



คิดค่าโดยสารตามรถติด ทางออก 'เรียกแท็กซี่ไม่ไป'



“สงรถ”, “เดิมก้าช” เป็นเหตุผลในการ “ปฏิเสธผู้โดยสาร” ที่ได้ยินบ่อยที่สุดเมื่อเรียกใช้บริการ “รถแท็กซี่” และเป็นเรื่องที่มีการร้องเรียนไปยังหน่วยงานผู้รับผิดชอบมากที่สุดอย่าง กรมการขนส่งทางบก ดังสถิติ 3 ปีย้อนหลัง ในปีงบประมาณ 2557 พบการปฏิเสธผู้โดยสารจำนวน 12,511

ครั้ง ปีงบประมาณ 2558 จำนวน 22,197 ครั้ง และปีงบประมาณ 2559 จำนวน 20,259 ครั้ง ขณะที่จำนวนแท็กซี่ในกรุงเทพฯ ณ สิ้นปี 2560 มีทั้งสิ้น 77,864 คัน

ในมุมมองการปฏิเสธผู้โดยสารสร้างความหงุดหงิดรำคาญใจให้กับผู้ให้บริการ โดยเฉพาะใน “ย่านแหล่ง

ท่องเที่ยว” ที่บรรดาคนขับมักจอดรอเปิดไฟว่างหรือขับวนไปมารอ “ชาวต่างชาติ” เพราะจะได้ “บังคับเหมา” ไม่กดมิเตอร์ คนไทยเรียกอย่างไรก็ไม่ไป แต่อีกมุมมองหนึ่งหากเป็นเส้นทางทั่วไป เหตุผลเรื่องเดิมก้าชและสงรถก็ดูจะมีมูลอยู่บ้าง เพราะแท็กซี่เมืองไทยจำนวนมากเป็นระบบ “เช่าขับ” ไม่ใช่



พนักงานกินเงินเดือน และไม่ใช้รถของตนเอง

ทั้งนี้วงจรชีวิตของผู้ขับรถแท็กซี่ประเภทเช้าขับในแต่ละวัน มักเป็น “รถ 1 คันต่อคนขับ 2 คน” เวลาเปลี่ยนคนขับที่เรียกกันว่าส่งรถหรือส่งกะ หากเป็นช่วงกลางวันจะอยู่ที่ 15.00-16.00 น. ส่วนกลางคืนจะอยู่ที่ 03.00-04.00 น. แต่ก่อนที่จะไปส่งรถให้ “คู่กะ” ที่ขับด้วยกัน ก็ต้องนำรถไปเติมน้ำมันให้เต็มถังและล้างรถให้สะอาด อีกทั้ง “หากส่งรถช้า ก็จะต้องถูกปรับ” การส่งรถให้ทันเวลาจึงสำคัญมาก

และด้วยความที่ “แท็กซี่ส่วนใหญ่ใช้ก๊าซเอ็นจีวี” (NGV) ดังรายงาน “โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ” ที่ทางสถาบันวิจัยและการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ-TDRI) ทำร่วมกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีการประชุมรับฟังความคิดเห็น ณ รร.รามา การ์เด้นส์ ย่านหลักสี่ กรุงเทพฯ ไปเมื่อเร็วๆ นี้ พบว่า “มีแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี (CNG : อีกชื่อหนึ่งของก๊าซ NGV) ถึงร้อยละ 77” แน่นอนเป็นที่ทราบกันดีว่า “บี้ม NGV นั้นมีน้อย” เข้าขั้นหายาก

หลายคนอาจคิดว่า “ขับแท็กซี่นี้แสนสบาย ชีวิตอิสระเสรีไม่มีใครบังคับ” แต่หากไปดู “ค่าใช้จ่าย” คนขับแท็กซี่ 1 คน จะมีค่าใช้จ่ายหลายอย่าง เช่น “ค่ารถ” ไม่ว่าผ่อนรถหรือเช่ารถขับ (กรณีขับคนเดียวทั้งวัน) เฉลี่ยวันละ 721.66 บาท ค่าเชื้อเพลิง 340.12 บาท ค่าบำรุงรักษารถ 80.03 บาท และค่าบริหารจัดการ

TDRI แนวทางการปรับอัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่ในกรุงเทพฯ

กรณีฐาน	กรณีที่ 1	กรณีที่ 2	กรณีที่ 3
• เริ่มต้น 35 บาท	• เริ่มต้น 35 บาท	• เริ่มต้น 40 บาท	• เริ่มต้น 40 บาท
ต่อระยะทางตามที่กำหนดในปี 2557			
	ค่าโดยสารตามระยะเวลาการเดินทาง		ค่าโดยสารตามระยะเวลาการเดินทาง
กรณี Load Factor (พิจารณาเวลา) ปัจจุบัน = 33.5%			
+			
กรณี Load Factor (พิจารณาเวลา) เพิ่มขึ้น 5% = 38.5%			
• ค่าโดยสารหลังปรับกรณี Load Factor ปัจจุบัน = 33.5% (บาท/วัน)			
1,310.76	1,444.26	1,373.16	1,506.66
• ค่าโดยสารหลังปรับกรณี Load Factor ปัจจุบัน = 38.5% (บาท/วัน)			
1,504.23	1,657.38	1,575.81	1,728.97

ใกล้เคียงกับค่าโดยสารที่จะทำให้สวัสดิการคนขับรถแท็กซี่ดีขึ้น

TDRI

พนักงานขับรถแท็กซี่

จากการสำรวจผู้ขับรถแท็กซี่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 2,355 ราย



คุณลักษณะของผู้ขับรถ

อายุเฉลี่ยอยู่ที่ 49 ปี
จบการศึกษา ระดับประถมและมัธยม
ภูมิลำเนา ภาคอีสานและกรุงเทพฯ

- ระยะเวลาในการขับรถแท็กซี่เฉลี่ยประมาณ 11 ปี
- ระยะเวลาเฉลี่ยต่อวัน: = 294 กม.
- ส่วนใหญ่ชอบให้บริการระยะทางยาว และบริเวณนอกเขตเมือง
- ประเด็นที่ยังไม่พึงพอใจ คือ อัตราค่าโดยสาร*

รูปแบบการประกอบการ

สหกรณ์
ร้อยละ 58

ส่วนบุคคล
ร้อยละ 39

ปัญหาของพนักงานขับรถแท็กซี่



เคยปฏิเสธโดยสาร เพราะ?

- เดิมแก๊ส (ร้อยละ 24)
- รถติด (ร้อยละ 20)
- หมดกะ/เวลา ส่งรถ (ร้อยละ 18)



เคยถูกร้องเรียน เพราะ?

- ปฏิเสธโดยสาร (ร้อยละ 78)
- ไม่ส่งถึงที่หมายตามตกลง (ร้อยละ 5)



พนักงานขับรถร้อยละ 77 ใช้เชื้อเพลิง CNG ซึ่งต้องเติมแก๊สอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง อีกทั้งจุดให้บริการมีน้อย และต้องใช้ระยะเวลาในการเติมเชื้อเพลิง

(ค่าที่จอดรถ ค่าสมาชิกศูนย์วิทยุ ค่าสมาชิกสหกรณ์ ฯลฯ) โดยสรุป “แต่ละวันแท็กซี่มีรายจ่ายบังคับเฉลี่ย 1,175.38 บาทต่อวัน แต่มีรายได้เฉลี่ย 1,563 บาทต่อวัน” หรือหักลบกันแล้วเฉลี่ยเพียง 387.62

บาทเท่านั้น

ประธานเครือข่ายสหกรณ์แท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร วิทยุรณรงค์ แก้วพานิช กล่าวกับสื่อมวลชนในวันรับฟังความคิดเห็นครั้งนี้ว่า “คนขับแท็กซี่ทำงานเฉลี่ย 12-13 ชั่วโมง



ต่อวัน” และรายได้สามร้อยกว่าบาท ข้างต้น หากเป็นคนขับประเภทเช่ารถ เมื่อนำรถไปคืนแล้วก็ต้องนั่งรถสาธารณะต่างๆ กลับบ้านเอง เฉลี่ยแล้ว “เหลือเงินจริงๆ อาจไม่ถึงสามร้อยบาทต่อวัน” น้อยกว่าค่าแรงขั้นต่ำลูกจ้างในโรงงานทั้งที่ใช้เวลาทำงานมากกว่า

วิฑูรย์ กล่าวต่อไปว่า “รถติด” การจราจรที่ติดขัดเป็นอีกสาเหตุที่ทำให้คนขับแท็กซี่เลือกที่จะปฏิเสธผู้โดยสาร เพราะแม้จะมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารช่วงรถติดไว้ แต่ในความเป็นจริงคนขับไม่เคยได้รับ เพราะ “มิเตอร์รถแท็กซี่ส่วนใหญ่ขณะนี้ยังเป็นรุ่นเก่าไม่มีระบบจดเวลา” เช่น รถติด 50 วินาที ขยับรถได้ครู่หนึ่ง แล้วก็รถติดอีก 50 วินาที แทนที่จะบวกกันเป็นนาทีกว่าๆ เพื่อที่จะได้ค่ารถติด 2 บาท แต่มิเตอร์ไม่ได้จดจำนวนบวกกันดังกล่าวแต่ไปนับใหม่ จึงอยากให้การขนส่งทางบกเข้ามาช่วยเรื่องการเปลี่ยนมิเตอร์ของแท็กซี่ทุกคันทั่วกรุงเทพฯ ด้วย

“ถ้าเป็นแท็กซี่โอเค (Taxi OK : รถแท็กซี่รุ่นใหม่ เพิ่มอุปกรณ์ใหม่ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด) มิเตอร์มีความจำตรงนี้แล้ว ติด 30 วินาที ขยับแล้วไปติดต่อมันก็นับ 31 32 พอครบ 60 วินาทีก็ขึ้นเป็นตัวเงิน แต่ของเดิมมันไม่ขึ้น มิเตอร์เก่าไม่รู้เวลา ไม่มีจีพีเอส (GPS : ระบบระบุพิกัดด้วยดาวเทียม) มันบอกไม่ได้ว่าตัวเองอยู่พื้นที่ไหน รถติดหรือเปล่า มิเตอร์ตัวเก่ามันอยู่ในรถ 80-90 เปอร์เซ็นต์มันยังพัฒนามาไม่ถึง ถ้าแก้ปัญหาชั่วคราวด้วยการให้เปลี่ยนแต่มิเตอร์

จะอยู่ที่ 6,000 บาท แต่ถ้าเปลี่ยนทั้งชุดจะอยู่ที่ 2 หมื่นกว่าบาท” วิฑูรย์ ระบุ

ย้อนกลับมาที่ผลการศึกษาของ TDRI นักวิชาการด้านจราจรและขนส่ง สุเมธ องกิตติกุล เปิดเผยว่า สิ่งที่คนขับไม่พอใจที่สุดขณะนี้คือ “อัตราค่าโดยสาร” ที่มิเตอร์จี้จ้องลงคำนวณค่าโดยสารโดยเปลี่ยนตัวแปรจากเวลาที่มีการจราจรติดขัดเป็นเวลาในการเดินทางทั้งหมด ซึ่งหากแท็กซี่วิ่งเข้าไปในพื้นที่รถติดคนขับก็จะได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น แต่ถ้าวิ่งในพื้นที่ที่รถไม่ติดก็จะใช้เวลาน้อยอยู่แล้ว ทั้งนี้วิธีคิดค่าโดยสารตามเวลามีการใช้ในบางประเทศ เช่น สิงคโปร์ ที่คิดค่าโดยสารกรณีรถติดอยู่ที่เมื่อรถเคลื่อนที่ด้วยความเร็วต่ำกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นต้น

“เราลองประเมินเบื้องต้นแบบถั่วเฉลี่ย ถ้าเข้าไปในพื้นที่ที่รถไม่ติด ถ้าคิดค่าโดยสารตามเวลา ค่าโดยสารจะเพิ่มแค่ 3-4 เปอร์เซ็นต์ไม่ได้เยอะมาก แต่ถ้าเข้าไปในพื้นที่รถติด ค่าโดยสารจะเพิ่มประมาณ 9 เปอร์เซ็นต์ ตอนนี้จะสะท้อนให้เห็นภาพว่าเราตอบโจทย์การแก้ปัญหาใหม่ เพราะคนขับไม่อยากเข้าไปในพื้นที่รถติด ตรงนี้มันก็จะทำให้รายได้ของเขาเพิ่มมากขึ้น” สุเมธ กล่าว

อย่างไรก็ตาม นักวิชาการ TDRI ผู้นี้ ยังกล่าวด้วยว่า ด้านหนึ่งเมื่อมี “ระบบจูงใจ” ให้คนขับไม่ต้องกังวลในการขับรถเข้าไปในพื้นที่การจราจรหนาแน่นเพราะรู้ว่าถึงเข้าไปก็ยังได้ผลตอบแทนคุ้มค่า อีกด้านก็ต้องมี “ระบบควบคุม” พฤติกรรมคนขับเช่นกัน จากปัจจุบันที่เป็นลักษณะ “เรียกคนขับ

มาปฏิบัติตามข้อร้องเรียนแล้วก็จบกันไป” ควรปรับเปลี่ยนสู่ “การตัดแต้ม” กรณีทำผิดเรื่องเดิมๆ ซ้ำซาก เมื่อถึงจุดหนึ่งต้องถูกพักหรือเพิกถอนใบขับขี่สาธารณะ แล้วแต่ระดับของการกระทำผิด

ต้องยอมรับว่า “ราคาค่าแท็กซี่ประเทศไทยค่อนข้างต่ำ” โดยอัตราเริ่มต้น 35 บาทนั้นใช้มาตั้งแต่ปี 2535 จนถึงปัจจุบันทั้งที่ราคาเชื้อเพลิงไม่น้ำมันหรือก๊าซปรับตัวสูงขึ้นไปมากเมื่อบวกกับจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น การจราจรติดขัดมากขึ้น “รถแท็กซี่ใช้เวลาบนถนนมากขึ้นแต่ทำระยะทางได้น้อยลง” ทำให้คนขับที่รายได้ขึ้นอยู่กับระยะทางไม่ใช้เวลา เลือกที่จะปฏิเสธผู้โดยสาร ไม่เข้าไปในพื้นที่รถติด เพราะไม่อยากจะเสี่ยงกับการขาดทุน

“ใจเขาใจเรา” เข้าใจหัวอกคนขับแท็กซี่บ้าง..เพราะขนาด “แอปพลิเคชันเรียกรถรับ-ส่ง ที่ให้รถบ้านส่วนบุคคลไม่ใช่รถรับจ้างสาธารณะมาวิ่ง” ยังตั้งอัตราค่าโดยสารตามเหตุปัจจัยต่างๆ เช่น ฝนตก รถติด ฯลฯ เพื่อจูงใจคนขับ แสดงว่าต้องมีผลแก้ปัญหาปฏิเสธผู้โดยสารได้จริงๆ!!!