหล่รถไม่ให้เสื่อมสภาพเร็ว⁵ ทั้งช่วยให้พนักงานประจำรถบริการประชาชนได้ดีขึ้น เพราะมีการจอด และออกรถที่นุ่มนวล ช่วยผ่อนคลายความตึงเครียดของ

¹รถประจำทาง และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). เลขที่ ก/2/2526/73. ปีก 7 หน้า 328.

²รถประจำทาง และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2528). เลขที่ ก/2/2528/40. ปีก 4 หน้า 190.

³แหล่งเดิม. ปีก 11 หน้า 567.

⁴“ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพคนใหม่จะประหยัดโดยใช้ “รถยีน”” (สำนักข่าวไทย). (2527). เลขที่ 16 ส.ค. 27. รอบเช้า หน้า 12.

⁵รถประจำทาง และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2528). เลขที่ ก/2/2528/40. ปีก 5 หน้า 217.

พนักงานขับรถเพราะไม่ต้องเหยียบเบรค ครัชท์ และคันเร่งตลอดเวลา¹ เมื่อทดลองใช้รถโดยสารประจำทางประเภทนี้แล้วพบว่ามีประสิทธิภาพในการทำงานดี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงนำมาให้บริการประชาชน



ภาพประกอบ 24 รถโดยสารประจำทางเกียร์อัตโนมัติ

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์). http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm.

1.4.2.14 รถโดยสารประจำทางหยอดเหรียญ

เป็นรถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศมีประตูเปิด-ปิดอัตโนมัติ เพื่อป้องกันผู้โดยสารตกรถ มีระบบควบคุมความเร็ว² ผู้โดยสารต้องขึ้นรถด้านหลัง และลงรถด้านหน้า เมื่อขึ้นรถผู้โดยสารต้องหยอดเหรียญจึงผ่านที่กั้นได้ ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ให้บริการแลกเหรียญและจ่ายตั๋วให้ผู้โดยสาร³ และคอยควบคุมอยู่บนรถ

ปัญหาของรถโดยสารประจำทางประเภทนี้ คือ เครื่องเก็บค่าโดยสารและเครื่องกั้นล้อคไม่ได้ กล่าวคือ เมื่อผู้โดยสารหยอดค่าโดยสารเครื่องกั้นจะเปิด และผู้โดยสารสามารถเข้าได้หลายๆ คนพร้อมกันโดยไม่ต้องเสียค่าโดยสาร พนักงานจึงต้องเข้าไปเก็บภายหลัง และเมื่อรถจอดที่ต้นท่าหากผู้โดยสารขึ้นไปนั่งรอก่อนรถออก พนักงานเก็บค่าโดยสารต้องตามเก็บค่าโดยสารภายหลังเช่นกัน⁴ เพราะเครื่องกั้นยังไม่ทำงาน นอกจากนั้นยังพบว่า

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมทดลองใช้เกียร์อัตโนมัติกับรถโดยสาร,” (สำนักข่าวไทย). (2527). เลขที่ 29 มิ.ย. 27 รอบคำ หน้า 4.

²“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเพิ่มรถโดยสารอีก 1 พันคัน และจะประกันชีวิตให้แก่ผู้โดยสารด้วย,” (วิทยุสารประจำวัน). (2530). เลขที่ ข1/5 ต.ค. 30. หน้า 6715.

³“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะนำรถรุ่นใหม่ใช้เครื่องหยอดเหรียญให้บริการประชาชน 24 ก.พ. นี้,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 18 ก.พ. 31. รอบคำ หน้า 17.

⁴“รถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรุ่นใหม่มีรายได้สูงกว่ารุ่นเก่า,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 4 มี.ค. 31. รอบคำ หน้า 12.

ผู้โดยสารใช้เหรียญ 5 บาทปลอม และใช้เหรียญแบนกลมหยอดแทนเหรียญบาท ทั้งมีการฉวยโอกาสขณะคนแน่นหยอดเหรียญค่าโดยสารไม่ครบ หรือมีการแอบขึ้นรถทางหน้าซึ่งเป็นทางลง¹

เพื่อแก้ปัญหาของเครื่องเก็บค่าโดยสาร กระทรวงการคลังได้ให้สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง ประดิษฐ์ถาดสำหรับเก็บเงิน เพื่อให้ผู้ใช้บริการวางค่าโดยสารให้พนักงานประจำรถก่อนเปิดเครื่องขึ้น และเครื่องเก็บค่าโดยสารแบบใหม่มีตัวเลขบอกจำนวนผู้โดยสาร ทั้งให้นายตรวจอยู่ประจำตามป้ายโดยสารที่มีประชาชนอยู่มาก เพื่อกอให้บริการแลกเหรียญกับประชาชน และเพื่อป้องกันความผิดพลาดองค์การขนส่งมวลชนได้ให้พนักงานเก็บค่าโดยสารทำงานควบคู่กับเครื่องเก็บค่าโดยสารด้วย² แต่ก็พบว่าปัญหาต่างๆ ยังคงมีอยู่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงยกเลิกการใช้เครื่องเก็บค่าโดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วนเมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2521



ภาพประกอบ 25 รถโดยสารประจำทางธรรมดาและปรับอากาศหยอดเหรียญ

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์).

http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm.

1.4.2.15 รถโดยสารประจำทางเกาะกลาง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดบริการรถเสริมวิ่งในช่องทางพิเศษชิดเกาะกลางถนนลาดพร้าว เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2539 ซึ่งผู้โดยสารสามารถขึ้น-ลงรถได้ที่สะพานลอยที่กรุงเทพมหานครทำไว้ 3 แห่ง คือ สะพานลอยหน้าศูนย์การค้าไทรฟีน สะพานลอยหน้าศูนย์การค้าอิมพีเรียล และใกล้ปากซอยโชคชัย 4³

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาการนำรถโดยสารรุ่นใหม่ออกให้บริการประชาชน,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 10 มี.ค. 31. รอบเช้า หน้า 13.

²“คมนาคมเร่งแก้ปัญหาจัดเก็บค่าโดยสารรถเมล์รุ่นใหม่แล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 10 มี.ค. 31. รอบค่ำ หน้า 12.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2539). เลขที่ ก/2/2539/30. ปีที่ 1 หน้า 55.

1.4.2.16 รถโดยสารประจำทางพูดได้

เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่คนตาบอด และลดช่องว่างทางสังคม องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณเสียงบนรถโดยสารประจำทางสาย 12 ปฏิวีกรณ์-ปากคลองตลาด เนื่องจากคนตาบอดใช้บริการในเส้นทางนี้มาก เพราะรถวิ่งผ่านสมาคมคนตาบอด โรงเรียนสอนคนตาบอด อนุสาวรีย์ชัยฯ และอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย รถประเภทนี้เกิดจากโครงการเทคโนโลยี ตามพระราชดำริของสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ซึ่งจะขยายการติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณเสียงให้มากขึ้นในสายอื่นเพื่อช่วยคนตาบอด และช่วยบอกเส้นทางคนตาดีที่ไม่คุ้นเคยเส้นทาง¹



ภาพประกอบ 26 รถโดยสารประจำทางพูดได้ สาย 12

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์).
http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm.

1.4.2.17 รถโดยสารประจำทางชานเมือง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพร่วมกับสมาคมทัศนอากรเปิดให้บริการรถโดยสารประจำทางชานเมือง เพื่อให้บริการประชาชนบริเวณชานเมืองเดินทางเข้าสู่กลางเมืองด้วยความสะดวกรวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่าย ทั้งช่วยลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทางชานเมืองเป็นรถร่วมบริการปรับอากาศพิเศษ (มาตรฐาน 1) มีห้องสุขภัณฑ์เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน เปิดให้บริการในวันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2536 แต่หยุดให้บริการในเดือนมกราคม พ.ศ. 2537 เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเกรงการขาดรายได้ เพราะผู้โดยสารส่วนใหญ่จะใช้บริการรถโดยสารประจำทางชานเมืองเข้ามา

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมทำรถเมล์พูดได้ให้ครบทุกสาย,” (สำนักข่าวไทย). (2541). เลขที่ 3 เม.ย. 41. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบคำ หน้า 6.

ทำงานในเมือง และกลับบ้านในตอนเย็นมากกว่าการใช้บริการรถโดยสารประจำทางของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ¹

1.4.2.18 รถโดยสารประจำทาง Airport Bus

เป็นรถโดยสารประจำทางปรับอากาศเดินรถในท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย และนำผู้โดยสารจากดอนเมืองเข้าสู่ตัวเมือง ซึ่งรถจอดให้บริการผู้โดยสารที่อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และอาคารผู้โดยสารนอกประเทศ รถโดยสารประจำทาง Airport Bus ให้บริการในเส้นทางสาย A1 ท่าอากาศยาน-สีลม เริ่มให้บริการ 10 เมษายน พ.ศ. 2539 สาย A2 ท่าอากาศยาน-สนามหลวง เริ่มให้บริการ 18 เมษายน พ.ศ. 2539² และสาย A3 ท่าอากาศยาน-พระโขนง (สุขุมวิท) เริ่มให้บริการ 24 เมษายน พ.ศ. 2539³ เก็บค่าโดยสาร 100 บาทตลอดสาย

ต่อมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้บริษัทธนบุรีบัสเซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทาง Airport Bus แทนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เนื่องจากบริษัทดังกล่าวให้ค่าตอบแทนแก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 181 บาทต่อคันต่อวัน (ปีละ 2 ล้านบาทรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)



ภาพประกอบ 27 รถโดยสารประจำทาง Airport Bus

ที่มา : www.khaosanrd.com/en/Bangkok-Transport.htm

¹“รถเมล์ชานเมืองเลิกให้บริการแล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2537). เลขที่ 19 ม.ค. 37. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 15.

²“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมความพร้อมให้การบริการรถโดยสารปรับอากาศ Airport Bus,” (สำนักข่าวไทย). (2539). เลขที่ 13 มี.ค. 39. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบข่าว หน้า 1.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2539). เลขที่ ก/2/2539/30. ปีที่ 1 หน้า 36.

1.4.2.19 รถโดยสารท่องเที่ยวเกาะรัตนโกสินทร์

วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2542 กรุงเทพมหานครและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ร่วมมือจัดรถโดยสารท่องเที่ยวรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นโครงการเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศลักษณะพิเศษสำหรับนักท่องเที่ยว โครงการนี้กรุงเทพมหานครมุ่งสนับสนุนนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาล และฟื้นฟูเศรษฐกิจรอบเกาะรัตนโกสินทร์ เช่น พระบรมมหาราชวัง วัด และชุมชนเก่าแก่ เป็นต้น กรมการขนส่งทางบกจึงอนุมัติเส้นทางเดินรถท่องเที่ยวเกาะรัตนโกสินทร์ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 3 เส้นทาง คือ สาย T1 วงกลมราชตฤณมัยสมาคม-บางลำพู-สนามหลวง (วนขวา) สาย T2 วงกลมวัดสุทัศน์เทพวราราม-สนามหลวง (วนซ้าย) และสาย T3 วงกลมราชตฤณมัยสมาคม-พระบรมรูปทรงม้า-สนามหลวง (วนซ้าย) ซึ่งเริ่มให้บริการเวลา 10.00-21.00 น. พร้อมมีมัคคุเทศก์ให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยวเป็นภาษาอังกฤษ เก็บค่าโดยสารคนละ 50 บาท¹

1.4.2.20 รถโดยสารประจำทางชั้น 1 หรือรถไมโครบัส

เป็นบริการเพื่อประชาชนฐานะปานกลาง ให้บริการในเส้นทางใจกลางเมืองของกรุงเทพฯ และวิ่งระยะสั้นไม่เกิน 10 กิโลเมตร เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางจึงไม่วิ่งออกนอกเมือง² เก็บค่าโดยสาร 10 บาทตลอดสาย ต่อมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพโอนสัมปทานเดินรถไมโครบัสให้บริษัทบางกอกมอเตอร์อีคิวเมนต์ จำกัด³ โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพถือหุ้นร้อยละ 20 สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ถือหุ้นร้อยละ 10 บริษัทบางกอกมอเตอร์อีคิวเมนต์ (บริษัทบางกอกไมโครบัส) ถือหุ้นร้อยละ 70 และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับประโยชน์ร้อยละ 5 ของรายได้ที่ต้องจ่ายให้ทุกเดือนซึ่งไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาทต่อปี และร้อยละ 35 ของกำไรก่อนคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคล รวมทั้งเงินปันผลตามสัดส่วน รถไมโครบัสนี้เก็บค่าโดยสารปีแรกราคา 15 บาทตลอดสาย ปีที่ 2 ราคา 20 บาทตลอดสาย ปีที่ 3 ราคา 25 บาทตลอดสาย ปีที่ 4 ราคา 30 บาทตลอดสาย และปีที่ 5 ราคา 40 บาทตลอดสาย⁴ ซึ่งบริษัทได้รับสัมปทานเดินรถเป็นเวลา 10 ปี ให้บริการแก่ประชาชนใน 10

¹“กรมการขนส่งอนุมัติเส้นทางเดินรถท่องเที่ยวให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2542). เลขที่ 5 มิ.ย. 42. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบบ่าย-ค่ำ หน้า 2.

²“ต้นปีหน้าจะมีรถเมล์รุ่นใหม่มาบริการเรียกเก็บค่าโดยสาร 10 บาทตลอด,” (สำนักข่าวไทย). (2533). เลขที่ 13 มิ.ย. 33. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า หน้า 4.

³“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพระบุเกิดความเสียหายจากจลาจลถึง 84 ล้านบาท,” (สำนักข่าวไทย). (2535). เลขที่ 21 พ.ค. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ หน้า 6.

⁴“เตรียมนำโครงการไมโครบัสเข้าบอร์ดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพิจารณา 17 มิ.ย.นี้,” (สำนักข่าวไทย). (2535). เลขที่ 10 มิ.ย. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ หน้า 1.

เส้นทางธุรกิจ* และเดินรถไม่เกิน 20-30 กิโลเมตร¹ รถมีที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง และมีประกันอุบัติเหตุและโทรศัพท์ให้บริการแก่ผู้โดยสาร ซึ่งเปิดให้บริการเดือนตุลาคม พ.ศ. 2536

พ.ศ. 2538 บริษัทบางกอกไมโครบัสปรับค่าโดยสารเพิ่มเป็น 25 บาทตลอดสาย² พร้อมทั้งจัดทำคู่มือโดยสารรถไมโครบัสชุดละ 250 บาท แต่จำหน่ายให้ผู้โดยสารชุดละ 240 บาท³ ในเดือนพฤษภาคม และในปีเดียวกันบริษัทไมโครบัสได้รับอนุญาตให้เพิ่มเส้นทางเดินรถบัสอีก 15 เส้นทาง** ทั้งเพิ่มค่าโดยสารเป็น 30 บาทตลอดสาย ซึ่งเริ่มวันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2539⁴ นอกจากนั้นเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2540 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปิดให้บริการรถไมโครบัสโดยมีเครื่องเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติรับเฉพาะเหรียญบาท เหรียญ 5 บาทและเหรียญ 10 บาท⁵ และเปิดให้บริการถึงปัจจุบัน

การดำเนินงานของรถไมโครบัสตั้งแต่ได้รับสัมปทานจากรัฐ ประสบปัญหาขาดทุนประมาณ 400 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทต้องซื้อรถไมโครบัสให้บริการประชาชนจำนวน 3,000 ล้านบาท ทั้งได้สร้างอพาร์ทเมนต์ให้พนักงานซื้อในราคาถูก 2 แห่ง คือ ที่บางบัวทองและที่รามอินทรา มูลค่า 300 ล้านบาท และซื้อจอยคารถอีก 6 แห่ง⁶ ดังนั้นใน พ.ศ. 2541 บริษัทบางกอกไมโครบัสไม่สามารถเพิ่มเส้นทางเดินรถจาก 14 เส้นทางเป็น 30 เส้นทางตามสัญญาได้

* สายวงกลมจตุจักร-ประชาชื่น สายวงกลมสีลม-ประตูน้ำ สายวงกลมทำนาศรีพระยา-อนุสาวรีย์ชัยฯ สายวงกลมเดอะมอลล์ท่าพระ-หัวลำโพง สายวงกลมวงเวียนใหญ่-ปทุมวัน สายวงกลมลุมพินี-พระโขนง สายวงกลมรามคำแหง 39 (เทพศิลา)-ถ.พระราม 9 สายวงกลมสถานีขนส่งสายใต้ใหม่-สามเสน สายวงกลมบางลำพู-สายใต้ใหม่-ท่าพระ สายวงกลมเซ็นทรัลลาดพร้าว-โอโศก

¹ “อนุมัติให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถปรับอากาศในเขตธุรกิจในเมือง,” (สำนักข่าวไทย). (2535). เลขที่ 9 ก.ย. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย หน้า 9.

² “ไมโครบัสปรับราคาแล้วจะมีการบริการขายอาหารบนรถแน่นอน,” (สำนักข่าวไทย). (2538). เลขที่ 19 เม.ย. 38. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า หน้า 2.

³ “ไมโครบัสมั่นใจขึ้นราคา 25 บาท ผู้โดยสารยังใช้บริการ,” (สำนักข่าวไทย). (2538). เลขที่ 19 เม.ย. 38. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย หน้า 1.

** ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ข หน้า 253.

⁴ “ไมโครบัสประกาศปรับราคาค่าโดยสารเป็น 30 บาท วันที่ 19 เมษายนนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2539). เลขที่ 16 เม.ย. 39. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย หน้า 1.

⁵ การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). เลขที่ ก/2/2540/33. ปีก 3 หน้า 111.

⁶ แหล่งเดิม. ปีก 3 หน้า 137.



ภาพประกอบ 28 รถโดยสารประจำทางชั้น 1 หรือรถไมโครบัส

ที่มา : http://bangkok-busmap.com/citybus/bus_picture.htm

1.5 รถยนต์โดยสารขนาดเล็ก (รถเมล์เล็ก)

1.5.1 ปัญหารถยนต์โดยสารขนาดเล็ก (รถเมล์เล็ก)

เกิดจากการรับโอนกิจการรถโดยสารประจำทางจากบริษัทเอกชนมาเป็นของรัฐบาล และการขาดแคลนรถโดยสารประจำทางในแถบชานเมือง จึงเป็นช่องว่างให้รถเมล์เล็กซึ่งเดิมให้บริการเฉพาะในตรอก และซอยออกมาให้บริการในถนนใหญ่ และขยายกิจการรับ-ส่งประชาชนออกไปอย่างกว้างขวาง¹ อีกทั้งยังวิ่งทับเส้นทางของรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ก่อนซึ่งรถเมล์เล็กในเขตกรุงเทพฯ มี 2 ประเภท คือ

1.5.1.1 รถเมล์เล็กป้ายเหลือง

เป็นรถเมล์เล็กที่ประกอบการเดินรถในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2515 ตามนโยบายที่รัฐบาลต้องการจัดระเบียบการเดินรถเมล์เล็กในซอยต่างๆ ที่รถเมล์ใหญ่เข้าไปให้บริการไม่ทั่วถึง กรมการขนส่งทางบกจึงให้ผู้ประกอบการรถเมล์เล็กปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 คือ ผู้ประกอบการรถเมล์เล็กต้องเป็นบริษัทจำกัดตามพระราชบัญญัติข้อ 3 ค. และให้รวมตัวจัดตั้งบริษัทขึ้นโดยแบ่งเป็น 3 เขต ได้แก่ เขตนครบาลเหนือ คือ บริษัท 42 สามัคคีเขตเหนือเดินรถ จำกัด ได้รับเส้นทางวิ่งในซอย 44 เส้นทาง เขตนครบาลใต้ คือ บริษัทสหรถเมล์เล็กพระนครใต้ จำกัด² ได้รับเส้นทางวิ่งในซอย 40 เส้นทาง และเขตนครบาลธนบุรี คือ บริษัทสหรถเมล์เล็กธนบุรี จำกัด ได้รับเส้นทางวิ่งในซอย 34 เส้นทาง ทั้ง 3 บริษัทเป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบการรถเมล์เล็กโดยเข้าถือหุ้นและนำรถเมล์เล็กซึ่งเดิมเป็นรถเมล์เล็กป้ายดำไปตรวจสภาพจากกรมการขนส่งทางบก แล้วจึงเปลี่ยนประเภทเป็นรถโดยสารประจำทางที่ถูกต้องตามกฎหมาย

¹ปัญหารถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/87. ปีก 1 หน้า 13.

²แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 19.

รถเมล์เล็กที่ถูกต้องตามกฎหมายของบริษัททั้ง 3 เขตให้บริการประชาชนในซอยต่างๆ ที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เพิ่มเส้นทางให้อีก 30 เส้นทาง¹ แต่หลังจากนั้นคณะกรรมการควบคุมการขนส่งจะไม่ต่อไปอนุญาตให้แก่บริษัทผู้ประกอบการ 3 เขตอีก เพราะคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกรมการขนส่งทางบกไม่สามารถปราบปรามให้รถเมล์เล็กป้ายดำออกไปจากกรุงเทพฯ ได้ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจึงใช้อำนาจบีบบังคับให้รถเมล์เล็กที่ถูกต้องตามกฎหมายนำกิจการดังกล่าวเข้าร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพราะการรวมรถเมล์เล็กให้อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถลดราคาค่าโดยสารให้เหลือ 0.75 บาทเท่ากับรถโดยสารประจำทางได้ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะดูแลรับผิดชอบได้ ส่วนรายได้จากรถเมล์เล็กใช้วิธีเก็บรายได้รวมกันแล้วหักเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 แบ่งเป็นค่าตอบแทนให้เจ้าหน้าที่ หากเหลือจะจ่ายคืนให้เจ้าของรถ และส่วนที่ 2 แบ่งเฉลี่ยระหว่างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและบริษัทรถเมล์เล็ก ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะให้รายได้แก่บริษัทรถเมล์เล็กทั้งรายวันและรายเดือน

1.5.1.2 รถเมล์เล็กป้ายดำ

เป็นรถเมล์เล็กที่ผู้ประกอบการจัดตั้งขึ้นเองในขณะที่บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด หรือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำลังให้ผู้ประกอบการรถเมล์ใหญ่หลาย ๆ บริษัทขายกิจการให้ ทำให้ผู้ประกอบการรถเมล์เล็กป้ายดำฉวยโอกาสเดินรถในเส้นทางของบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด การเดินรถของรถเมล์เล็กจึงไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎจราจร อีกทั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ประกอบการรถเมล์เล็กป้ายดำก็ไม่รับผิดชอบ

ส่วนรถเมล์เล็กที่ต้องการเข้าร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข คือ ต้องเก็บค่าโดยสาร 0.75 บาท ต้องจดทะเบียนกับกรมตำรวจก่อนวันที่ 18 มิถุนายน พ.ศ. 2519 แล้วให้เจ้าของรถติดต่อกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งต้องมีการประกันภัยบุคคลที่ 3 เพื่อให้สวัสดิภาพการเดินทางแก่ผู้โดยสาร ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเป็นผู้ออกเบี้ยประกันให้บริษัทรถเมล์เล็ก โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอาจหักค่าบริการจัดเส้นทางไม่เกินร้อยละ 15 ของรายได้ที่ได้รับ² แต่พบว่ายังมีรถเมล์เล็กบางส่วนเป็นรถเมล์ผิดกฎหมาย เพราะนำรถมาวิ่งในพื้นที่ที่รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้บริการอยู่แล้ว

¹ปัญหาการถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/87. ปีที่ 2 หน้า 2.

²แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 7.

1.5.2 การแก้ไขปัญหาการถยนต์โดยสารขนาดเล็ก (รถเมล์เล็ก) ทำได้โดย

1.5.2.1 การจัดระเบียบรถเมล์เล็ก

พ.ศ. 2521 มีจำนวนรถเมล์เล็กทั้งในเขตกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดเพิ่มมากขึ้น ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพถูกแย่งรายได้ถึงร้อยละ 22 และทำให้รัฐขาดรายได้ด้านภาษีรถยนต์และอื่นๆ¹ ต่อมาใน พ.ศ. 2522 จำนวนรถเมล์เล็กผิดกฎหมายเพิ่มขึ้นถึง 10,000 คัน คณะรัฐมนตรีจึงแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาแก้ไขปัญหาการถยนต์โดยสารผิดกฎหมายในเขตกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดขึ้น ทั้งได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการรถ 4 ล้อเล็ก คณะอนุกรรมการรถใหญ่ และคณะอนุกรรมการรถเมล์เล็ก² ทำหน้าที่กำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาการถยนต์โดยสารผิดกฎหมายในเขตกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด³ เพื่อให้รถเมล์เล็กผิดกฎหมายเป็นรถถูกกฎหมาย ทั้งให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร คณะกรรมการฯ ชูตัวกล่าวให้รถเมล์เล็กยื่นความประสงค์ขอเข้ารับการช่วยเหลือจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพก่อนวันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2522⁴ เมื่อหมดกำหนดปรากฏว่ามีรถเมล์เล็กยื่นขอรับการช่วยเหลือ 6,811 คัน โดยมีรถเมล์เล็ก 4 ล้อ ไต่อัทซุ ชูชุกิ และชูบาร์ รวมอยู่ด้วย 2,064 คัน

ต่อมาเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2522 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ตั้งคณะอนุกรรมการจัดระเบียบรถโดยสารขนาดเล็ก และคณะอนุกรรมการฯ ได้โอนรถเมล์เล็กจำนวน 2,064 คันดังกล่าวให้กระทรวงมหาดไทยดำเนินการ เพราะรถประเภทนี้มีขนาดเล็กเกินไปไม่สมควรเป็นรถโดยสารประจำทาง จึงเหลือรถเมล์เล็กที่เข้าร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพียง 4,747 คัน ซึ่งต้องเสียภาษีโมคกันท์⁵ ประมาณร้อยละ 30-33 ของราคารถ* และต้องตีทะเบียนรถเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ ให้ถูกต้อง

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กับรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/85. ปี 1 หน้า 112.

² ปัญหาการถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/87. หน้า 4.

³ แหล่งเดิม. หน้า 24.

⁴ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปี 4 หน้า 201.

⁵ ปัญหาการถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย (รถเมล์เล็ก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/98. ปี 1 หน้า 22.

* ภาษีโมคกันท์ร้อยละ 30-33 นั้น รถ 4 ล้อเล็กเสียภาษีคันละ 15,000 บาท และรถเมล์เล็กเสียภาษีคันละ 10,000 บาท ซึ่งภาษีโมคกันท์สามารถเสียครั้งเดียว หรืออาจผ่อนส่งก็ได้

ใน พ.ศ. 2523 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้แต่งตั้งคณะกรรมการดูแลรถเมล์เล็ก* เพื่อให้รถเมล์เล็กวิ่งในตรอก และซอยให้เป็นระเบียบ ทั้งให้พนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารแต่งกายให้เรียบร้อย¹ หลังจากนั้นจึงให้รถเมล์เล็กอีกส่วนหนึ่งที่แสดงความจำนงวิ่งในเส้นทางที่จัดให้ก่อนวันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2522 และภายในเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2523 วิ่งในซอยอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อยโดยเจ้าของรถเมล์เล็กไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใดๆ และห้ามนำรถเมล์เล็กนำรถวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารในถนนใหญ่ หรือเส้นทางอื่นๆ ที่ไม่ได้สัมปทาน หากฝ่าฝืนจะถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย และถูกยกเลิกไม่ให้นำรถมาวิ่งในเส้นทางที่กำหนดต่อไป

อย่างไรก็ตามใน พ.ศ. 2525 จำนวนรถเมล์เล็กได้เพิ่มจำนวนมากขึ้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงรับรถเมล์เล็กเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอีก เพื่อความปลอดภัยของประชาชน และให้เจ้าของรถเมล์เล็กที่วิ่งในซอยและถนนใหญ่ที่ทำหนังสือสัญญาขอเข้าร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพปฏิบัติตามระเบียบคำสั่งขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่วางไว้ คือ รถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งในซอยต้องพ่นสีรถเป็นสีน้ำเงินกับสีขาว ด้านข้างรถส่วนหน้าต้องพ่นตราองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกลางรถมีข้อความว่า **รถยนต์โดยสารขนาดเล็กในซอยที่...** และรถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งบนถนนใหญ่ (นอกซอย) ต้องพ่นสีรถเป็นสีน้ำเงินกับสีขาว กลางรถมีข้อความว่า **รถยนต์โดยสารขนาดเล็กเข้าร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สายที่...** และด้านหน้าบนหลังคารถพ่นหมายเลขเส้นทาง เมื่อเจ้าของรถทำสัญญาเข้าร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว รถเมล์เล็กต้องเดินรถตามเส้นทางที่ได้รับอนุญาตอย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขมีความผิดตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2522² ซึ่งการให้รถเมล์เล็กพ่นสีและตราขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพควบคุมอัตราค่าโดยสารและหากพบรถเมล์เล็กขู่ว่าจะปรับค่าโดยสารตำรวจ และกรมการขนส่งทางบกจะดำเนินคดี ส่วนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะถอนใบอนุญาตการเป็นรถร่วมของรถเมล์เล็ก³

* คณะกรรมการรถเมล์เล็กมี 2 ชุด คือ คณะกรรมการพิจารณาแก้ไขช่วยเหลือรถเมล์เล็กผิดกฎหมาย และคณะกรรมการพิจารณารัฐรถเมล์เล็กผิดกฎหมาย

¹รถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย (รถเมล์เล็ก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/71. หน้า 5.

²รถประจำทาง : ปัญหารถเมล์เล็กสองแถว. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/180. หน้า 36.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/250. ปี 3 หน้า 135.



ภาพประกอบ 29 รถสองแถวในซอย ภาพประกอบ 30 รถสองแถวในซอยคันใหญ่

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถเอกชนร่วมบริการ. (ออนไลน์).

http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture3.htm.

สำหรับรถเมล์เล็กที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ได้รับเข้าร่วมเดินรถ เพราะเป็นรถผิดกฎหมาย และผิดข้อกำหนดขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ช่วยเหลือด้วยการแต่งตั้งผู้จัดการเขตเพื่อบริหารรถเมล์เล็ก 2 ประเภท คือ รถเมล์เล็กนอกซอย และรถเมล์เล็กในซอย ซึ่งรถเมล์เล็กนอกซอยต้องชำระเงินค่าทำสัญญาเข้าร่วมดำเนินการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2,000 บาทต่อปี ถ้าต้องการต่อสัญญาอีกต้องชำระครั้งละ 2,000 บาท

1.5.2.2 การก่อตั้งบริษัทมินิบัส

เริ่มตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2520 โดยให้รถเมล์เล็กดำเนินการในรูปแบบสหกรณ์¹ คือ ให้ผู้ประกอบการรถเมล์เล็กร่วมกันดำเนินการโดยแบ่งออกเป็น 3 เขต คือ เขตพระนครเหนือ เขตพระนครใต้ และเขตธนบุรี โดยให้เจ้าของรถเมล์เล็กแต่ละเขตเลือกกรรมการบริหารงาน 13-15 คน แต่ประธานและเลขานุการต้องมาจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่วนกรรมการเป็นผู้ประกอบการรถเมล์เล็กซึ่งบริหารงานกันเอง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นเพียงผู้ควบคุม² และประชาชนสามารถร้องเรียนกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เมื่อมีการเก็บค่าโดยสารเกินราคา หรือเมื่อมีอุบัติเหตุก็สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ ซึ่งรถเมล์เล็กที่วิ่งให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ ต้องพ่นชื่อเส้นทางที่ได้รับอนุญาตไว้ข้างรถ และมีหมายเลขประจำตัวรถ ถ้านำรถออกวิ่งนอกเส้นทางจะถูกเจ้าหน้าที่จับกุม

¹“นายเฉลียว สุวรรณกิตติ ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แถลงการณ์จัดระเบียบรถเมล์เล็ก,” (วิทยุสารประจำวัน). (2520). เลขที่ ข1/25 ธ.ค. 20. หน้า 4597.

²ปัญหารถเมล์เล็ก. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป7/2520/25. ปีที่ 2 หน้า 6.

ใน พ.ศ. 2528 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้รถสองแถวที่วิ่งบนทางด่วนเปลี่ยนเป็นรถมินิบัส (รถเมล์เล็ก) ทั้งหมด 105 คัน โดยรถมินิบัสที่ต้องการวิ่งบนทางด่วนต้องทำสัญญากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ¹ ส่วนรถสองแถวที่วิ่งบนถนนใหญ่ 78 เส้นทางที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้พ่นสีเขียวตองอ่อนต้องเปลี่ยนเป็นรถมินิบัส เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร และเพื่อขจัดรถสองแถวเถื่อน ซึ่งรถมินิบัสจะได้ผลประโยชน์เพิ่มขึ้น คือ เส้นทางใดที่มีรถวิ่งมากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะตัดรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพออกเพื่อให้รถมินิบัสเลี้ยงตัวเองได้ แต่รถมินิบัสต้องจ่ายค่าตอบแทนให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมากกว่าเดือนละ 300 บาท และถ้าหลังเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2530 ยังไม่เปลี่ยนรถสองแถวเป็นรถมินิบัสให้ถือว่าสละสิทธิ์ และไม่ให้เข้าร่วมเดินรถในถนนใหญ่ แต่ให้วิ่งในซอย² นอกจากนั้นกระทรวงคมนาคมยังลดค่าธรรมเนียมของรถมินิบัสจาก 3,000 บาท เหลือ 2,000 บาท ในกรณีที่รถมินิบัสทำประกันภัยไว้แล้ว แต่ถ้ายังไม่ทำประกันภัยต้องเสียค่าธรรมเนียม 3,000 บาท และค่าเส้นทางวันละ 40 บาท (เดิมเก็บ 100-200 บาท)³ ต่อมา พ.ศ. 2531 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มอัตราค่าทางรถมินิบัสในเส้นทางที่รถมินิบัสมีรายได้ 2,000 บาทต่อวัน ต้องเสียค่าทางเพิ่มอีก 150 บาทต่อวันต่อคัน ทั้งนี้จะลดหลั่นกันไป จนถึงรถมินิบัสที่มีรายได้วันละ 1,400 บาท จะเก็บค่าทาง 100 บาทต่อวันต่อคัน โดยเริ่มเก็บค่าทางอัตราในวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2531 ซึ่งส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้เพิ่มอีกวันละ 8 ล้านบาท⁴

ใน พ.ศ. 2532 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้กลุ่มผู้ประกอบการรถเมล์เล็ก 2,200 คัน รวมตัวกันจัดตั้งบริษัทมินิบัส จำกัด ในรูปแบบการร่วมหุ้น โดยเจ้าของรถมินิบัสยังเป็นกรรมสิทธิ์รถเหมือนเดิม⁵ และบริษัทต้องมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 2.5 ล้านบาท เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่จะให้รถมินิบัสถูกต้องตามกฎหมาย ส่วนสัญญาที่องค์การขนส่งมวลชน

¹รถประจำทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.).

