



บทที่ 2

สภาพโดยทั่วไปของกองเดินรถที่ 1 เขตการเดินรถที่ 3

ก่อนที่จะศึกษาสภาพโดยทั่วไปของกองเดินรถที่ 1 เขตการเดินรถที่ 3 นั้น คำว่า จะ ได้ศึกษาถึงสภาพโดยทั่วไปขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และสภาพโดยทั่วไปของ เขตการเดินรถที่ 3 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 สภาพโดยทั่วไปขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

2.1.1 ความเป็นมาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำหรับกิจการรถเมล์ในกรุงเทพมหานครนั้น ได้เริ่มมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2450 โดยมี นายเลิศ เศรษฐบุตร (พระยาภักตินรเศรษฐ) เป็นผู้ริเริ่มเปิดกิจการรับส่งผู้โดยสารระหว่าง สะพานยศเสกับประตูน้ำ ซึ่งสภาพรถเมล์ในสมัยนั้นใช้ม้าลากจูงรถ ต่อมาในปี พ.ศ. 2456 จึงได้ มีรถเมล์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรเข้ามาวิ่งแทนม้า และเมื่อมีผู้โดยสารนิยมใช้รถเมล์มากขึ้นตาม ลำดับ กิจการรถเมล์ก็เริ่มมีบริษัทเอกชนอื่น ๆ เข้ามาประกอบกิจการแข่งขันมากขึ้น ซึ่งในขณะนั้น มีบริษัทที่ประกอบกิจการโดยสารรถเมล์รวมทั้งสิ้น 26 บริษัท (เป็นบริษัทเอกชน 24 บริษัท และ เป็นรัฐวิสาหกิจ 2 บริษัท) แต่ด้วยเหตุที่ว่ากิจการขนส่งสาธารณะ เป็นกิจการที่มีความเกี่ยวข้องกับ ประโยชน์สุขของประชาชนโดยตรง รัฐบาลจึงจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทในกิจการประเภทนี้ ประกอบกับในระยะหลัง ๆ การให้บริการรถเมล์มักจะทำให้เกิดความสับสน มีการเดินรถทับเส้นทาง และการให้บริการของแต่ละบริษัทไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้เกิดปัญหาความคับคั่งของการจราจร เนื่องจากจำนวนรถในท้องถนนบางช่วง บางถนน มีมากกว่าที่ควรจะเป็น ผลเสียทั้งหมด จึงตกอยู่กับผู้ใช้บริการทั้งสิ้น พอถึงปี พ.ศ. 2516 ผู้ประกอบการทั้งหลายประสบกับปัญหาค่าใช้จ่าย ที่สูงขึ้น อันเกิดขึ้นเนื่องมาจากราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้นอย่างฉับพลัน แต่ผู้ประกอบการไม่ สามารถปรับอัตราค่าโดยสารให้สมดุลกับราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เพิ่มขึ้น จึงเป็นผลทำให้ หลายบริษัทมีฐานะทรุดลง จนไม่สามารถจะรักษาระดับการให้บริการที่ดีแก่ประชาชนได้ ด้วยเหตุนี้เอง จึงเป็นที่มาของแนวความคิดในการรวมกิจการรถโดยสารจากบริษัทต่าง ๆ ให้เหลือเพียง หน่วยงานเดียว ดังนั้น ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2518 ซึ่งตรงกับสมัยรัฐบาลที่มี ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้มีมติของคณะรัฐมนตรีให้รวมกิจการรถโดยสารประจำทางใน กรุงเทพมหานครเป็นบริษัทเดียว เรียกว่า "บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด" อันเป็นรูปของ รัฐวิสาหกิจประเภทบริษัท จำกัด มีรัฐถือหุ้นร้อยละ 51 และเอกชนถือหุ้นร้อยละ 49 โดยเริ่ม

ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2518 เป็นต้นมา¹

เมื่อบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด ดำเนินกิจการรถโดยสารประจำทางในเขต กรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงแต่ผู้เดียวได้ระยะหนึ่ง ก็เกิดมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลจึงก่อให้เกิดปัญหาการขาดเงินทุน ปัญหาข้อกฎหมายในการจัดตั้งบริษัท และปัญหาการเรียกร้องในด้านผลประโยชน์ต่างๆ ของพนักงาน รัฐบาลจึงได้ทบทวนนโยบายใหม่ในที่สุด ได้ตัดสินใจที่จะเลิกบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด และจัดดำเนินการรถเมล์ใหม่ในรูปรัฐวิสาหกิจของรัฐซึ่งเรียกว่า "องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" ใช้ชื่อย่อว่า "ขสมก" เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2519 โดยให้อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกระทรวงคมนาคม และองค์การฯ ได้เริ่มดำเนินการสืบต่อจากบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด โดยมีการรับโอนหนี้ ทรัพย์สิน ตลอดจนพนักงานของบริษัทมาเป็นขององค์การฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2519 เป็นต้นมา โดยมียอดรวมของทรัพย์สินทั้งสิ้น 352.33 ล้านบาท ส่วนหนี้สินมีจำนวนทั้งสิ้น 217.88 ล้านบาท ดังนั้นทรัพย์สินที่รับมอบจึงมีจำนวนมากกว่าหนี้สินอยู่ 134.45 ล้านบาท² และตั้งแต่นั้นมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงเป็นองค์การของรัฐที่รับผิดชอบในการให้บริการสาธารณะบุคคลด้านรถโดยสารประจำทางในเขต กรุงเทพมหานคร (และปริมณฑล) แต่เพียงผู้เดียวจนถึงปัจจุบันนี้

2.1.2 โครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงาน

สำหรับการจัดแบ่งส่วนงานขององค์การฯ นั้น ได้มีการเปลี่ยนแปลงมาตลอด ซึ่งในปัจจุบันองค์การฯ ได้ใช้การจัดแบ่งส่วนงานตามข้อบังคับขององค์การฯ ฉบับที่ 49 พ.ศ. 2525³ (ดูภาพที่ 2.1) ทั้งนี้ก็เพื่อให้การบริหารงานเป็นไปตามระบบศูนย์กำไร (Profit Center) และเพื่อให้เขตการเดินรถแต่ละเขตดำเนินงานได้อย่างเป็นอิสระตามนโยบาย และขอบเขตที่

¹ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 9 ปี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, กรุงเทพมหานคร : หจก. โรงพิมพ์ชวนพิมพ์, 2528 หน้า 1-2.

² คณะกรรมการพิจารณาปัญหาอัตราค่าโดยสารรถยนต์ประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบวิเคราะห์ฐานะการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, (กรุงเทพฯ, 24 กุมภาพันธ์ 2526) เล่ม 1 หน้า 1.

³ จินตนา ไทรทัศนกุล, "ต้นทุนโดยประมาณในการดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526) หน้า 11.

องค์การฯ กำหนด ทางองค์การฯ จึงได้แบ่งส่วนงานออกเป็น 3 ฝ่าย คือ

(1) ฝ่ายอำนวยการ เป็นฝ่ายที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานธุรการขององค์การฯ การประชาสัมพันธ์ การจัดซื้อ การบริการภายใน การวางแผนงาน การจัดทำโครงการ การวิเคราะห์และประเมินผลโครงการด้านงบประมาณ การดำเนินการวิจัยข้อมูลอัตโนมัติ การตรวจสอบภายใน การตรวจการทั่วไป และการประสานงานกับฝ่ายบริหารและฝ่ายปฏิบัติการ โดยมีรองผู้อำนวยการ (ฝ่ายอำนวยการ) เป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

(2) ฝ่ายบริหาร เป็นฝ่ายที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคล การแรงงานสัมพันธ์ การร้องทุกข์และวินัย การให้บริการทางการแพทย์ งานกฎหมาย งานอุบัติเหตุ งานกองคลัง และประสานงานกับฝ่ายอำนวยการและฝ่ายปฏิบัติการ โดยมีรองผู้อำนวยการ (ฝ่ายบริหาร) เป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

(3) ฝ่ายปฏิบัติการ เป็นฝ่ายที่รับผิดชอบในด้านการวางแผน การควบคุมดูแลการเดินรถ และการซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารให้มีประสิทธิภาพตามนโยบายและเป้าหมายที่องค์การฯ กำหนด นอกจากนี้ยังรับผิดชอบในด้านการดำเนินงานให้เป็นไปตามงบประมาณ ตลอดจนทำหน้าที่ในการประสานงานกับฝ่ายอำนวยการและฝ่ายปฏิบัติการ โดยมีรองผู้อำนวยการ (ฝ่ายปฏิบัติการ) เป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน สำหรับฝ่ายปฏิบัติการนี้ยังได้แบ่งส่วนงานออกเป็น 3 ส่วน คือ

(3.1) สำนักงานอำนวยการเดินรถ

(3.2) สำนักงานวิศวกรรม

(3.3) เขตการเดินรถ

2.1.3 ลักษณะการดำเนินงาน

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะการดำเนินงานขององค์การฯ จะเห็นได้ว่าการบริหารงานขององค์การฯ มีลักษณะเป็นแบบกระจายอำนาจ กล่าวคือ องค์การฯ ได้มีการจัดแบ่งตามเขตการเดินรถออกเป็นเขต ๆ ซึ่งในปัจจุบันมีเขตการเดินรถทั้งหมด 10 เขต โดยแบ่งเป็นเขตการเดินรถโดยสารธรรมดา 9 เขต (คือเขตการเดินรถที่ 1 2 3 4 5 6 8 9 และเขตการเดินรถที่ 10) และเขตการเดินรถโดยสารปรับอากาศ 1 เขต (คือเขตการเดินรถที่ 11) เขตการเดินรถต่าง ๆ เหล่านี้จะกระจายกันอยู่ในแต่ละส่วนของทั้ง 6 จังหวัด ที่เป็นจังหวัดที่องค์การฯ ได้ให้การบริการอันได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนนทบุรี และเพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพและเกิดความคล่องตัวมากที่สุด ทางองค์การฯ จึงได้กำหนดให้เขตการเดินรถหนึ่ง ๆ รับผิดชอบงานเดินรถทั้งหมดของสายการเดินรถที่ได้รับมอบหมายให้อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของเขตนั้น ๆ ซึ่งในแต่ละเขตก็กระจายความรับผิดชอบไปยังระดับกองปฏิบัติการเดินรถ ระดับแผนกเดินรถ จนกระทั่งถึงระดับสายการเดินรถที่มีผู้จัดการสายเป็นผู้

ควบคุมดูแลโดยตรง

2.1.4 เส้นทางเดินรถ

เพื่อให้การบริการรถยนต์โดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นไป ด้วยความสะดวก รวดเร็วและประหยัด องค์การฯ จึงได้ทำการปรับปรุงเส้นทางเดินรถ ประจำทางใหม่ ให้สอดคล้องกับจำนวนรถยนต์โดยสาร สภาพจราจร และสภาพความต้องการของ ผู้ใช้บริการ ซึ่งในการปรับปรุงเส้นทางเดินรถนี้ องค์การฯ ได้ยกเลิกเส้นทางบางสายที่ ซ้ำซ้อนกัน มีการตัดแบ่งเส้นทางที่ยาวมากเกินไป ตลอดจนมีการขยายและเปิดเส้นทางใหม่สู่ย่าน หมู่บ้านชานเมือง ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นการแสดงถึงความพยายามขององค์การฯ ที่จะขยายการบริการ รถยนต์โดยสารประจำทางให้ผู้ใช้บริการได้รับกันอย่างทั่วถึงมากยิ่งขึ้น ในปัจจุบันองค์การฯ มี รถยนต์โดยสารประจำทางรวมทั้งหมด 11,267 คัน โดยแบ่งเป็นรถขององค์การฯ จำนวน 4,863 คัน รถร่วมบริการ 1,535 คัน และรถมินิบัส 4,869 คัน (ตารางที่ 2.1) มีเส้นทางเดินรถ ทั้งหมด 336 เส้นทาง ซึ่งแบ่งเป็นรถยนต์โดยสารประจำทางทั้ง 3 ประเภท คือ

