

ลาดกระบังชี้ทางออก'แกร็บ'

รศ.ดร.เอกชัย สุมาลี ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยเมืองอัจฉริยะ (Smart City Research Center) และนักวิจัยชำนาญการด้านระบบขนส่งสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) เปิดเผยกรณีพรรคภูมิใจไทยจะผลักดันให้บริการขนส่งในแอปพลิเคชันแกร็บ (Grab) ถูกกฎหมายในประเทศไทยว่าสามารถทำได้แบบในต่างประเทศ อาทิ สิงคโปร์และสหรัฐอเมริกา คือผู้ให้บริการทั้งรายใหม่และคนขับแท็กซี่เดิมต้องยอมเชื่อมข้อมูลผู้ขับขี่ (สามารถระบุคนขับได้) เข้ากับภาครัฐ และกรอกราคาโดยสารเป็นไปตามกำหนดของรัฐ พร้อมกับระดับการให้บริการ แต่สิ่งที่จะเกิดคือแท็กซี่ธรรมดาหันมาเข้าระบบนี้แท็กซี่ที่สามารถโบกขึ้นได้เลยลดลงไปเรื่อย ๆ ในประเทศอังกฤษมีแท็กซี่สองแบบคือแบบที่รับคนโบกได้กับแบบที่รับคนจากศูนย์ (เมื่อก่อนเป็นศูนย์โทรศัพท์ ตอนนี้ใช้แอปได้) ก็แยกตลาดไปแท็กซี่โบกก็จะลดลงเรื่อย ๆ วิ่งในพื้นที่ใจกลางเมืองเป็นหลัก ราคาสูงขึ้น แท็กซี่ศูนย์ก็วิ่งรับคนในตรอก/ซอย ชานเมือง ราคาก็อีกอัตราลองช่วยกันคิดว่าอะไรจะเกิดก่อนเกิดหลัง

รศ.ดร.เอกชัย กล่าวต่อว่า ส่วนอีก

โมเดลเป็นรูปแบบเปิดเสรีเลยไม่ต้องแจ้งข้อมูลอะไรกับรัฐเลย ค่าโดยสารไปกำหนดกันเอง เพราะระบบเอกชนที่บอกว่าเข้ามาแล้วและดีกว่าของรัฐอยู่แล้ว สิ่งที่จะเกิดคือ ราคาค่าโดยสารลอยตัว อาจมีผู้ให้บริการที่ไม่ใช่แค่แกร็บเกิดขึ้น เราจะคุมความปลอดภัยยังไงถ้าขนาดบริษัท/เงินทุน/ความเข้มงวด ไม่ดีเท่ารายใหญ่แบบนี้กลุ่มจึงให้บริการที่ปัจจุบันเถื่อน ก็ถูกกฎหมายหมดหรือไม่ นอกจากนั้นยังมีแนวทางใช้แกร็บหรือแอปอื่น ๆ เรียกแท็กซี่ที่เป็นแท็กซี่ธรรมดา และคิดค่าบริการตามมิเตอร์บวกกับค่าเรียกบริการผ่านแอปตามปกติ อย่างไรก็ตามราคาแท็กซี่ปัจจุบันของไทยถือว่าถูกมากเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ดังนั้นจึงควรมองแท็กซี่เป็นบริการขั้นพื้นฐานที่ต้องคิดราคาหรือไม่ หรือควรปล่อยตลาดราคาเพื่อสนับสนุนผู้ขับขี่หรือรัฐบาลควรเปิดให้รถส่วนตัวให้บริการเลยหรือไม่ ในกรณีที่เกิดเหตุเจ้าของระบบหรือผู้ให้บริการแอปพลิเคชันก็ต้องรับผิดชอบทางกฎหมายไปในอนาคตหากเกิดแอปเล็ก ๆ น้อย ๆ ผุดขึ้นมาแล้วไม่มีใครรับผิดชอบ ประชาชนจะอยู่กันอย่างไร หากสามารถตอบคำถามประเด็นพวกนี้ได้ก็จะสามารถหาทางออกให้กับเรื่องนี้ได้