โพสต์ทูเดย์
Post Today
Circulation: 320,000
Ad Rate: 1,100

Section: @Weekly/-
วันที่: เสาร์ 8 เมษายน 2560
ปีที่: 15 ฉบับที่: 5175 หน้า: 1(เต็มหน้า), 6to8
Col.Inch: 413.21 Ad Value: 454,531 PRValue (x3): 1,363,593 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: Centric: สงครามแท็กซี่ไทย หาสมดุลในยุคดิจิทัล VS อะนาล็อก

@Weekly

โพสต์ทูเดย์ วันที่ 8-14 เมษายน 2560

เจ็บแต่ดี สงครามแท็กซี่ไทย

15 บาท

PTM.08042017.WKL.Weekly1-212901.indd 1 4/4/2560 BE 4:02 PM

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทร 0-2253-5000, 0-2651-4700 แฟกซ์ 0-2253-5001, 0-2651-4701 อีเมล์: help@iqnewsclip.com

โพสต์ทูเดย์
Post Today
Circulation: 320,000
Ad Rate: 1,100

Section: @Weekly/-
วันที่: เสาร์ 8 เมษายน 2560
ปีที่: 15 ฉบับที่: 5175 หน้า: 1(เต็มหน้า), 6to8
Col.Inch: 413.21 Ad Value: 454,531 PRValue (x3): 1,363,593 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: Centric: สงครามแท็กซี่ไทย หาสมดุลในยุคดิจิทัล VS อะนาล็อก

Centric

เรื่อง : ทีม@weekly

สงครามแท็กซี่ไทย

หาสมดุลในยุคดิจิทัล VS อะนาล็อก

สินิมเกิดจากเนื้อใน เช่นกัน ปัญหาที่ถูกหมักหมมยิ่งนานวันก็กลายเป็นปัญหาเรื้อรังยิ่งแก้ยิ่งยุ่ง เช่นเดียวกับปัญหารถโดยสารสาธารณะในเมืองใหญ่อย่างแท็กซี่

ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา กลายเป็นทอล์ก ออฟ เดอะ ทาวน์ เป็นข่าวฉาวโฉ่ถึงการปะทะกันระหว่างผู้โดยสารกับคนขับแท็กซี่ไม่เว้นแต่ละวัน รวมถึงการปะทะกันระหว่างแท็กซี่ดิจิทัลที่ใช้เทคโนโลยีการเรียกรถผ่านแอพพลิเคชั่น มีการดำเนินธุรกิจแบบใหม่กับแท็กซี่โดยสารในปัจจุบัน

มาดูสถิติจากกรมการขนส่งทางบกเผยผลดำเนินการจัดการเรื่องร้องเรียนรถโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ ผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารและรับเรื่องร้องเรียน 1584 ช่วง 4 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2560 (ระหว่างเดือน ต.ค. 2559-ม.ค. 2560) พบว่าประชาชนร้องเรียนปัญหาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะรวมทั้งสิ้น 18,366 เรื่อง ดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนจนได้ข้อยุติแล้ว 15,264 เรื่อง คิดเป็น 83.11%

สำหรับรถโดยสารสาธารณะที่ประชาชนร้องเรียนมากที่สุดตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ได้แก่ รถแท็กซี่ ได้รับการร้องเรียน 12,900 เรื่อง (ดำเนินการจนได้ข้อยุติทั้งสิ้น 11,699 เรื่อง คิดเป็น 90.69%) ประเด็นปัญหา 3 อันดับแรก ได้แก่ ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร แสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ และไม่ใช้มาตรค่าโดยสาร ส่วนรถจักรยานยนต์รับจ้างมีการร้องเรียนจำนวน 469 เรื่อง (ดำเนินการจนได้ข้อยุติทั้งสิ้น 409 เรื่อง คิดเป็น 87.21%) 3 อันดับแรก ได้แก่ เรียกเก็บค่าโดยสารเพิ่ม ขับประมาทหวาดเสียว และแสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ

นี่คือปัญหาของแท็กซี่ไทยที่เห็นและเป็นอยู่ และดูเหมือนไม่มีจุดเปลี่ยนที่จะมีการแก้ปัญหาได้อย่างลงตัวและยั่งยืน

ปัญหาแท็กซี่สารพัด ตลาดรถสาธารณะต้องแข่งขันได้ ทางออก “อูเบอร์” หากฎหมายรองรับ

“ไม่ไป” “แก๊สหมด” “รถติด” “ส่งรถ” บลาๆๆๆๆๆๆๆๆ

คำพูดเหล่านี้รวมไปถึงพฤติกรรมไม่เหมาะสมที่พบเห็นตามสื่ออยู่ตลอด เป็นเหตุผล 85% ที่ กรุงเทพโพลล์ รายงานผลสำรวจความเห็นของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 1,193 คน พบว่าเป็นสิ่งที่ผู้ใช้บริการ

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทร 0-2253-5000, 0-2651-4700 แฟกซ์ 0-2253-5001, 0-2651-4701 อีเมล์: help@iqnewsclip.com

โพสต์ทูเดย์
Post Today
Circulation: 320,000
Ad Rate: 1,100

Section: @Weekly/-
วันที่: เสาร์ 8 เมษายน 2560
ปีที่: 15 ฉบับที่: 5175 หน้า: 1(เต็มหน้า), 6to8
Col.Inch: 413.21 Ad Value: 454,531 PRValue (x3): 1,363,593 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: Centric: สงครามแท็กซี่ไทย หาสมดุลในยุคดิจิทัล VS อะนาล็อก

รถแท็กซี่รู้สึกเบื่อหน่ายมากที่สุด และสนับสนุนเรียกร้องต้องการให้มีบริการอูเบอร์คาร์ (Uber) เกิดขึ้น เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกของผู้โดยสาร

ทว่า บริการอูเบอร์แม้จะได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นจากผู้ใช้บริการที่รู้สึกว่าได้รับความสะดวกสบายและปลอดภัยในการเรียกใช้บริการ แต่ทางกลับกันอูเบอร์ในประเทศไทยยังถือเป็นเรื่องใหม่ที่ยังไม่มีกฎหมายรองรับ เพราะไม่มีการจดทะเบียนอย่างถูกต้องกับกรมการขนส่งทางบกเหมือนกับรถแท็กซี่ ทางออกเรื่องนี้จะเป็นอย่างไร?

สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) วิพากษ์ต่อประเด็นนี้ว่า อูเบอร์เป็นบริการที่เกิดขึ้นในหลายประเทศทั่วโลกโดยเฉพาะตามเมืองใหญ่ ส่วนรูปแบบให้บริการจะมีการกำหนดอัตราค่าโดยเทียบเคียงโครงสร้างค่าโดยสารรถสาธารณะคู่แข่งในแต่ละประเทศเป็นหลัก

"และจะมีข้อแตกต่างเรื่องอัตราราคาพิเศษสำหรับพื้นที่ที่แท็กซี่ไม่เข้าไปให้บริการ ซึ่งนี่จึงเป็นเรื่องที่ตอบโจทย์กลุ่มลูกค้าอูเบอร์ แต่ถึงอย่างไรการดำเนิน

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทร 0-2253-5000, 0-2651-4700 แฟกซ์ 0-2253-5001, 0-2651-4701 อีเมล์: help@iqnewsclip.com

โพสต์ทูเดย์
Post Today
Circulation: 320,000
Ad Rate: 1,100

Section: @Weekly/-
วันที่: เสาร์ 8 เมษายน 2560
ปีที่: 15 ฉบับที่: 5175 หน้า: 1(เต็มหน้า), 6to8
Col.Inch: 413.21 Ad Value: 454,531 PRValue (x3): 1,363,593 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: Centric: สงครามแท็กซี่ไทย หาสมดุลในยุคดิจิทัล VS อะนาล็อก

ธุรกิจอูเบอร์แม้ขณะนี้มีเพียงไม่กี่ประเทศที่เป็นเรื่องถูกกฎหมาย แต่หลายประเทศอูเบอร์ยังคงเป็นสิ่งผิดกฎหมายอยู่ เพราะการเข้าไปทำธุรกิจมักอาศัยช่องช่องว่างของกฎหมายเข้าไปดำเนินการ แม้บางประเทศจะยอมรับอยากให้อูเบอร์ถูกกฎหมาย แต่ก็คงต้องผ่านขั้นตอนกระบวนการทางกฎหมายของแต่ละประเทศ ซึ่งต้องใช้ระยะเวลา"

ชี้รัฐเร่งจัดการ ผู้โดยสารเดือดร้อน

สำหรับเหตุผลที่อูเบอร์ได้รับความนิยมในประเทศไทย เพราะทำให้ผู้ใช้บริการรู้สึกว่าได้รับความสะดวกต่างกับการเรียกแท็กซี่ทั่วไปที่มักจะถูกปฏิเสธ แต่อีกด้านแม้อูเบอร์จะได้รับความนิยม แต่ก็มีผู้ที่ร้องเรียนการให้บริการเหมือนกัน เช่น มารับช้าหรือหลงทาง เมื่อประกอบกับสภาพการจราจรในพื้นที่เมืองของไทย ก็ทำให้ผลกระทบตกอยู่กับผู้โดยสารที่ต้องเสียค่าบริการและเวลาเพิ่มมากขึ้น

ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งอย่าง สุเมธ ก็มองว่าขณะนี้อูเบอร์อยู่ในช่วงที่ยังมีผู้ให้บริการไม่มาก จึงยังสามารถควบคุมมาตรฐานการบริการและได้รับความพอใจอยู่ แต่คาดว่าอนาคตหากมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โอกาสที่ผู้ใช้บริการจะประสบปัญหาก็มีความเป็นไปได้สูง

"จึงเสนอว่าการแก้ปัญหาเรื่องนี้ หน่วยงานภาครัฐควรทำงานร่วมกับทุกฝ่ายเพื่อดำเนินการอูเบอร์ให้ถูกต้องตามกฎหมาย โดยเริ่มศึกษาพิจารณาว่าการที่นำรถยนต์ส่วนบุคคลมารับจ้างนั้นจะมีผลดีหรือเสียอย่างไร จากนั้นควรมีมาตรการให้ชัดเจนมาควบคุมปริมาณผู้ให้บริการ และต้องมีกลไกกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมไม่เหลื่อมล้ำ จนส่งผลกระทบกับผู้โดยสารและผู้ประกอบการรถสาธารณะร่วมชนิดอื่น หากจะอนุญาตให้อูเบอร์เข้ามาดำเนินการ"

ขณะเดียวกันควรปรับปรุงโครงสร้างระบบบริหารแท็กซี่ให้สามารถควบคุมได้ สุเมธ แนะนำว่า ควรสร้างโมเดลระบบบริหารจัดการแท็กซี่ให้มีรูปแบบเหมือนบริษัทอย่างในต่างประเทศ เพื่อที่บริษัทเจ้าของจะช่วยเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยดูแลตรวจสอบการให้บริการและตรวจสอบประวัติผู้ขับขี่ก่อนให้บริการ รวมถึงต้องมีการให้คะแนนเรตติ้งบริการ หากพบว่าระหว่างทำงานแสดงพฤติกรรมไม่เหมาะสมก็สามารถไล่ออกได้ ซึ่งเชื่อว่าวิธีนี้จะทำให้มาตรฐานการให้บริการแท็กซี่ดีขึ้นได้

"ทั้งหมดนี้ก็เพื่อวางระบบให้เกิดการแข่งขันอย่างจริงจังในตลาดการให้บริการรถยนต์สาธารณะ เพราะถ้าสามารถสร้างระบบแข่งขันให้มีคุณภาพเท่าเทียมทั้งในเรื่องจำนวนและราคาที่ทำให้ทุกฝ่ายอยู่ร่วมกันได้ เมื่อเป็นเช่นนี้ก็ขึ้นอยู่กับผู้บริโภคเป็นผู้เลือก ไม่ใช่ปล่อยให้ฝ่ายหนึ่งถูกกฎหมายและอีกฝ่ายหนึ่งยังคงผิดต่อไปเช่นนี้"

สุเมธ ทิ้งท้ายว่า หัวใจการป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นภาครัฐควรต้องแก้ไขการทำงานให้มีความรวดเร็วมากขึ้น เพราะที่ผ่านมายังคงดำเนินอย่างล่าช้า จนปล่อยให้อูเบอร์ดำเนินการมาแล้วกว่า 3 ปี หากยังปล่อยให้เป็นอย่างนี้ต่อไป ปัญหาอาจจะขยายตัวเพิ่มขึ้น เมื่อเป็นเช่นนี้ผู้ที่เดือนร้อนก็คือผู้โดยสาร

"บทเรียนจากเรื่องนี้ รัฐไม่ควรดำเนินการอย่างที่ผ่านมาคือ ปล่อยให้ปัญหาเกิดและวิ่งตามแก้ภายหลัง แต่ควรปรับปรุงการทำงานใหม่ วางแนวแก้ไขและหาแผนรองรับระบบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอย่างจริงจัง ไม่เช่นนั้นปัญหาก็จะเป็นเช่นนี้อยู่ตลอด"

เอกชัย สุมาลี ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยสมาร์ทซิตี้ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กล่าวว่า ต้องแยกแยะกันก่อนว่าปัญหาระหว่างอูเบอร์และแท็กซี่ไทยยังไม่สามารถชี้ได้ชัดว่าใครคือต้นเหตุของปัญหา แต่สังคมกำลังพยายามผูกเรื่องกันเอง

"จริงๆ แล้วอูเบอร์มีรูปแบบการให้บริการผ่านแอพพลิเคชั่น ซึ่งไม่ใช่ของใหม่และไม่มีปัญหาอะไร สอดรับกับความสะดวกสบายของผู้เรียกรับบริการ แต่กลุ่มรถยนต์ของอูเบอร์ที่เข้ามาให้บริการ อาจจะไม่ถูกกฎหมายของแต่ละประเทศ รวมถึงประเทศไทยด้วยเช่นกัน"

เนื่องจากอูเบอร์สามารถกำหนดราคาค่าบริการได้เอง ซึ่งตรงนี้ เอกชัย ชี้ว่าไม่สอดคล้องกับการกำกับดูแลของภาครัฐ เพราะอูเบอร์ก็ไม่ได้ระบุตัวตนว่าเป็นองค์กร ขนิดรถที่ให้บริการก็ไม่ได้ระบุ การลงทะเบียนคนขับกับหน่วยงานรัฐก็ไม่มี รวมถึงโครงสร้างราคาที่ไม่สอดรับกับภาครัฐ

"หากมองในมิติของผู้รับบริการก็สะดวกดี แต่ความเป็นจริงนั้น การให้บริการขนส่งก็ย่อมหมายถึงการใช้ถนนหนทาง ซึ่งถนนเป็นของส่วนกลาง" เอกชัย ให้ความเห็น

แท็กซี่ต้องปรับปรุงเรื่อง "ไม่รับผู้โดยสาร"

เอกชัย วิเคราะห์ว่า จะเห็นได้ว่าการให้บริการของอูเบอร์ผ่านระบบเทคโนโลยีนั้นไม่ผิด

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทร 0-2253-5000, 0-2651-4700 แฟกซ์ 0-2253-5001, 0-2651-4701 อีเมล์: help@iqnewsclip.com

โพสต์ทูเดย์
Post Today
Circulation: 320,000
Ad Rate: 1,100

Section: @Weekly/-
วันที่: เสาร์ 8 เมษายน 2560
ปีที่: 15 ฉบับที่: 5175 หน้า: 1(เต็มหน้า), 6to8
Col.Inch: 413.21 Ad Value: 454,531 PRValue (x3): 1,363,593 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: Centric: สงครามแท็กซี่ไทย หาสมดุลในยุคดิจิทัล VS อะนาล็อก

แต่ในแง่ของการจัดการบริการผิดแน่นอน เพราะอูเบอร์ก็ไม่เข้าระบบกับกฎหมายของบ้านเรา และเป็นเรื่องที่ภาครัฐจะต้องเข้ามากำหนดตรงนี้ให้ได้ หากจะยังให้มีอูเบอร์อยู่ในเมืองไทย ไม่ใช่ว่าให้อูเบอร์มากำหนดราคาได้เอง ซึ่งไม่ใช่แค่ไทยเท่านั้นที่เจอปัญหานี้ หลายๆ ชาติก็ประสบปัญหาเรื่องนี้เช่นกัน

"ที่สำคัญคือ อูเบอร์ไม่ยอมรับการเป็นองค์กร เมื่อเป็นเช่นนี้ในแง่ของความรับผิดชอบหากเกิดเหตุอะไรขึ้นอาจไม่ครอบคลุม เพราะคนขับรถอูเบอร์ก็ไม่ใช่พนักงานของอูเบอร์ หรืออีกนัยก็เป็นผู้ใช้บริการอูเบอร์ด้วยเช่นกัน ไม่ต่างจากผู้โดยสาร กฎหมายต้องเข้ามาดูว่ารับผิดชอบอะไรได้หรือไม่หากเกิดเหตุขึ้นมา"

ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยสมาร์ทซิตี้ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ฉายภาพถึงปัญหาของคนขับแท็กซี่ว่า แท็กซี่จะถูกเพ่งเล็งเรื่องคุณภาพการให้บริการ โดยเฉพาะเรื่อง "เรียกแล้วไม่ไป" แต่ในภาพกว้างๆ ของสาเหตุแห่งปัญหา พบว่าคนขับแท็กซี่ไม่อยากรับลูกค้า เนื่องจากคิดถึงเส้นทางที่จะเดินทางแล้ว หากรถติดอย่างหนักจะไม่คุ้มกับรายได้ เพราะค่าบริการช่วงรถติดของแท็กซี่มีอัตราที่ต่ำอย่างมาก

เอกชัย ยกตัวอย่างว่า การคิดค่าบริการแท็กซี่ที่กำหนดโดยภาครัฐนั้น ถูกอ้างอิงจากต้นทุนของแท็กซี่เอง ซึ่งมาจากสถานการณ์ราคาเชื้อเพลิง และไม่ได้ถูกปรับโครงสร้างราคามานาน โดยคนขับแท็กซี่หนึ่งคนจะมีเวลาเฉลี่ยขับรถราว 10 ชั่วโมง/วัน เวลา

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทร 0-2253-5000, 0-2651-4700 แฟกซ์ 0-2253-5001, 0-2651-4701 อีเมล์: help@iqnewsclip.com

โพสต์ทูเดย์
Post Today
Circulation: 320,000
Ad Rate: 1,100
Section: @Weekly/-
วันที่: เสาร์ 8 เมษายน 2560
ปีที่: 15 ฉบับที่: 5175 หน้า: 1(เต็มหน้า), 6to8
Col.Inch: 413.21 Ad Value: 454,531 PRValue (x3): 1,363,593 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: Centric: สงครามแท็กซี่ไทย หาสมดุลในยุคดิจิทัล VS อะนาล็อก

จำนวนนี้ถูกแบ่งเอาไว้ 3 ชั่วโมงสำหรับการขาดรายได้ คือ 1.เติมก๊าซธรรมชาติ 2.ส่งกะ และ 3.พักผ่อน จะทำให้เหลือเวลาทำงานได้อีก 7 ชั่วโมง

จากนั้นต้นทุนทั้งค่ารถ ค่าเชื้อเพลิง จะอยู่ที่ประมาณ 1,000 บาท/วัน และ 7 ชั่วโมงของการทำงานขับแท็กซี่ คนขับต้องหารายได้ให้ได้เฉลี่ยชั่วโมงละ 200 บาท เพื่อจะให้ครอบคลุมต้นทุน และเหลือเงินเป็นรายได้เข้ากระเป๋าตัวเอง 400-500 บาท/วัน ดังนั้นการเลือกผู้โดยสารเพราะการคำนวณความคุ้มค่าหากให้บริการจึงเกิดขึ้นกับคนขับแท็กซี่

"ง่ายๆ คือหากไม่คุ้มก็ไม่อยากไปเพราะเวลาทำงานมีบีบให้หารายได้อยู่ตลอดเวลา"

ผู้โดยสารต้องเป็นศูนย์กลาง "เลือกรับบริการได้"

"นี่คือโครงสร้างธุรกิจของคนขับรถแท็กซี่ ยังไม่รวมความเสียหายที่เกิดจากปัจจัยภายนอกอีก เช่น เรื่องอุบัติเหตุ หากเกิดขึ้นแล้วก็ต้องเสียเวลาทำกิน" เอกชัยให้ความเห็น

ทางออกสำหรับสงครามระหว่างอูเบอร์และแท็กซี่ เอกชัย มองว่าต้องรื้อโครงสร้างใหม่ และรัฐต้องกระโดดเข้าร่วมวงเพื่อแก้ปัญหา โดยโครงสร้างใหม่จะต้องยืดหยุ่นและให้ประชาชนเป็นศูนย์กลางของการมีสิทธิเลือกรับบริการ และขณะเดียวกันก็ต้องมีมาตรฐานสำหรับกลุ่มผู้ให้บริการที่หลากหลาย

เอกชัย ยกตัวอย่างระบบแท็กซี่ที่ประเทศอังกฤษจะมี 2 รูปแบบ คือ 1.รถแท็กซี่ดำ (Black Cab) ที่จะวิ่งวนอยู่ในเมืองเพื่อให้บริการ และถูกจำกัดจำนวนจากภาครัฐไม่ให้มากเกินไป

"รถแท็กซี่ดำจะมีราคาแพงและเหมาะกับคนที่เร่งรีบ ต้องการความสะดวก ไม่อยากเสียเวลาเรียกผ่านแอพพลิเคชั่น ที่สำคัญคือเรียกแล้วไปแน่นอน เนื่องจากคนขับแท็กซี่ก็มองเห็นความคุ้มค่า"

2.รถแท็กซี่แบบเรียกผ่านศูนย์หรือแอพพลิเคชั่น (Private Hire) ผู้รับบริการจะเรียกผ่านศูนย์ คอลเซ็นเตอร์ในสังกัดของแท็กซี่หรือแอพพลิเคชั่น ซึ่งจะมีราคาถูกกว่าแบบแรก และกำหนดราคาจากรัฐบาลอังกฤษเอง

"จะเห็นข้อแตกต่างทันที หากออกมาบนถนนแล้วต้องการเรียกแท็กซี่ที่วิ่งผ่านไปมาก็ต้องจ่ายแพง เพราะไปแน่ๆ แต่หากมีเวลา กำหนดเวลามารับได้ ก็จะเรียกผ่านศูนย์ซึ่งมีราคาถูกกว่า ก็เป็นทางเลือกสำหรับผู้บริการที่ยืดหยุ่นได้ตามความเหมาะสมของตนเอง ปัญหาโครงสร้างแท็กซี่สำหรับบ้านเราจึงเป็นเรื่องใหญ่ ใหญ่กว่าเรื่องเทคโนโลยีการเรียก เราไม่ควรมองจุดนั้น เพราะเทคโนโลยีมันก็พัฒนาไปตลอดอยู่แล้ว แต่โครงสร้างเราต้องแก้ไข"

เอกชัย ย้ำอีกว่าอูเบอร์ไม่ใช่ผู้ร้าย บางประเทศก็ยอมรับแต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของรัฐบาลนั้นๆ ที่ประเทศออสเตรเลียให้อูเบอร์บริการได้ แต่ต้องเสียภาษีเข้ากองทุนของรัฐ เพื่อจะได้นำเงินจำนวนนี้ไปชดเชยให้กับคนขับแท็กซี่อยู่เดิมที่เสียหายจากการบริการของอูเบอร์ หรือที่ประเทศเดนมาร์กเองก็ต้อนรับอูเบอร์ แต่ก็ต้องให้รัฐบาลกำหนดราคาได้เอง เป็นต้น

"การโต้แย้งว่าอูเบอร์ดีกว่า แท็กซี่ก็ดีเหมือนกัน มันเหมือนเป็นสงครามที่ไม่แก้ปัญหาอะไร ผมมองว่ารัฐต้องกระโดดเข้ามาในวงเพื่อหาทางแก้ไข อูเบอร์แม้จะถูกใจการให้บริการของประชาชน เขาก็ต้องยอมเข้ามาอยู่ในกรอบของภาครัฐ อย่าลืมว่าอูเบอร์เข้ามาก็ต้องใช้โครงข่ายถนนบ้านเรา จึงต้องให้อะไรกลับมาบ้าง อีกอย่างอูเบอร์ต้องยอมรับว่าเป็นองค์กรที่ชัดเจน มีความรับผิดชอบหากเกิดอุบัติเหตุหรือปัญหาขึ้นได้ และจะได้เป็นการแข่งขันด้านการให้บริการที่หลากหลายสำหรับคนไทย" เอกชัย ย้ำ

การแก้ปัญหาและความคืบหน้าล่าสุดของกฎหมาย

ในส่วนของผู้รับผิดชอบกำกับการดูแลตามกฎหมาย **สนิท พรหมวงษ์** อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เปิดเผยว่า ภายหลังจากหารือกับกระทรวงคมนาคมและผู้ให้บริการอูเบอร์รวมถึงคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องแล้ว กรมการขนส่งทางบกได้จัดสรรงบประมาณเพื่อจ้างที่ปรึกษาในการศึกษาถึงแนวทางการพัฒนารูปแบบการให้บริการขนส่งสาธารณะในรถโดยสารส่วนบุคคล (รถป้ายดำ)

"เนื่องจากปัจจุบันในประเทศยังไม่มีกฎหมายมารองรับตรงส่วนนี้ ซึ่งขณะนี้กรมการขนส่งทางบกได้ร่างทีโออาร์ใกล้เสร็จเรียบร้อยแล้วเตรียมเข้าสู่กระบวนการอี-บิดดิ้ง เพื่อคัดเลือกตัวเอกชนที่เป็นกลางและไม่มีส่วนได้เสียในเรื่องนี้ (Third-party) เข้ามาดำเนินการโดยจะเร่งให้ได้ข้อสรุปของการศึกษาภายใน 6 เดือนนับจากนี้ เพื่อนำผลศึกษาไปบังคับใช้ต่อไป"

อย่างไรก็ตาม อธิบดีกรมการขนส่งทางบกยังยืนยันวิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

"สำหรับมาตรการเพิ่มเติมในการควบคุมนั้น กรมการขนส่งทางบกได้ติดตามอย่างใกล้ชิดเพื่อดำเนินการจับกุมผู้ให้บริการที่ผิดกฎหมายควบคู่ไปกับการพัฒนาแอพพลิเคชั่นสำหรับเรียกรถแท็กซี่ และส่งเสริมให้ผู้โดยสารใช้บริการผู้ประกอบการขนส่งแท็กซี่ที่ถูกกฎหมายอีกด้วย"

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทร 0-2253-5000, 0-2651-4700 แฟกซ์ 0-2253-5001, 0-2651-4701 อีเมล์: help@iqnewsclip.com