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2528). เลขที่ ก/2/2528/40. ปี 6 หน้า 247.

²“รถสองแถววิ่งบนถนนใหญ่จะถูกจับกุมนับแต่ 1 ก.ค.” (สำนักข่าวไทย). (2530). เลขที่ 29 มิ.ย. 30. รอบค่า หน้า 16.

³“สองแถวร้องคมนาคมขอผ่อนผันวิ่งต่ออีก 1 ปี,” (สำนักข่าวไทย). (2530). เลขที่ 1 ก.ค. 30. รอบเช้า หน้า 22.

⁴“เตรียมปรับค่าทางกับรถโดยสารขนาดเล็ก,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 15 มี.ค. 31. รอบเช้า หน้า 14.

⁵“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยื่นคำขาดให้รถมินิบัสกว่า 2 พันคัน รวมตัวกันจัดตั้งเป็นบริษัท จำกัดภายในสิ้นเดือนนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 4 ก.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย หน้า 4.

กรุงเทพทำกับบริษัทมินิบัส จำกัด เป็นสัญญาที่ทำแบบปีต่อปี โดยบริษัทต้องควบคุมความประพฤติของพนักงานในบริษัทของตนเองอย่างเข้มงวด¹

ต่อมาวันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2532 บริษัทรถเมล์เล็กขนส่ง จำกัด * ได้เซ็นสัญญาขอเดินรถร่วมบริการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยจดทะเบียนในวงเงิน 1.1 ล้านบาท ซึ่งการจดทะเบียนได้ให้เจ้าของรถที่มีรถในครอบครองถือหุ้นในสัดส่วน 1 คันต่อ 1 หุ้น เริ่มให้บริการวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2532² และในเดือนเดียวกันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จัดตั้งบริษัทกรุงเทพการเดินรถ จำกัด ซึ่งประกอบด้วยสมาชิกจากรถมินิบัสสายต่างๆ โดยผู้ถือหุ้นทุกคนเป็นเจ้าของรถมินิบัส และดำเนินงานโดยให้ตัวแทนแต่ละกลุ่มรับผิดชอบดูแลสมาชิกให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรับผิดชอบเงินในกลุ่มของตน ส่วนรายได้ของบริษัทจากค่าบำรุงของสมาชิก จากการประกันภัย และเงินที่เหลือจากค่าบริการต่อภาษีสัญญาหลังหักค่าใช้จ่ายนำมารวมเป็นกองทุนบริษัท เพื่อเป็นสวัสดิการของสมาชิก

ต่อมาวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2532 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทำสัญญาและตั้งบริษัทรถมินิบัส 2 บริษัท คือ บริษัทรัตนโกสินทร์ยานยนต์ จำกัด และบริษัทรถเมล์เล็กขนส่ง จำกัด โดยเปลี่ยนค่าธรรมเนียมเส้นทางเดินรถจากเดิมวันละ 40-190 บาท ต่อคัน เป็นวันละ 65 บาทต่อคัน และหลังเวลา 22.00 น. ถ้าเจ้าของรถต้องการวิ่งบริการต้องชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มวันละ 40 บาทต่อคัน³ แต่ทั้ง 2 บริษัทค้างชำระเงินค่าสัมปทานกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจำนวน 11 ล้านบาท ดังนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงห้ามรถมินิบัสวิ่งเวลากลางคืน แต่ถ้าบริษัทใดจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเดินรถเวลากลางคืนให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถนำรถวิ่งเวลากลางคืนได้ โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะออกไปอนุญาตหรือไปชำระเงินค่าสัมปทานให้เป็นหลักฐาน

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยืนยันมินิบัสต้องรวมตัวจัดตั้งเป็นบริษัทภายในต้นเดือนหน้า,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 12 ก.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 3.

* บริษัทรถเมล์เล็กขนส่ง จำกัด หรือบริษัทมินิบัส จำกัด เป็นบริษัทที่เกิดจากการรวมตัวกันของกลุ่มเจ้าของรถมินิบัส ซึ่งเป็นผู้แทนของสมาคมผู้ประกอบการอาชีพรถเมล์เล็กที่ได้ชุมนุมร้องเรียนต่อกระทรวงคมนาคม เมื่อต้น พ.ศ. 2532

²“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเซ็นสัญญาร่วมเดินรถกับบริษัทมินิบัสแล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 22 ก.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 2.

³“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมทำสัญญากับ 2 บริษัทมินิบัสกลางเดือนหน้า,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 22 พ.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบข่าว หน้า 2.

ในวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2540 คณะกรรมการขนส่งทางบกอนุญาตให้รถมินิบัสขึ้นราคาจาก 2.50 บาท เป็น 3.50 บาท แต่ผู้ประกอบการรถมินิบัสต้องปรับปรุงสภาพตัวรถและที่นั่งให้ได้มาตรฐาน ถ้าบริษัทรถมินิบัสไม่ปฏิบัติตาม¹ จะถูกตัดเดือนก่อน 1 ครั้ง จากนั้นจะถูกเพิกถอนใบอนุญาต ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้แต่งตั้งคณะกรรมการดูการปรับปรุงสภาพรถมินิบัส* เพื่อติดตามการปรับปรุงรถมินิบัสให้ดีขึ้น



ภาพประกอบ 31 มินิบัส

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถเอกชนร่วมบริการ. (ออนไลน์).

http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture3.htm.

นอกจากวิธีการดังกล่าวแล้วกระทรวงพาณิชย์ยังประกาศห้ามสั่งรถบรรทุก 6 ล้อ หรือรถสองแถวเล็กบรรทุกผู้โดยสารเข้าประเทศไทยไม่ว่ากรณีใดๆ เพื่อลดจำนวนรถเมล์เล็กผิดกฎหมายที่วิ่งในเขตกรุงเทพฯ ให้น้อยลง เนื่องจาก พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานคณะกรรมการพิจารณาแก้ไขปัญหารถยนต์โดยสารผิดกฎหมายในเขตกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดได้เสนอต่อกระทรวงพาณิชย์ว่า มีผู้นำรถบรรทุก 6 ล้อดัดแปลงสภาพรถโดยประกอบเป็นรถบรรทุกโดยสารสองแถวเล็กรับ-ส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดจำนวนมาก ซึ่งประกาศฉบับนี้มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2521 เป็นต้นไป²

¹การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.).

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). เลขที่ ก/2/2540/33. ปีก 1 หน้า 44.

* คณะกรรมการดูการปรับปรุงสภาพรถมินิบัส ประกอบด้วย ผู้แทนกรมการขนส่งทางบกเป็นประธาน ผู้แทนผู้ประกอบการรถมินิบัสเป็นกรรมการ และผู้จัดการเขตเดินรถต่างๆ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นกรรมการร่วม

²ปัญหารถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/87. หน้า 80.

1.6 มารยาทของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

1.6.1 ปัญหา มารยาทของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เป็นปัญหาที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเป็นอย่างมาก เช่น พนักงานขับรถมักขับรถหวาดเสียว มีการขับรถแข่งกัน ไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง ขับรถนอกบัลเลน และใช้มารยาทที่ไม่เหมาะสมกับผู้โดยสาร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงออกบทลงโทษกับการกระทำความผิดดังกล่าว แต่พฤติกรรมเหล่านี้ยังคงมีอยู่ ซึ่งเกิดจากพนักงานขับรถต้องการขับรถให้ได้จำนวนเที่ยวมาก เพื่อผลตอบแทนที่สูงขึ้น ประกอบกับพนักงานต้องขับรถเกิน 5 ชั่วโมงต่อคน แล้วเจอปัญหาการจราจร ปัญหาผู้โดยสาร และปัญหาอากาศร้อน¹ ทำให้พนักงานขับรถไม่รักษามารยาท ส่วนพนักงานเก็บค่าโดยสารก็พูดจาเสียงดัง หรือพูดหยาบคาย เป็นต้น

1.6.2 การแก้ไข ปัญหา มารยาทของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้ประชาชนเป็นสารวัตรแจ้งเบาะแสว่ารถคันใดเบอร์อะไรที่พนักงานมีมารยาทไม่เหมาะสม โดยให้แจ้งไปที่ศูนย์บริการประชาชนซึ่งตั้งอยู่สำนักงานใหญ่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ* และให้ประชาชนบอกที่อยู่ของตนเพื่อให้ศูนย์บริการแจ้งผลการปฏิบัติงานให้ประชาชนทราบ² พร้อมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นจากประชาชนเพื่อนำมาใช้ในการปฏิบัติงานของพนักงาน³ รวมทั้งจัดการอบรมเพิ่มความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และมารยาทการขับรถ ทั้งให้มีการลดชั่วโมงการทำงานลง คือ ให้เหลือเพียง 2-3 ชั่วโมงต่อวันจากเดิม 3-5 ชั่วโมงต่อวัน⁴ เพื่อให้พนักงานผ่อนคลายและได้พักผ่อน นอกจากนั้นได้จัดอบรมเพิ่มความรู้ด้านมนุษยสัมพันธ์การให้บริการและมารยาทที่ดีแก่ผู้โดยสาร เพื่อยกระดับการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้ได้มาตรฐาน และอบรมด้านมารยาท

¹ปัญหาการย่นต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปีก 1 หน้า 47.

*สำนักงานใหญ่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตั้งอยู่เลขที่ 465/1 อาคารอารยะ ถ.ศรีอยุธยา พญาไท โทรศัพท์ 282-1137 ข้อมูลเมื่อ พ.ศ. 2520

²รถย่นต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป2/2520/49. ปีก 1 หน้า 43.

³แหล่งเดิม. ปีก 1 หน้า 13.

⁴“นายมงคล สิมะโรจน์” ซึ่งแจ้งเกี่ยวกับการปรับปรุงการให้บริการรถโดยสารประจำทาง,” (วิทยุสารประจำวัน). (2522). เลขที่ ข1/20 มี.ค. 22. หน้า 1302.

ของพนักงาน การใช้คำพูด การดูแลและช่วยเหลืออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร¹ แก่พนักงานเก็บค่าโดยสาร ส่วนนายตรวจได้อบรมการแก้ปัญหาที่เกิดจากการใช้รถโดยสารประจำทาง และเน้นวิธีการตรวจทุจริตให้นายตรวจ เพื่อสอดส่องดูแลความเรียบร้อยของพนักงาน ทั้งการให้บริการ และการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนบริเวณป้ายและบนรถโดยสารประจำทาง²

อย่างไรก็ตาม สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ได้เคยจัดประกวดมารยาทพนักงานรถโดยสารประจำทาง ประจำปี 2522 โดยแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร และพนักงานตรวจตั๋ว ผู้ชนะการประกวดจะได้รับรางวัลและเกียรติบัตรพร้อมเข็มที่ระลึก³ เพื่อมุ่งส่งเสริมขวัญและกำลังใจให้พนักงานตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการประชาชนด้วยความเรียบร้อย สุภาพ สะดวกสบาย ปลอดภัย และให้มีความรู้สึกผูกพันกับหน้าที่

1.7 มารยาทของพนักงานรถโดยสารขนาดเล็ก (รถมินิบัส)

1.7.1 ปัญหา มารยาทของพนักงานรถโดยสารขนาดเล็ก (รถมินิบัส)

เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ได้คัดเลือกพนักงานของรถโดยสารขนาดเล็ก แต่บริษัทรถเมล์เล็กเป็นผู้คัดเลือกพนักงานประจำรถ ทำให้การกวดขันพนักงานทำได้ยากเมื่อมีการร้องเรียนจากประชาชน ซึ่งพฤติกรรมที่พนักงานปฏิบัติไม่เหมาะสม เช่น เก็บค่าโดยสารเกินราคา หรือตัดรถกลับก่อนถึงปลายทางแล้วไล่ผู้โดยสารลงจากรถ⁴ นอกจากนั้นพนักงานขับรถบางคนไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะของกรมการขนส่งทางบก⁵ เนื่องจากยังเป็นเด็ก พนักงานบางคนขับรถผิดช่องทาง แหกกันในที่คับขัน จอดรถในที่ห้ามจอด และจอดรับ-ส่งผู้โดยสารกลางถนนโดยไม่ชิดขอบทางเท้า⁶ นอกจากนี้ยังพบว่าพนักงานเก็บ

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มประสิทธิภาพ “กระเป๋ารถ” ครั้งใหญ่,” (สำนักข่าวไทย). (2530). เลขที่ 5 ก.พ. 30. รอบบ่าย หน้า 5.

²องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงาน และปัญหาการดำเนินงาน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีที่ 3 หน้า 109.

³ปัญหาการยนต์โดยสารผิดกฎหมาย (รถเมล์เล็ก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/98. ปีที่ 1 หน้า 62.

⁴“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มมาตรการกวดขันรถมินิบัส ไม่ตักเตือน แต่จะเลิกสัญญาทันที,” (สำนักข่าวไทย). (2533). เลขที่ 7 ก.ย. 33. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ หน้า 6.

⁵รถเมล์เล็ก. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป/7/2520/25. ปีที่ 1 หน้า 21.

⁶แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 53.

ค่าโดยสารมักชี้หน้าผู้โดยสารที่รอตโดยสารบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้ขึ้นรถ และยังปล่อยให้ผู้โดยสารห้อยโหนท้ายรถ ซึ่งอาจทำให้ผู้โดยสารตก หรือได้รับอันตรายได้

1.7.2 การแก้ไขปัญหามารยาทของพนักงานรถโดยสารขนาดเล็ก (รถมินิบัส)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กำหนดอายุพนักงานขับรถให้มีอายุตั้งแต่ 25 ปี ขึ้นไป และให้ขับรถในช่องซ้ายเท่านั้น ห้ามขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกว่ากฎหมายกำหนด และห้ามขับในลักษณะหวาดเสียว หากรอสัญญาณไฟจราจรห้ามเปลี่ยนช่องทางวิ่งเด็ดขาด นอกจากนั้นห้ามจอดรถบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางนาน¹ และมีมาตรการปรับ 200-2,000 บาท กรณีที่พนักงานทำความผิด เช่น จอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่ตรงป้าย ใช้งานไม่สุภาพ ขับรถผิดช่องจราจร หรือทำให้ผู้โดยสารเกิดความเสียหายถึงแก่ชีวิต และทรัพย์สิน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเลิกสัญญาทันที นอกจากนี้ยังได้ส่งสายตรวจเฉพาะกิจชุดปฏิบัติการพิเศษ ออกตรวจตรา ควบคุม และกวดขันรถมินิบัสตลอด 24 ชั่วโมง และดูแลรถมินิบัสให้ปฏิบัติถูกต้องตามระเบียบการเดินรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และตรวจรถมินิบัสที่ฝ่าฝืนกระทำความผิด ถ้าพนักงานรถมินิบัสฝ่าฝืนซ้ำองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะยกเลิกสัมปทานเดินรถทันที²

ส่วนการแต่งกายให้พนักงานขับรถใส่กางเกงขายาวสีกรมท่า เสื้อเชิ้ตคอปกแขนสั้นสีกรมท่า รองเท้าสีดำ ส่วนพนักงานเก็บค่าโดยสารชายใช้กางเกงขายาวหรือสั้นสีกรมท่า เสื้อเชิ้ตคอปกเอวจัมแขนสั้นสีกรมท่า³ รองเท้าสีดำ พนักงานหญิงใช้กระโปรงสีกรมท่า เสื้อเชิ้ตคอปกเอวจัมแขนสั้นสีกรมท่า รองเท้าดำ ที่หน้าอกเสื้อด้านซ้ายปักชื่อ-นามสกุลด้วยด้ายสีขาว⁴

นอกจากนั้นในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2535 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปิด “โครงการมอเตอร์ไซด์สายตรวจพิเศษ” มีพนักงานทำหน้าที่ควบคุมดูแลการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ทั้งรถองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รถร่วมบริการ และรถมินิบัส ถ้าพนักงานปฏิบัติหน้าที่ไม่เหมาะสม ไม่ขับรถตามข้อบังคับ พนักงานสายตรวจ

¹รถเมล์เล็ก. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป7/2520/25.

ปีก 1 หน้า 28.

²“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพส่งสายตรวจชุดพิเศษควบคุมพฤติกรรมผู้ขับรถมินิบัส,” (สำนักข่าวไทย). (2533). เลขที่ 18 ก.ย. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 5

³รถประจำทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). เลขที่ ก/2/2526/73. ปีก 1 หน้า 46.

⁴องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/250. ปีก 5 หน้า 222.

สามารถออกไปสั่งเพื่อสอบสวนลงโทษทันที ถ้าผิดเล็กน้อยก็ว่ากล่าวตักเตือน¹ นอกจากนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จัด “โครงการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพล้อทองคำ” เพื่อมอบวุฒิบัตรให้แก่พนักงานดีเด่น และบัตรติดอกเสื้อประจำตัวพนักงานดีเด่น ทั้งยังได้ชิงรางวัล “ล้อทองคำเกียรติยศ” ต่อไปด้วย² แต่การแก้ปัญหาเรื่องกิริยามารยาทของพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสารก็ยังไม่ลุล่วงได้ เพราะยังมีการฝ่าฝืนกฎระเบียบอยู่ตลอดเวลา

ปัญหาต่างๆ ข้างต้นส่วนใหญ่ล้วนเกิดจากภายในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทั้งสิ้น แต่ปัญหานอกเหนือจากนั้นก็ยังมีปัญหาอีกมากมาย ซึ่งเกิดจากสภาพแวดล้อมหรือปัจจัยภายนอกด้วยเช่นกัน

2. ปัญหาและการแก้ไขปัญหาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่เกิดจากปัจจัยภายนอก

2.1 การจราจร

2.1.1 ปัญหาการจราจร

เกิดจากการเพิ่มปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง และการเพิ่มจำนวนประชาชน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงต้องเพิ่มปริมาณรถและความถี่ในการปล่อยรถให้มากขึ้น โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น จึงเป็นการเพิ่มปริมาณรถบนถนนให้มากขึ้น ซึ่งกระทบต่อการจราจรในเขตกรุงเทพฯ อีกทั้งส่งผลให้ประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง และรถยนต์ส่วนบุคคลเดินทางถึงปลายทางได้ช้า

2.1.2 การแก้ไขปัญหาการจราจร

เริ่มจากกรุงเทพมหานครห้ามยานพาหนะทุกชนิดจอดข้างทาง เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้รวดเร็ว ซึ่งทำให้ประหยัดน้ำมัน ลดต้นทุนการดำเนินกิจการ³ และเพิ่มการหมุนเวียนรถให้คล่องตัว องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงร่วมมือกับกรุงเทพมหานคร⁴ ทำโครงการกำหนดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง หรือ巴士เลนในเส้นทางสำคัญ ด้วยการห้าม

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพควบคุมการบริการรถเมล์ด้วยสายตรวจมอเตอร์ไซค์,” (สำนักข่าวไทย). (2535). เลขที่ 30 ก.ย. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย หน้า 3.

²องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2539). เลขที่ ก/2/2539/30. ปีก 1 หน้า 4.

³“นายบุญชู โรจนเสถียร รองนายกรัฐมนตรี นายสมศักดิ์ ชุโต นายมงคล สิมะโรจน์ และ พลตำรวจโทเสนห์ สิทธิพันธุ์ ร่วมแถลงข่าวเกี่ยวกับการเดินรถในเส้นทางช่องเดินรถประจำทาง หรือ巴士เลน,” (ข่าวทำเนียบรัฐบาล). (2523). เลขที่ ข2/สร/2523/256.

⁴รถยนต์โดยสารประจำทางและการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2519). เลขที่ ก/ป6/2519/53. ปีก 5 หน้า 61.

จอดรถในช่องบัลเลนในชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2520 และเมื่อถึง พ.ศ. 2523 ปรากฏว่ามีบัลเลนทั่วกรุงเทพฯ 17 สาย* ระยะทางรวม 96,070 เมตร หลังจากนั้นใน พ.ศ. 2526 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังเปิดบัลเลนเพิ่มอีก 17 สาย

บัลเลนเป็นเส้นทางที่อยู่ทางซ้ายของถนนมีความกว้าง 3.5 เมตรต่อ 1 ช่องทาง¹ บางแห่งมี 2 ช่องทาง เพราะมีเส้นทางเดินรถ 6 ช่องทางหรือมากกว่า ถนนแต่ละสายอาจมีบัลเลนทั้ง 2 ฝั่ง** หรือฝั่งเดียว***ซึ่งกำหนดเวลาให้บริการเวลา 06.30-09.30 น. และเวลา 15.30-19.00 น.² ส่วนลักษณะเส้นบัลเลนเป็นเส้นสีเทอร์โมพลาสติกหรือสีสะท้อนแสง³ ลากยาวต่อกัน บางช่วงเป็นเส้นประ หมายถึง เป็นทางเข้าซอยหรือทางแยก และอาจให้รถที่ไม่ใช่รถโดยสารประจำทางเข้ามาวิ่งได้ บางช่วงเป็นเส้นทึบยาวตลอด หมายถึง ห้ามรถอื่นผ่าน หรือถ้าเข้าไปเด็ดขาด⁴ ส่วนในเขตที่ตีเส้นประเหลือ อนุญาตให้รถอื่นผ่านเข้า-ออกได้ เช่น บริเวณทางเข้าซอยหรือทางแยก⁵ รถที่สามารถวิ่งในบัลเลนได้ คือ รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 15 คนขึ้นไปของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ รถโรงเรียนที่มีเครื่องหมายชัดเจน⁶ รถเมล์เล็กที่เข้าร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งมีเครื่องหมายหรือหนังสือเป็นหลักฐาน⁷ รถที่ใช้ในกรณีฉุกเฉิน เช่น รถดับเพลิง รถพยาบาล รถตำรวจ⁸ และรถประเภทอื่นที่เจ้าหน้าที่ตำรวจประกาศ

*ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ฉ หน้า 254.

¹การจัดระบบช่องเดินรถประจำทาง (บัลเลน) เพื่อผ่อนคลายภาวะการจราจรติดขัด. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/3/2523/106. ปีที่ 1 หน้า 5.

** เช่น ถนนพญาไท ถนนเพลินจิต ถนนราชดำเนินกลาง ถนนราชดำเนินใน ถนนประชาธิปไตย ถนนเพชรบุรี ถนนพระราม 4 ถนนราชวิถี ถนนดินแดง และถนนราชดำริ

*** เช่น ถนนเยาวราช ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง ถนนลาดพร้าว และถนนตากสิน

²แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 16.

³แหล่งเดิม. ปีที่ 4 หน้า 208.

⁴แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 7.

⁵แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 12.

⁶องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีที่ 3 หน้า 168.

⁷“ผู้ประกอบการรถเมล์เล็กขอเข้าแล่นรถในช่องทางเดินรถโดยสาร,” (วิทยุสารประจำวัน). (2523). เลขที่ ข1/6 พ.ศ. 23. หน้า 2577.

⁸องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีที่ 3 หน้า 162.

การมีบัลเลนในถนนสายต่างๆ ส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ประหยัดน้ำมันได้ปีละประมาณ 1.8-2.0 ล้านลิตร และมีรายได้เพิ่มวันละประมาณ 200,000 บาท อีกทั้งทำให้ผู้โดยสารเดินทางได้รวดเร็วขึ้น¹ และมีความปลอดภัย เพราะห้ามพนักงานขับรถเร็ว และห้ามขับรถแข่งกันในช่องนี้² ทั้งยังทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุขององค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร กล่าวคือ ก่อนมีบัลเลนมีอุบัติเหตุเกิดกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพวันละ 100-120 ราย ค่าเสียหายประมาณ 3-4 ล้านบาทต่อเดือน หลังจกมีบัลเลนอุบัติเหตุลดลงเหลือ 30-40 ราย³ ค่าเสียหายประมาณ 1 ล้านบาทต่อเดือน ส่วนผลเสียของบัลเลน คือ ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ที่มีพื้นที่ในการจราจรน้อยลง และการห้ามจอดในบัลเลนทำให้เกิดความลำบากในการรับ-ส่งนักเรียนของรถโรงเรียน เป็นต้น

อย่างไรก็ตามเพื่อแก้ปัญหาที่บัลเลนเป็นอุปสรรคในการเดินทางของผู้มีรถยนต์ส่วนบุคคล องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงลดเวลาการใช้บัลเลนในตอนเช้าและเย็นในถนนพหลโยธิน ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนสุขุมวิทบางส่วน และถนนเพชรบุรี ซึ่งอนุญาตให้รถประเภทอื่นเข้าจอดได้⁴ ทั้งยังยกเลิกบัลเลนในวันอาทิตย์ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2523⁵ เพราะเป็นวันหยุดราชการ และเป็นวันที่การจราจรติดขัดไม่มากนัก แต่ไม่ได้ยกเลิกบัลเลนในวันเสาร์ เพราะการจราจรติดขัด และบางบริษัทยังเปิดทำการอยู่ แต่การใช้บัลเลนไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชนจึงยกเลิกไประยะหนึ่ง หลังจากนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำโครงการ “บัลเลน หรือช่องเดินรถโดยสารประจำทาง” กลับมาใช้อีกครั้งในวันที่ 30 ตุลาคม-10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2532 เพราะเห็นความสำคัญในการเดินทางของประชาชน ซึ่งได้เปิดเพิ่มอีกหลายจุดในถนนพหลโยธิน-โชคชัย 4 ถนนพหลโยธิน-ม.เกษตรฯ⁶ ถนนพหลโยธิน-พญาไท ถนนสุขุมวิท-เพลินจิต-พระราม 1 ถนนลาดพร้าว-บางกะปิ และใช้มาถึงปัจจุบัน

¹รถยนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป2/2520/49. ปี 2 หน้า 4.

²แหล่งเดิม. ปี 4 หน้า 184.

³“ประธานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าไม่ควรเลิกบัลเลนในวันเวย์,” (สำนักข่าวไทย). (2527). เลขที่ 14 พ.ย. 27. รอบคำ หน้า 6.

⁴การจัดระบบช่องเดินรถประจำทาง (บัลเลน) เพื่อผ่อนคลายภาวะการจราจรติดขัด. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/3/2523/106. ปี 2 หน้า 111.

⁵แหล่งเดิม. ปี 4 หน้า 191.

⁶“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำโครงการ “บัลเลน” กลับมาใช้ใหม่เริ่มแล้ววันนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2532). เลขที่ 30 ต.ค. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย หน้า 1.

2.2 น้ำมัน

2.2.1 ปัญหาน้ำมัน

เกิดจากการขึ้นราคาน้ำมันจนทำให้ใน พ.ศ. 2519 เกิดวิกฤตการณ์น้ำมัน ทำให้บริษัทผู้ค้าน้ำมันตัดโควตาน้ำมันเบนซิน และน้ำมันโซล่า ส่งผลให้น้ำมันขาดแคลน และมีการกักตุนน้ำมัน อีกทั้งทำให้ราคาน้ำมันสูงขึ้นจากเดิม¹ นอกจากนั้นบริษัทน้ำมันยังได้ประกาศขึ้นราคาน้ำมัน คือ บริษัทเอสโซ่ ประกาศขึ้นราคาน้ำมันเบนซินลิตรละ 0.04 บาท น้ำมันโซล่า ลิตรละ 0.02 บาท และน้ำมันก๊าดลิตรละ 0.02 บาท มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2519² บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด ประกาศขึ้นราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วลิตรละ 0.03 บาท มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2519³ ส่วนบริษัทน้ำมันคาลเท็กซ์ ประกาศขึ้นราคาน้ำมันยี่ห้อหลังทุกชนิดลิตรละ 1.50 บาท ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2519⁴ ทั้งนี้หากรัฐบาลไม่จ่ายเงินชดเชยให้แก่บริษัทน้ำมัน ราคาน้ำมันอาจถูกปรับสูงขึ้นตามราคาตลาดโลก การปรับเพิ่มราคาน้ำมันส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครมีรายจ่ายด้านน้ำมันสูงขึ้น

ต่อมาในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2520 กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมันดิบ (โอเปค) ได้ประกาศขึ้นราคาน้ำมันดิบอีกร้อยละ 10 และประกาศขึ้นราคาอีกร้อยละ 5 ในวันที่ 1 กรกฎาคมปีเดียวกัน ทำให้รัฐบาลไทยประกาศเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันขายปลีก⁵ ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2520 เป็นต้นไป* ปัญหานี้ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซื้อน้ำมันเป็นจำนวนเงินเพิ่มขึ้นอีกเดือนละเป็น 2 ล้านบาท จากเดิมเดือนละประมาณ 10 ล้านบาท และทำให้ค่าแรงงาน ราคาอะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ เพิ่มขึ้น ทั้งยังกระทบต่อราคารถโดยสารประจำทางที่องค์กรการขนส่งมวลชนกรุงเทพจะซื้อค่าบริการประชาชน⁶

¹น้ำมันและการขึ้นราคาน้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2519).

เลขที่ ก/ป6/2519/6. ปีที่ 1 หน้า 15.

²แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 12.

³แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 49.

⁴แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 51.

⁵น้ำมันขึ้นราคาและมาตรการประหยัดน้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520).

เลขที่ ก/ป6/2520/29. ปีที่ 5 หน้า 36-37.

*ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ก หน้า 255.

⁶รถยนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์กรการขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). เลขที่ ก/ป2/2520/49. ปีที่ 1 หน้า 21.

ต่อมาใน พ.ศ. 2521 คณะกรรมการป้องกันการค้ากำไรเกินควรได้ประกาศเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันเบนซินชนิดพิเศษห้ามขายปลีกเกินลิตรละ 4.98 บาท และน้ำมันเบนซินชนิดธรรมดาห้ามขายปลีกเกินลิตรละ 4.69 บาท¹ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2521 การประกาศเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันครั้งนี้ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครมากนัก แต่ใน พ.ศ. 2522 คณะรัฐมนตรีได้ประกาศขึ้นราคาน้ำมันอีก 2 ครั้ง โดยในครั้งแรกมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2522^{*} ซึ่งเกิดจากโอเปคประกาศขึ้นราคาน้ำมันดิบ² และครั้งที่ 2 ประกาศเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2522^{**} มีสาเหตุจากโอเปคประกาศขึ้นราคาน้ำมันอีกร้อยละ 9 ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ราคาซื้อขายน้ำมันในตลาดมีดยังเพิ่มอีก 1-5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาเรล ทำให้รัฐบาลต้องปรับราคาน้ำมันขึ้นอีกร้อยละ 14 และรัฐบาลยังประสบปัญหาน้ำมันดีเซลถูกลักลอบไปขายประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย³ เพราะราคาน้ำมันของไทยถูกกว่า

การปรับราคาน้ำมันใน พ.ศ. 2522 มีผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเพิ่มเป็น 620,000-640,000 บาทต่อวัน⁴ ค่าอะไหล่รถยนต์เพิ่มเป็น 150,000 บาทต่อวัน และต้องปรับค่าแรงงานขึ้นต่ำเป็น 60 บาทต่อวัน⁵ ทั้งหมดทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายจ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 479 ล้านบาทต่อเดือน⁶ นอกจากนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังพบปัญหาการขาดแคลนน้ำมัน เนื่องจากบริษัทต่างๆ ที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเคยซื้อน้ำมันลดปริมาณการส่งน้ำมันให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ^{***} เช่น

¹ปัญหาน้ำมันและวิกฤตการณ์ขาดแคลนน้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). เลขที่ ก/ป6/2521/21. ปีก 1 หน้า 67.

^{*}ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ญ หน้า 255.

²การขึ้นราคาน้ำมันและผลกระทบต่อค่าครองชีพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/44. ปีก 2 หน้า 88.

^{**}ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ญ หน้า 255.

³แหล่งเดิม. ปีก 5 หน้า 264.

⁴แหล่งเดิม. ปีก 7 หน้า 367.

⁵ปัญหารถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปีก 4 หน้า 168.

⁶การขึ้นราคาน้ำมันและผลกระทบต่อค่าครองชีพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/44. ปีก 10 หน้า 487.

^{***}โดยปกติองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรับน้ำมันจากบริษัทน้ำมันดังนี้ บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด 140,000 ลิตร บริษัทเอสโซ่ 140,000 ลิตร และองค์การเชื้อเพลิง 20,000 ลิตร รวม 30,000 ลิตร ต่อเดือน ดูปัญหาการปรับปรุงราคาโดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/95. ปีก 1 หน้า 8.

บริษัทเชลล์ลดปริมาณน้ำมันลงร้อยละ 14¹ องค์การน้ำมันเชื้อเพลิงลดปริมาณน้ำมันเหลือ 180,000 ลิตรต่อวัน² เป็นต้น ต่อมาวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2523 รัฐบาลประกาศปรับราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วจากราคาลิตรละ 4.88 บาท เป็นลิตรละ 7.39 บาท น้ำมันก๊าดจากราคาลิตรละ 4.20 บาท เป็นลิตรละ 6.77 บาท³ การปรับราคาครั้งนี้ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจ่ายค่าน้ำมันเพิ่มอีกเดือนละ 10.2 ล้านบาท⁴ และขาดทุนเพิ่มขึ้นอีกวันละ 300,000 บาท⁵

ใน พ.ศ. 2524 รัฐบาลประกาศปรับราคาอีก 2 ครั้ง ในวันที่ 21 มีนาคม พ.ศ. 2524* และวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2524** การประกาศปรับราคาครั้งนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมากนัก เนื่องจากราคาน้ำมันดีเซลยังคงราคาเดิม และวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2526*** รัฐบาลได้ประกาศปรับลดราคาน้ำมันเกือบทุกประเภท ยกเว้นน้ำมันก๊าด เนื่องจากรัฐบาลมีเงินกองทุนน้ำมันเก็บไว้มากกว่า 500 ล้านบาท⁶ และราคาน้ำมันดิบจากต่างประเทศลดลง⁷ ส่งผลให้ประชาชนใช้น้ำมันราคาถูกลง และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถลดรายจ่ายค่าน้ำมันได้ 3 ล้านบาทต่อเดือน หรือเหลือค่าน้ำมันเพียงเดือนละ 74 ล้านบาท⁸

¹วิกฤตการณ์น้ำมัน : น้ำมันขาดแคลนและการกักตุนน้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/32. ปีที่ 8 หน้า 510.

²แหล่งเดิม. ปีที่ 13 หน้า 734.

³วิกฤตการณ์น้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/79. ปีที่ 2 หน้า 76.

⁴องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปีที่ 1 หน้า 23.

⁵แหล่งเดิม. ปีที่ 1 หน้า 17.

*ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ญ หน้า 255.

**ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ญ หน้า 255.

***ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ญ หน้า 255.

⁶วิกฤตการณ์น้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). เลขที่ ก/2/2526/79. ปีที่ 25 หน้า 1248.

⁷แหล่งเดิม. ปีที่ 21 หน้า 1012.

⁸แหล่งเดิม. ปีที่ 10 หน้า 776.

