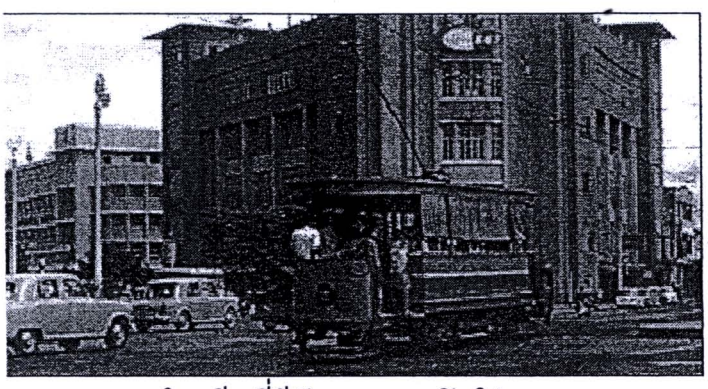
บทที่ 4

การสำรวจการให้บริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์

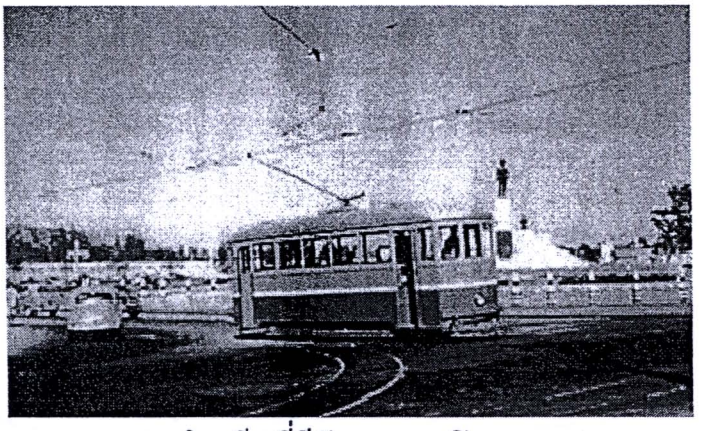
ในบทนี้กล่าวถึงประวัติความเป็นมา วิวัฒนาการของรถรางที่เคยให้บริการในกรุงเทพมหานคร ที่มาของรูปแบบการให้บริการ ในส่วนท้ายกล่าวถึงการเปรียบเทียบการให้บริการระหว่างรถรางชมเกาะรัตนโกสินทร์ และบริการรถนำเที่ยวชมเมือง ในภูมิภาคต่างๆของโลก รวมถึงปัญหาของการบริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ในอดีต ที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการ

4.1 ประวัติความเป็นมา

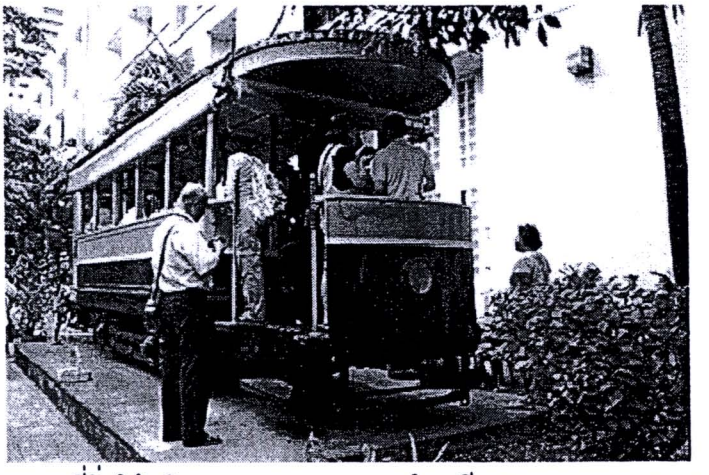
รถรางเคยเป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักของชาวกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2430 เกิดจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เริ่มแรกนั้นรถรางวิ่งให้บริการบนรางเดี่ยว โดยใช้ม้าเป็นตัวขับเคลื่อน ต่อมาในปีพ.ศ. 2437 รถรางก็ได้เปลี่ยนมาใช้พลังงานไฟฟ้าแทนที่ม้าลาก มีผู้ให้บริการ 2 รายคือ บริษัททุนจำกัด (ท.จ.ก.) และบริษัทลงทุนต่างชาติ โดยรถรางในอดีตนั้นทำด้วยโครงเหล็กทั้งคัน รูปแบบของรถรางมี 2 ประเภท คือ ทรงเปิดโล่ง โดยมีผืนผ้าใบกั้นเพื่อป้องกันแดดและฝน ดังรูปที่ 4.1 และรูปของรถรางนั้นเป็นทรงปิดที่มีลักษณะเช่นเดียวกับรถบัส ดังรูปที่ 4.2 วิ่งให้บริการอยู่ในเขตจังหวัดพระนคร (ปัจจุบันคือเขตกรุงเทพชั้นใน) ต่อมามีบริการรถเมล์เอกชน (รถเมล์นายเลิศ) เข้ามาแทนที่ ซึ่งมีความสะดวกสบายและคล่องตัวมากกว่า ทำให้รถรางเริ่มเสื่อมความนิยม ในวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2511 ผู้ประกอบการรถรางก็ได้ยกเลิกการให้บริการรถราง ซึ่งปัจจุบันมีการตั้งแสดงรถรางที่เคยให้บริการในอดีต ณ ที่สำนักงานการไฟฟ้านครหลวง เขตยานนาวา จังหวัดกรุงเทพฯ ดังแสดงในรูปที่ 4.3



รูปที่ 4.1 รถรางกรุงเทพฯในอดีต ที่มีลักษณะทรงเปิดโล่ง (Tourrattanakosin, 2010)



รูปที่ 4.2 รถรางกรุงเทพฯในอดีต ที่มีลักษณะทรงปิด (Tourrattanakosin, 2010)



รูปที่ 4.3 รถรางที่วิ่งให้บริการรอบเขตพระนครในอดีต (Tourrattanakosin, 2010)

แนวคิดการให้บริการรถรางในเขตกรุงเทพฯ ถูกฟื้นฟูกลับมาอีกครั้งในปีพ.ศ.2541 โดยผู้ว่าการกรุงเทพมหานครในสมัยนั้น เนื่องจากได้รับแนวคิดการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองจากต่างประเทศ และต้องการให้เป็นเอกลักษณ์ของการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ต่อมาก็ได้มีการปรับปรุงการให้บริการ รวมถึงปรับปรุงเส้นทางการเดินรถ จนกระทั่งในปีพ.ศ. 2550 ในวาระที่นายอภิรักษ์ โกษะโยธินเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ได้มีการปรับปรุงการบริการ และเปลี่ยนชื่อเป็น "รถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์" แต่ต่อมา การท่องเที่ยวภายในเกาะรัตนโกสินทร์ด้วยรถรางได้เสื่อมความนิยมลง ด้วยสาเหตุหลักคือ ผู้ใช้บริการมักมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนว่ารถรางชมเกาะรัตนโกสินทร์นั้นไม่มีการเก็บค่าบริการ ประกอบกับรถรางที่ให้บริการนั้นเป็นรถโดยสารดัดแปลง ทำให้ไม่สามารถขึ้นทะเบียนรถโดยสารสาธารณะกับกรมขนส่งทางบก ประกอบกับเหตุผลอื่นๆ ทำให้กรุงเทพฯจึงตัดสินใจยกเลิกการให้บริการรถรางชมรอบเกาะฯ ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2553 แต่ในช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ กรุงเทพมหานครยังจัดการให้บริการรถรางนำเที่ยวแบบชั่วคราว เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการทำบุญ หรือกิจทางศาสนา เมื่อพ้นช่วง

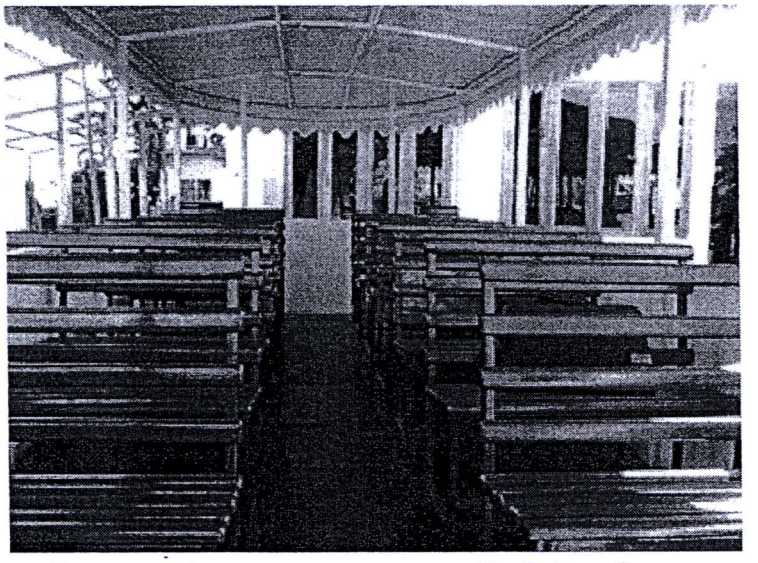
เทศกาลต่างๆไปแล้ว ทางผู้ให้บริการต้องทำการขนย้ายรถรางกลับ ห้ามนำออกมาวิ่งให้บริการช่วงนอกเทศกาล

4.2 ลักษณะการให้บริการ

กรุงเทพมหานครเป็นผู้ออกแบบการให้บริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ทั้งหมด โดยใช้วิธีการประชุมร่วมกันกำหนดเกณฑ์การให้บริการ และทำการแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญในสาขาที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมในการออกแบบเป็นครั้งคราว และจัดทำเป็นข้อกำหนดในสัญญาที่ผู้ให้บริการต้องปฏิบัติตาม ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนได้บ้างในระหว่างขั้นตอนการตกลงระหว่างกรุงเทพมหานครและผู้ให้บริการ

กรุงเทพมหานครได้ทำสัญญาจัดจ้างให้บริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ กำหนดให้ผู้ชนะประมูล ต้องทำตามข้อกำหนดในสัญญาจัดจ้าง โดยในช่วงเทศกาลสำคัญๆของกรุงเทพฯ เช่น เทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ กรุงเทพมหานครทำการจ้างผู้ให้บริการทำการเดินรถ เป็นกรณีพิเศษ โดยกำหนดให้ไม่ทำการเก็บค่าโดยสาร โดยมีกำหนดเวลาในสัญญาที่ไม่แน่นอนตามแต่กรุงเทพมหานครเป็นผู้กำหนด

รูปแบบพาหนะของรถรางชมรอบเกาะฯ เป็นรถโดยสารดัดแปลงเป็นรถรางทรงเปิดโล่ง ซึ่งทำการผลิตและดัดแปลงโดยบริษัทโตโยต้า สุโขทัย จำกัด ทำให้มีรูปทรงคล้ายคลึงกับรถรางกรุงเทพฯในอดีต ขนาดเครื่องยนต์ 2000CC ใช้เชื้อเพลิงเป็นก๊าซธรรมชาติเอ็นจีวี (NGV) มีขนาดความจุผู้โดยสาร 24 ที่นั่ง ดังที่แสดงในรูปที่ 4.4



รูปที่ 4.4 ลักษณะภายในของรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ (Iamsell, 2010)

ผู้ให้บริการเดินรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ คือ บริษัทโตโยต้า สุโขทัย จำกัด โดยได้รับสัมปทานการให้บริการรถรางของกรุงเทพทั้งหมด 2 เส้นทาง คือ รถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ โดยใช้สีเหลืองเป็นสัญลักษณ์ และรถรางเยาวราช ใช้สีแดงเป็นสัญลักษณ์ นอกจากนี้ บริษัทโตโยต้า สุโขทัย จำกัด ยังมีบริการเดินรถนำเที่ยวชมเมืองในเขตพื้นที่อุทยานของจังหวัดสุโขทัย และการบริการเดินรถรับ-ส่งนักศึกษา ภายในมหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตศาลายา จังหวัดนครปฐม

รถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์มีเจ้าหน้าที่ทั้งหมด 8 คน โดยทั้งหมดได้รับการอบรมจากสำนักงานใหญ่ที่จังหวัดสุโขทัย โดยใช้เวลาการฝึกพนักงานเฉลี่ย 2 เดือนต่อคน สำหรับพนักงานที่ทำหน้าที่ขับรถรางนั้นต้องมีประสบการณ์ในการขับรถในระดับหนึ่ง แต่ไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะ

ด้านการบำรุงรักษาสภาพรถราง ทางผู้ให้บริการได้ดำเนินการบำรุงรักษา ณ ตำแหน่งจุดจอด บริเวณสนามหลวง ใกล้กับประตูวิเศษไชยศรี พระบรมมหาราชวัง โดยช่างที่ทำการดูแลรักษาเป็นช่างท้องถิ่นที่ผู้ให้บริการจัดจ้างมาซ่อมเป็นครั้งคราว ยกเว้นในกรณีที่เกิดความเสียหายมาก อาจส่งช่างจากสำนักงานใหญ่ หรืออาจทำการขนย้ายกลับสำนักงานใหญ่ ตามแต่ความเหมาะสม หากอยู่ในกรณีต้องขนย้ายกลับ ผู้ให้บริการนำรถบรรทุกขนาด 6 ล้อมาดำเนินการขนย้ายไปยังสำนักงานใหญ่ เพื่อดำเนินการซ่อมบำรุงต่อไป ซึ่งมีต้นทุนการขนย้ายเฉลี่ย 100,000 บาท/คัน/รอบ เป็นสาเหตุที่ผู้ให้บริการมักหลีกเลี่ยงการนำกลับมาซ่อมบำรุงที่สำนักงานใหญ่ เนื่องจากค่าขนย้ายรถรางกลับนั้นมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง

4.3 การเปรียบเทียบการให้บริการและการดำเนินงานระหว่างรถรางชมเกาะรัตนโกสินทร์ในอดีต และการบริการรถนำเที่ยวชมเมืองในภูมิภาคต่างๆของโลก

จากที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 เห็นได้ว่ามีการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองในภูมิภาคต่างๆของโลก โดยเฉพาะเมืองที่มีความสำคัญต่อการท่องเที่ยวทั้งในด้านศิลปวัฒนธรรม หรือด้านท่องเที่ยวธรรมชาติ ซึ่งในแต่อุทยานหรือสถานที่ท่องเที่ยวนั้นก็มีรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างกันไป ยกเว้นในกรณีที่ผู้ให้บริการรถนำเที่ยวขยายพื้นที่การให้บริการไปยังภูมิภาคอื่นๆ อาจมีรูปแบบการให้บริการที่คล้ายคลึงกันเนื่องจากว่าสภาพของแต่ละพื้นที่ท่องเที่ยวนั้นแตกต่างกัน จากที่ได้กล่าวมานั้น ทำให้การให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองมีความเป็นเอกลักษณ์ค่อนข้างมาก

เมื่อนำลักษณะการบริการรถนำเที่ยวชมเมืองในภูมิภาคต่างๆมาเปรียบเทียบ ดังแสดงในตารางที่ 4.1 เห็นได้ว่ามีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน และเมื่อเปรียบเทียบการบริการรถนำเที่ยวชมเมืองในภูมิภาคอื่นๆ กับรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ในอดีต พบว่าการบริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ในอดีตขาดความเป็นสากลในการให้บริการและมุ่งเน้นเพียงแต่กลุ่มนักท่องเที่ยวท้องถิ่น ดังที่แสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบลักษณะการให้บริการของรถนำเที่ยวชมเมืองในภูมิภาคอื่นๆ

เมืองที่มีการบริการ	ระยะเวลาการปล่อยรถ (นาที)	วันที่ให้บริการ	ค่าโดยสาร (USD)	พาหนะที่ให้บริการ
เมืองนาโกย่า ประเทศญี่ปุ่น	20-30	ทุกวัน ยกเว้นวันจันทร์	$5.3	รถโดยสารปรับอากาศ
กรุงลอนดอน ประเทศสหราชอาณาจักร	15	ทุกวัน	$40	• รถโดยสาร 2 ชั้น
กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส	15-30		$43.3	
เกาะฮ่องกง ประเทศจีน	30		$17.7	
ประเทศสิงคโปร์	15		$41.7	

ตารางที่ 4.2 ตารางเปรียบเทียบลักษณะการให้บริการของรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ในอดีตและการบริการรถนำเที่ยวชมเมืองในภูมิภาคอื่นๆ

ลักษณะการบริการ	รถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์	ต่างประเทศ
ค่าโดยสาร	ถูกกว่า	แพงกว่า
รูปแบบการใช้บริการ	ตั๋วเที่ยวเดียว	ตั๋วจำกัดเวลา
การบริการไกด์	มี	มี
ภาษาหลักในการบริการ	ไทย	อังกฤษ
พาหนะ	รถราง	รถโดยสาร

4.4 ปัญหาของการให้บริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ในอดีต

จากที่ได้กล่าวในหัวข้อข้างต้นเห็นได้ว่ารถรางชมเกาะรัตนโกสินทร์มีลักษณะการให้บริการที่แตกต่างไปจากการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมือง ซึ่งทำให้ทราบถึงข้อเด่นและข้อด้อยของการให้บริการ ซึ่งสามารถจำแนกได้ดังนี้

4.4.1 ค่าโดยสาร

เมื่อเปรียบเทียบด้านราคาระหว่างรถรางชมรอบเกาะฯ และผู้ให้บริการรายอื่นๆในภูมิภาคต่างๆของโลก พบว่ามีราคาค่าโดยสารที่ถูก ซึ่งเป็นลักษณะเด่นของการให้บริการดังกล่าวนี้

แต่ทั้งนี้การเก็บค่าโดยสารที่ถูกเกินไปอาจเกิดผลกระทบต่อผู้ให้บริการได้ เนื่องจากว่ารายได้หลักของบริการรถนำเที่ยวชมเมืองควรมาจากการเก็บค่าโดยสารเป็นหลัก ซึ่งหากมีการเก็บค่าโดยสารที่ถูกเกินไปหรือมีการยกเว้นการเก็บค่าโดยสารบ่อยครั้ง ทำให้ขาดเงินที่นำมาปรับปรุงการให้บริการ ส่งผลให้ต้องเกิดการลดต้นทุนด้านต่างๆ เช่น ลดจำนวนพนักงาน ลดจำนวนเที่ยวการเดินรถ เป็นต้น ทำให้การให้บริการแย่ลง ซึ่งกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวผู้ใช้บริการที่ลดลงจนในที่สุดต้องทำให้ยกเลิกการบริการไป อีกประเด็นหนึ่งคือ ผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของการให้บริการนำเที่ยวชมเมือง ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความไม่มั่นใจที่ใช้บริการ เนื่องจากเกรงว่าได้รับการบริการที่ไม่คุ้มค่ากับค่าโดยสารที่ต้องจ่ายไป ทำให้นักท่องเที่ยวหันไปใช้บริการไกด์ในรูปแบบอื่นแทน ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการเช่นกัน

4.4.2 ระบบการจัดจ้าง

จากที่กล่าวในข้างต้น กรุงเทพได้มีการจัดจ้างผู้ให้บริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ให้ทำการวิ่งบริการโดยไม่มีการเก็บค่าโดยสารกับนักท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลที่สำคัญเป็นครั้งคราว ซึ่งทำให้ผู้ให้บริการเดินรถขาดความกระตือรือร้นในการให้บริการ เนื่องจาก ในด้านวิศวกรรมการขนส่งกล่าวว่า การบริการด้านการขนส่งมวลชนที่ไม่มีคู่แข่งทางการตลาด ผู้ให้บริการจะทำการผูกขาดทางการตลาดแต่เพียงรายเดียว ทำให้มีสิทธิที่จะปรับเปลี่ยนการบริการโดยที่ไม่ต้องพิจารณาถึงความต้องการทางตลาด อีกทั้งการที่รัฐสนับสนุนเงินทุนให้แก่ผู้ให้บริการ ทำให้ผู้บริการหวังที่รอคอยเงินจากสัญญาจ้างชั่วคราว เป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขาดความกระตือรือร้น ซึ่งสำหรับกรณีงานวิจัยนี้ ในระหว่างช่วงที่ไม่มีสัญญา ผู้ให้บริการได้จัดวิ่งให้บริการไปเรื่อยๆ เพื่อรอคอยสัญญาจัดจ้างฉบับใหม่ในแต่ครั้ง โดยไม่คิดปรับปรุงการให้บริการ ทั้งนี้สืบ

เนื่องจาก ผู้ให้บริการก็ไม่สามารถที่ทำการขนย้ายได้ง่ายเพราะว่าค่าขนส่งรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ กลับคืนสำนักงานใหญ่ ที่จังหวัดสุโขทัยมีราคาค่อนข้างสูง

4.4.3 การประชาสัมพันธ์

นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนมากมักมีความเข้าใจต่อรูปแบบการให้บริการที่ผิด โดยมักยึดติดกับภาพลักษณ์ที่รถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ในช่วงเวลาเทศกาลที่มีการให้บริการโดยไม่เก็บค่าโดยสาร ส่งผลให้นักท่องเที่ยวที่ไม่มีความเข้าใจเกี่ยวกับการบริการรู้สึกไม่พอใจ และเกิดเรื่องร้องเรียนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่บ่อยครั้ง ทั้งนี้เนื่องมาจากการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการให้บริการรถรางชมเกาะรัตนโกสินทร์ฝ่ายเดียวของกรุงเทพมหานคร และกรุงเทพมหานครก็มักทราบเพียงในรายละเอียดที่ตกลงกันในสัญญา เกิดปัญหาในด้านการประสานงาน ซึ่งปัญหาส่วนนี้ก็มาจากผู้ให้บริการด้วย ที่ไม่ประชาสัมพันธ์การให้บริการด้วยตนเอง และใช้วิธีการที่นักท่องเที่ยวแนะนำให้คนรู้จัก ซึ่งไม่มีประสิทธิภาพมากนัก เนื่องจากว่านักท่องเที่ยวต้องถูกกระตุ้นให้มีความต้องการอยากที่เดินทางท่องเที่ยว ซึ่งวิธีการแนะนำให้แก่คนรู้จักนั้นอยู่ในส่วนของการหาข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจ ไม่ใช่ขั้นตอนของการกระตุ้นให้เกิดความอยากท่องเที่ยว ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกของการซื้อบริการด้านการท่องเที่ยว

4.4.4 ช่องทางการขายและจำหน่ายตั๋วโดยสาร

จากการเปรียบเทียบการให้บริการระหว่างรถรางชมเกาะฯและบริการนำเที่ยวชมเมืองในภูมิภาคต่างๆของโลก พบว่า ช่องทางในการจัดจำหน่ายตั๋วให้โดยสารมีค่อนข้างน้อย กล่าวคือ สามารถซื้อตั๋วโดยสารได้เพียงช่องทางเดียว คือ จุดจอดให้บริการที่บริเวณด้านทิศเหนือของสนามหลวง ใกล้กับประตูวิเศษไชยศรีของพระบรมมหาราชวัง

สำหรับในกรณีพิเศษที่ไม่มีการเก็บค่าโดยสาร ช่องทางในการแจกจ่ายตั๋วนั้นก็มีจำกัด กล่าวคือ สามารถรับได้จากกองการท่องเที่ยว ที่ตั้งอยู่บนถนนพระอาทิตย์ และจุดจำหน่ายบัตรที่สนามหลวง ซึ่งเป็นการบริการที่นักท่องเที่ยวต้องเข้าหาเอง ทำให้ไม่ได้รับความนิยมอย่างเท่าที่ควร และกลุ่มที่มักได้ใช้บริการโดยไม่มีการเก็บค่าโดยสารก็มักเป็นคนท้องถิ่นที่เดินทางมาประจำ หรือผู้ที่เดินทางมายังเขตกรุงเทพชั้นในบ่อยครั้งและจุดประสงค์ของกลุ่มดังกล่าวก็มักเป็นจุดประสงค์อื่นนอกเหนือจากการการท่องเที่ยว ซึ่งบิดเบือนต่อจุดประสงค์ของการให้บริการที่แท้จริงไป

4.4.5 พาหนะที่ใช้ในการให้บริการ

เนื่องจากผู้ให้บริการดังกล่าวประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ควบคู่กัน ทำให้ผู้ให้บริการได้ทำการดัดแปลงรถโดยสารให้เป็นรถรางด้วยตนเองจากเหตุผลทางด้านต้นทุน ซึ่งในกฎหมายทางด้านขนส่งและการจราจรนั้นไม่สามารถรับรองให้เป็นรถโดยสารสาธารณะที่ถูกต้องได้ ทำให้เกิดข้อร้องเรียนทางกฎหมาย ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การบริการดังกล่าวต้องยุติไปในที่สุด

4.4.6 สภาพการจราจรในบริเวณพื้นที่การให้บริการ

พื้นที่เขตกรุงเทพชั้นในประกอบไปด้วยสถานที่สำคัญต่างๆจำนวนมาก ซึ่งทำให้มักมีการจราจรที่หนาแน่นในทุกวัน ปัญหานี้ทำให้เป็นการยากที่ผู้ให้บริการสามารถกำหนดตารางเวลาที่แน่นอน ส่งผลทำให้นักท่องเที่ยวรู้สึกเบื่อหน่ายและไม่อยากใช้บริการ

4.5 ข้อสรุปของการบริการรถนำเที่ยวชมเมืองในพื้นที่กรุงเทพชั้นใน

จากที่ได้กล่าวในข้างต้น พบว่าสิ่งหนึ่งที่มักเกิดขึ้นในระบบขนส่งมวลชนคือ รูปแบบการให้บริการเดินรถที่มีประสิทธิภาพมากกว่า มักจะเข้ามาแทนที่ระบบการให้บริการที่มีอยู่เดิม ดังนั้นผู้ให้บริการรายเดิมจึงควรต้องปรับปรุงรูปแบบการให้บริการของตนให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอเพื่อที่จะคงอยู่ในระบบขนส่งมวลชนต่อไปได้

การวิเคราะห์สภาพปัญหาของการให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองในเขตรัตนโกสินทร์สามารถสรุปได้เป็น 2 ประเด็นหลัก คือ ปัญหาทางภาครัฐ และปัญหาด้านผู้ให้บริการ โดยที่ปัญหาภาครัฐสืบเนื่องมาจากการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างไม่มีประสิทธิภาพ การอนุญาตให้ผู้ให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองผูกขาดสิทธิการให้บริการ การเหมาจ้างการให้บริการในช่วงเวลาเทศกาล และปัญหาด้านผู้ให้บริการ ได้แก่ การขาดแรงจูงใจในการพัฒนาการให้บริการ ซึ่งสาเหตุดังกล่าวนั้น เป็นเหตุให้การให้บริการรถรางชมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ได้เสื่อมความนิยม และนำไปสู่การยกเลิกการให้บริการในที่สุด

การทำให้การให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองให้มีความเป็นสากล เป็นอีกปัจจัยที่สำคัญในการให้บริการ เนื่องจากว่ากลุ่มเป้าหมายการตลาดด้านการท่องเที่ยวไม่ได้จำกัดอยู่ในวงของนักท่องเที่ยวท้องถิ่น ดังนั้น การให้บริการนำเที่ยวชมเมืองต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ ทั้งนี้ผู้ให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองควรเน้นการประชาสัมพันธ์ในวงกว้างด้วยรูปแบบต่างๆ รวมถึงจำเป็นต้องต้องสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ด้วย

การเพิ่มช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสารเป็นอีกสิ่งที่มีความสำคัญ และได้รับความสนใจจากผู้ให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองในภูมิภาคอื่นๆของโลก ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครจัดว่าเป็นเมืองที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวท้องถิ่นและต่างชาติ จำนวนนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมชมเฉพาะพระบรมมหาราชวังเพียงอย่างสถานที่เดียว พบว่ามีจำนวนถึง 1,931,197 คนต่อปี ดังนั้น ผู้ให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองควรเข้าหานักท่องเที่ยวให้มากขึ้น

ดังนั้น สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่ผู้ให้บริการรถนำเที่ยวชมเมืองควรพิจารณา โดยในงานวิจัยนี้ได้นำองค์ความรู้ภายในบทนี้ประกอบการวิเคราะห์ปัญหาในบทที่ 5 และ 6 เพื่อจัดทำเป็นข้อเสนอแนะในบทที่ 7 ต่อไป