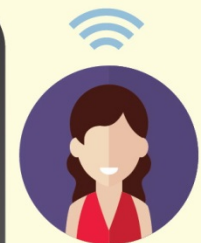
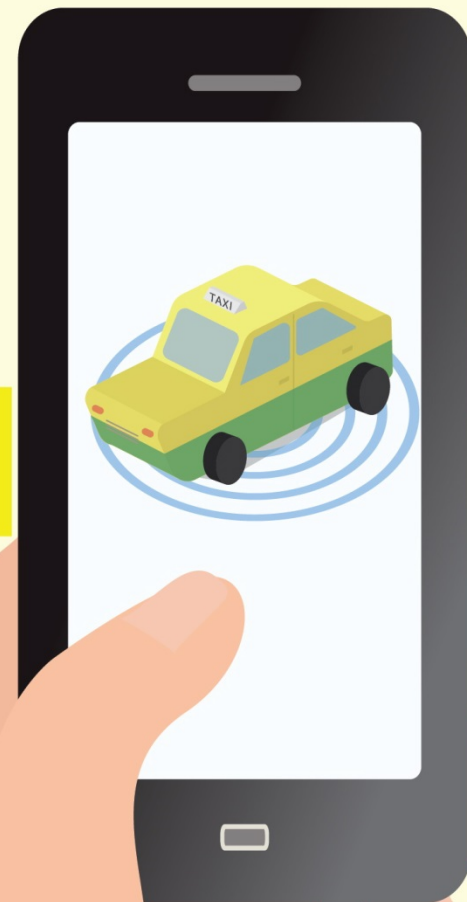


งานสัมมนา
**การกำกับดูแล
บริการเรียกรถแท็กซี่
ผ่านแอปพลิเคชัน**

Tue Jan Year
23.01.61
08.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุมสโรชา ชั้น 3
โรงแรมสวิสโฮเทล เลอคองคอร์ด กรุงเทพฯ





TDRI

เนื้อหาการนำเสนอนี้ เป็นส่วนหนึ่งขอ

การศึกษาเกี่ยวกับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการในรูปแบบแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน ภายใต้โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ

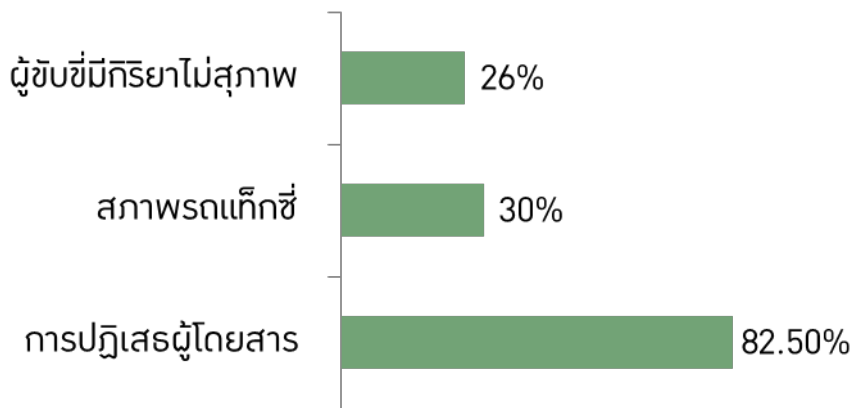
ความเห็นในการนำเสนอนี้ เป็นความเห็นของคณะวิจัย
ไม่ได้สะท้อนถึงความเห็นของหน่วยงานจ้างแต่อย่างใด

ผลสำรวจแสดงให้เห็นว่าปัญหาการแท็กซี่ในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับคุณภาพของคนขับและสภาพรถ

ผลสำรวจ เว็บไซต์ บีบีซีไทย (2560)

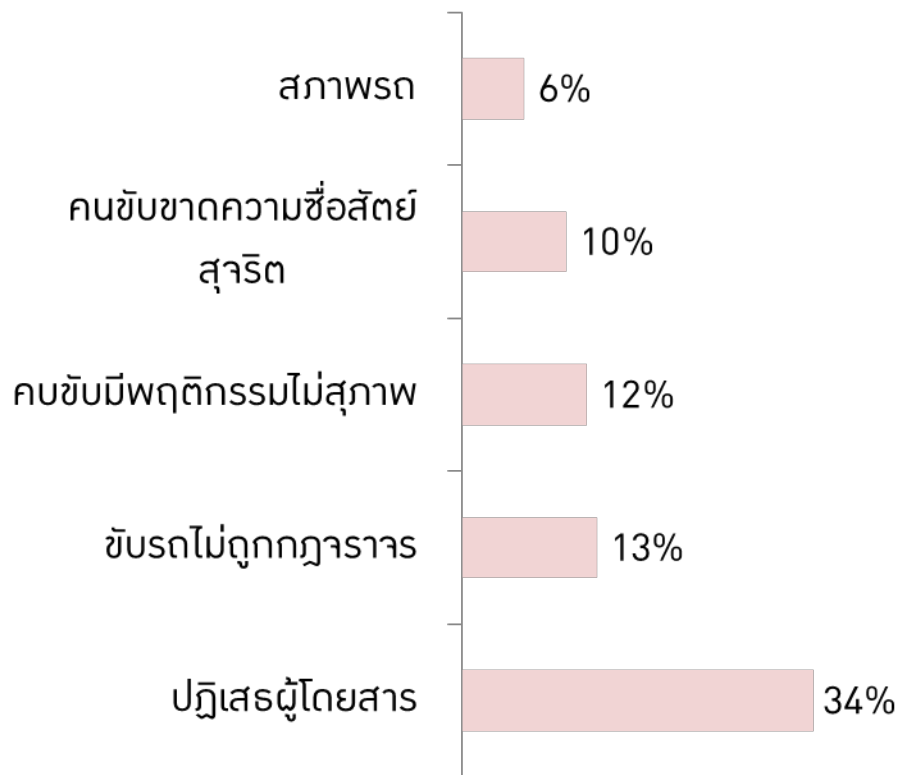
76% ของกลุ่มสำรวจพบปัญหา
การใช้บริการแท็กซี่