ต่อมารัฐบาลประกาศปรับลดราคาน้ำมัน 2 ครั้ง คือ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2529 เพื่อลดช่องว่างความแตกต่างของราคาน้ำมันเบนซิน และดีเซลให้อยู่ในโครงสร้างที่เหมาะสม และเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต¹ และในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2529 การลดราคาน้ำมันครั้งนี้มีผลให้ประชาชนใช้น้ำมันในราคาถูก และสามารถนำไปพัฒนาประเทศในรูปของภาษี รวมทั้งเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเพิ่มขึ้น ทั้งมีผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถลดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันได้เดือนละ 2 ล้านบาท²

อย่างไรก็ตามใน พ.ศ. 2531 รัฐบาลประกาศได้ปรับลดราคาน้ำมันอีกครั้งหนึ่ง³ มีผลในวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2531^{*} เนื่องจากรัฐบาลสามารถซื้อน้ำมันดิบได้ในราคาถูก และการลดราคายังช่วยให้เศรษฐกิจขยายตัวเพิ่มขึ้น⁴ ทั้งยังทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลดการขาดทุนได้ประมาณ 2 ล้านบาทต่อเดือน เช่น ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2531 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดทุนเพียง 1.5 ล้านบาทต่อวัน⁵ หลังจากนั้น พ.ศ. 2540 รัฐบาลได้ประกาศเพิ่ม-ลดราคาน้ำมันรวม 18 ครั้ง^{**} เนื่องจากค่าเงินบาทลอยตัวลดลงตั้งแต่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2540 และราคาน้ำมันในตลาดโลกก็ปรับตัวสูงขึ้น

2.2.2 การแก้ไขปัญหาน้ำมัน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแก้ปัญหการขาดแคลนน้ำมันโดยการซื้อน้ำมันจากปั๊มของเอกชน⁶ แต่ก็ได้น้ำมันในปริมาณที่ไม่มากนักซึ่งช่วยบรรเทาความเดือดร้อนในการเดินทางของประชาชนได้บ้าง

¹ ราคาน้ำมันใน ปี พ.ศ. 2529. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2529). เลขที่ ก/2/2529/62. ปีก 3 หน้า 116.

² แหล่งเดิม. ปีก 4 หน้า 191.

³ “ลดแล้ว “ราคาน้ำมัน” ตั้งแต่วันศุกร์นี้,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 21 พ.ย. 31. รอบบ่าย หน้า 11.

^{*} ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ฎ หน้า 255.

⁴ “นายกรัฐมนตรีชี้สาเหตุการลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและแก๊สสำหรับรถยนต์,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 21 พ.ย. 31. รอบบ่าย หน้า 12.

⁵ “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพคงค่าโดยสารไม่สามารถลดตามราคาน้ำมัน,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 24 พ.ย. 31. รอบค่ำ หน้า 5.

^{**} ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ฎ หน้า 256.

⁶ วิกฤตการณ์น้ำมัน : น้ำมันขาดแคลนและการกักตุนน้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/32. ปีก 13 หน้า 733.

ส่วนการลดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้วิธีจ่ายน้ำมันตามกิโลเมตรที่รถโดยสารประจำทางแต่ละสายออกให้บริการแทนการเติมน้ำมันแบบเติมถึงทุกเช้า-เย็น ซึ่งทำให้สามารถควบคุมและลดปริมาณการใช้ น้ำมันลงได้¹ นอกจากนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังได้รับการช่วยเหลือจากการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ป.ต.ท.) โดยการลดราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ใช้กับรถโดยสารประจำทางลงลิตรละ 0.29 บาท (เดิมราคาลิตรละ 6.70 บาท) ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2526 ซึ่งช่วยลดรายจ่ายด้านน้ำมันได้ถึงปีละ 36 ล้านบาท สาเหตุที่ ป.ต.ท. ลดราคาน้ำมันให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพราะ ป.ต.ท.เห็นว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นกิจการสาธารณูปโภคแต่ประสบปัญหาการขาดทุน แต่การลดราคาน้ำมันให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ป.ต.ท. มีเงื่อนไขไว้ 2 ประการ คือ ป.ต.ท. จะลดราคาน้ำมันให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เฉพาะช่วงที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีปัญหาขาดทุน แต่ถ้าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีกำไร ป.ต.ท.จะไม่ลดราคาน้ำมันให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และถ้าป.ต.ท. ประสบปัญหาภาวะต้นทุนเพิ่มขึ้น ป.ต.ท. ก็ขอเปลี่ยนแปลงราคาด้วย² นอกจากนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล และการให้กู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินต่างๆ ด้วย

อย่างไรก็ตามเพื่อให้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพบริการประชาชนต่อไปได้ในภาวะที่มีการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันตลอดเวลา องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้นำรถโดยสารประจำทางใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว หรือ LPG มาให้บริการ ตั้งแต่ พ.ศ. 2527 เพราะรถประเภทนี้สามารถลดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันได้ร้อยละ 50³ หรือประหยัดน้ำมันได้วันละ 1 ล้านบาท และลดค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ตัวถังรถยนต์ เครื่องยนต์ของรถโดยสารประจำทางใช้ก๊าซธรรมชาติก็ถูกกว่ารถโดยสารประจำทางใช้เครื่องยนต์ดีเซลร้อยละ 25 ทั้งยังช่วยรักษาสีสิ่งแวดล้อม และไม่สร้างควันดำ ไม่ทำให้อากาศเป็นพิษ เพราะก๊าซธรรมชาติไม่มีสารตะกั่ว และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ก็ลดลงร้อยละ 80 ทำให้เครื่องยนต์เผาไหม้ดี⁴ ทนทานกว่าการใช้ น้ำมันถึง 2 เท่า⁵ รถไม่กระตุก สามารถขับได้เร็วกว่ารถใช้น้ำมัน และช่วยประหยัดเงินตราจากการซื้อ

¹รถประจำทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). เลขที่ ก/2/2526/73. ปีที่ 4 หน้า 156.

²“ป.ต.ท. ลดราคาน้ำมันเป็นกรณีพิเศษให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” (สำนักข่าวไทย). (/2527). เลขที่ 11 ม.ค. 27. รอบคำ หน้า 14.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีที่ 11 หน้า 510.

⁴การขนส่งและคมนาคม. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2527). เลขที่ ก/2/2527/28. ปีที่ 3 หน้า 120.

⁵รถประจำทางและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). เลขที่ ก/2/2526/73. ปีที่ 8 หน้า 405.

น้ำมันจากต่างประเทศ¹ แต่ก๊าซธรรมชาติมีข้อเสีย คือ ติดไฟง่าย การใช้ก๊าซธรรมชาติแทนน้ำมันจึงช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทางหนึ่ง ต่อมาเมื่อมีก๊าซธรรมชาติ NGV องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงเปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV (Natural Gas Vehicle) เป็นเชื้อเพลิง



ภาพประกอบ 32 รถโดยสารประจำทางใช้ก๊าซธรรมชาติ

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์).
http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm.

2.3 การเช่ารถโดยสารประจำทางธรรมดา และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

2.3.1 ปัญหาการเช่ารถโดยสารประจำทางธรรมดา และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

การให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาการให้บริการมีไม่เพียงพอ ประกอบกับการมีเงินทุนจำนวนน้อย ทำให้ไม่สามารถซื้อรถเป็นของตัวเองได้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงต้องเช่ารถโดยสารประจำทางจากบริษัทต่างๆ มาให้บริการประชาชน เช่น เดือนมีนาคม พ.ศ. 2520 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรถโดยสารประจำทางจ 3,434 คัน เป็นรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 2,664 คัน และเป็นรถเช่าจากบริษัทเอกชน 770 คัน² พ.ศ. 2522 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเช่ารถโดยสารประจำทางธรรมดาจากบริษัท

¹องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง.
 (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/2/2523/75. ปีที่ 11 หน้า 613.

²“กระทรวงคมนาคมแถลงถึงปัญหาการโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร,”
 (วิทยุสารประจำวัน). (2520). เลขที่ ข1/5 มี.ค. 20 หน้า 840.

เบนซ์เพิ่มอีก 20 คัน บริษัทอีโนและบริษัทอีซูซุแห่งละ 500 คัน ทั้ง 3 บริษัทให้เช่ารถเป็นเวลา 7 ปี ซึ่งคิดค่าเช่าวันละ 850 บาทรวมค่าเหมาซ่อม¹

แต่การดำเนินงานของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศประสบภาวะขาดทุนเดือนละประมาณ 9-10 ล้านบาท เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจ่ายค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรถ 575-715 บาทต่อวันต่อคัน และเสียค่าเช่า 745 บาทต่อวันต่อคัน และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศที่เข้ามา ไม่ว่าจะเป็นรถให้บริการประชาชน หรือจอดไว้ในตู้เฉยๆ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องจ่ายค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรวมวันละ 671,000 บาท นอกจากนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังเสียเปรียบบริษัทให้เช่ารถตามสัญญาเช่าและเหมาซ่อมรถอีกหลายข้อ เช่น บริษัทให้เช่ารถมักแกล้งทำรถเสีย เพื่อถนอมไม่ให้รถพังเร็วจะได้รับค่าเช่านานๆ นอกจากนั้นในสัญญาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องเป็นผู้เติมน้ำมัน แต่ผู้ให้เช่ารถสามารถนำรถกลับไปจอดบ้านได้ เป็นต้น

2.3.2 การแก้ไขปัญหาการเช่ารถโดยสารประจำทางธรรมดา และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

เพื่อลดรายจ่ายด้านการเช่ารถโดยสารประจำทาง คณะกรรมการขนส่งทางบกจึงแก้สัญญาการเช่าและเหมาซ่อมรถเป็นการเช่าซื้อและเหมาซ่อมรถซึ่งมีราคาถูกกว่า (ประมาณ 62 ล้านบาท) สัญญานี้ตกลงทำกับบริษัทเบนซ์ บริษัทอีโน และบริษัทฟอร์ดกับรถจำนวน 1,245 คัน และเมื่อครบสัญญาเช่าซื้อรถ 7 ปีแล้วรถโดยสารประจำทางจะเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ² ส่วนสัญญาเช่ารถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เปลี่ยนเงื่อนไขของสัญญาที่ทำกับบริษัทให้เช่ารถ โดยให้แบ่งรายได้จากการเก็บค่าโดยสารระหว่างผู้ให้เช่ากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ คือ ถ้ารายได้ต่ำกว่า 2,000 บาท ให้รายได้เป็นของผู้ให้เช่า แต่ถ้ารายได้สูงกว่านี้ให้แบ่งรายได้ในอัตราส่วนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อเจ้าของรถ 40:60³ นอกจากนั้น ใน พ.ศ. 2534 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เปลี่ยนการเช่ารถเป็นการเช่าซื้อโดยการออกพันธบัตรรัฐบาลอีก 5,000 ล้านบาท ซื้อรถ 2,840 คัน ราคาคันละ 1.5 ล้านบาท วิธีนี้ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลดค่าใช้จ่ายได้ 300-400 ล้านบาท⁴

¹ปัญหารถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). เลขที่ ก/2/2522/94. ปี 6 หน้า 277.

²“นายเจสีย สุวรรณกิตติ ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเผยถึงการเพิ่มรถโดยสารในเขตกรุงเทพฯ ในปี 2520,” (วิทยุสารประจำวัน). (2519). เลขที่ ข1/15 พ.ย. 19. หน้า 4059.

³องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). เลขที่ ก/2/2524/186. ปี 4 หน้า 212.

⁴“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพออกพันธบัตร 5,000 ล้านบาท เพื่อซื้อรถใหม่,” (สำนักข่าวไทย). (2534). เลขที่ 20 ส.ค. 34. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า หน้า 2.

2.4 อาชญากรรมบนรถโดยสารประจำทาง

2.4.1 ปัญหาอาชญากรรมบนรถโดยสารประจำทาง

การเร่งรีบในสังคมมากขึ้น ทำให้ประชาชนแออัดกันภายในสังคม อีกทั้งปัญหา ยาเสพติด และความคึกคะนองของวัยรุ่น¹ ก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรมทุกที่ แม้กระทั่งบนรถโดยสารประจำทาง ถึงแม้จะมีผู้โดยสารเต็มรถโดยสารประจำทางก็ยังมี การปล้นกันบนรถโดยสารประจำทางอยู่เนืองๆ

2.4.2 การแก้ไขปัญหาอาชญากรรมบนรถโดยสารประจำทาง

เพื่อให้ผู้โดยสารรู้สึกมั่นใจเมื่อใช้บริการรถโดยสารประจำทาง และหมดความวิตกกังวลจากผู้ร้ายที่อาจมีแอบแฝงกับผู้โดยสาร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงประสานงานกับ กองบัญชาการตำรวจนครบาล จัดอบรมการแจ้งอาชญากรรมกับกองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามโครงการอบรมสมาชิกแจ้งข่าวอาชญากรรมแก่พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร และ คณะกรรมการความปลอดภัยขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และจะมีการส่งพนักงานไป ประจำรถโดยสารประจำทางในสายที่มีการปล้นบ่อย และในเส้นทางเปลี่ยวเขตชานเมือง หาก พนักงานสงสัยว่ามีการจี้ปล้นเกิดขึ้นให้รีบจอดรถและแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจบริเวณใกล้เคียงให้ทราบโดยเร็ว² อย่างไรก็ตามองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังได้ติดตั้งสัญญาณเตือนภัยหรือไซเรน³ บนหลังคารถโดยสารประจำทาง เพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้าด้วย



ภาพประกอบ 33 รถโดยสารประจำทางมีสัญญาณเตือนภัย

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2549). ภาพรถปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์). http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm.

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียม 3 มาตรการป้องกันโจรปล้นรถเมล์,” (สำนักข่าวไทย). (2541). เลขที่ 10 พ.ย. 41. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบบ่าย-ค่ำ หน้า 4.

²“เร่งอบรมพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลดการเป็นจำเลยทางสังคมเมื่อเกิดเหตุอาชญากรรม,” (สำนักข่าวไทย). (2541). เลขที่ 24 พ.ย. 41. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบบ่าย-ค่ำ หน้า 2.

³“กระทรวงคมนาคมสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพติดสัญญาณ,” (สำนักข่าวไทย). (2541). เลขที่ 17 พ.ย. 41. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบบ่าย-ค่ำ หน้า 4.

นอกจากนั้นตั้งแต่วันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2531 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ทำประกันคุ้มครองอุบัติเหตุให้ผู้โดยสารกับบริษัทพิพประกันภัย แต่ไม่รวมรถร่วมบริการ และรถมินิบัส เพื่อรองรับกฎหมายประกันภัยบุคคลที่ 3¹ ซึ่งผู้โดยสารที่จะได้รับเงินช่วยเหลือต้องมีตัวโดยสารเป็นหลักฐานในเที่ยวนั้นๆ และโดยสารอยู่บนรถโดยสารประจำทางของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จากโครงการนี้ทำให้มียอดผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 3-5 ต่อวันในแต่ละสาย นอกจากนั้นการมีประกันชีวิตทำให้ผู้โดยสารไม่หลีกเลี่ยงการจ่ายค่าโดยสาร และยังขอตัวจากพนักงานเก็บค่าโดยสารเพื่อเป็นหลักฐาน จึงป้องกันการทุจริตอีกทางหนึ่งด้วย²

ปัญหาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นปัญหาสืบเนื่องมาก่อนการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่เมื่อจัดตั้งเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้วเริ่มมีแผนงาน และกลุ่มบุคคลบริหารงานอย่างเป็นรูปแบบมากกว่าเดิม จึงทำให้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากปัจจัยภายในขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถแก้ไขได้ง่ายขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการบริหารซึ่งเกิดจากบุคลากรภายในขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่เนื่องด้วยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีเจ้าหน้าที่ดูแลประจำแผนก จึงทำให้สามารถทำงานได้ต่อเนื่อง ทั้งเป็นกำลังความคิดสำคัญในการปรับปรุงกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้ดีขึ้นร่วมกับนักบริหารที่ได้รับการแต่งตั้งให้เข้ามาบริหารงานในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งอาจหาวิธีป้องกันการทุจริตที่เกิดขึ้นภายในขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพราะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีช่องโหว่ในการทุจริตหลายทาง

ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ คือ ปัญหาการเงิน ซึ่งเกิดจากความไม่พร้อมในการดำเนินกิจการ เพราะเงินทุนเป็นปัจจัยหลักสำหรับการทำกิจการ และเมื่อขาดเงินทุนย่อมทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถบริหารงาน และให้บริการประชาชนได้อย่างเต็มที่ นอกจากนั้นปัญหายังเกิดจากการเก็บค่าโดยสารในอัตราที่ต่ำกว่าต้นทุน และการถูกกำหนดค่าโดยสารจากรัฐบาล จนทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้ต่ำกว่ารายจ่าย ทั้งยังส่งผลให้เกิดปัญหาารถโดยสารประจำทางมีไม่เพียงพอ จนเกิดรถเมล์เล็กตามมา ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพถูกแย่งรายได้ และปัญหาสุดท้าย คือ ปัญหา มารยาทของพนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร และนายตรวจขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถเมล์เล็กซึ่งเกิดจากตัวบุคคลและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

¹“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมทำประกันภัยผู้โดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” (สำนักข่าวไทย). (2535). เลขที่ 24 ก.ค. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ หน้า 6.

²“เผยแพร่เนื่ององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีประกันชีวิตทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้นมาก,” (สำนักข่าวไทย). (2531). เลขที่ 3 ส.ค. 31. รอบคำ หน้า 15.

ส่วนปัญหาที่เกิดจากปัจจัยภายนอก คือ การเช่ารถโดยสารประจำทางทั้งธรรมดา และปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งไม่ได้รับความเป็นธรรมจากบริษัทผู้ให้เช่ารถ ปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนนซึ่งได้รับการแก้ไขด้วยวิธีต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการเปิดช่องบริการเดินรถโดยสารประจำทาง หรือบัลเลน นอกจากนั้นปัญหานี้ยังต่อเนื่องถึงปัญหาน้ำมัน กล่าวคือ เมื่อการจราจรติดขัดย่อมทำให้รถโดยสารประจำทางใช้น้ำมันปริมาณมาก อีกทั้งหากปีใดรัฐบาลประกาศขึ้นราคาน้ำมัน ภาระค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ย่อมสูงขึ้นตามมา ปัญหาสุดท้าย คือ ปัญหาอาชญากรรมบนรถโดยสารประจำทาง ส่งผลให้ภาพลักษณ์การให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ดี เนื่องจากประชาชนอาจไม่ไว้วางใจบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

อย่างไรก็ตามทุกปัญหาข้างต้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทำการแก้ไขและปรับปรุงมาโดยตลอด ซึ่งบางปัญหาก็ไม่สามารถแก้ไขให้หมดไปได้ แต่ก็ได้ปรับปรุงปัญหาที่เกิดจากปัจจัยภายในขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอยู่เสมอ ส่วนปัญหาที่เกิดจากปัจจัยภายนอกก็ต้องแก้ไขตามสถานการณ์ และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป

บทที่ 5

ผลกระทบจากการจัดระบบขนส่งมวลชนของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อสังคมไทย

การดำเนินงานจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในระยะแรกมีการดำเนินงานที่ไม่เป็นแบบแผน ไม่มีโครงสร้าง ไม่มีเป้าหมายในการดำเนินการบริการ และการให้บริการที่ชัดเจน เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่มีความพร้อมในการจัดตั้งองค์กรในหลายๆ ด้าน จึงทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาต่างๆ ตามมาซึ่งปัญหาเหล่านี้ได้ส่งผลกระทบต่อสังคมไทยในด้านต่างๆ

1. ด้านสังคม : คุณภาพชีวิตของประชาชน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อรับโอนงานต่อจากบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด จึงไม่มีการจัดเตรียมโครงสร้างแผนการบริหารงาน และการปฏิบัติงานไว้ก่อน ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำรูปแบบการทำงานของบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด มาใช้ ส่งผลให้การบริหารจัดการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งมุ่งให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากการบริหารจัดการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประกอบด้วยบุคลากรที่รับโอนมาบางส่วนขาดความรู้ความสามารถตามสายงานการบริหารการเดินรถ ทั้งยังยึดติดอยู่กับรูปแบบการบริหารงานแบบเก่า รวมทั้งมีการทำงานอย่างไม่เป็นระบบและรัดกุม การจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ขาดประสิทธิภาพดังกล่าวจึงส่งผลกระทบทางด้านสังคมโดยเฉพาะต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

1.1 ผลกระทบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของประชาชน

การที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องให้บริการประชาชนทั่วกรุงเทพฯ และปริมณฑลแต่มีรถโดยสารประจำทางให้บริการจำนวนน้อย ประกอบกับรถที่รับโอนมาจากบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ก็มีสภาพเก่า เพราะมีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปี และมีสภาพไม่พร้อมให้บริการประชาชน เนื่องจากรถโดยสารประจำทางไม่ได้รับการตรวจสภาพเป็นประจำ ทั้งไม่มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องตามระยะทางการใช้งาน หรือตามจำนวนกิโลเมตรที่กำหนด ทำให้การทำงานของเครื่องยนต์ไม่มีประสิทธิภาพ จึงทำให้เกิดความเสียหายระหว่างให้บริการอยู่บ่อยครั้ง ทั้งยังทำให้เกิดมลภาวะทางอากาศตามมา ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน

นอกจากนี้พนักงานให้บริการก็ไม่ได้ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลัก จึงมักปฏิบัติหน้าที่ตามความพอใจของตนเอง เช่น พนักงานขับรถโดยสารประจำทางขับรถไม่มีระเบียบวินัยและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มีการหยุดหรือจอดรถโดยสารประจำทางตามอำเภอใจ นอกจากไม่ปิดประตูโดยสารประจำทางเมื่อออกนอกป้ายจอดรถโดยสารประจำ

ทางแล้วยังเปิดประตูรถโดยสารประจำทางค้างไว้ตลอดเวลาที่รถแล่นอยู่บ่อยครั้ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุเสมอๆ เนื่องจากผู้โดยสารมักห้อยโหนออกนอกตัวรถทั้งจากความคึกคะนองและจากสภาพแออัดของผู้โดยสารจนเกิดการพลัดตกจากรถโดยสารประจำทาง นอกจากนี้การที่พนักงานขับรถมักขับรถแข่งกันเพื่อแย่งผู้โดยสารจนทำให้ผู้โดยสารได้รับอันตราย สาเหตุเหล่านี้ทำให้ประชาชนได้รับอันตรายอยู่บ่อยครั้งระหว่างการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทั้งด้านร่างกายและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก

1.2 ผลกระทบต่อสุขภาพจิตของประชาชน

จากปัญหาการขาดแคลนรถโดยสารประจำทางที่มีจำนวนไม่เพียงพอต่อการรองรับผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารมักเสียเวลาในการรอรถโดยสารประจำทางเป็นเวลานานในช่วงเวลาเร่งด่วน นอกจากนี้การให้บริการที่ไม่สุภาพทั้งกิริยาและวาจาที่มีต่อผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารต้องเจอกับความเครียดขณะที่ต้องนั่งอยู่บนรถโดยสารประจำทาง

ปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารเกิดความรู้สึกเบื่อหน่ายจากการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่สั่งสมมาได้ ทำให้ผู้ที่มีทางเลือกอื่นหันไปใช้บริการลักษณะอื่นแทน เช่น ผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟฟ้าในเมืองก็เลือกใช้รถไฟฟ้าโดยสาร ผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้แม่น้ำก็เลือกใช้บริการเรือด่วน ส่วนผู้ที่อาศัยอยู่ในชอยเล็กก็เลือกใช้บริการของรถสองแถวในชอยและรถโดยสารขนาดเล็กซึ่งไม่ปลอดภัยต่อการเดินทางเช่นกัน สำหรับผู้ที่มีฐานะปานกลางและมีรายได้ประจำที่อาศัยอยู่แถบชานเมืองก็ต้องหาทางออกด้วยการซื้อรถส่วนบุคคล ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบทางสังคมด้านปัญหาการจราจรและผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศตามมา

2. ด้านเศรษฐกิจ

จากการบริหารจัดการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ประสบปัญหาการมีรถโดยสารประจำทางจำนวนน้อย และมีสภาพเก่าไม่พร้อมให้บริการแก่ประชาชน รวมถึงการไม่สามารถให้บริการรถโดยสารประจำทางได้อย่างทั่วถึงและครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลได้ทั้งหมด จึงส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศหลายประการ

2.1 ผลกระทบต่อดุลการค้าระหว่างประเทศ

เมื่อบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถสร้างความพอใจต่อการใช้บริการของผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารที่มีความพร้อมด้านการเงินและมีกำลังซื้อหาทางออกโดยการหันไปใช้บริการรถโดยสารส่วนบุคคลหรือรถแท็กซี่ หรือซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลแทนเพื่อความสะดวกสบายและความคล่องตัวในการเดินทาง ทำให้ปริมาณการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศมีเพิ่มมากขึ้นทุกปี เห็นได้จาก ใน พ.ศ. 2523 มีรถยนต์ส่วนบุคคลเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 221,275 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 649,663 คัน ใน พ.ศ. 2535 และเพิ่มเป็น

1,156,361 คัน ใน พ.ศ. 2540¹ ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ประเทศไทยต้องนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ในแต่ละปีเป็นมูลค่ามหาศาล เช่น ใน พ.ศ. 2531 นำเข้าน้ำมันจำนวน 13,868.9 ล้านลิตร² เพิ่มขึ้นเป็น 29,055 ล้านลิตร ใน พ.ศ. 2536 และเพิ่มเป็น 45,407.3 ล้านลิตร ใน พ.ศ. 2540³ การนำเข้ารถยนต์และน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นโดยตลอด ส่งผลให้ประเทศไทยต้องประสบกับภาวะการขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่อง

2.2 ผลกระทบต่องบประมาณของประเทศ

การที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรถโดยสารประจำทางให้บริการจำนวนน้อย และมีรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้นทุกปี ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องพัฒนาและปรับปรุงองค์การด้วยการซ่อมแซมบำรุงรถโดยสารประจำทางเก่าให้สามารถใช้งานได้มากที่สุดแทนการซื้อรถโดยสารประจำทางใหม่ เพราะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่มีเงินมากพอ ดังนั้นจึงทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องแบกภาระค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงรถเก่า และค่าเช่าซ่อมรถโดยสารประจำทางด้วยดังตาราง 13

ตาราง 13 แสดงค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงเฉพาะค่าเช่าซ่อมรถโดยสารประจำทาง และค่าซ่อมบำรุงรถเก่า

หน่วย : ล้านบาท	
พ.ศ.	ค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุง
2527	878.756
2531	1,057.767
2536	1,110.397
2538	1,192.018

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2531). รายงานประจำปี 2531. หน้า 44. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2536). รายงานประจำปี 2536. หน้า 50. และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2538). รายงานประจำปี 2538. หน้า 54.

¹กระทรวงคมนาคม. สำนักงานจัดระบบการขนส่งทางบก. (2545). รายงานจำนวนรถที่จดทะเบียนทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2545. หน้า 77.

²สำนักงานพลังงานแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีและการพลังงาน. (ม.ป.ป.). รายงานน้ำมันของประเทศไทย 2531. หน้า III.

³กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และสิ่งแวดล้อม. (ม.ป.ป.). รายงานน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย 2540. หน้า IV.

จากตารางค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุง พบว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องใช้เงินจำนวนมากในการซ่อมบำรุงรถโดยสารประจำทาง แต่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีเงินไม่เพียงพอ ทำให้ต้องประสบภาวะการขาดทุน เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องชำระค่าใช้จ่ายด้านการเดินรถ ด้านการซ่อมบำรุง ด้านงานบริหารการเดินรถ ด้านงานบริหารและสำนักงานใหญ่ ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ต่อปีจำนวนมาก ประกอบกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีช่องว่างหลายจุดที่พนักงานสามารถกระทำทุจริตได้ เช่น การทุจริตน้ำมัน ทุจริตปลดหนี้ ทุจริตตัวโดยสารรถประจำทาง เป็นต้น ทั้งยังรวมถึงการมีรายได้ไม่พอกับรายจ่าย จากสาเหตุข้างต้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลในลักษณะการขอเงินสนับสนุนเพื่อใช้ซื้อรถโดยสารประจำทางและชำระหนี้ ซึ่งรัฐบาลได้นำงบประมาณในการพัฒนาประเทศส่วนหนึ่งมาช่วยเหลือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และงบประมาณดังกล่าว คือ เงินภาษีอากรของประชาชนทั่วประเทศ¹ ซึ่งเป็นการไม่ยุติธรรมต่อประชาชนที่มีรายได้น้อยและยากจนในต่างจังหวัด เพราะนำเงินดังกล่าวมาสนับสนุนคนในเขตกรุงเทพฯ ให้โดยสารรถโดยสารประจำทางในราคาต่ำกว่าต้นทุน² ทั้งส่งผลกระทบต่อขาดงบประมาณในการพัฒนาประเทศตามมาด้วย

2.3 ผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน

การดำเนินงานที่ประสบภาวะการขาดทุนมาตลอด ทำให้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขอเพิ่มค่าโดยสารจากรัฐบาล เพื่อให้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถเลี้ยงตัวเองต่อไปได้ แต่การเพิ่มค่าโดยสารมีผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้น้อย การปรับเพิ่มค่าโดยสารจึงเท่ากับเป็นการผลักภาระให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการ เพราะประชาชนต้องแบกรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในขณะที่ค่าจ้างแรงงานยังคงเท่าเดิม โดยเฉพาะกลุ่มแรงงานช่างฝีมือและกึ่งฝีมือซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่มีมากถึงร้อยละ 49 นอกจากนั้นยังกระทบต่อกลุ่มพนักงานขายและเสมียน กลุ่มคนว่างงาน และกลุ่มแรงงานไร้ฝีมือตามลำดับ³ ซึ่งล้วนเป็นผู้ที่จำเป็นต้องพึ่งพาการบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

การปรับเพิ่มราคาค่าโดยสารข้างต้น นอกจากส่งผลกระทบต่อประชาชนในด้านเศรษฐกิจแล้ว ยังส่งผลต่อด้านสังคมด้วยเนื่องจากกลุ่มผู้มีรายได้น้อยและจำกัดได้รวมตัวประท้วงและอดอาหารเพื่อให้รัฐบาลระงับการปรับเพิ่มค่าโดยสารรถโดยสารประจำทาง จึงทำให้สังคมเกิดความวุ่นวาย และเกิดปัญหาการจลาจลตามมาด้วย เพราะผู้ประท้วงใช้บริเวณสำคัญที่

¹“นายไตรรงค์ สุวรรณคีรี โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรีแถลงเรื่องการปรับค่าโดยสารรถประจำทาง,” (ข่าวทำเนียบรัฐบาล). (2525). เลขที่ ข2/สร/2525/584.

²“การปรับค่าโดยสารรถประจำทาง,” (สำนักข่าวไทย). (2525). เลขที่ ข1/4 พ.ย. 25. หน้า 6052.

³รถประจำทาง : การคัดค้านการขึ้นค่าโดยสารรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). เลขที่ ก/2/2525/184. ปีที่ 1 หน้า 43.

มีการสัญจรไป-มาของประชาชนทั่วไปทำเป็นพื้นที่ทำการประมง เช่น หน้ารัฐสภา หน้ากระทรวงคมนาคม เป็นต้น

3. ด้านการเมือง

จากการขาดประสิทธิภาพในการจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพด้วยสาเหตุการบริหารการจัดการ โครงสร้างการควบคุมงาน และการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางที่ไม่ทั่วถึงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทำให้ส่งผลกระทบต่อการเมือง ดังนี้

3.1 การใช้ปัญหาของรถโดยสารประจำทางเป็นประเด็นหาเสียงทางการเมือง

กลุ่มนักการเมืองบางพรรคได้ฉวยโอกาสนำปัญหาการจัดการระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมาเป็นประเด็นการหาเสียงในการเลือกตั้งทั้งเฉพาะในระดับท้องถิ่น และในระดับประเทศ เฉพาะในเขตกรุงเทพฯ ที่มีการเลือกตั้งผู้ว่าราชการจังหวัดมักมีการนำนโยบายแก้ไขระบบขนส่งมวลชนด้วยการมุ่งปรับปรุงและพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ เช่นประเด็นเกี่ยวกับนโยบายเชื่อมโยงระบบรถโดยสารประจำทาง รถตู้ เรือ รถไฟฟ้า (Freeder System) และสนับสนุนการนำระบบตัวใบเดียวโดยสารได้ทุกประเภทในราคาอุดหนุนให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ เพื่อให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในเขตกรุงเทพฯ ดีขึ้น

สำหรับในระดับประเทศพบว่า ใน พ.ศ. 2538 มีนักการเมืองบางคนใช้นโยบายแก้ไขปัญหาการจราจรและระบบขนส่งมวลชนเป็นประเด็นหลักในการหาเสียงเลือกตั้ง ซึ่งทำให้ผ่าน การเลือกตั้ง และได้เข้ามาดำรงตำแหน่งรองนายกรัฐมนตรีโดยรับผิดชอบงานด้านการจราจร และระบบขนส่งมวลชน ทั้งพยายามผลักดันการแก้ไขปัญหาการจราจรให้เป็นระบบมากขึ้น¹ รวมถึงประสานงานโครงการระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายกันอย่างสมบูรณ์มากขึ้น²

3.2 ผลกระทบต่อฐานเสียงของรัฐบาล

การที่นักการเมืองนำประเด็นการจัดการระบบขนส่งมวลชนมาใช้ในการหาเสียง ทำให้การบริหารประเทศขาดอิสระในการดำเนินงานและขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากหากรัฐบาลตัดสินใจปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงระบบขนส่งมวลชนต้องคำนึงถึงเสียงส่วนใหญ่ของชนชั้นกลางซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากในเขตกรุงเทพมหานคร และหากประชาชนได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวย่อมส่งผลถึงฐานคะแนนเสียงของนักการเมืองและพรรคการเมือง

¹ ธนาภิต. (นามแฝง). (2545). *ประวัตินายกรัฐมนตรีไทย*. หน้า 459.

² ทักษิณ ชินวัตร. (2549). *บทบาททางการเมือง*. (ออนไลน์).

