

การประเมินผลนโยบายทักษิณเสรี



นางสาวศิริวรรณ วงศ์ทวีทรัพย์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ภาควิชาเศรษฐศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2538

ISBN 974-632-054-8

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

I 16699105

EVALUATION OF THE TAXIMETER POLICY

Miss SIRIWAN WONGTAWEEESUP

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of the Master of Economics

Department of Economics

Graduate School

Chulalongkorn University

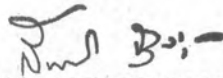
1995

ISBN 974-632-054-8

หัวข้อวิทยานิพนธ์    การประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรี  
โดย                    นางสาว ศิริวรรณ วงศ์วัชรพันธ์  
ภาควิชา                เศรษฐศาสตร์  
อาจารย์ที่ปรึกษา    ศาสตราจารย์ ดร. ไกรยุทธ ชีรตยาคีนันท์

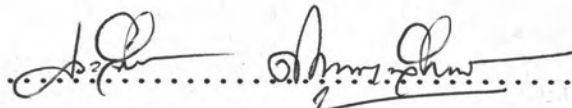
---

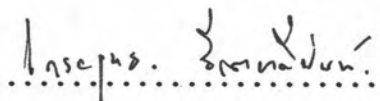
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย    อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

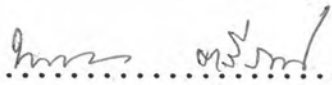



..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย  
( รองศาสตราจารย์ ดร.สันติ กุญสุวรรณ )

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

 ..... ประธานกรรมการ  
( รองศาสตราจารย์ ดร.ประจักษ์ สกนตะลักษณ์ )

 ..... อาจารย์ที่ปรึกษา  
( ศาสตราจารย์ ดร. ไกรยุทธ ชีรตยาคีนันท์ )

 ..... กรรมการ  
( อาจารย์ ดร. นวฉวี ตวีรัตน์ )

 ..... กรรมการ  
( อาจารย์ณรงค์ จิระอุดมรัตน์ )



# พิมพ์ต้นฉบับบทคัดย่อวิทยานิพนธ์ภายในกรอบสี่เหลี่ยมนี้เพียงแผ่นเดียว

คิวิวรรณ วงศ์ทวีทรัพย์ : การประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรี (EVALUATION OF THE TAXIMETER POLICY) อ.ที่ปรึกษา : ศ.ดร.ไกรยวธ ธีรตยาคินันท์, 187 หน้า.  
ISBN 974-632-054-8

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการดังนี้ 1. เพื่อศึกษาสภาพตลาดทั้งก่อนและหลังการใช้นโยบายแท็กซี่เสรี โดยการศึกษาได้แบ่งตลาดแท็กซี่ออกเป็น 2 ระดับ ได้แก่ ตลาดระดับขายส่งและตลาดระดับขายปลีก ซึ่งในตลาดแต่ละระดับใช้ตัวบ่งชี้ที่แตกต่างกัน 2. เพื่อประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรีว่าได้สัมฤทธิ์ผลตามจุดมุ่งหมายที่ตั้งไว้หรือไม่ คือ

1. เพื่อให้ประชาชนมีรถแท็กซี่เพียงพอต่อความต้องการใช้
2. เพื่อให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสาร
3. เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้น

ผลการศึกษาพบว่าหลังจากใช้นโยบายแท็กซี่เสรีแล้ว ในตลาดระดับขายส่งมีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาในตลาดเป็นจำนวนมาก มีการแข่งขันมากขึ้น โดยเฉพาะการแข่งขันที่ไม่ใช่ราคา ส่วนในตลาดระดับขายปลีก มีผู้ขับขี่เข้ามาในตลาดมากขึ้น ราคาค่าโดยสารคิดตามมาตรวัดที่กรมการขนส่งกำหนด ฉะนั้นผู้ขับขี่จึงหันมาแข่งขันกันในด้านที่ไม่ใช่ราคา สำหรับการประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรีทั้ง 3 ด้าน คือ 1. เพื่อให้ประชาชนมีรถแท็กซี่เพียงพอต่อความต้องการใช้ พบว่า ประชาชนใช้เวลาในการคอยรอน้อยลง และได้รับความสะดวกมากขึ้น 2. เพื่อให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสาร พบว่า ประชาชนร้อยละ 53.45 ยอมรับว่าราคาค่าโดยสารลดลง ส่วนการพิจารณาในแง่การกระจายรายได้แล้ว พบว่า รายได้สุทธิเฉลี่ยต่อกะของผู้ขับขี่แท็กซี่มีเตอร์ทุกประเภท สูงกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำในเขตกรุงเทพมหานคร และยิ่งสูงกว่ารายได้ต่อกะของพนักงานขับรถประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ยกเว้นรายได้สุทธิเฉลี่ยต่อกะของผู้ขับขี่แท็กซี่มีเตอร์ประเภทเช่าชื่อจากนิติบุคคลขั้บเอง 1 กะ ไม่ได้ให้เขาต่อที่ต่ำกว่า แต่รายได้สุทธิเฉลี่ยต่อกะของผู้ขับขี่แท็กซี่มีเตอร์ทุกประเภทต่ำกว่ารายได้ต่อกะของพนักงานขับรถไมโครบัส ซึ่งเป็นผู้ประกอบการอาชีพในสาขาบริการเหมือนกัน

โดยสรุปหลังจากใช้นโยบายแท็กซี่เสรีพบว่า ในตลาดระดับขายส่ง และตลาดระดับขายปลีกมีการแข่งขันมากขึ้น และนโยบายดังกล่าวบรรลุวัตถุประสงค์ของรัฐบาล คือ ทำให้ประชาชนมีรถแท็กซี่เพียงพอต่อความต้องการใช้มากขึ้น ได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสารสูงขึ้น และได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้น

ภาควิชา ..... ๒๓๖๔๑๑๑๑๑๑๑๑  
สาขาวิชา ..... เศรษฐศาสตร์ทั่วไป  
ปีการศึกษา ..... 2๕๖๘

ลายมือชื่อนิติต ..... คิวิวรรณ วงศ์ทวีทรัพย์  
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา ..... ไกรยวธ ธีรตยาคินันท์  
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ..... -

##C560326 : MAJOR ECONOMICS  
KEY WORD: TAXIMETER / POLICY / EVALUATION

SIRIWAN WONGTAWESUP : EVALUATION OF THE TAXIMETER POLICY.  
THESIS ADVISOR : PROF.KRAIYUDHT DHIRATAYAKINANT Ph.D. 187 pp.  
ISBN 974-632-054-8

The objectives of this thesis are two points. To begin with, it is aimed to study the effect of the policy on market condition. According to the study, the taxi market is categorized into two markets, the wholesaling market and the retailing one. Each market is evaluated by different indices. Secondly, it is to evaluate the achievement of taximeter policy with respect to the following conditions,

1. The supply of taximeter should be enough for the population's demand.
2. The fairness of the price per trip.
3. The service has been improved in quality.

The thesis shows that after the government implementing the taximeter policy, the number of the owner has increased in the wholesaling market and it seems to be more competitive, especially in terms of non-price competition. In case of the retailing market, the number of the driver has increased. As the price per trip is regulated by the department of land transport, so the driver tends to use a non-price competition instead of a price oriented strategy. According to the study, the effectiveness of the policy can be seen as follows:

First, the supply of taximeter corresponds with its demand since the consumer spends less time to secure the service. Second, about 53.45% of total passengers agree that the fare which they have to spend becomes cheaper. Third, in terms of income distribution, average net income of taxi drivers is higher than the minimum wage and the average net income of bus drivers in Bangkok, except for those taximeters who are leasers. The average net income of all types of taximeter driver is lower than that of micro-bus driver.

It may be concluded that more competition is created in the two market and the taximeter policy has achieved all three objectives.

ภาควิชา..... เศรษฐศาสตร์  
สาขาวิชา..... เศรษฐศาสตร์ทั่วไป  
ปีการศึกษา..... ๒๕๖๖

ลายมือชื่อนิสิต..... ศิริวรรณ อภิศักดิ์ศรี  
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา..... ผอ.ดร. ธีรวัฒน์  
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม..... -



## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาของ ศาสตราจารย์ ดร.ไกรยุทธ ธีรตสาคินันท์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งกรุณาให้คำปรึกษา และข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ในการทำวิทยานิพนธ์ด้วยดีเสมอมา

ผู้เขียนใคร่ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อรองศาสตราจารย์ ดร.ประจักษ์ ศกุนตะลักษณ์ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ดร.นวลน้อย ศรีรัตน์ และอาจารย์ณรงค์ จิระอุดมรัตน์ คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งกรุณาให้คำปรึกษา และข้อคิดเห็นต่าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ผู้เขียนขอขอบพระคุณ อาจารย์ประชด ไกรเนตร ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม คุณบัญญัติ คันทา คุณประสิทธิ์ กล้าท่า นักวิชาการระดับ 5 เจ้าหน้าที่ฝ่ายงาน รถจักรยานยนต์ รถรับจ้าง และรถอื่น ๆ เจ้าหน้าที่ฝ่ายฝึกอบรม กรรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่กองวิชาการสถิติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ เจ้าหน้าที่องค์การขนส่งมวลชน และบริษัท บางกอกไมโครบัส จำกัด ที่ให้ข้อคิดและความร่วมมือเป็นอย่างดี สำหรับทุนในการทำวิทยานิพนธ์ ในครั้งนี้บางส่วนได้รับมาจากทุนอุดหนุนการวิจัยของบัณฑิตวิทยาลัย จึงขอขอบพระคุณบัณฑิตวิทยาลัย มา ณ ที่นี้ด้วย

ขอขอบคุณ คุณศศิธร สอดมงคล คุณประวุฒิ เวชรักษ์ ที่เป็นกำลังสำคัญในการ ตระเวนเก็บข้อมูลใช้ในการทำวิทยานิพนธ์ และที่สำคัญยิ่ง คือขอขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน

สุดท้ายนี้ผู้เขียนขอขอบพระคุณ พ่อ แม่ ป้า และน้ำที่คอยเป็นห่วงและให้กำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์เสมอมา คุณความดีที่เกิดจากการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอมอบให้คุณอาจารย์ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน ส่วนข้อบกพร่องทั้งหมดที่เกิดขึ้นผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ศิริวรรณ วงศ์วีทรัพย์

มีนาคม 2538



## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
บทที่	
1. บทนำ.....	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	7
ขอบเขตของการศึกษา.....	7
คำจำกัดความ.....	8
สมมติฐานในการศึกษา.....	8
กรอบคิดในการศึกษา.....	9
ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล.....	10
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	15
2. ความเป็นมาของรถแท็กซี่ และนโยบายแท็กซี่เสรีในประเทศไทย.....	16
นโยบายรถแท็กซี่ก่อนใช้นโยบายแท็กซี่เสรี.....	16
นโยบายแท็กซี่เสรี.....	22



สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
3. แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรม.....	26
แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวกับสภาพตลาดรถแท็กซี่.....	26
แนวคิด และทฤษฎีที่ใช้ในการประเมินนโยบายแท็กซี่เสรี.....	34
วรรณกรรม.....	40
4. วิธีการศึกษา.....	48
เพื่อศึกษาสภาพตลาดรถแท็กซี่ทั้งก่อนและหลังการใช้นโยบายแท็กซี่เสรี.....	48
ตลาดระดับชายฝั่ง.....	48
ตลาดระดับชายปลึก.....	54
เพื่อประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรีต่อประชาชน .....	56
เพื่อศึกษาว่ามีรถแท็กซี่เพียงพอต่อความต้องการใช้ของประชาชนหรือไม่...	56
เพื่อศึกษาว่าประชาชนได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสารหรือไม่.....	56
เพื่อศึกษาว่าประชาชนได้รับบริการในระดับที่มีคุณภาพดีขึ้นหรือไม่.....	59
5. ผลการศึกษา.....	61
ผลการศึกษาต่อสภาพตลาดบริการรถแท็กซี่.....	61
ตลาดระดับชายฝั่งของบริการรถแท็กซี่.....	61
ตลาดระดับชายปลึกของบริการรถแท็กซี่.....	89
ผลการประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรี.....	100
ผลการศึกษาว่ามีรถแท็กซี่เพียงพอต่อความต้องการใช้ของประชาชนหรือไม่.....	100
ผลการศึกษาว่าประชาชนได้รับความเป็นธรรมในราคาค่าโดยสารหรือไม่..	104
ผลการศึกษาว่าประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้นหรือไม่.....	110
6. สรุปและข้อเสนอแนะ.....	116



## สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
รายการอ้างอิง.....	123
ภาคผนวก.....	128
ภาคผนวก ก.....	129
ภาคผนวก ข.....	131
ภาคผนวก ค.....	147
ภาคผนวก ง.....	149
ภาคผนวก จ.....	164
ประวัติผู้เขียน.....	187

## สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 1.1	เปรียบเทียบจำนวนรถยนต์รับจ้างต่อจำนวนประชากร ในเขตกรุงเทพมหานคร.....	4
ตารางที่ 5.1	แสดงจำนวนรถแท็กซี่ 1ท 2ท ของผู้ประกอบการที่เป็น นิติบุคคลในตลาด.....	64
ตารางที่ 5.2	แสดงจำนวนรถแท็กซี่มิเตอร์ในครอบครองของ ผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคล .....	65
ตารางที่ 5.3	แสดงจำนวนรถแท็กซี่ 1ท 2ท ของผู้ประกอบการในตลาดรถแท็กซี่....	66
ตารางที่ 5.4	แสดงข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนผู้ครอบครองรถยนต์รับจ้าง 5ท 6ท 7ท และ8ท.....	67
ตารางที่ 5.5	แสดงอัตราการขยายตัวของรถยนต์รับจ้าง 5ท 6ท 7ท และ 8ท.....	68
ตารางที่ 5.6	แสดงค่า CONCENTRATION และSIZE RATIO เปรียบเทียบแท็กซี่เก่าและแท็กซี่มิเตอร์.....	72
ตารางที่ 5.7	แสดงเงินดาวน์ เงินผ่อน ระยะเวลาในการผ่อน และราคารถแท็กซี่มิเตอร์.....	74
ตารางที่ 5.8	แสดงอัตราค่าเช่ารถแท็กซี่มิเตอร์.....	76
ตารางที่ 5.9	แสดงอัตราค่าเช่า 1ท 2ท .....	77
ตารางที่ 5.10	แสดงปริมาณรถแท็กซี่มิเตอร์จดทะเบียนจำแนกตามเครื่องหมายการค้า (ยี่ห้อ)ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2535 ถึงเดือนมีนาคม 2537 .....	79
ตารางที่ 5.11	จำนวนของผู้ประกอบการถ้าต้องการจะเลิกกิจการจะสามารถ ทำได้ทันทีหรือไม่.....	87
ตารางที่ 5.12	แสดงจำนวนรถแท็กซี่.....	90
ตารางที่ 5.13	แสดงจำนวนรถแท็กซี่มิเตอร์ที่จดทะเบียนนิติบุคคล กับกรมการขนส่งทางบก.....	95

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5.14 แสดงร้อยละของจำนวนผู้โดยสารที่พิจารณาลักษณะต่างๆ ก่อนเรียกใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์หรือไม่.....	101
ตารางที่ 5.15 แสดงร้อยละของลักษณะต่าง ๆ ที่ถูกผู้โดยสารพิจารณาก่อนเรียกใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์.....	101
ตารางที่ 5.16 แสดงการเปรียบเทียบร้อยละของการเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ของผู้โดยสาร.....	105
ตารางที่ 5.17 แสดงจำนวนร้อยละและค่าเฉลี่ยของเวลาที่คอยรถของผู้ใช้บริการรถขนส่งรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครก่อนให้นโยบายแท็กซี่เสรีจำนวนตามการเรียกใช้บริการและตกลงราคาได้.....	106
ตารางที่ 5.18 แสดงจำนวนร้อยละ และค่าเฉลี่ยของเวลาที่คอยรถของผู้ใช้บริการรถขนส่งรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามการเรียกใช้บริการ และสามารถใช้บริการได้.....	107
ตารางที่ 5.19 แสดงร้อยละของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้บริการของรถแท็กซี่เก่า (1ท 2ท) แล้วเห็นว่าราคาค่าโดยสารและเวลาที่ใช้ในการเดินทางมีการเปลี่ยนแปลง.....	113
ตารางที่ 5.20 แสดงรายชื่อลูกค้าของพนักงานขับรถประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร พนักงานขับรถไมโครบัส แรงงานในเขตกรุงเทพมหานคร และผู้ขับขีรถแท็กซี่มิเตอร์ทุกประเภท.....	114
ตารางที่ 5.21 แสดงลำดับความสำคัญของคุณภาพของบริการรถแท็กซี่มิเตอร์.....	115