ในส่วนของกลุ่มสำรวจที่พบปัญหา...



นอกจากนี้ ยังพบปัญหาอื่นๆ ได้แก่ ขับรถเร็ว
เบรคกะทันหัน ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โทรมอเตอร์
ไม่ชำนาญเส้นทาง ฯลฯ

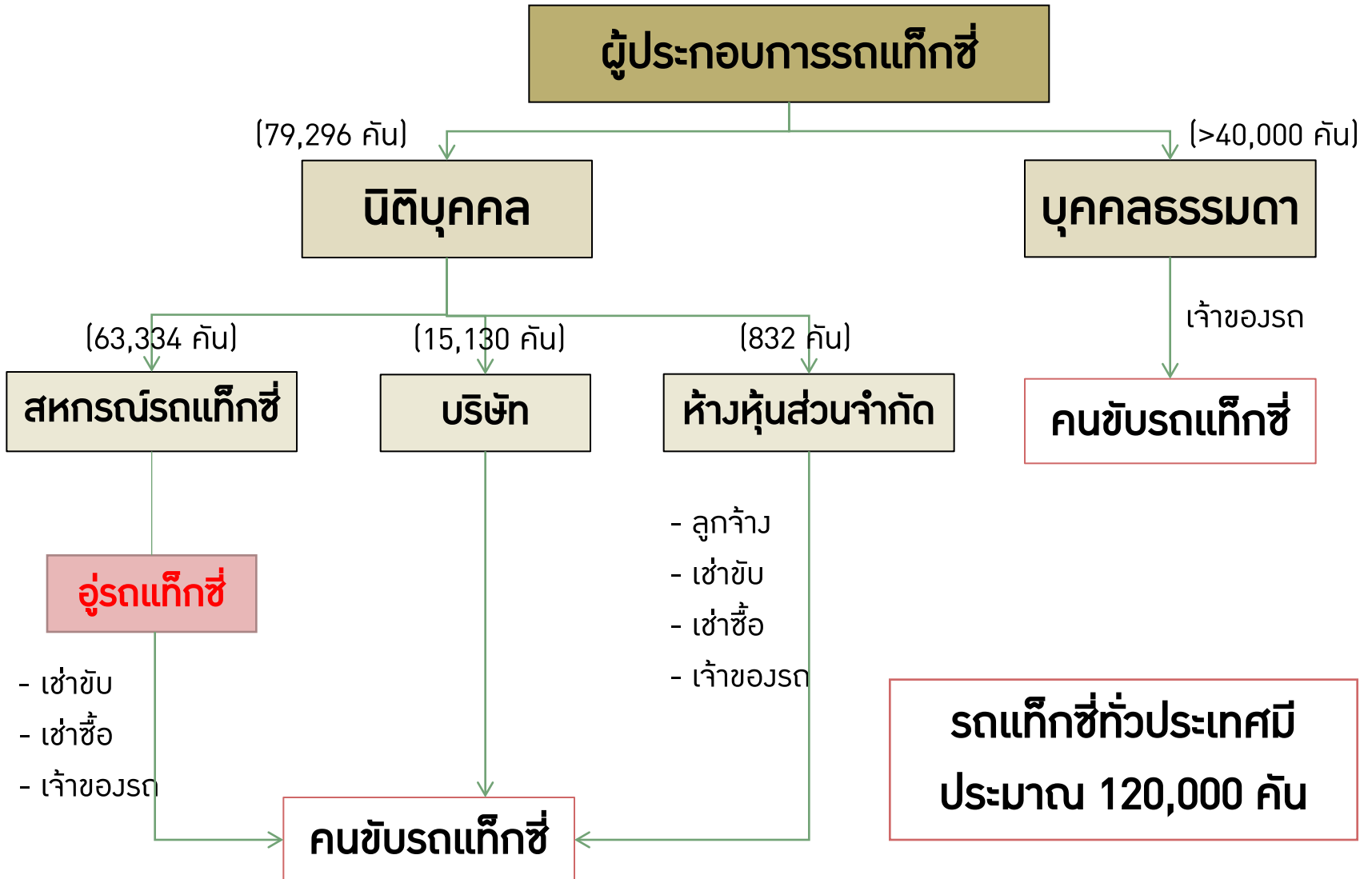
ผลสำรวจ นิต้า โพล (2557)



การกำกับดูแลคนขับ ภายใต้โครงสร้างการประกอบการแท็กซี่ในปัจจุบัน ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการยกระดับคุณภาพได้

ปัญหาสำคัญ โดยเฉพาะเรื่องการปฏิเสธผู้โดยสารจึงได้รับการทดแทนด้วยเทคโนโลยี

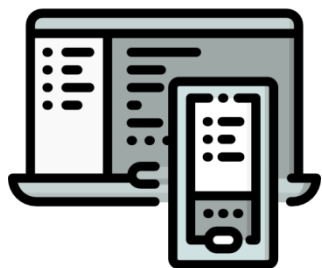
การประกอบการของรถแท็กซี่ทั่วไป



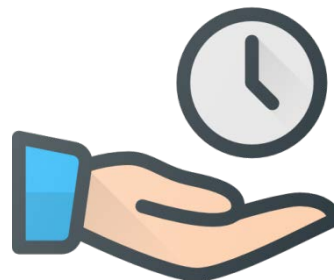
อะไรคือ บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน

คือ การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการขนส่งแบบจุดถึงจุดเช่นเดียวกับแท็กซี่ และใช้ระบบการจับคู่ระหว่างผู้ขับและผู้โดยสารผ่านแอปพลิเคชัน

องค์ประกอบสำคัญของบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน



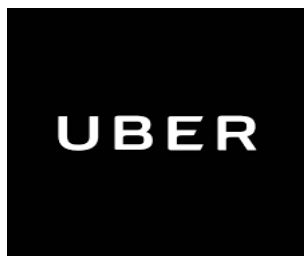
1. ใช้แพลตฟอร์มดิจิทัล/
แอปพลิเคชัน และเข้าถึง
ด้วยสมาร์ทโฟน




2. มีการจัดแจงเที่ยววิ่ง
/นัดหมายไว้ล่วงหน้า



3. ผู้ขับใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้บริการ



1. ประเทศที่ก่อตั้ง

 สหรัฐอเมริกา

 มาเลเซีย

2. จำนวนประเทศ
ที่ให้บริการ

78 ประเทศทั่วโลก

8 ประเทศอาเซียน

3. เริ่มให้บริการในไทย

เมษายน 2557

มีนาคม 2557

4. จังหวัดที่ให้บริการ

กรุงเทพฯ และจังหวัด
อื่นๆ 5 จังหวัด

กรุงเทพฯ และจังหวัด
อื่นๆ 11 จังหวัด

5. สัดส่วนผู้ถือหุ้น
ต่างชาติ

99.98%

49%

	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถแท็กซี่	รถยนต์ส่วนบุคคล+แท็กซี่
UBER	UBER X	UBER TAXI	UBER Flash
Dynamic pricing ตามกลไกตลาด			
GRAB	GRAB Car	GRAB TAXI	JustGrab
	<ul style="list-style-type: none"> • กึ่ง Dynamic pricing • คิดราคาแตกต่างกันตามประเภทรถ 	<ul style="list-style-type: none"> • คิดตามมิเตอร์แท็กซี่ • คิดค่าบริการในการเรียกรถ 	<ul style="list-style-type: none"> • กึ่ง Dynamic pricing • คิดค่าโดยสารเพิ่มเติมตามอัตราส่วนของความต้องการของลูกค้าต่อจำนวนรถแท็กซี่และรถยนต์ส่วนตัวในบริเวณนั้นๆ

บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ

- ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะมีลักษณะใกล้เคียงกันกับกรณีรถแท็กซี่ปกติ
- เป็นบริการที่สามารถทดแทนกันได้ด้วยรถแท็กซี่แบบปกติ ค่อนข้างสูงในกรุงเทพฯ
- สามารถตอบสนองการให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ไม่ต่างกับรถแท็กซี่
 - ระยะทางในการใช้บริการ
 - เวลาในการรอรถ
 - ค่าใช้จ่ายในการบริการ

ค่าเฉลี่ยค่าใช้จ่ายและเวลาการเดินทาง	แท็กซี่ปกติ	บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ
ระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ย (นาที)	31.00	30.00
ค่าใช้จ่ายการเดินทางเฉลี่ย (บาท)	131.83	147.60
ระยะเวลาการรอรถเฉลี่ย (นาที)	9.00	9.00

ที่มา: การสำรวจของ TDRI (2560)

3 ปัจจัยสำคัญที่ผู้โดยสารเลือกใช้บริการ

รถแท็กซี่ปกติ ผู้โดยสารมักเลือกเพราะ

1. ความรวดเร็ว
2. บริการแบบ door-to-door
3. คุ่มค่าเมื่อเดินทางหลายคน

บริการเรียกผ่านแอปฯ ผู้โดยสารมักเลือกเพราะ

1. ได้รับโปรโมชั่น
2. ความรวดเร็ว
3. บริการแบบ door-to-door

รูปแบบของการกำหนดราคา ผู้ขาย และผู้ใช้บริการ

TDRI การกำหนดค่าโดยสารของบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ

บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ กำหนดค่าโดยสารแบบพลวัต (Dynamic pricing/Surge pricing) คือ
“การปรับราคาค่าโดยสารตามสภาพของตลาดตามเวลาจริง
โดยอาศัยการคำนวณด้วยอัลกอริทึม (Algorithm)”



ตัวอย่าง: Surge pricing ของบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ

- กำหนด**ตัวคูณ (Multiplier)** สำหรับการเพิ่มราคาในช่วงเวลาเร่งด่วน ตัวคูณจะระบุเป็นจำนวนเท่าของราคามาตรฐาน เช่น 1.8 เท่า หรือ 2.5 เท่า เป็นต้น
- หากราคามาตรฐานเท่า 10 เหรียญ ค่าโดยสารเมื่อตัวคูณคือ 1.8 เท่า จะเท่ากับ 18 เหรียญ

ผู้ขับที่ให้บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ



- มีความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ เรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน
ในรูปแบบ “*ผู้รับงานอิสระ*” ไม่ใช่พนักงาน
- ได้รายได้จาก ค่าโดยสาร – matchmaking fee + incentives อื่นๆ
- matchmaking fee ของผู้ให้บริการในประเทศไทย
 - UBER คิดที่ 20% ของราคาค่าโดยสาร
 - GRAB คิดที่ 15-35 บาท/เที่ยว

งานวิจัยในสหรัฐฯ พบว่า

- ความยืดหยุ่นในการทำงานเป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดให้ผู้ขับเข้าร่วมกับบริษัทที่ให้บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ
- ผู้ขับที่ให้บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ มีรายได้อย่างน้อยเท่ากับหรือมากกว่าผู้ขับแท็กซี่
- ตัวคูณที่มากขึ้น ทำให้ผู้ขับให้บริการด้วยจำนวนชั่วโมงที่มากขึ้น เฉพาะในกรณีที่
ตัวคูณ $\geq 1.25x$

ที่มา: Chen & Sheldon (2016) “Dynamic Pricing in a Labor Market: Surge Pricing and Flexible Work on the Uber Platform.”

Sheldon (2016) “Income Targeting and the Ridesharing Market.”

Hall & Krueger (2017) “An Analysis of Labor Market for Uber’s Driver-Partners in the United States.”

Zha, Yin, & Du (2017) “Surge Pricing and Labor Supply in the Ride-Sourcing Market.”

ความต้องการของผู้ใช้บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ

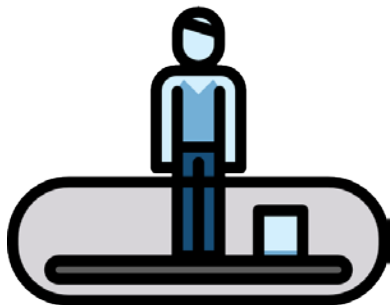
จากการสำรวจความเห็นของผู้โดยสารในสหรัฐฯ ที่เรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ พบว่า

สาเหตุที่ผู้เดินทางเลือกใช้บริการ

- ชำระค่าโดยสารสะดวก
- รอดไม่นานและเดินทางถึงจุดหมายได้เร็วที่สุด
- ไม่ต้องการขับรถเองเพราะดื่มสุรา
- ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพและราคาไม่แพง

หากภาครัฐระงับบริการ

- 42% เลือกใช้บริการกับผู้ให้บริการผ่านแอปฯ รายอื่นมากขึ้น
- 41% หันไปใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
 - มีรายได้ครัวเรือนตั้งแต่ 100,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี (ประมาณ 3.5 ล้านบาท)
 - มีแนวโน้มที่จะถือครองยานพาหนะเพิ่ม
- 3% ใช้บริการขนส่งสาธารณะ



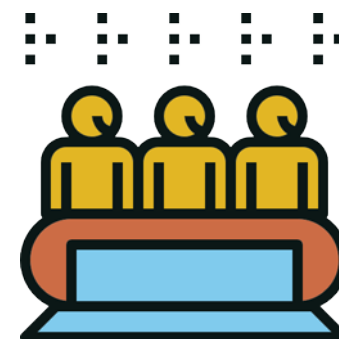
ที่มา: Rayle, Shaheen, Chan, Dai, & Cervero (2014) "App-Based, On-Demand Ride Services: Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco."

Hampshire, Simek, Fabusuyi, Di, & Chen (2017) "Measuring the Impact of an Unanticipated Suspension of Ride-Sourcing in Austin, Texas"

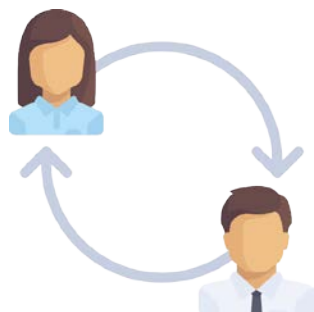
ผลกระทบของบริการเรียกแท็กซี่ ผ่านแอปพลิเคชัน



ใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่ยังไม่
ถูกใช้อย่างเต็มศักยภาพ



ตอบสนองความต้องการ
ของผู้โดยสารได้ดีขึ้น



ลด transaction cost



ช่วยให้ข้อมูลด้าน
คุณภาพบริการแก่
ผู้โดยสาร



เพิ่มการแข่งขันใน
ตลาดขนส่งแบบ
Point to Point



ขยาย
ตลาดแรงงาน



ผู้ประกอบการแท็กซี่ปรับตัว
ต่อการแข่งขันด้วยการ
ปรับปรุงคุณภาพการบริการ



ลดจำนวนการ
ครอบครองรถยนต์



ลดปริมาณการจราจร



ลดเวลาในการเดินทาง



ลดการปล่อยมลพิษ

*** งานวิจัยในสหรัฐฯ (เช่น งานของ UC Davis) กลับพบผลที่ขัดแย้ง!
พบว่า เรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ ส่งผลให้การใช้ขนส่งสาธารณะลดลง
ในขณะที่จำนวนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไม่ลดลง!**

* ที่มา: Clewlow & Mishra (2017) "Disruptive Transportation: The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States."



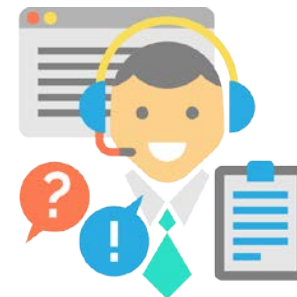
ปัญหาความปลอดภัย

หากขาดมาตรฐานในการคัดกรอง การประเมินผลผู้ขับ/ยานพาหนะ และการจัดทำประกันภัยรถ



ปัญหาความเป็น ส่วนตัวของข้อมูล

เช่น กรณีในสหรัฐฯ ที่ข้อมูล ผู้โดยสารอูเบอร์ถูกแฮ็ก แล้ว บริษัทจ่ายเงินให้กับแฮ็กเกอร์เพื่อ ปิดข่าว ฯลฯ



ปัญหา

การคุ้มครองผู้บริโภค

เช่น ปัญหาด้านการคิดค่าโดยสาร เกิน การคิดค่าบริการเพิ่มเมื่อ ยกเลิกเที่ยววิ่ง ฯลฯ



การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม

เนื่องจากผู้ประกอบการบริการเรียก เก็บเงินผ่านแอปฯ ไม่ต้องปฏิบัติตาม ระเบียบในการกำกับดูแล หรือมี กฎระเบียบน้อยกว่า



ปัญหาการคุ้มครองแรงงาน

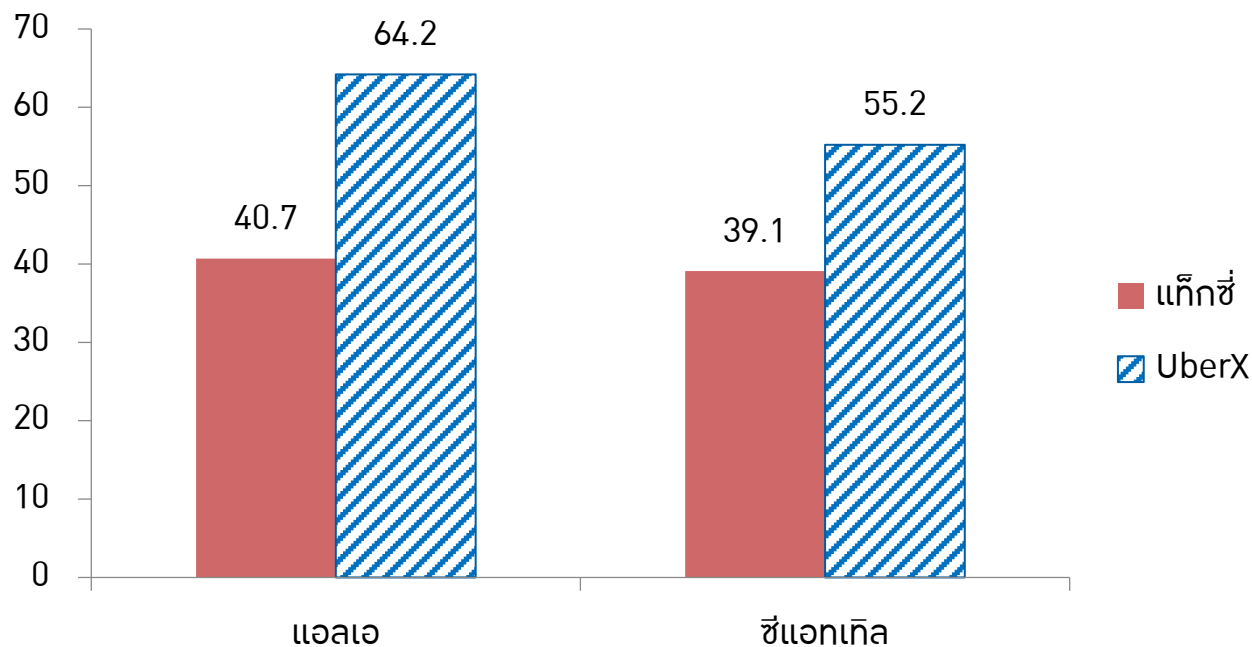
โดยเฉพาะในด้านสวัสดิการและ ความปลอดภัยของผู้ขับ

ผลกระทบของบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ (1)

เรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ เป็นบริการขนส่งสาธารณะ
ไม่ใช่เพียงการแชร์รถกับเจ้าของรถ!

ในลอสแอนเจลิสและซีแอตเทิล UberX มี % ของระยะทางที่มีผู้โดยสาร มากกว่าแท็กซี่

% ของระยะทางที่มีผู้โดยสาร

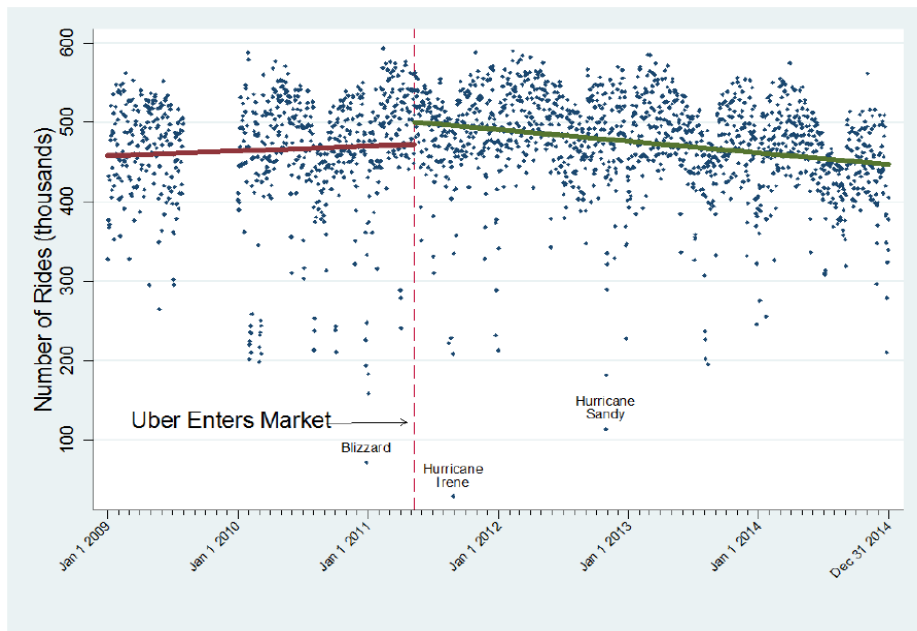


ที่มา: Cramer & Krueger (2016) "Disruptive Changes in the Taxi Business: The Case of Uber"

ผลกระทบของบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ (2)

การเข้ามาของบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ ในนิวยอร์ก
 ทำให้จำนวนการใช้แท็กซี่ลดลง และจำนวนการร้องเรียนแท็กซี่ลดลงด้วย

Figure 1: Daily Taxi Trips (Thousands)



จำนวนการใช้แท็กซี่ลดลง

Figure 2: Number of Taxi Complaints Submitted to NYCTLC



จำนวนการร้องเรียนแท็กซี่ลดลง

จำนวนการร้องเรียนแท็กซี่ลดลง เพราะ:

- (1) ผู้โดยสารที่ร้องเรียนหันไปใช้อุเบอร์แทน
- (2) แท็กซี่ปรับปรุงคุณภาพ เนื่องจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น

ผลกระทบของ Surge Pricing

นักวิจัยของมหาวิทยาลัย Northeastern ได้ทำ reverse engineering เพื่อศึกษาการกำหนดค่าโดยสารของอูเบอร์ พบว่า



ค่าโดยสารต่างกันในแต่ละพื้นที่
(Discrete surge area)
โดยอูเบอร์เป็นผู้แบ่งเขตเอง

เกิดกรณีที่ค่าโดยสารเปลี่ยนแปลงไป
เมื่อผู้เรียกรถเพียงเดินข้ามถนนไปเท่านั้น



ค่าโดยสารโดยส่วนใหญ่
จะผันผวนมาก

โดยจะเปลี่ยนแปลงทุก
5 - 10 นาที
(หรืออาจน้อยกว่านั้น)



ผู้ประกอบการไม่เปิดเผย
ขั้นตอนการคำนวณค่าโดยสาร ด้วย
อัลกอริทึมให้สาธารณะทราบ

สาธารณะไม่สามารถตรวจสอบได้ว่า
การกำหนดค่าโดยสารเป็นไปตาม
Demand และ Supply จริงหรือไม่

**นักวิจัยจึงให้ความเห็นว่า การกำหนดราคาแบบ Dynamic Pricing
ไม่สามารถตอบสนองต่อ Demand และ Supply ของบริการได้อย่างสมบูรณ์**

กรณีคนขับรวมหัวกันปั่นค่าโดยสาร

นักวิจัยของ Warwick Business School และมหาวิทยาลัย New York วิเคราะห์ข้อมูลในเมืองลอนดอนและนิวยอร์ก พบว่า...



ปรากฏการณ์ที่คนขับอุเบอร์ในพื้นที่เดียวกัน
รวมหัวกันปั่นราคา Surge price ให้สูงขึ้นได้
ด้วยการร่วมมือกันปิดแอปพลิเคชันของคนขับ
เพื่อให้อุปทานลดลง

ที่มา: Möhlmann, Henfridsson, & Zalmanson (2017) “How Uber drivers are gaming the system”

*การกำกับดูแลบริการเรียกแท็กซี่
ผ่านแอปพลิเคชัน*

แนวทางการกำกับบริการเรียกแท็กซี่ ผ่านแอปฯ ในต่างประเทศ

วัตถุประสงค์ที่ต้องปรับการกำกับดูแล

- เพื่อให้ผู้บริโภคได้ประโยชน์จากบริการ
- เพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ
- เพื่อสร้างการแข่งขันที่เป็นธรรม

ปรับปรุงกฎ ระเบียบ ในประเทศ
ให้ครอบคลุมต่อการกำกับดูแลบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปฯ

การให้ใบอนุญาตประกอบ
กิจการของบริการเรียก
แท็กซี่ผ่านแอปฯ

การให้ใบอนุญาตขับขี่รถ
ของบริการเรียกแท็กซี่
ผ่านแอปฯ

การจดทะเบียนรถ
ของบริการเรียกแท็กซี่
ผ่านแอปฯ

ผู้ประกอบการจะต้องขออนุญาตประกอบกิจการ
และถูกกำกับดูแลเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่บริการรถแท็กซี่

กรณีรัฐนิวเซาท์เวลส์



ผู้ประกอบการ Ride-sourcing

- ต้องขออนุญาตประกอบการ เหมือน booking service provider
- ต้องเสียภาษีเงินได้ และค่าธรรมเนียมสมทบกองทุนอุดหนุนแท็กซี่ที่ได้รับผลกระทบ
- ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปี เช่นเดียวกับรถแท็กซี่ คิดจากจำนวนเที่ยววิ่งของรถแต่ละคันรวมกัน
- ถูกห้ามจอด ณ จุดจอดของรถแท็กซี่



..คล้ายกันกับประเทศสิงคโปร์..

ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ
หรือใบอนุญาตขับขี่รถที่ให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปฯ โดยเฉพาะ



ฟิลิปปินส์



มาเลเซีย

กำหนดให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่สาธารณะในการให้บริการ

สร้างใบอนุญาตขับขี่ประเภทใหม่
โดยกำหนดเงื่อนไขด้านคุณสมบัติโดยเฉพาะ



รัฐนิวเซาท์เวลส์
(ออสเตรเลีย)



รัฐจิลลินอยส์
(สหรัฐอเมริกา)



สิงคโปร์

ให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่ประเภทใหม่ หรือ ใบขับขี่สาธารณะที่มีอยู่แล้ว

รถทุกคันที่ให้บริการแท็กซี่ผ่านแอปฯ ต้องผ่านการจดทะเบียน
และกำหนดให้ติดตราสัญลักษณ์เป็นพิเศษ

- จดทะเบียนจากหน่วยงานที่กำหนดที่กำกับดูแลโดยเฉพาะ
- ปฏิบัติตามเงื่อนไขด้านมาตรฐานความปลอดภัย
- ตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมาย
- ต้องติดตราสัญลักษณ์หรือโลโก้เฉพาะ แต่ต้องไม่ซ้ำกับแท็กซี่



รัฐนิวเซาท์เวลส์
(ออสเตรเลีย)



สิงคโปร์



รัฐอิลลินอยส์
(สหรัฐอเมริกา)



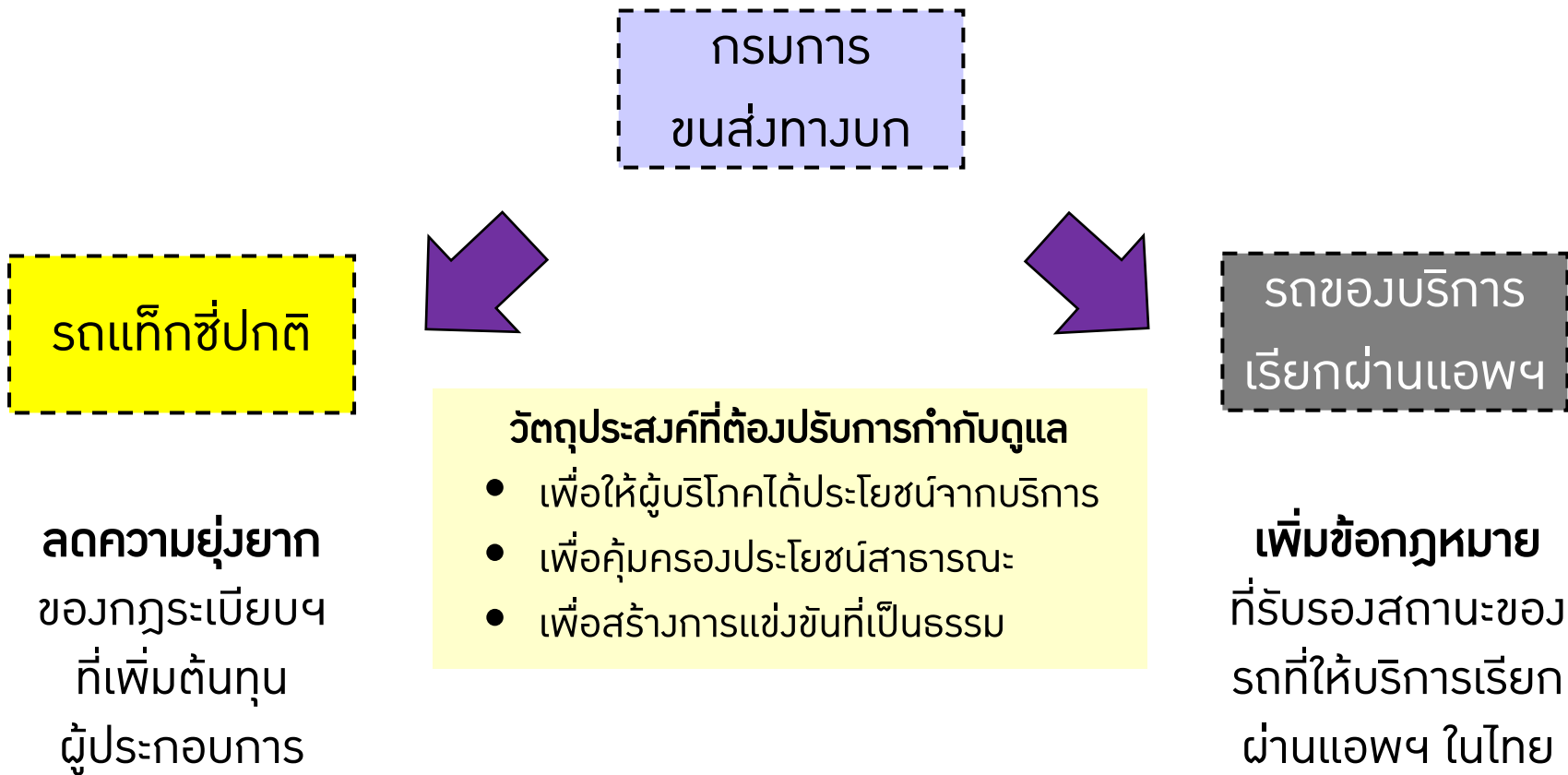
ฟิลิปปินส์



มาเลเซีย

*ข้อเสนอต่อการกำกับดูแล
บริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน*

กรอบในการปรับปรุงการกำกับดูแล



การกำกับเพื่อคุ้มครองสวัสดิภาพผู้บริโภค

1. การกำกับดูแลบริษัทที่ทำ
แอปพลิเคชันและแอปพลิเคชัน

2. การให้ใบอนุญาตฯ ชับซีที่เป็น
มาตรฐานเดียวกัน

3. การจดทะเบียนรถที่ให้บริการ
ผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อให้บริการ
สาธารณะ (Re-registration)

- กำหนดช่วงเปลี่ยนผ่านภายใน 6 – 12 เดือน
- เตรียมแผนปฏิบัติการ (Action plan) ในช่วง
เปลี่ยนผ่าน

การกำกับเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ

1. การคุ้มครองแรงงานที่ทำให้
ผู้ขับได้รับการดูแลเสมือนลูกจ้าง
กิจการ

2. การกำหนดให้มีประกันภัยรถสำหรับ
บริการเรียกเก็บเงินผ่านแอปพลิเคชัน

3. การหาแนวทางเก็บภาษีที่เหมาะสม
จากบริการเรียกเก็บเงินผ่าน
แอปพลิเคชัน

การกำกับเพื่อส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมและคุ้มครองผู้บริโภค

- ลดการควบคุมราคา แต่กำหนดให้
 - ผู้ประกอบการต้องแจ้งราคาและวิธีการคิดราคาแก่ผู้โดยสารให้ชัดเจนก่อนให้บริการทุกครั้ง (เช่นเดียวกับรัฐนิวเซาท์เวลส์ในออสเตรเลีย และรัฐอิลลินอยส์ในสหรัฐอเมริกา)
- กำหนดให้ต้องมีการรับฟังความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากอุตสาหกรรมแท็กซี่ เมื่อมีการกำหนดกติกา
- เสริมสร้างความเป็นธรรมในการแข่งขัน โดย
 - กำหนดข้อห้ามในการจอดของบริการเรียกผ่านแอปฯ ณ จุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่ปกติ
 - จัดตั้งกองทุนพิเศษเพื่อเยียวยาแท็กซี่ที่ได้รับความเสียหาย จากการเข้ามาสู่ตลาดของบริการเรียกผ่านแอปฯ

บริการรถแท็กซี่ปกติ

มีปัญหาด้านการให้บริการ

บริการเรียกผ่านแอปฯ

มีข้อสงสัยเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย

...ต้องปรับการกำกับดูแล เพื่อ...

คุ้มครองสวัสดิภาพของผู้บริโภค

คุ้มครองประโยชน์สาธารณะ

สร้างการแข่งขันที่เป็นธรรม

การปรับปรุงการกำหนด
ค่าโดยสารให้สะท้อนกับ
การประกอบการที่แท้จริง

- การกำกับด้านความปลอดภัย
 - ต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแล ตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก
- การกำกับด้านอื่น
 - สามารถผ่อนคลายการกำกับ เพื่อลดภาระต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