

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้สามารถสรุปผลการศึกษาดังต่อไปนี้ได้ การรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์หาต้นทุนของผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางเส้นทางตาก-แม่สอด จำนวนหาอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางตามหลักเกณฑ์ของกรมการขนส่งทางบก วิเคราะห์หาอัตราค่าโดยสารจากมุมมองของผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทาง โดยการประยุกต์ใช้แบบจำลอง Kishi's Logit Price Sensitivity Measurement และเปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารจากผลการวิเคราะห์และเสนอแนะอัตราค่าโดยสารเส้นทางตาก-แม่สอด

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.1.1 ข้อมูลการเดินทางและการวิเคราะห์ต้นทุนของผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง

การเดินทางโดยสารประจำทางของบริษัทเพชรสังขมาจะมีจำนวนเที่ยวการเดินทางต่อวันมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทประกอบการเดินรถเจ้าอื่นๆ โดยมีเที่ยวการเดินทางจากตาก-แม่สอด 15 เที่ยวต่อวันและเที่ยวการเดินทางจากแม่สอด-ตาก 15 เที่ยวต่อวัน โดยคิดเป็นสัดส่วน 37.04% และข้อมูลทั่วไปสำหรับการให้บริการเดินรถของผู้ประกอบการ ประกอบด้วย ความถี่ของจำนวนรถในการให้บริการจะอยู่ที่ 30 นาทีต่อกันแต่ถ้าผู้โดยสารเต็มก่อนรถก็จะออกก่อนเวลาที่กำหนดไว้ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากตาก-แม่สอดหรือแม่สอด-ตากจะใช้เวลาเฉลี่ยในการเดินทางประมาณ 1.45 ชั่วโมงซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพของการจราจรและสภาพอากาศ ระยะเวลาในการเริ่มให้บริการและเวลาสิ้นสุดในการให้บริการเส้นทางจากตาก-แม่สอด เริ่ม 06:00น.-สิ้นสุด 20.00น. และเส้นทางจากแม่สอด-ตาก เริ่ม 06:30น.-สิ้นสุด 18.00น. ความจุผู้โดยสารต่อกัน 15 ที่นั่งและอัตราค่าโดยสารต่อคนต่อเที่ยว 78 บาท โดยข้อมูลส่วนนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดหาอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการประกอบการเดินรถ

5.1.2 ต้นทุนในการประกอบการเดินรถของผู้ประกอบการจะแบ่งออกเป็นต้นทุน 3 ประเภท

ประกอบด้วยต้นทุนผันแปร (Variable Cost) จะมีสัดส่วนที่สูงที่สุดที่ 67.35% รองลงมา เป็นประเภทต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fixed Cost) ซึ่งมีสัดส่วน 24.28% และสุดท้ายเป็นประเภทต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ซึ่งมีสัดส่วน 8.38% ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหาร

จัดการสำนักงาน โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อต้นทุนผันแปรมากที่สุดคือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นสัดส่วน 35.57% ของต้นทุนผันแปรและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่มากที่สุดคือ ค่าเสื่อมสีกหรือของตัวรถคิดเป็นสัดส่วน 21.14% ของต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ ส่วนการคาดการณ์ต้นทุนในการประกอบการเดินรถของผู้ประกอบการภายในระยะเวลา 7 ปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 – พ.ศ.2562 พบว่าต้นทุนผันแปรจะมีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดจากปี พ.ศ.2556 – พ.ศ.2562 ที่ 146,775 บาทต่อปีต่อคัน คิดเป็นสัดส่วน 35.65% รองลงมาเป็นต้นทุนคงที่ 7,141 บาทต่อปีต่อคัน คิดเป็นสัดส่วน 13.95% โดยเป็นปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำนักงานและสุดท้ายคือต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ 2,160 บาทต่อปีต่อคัน คิดเป็นสัดส่วน 1.46% โดยในส่วนของต้นทุนผันแปรปัจจัยด้านค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีการเปลี่ยนแปลง 94,974 บาทต่อปีต่อคัน คิดเป็นสัดส่วน 23.07% และในส่วนต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ปัจจัยค่าเสื่อมสีกหรือของตัวรถจะมีค่าคงที่ เนื่องจากการศึกษานี้จะคิดค่าเสื่อมสีกหรือโดยใช้วิธีเส้นตรง (Straight-line Method) โดยมีสมมติฐานที่ว่าสินทรัพย์จะเสื่อมสภาพไปตามระยะเวลามากกว่าการใช้งานและการเสื่อมสภาพนั้นเป็นการเสื่อมสภาพในอัตราที่เท่ากันทุกปีตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์นั้น

5.1.3 อัตราค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางที่คำนวณได้ตามหลักเกณฑ์ของกรมการขนส่งทางบก

