

การพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด
เพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจ
ของประเทศไทย

โดย

นางเครือวัลย์ วงศ์รักมิตร
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๙
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๕๙-๒๕๖๐

บทคัดย่อ

เรื่อง การพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจ
ของประเทศไทย

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นางเครือวัลย์ วงศ์รักมิตร **หลักสูตร** วปอ. **รุ่นที่** ๕๙

การพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจ ของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย ๑. เพื่อศึกษาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดของประเทศไทย ๒. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน ๓. เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ การเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยจะใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารของกระทรวงคมนาคม ผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางบกระหว่างจังหวัด และผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางบกระหว่างจังหวัด

ผลการวิจัย ๑. การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย การออกไปอนุญาต และการกำกับดูแลเป็นของ คณะกรรมการการขนส่งกลาง กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม กฎหมายข้อบังคับในปัจจุบันที่ทางการกำหนดเพิ่มขึ้น มาก และยังมีค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการให้มีความทันสมัยอีกด้วย ผู้ประกอบการบางรายที่พัฒนาได้ดีกว่ามาตรฐานแล้ว มาตรฐานการให้บริการของผู้ประกอบการ ควรมีความสะดวก สบาย ปลอดภัย ราคาที่เป็นธรรม ๒. สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบกมีปัญหาในการกำกับดูแลผู้ประกอบการทยอยเลิกกิจการไป เนื่องจาก การแข่งขันสูง สถานีขนส่งปัจจุบันส่วนใหญ่อยู่ในสภาพเก่าอยู่นอกเมือง ๓. แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย ระบบขนส่งควรมีการควบคุมราคา การส่งเสริมการใช้รถขนส่งมวลชนระหว่างจังหวัด การพัฒนาการให้บริการ ความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด ข้อเสนอแนะรัฐบาลควรส่งเสริมการเดินทางเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน

คำนำ

การศึกษาเรื่องการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจ ของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย ๑. เพื่อศึกษาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน และแนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยได้รับการสนับสนุนจากวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร และการให้คำแนะนำ จากคณาจารย์ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ที่ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ ตลอดจนแก้ไขปรับปรุง ทำให้งานฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณทุกท่านด้วยความเคารพอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

(เครือวัลย์ วงศ์รักมิตร)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ.รุ่นที่ ๕๙

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
สารบัญ	ค
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๒
ขอบเขตของการวิจัย	๒
วิธีดำเนินการวิจัย	๓
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๓
คำจำกัดความ	๓
บทที่ ๒ การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	๕
การขนส่งมวลขนทางบก	๕
สภาพปัญหาการขนส่งมวลขนทางบกระหว่างจังหวัด	๑๘
บทที่ ๓ การพัฒนาการขนส่งมวลขนทางถนนระหว่างจังหวัด	
เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศไทย	๒๒
การขนส่งมวลขนทางถนน ระหว่างจังหวัดของประเทศไทย	๒๒
สภาพปัญหาการขนส่งมวลขนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน	๓๖
บทที่ ๔ แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลขนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อ	
ความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย	๔๖
ข้อเสนอแนะสำหรับรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม	๔๖
ข้อเสนอแนะสำหรับผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งมวลขนทางบกระหว่างจังหวัด	๕๐
ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการขนส่งมวลขนทางบกระหว่างจังหวัด	๕๒
ข้อเสนอแนะสำหรับการให้บริการของผู้ประกอบการ	๕๔
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ	๕๖
สรุป	๕๖
ข้อเสนอแนะ	๖๓
บรรณานุกรม	๖๔
ภาคผนวก	๖๕
บทสัมภาษณ์	๖๖
ประวัติย่อผู้วิจัย	๖๗

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ ที่มีการพัฒนาการขนส่งอย่างพอเพียงย่อมทำให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ เพราะการสร้างทางรถยนต์ ทางรถไฟ เข้าไปในพื้นที่ทำให้ประชาชนในพื้นที่สามารถนำผลผลิตออกสู่ตลาด และส่งผลให้เกิดรายได้ต่อการขยายผลผลิตมากขึ้น การขนส่งนอกจากนำผลผลิตออกจากหมู่บ้านแล้วยังนำสินค้าจากเมืองเข้าไปยังหมู่บ้านอีกด้วย การแลกเปลี่ยนผลผลิตและการสร้างผลผลิตเพิ่มขึ้นดังกล่าวแล้วก่อให้เกิดรายได้ การสร้างงาน การลงทุน ผลที่สุดก็เกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกา การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ และทางรถยนต์เป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่ง ทำให้ประเทศนี้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว

การพัฒนาทางถนน ซึ่งเริ่มต้นจากทางเกวียน เชื่อมระหว่างชนบทกับเมือง ซึ่งสถานีรถไฟแล่นผ่าน ต่อมาทางเกวียนก็ขยายเป็นทางรถยนต์ เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดต่างๆ ในภาคต่างๆของประเทศ ก็ยิ่งส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัวมากยิ่งขึ้น จากกรณีตัวอย่างในภาคเหนือสำหรับภาคอื่นๆของประเทศไทย ก็ส่งผลกระทบต่อเช่นเดียวกัน เมื่อมีการพัฒนาขนส่งทางถนนขึ้นมาแทนที่ทางน้ำซึ่งมีมาแต่โบราณ การพัฒนาทางเศรษฐกิจหรือการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจหมายถึงการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวด้วย เพราะองค์ประกอบต่างๆ ของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว จัดเป็นส่วนหนึ่งปลีกย่อยของระบบเศรษฐกิจ การขนส่ง มีองค์ประกอบที่สำคัญ ๔ ประการ คือ

๑. เส้นทาง (The Way) เส้นทางในการขนส่ง แบ่งออกเป็นเส้นทางน้ำซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศโดยผ่านทะเลและมหาสมุทร หรือเส้นทางภายในประเทศ เช่น แม่น้ำ ลำคลอง ฯลฯ เส้นทางทางบก แบ่งออกเป็นเส้นทางรถยนต์และเส้นทางรถไฟ ประการสุดท้าย คือ เส้นทางอากาศ ซึ่งสามารถติดต่อได้ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ นอกจากเส้นทางขนส่งดังกล่าวแล้ว ท่อในการลำเลียง ก๊าซหรือวัสดุอย่างอื่น ก็จัดเป็นเส้นทางด้วย

๒. พาหนะ (The Vehicle) พาหนะเป็นสื่อกลางในการลำเลียงผู้โดยสารหรือสินค้าในสมัยโบราณ ได้แก่ ช้าง ม้า ลา อูฐ เกวียนเรือ ฯลฯ แต่ปัจจุบันได้มีการนำเครื่องจักรมาใช้ในการขับเคลื่อนแทนแรงงานคนและสัตว์ พาหนะในปัจจุบัน ได้แก่ รถยนต์ รถไฟ เครื่องบิน เรือ ฯลฯ

๓. สถานี (The Terminal) สถานีเป็นจุดเริ่มต้นหรือปลายทางของการขนส่ง สถานีของการขนส่งขึ้นอยู่กับเส้นทางและยานพาหนะในการขนส่ง ตัวอย่างการขนส่งทางบก ได้แก่ สถานีขนส่งรถประจำทาง สถานีรถไฟ การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ ท่าเรือ สะพานปลา การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ สนามบิน

๔. ผู้ประกอบการ (The carrier) ผู้ประกอบการคือ ผู้ที่ให้บริการการขนส่งอาจจะเป็นรัฐบาล หรือเอกชน ผู้ให้บริการอาจได้รับค่าจ้าง ถ้าดำเนินการในลักษณะของธุรกิจหรือไม่ได้รับผลตอบแทน ถ้าดำเนินการเพื่อส่วนบุคคลมิได้รับจ้าง

ผลกระทบของการขนส่งมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับระบบเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และสิ่งแวดล้อมของแต่ละประเทศ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้เพราะการพัฒนากระบวนการขนส่ง ย่อมมีส่วนผลกระทบต่อพัฒนาระบบอื่นๆ ของประเทศด้วย การพัฒนาระบบการขนส่งที่ดีย่อมทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายผลผลิตจากภาคชนบทสู่ตัวเมือง ทำให้คนชนบทมีรายได้ดีขึ้นแต่ก็ส่งผลกระทบให้ประชาชนในชนบทเปลี่ยนการดำรงชีวิตที่แตกต่างไปจากเดิม ทั้งนี้เพราะสามารถจัดซื้อสิ่งอุปโภคบริโภคจากตัวเมืองได้สะดวกขึ้น

ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ การพิจารณาจากความจำเป็นพื้นฐานที่เป็นปัจจัยอย่างหนึ่งในการกำหนดเส้นความยากจนโดยความจำเป็นขั้นพื้นฐานนี้ เป็นระดับขั้นต่ำที่ยอมรับได้ อันได้แก่ อาหารสุขภาพอนามัย การศึกษา เครื่องนุ่งห่ม น้ำมันและการขนส่งนโยบายควบคุมภาวะตลาดในประเทศ หมายถึง นโยบายในการจัดระเบียบการดำเนินธุรกิจอันไม่ชอบธรรมแก่นักธุรกิจอื่นและประชาชนทั่วไป ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจสามารถที่จะพิจารณาได้จากรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลต่อปีของประชากรทั้งประเทศ (Per Capita) พิจารณาจากการกระจายรายได้ ว่าเป็นไปในลักษณะที่เป็นธรรมหรือไม่ กล่าวคือ ความแตกต่างในเรื่องรายได้ของแต่ละบุคคลจะต้องพยายามไม่ให้แตกต่างกันมากนัก เช่น มีบุคคลกลุ่มเล็ก ๆ บางกลุ่มเท่านั้นที่มีรายได้สูง แต่ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศนั้นมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจต่ำจะยังถือว่าประเทศมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจไม่ได้

จากการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับระบบเศรษฐกิจ การเมือง สังคม สิ่งแวดล้อมและความมั่นคงของประเทศไทย ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทยอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศในด้านนี้ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดของประเทศไทย
๒. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน
๓. เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาเรื่องการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทยครั้งนี้มุ่งศึกษาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดกับความมั่นคงด้านเศรษฐกิจ สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยไว้ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา ผู้วิจัยศึกษา พัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย ผลกระทบที่เกิดจากการขนส่งมวลชนทางถนน โดยเฉพาะผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ขอบเขตด้านประชากร การสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญประกอบด้วย ผู้บริหารของ
กระทรวงคมนาคม ผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัด และ
ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัด

ขอบเขตด้านระยะเวลาในการศึกษา ระยะเวลาการวิจัยนี้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก
ผู้บริหารของกระทรวงคมนาคม ผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด
และผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด ในระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือน
กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ การเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยจะมี
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล และสามารถจำแนกประเภทของเครื่องมือ ที่ใช้ในการเก็บรวบรวม
ข้อมูล ดังรายละเอียดต่อไปนี้แบบสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) การวิจัยครั้งนี้เป็น
การวิจัยเชิงคุณภาพข้อมูลไม่สามารถนำมาแจกแจงนับได้ จึงต้องให้ความสำคัญกับเครื่องมือที่เป็นแบบ
สัมภาษณ์ ที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล การสร้างเครื่องมือที่เป็นแบบสัมภาษณ์นี้ พัฒนาแบบ
สัมภาษณ์ที่มีลักษณะเป็นแบบกึ่งมีโครงสร้าง ด้วยการตั้งประเด็นคำถามไว้ล่วงหน้าเพื่อความสมบูรณ์
ของข้อมูล และประเด็นคำถามจะเน้นเป็นการสนทนาระหว่างบุคคลต่อบุคคล แนวคำถามที่สร้างขึ้น
อาศัยการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์การวิจัยแต่ละข้อและนำมาเชื่อมโยงกับหลักการแนวคิดที่มีอยู่ใน
เรื่องนั้น ๆ การสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่าง
จังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ได้ข้อมูลด้านการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดกับความมั่นคงด้าน
เศรษฐกิจ
๒. ได้ข้อมูลสภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบันอันจะ
เป็นประโยชน์ในการวางแนวทางเพื่อการแก้ไขปัญหาได้
๓. ได้แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคง
ด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

คำจำกัดความ

การขนส่งมวลชนทางถนน หมายถึง การให้บริการคมนาคมของผู้ประกอบการรถโดยสารที่
สามารถเคลื่อนย้ายคนจำนวนมากเดินทางได้ในเวลาเดียวกัน
ตามเส้นทางเดินรถที่ออกจากสถานี

การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด หมายถึง

การให้บริการคมนาคมสาธารณะโดยเริ่มต้นจากสถานีของจังหวัดที่หนึ่งไปยังสถานีของจังหวัดที่สอง

การพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด หมายถึง

การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะโดยใช้เส้นทางจุดเริ่มต้นจากสถานีของจังหวัดที่หนึ่งไปยังสถานีของจังหวัดที่สองที่คนจำนวนมากสามารถเดินทางในเวลาเดียวกัน

ความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย หมายถึง

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้นจากการให้บริการคมนาคมของผู้ประกอบการรถโดยสารที่สามารถเคลื่อนย้ายคนจำนวนมากเดินทางได้ในเวลาเดียวกันตามเส้นทางเดินรถที่ออกจากสถานี

บทที่ ๒

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การขนส่งมวลชนทางบก

ระบบขนส่งสาธารณะ (Public transportation or Mass transit) ถือได้ว่าเป็นระบบที่ผ่านขั้นตอนของวิวัฒนาการมาแล้วเป็นเวลานานหลายยุคหลายสมัย เริ่มจากการขนส่งสาธารณะครั้งแรกสุดที่พบในประวัติศาสตร์นั้น เริ่มขึ้นโดยชาวโรมัน ผู้ซึ่งก่อตั้งให้ระบบบริการยานพาหนะที่รับจ้างขนส่งผู้คนและสัมภาระในระหว่างช่วงการปกครองของจักรพรรดิออกุสตุส (Augustus) และจักรพรรดิไธเบอริอุส (Tiberius) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกแบบสองล้อหรือสี่ล้อที่ให้บริการโดยจอดรับส่งผู้โดยสารตามที่พักปลายทาง ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นสถานีย่อยทุกๆระยะทาง ๕ - ๖ ไมล์

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับบริการสาธารณะ (Public Service) การจัดทำบริการสาธารณะ (public service) ถือได้ว่าเป็นภารกิจที่สำคัญประการหนึ่งของรัฐที่ต้องจัดทำเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของคนส่วนใหญ่ในสังคม สำหรับแนวคิดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการจัดทำบริการสาธารณะจะประกอบไปด้วยหลักเกณฑ์ ๓ ประการ (Millett, ๑๙๕๔: ๓๙๗; Boramanan, ๒๐๐๙: ๔๔, ๒๐๑๒: ๙๐) คือ (๑) หลักว่าด้วยความเสมอภาค ในที่นี้หมายถึง ความสามารถในการให้บริการสาธารณะได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน (equitable service) (๒) หลักว่าด้วยความสม่ำเสมอและต่อเนื่อง ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของบริการสาธารณะและ (๓) หลักว่าด้วยการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง โดยหลักการนี้ มีสาระสำคัญว่า การพัฒนาการให้บริการสาธารณะจะต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้มีความก้าวหน้า (progressive service) ตามลักษณะของการให้บริการสาธารณะนั้นๆ โดยเฉพาะในประเด็นด้านความพร้อมของบริการที่มีอยู่ (availability) กับความต้องการของประชาชน (Denhardt & Denhardt, ๒๐๑๕: ๖๖๕-๖๖๘) เพราะเป้าหมายของการให้บริการสาธารณะนั้นคือ การให้บริการโดยคำนึงถึงความพึงพอใจของประชาชน (satisfactory service) กล่าวคือ บริการสาธารณะที่ดีนั้น จะต้องสามารถปรับปรุงเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ตลอดเวลา ทั้งในประเด็นของการปรับปรุงคุณภาพ และผลการปฏิบัติงานตลอดจนการเพิ่มประสิทธิภาพ หรือความสามารถในการให้บริการให้มากขึ้น เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับเหตุการณ์และความต้องการส่วนรวมของประชาชนผู้ใช้บริการสาธารณะ

รูปแบบการขนส่งมวลชน (Mass Transportation Mode) มีหลากหลายรูปแบบ ซึ่งการพิจารณาเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชน อาจพิจารณาจากเส้นทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การขนส่งมวลชนทางบก เป็นรูปแบบการขนส่งมวลชนที่สามารถแบ่งย่อยออกเป็น การขนส่งมวลชนทางถนน การขนส่งมวลชนรูปแบบ นี้เป็นที่นิยมใช้กันมากที่สุดในประเทศไทย ทั้งนี้ก็เพราะ

เหตุผลเรื่องของความรวดเร็ว และคุ้มค่ากับค่าใช้จ่าย รวมถึงการมีเส้นทางในการเดินทางที่ครอบคลุม และหลากหลาย สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้เป็นอย่างดี การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนนั้นก็เพื่อให้ประชาชนได้ใช้ บริการที่ดี สะดวก รวดเร็ว และมีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม ดังนั้นเพื่อให้ บริการขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาค รัฐ และภาคเอกชน จึงควรให้ความสำคัญในประเด็นดังต่อไปนี้

๑. ความรวดเร็วในการให้บริการขนส่งมวลชน การที่จะให้บริการขนส่งมวลชนได้ รวดเร็วนั้นจะต้องมีการสำรวจเส้นทางที่เหมาะสม เช่น การสำรวจปริมาณผู้ใช้บริการ ระยะเวลาในการเดินทางในแต่ละเส้นทาง เป็นต้น เพื่อวางแผนกำหนดเส้นทางเดินรถให้มีความเหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ยังต้องมีการ วางแผนเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางแยก ด้วยการจัดทำ โครงข่ายถนน ทางลอด สะพานยกระดับ และการขยายเส้นทางลัดต่างๆ ก็จะเป็น ส่วนหนึ่งที่จะช่วยให้เกิดความรวดเร็วในการเดินทางทั้งทางรถยนต์ทำให้ประชาชนสามารถคาดคะเนระยะเวลาในการเดินทางได้ รวมถึงสามารถใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อยลงและถึงจุดหมายปลายทางได้ทันตาม กำหนดเวลามากขึ้น ส่วนบุคคล และรถขนส่งมวลชน (สำนักสิ่งแวดล้อมกรุงเทพมหานคร, ๒๕๕๒)

๒. การประหยัดค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่งมวลชน ซึ่งมี ๒ มุมมองคือ การประหยัด ค่าใช้จ่ายด้านต้นทุนการขนส่ง ซึ่งผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการขนส่งมวลชนต้องมีการบริหารจัดการ ที่ดี เพื่อให้มีต้นทุนที่ต่ำที่สุดแต่ยังคงสามารถคุณภาพการให้บริการได้อย่างดี ซึ่งการที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำก็ย่อมส่งผลให้อัตราการจัดเก็บค่าโดยสารถูกลงไปด้วยและการประหยัดค่าใช้จ่ายด้านอัตรา ค่าโดยสารซึ่งค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เป็นค่าใช้จ่ายที่ประชาชนหรือผู้ใช้บริการต้องรับภาระ ดังนั้นหากมีการ จัดเก็บอัตราค่าโดยสารที่ถูกลงก็จะทำให้ผู้ใช้บริการมีค่าครองชีพที่ถูกลง และหากผู้ให้บริการ ให้บริการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพก็ย่อมส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการให้ดีขึ้นสุดท้ายก็จะ ทำให้มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นนั่นเอง

๓. ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการขนส่งมวลชน เนื่องจากการขนส่งมวลชนเป็นการ ขนส่งสาธารณะที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงต้องให้ความสำคัญประเด็นเรื่องความปลอดภัยอย่างยิ่งทั้งในส่วนของ การควบคุมมาตรฐานพาหนะคนขับ และการให้บริการ โดยควรมีการ ควบคุมความเร็วในการเดินทางเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ และการควบคุมเรื่องความปลอดภัยด้าน ทรัพย์สินของผู้ใช้บริการเพราะเมื่อมีผู้ใช้บริการจำนวนมากก็อาจทำให้เกิดปัญหาการลักขโมย ดังนั้น การเพิ่มปริมาณการเดินทางเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการอาจเป็นทางออกที่ดีในการลด ปัญหาดังกล่าว

๔. ปริมาณของพาหนะในการให้บริการขนส่งมวลชนในปัจจุบันปริมาณหรือจำนวน พาหนะที่ให้บริการขนส่งมวลชนยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนโดยเฉพาะระบบขนส่ง มวลชนในกรุงเทพมหานครที่มีผู้ใช้บริการมากถึง ๕ ล้านคนต่อวัน ดังนั้นเมื่อการบริการไม่เพียงพอกับ ความต้องการจึงเกิดการเบียดเสียดในการเดินทางทั้งทางบกและทางน้ำซึ่งจะส่งผลต่อความปลอดภัย ของผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ มีอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะเกิดขึ้นอย่าง ต่อเนื่องและนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งร่างกายและทรัพย์สิน ดังนั้นหากเพิ่มปริมาณพาหนะที่ให้บริการ ขนส่งมวลชนให้เพียงพอต่อความต้องการก็จะช่วยให้ผู้ใช้บริการมีความปลอดภัยมากขึ้น (สำนัก สิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร, ๒๕๕๒)

๕. ความตรงต่อเวลาในการให้บริการขนส่งมวลชนในปัจจุบันมีปัญหาในประเด็นนี้อย่างมาก เนื่องจากความไม่แน่นอนของตารางเวลาเดินทางทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนไม่สามารถกำหนดเวลาในการเดินทางที่แน่นอนได้ จึงหันไปใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้นจึงส่งผลให้การจราจรติดขัด ดังนั้นการพัฒนาในส่วนนี้จะทำให้ประชาชนสามารถคาดคะเนระยะเวลาในการเดินทางได้ รวมถึงสามารถใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อยลงและถึงจุดหมายปลายทางได้ทันตามกำหนดเวลามากขึ้น

สิงคโปร์ถือเป็นประเทศลำดับแรกที่ได้รับการยอมรับว่ามีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะประเทศสิงคโปร์นั้นมีพื้นที่ขนาดค่อนข้างเล็ก การบริหารจัดการการขนส่งมวลชนทางบกจึงสามารถจัดทำได้อย่างเป็นระบบ และมีหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลชัดเจนไม่ซับซ้อนเหมือนอย่างประเทศไทย ดังนั้นหากเปรียบเทียบระบบขนส่งมวลชนของสิงคโปร์จึงอาจต้องเปรียบเทียบกับระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากขนาดของพื้นที่และจำนวนประชากรที่มีความใกล้เคียงกันซึ่งระบบขนส่งมวลชนในประเทศสิงคโปร์มีประเด็นที่น่าสนใจ คือ เรื่องของการบริหารจัดการด้วยการใช้เทคโนโลยี ซึ่งประเทศสิงคโปร์นำเอาระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System: ITS) มาใช้ในการบริหารจัดการโดยทางกรมขนส่งทางบกของสิงคโปร์ (Land Transport Authority: LTA) จะมีหน้าที่ทั้งการจดทะเบียนควบคุม ยานพาหนะ วางแผนการขนส่ง การปรับปรุงและสร้างโครงข่าย การจราจร หรืออาจเรียกได้ว่าดูแลทั้งระบบ โดยมีระบบขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เป็นตัวช่วยสำคัญในการป้อนข้อมูลตลอด ๒๔ ชั่วโมงจากกล้องวงจรปิดบนทางแยกทำให้สามารถควบคุมการจราจร และปริมาณรถในแต่ละเส้นทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถส่งข้อมูลไปยังผู้ใช้รถเพื่อวางแผนในการเดินทางอีกด้วย

การพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเป็นสิ่งสำคัญทั้งต่อประชาชน สังคม และเศรษฐกิจ ซึ่งสิ่งที่ควรพัฒนาปรับปรุงอย่างเร่งด่วน คือ ๑) ความรวดเร็วในการให้บริการขนส่งมวลชน ๒) การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้บริการขนส่ง มวลชน ทั้งการประหยัดค่าใช้จ่ายด้านต้นทุนการขนส่งและด้าน อัตราค่าโดยสาร ๓) ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการขนส่งมวลชน ๔) ปริมาณของพาหนะในการให้บริการขนส่งมวลชน ๕) ความ ตรงต่อเวลาในการให้บริการขนส่งมวลชน ซึ่งการจะพัฒนาระบบ ขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพได้นั้น ภาครัฐและภาคเอกชนต้อง มีการวางแผนและดำเนินการร่วมกัน พร้อมทั้งประชาชนต้องให้ ความร่วมมือและสนับสนุนด้วย

๑. เส้นทาง

สายการเดินรถหรือเส้นทางให้บริการ (Transit routes or Transit lines) คือ ถนนหรือเขตทางประเภทต่างๆ ที่ถูกกำหนดไว้สำหรับให้ยานพาหนะสัญจรไปมา โดยคำว่า *สายการเดินรถ (Route)* มักใช้กับบริการรถโดยสารประจำทาง และ *เส้นทางขนส่ง (Line)* มักใช้กับการขนส่งแบบรางหรือบนช่วงถนนที่มีสายการเดินรถซ้อนกันเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตามทั้งสองคำนี้สามารถใช้ในการความหมายที่แทนกันได้โดยไม่ผิดความหมายแต่อย่างใด สายการเดินรถหรือเส้นทางที่ให้บริการอยู่ในเขตเมือง จะถูกเรียกว่า โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ (Transit networks) เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเส้นทางที่มีอยู่ ทั้งทางบก ทางรถไฟ และทางน้ำ เก็บรวบรวมโดยกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ข้อมูลที่รวบรวมไว้จะเป็นการเก็บข้อมูลในส่วนที่หน่วยงานนั้นรับผิดชอบ เช่น กรมทางหลวง ก็จะเก็บข้อมูล

เฉพาะในส่วนที่เป็นทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็จะเก็บข้อมูลในส่วนทางด่วน เป็นต้น ยังไม่ได้มีการเก็บข้อมูลของเส้นทางทั้งระบบ และการเก็บข้อมูลยังไม่ทั่วถึงและยังขาดรายละเอียดเท่าที่ควร เช่น ข้อมูลที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทาง (ทางบกเชื่อมกับทางน้ำ) นอกจากนี้ ยังขาดข้อมูลที่เป็นลักษณะของเส้นทาง เช่น ความกว้าง จำนวนช่องทางของถนนแต่ละสายในประเทศไทย โดยข้อมูลเหล่านี้จำเป็นในการนำไปใช้วางแผนเพื่อปรับปรุงหรือขยายให้เพียงพอต่อความต้องการที่เพิ่มสูงขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ข้อมูลเส้นทางที่ได้นำเสนอสู่สาธารณชน เป็นข้อมูลเส้นทางทางกายภาพ เช่น เส้นทางถนน เป็นต้น แต่ยังขาดการสำรวจรวบรวมและนำเสนอข้อมูลที่เป็นข้อมูลเส้นทางให้บริการเดินทางและขนส่ง

๒. พาหนะ

ในยุโรป ระหว่างศตวรรษที่ ๑๖ เริ่มปรากฏมีการใช้รถโค้ช (Coaches) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยจัดให้มีการให้บริการที่สม่ำเสมอตามตารางเวลาระหว่างเมืองสำคัญๆ หลังจากนั้นในศตวรรษที่ ๗ ได้ริเริ่มการใช้พาหนะที่เรียกว่า Stagecoaches เพื่อให้บริการขนส่งระหว่างเมือง อย่างไรก็ตาม การจัดให้บริการในยุคนี้ค่อนข้างที่จะไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ทั้งนี้เนื่องจากสภาพถนนที่ย่ำแย่ประกอบกับราคาค่าโดยสารที่แพงเกินไป การเดินทางเป็นไปด้วยความล่าช้า ทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควร ในปี ๑๖๖๒ นักปรัชญาและนักคณิตศาสตร์ชาวฝรั่งเศส Blaise Pascal ได้ริเริ่มบริการขนส่งโดยรถโค้ชในอัตราค่าโดยสารที่ต่ำโดยให้บริการประจำในท่าเส้นทางเดินรถภายในเมืองปารีส เมื่อเริ่มเข้าสู่ศตวรรษที่ ๑๙ ผู้คนส่วนใหญ่เดินทางไปประกอบอาชีพการงานด้วยการเดินทางเป็นหลัก เมืองมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นและมีขนาดกะทัดรัดเนื่องจากพื้นที่ของเมืองถูกจำกัดโดยรัศมีของความสามารถในการเดินทางของผู้คนจากบริเวณศูนย์กลางของเมืองนั่นเองชาวเมืองที่อาศัยอยู่บริเวณรอบนอกของเมืองเดินทางด้วยรถบรรทุกขนส่งหรือใช้ม้าเป็นพาหนะ อย่างไรก็ตามราคาของม้าในขณะนั้นมีราคาแพงเกินกว่าคนทั่วไปจะซื้อไว้ใช้งานได้ ยุคแห่งการขนส่งที่ทันสมัย เริ่มต้นในปี ๑๘๑๙ ซึ่งเป็นการเดินทางด้วยรถโค้ชในเมืองปารีส (Miller, ๑๙๔๗)

พาหนะที่ใช้นำมาจากรถ Stagecoach และถูกเรียกชื่อใหม่เป็น Diligence ขณะที่บริการขนส่งสาธารณะที่จัดให้มีขึ้นครั้งแรกในสหรัฐอเมริกา เริ่มต้นในปี ค.ศ. ๑๘๒๗ โดยการริเริ่มของ Abraham Brower ให้บริการบนถนน Broadway กรุงนิวยอร์ก โดยใช้พาหนะที่เป็นรถโค้ชขนาด ๑๒ ที่นั่ง ผลิตโดย Wade & Leverich และได้ถูกตั้งชื่อว่า Accommodation จากนั้น Abraham ได้สั่งผลิตรถอีกรุ่นที่ถูกออกแบบให้มีลักษณะแตกต่างออกไป รถรุ่นใหม่มีประตูเข้าออกอยู่ท้ายตัวรถ และมีบันไดเหล็กต่อจากตัวรถลงไปถึงพื้นถนน รถรุ่นนี้ตั้งชื่อว่า Sociable ในปี ๑๘๒๕ ผู้ผลิตรถโค้ชที่มีชื่อว่า George Shilibeer ได้รับมอบหมายให้ทำการสร้างรถโค้ชที่ได้รับการออกแบบเป็นพิเศษ ให้มีความสามารถในการบรรทุก และมีที่นั่งขนาดใหญ่เพื่อให้บริการในเมืองปารีส พาหนะดังกล่าวมีชื่อว่า Omnibus จากนั้น Shilibeer ได้เดินทางไปยังกรุงลอนดอน และเริ่มจัดเส้นทางให้บริการ Omnibus ขึ้นในปี ๑๘๒๙ โดยใช้พาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยม้าในการลากจูง และมีความจุ ๑๘ ที่นั่ง จากนั้น Omnibus ได้ถูกนำมาใช้ในเมืองนิวยอร์กในปี ๑๘๓๑ โดย John Stephenson ผู้ซึ่งภายหลังได้กลายเป็นผู้ผลิตยานพาหนะสำหรับการขนส่งสาธารณะรายใหญ่ที่สุดของศตวรรษที่ ๑๙ ถึงแม้ว่า Omnibus จะได้รับการออกแบบเพื่อให้บริการในเมือง แต่การเดินทางด้วย Omnibus ก็ยังถือว่าช้าและไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควร นี้เนื่องจากถนนที่มีผิวทางราบเรียบเหมาะสำหรับใช้

เป็นเส้นทางให้บริการนั้นมีจำนวนไม่มากนัก และถนนดังกล่าวส่วนใหญ่จะมีพื้นผิวทำจากวัสดุที่เป็นก้อนถ่านหินที่มีขนาดใหญ่ยากต่อการทำให้เรียบ อย่างไรก็ตาม Omnibus ยังคงเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการอย่างต่อเนื่องตลอดช่วงศตวรรษที่ ๑๙ จนกระทั่งถูกแทนที่ด้วยรถยนต์โดยสาร (Motor buses) รถโดยสาร และรถ Trolleybus ถือได้ว่าเป็นนวัตกรรมที่สำคัญของการขนส่งในช่วงกลาง ศตวรรษที่ ๒๐ ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบขนส่งที่เดินทางบนถนนนอกเหนือจากการขนส่งระบบรางที่ได้ถูกพัฒนามาแล้วก่อนหน้านี้

บริการรถโดยสารถูกนำมาใช้ครั้งแรกที่กรุงนิวยอร์กในปี ๑๘๕๐ โดยบริษัทขนส่งดั้งเดิมชื่อ The Fifth Avenue Coach Company ที่ได้ทำการนำเข้ารถโดยสารจากภายนอกประเทศเข้ามาเพื่อให้บริการแทนที่ Omnibus ที่ให้บริการอยู่แต่เดิม ปี ๑๘๑๒ หน่วยงานขนส่งระบบรางประจำเมืองคลีฟแลนด์ เริ่มนำรถโดยสารมาให้บริการแก่ผู้เดินทางในลักษณะที่ใช้เป็นตัวป้อน (Feeders) ผู้โดยสารให้กับสายการเดินรถ Streetcars ต้นปี ๑๘๒๐ บริษัท Fageol Brothers ได้พัฒนารถโดยสารให้มีลักษณะที่สะดวกในการขึ้น-ลงของผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ด้วยการติดตั้งเครื่องยนต์ไว้ส่วนหน้าของตัวรถ ติดตั้งบันไดขึ้น-ลงในระดับที่ต่ำ และมีประตูเปิด-ปิดที่ควบคุมได้โดยพนักงานขับรถ ทำให้เกิดความสะดวกในการขึ้น-ลงของผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ช่วงเวลานี้ รถโดยสารได้ถูกปรับปรุงในเรื่องของการออกแบบและคุณภาพเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ปลายทศวรรษที่ ๑๘๓๐ องค์กรประกอบของรถโดยสารทั้งหมดได้ถูกปรับปรุงให้มีความทันสมัยขึ้นกว่าเดิม แต่ยังไม่มีการนำระบบปรับอากาศและระบบฟอกอากาศมาใช้ ในปี ๑๘๓๙ รถโดยสารได้ถูกพัฒนาให้มีระบบขับเคลื่อนผ่านล้อและเพลลาแบบอัตโนมัติ รถโดยสารที่ผลิตในช่วงเวลานี้มีความยาว ๔๐ ฟุต บรรทุกผู้โดยสารได้ ๕๐ ที่นั่ง มีการผลิตรถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เบนซิน และโพรเพนบั้ง ในช่วงเวลาดังกล่าวและต่อเนื่องมาถึงปี ๑๘๕๐ ในยุคเริ่มต้นรถโดยสารถูกออกแบบให้ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เบนซิน แต่เนื่องจากในกลุ่มประเทศยุโรปในขณะนั้น เชื้อเพลิงดังกล่าวมีราคาที่สูงมาก จึงได้มีการทดสอบเครื่องยนต์ที่ประดิษฐ์โดยบริษัท German Rudolf Diesel ในปี ๑๘๙๐ จากนั้นในปี ๑๘๒๙ หน่วยงานราชการประจำรัฐนิวเจอร์ซีย์ ได้นำเข้ารถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลของ Mercedes Benz เป็นจำนวน ๒ คัน รถโดยสารดังกล่าวมีสมรรถนะอยู่ในเกณฑ์ดี แต่การสั่งอะไหล่นำเข้าจากนอกประเทศมีปัญหาบางอย่างเกิดขึ้น ในที่สุดบริษัทผลิตรถยนต์ที่มีชื่อว่า Yellow Coach Company of Pontiac ซึ่งตั้งอยู่ในรัฐมิชิแกน ได้ทำการออกแบบรถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลขึ้นใช้เอง โดยเป็นรถโดยสารขนาด ๒๗ ที่นั่ง เริ่มให้บริการครั้งแรกที่เมืองนิวยอร์กในปี ๑๘๓๗ ทุกวันนี้รถโดยสารส่วนใหญ่ได้ถูกออกแบบให้มีระบบขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลแทบทั้งสิ้น

การขนส่งด้วยรถโดยสาร (Bus transit) การขนส่งด้วยรถโดยสารเป็นระบบขนส่งสาธารณะอีกรูปแบบหนึ่งที่มีความนิยมและมีการนำมาใช้เป็นเวลานาน อีกทั้งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นพาหนะที่ใช้ หรือรูปแบบการให้บริการ ฯลฯ ในหัวข้อนี้ จะนำเสนอบริการรถโดยสารรูปแบบต่างๆ เพื่อให้ภาพรวมของบริการขนส่งสาธารณะรูปแบบนี้ชัดเจนยิ่งขึ้นโดยทั่วไป

รถโดยสารแบบมาตรฐาน (Standard buses) โดยทั่วไป รถโดยสารแบบมาตรฐานจะมีความยาวของตัวรถโดยเฉลี่ยระหว่าง ๓๕ - ๔๐ ฟุต (๑๑ - ๑๒ เมตร) จำนวนที่นั่งผู้โดยสารจะแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับความยาวของตัวรถและรูปแบบการจัดเรียงที่นั่งเหล่านั้น สำหรับรถที่มีความ

ยาว ๓๕ ฟุต โดยทั่วไปจะมีจำนวนที่นั่ง ๔๐ – ๔๕ ที่นั่งและรถที่มีความยาว ๔๐ ฟุต จะมีจำนวนที่นั่ง ๔๗ – ๕๓ ที่นั่ง ขนาดความกว้างของตัวรถมีทั้งแบบขนาด ๙๖ นิ้ว (๒.๔ เมตร) หรือขนาด ๑๐๒ นิ้ว (๒.๖ เมตร) รถโดยสารที่มีความกว้างของตัวรถมากกว่าทำให้สามารถออกแบบที่นั่งผู้โดยสารให้มีความกว้างได้มากกว่า ช่วยให้ผู้โดยสารเกิดความสบายในการนั่งเพิ่มขึ้น หรือทำให้ช่องทางเดินระหว่างที่นั่งผู้โดยสารมีความกว้างเพิ่มขึ้น ปัจจุบันผู้ออกแบบรถโดยสารได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและปรับปรุงลักษณะต่างๆของตัวรถมากขึ้นรถโดยสารรูปแบบใหม่ได้ถูกออกแบบให้มีระดับพื้นภายในตัวรถที่ต่ำ มีประตูที่กว้างขึ้น มีทางขึ้นหรืออุปกรณ์ยกสำหรับผู้พิการที่ใช้รถเข็น และลักษณะอื่นๆ ของตัวรถที่ถูกออกแบบเพื่ออำนวยความสะดวกและช่วยให้ผู้โดยสารที่เป็นผู้สูงอายุ หรือมีข้อจำกัดทางร่างกายสามารถใช้บริการได้อย่างสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น

๓. สถานี

สถานีที่ให้บริการ (Transit stop facilities) ตำแหน่งที่กำหนดไว้สำหรับหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารนั้น แบ่งออกเป็นหลายประเภท ได้แก่ *ป้ายหยุดรถ (Stops)* คือ ตำแหน่งที่กำหนดไว้สำหรับหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารตลอดแนวเส้นทางให้บริการที่ป้ายหยุดรถอาจมีการติดตั้งสาธารณูปโภคพื้นฐานเพื่อบริการแก่ผู้เดินทาง อาทิ ป้ายแนะนำเส้นทาง ที่นั่งรอ เป็นต้น *สถานี (station)* คือ อาคารที่มักปลูกสร้างไว้ในตำแหน่งที่ต่ำกว่าอยู่เหนือขึ้นไป หรือตั้งอยู่ระดับพื้นดิน พร้อมด้วยสาธารณูปโภคต่างๆ เพื่อรองรับการใช้บริการของผู้โดยสารและการดำเนินงานต่างๆ ของระบบขนส่ง *ท่าเทียบรถ (Terminals)* คือ สถานีสุดท้ายของเส้นทางขนส่งที่มากกว่าหนึ่งเส้นทางขึ้นไปและเป็นจุดที่ผู้โดยสารใช้เป็นสถานที่สำหรับเปลี่ยนเส้นทางการเดินทาง *สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (Multimodal transfer stations)* คือ สถานีสำหรับการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารระหว่างระบบขนส่งรูปแบบต่างๆ สถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารอาจเรียกอีกชื่อหนึ่งได้ว่า Interface

การวางตำแหน่งสถานีจะเกี่ยวข้องกับประเด็นสำคัญ ๒ ประการ ได้แก่ การกำหนดระยะห่างระหว่างสถานีบนเส้นทางให้บริการ และการกำหนดตำแหน่งและขนาดที่แน่นอนของสถานี ยกตัวอย่างกรณีที่เป็นรถโดยสารประจำทาง ระยะห่างระหว่างสถานีจะกำหนดจากระยะทางที่เหมาะสมที่ทำให้ระยะเวลาการเดินทางของผู้โดยสารมายังสถานี สอดคล้องกับเวลาในการเดินทางและค่าใช้จ่ายในการให้บริการของรถโดยสารตลอดทั้งเส้นทาง เนื่องจากในการหยุดรับส่งผู้โดยสารแต่ละครั้งนั้น จะเป็นการเพิ่มเวลาและค่าใช้จ่ายในการให้บริการ เวลาที่ใช้หยุดรับส่งผู้โดยสาร (Stop times) นั้น จะประกอบด้วย (๑) เวลาดำเนินการ (Clearance time) คือ เวลาที่ใช้ในการลดและเร่งความเร็วรถโดยสาร และเวลาที่ใช้ในการเปิดและปิดประตูรถ และ (๒) เวลาให้บริการ (Dwell time) คือ เวลาที่ผู้โดยสารใช้ในการขึ้น-ลงรถโดยสาร ทั้งนี้เวลาให้บริการรวมจะขึ้นอยู่กับจำนวนของผู้โดยสารที่ขึ้นและลงรถโดยสารในแต่ละป้าย ในทางปฏิบัติ ในป้ายที่ไม่มีผู้โดยสารขึ้นหรือลงรถโดยสารอาจไม่จำเป็นต้องจอดให้บริการที่ป้ายนั้นๆ ดังนั้น ในทางปฏิบัติแล้ว จำนวนครั้งของการหยุดให้บริการอาจไม่จำเป็นต้องเท่ากับจำนวนป้ายที่ได้มาจากการวิเคราะห์ก็ได้โดยทั่วไปจะกำหนดให้มีจำนวนป้ายหรือสถานีไม่เกิน ๔ หรือ ๕ สถานีต่อกิโลเมตร (ประมาณ ๗ หรือ ๘ สถานีต่อไมล์) และมีจำนวนสถานีไม่น้อยกว่า ๒ สถานีต่อกิโลเมตร (ประมาณ ๓ หรือ ๔ สถานีต่อไมล์)

การกำหนดตำแหน่งของป้ายหรือสถานีต้องสัมพันธ์กับทางแยกตำแหน่งของป้ายเมื่อเทียบกับทางแยกแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท ได้แก่ ฝั่งใกล้ (Near side) ฝั่งไกล (Far side) และระหว่าง

แยก (Midblock) โดยมากมักไม่นิยามกำหนดตำแหน่งของสถานีเป็นบริเวณระหว่างแยก ยกเว้นจะมีจุดสร้างการเดินทางหลักตั้งอยู่ในบริเวณดังกล่าว ตำแหน่งป้ายที่ตั้งอยู่บริเวณฝั่งใกล้จะได้เปรียบกว่าบริเวณฝั่งไกลเล็กน้อยตรงที่สามารถใช้เป็นช่องจราจรเลียวยได้ในกรณีที่ไม่มีรถโดยสารจอดให้บริการอยู่ที่ป้าย นอกจากนี้ตำแหน่งของป้ายควรสะดวกต่อการเข้าถึงและอยู่ใกล้สถานที่สำคัญของชุมชนมีความปลอดภัยเพียงพอสำหรับผู้โดยสาร และสะดวกสำหรับการต่อรถแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (TOD) เป็นการประสานการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและการขนส่งเน้นการพัฒนาในพื้นที่ในรัศมี ๕๐๐ เมตรโดยรอบสถานี เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเดินเท้า และใช้จักรยานเข้าสู่สถานี และเดินทางต่อโดยระบบขนส่งมวลชน สร้างชุมชนที่มีชีวิตชีวาและน่าอยู่ โดยการพัฒนา พื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน คือ มีพื้นที่สำนักงาน แหล่งงาน ที่อยู่อาศัย และสวนสาธารณะหรือพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ อยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานี (Regional Transport District, ๒๐๐๓) Dyett (๑๙๙๐) อธิบายว่า การวางผังตามแนวคิด TOD เน้นการออกแบบถนนทุกสายให้สามารถเข้าสู่สถานี ระบบขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นศูนย์กลางชุมชน โดยออกแบบให้ทั้งผู้ใช้รถยนต์ คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน สามารถใช้ ถนนร่วมกันเพื่อเข้าสู่สถานีได้ การวางผังตามแนวคิด TOD สามารถใช้ได้ทั้งในพื้นที่เมืองและชานเมือง โดยมีสัดส่วน การใช้ประโยชน์ที่ดินแตกต่างกัน เช่น ชุมชน TOD ในบริเวณชานเมือง มีพื้นที่อาคารสำนักงานร้อยละ ๐-๔๐ ส่วนชุมชน TOD ในพื้นที่เมืองมีพื้นที่อาคารสำนักงานร้อยละ ๒๐-๖๐ ดังแสดงในภาพที่ ๒ ปัจจุบัน หลายเมืองในสหรัฐอเมริกาและ แคนาดาได้ส่งเสริมการใช้ระบบรางเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีของเมือง ลดการใช้พลังงานน้ำมันอย่างสิ้นเปลือง และ ส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีและความเสมอภาคของคนในสังคม และได้นำแนวคิด TOD มาใช้ในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานี (Bernick and Cervero, ๑๙๙๖) ตัวอย่างเมืองที่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่และสภาพแวดล้อมโดยรอบสถานี ได้แก่ เมืองพอร์ตแลนด์ รัฐโอเรกอน สหรัฐอเมริกา (ธนภณ และสุภาพร, ๒๕๕๖) สต็อกโฮล์ม โตเกียว สิงคโปร์ และโคเปนเฮเกน (Cervero, ๑๙๙๘)

๔. ผู้ประกอบการ

บริษัท ขนส่ง จำกัด หรือ บขส. เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. ๒๔๗๓ โดยใช้ชื่อว่า "บริษัท เดินอากาศ จำกัด" และได้เปลี่ยนชื่อมาเป็นบริษัท ขนส่ง จำกัด ในปี พ.ศ. ๒๔๘๒ บริษัท ขนส่ง จำกัด มีหน้าที่ในการดำเนินการด้านการบริการขนส่งผู้โดยสารโดยรถประจำทาง ระหว่างกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทั้งระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัด รวมถึงให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการในรูปของรถร่วมเอกชน บริษัท ขนส่ง จำกัด ทำหน้าที่เป็นแกนกลางในการจัดระเบียบการเดินทางทั้งของบริษัทเองและรถร่วมให้เป็นระเบียบ รวมทั้งการให้บริการด้านสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งสามารถแบ่งขอบเขตการดำเนินงานธุรกิจได้ เป็น ๓ ธุรกิจ คือการเดินรถบริษัท รถร่วมเอกชน สถานีขนส่ง มีจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน ๗ แห่ง ทั้งในกรุงเทพ และต่างจังหวัด และมีที่ทำการสถานีเดินรถ ๑๑๗ สาขาทั่วประเทศ กรุงเทพฯ ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (เอกรมย์) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถนนบรมราชชนนี) สถานีในส่วนภูมิภาค ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุพรรณบุรี สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุราษฎร์ธานี

การขนส่งโดยรถยนต์และรถโดยสารในประเทศไทย เริ่มครั้งแรกหลังจากเปิดการเดินทางรถไฟสายแรกในสมัยรัชกาลที่ ๕ ได้ราว ๒-๓ ปี เมื่อรถยนต์จากยุโรปคันแรกได้นำเข้ามายังประเทศไทย รถยนต์คันนี้เป็นของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี เข้าใจว่าคงจะมีฝรั่งนำเข้ามาจากยุโรปแล้วเอามาขายต่อ ลักษณะของรถยนต์นี้เรียกว่า ใช้น้ำมันปิโตรเลียมต้องจุดไฟลักษณะคล้ายเตาฟู่ รูปร่างคล้ายรถบดถนน มีที่นั่งสองแถวมีหลังคาเป็นประระล้อย่างต้น ซึ่งทั้งนี้ทำให้สงสัยว่าจะเป็นรถที่ใช้เครื่องสตีมหรือไอน้ำมากกว่า และในที่สุดก็ใช้การอะไรจริงจังไม่ได้ ต้องทิ้งให้เหลือแต่ซากและสูญสิ้นไป ต่อมากรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ เป็นผู้นำรถยนต์จากยุโรปเข้ามาเป็นคันแรก แล้วได้ทูลเกล้าฯ ถวายเป็นรถพระที่นั่งของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และได้มีพระบรมราชโองการให้สั่งซื้อรถยนต์แบบใหม่ ๆ ของสมัยนั้นเข้ามาอีกหลายสิบคัน เพื่อพระราชทานแจกจ่ายแก่พระบรมวงศานุวงศ์และข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ ต่อมาในปี พ.ศ.๒๔๕๑ ได้มีรถโดยสารประจำทางขึ้นเป็นครั้งแรกเป็นของพระยาภักตินรเศรษฐ ผู้ให้กำเนิดรถเมล์ชาวเดินรับส่งผู้โดยสารจากประตูน้ำ สระปทุม กับบางลำภู นับได้ว่าเป็นการเริ่มทำการขนส่งด้วยรถโดยสารขึ้น ทำให้เกิดปัญหาทางด้านการจราจร เพราะแต่เดิมถนนมีขนาดเล็กเหมาะสำหรับรถลากจูงและ เข็มม้ายกับรถส่วนบุคคลพอมีรถโดยสาร ทำให้ถนนที่มีขนาดความกว้างไม่สัมพันธ์กับตัวรถโดยสาร จึงทำให้ถนนแคบลงและเกิดอุบัติเหตุอยู่เนือง ๆ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้ทรงตราพระราชบัญญัติรถยนต์เป็นฉบับแรกขึ้นเมื่อ ร.ศ.๑๒๘ ขึ้นตรงกับ พ.ศ.๒๔๕๓ พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้วางระเบียบการเดินทางและขับรถขึ้นไว้และใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ร.ศ.๑๒๙ หรือ พ.ศ.๒๔๕๔ เป็นต้นมา

ในระยะต่อมาได้มีการพัฒนาถนนอย่างมากมายรอบ พระนครตลอดจนได้มีการพัฒนาทางด้านรถยนต์มากขึ้นประชาชนและผู้มีฐานะดี จึงหันมานิยมการสัญจรด้วยรถยนต์กันมากและมีผู้เล็งเห็นประโยชน์ในการเดินทางสัญจรไปมา จึงได้มีกลุ่มบุคคลรวมตัวกันจัดตั้งบริษัทขึ้นส่งรถยนต์ทั้งส่วนบุคคลและรถโดยสารเข้ามา ในประเทศมีจำนวนมากขึ้นตามลำดับ ดังนั้นทางราชการจึงได้ตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๔๗๓ขึ้นเพื่อใช้บังคับให้มีการจดทะเบียนรถยนต์แสดง ผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือเจ้าของรถยนต์ พร้อมกันนั้นก็ใช้บังคับให้เจ้าของรถยนต์ เสียภาษีในการมีรถยนต์ให้แก่รัฐ

ใน พ.ศ.๒๔๗๓ นี้เอง ได้มีกลุ่มนักธุรกิจเอกชนกลุ่มหนึ่งได้ก่อตั้งบริษัทเดินอากาศ จำกัด ขึ้นมีชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า Aerial Transport of Siam Company Limited เมื่อวันที่ ๓ ก.ค. ๒๔๗๓ ประกอบด้วยผู้ริเริ่มตั้ง นี้ ๑) พระยาเชาวนานุสถิติ (เชาว์ อินทฤกษ์) ๒) พระยาภิรมย์ ภักดี (บุญรอด เศรษฐบุตร) ๓) พระยาภักตินร เศรษฐ (เลิศ เศรษฐบุตร) ๔) นายกิมพงษ์ ทองธัช ๕) นายอีรอนเลซ (E. Ronlez) ๖) นายอ็อตโต เปรก เกอร์ (Otto Preagor) ๗) นายเอชยี โมโนด์ (H.G. Monod) โดยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ ตึกกนาวิลี สีพระยา ถนนช่องกงเชียงไต้แบงค์ อำเภอบางรัก กรุงเทพมหานคร โดยมีคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ ชุดแรกประกอบด้วย ๑) พระยาเชาว นานุสถิติ (เชาว์ อินทฤกษ์) เป็นประธานกรรมการ ๒) พระยาภิรมย์ภักดี ๓) พระยาภักตินรเศรษฐ ๔) นายอ็อตโต เปรกเกอร์ ๕) นายเอช คริสเตียนเสน ๖) นายกิมพงษ์ ทองธัช ๗) นายอาร์ บี แจ็คสัน เป็นกรรมการผู้จัดการ มีทุนจดทะเบียน ๖๐๐,๐๐๐ บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นจำนวน ๖,๐๐๐ หุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑๐๐ บาท ชำระครั้งแรกหุ้นละ ๒๕ บาท เป็นเงินดำเนินกิจการเริ่มแรก ๑๕๐,๐๐๐ บาท ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ใหญ่ ๆ ๒ ประเภท ได้แก่กิจการบินพาณิชย์ กิจการเดินรถ โดยได้เปิดสายการบินพาณิชย์เป็นครั้งแรกภายในประเทศไทย ได้ทำการก่อสร้างสนามบินและท่าอากาศยาน

ขึ้น ณ บริเวณต่าง ๆ ที่เปิดสายการบินไปถึง นอกจากนี้ยังมีสนามบินน้ำอีก ๒ ที่ อ.เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี กับที่สนามบินน้ำปากเกร็ด จ.นนทบุรี แล้วย้ายไปยังสนามบินน้ำคลองเตยเมื่อปี ๒๔๘๙ เครื่องบินที่ใช้เป็นเครื่องบินแฟร์ไชลด์และยี่ห้อพุ่มอส ใช้อักษร ขส. นำหมายเลขข้างตัวถัง เครื่องบิน ในขณะนี้ เครื่องบินของบริษัทฯ ใช้เครื่องหมายรูปข้างสามเศียร สีแดงนอกจากนี้เป็นตัวแทนสายการบินพาณิชย์ต่างประเทศทำหน้าที่เก็บ ค่าการบินพาณิชย์ต่างประเทศ เพราะสัมปทานการบินพาณิชย์ที่รัฐบาลไทยให้ไว้แก่บริษัทการบินพาณิชย์ต่างประเทศนั้น มีเงื่อนไขในสัญญาว่า เมื่อสายการบินพาณิชย์ต่างประเทศ ได้รับสัมปทานให้ทำการบินในประเทศไทยได้แล้วจะ ต้องให้บริษัทเดินอากาศจำกัดของไทย เป็นตัวแทนให้แก่บริษัทการบินพาณิชย์ ต่างประเทศนั้น ๆ

สำหรับกิจการบินพาณิชย์นอกประเทศ บริษัทฯ ได้รับนโยบายจากทางราชการให้เปิดสาย การบินไปต่างประเทศได้แก่ โซนิน(สิงคโปร์) ย่างกุ้ง ไซ่งอน แต่ไม่สามารถดำเนินการได้เพราะ ญี่ปุ่น เริ่มแผ่ขยายอิทธิพลครอบคลุม ไปทั่วภาคพื้นทวีปเอเชีย กิจการด้านการเดินรถในระยะเริ่มแรก ได้เปิดกิจการควบคู่กับการบินพาณิชย์ โดยเปิดการเดินรถจากหัวลำโพงไปยังดอนเมือง รังสิต และทำ ข้างวังหลวงไปยังสนามบินน้ำ จ.นนทบุรีผลจากการดำเนินการได้ผลเป็นที่น่าพอใจ อาจจะเป็นกิจการ ใหม่ประชาชนหันมานิยมใช้บริการกันมาก อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี ๒๔๗๙ จนถึง ๒๔๘๒ ประเทศไทย ได้เข้าฝรั่งเศส ประเทศไทยได้เข้าสู่ภาวะสงครามอินโดจีน ผู้ซึ่งเป็นชนชาติอังกฤษ เช่นเช่น นายอาร์ บิ แจ็คสัน และผู้ก่อตั้งสัญชาติอังกฤษ ต้องเดินทางออกนอกประเทศ เป็นผลให้ในปี พ.ศ.๒๔๘๒ได้มีการเปลี่ยนชื่อจากบริษัทเดินอากาศ จำกัด เป็นบริษัท ขนส่ง จำกัด

เมื่อเปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท ขนส่ง จำกัด แล้วก็ยังใช้ชื่อเรียกเป็นภาษาอังกฤษเช่นเดิม คือ Aerial Transport of Siam Company Limited เปลี่ยนผู้จัดการเป็นพระยาเชาวนานุสถิติ (เชาว์ อินทุเกตุ) จากปี พ.ศ. ๒๔๘๒-๒๔๘๔ สงครามโลกครั้งที่ ๒ได้เริ่มขึ้นจากประเทศยุโรปและลุกลามไป ยังส่วนต่าง ๆ ของโลกในทวีปเอเชีย ญี่ปุ่นยกกำลังเข้ายึดครองประเทศต่างๆ ทวีปเอเชีย รวมทั้ง ได้ยกพลขึ้นบกเข้าประเทศไทยเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๔๘๔ ภาวะสงครามได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ กิจการของบริษัทฯ เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในด้านการบิน

การเดินทางในสภาวะสงคราม ไม่สามารถจัดการเดินทางได้ตามปกติ เพราะรัฐบาลได้ให้รถ สนับสนุนทางราชการ โดยเฉพาะรับ-ส่ง คณะกรรมการรับมอบดินแดนบางส่วนคืนจากประเทศ กัมพูชา เมื่อวันที่ ๒๔ ก.ค. ๒๔๘๔; จำนวน ๘ คัน และในปี พ.ศ. ๒๔๘๕ บริษัทได้รับมอบรถโดยสาร จำนวน ๒๕ คัน รถจักรยานยนต์ ๑ คัน จากสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ โดยตีราคา ทรัพย์สินเป็นหุ้นในบริษัท ถึง ๑๖๐,๐๐๐ บาทเป็นจำนวนหุ้น มูลค่าหุ้นละ๑๐๐ บาท โดยบริษัทออก ใบหุ้นให้สำนักงานทรัพย์สิน ส่วนพระมหากษัตริย์เป็น ผู้ถือส่วนรถโดยสารทั้งหมดนำไปเดินเส้นทาง จากศาลาเฉลิมกรุง กรุงเทพมหานคร ไปยังสมุทรปราการ บางปู บางปะกง ฉะเชิงเทรา ชลบุรี สัตหีบ ระยอง กับได้รับมอบนโยบายเปิดการเดินทางในจังหวัด ที่ประเทศไทยได้รับมอบดินแดนคืนจาก ประเทศเขมร ได้แก่สายอรัญประเทศไปพระตะบอง อรัญประเทศ พิบูลสงครามไพร่ระยอเดช โดย บริษัทฯ เช่าสถานีในเขตจังหวัดพระตะบองเป็นที่ ทำการเดินทางนอกจากนี้ในช่วงดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล ให้ทำการเดินทางขึ้นอีก ๓ สาย คือสายกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัด เพชรบูรณ์ เพชรบูรณ์ไปตะพานหิน ทางแยกวังชมพู ไปหล่มเก่า ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในช่วงของสงคราม บริษัทฯ ไม่สามารถจะจัดรถเดินทางตามปกติได้ เพราะต้องนำรถโดยสารบางส่วนไปช่วยสนับสนุนทาง

ราชการ ดังได้กล่าวมาแล้ว ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ ๒ สิ้นสุดลง ทำให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบกระเทือนเฉพาะด้านการเดินรถ จนไม่สามารถดำเนินกิจการได้เพราะ น้ำมันขาดแคลนต้องจ้างบริษัท บางกอกดีบุก จำกัด ทำการตัดแปลงเครื่องยนต์ เพื่อใช้ถ่านแทนน้ำมัน แต่ไม่เป็นผลสำเร็จ ปัญหาเรื่องยาง และอุปกรณ์ต่าง ๆ ขาดแคลน เพราะเป็นภาวะหลังสงคราม เศรษฐกิจตกต่ำ เครื่องอุปโภคมีราคาสูงรายได้ประชากรต่ำลง ดังนั้นในปี ๒๔๙๘ บริษัทฯ ได้แจ้งสถานการณ์ของบริษัทฯ ไปยังทางราชการพร้อมทั้งเสนอความเห็นขอรับความช่วยเหลือต่อทางรัฐบาลข้อเสนอของบริษัทฯ ไม่ได้ตอบสนองจากทางรัฐบาลเพราะรัฐบาลเองก็ประสบปัญหาในการกอบกู้ประเทศ ดังนั้น เมื่อสุดที่จะแก้ไขปัญหาได้ เพราะกิจการบินต้องหยุดโดยเด็ดขาดจากภาวะสงคราม กิจการเดินรถก็มีผลกระทบเช่นเดียวกันจนไม่สามารถดำเนินการได้ จึงให้คงสัมปทานไว้เพียง ๒ สาย คือสายกรุงเทพฯ-มณฑล (หัวลำโพง) ไปรังสิตและกรุงเทพฯ-มณฑลไปจังหวัดสมุทรปราการ โดยใช้รถโดยสารที่เหลือพอซ่อมออกเดิน ได้เข้าเดินเพื่อรักษาเส้นทางคมนาคมไว้ และพร้อมกันนี้ก็ปลดพนักงานแทนการเลิกกิจการ โดยพิจารณาขยายพนักงานและช่างออกร้อยละ ๗๐ ของพนักงานทั้งหมด และในปีเดียวกันนี้เอง ได้ย้ายสำนักงานใหญ่จากตึกกษาวีถิ สีพระยา ไปอยู่กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคมท่าช้าง วังหน้า ติดกับพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (ปัจจุบันเป็นโรงละครแห่งชาติและวิทยาลัย นาฏศิลป์) ส่วนแผนกการบินก็ยังอยู่ที่ตึกกษาวีถิ สีพระยา ตามเดิม ต่อมาในปี พ.ศ.๒๔๘๘ ย้ายสำนักงานใหญ่จาก กรมการขนส่งทางบกไปอยู่ที่ตึกกษาวีถิ สีพระยาอีกครั้งหนึ่ง ในปี พ.ศ. ๒๔๘๙ ย้ายสำนักงานทั้งหมดไปรวมอยู่ที่แผนกเดินรถหลังศาลาเฉลิมกรุง และย้ายสำนักงานใหญ่จากหลังศาลาเฉลิมกรุงไปอยู่เลขที่ ๑๙๖-๑๙๘ ท่าช้างวังหลัง ถนนหน้าพระลาน อ.พระนคร จ.พระนคร ในปี พ.ศ.๒๔๙๐ และในปีเดียวกันนี้ได้ยุบเลิกกิจการการบิน (ต่อมาภายหลังตั้งเป็นบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ในปัจจุบัน) ให้บริษัท ขนส่ง จำกัด ควบเข้ากับบริษัทเรือไทย จำกัด ทำการเดินรถและเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาในปี พ.ศ.๒๔๙๐ เป็นต้นมา

เมื่อกิจการเดินเรือและกิจการเดินรถได้ควบเป็นกิจการเดียวกันตามนโยบายของทางราชการ ปรากฏว่าบริษัทเรือไทยได้พ่วงหนี้สินติดมาด้วยส่วนบริษัทขนส่ง จำกัด ก็มีหนี้สินเดิมอยู่เมื่อรวมหนี้สินเข้าด้วยกันแล้ว เป็นยอดรวมถึง ๔,๙๓๔,๔๘๗.๕๖ บาททั้งนี้ บริษัททั้งสองได้เสื่อมโทรมมาจากภัยสงคราม เป็นผลให้การดำเนินกิจการและสถานะทางการเงินของบริษัททรุดหนัก ต้องปลดพนักงานออกอีกกระลอกหนึ่ง จำนวน ๘๔ คน เมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๐ เมื่อวันที่ ๑๐ มี.ค.๒๔๙๒ บริษัทฯ ได้รับความยินยอมจากรัฐบาล โดยกระทรวงการคลัง ให้กู้เงินจากธนาคารออมสินได้ ๑๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลัง เป็นผู้ค้ำประกันหนี้สินรายนี้ให้บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากู้เงินจากธนาคารออมสิน ๘ ล้านบาท ส่วนยอดเงินที่ได้รับอนุมัติให้กู้ที่ยังเหลืออยู่ ๑ ล้านบาท ๕ แสนบาท จึงจะครบ ๑๐ ล้านบาท ต่อมาในวันที่ ๓ ก.พ.๒๔๙๖ บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารออมสินเพิ่มอีก ๑๕ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน เพื่อขยายกิจการเดินรถประจำทาง และได้นำเงิน ๑๒ ล้านบาทไปซื้อรถโดยสารสำเร็จรูปจากต่างประเทศ ๒ ชนิดคือ อีซูซุ ๓๐ คัน เชดดอน ๕๐ คัน รถใช้สอย คันรวม ๘๖ คัน เงินที่เหลืออีก ๓ ล้านบาท ได้จัดซื้ออุปกรณ์การซ่อมเครื่องอะไหล่สร้าง โรงเก็บรถสร้างที่อยู่ เจ้าหน้าที่ จัดหาที่ดินบูรณะอาคารที่จำเป็นให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ในช่วงปี ๒๔๙๓ ถึง ๒๕๐๑ กิจการเดินเรือเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยามีผลกระทบจากการสร้างเขื่อนชัยนาท เป็นผลให้แม่น้ำเจ้าพระยาบางตอน ตื้นเขิน เรือเดินไม่สะดวก รวมทั้งในช่วง

ดังกล่าวกฎหมายเปิดโอกาสให้ เอกชนสามารถลงทุนต่อเรือโดยสารเดินตามลำน้ำต่าง ๆ ได้โดยเสรี เป็นผลให้เรือของบริษัทฯ ซึ่งมีอายุใช้งานมานานและเริ่มล้าสมัย ในที่สุดจำเป็นต้องหยุดกิจการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาแม่ประชาชนและผู้แทนราษฎรในสมัยนั้น ขอให้เปิดทำการเดินเรือต่ออีก โดยร้องเรียนผ่านทางรัฐบาล แต่บริษัทฯ ก็ไม่สามารถสนองต่อนโยบายของรัฐได้เพราะค่าใช้จ่ายในการซ่อม ค่าอะไหล่สูงขึ้น และของบางอย่างหาได้ยากในท้องตลาดเพราะเรือมีอายุใช้งานเกินกว่า ๑๐ ปี ขึ้นไปรวมทั้งมีเรือเอกชนที่ทันสมัยกว่าออกมาเดินรับ-ส่งผู้โดยสาร ด้วยกำลังที่สูงกว่าจึงเป็นผลให้ต้องหยุดดำเนินกิจการโดยเด็ดขาด เมื่อวันที่ ๑ ส.ค.๒๕๐๑ แล้วขายเรือทั้งหมดคงเหลือแต่เพียงเรือ "มหาราช" เพียงลำเดียวไว้เป็นอนุสรณ์ของบริษัทฯ และให้เช่าที่สถานีรถไฟในเวลาต่อมา และเนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษาของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ๖ รอบ ในวันที่ ๕ ธ.ค. ๒๕๔๒ ประกอบกับการที่พระองค์ ทรงเห็นคุณค่าของการศึกษาทรงมี พระราชประสงค์ให้ พสกนิกรของพระองค์ได้รับการศึกษา อย่างทั่วถึงร่วมกับกรมการศึกษานอกโรงเรียน กระทรวงศึกษาธิการ จัดทำโครงการเรือห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เพื่อน้อมถวายเป็นราชสักการะ เนื่องในพิธีมหามงคล ๒๕๔๒ นี้ โดยพิธีสงฆ์จัดขึ้น ณ อุ้งค้อตัน เชียงสะพานพระปิ่นเกล้า เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๒๒ ธ.ค.๒๕๔๒ การเดินรถก็เช่นเดียวกัน ไม่ได้มีการจัดซื้อรถมาทดแทน คงใช้รถเก่าเดินตามเส้นทางต่าง ๆ รวม ๗ เส้นทาง ทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสูงสุด และรถบางคันไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะนำออกบริการประชาชน ซึ่งต้องปลดระวาง ทำให้รถมีจำนวนน้อยลงไม่เพียงพอบริการ ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ช่วงปี ๒๔๙๐ จนถึงปี ๒๕๐๑ บริษัทฯ ประสบกับการขาดทุน และไม่สามารถหาเงินมาชำระ ให้แก่ธนาคารออมสินได้ทำให้เงินต้นและดอกเบี้ยรวมกันสูงถึง ๔๐ ล้านบาทเป็นผลให้รัฐบาลชุด คณะปฏิวัติที่เข้ามาบริหารประเทศในปี ๒๕๐๑ทำการปรับปรุงกิจการใหม่ โดยเปลี่ยนกรมการบริษัทฯ

ช่วงเวลาดังกล่าวนี้ประกอบการณ์ขนส่งด้วยรถโดยสารทั้งต่างจังหวัดและในกรุงเทพฯ ได้มีผู้นิยมลงทุนกันจัดเป็นรูปบริษัทห้างหุ้นส่วนจำกัด ประกอบธุรกิจการขนส่งด้วยรถโดยสาร จากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ ส่วนใหญ่อยู่ในรัศมีไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร สำหรับในกรุงเทพมหานครนั้นก็มีการประกอบได้ถึง ๒๘ รายได้รับสัมปทานเดินรถโดยสาร ส่วนในต่างจังหวัดทางราชการยังมีได้มีการกำหนดเส้นทางสัมปทาน และควบคุมการเดินรถนี้เองทำให้ผู้ประกอบการทำการแข่งขันกันจนเป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ตลอดเวลาออกจากรถที่สำคัญ การดำเนินการตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลที่เป็นภัยต่อสังคม หรือที่เรียกว่าพวกบุคคลอันธพาล ที่คุมการเดินรถและเรียกเก็บผลประโยชน์ค่าคุ้มครองจากเจ้าของรถ หรือผู้ประกอบการทุกแห่ง ปัญหาเรื่องบุคคลเป็นภัยของสังคมหรือบุคคลอันธพาลเหล่านี้ จึงเป็นปัญหาของสังคมไทยช่วงปี ๒๔๙๐-๒๕๐๑ ในที่สุดผู้บริหารประเทศในขณะนั้น จึงทำการกวาดล้างบุคคลดังกล่าว และจับกุมข้อหาบุคคลที่เป็นภัยของสังคมจนหมดสิ้น เมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๒ ปรากฏว่าอุบัติเหตุซึ่งเกิดจากรถยนต์รับ-ส่งผู้โดยสารต่างจังหวัดมีมากขึ้น เนื่องจากประชาชนนิยมซื้อรถยนต์จากผู้ขายก็สามารถซื้อได้ด้วยวิธีการผ่อนส่ง เมื่อจำนวนรถมีมากเกินความจำเป็น ก็เป็นเหตุให้มีการวิ่งแย่งรับส่งผู้โดยสารด้วยการขับรถเร็ว และขับแข่งเพื่อมุ่งไปแย่งรับคนโดยสารในจุดข้างหน้าจึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ รัฐบาลในสมัยปฏิวัติจึงได้มอบหมายนโยบายการจัดการเดินรถ โดยให้ บขส. เป็นแกนกลางดำเนินการรวบรวมรถโดยสารของเอกชนเข้ามารวม จึงเป็นจุดเริ่มแรกของการมีรถร่วมพร้อมทั้ง รัฐบาลได้มอบสัมปทานแก่ บขส.เพื่อควบคุมการ

เดินรถในเขตสัมปทานรวม ๒๕ จังหวัด เหตุที่ควบคุมเพิ่มขึ้นเพียง ๒๕ จังหวัด ก็เพราะขณะนั้น อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของ บขส. และเจ้าหน้าที่ทางราชการ ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบยังมีน้อย จึงได้เลือก ควบคุมเฉพาะในเขตจังหวัดที่มีรถยนต์วิ่งจากกรุงเทพฯ ออกไปยังจังหวัดนั้น ๆ ก่อนคือภาคเหนือไป สูดที่จังหวัดนครสวรรค์ ภาคใต้ไปสูดที่จังหวัดชุมพรภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปสูดที่นครราชสีมา ภาคตะวันออกไปสูดที่จังหวัดปราจีนบุรี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปสูดที่จังหวัด ตราด

เมื่อได้พิจารณาเส้นทางดังกล่าวนี้แล้ว จะเห็นได้ว่าแต่ละเส้นทาง จะต้องใช้รถยนต์เป็น จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คัน จึงจะเพียงพอแก่ความต้องการของประชาชน และจากผลการสำรวจ ของเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก ซึ่งได้ออกไปทำการสำรวจก่อนที่จะได้มีการควบคุมนั้นปรากฏว่า บรรดา รถยนต์ที่มีวิ่งอยู่เดิมส่วนมาก เป็นรถของเอกชนคนละคันสองคัน และก็ไม่มีผู้ใดที่มีรถของ ตนเองมากเกิน ๑๐๐ คันพอที่จะรับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการสายใดสายหนึ่งได้ ถ้าจะอนุญาตให้ทุก คนที่เดินอยู่เดิมเป็นผู้ได้รับอนุญาต การแข่งขันและแก่งแย่งก็คงมีอยู่อย่างเดิมการ ประกาศควบคุมก็ จะไม่มีความหมาย トラบใดที่ผู้ประกอบการยิ่งมากมาย การควบคุมก็ยิ่งลำบาก ซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดผล ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย จุดมุ่งหมายของการควบคุมก็เพื่อต้องการให้ผู้ประกอบการที่เป็นปีกแผ่น มั่นคง สามารถจะดำเนินกิจการให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายและปลอดภัยเท่าที่ควร แต่ทาง ราชการไม่มีความประสงค์ที่จะไปตัดอาชีพ หรือแย่งอาชีพของเอกชนที่เดินอยู่เดิมแต่ประการใด ประกอบกับขณะนั้น บขส.ก็ได้มีรถยนต์ของตนเดินอยู่ในเส้นทางบางเส้นทางอยู่แล้ว เพื่อตรึงอัตราค่า โดยสารไม่ให้สูงเกินสมควรตามนโยบายของรัฐบาลซึ่งถ้าหากจะให้ บขส. เป็นผู้ได้รับอนุญาตมีเงื่อนไข ให้ต้องยอมรับโดยสารของเอกชนที่เดินอยู่ก่อน ควบคุมได้เดินร่วมในนามของ บขส. ได้ ถ้าการเข้า ร่วมเดินเกินกว่าความจำเป็นที่ บขส.จะต้องพึงจ่ายในการให้ร่วมนี้ ซึ่งประมาณแล้วไม่เกิน ๕% ของ รายได้รวมของรถแต่ละคัน เพราะปรากฏจากผลการสำรวจของเจ้าหน้าที่ว่าเอกชนที่เดินอยู่เดิม ส่วนมากก็ต้อง เสียผลประโยชน์ให้แก่บุคคลหรือคณะบุคคลที่มาควบคุมรถของเอกชนนั้นอยู่แล้ว ประมาณ ๑๕% ของรัฐได้ ซึ่งถ้าหากจะต้องเสียให้แก่ บขส. ไม่เกิน ๕% บรรดาเจ้าของรถก็คงพอใจ เพราะได้เสียน้อยลงและอีกประการหนึ่ง บขส. เป็นบริษัทของรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมถือหุ้นอยู่ เกือบ ๑๐๐% หากบริษัทดำเนินการไม่เป็นไปตามนโยบายที่กระทรวงคมนาคมมอบหมาย หรือสั่งการ ไว้ กระทรวงคมนาคมในฐานะหุ้นใหญ่ ก็ย่อมใช้สิทธิลงโทษผู้บริหารของบริษัทฯ หรือจะถอนการ อนุญาตเสียเมื่อใดก็ย่อมใช้สิทธิลงโทษผู้บริหารของบริษัทฯ หรือถอนการอนุญาตเสียเมื่อใดก็ย่อมทำ ได้ เนื่องจากเหตุผลและความจำเป็นดังกล่าวเมื่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งฯ ได้พิจารณาโดย ละเอียตรอบคอบแล้วเห็นว่าไม่มีทางใดที่ดีกว่า จึงได้มีมติให้ บขส. เป็นผู้ได้รับอนุญาตในการ ประกอบการเดินรถประจำทางต่างจังหวัดแต่ผู้เดียว โดยมีเงื่อนไขให้ บขส. ต้องยอมรับรถยนต์เอกชน ที่เดินอยู่ให้เข้าร่วม ถ้าเจ้าของสมัครใจและจะต้องไม่เรียกเก็บเงินผลประโยชน์จากเจ้าของรถเกินกว่า ความจำเป็น เงินที่ บขส. ได้รับมานี้ได้นำมาใช้จ่ายในการลงทุนก่อสร้าง และจัดทำสถานีสำหรับเป็นที่ จอดตั้งเช่นที่สถานี ขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ สายเอ็กมัย และสถานีในต่างจังหวัด (ที่ทำการ สถานีขนส่งสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ใช้เป็นที่ทำการสำนักงานใหญ่ ที่บริเวณ ตลาดหมอชิต ถนนพหลโยธิน; โดยการเวนคืนที่ดิน ๙๒ ไร่ ใช้เป็นที่ บขส. จริง ๖๓ ไร่ แล้วเสร็จเปิดใช้ เป็นทางการเมื่อ ๑ มกราคม พ.ศ.๒๕๐๓ ส่วนสถานีขนส่งสายใต้ เป็นที่เช่า ๑๐ ไร่ อยู่ที่สามแยกไฟ

