

(การนำข้อความหรือความเห็นตอนใดไปพิมพ์เผยแพร่ โปรดอ้างอิงชื่อผู้เขียนและชื่อรายงานกำกับด้วย)

แท็กซี่มิเตอร์ : ธุรกิจใกล้อัมตัม

ผู้วิเคราะห์ : นายครรชิต อุดลยธรรม โทร. 0-2208-3585

(บทวิเคราะห์นี้เป็นความคิดเห็นของผู้เขียน ซึ่งธนาคารไม่จำเป็นต้องเห็นด้วย)

โดยที่กรุงเทพฯเป็นศูนย์กลางทางการปกครอง เศรษฐกิจ ธุรกิจ สังคม การศึกษา การท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญที่สุดของประเทศ จึงทำให้กรุงเทพฯเป็นเมืองใหญ่ที่มีประชากรอยู่อาศัยหนาแน่นถึง 7.22 ล้านคน ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 28 ของโลกในปี 2550 นอกจากนั้นด้วยความมั่งคั่งของศิลปวัฒนธรรมไทยที่มีความเป็นเอกลักษณ์และมีชื่อเสียง อีกทั้งยังมีสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งทะเล ภูเขา น้ำตก ล้วนเป็นเสน่ห์ที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในไทยเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ดังนั้นพาหนะในการเดินทางจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการสัญจรไปมาเพื่อดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ รวมถึงการติดต่อธุรกิจหรือการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้บริการรถแท็กซี่ ซึ่งเป็นพาหนะที่ความสะดวกสบายแก่ผู้บริโภคมกที่สุดได้อย่างดี อย่างไรก็ตามการที่ภาครัฐได้จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่ความสะดวกสบาย ประหยัดเวลาและค่าบริการอย่างกว้างขวางขึ้น ทั้งรถไฟฟ้า รถใต้ดิน การปรับปรุงเส้นทางและการบริการรถประจำทาง รถตู้โดยสาร บริการขนส่งเหล่านั้นจึงเป็นทางเลือกของผู้บริโภคในการฝ่าฟันความแออัดของการจราจรในกรุงเทพฯและปริมณฑลมากขึ้นและด้วยค่าบริการที่ถูกกว่า จึงคาดว่าธุรกิจแท็กซี่มิเตอร์ซึ่งขยายตัวอย่างรวดเร็วจากนโยบายแท็กซี่เสรีซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่กลางปี 2535 เป็นต้นมา จะประสบกับภาวะอัมตัมในไม่ช้า

นโยบายเสรี : อุปทานเพิ่มมาก

ในช่วงต้นปี 2535 มีจำนวนรถแท็กซี่จดทะเบียน (เลขทะเบียน 1ท, 2ท) จำนวนเพียง13,493 คัน ซึ่งไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้บริโภค นอกจากนั้นรถแท็กซี่ยังมีสภาพเก่า ขณะที่คนขับรถสามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารได้อย่างเสรีและไม่เป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ

รัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว ประกอบกับการที่ไทยเป็นประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) จึงได้กำหนดนโยบายแท็กซี่เสรีขึ้นตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2535 เป็นต้นมา โดยกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้รถที่จดทะเบียนเป็นแท็กซี่มิเตอร์จะต้องเป็นรถยนต์นั่งขนาดกลาง ความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 1500 ซีซีขึ้นไป สภาพรถค่อนข้างใหม่ อายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี ใช้งานมาแล้วเป็นระยะทางไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร และมีอายุการใช้งานรวมไม่เกิน 7 ปี นอกจากนั้นยังกำหนดให้ใช้มาตรคำนวณค่าโดยสาร (TAXI METER) และการประกันภัยบุคคลที่สามด้วย เมื่อบุคคลและนิติบุคคลยื่นขอจดทะเบียนและได้รับความเห็นชอบแล้ว จะต้องนำรถมาดำเนินการจดทะเบียนภายใน 90 และ 180 วัน ตามลำดับ



ต่อมาตรการขนส่งทางบกได้ขยายอายุการใช้งานรวมของรถแท็กซี่มิเตอร์ออกไปอีก จากเดิม 7 ปี เป็น 9 ปีตั้งแต่ปี 2542 และขยายเป็น 12 ปีตั้งแต่ปี 2544 ซึ่งหมายความว่ารถแท็กซี่มิเตอร์ที่จดทะเบียนในปี 2535 ครบอายุการใช้งานรวม 12 ปีในปี 2546 อย่างไรก็ตามในที่สุดในปี 2547 มาตรการขนส่งทางบกได้ทบทวนอายุการใช้งานของรถแท็กซี่มิเตอร์อีกครั้งหนึ่ง และกำหนดให้มีอายุการใช้งานรวมเหลือเพียง 9 ปีสำหรับรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 26 ธันวาคม 2548 เป็นต้นไป

จากความต้องการรถแท็กซี่มิเตอร์ที่เพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากการขยายตัวของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ และนำไปสู่การขยายตัวของเมืองไปสู่ชานเมืองนั้น ทำให้การประกอบธุรกิจรถแท็กซี่มิเตอร์ขยายตัวเป็นลำดับ โดยในปี 2548 มีรถแท็กซี่มิเตอร์จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก จำนวน 79,007 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงก่อนใช้นโยบายแท็กซี่เสรีถึง 3.8 เท่า จำแนกเป็นรถแท็กซี่ในกรุงเทพฯ 77,766 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2547 ร้อยละ 4.7 อีก 1,241 คัน เป็นรถในภูมิภาค สำหรับปี 2549 มีรถแท็กซี่จดทะเบียนทั้งสิ้น 82,930 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.0 จำแนกเป็นกรุงเทพฯ 82,233 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 99.2 ส่วนที่เหลือร้อยละ 0.8 เป็นรถในภูมิภาค ซึ่งส่วนใหญ่เป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางธุรกิจและการท่องเที่ยว เช่น สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต สงขลา เชียงใหม่ อุตรดิตถ์ นครราชสีมา จันทบุรี และอื่น ๆ รวมทั้งยะลาซึ่งเป็นจังหวัดที่นิยมใช้บริการรถแท็กซี่สาธารณะ

เมื่อพิจารณาจากรถแท็กซี่มิเตอร์จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกในช่วงปี 2545 – 2549 จะเห็นได้ว่าในจำนวน 49,334 คัน จำแนกเป็นรถโตโยต้า 47,336 คัน รองลงไปเป็นรถมิตซูบิชิ 1,031 คัน อันดับถัดไปเป็นรถนิสสัน อีซูซุ มาสด้า เซฟโรเลต และอื่น ๆ ตามลำดับ เปรียบเทียบกับในช่วงก่อนหน้าเป็นรถยี่ห้อโตโยต้า นิสสัน มิตซูบิชิ ฟอर्ड มาสด้า และอื่น ๆ จึงคาดว่าในปี 2550 รถโตโยต้าจะยังเป็นยี่ห้อที่มีจำนวนมากที่สุดประมาณ 75,000 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86.2 รองลงไปเป็นมิตซูบิชิ ร้อยละ 4.6 นิสสัน ร้อยละ 4.0 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 5.2 เป็นฟอर्ड มาสด้า อีซูซุ และอื่น ๆ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่นิยมใช้รถโตโยต้ารุ่นลิโม ขนาดเครื่องยนต์ 1600 ซีซี ซึ่งสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ มีห้องโดยสารกว้าง สะดวกสบาย และราคาค่อนข้างถูกกว่ารถยี่ห้ออื่น ๆ เมื่อมีการซ่อมแซมก็สามารถหาซื้อชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ได้ง่ายจากศูนย์บริการหรือร้านค้าที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ นอกจากนี้ผู้ประกอบการได้หันมาใช้รถโตโยต้ารุ่นโคโรลา และอัลติสมากขึ้น ซึ่งมีจำนวนรวมกันประมาณ 18,000 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.7 ของปริมาณรถแท็กซี่มิเตอร์ทั้งหมด



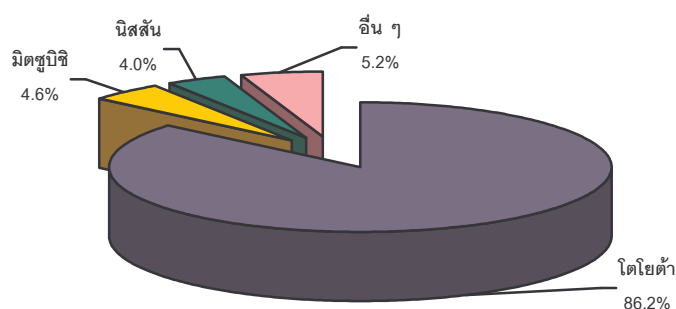
ตารางที่ 1 จำนวนรถแท็กซี่มิเตอร์จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก

ปี	จำนวน (คัน)			อัตราเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		
	กรุงเทพฯ	ภูมิภาค	รวม	กรุงเทพฯ	ภูมิภาค	รวม
2545	67,087	1,048	68,135	1.6	2.9	1.7
2546	70,689	1,050	71,739	5.4	0.2	5.3
2547	74,247	1,126	75,373	5.0	7.2	5.1
2548	77,766	1,241	79,007	4.7	10.2	4.8
2549	82,233	697	82,930	5.7	-43.8	5.0
2550 ^๑	86,200	800	87,000	4.8	14.8	4.9

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ : ^๑ ประมาณการโดยฝ่ายวิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารกรุงไทย

ภาพที่ 1 ประมาณการรถแท็กซี่มิเตอร์จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกปี 2550 (จำแนกตามยี่ห้อ)



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก และประมาณการโดยฝ่ายวิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารกรุงไทย

แท็กซี่มิเตอร์ : เพิ่มอุปสงค์รถยนต์ใหม่

การที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนรถแท็กซี่มิเตอร์ว่า จะต้องเป็นรถใหม่หรือมีสภาพค่อนข้างใหม่ อายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี หรือไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร ประกอบกับทางกรอนุญาตให้จดทะเบียนแท็กซี่ใหม่ได้อย่างเสรีโดยให้กลไกตลาดควบคุมจำนวนแท็กซี่อย่างเหมาะสม ขณะที่ผู้ค้าได้เสนอเงื่อนไขพิเศษในการขายรถยนต์ใหม่แก่ผู้ประกอบการรถแท็กซี่โดยเฉพาะนิติบุคคลซึ่งสั่งซื้อรถจำนวนหลายคัน จะได้รับส่วนลดพิเศษจากราคาปกติลงอีกร้อยละ 5 -15 ได้กระตุ้นให้มีการซื้อรถยนต์ใหม่เพื่อจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2548 มีรถแท็กซี่จดทะเบียนใหม่จำนวน 11,986 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2547 ร้อยละ 53.4

สำหรับในปี 2550 ซึ่งเป็นปีที่รถแท็กซี่ส่วนหนึ่งมีอายุการใช้งานครบ 12 ปี (สิ้นเดือน กุมภาพันธ์ 2550) มีรถแท็กซี่มิเตอร์จำนวน 33,049 คัน เป็นรถที่คืนป้ายทะเบียนแล้ว 22,924 คัน คิดเป็น



สัดส่วนร้อยละ 69.4 อีก 10,125 คันยังไม่คืนป้ายทะเบียน จึงคาดว่าในปี 2550 จะมีรถแท็กซี่จดทะเบียนใหม่ประมาณ 16,000 คัน (ทั้งผู้ประกอบการรายเดิมและรายใหม่) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.1 ของยอดขายรถยนต์นั่งในประเทศทั้งหมด เมื่อพิจารณาเฉพาะรถยนต์นั่งขนาดกลางแล้ว ยอดรถแท็กซี่จดทะเบียนใหม่จะมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 23

ตารางที่ 2 ปริมาณจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศและรถแท็กซี่จดทะเบียนใหม่

ปี	ปริมาณจำหน่ายรถยนต์นั่งในประเทศ (คัน)	ปริมาณรถแท็กซี่จดทะเบียนใหม่ (คัน)		
		กรุงเทพ	ภูมิภาค	รวม
2545	126,353	7,506	13	7,519
2546	179,005	6,982	16	6,998
2547	209,110	7,672	143	7,815
2548	188,211	11,848	138	11,986
2549	191,763	12,020	77	12,097
2550 ^๑	175,000	15,900	100	16,000

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก และบริษัทโตโยต้าประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุ : ^๑ ประมาณการโดยฝ่ายวิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารกรุงไทย

แท็กซี่เพิ่ม : การแข่งขันมีมาก

ในปี 2550 ผู้ประกอบการรถแท็กซี่มีเตอร์ จำแนกเป็นนิติบุคคลทั้งบริษัท ห้างหุ้นส่วน และสหกรณ์ รวม 454 กลุ่ม คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64.0 และรถส่วนบุคคลอีกร้อยละ 36.0 โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มนิติบุคคลซึ่งครอบครองรถแท็กซี่จำนวนมาก มีแข่งขันในระหว่างกลุ่มด้วยกัน ทั้งในเรื่องคนขับที่ขับในช่วงกลางวันกับช่วงกลางคืน อัตราค่าเช่าในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อจูงใจให้คนขับสนใจเช่ารถของตนเองมากขึ้น เช่น การลดค่าเช่า แจกของสมนาคุณแก่ผู้เช่ารถติดต่อกันเป็นเวลานาน

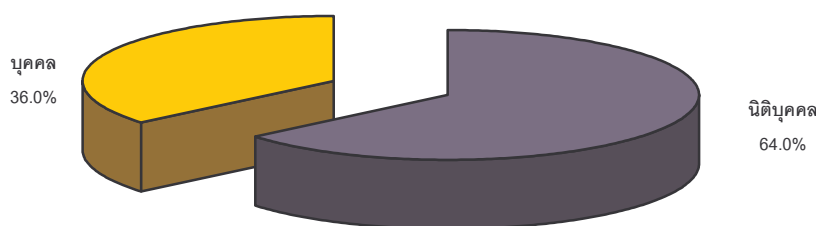
ทั้งนี้ รถแท็กซี่จดทะเบียนใหม่ในปัจจุบันทั้งรถป้ายแดง รถโตโยต้ารุ่นโคโรล่า รุ่นอัลติส และรถที่จดทะเบียนในช่วง 2 ปีแรก ซึ่งมีจำนวนรวมกันประมาณ 37,000 คัน จะมีความได้เปรียบและได้รับความสนใจจากผู้ใช้บริการมากกว่ารถแท็กซี่รุ่นเก่าอีก 50,000 คัน ซึ่งมีสภาพทรุดโทรมตามอายุการใช้งาน โดยเฉพาะรถเก่าที่อายุการใช้งานใกล้ครบกำหนด 12 ปี ผู้ประกอบการรถแท็กซี่รุ่นเก่าจึงประสบปัญหาการดำเนินงานมากขึ้นเป็นลำดับ และอัตราการวิ่งรถในช่วงไม่มีผู้โดยสารสูงขึ้นมากกว่า 126 กิโลเมตรต่อวันด้วย

นอกจากรถแท็กซี่จะแข่งขันกันในระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันแล้ว ยังต้องแข่งขันกับยานยนต์สาธารณะหลายประเภท โดยเฉพาะรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้ามหานคร (ใต้ดิน) ซึ่งให้ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและมีอัตราค่าโดยสารที่กำหนดตามระยะทาง ซึ่งเป็นที่นิยมของผู้บริโภคเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยในปัจจุบันมีผู้ใช้บริการรวมกันประมาณ 5.75 แสนคนต่อวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วง 1 – 5 ปี



ข้างหน้า เมื่อการดำเนินงานโครงการขยายเส้นทางรถไฟฟ้า ทั้งโครงการส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้า BTS และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอีก 3 เส้นทาง ในเขตกรุงเทพฯ ปริมาณลด มีระยะทางรวม 118 กิโลเมตร รวมทั้งโครงการเชื่อมสนามบิน (แอร์พอร์ตลิงก์) และโครงการรถเมล์ด่วน (BRT) แล้วเสร็จ คาดว่าจะยังทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกและหันไปใช้บริการยานยนต์สาธารณะเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อภารกิจรถแท็กซี่มีเตอร์อย่างมาก

ภาพที่ 2 ประมาณการสัดส่วนรถแท็กซี่มีเตอร์ส่วนบุคคลและนิติบุคคลปี 2550



ที่มา : กรมการขนส่งทางบกและประมาณการโดยฝ่ายวิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารกรุงไทย

แท็กซี่ NGV : หนุนการดำเนินธุรกิจ

นอกจากค่าเช่ารถจะเป็นต้นทุนค่าใช้จ่ายหลักแล้ว ค่าพลังงานเชื้อเพลิงยังเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งที่จะส่งผลกระทบต่อภารกิจ แม้ว่าผู้เช่าจะเป็นผู้รับภาระก็ตาม ดังจะเห็นได้ว่าการที่ราคาน้ำมันปรับสูงขึ้นตั้งแต่ต้นปี 2548 และยืนตัวอยู่ในระดับสูงสุดในช่วงต้นเดือนกรกฎาคม 2550 โดยเบนซิน 95 อยู่ในระดับลิตรละ 30.39 บาท เทียบกับลิตรละ 19.29 บาทในช่วงต้นปี 2548 ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถแท็กซี่ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นอย่างมาก ผู้ประกอบการหลายรายจึงหันไปใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) เป็นเชื้อเพลิง ซึ่งช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานประมาณร้อยละ 33 นอกจากนี้รัฐบาลยังสนับสนุนให้รถแท็กซี่หันมาใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ (NGV) ซึ่งช่วยให้ค่าใช้จ่ายลดลงร้อยละ 65

กรณีรถแท็กซี่ NGV รัฐบาลใช้มาตรการหลายด้านเพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ก๊าซ NGV ทั้งการปรับลดภาษีและการจ่ายเงินสนับสนุนการติดตั้งอุปกรณ์ก๊าซ NGV โดยเฉพาะโครงการรถแท็กซี่ใหม่ และโครงการดัดแปลงเป็นรถแท็กซี่ NGV ซึ่งการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ได้สนับสนุนค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ทั้งหมดประมาณ 30,000 – 40,000 บาทต่อคัน โครงการดังกล่าวมีเป้าหมายการเพิ่มปริมาณรถแท็กซี่ NGV จาก 6,200 คัน ในปี 2549 เป็น 30,000 คันในปี 2550 นอกจากนี้ ปตท.ยังมีแผนการจัดตั้งสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มขึ้นจาก 200 แห่งในปี 2549 เป็น 700 แห่งในปี 2550 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่รถที่ใช้ก๊าซ NGV เป็นพลังงาน

ทางด้านโรงงานประกอบรถยนต์ก็หันมาเน้นการผลิตรถแท็กซี่ NGV โดยเฉพาะบริษัทโตโยต้าฯ มีแผนการที่จะผลิตรถแท็กซี่รุ่นลิโมและเวนจูรี่ ซึ่งใช้พลังงาน 2 ระบบทั้งน้ำมันและก๊าซ NGV ซึ่งรถแท็กซี่



NGV ดังกล่าวจะได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีสรรพสามิต ขณะที่ราคาารถแท็กซี่จะลดต่ำลงจากเดิมอีกประมาณ 50,000 บาทต่อคัน และสามารถลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานได้อีกวันละ 400 – 550 บาท อันเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการรถแท็กซี่ส่วนบุคคล และช่วยให้ผู้เช่ารถนิติบุคคลมีรายได้จากการประกอบธุรกิจมากขึ้น

บทส่งท้าย : ธุรกิจควรเร่งปรับตัว

จะเห็นได้ว่าการใช้นโยบายแท็กซี่เสรี ทำให้จำนวนรถแท็กซี่มีเตอร์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งกลุ่มนิติบุคคลและบุคคล โดยคาดว่าในปี 2550 ปริมาณรถแท็กซี่มีเตอร์ในกรุงเทพฯ จะมีจำนวนประมาณ 86,200 คัน จำแนกเป็นรถนิติบุคคล 55,200 คัน และรถส่วนบุคคลอีก 31,000 คัน ด้วยปริมาณรถแท็กซี่ที่เพิ่มขึ้นอย่างเสรีโดยไม่จำกัดจำนวน จึงทำให้เกิดการแข่งขันที่ค่อนข้างรุนแรงทั้งในกลุ่มผู้ประกอบการเดียวกัน และการแข่งขันกับยานยนต์สาธารณะอื่น ๆ โดยเฉพาะรถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้ามหานคร (ใต้ดิน) รถโดยสารสาธารณะอื่น ๆ ดังนั้นผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่จึงควรเร่งปรับตัวเช่นปรับปรุงตัวรถให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี เช่น มีการติดตั้งวิทยุสื่อสารเพื่อให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารและเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด ทางด้านการบริการของคนขับ ก็ควรเร่งปรับปรุงบุคลิกภาพให้มีความน่าเชื่อถือไว้วางใจจากผู้ใช้บริการ มีมารยาทดี พูดจาไพเราะ มีความสุภาพ เรียบร้อยให้บริการอย่างเป็นกันเอง รวมถึงการรักษาความสะอาดรถ อันจะช่วยให้ภาพพจน์ของธุรกิจรถแท็กซี่โดยรวมดีขึ้น และเป็นที่ยังพอใจของผู้ใช้บริการทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