

## บทที่ 5

### ผลการศึกษา

#### 5.1 ข้อมูลพื้นฐาน จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ

ผู้เขียนได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิทั้งสิ้น 347 ตัวอย่าง โดยกระจายกลุ่มตัวอย่างตามเขตพื้นที่การให้บริการในตารางที่ 4.2 ซึ่ง การสำรวจข้อมูลให้ผลโดยสรุป ดังต่อไปนี้

##### 5.1.1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ให้สัมภาษณ์

คำถามในส่วนนี้ประกอบด้วย ประเด็นอายุ เพศ สถานภาพสมรส อาชีพหลัก/อาชีพเสริม และภูมิลำเนา ของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้เขียนได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลได้การสัมภาษณ์ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจำนวนทั้งสิ้น 347 คน จาก 347 วิน ซึ่งผู้ให้บริการจักรยานยนต์จ้างที่ได้สัมภาษณ์ เป็นชาย 256 คน เป็นหญิง 91 คน คิดเป็นร้อยละ 76 และ ร้อยละ 24

เมื่อพิจารณาด้านอายุของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เป็นกลุ่มวัยทำงาน กว่าร้อยละ 68.58 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีอายุ 21 – 40 ปี มีผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีอายุน้อยกว่า 21 ปี เพียงร้อยละ 7.49 ของกลุ่มตัวอย่าง ที่เหลืออีกร้อยละ 23.91 เป็นผู้ที่มีอายุเกินกว่า 40 ปี รายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.2 อายุโดยเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง เท่ากับ 34 ปี หากพิจารณาอายุโดยเฉลี่ยแยกตามเพศ พบว่า อายุโดยเฉลี่ยของเพศชาย เท่ากับ 35 ปี ส่วนเพศหญิงเท่ากับ 31 ปี

#### ตารางที่ 5.1

ตารางแสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ และอายุ

| เพศ  | อายุ |         |         |         |      | รวม    |
|------|------|---------|---------|---------|------|--------|
|      | < 21 | 21 - 30 | 31 - 40 | 41 - 50 | >50  |        |
| ชาย  | 26   | 78      | 70      | 57      | 25   | 256    |
| หญิง | -    | 30      | 60      | 1       | -    | 91     |
| รวม  | 26   | 108     | 130     | 58      | 25   | 347    |
| %    | 7.49 | 31.12   | 37.46   | 16.71   | 7.20 | 100.00 |

ที่มา : จากการสำรวจ

เมื่อพิจารณาด้านสถานภาพสมรส ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 66.28 มีสถานภาพสมรสแต่งงาน อีก 31.99 ยังโสด อีก 1.73 หย่าร้าง

ตารางที่ 5.2

ตารางแสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานะภาพสมรส และเพศ

| เพศ        | สถานะภาพสมรส |            |            | รวม        |
|------------|--------------|------------|------------|------------|
|            | หย่าร้าง     | แต่งงาน    | โสด        |            |
| หญิง       | 3            | 62         | 26         | 91         |
| ชาย        | 3            | 168        | 85         | 256        |
| <b>รวม</b> | <b>6</b>     | <b>230</b> | <b>111</b> | <b>347</b> |
| <b>%</b>   | 1.73         | 66.28      | 31.99      | 100.00     |

ที่มา : จากการสำรวจ

เมื่อพิจารณาในประเด็นลักษณะการประกอบอาชีพ ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ว่าเป็นอาชีพหลัก หรืออาชีพเสริม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 83 ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก อีกร้อยละ 17 ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพเสริม รายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3

ตารางแสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะการประกอบอาชีพ และเพศ

| เพศ        | ลักษณะการประกอบอาชีพ |            | รวม        |
|------------|----------------------|------------|------------|
|            | เสริม                | หลัก       |            |
| หญิง       | 18                   | 73         | 91         |
| ชาย        | 41                   | 215        | 256        |
| <b>รวม</b> | <b>59</b>            | <b>288</b> | <b>347</b> |
| <b>%</b>   | 17                   | 83         | 100        |

ที่มา : จากการสำรวจ

เมื่อพิจารณาประเด็นลักษณะการประกอบอาชีพ ร่วมกับ กลุ่มพื้นที่การให้บริการ พบว่า ในกลุ่มพื้นที่โดยส่วนใหญ่ ลักษณะการประกอบอาชีพให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง จะเป็นอาชีพหลักของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้สัมภาษณ์ มีเพียงกลุ่มพื้นที่มหาสวัสดิ์เท่านั้น ที่ลักษณะการประกอบอาชีพให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ให้บริการส่วนใหญ่ เป็นอาชีพเสริม รายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4

ตารางแสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะการประกอบอาชีพ และกลุ่มพื้นที่

| กลุ่มพื้นที่   | จำนวน     |            |            | สัดส่วน   |           |            |
|----------------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|------------|
|                | เสริม     | หลัก       | รวม        | เสริม     | หลัก      | รวม        |
| 1.รัตนโกสินทร์ | 2         | 21         | 23         | 9         | 91        | 100        |
| 2.ลุมพินี      | 3         | 37         | 40         | 8         | 93        | 100        |
| 3.วิภาวดี      | 10        | 43         | 53         | 19        | 81        | 100        |
| 4.เจ้าพระยา    | 7         | 31         | 38         | 18        | 82        | 100        |
| 5.กรุงธนบุรี   | 5         | 25         | 30         | 17        | 83        | 100        |
| 6.ตากสิน       | 5         | 10         | 15         | 33        | 67        | 100        |
| 7.พระนครเหนือ  | 7         | 28         | 35         | 20        | 80        | 100        |
| 8.บูรพา        | 2         | 22         | 24         | 8         | 92        | 100        |
| 9.สุวินทวงศ์   | 5         | 19         | 24         | 21        | 79        | 100        |
| 10.ศรีนครินทร์ | 4         | 30         | 34         | 12        | 88        | 100        |
| 11.มหาสวัสดิ์  | 9         | 2          | 11         | 82        | 18        | 100        |
| 12. สนามชัย    | -         | 20         | 20         | -         | 100       | 100        |
| <b>กทม.</b>    | <b>59</b> | <b>288</b> | <b>347</b> | <b>17</b> | <b>83</b> | <b>100</b> |

ที่มา : จากการสำรวจ

เมื่อพิจารณาในประเด็นภูมิลำเนาของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้การสัมภาษณ์ เป็นคนในพื้นที่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานครอยู่ร้อยละ 52 อีกร้อยละ 48 เป็นคนต่างจังหวัด หรือมิได้มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานคร แต่เมื่อพิจารณาแยกย่อยไปในแต่ละกลุ่มพื้นที่ พบว่า สัดส่วนของผู้ให้บริการ ที่มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานคร และต่างจังหวัด แตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ โดยกลุ่มพื้นที่รัตนโกสินทร์ ผู้ที่ให้

สัมภาษณ์ผู้มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานคร ถึงร้อยละ 96 ของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ดังกล่าว ส่วนกลุ่มตากสินเป็นกลุ่มที่ผู้ให้สัมภาษณ์มีภูมิลำเนาจากต่างจังหวัด คือ ร้อยละ 100 ของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่นั้น

ตารางที่ 5.5

ตารางแสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิลำเนา และกลุ่มพื้นที่

| กลุ่มพื้นที่   | จำนวน      |            |            | สัดส่วน   |           |            |
|----------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|------------|
|                | กทม.       | ตจว.       | รวม        | กทม.      | ตจว.      | รวม        |
| 1.รัตนโกสินทร์ | 22         | 1          | 23         | 96        | 4         | 100        |
| 2.ลุมพินี      | 34         | 6          | 40         | 85        | 15        | 100        |
| 3.วิภาวดี      | 17         | 36         | 53         | 32        | 68        | 100        |
| 4.เจ้าพระยา    | 11         | 27         | 38         | 29        | 71        | 100        |
| 5.กรุงธนบุรี   | 26         | 4          | 30         | 87        | 13        | 100        |
| 6.ตากสิน       | -          | 15         | 15         | -         | 100       | 100        |
| 7.พระนครเหนือ  | 21         | 14         | 35         | 60        | 40        | 100        |
| 8.บุรพา        | 15         | 9          | 24         | 63        | 38        | 100        |
| 9.สุวินทวงศ์   | 11         | 13         | 24         | 46        | 54        | 100        |
| 10.ศรีนครินทร์ | 13         | 21         | 34         | 38        | 62        | 100        |
| 11.มหาสวัสดิ์  | 8          | 3          | 11         | 73        | 27        | 100        |
| 12. สนามชัย    | 2          | 18         | 20         | 10        | 90        | 100        |
| <b>กทม.</b>    | <b>180</b> | <b>167</b> | <b>347</b> | <b>52</b> | <b>48</b> | <b>100</b> |

ที่มา : จากการสำรวจ

#### 5.1.2 ข้อมูลพื้นฐานของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง

คำถามในส่วนนี้ประกอบด้วย ประเด็นอายุของผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง จำนวนผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง และ จำนวนวันให้บริการ

ในประเด็นอายุของผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง จากการสำรวจ พบว่า ผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง กลุ่มพื้นที่ที่มีผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่ำสุดโดยเฉลี่ยที่ต่ำที่สุดคือ กลุ่มพื้นที่ 11 มหาสวัสดิ์ มีอายุต่ำสุดโดยเฉลี่ยเท่ากับ 18 ปี ส่วนกลุ่มพื้นที่ที่มีผู้ให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่มีอายุสูงสุดโดยเฉลี่ยที่สูงที่สุดคือ กลุ่ม เจ้าพระยา มีอายุสูงสุดโดยเฉลี่ย

เท่ากับ 58 ปี เมื่อพิจารณาในภาพรวมทุกเขตในกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีอายุอยู่ในระหว่าง 22 ปี ถึง 50 ปี รายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6

ตารางแสดงอายุต่ำสุดโดยเฉลี่ย อายุสูงสุดโดยเฉลี่ย และอายุโดยเฉลี่ยของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในวันเดียวกันกับกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามกลุ่มพื้นที่

| กลุ่มพื้นที่   | อายุต่ำสุดโดยเฉลี่ย | อายุสูงสุดโดยเฉลี่ย | อายุโดยเฉลี่ย |
|----------------|---------------------|---------------------|---------------|
| 1.รัตนโกสินทร์ | 24                  | 50                  | 34            |
| 2.ลุมพินี      | 25                  | 46                  | 32            |
| 3.วิภาวดี      | 22                  | 51                  | 34            |
| 4.เจ้าพระยา    | 23                  | 58                  | 35            |
| 5.กรุงธนบุรี   | 25                  | 50                  | 33            |
| 6.ตากลีน       | 21                  | 52                  | 33            |
| 7.พระนครเหนือ  | 20                  | 49                  | 33            |
| 8.บุรพา        | 21                  | 49                  | 36            |
| 9.สุวินทวงศ์   | 23                  | 47                  | 34            |
| 10.ศรีนครินทร์ | 20                  | 51                  | 37            |
| 11.มหาสวัสดิ์  | 18                  | 55                  | 28            |
| 12. สนามชัย    | 22                  | 47                  | 38            |
| <b>กทม.</b>    | <b>22</b>           | <b>50</b>           | <b>34</b>     |

ที่มา : จากการสำรวจ

ในประเด็นจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า จำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในฐานะสมาชิกของวิน กับจำนวนผู้ให้บริการจริงในแต่ละวัน อาจมีความแตกต่างกันในบางวิน กล่าวคือ ในบางวิน จำนวนสมาชิกของวิน มีจำนวนมากกว่าจำนวนผู้ให้บริการจริงในแต่ละวัน

แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในภาพรวมแล้ว จำนวนสมาชิกในวินโดยเฉลี่ยของวิน จักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร กับจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจริงในแต่ละวัน ไม่ได้มีค่าแตกต่างกันมากนัก คือ 31 คน และ 30 คนตามลำดับ รายละเอียดดูในตารางที่ 5.7 และ 5.8

ตารางที่ 5.7

ตารางแสดงจำนวนสมาชิกโดยเฉลี่ย ในวินเดียวกันกับกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามกลุ่มพื้นที่และขนาดของวิน

| กลุ่มพื้นที่   | ขนาดวิน  |          |           |           |           |           |           |            |            | รวม       |
|----------------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|
|                | 1        | 2        | 3         | 4         | 5         | 6         | 7         | 8          | 9          |           |
| 1.รัตนโกสินทร์ | 3        | 7        | 12        | 25        | 31        | 65        | 94        | -          | -          | 14        |
| 2.ลุมพินี      | 3        | 7        | 13        | 27        | 42        | -         | 80        | 145        | -          | 16        |
| 3.วิภาวดี      | 3        | 8        | 13        | 23        | 39        | 59        | 77        | 111        | 204        | 26        |
| 4.เจ้าพระยา    | 4        | 8        | 15        | 27        | 32        | 53        | 82        | 109        | 201        | 27        |
| 5.กรุงธนบุรี   | 3        | 6        | 16        | 25        | 40        | 69        | 75        | 123        | 318        | 32        |
| 6.ตากสิน       | 2        | 7        | 15        | 28        | 44        | 52        | 85        | 114        | 290        | 53        |
| 7.พระนครเหนือ  | 4        | 9        | 16        | 26        | 44        | 62        | 89        | 186        | 288        | 38        |
| 8.บุรพา        | 3        | 9        | 15        | 23        | 43        | 63        | 75        | 137        | 436        | 48        |
| 9.สุวินทวงศ์   | 5        | 8        | 15        | 21        | 31        | 68        | -         | -          | 379        | 28        |
| 10.ศรีนครินทร์ | 4        | 8        | 16        | 22        | 39        | 61        | 72        | 102        | -          | 24        |
| 11.มหาสวัสดิ์  | -        | -        | -         | 28        | 41        | 61        | 86        | 176        | -          | 57        |
| 12. สนามชัย    | 3        | 6        | 14        | 25        | 43        | 64        | 80        | 128        | 422        | 49        |
| <b>กทม.</b>    | <b>4</b> | <b>8</b> | <b>15</b> | <b>25</b> | <b>40</b> | <b>61</b> | <b>82</b> | <b>133</b> | <b>317</b> | <b>31</b> |

ที่มา: จากการสำรวจ

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)

## ตารางที่ 5.8

ตารางแสดงจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างโดยเฉลี่ย ในวันเดียวกันกับกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามกลุ่มพื้นที่และขนาดของวัน

| กลุ่มพื้นที่   | ขนาดวัน  |          |           |           |           |           |           |            |            | รวม       |
|----------------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|
|                | 1        | 2        | 3         | 4         | 5         | 6         | 7         | 8          | 9          |           |
| 1.รัตนโกสินทร์ | 3        | 5        | 10        | 25        | 31        | 55        | 80        | -          | -          | 13        |
| 2.ลุมพินี      | 3        | 7        | 13        | 27        | 41        | -         | 70        | 120        | -          | 15        |
| 3.วิภาวดี      | 3        | 8        | 12        | 23        | 39        | 59        | 74        | 111        | 204        | 26        |
| 4.เจ้าพระยา    | 4        | 8        | 15        | 26        | 32        | 53        | 82        | 109        | 201        | 27        |
| 5.กรุงธนบุรี   | 3        | 6        | 16        | 25        | 40        | 69        | 75        | 120        | 318        | 32        |
| 6.ตากสิน       | 2        | 7        | 15        | 28        | 44        | 52        | 85        | 114        | 290        | 53        |
| 7.พระนครเหนือ  | 4        | 9        | 16        | 26        | 44        | 62        | 89        | 186        | 288        | 38        |
| 8.บุรพา        | 3        | 9        | 15        | 23        | 43        | 63        | 75        | 137        | 436        | 48        |
| 9.สุวินทวงศ์   | 5        | 8        | 15        | 21        | 31        | 68        | -         | -          | 379        | 28        |
| 10.ศรีนครินทร์ | 4        | 8        | 16        | 22        | 39        | 61        | 72        | 102        | -          | 24        |
| 11.มหาสวัสดิ์  | -        | -        | -         | 28        | 41        | 61        | 86        | 176        | -          | 57        |
| 12. สนามชัย    | 3        | 6        | 14        | 25        | 43        | 64        | 80        | 128        | 422        | 49        |
| <b>กทม.</b>    | <b>3</b> | <b>7</b> | <b>14</b> | <b>25</b> | <b>40</b> | <b>60</b> | <b>79</b> | <b>130</b> | <b>317</b> | <b>30</b> |

ที่มา: จากการสำรวจ

หมายเหตุ : ขนาดของวันจักรยานยนต์รับจ้าง 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)

ในประเด็นจำนวนวันให้บริการโดยเฉลี่ย พบว่า กลุ่มพื้นที่ 11 มหาสวัสดิ์ เป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีจำนวนวันให้บริการโดยเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ 213 วันต่อปี ส่วนกลุ่มพื้นที่ที่มีจำนวนวันให้บริการมากที่สุด คือ กลุ่มพื้นที่สนามชัย มีจำนวนวันให้บริการเท่ากับ 359 วัน ส่วนจำนวนวันให้บริการโดยเฉลี่ยของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครนั้น เท่ากับ 329 วัน ทั้งนี้ ตามปกติแล้ว ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมักจะให้บริการทุกวัน และส่วนใหญ่จะงดให้บริการในช่วงเทศกาล เช่น วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ วันเข้าพรรษา เป็นต้น รายละเอียดดูในตารางที่ 5.9

ตารางที่ 5.9

ตารางแสดงจำนวนวันให้บริการโดยเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามกลุ่มพื้นที่

| กลุ่มพื้นที่   | จำนวนวัน   |
|----------------|------------|
| 1.รัตนโกสินทร์ | 343        |
| 2.ลุมพินี      | 346        |
| 3.วิภาวดี      | 325        |
| 4.เจ้าพระยา    | 326        |
| 5.กรุงธนบุรี   | 330        |
| 6.ตากสิน       | 300        |
| 7.พระนครเหนือ  | 323        |
| 8.บุรพา        | 345        |
| 9.สุวินทวงศ์   | 322        |
| 10.ศรีนครินทร์ | 338        |
| 11.มหาสวัสดิ์  | 213        |
| 12. สนามชัย    | 359        |
| <b>กทม.</b>    | <b>329</b> |

## 5.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลนั้น อาศัยข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจ ดังที่แสดงในหัวข้อที่ 5.1 ร่วมกับและข้อมูลทุติยภูมิ ซึ่งจะแสดงในแต่ละส่วนของการวิเคราะห์ ทั้งนี้การวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนด้วยกัน ดังนี้

- 1) ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครระหว่างก่อนและหลังการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ
- 2) ผลวิเคราะห์ผลกระทบของการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีต่อรายได้และรายจ่ายของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

### 5.2.1 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างก่อนและหลังการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ

การวิเคราะห์ในส่วนนี้อาศัยกรอบแนวคิดในหัวข้อที่ 4.1.1 เป็นเครื่องมือในการเปรียบเทียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างก่อนและหลังการจัดจักรยานยนต์สาธารณะ

#### 5.2.1.1 ตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง : สร้างอำนาจผูกขาดเพื่อจำกัดการ แข่งขัน

เนื่องจากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง มีลักษณะที่หากปล่อยให้มีการแข่งขันที่มากเกินไปแล้ว จะทำให้ผู้ให้บริการไม่สามารถคงอยู่ในตลาดได้ เพราะมีต้นทุนในการให้บริการที่โดยเฉลี่ยน้อยกว่ารายรับโดยเฉลี่ยที่ได้รับ ดังนั้นเพื่อที่จะอยู่รอดในตลาดได้ ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง จึงต้องแสวงหาทางผูกขาดตลาดในการให้บริการให้ได้ในระดับหนึ่ง เพื่อที่จะทำให้มีส่วนแบ่งรายได้เพียงพอกับค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการให้บริการ ในระยะแรกที่จำนวนผู้ให้บริการในวินยังไม่มากนัก การเข้าสู่ตลาดของผู้ให้บริการรายใหม่ย่อมจะไม่มีอุปสรรคเท่าใดนัก แต่เมื่อในวินจักรยานยนต์นั้น มีจำนวนผู้ให้บริการมากขึ้น รายได้ที่ผู้ให้บริการแต่ละรายรับย่อมมีสัดส่วนที่ลดลง ทำให้ในวินเริ่มมีการจำกัดจำนวนผู้ให้บริการ เพื่อรักษาส่วนแบ่งรายได้ให้อยู่ในระดับที่ผู้ให้บริการภายในวินต้องการ

นอกจากจะพยายามจำกัดจำนวนผู้ให้บริการในแต่ละวิน เพื่อลดการแข่งขันแล้ว ลักษณะพฤติกรรมที่แสวงหาการผูกขาด ยังขยายไปถึงการผูกขาดพื้นที่การให้บริการด้วย ซึ่งสามารถเห็นตัวอย่างได้อย่างชัดเจน จากบทสัมภาษณ์ของหัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้างซอยงามดูพลี ที่หลังจากเปิดให้บริการได้ระยะหนึ่งแล้ว ก็มีผู้ให้บริการรายใหม่ สนใจที่จะตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างขึ้นในท้องที่ใกล้เคียง เพื่อป้องกันการแข่งขันระหว่างกัน อันนำไปสู่ความขัดแย้งในที่สุด จึงได้มีการตกลงกันในระหว่างหัวหน้าวิน เพื่อแบ่งท้องที่ในการให้บริการ

ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นผู้เล่นในตลาดการให้บริการมีรายได้สูงสุดจากการให้บริการเป็นเป้าหมาย(Objective) จึงมีพฤติกรรม (Action) ที่แสวงหาการผูกขาดในตลาดการให้บริการ จำกัดจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในท้องที่เดียวกัน เกิดพฤติกรรมที่แสวงหาการผูกขาดทั้งในระดับภายในวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง และในระดับระหว่างวินจักรยานยนต์รับจ้าง

การมีอำนาจผูกขาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้ผู้ให้บริการได้รับส่วนเกินทางเศรษฐกิจ (Producer's Surplus) หรือค่าเช่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการผูกขาด (Monopoly Rent) ค่าเช่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอำนาจผูกขาดนั้น จึงกลายเป็นปัจจัยที่สร้างแรงจูงใจให้เกิดผู้ให้บริการรายใหม่ในตลาด แต่การเข้าสู่ตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ให้บริการรายใหม่ ย่อมต้องเผชิญกับอุปสรรคที่เกิดจากอำนาจผูกขาดของผู้ให้บริการรายเดิม

#### 5.2.1.2 การสร้างอำนาจผูกขาด : อิทธิพล ระบบอุปถัมภ์ และกฎหมาย

การจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง โดยหลักแล้ว ไม่ได้ทำลายลักษณะผูกขาดในตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง แต่ปรับเปลี่ยนกลไกการรักษาสิทธิในการผูกขาด จากกติกาสังคมที่ไม่เป็นทางการ (informal rule) มาเป็นกติกาที่เป็นทางการ (formal rule)

อิทธิพล ระบบอุปถัมภ์ เป็นปัจจัยที่ช่วยให้เจ้าของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ประสบความสำเร็จในการจัดตั้งวิน เพราะความใกล้ชิดต่อผู้มีอำนาจบังคับรักษากฎหมาย หรือความสัมพันธ์คุ้นเคยกับผู้ให้บริการรายเดิมที่อยู่ในพื้นที่ หรือการที่เจ้าของวินเป็นข้าราชการกระทรวงกลาโหม ช่วยให้การขออนุญาตจัดตั้งวิน ความใกล้ชิด ความสนิทคุ้นเคย คือ การสร้างความสัมพันธ์ (relationship) ของเจ้าของวินต่อผู้เล่นอื่นในตลาด ความสัมพันธ์ถือเป็นทุนทางสังคม (social capital) ที่เจ้าของวินมีอยู่ การมีทุนทางสังคมทำให้เจ้าของวินสามารถเจรจาตกลงกับผู้ประกอบการรายเดิมได้ง่ายขึ้น เมื่อเจ้าของวินสามารถประสานประโยชน์และสามารถจัดตั้งวินได้สำเร็จ เจ้าของวินก็จะทำหน้าที่ในการจัดสรรค่าเช่าทางเศรษฐกิจ ที่เกิดจากการผูกขาด

ขั้นตอนการเข้าสู่ตลาดของเจ้าของวิน ที่ต้องอาศัยอิทธิพล ระบบอุปถัมภ์ จึงกลายเป็นเป็นแนวทางในการปฏิบัติ เป็นธรรมเนียมหรือกติกาอย่างไม่เป็นทางการ ของผู้ให้บริการรายใหม่ที่ต้องขออนุญาตเปิดวินจักรยานยนต์รับจ้างวินใหม่กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ และต้องประสานประโยชน์กับผู้ให้บริการรายเดิมให้สำเร็จ จึงจะสามารถเข้าสู่ตลาดได้

จากการสำรวจ พบว่า ผู้ก่อตั้งวิน เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ 26 ตัวอย่าง เป็นทหาร 7 ตัวอย่าง เป็นเจ้าหน้าที่ปกครอง ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน 8 ตัวอย่าง และอีก 19 ตัวอย่าง เป็นวินจักรยานยนต์รับจ้าง ร่วมกันก่อตั้งขึ้นเอง สอดคล้องกับ ผลการศึกษาของ Nuchjarin Kasemsukworarat (1990) รายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.10

## ตารางที่ 5.10

ตารางแสดงจำนวนตัวอย่างที่ได้จากการสำรวจ แยกตามผู้ก่อตั้งวิน

|                     | ตัวอย่าง   | ร้อยละ     |
|---------------------|------------|------------|
| <b>ตอบ</b>          | <b>57</b>  | <b>100</b> |
| ตำรวจ               | 25         | 43.86      |
| ทหาร                | 7          | 12.28      |
| เจ้าหน้าที่ปกครอง   | 6          | 10.52      |
| รวมตัวจัดตั้งกันเอง | 19         | 33.34      |
| <b>ไม่ตอบ</b>       | <b>290</b> |            |
| <b>ทั้งหมด</b>      | <b>347</b> |            |

ที่มา : จากการสำรวจ

เจ้าของวินเป็นผู้จัดสรรอำนาจการผูกขาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ ซึ่งได้รับการรับรองสิทธิจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ และบังคับใช้ (enforcement) อำนาจการผูกขาดโดยอาศัยอิทธิพล และระบบอุปถัมภ์ ควบคุมการให้บริการรับจ้างภายในวิน ซึ่งผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่เข้ามาให้บริการในพื้นที่ให้บริการของวิน ต้องหักรายได้จากการให้บริการส่วนหนึ่ง เป็นค่าใช้จ่ายในการใช้อำนาจผูกขาดนั้น ค่าใช้จ่ายดังกล่าว ได้แก่ ค่าวิน และค่าเสื้อวิน

เสื้อวิน ถูกใช้เป็นสัญลักษณ์ของผู้มีส่วนแบ่งรายได้ที่เกิดจากการผูกขาด ทำให้เสื้อวินมีค่า มีราคาในการซื้อขาย และให้เช่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้องมีเสื้อวิน อันแสดงถึงสิทธิในอำนาจผูกขาดที่เจ้าของวินจัดสรรให้ จึงจะสามารถเข้ามาให้บริการในวินได้ “ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้องมีเสื้อวิน” จึงกลายเป็นกติกาที่ไม่เป็นทางการ สำหรับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งนี้มีเจ้าของวิน เป็นผู้ควบคุม และรับรองสิทธิในการใช้เสื้อวิน

ประสบการณ์แรกเข้าร่วมวินจักรยานยนต์รับจ้างนี้ จากการสำรวจ พบว่า ตัวอย่างที่สมัครใจตอบเพียง 5 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 1.4 ของกลุ่มตัวอย่าง มี 4 ตัวอย่างที่ให้คำถามเช่นเดียวกันว่า เพื่อนเป็นผู้ชักจูงให้เข้ามาสมัครเป็นผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนอีก 1 นั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งเป็นผู้ก่อตั้งวินนั้น ชักชวนให้มาเป็นหัวหน้าวิน ในส่วนค่าใช้จ่ายในการเข้าร่วมให้บริการในวินนั้น ก่อนการจัดระเบียบนั้น จากการสำรวจในครั้งนี้ พบ 1 ตัวอย่าง โดยต้องเสียค่าแรกเข้า เป็นค่าเปลี่ยนหน้า เป็นเงิน 3,000 บาท และเสียค่าเช่าอีก 1,700 – 1,800 บาทต่อเดือน

หลังจากการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะในปี พ.ศ. 2547 รัฐได้ออกมาตรการเพื่อการรับรองอำนาจการผูกขาดเดิมที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเคยได้รับการจัดสรรจากเจ้าของวิน โดยรัฐเข้ามาทำหน้าที่เป็นเจ้าของอำนาจผูกขาดแทนเจ้าของวิน ใช้อำนาจนิติบัญญัติ ยกเลิกการรับรองสิทธิในอำนาจผูกขาดของเจ้าของวิน ออกมาตรการทางกฎหมายเพื่อสร้าง “เลื้อวิน” ใหม่อย่างเป็นทางการ ส่งผลกระทบให้ “เลื้อวิน” ตัวเดิมที่เป็นผลผลิตจากกติกาที่ไม่เป็นทางการ กลายเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย ไม่สามารถใช้เป็นสัญลักษณ์ในการแสดงสิทธิในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้อีกต่อไป จะสังเกตได้ว่า อำนาจผูกขาดในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ยังคงอยู่ แต่เปลี่ยนผู้รับรอง จัดสรร และคุ้มครองสิทธิในการผูกขาด จากอิทธิพล ระบบอุปถัมภ์ และเจ้าของวิน มาเป็นอำนาจรัฐ และรัฐ แทน

การเปลี่ยนแปลงกติกา (rule of the game) ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้เล่นในตลาด เพราะทำให้การผูกขาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีความรุนแรงมากกว่าเดิม การให้กลุ่มผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นผู้บริหารจัดการวินนั้น ทำให้การเข้าสู่ตลาดการให้บริการของผู้ให้บริการรายใหม่เป็นไปได้ยากกว่า เพราะผู้ให้บริการที่มีอยู่เดิมมีเป้าหมาย (objective) ในการตัดสินใจ เพื่อรักษาสัดส่วนรายได้จากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในท้องที่นั้นๆ ให้ได้มากที่สุด การมีผู้ให้บริการรายใหม่เข้ามาให้บริการในท้องที่เดียวกัน ย่อมทำให้สัดส่วนรายได้จากการให้บริการลดลง ดังนั้นผู้ให้บริการรายเดิมจึงมีพฤติกรรมที่ต้องการกีดกันการเข้าร่วมวินจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ให้บริการรายใหม่ แตกต่างจากการบริหารจัดการของเจ้าของวิน ที่มีเป้าหมาย (objective) ในการตัดสินใจเพื่อให้ได้รายได้จากค่าวิน และค่าเลื้อวินที่มากที่สุด เจ้าของวินจึงมีแรงจูงใจที่ต้องการให้มีผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างรายใหม่เข้ามาให้บริการในท้องที่ที่ตนรับผิดชอบ การกำจัดเจ้าของวินออกจากตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง และให้สิทธิแก่ผู้ให้บริการรายเดิมเป็นผู้บริหารจัดการวิน ย่อมส่งผลให้ผู้ให้บริการรายใหม่มีอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดมากขึ้นกว่าช่วงเวลาก่อนหน้าการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ

การเปลี่ยนแปลงกติกา ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสถาบันที่มีอยู่ในตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้เล่นในตลาดการให้บริการ ส่งเสริมให้เกิดการผูกขาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมากยิ่งขึ้น ทำให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้รับเอาค่าเช่าทางเศรษฐกิจจากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่าที่ควรจะเป็น ทั้งนี้เพราะผู้ให้บริการรายเดิมมีความสามารถในการกีดกันผู้ให้บริการรายใหม่ได้มากขึ้น โอกาสที่จะมีอุปทานการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเข้ามาแข่งขันในตลาดจึงน้อยลง

### 5.2.1.3 ผลกระทบจากการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ : ต้นทุนธุรกรรม กับการบังคับใช้กติกาใหม่

ผลการจากเปลี่ยนแปลงกติกา ทำให้รัฐต้องเข้ามารับผิดชอบในการบริหารจัดการการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละท้องที่ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นไปอย่างเป็นระเบียบ จึงเกิดต้นทุนธุรกรรมในการบริหารจัดการวินในท้องที่ (Management Cost) ต้นทุนการตรวจสอบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง (Monitoring Cost) และต้นทุนในการบังคับให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างปฏิบัติตามกติกาใหม่ (Enforcement Cost) นอกจากนี้รัฐยังมีต้นทุนในจัดหาข้อมูล (Information Cost) เพื่อใช้ในการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอน

เมื่อรัฐเข้ามาทำหน้าที่ในการจัดสรรสิทธิ รัฐก็ได้ดำเนินการสำรวจจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอันดับแรก ขั้นตอนมารัฐได้บัญญัติกฎหมาย เพื่อใช้เป็นกติกาใหม่เป็นการเฉพาะในการจัดการอำนาจผูกขาดในตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง การวิเคราะห์ผลการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะแบ่งได้เป็น 3 ส่วนได้แก่ ส่วนที่ 1 การจัดสรรและรับรองสิทธิการให้บริการ ส่วนที่ 2 การควบคุมอัตราค่าโดยสาร และส่วนที่ 3 การบังคับใช้กฎหมายเพื่อการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ปลอดภัย รายละเอียดการวิเคราะห์ในส่วนต่างๆ มีดังนี้

#### 1) การจัดสรรและรับรองสิทธิการให้บริการ

รัฐพยายามให้การรับรองผู้ให้บริการรายเดิมทั้งหมด แต่ผู้ให้บริการรายเดิมต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งในส่วนตัวผู้ขับขี่ เช่น อายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ มีสมรรถภาพในการขับขี่ เป็นต้น และรถจักรยานยนต์ยนต์ ให้เป็นพาหนะในการให้บริการ เช่น รถจักรยานยนต์ต้องผ่านการตรวจสอบสภาพ จากกรมการขนส่งทางบก มีอุปกรณ์ประกอบครบถ้วน เป็นต้น

คณะกรรมการประจำกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดหลักเกณฑ์แนวทางดำเนินการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง ดังนี้<sup>1</sup> (รายละเอียดดูในภาคผนวก ข.)

---

<sup>1</sup> สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, กองนโยบายและแผนงาน, รายงานผลการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง. (ม.ป.ท., 2551) หน้า 2 - 3

1. การควบคุมจำนวนผู้ขับขี่ และวิน ที่ต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการประจำท้องที่ก่อน มีรายละเอียดดังนี้

ผู้ขับขี่รายเดิม ให้ยึดจำนวนผู้ขับขี่ และวินของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการพิจารณากลับกรอง เมื่อปี พ.ศ. 2546 เป็นหลัก

ผู้ขับขี่รายใหม่ เมื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างรายเดิมไม่มายื่นความประสงค์ขอหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ ก็สามารถนำยอดผู้ขับขี่ที่ขาดหายไป มาคัดสรรผู้ขับขี่รายใหม่ได้

2. การจัดตั้งวินใหม่

- จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่กำหนดทุกประการ
- ต้องไม่มีผลกระทบต่อนวินรถจักรยานยนต์ข้างเคียงที่มีอยู่เดิม
- เรือกระยะห่างจากวินจักรยานยนต์เดิม ไม่ต่ำกว่า 70 เมตร ให้อยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการประจำท้องที่
- เส้นทาง หรือท้องที่ในการรับจ้าง ต้องเป็นชุมชน โดยหากเป็นซอย จะต้องมีความลึกไม่น้อยกว่า 200 เมตร
- ห้ามมิให้มีการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างใหม่ ที่ทับเส้นทางวินรถจักรยานยนต์รับจ้างเดิมที่มีอยู่เดิม ให้อยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการประจำท้องที่ในการพิจารณา
- ให้วินรถจักรยานยนต์รับจ้างข้างเคียงที่มีอยู่เดิมมีส่วนร่วมในการพิจารณา
- ให้คณะกรรมการประจำท้องที่เขต เป็นผู้พิจารณากลับกรอง โดยให้มีตัวแทนวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอยู่เดิม ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากสมาชิกวินรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณากลับกรองด้วย
- สถานประกอบการ 1 แห่ง ควรจะมีวินเพียง 1 วิน แต่จุดให้บริการจะมีกี่จุดก็ได้ โดยขึ้นอยู่กับความเหมาะสม และความสะดวกของผู้ใช้บริการ ซึ่งให้คณะกรรมการประจำท้องที่ออกเป็นข้อกำหนดให้มีการทำบันทึกข้อตกลงร่วมกันไว้

### 3. การเพิ่มจำนวนผู้ขับชีรายใหม่

- ผู้ขับชีรถจักรยานยนต์รับจ้างรายใหม่ที่ปัจจุบันยังมีการวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่ให้ขึ้นทะเบียนได้ในวินเดิม และต้องได้รับการรับรองจากสมาชิกภายในวินนั้นด้วย
- ผู้ขับชีรถจักรยานยนต์รับจ้างรายใหม่ที่มีความประสงค์จะมาประกอบอาชีพนั้น คณะอนุกรรมการประจำท้องที่จะต้องออกข้อกำหนดเพิ่มเติมว่า จะต้องได้รับการรับรองจากคณะกรรมการบริหารจัดการวิน และสมาชิกภายในวินเป็นผู้ลงมติรับรองโดยถือเสียงข้างมากไม่น้อยกว่าร้อยละ 60
- กรณีผู้ขับชีรายเดิมที่ถูกตัดชื่อออกจากบัญชีแล้ว กลับมาขอวิ่งอีกครั้ง ตั้งแต่ วันที่ 1 พฤศจิกายน 2549 เป็นต้นไป ให้ถือว่า เป็นผู้ขับชีรายใหม่ที่ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบแนวทางที่ 1 กรณีจำนวนผู้ขับชีในวินเกินจำนวนที่ลงทะเบียนไว้เดิม เมื่อปี พ.ศ. 2546 จะต้องได้รับการรับรองจากคณะกรรมการบริหารจัดการวิน และสมาชิกภายในวิน โดยถือเสียงข้างมากไม่น้อยกว่าร้อยละ 60

เนื่องจากนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นไปเพื่อแก้ปัญหาผู้มีอิทธิพลและควบคุมการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างให้มีความเป็นระเบียบและปลอดภัยมากขึ้น คณะอนุกรรมการประจำท้องที่ ผู้มีอำนาจในการพิจารณาพื้นที่ให้บริการ และจำนวนผู้ให้บริการในแต่ละวิน จึงประกอบด้วย เจ้าหน้าที่กรุงเทพมหานคร เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่เทศกิจ โดยมีผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นผู้ให้ข้อมูล

จากกติกา(rule of the game) ที่กล่าวข้างต้น ชี้ให้เห็นว่า กติกาที่เปลี่ยนแปลงนั้นเป็นกติกาที่เอื้อประโยชน์ให้กับวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอยู่เดิม ทำให้การจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างใหม่ ที่ส่งผลกระทบต่อวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอยู่เดิมเป็นไปได้ค่อนข้างยาก หากจะจัดตั้งวินใหม่ได้ ก็ต้องวินในเส้นทางใหม่ที่ยังไม่มีการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง ถ้าเป็นวินใหม่ในท้องที่ที่มีวินจักรยานยนต์อยู่เดิมแล้ว การจัดตั้งวินจะสำเร็จได้ ก็ด้วยคณะอนุกรรมการประจำท้องที่ที่ผู้ดูแลพิจารณาให้สามารถจัดตั้งได้ การที่การจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างใหม่เป็นไปได้ยากย่อมทำให้จำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในตลาดการให้บริการ มีโอกาสที่จะมีจำนวนน้อยเกินกว่าความต้องการใช้บริการที่แท้จริง นอกจากนี้การเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละวิน ยังขึ้นอยู่กัมติภายในวิน หากสมาชิกภายในวิน ซึ่งต้องการรักษาส่วนแบ่งรายได้ของ

ตน ไม่อนุมัติให้ผู้ให้บริการรายใหม่ จำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ย่อมจะมีแนวโน้มที่จะน้อยกว่าความต้องการใช้บริการยิ่งขึ้น ส่งผลให้ผู้ให้บริการเสียประโยชน์ เช่น ต้องรอคิวนาน เป็นต้น และผู้ให้บริการได้ประโยชน์จากค่าเช่าทางเศรษฐกิจมากกว่าที่ควรจะเป็น

อย่างไรก็ตาม หากกำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาการใช้ดุลยพินิจของคณะกรรมการประจำท้องที่ยังไม่มีรายละเอียดที่ชัดเจน ทำให้การปรับใช้ในแต่ละท้องที่อาจมีความแตกต่างกันได้ ดุลยพินิจของคณะกรรมการจึงกลายมาเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อกำหนดจำนวนของผู้ให้บริการในตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

หากจะให้คณะกรรมการสามารถใช้ดุลยพินิจได้อย่างเหมาะสม คณะอนุกรมประจำท้องที่จำเป็นต้องมีข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาอย่างพอเพียง เช่น จำนวนผู้ใช้บริการในท้องที่ จำนวนผู้ให้บริการ จำนวนเที่ยวโดยเฉลี่ย เป็นต้น เพื่อให้การใช้ดุลยพินิจสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด

การเปรียบเทียบบทบาทของคณะกรรมการประจำท้องที่ ซึ่งมีหน้าที่ในการอนุญาตการจัดตั้งวิน หลังการจัดระเบียบ กับ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่เดียวกันในช่วงก่อนการจัดระเบียบ พบว่า ต่างอาศัยจำนวนผู้ให้บริการที่มีอยู่เดิม เป็นข้อมูลหลักในการพิจารณา ไม่พบหลักฐานว่า มีการศึกษาหรือเก็บข้อมูลความต้องการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง มาเป็นข้อมูลประกอบในการพิจารณา

เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนธุรกรรมในการจัดหาข้อมูล (Information Cost) เพื่อใช้ในการตัดสินใจระหว่างเจ้าของวิน และคณะกรรมการประจำท้องที่ ซึ่งต่างก็ทำหน้าที่ในการควบคุมจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละพื้นที่ พบว่า เจ้าของวิน มีต้นทุนธุรกรรมในการจัดหาข้อมูล ที่น้อยกว่า เพราะเจ้าของวิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนในท้องที่ สามารถเข้าถึงข้อมูลการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้ง่ายกว่าคณะกรรมการประจำท้องที่

นอกจากนี้เจ้าของวินสามารถทราบปริมาณการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละช่วงเวลาได้จากค่าวินที่ได้ในแต่ละวัน แตกต่างจากคณะกรรมการประจำท้องที่ ที่ไม่มาตรวจการที่กำหนดให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างส่งสถิติข้อมูลการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละช่วงเวลา ทำให้คณะกรรมการมีข้อมูลที่น้อยกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับเจ้าของวิน ทำให้การใช้ดุลยพินิจของคณะกรรมการอาจจะไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง การรับเอาข้อมูลจากผู้ให้บริการแต่เพียงฝ่ายเดียวมาใช้ในการตัดสินใจ ย่อมทำให้การใช้ดุลยพินิจเป็นไปในทางที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

สิ่งที่สะท้อนให้เห็นว่า การใช้ดุลยพินิจของคณะกรรมการยังไม่สามารถทำให้จำนวนผู้ให้บริการมีความสอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ คือ ปัญหาวินผี ที่ยังคงมีอยู่ ถึงแม้ว่าข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจะไม่ได้ให้รายละเอียดที่ชัดเจนในเรื่องนี้ แต่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้หยิบยกเอาปัญหาวินผีเป็นปัญหาในการให้บริการปัญหาหนึ่งที่ต้องการให้ภาครัฐแก้ไข นอกจากนี้ ก็พบประจักษ์พยานที่ชัดเจนว่า ยังคงมีผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่ยังไม่จดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะให้บริการรับส่งโดยสาร นอกจากนี้ หลักฐานที่ได้จากการสำรวจแล้ว พบว่า ประชาชนส่วนหนึ่งได้ส่งข้อร้องเรียนถึงปัญหาการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างไม่เต็มที่ไปยังสื่อมวลชน<sup>2</sup>

เมื่อพิจารณาถึงส่วนรวมของประชาชน ในฐานะของผู้ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง และผู้อาศัยในท้องที่ที่ให้บริการ พบว่า ประชาชนไม่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล หรือเข้าร่วมการพิจารณาในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างเลย ดังนั้นหากคณะกรรมการประจำท้องที่ไม่ได้ทำประชาพิจารณ์รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในท้องที่ ย่อมไม่มีโอกาสที่จะได้รับข้อมูลในส่วนที่ประชาชนผู้มีส่วนได้เสียต่อการจัดตั้งวินใหม่

เมื่อเปรียบเทียบกับกรรายงานสถิติขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว สถิติเกี่ยวกับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง อาทิ จำนวนวิน และจำนวนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละท้องที่นั้น ไม่ได้เป็นข้อมูลสถิติที่เผยแพร่โดยทั่วไป ทำให้การรับรู้ข้อมูลของประชาชน หรือการเข้ามามีส่วนรวม เพื่อตรวจสอบ หรือติดตามการดำเนินงานของภาครัฐ โดยภาคประชาชน เป็นไปได้ยาก

ต้นทุนในการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement Cost) เพื่อควบคุมการจัดสรรสิทธิการให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างก่อนและหลังการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะมีความแตกต่างกัน ก่อนการจัดระเบียบนั้น เจ้าของวินอาศัยอิทธิพล และความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ ในการรักษาสภาพการผูกขาด โดยที่เจ้าของวินเป็นผู้ประสานงานกับเจ้าหน้าที่

---

<sup>2</sup> เช่น เลขที่ 1 วิภาวดี “เตะหมูเข้าปากหมา”. (11 พฤษภาคม 2550) ไทยรัฐ. น.19, เลขที่ 1 วิภาวดี “มอเตอร์ไซค์ไว” (17 มิถุนายน 2550) ไทยรัฐ. น.19, เลขที่ 1 วิภาวดี “มาเฟียวินจยย.”. (8 กรกฎาคม 2550) ไทยรัฐ. น.19, เลขที่ 1 วิภาวดี “มาเฟียปากซอย”. (20 มกราคม 2551) ไทยรัฐ. น.19 และ เลี้ยวขวาสนทนาจรรยา “วินทำดินแดงไม่ใส่เสื้อวิน ?!?”. (28 กรกฎาคม 2551). ไทยรัฐ. น. 12

ตำรวจ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจลดต้นทุนในการควบคุมดูแล (monitoring cost) เนื่องจากเจ้าของวิน เข้ามาจับกุมในสวนนี้ ทำให้สามารถบังคับใช้กติกาได้ง่ายกว่า นอกจากนี้ยังมี “ส่วย” เป็นแรงจูงใจให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้ามารักษาสภาพผูกขาดให้กับเจ้าของวิน ในอดีตปัญหาวินผีจึงไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่มากนัก ในปัจจุบัน ถึงแม้ตำรวจจะทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย แต่การบังคับใช้กฎหมายไม่ได้เป็นไปอย่างสมบูรณ์ ปัญหาวินผีจึงเกิดขึ้น จะเห็นได้ว่า การจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะทำให้อกติกาเปลี่ยนแปลงไป แต่กติกาที่เปลี่ยนแปลงนั้น ทำให้เกิดการผูกขาดที่มากขึ้น ส่งผลให้ผู้ให้บริการรายใหม่เกิดแรงจูงใจที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในค่าเช่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการผูกขาด แต่ด้วยผู้ให้บริการรายใหม่ไม่สามารถเข้าสู่ตลาดได้ เพราะถูกกีดกันจากผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างรายเดิม แต่กลไกจัดการของรัฐก็ไม่ได้เอื้อต่อการจัดตั้งวินให้บริการใหม่ จึงทำให้เกิดปัญหา “วินผี” โดยที่ไม่สามารถทำให้หมดไปได้ เพราะเหตุที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างสมบูรณ์

## 2) การควบคุมอัตราค่าโดยสาร

การกำหนดอัตราค่าโดยสารหลังการจัดระเบียบ อาศัย อัตราค่าโดยสาร ก่อนหน้าการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะเป็นเกณฑ์ โดยกระบวนการอัตราค่าโดยสาร เริ่มจากการประชุมตกลงอัตราค่าโดยสารภายในวิน แล้ว จึงทำเรื่องเพื่อเสนอให้คณะกรรมการประจำท้องที่พิจารณา อย่างไรก็ตามมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุด เป็นเพดานในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร นอกจากนี้ รัฐยังได้บังคับใช้ วินจักรยานยนต์รับจ้าง ติดประกาศแสดงค่าบริการ ณ สถานที่ตั้งวินโดยเปิดเผย ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ

จะเห็นได้ว่า คณะอนุกรรมการประจำท้องที่ ยังไม่มีมาตรการที่จะทบทวนการกำหนดอัตราค่าโดยสารของแต่ละวิน ทำให้ผู้ให้บริการยังคงได้รับค่าเช่าทางเศรษฐกิจที่ไม่แตกต่างไปจากช่วงก่อนการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ อย่างไรก็ตาม การกำหนดให้ วินจักรยานยนต์รับจ้างติดป้ายประกาศแสดงค่าบริการ เป็นการให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้บริการที่เท่าเทียมกับผู้ให้บริการ ทำให้ลดต้นทุนในการสืบราคา ต้นทุนในการต่อรอง ส่งผลให้ผู้ใช้บริการมีข้อมูลที่มากขึ้นในการตัดสินใจใช้บริการ การตัดสินใจจึงได้ง่ายกว่าเดิม ถึงแม้ว่า รัฐจะไม่ได้กำหนดให้หน่วยงานใด รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์รับจ้างเป็นการเฉพาะ แต่กรมการขนส่งทางบก ได้จัดตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนอยู่แล้ว ซึ่งประชาชนสามารถร้องเรียนเรื่องอัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เป็นธรรมได้ผ่านทางช่องทางนี้

### 3) การบังคับใช้กฎหมาย เพื่อการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ปลอดภัย

กติกา ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแต่ผู้ใช้บริการ ประกอบด้วย กติกา 2 ส่วน คือ กติกา ที่กำหนดคุณสมบัติของผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึง ข้อปฏิบัติในการให้บริการ เช่น การจัดหาหมวกนิรภัยให้กับผู้โดยสาร การไม่ใช้เครื่องมือสื่อสารในระหว่างการให้บริการโดยสาร เป็นต้น กับ กติกา ที่เกี่ยวกับการจราจร โดยทั่วไป เช่น การห้ามขับย้อนศร การไม่จอดรถในที่ห้ามจอด เป็นต้น

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ทำหน้าที่เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายเหล่านี้โดยตรง ก่อนการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง เจ้าของวิน หักเอา ค่าเช่าทางเศรษฐกิจ จากผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนหนึ่งเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในอำนวยความสะดวกในการให้บริการของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง โดยจ่าย “ส่วย” ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อจูงใจให้เจ้าหน้าที่ตำรวจละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ในกรณีที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ทำผิดกฎหมาย

ด้วยเหตุที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีจำนวนจำกัด และมีภารกิจมากมาย นอกเหนือไปจากการควบคุมดูแลจักรยานยนต์สาธารณะเป็นการเฉพาะ การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่มีพฤติกรรมซ้ำซึ่งไม่ปลอดภัย จึงไม่สามารถทำได้อย่างทั่วถึงนัก ในกรณีที่ผู้ให้บริการสามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างเคร่งครัด ย่อมไม่มีความจำเป็นต้องใช้บริการจากเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ปัญหา “ส่วย” ย่อมหมดไป ทั้งนี้เป็นไปตามสมมุติฐานว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจ ต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างถูกต้องตามกฎหมายด้วย เพราะ การจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะนั้น มุ่งเน้น การจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างเป็นสำคัญ มิได้มีส่วนเพิ่มเติม หรือกลไกในการแก้ไขปัญหาครบชั้นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ในทางมิชอบ การจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะนั้นไม่สามารถแก้ไขปัญหาในส่วนนี้ได้

ในการส่งเสริมให้การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีความปลอดภัย ภาครัฐ ได้มีมาตรการ 2 ประการที่ช่วยให้การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีความปลอดภัยมากขึ้น ประการแรก คือ การจัดอบรมผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ให้มีพฤติกรรมซ้ำซึ่งไม่ปลอดภัยมากขึ้น เป็นการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างบังคับตนเองให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ส่วนประการที่ 2 เป็นมาตรการสร้างแรงจูงใจให้เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติตามหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น โดยการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้รับเงินสมทบที่ได้จากการปฏิบัติหน้าที่ ดูรายละเอียดการจัดสรรเงินสมทบในภาพที่ 5.1



นอกจากนี้ ยังมีการปรับปรุง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อขยายความคุ้มครองให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์สาธารณะ โดยมีการเพิ่มชนิดรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นรถอีกประเภทหนึ่ง ที่เจ้าของต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยกำหนดเบี้ยประกันสูงสุด สำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เท่ากับ 350 บาท ต่อปี ซึ่งผู้ที่ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะได้รับความคุ้มครอง ทั้งค่าเสียหายเบื้องต้น จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย รวมถึงสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น ที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะผู้รับผิดชอบ ด้วยมาตรการเหล่านี้ ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถปฏิบัติตามหน้าที่อย่างเคร่งครัด ในขณะที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างก็มีจิตสำนึกการขับขี่ที่ปลอดภัย ย่อมจะทำให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้รับความปลอดภัยมากกว่าเกิน

ข้อมูลจากการสำรวจไม่สามารถให้คำตอบได้ว่า หลังจากการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะแล้วจะทำให้ผู้ใช้บริการปลอดภัยมากขึ้นหรือไม่ ส่วนการสำรวจข้อมูลอุบัติเหตุ ก็พบว่า ไม่มีการจัดเก็บสถิติอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นการเฉพาะ พบเพียงสถิติอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่จักรยานยนต์โดยรวม

จากข้อมูลอุบัติเหตุที่รับแจ้งในแต่ละปี พบว่า จำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 จนมีจำนวนอุบัติเหตุต่ำสุดในปี พ.ศ. 2542 แล้ว หลังจากนั้นจำนวนอุบัติเหตุก็มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น จากสถิติดังกล่าว จึงไม่สามารถให้ข้อสรุปได้ว่า ทั้งช่วงก่อนและหลังการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะนั้น จำนวนอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์นั้น มีแนวโน้มลดลงแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร รายละเอียดดูในตารางที่ 5.11

## ตารางที่ 5.11

จำนวนอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ จำนวนรถจดทะเบียน  
และสัดส่วนจำนวนอุบัติเหตุ ต่อจำนวนรถจดทะเบียนรวม ในเขตกรุงเทพมหานคร

| ปี   | จำนวนอุบัติเหตุ<br>ที่รับแจ้ง | จำนวนรถจดทะเบียน |                          |           | สัดส่วนจำนวน<br>อุบัติเหตุ ต่อ<br>จำนวนรถจด<br>ทะเบียนรวม |
|------|-------------------------------|------------------|--------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------|
|      |                               | รถจักรยานยนต์    | รถจักรยานยนต์<br>สาธารณะ | รวม       |                                                           |
| 2538 | 27,513                        | 1,373,072        | -                        | 1,373,072 | 2.004                                                     |
| 2539 | 26,731                        | 1,527,834        | -                        | 1,527,834 | 1.750                                                     |
| 2540 | 24,734                        | 1,616,622        | -                        | 1,616,622 | 1.530                                                     |
| 2541 | 20,359                        | 1,646,738        | -                        | 1,646,738 | 1.236                                                     |
| 2542 | 16,101                        | 1,660,119        | -                        | 1,660,119 | 0.970                                                     |
| 2543 | 17,814                        | 1,964,850        | -                        | 1,964,850 | 0.907                                                     |
| 2544 | 18,671                        | 1,853,788        | -                        | 1,853,788 | 1.007                                                     |
| 2545 | 22,228                        | 2,352,762        | -                        | 2,352,762 | 0.945                                                     |
| 2546 | 23,946                        | 2,366,981        | -                        | 2,366,981 | 1.012                                                     |
| 2547 | 26,643                        | 1,593,685        | -                        | 1,593,685 | 1.672                                                     |
| 2548 | 24,941                        | 1,917,577        | -                        | 1,917,577 | 1.301                                                     |
| 2549 | 26,117                        | 2,229,285        | 67,112                   | 2,296,397 | 1.137                                                     |
| 2550 | 23,887                        | 2,261,545        | 73,627                   | 2,335,172 | 1.023                                                     |

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก

#### 5.2.1.4 เปรียบเทียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกรุงเทพมหานครกับการ ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอน

จากการสำรวจข้อมูลทุติยภูมิ พบว่า มีการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในหลายประเทศ ทั้งในประเทศกลุ่มอาเซียน อันได้แก่ เวียดนาม อินโดนีเซีย กัมพูชา มาเลเซีย และฟิลิปปิน ประเทศในทวีปแอฟริกา ได้แก่ เบนิน ตองโก ไนจีเรีย ยูกันดา หรือประเทศในทวีปอเมริกาใต้ เช่น เปรู เวเนซุเอล่า และบราซิล ประเทศที่มีการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ ยกตัวอย่างมาข้างต้น

ล้วนเป็นประเทศที่ไม่จัดหาบริการขนส่งสาธารณะที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้ อาจจะเป็นปัญหาด้านงบประมาณ หรือ ด้านการจัดการผังเมือง อย่างไรก็ตาม ในการสำรวจ พบว่า มีการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงลอนดอน ซึ่งเป็นหนึ่งในเมืองหลวงของประเทศที่พัฒนาแล้ว ที่มีระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่

จากรายงานการเดินทางในกรุงลอนดอน ปี พ.ศ. 2550<sup>3</sup> พบว่า การเดินทางในมหานครลอนดอนกว่า 27.56 ล้านเที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. 2549 นั้น เป็นการเดินทางโดยรถส่วนบุคคล ร้อยละ 39.4 เดินทาง ร้อยละ 20 รถประจำทาง ร้อยละ 18.9 ระบบรถไฟใต้ดิน ร้อยละ 9.9 รถไฟ ร้อยละ 7.6 จักรยาน ร้อยละ 1.7 จักรยานยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 0.7 แท็กซี่และบริการรถรับจ้างเอกชน ร้อยละ 0.7 และรถราง<sup>4</sup> ร้อยละ 0.6

จากสถิติข้างต้น จะเห็นได้ว่า การเดินทางในมหานครลอนดอน โดยส่วนใหญ่อาศัยรถส่วนบุคคล และการเดินเป็นส่วนใหญ่ นอกเหนือจากนั้น เป็นการให้บริการขนส่งระบบราง การเดินทางโดยการให้บริการแท็กซี่ หรือบริการรถรับจ้างเอกชนมีสัดส่วนที่น้อยกว่ามากเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางประเภทอื่น

การจัดระเบียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอนนั้น เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของการขนส่งสำหรับลอนดอน (Transportation for London - TfL)<sup>5</sup> หรือทีเอฟแอล ซึ่งเป็นองค์กรสาธารณะ ที่ได้รับดำเนินการนโยบายด้านการขนส่งของนายกเทศมนตรีนครลอนดอน ดูแลการให้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟ รถไฟใต้ดิน การเก็บค่าบริการใช้ถนน การควบคุมและดูแลความปลอดภัยของการให้บริการ ตลอดจนการวางแผนการจราจรขนส่งในมหานครลอนดอน

การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นบริการรถรับจ้างเอกชน(Private Hired Vehicle) ซึ่งมีการควบคุมดูแล เช่นเดียวกับ รถแท็กซี่ โดยมี สำนักงานขนส่งสาธารณะ (Public Carriage Office

---

<sup>3</sup> Transportation for London (n.d.). London Travel Report 2007. Retrieved May 24, 2008 from <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/corporate/London-Travel-Report-2007-final.pdf> .

<sup>4</sup> DLR หรือ Dockland Light Railway

<sup>5</sup> Transportation for London (n.d.). About TfL. Retrieved May 24, 2008 from <http://www.tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/2786.aspx>

– PCO)<sup>6</sup> เป็นผู้ให้อนุญาตการให้บริการแท็กซี่ (taxi) และบริการรับจ้างขนส่งเอกชน (private hired service) นอกจากนี้สำนักงานขนส่งสาธารณะยังพิจารณาการกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถแท็กซี่ การจัดอันดับผู้ให้บริการ โดยการสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารทุกๆ ปี การปรับปรุงข้อมูลในการขนส่ง และการควบคุมให้บริการมีความปลอดภัยและประชาชนสามารถเข้าถึงได้

#### 1) รูปแบบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอน

ผู้ที่ต้องการใช้บริการจักรยานยนต์ในมหานครลอนดอนต้องติดต่อนัดหมายการใช้บริการล่วงหน้ากับศูนย์การให้บริการ แตกต่างจากการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร ที่ผู้ใช้บริการสามารถใช้บริการได้ที่วินจักรยานยนต์รับจ้าง เมื่อถึงเวลานัดหมายผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างก็จะไปรับผู้ใช้บริการตามสถานที่ที่นัดหมายไปส่งตามสถานที่ที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้า การให้บริการรถรับจ้างเอกชนในมหานครลอนดอนจึงประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการ คือ ศูนย์ (Operator) ผู้ขับขี่ (Driver) และยานพาหนะ (Vehicle) โดยผู้ขับขีรถมีสถานะเป็นลูกจ้างของศูนย์ให้บริการ ส่วนยานพาหนะอาจจะเป็นทรัพย์สินของผู้ขับขีรถหรือศูนย์ให้บริการก็ได้ อย่างไรก็ตามทั้งศูนย์ให้บริการ ผู้ขับขีรถ และยานพาหนะ ต่างต้องผ่านกระบวนการอนุญาตให้สามารถดำเนินการให้บริการรับจ้างเอกชน จากสำนักงานขนส่งสาธารณะ (PCO)

#### 2) การเข้าสู่ตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอน

การเข้าสู่ตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอน แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ การเข้าสู่ตลาดการให้บริการฯ ของศูนย์การให้บริการ (Operator) และการเข้าสู่ตลาดการให้บริการของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง (Driver)

ศูนย์ให้บริการจะสามารถนัดหมายบริการรถรับจ้างเอกชนกับผู้ใช้บริการได้ ต้องเป็นผู้ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ดังนั้นศูนย์การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง (Operator) สามารถเข้าสู่ตลาดได้ โดยการขออนุญาตจัดตั้งเป็นศูนย์ให้บริการรถรับจ้างเอกชนจากสำนักงานขนส่งสาธารณะ (PCO) โดยแบ่งการอนุญาตเป็น 2 แบบ คือ การขออนุญาตเป็นศูนย์ให้บริการขนาดเล็ก ซึ่งมีผู้ให้บริการ 1-2 คน และการขออนุญาตเป็นศูนย์การให้บริการขนาดมาตรฐาน ซึ่งมีผู้ให้บริการได้ไม่จำกัด ใบอนุญาตมีอายุ 5 ปี และต้องยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตก่อนใบอนุญาตหมดอายุ ศูนย์จะ

---

<sup>6</sup> Transportation for London (n.d.). Public Carriage Office. Retrieved May 24, 2008 from <http://www.tfl.gov.uk/corporate/modesoftransport/1632.aspx>

ได้รับอนุญาตจะต้องผ่านเกณฑ์มาตรฐานตามที่สำนักงานส่งสาธารณะ (PCO) กำหนดตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม หากพบว่า ศูนย์ให้บริการมีคุณสมบัติต่ำกว่ามาตรฐาน สำนักงานส่งสาธารณะ (PCO) สามารถพัก หรือยกเลิกใบอนุญาตนั้นได้<sup>7</sup>

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง (Driver) ที่ต้องการเข้าสู่ตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ต้องสมัครเป็นลูกจ้างของศูนย์ให้บริการ แต่ผู้ขับขี่ที่สามารถออกให้บริการรับจ้างได้ต้องมีใบอนุญาตที่ออกโดยสำนักงานส่งสาธารณะ (PCO) เช่นกัน คุณสมบัติของผู้ที่สามารถขอใบอนุญาตขับขี่รถรับจ้างเอกชนได้ประกอบด้วย<sup>8</sup>

- ก. อายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี
- ข. ผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม
- ค. ผ่านการตรวจสุขภาพในระดับ DVLA Group 2 อันเป็นระดับสุขภาพสำหรับผู้ขับขี่ยานยนต์ขนาดใหญ่ เช่น รถประจำทาง จากสถานพยาบาลที่สำนักงานส่งสาธารณะ (PCO) กำหนด ซึ่งระดับสุขภาพที่สูงกว่าระดับสุขภาพของผู้ขับขี่ยานพาหนะโดยทั่วไป
- ง. มีความสามารถในการหาเส้นทาง เช่น ความสามารถในการอ่านและจดจำแผนที่ และการเลือกเส้นทาง โดยการทำแบบทดสอบของสำนักงานส่งสาธารณะ (PCO)
- จ. มีใบอนุญาตขับขี่ DVLA (ver and Vehicle Licensing Agency) หรือ EEA (European Economic Area) ไม่น้อยกว่า 3 ปี

ใบอนุญาตมีอายุ 3 ปี และผู้ขับขี่ต้องต่ออายุใบอนุญาตก่อนที่ใบอนุญาตจะหมดอายุการใช้งาน อย่างไรก็ตาม หากผู้ขับขี่มีพฤติกรรมกรให้บริการที่ขัดต่อกฎหมาย เช่น มีพฤติกรรม

---

<sup>7</sup> Public Carriage Office, Transportation for London. [Abstract of Laws: General guidance on private hire vehicle law for London's licensed private hire vehicle operators.](http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/businessandpartners/PHV-Operators-Abstract-of-Laws.pdf) Retrieved May 24, 2008 from <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/businessandpartners/PHV-Operators-Abstract-of-Laws.pdf>

<sup>8</sup> Public Carriage Office, Transportation for London. [Abstract of Laws: General guidance on private hire vehicle law for London's licensed private hire vehicle drivers.](http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/businessandpartners/PHV-Driver-Abstract-of-Laws.pdf) Retrieved May 24, 2008 from <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/businessandpartners/PHV-Driver-Abstract-of-Laws.pdf>

ก้าวร้าว ไม่ซื่อสัตย์ต่อการให้บริการ หรือมีพฤติกรรมที่ขัดต่อหลักเกณฑ์ตามที่กฎหมายบัญญัติ สำนักงานขนส่งสาธารณะ (PCO) ก็สามารถพัก หรือยกเลิกใบอนุญาตให้บริการรถรับจ้างเอกชนนั้นได้

ยานพาหนะที่ใช้ในการให้บริการต้องผ่านการตรวจสอบ จักรยานยนต์ที่ใช้ให้บริการก็ต้องผ่านการตรวจสอบเช่นกัน ตามกฎหมายไม่ได้กำหนดโดยเฉพาะเจาะจงว่า ยานพาหนะประเภทใดบ้างที่สามารถนำมาใช้ในการให้บริการได้ อย่างไรก็ตามกำหนดให้ ยานพาหนะที่สามารถนำมาให้บริการต้องมีจำนวนที่นั่งไม่เกินกว่า 9 ที่นั่งรวมทั้งที่นั่งของผู้ขับขี่ นอกจากนี้ ยานพาหนะต้องมีคุณสมบัติดังนี้ (รูปที่ 5.2 ประกอบ)

- ก. มีรูปแบบ ขนาด และออกแบบ มาสำหรับใช้เป็นยานพาหนะรับจ้างเอกชน
- ข. มีความปลอดภัย และสะดวกสบาย มีเครื่องยนต์ที่เหมาะสมในการให้บริการรับจ้างเอกชน ตามมาตรฐานของการขนส่งสำหรับลอนดอน (TfL) เช่น มีระบบเบรก ABS เป็นต้น
- ค. มีคุณสมบัติเพิ่มเติมอื่นๆ ตามเงื่อนไขของการขนส่งสำหรับลอนดอน (TfL) เช่น มีที่บรรทุกสัมภาระที่เพียงพอ เป็นต้น
- ง. ต้องไม่มีรูปแบบที่ทำให้เชื่อได้ว่า เป็น London cab

ภาพที่ 5.2

จักรยานยนต์ที่ใช้ให้บริการรับจ้างในมหานครลอนดอน



ที่มา : Virgin limobike Ltd.

### 3) เปรียบเทียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอน กับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร

การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอน เป็นบริการที่เกิดขึ้นเพื่อเสริมระบบการขนส่งสาธารณะของมหานครลอนดอน ในกรณีที่ผู้ใช้บริการต้องการเดินทางในเวลาเร่งด่วนผ่านการจราจรที่ติดขัด เช่นในเส้นทางเชื่อมระหว่างสนามบิน เป็นต้น เมื่อพิจารณาจากสัดส่วนการเดินทางในแต่ละวันของประชากรในมหานครลอนดอน พบว่า มีการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นทางครึ่งบางคราว ทำให้มีสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถส่วนตัว ระบบการขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ หรือแม้กระทั่งการเดิน ซึ่งแตกต่างจากพฤติกรรมการเดินทางของประชากรในกรุงเทพมหานคร ที่ประชากรเดินทางด้วยจักรยานยนต์รับจ้างเป็นประจำ

มหานครลอนดอน มีองค์การการตรวจสอบ และควบคุมการให้บริการรถรับจ้างเอกชนที่มีระเบียบและการบังคับใช้ ที่สนับสนุนให้เกิดการแข่งขันในตลาดการให้บริการ และทำให้น้ำหนักควบคุมมาตรฐานให้มีความปลอดภัย การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอน จึงต้องแข่งขันกับบริการรถรับจ้างเอกชนประเภทอื่น แตกต่างจากระบบการบริการจัดการจักรยานยนต์รับจ้างของกรุงเทพมหานคร ที่มีการจัดการที่เอื้อให้ผู้ให้บริการสามารถผูกขาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละท้องที่ได้

การที่ตลาดการให้บริการรถรับจ้างเอกชนที่มีการแข่งขันที่มากกว่าในมหานครลอนดอน ย่อมเสริมสร้างให้เกิดแรงจูงใจในการพัฒนาการให้บริการให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้มากกว่าตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของกรุงเทพมหานครที่มีการแข่งขันที่น้อยกว่า เพราะผู้ใช้บริการในมหานครลอนดอนมีทางเลือกในการใช้บริการ ไม่ถูกจำกัดการใช้บริการเหมือนในกรุงเทพมหานคร ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถเลือกใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ปลอดภัยได้ ทำให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้องปรับปรุงการขับขี่ให้มีความปลอดภัย จึงจะสามารถดำรงอยู่ในตลาดที่มีการแข่งขันนี้ได้

นอกจากนี้ การเข้าออกตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอน เป็นไปอย่างเสรี โดยที่ผู้ที่ต้องการเข้าสู่ตลาดต้องมีคุณสมบัติผ่านหลักเกณฑ์ด้านการปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น แตกต่างจากการเข้าสู่ตลาดของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร ที่นอกจากต้องมีคุณสมบัติผ่านหลักเกณฑ์ของภาครัฐแล้ว ยังต้องได้รับความเห็นชอบของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างรายเดิม การเข้าสู่ตลาดการให้บริการจักรยานยนต์

รับจ้างในกรุงเทพมหานครมีอุปสรรค และต้นทุนที่สูงกว่า นอกจากนี้ ลักษณะการจัดองค์กร (Organization) ของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครที่เป็นการรวมกลุ่มกันของผู้ให้บริการ (Informal Collective Group Organization) นั้น หาก วินจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ไม่มีระบบการบังคับใช้กติกาคู่ที่เข้มแข็งพอ จะทำให้การบังคับใช้กติกามีต้นทุนที่สูง ไม่สามารถกำจัดผู้ให้บริการที่ไม่มีคุณภาพออกจากตลาดได้ แตกต่างจากลักษณะการจัดองค์กรการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของมหานครลอนดอน ที่เป็นการจัดองค์กรที่มีกติกาคู่ที่เป็นทางการ (formal organization with formal rule) ผู้ขับที่มีสถานะเป็นลูกจ้างของศูนย์การให้บริการ ทำให้ศูนย์ให้บริการสามารถไล่ผู้ขับที่ไม่มีคุณภาพออกจากตลาดการให้บริการได้ กติกาคู่ที่เป็นทางการทำให้กลไกการบังคับใช้กติกามีความชัดเจน จึงมีต้นทุนในการบังคับใช้ที่ต่ำกว่า และสามารถกำจัดผู้ขับที่ไม่มีคุณภาพออกจากตลาดได้

การควบคุมดูแลการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอน จึงเป็นมีลักษณะที่เข้ามาควบคุมเพื่อให้การบริการได้มาตรฐานความปลอดภัย ส่งเสริมให้เกิดกระบวนการคัดแยกบริการที่ไม่มีคุณภาพออกจากตลาด อีกทั้งส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในตลาดการให้บริการ อย่างไรก็ตาม สำนักขนส่งสาธารณะ (PCO) ไม่ได้เข้ามาควบคุมอัตราค่าบริการ อัตราการให้บริการจึงเป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้ใช้บริการ กับศูนย์ให้บริการ

ลักษณะตลาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอนที่มีการแข่งขันสูง จึงก่อให้เกิดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความปลอดภัยมากกว่า อาจกล่าวได้ว่า การที่มหานครลอนดอนที่ต้องการบริการรถรับจ้างที่ปลอดภัยเป็นเป้าหมาย (Objective) ทำให้เกิดกติกาคู่การให้บริการที่ก่อให้เกิดการแข่งขัน ที่ช่วยให้เกิดการให้บริการที่มีความปลอดภัย เป็นการสร้างสถาบัน (Institution) ที่ดี และยังเป็นกติกาสามารถบังคับใช้ได้ เพราะการแข่งขัน ก่อให้เกิดแรงจูงใจแก่ผู้ขับให้ต้องบังคับตนเอง (Self Enforcment) ปฏิบัติตามกติกา การบังคับใช้กติกา จึงมีต้นทุนในการบังคับใช้น้อย เพราะไม่จำเป็นต้องจัดตั้งหน่วยงานขนาดใหญ่ เพื่อควบคุมการบังคับใช้กฎหมาย

เป้าหมายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของประเทศไทย ที่ต้องการกำจัดผู้มีอิทธิพลออกจากตลาด เพื่อช่วยให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีรายได้ที่เพิ่มขึ้น และเพื่อให้อัตราค่าบริการจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ประชากรในกรุงเทพมหานครใช้บริการเป็นประจำ ทำให้เกิดกติกาที่เอื้อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการจักรยานยนต์ ดังนั้นรัฐจึงต้องมีการตรวจสอบ และบังคับใช้กติกาที่เข้มแข็ง จึงจะสามารถทำให้เกิดบริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ปลอดภัยได้

ลักษณะตลาดการให้บริการไม่มีการแข่งขัน ทำให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างขาดแรงจูงใจที่จะปฏิบัติตามกติกา อีกทั้งการกำจัดผู้ให้บริการที่ไม่มีคุณภาพออกจากวินจักรยานยนต์รับจ้าง ก็ไม่สามารถทำได้โดยง่าย ทำให้รัฐมีต้นทุนการบังคับใช้กติกาที่สูง เพราะรัฐต้องเข้ามาทำหน้าที่บังคับให้ผู้ให้บริการต้องปฏิบัติตามกติกาโดยตรง ต้องจับบุคลากรเข้ามาตรวจสอบและบังคับใช้กติกา ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากกลไกของตลาดการให้บริการได้

กติกาการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในมหานครลอนดอน ทำให้มีผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างไม่มากนัก สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการของประชากรในลอนดอนที่ไม่ได้ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นประจำ และกติกาดังกล่าวทำให้ประชากรในลอนดอนมีบริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ปลอดภัย เพราะสามารถใช้กลไกตลาดเข้ามาดูแลและตรวจสอบการให้บริการ

ส่วนกติกาการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร ทำให้มีผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมาก ตอบสนองต่อความต้องการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของประชากรในกรุงเทพมหานครที่ต้องการใช้บริการเป็นประจำ แต่กติกาดังกล่าวทำให้มีต้นทุนที่สูงในการดูแลให้เกิดบริการจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพราะไม่สามารถใช้กลไกตลาดสร้างแรงจูงใจให้ผู้ให้บริการปฏิบัติตามกติกาได้ ทำให้ต้องอาศัยองค์กรบังคับใช้กติกาอื่น มาบังคับให้ผู้ให้บริการปฏิบัติตามกติกา หรืออาศัยมาตรการสร้างแรงจูงใจอื่นๆ เช่น การอบรมเพื่อให้ผู้ให้บริการตระหนักถึงความสำคัญของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ปลอดภัย

## 5.2.2 ผลวิเคราะห์ผลกระทบของการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีต่อรายได้และรายจ่ายของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ อันประกอบด้วย ประเด็นคำถามเกี่ยวกับ รายรับจากการให้บริการ จำนวนเที่ยวให้บริการ จุดหมายที่ให้บริการ การปรับอัตราค่าโดยสาร และค่าใช้จ่ายในการให้บริการ ซึ่งแต่ละประเด็นมีรายละเอียดดังนี้

### 5.2.2.1 รายรับต่อวัน

จากการสำรวจ พบว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มีรายรับโดยเฉลี่ยเท่ากับ 454 บาทต่อวัน โดยมีผู้ให้บริการที่มีรายรับต่อวันสูงสุด 1000 บาทต่อวัน และมีผู้ที่มีรายรับต่อวันต่ำสุด 250 บาทต่อวัน

เมื่อพิจารณาแยกย่อยไปในแต่ละกลุ่มพื้นที่ พบว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกลุ่มพื้นที่ตากสิน ได้รายรับโดยเฉลี่ยต่อวันน้อยที่สุด คือ 392 บาท สอดคล้องกับรายรับสูงสุดโดยเฉลี่ย และรายรับต่ำสุดโดยเฉลี่ยที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกลุ่มพื้นที่นี้ได้รับ คือ 402 บาท และ 381 บาทตามลำดับ ในขณะที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในกลุ่มพื้นที่มหาสวัสดิ์ ได้รายรับโดยเฉลี่ยต่อวันมากที่สุด คือ 523 บาท โดยมีรายรับสูงสุดโดยเฉลี่ย เท่ากับ 533 บาท และรายรับต่ำสุดโดยเฉลี่ยเท่ากับ 513 บาท

ส่วนกลุ่มพื้นที่ที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้รายรับโดยเฉลี่ยมากเป็นอันดับต่อมา คือ ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกลุ่มพื้นที่ ลุมพินี โดยได้รับรายรับโดยเฉลี่ยเท่ากับ 519 บาท ต่อวัน และเป็นที่น่าสังเกตว่า รายละเอียดดูในตารางที่ 5.12

ตารางที่ 5.12

ตารางแสดงรายรับสูงสุดโดยเฉลี่ย รายรับต่ำสุดโดยเฉลี่ย และรายรับโดยเฉลี่ยของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในปี พ.ศ. 2550 จำแนกตามกลุ่มพื้นที่

| กลุ่มพื้นที่   | รายรับสูงสุดโดยเฉลี่ย | รายรับต่ำสุดโดยเฉลี่ย | รายรับโดยเฉลี่ย |
|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------|
| 1.รัตนโกสินทร์ | 453                   | 417                   | 435             |
| 2.ลุมพินี      | 532                   | 506                   | 519             |
| 3.วิภาวดี      | 484                   | 453                   | 469             |
| 4.เจ้าพระยา    | 457                   | 435                   | 446             |
| 5.กรุงธนบุรี   | 439                   | 414                   | 427             |
| 6.ตากสิน       | <u>402</u>            | <u>381</u>            | <u>392</u>      |
| 7.พระนครเหนือ  | 441                   | 421                   | 431             |
| 8.บุรพา        | 447                   | 419                   | 433             |
| 9.สุวินทวงศ์   | 445                   | 423                   | 434             |
| 10.ศรีนครินทร์ | 478                   | 458                   | 468             |
| 11.มหาสวัสดิ์  | <u>533</u>            | <u>513</u>            | <u>523</u>      |
| 12. สนามชัย    | 456                   | 429                   | 442             |
| <b>กทม.</b>    | <b>467</b>            | <b>442</b>            | <b>454</b>      |

ที่มา : จากการสำรวจ

เมื่อพิจารณารายรับโดยเฉลี่ยต่อวัน ร่วมกับขนาดของวินที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นสังกัด พบว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในวินที่มีผู้ให้บริการระหว่าง 71 – 100 คน ได้รับรายรับโดยเฉลี่ยต่อวันมากที่สุด คือ 492 บาท ส่วนผู้ให้บริการฯ ในวินที่มีผู้ให้บริการระหว่าง 1 – 5 คน มีรายรับโดยเฉลี่ยต่อวันน้อยที่สุด คือ 434 บาท นอกจากนี้ ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในวิน ที่มีผู้ให้บริการระหว่าง 6 คน ถึง 70 คน มีรายรับโดยเฉลี่ยที่ใกล้เคียงกัน คือ มีรายรับโดยเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 450 บาท ถึง 465 บาทต่อวัน ซึ่งสูงกว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีจำนวนผู้ให้บริการมากกว่า 100 คน ซึ่งมีรายรับโดยเฉลี่ย ประมาณ 444 บาท รายละเอียดดูในตารางที่ 5.13

ตารางที่ 5.13

ตารางแสดงรายรับสูงสุดโดยเฉลี่ย รายรับต่ำสุดโดยเฉลี่ย และรายรับโดยเฉลี่ยของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในปี พ.ศ. 2550 จำแนกตามขนาดของวิน

| ขนาดวิน          | รายรับสูงสุดโดยเฉลี่ย | รายรับต่ำสุดโดยเฉลี่ย | รายรับโดยเฉลี่ย |
|------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------|
| 1 (1 – 5 คน)     | <u>450</u>            | <u>419</u>            | <u>434</u>      |
| 2 (6 – 10 คน)    | 475                   | 452                   | 464             |
| 3 (11 – 20 คน)   | 468                   | 444                   | 456             |
| 4 (21 – 30 คน)   | 470                   | 449                   | 460             |
| 5 (31 – 50 คน)   | 463                   | 440                   | 452             |
| 6 (51 – 70 คน)   | 474                   | 449                   | 462             |
| 7 (71 – 100 คน)  | <u>505</u>            | <u>479</u>            | <u>492</u>      |
| 8 (101 – 200 คน) | 462                   | 426                   | 444             |
| 9 ( > 200 คน)    | 454                   | 431                   | 443             |
| <b>กทม.</b>      | <b>467</b>            | <b>442</b>            | <b>454</b>      |

ที่มา : จากการสำรวจ

#### 5.2.2.2 จำนวนเที่ยวให้บริการในแต่ละวัน

จากการสำรวจ พบว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ให้บริการโดยเฉลี่ยเท่ากับ 27 เที่ยวต่อวัน โดยมีผู้ให้บริการสูงสุด 50 เที่ยวต่อวัน และมีผู้ที่มีให้บริการต่ำสุด 10 เที่ยวต่อวัน เมื่อพิจารณาแยกย่อยไปในแต่ละกลุ่มพื้นที่ พบว่า จำนวนเที่ยวให้บริการสูงสุดและต่ำสุดโดยเฉลี่ยของแต่ละพื้นที่ ไม่แตกต่างกันมากนัก อยู่ในช่วง 20 ถึง 35 เที่ยวต่อวัน แต่

เมื่อพิจารณาจำนวนเที่ยวให้บริการโดยเฉลี่ยที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการในแต่ละพื้นที่ พบว่า จำนวนเที่ยวให้บริการโดยเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 25 ถึง 30 เที่ยวต่อวัน รายละเอียดดูในตารางที่ 5.14

ตารางที่ 5.14

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวต่ำสุดโดยเฉลี่ย จำนวนเที่ยวสูงสุดโดยเฉลี่ย และจำนวนเที่ยวโดยเฉลี่ยของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในปี พ.ศ. 2550 จำแนกตามกลุ่มพื้นที่

| กลุ่มพื้นที่   | จำนวนเที่ยวต่ำสุดโดยเฉลี่ย | จำนวนเที่ยวสูงสุดโดยเฉลี่ย | จำนวนเที่ยวโดยเฉลี่ย |
|----------------|----------------------------|----------------------------|----------------------|
| 1.รัตนโกสินทร์ | 31                         | 21                         | 27                   |
| 2.ลุมพินี      | 35                         | 25                         | 30                   |
| 3.วิภาวดี      | 32                         | 22                         | 27                   |
| 4.เจ้าพระยา    | 31                         | 21                         | 26                   |
| 5.กรุงธนบุรี   | 30                         | 20                         | 26                   |
| 6.ตากลีน       | 30                         | 20                         | 27                   |
| 7.พระนครเหนือ  | 30                         | 20                         | 25                   |
| 8.บุรพา        | 30                         | 20                         | 26                   |
| 9.สุวินทวงศ์   | 30                         | 20                         | 25                   |
| 10.ศรีนครินทร์ | 33                         | 23                         | 29                   |
| 11.มหาสวัสดิ์  | 35                         | 25                         | 30                   |
| 12. สนามชัย    | 33                         | 23                         | 29                   |
| <b>กทม.</b>    | <b>32</b>                  | <b>22</b>                  | <b>27</b>            |

ที่มา : จากการสำรวจ

เมื่อพิจารณาจำนวนเที่ยวให้บริการต่อวัน กับขนาดของวินที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการ พบว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในวินที่มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 1 – 5 คน มีจำนวนเที่ยวให้บริการโดยเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ 25 เที่ยวต่อวัน

ส่วนผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในวินที่มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 50 คนขึ้นไปนั้น พบว่า จำนวนเที่ยววินโดยเฉลี่ยไม่แตกต่างกันมากนัก คือ อยู่ระหว่าง 29 – 30 เที่ยวต่อวัน โดยผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในวินที่มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 101 – 200 คน มีจำนวนเที่ยววิ่งโดยเฉลี่ยต่อวันสูงสุด คือ 30 เที่ยวต่อวัน รายละเอียดดูในตารางที่ 5.15

## ตารางที่ 5.15

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวต่ำสุดโดยเฉลี่ย จำนวนเที่ยวสูงสุดโดยเฉลี่ย และจำนวนเที่ยวโดยเฉลี่ยของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในปี พ.ศ. 2550 จำแนกตามขนาดของวิน

| ขนาดวิน          | จำนวนเที่ยวต่ำสุดโดยเฉลี่ย | จำนวนเที่ยวสูงสุดโดยเฉลี่ย | จำนวนเที่ยวโดยเฉลี่ย |
|------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------|
| 1 (1 – 5 คน)     | <u>30</u>                  | <u>20</u>                  | <u>25</u>            |
| 2 (6 – 10 คน)    | 31                         | 21                         | 27                   |
| 3 (11 – 20 คน)   | 32                         | 22                         | 27                   |
| 4 (21 – 30 คน)   | 32                         | 22                         | 28                   |
| 5 (31 – 50 คน)   | 31                         | 21                         | 27                   |
| 6 (51 – 70 คน)   | 33                         | 23                         | 29                   |
| 7 (71 – 100 คน)  | 33                         | 23                         | 29                   |
| 8 (101 – 200 คน) | <u>34</u>                  | <u>24</u>                  | <u>30</u>            |
| 9 ( > 200 คน)    | 33                         | 23                         | 29                   |
| <b>กทม.</b>      | <b>32</b>                  | <b>22</b>                  | <b>27</b>            |

ที่มา : จากการสำรวจ

## 5.2.2.3 จุดหมายให้บริการและราคาค่าโดยสาร

จุดหมายให้บริการ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ จุดหมายที่มีระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร และจุดหมายที่มีระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตร เหตุที่ใช้ระยะทาง 2 กิโลเมตรเป็นตัวแบ่ง เพราะเป็นระยะทางเดียวกัน ที่งานวิจัยในอดีตใช้เป็นเกณฑ์ในการสำรวจ รวมถึง สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ใช้เป็นเกณฑ์ในการเก็บข้อมูลอัตราค่าโดยสารในระยะแรก ก่อนที่จะเปลี่ยนมาเป็น อัตราค่าโดยสารต่อระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร ในปัจจุบัน และยังสอดคล้องกับกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548 ที่กำหนดในระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ค่าบรรทุกโดยสารไม่เกิน 25 บาท ส่วนกิโลเมตรต่อๆ ไป ไม่เกินกิโลเมตรละ 5 บาท และในระยะทางที่เกินกว่า 5 กิโลเมตร อัตราค่าบรรทุกโดยสารให้เป็นไปตามที่ผู้ขับรถและคนโดยสารตกลงกัน

จากการสำรวจ พบว่า อัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยในระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตรแรก เท่ากับ 10.48 บาทต่อเที่ยว ส่วนอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยในระยะทางที่เกินกว่า 2 กิโลเมตร

เท่ากับ 20.07 บาท ทั้งนี้ สัดส่วนจำนวนเที่ยวให้บริการระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร เท่ากับร้อยละ 55.56 ของจำนวนเที่ยวรวม และสัดส่วนจำนวนเที่ยวให้บริการระยะทางเกิน 2 กิโลเมตร เท่ากับร้อยละ 44.44 ของจำนวนเที่ยวรวม

เมื่อพิจารณาสัดส่วนของจำนวนเที่ยวให้บริการตามระยะทางกับกลุ่มพื้นที่ที่ให้บริการพบว่า กลุ่มตากสิน เป็นกลุ่มพื้นที่ที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีสัดส่วนในการให้บริการในระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตรมากที่สุด เท่ากับ ร้อยละ 66 ของจำนวนเที่ยวรวม ในขณะที่กลุ่ม เจ้าพระยา และ สุริยวงค์ เป็นกลุ่มพื้นที่ที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีสัดส่วนในการให้บริการในระยะทางเกิน 2 กิโลเมตรมากที่สุด เท่ากับ ร้อยละ 48.42 และ 48.33 ของจำนวนเที่ยวรวม ตามลำดับ รายละเอียดดูในตารางที่ 5.16

ตารางที่ 5.16

ตารางแสดงอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ย ตามระยะทาง และสัดส่วนต่อจำนวนเที่ยวให้บริการรวมของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ. 2550 จำแนกตามกลุ่มพื้นที่

| กลุ่มพื้นที่   | ระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร |                          | ระยะทางมากกว่า 2 กิโลเมตร |                          |
|----------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
|                | ค่าโดยสารโดยเฉลี่ย        | สัดส่วนต่อจำนวนเที่ยวรวม | ค่าโดยสารโดยเฉลี่ย        | สัดส่วนต่อจำนวนเที่ยวรวม |
| 1.รัตนโกสินทร์ | 11.09                     | 57.83                    | 20.00                     | 42.17                    |
| 2.ลุมพินี      | 10.50                     | 54.00                    | 20.50                     | 46.00                    |
| 3.วิภาวดี      | 10.75                     | 53.58                    | 20.00                     | 46.42                    |
| 4.เจ้าพระยา    | 10.13                     | 51.58                    | 20.00                     | 48.42                    |
| 5.กรุงธนบุรี   | 10.50                     | 57.00                    | 20.17                     | 43.00                    |
| 6.ตากสิน       | 10.00                     | 66.00                    | 20.00                     | 34.00                    |
| 7.พระนครเหนือ  | 10.14                     | 54.86                    | 20.29                     | 45.14                    |
| 8.บุรพา        | 11.13                     | 57.08                    | 20.00                     | 42.92                    |
| 9.สุริยวงค์    | 10.00                     | 51.67                    | 20.00                     | 48.33                    |
| 10.ศรีนครินทร์ | 10.50                     | 57.35                    | 19.71                     | 42.65                    |
| 11.มหาสวัสดิ์  | 11.27                     | 52.73                    | 20.00                     | 47.27                    |
| 12. สนามชัย    | 10.00                     | 61.50                    | 20.00                     | 38.50                    |
| <b>กทม.</b>    | <b>10.48</b>              | <b>55.56</b>             | <b>20.07</b>              | <b>44.44</b>             |

ที่มา : จากการสำรวจ

เมื่อพิจารณาสัดส่วนของจำนวนเที่ยวให้บริการตามระยะทางกับขนาดของวิน พบว่า วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผู้ให้บริการมากกว่า 100 คน จะให้บริการในระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตรในสัดส่วนที่สูงกว่าวินขนาดอื่นๆ โดยวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอยู่ให้บริการระหว่าง 101 ถึง 200 คน ให้บริการในเส้นทางที่มีระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตรถึงร้อยละ 65 ของจำนวนเที่ยวให้บริการต่อวัน

ในขณะที่วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผู้ให้บริการระหว่าง 21- 30 คน ให้บริการในเส้นทางที่มีระยะทางมากกว่า 2 กิโลเมตรในสัดส่วนเท่ากับ 45.33 ของจำนวนเที่ยวให้บริการรวม ซึ่งสูงกว่าวินจักรยานยนต์รับจ้างขนาดอื่นๆ อันดับรองลงมาเป็น วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผู้ให้บริการระหว่าง 21- 30 คน ซึ่งมีสัดส่วนการให้บริการในระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตร เท่ากับ ร้อยละ 45.08 ของจำนวนเที่ยวให้บริการรวม รายละเอียดดูในตารางที่ 5.17

ตารางที่ 5.17

ตารางแสดงอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ย ตามระยะทาง และสัดส่วนต่อจำนวนเที่ยวให้บริการรวมของผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ. 2550 จำแนกตามขนาดของวิน

| กลุ่มพื้นที่     | ระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร |                          | ระยะทางมากกว่า 2 กิโลเมตร |                          |
|------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
|                  | ค่าโดยสารโดยเฉลี่ย        | สัดส่วนต่อจำนวนเที่ยวรวม | ค่าโดยสารโดยเฉลี่ย        | สัดส่วนต่อจำนวนเที่ยวรวม |
| 1 (1 – 5 คน)     | 10.38                     | 52.88                    | 19.92                     | 47.12                    |
| 2 (6 – 10 คน)    | 10.76                     | 54.92                    | 20.32                     | 45.08                    |
| 3 (11 – 20 คน)   | 10.31                     | 55.24                    | 19.94                     | 44.76                    |
| 4 (21 – 30 คน)   | 10.18                     | 54.67                    | 19.89                     | 45.33                    |
| 5 (31 – 50 คน)   | 10.68                     | 56.83                    | 20.24                     | 43.17                    |
| 6 (51 – 70 คน)   | 10.29                     | 59.41                    | 20.00                     | 40.59                    |
| 7 (71 – 100 คน)  | 11.38                     | 56.92                    | 20.77                     | 43.08                    |
| 8 (101 – 200 คน) | 10.50                     | 65.00                    | 20.00                     | 35.00                    |
| 9 ( > 200 คน)    | 10.63                     | 62.50                    | 20.00                     | 37.50                    |
| <b>กทม.</b>      | <b>10.38</b>              | <b>52.88</b>             | <b>19.92</b>              | <b>47.12</b>             |

ที่มา : จากการสำรวจ

#### 5.2.2.4 การปรับอัตราค่าโดยสาร

การเก็บข้อมูลประวัติการปรับอัตราค่าโดยสารในการสำรวจนั้น พบว่า การเก็บข้อมูลอัตราค่าโดยสารในปีที่ย้อนหลังไปก่อนการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ทำได้ยาก เพราะกลุ่มตัวอย่างไม่สามารถจดจำอัตราค่าโดยสารที่ย้อนหลังนั้นได้ แต่ถ้าเป็นข้อมูลอัตราค่าโดยสารในช่วงหลังการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างนั้น กลุ่มตัวอย่างสามารถให้ข้อมูลเหล่านี้ได้เป็นอย่างดี การปรับอัตราค่าโดยสารในแต่ละวันนั้น เกิดจากการประชุมและตกลงกันเองภายในวันว่า จะคิดอัตราค่าโดยสารเป็นเท่าใด

จากการสำรวจ พบว่า อัตราค่าโดยสารสูงสุด ที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการในระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร ในช่วงปี พ.ศ.2548 ค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 8 – 15 บาท ในช่วงปี พ.ศ. 2550 ค่าโดยสารปรับเป็น 10 – 20 บาท ส่วนค่าบริการในระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตร ค่าโดยสารในช่วงปี พ.ศ. 2548 อยู่ระหว่าง 10 – 25 บาท ในช่วงปี พ.ศ. 2550 ค่าโดยสารปรับเป็น 25 -20 บาท

โดยภาพรวม อัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ย ในระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจาก 8.25 บาทในปี พ.ศ. 2548 เป็น 10.48 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.11 โดยกลุ่มพื้นที่ที่มีการอัตราค่าโดยสารเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารที่สูงที่สุด คือ กลุ่มรัตนโกสินทร์ ส่วนกลุ่มที่ต่ำที่สุด คือ กลุ่มตากสิน กลุ่มสุรินทร์ และกลุ่มสนามชัย

ส่วนอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยในระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรนั้น เพิ่มขึ้นจาก 15.07 บาทในปี พ.ศ. 2548 เป็น 20.07 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.17 โดยกลุ่มพื้นที่ที่มีการอัตราค่าโดยสารเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารที่สูงที่สุด คือ กลุ่มศรีนครินทร์ ส่วนกลุ่มที่ต่ำที่สุด คือ กลุ่มลุมพินี

อย่างไรก็ตาม การปรับอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยในระยะทางที่เกินกว่า 2 กิโลเมตรนั้น มีการปรับราคาในอัตราที่สูงกว่า อัตราการปรับราคาค่าโดยสารโดยเฉลี่ยในระยะทางที่น้อยกว่า 2 กิโลเมตร รายละเอียดดูในตารางที่ 5.18

## ตารางที่ 5.18

ตารางแสดงการเปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยตามระยะทางในปี 2548 และ 2550  
จำแนกตามกลุ่มพื้นที่

| กลุ่มพื้นที่   | อัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ย   |              |              |                           |              |              |
|----------------|---------------------------|--------------|--------------|---------------------------|--------------|--------------|
|                | ระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร |              |              | ระยะทางมากกว่า 2 กิโลเมตร |              |              |
|                | ปี 2548                   | ปี 2550      | %Δ           | ปี 2548                   | ปี 2550      | %Δ           |
| 1.รัตนโกสินทร์ | 8.43                      | 11.09        | 31.44        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| 2.ลุมพินี      | 8.35                      | 10.50        | 25.75        | 15.50                     | 20.50        | 32.26        |
| 3.วิภาวดี      | 8.36                      | 10.75        | 28.67        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| 4.เจ้าพระยา    | 8.05                      | 10.13        | 25.82        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| 5.กรุงธนบุรี   | 8.20                      | 10.50        | 28.05        | 15.17                     | 20.17        | 32.97        |
| 6.ตากสิน       | 8.00                      | 10.00        | 25.00        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| 7.พระนครเหนือ  | 8.06                      | 10.14        | 25.89        | 15.29                     | 20.29        | 32.71        |
| 8.บุรพา        | 8.63                      | 11.13        | 28.99        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| 9.สุวินทวงศ์   | 8.00                      | 10.00        | 25.00        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| 10.ศรีนครินทร์ | 8.29                      | 10.50        | 26.60        | 14.71                     | 19.71        | 34.00        |
| 11.มหาสวัสดิ์  | 8.73                      | 11.27        | 29.17        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| 12. สนามชัย    | 8.00                      | 10.00        | 25.00        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| <b>กทม.</b>    | <b>8.25</b>               | <b>10.48</b> | <b>27.11</b> | <b>15.07</b>              | <b>20.07</b> | <b>33.17</b> |

ที่มา : จากการสำรวจ

หากพิจารณาการปรับอัตราค่าโดยสาร ในระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร ตามขนาดของวิน พบว่า วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 31 -50 คน นั้นมีการปรับราคาในอัตราที่สูงที่สุด คือร้อยละ 28.82 ส่วนวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนผู้ให้บริการ 21 – 30 คน มีการปรับราคาในอัตราที่ต่ำสุด คือ ร้อยละ 25.82

สำหรับการปรับอัตราค่าโดยสาร ในระยะทางที่เกินกว่า 2 กิโลเมตรนั้น พบว่า วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนผู้ให้บริการระหว่าง 21 – 30 คน นั้นมีการปรับราคาในอัตราที่สูงที่สุด คือร้อยละ 33.58 ส่วนวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนผู้ให้บริการ 71-100 คน มีการปรับราคาในอัตราที่ต่ำสุด คือ ร้อยละ 31.73 รายละเอียดดูในตารางที่ 5.19

## ตารางที่ 5.19

ตารางแสดงการเปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยตามระยะทางในปี 2548 และ 2550

จำแนกตามขนาดของวิน

| กลุ่มพื้นที่     | อัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ย   |              |              |                           |              |              |
|------------------|---------------------------|--------------|--------------|---------------------------|--------------|--------------|
|                  | ระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร |              |              | ระยะทางมากกว่า 2 กิโลเมตร |              |              |
|                  | ปี 2548                   | ปี 2550      | %Δ           | ปี 2548                   | ปี 2550      | %Δ           |
| 1 (1 – 5 คน)     | 8.15                      | 10.38        | 27.32        | 14.92                     | 19.92        | 33.50        |
| 2 (6 – 10 คน)    | 8.49                      | 10.76        | 26.73        | 15.32                     | 20.32        | 32.64        |
| 3 (11 – 20 คน)   | 8.14                      | 10.31        | 26.61        | 14.94                     | 19.94        | 33.47        |
| 4 (21 – 30 คน)   | 8.09                      | 10.18        | 25.82        | 14.89                     | 19.89        | 33.58        |
| 5 (31 – 50 คน)   | 8.29                      | 10.68        | 28.82        | 15.24                     | 20.24        | 32.80        |
| 6 (51 – 70 คน)   | 8.12                      | 10.29        | 26.81        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| 7 (71 – 100 คน)  | 8.85                      | 11.38        | 28.70        | 15.77                     | 20.77        | 31.71        |
| 8 (101 – 200 คน) | 8.20                      | 10.50        | 28.05        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| 9 (> 200 คน)     | 8.25                      | 10.63        | 28.79        | 15.00                     | 20.00        | 33.33        |
| <b>กทม.</b>      | <b>8.25</b>               | <b>10.48</b> | <b>27.11</b> | <b>15.07</b>              | <b>20.07</b> | <b>33.17</b> |

ที่มา : จากการสำรวจ

#### 5.2.2.5 ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ

ค่าน้ำมัน ถือเป็น ค่าใช้จ่ายหลักในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง จากการสำรวจพบว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ใช้น้ำมัน 2 – 6 ลิตรต่อวัน คิดเป็นปริมาณโดยเฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 3.97 ลิตร คิดเป็นค่าใช้จ่ายเท่ากับ 53.08 – 177.06 บาทต่อวัน

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง สำหรับ รถใหม่ และรถที่ยังผ่อนชำระอยู่ มักจะไม่มี การซ่อมแซม หรือซ่อม น้อยมาก โดยมีค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียประจำในแต่ละปี คือ ค่าน้ำมันเครื่องประมาณ 200 บาท แต่ถ้าเป็นรถเก่า อาจจะต้องซ่อมบำรุง 2 – 3 ครั้งต่อปี โดยมีค่าใช้จ่ายต่อครั้งประมาณ 200 บาทเช่นเดียวกัน

ค่าภาษีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ค่าธรรมเนียมตรวจสภาพรถ และค่าประกัน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เท่ากับ 100 บาท 10 บาท และ 350 บาทตามลำดับ

## ตารางที่ 5.20

ตารางแสดงการใช้น้ำมันในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ในปี พ.ศ. 2550  
จำแนกตามขนาดของวิน

| ขนาดวิน          | การใช้น้ำมันต่อวัน |               |
|------------------|--------------------|---------------|
|                  | ลิตร               | บาท           |
| 1 (1 – 5 คน)     | 3.88               | 108.89        |
| 2 (6 – 10 คน)    | 3.92               | 110.02        |
| 3 (11 – 20 คน)   | 4.00               | 113.43        |
| 4 (21 – 30 คน)   | 4.04               | 115.86        |
| 5 (31 – 50 คน)   | 3.98               | 113.59        |
| 6 (51 – 70 คน)   | 4.00               | 114.67        |
| 7 (71 – 100 คน)  | 4.46               | 126.87        |
| 8 (101 – 200 คน) | 3.80               | 109.95        |
| 9 ( > 200 คน)    | 3.75               | 108.67        |
| <b>กทม.</b>      | <b>3.97</b>        | <b>112.64</b> |

ที่มา : จากการสำรวจ

หากรถจักรยานยนต์ที่ผู้ให้บริการใช้ให้บริการยังผ่อนชำระอยู่ ผู้ให้บริการจะต้องกันรายได้ไว้สำหรับเป็นค่าผ่อนชำระ เฉลี่ย 2,000 บาท ต่อเดือน เป็นระยะเวลาประมาณ 2 ปี สำหรับค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการวิน อันได้แก่ ค่าวิน หรือ ค่าเช่าเสื้อวิน ที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเคยเสียให้กับเจ้าของวิน ในช่วงก่อนการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะ จากการสำรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ให้การยืนยันว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเหล่านี้อีกต่อไป

อย่างไรก็ตาม จากการสำรวจ พบว่า มีวินจักรยานยนต์รับจ้างวินหนึ่ง ที่ยังต้องเสียค่าเช่าที่ในการจอดรถจักรยานยนต์ ทำให้ต้องเก็บเงินจากผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการเช่าที่ 10 บาทต่อวัน สำหรับค่าใช้จ่ายที่ต้องจะใช้จ้างบุคคลขึ้นมาทำหน้าที่บริหารจัดการวิน ตามคำแนะนำของภาครัฐนั้น พบว่า วินจักรยานยนต์รับจ้างที่สำรวจไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ เพราะบุคคลดังกล่าว เข้ามาดูแลจัดการวิน ในลักษณะอาสาสมัคร ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจ้างแต่อย่างใด

จากผลการสำรวจ พบว่า ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างโดยส่วนใหญ่ พอใจต่อการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะของภาครัฐ ทั้งนี้ เพราะมาตรการต่างๆ ที่ใช้ในการจัดระเบียบนั้น เป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเส้นทางที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นสมาชิกอยู่ ทำให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเสื้อวิน โดยสมบูรณ์ ไม่จำเป็นต้องจ่าย ค่าเสื้อวิน ให้กับเจ้าของวิน หรือเจ้าของเสื้อวินอีกต่อไป

ส่วนกรรมสิทธิ์ความเป็นเจ้าของอำนาจผูกขาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง กลายเป็นกรรมสิทธิ์โดยรวมของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้ผู้ให้บริการต่างสามารถอ้างสิทธิ์และมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการวินได้ แต่อย่างไรก็ตาม บทบาทในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของวิน ถึงแม้จะเป็นผลจากการประชุมของสมาชิกในวินก็ตาม แต่ความคิดเห็นของผู้อาวุโสในวิน ยังเป็นสิ่งที่สมาชิกในวินต่างให้ความสำคัญ

#### 5.2.2.6 สรุปผลการวิเคราะห์

จากผลการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ จึงสรุปได้ว่า

- รายได้เฉลี่ยต่อวัน ของผู้ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร เท่ากับ 454.28 บาทต่อวัน
- ค่าน้ำมันโดยเฉลี่ยต่อวัน เท่ากับ 112.64 บาท
- ค่าน้ำมันเครื่อง ค่าซ่อมบำรุง รวม 400 บาท ต่อปี ค่าภาษีรถ ค่าประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ รวมเท่ากับ 460 บาทต่อปี ค่าผ่อนรถ 24,000 บาทต่อปี เฉลี่ย 75.56 บาทต่อวัน (จำนวนวันให้บริการ 329 วันต่อปี)
- รายได้หลังหักค่าใช้จ่าย เท่ากับ 266.08 บาท สูงกว่าอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำในปี พ.ศ. 2550 ซึ่งเท่ากับ 191 บาท

จากผลการศึกษาที่ได้จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถนำค่าสถิติที่ได้มาคำนวณเป็นมูลค่าการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ต้นทุนชั้นกลาง และมูลค่าเพิ่มที่ได้จากการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีสมมุติฐานดังต่อไปนี้

- 1) จำนวนวันที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการในแต่ละปี เท่ากับ 329 วันในหนึ่งปี ซึ่งได้จากการสำรวจ
- 2) รายรับ และต้นทุนชั้นกลางที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเผชิญในแต่ละวัน มีการแจกแจงแบบปกติ ซึ่งทำให้สามารถใช้เป็นค่าเฉลี่ยของรายรับและต้นทุนชั้นกลางในแต่ละวัน ในการประมาณการรายรับ และต้นทุนชั้นกลางในแต่ละปี

- ประมาณการมูลค่าเพิ่มในปี พ.ศ. 2534 อาศัยโครงสร้างต้นทุนในปี 2533
- ประมาณการมูลค่าเพิ่มในปี พ.ศ. 2537 อาศัยโครงสร้างต้นทุนในปี 2536
- ประมาณการมูลค่าเพิ่มในปี พ.ศ. 2546 อาศัยโครงสร้างต้นทุนในปี 2546
- ประมาณการมูลค่าเพิ่มในปี พ.ศ. 2550 อาศัยโครงสร้างต้นทุนจากการสำรวจ

#### ตารางที่ 5.21

รายได้และค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อวัน ของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในปีต่างๆ

| รายได้และค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อวัน | 2534 <sup>ก</sup> | 2536 <sup>ข</sup> | 2546 <sup>ค</sup> | 2550 <sup>ง</sup> |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| รายได้                             | 249               | 375               | 437.5             | 454.28            |
| ค่าใช้จ่ายรวมโดยเฉลี่ยต่อวัน       | 114               | 213               | 211.67            | 188.2             |
| ค่าน้ำมัน                          | 47                | 80.25             | 135.67            | 112.64            |
| ค่าน้ำมันเครื่องและค่าบำรุงรักษา   | 16                |                   |                   | 75.56             |
| ค่าใช้จ่ายอื่นๆ                    |                   |                   |                   |                   |
| ค่าภาษีประจำปีและค่าตรวจสภาพรถ     |                   |                   |                   |                   |
| ค่าประกันภัย ตาม พ.ร.บ.ฯ           |                   |                   |                   |                   |
| ค่าเช่ารถ                          | 26                | 88.13             | -                 | -                 |
| ค่าวิน                             | 9                 | 11.62             | 36                | -                 |
| ค่าเสื่อวิน                        | 16                | 33.00             | 40                | -                 |
| ส่วนต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย | 135               | 162               | 225.83            | 266.08            |
| ร้อยละต่อรายได้                    | 54.22             | 43.20             | 51.62             | 58.57             |

ที่มา : ก. Nuchjarin Kasemsukworarat (1990) Page 121, 147

ข. นิพนธ์ พัวพงศกร (2537)

ค. สุภาวดี มิตรสมหวัง (2547) หน้า 2-32

ง. จากการสำรวจ

จากตารางที่ 5.21 จะเห็นได้ว่า สัดส่วนของส่วนต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายนั้น แนวโน้มที่เพิ่มขึ้น ซึ่งชี้ให้เห็นว่า การจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ทำให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ได้ผลกำไรที่มากขึ้นกว่าเดิม

จากผลการประมาณการ พบว่า รายรับรายการให้บริการโดยเฉลี่ย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับ รายจ่ายในการให้บริการ ทำให้รายรับโดยรวมต่อปีของการให้บริการจักรยานยนต์

รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้นจาก 2,574 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2534 เป็น 16,542 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2550 ในขณะที่รายชั้นกลางจ่ายจากการให้บริการ ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน จาก 648 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2534 เป็น 6,833 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2550

เมื่อพิจารณาเป็นสัดส่วนต่อมูลค่าเพิ่มของหมวดการคมนาคมขนส่ง การสื่อสาร และคลังสินค้าของกรุงเทพมหานคร พบว่า มูลค่าเพิ่มของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 3.79 ของมูลค่าเพิ่มในหมวดรวม รายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.22

ตารางที่ 5.22

รายรับ ค่าใช้จ่ายชั้นกลาง และมูลค่าเพิ่มของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขต  
กรุงเทพมหานคร

|                                                                                             | 2534    | 2537    | 2546    | 2550        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|-------------|
| รายรับจากการให้บริการเฉลี่ยต่อวัน (บาท)                                                     | 249     | 375     | 437.5   | 454.3       |
| รายรับจากการให้บริการเฉลี่ยต่อปี (บาท)                                                      | 81,921  | 123,375 | 143,938 | 149,458     |
| ค่าน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เฉลี่ยต่อวัน (บาท)                                              | 63      | 80.25   | 135.67  | 188         |
| ค่าน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ เฉลี่ยต่อปี (บาท)                                               | 20,727  | 26,402  | 44,635  | 61,852      |
| รายได้หลังหักภาษีและค่าธรรมเนียม ต่อปี (บาท)                                                | 61,194  | 96,973  | 99,302  | 87,606      |
| ภาษี และค่าธรรมเนียมฯ ต่อปี(บาท)                                                            | 100     | 100     | 100     | 110         |
| มูลค่าเพิ่มเฉลี่ย ต่อคันต่อปี (บาท)                                                         | 61,294  | 97,073  | 99,402  | 87,716      |
| จำนวนผู้ให้บริการฯ (คน)                                                                     | 31,420  | 37,500  | 109,506 | 110,677     |
| มูลค่าของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขต<br>กรุงเทพมหานคร (ล้านบาท)                     | 2,574   | 4,627   | 15,762  | 16,542      |
| มูลค่าต้นทุนชั้นกลางของการให้บริการจักรยานยนต์<br>รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร (ล้านบาท)       | 648     | 986     | 4,877   | 6,833       |
| มูลค่าภาษีและค่าธรรมเนียม ของการให้บริการ<br>จักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร (ล้านบาท) | 3.14    | 3.75    | 10.95   | 12.17       |
| มูลค่าเพิ่มของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขต<br>กรุงเทพมหานคร (ล้านบาท)                | 1,926   | 3,640   | 10,885  | 9,708       |
| มูลค่าเพิ่มหมวดการขนส่ง การสื่อสาร และคลังสินค้า ใน<br>เขตกรุงเทพมหานคร(ล้านบาท)            | 116,509 | 168,526 | 286,574 | ไม่มีข้อมูล |
| สัดส่วน                                                                                     | 1.64    | 2.15    | 3.79    | ไม่มีข้อมูล |

ที่มา : คำนวณโดยผู้วิจัย