

C H A P T E R

12

ทางเลือกสาธารณะว่าด้วยการจัดการ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

Public Choice on Public Transportation Systems
Management in Chiang Mai Urban Area

วรรณิภา คุณสีลา*

* นักศึกษารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิต
พัฒนบริหารศาสตร์

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และเสนอทางเลือกในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ที่เหมาะสม การวิจัยนี้เสนอรูปแบบการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยการให้บริการของรถโดยสารสีล่อนขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทาง เนื่องจากมีปัจจัยที่เอื้อต่อการดำเนินงานมากกว่ารถประเภทอื่นและจากการวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ ได้มูลค่ารวมของต้นทุนเท่ากับ 1,694.56 ล้านบาท มูลค่ารวมของผลประโยชน์เท่ากับ 2,033.61 ล้านบาท เมื่อนำมาคำนวณมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดร้อยละ 5 ต่อปี จะได้มูลค่าปัจจุบันของต้นทุนเท่ากับ 74.12 ล้านบาท มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์เท่ากับ 142.40 ล้านบาท และเมื่อนำมาวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ได้มูลค่าปัจจุบันของประโยชน์สุทธิ (Net Present Value: NPV) เท่ากับ 29.01 ล้านบาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit-Cost Ratio: B/C ratio) เท่ากับ 2.35 และอัตราค่าตอบแทนภายในจากการลงทุน (Economic Internal Rate of Return: EIRR) เท่ากับร้อยละ 19.66 โดยผลความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์มีผลในทิศทางบวก แสดงว่าการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ในเส้นทางรถโดยสารสีล่อนขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทางมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในการลงทุน

ดังนั้น มีข้อเสนอสำหรับการจัดรูปแบบการให้บริการรถขนส่งโดยสารสีล่อนขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทาง คือ 1) การจัดการระบบขนส่งรถโดยสารสีล่อนขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาครัฐ (หน่วยงานท้องถิ่น) และ 2) การจัดการระบบขนส่งรถโดยสารสีล่อนขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาคเอกชน

คำสำคัญ: ทางเลือกสาธารณะ/ การจัดการระบบขนส่งสาธารณะ

Abstract

The purposes of this research were to analyze and propose the choice for appropriate Public Transportation Systems in Chiang Mai Urban Area. This research proposed the format of Public Transportation Systems Management in Chiang Mai Urban Area by small four wheel minibus services (red four wheels) because there has been a factor affecting to the operation more than the other types of cars. Cost and benefit analysis got gross value of the cost which equaled 1,694.56 million baht. Gross value of benefit equaled 2,033.61 million baht. These were used to calculate the present value by using discount rate of 5 % per year. Present value of cost equaled 74.12 million baht. Present value of benefit equaled 142.40 million baht. These were used for economic value analysis of Public Transportation Systems Management in Chiang Mai Urban Area. Net Present Value: NPV equaled 29.01 million baht, Benefit-Cost Ratio: B/C ratio equaled 2.35 and Economic Internal Rate of Return: EIRR equaled 19.66%. Economic value result was in a positive direction. This signified that Public Transportation Systems Management in Chiang Mai Urban Area in the routes of small four wheel minibuses (red four wheels) has had an economic value in investment.

Hence, there has been a proposal for formatting of small four wheel minibus services (red four wheels) such as 1) Transportation Systems Management of small four wheel minibuses (red four wheels) operated by the government sectors (local agencies) and 2) Transportation Systems Management of

small four wheel minibuses (red four wheels) operated by the private sectors.

Keywords: Public Choice/ Public Transportation Systems Management

บทนำ

การพัฒนาภาคการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เป็นความท้าทายของการบริหารจัดการของภาครัฐ เนื่องจากผลการดำเนินงานนั้นจะนำไปสู่การพัฒนาศักยภาพในการลดต้นทุนในทุกมิติ ทั้งเศรษฐกิจ สังคมชุมชน และสิ่งแวดล้อม เนื่องจากภาคขนส่งสาธารณะเป็นภาคส่วนหลักที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร ความคับคั่งของชุมชน อุบัติเหตุความไม่ปลอดภัยของประชาชน ไปจนกระทั่งการปล่อยก๊าซคาร์บอนจำนวนมากในอากาศของชุมชนเมืองซึ่งมีประชาชนอยู่หนาแน่น (ปูนเที่ยงบุรณธรรม และคณะ, 2553, หน้า 12-13)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมของประเทศที่ผ่านมาเน้นไปที่การสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เช่น การสร้างถนนโดยไม่ได้ให้ความสำคัญกับการจัดการระบบขนส่งอย่างจริงจัง ระบบขนส่งสาธารณะที่ด้อยประสิทธิภาพไม่สามารถตอบสนองประชาชนได้ ทำให้การเลือกใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น การแก้ปัญหาโดยการสร้างถนนเพิ่มตามความต้องการจะต้องทำการเวนคืนที่ดินหรือเกิดการรุกล้ำชุมชนเดิม ซึ่งส่งผลกระทบในมิติชุมชนสังคมต่อไปเรื่อย ๆ จังหวัดเชียงใหม่และเมืองใหญ่ในภาคต่าง ๆ กำลังเผชิญกับผลกระทบต่าง ๆ เหล่านี้ ซึ่งนับวันจะทวีรุนแรงและซับซ้อนมากยิ่งขึ้น

การค้นหาแนวทางแก้ไขปัญหาซึ่งสะสมมาเป็นเวลานานไม่ควรพิจารณาเฉพาะข้อมูลเชิงประจักษ์ในมิติเดียว หากแต่การวางแผนแก้ปัญหาและพัฒนาจะต้องมองอย่างรอบด้านและครบทุกมิติ นโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาระบบ

ขนส่งสาธารณะในเขตเมือง นับได้ว่าเป็นนโยบายที่สำคัญและเป็นแผนหลักในการพัฒนาเมืองของทุกรัฐบาล หากแต่เมืองใหญ่ ๆ ของไทยกลับไม่สามารถดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองได้ตามแผนนโยบายที่วางไว้ เนื่องจากสาเหตุหนึ่งคือ การกำหนดนโยบาย และการนำนโยบายไปปฏิบัติ ส่วนงานจากบนลงล่าง (Top-Down) มีการพิจารณาตัดสินใจโดยผู้บริหารแล้ว ถ่ายทอดสู่ผู้ประสบปัญหาที่อยู่ส่วนล่างของโครงสร้าง ส่งผลให้การแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติประสบปัญหาแทบทุกขั้นตอน อีกทั้งยังขาดพลังในการเรียกร้องจากประชาชนผู้ได้รับผลประโยชน์หรือรับบริการโดยตรง จึงเห็นมิติของการเสียผลประโยชน์จากผู้มีส่วนได้เสียเท่านั้น การขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองจึงไม่สามารถทำให้เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อวิเคราะห์และเสนอทางเลือกในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ที่เหมาะสม

