

การศึกษาสถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของ
ธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ที่ไม่มีตารางเวลา

สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

จัดทำโดย
บริษัท ซี เอ อินเตอร์เนชั่นแนล อินฟอร์เมชั่น จำกัด
กันยายน 2552

คำนำ

รายงานสรุปการศึกษาสถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการ การศึกษาสถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ ที่ไม่มีตารางเวลา เป็นส่วนหนึ่งของ การศึกษา “โครงการการประกอบธุรกิจบริการของไทย เพื่อจัดทำแนวทางในการอนุญาตหรือมาตรการสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย” ข้อมูลที่นำเสนอนี้ได้จากการศึกษาทั้งข้อมูลทุติยภูมิและปฐมภูมิร่วมกัน เพื่อวิเคราะห์ด้านสถานภาพการประกอบธุรกิจ และความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการ เป้าหมาย ซึ่งกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ได้มอบหมายให้บริษัท ซี เอ อินเตอร์เนชั่นแนล อินฟอร์เมชั่น จำกัด ดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม 2552 ถึง มิถุนายน 2553 โดยข้อมูลทุติยภูมินั้นได้จากการศึกษาทบทวนข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแต่ละธุรกิจทั้งในภาครัฐและเอกชน ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิได้จากสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจ การสำรวจความคิดเห็นจากผู้ประกอบการในธุรกิจ และการสัมภาษณ์าระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐภาคเอกชนในธุรกิจ

ทั้งนี้รายงานฉบับสมบูรณ์ ที่มีเนื้อหาครบถ้วนในส่วนกรอบแผนงานและกลยุทธ์ในการป้องกันผลกระทบและการพัฒนาขีดความสามารถของสถานประกอบการไทย เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือการเข้ามาประกอบกิจการของสถานประกอบการต่างชาติ ผู้อ่านสามารถติดต่อขอข้อมูลได้จาก สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

คณะที่ปรึกษาโครงการขอขอบคุณกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและหน่วยงานทั้งภาครัฐและสมาคมธุรกิจเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสถานประกอบการในทุกสาขาธุรกิจ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการอนุเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้การศึกษาครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ทุกประการ

หัวหน้าทีมที่ปรึกษาโครงการ ฯ

เพียรจิต สิงหโหราช

บริษัท ซี เอ อินเตอร์เนชั่นแนล อินฟอร์เมชั่น จำกัด

มิถุนายน 2553

สถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของ ธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ที่ไม่มีตารางเวลา

ธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ที่ไม่มีตารางเวลา (TSIC Code: I60220) ครอบคลุมการให้บริการในลักษณะรถโดยสารไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง ได้แก่ รถโดยสาร และรถขนาดเล็กที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม ซึ่งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้แยกการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร โดยพิจารณาตามกิจการหรือการใช้งาน ออกเป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

- **ลักษณะ 1** เพื่อการทัศนอาจร เป็นการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารในธุรกิจ นำเที่ยว เพื่อนำนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ เป็นการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารในธุรกิจนำเที่ยวของผู้ประกอบการนำเที่ยว

- **ลักษณะ 2** เพื่อบริการธุรกิจ เป็นการขนส่งไม่ประจำทาง ด้วยรถโดยสารในธุรกิจ โรงแรมที่พักอาศัยในการขนส่งผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ หรือแหล่งท่องเที่ยว กับโรงแรม ที่พักอาศัยที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจ

- **ลักษณะ 3** เพื่อการจ้างเหมา เป็นการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารในธุรกิจ รับจ้างเหมาขนส่งผู้โดยสารให้แก่ผู้อื่นเพื่อรับจ้างเหมาเป็นรายเที่ยว รายวัน หรือรายเดือน โดยมีสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร เช่น

- จ้างเหมารายเที่ยวหรือรายวัน เช่น รถกฐินผ้าป่า รับจ้างทั่วไป

- จ้างเหมารายเดือน เช่น รับส่งนักท่องเที่ยว รับส่งพนักงาน รับส่งนักเรียน

- **ลักษณะ 4** เพื่อการรับจ้าง เป็นการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินเจ็ดคน แต่ไม่เกินเก้าคน เพื่อบริการรับจ้างไปยังจุดต่าง ๆ โดยการเหมาเป็นรายเที่ยวหรือรายบุคคล ในบริเวณเขตเทศบาล เขตเมือง หรือเขตชุมชนที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่ง เช่น รถสี่ล้อเล็กรับส่งผู้โดยสารในจังหวัดภูเก็ต จันทบุรี สงขลา (www.dlt.go.th, 2551)

สาระสำคัญของสถานภาพของธุรกิจได้พอสังเขป ดังนี้

กิจการในธุรกิจ การขนส่งผู้โดยสารทางบกที่ไม่มีตารางเวลา จนถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 มีจำนวน 5,509 ราย และในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (2543-2552) มีแนวโน้มของจำนวนกิจการ ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉลี่ยร้อยละ 3.16 ต่อปี จำนวนกิจการที่มีผู้ถือหุ้น เป็นสัญชาติไทย 100% มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 94.96 ส่วนกิจการที่มีต่างชาติมาร่วมทุนมีอยู่เพียงร้อยละ 5.04 โดยจำนวนสัญชาติที่เข้ามาร่วมถือหุ้น ในกิจการนี้มากที่สุด คือ จีน และสัญชาติที่นำเงินเข้ามาลงทุนมากที่สุด ในปี 2551 คือ รัสเซีย ธุรกิจนี้เกือบทั้งหมดเป็นองค์กรขนาด SMEs ส่วนใหญ่มีที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล ถึงร้อยละ 62.62 ในปี 2550 กิจการทั้งหมด ทั่วประเทศ มีรายได้รวมกันประมาณห้าหมื่นล้านบาท

ด้านทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ พบว่า กิจการที่มีต่างชาติร่วมถือหุ้นมีการใช้ทรัพยากรจากต่างประเทศในสัดส่วนที่สูงกว่ากิจการที่มีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทย 100 % โดยมีการใช้เครื่องมือและเทคโนโลยี จากต่างประเทศในสัดส่วนที่สูงกว่าทรัพยากรอื่นๆ ในขณะที่กิจการไทยก็มีการใช้ทรัพยากรจากต่างประเทศด้วยเช่นกัน โดยมีการนำเข้าเครื่องมือและเทคโนโลยีในสัดส่วนที่สูงกว่าปัจจัยอื่นๆ

ด้านจุดแข็งหรือความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจพบว่า กิจการที่เป็นคนไทย 100 % มีการรวมกลุ่มเพื่อช่วยเหลือและพัฒนาการให้บริการ และแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน และมีการพัฒนาบุคลากรการให้บริการให้มีความเชี่ยวชาญ ในขณะที่กิจการที่มีต่างชาติร่วมถือหุ้นมีข้อได้เปรียบด้านรถยนต์ที่ให้บริการมีความทันสมัย มีความปลอดภัย มีเงินลงทุนสูงกว่า และด้านการตลาดมีเครือข่ายกับบริษัทนำเที่ยวในการหา ลูกค้ามากกว่า ด้านจุดอ่อนหรือข้อจำกัด พบว่ากิจการที่มีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทย 100% ขาดแคลนเงินทุนสำหรับการปรับปรุงรถยนต์ที่ใช้ในการให้บริการ มีการแข่งขันสูง ขยายตลาดยาก และบุคลากรเข้าออกบ่อย ในขณะที่จุดอ่อนของกิจการที่มีต่างชาติร่วมถือหุ้น คือ มีการแข่งขันรุนแรง เนื่องจากการมีผู้ให้บริการจำนวนมาก ทั้งนี้ประเด็นที่ใช้ในการแข่งขันของธุรกิจการ

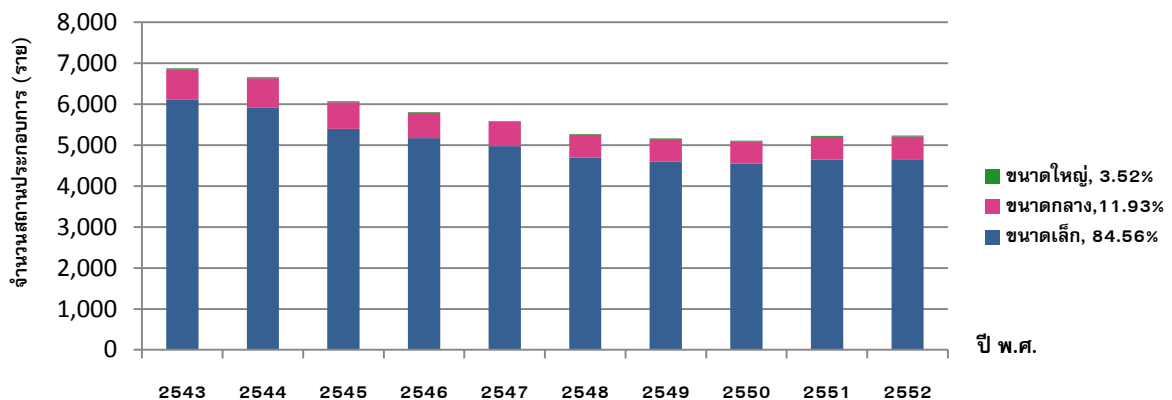
ขนส่งผู้โดยสารทางบกที่ไม่มีตารางเวลา คือ ความสามารถในการเจาะกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย เช่น ลูกค้าที่เป็นลักษณะองค์กรที่ต้องใช้รถในการรับส่งพนักงาน ซึ่งเป็นตลาดที่มีความแน่นอนเพราะมีการทำสัญญาการใช้บริการ

ทั้งนี้สามารถสรุป สถานภาพและสภาวะการแข่งขันของธุรกิจ การขนส่งผู้โดยสารทางบกที่ไม่มีตารางเวลา มีรายละเอียดดังนี้

1. ข้อมูลทางเศรษฐกิจที่สำคัญของธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ที่ไม่มีตารางเวลา ในช่วงปี พ.ศ. 2543-2552

1.1. จำนวนและสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามขนาดของกิจการ

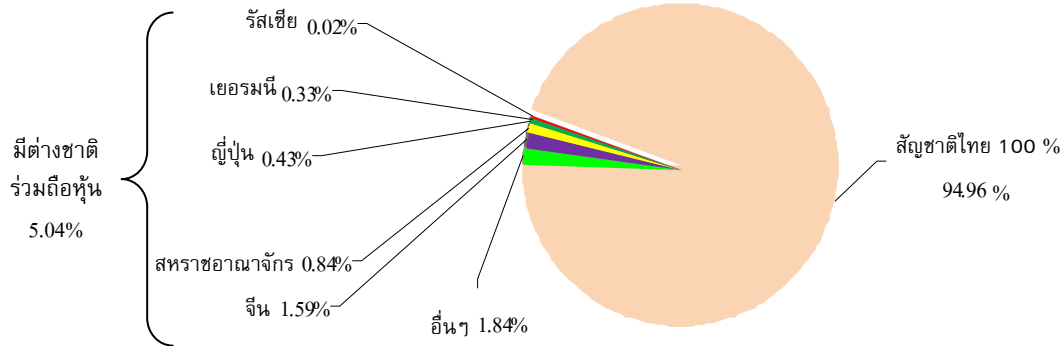
จำนวนสถานประกอบการ จำแนกตามขนาดของกิจการ ปี 2543-2552



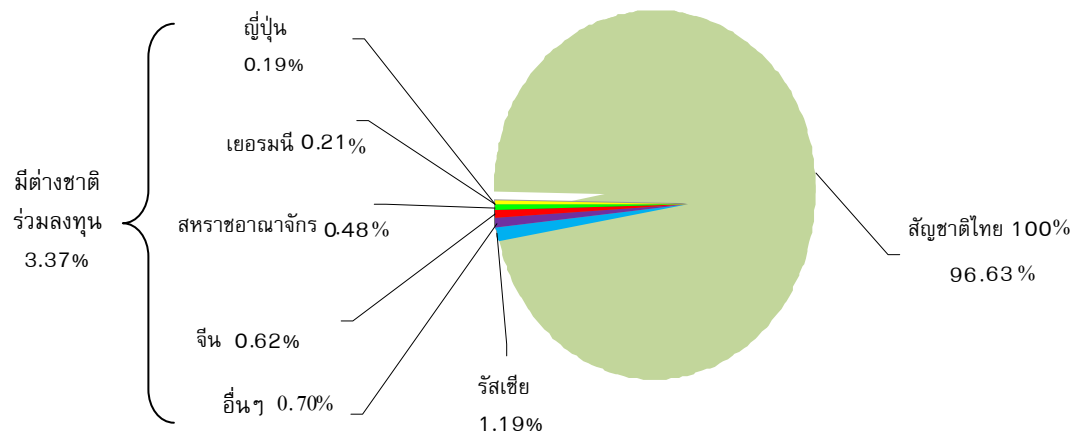
จำนวนสถานประกอบการทั่วประเทศจนถึงปี ปัจจุบัน 2552 (ณ เดือนกุมภาพันธ์) มีจำนวนคงอยู่รวม 5,509 ราย โดยสถานประกอบการเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 96.48) เป็นสถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2543-2552) จำนวนสถานประกอบการมีอัตราการเติบโตต่อปีเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง และมีการเติบโตเฉลี่ยในรอบ 10 ปี ลดลงร้อยละ 3.16 เท่านั้น ด้านการกระจายตัวของสถานประกอบการพบว่า สถานประกอบการส่วนใหญ่มีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ ก รุงเทพฯ และปริมณฑลร้อยละ 62.62 รองลงมาคืออยู่ภาคใต้ (ร้อยละ 11.62) และภาคตะวันออก (ร้อยละ 8.93) ตามลำดับ

1.2. จำนวนและทุนจดทะเบียนของกิจการ จำแนกตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้น

จำนวนของกิจการ จำแนกตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้น ปี 2551



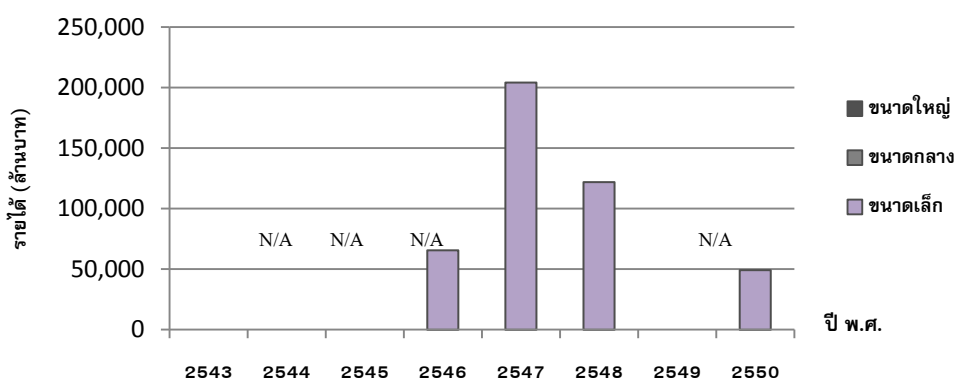
ทุนจดทะเบียนของกิจการ จำแนกตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้น ปี 2551



เมื่อพิจารณาด้านการถือหุ้นของกิจการในธุรกิจ พบว่าในปี พ .ศ. 2551 มีจำนวนกิจการที่เป็นสัญชาติไทย 100% ถึงร้อยละ 94.96 มีมูลค่าทุนจดทะเบียนรวมประมาณ 6,511.06 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 96.63 ของมูลค่าทุนจดทะเบียนทั้งหมด ส่วนกิจการที่มีชาวต่างชาติเข้าร่วมถือหุ้นมีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 5.04 มีมูลค่าทุนจดทะเบียนรวมประมาณ 227.31 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.37 ของทั้งหมด

1.3. มูลค่าตลาดจากรายได้รวมของธุรกิจ จำแนกตามขนาดของกิจการ

รายได้รวมของธุรกิจ จำแนกตามขนาดของกิจการ ปี 2543-2550



หมายเหตุ: N/A หมายถึงไม่สามารถประมาณการได้ เนื่องจากขาดกลุ่มตัวอย่างขนาดใหญ่ และหรือขนาดกลางในปีนั้นๆ

ด้านการประเมินมูลค่าตลาดของธุรกิจ พบว่าประมาณการรายได้ของธุรกิจในปี 2550 มีมูลค่าประมาณ 49,271.91 ล้านบาท ในรอบ 8 ปี (ช่วงปี พ.ศ. 2543-2550) มูลค่าตลาดด้านรายได้ของธุรกิจมีอัตราการเติบโตต่อปีไม่คงที่ ทั้งนี้ธุรกิจที่เป็นผู้นำตลาด ซึ่งมีรายได้สูงสุดในช่วงปี พ.ศ. 2548-2550 เช่น บริษัท ผลอนันต์ฟาร์ม จำกัด บริษัท เอื้องหลวง ลานนา ทัวร์ จำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด สีดาทรานสปอร์ต บริษัท วิริยะแพร์ทัวร์ จำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด นิวอารีย์ ทรานสปอร์ต เป็นต้น ทั้งนี้ในปี 2550 พบว่าผู้นำตลาดทั้งหมดเป็นกิจการสัญชาติไทย 100% (9 ราย) ส่วนผู้นำตลาดที่เหลืออีก 1 รายมีต่างชาติร่วมถือหุ้น ได้แก่ บริษัท เอสอาร์ ดีลักซ์ ทรานสปอร์ต จำกัด โดยผู้ร่วมถือหุ้นมีสัญชาติจีน

2. หน่วยงานและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งทางบกอื่น ๆ ที่ไม่มีตารางเวลา

2.1. ภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- **กรมการขนส่งทางบก** มีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การพัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพื่อส่งเสริมการให้บริการรถสาธารณะ เสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน รวมทั้งการพัฒนางานด้านบริการประชาชน (www.dlt.go.th, 2551)

- **สำนักงานนโยบายและแผนการจราจร** (สนข.) มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งทางบกคือ ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบายวางแผนและประสานแผนการขนส่งและจราจร จัดทำแผนแม่บท เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ สนข. เพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไขหรือออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งและจราจรให้เหมาะสม จัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร จัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร นอกจากนี้ยังร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการกำหนดทำที่และมาตรการในองค์การระหว่างประเทศ และระหว่างภูมิภาคที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ (www.otp.go.th, 2548)

- **สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม** เป็นหน่วยงานหนึ่งที่ทำให้การสนับสนุนด้านข้อมูลด้านการคมนาคม โดยได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เข้ามาใช้ในการพัฒนาการให้บริการข้อมูลและบริการของกระทรวงคมนาคมด้วยระบบเว็บท่า (Enterprise Portal Site) ตั้งแต่ ปี 2547 เพื่อเป็นศูนย์รวมการให้บริการของกระทรวงคมนาคม ทั้งในส่วนการให้บริการข้อมูลสารสนเทศ (Information) และบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service) แก่กลุ่มเป้าหมาย 4 กลุ่ม คือ ได้แก่ ประชาชน องค์กร ชำราชการและให้บริการแก่ภาคธุรกิจ โดยมีจุดมุ่งหมายสำคัญ คือ

มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและบูรณาการบริการในลักษณะแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวและเสริมสร้างขีดความสามารถของกระทรวงคมนาคมในด้านการเอื้ออำนวยให้แก่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงบริการต่างๆ ภายในกระทรวงได้อย่างครอบคลุมและทั่วถึง (portal.mot.go.th/e-services/index.htm, 2550)

- **องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)** ภารกิจขสมก. คือ ทำหน้าที่ดูแล และรับผิดชอบการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงและประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล นอกจากการให้บริการด้วยตนเองแล้วยังมีหน้าที่ในการเป็นผู้ควบคุมและดูแลสถานประกอบการเดินรถเอกชนที่ให้บริการรถประเภทรถโดยสารขนาดใหญ่ (ทั้งรถธรรมดา และรถปรับอากาศ) รถมินิบัส รถในซอย และรถตู้โดยสารปรับอากาศ ทั้งนี้โดยมีนโยบายหลักคือ บูรณาการด้านเส้นทางการเดินรถและพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถให้ประสาน และสอดคล้องกับพัฒนาระบบขนส่งมวลชน สนับสนุนในการแก้ไขปัญหาการจราจร และสิ่งแวดล้อมภายในเมือง รวมถึงการส่งเสริมการนำพลังงานสะอาดมาใช้ในระบบขนส่งมวลชน พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าโดยสารให้มีประสิทธิภาพ ในรูปแบบที่ทันสมัยและสามารถเชื่อม ต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ (www.bmta.co.th/th/index.php, 2551)

- **บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)** เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดของกระทรวงคมนาคม ดำเนินการในด้านการบริการขนส่งผู้โดยสารโดยรถประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัดและให้เอกชนเข้ามามีส่วนดำเนินการในรูปของรถร่วมเอกชน ทำหน้าที่เป็นแกนกลางในการจัดระเบียบการเดินรถทั้งของบริษัทเองและรถร่วมให้เป็นระเบียบ รวมทั้งการให้บริการด้านสถานีขนส่งผู้โดยสารทำให้สามารถแบ่งขอบเขตการดำเนินงานธุรกิจได้ ทั้งนี้มีภารกิจหลักในการพัฒนาการบริการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ได้มาตรฐานสากล ที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด รักษาสิทธิที่พึงมี ให้การคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่สามโดยยกระดับมาตรฐานในการกำกับดูแลทั้งรถบริษัทและสถานประกอบการรถร่วม (www.transport.co.th, 2551)

2.2. มาตรการกำกับดูแล

การกำหนดมาตรการในการกำกับดูแลธุรกิจ เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อสถานประกอบการในประเทศไทย กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบกได้เป็นผู้กำกับดูแลภายใต้ประเด็นเกี่ยวกับข้อกำหนดในการประกอบกิจการการขนส่งทางบก ที่เกี่ยวกับการเข้ามาของคนต่างด้าว ซึ่งปรากฏในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 โดยมีรายละเอียดดังนี้

มาตรการ	รายละเอียด	หน่วยงานกำกับดูแล
การกำหนดคุณสมบัติของสถานประกอบการ	มีข้อกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน ทั้งนี้ผู้ขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งต้องมีสัญชาติไทย ในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นห้างหุ้นส่วน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด นั้นต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย ต้องมีคุณสมบัติโดยละเอียด ดังนี้ (1) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย (2) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย (3) ในกรณีที่ เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้อง	กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

มาตรการ	รายละเอียด	หน่วยงานกำกับดูแล
	<p>เป็นของผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้อง เป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจตามกฎหมาย ว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐ ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้ง องค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดนั้น ต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ</p> <p>(4) ในกรณีที่บริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคล ธรรมดาและมีสัญชาติไทย ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัดเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือ บริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม (1) (2) (3) หรือ (4) แล้วแต่กรณี โดยให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมี อำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะ รายได้</p> <p>นอกจากนี้ยังมีข้อกำหนดที่ระบุว่าผู้ประจําทาง (เช่น ผู้ขับรถ ผู้เก็บค่า โดยสาร นายตรวจ) ในการขนส่งประจําทาง การขนส่งไม่ประจําทางหรือการ ขนส่งโดยรถโดยสารขนาดเล็กจะต้องมีสัญชาติไทย ทั้งนี้ใบอนุญาตในการ ประกอบการขนส่งประจําทางมีอายุ 7 ปี และใบอนุญาตขับรถไม่ประจําทางมี อายุ 5 ปี</p>	

