



หน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: วาไรตี้/การศึกษา-ศิลปวัฒนธรรม

วันที่: พุธ 30 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14491

หน้า: 17 (ซ้าย)

Col.Inch: 145.57 Ad Value: 131,013

PRValue (x3): 393,039

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ธุรกิจ-โควิด-นโยบาย (4) 'ยานยนต์' เหน้มนหันหาไฟฟ้า..พร้อม...

ธุรกิจ-โควิด-นโยบาย (4) 'ยานยนต์' เหน้มนหันหาไฟฟ้า..พร้อมไหม?

(ต่อจากฉบับวันจันทร์ที่ 28 ธ.ค. 2563)

เดินทางมาถึงตอนที่ 4 แล้วกับเรื่องเล่าจากงานสัมมนา “ผลกระทบของ COVID-19 ต่ออุตสาหกรรมไทย” ณ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ท่าพระจันทร์) โดยในตอนนี้จะกล่าวถึง “ยานยนต์” ธุรกิจที่เป็นหัวใจสำคัญของภาคอุตสาหกรรมไทย ในสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด-19 ตั้งแต่ช่วงเริ่มต้น ผ่านมาตรการล็อกดาวน์กระทั่งเมื่อการล็อกดาวน์ได้ผ่อนคลายลง โดยมี **เพชรธรินทร์ วงศ์เจริญ** อาจารย์คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รับหน้าที่บรรยายหัวข้อนี้

อาจารย์เพชรธรินทร์ กล่าวว่าประเทศไทยเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญในระดับโลก และการผลิตในไทยนั้น ร้อยละ 50 เป็นไปเพื่อการส่งออก ซึ่งการดำรงอยู่ของโรงงานประกอบรถยนต์นั้นก่อให้เกิดธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ผลิตชิ้นส่วน (อะไหล่) ป้อนเข้าสู่โรงงานประกอบรถยนต์ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ประกอบสำเร็จรูปแล้ว หรือแม้กระทั่งชิ้นส่วน เมื่อนำมารวมกันแล้วจะมีสัดส่วนถึงร้อยละ 10 ของ

สินค้าทุกประเภทที่ไทยส่งออกไปต่างประเทศ และอุตสาหกรรมยานยนต์นั้นมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยมาถึง 2 ทศวรรษ

สำหรับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ จะมีอยู่ 3 กลุ่มคือ 1.ทำเฉพาะ OEM (Original Equipment Manufacturer : ผลิตสินค้าตามที่ถูกคำสั่งเพื่อให้ลูกค้านำไปจำหน่ายในยี่ห้อของตนเอง) กลุ่มนี้รับผลิตชิ้นส่วนป้อนให้โรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง รวมถึงมีบางส่วนผันตัวไปทำศูนย์บริการด้วย 2.ทำเฉพาะ REM (Replacement Equipment Manufacturer : ผลิตสินค้าจำหน่ายกับผู้ใช้งานโดยตรงไม่เน้นป้อนเข้าสู่โรงงาน) เช่น ผลิตชิ้นส่วนแต่นำไปวางจำหน่ายที่อู่ซ่อมรถหรือร้านรับตกแต่งรถ และ 3.ทำทั้ง OEM และ REM

“หลังจากที่โควิดเข้ามาแล้วมีการล็อกดาวน์ประเทศ สิ่งที่กระทบอย่างแรกคือสังเกตดูดัชนีความเปลี่ยนแปลง วันนี้รถยนต์ตกหนักมาก โดยเฉพาะในเดือน 4-5 (เม.ย.-พ.ค.) ในเดือน 4 ลดลงมา 69% ตีกลับ ในเดือน 5 หนัก

เข้าไปอีก 73% ถ้าดูการส่งออกวันนี้กลุ่มรถยนต์และชิ้นส่วนก็หนักกว่าภาพรวมของอุตสาหกรรม ในเมื่อภาพมันเป็นอย่างนั้น ถ้าเราลองมาพิจารณาว่าตลาดส่งออกชิ้นส่วนหลักและรถยนต์หลัก ในที่นี้หยิบขึ้นมาเป็นกลุ่ม โอเชียเนีย อาเซียน อียู เพราะโดยธรรมชาติรถยนต์จะเป็นการค้าขายที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกัน

ตลาดส่งออกรถยนต์เราก็จะอยู่ในอาเซียน (เอเชียตะวันออกเฉียงใต้) อยู่ในโอเชียเนีย (เช่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์) อาจจะมีข้ามเขตกันบ้าง ออกไปทางอียู (สหภาพยุโรป) เล็กน้อย ถามว่าวันนี้เกิดอะไรขึ้น เขาข้อมูล 9 เดือนแรกมาดูเทียบกันจะเห็นว่าตีกลับทุกตลาด โอเชียเนียตีกลับไป 30% ข้อมูล ณ เดือน ก.ย. 2563 อาเซียนโดนหนักหน่อย 48% อียูโดนไป 40% มีแค่ 2 ตลาดที่โตสวนทาง คือจีนกับญี่ปุ่น ชิ้นส่วนก็ Pattern (รูปแบบ) เดียวกัน ตีกลับทุกอัน” อาจารย์เพชรธรินทร์ ระบุ

อาจารย์เพชรธรินทร์ กล่าวต่อไปว่า ตลาดรถยนต์ในประเทศหดตัวรุนแรงงานกว่าตลาดส่งออกต่าง



หน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: วาไรตี้/การศึกษา-ศิลปวัฒนธรรม

วันที่: พุธ 30 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14491

หน้า: 17(ซ้าย)

Col.Inch: 145.57 Ad Value: 131,013

PRValue (x3): 393,039

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ธุรกิจ-โควิด-นโยบาย (4) 'ยานยนต์' เท้ามันหันหาไฟฟ้า..พร้อม...

ประเทศ ซึ่งตลาดในประเทศนั้นเริ่มหดตัวตั้งแต่เดือน ม.ค. 2563 และหดตัวอย่างรุนแรงเมื่อเข้าสู่สถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด-19 กระทั่งกลับมาเริ่มฟื้นตัวในเดือน ส.ค. 2563

“สำหรับผลกระทบต่อผู้ประกอบการคือกระแสเงินสดอาจสะดุดอย่างฉับพลัน เนื่องจากรายได้จากยอดขายจำหน่ายสินค้าลดลง” ซึ่งน่าเป็นห่วงสำหรับผู้ประกอบการที่เป็นกลุ่มเปราะบาง ที่อาจกระทบหนักถึงขั้นปิดกิจการ

เมื่อสอบถามผู้ประกอบการพบว่า การยกเลิกคำสั่งซื้อคือปัญหาที่รุนแรงที่สุด เช่นเดียวกับไม่สามารถส่งออกได้ ส่วนการปรับตัวนั้น **1.หากเป็นผู้ผลิตรถยนต์** มีทั้งการชะลอคำสั่งซื้อชิ้นส่วนรถยนต์ ลดการจ้างงาน (ลดชั่วโมงทำงาน เปิดโครงการสมัครใจลาออก) และรอดูแนวโน้มการฟื้นตัว **2.หากเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วน** จะเป็นการลดการจ้างงาน (ลดชั่วโมงทำงาน เปิดโครงการสมัครใจลาออก) หาช่องทางอื่นสำหรับจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของตนเพิ่มขึ้น และรอดูแนวโน้มการฟื้นตัว

ขณะที่มาตรการของรัฐที่ผู้ประกอบการระบุว่าช่วยบรรเทาผลกระทบได้อย่างมาก คือมาตรการที่ช่วยให้ผู้ประกอบการยังรักษากระแสเงินสดไว้ได้ เช่น ลดภาษี เร่งคืนภาษี

ยึดระยะเวลาการจ่ายภาษี รองลงมาคือมาตรการสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) แม้หลายรายจะมีเงินสดในมือมากพอสมควรแต่ก็ยังอยากรู้สึกว่ามีเงินในมือ ซึ่งสอดคล้องกับข่าวที่ปรากฏว่า ค่ายรถยนต์บางเจ้ายอมแม้กระทั่งไปหาเงินกู้ที่มีดอกเบี้ยสูง นอกจากนี้ยังอยากได้มาตรการลดขั้นตอนการขออนุญาต หรือใช้ช่องทางออนไลน์ (E-Government) ในการขออนุญาต

ทั้งนี้ สถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด-19 ไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงโครงการการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์มากนัก ทั้งในแง่ลำดับความสำคัญของชิ้นส่วนที่นำเข้าและในแง่แหล่งนำเข้า โดยมีการเปลี่ยนแปลงเพียงช่วงสั้นๆ ราว 1-2 เดือน ก่อนที่จะกลับมาสู่ภาวะปกติเมื่อสถานการณ์โรคระบาดในแหล่งนำเข้าเริ่มคลี่คลายลง อนึ่ง หากแบ่งการปรับตัวตามประเภทผู้ประกอบการชิ้นส่วน จะพบว่า

“ในกลุ่มที่ทำเฉพาะ OEM” 1.มีแนวโน้มที่จะปลดคนงานประจำบางส่วนเพื่อบรรเทาปัญหาการการผลิตส่วนเกิน 2.เข้าไปมีส่วนร่วมกับห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) รถยนต์กลุ่มอื่นๆ โดยเฉพาะค่ายรถยนต์จากจีน และ 3.หันไปทำตลาด REM แต่เกิดขึ้นได้ยาก **“ในกลุ่มที่**

ทำทั้ง OEM และ REM” 1.เพิ่มน้ำหนักการทำตลาด REM มากขึ้น จากผลบวกของภาวะเศรษฐกิจถดถอยในตลาด REM (เศรษฐกิจไม่ดี คนยังไม่กล้าซื้อรถใหม่ แต่อยากได้อะไหล่ไปซ่อมรถคันที่ใช้อยู่ปัจจุบัน)

2.เข้าไปมีส่วนร่วมกับห่วงโซ่อุปทานรถยนต์กลุ่มอื่นๆ โดยเฉพาะค่ายรถยนต์จากจีน และ **“ในกลุ่มที่ทำเฉพาะ REM”** 1.มีแนวโน้มเผชิญปัญหาผิวดินชำระหนี้ เนื่องจากการค้าส่วนใหญ่ในตลาด REM กลุ่มนี้เป็นระบบการค้าเชื่อ (สินเชื่อการค้า) ผลกระทบแตกต่างกันไปตามความจำเป็นของแต่ละชิ้นส่วน 2.สามารถเพิ่มช่องทางจำหน่ายออนไลน์ชิ้นส่วนบางประเภท (เช่น อุปกรณ์แต่งรถ)

อย่างไรก็ตาม **“ยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ค่อนข้างฟื้นตัวได้รวดเร็ว”** เช่น หากเทียบระหว่างงานแสดงรถยนต์ทั้ง 2 ครั้งในปี 2563 จะพบว่า แม้ยอดการจองรถจากงาน Motor Show (13 -27 ก.ค. 2563) จะอยู่ที่ 18,381 คัน แต่เมื่อถึงงาน Motor Expo (1-13 ธ.ค. 2563) มียอดการจองรถจากงานทั้งหมด 33,753 คัน ถือว่าฟื้นตัวขึ้นมาพอสมควร อนึ่ง ยอดการผลิตและยอดจำหน่ายรถยนต์ทั้งตลาดในประเทศและส่งออกต่างประเทศ ในเดือน ต.ค. 2563 เพิ่มขึ้นมาในระดับ



หน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: วาไรตี้/การศึกษา-ศิลปวัฒนธรรม

วันที่: พุธ 30 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14491

หน้า: 17(ซ้าย)

Col.Inch: 145.57 Ad Value: 131,013

PRValue (x3): 393,039

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ธุรกิจ-โควิด-นโยบาย (4) 'ยานยนต์' เหน้มนั้หันหาไฟฟ้า..พร้อม...



ใกล้เคียงช่วงก่อนเกิดวิกฤติไวรัส โควิด-19 ทำให้ไม่เลวร้ายอย่างที่คาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้

ปิดท้ายด้วย “โอกาสและความท้าทาย” เช่น วิกฤติไวรัส โควิด-19 ทำให้ผู้คนหันมาทำงานที่บ้าน (Work from Home) มากขึ้น ความต้องการรถยนต์ในตลาดอาจเปลี่ยนเป็นรถขนาดเล็กๆ ที่เพียงพอต่อการเดินทางในระยะทางสั้นๆ รวมถึงผู้คนเริ่มใส่ใจความสะอาดและสุขภาพมากขึ้น อาจมีความต้องการรถยนต์ที่ติดตั้งระบบกรองอากาศในห้อง

โดยสาร ซึ่งปัจจุบันก็มีรถยนต์บางยี่ห้อ ได้ติดตั้งระบบดังกล่าวแล้ว

นอกจากนี้ รถยนต์เครื่องยนตสันดาป (ใช้น้ำมันหรือก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง) อาจได้รับความนิยมน้อยลง ผู้คนมีแนวโน้มเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (EV) หรือระบบลูกผสมที่ใช้ทั้งน้ำมันและไฟฟ้า (Hybrid) มากขึ้น ซึ่งกระแสนี้ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลของหลายประเทศ แต่การเปลี่ยนผ่านนี้ก็มีหลายประเด็นที่ทั้งผู้ประกอบการและรัฐบาลต้องพิจารณา

1. โรงงานผลิตรถไฟฟ้ามักตั้งโรงงานติดกับโรงงานแบตเตอรี่
2. รถไฟฟ้ายังมีราคาที่ยังค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับรถเครื่องสันดาป และต้องใช้เครื่องมือการอุดหนุนสูง (ตัวอย่างคือประเทศจีน เมื่อรัฐบาลลดการอุดหนุนยอดขายรถ EV ก็ลดลงไปด้วย)
3. ความพร้อมของสถานีชาร์จไฟฟ้า
4. พลังงานในการขับเคลื่อนรถยนต์ยังไม่หยุดที่พลังงานไฟฟ้าเท่านั้น (มีการพูดถึงเทคโนโลยีอื่นๆ เช่น Fuel Cell หรือเซลล์เชื้อเพลิง, การนำน้ำมาแปลงเป็นพลังงาน)
5. ความพร้อมของการชาร์จไฟฟ้าในที่พักอาศัย (เช่น ไฟ 1 เฟสชาร์จได้หรือไม่ หรือต้องเปลี่ยนเป็น 3 เฟส)

“วันนี้เนืองจากรัฐบาลกำลังมีการผลักดันยานยนต์ไฟฟ้าเป็นหลัก แต่สิ่งทีอาจไม่ค่อยมีคนพูดถึงก็คือยานยนต์ไฟฟ้าที่มันเข้ามา มันเข้ามาเพราะอะไร ยานยนต์ไฟฟ้าเข้ามาเพราะวันนี้เราต้องการจะทำให้ประเด็นเรื่องมลพิษ เรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นตัวชู ประเด็นสิ่งแวดล้อมมันมีความสำคัญมากขึ้น รถยนต์พลังงานทางเลือกเลยเข้ามา



หน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: วาไรตี้/การศึกษา-ศิลปวัฒนธรรม

วันที่: พุธ 30 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41 ฉบับที่: 14491 หน้า: 17(ซ้าย)

Col.Inch: 145.57 Ad Value: 131,013 PRValue (x3): 393,039 ศิลป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ธุรกิจ-โควิด-นโยบาย (4) 'ยานยนต์' เหน้้ำมันหันหาไฟฟ้า..พร้อม...

วันนี้ถ้าเราลองมองการที่เราเข้าไป Design (ออกแบบ) นโยบายที่มัน เฉพาะเจาะจงให้มันมุ่งไปที่ยานยนต์ ไฟฟ้าเพียงอย่างเดียว ก็ต้องไม่ลืม ว่าเราเคยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ สันดาป

รถยนต์เครื่องยนต์สันดาป ปกติ ขึ้นส่วน 3 หมื่นชิ้น วันนี้ถ้า เปลี่ยนเป็นไฟฟ้า เรามี 1,500 ชิ้น ถ้ามายุทธศาสตร์อะไรที่จะทำให้ เราเปลี่ยนผ่านแล้วเกิดความเสียหาย น้อยที่สุด การส่งเสริมของรัฐที่ ควรจะทำจริงๆ คือการส่งเสริมที่ รัฐเข้าไปมีบทบาทได้แต่มันต้องไม่ เป็นการกระทบสภาพการแข่งขัน ในภาพรวม สิ่งที่รัฐควรจะเป็น การช่วยในด้านของโครงสร้าง การ เตรียมความพร้อมของโครงสร้าง พื้นฐานถ้าเทคโนโลยีเหล่านั้นมันมา ในประเทศจริงๆ เช่น ความเพียงพอของสถานีชาร์จ ความพร้อมของ ความต้องการพลังงานไฟฟ้าที่มัน จะเพิ่มขึ้น ความพร้อมของไฟฟ้า ถ้าเราจะต้องมีการติดตั้งการชาร์จ ที่บ้าน” อาจารย์เพ็ชรธรินทร์ กล่าว ในท้ายที่สุด

(โปรดติดตามตอนต่อไปใน ฉบับวันพฤหัสบดีที่ 31 ธ.ค. 2563 หน้า 5)



หน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/โลกธุรกิจ

วันที่: พุธ 30 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14491

หน้า: 6(ล่าง)

Col.Inch: 44.78 Ad Value: 40,302

PRValue (x3): 120,906

ศิลปิน: ชาว-ดำ

คอลัมน์: หมุนตามทุน: หลายภาคส่วนหนุนรัฐออกกฎกระทรวงเปิดทาง'รถยนต์โดย...



■ ■ เป็นประเด็นขัดแย้งในสังคมไทยมาหลายปี เรื่องการนำรถยนต์ส่วนตัวมาให้บริการขนส่งผู้โดยสาร แต่ด้วยเงื่อนไขและบริบทของสังคมไทยที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะกระแสของพฤติกรรมผู้บริโภค ที่นิยมเลือกใช้บริการด้านต่างๆ ผ่านแอปพลิเคชันมากขึ้น และอัตราเร่งของการเติบโตมากขึ้นทุกปี จึงเป็นเรื่องที่สำคัญที่ภาครัฐควรจะหยิบเรื่องนี้มาศึกษาเพื่อหาแนวทางวางกฎระเบียบ สร้างกติกาที่ชัดเจนและเป็นธรรมกับทุกฝ่าย เพื่อให้ผู้ใช้บริการแบบเดิมและรูปแบบใหม่สามารถอยู่ร่วมกันได้โดยไม่เกิดขัดแย้ง และยังประโยชน์สูงสุดต่อผู้รับบริการ

ล่าสุดกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม จัดเวทีเปิดรับฟังความคิดเห็นต่อร่างกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารแบบบริการทางเลือก พ.ศ. ... (ร่างกฎกระทรวงฯ) โดยมีนายธานี สืบฤกษ์ รองอธิบดี (ฝ่ายบริหาร) เป็นประธาน และมีหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก รวมถึงตัวแทนจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตำรวจทางหลวง กสทช. สคบ. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ม.ธรรมศาสตร์

หลายภาคส่วนหนุนรัฐออกกฎกระทรวงเปิดทาง'รถยนต์โดยสารแบบบริการทางเลือก'

ผู้ใช้บริการแอปพลิเคชัน ภาคประชาชนผู้ใช้บริการกรมการท่องเที่ยว กลุ่มผู้ให้บริการแท็กซี่สาธารณะ ฯลฯ เข้าร่วมประชุม รวมกันกว่า 100 คน ณ ห้องประชุม 1 อาคาร 1 ชั้น 3 กรมการขนส่งทางบก

ทั้งนี้ นายธานีกล่าวว่า ก่อนหน้านั้น กรมได้เปิดเวทีสาธารณะเปิดรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียผ่านช่องทางออนไลน์มาก่อนแล้ว แต่เพื่อให้การแสดงความเห็นที่รอบด้านจึงได้เปิดเวทีนี้ขึ้นมา เพื่อนำมาประกอบการพิจารณานำไปสู่การออกกฎกระทรวงในโอกาสต่อไป หลังจากนั้น ได้เปิดให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายแสดงความคิดเห็น ร่างกฎกระทรวงดังกล่าว

ด้านดร.สุทธิกร กิ่งแก้ว หัวหน้าโครงการศึกษาและวิจัย CONC Thammasat ม.ธรรมศาสตร์ กล่าวว่า ส่วนตัวสนับสนุนให้นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเพื่อให้บริการรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน และเข้ามาอยู่ในระบบอย่างถูกต้องตามกฎหมาย แต่มีเพียงข้อ 3 ที่ระบุว่าการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารแบบบริการทางเลือก จะจดทะเบียนในจังหวัดใดจำนวนเท่าใด ให้เป็นไปที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดนั้น เป็นการจำกัดโควตา เป็นความลำหลัง

ไม่ทันยุคเทคโนโลยีดิจิทัล เพราะสามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ทั้งจำนวนผู้ใช้บริการและจำนวนเที่ยวในแต่ละวัน ผู้เข้ามาให้บริการทางเลือก ส่วนใหญ่จะเป็นอาชีพเสริม ไม่ต้องการการผูกมัด เรื่องเวลาการทำงานและรายได้ จึงต้องการให้ภาครัฐควรตัดข้อ 3 ออกไป เพื่อช่วยเหลือคนที่มียาได้น้อยได้มีเงินเลี้ยงชีพเลี้ยงครอบครัว

ขณะที่ นายสุรพงษ์ สุบุประณะ ตัวแทนกลุ่มเครือข่ายรถยนต์รับจ้างแบบบริการทางเลือก (กลุ่มเครือข่าย) กล่าวว่า กลุ่มเครือข่ายเห็นด้วยและสนับสนุนร่างกฎกระทรวงฯ ดังกล่าว แต่ไม่เห็นด้วยกับกับร่างกฎกระทรวงข้อ 3 เพราะเป็นการจำกัดโควตา และยังจำกัดสิทธิของคนขับ หากเกิดกรณีที่มีผู้ต้องการใช้บริการมากในช่วงไพรม์ไทม์ ผู้ให้บริการก็จะหมดโอกาส และยังเสี่ยงให้เกิดระบบซื้อขายใบอนุญาตอีกด้วย

“การกำหนดโควตา เป็นการปิดโอกาสให้กับผู้ที่มีรายได้น้อย ผู้ที่ต้องการหารายได้พิเศษที่ต้องการมีรายได้อีกจนเจือครอบครัว ซึ่งข้อจำกัดเรื่อง จำนวนโควตา น่าจะเป็นเรื่องของทางบริษัทเป็นผู้กำหนด เพราะรู้จำนวน และปริมาณความต้องการใช้บริการมากกว่า”

นอกจากนั้น ยังมีร่างกฎกระทรวง ข้อ 4



แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/โลกธุรกิจ

วันที่: พุธ 30 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14491

หน้า: 6(ล่าง)

Col.Inch: 44.78 Ad Value: 40,302

PRValue (x3): 120,906

ศิลปิน: ชาว-ดำ

คอลัมน์: หมุนตามทวน: หลายภาคส่วนหนุนรัฐออกกฎหมายกระทรวงเปิดทาง'รถยนต์'โดย...

ที่กำหนดให้จดทะเบียนรถรับจ้างแบบบริการทางเลือกได้แก่คนละหนึ่งคัน นั้นทางเครือข่ายก็ไม่ได้เห็นด้วย เพราะบางคนอาจจะนำรถของญาติหรือ พ่อ แม่ มาให้บริการเพื่อหารายได้พิเศษ เนื่องจากยังไม่มียกยัดเป็นของตนเอง เป็นต้น

ด้านนายมารุต จันทะลือ ตัวแทนเครือข่ายอีกรายหนึ่งกล่าวว่า การนำรถยนต์ส่วนตัวมารับจ้าง ทำให้มีรายได้เสริม สามารถเลี้ยงครอบครัวในช่วงวิกฤติแบบนี้ ภาครัฐควรเปิดเสรีให้กับคนขับที่ให้บริการรถส่วนบุคคล เพื่อให้ทุกคนประกอบอาชีพได้อย่างเท่าเทียม โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่ยากลำบากแบบนี้

ส่วนดร.เก่งกาจ เหล่าวิโรจน์กุล ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ บริษัท แกร็บ ประเทศไทย กล่าวว่า ในฐานะผู้ให้บริการแอปพลิเคชันแกร็บ รู้สึกยินดีที่กระทรวงคมนาคมเร่งผลักดันแก้ไขร่างกฎหมายฯ เปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการรับจ้างสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันได้อย่างถูกต้อง เปิดโอกาสสร้างรายได้ อีกทั้งยังสร้างทางเลือกแก่ประชาชนอีก อย่างไรก็ตาม ร่างกฎหมายฯ นี้จะต้องก่อประโยชน์ต่อทุกฝ่าย ไม่ปิดกั้นโอกาสในการกระจายรายได้และการเติบโตของระบบเศรษฐกิจดิจิทัลของประเทศไทย

**** กระบองเพชร ****