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากผลการวิจัยที่ผ่านมาสามารถจำแนกประเด็นหลักออกเป็น 3 กลุ่มคือ กลุ่มแรก การให้บริการและพฤติกรรมการใช้ขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ ซึ่งพบว่า ผลการวิจัยส่วนใหญ่ในการวิจัยตัวแปรอิสระด้านการให้บริการและพฤติกรรมการใช้ขนส่งสาธารณะ อาทิเช่น การใช้พาหนะในการเดินทาง ความถี่ในการใช้รถบริการสาธารณะ (บุญส่ง สัตโสภาส, 2544) การเลือกใช้บริการรถสาธารณะ (นิภา ศรีศิลป์นันท์, 2549) พฤติกรรมการเดินทาง (พีระพันธ์ จิตราภิรมย์, 2555) รูปแบบการเดินทางและคมนาคม (วาสิฎฐ์ พลสาระรักษ์, 2551) คุณลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจ (อรรถวิทย์ อุปโยคิน, 2544) วัตถุประสงค์ของการเดินทาง (คงเดช อีร์รัตนเขต, 2546)

และการวิเคราะห์ความคุ้มค่า (เอกพร นวภานันท์, 2550) เป็นต้น สำหรับตัวแปรตาม มีการวิจัยเกี่ยวกับผลที่เกิดขึ้นจากการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (นิภา ศรีศิลป์นันท์, 2549) ความต้องการระบบขนส่งสาธารณะ (ปริญญา ปฏิพันธ์กานต์, 2550) ความพึงพอใจต่อระบบขนส่งสาธารณะและความคาดหวังต่อระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น นอกจากนั้น ยังมีผลงานวิจัยเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้นในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ อาทิเช่น จำนวนผู้ใช้บริการต่ำ ความนิยมใช้บริการลดลง ระบบขาดการประสานต่อเชื่อมที่ดีพอ มีปัญหาระหว่างผู้ประกอบการในส่วนวิ่งทับเส้นทาง มาตรฐานการให้บริการยังไม่ดีพอ เส้นทางการเดินทางที่ยังไม่ครอบคลุม จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอ ปริมาณงานมีจำนวนมาก ไม่มีระบบสารสนเทศรองรับการทำงาน การจัดการที่ยังไม่ได้มาตรฐาน ปัญหาที่จอดรถในเขตเทศบาลฯ ปัญหาค่าคิว ปัญหาจำนวนรถ ปัญหาค่าโดยสาร ปัญหาพฤติกรรม การให้บริการของผู้ประกอบการและปัญหาค่าใช้จ่ายนอกระบบ อีกทั้งหน่วยงานภาครัฐมีหน้าที่กำกับดูแล ขาดความรับผิดชอบอย่างจริงจังต่อการบริหารจัดการระบบขนส่ง ระบบราชการบริหารขาดความต่อเนื่อง เป็นต้น (ปริญญช วัฒนกุล, 2551) ปัจจุบันและปัญหาเหล่านี้ ผู้วิจัยได้นำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางกรอบการวิจัยประเด็นในเก็บรวบรวมข้อมูลและพัฒนาเครื่องมือสำหรับการวิจัยครั้งนี้

กลุ่มที่สอง เป็นงานวิจัยเกี่ยวกับความต้องการและระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเขตเมืองเชียงใหม่ ที่มีการวิจัยประเด็นการบริการขนส่งที่มีผลต่อการเลือกใช้รถประจำทางในการเดินทาง ซึ่งได้แก่ อรรถประโยชน์ การเลือกยานพาหนะเดินทาง เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ประเภทยานพาหนะที่มีผลต่อการเลือกยานพาหนะเดินทาง (อรรถวิทย์ อุปโยคิน, 2544) โดยที่ตัวแปรที่จะใช้วิเคราะห์ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ได้แก่ คุณลักษณะโครงข่ายถนน ลักษณะการใช้พื้นที่และแหล่งดึงดูดการจราจร ลักษณะการใช้ที่ดินที่มีความหนาแน่นสูง ลักษณะของถนนที่คับแคบ และลักษณะการให้บริการ

(ปริญา ปภีพันธกานต์, 2550) ซึ่งเป็นปัจจัยและตัวแปรที่ผู้วิจัยนำมาเป็นประเด็นในเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้

กลุ่มที่สาม เป็นงานวิจัยเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการจัดระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ ที่วิจัยปัจจัยที่เป็นสาเหตุที่ประชาชนไม่นิยมใช้รถเมล์สาธารณะซึ่งมีสาเหตุมาจาก จำนวนเส้นทางเดินรถที่ยังมีน้อยเกินไป ความสะดวกในการเข้าถึง ระยะเวลาการรอนานเกินไป ระยะเวลาในการเดินทางนานเกินไป ขาดการประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถ ขาดจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารที่แน่นอน งบประมาณในการจัดซื้อรถเมล์เพิ่มเติม เป็นต้น (ธวัชชัย บริสุทธิยางกูร, 2549) อีกทั้งระบบขนส่งสาธารณะหลักที่เป็นรถสี่ล้อแดงที่มีการให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บางครั้งวิ่งรับ-ส่ง โดยไม่มีผู้โดยสารทำให้เกิดการสูญเสียวงเงินและปล่อยมลพิษทางอากาศออกมามาก เนื่องจากการขาดการจัดการที่มีประสิทธิภาพ (เอกพร นวภานันท์, 2550) ผู้วิจัยได้นำประเด็น ปัจจัย และเงื่อนไขเหล่านี้เป็นข้อมูลสำหรับใช้วางกรอบประเด็นการวิจัยในการวิจัยครั้งนี้

อย่างไรก็ตาม จากผลการวิจัยที่ผ่านมาได้มีการวิจัยประเด็นของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ในหลากหลายกลุ่มตัวแปรที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และปัจจัยเงื่อนไขที่เป็นอุปสรรคต่อการจัดให้บริการ นอกจากนี้ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะมีลักษณะงานวิจัยเพื่อวิจัยรูปแบบการใช้นานพาหนะในการเดินทาง พฤติกรรมในการเดินทาง ความต้องการระบบขนส่งสาธารณะ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งผู้วิจัยมีความสนใจงานวิจัยเชิงนโยบายสาธารณะในมิติของการจัดระบบขนส่งสาธารณะ องค์ประกอบสำคัญที่มีผลต่อการจัดการระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการวิเคราะห์ต้นทุนของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ งานวิจัยครั้งนี้จึงเป็นเสมือนการวิจัยที่จะดำเนินงานเพื่อให้ได้มาซึ่งกระบวนการพัฒนาทางนโยบายและนำไปสู่ประสิทธิภาพในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ต่อไป

วิธีการวิจัย

การวิเคราะห์และเสนอรูปแบบทางเลือกสำหรับการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ ผู้วิจัยใช้วิธีการวิจัยรายละเอียดดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้กำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้เชี่ยวชาญและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย) ในการจัดการระบบขนส่งในเขตเมืองเชียงใหม่ ประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย) โดยถือว่ากลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informant) จำนวน 7 คน ที่มีความเกี่ยวข้องและมีการวิจัยเกี่ยวกับการจัดการระบบขนส่งสาธารณะมาเป็นระยะเวลาอย่างต่อเนื่องและเป็นระยะเวลายาวนาน อีกทั้งเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อมสำหรับการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองจังหวัดเชียงใหม่

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ประกอบด้วย 1) แบบสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) โดยผู้วิจัยจะใช้แนวประเด็นคำถามหลักเกี่ยวกับองค์ประกอบสำคัญต่อการจัดการ และองค์ประกอบในการแก้ไขปัญหาการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่เป็นแนวทางดำเนินการสัมภาษณ์ โดยลักษณะของคำถามจะเป็นคำถามปลายเปิด และ 2) แบบประเมินผู้มีส่วนได้ส่วนเสียการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการเสนอรูปแบบทางเลือกสำหรับการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วย ด้านเทคนิค (ลักษณะทางวิศวกรรมและพื้นที่เมือง) ด้านเศรษฐศาสตร์ (การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์) และด้านสังคม (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย) โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1 ด้านเทคนิค (ลักษณะทางวิศวกรรมและพื้นที่เมือง)

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยวิธีการเก็บจากเอกสาร งานวิจัย หนังสือ และสื่อสิ่งพิมพ์

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เก็บรวบรวมข้อมูล 2 รูปแบบ คือ 1) ใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) จากนักวิชาการวิศวกรรมการขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จำนวน 1 คน และ 2) ใช้แบบสอบถามความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จากผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

3.2 ด้านการเศรษฐศาสตร์ (การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์)

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยวิธีการเก็บจากเอกสาร สถิติของต้นทุนการจัดการของรถสี่ล้อขนาดเล็ก หมายถึง รถสาธารณะสี่ล้อแดง หรือรถสี่ล้อสีแดง

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) ผู้ประกอบการ (ขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด) จำนวน 1 คน และนักวิชาการวิศวกรรมการขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จำนวน 1 คน

3.3 ด้านสังคม (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย)

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยวิธีการเก็บจากเอกสาร หนังสือ บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ใช้แบบประเมินผู้มีส่วนได้ส่วนเสียการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

4.1 ด้านเทคนิค (ลักษณะทางวิศวกรรมและพื้นที่เมือง)

ผู้วิจัยดำเนินการใช้วิธีการวิเคราะห์และสังเคราะห์เนื้อหาจากผลที่ได้จากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับผลการสัมภาษณ์นักวิชาการ วิศวกรรมการขนส่ง และแบบสอบถามความต้องการ โดยการแยกประเด็นคำตอบจากคำถามลวงรหัส

4.2 ด้านการเงิน (การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์)

การวิเคราะห์ข้อมูลดังขั้นตอนต่อไปนี้

ขั้นตอน 1 ผู้ดำเนินการจะแยกส่วนค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองจังหวัดเชียงใหม่ โดยแยกสถิติออกเป็น 2 ประเภทคือ

ประเภทที่ 1 ต้นทุนการจัดการรถเมลล์โดยสารประจำทาง (รถเมลล์ขาว) ประกอบด้วย ค่าซื้อรถ ค่าบำรุงรักษา ค่าตอบแทนพนักงาน

ประเภทที่ 2 ต้นทุนการจัดการรถขนาดเล็ก หมายถึง รถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) ประกอบด้วย ค่าซื้อรถ ค่าบำรุงรักษา ค่าตอบแทนของคนขับ

ขั้นตอนที่ 2 ภายหลังจากได้ข้อมูลต้นทุนการจัดการจากขั้นตอนที่ 1 ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์โดยสูตรทางเศรษฐศาสตร์วิเคราะห์ (Cost-Benefit Analysis) หลังจากได้ผลการจึงนำมาจัดทำตารางการเปรียบเทียบต้นทุนของการให้บริการรถทั้ง 2 ประเภทสรุปเป็นผลการวิจัยและนำเสนอต่อไป

4.3 ด้านสังคม (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย)

การวิเคราะห์ข้อมูลดังขั้นตอนต่อไปนี้

ขั้นตอน 1 ผู้วิจัยดำเนินการออกแบบสัมภาษณ์ โดยการกำหนดโครงร่างการตอบแบบคำถามปลายเปิดเกี่ยวกับผลที่จะได้รับต่อการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ทั้งในด้านบวก ด้านลบ

พร้อมข้อเสนอแนะทางในการจัดการที่ควรจะเป็นและทำการติดต่อผู้เชี่ยวชาญและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย) ประกอบกับอธิบายวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อยืนยันการตอบรับจากผู้เชี่ยวชาญและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย)

ขั้นตอนที่ 2 ภายหลังจากได้รับการให้สัมภาษณ์จากขั้นตอนที่ 1 ผู้วิจัยรวบรวมความคิดเห็นมาเรียบเรียงตามประเด็นของข้อคำตอบ เพื่อการตีความและวิเคราะห์ข้อมูลสรุปเป็นผลการวิจัยและนำเสนอต่อไป

4.4 วิธีการการวิเคราะห์และเสนอทางเลือกในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ที่เหมาะสม โดยมีรายละเอียดขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ผู้วิจัยนำผลการวิจัยจากการวิเคราะห์ข้อมูลด้านเทคนิค ด้านการเงิน และด้านสังคมจัดทำเป็นหมวดหมู่ตามผลการวิจัย เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ทางเลือก

ขั้นตอนที่ 2 นำข้อค้นพบจากผลการวิจัยจากขั้นตอนที่ 1 มาวิเคราะห์ข้อเสนอทางเลือกในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

ผลการวิจัย

จากผลการวิจัยพบผลการวิจัยดังนี้

1) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ แบ่งออกเป็น 7 กลุ่ม โดยแยกตามผลประโยชน์ที่แต่ละกลุ่มได้รับและเสีย เมื่อต้องเกิดการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย 1) ภาคประชาชน และภาคประชาสังคมจะอยู่ในฐานะผู้ใช้บริการ 2) สหกรณ์ผู้ประกอบการหรือสหกรณ์เดินรถเชียงใหม่ จำกัด จะอยู่ในฐานะผู้ให้บริการ 3) ผู้ขับรถสาธารณะ (สัลลือแดง) จะอยู่ในฐานะผู้ให้บริการ 4) องค์การภาครัฐ จะอยู่ในฐานะผู้สนับสนุนงบประมาณ ผลักดันนโยบายหลัก และกำกับควบคุมระบบขนส่งสาธารณะ 5) นักการเมือง (นักการเมืองท้องถิ่น, ภูมิภาค, ประเทศ)

จะอยู่ในฐานะผู้สนับสนุนและผลักดันนโยบายหลัก และงบประมาณ
6) สื่อมวลชนท้องถิ่นและระดับประเทศ จะอยู่ในฐานะผู้สังเกตการณ์ซึ่งคอย
เฝ้าติดตามและรายงานกระบวนการบริหารและจัดการ และ 7) นักวิชาการ
จะอยู่ในฐานะผู้สังเกตการณ์และสนับสนุนข้อมูลเชิงกระบวนการ วิธีการ
และเสนอแนะแนวทางการบริหารและจัดการ

2) การวิเคราะห์สภาพการแข่งขันของรถขนส่งสาธารณะในเขตเมือง
เชียงใหม่ ข้อดี (จุดแข็ง) ข้อเสีย (จุดอ่อน) ที่แตกต่างกันไปตามแต่ชนิดของ
บริการรถขนส่งสาธารณะนั้น ๆ รถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อยแดง) มีจุดที่
สามารถนำมาแข่งขันได้ เช่น อัตราค่าโดยสารที่ถูกลง มีเส้นทางการให้บริการ
ที่เป็นประจำ มีช่วงเวลาในการให้บริการต่อวันที่แน่นอน และมีระยะเวลารอคอย
ที่ต่ำ ขณะเดียวกันสิ่งที่เป็นอุปสรรคเมื่อเทียบกับคู่แข่งอื่น ก็คือ การขยายตัว
ของคู่แข่งทางอ้อมจะเป็นไปอย่างเสรีและรวดเร็วมากกว่า

กล่าวได้ว่าการให้บริการของรถสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อยแดง) มีปัจจัยที่เอื้อ
ต่อการดำเนินงานมากกว่ารถประเภทอื่น อาทิเช่น ความต้องการของผู้โดยสาร
เพิ่มขึ้น สหกรณ์เดินรถล้านนามีอำนาจการต่อรองเหนือผู้ใช้บริการและจาก
จุดอ่อนของคู่แข่งอื่นโดยตรงและทางอ้อมในปัจจุบัน รถสีล้อยขนาดเล็ก
(สีล้อยแดง) เชียงใหม่สามารถอาศัยโอกาสนี้ในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ
และสนองตอบต่อความต้องการของผู้โดยสารได้มาก โดยการอุดหนุนและ
ควบคุมจากรัฐบาลกลาง

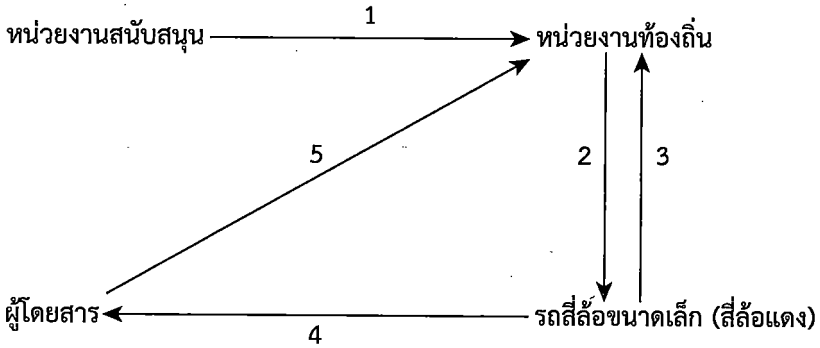
3) การวิเคราะห์เส้นทางรถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อยแดง)
การคำนวณเส้นทางรถโดยสารสีล้อยแดงประจำเส้นทาง อาศัยการออกแบบตาม
เส้นทางสัมปทานของสหกรณ์เดินรถเชียงใหม่ล้านนา จำกัด กับสำนักงานขนส่ง
จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 4 เส้นทาง ประกอบด้วย เส้นทางที่ 1 สาย มหาวิทยาลัย
เชียงใหม่ วนซ้าย เส้นทางที่ 2 สาย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ วนขวา เส้นทางที่ 3
สายมหาวิทยาลัยพายัพ - ขนส่งอาเขต และเส้นทางที่ 4 สายสถานีรถไฟ -
ขนส่งอาเขต

เมื่อพิจารณาแล้วหากเกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เชียงใหม่ใน 4 เส้นทาง จะใช้รถให้บริการทั้งหมดในความถี่การปล่อยรถทุก ๆ 15 นาทีในช่วงเวลาปกติ จำนวน 127 คัน และความถี่ในการปล่อยรถทุก ๆ 5 นาที เฉพาะช่วงเวลาเร่งรีบ คือ ที่มีความต้องการใช้บริการสูง ช่วงเวลา 06.00 น. ถึง 08.00 น. และ 16.00 น. ถึง 18.00 น. จำนวน 257 คัน ดังนั้น จะใช้รถในการให้บริการของ 4 เส้นทางนี้ 771 คัน ภายใต้เงื่อนไขของการลงทุน โดยภาครัฐหรือภาคเอกชนที่มีความต้องการในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ

4) การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ ได้มูลค่ารวมของต้นทุนเท่ากับ 1,694.56 ล้านบาท มูลค่ารวมของผลประโยชน์เท่ากับ 2,033.61 ล้านบาท เมื่อนำมาคำนวณมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดร้อยละ 10 ต่อปี จะได้มูลค่าปัจจุบันของต้นทุนเท่ากับ 74.12 ล้านบาท มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์เท่ากับ 142.40 ล้านบาท และเมื่อนำมาวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ ของการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่จะได้มูลค่าปัจจุบันของประโยชน์สุทธิ (Net Present Value: NPV) เท่ากับ 29.01 ล้านบาท อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit-Cost Ratio: B/C ratio) เท่ากับ 2.35 และอัตราค่าตอบแทนภายในจากการลงทุน (Economic Internal Rate of Return: EIRR) เท่ากับร้อยละ 19.66 โดยผลความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ มีผลในทิศทางบวก แสดงว่าการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เชียงใหม่ในเส้นทางรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) ประจำเส้นทาง มีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในการลงทุน

ดังนั้น จากการวิจัยมีข้อเสนอสำหรับการจัดรูปแบบการให้บริการรถ ขนส่งรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) ประจำทาง คือ 1) การจัดการระบบ ขนส่งรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาครัฐ (หน่วยงานท้องถิ่น) และ 2) การจัดการระบบขนส่งรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาคเอกชน โดยนำเสนอรายละเอียดดังนี้

1) การจัดการระบบขนส่งรถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อยแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาครัฐ (หน่วยงานท้องถิ่น) ที่มีกรอบของอำนาจในการบริหารและจัดการตามภารกิจ ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 แสดงขั้นตอนการจัดการบริการรถขนส่งโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อยแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาครัฐ (หน่วยงานท้องถิ่น)

จากแผนภาพที่ 1 อธิบายขั้นตอนการดำเนินการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ในรูปแบบรถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อยแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาครัฐ ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 หน่วยงานสนับสนุน หมายถึง รัฐบาลส่วนกลางจะทำหน้าที่สนับสนุนงบประมาณในการลงทุนสำหรับการดำเนินการทั้งระบบการดำเนินการต่าง ๆ ให้อำนาจการตัดสินใจ โดยภาครัฐส่วนกลางจะทำหน้าที่ควบคุมและประเมินตรวจสอบการดำเนินงานของหน่วยงานท้องถิ่นในการบริหารและการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ทั้งหมด

ขั้นตอนที่ 2 หน่วยงานท้องถิ่น หมายถึง เทศบาลนครเชียงใหม่มีอำนาจตามภารกิจ นโยบาย แผนงาน และกลยุทธ์ของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ ทำหน้าที่ในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดขึ้นและมีความยั่งยืน โดยใช้รถสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อยแดง) ตามรูปแบบการวางเส้นทางการเดินทางแบบประจำเส้นทาง ซึ่งขอบเขตของหน้าที่ ประกอบด้วย การจัดซื้อรถ

การควบคุมปริมาณรถให้สอดคล้องกับความต้องการ การจัดตารางการเดินรถ การจัดรถให้บริการ การควบคุมเวลาการเดินรถ การบริหารและจัดการด้านการเงิน การบริหารและจัดการบุคลากร การบำรุงรักษาสภาพรถที่ให้บริการ และการประสานงานกับกรมการขนส่งทางบกถึงกฎระเบียบในการออกใบอนุญาตขับขี่ และตรวจสอบสภาพอย่างจริงจัง อีกทั้งสร้างมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการที่ดีขึ้นได้อีกระดับหนึ่ง ตลอดจนจรรยาบรรณและสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้รถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทาง

ขั้นตอนที่ 3 รถสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง) จะทำหน้าที่เป็นพาหนะที่ใช้ในการดำเนินการให้บริการ โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานท้องถิ่น ปริมาณรถที่เหมาะสมกับการให้บริการ การฝึกอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับรถบริการสาธารณะถึงกฎระเบียบและมารยาทในการให้บริการ ทั้งนี้ลักษณะของรถต้องแสดงออกถึงความโดดเด่น ความน่าดึงดูดใจให้ผู้ใช้บริการเกิดความต้องการหรือมาใช้บริการโดยฉับพลัน ซึ่งถ้าทำให้ผู้โดยสารตัดสินใจโดยเร็วจะก่อให้เกิดการใช้บริการที่รวดเร็วขึ้น รถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ควรมีการปรับโฉมให้มีจุดขาย เช่น ป้ายติดรถที่แสดงเส้นทางที่ชัดเจน สีของรถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง) และสมรรถนะความพร้อมของรถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง)

ขั้นตอนที่ 4 ผู้โดยสารจะเกิดการรับรู้และมีความต้องการใช้บริการรถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง) โดยผู้โดยสารจะต้องมีข้อมูลรายละเอียดที่เพียงพอของรถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง) เพื่อใช้ในกระบวนการตัดสินใจใช้บริการ ดังนี้

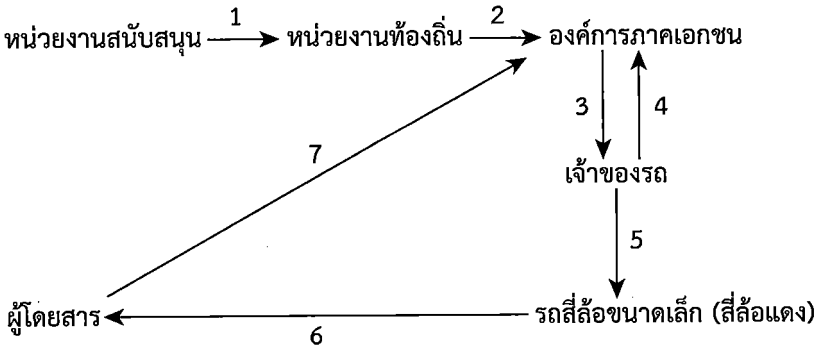
- 1) การตระหนักถึงความจำเป็นและความต้องการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง)
- 2) การค้นหาข้อมูลรถโดยสารสาธารณะสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ในกรณีที่ผู้โดยสารไม่มีข้อมูล หรือมีข้อมูลไม่เพียงพอต่อการตัดสินใจ โดยสามารถหาข้อมูลได้จากทั้งแหล่งข้อมูลภายในและแหล่งข้อมูลภายนอก

3) การประเมินทางเลือก ผู้โดยสารจะประเมินความต้องการของตนเองผ่านเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นจากพื้นฐานข้อมูลที่ได้รับ

4) การตัดสินใจใช้บริการผู้โดยสารจะตัดสินใจใช้บริการก็ต่อเมื่อระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ (รถโดยสารสาธารณะสีล้อขนาดเล็ก (สีล้อแดง)) มีความพร้อมและผู้โดยสารมีข้อมูลเพียงพอ และมีอำนาจในการใช้บริการรวมถึงมีโอกาสในการใช้บริการ

ขั้นตอนที่ 5 ผู้โดยสารจะทำหน้าที่ในการประเมินการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ จากความพึงพอใจหลังใช้บริการรถโดยสารสาธารณะสีล้อขนาดเล็ก (สีล้อแดง) และเสนอแนะการให้บริการไปยังหน่วยงานท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปสู่การปรับปรุงแก้ไขการให้บริการให้มีประสิทธิภาพ อีกทั้งสร้างความมั่นใจในการใช้บริการเพิ่มขึ้นให้เกิดการรับรู้และตระหนักในตัวผลิตภัณฑ์ “รถโดยสารสาธารณะสีล้อขนาดเล็ก (สีล้อแดง)” และปรับทัศนคติต่อบริการรถโดยสารสีล้อขนาดเล็ก (สีล้อแดง) มากขึ้น

2) การจัดการระบบขนส่งรถโดยสารสีล้อขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาคเอกชน ซึ่งเป็นผู้ประกอบการที่ดำเนินการให้บริการรถสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่มาเป็นระยะเวลากว่า 35 ปี โดยรูปแบบการบริหารและจัดการ ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 แสดงขั้นตอนการจัดการบริการรถขนส่งโดยสายสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาคเอกชน

จากภาพที่ 2 อธิบายขั้นตอนการดำเนินการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ในรูปแบบรถโดยสารสีล้อยขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาคเอกชนในรูปแบบของสหกรณ์นครลานนาเดินรถ ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 หน่วยงานสนับสนุน หมายถึง รัฐบาลส่วนกลางจะทำหน้าที่สนับสนุนงบประมาณในการลงทุนสำหรับการดำเนินการทั้งระบบการดำเนินการต่าง ๆ โดยหน่วยงานท้องถิ่นมีอำนาจในการตัดสินใจ

ขั้นตอนที่ 2 หน่วยงานท้องถิ่น หมายถึง เทศบาลนครเชียงใหม่มีอำนาจในการบริหารระบบขนส่งสาธารณะ โดยทำหน้าที่สนับสนุนงบประมาณ ควบคุมและประเมินตรวจสอบการดำเนินงานของสหกรณ์นครลานนาเดินรถในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ทั้งหมด

ขั้นตอนที่ 3 องค์การภาคเอกชนจะทำหน้าที่ในการดำเนินการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ทั้งระบบโดยขอบเขตการดำเนินการประกอบด้วย การคัดเลือกรถให้บริการ การควบคุมปริมาณรถให้สอดคล้องกับความต้องการ การจัดตารางการเดินรถ การจัดการให้บริการ การควบคุมเวลาการเดินรถ การบริหารและจัดการด้านการเงิน การบริหารและจัดการบุคลากร

การบำรุงรักษาสภาพรถที่เป็นสมาชิกในการให้บริการ และการประสานงานกับกรมการขนส่งทางบกถึงกฎระเบียบในการออกใบอนุญาตขับขี่และตรวจสภาพอย่างจริงจัง อีกทั้งสร้างมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการที่ดีขึ้นได้อีกระดับหนึ่ง ตลอดจนการรณรงค์และสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้รถโดยสารสีล้อขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทาง

นอกจากนี้ “องค์การภาคเอกชน” ต้องให้คำปรึกษา คำแนะนำ ระเบียบวิธีการในการให้บริการ และรับสมัครสมาชิกเข้าร่วมกับสหกรณ์ฯ เพื่อให้สมาชิกเข้ามาให้บริการรถสาธารณะแบบประจำเส้นทางที่ออกแบบโดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมทั้งองค์การภาคเอกชน หากรถที่จะให้บริการไม่เป็นสมาชิกและยอมรับเงื่อนไขขององค์การภาคเอกชน ก็ไม่สามารถนำรถมาวิ่งให้บริการผู้โดยสารได้