ที่มา : พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

2.3. มาตรการ/โครงการในการส่งเสริมและพัฒนา

ธุรกิจบริการด้านการขนส่งทางบก มีหน่วยงานเกี่ยวข้องจำนวนมาก ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ทั้งนี้ หน่วยงานต่างๆ ได้กำหนดมาตรการกำกับดูแลและส่งเสริมพัฒนาธุรกิจการขนส่งทางบกของไทย ขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง ตัวอย่างมาตรการการส่งเสริมที่ทำให้ธุรกิจมีการเติบโตและเป็นการเสริมสร้างศักยภาพให้ธุรกิจมีความสามารถแข่งขัน ของกรมการขนส่งทางบกในระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 -2553 มีดังนี้

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์	ผลการดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ
โครงการพัฒนา คุณภาพรถบัส ทัศนจร (รถ โดยสารไม่ ประจําทาง)	<p>เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีความมั่นใจในความ ปลอดภัย ได้รับประโยชน์สูงสุดด้านความ สะดวกสบาย และเกิดความประทับใจใน การใช้บริการ ทั้งนี้เพื่อพัฒนาและส่งเสริม การประกอบธุรกิจการขนส่งไม่ประจําทาง ด้วย รถโดยสารให้มีคุณภาพและได้ มาตรฐานสากล และเพื่อให้นักท่องเที่ยว ผู้ใช้บริการได้มีข้อมูล ของสถานประกอบการขนส่งที่ได้รับการ รับรองมาตรฐานคุณภาพเพื่อนำไปใช้ในการ ตัดสินใจที่จะเลือกใช้บริการ พร้อมทั้ง</p>	<p>ดำเนินการประชุมคณะทำงานเพื่อพิจารณา ทบทวนหลักเกณฑ์ การให้ดาวแต่ละระดับ ตั้งแต่ 5- 3 ดาว และทำการสุ่มประเมินรถ แต่ละมาตรฐาน ณ ฝ่ายตรวจสภาพรถ โดยสาร บริษัทต่างๆ ได้แก่ บริษัท สวีทรานส์ จำกัด, ห้างหุ้นส่วนจำกัด รุ่งเจริญ, บริษัท อัมรินทร์ทัวร์ จำกัด และสถาน ประกอบ การขนส่งที่เป็นบุคคลธรรมดาแต่ ละมาตรฐาน จำนวนรถ 8 คัน ซึ่ง คณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์ฯพิจารณา ให้ความเห็นชอบหลักเกณฑ์ 4 ดาว และ 3</p>	

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์	ผลการดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ
	<p>ช่วยในการตรวจสอบคุณภาพบริการของธุรกิจขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร รวมทั้งการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมบริการขนส่งทางบกในประเทศ ทั้งนี้มีระยะเวลาในการดำเนินงานของโครงการคือ ช่วงปีงบประมาณ พ.ศ.2550 - 2552</p>	<p>ดาว และประกาศหลักเกณฑ์ให้ สถานประกอบการขนส่งทราบ และประชาสัมพันธ์ให้นำรถเข้ารับการประเมิน โดยมีสถานประกอบการนำรถ巴士ทัศนจร (รถโดยสารไม่ประจำทาง) จำนวน 5 คัน เพื่อยื่นขอพิจารณาประเมิน</p>	
<p>โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน</p>	<p>เพื่อพัฒนาศักยภาพของบุคลากรและผู้เกี่ยวข้องด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพที่สูงขึ้น เพื่อป้องกันแก้ไขบรรเทา และลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐาน และบริการคมนาคมขนส่ง ตลอดจนเพื่อให้ระบบการคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัยและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น โดยมีพื้นที่เป้าหมาย ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ระยะเวลาในการดำเนินงานของโครงการคือ ปีงบประมาณ พ.ศ.2551 - 2552</p>	<p>ดำเนินการตามแผนโดยจัดอบรมตามโครงการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) โครงการอบรมการขับรถอย่างปลอดภัย ใส่ใจการให้บริการพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง (รถร่วมบริการ ขสมก.) ประจำปี 2551 จำนวน 3 รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรมรวม 167 คน</p> <p>(2) โครงการอบรมเสริมความรู้และพัฒนาคุณภาพการให้บริการพนักงานเก็บค่าโดยสาร (รถร่วมบริการ ขสมก.) ประจำปี 2551 จำนวน 2 รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรมรวม 90 คน</p> <p>(3) โครงการอบรมพนักงานขับรถโดยสารรับ - ส่งนักเรียนประจำปี 2551 จำนวน 2 รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรมรวม 107 คน</p> <p>(4) โครงการอบรมผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำรถรับ - ส่ง นักเรียนประจำปี 2551 จำนวน 2 รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรมรวม 145 คน</p> <p>(5) โครงการอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง ประจำปี 2551 จำนวน 3 รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรมรวม 328 คน</p> <p>จำนวน 116 คน</p>	<p>กรมการขนส่งทางบก</p>

3. สถานภาพการประกอบธุรกิจ และศักยภาพในการประกอบธุรกิจของสถานประกอบการ สัญชาติไทย 100% และสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วนของธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ที่ไม่มีตารางเวลา

จากการศึกษาข้อมูลงานวิจัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจ เช่น สมาคมสถานประกอบการรถขนส่งทั่วไทย และการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างสถานประกอบการรถโดยสารที่ไม่มีตารางเวลา สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

1) การใช้ทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจ

- **สถานประกอบการสัญชาติไทย 100 %** ส่วนใหญ่มีการใช้ทรัพยากรภายในประเทศเกือบทั้งหมด ได้แก่ ปัจจัยทุน ด้านบุคลากร ผู้เชี่ยวชาญ รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการ มีเพียงปัจจัยด้านเครื่องมือและเทคโนโลยีที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศ ประมาณร้อยละ 30 ได้แก่ รถโดยสารระบบ NGV และตัวถังรถและชิ้นส่วน อะไหล่รถยนต์บางประเภท ฯลฯ

- **สถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วน** ส่วนใหญ่ใช้ทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจภายในประเทศทั้งหมด ยกเว้นรูปแบบการบริหารจัดการ ที่มีการนำรูปแบบของต่างชาติมาใช้ร้อยละ 5-10 ปัจจัยทุนของต่างชาติร้อยละ 25-30 และเครื่องมือและเทคโนโลยีที่ใช้ในการให้บริการ ที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศร้อยละ 55-60

2) สถานภาพการตลาด การแข่งขันในตลาด

(1) **กลุ่มเป้าหมายของธุรกิจ** สถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % และสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วนมีกลุ่มเป้าหมายไม่แตกต่างกัน โดยตลาดในประเทศ ส่วนใหญ่ลูกค้าจะเป็นองค์กร บริษัทเอกชนต่างๆ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม งานรับจ้างจากกลุ่มบุคคลทั่วไป สถาบันการศึกษา และบริษัททัวร์หรือตัวแทนนำเที่ยว สำหรับตลาดต่างประเทศ กลุ่มลูกค้าเป้าหมายเป็นกลุ่มของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในไทย

(2) **ช่องทางและวิถีทางการตลาด** ตลาดการขนส่งผู้โดยสารที่ไม่มีตารางเวลาภายในประเทศ ส่วนใหญ่จะเป็นการบริการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะ และการรับ-ส่งนักเรียนและพนักงานขององค์กรเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการติดต่อลูกค้าส่วนใหญ่สถานประกอบการจะติดต่อโดยตรงกับลูกค้า ในกรณีของลูกค้านักธุรกิจจะมีการเสนอราคาและทำสัญญาว่าจ้างเป็นรายปี ส่วนการทำตลาดต่างประเทศ ส่วนใหญ่จะทำผ่านคู่ค้าหรือพันธมิตรซึ่งเป็นตัวแทนนำเที่ยว

(3) **คู่แข่งหลัก** ทั้งผู้ประกอบการไทยและสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วน มีคู่แข่งกันคล้ายกัน คือ เป็นธุรกิจประเภท ที่มีการนำเอากรรูปแบบใหม่มาให้บริการ เช่น รถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 50 ที่นั่ง และรถพืดกฎหมาย ที่ไม่ได้จดทะเบียนเป็นรถรับจ้าง หรือบริการสาธารณะ แต่เข้ามารับจ้างขนส่งหรือนำเที่ยว เช่น รถตู้ส่วนบุคคล

(4) รูปแบบและวิธีการแข่งขัน

รถโดยสารไม่ประจำทางจำนวนมากมีการแข่งขันกัน โดยเสนอราคาต่ำกว่า เช่น ในเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมได้มีการแข่งขันกันตัดราคา แย่งลูกค้าจากการรับส่งพนักงานตามโรงงานต่างๆ ทั้งรถ ประเภทพัดลมธรรมดาและรถปรับอากาศ เนื่องจากการไม่มีราคากลาง เพื่อการอ้างอิงหรือกำหนด ราคาขั้นต่ำไว้ ทำให้สถานประกอบการหลายรายต้องลดราคา เพื่อความอยู่รอด ในขณะที่ สถานประกอบการ หลายราย ต้องออกจากตลาดไป เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการอยู่ได้หรือบางรายเกิดการขาดทุนในการประกอบการ โดยเฉพาะในช่วงที่ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นช่วงกลางปี 2551 นอกจากประเด็นด้านราคายัง มีรูปแบบการแข่งขันด้วยการนำรถ ที่มีความหรูหรา ความสะดวกสบาย และเน้นด้านมาตรฐานในการสร้างความปลอดภัย พร้อมสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยแก่ลูกค้า นอกจากนี้ยังเน้นด้านการพัฒนาบุคลากรเพื่อให้สามารถให้บริการได้อย่างมีคุณภาพ

4. สถานภาพของ ประเด็น ความสามารถในการแข่งขันของ ธุรกิจ การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ที่ไม่มี ตารางเวลา

สถานประกอบการสัญชาติไทย 100% มีความได้เปรียบสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วน ด้าน เครือข่ายในการรวมกลุ่มหาลูกค้า เพื่อกระจายงาน ทั้งสถานประกอบการสัญชาติไทย 100% และสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วน ต่างมีความสามารถในการแข่งขันเช่นเดียวกัน แต่อาจมีความแตกต่างกันในบางประเด็น ได้แก่ ด้านบุคลากร ด้านการตลาด และด้านการบริหารจัดการ ส่วนด้านการเงินสถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % ไม่มีความสามารถในการแข่งขัน สำหรับข้อจำกัดและปัญหาที่ชัดเจน สถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % มีข้อจำกัดที่ชัดเจนด้านบุคลากร ด้านการตลาด และด้านการเงิน ส่วนสถานประกอบการที่มีต่างชาติเป็นหุ้นส่วน มีข้อจำกัดด้านการตลาดเช่นเดียวกับสถานประกอบการสัญชาติไทย 100 % ทั้งนี้สามารถ สรุปประเด็นความสามารถในการแข่งขัน ได้ดังนี้

จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของสถานประกอบการสัญชาติไทย 100 %

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ด้านเครือข่าย มีการรวมตัวกันเป็นสมาคมเพื่อแลกเปลี่ยน ข้อมูล ข่าวสารและให้บริการร่วมกันระหว่างสมาชิกของ สมาคม รวมทั้งร่วมกันพัฒนาสินค้าและบริการ เช่น ได้ ร่วมกันเพิ่มการบริการด้วยการขายการท่องเที่ยวแบบ MICE เพิ่มตามจากการขายการท่องเที่ยวแบบธรรมดา	- มีปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน รายได้ไม่สม่ำเสมอ ต้องประสบ ปัญหาการขาดทุน เนื่องจากต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในขณะที่ รายได้ลดลง อีกทั้ง มีหนี้สินเดิม จากการกู้ยืม ่อปรับเปลี่ยนระบบ เครื่องยนต์ เป็นต้น
โอกาส	อุปสรรค
- แนวโน้มรถโดยสารไม่ประจำทาง คาดว่าจะดีขึ้น เนื่องจาก ภาครัฐได้มีการกระตุ้นตลาดการท่องเที่ยวภายในประเทศมากขึ้น เช่น ได้มีการจัดงบประมาณเพื่อนำนักเรียนนักศึกษาจาก ทั่วประเทศให้ได้ไปท่องเที่ยว ทักษะศึกษาแหล่งท่องเที่ยว ต่างๆในประเทศ	- การบริหารจัดการ การวางนโยบายของภาครัฐ ไม่ได้เปิดโอกาสให้ ภาคเอกชนเข้า ไปมีส่วนร่วมในการวางแผนการดำเนินการ ทำให้ นโยบายที่ออกมาไม่สามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติได้ เช่น ข้อกำหนด กฎระเบียบของรัฐที่กำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพรถทุก 6 เดือน ซึ่งมีความยุ่งยากมาก และหน่วยงานรัฐเองก็ไม่มีศักยภาพที่จะรองรับการ ตรวจสอบได้เพียงพอ ทำให้ต้องเสียเวลาและยุ่งยากมาก - การนำนักท่องเที่ยวเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านค่อนข้างมีอุปสรรค มีการห้ามหรือมีข้อกำหนดที่เคร่งครัดในการนำรถท่องเที่ยวเข้าไปยัง ประเทศเพื่อนบ้าน โดยกฎหมายภายในของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย ลาว ทั้งนี้รถที่จะข้ามเข้าไปต้องเตรียมการขออนุญาต ล่วงหน้าไว้เป็นระยะเวลาพอสมควร ทำให้ไม่มีความสะดวกและ ยืดหยุ่น ในขณะที่ประเทศเหล่านั้นเข้ามาในไทยได้อย่างเสรี - การเรียกเก็บภาษีเงินได้ และภาษีนำเข้ารถ สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ที่เกิดขึ้น - ข้อกำหนด / กฎระเบียบของรัฐที่กำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพรถทุก 6 เดือน ซึ่งมีความยุ่งยากมาก และหน่วยงานรัฐเองก็ไม่มีศักยภาพที่จะรองรับการตรวจสอบได้เพียงพอ ทำให้ต้องเสียเวลาและยุ่งยากมาก