ฉาย ถนนจรัญสนิทวงศ์ ต่อมาได้ย้ายที่ทำการใหม่ ณ บริเวณถนนบรมราชินี ทางไปพุทธมณฑล สาย ๒ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ในปัจจุบัน และสถานีขนส่งสายตะวันออก (เอกมัย) สถานีที่ตั้งอยู่ปากซอยสุขุมวิท ๖๔ ถนนสุขุมวิท เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร เป็นที่ของ บขส. เองจำนวน ๗ ไร่ ๓ งาน ๑๕ ตารางวา นอกจากนี้แล้วได้นำเงินส่วนนี้มาใช้จ่ายในการ จ้างเจ้าหน้าที่นายสถานี นายตรวจ และผู้ควบคุมดูแลเกี่ยวกับการเดินรถให้แก่บรรดาเจ้า ของรถร่วมนั่นเองจึงเท่ากับผลประโยชน์ที่บรรดาเจ้าของรถได้เสียให้แก่ บขส. ไปนั้น บขส. ก็ได้นำมาใช้จ่ายในกิจการที่เป็นประโยชน์แก่เจ้าของรถนั่นเองหา ได้สูญเสียไปไหนไม่ หากจะมีเหลือก็ตกเป็นของรัฐบาลหรืออีกนัยหนึ่งก็คือเป็นของประชาชนนั่นเอง

อนึ่งจากข้อเท็จจริงปรากฏว่า หลังจากที่บริษัทฯ ได้รับอนุญาตแล้วมีแต่เอกชนนำรถเข้ามาร่วมเดินเพิ่มขึ้น ไม่เคยมีผู้ใดขอเอารถออกเลย จนกระทั่งมีจำนวนมากเกินความจำเป็น ทางบริษัทฯ ต้องระงับการรับ เมื่อเจ้าของรถไม่เดือดร้อนและเสียหายแล้วจะมีผู้ใดที่ต้องเสียหายหรือเดือดร้อนบ้าง ซึ่งถ้าหากจะมีก็คือคนกลางที่เคยได้รับผลประโยชน์จากรถเอกชน เมื่อ บขส. เข้ามาดำเนินการแล้วบุคคลดังกล่าวก็ต้องสูญเสียผลประโยชน์ที่ตนเคยได้นั้นซึ่งบุคคล ประเภทนี้ทางการไม่ประสงค์จะสนับสนุน ตรงกันข้ามทางราชการมีความจำเป็นที่จะต้องหาทาง ป้องกันเพื่อประสงค์จะช่วยบรรดาเจ้าของรถให้พ้นจากการถูกบีบบังคับจากบุคคลประเภทนี้

จากการร้องเรียนดังกล่าวข้างต้น จึงเป็นเหตุให้คณะรัฐมนตรี ได้หยิบยกปัญหานี้มาพิจารณา ซึ่ง ๗พณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ก็ได้ชี้แจงเหตุผลที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้มีมติให้ บขส. ได้รับอนุญาตดังกล่าวข้างต้นนี้ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาข้อเท็จจริงประกอบ กับเหตุผลอย่างละเอียดรอบคอบแล้ว เห็นว่า การที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้มีมติไปเช่นนั้น เป็นวิธีการที่ถูกต้องและชอบด้วยเหตุผลทุกประการแล้ว จึงมีมติให้ถือเป็นแนวทางปฏิบัติต่อไปดังปรากฏในหนังสือของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ คค.๕๘๖๐-๒๕๐๒ ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๐๒ แต่อย่างไรก็ตาม ผลจากการดำเนินงานในช่วงปี ๒๕๐๒ แต่อย่างไรก็ตาม ผลจากการดำเนินงานในช่วงปี ๒๕๐๒ ถึง ๒๕๐๔ ปรากฏว่าบริษัทฯ ประสบกับการขาดทุนอย่างหนักทั้งกิจการเดินรถบริษัท และกิจการบริหารงานบุคคล จนบริษัทไม่สามารถดำเนินการได้ รัฐบาลทราบสถานะและผลการดำเนินงานอย่างดี จึงมีนโยบายจะยุบเลิกกิจการบริษัทฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในสมัยนั้น (พลเอกพงษ์ ปุณณกัณฑ์) ได้ให้คำมั่นต่อรัฐบาลในการขอปรับปรุงกิจการ บขส.อีกครั้งหนึ่งในปี ๒๕๐๕ นอกจากการปรับปรุงกรรมการบริหารและคณะผู้บริหารแล้ว ยังมีการเลิกจ้างพนักงานของบริษัทฯ ถึง ๓๑๔ คน การดำเนินงานก็เริ่มดีขึ้นมาเป็นลำดับจากปี ๒๕๐๕ จนถึงปี ๒๕๑๖ มีผลกำไรสูง สามารถมีโบนัสเป็นครั้งแรก นับแต่ตั้งบริษัทฯ การเดินรถอยู่ในระเบียบเรียบร้อยเป็นผลให้บรรดาเจ้าของรถร่วมสามารถ ตั้งตัวได้และมีฐานะมั่งคั่งขึ้น

ฉะนั้นจะเห็นได้ว่า บขส. นี้เป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องให้มีอยู่ตามเหตุผลดังกล่าวข้างต้น และการที่ บขส. ได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการในเขต ๒๕ จังหวัดแต่เพียงผู้เดียว ไม่ใช่เป็นการมาแย่งอาชีพของเอกชนที่เดินรถอยู่เดิม แต่หากเป็นการช่วยเหลือจัดระบบการเดินรถ ให้เป็นผลดีแก่เศรษฐกิจและส่วนรวม และขจัดปัญหาการแก่งแย่งซึ่งกันและกันอันเป็นผลให้อุบัติเหตุ น้อยลงตามความประสงค์ของทางราชการ และเพื่อป้องกันรักษาสิทธิของเอกชนที่เดินอยู่เดิม ให้มีสิทธิประกอบอาชีพของตนเองต่อไป โดยไม่ประสงค์จะให้รถเอกชนตกอยู่ในข่ายควบคุมของบุคคล ที่แสวงหา

ผลประโยชน์ของการกระทำ ของผู้อื่นอันเป็นที่เดือดร้อนแก่ประชาชน และก็เข้ามาดำเนินการเป็นการชั่วคราวในระหว่าง ที่เอกชนยังไม่สามารถรวมกันได้เท่านั้น ถ้าหากเอกชนที่รวมอยู่นี้สามารถจะรวบรวมกันเองให้เป็นปึกแผ่น โดยรวมกันจัดตั้งเป็นบริษัทของตนเพื่อดำเนินการเองให้เป็นระเบียบเรียบร้อยได้ ตามที่ทางราชการประสงค์แล้ว บขส. ก็พร้อมที่จะมอบสิทธิการเดินรถในเส้นทางนั้น ๆ ใ้รับไปดำเนินการเว้นแต่สายหลักซึ่ง บขส. มีความจำเป็นต้องสงวนไว้ดำเนินการ เพื่อนโยบายของทางราชการเท่านั้น เหตุผลที่รัฐบาลจำเป็นต้องให้มี บขส. เพื่อเป็นแกนกลางในการบริหารการเดินรถ กล่าวคือปัจจุบันสถานที่ตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลางได้ย้ายจากสถานที่ทำการเดิมที่ตลาดหมอชิต มาเข้าพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในพื้นที่ ๗๒ ไร่ ๒ งาน ๙๒ ตารางวา ที่ ถ.กำแพงเพชร ๒ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร โดยใช้ชื่อที่ทำการว่า สถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต ๒ เนื่องจากเมื่อปี พ.ศ.๒๕๓๖ กรุงเทพมหานคร โดยร้อยเอกกฤษดา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา และพันเอกวินัย สมพงษ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในขณะนั้น ขอความร่วมมือกรมการขนส่งทางบก และ บขส. เพื่อพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่ตลาดหมอชิต ในการจัดสร้างโรงจอดรถและซ่อมบำรุง รถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (B.T.S) ให้เป็นประโยชน์ต่อสาธารณชน สร้างความพึงพอใจให้กับประชาชนผู้โดยสารดีขึ้น ได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน พ.ศ.๒๕๔๑ เป็นต้นมา

สำหรับกิจการเดินรถโดยสารมีการเดินรถทั้งหมด ๓๐๙ เส้นทาง แบ่งเป็นการเดินรถบริษัทฯ เอง ๖ เส้นทางเส้นทางที่รถบริษัทฯ และรถร่วมเดินร่วมกัน ๙๗ เส้นทาง และเดินรถเฉพาะรถร่วม ๒๐๖ เส้นทาง จำนวนรถโดยสารทั้งสิ้น ๘,๑๕๒ คัน แบ่งเป็นรถบริษัทฯ ๘๘๓ คันและรถร่วม ๗,๒๖๙ คัน บขส. เดินรถเองเพียงร้อยละ ๑๐.๘๓

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางบกระหว่างจังหวัด

๑. กฎหมาย

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางบกระหว่างจังหวัดในด้านของกฎหมาย ซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง ระเบียบ ต่างๆที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาในการดำเนินการของผู้ประกอบกิจการ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๒๓

พระราชบัญญัติขนส่งทางบก ฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๓๕

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ฉบับที่ ๙ พ.ศ. ๒๕๔๒

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ฉบับที่ ๑๐ พ.ศ. ๒๕๔๖

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

พระราชบัญญัติรถยนต์ ฉบับที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๒๕

พระราชบัญญัติรถยนต์ ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๔๗

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๒

- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ หมวด ๑ รับขนของ
 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ หมวด ๒ รับขนคนโดยสาร
 พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. ๒๔๙๖ มาตรา ๒๓
 พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มาตรา ๔
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๒๓ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๒๓ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๒๓ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๔ พ.ศ. ๒๕๒๔ ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
 ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๒๔ ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
 ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๖ พ.ศ. ๒๕๒๔ ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
 ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๗ พ.ศ. ๒๕๒๔ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๘ พ.ศ. ๒๕๒๔ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๙ พ.ศ. ๒๕๒๔ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๑๐ พ.ศ. ๒๕๒๔ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๑๔ พ.ศ. ๒๕๒๕ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๒๑ พ.ศ. ๒๕๒๖ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๒๒ พ.ศ. ๒๕๓๗ ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
 ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๒๔ พ.ศ. ๒๕๒๗ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๒๖ พ.ศ. ๒๕๒๗ ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
 ๒๕๒๒
 กฎกระทรวงฉบับที่ ๒๙ พ.ศ. ๒๕๓๐ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
 พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๓๒ พ.ศ. ๒๕๓๒ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๓๓ พ.ศ. ๒๕๓๔ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๓๕ พ.ศ. ๒๕๓๕ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๓๙ พ.ศ. ๒๕๓๕ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๔๒ พ.ศ. ๒๕๓๖ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๔๔ พ.ศ. ๒๕๓๗ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๔๖ พ.ศ. ๒๕๓๖ ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๕๐ พ.ศ. ๒๕๓๗ ออกตามความในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงฉบับที่ ๕๒ พ.ศ. ๒๕๔๑ ออกตามความในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

กฎกระทรวงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. ๒๕๔๘

ระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ พ.ศ. ๒๕๒๔

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำรถ และการออกใบอนุญาตผู้ประจำรถสำหรับกรณีใบอนุญาตเดิมขาดต่ออายุ พ.ศ. ๒๕๒๕

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตาม กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๓๑

ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการตรวจสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๓๔ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้นำรถหรือเครื่องยนต์ สำหรับรถออกนอกราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๕๓๗

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตาม กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๓๙

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการผ่อนชำระภาษีค้ำตามกฎหมายว่าด้วยการ ขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๔๖

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการชำระภาษีรถประจำปีต่างสำนักงานนอกเขต จังหวัดที่รถอยู่ในความรับผิดชอบ พ.ศ. ๒๕๔๖

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการจดทะเบียนรถยนต์บริการ พ.ศ. ๒๕๔๘

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถและใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถทั่วไทย พ.ศ. ๒๕๔๘

ระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๘ ข้อ ๓ ให้ยกเลิกความในข้อ ๓ แห่งระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ พ.ศ. ๒๕๒๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการขออนุญาตและการอนุญาตตรวจสภาพรถนอกสถานที่ทำการ และการตรวจสภาพนอกเวลาราชการ

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการผ่อนชำระภาษีค้ำชำระตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การกำหนดจำนวนหรือมูลค่าหลักทรัพย์ที่โรงเรียนสอนขับรถต้องวางหลักทรัพย์ต่อกรมการขนส่งทางบก

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษเรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักร น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๔๖ เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักร น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฉบับที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๔๖ เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักร น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฉบับที่ ๔ พ.ศ. ๒๕๔๖ เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักร น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายเดินบนทางหลวงพิเศษ

ประกาศกรมโยธาธิการ เรื่องมาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทางรวมทั้งกำหนดเขตทางหลวง ที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้และเสาพาดสายเกี่ยวกับทางหลวงชนบท และทางหลวงเทศบาล พ.ศ. ๒๕๔๓

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักร น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๓๕

ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง แต่งตั้งพนักงานจราจรในทางพิเศษ และพนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ ลงวันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๒๔

บทที่ ๓

การพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

การศึกษาเรื่องการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ เพื่อศึกษาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบันและ เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

การขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดของประเทศไทย

การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย เป็นการขนส่งที่เรียกว่า รถโดยสารประจำทาง เป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับประชาชนผู้มีรายได้น้อยอย่างหนึ่งที่มีรัฐต้องจัดหาให้มี กล่าวคือ ถ้าประชาชนนิยมการขนส่งมวลชน ทางถนนระหว่างจังหวัดมากขึ้น จะลดจำนวนรถส่วนตัวในการเดินทางไกลได้มาก ซึ่งจะทำให้ประเทศประหยัดงบประมาณด้านการนำเข้าเชื้อเพลิง การป้องกันและรักษาพยาบาลจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และการซ่อมแซมถนน

การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางถูกกำหนดรูปแบบการเดินทางและกำกับดูแลโดยตรง กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และมติคณะรัฐมนตรี นอกจากนี้ ยังถูกกำกับดูแลจากอีกหลายหน่วยงาน เช่น กฎหมายการจราจร กฎหมายท้องถิ่นซึ่งมีหลายแห่งตลอดเส้นทาง กฎหมายการนำเข้ารถ ส่วนประกอบของรถและชิ้นส่วนอะไหล่ กฎหมายแรงงาน กฎหมายภาษีอากร ทั้งส่วนกลางและท้องถิ่น กฎหมายอาญาและกฎหมายแพ่ง

การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางประกอบด้วยองค์ประกอบ ๔ ประการดังนี้

๑. ใบอนุญาตประกอบการ ใบอนุญาตออกเป็นรายเส้นทาง ในใบอนุญาตกำหนดหลักเกณฑ์ดังนี้ อายุของใบอนุญาต ชื่อผู้รับใบอนุญาต เส้นทาง การเดินทาง จุดจอด รูปแบบของรถที่ใช้ จำนวนรถ จำนวนเที่ยว เทียบเวลาการเดินทาง ระยะเวลาที่ใช้ในแต่ละเที่ยว ราคาค่าโดยสารและส่วนลดค่าโดยสาร หมายเหตุ ราคาค่าโดยสารมีกำหนดในใบอนุญาตแต่การปรับเปลี่ยนราคาค่าโดยสารขึ้นกับมติคณะรัฐมนตรี

๒. ตัวรถที่ใช้ในการขนส่ง ต้องได้รับการรับรองแบบ และตรวจสอบตัวรถจากกรมการขนส่งทางบก

๓. สถานีขนส่งทั้งต้นทาง ระหว่างทาง และปลายทาง

๔. ผู้ประกอบการเดินทาง กรณีที่เป็นรถที่เดินทางระหว่างกรุงเทพและจังหวัดอื่นๆ ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตมีเพียงรายเดียวคือ บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) แต่ถ้าเป็นการเดินทาง

ระหว่างจังหวัดอื่นๆที่ไม่ใช่กรุงเทพ ผู้ถือใบอนุญาตสามารถเป็นได้ทั้ง บริษัทขนส่ง จำกัด บริษัทเอกชนทั่วไป แต่ทั้งนี้การยื่นขออนุญาตประกอบการต้องยื่นผ่านกรมการขนส่งทางบก และผ่านการได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง กระทรวงคมนาคม

สำหรับการทำวิจัยครั้งนี้มีประเด็นย่อยดังต่อไปนี้

๑.๑ เส้นทางและถนนที่ใช้ในการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน

ถนนในประเทศไทยในตอนนี้ถือว่าเป็นถนนที่ดี สะดวก มีถนนเชื่อมระหว่างจังหวัดครบถ้วน และมี ๓ ส่วนที่เป็นเจ้าของ คือ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และของท้องถิ่นแต่ถนนที่เชื่อมส่วนใหญ่จะเป็นของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นถนนที่อยู่ในสภาพที่ดีและส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทาง ๔ เลนเกือบจะทั้งหมดเพราะพยายามจะยกระดับให้เป็นถนน ๔ เลนเกือบจะทั้งหมดแล้ว เพราะฉะนั้นเรื่องโครงสร้างไม่ได้มีปัญหาเพราะประเทศไทยมีถนนที่ดีพอสมควร (จิรุตม์ วิศาลจิตร สัมภาษณ์วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

เส้นทางขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบันทางกรมการขนส่งทางบกได้แยกเป็นลักษณะการประกอบการเส้นทางระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังต่างจังหวัดจะกำหนดให้เป็นเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๒ และเส้นทางระหว่างจังหวัดไปอีกจังหวัดหนึ่งซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับกรุงเทพมหานครจะให้เป็นรถหมวด ๓ (เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

เส้นทางขนส่งมวลชนที่ให้บริการ ถ้าเป็นตัวเส้นทางหมวด ๒ เส้นทางค่อนข้างที่จะครอบคลุมและปริมาณเพียงพอในการให้บริการกับประชาชนในช่วงปกติ แม้กระทั่งความสะดวกสบายในการขนส่งเรายังมีรถหมวด ๓ หรือรถข้ามภาคจากอีสานไปเหนือผมคิดว่าผู้โดยสารที่จะเดินทางในเส้นทางนี้ค่อนข้างได้รับความสะดวกสบาย จากความเห็นของผมจะมีแค่ผู้โดยสารที่อยู่ในชนบท ซึ่งจะไม่ได้รับการดูแลทางด้านบริการขนส่งมวลชนประเภทนี้มากนัก จะเห็นว่าย่างในกรุงเทพมหานครหมวด ๑ ในเมือง ชสมก. ค่อนข้างเพียงพอมีเส้นทางค่อนข้างเยอะคนกรุงเทพฯ ได้รับความสะดวกแม้กระทั่งจะออกไปยังชานเมืองก็สะดวกออกต่างจังหวัดก็สะดวก ส่วนคนในต่างจังหวัดจะมีคนส่วนหนึ่งที่เขาไม่ได้ความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งมวลชนพอสมควร โดยเฉพาะรถหมวด ๓ หรือ ๔ จากจังหวัดออกไปอำเภอจะเห็นได้ว่าเด็กนักเรียนที่จะไปโรงเรียน คนที่จะไปทำงาน มีช่วงเวลาในการให้บริการต่ำและจะทำให้คนเหล่านั้นไม่ได้รับการดูแลจากการขนส่งมวลชนที่ดีพอ จะทำได้เฉพาะจังหวัดที่ใหญ่ๆ แต่ถ้าเป็นจังหวัดเล็กๆ จะขาดการดูแลในส่วนตรงนี้อาจจะมีปัญหาเรื่องการลงทุนของผู้ประกอบการด้วยเข้ามาเกี่ยวข้อง (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

เส้นทางขนส่งระหว่างจังหวัดปัจจุบันมีสภาพแออัดในเขตเมืองแทบทุกจังหวัดทำให้การทำเวลารถคลาดเคลื่อนจากที่กำหนดเป็นประจำ ระหว่างทางมีถนน ๒ เลน วิ่งสวนกันเป็นช่วงๆ ทำให้วิ่งได้ช้า แสงลำบาก และอันตราย ประกอบกับมีทางแยกจำนวนมาก เกิดอุบัติเหตุจากรถที่ออกมาจากทางแยก โดยไม่ดูทางหลักบ่อยๆ ทางแก้ไข ต้องปรับปรุงถนนระหว่างจังหวัดให้เป็น ๔-๖ เลนทั้งหมด ควรจะมีเลนสำหรับรถประจำทางโดยเฉพาะ เพื่อความตรงต่อเวลา และความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงมีป้ายเตือนผู้ที่ขับชี้ให้ครบถ้วน ทั้งเรื่องความเร็ว สภาพถนน สภาพของชุมชน ทางร่วมทางแยก การให้ทาง เป็นต้น ควรปรับปรุงการกำหนดความเร็วที่เหมาะสมตามสภาพถนนและ

ชุมชน บางครั้งกำหนดเพียง ๖๐ กม.ต่อชม.เพราะเข้าเขตเทศบาล แต่ในความเป็นจริงเป็นถนน ๘ เลน สามารถวิ่งได้ถึง ๘๐-๙๐ กม.ต่อชม. การกำหนดให้วิ่งเลนซ้ายเท่านั้นยกเว้นบาง บางครั้งไม่สามารถทำได้เพราะมีรถบรรทุกที่หนักและช้า ทำให้รถโดยสารเสียเวลาในการเดินทาง ประชาชนเบื่อหน่ายหันไปใช้การเดินทางอื่นแทน ซึ่งไปสร้างความหนาแน่นบนท้องถนนขึ้นไปอีกและยังเพิ่มอุบัติเหตุ ด้วยการกำหนดเส้นทางการขนส่งควรมีการสำรวจความต้องการแต่ละจุดหมายปลายทางและจัดลำดับแต่ละเส้นทางให้ชัดเจน เพื่อกำหนดจำนวนรถ, ประเภทรถ, ความถี่เที่ยววิ่ง ให้เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและการขยายตัวของสังคมในอนาคต และควรมีการทบทวนเงื่อนไขการ เติมน้ำมันให้สอดคล้องกับความต้องการ อาจจะต้องปรับปรุงเงื่อนไขให้ทันสมัยอยู่เสมอ เพราะคนต้องการความสะดวกมากขึ้น มิฉะนั้นคนอาจจะไม่รอการขนส่งมวลชน เช่น รถขนส่งมวลชนที่ให้บริการระหว่างสถานีที่มีผู้ใช้บริการมากและระยะทางที่ต้องใช้เวลาเดินทางนานมากกว่า ๔ ชั่วโมงควรใช้รถขนาดใหญ่ ระหว่างสถานีใหญ่ กับ สถานีเล็ก ควรใช้รถขนาดกลาง เป็น ดังนั้น การกำหนดเส้นทางอาจจะกำหนดเป็นพื้นที่โซนนิ่ง ให้มีความครอบคลุม สะดวกในการรับส่ง ที่จริงแล้วเส้นทางการให้บริการของขนส่งมวลชนทางถนนทุกวันนี้ถือว่าเป็นเส้นทางที่ครอบคลุมทั้งทั้งประเทศไทย เพียงแต่ว่าในเส้นทางที่ครอบคลุมหลายเส้นทางยังขาดระบบในการเชื่อมต่อที่ดี การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดตามนโยบายดั้งเดิมมีการนำผู้โดยสารออกจากท้องถิ่น ตำบลมายังอำเภอออกจากอำเภอมาต่อรถที่จังหวัดใช้สถานีขนส่งของแต่ละจังหวัดเพื่อเดินทางไปยังจังหวัดอื่นโครงสร้างของ การเดินทางแบบนี้ที่จริงแล้วเป็นโครงสร้างที่ดีมาตั้งแต่ในอดีต เพียงแต่ว่าในปัจจุบันโครงสร้างเหล่านี้ถูกเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากมีการทับซ้อนของเส้นทางมากขึ้นจนเกิดการแข่งขันที่สูงเกินไป ในความเป็นจริงแล้วถ้าพัฒนาระบบเชื่อมต่อจะทำให้ผู้ประกอบการอยู่ได้ มีลูกค้ามาใช้บริการแล้วค่อยไปพัฒนาตัวรถปรับปรุงในการพัฒนาการให้บริการในแต่ละเส้นทางที่มาเชื่อมต่อทำให้การพัฒนาดีขึ้นน่าจะตอบโจทย์การเดินทางของประชาชนทั่วทั้งประเทศไทยได้ (ประพันธ์ วงศ์เบญจรัตน์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ความครอบคลุมก่อนตอนนี้เส้นทุกเส้นทางมีความครอบคลุมในระหว่างจังหวัดหรือในอำเภอดีแล้ว แต่ในเรื่องความพอเพียงอาจจะมีปัญหาในการให้บริการยังไม่เพียงพอ ในบางเส้นทาง เช่น จากจังหวัดไปอำเภอโดยเฉพาะอำเภอที่ไกลในภาคเหนือ อาจจะมีการเดินรถ แค่วงเช้ากับช่วงเย็นเท่านั้นความพอเพียงและความถี่อาจจะไม่เพียงพอทำให้เกิดปัญหาการไม่เข้าถึงของประชาชน การเข้าถึงที่ไม่ทุกเวลาและไม่ครอบคลุมในช่วงเวลาความต้องการในการเดินทางอีกเรื่องหนึ่งคือทางเลือกของผู้โดยสาร เช่น ผู้โดยสารต้องการรถปรับอากาศแต่ไม่สามารถที่จะซื้อบริการตรงนี้ได้ เนื่องจากผู้ประกอบการเองอาจจะเป็นแค่รถสองแถว รถพัดลม หรือผู้โดยสารต้องการรถปรับอากาศชั้น ๑ หรือ VIP ก็ไม่สามารถที่จะหาในจากผู้ประกอบการในบางเส้นทาง ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นเส้นทางระยะสั้นที่ได้ผลกำไรที่ต่ำ จึงไม่สามารถที่จะออกรถปรับอากาศ (สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย ในส่วนของเส้นทางการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดและถนนในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

๑. ถนนที่ใช้ในการขนส่งมวลชนทางถนนมีผู้ดูแล ๓ ส่วน คือ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และของท้องถิ่นแต่ถนนที่เชื่อมส่วนใหญ่จะเป็นของกรมทางหลวง

๒. ปัญหาสภาพแออัดในเขตเมืองแทบทุกจังหวัด ทำให้รถคลาดเคลื่อนจากเวลาที่กำหนดเป็นประจำ เพื่อลดอุบัติเหตุและความตรงต่อเวลา ควรปรับปรุงถนนระหว่างจังหวัดให้เป็น ๔-๖ เลนทั้งหมด

๓. ควรมีเลนสำหรับรถประจำทางโดยเฉพาะ เพื่อความตรงต่อเวลา และความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงมีป้ายเตือนผู้ที่ขับขี่ให้ครบถ้วน ทั้งเรื่องความเร็ว สภาพถนน สภาพของชุมชน ทางร่วมทางแยก การให้ทาง เป็นต้น

๔. ควรปรับปรุงการกำหนดความเร็วที่เหมาะสมตามสภาพถนนและชุมชน การกำหนดให้วิ่งเลนซ้าย

๕. เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งมวลชนมีความครอบคลุมในระหว่างจังหวัดหรือในอำเภอ สามารถให้บริการได้ แต่ความถี่ในการให้บริการยังไม่เพียงพอในบางเส้นทาง

๖. การกำหนดเส้นทางขนส่งควรมีการสำรวจความต้องการแต่ละจุดหมายปลายทาง และจัดลำดับแต่ละเส้นทางให้ชัดเจน เพื่อกำหนดจำนวนรถ, ประเภทรถ, ความถี่ที่วิ่ง ให้เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและการขยายตัวของสังคมในอนาคต และควรมีการทบทวนเงื่อนไขการเดินทางให้สอดคล้องกับความต้องการ และปรับปรุงเงื่อนไขให้ทันสมัยอยู่เสมอ เพราะคนต้องการความสะดวกมากขึ้น มิฉะนั้นคนอาจจะไม่รอการขนส่งมวลชน

๗. การขนส่งมวลชนให้บริการได้ดี จะทำได้เฉพาะจังหวัดที่ใหญ่ๆ แต่ถ้าเป็นจังหวัดเล็กๆ ก็จะไม่ได้รับบริการที่ดีเพียงพอ

๑.๒ พาหนะหรือรถโดยสารในปัจจุบัน

การแบ่งตามหมวดคือ หมวดที่ ๑ กรุงเทพฯและในจังหวัดส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่ทรุดโทรมเป็นรถที่มีสภาพเก่าอย่าง ชสมก. รถมีการใช้งานเฉลี่ย ๑๘ - ๑๙ ปีทั้งนั้นเลย เนื่องจากว่าประสบกับภาวะขาดทุนมาโดยตลอดประมาณ ๒ แสนกว่าล้าน ส่วนรถร่วม ชสมก. ประมาณ ๓,๐๐๐ คันโดยประมาณ เป็นรถร่วมของภาคเอกชนสภาพรถค่อนข้างจะเก่าเหมือนกันถึงแม้ว่าจะใหม่กว่า ชสมก. แต่สภาพเริ่มจะเก่า เนื่องจากสภาพการเดินทางของคนที่ใช้รถเมล์ลดลงจากในอดีตเพราะปัจจุบันมีรถไฟฟ้า มีขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นด้วย ประกอบกับการให้บริการของรถเมล์ในกรุงเทพฯ ไม่ดีพอทำให้ผู้โดยสารลดลงเมื่อก่อนใช้บริการประมาณ ๒ ล้านคน/วัน ปัจจุบันนี้ไม่ถึง ๒ ล้าน/วัน ซึ่งตรงนี้ต้องมีการปรับปรุงสภาพรถให้ดีขึ้นทั้งรถ ชสมก.และรถร่วม ชสมก. ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้รถเก่าเพราะว่าค่าโดยสารที่ถูกเนื่องจากรัฐบาลเป็นผู้ควบคุมค่าโดยสารให้ถูกเพื่อไม่ให้สูงเกินไปเพราะรถเมล์ในกรุงเทพฯเป็นรถเมล์ของคนรากหญ้า ส่วนผู้ประกอบการต้องบริหารต้นทุน ทำให้สภาพรถหรือการบริการทรุดโทรมลงนี้คือรถหมวดที่ ๑ ของต่างจังหวัดเช่นกันส่วนใหญ่จะเป็น รถ ๒ แถวในเทศบาลยังไม่ค่อยมีรถสาธารณะที่ดีเนื่องจากค่าโดยสารที่ถูก ดังนั้นผู้ประกอบการต้องใช้การบริหารต้นทุนที่ต่ำลงไปด้วย แต่ในบางจังหวัดมีรถบัสติดเครื่องปรับอากาศในเทศบาล เช่น จังหวัดขอนแก่นมีการเอารถซัทเทิลบัส ซึ่งเป็นสัญญาณที่ดีสำหรับรถหมวดที่ ๔ ที่วิ่งระหว่างตัวอำเภอกับจังหวัดยังเป็นรถที่มีสภาพเก่าเช่นเดียวกันเพราะรถยังอยู่ในสภาพที่ไม่ดีนักมีหลายอย่างที่ต้องปรับปรุงอย่างที่เรียนไปแล้วว่าการบริหารต้นทุนต่ำ ยกตัวอย่างเช่น ผมเคยเป็นกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเคยเปิดรับหมวดที่ ๔ ออกประกาศให้เอกชนมายื่นการประกอบกิจการมีแต่รายเก่าที่ใช้รถเก่ามายื่นขอประเมินผลคะแนนต่ำมาก เพราะการอนุญาตให้ผู้ประกอบการจะมีคะแนนเป็นเรื่องของการบริหาร

จัดการ คุณภาพ การบริการ ทำให้คะแนนค่อนข้างต่ำแต่ต้องอนุญาตให้เพราะจะทำให้ประชาชนเดือดร้อนเนื่องจากไม่มีการขนส่งสาธารณะใช้ผู้ประกอบการก็ไม่ได้เข้ามา เพราะเล็งเห็นแล้วว่าไม่มีกำไร เจ้าใหม่ไม่กล้ามาขึ้นมีแต่เจ้าเก่าที่มารวมกันจึงทำให้รถหมวดที่ ๔ อยู่ในสภาพที่เก่า ต่อมารถหมวดที่ ๒ สภาพรถส่วนใหญ่ค่อนข้างดีขึ้นอยู่กับระยะทางและผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทใหญ่ๆ อย่างเช่น นครชัยแอร์ได้รับการชื่นชมเรื่องของสภาพรถ ส่วนรถหมวดที่ ๓ ที่วิ่งในระยะไกลข้ามภาคเป็นรถที่อยู่ ในสภาพที่ดีและไม่ค่อยมีปัญหาอาจจะเหลือแต่รถหมวดที่ ๓ ที่วิ่งในระยะสั้นระหว่างจังหวัดที่ติดกัน รถมีสภาพไม่ดีนักเพราะมันสะท้อนถึงต้นทุน โดยรวมแล้วรถหมวดที่ ๒ มีสภาพที่ใช้ได้ (จิรุตม์ วิศาลจิตร สัมภาษณ์วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การประกอบการขนส่งเรากำหนดลักษณะรถไว้หลายมาตรฐานมีทั้งรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ มีห้องน้ำสุขภัณฑ์และรถโดยสารไม่ปรับอากาศหรือเรียกว่ารถมาตรฐาน อีกประเภทหนึ่งคือลักษณะการประกอบการรถโดยสารในปัจจุบันมีทั้งรถโดยสารปรับอากาศ รถธรรมดา รถตู้ ลักษณะรถตู้ที่ใช้ระหว่างจังหวัดในบางจังหวัดใช้เส้นทางต่อเนื่องที่ไม่ไกลบางส่วนยังมีลักษณะเป็นรถสองแถว (เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ปัจจุบันมีการพัฒนาด้วยยานพาหนะหรือตัวรถโดยสารค่อนข้างมาก ซึ่งการพัฒนาและการแข่งขันนี้ผลประโยชน์จะมีต่อผู้ใช้บริการ ดังนั้นทุกหน่วยงานหรือทุกบริษัทผู้ประกอบการพยายามจะพัฒนาตัวเองเพื่อให้เป็นจุดขาย แต่ยังคงมีผู้ประกอบการบางส่วนที่ยังไม่ให้ความสำคัญกับตรงนี้ ในส่วนของตัวรถโดยสารทางผมเองเล็งเห็นว่าเป็นปัจจัยสำคัญเป็นสินค้าตัวหนึ่งที่เราจะเอาไปขาย นอกจากการขายบริการแล้วต้องพัฒนาให้เกิดความทันสมัยและมีคุณภาพในการให้บริการ โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัยมีเปอร์เซ็นต์ในการพัฒนาขึ้นค่อนข้างมาก แต่ว่ายังคงมีผู้ประกอบการอีกหลายรายที่ยังจะขาดการพัฒนาตรงนี้ อยู่ที่นโยบายของทางราชการว่าถ้าเกิดนโยบายเปิดเสรีขึ้นมาผู้ประกอบการหน้าใหม่ที่จะเข้ามาผมว่ามันต้องมี ถ้ามองในแง่ดีเป็นการพัฒนาการให้บริการ แต่ต้องดูด้วยว่าผู้ประกอบการเป็นคนมาจากต่างชาติหรือเปล่า เราจะเห็นว่าในหลายธุรกิจเป็นการลงทุนจากชาวต่างชาติ ซึ่งเงินจะออกนอกประเทศไปโดยเฉพาะการส่งพัสดุภัณฑ์ มีการแข่งขันค่อนข้างสูงและจะเป็นบริษัทต่างชาติทั้งนั้น ซึ่งเขาจะมีเงินทุนเข้ามาตั้งธุรกิจทำให้คนไทยไม่สามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้และเงินก็จะออกนอกประเทศ ผู้ประกอบการที่เป็นคนไทยด้วยกันน่าจะช่วยกัน ประคับประคองบริษัทที่ดีอยู่แล้วก็เดินต่อไปและส่วนที่ยังไม่ได้พัฒนาควรจะต้องมีการปรับปรุง ซึ่งในการพัฒนาส่วนนี้ต้องใช้เงินทุนค่อนข้างสูง เรื่องค่าโดยสารเราถูกบีบไว้ด้วยเงื่อนไขข้อกำหนดตรงนี้ ต้องเห็นใจผู้ประกอบการ รัฐอาจจะต้องให้การสนับสนุนบ้างเพราะเป็นการบริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน อาจจะแบ่งเกรดก็ได้ใครที่มีกำลังพอคุณก็ไปใช้บริการในระดับสูงขึ้นไปพวกนั้นไม่ต้องไปยุ่งเกี่ยวเขาสามารถพัฒนาได้ ในส่วนที่ผู้ประกอบการที่ยังไม่มีศักยภาพรัฐจะต้องเข้าไปสนับสนุน (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