ขั้นตอนที่ 4 เจ้าของรถโดยสารสีล้อขนาดเล็ก (สีล้อแดง) เข้าเป็นสมาชิกขององค์การภาคเอกชนและต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขการให้บริการลักษณะประจำเส้นทางที่กำหนดให้เท่านั้น (ไม่สามารถนำรถวิ่งวนรับผู้โดยสารนอกเส้นทางได้ดังที่ปฏิบัติ) หากผู้ใดไม่เข้าร่วมและให้ความร่วมมือก็จะถูกถอดถอนใบอนุญาตและถูกยกเลิกการให้บริการ เจ้าของรถโดยสารสีล้อขนาดเล็ก (สีล้อแดง) จะต้องได้รับการถ่ายทอดความรู้ และทักษะรวมถึงข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการให้บริการ ควรที่จะมีการเตรียมความพร้อมตนเอง เช่น การดูแลสุขภาพกาย ใจ สร้างบุคลิกภาพให้เกิดขึ้น เวลาผู้โดยสารมาใช้บริการจะได้เกิดความประทับใจและเกิดเป็นภาพลักษณ์ที่ดี สร้างความสัมพันธ์และประสบการณ์ที่ดีต่อผู้โดยสาร การสร้างจิตสำนึกที่ดีต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งเครื่องมือดังกล่าวจะเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดรูปแบบการดำเนินธุรกิจระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ได้ครบวงจรและยั่งยืน

ขั้นตอนที่ 5 รถสีล้อขนาดเล็ก (สีล้อแดง) จะทำหน้าที่เป็นพาหนะที่ใช้ในการดำเนินการให้บริการ โดยจะต้องมีการปรับปรุงลักษณะของรถที่แสดงออกถึงความโดดเด่น ความน่าดึงดูดใจให้ผู้ใช้บริการเกิดความต้องการหรือมาใช้บริการโดยฉับพลัน ซึ่งถ้าทำให้ผู้โดยสารตัดสินใจโดยเร็วจะก่อให้เกิดการใช้

บริการที่รวดเร็วขึ้น รถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) ควรมีการปรับโฉมให้มีจุดขาย เช่น ป้ายติดรถที่แสดงเส้นทางที่ชัดเจน สีของรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) และสมรรถนะความพร้อมของรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง)

ขั้นตอนที่ 6 ผู้โดยสารจะเกิดการรับรู้และมีความต้องการใช้บริการรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) โดยผู้โดยสารจะต้องมีข้อมูลรายละเอียดที่เพียงพอของรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) เพื่อใช้ในกระบวนการตัดสินใจใช้บริการ ดังนี้

- 1) การตระหนักถึงความจำเป็นและความต้องการใช้บริการรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง)
- 2) การค้นหาข้อมูลรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) ในกรณีที่ผู้โดยสารไม่มีข้อมูลหรือมีข้อมูลไม่เพียงพอต่อการตัดสินใจ โดยสามารถหาข้อมูลได้จากทั้งแหล่งข้อมูลภายใน และแหล่งข้อมูลภายนอก
- 3) การประเมินทางเลือก ผู้โดยสารจะประเมินความต้องการของตนเองผ่านเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นจากพื้นฐานข้อมูลที่ได้รับ
- 4) การตัดสินใจใช้บริการ ผู้โดยสารจะตัดสินใจใช้บริการก็ต่อเมื่อระบบขนส่งในเขตเมืองเชียงใหม่ (รถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง)) มีความพร้อมและผู้โดยสารมีข้อมูลเพียงพอ และมีอำนาจในการใช้บริการรวมถึงมีโอกาสในการใช้บริการ

ขั้นตอนที่ 7 ผู้โดยสารจะทำหน้าที่ในการประเมินการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่จากความพึงพอใจหลังใช้บริการรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) และเสนอแนะการให้บริการไปยังองค์การภาคเอกชนที่ทำหน้าที่ในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อจะนำข้อมูลที่ได้ไปสู่การปรับปรุงแก้ไขการให้บริการให้มีประสิทธิภาพ อีกทั้งสร้างความมั่นใจในการใช้บริการเพิ่มขึ้นให้เกิดการรับรู้และตระหนักในตัวผลิตภัณฑ์ “รถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง)” และปรับทัศนคติต่อบริการรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) มากขึ้นต่อไป

โดยการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักการและแนวคิดสำคัญที่ผู้วิจัยสรุปจากผลการวิจัย 5 ประการที่จะสามารถใช้เป็นแนวทางพื้นฐานต่อการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ ดังนี้

ประการแรก สอดคล้องกับพฤติกรรม ความต้องการ และวิถีชีวิตของประชาชน

ประการที่สอง การตอบรับกับการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

ประการที่สาม การเชื่อมโยงและการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง) ในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ

ประการที่สี่ ต้องมีนโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ที่มีความสอดคล้องกันในการพัฒนาการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

ประการที่ห้า ความต่อเนื่องเชิงนโยบาย กลยุทธ์ในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ และความพร้อมของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะการวิจัย

อภิปรายผล

การวิจัยเรื่องทางเลือกสาธารณะว่าด้วยการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ได้สรุปสาระสำคัญของการวิจัยและนำเสนอให้เห็นความเชื่อมโยงของผลการวิจัยประกอบกับมีประเด็นสำคัญทางแนวคิดและทฤษฎีที่ผู้ศึกษาได้นำมาอภิปรายเพื่อทำให้มีความชัดเจนและสมบูรณ์ทางวิชาการเพิ่มขึ้น

รูปแบบการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่มีจุดมุ่งหมายสำหรับการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะโดยเลือกระบบที่เหมาะสมกับการลงทุนและสอดคล้องกับสภาพบริบทพื้นฐานของเมืองเชียงใหม่ ปัจจัยทางด้านผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์แสดงถึง

ความชัดเจนเกี่ยวกับการลงทุนสำหรับการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากเป็นพื้นฐานสำหรับทางเลือกในการพัฒนาที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคม การตอบสนองต่อความต้องการ และการพัฒนาเมืองซึ่งเหตุผลสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะมักเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่จะได้รับเนื่องจากค่าตอบแทนของตัวเลขาทางการเงินเป็นเงื่อนไขสำคัญทั้งหมด ภายใต้เงื่อนไขการลงทุนทางการเงิน ภาครัฐเป็นองค์การเดียวที่มีศักยภาพมากพอต่อการตอบสนองในการลงทุน ซึ่งข้อเสนอรูปแบบประกอบด้วย 1) การจัดการระบบขนส่งรถโดยสารสีล่อนขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาครัฐ (หน่วยงานท้องถิ่น) และ 2) การจัดการระบบขนส่งรถโดยสารสีล่อนขนาดเล็ก (สีล้อแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาคเอกชน โดยทั้ง 2 รูปแบบภาครัฐส่วนกลางทำหน้าที่สนับสนุนงบประมาณ ควบคุม และประเมินผลในการดำเนินการอย่างเป็นระบบ โดยเน้นรูปแบบของการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่นในการกำหนดนโยบายกลยุทธ์ และอำนาจการตัดสินใจให้กับรัฐบาลท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการหลัก เนื่องจากการกระจายอำนาจให้ระดับท้องถิ่นนั้น ทำให้รัฐบาลท้องถิ่นเกิดความใกล้ชิดกับประชาชนในท้องถิ่น โดยเปิดทางให้ประชาชนมีส่วนร่วมโดยตรงในการช่วยตัดสินใจ และอำนวยความสะดวกในการให้บริการบนฐานของความ ต้องการของพลเมืองในท้องถิ่น (World Bank, 1998) หรืออีกนัยหนึ่งของกรการกระจายอำนาจให้กับรัฐบาลท้องถิ่นในแง่ของการช่วยจัดสรรการให้บริการพลเมืองในท้องถิ่นได้ตรงตามความต้องการอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งสามารถเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการของท้องถิ่นได้มากขึ้น รวมไปถึงการเสริมสร้างความตระหนักในหน้าที่รับผิดชอบของเจ้าหน้าที่หรือผู้แทนของประชาชนในท้องถิ่น (World Bank, 1998)

