



ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ความสำคัญของบริการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

บริการรถแท็กซี่เป็นสื่อการขนส่งประเภทหนึ่ง ที่มีบทบาทต่อชีวิตประจำวันของประชาชนในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง รวมทั้งมีบทบาทต่อนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศมาก ทั้ง ๆ ที่บริการการขนส่งในกรุงเทพมหานครจะมีรถรับจ้างอยู่หลายประเภทแล้วก็ตาม แต่ส่วนใหญ่จะเป็นรถที่ให้บริการเฉพาะเส้นทางที่กำหนดให้ และใช้เวลาในการเดินทางนาน เนื่องจากสภาพการจราจรติดขัด และต้องจอดรับส่งผู้โดยสารตามป้ายรถประจำทางทุกป้าย ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางออกนอกเส้นทางที่กำหนด และต้องการความสะดวกรวดเร็ว ความเป็นส่วนตัวจึงหันมาใช้บริการรถแท็กซี่แทน ประกอบกับปัจจุบันเศรษฐกิจเจริญ ผู้เฝ้ากลางของเมืองขยายตัวไปมาก ที่อยู่อาศัยย่านใจกลางเมืองมีราคาสูงขึ้น สภาพแวดล้อมบริเวณในเมืองแออัด และเป็นพิษมากขึ้น ที่อยู่อาศัยชานเมืองไกลจากเขตเมืองออกไป (มีราคาถูกกว่าและสภาพแวดล้อมดีกว่า) ซึ่งบริการรถโดยสารประจำทาง(ขสมก.)ยังบริการไม่ทั่วถึง บริการรถแท็กซี่จึงเป็นที่ต้องการใช้มากขึ้น ฉะนั้นปริมาณรถแท็กซี่จึงควรสอดคล้องกับปริมาณความต้องการใช้ของประชาชน และเพื่อเตรียมไว้ให้เป็นทางออกที่ดีสำหรับประชาชน คือแทนที่จะขับรถยนต์ส่วนตัวเข้ามาทำงานในเมือง ประชาชนอาจหันมาใช้บริการรถแท็กซี่แทน แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นคงขึ้นอยู่กับการจัดการของรัฐบาล

ตั้งแต่ปี 2513 รัฐบาลใช้นโยบายจำกัดโควตาป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครมาโดยตลอด เป็นเวลาเกือบ 20 ปี มีรถแท็กซี่ทั้งสิ้น 13,493 คัน โดย

จดทะเบียนในรูปแบบบริษัท จำกัด และสหกรณ์จำกัดเท่านั้น แต่ตลอดเวลาที่ผ่านมามีประชากรที่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น รัฐบาลอนุญาตให้จดทะเบียนรถแท็กซี่เพิ่มขึ้นเพียงครั้งเดียวในช่วงปี 2519 ซึ่งสัดส่วนของรถแท็กซี่ 1 คันต่อจำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมหานครก่อนอนุญาตให้จดทะเบียนเพิ่มเท่ากับ 1:483 และหลังจากจดทะเบียนแล้วสัดส่วนเปลี่ยนไปเท่ากับ 1:337 หลังจากปี 2519 แล้วรัฐบาลไม่ได้อนุญาตให้จดทะเบียนอีก จนกระทั่งปี 2534 สัดส่วนของรถแท็กซี่ 1 คันต่อจำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นเป็น 1:417 (ตารางที่ 1.1) ประกอบกับเศรษฐกิจเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว ความเป็นเมืองขยายตัวออกไปทำให้รถแท็กซี่ไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการของประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การขอเพิ่มโควตาแท็กซี่แต่ละครั้งทำได้ยาก เพราะจะถูกมองว่าเป็นเรื่องของผลประโยชน์ มีเรื่องการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องเสมอซึ่งเหตุผลต่าง ๆ เหล่านี้ส่งผลให้ปริมาณรถแท็กซี่ไม่สอดคล้อง กับความต้องการใช้ของประชาชน ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ได้แก่

1. ปัญหาการขาดแคลนรถแท็กซี่ เนื่องจากปัจจุบันเศรษฐกิจในกรุงเทพมหานครขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่เพิ่มมากขึ้น มีทั้งประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และประชาชนในเขตจังหวัดใกล้เคียงที่เดินทางเข้ามาทำงานในกรุงเทพ (เข้ามาเอ็นกลีบ) นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศ ประกอบกับที่อยู่อาศัยขยายไกลออกไปจากเขตเมืองมาก ฉะนั้นเมื่ออุปสงค์ต่อบริการรถแท็กซี่สูงขึ้น แต่อุปทานถูกจำกัดให้อยู่ในจำนวนเท่าเดิม จึงทำให้เกิดปัญหานี้ขึ้น

2. ปัญหาราคาค่าโดยสารสูง เนื่องจากอุปทานรถแท็กซี่ถูกจำกัดจึงไม่สามารถตอบสนองอุปสงค์ของบริการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครที่เพิ่มมากขึ้น พฤติกรรมเช่นนี้ก่อให้เกิดถึงการผูกขาดของผู้ให้บริการรถแท็กซี่ (อุปสงค์มากกว่าอุปทาน) ส่งผลให้ผู้ให้บริการเรียกราคาค่าโดยสารสูง อีกทั้งรูปแบบการคิดราคาค่าโดยสารเป็นการต่อรองกันเองระหว่างผู้ขับแท็กซี่กับผู้โดยสาร ไม่มีอัตราที่แน่นอน ซึ่งเท่ากับเป็นการส่งเสริมให้คนขับเรียกราคาค่าโดยสารสูงตามความต้องการได้ ซึ่งเป็นปัญหาหลักที่เกิดจากปริมาณรถแท็กซี่มีน้อย ไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ของประชาชน

3. รถแท็กซี่ผิดกฎหมาย เช่น รถแท็กซี่ป้ายดำ รถแท็กซี่ทะเบียนซ้อน ทะเบียนปลอม (ทำให้รัฐขาดรายได้จากภาษีการค้า) และรถแท็กซี่ข้ามเขตเข้ามาวิ่งในกรุงเทพ (เป็นผลต่อเนื่องจากกฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2533) ออกตามความในพรบ. รถยนต์ พ.ศ. 2522

ได้อนุญาตให้รถยนต์รับจ้างสี่ล้อบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครสามารถใช้เดินในเขตจังหวัดนนทบุรี สมุทรปราการ และปทุมธานีได้ด้วยและห้ามมิให้รถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในจังหวัดเหล่านั้น เข้ามาให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร] เมื่อมีรถแท็กซี่ผิดกฎหมายเข้ามาวิ่งในกรุงเทพมหานคร แสดงให้เห็นว่าธุรกิจรถแท็กซี่สามารถทำกำไรเกินปกติให้กับผู้ขับขี่ จึงมีผู้พยายามเข้ามาแข่งขันเพื่อชิงส่วนเกินดังกล่าว ทั้ง ๆ ที่การกระทำดังกล่าว เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย

เนื่องจากรถแท็กซี่ได้ถูกจำกัดจำนวนไว้ โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 34 (พ.ศ. 2513) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 ก่อให้เกิดปัญหาดังกล่าว ดังนั้นในปี 2532 คณะรัฐมนตรีมีมติให้เพิ่มป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ จึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก) รับผิดชอบศึกษาสภาพข้อเท็จจริง และสำรวจความต้องการใช้รถยนต์รับจ้างสี่ล้อบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกินเจ็ดคนในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อจะได้กำหนดปริมาณรถแท็กซี่ให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการใช้ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาสรุปว่ารถแท็กซี่ทะเบียน 1 ท และ 2 ท มีจำนวนน้อยกว่าปริมาณความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาราคาค่าโดยสารแพง ผู้ใช้บริการต้องเสียเวลารอเรียกรถแท็กซี่นาน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ตลอดจนทำให้เกิดปัญหาผิดกฎหมายในรูปแบบต่าง ๆ เช่นการสวมทะเบียน เป็นต้น เพราะไม่สามารถนำรถมาจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายได้ทั้ง ๆ ที่ความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่อยู่ในระดับสูง¹

ดังนั้นคณะรัฐมนตรีชุดนายอานันท์ ปันยารชุน (2535) จึงเข้ามาแก้ไขสถานการณ์โดยเปิดให้จดทะเบียนรถแท็กซี่ได้โดยไม่จำกัดจำนวน ให้ติดตั้งมิเตอร์เพื่อเก็บค่าบริการตามระยะทาง และเวลาที่ผู้โดยสารใช้ในการเดินทาง อัตราค่าโดยสารถูกกำหนดจากกรมการขนส่งทางบก

¹ กรมการขนส่งทางบก, "รายงานการศึกษาปริมาณรถยนต์รับจ้าง (TAXI) และรถยนต์รับจ้างสามล้อ (ตุ๊กตุ๊ก) ในเขตกรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค," 2535.

ตารางที่ 1.1 เปรียบเทียบจำนวนรถยนต์รับจ้างต่อจำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร

พ.ศ.	(1) ประชากร	(2) รถยนต์รับจ้างในปัจจุบัน		จำนวนรถที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี
		จำนวน (คัน)	ต่อประชากร	
2513	3,516,829	9,000	1:391	9,000
2514	3,659,474	9,000	1:407	0
2515	3,793,763	9,000	1:422	0
2516	3,967,081	9,000	1:441	0
2517	4,129,609	9,000	1:459	0
2518	4,349,494	9,000	1:483	0
2519	4,545,608	13,493	1:337	4,493
2520	4,742,774	13,493	1:351	0
2521	4,870,509	13,493	1:361	0
2522	4,999,515	13,493	1:371	0
2523	5,153,902	13,493	1:382	0
2524	5,331,402	13,493	1:395	0
2525	5,468,286	13,493	1:405	0
2526	5,018,327	13,493	1:372	0
2527	5,174,682	13,493	1:384	0
2528	5,363,378	13,493	1:397	0
2529	5,468,286	13,493	1:405	0
2530	5,609,352	13,493	1:416	0
2531	5,716,779	13,493	1:424	0

พ.ศ.	(1) ประชากร	(2) รถยนต์รับจ้างในปัจจุบัน		จำนวนรถที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี
		จำนวน (คัน)	ต่อประชากร	
2532	5,832,843	13,493	1:432	0
2533	5,546,932	13,493	1:411	0
2534	5,620,591	13,493	1:417	0
2535	5,562,141	18,794	1:296	5,301

ที่มา: (1): กุองทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

(2): สำนักงานทะเบียนรถยนต์ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

การนำนโยบายแท็กซี่เสรีมาใช้ใน รัฐบาลมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ธุรกิจแท็กซี่เสรีมีการแข่งขันเพิ่มขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์หลักดังนี้

- เพื่อให้ประชาชนมีรถแท็กซี่เพียงพอต่อความต้องการใช้
- เพื่อให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสาร
- เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้น

ซึ่งการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวรัฐบาลได้วางหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การใช้นโยบายแท็กซี่เสรีสัมฤทธิ์ผลตามที่ต้องการ คือนอกจากจะรับจดทะเบียนโดยไม่จำกัดจำนวน ทั้งในรูปแบบบุคคล และส่วนบุคคลแล้ว ยังผ่อนผันเงื่อนไขต่าง ๆ ลง มีการกำหนดลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ อุปกรณ์ที่จำเป็น สี และเครื่องหมาย อายุการใช้งาน และอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครแท็กซี่ทุกคันต้องทำประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สาม (รายละเอียดแสดงในบทที่ 2)

เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลเป็นปัจจัยหนึ่ง ที่สำคัญในการกำหนดโครงสร้างตลาดพฤติกรรม และผลการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐบาลจะมีผลกระทบต่อโครงสร้าง พฤติกรรม และผลการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจด้วย เพราะว่าแต่ละขั้นตอนจะมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันในลักษณะที่ โครงสร้างตลาดเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมและพฤติกรรมกำหนดผลการดำเนินงานอีกทอดหนึ่ง ขณะเดียวกันนโยบายของรัฐบาลจะเป็นปัจจัยภายนอกที่มีส่วนกำหนดโครงสร้าง พฤติกรรม และผลการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ

ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้นับว่าจะประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรี หลังจากที่รัฐบาลได้นำมาใช้แล้วบรรลุวัตถุประสงค์ของรัฐบาลหรือไม่ รวมทั้งศึกษาสภาพตลาดแท็กซี่ว่ามี การเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ อย่างไร หลังจากใช้นโยบายแท็กซี่เสรีแล้ว ตลาดรถแท็กซี่ในแต่ละระดับมีการแข่งขันเพิ่มขึ้นตามที่รัฐบาลมุ่งหวังหรือไม่

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพตลาดทั้งก่อน และหลังการใช้นโยบายแท็กซี่เสรี
2. เพื่อประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรี ได้สัมฤทธิ์ผลตามจุดมุ่งหมายหรือไม่มากน้อยเพียงใด

ขอบเขตการศึกษา

1. การศึกษา^{นี้} จะศึกษาเฉพาะรถยนต์รับจ้างสี่ล้อบรรทุกทุกคนโดยสารได้ไม่เกินเจ็ดคน ในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น เนื่องจากบริการรถแท็กซี่เป็นสื่อการขนส่งที่สำคัญประเภทหนึ่งในเขตกรุงเทพมหานคร อีกทั้งการเปลี่ยนแปลงในแต่ละครั้งมักจะก่อให้เกิดปัญหาทางการเมืองซึ่งอาจจะนำไปสู่ความไม่มั่นคงของชาติ ดังนั้นจึงควรศึกษาอย่างรอบคอบ
2. การศึกษาเน้นการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ภายในกรอบของนโยบายแท็กซี่เสรี เนื่องจากการกำหนด และการเลือกใช้นโยบายเป็นเรื่องการเมือง
3. มุ่งศึกษาถึงผลของขั้นตอน และมาตรการต่าง ๆ ที่นำมาใช้ และส่งผลกระทบต่อตลาดแท็กซี่เสรี โดยจะไม่ศึกษาถึงลักษณะการดำเนินงานของบริษัท สหกรณ์ ฯลฯ ว่าเหมาะสมต่อตลาดแท็กซี่เสรีหรือไม่ อย่างไร

คำจำกัดความ

1. ค่าจ้าง (WAGES) แตกต่างจากคำว่า "เงินที่หามาได้" ค่าจ้างโดยปกติหมายถึง อัตราค่าจ้างตามปกติ หรือเงินตอบแทนสำหรับการปฏิบัติงานภายใต้สภาวะอื่นเป็นปกติ กล่าวคือ ไม่รวมถึงเงินค่าล่วงเวลา และการทำงานวันหยุด หรือการปฏิบัติงานที่อยู่ในสภาวะแวดล้อมเป็นพิเศษอื่น ๆ

2. กะทำงาน (SHIFT) การทำงานระยะหนึ่งในตารางกำหนดเวลาทำงาน ซึ่งมีคนทำงานมากกว่าหนึ่งชุด ตัวอย่างเช่นกะกลางวัน และกะกลางคืน บางครั้งใช้คำว่ารอบ (TOUR)

3. นโยบายแท็กซี่เสรี หรือเรียกว่านโยบายแท็กซี่มิเตอร์ เนื่องจากรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนภายใต้กฎข้อบังคับของนโยบายแท็กซี่เสรีนั้น นอกจากต้องเป็นรถใหม่ หรือมีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันจดทะเบียนครั้งแรก และใช้มานานแล้วเป็นระยะทางไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป แล้วยังต้องมีและใช้มาตรค่าโดยสาร (TAXI-METER) ซึ่งเป็นจุดต่างที่เห็นได้ชัดจากนโยบายเก่า บางครั้งจึงใช้คำว่า "นโยบายแท็กซี่มิเตอร์" แทนคำว่า "นโยบายแท็กซี่เสรี"

สมมติฐานในการศึกษา

การนำนโยบายแท็กซี่เสรีมาใช้ เพื่อให้สัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ของนโยบายที่รัฐบาลได้กำหนดไว้คือ

- มีรถแท็กซี่เพียงพอกับความต้องการใช้ของประชาชน
- ประชาชนได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสาร
- ประชาชนได้รับบริการในระดับที่มีคุณภาพสูงขึ้น

กรอบคิดในการศึกษา

1. กรอบแนวคิดในการประเมินนโยบายแท็กซี่เสรี

การศึกษาครั้งนี้ใช้กรอบคิดของการกำหนดนโยบายสาธารณะ (PUBLIC POLICY FORMULATION)² ในขั้นตอนของการติดตามประเมินหลังการตัดสินใจ หรือประเมินผลการดำเนินการ (EVALUATE) หลังจากที่ได้ประกาศใช้นโยบายแท็กซี่เสรีไปแล้ว ว่าสัมฤทธิ์ผล (ACHIEVEMENT) ตามจุดมุ่งหมาย (GOALS AND OBJECTIVES) หรือไม่ มากน้อยเพียงใด³

2. ธุรกิจแท็กซี่เสรี : ประเด็นทางเศรษฐศาสตร์

เนื่องจากลักษณะของธุรกิจแท็กซี่ แตกต่างจากธุรกิจบริการรถโดยสารประเภทอื่น คือทางด้านการให้บริการเป็นการขับรถตระเวนหาผู้โดยสารเองไม่วิ่งประจำทาง และไม่ต้องวิ่งตามตารางเวลา ส่วนทางด้านผู้ใช้บริการมีอยู่ทั่วไป สามารถเรียกรถแท็กซี่ให้ไปส่งในสถานที่ที่ต้องการจะไปได้ (DOOR-TO-DOOR) และผู้ใช้บริการรถแท็กซี่โดยทั่วไปต้องการความสะดวก ความรวดเร็ว และความเป็นส่วนตัว ดังนั้นจะเห็นว่าอุปสงค์ต่อการใช้บริการแท็กซี่กระจายอยู่ทั่วไปเช่นเดียวกับอุปทาน

การศึกษาในครั้งนี้จะแบ่งตลาดรถแท็กซี่ออกเป็น 2 ระดับ เพื่อให้เห็นกรอบคิดที่ชัดเจนดังนี้

1. ตลาดระดับขายส่ง (WHOLESALING MARKET)

หมายถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการรถแท็กซี่ ที่นำรถไปจดทะเบียนในรูปแบบนิติบุคคลกับกรมการขนส่งทางบก กับผู้ขับขีรถแท็กซี่ที่มาเช่ารถจากผู้ประกอบการ เพื่อนำรถไปวิ่ง

² ไกรยุทธ อัครชาติพันธ์, "การกำหนดนโยบายสาธารณะและเศรษฐศาสตร์การเมืองแนวใหม่" บทความอภิปรายฉบับที่ 3309 ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (พฤศจิกายน 2533)

³ ไกรยุทธ อัครชาติพันธ์ "แนวทางการจัดเก็บภาษีรถยนต์ : กรอบวิเคราะห์ และข้อวิจารณ์ "การลดภาษีรถยนต์", วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์ 10 (2:มิ.ย.2535):

บริการผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนผู้ประกอบการมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อรอให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มาเข้าซื้อ หรือเข้าขับเท่านั้น ไม่ใช่เพื่อขับรถออกไปวิ่งบริการผู้โดยสารด้วยตัวเอง ผู้ประกอบการจะมีความเสี่ยงในการรอผู้ขับขี่มาเข้ารถไปขับ คือถ้าผู้ขับขี่มาเข้ารถไปขับน้อย ผู้ประกอบการจะจมทุน และอาศัยหลักของกลไกการตลาด ผู้ประกอบการสามารถปรับตัวได้ 2 วิธี ตามหลักของ MARGINAL COST และ MARGINAL BENEFIT คือโดยการเพิ่มหรือลดจำนวนรถแท็กซี่ในครอบครอง หรือโดยการเพิ่ม หรือลดอัตราค่าเช่า

2. ตลาดระดับขายปลีก (RETAILING MARKET)

หมายถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่รถแท็กซี่ เพื่อเสนอขายบริการให้กับผู้โดยสารโดยตรง ในตลาดระดับขายปลีกนี้ผู้ที่เสนอขายบริการให้กับผู้โดยสารโดยตรงนั้นอาจจะอยู่ในรูปของผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของรถแท็กซี่ และขับรถออกตระเวนหาผู้โดยสารด้วยตนเอง หรืออยู่ในรูปของผู้ขับขี่ที่เข้ารถแท็กซี่จากผู้ประกอบการในตลาดระดับขายส่งมาอีกที เพื่อวิ่งออกหาผู้โดยสาร ผู้ขับขี่จะมีความเสี่ยงในการตระเวนหาผู้โดยสาร คือถ้าพบผู้โดยสารน้อยทำให้ได้รายได้น้อย และอาศัยหลักของกลไกตลาด ผู้ขับขี่สามารถปรับตัวตามหลักของ MARGINAL COST และ MARGINAL BENEFIT คือโดยการเพิ่ม หรือลดราคาค่าโดยสาร เพิ่ม หรือลดจำนวนแท็กซี่ที่วิ่งต่อกะ หรือโดยการแข่งขันทางด้านการให้บริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร

ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้จะเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิเพื่อให้ได้ข้อมูลทั้งในเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ มาวิเคราะห์ และประเมินผลหลังจากการนำนโยบายแท็กซี่เสรีมาใช้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ เก็บรวบรวมจาก 3 แหล่ง ดังนี้

ก. จากผู้ใช้บริการ (ผู้โดยสาร) เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามประชากรเป้าหมาย คือประชาชนที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร และเป็นผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ทั้งก่อน และหลังการใช้นโยบายแท็กซี่เสรี

ข้อมูลที่ต้องการคือ

- ระยะเวลาที่ผู้ใช้บริการคอยเรียกรถแท็กซี่ ทั้งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และ ช่วงเวลาอื่น ๆ เรียกคันแรกแล้วไปได้เลย หรือต้องรอคันต่อ ๆ ไป แต่ละกรณีใช้เวลาคอย ประมาณกี่นาที

- ข้อมูลเกี่ยวกับการยอมรับของประชาชน ในเรื่องความเป็นธรรมในราคา ค่าโดยสาร และคุณภาพของบริการ

ข. จากผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีเตอร์ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามประชากร เป้าหมาย คือผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีเตอร์

ข้อมูลที่ต้องการคือ

- รายได้/กะของผู้ขับขี่

- ค่าใช้จ่าย/กะของผู้ขับขี่ ที่เกิดจากการนำรถออกมาวิ่งบริการในแต่ละกะ ได้แก่ ค่าน้ำมัน/แก๊ส ค่าล้างรถ ค่าที่จอดรถ ค่าประกันภัยรถ และบุคคลที่สาม ฯลฯ

- ต้นทุนคงที่ของผู้ขับขี่ได้แก่ รถแท็กซี่

- ภายใน 1 เดือนทำงานกี่วัน

- 1 กะ ใช้เวลาขับรถตระเวนหาผู้โดยสารกี่ชั่วโมง

ค. จากผู้ประกอบการ เก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามประชากรเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการรถแท็กซี่มีเตอร์

ข้อมูลที่ต้องการคือ

1. ข้อมูลจากผู้ประกอบการแบบให้เช่าชื่อ

- ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดไฟแนนซ์รถแท็กซี่ เช่นเงินค่าน้ำ เงินผ่อนต่องวด

ระยะเวลาในการผ่อน ฯลฯ

- เงื่อนไขในการขาย

- ปัญหาในการดำเนินงาน

- ฯลฯ

2. ข้อมูลจากผู้ประกอบการแบบให้เช่าขับ

- อัตราค่าเช่ารถแท็กซี่มีเตอร์ต่อกะ

- เงื่อนไขในการให้เช่า

- ปัญหาในการดำเนินการ

- ฯลฯ

2. ข้อมูลทัศนคติจากแหล่งข้อมูลทัศนคติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่กรมการขนส่งทางบก กระทรวงแรงงาน สำนักงานสถิติแห่งชาติ ศูนย์ข้อมูลของหนังสือพิมพ์ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3. แบบแผนในการเลือกตัวอย่าง (SAMPLING DESIGN) แบบแผนการเลือกหน่วยจางนับจากประชากร เพื่อประกอบเป็นตัวอย่าง หรือตัวแทนของประชากรทั้งหมดที่จะทำการศึกษาในครั้งนี้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่ม

กลุ่มที่ 1 แบบแผนในการเลือกตัวอย่างผู้โดยสาร

การเลือกกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้ได้รับความร่วมมือ จากกองวิชาการสถิติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ ในการสุ่มตัวอย่าง ซึ่งใช้ตัวอย่างจำนวน 300 ตัวอย่าง ใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างผสม (MULTISTAGE SAMPLE) กระทำหลายขั้นตอนดังนี้

1. เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (CLUSTER SAMPLE)

โดยการแบ่งประชากรในเขตกรุงเทพมหานครตามเขตการปกครอง ได้แก่ เขตแขวง และบล็อก(BLOCK)⁴

2. เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ (SYSTEMATIC SAMPLE)

เมื่อแบ่งประชากรในเขตกรุงเทพมหานครตามเขตการปกครองโดยแบ่งประชากรแต่ละเขตเท่า ๆ กัน ได้เขตตัวอย่าง 20 เขต ในแต่ละเขตตัวอย่างเลือกได้ 20 แขวงตัวอย่าง และในแต่ละแขวงเลือกได้ 20 บล็อก ดังนี้

1. เขตคลองเตย แขวงคลองเตย

2. เขตบางกะปิ แขวงวังทองหลาง

3. เขตบึงกุ่ม แขวงบึงกุ่ม

4. เขตประเวศ แขวงคอกไม้

⁴บล็อก(BLOCK) เป็นการแบ่งเขตประชากรของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

- | | |
|---------------------|-----------------|
| 5. เขตพระโขนง | แขวงบางจาก |
| 6. เขตลาดพร้าว | แขวงลาดพร้าว |
| 7. เขตดินแดง | แขวงดินแดง |
| 8. เขตพระนคร | แขวงบางขุนพรหม |
| 9. เขตจตุจักร | แขวงลาดยาว |
| 10. เขตคูสิต | แขวงคูสิต |
| 11. เขตบางคอแหลม | แขวงบางโคล่ |
| 12. เขตยานนาวา | แขวงช่องนนทรี |
| 13. เขตธนบุรี | แขวงบุคคลโกล |
| 14. เขตบางกอกใหญ่ | แขวงท่าพระ |
| 15. เขตบางขุนเทียน | แขวงบางบอน |
| 16. เขตบางพลัด | แขวงบางบำหรุ |
| 17. เขตภาษีเจริญ | แขวงบางแคเหนือ |
| 18. เขตราชบุรีบูรณะ | แขวงทุ่งครุ |
| 19. เขตหนองแขม | แขวงหนองค้างพลู |
| 20. เขตจอมทอง | แขวงบางขุนเทียน |

เมื่อได้บล็อกตัวอย่าง 20 บล็อกแล้วกองวิชาการสถิติ สำนักงานสถิติแห่งชาติให้ใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบมีระบบอีกครั้ง โดยแบ่งประชากรออกเป็นช่วง ๆ ช่วงละเท่า ๆ กันตามบ้านเลขที่ บล็อกละ 15 ตัวอย่าง

แต่การศึกษาในครั้งนี้ใช้วิธีการเลือกตัวอย่างถึงขั้นบล็อกตัวอย่าง แต่เมื่อลงพื้นที่ใช้การเลือกตัวอย่างแบบบังเอิญ (ACCIDENTAL SAMPLE) คือผู้สัมภาษณ์เดินไปพบบุคคลที่มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. เป็นประชากรที่มีภูมิลำเนาอยู่ในท้องถิ่นนั้น ๆ
2. เป็นประชากรที่เคยใช้บริการรถแท็กซี่ทั้งในช่วงก่อน และหลังนโยบายแท็กซี่เสรี

และใช้จำนวนตัวอย่างบล็อกละ 15 ตัวอย่างเช่นกัน

กลุ่มที่ 2 แบบแผนในการเลือกตัวอย่างผู้ประกอบการรถแท็กซี่

การศึกษาครั้งนี้ใช้ตัวอย่างจำนวน 30 ตัวอย่าง โดยมีวิธีการเลือกดังนี้

1. เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (STRATIFIED SAMPLE)

เลือกตัวอย่างโดยการแยกผู้ประกอบการรถแท็กซี่เป็น 3 ขนาด ได้แก่

- ขนาดเล็ก คือผู้ประกอบการที่มีรถแท็กซี่ในครอบครอง 1-50 คัน
- ขนาดกลางคือผู้ประกอบการที่มีรถแท็กซี่ในครอบครอง 51-125 คัน
- ขนาดใหญ่ คือผู้ประกอบการที่มีรถแท็กซี่ในครอบครอง 126 คันขึ้นไป

2. เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (ACCIDENTAL SAMPLE)

เลือกตัวอย่างขนาดละ 10 ตัวอย่าง แบบบังเอิญในการเลือกผู้ประกอบการแต่ละขนาด แต่ในการวิเคราะห์แยกประเภทผู้ประกอบการตามลักษณะการประกอบการได้ 2 ประเภทคือ

- ผู้ประกอบการประเภทให้เช่าชื่อ
- ผู้ประกอบการประเภทให้เช่าขับ

แต่ในการสุ่มตัวอย่าง ไม่สามารถเก็บข้อมูลตามประเภทของผู้ประกอบการตามลักษณะการประกอบการได้ เนื่องจากเมื่อผู้ประกอบการนำรถแท็กซี่มาจดทะเบียน กับกรมการขนส่งทางบกแล้วไม่ได้แจ้งให้กรมการขนส่งทางบกทราบว่านำไปประกอบการในลักษณะใด

กลุ่มที่ 3 แบบแผนในการเลือกตัวอย่างผู้ขับขีรถแท็กซี่

1. เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (STRATIFIED SAMPLE)

โดยแยกประเภทผู้ขับขีรถแท็กซี่แบ่งออกได้ 3 ประเภทคือ

1. ผู้ขับขีรถแท็กซี่ประเภทเช่าชื่อ
2. ผู้ขับขีรถแท็กซี่ประเภทเช่าขับ
3. ผู้ขับขีรถแท็กซี่ส่วนบุคคล (5ท)

ในสภาพทั่วไปไม่สามารถบอกได้ว่าผู้ขับขีรถแท็กซี่แต่ละรายนั้นเช่าชื่อ หรือเช่าขับขีรถแท็กซี่คันนั้น ๆ จากผู้ประกอบการ นอกจากผู้ขับขีรถแท็กซี่ส่วนบุคคล เนื่องจากมีเลขทะเบียน และสีของตัวรถที่แตกต่างกันออกไป

ดังนั้นในการเก็บตัวอย่างผู้ขับขีรถแท็กซี่ประเภทเช่าชื่อ และเช่าขับขีจึงใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย ประเภทละ 20 ตัวอย่าง ส่วนผู้ขับขีรถแท็กซี่ส่วนบุคคลเลือกตัวอย่างจำนวน 30 ตัวอย่าง ที่เลือกตัวอย่างของผู้ขับขีรถแท็กซี่ส่วนบุคคลมากกว่าเพราะผู้ขับขีรถแท็กซี่ส่วนบุคคลเป็นทั้งเจ้าของรถ และเป็นผู้ขับขีเองด้วย แต่ผู้ขับขีรถแท็กซี่อีก 2 ประเภทต้องทำสัญญาเช่าชื่อ หรือเช่าขับขีผ่านผู้ประกอบการ ซึ่งสามารถเก็บข้อมูล

ได้ทั้ง 2 ส่วน คือทั้งข้อมูลของผู้ประกอบการ และข้อมูลของผู้ขับขีรถแท็กซี่มิเตอร์ การเลือกกลุ่มตัวอย่างของผู้ขับขีรถแท็กซี่มิเตอร์ทั้งประเภทเช่าซื้อ และเช่าขับจะพยายามเลือกกลุ่มตัวอย่างเดียวกับผู้ประกอบการนั้น ๆ ส่วนผู้ขับขีรถแท็กซี่มิเตอร์ส่วนบุคคลเก็บตัวอย่างจากผู้เข้าอบรมกับกรมการขนส่งทางบก

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษาในครั้งนี้คาดว่าจะได้รับประโยชน์ในด้านต่างๆ ดังนี้

1. เพื่อทราบถึงการดำเนินงาน และมาตรการที่สำคัญของการใช้นโยบายแท็กซี่เสรี
2. เพื่อทราบถึงผลของการนำนโยบายแท็กซี่เสรีมาใช้ ว่าได้ผลตามที่รัฐบาลต้องการ

หรือไม่

3. เพื่อเป็นแนวทางสำหรับผู้ที่มีความสนใจในธุรกิจแท็กซี่นำไปศึกษาต่อไป