

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: จุดประกาย/- วันที่: จันทร์ 24 มิถุนายน 2562 ปีที่: 32 ฉบับที่: 11232 หน้า: 2(ซ้าย) Col.Inch: 66.81 Ad Value: 160,344 PRValue (x3): 481,032 คลิป: สีสี่ คอลัมน์: สมรู้ร่วมคิด: เมื่อแกร็บ(จะ)ถูกกฎหมาย
--	--



กรุงเทพธุรกิจ

สมรู้ร่วมคิด

บ๊นสร บัวคลี

bnnaroth@gmail.com

เมื่อแกร็บ (จะ)ถูกกฎหมาย

V ณะเขียนต้นฉบับยังไม่มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้ง
 คณะรัฐมนตรี แต่ก็เป็นที่ยืนยันได้ว่าพรรคภูมิใจไทยจะได้นั่ง
 ว่าการกระทรวงคมนาคมค่อนข้างแน่ จึงเกิดมีข่าวว่าจะมีการแก้กฎ
 กระทรวงเพื่อให้รถบริการผ่านแอปพลิเคชันอย่าง แกร็บ (และอื่นๆ) ถูกกฎหมาย
 ระดับที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติเตรียมร่างแผนปฏิบัติรองรับเอาไว้แล้วด้วย
 ถามว่าดีไหม?... ตอบได้เลย ดีสิครับ !
 เพราะมองไปรอบๆ ตัว ที่สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย แม้กระทั่ง
 เวียดนามมีบริการรถเอกชนเรียกผ่านแอปพลิเคชันวิ่งกันทั่วไป ไม่มีการ
 หลบๆ ซ่อนๆ แอบมารับผู้โดยสารในสนามบิน เล่นเอาเถิดกับเจ้าหน้าที่และ
 รถเจ้าถิ่นอย่างในบ้านเรา
 พรรคภูมิใจไทยประกาศเป็นนโยบายตั้งแต่หาเสียงว่าจะเอาแกร็บขึ้นจาก
 ใต้ดิน ในเมื่อมีข่าวว่าจะได้คุมคมนาคมย่อมต้องทำตามทีประกาศ หรือ
 ต่อให้พลิกโฉพรรคอื่นมาคุม อย่างไรเสีย จะช้าจะเร็วมันก็ต้องมีการเคาะโต๊ะ
 ตัดสินใจในเรื่องธุรกิจใหม่แชร์ริงอีโคโนมียูดี
 เพราะเราช้ากว่าเพื่อนบ้านไปหลายก้าวแล้ว!
 สิงคโปร์เพื่อนบ้านของเรามีการกระหน่ำกระทั้งระหว่างแท็กซี่กับอูเบอร์-
 แกร็บมาตั้งแต่เริ่มมีบริการนี้ใหม่ๆ นโยบายของรัฐบาลเขาชัดเจนมาก แม้ตอน
 แรกจะยังไม่มีกฎหมายเปิดช่อง แต่เขาก็อนุโลมหลบตาข้างดูผลของมัน ไม่ใช่
 แค่แอปพลิเคชันเรียกรถแท็กซี่ หากยังเปิดกว้างสำหรับธุรกิจใหม่ยุค 4.0
 สตาร์ทอัพต่างๆ ทั้งหมด... มาเลเซียก็เช่นกัน
 วิธีการของสิงคโปร์คือเอาคนขับแกร็บมาขึ้นทะเบียน อบรมขอใบอนุญาต
 ขับขี่รถแท็กซี่แบบไม่เต็มเวลา (Private Hire Car Driver Vocational
 License-PDVL) แล้วก็มีเงื่อนไข เช่น ภาษาอังกฤษสื่อสาร/การทำประกัน ฯลฯ
 ขณะที่แท็กซี่เจ้าเดิมรัฐบาลก็เอาใจรับโครงสร้างราคาค่าโดยสารที่ผันแปร
 กับช่วงรถติด ซึ่งพอเอาเข้าจริงๆ คนธรรมดาที่จะปลีกเวลามาขับแกร็บเป็น
 รายได้พิเศษมีไม่มากนักนอกจากเวลาว่าง ส่วนแท็กซี่ที่วิ่งเร่ร่อนไปมานั้นคือ
 แท็กซี่อาชีพที่รู้ช่องทางและธรรมชาติของผู้โดยสารอยู่แล้ว แกร็บต้อง
 ยกระดับการบริการอื่นที่แท็กซี่ปกติไม่มี เช่นบริการ Grab family มีคาร์ซีท
 สำหรับเด็กติดกับรถ อะไรทำนองนี้
 สรุปว่าของใหม่กับแท็กซี่ของเดิมเขาอยู่กันได้มา 2 ปีแล้ว โดยมี
 ผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะทั่วไปสำหรับผู้ประกอบอาชีพ
 กับใบขับขี่แบบไม่เต็มเวลาแยกกันไปเลย ส่วนมาเลเซียนั้นเขาเอาเข้าระบบกัน
 เมื่อปีที่แล้ว เขาจำแนกรถให้แบบใหม่ว่าเป็น **รถเรียกรถผ่านอิเล็กทรอนิกส์**
E-hailing services คนขับก็ต้องมีใบขับขี่พิเศษเหมือนกับสิงคโปร์
 โดยของมาเลย์เรียกว่า PSV-Public Service Vehicle license
 กลับมาที่บ้านเรา... อันที่จริงการทำให้รถบริการสาธารณะเรียกผ่าน

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: จุติประกาย/- วันที่: จันทร์ 24 มิถุนายน 2562 ปีที่: 32 ฉบับที่: 11232 หน้า: 2(ซ้าย) Col.Inch: 66.81 Ad Value: 160,344 PRValue (x3): 481,032 คอลัมน์: สมรู้ร่วมคิด: เมื่อแกร็บ(จะ)ถูกกฎหมาย คลิป: สีสี่
---	--

แอปพลิเคชันที่เรียกว่าแกร็บ หรืออะไรก็ตามที่จะมาใหม่ไม่ได้ยากเย็นอะไร
แค่นโยบายชัด แก้กฏกระทรวง มีมาตรการลงทะเบียน มีเงื่อนไขเพิ่มเติมให้
ปฏิบัติตามก็ถูกกฎหมายแล้ว

จากใบขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล ก็ให้มีใบขับขีพิเศษขึ้นมาอีกระบบอะไร
ก็ว่าไป... ในทางกฎหมายไม่ยาก

แต่ปัญหาของบ้านเราไม่ได้อยู่แค่การทำให้ถูกกฎหมายแค่นั้น ที่เป็น
**ปัญหาจริงๆ ก็คือต้องทำให้ผู้ประกอบการรายเดิมอยู่ได้ หรือได้รับ
ผลกระทบน้อยสุด แล้วก็อยู่กันได้ด้วยดี**

นี่ไม่ง่ายเลย !

ในกรุงเทพฯ ปัญหาอาจจะไม่เกิดกับแท็กซี่มากนัก แต่อาจจะไปเจอ
กับวินมอเตอร์ไซด์เครือข่ายโอบล้อม ตามจุดสำคัญในบ้านเราล้วนแต่มี
ขาคู่ใหญ่ๆ ที่ผ่านๆ มาแกร็บไบค์ก็มีทับเส้น ทะเลาะเบาะแว้งกับเจ้าถิ่นเป็นข่าว
บ่อยๆ อย่าลืมนะว่าเสื่อวินต๊ึก ตัวหนึ่งราคาหลักแสนนะครับที่เป็นต้นทุนเบิกทาง
ทำมาหากินใน ‘ถิ่น’ นั้น ระบบเก่าต่างจากระบบใหม่ก็ตรงนี้

จากในกรุงเทพฯ มองออกไปยังต่างจังหวัดบ้าง

เมืองท่องเที่ยวอย่างเชียงใหม่มีรถแดงวิ่งเหมือนแท็กซี่นี้กระทบกระทั่ง
กับแกร็บเป็นประจำ เขาว่าค่าป้าย (เหลือง) ของรถแดงนะ ซื้อขายกันแพงมาก
ไหนจะค่าเข้าร่วมสหกรณ์รายปี ฯลฯ ซึ่งล้วนแต่มีต้นทุนค่าใช้จ่าย

คนขับแกร็บที่เชียงใหม่เล่าให้ฟังว่าระยะหลังการจะเข้าไปรับผู้โดยสารใน
สนามบินยากมาก เจ้าหน้าที่เข้มงวด หากเจอก็จับ/ปรับ เพราะเขาต้องปกป้อง
คิวลิ้มชิมกับแท็กซี่คิวซึ่งกำหนดราคาตายตัว แล้วก็ไม่ใช่แท็กซี่มอเตอร์ทั่วไป
ที่จะวนไปรับได้

**ระบบและโครงสร้างผลประโยชน์ของรถสาธารณะต่างๆ ทั้งแท็กซี่
ตุ๊กๆ มอเตอร์ไซด์ในบ้านเรามีความซับซ้อน** ผูกพันกับขาคู่ใหญ่ในแต่ละพื้นที่
ต่างๆ ที่บางกิจการก็ไม่ได้ถูกกฎหมายอะไรเลย นี่ละคือปมที่น่าติดตาม
หากว่ารัฐบาลใหม่เดินทางทำให้รถเรียกผ่านแอปพลิเคชันถูกกฎหมายขึ้นมา
ความขัดแย้งใหม่-เก่าอาจจะโผล่ยับยั้ง เพราะแต่ละพื้นที่มันก็มีผลประโยชน์
เฉพาะพื้นที่ตน

ถามว่าถ้าไม่ทำได้หรือไม่? โดยส่วนตัวคิดว่าหากประเทศไทยของเรายังมี
ยุทธศาสตร์ให้เป็นเมืองปลายทางท่องเที่ยวสำคัญของโลก รายได้หลักเสาหนึ่ง
คือการท่องเที่ยวแล้วไซ้ มันหนีไม่พ้นที่ต้องทำเรื่องนี้ให้ชัด

จะเอาอย่างไรกับธุรกิจใหม่ sharing economy ที่มี e- นำหน้าทั้งหลาย
เพราะบริการเหล่านี้เป็นมาตรฐานปกติของเมืองใหญ่ระดับโลกกันจนหมดแล้ว
เอาแค่เพื่อนบ้าน สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซียเขาก็ชัดเจนของเขา อินโดนีเซีย
นั้นมีสตาร์ทอัพชื่อดัง Go-Jek ที่จะมาแชร์ส่วนแบ่งในบ้านเราด้วยซ้ำไป
ส่วนธุรกิจห้องพักรับรองอย่าง airbnb นั้นก็เป็นมาตรฐานปกติของแหล่ง
ท่องเที่ยวสำคัญทั่วโลกไปแล้วเช่นกัน รัฐบาลหลายประเทศจำใจยอมรับกับ
การเปลี่ยนแปลงใหม่ มาตรฐานห้องพักรักก็ไม่ใช่แค่โรงแรมแบบเดิมๆ
อีกต่อไปแล้ว

เรื่องการทำให้แกร็บและแอปพลิเคชันเรียกรถถูกกฎหมายจึงเป็น
ความจำเป็นที่โลกมันหมุนเร็วและมากำหนดให้เราต้องเปลี่ยนแปลงตัวเองตาม
ต่อให้พรรคการเมืองไม่ประกาศเป็นนโยบาย ที่สุดแล้วโลกก็บังคับให้รัฐ
เปลี่ยนแปลงตัวเองอยู่ดี

ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่ว่ามีความเจ็บปวด ไม่ลงตัว และมีผู้เสียประโยชน์
จากระบบเดิมๆ ที่ถูกทำลายลงด้วย เราอาจจะได้เห็นสิ่งที่ไม่ค่อยมีใครยกขึ้น
มาพูดต่างๆ เช่น ค่าวินที่ขึ้นที่จ่ายไปแล้วเท่าไร ค่าป้ายและหัวคิว ฯลฯ

ขอให้ชัดเจนเยียวจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนั้น