

แนวโน้มการขยายตัวของสถานตรวจสภาพรถเอกชนในอนาคต

Trend of Private-Vehicle-Inspection Service-Center Expansion in the Future

วชิรา บรรณรักษ์วิทย์

บทคัดย่อ

ในปัจจุบัน สถานตรวจสภาพรถยนต์ที่เป็นของภาครัฐ ซึ่งขึ้นกับกรมการขนส่งทางบกนั้น ยังมีไม่มากแห่งเพียงพอที่จะรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นทั่วประเทศได้อย่างทั่วถึง กรมการขนส่งทางบกจึงมีนโยบายให้ภาคเอกชนจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนทั่วประเทศขึ้นภายในปี พ.ศ. 2544 โดยขณะนี้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถแล้วรวม 636 ราย ซึ่งดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนไปแล้วทั้งสิ้น 23 จังหวัด และยังคงมีความต้องการจำนวนสถานตรวจสภาพรถเอกชนอีกจำนวนมากในอีก 53 จังหวัดที่เหลือ นอกจากนั้นแล้วในแต่ละปียังทวีความต้องการสถานตรวจสภาพรถเอกชนมากยิ่งขึ้นตามปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่านับจากปีปัจจุบันจนถึงปี พ.ศ. 2550 นั้น ปริมาณสถานตรวจสภาพรถเอกชนยังคงต้องเร่งจัดตั้งเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสถานการณ์เช่นนี้ถือได้ว่าเป็นโอกาสที่ดีอย่างยิ่งสำหรับนักลงทุนขนาดกลางและขนาดย่อมที่จะเข้ามาลงทุน

Abstract

At present the public-vehicle-inspection service-centers which were depended on The Department of Land Transport, Ministry of Transport and Communications still have not enough to service increasing a large number of vehicles in whole country. So The Department of Land Transport has a policy to allow the private section to establish private-vehicle-inspection service-center in whole country within year 2001. Now there are total 636 private-vehicle-inspection service-centers which are processing establishment total 23 provinces and still have a large number of requirements for private-vehicle-inspection service-centers in another 53 provinces. Additionally, in each year still increase requirement for private-vehicle-inspection service-centers according to increasing number of vehicles continuously every year. In studying this research we can see that since year 2003 till 2007 still hurry up establishment more private-vehicle-inspection service-center continuously. With this situation, it is a very good opportunity for the investors to invest in this Small and Medium Enterprises.

* อาจารย์ประจำภาควิชาการจัดการ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร

บทนำ

การจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน (ตรอ.) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบสภาพรถ และเพื่อให้รถยนต์ที่ใช้งานอยู่บนท้องถนนมีสภาพที่ดี มีอุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมาย ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียง และยังเป็นการลดปัญหาอุบัติเหตุให้น้อยลงอีกทางหนึ่งด้วย (กรมการขนส่งทางบก, 2543)

การจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน (ตรอ.) นั้นมีเป้าหมายต้องการให้มีการจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถอย่างเพียงพอและครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ลดงบประมาณและภาระการดำเนินงานของทางราชการ ตลอดจน เพื่อให้รถที่ใช้งานบนถนนมีสภาพรถที่ดี มีความมั่นคงแข็งแรง อุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วน ไม่สร้างปัญหามลภาวะเป็นพิษต่อส่วนรวม

ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ให้มีเพิ่มขึ้นครอบคลุมทุกพื้นที่คือ

1. ช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง อันเกิดจากรถยนต์
2. ช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง
3. ช่วยส่งเสริมให้เอกชนได้เข้ามามีบทบาทช่วยรัฐบาลในการควบคุมสภาวะแวดล้อมและรักษาสภาวะแวดล้อมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน
4. เพื่อเป็นการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศมีการพัฒนามาตรฐานเครื่องยนต์ให้สูงขึ้น ไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียง ตลอดจนเป็นการประหยัดทรัพยากรธรรมชาติด้านน้ำมันและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกันด้วย
5. เป็นการกระตุ้นให้เจ้าของรถ อู่ซ่อมรถ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมด้านการขนส่งทางถนนได้

ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคม ในการที่จะรักษายานพาหนะที่รับผิดชอบให้อยู่ในสภาพดี และปลอดภัยอยู่เสมอ

การจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน

(กรมการขนส่งทางบก, 2543)

ขั้นตอนการขอรับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถ

1. ขั้นตอนการยื่นคำขอ

1.1 ยื่นคำขอพร้อมเอกสารหลักฐานประกอบคำขอที่สำนักงานขนส่งจังหวัดที่ประสงค์จะจัดตั้ง

1.2 เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบคำขอและเอกสารหลักฐานประกอบคำขอเบื้องต้น และบันทึกให้ไปชำระค่าธรรมเนียมคำขอ (กรณีหลักฐานเอกสารประกอบคำขอไม่ครบถ้วน เจ้าหน้าที่จะแจ้งให้ทราบ และผู้ขอรับใบอนุญาตจะต้องนำมาแนบประกอบคำขอภายในระยะเวลาที่กำหนด)

1.3 ชำระค่าธรรมเนียมคำขอที่ฝ่ายการเงินและบัญชี

1.4 ลงรับคำขอที่ฝ่ายวิชาการขนส่งงานธุรการ สำนักงานขนส่งจังหวัด

1.5 เจ้าหน้าที่จะส่งคำขอและเอกสารให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป (ผู้ขอรับคำขอรับใบอนุญาตกลับได้ และต้องติดต่อเพื่อนัดหมายการตรวจสอบอาคาร สถานที่ ที่ขอจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถภายในระยะเวลา 90 วัน นับจากวันที่ลงรับคำขอ)

2. ขั้นตอนการอนุญาต

เมื่อนายทะเบียนกลางพิจารณาเรื่องแล้วเห็นควรอนุญาตในหลักการให้จัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถตามที่ขอ จะมีหนังสือแจ้งให้ทราบ ซึ่งผู้ได้รับอนุญาตต้องดำเนินการดังนี้

2.1 จัดเตรียมอาคารสถานที่ เครื่องตรวจสภาพรถให้ถูกต้องครบถ้วนภายในกำหนดระยะเวลา 180 วัน

2.2 เมื่อได้จัดเตรียมอาคารสถานที่ และเครื่องตรวจสภาพรถ ตามข้อ (1) แล้ว ให้แจ้งสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบความถูกต้อง และนำเสนอนายทะเบียนกลางพิจารณา

เมื่อนายทะเบียนกลางพิจารณาเห็นควรอนุญาตให้จัดตั้งสถานตรวจสภาพรถตามที่ขอได้ จะมีหนังสือแจ้งขนส่งจังหวัดเพื่อทราบและให้แจ้งผู้ขอรับใบอนุญาตทราบ เพื่อให้ติดต่อขอรับชำระค่าธรรมเนียมใบอนุญาต และรับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถได้

หลังจากได้รับแจ้งการอนุญาตในหลักการให้จัดตั้งสถานตรวจสภาพรถแล้ว นอกจากการเตรียมการด้านอาคารสถานที่ และเครื่องตรวจสภาพรถ ผู้ได้รับอนุญาตควรเตรียมการในด้านบุคลากรสำหรับการปฏิบัติงานตรวจสภาพรถ (ผู้ควบคุมการตรวจสภาพรถและเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถ) รวมทั้งเอกสารแบบพิมพ์และอื่นๆ ที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินการตรวจรับรองสภาพรถให้พร้อม (เช่น แผ่นป้ายสัญลักษณ์ เครื่องหมายสำหรับรถที่ผ่านการตรวจสภาพ (sticker) ป้ายชื่อของผู้ควบคุมการตรวจ สภาพรถและเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถ เป็นต้น) ทั้งนี้เพื่อให้พร้อมเปิดทำการตรวจรับรองสภาพรถได้ทันทีเมื่อได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ

ประมาณราคาเครื่องมือที่ใช้สำหรับการตรวจสภาพรถ

- 1. เครื่องมือตรวจสภาพรถยนต์ (กรมการขนส่งทางบก, 2543)
 - 1.1 เครื่องวัดระดับเสียง 28,000-30,000 บาท
 - 1.2 เครื่องวัดควันดำ 50,000-100,000 บาท
 - 1.3 เครื่องวิเคราะห์แก๊ส CO, HC

- 100,000 - 130,000 บาท
 - 1.4 เครื่องวัดความเร็วรอบ เครื่องยนต์แก๊สโซลีน 8,000 - 15,000 บาท
 - 1.5 เครื่องทดสอบโคมไฟหน้ารถ 30,000 - 50,000 บาท
 - 1.6 เครื่องวัดความเข้มของฟิล์มกรองแสง 20,000 - 25,000 บาท
 - 1.7 สิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจสภาพใต้ท้องรถ (อย่างหนึ่งอย่างใด)
 - เครื่องยกรถทั้งคัน 100,000 - 130,000 บาท
 - บ่อตรวจสภาพรถ ราคาตามสภาพ
 - สะพานยกรถ ราคาตามสภาพ (ราคาโดยรวมประมาณ 336,000 - 480,000 บาท)
- 2. เครื่องมือตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ (กรมการขนส่งทางบก, 2543)
 - 2.1 เครื่องวัดระดับเสียง 28,000-30,000 บาท
 - 2.2 เครื่องวิเคราะห์แก๊ส CO, HC 100,000-120,000 บาท
 - 2.3 เครื่องวัดความเร็วรอบ เครื่องยนต์แก๊สโซลีน 8,000- 15,000 บาท
 - 2.4 เครื่องทดสอบโคมไฟหน้ารถ 30,000 - 50,000 บาท (ราคาโดยรวมประมาณ 166,000-215,000 บาท)

อัตราค่าบริการตรวจสภาพรถ

- 1. การตรวจสภาพรถครั้งแรก (กรมการขนส่งทางบก, 2543)
 - 1.1 รถยนต์ที่มีน้ำหนักรถเปล่าไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม คันละ 150 บาท
 - 1.2 รถยนต์ที่มีน้ำหนักรถเปล่าเกิน 1,600

กิโลกรัม คันละ 250 บาท

1.3 รถจักรยานยนต์ คันละ 60 บาท

2. การตรวจสภาพรถครั้งต่อไป (ตรวจสภาพครั้งแรกแล้วมีข้อบกพร่องเป็นเหตุให้รถไม่ผ่านการตรวจสภาพ เมื่อเจ้าของรถได้นำรถไปปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องแล้วนำรถเข้ารับการตรวจใหม่) ค่าบริการตรวจสภาพรถเป็นดังนี้ (กรมการขนส่งทางบก, 2543)

2.1 กรณีที่นำรถเข้ารับการตรวจใหม่ภายใน 15 วัน นับจากวันที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพครั้งแรก ค่าบริการตรวจสภาพรถเท่ากับครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ

2.2 กรณีที่นำรถเข้ารับการตรวจใหม่เกิน 15 วัน นับจากวันที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพครั้งแรก ค่าบริการตรวจสภาพรถเท่ากับอัตราปกติ

รายการตรวจสภาพสำหรับรถยนต์

1. ตำแหน่งเลขตัวรถ
2. ชนิดเครื่องยนต์ แบบและชนิดเชื้อเพลิง
3. ตำแหน่งเลขเครื่องยนต์
4. จำนวนสูบ ซีซี แรงม้า เพลลา ยาง
5. ห้ามล้อมือ ห้ามล้อเท้า
6. ระบบเครื่องระบับเสียงและไอเสีย
 - ระดับเสียงของรถ
 - ค่าควันดำ
 - ปริมาณก๊าซ CO
 - ปริมาณก๊าซ HC
 - อุปกรณ์ขจัดมลพิษประเภท Catalytic Converter
7. แตรสัญญาณ
8. เครื่องวัดความเร็วรถ
9. โคมไฟแสงพุ่งไกล โคมไฟแสงพุ่งต่ำ
10. โคมไฟเลี้ยว โคมไฟท้าย โคมไฟหยุด
11. โคมไฟส่องป้ายทะเบียนรถ โคมไฟอื่นๆ

12. เครื่องปัดน้ำฝน
13. กระบอกกันลมหน้า-หลัง และส่วนอื่นที่เป็นกระจก, ฟิล์มกรองแสงที่ติดกระจกกันลมแสงผ่านได้
14. ศูนย์ล้อหน้า
15. ระบบบังคับเลี้ยว และพวงมาลัย
16. ล้อและยาง
17. ถังเชื้อเพลิงและท่อส่ง
18. เครื่องล่าง
19. สีรถ
20. สภาพตัวถังและโครงรถ
21. ประตูและพื้นรถ
22. ขนาดสัดส่วนของรถ
23. ที่นั่งและจำนวนที่นั่ง
24. เข็มขัดนิรภัย
25. อื่นๆ

สำหรับรถโดยสารและรถบรรทุก รายการที่ตรวจไม่แตกต่างจากรายการสำหรับตรวจรถยนต์มากนัก เพียงแต่จะต้องเพิ่มรายการที่ตรวจมากขึ้น เพื่อเพิ่มความปลอดภัย เช่นรายการต่างๆ ดังนี้

- ประตูทางขึ้นลงมีจำนวนกี่บาน
- ประตูฉุกเฉินมีจำนวนกี่บาน
- ราวยึดเหนี่ยว ราวประตู
- อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์
- พัดลมดูดอากาศมีจำนวนกี่เครื่อง
- จำนวนผู้โดยสารที่นั่งมีกี่คน และยืนกี่คน
- อื่นๆ

ข้อแนะนำในการเลือกใช้เครื่องตรวจสภาพรถ

1. เครื่องวัดควันดำ
 - 1.1 เป็นเครื่องวัดระบบกระดาษกรอง (Filter) หรือ ระบบวัดความทึบแสง (Opacity) ก็ได้
 - 1.2 สามารถวัดค่าควันดำได้ตั้งแต่ร้อยละ 0-99 หรือ ร้อยละ 0-100 หรือเทียบเท่า โดยมีค่าละเอียด

ในกา
เท่ากั
ซีฟอิ
NDII
มอน
ที่ระบ
ที่วัดไ
อ่านค่า
ละเอียด
Scale)
การวัด
ส่วนใน
(N-He:
dB (A)
ของคุณ
ซึ่งเรียก
technic
ยนต์แก๊
ยนต์ที่มี
ที่จะนำม
ร้อยละ

ในการอ่าน (Graduation หรือ Minimum Scale) เท่ากับร้อยละ 2 หรือน้อยกว่า

2. เครื่องวิเคราะห์ก๊าซเป็นระบบนินดีสเปอรั ซิฟอนิฟารต (Non-Dispersive Infrared Detection, NDID)

2.1 สามารถวัดค่าปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ที่ระบายจากท่อไอเสียของรถได้

2.2 ค่าปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่วัดได้มีหน่วยเป็นหน่วยร้อยละโดยปริมาตร สามารถอ่านค่าได้ในช่วงร้อยละ 0-8 หรือ ร้อยละ 0-10 โดยมีค่าเฉลี่ยในการอ่าน (Graduation หรือ Minimum Scale) เท่ากับร้อยละ 0.5 หรือน้อยกว่า

2.3 กรณีตรวจรถจักรยานยนต์ต้องมีช่วงการวัดค่าปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนไม่น้อยกว่า 10,000 ส่วนในล้านส่วน (ppm.) ของค่าเทียบเท่าเฮกซะน (N-Hexane)

3. เครื่องวัดระดับเสียง

3.1 สามารถวัดระดับเสียงได้ตั้งแต่ 50 dB (A) หรือน้อยกว่า ถึง 130 dB (A) หรือมากกว่า

3.2 เป็นเครื่องมือมาตรฐานตามมาตรฐานของคณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยเทคนิคไฟฟ้า ซึ่งเรียกโดยย่อว่า "ไอ อี ซี" (International Electrotechnical Commission, IEC) หรือ เทียบเท่า

4. เครื่องวัดความเร็วรอบเครื่องยนต์

4.1 สามารถวัดความเร็วรอบของเครื่องยนต์แก๊สโซลีน 2 จังหวะ และ 4 จังหวะ

4.2 สามารถวัดความเร็วรอบของเครื่องยนต์ที่มีจำนวนสูบตั้งแต่ 1 สูบ ถึง 6 สูบ หรือมากกว่า

4.3 มาตรฐานวัดความเร็วรอบของเครื่องยนต์ที่จะนำมาใช้ตรวจสอบ จะมีความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละสามของค่าเต็มสเกล

5. เครื่องทดสอบโคมไฟหน้า

5.1 สามารถแสดงค่าการเบี่ยงเบนของศูนย์รวมแสง (จุดโฟกัส) ของโคมไฟหน้ารถ ไฟทางซ้ายและขวา สูงและต่ำ เป็นเซนติเมตรต่อระยะห่างไปทางหน้ารถ 10 เมตร หรือเป็นค่าองศาของมุม หรือเป็นหน่วยวัดอื่นที่สามารถเทียบได้

6. เครื่องทดสอบการรั่วของแก๊ส

6.1 สามารถใช้ตรวจสอบการรั่วของแก๊สที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ที่มีความเข้มข้นปริมาณตั้งแต่ 50 ppm. ขึ้นไป

6.2 สามารถใช้ฟองสบู่ตรวจสอบก็ได้

7. เครื่องวัดความเข้มของฟิล์มกรองแสง

7.1 สามารถใช้ตรวจวัดได้ในส่วนที่เป็นกระจกหรือวัสดุโปร่งใสที่เป็นส่วนประกอบของตัวรถซึ่งต้องมีหน่วยการวัดค่าเป็นร้อยละ

8. สิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจสอบรถได้อย่างหนึ่ง ดังนี้

8.1 เครื่องยกรถ (ระบุชนิด รุ่น และสมรรถนะ)

8.2 สะพานยกรถ มีความสูงเพียงพอที่จะเข้าตรวจสอบช่วงล่างได้โดยสะดวก และให้จัดหาเอกสารการรับรองความมั่นคงแข็งแรงและการรับน้ำหนักสูงสุดจากวิศวกรผู้ออกแบบ

8.3 บ่อตรวจสอบสภาพได้ทั้งรถ

- กรณีตรวจสอบสภาพรถที่มีน้ำหนักกรดเปล่าเกิน 1,600 กิโลกรัม บ่อตรวจสอบสภาพรถควรมีความกว้าง 0.80 เมตร ยาวไม่น้อยกว่า 5 เมตร และลึก 1.5 เมตร

- กรณีตรวจสอบสภาพรถที่มีน้ำหนักกรดเปล่าไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม บ่อตรวจสอบสภาพรถควรมีความกว้าง 0.80 เมตร ยาวไม่น้อยกว่า 4 เมตร และลึก 1.5 เมตร

การวิเคราะห์สถานการณ์ และการบริหาร ดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถเอกชน

การวิเคราะห์สถานการณ์ (Situation Analysis)

สภาพแวดล้อมภายใน ศึกษาถึงจุดแข็ง (Strength) และจุดอ่อน (Weakness) (สุรัสวดี ราชกุลชัย, 2546)	สภาพแวดล้อมภายนอก ศึกษาถึงโอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) (สุรัสวดี ราชกุลชัย, 2546)
ก. การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) 1. กิจกรรมพื้นฐาน 1.1 การปฏิบัติงาน 1.2 การบริการ 1.3 ฯลฯ 2. กิจกรรมสนับสนุน 2.1 โครงสร้างพื้นฐาน 2.2 การบริหารทรัพยากรมนุษย์ 2.3 ฯลฯ	ก. สภาพแวดล้อมทั่วไป (General) 1. เทคโนโลยี 2. เศรษฐกิจ 3. ฯลฯ
ข. วิเคราะห์บทบาทหน้าที่ทางธุรกิจ (Business Function) 1. การตลาด 2. การเงิน 3. การจัดการ 4. การพัฒนา 5. ฯลฯ	ข. สภาพแวดล้อมแข่งขัน (Rivalry) 1. ผู้ก่อตั้งศูนย์บริการรายใหม่ 2. ผู้ขายเครื่องมืออุปกรณ์ให้แก่ศูนย์บริการ (Supplier) 3. ผู้ใช้บริการ 4. การแข่งขัน 5. ฯลฯ

ก. การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

1. กิจกรรมพื้นฐาน (Primary Activities)

ประกอบด้วย

1.1 การปฏิบัติการ (Operation) กิจกรรมของธุรกิจประเภทนี้ เช่น การบำรุงรักษาวัสดุอุปกรณ์ การทดสอบ เป็นต้น กิจกรรมนี้จะทำให้การให้บริการตรวจสภาพรถมีประสิทธิภาพสูงขึ้นและสามารถตอบสนองการให้บริการแก่ลูกค้า/ผู้ใช้บริการได้รวดเร็ว

1.2 การบริการ (Service) ผู้ประกอบการธุรกิจสามารถเพิ่มจุดเด่นขององค์การโดยการสร้างบริการให้ลูกค้าตระหนักว่าเป็นกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มแก่ลูกค้า กิจกรรมเหล่านี้ประกอบด้วย ความสุภาพและ

การตอบสนองความต้องการ การร้องเรียนของลูกค้า การตรวจสภาพรถให้ครบถ้วนทุกรายการ ดังนี้

1.2.1 ตรวจสอบความถูกต้องของรถให้ตรงกับสมุดคู่มือทะเบียนรถ เช่น เลขตัวถังหรือเลขโครงคัสซี เลขเครื่องยนต์ สีรถ ประเภทหรือลักษณะรถ หากพบ ว่าไม่ถูกต้องตรงกับสมุดคู่มือทะเบียนรถ สถานตรวจสภาพรถจะไม่สามารถดำเนินการตรวจสภาพรถได้ เจ้าของรถต้องนำรถมาดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้อง ณ ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดหรือสำนักงานขนส่งสาขา

1.2.2 ตรวจสอบอุปกรณ์ส่วนควบของรถว่าถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมายกำหนดหรือไม่ เช่น เข็มขัดนิรภัย เบาะรถ พิล์มกรองแสง

วันค่า
คาร์บอน
น้ำมัน

ความมัน

และช่วง

สภาพ

ตรวจสอบ

หลักเกณฑ์

กรรมการ

ปรากฏว่า

รับรองกา

นำไปชำระ

แก้ไขข้อ

ตรวจสอบ

ในอัตรา

ตรวจสอบ

ประกอบ

ครอบครัว

พื้นฐาน

Chain) i

คล้องกับ

เปรียบเทียบ

ได้แก่

1.2.3 วัดค่าความดังของเสียง วัดค่าควันทันสำหรับรถที่ใช้ น้ำมันดีเซล วัดค่าปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ และไฮโดรคาร์บอนสำหรับรถที่ใช้น้ำมันเบนซิน

1.2.4 ตรวจสอบสภาพตัวถัง โครงรถ ความมั่นคงแข็งแรงของรถ

1.2.5 ตรวจสอบระบบบังคับเลี้ยวพวงมาลัย และช่วงล่าง

1.2.6 ตรวจสอบระบบสัญญาณไฟต่างๆ

1.2.7 อื่นๆ ตามแบบบันทึกการตรวจสภาพ

หลังการตรวจ ช่างตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถเอกชนจะวินิจฉัยผลการตรวจตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรฐานการตรวจสภาพรถที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด หากผลการตรวจสภาพปรากฏว่า

- รถอยู่ในเกณฑ์ผ่านการตรวจจะออกไปรับรองการตรวจสภาพรถให้ เพื่อเป็นเอกสารประกอบนำไปชำระภาษี

- รถที่ไม่อยู่ในเกณฑ์ เจ้าของรถจะต้องนำไปแก้ไขข้อบกพร่องแล้วนำรถเข้าตรวจสภาพใหม่ที่สถานตรวจสภาพรถแห่งเดิมภายใน 15 วัน จะเสียค่าตรวจในอัตราครึ่งหนึ่ง แต่หากเกิน 15 วัน หรือไปตรวจที่สถานตรวจสภาพรถเอกชนแห่งอื่น จะต้องเสียค่าบริการเต็มอัตรา

2. กิจกรรมสนับสนุน (Support Activities) ประกอบด้วย

2.1 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ครอบคลุมกิจกรรมที่จะทำให้การสนับสนุนกิจกรรมพื้นฐานต่างๆ โดยจะสนับสนุนให้ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ทั้งหมดไปในทิศทางเดียวกัน เหมาะสมสอดคล้องกับทุกระดับภายในองค์กร เป็นแหล่งของการได้เปรียบในเชิงแข่งขัน ซึ่งปัจจัยพื้นฐานของสถานบริการ ได้แก่

2.1.1 การเงินและการบัญชี หน้าที่งานด้านนี้เป็นบทบาทสำคัญต่อประสิทธิผลของการบริหารในสถานบริการ ความได้เปรียบหรือจุดแข็งขึ้นอยู่กับความสามารถในการเพิ่มทุนจากหุ้นส่วนหรือแหล่งเงินกู้ยืมต่างๆ มีการทำงานประมาณที่เหมาะสม และมีความเข้าใจวิธีการปฏิบัติในระบบต้นทุนบัญชีอย่างเพียงพอ

2.1.2 ความสัมพันธ์กับภาครัฐ ผู้ประกอบธุรกิจควรจะให้ความร่วมมือกับภาครัฐ โดยเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก ในการตรวจสภาพรถให้ครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อลดภาระการดำเนินงานของทางราชการ

2.1.3 ระบบข้อมูล เป็นกิจกรรมที่จำเป็นเพราะเป็นความได้เปรียบเชิงแข่งขันที่โดดเด่น และจำเป็นที่สุดในปัจจุบันและอนาคต

2.1.4 การจัดการทั่วไป ครอบคลุมทั้งโครงสร้างและระบบการบริหาร ซึ่งจะช่วยสนับสนุนกิจกรรมของทั้งสถานบริการ รวมทั้งเรื่องทักษะความชำนาญ การพัฒนาสถานบริการสร้างความได้เปรียบเพิ่มขึ้นในสถานบริการอีกด้วย

2.2 การบริหารทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources Management) เป็นกิจกรรมเกี่ยวกับการเลือกสรร ฝึกอบรม พัฒนา และการจ่ายตอบแทนพนักงานทุกระดับ ผู้ประกอบธุรกิจควรจะปรับปรุงทักษะความชำนาญของพนักงาน และรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับพนักงาน เพื่อป้องกันปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากพนักงานทุกระดับ

ข. การวิเคราะห์จากหน้าที่ทางธุรกิจ (Business Function)

1. การตลาด (Marketing) หมายถึง การเติบโตของธุรกิจ หรือส่วนแบ่งตลาด วิเคราะห์เกี่ยวกับ

1.1 การให้บริการ จะต้องคำนึงถึงด้านคุณภาพ และประสิทธิภาพ

1.2 ด้านราคาได้ถูกกำหนดโดยกรรมการ
ขนส่งทางบก

1.3 ด้านช่องทางการตลาด เช่น ท่าเลที่ตั้ง
การควบคุม การรักษาวาสคุณภาพ การจัดเก็บ เป็นต้น

1.4 ด้านการส่งเสริมการตลาด เช่น
การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ การบริหารในเรื่องการให้
บริการแก่ลูกค้า

1.5 ภาพลักษณ์ของธุรกิจ เช่น ความรับ
ผิดชอบต่อชุมชน เป็นสถานบริการที่มีจริยธรรม เป็นต้น

1.6 การวิเคราะห์ลูกค้า ควรคำนึงถึง
ลักษณะลูกค้า วัตถุประสงค์ของลูกค้า เป็นต้น

2. การเงิน (Finance) ผู้ประกอบธุรกิจ
ประเภทนี้ควรพิจารณาผลตอบแทน (Return) และ
วิเคราะห์ต้นทุนทางการเงินว่ามีความเหมาะสม มีค่าสูง
หรือต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในธุรกิจเดียวกันอย่างไร

3. การบริหารจัดการ (Management)
พิจารณาประสิทธิภาพของธุรกิจ โดยคำนึงถึงปัจจัยเหล่านี้

3.1 โครงสร้างสถานบริการและการแบ่ง
งานภายในสถานบริการมีความเหมาะสมอย่างไร

3.2 การมอบหมายงานและการประสาน
งานของสถานบริการต้องมีความชัดเจน และมีความร่วมมือ
กันอย่างเต็มที่

3.3 วิสัยทัศน์ของผู้บริหารควรมองถึง
อนาคตว่าธุรกิจประเภทนี้จะเติบโตขึ้นมากน้อยเพียง
ใดเพื่อสามารถขยายธุรกิจรองรับความต้องการของ
ผู้ใช้บริการ

3.4 การวางแผนและการควบคุมเหมาะสม
หรือไม่

3.5 ควรจะติดตามตรวจสอบและประเมิน
ผลการปฏิบัติงานของพนักงานทุกระดับ

4. การพัฒนา (Development) ในการตรวจ
สภาพรอนั้นคุณภาพการตรวจขึ้นอยู่กับความชำนาญ

และรายการที่ตรวจว่าครบถ้วนถูกต้องหรือไม่ เครื่องมือ
ที่ใช้มีครบหรือไม่ เป็นเรื่องเกี่ยวกับเทคนิค ถือเป็น
ส่วนหนึ่งของการพัฒนาการให้บริการธุรกิจประเภทนี้

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Analysis)

ก. สภาพแวดล้อมทั่วไป (General Environment)

1. เทคโนโลยี (Technology) การใช้อุปกรณ์
เครื่องมือที่มีเทคโนโลยีทันสมัย การมีเครื่องมือดี
ผลการตรวจสภาพรถก็จะได้ดี

2. เศรษฐกิจ (Economics) ถ้าเศรษฐกิจดี
รถยนต์เพิ่มขึ้น ธุรกิจด้านนี้ก็จะดีตามไปด้วย

ข. สภาพแวดล้อมเชิงแข่งขัน (Competitive Environment)

1. ผู้ก่อตั้งสถานบริการรายใหม่ (New Entrant) ผู้ที่คิดจะริเริ่มลงทุนธุรกิจด้านนี้ ควรจะเป็น
คู่หรือศูนย์ตรวจสภาพรถ ที่มีที่ดิน อาคารอยู่เดิม ถ้าจะ
ซื้อที่ดินเพื่อการลงทุนใหม่ ควรคำนึงถึงผลตอบแทน
ระยะยาวด้วย

2. ผู้ขายเครื่องมืออุปกรณ์ให้แก่ศูนย์บริการ
(Supplier) ผู้ประกอบธุรกิจควรรู้จักการเจรจาต่อรอง
เนื่องจากราคาของอุปกรณ์อาจเพิ่มขึ้นหรืออาจจะถูกลง
คุณภาพสินค้า ถ้าสภาวะการแข่งขันสูง มีผู้ขายน้อยราย
เป็นต้น

3. ผู้ใช้บริการ คือลูกค้า ถ้าสถานบริการ
แห่งใดให้บริการที่ดี ย่อมทำให้ผู้ใช้บริการกลับไปใช้
บริการที่สถานบริการนั้นอีก หรืออาจแนะนำให้เพื่อนๆ
ไปใช้บริการที่สถานบริการแห่งนั้น เป็นต้น