3.3 ผลกระทบจากการชุมนุมเรียกร้องของสหภาพแรงงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หากรัฐบาลไม่เอาใจใส่ดูแลและให้ความช่วยเหลือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการเงิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อความมั่นคงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ก็มักมีการเรียกร้องให้รัฐบาลช่วยเหลือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจากกลุ่มสหภาพแรงงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งจะทำหน้าที่คอยตรวจสอบการทำงานของรัฐบาลที่มีต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เช่น หากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีภาระหนี้สินจำนวนมาก จนกระทั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถแบกภาระต่อไปได้ สหภาพแรงงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมักทำหนังสือถึงรัฐบาลให้ช่วยปลดภาระหนี้ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลต่อไปได้ ซึ่งรัฐบาลต้องนำข้อเสนอของสหภาพแรงงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมาพิจารณา เพราะกลุ่มสหภาพแรงงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นกลุ่มผลประโยชน์ที่มักกดดันการบริหารประเทศของรัฐบาล

อนึ่ง การที่รัฐบาลมักจะแต่งตั้งข้าราชการพลเรือนชั้นผู้ใหญ่ที่ครบเกษียณอายุให้เข้ามาเป็นคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนเพื่อปูหน้าเหินให้แก่บุคคลเหล่านั้น¹ ก็เป็นจุดอ่อนที่ทำให้รัฐมักถูกโจมตีจากกลุ่มสหภาพแรงงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หากรัฐบาลไม่ดำเนินนโยบายตามข้อเรียกร้องของสหภาพแรงงานขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งยังเกิดผลกระทบทางการเมืองตามมาด้วย

การจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ขาดประสิทธิภาพ ซึ่งเกิดจากหลายสาเหตุทั้งที่เป็นปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก พบว่าได้ส่งผลกระทบต่อสังคมไทยในด้านสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ซึ่งเปรียบเสมือนลูกโซ่ที่ผูกต่อกัน และไม่สามารถตัดให้ขาดได้ จึงทำให้ประชาชนที่มีรายได้น้อยซึ่งจำเป็นต้องใช้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นหลักต้องรับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

¹ ันัยนา เกิดวิชัย. (2529). คำใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. หน้า 71.

บทที่ 6

บทสรุป

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเกิดขึ้นใน พ.ศ. 2519 เพื่อให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยดำเนินงานต่อจากบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดยรัฐบาลเพื่อแก้ไขปัญหาการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ที่ไม่สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชนได้

การจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีปัญหาต่างๆ ตามมา เนื่องจากความไม่พร้อมในการก่อตั้งกิจการและดำเนินงาน ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดการวางแผนโครงสร้างการบริหารงานที่เหมาะสมกับหน่วยงาน และไม่สามารถรองรับการให้บริการเมื่อมีการขยายตัวของเมืองที่มีความต้องการระบบขนส่งมวลชนที่ดีและรวดเร็วในอนาคต การจัดวางโครงสร้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงเป็นเพียงเพื่อโอนรับงานมาจากบริษัทเอกชนเท่านั้น ด้วยเหตุนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงประสบปัญหาต่างๆ ทั้งปัญหาที่เกิดจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ปัญหาที่เกิดจากปัจจัยภายใน คือ ปัญหาพื้นที่การให้บริการที่กว้างขวางเกินกว่าที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะดูแลและรับผิดชอบได้ทั่วถึง ปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงินซึ่งส่งผลต่อการให้บริการประชาชนไม่มีประสิทธิภาพ ปัญหาการทุจริตของพนักงานภายในองค์กร ปัญหาการทับเส้นทางการระหว่างรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถยนต์โดยสารขนาดเล็ก และปัญหามารยาทของพนักงานประจำรถ ส่วนปัญหาจากปัจจัยภายนอกที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ คือ ปัญหาราคาน้ำมันที่มีการปรับสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และปัญหาการจราจรติดขัดจนส่งผลต่อการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเกิดความล่าช้า

ปัญหาต่างๆ ข้างต้นขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ปรับปรุงแก้ไขด้วยการวางแผนนโยบายและกระจายการทำงานให้กว้างขึ้นตามขอบเขตพื้นที่รับผิดชอบ ทำให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น อีกทั้งยังแก้ไขปัญหาสภาพคล่องทางการเงินด้วยการหารายได้เพิ่มนอกเหนือจากค่ารถโดยสารประจำทางโดยให้เข้าพื้นที่โฆษณาภายในและข้างรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งให้เอกชนร่วมลงทุนในบางเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางเพื่อประหยัดต้นทุนในการประกอบกิจการ สำหรับปัญหาการทุจริตขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จัดให้มีการหมุนเวียนพนักงานในแผนกที่อาจมีการทุจริตได้ เพื่อไม่ให้พนักงานเกิดความคุ้นเคยกัน อันเป็นการป้องกันการร่วมมือกันทำทุจริต อย่างไรก็ตามการแก้ไขปัญหาบางประการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกลับยิ่งเพิ่มภาระด้านค่าใช้จ่ายให้มากขึ้นไปอีก กล่าวคือ การเช่ารถโดยสารประจำทางจากเอกชนมาให้บริการประชาชนส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งการแก้ไขปัญหารถยนต์โดยสารขนาดเล็กทับ

เส้นทางด้วยการเปิดโอกาสให้เจ้าของรถขอใบอนุญาตประกอบการเพื่อลดปัญหาสัมปทานและเส้นทางเดินรถที่เกิดขึ้นนั้นกลับสร้างภาระให้องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ต้องเป็นผู้ควบคุมอัตราค่าโดยสารของรถยนต์โดยสารขนาดเล็ก เพื่อป้องกันการเก็บค่าโดยสารตามอำเภอใจ

ปัญหาเหล่านี้ทำให้การจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ส่งผลกระทบต่อสังคมไทยด้านต่างๆ คือ **ด้านสังคม** ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนผู้ใช้บริการ กล่าวคือ การที่องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่มีเงินซื้อรถโดยสารประจำทางใหม่ ทำให้รถโดยสารประจำทางมีจำนวนน้อยและส่วนใหญ่เป็นรถเก่าที่ใช้มานานจนทำให้เกิดมลพิษ นอกจากนี้การให้บริการที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารมักได้รับบาดเจ็บจากการให้บริการของพนักงานขับรถอยู่บ่อยครั้ง ปัญหาการให้บริการเหล่านี้ส่งผลมาจนผู้โดยสารเกิดความเบื่อหน่ายในบริการขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่งผลให้มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น จนทำให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา ปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเมืองไปยังสภาพเศรษฐกิจของประเทศด้วย **ด้านเศรษฐกิจ** การที่องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถให้บริการรถโดยสารสาธารณะเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้อย่างทั่วถึง ทำให้รถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี ประเทศไทยจึงสูญเสียเงินตราต่างประเทศในการนำเข้ารถยนต์และน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละปีเป็นมูลค่ามหาศาล ส่งผลให้เกิดการขาดดุลการค้าระหว่างประเทศ อนึ่งการที่องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพมีปัญหาการขาดทุน ส่งผลมาอย่างต่อเนื่อง และพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการขออนุมัติขึ้นค่าโดยสาร ก่อให้เกิดผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชนที่เพิ่มสูงขึ้นในขณะที่ค่าจ้างแรงงานยังเท่าเดิม นอกจากนี้การที่รัฐบาลช่วยแก้ไขภาวะการขาดทุนด้วยการให้เงินสนับสนุนในการช่วยชำระหนี้ ก็เป็นปัญหาที่กระทบต่องบประมาณการพัฒนาของประเทศเช่นกัน **ด้านการเมือง** ปัญหาการจัดระบบขนส่งมวลชนขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพเกี่ยวข้องกับประชาชนส่วนใหญ่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จนทำให้กลายเป็นประเด็นและเครื่องมือหาเสียงของนักการเมือง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ ทั้งยังส่งผลกระทบต่อการบริหารประเทศ เนื่องจากรัฐบาลต้องโอนอ่อนตามเสียงส่วนใหญ่ของประชาชน จนทำให้การบริหารงานขาดความเป็นอิสระและขาดประสิทธิภาพในการแก้ปัญหา นอกจากนี้การที่รัฐบาลต้องแก้ปัญหาขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพตามการเรียกร้องของสหภาพแรงงานองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพก็แสดงให้เห็นถึงปัญหาทางการเมืองของประเทศที่เกิดจากการแทรกแซงของกลุ่มผลประโยชน์อีกด้วย

อย่างไรก็ตามการที่องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพยังไม่สามารถให้บริการระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลได้เพียงพอ ทั้งไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ทั้งหมด จึงทำให้เกิดระบบบริการอื่นๆ ตามมา ทั้งที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล และบริการที่เป็นของเอกชน เช่น รถตู้ขนส่งมวลชน หรือรถตู้โดยสารประจำทางซึ่งเป็นบริการที่นำคนจากชานเมืองเข้าสู่ในเมือง โดยอาศัยช่องว่างของการให้บริการขนส่งมวลชนขององค์กรขนส่งมวลชน

กรุงเทพที่มีขีดจำกัดและไร้ประสิทธิภาพในการให้บริการและการบริหารองค์กร กระทั่งไม่สามารถปรับปรุงการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้อย่างเต็มที่

นอกจากนั้นรัฐบาลยังส่งเสริมให้มีบริการประเภทอื่น คือ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1 (สายสุขุมวิท) และสาย 2 (สายสีลม) หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (Bangkok Mass Transit System) เป็นบริการประเภทใหม่ที่เกิดขึ้นเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ บริการประเภทนี้มีผู้ใช้บริการไม่น้อยกว่า 150,000-200,000 คนต่อวัน ประชาชนจึงนิยมใช้บริการ เนื่องจากสะดวกรวดเร็ว มีความคล่องตัวในการเดินทาง ทั้งยังช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลได้อีกด้วย นอกจากนี้ก็มีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (Metropolitan Rapid Transit Ratchamongkhon Line หรือ M.R.T. Chaloem Ratchamongkhon Line) หรือรถไฟฟ้าใต้ดินมหานคร ซึ่งสามารถขนส่งผู้โดยสารได้เฉลี่ย 40,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง หรือประมาณ 430,000 คนต่อวัน รถไฟฟ้ามหานครเป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดินที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงต่อเวลา ไม่มีมลพิษ และเป็นระบบขนส่งมวลชนที่สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากรถไฟฟ้ามหานครได้สร้างอาคารจอดรถที่สถานีลาดพร้าวซึ่งสามารถจอดรถได้ 2,200 คันให้ผู้โดยสารใช้บริการ และช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมัน และรถยนต์ส่วนบุคคลได้ รถไฟฟ้ามหานครจึงเป็นทางเลือกใหม่ให้ประชาชนในเขตกรุงเทพฯ เดินทางได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามยังมีระบบขนส่งมวลชนประเภทเรือด่วน ซึ่งให้บริการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น บริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด ในเส้นทางท่าบ้านหนามบุรี-ท่าเรือบางนา จ.สมุทรปราการ การให้บริการเรือด่วนนี้นอกจากให้บริการในเวลาปกติแล้วยังมีบริการพิเศษในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า-เย็นด้วย บริษัทเรือด่วนแหลมทอง ให้บริการในเส้นทางท่าเรือปากเกร็ด-ท่าเรือสาทร ซึ่งวิ่งเส้นทางเดียวกับเรือด่วนเจ้าพระยาแต่สิ้นสุดเส้นทางที่ท่าเรือปากเกร็ด นอกจากนี้ยังมีบริการเรือด่วนคลองแสนแสบของบริษัทนครราชสีมา ให้บริการในเส้นทางท่าเรือสะพานผ่านฟ้า-ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง บริษัทเรือด่วนช่วยให้ประชาชนที่อาศัยหรือทำงานใกล้บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองแสนแสบสามารถเลือกใช้บริการประเภทนี้ได้ เนื่องจากมีความรวดเร็วในการเดินทางมากกว่าการบริการขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพเกือบเท่าตัว

การมีระบบขนส่งมวลชนประเภทใหม่ข้างต้นเกิดขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวด้านประชากรของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้ามหานคร ส่งผลให้องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องพัฒนาด้านบริการ และประสิทธิภาพการทำงานขององค์กรให้ดีขึ้น เนื่องจากการให้บริการระบบขนส่งมวลชนมีการแข่งขันกันมากขึ้น และหากองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถพัฒนาให้มีบริการที่รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพแล้ว ย่อมส่งผลให้ประชาชนเลือกใช้บริการอื่นที่สะดวกและรวดเร็วกว่าได้ นอกจากนี้การที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมบริการขนส่งมวลชนประเภทใหม่ที่มีเครือข่ายการให้บริการครอบคลุมทั่วกรุงเทพฯ และ

ปริมณฑล เพื่อให้ประชาชนสามารถเลือกใช้บริการได้ทุกประเภทโดยไม่จำกัดเฉพาะศูนย์กลางเมืองเท่านั้นก็จะทำให้การบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับผลกระทบด้วย

ดังนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรของตน เพื่อพัฒนาการบริการให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับบริการประเภทใหม่ เช่น การเพิ่มป้ายจอดรถโดยสารประจำทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้ามหานคร ทำจอดเรือด่วน และบริเวณต้นทาง-ปลายทางของรถตู้ขนส่งมวลชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเลือกใช้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ตามความเหมาะสมและความต้องการ นอกจากนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังต้องปรับปรุงความพร้อมทั้งพัฒนาการให้บริการและมารยาทของพนักงานให้ดีขึ้นด้วยการจัดอบรมพนักงาน เช่น การจัดอบรมให้แก่พนักงานประจำรถทุกเดือน พร้อมทั้งมีการทดสอบเพื่อเก็บคะแนนทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ ซึ่งเป็นการประเมินผลการทำงาน และจะทำให้พนักงานได้รับการพัฒนาและกระตุ้นการทำงานของตนให้ดีขึ้นอยู่เสมอ

หนึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอาจจัดสวัสดิการหมุนเวียนให้พนักงานได้พักผ่อนในจังหวัดต่างๆ เพื่อให้พนักงานได้รู้สึกผ่อนคลายจากการทำงานบ้าง ทั้งยังเปิดโอกาสให้พนักงานฝ่ายปฏิบัติการได้พบปะพูดคุยพร้อมทั้งเสนอปัญหาให้แก่ฝ่ายสำนักงานได้ทราบ เพื่อนำไปแก้ไขต่อไป สวัสดิการดังกล่าวจะช่วยให้พนักงานมีกำลังใจในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น อันนำมาสู่ความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน เมื่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถพัฒนาการให้บริการได้ดีแล้วจะสามารถปรับค่าโดยสารให้สอดคล้องหรือใกล้เคียงกับต้นทุนให้มากที่สุด เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีสภาพคล่องทางการเงินที่สามารถนำไปใช้พัฒนางานด้านอื่นๆ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อไปได้ด้วย อีกทั้งการพัฒนาและปรับปรุงองค์กรอยู่เสมอจะทำให้ประชาชนรู้สึกวางใจ และยังคงเลือกใช้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อไป เนื่องจากมีราคาถูก มีการบริการตลอดเกือบ 24 ชั่วโมง และเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนส่วนใหญ่ที่มีรายได้จำกัด ขณะเดียวกันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพก็จะสามารถเลี้ยงตัวเองให้อยู่รอดต่อไปได้ในอนาคต

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

เอกสารชั้นต้น

เอกสารชั้นต้นที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์

เอกสารสำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

กระทรวงอุตสาหกรรม. (2521, 25 พฤษภาคม). อก. 0100/91 เรื่อง คณะทำงานวางมาตรการ
ประหยัดการใช้พลังงานและน้ำมันเชื้อเพลิง.

ประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ในเขตกรุงเทพมหานคร.

(เอกสารกระทรวงนครบาล). (2457). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ร.6 น. 2/6 เล่ม 1.

พระราชบัญญัติรถลาก. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2444).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.5 น. 43.1/183. .

พระราชบัญญัติว่าด้วยธรรมเนียมคลองมียู่ 10 ข้อ. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2445).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.5 น. 9.2/3.

เรื่องกฎข้อบังคับสำหรับคนขับรถราง. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2454).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.6 น. 13/2.

เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานพิจารณาแก้ไขข้อขัดข้องเกี่ยวกับรถประจำทาง

(กสท.). (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2504). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ คค. 0202.3.5/197.

เรื่องการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งครั้งที่ 1/2507. (เอกสารกระทรวงคมนาคม).

(2507). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ คค. 0202.3.4.1/56.

เรื่องการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งและบันทึกการประชุมครั้งที่ 1/2506.

(เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2506). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ คค. 0202.3.4/55.

เรื่องการประชุมและบันทึกการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ครั้งที่ 1/2501.

(เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2501). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ คค. 0202.3.4.1/28.

เรื่องการรวมรถประจำทาง. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2506).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ คค. 0202.3/154.

เรื่องขอเดินรถยนต์ประจำทางในถนนสายมีนบุรี-หนองจอก. (เอกสารกระทรวงคมนาคม).

(2500). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ คค. 0202.3.5/131.

เรื่องขอทราบความหมายอักษรย่อ ก.ส.ท. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2503).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ คค. 0202.3/143.

เรื่องขอพิจารณาให้สัมปทานการเดินรถเมล์เข้าบางนา. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2500).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ คค. 0202.3.5/134.

เรื่องขอยึดเส้นทางเดินรถเมล์ประจำทางสาย 6 บุคคโล-ริมทางรถไฟถนนเศรษฐศิริ.

(เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2501). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ คค. 0202.3.5/160.

เรื่องขออนุมัติให้เดินรถประจำทาง. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2497).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ คค. 0202.3.5/4.

เรื่องข่าวเกี่ยวกับบริษัทไฟฟ้าสยาม. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2454).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.6 น. 20.3 จ/24.

เรื่องคนรวางสไตรค์. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2454). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ร.6 น. 13/1.

เรื่องคำชี้แจงของกรมการขนส่งเกี่ยวกับการควบคุมรถโดยสารประจำทาง.

(เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2501). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ คค. 0202.3.5/137.

เรื่องบบัญชีบริษัทรวาง. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2454).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.6 น. 13/1.

เรื่องซ่อมคลองต่างๆ ในจังหวัดธนบุรี. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2456-2459).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.6 น. 9.2/3.

เรื่องซ่อมคลองแสนแสบ ร.ศ. 124. (ประกาศกระทรวงเกษตรธิการ). (2448).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.5 กษ. 9.2/46.

เรื่องถนนจังหวัดธนบุรี. (2473-2474). (ไมโครฟิล์ม). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ม-ร.7 ม/16.

เรื่องถนนจังหวัดพระนคร. (เอกสารกระทรวงมหาดไทย). (2469-2473).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.7 ม. 17/4.

เรื่องท่อน้ำและเรื่องขุดคลองป่าสักเหนือ. (เอกสารกระทรวงเกษตรธิการ). (2466-2469).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.7 กษ. 9/2.

เรื่องนายวิชัย กิตติพาณิชย์กับพวกร้องเรียนถึงความเดือดร้อนในการเดินรถเมล์.

(เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2497). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ คค. 0202.3.5/9.

เรื่องบริษัทเดินรถร่วมกับบริษัทไฟฟ้าสยามรวมกัน กับมีเรื่องบริษัทไฟฟ้าคีนกรรมสิทธิ์ตอน
สวนดุสิต. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2447-2453).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ คค. 0202.3.5/160.

เรื่องประกาศกำหนดวันใช้พระราชบัญญัติรถลากและกฎเสนาบดินครบาล.

(เอกสารกระทรวงนครบาล). (2445). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ร.5 น. 2/92.

เรื่องประกาศให้เจ้าของที่รื้อเรือน โรงที่ปลูกกล้วยมาในริมคลอง. (เอกสารกระทรวงนครบาล).

(2454). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.6 น. 2/16.

เรื่องให้ดำเนินการยกประเภทรถยนต์ประจำทางเป็นสาธารณูปโภค.

(เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2500). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ คค. 0202.3.5/123.

เรื่องออกประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติรถลากชั้น 1. (เอกสารกระทรวงนครบาล). (2445).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.5 น. 2/118.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2506, 4 เมษายน). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

คค. 3989/2506. เรื่องการรวมรถประจำทาง.

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี. (2524, 1 มกราคม). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

สร. 0202. เรื่องมาตรการประหยัด พลังงานและน้ำมันเชื้อเพลิง.

เส้นทางหมวด 1 และ 4 กับบันทึกหลักการและเหตุผลการแก้ปัญหาการขนส่งและคมนาคมใน

พระนครธนบุรี. (เอกสารกระทรวงคมนาคม). (2507).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ คค. 0202.3/160.

เอกสารชั้นต้นที่ตีพิมพ์แล้ว

ข่าวทำเนียบรัฐบาล

“นายไตรรงค์ สุวรรณคีรีโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรีแถลงเรื่องการปรับค่าโดยสาร
รถประจำทาง,” (ข่าวทำเนียบรัฐบาล). (2525). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ข2/สร/2525/584.

“นายบุญชู โรจนเสถียร รองนายกรัฐมนตรี นายสมศักดิ์ ชุโต นายมงคล สิมะโรจน์ และ
พลตำรวจโทเสน่ห์ สิทธิพันธุ์ ร่วมแถลงข่าวเกี่ยวกับการเดินรถในเส้นทางชองเดิน
รถประจำทาง หรือบีเอสเลน,” (ข่าวทำเนียบรัฐบาล). (2523).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข2/สร/2523/256.

ข่าวสำนักงานแถลงข่าวของรัฐบาล

“คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้กระทรวงคมนาคมจัดซื้อรถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 1,300 คันในวงเงินประมาณ 696 ล้านบาท,”

(ข่าวสำนักงานแถลงข่าวของรัฐบาล). (2520). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ข2/สข/2520/9.

“หม่อมหลวงเชิงชาญ กำภู รองปลัดกระทรวงคมนาคม แถลงเกี่ยวกับการติดตั้งเรดาร์สำหรับ

ตรวจอากาศการเปิดทดลองใช้สะพานเชื่อมเครื่องบิน การจัดรถโดยสารประจำทาง

ปรับอากาศเพิ่มขึ้น และโครงการปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 13 ตอน

ถนนดินแดง-ดอนเมือง,” (ข่าวสำนักงานแถลงข่าวของรัฐบาล). (2520).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข2/สข/2520/32.

บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ

กรณีทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป6/2521/86.

_____. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/ป6/2522/96.

การขนส่งและคมนาคม. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2527).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2527/28.

การขึ้นค่าโดยสารรถเมล์. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2517).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป6/2517/10.

การขึ้นราคาน้ำมันและผลกระทบต่อค่าครองชีพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2522/44.

การจัดระบบช่องเดินรถประจำทาง (บัสเลน) เพื่อผ่อนคลายภาวะการจราจรติดขัด.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/3/2523/106.

การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.).

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/2/2540/33.

การทุจริตในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/1/2523/184.

การพิจารณารวมบริษัทรถเมล์. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2517).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป7/2517/20.

การพิจารณารวมบริษัทรถเมล์ในกรุงเทพ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2518).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป2/2518/3.

การให้รางวัลตัวโดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/2/2523/76.

โครงการสงเคราะห์ประชาชนผู้มีรายได้น้อย. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2518).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป2/2518/7.

น้ำมันขาดแคลนและการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ).

(2516). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป6/2516/6.

น้ำมันขึ้นราคาและมาตรการประหยัดน้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป6/2520/29.

น้ำมันและการขึ้นราคาน้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2519).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป6/2519/6.

_____. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2540). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/2/2540/34.

ปัญหาการจราจร. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป8/2521/46.

ปัญหาการปรับปรุงราคาค่าโดยสารรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/2/2522/95.

ปัญหาน้ำมันขาดแคลนและการขึ้นราคาน้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2517).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป6/2517/15.

ปัญหาน้ำมันและวิกฤตการณ์ขาดแคลนน้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป6/2521/21.

ปัญหารถเมล์เล็ก. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป/2520/25.

ปัญหารถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.).

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/2/2522/94.

ปัญหารถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป6/2521/87.

ปัญหารถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย (รถเมล์เล็ก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2522/98.

ปัญหาแรงงาน : กรณีพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเรียกร้องให้เพิ่มค่าครองชีพ.
(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/ป6/2521/15.

ปัญหาและการแก้ไขปัญหาการจราจร. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2538).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/3/2538/18.

รถประจำทาง : การคัดค้านการขึ้นค่าโดยสารรถประจำทาง.
(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/2/2525/184.

รถประจำทาง : ปัญหารถเมล์เล็กสองแถว. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2525/180.

รถประจำทาง : รถเมล์ด่วน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2525/181.

รถประจำทาง และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.).
(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/2/2526/73.

_____. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2528). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/2/2528/40.

รถเมล์เล็ก. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/ป7/2520/25.

รถยนต์โดยสารประจำทางและการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.).
(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2519). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/ป6/2519/53.

รถยนต์โดยสารประจำทางและการบริหารงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.).
(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2520). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/ป2/2520/49.

รถยนต์โดยสารผิดกฎหมาย (รถเมล์เล็ก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2523/71.

ราคาน้ำมันใน ปี พ.ศ. 2529. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2529).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2529/62.

เรื่องการบริการรถเมล์และการจราจรในกรุงเทพฯ-ธนบุรี. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ).
(2506). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป7/2506/คค. 3.1.

เรื่องเกี่ยวกับน้ำมันและกรณีน้ำมันขึ้นราคา. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2514).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป8/2514/24.

เรื่องทั่วไป. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2507). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/ป7/2507/คค. 1.1.

เรื่องนโยบายรวมรถประจำทางในเขตกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2515).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป/2515/24.

เรื่องปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ-ธนบุรี. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2514).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป7/2514/17.

เรื่องปัญหาการถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2510).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป7/2510/26.

_____. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2512). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/ป7/2512/18.

เรื่องรถประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2507).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป7/2507/คค. 2.1.

_____. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2509). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/ป7/2509/คค. 3.2.

เรื่องรถยนต์โดยสารประจำทาง. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2513).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป7/2513/18.

_____. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2514). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/ป7/2514/7.

วิกฤตการณ์น้ำมัน. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2523/79.

_____. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2526). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/2/2526/79.

วิกฤตการณ์การน้ำมัน : น้ำมันขาดแคลนและการกักตุนน้ำมัน.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2522). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/2/2522/32.

สำนักงานเลขานุการรัฐมนตรี. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2508).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/ป7/2508/คค. 1.1.

เหตุการณ์ในประเทศนโยบายรวมรถประจำทางในเขตกรุงเทพฯ.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2515). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ก/ป7/2515/24.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525ก).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2525/178.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2525ข).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2525/250.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). กัปรถยนต์โดยสารประจำทาง.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2521). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/ป6/2521/85.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.). (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2528).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2528/25.

_____. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2539). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/2/2539/30.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการขึ้นราคาค่าโดยสารรถประจำทาง.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2523). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/2/2523/75.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การบริหารงานและปัญหาการดำเนินงาน.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/2/2524/186.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การปรับราคาค่าโดยสารประจำทาง และการชุมนุมประท้วงของ
นักศึกษาประชาชน และสหภาพแรงงานทั่วประเทศ.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/2/2524/190.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : การโอนกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไปขึ้นกับหน่วย

งานของกรุงเทพฯ. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2524/192.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ : ปัญหาเมลล์เล็กสองแถว.

(บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2524). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/2/2524/191.

องค์การขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2529).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ก/2/2529/74.

อริบดี. (บัญชีประมวลข่าวเหตุการณ์สำคัญ). (2508). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ก/ป7/2508/คค. 3.1.

ราชกิจจานุเบกษา

- “ประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ฉบับที่ 1162 (พ.ศ. 2542).
เรื่อง กำหนดเส้นทางสำหรับการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร (รถตู้ปรับอากาศ),”
(2542, 13 กรกฎาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 116 ตอนที่ 55 . หน้า 86-92.
- “ประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง กำหนด (ปรับปรุง) อัตรา
ค่าขนส่งฯ (ค่าโดยสาร) รถโดยสารประจำทางปรับอากาศในเส้นทาง หมวด 1 ในเขต
กรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง สำหรับรถโดยสารใหม่
ชนิด EURO I และ EURO II,” (2542, 9 กุมภาพันธ์). ราชกิจจานุเบกษา.
เล่ม 116 ตอนที่ 11 ง. หน้า 155-156.
- “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519,” (2519, 20 สิงหาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 93 ตอนที่ 103. หน้า 3.
_____. (2519, 20 สิงหาคม). ราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ. เล่ม 93 ตอนที่ 103.
หน้า 3-21.
- _____. (2519, 31 ธันวาคม). ราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ. เล่ม 93 ตอนที่ 160.
หน้า 14-16.
- _____. (2521, 16 มีนาคม). ราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ. เล่ม 95 ตอนที่ 30.
หน้า 31-33.
- “พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497,” (2497, 9 กุมภาพันธ์). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 71
ตอนที่ 11. หน้า 155.
- “พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาสิ่งหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540,”
(2540, 16 พฤศจิกายน). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 114 ตอนที่ 72 ก. หน้า 1-17.

คำสั่ง และประกาศของหน่วยงานต่างๆ

- ฝ่ายรักษาความมั่นคงแห่งชาติ กองบัญชาการคณะปฏิวัติ. (2514, 11 เมษายน).
พรมช. 2152/2515. เรื่องรายงานโครงการระยะสั้นสำหรับการแก้ไขปัญหาจราจรใน
นครหลวงฯ.
- สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. (2538, 30 มิถุนายน). มติประชุมรอง
นายกรัฐมนตรีเกี่ยวกับแม่บทระบบขนส่งมวลชน.
- สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2532, 23 มีนาคม). การพิจารณามาตรการเร่งด่วนใน
การแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ.
- _____. (2536, 7 พฤษภาคม). การส่งเสริมการจัดทำเทียบเรือสาธารณะเพื่อแก้ปัญหา
จราจร.

สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2537, 7 กันยายน). การปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาดเล็กชนิดพิเศษ (ไมโครบัส).

วิทยุสารประจำวัน

“กรมการขนส่งทางบกมีมาตรการลดจำนวนเที่ยวการเดินรถของรถยนต์ประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ไขปัญหาความแออัดคลาสน,” (วิทยุสารประจำวัน). (2516).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/16 พ.ย. 16.

“กระทรวงคมนาคมแถลงถึงปัญหาการโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร,” (วิทยุสารประจำวัน). (2520). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/5 มี.ค. 20.

“การกำหนดการออกรางวัลตั๋วรถเมล์,” (วิทยุสารประจำวัน). (2523).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/29 ก.พ. 23.

“การประชุมคณะรัฐมนตรี,” (วิทยุสารประจำวัน). (2524). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ข1/24 ก.พ. 24.

_____. (วิทยุสารประจำวัน). (2530). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ข1/2 มี.ย. 30.

“การประชุมคณะรัฐมนตรีซึ่งได้พิจารณาเรื่อง การช่วยเหลือผู้ประกอบการรถประจำทางส่วนกลางด้วยการงดเว้นหรือลดภาษีบางประเภท,” (วิทยุสารประจำวัน). (2516).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/31 ก.ค. 16.

“การประชุมคณะรัฐมนตรีพิจารณาเรื่องเกี่ยวกับการจัดตั้งรัฐบาล; อนุมัติการบริการรถโดยสารประจำทางสำหรับนักเรียนโดยไม่คิดมูลค่า,” (วิทยุสารประจำวัน). (2519).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/29 ก.ย. 19.

“การปรับปรุงค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” (วิทยุสารประจำวัน). (2523). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/1 ส.ค. 23.

“เทศบาลกรุงเทพฯ ชี้แจงเรื่องการปรับปรุงระบบการเดินรถประจำทางในจังหวัดพระนครและธนบุรี,” (วิทยุสารประจำวัน). (2504). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ข1/มท.2 ½ 8. หน้า 3.

“นายเฉลียว สุวรรณกิตติ ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แถลงการณ์จัดระเบียบรถเมล์เล็ก,” (วิทยุสารประจำวัน). (2520). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ ข1/25 ธ.ค. 20.

“นายเฉลียว สุวรรณกิตติ ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเผยถึงการเพิ่มรถโดยสารในเขตกรุงเทพฯ ในปี 2520,” (วิทยุสารประจำวัน). (2519).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/15 พ.ย. 19.

“นายชูชาติ พูลศิริ หัวหน้าแผนกประชาสัมพันธ์ กรมการขนส่งทางบกชี้แจงเกี่ยวกับแผนเตรียมการด้านรถยนต์โดยสารประจำทางไว้บริการนักเรียนในปีการศึกษา 2516,”

(วิทยุสารประจำวัน). (2516). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ข1/18 พ.ค. 16.

“นายเถลิง ขำรงนาวาสวัสดิ์ ในฐานะประธานคณะกรรมการศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางจังหวัดพระนคร-ธนบุรี,” (วิทยุสารประจำวัน).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/18 พ.ย. 14.

“นายบุญ หิรัญคำ รัฐมนตรีช่วยกระทรวงคมนาคม แถลงถึง กิจการรถโดยสารประจำทาง,”

(วิทยุสารประจำวัน). (2519). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/17 ส.ค. 19.

“นายมงคล สิมะโรจน์ ชี้แจงเกี่ยวกับการปรับปรุงการให้บริการรถโดยสารประจำทาง,”

(วิทยุสารประจำวัน). (2522). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ข1/20 มี.ค. 22.

“นายสิริลักษณ์ จันทรางศุ ปลัดกระทรวงคมนาคมชี้แจงเกี่ยวกับการที่องค์การ ร.ส.พ. ได้นำรถโดยสารประจำทางแบบหันหน้าเข้าหากันออกมาใช้,” (วิทยุสารประจำวัน). (2515).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/1 ก.พ. 15.

“นายสิริลักษณ์ จันทรางศุ ปลัดกระทรวงคมนาคม ชี้แจงเกี่ยวกับปัญหาการพิจารณาการขอขึ้นค่าโดยสารรถยนต์ประจำทาง,” (วิทยุสารประจำวัน). (2514).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/28 พ.ย. 14.

“นายอัมพร อุทธีกร อธิบดีกรมการขนส่งทางบกชี้แจงเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางหลายสารัตถะระยะทางให้สั้นเข้า ทำให้รถไม่พอวิ่งระยะยาวเป็นเหตุให้ผู้โดยสารต้องได้รับความลำบาก,” (วิทยุสารประจำวัน). (2516). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ ข1/5 ม.ค. 16.

“นายอัมพร อุทธีกร อธิบดีกรมการขนส่งทางบกชี้แจงปัญหาการพิจารณาเรื่องค่าโดยสารรถยนต์ประจำทาง ปัญหารถเมล์เล็ก,” (วิทยุสารประจำวัน). (2514).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/29 พ.ย. 14.

“ผู้ประกอบการรถเมล์เล็กขอเข้าแล่นรถในช่องทางเดินรถโดยสาร,” (วิทยุสารประจำวัน).

(2523). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/6 พ.ค. 23.

“ผู้อำนวยการขนส่งมวลชนกรุงเทพจะจัดรถโดยสารขนาดใหญ่ออกบริการประชาชน,” (2523).

(วิทยุสารประจำวัน). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/2 พ.ค. 23.

“พลโทจิตต์ สุนทนนท์ ผู้อำนวยการองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ชี้แจงเรื่องรถโดยสารแบบมีที่นั่ง 2 แถว,” (วิทยุสารประจำวัน). (2515). เลขที่ ข1/4 ก.พ. 15.

“พลเอกพงษ์ ปุณณกัณฑ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมชี้แจงเรื่องการเปรียบเทียบปรับผู้โดยสารที่ห้อยโหนรถโดยสารประจำทาง,” (วิทยุสารประจำวัน). (2516).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/24 ส.ค. 16.

“พลเอกสุรกิจ มัยลาภ รมต.ช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมแถลงเกี่ยวกับเรื่องการลดราคาค่าโดยสารรถประจำทางนอกโซนของกรุงเทพฯ ให้เท่าอัตราเดิมเริ่มตั้งแต่วันที่ 13 เม.ย. 21,” (วิทยุสารประจำวัน). (2521). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ เลขที่ ข1/12 เม.ย. 21.

“รองนายกรัฐมนตรีชี้แจงเรื่องการพิจารณาปรับปรุงวิธีการเก็บค่าโดยสารรถประจำทาง,” (วิทยุสารประจำวัน). (2523). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/10 ก.ค. 23.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกำหนดวิธีการรักษาความสะอาดบนรถเมล์,” (วิทยุสารประจำวัน). (2523). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/7 ก.พ. 23.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเพิ่มรถโดยสารอีก 1 พันคัน และจะประกันชีวิตให้แก่ผู้โดยสารด้วย,” (วิทยุสารประจำวัน). (2530). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/5 ต.ค. 30.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้ระบบสื่อสารควบคุมการเดินรถประจำทาง,” (วิทยุสารประจำวัน). (2523). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/24 มี.ค. 23.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเผยถึงการปรับปรุงบริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ,” (วิทยุสารประจำวัน). (2518). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ข1/27 พ.ย. 19.

สำนักข่าวไทย

“กทม. ยอมซื้อรถองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทำรถโรงเรียน,” (สำนักข่าวไทย). (2536). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 24 พ.ย. 36. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบคำ.

“กรมการขนส่งอนุมัติเส้นทางเดินรถท่องเที่ยวให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2542). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 5 มิ.ย. 42. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบป้าย-คำ.

“กระทรวงคมนาคมสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพติดสัญญาณ,” (สำนักข่าวไทย). (2541). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 17 พ.ย. 41. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบป้าย-คำ.

“การปรับค่าโดยสารรถประจำทาง,” (สำนักข่าวไทย). (2525). เลขที่ ข1/4 พ.ย. 25.

- “กำหนดเปลี่ยนแปลงเส้นทางรถเมย์องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใหม่ 54 เส้นทาง เริ่มตั้งแต่ 28 ต.ค.นี้แน่นอนแล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2632). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 17 ก.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า.
- “คมนาคมชี้แจงความเป็น สศข. (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) เกี่ยวกับการดำเนินงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” (สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 16 พ.ค. 37. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.
- “คมนาคมเร่งแก้ปัญหาจัดเก็บค่าโดยสารรถเมย์รุ่นใหม่แล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 10 มี.ค. 31. รอบค่ำ.
- “จะเริ่มบริการวิทยุบนรถเมย์ได้ใหม่เดือนมิถุนายนนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 13 พ.ค. 31. รอบเช้า.
- “จะให้ ‘คลัง’ ช่วยค้ำองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินมาใช้หนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2527). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 7 ก.ค. 27. รอบเช้า.
- “ต้นปีหน้าจะมีรถเมย์รุ่นใหม่มาบริการเรียกเก็บค่าโดยสาร 10 บาทรวด,” (สำนักข่าวไทย). (2533). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 13 มิ.ย. 33. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า.
- “เตรียมการประชาสัมพันธ์การปรับปรุงและยกเลิกเส้นทางเดินรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกว่า 60 สาย,” (สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 1 ก.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.
- “เตรียมนำโครงการไมโครบัสเข้าบอร์ดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพิจารณา 17 มิ.ย.นี้,” (สำนักข่าวไทย). (2535). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 10 มิ.ย. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.
- “เตรียมปรับค่าทางกับรถโดยสารขนาดเล็ก,” (สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 15 มี.ค. 31. รอบเช้า.
- “นายกรัฐมนตรีชี้สาเหตุการลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและแก๊สสำหรับรถยนต์,” (สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 21 พ.ย. 31. รอบบ่าย.
- “บริษัทเอส.เค. เศรษฐีทัวร์ยื่นข้อเสนอขอเดินรถร่วมปรับอากาศกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแบบใหม่เป็นรายแรก,” (สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 28 ก.พ. 32. รอบค่ำ.
- “บัสเลนสุขุมวิทได้ผล แต่แยกเกษตรยังมีปัญหารถติดขัด,” (สำนักข่าวไทย). (2535). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 14 ธ.ค. 35. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบค่ำ.
- “ป.ต.ท. ลดราคาน้ำมันเป็นกรณีพิเศษให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” (สำนักข่าวไทย). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 11 ม.ค. 27. รอบค่ำ.

“ประชุมสรุปข้อมูลลดราคาน้ำมันวันศุกร์นี้แบ่งผลประโยชน์ระหว่างรัฐบาลกับประชาชน,”
(สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 3 ต.ค. 31.
รอบคำ.

“ประธานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าไม่ควรเลิก “บัลเลนในวันเวย์,”” (สำนักข่าวไทย).
(2527). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 14 พ.ย. 27. รอบคำ.

“ปรับค่าโดยสารรถเมล์ปรับอากาศตั้งแต่วันที่ 9 พ.ย. นี้.” (สำนักข่าวไทย). (2534).
เลขที่ 6 พ.ย. 34. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ.

“ปีที่แล้วองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลงโทษไล่พนักงานออก 985 คน,” (สำนักข่าวไทย).
(2527). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 29 ม.ค. 27. รอบคำ.

“ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพคนใหม่จะประหยัดโดยใช้ “รถยีน,””
(สำนักข่าวไทย). (2527). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 16 ส.ค. 27.
รอบเข้า.

“ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแจ้งเหตุนำรถรุ่นใหม่ปรับอากาศสูญโรหุวิงบริการแทน
รถครีม-แดง,” (สำนักข่าวไทย). (2541). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ 6 ก.ย. 41. ข่าวสังคมทั่วไป. รอบเข้า.

“ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเผยคิดปรับค่าโดยสารหลังปรับปรุงบริการและ
เส้นทางเดินรถ,” (สำนักข่าวไทย). (2539). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ 16 มิ.ย. 39. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ.

“ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพูดพบท่านรัฐมนตรีช่วยนิคมชี้แจงเรื่องการขึ้น
ค่าโดยสาร,” (สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ 9 มี.ค. 32. รอบป้าย.

“ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลดพนักงานจะเริ่มตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป,”
(สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 22 ก.พ. 32.
รอบคำ.

“เผยแพร่เบื้องหลังการขนส่งมวลชนกรุงเทพมีประกันชีวิตทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้นมาก,”
(สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 3 ส.ค. 31.
รอบคำ.

“เผยแพร่โอนหนี้ค่าน้ำมันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้ธนาคารกรุงไทยเป็นเจ้าหนี้แทน
การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย,” (สำนักข่าวไทย). (2534).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 3 ก.พ. 34. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบป้าย.

“พิจารณาประกันชีวิตผู้โดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” (สำนักข่าวไทย). (2530).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 20 มี.ค. 30. รอบคำ.

- “มินิบัสดำเงินค่าสัมปทานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจำนวน 11 ล้านบาท,”
(สำนักข่าวไทย). (2533). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 8 ส.ค. 33.
ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย.
- “ไม่ใคร่ประทับใจขึ้นราคา 25 บาท ผู้โดยสารยังใช้บริการ,” (สำนักข่าวไทย). (2539). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 16 เม.ย. 39. ข่าวเศรษฐกิจ.
รอบบ่าย.
- “ไม่ใคร่ประทับใจขึ้นราคา 25 บาท ผู้โดยสารยังใช้บริการ,” (สำนักข่าวไทย). (2538).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 19 เม.ย. 38. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย.
- “ไม่ใคร่รับปากปรับราคาแล้วจะมีการบริการขายอาหารบนรถแน่นอน,” (สำนักข่าวไทย).
(2538). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 19 เม.ย. 38. ข่าวเศรษฐกิจ.
รอบเช้า.
- “ไม่ใคร่เสนอแก้สัญญาไม่เพิ่มจำนวนรถแล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2541).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 29 ส.ค. 41. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า.
- “รถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรุ่นใหม่มีรายได้สูงกว่ารุ่นเก่า,” (สำนักข่าวไทย).
(2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 4 มี.ค. 31. รอบเช้า.
- “รถเมล์ชานเมืองเลิกให้บริการแล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2537).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 19 ม.ค. 37. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.
- “รถเมล์ชิดเกาะกลางถนนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรขยตลาดพร้าว 71 มาก,” (สำนักข่าวไทย).
(2538). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 15 ก.พ. 38. ข่าวสังคม-ทั่วไป.
รอบบ่าย.
- “รถสองแถววิ่งบนถนนใหญ่จะถูกจับกุมนับแต่ 1 ก.ค.,” (สำนักข่าวไทย). (2530).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 29 มิ.ย. 30. รอบค่ำ.
- “เร่งอบรมพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลดการเป็นจำเลยทางสังคม เมื่อเกิดเหตุ
อาชญากรรม,” (สำนักข่าวไทย). (2541). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ 24 พ.ย. 41. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบบ่าย-ค่ำ.
- “ลดแล้ว “ราคาน้ำมัน” ตั้งแต่วันศุกร์นี้,” (สำนักข่าวไทย). (2531).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 21 พ.ย. 31. รอบบ่าย.
- “สหภาพองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพค้านการขายสัมปทานเดินรถ 5 สายให้เอกชน,”
(สำนักข่าวไทย). (2530). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 14 ต.ค. 30.
รอบค่ำ.
- “สหภาพองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพค้านมติคณะรัฐมนตรีให้ลดขนาดองค์การ,”
(สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 26 เม.ย. 31.
รอบค่ำ.

“สองแถวร้องคมนาคมขอผ่อนผันวิ่งต่ออีก 1 ปี,” (สำนักข่าวไทย). (2530).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 1 ก.ค. 30. รอบเช้า.

“สำรวจผู้โดยสารรถเมล์ชอขายการวิทยุบนรถ,” (สำนักข่าวไทย). (2531).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 19 ม.ค. 31. รอบค่ำ.

“เห็นชอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตั้งบริษัทร่วมทุนเอกชนเดินรถธรรมดาและ

ปรับอากาศ,” (สำนักข่าวไทย). (2535). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ 18 มี.ค. 35. ข่าวเศรษฐกิจ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มมาตรการกวดขันรถมินิบัส ไม่ตักเตือน แต่จะเลิกสัญญา

ทันที,” (สำนักข่าวไทย). (2533). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ 7 ก.ย. 33. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.

“ขสมก.ขอความร่วมมือผู้โดยสารเตรียมเหรียญ 50 สตางค์,” (สำนักข่าวไทย). (2535).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 31 ส.ค. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขายรถเก่าแล้ว 103 คัน เตรียมนำรถใหม่มาทดแทน,”

(สำนักข่าวไทย). (2534). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 24 ก.ค. 34.

ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพคงค่าโดยสารไม่สามารถลดตามราคาน้ำมัน,” (สำนักข่าวไทย).

(2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 24 พ.ย. 31. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพควบคุมการบริการรถเมล์ด้วยสายตรวจมอเตอร์ไซค์,”

(สำนักข่าวไทย). (2535). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 30 ก.ย. 35.

ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพคาดว่าจะมีรายได้เพิ่มร้อยละ 20 จากนำรถใหม่แทนรถเก่า,”

(สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 12 ก.ย. 32.

ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะนำรถรุ่นใหม่ใช้เครื่องหยอดเหรียญวิ่งบริการประชาชน

24 ก.พ. นี้,” (สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ 18 ก.พ. 31. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเพิ่มบริการ “รถเมล์” ช่วงกลางคืนอีกหลายสาย,”

(สำนักข่าวไทย). (2527). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 14 เม.ย. 27.

รอบบ่าย.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะเสนอรัฐบาลขอติดหนี้น้ำมันการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยไว้

ก่อน,” (สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ 26 พ.ค. 32.

- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดจำหน่ายบัตรเดือนโดยสารรถเมล์ลดภาระผู้ปกครองช่วงเปิดเทอม,” (สำนักข่าวไทย). (2538). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 18 พ.ค. 38. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบคำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขมุนุ่มค้านแปรรูปรัฐวิสาหกิจ,” (สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 4 พ.ค. 31. รอบคำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเซ็นสัญญาร่วมเดินรถกับบริษัทมินิบัสแล้ว,” (สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 22 ก.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตั้งคณะกรรมการคุมมินิบัสขึ้นราคากว่า 1 เดือนยังไม่ปรับปรุงบริการ,” (สำนักข่าวไทย). (2540). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 11 พ.ค. 40. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบป้าย.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียม 3 มาตรการป้องกันโจรปล้นรถเมล์,” (สำนักข่าวไทย). (2541). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 10 พ.ย. 41. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบป้าย-คำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมการจัดตั้งซ่อมรถโดยสารขึ้นเอง,” (สำนักข่าวไทย). (2527). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 9 ธ.ค. 27.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมความพร้อมให้บริการรถโดยสารปรับอากาศ *Airport Bus*,” (สำนักข่าวไทย). (2539). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 13 มี.ค. 39. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบป้าย.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมจัดรถเมล์บริการผ่านทางด่วนชั้นที่ 2 บางโคล่-แจ้งวัฒนะ,” (สำนักข่าวไทย). (2536). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 16 ก.ค. 36. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมทดลองใช้เกียร์อัตโนมัติกับรถโดยสาร,” (สำนักข่าวไทย). (2527). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 29 มิ.ย. 27. รอบคำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมทำประกันภัยผู้โดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” (สำนักข่าวไทย). (2535). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 24 ก.ค. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมทำรถเมล์ฟูดได้ให้ครบทุกสาย,” (สำนักข่าวไทย). (2541). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 3 เม.ย. 41. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบคำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมทำสัญญากับ 2 บริษัทมินิบัสกลางเดือนหน้า,” (สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 22 พ.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบป้าย.

- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมฟ้อง “บุญบันดาล” เรียกค่าเสียหาย 4 ล้านบาท ค้างค่าเช่าโฆษณาบนรถเมล์,” (สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 22 พ.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมฟ้องเลิกใช้แฟร์บอกซ์หลังทดลองใช้ไม่ได้ผล,” (สำนักข่าวไทย). (2541). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 23 ก.ย. 41. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบคำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเตรียมลงนามตั้งผู้จัดจำหน่ายและรับประกันพันธบัตร 5 ปี,” (สำนักข่าวไทย). (2535). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 4 ก.พ. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทำ “เก้” จัดโครงการประกันชีวิตผู้โดยสาร,” (สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 1 มี.ค. 31. รอบคำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำโครงการ “บัลเลน” กลับมาใช้ใหม่เริ่มแล้ววันนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 30 ต.ค. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำรถปรับอากาศรุ่นใหม่ออกบริการประชาชนแล้ว 2 สาย,” (สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 31 ส.ค. 32. ข่าวการเมือง-สังคม. รอบเช้า.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประกาศขายรถเก่าเพื่อลดค่าใช้จ่าย ค่าเช่าที่จอด และหารายได้,” (สำนักข่าวไทย). (2527). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 7 พ.ย. 27. รอบบ่าย.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาการนำรถโดยสารรุ่นใหม่ออกให้บริการประชาชน,” (สำนักข่าวไทย). (2531). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 10 มี.ค. 31. รอบเช้า.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพปรับค่าโดยสารรถยูโรใหม่เป็น 8-18 บาท,” (สำนักข่าวไทย). (2542). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 15 พ.ค. 42. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบบ่าย-คำ.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปิดจำหน่ายบัตรโดยสารรถเมล์ราคาถูกสำหรับนักเรียนต้อนรับเปิดเทอมใหม่,” (สำนักข่าวไทย). (2539). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 23 พ.ค. 39. ข่าวสังคม-ทั่วไป. รอบเช้า.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเผยแพร่รายจ่ายเพิ่มขึ้น 6 ล้านบาทต่อเดือนหากเพิ่ม VAT,” (สำนักข่าวไทย). (2540). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 8 ส.ค. 40. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มประสิทธิภาพ “กระบี่ปารถ” ครั้งใหญ่,” (สำนักข่าวไทย).

(2530). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 5 ก.พ. 30. รอบบ่าย.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังขาดทุนหลังจากปรับค่าโดยสารยูโรตามระยะทาง,”

(สำนักข่าวไทย). (2542). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 5 ก.พ. 42.

ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังล้างหนี้ไม่หมดแต่มีแผนขึ้นค่ารถโดยสารปรับอากาศ,”

(สำนักข่าวไทย). (2539). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 11 ธ.ค. 39.

ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยื่นคำขาดให้รถมินิบัสกว่า 2 พันคัน รวมตัวกันจัดตั้งเป็นบริษัท
จำกัดภายในสิ้นเดือนนี้,” (สำนักข่าวไทย). (2532).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 4 ก.ย. 32. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยืนยันเปิดเดินรถตลอดคืน 28 ธ.ค. นี้,” (สำนักข่าวไทย).

(2527). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 26 ธ.ค. 27. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยืนยันมีมติต้องรวมตัวจัดตั้งเป็นบริษัทภายในต้นเดือนหน้า,”

(สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 12 ก.ย. 32.

ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพระบุเกิดความเสียหายจากจลาจลถึง 84 ล้านบาท,”

(สำนักข่าวไทย). (2535). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 21 พ.ค. 35.

ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพระบุไม่รับผิดชอบบริหารรถนักเรียน,” (สำนักข่าวไทย). (2536).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 6 มี.ค. 36. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเริ่มประกันภัยให้ผู้โดยสาร,” (สำนักข่าวไทย). (2531).

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 20 ก.ค. 31. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลงนามสัญญาออกพันธบัตรซื้อรถปรับอากาศรุ่นใหม่บริการ

ผู้โดยสาร,” (สำนักข่าวไทย). (2538). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

เลขที่ 12 ม.ค. 38. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลงนามออกพันธบัตรเงินกู้ 517.122 ล้านบาทวันนี้,”

(สำนักข่าวไทย). (2535). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 6 ก.พ. 35.

ข่าวเศรษฐกิจ. รอบค่ำ.

“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพลดค่ารถเมล์ครึ่งราคาให้นักเรียนตั้งแต่เปิดเทอมใหม่,”

(สำนักข่าวไทย). (2533). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 9 มี.ค. 33.

ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย.

- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพส่งสายตรวจชุดพิเศษควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่รถมินิบัส,”
(สำนักข่าวไทย). (2533). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 18 ก.ย. 35.
ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอคลังแก้ปัญหาด่วน,” (สำนักข่าวไทย). (2532).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 2 มี.ค. 32. รอบเช้า.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอยกเลิกใช้กล่องเก็บเงินหลังพบปัญหารายได้ตก,”
(สำนักข่าวไทย). (2541). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 3 ม.ค. 41.
ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้สัมปทานเอกชนทำโฆษณากับรถแอร์รุ่นใหม่หารายได้เพิ่ม,”
(สำนักข่าวไทย). (2534). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ข่าวเศรษฐกิจ.
รอบบ่าย.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอนุมัติสัมปทานรถปรับอากาศให้บริษัทเอส.เค. ทัวร์แล้ว,”
(สำนักข่าวไทย). (2532). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
เลขที่ 22 มี.ค. 32. รอบเช้า.
- “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพออกพันธบัตร 5,000 ล้านบาท เพื่อซื้อรถใหม่,”
(สำนักข่าวไทย). (2534). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 20 ส.ค. 34.
ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า.
- “อนุมัติให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถปรับอากาศในเขตธุรกิจในเมือง,” (สำนักข่าวไทย). (2535).
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ 9 ก.ย. 35. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบบ่าย.

หนังสือพิมพ์

- “บทความเรื่องรถลาก,” (2465, 14 มกราคม). หนังสือพิมพ์กรุงเทพ เดลิเมล์.
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.6 น.20.30/65.
- “แผนล้อเลื่อน หมาดรถลาก,” (2465, 24 มกราคม). หนังสือพิมพ์สยามออฟเซิร์ฟเวอร์.
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ น. 20.18/50.
- _____. (2465, 19 มีนาคม). หนังสือพิมพ์สยามราษฎร์.
สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เลขที่ ร.6 น. 20.18/50.

หนังสือภาษาไทย

- กรมการขนส่งทางบก. (2534). 50 ปี กรมการขนส่งทางบก. กรุงเทพฯ : กรมฯ.
- กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี. (ม.ป.ป.). รายงาน
น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย 2540. กรุงเทพฯ : กรมพัฒนาและส่งเสริม
พลังงานฯ.

- กระทรวงคมนาคม. (2515). รายงานของคณะทำงานเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตนครหลวงกรุงเทพมหานครบุรี เรื่อง การรวมกิจการรถยนต์โดยสารประจำทาง. กรุงเทพฯ : กระทรวงคมนาคม.
- _____. (2545ก). ครบรอบ 90 ปีกระทรวงคมนาคม. กรุงเทพฯ : ศุภสภา.
- กระทรวงคมนาคม. สำนักงานจัดระบบการขนส่งทางบก (2545ข). รายงานจำนวนรถที่จดทะเบียนทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545. กรุงเทพฯ : กระทรวงคมนาคม สำนักงาน.
- เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. (2520). การพัฒนาการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ : หน่วยศึกษานิเทศก์ กรมการฝึกหัดครู.
- ขนิษฐา ต. ตระกูล. (2544). การบริหารงานประชาสัมพันธ์บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด. กรุงเทพฯ : คณะวารสารศาสตร์ และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- คณะกรรมการข้าราชการประวัติศาสตร์ไทย. (2525ก). ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 1. รัชกาลที่ 1 – รัชกาลที่ 3 พ.ศ. 2325-พ.ศ. 2394. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร.
- _____. (2525ข). ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2. ตั้งแต่รัชกาลที่ 4 – พ.ศ. 2475. กรุงเทพฯ : กรมศิลปากร.
- คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา. (2541). รายงานพิจารณาศึกษาเรื่องการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ. กรุงเทพฯ : สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- คำรบลักข์ สุรัสวดี. (2543). การศึกษาและการวิจัยเพื่อชี้แนะและกำหนดนโยบาย การพัฒนาเมือง “กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” กับการแก้ปัญหาจราจร. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา. (2543). หลักการขนส่ง. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. (2504). พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวประพาสสมณถลราชบุรี ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452). ใน งานพระราชทานเพลิงศพ เจ้าจอมอาบ ต.จ. ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ณ สุสานวัดเทพศิรินทราวาส. พระนคร : ม.ป.ท.
- _____. (2470). พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อเสด็จประพาสสมณถลราชบุรี ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2452). พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร.
- ผ. เฒ่า. (นามแฝง). (ม.ป.ป.). ของเก่าเรลลิม : รถไฟ-เรือเมล์-ทะเล-รถราง. กรุงเทพฯ : พี วาทิน พับลิเคชั่น.
- ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ. (2464). จดหมายเหตุไทรณบัพพระยาประมุขนรินทร์. พิมพ์แจกในงานศพนางช้อย ชูโต. ม.ป.ท.
- _____. (2507). ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 25. พระนคร : โรงพิมพ์รุ่งเรืองรัตน์.

ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จพระมหาสมณเจ้า. (2504). พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 5.

พระนคร : องค์การค้าของคุรุสภา.

ถัด พรหมมานพ. (2474). ภูมิศาสตร์มณฑลกรุงเทพฯ. พระนคร : โรงพิมพ์ธรรมพิทยาคาร.

ทองต่อ กล้วยไม้ ณ อยู่ธยา. (2524). 200 ปี แห่งกรุงรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : สารศึกษา.

ทิพากรวงศ์. เจ้าพระยา. (2503). พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1.

พระนคร : คุรุสภา.

_____. (2504). พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 เล่ม 1-2. พระนคร :

คุรุสภา.

เทพชู ทับทอง. (2519). กรุงเทพฯ สมัยคุณปู่. กรุงเทพฯ : อักษรบัณฑิต.

_____. (2524). กรุงรัตนโกสินทร์เมื่อ 200 ปี. กรุงเทพฯ : เทพพิทักษ์การพิมพ์.

_____. (2525). กรุงเทพฯ ในอดีต. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : บรรณกิจ.

_____. (2535). เล่าเรื่องไทยๆ เล่ม 2. กรุงเทพฯ : ทิพยพร.

_____. (2546). ย้อนรอยกรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ : สุวีริยาสาส์น.

_____. (ม.ป.ป.). กรุงเทพฯ ในอดีต. กรุงเทพฯ : สุขภาพใจ.

ชนบุรี. (2542). กรุงเทพฯ : สารคดี.

ชนากิต. (นามแฝง). (2545). ประวัติศาสตร์กรุงเทพมหานครไทย. กรุงเทพฯ : ปิรามิด.

บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ศรีมิตร จำกัด. (2539). แผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2540-2544 องค์การขนส่ง

มวลชนกรุงเทพ. ม.ป.ท.

ประจักษ์ ศกุนตลักษณ์. (2529). เศรษฐศาสตร์การขนส่ง. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย.

ปิยนารถ บุนนาค. (2518). การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. พระนคร : ทุนวิจัยรัชดาภิเษก.

พรรณี บัวเล็ก. (2546). กุลีลากรกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ :

พันธกิจ.

เพิ่มศักดิ์ วรรณยางกูร. (2503). เมืองไทยในอดีต. กรุงเทพฯ : วัฒนาพานิช.

มัญญ พาทิระ. (2527). "รถเมล์ : ปัจจัยที่ห้าของคนเมือง" เอกสารประกอบการสัมมนาทาง

วิชาการในโอกาสเฉลิมฉลองครบรอบ 50 ปี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และ 25 ปี

คณะเศรษฐศาสตร์ เรื่องรัฐวิสาหกิจไทย : อดีต ปัจจุบัน และอนาคต. กรุงเทพฯ :

โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2540). รายงานฉบับสุดท้าย โครงการศึกษาความเหมาะสมใน

การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแผนการดำเนินงานในการโอนกิจการขององค์การ

ขนส่งมวลชนกรุงเทพให้กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- รอง ศยามานนท์. (2523). *ประวัติศาสตร์ไทยกับสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่รัชกาลที่ 4 ถึง รัชกาลที่ 7*. กรุงเทพฯ : ม.ป.พ.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2498). *สารานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน เล่ม 3*.
พระนคร : รุ่งเรืองธรรม.
- _____. (2525). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525*. กรุงเทพฯ : อักษรเจริญทัศน์.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542*. กรุงเทพฯ :
อักษรเจริญทัศน์.
- รังสรรค์ แขวงโสภา. (2523). *การขนส่งทั่วไป*. กรุงเทพฯ : บรรณาคม.
- รังสรรค์ ชนะพรพันธุ์. (2518). *วิเคราะห์รวมรถเมล์ในกรุงเทพฯ*.
กรุงเทพฯ : สมาคมเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วงษานุประพัทธ์, พลเอกเจ้าพระยา. (2484). "คลองต่างๆ ทั้งเก่าและใหม่ในกรุงแลหัวเมือง
แห่งประเทศไทย," ใน *ประวัติกระทรวงเกษตรราธิการ*. หน้า 130-131.
พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนาการ.
- วสิน ปัญญาธุระกุล. (2540). *บทบาทของรกรางในฐานะขนส่งมวลชนที่มีผลต่อ
การเปลี่ยนแปลงของสังคมไทย*. รายงานการศึกษา.
- ศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยวกรุงเทพฯ. (2543). *ของดีกรุงเทพฯ*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ :
อิมเมจ.
- ส. พลายน้อย. (2503). *บางกอก*. พระนคร : ก้าวหน้า.
- สกุณี ญัฐพลวัฒน์. (2541). *คลองและเส้นทางเดินเรือในอดีต*. กรุงเทพฯ : ฐานการพิมพ์.
- สงวน อ้นคง. (2537). *สิ่งแรกในเมืองไทย*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : แพร่พิทยา.
- สมบัติ พลายน้อย. (2525). *เล่าเรื่องเมืองบางกอก*. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : บำรุงสาส์น.
- สารานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน เล่ม 4*. (2504). พระนคร : โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม.
- สำนักงานพลังงานแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและการพลังงาน. (ม.ป.ป.).
รายงานน้ำมันของประเทศไทย 2531. กรุงเทพฯ : สำนักงานพลังงานแห่งชาติ.
- สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2539). *แม่น้ำลำคลองสายประวัติศาสตร์*.
กรุงเทพฯ : พิมพ์สดา พรินติ้ง เซ็นเตอร์ จำกัด.
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2527). *เส้นทางเดินรถประจำทาง*. กรุงเทพฯ :
สำนักงานอำนวยการเดินรถ.
- _____. (2529). *9 ปี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ*. กรุงเทพฯ : องค์การขนส่งมวลชน
กรุงเทพ.
- _____. (2544). *แผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2545-2549*. กรุงเทพฯ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.
- _____. (2531). *รายงานประจำปี 2531*. กรุงเทพฯ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.
- _____. (2535). *รายงานประจำปี 2535*. กรุงเทพฯ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2536). รายงานประจำปี 2536. กรุงเทพฯ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

_____. (2537). รายงานประจำปี 2537. กรุงเทพฯ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

_____. (2538). รายงานประจำปี 2538. กรุงเทพฯ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

_____. (ม.ป.ป.). กรุงเทพฯ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.

อภิโชค แซ่ไคว้. (2541). วิศวกรรมการยานพาหนะทางบกของไทย. กรุงเทพฯ :
ฐานการพิมพ์.

โอภาส เสวิกุล. (2512). สารคดีชุดเมืองไทยที่รัก. พระนคร : โอเดียนสโตร์.

วิทยานิพนธ์

กิตติ ตันไทย. (2520). คลองกับระบบเศรษฐกิจของไทย (พ.ศ. 2367-2453).

วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อัดสำเนา.

จามร มานะตั้งสกุลกิจ และคณะ. (2543). การขนส่งทางน้ำ : ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกโดยสารเรือด่วนเรียบแม่น้ำเจ้าพระยา เปรียบเทียบกับรถประจำทางกรณีศึกษาเส้นทางนนทบุรี-สนามหลวง (ท่าช้าง). ภาคนิพนธ์ ร.ม. (รัฐประศาสนศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.

จิราภา แจ้งใจดี. (2541). การกระจายอำนาจบริการสาธารณะในท้องถิ่นไทย : กรณีศึกษาการขนส่งโดยสารรถประจำทางในรูปแบบสหกรณ์ผสมในเขตกทม. และปริมณฑล. ปรินิพนธ์ น.ม. (นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

นฤมล ธีรวัฒน์. (2524). พระราชดำริทางการเมืองของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อัดสำเนา.

นัยนา เกิดวิชัย. (2529). ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกำลังคนของรัฐวิสาหกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. ปรินิพนธ์ ร.ม. (รัฐศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.

นิพนธ์ สุดสงวน. (2538). การศึกษาระบบการจัดการรถรับจ้างสาธารณะประเภทรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนเสรีระบบขนส่งมวลชนรัฐ : กรณีศึกษาพื้นที่ให้บริการเส้นทางปิ่นเกล้า-มหาวิทยาลัยมหิดล ศาลายา. ปรินิพนธ์ วท.ม. (วิทยาศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

- ปฏิวะชุกตักย์ สุขขี. (2540). การศึกษาความสามารถในการเดินทางของประชากรในเขต
กรุงเทพฯ และปริมณฑล. ปรินูญานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์). กรุงเทพฯ :
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- ปิยะเดช ลิ้มปัสุทธรัชต์. (2542). การศึกษาโครงสร้างต้นทุนรถโดยสารประจำทางในเขต
กรุงเทพฯ และปริมณฑล. รายงานโครงการ วศ.บ. (ภาควิชาวิศวกรรมโยธา).
กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
ถ่ายเอกสาร.
- มานพ พงศทัต. (ม.ป.ป.) รายงานการศึกษาเรื่องการขนส่งทางน้ำของกรุงเทพฯ.
ม.ป.พ.
- วีรพันธ์ วารวิชนนท์. (2514). ความสำคัญของอันนัมสยามยุคต่อไทย กัมพูชา และญวน.
ปรินูญานิพนธ์ ร.ม. (รัฐศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย. อัดสำเนา.
- วีระพล สุวรรณนันต์. (2532). การแก้ปัญหาการจราจรขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ
ขาดทุน. รายงานวิจัยเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมงานวิจัย สถาบันพัฒนาบริหาร
ศาสตร์. กรุงเทพฯ : สถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- ศรศักดิ์ ชูสวัสดิ์. (2523). ผูกปี : การจัดเก็บเงินค่าแรงแทนการเกณฑ์แรงงานจากคนจีนใน
สมัยรัตนโกสินทร์. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อัดสำเนา.
- สยามพร ทองสารี. (2526). ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411-2453) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนใน
กำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร. วิทยานิพนธ์ อ.ม.
(ประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
ศิลปากร. อัดสำเนา.
- อรรธรณ ม่วงไหม. (2539). การขยายตัวเมืองกรุงเทพมหานครกับความคิดเห็นของประชาชน
ต่อรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน : ศึกษากรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ
(รถไฟฟ้าบีทีเอส). ปรินูญานิพนธ์ วท.ม. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม). กรุงเทพฯ :
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.

งานวิจัย

- บรรเทิง วัฒนศิริธรรม. (2528). การขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร.
เอกสารวิจัยส่วนบุคคล วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร. กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกัน
ราชอาณาจักร. ถ่ายเอกสาร.

ปิยนาก บุนนาค, ดวงพร นพคุณ และสุวัฒนา ธาตานิติ. (2525). *คลองในกรุงเทพฯ : ความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง และผลกระทบต่อกรุงเทพฯ ในรอบ 200 ปี*. รายงานผลการวิจัยเงินทุนเพื่อเพิ่มพูนและพัฒนาประสิทธิภาพทางวิชาการ เนื่องในโอกาสสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วารสาร

- คณะทำงานเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตนครหลวงฯ. (2515, ตุลาคม). “การรวมกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางในนครหลวงกรุงเทพธนบุรี,” *วารสารการขนส่ง*. 7(75) : 18.
- สมาคมไทยขนส่ง. (2522, 28 มีนาคม). “ประวัติรถเมล์,” *วารสารสมาคมไทยขนส่ง*. ฉบับที่ระลึกเนื่องในโอกาสก่อตั้งสมาคมครบรอบ 6 ปี. 90.
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2544, 1 ตุลาคม). “25 ปี ขสมก. กับผลงานที่สร้างสรรค์,” *ลัทธิมนุษยนิยมพิเศษ*. 13-15.
- _____. (2544, พฤษภาคม). “พลิกตำนานผู้บุกเบิกรวมรถเมล์มาเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ,” *ลัทธิมนุษยนิยม*. 235 : 18-19.
- ปทุมรัตน์ (นามแฝง). (2528, กรกฎาคม-กันยายน). “เล่าเรื่องรถลาก,” *วารสารความรู้คือประทีป*. (3) : 14-16.
- องค์การรถไฟฟ้ามหานคร. (2543, กุมภาพันธ์). “พัฒนาระบบขนส่งมวลชนในประเทศไทย,” *จดหมายข่าว รฟม*. (62) : 7.