จากการคำนวณหาอัตราค่าโดยสารทั้ง 2 แบบตามหลักเกณฑ์ของกรมการขนส่งทางบกคือแบบภาพรวมทั้งประเทศ (Program Fare V2) และการกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบภูมิภาค (หมวด 4 ต่างจังหวัด) โดยอัตราค่าโดยสารที่คำนวณจากแบบภาพรวมทั้งประเทศจะได้อัตราค่าโดยสารที่ 78 บาทและ 81 บาท โดยอัตราค่าโดยสารที่ 78 บาทจะเป็นอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางที่ใช้ในปัจจุบันและเป็นอัตราค่าโดยสารที่เริ่มใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ.2551 ส่วนอัตราค่าโดยสารที่ 81 บาทจะเป็นอัตราค่าโดยสารที่อ้างอิงกับราคาน้ำมันที่เป็นจริงในปีปัจจุบัน พ.ศ.2557 และอัตราค่าโดยสารแบบภูมิภาค (หมวด 4 ต่างจังหวัด) จะได้อัตราค่าโดยสารที่ 96 บาท โดยเป็นการคิดอัตราค่าโดยสารที่อ้างอิงข้อมูลจากผู้ประกอบการที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ศึกษา

5.1.4 การวิเคราะห์อัตราค่าโดยสารจากมุมมองของผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่น

โดยได้จากการเก็บข้อมูลจากผู้โดยสาร 400 ตัวอย่างและผู้ใช้รถประเภทอื่น 400 ตัวอย่างเพื่อสอบถามถึงความสามารถที่จะจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสาร โดยการประยุกต์ใช้แบบจำลอง Kishi's Logit Price Sensitivity Measurement พบว่าอัตราค่าโดยสารที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารและกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถประเภทอื่น (รวม) จะอยู่ในช่วงราคา 78-113 บาท ซึ่งอัตราค่าโดยสารที่ต่ำที่สุดที่จะ

จ่ายเท่ากับ 78 บาท อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม (สมเหตุสมผล) เท่ากับ 88 บาท อัตราค่าโดยสารที่มีราคาแพง (แต่สามารถที่จะจ่ายได้) เท่ากับ 94 บาท และอัตราค่าโดยสารที่มีราคาแพง (ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) เท่ากับ 113 บาท

5.1.5 การเปรียบเทียบและเสนอแนะอัตราค่าโดยสารเส้นทางตาก-แม่สอด

เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารที่ได้จากการวิเคราะห์โดยกรมการขนส่งทางบก และมุมมองของผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่น โดยจะใช้มูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิ (NPV: Net Present Value) และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อค่าลงทุน (B/C: Benefit Cost Ratio) เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ถึงความคุ้มค่าของกิจการประกอบการเดินรถ จากผลการวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่าอัตราค่าโดยสารที่ 96 บาท ที่ได้จากการกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบภูมิภาค (หมวด 4 ต่างจังหวัด) จะมีความคุ้มค่าในการประกอบการเดินรถและอยู่ในช่วงราคา 78-113 บาท ซึ่งเป็นช่วงราคาที่กลุ่มผู้โดยสารและกลุ่มผู้ใช้รถประเภทอื่นสามารถที่จะยอมรับได้ จากการวิเคราะห์ค่าความคุ้มค่าจะพบว่าอัตราค่าโดยสารที่ 89 บาทจะเป็นอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นที่ทำให้การประกอบการเดินรถเกิดความคุ้มค่า ดังนั้นจึงเสนอให้อัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางเส้นทางหมวด 4 สายที่ 1153 ตาก-แม่สอดควรจะอยู่ในช่วงราคา 89-113 บาท

5.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

จากการศึกษานี้สามารถสรุปข้อเสนอแนะและแนวทางการศึกษาต่อได้ดังต่อไปนี้

- 1) ปริมาณผู้โดยสารที่ทำการสำรวจอาจมีการเปลี่ยนแปลงในแต่ละเดือนไม่เท่ากัน ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลการคาดการณ์รายได้ของผู้ประกอบการ ดังนั้นจำเป็นต้องเก็บสถิติข้อมูลปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยตลอดทั้งปี
- 2) การวิเคราะห์ถึงต้นทุนการเดินรถของผู้ประกอบการเป็นการวิเคราะห์ต้นทุนการเดินรถเฉพาะเส้นทางตาก-แม่สอด ทำให้ไม่สามารถเปรียบเทียบต้นทุนการเดินรถในเส้นทางอื่นๆที่มีลักษณะคล้ายกัน ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาต้นทุนการเดินรถในเส้นทางอื่นๆที่มีลักษณะคล้ายกัน