4. การแข่งขัน (Rivalry) ธุรกิจประเภทนี้มี
การแข่งขันที่ไม่สูงนัก ขึ้นอยู่กับการบริการ และความ
หนาแน่นของรถยนต์ในแต่ละพื้นที่

ปริมาณการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ที่จดทะเบียนการตรวจสภาพจากสถานตรวจสภาพรถเอกชนในภาค

ตามที่มีประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร ลงวันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2539 เรื่อง ให้เจ้าของรถที่จะเสียภาษีประจำปีนำรถไปตรวจสภาพ (ฉบับที่ 4) ได้กำหนดให้ รถยนต์ที่หนึ่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์ที่หนึ่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีอายุการใช้งานครบเจ็ดปีตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2540 เป็นต้นไป นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก และรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานครบห้าปีตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2540 เป็นต้นไป นับแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก ต้องเข้ารับการตรวจสภาพก่อนถึงวันกำหนดเสียภาษีประจำปีนั้น (กรมการขนส่งทางบก, 2543) ส่งผลให้รถที่ต้องเข้ารับการตรวจสภาพก่อนดำเนินการเสียภาษีประจำปีมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุกปีตามจำนวนรถที่มีการจดทะเบียนใหม่ที่เพิ่มมากขึ้น

ในปี พ.ศ. 2544 กรมการขนส่งทางบกได้ให้ใบอนุญาตจัดตั้ง ตรอ. ใน 23 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง นครสวรรค์ นครปฐม ชลบุรี จันทบุรี ระยอง ตราด ลพบุรี นครราชสีมา อุบลราชธานี อุตรดิตถ์ ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และสงขลาไปแล้วทั้งสิ้นจำนวน 636 ราย รถยนต์ที่ต้องตรวจสภาพใน 23 จังหวัดที่มี ตรอ. ตั้งอยู่มีจำนวนทั้งสิ้น 2,779,123 คัน จำนวน ตรอ. ที่เหมาะสมกับจำนวนรถตามเกณฑ์ของกรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ให้ต้องมี ตรอ. จำนวน 323 แห่ง และรถจักรยานยนต์ที่ต้องตรวจสภาพใน 23 จังหวัดที่มี ตรอ. ตั้งอยู่มีจำนวนทั้งสิ้น 5,688,766 คัน คิดเป็นจำนวน ตรอ. ที่เหมาะสมกับจำนวนรถตามเกณฑ์ของกรมการขนส่งทางบกจะต้องมี ตรอ. จำนวน 496

แห่ง ถ้ารวมจำนวน ตรอ. ทั้งกรณีรถยนต์และจักรยานยนต์แล้วในปี พ.ศ. 2544 จะต้องมีความ ตรอ. ที่เหมาะสมทั้งสิ้น 819 แห่ง ซึ่งแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่ายังมีความต้องการจำนวน ตรอ. เพิ่มขึ้นจากจำนวนที่ได้รับใบอนุญาตไปแล้วอีกถึง 183 แห่ง

ในปี พ.ศ. 2544 รถยนต์ที่ต้องตรวจสภาพในจังหวัดอื่นๆ ทั่วประเทศที่ยังไม่มี ตรอ. ตั้งอยู่มีจำนวนทั้งสิ้น 913,381 คัน จำนวน ตรอ. ที่เหมาะสมกับจำนวนรถตามเกณฑ์ของกรมการขนส่งทางบก คือ 110 แห่ง และรถจักรยานยนต์ที่ต้องตรวจสภาพในจังหวัดอื่นๆ ทั่วประเทศที่ยังไม่มี ตรอ. ตั้งอยู่มีจำนวนทั้งสิ้น 4,081,086 คัน จำนวน ตรอ. ที่เหมาะสมกับจำนวนรถตามเกณฑ์ของกรมการขนส่งทางบก คือ 356 แห่ง รวมจำนวน ตรอ. ทั้งกรณีรถยนต์และจักรยานยนต์แล้วในปี พ.ศ. 2544 ในจังหวัดอื่นๆ ทั่วประเทศที่ยังไม่มี ตรอ. ตั้งอยู่จำนวน 466 แห่ง เพราะฉะนั้นทั่วประเทศเฉพาะปี 2544 ปีเดียวยังขาด ตรอ. อีกมากถึง 649 แห่ง

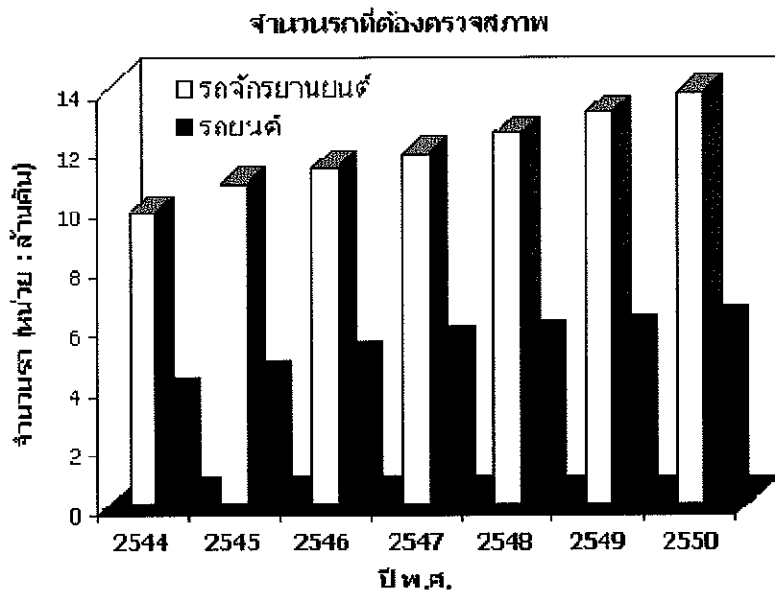
ในปี พ.ศ. 2545 รถยนต์ที่ต้องตรวจสภาพทั่วประเทศทั้งที่มีและที่ยังไม่มี ตรอ. ตั้งอยู่มีจำนวน 4,244,344 คัน และรถจักรยานยนต์ที่ต้องตรวจสภาพทั่วประเทศทั้งที่มีและที่ยังไม่มี ตรอ. ตั้งอยู่มีจำนวน 10,735,626 คัน

จากข้อมูลสถิติสถิติรายปีประเทศไทย (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2542) พบว่าในปี พ.ศ. 2539 มีรถยนต์จดทะเบียนใหม่ จำนวน 636,602 คัน ซึ่งจะมีอายุการใช้งานครบเจ็ดปีในปี พ.ศ. 2546 และส่งผลให้มีจำนวนรถที่ต้องตรวจสภาพในปี พ.ศ. 2546 จำนวนเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2545 จำนวน 636,602 คัน ในปี พ.ศ. 2540 มีรถยนต์จดทะเบียนใหม่ จำนวน 499,597 คัน จะมีอายุการใช้งานครบเจ็ดปีและต้องตรวจสภาพในปี พ.ศ. 2547 จำนวนเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 499,597 คัน ในปี พ.ศ. 2541 มีรถยนต์จดทะเบียนใหม่ จำนวน

172,874 คัน จะมีอายุการใช้งานครบเจ็ดปีและต้องตรวจสภาพในปี พ.ศ. 2548 จำนวนเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 172,874 คัน ในปี พ.ศ. 2542 มีรถยนต์จดทะเบียนใหม่จำนวน 210,222 คัน จะมีอายุการใช้งานครบเจ็ดปี และต้องตรวจสภาพในปี พ.ศ. 2549 จำนวนเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 210,222 คัน และในปี พ.ศ. 2543 มีรถยนต์จดทะเบียนใหม่จำนวน 276,383 คัน จะมีอายุการใช้งานครบเจ็ดปี และต้องตรวจสภาพในปี พ.ศ. 2550 จำนวนเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 276,383 คัน

จากแหล่งข้อมูลเดียวกัน พบว่าในปี พ.ศ. 2541 มีรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่จำนวน 533,848 คัน จะมีอายุการใช้งานครบห้าปีและต้องตรวจสภาพในปี พ.ศ. 2546 จำนวนเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2545 จำนวน 533,848 คัน ในปี พ.ศ. 2542 มีรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่จำนวน 497,422 คัน (สำนักงานสถิติแห่ง

ชาติ, 2543) จะมีอายุการใช้งานครบห้าปีและต้องตรวจสภาพในปี พ.ศ. 2547 จำนวนเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 497,422 คัน และในปี พ.ศ. 2543 มีรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่จำนวน 682,929 คัน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2544) จะมีอายุการใช้งานครบห้าปีและต้องตรวจสภาพในปี พ.ศ. 2548 จำนวนเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 682,929 คัน เนื่องจากในขณะนี้ยังไม่มีข้อมูลรายงานการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ ในปี พ.ศ. 2544 และ พ.ศ. 2545 ซึ่งจะมีอายุการใช้งานครบห้าปีและต้องตรวจสภาพในปี พ.ศ. 2549 และ พ.ศ. 2550 ดังนั้นถ้าถือว่าปริมาณการเพิ่มขึ้นของรถจักรยานยนต์ในสองปีดังกล่าวใกล้เคียงกับปี พ.ศ. 2543 แล้ว จำนวนรถยนต์และจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 จนถึง ปี พ.ศ. 2550 จะเป็นดังกราฟที่แสดงอยู่ในรูป 1



รูป 1 กราฟแสดงปริมาณ และการเพิ่มขึ้นของรถที่ต้องเข้ารับการตรวจสภาพในปี พ.ศ. 2544 - 2550

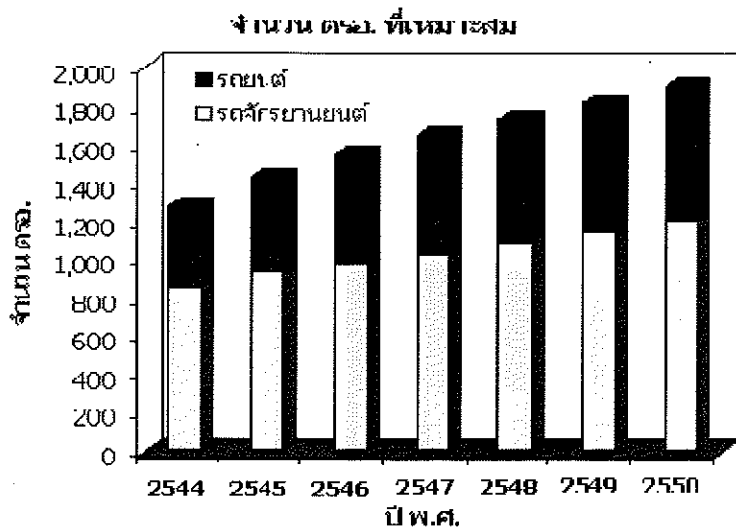
แนวโน้มการจัดตั้งสถานตรวจสอบรถจักรยานยนต์ให้เพียงพอกับความต้องการในอนาคต

เฉพาะปี พ.ศ. 2544 เพียงปีเดียว จำนวน ตรอ. ที่จะต้องรองรับจำนวนรถทั้งหมดทั่วประเทศให้ได้อย่างเหมาะสม (จำนวน 1,285 แห่งทั่วประเทศ) ตามเกณฑ์ของกรมการขนส่งทางบกนั้น ปรากฏว่ายังไม่เพียงพอ ยังต้องการเพิ่มขึ้นจากจำนวนที่มีอยู่แล้ว 636 แห่งถึง 649 แห่ง หรือประมาณหนึ่งเท่าของจำนวนที่ได้รับใบอนุญาตไปแล้ว

จากปริมาณการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถในแต่ละปี และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดังกล่าวข้างต้น ส่งผลกระทบต่อจำนวน ตรอ. ที่มีอยู่ ความขาดแคลน ไม่เพียงพอนี้อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการตรวจ และการบรรลุวัตถุประสงค์ และเป้าหมายของการตรวจต่อไปได้

จากข้อมูลรถจดทะเบียนใหม่ ในแต่ละปีทั่วประเทศจะมีความต้องการหน่วย ตรอ. หรือต้องมีหน่วย ตรอ. ไว้รองรับจำนวนรถให้เพียงพอ และเหมาะสมตามกราฟที่แสดงอยู่ในรูป 2 แยกตามชนิดของรถออกเป็นสองชนิด คือ รถยนต์และรถจักรยานยนต์ จำนวน ตรอ. สำหรับการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์จะต้องมี ตรอ. รองรับมากกว่าการตรวจสอบสภาพรถยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์มีมากกว่ารถยนต์ และอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ที่ต้องเข้าตรวจสอบจะสั้นกว่าของรถยนต์ แต่อย่างไรก็ตามทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ต่างก็ต้องการจำนวน ตรอ. เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการนำรถเข้าตรวจสอบสภาพเหมือนกัน

หากเปรียบเทียบความต้องการการเพิ่มขึ้นของจำนวน ตรอ. จากจำนวนที่มีอยู่ในปี พ.ศ. 2544 โดยรวม (ทั้งกรณีรถยนต์และรถจักรยานยนต์รวมกัน) แล้วในแต่ละปีจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าเอกชนจะต้องเร่งให้ความช่วยเหลือรัฐบาลในการจัดตั้ง ตรอ. ให้เพิ่มมากขึ้น



รูป 2 กราฟแสดงจำนวน ตรอ. ที่เหมาะสมกับปริมาณรถตามเกณฑ์ของกรมการขนส่งทางบก ในปี พ.ศ. 2544 - 2550

ขึ้น อีกเป็นจำนวนมากจึงจะพอเพียงต่อความต้องการ
 ดังแสดงในรูป 3 ถือได้ว่าเป็นโอกาสที่ดีสำหรับนักลงทุน
 ทั้งขนาดกลาง และขนาดย่อมที่จะฉกฉวยโอกาสเข้ามา
 ลงทุนทำธุรกิจที่นับได้ว่ามีปริมาณ ความต้องการการใช้
 บริการสูงและเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นนี้อย่างยิ่ง

บทสรุป

1. จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ของ
 สภาพแวดล้อมภายใน และการวิเคราะห์โอกาส อุปสรรค
 ของสภาพแวดล้อมภายนอกของสถานบริการ ช่วยให้
 ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจด้านนี้อยู่เดิมสามารถ
 ปรับปรุงการดำเนินงานของกิจการให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
 และช่วยให้ผู้ประกอบการที่กำลังคิดจะจัดตั้งสถานบริการ
 ใหม่สามารถวางแผนงานการลงทุนที่เหมาะสม เพื่อให้
 คู่แข่งกับเงินลงทุนได้

2. จากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นทุกปี อีกทั้ง
 สถานตรวจสอบสภาพรถของภาครัฐก็ยังมีไม่พอ และ
 ยังเป็นการลดภาระการดำเนินงานของทางหน่วยงาน
 ภาครัฐ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีสถานตรวจสอบ

สภาพรถเอกชนเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับจำนวนรถยนต์ที่เพิ่ม
 ขึ้นอย่างเพียงพอและทั่วถึง

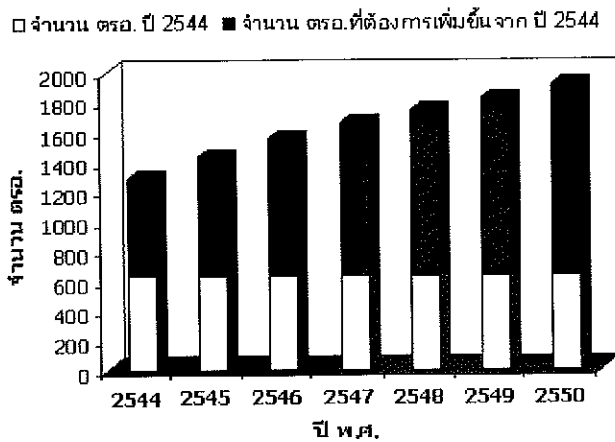
3. ธุรกิจประเภทนี้ ถ้าพิจารณาในกรณีที่ไม่
 รวมการลงทุนด้านอาคาร ที่ดิน โดยลงทุนเฉพาะ
 เครื่องมือ อุปกรณ์ที่ใช้ตรวจสอบสภาพรถเท่านั้นจะเห็น
 ได้ว่า เหมาะสำหรับนักลงทุนที่มีธุรกิจด้านการบริการรถ
 อยู่แล้ว หรือนักลงทุนที่มีเงินทุนจำกัด เช่น ธุรกิจขนาด
 กลางหรือขนาดย่อม ประเภทตู้ หรือ ศูนย์บริการรถยนต์
 ที่มีอาคารและที่ดินอยู่ก่อนแล้ว ถ้าจะลงทุนใหม่ทั้งหมด
 โดยต้องซื้อที่ดินและก่อสร้างอาคารสถานที่ด้วย ก็อาจ
 ต้องใช้ระยะเวลายาวนานจึงจะถึงจุดคุ้มทุน และจะมี
 ผลกระทบอย่างมากในสภาพแวดล้อมแข่งขัน

4. การแข่งขันของธุรกิจประเภทนี้ จะมีเฉพาะ
 ด้านการบริการเท่านั้น ไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้
 เพราะกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้กำหนดราคาค่าบริการ
 ตายตัวไว้แล้ว

5. การลงทุนในธุรกิจขนาดกลางและขนาด
 ย่อม หรือ SME ในธุรกิจนี้ สามารถทำได้ เพราะภาครัฐ
 ให้การส่งเสริมในธุรกิจ SME ทุกประเภท

สำนักงาน
 สำนักงาน
 กรมก
 สำนักงาน
 สุรัสวดี

ความต้องการจำนวน ตรอ. เพิ่มขึ้นจากปี 2544



รูป 3 กราฟแสดงความต้องการจำนวน ตรอ. เพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2544 - 2550
 เทียบกับจำนวนที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งแล้วในปี 2544 จำนวน 636 ราย

บรรณานุกรม

- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2542). สมุดสถิติรายปี ประเทศไทย. ฝ่ายจัดทำเอกสารและรายงานสถิติ กองคลังข้อมูล และสนเทศสถิติ. 191-204.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2543). สมุดสถิติรายปี ประเทศไทย. ฝ่ายจัดทำเอกสารและรายงานสถิติ กองคลังข้อมูล และสนเทศสถิติ. 193-206.
- กรมการขนส่งทางบก. (2543). เอกสารการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน. ส่วนสถานตรวจสภาพรถ สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย. 1-182.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2544). สมุดสถิติรายปี ประเทศไทย. ฝ่ายจัดทำเอกสารและรายงานสถิติ กองคลังข้อมูล และสนเทศสถิติ. 181-194.
- สุรัสวดี ราชกุลชัย. (2546). การวางแผนและการควบคุมทางการบริหาร. สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 207-244.