สัมภาษณ์

- ประดั่ง ปรีชญาณกุล เป็นผู้ให้สัมภาษณ์, จารุณี คงกุล เป็นผู้สัมภาษณ์ที่บ้านผู้ให้สัมภาษณ์ เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2547.
- วีระศักดิ์ อุดรินทร์ เป็นผู้ให้สัมภาษณ์, จารุณี คงกุล เป็นผู้สัมภาษณ์ที่สำนักงานใหญ่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2547.

ข้อมูลออนไลน์

- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. (2546). *เรือโดยสาร เรือข้ามฟาก*. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : http://www.hd.motc.go.th/static/boat/index_boat.htm.
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2546). *การให้บริการ*. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : http://www.mrtta.or.th/project/blueline_.htm.
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2546). *การให้บริการ*. (ออนไลน์).
- นพวรรณ รักประกอบ. (2546). *เรือด่วนเจ้าพระยา*. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.student.chula.ac.th/~43741437/BOAT.htm>.

ทักษิณ ชินวัตร. (2549). *บนถนนการเมือง*. (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : http://www.thaksin.net/politic_t.html

บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด. (2546). *ความเป็นมาของโครงการ*. (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : http://www.bangkokmetro.co.th/page_pj.htm.

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน). (2546). *ด้านปฏิบัติการให้บริการ*. (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : <http://www.bts.co.th/profile.htm>

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน). (2546). *รายละเอียดบริษัท*. (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : <http://www.bts.co.th/profile.htm>.

เรือด่วนเจ้าพระยา. (2546). *รายละเอียดของบริษัท*. (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : http://www.choaprayaboath.com/index_th.php.

แหล่งที่มา : http://www.mrta.or.th/project/blueline_.htm.

สกุลไทย (2549). *สะพานเก่าในอดีต*. (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : <http://www.sakulthai.com/DSakulcolumnndetail.asp?stcolumnid=1246&stissueid=2471&stcolcayid=2&stauthorid=13>

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2546). *ประวัติการเดินทางโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ*. (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : http://www.bmta.co.th/thaiversion/about_bmta/history/history_thai.htm.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2546). *ห้องภาพ*. (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture1.htm.

http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture2.htm.

http://www.bmta.co.th/thaiversion/subpages/news_image/picture3.htm.

คู่มือเรือจำลองเพชรนาวิ. (2549). *เรือเมล์*. (ออนไลน์).

แหล่งที่มา : <http://www.petchnavy.com/boathistory.asp>

แหล่งที่มา : www.khaosanrd.com/en/Bangkok-Transport.htm.

แหล่งที่มา : http://www.bangkok-busmap.com/citybus/bus_picture.htm.

หนังสือภาษาต่างประเทศ

Bowring, Sir John. (1969). *The King and People of Siam*. London : Oxford University Press.

The Crawford Papers. (1915). Bangkok : National Library.

Warren, James Francis. (1986). *Rickshaw Coolie : A people's History of Singapore (1880-1940)*. London : Oxford University Press.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

พระราชบัญญัติ

การขนส่ง

พ.ศ. ๒๕๖๗

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๗

เป็นที่ ๙ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้

โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ตั้งต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๕๖๗”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป และจะใช้พระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนในท้องที่ใด ให้ประกาศโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๓ เมื่อใช้พระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนในท้องที่ใด ให้ยกเลิกบรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นๆ ซึ่งแย้งหรือขัดแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้เท่าที่ใช้ในท้องที่นั้น

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“การขนส่ง” หมายความว่า การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคล หรือของ ด้วยเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง

“การขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

“การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

“การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อกิจการค้าของตนเอง

“การรับจัดการขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมบุคคลหรือของ และจัดให้บุคคลอื่นทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง

“เครื่องทุ่นแรง” หมายความว่า เครื่องมือที่ใช้ยกหรือเคลื่อนบุคคล หรือของโดยวิธีกลศาสตร์เพื่อการขนส่ง

“เครื่องอุปกรณ์การขนส่ง” หมายความว่า ยานพาหนะซึ่งใช้ในการขนส่ง และ
เครื่องทุ่นแรง

“ผู้ตรวจการ” หมายความว่า ผู้ตรวจการขนส่ง หรือเจ้าพนักงานอื่นใดที่รัฐมนตรี
แต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจการขนส่ง

“นายช่าง” หมายความว่า นายช่างหรือเจ้าพนักงานอื่นใดที่รัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่
ตรวจความมั่นคงแข็งแรงความเรียบร้อย และความเหมาะสมของสภาพเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง
ที่นำมาใช้ในการขนส่ง

“นายทะเบียน” หมายความว่า เจ้าพนักงานซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนตาม
พระราชบัญญัตินี้

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการควบคุมการขนส่ง

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่ง

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่การขนส่งของกระทรวงทบวงกรม และ
การขนส่งที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งและถอดถอนคณะกรรมการ นาย
ทะเบียน นายช่าง และผู้ตรวจการ และออกกฎกระทรวงวางระเบียบการขอและการออกใบ
อนุญาต และกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดกิจการอื่นเพื่อ
ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

คณะกรรมการควบคุมการขนส่ง

มาตรา ๗ ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งคณะหนึ่งประกอบด้วยรัฐมนตรีว่า
กระทรวงคมนาคมเป็นประธานและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นรองประธานโดย
ตำแหน่งและบุคคลอื่นซึ่งแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีไม่น้อยกว่าห้าคนเป็นกรรมการ

ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๘ ในการประชุมของคณะกรรมการคราวใด ถ้าประธานและรองประธานไม่ได้
เข้าร่วมประชุม ให้กรรมการเลือกกันเองเป็นประธานเฉพาะในการประชุมคราวนั้น

การประชุมของคณะกรรมการ ต้องมีการมาร่วมประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งจึงเป็น
องค์ประชุม และในการวินิจฉัยให้ถือเสียงข้างมากเป็นประมาณ ถ้าเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่
ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๙ ให้คณะกรรมการมีอำนาจมอบหมายกิจการอันอยู่ในอำนาจของตนตาม
มาตรา ๑๗ ให้แก่อธิบดีได้ตามที่เห็นสมควร

หมวด ๒

การประกอบการ

มาตรา ๑๐ ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง หรือเพื่อกิจการค้าของตน ด้วยเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง ดังต่อไปนี้

- (๑) รถยนต์รวมตลอดถึงรถพ่วง
- (๒) ล้อเลื่อน
- (๓) ยานพาหนะที่เดินบนราง
- (๔) เรือกล
- (๕) เรือที่มีไซเรือกล
- (๖) เครื่องทุ่นแรง

ตามประเภท ลักษณะ ชนิด และขนาดที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนการขนส่งด้วยเครื่องอุปกรณ์การขนส่งที่มีได้กำหนดในพระราชกฤษฎีกาไม่อยู่ในบังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๑ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง แบ่งออกเป็นสี่ประเภท

(๑) ใบอนุญาตการขนส่งสาธารณะ ผู้รับอนุญาตมีสิทธิทำการขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

(๒) ใบอนุญาตการขนส่งประจำทาง ผู้รับอนุญาตมีสิทธิทำการขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

(๓) ใบอนุญาตการขนส่งส่วนบุคคล ผู้รับอนุญาตมีสิทธิทำการขนส่งเพื่อกิจการค้าของตนเอง

(๔) ใบอนุญาตการขนส่งด้วยเครื่องทุ่นแรง ผู้รับอนุญาตมีสิทธิทำการขนส่งด้วยเครื่องทุ่นแรง

ใบอนุญาตแต่ละประเภทใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตประเภทที่ (๑) และ (๒) ใช้เป็นประเภทที่ (๓) ได้

ผู้ใดประกอบการขนส่งด้วยเครื่องทุ่นแรง ถ้าได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทอื่นอยู่แล้ว ไม่ต้องรับใบอนุญาตการขนส่งด้วยเครื่องทุ่นแรงอีก เว้นแต่จะนำไปประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างนอกไปจากการขนส่งที่ผู้นั้นได้รับใบอนุญาต

มาตรา ๑๒ ให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดเส้นทาง และจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่จะพึงอนุญาตสำหรับการขนส่งประจำทางโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๑๓ ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนยานพาหนะที่จะพึงอนุญาตสำหรับการขนส่งสาธารณะโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๑๔ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตการขนส่งสาธารณะเข้าทำการขนส่งในเส้นทางใดในลักษณะที่เป็นการแข่งขันกับผู้ได้รับใบอนุญาตการขนส่งประจำทางในเส้นทางนั้น

มาตรา ๑๕ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ หรือผู้ประกอบการขนส่งประจำทาง จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตามต้องมีสัญชาติไทย

ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทจำกัด ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย และ

(๑) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

(๒) ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งรับผิดชอบร่วมกันโดยไม่จำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบ ต้องเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(๓) ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบต้องเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และบริษัทนั้นต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

มาตรา ๑๖ ให้นายทะเบียนมีอำนาจวางข้อกำหนดในการประกอบการขนส่งสาธารณะ และการขนส่งส่วนบุคคล โดยอนุมัติของอธิบดีได้ ดังต่อไปนี้

(๑) ลักษณะ ชนิด ขนาด และเครื่องหมายของเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง

(๒) อัตราเร็วสูงสุดของยานพาหนะ

(๓) เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก

(๔) คนโดยสาร หรือของที่บรรทุก

(๕) จำนวนผู้ประจำยานพาหนะ

ความใน (๒) ไม่กระทบกระเทือนกฎหมายว่าด้วยการจราจร และกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือ

มาตรา ๑๗ ให้นายทะเบียนเป็นผู้ออกใบอนุญาตการขนส่งประจำทางโดยอนุมัติของคณะกรรมการ และให้มีอำนาจวางข้อกำหนดในการประกอบการขนส่งประจำทางโดยอนุมัติของคณะกรรมการได้ ดังต่อไปนี้

(๑) ข้อกำหนดที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๖

(๒) จำนวนยานพาหนะที่ต้องใช้ประกอบการขนส่ง

(๓) เส้นทางที่จะให้ประกอบการขนส่ง

(๔) การหยุดยานพาหนะในเส้นทาง

(๕) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินยานพาหนะ

(๖) เวลาทำงานประจำวันของการประกอบการขนส่ง

ผู้ที่ได้รับอนุญาตต้องปิดประกาศข้อกำหนดตาม (๓) และ (๕) ไว้ ณ ที่ที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๑๘ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้ใช้ได้ห้าปี นับแต่วันที่ออกใบอนุญาต ส่วนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทอื่นให้ใช้ได้สามปี นับแต่วันออกใบอนุญาต

มาตรา ๑๙ ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๑ ต้องเอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตนตามจำนวนเงินไม่น้อยกว่าห้าพันบาทต่อหนึ่งคน

มาตรา ๒๐ ให้คณะกรรมการในกรณีขนส่งประจำทางและให้อธิบดีในกรณีขนส่งสาธารณะ มีอำนาจกำหนดอัตราค่าจ้างทำการขนส่งรวมตลอดถึงค่าลากจูง ค่าดั้น และค่าบริการอื่นๆ แห่งการขนส่ง

ถ้าผู้ประกอบการขนส่งตามความในวรรคแรกประสงค์จะลดหย่อนหรือยกเว้นจากอัตราที่กำหนดไว้สำหรับบางกรณีหรือสำหรับบุคคลบางประเภท ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการหรืออธิบดีเสียก่อน แล้วแต่กรณี

ผู้ประกอบการขนส่งประจำทางหรือผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะต้องปิดประกาศอัตราดังกล่าวในमतตรานี้ไว้ล่วงหน้าภายในระยะเวลา และ ณ ที่ที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๒๑ เพื่อประสิทธิภาพในการขนส่ง ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งจัดหาเครื่องทุ่นแรงบางอย่างมาใช้ในการขนส่งภายในเวลาอันสมควร และมีอำนาจออกคำสั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งงดเว้นหรือเลิกใช้เครื่องอุปกรณ์การขนส่งอย่างใด ๆ ได้ ในเมื่อพิจารณาเห็นว่าเครื่องอุปกรณ์การขนส่งนั้นไม่ให้ความปลอดภัยแก่ผู้ปฏิบัติ หรือแก่ประชาชนหรือทรัพย์สิน

มาตรา ๒๒ ถ้าผู้ประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดข้อหนึ่งข้อใดที่กำหนดไว้ตามมาตรา ๑๖ หรือมาตรา ๑๗ และเมื่ออธิบดีได้สั่งให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดนั้นๆ ภายในเวลาอันสมควร ผู้ประกอบการขนส่งละเลยเสีย ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราวจนกว่าผู้ประกอบการขนส่งจะได้ปฏิบัติตามคำสั่งนั้น แต่ถ้าเป็นที่เห็นได้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตราย หรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน อธิบดีจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตเสียก็ได้ แต่การสั่งเพิกถอนใบอนุญาตการขนส่งประจำทางจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการเสียก่อน

มาตรา ๒๓ ถ้าผู้ประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของอธิบดีซึ่งสั่งการตามความในมาตรา ๒๑ ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขนส่งของผู้นั้นเสีย

มาตรา ๒๔ ผู้ประกอบการขนส่งเฉพาะที่กำหนดในกฎกระทรวง ต้องทำรายงานสถิติเกี่ยวกับการขนส่งและสถิติเหตุภัยอันตรายจากการประกอบการขนส่งของตนซึ่งทำให้บุคคลบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต หรือทรัพย์สินเสียหาย เป็นราคาตั้งแต่ห้าพันบาทขึ้นไปตามแบบที่อธิบดีกำหนด ยื่นต่อนายทะเบียนภายในระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนด

มาตรา ๒๕ ในระหว่างเวลาทำงานตามปกติ อธิบดี หรือผู้ได้รับมอบหมายจากอธิบดี มีอำนาจตรวจเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง และเข้าไปทำการตรวจบัญชีและเอกสารอื่นๆ ในสำนักงานของผู้ประกอบการได้ และผู้ประกอบการขนส่งต้องให้ความสะดวกตามสมควร

มาตรา ๒๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตการขนส่งประจำทาง จะเลิกการประกอบการขนส่งในระหว่างที่ใบอนุญาตยังไม่ขาดอายุก็ได้ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันเลิก

ก่อนวันใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่าหกสิบวัน ผู้รับใบอนุญาตการขนส่งประจำทางจะต้องแจ้งต่อนายทะเบียนให้ทราบว่าตนประสงค์จะขอรับใบอนุญาตการขนส่งประจำทางในเส้นทางนั้นต่อไปอีกหรือไม่

มาตรา ๒๗ นอกจากกรณีอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งย่อมสิ้นสุดลงเมื่อผู้ประกอบการขนส่งขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๑๕ หรือมิได้ปฏิบัติตามการให้เป็นไปตามความในมาตรา ๑๙ แล้วแต่กรณี

หมวด ๓

เครื่องอุปกรณ์การขนส่ง

มาตรา ๒๘ เครื่องอุปกรณ์การขนส่งที่จะนำไปประกอบการขนส่งต้องได้รับใบอนุญาตให้ใช้ และเครื่องหมายประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งจากนายทะเบียน โดยผ่านการตรวจเพื่อความเหมาะสมแก่การขนส่ง และมีใบรับรองของนายช่างแล้ว

ค่าใช้จ่ายในการตรวจรับรองนอกสถานที่ หรือนอกเวลาราชการตามปกติของนายช่าง ถ้าหากมี ให้ผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ชำระตามระเบียบและอัตราที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๒๙ ใบอนุญาตให้ใช้เครื่องอุปกรณ์การขนส่งให้ใช้ได้มีกำหนดไม่เกินหนึ่งปี นับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

มาตรา ๓๐ ถ้าปรากฏว่าเครื่องอุปกรณ์การขนส่งได้รับใบอนุญาตแล้วเกิดชำรุด ทรุดโทรม มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง ไม่เหมาะสมหรือไม่ปลอดภัยที่จะนำมาใช้ในการขนส่ง ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้เครื่องอุปกรณ์การขนส่งนั้นไว้ชั่วคราวจนกว่าจะได้มีการแก้ไขให้สิ่งบกพร่องถูกต้องคืบดี หรือมีสภาพเป็นที่เรียบร้อย

มาตรา ๓๑ ถ้าผู้ประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๓๐ ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตให้ใช้เครื่องอุปกรณ์การขนส่งนั้นได้ตามควรแก่กรณี

ผู้ประกอบการขนส่งมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งของผู้ตรวจการหรือของนายทะเบียน ต่ออธิบดีภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันทราบคำสั่ง คำชี้ขาดของอธิบดีให้เป็นที่สุด

มาตรา ๓๒ เครื่องอุปกรณ์การขนส่งที่ได้รับอนุญาตไว้แล้วนั้น ห้ามมิให้เปลี่ยนแปลงแก้ไขในสาระสำคัญตามที่อธิบดีกำหนด เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน

มาตรา ๓๓ ถ้าเครื่องอุปกรณ์การขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตไว้แล้วนั้นไม่ได้ประกอบ การขนส่งตามที่ได้รับใบอนุญาตสืบต่อไป ให้ผู้ประกอบการขนส่งนั้นแจ้งต่อนายทะเบียนทราบ ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ไม่ได้ใช้ประกอบการขนส่ง

หมวด ๔

ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง

มาตรา ๓๔ ห้ามมิให้บุคคลใดทำหน้าที่ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน

- (๑) ขับหรือควบคุมเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง
- (๒) ควบคุมเครื่องจักรกลของเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง
- (๓) ทำหน้าที่อย่างอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๕ ใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งมีสามประเภท คือ

(๑) ใบอนุญาตทำการภายในท้องที่ ผู้รับใบอนุญาตมีสิทธิทำการตามประเภทของ เครื่องอุปกรณ์การขนส่ง ภายในท้องที่ที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต

(๒) ใบอนุญาตทำการทั่วราชอาณาจักร ผู้รับใบอนุญาตมีสิทธิทำการตามประเภทของ เครื่องอุปกรณ์การขนส่งทั่วราชอาณาจักร

(๓) ใบอนุญาตทำการได้ถึงนอกราชอาณาจักร ผู้รับใบอนุญาตมีสิทธิทำการตาม ประเภทของเครื่องอุปกรณ์การขนส่งได้ถึงนอกราชอาณาจักร

มาตรา ๓๖ ผู้รับใบอนุญาตทำหน้าที่ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งมีสิทธิทำการ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงได้ด้วย

มาตรา ๓๗ บุคคลซึ่งมีสิทธิขออนุญาตทำหน้าที่ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งต้องมี คุณสมบัติดังต่อไปนี้

- (๑) มีสัญชาติไทย
- (๒) มีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ เว้นแต่หน้าที่ใดสมควรใช้บุคคลซึ่งมีอายุน้อยหรือ มากกว่านี้ ให้กำหนดโดยกฎกระทรวง
- (๓) มีความประพฤติเรียบร้อย
- (๔) ไม่เป็นผู้วิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- (๕) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตามความเหมาะสม
- (๖) ไม่เป็นโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
- (๗) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- (๘) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต
- (๙) มีความรู้ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้รัฐมนตรีมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติเท่าที่มีความจำเป็นหรือมีเหตุพิเศษเป็น การเฉพาะรายได้

มาตรา ๓๘ ใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งให้ใช้ได้มีกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันออกใบอนุญาต

มาตรา ๓๙ ขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งต้องมีใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งของตนไว้ในลักษณะพร้อมที่จะแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ และเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกตรวจต้องให้นำแสดงโดยทันที

มาตรา ๔๐ ห้ามมิให้ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งปฏิบัติหน้าที่ในเมื่อ

(๑) หย่อนความสามารถในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่

(๒) เมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น

มาตรา ๔๑ ขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังด้วยความรอบคอบ และปฏิบัติตามวินัย และแต่งกายตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๒ ห้ามมิให้ผู้ขับหรือควบคุมเครื่องอุปกรณ์การขนส่งบรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อน หรือโรคอื่นที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อไปกับผู้โดยสารอื่น

เครื่องอุปกรณ์การขนส่งใดที่บรรทุกบุคคลที่เป็นโรคดังกล่าวในวรรคก่อน ห้ามมิให้ผู้ขับหรือควบคุมเครื่องอุปกรณ์การขนส่งนั้นบรรทุกบุคคลอื่นโดยสารไปด้วย เว้นแต่ผู้รักษาพยาบาลหรือผู้ควบคุมผู้เป็นโรคนั้น

มาตรา ๔๓ ห้ามมิให้ผู้ขับหรือควบคุมเครื่องอุปกรณ์การขนส่งบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง หรือวัตถุอันตรายที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา หรือศพ หรือสัตว์ หรือสิ่งที่ยังรังเกียจไปกับผู้โดยสาร เว้นแต่จะได้บรรทุกไปในที่ที่จัดไว้เพื่อความปลอดภัยและเหมาะสมโดยเฉพาะ

มาตรา ๔๔ ถ้าผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งฝ่าฝืนมาตรา ๔๐ หรือมาตรา ๔๑ ผู้ตรวจการมีอำนาจยึดใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งของผู้นั้นได้เพื่อส่งให้นายทะเบียน เมื่อนายทะเบียนเห็นเป็นการสมควร จะสั่งพักใช้ใบอนุญาตของผู้นั้นไม่เกินกว่าหกเดือนก็ได้

ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งของนายทะเบียนต่ออธิบดีภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันทราบคำสั่งพักใช้ คำชี้ขาดของอธิบดีให้เป็นที่สุด

มาตรา ๔๕ ถ้าผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ นอกจากโทษตามที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นแล้ว ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นั้นได้

มาตรา ๔๖ นอกจากกรณีอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งย่อมสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับใบอนุญาตขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๓๗ (๑) (๔) (๕) (๖) หรือ (๗)

หมวด ๕

ผู้โดยสาร

มาตรา ๔๗ ผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามอัตราที่คณะกรรมการหรืออธิบดีกำหนด แล้วแต่กรณี

มาตรา ๔๘ ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดระเบียบข้อบังคับว่าด้วยความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของประชาชนที่ผู้โดยสารจะต้องปฏิบัติ และให้ปีติระเบียบข้อบังคับดังกล่าวไว้ ณ ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ ที่ทำการเทศบาล และสถานีขนส่ง

ระเบียบข้อบังคับนี้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งสั่งปิดไว้ ณ ที่เปิดเผยในยานพาหนะนั้นด้วย

หมวด ๖

สถานีขนส่ง

มาตรา ๔๙ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจกำหนดสถานที่ที่จะใช้เป็นสถานีขนส่ง และให้มีอำนาจกำหนดประเภทหรือชนิดของยานพาหนะที่ต้องใช้สถานีขนส่งนั้นเป็นที่หยุดหรือจอดเพื่อการขนส่ง ทั้งนี้ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๕๐ ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนด

(๑) ค่าบริการที่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องชำระให้แก่สถานีขนส่ง

(๒) ระเบียบปฏิบัติการสถานีขนส่ง

หมวด ๗

การบริหารจัดการขนส่ง

มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบการบริหารจัดการขนส่ง เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน

มาตรา ๕๒ ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดอัตราค่าบริการบริหารจัดการขนส่ง และผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งต้องปิดประกาศอัตราดังกล่าวไว้ ณ ที่ที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๕๓ ใบอนุญาตบริหารจัดการขนส่งให้ใช้ได้มีกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันออกใบอนุญาต

มาตรา ๕๔ ให้นำความในมาตรา ๑๕ มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ และมาตรา ๒๗ มาใช้บังคับแก่การจัดการขนส่งโดยอนุโลม

หมวด ๘

บทเบ็ดเสร็จ

มาตรา ๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใบอนุญาตให้ใช้เครื่องอุปกรณ์การขนส่ง หรือใบอนุญาตบริหารจัดการขนส่ง แล้วแต่กรณี ต้องแสดงใบอนุญาตนั้นไว้ ณ ที่ที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๕๖ ในกรณีที่ใบอนุญาตออกตามพระราชบัญญัตินี้สูญหาย หรือชำรุดลบเลือนในสาระสำคัญ ผู้รับใบอนุญาตต้องขอใบแทนภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ใบอนุญาตสูญหาย หรือชำรุดลบเลือน

มาตรา ๕๗ บุคคลใดถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตออกตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องส่งคืนใบอนุญาตนั้นต่อนายทะเบียนภายในเวลาที่นายทะเบียนกำหนด

มาตรา ๕๘ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียว ให้อธิบดีหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากอธิบดีมีอำนาจเปรียบเทียบได้

หมวด ๙

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๕๙ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๐ มาตรา ๒๖ มาตรา ๓๔ หรือมาตรา ๕๑ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๖๐ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๔ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท

มาตรา ๖๑ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๔ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๒ หรือมาตรา ๔๓ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา ๖๒ ผู้ใดใช้เครื่องอุปกรณ์การขนส่งโดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๒๘ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๖๓ ผู้ใดใช้เครื่องอุปกรณ์การขนส่งที่ถูกสั่งระงับใช้ตามมาตรา ๓๐ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๖๔ ผู้ใดกระทำการใดระหว่างที่ใบอนุญาตเพื่อการนั้นถูกยึดหรือถูกสั่งพักใช้ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา ๖๕ ผู้ใดกระทำการใดระหว่างที่ใบอนุญาตเพื่อการนั้นถูกเพิกถอน มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๖๖ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๓๒ หรือมาตรา ๓๓ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๖๗ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๓๔ มาตรา ๕๖ หรือมาตรา ๕๗ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

มาตรา ๖๘ ผู้ใดโดยสารคนใดไม่ชำระค่าโดยสารตามมาตรา ๔๗ หรือฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับตามมาตรา ๔๘ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งร้อยบาท

มาตรา ๖๙ ผู้ขับหรือควบคุมเครื่องอุปกรณ์การขนส่งไม่ใช้สถานีขนส่งที่เป็นที่หยุดหรือจอดยานพาหนะตามมาตรา ๔๙ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา ๗๐ ผู้ใดไม่ปิดประกาศไว้ในมาตรา ๑๗ มาตรา ๒๐ หรือมาตรา ๕๒ หรือไม่ปิดระเบียบข้อบังคับมาตรา ๔๘ วรรคสอง หรือฝ่าฝืนมาตรา ๕๕ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา ๗๑ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๐ วรรคสอง หรือเรียกเก็บค่าจ้างหรือค่าบริการผิดจากอัตราที่กำหนดไว้ตามความในพระราชบัญญัตินี้ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๗๒ ผู้ใด เปลี่ยน ย้าย ทำลาย หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ ซึ่งเครื่องหมายหรือสิ่งอื่นที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้กระทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

หมวด ๑๐

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๗๓ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ผู้ประกอบการขนส่งประจำทาง หรือผู้รับจัดการขนส่งซึ่งดำเนินการอยู่แล้วในวันประกาศพระราชกฤษฎีกาให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ ให้มีสิทธิดำเนินการต่อไป แต่ต้องขออนุญาตภายในหกสิบวันนับแต่ใช้พระราชบัญญัตินี้ในท้องที่นั้น สำหรับบุคคลผู้ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๑๕ หรือมาตรา ๕๔ ให้มีสิทธิดำเนินการและขออนุญาตต่อไปได้เช่นเดียวกัน และในระหว่างขอรับใบอนุญาตไม่ถือว่าผู้นั้นกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้ที่ขาดคุณสมบัติดังกล่าวในวรรคแรก เมื่อได้รับใบอนุญาตให้ดำเนินการในระยะเริ่มแรกต่อไปได้แล้ว ถ้าจะขออนุญาตดำเนินการในคราวต่อไป ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ก่อนจึงจะออกใบอนุญาตให้ได้ และในวันออกใบอนุญาตของแต่ละราย ให้รัฐมนตรีมีอำนาจวางข้อกำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติเพื่อความเหมาะสมแก่การนั้นได้และถ้าบุคคลดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด ให้นายทะเบียนเพิกถอนใบอนุญาตนั้นเสีย

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ป. พิบูลสงคราม

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่การขนส่งในปัจจุบันและอนาคตนับวันแต่จะทวีความสำคัญยิ่งขึ้นตามความเจริญของประเทศ แต่เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายควบคุมจัดระเบียบการขนส่งเช่นในอารยประเทศ จึงทำให้การขนส่งในขณะนี้ ไม่มีความสะดวก แน่นนอน และเป็นกรรมแก่ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ใช้การขนส่ง ทำให้กระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของกิจการขนส่งและโดยเฉพาะต่อเศรษฐกิจอันเป็นส่วนรวม เพื่อแก้ไขให้เป็นไปด้วยดีจึงได้ตราพระราชบัญญัติการขนส่งนี้ขึ้น

อัตราค่าธรรมเนียม

เลขที่	รายการ	บาท
๑	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตการขนส่งสาธารณะ	ฉบับละ ๕๐๐
๒	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตการขนส่งประจำทางต่อเส้นทางหนึ่ง	ฉบับละ ๒๐๐๐
๓	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตการขนส่งส่วนบุคคล	ฉบับละ ๒๐๐
๔	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตการขนส่งด้วยเครื่องทุ่นแรง	ฉบับละ ๑๐๐
๕	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตบริหารจัดการขนส่ง	ฉบับละ ๑๐๐๐
๖	ค่าธรรมเนียมการตรวจรับรองเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง	
	(๑) รถยนต์หรือรถพ่วง	คันละ ๑๐๐
	(๒) ล้อเลื่อน	คันละ ๒๕
	(๓) ยานพาหนะที่เดินบนราง	คันละ ๕๐๐
	(๔) เรือกล	ลำละ ๑๐๐๐
	(๕) เรือที่มีใช้เรือกล	ลำละ ๖๐๐
	(๖) เครื่องทุ่นแรง	หน่วยละ ๕๐๐
๗	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับหรือควบคุมเครื่องอุปกรณ์การ	ฉบับละ ๑๐๐
๘	ขนส่ง	
	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตควบคุมเครื่องจักรกลของเครื่อง	ฉบับละ ๑๐๐
๙	อุปกรณ์	ฉบับละ ๑๐
๑๐	การขนส่ง	ฉบับละ ๑๐
๑๑	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตทำหน้าที่อื่นๆ	ฉบับละ ๑๐
	ค่าธรรมเนียมใบแทนใบอนุญาต	
	ค่าธรรมเนียมอื่นๆ	

ประกาศใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๑ ตอนที่ ๑๑ ลงวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๔๙๗

หน้า ๑๕๕-๑๕๖.

ภาคผนวก ข

บัญชีผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร

ลำดับที่	รายชื่อบริษัท	จำนวนสาย	จำนวนรถ (คัน)
1.	บริษัทขนส่ง จำกัด	12	436
2.	บริษัทเทพนิมิตรถขนส่ง จำกัด	6	200
3.	บริษัทไทยประติษฐ์ขนส่ง จำกัด	2	80
4.	บริษัทนครขนส่ง จำกัด	6	280
5.	บริษัทนครหลวง จำกัด	1	60
6.	บริษัทนายเลิศ จำกัด	16	570
7.	บริษัทนิยมเดินรถ จำกัด	4	90
8.	บริษัทบางแคขนส่ง จำกัด	4	135
9.	บริษัทบุญผ่อง จำกัด	3	85
10.	บริษัทพระนครธนบุรี จำกัด	7	75
11.	บริษัทมีนบุรีขนส่ง จำกัด	1	35
12.	บริษัทยานยนต์พาณิชย์ จำกัด	4	160
13.	บริษัทรถแดง จำกัด	4	130
14.	บริษัทรถเมล์คลองเตยพาณิชย์ จำกัด	1	45
15.	บริษัทรถยนต์ธนบุรี จำกัด	1	55
16.	บริษัทรถเมล์พีระ จำกัด	1	50
17.	องค์การ ร.ส.พ.	5	290
18.	บริษัทวิริยะขนส่ง จำกัด	1	70
19.	บริษัทศรีนครขนส่ง จำกัด	7	305
20.	บริษัทศรีเหลือง จำกัด	3	125
21.	บริษัทศิริมิตร จำกัด	4	80
22.	บริษัทสหขนส่งธนบุรี จำกัด	3	70
23.	บริษัทสหสายยนต์ จำกัด	3	100
	รวม	99	3,526

รถยนต์ของบริษัทต่าง ๆ ที่แจ้งไว้ต่อกรมการขนส่งทางบกนี้ ตามสภาพความเป็นจริงมีเพียงไม่กี่บริษัทเท่านั้นที่นำรถออกวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารครบตามจำนวนที่แจ้งไว้ และบางบริษัทก็ไม่มีรถเป็นของตัวเองเลย จึงต้องให้บริการในรูปของรถร่วม

ภาคผนวก ค

ข้อบังคับ

ของ

บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด

THE CITY TRANSPORT COMPANY LIMITED

หมวด ๑

ข้อความทั่วไป

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้ให้เรียกว่า “ข้อบังคับของบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด”

ข้อ ๒ ในข้อบังคับนี้ คำว่า “บริษัท” ให้หมายถึง บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด เว้นแต่ในเนื้อเรื่องของข้อความจะบ่งให้เห็นเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๓ ให้ใช้ข้อบังคับนี้นับตั้งแต่วันได้รับอนุมัติจากที่ประชุมตั้งบริษัทเป็นต้นไป

ข้อ ๔ ข้อความใดนอกจากที่ได้กล่าวไว้ในข้อบังคับนี้ ให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในส่วนที่ว่าด้วยบริษัทจำกัดมาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด ๒

หุ้นและผู้ถือหุ้น

ข้อ ๕ หุ้นของบริษัทเป็นหุ้นสามัญชนิดระบุชื่อผู้หุ้นในใบหุ้น

ข้อ ๖ บริษัทจะถือว่าผู้ที่ปรากฏชื่อในทะเบียนผู้ถือหุ้นเท่านั้นเป็นเจ้าของหุ้นโดยเด็ดขาด และจะไม่ยอมรับว่ามีบุคคลอื่นมีสิทธิหรือประโยชน์ได้เสียในหุ้นนั้นๆ ด้วย เว้นแต่จะได้จดทะเบียนการโอนทั้งชื่อและสำนักของผู้รับโอนนั้นลงในทะเบียนผู้ถือหุ้น

ข้อ ๗ หุ้นนั้นจะแบ่งแยกไม่ได้ เมื่อมีบุคคลตั้งแต่ ๒ คนถือหุ้นร่วมกันต้องตั้งคนใดคนหนึ่งเป็นจำนวนนั้นแต่คนเดียวเป็นผู้ใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้น แต่บุคคลทั้งหลายที่มีชื่อเป็นถือหุ้นร่วมกันนั้น ต้องร่วมรับผิดชอบต่อบริษัทในการส่งใช้เงินค่าหุ้น

ข้อ ๘ การใช้เงินเป็นค่าหุ้น ผู้ถือหุ้นจะใช้วิธีหักหนี้กับบริษัทไม่ได้

ข้อ ๙ บริษัทจะออกใบหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นทุกคนถือไว้เป็นหลักฐาน และในใบหุ้นนั้นต้องมีลายมือชื่อของกรรมการสองนาย และประทับตราของบริษัทไว้เป็นสำคัญและต้องมีข้อความที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๑๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ข้อ ๑๐ ใบหุ้นฉบับใดชำรุดหรือลบเลือน กรรมการจะออกใบหุ้นใหม่ให้เมื่อผู้ถือหุ้นมีคำร้องขอและคืนใบหุ้นเก่าให้แก่บริษัท

ใบหุ้นฉบับใดเป็นอันตรายนหรือสูญหาย เมื่อผู้ถือหุ้นร้องขอให้ออกใบหุ้นใหม่แทนใบหุ้นที่เป็นอันตรายนหรือหายไป ผู้ถือหุ้นนั้นจะต้องแสดงหลักฐานให้เป็นที่พอใจกรรมการในเหตุ

ที่ใบหุ้นเป็นอันตราหรือสูญหายไปก่อน ทั้งจะต้องจัดการตามที่กรรมการต้องการให้กระทำเพื่อความมั่นคงในการที่บริษัทจะออกใบหุ้นใหม่ให้โดยเสียค่าใช้จ่ายของตนเองในการนั้น

ข้อ ๑๑ บริษัทมีบุริมสิทธิเหนือหุ้นทั้งหลายของผู้ถือหุ้นที่เป็นลูกหนี้บริษัทรวมทั้งเงินปันผลและดอกเบี๋ยหรือเงินโบนัสนั้น ซึ่งบริษัทมีสิทธิจะยึดเอาใช้หนี้บริษัทได้ก่อนเจ้าหน้าทีอื่นๆของผู้ถือหุ้น

ข้อ ๑๒ บรรดาเงินค่าหุ้นซึ่งจะต้องส่งอีกนั้น เมื่อที่ประชุมใหญ่อนุมัติแล้วกรรมการจะเรียกให้ผู้ถือหุ้นส่งเมื่อใดก็ได้

ข้อ ๑๓ การเรียกเงินค่าหุ้นแต่ละคราวจะต้องส่งคำบอกกล่าวล่วงหน้าไปยังผู้ถือหุ้นไม่ต่ำกว่า ๒๑ วัน ด้วยจดหมายลงทะเบียนไปรษณีย์ แจ้งให้ทราบว่าจะต้องส่งเงินเท่าใดแก่ผู้ใด ณ ที่ใด เวลาใด และผู้ถือหุ้นจะต้องส่งเงินตามที่กำหนดไปนั้น และถ้าผู้ถือหุ้นไม่ส่งเงินตามที่กำหนดไปนั้น ผู้นั้นจะต้องเสียดอกเบี๋ยนับแต่วันที่กำหนดให้ส่งใช้จนถึงเวลาที่ได้ส่งเสร็จ ดอกเบี๋ยจะต้องเสียร้อยละ ๕๐ สตางค์ต่อเดือน และเศษของเดือนคิดเป็น ๑ เดือน

ข้อ ๑๔ ผู้ถือหุ้นไม่ส่งเงินตามที่ได้แจ้งไปนั้นกรรมการจะส่งคำบอกกล่าวด้วยจดหมายลงทะเบียนไปรษณีย์เตือนไปยังผู้นั้นให้ส่งเงินค่าหุ้นที่ค้างกับดอกเบี๋ยที่จะต้องเสียโดยกำหนดเวลาพอสมควร เพื่อให้ใช้เงินนั้นทั้งดอกเบี๋ย และจะแจ้งไปด้วยว่าถ้าไม่ใช้เงินตามคำเตือนนี้ หุ้นนั้นอาจถูกริบได้

ข้อ ๑๕ ถ้าผู้ถือหุ้นไม่ส่งเงินค่าหุ้นกับดอกเบี๋ยตามที่ได้เตือนไป กรรมการจะบอกริบหุ้นนั้นเมื่อใดก็ได้

ข้อ ๑๖ หุ้นซึ่งริบนั้น ให้เอาออกขายทอดตลาดโดยไม่ชักช้า ได้เงินเท่าใดให้เอาหักใช้ค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาดนั้น แล้วหักใช้เงินค่าหุ้นที่เรียกกับดอกเบี๋ย ถ้ายังมีเงินเหลือเท่าใดก็ให้คืนแก่ผู้ถือหุ้นนั้น แต่ถ้ายังไม่พอ ผู้ถือหุ้นนั้นจะต้องรับผิดชอบกว่าจะครบจำนวน

ข้อ ๑๗ หากว่าการริบหุ้นก็ดี ขายหุ้นก็ดี จะไม่ถูกต้องด้วยระเบียบก็ดีไม่เป็นเหตุใช้สิทธิของผู้ถือหุ้นซึ่งถูกริบนั้น เสื่อมเสียไปด้วย

ข้อ ๑๘ บริษัทจะเป็นเจ้าของถือหุ้นของตนเอง รับจำนำหุ้นของตนเองหรือรับเอาไว้เป็นประกันหนี้ใดๆ ไม่ได้

หมวด ๓

การโอนหุ้น

ข้อ ๑๙ การโอนหุ้นจะต้องทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อผู้โอนและผู้รับโอนลง เลขหมายหุ้นและจำนวนหุ้นที่โอนและมีพยานสองคนลงลายมือชื่อรับรองลายมือชื่อผู้โอนและผู้รับโอนยื่นต่อบริษัท พร้อมทั้งส่งใบหุ้นที่โอนกันนั้นมาด้วย การโอนหุ้นยังไม่สมบูรณ์จนกว่าบริษัทจะได้ลงทะเบียนการโอนนั้นในทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัท

ข้อ ๒๐ หุ้รรายไ้เงินค่าหุ้รที่เรียกยังค้างชำระอยู่ก็ดี ผู้ถือหุ้รเป็นลูกหุ้รนี้บริษัทอยู่ก็ดี ผู้รับโอนเป็นผู้ที่บริษัทเห็นว่าเป็นผู้ไม่สมควรจะไ้รับโอนหุ้รก็ดี กรรมการจะไม่ยอมรับจดทะเบียนการโอนหุ้รให้โดยไ้ไม่ต้องแสดงเหตุผลประการใด

ข้อ ๒๑ ในระหว่าง ๑๔ วัน ก่อนวันประชุมใหญ่สามัญ บริษัทจะปิดสมุดทะเบียนไม่ยอมรับการโอนหุ้ร

ข้อ ๒๒ ในกรณีที่ผู้ถือหุ้รตายหรือล้มละลาย หรือตกเป็นผู้ไร้ความสามารถ หรือเสมือนผู้ไร้ความสามารถ ผู้ใดอ้างว่ามีสิทธิที่จะไ้รับหุ้รนั้นหรือจะเป็นผู้แทนผู้ถือหุ้รนั้นจะต้องนำหลักฐานอันสมควรมาแสดงและนำไปหุ้รมาเวนคืนเมื่อเป็นวิสัยจะกระทำไ้ และบุคคลนั้นอาจจะเลือกไ้ลงทะเบียนตนเองเป็นผู้ถือหุ้รต่อไป หรือจะไ้ลงทะเบียนบุคคลอื่นเป็นผู้ถือหุ้ร หรือเป็นผู้แทนผู้ถือหุ้รเดิมก็ไ้ เมื่อกรรมการพิจารณาเห็นเป็นการสมควรแล้วก็จะลงทะเบียนตามที่ผู้้นั้นประสงค์

ข้อ ๒๓ บริษัทจะมีสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้รตามรายการที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นหลักฐาน และรักษา ณ สำนักงานของบริษัทที่ไ้จดทะเบียนไว้ สมุดทะเบียนผู้ถือหุ้รจะเปิดไ้ผู้ถือหุ้รทั้งหลายดูไ้ในระหว่างเวลาทำการของบริษัทโดยไม่เรียกค่าธรรมเนียมอย่างใด

ข้อ ๒๔ สมุดทะเบียนผู้ถือหุ้รเป็นหลักฐานไ้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าถูกต้องในข้อความบรรดาที่กฎหมายบังคับหรือให้อำนาจไ้เอาลงทะเบียนไว้

หมวด ๔

คณะกรรมการ

ข้อ ๒๕ ไ้มีกรรมการคณะหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการของบริษัท และอยู่ในความควบคุมของที่ประชุมใหญ่ของผู้ถือหุ้ร

ข้อ ๒๖ คณะกรรมการของบริษัท มีจำนวนกรรมการไม่น้อยกว่า ๕ คน และไม่มากกว่า ๑๑ คน

ข้อ ๒๗ ผู้เป็นกรรมการนั้นเฉพาะแต่ที่ประชุมใหญ่เท่านั้น จะตั้งหรือถอนไ้

ข้อ ๒๘ คุณสมบัติของผู้เป็นกรรมการ จะต้องเป็นผู้ถือหุ้รในบริษัท

ข้อ ๒๙ กรรมการจะไ้รับบำเหน็จตามจำนวน ซึ่งที่ประชุมสามัญจะกำหนดไ้เงินบำเหน็จนี้ไ้แบ่งกันเองระหว่างคณะกรรมการตามแต่จะตกลงกัน นอกจากนั้นกรรมการจะไ้รับค่าพาหนะเดินทางและค่าใช้จ่ายใดๆ ที่ตนไ้ใช้จ่ายไปในการที่ปฏิบัติกิจการงานของบริษัท

ข้อ ๓๐ เมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกภายหลังจดทะเบียนตั้งบริษัทแล้ว และเมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกในปีทุกปีต่อไป กรรมการต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งไ้ตรงเป็นส่วนสามไ้ไม่ได้ ก็ไ้ให้ออกในจำนวนที่ใกล้ที่สุดกับจำนวนหนึ่งในสาม

ข้อ ๓๑ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทแล้ว ถ้ากรรมการได้ตกลงกันไว้เองเป็นวิธีอื่น ก็จะทำให้จบฉลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนายที่สุดเป็นผู้ต้องออก

กรรมการที่ออกจากตำแหน่ง จะเลือกให้เข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้

ข้อ ๓๒ ถ้าตำแหน่งกรรมการว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระ กรรมการจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มที่ว่างก็ได้ แต่ผู้ที่ได้เป็นกรรมการใหม่นั้น อยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดเวลาที่กรรมการผู้นั้นชอบจะอยู่ได้

ข้อ ๓๓ ในจำนวนกรรมการแม้ตำแหน่งจะว่างลงบ้าง กรรมการที่มีตัวอยู่ก็ยอมทำการได้ แต่ถ้าจำนวนกรรมการลดน้อยลงกว่าจำนวนที่กำหนดไว้เป็นองค์ประชุมกรรมการที่มีตัวอยู่ยอมทำการได้แต่เฉพาะในเรื่องที่จะเพิ่มกรรมการขึ้นให้ครบจำนวน หรือนัดเรียกประชุมใหญ่ของบริษัทเท่านั้น จะกระทำการกิจการอื่นไม่ได้

ข้อ ๓๔ กรรมการจะต้องพ้นจากตำแหน่งในเมื่อ

- (๑) ขาดคุณสมบัติที่กล่าวแล้ว
- (๒) เป็นบุคคลล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว
- (๓) เป็นบุคคลไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ
- (๔) ถูกศาลพิพากษาให้จำคุก เว้นแต่ความผิดฐานประมาท หรือลหุโทษ
- (๕) ขาดการประชุมคณะกรรมการติดต่อกัน ๓ ครั้ง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากประธานกรรมการ หรือคณะกรรมการ หรือโดยไม่มีเหตุผลที่สมควร
- (๖) ทำการค้าแข่งขันกับบริษัทไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม นอกจากได้รับความยินยอมของที่ประชุมใหญ่
- (๗) ที่ประชุมใหญ่ถอดถอน
- (๘) ขอลาออกจากตำแหน่งโดยลายลักษณ์อักษรและคณะกรรมการได้อนุมัติแล้ว

ข้อ ๓๕ การประชุมคณะกรรมการต้องประกอบด้วยจำนวนกรรมการตั้งแต่ครึ่งหนึ่งขึ้นไป จึงจะถือว่าเป็นมติดำเนินกิจการของบริษัทที่ถูกต้องได้ มติของที่ประชุมให้ถือเอาเสียงข้างมาก ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานกรรมการเป็นผู้วินิจฉัยเป็นเสียงชี้ขาด

หมวด ๕

ระเบียบการประชุมคณะกรรมการ

ข้อ ๓๖ ให้กรรมการเลือกกรรมการคนหนึ่งขึ้นเป็นประธานกรรมการ ในที่ประชุมคณะกรรมการถ้าประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุมคณะกรรมการ ให้กรรมการเลือกกันเองคนหนึ่งตั้งขึ้นเป็นประธานกรรมการในที่ประชุมนั้นๆ

ข้อ ๓๗ ในคณะกรรมการให้กรรมการตั้งบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นเลขานุการ เพื่อจดบันทึกรายงานประชุมกรรมการ รายงานประชุมผู้ถือหุ้น และกระทำการกิจการต่างๆ ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

ข้อ ๓๘ ให้มีการประชุมคณะกรรมการโดยปกติอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้งแต่คณะกรรมการมีอำนาจจะนัดประชุมมากกว่าเดือนละหนึ่งครั้งก็ได้

ข้อ ๓๙ กรรมการคนใดคนหนึ่งจะนัดเรียกประชุมคณะกรรมการเมื่อใดก็ได้

ข้อ ๔๐ ข้อปรึกษาซึ่งเป็นปัญหาในที่ประชุมกรรมการ ให้ตัดสินชี้ขาดตามเสียงข้างมาก ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานกรรมการออกเสียงชี้ขาดได้อีกเสียงหนึ่ง

ข้อ ๔๑ กรรมการจะต้องให้มีสมุดจรรยาบรรณการประชุมคณะกรรมการและข้อมติที่ได้ลงมติไปนั้นไว้เป็นหลักฐาน

หมวด ๖

อำนาจและหน้าที่คณะกรรมการ

ข้อ ๔๒ คณะกรรมการจะตั้งคณะกรรมการจัดการขึ้นคณะหนึ่ง โดยเลือกจากกรรมการ เพื่อมอบให้บริหารงานของบริษัทตามที่คณะกรรมการมอบหมายก็ได้

ข้อ ๔๓ คณะกรรมการจะตั้งบุคคลใดเป็นผู้จัดการบริษัท มอบให้บริหารงานของบริษัทตามคำสั่งของคณะกรรมการ และหรือคณะกรรมการจัดการได้ ผู้ที่ได้รับตั้งเป็นผู้จัดการจะเป็นกรรมการหรือบุคคลอื่นก็ได้

ข้อ ๔๔ กิจการซึ่งกรรมการคนใดคนหนึ่งได้กระทำไปแม้ในภายหลังจะปรากฏว่าการแต่งตั้งกรรมการคนนั้นมีข้อบกพร่องอยู่บ้างก็ดี หรือเป็นผู้บกพร่องด้วยคุณสมบัติ หรือองค์คุณควรแก้ตำแหน่งกรรมการก็ดี การที่กรรมการคนนั้นได้ทำไปแล้วย่อมสมบูรณ์ดุจว่ากรรมการผู้นั้นได้รับแต่งตั้งโดยถูกต้องและบริบูรณ์ด้วยองค์คุณของกรรมการ

ข้อ ๔๕ นอกจากอำนาจทั้งหลายคณะกรรมการมีอยู่ตามกฎหมายที่จะดำเนินกิจการตามวัตถุประสงค์ของบริษัท คณะกรรมการมีอำนาจดังต่อไปนี้ด้วย

(ก) จ้าง เลิกจ้าง แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนขั้นเงินเดือน กำหนดจำนวนอัตราตำแหน่ง อัตราเงินเดือน ค่าจ้าง และเงินอื่นๆ ของพนักงาน ตลอดจนลงโทษทางวินัย แก่พนักงานและลูกจ้าง

(ข) ตั้งตัวแทนหรือทนายสำหรับบริษัททั้งในประเทศและที่อื่นกำหนดอำนาจตัวแทนหรือทนายให้มีอำนาจทำการแทนได้ตามที่เห็นสมควร หรือให้มีอำนาจแต่งตั้งตัวแทนช่วงได้ ตลอดจนกำหนดอัตราเงินค่าป่วยการ บำเหน็จ รางวัล หรือค่าส่วนลดให้แก่ตัวแทนหรือทนายที่ได้ตั้งขึ้นนั้น

(ค) ตั้งบุคคลหนึ่งหรือหลายคนเป็นที่ปรึกษากฎหมายและที่ปรึกษาในกิจการค้าเพื่อให้ความเห็น ปรึกษา แนะนำในกิจการปฏิบัติกิจการค้าต่างๆ อันเกี่ยวแก่กฎหมายและกิจการค้านั้นโดยเฉพาะให้มีอำนาจกำหนดเงินบำเหน็จรางวัลอันจะพึงได้ตามที่เห็นสมควร

(ง) วางนโยบายเพื่อดำเนินการการค้าตามวัตถุประสงค์ของบริษัท

(จ) เจริญและทำการกู้ยืมเงินจากรัฐบาล องค์การรัฐบาล ธนาคาร หรือสถาบันการเงินอื่น เพื่อมาใช้จ่ายในคราวจำเป็น หรือเพื่อเอามาเป็นทุนในการขยายกิจการของบริษัท

(ฉ) ทำสัญญาซื้อขาย จำนำ จำนองทรัพย์สินของบริษัท เพื่อประโยชน์แก่กิจการตามวัตถุประสงค์ของบริษัท

(ช) เป็นโจทก์ จำเลยในคดีแพ่งหรืออาญา ณ ศาลไทย หรือศาลอื่นอันเกี่ยวแก่การของบริษัท ตลอดจนการมอบคดีให้อนุญาตตุลาการพิจารณาชี้ขาดในข้อพิพาททั้งปวง

(ซ) กรรมการสองคนตามที่คณะกรรมการมอบหมายมีอำนาจลงนามในสัญญาตราสารเอกสารแทนบริษัทได้ และต้องประทับตราของบริษัทด้วย

ข้อ ๔๖ กรรมการผู้กระทำการฝ่าฝืนนอกเหนือวัตถุประสงค์หรือข้อบังคับของบริษัทหรือมติของที่ประชุมใหญ่ เป็นเหตุให้บริษัทต้องเสียหาย กรรมการผู้นั้นต้องรับผิดชอบใช้ความเสียหายให้บริษัทเป็นส่วนตัว

หมวด ๗

ประชุมใหญ่

ข้อ ๔๗ บริษัทจะมีการประชุมผู้ถือหุ้นทั่วไปเป็นประชุมใหญ่ปีละหนึ่งครั้ง ทุกระยะเวลา ๒ เดือน เป็นการประชุมสามัญเพื่อพิจารณา

(ก) รับรองรายงานของคณะกรรมการสำหรับงานที่ได้จัดทำมาในปีที่ล่วงมา พร้อมทั้งพิจารณาความคิดเห็นในการที่จะดำเนินการต่อไปในภายหน้า

(ข) อนุมัติงบดุลย์ บัญชีกำไร ขาดทุน

(ค) ลงมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลและเงินบำเหน็จรางวัล และจัดสรรเงินสำรองตามที่คณะกรรมการให้คำแนะนำ

(ง) เลือกตั้งกรรมการใหม่แทนกรรมการเก่าที่ครบกำหนดออกตามวาระ

(จ) ตั้งผู้สอบบัญชี

(ฉ) ปรึกษากิจการต่างๆ ซึ่งจะได้ดำเนินต่อไป

การประชุมคราวอื่น นอกจากที่กล่าวแล้วเรียกว่าประชุมวิสามัญ

ข้อ ๔๘ คณะกรรมการจะเรียกประชุมวิสามัญเมื่อไรก็ได้

ข้อ ๔๙ การประชุมใหญ่ทุกคราว จะต้องเป็นผู้ถือหุ้นหรือผู้แทนผู้ถือหุ้นเข้าประชุม ไม่น้อยกว่า ๕ คน และต้องมีจำนวนหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของจำนวนทั้งหมด จึงจะปรึกษากิจการของบริษัทได้

ข้อ ๕๐ ผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าหนึ่งในห้าของจำนวนหุ้นของบริษัท มีสิทธิทำหนังสือร้องขอให้คณะกรรมการเรียกประชุมวิสามัญได้ ในหนังสือร้องขอต้องระบุว่า ประสงค์ให้เรียกประชุมเพื่อการใด

ข้อ ๕๑ เมื่อผู้ถือหุ้นได้ยื่นคำร้องขอให้เรียกประชุมวิสามัญดังกล่าวแล้วให้คณะกรรมการเรียกประชุมโดยพลัน และถ้าคณะกรรมการไม่เรียกประชุมภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันยื่นคำร้อง ผู้ถือหุ้นทั้งหลายซึ่งเป็นผู้ร้อง หรือผู้ถือหุ้นอื่นๆ รวมกันได้จำนวนดังกล่าวแล้ว จะนัดเรียกประชุมเองก็ได้

ข้อ ๕๒ คำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่ทุกราวให้ลงพิมพ์โฆษณาในหนังสือพิมพ์แห่งห้องฉบับหนึ่งอย่างน้อยสองคราว ก่อนวันนัดประชุมไม่น้อยกว่า ๗ วัน หรือจะส่งคำบอกกล่าวทางไปรษณีย์ไปยังผู้ถือหุ้นทุกคน บรรดาที่มีชื่อในทะเบียนของบริษัทก่อนวันนัดประชุมไม่น้อยกว่าเจ็ดวันก็ได้

ในคำบอกกล่าวต้องระบุ สถานที่ วัน เวลา และระเบียบวาระที่จะประชุมปรึกษากันนั้นด้วย

ข้อ ๕๓ ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิเข้าประชุมในที่ประชุมใหญ่ได้เสมอ ไม่ว่าประชุมชนิดใดคราวใด

ข้อ ๕๔ การประชุมใหญ่เรียกนัดเวลาใด เมื่อล่วงเวลานัดไปแล้วถึงชั่วโมง จำนวนผู้ถือหุ้นมาเข้าประชุมไม่ครบถ้วนเป็นองค์ประชุมดังกล่าวได้แล้ว ถ้าหากว่าการประชุมใหญ่นั้นได้เรียกนัดเพราะผู้ถือหุ้นร้องขอการประชุมนั้นเป็นอันเลิกกัน

ถ้าการประชุมใหญ่นั้นมิใช่ชนิดซึ่งเรียกนัดเพราะผู้ถือหุ้นร้องขอ ให้เรียกนัดประชุมใหม่อีกคราวหนึ่งภายใน ๑๔ วัน นับแต่วันประชุมนั้น และการประชุมใหญ่ครั้งหลังนี้ไม่จำเป็นต้องครบองค์ประชุม

ข้อ ๕๕ ในการประชุมใหญ่ทุกราว ให้ผู้เป็นประธานในคณะกรรมการนั้นเป็นประธาน ถ้าประธานกรรมการไม่มีตัวหรือไม่มาเข้าประชุมจนล่วงเลยเวลานัดไปแล้ว ๑๕ นาที ให้ผู้ถือหุ้นทั้งหลายซึ่งอยู่ในที่นั้นเลือกกรรมการหรือผู้ถือหุ้นคนหนึ่งซึ่งอยู่ในที่นั้นขึ้นนั่งเป็นประธานในการประชุมนั้น

ข้อ ๕๖ ประธานจะเลื่อนการประชุมใหญ่ไปเวลาอื่นโดยความยินยอมของที่ประชุมก็ได้ และการประชุมที่เลื่อนมานั้นจะปรึกษากิจการอื่นนอกจากที่ค้างมาแต่วันประชุมคราวก่อนไม่ได้

ข้อ ๕๗ การออกเสียงลงคะแนนให้ทำโดยวิธีนับจำนวนหุ้น ฝ่ายที่มีจำนวนหุ้นมากกว่าเป็นฝ่ายชนะ

ข้อ ๕๘ ผู้ถือหุ้นที่ค้างชำระเงินค่าหุ้นซึ่งบริษัทเรียกให้ชำระ ผู้ถือหุ้นคนนั้นไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ไม่ว่าในหุ้นของตนเองหรือในหุ้นของผู้อื่นที่ตนเป็นผู้แทนเข้ามา

ข้อ ๕๙ ผู้ถือหุ้นคนใดมีประโยชน์ได้เสียเป็นพิเศษในข้อที่เสนอให้ลงคะแนนผู้ถือหุ้นคนนั้นจะออกเสียงลงคะแนนหุ้นของตนเองหรือให้หุ้นของผู้ที่ตนเป็นผู้แทนเข้ามาไม่ได้

ข้อ ๖๐ ผู้ถือหุ้นจะมอบฉันทะให้ผู้อื่นออกเสียงแทนตนก็ได้ แต่ผู้รับมอบฉันทะต้องเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทด้วย และการมอบฉันทะต้องทำเป็นหนังสือมีความตามที่กฎหมายกำหนดไว้

ข้อ ๖๑ หนังสือมอบฉันทะต้องยื่นต่อบริษัทก่อนเวลาประชุม

ข้อ ๖๒ ประธานเป็นผู้แสดงว่ามติอันใดได้หรือตก ไม่ว่าโดยวิธีชูมือหรือลงคะแนนลับ และถ้าคะแนนเท่ากัน ประธานในที่ประชุมมีสิทธิลงคะแนนอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

ข้อ ๖๓ มติพิเศษ คือ มติที่บริษัทขอให้ประชุมวินิจฉัยและลงมติเป็นพิเศษหรือที่กล่าวไว้ในข้อบังคับนี้ และซึ่งที่ประชุมได้ลงมติเป็นลำดับกันสองครั้งประชุมแล้วตามวิธีต่อไปนี้

ข้อความที่เสนอให้ลงมติเป็นพิเศษได้กล่าวลงไว้ในคำบอกกล่าวนัดประชุมครั้งแรก และที่ประชุมใหญ่ครั้งแรกได้ลงมติโดยคะแนนเสียงข้างมากไม่ต่ำกว่าสามในสี่ของคะแนนเสียงทั้งหมดในที่ประชุมนั้น

การประชุมครั้งหลังได้นัดเรียกและได้ประชุมกันในเวลาไม่น้อยกว่าสิบสี่วัน และไม่มากกว่าหกสัปดาห์ภายหลังการประชุมครั้งแรก และข้อความซึ่งที่ประชุมครั้งแรกได้ลงมตินั้นได้กล่าวลงไว้เต็มสำนวนในคำบอกกล่าวครั้งหลังด้วย และที่ประชุมครั้งหลังได้ลงมติดำเนินตามมติของที่ประชุมครั้งแรกโดยคะแนนเสียงข้างมากไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนเสียงทั้งหมดในที่ประชุมนั้น

หมวด ๘

บัญชีบดุลย์

ข้อ ๖๔ คณะกรรมการจะต้องทำบัญชีบดุลย์แสดงจำนวนสินทรัพย์และหนี้สิน กับทั้งบัญชีกำไรและขาดทุนของบริษัท อย่างน้อยครั้งหนึ่งทุกรอบสิบสองเดือน คือ เมื่อสุตรอบสิบสองเดือนอันจัดว่าเป็นขวปีในทางบัญชีของบริษัท

ข้อ ๖๕ บดุลย์นั้นต้องให้มีผู้สอบบัญชีคนหนึ่งหรือหลายคนตรวจสอบว่าถูกต้องแล้ว แล้วนำเสนอเพื่ออนุมัติในที่ประชุมใหญ่ภายในสี่เดือนนับแต่วันที่ลงในงบดุลย์

ข้อ ๖๖ บดุลย์นั้นต้องส่งไปยังผู้ถือหุ้นทุกคนบรรดาที่มีชื่อในทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัท ก่อนวันนัดประชุมใหญ่ไม่น้อยกว่า ๓ วัน

ข้อ ๖๗ เมื่อเสนองบดุลย์ต่อที่ประชุมใหญ่ คณะกรรมการต้องเสนอรายงานต่อที่ประชุมใหญ่แสดงว่าในรอบปีซึ่งพิจารณางบดุลย์กันอยู่นั้น การงานของบริษัทได้จัดทำไปเป็นประการใดด้วย

ข้อ ๖๘ ให้ถือเอาวันที่ ๓๑ ธันวาคม เป็นวันสิ้นปีในทางบัญชีเงินของบริษัท

หมวด ๙

เงินปันผล และเงินสำรอง

ข้อ ๖๙ เงินปันผลบริษัทจะแจกตามส่วนจำนวนซึ่งผู้ถือหุ้นได้ส่งเงินแล้วในหุ้นหนึ่งๆ

ข้อ ๗๐ เงินปันผลจะแจกตามจำนวนซึ่งที่ประชุมใหญ่ได้ลงมติ แต่คณะกรรมการอาจแบ่งเงินปันผลระหว่างกาลเป็นครั้งคราวให้ผู้ถือหุ้นก็ได้ เมื่อปรากฏแก่คณะกรรมการว่าบริษัทมีกำไรพอจะทำเช่นนั้นได้

ข้อ ๗๑ เงินปันผลต้องจ่ายจากเงินกำไรอย่างเดียว จะจ่ายทางเงินประเภทอื่นไม่ได้ และถ้าหากบริษัทขาดทุนก็จะแจกเงินปันผลไม่ได้จนกว่าบริษัทจะได้แก้ไขให้หายขาดทุนเช่นนั้น

ข้อ ๗๒ ทุกคราวที่แจกเงินปันผล บริษัทต้องจัดสรรเงินไว้เป็นทุนสำรองของบริษัท อย่างน้อยร้อยละห้า ของจำนวนผลกำไรซึ่งทางบริษัททำมาหาได้ จนกว่าทุนสำรองจะมีจำนวนถึงร้อยละห้าสิบของจำนวนทุนของบริษัท

ข้อ ๗๓ การบอกกล่าวจะแจกเงินปันผล ให้บริษัทมีจดหมายบอกกล่าวไปยังผู้ถือหุ้น หรือจะส่งเงินปันผล โดยไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังผู้ถือหุ้นตามจำนวนที่ผู้ถือหุ้นจะได้รับ ก็ได้

ข้อ ๗๔ เงินปันผลที่ค้างชำระ บริษัทจะไม่คิดดอกเบี้ยให้

ข้อ ๗๕ เงินปันผลที่ไม่มีผู้รับ บริษัทจะริบเป็นของบริษัทไม่ได้

หมวด ๑๐

การเพิ่มทุนและลดทุน

ข้อ ๗๖ บริษัทอาจเพิ่มทุนหรือลดทุนได้ โดยมีมติพิเศษของที่ประชุมผู้ถือหุ้น

ข้อ ๗๗ บริษัทอาจเพิ่มทุนของบริษัทขึ้นได้ด้วยออกหุ้นใหม่ และหุ้นที่ออกใหม่นั้น ต้องบอกขายแก่ผู้ถือหุ้นเก่าตามส่วนจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นๆ ถืออยู่ก่อนที่จะบอกขายแก่บุคคล ภายนอก

ข้อ ๗๘ หุ้นที่ออกใหม่จะต้องเรียกให้ใช้เป็นตัวเงิน ถ้าบริษัทจะออกหุ้นใหม่ โดยไม่ เรียกให้ใช้เป็นตัวเงิน หรือได้ใช้แต่บางส่วนแล้วด้วยอย่างอื่น นอกจากให้ใช้เป็นตัวเงินการออก หุ้นใหม่เช่นนั้น จะต้องมามีมติพิเศษของที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุญาตไว้

ข้อ ๗๙ บริษัทจะลดทุนของบริษัทลงโดยลดมูลค่าหุ้นแต่ละหุ้นให้ต่ำลงหรือลดจำนวน หุ้นให้น้อยลงโดยมติพิเศษของที่ประชุมผู้ถือหุ้นก็ได้ แต่ทุนของบริษัทนั้นจะลดลงไปให้ต่ำกว่า จำนวนหนึ่งในสี่ของทุนทั้งหมดหาได้ไม่

หมวด ๑๑

สมุดและบัญชี

ข้อ ๘๐ คณะกรรมการต้องจัดให้มีบัญชีซึ่งกล่าวต่อไปนี้ไว้โดยถูกต้องแท้จริง คือ

(๑) บัญชีแสดงจำนวนเงินที่บริษัทรับและจ่ายมีรายการอันเป็นเหตุให้รับหรือจ่ายทุก รายไป

(๒) บัญชีสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัท

(๓) บัญชีอื่นๆ ตามที่กฎหมายบังคับให้มี

(๔) บัญชีอื่นๆ ซึ่งตามธรรมเนียมการค้าต้องมีไว้เป็นหลักฐาน

(๕) จัดให้เก็บรักษาใบสำคัญอันเป็นหลักฐานประกอบบัญชีขึ้นต้นไว้โดยพร้อมเพรียง ที่จะให้ตรวจสอบได้

ข้อ ๘๑ คณะกรรมการต้องจัดให้มีสมุดจดรายงานการประชุมใหญ่และข้อมติทั้งหลาย ของที่ประชุมใหญ่ไว้โดยถูกต้อง สมุดนี้ต้องเก็บรักษาไว้ ณ สำนักงานของบริษัทที่ได้จดทะเบียน ไว้แล้ว ประธานแห่งการประชุมได้ลงมติหรือซึ่งได้ดำเนินการประชุมต้องลงลายมือชื่อไว้เป็น สำคัญ

ผู้ถือหุ้นมีสิทธิที่จะขอตรวจสอบที่กล่าวนี้ และสมุดรายงานการประชุมคณะกรรมการได้ใน ระหว่างเวลาทำการของบริษัท

หมวด ๑๒

การสอบบัญชี

ข้อ ๘๒ บริษัทต้องจัดให้มีผู้สอบบัญชีของบริษัทคนหนึ่งหรือหลายคน ผู้สอบบัญชีเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทก็ได้ แต่กรรมการหรือผู้อื่นซึ่งเป็นตัวแทนหรือเป็นลูกจ้างของบริษัทในตำแหน่งนั้น และผู้มีส่วนได้เสียในการงานที่บริษัททำในสถานอื่น อย่างหนึ่งอย่างใดจะเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทไม่ได้

ข้อ ๘๓ ที่ประชุมสามัญต้องให้มีการเลือกตั้งผู้สอบบัญชีทุกๆ ปี และผู้สอบบัญชีซึ่งได้ออกจากตำแหน่งไปนั้น จะเลือกกลับเข้ามารับตำแหน่งอีกก็ได้ ที่ประชุมสามัญเป็นผู้กำหนดค่าธรรมเนียมให้ผู้สอบบัญชี

ข้อ ๘๔ ถ้าตำแหน่งผู้สอบบัญชีว่างลงระหว่างปี ให้กรรมการเรียกประชุมวิสามัญเพื่อเลือกตั้งผู้สอบบัญชีเข้าในตำแหน่งว่างนั้น

ข้อ ๘๕ ให้ผู้สอบบัญชีเข้าตรวจสอบสรรพสมุดและบัญชีของบริษัทในเวลาทำการได้ทุกเมื่อ และให้มีอำนาจสอบถามกรรมการ พนักงาน และลูกจ้างอื่นๆ ของบริษัทได้ไม่ว่าคนใดตามต้องการ

ข้อ ๘๖ ผู้สอบบัญชีต้องรายงานว่าด้วยงบดุลย์และบัญชี ยื่นต่อที่ประชุมสามัญ และต้องแถลงในรายงานนั้นด้วยว่า ตนเห็นว่างบดุลย์นั้นได้ทำโดยถูกต้อง ควรฟังว่าสำแดงให้เห็นการงานของบริษัทที่ได้เป็นอยู่ตามจริงและถูกต้องหรือไม่

หมวด ๑๓

หนังสือบอกกล่าว

ข้อ ๘๗ หนังสือบอกกล่าวใดๆ ถึงผู้ถือหุ้น ถ้าได้ส่งแก่ตัวผู้ถือหุ้นเองหรือส่งถึงสำนักงานที่อยู่ของผู้ถือหุ้นตามที่ปรากฏในทะเบียนผู้ถือหุ้น โดยคนของบริษัทนำส่งเอง มิใช่รับเป็นสำคัญ หรือส่งทางไปรษณีย์สลักหลัง ดังที่ปรากฏในทะเบียนผู้ถือหุ้น ให้ถือว่าได้ส่งโดยชอบแล้ว

ข้อ ๘๘ หนังสือบอกกล่าวใดๆ เมื่อส่งโดยไปรษณีย์สลักหลังถูกต้องแล้ว ให้ถือว่าเป็นอันได้ส่งถือมือผู้รับในเวลาหนังสือนั้นควรจะไปถึงตามกาลปกติแห่งไปรษณีย์

รับรองเป็นข้อความถูกต้องตรงกับต้นฉบับซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมตั้งบริษัท เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๑๘

ลงชื่อ นาวาตรี อารี สัตยะมานะ กรรมการ
(อารี สัตยะมานะ)

ภาคผนวก ง

พระราชกฤษฎีกา
จัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
พ.ศ. ๒๕๑๙

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๘ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๑๙
เป็นปีที่ ๓๑ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๒๙ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และ มาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชกฤษฎีกานี้

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“พนักงาน” หมายความว่า พนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ลูกจ้าง” หมายความว่า ลูกจ้างของพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกฤษฎีกานี้

มาตรา ๔ ให้จัดตั้งองค์การขึ้นองค์การหนึ่ง เรียกว่า “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ”

มาตรา ๕ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีสำนักงานใหญ่อยู่ในกรุงเทพมหานคร และ จะจัดตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนขึ้น ณ ที่ใดในราชอาณาจักรก็ได้

มาตรา ๖ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร

(๒) ประกอบการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

มาตรา ๗ เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวในมาตรา ๖ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีอำนาจรวมถึง

(๑) ถือกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง มีทรัพย์สินต่างๆ สร้าง ซื้อ ขาย เช่า ให้เช่า ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน โอน และรับโอนด้วยประการใดๆ ซึ่งทรัพย์สินหรือสิทธิใดๆ และรับทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(๒) ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งในรถยนต์ยานพาหนะ อุปกรณ์พาหนะ เครื่องใช้และเครื่องบริการต่างๆ เช่น โรงซ่อม ทำ คลังสินค้า สถานที่พัก

(๓) ว่าจ้างหรือรับจ้างทำกิจการเกี่ยวกับการขนส่งบุคคล

(๔) กำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าบริการ และค่าภาระในกิจการต่างๆ

(๕) ทำการค้าเกี่ยวกับการโฆษณา

(๖) ทำการค้า สิ่ง และรับทำการสิ่งเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งยานพาหนะ เครื่องจักรกล อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และวัตถุดิบเพื่อใช้ในการกิจการตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(๗) กู้ ยืม ให้กู้หรือให้ยืมเงิน โดยมีหลักประกันด้วยบุคคลหรือด้วยทรัพย์สินเพื่อประโยชน์แก่กิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การกู้ยืม ถ้าเป็นจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อน

(๘) ตั้งหรือรับเป็นสาขา ตัวแทน ตัวแทนค้าต่าง หรือนายหน้า ในกิจการตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(๙) ประกอบการอุตสาหกรรม รวมทั้งรับทำการสร้าง ซ่อมหรือบำรุงรักษายานพาหนะ และเครื่องจักรกลต่างๆ

(๑๐) ร่วมกิจการหรือร่วมทุนกับบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์แห่งกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งการเข้าเป็นหุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิดชอบในหุ้นส่วนจำกัดหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือนิติบุคคลโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี

(๑๑) กระทำกิจการอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

มาตรา ๘ เมื่อได้จดทะเบียนเลิกบริษัทมหาชนขนส่งจำกัด ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการมอบทรัพย์สินที่กระทรวงคมนาคมได้รับคืนตามรายงานการชำระบัญชีบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด ให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งดำเนินการให้พนักงานและลูกจ้างของบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด ซึ่งมีอยู่ในวันที่พระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับ ได้รับการบรรจุและแต่งตั้งเป็นพนักงานและลูกจ้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกานี้

มาตรา ๙ ทุนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประกอบด้วย

- (๑) ทรัพย์สินที่ได้รับมาตามมาตรา ๘
- (๒) เงินที่รัฐบาลจ่ายเพื่อเติมให้เป็นคราวๆ
- (๓) เงินกู้ยืมตามมาตรา ๗ (๗)
- (๔) ทรัพย์สินที่มีอุทิศให้
- (๕) ดอกผลของเงินและทรัพย์สินอื่นตาม (๑) (๒) และ (๓)

มาตรา ๑๐ เงินสำรองขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้ประกอบด้วยเงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เผื่อขาด เงินสำรองเพื่อไถ่ถอนหนี้ เงินสำรองเพื่อขยายกิจการและเงินสำรองอื่นๆ เพื่อความประสงค์แต่ละอย่างโดยเฉพาะตามแต่คณะกรรมการจะเห็นสมควร

เงินสำรองจะนำออกใช้ได้ก็แต่โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

มาตรา ๑๑ รายได้ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับจากการดำเนินงานในปีหนึ่งๆ ให้ตกเป็นขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงาน ค่าภาระต่างๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสำรองตามมาตรา ๑๐ เงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและครอบครัว ตามมาตรา ๒๙ เงินบำเหน็จและเงินรางวัลตามมาตรา ๓๐ และเงินลงทุนตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถหาเงินจากทางอื่นได้ รัฐบาลพึงจ่ายเงินให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเท่าจำนวนที่จำเป็น

มาตรา ๑๒ รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเพื่อประโยชน์ในการนี้ รัฐมนตรีมีอำนาจเรียกประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ พนักงานหรือลูกจ้าง มาชี้แจงข้อเท็จจริงหรือแสดงความคิดเห็น หรือให้ทำรายงานยื่น สั่งให้กระทำหรือยับยั้ง สั่งให้กระทำหรือยับยั้งการกระทำใดๆ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพหรือคณะกรรมการมีความเห็นขัดแย้งกับรัฐมนตรี และคณะกรรมการประสงค์จะเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรี ให้ยื่นเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๑๔ ให้มีคณะกรรมการบริหารกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพคณะหนึ่ง ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าห้าคนและไม่เกินเก้าคน และให้ผู้บัญชาการเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง

คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการอื่น

ให้ผู้อำนวยการเป็นเลขานุการคณะกรรมการ

มาตรา ๑๕ เพื่อประโยชน์แห่งกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินกิจการอย่างใดขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ แล้วรายงานต่อคณะกรรมการ

มาตรา ๑๖ ผู้ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ และกรรมการ ต้องไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในธุรกิจที่กระทำกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือในธุรกิจที่เป็นการแข่งขันกับกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม

มาตรา ๑๗ กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี แต่อาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

มาตรา ๑๘ นอกจากพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก

(๔) มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๖ หรือขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ

ในกรณีที่มีการพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้แต่งตั้งกรรมการเข้าดำรงตำแหน่งแทน หรือในกรณีที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการเพิ่มขึ้นในระหว่างกรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนหรือให้เป็นกรรมการเพิ่มขึ้น อยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งไว้แล้ว

มาตรา ๑๙ ประธานกรรมการ และกรรมการ ย่อมได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๒๐ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) วางข้อบังคับหรือระเบียบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามมาตรา ๖ และมาตรา ๗

(๒) วางข้อบังคับการประชุม และการดำเนินกิจการของคณะกรรมการและคณะกรรมการ

(๓) วางข้อบังคับว่าด้วยการบรรจุ การแต่งตั้ง การเลื่อนชั้น การลดชั้นเงินเดือน และการออกจากตำแหน่ง อัตราเงินเดือน ค่าจ้าง และเงินบำเหน็จและเงินรางวัล วินัย และการอุทธรณ์ของพนักงานและลูกจ้าง

(๔) วางข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจัดแบ่งส่วนงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การปฏิบัติงานของผู้อำนวยการ และการมอบให้ผู้อื่นปฏิบัติกิจการแทนผู้อำนวยการ

(๕) กำหนดอัตราดอกเบี้ย ค่าภาระ ค่าบริการ ค่านายหน้า และค่าดำเนินการธุรกิจต่างๆ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(๖) วางข้อบังคับหรือระเบียบว่าด้วยการจ่ายค่าพาหนะและเบี้ยเลี้ยงเดินทาง ค่าเช่าที่พัก ค่าส่วยเวลา และการจ่ายเงินอื่น

(๗) วางข้อบังคับหรือระเบียบว่าด้วยเครื่องแบบผู้อำนวยการ พนักงานและลูกจ้าง

(๘) วางข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(๙) วางข้อบังคับหรือระเบียบว่าด้วยการร้องทุกข์ของพนักงานและลูกจ้าง

(๑๐) กำหนดอัตราเงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมของผู้อำนวยการและพนักงาน และวางระเบียบการจ่ายเงินสะสมดังกล่าว

(๑๑) วางข้อบังคับเกี่ยวกับกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและครอบครัว โดยได้รับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

(๑๒) วางข้อบังคับหรือระเบียบอื่นๆ อันจำเป็นเพื่อให้กิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินไปโดยเรียบร้อย

อำนาจหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ใน (๑) (๓) (๔) และ (๕) นั้น ถ้าคณะกรรมการเห็นสมควรจะมอบหมายให้ผู้อำนวยการดำเนินการก็ได้

ข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานหรือการเงินที่คณะกรรมการกำหนดขึ้น ถ้ามีข้อความจำกัดอำนาจของผู้อำนวยการในการทำนิติกรรมการไต่พิจารณาใด ให้ประกาศข้อความเช่นนั้นในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๑ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งผู้อำนวยการ และกำหนดอัตราเงินเดือนของผู้บริหาร ด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๒๒ ผู้อำนวยการต้องไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในธุรกิจที่กระทำกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพหรือในธุรกิจที่เป็นการแข่งขันกับกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งนี้ไม่ว่าโดยตรงหรือทางอ้อม

มาตรา ๒๓ ผู้อำนวยการพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๒๒ หรือขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ

(๔) คณะกรรมการให้ออกด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๒๔ ผู้อำนวยการเป็นผู้บริหารกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ข้อบังคับ ระเบียบและนโยบายที่คณะกรรมการกำหนดและมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้าง

ผู้อำนวยการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการจัดการและดำเนินการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

มาตรา ๒๕ ในกิจการเกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้ผู้อำนวยการเป็นตัวแทนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเพื่อการนี้ผู้อำนวยการอาจมอบให้บุคคลใดๆ ปฏิบัติกิจการบางอย่างแทน ในเมื่อคณะกรรมการกำหนดไว้ในข้อบังคับว่าให้ปฏิบัติแทนกันได้นั้นก็ได้

ในกรณีที่ข้อบังคับซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา ๒๐ กำหนดว่านิติกรรมใด ผู้อำนวยการจะกระทำได้อีกแต่โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการก่อน บรรดานิติกรรมที่ผู้อำนวยการทำขึ้นโดยไม่ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว ย่อมไม่ผูกพันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เว้นแต่คณะกรรมการจะให้สัตยาบัน

มาตรา ๒๖ ผู้อำนวยการมีอำนาจดังต่อไปนี้ด้วย คือ

(๑) แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนขั้น หรือลดขั้นเงินเดือน ตลอดจนลงโทษทางวินัยแก่พนักงานและลูกจ้าง ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด แต่ถ้าพนักงานเช่นว่านั้นเป็นพนักงานชั้นที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ หรือชั้นหัวหน้าฝ่ายต่างๆ ที่ขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน

(๒) วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยไม่แย้งหรือขัดต่อนโยบายและข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนดไว้

มาตรา ๒๗ เมื่อผู้อำนวยการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยเหตุใดเหตุหนึ่ง หรือเมื่อตำแหน่งผู้อำนวยการว่างลง ให้คณะกรรมการแต่งตั้งผู้รักษาการแทน

ให้ผู้รักษาการแทนผู้อำนวยการมีอำนาจและหน้าที่อย่างเดียวกับผู้อำนวยการ เว้นแต่อำนาจและหน้าที่ของผู้อำนวยการในฐานะกรรมการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และต้องปฏิบัติกิจการให้อยู่ภายในแผนงานที่ผู้อำนวยการกำหนดไว้

มาตรา ๒๘ ให้พนักงานและลูกจ้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีสิทธิร้องทุกข์เกี่ยวกับการลงโทษได้ตามข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๒๙ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดให้มีกองทุนสงเคราะห์อื่นเพื่อสวัสดิการของผู้ปฏิบัติงานในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและครอบครัว ในกรณีพ้นจากตำแหน่งเจ็บป่วย ตาย และประสบอุบัติเหตุ หรือกรณีอื่นอันควรแก่การสงเคราะห์

การจัดให้กองทุนสงเคราะห์ การออกเงินสมทบในกองทุนสงเคราะห์ การกำหนดประเภทของผู้ที่จะรับการสงเคราะห์จากกองทุนสงเคราะห์ หลักเกณฑ์การสงเคราะห์ การจ่ายเงินสงเคราะห์ ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับกองทุนสงเคราะห์ให้เป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนดด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๓๐ ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ พนักงานและลูกจ้าง อาจได้รับเงินบำเหน็จหรือเงินรางวัลตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๓๑ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเปิดบัญชีเงินฝากไว้กับกระทรวงการคลัง ธนาคารแห่งประเทศไทย หรือธนาคารอื่นตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนดด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๓๒ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำงบประมาณประจำปี โดยจำแนกเงินที่จะได้รับในปีหนึ่งๆ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการ ให้แยกเป็นงบลงทุน และงบทำการ งบลงทุนนั้น ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

มาตรา ๓๓ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพวางและรักษาไว้ซึ่งระบบการบัญชีอันถูกต้อง แยกตามประเภทงานส่วนที่สำคัญๆ มีการสอบบัญชีภายในเป็นประจำ และมีสมุดบัญชีลงรายการ

(๑) การรับและจ่ายเงิน

(๒) สินทรัพย์และหนี้สิน

ซึ่งแสดงการที่เป็นอยู่ตามความจริงและตามที่ควร ตามประเภทงาน พร้อมด้วยข้อความอันเป็นเหตุที่มาของรายการนั้น

มาตรา ๓๔ ทุกปีให้คณะกรรมการด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีตั้งผู้สอบบัญชีคนหนึ่งหรือหลายคนเพื่อสอบและรับรองบัญชีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นปีๆ ไป

ห้ามมิให้ตั้งประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ พนักงาน หรือผู้มีส่วนได้เสียในกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นผู้สอบบัญชี

มาตรา ๓๕ ทุกปีให้สำนักงานคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจบัญชีและการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

มาตรา ๓๖ ผู้สอบบัญชีมีอำนาจสอบสวน สัมภาษณ์ บัญชีและเอกสารหลักฐานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในเวลาอันสมควรได้ทุกเมื่อ และเพื่อการสอบบัญชี ให้มีอำนาจสอบถาม ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ พนักงานหรือลูกจ้าง

มาตรา ๓๗ ผู้สอบบัญชีต้องทำรายงานว่าด้วยข้อความคำชี้แจง อันควรแก่การสอบบัญชี ตลอดจนความสมบูรณ์ของสมุดบัญชีที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรักษาอยู่และต้องแถลงด้วยว่า

(๑) งบดุลและบัญชีซึ่งสอบนั้นถูกต้องกับสมุดบัญชีเพียงไรหรือไม่

(๒) งบดุลและบัญชีซึ่งสอบนั้นแสดงการงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่เป็นอยู่ตามจริงและตามที่ควร ตามข้อความ คำชี้แจง และความรู้เห็นของผู้สอบบัญชีเพียงไรหรือไม่

มาตรา ๓๘ ภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวันหลังจากวันสิ้นปีบัญชีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องรายงานต่อคณะรัฐมนตรีและโฆษณารายงานประจำปี แสดงงบดุล บัญชีทำการ และบัญชีกำไรขาดทุนเพียงสิ้นปีบัญชี พร้อมกับรายงานของผู้สอบบัญชี

มาตรา ๓๙ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกฤษฎีกานี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

หม่อมราชวงศ์เสนีย์ ปราโมช

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานครต้องโดยสารรถประจำทางจึงจำเป็นต้องจัดระบบการขนส่งโดยรถประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดำเนินไปโดยมีประสิทธิภาพและมีระเบียบ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งและเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกยิ่งขึ้นในการจัดระบบการขนส่งดังกล่าว สมควรที่รัฐจะเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบในการจัดทำ โดยจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐตามพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้ขึ้น

ประกาศใน ราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่ม ๙๓ ตอนที่ ๑๐๓ ลงวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๑๙

หน้า ๓-๒๑.

ภาคผนวก จ

รายชื่อประธานคณะกรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลำดับ	รายชื่อ	เริ่มรับตำแหน่ง	พ้นจากตำแหน่ง
1.	นายทวิช กลิ่นประทุม	31 ส.ค. 2519	20 ต.ค. 2519
2.	ท่านผู้หญิงเลอศักดิ์ สมบัติศิริ	21 ต.ค. 2519	30 มี.ค. 2521
3.	พลเอกประสาน อมาตยกุล	31 ก.ค. 2521	4 มิ.ย. 2524
4.	พลเอกศักดิ์ บุญตระกูล	5 มิ.ย. 2524	4 มิ.ย. 2527
5.	พลตำรวจเอกสุวรรณ รัตนชื่น	5 มิ.ย. 2527	10 มิ.ย. 2528
6.	นายสว่าง ศรีนิลทา	11 มิ.ย. 2528	13 เม.ย. 2534
7.	ม.ร.ว.จตุมงคล โสณกุล	16 เม.ย. 2534	17 ธ.ค. 2536
8.	นายยุวรัตน์ กมลเวชช	22 มี.ค. 2537	27 มี.ค. 2538
9.	พลเอกมงคล อัมพรพิสิฏฐ์	28 มี.ค. 2538	4 ก.ย. 2538
10.	นายประดั่ง ปรีชญากร	5 ก.ย. 2538	3 ต.ค. 2539
11.	นายอนันต์ นันทากิสุทธิ์	4 ต.ค. 2539	24 มี.ค. 2540
12.	นายสมบัติ อุทัยสง	25 มี.ค. 2540	27 เม.ย. 2541
13.	นายพงศกร เลาหิเชียร	28 เม.ย. 2541	15 ม.ค. 2544
14.	นายวันชัย ศารทูลทัต	16 ม.ค. 2544	15 ก.ค. 2545
15.	นายเทิดศักดิ์ เศรษฐมานพ	16 ก.ค. 2545	20 ม.ค. 2546
16.	นายจารุพงษ์ เรืองสุวรรณ	21 ม.ค. 2546	22 พ.ค. 2546
17.	นายจารุพงษ์ เรืองสุวรรณ	17 มิ.ย. 2546	27 ก.ย. 2548
18.	พลโทหม่อมหลวงกิติมาศ สุขสวัสดิ์	28 ก.ย. 2548	ปัจจุบัน

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2546). ประวัติการเดินรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์).

ภาคผนวก จ

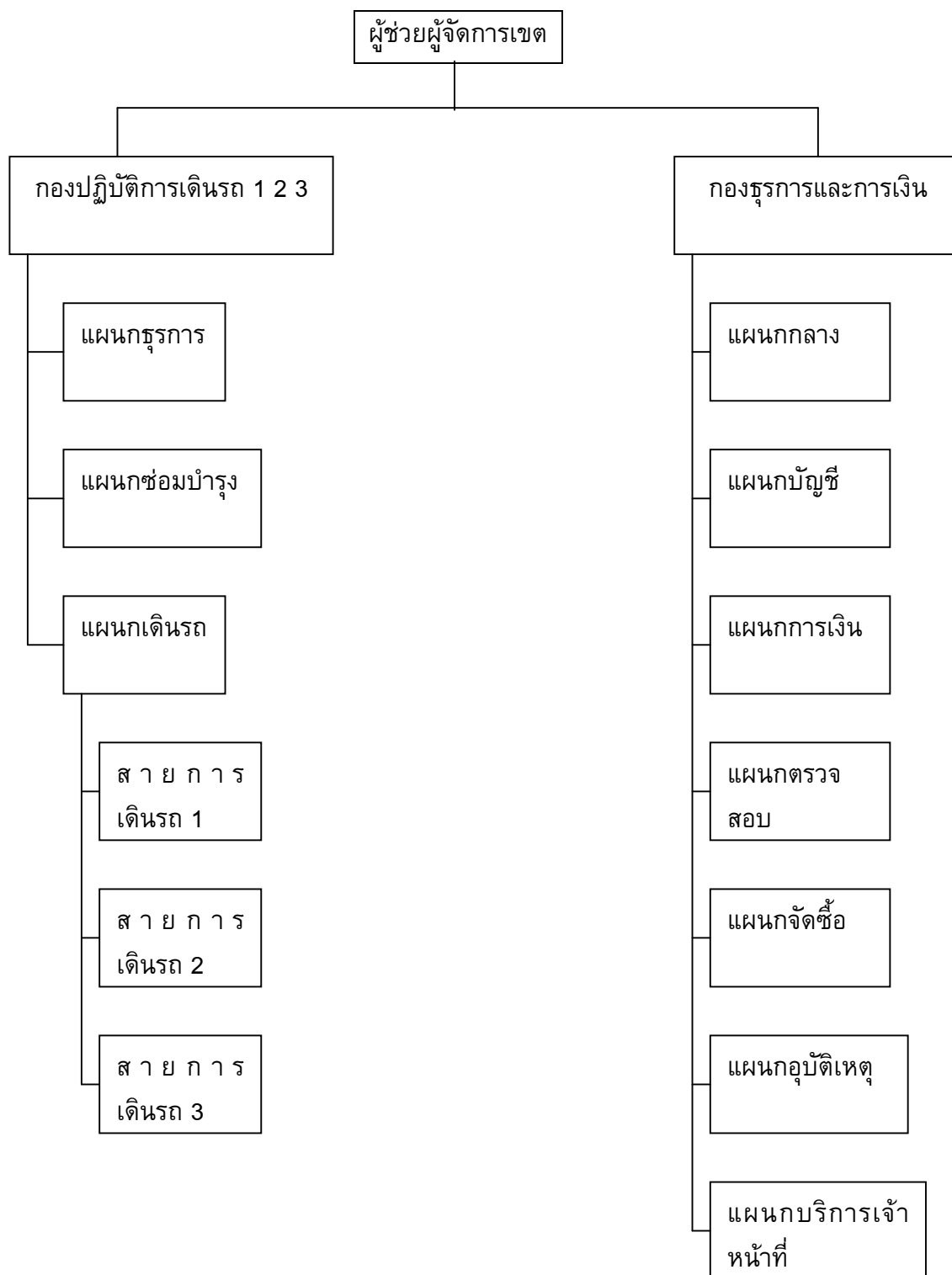
รายชื่อผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลำดับ	รายชื่อ	เริ่มรับตำแหน่ง	พ้นจากตำแหน่ง
1.	นายเฉลียว สุวรรณกิตติ	1 ต.ค. 2519	2 มี.ค. 2522
2.	นายมงคล สิมะโรจน์	3 มี.ค. 2522	8 ก.พ. 2524
3.	นายจำลอง ศาลิกุปต์	13 ก.พ. 2524	2 ก.ค. 2524
4.	พันเอกวัฒน์ กัจฉาปานันท์	8 ก.ค. 2524	30 ก.ย. 2524
5.	นางวิมล ศิริไพบูลย์	1 ต.ค. 2524	18 ม.ค. 2527
6.	นายบรรเทิง วัฒนศิริธรรม	19 ม.ค. 2527	30 ส.ค. 2527
7.	นายพิเชษฐ์ สติธวาล	1 ก.ย. 2527	26 ก.ย. 2531
8.	นายอโนทัย อุเทนสุด	27 ก.ย. 2531	10 ก.ย. 2538
9.	นายปรีชา ออประเสริฐ	12 ก.ย. 2538	25 ก.ย. 2538
10.	นายอรุณ จิรชวาลา	26 ก.ย. 2538	30 ต.ค. 2539
11.	นายยรรยง คุโรวาท	31 ต.ค. 2539	30 ก.ย. 2542
12.	นายยรรยง คุโรวาท	1 ต.ค. 2542	1 พ.ค. 2543
13.	นายพีระพงษ์ อิศรภักดี	2 พ.ค. 2543	31 มี.ค. 2544
14.	นายปิยะพันธ์ จำปาสุด	1 เม.ย. 2544	21 ส.ค. 2544
15.	นายพีระพงษ์ อิศรภักดี	22 ส.ค. 2544	22 พ.ค. 2546
16.	นายปกศักดิ์ เศรษฐบุตร	23 พ.ค. 2546	20 ม.ค. 2547
17.	นายปกศักดิ์ เศรษฐบุตร	21 ม.ค. 2547	1 พ.ย. 2548
18.	นายโอภาส เพชรมณี	2 พ.ย. 2548	ปัจจุบัน

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2546). ประวัติการเดินรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (ออนไลน์).

ภาคผนวก ข

สายงานการบังคับบัญชาเขตการเดินรถ



ภาคผนวก ข

ตารางแสดงเส้นทางของบริษัทไมโครบัสที่ได้รับอนุญาตให้เพิ่มรถโดยสารอีก
15 เส้นทาง

สายที่	ชื่อเส้นทางใหม่	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถใน เส้นทาง
ปอ.พ.21	หมู่บ้านเศรษฐกิจ-ถ.สุขาภิบาล 2	42	65
ปอ.พ.22	คลองขวาง-ถ.สุขาภิบาล 1	48	75
ปอ.พ.23	บางบอน-จตุจักร	30	50
ปอ.พ.24	สำโรง-บางแค	32	50
ปอ.พ.25	สำโรง-การไฟฟ้าฝ่ายผลิต(บางกรวย)	34	65
ปอ.พ.26	ปากน้ำ-สายใต้ใหม่	33	50
ปอ.พ.27	เทพารักษ์-ประชานิเวศน์ 3	47	75
ปอ.พ.28	ประชานิเวศน์ 3-ตลาดพลู	26	40
ปอ.พ.29	ท่าน้ำสารุประดิษฐ์-ดอนเมือง	31	50
ปอ.พ.30	สวนธนบุรีรมย์-สุขาภิบาล 1	52	75
ปอ.พ.31	ปากเกร็ด-ถ.ตก	35	55
ปอ.พ.32	สายใต้ใหม่-ศรีนครินทร์	35	55
ปอ.พ.33	สวนสยาม-หัวลำโพง	36	56
ปอ.พ.34	สวนหลวง ร.9-ท่าราชวรดิษฐ์	26	40
ปอ.พ.35	บางใหญ่-ม.รามคำแหง	48	70
รวม		555	871

ที่มา : บอร์ดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอนุมัติหลักการเส้นทางเดินรถไมโครบัสเพิ่มอีก 15 สาย.
(สำนักข่าวไทย). (2538). เลขที่ 31 พ.ค. 38. ข่าวเศรษฐกิจ. รอบเช้า หน้า 5.

ภาคผนวก ฅ

ถนนสายต่าง ๆ ที่มีบัสนเลข ตั้งแต่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2523¹ คือ

หน่วย : เมตร

ลำดับ	ถนน	จาก-ถึง	ทิศทาง	ระยะทาง	ขนาด
1.	พญาไท	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-พระราม 4	ไป-กลับ	7,130	3.50
2.	เพชรบุรี	แยกพระราม 6-สุขุมวิท 71	ไป-กลับ	17,100	3.50
3.	สุขุมวิท	แยกถนนนาหน้า-แยกบางนา	ไป-กลับ	20,400	3.50
4.	เพลินจิต	ตลอดสาย	ไป-กลับ	2,300	3.50
5.	ราชดำริ	แยกเพลินจิต-แยกเพชรบุรี	ไป-กลับ	1,200	3.50
6.	พระราม 4	แยกสถานีรถไฟกรุงเทพ-ทางรถไฟ สายชองนนทบุรี	ไป-กลับ	8,740	3.50
7.	ราชวิถี	แยกพระราม 6-แยกถนนดินแดง	ไป-กลับ	3,200	3.50
8.	พหลโยธิน	แยกย่านพหลโยธิน-อนุสาวรีย์ชัย สมรภูมิ	ไป-กลับ	7,400	3.50
9.	ลาดพร้าว	หน้าโรงเรียนปทุมพันธุ์พหลโยธิน	ไป	1,000	3.50
10.	บำรุงเมือง	แยกจักรพรรดิพงษ์-กรุงเทพมหานคร	ไป	900	3.50
11.	ราชดำเนิน กลาง	ตลอดสาย	ไป-กลับ	2,260	7.00
12.	ราชดำเนิน ใน	หน้าพระลาน-แยกกรมประชา สัมพันธ	ไป-กลับ	1,020	7.00
13.	เยาวราช	ตลอดสาย	ไป	1,320	3.50
14.	เจริญกรุง	ถนนตีทอง-สามแยก	ไป	1,560	3.50
15.	ประชาธิปไตย	ตลอดสาย	ไป-กลับ	2,640	3.50
16.	ตากสิน	แยกถนนจอมทอง-วงเวียนใหญ่	ไป	3,700	3.50
17.	จรัญสนิท วงศ์	สามแยกกรุงธน-สามแยกท่าพระ	ไป-กลับ	14,200	3.50

¹ การจักระบบชองเดินรถประจำทาง (บัสนเลข) เพื่อผ่อนคลายภาวการณ์จราจรติดขัด.
(บัญญัติประมวลล่าวเหตุการณส์สำคัญ). (2523). เลขที่ ก/3/2523/116. ปีก 1 หน้า 8.

ภาคผนวก ญ

แสดงการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

หน่วย : บาท/ลิตร

วัน เดือน ปี ที่มีผลบังคับใช้	ประเภทน้ำมัน				
	เบนซิน พิเศษ	เบนซิน ธรรมดา	น้ำมันก๊าด	ดีเซล หมุนเร็ว	ดีเซล หมุนช้า
ก่ อ น ว ้น ที่					
15 มี.ค. 2520	3.62	3.43	2.41	2.33	2.26
15 มี.ค. 2520	4.22	3.93	2.68	2.64	2.50
10 มี.ค. 2521	4.98	4.69	2.68	2.64	2.50
31 ม.ค. 2522	5.60	5.12	3.06	3.03	2.93
13 ก.ค. 2522	7.84	7.45	5.12	4.88	4.71
9 ก.พ. 2523	9.80	9.26	6.71	7.39	7.12
21 ม.ค. 2524	11.90	11.40	6.12	7.39	7.12
2 ธ.ค. 2524	13.45	11.40	6.12	7.39	7.12
29 มี.ค. 2526	12.60	11.10	6.12	6.99	6.72
1 ธ.ค. 2526	11.70	10.80	6.12	6.70	6.50
21 ก.พ. 2529	10.20	9.50	6.12	6.70	6.50
29 เม.ย. 2529	9.50	8.80	6.12	6.50	6.30
1 ก.ค. 2529	8.90	8.20	6.12	6.30	6.10
25 ก.พ. 2530	8.90	8.20	6.12	6.30	6.10
25 พ.ย. 2531	8.45	7.75	6.12	6.10	5.90
13 ก.ย. 2533	8.75	8.05	6.42	6.40	6.20
26 ก.ย. 2533	11.05	10.35	8.72	8.40	8.20
30 ม.ค. 2534	11.05	10.35	8.72	8.40	8.20
2 มี.ค. 2534	10.70	10.00	8.72	8.40	8.20
22 มี.ค. 2534	10.40	9.70	8.72	8.20	8.00
29 มี.ค. 2534	10.40	9.70	8.72	8.20	8.00
พ.ศ. 2540	10.48	10.09	-	9.48	-
พ.ศ. 2541	11.88	11.22	-	9.21	-
พ.ศ. 2542	11.99	11.18	-	8.97	-

ภาคผนวก ก

การปรับราคาขายปลีกน้ำมันภายในประเทศหลังค่าเงินบาทลอยตัว

หน่วย : บาท/ลิตร

ครั้งที่	วันที่	ประเภทน้ำมัน			ดีเซล	เตา
		เบนซิน พิเศษ	เบนซิน ไร้สารตะกั่ว	เบนซิน ธรรมดา		
ก่อนปรับ	15 ก.ค. 2540	9.51	9.43	9.05	8.30	4.50
1	16 ก.ค. 2540	9.66	9.58	9.20	8.45	4.65
2	24 ก.ค. 2540	9.81	9.73	9.35	8.60	4.80
3	30 ก.ค. 2540	9.96	9.88	9.50	8.75	4.49
4	06 ส.ค. 2540	10.16	10.08	9.70	8.95	5.15
5	12 ส.ค. 2540	10.36	10.28	9.90	9.15	5.35
6	16 ส.ค. 2540	10.65	10.57	10.18	9.41	5.64
7	26 ส.ค. 2540	10.80	10.72	10.33	9.56	5.75
8	03 ก.ย. 2540	11.00	10.92	10.53	9.76	5.95
9	09 ก.ย. 2540	11.30	11.22	10.83	10.06	6.25
10	26 ก.ย. 2540	11.55	11.47	11.08	10.31	6.50
11	08 ต.ค. 2540	11.75	11.67	11.28	10.46	6.70
12	15 ต.ค. 2540	12.96	12.88	12.49	11.67	6.70
13	18 ต.ค. 2540	11.75	11.67	11.28	10.46	6.70
14	25 ต.ค. 2540	12.00	11.92	11.53	10.71	6.95
15	01 พ.ย. 2540	12.25	12.17	11.78	10.96	7.20
16	8 พ.ย. 2540	12.45	12.37	11.98	11.16	7.40
17	15 พ.ย. 2540	12.30	12.22	11.83	11.06	7.26
18	24 พ.ย. 2540	12.60	12.42	12.03	11.26	7.45

ประวัติย่อผู้วิจัย

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ ชื่อสกุล	นางสาว จารุณี คงกุล
วันเดือนปีเกิด	1 กันยายน 2521
สถานที่เกิด	อ. เมือง จ.ภูเก็ต
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	33/1 ม. 9 ถ.เจ้าฟ้า ต.ฉลอง อ.เมือง จ.ภูเก็ต 83130
ตำแหน่งหน้าที่การงานในปัจจุบัน	-
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	-
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2540	มัธยมศึกษาปีที่ 6 จาก โรงเรียนสตรีภูเก็ต
พ.ศ. 2544	คป. (สังคมศึกษา) จาก สถาบันราชภัฏสวนสุนันทา
พ.ศ. 2549	ศศ. ม. (ประวัติศาสตร์) จาก มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