ทั้งนี้ จากผลการวิจัยของ Daiva, G. Algirgas, G. and Ausrine, G. (2012) พบว่า ประสิทธิภาพการดำเนินของระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 1.1 ที่ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากปัจจัยภายใน คือ การควบคุมของผู้ประกอบ

การในประเทศไทยอังกฤษและอีกร้อยละ 0.3 เนื่องจากปัจจัยภายนอกของการควบคุม เช่น ค่าน้ำมันดิบ จะมีความแปรปรวนต่อบริการที่อาจจะเกิดขึ้น ทั้งนี้การลงทุนสำหรับทางเลือกในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ภาครัฐส่วนกลางสามารถควบคุมการดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการออกแบบระบบการประเมินผลที่ชัดเจนและรัดกุมสำหรับตรวจสอบกระบวนการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ โดยการจัดสรรทรัพยากรตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับประสิทธิภาพของการให้บริการซึ่งการบริหารและจัดการระบบขนส่งสาธารณะจะต้องมีผู้รับผิดชอบโดยตรงในการกำกับดูแลทรัพยากร เพื่อไม่ให้ทรัพยากรถูกใช้มากเกินไป กล่าวคือ หากไม่ใช้การบริหารและจัดการแบบสินค้าเอกชนก็ควรเป็นแบบสินค้าสาธารณะ ซึ่งนำมาสู่ข้อสรุปคือ 1) การดูแลควบคุมโดยตรงจากรัฐ และ 2) การให้สัมปทานกับเอกชน (Privatization) (Elinor Ostrom, 1990) โดยภาครัฐจะมีบทบาทสำคัญในการกำหนดทางเลือกที่ถูกต้องและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในการแก้ไขปัญหาการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ ซึ่งต้องมีการกำหนดกฎระเบียบของการจัดการและบทลงโทษหากทำผิดกฎระเบียบ ซึ่งทางเลือกของรูปแบบที่เหมาะสมจะมีส่วนผลักดันให้การจัดการระบบขนส่งสาธารณะประสบผลสำเร็จ อีกทั้งภาคประชาชนต้องตระหนักและให้ความสำคัญต่อการเรียกร้องความชอบธรรมเป็นธรรมต่อสังคมและคุณภาพชีวิตของคนเชียงใหม่ทุกคนจึงจะเกิดผลอย่างชัดเจนยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

การวิจัยเกี่ยวกับทางเลือกสาธารณะว่าด้วยการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า สภาพและ ความต้องการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ทั้งประชาชนทั่วไป ชุมชน/ ท้องถิ่น และนักท่องเที่ยวที่เป็นผู้ใช้บริการ มีความต้องการให้เกิดระบบ การจัดการบริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่อย่างเป็นรูปธรรม โดยอำนาจในการตัดสินใจต่อการบริหารและจัดการมีผลต่อการจัดการระบบ ขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ทุกด้าน ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

1.1 รูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสมสำหรับการจัดการ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ต้องมีความสอดคล้องกับพฤติกรรม ความต้องการ และลักษณะของแผนผังของเมือง การใช้รถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) มาจัดการวางรูปแบบของระบบบริการจึงเป็นทางเลือกที่มีความ เป็นได้และมีความเหมาะสมมากกว่ารถประเภทอื่นด้วยขนาดของรถและ สัดส่วนของจำนวนรถที่เป็นสมาชิกองค์การภาคเอกชนมีความสะดวกกว่าการ ลงทุนจัดซื้อรถใหม่ทั้งหมด โดยเริ่มการลงทุนตามรายละเอียดดังนี้

1) การออกแบบเส้นทางและจุดจอดใหม่ให้มีความเชื่อมโยงกับความต้องการและความหนาแน่นของประชากร ซึ่งต้องใช้ วิธีการในการสำรวจพื้นที่ในเขตเมืองเชียงใหม่ทั้งหมดเพื่อที่จะสามารถใช้ข้อมูล ในการออกแบบเส้นทางและจุดจอดให้ครอบคลุมต่อไป

2) การออกแบบโครงสร้างการบริหารและจัดการระบบ ขนส่งสาธารณะโดยให้องค์การภาคเอกชนเป็นฝ่ายดำเนินการ และหน่วยงาน ภาครัฐเป็นฝ่ายควบคุมและประเมินผลการดำเนินงานโดยใช้วิธีการข้อตกลง ร่วมกันในการบริหารและจัดการบริการรถสาธารณะในเขตเมือง

3) การวางมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการจะทำให้ มีตัวชี้วัดในการจัดการบริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ และประชาสัมพันธ์ต่อประชาชนได้

1.2 รูปแบบทางเลือกในการจัดการระบบขนส่งรถโดยสารสี่ล้อขนาดเล็ก (สี่ล้อแดง) ประจำทางดำเนินการโดยภาคเอกชนจะบรรลุเป้าหมายและประสบผลสำเร็จได้ต้องพิจารณา ดังนี้

1) ภาครัฐควรให้ความสำคัญต่อการสร้างความเข้าใจความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อความสมดุลที่จะเกิดขึ้นสำหรับการจัดการที่จะเกิดขึ้น ทุกฝ่ายต้องเข้าใจบทบาทและหน้าที่ อีกทั้งต้องยอมรับสถานการณ์ของการเปลี่ยนแปลงร่วมกัน เนื่องจากหลายฝ่ายยังมีมุมมองที่แตกต่างกันต่อการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยมุ่งผลประโยชน์ไปเฉพาะของกลุ่มตนเท่านั้น ไม่มองถึงผลประโยชน์ที่ตอบแทนโดยรวมที่จะขึ้นต่อสังคม ดังนั้น การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมจะทำให้ทุกฝ่ายตระหนักถึงผลที่อาจได้รับต่อการเปลี่ยนแปลงบนพื้นฐานของความเข้าใจร่วมกัน

2) ภาครัฐควรให้ความสำคัญต่อขอบเขตอำนาจและความรับผิดชอบโดยตรงในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นทางการและเป็นรูปธรรมจะนำไปสู่แนวทางการแก้ไขปัญหาจากข้อเรียกร้องทั้งจากประชาชนและขอความช่วยเหลือจากภาครัฐส่วนกลางได้อย่างเต็มรูปแบบ เพราะขอบเขตอำนาจการบริหารและจัดการระบบขนส่งสาธารณะโดยตรงกับองค์กรและ/หรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งจะนำไปสู่ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการบริหารและจัดการอย่างเต็มศักยภาพตามขอบเขตอำนาจในการตัดสินใจ

3) ภาครัฐและผู้ประกอบการ (องค์การภาคเอกชน) ต้องส่งเสริมให้มีการอบรมและพัฒนาบุคลากรเชิงบูรณาการ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาความสามารถ การให้บริการที่ดี โดยความร่วมมือระหว่างองค์การที่เกี่ยวข้องกับขนส่งพร้อม ๆ กัน อาทิเช่น ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่ เป็นต้น ด้วยการผลักดันและสร้างแรงจูงใจให้พนักงานและ/ หรือสมาชิกเข้ารับการอบรมหลักสูตรที่ได้มาตรฐานเกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ มาตรฐานความปลอดภัย การเรียนรู้กฎหมายและกฎจราจรที่ถูกต้องตามหลักการไปสู่การนำไปปฏิบัติที่เคร่งครัด และได้มาตรฐานบนท้องถนน

4) ภาครัฐและผู้ประกอบการ (องค์การภาคเอกชน) ต้องกำหนดแนวทางการพัฒนาศักยภาพพร้อมทั้งประสิทธิภาพของพนักงาน ข้าราชการ โดยกระบวนการอบรมเชิงความสามารถต้องเปิดโอกาสให้พนักงาน ข้าราชการทุกคนเข้าร่วม และให้ผู้เข้าอบรมได้เสนอแนวคิดและการแลกเปลี่ยน เรียนรู้ เพื่อการปรับปรุงมาตรฐานรูปแบบการให้บริการตามต้องการให้สอดคล้อง กับลักษณะการให้บริการที่ตรงกับความต้องการขององค์การ และประชาชน ที่เป็นเป้าหมายสูงสุด

5) ประชาชนในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่ต้องมีความตระหนัก ถึงกระบวนการสร้างความเข้มแข็งในการผลักดันการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตเมืองเชียงใหม่ เพราะยังขาดองค์การผู้นำ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ขาดความเข้มแข็ง ภาคธุรกิจไม่แสดงความคิดเห็นทางการเมือง ภาควิชาการ สามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างจำกัด และภาคประชาชนเกิดความอ่อนแอ ไม่ได้รับการสนับสนุนจากประชาชน สิ่งเหล่านี้คือ ความล้มเหลวของการ ผลักดันให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างชัดเจน ดังนั้น การสร้างจิตสำนึกของการ เป็นพลเมืองที่มีจิตสำนึกสาธารณะอย่างแท้จริง เป็นปัจจัยสำคัญอีกด้านหนึ่ง ที่จะเป็นแรงผลักดันในการแสดงภาวะความเป็นผู้นำออกมา ทั้งในการเลือก ผู้นำท้องถิ่นที่ดีบนวิสัยทัศน์ของการพิจารณาด้วยเหตุและผล การสร้างค่านิยม ร่วม มองถึงประโยชน์ส่วนรวมในการตอบสนองสังคมโดยรวมมากกว่าการทิ้งขว้าง ให้เป็นเพียงภาระของผู้ใดผู้หนึ่งเท่านั้น

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1) วิจัยการประเมินระดับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยการ วิเคราะห์รายละเอียดของบทบาทและอิทธิพลต่อการจัดการระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

2) วิจัยความสัมพันธ์ของปัจจัยที่จะส่งผลต่อการดำเนินนโยบาย ในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

รายการอ้างอิง

- ณัฐพงษ์ ทองภักดี. (2552). *เศรษฐศาสตร์นโยบายสาธารณะ* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โครงการส่งเสริมและพัฒนาเอกสารวิชาการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ธวัชชัย บริสุทธิยางกูร. (2549). *ความเป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหาจราจรของเทศบาลนครเชียงใหม่โดยรถโดยสารประจำทาง*. การค้นคว้าแบบอิสระ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- นิภา ศรีศิลปนันท์. (2549). *การให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร*. การค้นคว้าแบบอิสระ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- นิรันดร์ ขวนชื่น. (2539). *ทัศนคติของชาวเชียงใหม่ต่อระบบการขนส่งสาธารณะ*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- บุญส่ง สัตโยภาส. (2544). *ลักษณะและการจัดการระบบของรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองจังหวัดเชียงใหม่*. เชียงใหม่: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ปริญญา ปฏิพันธ์กานต์. (2550). *ความต้องการระบบขนส่งมวลชนสำหรับเมืองเชียงใหม่*. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ปริญนุช วัฒนกุล. (2551). *การเมืองเรื่องการจัดการระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่*. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- ปูน เทียงบูรณธรรม และคณะ. (2553). *โครงการการศึกษาและสถิติการจัดทำระบบรถร่วมสี่ล้อแดงของเมืองเชียงใหม่เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงาน*. เชียงใหม่: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- พีระพันธ์ จิตราภิรมย์. (2555). *การสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของคนในเมืองเชียงใหม่*. วันที่ค้นข้อมูล 20 สิงหาคม 2557; เข้าถึงได้จาก <http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplannung/Diverse/Forschung/International/CM-MTS/CM-MTS.pdf>
- วาสิฏฐ์ พลสาระรักษ์. (2551). *การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้รถบริการสาธารณะของประชาชนในอำเภอเมืองเชียงใหม่*. การค้นคว้าแบบอิสระ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- อรธวิทย์ อูปโยคิน. (2544). *แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางสำหรับรถประจำทางและยานพาหนะอื่นในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยใช้ข้อมูลความพึงพอใจที่ระบุไว้ก่อน*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- เอกพร นวณันท์. (2550). *การวิเคราะห์สภาพการใช้พลังงานและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองเชียงใหม่ ด้วยวิธีประเมินวัฏจักรชีวิต*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิศวกรรมพลังงาน, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- Daiva, G. Algirgas, G. & Ausrine, G. (2012). Transport and Telecommunication Institute, Lomonosova 1, Riga, LV-1019, Latvia. *Transport and Telecommunication*, 13(2), 108-122.

- Leyendecker, T. (2002). Germany: responsibilities for public transport, taking the example of the Kolner Verehrs-Betriebe AG. *Public Transport International*, 3, 18-21.
- Ostrom, E. (1990). *Governing the Commons :The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge. UK: Cambridge University Press.
- Paulley, N. et al. 2006. "The demand for public transport: the effects of fares, quality of service, income and car ownership". *Transport Policy*, 13, 295-306.
- White, P. (2009). *Public transport: its planning, management and operation* (5 th ed). New York: Routledge.
- Vuchic, V. R. (1981). *Urban Public Transportation System and Technology*. Trenton, NJ: Prentice Hall Inc.
- Wheeler, J. O. (1974). Trip Purpose & Urban Activity Linkage. *Annual of the Association of American Geographers*, 62(4), 641-654.
- World Bank. (1998). *Rethinking Decentralization in Developing Countries*. N.W. Washington, D.C, U.S.A.: The International Bank for Reconstruction and Development/ THE WORLD BANK 1818 H Street.
-