รถโดยสารในปัจจุบันโดยภาพรวมอยู่ในสภาพเก่า ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังคงใช้งานจนกระทั่งครบกำหนดอายุรถที่ทางราชการกำหนด ผู้ประกอบการที่มีกำลังก็จะปรับปรุงรถ กลุ่มรถที่ดัดแปลงเป็นรถโดยสารจะมีสภาพที่ไม่เหมาะสำหรับเป็นรถขนส่งมวลชน แต่การใช้รถ ที่เหมาะสมคือนำรถที่ผลิตเพื่อการโดยสารสาธารณะโดยเฉพาะนั้นก็อาจจะมียานที่สูงกว่ารถดัดแปลงสภาพ ดังนั้นการพัฒนาการขนส่งฯ ในส่วนของพาหนะหรือรถโดยสารเพื่อความปลอดภัยและบริการที่

ดี จึงควรได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลในการจัดการใหม่ การวิจัยและพัฒนารถรุ่นใหม่ การรักษาสภาพรถและมีการปรับปรุงสภาพรถ ให้มีความปลอดภัยและน่าใช้บริการ เช่น การให้สิทธิทางภาษี นำเข้ารถโดยสาร ส่วนประกอบ และชิ้นส่วนอะไหล่ การสนับสนุนการนำเข้าและวิจัย รถและอุปกรณ์ เพื่อความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความประหยัดเชื้อเพลิง ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา สำหรับรถโดยสาร รวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบบางประการในการจัดการเดินรถ เพื่อให้สามารถใช้รถให้คุ้มค่าที่สุด เป็นต้น รถโดยสารในปัจจุบันแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม กลุ่มแรกเป็นกลุ่มที่เป็นผู้ประกอบการที่มีรถโดยสารที่เป็นลักษณะของนิติบุคคลหรือว่าเป็นบริษัทจำกัด กลุ่มนี้ตัวรถโดยสารสภาพค่อนข้างดี กับอีกกลุ่มหนึ่งซึ่งผู้ประกอบการมีลักษณะของผู้ประกอบการส่วนบุคคลให้บริการรถสาธารณะแต่รถอาจจะไม่มาก กลุ่มนี้ตัวรถยังขาดคุณภาพที่เพียงพอ แต่ทั้งนี้สภาพรถโดยสารในปัจจุบันต้องมองข้ามว่าปัญหาเกิดจากอะไร ปัญหาเกิดจากรูปแบบของการลงทุน รายได้ของผู้ประกอบการและที่สำคัญที่สุดคือ การไม่ได้รับการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีสถานะที่สามารถพัฒนา ปรับปรุงรถโดยสาร การส่งเสริมทางด้านความรู้ ด้านการจัดการที่ทำให้รถโดยสารสามารถที่มีอายุการใช้งานที่ยาวนานโดยยังคงคุณภาพที่ดีอยู่ ซึ่งประเด็นนี้เกี่ยวกับผู้ประกอบการ มาตรการภาครัฐ สภาวะเศรษฐกิจของประเทศที่ต้องใช้อุปกรณ์ให้คุ้มค่า การควบคุมมลพิษของรถ ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนรถใหม่ สำหรับผู้ประกอบการที่หวังผลระยะยาวและยั่งยืนจะมีการเปลี่ยนรถตามระยะเวลาหรือสภาพการใช้งาน (ประพันธ์ วงศ์เบญจรัตน์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ในปัจจุบันเรื่องของสภาพรถโดยสารจะสังเกตได้ว่ารถหมวด ๑ อย่างเช่น เชียงใหม่จะมีแค่รถสองแถว รถบัสก็หายไปเนื่องจากขาดการส่งเสริมและการพัฒนาจากภาครัฐ จึงทำให้รถบัสมีภาวะในการดำเนินกิจการที่ขาดทุนทำให้มีแค่รถของสหกรณ์และเกิดปัญหาตามมา ดังนั้น รถของสหกรณ์จะมีสภาพเป็นแค่รถสองแถว ซึ่งไม่เหมาะที่จะมาให้บริการกับผู้โดยสารในด้านความปลอดภัยต่ำ เพราะฉะนั้นรถหมวด ๑ ในทุกจังหวัดส่วนใหญ่จะเป็นรถสองแถวที่มีสภาพที่ไม่ดีเท่าไร ส่วนรถหมวด ๒ ถือว่ามีผู้ประกอบการรายใหญ่หลายรายโดยเฉพาะนครชัยแอร์ยังมีการรักษาสภาพรถและมีการปรับปรุง พัฒนารถสภาพรถให้มีความปลอดภัยและน่าใช้บริการ รถหมวด ๓ มีตั้งแต่จังหวัดที่ใกล้ๆ สภาพส่วนใหญ่แล้วไม่ค่อยดีเท่าไร มีสภาพเก่า รถหมวด ๓ ที่วิ่งระหว่างจังหวัดในระยะ ๑๐๐-๔๐๐ กิโลเมตร มีสภาพที่ดีพอสมควร ส่วนรถที่วิ่งข้ามภาคถือว่าเป็นรถที่มีสภาพค่อนข้างดี แต่การรักษาหรือการทำให้รถมีสภาพใหม่ก็ยังไม่ดีพอที่วิ่งข้ามภาคส่วนใหญ่มีอายุประมาณ ๓-๕ ปี จะมีสภาพที่เริ่มทรุดโทรมขึ้นอยู่กับต้นทุนและรายได้ ถ้าผู้ประกอบการรายไหนมีกำไรก็สามารถที่จะเปลี่ยนรถได้ แต่ถ้าผู้ประกอบการรายไหนที่ประสบภาวะขาดทุนจะไม่มีรถเปลี่ยนใหม่หรืออาจจะมีการรีโนเวทใหม่ (สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย ในส่วนของพาหนะหรือรถโดยสารในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

๑. ลักษณะการประกอบการรถโดยสารในปัจจุบันมีทั้งรถโดยสารปรับอากาศ รถธรรมดา รถตู้ และรถสองแถว

๒. รถโดยสารในปัจจุบันการพัฒนาตัวรถโดยสารค่อนข้างมากเพื่อให้เป็นจุดขาย แต่โดยภาพรวมรถส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้อยู่ในสภาพเก่า ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังคงใช้งานจนกระทั่งครบกำหนดอายุรถที่ทางราชการกำหนด งบประมาณรถมีการใช้งานเฉลี่ย ๑๘ - ๑๙ ปี

๓. รถโดยสารในปัจจุบันแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม กลุ่มแรกเป็นกลุ่มที่เป็นผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลหรือว่าเป็นบริษัทจำกัด กลุ่มนี้ตัวรถโดยสารสภาพค่อนข้างดี กับอีก กลุ่มหนึ่งที่เป็นผู้ประกอบการส่วนบุคคลให้บริการรถสาธารณะแต่มีรถไม่มาก กลุ่มนี้ตัวรถยังขาดคุณภาพที่เพียงพอ

๔. การขนส่งมวลชนเป็นบริการสาธารณะขั้นพื้นฐานสภาพตัวรถเป็นหนึ่งในจุดขาย ดังนั้นผู้ประกอบการควรพัฒนาเพื่อให้ผู้เดินทางเชื่อมั่นในการบริการที่ดีและมีความปลอดภัย และทางรัฐบาลควรให้การส่งเสริมและสนับสนุน การจัดหารถใหม่ การวิจัยและพัฒนา รถรุ่นใหม่ การรักษาสภาพรถและมีการปรับปรุงสภาพรถ ให้มีความปลอดภัยและนำใช้บริการ เช่น การให้สิทธิทางภาษี นำเข้ารถโดยสาร ส่วนประกอบ และชิ้นส่วนอะไหล่ การสนับสนุนการนำเข้าและวิจัย รถและอุปกรณ์ เพื่อความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความประหยัดเชื้อเพลิง ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา สำหรับรถโดยสาร รวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบบางประการ เพื่อให้สามารถใช้รถให้คุ้มค่าที่สุด

๑.๓ สถานีขนส่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

สถานีเป็นเรื่องใหญ่เลย เป็นเรื่องที่มีความสำคัญมาก คนไม่ค่อยรู้ว่าสถานีขนส่งมีไว้ทำอะไรนอกจากรับส่งผู้โดยสาร ที่จริงแล้วหัวใจของสถานีขนส่ง คือ จุดที่เชื่อมโยงต่อเนื่องของประชาชนที่จะมารอขึ้นรถเป็นจุดศูนย์รวมในการลงรถหรือต่อรถ เป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของทุกจังหวัดที่มีสถานี เรื่องที่สำคัญอีกเรื่องคือ เป็นที่สำหรับการกำกับดูแลผู้ประกอบการให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขในใบอนุญาต ทำไมสถานีถึงเป็นสถานที่ที่ใช้กำกับเพราะว่า เจ้าหน้าที่ไม่มีทางที่จะไปตรวจตามตรวจรให้มีความพร้อมและปฏิบัติตามเงื่อนไขในใบอนุญาต ดังนั้นสถานีเป็นหัวใจที่สำคัญที่เจ้าหน้าที่รัฐที่มีหน้าที่กำกับดูแลจะเข้าไปตรวจสอบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของตัวรถ คนขับ เวลาการทำงานการปฏิบัติตามเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการ ปัญหาของสถานีในปัจจุบันคือ เมื่อก่อนสถานีเป็นของกรมการขนส่งทางบกสร้างไว้ตลอด แต่ตอนหลังได้มีการกระจายอำนาจและโอนไปให้ท้องถิ่น ซึ่งแต่เดิมนั้นกรมการขนส่งทางบกจะบริหารในลักษณะของรายได้รวม เนื่องจากว่าสถานีไม่ได้เป็นสถานที่ที่สร้างไว้เพื่อหากำไร มีไว้เพื่อให้บริการประชาชนให้มีศูนย์รวมและเชื่อมต่อรถ เป็นสถานที่กำกับดูแลของภาครัฐจัดระเบียบให้เป็นไปตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการ การที่กรมการขนส่งทางบกรวมทุกสถานีไว้ในกรมเพราะเขาใช้ระบบของรายได้พูลส่วนกลาง อย่างเช่น สถานีใหญ่ๆ ที่มีรถผ่านวันหนึ่งหลายร้อยเที่ยว เช่น เชียงใหม่ จะมีรายได้เข้ามาเนื่องจากมีค่าบริการรถ ค่าธรรมเนียมคันละ ๒๐ บาท วันหนึ่งมีเป็นหลายร้อยคันสถานีสามารถจะอยู่ได้ ส่วนที่เป็นผลกำไรต้องเอาไปช่วยสถานีเล็กๆ ที่ขาดทุน เพราะเราต้องการให้มีสถานีทุกจังหวัดมันไม่ใช่การหวังผลกำไร บางอำเภอบางจังหวัดมีรถเข้าวันหนึ่ง ๒๐-๓๐ เที่ยว วันหนึ่งได้ประมาณ ๑,๐๐๐ บาท ไม่สามารถบริหารสถานีให้มีความเจริญก้าวหน้าได้ เมื่อโอนมาให้ส่วนท้องถิ่นดูแล ถ้าท้องถิ่นไหนให้ความสำคัญและมีงบประมาณที่ดูแลสถานีถือว่าทำได้ระดับหนึ่ง ส่วนท้องถิ่นไหนมองว่าสถานีเป็นที่ที่ไม่มีรายได้แล้วพยายามที่จะหวังรายได้ให้เกิดขึ้นกับสถานี เช่น เป็นที่ขายของบ้าง บางที่ก็ทิ้งไปทำให้สถานีนั้นทรุดโทรมมันมีทั้งข้อดีและข้อเสีย ดังนั้นสถานีเป็นเรื่องที่มีความสำคัญบางที่ปล่อยให้ทรุดโทรมการใช้บริการของประชาชนจึงไม่สะดวก ห้องน้ำสกปรกเพราะไม่ดูแลและรัฐบาลให้ความสำคัญเจ้าหน้าที่ลงไปดูแล เพราะคนที่ใช้รถโดยสารมีสิทธิ์ที่จะใช้ห้องน้ำที่สะอาด ดังนั้นต้องลงไปกำกับดูแลและให้ท้องถิ่นดูแลเรื่องนี้ให้กับประชาชนเพราะเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ ในอดีตการก่อสร้างสถานีรัฐไม่มีงบประมาณที่จะไปหาซื้อพื้นที่ที่อยู่ในเมืองหรือมีราคาที่เป็นมาตรฐานในการจัดตั้งสถานีได้ สถานีที่

เห็นอยู่กลางตลาดที่เก่าๆ มันมาจากรัฐบาลที่มันขยายตัวไม่ได้เนื่องจากที่คับแคบในบางจังหวัดหาพื้นที่ที่อยู่ในเมืองไม่ได้และรัฐไม่มีงบประมาณซื้อที่เลยต้องรับบริจาค เมื่อได้พื้นที่มามันค่อนข้างที่จะไกลจากตัวเมืองทำให้ประชาชนเกิดความไม่สะดวก รถที่จะเข้าไปสู่สถานีเองก็ไม่สะดวกพื้นที่ในเมืองหาไม่ได้และเป็นพื้นที่ที่มีราคาสูงมาก เพราะในการสร้างสถานีต้องมีพื้นที่ถึง ๑๐ ไร่ บางจังหวัดมีพื้นที่อยู่กลางเมืองอยู่แล้วแต่มีพื้นที่คับแคบ สะดวกแต่มันคับแคบทำให้การจราจรติดขัด เพราะต้องมีรถใหญ่ที่เข้าสถานีนี้จึงเป็นจุดสำคัญ ถ้าสถานีออกไปห่างจากเมืองทำให้ไม่สะดวก การกำกับรถเข้าสถานีเป็นไปได้ยาก ในหลายจังหวัดก็จัดระเบียบเพื่อให้สถานีออกมาอยู่นอกเมืองเพื่อเลี่ยงความแออัด แต่จะทำให้การเดินทางไม่สะดวกในจุดเชื่อมต่อ เพราะฉะนั้นหน้าที่ของขนส่งจังหวัดต้องพยายามหาจุดเชื่อมต่อและไม่ให้ประชาชนมีภาระมากขึ้นในการเดินทางนี้เป็นเรื่องสำคัญไม่เช่นนั้นจะไม่มีคนไปใช้บริการ (จิรัฐม์ วิชาลจิตร สัมภาษณ์วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

เดิมทีสถานีขนส่งผู้โดยสารตามกฎหมายมี ๒ ลักษณะคือ สถานีขนส่งประเภทจัดให้มีหรือสถานีขนส่งที่กรมการขนส่งดำเนินการเองถ้าไม่ดำเนินการเองจะมอบให้ท้องถิ่นหรือรัฐวิสาหกิจเป็นผู้ดำเนินการแทน เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครบางแห่ง กรมการขนส่งทางบกได้มอบหมายให้บริษัทขนส่งจำกัดเป็นผู้ดำเนินการ สำหรับสถานีขนส่งอีกประเภทหนึ่งคือ สถานีขนส่งประเภทจัดตั้งกรมการขนส่งทางบกออกใบอนุญาตให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ ใบอนุญาตมีอายุประมาณ ๒๐ ปี (เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

สถานีที่ต้องพัฒนาความพร้อมของสถานีอีกเยอะไม่ว่าจะเป็นจุดที่ตั้งที่เหมาะสม ในเขตกรุงเทพฯ ในตัวส่วนกลาง เช่น หมอชิต มันอาจสะดวกในการเดินทางของประชาชน แต่ด้วยสภาพแวดล้อมอาจจะไม่ได้ถูกออกแบบมาให้สมดุลกันพอเราอยู่เมืองก็มาสร้างล้อมรอบทำให้มีปัญหาเรื่องการจราจรตัวสถานีเองต้องพัฒนาอีกเยอะ ในเรื่องของบริการให้ทันสมัยขึ้น สภาพความแออัดที่มีอยู่ การจัดระเบียบรถ ซึ่งในต่างจังหวัดที่ผ่านมาผมยังไม่เห็นสถานีไหนที่มีความพร้อมมองเห็นแล้วมีความชัดเจน โดยเฉพาะสถานีที่ห่างไกลและจำนวนรถน้อยที่ไม่ใช่เมืองท่องเที่ยวจะถูกลิ้มไปตอนนี้กรมการขนส่งทางบกไม่ได้ดำเนินการเองแล้วโอนให้กับ อบต. อบจ. ทางท้องถิ่นทำ พอทางท้องถิ่นเป็นคนทำผมว่าความเข้าใจในธรรมชาติตรงนี้น้อย ถ้าไปเจอท้องถิ่นที่เขามีภาษีเยอะและมีเงินทุนเขาจะสามารถดำเนินการปรับปรุงสถานีได้ แต่ท้องถิ่นที่ไม่ค่อยมีรายได้ตามที่เราเคยไปดูมันยังเหมือนสถานีบ้านนอกเปรียบเทียบกับง่าย ๆ อาจจะเอาที่เกาหลี ญี่ปุ่น จะมองเห็นเรื่องการเดินทางได้ง่ายกว่ารถเขาเยอะ ญี่ปุ่นการโดยสารค่อนข้างน้อยเพราะเขาจะใช้รถไฟ ซึ่งเขามีการบริการด้านระบบสถานีได้ดีกว่าเรา การจัดระบบ การนำระบบไอทีมาใช้เพื่อให้บริการนี้เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เอกชนอยากจะทำ ต้องเข้าใจว่าอย่าง บขส. ไม่ใช่เราไม่ยอมพัฒนาแต่ด้วยข้อจำกัดของการเป็นราชการการใช้งบประมาณนั้นคืออีกส่วนหนึ่ง แต่อีกส่วนหนึ่งอยู่ที่ตัวผู้บริหารด้วยผมก็ยอมรับว่าในอดีตที่ผ่านมายังไม่ได้มองในส่วนนี้มากนัก เรื่องการดูแลรักษาตัวสถานีให้ดูทันสมัย การนำเทคโนโลยีมาใช้ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการให้ได้มากขึ้น (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

สถานีขนส่งปัจจุบันส่วนใหญ่อยู่ในสภาพเก่าแต่ยังใช้งานได้ แต่ไม่ทันสมัยเหมือนสถานีรถไฟฟ้าที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย ถ้าเป็นสถานีใหม่ๆ ก็จะทำอยู่นอกเมือง คนไปใช้บริการน้อยผู้ประกอบการหลายรายที่มีกำลังจึงทำสถานีย่อยของตนเอง เพื่อบริการลูกค้า สถานี ขอ

ส่งโดยภาพรวมยังขาดความสะดวก ยังไม่สามารถตอบสนองความสะดวกสบายในการเข้ามาใช้พื้นที่ สาธารณะของประชาชนมากพอ ทั้งนี้ น่าจะเกิดจากระบบการดูแลรักษา ความรับผิดชอบในการดูแล สถานีขนส่ง ทิศนคติของเจ้าหน้าที่ ผู้ให้บริการร้านค้าต่างๆ ในสถานีขนส่ง ที่ยังมีทัศนคติที่ยังไม่ได้มอง ประชาชนที่มาใช้บริการเป็นลูกค้าอย่างแท้จริงโดยรวมแล้วน่าจะเกิดจากการไม่ได้วางแผนไว้ใน อนาคตในการจัดตั้งสถานีขนส่งไม่ว่าจะเป็นสถานีขนส่งของ กระทรวงคมนาคม เทศบาล ผู้ประกอบการเอกชนที่ขอจัดตั้งสถานีขนส่ง ไม่ได้วางระบบในการรองรับในอนาคตและรูปแบบของ การเข้าไปใช้สถานีขนส่งยังขาดความชัดเจนว่าเรื่องไหนอยู่ตรงไหน ขาดกระบวนการต่อเนื่องของการ ใช้บริการ จุดจำหน่ายตั๋ว จุดซื้ออาหาร จุดพักผ่อน รวมถึงจุดให้บริการขึ้นรถ หลายสถานีขนส่งยังเป็น จุดเดียวกันหรือกระจายซึ่งขาดความชัดเจนในการเข้าถึงในแต่ละวัตถุประสงค์ การพัฒนาการขนส่ง ในส่วนของสถานีขนส่ง ควรพิจารณาที่จัดตั้งสถานีเป็นของรัฐ เหมือนประเทศอื่นๆ ถ้าให้เอกชน ท้องถิ่น หรือแม้กระทั่งบขส.ทำ เขาต้องมีกำไรจึงจะอยู่ได้ ถ้ารายได้จากการจัดเก็บการเข้าใช้สถานี ไม่เพียงพอ จึงต้องหารายได้จากส่วนอื่นมาทดแทน ทำให้การดูแลและพัฒนาเป็นไปได้ยาก สถานี นอกจากจะเป็นของรัฐอยู่ศูนย์กลางของเมืองนั้นๆและจัดทำเส้นทางเดินรถโดยสารที่เข้าใช้สถานี โดยเฉพาะ รวมถึงการจัดคิวรถเข้าใช้สถานีให้เหมาะสมไม่ให้รถที่ยังไม่ถึงเวลาไปจอดในสถานี โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเดินทางมาใช้บริการและการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ด้วย สถานีขนส่งมีมากและมีหลายสถานีที่ถูกนำมาใช้เป็นสถานีขนส่ง ทั้งที่เป็นไปตามสภาพของสังคม ท้องถิ่น และจากการจัดระเบียบของทางราชการ แต่ต้องอย่าลืมว่า ปัจจุบันคนไม่ได้ขึ้นรถที่สถานี คนต้องการความสะดวกมากขึ้น ดังนั้นการทำสถานีจะต้องสะดวกกับประชาชนคนเดินทาง ต้องเข้าไป ในเมืองที่สุด ต้องแปรผันได้ตามความนิยม ต้องเล็กใหญ่ได้เพื่อความคล่องตัวในเชิงการตลาด อย่าทำ เพราะชื่อว่าเป็นสถานี ทำตามความต้องการของผู้ใช้ (ประพันธ์ วงศ์เบญจรัตน์ สัมภาษณ์ วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

สถานีส่วนใหญ่แล้วทางเทศบาลเป็นผู้รับผิดชอบดูแล มีหลายสถานีที่มีพื้นที่เริ่มจะไม่ รองรับปริมาณรถโดยสารหรือปริมาณผู้ใช้บริการได้ เนื่องจากเทศบาลได้ให้ผู้ประกอบการที่ขายอาหาร เครื่องดื่ม เข้าไปเช่าพื้นที่ โดยเฉพาะจังหวัดเชียงใหม่พื้นที่ที่จะให้ผู้โดยสารขึ้นรถลดน้อยลงไป ซึ่งเป็น ปัญหาที่เทศบาลมุ่งเน้นที่เรื่องของรายได้สถานีเป็นหลักปัญหานี้ควรจะมีการแก้ไข เพราะรายได้ส่วน หนึ่งมาจากค่าบริการของผู้ประกอบการที่เอารถเข้าไปจอดทำให้พื้นที่ไม่เพียงพอ รัฐบาลต้องเอา งบประมาณของท้องถิ่นมาสนับสนุนที่จริงแล้วควรจะมีการแก้กฎหมายเหมือนที่สนามบิน คือ ควรจะมี การเก็บค่าใช้สถานีอย่างผู้โดยสารคิดคนละ ๑-๒ บาทต่อปีก็คิดว่าจะมีรายได้เข้ามาอีกส่วนหนึ่ง สามารถทำให้สถานีเป็นสถานีที่ได้มาตรฐานและมีสภาพที่ดีขึ้น โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด (สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย ในส่วนของสถานีขนส่งที่ใช้ อยู่ในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

๑. สถานีขนส่ง คือ จุดที่เชื่อมโยงต่อเนื่องของประชาชนที่จะมารอขึ้นรถเป็นจุดศูนย์รวม ในการลงรถหรือต่อรถ

๒. นอกจากนี้สถานียังเป็นหัวใจที่สำคัญที่เจ้าหน้าที่รัฐที่มีหน้าที่กำกับดูแลจะเข้าไปตรวจสอบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของตัวรถ คนขับ เวลาการทำงานการปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการ

๓. ในอดีตสถานีขนส่งที่กรมการขนส่งดำเนินการเองถ้าไม่ดำเนินการเอง จะมอบให้เอกชนดำเนินการ ปัจจุบันมีกฎหมายกระจายอำนาจมอบให้ท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการ

๔. บางสถานีทรุดโทรมห้องน้ำสกปรก บางสถานีห่างไกลทำให้ประชาชนไม่สะดวก มีหลายสถานีที่พื้นที่เริ่มจะไม่รองรับปริมาณรถโดยสารหรือปริมาณผู้ใช้บริการได้ เพราะนำพื้นที่ไปให้เข้าพื้นที่ ขายอาหาร เครื่องดื่ม ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายทำสถานีย่อยของตนเอง เพื่อบริการลูกค้า

๕. การพัฒนาการขนส่งในส่วนของสถานีขนส่ง ควรพิจารณาที่จัดตั้งสถานีเป็นของรัฐ เหมือนประเทศอื่นๆ และจัดทำเส้นทางเดินรถโดยสารที่เข้าใช้สถานีโดยเฉพาะ รวมถึงการจัดคิวรถเข้าใช้สถานีให้เหมาะสมไม่ให้รถที่ยังไม่ถึงเวลาไปจอดในสถานี สถานีควรได้มาตรฐานและมีสภาพที่ดี โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด การดูแลรักษาตัวสถานีให้ดูทันสมัย การนำเทคโนโลยีมาใช้ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ สถานีควรเป็นจุดเชื่อมต่อรถและรวมถึงระบบขนส่งมวลชนอื่นๆด้วยโดยไม่ควรให้ประชาชนมีภาระมากขึ้นในการเดินทางเป็นสำคัญ

๑.๔ ผู้ประกอบการในปัจจุบัน

ปัจจุบันผู้ประกอบการมีการแข่งขันสูงมาก เพราะฉะนั้นในอนาคตผู้ประกอบการที่ไม่มีความพร้อมจะเริ่มออกจากตลาดไป ต้องต่อสู้กับการแข่งขันสูงรวมทั้งต้องพัฒนาตัวเอง มีการแข่งขันทั้งระบบรถโดยสารด้วยกันและระบบการขนส่งประเภทอื่น ในอนาคตอีก ๑๐ ปี รถไฟที่รัฐบาลในมีความสำคัญไม่ว่าจะเป็นรถไฟความเร็วสูง รถไฟรางคู่ เข้ามาจะทำให้คนนิยมใช้รถไฟมากขึ้นเพราะทำให้การเดินทางตรงต่อเวลา ในปัจจุบันคนไม่นิยมนั่งรถไฟแต่นั่งรถตู้เพราะว่ารถไฟ ไม่ค่อยจะตรงเวลาและใช้เวลาในการเดินทางมาก เมื่อในอนาคตมีรถไฟรางคู่นี้คือคู่แข่งสำคัญคนจะหันไปใช้รถไฟมาก รถไฟรางคู่สามารถสับหลักได้ง่ายทำให้ถึงที่หมายตรงเวลาในปัจจุบันมีรางเดี่ยวมีปัญหาต้องรอการสับหลักสถานีพอช้าทำให้ขบวนรถไปหมดเกิดผลกระทบทั้งวันถ้ามีรางคู่เวลาจะแน่นอนและมีการจัดตารางได้ชัดเจน เพราะฉะนั้นจึงคาดว่าถ้ามีรถไฟรางคู่คนจะหันมาใช้รถไฟวิ่งทางยาวมากขึ้น แต่ถ้าระยะทางประมาณ ๓๐๐-๔๐๐ กิโลเมตร รถที่ใช้ยังคงจะเป็นรถบัส ดังนั้น ผู้ประกอบการจะต้องมีการปรับตัวในเรื่องนี้ และในอนาคตข้างหน้าผู้ประกอบการควรจะมีทั้งสายยาวและสายสั้นที่สามารถเชื่อมต่อได้อย่างรวดเร็วผู้คนยังต้องใช้บริการอยู่ เช่น เรามีรถไฟวิ่งจากกรุงเทพฯ ไปจังหวัดใดจังหวัดหนึ่งในบริษัทเดียวกัน หรือผู้ประกอบการเองต้องมีการร่วมมือกันหรือตัวบริษัทเองจะต้องเตรียมรถหมวดที่ ๓ และ ๔ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในการเชื่อมต่อได้สะดวกสิ่งนี้ยังเป็นข้อได้เปรียบของรถบัสอยู่ เพราะว่ารไฟเวลาถึงสถานียังคงต้องอาศัยการเชื่อมต่อรถ เพราะฉะนั้นในอนาคตผู้ประกอบการรายเล็กค่อนข้างจะอยู่ได้ยากต้องเป็นรายที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อรถและยังต้องหากกลยุทธ์เข้ามาแข่งขันอีกด้วย (จิรัฐม์ วิชาลจิตร์ สัมภาษณ์วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

เนื่องจากว่าในการประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางในหมวด ๒ เราออกใบอนุญาตประกอบการให้กับ บขส. เป็นผู้ใต้ใบอนุญาตประกอบการและ บขส. ไปรับรถเอกชนเข้ามาอาจจะรับมาในรูปของรายบุคคลหรือในรูปของบริษัทมีหลายลักษณะ ส่วนมากรถตู้โดยสารจะรับมาใน

ลักษณะเอกชนรายเดียว สำหรับรถบัสจะดำเนินการในรูปแบบของบริษัท ผู้ประกอบการหมวด ๓ ที่เดินระหว่างจังหวัดตามกฎหมายกรมการขนส่งทางบกจะให้บุคคลสามารถที่จะขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางได้ แต่ในทางปฏิบัติการออกไปใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำ ทางกรมการขนส่งทางบกจะออกให้กับนิติบุคคลเท่านั้น เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกเห็นว่าการขนส่งสาธารณะจะต้องมีความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร ความมั่นคงทางธุรกิจทางนิติบุคคลจะมีมากกว่า (เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ผู้ประกอบการในปัจจุบันมีการพัฒนาที่ดีขึ้นหมายถึงว่าในสมัยก่อนจะเป็นรุ่นของคุณพ่อ คุณปู่จะเป็นคนที่บุกเบิกมาเห็นว่าการเดินรถดูแล้วน่าจะทำให้ธุรกิจไปได้เขาก็จะเดินรถในสไตล์ของเขาแต่ผู้ประกอบการในสมัยนี้จะเป็นคนที่รุ่นใหม่ที่มีการใช้เทคโนโลยี มีการนำรูปแบบการบริหารงานจากต่างประเทศเข้ามา ทำให้หลายบริษัทมีการแข่งขันกันทางด้านกาให้บริการไม่ว่าจะเป็นตัวพนักงานหรือตัวรถเอง แต่ยังมีผู้ประกอบการที่เป็นรายย่อยซึ่งเท่าที่เห็นก็ค่อยๆ จะหมดไปแล้วคือเขาน่าจะมีการไปรวมกลุ่มกันเป็นบริษัทมันจะทำให้มีการพัฒนารูปแบบที่เป็นกลุ่มน่าจะดีกว่าการที่แต่ละคนต่างทำคนละคันสองคัน ซึ่งในทางการพัฒนาจะไม่เป็นไปในทางเดียวกัน สำหรับบขส. กรอบของการเป็นราชการทำให้เราจะทำอะไรค่อนข้างลำบากตัวอย่างเช่น เอกชนถ้าต้องการจะเปลี่ยนรถใหม่แล้วเอกชนมีเงินในกระเป๋า ก็เอาไปซื้อมา แต่ของเรากว่าของบประมาณกว่าจะผ่านแต่ละด่านเพื่อให้ได้รถใหม่มามันค่อนข้างใช้เวลา เพราะฉะนั้นตัว บขส. เองคงไม่ได้มุ่งเน้นเรื่องที่จะประกอบธุรกิจการเดินรถให้มีผลกำไรมาก เพียงแต่ว่าต้องการให้ประคับประคองเลี้ยงตัวเองได้เท่านั้นเอง แต่ในฐานะผู้กำกับดูแลจะเป็นคนประสานงานมากกว่าอาจจะมีส่วนที่เป็นมาตรฐานของเราไว้ เพื่อเป็นการคานกันมากกว่าซึ่งที่จริงนโยบายสมัยก่อนคงไม่ได้มุ่งเน้นเรื่องนี้จริงๆ เขามุ่งเน้นแค่เป็นตัวคานระหว่างผู้ประกอบการรถร่วมกับผู้ใช้บริการแค่มี บขส. เป็นคนกลางเป็นตัวสนับสนุนทางภาครัฐมากกว่าและทางภาครัฐอาจจะมีการเรียกใช้รถในทางราชการมันต้องเป็นเรื่องของ บขส. ที่จะต้องมีไว้ประมาณหนึ่ง แต่เมื่อเรามีแล้วเราก็ต้องพัฒนาเหมือนกันเพื่อให้สามารถเดินควบคู่กันได้ (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ผู้ประกอบการในปัจจุบันสำหรับการขนส่งมวลชนทางถนนในประเทศไทยผมมองว่าผู้ประกอบการอยู่ในลักษณะที่อยู่ในสภาวะย่าแย่งพอสมควร ทั้งนี้ภาวะที่ย่าแย่งเกิดจากหลายสาเหตุ มีปัจจัยที่มีผลกระทบค่อนข้างเยอะหลายมิติ แต่ว่าถ้าแยกเป็นองค์ประกอบคือในภาวะปัจจุบันตัวผู้ประกอบการเองมีรายได้ที่ไม่เพียงพอที่จะทำให้ตัวเอง พัฒนาเส้นทาง ตัวรถ หรือการบริการของตัวเองได้ รายได้ที่ไม่เพียงพอเกิดจากการควบคุมราคาค่าโดยสารที่ผิดไปจากภาวะปกติที่ควรจะเป็นคืออัตราราคาค่าโดยสารขาดการควบคุมหรือการกำหนดราคาให้เป็นไปตามสถานการณ์ที่เหมาะสมส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับนโยบายของผู้มีอำนาจตัดสินใจ ทำให้ผิดเพี้ยนไปจากกระบวนการจริงผู้ประกอบการส่วนหนึ่งจำเป็นต้องแบกรับภาระต้นทุนที่สูงขึ้นกว่าจะได้ขึ้นค่าโดยสาร แต่กลับกันเมื่อภาครัฐมองเห็นต่ำลงภาครัฐก็พร้อมที่จะสั่งให้ลดค่าโดยสารทันที ผู้ประกอบการในปัจจุบัน อยู่ในสภาพอ่อนล้า เนื่องจากอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าที่ควรจะเป็น เนื่องจากทางราชการคิดราคาอิงราคาน้ำมันอย่างเดียว โดยไม่ดูเรื่องอื่น เช่น ค่าแรงงานที่สูงขึ้นมาก และบุคลากรที่ทำงานกับรถ เช่น พนักงานขับรถ พนักงานต้อนรับ ก็ขาดแคลนเนื่องจากเป็นงานที่ลำบาก ต้องอดหลับอดนอน ทำงานหนัก ไม่ได้กลับบ้าน และมีความเสี่ยงที่จะถูกดำเนินคดี กรณีเกิดอุบัติเหตุ ประกอบกับค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่

ทางการกำหนดเพิ่มขึ้น เช่นการติดตั้ง GPS เครื่องรูดบัตร นอกจากนี้ค่าอะไหล่รถรุ่นใหม่ ๆ ก็มีราคาสูง รายได้ส่วนหนึ่งที่สูญเสียไปเกิดจากกระบวนการแข่งขันในยุคปัจจุบัน รวมถึงกฎหมายหลายประเด็นที่เกี่ยวกับการเดินทางทางบกที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการให้ประชาชนมาเลือกใช้บริการ และไม่เอื้อต่อการเดินรถโดยสารสาธารณะ ทำให้ผู้ประกอบการ ประกาศขายและเลิกกิจการเป็นจำนวนมาก ประเด็นที่ ๒ เกี่ยวกับการผู้ประกอบการคือมีการแข่งขันกันสูงทั้งในการขนส่งทางบกและการขนส่งด้านอื่น เมื่อมีการแข่งขันกันสูงโดยกรอบการแข่งขันไม่ได้อยู่ในกรอบเดียวกัน การขนส่งทางถนนของผู้ประกอบการก็มีกรอบกติกาที่ต้องปฏิบัติซึ่งอาจจะไม่ยุติธรรมเมื่อเทียบกับพาหนะขนส่งชนิดอื่น ทำให้อยู่ในกรอบที่ทำงานลำบากมากขึ้น ประเด็นต่อมาเกี่ยวกับผู้ประกอบการที่ทำให้มีสถานการณ์ที่ย่ำแย่เรื่องระเบียบกฎหมาย ข้อคับในปัจจุบัน ซึ่งส่วนใหญ่แล้วมักจะออกมาตามกระแส การไปดูงานที่ต่างประเทศจากสิ่งของประเทศอื่นๆ เขามี ซึ่งต้องบอกว่าเป็นนโยบายที่ดีเพียงแต่หลายเรื่องที่ยกมามันไม่สอดคล้องกันกับสภาพสังคมและความเป็นจริงในสังคมไทย และสำหรับภาวะผู้ประกอบการในปัจจุบันคือ การไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ ภาครัฐมองการขนส่งทางถนนของผู้ประกอบการในลักษณะของการให้แข่งขันแต่สิ่งหนึ่งที่ภาครัฐเฝ้ามองก็คือเมื่อธุรกิจรถโดยสารทางถนนในประเทศไทยไม่ได้อยู่บนตลาดการแข่งขันที่สมบูรณ์ แต่อยู่ในตลาดการแข่งขันที่ไม่สมบูรณ์ คือ มีกลไกการควบคุมจากทางภาครัฐไม่ที่จะเป็นการควบคุมราคา การควบคุมมาตรฐานต่างๆ แสดงว่าผู้ประกอบการไม่ได้แข่งขันอยู่ในตลาดที่สมบูรณ์ที่ว่าใครดีกว่าคนนั้นได้ ประชาชนได้รับการบริการที่ดีกว่าหรือไม่ ผู้ประกอบการแข่งขันอยู่ในพื้นที่ฐานที่พยายามจะแข่งขันกันภายใต้เงื่อนไขที่ตัวเองจะไปไม่รอด เพราะฉะนั้นตรงนี้จะทำให้ผู้ประกอบการอยู่ยากในปัจจุบัน นโยบายภาครัฐส่วนใหญ่เน้น การตรวจจับและควบคุม แต่สิ่งหนึ่งที่ไม่เคยเห็นเลยเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนสำหรับผู้ประกอบการคือนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนจริงๆ แล้วทั้ง ๒ นโยบายต้องไปควบคู่กันออกมาตราฐานการควบคุมอะไรต้องมีการสนับสนุนผู้ประกอบการเดินต่อและพัฒนาต่อได้ บางส่วนมีการพัฒนาที่ดีขึ้น แต่ที่ผลงานออกมาส่วนใหญ่ต่ำกว่ามาตรฐาน เนื่องจากการประกอบการต้องใช้ต้นทุนที่สูงและต้องใช้บุคลากรที่มีจิตสาธารณะรวมถึงราคาค่าโดยสารถูกกำหนดตายตัว ดังนั้นการพัฒนาในส่วนผู้ประกอบการ ควรมีการกำหนดสิทธิประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการที่ให้บริการได้มาตรฐาน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการบริการที่ดี ปลอดภัย มีมาตรฐาน ในราคาที่รัฐกำหนดได้ เหมือนกับการจ้างให้ผู้ประกอบการผลิตบริการที่ดี มีความปลอดภัย มีมาตรฐาน เพราะจะเป็นประโยชน์กับประเทศโดยรวม เพราะการบริการสาธารณะเช่นนี้รัฐบาลจะคิดเหมือนกับการให้สัมปทานแบบอื่นๆไม่ได้ เนื่องจากเป็นปัจจัยพื้นฐานของพลเมืองและมีผลกับการดำรงชีวิตที่มีคุณภาพ ทั้งผู้ให้บริการและผู้รับบริการ ถ้าพูดถึงตัวผู้ประกอบการมีจำนวนมาก ตั้งแต่เจ้าของรถคันเดียวถึงหลายพันคัน ถ้าได้มีการทำเพื่อผู้ใช้บริการบ้างก็จะดี การที่ผู้ประกอบการเป็นนิติบุคคลหรือบุคคลไม่แปลก แต่ต้องทำด้วยมาตรฐานที่คนใช้บริการยอมรับ การไม่ใส่ใจต่อสังคมส่งผลเสียต่ออุตสาหกรรมการขนส่ง ขาดความรับผิดชอบต่อสังคมให้ธุรกิจการขนส่งรับจ้างล่าหลัง ไม่ทันต่อความต้องการของคนรุ่นใหม่ คนรุ่นใหม่จึงหันไปใช้รถส่วนตัว หรือรถนอกระบบที่ให้บริการถูกใจกว่า การให้บริการด้านการขนส่งรับจ้าง จำเป็นต้องคัดกรองผู้ประกอบการที่จะเข้าสู่ระบบ และกำจัดผู้ประกอบการที่ล้าสมัยออกจากระบบ การขนส่งรับจ้างไม่ได้เกิดเพราะต้องการนั่งรถ แต่เพราะต้องการนั่งรถไปทำอย่างอื่น ดังนั้น ผู้ประกอบการต้องคิดให้ได้ว่า คนที่ทางเลือกและอาจจะไม่ใช่ระบบขนส่งรับจ้างก็ได้ อนาคตจะถูกเปลี่ยนโดยเทคโนโลยี คิดถึง SURF BOARD ที่ลอย

ได้เหมือนในหนัง ที่คนสามารถไปไหนมาไหนเองได้ คงหมดความจำเป็นสำหรับรถรับจ้างอีกต่อไป ในขณะที่อุตสาหกรรมบริการด้านอื่นเติบโต ก้าวหน้า พัฒนาจนถึงขีดสุด มีเพียงการขนส่งรับจ้างทางถนน เท่านั้นที่ล่าช้าเพื่อน เพราะแต่เดิมเอาแต่เหตุที่ธุรกิจแข่งขันกันทะเลาะกันตีรันฟันแทงกันแย่งผู้โดยสารกัน แล้วมาออกกฎหมายตั้งและจัดระเบียบไม่ให้ทะเลาะกัน โดยการออกใบอนุญาตให้ ซึ่งมันล้าสมัยไปแล้ว (ประพันธ์ วงศ์เบญจรัตน์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

หมวด ๒ หรือ ๓ ผู้ประกอบการรายใหญ่เริ่มจะน้อยลงจะเหลือแค่คนที่มีความรู้ และมีผลกำไร ในภาพรวมที่สามารถจะดำเนินกิจการได้มีแนวโน้มน้อยลง สาเหตุหนึ่งมาจากภาวะขาดทุน และผู้ที่รับช่วงต่อในกิจการส่วนใหญ่ไม่ค่อยมี เป็นเหตุให้ต้องขายเส้นทางไป ผู้ประกอบการรายใหม่ที่มีการบริหารจัดการแบบใหม่จึงจะอยู่ได้ มีการใช้ข้อมูล ตัวเลข มาบริหารจัดการให้มีความทันสมัยสามารถที่จะสร้างกำไรได้ (สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

๑.๕ การให้บริการของผู้ประกอบการ

ในภาพรวมผู้โดยสารได้รับบริการในเกณฑ์พอใช้ หมวด ๑, ๔ และหมวด ๓ สายสั้น ผู้โดยสารยังไม่ได้รับบริการที่ดีนัก ทั้งเรื่องสภาพรถระยะเวลาจอด เวลาของการเดินทาง หมวด ๒,๓ สายยาวผู้โดยสารมีความพึงพอใจ ยกเว้นรถตู้ ที่ยังมีความไม่มั่นใจในเรื่องความปลอดภัย (เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

มาตรฐานการให้บริการที่ทางภาครัฐกำหนด ยังอยู่ในขั้นปานกลางยังไม่สูงพอกับการแข่งขันในโหมดอื่น แต่ก็มีผู้ประกอบการบางรายที่พัฒนาได้ดีกว่ามาตรฐานแล้ว (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การบริการ โดยทั่วไปยังอยู่ระดับ ปานกลาง เนื่องจากปัญหา อัตราค่าโดยสารในปัจจุบันต่ำเกินไป เทียบกับต้นทุนการประกอบการทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ อยู่ในภาวะเท่าทุน หรือขาดทุนไม่มีเงินทุนมาปรับปรุงทั้งการซื้อรถใหม่และการให้บริการเสริมใหม่ๆ ยกเว้นบริษัทชั้นนำไม่กี่บริษัท (ประพันธ์ วงศ์เบญจรัตน์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ผู้โดยสารได้รับบริการที่ดีได้ตามมาตรฐานยังมีส่วนน้อย ส่วนใหญ่ได้รับบริการขั้นพื้นฐานสาเหตุจากการกำหนดให้บริการจากภาครัฐเป็นการกำหนดแบบกว้างๆ ไม่มีความชัดเจนขึ้นอยู่กับจิตสำนึกของผู้ประกอบการ (สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

๑.๖ มาตรฐานการให้บริการของผู้ประกอบการ

มาตรฐานการให้บริการของผู้ประกอบการควรมีความสะดวก สบาย ก่อนเดินทาง ในเรื่องการจอดที่พักรถ ขณะเดินทางรถมีมาตรฐานแข็งแรง สะอาด เมื่อถึงจุดหมายมีบริการเชื่อมต่อ มีมาตรฐานความปลอดภัยทั้งด้านรถ ผู้ขับขี่ การดูแลเมื่อประสบเหตุ การเยียวยาหลังเกิดมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ของสถานประกอบการ อุบัติเหตุ มาตรฐานด้าน บริการ ตารางเดินทาง และเวลาเดินทางที่ชัดเจน ราคาที่เป็นธรรม ให้บริการด้วยความสุภาพ (เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

มาตรฐานที่ผู้ประกอบการมีอยู่ในปัจจุบันก็ค่อนข้างครบตามความต้องการของผู้ใช้บริการหากแต่ควรปรับปรุงคุณภาพให้สูงขึ้น เช่น ความสะดวกในการเข้าถึงช่องทางการจำหน่ายตั๋ว คุณภาพของการให้บริการด้านอาหารกล่อง อาหารระหว่างทาง ความสะอาดตัวรถโดยสาร ที่สำคัญคือพนักงานที่ให้บริการ (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

มาตรฐานการให้บริการ ด้านความปลอดภัย มีการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็ว ซึ่งเห็นผลอย่างชัดเจน เมื่อติดตั้งและควบคุมความเร็วแล้ว อุบัติเหตุที่ร้ายแรงลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ด้านพนักงาน มีการตรวจวัดระดับ Alcohol สารเสพติด ทำให้ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ แต่ปัญหาสารเสพติดโดยเฉพาะ ยาบ้ายังตรวจพบอยู่ อยากให้รัฐบาล แก้ไขอย่างจริงจัง ไม่ให้มียาขายเมื่อไม่มี คนจะเลิกเสฟไปเอง แต่ทุกวันนี้ยังมีการลักลอบขายกันทั่วไป ยังเป็นปัญหาอยู่ ด้านตัวรถ ควรมีการตรวจเช็คครอแบบ preventive maintainance ป้องกันไม่ให้รถเสียระหว่างให้บริการ ด้านการให้บริการ ควรมีการฝึกอบรมพนักงานให้เป็นผู้ให้บริการแบบมืออาชีพใส่ใจในการบริการทั้งการแต่งกาย คำพูด และการปฏิบัติ ต่อลูกค้า และเพื่อนร่วมงาน (*ประพันธ์ วงศ์เบญจรัตน์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐*)

มาตรฐานบริการ บริการภาคพื้น ช่องทางการจำหน่ายตั๋วสถานี ,ตัวแทน ,internet ,Appication ,Couterservice ช่องทางการชำระเงิน สถานี ,บัตรCr ,Bank ,Couterservice ,ฯลฯ บริการข้อมูลการเดินทาง บริการสัมภาระ บริการเดินทางต่อกับขนส่งสาธารณะแบบอื่นๆ การบริการบนรถ บริการจากพนักงานต้อนรับ บริการอาหารและเครื่องดื่ม บริการผ้าห่ม บริการความบันเทิง บริการอื่น เช่น WiFi (สมชาย ทองคำคุณ *สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐*)

การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย ในส่วนของผู้ประกอบการในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

๑. ปัจจุบันผู้ประกอบการรถตู้โดยสารเป็นในลักษณะเอกชนรายเดียว สำหรับรถบัสจะดำเนินการในรูปแบบของบริษัท

๒. การประกอบการมีการแข่งขันสูงมาก มีการแข่งขันกันสูงทั้งในการขนส่งทางบกและการขนส่งด้านอื่นโดยรอบการแข่งขันไม่ได้อยู่ในกรอบเดียวกัน ผู้ประกอบการที่ไม่มีความพร้อมก็ปิดตัวลง เนื่องจากหลายสาเหตุ เช่น การปรับตัวของผู้ประกอบการรุ่นเก่า อัตราค่าโดยสารต่ำกว่าที่ควรจะเป็น ค่าแรงงานที่สูงขึ้นมาก และบุคลากรที่ทำงานกับรถ เช่นพนักงานขับรถ พนักงานต้อนรับ ก็ขาดแคลน ต้นทุนตัวรถ การพัฒนา และการบำรุงรักษารถสูงขึ้นไป รายได้ส่วนหนึ่งที่สูญเสียไปเกิดจากกระบวนการแข่งขันในยุคปัจจุบัน

๓. กฎหมายหลายประเด็นที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการให้ประชาชนมาเลือกใช้บริการ และไม่เอื้อต่อการเดินรถโดยสารสาธารณะ เรื่องระเบียบ กฎหมายข้อบังคับในปัจจุบัน ที่ทางการกำหนดเพิ่มขึ้น เช่นการติดตั้ง GPS เครื่องรูดบัตร ทำให้เพิ่มค่าใช้จ่ายอีกมาก และยังมีค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการให้มีความทันสมัยอีกด้วย

๔. นโยบายภาครัฐส่วนใหญ่เน้นตามตรวจจับและควบคุม แต่ไม่มีนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนผู้ประกอบการ ซึ่งทั้ง ๒ นโยบายต้องไปควบคู่กัน ควรมีการสนับสนุนผู้ประกอบการที่ดีที่ให้บริการได้มาตรฐาน โดยมีการกำหนดสิทธิประโยชน์เพื่อให้สามารถเดินต่อและพัฒนาต่อไป

๕. การให้บริการของผู้ประกอบการในปัจจุบันอยู่ระดับ ปานกลาง ยกเว้นรถตู้ ที่ยังมีความไม่มั่นใจในเรื่องความปลอดภัย อัตราค่าโดยสารในปัจจุบันต่ำเกินไป เทียบกับต้นทุนการประกอบการกำหนดให้บริการจากภาครัฐเป็นการกำหนดแบบกว้างๆ ไม่มีความชัดเจนขึ้นอยู่กัจิตสำนึกของผู้ประกอบการ ผู้ประกอบการบางรายที่พัฒนาได้ดีกว่ามาตรฐานแล้ว

๖. มาตรฐานการให้บริการของผู้ประกอบการ ควรมีความสะดวก สบาย ก่อนเดินทาง ในความสะดวกในการเข้าถึงช่องทางการจำหน่ายตั๋ว รถมีมาตรฐานแข็งแรง สะอาด เมื่อถึงจุดหมายมีบริการเชื่อมต่อ มีมาตรฐานความปลอดภัยทั้งด้านรถ ผู้ขับขี่ การดูแลเมื่อประสบเหตุ การเยียวยาหลังเกิด มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ของสถานประกอบการ อุณหภูมิ มาตรฐานด้าน บริการ ตารางเดินรถ และเวลาเดินรถที่ชัดเจน ราคาที่เป็นธรรม การบริการจากพนักงานต้อนรับ บริการอาหารและเครื่องดื่ม บริการผ้าห่ม บริการความบันเทิง คุณภาพของการให้บริการด้านอาหารกล่อง อาหารระหว่างทาง ความสะอาดตัวรถโดยสาร ที่สำคัญคือพนักงานที่ให้บริการ

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน มีประเด็นย่อยดังต่อไปนี้

๑. ปัญหาด้านที่เกี่ยวข้องกับด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด

กฎหมายมีข้อจำกัดหลายเรื่องอย่างแรกคือเรื่องของรถหมวดที่ ๒ รถร่วมเอง ยังคงต้องขึ้นอยู่กับ บขส. ยังมีสัญญากรรถร่วมอยู่เพราะว่ามีมติ ครม. ไว้ ทำให้เป็นการจำกัดที่บริษัทต้องเข้าร่วม เพราะฉะนั้นการแข่งขันยังไม่เสรีเท่าที่ควร หมวดที่ ๓ ผู้ประกอบการยังมีอยู่เยอะ นอกจากเขาไม่เดินรถต่อ กรมการขนส่งทางบกถึงจะมีสิทธิ์เอาไปประกาศให้บุคคลทั่วไป หมวดที่ ๒ บขส. ยังคงต้องเป็นตัวหลักอยู่ หมวดที่ ๒ ถ้า บขส. ไม่เดินรถยังไงก็ตามเขาต้องหาเอกชนเดินรถในนามของเขาเพื่อให้ครบตามเงื่อนไข แต่หมวดที่ ๓ ถ้าไม่มี บขส. ประกาศเป็นการทั่วไปใครสนใจเข้ามาสู่ตลาดได้คล่องตัวกว่า ใครที่เข้ามามีข้อเสนอที่มีประโยชน์กับประชาชนมากที่สุดคนนั้นจะได้ เช่น ต้องใช้รถที่การบริการดี มีชื่อเสียงในทางที่ดีแบบนี้จะผ่านการติดสติกเกอร์ ๕ ดาวของกรมการขนส่งทางบกเขาจะมีคะแนนให้ใบอนุญาตผู้ประกอบการ ในทางเทคนิคคือต้องเป็นผู้ที่มีความพร้อมเป็นประโยชน์กับประชาชนมากที่สุด (*จิรัตม์ วิชาลจิตร สัมภาษณ์วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐*)

การขนส่งระหว่างจังหวัด ถ้าเป็นรถหมวด ๒ มีมติคณะรัฐมนตรีกำหนดไว้ว่าให้ บขส. เป็นผู้ประกอบการเพียงรายเดียวสำหรับเส้นทางหมวด ๒ เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ไปต่างจังหวัด เส้นทางรถหมวด ๓ บางเส้นทาง บขส. ได้รับใบอนุญาตและ บขส. ไปรับเอกชนเข้าร่วม แต่ส่วนใหญ่แล้วกรมการขนส่งทางบกจะออกใบอนุญาตประกอบการให้นิติบุคคลรายอื่นที่มีความพร้อมมาขอประกอบการขนส่ง ประเด็นปัญหาอย่างที่เราเรียน คือ บขส. แม้ว่าจะได้รับใบอนุญาตประกอบการเพียงรายเดียว แต่เมื่อ บขส. ไปรับรถร่วมมาและต้องกำกับดูแลการเดินทางของรถร่วมให้เป็นไปตามเงื่อนไขในใบอนุญาตที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด บางครั้งการกำกับดูแลของ บขส. ก็มีปัญหบ้างบางครั้งไม่สามารถกำกับดูแลรถเอกชนในเส้นทางได้ ซึ่งบางที บขส. รับรถร่วมมาหลายราย บางรายมีความพร้อม มีศักยภาพ บางรายเป็นเอกชนที่มีศักยภาพน้อย เนื่องจากว่าเงื่อนไขในใบอนุญาตที่ถืออยู่เป็นเงื่อนไขเดียวกันพอเอกชนที่ไม่มีความพร้อมทำผิดมีผลกระทบต่อเอกชนรายอื่นที่เดินรถอยู่ในเส้นทางเดียวกัน เนื่องจากว่าการพิจารณาทางกรมการขนส่งจะมองในลักษณะที่เป็นใบอนุญาตแต่ละฉบับ (*เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐*)

ไม่มีปัญหามากนักที่จะทำให้การขนส่งไม่สามารถเดินรถได้ที่เกี่ยวกับกฎหมาย
 กฎระเบียบทางกรม แต่มันอาจจะเกี่ยวกับกฎหมายบางตัวอย่างที่เราทราบว่า พรบ. จราจรขนส่งทาง
 บกมันใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ แล้ว มีการปรับปรุงบ้างบางหมวดบางหัวข้อเท่านั้นเอง เพราะฉะนั้น
 กฎหมายบางข้อมันมีการขัดแย้งทางด้านการให้บริการทางราชการน่าจะทบทวนหัวข้อกฎหมาย
 พวกนี้บ้าง เช่น เรื่องความเร็วที่มีประเด็นแต่เรามุ่งเน้นเรื่องความปลอดภัย แต่บางทีมันส่งผลกระทบต่อ
 กับผู้ประกอบการหรือผู้โดยสารด้วยกันรัฐคงต้องมาคิดว่าความเร็วที่เรากำหนดไว้อย่างเช่น ๘๐ กม./
 ชม. มันปลอดภัยจริงหรือเปล่า มีปัจจัยด้านอื่นมาเกี่ยวข้องหรือเปล่านั้นไม่ได้ดูเรื่องความเร็วอย่างเดียว
 เพราะอุบัติเหตุมันเกิดขึ้นอยู่ที่หลายปัจจัยไม่ว่าจะเป็นสภาพถนน ตัวบุคคล ตัวรถที่มีความแข็งแรงได้
 มาตรฐาน ตัวพนักงานขับรถเอง ถ้าพนักงานขับรถได้รับการฝึกหัดอบรม คัดกรองมาอย่างดีมันน่าจะ
 ปรับตรงนี้ได้และไม่ใช่ว่า ๘๐ กม./ชม. อย่างเช่นเมือง ๖๐ กม./ชม. กฎข้ออื่นๆ น่าจะเป็นเรื่องตัว
 คุณภาพของรถมากกว่าควรจะมีเงื่อนไขข้อกำหนดที่จะควบคุมเรื่องของความมั่นคงแข็งแรงของรถ ใน
 ต่างประเทศเท่าที่ดูมาเรื่องของตัวรถของเขาจะถูกกำหนดมาค่อนข้างชัดเจน ตัวถังรับแรงกระแทกได้
 เท่าไหร่อย่างเช่น อาจารย์เคยเอาวิดีโอมาให้ดูรถเขาวิ่งลงมาจากรถลาดกระจากไม่มีหลุดสักบาน ตัวถัง
 ไม่มียุบเลยนั่นหมายถึงความมั่นคงแข็งแรงเขาทดลองเหมือนกับเวลาทดลองรถแข่งมีการพลิกหน้าพลิก
 หลังตัวถังก็ยังคงอยู่ รถจะชนยังไ้แล้วแต่ประตูรถจะต้องเปิดได้ เพราะฉะนั้นทางหน่วยงานภาครัฐที่
 มีหน้าที่กำกับดูแลในส่วนนี้ควรยกระดับมาตรฐานตรงนี้ ซึ่งเราจะเห็นว่าอย่างรถเราไปต่อจากอู่ไม่
 ว่าจะเป็นอู่พานทอง อู่บ้านโป่ง มันไม่เชิงมีวิศวกรเข้ามากำกับดูแล โครงเหล็ก ๒ ชั้น ชนที่ยุบเลย
 เพราะฉะนั้นเรื่องกฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยต้องควบคุมให้มากกว่านี้
 ปัญหาน่าจะมาจากตัวมาตรฐานของการกำกับดูแล เพราะกฎระเบียบที่ออกไว้ผมว่าค่อนข้างชัดเจนไม่
 ว่าจะเป็นตัวประกาศต่างๆ ของกรม พรบ. ต่างๆ หรืออาจจะอยู่ที่ผู้ปฏิบัติมากกว่า ไม่ว่าจะเป็น
 เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกที่มีหน้าที่กำกับดูแล ยกตัวอย่างเช่น เรื่องการ
 ตรวจสภาพความพร้อมของรถที่ตอนนี้นำร่องณรงค์เข้มงวดมากเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุ มีเสียงสะท้อน
 จากผู้ประกอบการว่าเวลาตรวจที่นี่แล้วบอกใช้ไม่ได้แต่เวลาไปตรวจอีกที่หนึ่งบอกใช้ไม่ได้ ซึ่งมันอยู่ที่
 มาตรฐานของคนตรวจ ตรวจการของกรมมาจากคนหลายหน่วยงาน ถ้าจากหน่วยงานตรวจสภาพที่
 เป็นช่างเขาก็จะมีความรู้ในด้านเทคนิค แต่ถ้าเป็นหน่วยงานจากออฟฟิศที่เขาเป็นตรวจการเหมือนกัน
 เขาอาจจะไม่ค่อยรู้เรื่องมากนัก เพราะฉะนั้นเรื่องการกำกับดูแลมันเป็นบางส่วน อีกเรื่องหนึ่งคือการ
 กำกับดูแลเกี่ยวกับเงื่อนไขข้อกำหนดทางหน่วยงานกำกับดูแลในภาครัฐเองต้องมีการทบทวนบ้าง
 เพราะสภาพการให้บริการเปลี่ยน โลกเปลี่ยน คงต้องมาดูรายละเอียดตรงนี้ให้มากกว่านี้ ไม่ว่าจะเป็น
 จำนวนเที่ยววิ่ง สภาพเส้นทาง สภาพถนน สภาพเมืองก็เปลี่ยนแล้ว เพราะฉะนั้นเรื่องเงื่อนไข
 ข้อกำหนดจะต้องมีการปรับปรุงทุกกระยะไม่ว่าจะเป็น ๓ ปี หรือ ๕ ปี เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเมือง
 และการใช้บริการ จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขข้อกำหนดของกรมที่ออกในเส้นทางเส้นหนึ่ง เช่น เชียงใหม่ ถ้า
 ตามข้อกำหนดคือเราต้องวิ่งตาม แต่ในทางปฏิบัติถามว่ามีใครวิ่งตามนี้ไหมคำตอบคือไม่มีเพราะว่าเรา
 วิ่งตามที่ผู้โดยสารต้องการ เมื่อลูกค้าบอกว่าช่วงเวลา ๒ ทุ่ม เป็นเวลาที่ที่ดีที่สุด ดังนั้นช่วง ๒ ทุ่ม จึงมี
 รถออกเยอะ แต่ในเงื่อนไขของกรมมีไหมก็ไม่มีจะมีแค่เที่ยวเดียวคงจะเป็นปัญหาพวกนี้มากกว่า
 ข้อกำหนดให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันหรือความเป็นจริงบ้าง อย่างเช่นที่พี่แดงเคยพูด เช่น สาย ๒๕
 ผู้ประกอบการเดือดร้อนอยู่ไม่ได้แล้วอยากให้กรมมาดูเส้นทางบ้าง บางทีผู้ประกอบการเองก็ไม่รู้และ

ไม่มีปากเสียงว่าจะต้องทำยังไง เพราะฉะนั้นหน่วยงานของกรมจะต้องมาดูว่าเส้นทางตรงไหนเป็นยังไง มันสอดคล้องกับการให้บริการในปัจจุบัน จะต้องเข้ามาสอบถามบ้าง มีการพัฒนาปรับเปลี่ยนบ้างว่า รถแบบไหนที่จะเหมาะ อย่างที่ว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องของนโยบาย อย่างเช่น ที่รถตู้เกิดขึ้นมาเยอะเราก็เข้าใจนะว่า คงจะเป็นเพราะทางกรมรับเรื่องของนโยบายของแต่ละรัฐบาลมา ซึ่งเรามองว่าที่จริงมันคงไม่เหมาะสมนักที่จะเอารถตู้มาวิ่งเยอะขนาดนี้ ทั้งเรื่องความปลอดภัย การกำกับดูแล มันจะทำให้การกำกับดูแลได้ไม่ทั่วถึง ถ้าบ้านเราจะพัฒนาให้สูงกว่าลาวหรือกัมพูชาเราต้องมีการพัฒนาตรงนี้ เราจะบอกว่าเรามีรถตู้เขาก็มีวิ่งกันทั่วบ้านทั่วเมือง (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

สำหรับปัญหากฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งมวลชนทางถนนเป็นปัญหาหนึ่งสำหรับผู้ประกอบการ ที่ทำให้ผู้ประกอบการขาดความสามารถในการแข่งขันส่วนใหญ่แล้วกฎหมายเท่าที่ตู้ก็ออกมาด้วยวัตถุประสงค์ที่ละด้านทั้งที่จริงแล้วผมมองว่าการทำรถยนต์โดยสารสาธารณะทางถนนต้องประกอบไปด้วยความสมดุล ๓ สิ่ง คือ ๑. ความปลอดภัย ๒. ประสิทธิภาพ ๓. การบริการที่ดีหรือความสะดวกในการออกหมายอะไรก็ตามสิ่งที่ต้องมอง คือ การออกกฎหมายนั้นพุ่งเป้าไปที่วัตถุประสงค์ไหน เมื่อพุ่งเป้าไปวัตถุประสงค์ใดแล้วอีก ๒ วัตถุประสงค์ที่เหลือยังสามารถรักษาสมดุลได้หรือไม่ เช่น ปัจจุบันเราจะพบเลยว่ากฎหมายที่ออกมาพุ่งเป้าไปที่ความปลอดภัยเป็นหลัก คำถามก็คือว่าเมื่อกฎหมายออกมาเรื่องความปลอดภัยแล้วยังคงรักษาประสิทธิภาพและความสะดวกในการขนส่งอยู่หรือไม่ ถ้ากฎหมายที่ออกมาพุ่งเป้าไปที่ความปลอดภัยแต่ไม่ได้เหลือความสะดวกในการให้บริการไม่ได้เหลือประสิทธิภาพในการขนคน เมื่อไม่เกิดความสมดุลนั้นคือปัญหาที่ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถจะให้บริการได้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง ยกตัวอย่างเช่น ในอดีตเมื่อหลายปีก่อนภาครัฐเน้นเรื่องความสะดวกของประชาชนมีการนำรถตู้ออกมา การเน้นว่ารถตู้เข้าถึงประชาชนได้ง่าย ไปรับ-ส่งประชาชนได้ง่ายการขีดเส้นจากทับซ้อนกันจากกรุงเทพมหานครหมวด ๒ วิ่งไปทะเลถึงอำเภอ ทั้งที่จริงแล้วควรไปส่งแค่ในจังหวัดแล้วมีรถเชื่อมต่อโดยเน้นที่ความสะดวกอย่างเดียวไม่ได้เน้นเรื่องประเด็นประสิทธิภาพและไม่ได้เน้นเรื่องความปลอดภัยเป็นหลักในตอนนั้น ผลสุดท้ายมีรถขึ้นมาเยอะแยะมากมายแล้วผู้ประกอบการต้องแข่งขันกันจนอยู่ไม่ได้ เมื่ออยู่ไม่ได้ความสมดุลทางด้านบริการก็ต่ำลง ประสิทธิภาพในการใช้รถและทรัพยากรก็ต่ำเพราะมีรถวิ่งจำนวนมากแต่มีผู้ใช้บริการไม่เต็มรถเกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจสิ่งเหล่านี้คือการมองมิติเดียว ในปัจจุบันจะเห็นว่าภาครัฐออกกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยมาเยอะมากซึ่งความปลอดภัยเป็นหัวใจหนึ่งสำหรับ ๓ มิติที่ผมพูดถึง แต่พอเน้นความปลอดภัยจนไม่เหลือความสะดวกทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถให้บริการได้ ควบคุมโดยไม่มองถึงสภาพสังคมในประเทศไทย ในต่างประเทศอาจจะทำได้ไม่ว่าจะเป็นการควบคุมชั่วโมงการทำงาน การควบคุมมาตรฐานของตัวรถ ทุกสิ่งทุกอย่างยอมเป็นต้นทุน เมื่อเป็นต้นทุนแล้วไม่ได้รับการสนับสนุนผู้ประกอบการก็ไม่มีเงินทุนไปพัฒนาในเรื่องของความสะดวกและประสิทธิภาพในการขนส่งได้ ความสมดุลมันก็ไม่เกิดกฎหมายที่ว่าล้าสมัย อาจจะเป็นเรื่องของข้อจำกัดในการทำธุรกิจ แต่เนื่องจากการเกิดมาของระบบขนส่งรถโดยสารหรือรถรับจ้าง เกิดจากการรวมรถที่ผิดกฎหมายมาทำให้ถูกต้อง เราคงต้องรับสภาพการถูกควบคุม ทำให้ต้องมีการวิ่งเดินเพื่อประโยชน์ของแต่ละผู้ประกอบการ ซึ่งถ้าจะมองในแง่การควบคุมก็มีส่วนดี แต่ทุกวันนี้ต้องหันไปเน้นการพัฒนากระบวนการขนส่ง และคุณภาพบริการควบคู่ไป

ด้วย หากจะปล่อยให้เป็นสามัญสำนึกของผู้ประกอบการเองการพัฒนาาระบบการขนส่งและคุณภาพบริการ ก็คงยังเป็นความฝันต่อไปว่าเมื่อไหร่ทั้งระบบจะดีขึ้น อีกอย่าง การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ทำไม่ได้เลยเพราะกลไกที่โบราณข้างต้น ดังนั้น สิ่งที่ทำอยู่แล้วคิดถึงแต่ตัวเอง ทั้งกฎหมาย ราชการ รัฐวิสาหกิจ และผู้ประกอบการ อาจไม่ตอบโจทย์ของประเทศ เรื่องกฎหมายที่ทางราชการกำหนด เพิ่มขึ้นมากมายในช่วงนี้ เช่น การติด GPS ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นด้วย เพราะช่วยควบคุมความเร็วในการขับรถของพนักงานตัวเองได้ เป็นการลดอุบัติเหตุอย่างได้ผล เรื่องเข้มขันนิรภัย ก็ติดตั้งกันหมดแล้ว แต่ปัญหาหนักคือเรื่องการควบคุมเวลาการทำงานของพนักงานขับรถ เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัด บางครั้งอาจทำเวลาได้ไม่ทันที่ทางราชการกำหนดให้เปลี่ยนตัวพนักงาน ถ้าสั่งให้จอดรถ เปลี่ยนพนักงานอีกคน ก็ไม่มีพนักงานเพียงพอที่จะสับเปลี่ยน ทำให้รถวิ่งต่อไปไม่ได้ ผู้โดยสารต้องรอเป็นเวลานาน ในที่สุดก็จะมีผู้โดยสารมาขึ้น รถโดยสารอีกต่อไป นอกจากกฎหมายของกรมการขนส่ง ยังมีกฎหมายต่างๆอีกมากมายตลอดเส้นทางที่รถวิ่ง และที่รถจอด เช่น การใช้ความเร็วในช่วงต่างๆ ตลอดเส้นทาง กฎหมายภาษีศุลกากร ภาษีอากรทั้งจากส่วนกลางและท้องถิ่นเนื่องจากรถคันใหญ่ใช้พื้นที่จอดมากเสียภาษีอัตราสูงโดยไม่ได้ดูข้อจำกัดของกิจการ กฎหมายแรงงาน เช่น ให้อำนาจคนพิการ หรือจ่ายเงินสมทบเข้าเป็นสวัสดิการคนพิการ กฎหมายอาญาสำหรับบริษัทหรือพนักงานขับรถ จึงอยากขอให้มีหน่วยงานกลางที่สรุปความเกี่ยวข้องจากทุกหน่วยงานเพื่อออกระเบียบเดียว อีกประการหนึ่งเนื่องจากการประกอบกิจการที่เป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานสำหรับประชาชนพื้นฐานของประเทศ และเป็นกิจการที่ถูกควบคุมราคา การดูแลควรวมกฎหมายทุกหน่วยงาน จะสร้างความเป็นธรรมสำหรับผู้ใช้บริการ ผู้ให้บริการ ผู้กำกับดูแล และส่งเสริมการพัฒนาของผู้ประกอบการได้ รวมทั้งได้พัฒนาประเทศ โดยถ้ามีการควรวมกฎหมายราคาค่าโดยสารจะสามารถถูกลงได้อีก และจะดึงดูดให้คนมาใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้น เท่ากับลดปัญหาบ้านเมืองไปได้หลายอย่าง โดยเฉพาะเรื่องอุบัติเหตุ ประหยัดเชื้อเพลิง ค่ารักษาพยาบาล การซ่อมแซมถนน (*ประพันธ์ วงศ์บุญจรรัตน์ สัมภาษณ์ วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐*)

กฎหมายมีความล้าสมัย ไม่มีการอัปเดต ไม่มีความสอดคล้องกับผู้ใช้บริการ เช่น ผู้ใช้บริการต้องการรถ Super VIP หรือรถนอนที่เป็นรถที่วิ่งข้ามภาคยังมีแค่มาตรฐาน ๑ ก เพราะฉะนั้นควรจะมีการแก้กฎหมายให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน กฎหมายที่สอดคล้องกับเทคโนโลยี กฎหมายที่เกี่ยวกับผู้ประกอบการนอกจากควบคุมแล้วควรจะมีกฎหมายที่ส่งเสริมพัฒนาผู้ประกอบการให้มีขีดความสามารถในการให้บริการเพิ่มมากขึ้น กฎหมายบนท้องถนน กฎหมายการลงโทษ เป็นต้น ควรจะมีการปรับปรุงให้มีความทันสมัยมากขึ้น (*สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐*)

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน ในส่วนของปัญหา ด้านที่เกี่ยวข้องกับด้านกฎหมายการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด สามารถสรุปได้ดังนี้

-กฎหมายบางข้อมีข้อจำกัด มีข้อขัดแย้งทางด้านการให้บริการของทางราชการ เช่น รถหมวด๒ กรมการขนส่งทางบกจะออกใบอนุญาตประกอบการให้ บขส. เท่านั้น ไม่สามารถออกใบอนุญาตให้นิติบุคคลรายอื่นที่มีความพร้อมมาขอประกอบการขนส่งได้ ประเด็นปัญหา คือ แม้ว่า บขส. จะได้รับใบอนุญาตประกอบการเพียงรายเดียว แต่บขส.ไปรับรถร่วมมา และบขส. ไม่สามารถกำกับดูแลรถร่วมได้ทั้งหมด หรือไม่สามารทำให้รถร่วมมีมาตรฐานเดียวกันได้ แต่ว่าเงื่อนไขใน

ใบอนุญาตที่ถืออยู่เป็นเงื่อนไขเดียวกัน ดังนั้นผู้ประกอบการที่ไม่มีความพร้อมทำผิด ทำให้มีผลกระทบ ต่อผู้ประกอบการรายอื่นที่เดินรถอยู่ในเส้นทางเดียวกัน เนื่องจากว่าการพิจารณาทางกรมการขนส่งจะ มองในลักษณะที่เป็นอนุญาตแต่ละฉบับ

-นอกจากกฎหมายของกรมการขนส่ง ยังมีกฎหมายต่างๆอีกมากมายตลอดเส้นทางที่ รถวิ่ง และที่รถจอด เช่น พรบ. จราจรขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ การใช้ความเร็วในช่วงต่างๆตลอด เส้นทาง กฎหมายภาษีศุลกากร ภาษีอากรทั้งจากส่วนกลางและท้องถิ่นเนื่องจากรถคันใหญ่ใช้พื้นที่ จอดมากเสียภาษีอัตราสูงโดยไม่ได้ดูข้อจำกัดของกิจการ กฎหมายแรงงาน เช่น ให้รับคนพิการหรือ จ่ายเงินสมทบเข้าเป็นสวัสดิการคนพิการ กฎหมายอาญาสำหรับบริษัทหรือพนักงานขับรถ

-ควรมีหน่วยงานกลางที่สรุปความเกี่ยวข้องจากทุกหน่วยงานเพื่อออกระเบียบเดียว อีกประการหนึ่งเนื่องจากเป็นการประกอบกิจการที่เป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานสำหรับประชาชน พื้นฐานของประเทศ และเป็นกิจการที่ถูกควบคุมราคา การดูแลควบคุมกฎหมายทุกหน่วยงาน จะ สร้างความเป็นธรรมสำหรับผู้ใช้บริการ ผู้ให้บริการ ผู้กำกับดูแล และส่งเสริมการพัฒนาของผู้ประกอบการได้ รวมทั้งได้พัฒนาประเทศ โดยถ้ามีการควบคุมกฎหมายราคาโดยสารจะสามารถ ถูกลงได้อีก และจะดึงดูดให้คนมาใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้น เท่ากับลดปัญหาบ้านเมืองไปได้หลาย อย่าง โดยเฉพาะเรื่องอุบัติเหตุ ประหยัดเชื้อเพลิง ค่ารักษาพยาบาล การซ่อมแซมถนน

-ควรมีกฎหมายที่ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่ดี ให้ได้รับการยอมรับ และพัฒนาให้มีขีดความสามารถในการให้บริการเพิ่มมากขึ้น

-กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะทางถนนต้องมี องค์ประกอบให้เกิดความสมดุล ๓ สิ่ง คือ ๑. ความปลอดภัย ๒. ประสิทธิภาพ ๓. การบริการที่ดี

๒. ปัญหาการกำกับดูแลการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด

ผู้กำกับดูแลเป็น ๒ ส่วน ส่วนแรกคือ ตัว บขส. เองเพราะต้องกำกับรถร่วมใน นามของคู่สัญญาให้เป็นไปตามเงื่อนไข เพราะฉะนั้นตรงนี้ กรมเองต้องไปกำกับในเรื่องของตัวรถและ คนขับมากกว่า เงื่อนไขส่วนใหญ่ บขส. จะเป็นคนควบคุมให้เป็นไปตามสัญญา กรมต้องไปตรวจทั้ง สถานี ตัวรถ สุ่มตรวจคนขับรถ และที่สำคัญคือต้องตรวจให้เป็นไปตามเงื่อนไขใบอนุญาตของการเดิน รถ เช่น รถคุณมี ๔ คันแต่ละคันวิ่ง ๘ เทียบตามเงื่อนไขหรือเปล่า ถ้าไม่เป็นตามเงื่อนไขโดยสาร น้อยลงด้วยการแข่งขันที่สูงจะต้องแก้ไขว่า จะต้องทำอย่างไรจึงจะให้เป็นไปตามเงื่อนไขได้ ถ้าจะปรับลด เงื่อนไขลงตามที่วิ่งได้จริงโดยไม่ให้ประชาชนเดือดร้อนได้หรือไม่ หรือมีอะไรสำรองที่ประชาชน สามารถใช้เดินทางได้บ้าง ต้องดูองค์ประกอบอื่นด้วยเรื่องนี้มันเป็นเรื่องของกรมการควบคุมการ ขนส่งทางบกกลางที่ต้องกำกับดูแล เพราะฉะนั้นจะต้องมาพิจารณาร่วมกันทั้ง ๒ ฝ่าย และสุดท้าย กรมต้องปรับให้เป็นไปตามจริง (จิรัตรม วิศาลจิตร สัมภาษณ์วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

อำนาจในการกำกับดูแลเป็นไปตามกฎหมายคือ กรมการขนส่งทางบกจะเป็น ผู้กำกับดูแลในแต่ละใบอนุญาต เวลาที่กรมการขนส่งทางบกออกใบอนุญาตให้เอกชนหรือให้ บขส. ไป ดำเนินการประกอบการขนส่ง เราจะกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตทั้งในเรื่องของจำนวนรถ มาตรฐาน การให้บริการ เวลาทำการขนส่ง ราคา และอื่นๆ ปัญหาในการกำกับดูแลในส่วนของ บขส. คือในกรณีที่รถของ บขส. หรือรถร่วม บขส. ทำผิดกรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการเพิกถอน ใบอนุญาตประกอบการของ บขส. ไป แต่ท้ายที่สุดแล้วตามมติ ครม. กำหนดว่าให้ บขส. เป็นผู้ได้รับ

ใบอนุญาต ทางกรรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องให้ใบอนุญาตกับ บขส. อีก ดังนั้นการเพิกถอนแทบจะไม่มีผลในทางปฏิบัติของกฎหมาย สำหรับในเรื่องของการกำกับดูแลรถหมวด ๓ จะมีปัญหาค่อนข้างน้อยกว่ารถหมวด ๒ เนื่องจากเขามีใบอนุญาตโดยตรงจากกรรมการขนส่งทางบก ในกรณีที่กรรมการขนส่งทางบกสั่งให้ปฏิบัติหรือดำเนินการผู้ประกอบการมักจะกลัว เนื่องจากกลัวว่ากรรมการขนส่งจะไม่ต่อใบอนุญาต กลัวว่ากรรมการขนส่งทางบกจะไม่ให้มีการปรับปรุงเงื่อนไขใบอนุญาตในกรณีที่เขามีความพร้อมในการดำเนินการเรื่องอื่นๆ นี่ก็เป็นปัญหาและอุปสรรคในส่วนหนึ่ง (เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

เรื่องการกำกับดูแล รัฐเองจะต้องเอาระบบที่จะสามารถกำกับดูแล เช่น ชั่วโมงการทำงานมันต้องมีวิธีตรวจมากกว่าที่เราจะไปใช้สมุดประจำรถ ถ้าถามผมมันโบราณมากจะเขียนอะไรใส่ก็ได้ ตอนนี่เราเริ่มจะมีการใช้การตรวจเพื่อบันทึกเมื่อใช้การตรวจแล้วต้องไปสอบถามด้วยวิธีอื่นๆ ทำไม่ต่างประเทศถึงทำได้ เช่น รถ ๓๐ เทคโนโลยีกราฟ ผมมองว่ายังมีประโยชน์กว่าใช้สมุดประจำรถ ได้ทั้งความเร็ว การจอดพัก เราไม่จำเป็นต้องออกข้อกำหนดว่าขับรถได้ ๔ ชั่วโมง พักได้ครึ่งชั่วโมงตามมาตรา ๑๐๓ แล้วสภาพการจราจรบ้านเราในปัจจุบันมันไม่ใช่ คือ ๔ ชั่วโมงบางทีหน้าเทศกาลยังไม่พอนอยู่ด้วยซ้ำ เขาจะทำไม ยังไง เปลี่ยนคนขับยังไง เพราะฉะนั้นเรื่องกิโลเมตร ผมดีใจที่ผ่านไปได้ไปร่วมประชุมเรื่องรถตู้และเอาประเด็นนี้เข้าไปพูดก็ยังตัวอย่างให้ฟังอย่างเช่น เมืองนอกเขาใช้กิโลเมตรคูณขับไปได้ ๒๐๐ กิโลเมตรต้องพัก ๑๕ นาที เมืองนอกเขาให้ขับรถได้ ๑๒ ชั่วโมงและอย่างน้อยต้องพัก ๑๒ ชั่วโมงจึงจะขับอีกรอบได้ เขาจะควบคุมการทำงานยังไงและมาตรฐานการกำกับดูแลตรงนี้แหละที่สำคัญ เรื่องการตัดแต้ม ยึดใบอนุญาตถือว่าเป็นความผิดของเขา ดังนั้นเราจะเห็นได้ว่าคนที่ไปกระทำความผิด เช่น รถที่เชียงใหม่เป็นต่างชาติด้วย ไม่มีใบขับขี เป็นรถที่ถูกสวมทะเบียน เพราะฉะนั้นมันอยู่ที่การกำกับดูแล ออกระบบมาว่าทุกเดือน ทุกอาทิตย์ เราจะต้องส่งรีพอร์ตเข้าไปมันจะเป็นการสอบถามได้ เพราะเทคโนโลยีกราฟไม่มีใครสามารถเข้าไปแก้ไขได้เลยว่าคุณวิ่งไป ๒๐๐ กิโลเมตรมีการจอดไหม ถ้าไม่จอดผู้ประกอบการมีความผิดไหม คนขับรถมีความผิดไหมก็ ต้องมีความผิดด้วย ซึ่งเราจะเห็นอย่างแท็กซี่ที่มีปัญหาอยู่เรื่อยๆ ก็เข้าใจด้วยว่าหน่วยงาน บุคลากร ฉะนั้นเรื่องการนำระบบมาใช้ การกำกับดูแลก็ต้องเป็นเรื่องที่หน่วยงานต้องพัฒนาให้มากขึ้น (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การกำกับดูแลการขนส่งมวลชนทางถนน คือ การควบคุมดูแลให้เกิดความปลอดภัย ประสิทธิภาพ และบริการที่ดีกับประชาชน ๒ ประเด็น คือ ถ้ามองโดยภาพรวมคือ ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับนโยบายการขนส่งมวลชนทางถนนปัญหาที่พบปัจจุบันคิดว่าส่วนใหญ่แล้วการกำกับดูแลนั้นเป็นไปตามกระแสของประชาชน แต่ทั้งนี้ในการขนส่งมวลชนทางถนนการกระทำใดๆ ก็ตามต้องเป็นไปตามกรอบของนโยบายที่เป็นหลักการที่ถูกต้องพอเอากระแสมาจับเมื่อมีกระแสขึ้นมาครั้งหนึ่งก็ตื่นตัวกระแสและมีนโยบายสั่งมาทุกครั้งตามกระแส ซึ่งวิธีการเหล่านี้สามารถแก้ไขได้ไหมคำตอบคือสามารถแก้ไขได้ ผู้ที่มีหน้าที่กำกับดูแลหรือมีหน้าที่รับผิดชอบพ้นจากคำครหาได้ไหมก็สามารถทำได้ แต่ไม่ได้เกิดผลที่ดีต่อระบบการขนส่งมวลชนทางถนนในระยะยาว ไม่ได้ส่งผลกระทบที่ดีต่อการพัฒนาผู้ประกอบการเป็นการเน้นการตรวจจับลงโทษ ซึ่งจริงๆ แล้วในระยะยาวจะทำให้สถานการณ์ต่างๆ ดีขึ้นไหม พอลงมาจากระดับนโยบายลงมาถึงระดับเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลด้วยนโยบายที่สั่งการมาเป็นครั้งๆ ไม่ได้อยู่บนพื้นฐานของหลักการจริงๆ เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติ

ตามคำสั่ง สิ่งเรื่องอะไรมาก็ทำตามนั้นแล้วต้องให้เกิดผล ดังนั้นเมื่อมาการดำเนินก็ทำโดยขาดทัศนคติที่ดีต่อผู้ประกอบการเป็นการดำเนินการโดยการสร้างผลงานตอบโต้ภัยกับไปหานโยบายส่วนกลางว่าได้ปฏิบัติแล้ว ซึ่งบางครั้งการปฏิบัตินั้นเกินกว่าเหตุหรือขาดเหตุและผลที่จริงแล้วอยากจะพูดว่าขาดความถูกต้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมายแต่เป็นการกำกับดูแลตามนายสั่งหรือตามผู้บังคับบัญชาสั่ง ซึ่งตรงนี้จะทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้กำกับดูแลกับผู้ประกอบการไม่สามารถปรึกษาหรือร่วมเดินทางพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนไปด้วยกันได้ในระยะยาว การควบคุมมากเกินไปต้องคิดว่าจะเกิดประโยชน์อะไรต่อคุณภาพบริการได้อย่างไร การทำธุรกิจให้ดีอาจจะไม่ต้องการการกำกับดูแลก็ได้ เพราะประชาชนจะเป็นคนบอก เมื่อประชาชนเป็นผู้เลือกใช้บริการ แต่ผู้กำกับดูแลควรอนุญาตให้ผู้ประกอบการที่ถูกเลือกสามารถทำได้ด้วยในกรอบของกฎหมาย เพราะบางครั้งประชาชนเลือกใช้บริการกับผู้ให้บริการที่ดีแต่ผู้กำกับดูแลกลับไม่อนุญาตเพราะติดขัดที่ปัญหาหรือส่วนอื่นขณะที่มาตรฐานของรถร่วมแต่ละผู้ประกอบการไม่เท่ากัน มีแค่ผู้ประกอบการที่มีสำนึกที่ดีเท่านั้นจะทำ การกำกับไม่ช่วยให้ประเทศนี้ดีขึ้นด้านการขนส่ง ปัญหาการกำกับดูแลปัจจุบัน ผู้ประกอบการแทบทุกราย จะได้รับใบสั่งจำนวนมาก จากทั้งตำรวจ ขนส่ง และ บขส. บางครั้งแค่แซงรถบรรทุกที่วิ่งช้าก็โดนใบสั่งวิ่งเลนขวา ความเร็ว ๙๑ กม/ชม. เกินกว่ากฎหมายกำหนด ๑ กม. ก็โดน ทำให้ผู้ประกอบการเบื่อหน่าย หลายครั้งเสียภาษีรถไม่ได้ เพราะติดใบสั่งอยู่ (ประพันธ์ วงศ์เบญจรัตน์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การกำกับดูแลส่วนใหญ่แล้วอยู่ในสำนักงานขนส่งจังหวัด ในเรื่องของความรู้ ความเข้าใจ กฎหมาย ซึ่งมีหลายเล่มมีข้อระเบียบหลายเรื่องบางครั้งขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ตรวจการก็ไม่เท่ากัน ขั้นตอนในการปฏิบัติหรือข้อห้ามก็จะไม่เหมือนกัน เพราะฉะนั้นตรงนี้น่าจะมีการพัฒนาผู้ตรวจการหรือเจ้าหน้าที่ขนส่งให้มีมาตรฐานเป็นหนึ่งเดียวในประเทศ (สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน ในส่วนของปัญหาด้านที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดสามารถสรุปได้ดังนี้ อำนาจในการกำกับดูแลตามกฎหมายคือ กรมการขนส่งทางบกที่กำกับดูแลตาม เงื่อนไขในใบอนุญาต ได้แก่ จำนวนรถ มาตรฐานรถ การให้บริการ เวลาทำการขนส่ง ราคา ปัญหาในการกำกับดูแล บขส.คือ กรณีที่รถของ บขส. หรือรถร่วม บขส.ทำผิดกรมการขนส่งทางบกจะการดำเนินการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการของ บขส. แต่ท้ายที่สุดแล้วตามมติ ครม. กำหนดว่าให้ บขส. เป็นผู้ได้รับใบอนุญาต ทางกรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องให้ใบอนุญาตกับ บขส. อีก ดังนั้นการเพิกถอนแทบจะไม่มีผลในทางปฏิบัติของกฎหมาย ส่วนรถร่วม บขส.การกำกับดูแลแบ่งเป็น ๒ ส่วน คือ บขส. กำกับรถร่วมในนามของคู่สัญญา และกรมการขนส่งกำกับในเรื่องของทั้งสถานี ตัวรถ คนขับรถ และที่สำคัญคือเงื่อนไขใบอนุญาต ถ้าไม่เป็นตามเงื่อนไข เช่นผู้โดยสารน้อยลงด้วยการแข่งขันที่สูง เป็นเรื่องของกรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่ต้องกำกับดูแล พิจารณาร่วมกันทั้ง ๒ ฝ่าย และสุดท้ายกรมต้องปรับให้เป็นไปตามจริง เรื่องการกำกับดูแลอื่นๆ รัฐเองจะต้องเอาระบบที่จะสามารถกำกับดูแล วิธีตรวจที่ดีกว่าที่ทันสมัย ในเรื่องของความรู้ ความเข้าใจ กฎหมาย ควรมีการพัฒนาเจ้าหน้าที่ขนส่งให้มีมาตรฐานเป็นหนึ่งเดียวทั่วประเทศ การควบคุมดูแลให้เกิดความปลอดภัย ประสิทธิภาพ และความสะดวกกับประชาชน แต่การทำธุรกิจให้ดีอาจจะไม่ต้องการการกำกับดูแลก็ได้ เพราะประชาชนจะเป็น

คนบอก เมื่อประชาชนเป็นผู้เลือกใช้บริการ แต่ผู้กำกับดูแลควรอนุญาตให้ผู้ประกอบการที่ถูกเลือกสามารถทำได้ด้วยในกรอบของกฎหมาย เพราะบางครั้งประชาชนเลือกใช้บริการกับผู้ให้บริการที่ดีแต่ผู้กำกับดูแลกลับไม่อนุญาตเพราะติดขัดที่ปัญหาาร่วมอื่นขณะที่มาตรฐานของรถร่วมแต่ละผู้ประกอบการไม่เท่ากัน มีแค่ผู้ประกอบการที่มีสำนึกที่ดีเท่านั้นจะทำ การกำกับไม่ช่วยให้ประเทศนี้ดีขึ้นด้านการขนส่ง ปัญหาการกำกับดูแลปัจจุบัน ผู้ประกอบการแทบทุกราย จะได้รับใบสั่งจำนวนมากจากทั้งตำรวจ ขนส่ง และ บขส.ทำให้ผู้ประกอบการเบื่อหน่าย

๓. ปัญหาการแข่งขันกับระบบการขนส่งประเภทอื่น

ในอนาคตอีก ๑๐ ปีข้างหน้าจะหนัก มีทั้งเครื่องบิน รถไฟ แต่ผมยังมองว่ารถไฟความเร็วสูงยังไม่เป็นคู่แข่งเพราะเป็นคนละตลาด รถไฟความเร็วสูงที่จริงแล้วราคาไม่ได้ถูกกว่าเครื่องบิน ราคาค่อนข้างสูงถ้ารัฐจะให้ถูกลงต้องสนับสนุนทางการเงิน คนที่จะขึ้นรถไฟความเร็วสูงจะต้องเป็นคนที่มีศักยภาพสูงและมีกำลังซื้อพอสมควร เพราะฉะนั้นจึงยังไม่ใช่คู่แข่งของรถโดยสารเท่าไร คู่แข่งที่สำคัญที่ผมได้พูดไปคือรถไฟฟ้าธรรมดา ณ ตอนนี้นั้นยังไม่ชอบเพราะมันไม่ตรงต่อเวลา แต่ถ้าวันหนึ่งเขามีรางคู่ มีการบริหารจัดการที่สามารถเดินตรงเวลาได้จึงจะเป็นคู่แข่งที่สำคัญของรถบัสยิ่งรถไฟสายยาวยิ่งจะได้เปรียบต้องปรับตัว เพราะต้องแชร์ตลาด ที่รถไฟเข้าไปถึง อย่าลืมนะรถไฟไม่มีตัวต่อเชื่อม ผมถึงบอกว่าในแง่ของเส้นทางต้องเป็นเส้นทางที่ไม่เกี่ยวกับรถไฟ การบริการของเราถ้าจะให้สู้กับการบริการของรถไฟได้ต้องมีส่วนเชื่อม รถไฟถ้าคนลงจากสถานีแล้วไปไหนต่อแต่รถบัสเรามีบริการเชื่อมต่อเป็นแพ็คเกจสิ่งนี้จะได้เปรียบในเรื่องของผู้ประกอบการ ต้องคิดในแง่การตลาดเพราะรถไฟไปส่งถึงสถานีแล้วต่างคนต่างนั่งรถสามล้อกลับ แต่ถ้ารถบัสเรามีส่วนเชื่อม ของเราเองเป็นสัดส่วนผมว่าเราต้องขายแพ็คเกจในการเชื่อมต่อให้เหนือกว่าเขาให้ได้ (*จิรัฐม์ วิศวาลจิตร สัมภาษณ์ วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐*)

ในปัจจุบันระบบการขนส่งทางถนนต้องยอมรับว่าโดยเฉพาะการขนส่งระหว่างเมืองหรือจากกรุงเทพฯไปจังหวัดอื่น ระบบการขนส่งทางถนนจะได้ผลกระทบจากการขนส่งทางอากาศหรือตอนนี้มีสายการบินต้นทุนต่ำจากหัวเมืองที่สำคัญมากรุงเทพฯ และมีการแข่งขันในด้านราคา ประชาชนส่วนหนึ่งนิยมไปใช้บริการการขนส่งทางอากาศทำให้ผู้ประกอบการขนส่งประสบปัญหาในด้านจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง (*เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐*)

สภาพการพัฒนาการให้บริการของเราที่มีคุณภาพได้ผู้โดยสารหรือคนบางกลุ่มที่ยังใช้บริการผมว่าก็ยังมีอยู่ เราอาจจะมองว่าตอนนี้เรามีสภาพการแข่งขันในเรื่องของสายการบินต้นทุนต่ำอาจจะจะมีผลใหม่ผมว่ามีผลบ้าง แต่ว่าคงไม่ได้ส่งผลกระทบในระยะยาว เพราะอะไรถึงเกิดสายการบินต้นทุนต่ำ เพราะว่าความต้องการของผู้ใช้บริการเรื่องเวลา ความสะดวกสบายมีมากขึ้น จึงทำให้เกิดสายการบินนี้ขึ้นมา ถ้าเราพัฒนาคุณภาพการให้บริการของเราได้ดั่งนั้นหมายถึงว่าตั้งแต่การเดินทางออกสู่สถานี ผมว่ายังมีคนกลุ่มหนึ่งที่ยังใช้บริการนี้อยู่ตัวผมเองถ้าไม่มีเรื่องเร่งด่วนผมก็ยังขอนั่งรถแล้วมองข้างทาง นอกจากว่าเรามีเวลาน้อยจริงๆ เราถึงต้องใช้ทางอื่น สิ่งที่สำคัญที่สุดคืออาจจะไม่ได้มองแค่ตัวสายการบินอย่างเดียวมีทั้งตัวรถเอกชนเองไม่ว่าจะเป็นรถผิดกฎหมายหรือว่ารถบ้านที่เขารวมกลุ่มกัน ถ้าเรามีรถให้บริการสำหรับเขาเพียงพอแล้วเขาได้รับความสะดวกอย่างเช่น ในเทศกาลจะไปด้วยกันทำให้ระบบขนส่งมวลชนเราเสียไป ถ้าเราบริการดีมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้เขาผมว่าเขาคงเข้ามาใช้บริการของเรามากกว่าจะเห็นได้จากเทศกาลที่ผ่านมาพอมีกฎหมายออกมาเรื่อง

การบังคับการใช้รถส่วนตัวในการขนส่งมากขึ้น ทำให้คนแห่มาใช้บริการจะดูจาก ๒ เทศกาลที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็นเทศกาลปีใหม่หรือเทศกาลสงกรานต์ ผมว่ายอดสถิติผู้โดยสารเพิ่มขึ้นและจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นจะเห็นได้จากรถหมวด ๓ ที่มาวิ่งกับเรามาขึ้นข้างเยอะไม่ว่าจะเป็นรถไฟระบบราง เครื่องบิน ซึ่งไม่ตอบสนองการเดินทางสักเท่าไรเพราะต้องต่อรถอีก เมื่อไปถึงสนามบินต้องมีการต่อรถเขาก็จะต้องมีการต่อรถเพื่อกลับบ้านอีกรอบ รถไฟเองเมื่อลงจากสถานีก็ต้องต่อรถอีก แต่รถโดยสารของเราพยายามให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม อย่างรถ ๙๙ ปาแดด-เชียงใหม่ เราวิ่งเข้าไปตามหมู่บ้านเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร มีการยึดเส้นทางเพื่อไปรับที่หมู่บ้านของเขา ซึ่งการโดยสารอื่นทำไม่ได้ รถไฟทำไม่ได้แต่เขาอาจจะมีการต่อรถให้บริษัทลูกเขาให้รถเข้าไปรับหรือเปล่า เราก็ต้องเร่งพัฒนาของเรา เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาขึ้นมา ปัจจุบันสภาพการแข่งขันสูงขึ้นเนื่องจากปริมาณการใช้บริการของผู้โดยสารน้อยลงผู้ประกอบการทุกคนเลยต้องปกป้องตัวเอง บขส. ปล่อยเสริมได้ยังไงเขายังมีรถอยู่นะ เพราะฉะนั้นคุณต้องกำกับดูแล บขส. เองต้องมีหน้าที่กำกับดูแลไปใกล้เคียง แต่สิ่งที่เราต้องการคือ ถ้าคุณพัฒนาให้เท่าเทียมกันคนก็อยากจะไปใช้บริการของคุณเหมือนกับเรามองว่า นกแอร์กับแอร์เอเชียค่อนข้างจะใกล้เคียงกันนะโดยไม่ต้องไปถึงการบินไทย ถ้านกแอร์เต็มคนก็ไปใช้แอร์เอเชียไม่ใช่ว่าไม่ไปรอให้ถึงพุงนี้ ดังนั้นการพัฒนาการให้บริการจะต้องพัฒนาตัวคุณเองด้วยแล้ว ปัญหาพวกนั้นจะหมดไป (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การขนส่งมวลชนทางถนนนอกจากจะแข่งขันบนเส้นทางกันเองแล้ว ยังมีการขนส่งชนิดอื่นที่เข้ามาแข่งขันด้วยไม่ว่าจะเป็นเครื่องบิน การเดินทางด้วยรถส่วนตัว รถไฟ ปัจจุบันรถสายยาวที่มีเส้นทางทับซ้อนกับสายการบินต้นทุนต่ำ ได้รับผลกระทบมาก เพราะบางครั้งราคาใกล้เคียงมากกับรถโดยสาร แต่สะดวกและรวดเร็วกว่าเยอะ ในอนาคต ถ้ารถไฟรางคู่ หรือความเร็วสูงเปิดให้บริการ ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารก็เลยหดตัวลง เหลือแต่เส้นทางที่ไม่มีรถไฟวิ่ง หรือเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟไปอำเภอที่ไม่มีรถไฟวิ่งถึง ในธุรกิจการขนส่งทางถนนผมยังเชื่อว่าในอนาคตสำหรับการกำกับดูแลการขนส่งมวลชนทางถนนยังอยู่ได้ เพราะการขนส่งทางถนนเป็นหัวใจหลักแต่ผู้ประกอบการมีหน้าที่ที่จะต้องปรับตัวให้เป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการ สิ่งหนึ่งที่เป็นปัญหากับการแข่งขันกับการขนส่งสาธารณะชนิดอื่นๆ คือ การทำธุรกิจขนส่งสาธารณะเช่นเดียวกันแต่อยู่บนพื้นฐานเงื่อนไข ระเบียบ ข้อกำหนดที่แตกต่างกันต้องยอมรับความเป็นจริงว่าการขนส่งมวลชนทางถนนเป็นหัวใจหลักที่มีนโยบายการควบคุมที่เป็นไปตามกระแส ไม่ได้อยู่ในพื้นฐานที่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงไม่ว่าจะเป็นตัวรายได้ของผู้ประกอบการ นโยบายควบคุมบังคับส่วนใหญ่กฎหมายออกมาตามกระแสที่จะทำให้เจ้าหน้าที่รู้สึกว่าเขาสามารถจะควบคุมกำกับให้เป็นไปตามนั้น โดยไม่ได้มองถึงปัจจัยพื้นฐานอื่นๆ ในขณะที่การขนส่งสาธารณะชนิดอื่นยกตัวอย่างเช่น รถไฟ เครื่องบิน กลับมีระเบียบข้อกำหนดควบคุมในมิติที่ไม่เหมือนกัน มีมิติที่ยืดหยุ่นมากกว่าและตอบสนองต่อการทำธุรกิจสามารถวางกลยุทธ์ทางการตลาดทำอะไรได้มากกว่าพอสมควร การรถไฟอาจจะไม่มีแต่ได้รับการสนับสนุนจากทางภาครัฐเต็มที่ ในขณะที่การขนส่งมวลชนทางถนนไม่ได้รับการสนับสนุนเลย แต่ได้รับการควบคุมตรวจจับและออกระเบียบต้องมาแข่งขันกันเองรวมถึงต้องแข่งขันกับพาหนะชนิดอื่นด้วย สิ่งเหล่านี้จึงเป็นปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ควรมีการส่งเสริมอุดหนุนและการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนพื้นฐานของประเทศ ทั้ง

ในเรื่องของความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และการบริการ (ประพันธ์ วงศ์เบญจรัตน์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ปัญหาเกี่ยวกับสายการบินต้นทุนต่ำเป็นปัญหาทางด้านราคา ของสายการบิน ต้นทุนต่ำลงมาเยอะเกินไป ควรจะมีการกำหนดเพดานขั้นต่ำของสายการบินต้นทุนต่ำ ว่าไม่ควรต่ำกว่าเท่าไร เพื่อที่จะไม่กระทบต่อการขนส่งหมวดอื่นโดยเฉพาะรถไฟหรือรถโดยสารประจำทาง ควรจะมีการดูในภาพรวมในแต่ละหมวด เช่น โหมดทางอากาศ ทางน้ำ ทางถนน ทางราง ควรจะมีการกำหนดข้อกำหนดในการให้บริการและการกำหนดราคาที่เป็นธรรมและไม่กระทบถึงโหมดอื่นๆ (สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน ในส่วนของปัญหา การแข่งขันกับระบบการขนส่งประเภทอื่น สามารถสรุปได้ดังนี้ ในปัจจุบันนอกจาก แข่งขันบนเส้นทาง กันเองแล้วยังมีการขนส่งชนิดอื่นที่เข้ามาแข่งขันด้วยไม่ว่าจะเป็นเครื่องบิน การเดินทางด้วยรถส่วนตัว รถไฟ ปัจจุบันรถสายยาวที่มีเส้นทางทับซ้อนกับสายการบินต้นทุนต่ำ ได้รับผลกระทบมาก เพราะ บางครั้งราคาใกล้เคียงมากกับรถโดยสาร แต่สะดวกและรวดเร็วกว่าเยอะ ในอนาคต ถ้ารถไฟรางคู่ หรือ ความเร็วสูงเปิดให้บริการก็จะมีผลกระทบอีก ควรจะมีการทำข้อกำหนดในการให้บริการและการ กำหนดราคาที่เป็นธรรมในแต่ละหมวด เช่น โหมดทางอากาศ ทางน้ำ ทางถนน ทางราง ควรมีการ ส่งเสริมอุดหนุนและการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน พื้นฐานของประเทศ ในเรื่องความปลอดภัย ประสิทธิภาพและการบริการ

๔. ปัญหาในการเดินทางอื่นๆ

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน ในส่วนของปัญหา ในการเดินทางอื่นๆ (ตามข้อสัมภาษณ์ในหมวดที่๑) สามารถสรุปเพิ่มเติมได้ดังนี้

๔.๑ รถไม่ตรงเวลา เนื่องจากสภาพการจราจรแออัด และการกำหนดความเร็วที่ไม่เหมาะสม

๔.๒ รถที่ให้บริการส่วนใหญ่สภาพค่อนข้างเก่า

๔.๓ สถานีขนส่งปัจจุบันส่วนใหญ่อยู่ในสภาพเก่า อยู่นอกเมือง คนไปใช้บริการน้อย ไม่มีรถเชื่อมต่อ มีค่าใช้จ่ายเยอะที่เข้าใช้สถานี

๔.๔ คนรุ่นใหม่ไม่ยอมเข้ามาสานต่อธุรกิจ

๔.๕ หาแรงงานยาก โดยเฉพาะแรงงานที่มีคุณภาพ ถ้าหาได้ค่าแรงสูงเมื่อเทียบกับรายได้ของกิจการ

บทที่ ๔

แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย มีประเด็นย่อยดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะสำหรับรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม

ระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย การส่งมอบการบริการที่ดี เป็นรถที่ดี คนขับได้รับการคัดกรอง สิ่งต่างๆ เหล่านี้มันสะท้อนในทางของต้นทุนที่ผมบอกไปแล้วว่าถ้าค่าโดยสารต่ำต้นทุนกับรายได้ไม่สอดคล้องกัน ทำให้ผู้ประกอบการต้องบริหารต้นทุนในการบริการก็จะได้รถที่มีคุณภาพไม่ดี ดังนั้นจึงต้องมีความสัมพันธ์กัน ผมว่าต่อไปถ้ามีการแข่งขันที่เป็นเสรีขึ้นอาจจะต้องเปิดค่าโดยสารให้สูงขึ้นและผู้ประกอบการสามารถที่จะทำราคาของตัวเองได้ในช่วงที่ไม่มีผู้โดยสารคุณจะต้องลดค่าโดยสารเพื่อเป็นโปรโมชั่น ส่งเสริม ในช่วงที่เป็นช่วงจุดสูงสุดคุณสามารถที่จะเก็บค่าโดยสารได้มากขึ้นในการเดินทางปัจจุบันเกิดการบริหารต้นทุนและบริษัทไม่สามารถต่อยอดหรือส่งเสริมบริการที่ดีกับประชาชนได้มากเพราะถูกกำหนดค่าโดยสารไว้ในนโยบาย นี่เป็นสิ่งที่ผมคิดว่ามันอยู่บนนโยบายอย่างการปรับอัตราค่าโดยสารอาจจะมีผลกระทบ แต่ถ้าเรามีการควบคุมกำกับดูแลที่ดีผมว่ามันน่าจะเป็นประโยชน์ ประชาชนจะได้รับบริการที่ดีขึ้นและเปิดให้ผู้ประกอบการสามารถพัฒนาตัวเองได้

ข้อสำคัญคือการคัดเลือกผู้ประกอบการเข้าสู่ใบอนุญาตในการพัฒนาต้องคิดถึงเรื่องผลงานและประวัติในอดีตของการเป็นผู้ประกอบการพอสมควร บางคนบอกว่าเป็นการปิดโอกาสให้รายใหม่เข้ามาแต่ถ้ารายใหม่เข้ามาแล้วมีข้อเสนอที่ดีก็สามารถที่จะเข้ามาได้ รายเก่าที่ประวัติไม่ดีต้องถูกลงโทษให้ใบอนุญาตกับผู้ประกอบการรายใหม่ ผมว่าตรงนี้จะทำให้ยกระดับการบริการได้ดีขึ้น นครชัยแอร์สามารถให้บริการได้ดีทำการประเมินแล้วประชาชนชื่นชอบ เช่น ไม่มีการเก็บค่าโดยสารเกินราคา อุบัติเหตุเทียบไม่มีหรือมีน้อยมากพวกนี้จะต้องเป็นคะแนนต่อไปในการเข้าสู่ตลาดใครที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยต้องลงโทษโดยการที่ไม่สามารถขอใบอนุญาตประกอบการได้ เพราะฉะนั้นเรื่องแบบนี้จะทำให้ผู้ประกอบการมุ่งเน้นไปที่เรื่องคนขับและอุบัติเหตุ (จิรัตรม วิศาลจิตร สัมภาษณ์วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ในด้านกฎหมายเรื่องมติ ครม. ที่ให้บริษัทขนส่งจำกัดเป็นผู้ประกอบการรายเดียวควรจะมีการทบทวน เพราะมีเอกชนหลายรายที่มีความพร้อมการพัฒนายกระดับการแข่งขันพัฒนาการขนส่งให้มีประสิทธิภาพจะติดข้อจำกัดเรื่องของภายใต้กฎระเบียบของ บริษัทขนส่งจำกัด ซึ่งเขาจำเป็นต้องดูแลผู้ประกอบการรถร่วมทั้งที่มีศักยภาพและไม่มีศักยภาพจะมีปัญหาในเรื่องของการเรียกร้องการไม่ได้รับความเสมอภาคในการจัดการเดินทาง ควรมีการทบทวนเรื่องเส้นทางเดินทางที่ทับซ้อน เส้นทางที่เกิดขึ้นใหม่ จำนวนรถ จำนวนเที่ยววิ่ง เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่เสมอ (เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ภาครัฐเองหรือกระทรวงคมนาคมต้องมาทบทวนเรื่อง การออกข้อกำหนดเงื่อนไขในการเดินรถต้องมารีวิวใหม่ โดยที่ไม่ให้สร้างผลกระทบกับตัวผู้ประกอบการหรือต้องมีการส่งเสริมการเดินรถให้มีการเชื่อมต่อ เช่น ถ้าเกิดมีรถไฟความเร็วสูงมาแล้วนั้นจะเป็นการพัฒนาประเทศก็จำเป็นต้องมี มันมีผลกระทบในส่วนของหมวดอื่นทางกระทรวงเองต้องไปพิจารณา กำหนดการเดินทางที่มีการเชื่อมต่อหรือจะเป็นฟลีตเตอร์คือรับจากสนามบินออกไป รับจากสถานีรถไฟความเร็วสูงออกไปสู่ตำบล อำเภอตรงนี้ต้องมีการวางเครือข่ายด้วย ตอนนีเรามองเห็นว่าภาครัฐส่วนใหญ่จะไปเน้นเรื่องการขนส่งในระบบรางกับระบบเครื่องบินทางอากาศมากกว่าไม่ค่อยได้มาดูการเดินทางรถโดยสาร ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่ยังใช้การเดินทางด้วยรถโดยสารอยู่ ไม่ว่าจะเป็นตั้งแต่ผู้มีรายได้น้อยขึ้นมาทุกวันนี้ก็ยังต้องใช้รถทัวร์อยู่ เพราะฉะนั้นรัฐเองต้องมาดูตรงนี้บ้าง เพื่อให้การสนับสนุนในแง่ของการพัฒนาเรื่องอุตสาหกรรมด้านการประกอบรถ ต่อรถหรือจะเป็นการนำเข้า แต่เรื่องนำเข้าคงจะเป็นไปไม่ได้คงจะเป็นเรื่องชิ้นส่วน ภาษี ค่าโดยสาร ผมว่าค่าโดยสารทางรัฐคงไม่แตะ เพราะถ้าแตะมันจะกระทบต่อประชาชน ซึ่งตอนนี้มีเข้ามาบ้างแล้วทางภาครัฐได้สนับสนุนสวัสดิการในการเดินทางให้แล้ว กำลังดำเนินการอยู่จะเห็นว่ามิสเตอร์แมงมุมทางภาครัฐจะมีสวัสดิการให้สำหรับผู้มีรายได้น้อยในการเดินทางจะมีทั้งรถไฟ รถเมล์ ชสมก. และรถ บขส. ทั่วไป ซึ่งตอนนี้เบื้องต้นจะมีของ บขส. ก่อนเขาก็จะได้เงินสนับสนุนในการเดินทางเป็นหลักจะให้เป็นรายเดือนอาจจะให้เดือนละ ๖๐๐ บาทหรือ ๑,๐๐๐ บาท โดยการเอาบัตรแมงมุมมาใช้เป็นการดูแลในส่วนของผู้ใช้บริการ ดังนั้นรัฐจะต้องดูแลในส่วนของผู้ประกอบการอย่างที่เรียนตั้งแต่ต้นว่าให้ผู้ประกอบการที่เป็นคนไทยอยู่ได้ ถ้าเราเปิดระบบเสรีเมื่อไหร่จะมีต่างชาติเข้ามาค่อนข้างเยอะ เพราะฉะนั้นถ้าภาครัฐส่งเสริมธุรกิจการขนส่งด้วยรถโดยสารมากขึ้นมันก็จะดีต่อผู้ประกอบการและในระบบประเทศด้วย เพราะระบบการขนส่งมวลชนของเราเป็นขั้นพื้นฐานที่รัฐจะต้องมอบให้กับประชาชน (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

หลักการพื้นฐานของการขนส่งทางถนนไม่ว่าจะเป็นเรื่องของเส้นทาง ความปลอดภัย ประสิทธิภาพ และการบริการที่ดี อยากรู้อยากเห็นภาพโดยยึดหลักการมากกว่ายึดประสบการณ์และความพึงพอใจในความต้องการในแต่ละช่วงหรือเป็นไปตามกระแส เพราะจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติงานได้ยากรวมถึงการวางแผน การลงทุน แผนในอนาคตทำได้ยากเพราะมันมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เรื่อยๆ ทำให้นโยบายขาดความชัดเจน

ประเด็นที่ ๒ คือเรื่องของนโยบายของรัฐบาลและกระทรวง อยากรู้อยากเห็นภาพที่ควบคุมกำกับดูแลและส่งเสริมสนับสนุนไปพร้อมกัน

ปัจจุบันนี้มีแต่การกำกับดูแล ควบคุม ตรวจสอบ ตรวจสอบและลงโทษ การจะออกกฎหมายใหม่ขึ้นมาหนึ่งอย่างเพื่อมาควบคุมตรวจสอบนั้น คำถามคือเมื่อออกมาแล้วผู้ออกนโยบายเหล่านี้มองเห็นหรือไม่ว่ากฎหมายนี้เป็นต้นทุนทั้งสิ้น แต่ไม่เคยมีนโยบายไหนที่เป็นเรื่องของการสนับสนุนหรือส่งเสริมผู้ประกอบการให้สามารถอยู่ได้ สามารถพัฒนาประสิทธิภาพได้ ทำให้ผู้ประกอบการไม่ยากพัฒนาและอ่อนล้าอยากเลิกทำในที่สุด

รัฐบาลสามารถส่งเสริมการใช้รถขนส่งมวลชนระหว่างจังหวัดด้วยการ สร้างทางหลวงพิเศษหรือขยายเส้นทางระหว่างเมืองทั่วประเทศและจัดทำบัสเลน รวมถึงการทำจุดพักรถตามตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อความปลอดภัยและตรงต่อเวลา กำหนดการจัดตั้งสถานีขนส่งให้อยู่ใน

พื้นที่ๆประชาชนจะไปใช้บริการได้สะดวก และเป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ควรส่งเสริมงานวิจัยรวมทั้งจัดหาอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในราคาถูกลงและเข้าถึงได้ง่าย ลดภาษีรถใหม่ รวมทั้งอุปกรณ์อื่น เช่น เครื่องปรับอากาศ เพื่อให้ราคาไม่สูงเกินไปทำให้ผู้ประกอบการ มีกำลังซื้อรถใหม่ได้ และหาแหล่งเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ

รัฐบาลควรกำหนดสิทธิประโยชน์ต่างๆสำหรับผู้ประกอบการที่ดี ที่ให้บริการได้มาตรฐาน เพื่อเป็นตัวอย่างเป็นแรงจูงใจและเป็นรางวัลสำหรับคนที่ตั้งใจทำดี

ถ้าสามารถทำทั้ง ๒ อย่างได้ควบคู่ได้แบบนี้ รัฐบาลและกระทรวงคมนาคมจะเป็นที่พึงให้ผู้ประกอบการในการก้าวไปสู่เป้าหมายที่ต้องการร่วมกัน

ประเด็นที่ ๓ การควบคุมราคาเป็นเรื่องที่ดีเพราะเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานสำหรับผู้มีรายได้น้อย ควรได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในแง่ต้นทุนการประกอบการ ราคา ค่าโดยสารควรจะถูกประชาชนจึงจะอยากใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้น เท่ากับลดปัญหาบ้านเมืองไปได้หลายอย่าง โดยเฉพาะเรื่องอุบัติเหตุ ประหยัดเชื้อเพลิง ค่ารักษาพยาบาล การซ่อมแซมถนน

ประเด็นที่ ๔ การขนส่งมวลชนระหว่างจังหวัด ผ่านเส้นทางมากมาย มีกฎหมายเกี่ยวข้องมากมายเช่นกัน อยากให้รัฐบาลจัดรวบรวมกฎหมายต่างๆที่ใช้สำหรับกิจการขนส่งมวลชนให้เป็นหนึ่งเดียว นอกจากกฎหมายของกรมการขนส่ง ยังมีกฎหมาย พรบ. จราจรขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กฎหมายภาษีศุลกากร ภาษีอากรทั้งจากส่วนกลางและท้องถิ่น กฎหมาย กฎหมายอาญา สำหรับบริษัทหรือพนักงานขับรถ จึงอยากขอให้มีหน่วยงานกลางที่สรุปความเกี่ยวข้องจากทุกหน่วยงานเพื่อออกระเบียบเดียว เพื่อส่งเสริมการกิจการที่ดูแลคนมีรายได้น้อยของประเทศให้มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีบริการที่ดี

ประเด็นที่ ๕ อยากให้รัฐบาลส่งเสริมแรงงานในภาคการขนส่งมวลชน จากปัจจุบันแรงงานให้ภาคนี้ไม่มีคนดูแลยกย่องให้เกียรติ มีแต่การลงโทษและโดนสังคมประณาม ทำให้หาแรงงานยาก และยิ่งทำให้หาแรงงานที่มีคุณภาพยากไปด้วย ซึ่งสวนทางกับความต้องการของสังคม ถ้าต้องการคุณภาพก็ต้องแลกด้วยค่าจ้างที่สูงมาก ถ้ารัฐบาลช่วยส่งเสริม เช่น ยกเว้นด้านภาษีอากร ให้สิทธิพิเศษในการรักษาพยาบาล หรือ เงินเกษียณอายุ จะช่วยทำให้มีแรงงานที่มีคุณภาพเข้ามาในอุตสาหกรรมนี้มากขึ้น แต่อย่าปิดกั้นให้ผู้ประกอบการ เพราะจะไปเพิ่มต้นทุนของผู้ประกอบการอีก (ประพันธ์ วงศ์เบญจรัตน์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

กระทรวงเป็นผู้ออกกฎหมายและระเบียบการขนส่งต่างๆ อยากให้ทางกระทรวงอำนวยการเรื่องของกฎหมายและระเบียบวิธีปฏิบัติให้เป็นมาตรฐาน ให้นำเจ้าหน้าที่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องมาอบรมเพื่อให้เป็นมาตรฐานและจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถที่จะพัฒนา มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาการขนส่งทางบก ฉะนั้นกระทรวงหรือกรมควรจะมีบทบาทหน้าที่ เช่น การส่งเสริมในวิชาชีพหรืออุตสาหกรรมนี้ให้มีการยกระดับมาตรฐานการให้บริการขึ้นไปอีกระดับหนึ่ง ควรจะมีแผนงานหรือโครงการที่สนับสนุนให้ผู้ประกอบการให้มีคุณภาพที่ดีขึ้นและส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบการขนส่งมวลชนให้มากขึ้น (สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย ในส่วนของข้อเสนอแนะสำหรับกระทรวงคมนาคม สามารถสรุปได้ดังนี้

-ระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย การส่งมอบการบริการที่ดี เป็นรถที่ดี คนขับได้รับการคัดกรอง สิ่งต่างๆ เหล่านี้มันสะท้อนในทางของต้นทุน

-การควบคุมราคาเป็นเรื่องที่ดีเพราะเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานสำหรับผู้มีรายได้น้อย แต่ผู้ประกอบการควรได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในแง่ต้นทุนการประกอบการและการพัฒนา เช่น เรื่องการนำเข้า การประกอบรถ ลดภาษีรถใหม่ รวมทั้งอุปกรณ์อื่น เช่น เครื่องปรับอากาศ เพื่อให้ราคาไม่สูงเกินไปทำให้ผู้ประกอบการ มีกำลังซื้อรถใหม่ได้ และหาแหล่งเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ

-ราคาค่าโดยสารควรจะถูกเพราะประชาชนส่วนใหญ่ที่ใช้การเดินทางด้วยรถโดยสารเป็นผู้มีรายได้น้อย

-ถ้าราคาค่าโดยสารถูกประชาชนจะใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้น เท่ากับลดปัญหาและสร้างความมั่นคงให้กับประเทศ โดยเฉพาะเรื่องอุบัติเหตุ ประหยัดเชื้อเพลิง ค่ารักษาพยาบาล การซ่อมแซมถนน

-รัฐบาลสามารถส่งเสริมการใช้รถขนส่งมวลชนระหว่างจังหวัดด้วยการ สร้างทางหลวงพิเศษหรือขยายเส้นทางระหว่างเมืองทั่วประเทศและจัดทำบัสเลน รวมถึงการทำจุดพักรถตามตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อความปลอดภัยและตรงต่อเวลา กำหนดการจัดตั้งสถานีขนส่งฯ ให้อยู่ในพื้นที่ๆ ประชาชนจะไปใช้บริการได้สะดวก และเป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ควรส่งเสริมงานวิจัยรวมทั้งจัดหาอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในราคาถูกและเข้าถึงได้ง่าย

-การคัดเลือกผู้ประกอบการเข้าสู่ใบอนุญาต ต้องคิดถึงเรื่องผลงานและประวัติในอดีตของการเป็นผู้ประกอบการ รายเก่าที่ประวัติไม่ดีต้องถูกลงโทษหรือคัดออก

-นโยบายสนับสนุนให้ผู้ประกอบการที่ดี รัฐบาลควรกำหนดสิทธิประโยชน์ต่างๆ สำหรับผู้ประกอบการที่ดี ที่ให้บริการได้มาตรฐาน เพื่อเป็นตัวอย่างเป็นแรงจูงใจและเป็นรางวัลสำหรับคนที่ตั้งใจทำดี การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการให้มีคุณภาพที่ดีขึ้นจะส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบการขนส่งมวลชนมากขึ้น

-กฎหมายเรื่องมติ ครม. ที่ให้บริษัทขนส่งจำกัดเป็นผู้ประกอบการรายเดียวควรจะได้รับทบทวน เพราะมีเอกชนหลายรายที่มีความพร้อมและมีประสิทธิภาพ

-ควรมีการทบทวนเรื่องเส้นทางรถที่ทับซ้อน เส้นทางที่เกิดขึ้นใหม่ จำนวนรถจำนวนเที่ยววิ่ง เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่เสมอ

-การขนส่งมวลชนระหว่างจังหวัดผ่านเส้นทางมากมาย มีกฎหมายเกี่ยวข้องมากมาย เช่นกัน อยากให้รัฐบาลจัดรวบรวมกฎหมายต่างๆ ที่ใช้สำหรับกิจการขนส่งมวลชนให้เป็นหนึ่งเดียว นอกจากกฎหมายของกรมการขนส่ง ยังมีกฎหมาย พรบ. จราจรขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กฎหมายภาษีศุลกากร ภาษีอากรทั้งจากส่วนกลางและท้องถิ่น กฎหมาย กฎหมายอาญาสำหรับบริษัทหรือพนักงาน

-รัฐบาลควรส่งเสริมแรงงานในภาคการขนส่งมวลชน เช่น ยกเว้นด้านภาษีอากร ให้สิทธิพิเศษในการรักษาพยาบาล หรือ เงินเกษียณอายุ จะช่วยทำให้มีแรงงานที่มีคุณภาพเข้ามาในอุตสาหกรรมนี้มากขึ้น แต่อย่าปิดกั้นให้ผู้ประกอบการ เพราะจะไปเพิ่มต้นทุนของผู้ประกอบการ

ข้อเสนอแนะสำหรับผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางบกระหว่างจังหวัด

ผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการต้องมี ๒ เรื่องหลัก คือ เรื่องของความปลอดภัยของประชาชนในการกำกับดูแลในทุกๆวัน ความพร้อมของคนขับหรือตัวรถ แต่ในเรื่องของโครงสร้างของการขออนุญาตใบประกอบการ การเข้าสู่ตลาด การคัดเลือกผู้ประกอบการที่เขามีความพร้อม มีความรับผิดชอบ เรื่องความปลอดภัย มีประวัติการเดินรถที่ดี เกิดอุบัติเหตุตุน้อยมากตรงนี้ตรงให้รางวัลหรือให้โอกาสในการที่เขาเป็นผู้ประกอบการที่ดีเรื่องนี้สำคัญเป็นการกำกับดูแลเชิงโครงสร้าง มีการติดตั้ง GPS ที่รถ ผู้ประกอบการไม่เคยออกนอกเส้นทาง ไม่เก็บค่าโดยสารเกินราคา และการบริหารจัดการในบริษัทนั้นเน้นไปที่เรื่องความปลอดภัยในการให้บริการประชาชนถ้าเราสามารถปรับโครงสร้างตรงนี้ได้ก็จะเป็นประโยชน์จะทำให้หน้าดีไล่น้ำเสียออกไป

(จิรุตม์ วิศาลจิตร สัมภาษณ์วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การกำกับดูแลเป็นหน้าที่โดยตรงของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบันกำกับดูแลโดยใช้ตัวเจ้าหน้าที่ออกไปตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ในอนาคตการกำกับดูแลน่าจะมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เกี่ยวกับการขนส่งทางบกเรากำหนดให้มีการใช้อุปกรณ์ชนพวง การใช้เทคโนโลยีมาติดตั้งในรถ เช่น GPS ในอนาคตเราจะกำหนดเรื่องของการซื้อตั๋ว ทั้งนี้เพื่อกรมการขนส่งทางบกจะดูปริมาณการขนส่งในแต่ละเส้นทางและเพื่อกำหนดเงื่อนไขให้สอดคล้องกับปริมาณที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป (เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การพัฒนา ผู้ประกอบการจะต้องมีความซื่อสัตย์ต่อลูกค้าในการให้บริการ ไม่เอาไรด์เอาเปรียบ และไม่มุ่งเน้นกำไรมากนักเพียงแค่นี้ธุรกิจสามารถอยู่ได้ไม่ขาดทุนและมีการพัฒนาให้ตอบสนองต่อค่าโดยสารที่เขาต้องจ่าย สิ่งที่สำคัญคือการพัฒนาระบบ พัฒนาตัวผลิตภัณฑ์ของเขาและไม่เอาไรด์เอาเปรียบผู้ใช้บริการ สำหรับผู้กำกับดูแลข้อเสนอแนะควรจะเป็นทั้ง ๒ ส่วน ถ้ามองในภาพรวมผู้กำกับดูแลคือกรมการขนส่งทางบก เพราะกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ถือใบอนุญาตและมอบใบอนุญาตให้กับบริษัทขนส่งจำกัดเป็นผู้ประกอบการ ซึ่งจะมีส่วนหนึ่งที่กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบการให้กับรายอื่นคือรถหมวด ๓ และ ๔ คงต้องดูแลเรื่องกฎระเบียบที่จะปรับให้เข้ากับยุคสมัยในการประกอบธุรกิจ อีกเรื่องหนึ่งคือเรื่องการจอตระหว่งประเทศอยากให้ผู้ที่มีหน้าที่หรือผู้กำกับดูแลเน้นและพัฒนาเรื่องนี้ เพราะการเดินทางเชื่อมต่อน่าจะเกิดมากกว่านี้แล้วในช่วงที่เราก้าวสู่ AEC ประเทศเรายังค่อนข้างเสียเปรียบประเทศในกลุ่มอาเซียน อย่างประเทศไทยจะวิ่งออกไปลาวเราก็ไปได้แค่ลาว แต่ลาวเราสามารถวิ่งไปเวียดนามได้เขาวิ่งเข้ามาไทยได้ ส่วนเราวิ่งไปแค่ลาวได้แต่วิ่งไปประเทศเวียดนามไม่ได้ เหมือนกับเราไปเขมรเราก็จะวิ่งได้แค่เขมรจะต่อไปเวียดนามไม่ได้ ตรงข้ามเขมรสามารถวิ่งไปเวียดนามได้ เพราะฉะนั้นหน่วยงานที่กำกับดูแลคงต้องมีการประสานงานกับระดับประเทศในเรื่องการสมาคมระหว่างกันมันจะทำให้การพัฒนาธุรกิจการจอตระหว่งได้ตีมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ผมว่าเราค่อนข้างช้าเราเปิด AEC มาแล้ว แต่เส้นทางการเดินรถของเรายังไม่มีเพิ่มมากขึ้นจากเดิมที่เรามีอยู่ (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ผู้กำกับดูแลก็เป็นส่วนย่อยที่ลงมาควบคุมผู้ประกอบการในการเดินทาง การให้บริการการขนส่งมวลชนแต่ละจังหวัดซึ่งมีเยอะแยะมากมายมีพื้นที่ที่กว้างไกลทั่วทั้งประเทศไทย สิ่ง

ที่พบก็คือเมื่อระเบียบต่างๆ ออกมาเยอะ มีแนวทางที่ต้องควบคุมต่างๆ อยากรู้ให้ควบคุมตามเจตนาธรรมที่ถูกต้องตามการให้บริการโดยสาธารณะ สิ่งที่ไม่อยากเห็นคือการควบคุมตามกระแสหรือตามคำสั่งเน้นทำเป็นครั้งและลงโทษตามกระแส ถ้ากระแสที่ประชาชนรุนแรงก็ลงโทษหนักสิ่งต่างๆ เหล่านี้ผมเรียกว่าความไม่ยุติธรรมแล้วในหลายๆ กฎหมายผู้ประกอบการไม่มีสิทธิ์เข้าไปปรับแก้ แต่ผู้กำกับต่างหากที่ต้องเป็นส่วนหนึ่งในการทำงานร่วมกับผู้ประกอบการในการปรับแก้สิ่งที่ไม่ทันสมัย ไม่ตอบโจทย์ในสังคม ซึ่งต้องนี่ต้องยอมรับว่าการทำงานของภาครัฐเพียงแค่ออกกฎหมายมาเพื่อควบคุมตรวจจับเป็นการทำงานที่ง่ายมาก แต่ลองคิดว่าถ้ารับปัญหาแล้วกลับไปเสนอ ติดตามผล เพื่อแก้ไขกฎหมายปรับปรุงระบบให้ตอบสนองในการให้บริการที่ดีขึ้นผู้ประกอบการได้โยชน์ สิ่งเหล่านี้ทำยากกว่าและไม่ค่อยเห็นทำ ไม่ค่อยเห็นมีกระบวนการเหล่านี้ส่วนใหญ่แค่เอากฎหมายมาควบคุมตรวจจับ ถ้าผู้บังคับบัญชาสูงสุดสั่งมารุ่นแรงก็ตรวจจับรุนแรง ถ้าผู้บังคับบัญชาไม่สั่งก็จะตรวจจับกันพอสมควรตามอำนาจหน้าที่และช่วงเวลา ตรงนี้คือความไม่สมดุลของการกำกับดูแลในแต่ละส่วน สำรองความต้องการของประชาชนผู้โดยสารให้เป็นปัจจุบันเสมอ เพื่อนำไปกำหนดปรับเปลี่ยน การขนส่งผู้โดยสารให้ปลอดภัย มีมาตรฐาน ให้การดูแล ช่วยเหลือ ผู้ประกอบการที่ประสบปัญหาจากรถเถื่อน ผู้ประกอบการที่ทำไม่ดีต้องคัดออกหรือลงโทษให้หนัก ในขณะที่เดียวกันต้องถ่วงถ่วงคนดีเท่านั้นถึงจะเข้ามาทำได้ ตอนนี้มีแต่อิทธิพล และอำนาจเต็มสถานีขนส่งสนามบิน สถานีท่องเที่ยว ซึ่งราชการไม่ได้คำนึงถึงประชาชนคนใช้บริการเลยว่าเป็นเรื่องยากแสนสาหัส ยังไม่รวมนักท่องเที่ยวอีกกว่า ๑๐ ล้านคนที่ใช้บริการรถรับจ้างควรมีความยืดหยุ่น เน้นสิ่งที่สำคัญและเป็นอันตรายจริงๆ ไม่ใช่จ้องแต่จะหาผลงาน เพื่อได้ส่วนแบ่ง% จากค่าปรับโดยไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้ประกอบการซึ่งเป็นประชาชนคนไทยด้วยกันที่ทำมาหากินโดยสุจริต (*ประพันธ์ วงศ์บุญจรต์น์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐*)

ผู้กำกับดูแลเพิ่มขีดความสามารถในด้านของเจ้าหน้าที่ต่างๆ ให้มีความสามารถที่เพิ่มขึ้น มีความรู้เพิ่มขึ้น และมีวิธีปฏิบัติที่เหมือนกันทั้งประเทศ อยากรู้เป็นเรื่องการเพิ่มความแม่นยำหรือการเพิ่มขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ (สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย ในส่วนของข้อเสนอแนะสำหรับผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด สามารถสรุปได้ดังนี้

-เรื่องของความปลอดภัยของประชาชนในการกำกับดูแลในทุกๆ วัน ความพร้อมของคนขับหรือตัวรถ ควรเพิ่มความแม่นยำหรือการเพิ่มขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ให้มีวิธีปฏิบัติที่เหมือนกันทั้งประเทศ

-เรื่องโครงสร้างของใบอนุญาตประกอบการ ให้เริ่มตั้งแต่ การคัดเลือกผู้ประกอบการที่เขามีความพร้อม มีความรับผิดชอบ เรื่องความปลอดภัย มีประวัติการเดินรถที่ดี เกิดอุบัติเหตุให้น้อยมาก และให้รางวัลถ้าเขาทำได้ดี ผู้ประกอบการที่ทำไม่ดีต้องคัดออก หรือลงโทษให้หนัก

-ตรวจสอบปริมาณการขนส่งในแต่ละเส้นทางและเพื่อกำหนดเงื่อนไขให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป

-การเดินทางเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน ในปัจจุบันค่อนข้างเสียเปรียบประเทศในกลุ่มอาเซียน อย่างประเทศไทยจะวิ่งออกไปประเทศลาวได้ แต่ประเทศลาวเขาสามารถวิ่งไปประเทศเวียดนามได้เขาวิ่งเข้ามาประเทศไทยได้ ส่วนประเทศไทยวิ่งไปประเทศเวียดนามไม่ได้

-ให้การช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ประสบปัญหาจากรถ

-ผู้กำกับดูแลควรเพิ่มขีดความสามารถในด้านของเจ้าหน้าที่ต่างๆ ให้มีความสามารถที่เพิ่มขึ้น มีความรู้เพิ่มขึ้น และมีวิธีปฏิบัติที่เหมือนกันทั้งประเทศ

ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางบกระหว่างจังหวัด

ผู้ประกอบการต้องปรับตัวเพราะคู่แข่งเยอะต่อไปจะมีทั้งเครื่องบิน รถไฟ คู่แข่งทั้งในเส้นทาง เพราะฉะนั้นคนที่เป็นผู้ประกอบการที่ดีต้องรักษามาตรฐานในการให้บริการ เรื่องของอุบัติเหตุจะทำให้เป็นผู้ประกอบการที่อยู่ได้และได้รับโอกาสในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารต่อไป (จิรัฐม์ วิศาลจิตร สัมภาษณ์วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ผู้ประกอบการควรจะพัฒนา ปรับปรุง ยกระดับการให้บริการของตัวเอง เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ในอนาคตอันใกล้ทางภาครัฐเองจะมีการพัฒนาระบบการขนส่งการใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงเพิ่มเติมที่มีอยู่แล้วคือระบบขนส่งทางอากาศที่เปิดกว้าง มีสายการบินต้นทุนต่ำหลายสาย ผู้ประกอบการต้องยกระดับการให้บริการในขณะเดียวกันผู้ประกอบการจะต้องดูแลในเรื่องสำคัญเรื่องนโยบายทางภาครัฐเรื่องความปลอดภัย การไม่เอาเปรียบ การให้ความเป็นธรรมกับผู้โดยสาร ถ้าการขนส่งมีความรวดเร็วและมีความแน่นอน ปลอดภัยและประหยัด ผมเชื่อว่าระบบการขนส่งทางถนนเอง ตัวผู้ประกอบการเองสามารถที่จะอยู่ได้ (เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

การพัฒนาคุณภาพการให้บริการกับผลิตภัณฑ์และการดำเนินการให้เป็นไปตามการกำกับดูแลของเราให้อยู่ในกรอบและวิธีปฏิบัติของเรา อะไรที่มันล้ำสมัย ไม่เข้ากับการทำงานในปัจจุบันต้องปรับ เพราะฉะนั้น บขส. ตอนนี้จะโยงเข้าถึงสถานีจังหวัดและกำลังทำแผนงานอยู่ คือจะขอปรับปรุงเรื่องการจัดเก็บค่าใช้สถานีจากเดิมที่เราเก็บ ๒๐ บาท เราไม่ได้มองแค่นี้ บขส. ของเราว่าเราจะมีรายได้เพิ่ม แต่เรามองข้ามถึงสถานีที่อยู่ต่างจังหวัดที่ขึ้นอยู่กับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ถ้าเกิดกรณีมีการปรับตรงนี้ได้อาจจะขึ้นเป็น ๓๐-๔๐ บาท เขาจะได้มีเงินเข้าไปพัฒนาตัวสถานีมากขึ้น อย่าง บขส. เราไม่ได้มุ่งเน้นเรื่องนี้อยู่แล้ว เพราะว่าถ้าเราได้ตรงนี้เพิ่มจาก ๒๐ บาท เป็น ๔๐ บาท แต่เวลาวิ่งไปต่างจังหวัดเราต้องไปเสียให้กับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งทางหน่วยงานกำกับต้องเล็งเห็นตรงนั้นบ้าง เพื่อเอารายได้ตรงนี้ไปพัฒนา สำหรับผู้ประกอบการเองเรื่องการลงทุน การที่จะให้บริการที่ดีและสามารถที่จะรักษาระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารเอาไว้ได้ เพราะผู้ประกอบการที่มีอยู่ในปัจจุบันนำใหม่ผมว่าไม่ค่อยมี ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการรายเก่าแล้วก็เดินทางกันมาตั้งแต่วัยรุ่นคุณปู่ คุณพ่อ มาจนถึงรุ่นลูก สำหรับผู้ประกอบการที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเป็นคนที่มีธุรกิจอย่างอื่นแล้วและเขาอาจจะอยากเข้ามาในส่วนตรงนี้เพื่อมีธุรกิจเอาไว้ในการเดินรถนั่นเอง อาจจะยกตัวอย่างของนครชัยแอร์เขาพัฒนามาก่อนข้างพอสมควรและอยากจะฝากว่า บขส. เองก็พยายามอย่างในยุคปัจจุบันที่จะมองว่าผู้ประกอบการคือลูกค้าหรือเพื่อนร่วมธุรกิจ ผมเองก็พยายามบอกน้องๆ ใน บขส. ว่าให้มองเขาเป็นคู่ค้าเป็นพาร์ทเนอร์ เขาก็เป็นผู้ประกอบการรายหนึ่งเป็นลูกค้าเรา

อย่างหนึ่งในบางส่วนอย่าไปมองเขาว่าเป็นคู่แข่งให้มากหรืออาจจะมึบ้างในการแข่งขันธุรกิจ อะไรที่เราดูแลได้ยกตัวอย่างเรื่องภารกิจกรมก็จะพยายามดึงเขาเข้ามาพร้อมกับเรา การจัดฝึกอบรมทุกครั้งต้องเอาเขามาด้วย แม้กระทั่งคราวนี้เราเล่นไปถึงรถตู้เป็นเรื่องของความปลอดภัย การให้รางวัลพนักงานดีเด่นในปีเราให้กับรถตู้ ๑๐ รางวัล เดิมแล้วพนักงานรถร่วมจะมีแค่ ๑๐ รางวัล ปีนี้ขอพิเศษสำหรับรถตู้เพื่อเป็นขวัญกำลังใจให้เขานั้นหมายถึงต้องการให้เขาพัฒนา มีกำลังใจ ให้เขาได้รับการดูแล เรื่องแผนงาน ระบบความปลอดภัย ตอนนั้นผมกำลังจะทำเรื่องของความปลอดภัยทางถนน ถ้าเราทำสำเร็จเราก็ประกาศใช้ทุกคนสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับธุรกิจของตัวเองได้ มาตรการการควบคุมดูแลทั้งหลาย การทำ Smart Drivers คือแผนงานในปีที่เราจะทำ Smart Drivers คือคนขับต้นแบบ รถร่วมต้นแบบเราก็ทำแล้วแต่เราอยากทำมันเข้มข้น เมื่อเราได้ Smart Drivers เราจะทำ Senior Drivers เป็นการยกระดับขึ้นไปอีก ในรถของเราจะมีคนที่เป็นคนขับรุ่นเก่าที่เป็นที่เลี้ยงให้ออกไปควบคุมดูแลคนขับเป็นทรนเนอร์ให้จะมุ่งเน้นเรื่องความปลอดภัย ซึ่งฝากถึงผู้ประกอบการเลย ว่า บขส. มีจุดมุ่งหมายที่จะทำควบคู่กันไป ไม่ใช่ที่เราเห็นเขามายุ่งเกี่ยวกับเรา มาเป็นภาระกับเรา ตัวเราเองไม่เคยคิดแบบนั้น ทุกเส้นทางที่เราให้สิทธิ์เขาไปเดินรถหมายถึงว่า บขส. เดินไม่ไหวไม่มีกำลังพอที่จะไปเดินเราจึงให้สิทธิ์รถร่วมไปเดิน เพราะฉะนั้นเขาก็เป็นตัวแทนของเราเหมือนกัน ถ้าเขาอยู่ไม่ได้ เดินรถไม่ได้จะเดือดร้อนมาถึง บขส. อย่างเช่นสมัยก่อนรถแม่กรองเพราะยังงั้นเขาก็หนีไม่พ้นเราพอเขาเดินรถไม่ไหวขึ้นมา บขส. ต้องเอารถไปวิ่ง ถ้าเราไม่วิ่งมันก็ผิดเงื่อนไขกรมอีก ซึ่งกรมการขนส่งจะต้องมาทบทวนตรงนี้อีกเหมือนกัน (ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)

ผู้ประกอบการขนส่งเองสิ่งหนึ่งที่ต้องรับทราบคือยุคสมัยที่เปลี่ยนไป ความต้องการการเดินทางของประชาชนที่เปลี่ยนไป ถึงแม้ว่าประชาชนยังเดินทางขนส่งทางถนนอยู่แต่ต้องยอมรับว่าความต้องการความสะดวกสบายของเขาก็เปลี่ยนแปลงไปความสะดวกสบายเกิดมาจากหลายสาเหตุ เพราะฉะนั้นผู้ประกอบการเองจำเป็นต้องปรับตัวค่อนข้างมากมาใช้บริการแบบตีหัวเข้าบ้านแบบเดิมคงเป็นไปไม่ได้ การปรับเปลี่ยนของผู้ประกอบการอันดับแรกที่ต้องปรับเปลี่ยนอย่างมาก คือ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการในแต่ละเส้นทางจากส่วนบุคคลให้กลายเป็นแบบนิติบุคคลให้ได้ เพราะถ้าสามารถรวมกันเป็นนิติบุคคลได้ระบบการจัดการจะดีขึ้น การบริหารจัดการจะเป็นมาตรฐานมากขึ้นในวันนี้รถโดยสารเส้นทางเดียวกันแต่ละคันยังให้บริการที่ไม่เหมือนกันแล้วแต่ว่าเป็นเจ้าของที่ไหน เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลจะเห็นความแตกต่างนี่คือสิ่งที่ต้องปรับแก้ ส่วนที่ ๒ คือการพัฒนาทัศนคติของผู้ให้บริการธุรกิจการให้บริการขนส่งทางถนนในปัจจุบันเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันบนพื้นฐานของความยุติธรรม คือในเส้นทางเดียวกันเส้นทางที่ทับซ้อนกันประชาชนเป็นผู้เลือก เพราะฉะนั้นผู้ประกอบการต้องมีหน้าที่ทำให้ประชาชนเดินมาเลือกไม่ใช่มีหน้าที่เดินไปกระชากให้ประชาชนมาเลือกตรงนี้ต้องเปลี่ยนทัศนคติเหล่านี้ในการให้บริการ การจะเป็นทัศนคติเหล่านี้ได้การให้การศึกษาหรือการให้การอบรมจากทางภาครัฐจะมีผล ถ้าปล่อยให้ผู้ประกอบการดิ้นรนเองโดยการเอากฎหมายมาตรวจจับอย่างเดียวจะผ่านไปอีกก็ปีก็ไม่สามารถปรับปรุงผู้ประกอบการหรือยกระดับผู้ประกอบการได้ สิ่งที่สำคัญที่สุดในอนาคตต่อมาคือ เมื่อมองถึงความสะดวกของประชาชนระบบทางด้านเทคโนโลยีต่างๆ ระบบทางด้านมาตรการควบคุมความปลอดภัยก็จะมีผลเข้ามาเกี่ยวข้อง เพราะฉะนั้นการบริหารจัดการรถโดยสารในปัจจุบันจึงไม่ใช่เรื่องของศิลป์ ความสามารถหรือประสบการณ์อย่างเดียว แต่เป็นเรื่องของศาสตร์ด้วยการเอาความรู้

ทางด้านเทคโนโลยี ความปลอดภัย การบริหารองค์กร นำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาองค์กรของตัวเองให้สามารถตอบโจทย์การเลือกใช้บริการของประชาชน พัฒนาบุคลากรยกระดับแรงงานให้เป็นอาชีพที่มีเกียรติมีศักดิ์ศรี ใช้รถที่มีมาตรฐาน ควรติดตามและปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ทางราชการกำหนด โดยทำความเข้าใจกับพนักงานว่าจะทำตัวแบบเดิมๆ ไม่ได้แล้ว ที่ผ่านมาระยะเวลาที่ผ่านมาเราอาจปล่อยปะละเลยทำให้เกิดอุบัติเหตุใหญ่ๆ เป็นระยะ เป็นจำเลยสังคมทำให้ทางการมีมาตรการออกมาจำนวนมาก หลายคนปรับตัวไม่ได้ ก็ต้องเลิกกิจการไป พวกเราที่ยังอยู่ก็ต้องปรับตัวให้ทันสถานการณ์ ท้าให้ดีที่สุดเท่าที่ทำได้ สุดท้ายคงต้องเตรียมตัว ทางเลือกในการประกอบธุรกิจอื่นๆ ด้วย เพราะกิจการรถโดยสาร อาจทำได้อีกสักกระยะคิดว่า ๑๐-๑๕ ปี หลังจากนั้น ระบบการขนส่งคนในประเทศไทยอาจเปลี่ยนไป *(ประพันธ์ วงศ์บุญจรรัตน์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)*

ผู้ประกอบการช่วยกันยกระดับมาตรฐานด้านการขนส่ง การให้บริการ ความปลอดภัย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนหรือผู้ใช้บริการ ให้มีการเดินทางด้วยรถโดยสารมากขึ้น มีการบริการที่ได้มาตรฐานมากขึ้น ทางภาครัฐควรจะช่วยเหลือทางผู้ประกอบการด้านราคาหรือการดำเนินงาน โดยเฉพาะเรื่องกำไรที่จะนำไปพัฒนายกระดับมาตรฐานการขนส่งของเรา *(สมชาย ทองคำคุณ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)*

ข้อเสนอแนะสำหรับการให้บริการของผู้ประกอบการ

ในส่วนภาครัฐ ควรคัดกรองผู้ประกอบการที่มีความพร้อม ในการประกอบการแบบมีอาชีพ มีการกำกับดูแลและลงโทษอย่างจริงจัง เงื่อนไขที่กำหนดควรปรับเปลี่ยนให้ทันกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนอย่างรวดเร็ว ด้านผู้ประกอบการ ควรที่จะพัฒนาการให้บริการ โดยคำนึงถึงปัจจัยที่ผู้โดยสารเลือกใช้บริการ คือ ความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด เพื่อให้สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งรูปแบบอื่น *(เชิดชัย สนั่นศรีสาคร สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)*

แนวทางการพัฒนาที่ผู้ประกอบการควรเร่งดำเนินการ เช่น การพัฒนาแนวทางการบริหารด้านความปลอดภัยในการเดินทาง เช่นตัวรถโดยสาร พนักงานขับรถ การนำข้อมูลจากระบบ GPS เช่นการแจ้งตำแหน่งของรถโดยสาร ผ่านทางแอปพลิเคชัน การเพิ่มสิทธิประโยชน์และการชดเชยกรณีเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือเกิดอุบัติเหตุ *(ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม สัมภาษณ์วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐)*

รัฐบาลควรมีมาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการ ไม่ใช่เอาแต่เออออกระเปียบมากมาย เพิ่มกฎเกณฑ์ต่างๆ ทำให้ต้นทุนการประกอบการสูงขึ้นมาก ในขณะที่ตรึงอัตราค่าโดยสารโดยอิงราคาน้ำมันอย่างเดียว ไม่คำนึงถึงรายจ่ายด้านอื่นที่เพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะค่าแรงงาน และค่าแรงจูงใจในการทำงาน ซึ่งอยากได้บริการที่ดี ค่าตอบแทนของผู้ให้บริการต้องดีด้วย เช่น ลดภาษีนำเข้าซ้ซึรถใหม่ - แอร์ กำหนดอัตราค่าโดยสารใหม่ ให้ผู้ประกอบการอยู่ได้และมาทำไรมากพอ มาซื้อรถใหม่เพื่อความปลอดภัยและการให้บริการที่ดีขึ้นเรื่อยๆ *(ประพันธ์ วงศ์บุญจรรัตน์ สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐)*

การกำหนดรถมาตรฐานใหม่เช่น รถมาตรฐาน Super VIP ๑๕ ที่นั่ง รถมาตรฐานนอน Application ที่ผู้โดยสารสามารถบริหารจัดการการเดินทางระหว่างโหมดต่างๆ ได้อย่างสะดวกสบาย สถานีผู้โดยสารที่สร้างความสะดวกสบายในการให้บริการผู้โดยสารทุกระดับ ร้านค้าที่ดู

มีความทันสมัย มีพื้นที่มากพอที่จะรองรับในช่วงเทศกาล (สมชาย ทองคำคุณ *สัมภาษณ์วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐*)

แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย ในส่วนของข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางบกระหว่างจังหวัด สามารถสรุปได้ดังนี้

-ผู้ประกอบการต้องปรับตัวเพราะคู่แข่งเยอะต่อไปจะมีทั้งเครื่องบิน รถไฟ คู่แข่งทั้งในเส้นทาง

-การพัฒนาทัศนคติของผู้ให้บริการธุรกิจการให้บริการขนส่งทางถนนในปัจจุบัน ให้เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันบนพื้นฐานของความยุติธรรม คือในเส้นทางเดียวกัน เส้นทางที่ทับซ้อนกัน ให้ประชาชนเป็นผู้เลือก

-ผู้ประกอบการต้องรักษามาตรฐานในการให้บริการ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับการขนส่งในรูปแบบอื่น

-ผู้ประกอบการต้องยกระดับเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่ได้มาตรฐานมากขึ้น

-ผู้ประกอบการต้องยกระดับแรงงานให้เป็นอาชีพที่มีเกียรติมีศักดิ์ศรี

-ควรมีการคัดกรองผู้ประกอบการที่มีความพร้อม ในการประกอบการแบบมีมืออาชีพ มีการกำกับดูแลและลงโทษอย่างจริงจัง

-การพัฒนาด้านความปลอดภัยในการเดินทาง

-รัฐบาลควรมีมาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการ

-สถานีผู้โดยสารที่สร้างความสะดวกสบายในการให้บริการผู้โดยสารทุกระดับ

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

การศึกษาเรื่องการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ เพื่อศึกษาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดของประเทศไทย เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน และ เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

๑. การขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดของประเทศไทย

การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย เป็นการขนส่งที่เรียกว่ารถโดยสารประจำทาง เป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง สำหรับประชาชนผู้มีรายได้น้อยอย่างหนึ่งที่รัฐต้องจัดหาให้มี กล่าวคือ ถ้าประชาชนนิยมการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดมากขึ้น จะลดจำนวนรถส่วนตัวในการเดินทางไกลได้มาก ซึ่งจะทำให้ประเทศประหยัดงบประมาณด้านการนำเข้าเชื้อเพลิง การป้องกันและรักษาพยาบาลจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และการซ่อมแซมถนน

การเดินทางโดยสารประจำทางถูกกำหนดรูปแบบการเดินทางและกำกับดูแลโดยตรง กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และมติดคณะรัฐมนตรี นอกจากนี้ ยังถูกกำกับดูแลจากอีกหลายหน่วยงาน เช่น กฎหมายการจราจร กฎหมายท้องถิ่นซึ่งมีหลายแห่งตลอดเส้นทาง กฎหมายการนำเข้ารถ ส่วนประกอบของรถและชิ้นส่วนอะไหล่ กฎหมายแรงงาน กฎหมายภาษีอากรทั้งส่วนกลางและท้องถิ่น กฎหมายอาญาและกฎหมายแพ่ง

การเดินทางโดยสารประจำทางประกอบด้วยองค์ประกอบ ๔ ประการดังนี้

๑. เส้นทางหรือใบอนุญาตประกอบการ ใบอนุญาตออกเป็นรายเส้นทาง ในใบอนุญาตกำหนดหลักเกณฑ์ดังนี้ อายุของใบอนุญาต ชื่อผู้รับใบอนุญาต เส้นทางการเดินทาง จุดจอด รูปแบบของรถที่ใช้ จำนวนรถ จำนวนเที่ยว เทียบเวลาการเดินทาง ระยะเวลาที่ใช้ในแต่ละเที่ยว ราคาค่าโดยสารและส่วนลดค่าโดยสาร หมายเหตุ ราคาค่าโดยสารมีกำหนดในใบอนุญาตแต่การปรับเปลี่ยนราคาค่าโดยสารขึ้นกับมติคณะรัฐมนตรี

๒. ตัวรถที่ใช้ในการขนส่ง ต้องได้รับการรับรองแบบ และตรวจสอบตัวรถจากกรมการขนส่งทางบก

๓. สถานีขนส่งทั้งต้นทาง ระหว่างทาง และปลายทาง

๔. ผู้ประกอบการเดินรถ กรณีที่เป็นรถที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯและจังหวัดอื่นๆ ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตมีเพียงรายเดียวคือ บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) แต่ถ้าเป็นการเดินรถระหว่างจังหวัดอื่นๆที่ไม่ใช่กรุงเทพฯ ผู้ถือใบอนุญาตสามารถเป็นได้ทั้ง บริษัทขนส่ง จำกัด บริษัทเอกชนทั่วไป แต่ทั้งนี้การยื่นขออนุญาตประกอบการต้องยื่นผ่านกรมการขนส่งทางบก และผ่านการได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง กระทรวงคมนาคม

การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดของประเทศไทย ในส่วนของเส้นทางหรือใบอนุญาตประกอบการและถนนในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

- ถนนที่ใช้ในการขนส่งมวลชนทางถนนมีผู้ดูแล ๓ ส่วน คือ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และของท้องถิ่นแต่ถนนที่เชื่อมส่วนใหญ่จะเป็นของกรมทางหลวง

- ปัญหาสภาพแออัดในเขตเมืองแทบทุกจังหวัด ทำให้รถคลาดเคลื่อนจากเวลาที่กำหนดเป็นประจำ เพื่อลดอุบัติเหตุและความตรงต่อเวลา ควรปรับปรุงถนนระหว่างจังหวัดให้เป็น ๔-๖ เลนทั้งหมด

- ควรมีเลนสำหรับรถประจำทางโดยเฉพาะ เพื่อความตรงต่อเวลา และความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงมีป้ายเตือนผู้ที่ขับซึ่ให้ครบถ้วน ทั้งเรื่องความเร็ว สภาพถนน สภาพของชุมชน ทางร่วมทางแยก การให้ทาง เป็นต้น

- ควรปรับปรุงการกำหนดความเร็วที่เหมาะสมตามสภาพถนนและชุมชน การกำหนดให้วิ่งเลนซ้าย

- เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งมวลชนมีความครอบคลุมในระหว่างจังหวัดหรือในอำเภอสามารถให้บริการได้ แต่ความถี่ในการให้บริการยังไม่เพียงพอในบางเส้นทาง

- การกำหนดเส้นทางขนส่งควรมีการสำรวจความต้องการแต่ละจุดหมายปลายทางและจัดลำดับแต่ละเส้นทางให้ชัดเจน เพื่อกำหนดจำนวนรถ, ประเภทรถ, ความถี่เที่ยววิ่ง ให้เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และการขยายตัวของสังคมในอนาคต และควรมีการทบทวนเงื่อนไขการเดินรถให้สอดคล้องกับความต้องการ และปรับปรุงเงื่อนไขให้ทันสมัยอยู่เสมอ เพราะคนต้องการความสะดวกมากขึ้น มิฉะนั้นคนอาจจะไม่รอการขนส่งมวลชน

- การขนส่งมวลชนให้บริการได้ดี จะทำได้เฉพาะจังหวัดที่ใหญ่ๆ แต่ถ้าเป็นจังหวัดเล็กๆ ก็จะไม่ได้รับบริการที่ดีเพียงพอ

ในส่วนของพาหนะหรือรถโดยสารในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

- ลักษณะการประกอบการรถโดยสารในปัจจุบันมีทั้งรถโดยสารปรับอากาศ รถธรรมดา รถตู้ และรถสองแถว

- รถโดยสารในปัจจุบันการพัฒนารถโดยสารค่อนข้างมากเพื่อให้เป็นจุดขาย แต่โดยภาพรวมรถส่วนใหญ่ในอุตสาหกรรมนี้อยู่ในสภาพเก่า ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังคงใช้งานจนกระทั่งครบกำหนดอายุรถที่ทางราชการกำหนดภาคเอกชนรถมีการใช้งานเฉลี่ย ๑๘ - ๑๙ ปี

- รถโดยสารในปัจจุบันแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม กลุ่มแรกเป็นกลุ่มที่เป็นผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลหรือว่าเป็นบริษัทจำกัด กลุ่มนี้ตัวรถโดยสารสภาพค่อนข้างดี กับอีกกลุ่มหนึ่งที่เป็นผู้ประกอบการส่วนบุคคลให้บริการรถสาธารณะแต่มีรถไม่มาก กลุ่มนี้ตัวรถยังขาดคุณภาพที่เพียงพอ

- การขนส่งมวลชนเป็นบริการสาธารณะขั้นพื้นฐานสภาพตัวรถเป็นหนึ่งในจุดขาย ดังนั้นผู้ประกอบการควรพัฒนาเพื่อให้ผู้เดินทางเชื่อมั่นในการบริการที่ดีและมีความปลอดภัย และทางรัฐบาลควรให้การ

ส่งเสริมและสนับสนุน การจัดการใหม่ การวิจัยและพัฒนาธุรกิจใหม่ การรักษาสภาพรถและมีการปรับปรุงสภาพรถ ให้มีความปลอดภัยและนำใช้บริการ เช่นการให้สิทธิทางภาษีนำเข้ารถโดยสาร ส่วนประกอบ และชิ้นส่วนอะไหล่ การสนับสนุนการนำเข้าและวิจัย รถและอุปกรณ์ เพื่อความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความประหยัดเชื้อเพลิง ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลาสำหรับรถโดยสาร รวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบบางประการ เพื่อให้สามารถใช้รถให้คุ้มค่าที่สุด

ในส่วนของสถานีขนส่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

-สถานีขนส่ง คือ จุดที่เชื่อมโยงต่อเนื่องของประชาชนที่จะมารอขึ้นรถเป็นจุดศูนย์รวมในการลงรถหรือต่อรถ

-นอกจากนี้สถานียังเป็นหัวใจที่สำคัญที่เจ้าหน้าที่รัฐที่มีหน้าที่กำกับดูแลจะเข้าไปตรวจสอบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของตัวรถ คนขับ เวลาการทำงานการปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการ

-ในอดีตสถานีขนส่งที่กรมการขนส่งดำเนินการเองถ้าไม่ดำเนินการเอง จะมอบให้เอกชนดำเนินการ ปัจจุบันมีกฎหมายกระจายอำนาจมอบให้ท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการ

-บางสถานีทรุดโทรมห้องน้ำสกปรก บางสถานีห่างไกลทำให้ประชาชนไม่สะดวก มีหลายสถานีที่พื้นที่เริ่มจะไม่รองรับปริมาณรถโดยสารหรือปริมาณผู้ใช้บริการได้ เพราะนำพื้นที่ไปให้ เขาพื้นที่ ขายอาหาร เครื่องดื่ม ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายทำสถานีย่อยของตนเอง เพื่อบริการลูกค้า

-การพัฒนาการขนส่งในส่วนของสถานีขนส่ง ควรพิจารณาที่จัดตั้งสถานีเป็นของรัฐ เหมือนประเทศอื่นๆ และจัดทำเส้นทางเดินรถโดยสารที่เข้าใช้สถานีโดยเฉพาะ รวมถึงการจัดคิวรถเข้าใช้สถานีให้เหมาะสมไม่ให้รถที่ยังไม่ถึงเวลาไปจอดในสถานี สถานีควรได้มาตรฐานและมีสภาพที่ดี โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด การดูแลรักษาตัวสถานีให้ดูทันสมัย การนำเทคโนโลยีมาใช้ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ สถานีควรเป็นจุดเชื่อมต่อรถและรวมถึงระบบขนส่งมวลชนอื่นๆด้วยโดยไม่ควรให้ประชาชนมีภาระมากขึ้นในการเดินทางเป็นสำคัญ

ในส่วนของผู้ประกอบการในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

-ปัจจุบันผู้ประกอบการรถตู้โดยสารเป็นในลักษณะเอกชนรายเดี่ยว สำหรับรถบัสจะดำเนินการในรูปแบบของบริษัท

-การประกอบการมีการแข่งขันสูงมาก มีการแข่งขันกันสูงทั้งในการขนส่งทางบกและการขนส่งด้านอื่น โดยกรอบการแข่งขันไม่ได้อยู่ในกรอบเดียวกัน ผู้ประกอบการที่ไม่มีความพร้อมก็ปิดตัวลง เนื่องจากหลายสาเหตุ เช่น การปรับตัวของผู้ประกอบการรุ่นเก่า อัตราค่าโดยสารต่ำกว่าที่ควรจะเป็น ค่าแรงงานที่สูงขึ้นมาก และบุคลากรที่ทำงานกับรถ เช่นพนักงานขับรถ พนักงานต้อนรับ ก็ขาดแคลน ต้นทุนตัวรถ การพัฒนา และการบำรุงรักษารถสูงขึ้นไปมาก รายได้ส่วนหนึ่งที่สูญเสียไปเกิดจากกระบวนการแข่งขันในยุคปัจจุบัน

-กฎหมายหลายประเด็นที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการให้ประชาชนมาเลือกใช้บริการ และไม่เอื้อต่อการเดินรถโดยสารสาธารณะ เรื่องระเบียบ กฎหมายข้อบังคับในปัจจุบัน ที่ทางการกำหนดเพิ่มขึ้น เช่นการติดตั้ง GPS เครื่องรูดบัตร ทำให้เพิ่มค่าใช้จ่ายอีกมาก และยังมีค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการให้มีความทันสมัยอีกด้วย

-นโยบายภาครัฐส่วนใหญ่เน้นตามตรวจจับและควบคุม แต่ไม่มีนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนผู้ประกอบการ ซึ่งทั้ง ๒ นโยบายต้องไปควบคู่กัน

-ควรมีการสนับสนุนผู้ประกอบการที่ดีที่ให้บริการได้มาตรฐาน โดยมีการกำหนดสิทธิประโยชน์เพื่อให้สามารถเดินต่อและพัฒนาต่อได้

ในส่วนของการให้บริการของผู้ประกอบการในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

- การให้บริการของผู้ประกอบการในปัจจุบัน อยู่ระดับ ปานกลาง
- ยกเว้นรถตู้ ที่ยังมีความไม่มั่นใจในเรื่องความปลอดภัย
- อัตราค่าโดยสารในปัจจุบันต่ำเกินไป เทียบกับต้นทุนการประกอบการ
- การกำหนดให้บริการจากภาครัฐเป็นการกำหนดแบบกว้างๆ ไม่มีความชัดเจนขึ้นอยู่กับจิตสำนึกของผู้ประกอบการ
- ผู้ประกอบการบางรายที่พัฒนาได้ดีกว่ามาตรฐานแล้ว สามารถสรุปได้ดังนี้

ในส่วนของมาตรฐานการให้บริการของผู้ประกอบการ

- ควรมีความสะดวกสบาย ก่อนเดินทาง ในความสะดวกในการเข้าถึงช่องทางการจำหน่ายตั๋ว
- รถมีมาตรฐานแข็งแรง สะอาด เมื่อถึงจุดหมายมีบริการเชื่อมต่อ
- มีมาตรฐานความปลอดภัยทั้งด้านรถ ผู้ขับขี่
- การดูแลเมื่อประสบเหตุ การเยียวยาหลังเกิด
- มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ของสถานประกอบการ อู๋รถ
- มาตรฐานด้าน บริการ ตารางเดินรถ และเวลาเดินรถที่ชัดเจน ราคาที่เป็นธรรม
- การบริการจากพนักงานต้อนรับ บริการอาหารและเครื่องดื่ม บริการผ้าห่ม บริการความบันเทิง
- คุณภาพของการให้บริการด้านอาหารกล่อง อาหารระหว่างทาง ความสะดวกต่อผู้โดยสาร ที่สำคัญคือพนักงานที่ให้บริการ

๒. สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน ในส่วนของปัญหาด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด สามารถสรุปได้ดังนี้

-กฎหมายบางข้อมีข้อจำกัด มีข้อขัดแย้งทางด้านการให้บริการของทางราชการ เช่น รถหมวด๒ กรมการขนส่งทางบกจะออกใบอนุญาตประกอบการให้ บขส. เท่านั้น ไม่สามารถออกใบอนุญาตให้นิติบุคคลรายอื่นที่มีความพร้อมมาขอประกอบการขนส่งได้ ประเด็นปัญหา คือ แม้ว่า บขส. จะได้รับใบอนุญาตประกอบการเพียงรายเดียว แต่บขส.ไปรับรถร่วมมา และบขส. ไม่สามารถกำกับดูแลรถร่วมได้ทั้งหมด หรือไม่สามารถทำให้รถร่วมมีมาตรฐานเดียวกันได้ แต่ว่าเงื่อนไขในใบอนุญาตที่ถืออยู่เป็นเงื่อนไขเดียวกัน ดังนั้นผู้ประกอบการที่ไม่มีความพร้อมทำผิด ทำให้มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการรายอื่นที่เดินรถอยู่ในเส้นทางเดียวกัน เนื่องจากว่าการพิจารณาทางกรมการขนส่งจะมองในลักษณะที่เป็นอนุญาตแต่ละฉบับ

-นอกจากกฎหมายของกรมการขนส่ง ยังมีกฎหมายต่างๆอีกมากมายตลอดเส้นทางที่รถวิ่ง และที่รถจอด เช่น พรบ. จราจรขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ การใช้ความเร็วในช่วงต่างๆตลอดเส้นทาง กฎหมายภาษีศุลกากร ภาษีอากรทั้งจากส่วนกลางและท้องถิ่นเนื่องจากรถคันใหญ่ใช้พื้นที่จอดมาก เสียภาษีอัตราสูงโดยไม่ได้ดูข้อจำกัดของกิจการ กฎหมายแรงงาน เช่น ให้รับคนพิการหรือจ่ายเงินสมทบเข้าเป็นสวัสดิการคนพิการ กฎหมายอาญาสำหรับบริษัทหรือพนักงานขับรถ

-ควรมีหน่วยงานกลางที่สรุปความเกี่ยวข้องจากทุกหน่วยงานเพื่อออกระเบียบเดียว อีกประการหนึ่ง เนื่องจากการประกอบกิจการที่เป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานสำหรับประชาชนพื้นฐานของประเทศ และเป็นกิจการที่ถูกควบคุมราคา การดูแลควรวรมกฎหมายทุกหน่วยงาน จะสร้างความเป็นธรรมสำหรับผู้ใช้บริการ ผู้ให้บริการ ผู้กำกับดูแล และส่งเสริมการพัฒนาของผู้ประกอบการได้ รวมทั้งได้พัฒนาประเทศ โดยถ้ามีการควรวรมกฎหมายราคาโดยสารจะสามารถถูกลงได้อีก และจะดึงดูดให้คนมาใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้น เท่ากับลดปัญหาบ้านเมืองไปได้หลายอย่าง โดยเฉพาะเรื่องอุบัติเหตุ ประหยัดเชื้อเพลิง ค่ารักษาพยาบาล การซ่อมแซมถนน

-ควรมีกฎหมายที่ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่ดี ให้ได้รับการยอมรับ และพัฒนาให้มีขีดความสามารถในการให้บริการเพิ่มมากขึ้น

-กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะทางถนนต้องมืองค์ประกอบให้เกิดความสมดุล ๓ สิ่ง คือ ๑. ความปลอดภัย ๒. ประสิทธิภาพ ๓. การบริการที่ดี

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน ในส่วนของปัญหาด้านที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดสามารถสรุปได้ดังนี้

-อำนาจในการกำกับดูแลตามกฎหมายคือ กรมการขนส่งทางบกที่กำกับดูแลตาม เงื่อนไขในใบอนุญาต ได้แก่ จำนวนรถ มาตรฐานรถ การให้บริการ เวลาทำการขนส่ง ราคา ปัญหาในการกำกับดูแล บขส.คือ กรณีที่รถของ บขส. หรือรถร่วม บขส.ทำผิดกรมการขนส่งทางบกจะการดำเนินการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการของ บขส. แต่ท้ายที่สุดแล้วตามมติ ครม. กำหนดว่าให้ บขส. เป็นผู้ได้รับใบอนุญาต ทางกรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องให้ใบอนุญาตกับ บขส. อีก ดังนั้นการเพิกถอนแทบจะไม่มีผลในทางปฏิบัติของกฎหมาย

-ส่วนรถร่วม บขส.การกำกับดูแลแบ่งเป็น ๒ ส่วน คือ บขส. กำกับรถร่วมในนามของคู่สัญญา และกรมการขนส่งกำกับในเรื่องของทั้งสถานี ตัวรถ คนขับรถ และที่สำคัญคือเงื่อนไขใบอนุญาต ถ้าไม่เป็นตามเงื่อนไข เช่นผู้โดยสารน้อยลงด้วยการแข่งขันที่สูง เป็นเรื่องของกรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่ต้องกำกับดูแล พิจารณาร่วมกันทั้ง ๒ ฝ่าย และสุดท้ายกรมต้องปรับให้เป็นไปตามจริง

-เรื่องการกำกับดูแลอื่นๆ รัฐเองจะต้องเอาระบบที่จะสามารถกำกับดูแล วิธีตรวจที่ดีกว่าที่ทันสมัยในเรื่องของความรู้ ความเข้าใจ กฎหมาย ควรมีการพัฒนาเจ้าหน้าที่ขนส่งให้มีมาตรฐานเป็นหนึ่งเดียวทั้งประเทศ การควบคุมดูแลให้เกิดความปลอดภัย ประสิทธิภาพ และความสะดวกกับประชาชน

-แต่การทำธุรกิจให้ดีอาจจะไม่ต้องการการกำกับดูแลก็ได้ เพราะประชาชนจะเป็นคนบอก เมื่อประชาชนเป็นผู้เลือกใช้บริการ แต่ผู้กำกับดูแลควรอนุญาตให้ผู้ประกอบการที่ถูกเลือกสามารถทำได้ด้วยในกรอบของกฎหมาย เพราะบางครั้งประชาชนเลือกใช้บริการกับผู้ให้บริการที่ดีแต่ผู้กำกับดูแลกลับไม่อนุญาตเพราะติดขัดที่ปัญหากรรรมอื่นขณะที่มาตรฐานของรถร่วมแต่ผู้ประกอบการไม่เท่ากัน มีแค่ผู้ประกอบการที่มีสำนึกที่ดีเท่านั้นจะทำ การกำกับไม่ช่วยให้ประเทศนี้ดีขึ้นด้านการขนส่ง ปัญหาการกำกับดูแลปัจจุบัน ผู้ประกอบการแทบทุกราย จะได้รับใบสั่งจำนวนมาก จากทั้งตำรวจขนส่ง และ บขส.ทำให้ผู้ประกอบการเบื่อหน่าย

สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน ในส่วนของปัญหาการแข่งขันกับระบบการขนส่งประเภทอื่น สามารถสรุปได้ดังนี้

- ในปัจจุบันนอกจาก แข่งขันบนเส้นทางกันเองแล้วยังมีการขนส่งชนิดอื่นที่เข้ามาแข่งขันด้วยไม่ว่าจะเป็นเครื่องบิน การเดินทางด้วยรถส่วนตัว รถไฟ ปัจจุบันรถสายยาวที่มีเส้นทางทับซ้อนกับสายการบิน ต้นทุนต่ำ ได้รับผลกระทบมาก เพราะบางครั้งราคาใกล้เคียงมากกับรถโดยสาร แต่สะดวกและรวดเร็วกว่าเยอะ ในอนาคตจะมีรถไฟรางคู่ หรือความเร็วสูงเปิดให้บริการที่จะส่งผลกระทบอีก
- ควรจะมีการทำข้อกำหนดในการให้บริการและการกำหนดราคาที่เป็นธรรมในแต่ละหมวด เช่น โหมคทางอากาศ ทางน้ำ ทางถนน ทางราง
- ควรมีการส่งเสริมอุดหนุนและการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนพื้นฐานของประเทศ ในเรื่องของความปลอดภัย ประสิทธิภาพและการบริการ

๓. แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย ในส่วนของข้อเสนอแนะสำหรับรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม สามารถสรุปได้ดังนี้

- ระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย การส่งมอบการบริการที่ดี เป็นรถที่ดี คนขับได้รับการคัดกรอง สิ่งต่างๆ เหล่านี้มีต้นทุนในทางของต้นทุน
- การควบคุมราคาเป็นเรื่องที่ดีเพราะเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานสำหรับผู้มีรายได้น้อย แต่ผู้ประกอบการควรได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในแง่ต้นทุนการประกอบการและการพัฒนาเช่น เรื่องการนำเข้า การประกอบรถ ลดภาษีรถใหม่ รวมทั้งอุปกรณ์อื่น เช่น เครื่องปรับอากาศ เพื่อให้ราคาไม่สูงเกินไปทำให้ผู้ประกอบการ มีกำลังซื้อรถใหม่ได้ และหาแหล่งเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ
- ราคาค่าโดยสารควรจะถูกเพราะประชาชนส่วนใหญ่ที่ใช้การเดินทางด้วยรถโดยสารเป็นผู้มีรายได้น้อย
- ถ้าราคาค่าโดยสารถูกประชาชนจะใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้น เท่ากับลดปัญหาและสร้างความมั่นคงให้กับประเทศ โดยเฉพาะเรื่องอุบัติเหตุ ประหยัดเชื้อเพลิง ค่ารักษาพยาบาล การซ่อมแซมถนน
- รัฐบาลสามารถส่งเสริมการใช้รถขนส่งมวลชนระหว่างจังหวัดด้วยการ สร้างทางหลวงพิเศษหรือขยายเส้นทางระหว่างเมืองทั่วประเทศและจัดทำบัสเลน รวมถึงการทำจุดพักรถตามตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยและตรงต่อเวลา กำหนดการจัดตั้งสถานีขนส่งให้อยู่ในพื้นที่ๆประชาชนจะไปใช้บริการได้สะดวก และเป็นจุดเชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชนอื่นๆ ควรส่งเสริมงานวิจัยรวมทั้งจัดหาอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในราคาถูกและเข้าถึงได้ง่าย
- การคัดเลือกผู้ประกอบการเข้าสู่ใบอนุญาต ต้องคิดถึงเรื่องผลงานและประวัติในอดีตของการเป็นผู้ประกอบการ รายเก่าที่ประวัติไม่ดีต้องถูกถอดโทษหรือคัดออก
- นโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการที่ดี รัฐบาลควรกำหนดสิทธิประโยชน์ต่างๆสำหรับผู้ประกอบการที่ดีที่ให้บริการได้มาตรฐาน เพื่อเป็นตัวอย่างเป็นแรงจูงใจและเป็นรางวัลสำหรับคนที่ตั้งใจทำดี การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการให้มีคุณภาพที่ดีขึ้นจะส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบการขนส่งมวลชนมากขึ้น
- กฎหมายเรื่องมติ ครม. ที่ให้บริษัทขนส่งจำกัดเป็นผู้ประกอบการรายเดียวควรจะได้รับการทบทวน เพราะมีเอกชนหลายรายที่มีความพร้อมและมีประสิทธิภาพ

-ควรมีการทบทวนเรื่องเส้นทางการเดินรถที่ทับซ้อน เส้นทางที่เกิดขึ้นใหม่ จำนวนรถ จำนวนเที่ยววิ่ง เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่เสมอ

-การขนส่งมวลชนระหว่างจังหวัดผ่านเส้นทางมากมาย มีกฎหมายเกี่ยวข้องมากมายเช่นกัน อยากรให้รัฐบาลจัดรวบรวมกฎหมายต่างๆที่ใช้สำหรับกิจการขนส่งมวลชนให้เป็นหนึ่งเดียว นอกจากกฎหมายของกรมการขนส่ง ยังมีกฎหมาย พรบ. จราจรขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กฎหมายภาษีศุลกากร ภาษีอากรทั้งจากส่วนกลางและท้องถิ่น กฎหมาย กฎหมายอาญาสำหรับบริษัทหรือพนักงาน

-รัฐบาลควรส่งเสริมแรงงานในภาคการขนส่งมวลชน เช่น ยกเว้นด้านภาษีอากร ให้สิทธิพิเศษในการรักษาพยาบาล หรือ เงินเกษียณอายุ จะช่วยทำให้มีแรงงานที่มีคุณภาพเข้ามาในอุตสาหกรรมนี้มากขึ้น แต่อย่าปิดกั้นให้ผู้ประกอบการ เพราะจะไปเพิ่มต้นทุนของผู้ประกอบการ

แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย ในส่วนของข้อเสนอแนะสำหรับผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด สามารถสรุปได้ดังนี้

-เรื่องของความปลอดภัยของประชาชนในการกำกับดูแลในทุกๆวัน ความพร้อมของคนขับหรือตัวรถ ควรเพิ่มความแม่นยำหรือการเพิ่มขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ให้มีวิธีปฏิบัติที่เหมือนกันทั้งประเทศ

-เรื่องโครงสร้างของใบอนุญาตประกอบการ ให้เริ่มตั้งแต่ การคัดเลือกผู้ประกอบการที่เขามีความพร้อม มีความรับผิดชอบ เรื่องความปลอดภัย มีประวัติการเดินรถที่ดี เกิดอุบัติเหตุบ่อยมาก และให้รางวัลถ้าเขาทำได้ดี ผู้ประกอบการที่ทำไม่ดีต้องคัดออก หรือลงโทษให้หนัก

-ตรวจสอบปริมาณการขนส่งในแต่ละเส้นทางและเพื่อกำหนดเงื่อนไขให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป

-การเดินทางเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน ในปัจจุบันค่อนข้างเสียเปรียบประเทศในกลุ่มอาเซียน อย่างประเทศไทยจะวิ่งออกไปประเทศลาวได้ แต่ประเทศลาวเขาสามารถวิ่งไปประเทศเวียดนามได้เขาวิ่งเข้ามาประเทศไทยได้ ส่วนประเทศไทยวิ่งไปประเทศเวียดนามไม่ได้

-ให้การช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ประสบปัญหาจาก

แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนน ระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย ในส่วนของข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางบก ระหว่างจังหวัด สามารถสรุปได้ดังนี้

-ผู้ประกอบการต้องปรับตัวเพราะคู่แข่งเยอะต่อไปจะมีทั้งเครื่องบิน รถไฟ คู่แข่งทั้งในเส้นทาง

-การพัฒนาทัศนคติของผู้ให้บริการธุรกิจการให้บริการขนส่งทางถนนในปัจจุบัน ให้เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันบนพื้นฐานของความยุติธรรม คือในเส้นทางเดียวกัน เส้นทางที่ทับซ้อนกัน ให้ประชาชนเป็นผู้เลือก

-ผู้ประกอบการต้องรักษามาตรฐานในการให้บริการ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับการขนส่งในรูปแบบอื่น

-ผู้ประกอบการต้องยกระดับเรื่องของความปลอดภัยทางถนนที่ได้มาตรฐานมากขึ้น

แนวทางการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย ในส่วนของข้อเสนอแนะสำหรับการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด สามารถสรุปได้ดังนี้

- การคัดกรองผู้ประกอบการที่มีความพร้อม ในการประกอบการแบบมืออาชีพ มีการกำกับดูแลและลงโทษอย่างจริงจัง เงื่อนไขที่กำหนดควรปรับเปลี่ยนให้ทันกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนอย่างรวดเร็ว ด้านผู้ประกอบการ
- การพัฒนาการให้บริการ โดยคำนึงถึงปัจจัยที่ผู้โดยสารเลือกใช้บริการ คือ ความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด เพื่อให้สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งรูปแบบอื่น
- แนวทางการพัฒนาที่ผู้ประกอบการควรเร่งดำเนินการ การแจ้งตำแหน่งของรถโดยสาร ผ่านทางแอปพลิเคชัน
- การเพิ่มสิทธิ์ประโยชน์และการชดเชยกรณีเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือเกิดอุบัติเหตุ
- รัฐบาลควรมีมาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการ ไม่ใช่เอาแต่เอกระเบียบบามากมาย เพิ่มกฎเกณฑ์ต่างๆ ทำให้ต้นทุนการประกอบการสูงขึ้นมาก
- การกำหนดมาตรฐานใหม่เช่น มาตรฐาน Super VIP ๑๕ ที่นั่ง มาตรฐานนอน Application ที่ผู้โดยสารสามารถบริหาร จัดการการเดินทางระหว่างโหมดต่างๆ ได้อย่างสะดวกสบาย
- สถานีผู้โดยสารที่สร้างความสะดวกสบายในการให้บริการผู้โดยสารทุกระดับ ร้านค้าที่ดูมีความทันสมัย มีพื้นที่มากพอที่จะรองรับในช่วงเทศกาล

ข้อเสนอแนะ

การขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจประเทศ เนื่องจากเข้าถึงทุกส่วนของประเทศ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางไกล เป็นการเดินทางเพื่อไปปฏิบัติภารกิจอีกทีหนึ่ง อุบัติเหตุที่เกิดบนท้องถนนส่วนใหญ่จะเกิดจากรถส่วนบุคคลที่ขาดความชำนาญ เร่งรีบ ขาดการพักผ่อน การใช้รถโดยสารจะแก้ปัญหาได้ นอกจากจะประหยัดเวลาแล้วยังได้พักผ่อนบนรถอีกด้วย การเดินทางและอุบัติเหตุล้วนเกี่ยวข้องกับรถ ถนน เวลาเดินทาง น้ำมัน เชื้อเพลิง และที่สำคัญคือชีวิตคน ซึ่งล้วนแล้วแต่มีค่าและราคาแพง ถ้าการขนส่งมวลชนทำได้ดี มีคุณภาพสูงและราคาไม่แพง จะมีคนใช้บริการมากลดการใช้รถส่วนบุคคลลง นับว่าประเทศชาติประสบความสำเร็จในการรักษาชีวิตคน ประหยัดเวลา ประหยัดเงินตราของประเทศ และประหยัดทรัพยากรโลก

ดังนั้น ถึงเวลาแล้วที่รัฐบาลควรจะทำให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดแบบบูรณาการ ทั้งทางภาคนโยบายและภาคปฏิบัติ โดยไม่ปล่อยให้ เป็นภาระของหน่วยงานที่ดูแลในปัจจุบัน ทั้งกรมการขนส่งทางบกหรือกระทรวงคมนาคมทำได้เพียงแก้ปัญหาในหน่วยงานเท่านั้น ไม่สามารถแก้ปัญหาองค์รวมได้ในระยะยาว เนื่องจากเกี่ยวข้องกับอีกหลายหน่วยงาน ซึ่งการดำเนินการทำได้เพียงขอความร่วมมือแต่จะจะได้หรือไม่ขึ้นกับหน่วยงานที่ถูกร้องขอซึ่งก็อาจจะเห็นต่างเพราะไม่เข้าใจหลักการ หรืออาจจะมีข้อจำกัดในการทำงานเช่นกัน ผู้ประกอบการขนส่งเองทำได้เพียงพยายามพัฒนาให้ดีที่สุดภายใต้ข้อจำกัดทั้งหมด ถ้ารัฐบาลไม่เข้าช่วยเหลือและจัดการ ในอนาคตผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางจะค่อยๆหายไป และรถส่วนบุคคลที่ใช้เดินทางระหว่างจังหวัดจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งจะเพิ่มปัญหาในการจราจร อุบัติเหตุ การซ่อมแซมถนน และการนำเข้าเชื้อเพลิง เพราะอย่างไรก็ตามเครื่องบินหรือรถไฟไม่สามารถแทนที่การเดินทางทางถนนได้ทั้งหมด

บรรณานุกรม

- กุสุมา แจ็งล้อม (๒๕๕๑).กลยุทธ์ในการลดต้นทุนการขนส่ง.กรุงเทพฯ: บริษัท ดีเค เทรดดิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (๒๕๕๓).หลักการขนส่ง.กรุงเทพฯ : สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วาทีณี กระป๋อง. (๒๕๕๙). ปัญหาและกำหนดกลยุทธ์การลดต้นทุนการขนส่ง. กรุงเทพฯ : บริษัท S.C.T.
- วิโรจน์พุทธิวิถิ. (๒๕๕๗).การจัดการโลจิสติกส์ชุมพลังของธุรกิจยุคใหม่. กรุงเทพฯ : โอเอซิส ปริ้นท์ติ้ง แอนด์พับลิชชิ่งจำกัด.
- วิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย,สถาบัน. ๒๕๕๒ก. “โครงการศึกษาเพื่อการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทาง รถไฟ”. รายงานเสนอต่อสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. กระทรวงคมนาคม.
- Talley, Wayne Kenneth. (๑๙๘๗).Introduction to transportation. Ohio: South- Western Pub.Co.

สัมภาษณ์

- จิรุตม์ วิศาลจิตร, ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม. สัมภาษณ์.วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐.
- เชิดชัย สนั่นศรีสาคร, รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก. สัมภาษณ์.วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐.
- ณัฐวุฒิ อ่อนน้อม, ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายบริหารการเดินรถ บริษัท ขนส่ง จำกัด. สัมภาษณ์. วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐.
- ประพันธ์ วงศ์เบญจรัตน์, กรรมการผู้จัดการ บริษัท นครชัยขนส่ง จำกัด. สัมภาษณ์.วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐.
- สมชาย ทองคำคุณ, กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด. สัมภาษณ์. วันที่ ๑๕พฤษภาคม ๒๕๖๐.

ภาคผนวก

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง การพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด เพื่อความมั่นคงด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

๑. สภาพการการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด

- ๑.๑ เส้นทางขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบันเป็นอย่างไร
- ๑.๒ พาหนะหรือรถโดยสารในปัจจุบันมีสภาพอย่างไร
- ๑.๓ สถานีขนส่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเป็นอย่างไร
- ๑.๔ ผู้ประกอบการในปัจจุบันเป็นอย่างไร

๒. สภาพปัญหาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดในปัจจุบัน

- ๒.๑ ปัญหาด้านที่เกี่ยวข้องกับด้านกฎหมายการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเป็นอย่างไร
- ๒.๒ ปัญหาการกำกับดูแลการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัดเป็นอย่างไร
- ๒.๓ ปัญหาการแข่งขันกับระบบการขนส่งประเภทอื่นเป็นอย่างไร

๓. ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการขนส่งมวลชนทางถนนระหว่างจังหวัด

- ๓.๑ ข้อเสนอแนะสำหรับกระทรวงคมนาคม
- ๓.๒ ข้อเสนอแนะสำหรับผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางบระหว่างจังหวัด
- ๓.๓ ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการขนส่งมวลชนทางบระหว่างจังหวัด

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ - สกุล

นางเครือวัลย์ วงศ์รักมิตร

วัน เดือน ปี เกิด

๒๓ เมษายน ๒๕๐๒

การศึกษา

- ปริญญาตรี คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ประกาศนียบัตรชั้นสูง** หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงชั้นสูง รุ่นที่ ๕ (สวปอ.มส.๕)
- ประกาศนียบัตรชั้นสูง** หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน รุ่นที่ ๑๙ (วตท.๑๙)
- ปริญญาคุณวุฒิบัณฑิตกิตติมศักดิ์** คณะบริหารธุรกิจสาขาวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ

ประวัติการทำงานโดยย่อ

- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอ็น ซี แอ็ดวานซ์ จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอ็น ซี เอ เคอร์เนล จำกัด
- หนึ่งในผู้ก่อตั้ง บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด ตั้งแต่ปี ๒๕๒๙

ตำแหน่งปัจจุบัน

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด