

เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

น.ส.พิชญา กาวีหก

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง
ภาควิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง
คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2564
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Political Economy on the Ride-Sharing Business Governance System

Miss Pitchaya Kavihok

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts Program in Political Economy

Department of Political Economy

FACULTY OF ECONOMICS

Chulalongkorn University

Academic Year 2021

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยระบบการกำกับดูแลธุรกิจ ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)
โดย	น.ส.พิชญา กาวีทก
สาขาวิชา	เศรษฐศาสตร์การเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธานี ชัยวัฒน์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์
ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.สิทธิเดช พงศ์กิจวรสิน)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ นพรัตน์ วรรณเทพสกุล)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธานี ชัยวัฒน์)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กุลลีนี มุทธาภากลิน)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วศิน เกียรติโกมล)

น.ส.พิชญา กาวีทก : เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) (Political Economy on the Ride-Sharing Business Governance System)

อ.ที่ปรึกษาหลัก : ผศ.ดร.ธานี ชัยวัฒน์

การให้บริการยานพาหนะร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชัน ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride - Sharing) เป็นรูปแบบของธุรกิจที่สามารถสร้างรายได้จากทรัพย์สินที่มีมากเกินความจำเป็น และไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว ผ่านการให้บริการบนแพลตฟอร์ม ซึ่งเป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการ และผู้รับบริการ ให้เข้าถึงสินค้าหรือบริการ โดยอาศัยข้อมูลบนเครือข่ายสังคมออนไลน์ แนวคิดนี้จึงเป็นที่มาของการนำเทคโนโลยีมาช่วยแก้ปัญหาในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และทำให้ได้รับความนิยมจากผู้ให้บริการไปทั่วโลก การให้บริการในรูปแบบไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) นี้ ทำให้เกิดการพลิกผันของธุรกิจมากมาย เนื่องจาก ดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology) ได้เข้ามาเปลี่ยนแปลงบริบทที่เป็นอยู่ปัจจุบัน และยังทำลายระบบการให้บริการขนส่งสาธารณะในลักษณะเดิมที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยการปฏิบัติสังคมไปในทางที่ดีขึ้นสำหรับสมาชิกประชาคมอาเซียนจำนวน 7 ใน 10 ประเทศ (ยกเว้นประเทศไทย เมียนมา ลาว) ล้วนให้การสนับสนุน และมีกฎหมายรองรับ กำกับดูแลการให้บริการในลักษณะนี้ เนื่องจากเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชนให้เข้าถึงบริการ และเป็นการยกระดับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะภายในประเทศ บทความนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ของไทย และอาเซียนในปัจจุบัน รวมทั้งศึกษาอิทธิพลของปัจจัยทางเศรษฐกิจ และการเมือง ที่ส่งผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลประเภททุติยภูมิแบบรายปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2556 ถึงปัจจุบัน เป็นระยะเวลา 8 ปี มาทำการวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยใช้ทฤษฎีสมการถดถอยพหุคูณ ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ได้แก่ ราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ, อัตราภาษีรถ, ค่าใบอนุญาตขับขี่ และจำนวนรถ สำหรับการศึกษานี้เปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในไทย และอาเซียน สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ 4 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคคล, ด้านตัวรถ, ด้านบริษัทที่ขอใบอนุญาต และด้านระบบและการให้บริการ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายกำกับดูแลในไทยต่อไป

ภาควิชา เศรษฐศาสตร์การเมือง
สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์การเมือง
ปีการศึกษา 2564

ลายมือชื่อนิสิต

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6085281729 : MAJOR POLITICAL ECONOMY

KEYWORDS : Motor Vehicle Commuting, Public Transportation, Governance System

Miss Pitchaya Kavihok : Political Economy on the Ride-Sharing Business Governance System

ADVISOR : Asst. Prof. Dr. THANEE CHAIWAT

Providing Ride-Sharing services through the Ride-Sharing application is a business model that can generate income from assets that are more than necessary. and is no longer useful through the service on the platform which is an intermediary connection between service providers and service recipients provide access to products or services by relying on information on social networks This idea is the source of technology to help solve problems in the public transport system. and make it popular with users around the world Service in the form of ride-sharing This Ride-Sharing has caused many business reversals because disruptive technology has changed the current context. It also destroys the public transport system in an inefficient manner. by revolutionizing society in a better way For members of the ASEAN Community, 7 out of 10 countries (except Thailand, Myanmar, Laos) all support. and have legal support Supervise the service in this manner. because it increases the travel options for the people to access the services and to upgrade the public transport system in the country This article therefore aims to study the system of governance of ride-sharing business. (Ride-Sharing) of Thailand and ASEAN today. as well as to study the influence of economic and political factors affecting policies or laws related to the Ride-Sharing business regulatory system. (Ride-Sharing) for this study. The researcher used yearly secondary data from 2013 to present for a period of 8 years for quantitative analysis. using multiple regression theory with the least squares method

The results showed that Factors affecting policies or laws related to the ride-sharing business regulatory system (Ride-Sharing) is the price of public transport services, car tax rates, driving license fees and the number of cars for a comparative study of laws related to the regulatory system of ride-sharing business. (Ride-Sharing) in Thailand and ASEAN can be summarized in 4 key areas, namely, the person, the vehicle, the company applying for a license. and systems and services as a guideline for further development of regulatory laws in Thailand.

Department: Political Economy

Student's Signature

Field of Study: Political Economy

Advisor's Signature

Academic Year: 202₁

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้วิจัยได้รับความอนุเคราะห์ และสนับสนุนจาก อาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร.ธานี ชัยวัฒน์ ที่กรุณาให้คำปรึกษาทั้งเรื่องงานวิจัย แนวทางการทำงาน และแนะแนววิธีการแก้ไขข้อบกพร่อง รวมทั้งให้โอกาสในการเรียนรู้เกี่ยวกับการศึกษาวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ตลอดจนให้ความช่วยเหลือในหลาย ๆ ด้านมาโดยตลอด

ขอขอบคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ นพพันธ์ วรรณเทพสกุล ที่ให้ความช่วยเหลือ คำแนะนำ และชี้แนะแนวทางการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้วิจัยมีแนวทางในการศึกษา และสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในงานวิจัยฉบับนี้ อีกทั้งยังสละเวลามาเป็นประธานกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ด้วย ผศ.ดร.กุลลินี มุทธาภลิน และผศ.ดร.วศิน เกียรติโกมล ที่ได้อนุเคราะห์เวลามาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งให้คำชี้แนะแนวทางการศึกษาที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ จนทำให้การศึกษาระดับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์หลักสูตรปริญญาโททุกท่านที่ให้ความรู้ ให้ความรู้ ให้ความรู้ ขอขอบคุณครอบครัวที่ให้การสนับสนุนในเรื่องการศึกษา เป็นกำลังใจที่สำคัญในช่วงเวลาที่ยากลำบาก ทำให้มีแรงผลักดันที่จะตั้งใจศึกษาปริญญาโทต่อ ขอขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ เจ้าหน้าที่คณะทุกท่าน ที่คอยช่วยเหลือตั้งแต่เริ่มเข้ามาเรียนปริญญาโท ทั้งในห้องเรียน ในเล่มวิจัย และเรื่องงานต่างๆ สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูล จนทำให้การศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้ประสบผลสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

น.ส. พิชญา กาวีหก

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค-ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ-ฉ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	ซ
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1-5
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	5
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	5-7
1.4 นิยามศัพท์.....	8
1.5 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา.....	8
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎี และวรรณกรรมปริทัศน์.....	9
2.1 ทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา.....	9
2.1.1 ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์สถาบัน.....	9-12
2.1.2 ทฤษฎีนโยบายสาธารณะ.....	13-16
2.2 วรรณกรรมปริทัศน์.....	17-28
บทที่ 3 ภาพรวมของอุตสาหกรรม.....	29
3.1 แท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง.....	29
3.1.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ก่อน-หลัง ดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology).....	29-34
3.1.2 ปัญหาการขนส่งสาธารณะในไทย.....	35-37
3.2 การให้บริการยานพาหนะร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing).....	37-38
3.2.1 ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในอาเซียน (ASEAN).....	39-40
3.2.3 สรุปเหตุการณ์กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน.....	41-51
บทที่ 4 วิธีการศึกษา.....	52
4.1 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา.....	52
4.1.1 ปัจจัยราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ.....	53
4.1.2 ปัจจัยสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19.....	53

4.1.3	ปัจจัยอัตราภาษีรถ.....	53
4.1.4	ปัจจัยค่าใบอนุญาตขับขี่.....	53
4.1.5	ปัจจัยจำนวนของประชากร.....	54
4.1.6	ปัจจัยจำนวนรถ.....	54
4.2	ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร.....	54
4.3	รูปแบบงานวิจัย.....	54
4.4	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	54
4.5	ประเภทข้อมูลที่ใช้.....	55-92
4.6	รูปแบบแบบจำลองทางเศรษฐมิติ.....	93
4.7	นิยามของตัวแปรในงานวิจัย.....	94
4.8	ค่า Expected Sign.....	95-96
4.9	นโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing).....	96-113
บทที่ 5	ผลการศึกษา.....	114
5.1	ผลการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing).....	114-118
5.2	ผลการศึกษาการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในไทย และอาเซียน.....	119-127
5.3	สรุปจุดแข็ง และจุดอ่อนของการกำหนดนโยบาย และกฎหมายไรด์-แชร์ริ่ง ในประเทศไทย และอาเซียน.....	128-129
บทที่ 6	สรุปผลการศึกษา.....	130
6.1	สรุปผลการวิจัย.....	130
6.2	ประโยชน์ที่ได้รับจากงานวิจัย.....	131
6.3	ข้อเสนอแนะเพื่อศึกษาการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	132
	รายการอ้างอิง.....	133-134
	ภาคผนวก.....	135
	ประวัติผู้เขียน.....	136

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.1 ตัวอย่างแพลตฟอร์มไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน.....5

ตารางที่ 1.2 รูปแบบรถที่ให้บริการไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) เฉพาะด้านการเดินทาง (ขนส่งคน) ในแต่ละประเทศ..... 5

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนครั้งการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์จำแนกตามประเภทรถ ปีงบประมาณ 2564 (ตุลาคม 2563 – มิถุนายน 2564).....26

ตารางที่ 3.2 แสดงจำนวนการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 จำแนกตามข้อหาร้องเรียนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ปีงบประมาณ 2564.....27

ตารางที่ 3.3 สรุปเหตุการณ์ภาวะเบียดที่เกี่ยวข้องของธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน.....31-33

ตารางที่ 4.1 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศไทย.....42

ตารางที่ 4.2 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในกรุงเทพฯ.....42

ตารางที่ 4.3 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเชียงใหม่.....43

ตารางที่ 4.4 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในหัวหิน.....43

ตารางที่ 4.5 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเมืองพัทยา.....43

ตารางที่ 4.6 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในภูเก็ต.....44

ตารางที่ 4.7 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศสิงคโปร์.....44

ตารางที่ 4.8 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในประเทศสิงคโปร์.....44

ตารางที่ 4.9 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศมาเลเซีย.....45

ตารางที่ 4.10 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเมืองไซเบอร์จายา สลังงอร์.....45

ตารางที่ 4.11 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในจอร์จทาวน์46

ตารางที่ 4.12 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในยะโฮร์บาห์รู.....46

ตารางที่ 4.13 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในโคตาคินาบาลู.....46

ตารางที่ 4.14 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในกัวลาลัมเปอร์.....47

ตารางที่ 4.15 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในกูชิง.....47

ตารางที่ 4.16 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในป็นัง.....48

ตารางที่ 4.17 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเปตาลิงจายา.....48

ตารางที่ 4.18 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในซาห์ ออลาม48

ตารางที่ 4.19 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในสุบังจายา.....48

ตารางที่ 4.20	สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศมาเลเซีย.....	49
ตารางที่ 4.21	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในบันดาร์เสรีเบกาวัน.....	49
ตารางที่ 4.22	สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศกัมพูชา.....	49
ตารางที่ 4.23	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในพนมเปญ.....	50
ตารางที่ 4.24	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในในเสียมราฐ.....	50
ตารางที่ 4.25	สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศอินโดนีเซีย.....	51
ตารางที่ 4.26	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในบาหลี.....	51
ตารางที่ 4.27	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเดนปาซาร์	51
ตารางที่ 4.28	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเมดาน.....	52
ตารางที่ 4.29	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในสุราบายา.....	52
ตารางที่ 4.30	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในยอกยการตา.....	52
ตารางที่ 4.31	สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศลาว.....	53
ตารางที่ 4.32	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเวียงจันทน์.....	53
ตารางที่ 4.33	สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศเมียนมา.....	53
ตารางที่ 4.34	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในย่างกุ้ง.....	53
ตารางที่ 4.35	สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศฟิลิปปินส์.....	54
ตารางที่ 4.36	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในแอนเจลิส.....	54
ตารางที่ 4.37	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในบาเกียว.....	55
ตารางที่ 4.38	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเซบู.....	55
ตารางที่ 4.39	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในดาเวา.....	55
ตารางที่ 4.40	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในคูมาเกต.....	56
ตารางที่ 4.41	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในอีโลอีโล.....	56
ตารางที่ 4.42	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในมาคาตี.....	56
ตารางที่ 4.43	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในกรุงมะนิลา	57
ตารางที่ 4.44	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเกซอนซิตี.....	57
ตารางที่ 4.45	สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศเวียดนาม.....	57
ตารางที่ 4.46	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในดานัง.....	58
ตารางที่ 4.47	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในฮานอย.....	58
ตารางที่ 4.48	การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในโฮจิมินห์ซิตี.....	58
ตารางที่ 4.49	สรุปราคาค่าบริการเริ่มต้น (กิโลเมตรแรก) ของรถแท็กซี่ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน.....	59
ตารางที่ 4.50	สรุปราคาค่าบริการเริ่มต้น (กิโลเมตรแรก) ของรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างดั้งเดิม และ	

ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน.....60

ตารางที่ 4.51 อัตราภาษีเครื่องยนต์ต่อซีซีในไทย62

ตารางที่ 4.52 อัตราภาษีเครื่องยนต์ตามอายุการใช้งานรถต่อปีในไทย62

ตารางที่ 4.53 สูตรภาษีถนนต่อปีในสิงคโปร์.....63

ตารางที่ 4.54 ค่าภาษีถนน (สำหรับยานพาหนะมากกว่า 10 ปี) ในสิงคโปร์.....63

ตารางที่ 4.55 อัตราภาษีรถ และถนน ในมาเลเซีย63

ตารางที่ 4.56 อัตราภาษีรถ ในบรูไน64

ตารางที่ 4.57 อัตราภาษีรถมอเตอร์ไซค์ในลาว.....64

ตารางที่ 4.58 อัตราภาษีรถยนต์ในลาว.....65

ตารางที่ 4.59 อัตราภาษีรถยนต์ในฟิลิปปินส์65

ตารางที่ 4.60 อัตราภาษีรถยนต์ในเวียดนาม.....66

ตารางที่ 4.61 สรุปอัตราภาษีรถแท็กซี่ และมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ในประเทศอาเซียน.....66

ตารางที่ 4.62 สรุปค่าใบอนุญาตขับขี่รถแท็กซี่ และมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ในประเทศอาเซียน67

ตารางที่ 4.63 สรุปจำนวนประชากรแต่ละประเทศ ในอาเซียน (ข้อมูล ณ 31 ธันวาคม 2563).....67

ตารางที่ 4.64 สรุปจำนวนรถแต่ละประเทศ ในอาเซียน (ข้อมูล ณ 31 ธันวาคม 2563).....68

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 3.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ดั้งเดิม.....	22
ภาพที่ 3.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ กรณีผู้ประกอบการนิติบุคคล.....	22
ภาพที่ 3.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ กรณีผู้ประกอบการบุคคลธรรมดา.....	23
ภาพที่ 3.4 โครงสร้างอุตสาหกรรมมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ก่อนการจัดระเบียบ.....	23
ภาพที่ 3.5 โครงสร้างอุตสาหกรรมมอเตอร์ไซด์รับจ้าง หลังการจัดระเบียบ.....	24
ภาพที่ 3.6 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ภายหลังดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology)	25
ภาพที่ 3.7 จำนวนรถขนส่งสาธารณะ เปรียบเทียบกับจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล	28
ภาพที่ 3.8 ตัวอย่างแพลตฟอร์ม Ride-Sharing ในโลก.....	29
ภาพที่ 3.9 สถิติยอดดาวน์โหลดแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) สะสม ในประเทศอาเซียน...30	
ภาพที่ 4.1 สรุปราคาค่าบริการเริ่มต้น (กิโลเมตรแรก) ของรถแท็กซี่ดั้งเดิม และไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน	59
ภาพที่ 4.2 สรุปราคาค่าบริการเริ่มต้น (กิโลเมตรแรก) ของรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างดั้งเดิม และไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing).....	61
ภาพที่ 5.1 สรุปรผลการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ด้านตัวรถ.....	95
ภาพที่ 5.2 สรุปรผลการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ด้านบุคคล.....	96
ภาพที่ 5.3 สรุปรผลการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ด้านบริษัทที่ขอใบอนุญาต.....	97
ภาพที่ 5.4 สรุปรผลการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ด้านระบบและการให้บริการ.....	98

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งสาธารณะถือเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพจะยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น ด้วยการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน รัฐบาลทุกยุคทุกสมัยจึงให้ความสำคัญต่อการพัฒนาด้านการขนส่งสาธารณะมาตลอด อย่างระบบโครงสร้างพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยงกัน ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อสร้างความสะดวกสบายให้แก่ผู้คน โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงเมืองที่เป็นศูนย์กลางความเจริญในแต่ละภูมิภาค ดังเห็นได้จากแผนพัฒนา และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 มุ่งเน้นเรื่องการขยายขีดความสามารถ และพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เป็นการวางรากฐานที่ดีในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ ดังนั้นระบบขนส่งที่ดีจะมีส่วนส่งเสริมการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน

ปัจจุบันการขนส่งในประเทศไทยมีหลากหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก การขนส่ง ทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ เป็นทางเลือกให้แก่ผู้ใช้บริการสามารถเลือกใช้บริการได้ตามความเหมาะสม สำหรับรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมสูงสุดนั้นคือการขนส่งมวลชนทางบก(ทางถนน) จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ.2561 พบว่า ปริมาณการเดินทางในประเทศที่ใช้การขนส่งทางถนน มีประมาณ 2,432.10 ล้านคน/ปี หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 83% ของรูปแบบการขนส่งทั้งหมด เนื่องจาก สามารถเข้าถึงแหล่งผลิตแหล่งบริโภคได้โดยตรง (Door to Door) และปัจจุบันภาครัฐได้พัฒนาเส้นทางเดินรถเพิ่มขึ้นหลายเส้นทาง โดยมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงสู่ภูมิภาคต่างๆได้อย่างครอบคลุม ทำให้สะดวกในการเดินทาง รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับบริการขนส่งในรูปแบบอื่นๆที่มีข้อจำกัดในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่สามารถรองรับความต้องการได้อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ

ปัญหาการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในปัจจุบัน เป็นประเด็นที่ภาครัฐควรปรับปรุง และพัฒนาอย่างเร่งด่วน อาทิ ความรวดเร็วในการให้บริการ ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ปริมาณยานพาหนะที่ให้บริการ รวมไปถึงความตรงต่อเวลาในการให้บริการ เป็นต้น จากปัญหาเหล่านี้ที่สร้างความรำคาญให้แก่ประชาชน จึงนำไปสู่การหาทางออกด้วยวิธีการต่างๆของภาครัฐ อันได้แก่ 1. นโยบายรถคันแรก ที่เริ่มขึ้นเมื่อปี 2554-2555 สำหรับผู้ที่ไม่เคยครอบครองรถยนต์มาก่อน จะได้รับเงินคืนจากภาครัฐสูงสุดถึงคันละเกือบ 1 แสนบาท ขึ้นอยู่กับยี่ห้อ และรุ่นรถที่เข้าร่วมโครงการนี้ โดยมีเงื่อนไขรถคันแรกต้องมีมูลค่าไม่เกิน 1 ล้านบาท และไม่สามารถขายหรือโอนเปลี่ยนมือไปให้บุคคลอื่นได้ภายในระยะเวลา 5 ปี ต้องเป็นบุคคลที่มีความสามารถในการผ่อนชำระสินค้า ในเงื่อนไขการขอสินเชื่อรถจนครบถ้วนอายุตามสัญญาเท่านั้นจึงจะได้รับสิทธิ์นี้ 2.สนับสนุนสินเชื่อประเภทรถยนต์ โดยอาจไม่

เข้มงวดเหมือนการขอสินเชื่อประเภทอื่นๆ ทำให้ง่ายต่อการครอบครองรถ 3. ประชาชนในประเทศสามารถครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลได้โดยไม่จำกัดจำนวนคันที่ครอบครอง

นโยบายเหล่านี้เกิดขึ้นเพื่อสนับสนุนให้ประชาชนได้มียานพาหนะไว้ใช้งานเพื่อความสะดวกในการเดินทางไปทำธุรกรรมในที่ต่างๆ และเป็นการสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ให้เติบโตควบคู่กันไป จึงเป็นที่มาของการเพิ่มปริมาณรถยนต์ จากภาพรวมตลาดรถยนต์ในปี 2561 ขยายตัวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 25 ต่อปี เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 เป็นการเพิ่มปริมาณรถส่วนตัว (รถยนต์ส่วนบุคคล) บนท้องถนนเป็นจำนวนมากจนถือได้ว่าเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจต่างๆ ที่ต้องใช้พาหนะ (รถยนต์) ได้อย่างเห็นได้ชัด ทำให้เกิดธุรกิจบริการเดินรถของจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในเขตเมือง และปริมณฑล เพื่อสนองความต้องการแก่ผู้บริโภคที่ต้องการความเร่งด่วนในการเดินทาง ซึ่งสามารถย่นระยะเวลาเดินทางให้ น้อยลง แม้จะเกิดความเสี่ยงมากกว่ารถชนิดอื่นๆ ก็ตาม

อย่างไรก็ตาม ภาครัฐได้เล็งเห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจึงได้เข้ามาดำเนินการแก้ไขปัญหามีอยู่ในปัจจุบัน จากการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนระบบราง (รถไฟฟ้า) ให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ สนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการโดยสารสาธารณะให้มากกว่าการที่จะนำรถส่วนตัวมาใช้ (เป็นการลดปริมาณพาหนะบนท้องถนนให้น้อยลง) และพัฒนาการให้บริการ ให้ได้รับความสะดวกและมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อผู้เข้ารับบริการ หากภาครัฐสามารถจัดการกับปัญหาเหล่านี้ได้ น่าจะเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญของปัญหาการจราจรที่สะสมมาอย่างยาวนาน ให้คลี่คลายไปในทางที่ดีขึ้น

ในภาวะปัจจุบันความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีการสื่อสารมีบทบาทสำคัญต่อชีวิตประจำวัน ทำให้วิถีการดำเนินชีวิต และคุณภาพชีวิตเปลี่ยนแปลงไป โทรศัพท์สมาร์ทโฟนเป็นส่วนหนึ่งเข้ามาเปลี่ยนแปลงการดำเนินชีวิต เพิ่มความสะดวกสบายขึ้น มีการพัฒนาแอปพลิเคชันต่างๆ ให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นอยู่ปัจจุบัน สามารถเลือกใช้บริการได้อย่างหลากหลาย และเกิดประสิทธิภาพจริงภาคเอกชนซึ่งเป็นบริษัทเทคโนโลยีมองเห็นโอกาสในการสร้างโมเดลธุรกิจแบบใหม่ที่เรียกว่า ระบบเศรษฐกิจแบ่งปัน

ระบบเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing economy) เป็นรูปแบบใหม่ในการประกอบธุรกิจ ที่ช่วยให้บุคคลสามารถสร้าง

รายได้จากทรัพย์สินที่ตนมีมากเกินไปจนความจำเป็น และไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้วผ่านการให้บริการบนแพลตฟอร์ม ซึ่งเป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการ และผู้รับบริการให้เข้าถึงสินค้าหรือบริการ โดยอาศัยข้อมูลบนเครือข่ายสังคมออนไลน์ แนวคิดนี้จึงเป็นที่มาของการนำเทคโนโลยีมาช่วยแก้ปัญหาในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เรียกรูปแบบนี้ว่า ไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

ไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารจำนวนหนึ่งซึ่งรวมกลุ่มกันขึ้นเพื่อใช้ยานพาหนะคันเดียวกันในการเดินทางไปประกอบกิจกรรมต่างๆ เป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญในการช่วยลดความแออัดของยานพาหนะบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณพื้นที่เขต

เมือง ซึ่งมีสภาพการจราจรหนาแน่น และมีมลภาวะทางอากาศสูง ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ยังได้ร่วมกันพัฒนาแอปพลิเคชันเรียกรถออกมาในรูปแบบต่างๆ เช่น Uber, Grab, Taxi OK, All thai taxi และแอปพลิเคชันอื่นๆ ในรูปแบบเดียวกัน ด้วยบริการที่ให้ความสะดวกสบาย และตอบสนองความต้องการของผู้รับบริการ ทั้งยังสามารถช่วยแก้ปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสาร ทำให้แอปพลิเคชันเหล่านี้ได้รับความนิยมจากผู้ที่ใช้บริการอย่างรวดเร็ว และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เมื่อผู้ให้บริการมีนโยบายส่งเสริมการให้บริการ เช่น การจัดโปรโมชั่นลดราคาค่าโดยสาร แต่ยังคงได้รับความสะดวกรวดเร็วแบบเข้าถึงหน้าประตู (Door to Door) เช่นเดิม ขณะเดียวกันทำให้เกิดความคุ้มค่างานด้านสังคมเศรษฐกิจ กระตุ้นให้รถขนส่งมวลชนสาธารณะได้ปรับปรุงการคุณภาพการบริการให้ดีขึ้น ตอบสนองเทรนด์การใช้ชีวิต, ขยายตลาดแรงงาน, เพิ่มศักยภาพระบบความปลอดภัยของยานพาหนะ และยังช่วยลดการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ให้บริการต่อผู้เข้ารับบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

การให้บริการในรูปแบบไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) นี้ ทำให้เกิดการพลิกผันของธุรกิจมากมาย เนื่องจาก ดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology) ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมหลักแทบจะทุกอุตสาหกรรม ทำให้ผู้ประกอบการต่างๆ เริ่มแข่งขันกันเพื่อตอบสนองต่อธุรกิจที่ออกมาในรูปแบบของสตาร์ทอัพ (Start up) ที่จะเข้ามาดิสรัป (Disrupt) ธุรกิจดั้งเดิม โดยส่วนใหญ่พบว่าหลายๆองค์กรมักตอบสนองต่อการเกิด ดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology) ภายหลังจากการเกิดดิสรัป (Disrupt) ไปแล้ว สาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการเหล่านี้มีการตัดสินใจที่ล่าช้า อาจมีความเกี่ยวเนื่องกับความไม่มั่นใจต่อธุรกิจประเภทนี้ กลัวที่จะเกิดการแย่งลูกค้าระหว่างสินค้า และบริการในธุรกิจเดียวกัน (cannibalization) ไม่พยายามปรับทรัพยากรที่สำคัญให้สอดคล้องกับโอกาสนั้นๆ เป็นต้น

ปัญหาที่พบเมื่อรูปแบบของการให้บริการเปลี่ยนไป สาเหตุเนื่องจากในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรองรับควบคุมดูแล การให้บริการในลักษณะของไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อาจเกิดความไม่ยุติธรรมทางธุรกิจ และปัญหาการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ หรือความลำสมัยของกฎหมายต่อบริการของแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เหล่านี้ จึงเกิดการกีดกันการเข้ามาของธุรกิจใหม่ๆ ตลอดจนการที่ไม่มีกฎระเบียบข้อบังคับที่เหมาะสม และผู้ขับขี่ไม่มีใบขับขี่รถสาธารณะ ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงต้องมีมาตรฐานการกำกับดูแล โดยให้ผู้ขับขี่รถสาธารณะที่ให้บริการรถในรูปแบบของไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) จะต้องเข้าสู่ระบบให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งเรื่องของมาตรฐานของพาหนะตามที่กำหนด อัตราค่าโดยสารตามกรอบที่วางไว้ รวมถึงคุณสมบัติของผู้ขับขี่ และบทลงโทษหากกระทำความผิด

สมาชิกประชาคมอาเซียนจำนวน 7 ใน 10 ประเทศ (ยกเว้นประเทศไทย เวียดนาม ลาว) ล้วนให้การสนับสนุน และ

มีกฎหมายรองรับการให้บริการแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อย่างถูกกฎหมาย ยกตัวอย่างเช่น ในประเทศสิงคโปร์ ถือเป็นประเทศผู้นำอาเซียนที่มีความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีอย่างมาก กล่าวคือ สิงคโปร์มีขนาดพื้นที่ และประชากรภายในประเทศน้อยที่สุดในอาเซียน (มีพื้นที่ 719.9 ตารางกิโลเมตร มีประชากรทั้งสิ้น 5.61 ล้านคน) แต่สิงคโปร์กลับมีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากรัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อบริหารจัดการจำนวนยานพาหนะ และแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด และเป็นการเปิดโอกาสให้เอกชนทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศเข้ามายื่นประมูลเพื่อเป็นผู้ดำเนินการให้บริการเดินรถ, สนับสนุนให้แอปพลิเคชันเรียกรถ โดยสารไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ถูกกฎหมาย ซึ่งเป็นการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการด้านการขนส่งในประเทศ จุดประสงค์เพื่อให้เกิดการแข่งขันด้านการให้บริการ โดยที่รัฐบาลยังเป็นผู้จัดเก็บควบคุม และกำหนดค่าบริการ ซึ่งอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะจะคิดในอัตราเดียวกัน คือ คิดตามระยะทาง (based on total distance travelled)

ประเทศกัมพูชา ซึ่งเป็นประเทศสมาชิกประชาคมอาเซียนประเทศหนึ่งที่มีรายได้ต่อหัว (GDP per capita) ต่ำที่สุดในอาเซียนรองจากประเทศเวียดนาม และมีการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากในกรุงเทพมหานคร ที่มาของสาเหตุจากการที่เศรษฐกิจของกัมพูชาเติบโตอย่างก้าวกระโดด ประกอบกับรัฐบาลให้ความสำคัญกับการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค ทำให้การคมนาคมติดขัดระหว่างพื้นที่ต่างๆ สะดวกขึ้น ส่งผลให้ความต้องการยานพาหนะทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ตลอดจนจักรยานยนต์ประเภทต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และทำให้มีปริมาณรถเพิ่มขึ้นบนท้องถนนเป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังพบปัญหาผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎจราจร รัฐบาลกัมพูชาจึงต้องหาทางออกในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น หลากหลายปัญหาอย่างเร่งด่วน อาทิ การแก้ปัญหาโดยการเพิ่มปริมาณรถขนส่งสาธารณะ เพื่อความสะดวก และเป็นทางเลือกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ โดยสนับสนุนผู้ให้บริการด้านเทคโนโลยีร่วมเดินทางไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) พร้อมทั้งยังออกกฎหมายรองรับอย่างเป็นทางการ เนื่องจากเป็นบริการที่มีความปลอดภัย และยังเป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากร รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้มาท่องเที่ยวในประเทศไทย

จากที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นถึงสภาพของปัญหา มาตรการสนับสนุนทางกฎหมายในการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน สำหรับประเทศไทยยังไม่มีระบบการควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ที่เป็นสากลหรือกล่าวได้ว่า การกำกับดูแลในปัจจุบันยังไม่เข้มงวด ขาดประสิทธิภาพ ประกอบกับกฎหมายหลักที่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบันยังมีช่องว่างที่เอื้ออำนวยต่อการหลีกเลี่ยงกฎหมาย ส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ ในหลายๆ ด้าน ดังนั้น ประเทศไทยก็สามารถนำตัวอย่างระบบคมนาคมขนส่งของประเทศอาเซียนมาประยุกต์ใช้กับระบบ

ขนส่งของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบการออกกฎหมายรองรับการให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในไทย ซึ่งจะช่วยปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ผู้บริโภคมีทางเลือกในการเดินทาง ภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของไทยดีขึ้น อีกทั้งทำให้รัฐบาลมีรายได้มากขึ้นจากการจัดเก็บภาษีผู้ให้บริการ และการมีกฎหมายรองรับถือเป็นการควบคุมการให้บริการให้มีความปลอดภัย อันนำมาซึ่งประเทศได้ประโยชน์ จนนำมาซึ่งการวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าดิสรัปทีฟเทคโนโลยี (Disruptive Technology) สามารถเข้ามาเปลี่ยนแปลงบริบทที่เป็นอยู่ปัจจุบัน และยังทำลายระบบการให้บริการขนส่งสาธารณะในลักษณะเดิม ซึ่งเป็นการปฏิวัติสังคมไปในทางที่ดีขึ้น อาจถือได้ว่าเป็นแนวทางธุรกิจที่ถูกใจผู้บริโภค แต่อาจไม่ถูกใจผู้ประกอบการเดิม จากเหตุดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ของไทย และอาเซียนในปัจจุบัน รวมทั้งศึกษาบริบททางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ที่ส่งผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยทางเศรษฐกิจ และการเมือง ที่ส่งผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)
- 2) เพื่อเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในไทย และอาเซียน

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

เป็นการศึกษาระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ภายหลัง ดิสรัปทีฟเทคโนโลยี (Disruptive Technology) ตั้งแต่การเริ่มเข้ามาดำเนินธุรกิจ และให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2556 โดยเริ่มจากประเทศสิงคโปร์ และขยายไปประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค จนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2556 - ปัจจุบัน)

- โดยเลือกศึกษารูปแบบการให้บริการ : การเดินทาง (ขนส่งคน) ได้แก่ แท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง

สำหรับรูปแบบการให้บริการด้านการเดินทางของธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ถือเป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมและเติบโตเพิ่มขึ้นในประชาคมอาเซียนอย่างรวดเร็วสอดคล้องไปกับกระแสโลกซึ่งจากผลการศึกษาของ Pricewaterhouse Coopers (2016) พบว่าธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในรูปแบบการให้บริการด้านการเดินทาง ประสบความสำเร็จสูงสุด โดยมีสัดส่วนถึง 1 ใน 3 ของรายได้ ผู้ให้บริการธุรกิจแชร์ริ่ง อีโคโนมี (Sharing Economy) ทั้งหมด และเป็นรูปแบบของแชร์ริ่ง อีโคโนมี (Sharing Economy) หลักๆ ที่เข้ามามีผลกระทบต่อทั้งตลาดเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การท่องเที่ยว และกฎหมายการกำกับดูแลธุรกิจในปัจจุบัน และในอนาคต

- กรณีศึกษาโครงสร้างอำนาจ และการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน 10 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา, ไทย, บรูไน, พม่า, ฟิลิปปินส์, มาเลเซีย, ลาว, เวียดนาม, สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย

ขนาดเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในปี 2563 มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 5 ของโลก รองจากสหรัฐฯ สหภาพยุโรป จีน และญี่ปุ่น (ข้อมูลจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) โดยจีดีพี (GDP) ของทุกประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีมูลค่ารวมกันประมาณ 3.12 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ และมีจำนวนประชากรรวม 667.31 ล้านคน (ข้อมูลจากกองทุนประชากรแห่งสหประชาชาติ) จากการขยายตัวของประชากร และสังคมเมืองอย่างรวดเร็ว จึงทำให้กลายเป็นตลาดที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลก รองจากจีน และอินเดีย และจากรายงานเศรษฐกิจดิจิทัลเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ปี 2563 ของกูเกิล และเทมาเส็ก (Google and Temasek) พบว่าร้อยละ 90 ของชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์มือถือ และเรียกใช้บริการไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ผ่านทางแอปพลิเคชันของผู้ให้บริการ โดยในปี 2563 มีกลุ่มผู้ใช้งานใหม่ (Digital Service Consumers) เพิ่มเข้ามาในเศรษฐกิจดิจิทัลมากถึง 40 ล้านคน ส่งผลให้ตัวเลขผู้ใช้งานรวมในปีนี้อาจเพิ่มขึ้นไปถึง 400 ล้านคน หรือคิดเป็น 70% ของประชากรใน 6 ประเทศ ซึ่งถือเป็นการเติบโตที่รวดเร็วมาก ดังนั้นตลาดภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงเป็นตลาดที่น่าสนใจ และดึงดูดการลงทุนสำหรับผู้ให้บริการไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

ตารางที่ 1.1 ตัวอย่างแพลตฟอร์มไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน

ประเทศ	Ride-Sharing Application
ไทย	GRAB,UBER, GET, LINE MAN, LILUNA, Easy Taxi, Taxi Ok, All Thai Taxi, Gobike, Smart Taxi and Taxi Beam
กัมพูชา	UBER, GRAB, Pass App, EXNET,SMART RIDE and ITUMO.
บรูไน	Dart.
เมียนมา	UBER, GRAB, FastGo, Oway Ride and Get Ride.
ฟิลิปปินส์	GRAB,UBER, HYPE, RideWith, U-Hop, Micab, HerNa and Owto.
มาเลเซีย	GRAB, MyCar, MULA, Riding Pink, Carriage For Her, Diffride, Dacsee, EzCab and RYDE.
ลาว	LOCA.
สิงคโปร์	GRAB, TADA, Kardi, Filo, Swatmobile, RYDE, Arcade City, Jugnoo, Go-Jek and MVLehain.
อินโดนีเซีย	GRAB, Go-Jek, UBER and Bluebird.
เวียดนาม	GRAB, Go-Viet, VATO, FastGo, XERO and ABER.

ที่มา : ผู้วิจัย

ตารางที่ 1.2 รูปแบบรถที่ให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เฉพาะด้านการเดินทาง (ขนส่งคน) ในแต่ละประเทศ

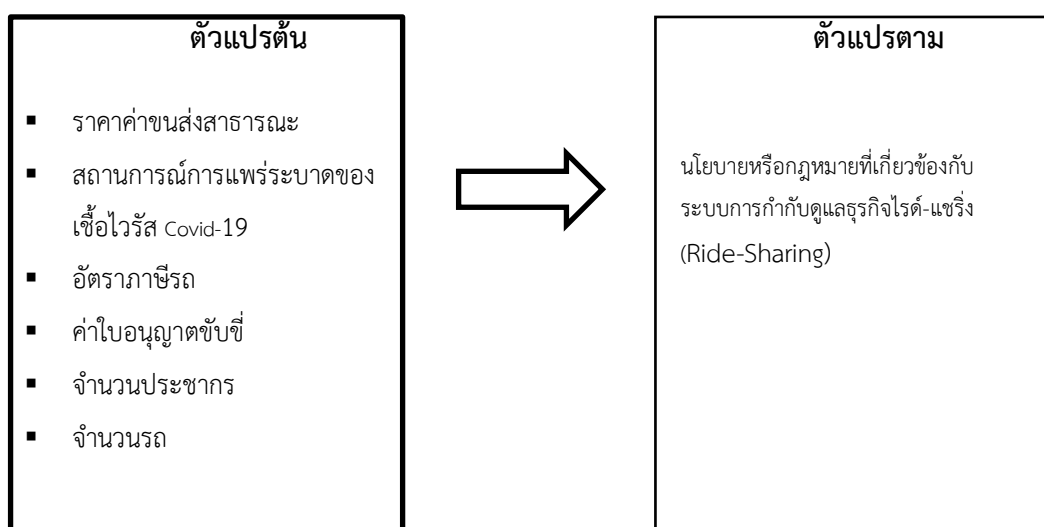
ลำดับ	ประเทศ	รูปแบบการให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)	
		แท็กซี่	มอเตอร์ไซต์รับจ้าง
1	ไทย	√	√
2	กัมพูชา	√	√
3	บรูไน	√	-
4	เมียนมา	√	-
5	ฟิลิปปินส์	√	-
6	มาเลเซีย	√	-
7	ลาว	√	-
8	สิงคโปร์	√	-
9	อินโดนีเซีย	-	√
10	เวียดนาม	√	√

ที่มา : ผู้วิจัย

1.4 นิยามศัพท์

- รถสาธารณะ หมายถึง รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารสาธารณะ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก,2522)
- ผู้ขับรถสาธารณะ หมายถึง ผู้ให้บริการรับส่งผู้โดยสารด้วยรถที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารสาธารณะ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก, 2522)
- ผู้โดยสาร หมายถึง ผู้ที่เดินทางไปกับยานพาหนะ แต่ไม่ต้องรับผิดชอบต่อยานพาหนะเพื่อให้ถึงจุดหมายปลายทาง อาจหมายถึงผู้โดยสารรถยนต์ ผู้โดยสารรถประจำทางผู้โดยสารเครื่องบิน ผู้โดยสารบนเรือ เป็นต้น (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี)
- ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) หมายถึง รูปแบบธุรกิจที่เปิดโอกาสให้ผู้ให้บริการสามารถเรียกรถให้มารับ และไปส่งยังจุดหมายปลายทางได้ตามความต้องการผ่านทางแอปพลิเคชัน โดยมีแนวคิดมาจากการใช้รถคันเดียวกันร่วมเดินทางไปด้วยกัน (วิภาณันท์ ประสมปลื้ม, 2561)
- ดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology) หมายถึง นวัตกรรมหรือเทคโนโลยีที่สร้างตลาดและมูลค่าให้กับตัวผลิตภัณฑ์ที่ใช้เทคโนโลยี และส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรง (Disrupt) ต่อตลาดของผลิตภัณฑ์เดิม รวมทั้งอาจจะทำให้ธุรกิจที่ใช้เทคโนโลยีแบบเดิมๆ ล้มหายตายจากไป ซึ่งต่างจากนวัตกรรมทั่วไปที่อาจจะเพียงช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ เพิ่มคุณภาพของสินค้า หรือลดต้นทุนกระบวนการผลิตแบบเดิมๆ ซึ่งเทคโนโลยีใหม่เหล่านี้อาจจะไม่ใช่นวัตกรรมใหม่ล่าสุด อาจจะเป็นสิ่งที่มีอยู่แล้ว แต่มีการเปลี่ยนแปลงในองค์ประกอบของตลาดบางอย่าง เช่น คุณภาพ ประสิทธิภาพของกระบวนการผลิต ต้นทุน หรือราคา ที่ทำให้เทคโนโลยีเหล่านี้มีเงื่อนไขที่เหมาะสมจนเป็นที่นิยมของตลาด (พิพัฒน์ เหลืองนฤมิตชัย, 2559)

1.5 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา



บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎี และวรรณกรรมปริทัศน์

2.1 ทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา

ทฤษฎีที่จะนำมาใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์ ซึ่งประกอบไปด้วย

2.1.1 ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์สถาบัน

2.1.2 ทฤษฎีนโยบายสาธารณะ

2.1.1 ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์สถาบัน

เศรษฐศาสตร์สถาบัน เป็นแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับ “สถาบัน” ว่าเป็นกลุ่มของกติกาสังคมหรือองค์กรที่มีบทบาทความสำคัญคอยกำกับหรือควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์ และการจัดสรรทรัพยากรในระบบเศรษฐกิจ โดยสถาบันสามารถจำแนกเป็น 2 ลักษณะที่สำคัญ คือ สถาบันทางการและไม่เป็นทางการ สถาบันทางการ เช่น รัฐธรรมนูญ พรรคการเมือง ส่วนสถาบันไม่เป็นที่ทางการ เช่น ขนบธรรมเนียม ประเพณี แนวปฏิบัติ เป็นต้น

เศรษฐศาสตร์สถาบันได้รับความสนใจมาตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 20 โดยนักเศรษฐศาสตร์ที่มีส่วนในการพัฒนาแนวคิดนี้ อาทิ Thorstein Veblen Wesley Mitchell และ John R. Commons สืบเนื่องจากเศรษฐศาสตร์นีโอคลาสสิกมิได้ให้ความสำคัญกับสถาบันเท่าที่ควร เพราะมักถือว่าสถาบันเป็นปัจจัยภายนอก (Exogenous variable) ที่มีลักษณะคงที่ อย่างไรก็ตามนักเศรษฐศาสตร์กลุ่มนี้มีความเชื่อว่าสถาบันมีบทบาทอย่างสำคัญต่อการกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ในสังคมไม่ว่าทางใดก็ตามหนึ่ง เศรษฐศาสตร์สถาบันจึงนำเอาสถาบันมาเป็นตัวแปรภายในที่จำต้องอธิบายผ่านกรอบของแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ แทนที่จะสมมติให้เป็นปัจจัยภายนอก จุดเด่นของทฤษฎีใหม่นี้ก็คือ เป็นการขยายพรมแดนความรู้ทางเศรษฐศาสตร์ให้เข้าใจความจริงมากขึ้น โดยมีจุดศูนย์กลางที่ “สถาบัน” และสถาบันจะคอยกำกับหรือควบคุมการกระทำของมนุษย์ ซึ่งเกี่ยวเชื่อมโยงกันโดยตรงกับระบบกรรมสิทธิ์และระบบต้นทุนธุรกรรมนั่นเอง

นอกจากนี้ยังมองว่าตลาดเป็นสถาบันหนึ่งที่ทำหน้าที่จัดสรรทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพ เสริมสร้างการจ้างงานและเป็นตัวขับเคลื่อนให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ในกรณีที่เกิดความล้มเหลวของกลไกตลาดและไม่สามารถทำงานตามหน้าที่ได้ นักเศรษฐศาสตร์สถาบันอธิบายว่ามี “สถาบัน” ที่เข้ามาส่งผลกระทบต่อการทำงานของตลาดทำให้ตลาดไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่

เศรษฐศาสตร์สถาบันดั้งเดิม ได้ถือกำเนิดขึ้นมา 100 กว่าปีแล้วจากแนวคิดของ Thorstein Veblen โดยมองว่าสังคมต่างๆ มีต้นทุนธุรกรรม เพราะทุกสังคมที่เป็นสังคมมนุษย์อาศัยอยู่กันเป็นหมู่เหล่า จำเป็นต้องมีกติกาของสังคมเป็นเครื่องมือในการกำหนดพฤติกรรมของแต่ละปัจเจกชน เช่น กฎหมาย กฎระเบียบ แนวปฏิบัติ ดังนั้นเราไม่อาจหลีกเลี่ยงการมีต้นทุนธุรกรรมเข้ามาเกี่ยวข้องได้ และต้นทุนธุรกรรมนี้มีผลสำคัญในการปรับหรือเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของสถาบันอีกทอด โดยเฉพาะ

การกำกับและชี้้นำการเลือกของประชาชนในสังคม นักเศรษฐศาสตร์สถาบันแบบเก่ามีความเห็นว่าสถาบันเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมในสังคมมนุษย์ที่สำคัญที่สุดและพฤติกรรมนี้ไม่อาจเปลี่ยนแปลงได้ง่าย นักเศรษฐศาสตร์เพิ่งจะเข้าใจว่าตลาดนั้นเป็นสถาบันหนึ่งที่สำคัญที่สุดในระบบเศรษฐกิจทุนนิยม แต่ก็ไม่ใช่สถาบันเดียวเท่านั้น เพราะยังมีสถาบันอื่นที่มีความสำคัญเช่นกัน และเน้นว่าสถาบันมีความสำคัญอย่างไรต่อการทำงานของระบบเศรษฐกิจโดยรวม ในระยะต่อมาแนวความคิดของเศรษฐศาสตร์สถาบันได้เริ่มถดถอยไปเรื่อยๆ หลังจากทฤษฎีของเคนส์ ทฤษฎีนีโอคลาสสิกเข้ามามีอิทธิพลในวงการเศรษฐศาสตร์ตะวันตก

เศรษฐศาสตร์สถาบันแบบใหม่ ได้ขยายขอบเขตของ “สถาบัน” ในมุมมองที่กว้างขึ้น โดยสาระสำคัญของทฤษฎีเศรษฐศาสตร์สถาบันแบบใหม่มีนัยที่สำคัญประการหนึ่ง คือ เป็นการศึกษาทฤษฎีองค์กรแบบใหม่ “สถาบัน” มีความหมายที่กว้างและลึกซึ้งและเปลี่ยนแปลงได้ยาก เช่น องค์การการค้าโลก กองทุนการเงินระหว่างประเทศ และองค์การระหว่างประเทศอื่นๆ ซึ่งมีระเบียบหรือกติกาที่ใช้บังคับในหมู่สมาชิก องค์กรเหล่านี้มีลักษณะสถาบัน เพราะเป็น rules of the game ที่เป็นที่ยอมรับในหมู่สมาชิก

นอกจากนี้นักเศรษฐศาสตร์สถาบันแบบใหม่ ใช้แนวคิดเศรษฐศาสตร์กระแสหลักเข้ามาอธิบายพฤติกรรมมนุษย์ แต่ได้พยายามคลายข้อสมมติให้สามารถอธิบายโลกความเป็นจริงได้มากขึ้น จากเดิมที่มองว่าข้อสมมติแบบเศรษฐศาสตร์กระแสหลักมีความแข็งเกินไปและไม่สมจริง เช่น ข้อสมมติที่ผู้บริโภคมีเหตุผลและมองที่ความพอใจสูงสุดเพียงอย่างเดียว หรือผู้ผลิตจะมองที่กำไรสูงสุดเพียงอย่างเดียว ในความเป็นจริงแล้วยังมีปัจจัยอื่นในสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ผลิตและผู้บริโภค เช่น การเห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวม หรือ การมี “ความพอใจส่วนรวม” (Social Preference) หรือ มีพฤติกรรม “ต่างตอบแทน” (Reciprocity Motive) เป็นต้น

Oliver Williamson เป็นคนแรกที่ให้นิยามคำว่าเศรษฐศาสตร์สถาบันแบบใหม่ โดยให้ความสนใจในเรื่องประสิทธิภาพและการจำหน่ายจ่ายแจกไปในภาคส่วนต่างๆในระบบเศรษฐกิจ เครื่องมือสำคัญในการวิเคราะห์ คือ “ภิบาล” (Governance) ซึ่งถูกกำหนดจากปัจจัยแวดล้อมของสถาบันและเปลี่ยนแปลงได้อย่างพลวัตเป็นตัวกำหนด จะเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพสังคมเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆ กรอบความคิดเรื่อง “ภิบาล” ทำให้เข้าใจสถาบันหรือองค์กรต่างๆที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น แตกต่างจากเศรษฐศาสตร์สถาบันดั้งเดิมที่ให้ความสำคัญกับกติกาของสังคมเป็นหลัก สำหรับประเด็นที่นักเศรษฐศาสตร์สถาบันใหม่ให้ความสนใจที่จะนำมาอธิบายเหตุและผลทางเศรษฐศาสตร์ให้มีความสอดคล้องกับโลกความเป็นจริงมากขึ้น โดยประเด็นสำคัญที่นำมาวิเคราะห์ ได้แก่

1. การวิเคราะห์ระบบกรรมสิทธิ์ (Property rights analysis) การมีระบบกรรมสิทธิ์จะช่วยป้องกันการลอกเลียนแบบในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งอย่างน้อยผู้ที่คิดค้นสิ่งประดิษฐ์นั้นๆมีเวลาเพียงพอที่จะหาประโยชน์ได้คุ้มค่ากับการลงทุน อย่างไรก็ตามการละเลยระบบกรรมสิทธิ์หรือไม่บังคับใช้อย่างจริงจัง

จะทำให้ผู้ผลิตขาดแรงจูงใจในการลงทุนวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ต่างๆ อันจะเป็นผลเสียกับระบบเศรษฐกิจ

2. ต้นทุนธุรกรรม (Transaction cost economics) ในการดำรงชีพและดำเนินกิจกรรมต่างๆล้วนต้องมีต้นทุนทางธุรกรรมเกิดขึ้นทั้งสิ้น การที่นักเศรษฐศาสตร์สำนักคลาสสิกสมมุติให้ไม่มีต้นทุนธุรกรรมจึงไม่ค่อยสมเหตุสมผลนัก ดังนั้นในการวิเคราะห์พฤติกรรมการผลิตและการบริโภคควรคำนึงถึงต้นทุนธุรกรรม ซึ่งจะส่งผลต่อการตัดสินใจผลิตและบริโภคไม่มากนัก

3. ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ว่าด้วยพันธะสัญญา (Economic theory of contracts) เป็นการรวมกลุ่มกันในแนวดิ่ง (Vertical Linkages) ระหว่างเกษตรกรรายย่อยและผู้ผลิตรายใหญ่ที่นำสินค้าออกสู่ตลาด ทำให้ต่างเกี่ยวพันซึ่งกันและกัน นำไปสู่เสถียรภาพของราคาตลาด และการได้สินค้าที่มีคุณภาพดี นักเศรษฐศาสตร์สถาบันมองว่าการใช้วิธีนี้สามารถเอาชนะความล้มเหลวของกลไกตลาดได้ และมีผลสำเร็จให้เห็นในหลายประเทศ เช่น ประเทศในกลุ่มแอฟริกา

4. เศรษฐศาสตร์สถาบันแบบใหม่กับการเมือง (Problems of Political Institutions) เศรษฐศาสตร์สถาบันแบบใหม่มีการวิเคราะห์พฤติกรรมทางเลือกและการตัดสินใจของคนในสังคม โดยนำการเมืองเข้ามีส่วนร่วมในการอธิบายด้วย เพราะฝ่ายการเมืองมีบทบาทในการกำหนดกติกาในสังคมนั้นเอง การที่กติกาในสังคมเปลี่ยนก็จะมีผลให้พฤติกรรมของผู้คนในสังคมเปลี่ยนไปด้วย

5. เศรษฐศาสตร์สถาบันว่าด้วยรัฐธรรมนูญ (Constitutional Political Economy) นักเศรษฐศาสตร์สถาบันเชื่อว่ารัฐธรรมนูญเป็นกฎหมายรูปแบบหนึ่ง ที่มีผลต่อการตัดสินใจและพฤติกรรมของมนุษย์

6. การวิเคราะห์หอดีที่เฝ้าไม่อาจเปลี่ยนได้ (Path-dependence analysis) เป็นการอธิบายถึงปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีตและการตัดสินใจในอดีตภายใต้ปัจจัยแวดล้อมหนึ่งๆ จะส่งผลกระทบต่อผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจ การเมือง หรืออื่นๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นในการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน ก็ต้องไม่ลืมที่จะหันกลับไปมองประสบการณ์ในอดีตด้วยจะทำให้เข้าใจความเป็นมาได้ดีขึ้น

ในช่วงทศวรรษที่ 1980-1990 นับเป็นยุคทองของเศรษฐศาสตร์สถาบันที่ประเทศต่างๆหันมาให้ความสนใจกับแนวคิดนี้อย่างจริงจัง ดังจะเห็นได้จากสหรัฐอเมริกาโดย John Williamson ได้อธิบายแนวทางของการนำเศรษฐศาสตร์สถาบันมาใช้ว่า ในกรณีที่กลไกตลาดล้มเหลว หรือตลาดทำงานได้ไม่ดี วิธีแก้ไขที่ถูกนำเสนอ คือ ต้องแสวงหานโยบายที่ดี (Good Policy) ซึ่งในที่นี้ คือการดำเนินการตามแนวทาง Washington Consensus ที่เกิดจากการประชุมของกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วเมื่อ ค.ศ. 1989 เพื่อคัดสรรนโยบายที่เหมาะสมในการพัฒนา เช่น การกำหนดชุดของนโยบาย (Standard Reform Package) ที่จะนำมาเพื่อแก้ไขวิกฤตการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้น อาทิ การก่อตั้งกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารโลก เป็นต้น รวมทั้งการแสวงหาสถาบันที่ดี (Good Institution) ซึ่งในปัจจุบันอาจตีความได้ว่า คือ ธรรมาภิบาล (Good Governance) ดังนั้นนอกจากจะต้องพยายามทำให้ The Price Right แล้วยังต้องทำให้ The Institution Right อีกด้วย จึงจะเป็นการดูแลทั้งระบบ

กล่าวคือ เป็นการทำให้ราคาเข้าสู่ดุลยภาพที่ควรจะเป็นและสถาบันต่างๆ มีความโปร่งใสนั่นเอง (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2012)

เพราะฉะนั้น หากมองระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ผ่านแนวคิด เศรษฐศาสตร์สถาบัน จะพบว่าสถาบันนั้นสามารถจำแนกออกเป็น 2 ประเภท คือ สถาบันที่เป็นทางการ และสถาบันที่ไม่เป็นทางการ สำหรับสถาบันที่เป็นทางการ ได้แก่ กรมขนส่งทางบก ซึ่งเป็นหน่วยงานของภาครัฐที่เข้ามาควบคุม และจัดระเบียบการขนส่งทางถนนทั้งภายใน และระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการจดทะเบียน การเก็บภาษีรถ และการออกใบอนุญาตขับรถ รวมทั้งการพัฒนา ระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ ส่วนสถาบันที่ไม่เป็นทางการ อาทิ บรรทัดฐาน วัฒนธรรม สังคม จารีตประเพณี ที่มีบทบาทสำคัญต่อการกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ในสังคม โดยในงานวิจัย ฉบับนี้เป็นการนำเอาแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์สถาบันเข้ามาช่วยเป็นกรอบในการวิเคราะห์ความ ล้มเหลวของกลไกตลาด ทั้งในประเทศไทย และอาเซียน ว่าเกิดจากปัจจัยใดบ้าง จากงานศึกษาที่พบ เห็นบ่อยครั้งในประเทศกำลังพัฒนา พบว่า สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดความล้มเหลวของกลไกตลาดได้แก่ 1.ต้นทุนในการทำธุรกรรม (Transaction Cost) ที่สูงมาก 2.การเข้าถึงข้อมูลได้ไม่เท่าเทียมกัน (Asymmetry Information) ทำให้ขาดโอกาส ขาดแรงจูงใจในการพัฒนาอาชีพให้มีประสิทธิภาพ ดังนั้นจึงเป็นที่มาของการนำเทคโนโลยีมาช่วยแก้ปัญหาในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เรียกรูปแบบ นี้ว่าไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) แต่ทั้งนี้จะต้องใช้มาตรการสนับสนุนทางกฎหมายของภาครัฐ ในการ กำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เพื่อให้ตลาดของผู้ให้บริการแบบดั้งเดิม และผู้ให้บริการ ใหม่ (Ride-Sharing) สามารถดำเนินการให้บริการ และอยู่ร่วมกันได้อย่างเป็นระเบียบ

2.1.2 ทฤษฎีนโยบายสาธารณะ

นโยบายสาธารณะ (public policy) หมายถึง แนวทางกิจกรรมการกระทำ หรือการเลือกตัดสินใจของรัฐบาล ซึ่งรัฐบาลได้ทำการตัดสินใจ และกำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อชี้แนะให้มี กิจกรรมหรือการกระทำต่าง ๆ เกิดขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการวางแผนการจัดทำโครงการวิธีการบริหารหรือกระบวนการดำเนินงาน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ด้วยวิธีปฏิบัติงาน ที่ถูกต้อง เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง และความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการในแต่ละเรื่อง

ความหมายของนโยบายสาธารณะนั้น มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้หลายความหมายด้วยกัน ดังต่อไปนี้

Thomas R. Dye (2527) ได้ให้ความหมายของคำว่านโยบายสาธารณะไว้ว่า เป็นกิจกรรมที่รัฐบาลสามารถเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำก็ได้ สำหรับส่วนที่รัฐเลือกที่จะกระทำนั้นจะครอบคลุมกิจกรรมต่างๆ ทั้งหมดของรัฐบาลทั้งกิจกรรมที่เป็นกิจวัตร และที่เกิดขึ้นในบางโอกาส ซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้กิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำบรรลุเป้าหมายด้วยดี ในการให้บริการแก่สมาชิกในสังคมในส่วนที่รัฐบาลเลือกที่จะไม่กระทำก็ถือว่าเป็นสาระสำคัญของนโยบาย และยังได้กล่าวถึงคุณสมบัติ และเป้าหมายของนโยบายสาธารณะเพิ่มเติมอีก โดยสามารถประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีต่อนโยบายได้ และยังสามารถวิเคราะห์ถึงปรากฏการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้นจากนโยบาย โดยขบวนการทางการเมือง

Eyestone (2514) ได้ให้ความหมายว่า นโยบายสาธารณะ คือ ความสัมพันธ์ระหว่างองค์การของรัฐกับสิ่งแวดล้อมขององค์การ ซึ่งเป็นความหมายที่ค่อนข้างกว้างและยากที่จะเข้าใจความหมายที่แท้จริง เพราะสิ่งแวดล้อมขององค์การอาจหมายถึงสิ่งแวดล้อมทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ส่วนองค์การของรัฐอาจมีความหมายครอบคลุมองค์การ ทั้งหมดของรัฐ ส่วนลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างองค์การของรัฐกับสิ่งแวดล้อมขององค์การก็อาจมีหลายลักษณะ

Lasswell and Kaplan (2513) ให้ความหมายไว้ว่านโยบายสาธารณะหมายถึง การกำหนดเป้าประสงค์ (goals) ค่านิยม (values) และการปฏิบัติ (practices) ของโครงการของรัฐ เป็นการระบุอย่างชัดเจนว่ากิจกรรมที่เป็นแผนงานหรือโครงการของรัฐที่เรียกว่า นโยบายสาธารณะนั้นจะต้องสอดคล้องกับค่านิยมของสังคม รวมถึงแนวทางปฏิบัติที่จะทำให้บรรลุเป้าหมาย แนวความคิดของ Lasswell and Kaplan จึงให้ความชัดเจนเกี่ยวกับสาระสำคัญของนโยบายสาธารณะพอสมควร

Lynton Caldwell (2513) ให้ความหมายไว้ว่านโยบายสาธารณะหมายถึง บรรดาการตัดสินใจอย่างสัมฤทธิ์ผลที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่างๆ ที่สังคมจะเข้าดำเนินการยินยอมอนุญาตหรือที่จะห้ามมิให้กระทำ ซึ่งการตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายต่างๆนั้น อาจแสดงออกได้หลายรูปแบบด้วยกัน เช่น ในรูปของคำแถลงการณ์ ตั๋วบทกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หรือคำพิพากษา เป็นต้น

Ira Scharkansky (2513) นโยบายสาธารณะหมายถึง กิจกรรมต่างๆ ที่รัฐบาล หรือองค์กรของรัฐจัดทำขึ้น อาทิ การจัดบริการสาธารณะ การออกกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมายต่างๆ และการจัดพิธีกรรมอันถือเป็นสัญลักษณ์ของสังคม เป็นต้น กิจกรรมดังกล่าวครอบคลุม 3 ประเด็น ดังนี้

- กิจกรรมที่เกี่ยวกับบริการสาธารณะด้านต่าง ๆ
- กิจกรรมนั้นต้องมีกฎข้อบังคับสำหรับบุคคล และหน่วยงานในการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ
- กิจกรรมนั้นเกี่ยวข้องกับการควบคุมกระบวนการกำหนดนโยบาย หรือการกระทำทางการเมืองอื่น ๆ

William Greenwood (2508) ให้ความหมายไว้ว่านโยบายสาธารณะหมายถึง การตัดสินใจขั้นต้นเพื่อที่จะกำหนดแนวทางกว้างๆ เป็นการทั่วไป เพื่อนำเอาไปเป็นแนวทางให้การปฏิบัติงานต่างๆ เป็นไปอย่างถูกต้อง และบรรลุวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้

Friedrich (2506) ได้ให้ความเห็นว่า นโยบายสาธารณะ คือ ชุดของข้อเสนอที่เกี่ยวกับการกระทำของบุคคล กลุ่มบุคคล หรือรัฐบาลภายใต้สิ่งแวดล้อมที่ประกอบไปด้วย ปัญหาอุปสรรค และโอกาส ซึ่งนโยบายจะถูกนำเสนอเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาของประชาชน การกำหนดนโยบายนั้นมิได้เป็นการกระทำที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลันทันด่วน แต่นโยบายส่วนใหญ่จะต้องผ่านการพิจารณาเป็นขั้นตอน ซึ่งจะมีฝ่ายบริหารเข้ามามีบทบาทอย่างสำคัญกับฝ่ายการเมืองในการกำหนดนโยบาย

Easton (2496) ให้ความหมายไว้ว่านโยบายสาธารณะหมายถึง อำนาจในการจัดสรร ค่านิยมของสังคมทั้งหมด และผู้ที่มีอำนาจในการจัดสรร ก็คือรัฐบาล และสิ่งที่รัฐบาลตัดสินใจที่จะกระทำหรือไม่กระทำเป็นผลมาจากการจัดสรรค่านิยมของสังคม

สมบัติ อารังธัญวงศ์ (2552) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะจะต้องเป็นกิจกรรมที่กระทำโดยรัฐบาล การตัดสินใจเลือกที่จะกระทำของรัฐบาลต้องคำนึงถึงคุณค่าของสังคมเป็นเกณฑ์ โดยมุ่งที่จะตอบสนองความต้องการของประชาชนเป็นหลัก

กุลธน ธนาพงศธร (2535) ได้แสดงทัศนะของนโยบายสาธารณะว่า ไม่ว่าจะเป็นการพิจารณาให้ความหมายในแง่มุมใดก็ตามนโยบายของรัฐก็คือ แนวทางกว้าง ๆ ที่รัฐบาลของประเทศหนึ่งๆ ได้กำหนดขึ้นเป็นโครงการ แผนการ หรือหมายกำหนดการเอาไว้ล่วงหน้า เพื่อเป็นหนทางชี้้นำให้การปฏิบัติต่างๆ ตามมา ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ที่ได้วางไว้ตลอดจนเพื่อธำรงรักษาหรือเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ของชาตินั้น ๆ

มยุรี อนุমানราชธน (2549) ได้แสดงทัศนะของนโยบายสาธารณะว่า หมายถึง กิจกรรม หรือการกระทำของรัฐบาลและมติการเลือกตั้งตัดสินใจของรัฐบาล ซึ่งรัฐบาลได้ทำการตัดสินใจ และกำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อชี้้นำให้มีกิจกรรมหรือการกระทำต่างๆ เกิดขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยมีการวางแผนการจัดทำโครงการ วิธีการบริหารหรือกระบวนการ

ดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ด้วยวิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้อง เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง และความต้องการของประชาชนหรือผู้ใช้บริการในแต่ละเรื่อง

สร้อยตระกูล (ตวยานนท์) อรรถมานะ (2543) ได้กล่าวว่า นโยบายสาธารณะของภาครัฐบาล และนโยบายสาธารณะของหน่วยงานเอกชนที่มีได้แสวงหากำไร และมีได้สังกัดในภาครัฐบาล โดยนำมาผสมผสานกันอันมีรัฐบาลเป็นแกนนำในการกำหนดนโยบายสาธารณะ ซึ่งมีการบอกถึงแนวทางในการปฏิบัติงานหรือโครงการโดยมีการกำหนดเป้าหมาย (และ/ หรือปัญหาในสังคม) และวิธีการเพื่อให้บรรลุผล ทั้งนี้เพื่อรัฐจะได้จัดสรรคุณค่าต่าง ๆ ให้แก่สังคมโดยส่วนรวม ในขณะเดียวกันองค์การที่มีได้แสวงหากำไร และมีได้สังกัดกับรัฐบาลก็จะช่วยรัฐบาลปฏิบัติงานเพื่อสาธารณประโยชน์ด้วย ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางปฏิบัติของรัฐบาล มีวัตถุประสงค์แน่นอน อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่าง เพื่อแก้ปัญหาในปัจจุบัน และเพื่อป้องกันปัญหาในอนาคตหรือเพื่อก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนา ตลอดจันรัฐบาลมีความจริงใจที่จะให้นำไปปฏิบัติ และผลจากการนำไปปฏิบัติแล้วอาจจะประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวก็ได้

ทินพันธ์ นาคะตะ (2543) ได้กล่าวไว้ว่า นโยบายของรัฐ หมายถึง สิ่งสำคัญสองประการ ประการแรก คือ แนวทางในการปฏิบัติของรัฐบาล ประการที่สอง คือ โครงการที่สำคัญ ๆ ซึ่งรัฐบาลจะต้องจัดให้มีขึ้นด้วยการกำหนดเป้าหมายและวิธีปฏิบัติเพื่อให้บรรลุสิ่งดังกล่าวนั้น

ปิยะนุช เงินคล้าย (2562) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางหรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐตัดสินใจว่าจะทำหรือไม่ทำ ภายใต้อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบ โดยกำหนดเป็นหลักการแผนงานหรือโครงการเพื่อประโยชน์แก่สังคม และส่วนรวม

กวี รักษ์ชน (2541) กล่าวว่า นโยบายมีความหมาย 2 ลักษณะที่มีความสัมพันธ์กัน ลักษณะที่หนึ่งมีความหมายถึงกิจกรรม (activities) ส่วนอีกลักษณะหนึ่งจะมีความหมายในฐานะที่เป็นศาสตร์ (science) ซึ่ง 2 ลักษณะจะมีความสัมพันธ์กัน กล่าวคือ นโยบายสาธารณะในฐานะที่เป็นศาสตร์จะทำการศึกษาจากนโยบายสาธารณะที่เป็นกิจกรรมแล้วนำมาสะสมกันเป็นความรู้หรือเป็นวิชา (subject) เพื่อประโยชน์ในการศึกษาที่จะได้ทำให้การกำหนดนโยบายในฐานะที่เป็นกิจกรรม บรรลุผลอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ทศพร ศิริสัมพันธ์ (2539) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะหมายถึง นโยบายที่ถูกกำหนดโดยรัฐบาล ซึ่งอาจเป็นองค์การหรือตัวบุคคลที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงตามกฎหมายภายใต้ระบบการเมืองนั้นๆ ทั้งนี้นโยบายสาธารณะจะครอบคลุมตั้งแต่สิ่งที่รัฐบาลจะกระทำหรือไม่กระทำ การตัดสินใจของรัฐบาลในการแบ่งสรรทรัพยากร และสิ่งที่มีคุณค่าในสังคม รวมถึงผลผลิตและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริง

กรมล ทองธรรมชาติ (2538) ได้กล่าวถึงนโยบายว่า คือ แนวทางที่แต่ละประเทศได้เลือกปฏิบัติไปเพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งที่กำหนดไว้อันเป็นวัตถุประสงค์ที่เชื่อกันว่าถ้าทำได้สำเร็จก็จะเป็นผลดีต่อประเทศของตน โดยทั่วไปนั้นรัฐบาลของประเทศจะตัดสินใจเลือกปฏิบัตินโยบายที่มีการเสี่ยงภัยน้อยที่สุดปฏิบัติได้ง่ายที่สุด และเป็นประโยชน์ต่อชาติมากที่สุด

ถวัลย์ วรเทพพิพิงษ์ (2536) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางปฏิบัติของรัฐบาล มีวัตถุประสงค์แน่นอนอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง เพื่อแก้ปัญหาในปัจจุบัน หรือป้องกันปัญหาในอนาคต และเพื่อก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนา

ศุภชัย ยาวะประภาษ (2533) ได้กล่าวว่า กิจกรรมทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นระดับใด ในหน่วยงานใด ล้วนมีกำเนิดมาจากความคิดอันเป็นกรอบนำทางว่าควรจะทำอะไร เมื่อใด ที่ไหน โดยใคร และอย่างไร หากปราศจากทิศทางที่แน่นอนชัดเจนในการดำเนินกิจกรรมของรัฐบาล ความคิด หรือเจตนาที่เกิดขึ้นก่อนเช่นเดียวกัน จากนั้นค่อย ๆ พัฒนาชัดเจนขึ้น กลายเป็นกรอบกำหนดทิศทาง และแนวทางการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของรัฐบาล ซึ่งในความหมายกว้าง ๆ คือ นโยบายของรัฐบาล หรือนโยบายสาธารณะ(public policy) นั่นเอง

พิทยา บวรวัฒนา (2529) นโยบายสาธารณะเป็นวิชาที่พยายามศึกษาว่ารัฐบาลเลือกทำและไม่ทำอะไร เพราะเหตุใด รัฐบาลมีแนวทางปฏิบัติอย่างไร และการกระทำของรัฐบาลก่อให้เกิดผลอะไรบ้าง กล่าวอีกนัยหนึ่งการศึกษานโยบายสาธารณะ เป็นไปเพื่อทราบเหตุ และผลของนโยบาย เหตุของนโยบายมีอะไรบ้าง ปัจจัยอะไรบ้าง เป็นตัวกำหนดนโยบาย ผลของนโยบายสาธารณะมีอะไรบ้าง นโยบายของรัฐบาลสามารถแก้ไขบรรเทาปัญหาในสังคมมากน้อยแค่ไหนอย่างไร

อาทิตย์ อุไรรัตน์ (2526) นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางที่รัฐบาลได้ตัดสินใจเลือกแล้วว่า จะนำไปสู่เป้าหมายที่ต้องการได้อย่างเหมาะสม และเป็นไปได้ในสถานการณ์แวดล้อมของสังคม

อมร รักษาสัตย์ (2518) นโยบายสาธารณะ หมายถึง การกำหนดเป้าหมายที่ต้องการ จนไปถึงหลักการ และกลวิธีที่จะหาทางปฏิบัติการให้บรรลุเป้าหมายนั้น และการเตรียมการสนับสนุนต่างๆ เพื่อสามารถลงมือปฏิบัติการตามหลักการและกลวิธีที่วางไว้

สำหรับการมองแนวคิดนโยบายสาธารณะ ผ่านนโยบายหรือกฎหมายการกำกับดูแลธุรกิจไรต์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ทำให้เห็นว่าโครงสร้างอำนาจของรัฐที่ถือเป็นตัวแปรสำคัญในการกำหนดนโยบาย หรือกฎหมายการกำกับดูแล ซึ่งจะขึ้นอยู่กับบริบททางสังคม และวัฒนธรรมของประเทศนั้นๆ ด้วย

2.2 วรรณกรรมปริทัศน์

ในประเทศไทยนั้นมีงานวิจัยหลายชิ้นที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล การจัดระเบียบรถขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะการขนส่งคน อาทิ รถตู้ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถแท็กซี่ เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะทำการศึกษาโดยมุ่งวิเคราะห์ในแง่ของแนวทางการกำกับดูแลในปัจจุบัน รวมทั้งปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไขปัญหาในการดำเนินนโยบายการกำกับดูแล การจัดระเบียบ และควบคุมการให้บริการขนส่งสาธารณะ โดยหน่วยงานกรมการขนส่งทางบก สังกัดกระทรวงคมนาคม สำหรับวรรณกรรมปริทัศน์ที่สามารถใช้เป็นแนวคิดและทฤษฎีมาสนับสนุนงานวิจัยฉบับนี้ พบว่ามีประเด็นที่น่าสนใจต่างๆ ดังนี้

1. บทวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวกับการศึกษาถึงการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทาง

จากการเปรียบเทียบงานวิจัยของ **ณิราวรรณ ปัญสุทธิ์ (2544)** และ **ไสศรี บุญรอดพานิช (2549)** พบว่า มีความแตกต่างกันในเรื่องของวัตถุประสงค์ และวิธีการศึกษา

ณิราวรรณ ปัญสุทธิ์ (2544) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินงานจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขนโยบาย

ไสศรี บุญรอดพานิช (2549) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพัฒนาการของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ความเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางและหน่วยงานของ ระบบราชการที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการก่อตัวของนโยบายจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สำหรับวิธีการศึกษา ทั้งสองมีวิธีการศึกษาที่แตกต่างกันโดย **ณิราวรรณ ปัญสุทธิ์ (2544)** เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิ โดยการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ดังกล่าวจากหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ คือ กรมขนส่งทางบกและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งหมด จำนวน 15 คน ประกอบด้วย ผู้บริหาร จำนวน 2 คน ผู้ปฏิบัติงานจำนวน 8 คน และผู้ประกอบการขนส่ง จำนวน 5 คน

ส่วน **ไสศรี บุญรอดพานิช (2549)** มุ่งศึกษาและวิเคราะห์ด้วยวิธีทางประวัติศาสตร์ ซึ่งมี การพรรณนาความโดยวิเคราะห์จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์

ทั้งนี้ ข้อค้นพบในการศึกษาของ **ณิราวรรณ ปัญสุทธิ์ (2544)** พบว่า นโยบายจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ยังไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ โดยไม่สามารถจัดการเดินรถเป็นไปตามกฎระเบียบของทางราชการได้ และรถตู้ผิดกฎหมายมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น โดยปัญหา และอุปสรรค เกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติยังไม่มีคามเพียงพอในด้านบุคลากร งบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ และความเหมาะสมของสถานที่ จึงทำให้เกิดความล่าช้า และไม่ได้ตามเป้าหมาย สำหรับแนวทางปรับปรุงด้านนโยบาย โดยให้ผู้กำหนดนโยบายพัฒนาคุณภาพองค์การ และประสิทธิภาพการดำเนินงานให้ดีขึ้น โดยใช้แนวคิดทำให้องค์การเป็นองค์การที่เรียนรู้ (Learning

Organization) และ การใช้หลักการจัดการ โดยยึดผลงานให้หน่วยงาน และบุคคลต่างๆ มีส่วนร่วม กำหนดเป้าหมายงาน และกำหนดตัวชี้วัดผล การปฏิบัติงาน และใช้วิธีปรับปรุงกระบวนการอย่าง ต่อเนื่อง (CPI) เป็นกลยุทธ์ในการเพิ่มคุณภาพบริการของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ในส่วนงานวิจัยของ **ใศศรี บุญรอดพานิช (2549)** พบว่า การที่กระทรวงคมนาคมตัดสินใจที่ กำหนด นโยบายการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลขึ้นมา นั้นยังไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาการขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครให้ดีขึ้นได้ โดยปัญหาในเรื่องความ ไม่สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงของการขนส่งสาธารณะได้รับการแก้ไขเพียงเพื่อให้บรรเทาลงเท่านั้น เนื่องจากปัญหาที่มีฝ่ายการเมืองเข้าแทรกแซงในการบริหารงานของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบกับระบบสนับสนุนในเรื่องทรัพยากรทางการบริหารที่จำเป็นเกี่ยวกับบุคลากร งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้สำนักงานมีไม่เพียงพอส่งผลทำให้การดำเนินงานของหน่วยงานที่นำ นโยบายไปปฏิบัติเกิดปัญหาในการทำงาน ทำให้การทำงานล่าช้าไม่ได้ผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ด้านข้อเสนอแนะ 1. ด้านนโยบาย ให้ผู้กำหนดนโยบายคือกระทรวงคมนาคมควรที่จะมีการมองปัญหา ในภาพรวมในลักษณะบูรณาการปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าด้วยกัน 2. ด้านการดำเนินงานของ กรมการขนส่งทางบกและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ควรให้หน่วยงานทั้งสองปรับปรุงระบบวิธีการ ของการทำงาน เพื่อให้ได้ผลงานที่ดีรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการตามแนวคิดของ Peter Senge โดยดำเนินการ 4 ขั้นตอนดังนี้

1. ให้หน่วยงานมีความสามารถในการคิดเชิงระบบ (Systematic Thinking)
2. มีกรอบแนวคิดของตนเอง (Mental Model)
3. ต้องมีการส่งเสริมให้คนในหน่วยงานสามารถเรียนรู้พัฒนาตนเองไปสู่ความเป็นเลิศในด้านต่างๆ ได้ (Personal Mastery)
4. ให้ทุกคนในหน่วยงานมีการเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม (Team Learning) โดยให้หน่วยงานแต่ละหน่วย สามารถดำเนินการตามกระบวนการเรียนรู้

2.บทวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาปัญหา อุปสรรคจากการจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์รับจ้าง พร้อมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหา

จากการเปรียบเทียบงานวิจัยของ มนาวุฒิ เกลาอนันต์(2548), เจษฎา ไหลภาภรณ์ (2551), อาวุธ อุดม รัตน์ (2550), นริศรา ธรรมา (2548), ธารรัตน์ ไตรพิบูลย์สุข (2548), สุภาวดี มิตรสมหวัง(2547) เรืองยศ โสภภาพล (2546) และงานวิจัยของ ธนพล ภูมิสามพราน (2546) พบว่ามีทั้งความใกล้เคียง และความแตกต่างกันในเรื่องของวัตถุประสงค์ และวิธีการศึกษา

มนาวุฒิ เกลาอนันต์ (2548) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเศรษฐกิจมอเตอร์ไซด์รับจ้างก่อนที่จะมีการจัดระเบียบมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในด้านต่างๆ รวมทั้งศึกษาผลทางเศรษฐกิจ และสังคมที่มีต่อผู้ประกอบการอาชีพ ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้าง

เจษฎา ไหลภาภรณ์ (2551) มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อการขนส่งในกรุงเทพมหานครก่อนและหลังการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะในปี พ.ศ. 2547 รวมทั้งศึกษาผลกระทบของการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีต่อรายได้และค่าใช้จ่ายของผู้ให้บริการ จักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร

อาวุธ อุดมรัตน์ (2550) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารายละเอียดพัฒนาการของจักรยานยนต์รับจ้าง พร้อมทั้งศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างรัฐทุน และจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อศึกษาว่าจะทำอย่างไรให้สามารถบริหารจัดการและจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นริศรา ธรรมา (2548) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวจากการนำพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 ไปปฏิบัติ รวมทั้งปัญหาอุปสรรคการดำเนินนโยบายจัดระเบียบและควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างของกรมขนส่งทางบก

ธารรัตน์ ไตรพิบูลย์สุข (2548) มีวัตถุประสงค์เพื่อแนวคิดและความเป็นมาของกลุ่มอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างและสหกรณ์ รวมทั้งบทบาทของภาครัฐ และการตอบสนองต่อนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพลหากมีการจัดตั้งสหกรณ์บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

สุภาวดี มิตรสมหวัง (2547) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร

เรืองยศ โสภภาพล (2546) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสาเหตุของความวุ่นวายหลังจากประกาศใช้ นโยบายจัดระเบียบวินรถจักรยานยนต์รับจ้างของรัฐบาล และนโยบายนั้นส่งผลกับผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างไร

ธนพล ภูมิสามพราน (2546) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ รวมทั้งปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไขในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

จากที่กล่าวมาข้างต้น **ธารรัตน์ ไตรพิบูลย์สุข (2548)**, **สุภาวดี มิตรสมหวัง (2547)** และ **ธนพล ภูมิสามพราน (2546)** มีวัตถุประสงค์ และวิธีการศึกษาใกล้เคียงกัน โดยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) เช่นเดียวกัน

ในส่วนของ**มนาวุฒิ เกลอนันต์ (2548)**,**เจษฎา ไหลภากรณ์ (2551)**, **นริศรา ธรรมมา (2548)** และ**เรืองยศ โสภภาพ (2546)** นั้นมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน แต่มีวิธีการศึกษาที่เหมือนกัน โดยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) โดย**มนาวุฒิ เกลอนันต์ (2548)** เลือกแบ่งเป็น 6 กลุ่มเขต 1. กลุ่มรัตนโกสินทร์ ศึกษาในเขตบางรัก 29 คน 2. กลุ่มบูรพา ศึกษาในเขตจตุจักร 101 คน 3. กลุ่มศรีนครินทร์ ศึกษาในเขตมีนบุรี 46 คน 4. กลุ่มเจ้าพระยา ศึกษาในเขตคลองเตย 82 คน 5. กลุ่มกรุงธนบุรี ศึกษาในเขตธนบุรี 72 คน และ 6. กลุ่มกรุงธนเหนือ ศึกษาในเขตบางพลัด 70 คน **เจษฎา ไหลภากรณ์ (2551)** สัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวนทั้งสิ้น 347 คน จาก 347 วิน แบ่ง ออกเป็น ชาย 256 คน และเป็นหญิง 91 คน **นริศรา ธรรมมา (2548)** เลือกแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ยกร่างกฎหมาย จำนวน 2 ราย กลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้จำหน่ายไปปฏิบัติ จำนวน 17 ราย และ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 400 ราย และ**เรืองยศ โสภภาพ (2546)** เลือกแบ่งกลุ่มตัวอย่าง ออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เจ้าหน้าที่เขต (เทศกิจ) และเจ้าหน้าที่ตำรวจ

และงานวิจัยของ**อาวุธ อุดมรัตน์ (2550)** นั้นมีวัตถุประสงค์และวิธีการศึกษาที่ต่างจากงานวิจัยอื่นๆ โดยใช้วิธีการศึกษาวิเคราะห์ด้วยวิธีทางประวัติศาสตร์ (Historical Approach) ซึ่งมีการพรรณนาโดยการวิเคราะห์ (Analytical Description) จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์

ทั้งนี้ ข้อค้นพบในการศึกษาของ**มนาวุฒิ เกลอนันต์ (2548)** พบว่าจากการวิเคราะห์โครงสร้างตลาด มอเตอร์ไซด์รับจ้างเห็นได้ว่ามีลักษณะผูกขาดทั้งก่อนและหลังจัดระเบียบมอเตอร์ไซด์รับจ้าง กล่าวคือ ก่อนการจัดระเบียบนั้นเป็นการผูกขาดโดยกลุ่มผู้มีอิทธิพลที่ควบคุมดูแลอาณาเขตการให้บริการ ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่ ต้องมีรายจ่ายที่จำเป็นเพื่อเข้าสู่อาชีพสูง ไม่ว่าจะเป็นเสื้อวิน ค่าวิน ค่าเช่าที่จอดรถ แต่ที่ได้รับก็คือการคุ้มครองในสิทธิการขับขี่วินนั้น มีการกีดกันการเข้าสู่ตลาดเนื่องจากวันหนึ่งๆ ก็คืออาณาเขตของการ ให้บริการที่ไม่มีวินอื่นจะเข้ามาวิ่งทับเส้นทางได้ ในขณะที่การจัดระเบียบมอเตอร์ไซด์รับจ้าง การให้บริการอยู่ในลักษณะการผูกขาดโดยรัฐ การเข้ามาของผู้ขับขี่ในแต่ละพื้นที่ รัฐจะเข้ามาควบคุมดูแลโดยสำนักงานเขต จึงมีลักษณะคล้ายกับการออกไปอนุญาตให้ดำเนินการได้โดยรัฐ ซึ่งผู้ขับขี่ทุกคนต้องขอจดทะเบียน สังกัดกับวินในแต่ละเขตอย่างถูกต้อง มีเครื่องหมายการรับประกันว่าเป็นผู้ขับขี่ในสังกัดวันใด และในเขตใดในส่วนของการประเมินผลกระทบต่อรายได้และรายจ่ายของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้างนั้น หลังการจัดระเบียบมอเตอร์ไซด์รับจ้างโดยรัฐนั้น หากสิ่งอื่นๆ ไม่เปลี่ยนแปลงจะทำให้ผู้ขับขี่มีรายได้หลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้วดีขึ้น

เจษฎา ไทลาภรณ์ (2551) พบว่าการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างไม่สามารถส่งเสริมให้มีการแข่งขันได้อย่างเต็มที่ เพราะหากปล่อยให้ผู้ให้บริการแข่งขันกันอย่างเต็มที่แล้ว จะทำให้รายได้โดยเฉลี่ยที่ผู้ให้บริการแต่ละรายได้รับมีค่าต่ำกว่าต้นทุนโดยเฉลี่ยที่ต่ำที่สุด ส่งผลให้ผู้ให้บริการขาดทุนไม่สามารถอยู่ในตลาดนั้นได้ ด้วยเหตุนี้ทำให้ผู้ให้บริการสร้างอำนาจผูกขาดในท้องที่ที่ให้บริการ โดยการออกมาตรการจำกัดจำนวนผู้ให้บริการในแต่ละวัน และพยายามกีดกันมิให้มีวินจักรยานยนต์รับจ้างวินใหม่เข้าให้บริการในท้องที่เดียวกัน การมีอำนาจการผูกขาดที่มีอิทธิพลเครือข่ายอุปถัมภ์คอยสนับสนุนการบังคับใช้อำนาจผูกขาดที่ให้แก่เจ้าของวิน สามารถจัดเก็บค่าเช่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการผูกขาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้ โดยเจ้าของวินจัดเก็บค่าเช่าทางเศรษฐกิจผ่านทางค่าวิน และค่าเสื่อวินที่ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างต้องจ่ายให้การผูกขาดการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อให้ได้ค่าเช่าทางเศรษฐกิจที่สูงที่สุด รัฐบาลจึงได้ดำเนินการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งนี้เพื่อปราบปรามผู้มีอิทธิพล เพื่อช่วยให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีรายได้ที่สูงขึ้นกว่าเดิม และจัดระเบียบให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นไปอย่างระเบียบเรียบร้อย และปลอดภัย กฎกติกาใหม่ที่รัฐได้กำหนดขึ้นประสบความสำเร็จในการปราบปรามผู้มีอิทธิพลที่เข้ามาขูดรีดเอาค่าเช่าทางเศรษฐกิจจากผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง แต่การดำเนินนโยบายไม่ได้เป็นนโยบายที่สนับสนุนการแข่งขัน มาตรการที่รัฐนำมาปฏิบัติจึงยังคงอำนาจการผูกขาดในตลาดการให้บริการ เพียงแต่เปลี่ยนผู้จัดสรรอำนาจผูกขาดจากเจ้าของวินมาเป็นรัฐ และถ่ายโอนกรรมสิทธิ์ในการผูกขาด จากเจ้าของวิน ไปยังผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างภายในวิน

อาวุธ อุดมรัตน์ (2550) พบว่า 1. ด้านพัฒนาการของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจากระบบขนส่งไม่สามารถตอบสนองความต้องการความต้องการในการเดินทางได้อย่างเพียงพอนำมาซึ่งการก่อเกิดการประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งประชาชนในรูปแบบของจักรยานยนต์รับจ้างขึ้น 2. การก่อตัวด้านนโยบาย และการกำหนดมาตรการนโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยให้ผู้ประกอบการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นต้องไปขออนุญาตจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างกับสถานีตำรวจในท้องที่ที่จะเข้าไป จัดตั้งและให้เป็นดุลยพินิจของสารวัตรใหญ่หรือสารวัตรจราจร เพื่อให้ตำรวจสามารถควบคุมดูแลการให้บริการจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นพร้อมทั้งแนวคิดของรัฐบาลที่จะปราบปรามผู้มีอิทธิพล ในสังคมโดยจัดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องผลประโยชน์จากวินจักรยานยนต์รับจ้างเป็นหนึ่งในผู้มีอิทธิพลที่ต้องปราบปราม อีกทั้งยังผลักดันให้อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่ถูกต้องตามกฎหมายนำมาซึ่ง พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ. ศ. 2547 3. ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐทุน และจักรยานยนต์รับจ้างระบบอุปถัมภ์ที่ทุนเป็นผู้สร้างขึ้นมาได้ทำให้สามารถรักษาโครงสร้างความสัมพันธ์การผลิตของเขาไว้ได้ โดยที่รากฐานการผลิตนั้นจะมีแรงงานผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแสดงมีสถานะเป็นฯ "ชนชั้นถูก ปกครอง" และมีทุนเป็น" ชนชั้นผู้ปกครอง" ความสัมพันธ์การผลิตรวมตัวเข้าเป็นรากฐานการผลิตโดยมีรัฐ อันหมายถึงสถาบันตำรวจ

ในเบื้องต้นและพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) ในเวลาต่อมา มีสถานะเป็น โครงสร้างชั้นบนมีอำนาจเศรษฐกิจอยู่เหนือระบบการผลิตนี้

นริศรา ธรรมา (2548) พบว่า การนำนโยบายควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จัดเป็นความล้มเหลวของตัวนโยบาย เนื่องจากไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายได้ และอาจเกิดจากตัวนโยบายไม่มีความชัดเจนหรือไม่มีความต่อเนื่องในการนำไปปฏิบัติ ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการไม่ประสบความสำเร็จหรือความล้มเหลวของนโยบาย เกิดจาก 1.ด้านผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ขาดความชัดเจนในรายละเอียดของวิธีการปฏิบัติ และขาดระบบการประเมินผล โดยไม่มีการตั้งเป้าหมาย และตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงาน 2.ด้านความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมาย เกิดความล่าช้าในการนำเสนอร่างกฎกระทรวง และการออกกฎหมาย 3.ด้านที่เกี่ยวกับผู้ได้รับผลจากนโยบายโดยตรง การละเลยไม่ให้ความสนใจกับผู้ที่ได้รับผลจากนโยบาย ทำให้ได้รับการคัดค้านต่อต้านจากกลุ่มดังกล่าว และทำให้ให้นโยบายประสบความสำเร็จได้ ข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงาน 1) ผู้บริหารฝ่ายการเมือง ควรให้ความสนใจอย่างต่อเนื่องในการนำนโยบายไปปฏิบัติ 2) หน่วยปฏิบัติ คือ กรมขนส่งทางบก ควรนำแนวคิด Reinventing Government มาใช้ โดยสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามาทำหน้าที่ บางอย่างแทน

ธารารัตน์ ไตรพิบูลย์สุข (2548) พบว่า การจัดตั้งสหกรณ์บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกกลุ่ม ตัวอย่างเห็นด้วย เพราะสหกรณ์มีอุดมการณ์ วิธีการ และหลักการที่ดี กลุ่มอาชีพนี้มีความต้องการและสนใจ ที่จะมีการจัดตั้งการปราบปรามผู้มีอิทธิพล ไม่เห็นด้วยเพราะผู้มีอิทธิพลจะเปลี่ยนรูปแบบและแฝงอยู่ในสหกรณ์ การขจัดปัญหาความยากจนไม่เห็นด้วย เพราะขึ้นอยู่กับวินัยการใช้เงินของแต่ละบุคคล แต่ละครอบครัว ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าระบบสหกรณ์มีอุดมการณ์วิธีการ และหลักการที่ดีเหมาะสมที่จะเป็นทางเลือกให้เครื่องมือในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในประเด็นการรวมตัวกันเพื่อประโยชน์ของกลุ่มอาชีพ ในการมีอำนาจต่อรอง และประโยชน์ต่อภาครัฐในแง่ของการควบคุมดูแลการประสานงาน เพราะมีองค์กรเป็นศูนย์กลางประสานงานระหว่างภาครัฐกับประชาชน และสหกรณ์ไม่ได้เป็นเครื่องมือโดยตรงสำหรับการแก้ปัญหาดังกล่าว ดังนั้นสิ่งที่ทำให้เป็นไปได้ตามเจตนารมณ์ของอุดมการณ์ วิธีการและหลักการสหกรณ์ คือ การให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างก่อนที่จะจัดตั้งสหกรณ์ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ควรมีการกำหนดนโยบายโดยหลัก 3E เพื่อส่งเสริมสนับสนุน และคุ้มครองสหกรณ์ ดังนี้ 1.Educationส่งเสริมด้านการศึกษา ให้ความรู้เกี่ยวกับสหกรณ์ 2.Engineeringการสนับสนุนด้านวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ เพื่อดำเนินการ และพัฒนาธุรกิจสหกรณ์ 3.Enforcementการคุ้มครองระบบ สหกรณ์โดยการบังคับควบคุมการใช้กฎหมายให้อยู่ภายใต้ พ.ร.บ.สหกรณ์ พ.ศ.2542 และเจตนารมณ์ของ อุดมการณ์สหกรณ์

สุภาวดี มิตรสมหวัง (2547) พบว่า ในภาพรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) ที่ถูกคัดเลือกให้เป็นกลุ่มตัวอย่าง ทั้ง 5 กลุ่ม ให้ความสนับสนุนต่อมาตรการทั้ง 4 มาตรการ ได้แก่ มาตรการการทำให้ประวัติผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มาตรการบริหารจัดการวิน มาตรการที่เกี่ยวกับคุณภาพ และอุปกรณ์ของรถ และคุณภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และมาตรการควบคุมการบริหารจัดการวิน ผู้มีส่วนได้เสียพร้อมที่จะปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าวหากมีการบังคับใช้อย่างจริงจัง ในส่วนของประเด็นความเห็นต่างที่เกิดขึ้นจากปัจจัยต่างๆ ดังนี้ 1.ขาดกฎหมายรองรับการให้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะ 2.การขาดความเข้าใจในวิธีการนำเอามาตรการไปปฏิบัติของสำนักงานเขต และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร 3.ขาดการมีส่วนร่วมในการสร้างมาตรการของผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง 4. การขาดหน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจน 5. ขาดความเข้าใจ และความตั้งใจการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถ 6.ความกลัวว่าจะสูญเสียผลประโยชน์ที่เคยได้รับของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย ข้อเสนอแนะ ผลักดันให้รัฐสภาเร่งพิจารณาร่างแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ประชุมหารือว่าหน่วยงานใดจะรับผิดชอบจัดระเบียบการให้บริการขนส่งสาธารณะให้ชัดเจน การให้การศึกษาด้านกฎหมายจราจร และปรับปรุงคุณภาพ และปริมาณเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เรืองยศ โสภภาพ (2546) พบว่าภายหลังจากที่รัฐบาลได้ประกาศนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้เกิดความวุ่นวายขึ้น โดยมีสาเหตุดังนี้ ในส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้มีสิทธิพลที่เคยคุมวินยังต้องการมีอำนาจในการคุมวินตามเดิม แต่ผู้ขับขี่ภายในวินไม่ยอม เพราะเกรงว่าจะโดนเอาผิดเอาเปรียบเหมือนแต่ก่อน และเป็นการขัดต่อนโยบายรัฐบาล อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่เห็นว่าชีวิตความเป็นอยู่ของตนดีขึ้นกว่าก่อนเพราะไม่ต้องจ่ายค่าวิน และค่าเช่าเสื้อวิน ในส่วนของประชาชนผู้ใช้บริการ พบว่า นโยบายนี้ไม่ได้ส่งผลต่อตนเองอย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม และในส่วนของเจ้าหน้าที่รัฐ พบว่า เจ้าหน้าที่เขตประสบกับปัญหาเมื่อต้องปฏิบัติหน้าที่เพื่อดำเนินการตามนโยบาย เนื่องจากรัฐบาลไม่ได้ออกกฎหมายรองรับเพื่อให้อำนาจในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังนั้น การที่นโยบายของรัฐ จะประสบความสำเร็จได้ รัฐบาลต้องให้อำนาจแก่ผู้ที่นำนโยบายไปปฏิบัติด้วย จึงเห็นควรดำเนินการตามนโยบายนี้ต่อไป แต่รัฐต้องออกกฎหมายรองรับ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้่นำนโยบายไปสามารถนำมาบังคับใช้ในการจัดระเบียบวินรถจักรยานยนต์รับจ้างได้

และในส่วนงานวิจัยของ **ธนพล ภูมิสามพราน (2546)** พบว่า นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างมีจุดเริ่มต้นจากนโยบายการปราบปรามผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ ดังนั้นเมื่อพิจารณาการนำนโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์ไปปฏิบัติพบว่า 1.ด้านความชัดเจนนโยบาย กำหนดเพียงกรอบกว้างๆ และขาดการเตรียมพร้อมด้านต่างๆ ทำให้ไม่สามารถกำหนดแผนงานรองรับได้อย่างเหมาะสม 2.ทรัพยากร และหน่วยงานปฏิบัติขาดความพร้อมในการดำเนินงาน 3.กระบวนการติดต่อสื่อสาร และการปฏิบัติงาน คณะกรรมการจัดระเบียบวินรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น มีลักษณะคณะทำงานชั่วคราวเฉพาะกิจ หลังจากปฏิบัติการณ์แล้วเสร็จก็สลายตัวไป ซึ่งขาดการดำเนินการด้าน

กำกับควบคุมประสานงานอย่างต่อเนื่อง ทำให้การแก้ไขปัญหาขาดประสิทธิผล 4. การสนับสนุนของผู้ปฏิบัติ ภาพรวมเห็นด้วยกับนโยบายจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่บางส่วนก็เห็นว่าเป็นเรื่องเสียเวลา และไม่สามารถแก้ไขปัญหาผู้มีสิทธิพลได้อย่างแท้จริง 5. กิจกรรมเพื่อให้การบังคับใช้มีผล ภาครัฐยังขาดการเตรียมการบางส่วน เช่น กฎหมายออกมาล่าช้า ขาดการกำหนดการดำเนินงานที่ชัดเจนให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และระหว่างหน่วยงานปฏิบัติ รวมทั้ง ขาดการศึกษาผลกระทบในการดำเนินนโยบายต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง 6. ปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ข้อเสนอแนะจากการศึกษา ควรเร่งผลักดันกฎหมายรถจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจาก ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายรองรับที่ถูกต้อง ภาครัฐควรศึกษาแนวทางแก้ปัญหาอย่างรัดกุม กำหนดหน้าที่ หน่วยงานที่ชัดเจน และสนับสนุนเทคโนโลยี ให้การอบรมสร้างความเข้าใจด้านมารยาทในการขับขี่ รวมถึงติดตามผลการดำเนินนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

3. บทวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวกับการศึกษาถึงผลกระทบและแนวทางการแก้ไขปัญหาการกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันต่ออุตสาหกรรมแท็กซี่ภายหลังดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology)

จากการเปรียบเทียบงานวิจัยของ สุธาณี นาคเงินทอง (2559), Rahei (2559), McGregor et al. (2558) และวาซรัตน์ สิงห์โต (2557) พบว่า มีความแตกต่างกันในเรื่องของวัตถุประสงค์ และวิธีการศึกษา

สุธาณี นาคเงินทอง (2559) มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาภาพรวมและวิเคราะห์ผลกระทบของผู้ให้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน รวมทั้งข้อเสนอแนะในการกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันในอุตสาหกรรมแท็กซี่

Rahei (2559) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประวัติของอุตสาหกรรมแท็กซี่และการเข้ามาของแอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่ (Ride-sharing Applications) พร้อมทั้งอธิบายถึงปัญหาที่พบในสถานการณ์ปัจจุบันเกี่ยวกับตลาดรถขนส่งรับจ้าง (For-hire Transportation Market) รวมถึงนำเสนอแนวทางให้รัฐบาลกำหนด กฎ ระเบียบที่ทันสมัยเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันพร้อมทั้งเสนอแนะทางเลือกเพื่อให้ตลาดรถขนส่งรับจ้างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ขณะที่ McGregor et al. (2558) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของการเดินทางในเมืองที่เกิดจากการให้บริการรถแท็กซี่แอปพลิเคชัน Uber และ Lyft รวมถึงแนวทางในการแก้ไขผลกระทบจากการ ให้บริการที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมรถแท็กซี่ นอกจากนี้ยังสนใจศึกษาในแง่มุมมองของความเป็นมาในการ ให้บริการของไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

ในส่วนงานวิจัยของ วาชรรัตน์ สิงห์โต (2557) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จ และประโยชน์จากผู้ที่มีส่วนได้เสียทั้งหมดจะได้รับจากการพัฒนาและใช้งานแอปพลิเคชัน Grab Taxi เพื่อเป็น แนวทางปฏิบัติในการพัฒนาแอปพลิเคชันและการให้ความชัดเจนต่อการใช้แอปพลิเคชัน Grab Taxi เพื่อ เป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้โดยสารที่ใช้บริการแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

จากที่กล่าวมาข้างต้น สุธาสิณี นาคเงินทอง (2559) และวาชรรัตน์ สิงห์โต (2557) นั้นมี วัตถุประสงค์ที่ แตกต่างกัน แต่มีวิธีการศึกษาที่เหมือนกัน โดยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพด้วยวิธีการ สัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) โดยสุธาสิณี นาคเงินทอง (2559) เลือกแบ่งกลุ่มตัวอย่าง ออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ประกอบการ บริษัท TNC จำนวน 1 ราย กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่แบบ ดั้งเดิม จำนวน 15 ราย กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ TNC จำนวน 45 ราย กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้ บริการรถแท็กซี่แบบ ดั้งเดิม 15 ราย และกลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการรถแท็กซี่ TNC 45 ราย ส่วนวาชรรัตน์ สิงห์โต (2557) เลือกแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ผู้จัดการ Grab Taxi ใน ประเทศไทย จำนวน 1 ราย กลุ่ม พนักงานขับรถแท็กซี่ที่ใช้แอปพลิเคชัน Grab Taxi จำนวน 6 ราย และกลุ่มผู้โดยสารที่ใช้แอปพลิเคชัน Grab Taxi จำนวน 6 ราย ในเขตกรุงเทพมหานคร

ในส่วนของ Rahei (2559) และ McGregor et al. (2558) มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา ใกล้เคียงกัน โดยศึกษาถึงความเป็นมาของไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) และปัญหาที่พบในปัจจุบัน พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะถึงแนวทางการแก้ไขแต่มีวิธีการศึกษาที่แตกต่างกัน โดย Rahei (2559) ใช้ วิธีการศึกษาที่นำข้อมูลทุติยภูมิมาใช้เพื่อ เป็นข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยนำข้อมูลจากเหตุการณ์ ในอดีตที่เกิดขึ้นมาวิเคราะห์โดยอาศัยทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์จุลภาคมาอ้างอิง

ในส่วนของ McGregor et al. (2558) เลือกใช้วิธีการศึกษาเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ขับ รถแท็กซี่แบบดั้งเดิม จำนวน 17 คน ผู้ขับรถแท็กซี่ Uber จำนวน 8 คน และ ผู้โดยสารที่ใช้บริการ แท็กซี่ Uber จำนวน 7 คน โดยเลือกศึกษาในเมือง London และเมือง San Francisco ซึ่งทั้ง 2 เมือง มีกฎหมายในการควบคุมแท็กซี่แตกต่างกัน

ทั้งนี้ ข้อค้นพบในการศึกษาของ สุธาสิณี นาคเงินทอง (2559) พบว่า การให้บริการของ TNC จะมี ข้อดีในเรื่องความสะดวกสบายและลดปัญหาการปฏิเสธผู้โดยสาร ทำให้การใช้บริการสามารถ เข้าถึงได้ง่ายกว่า และตอบสนองผู้ใช้บริการ ได้ดีกว่าลักษณะเดิม แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินธุรกิจ ของ TNC ยังไม่มีกฎหมายที่รองรับการให้บริการ และรถที่นำมาให้บริการเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลไม่ได้ ใช้ในเชิงพาณิชย์

สำหรับการขนส่งสาธารณะ และราคายังสามารถปรับขึ้นลงตามความต้องการของผู้โดยสาร รวมถึงผู้ขับรถแท็กซี่ TNC ที่ไม่มีใบขับขี่สาธารณะ ดังนั้น ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ได้แก่ ผู้ขับรถ แท็กซี่แบบดั้งเดิมใน เรื่องการเอาเปรียบทางด้านการประกอบอาชีพในตลาดรถรับจ้าง ดังนั้น ทาง ภาครัฐบาลหรือหน่วยงานที่กำกับดูแลควรเพิ่มกฎระเบียบข้อบังคับให้สอดคล้องกับรูปแบบการ

ให้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันเพื่อให้สามารถควบคุมการให้บริการได้ทั่วถึง และทำให้ธุรกิจเกิดต้นทุนในการให้บริการมากขึ้นเพื่อลดปัญหาการดำเนินธุรกิจที่ไม่เป็นธรรม

การปฏิรูปกฎระเบียบบางกฎที่ล้าสมัยเกี่ยวกับแท็กซี่และจัดการกฎข้อบังคับบางประการที่เกี่ยวข้องกับแอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่ (Ride-sharing Applications) ซึ่งจะช่วยให้ทั้ง 2 ฝ่ายสามารถอยู่ร่วมกันและมีผลประโยชน์ร่วมกันได้ ทำให้ตลาดขนส่งรับจ้าง (For-hire Transportation Market) มีประสิทธิภาพ โดยงานวิจัยนี้ยังกล่าวเพิ่มเติมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมแท็กซี่ที่มีประสิทธิภาพต่างจากการจำกัดจำนวนแท็กซี่ ในขณะที่การให้บริการของ Uber ประสบความสำเร็จอย่างมาก จึงแสดงให้เห็นถึงการจัดการด้านปัญหาของแท็กซี่ที่มีน้อยเกินไปในตลาด

ในส่วนของงานวิจัยของ **McGregor et al. (2558)** พบว่า สำหรับผู้ขับรถแท็กซี่แอปพลิเคชันนี้สามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้น โดยระบบไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) สามารถเข้ามาเปลี่ยนแปลงบริบทที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยลดคุณค่าของคนขับรถแท็กซี่แบบดั้งเดิม และทำลายระบบการให้บริการแท็กซี่ในลักษณะเดิม ดังนั้น ผู้ขับรถแท็กซี่แบบดั้งเดิมจะได้รับผลกระทบมากที่สุด เนื่องจากการให้บริการของ Uber มีราคาต่ำกว่า และไม่ถูกต้องตามกฎหมายแต่สร้างความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารมากขึ้น โดยคาดการณ์ว่าในอนาคตการให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันสามารถที่จะเข้ามาแทนที่รถแท็กซี่แบบดั้งเดิมได้ หากมีการกำกับดูแลด้านราคาและเปลี่ยนแปลง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับให้สอดคล้องกับรูปแบบการให้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งสอดคล้องกับข้อค้นพบในการศึกษาของ **Rahei (2559)** พบว่า กฎระเบียบไม่มีการปรับปรุง และล้าหลัง (Outdated Regulations) ดังนั้น จึงเสนอให้รัฐบาลแก้ไขกฎหมายโดยจัดทำใบขับขี่ 2 ประเภท คือ ใบขับขี่สำหรับผู้ขับรถแท็กซี่แบบดั้งเดิม และใบขับขี่สำหรับผู้ขับแท็กซี่ TNC เพื่อทำให้เกิดต้นทุนในการเข้าตลาดของคู่แข่ง

นอกจากนี้ ทั้ง 2 ฝ่าย ได้แก่ ผู้ขับรถแท็กซี่แบบดั้งเดิม (Traditional Taxi) และผู้ขับแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน (Ride-Sharing Applications) ยังมีข้อโต้แย้งกันในเรื่องความไม่ยุติธรรมและการเรียกร้องสิทธิของตนเอง แต่จากการศึกษาสรุปได้ว่าไม่มีฝ่ายใดถูกต้องที่สุด โดยทั้งสองฝ่ายได้ให้ผลประโยชน์แก่ผู้โดยสารในแง่มุมที่ต่างกัน อย่างไรก็ตามงานวิจัยนี้ยังได้นำเสนอแนวทางเพื่อหาจุดกึ่งกลางของปัญหาดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น คือ การทำใบขับขี่ 2 ประเภทสำหรับผู้ขับรถแท็กซี่ดั้งเดิมและผู้ขับรถแท็กซี่ TNC จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพในตลาดขนส่งรับจ้าง (For-hire Transportation Market) มากยิ่งขึ้น ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า งานวิจัยทั้งสองมีข้อค้นพบที่คล้ายคลึงกันจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากผู้ให้บริการทั้ง 2 ฝ่าย แต่มีข้อเสนอแนะที่จะแก้ไขกฎระเบียบในคนละแง่มุมเพื่อแก้ไขปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพในตลาดมากยิ่งขึ้น

งานวิจัยของ วาชรินทร์ สิงห์โต (2557) มีข้อค้นพบจากการศึกษาว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกฝ่าย โดยให้ความสำคัญกับคุณภาพของระบบเพื่อสามารถแก้ไขปัญหาการให้บริการของแท็กซี่โดยเน้นการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของแท็กซี่และยังสามารถเพิ่มรายได้ให้กับผู้ขับรถแท็กซี่ได้

นอกจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามได้เสนอข้างต้นแล้ว ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเอกสารทางวิชาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบ และแนวทางการแก้ไขปัญหาการกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันต่ออุตสาหกรรมแท็กซี่ โดยมีเอกสารทางวิชาการที่น่าสนใจ 2 เรื่อง ได้แก่ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2561) เรื่อง “การกำกับดูแลบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน” และเอกสารทางวิชาการของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (2561) เรื่อง “Application เรียก Taxi ปัญหากฎหมายล้ำสมัยจริง หรือ?” ซึ่งทั้ง 2 เรื่องมีรายละเอียดที่น่าสนใจสรุปได้ดังนี้

เอกสารทางวิชาการของ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2561) ได้สรุปประเด็นการศึกษา พบว่า สำหรับบริการรถแท็กซี่ปกติ ประสบปัญหาด้านการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพของคนขับ และสภาพรถจึงต้องมีการปรับปรุงการกำหนดค่าโดยสารให้สะท้อนกับการประกอบกิจการที่แท้จริงในส่วนของบริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน มีปัญหาด้านข้อสงสัยเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย จึงต้องกำกับดูแลในด้านของความปลอดภัย โดยจะต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก และกำกับดูแลในด้านอื่นๆ ซึ่งทำให้สามารถผ่อนคลายเป็นและลดภาระต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ จะเห็นได้ว่า ทั้งบริการรถแท็กซี่ปกติ และบริการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน จำเป็นจะต้องมีการปรับการกำกับดูแล เพื่อคุ้มครองสวัสดิภาพของผู้บริโภค, คุ้มครองประโยชน์สาธารณะ และสร้างการแข่งขันที่เป็นธรรมในตลาดนอกจากนี้ยังได้เสนอแนวทางการกำกับดูแลบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันดังนี้

การกำกับดูแลเพื่อคุ้มครองสวัสดิภาพผู้บริโภค

- 1) การกำกับดูแลบริษัทที่ทำแอปพลิเคชัน
- 2) การให้ใบอนุญาตขับขี่ที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน
- 3) การจดทะเบียนรถที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อให้บริการสาธารณะ (Re-registration)

การกำกับดูแลเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ

- 1) การคุ้มครองแรงงานที่ทำให้ผู้ขับขี่ได้รับการดูแลเสมือนลูกจ้างกิจการ
- 2) การกำหนดให้มีประกันภัยรถสำหรับบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน
- 3) การหาแนวทางเก็บภาษีที่เหมาะสมจากบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน

การกำกับดูแลเพื่อส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมและคุ้มครองผู้บริโภค

- 1) ลดการควบคุมราคา แต่กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องแจ้งราคาและวิธีการคิดราคาแก่ผู้โดยสารให้ชัดเจนก่อนให้บริการทุกครั้ง

2) กำหนดให้ต้องมีการรับฟังความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากอุตสาหกรรมแท็กซี่ เมื่อมีการกำหนดกติกา

3) เสริมสร้างความเป็นธรรมในการแข่งขันโดยกำหนดข้อห้ามในการเรียกผ่านแอปพลิเคชัน ณ จุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่ปกติ และจัดตั้งกองทุนพิเศษ เพื่อเยียวยาแท็กซี่ที่ได้รับความเสียหายจากการเข้ามาสู่ตลาดของบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน

สำหรับเอกสารทางวิชาการของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (2561) พบว่า กฎหมายการกำกับดูแลแท็กซี่ของไทย ล้วนมีความมุ่งหมายให้ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทาง และการเข้ามาของรูปแบบการเรียกรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน ถึงแม้ในไทยยังไม่มีกฎหมายที่อนุญาตให้ดำเนินการได้ แต่ก็มีประเด็นที่ไม่เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ คือ การที่ผู้ประกอบการกำหนดราคาค่าโดยสารเอง การใช้รถยนต์ผิดประเภท และการที่ผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ ดังนั้นจึงได้เสนอแนวทางให้รัฐกำหนดมาตรการเพื่อกำกับดูแลการให้บริการรถแท็กซี่ดังนี้

1) กำหนดรูปแบบและลักษณะของแท็กซี่ให้มี 2 ประเภท ได้แก่ แท็กซี่แบบดั้งเดิมที่ใช้วิธีโบกเรียกตามท้องถนน และแท็กซี่ที่สามารถเรียกผ่านแอปพลิเคชันได้ ก็จะทำให้แท็กซี่ทั้งสองประเภทอยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายเดียวกัน ซึ่งเป็นข้อดีในการสร้างทางเลือกให้กับประชาชนผู้บริโภค และช่วยสร้างการแข่งขันที่เป็นธรรมมากขึ้น

2) จัดให้มีระบบการลงทะเบียนผู้ประกอบการแพลตฟอร์ม (Platform) แอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่ โดยรัฐเป็นผู้ดูแลศูนย์ข้อมูลการลงทะเบียนดังกล่าว ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดระบบลงทะเบียนแบบนี้จะเป็นผลดีในระยะยาวที่ในอนาคตอาจจะมีผู้ประกอบการในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีก อาจทำให้การจัดเก็บภาษีสามารถทำได้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และช่วยป้องกันปัญหาอาชญากรรมรวมไปถึงการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลได้

บทวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างงานที่ทำการศึกษากับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษางานวิจัยในอดีต พบว่า ในประเทศไทยมีการศึกษาเพียงไม่กี่ชิ้นที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) โดยงานวิจัยนี้จะเป็นการศึกษาในลักษณะการเปรียบเทียบกฎหมายการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในไทย และอาเซียน รวมทั้งวิเคราะห์บริบททางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ที่ส่งผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) จากการศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า มีงานศึกษาที่ใกล้เคียงกัน แต่เป็นการศึกษาที่เน้นการดำเนินการภายใต้สถานะในปัจจุบันรวมถึงนำเสนอแนวทางให้รัฐบาลกำหนด กฎระเบียบที่ทันสมัยเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันพร้อมทั้งเสนอแนะทางเลือกเพื่อให้ตลาดรถขนส่งรับจ้างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทที่ 3

ภาพรวมของอุตสาหกรรมแท็กซี่ และมอเตอร์ไซค์รับจ้าง

3.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ และมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ก่อน-หลัง ดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology)

3.1.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ ก่อนดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology)

โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ สามารถแบ่งได้ 2 รูปแบบ ได้แก่ ผู้ประกอบการนิติบุคคล และผู้ประกอบการบุคคลธรรมดา

1) ผู้ประกอบการนิติบุคคล

1.1 สหกรณ์แท็กซี่

สหกรณ์ดำเนินธุรกิจสินเชื่อ ธุรกิจรับฝากเงินและธุรกิจการให้บริการต่างๆ เกี่ยวกับรถแท็กซี่ เช่น ให้บริการทำสัญญาเช่าซื้อรถยนต์นั่งสาธารณะ ให้บริการติดต่อประสานงานกับกรมการขนส่งทางบก และให้บริการรับแลกเปลี่ยนเช็คต่อภาษี และต่อประกันภัย โดยใช้รถแท็กซี่เป็นของสหกรณ์ตามใบอนุญาตที่ได้รับจากกรมการขนส่งทางบก สหกรณ์แท็กซี่ถือเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องที่มีความสำคัญมากในอุตสาหกรรมรถแท็กซี่ กล่าวคือรถแท็กซี่ส่วนใหญ่จะจดทะเบียนเข้าร่วมกับสหกรณ์เองจากระเบียบของกรมการขนส่งทางบก ระบุว่า บุคคลสามารถนำรถยนต์มาจดทะเบียนเป็นแท็กซี่ส่วนบุคคลได้เพียงหนึ่งคันเท่านั้น ซึ่งในบางกรณีการนำรถยนต์ไปจดทะเบียนเข้าร่วมกับสหกรณ์อาจจะทำให้เจ้าของรถรวมถึงเจ้าของกิจการที่ไม่ได้มีรถแท็กซี่จำนวนมากมีความสะดวกสบายมากกว่า ทั้งในส่วนของ การจดทะเบียน การตรวจสอบสภาพรถแท็กซี่ การต่ออายุประกันภัย และการใช้บริการศูนย์วิทยุแท็กซี่ซึ่งถือเป็นบริการครบวงจรของสหกรณ์ที่ให้กับสมาชิก โดยที่สมาชิกจะต้องชำระค่าสมาชิกเป็นรายเดือนให้กับสหกรณ์ ระบบนี้มีข้อดี คือ สหกรณ์จะให้การช่วยเหลือทางด้านสวัสดิการ เงินกู้ ค่ารักษาพยาบาล ทำให้คนขับมีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งส่งผลต่อ มารยาทคนขับ ให้บริการผู้โดยสารที่ดีขึ้นด้วยเช่นกัน จากข้อมูลของสหกรณ์ไทยพบว่า ในปัจจุบันมีสหกรณ์ แท็กซี่ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑลอยู่จำนวนทั้งสิ้น 52 สหกรณ์

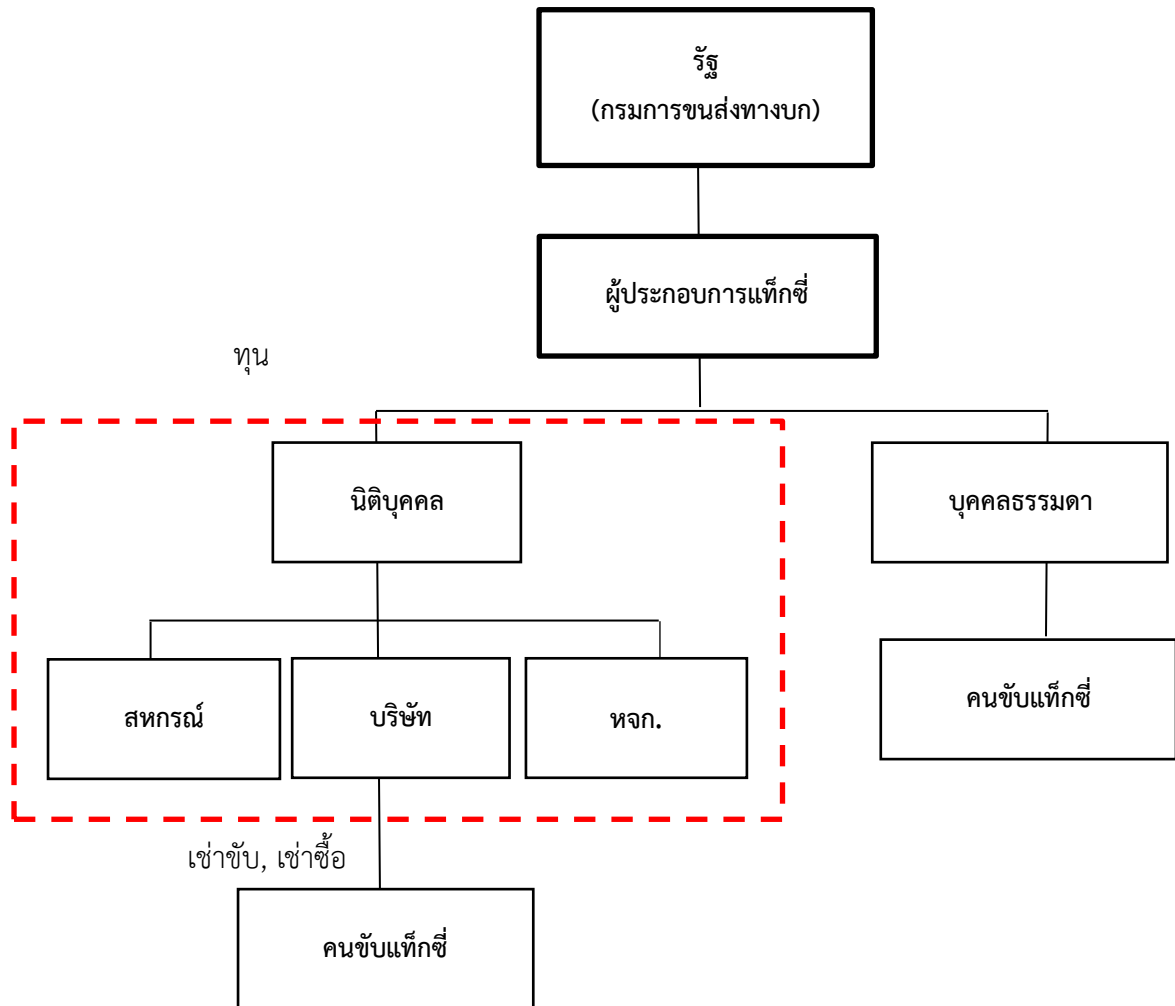
1.2 เจ้าของกิจการให้บริการรถแท็กซี่ (บริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด)

ผู้ประกอบการที่นำเงินไปลงทุนซื้อรถยนต์เพื่อมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ และนำมาให้บริการแก่ ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ในปัจจุบันผู้ประกอบการให้บริการรถแท็กซี่มีอยู่จำนวนมาก แต่ส่วนใหญ่จะจดทะเบียน เป็นบริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด โดยส่วนใหญ่จะมีวัตถุประสงค์หลักในการให้เข้าชื่อในนามของบริษัทแก่พนักงานขับรถแท็กซี่ หรือเจ้าของกิจการรายย่อยเป็นหลัก มิใช่การนำมาปล่อยเช่าให้แก่พนักงานขับรถ ในส่วนผู้ประกอบการให้บริการรถแท็กซี่แต่ไม่มีการจดทะเบียนตั้งเป็นนิติบุคคล ซึ่งในกรณีนี้อาจต้องมีการเข้าร่วมกับสหกรณ์หรือซื้อรถแท็กซี่จากบริษัทใดบริษัทหนึ่ง หรือเรียกว่า แท็กซี่ในระบบเก่าแก่ หรืออู่รถ ในกลุ่มนี้จะมีจำนวนมากที่สุด มีทั้งรถแท็กซี่ในรูปแบบซื้อ-ปล่อยเช่า ซึ่งหากเป็นรถใหม่ จะมีเงื่อนไขในการเก็บค่าเช่าแพง นั้นหมายถึง การเลือก

คนขับและมีการบำรุงรักษารถที่ดี แต่ถ้าเป็นรถเก่าก็จะทำให้คนขับเองต้องประสบปัญหาทั้งในเรื่องของผู้โดยสารที่ไม่อยากใช้บริการ คนขับหารายได้ไม่เพียงพอกับค่าเช่ารถ ก็จะทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ได้เช่นกัน (ผู้จัดการออนไลน์, 2558) ดังนั้น ปัญหาส่วนใหญ่จะเกิด จากกลุ่มรถแท็กซี่ที่มาจากเช่า จากอู่มากที่สุด ข้อเสียของรถแท็กซี่คือ รถสภาพเก่า และให้เช่ารถแท็กซี่ ในราคาถูก ซึ่งมีเงื่อนไข และมาตรฐานในการคัดกรองคนขับ หรือผู้ที่จะมาเช่ารถจะยิ่งลดลง โดยในบางแห่งปล่อยให้คนขับที่ ไม่มีใบอนุญาตขับชีรยนต์สาธารณะสามารถมาเช่ารถไปขับได้ ซึ่งถือเป็นสาเหตุที่ ก่อให้เกิดปัญหา รถแท็กซี่ไทยเป็นอันดับต้นๆ

2) ผู้ประกอบการบุคคลธรรมดา

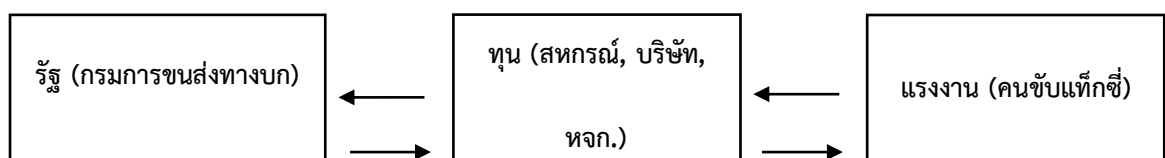
แท็กซี่ส่วนบุคคล เป็นรถแท็กซี่ที่มีสีเหลือง กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ประชาชน สามารถจดทะเบียนเป็นชื่อของตนเอง ภายใต้เงื่อนไขที่สามารถขอยื่นจดทะเบียนได้คนละ 1 คัน และ ห้ามมิให้ทำการโอนให้บุคคลอื่นนอกจากทายาท แต่ละบุคคลจะมีแท็กซี่ส่วนบุคคลได้เพียงคันเดียว เท่านั้น ลักษณะการบริการเจ้าของรถแท็กซี่จะเป็นผู้ขับให้บริการเอง หรือไม่ก็ให้เครือญาติขับกันเอง โดยจะมีการจัดเป็นกะ ซึ่งรูปแบบนี้จะมีข้อดี คือมีการบำรุงรักษารถที่ดี และคนขับมีมารยาทและ ให้บริการอยู่ในกฎระเบียบ



ภาพที่ 3.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ดั้งเดิม
ที่มา : ผู้วิจัย

จากภาพที่ 3.1 ข้างต้นสามารถสรุปได้ดังนี้

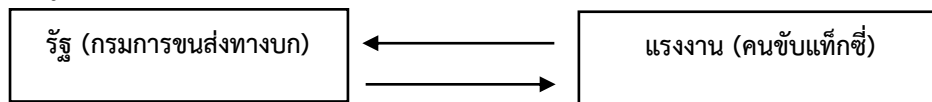
- 1) ผู้ประกอบการนิติบุคคล ได้แก่ สหกรณ์, บริษัทจำกัด, ห้างหุ้นส่วนจำกัด



ภาพที่ 3.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ กรณีผู้ประกอบการนิติบุคคล
ที่มา : ผู้วิจัย

โครงสร้างตลาดรถแท็กซี่จะมีนายทุนให้บริการแท็กซี่ เพื่อให้เช่าขับ และเช่าซื้อ ดังนั้นรายได้ของทุนเหล่านี้จะอยู่ในรูปของค่าเช่าขับและดอกเบี้ย(เช่าซื้อ)ซึ่งนายทุนจะอย่างไรก็ได้ เพื่อให้รถถูกเช่าซึ่งบางครั้งก็ไม่ได้ คำนึงถึงคุณภาพผู้เช่าขับ หรือคนขับแท็กซี่ อันนำไปสู่ปัญหาการให้บริการในปัจจุบัน

2) ผู้ประกอบการบุคคลธรรมดา



ภาพที่ 3.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ กรณีผู้ประกอบการบุคคลธรรมดา

ที่มา : ผู้วิจัย

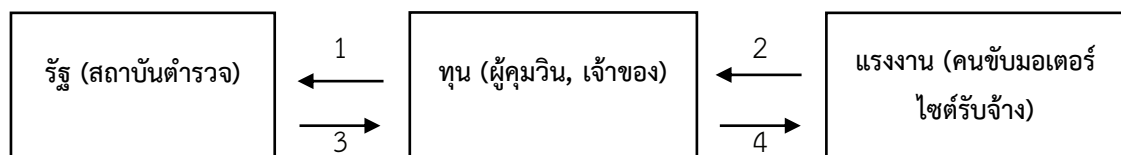
ผู้ขับรถแท็กซี่ที่เป็นเจ้าของรถแท็กซี่ในกลุ่มนี้จะมีค่อนข้างน้อย เนื่องจากมีต้นทุนในการเช่าตลาดที่ค่อนข้างมากกว่าผู้ขับรถแท็กซี่ที่เช่ารถจากเจ้าของกิจการหรือสหกรณ์

3.1.2 โครงสร้างอุตสาหกรรมมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ก่อนดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology)

โครงสร้างอุตสาหกรรมมอเตอร์ไซค์รับจ้างสามารถแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ก่อนจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และหลังจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้าง

1) ก่อนจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้าง

ก่อนการจัดระเบียบนั้นเป็นการผูกขาดโดยกลุ่มผู้มีอิทธิพล ที่ควบคุมดูแลอาณาเขตการให้บริการ ซึ่งทำให้ผู้ขับซึ่งต้องมีรายจ่ายที่จำเป็นเพื่อเข้าสู่อาชีพสูงไม่ว่าจะเป็นเสื้อวิน, ค่าวิน, ค่าเช่าที่จอดรถแต่ที่ได้รับก็คือการคุ้มครองในสิทธิการขับซึ่งวินนั้นมีการกีดกันการเข้าสู่ตลาดเนื่องจากวันหนึ่งๆ ก็คืออาณาเขตของการให้บริการที่ไม่มีวินอื่นจะเข้ามาวิ่งทับเส้นทางได้

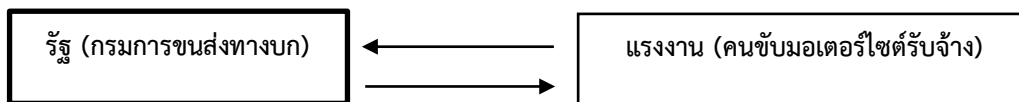


ภาพที่ 3.4 โครงสร้างอุตสาหกรรมมอเตอร์ไซค์รับจ้างก่อนการจัดระเบียบ

ที่มา : ผู้วิจัย

1. รายได้ในรูปตัวเงิน/ผลตอบแทนในรูปแบบอื่น
2. ค่าวิน, ค่าเสื้อวิน, ค่าเช่าที่จอดรถ
3. ให้ความช่วยเหลือคุ้มครอง และอำนวยความสะดวก
4. สามารถทำอาชีพขับมอเตอร์ไซค์รับจ้างได้

2) หลังจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้าง



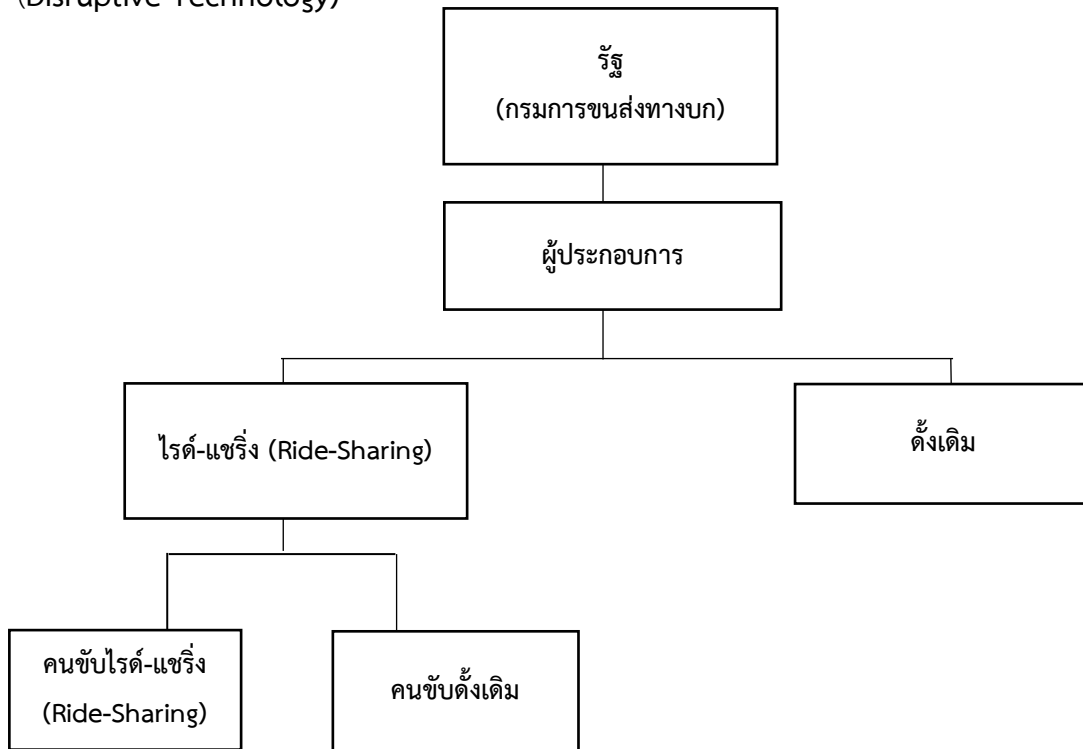
ภาพที่ 3.5 โครงสร้างอุตสาหกรรมมอเตอร์ไซค์รับจ้าง หลังการจัดระเบียบ

ที่มา : ผู้วิจัย

ทั้งนี้ เพื่อปราบปรามผู้มีอิทธิพล และช่วยให้ผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมีรายได้ที่สูงขึ้นกว่าเดิม อีกทั้งยังผลักดันให้อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่ถูกต้องตามกฎหมาย หลังการจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้าง การให้บริการอยู่ในลักษณะการผูกขาดโดยรัฐ (กรมขนส่งทางบก) การเข้ามาของผู้ขับขี่ในแต่ละพื้นที่ รัฐจะเข้ามาควบคุมดูแล ซึ่งผู้ขับขี่ทุกคนต้องขอจดทะเบียนสังกัดกับวินในแต่ละเขตอย่างถูกต้อง มีเครื่องหมายการรับประกันว่าเป็นผู้ขับขี่ในสังกัดวินใด เขตใด ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ รถจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะ เป็นต้น

มาตรการที่รัฐนำมาปฏิบัติจึงยังคงอำนาจการผูกขาดในตลาดการให้บริการ เพียงแต่เปลี่ยนผู้จัดสรรอำนาจผูกขาดจากเจ้าของวินมาเป็นรัฐ และถ่ายโอนกรรมสิทธิ์ในการผูกขาดจากเจ้าของวิน ไปยังผู้ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างภายในวิน

โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ภายหลังดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี
(Disruptive Technology)



ภาพที่ 3.6 โครงสร้างอุตสาหกรรมแท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ภายหลังดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี
(Disruptive Technology)

ที่มา : ผู้วิจัย

จากภาพจะเห็นได้ว่า ภายหลังดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology) หรือภายหลังจากแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เข้ามาส่งผลให้รูปแบบการให้บริการแท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้างในลักษณะเดิมเปลี่ยนแปลงไป ผลกระทบดังกล่าวจึงส่งผลให้โครงสร้างของอุตสาหกรรมแท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้างเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการสามารถแบ่งออกเป็น 1.ผู้ประกอบการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ซึ่งประกอบด้วย คนขับไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) จากการสร้างฐานผู้ขับขึ้นมาใหม่ในระบบ และผู้ขับรถแท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้างแบบดั้งเดิมที่เข้ามาร่วมขับในระบบไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ผู้ประกอบการดั้งเดิม ที่ไม่ได้เข้าสู่ระบบไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ซึ่งทั้งสองรูปแบบนี้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก

3.1.2 ปัญหาการขนส่งสาธารณะในไทย

ปัญหาด้านการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน เป็นประเด็นที่ภาครัฐควรปรับปรุง และพัฒนาอย่างเร่งด่วน ซึ่งจากการรวบรวมสถิติการร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พบว่า รถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการร้องเรียนสูงสุดได้แก่ รถแท็กซี่ ได้รับการร้องเรียนมากที่สุดถึง 9,325 เรื่อง (ดังตารางที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนครั้งการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์จำแนกตามประเภทรถ ปีงบประมาณ 2564 (ตุลาคม 2563 - มิถุนายน 2564) หน่วย : ครั้ง

	รวม ปีประมาณ 2564	ต.ค. 2563	พ.ย. 2563	ธ.ค. 2563	ม.ค. 2564	ก.พ. 2564	มี.ค. 2564	เม.ย. 2564	พ.ค. 2564	มิ.ย. 2564
ทั่วประเทศ	82,834	10,943	9,203	9,525	9,367	8,533	11,732	8,897	6,677	7,957
รถแท็กซี่	9,325	1,420	1,402	1,402	735	931	1,281	932	540	682
รถสามล้อรับจ้าง	65	10	4	9	9	8	13	3	4	5
รถสี่ล้อเล็กรับจ้าง	153	29	13	22	8	15	24	22	13	7
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	1,407	232	173	176	171	152	191	96	104	112
รถอื่นๆ	71,884	9,252	7,611	7,916	8,444	7,427	10,223	7,844	6,016	7,151
ส่วนกลาง	55,684	7,899	6,276	6,856	5,788	6,010	8,043	5,913	3,950	4,949
รถแท็กซี่	8,873	1,348	1,333	1,360	703	884	1,225	894	494	632
รถสามล้อรับจ้าง	61	9	4	9	9	7	11	3	4	5
รถสี่ล้อเล็กรับจ้าง	150	28	13	22	7	15	23	22	13	7
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	1,313	224	164	165	157	142	179	89	91	102
รถอื่นๆ	45,287	6,290	4,762	5,300	4,912	4,962	6,605	4,905	3,348	4,203
ส่วนภูมิภาค	27,150	3,044	2,927	2,669	3,579	2,523	3,689	2,984	2,727	3,008
รถแท็กซี่	452	72	69	42	32	47	56	38	46	50
รถสามล้อรับจ้าง	4	1	-	-	-	1	2	-	-	-
รถสี่ล้อเล็กรับจ้าง	3	1	-	-	1	-	1	-	-	-
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	94	8	9	11	14	10	12	7	13	10
รถอื่นๆ	26,597	2,962	2,849	2,616	3,532	2,465	3,618	2,939	2,668	2,948

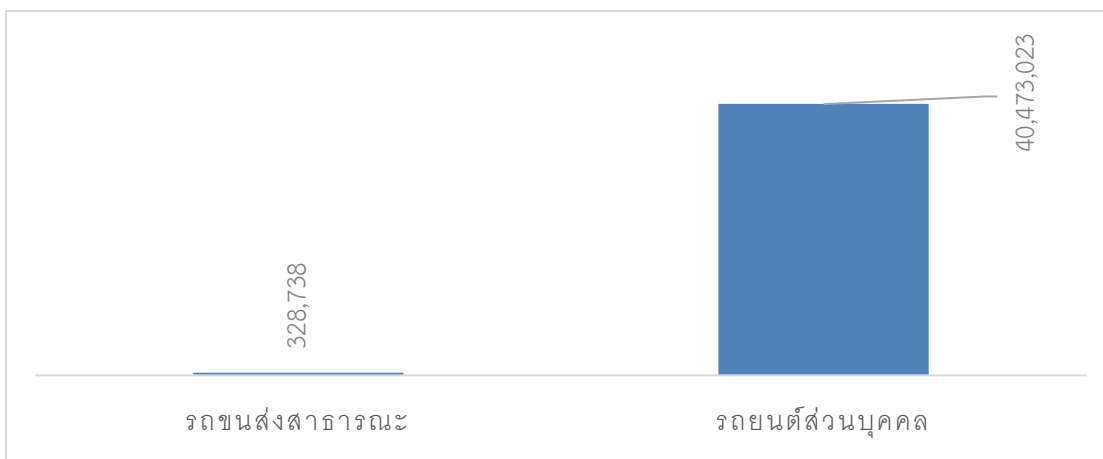
ตารางที่ 3.2 แสดงจำนวนการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584
จำแนกตามข้อหาเรื่องเรียนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ปีงบประมาณ 2564 หน่วย : ข้อหา

ลำดับ	ข้อหาเรื่องเรียน	ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์							
		ส่วนกลาง						รวม ส่วน ภูมิภาค	รวม ทั่วประเทศ
		แท็กซี่	สามล้อ รับจ้าง	สี่ล้อเล็ก รับจ้าง	รถจักรยานย นต์รับจ้าง	อื่นๆ	รวม ส่วนกลาง		
1	ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร	1,022	2	2	57	15	1,098	58	1,156
2	รอมืออุปกรณ์ส่วนควบ ไม่ครบถ้วนถูกต้อง	190	5	8	15	16,618	16,836	12,344	29,180
3	แสดงกิริยาจาไม่สุภาพ	2,225	13	32	318	90	2,678	171	2,849
4	ขับรถประมาทนำพาอันตราย	2,591	17	63	271	274	3,216	188	3,404
5	ใช้รถผิดประเภท (รถป้ายดำ)	35	?	1	190	2,491	2,719	476	3,195
6	ไม่ส่งผู้โดยสารตามสถานที่ตกลงกัน	619	1	7	39	15	681	29	710
7	ไม่ใช้มาตรค่าโดยสาร	409	-	-	10	4	423	56	479
8	พาผู้โดยสารไปเส้นทางที่อ้อมเกินควร	688	-	-	8	3	699	32	731
9	ลืมสัมภาระ	83	-	-	-	2	85	11	96
10	เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ทาง	423	1	19	336	72	851	82	933
11	มาตรค่าโดยสารผิดปกติ	452	1	2	12	6	473	23	496
12	จอดรถขวางทางจราจร, ขวางป้ายหยุดรถ	628	9	11	21	114	783	12	795
13	แต่งกายไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด	203	13	9	41	17	283	17	300
14	กระทำกรอันควรขานหน้า หรือกระทำ	39	1	1	9	2	52	10	62
15	สูบบุหรี่ก่อให้เกิดความรำคาญแก่ผู้โดยสาร	60	2	15	6	5	88	9	97
16	เจตนาลักทรัพย์	23	-	2	3	1	29	5	34
17	อื่นๆ	1,259	10	27	298	6,746	8,340	3,878	12,218
18	ตัดแปลงสัญญาณไฟ	69	3	14	6	6,643	6,735	3,098	9,833
19	ล้อสนเกินตัวถัง	22	-	-	-	11,684	11,706	6,826	18,532
20	แสดงแผ่นป้ายทะเบียนไม่เป็นไปตาม	108	-	2	16	2,378	2,504	1,102	3,606
รวม		11,148	80	215	1,656	47,180	60,279	28,427	88,706

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้นนั้นเกิดจากการที่จำนวนรถขนส่งสาธารณะในปัจจุบันมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ณ ๓.๓.๖๓ ตามประกาศสำนักทะเบียนกลาง กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ได้รายงานจำนวนราษฎรทุกจังหวัด ณ วันที่ 31 ๓.๓.๖๓ นับเฉพาะผู้มีสัญชาติไทย มีทั้งหมด 65.23 ล้านคน สำหรับจำนวนรถขนส่งสาธารณะเปรียบเทียบกับรถยนต์ส่วนบุคคล สามารถแสดงได้ดังแผนภูมิรูปภาพที่ 3.7

หน่วย : คัน



ภาพที่ 3.7 แสดงจำนวนรถขนส่งสาธารณะ เปรียบเทียบกับจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล
ที่มา : ผู้วิจัย

ดังนั้น ภาครัฐได้เล็งเห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้น จึงได้เข้ามาดำเนินการแก้ไขปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน จากการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนระบบราง (รถไฟฟ้า) ให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ สนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการโดยสารสาธารณะให้มากกว่าการที่จะนำรถส่วนบุคคลมาใช้ (เป็นการลดปริมาณพาหนะบนท้องถนนให้น้อยลง) และพัฒนาการให้บริการให้ได้รับความสะดวก และมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อผู้เข้ารับบริการ ซึ่งหากภาครัฐสามารถจัดการกับปัญหาเหล่านี้ได้ น่าจะเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญของปัญหาการจราจรที่สะสมมาอย่างยาวนาน ให้คลี่คลายไปในทางที่ดีขึ้น

3.2 การให้บริการยานพาหนะร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

ในภาวะปัจจุบันความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีการสื่อสารมีบทบาทสำคัญต่อชีวิตประจำวัน ทำให้วิถีการดำเนินชีวิต และคุณภาพชีวิตเปลี่ยนแปลงไป โทรศัพท์สมาร์ทโฟนเป็นส่วนหนึ่ง que เข้ามาเปลี่ยนแปลงการดำเนินชีวิตเพิ่มความสะดวกสบายขึ้น มีการพัฒนาแอปพลิเคชันต่างๆ ให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นอยู่ ปัจจุบันสามารถเลือกใช้บริการได้อย่างหลากหลาย และเกิดประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ภาคเอกชนซึ่งเป็นบริษัทเทคโนโลยีมองเห็นโอกาสในการสร้างโมเดลธุรกิจแบบใหม่ที่เรียกว่าระบบเศรษฐกิจแบ่งปัน

ระบบเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) เป็นรูปแบบใหม่ในการประกอบธุรกิจ ที่ช่วยให้บุคคลสามารถสร้างรายได้จากทรัพย์สินที่ตนมีมากเกินไป และไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้วผ่านการให้บริการบนแพลตฟอร์ม ซึ่งเป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการ และผู้รับบริการให้เข้าถึงสินค้าหรือบริการ โดยอาศัยข้อมูลบนเครือข่ายสังคมออนไลน์ แนวคิดนี้จึงเป็นที่มาของการนำเทคโนโลยีมาช่วย แก้ปัญหาในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เรียกรูปแบบนี้ว่าไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) คือ รูปแบบของธุรกิจที่สามารถสร้างรายได้จากทรัพย์สินที่มีมากเกินไปเกินความจำเป็น และ ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว ผ่านการให้บริการบนแพลตฟอร์ม ซึ่งเป็นตัวกลางเชื่อมต่อระหว่างผู้ให้บริการ และผู้รับบริการ ให้เข้าถึงสินค้าหรือบริการ สามารถเรียกรถให้มารับ และไปส่งยังจุดหมายปลายทางได้ตามความต้องการผ่านทางแอปพลิเคชัน โดยอาศัยข้อมูลบนเครือข่ายสังคมออนไลน์ โดยมีแนวคิดมาจากการใช้รถคันเดียวกันร่วมเดินทางไปด้วยกัน ทำให้ได้รับความนิยมจากผู้ใช้บริการไปทั่วโลก

จุดเริ่มต้นของไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) สำหรับแพลตฟอร์มแรกของโลกได้แก่ อุเบอร์ (UBER) บริษัทสัญชาติสหรัฐอเมริกา เป็นธุรกิจการให้บริการร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชัน หรือไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ซึ่งก่อตั้งในปี 2552 เพื่อแก้ปัญหาความไม่พอใจในการใช้บริการแท็กซี่แบบดั้งเดิม และความไม่มีประสิทธิภาพของระบบการเดินทางในเมืองซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา การเกิดขึ้นของไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ทำให้คนต้องการเดินทางภายในเมืองสามารถเข้าถึงการใช้บริการรถโดยสารได้ง่ายขึ้น ประกอบกับการเดินทางด้วยรถแท็กซี่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการหรือมีปัญหาต่างๆ ทำให้การใช้บริการอุเบอร์ (UBER) ได้รับความนิยมมากขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยอุเบอร์ (UBER) ได้ขยายการให้บริการไปหลายเมือง หลายประเทศทั่วโลก (ที่มา : ศูนย์ให้คำปรึกษาและพัฒนาผู้บริหารทางธุรกิจแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (CONC Thammasat))

ตัวอย่างแพลตฟอร์ม Ride-Sharing ในโลก



ภาพที่ 3.8 ตัวอย่างแพลตฟอร์ม Ride-Sharing ในโลก

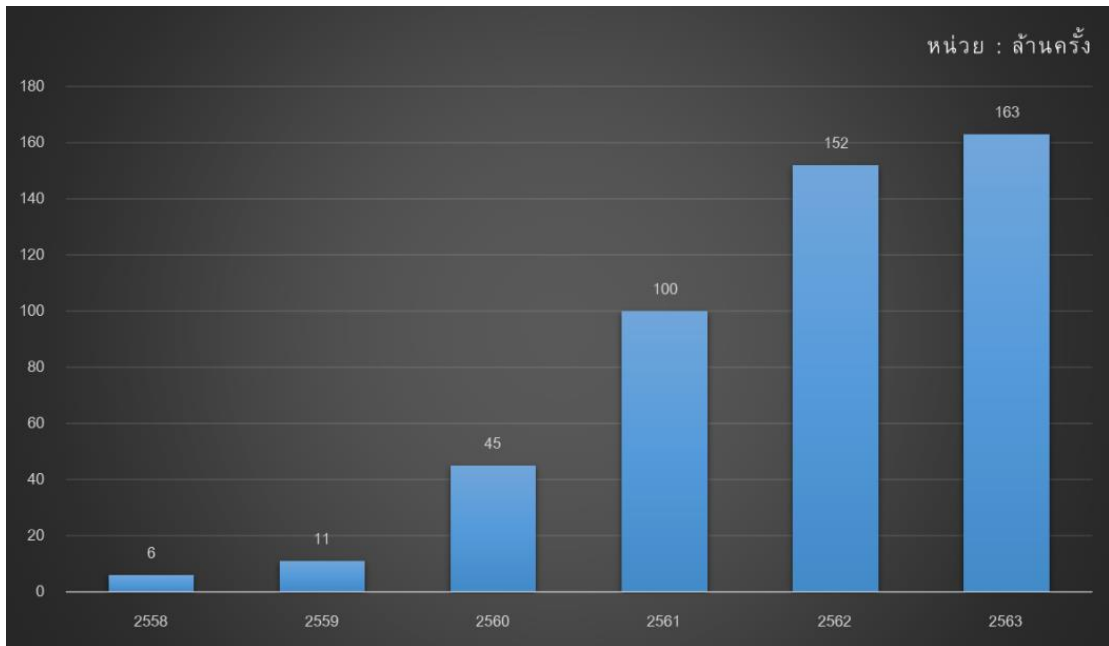
ที่มา : ศูนย์ให้คำปรึกษาและพัฒนาผู้บริหารทางธุรกิจแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (CONC Thammasat)

3.2.1 ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในอาเซียน (ASEAN)

ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในอาเซียน (ASEAN) ถือเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูง โดยในปี 2563 มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 5 ของโลก รองจากสหรัฐฯ สหภาพยุโรป จีน และญี่ปุ่น (ข้อมูลจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF)) โดยจีดีพี (GDP) ของทุกประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีมูลค่ารวมกันประมาณ 3.12 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ และมีจำนวนประชากรรวม 667.31 ล้านคน (ข้อมูลจากกองทุนประชากรแห่งสหประชาชาติ) จากการขยายตัวของประชากร และสังคมเมืองอย่างรวดเร็ว จึงทำให้กลายเป็นตลาดที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลก รองจากจีน และอินเดีย และจากข้อมูลของกูเกิล และเทมาเส็ก (Google and Temasek) พบว่าร้อยละ 90 ของชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์มือถือ และเรียกใช้บริการ Ride-sharing ยานพาหนะ ประเภทต่าง ๆ ผ่านทางแอปพลิเคชันของผู้ให้บริการ โดยในปี 2563 มีกลุ่มผู้ใช้งานใหม่ (Digital Service Consumers) เพิ่มเข้ามาในเศรษฐกิจดิจิทัลมากถึง 40 ล้านคน ส่งผลให้ตัวเลขผู้ใช้งานรวมในปีนี้ก้าวขึ้นไปถึง 400 ล้านคน ซึ่งถือเป็นการเติบโตที่รวดเร็วมมาก ดังนั้นตลาดภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงเป็นตลาดที่น่าสนใจ และดึงดูดการลงทุนสำหรับผู้ให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

สำหรับธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) แพลตฟอร์มแรกๆ ที่เข้ามาให้บริการในอาเซียนคือ อูเบอร์ (UBER) เริ่มเข้ามาดำเนินธุรกิจ และให้บริการ ในปี พ.ศ. 2556 โดยเริ่มจากประเทศสิงคโปร์ และขยายไปประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค ในช่วงที่อูเบอร์ (UBER) เข้ามาขยายตลาดในอาเซียน แกร็บ (Grab) ผู้ให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) จากประเทศมาเลเซียก็ได้เข้ามาร่วมแข่งขันในอุตสาหกรรม และขยายไปทั่วอาเซียนอย่างรวดเร็วเช่นกัน และนอกจากนั้นก็ยังมี โก-เจ๊ก (Go-Jek) ที่ให้บริการในประเทศอินโดนีเซีย และกำลังขยายไปสู่ประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอีกด้วย แต่ต่อมาเมื่อ 8 เม.ย. 2561 แอปพลิเคชันเรียกรถอูเบอร์ (UBER) ต้องหยุดให้บริการในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยจะต้องเรียกบริการรถผ่านแอปฯ ของแกร็บ (Grab) แทน เนื่องจาก อูเบอร์ (UBER) ไม่สามารถสู้ความเชี่ยวชาญของผู้เล่นท้องถิ่น (Grab) ได้ ไม่ว่าจะเป็น ความเข้าใจถึงปัญหา, พฤติกรรมผู้บริโภค และสภาพตลาดของท้องถิ่นได้ จึงได้ตัดสินใจขายกิจการทั้งหมดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้แกร็บ (Grab) เพื่อแลกกับหุ้นส่วน 27.5% ของแกร็บ (Grab) และจะได้เห็นการเพิ่มขึ้นของธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อย่างมากมาย

สถิติยอดดาวน์โหลดแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) สะสม ในประเทศไทย



ภาพที่ 3.9 สถิติยอดดาวน์โหลดแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) สะสม ในประเทศไทย
ที่มา : ผู้วิจัย

3.2.2 สรุปเหตุการณ์กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน

ตารางที่ 3.3 สรุปเหตุการณ์กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน :

ปี ประเทศ	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564
สิงคโปร์	Ride-Sharing เริ่มเข้ามา ในประเทศ	LTA ประกาศว่าผู้ ให้บริการ Ride-sharing จะต้องมีใบอนุญาต ประกอบวิชาชีพ และ ความโปร่งใสด้านราคา	ออกพระราชบัญญัติ กฎหมาย Third Party Taxi Booking Service Providers Act	LTA ประกาศสำหรับ คนขับ Ride-Sharing จะต้องได้รับการ ตรวจสอบประวัติ การ ฝึกอบรม และการ ประเมินตามหลักสูตรที่ กำหนด	ออกกฎหมายใหม่ โดยผู้ ให้บริการจะต้องมี ใบอนุญาตประเภทใหม่ซึ่ง เรียกว่า Private Hire Car Driver's Vocational Licensed (PDVL)	CCCS ประกาศเกี่ยวกับ การละเมิด พระราชบัญญัติการ แข่งขันทางการค้า โดย การควบรวมกันระหว่าง Grab-Uber		LTA ประกาศให้ผู้ขับขี่ Ride-Sharing ต้องมีการ บำรุงรักษา และปฏิบัติ ตามมาตรฐานคุณภาพ การบริการด้านความ ปลอดภัยในช่วง Covid-19	
มาเลเซีย	Ride-Sharing เริ่มเข้ามา ในประเทศ			โครงการปฏิรูป อุตสาหกรรมรถแท็กซี่	การแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติ คณะกรรมการอนุญาตให้ ใช้ยานพาหนะเชิง พาณิชย์และ พระราชบัญญัติการขนส่ง สาธารณะทางบก				
อินโดนีเซีย		Ride-Sharing เริ่มเข้ามา ในประเทศ		ปรับแก้กฎหมายเพื่อ รองรับบริการของไรด์-แชร์ ริง (Ride-Sharing) กฎกระทรวง ฉบับที่ 32/2559	ปรับแก้กฎหมายเพื่อ รองรับบริการของไรด์-แชร์ ริง (Ride-Sharing) กฎกระทรวง ฉบับที่ 26/2560 และ กฎกระทรวง ฉบับที่ 108/2017	กฎกระทรวงฉบับที่ 108/2017 พิจารณาโดย ศาลฎีกา			

ที่มา : ผู้วิจัย

ตารางที่ 3.3 สรุปเหตุการณ์กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน (ต่อ) :

ปี ประเทศ	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564
ฟิลิปปินส์	Ride-Sharing เริ่มเข้ามา ในประเทศ		LTFRB ออกหนังสือเวียน บันทึกย่อ RANDUM ฉบับที่ 2015-017 และ 018	LTFRB ประกาศควบคุม อัตราโดยสารของรถ Ride-Sharing	LTFRB ออกหนังสือเวียน บันทึกย่อ RANDUM ฉบับที่ 2015-015-A, 016-A,017-A และ 018-A	คณะกรรมการการ แข่งขันของฟิลิปปินส์ (PCC) อนุมัติการเข้าซื้อ กิจการ Uber ของ Grab		LTFRB ประกาศข้อจำกัด ในช่วงสถานการณ์ Covid-19	
เวียดนาม		Ride-Sharing เริ่มเข้ามา ในประเทศ	โปรแกรมนำร่องแบ่งปัน การเดินทาง Ride-Sharing				เวียดนามประกาศต่อต้าน การผูกขาด จากการ ละเมิดข้อตกลงการควบ รวมกิจการของ GRAB/UBER	ออกพระราชกฤษฎีกา ปี 2564	
กัมพูชา					- Ride-Sharing เริ่มเข้า มาในประเทศ - รัฐบาลประกาศ สนับสนุนบริการ Ride-Sharing				
บรูไน					- Ride-Sharing เริ่มเข้า มาในประเทศ - JPD ได้หารือกับ DART Sdn Bhd และประกาศ ส่งเสริมแอปพลิเคชัน ดังกล่าว				
ไทย	Ride-Sharing เริ่มเข้ามา ในประเทศ						กระทรวงคมนาคมเริ่ม กระบวนการทาง กฎหมายเพื่อให้ Ride-Sharing เป็น อุตสาหกรรมที่ถูกกฎหมาย		กระทรวงคมนาคม ได้เผยแพร่ ร่างกฎหมาย Ride-Sharing ในไทย

ที่มา : ผู้วิจัย

ตารางที่ 3.3 สรุปเหตุการณ์กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน (ต่อ):

ปี ประเทศ	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564
เมียนมา					- Ride-Sharing เริ่มเข้ามาในประเทศ - อยู่ระหว่างร่าง มาตรการกำกับดูแลที่เหมาะสมกับธุรกิจ Ride-Sharing				
ลาว						Ride-Sharing เริ่มเข้ามาในประเทศ			

ที่มา : ผู้วิจัย

1. ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์มีการวางนโยบาย และมาตรการในการกำกับดูแลรถยนต์รับจ้างสาธารณะไว้ 2 ฉบับ ดังนี้ กฎหมายฉบับแรกที่มีชื่อว่า Third Party Taxi Booking Service Providers Act กำหนดให้ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันที่ใช้ในการจองรถแท็กซี่ จะต้องมีการจดทะเบียน และมีหนังสือรับรองจาก Land Transport Authority (LTA) หรือการขนส่งทางบกของสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขด้านอัตราค่าบริการมาตรฐานการให้บริการ และจะต้องใช้รถยนต์สาธารณะ (แท็กซี่) ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น LTA ยอมรับว่ากฎหมายดังกล่าวได้เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากร โดยช่วยจัดสรรแท็กซี่ให้ตรงกับอุปสงค์และอุปทานมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน

ในปี 2016 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของสิงคโปร์แถลงว่า ปัจจัยขับเคลื่อนนโยบายคมนาคมของสิงคโปร์ 4 ประการ ได้แก่ การเกิดขึ้นของเทคโนโลยีใหม่ เช่น ยานพาหนะไร้คนขับ รูปแบบธุรกิจใหม่ (Ride-Sharing) ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ผู้สัญจร และส่งผลกระทบต่อคนขับรถรับจ้างในปัจจุบัน การสนับสนุนการลงทุน และการปกป้องสิ่งแวดล้อมจากมลภาวะขณะนั้นยังไม่มี การออกกฎหมายเพื่อกำกับดูแลการให้บริการเรียกรถรับส่งผู้โดยสาร โดยใช้รถยนต์ส่วนตัวผ่านทางแอปพลิเคชัน แต่บริการดังกล่าวก็ขยายตัวขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริการของอูเบอร์ (Uber) และแกร็บ (Grab) ได้กลายมาเป็นคู่แข่งของแท็กซี่ในสิงคโปร์อย่างชัดเจน มีเสียงเรียกร้องจากอุตสาหกรรมแท็กซี่ถึงความไม่เป็นธรรม โดยมองว่าแม้ธุรกิจแท็กซี่โดยรวมจะได้รับประโยชน์จากกฎหมายที่เข้ามากำกับดูแลการจองแท็กซี่ผ่านทางแอปพลิเคชันแล้วก็ตาม แต่ธุรกิจรับจ้างขนส่งผู้โดยสาร โดยรถยนต์ส่วนตัวทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมเพราะคนขับไม่ต้องมีใบอนุญาตขับรถอาชีพ และไม่ต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ต่างๆ เช่น กฎเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานการให้บริการ และค่าบริการ เช่นเดียวกับแท็กซี่

ต่อมาสิงคโปร์จึงได้ออกกฎเกณฑ์ใหม่เพื่อกำกับดูแลธุรกิจรับจ้างขนส่งผู้โดยสารโดยรถยนต์ส่วนตัว ผ่านกฎหมายจราจรทางบก Road Traffic Act ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อเดือนก.ค. 2017 กำหนดให้คนขับ จะต้องมียุติบัตรประเภทใหม่ซึ่งเรียกว่า Private Hire Car Driver's Vocational Licensed (PDVL) มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความปลอดภัย และสร้างความเท่าเทียมกันในการแข่งขัน รถส่วนตัวที่จะนำมาใช้จะต้องจดทะเบียนกับ LTA และติดสัญลักษณ์ เพื่อบ่งบอกว่าเป็นรถรับจ้างด้วยกฎหมายฉบับนี้ยังให้อำนาจแก่ภาครัฐในการสั่งห้ามไม่ให้คนขับที่ทำผิดร้ายแรงตั้งแต่ 3 ครั้งขึ้นไป มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารผ่านทางแอปพลิเคชันอีกต่อไปด้วย ตามกฎหมายจราจรทางบกฉบับใหม่ของสิงคโปร์ คนขับรถรับจ้างส่วนตัวที่ไม่แสดงใบอนุญาต หรือสัญลักษณ์ที่กฎหมายกำหนดบนกระจกหน้ารถ หรือเคลื่อนย้ายสัญลักษณ์ดังกล่าวมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือทั้งจำ

ทั้งปรับสำหรับความผิดครั้งแรก หากกระทำความผิดซ้ำอีกต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ และอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาต

2. ประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียมีการแก้ไขกฎหมายคมนาคมที่มีอยู่เดิมสองฉบับคือ Land Public Transport Act 2010 และ Commercial Vehicle Licensing Board (CVLB) Act 1987 ในช่วงปลายปี 2560 ที่ผ่านมา ตามกฎหมาย CVLB มีการนิยามคำว่า “รถที่ใช้เพื่อไรด์-แชร์ริ่ง” (Ride-Sharing Vehicle) ให้หมายถึง รถที่ใช้สำหรับให้บริการรับส่งผู้โดยสาร โดยมีค่าบริการ ผ่านการจัดการจอง หรือทำธุรกรรมทางแอปพลิเคชันอิเล็กทรอนิกส์ (หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)) และผู้ให้บริการ กล่าวคือตัวบริษัทจะต้องได้รับใบอนุญาตเป็นตัวกลางในการเชื่อมต่อกับผู้โดยสารที่เรียกว่า "Intermediation Business Licensed" ซึ่ง ออกโดยหน่วยงานที่กำกับดูแลการขนส่งสาธารณะ สำหรับผู้ให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ที่ประกอบธุรกิจ โดยไม่มีใบอนุญาตดังกล่าวจะได้รับโทษปรับไม่เกิน 500,000 ริงกิต (หรือประมาณ 4 ล้านบาท) หรือจำคุกไม่เกินสามปี หรือทั้งจำทั้งปรับ สำหรับกฎหมาย Land Public Transport กำหนดโทษกรณีที่มีการทำร้ายร่างกายหรือขัดขวางการให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) กล่าวคือ ผู้ใดกระทำการดังกล่าวอาจถูกปรับไม่เกิน 1,000 ริงกิต (หรือประมาณ 8 พันกว่าบาท) หรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในส่วนของคนขับรถ และรถที่นำมาใช้ในการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) นั้น กฎหมายของมาเลเซียกำหนดให้คนขับจะต้องขอใบอนุญาตขับรถที่เรียกว่า Digital Driver's Card เข้ารับการอบรมเกี่ยวกับการให้บริการลูกค้า และจะต้องไม่มีประวัติอาชญากรรม นอกจากนี้ทั้งคนขับ และรถจะต้องมีการจดทะเบียนกับขนส่งของมาเลเซีย (SPAD) และผู้ให้บริการจะต้องจัดให้มีการประกันภัยสำหรับคนขับ ผู้โดยสาร ตัวรถ และบุคคลที่สามในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับคุณลักษณะของรถที่จะนำมาใช้ จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด สำหรับรถยนต์ที่จะนำมาให้บริการจะต้องมีจำนวนที่นั่ง 4 - 11 ที่นั่ง (รวมคนขับ) และได้มาตรฐาน 3 ดาว ตามโครงการประเมินรถยนต์ใหม่ กล่าวคือรถยนต์ใหม่จะต้องมีอายุไม่เกินห้าปีนับจากวันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกของมาเลเซีย ก็จะสามารถนำมาให้บริการได้ โดยไม่ต้องจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะ ภายหลังจากที่มีการจดทะเบียนรถเพื่อให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) แล้วสามปี รถที่นำมาให้บริการจะต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถเป็นประจำทุกปีเพื่อความปลอดภัย

ทั้งนี้ สำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ก่อนวันที่กฎหมายฉบับนี้มีผลบังคับใช้ จะได้รับการผ่อนผัน (Grace Period) เป็นระยะเวลาหนึ่งปี ซึ่งขณะนี้ก็ใกล้จะครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ต่อไปนี้อีกไม่ช้าเราก็ได้เห็นบริษัทที่ให้บริการดังกล่าว เข้าสู่ระบบตามกฎหมายใหม่ของมาเลเซียอย่างเต็มตัว สำหรับการแก้ไขกฎหมายคมนาคมดังกล่าวของมาเลเซียเป็นไปตามแผนของรัฐบาลมาเลเซีย ในการปฏิรูปอุตสาหกรรมแท็กซี่ (Taxi Industry

Transformation Plan - TITP) ซึ่งมีเป้าหมาย และเจตนารมณ์ให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) และแท็กซี่ สามารถอยู่ร่วมกันได้ โดยมีหลัก 4 ประการคือ 1.การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี 2. กระตุ้นการแข่งขันที่เป็นธรรม 3.สร้างความเสมอภาคในการประกอบธุรกิจ และ4.การสร้างโอกาสที่เท่าเทียมกันให้กับคนขับรถแท็กซี่

3. ประเทศบรูไน

ในบรูไนมีแอปพลิเคชันท้องถิ่นชื่อ ดาร์ท (Dart) ซึ่งผู้ประกอบการให้บริการแอปพลิเคชันดังกล่าวมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่เมืองกาตอง (Gadong) และให้บริการสำหรับเรียกรถแท็กซี่ เพิ่งเปิดตัวไปเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 ที่ผ่านมา และได้รับการรองรับจากรัฐบาลว่าถูกต้องตามกฎหมาย

4. ประเทศอินโดนีเซีย

อินโดนีเซียเป็นตัวอย่างของเส้นทางการแก้ไขกฎหมายคมนาคมที่ค่อนข้างจะทรหด แม้กระทั่งในปัจจุบันนี้ก็ยังมีการปรับแก้กฎหมายเพื่อรองรับบริการของไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) กันอยู่ แต่เดิมนั้นกระทรวงคมนาคมของอินโดนีเซียได้ออกกฎกระทรวงที่ 32/2016 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนก.ย. 2559 และกฎกระทรวงที่ 26/2017 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนเม.ย. 2560 กฎกระทรวงดังกล่าวทำให้บริการของไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เป็นบริการที่ถูกกฎหมายในประเทศ แต่ในขณะเดียวกันก็กำหนดกฎเกณฑ์ที่ไม่สอดคล้องกับรูปแบบของการให้บริการจำนวนมาก เช่น กำหนดให้จะต้องมีการจดทะเบียนรถที่นำมาให้บริการเป็นทรัพย์สินของบริษัท มีการกำหนดโควตาที่จะนำมาจดทะเบียน และให้บริการได้ และกำหนดว่าการคิดค่าบริการจะต้องไม่แตกต่างไปจากค่าบริการของรถแท็กซี่ จนนำมาสู่การรวมตัวกันของกลุ่มคนขับรถที่ให้บริการผ่านทางแอปพลิเคชัน และได้นำกฎกระทรวงไปฟ้องเพิกถอนที่ศาลฎีกา ภายในไม่กี่เดือนศาลฎีกาก็ได้มีคำสั่ง (เมื่อเดือนส.ค. 2560) เพิกถอนกฎเกณฑ์ 14 ข้อที่อยู่ในกฎกระทรวงที่ 26/2017 รวมถึงเรื่องการโอนรถให้บริษัท และการคิดค่าบริการด้วย โดยศาลฎีกาให้เหตุผลว่า กฎกระทรวงดังกล่าวขัดกับกฎหมายที่มีศักดิ์สูงกว่าคือ กฎหมายว่าด้วยธุรกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมของอินโดนีเซีย ล่าสุดอินโดนีเซียได้ออกกฎกระทรวงที่ 108/2017 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 ก.พ.2560ที่ผ่านมา กำหนดให้การคิดค่าบริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) สามารถกำหนดให้สูงหรือต่ำได้ภายใต้กรอบที่กำหนด และกำหนดให้รถที่นำมาให้บริการจะต้องติดสติ๊กเกอร์ขนาดรัศมี 15 เซนติเมตรที่กระจกหน้ารถให้เห็นเด่นชัดด้วย การออกกฎเกณฑ์ของอินโดนีเซียเพื่อรองรับบริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) และเพื่อสร้างความเท่าเทียมกันในการแข่งขันกับแท็กซี่ยังคงมีต่อไป

5. ประเทศฟิลิปปินส์

ประเทศฟิลิปปินส์ออกกฎหมายเอื้อไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) หวังยกระดับขนส่งมวลชน และลดปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ โดยนายโจเซฟ เอมีลิโอ อะบายา (Joseph Emilio Abaya) รัฐมนตรีกระทรวงการขนส่ง และการสื่อสารของฟิลิปปินส์ ประกาศให้คำสั่งใหม่ของกระทรวงฯ เกี่ยวกับการส่งเสริมการเดินทาง (Promoting Mobility) มีผลบังคับใช้เมื่อ (11 พ.ค.2562) คำสั่งดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงบริการขนส่งมวลชนให้มีความทันสมัยยิ่งขึ้น โดยได้รวมรูปแบบการให้บริการขนส่งมวลชนรูปแบบใหม่ๆ ที่สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรได้อย่างมีนัยสำคัญ ขณะเดียวกันก็ช่วยสร้างโอกาสใหม่ๆ ให้แก่คนขับรถนั้บพันคน การออกกฎหมายฉบับดังกล่าว นับเป็นการสร้างประวัติศาสตร์หน้าใหม่ให้แก่ประเทศฟิลิปปินส์ และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก การตัดสินใจของรัฐมนตรีกระทรวงการขนส่ง และการสื่อสาร (DOTC) และนายวินสตัน จีเนซ ประธานคณะกรรมการผู้ให้อนุญาต และกำกับการขนส่งทางบก ตระหนักถึงความสำคัญของเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีบทบาทสำคัญต่อการยกระดับบริการขนส่ง สำหรับแนวทางกำกับดูแลแบบใหม่นี้ เป็นการส่งสารที่ชัดเจนว่า รัฐบาลฟิลิปปินส์เปิดรับนวัตกรรม ส่งเสริมให้ผู้บริโภคมีทางเลือก และเล็งเห็นว่าความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นภารกิจสำคัญที่สุด

นายอะบายา กล่าวว่า ประชาชนชาวฟิลิปปินส์ทุกคนมีสิทธิ์ที่จะได้บริการด้านคมนาคมที่ดีขึ้น ปลอดภัยยิ่งขึ้น สะดวกและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เป้าหมายของกระทรวงฯ คือ การทำให้นโยบายมีความทันสมัยอยู่ตลอดเวลา และนำนวัตกรรมมาใช้ในการผลักดันให้ภาคคมนาคมขนส่งก้าวไปข้างหน้า ดีโอทีซีมีความยินดีที่ได้ทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดกับผู้ประกอบการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในการสร้างสรรค์กฎกติกาสำหรับบริการขนส่งมวลชนรูปแบบใหม่ โดยเชื่อมั่นว่าจะเพิ่มความสะดวกสบาย และความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนชาวฟิลิปปินส์ได้มาก อีกทั้งยังจะเป็นการจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบัน ให้พัฒนาบริการให้ทันสมัย และสร้างสรรค์นวัตกรรมด้วย ทางกระทรวงหวังว่าจะได้ร่วมงานกับผู้ประกอบการในการออกแบบอนาคตของบริการขนส่งมวลชนอย่างต่อเนื่อง

6. ประเทศเวียดนาม

ขณะนี้เวียดนามยังไม่มีกฎหมายเหมือนประเทศอื่นๆ ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมเวียดนาม (MoT) ได้เปิดโครงการนำร่อง (pilot programmer) ให้บริษัทที่ให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ที่เข้าเงื่อนไขสามารถให้บริการได้ ภายใต้สัญญา 3 ปี (ถูกกฎหมาย) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างนำเสนอให้มีการออกกฎระเบียบของบริษัทไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เพื่อจัดระเบียบรถรับจ้าง

7. ประเทศกัมพูชา

รัฐบาลกัมพูชานับสนุนการให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน เนื่องจากช่วยลดปัญหาการจราจรที่แออัดในกรุงพนมเปญได้ ซึ่งบริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เป็นนวัตกรรมเทคโนโลยีที่จะช่วยยกระดับการเดินทางรูปแบบใหม่ และเป็นทางเลือกสำหรับการเดินทางในราคาที่ประหยัดแก่ผู้โดยสาร และสร้างรายได้ให้แก่ผู้ขับ นอกจากนี้ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ยังได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลอย่างเต็มที่ในการปูทางเข้าสู่ตลาดกัมพูชา และนี่เป็นกรณีแรกสำหรับบริษัทในการเข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศที่มีกฎระเบียบการให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน (Ride-Sharing) อยู่ก่อนแล้ว ซึ่งการเข้าสู่ตลาดกัมพูชา ต้องเผชิญกับอุปสรรคจากบริษัทในท้องถิ่นที่ให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน (Ride-Sharing) เช่น Exnet, iTsumo และ PassApp เป็นต้น

ต่อมา ผู้ประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) และกระทรวงโยธาธิการและคมนาคม ได้ร่วมลงนามความร่วมมือ (MOU) เพื่อทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดตามนโยบายการขนส่งใหม่แบบแบ่งปัน “Shared Mobility” ในการนำเทคโนโลยีร่วม เดินทางมาให้บริการแก่ประชาชนชาวกัมพูชา และนักท่องเที่ยว ๖๗ คน วิลเลียม เอ. ไฮด์ เอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกา ประจำประเทศกัมพูชา กล่าวว่า ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ได้นำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาสู่ประเทศกัมพูชา และช่วยยกระดับการเดินทางรูปแบบใหม่เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้โดยสารและเป็นทางเลือกของการสร้างรายได้ให้กับพาร์ทเนอร์ผู้ร่วมขับ ถือเป็นตัวอย่างที่ดีที่ภาคเอกชนร่วมทำงานกับภาครัฐอย่างใกล้ชิดในการนำเทคโนโลยีมาช่วยพัฒนาประเทศ ซึ่งเป็นก้าวอย่างครั้งสำคัญในการนำไปสู่กรอบแนวคิดก้าวหน้า ด้านกฎหมายรองรับบริการร่วมเดินทางในเอเชีย

ประเทศที่ไม่มีกฎหมายรองรับการให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

1. ประเทศไทย

ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายรองรับบริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในไทย และสำหรับประเทศไทยยังถือว่าการให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

1) การใช้รถยนต์ผิดประเภท

ในประเทศไทย กรมการขนส่งทางบกระบุชัดเจนว่าไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เป็นแท็กซี่ผิดกฎหมาย เนื่องจากการให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อให้บริการในลักษณะรถแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเมื่อพิจารณาตามบทนิยามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ได้กำหนดนิยามไว้ว่า “รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และ “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ฉะนั้นแล้วปัจจุบันการที่อูเบอร์ใช้รถยนต์ส่วนตัวรับจ้างเช่นนี้ จึงเป็นกรณีที่อูเบอร์ใช้รถยนต์ไม่ตรงกับที่จดทะเบียนไว้ จึงเป็นความผิดฐานใช้รถยนต์ผิดประเภทตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522[3] โดยมาตรา 21 ได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่เข้าข้อยกเว้นตามที่กฎหมายกำหนดซึ่งเมื่อพิจารณาข้อยกเว้นของกฎหมายแล้วพบว่าไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) มีลักษณะการให้บริการที่ยังไม่ตรงตามเงื่อนไขที่มาตรา 21 ได้ยกเว้นไว้ให้ หากผู้ใช้รถอูเบอร์ยังคงฝ่าฝืนจะต้องรับผิดเป็นค่าปรับจำนวน 2,000 บาทตามมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัตินี้ พร้อมทำทะเบียนประวัติผู้รับจ้างหรือคนขับ และหากกระทำผิดซ้ำซากจะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถยนต์

ในปัจจุบันไทยยังไม่มีกฎหมายที่รองรับบริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) แต่ถ้าธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) จะปฏิบัติตามกฎหมายไทยจะต้องจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ และต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. ลักษณะเครื่องหมาย โคม TAXI-METER สีรถ ลักษณะ ขนาด ของรถยนต์ที่จะจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะ เครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ เครื่องสื่อสาร แผ่นป้ายทะเบียนรถ เครื่องหมายประเภทรถ และเครื่องหมายอื่น ฯลฯ
2. วิธีแสดงแผ่นป้าย และเครื่องหมายสี เครื่องหมายสำหรับรถยนต์สาธารณะ ต้องเป็นไปตามกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2550 (จังหวัดอื่น เช่น จังหวัดภูเก็ตอาจกำหนดโดยกฎหมายฉบับอื่น แต่มีลักษณะทำนองเดียวกัน)

3.คนขับรถยนต์สาธารณะต้องติดเครื่องหมายในขณะขับรถรับจ้าง เช่น ชื่อตัว และสกุลของผู้ขับรถยนต์เป็นภาษาไทย ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.50 เซนติเมตร ตัวอักษรต้องเป็นแบบตัวพิมพ์ อ่านได้ง่าย โดยเย็บติดหรือปักไว้ที่อกเสื้อด้านซ้าย สีของตัวอักษรให้ตัดกับสีเสื้อ

2) ผู้ขับไม่มีใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ

ในส่วนของคนขับต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภทรถยนต์สาธารณะ เนื่องจากการจดทะเบียนเพื่อขับขี่รถแท็กซี่ต้องประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่

- 1.ผู้ขับขี่ต้องจดทะเบียนเพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถฯ
- 2.การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2550 หากผู้ขับฝ่าฝืนกฎหมายจะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522[5]

3) การคิดค่าโดยสารไม่ได้มาตรฐานตามกฎหมาย

นอกจากนี้ยังมีความผิดในการไม่ใช้อัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามกำหนดในประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่องกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร และค่าบริการอื่นสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร โดยประกาศฯ กำหนดให้คิดอัตราค่าจ้างฯ ในเขตอื่นไม่รวมกรุงเทพมหานคร ในระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก 40 บาท ระยะทางเกินกว่า 2 กิโลเมตรถึงกิโลเมตรที่ 10 กิโลเมตรละ 6 บาท ระยะทางเกินกว่า 10 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ 10 บาท กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรานาทีละ 1 บาท เนื่องจากบริการแท็กซี่เป็น "บริการขนส่งไม่ประจำทาง" ชนิดหนึ่งตามความในมาตรา 4 (3) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นธุรกิจที่ควบคุมโดยกฎหมาย ผู้ที่จะให้บริการโดยได้รับค่าจ้างต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด ตามมาตรา 23 วรรคสอง ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปีหรือปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 126 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ยังมีประเด็นเรื่องการชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิตซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านธุรกรรมของผู้ใช้บริการในอนาคต

2. ประเทศเมียนมา

ปัจจุบันอยู่ระหว่างร่างข้อเสนอกฎหมาย ณ ขณะนี้จึงยังไม่มีกฎระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ไม่ว่าจะเป็นการลงทะเบียน สีของตัวรถ ชุดพนักงานขับรถ และจำนวนรถยนต์ขั้นต่ำสำหรับบริษัทไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) มาตรการด้านการกำกับดูแล (Regulation)

3. ประเทศลาว

ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายรองรับการให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) สำหรับแอปพลิเคชัน LOCA สัญชาติลาว ถือว่าเป็นแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เดียวที่มีอยู่ในประเทศ

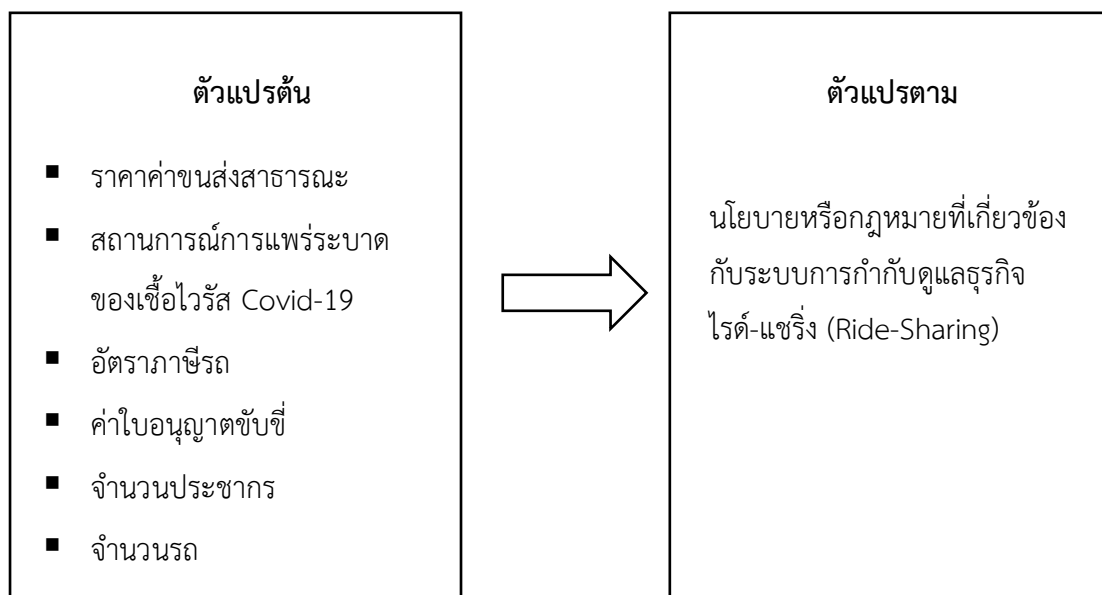
บทที่ 4 วิธีการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้เพื่อศึกษาปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์การเมืองที่ส่งผลกระทบต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) โดยได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 จะทำการศึกษาอิทธิพลของปัจจัยทางเศรษฐกิจ และการเมือง ที่ส่งผลกระทบต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) และ

ส่วนที่ 2 เปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในไทย และอาเซียนที่ส่งผลกระทบต่อ นโยบาย หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) โดยศึกษาผ่านโปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ หรือ SPSS มาวิเคราะห์ตามทฤษฎีสมการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression) โดยวิธีการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรต้นที่มีต่อตัวแปรตาม ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares : OLS) เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจ ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

4.1 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา



4.1.1 ปัจจัยราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ

คือ ปัจจัยที่เป็นไปตามกลไกราคา กล่าวคือ ระดับราคาสินค้าและบริการ จะเปลี่ยนแปลงไปตามแรงผลักดันของอุปสงค์ และอุปทาน โดยถูกควบคุมและแทรกแซงราคาสินค้า โดยรัฐบาล

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า หากระดับราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะสูงขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิดการกำหนดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจ Ride-Sharing มากขึ้น

4.1.2 ปัจจัยสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 (COV)

คือ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เนื่องจากการกำหนดนโยบาย หรือกฎหมายนั้นจะถูกขับเคลื่อนด้วยปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจเป็นหลัก

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า หากเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 ย่อมส่งผลให้เกิดการกำหนดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) มากขึ้น

4.1.3 ปัจจัยอัตราภาษีรถ

คือ ปัจจัยที่สะท้อนขนาดเครื่องยนต์ และการสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนเพื่อลดอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาครัฐ

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า หากอัตราภาษีรถปรับตัวสูงขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิดการกำหนดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) มากขึ้น

4.1.4 ปัจจัยค่าใบอนุญาตขับขี่

คือ ปัจจัยที่สะท้อนความยากง่ายในการครอบครองใบขับขี่ ขึ้นอยู่กับกฎเกณฑ์ในแต่ละประเทศ ซึ่งเป็นตัวสะท้อนวินัยในการใช้รถใช้ถนนอีกด้วย

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า หากค่าใบอนุญาตขับขี่รถปรับตัวสูงขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิดการกำหนดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) มากขึ้น

4.1.5 ปัจจัยจำนวนของประชากร

คือ ปัจจัยที่เป็นตัวสะท้อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศนั้นๆ ซึ่งนำไปสู่การพัฒนา นโยบาย, กฎหมาย หรือโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า หากจำนวนประชากรมากขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิดการ กำหนดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) มากขึ้น

4.1.6 ปัจจัยจำนวนรถ

คือ ปัจจัยที่เป็นตัวสะท้อนความความยากง่ายในการครอบครองรถยนต์ของประชาชนในแต่ละ ประเทศ จากนโยบายการสนับสนุนของภาครัฐ

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า หากจำนวนรถบนท้องถนนมากขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิด การกำหนดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) มากขึ้น

4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

สำหรับตัวแปรต้น (Independent variable) ทุกตัว มีแนวโน้มความสัมพันธ์เชิงบวกกับ นโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ซึ่ง ประกอบด้วย ราคาค่าขนส่งสาธารณะ, สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19, อัตรา ภาษีรถ, ค่าใบอนุญาตขับขี่, จำนวนประชากร และจำนวนรถ

4.3 รูปแบบงานวิจัย

รูปแบบงานวิจัยฉบับนี้ คือ รูปแบบงานวิจัยเชิงปริมาณ โดยการใช้ข้อมูลทางสถิติในการ กำหนดแบบจำลองเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ และนำเสนอผลการวิเคราะห์ทั้งหมดจากแบบจำลอง เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้น และตัวแปรตาม

4.4 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ คือ ภาครัฐ (กรมการขนส่งทางบก (DLT) ซึ่งผู้ ควบคุมและดูแลการคมนาคมทางบก),ผู้ประกอบการ (แท็กซี่ดั้งเดิม,ไรด์-แชร์ริง),ผู้ขับรถ (แท็กซี่ดั้งเดิม ,ไรด์-แชร์ริง) และผู้โดยสาร ซึ่งเป็นกลุ่มผลประโยชน์ที่มีส่วนได้เสียในระบบการให้บริการไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ดังนั้น กลุ่มนี้จึงเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการกำหนดแนวทางของกฎหมาย การกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

4.5 ประเภทข้อมูลที่ใช้

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นข้อมูลในลักษณะทุติยภูมิ (Secondary Data) ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้ข้อมูลสถิติของตัวแปรต้น และตัวแปรตามทั้งหมด ทั้งในไทย และอาเซียนเป็นรายปี (Yearly Data) ตั้งแต่ปี 2556 ถึง 2564 รวมระยะเวลา 8 ปี รายละเอียดดังนี้

ข้อมูลตัวแปรต้น (Independent variable)

4.1.1 ข้อมูลราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ

1) ราคาค่าบริการรถแท็กซี่ดั้งเดิม

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ Numbeo ซึ่งเป็นฐานข้อมูลออนไลน์ที่รายงานข้อมูลเกี่ยวกับราคาค่าบริการรถแท็กซี่จากทั่วโลก โดยผู้วิจัยเลือกเก็บรวบรวมข้อมูลเฉพาะประเทศอาเซียน 10 ประเทศ รายละเอียดดังนี้

1. ประเทศไทย

ตารางที่ 4.1 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศไทย

หน่วย : บาท

จังหวัด/เมือง	อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น กิโลเมตรแรก	กิโลเมตรต่อไป กิโลเมตรละ	รถติดนาทีละ
กรุงเทพฯ	35.00	39.00	180.00
เชียงใหม่	50.00	15.00	180.00
หัวหิน	35.00	20.00	150.00
พัทยา	50.00	18.32	100.00
ภูเก็ต	42.50	35.00	300.0

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.2 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในกรุงเทพฯ

หน่วย : บาท

ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*
3	152.00	13	542.00	23	932.00	33	1,322.00	43	1,712.00
4	191.00	14	581.00	24	971.00	34	1,361.00	44	1,751.00
5	230.00	15	620.00	25	1,010.00	35	1,400.00	45	1,790.00
6	269.00	16	659.00	26	1,049.00	36	1,439.00	46	1,829.00
7	308.00	17	698.00	27	1,088.00	37	1,478.00	47	1,868.00
8	347.00	18	737.00	28	1,127.00	38	1,517.00	48	1,907.00
9	386.00	19	776.00	29	1,166.00	39	1,556.00	49	1,946.00
10	425.00	20	815.00	30	1,205.00	40	1,595.00	50	1,985.00
11	464.00	21	854.00	31	1,244.00	41	1,634.00	51	2,024.00
12	503.00	22	893.00	32	1,283.00	42	1,673.00	52	2,063.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.3 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเชียงใหม่

หน่วย : บาท

ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*
3	95.00	13	245.00	23	395.00	33	545.00	43	695.00
4	110.00	14	260.00	24	400.00	34	560.00	44	710.00
5	125.00	15	275.00	25	425.00	35	575.00	45	725.00
6	140.00	16	290.00	26	440.00	36	590.00	46	740.00
7	155.00	17	305.00	27	455.00	37	605.00	47	755.00
8	170.00	18	320.00	28	470.00	38	620.00	48	770.00
9	185.00	19	335.00	29	485.00	39	635.00	49	785.00
10	200.00	20	350.00	30	500.00	40	650.00	50	800.00
11	215.00	21	365.00	31	515.00	41	665.00	51	815.00
12	230.00	22	380.00	32	530.00	42	680.00	52	830.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.4 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในหัวหิน

หน่วย : บาท

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	95.00	13	295.00	23	495.00	33	695.00	43	895.00
4	115.00	14	315.00	24	515.00	34	715.00	44	915.00
5	135.00	15	335.00	25	535.00	35	735.00	45	935.00
6	155.00	16	355.00	26	555.00	36	755.00	46	955.00
7	175.00	17	375.00	27	575.00	37	775.00	47	975.00
8	195.00	18	395.00	28	595.00	38	795.00	48	995.00
9	215.00	19	415.00	29	615.00	39	815.00	49	1,015.00
10	235.00	20	435.00	30	635.00	40	835.00	50	1,035.00
11	255.00	21	455.00	31	655.00	41	855.00	51	1,055.00
12	275.00	22	475.00	32	675.00	42	875.00	52	1,075.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.5 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเมืองพัททยา

หน่วย : บาท

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	104.96	13	288.17	23	471.37	33	654.58	43	837.78
4	123.28	14	306.49	24	480.69	34	672.90	44	856.10
5	141.60	15	324.81	25	508.01	35	691.22	45	874.43
6	159.92	16	343.13	26	526.33	36	709.54	46	892.75
7	178.24	17	361.45	27	544.66	37	727.86	47	911.07
8	196.56	18	379.77	28	562.98	38	746.18	48	929.39
9	214.89	19	398.09	29	581.30	39	764.50	49	947.71
10	233.21	20	416.41	30	599.62	40	782.82	50	966.03
11	251.53	21	434.73	31	617.94	41	801.14	51	984.35
12	269.85	22	453.05	32	636.26	42	819.46	52	1,002.67

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.6 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในภูเก็ต

หน่วย : บาท

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	147.50	13	497.50	23	847.50	33	1,197.50	43	1,547.50
4	182.50	14	532.50	24	882.50	34	1,232.50	44	1,582.50
5	217.50	15	567.50	25	917.50	35	1,267.50	45	1,617.50
6	252.50	16	602.50	26	952.50	36	1,302.50	46	1,652.50
7	287.50	17	637.50	27	987.50	37	1,337.50	47	1,687.50
8	322.50	18	672.50	28	1,022.50	38	1,372.50	48	1,722.50
9	357.50	19	707.50	29	1,057.50	39	1,407.50	49	1,757.50
10	392.50	20	742.50	30	1,092.50	40	1,442.50	50	1,792.50
11	427.50	21	777.50	31	1,127.50	41	1,477.50	51	1,827.50
12	462.50	22	812.50	32	1,162.50	42	1,512.50	52	1,862.50

ที่มา : www.numbeo.com

2.ประเทศสิงคโปร์

ตารางที่ 4.7 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศสิงคโปร์

หน่วย : ดอลลาร์สิงคโปร์

ประเทศ	อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น กิโลเมตรแรก	กิโลเมตรต่อไป	รถติดยานที่ละ
สิงคโปร์	3.65	0.90	18.60

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.8 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในประเทศสิงคโปร์

หน่วย : ดอลลาร์สิงคโปร์

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	8.00	13	22.48	23	36.96	33	51.45	43	65.93
4	9.44	14	23.93	24	38.41	34	52.90	44	67.38
5	10.89	15	25.38	25	39.86	35	54.34	45	68.83
6	12.34	16	26.82	26	41.31	36	55.79	46	70.28
7	13.79	17	28.27	27	42.76	37	57.24	47	71.73
8	15.24	18	29.72	28	44.21	38	58.69	48	73.17
9	16.69	19	31.17	29	45.65	39	60.14	49	74.62
10	18.13	20	32.62	30	47.10	40	61.59	50	76.07
11	19.58	21	34.07	31	48.55	41	63.03	51	77.52
12	21.03	22	35.52	32	50.00	42	64.48	52	78.97

ที่มา : www.numbeo.com

3. ประเทศมาเลเซีย

ตารางที่ 4.9 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศมาเลเซีย

หน่วย : ริงกิตมาเลเซีย

เมือง	อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น กิโลเมตรแรก	กิโลเมตรต่อไป	รถติดนาทีละ
ไซเบอร์จายา สลังงอร์	3.00	1.50	15.00
จอร์จทาวน์	4.00	3.00	40.00
ยะโฮร์บาห์รู	3.00	2.13	16.50
โคตาคินาบาลู	4.60	2.00	23.30
กัวลาลัมเปอร์	5.00	3.50	16.00
กูชิง	3.00	3.00	37.50
ปีนัง	6.00	1.50	30.00
เปอตาลิงจายา	3.00	1.50	30.00
สลังงอร์	3.75	3.00	18.00
ซาห์อลาม	4.00	2.00	25.00
สุบังจายา	3.00	2.50	10.0

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.10 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเมืองไซเบอร์จายา สลังงอร์ หน่วย : ริงกิตมาเลเซีย

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	7.50	13	22.50	23	37.50	33	52.50	43	67.50
4	9.00	14	24.00	24	39.00	34	54.00	44	69.00
5	10.50	15	25.50	25	40.50	35	55.50	45	70.50
6	12.00	16	27.00	26	42.00	36	57.00	46	72.00
7	13.50	17	28.50	27	43.50	37	58.50	47	73.50
8	15.00	18	30.00	28	45.00	38	60.00	48	75.00
9	16.50	19	31.50	29	46.50	39	61.50	49	76.50
10	18.00	20	33.00	30	48.00	40	63.00	50	78.00
11	19.50	21	34.50	31	49.50	41	64.50	51	79.50
12	21.00	22	36.00	32	51.00	42	66.00	52	81.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.11 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในจอร์จทาวน์

หน่วย : ริงกิตมาเลเซีย

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท
3	13.00	13	43.00	23	73.00	33	103.00	43	133.00
4	16.00	14	46.00	24	76.00	34	106.00	44	136.00
5	19.00	15	49.00	25	79.00	35	109.00	45	139.00
6	22.00	16	52.00	26	82.00	36	112.00	46	142.00
7	25.00	17	55.00	27	85.00	37	115.00	47	145.00
8	28.00	18	58.00	28	88.00	38	118.00	48	148.00
9	31.00	19	61.00	29	91.00	39	121.00	49	151.00
10	34.00	20	64.00	30	94.00	40	124.00	50	154.00
11	37.00	21	67.00	31	97.00	41	127.00	51	157.00
12	40.00	22	70.00	32	100.00	42	130.00	52	160.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.12 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในยะโฮร์บาห์รู

หน่วย : ริงกิตมาเลเซีย

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท
3	9.40	13	30.75	23	52.10	33	73.45	43	94.80
4	11.54	14	32.89	24	54.24	34	75.59	44	96.94
5	13.67	15	35.02	25	56.37	35	77.72	45	99.07
6	15.81	16	37.16	26	58.51	36	79.86	46	101.21
7	17.95	17	39.29	27	60.64	37	81.99	47	103.34
8	20.08	18	41.43	28	62.78	38	84.13	48	105.48
9	22.21	19	43.56	29	64.91	39	86.26	49	107.61
10	24.35	20	45.70	30	67.05	40	88.40	50	109.75
11	26.48	21	47.83	31	69.18	41	90.53	51	111.88
12	28.62	22	49.97	32	71.32	42	92.67	52	114.02

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.13 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในโคตาคินบาลู

หน่วย : ริงกิตมาเลเซีย

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท
3	10.60	13	30.60	23	50.60	33	70.60	43	90.60
4	12.60	14	32.60	24	52.60	34	72.60	44	92.60
5	14.60	15	34.60	25	54.60	35	74.60	45	94.60
6	16.60	16	36.60	26	56.60	36	76.60	46	96.60
7	18.60	17	38.60	27	58.60	37	78.60	47	98.60
8	20.60	18	40.60	28	60.60	38	80.60	48	100.60
9	22.60	19	42.60	29	62.60	39	82.60	49	102.60
10	24.60	20	44.60	30	64.60	40	84.60	50	104.60
11	26.60	21	46.60	31	66.60	41	86.60	51	106.60
12	28.60	22	48.60	32	68.60	42	88.60	52	108.60

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.14 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในกัวลาลัมเปอร์

หน่วย : ริงกิตมาเลเซีย

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท
3	15.50	13	50.50	23	85.50	33	120.50	43	155.50
4	19.00	14	54.00	24	89.00	34	124.00	44	159.00
5	22.50	15	57.50	25	92.50	35	127.50	45	162.50
6	26.00	16	61.00	26	96.00	36	131.00	46	166.00
7	29.50	17	64.50	27	99.50	37	134.50	47	169.50
8	33.00	18	68.00	28	103.00	38	138.00	48	173.00
9	36.50	19	71.50	29	106.50	39	141.50	49	176.50
10	40.00	20	75.00	30	110.00	40	145.00	50	180.00
11	43.50	21	78.50	31	113.50	41	148.50	51	183.50
12	47.00	22	82.00	32	117.00	42	152.00	52	187.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.15 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในภูเก็ต

หน่วย : ริงกิตมาเลเซีย

ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*
3	12.00	13	42.00	23	72.00	33	102.00	43	132.00
4	15.00	14	45.00	24	75.00	34	105.00	44	135.00
5	18.00	15	48.00	25	78.00	35	108.00	45	138.00
6	21.00	16	51.00	26	81.00	36	111.00	46	141.00
7	24.00	17	54.00	27	84.00	37	114.00	47	144.00
8	27.00	18	57.00	28	87.00	38	117.00	48	147.00
9	30.00	19	60.00	29	90.00	39	120.00	49	150.00
10	33.00	20	63.00	30	93.00	40	123.00	50	153.00
11	36.00	21	66.00	31	96.00	41	126.00	51	156.00
12	39.00	22	69.00	32	99.00	42	129.00	52	159.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.16 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในป็นัง

หน่วย : ริงกิตมาเลเซีย

ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*
3	12.00	13	42.00	23	72.00	33	102.00	43	132.00
4	15.00	14	45.00	24	75.00	34	105.00	44	135.00
5	18.00	15	48.00	25	78.00	35	108.00	45	138.00
6	21.00	16	51.00	26	81.00	36	111.00	46	141.00
7	24.00	17	54.00	27	84.00	37	114.00	47	144.00
8	27.00	18	57.00	28	87.00	38	117.00	48	147.00
9	30.00	19	60.00	29	90.00	39	120.00	49	150.00
10	33.00	20	63.00	30	93.00	40	123.00	50	153.00
11	36.00	21	66.00	31	96.00	41	126.00	51	156.00
12	39.00	22	69.00	32	99.00	42	129.00	52	159.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.17 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเขตปทุมธานี

หน่วย : รिंगิตมาเลเซีย

ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*
3	7.50	13	22.50	23	37.50	33	52.50	43	67.50
4	9.00	14	24.00	24	39.00	34	54.00	44	69.00
5	10.50	15	25.50	25	40.50	35	55.50	45	70.50
6	12.00	16	27.00	26	42.00	36	57.00	46	72.00
7	13.50	17	28.50	27	43.50	37	58.50	47	73.50
8	15.00	18	30.00	28	45.00	38	60.00	48	75.00
9	16.50	19	31.50	29	46.50	39	61.50	49	76.50
10	18.00	20	33.00	30	48.00	40	63.00	50	78.00
11	19.50	21	34.50	31	49.50	41	64.50	51	79.50
12	21.00	22	36.00	32	51.00	42	66.00	52	81.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.18 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเซาท์ ออลาม

หน่วย : รिंगิตมาเลเซีย

ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*
3	10.00	13	30.00	23	50.00	33	70.00	43	90.00
4	12.00	14	32.00	24	52.00	34	72.00	44	92.00
5	14.00	15	34.00	25	54.00	35	74.00	45	94.00
6	16.00	16	36.00	26	56.00	36	76.00	46	96.00
7	18.00	17	38.00	27	58.00	37	78.00	47	98.00
8	20.00	18	40.00	28	60.00	38	80.00	48	100.00
9	22.00	19	42.00	29	62.00	39	82.00	49	102.00
10	24.00	20	44.00	30	64.00	40	84.00	50	104.00
11	26.00	21	46.00	31	66.00	41	86.00	51	106.00
12	28.00	22	48.00	32	68.00	42	88.00	52	108.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.19 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในสุบังกายา

หน่วย : ริงกีตมาเลเซีย

ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*
3	10.50	13	35.50	23	60.50	33	85.50	43	110.50
4	13.00	14	38.00	24	63.00	34	88.00	44	113.00
5	15.50	15	40.50	25	65.50	35	90.50	45	115.50
6	18.00	16	43.00	26	68.00	36	93.00	46	118.00
7	20.50	17	45.50	27	70.50	37	95.50	47	120.50
8	23.00	18	48.00	28	73.00	38	98.00	48	123.00
9	25.50	19	50.50	29	75.50	39	100.50	49	125.50
10	28.00	20	53.00	30	78.00	40	103.00	50	128.00
11	30.50	21	55.50	31	80.50	41	105.50	51	130.50
12	33.00	22	58.00	32	83.00	42	108.00	52	133.00

ที่มา : www.numbeo.com

4.ประเทศบรูไน

ตารางที่ 4.20 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศบรูไน

หน่วย : ดอลลาร์บรูไน

เมือง	อัตราค่าโดยสาร เริ่มต้นกิโลเมตร แรก	กิโลเมตรต่อไป	รถติดนาที่ละ
บันดาร์เสรีเบกาวัน	4.50	4.00	15.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.21 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในบันดาร์เสรีเบกาวัน

หน่วย : ดอลลาร์บรูไน

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* aณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* aณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* aณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* aณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* aณ*
3	16.50	13	56.50	23	96.50	33	136.50	43	176.50
4	20.50	14	60.50	24	100.50	34	140.50	44	180.50
5	24.50	15	64.50	25	104.50	35	144.50	45	184.50
6	28.50	16	68.50	26	108.50	36	148.50	46	188.50
7	32.50	17	72.50	27	112.50	37	152.50	47	192.50
8	36.50	18	76.50	28	116.50	38	156.50	48	196.50
9	40.50	19	80.50	29	120.50	39	160.50	49	200.50
10	44.50	20	84.50	30	124.50	40	164.50	50	204.50
11	48.50	21	88.50	31	128.50	41	168.50	51	208.50
12	52.50	22	92.50	32	132.50	42	172.50	52	212.50

ที่มา : www.numbeo.com

5. ประเทศกัมพูชา

ตารางที่ 4.22 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศกัมพูชา

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ

เมือง	อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น กิโลเมตรแรก	กิโลเมตรต่อไป	รถติดนาทิละ
พนมเปญ	1.00	1.00	5.00
เสียมราฐ	1.00	1.00	2.50

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.23 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในพนมเปญ

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม
3	4.00	13	14.00	23	24.00	33	34.00	43	44.00
4	5.00	14	15.00	24	25.00	34	35.00	44	45.00
5	6.00	15	16.00	25	26.00	35	36.00	45	46.00
6	7.00	16	17.00	26	27.00	36	37.00	46	47.00
7	8.00	17	18.00	27	28.00	37	38.00	47	48.00
8	9.00	18	19.00	28	29.00	38	39.00	48	49.00
9	10.00	19	20.00	29	30.00	39	40.00	49	50.00
10	11.00	20	21.00	30	31.00	40	41.00	50	51.00
11	12.00	21	22.00	31	32.00	41	42.00	51	52.00
12	13.00	22	23.00	32	33.00	42	43.00	52	53.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.24 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเสียมราฐ

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม
3	4.00	13	14.00	23	24.00	33	34.00	43	44.00
4	5.00	14	15.00	24	25.00	34	35.00	44	45.00
5	6.00	15	16.00	25	26.00	35	36.00	45	46.00
6	7.00	16	17.00	26	27.00	36	37.00	46	47.00
7	8.00	17	18.00	27	28.00	37	38.00	47	48.00
8	9.00	18	19.00	28	29.00	38	39.00	48	49.00
9	10.00	19	20.00	29	30.00	39	40.00	49	50.00
10	11.00	20	21.00	30	31.00	40	41.00	50	51.00
11	12.00	21	22.00	31	32.00	41	42.00	51	52.00
12	13.00	22	23.00	32	33.00	42	43.00	52	53.00

ที่มา : www.numbeo.com

6.ประเทศอินโดนีเซีย

ตารางที่ 4.25 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศอินโดนีเซีย

หน่วย : รูเปียห์อินโดนีเซีย

เมือง	อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น กิโลเมตรแรก	กิโลเมตรต่อไป	รถติดนาทีละ
บาหลี	7,000.00	7,525.00	42,500.00
บันดุง	10,500.00	5,000.00	50,000.00
เดนปาซาร์	7,500.00	6,500.00	55,000.00
จาการ์ตา	6,500.00	5,000.00	43,500.00
เมดาน	6,500.00	7,000.00	40,000.00
สุราบายา	10,000.00	5,000.00	45,000.00
ยอกยาคาร์ ตา	8,750.00	5,000.00	42,000.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.26 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในบาหลี

หน่วย : รูเปียห์อินโดนีเซีย

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กิโลเมตรแรก	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กิโลเมตรแรก	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กิโลเมตรแรก	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กิโลเมตรแรก	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กิโลเมตรแรก
3	29,575	13	104,825	23	180,075	33	255,325	43	330,575
4	37,100	14	112,350	24	187,6	34	262,850	44	338,100
5	44,625	15	119,875	25	195,125	35	270,375	45	345,625
6	52,150	16	127,400	26	202,65	36	277,900	46	353,150
7	59,67	17	134,925	27	210,175	37	285,425	47	360,675
8	67,200	18	142,450	28	217,70	38	292,950	48	368,200
9	74,725	19	149,975	29	225,225	39	300,475	49	375,725
10	82,250	20	157,500	30	232,750	40	308,000	50	383,250
11	89,775	21	165,02	31	240,275	41	315,525	51	390,775
12	97,300	22	172,550	32	247,800	42	323,050	52	398,300

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.27 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเดนปาสาร์

หน่วย : รูเปียห์อินโดนีเซีย

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท
3	27,000	13	92,000	23	157,000	33	222,000	43	287,000
4	33,500	14	98,500	24	163,500	34	228,500	44	293,500
5	40,000	15	105,000	25	170,000	35	235,000	45	300,000
6	46,500	16	111,500	26	176,500	36	241,500	46	306,500
7	53,000	17	118,000	27	183,000	37	248,000	47	313,000
8	59,500	18	124,500	28	189,500	38	254,500	48	319,500
9	66,000	19	131,000	29	196,000	39	261,000	49	326,000
10	72,500	20	137,500	30	202,500	40	267,500	50	332,500
11	79,000	21	144,000	31	209,000	41	274,000	51	339,000
12	85,500	22	150,500	32	215,500	42	280,500	52	345,500

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.28 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเมดาน

หน่วย : รูเปียห์อินโดนีเซีย

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* บาท
3	27,500	13	97,500	23	167,500	33	237,500	43	307,500
4	34,500	14	104,500	24	174,500	34	244,500	44	314,500
5	41,500	15	111,500	25	181,500	35	251,500	45	321,500
6	48,500	16	118,500	26	188,500	36	258,500	46	328,500
7	55,500	17	125,500	27	195,500	37	265,500	47	335,500
8	62,500	18	132,500	28	202,500	38	272,500	48	342,500
9	69,500	19	139,500	29	209,500	39	279,500	49	349,500
10	76,500	20	146,500	30	216,500	40	286,500	50	356,500
11	83,500	21	153,500	31	223,500	41	293,500	51	363,500
12	90,500	22	160,500	32	230,500	42	300,500	52	370,500

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.29 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในสุราบายา

หน่วย : รูเปียห์อินโดนีเซีย

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม
3	25,000	13	75,000	23	125,000	33	175,000	43	225,000
4	30,000	14	80,000	24	130,000	34	180,000	44	230,000
5	35,000	15	85,000	25	135,000	35	185,000	45	235,000
6	40,000	16	90,000	26	140,000	36	190,000	46	240,000
7	45,000	17	95,000	27	145,000	37	195,000	47	245,000
8	50,000	18	100,000	28	150,000	38	200,000	48	250,000
9	55,000	19	105,000	29	155,000	39	205,000	49	255,000
10	60,000	20	110,000	30	160,000	40	210,000	50	260,000
11	65,000	21	115,000	31	165,000	41	215,000	51	265,000
12	70,000	22	120,000	32	170,000	42	220,000	52	270,000

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.30 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในยอกยาคาร์ตา

หน่วย : รูเปียห์อินโดนีเซีย

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประมาณ* กม
3	23,750	13	73,750	23	123,750	33	173,750	43	223,750
4	28,750	14	78,750	24	128,750	34	178,750	44	228,750
5	33,750	15	83,750	25	133,750	35	183,750	45	233,750
6	38,750	16	88,750	26	138,750	36	188,750	46	238,750
7	43,750	17	93,750	27	143,750	37	193,750	47	243,750
8	48,750	18	98,750	28	148,750	38	198,750	48	248,750
9	53,750	19	103,750	29	153,750	39	203,750	49	253,750
10	58,750	20	108,750	30	158,750	40	208,750	50	258,750
11	63,750	21	113,750	31	163,750	41	213,750	51	263,750
12	68,750	22	118,750	32	168,750	42	218,750	52	268,750

ที่มา : www.numbeo.com

7.ลาว

ตารางที่ 4.31 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศลาว

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ

เมือง	อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น กิโลเมตรแรก	กิโลเมตรต่อไป	รถติดยาทีละ
เวียงจันทน์	2.00	1.49	5.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.32 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเวียงจันทน์

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	6.46	13	21.32	23	36.18	33	51.04	43	65.91
4	7.94	14	22.81	24	37.67	34	52.53	44	67.39
5	9.43	15	24.29	25	39.16	35	54.02	45	68.88
6	10.92	16	25.78	26	40.64	36	55.50	46	70.37
7	12.40	17	27.27	27	42.13	37	56.99	47	71.85
8	13.89	18	28.75	28	43.61 \$	38	58.48	48	73.34
9	15.38	19	30.24	29	45.10	39	59.96	49	74.82
10	16.86	20	31.72	30	46.59	40	61.45	50	76.31
11	18.35	21	33.21	31	48.07	41	62.93	51	77.80
12	19.83	22	34.70	32	49.56	42	64.42	52	79.28

ที่มา : www.numbeo.com

8.ประเทศเมียนมา

ตารางที่ 4.33 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศเมียนมา

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ

เมือง	อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น กิโลเมตรแรก	กิโลเมตรต่อไป	รถติดยาทีละ
ย่างกุ้ง	1.50	1.00	4.58

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.34 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในย่างกุ้ง

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	4.50	13	14.50	23	24.50	33	34.50	43	44.50
4	5.50	14	15.50	24	25.50	34	35.50	44	45.50
5	6.50	15	16.50	25	26.50	35	36.50	45	46.50
6	7.50	16	17.50	26	27.50	36	37.50	46	47.50
7	8.50	17	18.50	27	28.50	37	38.50	47	48.50
8	9.50	18	19.50	28	29.50	38	39.50	48	49.50
9	10.50	19	20.50	29	30.50	39	40.50	49	50.50
10	11.50	20	21.50	30	31.50	40	41.50	50	51.50
11	12.50	21	22.50	31	32.50	41	42.50	51	52.50
12	13.50	22	23.50	32	33.50	42	43.50	52	53.50

ที่มา : www.numbeo.com

9. ประเทศฟิลิปปินส์

ตารางที่ 4.35 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศฟิลิปปินส์

หน่วย : เปโซฟิลิปปินส์

เมือง	อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น กิโลเมตรแรก	กิโลเมตรต่อไป	รถตึกนาทีละ
แอนเจลิส	45.81	20.00	90.00
บาเกียว	35.00	14.75	110.00
เซบู	40.00	13.25	124.52
ดาเวา	40.00	13.50	120.00
ดุมากเต	27.50	13.50	80.00
อีโลอีโล	40.00	13.50	120.00
มาคาตี	40.00	22.50	150.00
มะนิลา	40.00	14.00	120.00
เกซอนซิตี	40.00	13.50	120.0

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.36 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในแอนเจลีส์

หน่วย : เปโซฟิลิปปินส์

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	105.81	13	305.81	23	505.81	33	705.81	43	905.81
4	125.81	14	325.81	24	525.81	34	725.81	44	925.81
5	145.81	15	345.81	25	545.81	35	745.81	45	945.81
6	165.81	16	365.81	26	565.81	36	765.81	46	965.81
7	185.81	17	385.81	27	585.81	37	785.81	47	985.81
8	205.81	18	405.81	28	605.81	38	805.81	48	1,005.81
9	225.81	19	425.81	29	625.81	39	825.81	49	1,025.81
10	245.81	20	445.81	30	645.81	40	845.81	50	1,045.81
11	265.81	21	465.81	31	665.81	41	865.81	51	1,065.81
12	288.81	22	485.81	32	685.81	42	885.81	52	1,085.81

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.37 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในบาเกียว

หน่วย : เปโซฟิลิปปินส์

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	79.25	13	226.75	23	374.25	33	521.75	43	669.25
4	94.00	14	241.50	24	389.00	34	536.50	44	684.00
5	108.75	15	256.25	25	403.75	35	551.25	45	698.75
6	123.50	16	271.00	26	418.50	36	566.00	46	713.50
7	138.25	17	285.75	27	433.25	37	580.75	47	728.25
8	153.00	18	300.50	28	448.00	38	595.50	48	743.00
9	167.75	19	315.25	29	462.75	39	610.25	49	757.75
10	182.50	20	330.00	30	477.50	40	625.00	50	772.50
11	197.25	21	344.75	31	492.25	41	639.75	51	787.25
12	212.00	22	359.50	32	507.00	42	654.50	52	802.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.38 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเซบู

หน่วย : เปโซฟิลิปปินส์

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*
3	79.75	13	212.25	23	344.75	33	477.25	43	609.75
4	93.00	14	225.50	24	358.00	34	490.50	44	623.00
5	106.25	15	238.75	25	371.25	35	503.75	45	636.25
6	119.50	16	252.00	26	384.50	36	517.00	46	649.50
7	132.75	17	265.25	27	397.75	37	530.25	47	662.75
8	146.00	18	278.50	28	411.00	38	543.50	48	676.00
9	159.25	19	291.75	29	424.25	39	556.75	49	689.25
10	172.50	20	305.00	30	437.50	40	570.00	50	702.50
11	185.75	21	318.25	31	450.75	41	583.25	51	715.75
12	199.00	22	331.50	32	464.00	42	596.50	52	729.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.39 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในดาเวา

หน่วย : เปโซฟิลิปปินส์

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*
3	80.50	13	215.50	23	350.50	33	485.50	43	620.50
4	94.00	14	229.00	24	364.00	34	499.00	44	634.00
5	107.50	15	242.50	25	377.50	35	512.50	45	647.50
6	121.00	16	256.00	26	391.00	36	526.00	46	661.00
7	134.50	17	269.50	27	404.50	37	539.50	47	674.50
8	148.00	18	283.00	28	418.00	38	553.00	48	688.00
9	161.50	19	296.50	29	431.50	39	566.50	49	701.50
10	175.00	20	310.00	30	445.00	40	580.00	50	715.00
11	188.50	21	323.50	31	458.50	41	593.50	51	728.50
12	202.00	22	337.00	32	472.00	42	607.00	52	742.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.40 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในดูมาเกต

หน่วย : เปโซฟิลิปปินส์

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	68.00	13	203.00	23	338.00	33	473.00	43	608.00
4	81.50	14	216.50	24	351.50	34	486.50	44	621.50
5	95.00	15	230.00	25	365.00	35	500.00	45	635.00
6	108.50	16	243.50	26	378.50	36	513.50	46	648.50
7	122.00	17	257.00	27	392.00	37	527.00	47	662.00
8	135.50	18	270.50	28	405.50	38	540.50	48	675.50
9	149.00	19	284.00	29	419.00	39	554.00	49	689.00
10	162.50	20	297.50	30	432.50	40	567.50	50	702.50
11	176.00	21	311.00	31	446.00	41	581.00	51	716.00
12	189.50	22	324.50	32	459.50	42	594.50	52	729.50

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.41 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในอีโลอีโล

หน่วย : เปโซฟิลิปปินส์

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	80.50	13	215.50	23	350.50	33	485.50	43	620.50
4	94.00	14	229.00	24	364.00	34	499.00	44	634.00
5	107.50	15	242.50	25	377.50	35	512.50	45	647.50
6	121.00	16	256.00	26	391.00	36	526.00	46	661.00
7	134.50	17	269.50	27	404.50	37	539.50	47	674.50
8	148.00	18	283.00	28	418.00	38	553.00	48	688.00
9	161.50	19	296.50	29	431.50	39	566.50	49	701.50
10	175.00	20	310.00	30	445.00	40	580.00	50	715.00
11	188.50	21	323.50	31	458.50	41	593.50	51	728.50
12	202.00	22	337.00	32	472.00	42	607.00	52	742.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.42 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในมาคาติ

หน่วย : เปโซฟิลิปปินส์

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	107.50	13	332.50	23	557.50	33	782.50	43	1,007.50
4	130.00	14	355.00	24	580.00	34	805.00	44	1,030.00
5	152.50	15	377.50	25	602.50	35	827.50	45	1,052.50
6	175.00	16	400.00	26	625.00	36	850.00	46	1,075.00
7	197.50	17	422.50	27	647.50	37	872.50	47	1,097.50
8	220.00	18	445.00	28	670.00	38	895.00	48	1,120.00
9	242.50	19	467.50	29	692.50	39	917.50	49	1,142.50
10	265.00	20	490.00	30	715.00	40	940.00	50	1,165.00
11	287.50	21	512.50	31	737.50	41	962.50	51	1,187.50
12	310.00	22	535.00	32	760.00	42	985.00	52	1,210.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.43 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในกรุงมะนิลา

หน่วย : เปโซฟิลิปปินส์

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	82.00	13	222.00	23	362.00	33	502.00	43	642.00
4	96.00	14	236.00	24	376.00	34	516.00	44	656.00
5	110.00	15	250.00	25	390.00	35	530.00	45	670.00
6	124.00	16	264.00	26	404.00	36	544.00	46	684.00
7	138.00	17	278.00	27	418.00	37	558.00	47	698.00
8	152.00	18	292.00	28	432.00	38	572.00	48	712.00
9	166.00	19	306.00	29	446.00	39	586.00	49	726.00
10	180.00	20	320.00	30	460.00	40	600.00	50	740.00
11	194.00	21	334.00	31	474.00	41	614.00	51	754.00
12	208.00	22	348.00	32	488.00	42	628.00	52	768.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.44 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในเกซอนซิตี

หน่วย : เปโซฟิลิปปินส์

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม าณ*
3	80.50	13	215.50	23	350.50	33	485.50	43	620.50
4	94.00	14	229.00	24	364.00	34	499.00	44	634.00
5	107.50	15	242.50	25	377.50	35	512.50	45	647.50
6	121.00	16	256.00	26	391.00	36	526.00	46	661.00
7	134.50	17	269.50	27	404.50	37	539.50	47	674.50
8	148.00	18	283.00	28	418.00	38	553.00	48	688.00
9	161.50	19	296.50	29	431.50	39	566.50	49	701.50
10	175.00	20	310.00	30	445.00	40	580.00	50	715.00
11	188.50	21	323.50	31	458.50	41	593.50	51	728.50
12	202.00	22	337.00	32	472.00	42	607.00	52	742.00

ที่มา : www.numbeo.com

10. ประเทศเวียดนาม

ตารางที่ 4.45 สรุปราคาค่าบริการรถแท็กซี่ในประเทศเวียดนาม

หน่วย : ดอง

เมือง	อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น กิโลเมตรแรก	กิโลเมตรต่อไป	รถติดนาที่ละ
ดานัง	11,000.00	15,000.00	75,000.00
ฮานอย	12,000.00	12,000.00	60,000.00
นครโฮจิมินห์	12,000.00	15,000.00	85,000.00

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.46 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในดานัง

หน่วย : ดอง

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*
3	56,000	13	206,000	23	356,000	33	506,000	43	656,000
4	71,000	14	221,000	24	371,000	34	521,000	44	671,000
5	86,000	15	236,000	25	386,000	35	536,000	45	686,000
6	101,000	16	251,000	26	401,000	36	551,000	46	701,000
7	116,000	17	266,000	27	416,000	37	566,000	47	716,000
8	131,000	18	281,000	28	431,000	38	581,000	48	731,000
9	146,000	19	296,000	29	446,000	39	596,000	49	746,000
10	161,000	20	311,000	30	461,000	40	611,000	50	761,000
11	176,000	21	326,000	31	476,000	41	626,000	51	776,000
12	191,000	22	341,000	32	491,000	42	641,000	52	791,000

ที่มา : www.numbeo.com

ตารางที่ 4.47 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในฮานอย

หน่วย : ดอง

ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*	ระยะ ทาง km	ราคา โดยประม มาณ*
3	48,000	13	168,000	23	288,000	33	408,000	43	528,000
4	60,000	14	180,000	24	300,000	34	420,000	44	540,000
5	72,000	15	192,000	25	312,000	35	432,000	45	552,000
6	84,000	16	204,000	26	324,000	36	444,000	46	564,000
7	96,000	17	216,000	27	336,000	37	456,000	47	576,000
8	108,000	18	228,000	28	348,000	38	468,000	48	588,000
9	120,000	19	240,000	29	360,000	39	480,000	49	600,000
10	132,000	20	252,000	30	372,000	40	492,000	50	612,000
11	144,000	21	264,000	31	384,000	41	504,000	51	624,000
12	156,000	22	276,000	32	396,000	42	516,000	52	636,000

ที่มา : www.numbeo.com

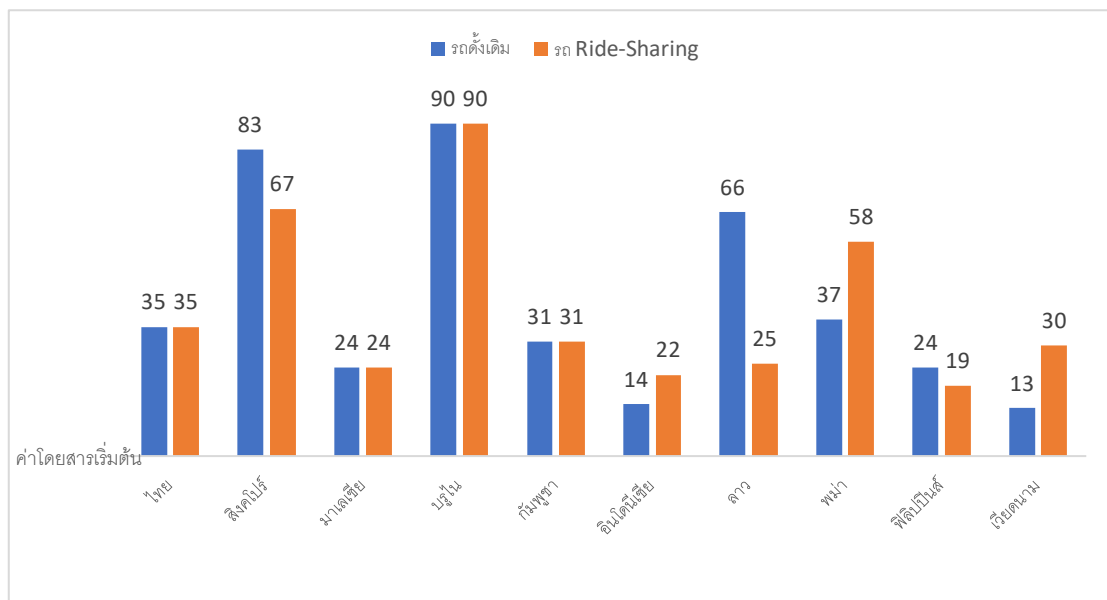
ตารางที่ 4.48 การคำนวณค่าโดยสารรถแท็กซี่ในโฮจิมินห์ซิตี

หน่วย : ดอง

ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*	ระยะทาง km	ราคา โดยประมาณ*
3	57,000	13	207,000	23	357,000	33	507,000	43	657,000
4	72,000	14	222,000	24	372,000	34	522,000	44	672,000
5	87,000	15	237,000	25	387,000	35	537,000	45	687,000
6	102,000	16	252,000	26	402,000	36	552,000	46	702,000
7	117,000	17	267,000	27	417,000	37	567,000	47	717,000
8	132,000	18	282,000	28	432,000	38	582,000	48	732,000
9	147,000	19	297,000	29	447,000	39	597,000	49	747,000
10	162,000	20	312,000	30	462,000	40	612,000	50	762,000
11	177,000	21	327,000	31	477,000	41	627,000	51	777,000
12	192,000	22	342,000	32	492,000	42	642,000	52	792,000

ที่มา : www.numbeo.com

หน่วย : บาท



ภาพที่ 4.1 สรุปราคาค่าบริการเริ่มต้น (กิโลเมตรแรก) ของรถแท็กซี่ดั้งเดิม และไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน

ที่มา : ผู้วิจัย

2) ราคาค่าบริการรถแท็กซี่ไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ของผู้ให้บริการไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ที่ให้บริการในพื้นที่ของประเทศไทย อาทิ แกร็บ (GRAB), อุเบอร์ (UBER) เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ ตารางที่ 4.49 สรุปราคาค่าบริการเริ่มต้น (กิโลเมตรแรก) ของรถแท็กซี่ไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในประเทศไทย

ประเทศ	ค่าบริการเริ่มต้น (กิโลเมตรแรก) ของรถแท็กซี่ไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)
1.ไทย	เริ่มต้น 35 บาท
2.สิงคโปร์	เริ่มต้น 67 - 87 บาท
3.มาเลเซีย	เริ่มต้น 24 - 97 บาท
4.บรูไน	เริ่มต้น 90 บาท
5.กัมพูชา	เริ่มต้น 31 - 39 บาท
6.อินโดนีเซีย	เริ่มต้น 22 บาท
7.ลาว	เริ่มต้น 25 - 28 บาท
8.เมียนมา	เริ่มต้น 58 - 70 บาท
9.ฟิลิปปินส์	เริ่มต้น 19 - 31 บาท
10.เวียดนาม	เริ่มต้น 30 - 41 บาท

ที่มา : www.grab.com, <https://www.thairath.co.th/scoop/1605515>, กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

จากรายงานข้อมูลสถิติราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ ตั้งแต่ปี 2556 - 2564 รวมระยะเวลา 8 ปี ทางเว็บไซต์ Numbeo สามารถจัดอันดับราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ (แท็กซี่) จากเมืองหลวงในประเทศไทย โดยเริ่มต้นจากประเทศที่มีราคาค่าบริการถูกที่สุดไปยังประเทศที่มีราคาค่าบริการแพงที่สุดได้ดังนี้

อันดับที่ 1 เมืองฮานอย ประเทศเวียดนาม มีอัตราค่าบริการรถแท็กซี่เริ่มต้นถูกที่สุดในประเทศไทย อยู่ที่ 13 บาท อัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตร 13 บาท กรณีจราจรติดขัดชั่วโมงละ 66 บาท

อันดับที่ 2 เมืองจการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย อัตราค่าโดยสารแท็กซี่เริ่มต้น 14 บาท อัตราค่าโดยสารกิโลเมตรต่อไป 13 บาท กรณีจราจรติดขัดชั่วโมงละ 96 บาท

อันดับที่ 3 เมืองกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย อัตราค่าโดยสารแท็กซี่เริ่มต้น 24 บาท อัตราค่าโดยสารกิโลเมตรต่อไป 17 บาท กรณีจราจรติดขัดชั่วโมงละ 77 บาท

อันดับที่ 4 เมืองมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ อัตราค่าโดยสารแท็กซี่เริ่มต้น 24 บาท อัตราค่าโดยสารกิโลเมตรต่อไป 6 บาท กรณีจราจรติดขัดชั่วโมงละ 122 บาท

อันดับที่ 5 เมืองพนมเปญ ประเทศกัมพูชา อัตราค่าโดยสารแท็กซี่เริ่มต้น 31 บาท อัตราค่าโดยสาร กิโลเมตรต่อไป -31 บาท กรณีจราจรติดขัดชั่วโมงละ 155 บาท

อันดับที่ 6 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย อัตราค่าโดยสารแท็กซี่เริ่มต้น 35 บาท อัตราค่าโดยสาร กิโลเมตรต่อไป -39 บาท กรณีจราจรติดขัดชั่วโมงละ 180 บาท

อันดับที่ 7 เมืองย่างกุ้ง ประเทศเมียนมา อัตราค่าโดยสารแท็กซี่เริ่มต้น 37 บาท อัตราค่าโดยสาร กิโลเมตรต่อไป 25 บาท กรณีจราจรติดขัดชั่วโมงละ 115 บาท

อันดับที่ 8 เมืองเวียงจันทน์ ประเทศลาว อัตราค่าโดยสารแท็กซี่เริ่มต้น 66 บาท อัตราค่าโดยสาร กิโลเมตรต่อไป 50 บาท กรณีจราจรติดขัดชั่วโมงละ 165 บาท

อันดับที่ 9 สิงคโปร์ อัตราค่าโดยสารแท็กซี่เริ่มต้น 83 บาท อัตราค่าโดยสารกิโลเมตรต่อไป 20 บาท กรณีจราจรติดขัดชั่วโมงละ 423 บาท

อันดับ 10 เมืองบันดาร์เสรีเบกาวัน ประเทศบรูไน อัตราค่าโดยสารแท็กซี่เริ่มต้น 90 บาท อัตราค่าโดยสารกิโลเมตรต่อไป 80 บาท กรณีจราจรติดขัดชั่วโมงละ 300 บาท

2) ราคาค่าบริการรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างดั้งเดิม และไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

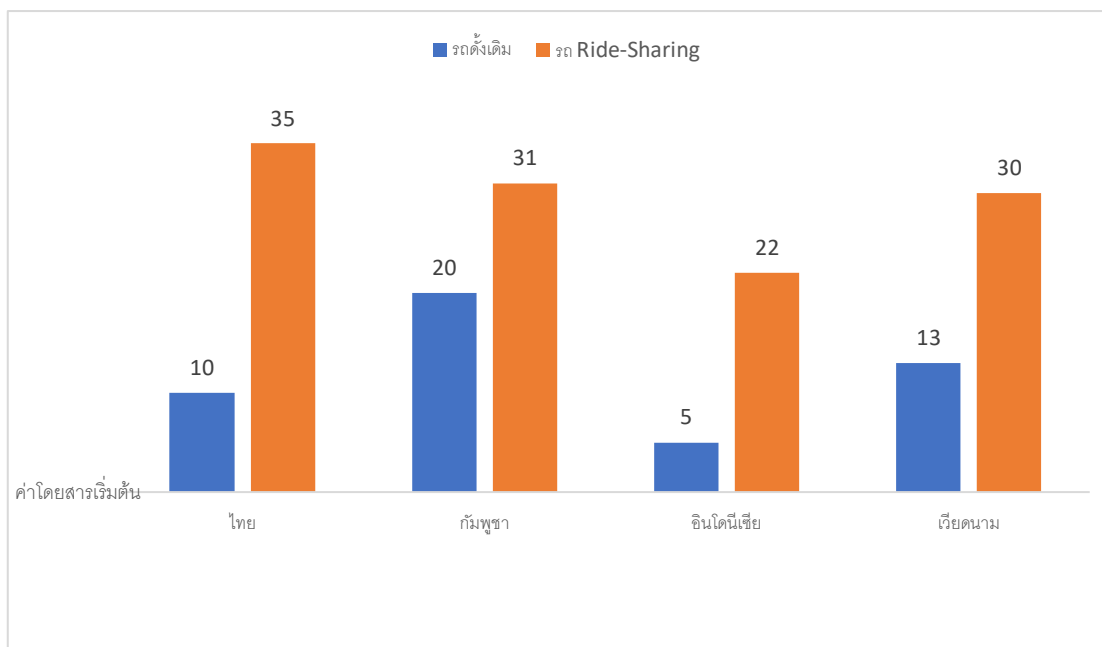
ตารางที่ 4.50 สรุปราคาค่าบริการเริ่มต้น (กิโลเมตรแรก) ของรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างดั้งเดิม และไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน

หน่วย : บาท

ประเทศ	มอเตอร์ไซด์รับจ้างดั้งเดิม	มอเตอร์ไซด์รับจ้างไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)
1.ไทย	เริ่มต้น 10 - 25 บาท	เริ่มต้น 25 บาท
2.กัมพูชา	เริ่มต้น 20 บาท	เริ่มต้น 20 บาท
3.อินโดนีเซีย	เริ่มต้น 5 บาท	เริ่มต้น 5 บาท
4.เวียดนาม	เริ่มต้น 16 บาท	เริ่มต้น 16 บาท

ที่มา : www.grab.com

หน่วย : บาท



ภาพที่ 4.2 สรุปราคาค่าบริการเริ่มต้น (กิโลเมตรแรก) ของรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างดั้งเดิม และไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

ในประเทศอาเซียน

ที่มา : ผู้วิจัย

4.1.2 ข้อมูลสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19

สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เนื่องจากการกำหนดนโยบาย หรือกฎหมายนั้นจะถูกขับเคลื่อนด้วยปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจเป็นหลัก จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 ทำให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว การเดินทาง และการคมนาคมทุกประเภทได้รับผลกระทบอย่างหนัก จากข้อมูลในปี 2560 UNWTO ระบุว่า ประเทศไทยติดอันดับ 4 ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างประเทศมากที่สุดในโลก หลังจากการระบาดของโควิด-19 ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในไตรมาส 1/2563 ลดลงร้อยละ 38.01 เช่นเดียวกับการท่องเที่ยวภายในประเทศโดยคนไทย ที่หดตัวลงร้อยละ 30.77 ซึ่งการแพร่ระบาดมีความรุนแรง และกระจายตัวไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกมากขึ้น และนับเป็นครั้งแรกที่ทุกประเทศทั่วโลกต่างดำเนินมาตรการ Lockdown, การจำกัดการเดินทาง และปิดสนามบินห้ามการเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยวต่างชาติไปจนถึงการปิดเขตแดนของประเทศตน เพื่อยับยั้งการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 โดยจากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้จำนวนผู้ใช้แอปเรียกรถไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ลดลงอย่างมาก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวซึ่งเป็นลูกค้ากลุ่มใหญ่ของธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ซึ่งในระหว่างนี้จะได้เห็นความพยายามผลักดันธุรกิจฟู้ด เดลิเวอรี (Food Delivery) ให้มีกำไรมากขึ้น

เพื่อมาชดเชยรายได้จากรีด-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ที่ขาดหายไป นอกจากสถานการณ์ Covid-19 จะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อแรงงานในอุตสาหกรรมดังกล่าวด้วย ทำให้เกิดอัตราการว่างงานเพิ่มสูงขึ้น ส่วนใหญ่จากการถูกเลิกจ้าง โดยเฉพาะแรงงานในภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ทำให้แรงงานเหล่านี้หันไปประกอบธุรกิจรีด-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) มากขึ้น เนื่องจากเป็นอาชีพอิสระ เวลาทำงานยืดหยุ่น สมัครเป็นผู้ขับขี่ได้ง่ายๆ เพียงแค่มีรถยนต์ หรือมอเตอร์ไซด์ และสมาร์ทโฟน ไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ ไม่ต้องมีวุฒิการศึกษา ไม่มีประวัติอาชญากรก็สามารถมาให้บริการได้ ซึ่งแรงงานเหล่านี้เรียกว่า “แรงงานแพลตฟอร์ม” (Platform Labour) ซึ่งอยู่ภายใต้การจ้างงานที่ไม่ถูกกำกับดูแลด้วยกฎหมายคุ้มครองแรงงาน ทำให้ไม่มีหลักประกันของรายได้ขั้นต่ำ และไม่มีสวัสดิการต่างๆ ที่ควรจะมี อาทิ ค่าสิทธิของยานพาหนะ, ค่าโทรศัพท์เวลาติดต่อกับลูกค้า, ค่ารักษาพยาบาลยามเจ็บไข้ได้ป่วย หรือแม้กระทั่งเกิดอุบัติเหตุ ก็ไม่อาจเบิกค่ารักษาพยาบาลได้ ทำให้เกิดโครงสร้างที่ไม่เป็นธรรม ดังนั้น ภาครัฐในหลายประเทศ มีการออกนโยบาย หรือกฎหมายกำกับดูแลธุรกิจนี้ เพื่อปฏิรูปโครงสร้างใหม่ให้เกิดความเป็นธรรม ซึ่งจะเป็นการยกระดับการให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะ และคุณภาพชีวิตของประชาชนภายในประเทศให้ดีขึ้น

4.1.3 ข้อมูลอัตราภาษีรถ

เป็นการรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์กรมการขนส่งทางบกของแต่ละประเทศในอาเซียน รายละเอียดดังนี้

1. ประเทศไทย

อัตราการเสียภาษีรถขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ได้แก่ ประเภทรถ รุ่นรถ ขนาดเครื่องยนต์ (ซีซี) น้ำหนักรถ หรืออายุรถ สำหรับรถป้ายทะเบียนพื้นขาวตัวหนังสือดำ คือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง และการคำนวณภาษีจะขึ้นอยู่กับขนาดเครื่องซีซี (cc) รถ โดยมีราคาอยู่ที่ 0.5-1.5 บาท/cc ส่วนรถที่อายุการใช้งานเกิน 6 ปี ลดอัตราภาษีให้ 10% ขึ้นไป ส่วนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน เช่น รถเก๋ง รถกระบะ 4 ประตู รถ SUV จะคิดภาษีตามซีซี (cc) ดังนี้

ตารางที่ 4.51 อัตราภาษีเครื่องยนต์ต่อซีซีในไทย

ขนาดเครื่องยนต์ (ซีซี)	อัตราภาษีเครื่องยนต์ (บาท/ซีซี)
1-600 ซีซี	0.50 สตางค์
601-1,800 ซีซี	1.50 บาท
1,801 ซีซีขึ้นไป	4 บาท

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 4.52 อัตราภาษีเครื่องยนต์ตามอายุการใช้งานรถต่อปีในไทย

อายุการใช้งานรถ (ปีที่)	อัตราภาษี (%)
1-5	ภาษีคงที่
6	ลด 10%
7	ลด 20%
8	ลด 30%
9	ลด 40%
10	ลด 50%
11 ขึ้นไป	ภาษีเท่ากับปีที่ 10

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

2. ประเทศสิงคโปร์

ตารางที่ 4.53 สูตรภาษีถนนต่อปีในสิงคโปร์

ขนาดเครื่องยนต์	สูตรภาษีถนน (ต่อปี)
EC ≤ 600 ซีซี	$S \$400 \times 0.782$
600 ซีซี < EC ≤ 1,000 ซีซี	$(S \$400 + 0.25 \times (EC - 600)) \times 0.782$
1,000 ซีซี < EC ≤ 1,600 ซีซี	$(S \$500 + 0.75 \times (EC - 1,000)) \times 0.782$
1,600 ซีซี < EC ≤ 3,000 ซีซี	$(S \$950 + 1.50 \times (EC - 1,600)) \times 0.782$
EC > 3,000 ซีซี	$(S \$3,050 + 2.0 \times (EC - 3,000)) \times 0.782$

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ : EC (Engine Capacity) คือ ความจุกระบอกสูบของเครื่องยนต์

ตารางที่ 4.54 ค่าภาษีถนน (สำหรับยานพาหนะมากกว่า 10 ปี) ในสิงคโปร์

อายุรถ (ปี)	ค่าภาษีถนน (ต่อปี/%)
10 ปี	10%
11 ปี	20%
12 ปี	30%
13 ปี	40%
มากกว่า 14 ปี	50%

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

3. ประเทศมาเลเซีย

ตารางที่ 4.55 อัตราภาษีรถ และถนน ในมาเลเซีย

ขนาดเครื่องยนต์(ซีซี)	ฐานภาษี (หน่วย : ริงกิต มาเลเซีย(RM))	อัตราภาษีก้าวหน้าต่อซีซี	ภาษีถนน
>1,000 ซีซี	RM 20	-	RM 20
1,001 - 1,200 ซีซี	RM 55	-	RM 55
1,201 - 1,400 ซีซี	RM 70	-	RM 70
1,401 - 1,600 ซีซี	RM 90	-	RM 90
1,601 - 1,800 ซีซี	RM 200	RM 0.40	RM 200 - RM 280
1,801 - 2,000 ซีซี	RM 280	RM 0.50	RM 280 - RM 380
2,001 - 2,500 ซีซี	RM 380	RM 1.00	RM 381 - RM 880
2,501 - 3,000 ซีซี	RM 880	RM 2.50	RM 881 - RM 1,130
3,001 ซีซี ขึ้นไป	RM 2,130	RM 4.00	RM 2,134 ขึ้นไป

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

4. ประเทศบรูไน

ตารางที่ 4.56 อัตราภาษีรถ ในบรูไน

ประเภทรถ	อัตราภาษีต่อ 100 ซีซี
มอเตอร์ไซด์ และรถยนต์ส่วนบุคคล	\$ 2.25
รถแท็กซี่	\$ 4.50
รถเมล์	\$ 6.0
รถพ่วง	\$ 10.0

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

5. ประเทศกัมพูชา

N/A

6. ประเทศอินโดนีเซีย

รัฐบาลวางแผนที่จะเรียกเก็บภาษีรถยนต์หรือรถยนต์ 8 สำหรับรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทดแทนรวมถึง เชื้อเพลิงที่ใช้น้ำมันปาล์มไม่มีภาษีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และภาษีสำหรับรถยนต์ไฮบริด เพดานสูงสุด สำหรับภาษีคือ 70 เปอร์เซ็นต์ ปัจจุบันอินโดนีเซียมีการเก็บภาษีรถยนต์ในช่วงระหว่าง 0 ถึง 125 เปอร์เซ็นต์ ขึ้นอยู่กับความสามารถของเครื่องยนต์ขนาดของรถยนต์ประเภทของเชื้อเพลิงที่ใช้และไม่ว่าจะเป็นแบบ ขับเคลื่อนสองล้อหรือสี่ล้อ

7. ประเทศลาว

ตารางที่ 4.57 อัตราภาษีรถยนต์ไฮบริดในลาว

ขนาดเครื่องยนต์รถยนต์ไฮบริด	อัตราภาษี
< 110 ซีซี	15,000 kip
111 - 150 ซีซี	20,000 kip
151 - 200 ซีซี	30,000 kip
> 200 ซีซี	100,000 kip

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 4.58 อัตราภาษีรถยนต์ในลาว

ขนาดเครื่องยนต์รถยนต์	อัตราภาษี
< 1,000 ซีซี	100,000 kip
1,001 - 1,600 ซีซี	150,000 kip
1,601 - 2,000 ซีซี	200,000 kip
2,001 - 2,500 ซีซี	250,000 kip
2,501 - 3,000 ซีซี	300,000 kip
3,001 - 4,000 ซีซี	350,000 kip
4,001 - 5,000 ซีซี	400,000 kip
> 5,001 ซีซี	500,000 kip

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

8. ประเทศเมียนมา

อัตราภาษีรถในประเทศเมียนมาจะอยู่ในช่วงระหว่าง \$5.0 - \$ 10.0 ต่อปี ขึ้นอยู่กับประเภทยานพาหนะ และขึ้นอยู่กับว่าเป็นการลงทะเบียนครั้งแรก หรือต่ออายุ

9. ประเทศฟิลิปปินส์

ตารางที่ 4.59 อัตราภาษีรถยนต์ในฟิลิปปินส์

ราคารถยนต์	อัตราภาษี
< 600,000 บาท	4%
600,000 - 1,000,000 บาท	10%
1,000,001 - 4,000,000 บาท	20%
4,000,001 บาท ขึ้นไป	50%

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

10. ประเทศเวียดนาม

ตารางที่ 4.60 อัตราภาษีรถยนต์ในเวียดนาม

ความจุเครื่องยนต์ (ลิตร)	อัตราภาษี
≤ 1.50 ลิตร	40%
1.51 - 3.0 ลิตร	55%
3.01 - 4.0 ลิตร	90%
4.01 - 6.0 ลิตร	130%
> 6.0 ลิตร	150%

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 4.61 สรุปอัตราภาษีรถแท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในประเทศอาเซียน หน่วย : บาท

ประเทศ	ค่าภาษีรถ	
	แท็กซี่	มอเตอร์ไซด์รับจ้าง
1.ไทย	ขึ้นอยู่กับซีซีรถ	100
2.สิงคโปร์	ขึ้นอยู่กับซีซีรถ	-
3.มาเลเซีย	ขึ้นอยู่กับซีซีรถ	-
4.บรูไน	ขึ้นอยู่กับซีซีรถ	-
5.กัมพูชา	N/A	-
6.อินโดนีเซีย	0-125%	-
7.ลาว	ขึ้นอยู่กับซีซีรถ	ขึ้นอยู่กับซีซีรถ
8.พม่า	160-315	-
9.ฟิลิปปินส์	ขึ้นอยู่กับราคารถ	-
10.เวียดนาม	ขึ้นอยู่กับความจุเครื่องยนต์ (ลิตร)	-

ที่มา : ผู้วิจัย

4.1.4 ข้อมูลค่าใบอนุญาตขับขี่

เป็นการรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์กรมการขนส่งทางบกของแต่ละประเทศในอาเซียน โดยสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.6.2

ตารางที่ 4.6.2 สรุปค่าใบอนุญาตขับขี่รถแท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในประเทศอาเซียน

หน่วย : บาท

ประเทศ	ค่าใบอนุญาตขับขี่	
	แท็กซี่	มอเตอร์ไซด์รับจ้าง
1.ไทย	505	255
2.สิงคโปร์	30,400 – 55,000	-
3.มาเลเซีย	7,500 - 11,200	-
4.บรูไน	9,900 – 14,000	-
5.กัมพูชา	1,000	230
6.อินโดนีเซีย	550	220
7.ลาว	2,000	-
8.พม่า	70 – 3,500	-
9.ฟิลิปปินส์	407	-
10.เวียดนาม	495	95

ที่มา : ผู้วิจัย

4.1.5 ข้อมูลจำนวนของประชากร

เป็นการรวบรวมข้อมูลสถิติจำนวนประชากรแบบเรียลไทม์จากเว็บไซต์ worldpopulationreview สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 4.63 สรุปจำนวนประชากรแต่ละประเทศ ในอาเซียน (ข้อมูล ณ 31 ธันวาคม 2563)

หน่วย : คน

ประเทศ	จำนวนประชากร (คน)
1.ไทย	70,098,489
2.สิงคโปร์	5,612,253
3.มาเลเซีย	32,893,400
4.บรูไน	422,678
5.กัมพูชา	16,069,921
6.อินโดนีเซีย	278,562,901
7.ลาว	7,276,589
8.พม่า	53,862,731
9.ฟิลิปปินส์	111,623,000
10.เวียดนาม	94,660,000

ที่มา : เว็บไซต์วิกิพีเดีย

4.1.6 ข้อมูลจำนวนรถ

สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ตั้งแต่ปี 2556 ถึง 2564 รวมระยะเวลา 8 ปี เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์กรมการขนส่งทางบกของแต่ละประเทศในอาเซียน โดยมีรายละเอียดดังนี้ ตารางที่ 4.64 สรุปจำนวนรถแต่ละประเทศ ในอาเซียน (ข้อมูล ณ 31 ธันวาคม 2563)

หน่วย : คัน

ประเทศ	จำนวนรถ (คัน)
1.ไทย	40,902,144
2.สิงคโปร์	613,970
3.มาเลเซีย	28,181,203
4.บรูไน	282,345
5.กัมพูชา	3,669,820
6.อินโดนีเซีย	17,072,360
7.ลาว	1,717,504
8.พม่า	6,337,002
9.ฟิลิปปินส์	97,375
10.เวียดนาม	7,013,656

ที่มา : กรมขนส่งทางบก

ข้อมูลตัวแปรตาม (Dependent variable)

4.1.7 ข้อมูลนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) กฎหมายกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ซึ่งประกอบไปด้วย

ด้านบุคคล	ด้านตัวรถ
<ol style="list-style-type: none"> 1. สัญชาติผู้ขับขี่ 2. ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ 3. ใบอนุญาตขับรถ Ride-Sharing 4. ประสบการณ์ขับรถ 5. การฝึกอบรมขับรถ Ride-Sharing 6. อายุผู้ขับขี่ 7. ใบรับรองการตรวจสอบสุขภาพ 8. การตรวจสอบประวัติอาชญากรรม 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ยื่นขอจดทะเบียนรถ 2. เครื่องหมายบนกระจกรถ 3. ประกันภัยรถ 4. จำนวนที่นั่ง 5. อายุรถ 6. การตรวจสอบสภาพรถ 7. สัญลักษณ์แสดงว่าอยู่ระหว่างให้บริการ 8. กล้องติดรถยนต์ 9. ป้ายบนหลังคารถ 10. มาตรการด้านความปลอดภัยภายในตัวรถในช่วง Covid-19
ด้านบริษัทที่ขอใบอนุญาต	ด้านระบบ และการให้บริการ
<ol style="list-style-type: none"> 1. ใบอนุญาตประกอบธุรกิจ Ride-Sharing 2. รายงานข้อมูลการเดินทาง 3. อัตราการเสียภาษีเงินได้ และค่าธรรมเนียม 4. ต้นทุนการประกอบธุรกิจ 5. กรรมการบริษัทอย่างน้อย 1 คน ต้องเป็นพลเมืองในประเทศ 6. การทำประกันภัยสำหรับผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร ตัวรถ และบุคคลที่สาม 7. ต้องมีโรงงานซ่อมบำรุงรถที่นำมาให้บริการ 8. จำนวนรถขั้นต่ำ 9. พื้นที่จอดรถเพียงพอกับจำนวนรถ 10. สัดส่วนการถือหุ้นสำหรับผู้ประกอบการต่างชาติ 11. ต้องทำสัญญาจ้าง อบรม และประกันสังคมให้แก่คนขับ 12. ระยะเวลาที่สามารถให้บริการภายในประเทศ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ต้องจองล่วงหน้าผ่านแอปพลิเคชันเท่านั้น 2. จำนวนเที่ยวในการรับผู้โดยสารต่อวัน 3. การคิดอัตราค่าโดยสาร

4.6 รูปแบบแบบจำลองทางเศรษฐมิติ

สำหรับงานวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาผ่านโปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ หรือ SPSS นำมาวิเคราะห์ตามทฤษฎีสมการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression) โดยวิธีการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรต้นที่มีต่อตัวแปรตาม ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares : OLS) เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจ ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ซึ่งตัวแปรตาม (Dependent variable) ในที่นี้คือ นโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เป็นตัวแปรที่มี 2 ทางเลือก และทางเลือกดังกล่าวอยู่ในลักษณะ Norminal Scale กล่าวคือ ทางเลือกที่ 1 กรณีที่ตัวแปรต้นมีผลทำให้เกิดตัวแปรตาม ในที่นี้ตัวแปรตามจะมีค่าเท่ากับ 1 สำหรับทางเลือกที่ 2 กรณีที่ตัวแปรต้นไม่ได้ส่งผลทำให้เกิดตัวแปรตาม ดังนั้นในที่นี้ ตัวแปรตามจะมีค่าเท่ากับ 0 สำหรับปัจจัยด้านตัวแปรต้น (Independent variable) เป็นการนำเอาตัวแปรที่คาดว่าจะมีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) มาทดสอบนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งประกอบไปด้วย 6 ตัวแปรสำคัญ ได้แก่ ราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ, สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19, อัตราภาษีรถ, ค่าใบอนุญาตขับขี่, จำนวนของประชากร และจำนวนรถ ดังนั้น เมื่อนำแบบจำลองทางเศรษฐมิติมาผนวกกับข้อมูลดังกล่าว สามารถแสดงแบบจำลองได้ดังนี้

$$\text{RSR} = \alpha + \beta_1 \text{PTX} + \beta_2 \text{COV} + \beta_3 \text{TAX} + \beta_4 \text{LIC} + \beta_5 \text{POP} + \beta_6 \text{VEH}$$

โดยกำหนดให้

RSR คือ นโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

α คือ ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอื่นที่ไม่ใช่ตัวแปรอิสระ หรือค่าคงที่

β คือ ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ

PTX คือ ราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ (บาท)

COV คือ สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19

TAX คือ อัตราภาษีรถ (ร้อยละ)

LIC คือ ค่าใบอนุญาตขับขี่ (บาท)

POP คือ จำนวนประชากร (ล้านคน)

VEH คือ จำนวนรถ (คัน)

4.7 นิยามของตัวแปรในงานวิจัย

ตัวแปร และรายละเอียดของตัวแปรที่ใช้ทดสอบสมมติฐานในการศึกษานี้ เป็นดังตารางที่ 1 และตารางที่ 2

ตารางที่ 1 ตัวแปรตาม (Dependent Variable)

ตัวแปร	รายละเอียดของตัวแปร
RSR	นโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) RSR = 1 ถ้าตัวแปรต้นส่งผลทำให้เกิดนโยบายหรือกฎหมายการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) RSR = 0 ถ้าตัวแปรต้นไม่ได้ส่งผลทำให้เกิดนโยบายหรือกฎหมายการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

ตารางที่ 2 ตัวแปรต้น (Independent Variable)

ตัวแปร	รายละเอียดของตัวแปร
PTX	ราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ (บาท)
COV	สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19
TAX	อัตราภาษีรถ (ร้อยละ)
LIC	ค่าใบอนุญาตขับขี่ (บาท)
POP	จำนวนประชากร (ล้านคน)
VEH	จำนวนรถ (คัน)

4.8 ค่า Expected Sign

ค่า Expected Sign ของสัมประสิทธิ์สำหรับตัวแปรต้นแต่ละตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ค่า Expected Sign ของสัมประสิทธิ์สำหรับตัวแปรต้น มีรายละเอียดดังนี้

ตัวแปร	Expected Sign ของสัมประสิทธิ์	คำอธิบาย	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
RSR	N/A	นโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) แสดงให้เห็นว่า รัฐบาลให้ความสำคัญเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจราจร โดยสาธารณสุข ในปัจจุบัน โดยไม่ปิดกั้นเทคโนโลยี หรือการให้บริการรถสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันบนมือถือ	(สุธาสิณี นาคเงิน ทอง,2559; Rahei, 2559)
PTX	+	ปัจจัยที่เป็นไปตามกลไกราคา กล่าวคือ ระดับราคาสินค้าและบริการ จะเปลี่ยนแปลงไปตามแรงผลักดันของอุปสงค์ และอุปทาน โดยถูกควบคุมและแทรกแซงราคาสินค้า โดยรัฐบาล	(McGreegor et al, 2558)
COV	+	ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เนื่องจากการกำหนดนโยบาย หรือกฎหมายนั้นจะถูกขับเคลื่อนด้วยปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจเป็นหลัก	(Rahei, 2559)
TAX	+	ปัจจัยที่สะท้อนขนาดเครื่องยนต์ และการสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนเพื่อลดอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาครัฐ	(สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย,2561)

LIC	+	ปัจจัยที่สะท้อนความยากง่ายในการ ครอบครองใบขับขี่ ขึ้นอยู่กับกฎเกณฑ์ ในแต่ละประเทศ ซึ่งเป็นตัวสะท้อนวินัย ในการใช้รถใช้ถนนอีกด้วย	(สถาบันวิจัยเพื่อ การพัฒนาประเทศ ไทย,2561;Rahei, 2559)
-----	---	---	---

4.9 นโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ประเทศที่มีกฎหมายรองรับการให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

1. ประเทศสิงคโปร์

กรอบการกำกับดูแลสำหรับภาคการขนส่งแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point : P2P) : ประกาศเมื่อ 06 ส.ค. 2562

บทบาทของภาคการขนส่งแบบจุดต่อจุด (P2P)

- 1.แท็กซี่ และรถเช่าส่วนตัว (Private Hire Cars : PHC) เป็นส่วนสำคัญของวิสัยทัศน์ของกรมการขนส่ง
ทางบก (Land Transport Authority : LTA) ในการเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งทางบก และช่วย
ยกระดับการให้บริการระบบการขนส่งสาธารณะภายในประเทศ สำหรับการเดินทางด้วยรถแท็กซี่
หรือรถเช่าส่วนตัวในปัจจุบัน คิดเป็น 6% ของการเดินทางทั้งหมด
- 2.นับตั้งแต่ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันที่ใช้ในการจองรถแท็กซี่ หรือ Third-Party Taxi Booking (TPB)
ก็ทำให้ประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสารแบบจุดต่อจุด (P2P) ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ทำให้
ผู้โดยสารมีตัวเลือกในการเดินทางมากขึ้น และยังช่วยยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่ดีขึ้นกว่าเดิม
โดยการใช้เทคโนโลยีเป็นตัวกลางในการจับคู่ระหว่างผู้ให้บริการ และผู้รับบริการ

กรอบการกำกับดูแลภาคการขนส่งแบบจุดต่อจุด (P2P) ใหม่

3.เพื่อให้แน่ใจว่าผู้โดยสารยังคงได้รับประโยชน์จากภาคการขนส่งแบบจุดต่อจุด (P2P) ที่กำลังพัฒนา
อยู่ กรมการขนส่งทางบก (LTA) จึงได้เปิดตัวกรอบการกำกับดูแลใหม่ ผ่านการร่างพระราชบัญญัติ
อุตสาหกรรมบริการขนส่งผู้โดยสารแบบจุดต่อจุด (P2P) โดยจะเน้นในด้านต่อไปนี้:

- 3.1 อนุญาตผู้ให้บริการขนส่งแบบจุดต่อจุด (P2P) ที่ใหญ่กว่า เพื่อกำกับดูแลด้านกฎระเบียบที่มากขึ้น
- 3.2 ต้องมีการรับรองความปลอดภัยของผู้โดยสาร และคนขับ
- 3.3 สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการขนส่งแบบจุดต่อจุด (P2P) ที่เปิดกว้าง และนวัตกรรมใหม่

การออกใบอนุญาตของผู้ให้บริการขนส่งแบบจุดต่อจุด (P2P) ที่ใหญ่กว่า

4. สำหรับกรอบการกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งแบบจุดต่อจุด (P2P) ใหม่ จะช่วยให้กรมการขนส่งทางบก (LTA) สามารถควบคุมผู้ให้บริการตามประเภทของบริการได้ สำหรับบริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ผู้โดยสารจะต้องทำการ 'จอง' แท็กซี่หรือรถเช่าส่วนตัว (PHC) ล่วงหน้าผ่านวิธีการต่างๆ เช่น แอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟน หรือสายด่วนโดยการโทรจอง เนื่องจากบริการแท็กซี่ และบริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) นั้นมีความแตกต่างกัน ดังนั้น ผู้ให้บริการจะต้องถือใบอนุญาตแยกต่างหาก สำหรับบริการแท็กซี่ และบริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) สำหรับผู้ให้บริการที่ให้บริการทั้งบริการแท็กซี่ และบริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) จะต้องถือใบอนุญาตสองฉบับแยกกัน

5. การออกใบอนุญาตจะมุ่งเน้นไปที่ผู้ให้บริการขนส่งแบบจุดต่อจุด (P2P) ที่มีขนาดใหญ่ เนื่องจากส่งผลกระทบต่อผู้สัญจร และผู้ขับขี่ เช่นเดียวกับผู้ประกอบการรถแท็กซี่ภายใต้ระบอบการปกครองในปัจจุบัน สำหรับผู้ให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) โดยรับลูกค้าจากการโบกรถข้างถนน จะต้องถือใบอนุญาตการประกอบธุรกิจ และต้องมีจำนวนรถแท็กซี่ไม่ต่ำกว่า 800 คัน

6. สำหรับผู้ให้บริการรายใด ที่ให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) โดยไม่มีใบอนุญาต และหากถูกตัดสินว่ามีความผิดผู้ประกอบการเหล่านี้อาจถูกปรับเป็นเงินสูงถึง 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ และอาจมีการเรียกเก็บค่าปรับเพิ่มเติมเป็นรายวันสูงถึง 500 ดอลลาร์สิงคโปร์ หากยังคงกระทำความผิดอยู่

การสร้างเชื่อมั่นในความปลอดภัย

7. กรอบการกำกับดูแลใหม่จะมุ่งเน้นไปที่การรับรองความปลอดภัยของผู้สัญจร และผู้ขับขี่ โดยให้กรมการขนส่งทางบก (LTA) มีอำนาจในการกำหนดข้อกำหนดด้านความปลอดภัยให้กับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต ตัวอย่างเช่น กรมการขนส่งทางบก (LTA) จะเป็นผู้พิจารณาความผิด และกำหนดโทษสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต กรณีการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้ผู้ใช้บริการมั่นใจว่าบริการนั้นปลอดภัย และสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต จะต้องได้รับการตรวจสอบยานพาหนะที่ใช้ในการให้บริการขนส่งแบบจุดต่อจุด (P2P) ก่อนว่าสามารถนำมาให้บริการได้

8. กรมการขนส่งทางบก (LTA) มีอำนาจในการออกคำสั่งระงับการขับขี่ สำหรับผู้ให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถ หรือยานพาหนะที่ไม่ได้รับใบอนุญาต แม้กระทั่งรถที่ไม่มีความคุ้มครองหรือประกันภัยให้กับผู้โดยสาร

9. ในช่วงสถานการณ์ฉุกเฉิน กรมการขนส่งทางบก (LTA) สามารถออกคำสั่งฉุกเฉินกับผู้ให้บริการขนส่งแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point : P2P) ได้ เพื่อลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัสต่อบุคคลที่สาม หรือลดความเสียหายต่อทรัพย์สิน

การอำนวยความสะดวกในอุตสาหกรรมขนส่งสาธารณะ ผ่านการสนับสนุน และพัฒนาบริการขนส่งแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point : P2P) ที่เป็นนวัตกรรมใหม่

10. เพื่อให้แน่ใจว่าผู้ใช้บริการยังคงได้รับประโยชน์จากตลาดขนส่งแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point : P2P) กรมการขนส่งทางบก (LTA) จึงห้ามผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต กีดกันการเข้ามาของผู้ให้บริการรายอื่น เนื่องจากการกระทำดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่เข้าสู่ตลาดได้ยาก

11. กรมการขนส่งทางบก (LTA) จะใช้แนวทางการกำกับดูแลมาตรฐานการบริการที่ไม่เข้มงวดมากนักต่อผู้ให้บริการ เพื่อให้กลไกตลาดสามารถขับเคลื่อนการส่งมอบบริการ และนวัตกรรม ได้อย่างที่ควรจะเป็น ตัวอย่างเช่น เมื่อความพร้อมของการใช้งานยานพาหนะขนส่งแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point : P2P) สูงขึ้น กรมการขนส่งทางบก (LTA) จึงได้ลดมาตรฐานความพร้อมใช้งานของแท็กซี่ดั้งเดิม ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ปี 2562 และจะยกเลิกมาตรฐานทั้งหมดภายใต้กรอบการกำกับดูแลใหม่ตั้งแต่เดือนมิถุนายน ปี 2563

ข้อกำหนดด้านใบอนุญาตอื่นๆ

12. เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ที่เกี่ยวข้องกับภาคการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก (LTA) จะยังคงกำหนดให้ผู้ให้บริการรถแท็กซี่ ให้บริการจองหรือการโทรล่วงหน้า เพื่ออำนวยความสะดวกในการจองรถ สำหรับผู้ใช้บริการที่ไม่มีสมาร์ตโฟนหรือแอปพลิเคชันจองรถ

13. สำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจ จะต้องส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง และคนขับมายัง กรมการขนส่งทางบก (LTA) เพื่อวัตถุประสงค์ด้านกฎระเบียบและการวางแผนการขนส่ง

14. ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต ซึ่งไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก (LTA) ภายใต้กรอบการขออนุญาตใบอนุญาต จะต้องชำระค่าปรับ และถูกระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาต

ระเบียบอัตราค่าโดยสาร

15. เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการกำกับดูแลใหม่ ทางสภาการขนส่งสาธารณะ (PTC) จะได้รับอำนาจในการตรวจสอบอัตราค่าโดยสารของรถแท็กซี่ เพื่อให้เกิดความชัดเจน และโปร่งใส

15.1 สำหรับการเดินทางตามท้องถนน จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบด้านอัตราค่าโดยสารที่มีอยู่ ผู้ประกอบการที่

ให้บริการตามท้องถนน จะต้องเก็บค่าโดยสารตามมิเตอร์ ตามโครงสร้างค่าโดยสารที่กำหนดโดยสภาการขนส่งสาธารณะ (PTC) เท่านั้น

15.2 สำหรับการเดินทางแบบไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) กฎระเบียบใหม่นี้จะช่วยให้ผู้โดยสารมั่นใจได้ว่าผู้ให้บริการเรียกรถไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ที่ได้รับอนุญาต สามารถให้บริการโดยคิดอัตราค่าโดยสารตามข้อกำหนดในปัจจุบัน ผู้ให้บริการเรียกรถรับ-ส่งที่ได้รับอนุญาตจะสามารถกำหนดอัตราค่า

โดยสารแบบเหมาจ่ายสำหรับการเดินทางได้อย่างอิสระ ทั้งนี้ผู้ให้บริการจะต้องแจ้งอัตราค่าบริการล่วงหน้าแก่ผู้โดยสาร

16. นอกจากนี้สำหรับผู้ให้บริการที่กำหนดอัตราค่าโดยสารที่มีราคาแพงเกินจริงจะต้องได้รับโทษตามกฎหมาย

17. ภายใต้กรอบการกำกับดูแลใหม่ กรมการขนส่งทางบก (LTA) กำหนดให้ผู้ประกอบการที่จะมาให้บริการบนแพลตฟอร์มไรด์-แชร์ริ่ง จะต้องมียานพาหนะไม่ต่ำกว่า 800 คันขึ้นไปบนแพลตฟอร์ม และต้องมีการตรวจสอบคนขับว่าได้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบก (LTA) กำหนดหรือไม่ และทางกรมการขนส่งทางบก (LTA) มีการปรับเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบยานพาหนะสำหรับรถเช่าส่วนตัว (Private Hire Cars : PHC) เป็นปีละครั้งเพื่อความปลอดภัย และยังมีการปรับภาษีถนนสำหรับรถแท็กซี่ และรถเช่าส่วนตัว เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

บทสรุป

19. กรมการขนส่งทางบก (LTA) จะดำเนินการปรึกษาหารือ เพื่อปรับปรุงมาตรฐานการดำเนินงาน และข้อกำหนดการออกใบอนุญาตเพิ่มเติม รวมทั้งการยื่นขอใบอนุญาตสำหรับผู้ให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ที่จะเปิดให้บริการในเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2563 และกรอบการกำกับดูแลใหม่ที่จะเริ่มในเดือนมิถุนายน ปี 2563

20. สำหรับกรอบการกำกับดูแลบริการขนส่งแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point : P2P) ใหม่ นี้ เป็นผลจากการปรึกษาหารือกับสมาคมรถแท็กซี่แห่งชาติ, สมาคมรถเช่าเอกชนแห่งชาติ, ผู้ประกอบการ และผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก (LTA) ต้องขอขอบคุณทุกท่านที่มีส่วนร่วมในการทบทวนกรอบการกำกับดูแลบริการขนส่งแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point : P2P) ใหม่ และจะยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับพันธมิตรในอุตสาหกรรม เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของผู้สัญจรและผู้ขับขี่ต่อไป

2.ประเทศบรูไน

กฎหมายการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

การจำแนกประเภทของใบอนุญาต

1) การขอใบอนุญาตใหม่

- ต้องมีอายุอย่างน้อย 18 ปีขึ้นไปจึงจะได้รับใบอนุญาต Class 1B, 1A, 1, 3 และ 7
- ต้องมีอายุอย่างน้อย 21 ปีจึงจะได้รับใบขับขี่ประเภทเช่น 2B, 2A, 2, 4, 5, 6A, 6, 8, 9, 10, 11 และ 12

2) การต่ออายุใบอนุญาต สำหรับผู้ที่มีอายุ 70 ปีขึ้นไป จะได้รับการสัมภาษณ์โดยเจ้าหน้าที่ต่ออายุใบอนุญาต ทั้งนี้ต้องผ่านการตรวจสุขภาพ และได้รับรองจากผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ก่อน จึงจะสามารถต่ออายุใบอนุญาตออกไปได้อีกหนึ่งปี

การทดสอบสายตาเพื่อเข้ารับใบอนุญาต

- ต้องสามารถอ่านตัวอักษร และหมายเลขบนป้ายทะเบียนรถได้อย่างชัดเจนจากระยะ 23 เมตร โดยมีหรือไม่มีเครื่องช่วยการมองเห็น
- สามารถแยกแยะสีแดง สีเหลืองอำพัน และสีเขียวในระยะ 23 เมตรได้

จำแนกประเภทของใบอนุญาต

ประเภท	การจำแนกยานพาหนะ	ข้อกำหนด
รถจักรยานยนต์		
1,000	รถจักรยานยนต์ที่มีความจุเครื่องยนต์ไม่เกิน 250cc	อายุ 18 ปีขึ้นไป
1B	รถจักรยานยนต์ที่มีความจุเครื่องยนต์ต่ำกว่า 500cc	ได้จัดคลาส 1B เป็นเวลาอย่างน้อยหนึ่งปี
1A	รถจักรยานยนต์ที่มีความจุเครื่องยนต์ 500cc ขึ้นไป	จัดคลาส 1A เป็นเวลาอย่างน้อยหนึ่งปี

รถยนต์		
2,000	น้ำหนักไม่เกิน 3000 กก.	อายุ 21 ปีขึ้นไป
2A	น้ำหนักระหว่าง 3000 กก. 6000 กก	อายุ 21 ปีขึ้นไป
2B	น้ำหนักที่บรรทุก 6000 กก. ขึ้นไป	อายุ 21 ปีขึ้นไป
12	รถแท็กซี่	อายุ 21 ปีขึ้นไป ได้รับใบอนุญาตประเภทที่ 3 มาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี

ประเภทของใบอนุญาตและค่าธรรมเนียม

ประเภทของใบอนุญาต	ค่าธรรมเนียม (BND)
การขอใบขับขี่ของยานพาหนะประเภทต่างๆ	\$ 10
การออกหรือการต่ออายุของ	
1. ใบขับขี่ 1 ปี	\$ 10.00
2. ใบขับขี่ 3 ปี	\$ 300.00
3. ใบขับขี่ 5 ปี	\$ 50.00
4. ใบขับขี่ 10 ปี	\$ 3,500.00
ใบขับขี่ชั่วคราว	
1. การออก	\$ 5.00
2. การต่ออายุ	\$10.0

ประเภทใบขับขี่

ประเภทใบขับขี่	คำอธิบาย
ใบขับขี่ชั่วคราว (1 ปี)	- หลังจากผ่านการทดสอบการขับขี่เรียบร้อยแล้วผู้ขับขี่สามารถยื่นขอใบขับขี่ชั่วคราวซึ่งมีอายุหนึ่ง (1) ปี
ใบขับขี่เต็มรูปแบบ (1, 3, 5 ปีหรือ 10 ปี)	- การต่ออายุจากใบขับขี่ชั่วคราวหลังจากระยะเวลาหนึ่ง (1) ปีเป็นใบขับขี่เต็มรูปแบบ - สามารถเลือกใบขับขี่เต็มรูปแบบได้เป็นระยะเวลา 1, 3, 5 หรือ 10 ปี (สำหรับใบขับขี่ชั้น 1 และ 3 เท่านั้น) - สำหรับผู้ถือใบขับขี่สำหรับรถเพื่อการพาณิชย์และรถบริการสาธารณะ (ผู้ขับขี่ต่างชาติ) และผู้ที่มีอายุ 70 ปีขึ้นไป ใบขับขี่มีอายุเพียงหนึ่ง (1) ปีเท่านั้น
ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ (1 ปี)	- การยื่นขอใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ (IDP) จากกรมการขนส่งทางบก (ที่ศูนย์ฝึกอบรมและทดสอบการขับขี่ที่ LTD Sg. Akar) - ใบอนุญาต IDP อนุญาตให้ขับรถส่วนตัว (ชั้น 1 หรือชั้น 3 หรือใบขับขี่ประเภทเดียวกัน) ในต่างประเทศและมีอายุหนึ่งปี - อายุการใช้งานของใบขับขี่บรูไนต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งปีเพื่อให้คุณมีสิทธิ์สมัคร IDP - ชาวต่างชาติที่มีใบขับขี่ต่างประเทศจะต้องมี IDP ที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศหรือต้นทางของตนหากพวกเขาต้องการขับรถในบรูไนดารุสซาลาม

การแปลงใบขับขี่ต่างประเทศเป็นใบขับขี่บรูไน

สำหรับชาวต่างชาติที่มีใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในต่างประเทศ ที่ออกโดยประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาเจนีวาปี 1949 สามารถขับรถในรัฐสุลต่านได้ไม่เกินหนึ่งปี และสำหรับชาวต่างชาติที่ต้องการอาศัยอยู่ในบรูไนดารุสซาลามนานกว่า 1 ปีหรือชาวต่างชาติที่มีใบขับขี่ต่างประเทศสำหรับรถเพื่อการพาณิชย์หรือรถบริการสาธารณะ สามารถยื่นขอใบขับขี่บรูไนได้

กรณีใบขับขี่สูญหายหรือเสียหาย

ขั้นตอนที่ต้องดำเนินการ คือ ทำบันทึกประจำวันที่สถานีตำรวจโดยระบุว่า (สำหรับใบขับขี่ที่สูญหายเท่านั้น) และนำบันทึกดังกล่าว ไปยื่นที่สาขาของกรมการขนส่งทางบก (JPD) และนำไปยื่นให้แก่เจ้าหน้าที่ใบอนุญาต หลังจากได้รับใบอนุญาตให้ไปที่เคาน์เตอร์ และชำระค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถต่ออายุ \$ 10.00 สำหรับสำเนาใบอนุญาต

ใบอนุญาตยานพาหนะ

ยานพาหนะที่จดทะเบียนทั้งหมดจะต้องมีใบอนุญาตยานพาหนะ และชำระค่าภาษีถนนก่อน จึงจะสามารถใช้รถบนถนนสาธารณะได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย

การขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่

การขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เป็นความผิดตามมาตราที่ 8(1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 68 และหากพบว่ามีความผิด ผู้ขับขี่จะต้องระวางโทษปรับ สี่พันดอลลาร์บริวโน หรือต้องจำคุก 3 เดือน นอกจากนี้ผู้ขับขี่จะได้รับคะแนน demerit 6 คะแนนสำหรับความผิด

ค่าธรรมเนียมและความถี่ในการต่ออายุ

ชนิด	ค่าธรรมเนียม (ต่อ 100cc)	ความถี่ของการต่ออายุ
รถจักรยานยนต์	75.00\$	อายุ 7 ปีขึ้นไป – ต่ออายุทุกปี
แท็กซี่	145.00\$	หลังจากลงทะเบียนปีแรก – ต่ออายุทุก 6 เดือน
เชิงพาณิชย์	145.00\$	หลังจากลงทะเบียนปีแรก – ต่ออายุทุก 6 เดือน (ยกเว้นรถยนต์ที่จดทะเบียนในบริษัท จะมีการตรวจสอบเป็นประจำทุกปีเมื่อมีอายุครบ 7 ปีขึ้นไป)

เอกสารที่ต้องใช้ในการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

รถที่มีอายุต่ำกว่า 7 ปี	รถที่มีอายุตั้งแต่ 7 ปีขึ้นไป
<ul style="list-style-type: none"> • สมุดทะเบียนรถ (ใบสีฟ้า) • ต่ออายุประกันภัย 	<ul style="list-style-type: none"> • สมุดทะเบียนรถ (ใบสีฟ้า) • ต่ออายุประกันภัย • รายงานการตรวจสอบยานพาหนะ

3. ประเทศฟิลิปปินส์

การเป็นผู้ขับขี่ หรือผู้ประกอบการที่ให้บริการรถเครือข่ายขนส่ง (Transport Network Vehicle Service : TNVS) ในฟิลิปปินส์ : ประกาศเมื่อ 23 กรกฎาคม 2564

สิ่งที่มีหากต้องการเข้ามาร่วมขับในฟิลิปปินส์

1. รถยนต์

เป็นข้อกำหนดที่ชัดเจนว่าการที่จะเข้ามาร่วมเป็นผู้ให้บริการในประเทศฟิลิปปินส์คุณจะต้องมีรถยนต์เพื่อให้บริการ แต่เพียงเพราะแค่มีรถก็ไม่ได้หมายความว่า จะเป็นคนขับ หรือผู้ให้บริการ TNVS ได้อย่างง่ายดาย ผู้ประกอบการ TNVS จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของคณะกรรมการออกใบอนุญาต และกำกับดูแลการขนส่งทางบก (Land Transportation Franchising and Regulatory Board : LTFRB)

2. การลงทะเบียนเป็นผู้ให้บริการรถเครือข่ายขนส่ง (TNVS) กับคณะกรรมการออกใบอนุญาต และกำกับดูแลการขนส่งทางบก (LTFRB)

การที่จะเป็นผู้ให้บริการรถเครือข่ายขนส่ง (TNVS) ที่ถูกต้องตามกฎหมาย ผู้ให้บริการจะต้องลงทะเบียนกับคณะกรรมการออกใบอนุญาต และกำกับดูแลการขนส่งทางบก (LTFRB) โดยจะต้องได้รับใบอนุญาต 2 ประเภท คือ 1.ใบอนุญาตชั่วคราว (PA) และใบอนุญาตสำหรับการให้บริการขนส่งสาธารณะ (CPC)

PA / CPC คืออะไร

PA คือ ใบอนุญาตแรกๆที่ออกให้กับผู้ขับขี่ที่ผ่านการทดสอบใบอนุญาต (ใบอนุญาตชั่วคราว) ซึ่งจะสามารถใช้งานได้ 45 วัน

CPC คือ ใบอนุญาตที่สองสำหรับการให้บริการขนส่งสาธารณะ โดยมีอายุ 2 ปี

การยื่นขอใบอนุญาตเป็นผู้ให้บริการกับคณะกรรมการออกใบอนุญาต และกำกับดูแลการขนส่งทางบก (LTFRB)

สามารถยื่นสมัครเป็นผู้ให้บริการผ่านช่องทางออนไลน์ บนเว็บไซต์ www.ltfrb.gov.ph

ขั้นตอนการสมัครรับใบอนุญาตสำหรับการให้บริการขนส่งสาธารณะ (CPC)

1. เข้าไปที่เว็บไซต์ www.ltfrb.ph.net/TNVS
2. กรอกแบบฟอร์มแล้วทำตามขั้นตอนที่ระบบให้มา
3. หลังจากทำตามคำแนะนำทั้งหมดแล้ว จะมีอีเมลยืนยันสำหรับการลงทะเบียน และวันนัดหมาย
4. ให้พิมพ์อีเมลยืนยัน และนำติดตัวไปในวันนัดหมาย
5. พิมพ์แบบฟอร์มใบสมัคร และลงนามรับรอง

ข้อกำหนด CPC

จะต้องจัดเตรียมเอกสารต่อไปนี้ด้วย:

- สำเนาใบสมัครที่ได้รับการยืนยันว่าเป็นพลเมืองฟิลิปปินส์ และความสามารถทางการเงินพร้อมภาคผนวก
- สำหรับหลักฐานการเป็นพลเมืองฟิลิปปินส์ (ข้อใดข้อหนึ่งต่อไปนี้) : สูติบัตรที่ได้รับการรับรอง ความถูกต้องจากหน่วยงานสถิติของฟิลิปปินส์ หนังสือเดินทางฟิลิปปินส์ที่ถูกต้อง บัตรประจำตัวผู้มีสิทธิเลือกตั้ง หรือทะเบียนสมรส
- บัตรประจำตัวที่ออกโดยหน่วยงานราชการที่ถูกต้องพร้อมรูปถ่าย
- เอกสารข้อมูลผู้ประกอบการพร้อมรายละเอียดที่สมบูรณ์, รูปถ่ายล่าสุด และใบขับขี่ที่ถูกต้องของผู้ขับขี่ที่ได้รับอนุญาต

ผู้สมัครจะต้องเข้าร่วมการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมด้วย และควรส่งเอกสารต่อไปนี้ในวันพิจารณาคดี:

- หนังสือรับรองจากธนาคาร
- หลักฐานที่ตั้ง และความเพียงพอของโรงรถ
 1. แผนที่
 2. ขนาดของโรงรถ

- หลักฐานความสามารถทางการเงิน
 - 1.รับรองสำเนาถูกต้องของการคืนภาษีเงินได้ล่าสุดที่ได้รับจากแบบฟอร์ม BIR หรือ BIR 2136
 - 2.หลักฐานการฝากเงินผ่านธนาคารจำนวน PHP 50,000
- ภาพถ่าย 5R ของยูนิตที่อยู่ภายใต้การใช้งาน (ด้านหน้า ด้านหลัง และด้านข้างของรถ)
- หนังสือรับรองการจดทะเบียนชื่อธุรกิจ DTI
- ใบรับรองการลงทะเบียน BIR

ค่าธรรมเนียมการเป็นผู้ให้บริการรถเครือข่ายขนส่ง (TNVS)

- ค่าธรรมเนียมการยื่นสมัคร : หน่วยแรก PHP 510 หน่วยที่ 2 PHP 70 และหน่วยที่ 3 LRF : PHP 10
- ค่าตรวจสอบ: PHP 50
- ค่าธรรมเนียม PA: PHP 250

4. ประเทศเวียดนาม

กฎหมายกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) : ประกาศเมื่อ 6 August 2021

อ้างอิงตามพระราชกฤษฎีกา 10/2563/ND-CP ได้กำหนดกฎหมายการให้บริการของแพลตฟอร์ม ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) สำหรับผู้ประกอบการที่ให้บริการ จะต้องกำหนดเงื่อนไขการทำงานสำหรับผู้ขับขี่ และสร้างระบบการให้คะแนน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพของผู้ขับขี่ และตามบทบัญญัติในข้อ 2 มาตรา 3 พระราชกฤษฎีกา 10/2563/ND-CP ผู้ให้บริการจะสามารถดำเนินกิจการในประเทศได้ก็ต่อเมื่อมีใบอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก และผู้ขับขี่จะถูกคุ้มครองภายใต้กฎหมายแรงงาน 3 ฉบับ ดังนี้: กฎหมายพาณิชย์ 2548, กฎหมายแพ่ง 2548 และกฎหมายแรงงาน 2555/2562

สำหรับกฎหมายมาตราที่ 34 แห่งพระราชกฤษฎีกา 10/2563/ND-CP (ที่มีผลใช้บังคับตั้งแต่ 1 เมษายน 2563) ได้กำหนดไว้ว่า : ผู้ประกอบการธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) จะต้องลงนามในสัญญาจ้างแรงงาน และซื้อประกันคุ้มครองผู้ขับขี่,ผู้โดยสาร และบุคคลที่สาม มีการตรวจสอบสุขภาพของผู้ขับขี่ และระบุสิทธิของพนักงาน ตามบทบัญญัติของกฎหมายแรงงาน ดังนี้

กฎระเบียบการแชร์รถ

คนขับรถ

คุณลักษณะของผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องเป็นนักขับขี่มืออาชีพ สามารถเป็นพลเรือนที่ใช้ยานพาหนะที่ไม่ได้ใช้งานเพื่อให้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ได้

คนขับรถสาธารณะ

สำหรับผู้ขับขี่แท็กซี่แบบดั้งเดิม ต้องได้รับการฝึก และอบรมตามระเบียบของกรมการขนส่งทางบก ในเรื่องการขับขี่ และความปลอดภัยทางจราจร หากผู้ขับขี่ไม่ได้รับการฝึกอบรมดังกล่าว จะมีโทษปรับอยู่ที่ VND 2,000,000 ถึง VND 3,000,000 สำหรับผู้ขับขี่ (บุคคล) และโทษปรับจำนวน VND 4,000,000 ถึง VND 6,000,000 สำหรับผู้ประกอบการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

นอกจากนี้ผู้ขับขี่ที่เป็นคนขับแท็กซี่ จะต้องมีการรับรองจากหน่วยแท็กซี่ตามระเบียบของรัฐ เกี่ยวกับข้อบังคับด้านสุขภาพ ซึ่งจะต้องผ่านการตรวจสอบสุขภาพอย่างเข้มงวดตามมาตรฐาน และข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุขสำหรับผู้ขับขี่ ในขณะที่เดียวกันก็ไม่จำเป็นสำหรับ

ระเบียบความรับผิดชอบทางภาษี

ตามพระราชกฤษฎีกา 126/2020/ND-CP กฎหมายว่าด้วยกรมสรรพากรกำหนดว่าบริษัท เทคโนโลยีจะต้องทำบัญชี, ออกใบแจ้งหนี้ และต้องเสียภาษีตลอดการขนส่ง โดยอัตราภาษีจะคิดเป็น 10% ของรายได้ที่ได้รับจากการขนส่ง แล้วนำเงินที่ได้จากการเสียภาษีไปช่วยเหลือให้กับผู้ขับขี่รถแท็กซี่แบบดั้งเดิมที่มีรายได้น้อยกว่า 100 ล้านดอลลาร์/ปี

5. ประเทศกัมพูชา

แท็กซี่ และรถตุ๊กตุ๊กในกัมพูชา

แท็กซี่

นักท่องเที่ยว และชาวต่างชาติจำนวนมากในกัมพูชา อาศัยรถแท็กซี่เพื่อนำทางในเมือง การเปิดตัวแอปพลิเคชันเรียกรถผ่านมือถือ ได้เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และเพิ่มประสิทธิภาพรถขนส่งสาธารณะภายในประเทศ

รถตุ๊กตุ๊ก / มอเตอร์ไซค์รับจ้าง (Moto)

ในการทำงานเดียวกัน รถตุ๊กตุ๊ก และมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เป็นพาหนะทั่วไป ซึ่งเป็นทางเลือกที่ถูกกว่าแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊กเป็นรถสองล้อที่ลากอยู่ด้านหลังมอเตอร์ไซค์ และสามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 4 คน รถตุ๊กตุ๊กเป็นทางเลือกที่ดีสำหรับนักท่องเที่ยว/ชาวต่างชาติ เนื่องจากปลอดภัยกว่าแท็กซี่ และมอเตอร์ไซค์ และยังมีราคาถูกกว่าแท็กซี่ทั่วไป

แอปพลิเคชันเรียกรถโดยสารผ่านโทรศัพท์มือถือ

ปัจจุบันมีแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) บนมือถือมากมายในกัมพูชา ซึ่งช่วยให้ผู้ใช้ไม่ต้องยุ่งยากในการเจรจาค่าโดยสาร เนื่องจากแอปพลิเคชันเหล่านี้จะคำนวณค่าโดยสารโดยอัตโนมัติ และแจ้งจำนวนเงินให้ทั้งสองฝ่ายทราบก่อนใช้บริการ ปัจจุบันแอปพลิเคชันที่ดำเนินการอยู่ได้แก่ Grab, ExNet และ PassApp

การขับรถไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในกัมพูชา

ใบอนุญาต

การขับรถไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในกัมพูชาขึ้นอยู่กับระบบของสหรัฐอเมริกา ตำแหน่งคนขับจะอยู่ทางด้านซ้ายมือของรถ และเลนแข่งคือเลนซ้ายสุด อายุขั้นต่ำในการขอใบขับขี่ในกัมพูชาคือ 18 ปี ในการขับรถในกัมพูชา ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ของกัมพูชา สำหรับใบขับขี่สากลปัจจุบัน ยังไม่ได้รับการยอมรับในประเทศกัมพูชา แนะนำต้องมีเอกสารแสดงตนเพิ่มเติมด้วย

ในการยื่นขอใบอนุญาตขับรถของกัมพูชา ผู้ขับขี่ต่างชาติมีทางเลือกสองทางดังนี้:

- 1) การสมัครสอบใบขับขี่ (สอบข้อเขียนและสอบใบขับขี่) - ใบอนุญาตนี้มีอายุ 10 ปี
- 2) การแลกเปลี่ยนใบอนุญาตขับขี่ของประเทศที่ยังไม่หมดอายุเป็นใบขับขี่กัมพูชา - ใบอนุญาตนี้จะมีอายุ 1 ปี

ผู้ขับขี่ต้องสมัครด้วยตนเองที่สำนักงานกรมโยธาธิการและการขนส่ง และสำหรับผู้ขับขี่ที่ยื่นขอใบอนุญาตขับขี่ในประเทศ จำเป็นต้องมีการแปลภาษาอังกฤษ เนื่องจากภาษาเดียวที่ได้รับการยอมรับในประเทศ คือภาษาอังกฤษ และภาษาเขมร

การขับรถโดยไม่มีใบขับขี่ที่ถูกต้องถือเป็นความผิด

ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติส่วนใหญ่จะถูกสุ่มตรวจจากกรมตำรวจบนถนนสายหลักของกัมพูชา หากพบผู้กระทำความผิดโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง จะถูกปรับหนัก

ค่าภาษีรถยนต์ ค่าจดทะเบียน และการตรวจสอบทางเทคนิค

ในกัมพูชายานพาหนะทุกคันต้องจดทะเบียนตามกฎหมายที่กำหนด และยังต้องผ่านการตรวจสอบทางเทคนิคเพื่อพิสูจน์ความเหมาะสมของยานพาหนะ

ค่าจดทะเบียนรถยนต์

ค่าจดทะเบียนรถยนต์เป็นจำนวนเงิน 125,000 เรียล บวกกับค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมหากคุณเลือกป้ายทะเบียนที่ต้องการ โดยสามารถจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ และรถสามล้อได้ที่ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ทุกแห่งทั่วประเทศ ที่กรมโยธาธิการและขนส่งจังหวัดทุกแห่ง ที่ตั้งอยู่ในทุกอำเภอในพนมเปญ และในต่างจังหวัด

หากคุณต้องการได้รับป้ายทะเบียนของคุณ (ทันที) ณ สถานที่นั้น จะต้องเสียค่าจดทะเบียนรถยนต์เพิ่มเติม เป็นจำนวนเงิน 40,000 เรียล

6. ประเทศอินโดนีเซีย

ตามระเบียบ MOT 26/2017 เกี่ยวกับบริการขนส่งด้วยเทคโนโลยี : ประกาศเมื่อ 8 สิงหาคม 2560

กฎหมายการให้บริการขนส่งไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ของอินโดนีเซีย มีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบใหม่ของกระทรวงคมนาคม ("MOT") ในปี 2559 และ 2560 เพื่อตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นของบริการขนส่งที่ใช้เทคโนโลยี (บริการเรียกรถ) ในอินโดนีเซีย ล่าสุดคือระเบียบกระทรวงคมนาคมที่ 26/2560 ออกกฎหมายที่ตอบสนองความต้องการของประชาชนในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ กฎระเบียบนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความมั่นใจทางกฎหมายเกี่ยวกับข้อกำหนดด้านความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และความเป็นธรรม ซึ่งรัฐบาลอินโดนีเซียจะให้โอกาสสร้างการเติบโตของทั้งรถแท็กซี่ดั้งเดิม และธุรกิจขนส่งที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือบริการไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

คุณสมบัติสำหรับผู้ให้บริการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การให้บริการครอบคลุมทุกเขตพื้นที่เมือง
- ปลายทางการเดินทางถูกกำหนดโดยผู้ใช้ลูกค้า/ผู้ให้บริการ
- ภาษีจะปรากฏอยู่ในใบสลิป
- การกำหนดอัตราภาษีจะขึ้นอยู่กับอัตราภาษีพื้นฐาน และเพดานภาษีตามที่ผู้ว่าราชการจังหวัด/ประธานหน่วยงานเสนอ ซึ่งได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- การใช้จ่ายยานพาหนะจะต้องดำเนินการผ่านการจองหรือนัดหมายล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง ผู้โดยสารโดยตรงจากถนน
- การจองบริการจะต้องดำเนินการผ่านแอปพลิเคชันที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ

การกำหนดฐานภาษี และเพดานภาษี โดย MOT สามารถแบ่งออกเป็นสองภูมิภาค คือ ภูมิภาค 1 ครอบคลุมสุมาตรา จา哇 และบาหลี และภูมิภาค 2 ครอบคลุมกาลิมันตัน สุลาเวสี นูซา เติงการา บารัต มาลุกู และปาปัว อัตราภาษีดังต่อไปนี้

ภาษี	ภูมิภาค 1	ภูมิภาค 2
อัตราภาษีพื้นฐาน	Rp. 3,500/กม.	Rp. 3,700/กม.
อัตราค่าไฟฟ้าเพดาน	Rp. 6,000/กม.	Rp. 6,500/กม.

การจัดการภาษีข้างต้นมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2560 ตามระเบียบกระทรวงคมนาคมที่ 26/2560

ระเบียบกระทรวงการคลัง 26/2017 กำหนดให้ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดต่อไปนี้:

- เป็นรูปแบบของนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายอินโดนีเซีย
- มีการทำสัญญา การขาย และ/หรือการส่งมอบบริการ และการเรียกเก็บเงินที่ถูกต้อง
- มีบัญชีธนาคารในธนาคารอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นเครื่องมือในการรับรายได้จากการให้บริการหรือกิจกรรมการจัดส่ง
- มีการควบคุมเซิร์ฟเวอร์หรือศูนย์ข้อมูลที่มีภูมิลำเนาในอินโดนีเซีย
- มีการดำเนินกิจกรรมทางการตลาด การส่งเสริม และกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ
- มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนเพื่อให้บริการแก่ลูกค้า

นอกจากนี้ผู้ให้บริการแอปพลิเคชันต้องทำข้อตกลงให้ความร่วมมือกับสถาบันของรัฐในการเข้าถึงข้อมูลต่างๆ ดังต่อไปนี้:

- รายละเอียดของผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน (เช่น ชื่อบริษัท ผู้รับผิดชอบ ที่อยู่)
- ข้อมูลของบริษัทขนส่งสาธารณะทั้งหมด
- ข้อมูลของยานพาหนะและผู้ขับขี่ทั้งหมด
- การตรวจสอบการเข้าถึงการดำเนินงานบริการในรูปแบบของการเคลื่อนไหวเชิงพื้นที่ของยานพาหนะและอัตราภาษี
- บริการร้องเรียนผู้บริโภคในรูปแบบของโทรศัพท์และอีเมลของผู้ให้บริการแอปพลิเคชันที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทผู้ให้บริการจะต้องอยู่ภายใต้ข้อกำหนด ดังต่อไปนี้:

- บริษัทดังกล่าวจะต้องจัดตั้งขึ้นในรูปแบบของนิติบุคคลภายใต้กฎหมายอินโดนีเซีย (สำหรับชาวต่างชาติที่ตั้งใจจะทำธุรกิจประเภทนี้จะมีข้อจำกัดในการให้บริการ)
- ต้องขอใบอนุญาตการประกอบกิจการขนส่งสาธารณะแบบไม่ประจำเส้นทาง (Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek) ซึ่งต้องมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้:
 1. มียานพาหนะอย่างน้อย 5 คันซึ่งแสดงหลักฐานจากใบรับรองการจดทะเบียนยานพาหนะ
 2. มีพื้นที่การจัดเก็บยานพาหนะเพียงพอสำหรับจำนวนยานพาหนะที่เป็นเจ้าของ
 3. จัดหาสถานที่ซ่อมบำรุงยานพาหนะ (Workshop) ซึ่งมีหลักฐานจากเอกสารความเป็นเจ้าของหรือเอกสารข้อตกลงความร่วมมือกับบุคคลอื่น

7. ประเทศมาเลเซีย

กฎระเบียบ E-Hailing ในประเทศมาเลเซีย

กฎระเบียบ E-Hailing ในประเทศมาเลเซีย มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2561 โดยผ่านการแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งสาธารณะทางบกพ.ศ. 2560 และ พ.ศ. 2553 และพระราชบัญญัติคณะกรรมการออกใบอนุญาตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ พ.ศ. 2530 ซึ่งกฎหมายในปัจจุบันครอบคลุมทั้งผู้ประกอบการ E-Hailing และผู้ขับขี่ ซึ่งจะต้องมีใบอนุญาตการประกอบธุรกิจ และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขด้านมาตรการความปลอดภัย

คำจำกัดความของธุรกิจ E-Hailing หมายถึง ธุรกิจที่ได้รับการอำนวยความสะดวกผ่านการจอง หรือการทำธุรกรรมผ่านแอปพลิเคชันบนมือถือ สำหรับรถยนต์ที่ให้บริการ E-Hailing ถูกจัดประเภทเป็นยานพาหนะที่ให้บริการสาธารณะ ("PSV") และต้องมีจำนวนที่นั่งระหว่าง 4 – 11 คน (รวมคนขับ) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2561 เป็นต้นมา

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อกำหนดสำหรับผู้ให้บริการ และผู้ประกอบการ E-Hailing ในประเทศมาเลเซีย

E-hailing Services Requirements		
	E-Hailing Operators	E-Hailing Drivers
How does the amended regulations affect the e-hailing industry?	E-hailing operators will now have to apply for an intermediation business licence with the Land Public Transport Commission ("SPAD").	E-hailing drivers are now subject to the same licensing requirements as taxi drivers as they are both categorised as PSV. This includes obtaining the PSV licence and ensuring that their vehicles are up to standard.
What are some of the licensing requirements?	<ul style="list-style-type: none"> E-hailing operators have to register with the Companies Commission of Malaysia or Co-operative Societies Commission of Malaysia. They are required to have a minimum capital of RM100,000 and at least 1 board member who is a citizen and permanent residence of Malaysia. 	<ul style="list-style-type: none"> Drivers are required to be Malaysian citizens above 21 years old. Drivers are required to pass criminal records and medical checks, not be blacklisted by the Road Transport Department (Jabatan Pengangkutan Jalan) ("JPJ") or the Royal Malaysia Police (Polis Diraja Malaysia) ("PDRM"), and undergo a 6-hour training module. The cost of the training module will be less than RM200 for each driver.
What are the other requirements?	<p>The operators may be subjected to further requirements by SPAD:</p> <ol style="list-style-type: none"> the type and extent of intermediation business to be operated or provided by the holder of an intermediation business licence; the general level of service to be provided to persons using services provided by the holder of an intermediation business licence; the measures to safeguard the safety and security of persons using services provided by the intermediation business; and the standards of performance to be complied with by the holder of an intermediation business licence in the operation of the intermediation business. 	<ul style="list-style-type: none"> Vehicles to be used for e-hailing purposes are required to have a minimum three-star ASEAN NCAP rating and be of a 4 to 11-seater (including the driver's seat). Vehicles above 3 years old are required to undergo annual inspections at PUSPAKOM if they are more than 3 years old. Vehicles above 10 years are not permitted to be used to conduct e-hailing services. E-hailing vehicles have to display a decal issued by JPJ when carrying passengers. E-hailing vehicles are required to be covered by vehicle, passenger and third-party insurance.

Source: Land Public Transport Act 2010 (Act 715), Commercial Vehicles Licensing Board Act 1987 (Act 334) and Soalan Lazim, Pelaksanaan Perkhidmatan E-Hailing Versi 26 Julai 2018, http://www.spad.gov.my/sites/default/files/faq_perkhidmatan_e-hailing_26072018.pdf

ข้อบังคับเกี่ยวกับคนขับ E-Hailing

สำหรับผู้ขับขี่ e-hailing กฎระเบียบของมาเลเซียได้กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาต PSV เท่านั้น อีกทั้งยังต้องผ่านประวัติอาชญากรรม, ได้รับการตรวจสอบทางการแพทย์ และต้องไม่ถูกขึ้นบัญชีดำจากกรมการขนส่งทางบก (JPJ) หรือ PDRM นอกจากนี้ยังต้องมีการทำประกันภัยให้สำหรับผู้ขับขี่, ผู้โดยสาร และบุคคลที่สาม ทั้งนี้ผู้ขับขี่จะต้องได้รับการฝึกอบรมจำนวนทั้งสิ้น 6 ชั่วโมงตามที่กรมการขนส่งบกกำหนด และผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อเพิ่มความมั่นใจให้กับลูกค้า

การควบคุมอัตราค่าคอมมิชชั่น

การที่ผู้ประกอบการ e-hailing ได้เรียกเก็บค่าคอมมิชชั่นในการให้บริการสูงถึง 25% ปัจจุบันภาครัฐได้ออกกฎระเบียบดังกล่าวเพื่อจำกัดค่าคอมมิชชั่นของผู้ประกอบการไว้สูงสุดอยู่ที่ 20% เท่านั้น สำหรับผู้ขับขี่ทั่วไปค่าคอมมิชชั่น จะอยู่ที่ 10% ในขณะที่คนขับรถแท็กซี่ ถูกจำกัดค่าคอมมิชชั่นสูงสุดไม่เกิน 2 เท่าของค่าโดยสาร

บทที่ 5 ผลการศึกษา

สำหรับบทนี้นำเสนอผลการศึกษาศึกษาโดยสามารถแบ่งเป็น 2 ส่วนได้แก่ 1. ผลการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูล ทั้งในไทย และอาเซียน ตั้งแต่ปี 2556 ถึง 2564 รวมระยะเวลา 8 ปี ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares : OLS) 2. ผลการศึกษาการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในไทย และอาเซียน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 ผลการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing)

แท็กซี่ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ถือว่ามีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการให้บริการรับส่งผู้โดยสารในเขตเมือง โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร แต่จากการรวบรวมสถิติการร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ ของกรมขนส่งทางบก พบว่า รถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการร้องเรียนสูงสุดคือ รถแท็กซี่ สำหรับปัญหาเรื่องร้องเรียน ไม่ว่าจะเป็น การปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร การแสดงวาจาไม่สุภาพ ขับรถประมาทหวาดเสียว รวมถึงพฤติกรรมต่างๆอันไม่เหมาะสมของพนักงานขับรถแท็กซี่ จากปัญหาดังกล่าวจึงนำมาสู่การปรับโครงสร้างระบบแท็กซี่ จากเดิมที่ให้อำนาจแก่ผู้ประกอบการแท็กซี่ ในกำกับดูแลผู้ขับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย มาเป็นการจัดตั้งบริษัทประชารัฐ เพื่อการกำกับดูแล และจัดการแท็กซี่แทนระบบสหกรณ์เดิมที่ล้มเหลว แต่จากรายงานข่าวที่ปรากฏขึ้นในปัจจุบันเกี่ยวกับการให้บริการแท็กซี่ หรือผลการศึกษาจากงานวิจัยต่างๆ ยังพบประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการอยู่ จึงนำไปสู่การตั้งคำถามถึงคุณภาพของการให้บริการแท็กซี่ ว่าภายหลังการปรับโครงสร้างระบบรถแท็กซี่สามารถแก้ปัญหาต่างๆได้จริงหรือไม่

ต่อมาภาคเอกชน ได้นำเทคโนโลยีมาช่วยแก้ปัญหาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในปัจจุบัน โดยการใช้รถร่วมกัน หรือที่เรียกว่า ไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ภายหลังทำให้เกิดกระแสมนิยมใช้บริการมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากบริการนี้สามารถเข้ามาแก้ปัญหาการให้บริการแท็กซี่ในปัจจุบันได้ ทำให้เกิดการพัฒนาระบบการให้บริการ เพิ่มอุปทานในตลาด และเข้ามามีผลกระทบต่อตลาดแท็กซี่ดั้งเดิม และภาคเศรษฐกิจ,สังคมโดยรวมของประเทศ ทั้งในปัจจุบัน และในอนาคต ดังนั้นภาครัฐจึงควรมีนโยบาย หรือกฎหมายกำกับดูแลธุรกิจนี้ เพื่อให้ผู้ประกอบการแท็กซี่ดั้งเดิม และผู้ประกอบการไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) สามารถอยู่ร่วมกันได้ และยังเป็นการพัฒนาขนส่งสาธารณะของไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

จากการศึกษาข้อมูล และบทวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปผลการศึกษาเปรียบเทียบกับสมมติฐานของตัวแปรต้นที่มีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในไทย และอาเซียน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 - 2564 ได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1 สรุปผลการศึกษาเปรียบเทียบกับสมมติฐานของตัวแปรต้นที่มีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ในไทย และอาเซียน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 - 2564

ตัวแปรพยากรณ์	Unstandardize		Standardize	t	Sig.
	d Coefficients		d		
	B	Std. Error	Beta		
1.ค่าคงที่ (α)	9.446	0.815	-	11.586	0.000*
2.ราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ (PTX)	3.257	0.611	0.791	5.335	0.006*
3.สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 (COV)	0.025	0.012	0.331	1.988	0.118
4.อัตราภาษีรถ (TAX)	0.036	0.014	0.428	2.515	0.027*
5.ค่าใบอนุญาตขับขี่ (LIC)	0.051	0.017	0.608	2.993	0.040*
6.จำนวนประชากร (POP)	0.004	0.004	0.161	1.027	0.363
7.จำนวนรถ (VEH)	0.041	0.017	0.328	2.350	0.035*

R = 0.970 R Square = 0.940 F-statistics = 12.569 Sig. = 0.015 Std. Error = 0.730

ที่มา : ผู้วิจัย

หมายเหตุ : ตัวแปรอิสระที่มีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) จะมีนัยสำคัญ ณ ระดับ 0.05*

จากตารางที่ 5.1 พบว่า ตัวแปรราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ (PTX), อัตราภาษีรถ (TAX), ค่าใบอนุญาตขับขี่ (LIC) และจำนวนรถ (VEH) มีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) สำหรับค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R) = 0.970 และสามารถรวมอธิบายความแปรผันของนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ได้ร้อยละ 94 ($R^2 = 0.940$) โดยสามารถสร้างสมการพยากรณ์ได้ดังนี้

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$\begin{aligned} \text{RSR} &= 9.446 + 3.257 (\text{PTX}) + 0.025 (\text{COV}) + 0.036 (\text{TAX}) + 0.051 \\ &(\text{LIC}) + 0.004 (\text{POP}) + \\ &0.041 (\text{VEH}) \end{aligned}$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$\begin{aligned} \text{RSR} &= 0.791 (\text{PTX}) + 0.331 (\text{COV}) + 0.428 (\text{TAX}) + 0.608 (\text{LIC}) + \\ &0.161 (\text{POP}) + 0.328 (\text{VEH}) \end{aligned}$$

โดยสามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

1) ราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ (PTX)

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยที่ตัวแปรราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะมีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในทิศทางเดียวกัน สำหรับบริการรถขนส่งสาธารณะดั้งเดิม และบริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ถือเป็นบริการที่สามารถใช้ทดแทนกันได้ (Substitution Goods) แต่จะทดแทนกันได้มากน้อยแค่ไหน ขึ้นอยู่กับการรับรู้ และการตีความของผู้บริโภค กล่าวคือถ้าราคาค่าบริการแท็กซี่/มอเตอร์ไซด์รับจ้างดั้งเดิมสูงขึ้นหรือลดลง จะมีผลทำให้ปริมาณการใช้บริการไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) มากขึ้นหรือลดลงตามลำดับ ดังนั้นราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะจึงมีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2) สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 (COV)

จากการศึกษาพบว่า สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 ไม่มีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ซึ่งแตกต่างกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ที่ว่าในช่วงสถานการณ์ Covid-19 ธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 เนื่องจากรัฐบาลในหลายๆประเทศ ได้ออกมาตรการล็อกดาวน์ (Lock Down) เพื่อจำกัดการเดินทาง และลดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 ทำให้ธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ซึ่งมีรายได้หลักมาจากกลุ่มนักท่องเที่ยวต้องสูญเสีย

ลูกค้า และรายได้ แต่ก็ไม่ได้มีผลที่ทำให้เกิดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

3) อัตราภาษีรถ (TAX)

จากการศึกษาพบว่า อัตราภาษีรถ ส่งผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในทิศทางเดียวกัน

การเพิ่มขึ้นของอัตราภาษีรถ ส่งผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากการเพิ่มอัตราภาษีรถ ทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง และส่งผลให้คนหันไปใช้บริการ ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เพิ่มขึ้น ดังนั้น อัตราภาษีรถถือเป็นเครื่องมือหลักสำคัญของรัฐบาล เพื่อลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนนที่มีมากเกินไปจนเกินจำนวนถนนที่จะสามารถรองรับ และเป็นการสนับสนุนให้ประชากรหันไปใช้บริการรถสาธารณะเพิ่มขึ้นด้วย

4) ค่าใบอนุญาตขับขี่ (LIC)

จากการศึกษาพบว่า ค่าใบอนุญาตขับขี่ ส่งผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในทิศทางเดียวกัน

การเพิ่มขึ้นของราคาค่าใบอนุญาตขับขี่ ส่งผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจ ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากราคาค่าใบอนุญาตขับขี่ ทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง และส่งผลให้คนหันไปใช้บริการ ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

5) จำนวนของประชากร (POP)

จากการศึกษาพบว่า จำนวนของประชากร ไม่มีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจ ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ถึงแม้ว่าจำนวนประชากรกับปริมาณความต้องการหรืออุปสงค์ในสินค้าใดๆจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน แต่การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของประชากรไม่ได้มีผลที่ทำให้เกิดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

6) จำนวนรถ (VEH)

จากการศึกษาพบว่า ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้โดยที่ตัวแปรจำนวนรถ ส่งผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เมื่อการเพิ่มขึ้นจำนวนรถบนท้องถนนไม่สัมพันธ์กับพื้นที่ของถนน จึงนำมาซึ่งปัญหาการจราจรติดขัด ดังนั้นจึงเกิดแนวคิดการแชร์การเดินทาง ผ่านธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เป็นการช่วยลดจำนวนรถบนท้องถนน และได้คืนพื้นที่จอดรถ รัฐบาลในหลายๆประเทศให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาดังกล่าว และสนับสนุนให้แอปพลิเคชันเรียกรถไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ถูกกฎหมาย จึงได้ออกกฎหมายมารับแอปพลิเคชันเหล่านี้

ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธีสมการถดถอยพหุคูณ สามารถอธิบายความแตกต่างที่พบ ว่ามีนัยสำคัญทางหรือไม่ โดยพิจารณาได้จากค่า p-value หากค่า p-value มีค่าน้อยกว่าความผิดพลาดที่กำหนด $\alpha = 0.05$ แสดงว่าความแตกต่างที่พบมีนัยสำคัญทางสถิติ หาก p-value มีค่าน้อยกว่า α แสดงว่าไม่พบความแตกต่าง หรือไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ทำให้เกิดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ประกอบไปด้วย 4 ตัวแปร โดยสามารถเรียงจากตัวแปรที่มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระมากที่สุด ได้ดังนี้ 1.ปัจจัยด้านราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ (PTX) ให้ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ (β) = 0.791 และค่า Significant = 0.006 2.ปัจจัยด้านค่าใบอนุญาตขับขี่ (LIC) ให้ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ (β) = 0.608 และค่า Significant = 0.040, 3.ปัจจัยด้านอัตราภาษีรถ (TAX) ให้ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ (β) = 0.428 และค่า Significant = 0.027 และ 4.ปัจจัยด้านจำนวนรถ (VEH) ให้ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ (β) = 0.328 และค่า Significant = 0.035

สำหรับตัวแปรที่ไม่มีนัยทางสถิติที่ทำให้เกิดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ประกอบไปด้วย 2 ตัวแปร ได้แก่ 1.ปัจจัยด้านสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 (COV) ให้ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ (β) = 0.331 และค่า Significant = 0.118 และ 2.ปัจจัยด้านจำนวนของประชากร (POP) ให้ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ (β) = 0.161 และค่า Significant = 0.363

5.2 ผลการศึกษาการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในไทย และอาเซียน

ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ที่มีความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ส่งผลกระทบต่อทั้งด้านเศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งมีทั้งข้อดีและข้อเสีย จึงเป็นความท้าทายอย่างมากของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล และรักษาผลประโยชน์แก่บุคคลที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว ซึ่งผลจากดิสรัปทีฟเทคโนโลยี (Disruptive Technology) ที่เกิดขึ้นนี้ ทำให้เกิดแนวทางการออกกฎหมายที่หลากหลาย โดยสามารถเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในไทย และอาเซียน โดยแบ่งออกเป็น 4 ด้าน สามารถสรุปได้ดังนี้

1) ด้านบุคคล

ประเทศสิงคโปร์ ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่และรถเช่าส่วนตัว (TPDVL) / ใบอนุญาตอาชีพศึกษาขับ

รถเอกเซน (PDVL) สำหรับการขับรถรับจ้าง, ผ่านการอบรม 10 ชั่วโมง ตามที่กฎหมายกำหนด, ต่อใบอนุญาตขับรถทุกๆ 6 ปี และต้องเสียค่าธรรมเนียมรายปีเช่นเดียวกับรถแท็กซี่ดั้งเดิม

ประเทศมาเลเซีย ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาตขับรถ PSV และต้องสมัครขับรถ Ride-Sharing บนระบบอิเล็กทรอนิกส์, เป็นพลเมืองของประเทศมาเลเซีย และมีอายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี, ผ่านการตรวจสอบสุขภาพ ไม่มีประวัติอาชญากรรมและไม่ขึ้นบัญชีดำตามท้องถนนจากกรมขนส่งทางบก (JPJ) หรือตำรวจมาเลเซีย (PDRM) และผ่านการฝึกอบรมเป็นเวลา 6 ชั่วโมง และเสียค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมอยู่ที่ 200 ริงกิตมาเลเซีย

ประเทศบรูไน ผู้ขับขี่จะต้องลงทะเบียนขับรถผ่านทางเว็บไซต์ Dart เท่านั้น, ต้องผ่านการทดสอบ และอบรมกับ JPD (หน่วยงานออกใบขับขี่รถยนต์) เพื่อขอรับใบอนุญาตใบขับขี่ประเภท 12 (รถยนต์รับจ้าง), ต้องผ่านการคัดกรองและผ่านการรับรองจาก JPD ก่อนที่จะเข้ารับการฝึกอบรมให้บริการของ Dart, เป็นพลเมืองชาวบรูไน หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในประเทศบรูไน และต้องมีอายุมากกว่า 21 ปี, การเป็นคนขับ Dart Car จะมีค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมใบอนุญาต และค่าธรรมเนียมการลงทะเบียนอยู่ที่ \$ 200 และจะต้องทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้โดยสาร ตามที่กฎหมายกำหนด

ประเทศอินโดนีเซีย ผู้ขับขี่จะอยู่ภายใต้การดูแลของสหกรณ์รถยนต์ประเทศอินโดนีเซีย (PRRI) และต้องยื่นขอใบอนุญาตขับขี่กับกระทรวงคมนาคม

ประเทศฟิลิปปินส์ ผู้ขับขี่ต้องตรวจสอบประวัติผู้ขับขี่ และประวัติการก่ออาชญากรรมจากสำนักงานสอบสวนแห่งชาติที่ถูกต้อง (NBI), ได้รับใบอนุญาตขับขี่จากกรมการขนส่งทางบก (LTFRB), ต้องมีอายุระหว่าง 21-60 ปี และสำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 61-65 ปี จะต้องมีการรับรองทางการแพทย์ระบุว่าสามารถปฏิบัติงานได้

ประเทศเวียดนาม ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ ประเภทไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

ประเทศกัมพูชา ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่จาก MPWT, เป็นพลเมืองชาวกัมพูชา หรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในประเทศกัมพูชา และได้รับการตรวจสอบประวัติการก่ออาชญากรรม

ประเทศไทย ผู้ขับขี่ต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย, มีสิทธิ์ครอบครองรถนั้น, ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ และผ่านการอบรมตามที่กฎหมายกำหนด

ประเทศเมียนมา ผู้ขับขี่ต้องมีใบขับขี่ประเภท D หรือ E (เป็นใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถเช่าที่เป็นรถโดยสาร) จาก RTAD, ต้องมีใบเสียภาษีเทศบาลเกี่ยวกับรถ (Municipal Wheel Tax), ต้องมีใบอนุญาตธุรกิจแท็กซี่ และต้องตรวจสอบประวัติผู้ขับขี่

ประเทศลาว ผู้ขับขี่ต้องได้รับการตรวจสอบประวัติอย่างละเอียด และผ่านการอบรม 10 ชั่วโมง ตามที่กฎหมายกำหนด

2) ด้านตัวรถ

ประเทศสิงคโปร์ ต้องยื่นขอจดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบกประเทศสิงคโปร์ (LTA), ติดเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์บนกระจกรถยนต์ เพื่อบ่งบอกว่าเป็นรถที่ใช้สำหรับรับจ้าง และต้องทำประกันภัยรถยนต์ โดยระบุจุดประสงค์ในการประกันภัยไว้เพื่อการพาณิชย์

ประเทศมาเลเซีย รถยนต์ที่นำมาให้บริการไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะ, ต้องมีจำนวนที่นั่ง 4 ถึง 11 ที่นั่ง (รวมที่นั่งคนขับ), รถที่นำมาให้บริการจะต้องเป็นรถยนต์ใหม่ หรือมีอายุไม่เกิน 5 ปี นับจากวันที่จดทะเบียนกับขนส่งทางบกมาเลเซีย รถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 3 ปีขึ้นไป จะต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถเป็นประจำทุกปี, จะต้องแสดงสัญลักษณ์ให้ทราบว่าอยู่ระหว่างให้บริการผู้โดยสาร, ต้องทำประกันภัยรถยนต์ เพื่อกู้มครองผู้โดยสารและบุคคลที่สาม และรถยนต์จะต้องได้มาตรฐาน 3 ดาว ตามโครงการประเมินรถยนต์ใหม่

ประเทศบรูไน ต้องขอลงทะเบียนรถยนต์ และต้องนำรถเข้าศูนย์ตรวจสอบยานพาหนะกรมการขนส่งทางบกซึ่ง ให้บริการตรวจสอบยานพาหนะของรัฐบาล (BG) เพื่อเปลี่ยนหมายเลขทะเบียน และตรวจสอบการเปลี่ยนสีรถ สำหรับรถยนต์ที่นำมาให้บริการจะต้องมีอายุน้อยกว่า 7 ปี และผ่านการตรวจสอบสภาพรถตามของระเบียบ JPD

ประเทศอินโดนีเซีย ต้องยื่นขอจดทะเบียนกับกระทรวงคมนาคมหรือรัฐบาลท้องถิ่น, ติดสติ๊กเกอร์ขนาดรัศมี 15 เซนติเมตรที่กระจกหน้ารถให้เห็นเด่นชัด และสำหรับโควต้าจำนวนยานพาหนะ จะถูกกำหนดโดยรัฐบาลท้องถิ่น และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (ขึ้นอยู่กับพื้นที่ปฏิบัติการ)

ประเทศฟิลิปปินส์ ต้องนำรถเข้าตรวจสอบ และได้รับการรับรองว่าสามารถให้บริการไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ได้, รถยนต์ที่นำมาให้บริการจะต้องเป็นรถยนต์แฮทช์แบค (รถยนต์ขนาดกะทัดรัด) ตามที่กรมขนส่งทางบกกำหนด และต้องทำประกันภัยตัวรถ

ประเทศเวียดนาม ต้องยื่นขอจดทะเบียน, ติดป้ายหลังคาค้ายกักรถแท็กซี่ตรงด้านบนของตัวรถ และจะต้องนำสติกเกอร์ทั้งหมดสามใบที่ได้รับจากการขอรับใบอนุญาตขับขี่ นำมาติดไว้ที่หน้าต่างด้านหน้า และอีกสองใบติดที่หน้าต่างด้านหลังของรถยนต์ และต้องทำประกันภัยตัวรถ

ประเทศกัมพูชา รถที่นำมาให้บริการต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถ และต้องมีบัตรประจำตัวรถ

ประเทศไทย รถต้องมีเครื่องอุปกรณ์ครบถ้วน มีความสะอาดเหมาะสมสำหรับรับคนโดยสาร, อายุไม่เกิน 9 ปี โดยต้องเป็นรถที่ไม่ถูกตัดแปลง หรือซ่อมแซมจากรถที่ประสบอุบัติเหตุรุนแรง, ต้องมีกระจกมองเห็นชัด กระจกด้านหน้าถ้าติดฟิล์ม ต้องให้แสงผ่านได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70, ต้องให้บริการในท้องที่ที่รถนั้นจดทะเบียนเป็นหลัก และต้องติดเครื่องหมาย หรือสัญลักษณ์ตามที่กำหนด

ประเทศเมียนมา รถยนต์ที่นำมาให้บริการจะต้องมีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 9 ที่นั่ง (รวมที่นั่งคนขับ), ต้องเป็นรถรุ่น 2,000 ขึ้นไป ไม่รับรถที่มีขนาด 660 ซีซี และตรวจสอบความปลอดภัยของยานพาหนะ

ประเทศลาว รถยนต์ที่นำมาให้บริการจะต้องมีกรรมธรรม์ประกันภัย

3) ด้านบริษัทที่ขอใบอนุญาต

ประเทศสิงคโปร์ ต้องยื่นลงทะเบียนขอเป็นผู้ประกอบการในระบบอิเล็กทรอนิกส์, อัตราค่าโดยสารจะต้องคิดตามจริงในการเดินทางแต่ละเที่ยวโดยไม่บวกกำไรเพิ่มเติม, รายงานข้อมูลรถยนต์คนขับ และข้อมูลเส้นทางการเดินรถให้ภาครัฐทราบ, ต้องเสียภาษีเงินได้ และค่าธรรมเนียม เพื่อสมทบกองทุนอุดหนุนแท็กซี่ที่ได้รับผลกระทบ

ประเทศมาเลเซีย ต้องขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจกับคณะกรรมการการขนส่ง (SPAD), บริษัทจะต้องมีต้นทุนการประกอบธุรกิจขั้นต่ำ 100,000 ริงกิตมาเลเซีย และคณะกรรมการบริษัทอย่างน้อย 1 คน จะต้องเป็นพลเมือง และมีถิ่นที่อยู่อาศัยในประเทศมาเลเซีย, บริษัทจะต้องลงทะเบียนเป็นนิติบุคคลกับคณะกรรมการสหกรณ์สังคมแห่งมาเลเซีย, ทำประกันภัยสำหรับผู้ขับขี่, ผู้โดยสาร, ตัวรถ และบุคคลที่สามในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ และผู้ประกอบการที่ให้บริการไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ก่อนวันที่กฎหมายบังคับใช้ (12 กรกฎาคม 2018) จะได้รับการผ่อนผัน (Grace Period) เป็นระยะเวลา 1 ปี

ประเทศบรูไน บริษัทเทคโนโลยี Dart เป็นบริษัทท้องถิ่นบริษัทเดียวที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการบริการแบ่งปันรถ ไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ตามประกาศของกระทรวงคมนาคม

ประเทศอินโดนีเซีย บริษัทจะต้องจ่ายภาษีตามที่รัฐบาลกำหนด, ต้องร่วมมือกับบริษัทขนส่งภายในประเทศที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวง ในการยื่นขอจดทะเบียนใบอนุญาตประกอบธุรกิจ Ride-Sharing, ต้องสร้างโรงงานซ่อมบำรุงรถที่ให้บริการ และดำเนินการทดสอบความเรียบร้อยก่อน

ให้บริการ, มีจำนวนรถขั้นต่ำอย่างน้อย 5 คัน และต้องมีพื้นที่จอดรถ โรงรถ เพียงพอกับจำนวนของยานพาหนะ

ประเทศฟิลิปปินส์ บริษัทต้องขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจกับกรมการขนส่งทางบก (LTFRB) เพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะ (CPC), ผู้ประกอบการต่างชาติสามารถเข้ามาถือหุ้นบริษัทได้ไม่เกิน 40%, ต้องส่งมอบข้อมูลให้กับหน่วยงานกำกับดูแล เพื่อรักษาบรรทัดฐานการคุ้มครองลูกค้า และต้องทำประกันภัยความเสี่ยงทุกประเภท ภายใต้ข้อบังคับที่ออกโดย LTFRB โดยฝ่ายที่รับผิดชอบในการทำประกันกรรมธรรม์ประกันภัยผู้โดยสารคือ TNVs,

ประเทศเวียดนาม บริษัทต้องยื่นขอรับการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการ, ต้องให้สัญญาจ้างกับพนักงาน และจัดการฝึกอบรมพนักงานด้านความปลอดภัยการจราจร รวมทั้งต้องทำประกันสังคมให้แก่พนักงาน และบริษัทที่เข้าเงื่อนไข สามารถให้บริการในเวียดนามได้ภายใต้สัญญา 3 ปี

ประเทศกัมพูชา บริษัทจะต้องทำประกันภัยให้แก่ผู้โดยสาร และคนขับ

ประเทศไทย บริษัทต้องเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย, ต้องมีพื้นที่ให้บริการที่ครอบคลุม มีโครงสร้างองค์กรที่น่าเชื่อถือ มีระบบเทคโนโลยีเป็นของตนเอง มีหลักเกณฑ์การคิดและแสดงค่าโดยสารตามกฎหมายที่กำหนด และมีศูนย์บริการลูกค้าและรับเรื่องร้องเรียน 24 ชั่วโมง และมีระบบจัดการข้อร้องเรียน โดยให้มีการระงับการ ให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ทันที และที่น่าสนใจคือ การบริการลูกค้า ต้องมีภาษาให้บริการอย่างน้อย 3 ภาษา นั่นก็คือ ไทย อังกฤษ และ จีน

ประเทศเมียนมา บริษัทจะต้องเข้าโครงการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (PAI) ซึ่งครอบคลุมผู้ขับขี่ และผู้โดยสารในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างการนั่ง (สูงสุด 1,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการเรียกร้องค่ารักษาพยาบาลสำหรับกลุ่ม)

ประเทศลาว บริษัทต้องทำประกันภัยโดยให้ความคุ้มครองการประกันมาตรฐานสำหรับบริการ Ride-Sharing แก่คนขับ และผู้โดยสาร รวมไปถึงการดูแลสุขภาพผู้ขับขี่

4) ด้านระบบและการให้บริการ

ประเทศสิงคโปร์ ไม่อนุญาตให้จอดรับผู้โดยสารในจุดที่แท็กซี่ดั้งเดิมจอดรับผู้โดยสาร หรือโบกเรียกริมนอนได้ โดยต้องทำการจองล่วงหน้าผ่านแอปพลิเคชัน และสามารถรับผู้โดยสารได้ไม่เกิน 2 เทียบ ต่อวัน

ประเทศมาเลเซีย การจอง หรือการทำธุรกรรม และค่าโดยสารสำหรับการเดินทางดังกล่าว จะอำนวยความสะดวกผ่านแอปพลิเคชันบนมือถือ

ประเทศบรูไน ค่าโดยสารรถแท็กซี่จะถูกกำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก ซึ่งคิดค่าบริการเริ่มต้นอยู่ที่ \$ 3.50 และสำหรับการชำระเงิน ผู้ใช้สามารถชำระเงินได้สองวิธี คือ เงินสด หรือจ่ายผ่านบัตรเครดิตหรือมาสเตอร์การ์ด

ประเทศอินโดนีเซีย การคิดค่าบริการจะต้องไม่แตกต่างไปจากค่าบริการของรถแท็กซี่ โดยกำหนดให้การคิดค่าบริการ ไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) สามารถกำหนดให้สูงหรือต่ำได้ภายใต้กรอบที่กำหนด ซึ่งช่วงค่าโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์ อยู่ที่ 1,200 รูเปียห์ (S 0.085) ต่อกม. ถึง 1,400 รูเปียห์ (S 0.099) ต่อกม. ส่วนอัตราค่าโดยสารรถยนต์ขึ้นอยู่กับพื้นที่การให้บริการ

ประเทศฟิลิปปินส์ อนุญาตให้บริษัทไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) กำหนดรูปแบบค่าโดยสารเองได้ ภายใต้การกำกับดูแลของ LTFRB โดยคิดค่าโดยสารตามมิเตอร์ (อิงตาม LTFRB) เหมือนกับรถแท็กซี่ดั้งเดิม แต่สิ่งที่ต้องจ่ายเพิ่มเติมคือ ค่าธรรมเนียมการจองรถ ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละเมือง

ประเทศเวียดนาม เป็นการจองผ่านแอปพลิเคชันล่วงหน้า ราคาในแอปเป็นเพียงการประมาณค่าโดยสารจริง โดยจะคำนวณตามมิเตอร์รถที่ได้จองไว้

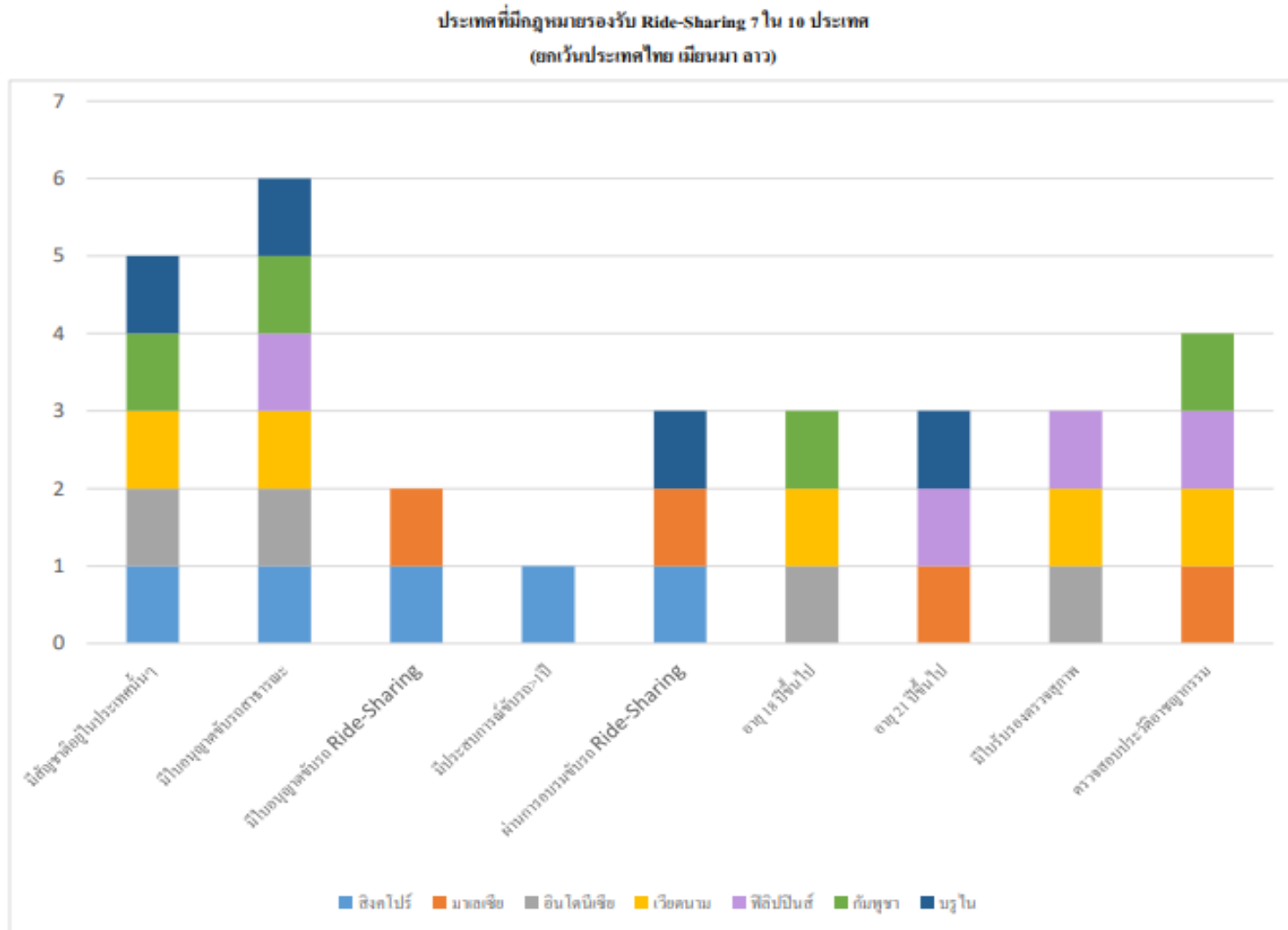
ประเทศกัมพูชา สำหรับอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำจะอยู่ที่ KHR 4,000 อัตราค่าโดยสารพื้นฐานจะอยู่ที่ KHR 3,000 และอัตราค่าโดยสารต่อ KM จะอยู่ที่ KHR 2,000

ประเทศไทย ต้องมีเครื่องมือสื่อสารที่สามารถให้บริการผ่านแอปพลิเคชันหรือระบบอื่นใดของผู้ได้รับอนุญาตเป็นผู้ให้บริการขนส่งล่วงหน้าที่เป็นสมาชิก, จัดให้มีการประกันภัยเพิ่มเติมจากประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ให้บริการในท้องที่ที่รถนั้นจดทะเบียนเป็นหลัก และให้บริการโดยการเรียกผ่านแอปพลิเคชันเท่านั้น, ชั่วโมงการทำงานปกติกับการขับรถให้บริการรับคนโดยสารต้องไม่เกิน 12 ชั่วโมง, เมื่อใช้เป็นรถที่ให้บริการรับคนโดยสารต้องติดเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ประเทศเมียนมา จองรถล่วงหน้าผ่านแอปพลิเคชันบนมือถือ และค่าธรรมเนียมแพลตฟอร์มจะเป็นอัตราคงที่จำนวน MMK 100

ประเทศลาว จองรถล่วงหน้าผ่านแอปพลิเคชัน LOCA สำหรับอัตราค่าโดยสารเป็นไปตามที่บริษัทกำหนด ภายใต้การกำกับดูแลของกรมขนส่งทางบก

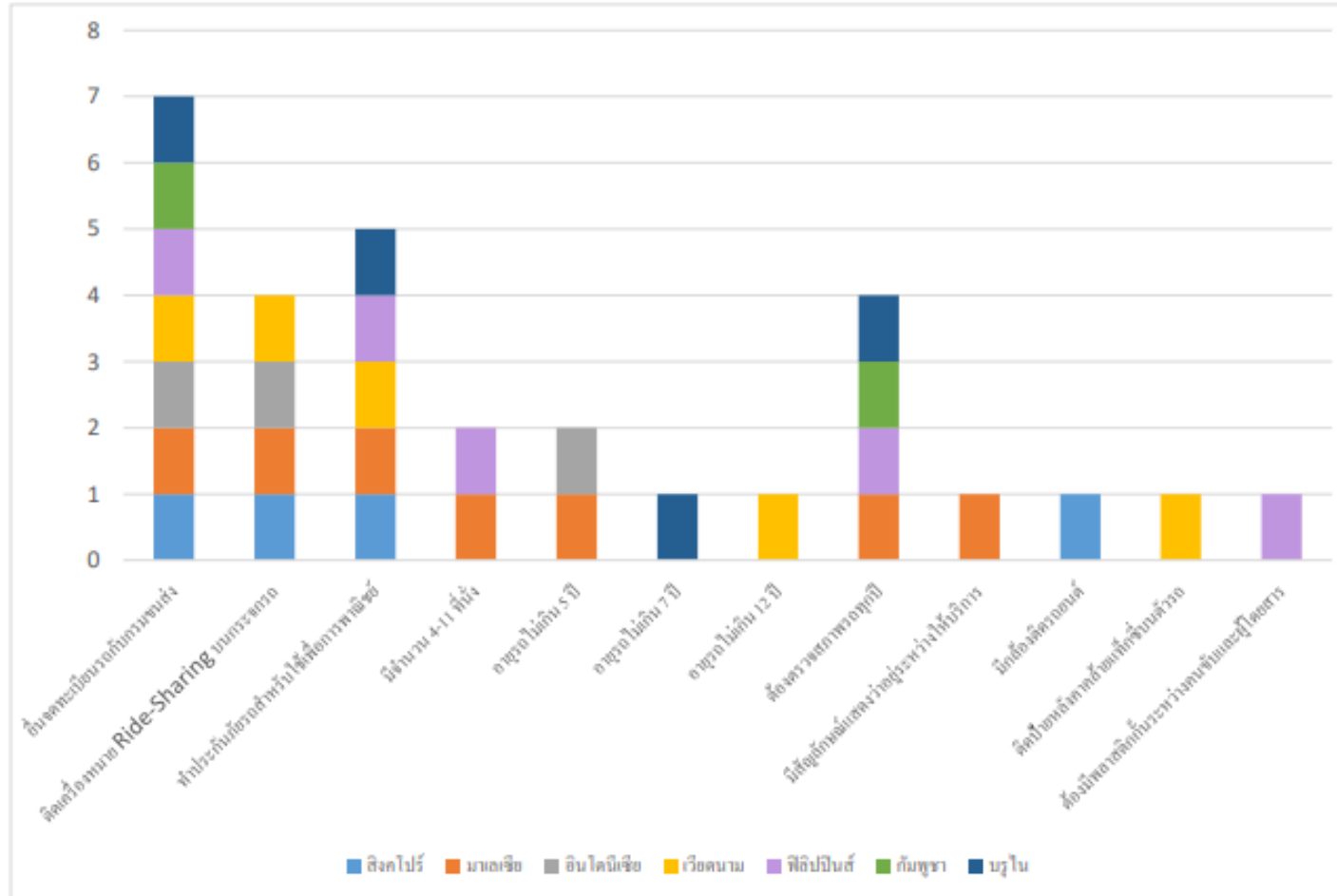
1.ด้านตัวรถ



ภาพที่ 5.1 สรุปผลการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ด้านตัวรถ
ที่มา : ผู้วิจัย

2.ด้านบุคคล

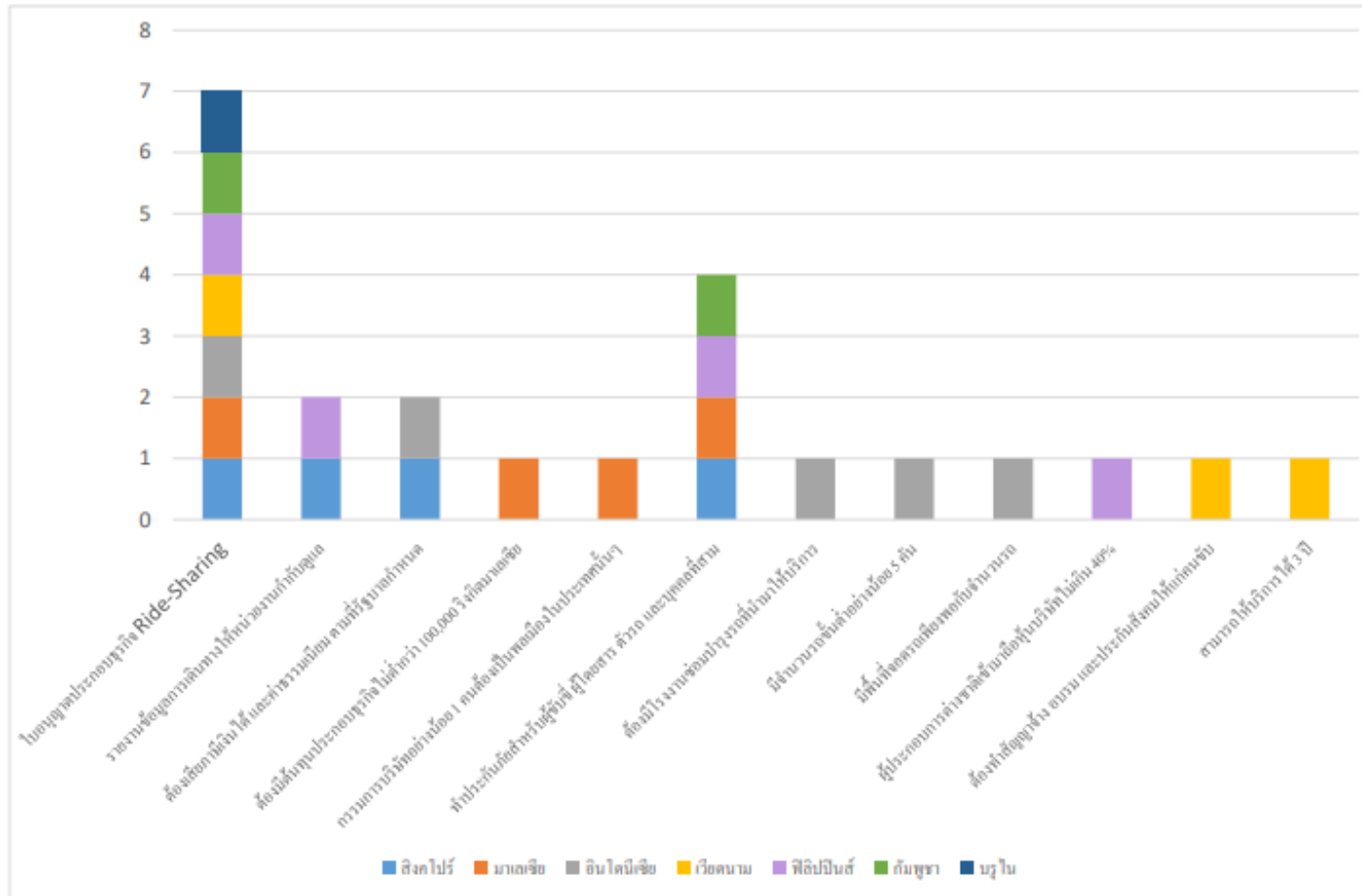
ประเทศที่มีกฎหมายรองรับ Ride-Sharing 7 ใน 10 ประเทศ
(ยกเว้นประเทศไทย เวียดนาม ลาว)



ภาพที่ 5.2 สรุปผลการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ด้านบุคคล
ที่มา : ผู้วิจัย

3.ด้านบริษัทที่ขอใบอนุญาต

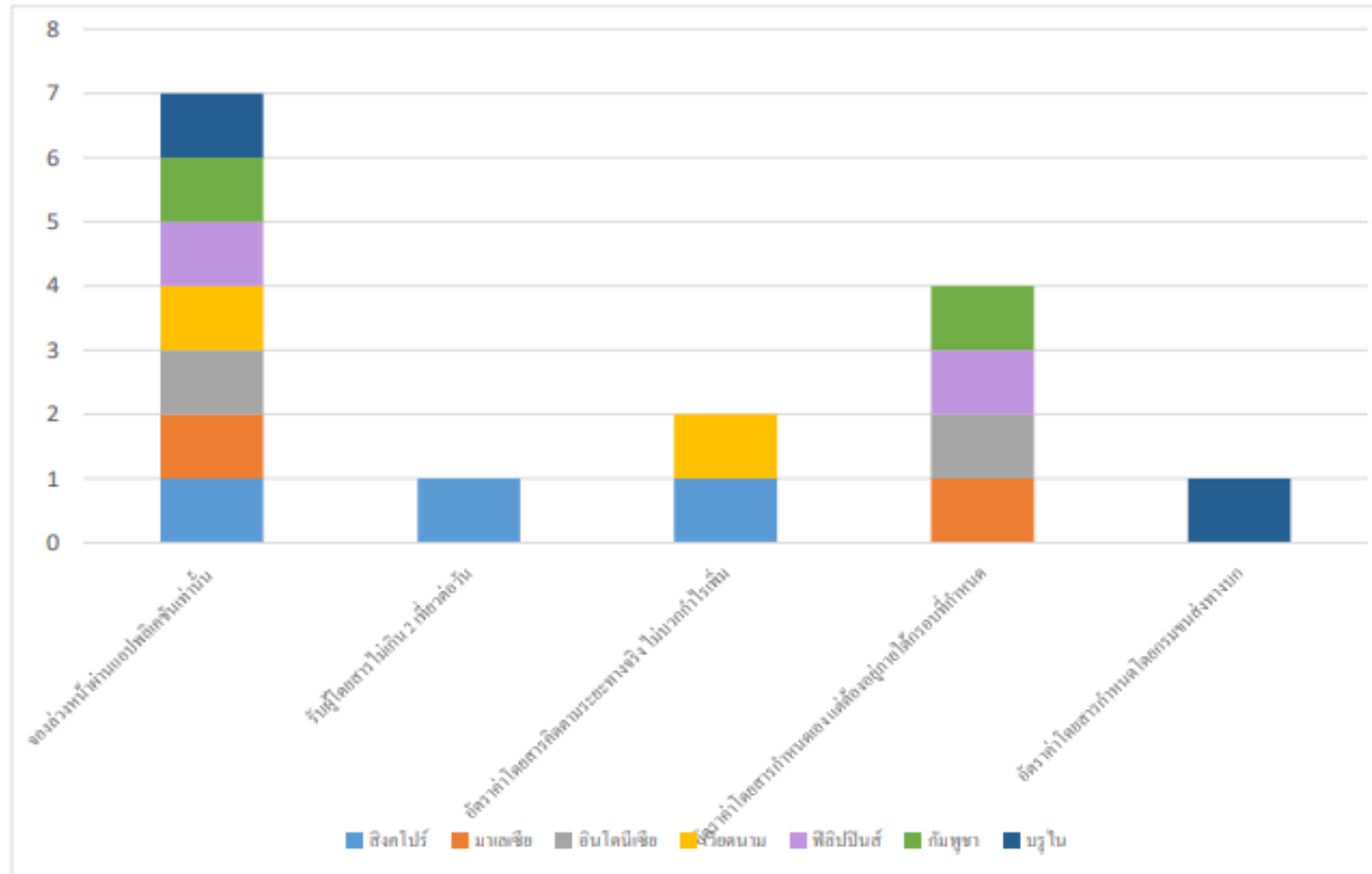
ประเทศที่มีกฎหมายรองรับ Ride-Sharing 7 ใน 10 ประเทศ
(ยกเว้นประเทศไทย เมียนมา ลาว)



ภาพที่ 5.3 สรุปผลการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ด้านบริษัทที่ขอใบอนุญาต
ที่มา : ผู้วิจัย

4.ด้านระบบและการให้บริการ

ประเทศที่มีกฎหมายรองรับ Ride-Sharing 7 ใน 10 ประเทศ
(ยกเว้นประเทศไทย เวียดนาม ลาว)



ภาพที่ 5.4 สรุปผลการเปรียบเทียบนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ด้านระบบและการให้บริการ
ที่มา : ผู้วิจัย

5.3 สรุปจุดแข็ง และจุดอ่อนของการกำหนดนโยบาย และกฎหมายไรต์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ในประเทศอาเซียน

ประเทศ	จุดแข็ง	จุดอ่อน
สิงคโปร์	<ul style="list-style-type: none"> - มีประสบการณ์และความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี - มีหน่วยงานย่อยที่สามารถทำงานสนับสนุนซึ่งกันและกัน - การบังคับใช้กฎหมายเข้มงวด - มีการบริหารอย่างกระจายอำนาจ มีกลไกสนับสนุนงานในทุกระดับพื้นที่ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ - รัฐบาลมีความเห็นชอบต่อนโยบายการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะ มีแผนหลักระดับชาติด้านความปลอดภัยทางถนน 	<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจาก มาตรฐานความก้าวหน้าทางด้าน IT ในประเทศสูง ส่งผลให้ต้นทุนการเข้าสู่ธุรกิจสูงขึ้นตามไปด้วย การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการรายย่อยเป็นไปได้ยาก
บรูไน	<ul style="list-style-type: none"> - มีข้อมูลเกี่ยวกับรถ, การจดทะเบียน, ผู้ประกอบการ ฯลฯ 	<ul style="list-style-type: none"> - การออกใบอนุญาตขับขี่ ไม่ได้เน้นความสำคัญ - เรื่องความปลอดภัยที่เพียงพอ - อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายด้านความปลอดภัยยังมีข้อจำกัด - การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวด
ฟิลิปปินส์	<ul style="list-style-type: none"> - มีกฎหมายรองรับอำนาจหน้าที่และการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างองค์กรใหญ่และปฏิบัติงานช้า - กฎระเบียบไม่เอื้อต่อการปฏิบัติงาน มีความล่าช้า - บุคลากรไม่เพียงพอ ขาดความเชี่ยวชาญเฉพาะในบางด้าน

ประเทศ	จุดแข็ง	จุดอ่อน
เวียดนาม	<ul style="list-style-type: none"> - รัฐบาลสนับสนุนประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายด้านความปลอดภัยยังมีข้อจำกัด
กัมพูชา	<ul style="list-style-type: none"> - รัฐบาลมีความเห็นชอบต่อนโยบายการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน - รัฐบาลให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะ 	<ul style="list-style-type: none"> - การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวด - ขาดข้อตกลงด้านกฎหมายใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศในบางประเทศ
อินโดนีเซีย	<ul style="list-style-type: none"> - มีการบริหารอย่างกระจายอำนาจ มีกลไกสนับสนุนงานในทุกระดับพื้นที่ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ - รัฐบาลส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ปฏิบัติการระดับการความปลอดภัย
มาเลเซีย	<ul style="list-style-type: none"> - การบังคับใช้กฎหมายเข้มงวด - บุคลากรมีพื้นฐานทางวิชาการและมีความชำนาญในการประกอบวิชาชีพ - มีหน่วยงานย่อยที่สามารถทำงานสนับสนุนซึ่งกันและกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีประสบการณ์และความสามารถในการใช้เทคโนโลยีแต่ยังขาดความครอบคลุมและความทันสมัยของเทคโนโลยี

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา

เนื้อหาในบทของสรุปผลการศึกษานี้จะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ สรุปผลการศึกษา ประโยชน์ที่ได้รับจากงานวิจัย และข้อเสนอแนะเพื่อศึกษาการทำวิจัยครั้งต่อไป

6.1 สรุปผลการวิจัย

ผลจากการศึกษาในงานวิจัยเกี่ยวกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) สรุปได้ว่า ตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ทำให้เกิดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ได้แก่ ราคาค่าบริการรถขนส่งสาธารณะ (PTX), อัตราภาษีรถ (TAX), ค่าใบอนุญาตขับขี่ (LIC) และจำนวนรถ (VEH)

ในส่วนของตัวแปร สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 (COV) และจำนวนของประชากร (POP) ไม่มีผลต่อนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing)

จากผลการวิเคราะห์สมการถดถอย ทำให้เห็นว่ามีปัจจัยใดบ้างที่ทำให้เกิดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) เพื่อให้ประเทศที่ยังไม่มีกฎหมายรองรับการให้บริการในลักษณะนี้สามารถนำไปเป็นกรณีศึกษา เพื่อนำไปปรับใช้ในการกำหนดนโยบาย หรือกฎหมายการกำกับดูแลธุรกิจดังกล่าว แม้ว่าอาจจะไม่ได้นำไปสู่ข้อเสนอของนโยบายได้ทันที ซึ่งต้องจะขึ้นอยู่กับบริบททางสังคม และวัฒนธรรมของประเทศนั้นๆ ด้วย

สำหรับตัวแปรด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 (COV) และปัจจัยด้านจำนวนของประชากรถึงแม้ว่าผลทางสถิติอาจจะไม่ส่งผลให้เกิดนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อาจเกิดจากการที่ไม่มีหลักฐานเพียงพอที่จะสนับสนุนหรือขนาดตัวอย่าง (sample size) ที่ใช้ในการวิจัยมีขนาดน้อยเกินไปที่จะพบความแตกต่างนี้ ซึ่งก็ไม่ได้หมายความว่าไม่มีความเกี่ยวข้องกับนโยบายหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการกำกับดูแลธุรกิจไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) แต่อาจมีความเกี่ยวข้องทางด้านผลของข้อมูลมากกว่า

โดยสรุปผลจากการศึกษาจะพบได้ว่าไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมไทยในหลายแง่มุม อีกทั้งประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนจำนวน 7 ใน 10 ประเทศ (ยกเว้นประเทศไทย เมียนมา ลาว) ล้วนให้การสนับสนุน และมีกฎหมายรองรับการให้บริการแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริ่ง (Ride-Sharing) อย่างถูกกฎหมาย เพื่อบริหารจัดการจำนวนยานพาหนะ, แก้ไขปัญหาจราจรติดขัด และยังเป็นโอกาสให้เกิดการแข่งขันด้านการให้บริการ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้บริโภค

ดังนั้น ภาครัฐบาล หรือหน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจการให้บริการยานพาหนะร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ควรเพิ่มกฎระเบียบ ข้อบังคับให้สอดคล้องกับรูปแบบการให้บริการในลักษณะนี้ เพื่อให้สามารถควบคุมการให้บริการผ่านแอปพลิเคชันได้ทั่วถึง และทำให้ธุรกิจเกิดต้นทุนในการให้บริการมากขึ้น เพื่อลดปัญหาการดำเนินธุรกิจที่ไม่เป็นธรรมจนนำมาซึ่งการวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology) สามารถเข้ามาเปลี่ยนแปลงบริบทที่เป็นอยู่ปัจจุบัน และยังทำลายระบบการให้บริการขนส่งสาธารณะในลักษณะเดิม ซึ่งเป็นการปฏิวัติสังคมไปในทางที่ดีขึ้น อาจถือได้ว่าเป็นแนวทางธุรกิจที่ถูกใจผู้บริโภคแต่อาจไม่ถูกใจผู้ประกอบการเดิม

6.2 ประโยชน์ที่ได้รับจากงานวิจัย

ธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ถือเป็นกลุ่มธุรกิจ ที่ได้รับความนิยมและเติบโตเพิ่มขึ้นในอาเซียนอย่างรวดเร็วสอดคล้องไปกับกระแสโลก และเป็นธุรกิจแชร์ริงอีโคโนมี (Sharing Economy) หลักๆ ที่เข้ามามีผลกระทบต่อตลาด เศรษฐกิจ สังคม การเมือง และกฎหมายการกำกับดูแลธุรกิจทั้งในปัจจุบัน และในอนาคต

ไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ถือเป็นทางเลือกสำคัญที่ช่วยสร้างประโยชน์ต่อระบบคมนาคมขนส่งทั้งระบบ เพราะไม่เพียงแต่จะช่วยอำนวยความสะดวกในด้านการเดินทาง แต่ยังรวมถึงกลุ่มนักท่องเที่ยว ซึ่งนำรายได้มหาศาลมาสู่ประเทศ ในส่วนของข้อมูลดิจิทัลที่ถูกบันทึกจากแอปพลิเคชันยังสามารถนำมาช่วยในการต่อยอด และพัฒนาในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยว การวางแผนแก้ไขปัญหาการจราจร หรือการวางผังเมืองในอนาคต

1) ภาคสังคม

ไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) ได้เข้ามาช่วยยกระดับระบบคมนาคมขนส่ง โดยเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน พร้อมช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี ไม่ว่าจะเป็นทั้งผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร

2) ภาคเศรษฐกิจ

สร้างประโยชน์ส่วนเพิ่มให้กับระบบเศรษฐกิจ ทั้งรายได้โดยตรงที่เกิดขึ้นจากการให้บริการและรายได้ทางอ้อมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง โดยรายได้เหล่านี้ได้กระจายไปสู่อุตสาหกรรมหลักต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจโดยรวม

3) ภาคการท่องเที่ยว

ไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) มีส่วนช่วยในการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยได้กลายเป็นหนึ่งในทางเลือกสำคัญที่ช่วยรองรับการให้บริการนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ โดยเฉพาะในยุคปัจจุบันที่นักท่องเที่ยวแบบกลุ่มเล็กหรือมีการท่องเที่ยวแบบอิสระ (Free Individual Traveler) มีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 75 ในขณะที่นักท่องเที่ยวแบบกลุ่มใหญ่เหลือเพียงร้อยละ 25 เท่านั้น

6.3 ข้อเสนอแนะเพื่อศึกษาการทำวิจัยครั้งต่อไป

- 1) ผู้ขับรถดั้งเดิมควรปรับปรุงการให้บริการของตนเองให้มีคุณภาพ และมีมาตรฐาน เพื่อสร้างความเชื่อมั่น และความประทับใจแก่ผู้โดยสาร ประกอบกับในปัจจุบันมีการให้บริการของธุรกิจไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) เข้ามาเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับผู้โดยสาร และทำให้เกิดการพลิกผันของธุรกิจมากมาย เนื่องจาก ดิสรัปทีฟ เทคโนโลยี (Disruptive Technology) ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมหลักแทบจะทุกอุตสาหกรรม ทำให้ผู้ประกอบการต่างๆ เริ่มแข่งขันกันเพื่อตอบสนองต่อธุรกิจที่ออกมาในรูปแบบของสตาร์ทอัพ (Start up) ที่จะเข้ามาดิสรัป (Disrupt) ธุรกิจดั้งเดิม ดังนั้น หากผู้ขับรถดั้งเดิม มีการปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการให้มีมาตรฐานที่ดี ก็จะสามารถสร้างข้อได้เปรียบ และเพิ่มคุณค่าให้กับตนเองได้ เพราะการให้บริการในลักษณะเดิมมีจำนวนมาก และมีกฎหมายรองรับการให้บริการ ดังนั้นการปฏิรูประบบที่ล้ำสมัยเกี่ยวกับการให้บริการให้สอดคล้องกับการให้บริการของไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) จะช่วยให้ผู้ขับรถทั้ง 2 ฝ่ายสามารถอยู่ร่วมกันได้ และทำให้การให้บริการรถสาธารณะมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 2) ผู้วิจัยแนะนำให้ศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับนิช เซอร์วิส (Niche Services) ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของไรด์-แชร์ริง (Ride-Sharing) เนื่องจากการแบ่งปันบริการในรูปแบบอื่นๆ อาทิ ด็อกเวเค (DogVacay) หรือบริการหาบ้านที่สามารถดูแลสุนัขเมื่อเจ้าของติดธุระ เป็นต้น ทั้งนี้ ธุรกิจแชร์ริงอีโคโนมี (Sharing Economy) ประเภทนี้เริ่มได้รับความนิยมมากขึ้นในประเทศไทยโดยเฉพาะในกรุงเทพฯ โดยธุรกิจดังกล่าวเกิดจากการที่ผู้ที่มีเวลาว่างสามารถเสนอตนเองเพื่อให้บริการบางอย่าง เช่น ส่งของ ส่งอาหาร ผ่านแพลตฟอร์มได้ ตัวอย่างเช่น ไลน์แมน (LINE MAN) เป็นต้น

รายการอ้างอิง

- [1] ฌิรวรรณ ปัญสุทธิ (2544). การจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- [2] ไสศรี บุณรอดพานิช (2549). เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยธุรกิจรถตู้ในกรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- [3] มุณาภูมิ เศลาอนันต์ (2548). การวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจของการจัดระเบียบมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- [4] เจษฎา ไหลภรณ์ (2551). การให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ผลกระทบของการจัดระเบียบจักรยานยนต์สาธารณะในปี พ.ศ. 2547, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- [5] สุภาวดี มิตรสมหวัง (2547). โครงการศึกษาการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- [6] วาชรินทร์ สิงห์โต (2557). ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการใช้งานแอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่ สำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา Grab Taxi, สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- [7] สุธาสินี นาคเงินทอง (2559). ผลกระทบของการให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชันต่ออุตสาหกรรมแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- [8] ถนัดแก้ว เจริญไพศาล (2560). ยุทธศาสตร์กำลังคนในระบบนิเวศ S Curve 4.0, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- [9] สุทธิกร กิ่งแก้ว, ธานี สถิตย์วิมล, โมเรศ หลงสมบูรณ์, ณัฐกานต์ วุฒิสมานันท์, สอนันท์ ต้นดีวุฒิ, ปกรณ์, รัตตินันท์ ดวงดี, ชญานันท์ มีสมบูรณ์พูนสุข, กชพรรณ ลิกกะ และชยาภรณ์ ใจกล้า (2562). อุตสาหกรรมการให้บริการยานพาหนะผ่านทางแอปพลิเคชัน (Ride-hailing service): บทบาทในการสนับสนุนเศรษฐกิจไทยและความจำเป็นในการพัฒนาหลักเกณฑ์และกฎหมายให้ตอบโจทย์การพัฒนาที่ยั่งยืน, วิจัยเชิงวิชาการมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- [10] Sukhothai Thammathirat open University (2555). ความหมายและแนวคิดเศรษฐศาสตร์สถาบัน, [ระบบออนไลน์], แหล่งที่มา <https://www.stou.ac.th/>, เข้าดูเมื่อวันที่ 31/05/2562.
- [11] สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร (2554). ประเทศไทยเริ่มต้นพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอย่างไร, [ระบบออนไลน์], <https://www.bu.ac.th/> เข้าดูเมื่อวันที่ 10/12/2561.

- [12] Blognone (2560). มุมมองนายกสิงคโปร์ต่อ Uber/Grab : ทำให้ยุติธรรมกับคนขับรถเดิม, [ระบบออนไลน์], แหล่งที่มา <https://www.blognone.com/node/90729>, เข้าดูเมื่อวันที่ 07/01/2562.
- [13] ผู้จัดการ 360 (2561). การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนต้นทุนต่ำ?, [ระบบออนไลน์], แหล่งที่มา <http://gotomanager.com>, เข้าดูเมื่อวันที่ 18/01/2562.
- [14] สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2561). การกำกับดูแลบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน, [ระบบออนไลน์], แหล่งที่มา <https://tdri.or.th>, เข้าดูเมื่อวันที่ 23/01/2561.
- [15] เอกสารทางวิชาการของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (2561). Application เรียก Taxi ปัญหากฎหมายล้ำสมัยจริงหรือ? , [ระบบออนไลน์], แหล่งที่มา www.parliament.go.th, เข้าดูเมื่อวันที่ 15/08/2562.
- [16] Posttoday (2561). เปิดยุคใหม่ขนส่งสาธารณะ, [ระบบออนไลน์], แหล่งที่มา <https://www.posttoday.com/life/life/556220>, เข้าดูเมื่อวันที่ 12/01/2562.
- [17] Grab (2562). บริการเดินทาง, [ระบบออนไลน์], แหล่งที่มา <https://www.grab.com/th/>, เข้าดูเมื่อวันที่ 07/01/2562.
- [18] Moira McGregor et al (2558). DISRUPTING THE CAB : UBER, RIDESHARING AND THETAXI INDUSTRY, Journal of Peer Production.
- [19] Rayle, L.Shaheen, S., Chan, N., Dai, D., & Cervero, R. (2558). App-Based, On-Demand Ride Services:Comparing Taxi and Ridesourcing Trip and User Characteristicsin San Francisco, University of California Transportation Center (UCTC).
- [20] Steven Rahel (2559). Economics of the Taxi Industry: An Uber Shake-up, University of Wyoming.

ภาคผนวก

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	พิชญา กาวีหก
วัน เดือน ปี เกิด	12 พฤศจิกายน 2537
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
วุฒิการศึกษา	ปริญญาตรีเศรษฐศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
ที่อยู่ปัจจุบัน	252/148-149 ถ.ราษฎร์พัฒนา แขวงคลองสองต้นนุ่น เขตลาดกระบัง กทม. 10520
ผลงานตีพิมพ์	วารสารเศรษฐศาสตร์รามคำแหง ปีที่ 3 ฉบับที่ 2 กรกฎาคม - ธันวาคม 2560 เรื่อง “ปัจจัยทางเศรษฐกิจและ การเมืองที่มีผลต่ออัตราแลกเปลี่ยนของประเทศไทย”