



### ข้อมูลทั่วไปจากการประกอบกิจการแท็กซี่ในปัจจุบัน

ในการศึกษาเพื่อหารูปแบบหรือระบบของการดำเนินงานกิจการแท็กซี่ที่เหมาะสมกับการแก้ไขปัญหาของกิจการแท็กซี่กรุงเทพมหานครที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จำเป็นต้องพิจารณาจากข้อมูลโดยทั่วไป ดังนี้

#### 3.1 ขอบเขตและพื้นที่ที่มีการให้บริการ

จากการเก็บข้อมูลของอัตราค่าบริการ สถานที่และเวลารับ-ส่งผู้ให้บริการ ซึ่งกระทำโดยผู้วิจัย (ดูหัวข้อ 3.3) พบว่า การให้บริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน (ปี 2523) มิได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะภายใต้พื้นที่เขตการปกครองของกรุงเทพมหานครเท่านั้น การให้บริการที่เกิดขึ้นจริงมีการแพร่กระจายไปยังเขตติดต่อของจังหวัดใกล้เคียงอีกด้วย เช่น จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งพื้นที่ของการให้บริการในส่วนนี้ทั้งหมดมักจะเป็นย่านชุมชน หรือย่านธุรกิจที่มีเส้นทางคมนาคม (ทางถนน) ติดต่อกันกับเขตของกรุงเทพมหานครโดยตลอด

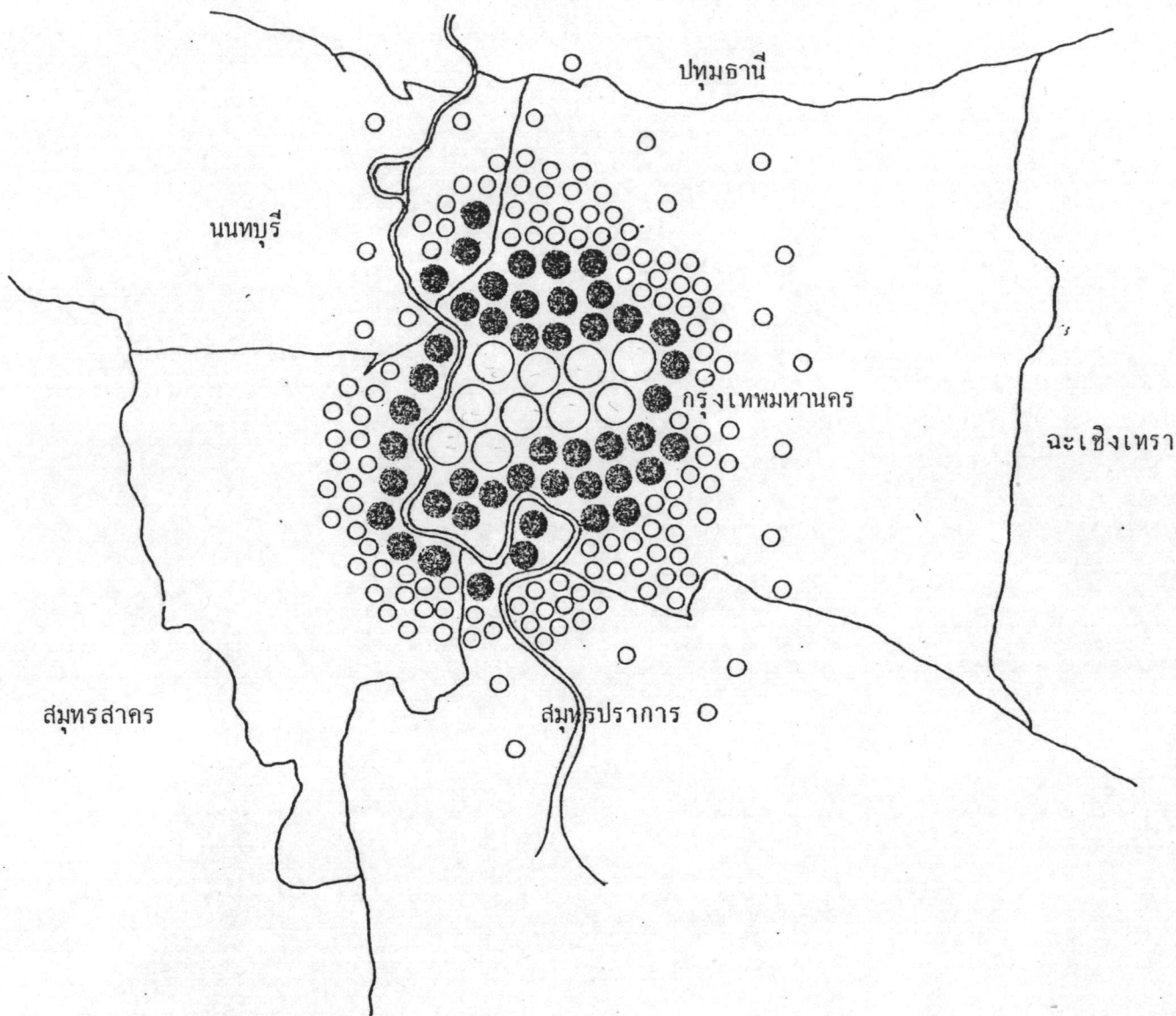
ในแผนภาพที่ 1 จะแสดงถึงอาณาบริเวณและสภาพการให้บริการแท็กซี่ที่เป็นปกติในปัจจุบัน ซึ่งได้จากการเก็บข้อมูลของผู้วิจัย (ปี 2523) ความแตกต่างของสัญลักษณ์ที่แสดงไว้ในภาพ จะบ่งบอกถึงระดับความหนาแน่นของการให้บริการแท็กซี่ในพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ตามค่าของสัญลักษณ์ที่ได้ระบุรายละเอียดไว้แล้วในภาพ

นอกจากนี้ ยังมีบริการแท็กซี่ในอีกลักษณะหนึ่ง อันได้แก่ การเช่าหรือว่าจ้างเพื่อเดินทางไปยังจังหวัดต่าง ๆ ตามความประสงค์ของผู้ว่าจ้าง เกิดขึ้นเป็นกรณีพิเศษอีกส่วนหนึ่งด้วย แต่มีเป็นจำนวนน้อย

#### 3.2 การกำหนดเขตแนวอ้างอิง

ในการศึกษาเบื้องต้นเพื่อหาอัตราค่าบริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ส่วนต่าง ๆ มีความจำเป็นต้องกำหนดเขตแนวอ้างอิงขึ้น เพื่อให้เป็นขอบเขตของพื้นที่ที่จะศึกษา จากการพิจารณาเขตแนว

แผนที่ 1

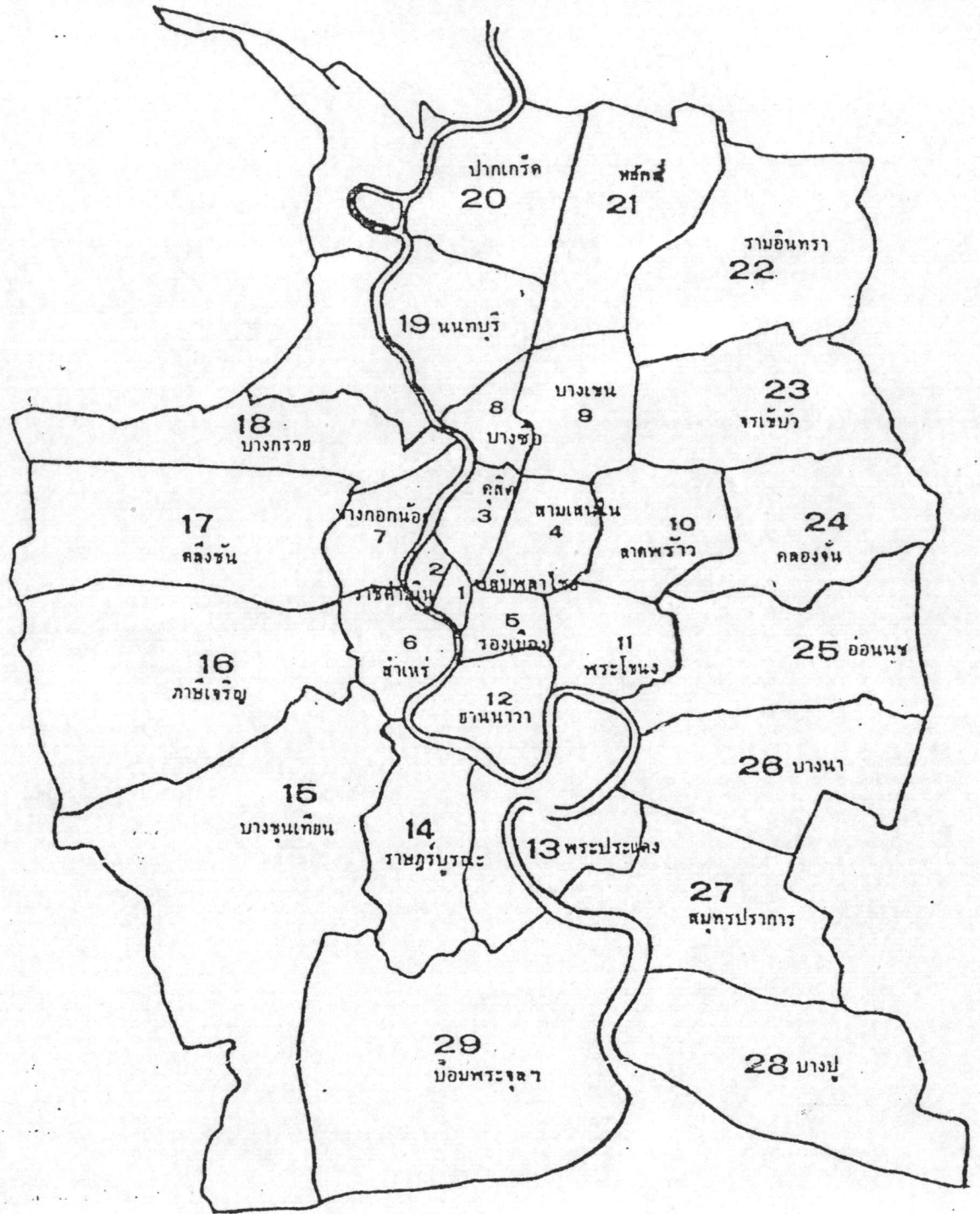


แผนที่แสดง อาณาบริเวณที่มีการให้บริการเด็กชื่อว่าเป็นปกติในปัจจุบัน

- สัญลักษณ์
- แสดงบริเวณพื้นที่ที่มีการให้บริการอย่างหนาแน่น
  - " " " ปานกลาง
  - " " " น้อย
  - " เส้นแบ่งเขตจังหวัด

ที่มา จากการเก็บข้อมูลของเวลาและสถานที่ที่มีการรับ - ส่งผู้ให้บริการ (2523)

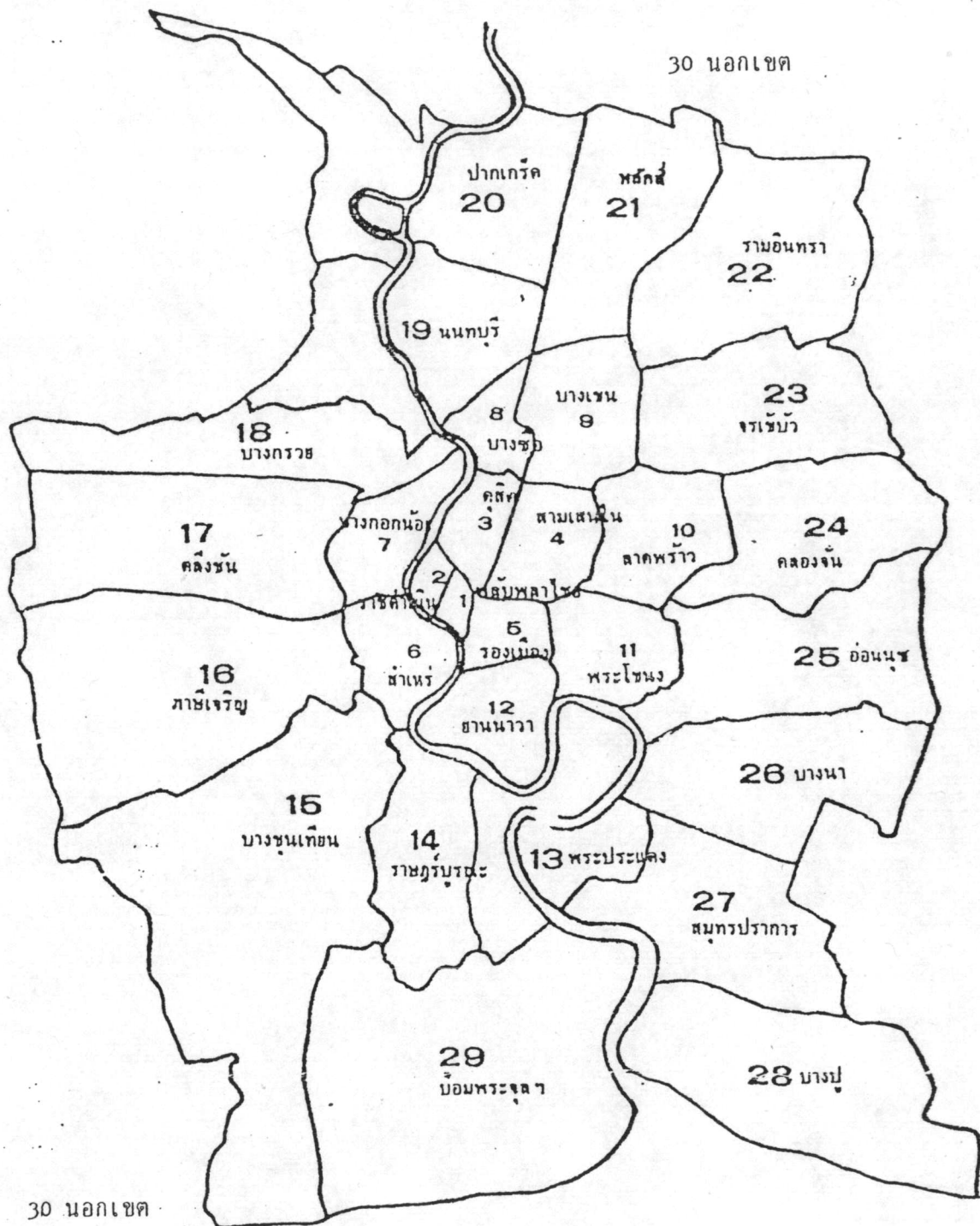
แผนที่ 2



แผนที่แสดง การแบ่งเขตแขวงไปรษณีย์นครหลวงของการสื่อสารแห่งประเทศไทย

ที่มา การสื่อสารแห่งประเทศไทย กรมไปรษณีย์โทรเลข

แผนที่ 3



แผนที่แสดง การกำหนดเขตแนวอ้างอิงเบื้องต้นเพื่อการศึกษาโครงการจัดตั้งศูนย์บริการ  
 เทคโนโลยีในเขตกรุงเทพมหานคร

อ้างอิงของหน่วยงานราชการตามที่ได้จัดทำไว้ เช่น องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และการสื่อสารแห่งประเทศไทย พบว่า เขตแนวอ้างอิงของการสื่อสารแห่งประเทศไทยตามที่ได้จัดแบ่งเขตแขวงไปรษณีย์นครหลวงไว้เป็น 29 เขต (ดังแสดงไว้ในแผ่นภาพที่ 2) มีความเหมาะสมสมควรกำหนดให้เป็นเขตแนวอ้างอิงของการศึกษาเบื้องต้นตามโครงการนี้ด้วย ทั้งนี้ โดยยึดถือทั้งชื่อเขตและหมายเลขแทนเขตเป็นอิสระเดียวกัน ส่วนพื้นที่ที่อยู่นอกเหนือจากเขตแนวอ้างอิงทั้งหมด จะกำหนดให้เป็นเขตที่ 30 เรียกว่า นอกเขต

สำหรับเหตุผลที่เลือกเขตแนวอ้างอิงของการสื่อสารแห่งประเทศไทย ก็เพราะ

1. ครอบคลุมพื้นที่เกือบทั้งหมดของการให้บริการแท็กซี่ในปัจจุบัน (ส่วนที่อยู่นอกเขตหรือเขตที่ 30 มีน้อยมาก)
2. การแบ่งเขตยึดถือแนวเส้นทางการคมนาคมเป็นหลัก
3. ไม่มีอุปสรรคต่อการขยายตัวในอนาคต (สำหรับกิจการแท็กซี่ตามโครงการ)
4. ใช้ข้อมูลอันเป็นที่ตั้งและที่พักอาศัยของบริเวณพื้นที่ต่าง ๆ ได้ทั้งหมด โดยไม่ต้องกระทำการเปลี่ยนแปลงใด ๆ
5. บุคคลทั่วไปทราบถึงเขตอันเป็นที่ตั้งของตนดีพอสมควร (จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการแท็กซี่ในรูปของศูนย์บริการ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเรียกใช้บริการทางโทรศัพท์)

ในแผ่นภาพที่ 2 จะแสดงเขตแนวอ้างอิงของการสื่อสารแห่งประเทศไทย ซึ่งจัดแบ่งเขตแขวงไปรษณีย์นครหลวงไว้เป็น 29 เขต และในแผ่นภาพที่ 3 จะแสดงเขตแนวอ้างอิงที่ถูกกำหนดขึ้นสำหรับการศึกษาโครงการจัดตั้งศูนย์บริการแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยนำมาจากกาแบ่งเขตแขวงไปรษณีย์นครหลวงของการสื่อสารแห่งประเทศไทย และเพิ่มเติมส่วนที่อยู่นอกเขตทั้งหมดให้เป็นเขตที่ 30

### 3.3 การเก็บข้อมูลของอัตราค่าบริการ สถานที่ และเวลารับส่งผู้ใช้บริการ

ข้อมูลต่อไปนี้เป็นต้องนำไปใช้ในการพิจารณาเพื่อกำหนดโครงการและการวิเคราะห์โครงการ คือ

1. ระยะเวลาโดยเฉลี่ยต่อการโดยสาร 1 ครั้ง
2. ระยะทางโดยเฉลี่ยต่อการโดยสาร 1 ครั้ง
3. อัตราค่าบริการโดยเฉลี่ยต่อการโดยสาร 1 ครั้ง
4. จำนวนการรับผู้ให้บริการโดยเฉลี่ยใน 1 วัน/คัน
5. อัตราการใช้บริการแท็กซี่ในเขตต่าง ๆ
6. อัตราการใช้บริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงระยะเวลา

ข้อมูลดังกล่าวทั้งหมดข้างต้นสามารถวิเคราะห์ได้จากการเก็บข้อมูลของ อัตราค่าบริการ สถานี และเวลารับ-ส่งผู้ให้บริการ ในการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้จัดทำแบบฟอร์ม (ดูตัวอย่างของแบบฟอร์มในภาคผนวก ก.) เป็นจำนวน 2,000 ชุด โดยขอความร่วมมือจากผู้ประกอบกิจการแท็กซี่จำนวน 16 แห่ง เพื่อติดต่อกับผู้ประกอบการอาชีพในการบันทึกข้อมูลดังกล่าวให้ ซึ่งกระทำในระหว่างเดือนเมษายน 2523

จากจำนวนแบบฟอร์มทั้งหมดที่ส่งมอบ ได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบอาชีพเป็นจำนวน 352 ราย ได้จำนวนข้อมูลที่ต้องการทั้งสิ้นรวม 3,999 ข้อมูล ในจำนวนข้อมูลที่ได้ทั้งหมดนี้ ผู้วิจัยได้สุ่มตัวอย่างเป็นจำนวน 100 ข้อมูล เพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลที่ 1, 2 และ 3 (ดูภาคผนวก ก.) พบว่า

1. ระยะเวลาโดยเฉลี่ยต่อการโดยสาร 1 ครั้ง มีค่าเป็น 22 นาที
2. ระยะทางโดยเฉลี่ยต่อการโดยสาร 1 ครั้ง มีค่าเป็น 7 กิโลเมตร
3. อัตราค่าบริการโดยเฉลี่ยต่อการโดยสาร 1 ครั้ง มีค่าเป็น 30 บาท

และข้อมูลที่ 4 ซึ่งได้จากค่าเฉลี่ยของจำนวนข้อมูลทั้งหมด 3,999 ข้อมูล หาดด้วยจำนวนผู้ประกอบการอาชีพที่ให้ความร่วมมือ 352 ราย นั่นคือ

4. จำนวนการรับผู้ให้บริการโดยเฉลี่ย มีค่าเป็น 11 ครั้ง/วัน/คัน

#### หมายเหตุ

1. การเก็บข้อมูลทั้งหมดกระทำในช่วงระยะเวลา 1 วัน
2. ตัวเลขที่ได้จากการหาค่าเฉลี่ยคิดเฉพาะค่าจำนวนเต็ม

### 3.4 อัตราการให้บริการแท็กซี่ในเขตต่าง ๆ

จากจำนวนข้อมูลรับ-ส่งผู้ให้บริการทั้งหมด 3,999 ข้อมูล เมื่อแยกเฉพาะข้อมูลของสถานที่รับผู้ให้บริการออกตามเขตแนวที่กำหนดขึ้น (แผนภาพที่ 3) ในจำนวนข้อมูลที่ได้ของแต่ละเขต เมื่อคิดเปรียบเทียบเป็นเปอร์เซ็นต์ของจำนวนข้อมูลทั้งหมด (3,999 ข้อมูล) จะได้อัตราการรับผู้ให้บริการของแต่ละเขต หรือกำหนดให้เป็นอัตราการให้บริการแท็กซี่ในเขตต่าง ๆ ซึ่งผลที่ได้จากการวิเคราะห์ดังแสดงไว้ในตารางที่ 2

ในตารางที่ 2 จะแสดงอัตราการให้บริการแท็กซี่ในเขตต่าง ๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. หมายเลขแทนเขต (ช่องที่ 1)
2. ชื่อเขต (ช่องที่ 2)
3. จำนวนข้อมูลที่มีการรับผู้บริการภายในเขตโดยแยกได้จากจำนวนข้อมูลทั้งหมด 3,999 ข้อมูล (ช่องที่ 3)
4. จากจำนวนข้อมูลที่แยกได้ตาม 3. เมื่อคิดเปรียบเทียบเป็นเปอร์เซ็นต์ของจำนวนข้อมูลทั้งหมด (3,999 ข้อมูล) จะได้อัตราการให้บริการแท็กซี่ (ช่องที่ 4)

ตารางที่ 2 อัตราการให้บริการแท็กซี่ในเขตต่าง ๆ

เขตที่	ชื่อเขต	จำนวนข้อมูลรับผู้ให้บริการ	อัตราการให้บริการแท็กซี่ (%)
1	พลับพลาไชย	161	4.03
2	ราชดำเนิน	459	11.48
3	ดุสิต	254	6.35
4	สามเสนใน	744	18.60
5	รองเมือง	459	11.48
6	สำเหร่	344	8.60
7	บางกอกน้อย	274	6.85
8	บางซื่อ	159	3.98

ตารางที่ 2 อัตราการใช้บริการแท็กซี่ในเขตต่าง ๆ (ต่อ)

เขตที่	ชื่อเขต	จำนวนข้อมูลรับผู้ใช้บริการ	อัตราการใช้บริการแท็กซี่ (%)
9	บางเขน	218	5.45
10	ลาดพร้าว	118	2.95
11	พระโขนง	237	5.93
12	ยานนาวา	78	1.95
13	พระประแดง	25	0.63
14	ราษฎร์บูรณะ	19	0.48
15	บางขุนเทียน	39	0.98
16	ภาษีเจริญ	225	5.63
17	ตลิ่งชัน	3	0.08
18	บางกรวย	1	0.03
19	นนทบุรี	36	0.90
20	ปากเกร็ด	6	0.15
21	หลักสี่	27	0.68
22	รามอินทรา	2	0.05
23	จรัลเข้บัว	1	0.03
24	คลองจั่น	29	0.73
25	อ่อนนุช	4	0.10
26	บางนา	24	0.60
27	สมุทรปราการ	19	0.48
28	บางปู	2	0.05



ตารางที่ 2 อัตราการให้บริการแท็กซี่ในเขตต่าง ๆ (ต่อ)

เขตที่	ชื่อเขต	จำนวนข้อมูลรับผู้ให้บริการ	อัตราการให้บริการแท็กซี่ (%)
29	ป้อมพระจุลฑา	2	0.05
30	นอกเขต	30	0.75
	รวม	3,999 ข้อมูล	100%

ที่มา จากการเก็บข้อมูลของอัตราค่าบริการ สถานี และเวลารับ-ส่งผู้ให้บริการ  
กระทำในระหว่างเดือนเมษายน 2523

### 3.5 อัตราการให้บริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงระยะเวลา

จากจำนวนข้อมูลเดิม 3,999 ข้อมูล เมื่อแยกเฉพาะข้อมูลของเวลาที่มีการรับผู้ให้บริการ  
ออกตามช่วงระยะเวลา โดยกำหนดช่วงระยะเวลาของวันตั้งแต่ 0.00 น. จนถึง 24.00 น. ไว้  
เป็นค่าต่าง ๆ กันคือ 22, 30, 45 และ 60 นาทีตามลำดับ จำนวนของข้อมูลที่ได้จากการแยกตาม  
แต่ละช่วงระยะเวลา (ของช่วงระยะเวลาที่ถูกกำหนดขึ้น) เมื่อคิดเปรียบเทียบกับเปอร์เซ็นต์ของ  
จำนวนข้อมูลทั้งหมด 3,999 ข้อมูล จะได้อัตราการรับผู้ให้บริการแท็กซี่ หรือกำหนดให้เป็นอัตราการ  
ให้บริการแท็กซี่ ดังแสดงผลที่ได้ไว้ดังนี้

1. ในตารางที่ 3.1 และในแผนภาพที่ 4 จะแสดงค่าของอัตราการให้บริการแท็กซี่ที่ได้  
จากการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 22 นาที
2. ในตารางที่ 3.2 และในแผนภาพที่ 5 จะแสดงค่าของอัตราการให้บริการแท็กซี่ที่ได้  
จากการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 30 นาที
3. ในตารางที่ 3.3 และในแผนภาพที่ 6 จะแสดงค่าของอัตราการให้บริการแท็กซี่ที่ได้  
จากการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 45 นาที

4. ในตารางที่ 3.4 และในแผนภาพที่ 7 จะแสดงค่าของอัตราการใช้บริการแท็กซี่ที่ได้จากการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 60 นาที (1 ชั่วโมง)

เหตุที่กำหนดช่วงระยะเวลาสำหรับการวิเคราะห์ไว้เป็นหลาย ๆ ค่า (เฉพาะค่าของช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้เป็น 22 นาที เป็นค่าที่ได้จากระยะเวลาเฉลี่ยต่อการโดยสาร 1 ครั้ง) ก็เพื่อต้องการจะพิจารณาถึงความแตกต่างของอัตราการใช้บริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงระยะเวลา โดยเฉพาะช่วงระยะที่มีค่าของอัตราการใช้บริการเกิดขึ้นสูงสุด ในส่วนนี้จะเป็นแนวทางสำหรับการพิจารณาเพื่อกำหนดจำนวนรถให้บริการตามโครงการต่อไป

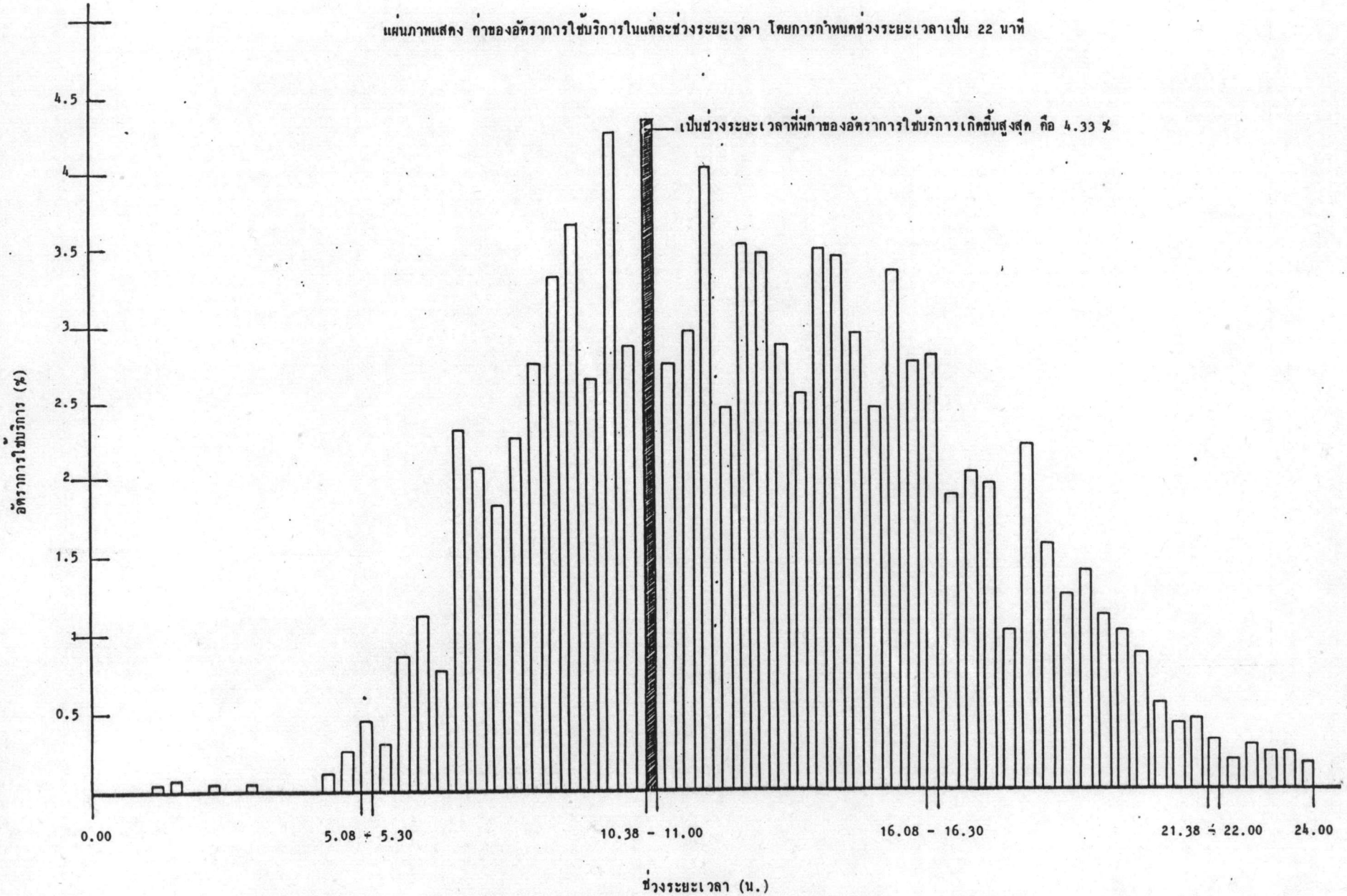
ตารางที่ 3.1 อัตราการใช้บริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงระยะเวลา กำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 22 นาที

ช่วงระยะเวลา จาก ถึง	จำนวนข้อมูลรับผู้ใช้บริการ	อัตราการใช้บริการแท็กซี่(%)	ช่วงระยะเวลา จาก ถึง	จำนวนข้อมูลรับผู้ใช้บริการ	อัตราการใช้บริการแท็กซี่(%)	ช่วงระยะเวลา จาก ถึง	จำนวนข้อมูลรับผู้ใช้บริการ	อัตราการใช้บริการแท็กซี่(%)
0.00 - 0.22	0	0.0	8.04-8.26	89	2.23	16.08-16.30	111	2.78
0.22 - 0.44	0	0.0	8.26-8.48	109	2.73	16.30-16.52	74	1.85
0.44 - 1.06	0	0.0	8.48-9.10	132	3.30	16.52-17.14	80	2.00
1.06 - 1.28	1	0.03	9.10-9.32	145	3.63	17.14-17.36	77	1.93
1.28 --1.50	2	0.05	9.32-9.54	105	2.63	17.36-17.58	40	1.00
1.50 - 2.12	0	0.0	9.54-10.16	169	4.23	17.58-18.20	87	2.18
2.12 - 2.34	1	0.03	10.16-10.38	114	2.85	18.20-18.42	62	1.55
2.34 - 2.56	0	0.0	10.38-11.00	173	4.33	18.42-19.04	49	1.23
2.56 - 3.18	1	0.03	11.00-11.22	109	2.73	19.04-19.26	55	1.38
3.18 - 3.40	0	0.0	11.22-11.44	118	2.95	19.26-19.48	44	1.10
3.40 - 4.02	0	0.0	11.44-12.06	160	4.00	19.48-20.10	40	1.00
4.02 - 4.24	0	0.0	12.06-12.28	97	2.43	20.10-20.32	34	0.85
4.24 - 4.46	3	0.08	12.28-12.50	140	3.50	20.32-20.54	21	0.53
4.46 - 5.08	9	0.23	12.50-13.12	138	3.45	20.54-21.16	16	0.40
5.08 - 5.30	17	0.43	13.12-13.34	114	2.85	21.16-21.38	17	0.43
5.30 - 5.52	11	0.28	13.34-13.56	101	2.53	21.38-22.00	11	0.28
5.52 - 6.14	34	0.85	13.56-14.18	139	3.48	22.00-22.22	6	0.15
6.14 - 6.36	44	1.10	14.18-14.40	137	3.43	22.22-22.44	10	0.25
6.36 - 6.58	30	0.75	14.40-15.02	117	2.93	22.44-23.06	8	0.20
6.58 - 7.20	91	2.28	15.02-15.24	97	2.43	23.06-23.28	8	0.20
7.20 - 7.42	82	2.05	15.24-15.46	133	3.33	23.28-23.50	5	0.13
7.42 - 8.04	72	1.80	15.46-16.08	109	2.73	23.50-24.00	1	0.0

รวม 3,999 ข้อมูล 100 (%)

แผนภาพที่ 4

แผนภาพแสดง ค่าของอัตราการใช้บริการในแต่ละช่วงระยะเวลา โดยการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 22 นาที



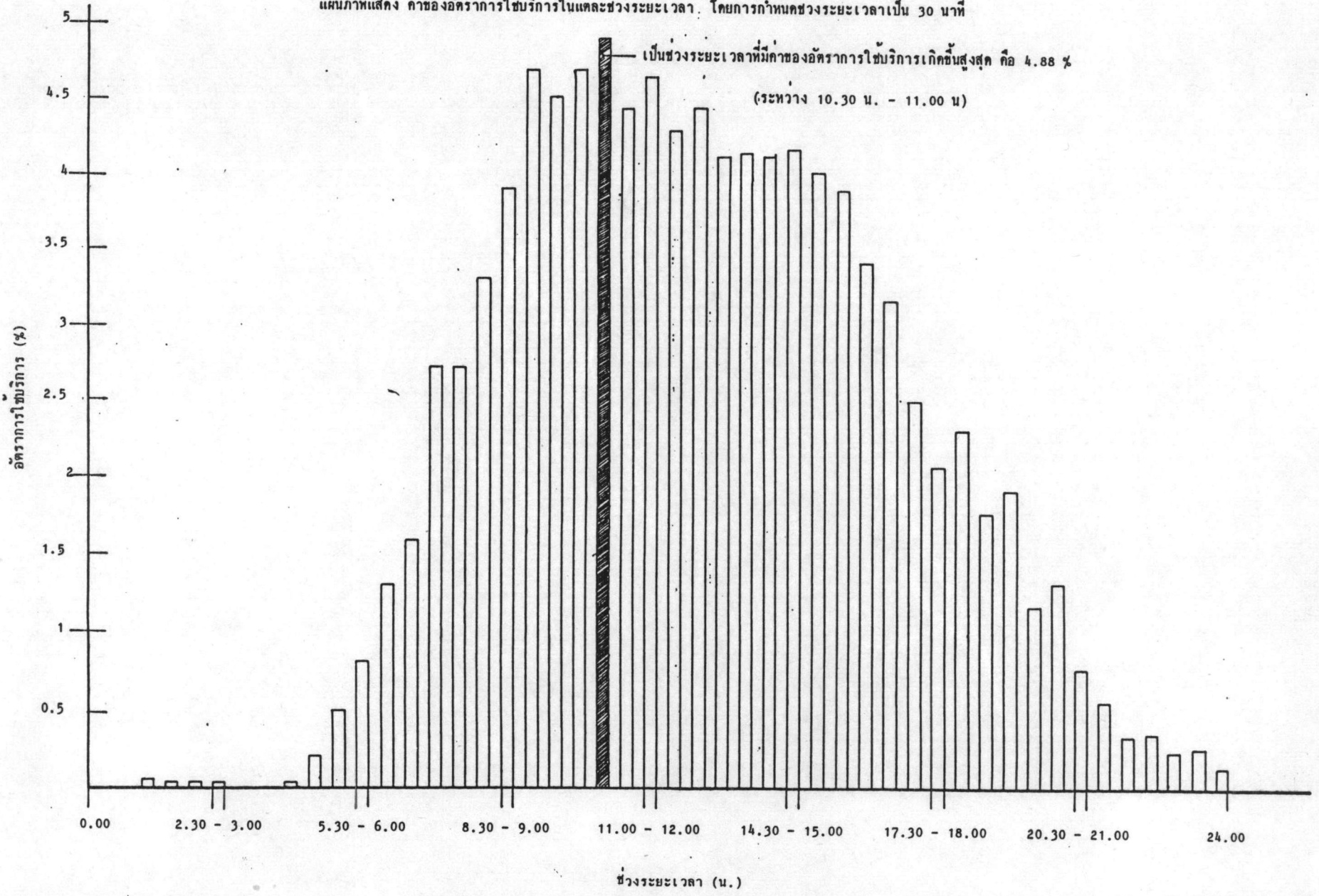
ตารางที่ 3.2 อัตราการใช้บริการหนักที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงระยะเวลา โดยกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 30 นาที

ช่วงระยะเวลา จาก ถึง	จำนวนข้อมูลรับผู้ใช้บริการ	อัตราการใช้บริการ(%)	ช่วงระยะเวลา จาก ถึง	จำนวนข้อมูลรับผู้ใช้บริการ	อัตราการใช้บริการ(%)	ช่วงระยะเวลา จาก ถึง	จำนวนข้อมูลรับผู้ใช้บริการ	อัตราการใช้บริการ(%)
0.00 - 0.30	0	0.00	9.00 - 9.30	187	4.68	18.00-18.30	91	2.28
0.30 - 1.00	0	0.00	9.30 - 10.00	180	4.50	18.30-19.00	70	1.75
1.00 - 1.30	2	0.05	10.00-10.30	187	4.68	19.00-19.30	76	1.90
1.30 - 2.00	1	0.03	10.30-11.00	195	4.88	19.30-20.00	46	1.15
2.00 - 2.30	1	0.03	11.00-11.30	177	4.43	20.00-20.30	52	1.30
2.30 - 3.00	1	0.03	11.30-12.00	185	4.63	20.30-21.00	30	0.75
3.00 - 3.30	0	0.00	12.00-12.30	171	4.28	21.00-21.30	22	0.55
3.30 - 4.00	0	0.00	12.30-13.00	177	4.43	21.30-22.00	13	0.33
4.00 - 4.30	1	0.03	13.00-13.30	164	4.10	22.00-22.30	14	0.35
4.30 - 5.00	8	0.20	13.30-14.00	165	4.13	22.30-23.00	9	0.23
5.00 - 5.30	20	0.50	14.00-14.30	164	4.10	23.00-23.30	10	0.25
5.30 - 6.00	32	0.80	14.30-15.00	166	4.15	23.30-24.00	5	0.13
6.00 - 6.30	52	1.30	15.00-15.30	160	4.00			
6.30 - 7.00	63	1.58	15.30-16.00	155	3.88			
7.00 - 7.30	108	2.70	16.00-16.30	136	3.40			
7.30 - 8.00	108	2.70	16.30-17.00	126	3.15			
8.00 - 8.30	132	3.30	17.00-17.30	99	2.48			
8.30 - 9.00	156	3.90	17.30-18.00	82	2.05			
						รวม	3,999 ข้อมูล	100 %

ที่มา จากการศึกษาข้อมูลของอัตราค่าบริการ สถานที่และเวลารับส่งผู้ใช้บริการ กระทำในระหว่างเดือน เมษายน 2523

แผนภาพที่ 5

แผนภาพแสดง ค่าของอัตราการให้บริการในแต่ละช่วงระยะเวลา โดยการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 30 นาที



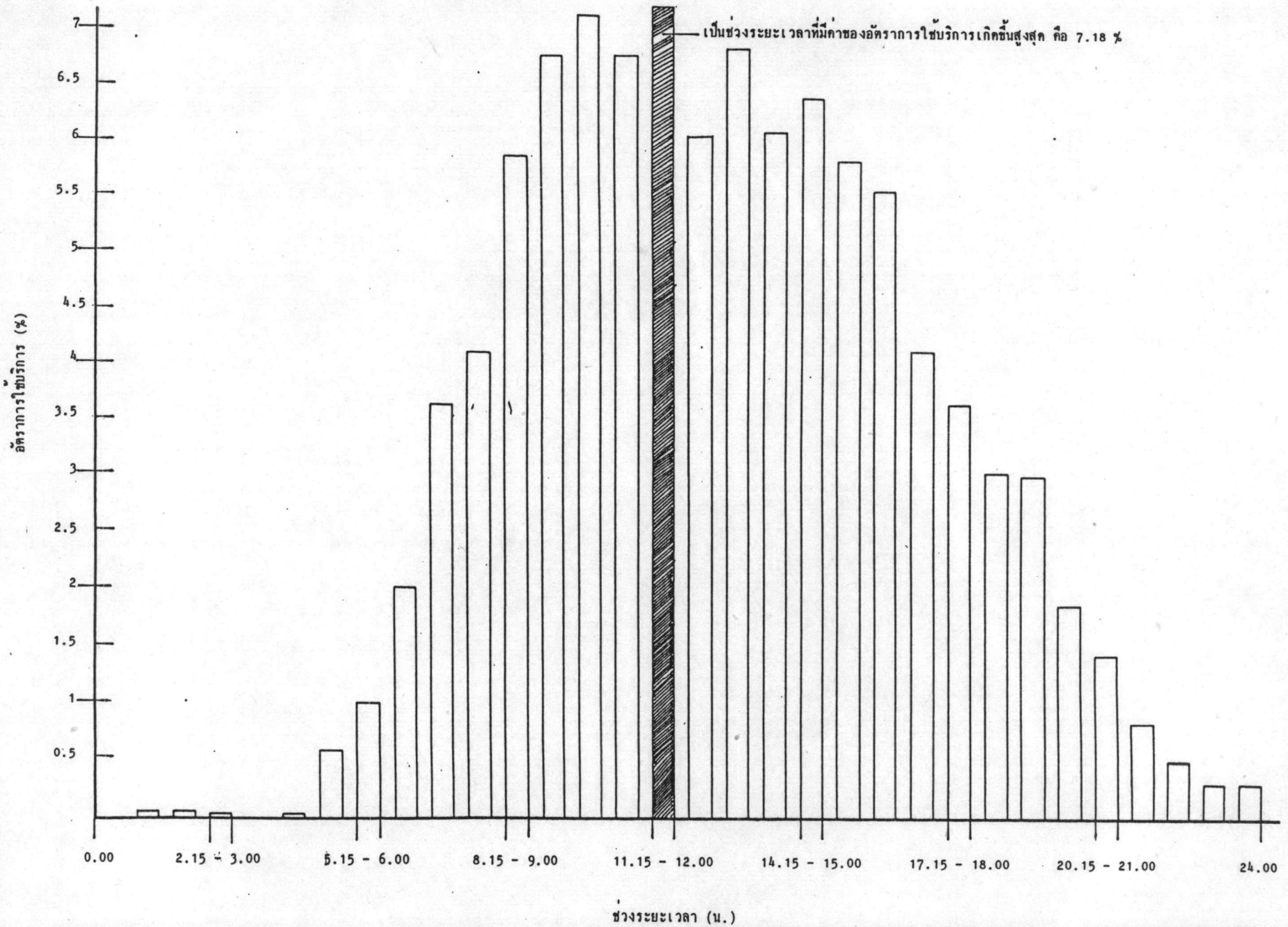
ตารางที่ 3.3 อัตราการใช้บริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงระยะเวลา โดยกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 45 นาที

ช่วงระยะเวลา		จำนวนข้อมูลรับผู้ใช้บริการ	อัตราการใช้บริการ(%)	ช่วงระยะเวลา		จำนวนข้อมูลรับผู้ใช้บริการ	อัตราการใช้บริการ(%)
จาก	ถึง			จาก	ถึง		
0.00	- 0.45	0	0.00	12.00	-12.45	240	6.00
0.45	- 1.30	2	0.05	12.45	-13.30	272	6.80
1.30	- 2.15	2	0.05	13.30	-14.15	241	6.03
2.15	- 3.00	1	0.03	14.15	-15.00	254	6.35
3.00	- 3.45	0	0.00	15.00	-15.45	231	5.78
3.45	- 4.30	1	0.03	15.45	-16.30	220	5.50
4.30	- 5.15	21	0.53	16.30	-17.15	163	4.08
5.15	- 6.00	39	0.98	17.15	-16.00	144	3.60
6.00	- 6.45	79	1.98	18.00	-18.45	119	2.98
6.45	- 7.30	144	3.60	18.45	-19.30	118	2.95
7.30	- 8.15	163	4.08	19.30	-20.15	73	1.83
8.15	- 9.00	233	5.83	20.15	-21.00	55	1.38
9.00	- 9.45	270	6.75	21.00	-21.45	31	0.78
9.45	- 10.30	284	7.10	21.45	-22.30	18	0.45
10.30	-11.15	270	6.75	22.30	-23.15	12	0.30
11.15	-12.00	287	7.18	23.15	-24.00	12	0.30
				รวม		3,999 ข้อมูล	100 %

ที่มา จากการเก็บข้อมูลของอัตราค่าบริการ สถานีและเวลารับส่งผู้ใช้บริการ กระทำในระหว่างเดือน เมษายน 2523

แผนภาพที่ 6

แผนภาพแสดง ค่าของอัตราการใช้บริการในแต่ละช่วงระยะเวลา โดยการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 45 นาที



1708811



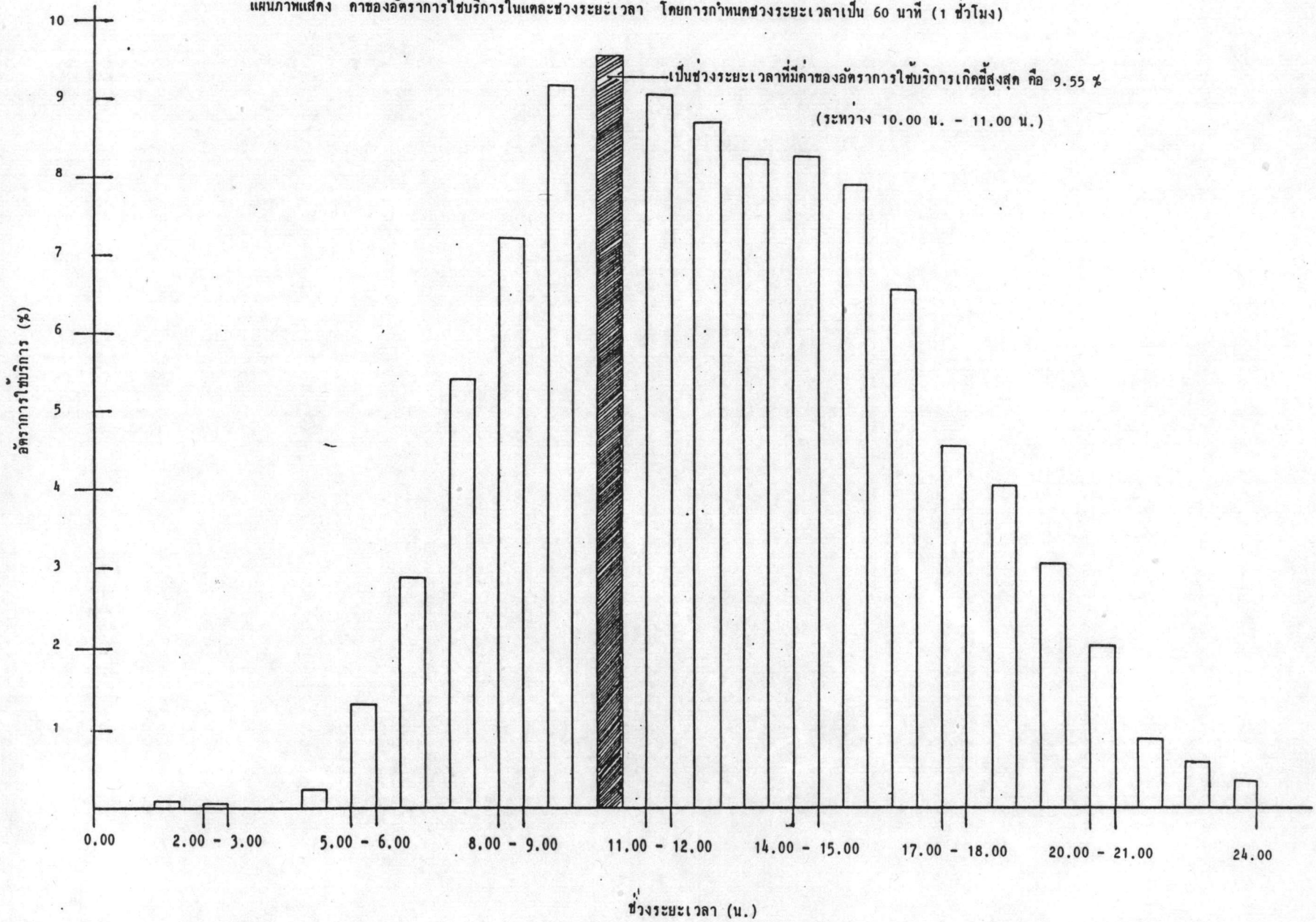
ตารางที่ 3.4 อัตราการใช้บริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงระยะเวลา  
โดยกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 1 ชั่วโมง

ช่วงระยะเวลา		จำนวนข้อมูลรับผู้ใช้บริการ	อัตราการใช้บริการ(%)
จาก	ถึง		
0.00	- 1.00	0	0.00
1.00	- 2.00	3	0.08
2.00	- 3.00	2	0.05
3.00	- 4.00	0	0.00
4.00	- 5.00	9	0.23
5.00	- 6.00	52	1.30
6.00	- 7.00	115	2.88
7.00	- 8.00	216	5.40
8.00	- 9.00	288	7.20
9.00	- 10.00	376	9.18
10.00	- 11.00	382	9.55
11.00	- 12.00	362	9.05
12.00	- 13.00	348	8.70
13.00	- 14.00	329	8.23
14.00	- 15.00	330	8.25
15.00	- 16.00	315	7.88
16.00	- 17.00	262	6.55
17.00	- 18.00	181	4.53
18.00	- 19.00	161	4.03
19.00	- 20.00	122	3.05
20.00	- 21.00	82	2.05
21.00	- 22.00	35	0.88
22.00	- 23.00	23	0.58
23.00	- 24.00	15	0.38
รวม		3,999 ข้อมูล	100%

ที่มา จากการเก็บข้อมูลของอัตราค่าบริการ สถานีและเวลารับส่งผู้ใช้บริการ  
กระทำในระหว่างเดือน เมษายน 2523

แผนภาพที่ 7

แผนภาพแสดง ค่าของอัตราการให้บริการในแต่ละช่วงระยะเวลา โดยการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 60 นาที (1 ชั่วโมง)



เมื่อพิจารณาจากแผ่นภาพที่ 4, 5, 6 และ 7 ซึ่งเขียนขึ้นเพื่อแสดงค่าของอัตราการใช้บริการแท็กซี่ที่ได้จากตารางที่ 3.1, 3.2, 3.3 และ 3.4 ตามลำดับค่าของช่วงระยะเวลาที่กำหนดขึ้น คือ 22, 30, 45 และ 60 นาที โดยเขียนขึ้นในรูปลักษณะของกราฟแท่ง จะพบว่า

1. ในแผ่นภาพที่ 4 ที่เขียนขึ้นจากค่าของอัตราการใช้บริการแท็กซี่ตามตารางที่ 3.1 โดยการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 22 นาที ค่าของอัตราการใช้บริการสูงสุดที่เกิดขึ้น เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาระหว่าง 10.38 น. ถึง 11.00 น. มีค่าเป็น 4.33 %

2. ในแผ่นภาพที่ 5 ที่เขียนขึ้นจากค่าของอัตราการใช้บริการแท็กซี่ตามตารางที่ 3.2 โดยการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 30 นาที ค่าของอัตราการใช้บริการสูงสุดที่เกิดขึ้น เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาระหว่าง 10.30 น. ถึง 11.00 น. มีค่าเป็น 4.88 %

3. ในแผ่นภาพที่ 6 ที่เขียนขึ้นจากค่าของอัตราการใช้บริการแท็กซี่ตามตารางที่ 3.3 โดยการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 45 นาที ค่าของอัตราการใช้บริการสูงสุดที่เกิดขึ้น เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาระหว่าง 11.15 น. ถึง 12.00 น. มีค่าเป็น 7.18 %

4. ในแผ่นภาพที่ 7 ที่เขียนขึ้นจากค่าของอัตราการใช้บริการแท็กซี่ตามตารางที่ 3.4 โดยการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 60 นาที (1 ชั่วโมง) ค่าของอัตราการใช้บริการสูงสุดที่เกิดขึ้น เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาระหว่าง 10.00 น. ถึง 11.00 น. มีค่าเป็น 9.55 %

และเมื่อพิจารณาจากค่าของอัตราการใช้บริการแท็กซี่ทั้งหมดโดยตลอด จะพบว่า

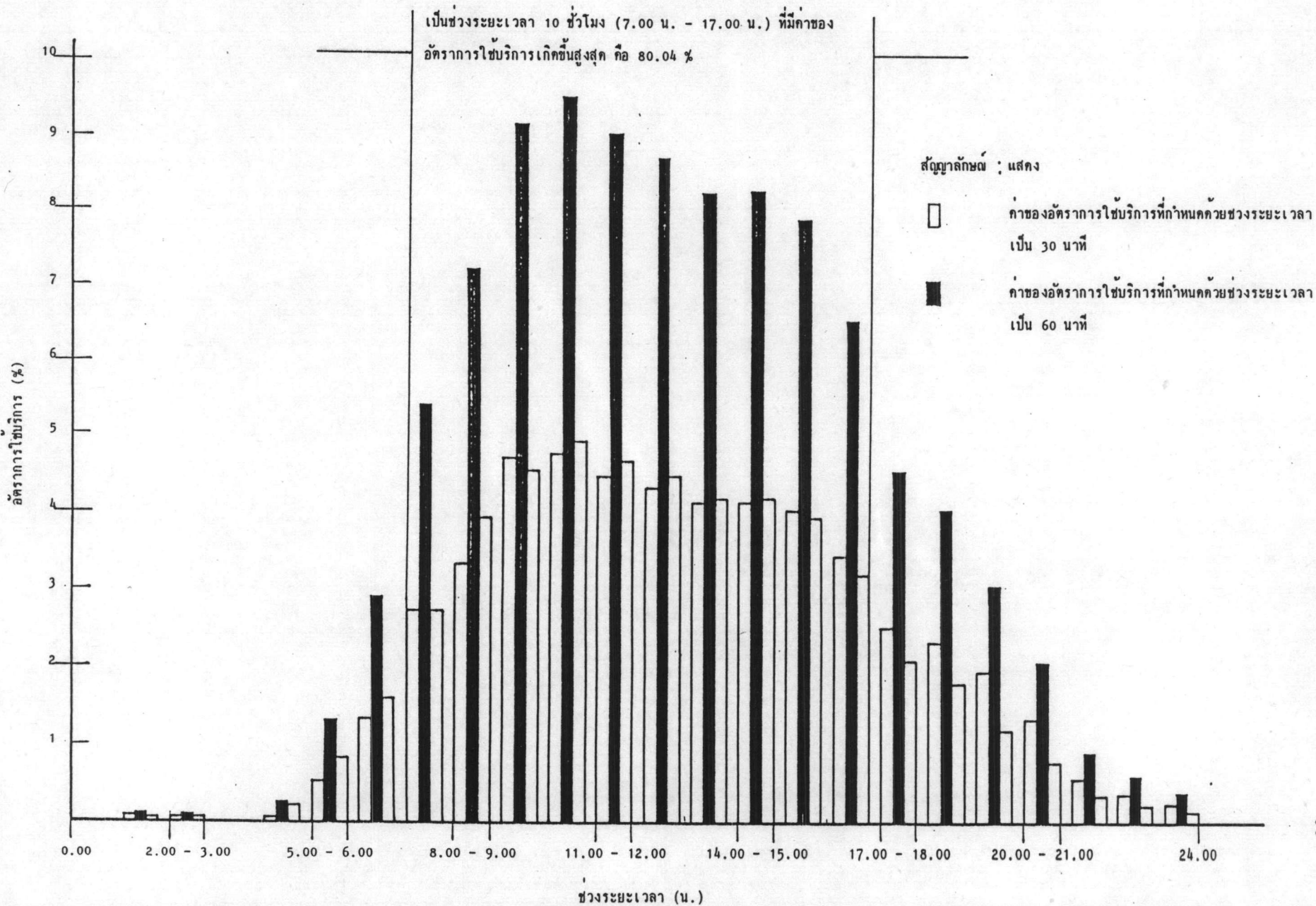
1. การใช้บริการ หรืออัตราการใช้บริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้น ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลากลางวัน

2. ถึงแม้ว่าจะมีการกำหนดช่วงระยะเวลาที่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาจากการเปรียบเทียบด้วยค่าของอัตราการใช้บริการที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาที่เท่ากัน ค่าของอัตราการใช้บริการที่เกิดขึ้นโดยตลอดของช่วงระยะเวลาที่เปรียบเทียบ จะมีค่าไม่แตกต่างกัน ดังเช่น

ในแผ่นภาพที่ 8 จะแสดงการเปรียบเทียบค่าของอัตราการใช้บริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้น ระหว่างการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 30 นาที และ 60 นาที (1 ชั่วโมง) จากการกำหนดระยะเวลาเพื่อการเปรียบเทียบเป็น 10 ชั่วโมง คือตั้งแต่เวลา 7.00 น. ถึง 17.00 น.

แผนภาพที่ 8

แผนภาพแสดง การเปรียบเทียบค่าของอัตราการใช้บริการที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงระยะเวลา ระหว่างการกำหนดช่วงระยะเวลาเป็น 30 นาที และ 60 นาที



(ดังได้แสดงช่วงระยะเวลาไว้แล้วในแผนภาพที่ 8) จะพบว่า ค่าของอัตราการใช้บริการแท็กซี่ที่เกิดขึ้นเมื่อรวมโดยตลอดของช่วงระยะเวลาที่เปรียบเทียบทั้ง 2 กรณี จะมีค่าไม่แตกต่างกัน กล่าวคือ มีค่าเป็น 80.04 % ทั้งคู่

อนึ่ง ช่วงระยะเวลา 10 ชั่วโมง (7.00 น. ถึง 17.00 น.) ที่แสดงการเปรียบเทียบไว้ นี้ จะเห็นว่า เป็นช่วงระยะเวลา 10 ชั่วโมง ที่มีค่าของอัตราการใช้บริการเกิดขึ้นสูงสุดอีกด้วย ซึ่งจะนำไปใช้เป็นประโยชน์ในการกำหนดจำนวนรถให้บริการต่อไป

### 3.6 จำนวนรถให้บริการ

จากการสอบถามผู้จัดการบริษัทและสหกรณ์แท็กซี่ทั่วไป ทราบว่าจำนวนรถที่ออกให้บริการโดยเฉลี่ยเป็นปกติประมาณวันละ 12,000 คัน (จากจำนวนรถที่ได้รับอนุญาตทั้งสิ้น 13,942 คัน) รถในจำนวนนี้มีมิเตอร์ออกให้บริการพร้อมกันทั้งหมด กล่าวคือ รถส่วนใหญ่จะออกให้บริการในช่วงระยะเวลากลางวัน อันได้แก่ผู้ประกอบอาชีพประเภทผู้เช่าทั่วไป และมีบางส่วนที่ออกให้บริการเฉพาะในเวลาเช้าหรือเย็นจนถึงเวลากลางคืน ประเภทนี้มักจะมิเตอร์ผู้ประกอบอาชีพที่มีอาชีพอื่นเป็นหลักอยู่แล้ว

สำหรับจำนวนรถที่มิเตอร์วิ่ง ซึ่งมีประมาณ 10 % ส่วนใหญ่จะเป็นรถที่อยู่ในระหว่างการซ่อมหรือเป็นรถที่ไม่มีผู้เช่า

### 3.7 จำนวนผู้ประกอบอาชีพ

จำนวนของผู้ประกอบอาชีพที่แท้จริงไม่สามารถจะหาได้จากการประกอบกิจการแท็กซี่ในปัจจุบัน ทั้งนี้เพราะผู้ประกอบอาชีพประเภทผู้เช่าส่วนหนึ่งเป็นชาวต่างจังหวัด (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นส่วนใหญ่) ซึ่งเข้ามาประกอบอาชีพเพียงช่วงระยะเวลาหนึ่งตามโอกาสหรือฤดูกาล และกลับไปประกอบอาชีพยังถิ่นฐานเดิมในเวลาต่อไป จึงเป็นเหตุที่ทำให้ทั้งจำนวนและตัวบุคคลของผู้ประกอบอาชีพมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ประกอบกับการประกอบอาชีพให้บริการแท็กซี่ดำเนินการอย่างเป็นอิสระ ไม่มีการแจ้งหรือขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักงานใด ๆ ทั้งสิ้น ฉะนั้น จึงเป็นการยากที่จะประเมินจำนวนของผู้ประกอบอาชีพที่เชื่อถือได้

### 3.8 กิจการแท็กซี่ต่างประเทศ

ในเมืองใหญ่ ๆ ของประเทศที่เจริญแล้ว กิจการแท็กซี่มักจะจัดดำเนินการในรูปของศูนย์บริการ โดยมีบริษัทหรือสหกรณ์เพียงหนึ่งหรือสองแห่งเท่านั้น เป็นผู้รับผิดชอบต่อการดำเนินการในกิจการภายในพื้นที่เดียวกัน สำหรับมหานครหรือหลาย ๆ เมืองที่มีย่านธุรกิจติดต่อกันโดยตลอดบนเส้นทางเดียวกัน พื้นที่ทั้งหมดจะถูกจัดแบ่งออกเป็นส่วน ๆ แต่ละส่วนของพื้นที่จะให้สิทธิหรือสัมปทานในการดำเนินการแท็กซี่กับผู้ประกอบกิจการเพียงรายเดียว ส่วนการดำเนินการก็ยังคงจัดอยู่ในรูปของศูนย์บริการเช่นเดียวกัน (ดูภาคผนวก ข.)

#### 3.8.1 รูปแบบของศูนย์บริการ

ในความหมายของผู้วิจัย ศูนย์บริการแท็กซี่หมายถึงสื่อกลางผู้ทำหน้าที่ประสานความต้องการของผู้ให้และผู้รับบริการ โดยการกำหนดใช้เครื่องมือสื่อสารเป็นแกนสำคัญในการติดต่อ นอกจากนี้ศูนย์บริการแท็กซี่ยังอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้กับกิจการอีกด้วย เช่น การติดตาม การตรวจสอบและการชี้แนะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่หรือเส้นทาง ศูนย์บริการแท็กซี่บางแห่งอาจอำนวยความสะดวกอย่างอื่นให้ได้อีก เช่น รับแจ้งการเรียกใช้บริการล่วงหน้า หรือรับทำหน้าที่เก็บชำระค่าบริการจากผู้ใช้บริการ เป็นต้น สำหรับการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้ดีขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของศูนย์บริการแท็กซี่ที่จัดตั้งขึ้น และขีดความสามารถของศูนย์แต่ละแห่งเท่าที่จะจัดดำเนินการได้

ในแผนภาพที่ 9 จะแสดงรูปแบบทั่วไปของศูนย์บริการแท็กซี่ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ประกอบด้วย

หมายเลข 1 ที่ทำการหรือสำนักงานศูนย์บริการ ผู้ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางสำหรับการเรียกใช้บริการแท็กซี่ทางโทรศัพท์และจุดเรียก

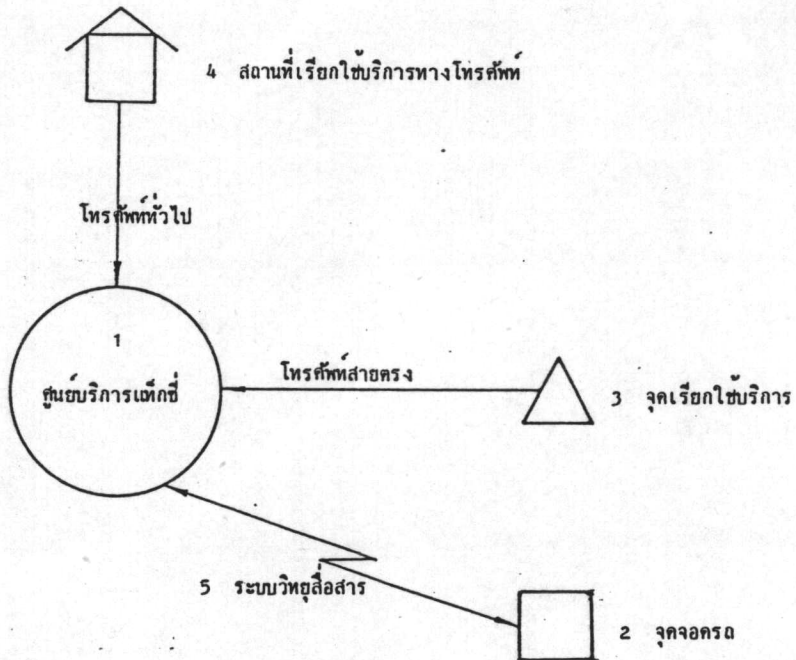
หมายเลข 2 จุดจอดรถ กำหนดให้เป็นจุดจอดรถและรับผู้ให้บริการ ณ ที่ตั้ง ส่วนใหญ่มักจะจัดไว้ในย่านชุมชน หรือย่านที่มีการจราจรแออัด เช่น ภายในบริเวณศูนย์การค้า เป็นต้น

หมายเลข 3 จุดเรียกใช้บริการ (บางแห่งอาจไม่มี) จะติดต่อเชื่อมโยงทางการสื่อสารถึงศูนย์ด้วยระบบโทรศัพท์สายตรง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ให้บริการ ณ ที่ต่าง ๆ

หมายเลข 4 อาคารหรือที่พักอาศัยทั่วไป ซึ่งประสงค์จะเรียกใช้บริการแท็กซี่ทางโทรศัพท์

หมายเลข 5 ระบบการสื่อสารที่ใช้ติดต่อถึงกันระหว่างศูนย์และผู้ประกอบอาชีพ คือการใช้เครื่องวิทยุรับ-ส่ง

แผนภาพที่ 9.



แผนภาพแสดง รูปแบบของศูนย์บริการแท็กซี่ที่ใช้อยู่ทั่วไป

### 3.8.2 การทำงาน

เมื่อมีการเรียกใช้บริการทางโทรศัพท์หรือจุดเรียก พนักงานศูนย์จะเป็นผู้รับแจ้งการเรียก และจะออกอากาศข้อมูลของผู้เรียก อันได้แก่ ชื่อของผู้เรียก สถานที่เรียก ซึ่งอาจรวมถึงสถานที่อันเป็นจุดหมายปลายทางของผู้เรียกอีกด้วย โดยผู้ประกอบอาชีพที่จอดรถอยู่ ณ จุดจอดหรืออยู่ในระหว่างเส้นทางที่ใกล้กับสถานที่เรียก จะรับทราบข้อมูลของผู้เรียกได้จากเครื่องวิทยุรับ-ส่งที่ติดตั้งประจำรถ และเมื่อมีความพึงพอใจกับข้อมูลของผู้เรียก ก็จะเป็นผู้ไปรับผู้ใช้บริการ ณ สถานที่เรียก

อนึ่ง ตามลักษณะที่กล่าวมา ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบอาชีพ จะมีทั้งที่ตอบยืนยันและไม่ตอบยืนยันกับพนักงานศูนย์ต่อการไปรับผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงหรือมาตรการของศูนย์แต่ละแห่ง

### 3.8.3 รูปแบบของศูนย์บริการแท็กซี่ที่ได้รับการพัฒนามากที่สุดในปัจจุบัน

เนื่องจากรูปแบบของศูนย์บริการแท็กซี่ที่กล่าวมาข้างต้น มีปัญหาหลาย ๆ อย่างเกิดขึ้นกับการดำเนินงาน เช่น ความสับสนจากการใช้ระบบวิทยุสื่อสาร ความไม่สามารถควบคุมการให้บริการได้ และในช่วงระยะเวลาที่มีอัตราการให้บริการเกิดขึ้นมาก ๆ การทำงานจะไม่สามารถสนองต่อความต้องการได้เพียงพอ เป็นต้น

ปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากรูปแบบของระบบ มีขีดจำกัดอยู่ที่การทำงานของพนักงานศูนย์กับการใช้งานจากระบบวิทยุสื่อสาร ซึ่งไม่สามารถจะขยายตัวหรือปรับการทำงานได้เหมาะสมกับอัตราการให้บริการที่เปลี่ยนแปลงไปมาก ๆ ตามแต่ละช่วงระยะเวลา หรืออัตราการเปลี่ยนแปลงของการใช้บริการที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นตามสภาวะการณ์อนาคต

ด้วยเหตุนี้ จากความเจริญก้าวหน้าของเทคโนโลยีทางด้านอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องส่งมอดูม, ปัจจุบันจึงมีผู้คิดนำเอาทั้งสองสิ่งมาใช้งานร่วมกัน โดยจัดระบบให้เหมาะสมกับการใช้งานของกิจการแท็กซี่ในรูปแบบศูนย์บริการ วัตถุประสงค์ก็เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นขีดจำกัดของศูนย์บริการทั่วไป โดยกำหนดให้ใช้งานเป็นเครื่องมือกึ่งช่วย และกำหนดให้ทำงานแทนการทำงานของพนักงานศูนย์อีกส่วนหนึ่งด้วย นอกจากนี้ จากประสิทธิภาพและความสามารถของเครื่องส่งมอดูม ยังเอื้ออำนวย



ประโยชน์อื่น ๆ ให้กับกิจการแท็กซี่ได้อีกมาก เช่น เก็บข้อมูลจากการดำเนินงานในการให้บริการทั้งหมดที่เกิดขึ้น หรือรับแจ้งและจัดดำเนินการจากการเรียกใช้บริการล่วงหน้าเป็นแบบอัตโนมัติ เป็นต้น (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ข.)

แต่เนื่องจากการดำเนินงานของศูนย์บริการแท็กซี่ตามรูปแบบใหม่ที่เล่นอไว้ได้ ได้เริ่มมีการทดลองใช้เมื่อต้นปี 2524 ฉะนั้น อุปสรรคหรือปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับการใช้งานจริงจึงยังไม่มีการเผยแพร่

### 3.9 สรุป

จากการศึกษาข้อมูลของการประกอบกิจการแท็กซี่ในปัจจุบัน ทำให้พอจะกำหนดแนวทางกว้าง ๆ บางส่วนสำหรับการจัดรูปใหม่ของการดำเนินกิจการแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ได้คือ

1. การกำหนดขอบเขตและพื้นที่ของการให้บริการ จะเป็นไปตามการให้บริการแท็กซี่ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยยึดถือเขตแนวอ้างอิงของการสื่อสารแห่งประเทศไทยที่จัดแบ่งเขตแขวงไปรษณีย์ในเขตนครหลวงเป็นหลัก ทั้งนี้ เพื่อใช้ในการจัดดำเนินการและการให้บริการตามโครงการ

2. การให้บริการ จะยึดถือรูปแบบของศูนย์บริการที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยการแก้ไขข้อจำกัดต่าง ๆ และปรับให้เหมาะสมกับสภาพของความต้องการในการจัดดำเนินการ ตลอดจนการปรับให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมอื่นของสังคมไทยและกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะ ซึ่งในส่วนนี้ เชื่อว่า จะยังผลทำให้ลดอัตราการสูญเปล่าของน้ำมันเชื้อเพลิงลงได้มาก