(1) รถธรรมดา มีเส้นทางเดินรถเป็นจำนวนทั้งสิ้น 143 เส้นทาง โดยแบ่งเป็น เส้นทางเดินรถของรถองค์การฯ จำนวน 109 เส้นทาง และเส้นทางเดินรถของรถร่วม บริการ 34 เส้นทาง ซึ่งรถโดยสารประจำทางประเภทธรรมดานี้ จะอยู่ภายใต้การควบคุมของ เขตการเดินรถทั้ง 9 เขต คือ เขตการเดินรถที่ 1 2 3 4 5 6 8 9 และ 10

(2) รถปรับอากาศ มีเส้นทางเดินรถทั้งหมด 19 เส้นทาง โดยแบ่งเส้นทางเดินรถของรถองค์การฯ จำนวน 11 เส้นทาง และเส้นทางเดินรถของรถร่วมบริการอีก 8 เส้นทาง ซึ่งรถประเภทนี้จะอยู่ภายใต้การควบคุมของเขตการเดินรถที่ 11

(3) รถมินิบัส มีเส้นทางเดินรถทั้งหมด 174 เส้นทาง

2.1.5 การให้บริการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กำหนดเวลาการวิ่งให้บริการของรถโดยสารประจำทาง ไว้ คือ เทียบแรกจะเริ่มออกวิ่งบริการตั้งแต่ 04.25 น. และหลังจากนี้จะมีรถออกวิ่งบริการ ต่อเนื่องกันไปตลอดทั้งวัน จนกระทั่งถึงเที่ยงสุดท้าย เวลาประมาณ 23.00 น. ต่อมาเมื่อสภาพ เศรษฐกิจและธุรกิจต่างๆ ของประเทศเจริญรุดหน้าขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ทำให้มีความต้องการในการใช้บริการรถเมล์เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น องค์การฯ จึงได้ จัดให้มีรถยนต์โดยสารประจำทางที่ออกวิ่งให้บริการตลอดคืน หรือเรียกว่า "รถกะสว่าง" ซึ่ง ในปัจจุบันมีรถกะสว่างจำนวนทั้งสิ้น 26 เส้นทาง คือ สาย 2 3 4 23 25 26 27 29 34 46

54(ซ้าย) 58 59 60 64 71 73 82 84 91 95 97 98 103 145 และ 206 ⁴

2.1.6 อัตราค่าโดยสารและความสามารถในการรับคน

สำหรับการกำหนดอัตราค่าโดยสารขององค์การฯ นั้น มีความแตกต่างกันไป ทั้งนี้ขึ้น

ตารางที่ 2.1 แสดงจำนวนรถและจำนวนสายของรถยนต์โดยสารประจำทาง ขสมก.
(พฤศจิกายน 2533)

ประเภทรถ	จำนวนรถ (คัน)			จำนวนสาย (เส้นทาง)		
	รถองค์การฯ	รถร่วมบริการ	รวม	รถองค์การฯ	รถร่วมบริการ	รวม
1. รถธรรมดา						
1.1 รถครีมน้ำเงิน	3,504	1,296	4,800	109	34	143
1.2 รถครีมแดง	900	-	900	(39)	-	
รวม 1	4,404	1,296	5,700	109	34	143
2. รถปรับอากาศ	459	239	698	11	8	19
รวม 1+2	4,863	1,535	6,398	120	42	162
3. รถมินิบัส						
3.1 ทางธรรมดา	-	2,084	2,084	-	(54)	-
3.2 ทางด่วน	-	56	56	-	(4)	-
3.3 วิ่งในซอย	-	2,729	2,729	-	174	174
รวม 3	-	4,869	4,869	-	174	174
รวม 1+2+3	4,863	6,404	11,267	120	216	336

ที่มา : สำนักอำนวยการเดินรถ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () หมายถึง เส้นทางเดินรถที่วิ่งรวมในเส้นทางธรรมดา

⁴ รถกะสว่าง เป็นรถที่ให้บริการเวลาประมาณ 23.00 น. - 05.00 น. โดยได้เริ่มเปิดบริการกะสว่างครั้งแรกเมื่อปลายปี พ.ศ. 2527 ซึ่งในตอนนั้นได้เปิดบริการเป็น จำนวน 10 เส้นทาง คือ สาย 2 4 27 34 54(ซ้าย) 60 64 82-91 และ 103

อยู่กับประเภทของรถและประเภทของเส้นทาง ซึ่งสามารถแบ่งออกได้ดังนี้ คือ

- (1) รถวิ่งเส้นทางธรรมดา
 - (1.1) รถครีมน้ำเงิน กำหนดอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 2 บาทต่อคน
 - (1.2) รถครีมแดง กำหนดอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 3 บาทต่อคน
 - (1.3) รถมินิบัส กำหนดอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 2 บาทต่อคน
 - (1.4) รถปรับอากาศ กำหนดอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกันไป ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับระยะทางที่ใช้บริการ กล่าวคือ ค่าโดยสารในระยะ 10 กิโลเมตรแรก 5 บาท ต่อไปกิโลเมตรละ 2 บาท แต่ค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน 15 บาทต่อคน
- (2) รถวิ่งเส้นทางทางด่วน
 - (2.1) รถครีมน้ำเงินหรือรถมินิบัส กำหนดอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 4 บาทต่อคน
 - (2.2) รถครีมแดง กำหนดอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 5 บาทต่อคน
 - (2.3) รถปรับอากาศ กำหนดอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกันไป ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับระยะทางที่ใช้บริการ กล่าวคือค่าโดยสารในระยะ 10 กิโลเมตรแรก 5 บาท ต่อไปกิโลเมตรละ 2 บาท แต่ค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน 15 บาทต่อคน
- (3) รถวิ่งกะสว่าง
 - (3.1) รถครีมน้ำเงิน กำหนดอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 3.50 บาทต่อคน
 - (3.2) รถครีมแดง กำหนดอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 4.50 บาทต่อคน

หากพิจารณาถึงความสามารถในการรับคน (Capacity of buses) จะเห็นได้ว่ามีความแตกต่างกันไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของรถ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้ดังนี้ คือ

- (1) รถธรรมดา ที่มีขนาดความยาวของรถ 10 เมตร
 - (1.1) รถธรรมดาครีมน้ำเงิน สามารถรับผู้โดยสารได้ทั้งหมด 83 คน โดยเป็นผู้โดยสารนั่งจำนวน 35 คน และผู้โดยสารยืนจำนวน 48 คน (ตารางที่ 2.2)
 - (1.2) รถธรรมดาครีมแดง สามารถรับผู้โดยสารได้ทั้งหมด 74 คน โดยเป็น

ผู้โดยสารนั่งจำนวน 42 คน และผู้โดยสารยืนจำนวน 32 คน

(2) รถธรรมดา ที่มีขนาดความยาวของรถ 12 เมตร

(2.1) รถธรรมดาครีมน้ำเงิน สามารถรับผู้โดยสารได้ทั้งหมด 92 คน โดยเป็นผู้โดยสารนั่งจำนวน 38 คน และผู้โดยสารยืนจำนวน 54 คน

(2.2) รถธรรมดาครีมแดง สามารถรับผู้โดยสารได้ทั้งหมด 78 คน โดยเป็นผู้โดยสารนั่งจำนวน 43 คน และผู้โดยสารยืนจำนวน 35 คน

(3) รถปรับอากาศ สามารถรับผู้โดยสารได้ทั้งหมด 50 คน

(4) รถมินิบัส สามารถรับผู้โดยสารได้ทั้งหมด 30 คน โดยเป็นผู้โดยสารนั่งจำนวน 22 คน และผู้โดยสารยืนจำนวน 8 คน

แต่อย่างไรก็ตาม ความสามารถในการรับผู้โดยสารของรถแต่ละขนาดที่กล่าวมานั้น เป็นเพียงความสามารถในการรับผู้โดยสารที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ความสามารถในการรับผู้โดยสารของรถแต่ละขนาดจะสามารถรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนที่มากกว่าที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก โดยจะเห็นได้อย่างชัดเจนในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Period) ที่จำนวนผู้โดยสารมีมากกว่าความสามารถในการบรรทุกที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 2.2 แสดงถึงความสามารถในการรับผู้โดยสาร (Capacity) ของรถยนต์โดยสารประจำทาง (พฤศจิกายน 2533)

หน่วย : คน

ประเภทและความยาวของรถ	ผู้โดยสารนั่ง	ผู้โดยสารยืน	รวม
รถธรรมดา (ความยาว 10 เมตร)			
- ครีมน้ำเงิน	35	48	83
- ครีมแดง	42	32	74
รถธรรมดา (ความยาว 12 เมตร)			
- ครีมน้ำเงิน	38	54	92
- ครีมแดง	43	35	78
รถปรับอากาศ (ความยาว 12 เมตร)	50	-	50
รถมินิบัส (ความยาวประมาณ 6.5 เมตร)	22	8	30

ที่มา : จากการสำรวจและการกำหนดของกรมการขนส่งทางบก

2.1.7 พนักงาน

สำหรับพนักงานทั้งหมดขององค์การฯ นั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

(1) พนักงานด้านปฏิบัติการ คือ พนักงานที่มีความรับผิดชอบโดยตรงในการดำเนินงานบริการรถยนต์โดยสารประจำทาง ซึ่งได้แก่ พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายทำนายตรวจ ผู้จัดการสายและผู้ช่วย และพนักงานล้างรถ โดยมีจำนวนเท่ากับ 8,216 8,699 767 806 142 และ 8 คน ตามลำดับ รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 18,638 คน (ตารางที่ 2.3)

(2) พนักงานซ่อมบำรุง ได้แก่ ช่างซ่อมและพนักงานขับรถช่าง ซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 549 และ 6 คน ตามลำดับ รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 555 คน

(3) พนักงานประจำสำนักงาน ได้แก่ พนักงานอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากพนักงานทั้ง 2 ประเภทข้างต้น เช่น พนักงานธุรการ พนักงานการเงิน พนักงานขับรถสำนักงาน เป็นต้น ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 3,457 คน

ตารางที่ 2.3 แสดงอัตรากำลังของพนักงานองค์การฯ (ณ. พฤศจิกายน พ.ศ. 2533)

ประเภทของพนักงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ด้านปฏิบัติการ		
พนักงานขับรถ	8,216	36.27
พนักงานเก็บค่าโดยสาร	8,699	38.41
นายทำนายตรวจ	767	3.39
ผู้จัดการสาย ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	806	3.56
พนักงานล้างรถ	142	0.63
	8	0.03
2. ด้านช่าง		
ช่าง	549	2.42
พนักงานขับรถช่าง	6	0.03
3. พนักงานประจำสำนักงาน	3,457	15.26
รวม	22,650	100.00

ที่มา : แผนกอัตรากำลัง สำนักงานเจ้าหน้าที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

2.1.8 โครงสร้างของรายได้และค่าใช้จ่าย

(1) โครงสร้างด้านรายได้

หากพิจารณาถึงโครงสร้างด้านรายได้ขององค์การฯ จะเห็นได้ว่า รายได้ขององค์การฯประกอบด้วยรายได้ที่สำคัญ 2 ประเภทคือ รายได้จากการเดินรถและรายได้อื่น ๆ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

(1.1) รายได้จากการเดินรถ หมายถึงรายได้ที่เกิดจากการนำรถยนต์โดยสารประจำทางออกวิ่งบริการประชาชน อันก่อให้เกิดรายได้ที่สำคัญ 2 ประการ คือ

ก. รายได้จากค่าโดยสาร หมายถึงรายได้ที่จัดเก็บจากผู้โดยสารที่มาใช้บริการ โดยรายได้ดังกล่าวถือได้ว่าเป็นรายได้หลักที่สำคัญขององค์การฯ ซึ่งในแต่ละปีจะเห็นได้ว่ารายได้ดังกล่าวมีจำนวนมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้อื่น ๆ เช่น ในปี พ.ศ.2531 และ พ.ศ.2532 พบว่ารายได้ทั้งหมดขององค์การฯมีประมาณ 3,397.74 ล้านบาท และ 3,844.05 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมียอดรายได้จากค่าโดยสารเป็นจำนวนทั้งสิ้น 3,102.50 และ 3,598.67 ล้านบาท⁵ หรือคิดเป็นร้อยละ 91.31 และ 93.60 ของรายได้ทั้งหมด ตามลำดับ

ข. รายได้จากค่าเช่ารถยนต์โดยสารประจำทาง หมายถึงรายได้ที่ได้รับจากการให้เช่ารถโดยสาร โดยองค์การฯได้เปิดให้เช่ารถแก่ประชาชนทั่วไปที่ที่ต้องการเช่ารถเพื่อการเดินทางเป็นหมู่คณะเฉพาะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งอัตราค่าเช่าก็ตามแต่จะมีการตกลง แต่โดยส่วนใหญ่แล้ว ผู้เช่ามักเป็นหน่วยราชการเช่ารถเพื่อใช้ในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์แก่ทางราชการ องค์การฯจึงมักคิดค่าเช่าในอัตราที่ต่ำกว่าปกติ

(1.2) รายได้อื่น ๆ หมายถึงรายได้ที่องค์การฯได้รับนอกเหนือไปจากรายได้ที่เกิดจากการนำรถยนต์โดยสารประจำทางออกวิ่งบริการประชาชนตามปกติ ซึ่งรายได้เหล่านี้ได้แก่

ก. รายได้จากค่าโฆษณา โดยองค์การฯได้ใช้วิธีประมูลสำหรับบริษัทที่ต้องการติดป้ายโฆษณาบนรถยนต์โดยสารประจำทาง บริษัทที่ประมูลได้จะได้รับสิทธิติดป้ายโฆษณาซึ่งป้ายโฆษณาส่วนใหญ่มักจะติดไว้ภายนอกตัวรถ เช่น บริเวณท้ายรถ เป็นต้น

ข. รายได้ค่าปรับจากการผิดสัญญาจ้างซ่อม เนื่องจากองค์การฯ ได้มีการว่าจ้าง ให้บริษัทเอกชนทำการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารประจำทางขององค์การฯ

⁵ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. "งบดุล ณ 30 กันยายน 2532 และงบกำไรขาดทุน ประจำปีงบประมาณ 2532" เล่มที่ 29, หน้า 3.

โดยทำสัญญาตกลงวิธีการปฏิบัติต่าง ๆ ไว้อย่างละเอียด เมื่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่กระทำตามสัญญา ก็จะถูกปรับตามอัตราที่ได้ตกลงกันไว้ จึงก่อให้เกิดรายได้จากค่าปรับอันเนื่องมาจากการผิดสัญญาจ้างซ่อมเกิดขึ้น ซึ่งรายได้ดังกล่าวถือได้ว่าเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญอันหนึ่งขององค์การ ฯ

ค. รายได้ที่ได้รับจากรถร่วมบริการ จากที่องค์การ ฯ ได้มีการอนุญาตให้เอกชนนำรถมาวิ่งร่วมบริการ (โดยรวมกลุ่มที่นำรถที่มีขนาดเดียวกันกับรถขององค์การ ฯ มาวิ่ง และใช้สีบนข้างรถว่า "รถร่วมบริการ") ซึ่งเจ้าของรถร่วมบริการต้องเสียค่าตอบแทนรายวันเป็นจำนวนเงิน 200 บาทต่อวันต่อคัน โดยยอดรถร่วมบริการที่ออกวิ่งบริการต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของจำนวนรถในสัญญา ถ้าหากไม่สามารถนำรถออกวิ่งได้ถึงร้อยละ 90 ของจำนวนรถในสัญญาแล้ว ก็จะต้องเสียค่าปรับให้กับองค์การ ฯ อีกด้วย

นอกจากนี้รายได้ที่สำคัญทั้ง 3 ประเภท ที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น รายได้อื่น ๆ ยังประกอบไปด้วยรายได้เบ็ดเตล็ด ซึ่งเป็นรายได้ที่มีจำนวนเพียงเล็กน้อย เช่น รายได้ที่ได้รับจากรถเมล์เล็ก รายได้จากดอกเบี้ยรับ รายได้จากการจำหน่ายตั๋วเดือน รายได้ชดใช้ตั๋วหาย และรายได้ค่าชดใช้ความเสียหายจากบุคคลภายนอก เหล่านี้เป็นต้น

(2) โครงสร้างด้านค่าใช้จ่าย

สำหรับในด้านของโครงสร้างค่าใช้จ่ายนั้น จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานขององค์การ ฯ สามารถจำแนกออกได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้คือ

(2.1) ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการที่รถออกวิ่ง ซึ่งประกอบไปด้วย เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ๆ สวัสดิการพนักงาน เงินบำนาญพนักงาน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่ารถโดยสารประจำทาง ค่าพิมพ์ตั๋ว ค่าภาษีต่อทะเบียน ค่าผ่านทางด่วน ค่าจ่ายคืนรถร่วมบริการ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

(2.2) ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง เป็นค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากสภาพของรถที่ชำรุดทรุดโทรม จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับการซ่อมบำรุงรักษา

(2.3) ค่าใช้จ่ายบริหารกองเดินรถ เป็นค่าใช้จ่ายในสำนักงานกอง

(2.4) ค่าใช้จ่ายบริหารเขต เป็นค่าใช้จ่ายในสำนักงานเขต

2.2 สภาพโดยทั่วไปของกองเดินรถที่ 1 เขตการเดินรถที่ 3

เมื่อได้ทราบถึงความเป็นมาและสภาพโดยทั่วไปขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดังที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้นแล้วนั้น สิ่งที่จะได้กล่าวถึงต่อไป ก็คือ สภาพโดยทั่วไปของกองเดินรถที่ 1 เขตการเดินรถที่ 3 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ใช้เป็นขอบเขตในการศึกษาครั้งนี้ โดยรายละเอียดที่จะกล่าวถึงมีดังต่อไปนี้

2.2.1 สภาพโดยทั่วไปของเขตการเดินรถที่ 3

เขตการเดินรถที่ 3 เป็นเขตการเดินรถเขตหนึ่งในจำนวนเขตการเดินรถทั้งหมด 10 เขตขององค์การฯ ตั้งอยู่ ณ เลขที่ 208 ถ.สายลวด ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ เป็นเขตการเดินรถที่มีลักษณะของเส้นทางการเดินรถระหว่างเขตชานเมือง-เขตเมืองประกอบไปด้วยเส้นทางการเดินรถทั้งสิ้น 11 สาย คือ สาย 2 23 25 45 46 48 102 102* 139 142 และ 145 (ดูตารางที่ 2.4) โดยมีรถประจำการรวมทั้งสิ้น 500 คันซึ่งแยกเป็นจำนวนรถประจำการของแต่ละสายเท่ากับ 75 79 92 31 53 40 10 16 10 25 และ 69 คัน ตามลำดับ แต่จำนวนรถที่ให้บริการเฉลี่ยในแต่ละวัน 418 คัน แบ่งเป็นจำนวนรถที่ให้บริการในแต่ละสายเท่ากับ 57 67 75 25 44 34 8 16 10 24 และ 58 คันต่อวัน ตามลำดับ สำหรับระยะทางต่อเที่ยวโดยเฉลี่ยของเส้นทางเดินรถทั้งหมดในเขตการเดินรถที่ 3 จะเท่ากับ 26.61 กิโลเมตร (โดยจุดต้นทางและจุดปลายทางในแต่ละเส้นทางการเดินรถนั้น แสดงรายละเอียดในตารางที่ 2.4) ส่วนในด้านของช่วงระยะเวลาของการให้บริการ ส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ในช่วงระหว่าง 04.30 - 21.30 น. ของแต่ละวัน ยกเว้นเพียงบางสายของการเดินรถที่เปิดให้บริการ "รถกะสว่าง" เช่น สาย 25 และ 145 ซึ่งช่วงเวลาของการให้บริการรถกะสว่างจะเริ่มตั้งแต่ 23.00 - 05.00 น.

หากพิจารณาถึงโครงสร้างในการบริหารงานของเขตการเดินรถที่ 3 จะเห็นได้ว่าประกอบด้วยกองบริหารงาน 3 กอง คือ กองกลาง กองบัญชีและการเงิน และกองเดินรถ (ภาพที่ 2.2) โดยกองกลาง จะทำหน้าที่รับผิดชอบในด้านเกี่ยวกับงานสารบรรณระดับเขต งานจัดซื้องานบริหารบุคคล ตลอดจนงานสถิติและงานด้านงบประมาณต่าง ๆ สำหรับกองบัญชีและการเงิน จะรับผิดชอบเกี่ยวกับงานบัญชี งานตรวจจึสอบหลักฐานการจ่ายเงิน ตลอดจนการรับและการจ่ายเงินของเขต ส่วนกองเดินรถนั้นเป็นกองที่ทำหน้าที่ในเชิงปฏิบัติ กล่าวคือ เป็นกองที่รับเอาแผนหรือนโยบายต่าง ๆ ที่กองกลางเป็นฝ่ายจัดทำ แล้วนำมาดำเนินการตามแผนและนโยบายดังกล่าว ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นแผนงาน หรือนโยบายที่เกี่ยวกับการจัดการในเรื่องการเดินสายของรถทั้งในแง่บุคคลากร จำนวนรถและความถี่ในการปล่อยรถ นอกจากนี้ยังรับผิดชอบในเรื่องการควบคุมดูแลการเก็บรักษารถ การรับและการจ่ายน้ำมัน การจัดการรักษาความปลอดภัยของกองเดินรถ ตลอดจนการร่วมรับผิดชอบทางด้านการเงิน เป็นต้น สำหรับในเขตการเดินรถที่ 3 นี้ ได้แบ่งกองเดินรถออกเป็น 3 กอง คือ กองเดินรถที่ 1 2 และ 3 โดยกองเดินรถที่ 1 ควบคุมดูแลเส้นทางเดินรถทั้งหมด 3 สาย คือ สาย 25 142 และ 145 ส่วนกองเดินรถที่ 2 ควบคุมดูแลเส้นทางเดินรถทั้งหมด 5 เส้นทาง คือ สาย 45 46 48 102 และ 139 และกองเดินรถที่ 3 นั้น ควบคุมดูแลเส้นทางเดินรถ 3 สาย คือ สาย 2 23 และ 102*

ในด้านผลการดำเนินงานที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่าเขตการเดินรถที่ 3 เป็นเขตการเดินรถที่มีจำนวนของการขาดทุนน้อยที่สุดในจำนวนเขตการเดินรถทั้งหมด 10 เขต โดยในปี พ.ศ. 2532 เขตการเดินรถที่ 3 มียอดการขาดทุนเป็นจำนวน 17.38 ล้านบาท (ตารางที่ 2.5) หรือ

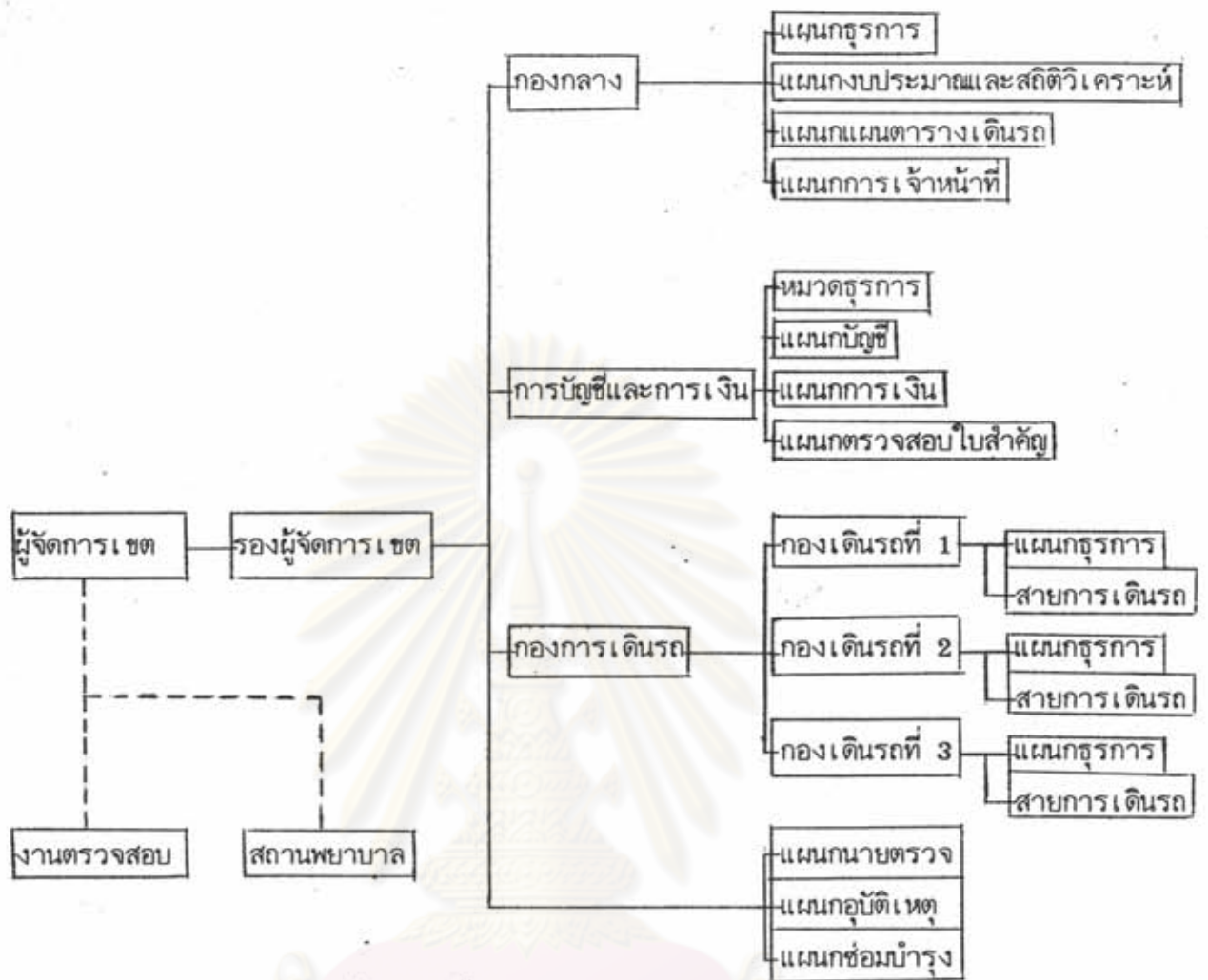
ตารางที่ 2.4 แสดงรายละเอียดของเส้นทางรถเดินรถในเขตการเดินรถที่ 3

สาย	จำนวนรถ/วัน(คัน)		เที่ยววิ่งจริง/วัน (เที่ยว)	กม. ทำการ (กิโลเมตร)	ช่วงเวลาบริการ (นาฬิกา)	จุดต้นทาง-จุดปลายทาง
	ประจำการ	วิ่งจริง				
2	75	57	495	23.70	04.30-22.00	สำโรง-ปากคลองตลาด
23	79	67	577	22.90	04.30-22.00	สำโรง-เทเวศน์
25	92	75	627	32.00	04.30-22.30	ปากน้ำ-ท่าช้าง
45	31	25	186	21.50	04.30-21.30	สำโรง-ราชประสงค์
46	53	44	447	25.70	05.30-19.30	ราม 2-รองเมือง
48	40	34	239	29.00	05.30-22.00	ราม 2-วัดโพธิ์
102	10	8	62	15.00	05.00-21.30	สำโรง-ช่องนนทรี
102*	16	16	142	23.50	05.00-21.30	ปากน้ำ-ช่องนนทรี
139	10	10	93	25.00	05.00-21.30	ราม 2-อนุเสาวรีย์ชัยฯ
142	25	24	208	35.00	04.30-21.00	ปากน้ำ-วัดเลา
145	69	58	456	38.95	04.30-21.00	สายลาด-สวนจตุจักร
รวม	500	418	3532	292.75		
เฉลี่ย	45	38	321	26.61		

ที่มา : แผนงบประมาณและสถิติวิเคราะห์ กองกลาง เขตการเดินรถที่ 3

หมายเหตุ : ข้อมูลเดือนธันวาคม 2533

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.2 แสดงโครงสร้างเขตการเดินรถที่ 3

หมายเหตุ ----- เป็นพนักงานจากสำนักงานใหญ่มาประจำ

คิดเป็นร้อยละ 6.19 ของยอดการขาดทุนทั้งหมด (ยอดการขาดทุนทั้งหมดขององค์การฯ มีจำนวน 280.68 ล้านบาท) สำหรับเขตการเดินรถที่มียอดขาดทุนรองลงมาได้แก่ เขตการเดินรถที่ 1 8 4 6 5 9 และ 2 ซึ่งมียอดการขาดทุนเป็นจำนวน 29.65 30.02 32.98 34.56 34.72

ตารางที่ 2.5 แสดงผลการดำเนินงานของเขตการเดินรถที่ 3 ประจำปีงบประมาณ 2532

หน่วย : บาท

รายการ	จำนวนเงิน
1. รายได้เบื้องต้น	
1.1 รายได้จากการขายตั๋วโดยสาร	311,506,677.50
1.2 รายได้รับจากรถร่วมบริการ	7,150,076.85
1.3 รายได้จากการขายบัตรเดือน	179,015.50
1.4 รายได้ค่าตอบแทนรถเหมาคัน	174,075.36
1.5 รายได้ค่าโฆษณา	2,939,397.77
1.6 รายได้รถเมล์เล็ก	4,182,175.00
1.7 รายได้จากค่าปรับผิดสัญญาจ้างซ่อม	4,028,534.06
1.8 รายได้อื่น ๆ	3,880,783.79
รวมรายได้เบื้องต้น	354,040,735.83
2. ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น	
2.1 เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	128,683,415.12
2.2 สวัสดิการพนักงาน	5,038,252.99
2.3 เงินบำเหน็จพนักงาน	8,964,144.32
2.4 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	72,855,149.11
2.5 ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	32,692,195.00
2.6 จ่ายคืนรถร่วมบริการ	19,812.04
2.7 ค่าเหมาซ่อมรถยนต์โดยสาร-รถองค์การ ฯ	43,662,592.40
2.8 ค่าเหมาซ่อมรถยนต์โดยสาร-รถเช่า	59,751,877.88
2.9 ค่าเช่าทรัพย์สิน	8,694,817.30
2.10 ค่าเสียหายอุบัติเหตุ	9,442.50
2.11 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	11,046,974.52
2.12 ค่าเสื่อมราคา	103,502.09
รวมค่าใช้จ่ายเบื้องต้น	371,522,175.87
3. กำไร (ขาดทุน) เบื้องต้น	(17,481,440.04)
4. ดอกเบี้ยจ่าย	-
5. ค่าเสื่อมราคา	103,502.09
6. กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(17,377,937.95)

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. "งบดุล ณ 30 กันยายน 2532 และงบกำไรขาดทุน ประจำปีงบประมาณ 2532" เล่มที่ 29, หน้า 4.

42.02 และ 60.29 ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 10.57 10.39 11.75 12.31 12.38 14.97 และ 21.48 ของยอดการขาดทุนทั้งหมด⁶ ตามลำดับ ส่วนเขตการเดินรถที่ 10 และ 11 นั้น เป็นเขตการเดินรถเพียง 2 เขตที่มียอดผลของการดำเนินงานได้กำไร โดยในปี พ.ศ. 2532 เขตการเดินรถที่ 10 มีผลการดำเนินงานกำไรเป็นจำนวนเงิน 5.93 ล้านบาท และเขตการเดินรถที่ 11 มีกำไรเป็นจำนวนเงินเท่ากับ 67.57 ล้านบาท⁷ หากพิจารณาในด้านโครงสร้างของรายได้ และค่าใช้จ่าย จะเห็นได้ว่าโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายของแต่ละเขตการเดินรถนั้น จะมีโครงสร้างที่มีลักษณะคล้าย ๆ กัน สำหรับในเขตการเดินรถที่ 3 พบว่า รายได้หลักที่มีความสำคัญ และมีจำนวนมากที่สุดก็คือรายได้จากการขายตั๋วโดยสาร ซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 311,506,677.50 บาท (ตารางที่ 2.5) หรือคิดเป็นร้อยละ 87.99 ของรายได้ทั้งหมด ส่วนแหล่งรายได้ที่มีจำนวนเงินรองลงมา ได้แก่ รายได้ที่ได้รับจากรถร่วมบริการ รายได้จากรถเมล์เล็ก รายได้จากค่าปรับ ผิดสัญญาจ้างซ่อม รายได้อื่น ๆ และรายได้จากค่าโฆษณา ซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 7,150,076.85 4,182,175.00 4,028,534.06 3,880,783.79 และ 2,939,397.77 บาท ตามลำดับ สำหรับในด้านค่าใช้จ่าย พบว่าค่าใช้จ่ายที่มีจำนวนมากที่สุดของเขตการเดินรถที่ 3 ก็คือ ค่าใช้จ่ายในด้านเงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน ซึ่งมีจำนวนเงินเท่ากับ 128,683,415.12 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 34.64 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ส่วนค่าใช้จ่ายที่มีจำนวนเงินรองลงมา ได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเหมาซ่อมรถ (รถเช่า) ค่าเหมาซ่อมรถ (รถองค์การ ฯ) ค่าเช่ารถ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ โดยมีจำนวนเงินเท่ากับ 72,855,149.11 59,751,877.88 43,662,592.40 32,692,195.00 และ 11,046,974.52 บาท ตามลำดับ

แต่อย่างไรก็ตาม จากข้อจำกัดต่าง ๆ เช่น ข้อจำกัดด้านเวลา งบประมาณ และอื่น ๆ จึงทำให้การศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตของการศึกษาแค่เฉพาะกองเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถที่ 3) ซึ่งเป็นกองเดินรถที่สำคัญกองหนึ่ง (ได้อธิบายแล้วในบทที่ 1) ดังนั้น สิ่งที่จะได้กล่าวถึงต่อไปนี้ ก็คือ สภาพโดยทั่วไปของกองเดินรถที่ 1

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

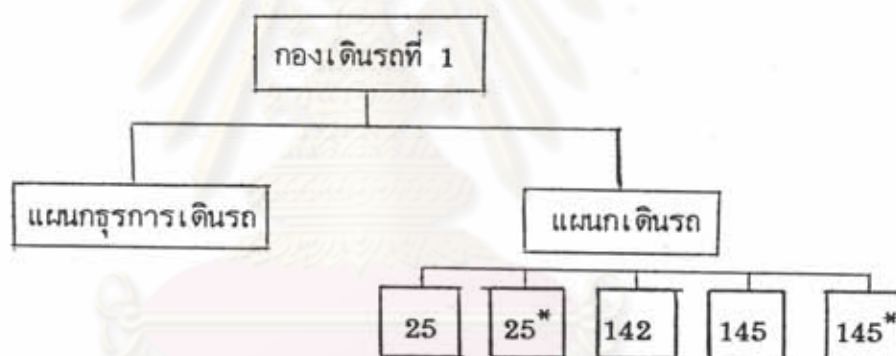
⁶ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. "งบดุล ณ 30 กันยายน 2532 และงบกำไรขาดทุน ประจำปีงบประมาณ 2532" เล่มที่ 29, หน้า 4.

⁷ เขตการเดินรถที่ 11 เป็นเขตการเดินรถของรถปรับอากาศ จึงมีผลกำไรที่ค่อนข้างสูง เมื่อเปรียบเทียบกับเขตการเดินรถเขตอื่น ๆ

2.2.2 สภาพโดยทั่วไปของกองเดินรถที่ 1

2.2.2.1 โครงสร้างการบริหารงานและอัตรากำลังของบุคลากร

สำหรับในด้านโครงสร้างการดำเนินงานของกองเดินรถที่ 1 จะประกอบไปด้วยแผนกทั้งหมด 2 แผนก คือ แผนกธุรการเดินรถ และแผนกเดินรถ (ภาพที่ 2.3) โดยแผนกธุรการเดินรถเป็นแผนกที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดทำเอกสารทั่วไป ควบคุมงบประมาณภายในกอง รวมทั้งรวบรวมข้อมูลเป็นรายวันเกี่ยวกับการเดินรถของกอง เพื่อนำส่งเขตการเดินรถอีกด้วย ส่วนแผนกเดินรถ เป็นแผนกที่คอยจัดการการเดินรถของกองให้เป็นไปตามแผนหรือนโยบายของเขต โดยทำหน้าที่ในการจัดรถออกวิ่งให้บริการในแต่ละวัน ตลอดจนการจัดพนักงานขับรถ (พขร.) และพนักงานเก็บค่าโดยสาร (พกส.) ลงประจำรถ รวมทั้งคอยควบคุมจำนวนวันลาและวันหยุดของ พขร. และ พกส. และสำหรับแผนกเดินรถของกองเดินรถที่ 1 นั้นได้แบ่งการควบคุมออกเป็น 5 สาย คือ สาย 25 25* 142 145 และ 145*^๑



ภาพที่ 2.3 แสดงโครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงานของกองเดินรถที่ 1 เขตการเดินรถที่ 3

^๑ สำหรับเส้นทางเดินรถสาย 25* และสาย 145* นั้น เขตการเดินรถที่ 3 กำหนดเส้นทางดังกล่าวขึ้นมาเพื่อเป็นการตัดเส้นทางวิ่งระยะยาวของสาย 25 และ 145 ให้มีระยะทางวิ่งสั้นลง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้รถสามารถวิ่งหมุนเวียนได้ทันกับความต้องการของผู้โดยสาร

หากพิจารณาถึงลำดับชั้นของการบังคับบัญชา พบว่า กองเดินรถที่ 1 จะมีหัวหน้ากอง เป็นผู้ควบคุมดูแลกองเดินรถ และมีหัวหน้าแผนกแต่ละแผนกเป็นผู้ดูแลแผนกนั้น ๆ ส่วนด้านสายการเดินรถทั้ง 5 สายนั้น ก็จะมีผู้จัดการสายและผู้ช่วยผู้จัดการสาย เป็นผู้ควบคุมดูแลในแต่ละสายการเดินรถ

ในด้านอัตรากำลังของบุคลากรในกองเดินรถที่ 1 พบว่า มีจำนวนทั้งสิ้น 757 คน (ตารางที่ 2.6) โดยประกอบไปด้วยหัวหน้ากอง 1 คน พนักงานประจำสำนักงานกอง 37 คน ผู้จัดการสาย 2 คน ผู้ช่วยผู้จัดการสาย 5 คน พนักงานธุรการ 5 คน นายท่า 29 คน นายช่างอยู่ 46 คน พนักงานขับรถ 295 คน และพนักงานเก็บค่าโดยสาร 337 คน หากเปรียบเทียบจำนวนบุคลากรในแต่ละสายเดินรถแล้ว จะเห็นได้ว่าสายเดินรถที่มีจำนวนบุคลากรมากที่สุด ก็คือ สาย 25 ซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 338 หรือร้อยละ 44.65 ของจำนวนบุคลากรทั้งหมด รองลงมาได้แก่ สาย 145 และสาย 142 ที่มีจำนวนบุคลากรเท่ากับ 226 และ 109 คน ตามลำดับ สาเหตุที่ทำให้สาย 25 และสาย 145 มีจำนวนบุคลากรมากกว่าสาย 142 ก็เนื่องจากสายเดินรถทั้ง 2 สาย ได้แบ่งเส้นทางวิ่งออกเป็น 2 เส้นทางคือเส้นทางเดินรถระยะยาว(คือ สาย 25 ปากน้ำ-ท่าช้าง และ สาย 145 สายลวด-สวนจตุจักร) และเส้นทางเดินรถระยะสั้น (คือ สาย 25* ปากน้ำ-วัดธาตุทอง และ สาย 145* สายลวด-บางกะปิ) จึงทำให้มีจำนวนรถที่ให้บริการเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จำนวนของบุคลากรจึงมีเป็นจำนวนมากด้วย โดยเฉพาะพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ซึ่งเป็นบุคลากรที่มีจำนวนมากที่สุด (ในกองเดินรถที่ 1 จำนวน พชร. และ พกส. คิดเป็นร้อยละ 83.49 ของจำนวนบุคลากรทั้งหมด)

2.2.2.2 เส้นทางกำรเดินรถ

(1) สาย 25 (ปากน้ำ-ท่าช้าง)

เส้นทางกำรเดินรถของสาย 25 เริ่มจุดต้นทางที่ปากน้ำและสิ้นสุดปลายทางที่ท่าช้าง คิดเป็นระยะทางทั้งหมด 32 กม. (ตารางที่ 2.7) โดยมีเส้นทางกำรวังดังนี้ คือ เริ่มต้นจากปากน้ำที่อยู่สายลวด ก.สายลวด อ.เมือง จ.สมุทรปราการ แล้ววิ่งผ่าน ก.สุขุมวิท สำโรง บางนา บางจาก พระโขนง วัดธาตุทอง สถานีขนส่งเอ็กมัย กรมอุตุนิยมวิทยา อโศก นานา ก.เพลินจิต ราชประสงค์ ถนนพระรามที่ 1 กรมตำรวจ ศูนย์การค้าสยาม ปทุมวัน ก.พญาไท ศูนย์การค้ามาบุญครอง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สามย่าน ก.พระรามที่ 4 หัวลำโพง ก.ไตรมิตร โอเดียน ก.เยาวราช ก.จักรเพชร ก.เจริญกรุง เฉลิมกรุง สะพานมอญ สวนสราญรมย์ ก.สนามไชย วัดโพธิ์ วัดพระแก้ว ก.หน้าพระลาน สนามหลวง ก.มหาราช และสิ้นสุดปลายทางที่ท่าช้าง วังหลวง (ภาพที่ 2.4) สำหรับเที่ยวกลับ (ท่าช้าง-ปากน้ำ) เริ่มจากท่าช้าง เมื่อถึง

ตารางที่ 2.6 แสดงจำนวนบุคลากรในแต่ละสายเดินรถของกองเดินรถที่ 1

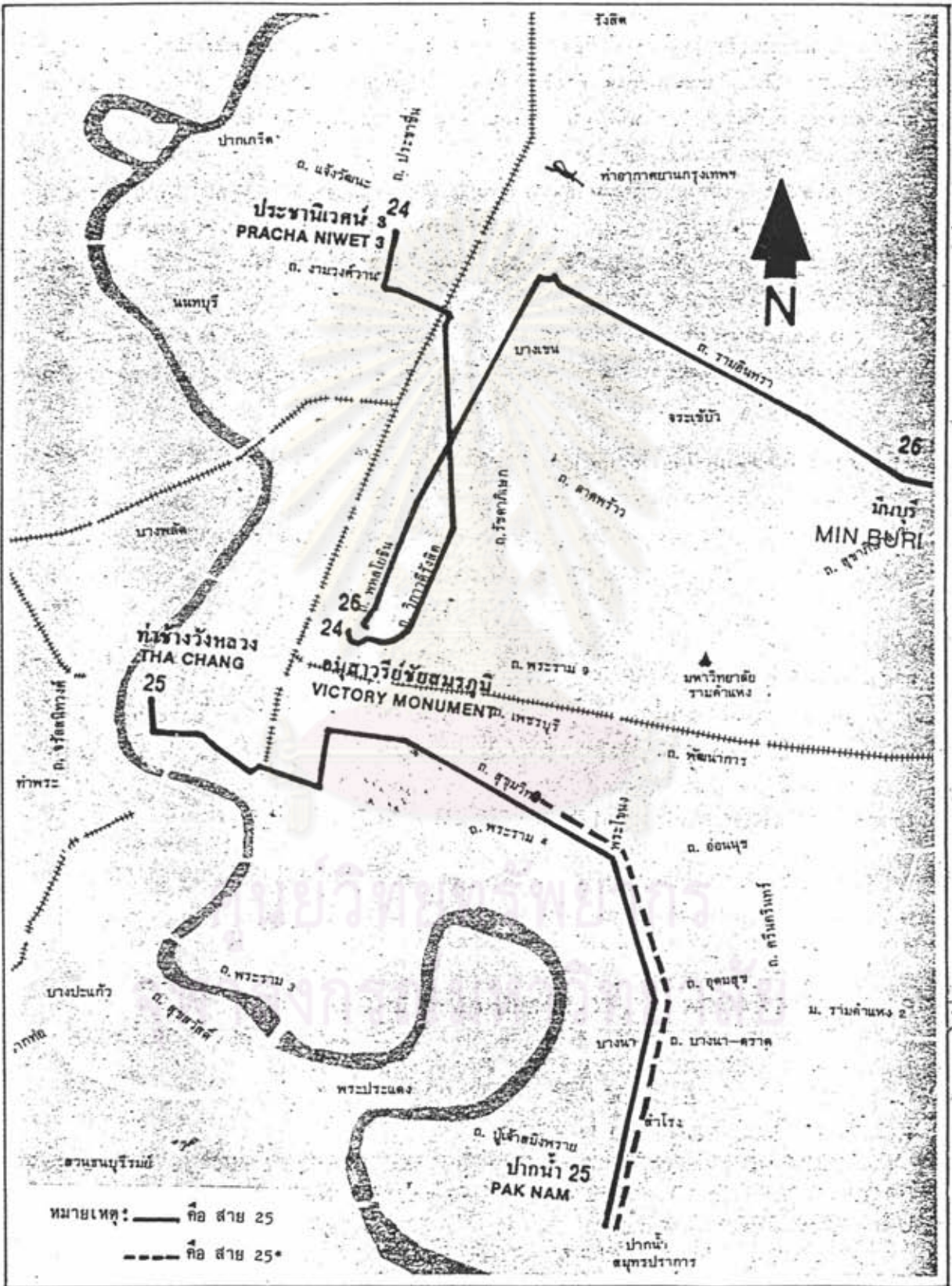
ประเภทของบุคลากร	จำนวนบุคลากรในแต่ละสาย (คน)			
	รวม	สาย 25	สาย 142	สาย 145
1. หัวหน้ากอง	1	-	-	-
2. พนักงานประจำสำนักงานกอง	37	-	-	-
3. ผู้จัดการสาย	2	1	-	1
4. ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	5	3	1	1
5. พนักงานธุรการเดินรถ	5	2	2	1
6. นายท่า	29	18	5	6
7. นายช่างอู่	46	-	-	-
8. พนักงานขับรถ	295	153	45	97
8.1 รายเดือน	194	108	35	51
8.2 รายวัน	63	43	10	10
8.3 ทดลองงาน	38	2	-	36
9. พนักงานเก็บค่าโดยสาร	337	161	56	120
9.1 รายเดือน	229	105	38	86
9.2 รายวัน	67	55	5	7
9.3 ทดลองงาน	41	1	13	27
รวมทั้งหมด	757	338	109	226

ที่มา : แผนกการเจ้าหน้าที่ กองกลาง เขตการเดินรถที่ 3

หมายเหตุ : 1. ใช้ข้อมูล ณ. เดือนธันวาคม 2533

2. ข้อมูลสาย 25 ได้รวมข้อมูลของสาย 25* (ปากน้ำ-วัดธาตุทอง) ด้วย

3. ข้อมูลสาย 145 ได้รวมข้อมูลของสาย 145* (สายลวด-บางกะปิ) ด้วย



ภาพที่ 2.4 แสดงเส้นทางการเดินของสาย 25 และ สาย 25*

ถ. สนามไชย ก็วิ่งไปตาม ถ.เจริญกรุง สะพานมอญ ถ.มิตรพันธ์ วงเวียน 22 กรกฎาคม
 ถ. ไมตรีจิต ถ.พระรามที่ 4 หัวลำโพง แล้ววิ่งไปตามเส้นทางเที่ยวไป

(2) สาย 25* (ปากน้ำ-วัดธาตุทอง)

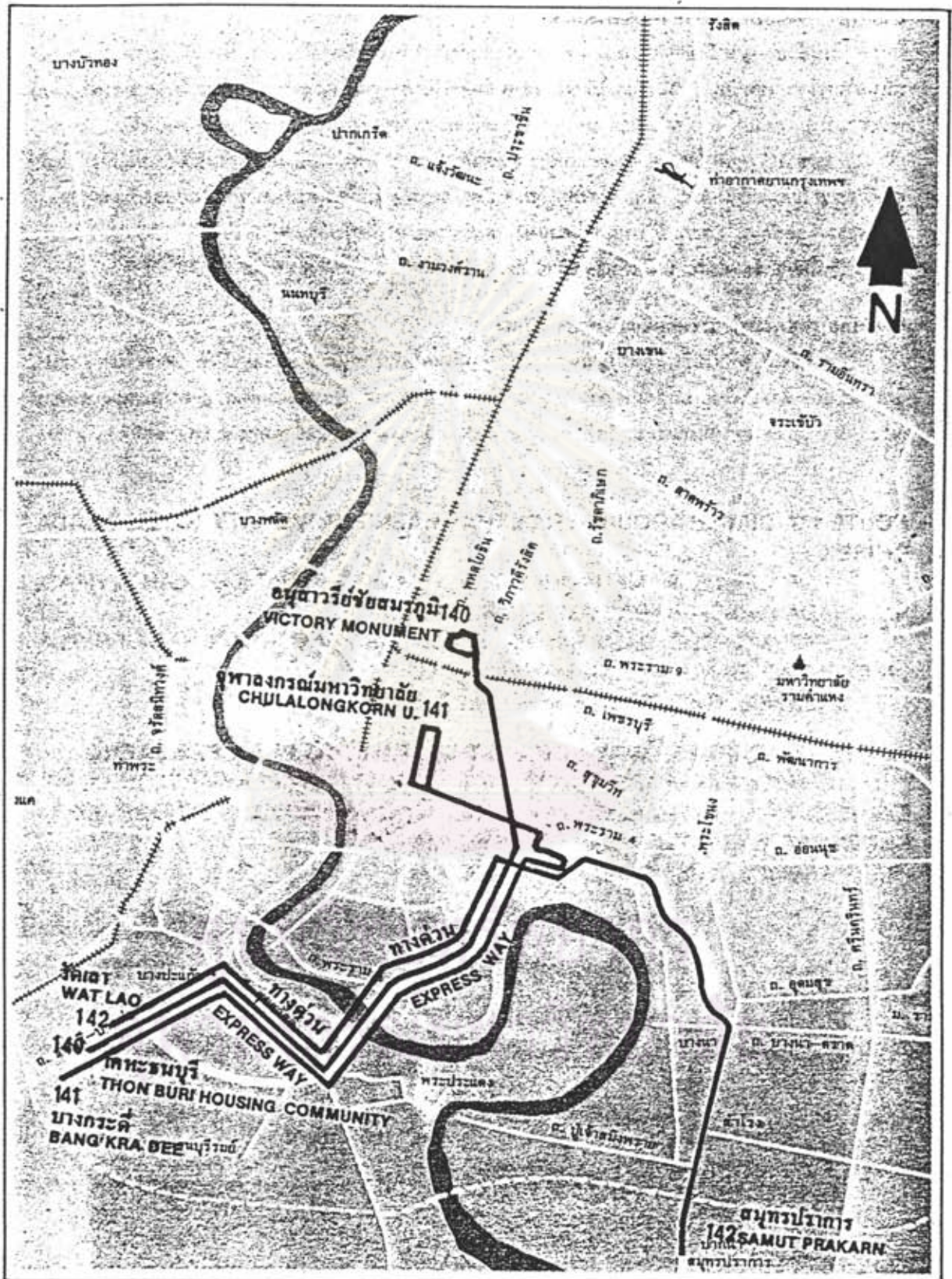
สำหรับเส้นทางรถโดยสาร 25* นั้น มีเส้นทางรถโดยสารเหมือนกับ
 เส้นทางรถโดยสารของสาย 25 แต่มีจุดปลายทางอยู่ที่วัดธาตุทอง (ภาพที่ 2.4) ซึ่งถือได้ว่าเป็น
 เส้นทางรถระยะสั้นของสาย 25 โดยมีระยะทางทั้งหมด 15.70 กม. ส่วนในเที่ยวกลับ
 (ปากน้ำ-วัดธาตุทอง) จะมีเส้นทางรถทับกันกับเที่ยวไป

(3) สาย 142 (สายลวด-วัดเลา)

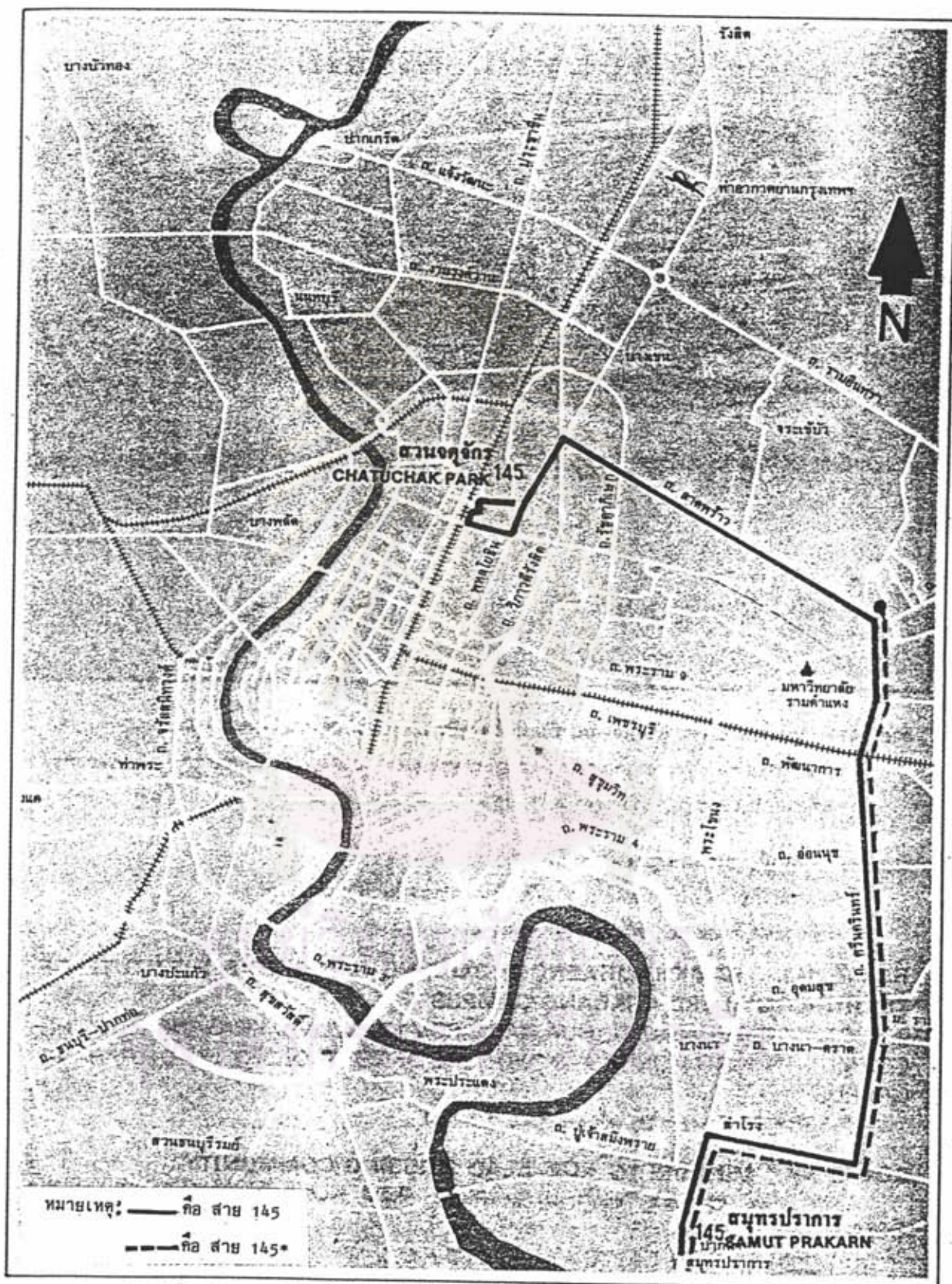
เส้นทางรถโดยสารของสาย 142 เริ่มจุดต้นทางที่ปากน้ำและสิ้นสุดปลายทาง
 ที่วัดเลา มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 35.50 กม. โดยมีเส้นทางรถวิ่งดังนี้ คือ เริ่มต้นจากที่อยู่อสายลวด
 แล้ววิ่งผ่าน ถ.สายลวด วงเวียนท้ายบ้าน อ.เมืองสมุทรปราการ รร.นายเรือ วิทยาลัยเกริก
 สำโรง ถ.สุขุมวิท ขึ้นทางด่วนที่แยกบางนา ลงทางด่วนที่สะพานพระรามที่ 9 กม.9 ถ.สุขสวัสดิ์
 บางปะกอก บางปะแก้ว ตลาดโพธิ์ทอง บางมด ถ.พระรามที่ 2 (ธนบุรี-ปากท่อ) และสิ้นสุดปลายทาง
 ที่วัดเลา ส่วนเที่ยวกลับ(วัดเลา-ปากน้ำ)นั้นจะวิ่งทับเส้นทางกันกับเที่ยวไป (ภาพที่ 2.5)

(4) สาย 145 (สายลวด-สวนจตุจักร)

เส้นทางรถโดยสารของสาย 145 เริ่มต้นทางที่อยู่อสายลวด และสิ้นสุดปลายทาง
 ที่สวนจตุจักร มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 38.90 กม. ซึ่งถือได้ว่าเป็นสายที่มีเส้นทางรถโดยสาร
 ยาวที่สุดในกองรถที่ 1 โดยมีเส้นทางรถวิ่งดังนี้ คือ เริ่มจุดต้นทางที่อยู่อสายลวด แล้ววิ่งผ่าน
 ถ.สายลวด วงเวียนท้ายบ้าน อ.เมืองปากน้ำ ถ.สุขุมวิท การไฟฟ้าปากน้ำ แยกถนนเทพารักษ์,
 วัดศรีเอี่ยม แยกถนนอุดมสุข แยกถนนอ่อนนุช แยกถนนพัฒนาการ ปากทางเข้าหมู่บ้านนักศึกษา
 ถ.ศรีนครินทร์ บางกะปิ โชคชัย4 ถ.ลาดพร้าว ปากทางลาดพร้าวขนส่งหมอชิต ถ.พหลโยธิน
 สะพานควาย ถ.ประดิพัทธ์ คลองประปา ถ.พระรามที่ 6 ถ.กำแพงเพชร ย่านสินค้าพหลโยธิน
 และสิ้นสุดปลายทางที่สวนจตุจักร สำหรับเที่ยวกลับ(สวนจตุจักร-สายลวด)นั้น จะวิ่งทับเส้นทางกัน
 กับเที่ยวไป (ภาพที่ 2.6)



ภาพที่ 2.5 แสดงเส้นทางรถของสาย 142



ภาพที่ 2.6 แสดงเส้นทางการเดินรถของสาย 145 และ สาย 145*

(5) สาย 145* (สายลวด-บางกะปิ)

สำหรับเส้นทางการเดินรถของสาย 145* มีเส้นทางการเดินรถเหมือนกันกับเส้นทางการเดินรถสาย 145 แต่มีจุดปลายทางที่บางกะปิ (ภาพที่ 2.6) ซึ่งถือได้ว่าเป็นเส้นทางการเดินรถระยะสั้นของสาย 145 โดยมีระยะทางทั้งหมด 23.00 กม. ส่วนเที่ยวกลับ(บางกะปิ-สายลวด)จะมีเส้นทางการเดินรถทับกันกับเที่ยวไป

2.2.2.3 การให้บริการ

ในแง่การให้บริการของกองเดินรถที่ 1 จะเห็นได้ว่าในแต่ละสายของเส้นทางการเดินรถ จะมีความแตกต่างกันไปในด้านต่าง ๆ ทั้งในแง่ของจำนวนรถ จำนวนเที่ยววิ่ง ช่วงเวลาการให้บริการ และประเภทหรือขนาดของรถ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้ คือ

(1) สาย 25 (ปากน้ำ-ท่าช้าง)

สำหรับการให้บริการของเส้นทางการเดินรถสาย 25 นั้น พบว่ามีจำนวนรถประจำการในการให้บริการกับประชาชนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 35 คัน แต่จำนวนรถที่ออกวิ่งให้บริการจริง ๆ มีจำนวน 32 คันต่อวัน (ตารางที่ 2.7) ซึ่งประเภทของรถที่ให้บริการ จะเป็นรถครีม-น้ำเงิน ที่มีขนาดความยาวของรถ 12 ม. และมีจำนวนเที่ยววิ่งเฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 218 เที่ยว สำหรับช่วงเวลาของการให้บริการมี 2 ช่วง คือ ช่วงเวลาปกติและช่วงบริการตลอดคืน (หรือ "กะสว่าง") โดยช่วงเวลาปกติ จะเริ่มให้บริการตั้งแต่ 04.30 น. จนถึง 23.00 น. มีอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 2 บาทต่อคน ส่วนในช่วงบริการตลอดคืน จะให้บริการในช่วงเวลา 23.00-05.00 น. และมีอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดสาย คือ 3.50 บาทต่อคน

(2) สาย 25* (ปากน้ำ-วัดธาตุทอง)

ในด้านการให้บริการของเส้นทางการเดินรถสาย 25* พบว่า มีจำนวนรถประจำการเพื่อให้บริการเป็นจำนวนทั้งสิ้น 57 คัน แต่จำนวนรถที่ออกวิ่งให้บริการจริง ๆ มีจำนวน 43 คันต่อวัน (ตารางที่ 2.7) ซึ่งเป็นรถประเภทครีม-น้ำเงิน ที่มีขนาดความยาวของรถ 10 ม. มีจำนวนเที่ยววิ่งเฉลี่ย 372 เที่ยวต่อวัน สำหรับช่วงเวลาของการให้บริการมีเพียงช่วงเวลาปกติเท่านั้น ไม่มีช่วงเวลาของรถกะสว่าง โดยจะเริ่มให้บริการตั้งแต่เวลา 04.30 น. จนถึง 22.30 น. และมีอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 2 บาทต่อคน

ตารางที่ 2.7 แสดงข้อมูลพื้นฐานของกองเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถที่ 3)

สาย	จำนวนรถต่อวัน(คัน)		ประเภทของรถ/ขนาด	จำนวนเที่ยววิ่ง (เที่ยว/วัน)	กม.ทำการ (กม.)	เวลาบริการ (นาฬิกา)	จุดต้นทาง-ปลายทาง
	ประจำการ	วิ่งจริง					
25	35	32	ครีม-น้ำเงิน, ยาว12 ม.	218	32.00	04.30-22.00	ปากน้ำ-ท่าช้าง
25*	57	43	ครีม-น้ำเงิน, ยาว10 ม.	372	15.70	04.30-22.00	ปากน้ำ-วัดธาตุทอง
142	25	24	ครีม-แดง, ยาว10 ม.	210	35.50	04.30-21.00	ปากน้ำ-วัดเลา
145	22	19	ครีม-น้ำเงิน, ยาว12 ม.	145	38.00	04.30-21.00	สายลวด-จตุจักร
145*	47	38	ครีม-น้ำเงิน, ยาว10 ม.	266	23.00	04.30-21.00	สายลวด-บางกะปิ

ที่มา : แผนกงบประมาณและสถิติวิเคราะห์ กองกลาง เขตการเดินรถที่ 3

หมายเหตุ : ข้อมูลเดือนธันวาคม 2533

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(3) สาย 142 (สายลวด-วัดเลา)

ในการให้บริการของเส้นทางรถสาย 142 พบว่า มีจำนวนรถประจำการเพื่อให้บริการเป็นจำนวนทั้งสิ้น 25 คัน แต่จำนวนรถที่ออกวิ่งให้บริการจริง ๆ มีจำนวน 24 คันต่อวัน ซึ่งเป็นรถประเภทครีม-แดง ที่มีขนาดความยาวของรถ 10 ม. มีจำนวนเที่ยววิ่งเฉลี่ย 210 เที่ยวต่อวัน โดยมีช่วงเวลาของการให้บริการเพียงช่วงเวลาปกติเท่านั้น ไม่มีช่วงเวลาของรถกะสว่างเช่นเดียวกับสาย 25* ซึ่งช่วงเวลาของการให้บริการจะอยู่ระหว่าง 04.30-21.30 น. ส่วนอัตราค่าโดยสารจะแตกต่างกันไป กล่าวคือถ้าขึ้นทางด่วนด้วย จะมีอัตราค่าโดยสารเท่ากับ 5 บาทต่อคน แต่ถ้าไม่ขึ้นทางด่วน อัตราค่าโดยสารจะเท่ากับ 3 บาทต่อคน

(4) สาย 145 (สายลวด-สวนจตุจักร)

จะเห็นได้ว่าในการให้บริการของเส้นทางรถสาย 145 นั้น มีจำนวนรถที่ประจำการทั้งสิ้น 22 คัน แต่จำนวนรถที่ออกให้บริการจริง ๆ มีจำนวน 19 คันต่อวัน ซึ่งเป็นรถครีม-น้ำเงิน ที่มีความยาวของรถ 12 ม. และมีจำนวนเที่ยววิ่งเฉลี่ย 146 เที่ยวต่อวัน สำหรับช่วงเวลาในการให้บริการมี 2 ช่วงคือ ช่วงเวลาปกติและช่วงบริการตลอดคืน โดยในช่วงเวลาปกติ การให้บริการจะอยู่ในช่วงเวลา 04.30-23.00 น. มีอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 2 บาทต่อคน ส่วนในช่วงเวลาบริการของรถกะสว่าง จะเริ่มตั้งแต่ 23.00 น. จนถึง 05.00 น. และมีอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 3.50 บาทต่อคน

(5) สาย 145* (สายลวด-บางกะปิ)

สำหรับการให้บริการของเส้นทางรถสาย 145* พบว่ามีจำนวนรถที่ประจำการทั้งสิ้น 47 คัน แต่จำนวนรถที่ออกวิ่งให้บริการจริง ๆ มีจำนวน 38 คันต่อวัน เป็นรถประเภทครีม-น้ำเงิน มีขนาดความยาวของรถ 10 ม. และมีจำนวนเที่ยววิ่งเฉลี่ย 266 เที่ยวต่อวัน โดยช่วงเวลาของการให้บริการมีเพียงช่วงเวลาปกติเท่านั้น ไม่มีรถกะสว่าง ซึ่งช่วงเวลาของการให้บริการจะอยู่ระหว่างเวลา 04.30-22.00 น. และมีอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย คือ 2 บาทต่อคน

2.2.2.4 โครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่าย

หากพิจารณาถึงโครงสร้างของรายได้ในกองเดินรถที่ 1 จะเห็นได้ว่า แหล่งรายได้ที่ถือได้ว่ามีความสำคัญและมีจำนวนมากที่สุด ก็คือ รายได้จากค่าโดยสาร โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2533 มียอดรายได้จากค่าโดยสารรวมทั้งสิ้นประมาณ 124.38 ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 93.33 ของยอดรายได้ทั้งหมด (ตารางที่ 2.8) ส่วนแหล่งรายได้ที่มีความสำคัญรองลงได้แก่ รายได้อื่น ๆ และรายได้จากบัตรเดือน ซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 8.83 ล้านบาท และ 0.06 ล้านบาท ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบถึงโครงสร้างของรายได้ในเส้นทางการเดินรถแต่ละสาย ก็จะพบว่า สายที่มีรายได้มากที่สุดก็คือสาย 25 รองลงมาได้แก่ สาย 145 และสาย 142 ซึ่งมีรายได้ทั้งหมดประมาณ 65.35 40.41 และ 27.51 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 49.04 30.32 และ 20.64 ของรายได้ทั้งหมดของกอง สาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้สาย 25 มีรายได้มากที่สุด ก็อาจจะเนื่องมาจากสายดังกล่าว เป็นสายการเดินรถที่มีจำนวนรถในการให้บริการมากที่สุด ประกอบกับเป็นสายการเดินรถที่มีจำนวนเที่ยววิ่งเฉลี่ยต่อวันมากที่สุดด้วย⁹ รายได้ที่ได้รับจึงย่อมมีมากกว่าสายอื่น ๆ และด้วยเหตุผลเช่นเดียวกันนี้ทำให้สาย 145 มีรายได้มากกว่าสาย 142 ด้วย

สำหรับในด้านโครงสร้างของค่าใช้จ่ายในกองเดินรถที่ 1 จะเห็นได้ว่า ค่าใช้จ่ายที่สำคัญและมีจำนวนมากที่สุด ก็คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. 2533 มียอดค่าใช้จ่ายดังกล่าวประมาณ 78.73 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 57.40 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดในกอง ส่วนค่าใช้จ่ายที่มีจำนวนรองลงมาได้แก่ ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง ค่าใช้จ่ายบริหารงานเขต และค่าใช้จ่ายในการบริหารกองเดินรถ โดยมีจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ 41.22 10.21 และ 7.01 ล้านบาท ตามลำดับ หากพิจารณาโดยเปรียบเทียบถึงค่าใช้จ่ายในแต่ละสายเดินรถ ก็จะเห็นได้ว่ามีลักษณะเช่นเดียวกันกับในด้านของรายได้ กล่าวคือ สายเดินรถที่มีค่าใช้จ่ายรวมมากที่สุด ก็คือ สาย 25 รองลงมาได้แก่ สาย 145 และ สาย 142 ซึ่งมียอดของค่าใช้จ่ายรวมประมาณ 66.45 44.03 และ 26.69 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 48.44 32.10 และ 19.46 ของยอดค่าใช้จ่ายทั้งหมดในกอง ตามลำดับ สาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้สาย 25 และสาย 145 มียอดของค่าใช้จ่ายรวมค่อนข้างสูง เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายรวมของสาย 142 ก็อาจจะเนื่องมาจากการที่สายเดินรถทั้งสองสาย มีจำนวนรถที่ให้บริการเป็นจำนวนมาก รวมทั้งจำนวนเที่ยวที่ให้บริการก็มีค่อนข้างมากด้วย จึงทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงตามมา

⁹ รายละเอียด ดูตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.8 แสดงผลการดำเนินงานของกองเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถที่ 3)

หน่วย : บาท

รายการ	สาย 25	สาย 142	สาย 145	รวมทั้งหมด
1. รายได้				
1.1 รายได้ค่าโดยสาร	60,926,458	26,318,114	37,136,528	124,381,100
1.2 รายได้บัตรเดือน	29,412	7,995	22,025	59,432
1.3 รายได้อื่น ๆ	4,393,372	1,185,405	3,248,289	8,827,066
รวมรายได้ทั้งหมด	65,349,242	27,511,514	40,406,842	133,267,598
2. ค่าใช้จ่าย				
2.1 ค่าใช้จ่ายเดินรถ	39,264,167	18,306,792	21,156,533	78,727,492
2.2 ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง	18,670,750	6,065,042	16,487,189	41,222,981
2.3 ค่าใช้จ่ายบริหาร กองเดินรถ	3,466,984	945,132	2,598,023	7,010,139
2.4 ค่าใช้จ่ายบริหาร งานเขต	5,050,013	1,377,634	3,785,000	10,212,647
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด	66,451,914	26,694,600	44,026,745	137,173,259
3. กำไร(ขาดทุน)เบื้องต้น	(1,102,672)	816,914	(3,619,903)	(3,905,661)
หัก ค่าเสื่อมราคา	27,028	7,370	20,262	54,660
4. กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(1,075,644)	824,284	(3,599,641)	(3,851,001)
รายได้/คัน/วัน	2,380	3,160	2,070	2,390
รายจ่าย/คัน/วัน	2,420	3,060	2,250	2,460
5. กำไร(ขาดทุน)/คัน/วัน	(40)	100	(180)	(70)
รายได้/กม.	11.88	11.55	9.10	10.81
รายจ่าย/กม.	12.08	11.21	9.92	11.13
6. กำไร(ขาดทุน)/กม.	(0.20)	0.34	(0.82)	(0.32)

ที่มา : แผนงบประมาณและสถิติวิเคราะห์ กองกลาง เขตการเดินรถที่ 3

หมายเหตุ : 1. ข้อมูลที่ใช้ เป็นข้อมูลระหว่างเดือนตุลาคม 2532 - กันยายน 2533

2. ข้อมูลของสาย 25 เป็นข้อมูลรวมของสาย 25 (ปากน้ำ-ท่าช้าง) และสาย 25* (ปากน้ำ-วัดราตรีทอง)

3. ข้อมูลของสาย 145 เป็นข้อมูลรวมของสาย 145 (สายลวด-สวนจตุจักร) และสาย 145* (สายลวด-บางกะปิ)

เมื่อคำนึงถึงผลการดำเนินงานที่ผ่านมา (ปีงบประมาณ พ.ศ.2533) จะเห็นได้ว่า มียอดของรายได้รวมต่ำกว่ายอดของค่าใช้จ่ายรวม กล่าวคือ มียอดของรายได้รวมประมาณ 133.27 ล้านบาท ส่วนยอดค่าใช้จ่ายรวมมีประมาณ 137.17 ล้านบาท จึงทำให้กองเดินรถที่ 1 มีผลการดำเนินงานขาดทุน(เบื้องต้น) เป็นจำนวนเงินประมาณ 3.90 ล้านบาท สาเหตุก็เนื่องมาจากการมีค่าใช้จ่ายต่อคันต่อวันมากกว่ารายได้ต่อคันต่อวัน โดยมีรายได้ต่อคันต่อวันเท่ากับ 2,390 บาท และมีค่าใช้จ่ายต่อคันต่อวันเท่ากับ 2,460 บาท ดังนั้นจึงขาดทุนโดยเฉลี่ยวันละ 70 บาทต่อคัน (ตารางที่ 2.8) เมื่อพิจารณาถึงผลการดำเนินงานในแต่ละเส้นทางรถเดินรถ ก็พบว่าสายที่มีผลการดำเนินงานได้กำไร ก็คือสาย 142 ซึ่งมีกำไร (เบื้องต้น) เป็นจำนวนเงิน 816,914 บาท สำหรับสายที่มีผลการดำเนินงานประสบกับการขาดทุนได้แก่ สาย 25 และ สาย 145 โดยสาย 25 มีการขาดทุนประมาณ 1.10 ล้านบาท ส่วนสาย 145 ขาดทุน ประมาณ 3.60 ล้านบาท และเมื่อเปรียบเทียบรายได้ต่อคันต่อวันแล้ว จะเห็นได้ว่า สายที่มีรายได้ต่อคันต่อวันมากที่สุด คือ สาย 142 รองลงมาได้แก่ สาย 25 และ สาย 145 ซึ่งมีรายได้เท่ากับ 3,160 2,380 และ 2,070 บาทต่อคันต่อวัน ตามลำดับ สำหรับในด้านค่าใช้จ่ายต่อคันต่อวันนั้น สายที่มีค่าใช้จ่ายมากที่สุด ได้แก่ สาย 142 รองลงมาได้แก่สาย 25 และ สาย 145 โดยมีจำนวนค่าใช้จ่ายเท่ากับ 3,060 2,420 และ 2,250 บาทต่อคันต่อวัน ตามลำดับ ดังนั้น สาย 142 จึงมีผลการดำเนินงานได้กำไรโดยเฉลี่ย 100 บาทต่อคันต่อวัน ส่วนสาย 25 และ สาย 145 นั้น ถึงแม้ว่าจะมีรายได้และรายจ่ายต่อคันต่อวันต่ำกว่าสาย 142 แต่รายได้ที่ได้รับต่ำกว่าค่าใช้จ่าย จึงทำให้ผลการดำเนินงานของทั้งสองสายประสบกับปัญหาการขาดทุน โดยสาย 25 ขาดทุนโดยเฉลี่ย 40 บาทต่อคันต่อวัน และสาย 145 ขาดทุนโดยเฉลี่ย 180 บาทต่อคันต่อวัน

จึงกล่าวโดยสรุปได้ว่า สายการเดินรถที่มีผลการดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากที่สุด ได้แก่ สาย 142 รองลงมาได้แก่ สาย 25 และสาย 145 ตามลำดับ

2.2.3 สภาพปัญหาของกองเดินรถที่ 1

สำหรับปัญหาของกองเดินรถที่ 1 นั้น สามารถแยกได้ตามสาเหตุที่เกิดขึ้นได้ 2 ประการใหญ่ ๆ ดังนี้คือ

2.2.3.1 ปัญหาที่เกิดมาจากการเดินรถ

2.2.3.2 ปัญหาที่เกิดมาจากบุคลากร

2.2.3.1 ปัญหาที่เกิดมาจากการเดินรถ จากที่ได้ทราบกันแล้วว่า รายได้ส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดของกองเดินรถที่ 1 เป็นรายได้ที่ได้มาจากค่าโดยสารที่เป็นผลเนื่องมาจากการเดินรถ ซึ่งการเดินรถเองก็มีปัญหาอย่างมากมาย ดังจะ ได้กล่าวต่อไปนี้

(1) ปัญหาทางด้านเส้นทางเดินรถ (Route Rationalization)

ในปัจจุบันเส้นทางเดินรถของกองเดินรถที่ 1 มีเส้นทางเดินรถบางสายไม่เหมาะสม เส้นทางเดินรถค่อนข้างยาวและซ้ำซ้อนกันอยู่มาก ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนในการเดินรถสูง และส่งผลกระทบต่อทางกองเดินรถที่ 1 มีอัตราการขาดทุนต่อเนื่องกันมา ดังนั้นการปรับปรุงเส้นทางเดินรถจึงเป็นเรื่องสำคัญและจะต้องดำเนินการโดยเร่งด่วนเพื่อลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่สูญเปล่าไป และยังสามารถก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของรายได้แก่กองเดินรถที่ 1 เพื่อเป็นการผ่อนคลายสภาวะการขาดทุนที่กองเดินรถที่ 1 ประสบอยู่ต่ออย่างไรก็ตามการปรับปรุงเส้นทางจะต้องพยายามคำนึงถึงผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ โดยจะต้องส่งผลให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางได้ด้วยความเร็ว สะดวกและไม่เดือดร้อน

(2) ปัญหาทางด้านอู่จอดรถและท่าปล่อยรถ (Depot and Terminal)

ปัญหาอู่จอดรถและท่าปล่อยรถของกองเดินรถที่ 1 ยังอยู่ในตำแหน่งที่ไม่สัมพันธ์กับเส้นทางเดินรถของแต่ละสาย ทำให้รถต้องวิ่งจากอู่จอดรถเข้าท่าต้นทางหรือปลายทาง ทำให้มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกิโลเมตรสูญเปล่า นอกจากนี้ยังทำให้ผู้ใช้บริการไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการ ถึงแม้ว่าในบางครั้งที่จุดต้นทาง ท่าปลายทาง ได้ถูกกำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีปัญหากับตำรวจจราจรให้มีการเปลี่ยนแปลงสถานที่จอดใหม่ โดยอ้างว่าเป็นการกีดขวางการจราจร จึงจำเป็นต้องหาที่จอดใหม่ซึ่งห่างไกลจากจุดที่กำหนดไว้ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อระยะทางในการให้บริการที่ยาวขึ้น ทำให้จำนวนรถไม่เพียงพอ รถโดยสารขาดระยะสำหรับวิธีการบรรเทาปัญหา เรื่องอู่จอดรถและท่าปล่อยรถนั้น ควรใช้ระบบอู่จอดรถและท่าปล่อยรถโดยไม่แบ่งแยกเป็น เขตการเดินรถ และให้รถทุกเส้นทางไม่ว่าจะอยู่ในเขตใด กองเดินรถใดที่มีจุดต้นทางหรือปลายทางอยู่ใกล้กับอู่ ก็สามารถนำรถเข้าไปจอดได้ ส่วนวิธีแก้ปัญหามอญอู่จอดรถและท่าปล่อยรถ โดยวิธีซื้อหรือเช่าซื้อพื้นที่อู่จอดรถให้สัมพันธ์กับทุกเส้นทาง เป็นสิ่งที่กระทำได้ยากมาก เนื่องจากพื้นที่ที่ต้องการ มักจะมีราคาสูงและมีการลงทุนในด้านอื่น ๆ อยู่แล้ว หรือ เจ้าของพื้นที่ไม่สนใจที่จะลงทุนให้กับกองเดินรถที่ 1

(3) ปัญหาของการจัดการเดินรถที่ขาดการวางแผน

การจัดการเดินรถในปัจจุบันของกองเดินรถที่ 1 เป็นไปอย่างขาดการวางแผนต่อเนื่อง การแก้ไขปัญหาในการทำงานที่เกิดขึ้น เป็นไปในลักษณะแก้ไขปัญหาประจำวัน ทำให้ไม่รู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง ซึ่งนำไปสู่วิธีการแก้ปัญหาที่ไม่ถูกต้องและทันเวลา

การจัดตารางเดินรถ เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะช่วยให้การจัดการเดินรถเป็นไปอย่างมีแบบแผนต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ สามารถจัดบริการได้ตรงกับความต้องการของประชาชน และลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่จำเป็น (waste) เช่น ค่าทำงานล่วงเวลาลงได้ ดังนั้นทางกองเดินรถที่ 1 จึงควรใช้ตารางการเดินรถในทุก ๆ เส้นทางและต้องทำการแก้ไขปรับปรุงตารางการเดินรถให้ทันสมัยอยู่เสมอ

ในตารางการเดินรถจะต้องกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินรถไว้อย่างสมบูรณ์ อาทิเช่น

- กำหนดระยะเวลาที่รถใช้วิ่งในแต่ละเส้นทาง (Running Time) ทั้งนี้โดยยึดหลักความปลอดภัย การบริการที่ดีและการตรงต่อเวลา
- กำหนดจำนวนพนักงานที่ต้องใช้ตามกะ (Shief)
- จำนวนรถและขนาดของรถ (Assignment of buses)
- กำหนดหน้าที่ของรถ (Block Sheet)
- แจกตารางเดินรถให้พนักงานทราบ (Assignment Sheet)
- กำหนดเวลาเข้าอยู่เพื่อตรวจซ่อมและบำรุงรักษาของรถทุกคัน

2.2.3.2 ปัญหาที่เกิดมาจากบุคลากร เนื่องจากองค์การ ฯ ได้เริ่มก่อตั้งมาด้วยการรวมบริษัทเดินรถต่าง ๆ เข้าด้วยกัน พนักงานที่ทำงานภายในองค์การ ฯ จึงแบ่งออกเป็นพนักงานที่มาจากผู้ประกอบการเดิมและพนักงานที่เข้ามาใหม่ ประกอบกับในช่วงหลัง มีปัญหาทางด้านการขาดทุนเพิ่มมากขึ้น การรับพนักงานใหม่เข้ามาทำงานภายในองค์การ ฯ เองก็มีน้อยลงทุกที ซึ่งลักษณะเช่นนี้ก็เกิดขึ้นในกองเดินรถที่ 1 ทำให้พนักงานส่วนมากเป็นพนักงานที่มาจากผู้ประกอบการเดิม ยกเว้นก็แต่พวกพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ที่มีการรับใหม่หมุนเวียนกันเข้ามาทำงานและเมื่อพนักงานประจำสำนักงาน มีอัตราว่างลง ก็พิจารณาเอาจากพนักงานขับรถหรือพนักงานเก็บค่าโดยสาร เข้าไปแทนตำแหน่งเดิมที่ว่างลง ทำให้เกิดปัญหาตามมา โดยสามารถแบ่งออกได้ดังนี้คือ

- บุคลากร โดยเฉพาะส่วนที่เป็นหัวหน้า ส่วนมากจะมีความรู้ความสามารถไม่เหมาะสมกับงาน กล่าวคือ มีคุณสมบัติไม่เพียงพอกับตำแหน่ง

- การแจกจ่ายงาน ไม่เหมาะสมกับความรู้ ความสามารถของผู้รับงาน ซึ่งเป็นผลทำให้งานล่าช้าและไม่มีประสิทธิภาพ

- การแจกจ่ายงานไม่มีความสมดุล เช่น บางคนมีงานทำมากเกินไป บางคนไม่มีงานทำในบางส่วนงานมีจำนวนพนักงานมากเกินไป ควรจะมีการตรวจสอบจำนวนอัตรากำลังที่เหมาะสมในแต่ละส่วน

ดังนั้น ทางกองเองควรจะมีการจัดอบรมพนักงานทั้งในระดับสูงและระดับต่ำ โดยการจัดอบรมพนักงานในระดับสูง อาจจะมีการฝึกอบรมในด้านบริหารบุคคล เพื่อให้สามารถปกครองพนักงานภายใต้บังคับบัญชาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเรียบร้อยและมีการฝึกอบรมทางด้านการวางแผน เพื่อให้มีความเข้าใจถึงความสำคัญของการวางแผนและเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญและประโยชน์ที่จะได้รับจากการวางแผน ส่วนการอบรมพนักงานในระดับต่ำลงมา อาจจะเป็นการอบรมในลักษณะของแต่ละส่วนงานออกไป เพื่อให้เข้าใจถึงลักษณะและการทำงานที่ดี มีประสิทธิภาพ

ผลของการอบรมจะทำให้การทำงานของพนักงานส่วนใหญ่ภายในกอง เป็นไปในทางเดียวกันทั้งนี้เพื่อจัดลักษณะการทำงานที่ซ้ำซ้อนและก้าวก้ำกัยกัน นอกจากนี้ยังทำให้พนักงานมีความเข้าใจในการทำงานมากขึ้น อันจะส่งผลให้ประสิทธิภาพในการทำงานมีมากขึ้นกว่าเดิม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย