

ปัจจัยเชิงที่ตั้งและการบริหารจัดการที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทาง
รถไฟฟ้าบีทีเอส



นายณยศ กุลพานิช

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมือง
มหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2556

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR) are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

LOCATIONAL AND MANAGEMENT FACTORS THAT AFFECT MOTORCYCLE TAXI
FARES ALONG BTS LINES

Mr. Nayot Kulpanich



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban and
Regional Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2013

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ปัจจัยเชิงที่ตั้งและการบริหารจัดการที่มีผลต่ออัตราค่า
โดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีที
เอส

โดย

นายณยศ กุลพานิช

สาขาวิชา

การวางแผนภาคและเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อภิวัฒน์ รัตนวราหะ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไชยศรี ภัคดีสุขเจริญ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อภิวัฒน์ รัตนวราหะ)

.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พนิต ภูจินดา)

.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สุวดี ทองสุกปลั่ง ทรราชสุขสิน)

5473315525 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEYWORDS: MOTORCYCLE TAXI / MOTOCYCLE TAXI FARE

NAYOT KULPANICH: LOCATIONAL AND MANAGEMENT FACTORS THAT AFFECT MOTORCYCLE TAXI FARES ALONG BTS LINES. ADVISOR: ASST. PROF. APIWAT RATTANAWARAHHA, 93 pp.

The focus of this thesis is to study the locational and managerial factors that influence motorcycle taxi fare charged by motorcycle taxi queues located along the BTS route. The question of this thesis is what are the factors that affect motorcycle taxi fare along the BTS route? The hypothesis of the thesis is that the motorcycle taxi fares are based on these following factors: rent of the location, location of the motorcycle taxi queue, size of the motorcycle taxi queue, the number of customers, number of rounds, the capital used for managing the motorcycle taxi queues, options in commuting and distance from public transport system. The unit of analysis is the motorcycle taxi queues along the BTS route. The objectives are as follows: 1. To study the basic information on location pertaining to motorcycle taxi queues along the BTS route 2. To analyze the internal management of motorcycle taxi queues along the BTS route. 3. To analyze the factors that influence motorcycle taxi fare along the BTS route. The method of study is finding the relation between the pre-determined factors and the motorcycle taxi fare along the BTS route.

The result of the study shows that there are 5 factors that affect motorcycle taxi fare. The 5 factors are as follows: 1.The location of the motorcycle taxi queue is a factor that determines consumer group. Motorcycle taxi stands located at the corner of streets or near large buildings such as office buildings or malls have monopoly due to the costumers' necessity, especially for emergency cases. 2. The size of the motorcycle taxi queue determines the number of rounds the riders have to make. A large queue in a good location where there are many customers will charge cheaper than queues that are smaller in size. 3. Expenditure in gas is fundamental for the riders as gas is the main fuel that is used. When the price of gas rises, the fare for motorcycle also increases. 4. Due to other means of commute available creating a competition for customers, motorcycle fares need to be competitive. 5. The distance to the nearest bus stop also affects the fare as motorcycle taxis act transfer commuters to the main commute route of the city. Therefore, bus stops are also another option for commuters.

Department: Urban and Regional
Planning

Student's Signature

Advisor's Signature

Field of Study: Urban and Regional
Planning

Academic Year: 2013

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่องปัจจัยเชิงที่ตั้งและการบริหารจัดการที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส สำเร็จลงได้ด้วยจากการช่วยเหลือของอาจารย์ทุกท่านประกอบด้วย ผศ. ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ อาจารย์ที่ปรึกษา ผศ. ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ ผศ. ดร.พนิต ภูจินดา รศ. ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์ และ ผศ.ดร.สุวดี ทองสุกปลั่ง พรรษาสุขสิน กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้ให้ คำปรึกษาและคำแนะนำ อันนำมาซึ่งข้อมูลที่สำคัญในงานวิจัยชิ้นนี้ ขอขอบคุณคณะกรรมการภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองทุกท่านที่ได้อุทิศเวลาและให้คำแนะนำ เพื่อให้พัฒนางานวิจัยมาโดยตลอด

ขอบคุณครอบครัวที่ให้การสนับสนุน และความช่วยเหลือต่างๆ จนกระทั่งทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้ด้วยดี พร้อมทั้งขอบคุณเพื่อน พี่ น้องคณะอักษรศาสตร์ ศิลปากรทุกท่าน รวมถึงพี่เพื่อนๆภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง รวมทั้งครูฝึกตำรวจและเพื่อนนักเรียนนายสิบตำรวจ รุ่นที่ 5 โรงเรียนตำรวจภูธรภาค 7 ทุกท่านที่ช่วยเหลือจนสามารถสำเร็จไปได้ด้วยกันทุกคน หากเกิดข้อผิดพลาดประการใดในงานวิจัยชิ้นนี้ ผู้จัดทำขอน้อมรับแต่เพียงผู้เดียว และกราบขออภัยมา ณ โอกาสนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา	2
1.3 ขอบเขตการศึกษา	2
1.4 สมมุติฐานงานวิจัย.....	2
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	4
2.1 ทฤษฎีโครงสร้างตลาด (Market structure).....	4
2.2 ความเป็นมาของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง.....	5
2.3 ภาวะการณ์หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์รับจ้าง	8
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	10
2.5 สรุป.....	16
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	17
3.1 การกำหนดปัญหาวิจัย	17
3.2 กรอบแนวคิดการทำวิจัย.....	18
3.3 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา	18
3.4 ตัวแปรในการวิจัย.....	21
3.5 กลุ่มตัวอย่างประชากร	21
3.6 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย	22
3.7 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	23
3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล	24
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	26
4.1 ข้อมูลพื้นฐานด้านที่ตั้งที่เกี่ยวข้องกับวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS	26

4.1.1 สรุป.....	34
4.2 การบริหารจัดการระบบภายในวินัจฉยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS.....	35
4.2.1 ระบบการบริหารจัดการภายนอกวิน.....	35
4.2.2 ระบบการบริหารจัดการภายในวิน.....	38
4.2.3 สรุป.....	45
4.3 การวิเคราะห์หาปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างบน เส้นทางรถไฟฟ้า BTS.....	45
4.3.1 สรุป.....	60
4.4 สรุป.....	61
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	63
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	63
5.2 อภิปรายผลการวิจัย.....	64
5.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย.....	65
ภาคผนวก.....	67
รายการอ้างอิง.....	91
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	93

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การเดินทางในกรุงเทพมหานคร มีสถานะที่เร่ร่อนอีกทั้งรถโดยสารสาธารณะยังมีการให้บริการที่ไม่ครอบคลุม จึงทำให้เกิดรูปแบบการขนส่งนอกระบบ (Informal sector) ซึ่งได้แก่ รถสองแถว รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถรับจ้างแบบสี่ล้อเล็ก (รถกระบะปอง) การขนส่งนอกระบบเหล่านี้เป็นองค์กรที่ไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุม หรือดูแลของภาครัฐอย่างเป็นทางการ จึงทำให้อัตราค่าโดยสารนั้นถูกกำหนดโดยกลุ่มผู้ประกอบการ หรือเจ้าของกิจการ ทำให้ไม่สามารถควบคุมอัตราค่าโดยสารให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด อีกทั้งยังเป็นธุรกิจที่ไม่มีการรับรองความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ใช้บริการต้องอยู่ในภาวะมีความเสี่ยงที่จะได้รับอุบัติเหตุ อีกทั้งการขนส่งรูปแบบดังกล่าวเป็นธุรกิจนอกระบบ จึงทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องจ่ายเงินนอกระบบเพื่อให้การดำเนินงาน หรือดำเนินการทางธุรกิจได้อย่างสะดวกมากขึ้น จึงทำให้เงินนอกระบบก็จะเป็นส่วนหนึ่งที่เข้ามารวมเป็นต้นทุนของอัตราค่าโดยสารด้วย นอกจากนี้แล้วการเดินทางของคนในกรุงเทพมหานคร ยุคปัจจุบันนิยมใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ทั้ง BTS และ MRT ซึ่งกำลังมีการขยายเส้นทางเพิ่มขึ้น ซึ่งเส้นทางที่ผ่านของรถไฟฟ้าจะเป็นเส้นทางหลัก ดังนั้นการเดินทางต่อจากรถไฟฟ้าเข้าไปจึงจำเป็นที่จะต้องพึ่งระบบขนส่งชนิดอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อเข้าสู่แหล่งงานหรือสถานที่สำคัญที่อยู่ด้านในพื้นที่

เนื่องมาจากสถานการณ์ปัจจุบันมีผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการที่มีการขยายตัวของเมืองกรุงเทพมหานครออกไปในหลายๆ พื้นที่ที่ทำให้ระบบรถขนส่งมวลชนยังไม่ครอบคลุมถึง (สุภาวดี มิตรสมหวัง และคณะ, 2547 : 2-11) และผู้ใช้บริการมีความเร่งรีบสูงขึ้น จึงทำให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวจึงจำเป็นต้องใช้บริการ และการเพิ่มขึ้นของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างนั้นก็จะมีมาพร้อมกับจำนวนวินจักรยานยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน เมื่อวินจักรยานยนต์สูงขึ้นอัตราค่าโดยสารก็ยิ่งไม่มีความเป็นกลางกันมากขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการกำหนดราคาตัวเองของหัวหน้าวินกับผู้ขับขี่ภายในวิน (มุนาวุฒิ เกลาอนันต์, 2548 : 42-45) และในปัจจุบันเองก็ยังไม่มียุทธศาสตร์หน่วยงานใดออกมากำหนดอัตราค่าโดยสารอย่างเป็นทางการ มีแต่เพียง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรุงเทพมหานคร เท่านั้นที่กำหนดแต่เพียงค่าโดยสารขั้นต่ำไม่เกิน 20 บาท (สวนีย์ ฉ่ำเฉลียว, 2555) ซึ่งเป็นการกำหนดแบบกว้างๆ เพียงเท่านั้น ซึ่งไม่เป็นไปตามนโยบายของรัฐที่จะมีการพยายามจัดระเบียบกับจักรยานยนต์รับจ้างที่กล่าวไว้ว่า การกำหนดอัตราค่าโดยสารจะต้องกำหนดโดยผู้จัดตั้งวิน และผู้ให้บริการร่วมกำหนดค่าโดยสารที่แน่นอนเพื่อป้องกันการเรียกค่าโดยสารที่แพง และการตัดราคาค่าโดยสาร (สุภาวดี มิตรสมหวัง และคณะ, 2547 : 2-16)

ในปัจจุบันยังไม่มีการศึกษาและวิเคราะห์ที่เกี่ยวกับราคาค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้าง จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะทำการศึกษาถึงปัจจัยใดที่ส่งผลต่ออัตราค่าโดยสารสำหรับจักรยานยนต์รับจ้างที่จะสามารถนำไปกำหนดนโยบาย หรือวางแผนในการบริหารจัดการเกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้างต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1. ศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านที่ตั้งที่เกี่ยวข้องกับวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS
2. วิเคราะห์การบริหารจัดการระบบภายในวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS
3. วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS

1.3 ขอบเขตการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการกำหนดขอบเขตไว้ ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา ผู้วิจัยจะทำการศึกษาครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้

- จำนวนของกลุ่มวินจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร
 - ปัจจัยภายในของกลุ่มวินจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ ขนาดของวิน จำนวนผู้ขับขี่ภายในวิน ระยะการบริการของวิน อัตราค่าโดยสารขั้นต่ำของวิน และราคาค่าเช่าเสื้อวิน
 - บริเวณ และลักษณะที่ตั้งในปัจจุบันของกลุ่มวินจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ของจุดเปลี่ยนการเดินทางจากระบบขนส่งด้วยราง
- จะทำการศึกษภายในวินจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครในพื้นที่ของจุดเปลี่ยนการเดินทางจากระบบขนส่งด้วยราง ซึ่งจะทำการเลือกจากลักษณะของวินจักรยานยนต์รับจ้างตามเส้นทางรถไฟฟ้า

1.4 สมมุติฐานงานวิจัย

การกำหนดอัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างนั้นจะขึ้นอยู่กับปัจจัยเหล่านี้ถ้ามีค่าที่สูงขึ้นก็จะส่งผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้าง

1. ที่ตั้งของวิน
2. ขนาดของวิน
3. จำนวนผู้ใช้บริการ
4. จำนวนการเดินทางต่อเที่ยว

5. ต้นทุนของการประกอบการผู้ขับขี่
6. ต้นทุนของการบริหารจัดการภายในวิน
7. ทางเลือกของการเดินทาง
8. ระยะทางจากระบบขนส่งสาธารณะ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ทราบถึงที่มาของปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อราคาค่าโดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างของกรุงเทพมหานคร ที่มีความสัมพันธ์กับลักษณะของการบริหารจัดการภายในวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงสามารถนำไปปรับใช้ นอกจากนี้แล้วทำให้ทราบถึงการเดินทางของคนเข้าสู่แหล่งงานหรือแหล่งงานสู่ที่พักอาศัย (Feeder) ของกลุ่มคนทำงาน และกำหนดนโยบายเพื่อสำหรับวางแผนร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และจัดระเบียบของกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้างในอนาคตต่อไป

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยนี้ศึกษาถึงปัจจัยเชิงที่ตั้งและการบริหารจัดการที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของ จักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งจะเน้นถึงปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่ออัตราค่าโดยสาร ของจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งมีความแตกต่างกันในแต่ละลักษณะของที่ตั้ง จึงทำให้จำเป็นต้องศึกษา ถึงแนวคิดและทฤษฎีรวมทั้งงานวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องเพื่อนำมาปรับใช้ให้เข้ากับงานวิจัยต่อไป โดยมี เนื้อหาของการวิจัยดังนี้

1. ทฤษฎีโครงสร้างตลาด (market structure)
2. ความเป็นมาของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง
3. ภาวะการณ์หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์รับจ้าง
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีโครงสร้างตลาด (Market structure)

ทฤษฎีโครงสร้างตลาดได้กล่าวถึงประเภทของตลาด แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ซึ่งการแบ่ง ประเภทตลาดนี้ แยกตามลักษณะที่สำคัญ พิจารณาจากจำนวนผู้ซื้อ และจำนวนผู้ขายในตลาด ลักษณะของสินค้า และบริการที่ซื้อขาย ความยากง่ายของการเข้า-ออกจากตลาด และความรอบรู้ ข่าวสารต่าง ๆ ทั้งด้านผู้ซื้อ และผู้ขาย ดังต่อไปนี้ (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 2555 : 161-182)

1. **ตลาดแข่งขันสมบูรณ์ (Perfect competition market)** คือ ตลาดที่มีจำนวนผู้ซื้อและผู้ขาย มากมาย ทำให้เกิดการซื้อขายในจำนวนน้อย และการเปลี่ยนแปลงปริมาณของผู้ซื้อ-ผู้ขายไม่กระทบ ต่อราคาตลาด ลักษณะสินค้าจะมีลักษณะที่เหมือนกันตามสายตาของผู้ซื้อ (Homogeneous product) ทำให้ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ซื้อสินค้าจะมีเพียงราคาเท่านั้น ส่งผลให้ผู้ขาย สามารถที่จะเปลี่ยนแปลงได้อยู่ตลอดเวลาถือว่าเป็นอาจจะล้มเลิก หรือเกิดผู้ขายกลุ่มใหม่เข้ามา ดำเนินการแทนกันได้ อีกทั้งสินค้ายังสามารถโยกย้ายได้สะดวกและไม่มีผลต่อราคาสินค้า ในความเป็นจริงไม่มีรูปแบบตลาดแข่งขันแบบสมบูรณ์ จะมีแต่เพียงรูปแบบที่ใกล้เคียงเท่านั้น เช่น ตลาด ข้าวเปลือก ข้าวโพด มันสำปะหลัง เป็นต้น (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 2555 : 161)

2. **ตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly market)** คือตลาดที่มีจำนวนผู้ขายน้อยราย สินค้านั้น อาจจะมี ความเหมือนหรือสามารถใช้ทดแทนกันได้ ลักษณะการดำเนินงานในแต่ละรายก็จึงผลกระทบต่อผู้ผลิตเป็นอย่างมากจึงส่งผลให้เกิดการกีดขวางเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผู้ผลิตหรือผู้ขายเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

3. **ตลาดผูกขาดแท้จริง (Monopoly market)** คือตลาดที่มีผู้ขายเพียงรายเดียว โดยมีสินค้าที่มี ลักษณะที่ไม่เหมือนใคร ไม่สามารถหาสินค้าอื่นมาทดแทนได้จึงทำให้ผู้ขายมีอิทธิพลเป็นอย่างมากใน

การกำหนดราคา หรือควบคุมการผลิตและยังสามารถกีดกันไม่ให้เกิดหน่วยธุรกิจ ผู้ขาย หรือผู้ผลิตใหม่ๆ ที่จะผลิตสินค้าในชนิดเดียวกันได้ อีกด้วย

ซึ่งอำนาจการผูกขาด ที่วิเคราะห์ถึงโครงสร้างตลาดมีลักษณะการผูกขาดมากน้อยเพียงใด พิจารณาได้จาก (Greer, 1980 : 51 อ้างถึงใน นุชนาฏ, 2554)

- 1) จำนวนผู้ขายในตลาด ถ้าตลาดมีผู้ขายจำนวนมาก อำนาจผูกขาดทางการตลาด ของแต่ละหน่วยผลิตก็น้อย ถ้าผู้ขายในตลาดมีน้อยหรือคนเดียว ผู้ขายแต่ละคนก็มีอำนาจในการผูกขาดทางการตลาดค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม ขนาดของหน่วยผลิตแต่ละหน่วยในตลาดอาจไม่เท่ากัน บางหน่วยอาจมีขนาดใหญ่มากเมื่อเทียบกับหน่วยผลิตอื่น ๆ ในตลาด ดังนั้นการพิจารณาจำนวนอย่างเดียวไม่พอจะต้องพิจารณาขนาดของหน่วยผลิตด้วย
- 2) ระดับการกระจุกตัว การกระจุกตัวของอุตสาหกรรม หมายถึง อัตราส่วนแบ่งการครองตลาดของ ธุรกิจขนาดใหญ่จำนวนน้อยราย อาจจะเป็น 2, 3, 4, ...n ราย ซึ่งเรียงลำดับตามขนาดการผลิตใหญ่ที่สุด และรองลงมา เพื่อดูว่ามีส่วนแบ่งการครองตลาดคิดเป็นร้อยละเท่าใดของการผลิตทั้งหมดในอุตสาหกรรมนั้น นอกจากนี้ยังเป็นเครื่องแสดงให้เห็นโครงสร้างที่สำคัญ คือ

2.1 ทำให้ทราบว่าอุตสาหกรรมนั้น ๆ หรือระบบเศรษฐกิจนั้น ๆ ถูกครอบงำด้วยกลุ่มธุรกิจเป็นจำนวนมากน้อยเพียงใด

2.2 เพื่อแสดงให้เห็นทราบว่าตลาดที่ธุรกิจหรืออุตสาหกรรมเกี่ยวข้องอยู่นั้นถูกจัดเข้าเป็นตลาดประเภทใด

2.3 เพื่อให้ทราบถึงตำแหน่งของธุรกิจในตลาดว่าอยู่ในฐานะใด และมีอิทธิพลเพียงใด การพิจารณาจำนวนหน่วยผลิต และลักษณะการกระจายของขนาดของหน่วยผลิตที่อยู่ในตลาดนี้เรียกว่า การกระจุกตัว (Concentration) สัดส่วนการกระจุกตัวของหน่วยผลิตในตลาดนี้เป็นตัวบอกให้ทราบถึงระดับการแข่งขันว่า ในอุตสาหกรรมหนึ่ง ๆ นั้นจำนวนผู้ผลิตรายใหญ่จำนวนหนึ่งจะมีอิทธิพลต่ออุตสาหกรรมนั้นมากน้อยเพียงใด ถ้ามีผู้ผลิตน้อยรายสามารถมีสัดส่วนใหญ่ในตลาดทั้งหมด อุตสาหกรรมนั้นจะมีการกระจุกตัวสูง และมีอำนาจในการผูกขาดมาก การกระจุกตัวจะสูงที่สุดเมื่อตลาดสินค้าหรืออุตสาหกรรมนั้นมีผู้ผลิตเพียงรายเดียว

2.2 ความเป็นมาของอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการศึกษาของ ศักดิ์ชาย ประโยชน์วนิช (2535) พบว่าจักรยานยนต์รับจ้างในประเทศไทยเกิดจากกลุ่มของผู้ประกอบการสวนยางพาราในบริเวณภาคใต้ของประเทศไทย เป็นเหตุผลมาจากชาวสวนจำเป็นที่จะต้องนำผลผลิตไปขายให้กับพ่อค้าคนกลาง ซึ่งการเดินทางในขณะนั้นอยู่ในพื้นที่ทุรกันดารจึงทำให้รถขนาดใหญ่เดินทางเข้าไปปรับผลผลิตในพื้นที่ไม่สะดวกจึงทำให้เกิดการใช้จักรยานยนต์เพื่อใช้ขนส่งผลผลิตขึ้นแทน สำหรับการเข้ามาของจักรยานยนต์รับจ้างในบริเวณ

กรุงเทพมหานครนั้น เริ่มต้นจากการรวมกลุ่มของทหารเรือที่อาศัยอยู่ในบริเวณชอยงามดูพลี และพื้นที่ย่านชานเมือง เช่น ดอนเมือง บางกะปิ เนื่องมาจากการที่ด้านในชอยมีคนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ประมาณ 800 ครัวเรือน ประกอบกับระยะทางในชอยค่อนข้างไกล และยังมีเงินพอที่จะจ้างแท็กซี่ ซึ่งมีเหตุจี้ปล้นอยู่เป็นประจำ ทำให้ครอบครัวต้องมาดูแลสมาชิกเอง โดยที่จักรยานยนต์ไปรับที่หน้าปากชอยในช่วงแรกก็มีประมาณ 4-5 คัน โดยเจ้าของก็รับส่งคนรู้จักโดยไม่คิดเงิน ต่อมาผู้อาศัยรถจึงได้ช่วยออกค่าน้ำมัน จนกระทั่งในปี พ.ศ.2524 เกิดการตั้งชมรมมอเตอร์ไซค์แพลตฟอร์มเรือเพื่อให้บริการ ต่อมาจักรยานยนต์รับจ้างเป็นที่นิยมมากทำให้มีผู้เข้าร่วมชมรมมากขึ้นจนกลายเป็นธุรกิจที่สุดในที่สุด

ต่อมา วิทวัส เวทยาวงศ์ (2540) ได้เพิ่มเติมว่า หลังจากปี พ.ศ.2524 ที่ได้จัดตั้งกลุ่มวินจักรยานยนต์รับจ้างจนเป็นที่นิยม ทำให้มีผู้ขับขี่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งในปี พ.ศ.2526 มีจำนวนจักรยานยนต์รับจ้างภายในวันเพิ่มขึ้นเป็น 37 คัน โดยผู้ขับขี่นั้นจะต้องสวมเสื้อกั๊กที่มีหมายเลขติดอยู่ด้านหลังซึ่งถือว่าได้รับสิทธิในการให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่ ในขณะที่เดียวกันผู้จัดตั้งวินก็ได้เรียกเก็บค่าร่วมให้บริการและค่าเสื่อวินกับสมาชิกผู้ที่เข้ามาขับขี่ภายในวิน เมื่อการให้บริการได้รับความนิยมาจกประชาชนภายในชอยจึงต้องเปลี่ยนรูปแบบ โดยแต่เดิมแล้ววินจักรยานยนต์รับจ้างจะมีแค่ช่วงเช้า - เย็น จึงต้องเปลี่ยนมาวิ่งเต็มวัน แต่ข้อจำกัดของผู้ขับขี่ เนื่องมาจากผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ที่เป็นทหารเรือที่ต้องทำงานตามเวลาราชการ จึงจำเป็นต้องให้ญาติ เพื่อน หรือคนรู้จักเป็นผู้เช่าเสื่อวิ่งแทน ซึ่งการกำหนดราคาอัตราค่าเช่าถูกกำหนดโดยกลุ่มผู้จัดตั้ง ซึ่งค่าเช่าในส่วนแรกจะเป็นของเจ้าของเสื่อ และส่วนที่สองจะเป็นของกลุ่ม และเมื่อมีผู้ขับขี่เพิ่มมากขึ้นจึงมีการวางกฎระเบียบเพื่อควบคุมพฤติกรรมกรให้บริการ ควบคุมอัตราค่าโดยสาร รวมไปถึงการป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ เมื่อกลุ่มวินจักรยานยนต์ได้รับความสำเร็จจากการก่อตั้ง จึงทำให้สมาชิกบางคนแยกตัวออกไปทำในพื้นที่อื่นๆ ของกรุงเทพมหานครโดยนำเอาการบริหารจัดการวินรูปแบบเดียวกันกับชอยงามดูพลีไปใช้ ซึ่งมีความสอดคล้องกันกับงานของ นิพนธ์ พัวพงศกร ดังนี้

นิพนธ์ พัวพงศกร (2537) ที่ได้กล่าวว่าภายหลังเริ่มมีผู้นำกลุ่มวินรถจักรยานยนต์รับจ้างไปใช้ในพื้นที่ยื่นๆ ต่อไป ตัวอย่างเช่น กลุ่มวินชอยสะพานคู่ ชอยตากสิน เป็นต้น จึงทำให้เกิดการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องมาจากความจำเป็นของประชาชนที่อาศัยอยู่ในชอยลึก ซึ่งเป็นผลมาจากลักษณะของสัณฐานของเมืองกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้แล้วเมืองยังมีการขยายตัวออกไปยังชานเมืองซึ่งเป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีรถโดยสารสาธารณะผ่านมากนัก อีกทั้งการจราจรในกรุงเทพมหานครนั้นติดขัด รวมถึงเวลาของคนกรุงเทพมหานครที่ถูกแปรเปลี่ยนเป็นค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการทำงานที่แข่งขันกับเวลาจึงเป็นผลให้รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นคำตอบของคนเมือง เนื่องมาจากรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นพาหนะที่ใช้เวลาน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับพาหนะชนิดอื่นๆ อีกทั้งยังไม่ต้องเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางอีกด้วย แต่ก็จำเป็นต้องจ่ายค่าโดยสารที่สูงขึ้น

จากข้อมูลจำนวนวินของ อาวุธ อุดมรัตน์ (2550) พบว่าจำนวนวินที่ตั้งขึ้นในช่วง พ.ศ.2525 – 2527 เพิ่มขึ้น 22 วิน คิดเป็นร้อยละ 45 ของจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างในปี พ.ศ.2531 ที่มีทั้งสิ้น 831 วิน จำนวนรถ 16,528 คัน ในปี พ.ศ.2542 มีจำนวนจักรยานยนต์รับจ้างทั้งสิ้น 1,472 วิน จำนวนรถ 36,578 คัน และในปี พ.ศ.2550 จำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ยื่นจดทะเบียนและออกหนังสือรับรองมีจำนวนทั้งสิ้น 4,441 วิน จากจำนวนผู้ขับขี่ 88,366 คัน และจากข้อมูลของกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2554 พบว่ามีจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างทั้งสิ้น 5,598 วิน จากจำนวนผู้ขับขี่ที่ขึ้นทะเบียนกับกรุงเทพมหานคร 103,797 คนซึ่งจะเห็นได้ว่ามีจำนวนวิน และจำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

โดยอ้างจากการศึกษาของ ศักดิ์ชาย ประโยชน์วนิช (2535) ที่ได้อธิบายถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดการขยายตัวอย่างรวดเร็วของจักรยานยนต์รับจ้าง โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1) ปัจจัยทางกายภาพ เนื่องจากการที่กรุงเทพมหานครมีถนนสายหลักไม่มากนัก และยังขาดถนนสายรองเชื่อมต่อทำให้เกิดพื้นที่ที่เข้าถึงได้ยาก ทำให้เกิดชอยเพื่อเชื่อมต่อออกสู่ถนนหลัก นอกจากนี้แล้วยังมีโครงการจัดสรรที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยตามชานเมืองที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องมาจากราคาของที่ดินทำให้เมื่อขยายตัวออกไปแล้วจึงต้องมีการตัดชอยเพื่อเข้าหมู่บ้าน จึงเป็นการไม่สะดวกสำหรับผู้ที่ไม่มียานยนต์ส่วนตัว

2) ปัจจัยทางเศรษฐกิจ เนื่องมาจากการที่ระบบขนส่งสาธารณะของกรุงเทพมหานครยังไม่มีประสิทธิภาพทำให้ผู้ใช้บริการในบางเส้นทางยังไม่มีโอกาสได้เข้าถึง อีกทั้งบางพื้นที่มีระบบขนส่งสาธารณะแต่ในจำนวนน้อยจึงส่งผลให้เกิดการใช้จักรยานยนต์รับจ้าง และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนการจราจรบนท้องถนนในกรุงเทพมหานครจะคับคั่ง อันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของยวดยานพาหนะต่างๆ ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล และรถบริการสาธารณะอย่างเช่น แท็กซี่ เป็นต้น จึงเป็นเหตุให้การใช้จักรยานยนต์รับจ้างได้เปรียบกว่าการเดินทางในชนิดอื่นๆ

3) ปัจจัยทางสังคม การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรในกรุงเทพมหานคร นั้นเป็นปัจจัยที่สำคัญ โดยเฉพาะประชากรที่ย้ายถิ่นฐานเข้ามาทำงาน โดยส่วนมากย้ายเข้ามาเป็นลูกจ้าง แต่เมื่อมีวินจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ที่อพยพเข้ามานั้นก็ผันตัวเองมาเป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเสียเอง เนื่องมาจากที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นอาชีพที่อิสระ ไม่ต้องอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของคนอื่น จึงเป็นเหตุให้มีผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างสูงขึ้น

เนื่องมาจากการที่มีจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มากขึ้น ทำให้ผู้ขับขี่ภายในวินนั้นมีจำนวนที่มากตามไปด้วยเพื่อความสะดวกในการจัดการจึงได้มีการแบ่งขนาดของวินตามที่ อาวุธ อุดมรัตน์ (2550) ได้ทำการแบ่งไว้ 3 ประเภทดังต่อไปนี้

- กลุ่มวินขนาดเล็ก มีจำนวนรถไม่เกิน 30 คันต่อวิน
- กลุ่มวินขนาดกลาง มีจำนวนรถ 31-70 คันต่อวิน
- กลุ่มวินขนาดใหญ่ มีจำนวนรถมากกว่า 70 คันต่อวิน

2.3 ภาวะการณ์หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการศึกษาของอาวุธ อุดมรัตน์ (2550) ในช่วงแรกที่เกิดวินจักรยานยนต์รับจ้างผู้ดูแล ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจในขณะนั้น) โดยถ่ายอำนาจลงไปในระดับท้องที่ผู้ดูแลคือ สถานีตำรวจ นั้นๆ ต่อมาในปี พ.ศ.2531 กรมขนส่งทางบกได้เข้ามารับผิดชอบพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำให้กรมขนส่งทางบกเกิดแนวคิดที่จะหาแนวทางเพื่อควบคุมและจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง โดยทำการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยทำการแยกประเภทรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างต้องมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ รวมทั้งป้ายทะเบียนต้องเปลี่ยนจากป้ายดำเป็นป้ายเหลือง แต่รัฐบาลในขณะนั้นยังไม่เห็นด้วยกับการที่จะทำให้อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่ถาวร เนื่องจากจากจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นการขนส่งสาธารณะที่มีความปลอดภัยต่ำกว่าการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นๆ จนกระทั่งรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร ที่มีนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพล โดยหนึ่งในนั้นมียุทธศาสตร์ที่เรียกรับประโยชน์จากกลุ่มวินจักรยานยนต์รับจ้างรวมอยู่ด้วยจึงทำให้เกิด “พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547” ซึ่งกล่าวถึงลักษณะของรถจักรยานยนต์สาธารณะ หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารแต่ไม่หมายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ นอกจากนี้แล้วยังมีการกล่าวถึงให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ อีกด้วย โดยมีการกำหนดอัตราภาษีขึ้นทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก ดังนี้

- การขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ มีค่าธรรมเนียม 500 บาท
- ค่าขึ้นทะเบียนประวัติ มีค่าธรรมเนียมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ไม่เกิน 300 บาท

นอกจากนี้แล้วยังมีค่าธรรมเนียมรายปีสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจะต้องจ่ายเพื่อเป็นค่าต่ออายุทะเบียน และค่าต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ ดังนี้

- ค่าธรรมเนียมภาษีรถจักรยานยนต์รับจ้าง รายปี ปีละ 150 บาท
- ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ (3 ปี) ครั้งละ 150 บาท

ซึ่งเมื่อพระราชบัญญัติประกาศใช้แล้วนั้นค่าใช้จ่ายปีแรกนั้นประมาณ 50 - 100 บาท ต่อเดือน แต่ก็ลดลงในปีถัดไป ทำให้เชื่อได้ว่าพระราชบัญญัติในปีดังกล่าวจะสามารถลดอัตราชุดรีดมูลค่าส่วนเกินจากแรงงานได้เป็นอย่างมาก แม้ว่าจะไม่สามารถทำให้หมดได้

นอกจากนี้แล้วยังมี กฎกระทรวงการกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548 ซึ่งออกโดยใช้อำนาจตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 โดยกระทรวงคมนาคมโดยมีข้อกำหนดดังต่อไปนี้ อัตราค่าจ้างสำหรับบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะในระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ค่าโดยสารไม่เกิน 25 บาท และในกิโลเมตร ต่อๆ ไป ไม่เกินกิโลเมตรละ 5 บาท แต่ถ้าระยะทางเกินกว่า 5 กิโลเมตรขึ้นไป อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตามที่ผู้ขับขี่กับผู้โดยสารจะตกลงกัน ซึ่งการกำหนดนั้นจะต้องแสดงให้ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เห็น ณ สถานที่ที่รอรับผู้โดยสาร ซึ่งในแต่ละพื้นที่ก็จะมีกำหนดค่าโดยสารที่แตกต่างกันไปโดยอำนาจการกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้นก็ขึ้นอยู่กับ คณะกรรมการประจำจังหวัด หรืออนุกรรมการประจำท้องที่

สาเหตุที่ออกกฎกระทรวงมาเนื่องมาจากการที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างนั้นกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตนเอง ทำให้เกิดความไม่ยุติธรรมกับคนโดยสารจึงทำให้กระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงออกมาควบคุม แต่การควบคุมนั้นเป็นการควบคุมอย่างกว้างๆ โดยจะเห็นได้ว่าอำนาจของการกำหนดก็ยังคงขึ้นอยู่กับบุคคล ถึงแม้จะไม่ใช่ว่าผู้ขับขี่แต่เพียงอย่างเดียวก็ตาม



ตารางที่ 2. 1 ตารางช่วงเวลาที่มีการบังคับใช้กฎต่างๆ เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้าง
สาธารณะ

พ.ศ. 2522	พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
พ.ศ. 2531	ถ่ายโอนภารกิจจากกรมตำรวจ มากรมขนส่งทางบก ยกร่างแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
พ.ศ. 2541	เสนอคณะกรรมการกฤษฎีกาในมาตรการควบคุมและจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง
พ.ศ. 2546	นโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพล - โครงการขึ้นทะเบียนวินจักรยานยนต์รับจ้าง
พ.ศ. 2547	แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
พ.ศ. 2548	กฎกระทรวง - กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ระเบียบกรมขนส่งทางบก - ว่าด้วยการจดทะเบียนสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ฉบับ 1) - ว่าด้วยการจดทะเบียนสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ฉบับ 2)
พ.ศ. 2553	กฎกระทรวง - กำหนดหลักเกณฑ์การเพิกถอนทะเบียนรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ
พ.ศ. 2554	คำสั่งนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร - เรื่องมอบหมายอำนาจในการอนุญาตเพิกถอนทะเบียนรถจักรยานยนต์ รับจ้างสาธารณะ
พ.ศ. 2556	กฎกระทรวง - ว่าด้วยคณะกรรมการประจำจังหวัดและเงื่อนไขของจดทะเบียน รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีผู้ศึกษามายาวนานอันเนื่องมาจากเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในเมืองที่ช่วยลดเวลาการเดินทางจากสภาพการจราจรที่ติดขัดโดยในส่วนแรกเป็นการศึกษาของศักดิ์ชัย ประโยชน์วนิช (2535) ที่ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับ ความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พบว่าประชาชนในพื้นที่เขตชานเมืองมีความจำเป็นที่จะต้องใช้จักรยานยนต์รับจ้างเนื่องจากที่มีลักษณะเป็นชอยลิก และไม่มีระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะการเข้าถึงไม่สะดวกจากถนนสายหลักรวมทั้งยังมีโครงการบ้านจัดสรรอยู่เป็น

จำนวนมาก ในด้านของความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์นั้น ผู้วิจัยได้เสนอให้เขต ศูนย์กลางเมืองเป็นเขตที่ควบคุมและจำกัดจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง และผู้วิจัยได้ประมาณรายได้จากรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีมากถึง 2,750 ล้านบาทต่อปี โดยร้อยละ 36.6 เป็นรายได้ของผู้ขับขี่ ร้อยละ 3.8 เป็นของหัวหน้าคิว และร้อยละ 0.8 เป็นของ ตำรวจ จากการศึกษาวิจัยของศักดิ์ชาย ทำให้ผู้ศึกษาได้ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่จำเป็นต้องใช้จักรยานยนต์รับจ้าง รวมทั้งสัดส่วนรายได้ของผู้เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งด้วยจักรยานยนต์รับจ้าง

ต่อมาได้ทำการศึกษางานของจักรพันธ์ ปานจันทร์ (2546) ที่ศึกษาเกี่ยวกับบทบาท จักรยานยนต์รับจ้างในการเกื้อหนุนระบบขนส่งสาธารณะ พบว่าจักรยานยนต์รับจ้างทำหน้าที่ขนถ่าย ผู้โดยสารทั้งเข้าออกจากระบบขนส่งสาธารณะ และเชื่อมต่อเส้นทางการเดินทางกับจุดต่อรถประเภท อื่นๆ ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา และผู้ที่อยู่ในวัยทำงาน เพื่อเดินทางไปยังโรงเรียน บ้านไปที่อื่นๆ และบ้านไปที่ทำงาน ช่วงเวลาที่ใช้ส่วนใหญ่จะเป็นช่วงเช้า และเย็น โดยส่วนมากจะเป็น ผู้ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นประจำทุกวัน ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่นั้นก็จะมีทางเลือกอื่น แต่ก็ยังคง เลือกใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นประจำ เนื่องจากเงื่อนไขของความสะดวกรวดเร็วและ ประหยัดเวลา สำหรับระดับของความพึงพอใจนั้นผู้ให้บริการค่อนข้างพึงพอใจกับบริการ แต่ยังมี ความเห็นว่าควรมีการปรับปรุงด้านความเร็วในการขับขี่เรื่องความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน นอกจากนี้แล้วผู้วิจัยยังได้ศึกษาลักษณะทั่วไปของการประกอบกิจการรถจักรยานยนต์รับจ้าง การเข้ามา ประกอบอาชีพจะต้องเสียค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าเช่าเสื้อ ค่าเช่าวิน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษา ซึ่งคิดเป็นค่าใช้จ่ายก็จะประมาณเดือน 3,000 บาท เวลาทำงานผู้ขับขี่จะทำงานมากกว่าวันละ 12 ชั่วโมง ไม่มีวันหยุด ไม่มีสวัสดิการ และไม่ต้องเสียภาษีเงินได้ ระยะทางเฉลี่ยการให้บริการประมาณ 1-2.5 กิโลเมตรต่อเที่ยว ทรรศนะของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เห็นด้วย หากรัฐเข้ามากำหนดราคาค่าโดยสาร ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน การจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมาย รวมทั้งหากจะจัดเก็บภาษีเงินได้ จากการศึกษาเรื่องนี้ทำให้ผู้ศึกษาได้ทราบถึงเหตุผลที่เลือกเดินทางโดยใช้จักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งๆที่ ยังมีทางเลือกทางการเดินทางรูปแบบอื่น รวมทั้งลักษณะทั่วไปเบื้องต้นเกี่ยวกับวินจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น การเข้าเป็นผู้ขับขี่ภายใต้สังกัดวิน ระยะเวลาทำงาน และสุดท้ายยังได้ทราบทรรศนะของ ผู้ขับขี่ที่มีความต้องการที่จะให้มีค่าโดยสารมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะมีความคล้ายกันกับงานของศักดิ์ชาย (2535) ในบริบทของปรากฏการณ์ของจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อเมืองกรุงเทพมหานคร

ส่วนการศึกษาของมนูญฉวี เศลานันต์ (2548) ได้ทำการศึกษาพบว่าคนที่เข้ามาทำงานใน อาชีพนี้ มักจะเกิดจากความจน ได้แก่ ไม่มีรายได้ประจำ รายได้ไม่เพียงพอต่อรายจ่าย หมดฤดูทำนา และเพื่อสร้างรายได้เสริมให้จากงานที่ทำ และเมื่อเข้าสู่อาชีพนี้แล้วจะทำงานอาชีพถาวร เนื่องจากมี แรงจูงใจที่สำคัญคือ จำนวนรายได้ที่เพียงพอต่ออาชีพ และมีอิสระในการทำงาน และจากนโยบาย

ปราบปรามผู้มีอิทธิพลของรัฐบาล ปี พ.ศ. 2546 ทำให้ผู้ซบซึ้งจักรยานยนต์รับจ้างได้มากขึ้น โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายบางส่วนให้กับผู้มีอิทธิพลอีก ส่วนเรื่องของการแบ่งเขตวิ่งในแต่ละวินจะทำการแบ่งเขตและตกลงกันเอง โดยมีเจ้าหน้าที่จากสำนักงานเขต และตำรวจในพื้นที่เป็นพยาน สำหรับโครงสร้างตลาดนั้นมีลักษณะเป็นตลาดแบบผูกขาดทั้งก่อนและหลังของการจัดระเบียบ ซึ่งแตกต่างกัน คือ ก่อนการจัดระเบียบนั้นการผูกขาดโดยผู้มีอิทธิพลที่ควบคุมอาณาเขตของการให้บริการ (Market segmentation) ซึ่งมีการกีดกันเข้าสู่ตลาดเนื่องจากวินหนึ่งๆ ก็คืออาณาเขตของการให้บริการที่จะไม่มีวินอื่นเข้ามาวิ่งทับเส้นทางได้ แต่ขณะการจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้างการผูกขาดโดยภาครัฐ การเข้ามาเป็นผู้ซบซึ้งในพื้นที่รัฐจะดูแลโดยสำนักงานเขตแต่ละเขตในกรุงเทพมหานคร โดยผู้ซบซึ้งต้องขึ้นทะเบียนกับวินที่สังกัดอย่างถูกต้อง โดยไม่มีการซื้อขายเสื่อวินอย่างอิสระ และผลจากการประเมินผลกระทบต่อรายได้และรายจ่ายของผู้ซบซึ้งมอเตอร์ไซค์รับจ้างนั้น หลังจากการจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยรัฐ หากสิ่งอื่นๆ ไม่เปลี่ยนแปลงจะทำให้ผู้ซบซึ้งมอเตอร์ไซค์รับจ้างมีรายได้จากการประกอบอาชีพหลังจากหักค่าใช้จ่ายต่างๆ แล้วดีขึ้นแต่เนื่องจากการจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้างทำให้บางวินมีจำนวนจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น และบางเขตก็มีจำนวนวินเพิ่มมากขึ้นด้วยเหตุผลของการจัดระเบียบ ที่มีต่อรายได้จากการประกอบอาชีพ สำหรับทางด้านรายจ่ายก็เป็นไปในทำนองเดียวกัน แม้ว่าการจัดระเบียบจะมีผลต่อการใช้จ่ายของผู้ซบซึ้งอย่างมีนัยสำคัญ แต่ก็ยังเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทางด้านรายได้ซึ่งมีไม่มากนัก และจากการศึกษาการทำงานทำให้ได้ทราบถึงจักรยานยนต์รับจ้างในแง่มุมทางเศรษฐกิจทั้งก่อนและหลังช่วงการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้ได้เห็นที่มาที่ไปของเงินรายได้ และเงินที่ใช้ในการจัดการองค์กรวินจักรยานยนต์รับจ้าง อีกทั้งยังได้เห็นลักษณะโครงสร้างตลาดของวินจักรยานยนต์รับจ้างอีกด้วย

การศึกษาของอาวู อุดมรัตน์ (2550) ที่ได้ทำการศึกษาในประเด็นเรื่องความสัมพันธ์ในการผลิต ในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทูน และจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งลักษณะของความสัมพันธ์ของกิจกรรมการผลิตเกิดขึ้นระหว่างรัฐ ทูน และจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นผลมาจากกลไก และกระบวนการของรัฐเป็นตัวละครสำคัญ คือ ตำรวจได้ใช้กลไกหรือกระบวนการในการให้สิทธิแก่กลุ่มทูน ซึ่งก็คือ หัวหน้าวินเมื่อได้รับสิทธินั้นมาแล้วหัวหน้าวินจึงจัดตั้งวินเพื่อให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ปัจจัยการผลิตที่สำคัญก็ตกไปอยู่แก่หัวหน้าวิน และเพื่อที่จะสร้างรายได้ให้เกิดขึ้น หัวหน้าวินจึงได้สร้างค่าเช่าในปัจจัยการผลิตขึ้นโดยแปรเปลี่ยนเป็นเสื่อวิน เสื่อวินนั้นก็จะถูกแจกจ่ายไปยังแรงงาน โดยแรงงานต้องจ่ายค่าเช่าเป็นค่าตอบแทนให้แก่หัวหน้าวิน และเพื่อรักษาสถานะและรายได้ของตนไว้ หัวหน้าวินจึงต้องจ่ายค่าเช่าที่เกิดจากการโอหนัรพยากรให้กับตำรวจ จึงเป็นที่มาของ “ส่วยจักรยานยนต์รับจ้าง” ส่วนที่หัวหน้าวินจะได้รับคือค่าเช่าจากการกำกับดูแล เช่นนี้แล้วแรงงานผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจึงเสมือนถูก “ขูดรีดมูลค่าส่วนเกินแรงงาน” ต่อมาภาครัฐมีนโยบายที่จะขจัดส่วยจักรยานยนต์รับจ้าง และผู้มีอิทธิพลที่คอยขูดรีดแรงงาน จึงได้ประกาศบังคับใช้

พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 โดยหวังว่าพระราชบัญญัติดังกล่าวสามารถทำให้ผู้มีอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีระดับความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น หากแต่ปรากฏว่าด้วยกลไกหรือกระบวนการแห่งรัฐที่เป็นอยู่ก็ไม่สามารถจัดการชุดชีวิตแรงงานออกไปได้ทั้งหมด เพียงแค่ช่วยลดระดับความชุกตริดให้น้อยลงเท่านั้น หลังจากการศึกษานี้ได้ทราบถึงปัจจัยทางเศรษฐศาสตร์ที่ศึกษาจากการปรับปรุงแบบของทุน ตัวแทนของทุน แรงงาน และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

และการศึกษาของ ธเนศ เสถียรนาม (2550) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับข้อกำหนดของการให้บริการของจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร โดยเป็นการศึกษาถึงเงื่อนไขของการให้บริการ โดยทำการเปรียบเทียบภาวะของก่อนและหลังการออกข้อกำหนด เนื่องมาจากปี 2548 รัฐบาลได้กำหนดนโยบายให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างขึ้นทะเบียนกับทางรัฐ โดยทำการศึกษาในพื้นที่เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร ซึ่งผลการศึกษาพบว่า วัตถุประสงค์หลักของการบังคับใช้กฎระเบียบสำหรับการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร คือการแก้ปัญหาการบริหารจัดการ และปัญหาด้านค่าบริการของผู้ประกอบการที่วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของการให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างต่อเนื่องในอนาคต ปัจจัยหลักขึ้นอยู่กับน้ำมันโดยผู้ศึกษาเชื่อว่าคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างจะต้องเผชิญในอนาคตที่เพิ่มขึ้นในค่าใช้จ่ายเนื่องจากการเพิ่มขึ้นอย่างฉับพลันของราคาน้ำมันเบนซินที่มีความก้าวหน้า โดยหาผลรวมจากรายรับทั้งหมดมาหารด้วยผลรวมของรายจ่ายทั้งหมด โดยที่ผลลัพธ์จะต้องมีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1 จากผลการสำรวจด้วยแบบสอบถามพบว่ามีกำไรสุทธิเฉลี่ยจากผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเป็น 81,057 บาท / ปี ค่าใช้จ่ายทั้งหมดของผู้ขับขี่เป็น 4,450 บาท / ปี บริการเฉลี่ยความยาว 2.3 กิโลเมตร การตั้งค่านับบริการรวมต่อปีของผู้ขับขี่ตามแบบสอบถามผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ทำงาน 6 วันต่อสัปดาห์ การคำนวณหาความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยบริการ โดยตั้งราคาน้ำมันตั้งไว้ที่ 27 บาทต่อลิตร ซึ่งเป็นราคาที่บันทึกไว้ในเดือนธันวาคม 2549 ซึ่งเป็นช่วงของการศึกษา จากความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยบริการ และเวลาการให้บริการเฉลี่ยต่อวัน และผลจากการศึกษานั้นสามารถนำไปใช้ได้จนกระทั่งราคาน้ำมันในอนาคตที่ราคา 44 บาทต่อลิตร

ซึ่งงานของมนูชาติ (2548) และอาวุธ (2550) มีการศึกษาในลักษณะที่คล้ายคลึงกันคือศึกษาในแง่มุมมองทางเศรษฐกิจของจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ศึกษาในด้านของรายได้-รายจ่ายของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง หัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้าง และหน่วยงานเกี่ยวข้องรวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ กับวินจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนงานของธเนศ (2550) นั้นเป็นการคำนวณหาต้นทุนของการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง และยังกำหนดเกณฑ์กำหนดอัตราค่าโดยสารโดยทำการคำนวณมาจากปัจจัยคือ ค่าน้ำมันที่แปรปรวนซึ่งสามารถคำนวณได้ถึงราคาน้ำมันที่ 44 บาทต่อลิตร

จากที่ได้กล่าวมาในข้างต้นเป็นตัวอย่งของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในการศึกษาที่เกี่ยวกับ จักรยานยนต์รับจ้าง สำหรับงานที่เกี่ยวข้องกันกับอัตราค่าโดยสารก็ได้มีผู้วิจัยไว้เช่นเดียวกันแต่ยังไม่มี งานวิจัยในด้านของอัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างผู้ศึกษาจึงได้ทำการศึกษาจากงานที่ ใกล้เคียงแทนซึ่งมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

ฐิติพร สายะวิบูลย์ (2545) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับ การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสาร ปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับ อากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยมีขอบเขตการศึกษาในพื้นที่ห้างสรรพสินค้าเดอะ มอลล์งามวงศ์วาน ทำน้ำปากเกร็ด ทำน้ำนนทบุรี หมู่บ้านบัวทอง และอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ค่าใช้จ่าย เฉลี่ยต่อเที่ยว เวลาเฉลี่ยต่อการเดินทาง 1 เที่ยว จำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการรถตู้โดยสาร ปรับอากาศโดยเฉลี่ย 1 เที่ยว จำนวนรถตู้ที่ออกเดินทางในช่วงเวลาเลือกศึกษา 1 ชั่วโมง ตามลำดับ ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 0.85 บาทต่อ 1 กิโลเมตร ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยที่กรมการขนส่ง ทางบกได้กำหนดไว้เมื่อปี พ.ศ. 2542 อยู่ที่ 0.83 บาทต่อกิโลเมตร ถ้าหากจะมีนโยบายการเพิ่มค่า โดยสารในสายที่ทำการศึกษาคงจะสามารถเพิ่มได้ไม่เกิน 0.02 บาทต่อกิโลเมตร แต่สำหรับรุ่งรวี วร กวิน (2548) นั้นได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับ การวิเคราะห์ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่ออัตราค่าโดยสาร รถไฟฟ้าใต้ดินของนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร ซึ่งการศึกษาได้ใช้กลุ่มตัวอย่างของนักศึกษาของ มหาวิทยาลัยที่อยู่ใกล้กันกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งจากการวิเคราะห์ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อ ราคารถไฟฟ้าใต้ดิน นั้นพบว่า อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกันกับ ปริมาณการใช้รถไฟฟ้าใต้ดิน ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่ออัตราค่า โดยสารใต้ดินมีค่าเท่ากับ -1.067 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าถ้าอัตราค่าโดยสารใต้ดินมีการเปลี่ยนแปลงเพียง เล็กน้อยก็จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้รถไฟฟ้าใต้ดินที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ซึ่งผู้ใช้บริการยังมองว่า การเดินทางของรถไฟฟ้าใต้ดินนั้นยังเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย เพราะว่าพื้นที่ที่รถไฟฟ้าใต้ดินผ่านนั้น เป็น ถนนสายสำคัญของเมืองซึ่งมีรถโดยสารสาธารณะที่เพียงพอแต่บริการจากรถไฟฟ้าใต้ดินจะช่วยทำให้ สะดวกสบายมากยิ่งขึ้นเท่านั้น

นอกจากนี้ยังมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์รับจ้างในต่างประเทศ ซึ่งได้ทำการศึกษา เกี่ยวกับ การวิเคราะห์ตลาดของจักรยานยนต์รับจ้างในประเทศโตโก และประเทศเบนิน ในมุมมอง ด้านการกระทำอันไม่สุจริตเพื่อหวังผลประโยชน์ (Moral Hazard) กับ ความวางใจ (Trust) ซึ่งพบว่า ระบบตลาดจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ Sub-Sahara African การทำสัญญานั้นเป็นการทำสัญญา ร่วมกันระหว่างเจ้าของวิน ซึ่งสัญญาที่ผู้ขับขี่ทำนั้นจะเป็นแบบไม่มีการทำสัญญาอย่างเป็นทางการจึง เป็นการจึงส่งผลให้ระบบตลาดนั้นเสื่อมถอยลง เพราะผู้ขับขี่นั้นไม่มีระเบียบในการขับขี่ไม่มีความ ปลอดภัย อีกทั้งระบบจัดการของเจ้าของยังไม่มีประสิทธิภาพ เพราะเป็นการไว้เนื้อเชื่อใจกันของ

ระหว่างเจ้าของ และผู้ซัพซันที่ไม่ได้มีการทำสัญญาอย่างเป็นทางการ หรือเป็นลายลักษณ์อักษรจึงนำมาสู่ ภาวะภัยทางศีลธรรม (Moral Hazard)

ส่วน เกลาติโอ โซปรานเซตติ (2555) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของ จักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร เนื่องมาจากเหตุการณ์จลาจลกลางเมืองเมื่อ ปี 2553 ที่มาจากเหตุทางการเมือง โดยเขาเชื่อว่าจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครนั้นเป็นตัวเชื่อมทางสังคมรูปแบบหนึ่ง โดยจักรยานยนต์รับจ้างนั้นทำหน้าที่ช่วยนำคนที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว หรือรถสาธารณะ บริการไม่ถึงออกจากพื้นที่อื่นๆ ไปเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ โซปรานเซตติเชื่อว่าในช่วงวิกฤต การทางเศรษฐกิจ 2540 หรือวิกฤตการณ์ต้มยำกุ้ง เกิดภาวะว่างงานขึ้นในกรุงเทพมหานครส่งผลให้ผู้ที่ว่างงานเหล่านั้นหันมาประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง นั้นเป็นรูปแบบของเศรษฐกิจนอกระบบ รัฐไม่สามารถควบคุม และเรียกเก็บภาษีจากรายได้ของผู้ประกอบการได้จึงเป็นเหตุให้เกิดผู้มีอิทธิพลขึ้น ต่อมามีนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพล วิธีการคือ เปิดให้วินจักรยานยนต์รับจ้างมาลงทะเบียนกับรัฐ และมีการบริหารจัดการโดยหัวหน้าวิน โดยสิ่งที่ยืนยันสิทธิของการเป็นวินจักรยานยนต์รับจ้างโดยวิธีการได้มาซึ่งเสื้อก็ก็มีอยู่หลายวิธี ไม่ว่าจะเป็น การซื้อสิทธิในราคาที่ย่อมแพงสูง บางคนได้ก็ได้รับการส่งต่อจากเพื่อนหรือญาติที่ทำต่อกันมา ส่วน สำหรับการควบคุมผู้มีอิทธิพลนั้น มีการรวมกลุ่มจัดตั้งสมาคมจักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทยนั้น ขึ้นมาเพื่อแก้ไขปัญหานี้เช่นกัน เขายังได้ศึกษาถึงลักษณะทั่วไปของผู้ซัพซันจักรยานยนต์รับจ้างโดยผู้ซัพซันจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุราว 20-40 ปี เป็นคนที่มาจากต่างจังหวัด โดยเฉพาะ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้แล้วการศึกษาของผู้ซัพซันจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีตั้งแต่จบ การศึกษาระดับชั้นประถมศึกษาตอนปลายจนถึงระดับปริญญาตรี โดยผู้ซัพซันจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมี เวลาศึกษาสภาพสังคม การเมืองผ่านทางหนังสือพิมพ์หรือสื่อต่างๆ ในช่วงเวลาว่างระหว่างรอ ผู้โดยสาร นอกจากที่จักรยานยนต์รับจ้างจะเป็นตัวเชื่อมทางสังคมแล้วยังเป็นตัวเชื่อมทางวัฒนธรรม อีกด้วย โดยเป็นการเชื่อมโยงวัฒนธรรมที่ทันสมัยจากกรุงเทพมหานครไปยังบ้านเกิดของผู้ซัพซันนั้นๆ ไม่ว่าจะเป็นวิถีชีวิต สินค้าต่างๆ ทั้งเสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย และเทคโนโลยี ในฤดูทำงานจะมีผู้ซัพซัน จักรยานยนต์รับจ้างจะกลับไปยังบ้านเกิดเพื่อประกอบอาชีพเกษตรกรรม โดยจะให้เพื่อนหรือญาติมา ซัพซันแทนแล้วทำการเรียกเก็บค่าเช่าเสื้อจากผู้ซัพซันแทนตน สำหรับเรื่องทางการเมืองนั้น ในอดีตที่มี การประท้วงจักรยานยนต์รับจ้างก็มีส่วนร่วมแต่ก็ยังไม่มียุทธศาสตร์มากนัก แต่ภายหลังช่วงรัฐบาล พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร ก็มีนโยบายที่เอื้อต่อการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้เกิด ความคิดที่เป็นประโยชน์ต่อกลุ่มของพวกตน ทำให้การประชุมที่ผ่านมามองเห็นผู้ซัพซันจักรยานยนต์ รับจ้างเข้าร่วมกับกลุ่มเสื้อแดงเป็นจำนวนมากทำให้เขาเกิดความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิดสองมาตรฐาน จากการที่เห็นชนชั้นกลางและชนชั้นสูงทางสังคมได้รับโอกาสชีวิตที่ดีกว่า ถ้าพูดถึงแง่ของ

ประชาธิปไตยนั้นโซปราเนตติกล่าวว่ วินจรรย์านยนตร์รับจ้างนั้นจะพุดถึงในแง่ของ ความยุติธรรมทางสังคม (Social Justice) ได้แก่ ทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และทางด้านการศึกษา เสียมากกว่า

2.5 สรุป

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องและการทบทวนวรรณกรรมพบความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของวินจรรย์านยนตร์รับจ้าง โดยทฤษฎีโครงสร้างตลาดเป็นการอธิบายถึงลักษณะของตลาด ลักษณะสินค้าและบริการ เมื่อทำการศึกษากับสมมุติฐานงานวิจัยพบว่า ทฤษฎีกับสมมุติฐานมีความสัมพันธ์กันโดย ทฤษฎีโครงสร้างตลาด เกี่ยวข้องกับปัจจัยทางด้านที่ตั้ง ขนาด จำนวนผู้ใช้ ระยะห่างของวิน ทางเลือกการเดินทางและระยะห่าง ๆ ต่อมาเป็นแนวคิดเกี่ยวกับความเป็นมาของวิน เป็นการอธิบายเกี่ยวกับการเกิดของวิน การขยายตัวของวิน รวมถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดวิน ซึ่งเป็นแนวคิดที่เกี่ยวกับขนาดของวินกับการขยายตัวของวิน ส่วนเรื่องของปัจจัยที่ทำให้เกิดวิน เกี่ยวข้องกับปัจจัยทางด้านที่ตั้ง ระยะห่างของวิน และทางเลือกของการเดินทาง ส่วนแนวคิดเรื่องกฎหมายหรือภาวะการณ์ที่เกี่ยวข้องนั้น เป็นการอธิบายเกี่ยวกับกฎหมายนโยบาย สภาพการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นและมีความเกี่ยวข้องกับวินจรรย์านยนตร์รับจ้าง ซึ่งมีผลกับปัจจัยทางด้านต้นทุน ต่างๆ ทั้งส่วนตัวและการบริหารจัดการภายในวิน

นอกจากนี้แล้วยังมีงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสมมุติฐาน ทั้งทางด้านกายภาพในส่วนของการที่ตั้ง ขนาด ระยะห่าง เศรษฐกิจ ทั้งต้นทุนในการขับขี่ จำนวนการเดินทาง นอกจากนี้แล้วยังมีงานวิจัยที่เป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารของการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ที่สามารถมาเป็นแนวทางในการกำหนดอัตราค่าโดยสารในอนาคตได้ และยังมีปัจจัยทางด้านสังคม ทั้งตัวอย่างของการบริหารจัดการจากงานวิจัยจากต่างประเทศ ทั้งระบบการบริหารจัดการของประเทศโตโก และระบบการบริหารจัดการของกินที่ส่งผลต่อ สังคม เศรษฐกิจ และการเมืองของประเทศไทย

จากที่กล่าวมาข้างต้น เป็นการทบทวนในมุมมองต่างๆ ของจรรย์านยนตร์รับจ้างเพื่อนำมาวิเคราะห์เพื่อหาปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราค่าโดยสารของจรรย์านยนตร์รับจ้าง และระบบการบริหารจัดการภายในวินจรรย์านยนตร์รับจ้าง และส่วนที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารนั้นจะช่วยในเรื่องของกระบวนการในการศึกษา หรือเป็นแนวทางในการศึกษาเพื่อนำมาทำงานวิจัยขึ้นนี้ต่อไป

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

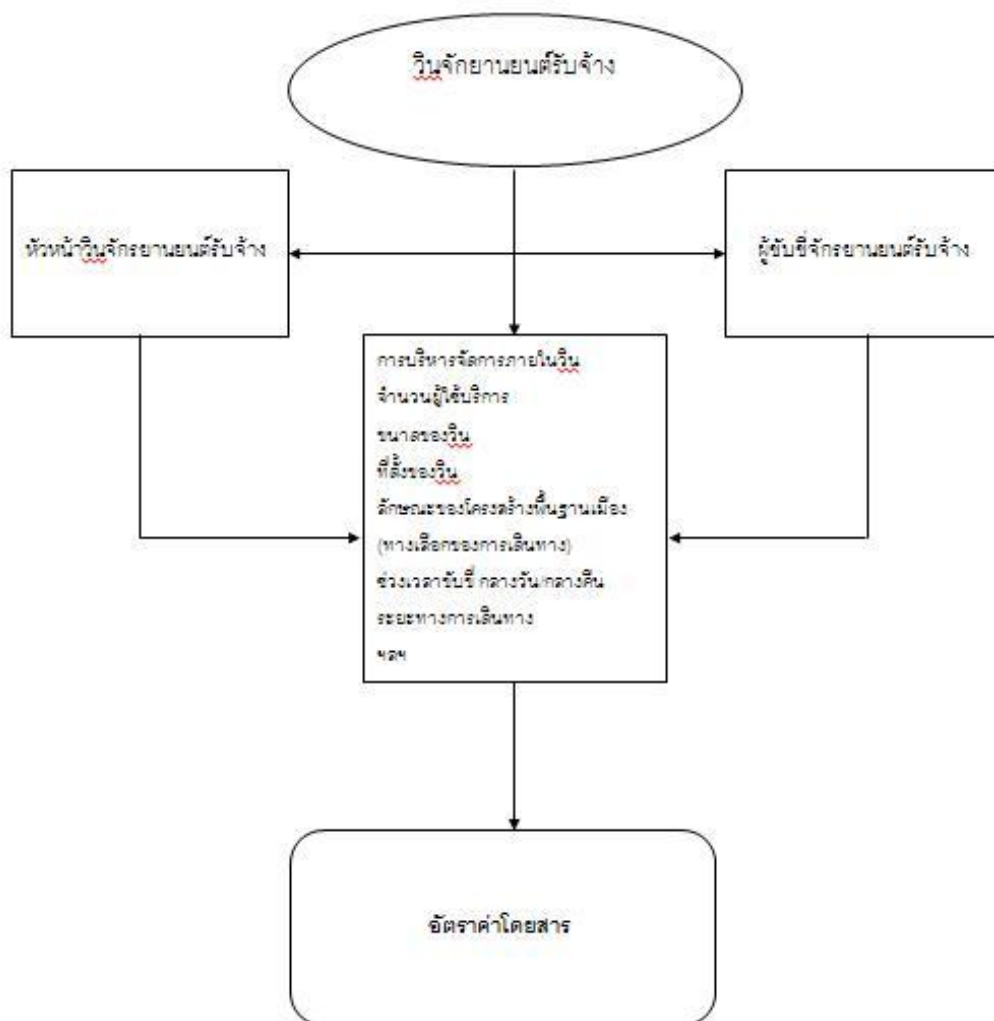
งานวิจัยชิ้นนี้เป็นการศึกษาถึงปัจจัยเชิงที่ตั้งและการบริหารจัดการที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีหน่วยวิเคราะห์คือ วินจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ภายใต้เส้นทางรถโดยสารบีทีเอส แนวทางการวิจัยเป็นการศึกษาทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลหลักคือการใช้แบบสอบถาม เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลพื้นฐานในวินจักรยานยนต์รับจ้าง นอกจากนี้แล้วยังมีแบบสัมภาษณ์ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับการบริหารจัดการภายในวินจักรยานยนต์รับจ้าง แล้วจึงนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ผล และตรวจสอบหาปัจจัยเชิงที่ตั้งที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารโดยวิธีการทางสถิติ

3.1 การกำหนดปัญหาวิจัย

การศึกษาครั้งนี้จะทำการศึกษาถึงปัจจัยเชิงที่ตั้งที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาที่มีการศึกษาเกี่ยวกับด้านต่างๆ ของจักรยานยนต์รับจ้างอยู่เป็นจำนวนมาก ได้แก่ ความเหมาะสมของจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครบทบาทของจักรยานยนต์รับจ้างที่เกื้อหนุนกับระบบขนส่งสาธารณะ การวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจของการจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร แต่ยังคงขาดการศึกษาเกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้าง ดังนั้นการศึกษานี้จึงเป็นการศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างภายใต้เงื่อนไขที่อยู่ตามเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องมาจากการที่เส้นทางของรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้นผ่านพื้นที่ที่มีลักษณะการใช้ที่ดินที่หลากหลาย และเป็นเส้นทางเดินทางสายหลักของคนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งทุกๆ สถานีนั้นมีการเชื่อมต่อกับวินจักรยานยนต์รับจ้าง จึงทำให้ผู้ศึกษาเลือกมาเป็นกลุ่มตัวแทนมาใช้ในการศึกษานี้ โดยปัจจัยในแต่ละปัจจัยนั้นได้มาจากการศึกษาและทบทวนวรรณกรรมจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยผลการศึกษาครั้งนี้จะเป็นตัวชี้วัดว่าอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีส่วนประกอบของปัจจัยต่างๆ เป็นอย่างไร และเกี่ยวข้องหรือไม่อย่างไรกับลักษณะ และรูปแบบของการบริหารจัดการวินจักรยานยนต์รับจ้าง

3.2 กรอบแนวคิดการทำวิจัย

ภาพที่ 3. 1 กรอบแนวความคิด



3.3 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

งานวิจัยนี้เลือกศึกษาวินจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครที่ตั้งอยู่ภายใต้เส้นทางของรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) จากข้อมูลของกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2554 ในกรุงเทพมหานครมีจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างทั้งสิ้น 5,598 วิน จากจำนวนผู้ขับขี่ที่ขึ้นทะเบียนกับกรุงเทพมหานคร 103,797 คน ผู้วิจัยจึงได้ทำการเลือกศึกษาวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ภายใต้เส้นทางของรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) เนื่องมาจากการเดินทางในกรุงเทพมหานครนั้น รถไฟฟ้าบีทีเอส ทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งมวลชนสายหลักโดยที่เชื่อมต่อระหว่าง

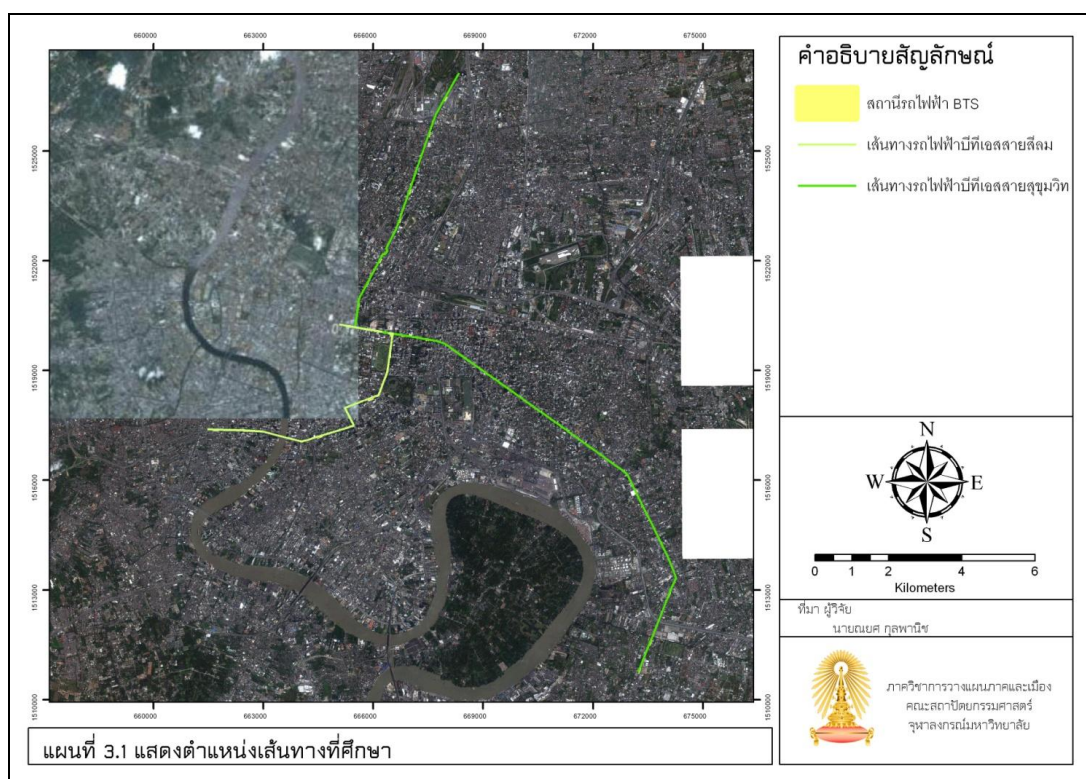
พื้นที่ต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้เกิดการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เข้ามาทำหน้าที่คอยป้อนประชากรเมืองเดินทางเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนสายหลัก ดังนั้นผู้ศึกษาจึงได้คัดเลือกวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ภายใต้เส้นทางของรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) มาทำการศึกษา การเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) มีเส้นทาง 2 สาย ประกอบด้วย สายสุขุมวิท มีจำนวนสถานีทั้งสิ้น 22 สถานี โดยแบ่งเป็นสายเหนือ 7 สถานี และสายตะวันออก 14 สถานี และสายสีลม มีจำนวนสถานีทั้งสิ้น 8 สถานี โดยแบ่งเป็นสายใต้ 7 สถานี และสายตะวันตก 1 สถานี โดยมีสถานีศูนย์กลาง หรือสถานีรวมของรถไฟฟ้า 1 สถานี ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3. 1 รายชื่อสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส จำแนกตามเส้นทางบริการ

สายสุขุมวิท		สายสีลม		สถานีร่วม
เหนือ	ตะวันออก	ใต้	ตะวันตก	
สถานีหมอชิต	สถานีแมริ่ง	สถานีราชดำริ	สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ	สถานีสยาม
สถานีสะพานควาย	สถานีบางนา	สถานีศาลาแดง		
สถานีอารีย์	สถานีอุดมสุข	สถานีช่องนนทรี		
สถานีสนามเป้า	สถานีปทุมวัน	สถานีสุรศักดิ์		
สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	สถานีบางจาก	สถานีสะพานตากสิน		
สถานีพญาไท	สถานีอ่อนนุช	สถานีกรุงธนบุรี		
สถานีราชเทวี	สถานีพระโขนง	สถานีวงเวียนใหญ่		
	สถานีเอกมัย	-		
	สถานีทองหล่อ			
	สถานีพร้อมพงษ์			
	สถานีโศก			
	สถานีนาana			
	สถานีเพลินจิต			
	สถานีชิดลม			

จากการสำรวจภาคสนามพบว่า มีจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นกลุ่มประชากรเป้าหมายทั้งสิ้น 141 วิน (ดูรายชื่อวินได้ที่ภาคผนวก) เพื่อนำมาใช้สำหรับการศึกษาปัจจัยเชิงที่ตั้งซึ่งได้แก่ขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้าง และระยะห่างระหว่างวินจักรยานยนต์รับจ้างกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงความสัมพันธ์โดยรอบของพื้นที่ข้างเคียง(ดูได้ดังตารางที่ภาคผนวก) แล้วจึงนำผลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบถึงปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างต่อไป สามารถแสดงตำแหน่งของพื้นที่ศึกษาได้ดังภาพที่ 3.2

ภาพที่ 3. 2 แผนที่ขอบเขตพื้นที่ศึกษา



ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างเคียงผู้ศึกษาได้แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ประเภทที่พักอาศัย และประเภทสถานที่ทำงาน ประกอบด้วยสถานียังต่อไปนี้

ประเภทพาณิชยกรรม มีทั้งหมด 7 สถานี ประกอบด้วย สถานีหมอชิต สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีสยาม สถานีโอโศก สถานีพร้อมพงษ์ และสถานีสะพานตากสิน

ประเภทที่พักอาศัย มีทั้งหมด 8 สถานี ประกอบด้วย สถานีอ่อนนุช สถานีบางจาก สถานีปทุมวัน สถานีอุดมสุข สถานีบางนา สถานีแบริ่ง สถานีกรุงธนบุรี และสถานีวงเวียนใหญ่

ประเภทสถานที่ทำงาน มีทั้งหมด 15 สถานี ประกอบด้วย สถานีสะพานควาย สถานีอารีย์ สถานีสนามเป้า สถานีพญาไท สถานีราชเทวี สถานีชิดลม สถานีเพลินจิต สถานีนาana สถานีเอกมัย สถานีพระโขนง สถานีราชดำริ สถานีศาลาแดง สถานีช่องนนทรี สถานีสุรศักดิ์ และสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

ส่วนของลักษณะการให้บริการของสถานีผู้ศึกษาได้แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ สถานีปลายทาง สถานีเชื่อมต่อการเดินทาง สถานีกลาง และสถานีทั่วไป ประกอบด้วยสถานียังต่อไปนี้

สถานีปลายทาง มีทั้งสิ้น 4 สถานี ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีเบร้ง และ สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

สถานีเชื่อมต่อการเดินทาง มีทั้งสิ้น 4 สถานี ได้แก่ สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีโอศก สถานีศาลาแดง และสถานีสะพานตากสิน

สถานีทั่วไป มีทั้งสิ้น 21 สถานี ได้แก่ สถานีสะพานควาย สถานีอารีย์ สถานีสนามเป้า สถานีพญาไท สถานีราชเทวี สถานีชิดลม สถานีเพลินจิต สถานีนานา สถานีพร้อมพงษ์ สถานีทองหล่อ สถานีเอกมัย สถานีพระโขนง สถานีอ่อนนุช สถานีบางจาก สถานีปทุมวัน สถานีอุดมสุข สถานีบางนา สถานีราชดำริ สถานีกรุงธนบุรี สถานีสุรศักดิ์ และสถานีช่องนนทรี

ส่วนสถานีกลาง มีเพียงสถานีเดียวได้แก่ สถานีสยาม

3.4 ตัวแปรในการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมและศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ทำให้สามารถกำหนดตัวแปรเพื่อใช้ในการศึกษาถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยเชิงที่ตั้งและการบริหารจัดการที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ดังต่อไปนี้

1) **ตัวแปรต้น** ได้แก่ ลักษณะทั่วไปของวิน, ต้นทุนของการประกอบการ และทางเลือกของผู้ใช้บริการ สามารถจำแนกได้ดังนี้

- ลักษณะทั่วไปของวิน ประกอบด้วย ที่ตั้งของวิน, ขนาดของวิน, จำนวนผู้ให้บริการต่อวัน
- ต้นทุนของการประกอบการ ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ต้นทุนผู้ประกอบการ ส่วนตัวผู้ขับขี่และ ต้นทุนของการบริหารจัดการภายในวิน
- ทางเลือกของผู้ใช้บริการ ประกอบด้วย ทางเลือกของการเดินทาง และระยะทางจากระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ

2) **ตัวแปรตาม** ได้แก่ อัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้าง

3.5 กลุ่มตัวอย่างประชากร

1) **ประชากร** ประชากรที่ใช้ในงานวิจัยนี้ได้แก่ วินจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่บนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส จากผลการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่บนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า มีจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่บนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสิ้น 141 วิน และมีผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง 6,742 คน

2) **กลุ่มตัวอย่าง** ได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Quota Sampling) โดยเกณฑ์การเลือกมาจากที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ลักษณะทั่วไปของวิน, ต้นทุนของการประกอบการ และทางเลือกของผู้ใช้บริการ เพื่อศึกษาถึงปัจจัยในเชิงที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ส่งผลต่ออัตราค่าโดยสาร

3) **การสุ่มตัวอย่าง** วิธีการกำหนดขนาดประชากรตัวอย่างของงานวิจัยนี้ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยกำหนดให้ค่าความคลาดเคลื่อนเท่ากับ 0.1 เนื่องจากความแตกต่างของข้อมูลอื่นๆ ภายในวินจะไม่มี ความแตกต่างกัน

โดยใช้สูตร

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ

n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากรทั้งหมด

e = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับให้เกิดขึ้น (= 0.1)

จากการคำนวณจำนวนสุ่มตัวอย่างผลที่ได้เท่ากับ 59 วิน จากจำนวนประชากรทั้งหมด 141 วิน

3.6 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยนี้คือ

1. การศึกษาครั้งนี้จะเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสร้างแบบสอบถาม สัมภาษณ์ ประชากรที่สุ่ม โดยในแบบสอบถามจะประกอบด้วยคำถามปลายเปิด (Opened-end question) และคำถามปลายปิด (Closed-end question) โดยจะแบ่งเนื้อหาเป็น 4 ส่วน เพื่อให้ได้ข้อมูลเพื่อนำมาทำการวิเคราะห์ดังนี้
 - 1) ข้อมูลทั่วไปเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของวิน / คิวจักรยานยนต์รับจ้าง ประกอบด้วย ชื่อวิน ระยะเวลาการก่อตั้ง สถานที่ตั้งของวิน ช่วงเวลาขับขี่ของวิน และจำนวนผู้ขับขี่ภายในวิน
 - 2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจของวิน / คิวจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อวิเคราะห์เกี่ยวกับปัจจัยที่สำคัญที่ส่งผลต่ออัตราค่าโดยสารประกอบด้วย จำนวนผู้ให้บริการ อัตราค่าโดยสาร รายได้เฉลี่ย ต้นทุนของการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนได้แก่ ต้นทุนของการบริหารจัดการภายในวิน และต้นทุนส่วนตัวของผู้ขับขี่

- 3) ข้อมูลทางด้านการบริหารจัดการวิน / คิวจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อใช้วิเคราะห์รูปแบบของการบริหารจัดการภายในวินจักรยานยนต์รับจ้างประกอบด้วยวัตถุประสงค์ของการให้บริการของวิน ลักษณะของการบริหารจัดการวิน ระบบสวัสดิการของวิน การจัดลำดับ และการแบ่งเขตบริการของวิน ลักษณะการวิ่งรับส่งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง และปัญหาในการให้บริการ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ปัญหาด้านการจราจร และปัญหาด้านการประกอบกร
- 4) ข้อเสนอแนะ สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมบางส่วน จากวินจักรยานยนต์รับจ้าง

2. แบบสัมภาษณ์ เพื่อการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับวินจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น เจ้าหน้าที่เทศกิจ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง หัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น โดยผู้วิจัยได้ใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) ร่วมกับการจดบันทึก และการถ่ายภาพเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.7 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลนั้นจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1. ข้อมูลปฐมภูมิ

ผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลโดยแบ่งเป็น 2 ช่วง โดยช่วงแรกในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ.2555 เป็นการลงสำรวจสถานที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่บนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยทำการบันทึกด้วยเครื่อง GPS และในช่วงเวลาเดียวกันก็ได้ทำการเก็บตัวอย่างทดลองจำนวน 12 วิน เพื่อเป็นการทดสอบแบบสอบถามเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขต่อไป และในช่วงต่อมาคือช่วงเดือนมกราคม พ.ศ.2556 ได้ทำการลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม พร้อมทั้งการสัมภาษณ์ โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็นสามส่วน ในส่วนแรกทำการเก็บรวบรวมข้อมูลวันที่ 8-9 มกราคม พ.ศ.2556 เริ่มตั้งแต่สถานีรถไฟฟ้าสยาม – สถานีรถไฟฟ้าหมอชิต ในส่วนที่สองทำการเก็บรวบรวมข้อมูลวันที่ 17-18 มกราคม พ.ศ. 2556 เริ่มตั้งแต่สถานีรถไฟฟ้าสยาม – สถานีรถไฟฟ้าบางรี และในส่วนสุดท้ายทำการเก็บรวบรวมข้อมูลวันที่ 21-22 มกราคม พ.ศ. 2556 เริ่มตั้งแต่สถานีรถไฟฟ้าสยาม – สถานีรถไฟฟ้าวงเวียนใหญ่ รวมแบบสอบถามทั้งสิ้น 59 ชุด โดยการเก็บข้อมูลภายในแต่ละวันนั้นสามารถทำได้ในช่วงเวลา 10.00 น. จนถึงเวลา 15.00 น. เท่านั้น เนื่องมาจากในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันจะมีผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมากจึงทำให้ผู้วิจัยจึงเลี่ยงการเก็บข้อมูลในช่วงเวลาดังกล่าว

2. ข้อมูลทุติยภูมิ

เป็นการรวบรวมข้อมูลวิจัยการยานยนต์รับจ้างที่มากขึ้นทะเบียนกับสำนักเทศกิจเขตต่างๆ ช่วงเวลาที่เก็บรวบรวมข้อมูลนี้อยู่ในวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2555 – 31 มกราคม พ.ศ.2556

3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลปฐมภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมมาจากแบบสอบถาม โดยมีวิธีการวิเคราะห์ข้อมูล 2 ส่วน ดังต่อไปนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ใช้อธิบายข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ อัตราส่วนร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ค่าความถี่ เพื่อใช้อธิบายตัวแปรดังต่อไปนี้ ลักษณะทั่วไปของวิน, ต้นทุนของการประกอบการ และทางเลือกของผู้ใช้บริการ

2. วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาความสัมพันธ์ของข้อมูลด้วยการทดสอบความสัมพันธ์ด้วยวิธีการทางสถิติด้วย ไคสแควร์ (chi-square) เมื่อจำแนกตามมาตรวัดแล้วข้อมูลตัวแปรต้นอยู่ในระดับมาตราการวัดระดับอันตรภาค (Interval Scales) และตัวแปรตามจะอยู่ในมาตราการวัดระดับอัตราส่วน (Ratio Scales) โดยเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของลักษณะทั่วไปของวิน, ต้นทุนของการประกอบการ และทางเลือกของผู้ใช้บริการกับอัตราค่าโดยสาร

ตารางที่ 3. 2 ตารางอธิบายวิธีดำเนินงานวิจัย

วัตถุประสงค์	คำถามงานวิจัย	วิธีการศึกษา	ข้อมูลที่ใช้ศึกษา	แหล่งข้อมูลที่ได้มา
ศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านที่ตั้งที่เกี่ยวข้องกับวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS	ลักษณะของที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้างมีผลต่ออัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์รับจ้าง	<ul style="list-style-type: none"> เก็บข้อมูลสถานที่ตั้งด้วย GPS พร้อมทำแบบสำรวจเบื้องต้นเกี่ยวกับสถานที่ตั้ง พร้อมจำนวนผู้ขับขี่และระยะห่างจาก BTS 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ข้อมูลจากการลงพื้นที่ด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> แบบสำรวจ แบบสอบถาม
วิเคราะห์การบริหารจัดการระบบภายในวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS	การบริหารจัดการภายในวินมีผลต่อค่าโดยสารจักรยานยนต์หรือไม่อย่างไร	<ul style="list-style-type: none"> ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง สัมภาษณ์ผู้ประกอบการอาชีพผู้ขับขี่ จัดประชุมกลุ่มย่อยกับผู้ขับขี่ เก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มาขึ้นทะเบียนกับสำนักเทศกิจเขต กทม. ข้อมูลจากเอกสารต่างๆ ของหน่วยงานรัฐ เอกสารทางวิชาการต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> จัดประชุมกลุ่มย่อย ทบทวนวรรณกรรม แบบสัมภาษณ์ แบบสอบถาม
วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS	ปัจจัยอะไรที่ส่งผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้าง	<ul style="list-style-type: none"> เก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัย 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลจากการลงพื้นที่ด้วยแบบสอบถาม 	<ul style="list-style-type: none"> แบบสอบถาม

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ในบทนี้จะเป็นส่วนที่อธิบายถึงผลทางการศึกษาของปัจจัยเชิงที่ตั้งและปัจจัยทางด้านการบริหารจัดการที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยเป็นไปตามวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านที่ตั้งที่เกี่ยวข้องกับวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS จากคำถามงานวิจัยที่ว่า ลักษณะของที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้างมีผลต่ออัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

4.1 ข้อมูลพื้นฐานด้านที่ตั้งที่เกี่ยวข้องกับวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS

ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาถึงข้อมูลพื้นฐานด้านที่ตั้งของกับวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วยจำนวนผู้ขับขี่ของวินจักรยานยนต์รับจ้าง และระยะห่างระหว่างที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้างกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในแต่ละสถานี ซึ่งมีผลการศึกษาเป็นไปดังต่อไปนี้

จากการเก็บข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้างตามเส้นทางรถไฟฟ้าแล้วนำมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์จำนวนผู้ขับขี่ภายในวินจักรยานยนต์รับจ้างตามเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ตามหลักสถิติเชิงพรรณนา ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4. 1 ตารางแสดงความสัมพันธ์ทางสถิติของจำนวนผู้ขับขี่ภายในวินจักรยานยนต์รับจ้างตามเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส

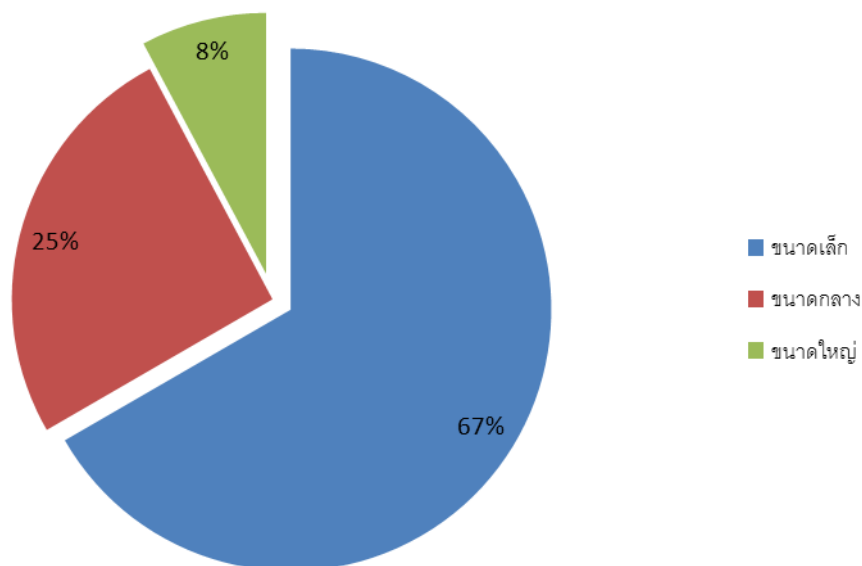
ค่าความสัมพันธ์ทางสถิติ	จำนวนผู้ขี่ในวิน
ค่าน้อยที่สุดของผู้ขับขี่ภายในวิน (Min)	6 คน
ค่ามากที่สุดของผู้ขับขี่ภายในวิน (Max)	160 คน
ค่ากลางของข้อมูล (Mean)	33.96 คน
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	30.01 คน

และได้ทำการแบ่งเกณฑ์ตามขนาดของวินตามเกณฑ์ที่อาวุธ อุดมรัตน์ (2550) ได้ทำการแบ่งไว้ ดังนี้

- กลุ่มวินขนาดเล็ก มีจำนวนรถไม่เกิน 30 คันต่อวิน
- กลุ่มวินขนาดกลาง มีจำนวนรถ 31-70 คันต่อวิน
- กลุ่มวินขนาดใหญ่ มีจำนวนรถมากกว่า 70 คันต่อวิน

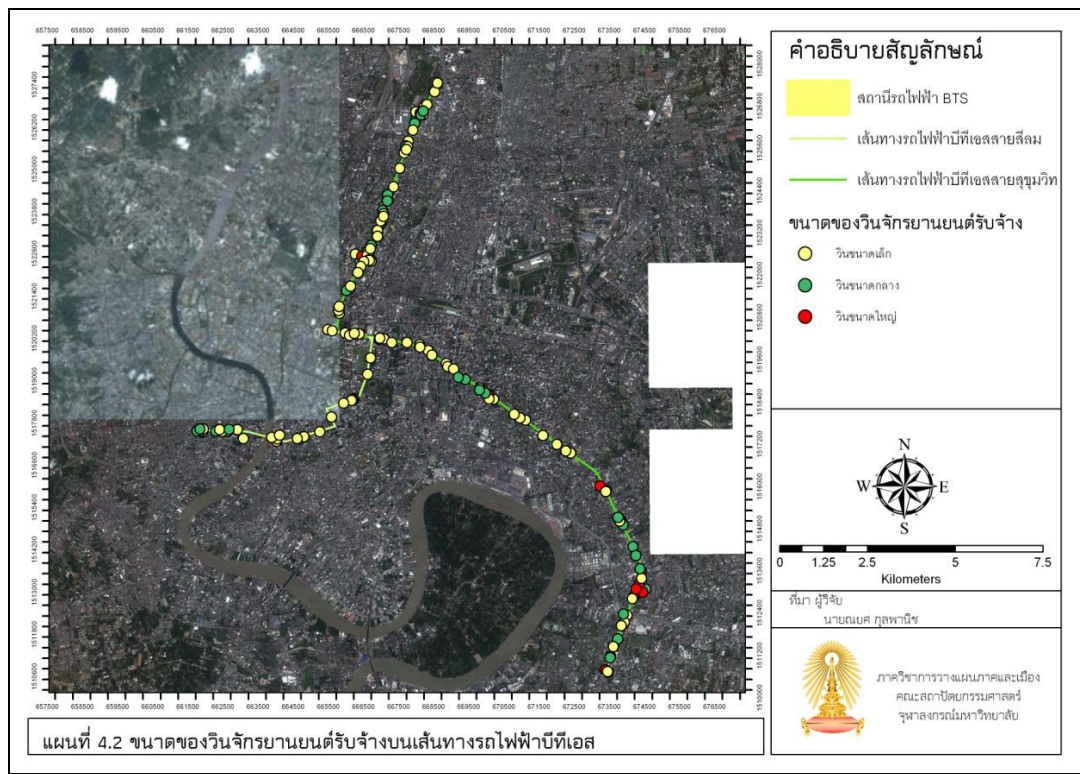
เมื่อนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ และทำการวิเคราะห์ตามหลักสถิติมาจัดแบ่งตามเกณฑ์เพื่อกำหนดขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้างจึงสามารถสรุปได้ดังแผนภูมิต่อไปนี้

แผนภูมิที่ 4. 1 แผนภูมิแสดงขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้าง



- กลุ่มวินขนาดเล็ก (มีจำนวนรถไม่เกิน 30 คันต่อวิน) มีจำนวน 94 วิน จากจำนวนวินทั้งสิ้น 141 วิน คิดเป็น 67.14 %
- กลุ่มวินขนาดกลาง (มีจำนวนรถมีจำนวนรถ 31-70 คันต่อวิน) มีจำนวน 36 วิน จากจำนวนวินทั้งสิ้น 141 วิน คิดเป็น 25.71%
- กลุ่มวินขนาดใหญ่ (มีจำนวนรถมากกว่า 70 คันต่อวิน) มีจำนวน 11 วิน จากจำนวนวินทั้งสิ้น 141 วิน คิดเป็น 7.86 %

ภาพที่ 4. 1แผนที่ขนาดของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส



ข้อค้นพบที่ 1 กลุ่มวินขนาดใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณจุดเชื่อมต่อของการเดินทาง

โดยกลุ่มของวินขนาดใหญ่จะตั้งอยู่บนเส้นทางการเดินทางรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท ฝั่งตะวันออกเกือบทั้งหมด ในบริเวณที่พบวินขนาดใหญ่จะเริ่มตั้งแต่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช ไปจนกระทั่งถึงสถานีรถไฟฟ้าแบริ่ง เนื่องจากเดิมเป็นบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุชนั้นเป็นสถานีปลายทางจึงเป็นจุดเชื่อมต่อของการเดินทางเข้าสู่กระแสหลักของเมือง ต่อมาภายหลังมีการขยายเส้นทางการเดินทางเพิ่มขึ้นอีก 5 สถานี ได้แก่ บางจาก ปุณณวิถี อุดมสุข บางนา และแบริ่ง ซึ่งมีการซื้อที่ดินของเอกชนเพื่อพัฒนาพื้นที่ริมเส้นทางรถไฟฟ้าเพื่อพัฒนาเป็นที่พักอาศัย เช่น คอนโดมิเนียม บ้านจัดสรร อาคารพาณิชย์ เป็นต้น เป็นการพัฒนาตามมูลค่าของที่ดินในพื้นที่ ที่ได้รับความสะดวกสบายจากระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะสถานีอุดมสุขที่มีชอยสุขุมวิท 103 ที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนบางนา-ตราด และสถานีแบริ่งซึ่งเป็นสถานีปลายทางที่เชื่อมต่อกับชอยสุขุมวิท 105 และสุขุมวิท 107 ที่มีหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่ตั้งอยู่เป็นจำนวนมากนอกจากนี้บริเวณสถานีปุณณวิถียังมีตลาดซึ่งเป็นแหล่งจำหน่ายสินค้าในบริเวณดังกล่าว นอกจากนี้แล้วยังมีชอยสุขุมวิท 24 บริเวณสถานีพร้อมพงษ์ ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ตั้งอยู่ อีกทั้งชอยสุขุมวิท 24 ด้านในเป็นที่พักอาศัยขนาดใหญ่มีทั้งหอพัก คอนโดมิเนียมหรู และบ้านพักอาศัยขนาดใหญ่ ทำให้มีผู้คนอาศัยบริเวณด้านในชอยเป็นจำนวนมาก และชอยดังกล่าวยังเชื่อมต่อระหว่างถนนสุขุมวิท และถนน

พระราม 4 ซึ่งเป็นถนนสายสำคัญในกรุงเทพมหานคร ส่วนสายสุขุมวิทฝั่งเหนือจะมีเพียงวินราชวิถี 12 ที่ตั้งอยู่บริเวณสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ที่เป็นวินขนาดใหญ่เพียงวินเดียว เนื่องจากจากบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมินั้นเป็นจุดเชื่อมต่อของการเดินทางสาธารณะที่หลากหลาย ทั้งรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถตู้โดยสารสาธารณะ อีกทั้งบริเวณดังกล่าวยังเป็นสถานที่ราชการ และมีโรงพยาบาลอีกมากมายทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีวินจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก และเมื่อมีวินจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมากก็จะทำให้มีขนาดของวินที่ไม่ใหญ่มากนัก แต่บริเวณซอยราชวิถี 12 นั้นเป็นจุดที่มีการเชื่อมต่อได้ดีเนื่องจากใกล้กับป้ายรถโดยสารประจำทาง และจากจุดดังกล่าวสามารถที่จะเดินทางเชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่างๆ ได้สะดวกทั้งโรงพยาบาลราชวิถี สถาบันโรคมืดหนึ่ง โรงพยาบาลเด็ก และโรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า เป็นต้น สำหรับสายสีลมที่ไม่มีวินขนาดใหญ่ตั้งอยู่ โดยส่วนใหญ่จะเป็นวินขนาดเล็กเกือบทั้งสาย สำหรับวินขนาดใหญ่จะอยู่บริเวณหน้าโรงแรมดุสิตธานี โดยบริเวณดังกล่าวเป็นจุดเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสีลม (MRT) และยังเชื่อมไปยังสถานีรถไฟฟ้าศาลาแดงซึ่งเป็นแหล่งธุรกิจขนาดใหญ่ของเมืองทั้งแหล่งที่ตั้งของออฟฟิศสำนักงาน และห้างสรรพสินค้า นอกจากนี้ยังมีบริเวณหน้าโรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ 3 เป็นวินที่ตั้งอยู่บริเวณปากซอยเซนต์หลุยส์ 3 ซึ่งเป็นซอยที่สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนราชมงคลนครินทร์ และเชื่อมไปยังถนนเจริญราษฎร์ได้ และบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาล และโรงเรียนอีกด้วยจึงทำให้มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก และบริเวณที่มีจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรี และสถานีวงเวียนใหญ่เนื่องจากผลของลักษณะของเมืองฝั่งธนบุรีที่มีลักษณะเป็นซอยเล็กเชื่อมต่อกัน อีกทั้งบริเวณทั้ง 2 สถานียังเป็นสถานีปลายทางจึงเป็นจุดเชื่อมต่อกับลักษณะของการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น รถโดยสารประจำทาง(รถเมล์) รถตู้โดยสาร รถสองแถว และรถสี่ล้อเล็ก (รถกระป๋อง) เพื่อเชื่อมต่อไปยังบริเวณอื่นๆ จึงทำให้มีจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก

ในข้างต้นเป็นการอธิบายผลการศึกษาของข้อมูลพื้นฐานด้านที่ตั้งของกับวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสในประเด็นของจำนวนผู้ขับขี่ของวินจักรยานยนต์รับจ้าง หรือขนาดของวินไปแล้ว ต่อมาจะเป็นการอธิบายผลในประเด็นของระยะห่างระหว่างที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้างกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในแต่ละสถานี ซึ่งมีผลการศึกษาเป็นไปดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4. 2 ตารางแสดงความสัมพันธ์ทางสถิติของระยะห่างของวินจักรยานยนต์รับจ้างตาม
เส้นรถไฟฟ้าบีทีเอส

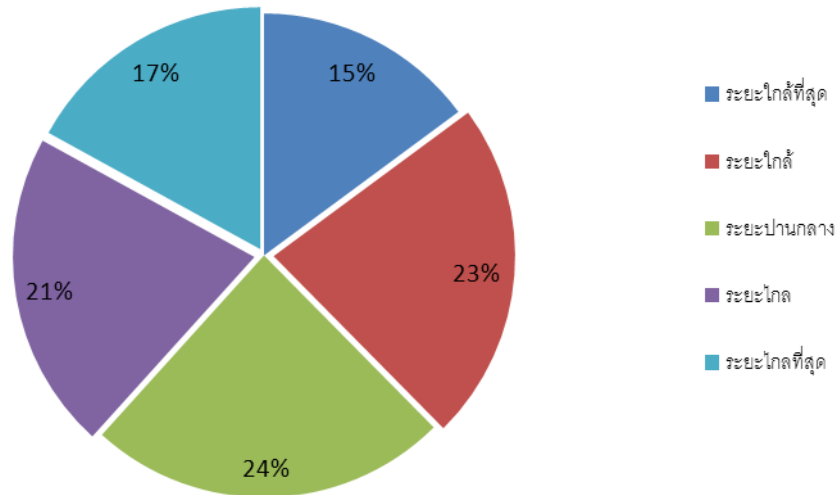
ค่าความสัมพันธ์ทางสถิติ	ระยะห่างระหว่าง ที่ตั้งของวิน
ระยะห่างที่น้อยที่สุดระหว่างวินกับสถานีรถไฟฟ้า (Min)	9.02 เมตร
ระยะห่างที่น้อยที่สุดระหว่างวินกับสถานีรถไฟฟ้า (Max)	862.31 เมตร
ค่ากลางของข้อมูล (Mean)	195.96 เมตร
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	190.26 เมตร

ซึ่งการแบ่งกลุ่มระยะห่างจากรถไฟฟ้าเป็นการแบบ Geometrical Interval โดยทำการแบ่ง
5 ช่วงชั้น ดังนี้

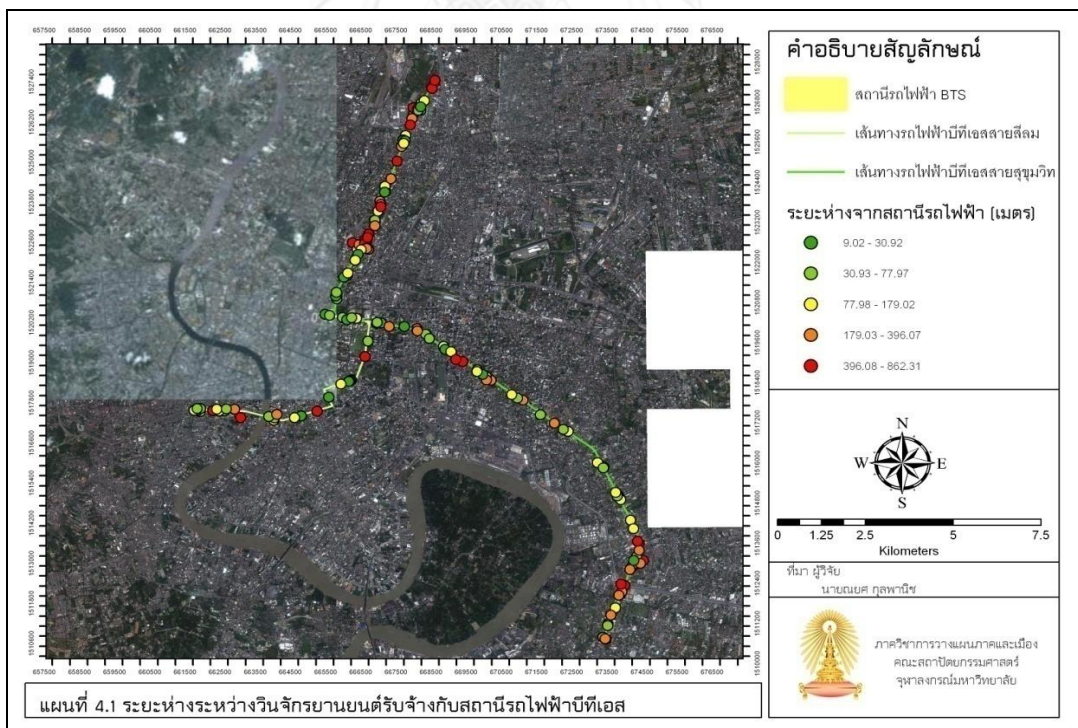
- ระยะใกล้ที่สุด โดยมีระยะทาง 9.02 - 30.92 เมตร
- ระยะใกล้ โดยมีระยะทาง 30.93 - 77.97 เมตร
- ระยะปานกลาง โดยมีระยะทาง 77.98 - 179.02 เมตร
- ระยะไกล โดยมีระยะทาง 179.03 - 396.07 เมตร
- ระยะไกลที่สุด โดยมีระยะทาง 396.08 - 862.31 เมตร

เมื่อนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ และทำการวิเคราะห์ตามหลักสถิติมาจัดแบ่งตามเกณฑ์
สามารถอธิบายได้ดังแผนภูมิต่อไปนี้

แผนภูมิที่ 4. 2 แผนภูมิแสดงระยะห่างของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง



ภาพที่ 4. 2 แผนที่ระยะห่างของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส



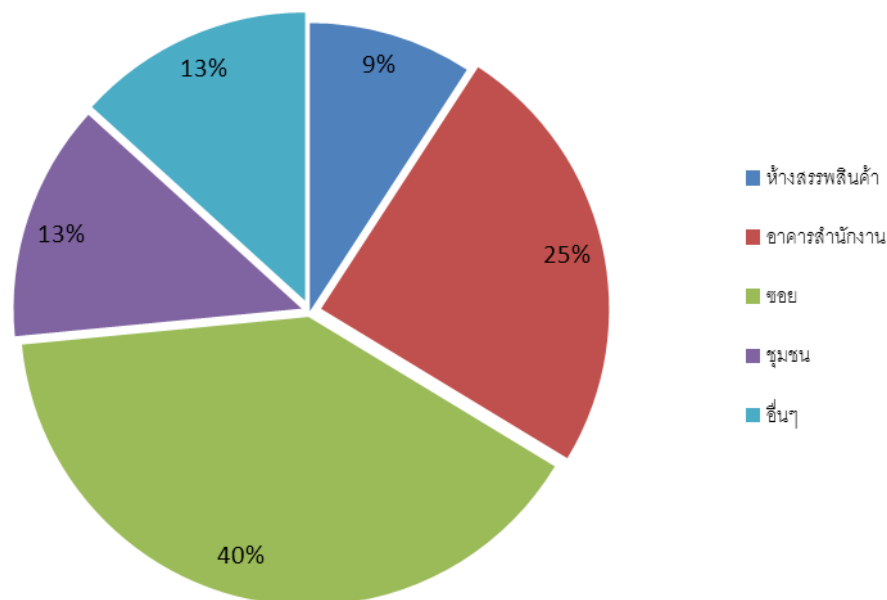
ข้อค้นพบที่ 2 ความสัมพันธ์ของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างกับลักษณะของเมืองและพัฒนาการของรถไฟฟ้า

ที่ตั้งของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างนั้นจะเป็นไปตามลักษณะสัณฐานของเมือง เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีลักษณะที่เป็นเมืองที่มีลักษณะเป็นตรอก และซอยอยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างระบบเส้นทางสายหลักของเมืองเข้าสู่พื้นที่ภายใน ส่วนใหญ่มักจะเป็นที่อยู่อาศัย หรือสถานที่ทำงาน จึงทำให้เกิดการจัดตั้งวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างเพื่อให้สะดวกต่อการเดินทางระหว่างระบบเส้นทางหลักของเมืองกับที่อยู่อาศัย นอกจากนี้แล้วในส่วน of สถานีปลายทาง หรือจุดเชื่อมต่อของการเดินทางก็จะเป็นแหล่งที่ตั้งของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่คอย รับ-ส่ง ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางต่อไป ซึ่งระยะห่างของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างนั้น จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่จรรย์ยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะให้สัมภาษณ์ตรงกันว่า วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะตั้งมาก่อนสถานีรถไฟฟ้า เว้นแต่วินที่ตั้งตรงกับทางลงสถานีเท่านั้นที่จะสร้างภายหลังการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า จึงทำให้วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าจะทำหน้าที่ป้อนคนจากพื้นที่ด้านในตรอก หรือซอยเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนกระแสหลัก ทั้งรถไฟฟ้า และรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์)

ข้อค้นพบที่ 3 ลักษณะที่ตั้งของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างตามเส้นทางของรถไฟฟ้าบีทีเอส

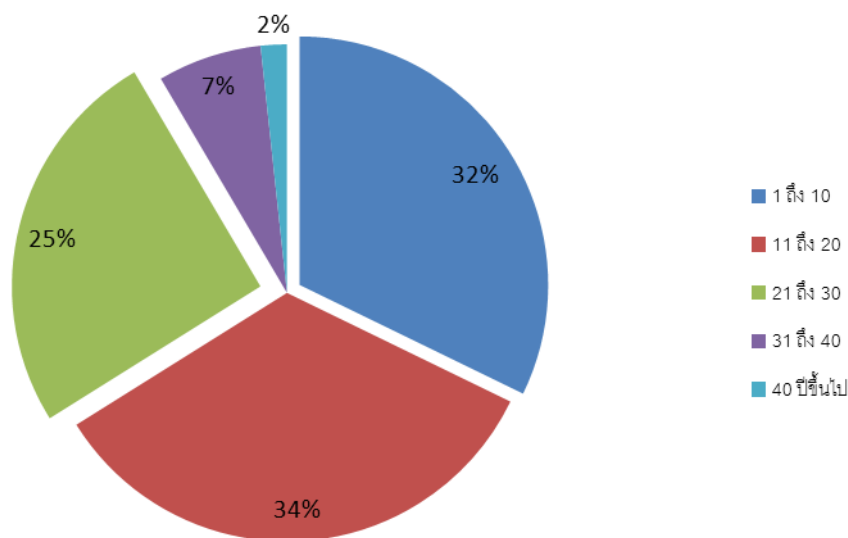
ลักษณะเชิงที่ตั้งของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างนั้น จากที่ได้ทบทวนวรรณกรรมพบว่ามีปัจจัยที่เชิงที่ตั้งที่ก่อให้เกิดวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง สามารถแบ่งได้ทั้งหมด 5 ประเภท ดังนี้ บริเวณห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน บริเวณปากซอยหรือทางแยก ชุมชน และบริเวณสถานีที่สำคัญ เช่น สถานีราชการ สนามกีฬา และสถานีขนส่งผู้โดยสาร เป็นต้น จากการสำรวจด้วยแบบสอบถามพบว่าบริเวณที่มีการจัดตั้งวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างมากที่สุดพบว่าที่ตั้งของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างนั้น ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณทางแยกหรือปากซอยคิดเป็น 66.10% ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมาได้แก่ อาคารสำนักงาน 40.67% ชุมชน 40.67% และห้างสรรพสินค้า 22.03% ตามลำดับ สามารถนำเสนอในรูปแบบแผนภูมิได้ดังนี้

แผนภูมิที่ 4. 3 แผนภูมิแสดงลักษณะที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง



ระยะเวลาการจัดตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้างตามเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส นั้นแต่เดิมในกรุงเทพมหานครมีวินจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ ต่อมาภายหลังวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 เริ่มมีการเปิดใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นครั้งแรก ดังนั้นในขณะช่วงก่อนหน้าที่จะมีการวางสถานีก็มีวินจักรยานยนต์รับจ้างอยู่แล้ว ต่อมาเมื่อสถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่ในบริเวณดังกล่าวก็เกิดวินจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มขึ้นตามเส้นทางขึ้น - ลง สถานีรถไฟฟ้าจากการสำรวจพบว่าช่วงเวลาที่มีการก่อตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด ได้แก่ช่วงเวลา 11 - 20 ปี คิดเป็น 33.89% ช่วงเวลารองลงมาได้แก่ 1-10 ปี คิดเป็น 32.20% ช่วงเวลา 21-30 ปี คิดเป็น 25.42% ช่วงเวลา 31-40 ปี คิดเป็น 6.78% และลำดับสุดท้ายตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป คิดเป็น 1.69% ตามลำดับ สามารถนำเสนอในรูปแบบแผนภูมิได้ดังนี้

แผนภูมิที่ 4. 4 แผนภูมิแสดงระยะเวลาการจัดตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้างตามเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส



4.1.1 สรุป

จากการศึกษาข้อมูลทั่วไปของวินจักรยานยนต์รับจ้างพบว่าบริเวณที่พบวินจักรยานยนต์รับจ้างขนาดใหญ่ตั้งอยู่เป็นจำนวนมากจะอยู่ตามเส้นทางสายสุขุมวิทฝั่งตะวันออก เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นที่พักอาศัย ภายหลังการขยายตัวของรถไฟฟ้าบีทีเอส อีกทั้งยังมีรถโดยสารประจำทางผ่านไม่มากสาย สำหรับสายสีลมนั้นก็จะมีวินจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณจุดเชื่อมต่อของการเดินทาง หรือสถานีปลายทางเนื่องจากเป็นจุดสิ้นสุดของรถไฟฟ้าบีทีเอสที่จะทำให้ผู้เดินทางไปในทางใต้ และทางตะวันตกของกรุงเทพมหานครต้องเดินทางต่อด้วยรถโดยสารชนิดอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามปัจจัยเชิงที่ตั้งที่ก่อให้เกิดวินจักรยานยนต์รับจ้างดังนี้ จุดเชื่อมต่อของการเดินทาง หน้าสถานที่สำคัญ ได้แก่ห้างสรรพสินค้า ตลาด อาคารสำนักงาน และชุมชน ในส่วนของระยะห่างของจักรยานยนต์รับจ้างนั้นจะมีความสัมพันธ์กับลักษณะพื้นฐานของเมือง ที่มีลักษณะเป็นตรอก เป็นซอย จึงทำให้ระยะห่างของวินจักรยานยนต์รับจ้างจึงเป็นไปตามรายชื่อซอยที่มีขนาดใหญ่ๆ หรือมีกลุ่มคนที่ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ระยะห่างจากวินจักรยานยนต์รับจ้างถึงรถไฟฟ้าส่วนใหญ่จะอยู่ในระยะทางที่ไม่เกิน 180 เมตร ดังนั้นลักษณะเชิงที่ตั้งของจักรยานยนต์รับจ้างที่ส่งผลต่อขนาดของวิน คือที่ตั้งประเภทสถานีปลายทาง หรือจุดเชื่อมต่อการเดินทางอื่นๆ เช่น สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีบางนา สถานีแบริ่ง และสถานีวงเวียนใหญ่ เป็นต้น นอกจากนี้แล้วยังมีบริเวณที่เป็นสถานที่พักอาศัยขนาดใหญ่ อย่างเช่นสถานีพร้อมพงษ์ เป็นต้น ซึ่งมีความสอดคล้องกันกับระยะห่างระหว่างวินจักรยานยนต์รับจ้างโดยระยะห่างของวินในช่วงไกลที่สุด ก็จะเป็นช่วงสถานีปลายทาง หรือ

จุดเชื่อมต่อการเดินทางอื่นๆ ได้แก่ สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีบางนา สถานีแบริ่ง และสถานีวงเวียนใหญ่ หลังจากที่ได้ทราบเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับวินจักรยานยนต์รับจ้างตามเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสแล้วนั้น ก็จะต้องทราบถึงลักษณะของการบริหารจัดการของจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อความเข้าใจในองค์กรต่อไป

4.2 การบริหารจัดการระบบภายในวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS

ในส่วนนี้ผู้ศึกษาได้ทำศึกษาการบริหารจัดการระบบภายในวินจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีวัตถุประสงค์วิเคราะห์การบริหารจัดการระบบภายในวินจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS เพื่อทราบถึงโครงสร้างของระบบวินจักรยานยนต์รับจ้าง จากคำถามงานวิจัยที่ว่า การบริหารจัดการภายในวินมีผลต่อค่าโดยสารจักรยานยนต์หรือไม่ อย่างไร สามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

4.2.1 ระบบการบริหารจัดการภายนอกวิน

การบริหารจัดการจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบัน นั้นมีหน่วยงานจากภาครัฐที่ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการที่ซับซ้อนกันเป็นผลเนื่องมาจากนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพลในช่วง พ.ศ. 2546 ที่เห็นถึงปัญหาของผู้ประกอบการจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นแรงงานนอกระบบให้กลับเข้าสู่ระบบโดยทำการลดปัญหาสำคัญของผู้ประกอบการ ส่วนแรกนี้จะเป็นการอธิบายถึงภาพรวมของการจัดตั้ง และการบริหารจัดการวินจักรยานยนต์รับจ้าง

ในยุคแรกการดูแลวินจักรยานยนต์รับจ้างรับผิดชอบโดย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจในขณะนั้น) โดยมีพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และมีการประชุมหารือเกี่ยวกับการโดยสารจักรยานยนต์รับจ้างนั้นผิดกฎหมายหรือไม่ โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มีผลการวินิจฉัยว่า เมื่อยังไม่มีกฎหมายจำกัดสิทธิหรือห้ามการนำจักรยานยนต์มารับจ้างบรรทุกโดยสาธารณะตามเส้นทางจึงไม่เป็นความผิดทางกฎหมาย ต่อมาภายหลังสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้โอนภารกิจให้กับกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ในปี พ.ศ. 2531 เนื่องจากปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ความปลอดภัยขณะขับขี่ รวมถึงเรื่องใบอนุญาตขับขี่ และทะเบียนสำหรับรถโดยสารสาธารณะ จึงเป็นเหตุทำให้เริ่มมีแนวคิดสำหรับการบริหารจัดการและจัดระเบียบเกี่ยวกับวินจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีการเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยเพิ่มเติมเกี่ยวกับส่วนของรถโดยสารสาธารณะ รวมไปถึงข้อกำหนดของผู้ขับขี่รถสาธารณะที่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถสาธารณะเท่านั้นถึงจะประกอบการได้ ต่อมาภายหลังกระทรวงคมนาคมจึงได้เสนอต่อคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรีได้ส่งมอบให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2541 ในช่วงเวลาดังกล่าวนั้นรัฐบาลยังไม่ยอมรับการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากเล็งเห็นว่าการเดินทางด้วยจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีความเสี่ยงมากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับ

กับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ของเมืองไม่ว่าจะเป็นการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) หรือรถรับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) เป็นต้น แต่ก็มีกรประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมาจนกระทั่งเข้าสู่ช่วงยุคของ พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ที่มีนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพล ซึ่งมีกลุ่มที่เรียกรับผลประโยชน์จากวินจักรยานยนต์รับจ้าง จึงนำมาสู่การผลักดันให้เกิดพระราชบัญญัติรถยนต์ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2547 ที่บังคับใช้กำหนดมาตรการควบคุมจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ในปัจจุบัน (อาวุธ อุดมรัตน์, 2550: 32)

● ลักษณะการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง

ในช่วงแรกของการก่อตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้น เป็นการก่อตั้งอย่างไม่เป็นทางการ คือเป็นการก่อตั้งกันเองโดยกลุ่มผู้ขับขี่ในวินนั้นๆ ต่อมาภายหลังมีการปรับแก้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เมื่อต่อมามีมาตรการทางกฎหมายเข้ามาควบคุมจักรยานยนต์รับจ้างในขณะนั้น จึงทำให้วินจักรยานยนต์รับจ้างที่กระจัดกระจายต้องเข้ามาอยู่ภายใต้กรอบที่หน่วยงานของรัฐรับผิดชอบได้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยผู้ก่อตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้น จะต้องขออนุญาตจากผู้กำกับการ หรือสารวัตรจราจรของสถานีตำรวจนครบาลในท้องที่ที่วินจักรยานยนต์รับจ้างจัดตั้งขึ้น เพื่อกำหนดที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง และประวัติหัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้าง และประวัติผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงลักษณะของรถที่ใช้ในการขับขี่ และหมายเลขเสื้อประจำตัวใช้สำหรับขับขี่ ซึ่งการจัดตั้งดังกล่าวเป็นการจัดตั้งตามความเหมาะสมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ต่อมาภายหลังในปี พ.ศ. 2531 หลังจากที่มีการตำรวจได้โอนภารกิจมายังกรมขนส่งทางบก ก็เริ่มมีการกำหนดให้รถจักรยานยนต์รับจ้างใช้ป้ายทะเบียนรถสาธารณะ (ป้ายเหลือง) และผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจะต้องมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ นอกจากนี้แล้วยังมีการจัดเก็บจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้าง และจำนวนเส้นทางในกรุงเทพมหานคร แต่การขออนุญาตจัดตั้งวินจักรยานยนต์ก็ยังคงขึ้นอยู่กับหน่วยงานภายใต้สังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล หลังจากนั้นในช่วงปี พ.ศ. 2546 ทางรัฐบาลได้มีโครงการขึ้นทะเบียนวินจักรยานยนต์รับจ้างตามนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพล โดยเป็นการประสานงานกันของหน่วยงานซึ่งได้แก่ กรมการขนส่งทางบก สถานีตำรวจนครบาลในท้องที่ และกรุงเทพมหานคร ซึ่งทำหน้าที่แตกต่างกันออกไป (จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่เทศกิจกรุงเทพมหานคร) ดังต่อไปนี้

กรมการขนส่งทางบก จะมีหน้าที่ออกใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะให้กับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ได้ขึ้นทะเบียนกับทางสำนักงานเขตต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร ตามที่ตั้งของวิน และยังมีหน้าที่ในการรับจดทะเบียนรถโดยสารสาธารณะ (ป้ายเหลือง) ให้กับรถจักรยานยนต์ที่เข้ามาขออนุญาตที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจากสำนักงานเขตที่ตนสังกัดเรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นไปตามระเบียบของกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548

สำนักงานเขตต่างๆ สังกัดกรุงเทพมหานคร จะมีหน้าที่เป็นจุดรับขึ้นทะเบียนเพื่อรับรองสถานะของผู้ขับขี่วินจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงเป็นผู้พิจารณาในการอนุมัติสำหรับการจัดตั้งวิน และเป็นหน่วยงานประสานระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง โดยสำนักงานเขตจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนคณะกรรมการประจำจังหวัด หรือคณะอนุกรรมการจังหวัดซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522

สถานีตำรวจนครบาล มีหน้าที่ในการบังคับ กวดขัน และตรวจจับผู้ขับขี่ที่ไม่ประพฤติ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ภาพที่ 4. 3 ลักษณะการทำงานของหน่วยงานของรัฐในการบริหารจัดการจักรยานยนต์รับจ้าง



ทั้ง 3 หน่วยงานทำหน้าที่ประสานงานกันในการบริหารจัดการเกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งจากการสัมภาษณ์ทั้งผู้ขับขี่ และเจ้าหน้าที่ของทั้ง 3 หน่วยงาน เริ่มต้นจากคำสัมภาษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างรายหนึ่ง “ผมว่าการจัดการ หรือการดูแลมอเตอร์ไซด์รับจ้างนั้นควรจะมีหน่วยงานที่ดูแลโดยตรง ไม่ใช่เวลาต้องการติดต่อต้องไปหน่วยงานนั้นที่ หน่วยงานนี้ ที่ไม่มีความสะดวก และเสียเวลาทั้งสองฝ่าย นอกจากนี้แล้ววินจักรยานยนต์รับจ้างยังถูกแทรกแซงจากกลุ่มคนต่างๆ ไม่สามารถร้องเรียนที่หน่วยงานใดได้” เช่นเดียวกับคำสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่เทศกิจ สำนักงานเขตราชเทวี มีความเห็นเกี่ยวกับการจัดหน่วยงานมารับผิดชอบโดยตรง ดังนี้ “น่าจะมีหน่วยงานที่เข้ามาดูแลวินจักรยานยนต์รับจ้างโดยตรง เพราะบางทีเจ้าหน้าที่เทศกิจทำหน้าที่ประสานงานระหว่างหน่วยงานของรัฐที่ออกใบอนุญาตต่างๆ กับผู้ขอใบอนุญาต และยังต้องจัดการเกี่ยวกับปัญหาทางเท้าที่วินจักรยานยนต์รับจ้างใช้เป็นที่ตั้งวิน หรือผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างหนีการจราจรที่ติดขัดจึงทำให้เทศกิจเป็นทั้งผู้จับ และผู้อนุญาตจึงทำให้เกิดความลำบากใจ เนื่องมาจากเป็นผู้ประสานระหว่างหน่วยงาน” ต่อมาเป็นความเห็นของเจ้าหน้าที่กรมขนส่งทางบก ซึ่งได้พูดถึงเกี่ยวกับการรับถ่ายโอนภารกิจมาอยู่ที่หน่วยงานของตน ซึ่งเป็นแนวทางที่รวมการบริหารจัดการเกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้างหรือจักรยานยนต์โดยสารสาธารณะ ดังนี้ “สำหรับหน่วยงานของเราเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องมาจากสำนักงานเขตอีกที ดังนั้นหน่วยงานของเราจึงมีหน้าที่อนุญาต หรือไม่อนุญาต ซึ่งภายในเดือน

พฤษภาคม 2556 นี้ กรุงเทพมหานคร ก็ได้ถ่ายโอนเรื่องเกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้างมาให้กับกรมการขนส่งทางบก เป็นผู้รับผิดชอบต่อไป” จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ มีแนวคิดที่เห็นด้วยกับการที่มีหน่วยงานรับผิดชอบ โดยตรง แต่ก็ยังคงมีหน่วยงานอื่นที่มีหน้าที่ทำควบคู่ไปอยู่ดี แต่ช่วยให้ตำรวจนั้นทำงานได้สะดวกมากยิ่งขึ้น มีคำสัมภาษณ์ดังนี้ “ในความคิดของผม ผมคิดว่าการมีหน่วยงานที่รับผิดชอบสำหรับการบริหารจัดการโดยตรงเป็นเรื่องที่ดี แต่สำหรับหน้าที่ของตำรวจจราจรก็มีหน้าที่ตรวจตรา และจับกุมผู้กระทำความผิดผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้นไม่ว่าจะมีหน่วยงานใดขึ้นมารับผิดชอบวินจักรยานยนต์รับจ้างก็ตาม ตำรวจจราจรก็ยังคงมีหน้าที่ในการจับกุมผู้ประพฤติดกฏหมายตามท้องถนนอยู่ดี ซึ่งการมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงก็อาจจะทำให้การปฏิบัติหน้าที่ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น”

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจักรยานยนต์รับจ้าง ได้สรุปแล้วมีความเห็นตรงกันว่า ควรจะมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบเฉพาะสำหรับการบริหารจัดการเกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้างโดยตรงเพื่อความสะดวกรวดเร็ว สำหรับการบริการ อีกทั้งยังมีความเป็นกลางสำหรับประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ทั้งหน่วยงานของภาครัฐ และวินจักรยานยนต์รับจ้าง

4.2.2 ระบบการบริหารจัดการภายในวิน

สำหรับการบริหารจัดการภายในวินนั้น เป็นการบริหารจัดการโดยกลุ่มคนภายในวินจักรยานยนต์นั้นๆ เอง ซึ่งการบริหารภายในวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นจะมีลักษณะการบริหารจัดการที่คล้ายๆ กัน แต่อาจจะมีชื่อเรียกของแต่ละวินที่ไม่เหมือนกัน โดยมีโครงสร้างภายในวิน ดังต่อไปนี้

1. ผู้ดูแลวินจักรยานยนต์รับจ้าง
2. หัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้าง (ประธานกรรมการวินจักรยานยนต์รับจ้าง)
3. คณะกรรมการวินจักรยานยนต์รับจ้าง
4. ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างภายในวิน

ผู้ดูแลวินจักรยานยนต์รับจ้าง มีหน้าที่เสมือนเป็นผู้ตัดสินใจแทนนายทุนของวิน จะคอยดูแลผู้ขับขี่ภายในวินให้เป็นไปตามกฎของวิน และจะเป็นผู้ไกล่เกลี่ยกรณีพิพาทต่างๆ ทั้งภายในวิน และระหว่างวิน ผู้ดูแลวินนั้นจะมีอยู่ในบางวินที่มีการแข่งขันในพื้นที่สูง และจะเป็นลูกน้องของกลุ่มคนมีสีหรือผู้มีอิทธิพลในพื้นที่

หัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้าง (ประธานกรรมการวินจักรยานยนต์รับจ้าง) มีหน้าที่เป็นผู้ประสานงานระหว่างวินจักรยานยนต์รับจ้างกับหน่วยงานของรัฐ ซึ่งถ้าวินที่ไม่มีผู้ดูแลวินจักรยานยนต์รับจ้าง หัวหน้าวินก็จะทำหน้าที่เป็นผู้ที่ไกล่เกลี่ยกรณีพิพาทต่างๆ ซึ่งหัวหน้าวินได้มาจากการเลือกกันเองจากผู้ขับขี่ภายในวิน ซึ่งบางวินจะมีการบริหารเป็นคณะกรรมการของวินซึ่งผู้ที่ได้รับเลือกจะเป็นประธานประจำวินก็จะมีหน้าที่เป็นหัวหน้าวินไปอัตโนมัติ

คณะกรรมการวินัจฉยานยนต์รับจ้าง เป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับเลือกจากผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างภายในวินด้วยกัน ทำหน้าที่ช่วยประธานกรรมการประจำวินจักรยานยนต์รับจ้างในการตัดสินใจ เกี่ยวกับเรื่องต่างๆ ภายในวิน ตัวอย่างเช่น การรับสมาชิกเพิ่มภายในวิน การลงโทษผู้ขับขี่ที่ทำผิดกฎของวิน เป็นต้น

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างภายในวิน เป็นผู้ที่ประกอบอาชีพผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง สังกัดวินจักรยานยนต์ต่างๆ ซึ่งต้องลงทะเบียนกับทางสำนักงานเขตต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร และได้รับการยอมรับจากสมาชิกภายในวินที่ตนสังกัดอยู่ด้วย

- **ลักษณะการเข้าสู่อาชีพผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง**

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างถึงเรื่องการเข้าสู่อาชีพผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ดังนี้ การเข้ามาขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างนั้นอย่างแรกก็ต้องมีรถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนเป็นรถสาธารณะ แล้วก็ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ ถ้าจะเข้าสมัครวินก็ต้องมีพรรคพวกชวนเข้าไปแทนเบอร์ที่ขาดไปอาจจะเกิดจากการที่ผู้ขับขี่คนก่อนย้ายกลับไปอยู่ต่างจังหวัด หรือเปลี่ยนอาชีพจึงเป็นเหตุให้เบอร์เสียดังกล่าวนั้นว่างอยู่จึงหาคนมาทดแทน ซึ่งเหตุผลที่เลือกคนที่รู้จักมาทดแทนนั้นก็เนื่องมาจากเป็นการลดการผิดใจกันภายในวิน เนื่องมาจากคนที่มาขับที่แทนก็เป็นคนรู้จักกันทั้งนั้น แต่เมื่อเข้าสู่วินจักรยานยนต์รับจ้างก็จะมี การเก็บค่าธรรมเนียมแรกเข้าเพื่อเป็นค่าส่วนกลางต่างๆ ของวิน สำหรับบางวินเงินนี้ก็อาจจะใช้เป็นกองทุนสำหรับผู้ขับขี่ภายในวิน ในแต่ละวินก็จะมี การเก็บเงินในจำนวนที่ไม่เท่ากันโดยจะเป็นการตกลงกันระหว่างผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างภายในวิน จากการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามพบว่า ค่าธรรมเนียมแรกเข้าที่พบจะมีอยู่ที่ช่วงตั้งแต่ 400 – 6,000 บาท แต่ราคาที่มี การเก็บค่าธรรมเนียมแรกเข้ามากที่สุด คือราคา 4,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.6 จากผลการสำรวจทั้งหมด

เมื่อจ่ายค่าธรรมเนียมแรกเข้าแล้วนั้นผู้ที่เข้ามาขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างก็จำเป็นที่จะต้อง มีจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ซึ่งจากการสำรวจแล้วพบว่า ราคาจักรยานยนต์ที่นำไปใช้เป็นจักรยานยนต์รับจ้างจะมีราคาตั้งแต่ 30,000 – 80,000 บาท ส่วนใหญ่ก็จะใช้เป็นระบบผ่อนชำระรายเดือนแล้วแต่ฐานะของผู้ขับขี่แต่ละคน มีในจำนวนน้อยที่ผ่อนชำระหมดค่ารถจักรยานยนต์หมดแล้ว วิธีการผ่อนชำระส่วนใหญ่ก็จะเป็นการผ่อนชำระภายใน 24 เดือน ส่วนรายงวดก็ขึ้นอยู่กับค่าจักรยานยนต์ของแต่ละคน และจะต้องนำรถจักรยานยนต์คันดังกล่าวไปตรวจสภาพ และขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะ (รถป้ายเหลือง) และในปีต่อไป ไปผู้ขับขี่ก็เสียภาษีป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์รับจ้าง และ ก็ค่าต่อใบอนุญาตขับขี่ประมาณ 300 บาทต่อปี

และสุดท้ายก็ได้มาซึ่งสัญลักษณ์ของการเป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างนั่นก็คือ “เสื้อวิน” เสื้อวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นได้มาจากการที่ผู้ขับขี่ หรือหัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นไปทำการขึ้นทะเบียนเป็นวินจักรยานยนต์รับจ้างกับสำนักงานเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกอบด้วยผู้ขับขี่ภายในวินจำนวนกี่คนก็ตามที่กรุงเทพมหานคร และตำรวจท้องที่อนุญาต แล้วหัวหน้าวินจักรยานยนต์รับจ้างจึงไปทำการตัดเสื้อวิน หรือเสื้อกั๊ก เพื่อใช้สำหรับเป็นสัญลักษณ์ว่าเป็นผู้ขับขี่วินจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งค่าเสื้อวินนั้นก็จะมีราคาอยู่ที่ 250 บาท โดยผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างทำการจ่ายเงินเอง โดยการกำหนดสีเสื้อวินในช่วงแรกนั้นมีลักษณะเป็นเสื้อสีส้ม

ภาพที่ 4. 4 ตัวอย่างเสื้อวินจักรยานยนต์รับจ้าง



ด้านหน้า ประกอบด้วยหมายเลขประจำตัว (เป็นตัวเลขอารบิก) และมีตราสัญลักษณ์ของกรุงเทพมหานคร และ กองบัญชาการตำรวจนครบาล ปัจจุบันถ้าหัวหน้าวิน หรือผู้ขับขี่ภายในวินเข้าร่วมกับสมาคมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทยก็จะมีตราสัญลักษณ์ของสมาคมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างแห่งประเทศไทยติดอยู่ด้วย

ด้านหลัง ประกอบด้วยหมายเลขประจำตัว (ปัจจุบันใช้เป็นตัวเลขอารบิก) ด้านบนเป็นชื่อของสำนักงานเขตที่ตั้งอยู่ ส่วนด้านล่างหมายเลขประจำตัวจะเป็นชื่อวิน หรือสถานที่ตั้งวิน

ในปัจจุบันบางเขตในกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตได้กำหนดให้ใช้สีใหม่ ซึ่งใช้เฉพาะในพื้นที่เขตนั้นเช่น สำนักงานเขตสาทรได้กำหนดให้ใช้ม่วงเป็นสีเสื้อวินจักรยานยนต์รับจ้าง สำนักงานเขตปทุมวันได้กำหนดให้ใช้สีชมพูเป็นสีเสื้อวินจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่เทศกิจเขตปทุมวันเกี่ยวกับเรื่องสีเสื้อ ดังนี้ การกำหนดสีเสื้อนั้นเป็นผลเพื่อลดการเกิดอาชญากรรมจากผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เพราะเนื่องมาจากการที่มีสีเสื้อเหมือนกันทั้งกรุงเทพมหานคร ในพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางอย่างปทุมวัน หรือ สาทรที่มีชาวต่างชาติเดินทางเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดการเอาเปรียบจากผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างบางคน เมื่อไปแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่

สามารถให้ข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ได้จึงทำให้สำนักงานเขตบางสำนักงานเขตได้ทำการเปลี่ยนสีเสื้อวินจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อให้ผู้ใช้บริการจำสีเสื้อผู้ขับขี่ได้สะดวกยิ่งขึ้น

ในส่วนของ การเช่าเสื้อวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้น เป็นเรื่องของเจ้าของเสื้อวินจักรยานยนต์รับจ้างกับผู้เช่าเสื้อตกลงกันเอง จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างชวยสุขุมวิท 22 ได้กล่าวว่า “เสื้อวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นก็เปรียบเสมือนกันกับสมบัติชิ้นหนึ่ง คล้ายๆ กับที่นา นั้นแหละมันก็มีสิทธิซื้อ-ขาย หรือให้เช่ากันได้” ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงมุมมองว่าสิทธิที่ได้รับการอนุญาตในการเช่าเป็นสมาชิกของวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นถือเป็นทรัพย์สินสมบัติสามารถถ่ายถอดเป็นมรดก และให้เช่าเพื่อหาผลประโยชน์ได้ โดยมีราคาเช่าที่แตกต่างกันในบางวินนั้นให้เช่าเป็นรายวัน 200 – 250 บาทต่อวัน แต่บางคนเมื่อถึงฤดูทำนาก็ได้ให้เช่าเป็นรายเดือน โดยราคาเช่ารายเดือนก็แล้วแต่การตกลงกันระหว่างเจ้าของเสื้อกับผู้เช่า จากการสำรวจพบว่าราคาเช่าเสื้อวินมีตั้งแต่ 1500 – 10,000 บาท เหตุผลที่ได้จากการสัมภาษณ์ส่วนใหญ่คือ เพื่อให้เจ้าของเสื้อวินกลับไปทำนาที่ต่างจังหวัด จึงให้สิทธิการเช่าเสื้อเพื่อที่จะได้เป็นการไม่เสียโอกาสในการสร้างรายได้จาก วินจักรยานยนต์รับจ้าง และในวันที่หยุดก็สามารถมีรายได้มาเลี้ยงตนเองและครอบครัวได้ แต่สำหรับมุมมองของเจ้าหน้าที่เทศกิจ และเจ้าหน้าที่กรมขนส่งทางบกซึ่งได้จากการสัมภาษณ์กลับมองว่า ไม่ควรมีการให้เช่าเสื้อเนื่องมาจากการให้สิทธิสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างนั้นได้ให้สิทธิเป็นรายบุคคล ซึ่งพิจารณาจากลักษณะของความสามารถในการขับขี่จักรยานยนต์ รวมทั้งลักษณะทั่วไปสำหรับอาชีพบริการ ดังนั้นการให้ผู้อื่นเข้ามาสวมสิทธิจึงเป็นสิ่งที่ไม่เหมาะสม เพราะว่าผู้ที่เข้ามาใช้สิทธินั้นอาจจะมีคุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมกับลักษณะของการให้บริการของอาชีพดังกล่าว จึงอาจจะนำมาสู่ความไม่ปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร และเมื่อเกิดปัญหาจากผู้ขับขี่ที่เช่าเสื้อวินแล้วก็จะตามจับกุมเพื่อมารับโทษได้ยาก ซึ่งมุมมองของเจ้าหน้าที่รัฐจะเป็นจุดที่คำนึงถึงผลที่ตามมาจากการที่เกิดระบบการเช่าเสื้อวิน

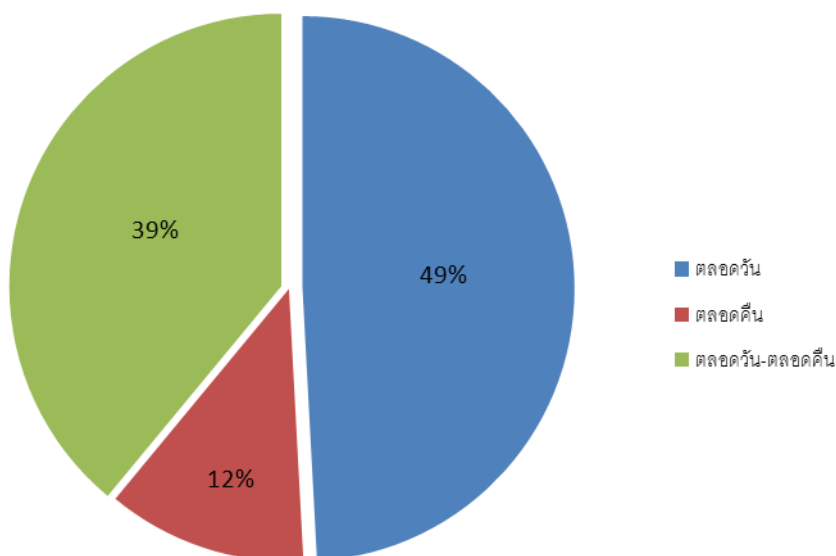
จากที่ได้อธิบายมาข้างต้นนั้นเป็นวิธีการเข้าสู่ระบบจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นส่วนประกอบของระบบของการบริหารจัดการภายในวินจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งได้กล่าวถึงลักษณะของผู้ขับขี่จะต้องมีจักรยานยนต์ที่ได้รับการจดทะเบียนเป็นจักรยานยนต์สาธารณะ และต้องมีใบขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ การเข้าสู่ระบบวินก็จำเป็นที่จะต้องมีส่วนสาย หรือมีญาติพี่น้องที่เป็นผู้ขับขี่ภายในวิน หรือฝากเช่าโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ เมื่อเข้าสู่ระบบแล้วผู้ขับขี่หน้าใหม่ภายในวินก็ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมแรกเข้า หลังจากนั้นก็มีรายจ่ายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์เพื่อนำมาประกอบอาชีพ จะต้องมีการต่อทะเบียนรายปีทั้งทะเบียนรถสาธารณะ และใบอนุญาตขับขี่ เมื่อมีดังที่กล่าวมาข้างต้นแล้วจึงจะต้องมีเสื้อวิน หรือเสื้อกั๊ก ซึ่งการได้มานั้นมีอยู่ 2 วิธี ได้แก่ ได้โดยการจดทะเบียนกับกรุงเทพมหานคร และกรมขนส่งทางบก จะเป็นการได้ด้วยสิทธิของตนเอง ส่วนวิธีที่สองได้จากการใช้

เงินซื้อสิทธิการวิ่งรถจากเจ้าของสิทธิเดิม หรือผู้ที่ขึ้นทะเบียนไว้ สำหรับการวิ่งที่ไม่เป็นประจำก็จะมี การเข้าสิทธิในการวิ่งระยะสั้น โดยเป็นการตกลงกันเองระหว่างเจ้าของสิทธิกับผู้ขอเช่า

- **รูปแบบการให้บริการของวินจักรยานยนต์รับจ้าง**

ช่วงเวลาการให้บริการของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ในช่วงเริ่มต้นของการใช้จักรยานยนต์รับจ้างนั้น ช่วงเวลาให้บริการจะอยู่ในช่วงเวลาเช้าที่ประชากรเมืองเริ่มเดินทางออกมาทำงานซึ่งจะอยู่ในช่วงเวลาประมาณ 05.00 น. และช่วงเวลาเย็นที่ประชากรเมืองเริ่มเดินทางกลับหลังจากทำงานอยู่ในช่วงเวลา 15.00 น. แต่ในปัจจุบันการทำงานของคนเมืองเริ่มมีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจโลกที่รวดเร็วมากยิ่งขึ้น จึงทำให้วิถีชีวิตการทำงานของประชากรเมืองเปลี่ยนไปจากเดิม โดยเป็นการทำงานเป็นรอบ จึงทำให้ช่วงเวลาการให้บริการของวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นขยายเวลามากขึ้น จนในปัจจุบันมีหลายวินที่ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง จากการสำรวจภาคสนามพบว่าช่วงเวลาของการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่พบมากที่สุดจะเป็นช่วงเวลาตลอดวัน คือ ตั้งแต่เวลา 05.00 – 21.00 น. คิดเป็น 49.15% รองลงมาเป็นช่วงเวลาตลอดวัน - ตลอดคืน หรือให้บริการ 24 ชั่วโมง คิดเป็น 38.98% และสุดท้ายได้แก่ช่วงเวลาวิ่งตลอดคืน คิดเป็น 11.86% สามารถนำเสนอได้ในรูปแบบแผนภูมิได้ดังนี้

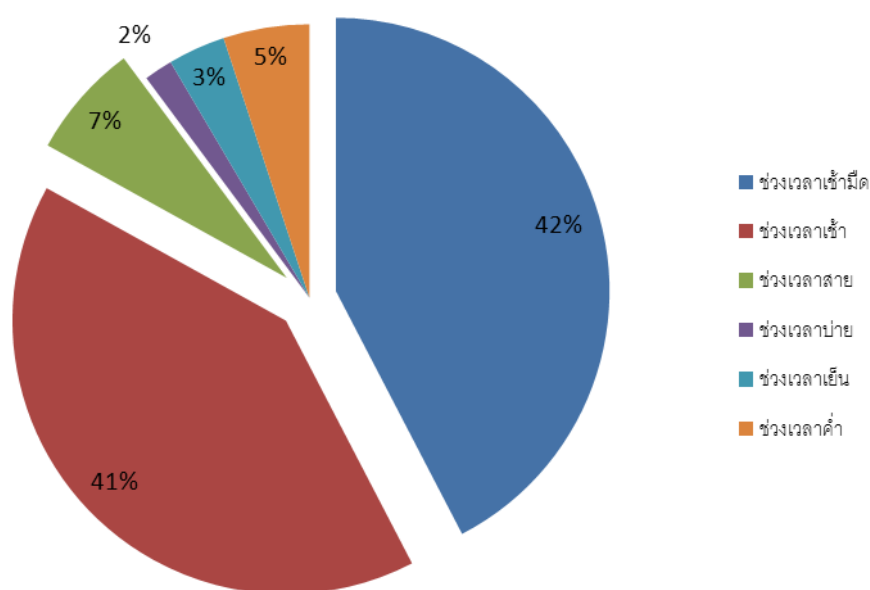
แผนภูมิที่ 4. 5 แผนภูมิแสดงช่วงเวลาขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง



และช่วงเวลาของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเริ่มออกมาขี่จักรยานยนต์มากที่สุด จากการสำรวจพบว่า ช่วงเวลาที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเริ่มออกให้บริการจะเป็นช่วงเวลาเช้ามืด (04.30 – 05.00 น.)

คิดเป็น 42.37% ช่วงเวลารองลงมาได้แก่ช่วงเวลาเช้า (06.00 – 08.00 น.) คิดเป็น 40.68% ช่วงเวลาสาย (09.00 – 11.00 น.) คิดเป็น 6.78% ช่วงเวลาค่ำ (19.00 – 21.00 น.) คิดเป็น 5.08% ช่วงเวลาเย็น (16.00 – 18.00 น.) คิดเป็น 3.39% และสุดท้ายช่วงเวลาที่มิผู้ออกมาขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างน้อยที่สุดได้แก่ ช่วงเวลาบ่าย (12.00 – 15.00 น.) คิดเป็น 1.69% สามารถนำเสนอได้ในรูปแบบแผนภูมิได้ดังนี้

แผนภูมิที่ 4. 6 แผนภูมิแสดงช่วงเวลาที่มีผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างออกมาให้บริการ



จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่พบว่า วินที่มีลักษณะของการให้บริการแบบทั้งวันทั้งคืน จะมีการสับเปลี่ยนหมุนเวียนกันเป็นรอบๆ โดยกลุ่มหนึ่งจะให้บริการในช่วงกลางวัน และอีกกลุ่มหนึ่งจะให้บริการในช่วงกลางคืน โดยผู้ขับขี่ในช่วงเวลากลางวันนั้นจะเริ่มออกให้บริการตั้งแต่ในช่วงเวลาประมาณ 05.00 – 06.00 น. ซึ่งเป็นช่วงที่เริ่มมีผู้คนออกมาใช้บริการ ส่วนใหญ่จะเป็นวินจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ตามซอย โดยทำหน้าที่รับ – ส่งผู้เดินทางมาทำงาน สำหรับผู้ที่ออกให้บริการในช่วงสายนั้น เป็นเหตุมาจากการที่วินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นห้างสรรพสินค้าที่เปิดให้บริการในช่วงสายจึงทำให้วินจักรยานยนต์เริ่มออกให้บริการก่อนที่ห้างสรรพสินค้าเปิดเพียงไม่นานเวลาที่เริ่มออกให้บริการก็จะอยู่ในช่วงเวลา 09.00 น. สำหรับในเวลาเย็นนั้นก็จะมีวินกลุ่มที่ให้บริการในช่วงเวลาดังกล่าว จะเป็นวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่บริเวณริมทางเท้า จะทำหน้าที่ย้ายคนจากระบบขนส่งมวลชนกระแสหลักกลับเข้าสู่ที่พักอาศัย เนื่องมาจากในช่วงเวลาเย็นนั้นผู้คนจะมีลักษณะการเดินทางที่แตกต่างจากช่วงเวลาเช้า เนื่องมาจากบางกลุ่มก็เดิน

ทางเข้าสู่ที่พักอาศัย แต่บางกลุ่มเลือกที่จะเดินทางไปยังที่อื่นก่อนเพื่อไปพักผ่อนหย่อนใจหลังจากเลิกงาน แล้วค่อยกลับเข้าสู่ที่พักอาศัยดังนั้นกลุ่มวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างในช่วงเวลาเย็นนั้นจะมีลักษณะการวิ่งที่ค่อนข้างไกลกว่า ส่วนใหญ่จะเริ่มออกให้บริการในช่วงเวลา 16.00 น.เป็นต้นไป ส่วนวินที่เริ่มออกให้บริการในช่วงค่ำ ส่วนใหญ่จะเป็นวินที่ให้บริการในช่วงเวลาตีจนถึงช่วงเวลาเช้ามืดซึ่งให้บริการตลอดคืน จะมีคนวิ่งในช่วงเวลาดังกล่าวไม่มากนักส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณที่เป็นซอยขนาดใหญ่ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนสายหลักอื่นๆ ได้ช่วงเวลาที่ผู้ขับขีเริ่มออกให้บริการจะอยู่ในช่วงเวลา 20.00 น.

การจัดคิวรอผู้โดยสาร เป็นการจ้ดลำดับเพื่อลดปัญหาความขัดแย้งกันระหว่างคนภายในวิน และระหว่างวิน และยังเป็นความระเบียบเรียบร้อยซึ่งจากการสำรวจพบว่าวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ประมาณ 98.31% มีการจัดลำดับคิวในการรับผู้โดยสาร และมีเพียง 1.69% ที่ไม่มีการจัดลำดับการรับผู้โดยสาร โดยวิธีการจัดลำดับมีวิธีการจัดลำดับดังต่อไปนี้ การแขวนกุญแจ หรือการแขวนป้ายลำดับ การจอดต่อคิว และมาก่อนได้ก่อน จากการสำรวจพบว่าวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่มีการจัดลำดับผู้โดยสารแบบแขวนป้ายลำดับ คิดเป็น 65.51% และแบบการเรียกตามการจอดต่อคิว คิดเป็น 34.49% ของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่มีการจัดลำดับ ส่วนวินที่ไม่ได้มีการจัดลำดับนั้นใช้วิธีการมาก่อนได้ออกก่อน ไม่มีใช้วิธีการจำกัดจำนวนระหว่างผู้ขับขีภายในวินนั้นๆ ต่อมาทำการหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวินกับรูปแบบการจัดคิวรอผู้โดยสาร พบว่า กลุ่มวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างขนาดเล็ก และขนาดกลางส่วนใหญ่ส่วนใหญ่จะใช้วิธีการแขวนป้ายลำดับ หรือแขวนกุญแจ คิดเป็น 67.27% ของวินขนาดเล็กและวินขนาดกลางทั้งหมด และอีก 32.73% ของวินขนาดเล็กและวินขนาดกลาง ส่วนวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างขนาดใหญ่จากกลุ่มตัวอย่างพบว่า 75% เป็นการจัดคิวรอผู้โดยสารแบบเรียงตามการจอดจรรย์ยานยนต์ ซึ่งจากการสัมภาษณ์กลุ่มวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างขนาดใหญ่พบว่า เนื่องมาจากการที่มีจำนวนผู้ขับขีเป็นจำนวนมากเกินกว่าที่จะมีการแขวนป้าย หรือแขวนกุญแจได้ วิธีการจัดลำดับคิวในการรับผู้โดยสารคือจะมีที่ว่างสำหรับจอดพัก และจะผู้ขับขีอีกกลุ่มหนึ่งอยู่บนริมทาง หรือบนที่ตั้งวินจำนวนหนึ่ง และเมื่อถึงคิวก็จะถูกเรียกให้เข้ามาแทนที่คนที่ออกไปส่งผู้โดยสาร ดังนั้นการใช้การจัดลำดับคิวผู้โดยสารแบบการเรียงตามการจอดจรรย์ยานยนต์รับจ้างจึงเป็นวิธีที่เหมาะสมมากกว่าวิธีอื่นๆ

สำหรับกรณีที่มีวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างอื่นอยู่ในบริเวณใกล้เคียง จากการศึกษาพบว่า 72.88% มีการแบ่งเขตการให้บริการระหว่างวิน จากการสัมภาษณ์พบว่าการแบ่งเขตนั้นจะมีการแบ่งดังต่อไปนี้ ทำการแบ่งตามเขตพื้นที่ คิดเป็น 53.48% ตกลงกันระหว่างวิน คิดเป็น 23.26% ผู้โดยสารเป็นผู้เลือก คิดเป็น 16.28% ยังมีปัญหาค้ำคากันอยู่ 4.65% และทางสำนักงานเขตกำหนดมาให้ 2.32% ของวินที่มีการแบ่งของการให้บริการ

ลักษณะของการรับ – ส่งผู้โดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้างจะเป็นไปในรูปแบบของการรอผู้โดยสารอยู่บริเวณที่ตั้งของวิน เมื่อมีผู้โดยสารเรียกใช้บริการจึงเริ่มขี่จักรยานยนต์ไปส่งยังที่หมาย ส่งเสร็จแล้วก็จะวนกลับมาต่อคิวรอผู้โดยสารอีกครั้ง แต่ในระหว่างทางหากเจอผู้โดยสารเรียก แล้วเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่มีวินของตนวิ่งอยู่เป็นประจำสามารถที่จะรับผู้โดยสารได้ แต่หากถ้ามีวินอื่นอยู่ด้วยก็จะต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดการผิดใจกันระหว่างวินได้ โดยอาจจะเสี่ยงให้ผู้โดยสารเดินไปยังวินที่ใกล้เคียง แต่ในกฎหรือข้อบังคับในการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างจะมีข้อบังคับบอกว่า ในการจดทะเบียนเป็นวินจักรยานยนต์รับจ้างนั้นจะต้องมีระยะทางที่ห่างจากวินเดิมอยู่ไม่น้อยกว่า 70 เมตร และจะต้องระบุเส้นทางวิ่งประจำว่ามีจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการให้บริการของวินที่ใด ซึ่งเป็นกฎที่ทราบกันทั่วไปของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่ได้บังคับเป็นกฎหมายเมื่อมีการละเมิดจึงไม่มีการจับกุมหรือการลงโทษ

4.2.3 สรุป

ในเรื่องของการบริหารจัดการนั้น ได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่เป็นการบริหารวินจักรยานยนต์รับจ้างจากภายนอก ก็คือหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่มีหน้าที่บังคับใช้แตกต่างกัน และส่วนที่สองการบริหารจัดการภายในวิน ซึ่งส่วนแรกนั้นได้อธิบายถึงระบบการจัดการภายนอกวิน ที่รับนโยบายมาจากรัฐบาล ประกอบด้วยหน่วยงานของกรมขนส่งทางบก สำนักงานเขตกรุงเทพมหานคร และกองกำกับการตำรวจนครบาล ซึ่งแต่ละหน่วยงานก็จะมีหน้าที่แตกต่างกันออกไป จากการศึกษาพบว่าทุกๆ หน่วยงานมีความเห็นที่คล้ายคลึงกันคือ ต้องการให้มีหน่วยงานกลางซึ่งเป็นหน่วยงานเฉพาะอาจจะเป็นหน่วยงานของภาครัฐ หรือเอกชนที่ทำหน้าที่ติดต่อประสานงานเรื่องราวเกี่ยวกับวินจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด นอกจากนี้ยังได้อธิบายถึงการเข้าร่วมเป็นผู้ขับขี่ภายในวินจักรยานยนต์รับจ้าง และการขอจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง สำหรับส่วนที่สองได้ทำการอธิบายถึงการบริหารจัดการทั่วไปภายในวิน โดยมีการให้บริการในลักษณะตลอดวัน เริ่มให้บริการในช่วงเช้า เวลาประมาณ 05.00 น.และจะเลิกให้บริการในช่วงเวลา 21.00 น. และมีการจัดระบบการวิ่งตามลำดับก่อนหลังจะเป็นลักษณะของการแขวนป้าย และเมื่อส่งผู้โดยสารเสร็จแล้วจะกลับมารอให้บริการต่อในบริเวณที่ตั้งของวินอีกครั้ง ซึ่งจากลักษณะข้อมูลดังกล่าวจะนำไปสู่ลักษณะการเข้าสู่อาชีพผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ในการขับขี่มีรายได้ – รายจ่ายมากน้อยเท่าไรเพื่อนำไปคิดเป็นต้นทุนเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์หาปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารต่อไป

4.3 การวิเคราะห์หาปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS

จากสมมุติฐานที่ว่าปัจจัยที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างขึ้นอยู่กับ

1. ลักษณะทั่วไปของวิน ประกอบด้วย ที่ตั้งของวิน, ขนาดของวิน, จำนวนผู้ใช้บริการต่อวัน
2. ต้นทุนของการประกอบการ ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ต้นทุนผู้ประกอบการส่วนตัวผู้ขับขี่ และ ต้นทุนของการบริหารจัดการภายในวิน
3. ทางเลือกของผู้ใช้บริการ ประกอบด้วย ทางเลือกของการเดินทาง และระยะทางจากระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ

ผู้ศึกษาจึงนำมาพิสูจน์สมมุติฐานจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจด้วยแบบสอบถามโดยนำมาหาความสัมพันธ์ในเชิงสถิติโดยแยกตามปัจจัยที่ได้กล่าวมาข้างต้น ดังนี้



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ลักษณะทั่วไปของวินจรรย์ยานต์รับจ้าง

1) ปัจจัยทางด้านที่ตั้งของวิน

ตารางที่ 4. 3 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับปัจจัยทางด้านที่ตั้ง

อัตราค่าโดยสาร จรรย์ยานยนต์รับจ้าง (บาท/กิโลเมตร)	ปัจจัยด้านที่ตั้ง					Total
	ห้างสรรพสินค้า	อาคาร สำนักงาน	ปากซอย	ชุมชน	อื่นๆ	
ต่ำกว่า 10	0	0	2	1	0	4
11-20	0	8	12	0	0	21
21-30	2	6	12	0	1	21
31-40	3	3	6	0	0	10
40 ขึ้นไป	0	0	3	0	0	3
Total	5	17	35	1	1	59

ตารางที่ 4. 4 การทดสอบ Chi-Square Test

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	30.290 ^a	16	.017
Likelihood Ratio	20.200	16	.211
N of Valid Cases	59		

จากตารางที่ 4.3 และ 4.4 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่าปัจจัยทางด้านที่ตั้งของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง

2) ปัจจัยทางด้านขนาดของวิน

ตารางที่ 4. 5 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับปัจจัยทางด้านขนาดของวิน

อัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์รับจ้าง	ปัจจัยด้านขนาดของวิน			
	เล็ก	กลาง	ใหญ่	Total
ต่ำกว่า 10	2	1	0	3
11-20	16	2	0	18
21-30	17	2	3	22
31-40	8	2	0	10
40 ขึ้นไป	1	3	1	5
Total	44	11	4	59

ตารางที่ 4. 6 การทดสอบ Chi-Square Test

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	18.426 ^a	10	.048
Likelihood Ratio	18.097	10	.053
N of Valid Cases	59		

จากตารางที่ 4.5 และ 4.6 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่าปัจจัยทางด้านขนาดของวินมีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

3) ปัจจัยทางด้านจำนวนผู้ใช้บริการ

ตารางที่ 4. 7 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับปัจจัยทางด้านจำนวนผู้ใช้บริการ

อัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์ รับจ้าง (บาท/กิโลเมตร)	ปัจจัยด้านจำนวนผู้ใช้บริการ					Total
	ต่ำกว่า 30	31-50	51-70	71- 100	มากกว่า 100	
ต่ำกว่า 10	1	2	0	0	1	4
11-20	8	5	0	4	4	21
21-30	6	3	4	6	2	21
31-40	5	2	1	0	2	10
40 ขึ้นไป	2	1	0	0	0	3
Total	22	13	5	10	9	59

ตารางที่ 4. 8 การทดสอบการหาค่าความสัมพันธ์ด้วยวิธีการ Correlation

Symmetric Measures

	Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Interval by Interval Pearson's R	.258	.112	1.999	.050 ^c
Ordinal by Ordinal Spearman Correlation	.123	.137	.926	.358 ^c
N of Valid Cases	58			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

จากตารางที่ 4.7 และ 4.8 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่าปัจจัยทางด้านจำนวนผู้ใช้บริการไม่มีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

ต้นทุนของการประกอบการ

ต้นทุนของการประกอบการนั้นผู้ศึกษาได้ทำการแยกออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ต้นทุนผู้ประกอบการส่วนตัวผู้ซัพซี้ ซึ่งเป็นส่วนที่ผู้ซัพซี้ลงทุนเพื่อเข้ามาประกอบการเป็นผู้ซัพซี้วินจักรยานยนต์รับจ้าง และส่วนที่ 2 ได้แก่ ต้นทุนของการบริหารจัดการภายในวิน หมายถึงส่วนที่ผู้ซัพซี้ภายในวินร่วมลงทุนสำหรับการบริหารจัดการภายในวินของตนเอง

1) ปัจจัยทางด้านต้นทุนผู้ประกอบการส่วนตัวผู้ซัพซี้

ประกอบไปด้วย ค่าธรรมเนียมแรกเข้า ค่าเช่าเสื่อวินจักรยานยนต์รับจ้าง ราคาของจักรยานยนต์ ค่าเช่าจักรยานยนต์ ค่าน้ำมัน และค่าบำรุงรักษา ดังนี้



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

- ค่าธรรมเนียมแรกเข้า

ตารางที่ 4. 9 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับปัจจัยทางด้านต้นทุนผู้ประกอบการส่วนตัวผู้ขับขี่ คิดจากค่าธรรมเนียมแรกเข้า

อัตราค่าโดยสาร จักรยานยนต์ รับจ้าง (บาท/กิโลเมตร)	ปัจจัยต้นทุนผู้ขับขี่ ด้านค่าธรรมเนียมแรกเข้า					Total
	ต่ำกว่า 1,500	1,500- 2,499	2,500- 3,499	3,500- 4,499	มากกว่า 4,500	
ต่ำกว่า 10	0	1	2	1	0	4
11-20	6	1	6	6	2	21
21-30	1	7	4	5	4	21
31-40	1	3	2	2	2	10
40 ขึ้นไป	1	0	1	0	1	3
Total	9	12	15	14	9	59

ตารางที่ 4. 10 การทดสอบ Correlation

		Symmetric Measures			
		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	.075	.140	.569	.572 ^c
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	.060	.134	.455	.651 ^c
N of Valid Cases		59			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

จากตารางที่ 4.9 และ 4.10 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่า ปัจจัยทางด้านค่าธรรมเนียมแรกเข้านั้นไม่มีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

- ค่าเช่าเสื่อวิน

ตารางที่ 4. 11 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับปัจจัยทางด้านต้นทุนผู้ประกอบการส่วนตัวผู้ขับขี่ คิดจากค่าเช่าเสื่อวิน (หน่วยเป็นบาทต่อ 1 เดือน)

อัตราค่าโดยสาร จักรยานยนต์รับจ้าง (บาท/กิโลเมตร)	ปัจจัยต้นทุนผู้ขับขี่ ด้านค่าเช่าเสื่อวิน (ต่อ 1 เดือน)					Total
	ต่ำกว่า 4000	4000-6000	6000-8000	8000-10000	10000 ขึ้นไป	
ต่ำกว่า 10	1	1	0	1	0	3
11-20	7	5	3	2	1	18
21-30	4	11	5	1	1	22
31-40	5	2	2	0	1	10
40 ขึ้นไป	3	2	0	1	0	6
Total	20	21	10	5	3	59

ตารางที่ 4. 12 การทดสอบ Chi-Square Test

Chi-Square Tests			
	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.926 ^a	20	.834
Likelihood Ratio	15.740	20	.733
N of Valid Cases	59		

จากตารางที่ 4.11 และ 4.12 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่าปัจจัยทางด้านค่าเช่าเสื่อวินไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

- ราคาจักรยานยนต์รับจ้าง

ตารางที่ 4. 13 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับปัจจัยทางด้านต้นทุนผู้ประกอบการส่วนตัวผู้ขับขี่ คัดจากราคาค่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง

อัตราค่าโดยสาร จักรยานยนต์ รับจ้าง	ปัจจัยต้นทุนผู้ขับขี่ ด้านราคารถจักรยานยนต์รับจ้าง					
	(บาท/ กิโลเมตร) 30000- 40000	40000- 50000	50000- 60000	60000- 70000	70000 ขึ้น ไป	Total
ต่ำกว่า 10	0	3	0	0	0	3
11-20	1	8	4	4	1	18
21-30	2	8	5	7	0	22
31-40	2	5	2	1	0	10
40 ขึ้นไป	0	3	1	1	1	6
Total	5	27	12	13	2	59

ตารางที่ 4. 14 การทดสอบ Chi-Square Test

Chi-Square Tests

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.596 ^a	16	.702
Likelihood Ratio	13.433	16	.641
N of Valid Cases	59		

จากตารางที่ 4.13 และ 4.14 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่า ปัจจัยทางด้านราคาจักรยานยนต์รับจ้างไม่มีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

- ค่าน้ำมัน

ตารางที่ 4. 15 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับปัจจัยทางด้านต้นทุนผู้ประกอบการส่วนตัวผู้ขับขี่ คิดจากราคาค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (ต่อวัน)

อัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์ รับจ้าง	ปัจจัยต้นทุนผู้ขับขี่ ด้านค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ต่อวัน					
	ต่ำกว่า 100	100-150	150-200	200-250	250 ขึ้น ไป	Total
ต่ำกว่า 10	1	2	0	0	0	3
11-20	3	11	3	0	1	18
21-30	6	6	10	0	0	22
31-40	5	1	2	2	0	10
40 ขึ้นไป	3	1	2	0	0	6
Total	18	21	17	2	1	59

ตารางที่ 4. 16 การทดสอบ Chi-Square Test

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26.476 ^a	16	.048
Likelihood Ratio	24.688	16	.076
N of Valid Cases	59		

จากตารางที่ 4.15 และ 4.16 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่า ปัจจัยทางด้านราคาน้ำมันมีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

- ค่าบำรุงรักษาสภาพจักรยานยนต์

ตารางที่ 4. 17 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับปัจจัยทางด้านต้นทุนผู้ประกอบการส่วนตัวผู้ขับขี่ คัดจากราคาค่าบำรุงรักษาสภาพจักรยานยนต์ (ต่อสัปดาห์)

อัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์ รับจ้าง	ปัจจัยต้นทุนผู้ขับขี่ ด้านค่าบำรุงรักษา ต่อสัปดาห์					
	ต่ำกว่า 100	101-200	201-300	301-400	400 ขึ้น ไป	Total
ต่ำกว่า 10	1	1	1	0	0	3
11-20	4	7	6	0	1	18
21-30	6	8	6	0	2	22
31-40	3	4	2	0	1	10
40 ขึ้นไป	1	3	1	0	1	6
Total	15	23	16	0	5	59

ตารางที่ 4. 18 การทดสอบ Chi-Square Test

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.368 ^a	12	.999
Likelihood Ratio	2.581	12	.998
N of Valid Cases	59		

จากตารางที่ 4.17 และ 4.18 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่าปัจจัยค่าบำรุงรักษาสภาพจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

2) ปัจจัยทางด้านต้นทุนของการบริหารจัดการภายในวิน

ประกอบไปด้วย ค่าเช่าสถานที่สำหรับเป็นจุดพักวิน ราคาเชื้อเพลิงวินจักรยานยนต์รับจ้าง เงินนอกระบบ เงินส่วนกลางภายในวิน ดังนี้

- ค่าเช่าสถานที่สำหรับเป็นจุดพักวิน

ตารางที่ 4. 19 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับปัจจัยทางด้านต้นทุนของการบริหารจัดการภายในวินคิดจากราคาเช่าสถานที่สำหรับเป็นจุดพักวิน (ต่อเดือน)

อัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์ รับจ้าง	ปัจจัยบริหารจัดการวินด้าน ค่าเช่าสถานที่สำหรับเป็นจุดพักวิน ต่อเดือน					
	ต่ำกว่า 500	500-1000	1000-1500	1500- 2000	2000 ขึ้น ไป	Total
ต่ำกว่า 10	2	1	0	1	0	4
11-20	9	4	2	2	4	21
21-30	4	9	6	1	1	21
31-40	5	2	1	1	1	10
40 ขึ้นไป	1	1	0	0	1	3
Total	21	17	9	5	7	59

ตารางที่ 4. 20 การทดสอบ Chi-Square Test

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.748 ^a	16	.543
Likelihood Ratio	15.646	16	.478
N of Valid Cases	59		

จากตารางที่ 4.19 และ 4.20 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่า ปัจจัยค่าเช่าสถานที่ไม่มีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

ทางเลือกของผู้ใช้บริการวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง

- ทางเลือกของการเดินทาง

ตารางที่ 4. 21 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับปัจจัยทางด้าน
ทางเลือกของการเดินทาง

อัตราค่าโดยสารจรรย์ยานยนต์ รับจ้าง	ปัจจัยบริหารจัดการวินด้านทางเลือกของการเดินทาง					
	1	2	3	4	5	Total
(บาท/กิโลเมตร)						
ต่ำกว่า 10	0	2	0	1	0	3
11-20	0	14	4	0	0	18
21-30	1	14	7	0	0	22
31-40	0	7	3	0	0	10
40 ขึ้นไป	0	6	0	0	0	6
Total	21	17	9	5	0	59

ตารางที่ 4. 22 การทดสอบ Chi-Square Test

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	24.224 ^a	12	.019
Likelihood Ratio	13.817	12	.313
N of Valid Cases	59		

จากตารางที่ 4.21 และ 4.22 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่า
ปัจจัยทางเลือกของการเดินทางมีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจรรย์ยานยนต์
รับจ้าง

- ระยะทางจากระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ

ตารางที่ 4. 23 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับระยะทางจากการขนส่งรูปแบบอื่นๆ

รถไฟฟ้าบีทีเอส

อัตราค่าโดยสารจากรยานยนต์รับจ้าง	ปัจจัยบริหารจัดการวินด้าน ระยะทางจากการขนส่งรูปแบบบีทีเอส					
	0-200	200-400	400-600	600-800	800 ขึ้นไป	Total
(บาท/กิโลเมตร)						
ต่ำกว่า 10	2	0	1	0	0	3
พ.ย.-20	10	1	3	0	4	18
21-30	15	4	1	1	1	22
31-40	7	0	1	1	1	10
40 ขึ้นไป	4	0	1	0	1	6
Total	38	5	7	2	7	59

ตารางที่ 4. 24 การทดสอบ Chi-Square Test

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.629 ^a	16	.700
Likelihood Ratio	14.308	16	.576
N of Valid Cases	59		

จากตารางที่ 4.23 และ 4.24 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่าปัจจัยทางด้านระยะทางจากระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ รถไฟฟ้าบีทีเอส ไม่มีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

ตารางที่ 4. 25 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราค่าโดยสารกับระยะทางจากการขนส่งรูปแบบอื่นๆ

รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์)

อัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์รับจ้าง	ปัจจัยบริหารจัดการวินด้านทางเลือกของการเดินทาง					
	0-50	50-100	100-200	200-300	300 ขึ้นไป	Total
(บาท/กิโลเมตร)						
ต่ำกว่า 10	1	1	0	1	0	3
11-20	12	5	1	0	0	18
21-30	14	6	2	0	0	22
31-40	7	1	0	1	1	10
40 ขึ้นไป	3	1	0	0	2	6
Total	21	17	9	5	3	59

ตารางที่ 4. 26 การทดสอบ Chi-Square Test

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26.507 ^a	16	.047
Likelihood Ratio	20.395	16	.203
N of Valid Cases	59		

จากตารางที่ 4.25 และ 4.26 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่าปัจจัยทางด้านระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ รถโดยสารประจำทาง มีความสัมพันธ์ของระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

4.3.1 สรุป

จากการวิเคราะห์การหาค่าความสัมพันธ์ทางสถิติด้วยวิธีการวิเคราะห์ Correlation และวิธีการวิเคราะห์ Chi-Square พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันเชิงสถิติระหว่างอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง มีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4. 27 ตารางสรุปปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับอัตราค่าโดยสารจักรยานยนต์รับจ้าง

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์	ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์
ที่ตั้งของวิน	ต้นทุนด้านค่าธรรมเนียมแรกเข้า
ขนาดของวิน	ต้นทุนด้านค่าเช่าเสื้อวิน
ค่าน้ำมัน	ต้นทุนด้านค่าจักรยานยนต์
ทางเลือกของการเดินทาง	ต้นทุนด้านค่าบำรุงรักษา
ระยะห่างจากระบบขนส่งรถโดยสารประจำทาง	ต้นทุนด้านค่าเช่าสถานที่สำหรับจุดพักวิน
จำนวนผู้ใช้บริการ	ระยะทางจากระบบขนส่งรถไฟฟ้าบีทีเอส

นอกจากนี้แล้วยังมีบางปัจจัยที่ไม่สามารถอธิบายได้เนื่องมาจากข้อจำกัดของการให้ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลไม่เปิดเผยข้อมูลจึงทำให้ปัจจัยบางประการนั้นไม่สามารถหาความสัมพันธ์กับอัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้างได้ ปัจจัยดังกล่าวมีดังต่อไปนี้ ปัจจัยทางด้านเงินนอกระบบ จากการลงเก็บข้อมูลในพื้นที่ ผู้ให้ข้อมูลในบางวินนั้นให้ข้อมูลว่าไม่มีการจ่ายเงินนอกระบบให้กับหน่วยงานราชการต่างๆ แต่สำหรับบางวินนั้นได้ให้ข้อมูลว่า ไม่สามารถให้ได้เนื่องจากเป็นความลับของวินซึ่งเสี่ยงต่อการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างภายในวินนั้นๆ

ส่วนปัจจัยด้านค่าเช่าจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ผู้ให้ข้อมูลได้ให้ข้อมูลว่าในวินปัจจุบันนั้นไม่มีการให้เช่า ส่วนใหญ่ที่เช่ากันก็จะเป็นการเช่าจากร้านจักรยานยนต์ หรือจักรยานยนต์จากตัวบุคคลนั้นๆ จึงไม่เกี่ยวข้องข้องกับวินจักรยานยนต์รับจ้าง

จากที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นจึงเป็นเหตุผลให้ไม่สามารถที่จะวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยอื่นๆ กับค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างได้

นอกจากนี้แล้วยังได้หาค่าความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการรถไฟฟ้า (ดัง ตารางในภาคผนวก) พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับวินจักรยานยนต์รับจ้าง และการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณรถไฟฟ้า เนื่องมาจากการที่ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าปีทีเอนั้นสามารถที่จะมีวิธีการเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าได้มากกว่า การใช้บริการวินจักรยานยนต์รับจ้าง

4.4 สรุป

จากการศึกษาและวิเคราะห์ผลพบว่า ข้อมูลพื้นฐานทางด้านที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง นั้นมีความสัมพันธ์กับลักษณะการใช้พื้นที่ของเมือง และลักษณะสัณฐานของเมือง ซึ่งนำมาเป็น ปัจจัยหนึ่งในการหาค่าความสัมพันธ์ของอัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้าง ต้องทราบถึง ลักษณะของการบริหารจัดการของจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อความเข้าใจในองค์กรซึ่งได้ทำการแบ่ง ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่การบริหารจากภายนอก และการบริหารภายในวิน ซึ่งการบริหารจัดการ ภายนอกเป็นการบริหารเชิงนโยบายที่รับมาจากรัฐบาล ประกอบด้วยหน่วยงานของกรมขนส่งทางบก สำนักงานเขตกรุงเทพมหานคร และกองกำกับการตำรวจนครบาล ซึ่งแต่ละหน่วยงานก็จะมีหน้าที่ แตกต่างกันไป ส่วนการบริหารจัดการภายในวินในลักษณะการเข้าสู่อาชีพผู้ขับขี่ จักรยานยนต์ รับจ้าง ในการขับที่มีรายได้ - รายจ่ายมากน้อยเท่าไรเพื่อนำไปเป็นปัจจัยในการหาค่าความสัมพันธ์ของ อัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้าง และเมื่อมาหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยกับค่าโดยสาร ของจักรยานยนต์รับจ้างพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์มีทั้งสิ้น 5 ปัจจัย ดังต่อไปนี้

1. ที่ตั้งของวิน นั้นมีความสัมพันธ์กับผลการศึกษาในหัวข้อลักษณะเชิงที่ตั้งของวินจักรยานยนต์ รับจ้าง ผลการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ที่ปากซอย อาคารสำนักงาน และชุมชน ซึ่งมีผล ต่ออัตราค่าโดยสารเนื่องจากลักษณะเชิงโครงสร้างของเมืองกรุงเทพฯ นั้นมีลักษณะเป็นซอย ลึกด้านในซอยส่วนใหญ่จะเป็นแหล่งที่พักอาศัย จึงทำให้การเดินทางเข้า-ออกจากที่พัก อาศัยสู่ระบบขนส่งมวลชนสายหลัก โดยมีวินจักรยานยนต์รับจ้างเป็นตัวเชื่อมการเดินทาง ส่วนที่ตั้งในลักษณะเฉพาะ เช่นหน้าอาคารสำนักงาน หรือห้างสรรพสินค้า จะมีรูปแบบที่ ผูกขาดเนื่องมาจากความจำเป็นของผู้ใช้บริการโดยเฉพาะในกรณีที่เร่งด่วน
2. ขนาดของวิน เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับอัตราค่าโดยสารเนื่องจากขนาดของวินนั้นเป็น ตัวกำหนดจำนวนรอบวิ่งของผู้ขับขี่ภายในวิน สามารถอธิบายเพิ่มเติมได้ว่าถ้ามีผู้ขับขี่ภายใน วินจำนวนมาก ผู้ใช้บริการจำนวนน้อยจะทำให้รายได้ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างนั้นไม่ เพียงพอ ในทางตรงข้ามถ้าผู้ขับขี่มีจำนวนน้อยมีผู้ให้บริการจำนวนมาก ก็จะทำให้วินต้อง ประสบกับปัญหาผู้โดยสารคอยผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในเวลานาน จากการเก็บ แบบสอบถามตรงกันกับข้อเสนอแนะที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างได้ให้ไว้อยากให้หน่วยงาน

จากภาครัฐช่วยจัดที่พักสำหรับผู้โดยสารและไฟส่องสว่างให้ในบางช่วงเวลาเนื่องจากมีผู้โดยสารรอใช้บริการเป็นจำนวนมากทำให้ยืนรอบนทางเท้า

3. ค่าน้ำมัน นั้นเป็นปัจจัยหนึ่งในหัวข้อปัจจัยในส่วนของต้นทุนของผู้ขับขี่ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับอัตราค่าโดยสารเนื่องจากน้ำมันนั้นเป็นปัจจัยพื้นฐานเพราะว่าเป็นพลังงานเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนดังนั้นการที่น้ำมันเป็นต้นทุนคงที่ของผู้ขับขี่วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างทำให้ค่าน้ำมันนั้นเป็นปัจจัยต้นทุนของต้นทุนของผู้ขับขี่ซึ่งเป็นตัวแปรต้นของอัตราค่าโดยสารของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง
4. ทางเลือกของการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับอัตราค่าโดยสารเพราะว่าในการเดินทางของผู้เดินทางภายในเมืองนั้นมีทางเลือกมากกว่าหนึ่งทางเลือกในการเดินทางจึงทำให้เกิดรูปแบบตลาดของการแข่งขันกันระหว่างตัวเลือกของการเดินทางนั้นๆ จึงทำให้ราคาค่าโดยสารของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างนั้นต้องกำหนดในราคาที่ไม่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ เพื่อทำให้เป็นข้อเปรียบเทียบของผู้เดินทางภายในเมืองสำหรับการตัดสินใจในการใช้บริการ
5. ระยะห่างของระบบขนส่งโดยสารรถประจำทาง เป็นปัจจัยทางด้านระยะห่างจากระบบรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีความสัมพันธ์กับอัตราค่าโดยสารเนื่องจากการที่วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างทำหน้าที่เป็นตัวป้อนผู้เดินทางเข้าสู่กระแสหลักของเมืองซึ่งในปัจจุบันแล้วกรุงเทพมหานครนั้นมีรูปแบบของการเดินทางกระแสหลักอยู่สองวิธี ได้แก่การขนส่งรูปแบบราง และการขนส่งรูปแบบล้อยาง ระยะห่างของการจุดขึ้นรถโดยสารประจำทางนั้นจึงเป็นเสมือนทางเลือกให้ผู้ต้องการเดินทางด้วยการใช้วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างเพื่อใช้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส แทนการขึ้นรถโดยสารประจำทาง
6. จำนวนผู้ให้บริการนั้น เป็นปัจจัยที่กำหนดตัวรายได้ของผู้ให้บริการ กล่าวคือถ้าวินใดมีผู้ให้บริการเป็นจำนวนมากก็จะทำให้กำไรในการให้บริการต่อวันมาก อธิบายได้ว่าถ้ามีคนขึ้นเป็นจำนวนมากก็ทำให้มีรายได้มาก ถ้าวินใดมีผู้ให้บริการน้อยก็ทำให้ได้รายได้น้อยลงไปด้วย

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ในบทนี้จะเป็นส่วนของการสรุป และอภิปรายผลการศึกษาของปัจจัยเชิงที่ตั้งของการบริหารจัดการที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของจกрянานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยในครั้งต่อไป ดังต่อไปนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษานั้นเป็นไปตามสมมุติฐานของการวิจัยที่กำหนดไว้ คือค่าโดยสารของวินจกрянานยนต์รับจ้างนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยที่ได้กำหนดมาดังต่อไปนี้ ที่ตั้งของวิน, ขนาดของวิน, ค่าน้ำมัน, ทางเลือกของการเดินทาง, ระยะห่างของระบบขนส่งโดยรถประจำทาง ซึ่งปัจจัยที่ได้กล่าวมานั้นก็เป็นผลมาจากการศึกษาเกี่ยวกับการที่ตั้งของวินจกрянานยนต์รับจ้าง และการบริหารจัดการวินจกрянานยนต์รับจ้าง ดังต่อไปนี้

1. วินจกрянานยนต์รับจ้างจะพบในบริเวณที่เป็นเขตของการพัฒนาพื้นที่เป็นที่อยู่อาศัย และพื้นที่ที่เป็นที่อยู่อาศัยเดิม รวมไปถึงจุดเปลี่ยนของการเดินทาง สำหรับระยะห่างของวินจกрянานยนต์รับจ้างกับรถไฟฟ้าบีทีเอส นั้นจะมีความสัมพันธ์กันกับลักษณะสัณฐานของเมืองที่มีลักษณะเป็นตรอก ซอย จึงทำให้เกิดการให้บริการของวินจกрянานยนต์รับจ้าง ซึ่งลักษณะดังกล่าวนี้ จึงทำให้เป็นสาเหตุของการจัดตั้งวินจกрянานยนต์รับจ้าง
2. การจัดตั้งวินจกрянานยนต์รับจ้างนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ในส่วนแรกเป็นการบริหารจัดการวินจกрянานยนต์รับจ้างจากภายนอก ซึ่งเป็นการบริหารจัดการโดยหน่วยงานของรัฐ เพื่อตอบสนองกับนโยบายของรัฐบาล ผลจากการศึกษาพบว่า มีความต้องการที่จะรวบรวมข้อมูล และการบริหารจัดการให้เป็นหน่วยงานเดียวในการรับผิดชอบเกี่ยวกับเรื่องราวของจกрянานยนต์รับจ้าง ส่วนการบริหารจัดการภายในวินนั้น ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีการให้บริการตั้งแต่เวลา 05.00 น. จนกระทั่งเวลา 21.00 น. นอกจากนี้ยังมีการจัดระเบียบทั้งภายในวิน และระหว่างวิน โดยการจกрянภายในวินนั้นเป็นการจัดระเบียบลำดับก่อนหลังในการขับขี่จกрянานยนต์รับจ้าง โดยวินจกрянานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่นิยมใช้การแขวนป้ายลำดับก่อน - หลัง ส่วนการบริหารจัดการระหว่างวิน นั้นจะมีการแบ่งเขตการให้บริการอย่างชัดเจน เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยโดยการแบ่งเขตจึงมีการตกลงกันเองระหว่างหัวหน้า และผู้ขับขี่ภายในวินของทั้งวินต่างๆ จากการศึกษาในหัวข้อดังกล่าวทำให้
3. ในส่วนนี้ได้ศึกษาในปัจจัยต่างๆ นั้น ปัจจัยเชิงที่ตั้ง และขนาดของวินทำให้ทราบถึงลักษณะที่ตั้งของวินที่จะตั้งบริเวณปากซอย และอาคารสำนักงาน ส่วนขนาดของวินนั้นพบว่า วินขนาดใหญ่จะตั้งอยู่ใกล้กับสถานีปลายทาง หรือจุดเชื่อมต่อของการเดินทางอื่นๆ

นอกจากนี้ยังผลการศึกษาก็ได้ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยทางด้านต้นทุนของผู้ประกอบการทำให้ทราบถึงต้นทุนของการกำหนดอัตราค่าโดยสารเช่น ค่าน้ำมัน รวมถึงคู่แข่งของการเดินทาง ทางเลือกของการเดินทาง, ระยะห่างของระบบขนส่งโดยรถประจำทาง

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยพบว่าปัจจัยที่กำหนดค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างนั้นแบ่งออกเป็น 5 ปัจจัยดังต่อไปนี้ ที่ตั้งของวิน ขนาดของวิน ค่าน้ำมัน ทางเลือกของการเดินทาง ระยะห่างของระบบขนส่งโดยรถประจำทาง โดยมีตัวชี้วัดคือ อัตราค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง (บาทต่อกิโลเมตร)

ปัจจัยส่วนใหญ่ที่มีผลต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้นสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทได้แก่ ปัจจัยเชิงที่ตั้ง คือปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่

ปัจจัยที่ตั้งของวิน เป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารเนื่องมาจากเป็นปัจจัยทำเลที่ตั้งซึ่งกำหนดตัวผู้ใช้บริการ อธิบายได้ว่าถ้าหากเป็นวินจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ด้านหน้าซอย หรืออาคารสำนักงาน ขนาดใหญ่ทำให้มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ซึ่งแตกต่างกับบางพื้นที่ที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนน้อยทำให้รายได้ของผู้ขับซึ่งจึงแตกต่างกัน นอกจากนี้แล้วบางพื้นที่ยังมีลักษณะแบบผูกขาดคือมีผู้ให้บริการเพียงวินเดียว ปัญหาที่พบสำหรับปัจจัยเชิงที่ตั้งที่ตั้งส่วนใหญ่ของวินจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครนั้น คือการตั้งวินบนทางเท้าหรือทางสาธารณะซึ่งเป็นปัญหาสำหรับผู้สัญจรผ่านและยังเป็นปัญหาของการบริหารจัดการของเทศกิจอีกด้วย

ปัจจัยด้านขนาดของวิน เป็นปัจจัยที่กำหนดจำนวนรอบวิ่งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งสามารถมาแปลงเป็นรายได้ของผู้ขับซึ่งภายในวิน ถ้ามีจำนวนผู้ขับซึ่งมากเกินไปก็จะส่งผลต่อจำนวนรอบวิ่ง แต่ถ้ามีผู้ขับซึ่งน้อยเกินไปก็จะทำให้มีผู้โดยสารตกค้างรอเป็นเวลานาน และเนื่องมาจากการที่ยังไม่มีที่พักรถโดยสารแล้วนั้นจึงทำให้ผู้โดยสารต้องยืนรออยู่บนทางเท้าเป็นจำนวนมาก จึงต้องมีการบริหารจัดการภายในวินที่ดีจึงเกิดความสมดุลภายในวินขึ้น ซึ่งก็สัมพันธ์ไปถึงการที่มีวินขนาดใหญ่และอยู่ในทำเลที่ตั้งดี มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากก็จะมีอัตราค่าโดยสารที่ถูกกว่า วินขนาดเล็กเนื่องมาจากการที่มีรอบวิ่งที่มากกว่าจึงได้กำไรจากส่วนต่างของรอบวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสาร

ปัจจัยด้านทางเลือกของการเดินทาง ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นคู่แข่งหรือส่วนสนับสนุนให้เกิดการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึงการที่มีคู่แข่งทำให้ลูกค้าเกิดการเปรียบเทียบทำให้มีการกระตุ้นให้เกิดการบริการ ถ้ามีแต่เพียงจักรยานยนต์รับจ้างแต่เพียงอย่างเดียวนั้นจะเป็นลักษณะการ

ให้บริการแบบผูกขาด สามารถกำหนดราคาได้อย่างเสรีแต่เมื่อมีคู่แข่งจึงทำให้ผู้ให้บริการต้องกำหนดราคาที่อยู่ในช่วงที่สามารถแข่งขันกับการให้บริการรูปแบบอื่นได้

ปัจจัยด้านระยะห่างกับระบบขนส่งโดยสารประจำทาง เป็นความสัมพันธ์อัตราค่าโดยสารโดยวินทำหน้าทีเป็นตัวบ่อนเข้าสู่การเดินทางซึ่งในปัจจุบันก็ยังมีรถมีรถโดยสารประจำทางที่ทำหน้าที่คล้ายกัน ผู้เดินทางต้องเลือกระหว่างวิน รถจักรยานยนต์รับจ้างกับรถโดยสารประจำทางจากการศึกษาพบว่าคนใช้วิน มากกว่าเนื่องจากความสะดวกสบายไม่ต้องเดินทางแต่ยังไม่มีจุดรับ-ส่งเหมือนระบบรถโดยสารประจำทางจึงทำให้ผู้ใช้บริการบางรายเลือกที่จะใช้วินโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนเท่านั้น

นอกจากปัจจัยเชิงที่ตั้งแล้วก็มีปัจจัยส่วนตัวที่เป็นต้นทุนของผู้ขับชี่เอง ได้แก่

ปัจจัยค่าน้ำมัน เป็นปัจจัยพื้นฐานของผู้ขับชี่วินจักรยานยนต์รับจ้างเนื่องจากเป็นพลังงานเชื้อเพลิงซึ่งเป็นพลังงานหลักที่ใช้ในการบริการในธุรกิจชนิดนี้ เป็นต้นทุนคงที่ของผู้ขับชี่ที่ต้องจ่ายสม่ำเสมอ ดังนั้นเมื่อมีการขึ้นราคาน้ำมันจึงเป็นเหตุให้ผู้ขับชี่วินจักรยานยนต์รับจ้างต้องขึ้นค่าบริการตามด้วยเช่นกัน ดังนั้นค่าน้ำมันจึงแปรผันตรงกันกับอัตราค่าโดยสาร ปัญหาของการขึ้นราคาน้ำมันจึงส่งผลโดยตรงกับผู้ขับชี่โดยตรง การขึ้นราคาน้ำมันบ่อยๆ จึงไม่ส่งผลดีต่อผู้ใช้บริการมากนักจากการทบทวนวรรณกรรมอัตราค่าบริการกับความสัมพันธ์ของค่าน้ำมันจะอยู่ที่ 44 บาทต่อลิตร

ปัจจัยด้านจำนวนผู้ใช้บริการ เป็นปัจจัยที่กำหนดถึงรายได้ของวินจักรยานยนต์รับจ้าง หากมีผู้ใช้บริการจำนวนมากก็จะเป็นรายได้ให้กับผู้ขับชี่ ดังนั้นวินที่มีผู้มาใช้บริการจำนวนมากจะสามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารได้ถูกกว่าวินที่มีผู้ใช้บริการจำนวนน้อย เพราะรอบวิ่งมีมากสามารถค่อยเก็บกำไรที่ได้จากรอบวิ่งมารอบ แต่สำหรับวินที่วิ่งเป็นจำนวนน้อยมีผู้วิ่งน้อยจำเป็นต้องทำให้มีการเพิ่มราคาเข้าไปในค่าโดยสารเพื่อให้ได้กำไรในการวิ่ง เพื่อให้ได้กำไรที่มากขึ้น

5.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- รัฐควรมีการกำหนดเกณฑ์ในการให้บริการที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้นและทำให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งจังหวัด ทั้งเกณฑ์ในการกำหนดราคา ความสะอาดของผู้ให้บริการและอุปกรณ์สร้างให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน
- รัฐและผู้ประกอบการวินจักรยานยนต์รับจ้าง ควรมีการหารือเพื่อหาแก้ปัญหาการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง บนทางเท้าหรือทางสาธารณะ

- รัฐควรมีนโยบายสนับสนุนและผลักดันให้วินจักรยานยนต์รับจ้างเข้าสู่ระบบของการเดินทางภายในเมือง เนื่องมาจากการที่วินจักรยานยนต์รับจ้างเป็นการเดินทางที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชากรเมือง
- รัฐและผู้ประกอบการควรมีนโยบายร่วมกันในการกำหนดขนาดของวินในบางพื้นที่ เช่น ถ้ามีวินที่ขนาดใหญ่มากเกินไปจะส่งผลกระทบต่อที่จอดรถรับผู้โดยสาร
- รัฐควรมีนโยบายกำหนดอายุการใช้งานของรถเพื่อเป็นการประหยัดน้ำมันอีกทั้ง ค่าบำรุงรักษาซึ่งเป็นต้นทุนของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
- ควรมีการประชุมหารือระหว่างรัฐและตัวแทนของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อหารือและรวมทั้งแก้ปัญหาต่าง ๆ รวมถึงความต้องการของกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง อย่างเช่น ปัญหาการสวมสิทธิ ปัญหาการซื้อขายเสื้อวิน ปัญหาการเก็บค่าโดยสารเกินราคา



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางข้อมูลชื่อบริษัท และจำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างตามเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท (เหนือ)

สายสุขุมวิท (เหนือ)									
สถานี	ชื่อบริษัท	จำนวนผู้ขับขี่ (คน)	ขนาดของวิน	ระยะห่าง (เมตร)	สถานี	ชื่อบริษัท	จำนวนผู้ขับขี่ (คน)	ขนาดของวิน	ระยะห่าง (เมตร)
สนามกีฬาแห่งชาติ	ชอยเกษมสันต์ 2	7	เล็ก	12.43	สนามเป้า	BTS สนามเป้า	18	เล็ก	32.22
	หอคิปป์	8	เล็ก	40.55		พหลโยธิน 3	18	เล็ก	172.17
สยาม	สยามดีสคัสเวอร์รี่	11	เล็ก	65.56	อารีย์	พหลโยธินสนามเป้า	27	เล็ก	205.96
	วัดปทุมราชวราราม	10	เล็ก	91.98		พหลโยธิน 5	35	กลาง	314.33
	ปากทางเข้า-ออกเวิร์ดเทรด	15	เล็ก	45.83		พหลโยธิน 2	8	เล็ก	424.29
	สยามสแควร์ซอย 4	15	เล็ก	10.36		พหลโยธิน 4	25	กลาง	348.33
ราชเทวี	โรงแรมเอเชีย	15	เล็ก	49.93	อารีย์	พหลโยธิน 7 อารีย์	55	กลาง	153.01
	BTS ราชเทวี	20	เล็ก	10.68		BTS พหลโยธิน 7(ซอยอารีย์)	47	กลาง	26.84
	ตลาดนัดราชเทวี	13	เล็ก	45.08		พหลโยธิน 8	25	เล็ก	379.23
พญาไท	BTS พญาไท	33	กลาง	27.14	สะพานควาย	พหลโยธิน 13	20	เล็ก	619.13
	สถานีรถไฟพญาไท	21	เล็ก	27.00		ตลาดราชสุ	15	เล็ก	193.94
	กวดวิชาครูสมศรี	8	เล็ก	111.32		BTS สะพานควาย	32	กลาง	28.94
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	ราชวิถี	30	เล็ก	446.35	สะพานควาย	พหลโยธิน 15	15	เล็ก	87.00
	รถไฟฟ้าอนุสาวรีย์	25	เล็ก	98.98		หน้าห้าง Big C สะพานควาย	15	เล็ก	17.48
	หน้าโรงพยาบาลราชวิถี	59	กลาง	122.76		หน้าโรมันมังคลาราม	10	เล็ก	88.41
	ราชวิถี 12	80	ใหญ่	293.08	หมอชิต	หน้า สน.ย่อยบางซื่อ	35	กลาง	319.10
	ใต้ทางด่วนพหลโยธิน	45	กลาง	513.92		กำแพงเพชร ประตู 2	22	เล็ก	526.29
	พหลโยธินซอย 1	50	กลาง	434.31		BTS หมอชิต	46	กลาง	47.42
	ทางออกโรบินสันเก่า	28	เล็ก	413.77		สะพานใหญ่	20	เล็ก	128.46
	ราชวิถี 8	18	เล็ก	316.36		จุดจักรประตู 3	34	กลาง	373.80
	ราชวิถี 7	8	เล็ก	395.26		ใต้บันไดเลื่อน BTS (หมอชิต)	65	กลาง	10.63
	ราชวิถี 9	29	เล็ก	345.86		พหลโยธิน 18/1	19	เล็ก	611.20
	พงษ์สิทธิ์	25	เล็ก	142.38		สุนทรเวช (ใกล้ที่จอดรถ)	10	เล็ก	173.03
	BTS อนุสาวรีย์	20	เล็ก	9.02		BTS หมอชิต	23	เล็ก	71.15
	ใต้ทางด่วนพื้นที่ 2	15	เล็ก	598.71		อดต.สะพานควาย	37	กลาง	56.45
	ชอกแฮก ซ.รางน้ำ	23	เล็ก	100.05		พหลโยธิน 18	20	เล็ก	548.30
							พหลโยธิน เชื่อมถนนกำแพงเพชร	26	เล็ก

ตารางข้อมูลขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้าง และระยะห่างของวินกับสถานีรถไฟฟ้ามหานครสาย
สุขุมวิท (ตะวันออก)

สายสุขุมวิท (ตะวันออก)									
สถานี	ชื่อวิน	จำนวนผู้ขับขี่ (คน)	ขนาดของวิน	ระยะห่าง (เมตร)	สถานี	ชื่อวิน	จำนวนผู้ขับขี่ (คน)	ขนาดของวิน	ระยะห่าง (เมตร)
ชิดลม	องค์การโทรศัพท์	10	เล็ก	20.87	บางจาก	สุขุมวิท 97	40	กลาง	46.09
	ฮอติเต็ย อินท์ ชิดลม	21	เล็ก	61.29		สุขุมวิท 97/1	23	เล็ก	38.14
	ซอยต้นสน	30	เล็ก	188.21		สุขุมวิท 99	55	กลาง	80.01
	BTS ชิดลม	15	เล็ก	70.43		สุขุมวิท 60/2	25	เล็ก	39.07
เพลินจิต	ซอยนายเลิศ	12	เล็ก	19.70	ปทุมวัน	สุขุมวิท 60/1	35	กลาง	147.60
	สุขุมวิท 4	29	เล็ก	292.34		ปากซอยสุขุมวิท 101	60	กลาง	84.58
นานา	สุขุมวิท 7	16	เล็ก	58.90	ปทุมวัน	สุขุมวิท 101/1 (ตลาดมหาสิน)	120	ใหญ่	554.37
	สุขุมวิท 8	29	เล็ก	56.24		สุขุมวิท 64/1	35	กลาง	502.02
	สุขุมวิท 3	30	เล็ก	311.47		สุขุมวิท 64	40	กลาง	102.73
อโศก	สุขุมวิท 19	18	เล็ก	91.66	อุดมสุข	สุขุมวิท 101/2	20	เล็ก	303.41
	หน้าทอมินอล21	18	เล็ก	16.34		ตลาดอุบลศรี	45	กลาง	470.02
	สุขุมวิท 22	50	กลาง	530.82		วิน 101/4	160	ใหญ่	59.04
	สุขุมวิท 18	63	กลาง	408.88		สุขุมวิท 101/2	20	เล็ก	303.41
พร้อมพงษ์	สุขุมวิท 26	25	เล็ก	281.10	บางนา	สุขุมวิท 101/5 บริการ	150	ใหญ่	184.12
	สุขุมวิท 28	11	เล็ก	274.20		สุขุมวิท 103 บริการ	75	ใหญ่	227.24
	สุขุมวิท 24/1	71	ใหญ่	84.63		สุขุมวิท 68	20	เล็ก	276.69
	สุขุมวิท 24	37	กลาง	14.35		สุขุมวิท 66/1	89	ใหญ่	16.14
	เบญจสิริ	48	กลาง	149.20		วินแยกบางนา	54	กลาง	230.86
	สุขุมวิท 35	17	เล็ก	148.58		วิน ช.พ. บริการ	24	เล็ก	523.25
ทองหล่อ	สุขุมวิท 57	20	เล็ก	235.28	บางนา	ข้างโบตคบางนา	24	เล็ก	350.63
	สุขุมวิท 38	10	เล็ก	54.00		กรมอุตสาหกรรมวิทย์	35	กลาง	145.31
	สุขุมวิท 36	21	เล็ก	101.15		ตลาดสี่แยกบางนา	60	กลาง	602.82
เอกมัย	สุขุมวิท 42 BTS	14	เล็ก	51.31	บางนา	สุขุมวิท 70/3	30	เล็ก	368.36
	สุขุมวิท 69	29	เล็ก	107.40		หลังวัดบางนาใน	27	เล็ก	193.27
พระโขนง	สุขุมวิท 46	23	เล็ก	37.45	บางนา	ซอยลาซาล	60	กลาง	50.21
	สุขุมวิท 42/1	17	เล็ก	287.48		ปากซอยลาซาล	110	ใหญ่	118.99
อ่อนนุช	สุขุมวิท 81	160	ใหญ่	56.03	บางนา	สุขุมวิท 107	150	ใหญ่	67.27
	สุขุมวิท 50	155	ใหญ่	148.52		เบิ่ง 2-4	20	เล็ก	358.65
	สุขุมวิท 52	27	เล็ก	72.48		วินลานทอง	25	เล็ก	316.88

ตารางข้อมูลขนาดของวินจักรยานยนต์รับจ้าง และระยะห่างของวินกับสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสี
ลม (ใต้)

สายสีลม (ใต้)										
สถานี	ชื่อวิน	จำนวนผู้ขับขี่ (คน)	ขนาดของวิน	ระยะห่าง (เมตร)	สถานี	ชื่อวิน	จำนวนผู้ขับขี่ (คน)	ขนาดของวิน	ระยะห่าง (เมตร)	
ราชดำริ	ขอยมหาดเล็ก 1	14	เล็ก	60.74	กรุงเทพมหานคร	ปากซอยสาทร 16	20	เล็ก	593.76	
	โรงแรมดุสิตธานี	20	เล็ก	858.98		ตึกไทยศิริประกันภัย	40	กลาง	52.43	
ศาลาแดง	หน้าสี่ลมคอมแพคซ์	21	เล็ก	54.09		ศูนย์บริการสาธารณสุข 28	28	เล็ก	120.03	
	ปากซอยสีลม 1	18	เล็ก	24.46		กรุงเทพมหานคร 5	8	เล็ก	288.32	
	หน้าอาคารซีที	10	เล็ก	12.91		ตึกชินสาธร	23	เล็ก	90.79	
	อาคารโดมอน	12	เล็ก	159.50		ป้ายรถเมล์ 84	56	กลาง	66.16	
ช่องนนทรี	หน้าธนาคาร UOB	6	เล็ก	10.26		วงเวียนใหญ่	BTS วงเวียนใหญ่	37	กลาง	416.04
สุรศักดิ์	โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ 3	16	เล็ก	454.85			สารที่ 4 BTS วงเวียนใหญ่	39	กลาง	135.28
	BTS สุรศักดิ์	30	เล็ก	18.23	กรุงเทพมหานคร 4 BTS วงเวียนใหญ่		30	เล็ก	19.47	
	แยกถนนเจริญราษฎร์	26	เล็ก	90.52	ปากซอยกรุงเทพมหานคร 2		58	กลาง	95.86	
สะพานตากสิน	เชิงสะพานตากสิน	25	เล็ก	115.79	BTS วงเวียนใหญ่		35	กลาง	34.40	
	หน้าสาธร	30	เล็ก	43.62	ปากซอยกรุงเทพมหานคร 1		20	เล็ก	44.35	
	หน้าสาธร + BTS	28	เล็ก	45.59						
	ถนนเจริญเวียน	15	เล็ก	207.45						

ลำดับที่	สถานี	ประเภทของสถานี	การใช้ประโยชน์ที่ดินข้างเคียง
1	สถานีหมอชิต	Terminal Station	พาณิชยกรรม
2	สถานีสะพานควาย	General Station	สถานที่ทำงาน
3	สถานีอารีย์	General Station	สถานที่ทำงาน
4	สถานีสนามเป้า	General Station	สถานที่ทำงาน
5	สถานีอนุสาวรีย์ชัยฯ	Connecting Station	พาณิชยกรรม
6	สถานีพญาไท	General Station	สถานที่ทำงาน
7	สถานีราชเทวี	General Station	สถานที่ทำงาน
8	สถานีสยาม	Central Station	พาณิชยกรรม
9	สถานีชิดลม	General Station	สถานที่ทำงาน
10	สถานีเพลินจิต	General Station	สถานที่ทำงาน
11	สถานีนาฬิกา	General Station	สถานที่ทำงาน
12	สถานีโอโศก	Connecting Station	พาณิชยกรรม
13	สถานีพรอัมพงษ์	General Station	พาณิชยกรรม
14	สถานีทองหล่อ	General Station	พาณิชยกรรม
15	สถานีเอกมัย	General Station	สถานที่ทำงาน
16	สถานีพระโขนง	General Station	สถานที่ทำงาน
17	สถานีอ่อนนุช	General Station	ที่พักอาศัย
18	สถานีบางจาก	General Station	ที่พักอาศัย
19	สถานีปทุมวัน	General Station	ที่พักอาศัย
20	สถานีอุดมสุข	General Station	ที่พักอาศัย
21	สถานีบางนา	General Station	ที่พักอาศัย
22	สถานีแบริ่ง	Terminal Station	ที่พักอาศัย
23	สถานีราชดำริ	General Station	สถานที่ทำงาน
24	สถานีศาลาแดง	Connecting Station	สถานที่ทำงาน
25	สถานีช่องนนทรี	General Station	สถานที่ทำงาน
26	สถานีสุรศักดิ์	General Station	สถานที่ทำงาน
27	สถานีสะพานตากสิน	Connecting Station	พาณิชยกรรม
28	สถานีกรุงธนบุรี	General Station	ที่พักอาศัย
29	สถานีวงเวียนใหญ่	Terminal Station	ที่พักอาศัย
30	สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ	Terminal Station	สถานที่ทำงาน

ตารางแสดงจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสรายสถานี

Entry Ridership by Station						
สถานี	Jan-13	Feb-13	Mar-13	Apr-13	May-13	Jun-13
สถานีหมอชิต	43,700	43,600	48,000	43,500	42,600	44,700
สถานีสะพานควาย	7,700	8,000	8,500	7,600	7,800	8,100
สถานีอาร์บี	11,900	11,900	12,600	11,200	11,700	12,300
สถานีสนามเป้า	5,000	5,000	5,300	4,800	5,000	5,400
สถานีอนุสาวรีย์ชัยฯ	34,900	35,900	39,500	36,100	36,200	36,600
สถานีพญาไท	19,500	19,600	27,100	23,000	21,500	22,000
สถานีราชเทวี	10,300	10,300	11,700	10,000	10,400	10,900
สถานีสยาม	57,800	58,100	64,400	57,600	57,200	60,200
สถานีชิดลม	25,000	25,300	26,500	23,400	24,600	26,500
สถานีเพลินจิต	16,800	17,100	17,900	15,700	16,600	17,200
สถานีนาเนา	13,100	13,900	14,200	12,300	12,700	13,300
สถานีโศภน	41,200	43,100	43,200	39,000	41,600	47,000
สถานีพร้อมพงษ์	20,900	21,400	21,500	18,500	20,700	21,500
สถานีทองหล่อ	12,400	13,000	13,500	11,800	13,000	13,200
สถานีเอกมัย	13,300	13,600	14,000	12,700	13,300	13,800
สถานีพระโขนง	11,100	11,200	11,700	10,600	11,100	11,500
สถานีอ่อนนุช	25,100	25,700	26,400	24,400	25,400	26,300
สถานีบางจาก	6,200	6,300	6,300	5,700	6,400	7,300
สถานีปทุมวัน	5,500	5,500	5,700	5,100	5,600	6,300
สถานีอุดมสุข	15,200	15,400	16,400	14,900	15,600	17,200
สถานีบางนา	5,200	4,500	5,500	4,600	4,900	5,500
สถานีแบริ่ง	17,900	18,200	19,200	18,200	18,500	20,200
สถานีราชดำริ	4,500	4,600	4,900	4,300	4,500	4,600
สถานีศาลาแดง	29,400	29,800	30,600	30,100	28,700	30,100
สถานีช่องนนทรี	19,700	20,000	21,100	19,900	20,100	21,500
สถานีสุรศักดิ์	12,500	12,400	11,500	11,100	12,000	13,200
สถานีสะพานตากสิน	17,200	17,300	16,400	14,900	15,100	16,400
สถานีกรุงธนบุรี	12,300	12,100	12,600	11,500	11,800	12,300
สถานีวงเวียนใหญ่	21,900	20,600	20,600	19,100	19,400	20,800
สถานีโพธิ์นิมิตร	1,100	2,500	2,300	2,200	2,300	2,300
สถานีตลาดพลู	0	1,300	3,500	4,000	2,200	5,000
สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ	18,800	19,500	19,100	17,400	17,600	18,800
รวม	557,100	566,700	601,700	545,200	556,100	592,000

ที่มา สยามพิวรรธน์

ตารางค่าความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของสถานีรถไฟฟ้ากับจำนวนผู้ใช้บริการรายสถานี

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	98.000 ^a	124	.959
Likelihood Ratio	54.256	124	1.000
N of Valid Cases	1048575		

a. 128 cells (80.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .03.

ตารางค่าความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินกับจำนวนผู้ใช้บริการรายสถานี

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	98.000 ^a	124	.959
Likelihood Ratio	73.537	124	1.000
N of Valid Cases	1048575		

a. 128 cells (80.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .03.

แบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยเชิงที่ตั้งและการบริหารจัดการที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้างบนเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส

แบบสอบถามนี้ใช้เพื่อเป็นข้อมูลศึกษาวิจัย ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยเชิงที่ตั้งและการบริหารจัดการที่มีผลต่ออัตราค่าโดยสารของจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา ขอความกรุณาท่านระบุคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด คำตอบที่ได้จะใช้เฉพาะการวิจัยนี้ **เท่านั้น** และขอรับรองว่าการให้ข้อมูลของท่านจะไม่ส่งผลกระทบต่อใด ๆ ต่อผู้ตอบแบบสอบถาม **ดังนั้นผู้จัดทำจึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านได้กรุณาให้ข้อมูลตามความคิดเห็นของท่าน และขอขอบคุณในความร่วมมือของทุกท่านมา ณ โอกาสนี้**

คำชี้แจง โปรดระบุคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านด้วยการทำเครื่องหมาย \surd ใน [] ที่กำหนด

นายณยศ กุลพานิช

นิสิตระดับปริญญาโท ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของวิน / คิวจักรยานยนต์รับจ้าง

1. ชื่อวิน / คิวจักรยานยนต์รับจ้าง

1.1 บริเวณที่ตั้งของวิน

ถนน แขวง

เขต.....เขตท้องที่ (สน.)

อยู่ใน Zone

1.2 ก่อตั้งเมื่อใด เดือน..... ปี.....

1.3 ลักษณะที่ตั้ง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

สถานที่สำคัญ

หน้าห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน ปากซอย ชุมชน

อื่นๆ ระบุ.....

2. จำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างภายในวัน

2.1 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ขึ้นทะเบียนคน

2.2 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน.....คน

2.3 รวมผู้ขับขี่ภายในวันคน

3. ช่วงเวลาขับขี่ของวัน / คิวจักรยานยนต์รับจ้าง

3.1 ระยะเวลาขับขี่

ตลอดวัน (รอบเช้ามีด – รอบค่ำ)

ตลอดคืน (รอบบ่าย – รอบดึก)

ตลอดวัน – ตลอดคืน (รอบเช้ามีด -รอบดึก)

3.2 เวลาเริ่มออกขี่จักรยานยนต์รับจ้างของคนภายในวัน / คิวจักรยานยนต์รับจ้าง

ช่วงเช้ามีด (04.30 – 06.00 น.) ช่วงเช้า (06.01 – 09.00 น.)

ช่วงสาย (09.01 – 12.00 น.) ช่วงบ่าย (12.01 – 15.00 น.)

ช่วงเย็น (15.01 – 18.00 น.) ช่วงค่ำ (19.01 – 21.00 น.)

4. ระยะห่างจากระบบขนส่งสาธารณะ

4.1 ระยะห่างจากจากสถานี BTSเมตร

4.2 ระยะห่างจากป้ายรถประจำทางเมตร

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจของวิน / คิวจักรยานยนต์รับจ้าง

5. ผู้ใช้บริการ (จำนวนเที่ยวที่ผู้ขับขี่ต่อวัน)

จำนวนผู้ให้บริการต่อวันคน

6. อัตราค่าโดยสารคิดตามระยะทางการเดินทางต่อเที่ยว (ข้อที่ 6.1 และ 6.2 ดูจากป้ายราคา)

6.1 สถานที่สำคัญ ไกลที่สุด ราคาบาท ระยะทาง.....กิโลเมตร

6.2 สถานที่สำคัญไกลที่สุด ราคาบาท ระยะทาง.....กิโลเมตร

6.3 รายได้เฉลี่ยบาท/วัน

6.4 ให้บอกสถานที่ 3 ลำดับแรก ที่ผู้ขับขี่ภายในวินจักรยานยนต์รับจ้างไปส่งบ่อยที่สุด

1.....

2.....

3.....

7. นอกจากวิน / คิวจักรยานยนต์รับจ้างแล้วยังมีระบบขนส่งในรูปแบบอื่นๆ อีกหรือไม่ (ยังมีการเดินทางรูปแบบอื่นอีกหรือไม่)

รถประจำทาง (รถเมล์)

รถโดยสารขนาดเล็ก (รถกระบะป่วง)

เรือโดยสาร

รถสามล้อเครื่อง (ตุ๊กๆ)

รถแท็กซี่ (TAXI)

อื่นๆ ระบุ.....

8. ต้นทุนของการบริหารจัดการภายในวิน

8.1 ค่าเช่าสถานที่สำหรับจุดพักวิน.....บาท/เดือน

8.2 ราคาค่าเชื้อเพลิง.....บาท/ตัว

8.3 เงินนอกระบบ.....บาท/เดือน

8.4 ค่าส่วนกลาง.....บาท/วัน

8.5 อื่นๆ.....

9. ต้นทุนของส่วนตัวผู้ขับขี่

9.1 ค่าธรรมเนียมแรกเข้า.....บาท

9.2 ราคาเช่าเสื้อวินบาท/เดือน

9.3 ค่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง.....บาท

9.4 ค่าเช่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง.....บาท/วัน

9.5 ราคาน้ำมัน.....บาท/วัน

9.6 ค่าบำรุงรักษาบาท

9.7 อื่นๆ.....

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านการบริหารจัดการวิน / คิวจักรยานยนต์รับจ้าง

10. วัตถุประสงค์ในการบริการของวิน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

บริการรับ – ส่งคน

บริการรับ – ส่งเอกสาร

บริการรับจ้างทั่วไป

11. ลักษณะของการบริหารจัดการวิน คณะกรรมการประจำวิน หัวหน้าวิน TEL.

12. ระบบสวัสดิการของวิน มี ไม่มี

ถ้ามี รวมกลุ่มออมทรัพย์.....บาท/เดือน

เงินกู้ฉุกเฉิน.....บาท/เดือน

ค่ารักษาพยาบาล.....บาท/เดือน

ประกันชีวิต.....บาท/เดือน

13. มีการจัดคิวลำดับรับผู้โดยสารหรือไม่ มี ไม่มี

ถ้ามี รูปแบบการจัดลำดับคิวเป็นอย่างไร.....

14. กรณีที่มีวิน/คิวจักรยานยนต์รับจ้างอื่นๆ ที่อยู่ใกล้กันมีการแบ่งเขตการเดินทางหรือไม่

มี ไม่มี

ถ้ามี แบ่งเขตอย่างไร.....

15. ลักษณะของการ “รับ” ผู้โดยสาร

รอรับผู้โดยสารอยู่ที่วิน/คิวจักรยานยนต์รับจ้าง

วิ่งรับผู้โดยสารระหว่างทาง

16. ลักษณะการวิ่งรับ – ส่งผู้โดยสาร

ส่งผู้โดยสารเสร็จแล้วกลับมารอที่วิน

ส่งผู้โดยสารเสร็จแล้วรอที่จุดอื่น

17. เห็นด้วยกับแนวทางการบริหารจัดการจัดการจักรยานยนต์รับจ้างที่ว่าด้วยการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เท่ากันหรือไม่

เห็นด้วย เพราะ.....

ไม่เห็นด้วย เพราะ.....

18. ปัญหาในการทำงาน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

18.1 ปัญหาการจราจร

ที่จอดรถ อุบัติเหตุ การจัดการจราจร

การจราจรติดขัด อื่นๆ ระบุ

18.2 ปัญหาการประกอบการ

จำนวนรถในวินมีมากเกินไป ที่จอดรถรอผู้โดยสารไม่เพียงพอ

การแย่งผู้โดยสาร ค่าส่วนกลางในวินสูงเกินไป

[] อื่นๆ ระบุ

19. ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตัวอย่าง กรณีศึกษาเก็บค่าโดยสารเกินราคา



Thailand Police Story

8 minutes ago

"หน้าตาวันซีโกง"

ผู้โดยสาร 3 คน ชื่นวินจากจตุจักรไปลงหมอชิต คิดเงิน 580 บาท

นอกจากนี้มีการร้องเรียนว่า วินมอเตอร์ไซด์บริเวณ BTS หมอชิต มักจะมายืนรอเรียกลูกค้า บางครั้งก็พูดจาข่มขู่ หรือพูดใส่อารมณ์กับคนที่ไม่ใช้บริการ และเก็บค่าโดยสารแพงเกินจริง

ก่อนจะนั่งวินทุกครั้ง ถามราคาก่อนนะครับ บางทีนั่งใกล้ๆ 30 บาท ทำเนียนคิดไป 60 บาทก็มี ถ้ามีปัญหามากๆ โทรหาตำรวจ ยินดีให้บริการครับ



ที่มา : www.facebook.com/pages/Thailand-Police-Story

ตัวอย่าง ป้ายบอกราคาค่าโดยสารของวินจักรยานยนต์รับจ้าง



ตัวอย่าง การลำดับการจัดคิวของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

1. แบบป้ายแขวน



2. จุดเรียงลำดับ แบบวนมารับผู้โดยสาร





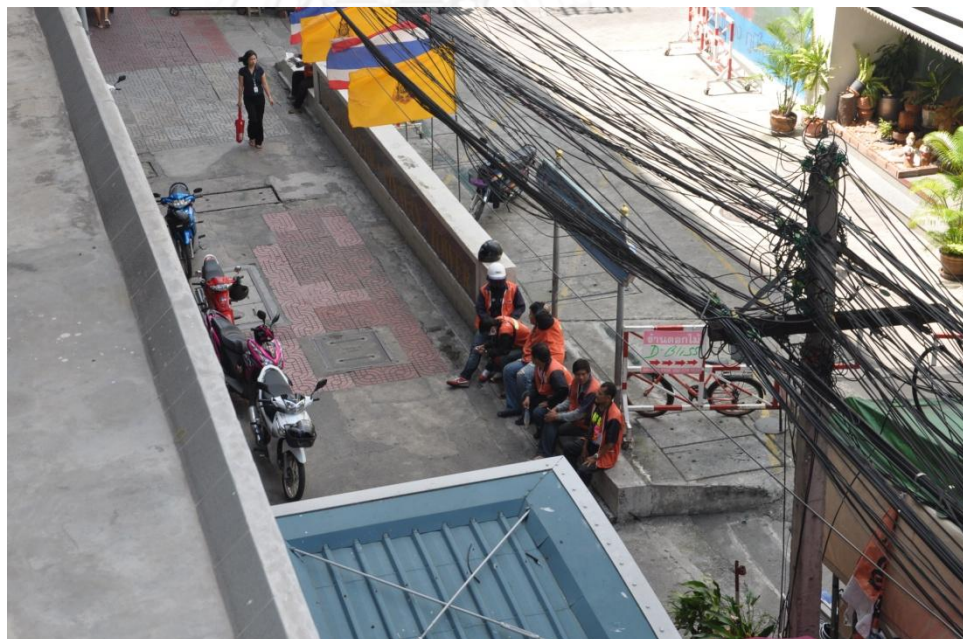
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

3. จอดเรียงลำดับ แบบจอต้อนรับผู้โดยสาร



4. บริเวณสถานที่ตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง

บนทางเท้า





บนถนนสาธารณะ





รายการอ้างอิง

- 1 Moussa P. Blimpo, 'Trust and Moral Hazard: An Analysis of the Motorcycle-Taxi Market in Togo and Benin. ', (2552).
- 2 Thaned Satiennam, 'Study on Regulation of Motorcycle Taxi Service in Bangkok', 2550).
- 3 Claudio Sopranzetti, 'The Owners of the Map: Mobility and Mobilization among Motorcycle Taxi Drivers in Bangkok', 2555).
- 4 กระทรวงคมนาคม, 'กฎกระทรวง การกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ', ed. by กรมขนส่งทางบก, 2548).
- 5 ———, 'พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547', ed. by กรมขนส่งทางบก, 2547).
- 6 สวนีย์ ฉ่ำเฉลียว, 'เดือนวินจักรยานยนต์ ไม่ติดราคา - ผิด', มุลินธิเพื่อผู้บริโภค, 2555).
- 7 นุชนาฏ, 'โครงสร้างตลาดและระดับการค้ำของธุรกิจในประเทศไทย '.
- 8 ไสศรี บุญรอดพานิช, 'เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยธุรกิจรถตู้ในกรุงเทพมหานคร', จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549).
- 9 ศักดิ์ชัย ประโยชน์วนิช, 'ความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร', จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535).
- 10 จักรพันธ์ ปานจันทร์, 'บทบาทจักรยานยนต์รับจ้างในการเกื้อหนุนระบบขนส่งสาธารณะ', สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2546).
- 11 นิพนธ์ พัวพงศกร, 'ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ', สมุดปกขาวที่ตีอาร์ไอ, 4 (2537).
- 12 วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 'หลักเศรษฐศาสตร์จุลภาคสำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555).
- 13 สุภาวดี มิตรสมหวัง และคณะ, 'โครงการศึกษาการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร : รายงานฉบับสมบูรณ์', คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547).
- 14 รุ่งรวี วรกวิน, 'การวิเคราะห์ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่ออัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินของนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร', มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2548).
- 15 วิทวัส เวทยาวงศ์, 'มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง ', จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540).
- 16 มุนาวุฒิ เศลอนันต์, 'การวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจของการจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร', มหาวิทยาลัยหอการค้า, 2548).
- 17 ฐิติพร สายะวิบูลย์, 'การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร', มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2545).

- 18 อาวุธ อุดมรัตน์, 'ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ ทูต และจักรยานยนต์รับจ้างในเขต กรุงเทพมหานคร', จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550).



ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ-สกุล

ณยศ กุลพานิช

การศึกษา

มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนอัสสัมชัญธนบุรี

มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพระปฐมวิทยาลัย

ปริญญาตรี อักษรศาสตรบัณฑิต(ภูมิศาสตร์) มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปัจจุบัน

เข้ารับการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธร ภาค 7



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY