



สงครามแท็กซี่ไทย
VS อุเบอร์
ศึกนี้ทำไมไม่มี ม.44?



สงครามแท็กซี่ไทย vs อุเบอร์
ศึกนี้ทำไมไม่มี ม.44?

อยู่ๆ รัฐบาลก็ใช้ ม.44 สั่งด่วนให้ประชาชนนั่งหลังต้องคาดเข็มขัด และไม่จ่ายค่าปรับก็ไม่ได้ต่อภาษี แต่ปัญหาเรื้อรังที่คนไม่มียอดต้องการความปลอดภัยจากการใช้บริการแท็กซี่กลับนิ่งเฉย ปล่อยให้รถแท็กซี่ไทยและสมาร์ตแท็กซี่ต้องสู้กันเอง

ล่าสุด เมื่อวันที่ 20 มีนาคม ที่ผ่านมา ฟังแท็กซี่ไทยโดยเครือข่ายสหกรณ์แท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ถึงขั้นพากันก่อม็อบจี้กระทรวงคมนาคมจัดการ



สมารถแท็กซี่อย่าง อุเบอร์ อีซี แท็กซี่ และแกร็บ แท็กซี่ อย่างถูกต้อง โดยหาว่าแย่งลูกค้าและทำให้รายได้หดถึง 30% พร้อมเสนอให้ใช้ ม.44 จัดการสมารถแท็กซี่เหล่านี้

ในขณะเดียวกันฝั่งสมารถแท็กซี่ ก็พยายามผลักดันให้รัฐบาลแก้กฎหมายเพื่อรับรองให้รถบ้านสามารถเปิดให้บริการเป็นรถสาธารณะได้ โดยเฉพาะ อุเบอร์ ซึ่งเปิดบริการให้ประชาชนที่มีรถส่วนตัวสามารถนำมาขับรับส่งผู้โดยสารได้ผ่านแอปพลิเคชัน ในระบบที่เรียกว่า Ridesharing ซึ่งแม้ว่ากระทรวงคมนาคมขอร้องให้หยุดบริการระหว่างรอข้อสรุปที่ชัดเจนก็ตามประมาณ 6 เดือน-1 ปี แต่ทางอุเบอร์ก็ยืนยันที่จะไม่หยุด โดยอ้างเรื่องไม่มีกฎหมายรองรับจึงไม่ผิดกฎหมาย

● แท็กซี่ไทยเตรียมแอปฯ Smart Taxi ของไทยพร้อมให้บริการ

เมื่อวันที่ 20 มีนาคมที่ผ่านมา นายวิฑูรย์ แนวนวนิช ประธานเครือข่ายสหกรณ์แท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร นำสมาชิกเดินทางยื่นหนังสือต่อนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการคมนาคม โดยมีนายสนธิ พรหมวงษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) มารับแทน โดยเรียกร้องให้ ขบ. บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และแก้ไขปัญหารถแท็กซี่ผิดกฎหมาย เนื่องจากที่ผ่านมาการทำการย่นต์ส่วนบุคคลมาให้บริการเป็นรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการกว่า 50,000 คันนั้น ส่งผลกระทบต่อคนขับแท็กซี่ ทำให้มีการแย่งผู้โดยสาร และทำให้รายได้ของรถแท็กซี่ที่ถูกกฎหมาย ลดลงกว่า 30% ทั้งนี้ ยืนยันว่าเครือข่ายสหกรณ์ ไม่ได้ต่อต้านการนำแอปพลิเคชันมาใช้ แต่ต้องการให้การให้บริการเป็นไปอย่างถูกต้อง

“เครือข่ายสหกรณ์แท็กซี่ มีความพร้อมร่วมมือกับแอปพลิเคชัน Smart Taxi ที่พัฒนาโดยคนไทยแล้ว แต่จะต้องรอให้ ขบ. แก้ไขกฎหมาย เกี่ยวกับการติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม เช่น กล้องวงจรปิด และมีเตอร์รูปแบบใหม่ ที่ใช้บัตรประจำตัวคนขับสแกนเพื่อยืนยันตัวตนก่อนออกให้บริการ และหวังว่าจะเริ่มดำเนินการได้ภายใน 3-6 เดือนนี้ โดยแอปพลิเคชันดังกล่าวจะสามารถแก้ปัญหาแท็กซี่ปฏิเสธผู้โดยสารได้ เนื่องจากเมื่อมีผู้โดยสารเรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน smart taxi ซึ่งจะเป็นการเรียกใช้รถแท็กซี่ที่มีอยู่ในระบบ และเอาคนที่ผู้ขับตัดสินใจไปรับผู้โดยสารก็จะตัดปัญหาเรื่องการปฏิเสธผู้โดยสารออกไปได้ด้วย” นายวิฑูรย์กล่าว

● อุเบอร์ ชูระบบ Ridesharing ช่วยลดรถติดและมลพิษได้ วอนรัฐแก้กฎหมาย

เป็นต้นแบบแอปพลิเคชันสมารถแท็กซี่ ที่ดำเนินงานมาตั้งแต่ปี 2009 อุเบอร์พร้อมเปิดให้บริการในประเทศไทย แต่ตอนนี้ก็ยังคงคลุมเครือเรื่องกฎหมายที่ไม่รองรับการให้รถส่วนตัวเป็นรถสาธารณะได้

เอมี กุลโรจน์ปัญญา ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายรัฐสัมพันธ์สื่อสารองค์กร ประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (อุเบอร์) ได้เปิดใจต่อ แม่นเจอร์ ออนไลน์ ถึงจุดยืนในการให้บริการของอุเบอร์ ว่า “บริษัทเฝ้ามองว่า สิ่งที่เรากำลังเผชิญในเมืองไทย เป็นเหตุการณ์ที่ปกติอยู่แล้ว เมื่อเราจะดำเนินการเปลี่ยนแปลงบางมุมให้เมืองได้รับในสิ่งที่ดี

อ่านต่อ **14**



↑

ข้อดี-ข้อเสีย

↘

ของแท็กซี่ไทย VS สมาร์ทแท็กซี่

แท็กซี่ไทย	สมาร์ทแท็กซี่
● อยู่ตรงไหนก็ได้ ไม่ต้องพึ่งมือถือ	● ไม่ปฏิเสธโดยสาร มารอรับถึงหน้าบ้าน
● ปฏิเสธผู้โดยสารจนถูกร้องเรียนเป็นอันดับหนึ่ง	● รู้ตัวคนขับ มีประวัติชัดเจน มีความปลอดภัยติดตามของหายได้
● ไม่ปลอดภัย เกิดการโกงมิเตอร์ เกิดคดีมากมาย	● แสดงความคิดเห็นหลังใช้บริการได้
● มีการทำเทคโนโลยี GPS Tracking มาใช้ควบคุมมาตรฐาน (สำหรับบางบริษัท)	● ชำระเงินด้วยบัตรเครดิตได้หมดปัญหาเงินทอนไม่มี
● มีหน่วยงานรัฐมารับเรื่องร้องเรียน และรับผิดชอบ หากเกิดปัญหา	● โปรโมชันส่วนลดพิเศษ
	● ต้องใช้เทคโนโลยีเป็น ต้องใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน ไม่มีหน่วยงานรัฐมารับรอง

ที่มา : MGRonline

กว่าที่เป็นอยู่ เกือบทุกประเทศที่เรามีการดำเนินการ ก่อนที่เราจะเข้าไปในแต่ละพื้นที่ เราศึกษารูปแบบทั้งกฎหมาย รูปแบบของการบริการ และความพร้อมของเทคโนโลยี เป็นต้น”

“ตอนที่เรามาในเมืองไทย เราศึกษาอย่างชัดเจนถึงกฎหมายที่มีอยู่ ซึ่งไม่รองรับกับธุรกิจที่เราเป็น โดยที่ไม่มีการเอ่ยถึงแอปพลิเคชันผ่านสมาร์ทโฟน หรือเทคโนโลยีของสองคนระหว่างผู้โดยสารและผู้ร่วมขับ ซึ่งไม่มีใครออกกฎหมายเกี่ยวกับเทคโนโลยีที่เพิ่งมีมาเมื่อไม่ถึง 10 ปีนี้ จึงเป็นเรื่องปกติที่มีข้อสงสัยและคำถาม เราจึงต้องให้ข้อมูลกับภาครัฐ ซึ่งระบบหรือบริการร่วมเดินทางหรือ Ridesharing เป็นสิ่งที่เรารู้จักกันแล้ว ในเชิงของผู้ใช้ของเรา และคนไทยก็ยอมรับและพร้อมให้บริการ”

“ยกตัวอย่างรูปแบบของประเทศเพื่อนบ้านในประเทศอาเซียน ที่เปิดใช้ระบบ Ridesharing ซึ่งไม่ได้มีเฉพาะอุเบอร์ แต่มีของระบบอื่นด้วย เช่น ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ มีการยอมรับกันทางกฎหมายแล้ว ประเทศ

เวียดนาม ก็มีโครงการทดลองผลประโยชน์ของระบบการร่วมเดินทางอย่างเป็นทางการ ประเทศพม่า และกัมพูชา มีการเชิญชวนให้อุเบอร์เข้าไปให้บริการ และต้องการที่จะออกกฎหมายก่อนที่เราจะเข้ามาเปิดบริการด้วยค่ะ”

เมื่อตอบข้อสงสัยต่อประโยชน์ที่เมืองไทยจะได้รับต่อการบังคับใช้กฎหมายครั้งนี้ว่า “เป็นรูปแบบที่เราเห็นชัดเจน บางรัฐบาลสามารถเลือกได้เลยว่า นี่คือผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ และสามารถแก้ปัญหาใหญ่ของเมือง นั่นคือปัญหาการจราจร หากคุณไปศึกษารูปแบบที่เราเสนอแนะ กฎหมายปัจจุบันและกฎหมายที่ขยายความเป็นรูปแบบที่รองรับระบบของเราอย่างเป็นทางการ จะเห็นว่า รถสาธารณะและรถส่วนตัวสามารถถูกใช้เป็นประโยชน์ต่อสาธารณชนในรูปแบบที่ไปด้วยกันได้ และเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย โดยของอุเบอร์นั้น เราคืนกำไรให้สังคมในระบบเศรษฐกิจ 75-80% อยู่ในมือของคนไทย นั่นคือผู้ขับของอุเบอร์ อีก 20-25% ที่อุเบอร์เรียกจากคนขับที่ใช้เทคโนโลยีของเรา ก็เสียภาษีเช่นกัน”



เอมี ปิดท้ายว่า “สิ่งที่เราอยากจะแนะนำให้คนเข้าใจ เรา มองว่า ทุกฝ่ายในทุกอุตสาหกรรมนี้มีบทบาท ไม่ได้มองว่าคือ คู่แข่งที่จะมาแย่ง ลูกค้านี่ต้องการพึ่งพาเทคโนโลยี อาจจะคนละ กลุ่มของลูกค้าที่ยืนยันบนถนนแล้ว โบกมือเรียก เรามองว่าทั้งคน ที่เป็นการบริการ ณ เวลานั้นความต้องการของคนไทยมีเพียง พอที่ทุกฝ่ายสามารถดำเนินการเองได้ค่ะ”

เทียบกันชัดๆ สมาร์ทแท็กซี่เป็นต่อ!

แค่เอ่ยปากถามผู้ใช้รถบริการสาธารณะ โดยเฉพาะให้ เลือกระหว่างแท็กซี่ อูเบอร์ หรือแกรบนั่น ประชาชนส่วนใหญ่ ต้องเทใจให้ทางสมาร์แท็กซี่ ด้วยเหตุผลอันหนึ่ง “ไม่โดน ปฏิเสธ”

ลองมาเทียบการบริการระหว่างแท็กซี่ไทยทั่วไป กับบริการ สมาร์ทแท็กซี่ เรียกผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งในเมืองไทย หลักๆ มีอยู่ 3 แปรณดัง ได้แก่ Easy Taxi, Grab Taxi และ Uber เริ่มตั้งแต่การเรียกใช้บริการ สำหรับแท็กซี่สาธารณะ ผู้โดยสารสามารถโบกเรียกได้ทันที โดยไม่ต้องมีโทรศัพท์มือถือ

ส่วนคนขับจะบริการดีหรือไม่ขึ้นอยู่กับดวงคนนั่งอย่างเดียว! แต่หากเกิดปัญหาผู้โดยสารสามารถร้องเรียนกับหน่วยงาน รัฐบาลอย่าง กระทรวงคมนาคมได้

ส่วนสมาร์แท็กซี่นั้น จะเรียกใช้บริการแต่ละครั้งก็ต้อง ลงทะเบียนผ่านแอปพลิเคชันของแต่ละบริษัท แต่ผู้ใช้บริการ สามารถนั่งรอหน้าบ้านให้รถมารับได้โดยไม่ต้องถูกปฏิเสธให้ เหนื่อยหัวใจ แถมยังรู้หน้าตาและประวัติคนขับโดยไม่ต้องพึ่ง ดวง ไม่ต้องกลัวถูกพ้ออ้อมเรียกค่ามิเตอร์เพิ่ม เพราะเราสามารถ ระบุเส้นทางผ่านแอปฯ ได้ อีกทั้งยังหมดปัญหาเรื่องเงินทอน ไม่มี เพราะบางแอปฯสามารถชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิต และยิ่งรู้ราคาค่าโดยสารล่วงหน้า แต่ข้อเสียก็มีเช่นกัน เพราะ หากเกิดปัญหาขณะเดินทาง ผู้โดยสารไม่สามารถร้องเรียนจาก หน่วยงานรัฐบาลได้

มาฟังความคิดเห็นของผู้ที่โดยสารรถแท็กซี่เป็นประจำ กันดูถึงความรู้สึกต่อการใช้บริการรถแท็กซี่ทั้งสองประเภทกัน ดู

XXX ... อูเบอร์ที่บ้าน รถใหม่ สะอาด มีระบบลงทะเบียน ออนไลน์ มีจีพีเอสติดตามได้ เรียกว่าง่ายกว่า คนขับมารยาท ดีกว่าเยอะมากกกกก

XXX ... ใช้แต่อูเบอร์ กับ grab ดีกว่าแท็กซี่ไทยเยอะ นัด วันเวลารับได้ เลือกรถได้สบายกว่าเป็นไหนๆๆๆ ฝนตก รถติดก็มารับ ไม่ต้องยืนตากฝนเรียกรถแล้วไม่ไปเหมือนแท็กซี่ ไทย

XXX... Uber ดีกว่า แท็กซี่ทั่วไป ราคาถูกกว่าด้วย เพราะ เริ่มต้นถูกกว่า เปลี่ยนจุดหมายได้ แวะได้ ไม่มีปัญหา มารยาท ดี จะใช้ grab car แทนบางครั้งเมื่อ grab มีโปรลดเยอะ แต่ grab จะเปลี่ยนที่หมายไม่ได้ วนวนกว่า รวมนๆ แล้ว uber ดีสุดนะ เวลาเรียก ถ้าราคาแพงเพราะเป็นเวลาเร่งด่วน ลอง กดออก กดเข้า 2-3 ที ราคาจะเปลี่ยนด้วย

ด้วยปริมาณประชากรกว่า 50 ล้านคน ในกรุงเทพมหานคร ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการรถแท็กซี่ในแบบที่ตัวเองชอบ ได้ ทั้งนี้ ก็ขึ้นอยู่กับว่า พวกเขาเหล่านั้นจะประทับใจในบริการ ของแท็กซี่ประเภทไหน ซึ่งหากรัฐบาลมีกฎหมายให้รองรับ อย่างถูกต้อง คนไทยคงสบายใจที่จะใช้บริการแท็กซี่อย่าง ที่ ใจชอบได้สะดวกยิ่งขึ้น จึงไม่เข้าใจว่า ผลประโยชน์ของ ประชาชนล้วนๆ แบบนี้ บิ๊กตู่จะซำอยู่!?!