

กรอบแนวคิดและวิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน การศึกษาใน ส่วนแรก เป็น การศึกษาเปรียบเทียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ก่อนและหลังการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยอาศัยข้อมูลทฤษฎีที่ได้จากการศึกษาที่ผ่านมาในอดีต รวมทั้งการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ เพื่อชี้ให้เห็นผลกระทบของการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีต่อการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

ส่วนที่สอง เป็นการศึกษาผลกระทบของการจัดระเบียบจักรยานยนต์รถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีต่อรายได้และค่าใช้จ่ายของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อชี้ให้เห็นผลกระทบของการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะที่มีต่อสัดส่วนรายได้ที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้รับ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงในบทบาทและพฤติกรรมของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งในส่วนนี้อาศัยข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจ ร่วมกับข้อมูลทฤษฎีที่ได้จากการศึกษาในช่วงหลังการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ เปรียบเทียบกับข้อมูลทฤษฎีที่ได้จากการศึกษาก่อนหน้าการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ

4.1 กรอบแนวคิดของการศึกษาเปรียบเทียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขต

กรุงเทพมหานครก่อนและหลังการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ

การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง พัฒนาขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของประชาชน จากเดิมเพื่อเป็นพาหนะที่ใช้ในการเดินทางของครัวเรือน มาเป็นยานพาหนะที่ใช้สำหรับรับจ้างขนส่งสิ่งของของภาคธุรกิจ และท้ายที่สุดพัฒนาเป็นพาหนะที่ใช้ให้บริการรับจ้างโดยสาร

การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เริ่มจากการรวมกลุ่มกันของบุคคลที่มีรถจักรยานยนต์ เพื่อให้ความช่วยเหลือด้านการขนส่งโดยสารแก่บุคคลอื่นในชุมชน เป็นการบริการขนส่งที่สะดวกและปลอดภัยในลักษณะช่วยเหลือเกื้อกูลระหว่างสมาชิกชุมชน โดยมีสินน้ำใจจากผู้รับความช่วยเหลือเป็นค่าใช้จ่ายของเจ้าของรถจักรยานยนต์เป็นครั้งคราว ต่อมาจึงมีการพัฒนาจากการให้ความช่วยเหลือเป็นการแลกเปลี่ยนกันระหว่างการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างโดย

เจ้าของรถจักรยานยนต์ กับค่าตอบแทน หรือค่าโดยสาร จากผู้ให้บริการ เปลี่ยนเป้าหมายจากการให้ความช่วยเหลือ เป็นการหารายได้เพื่อการดำรงชีพ

เมื่อประชาชนมีความต้องการใช้บริการมากขึ้น จึงเกิดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างอย่างแพร่หลายในกรุงเทพมหานคร และเมื่อมีผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น ทำให้การแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการกลุ่มต่างๆ ในตลาดบริการจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้วินจักรยานยนต์รับจ้างแต่ละวินพยายามกีดกันวินจักรยานยนต์รับจ้างรายอื่นๆ รักษาสภาพการผูกขาดในเส้นทางที่ตนให้บริการ เพื่อให้รายได้จากการให้บริการตกแก่สมาชิกในวินของตนเอง

จากบทสัมภาษณ์ของผู้จัดการวิน ซอยงามดูพลี ชี้ให้เห็นว่า เมื่อมีผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น การแข่งขันแย่งชิงพื้นที่ให้บริการเป็นสิ่งที่เกิดตามมา ทำให้เกิดความขัดแย้งกับวินจักรยานยนต์รับจ้างรายอื่นที่เกิดขึ้นภายหลัง

ผู้จัดการวินซอยงามดูพลีรักษาสภาพการผูกขาดในเส้นทางที่ตนให้บริการ ใช้วิธีการทำข้อตกลงกับกลุ่มผู้ให้บริการรายอื่น เพื่อจัดสรรพื้นที่ให้การให้บริการระหว่างกัน ทำให้กลุ่มผู้ให้บริการแต่ละกลุ่มมีเส้นทางให้บริการเฉพาะเป็นกลุ่มๆ ไป และต่างก็มีอำนาจผูกขาดในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเส้นทางที่ตนให้บริการ

นอกจากวินรถจักรยานยนต์รับจ้างต้องการรักษาผลประโยชน์จากการผูกขาดให้ตกอยู่ภายในวินแล้ว การมีวินให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการในท้องที่ใดท้องที่หนึ่งมากเกินไป อาจส่งผลให้ส่วนแบ่งรายได้ที่ได้รับที่แต่ละวินได้รับ ไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป¹ หากวินจักรยานยนต์สามารถตกลงจัดสรรเส้นทางในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างระหว่างกันได้ นอกจากจะสามารถรักษาผลประโยชน์จากการผูกขาดได้แล้ว ยังป้องกันการแข่งขันที่มากเกินไป อันนำไปสู่การเสียประโยชน์ของวินทั้งคู่ได้ในที่สุด

4.1.1 การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างก่อนการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ

การเปลี่ยนเป้าหมายจากการให้ความช่วยเหลือ มาเป็นการแลกเปลี่ยน ทำให้วินจักรยานยนต์รับจ้าง กลายเป็นกลุ่มบุคคลที่รวมตัวกัน เพื่อให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในท้องที่ใด ท้องที่หนึ่ง โดยหวังที่จะได้ผลตอบแทนสูงสุดจากการให้บริการ ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

¹ Kenneth J. Button and David A. Hensher, Handbook of Transport Strategy Policy and Institutions, (2005) Page 18 - 20

พยายามที่จะรวมตัวกันเพื่อสร้างอำนาจผูกขาดเส้นทางการให้บริการ และกีดกันผู้ให้บริการหรือวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างรายอื่นไม่ให้เข้ามาให้บริการในเส้นทางของตน

นอกเหนือไปจากการรวมกลุ่มกันของผู้ให้บริการเป็นวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างแล้ว อย่างตัวอย่างวินชอยงามดูพลีแล้ว จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2533 พบว่า ยังมีการจัดตั้งวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างในลักษณะแตกต่างออกไปจากเดิม กล่าวคือ มีการจัดตั้งวินโดยผู้มีอิทธิพล นักธุรกิจ ข้าราชการ ซึ่งไม่ได้ประกอบอาชีพให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง และพบว่า ผู้ที่ประสบความสำเร็จในการจัดตั้งวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างโดยเฉพาะในท้องที่ที่มีการขนส่งประเภทอื่น เช่น รถสองแถว รถสี่ล้อเล็ก เป็นต้น ต้องเป็นผู้ที่มีอิทธิพล มีเครือข่ายทางสังคม หรือเป็นข้าราชการ ที่สามารถเจรจาประสานประโยชน์ ระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ ที่มีอยู่เดิมในพื้นที่นั้น อาทิ ผู้ให้บริการขนส่งรายอื่น ได้ จึงจะประสบความสำเร็จในการจัดตั้งวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง

ในขณะที่มีจำนวนผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในกรุงเทพมหานคร ในช่วงปี พ.ศ. 2531 เจ้าหน้าที่ตำรวจก็เข้ามามีบทบาทในการควบคุมดูแลการให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง นอกเหนือไปจากการบังคับใช้กฎหมายจราจรอื่นๆ หลังจากที่มีข้อสรุปในสถานะทางกฎหมายของการให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง มีข้อกำหนดว่า การจัดตั้งวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง จะต้องมาขออนุญาตกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจแห่งสถานีตำรวจนครบาลเจ้าของพื้นที่ก่อน

ดังนั้น สำหรับวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่เกิดขึ้นภายหลัง นอกจากผู้จัดตั้งวินจะต้องเจรจากับกลุ่มผลประโยชน์เดิมในพื้นที่แล้ว ก็ต้องขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่นั้นๆ ด้วย การจัดตั้งวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง จึงมีลักษณะสร้างสภาพการผูกขาดในการให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง และหากมีการให้บริการขนส่งประเภทอื่นอยู่ก่อนหน้า ก็เท่ากับว่า การจัดตั้งวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างเป็นการเข้าไปแย่งชิงการผูกขาดการให้บริการขนส่งโดยสารจากการให้บริการขนส่งโดยสารประเภทอื่น โดยมีเงินทุน และทุนทางสังคม อันได้แก่ อิทธิพล และเครือข่ายความสัมพันธ์ เป็นปัจจัยสำคัญในการจัดตั้งวิน

เจ้าของวิน ซึ่งเจ้าของสิทธิในการให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างในท้องที่นั้นๆ จึงเป็นผู้จัดสรรสิทธิในการให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง เจ้าของวินได้จัดทำเลื้อวินขึ้นเป็นเครื่องหมายอนุญาตให้ผู้ที่มีเลื้อวิน สามารถเข้ามาให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างภายในวินที่ตนเป็นเจ้าของได้ และมีรายได้จาก “ค่าวิน” ซึ่งเรียกเก็บจากผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีทั้งที่เก็บเป็นรายวันหรือรายเดือน

เลื้อยวิน เป็น สัญลักษณ์ของผู้ให้บริการในแต่ละวิน ผู้ที่จะสามารถเข้ามาให้บริการ จักรยานยนต์รับจ้างในวินได้ ต้องมีเลื้อยวิน อันแสดงถึงสิทธิในการให้บริการ หมายความว่า ผู้ให้บริการรายนั้น มีสิทธิในส่วนแบ่งรายได้อันเกิดจากสภาพการผูกขาดเส้นทางในการให้บริการที่ เจ้าของวินเป็นเจ้าของ ความมากน้อยของจำนวนเลื้อยวินที่มีอยู่ในวินหนึ่งๆ จึงอีกเป็นปัจจัยที่ กำหนดรายได้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแต่ละคนจะได้รับ

การรักษาจำนวนเลื้อยวิน เท่ากับเป็นการรักษาส่วนแบ่งรายได้ในวินนั้นๆ ราคาเลื้อยวิน หรือ ค่าเช่า เลื้อยวิน จึงสะท้อนถึงอุปสรรคต่อการเข้ามาให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ ให้บริการรายใหม่

อย่างไรก็ตาม เจ้าของวินที่เป็นกลุ่มผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างด้วยตัวเอง กับ เจ้าของวินที่เป็นเจ้าของรายเดียว มีพฤติกรรมในการจัดสรรจำนวนผู้ให้บริการที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ เป็นเพราะมีเป้าหมายทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน กล่าวคือ เจ้าของวินที่เป็นกลุ่มผู้ให้บริการ จักรยานยนต์รับจ้างด้วยตัวเองนั้น มีเป้าหมายที่จะรักษาสัดส่วนรายได้ที่ผู้ให้บริการแต่ละรายจะ ได้รับ ดังนั้นจึงมีพฤติกรรมที่จะกีดกันผู้ให้บริการรายใหม่ อีกทั้งผลจากการสำรวจในปี พ.ศ. 2533 ชี้ให้เห็นว่า ความสัมพันธ์ของผู้ให้บริการรายใหม่ กับกลุ่มผู้ให้บริการรายเดิม เป็นปัจจัยสำคัญต่อ การเข้าวิน มากกว่า ค่าเลื้อยวิน ที่เจ้าของวินเดิมจะได้รับจากผู้ให้บริการรายใหม่ ทำให้ค่าเลื้อยวินใน วินที่มีกลุ่มผู้ให้บริการฯ เป็นเจ้าของมีราคาไม่สูงนัก

ส่วนเจ้าของวินที่เป็นเจ้าของรายเดียวนั้น มีเป้าหมาย คือ ส่วนแบ่งรายได้จากการ ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่เพิ่มขึ้น ซึ่งมี 2 ส่วน คือ ค่าเลื้อยวิน และค่าวิน ดังนั้นเจ้าของวินจึง พยายามที่จะเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้สนใจเข้ามาให้บริการในวิน เมื่อมีความต้องการเลื้อยวินสูง ก็ส่งผล ให้ ค่าเลื้อยวิน สูงตามไปด้วย จะเห็นได้จากผลการสำรวจในปี พ.ศ. 2533 ซึ่ง พบว่า ค่าเลื้อยวิน ของ วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเจ้าของรายเดียวนั้น มีค่าเลื้อยวิน ค่อนข้างสูง

นอกจากทำเลที่ตั้งของวิน ตลอดจนจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในวิน จะเป็น ปัจจัยที่มีผลต่อการความสนใจเข้าร่วมวินของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างรายใหม่แล้ว เจ้าของวิน ยังมีบริการเสริมเพื่อช่วยให้ผู้ให้บริการสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง โดยทำความ ตกลงแลกเปลี่ยนผลประโยชน์กับการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือการ ลดหย่อนค่าปรับเมื่อทำผิดกฎหมายจราจร เพราะการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในบางวิน มี ลักษณะการให้บริการที่ผิดกฎหมายจราจร เช่น การขับรถยนต์ การไม่สวมหมวกนิรภัย การจอด รถจักรยานยนต์กีดขวางทางจราจร เป็นต้น หากเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าควบคุมอย่างเคร่งครัด ผู้

ให้บริการก็ต้องเสียค่าปรับบ่อยๆ เมื่อถูกจับ และเสียเปรียบเทียบปรับมากเข้า ย่อมทำให้แรงจูงใจที่จะให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีน้อยลง ส่งผลให้ค่าเลื้อวิน หรือ ค่าเช่าเลื้อวิน มีราคาต่ำลง สะท้อนให้เห็นว่า มีผู้สนใจจะเข้ามาให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในวินนี้น้อยลง

การมีอำนาจผูกขาดในเส้นทางการให้บริการของเจ้าของวิน ทำให้พฤติกรรมทางเศรษฐกิจของเจ้าของวินเป็นไปเพื่อประโยชน์ส่วนตน ส่งผลให้

- 1) การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าที่ควรจะเป็น และเมื่อมีอุบัติเหตุ ก็มีแนวโน้มที่จะมีความสูญเสียสูง ทั้งนี้ เนื่องจากการช่วยให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างไม่ต้องเสียค่าปรับ หรือเสียค่าปรับในอัตราที่ต่ำกว่าปกติ ย่อมสร้างแรงจูงใจให้ ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างโดยประมาท
- 2) ค่าวิน มีอัตราสูงกว่าที่ควรจะเป็น การเรียกเก็บค่าวิน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นนำมาเป็นผลประโยชน์ตอบแทนให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อให้ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งหากปล่อยให้การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นไปตามปกติแล้ว เจ้าของวินก็ไม่เหตุจำเป็นต้องเสียส่วนแบ่งรายได้ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้สามารถลดค่าวินลงได้ จากผลการสำรวจในปี พ.ศ. 2533 แสดงให้เห็นชัดเจนว่า ในวินจักรยานยนต์รับจ้างบางวิน ที่ไม่ได้ทำข้อตกลงกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีการจัดเก็บค่าวินที่ต่ำกว่าวินที่ทำข้อตกลงกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่อย่างไรก็ตาม ค่าวินจะลดต่ำลงเมื่อเจ้าของวิน เป็นกลุ่มผู้ให้บริการด้วยตนเอง เพราะเป้าหมายการตัดสินใจของเจ้าของวิน เป็นไปเพื่อการลดค่าใช้จ่าย และเพิ่มสัดส่วนรายได้ของผู้ให้บริการ ซึ่งแตกต่างจากเจ้าของวินที่เป็นเจ้าของรายเดียว ที่มีเป้าหมายการตัดสินใจเพื่อรายได้ที่สูงที่สุดจากค่าเลื้อวิน และค่าวิน
- 3) จำนวนผู้ให้บริการต่ำกว่าที่ควรจะเป็น เป็นเพราะการจำกัดจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง โดยการสร้างอุปสรรคในการเข้าวินของผู้ให้บริการรายใหม่ ทั้งนี้เป็นเพราะความต้องการรักษาสัดส่วนรายได้ในกรณีวินที่เจ้าของเป็นกลุ่มผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างด้วยตนเอง ส่วนในกรณีวินที่มีเจ้าของรายเดียวนั้น เป็นเพราะเป้าหมายรายได้สูงสุด ทำให้ค่าเลื้อวินมีราคาสูง เป็นอุปสรรคต่อการเข้ามาให้บริการของผู้ให้บริการรายใหม่

- 4) ไม่มีการแข่งขันด้านราคา และบริการ เนื่องจากการผูกขาด ทำให้ในเส้นทางที่ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ มีวินจักรยานยนต์รับจ้างเพียงรายเดียว หากไม่มีระบบการขนส่งประเภทอื่น เป็นคู่แข่ง อัตราค่าโดยสารจะมีแนวโน้มสูงกว่า เส้นทางที่มีระบบการขนส่งประเภทอื่น เป็นคู่แข่ง กลุ่มผู้ให้บริการเป็นผู้กำหนดราคาค่าบริการ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ตกลงกันภายในวิน ทำให้ค่าโดยสารในเส้นทางปกติในการให้บริการมีความแน่นอน

การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีธุรกรรมระหว่างผู้ที่มีบทบาทด้านต่างๆ ดังนี้

- 1) ธุรกรรมระหว่างผู้ให้บริการ และผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นความสัมพันธ์ในลักษณะการแลกเปลี่ยนระหว่างบริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ผู้ให้บริการฯ ต้องการกับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ให้บริการฯ โดยผู้ให้บริการฯ ได้ค่าตอบแทนเป็นค่าจ้างโดยสารจากผู้ให้บริการฯ แต่ด้วยลักษณะผูกขาดในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้ผู้ให้บริการต้องตัดสินใจจากอัตราค่าโดยสารที่ผู้ให้บริการกำหนด การผูกขาดเส้นทางในการให้บริการ ทำให้ผู้ให้บริการมีทางเลือกไม่มากนัก โดยเฉพาะเส้นทางที่ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่น ผู้ให้บริการก็ต้องตัดสินใจเพียง 2 ทาง เลือก คือ เดินเท้า กับ ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

นอกจากนี้ในกรณีที่ผู้ให้บริการ เรียกเก็บค่าโดยสารในเส้นทางปกติมากกว่าอัตราค่าโดยสารที่วินกำหนด หรือในกรณีที่ผู้ให้บริการขับขี่ไม่ปลอดภัย ผู้ใช้บริการอาจร้องเรียนต่อหัวหน้าวินได้ แต่การควบคุมพฤติกรรมในการให้บริการของผู้ให้บริการจะทำได้มากน้อยเพียงใด ก็ขึ้นอยู่กับความบังคับใช้กฎระเบียบภายในวิน อย่างไรก็ตาม หากเกิดอุบัติเหตุในการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ใช้บริการมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้น ได้จากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรมการประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

- 2) ธุรกรรมระหว่างผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับหัวหน้าวิน เป็นความสัมพันธ์ในลักษณะการควบคุมและตรวจสอบ หัวหน้าวินทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมผู้ให้บริการฯ ให้ประพฤติไปตามระเบียบ ข้อบังคับที่ตกลงกันภายในวิน อันได้แก่ การจัดคิว การเก็บค่าวิน หรือค่าส่วนกลางอื่นๆ เป็นต้น โดยมีกฎระเบียบที่เป็นข้อตกลงภายในวิน กฎระเบียบโดยทั่วไป ประกอบด้วย

- การจัดลำดับการรับผู้โดยสาร
- คิดค่าบริการตามอัตราที่ตกลงกันภายในวิน
- ขับขี่ด้วยความเร็วที่เหมาะสม เมื่อบรรทุกผู้โดยสาร
- ไม่ดื่มสุรา ขณะปฏิบัติหน้าที่
- ให้บริการแก่ผู้โดยสาร ด้วยความสุภาพ

การจัดลำดับการรับผู้โดยสาร และการคิดค่าบริการ ตามอัตราที่ตกลงกันภายในวิน จะเป็นระเบียบที่วินรถจักรยานยนต์โดยทั่วไป ให้ความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ ทั้งนี้เป็นเพราะเป็นกฎระเบียบที่แสดงถึงความเท่าเทียมในการจัดสรรรายได้ให้กับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นสมาชิกในวิน

ผู้ให้บริการแต่ละคน จึงมีแรงจูงใจที่จะควบคุมให้ผู้ให้บริการในวินเดียวกัน ปฏิบัติตามกฎหมายข้อที่ 1 และข้อที่ 2 โดยมักจะลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืน โดยการพักการให้บริการ ส่วนกฎในข้อที่ 3, 4 และ 5 นั้น มีหัวหน้าวินเป็นผู้คอยควบคุม เพราะหากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามกฎ ก็จะทำให้มีผู้ใช้บริการส่วนหนึ่งไม่ยินดีที่จะใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในวินดังกล่าว ส่งผลเสียต่อผู้ให้บริการจักรยานยนต์โดยรวม

- 3) ธุรกรรมระหว่างเจ้าของเสื้อวินกับเจ้าของวิน เป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้ประโยชน์จากกรรมสิทธิ์กับเจ้าของกรรมสิทธิ์ เจ้าของวินเป็นผู้จัดสรรสิทธิในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในวินที่ตนเป็นเจ้าของแก่ผู้อื่น โดยมีเสื้อวินเป็นสัญลักษณ์ของสิทธิเข้ามาให้บริการดังกล่าว โดยเจ้าของวินจะได้รับค่าวินรถจักรยานยนต์ จากผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเสื้อวิน ซึ่งเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากสิทธิดังกล่าว เจ้าของวินเป็นผู้ผูกขาดจำนวนเสื้อวิน และพฤติกรรมของเจ้าของวินส่งผลกระทบต่อราคาของเสื้อวิน ดังที่กล่าวข้างต้น
- 4) ธุรกรรมระหว่างผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับเจ้าของเสื้อวิน เป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้เช่าช่วงกรรมสิทธิ์กับเจ้าของกรรมสิทธิ์ เกิดขึ้นในกรณีที่เจ้าของเสื้อวินไม่ได้เป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเอง แต่ให้เช่าช่วงเสื้อวินแก่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างรายอื่นที่ยังไม่มีเสื้อวิน ซึ่งผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่มีเสื้อวิน ต้องเสียค่าเสื้อวิน หรือค่าเช่าเสื้อวินให้แก่เจ้าของเสื้อวิน

- 5) ธุรกรรมระหว่างเจ้าของวินกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นความสัมพันธ์ในลักษณะการควบคุมและตรวจสอบ และลักษณะต่างตอบแทน

ในการจัดตั้งวิน หากเป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีบริการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น การจัดตั้งวินก็มักไม่มีอุปสรรคใดๆ แต่ในกรณีที่มีบริการขนส่งอยู่แล้ว เจ้าของวินมักประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ เพื่อขออนุญาตจัดตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งนี้เพื่อป้องกันเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในพื้นที่

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมาย แสวงหาประโยชน์จากการไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เช่น ปล่อยให้วินจักรยานยนต์รับจ้างมีการจอดรอรับผู้โดยสารในบริเวณที่กีดขวางทางจราจร เป็นต้น แล้วเรียกหาเอาผลประโยชน์จากเจ้าของวินที่ได้ประโยชน์จากการไม่บังคับใช้กฎหมายของตน ในขณะที่เจ้าของวินเอง ก็ไม่สามารถหาสถานที่ที่เหมาะสมที่จะใช้จอดรอรับผู้โดยสารได้ จึงพอใจที่จะจัดสรรรายได้ส่วนหนึ่งมาเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ หรือ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ เสนอความคุ้มครองแก่เจ้าของวิน ในอันที่จะไม่ให้มีผู้อื่นเข้ามาจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างในท้องที่เดียวกัน เจ้าของวินอาจพอใจที่จะจัดสรรรายได้ส่วนหนึ่งให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อแลกกับการผูกขาดการให้บริการวินจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ดังที่กล่าวข้างต้น การมีข้อตกลงระหว่างเจ้าของวินและเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อการละเว้นการบังคับกฎหมายจราจร ทำให้เกิดความเสี่ยงในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมากยิ่งขึ้น

- 6) ธุรกรรมระหว่างผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นความสัมพันธ์ในลักษณะการควบคุมและตรวจสอบ เจ้าหน้าที่ตำรวจในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมาย มีหน้าที่ควบคุมการใช้รถใช้ถนนของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ให้เป็นไปตามกฎหมายที่มีอยู่ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจมีข้อตกลงกับเจ้าของวิน ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ก็จะทำให้การบังคับใช้กฎจราจรเป็นไปอย่างหละหลวม และส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของประชาชน
- 7) ธุรกรรมระหว่างผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับนายทะเบียนท้องที่ เป็นความสัมพันธ์ในลักษณะการควบคุมและตรวจสอบ เจ้าพนักงาน กรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่นายทะเบียนท้องที่ ซึ่งผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้องขอใบอนุญาตขับขี่ ขอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ และเสียภาษีประจำปี ทั้งนี้เป็นไป

4.1.2 ลักษณะการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างหลังการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ

ในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง รัฐได้ออกข้อบังคับต่างๆ เพื่อควบคุมการดำเนินการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างผ่านทางพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรัฐได้เข้ามาบทบาทในการจัดสรรสิทธิในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเสียใหม่ โดยยกเลิกกรรมสิทธิในวินจักรยานยนต์รับจ้างของเจ้าของวิน แล้วรัฐเข้ามาทำหน้าที่การจัดตั้งวิน และเป็นเจ้าของวิน

โดยรัฐใช้อำนาจดังกล่าว ผ่านทางคณะกรรมการประจำจังหวัด ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาสถานที่รับคนโดยสาร เส้นทางหรือท้องที่ในการรับจ้างบรรทุกโดยสาร การกำหนดหลักเกณฑ์การออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ และออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ กำหนดค่าจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารหรือค่าบริการอย่างอื่น และแต่งตั้งคณะกรรมการประจำท้องที่เพื่อปฏิบัติตามที่คณะกรรมการประจำจังหวัดมอบหมาย

ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจึงไม่ต้องเสียค่าวิน หรือค่าเลี้ยววินให้กับรัฐ อย่างที่ต้องจัดสรรรายได้จากการให้บริการจักรยานยนต์ส่วนหนึ่งให้กับเจ้าของวิน หรือเจ้าของเลี้ยววิน ซึ่งผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ต้องมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ และนำรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการให้บริการไปจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยเสียค่าธรรมเนียมในการขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ 150 บาท และเสียภาษีจักรยานยนต์สาธารณะ ในอัตราคันละ 100 บาท ต่อ ปี

โครงสร้างของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างหลังการจัดระเบียบ จึงประกอบด้วยผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง และผู้บริหารจัดการวิน ซึ่งได้รับการเลือกตั้งจากผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์ที่เป็นสมาชิกในวินดังกล่าว ซึ่งผู้บริหารจัดการวิน มีหน้าที่คล้ายกับหัวหน้าวินตามโครงสร้างก่อนการจัดระเบียบ โดยมีคณะกรรมการประจำจังหวัด และคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง ทำหน้าที่เป็นเจ้าของวิน และตามโครงสร้างนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะมีบทบาทเพียงเป็นผู้รักษากฎหมายเท่านั้น

ธุรกรรมที่เกิดขึ้นในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง หลังการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ จึงมีดังต่อไปนี้

- 1) ธุรกรรมระหว่างผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง แนวโน้มหลักการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง และผู้ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ยังมีความสัมพันธ์ในลักษณะเดิม

เพราะเหตุที่ยังมีสภาพการผูกขาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างอยู่เช่นเดิม การจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างไม่ได้ทำให้เกิดวินัยจักรยานยนต์รับจ้าง หรือผู้ให้บริการรายใหม่เข้าสู่ตลาด

อย่างไรก็ตาม การจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะได้บังคับให้แต่ละวินิตดป้ายประกาศอัตราค่าโดยสารในเส้นทางปกติ เพื่อเป็นข้อมูลในการตัดสินใจของผู้ใช้บริการ รวมถึงการกำหนดข้อปฏิบัติของผู้ให้บริการจักรยานยนต์สาธารณะในระหว่างการให้บริการเป็นประกาศกระทรวง ยกเว้นจากกติกาที่ไม่เป็นทางการ เป็นกติกาที่เป็นทางการ มีข้อกำหนดและบทลงโทษรองรับ เช่น มาตรา 47 ในพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 ที่กำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ หรือในมาตรา 57 ในพระราชบัญญัติเดียวกัน ที่กำหนดกติกาให้บริการ อันได้แก่

- ในขณะที่อยู่ระหว่างการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะจะปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารมิได้ เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตน หรือผู้โดยสาร
- ผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่ว่างตามเส้นทางที่สั้นหรือถึงที่หมายเร็วที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่แออัดเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงไว้
- ผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะต้อง ไม่สูบบุหรี่หรือกระทำด้วยประการใดๆ ที่ก่อให้เกิดความรำคาญแก่คนโดยสาร ไม่กล่าววาจาไม่สุภาพ หรือการแสดงกิริยาก้าวร้าว ไม่เสพสุราหรือของมึนเมา ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมาย ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ทางจิต

นอกจากนี้ยังมีกฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้อง

- จัดให้มีหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะโดยสารไว้สำหรับคนโดยสารสวมในขณะโดยสาร โดยจะต้องรักษาความสะอาดของหมวกอยู่เสมอ
- ต้องให้คนโดยสารขึ้นนั่งประจำให้พร้อมก่อนเคลื่อนรถ

- ไม่บรรทุกสิ่งของไปกับคนโดยสาร เว้นแต่เป็นสัมภาระของคนโดยสารที่ไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขึ้นและลงโดยสาร
- ไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เครื่องมือหรืออุปกรณ์สื่อสารอื่นใดในขณะที่รับจ้างบรรทุกโดยสาร
- ดูแลคนโดยสารให้ได้รับความปลอดภัยตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสาร และในกรณีเกิดอุบัติเหตุจะต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควร

- 2) ธุรกรรมระหว่างผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับผู้บริหารจัดการวิน เป็นความสัมพันธ์ในลักษณะการควบคุมและตรวจสอบ ผู้บริหารจัดการวินทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมผู้ให้บริการฯ ให้ประพฤติไปตามระเบียบ ข้อบังคับที่ตกลงกันภายในวิน อันได้แก่ การจัดคิว การเก็บค่าวิน หรือค่าส่วนกลางอื่นๆ เป็นต้น

ในการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ รัฐได้เสนอให้วินจักรยานยนต์รับจ้างที่จำเป็นต้องการให้มีบุคคลเข้าทำหน้าที่ในการรักษากฎระเบียบ รวมถึงงานจัดการโดยทั่วไปในวิน สามารถเลือกบุคคล หรือคณะบุคคล โดยเรียกว่า “ผู้บริหารจัดการวิน” เพื่อทำหน้าที่ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม แต่ละวินจะมี “ผู้บริหารจัดการวิน” หรือไม่นั้น ก็ขึ้นอยู่กับข้อตกลงภายในวิน

- 3) ธุรกรรมระหว่างผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับคณะกรรมการประจำกรุงเทพมหานคร เป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้จัดสรรสิทธิกับผู้ใช้ประโยชน์จากสิทธิ ดังกล่าว ตามกฎกระทรวงว่าด้วยคณะกรรมการประจำจังหวัด และเงื่อนไขการขอทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้คณะกรรมการประจำจังหวัด เป็นผู้พิจารณาสถานที่รับคนโดยสาร เส้นทางหรือท้องที่ในการรับจ้างบรรทุกโดยสาร ออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ

คณะกรรมการประจำจังหวัด จึงทำหน้าที่เป็นผู้พิจารณาอนุญาตให้มีการตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง แทนเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้ผลการตัดสินใจของคณะกรรมการประจำจังหวัด ส่งผลต่อจำนวนวิน และจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในท้องที่นั้นๆ ซึ่งที่สุดก็จะป็นปัจจัยหลักที่กำหนดสภาพการแข่งขันในตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในท้องที่นั้นๆ

- 4) ธุรกรรมระหว่างผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นความสัมพันธ์ในลักษณะการควบคุมและตรวจสอบ เจ้าหน้าที่ตำรวจในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมาย มีหน้าที่ควบคุมการใช้รถใช้ถนนของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ให้เป็นไปตามกฎหมายที่มีอยู่

ในกรณีที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีพฤติกรรมที่จะไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หากเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเคร่งครัด ย่อมสร้างแรงจูงใจที่จะทำให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างหันมาปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น แต่ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเคร่งครัด มีพฤติกรรมที่จะละเว้นการปฏิบัติตามหน้าที่ ย่อมไม่สามารถสร้างแรงจูงใจให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างลดพฤติกรรมที่ผิดกฎหมาย ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงที่จะเป็นอันตรายในชีวิตและทรัพย์สินได้

- 5) ธุรกรรมระหว่างผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับนายทะเบียนท้องที่ เป็นความสัมพันธ์ในลักษณะการควบคุมและตรวจสอบ เจ้าพนักงาน กรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่นายทะเบียนท้องที่ ซึ่งผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้องขอใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ จดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ และเสียภาษีประจำปี ทั้งนี้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

เมื่อผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้องยื่นหลักฐาน อันได้แก่ บัตรประจำตัวประชาชน สำเนาทะเบียนบ้าน ใบรับรองแพทย์ หลักฐานการรับรอง ซึ่งแสดงว่า ผ่านการอบรมและจบหลักสูตรการอบรมจากกรมการขนส่งทางบก หรือโรงเรียนสอบขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง รูปถ่าย และหลักฐานประกอบอื่นๆ ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ยังต้องผ่านการอบรมและการทดสอบ อันได้แก่

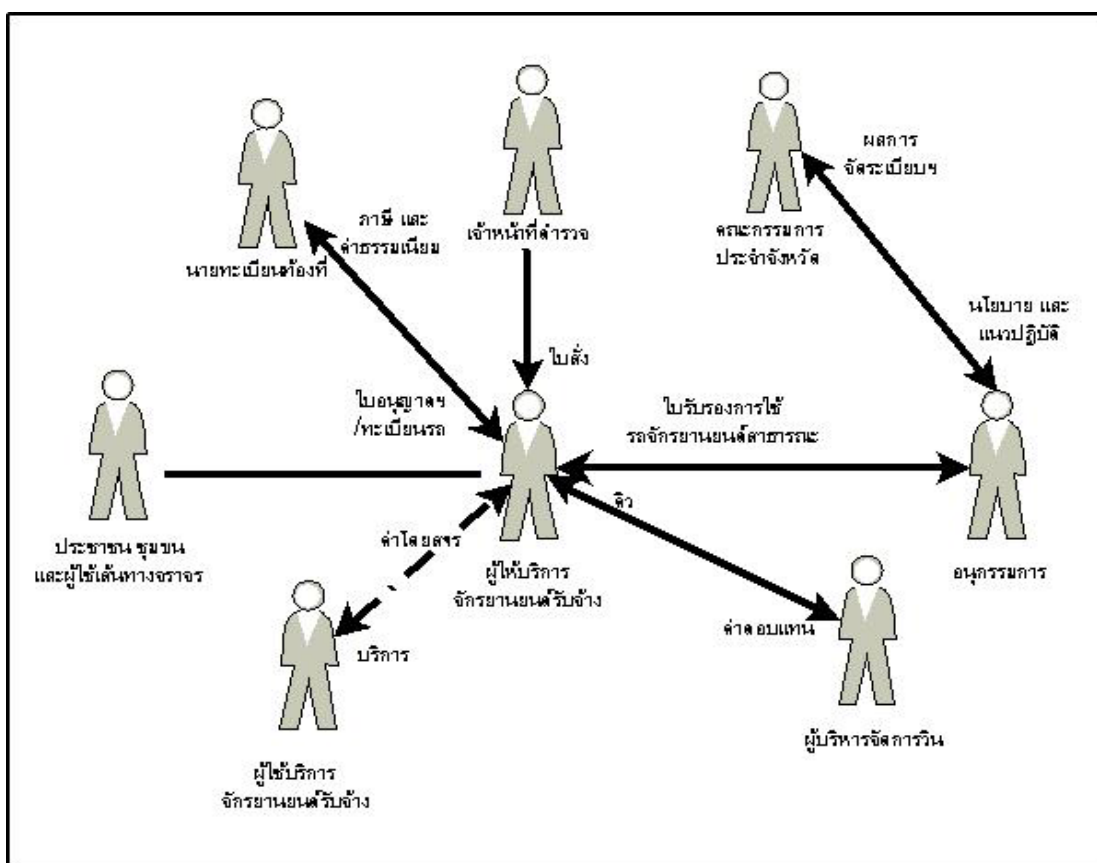
- การอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับรถและมารยาทในการขับรถ
- การทดสอบความรู้ ความสามารถในการขับรถ และความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก
- การทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย ซึ่งอย่างน้อยต้องทำการทดสอบความสามารถของปฏิกิริยาและสายตา

- 6) ธุรกรรมระหว่างผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับ ประชาชน ชุมชน และผู้ใช้เส้นทางจราจร เป็นความสัมพันธ์ในลักษณะเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรสาธารณะ (ถนน) ร่วมกัน

ความสัมพันธ์ระหว่างธุรกรรมที่เกิดขึ้นในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างหลังการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ และผู้ที่มีบทบาทด้านต่างๆ ในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างสามารถแสดงเป็นแผนภูมิรูปภาพได้ดังนี้

ภาพที่ 4.2

แสดงแผนภูมิความสัมพันธ์ระหว่างธุรกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างหลังการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ



ที่มา : ผู้เขียน

เมื่อเปรียบเทียบกติกาก่อนที่เกี่ยวกับการกับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ก่อนและ
หลัง การจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะนั้น พบว่า

- 1) การจัดเก็บข้อมูลของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นไปอย่างเป็นระบบมากขึ้น
กล่าวคือ รัฐได้จัดให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบทั้งทะเบียนรถ
จักรยานยนต์สาธารณะ และเป็นผู้ออกใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ
รวมถึงมีการเสียภาษีรถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นรายปี และการต่ออายุ
ใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะในทุกๆ 3 ปี ซึ่งต่างไปจากเดิมที่กำหนดให้
เจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละสถานีเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลผู้ขับขี่จักรยานยนต์
สาธารณะ
- 2) การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้องเป็นไปตามกติกาก่อนที่เป็นการ อันมี
บทบัญญัติทางกฎหมายรองรับ มีข้อกำหนดและบทลงโทษที่ชัดเจน ทั้งในเรื่องที่
เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการให้บริการ เรื่องเกี่ยวกับความเป็นธรรมด้านราคา
เป็นต้น แตกต่างไปจากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างก่อนการจัดระเบียบ
รถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่ไม่มีกติกาก่อนหน้านี้ การปฏิบัติในระหว่างการให้บริการ
เป็นไปตามวิสัยของผู้ให้บริการ และมีกฎข้อบังคับของวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นๆ
ควบคุมอีกชั้นหนึ่ง
- 3) ผู้ที่มีบทบาทในการกำหนดสถานที่ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง และการควบคุม
จำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง หลังการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างนั้น
ปรับเปลี่ยนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่นั้นๆ มาเป็นคณะกรรมการประจำท้องที่
ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ปกครองส่วนท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยมี
คณะกรรมการประจำจังหวัด ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ปกครองส่วนท้องถิ่น
เจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้แทนผู้ให้บริการจักรยานยนต์สาธารณะ ผู้แทนชุมชน และผู้แทน
ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ เป็นผู้กำหนดนโยบาย และแนวทางปฏิบัติ
- 4) การบังคับใช้กฎหมายจราจรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการให้บริการ
จักรยานยนต์รับจ้าง ยังคงเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทั้งนี้ บทบัญญัติที่
เกี่ยวข้องกับการขับขี่จักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย ยังคงเป็นไปตามกฎหมายเดิมที่มี
อยู่ มีเพิ่มเติมบทบัญญัติเพิ่ม สำหรับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเฉพาะในส่วน
ข้อปฏิบัติในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเท่านั้น

4.2 กรอบแนวคิดการศึกษผลกระทบจากการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะที่มีต่อ รายได้และค่าใช้จ่ายของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

การจัดสรรรายได้จากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ระหว่างก่อนและหลังการจัด ทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้ดังนี้

4.2.1 ก่อนการจัดระเบียบ

ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีค่าใช้จ่ายที่ต้องหักออกจากค่าโดยสารที่ได้รับ ดังนี้

- 1) ค่าใช้จ่ายชั้นกลางในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่
 - ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง
 - ค่าน้ำมันเครื่อง
 - ค่าบำรุงรักษา และซ่อมแซม
 - ค่าธรรมเนียมและภาษีรถ เป็นรายได้ของรัฐ
 - ค่าประกันภัยบุคคลที่ 3
- 2) ค่าวินรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรายได้ของเจ้าของวิน
- 3) ค่าเชื้อวิน ซึ่งเป็นรายได้ของเจ้าของเชื้อ ถ้าผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็น เจ้าของเชื้อเอง ก็ไม่มีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้

หลังจากเจ้าของวินรถได้รับค่าวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแล้ว รายได้ดังกล่าวยังไม่เป็นรายได้สุทธิ เจ้าของวินมีค่าใช้จ่าย ดังนี้

- 1) ค่าตอบแทนหัวหน้าวิน ซึ่งช่วยเจ้าของวินบริหาร ในกรณีที่เจ้าของวิน ทำหน้าที่ หัวหน้าวินด้วย ก็ไม่มีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้
- 2) ค่าคุ้มครอง ซึ่งเจ้าของวินแบ่งจากรายได้ที่ตนได้รับ เพื่อให้แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจ ในกรณีที่เจ้าของวินไม่ได้แสวงหาประโยชน์ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในอันที่จะไม่ ปฏิบัติตามกฎหมาย ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ก็จะไม่มี

จะเห็นได้ว่า ผู้ที่มีส่วนได้เสียกับรายได้จากค่าโดยสาร นั้น ประกอบด้วย (1) ผู้ให้บริการ จักรยานยนต์รับจ้าง (2) เจ้าของเชื้อวิน (3) เจ้าของวิน (4) หัวหน้าวิน (5) รัฐ และ (6) เจ้าหน้าที่ ตำรวจ

4.2.2 หลังการจัดระเบียบ

ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีค่าใช้จ่ายที่ต้องหักออกจากค่าโดยสารที่ได้รับ ดังนี้

- 1) ค่าใช้จ่ายขึ้นกลางในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่
 - ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง
 - ค่าน้ำมันเครื่อง
 - ค่าบำรุงรักษา และซ่อมแซม
 - ค่าธรรมเนียมและภาษีรถ เป็นรายได้ของรัฐ
 - ค่าประกันภัยบุคคลที่ 3
- 2) ค่าบริหารและจัดการวิน ซึ่งเป็นประกอบด้วยค่าใช้จ่ายสวัสดิการส่วนกลาง และค่าตอบแทนของผู้บริหารจัดการวิน ในกรณีที่ไม่มีผู้บริหารจัดการวิน ก็คงเหลือแต่ค่าใช้จ่ายสวัสดิการส่วนกลาง (ถ้ามี)

จะเห็นได้ว่า ผู้ที่มีส่วนได้เสียกับรายได้จากค่าโดยสาร นั้น ประกอบด้วย (1) ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง (2) ผู้บริหารจัดการวิน และ (3) รัฐ ซึ่งหากการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างเป็นไปตามที่กำหนดจะเห็นได้ว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจะมีรายได้สุทธิจากการให้บริการที่สูงขึ้นกว่าเดิม

4.3 วิธีดำเนินการวิจัย

4.3.1 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ใช้ข้อมูล 2 ประเภท ได้แก่

ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลจากงานศึกษาที่มีมาในอดีต และจากการเก็บรวบรวมข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ เป็นต้น

ข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ตัวแทนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละวัน

4.3.2 ประชากรและการสุ่มตัวอย่าง

การศึกษาในครั้งนี้ สนใจศึกษาการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเฉพาะในเขต กรุงเทพมหานคร จากการสำรวจข้อมูลการจดทะเบียน พบว่า การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง (ณ 7 มกราคม 2547) มีทั้งสิ้น 4,440 วิน ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1

จำนวนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ณ 23 พฤศจิกายน 2547

แยกตามเขตการปกครองและขนาดของวิน

เขต	ขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้าง									รวม
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
ดุสิต	42	35	24	10	7	1	1	-	-	120
ป้อมปราบฯ	32	17	4	3	-	-	-	-	-	56
พระนคร	36	28	18	4	-	1	-	-	-	87
สัมพันธวงศ์	7	5	4		2	-	-	-	-	18
บางรัก	54	39	30	6	1	-	-	-	-	130
ปทุมวัน	50	34	23	7	4	-	-	1	-	119
วัฒนา	35	22	39	11	9	4	2	5	-	127
สาทร	29	34	38	7	9	4	1	1	-	123
จตุจักร	28	43	31	21	25	12	4	7	-	171
ดินแดง	6	14	26	26	27	8	13	1	-	121
บางซื่อ	10	18	26	11	9	8	1	-	-	83
พญาไท	22	21	29	10	6	3	2	2	1	96
ราชเทวี	45	42	31	13	6	2	-	1	-	140
ห้วยขวาง		7	32	17	19	9	2	1	-	87
คลองเตย	52	29	53	20	22	7	-	4	-	187
บางคอแหลม	19	12	27	15	7	7	-	3	-	90
บางนา	13	9	19	19	10	4	7	6	1	88
พระโขนง	4	1	10	4	5	5	1	4	-	34

เขต	ขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้าง									รวม
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
ยานนาวา	17	13	29	16	15	5	2	2	1	100
คลองสาน	27	15	15	11	8	2	1	-	-	79
ธนบุรี	26	20	25	5	11	7	4	6	-	104
บางกอกใหญ่	11	6	13	5	7	1	3	5	-	51
บางกอกน้อย	22	20	18	11	12	6	5	2	1	97
บางพลัด	18	11	19	13	7	3	4	5	2	82
จอมทอง	11	9	16	9	9	6	8	6	-	74
ภาษีเจริญ	2	14	18	11	22	6	4	2	-	79
ราษฎร์บูรณะ	4	7	9	6	6	3	1	1	3	40
ดอนเมือง	13	36	53	31	16	10	6	1	2	168
บางเขน	7	8	17	12	13	7	5	5	1	75
ลาดพร้าว	6	10	18	11	5	2	-	1	-	53
สายไหม	9	12	17	20	10	5	8	2	1	84
หลักสี่	19	12	19	9	9	8	4	1	-	81
คันนายาว	3	6	7	8	11	2	-	2	1	40
บางกะปิ	10	9	20	18	12	11	2	5	2	89
บึงกุ่ม	4	5	8	6	6	7	2	2	1	41
วังทองหลาง	3	-	2	3	9	4	4	7	4	36
สวนหลวง	17	22	19	11	8	3	5	1	-	86
สะพานสูง	4	4	7	2	6	2	-	1	-	26
คลองสามวา	10	13	24	8	3	1	-	-	-	59
หนองจอก	29	19	20	11	4	-	-	-	1	84
ประเวศ	19	15	29	12	22	5	6	2	-	110
มีนบุรี	10	27	36	18	7	3	3	-	-	104
ลาดกระบัง	26	39	36	36	19	5	2	1	-	164
ตลิ่งชัน	9	10	16	5	7	4	4	-	-	55

เขต	ขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้าง									รวม
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
ทวีวัฒนา	-	3	17	9	6	-	-	-	-	35
บางแค	8	14	30	33	25	11	4	3	-	128
หนองแขม	11	21	41	15	13	8	2	2	-	113
ทุ่งครุ	4	5	13	6	14	3	3	1	-	49
บางขุนเทียน	4	10	16	14	13	5	3	6	2	73
บางบอน	26	22	29	17	10	2	-	-	-	106
รวม	873	847	1,120	606	513	222	129	108	24	4,442

ที่มา: กองนโยบายและแผน สำนักจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

หมายเหตุ : ขนาดวินแบ่งตามจำนวนผู้ให้บริการ (คน) ในแต่ละวิน

ขนาดที่ 1 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 1 -5 คน

ขนาดที่ 2 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 6 – 10 คน

ขนาดที่ 3 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 11– 20 คน

ขนาดที่ 4 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 21 – 30 คน

ขนาดที่ 5 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 31 – 50 คน

ขนาดที่ 6 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 51 – 70 คน

ขนาดที่ 7 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 71 – 100 คน

ขนาดที่ 8 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 101 – 200 คน

ขนาดที่ 9 มีจำนวนผู้ให้บริการมากกว่า 200 คน

การสุ่มตัวอย่างจาก ประชากร คือ วินิจฉัยยานยนต์รับจ้าง อาศัยเกณฑ์การแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามพื้นที่ให้บริการ ขนาดวิน และลักษณะที่ตั้ง โดยคำนึงถึงข้อจำกัดทางด้านเวลา และงบประมาณในการศึกษา ดังนี้

- 1) การแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามพื้นที่ให้บริการ 12 พื้นที่ในกรุงเทพมหานคร ตามการจัดแบ่งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร เพื่อการบริหารจัดการเมืองที่เป็นระบบ² โดยแต่ละพื้นที่ประกอบด้วย
 - พื้นที่ กท 1 กลุ่มรัตนโกสินทร์ เป็นเขตอนุรักษ์เมืองเก่า แหล่งท่องเที่ยว ศูนย์ราชการและแหล่งพาณิชยกรรมเฉพาะ ประกอบด้วย 4 เขต ได้แก่ พระนคร ป้อมปราบศัตรูพ่าย สัมพันธวงศ์ และดุสิต
 - พื้นที่ กท 2 กลุ่มลุมพินี เป็นเขตศูนย์กลางธุรกิจ การค้า และการบริการ ประกอบด้วย 4 เขต ได้แก่ ปทุมวัน บางรัก สาทร และวัฒนา
 - พื้นที่ กท 3 กลุ่ม ภิภาวดี เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ ย่านการค้าและบริการ และมีแหล่งที่อาศัยหนาแน่น ประกอบด้วย 6 เขต ได้แก่ จตุจักร บางซื่อ พญาไท ดินแดง ห้วยขวาง และราชเทวี
 - พื้นที่ กท 4 กลุ่มเจ้าพระยา เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ รองรับการพัฒนาของวงแหวนอุตสาหกรรม ประกอบด้วย 5 เขต ได้แก่ คลองเตย บางคอแหลม ยานนาวา พระโขนง และบางนา
 - พื้นที่ กท 5 กลุ่ม กรุงเทพมหานคร เป็นเขตอนุรักษ์เมืองเก่ากรุงเทพมหานคร แหล่งวิถีชีวิตชุมชนดั้งเดิม ประกอบด้วยเขต 5 เขต ได้แก่ เขตธนบุรี บางกอกใหญ่ คลองสาน บางกอกน้อย และเขตบางพลัด
 - พื้นที่ กท 6 กลุ่มตากสิน เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ และมีแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากรองรับศูนย์คมนาคม (ศูนย์ตากสิน) ศูนย์ธุรกิจพาณิชยกรรม และศูนย์ราชการของกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ประกอบด้วยเขต 3 เขต ได้แก่ เขตภาษีเจริญ จอมทอง และราษฎร์บูรณะ

² เริ่มใช้เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2547

- พื้นที่ กท 7 กลุ่มพระนครเหนือ เป็นเขตที่อยู่อาศัย และแหล่งการศึกษา ประกอบด้วยเขต 5 เขต ได้แก่ เขตบางเขน หลักสี่ ดอนเมือง สายไหม และลาดพร้าว
- พื้นที่ กท 8 เรียกว่า กลุ่มบุรพา เป็นเขตที่อยู่อาศัย ประกอบด้วย 6 เขต คือ บางกะปิ คันนายาว วังทองหลาง บึงกุ่ม สะพานสูง และสวนหลวง
- พื้นที่ กท 9 กลุ่มสุวินทวงศ์ เป็นเขตเกษตรกรรม และแหล่งที่อยู่อาศัย ประกอบด้วยเขต 2 เขต คือ คลองสามวา และหนองจอก
- พื้นที่ กท 10 กลุ่มศรีนครินทร์ เป็นเขตศูนย์ชุมชนชนเมืองรองรับสนามบิน เขตนิคมอุตสาหกรรม รวมถึงเขตรองรับการพัฒนาเป็นศูนย์การขนส่ง ประกอบด้วย เขต 3 เขต คือ ลาดกระบัง มีนบุรี และประเวศ
- พื้นที่ กท 11 กลุ่มมหาสวัสดิ์ เป็นเขตเกษตรกรรม และแหล่งที่อยู่อาศัย ประกอบด้วย เขต 4 เขต คือ ทวีวัฒนา ดลิ่งชัน บางแค และหนองแขม
- พื้นที่ กท 12 กลุ่มสนามชัย เป็นเขตเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย และแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ประกอบด้วยเขต 3 เขต ได้แก่ บางขุนเทียน บางบอน และทุ่งครุ

2) การแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามขนาดของวิน แบ่งออกเป็น 9 ขนาด ดังนี้

- ขนาดที่ 1 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 1 -5 คน
- ขนาดที่ 2 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 6 – 10 คน
- ขนาดที่ 3 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 11– 20 คน
- ขนาดที่ 4 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 21 – 30 คน
- ขนาดที่ 5 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 31 – 50 คน
- ขนาดที่ 6 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 51 – 70 คน
- ขนาดที่ 7 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 71 – 100 คน
- ขนาดที่ 8 มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 101 – 200 คน
- ขนาดที่ 9 มีจำนวนผู้ให้บริการมากกว่า 200 คน

3) การแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามลักษณะที่ตั้งของวิน 3 ลักษณะ ได้แก่

- ตั้งอยู่บริเวณถนนสายหลัก
- ตั้งอยู่บริเวณเขตชุมชน
- ตั้งอยู่ในซอย

ข้อมูลในตารางที่ 4.2 แสดงการจัดกลุ่มประชากรจากตารางที่ 4.1 ใหม่ ตามการแบ่งกลุ่มตามพื้นที่ และขนาดวิน

ตารางที่ 4.2

จำนวนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ณ 23 พฤศจิกายน 2547

แยกตามเขตพื้นที่และขนาดของวิน

เขตพื้นที่	ขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้าง									รวม
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1.รัตนโกสินทร์	117	85	50	17	9	2	1			281
2.ลุมพินี	168	129	130	31	23	8	3	7		499
3.วิภาวดี	111	145	175	98	92	42	22	12	1	698
4.เจ้าพระยา	105	64	138	74	59	28	10	19	2	499
5.กรุงธนบุรี	104	72	90	45	45	19	17	18	3	413
6.ตากสิน	17	30	43	26	37	15	13	9	3	193
7.พระนครเหนือ	54	78	124	83	53	32	23	10	4	461
8.บุรพา	41	46	63	48	52	29	13	18	8	318
9.สุวินทวงศ์	39	32	44	19	7	1	0	0	1	143
10.ศรีนครินทร์	55	81	101	66	48	13	11	3		378
11.มหาสวัสดิ์	28	48	104	62	51	23	10	5		331
12. สนามชัย	34	37	58	37	37	10	6	7	2	228
รวม	873	847	1,120	606	513	222	129	108	24	4,442

ที่มา: กองนโยบายและแผน สำนักจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และคำนวณโดยผู้เขียน

ในการคำนวณหาจำนวนตัวอย่างที่ต้องใช้ในการสำรวจ ผู้เขียนได้อาศัยสูตรของ ทาโร ยามาเนะ (Taro Yamane) ในการคำนวณหาจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการสำรวจครั้งนี้ ดังนี้

$$n = N / (1 + Ne^2)$$

เมื่อ n คือ จำนวนตัวอย่าง

N คือ จำนวนประชากร

e คือ ค่าความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มตัวอย่าง ในการศึกษาคครั้งนี้ กำหนดค่าไว้ที่ 0.05

ดังนั้น จำนวนตัวอย่างอย่างน้อยที่ควรจะใช้ในการสำรวจ เท่ากับ $4,440 / (1 + 4,440 * (0.05^2)) = 336.94$ หรือประมาณ 337 ตัวอย่าง ซึ่งเมื่อนำจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้ง 337 กลุ่มตัวอย่าง มากระจายตามสัดส่วนของประชากรตามพื้นที่ จะได้จำนวนตัวอย่างในแต่ละพื้นที่ดังตารางที่ 4.3 โดยผู้เขียนปรับสัดส่วนที่มีค่าน้อยกว่า 1 ให้มีค่าเท่ากับ 1

หลังจากการกระจายจำนวนตัวอย่างตามโครงสร้างประชากรแล้ว และปรับค่าสัดส่วนที่มีค่าน้อยกว่า 1 ให้เท่ากับ 1 แล้ว จำนวนตัวอย่างที่ต้องดำเนินการสำรวจทั้งสิ้นจึงเท่ากับ 347 ตัวอย่าง สำหรับการแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกตามลักษณะที่ตั้ง ผู้เขียนได้ใช้วิธีการเลือกแบบเฉพาะเจาะจง เพราะแหล่งที่ตั้งของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างนั้น มีความแตกต่างกันโดยธรรมชาติอยู่แล้วประการหนึ่ง และเหตุอีกประการหนึ่ง คือ ไม่มีข้อมูลของประชากรที่จำแนกตามแหล่งที่ตั้งมาเทียบเคียง อย่างไรก็ตามผู้เขียนได้พยายามเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยให้มีความหลากหลายของแหล่งที่ตั้งให้ได้มากที่สุด

ตารางที่ 4.3

จำนวนกลุ่มตัวอย่าง แยกตามเขตพื้นที่ และขนาดของวิน

กลุ่มพื้นที่	ขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้าง									รวม
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1.รัตนโกสินทร์	9	6	4	1	1	1	1			23
2.ลุมพินี	13	10	10	2	2	1	1	1		40
3.วิภาวดี	8	11	13	7	7	3	2	1	1	53
4.เจ้าพระยา	8	5	10	6	4	2	1	1	1	38
5.กรุงธนบุรี	8	5	7	3	3	1	1	1	1	30
6.ตากสิน	1	2	3	2	3	1	1	1	1	15
7.พระนครเหนือ	4	6	9	6	4	2	2	1	1	35
8.บุรพา	3	3	5	4	4	2	1	1	1	24
9.สุวินทวงศ์	3	2	3	1	1	1			1	12
10.ศรีนครินทร์	4	6	8	5	4	1	1	1		30
11.มหาสวัสดิ์	2	4	8	5	4	2	1	1		27
12. สนามชัย	3	3	4	3	3	1	1	1	1	20
รวม	66	63	84	45	40	18	13	10	8	347

ที่มา: คำนวณโดยผู้เขียน

หมายเหตุ : ขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ 1 (1 – 5 คน) 2 (6 – 10 คน) 3 (11 – 20 คน) 4 (21 – 30 คน) 5 (31 – 50 คน) 6 (51 – 70 คน) 7 (71 – 100 คน) 8 (101 – 200 คน) และ 9 (มากกว่า 200 คน)

4.3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง

ผู้เขียนอาศัยแบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งประกอบด้วยคำถามทั้งแบบปลายเปิดและปลายปิด โดยคำถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ก.) ดังนี้

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานของผู้ใช้สัมภาษณ์ ได้แก่

- เพศ และ อายุ
- สถานภาพสมรส
- อาชีพหลัก / อาชีพเสริม
- ภูมิลำเนา

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง ได้แก่

- อายุของผู้ให้บริการ สูงสุด ต่ำสุด และ โดยเฉลี่ย
- จำนวนสมาชิก และ จำนวนผู้ให้บริการโดยเฉลี่ย
- จำนวนวันให้บริการ

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับการดำเนินการให้บริการ ได้แก่

- รายรับสูงสุด ต่ำสุด และโดยเฉลี่ย
- จำนวนเที่ยวให้บริการสูงสุด ต่ำสุด และโดยเฉลี่ย
- จุดหมายให้บริการยอดนิยม
- ประวัติการปรับอัตราค่าโดยสาร
- วิธีการปรับอัตราค่าโดยสาร
- ค่าใช้จ่ายรวมในแต่ละวัน
- ค่าน้ำมัน และปริมาณน้ำมันที่ใช้ต่อวัน
- ค่าซ่อมบำรุง ค่าผ่อนรถ (ถ้ามี)
- ค่าบริหารจัดการวิน (ก่อน และหลัง)

ส่วนที่ 4 คำถามเกี่ยวโครงสร้างและการบริหารวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

- ประวัติการก่อตั้งวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างโดยสังเขป (ปีที่ก่อตั้ง / ผู้ก่อตั้ง)
- การประสานการณ์แรกเข้าร่วมวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง
- ผลกระทบจากการจัดระเบียบจรรย์ยานยนต์รับจ้าง (การจด

ทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ, การขอใบอนุญาตผู้ขับขี่ จักรยานยนต์สาธารณะ, การกำหนดอัตราค่าโดยสาร และ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้บริการอื่น)

- การบริหารจัดการวิน (ที่มีของผู้บริหารจัดการวิน และวาระการ ดำรงตำแหน่ง, หน้าที่และค่าตอบแทนของผู้บริหารจัดการวิน, กฎระเบียบและการลงโทษ, ระบบสวัสดิการ และอื่นๆ)
- เปรียบเทียบความพึงพอใจในการประกอบอาชีพ ก่อนและหลัง การจัดระเบียบฯ (ลดค่าใช้จ่ายในการประกอบอาชีพ, ตรงตาม ความต้องการ, อื่นๆ)
- ปัญหาในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบัน
- ข้อเสนอแนะอื่นๆ

4.3.4 การวิเคราะห์ผลการศึกษา

การวิเคราะห์ผลการศึกษาจาก ข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง และ ข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากรายงานเอกสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น 2 ส่วน

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์เปรียบเทียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างก่อนและหลังการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ

การวิเคราะห์ผลการศึกษาในส่วนนี้ เป็นการวิเคราะห์ผลการศึกษาเชิงพรรณนา โดย อาศัยผลจากการศึกษาของงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับผลการสำรวจข้อมูลที่ได้จากการศึกษาใน ครั้งนี้ โดยชี้ให้เห็นลักษณะ และธุรกรรมของโครงสร้างสถาบันที่มีต่อการดำเนินการให้บริการ จักรยานยนต์รับจ้าง

ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ผลกระทบของการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีต่อรายได้ และรายจ่ายของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

การวิเคราะห์ผลการศึกษาเชิงพรรณนา เป็นการประมวลผลข้อมูลจากแบบสอบถาม ร่วมกับข้อมูลทุติยภูมิเพื่อให้เห็นผลกระทบที่มีต่อการดำเนินการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ เกิดจากการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง