



ดอกเบี๋ยธุรกิจ

Dokbia Turakij
Circulation: 135,000
Ad Rate: 1,000

Section: First Section/-

วันที่: จันทร์ 3 - อาทิตย์ 9 มิถุนายน 2567

ปีที่: 32

ฉบับที่: 1635

หน้า: 11(ล่างขวา)

Col.Inch: 12.74 Ad Value: 12,740

PRValue (x3): 38,220

คลิป: ชาว-ดำ

ภาพขาว: ส่งเสริมการเรียนรู้ธุรกิจ



ส่งเสริมการเรียนรู้ธุรกิจ

นายไพโรจน์ ชื่นครุฑ ประธานคณะเจ้าหน้าที่ด้านกลยุทธ์และวางแผนธุรกิจองค์กร และ ดร.วศิน อุดมรัชตวนิชย์ ประธานคณะเจ้าหน้าที่ด้านทรัพยากรบุคคล ธนาคารกรุงศรีอยุธยา และคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดย รศ.ดร.ดร.สมชาย สุภัทรกุล คนบดี และ ผศ.ดร.อรพรรณ ยลระบิล รองคนบดีฝ่ายวิชาการและเครือข่ายพันธมิตร ลงนามบันทึกความเข้าใจความร่วมมือทางวิชาการ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาหลักสูตรและการเรียนรู้จากประสบการณ์การลงมือปฏิบัติจริงในโลกธุรกิจและนวัตกรรม โดยใช้ศักยภาพและความเชี่ยวชาญของทั้งสององค์กร ต่อยอดการพัฒนาผู้นำทางธุรกิจรุ่นใหม่ พิธีลงนามจัดขึ้น ณ ห้อง Learning 5 ชั้น 5 อาคารริมน้ำ กรุงเทพฯ พระรามที่ 3



thaitabloid.com

บันทึกไฟล์เมื่อ: จันทร์ 3 มิถุนายน 2567 เวลา 23:07

Site Value: 10,318

Rating: ★★★★★

PRValue (x3) 30,954

หัวข้อข่าว: ยูโอบี ประเทศไทย จับมือ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การเมือง :: กระบวนการยุติธรรม :: เศรษฐกิจ-การเงิน :: ทวีไทย :: โดฟัสโด :: บทความ ::



ไทยแทบลอยด์

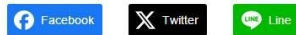


หน้าแรก > เศรษฐกิจ-การเงิน > ยูโอบี ประเทศไทย จับมือ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



ยูโอบี ประเทศไทย จับมือ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

3 มิ.ย. 2567 29



ธนาคารยูโอบี ประเทศไทย ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการกับคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พัฒนาศักยภาพ Banker's Executive Certification Programme เติบโตขึ้นตามความรู้ด้านการเงินและทักษะการทำงานให้แก่ผู้ประกอบการธุรกิจสำหรับกลุ่มลูกค้าธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อสนับสนุนการเติบโตของธุรกิจของลูกค้านั่นเอง

ภายใต้ข้อตกลงนี้ ธนาคารได้ร่วมกับคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ออกแบบหลักสูตรที่ผสมผสานการเรียนรู้ทั้งแบบในห้องเรียน การลงมือปฏิบัติจริงจากกรณีตัวอย่างศึกษา (case study) การเข้าร่วมเวิร์กช็อป การจำลองเหตุการณ์จากสถานการณ์จริง และการบรรยายพิเศษจากบุคลากรชั้นนำในอุตสาหกรรม ในหัวข้อต่างๆ ประกอบด้วย เทคนิคการดำเนินงานธุรกิจที่ผู้ประกอบการเอสเอ็มอีให้ความสำคัญ การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อออกแบบแผนธุรกิจ กลยุทธ์ และแผนการดำเนินงานของหน่วยงานที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้าเอสเอ็มอี การวางแผนทางการเงินและการบริหารความเสี่ยง รวมทั้งการเสริมทักษะด้านการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ และทักษะที่จำเป็นในการบริหารทีมงานให้ผู้จัดการสนับสนุนธนาคารทั้งในระดับผู้บริหารยุคใหม่ 30 คน เป็นระยะเวลา 3 เดือน

นางสมรัตน์ มารณะดะ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ธุรกิจเอสเอ็มอี ธนาคารยูโอบี ประเทศไทย กล่าวว่า “ในฐานะธนาคารชั้นนำของภูมิภาคอาเซียนสำหรับธุรกิจเอสเอ็มอี ยูโอบีให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของเราให้มีความพร้อมที่จะเป็นทั้งพันธมิตรทางการเงิน และสนับสนุนความต้องการที่หลากหลายของกลุ่มลูกค้าธุรกิจเอสเอ็มอีในประเทศที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง หลักสูตรในโปรแกรมนี้จะช่วยเพิ่มพูนความรู้เชิงเทคนิค และยกระดับทักษะการธุรกิจที่มีอยู่เดิมให้แก่พนักงานที่เข้าร่วมโครงการแล้ว ยังสอดแทรกวิธีการสื่อสารและแนวทางการบริหารจัดการทีมงานที่สามารถนำไปปรับใช้ในการทำงานได้จริง เพื่อช่วยให้พนักงานของเราสามารถส่งมอบบริการและนำเสนอโซลูชันทางการเงินที่ตอบโจทย์การดำเนินงานธุรกิจของลูกค้าต่อไป”

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อรรถพร ยะระบิล รองคณบดีฝ่ายวิชาการและเครือข่ายพันธมิตร คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กล่าวว่า “เราให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งที่จะร่วมมือกับธนาคารยูโอบี ประเทศไทย เพื่อพัฒนาโปรแกรมส่งเสริมศักยภาพบุคลากรของธนาคาร หลักสูตรในโปรแกรมนี้ช่วยให้ผู้เข้าร่วมเป็นศูนย์กลางในการบริการ และการบริการที่เน้นทัศนคติแบบ agile mindset ที่เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการทำงาน ผู้เข้าร่วมจะมีโอกาสฝึกการตัดสินใจ แก้ปัญหา และพัฒนาความสามารถในการนำเสนอผลิตภัณฑ์ทางการเงินให้ตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้า รวมทั้งเรียนรู้แนวทางการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพ และช่วยสร้างความแตกต่างให้ตนเองในฐานะทั้งพันธมิตรทางการเงินที่ลูกค้าไว้วางใจ”

นางสาวศศิวิมล อารยรัตน์นางพจน์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ กริพการบุคคล ธนาคารยูโอบี ประเทศไทย กล่าวว่า “บุคลากรถือเป็นทรัพย์สินที่มีค่าและสำคัญที่สุดของธนาคาร และเราให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรของเราให้เติบโตไปพร้อมกับองค์กร หลักสูตร Banker's Executive Certification Programme เป็นโปรแกรมหนึ่งของโครงการพัฒนามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และเสริมสร้างศักยภาพความเป็นผู้นำให้ธนาคารเตรียมไว้ให้แก่พนักงานเพื่อพัฒนาทักษะที่จำเป็นในการเป็นทั้งพันธมิตรธุรกิจอย่างมืออาชีพ และเสริมสร้างภาวะผู้นำให้แก่ผู้เข้าร่วมโครงการได้เติบโตภายในธนาคาร ความร่วมมือที่เกิดขึ้นระหว่างยูโอบี ประเทศไทย และคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ถือเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สร้างความมุ่งมั่นของธนาคารในการส่งเสริมการเรียนรู้ เสริมสร้างทักษะที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานให้แก่พนักงาน เพื่อพัฒนาพนักงานให้เติบโตในสายอาชีพและพร้อมก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำที่สามารถบริหารทีมงานได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต”

ตั้งแต่เริ่มโครงการ The Banker's Executive Certification Programme ในปี 2560 มีบุคลากรที่เข้าร่วมหลักสูตรสำหรับลูกค้าธุรกิจเอสเอ็มอี 102 คน ที่เข้าร่วมการฝึกอบรม ในจำนวนนี้มี 55 คนที่ก้าวสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในสายงานที่รับผิดชอบภายในธนาคารยูโอบี ประเทศไทย



Like 0

สร้างและตั้งตารอ
ให้ครอบครัวเห็นหน้าต่อไปได้
ในวันที่คุณจากไป...
SHIELD Life
ด้วยใจที่ห่วงใยในคนที่คุณรัก
จาก บริษัทประกันภัยชีวิต

ใช้...ก็อปได้
ใช้เท่าไร...บ่งบอกไว้ 10-30%
TAR CENTRE
ใช้เงิน = ออม
การออมไม่พอมีความเสี่ยง ค่าตอบแทน 10-30% ทุกการใช้จ่าย
เพื่อลดความเสี่ยงจากเงินในอนาคต
เงินออมในแบบ 000 กับเงินออม
www.tarcentre.com

“ปรับราคาสินค้า
เท่ากับ
ฉวยโอกาสเอาเปรียบ”
“หยุดร่ำรวยบนความเดือดร้อน
ของ
ประชาชน”
กรมการค้าภายในกระทรวงพาณิชย์
“จิตตภาล จิตสืบ จิตทุกจุด”
ไทยสูงสุดถึงปณิกฤต

WP ENERGY
POSITIVE PROGRESS
พลังแห่งความดีงาม
Scan QR code to get more information
www.wpenergy.com

รหัสข่าว: I-1240603001121

หน้า: 1/1

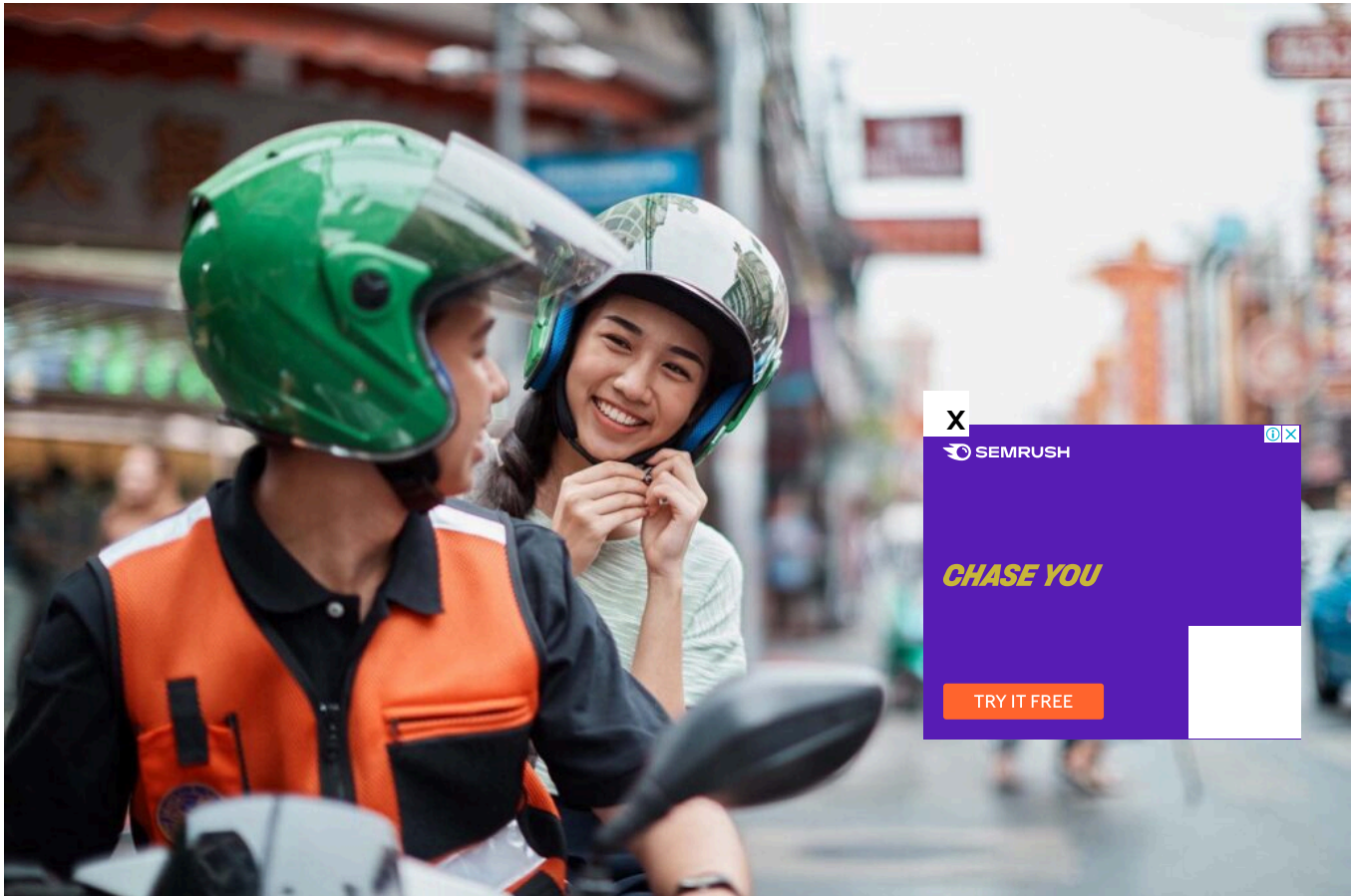


Insight

มธ. เผยผลวิจัยคนขับ “เรียกรถผ่านแอป” ซ้ำอุปสรรคขึ้นทะเบียน ชง 3 แนวทางแก้ก

by Rassarin | 3 June 2024

แซร์ :



สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หรือ สว.มธ. (TU-RAC) โดย ผศ. ดร. สุธาธิกร กิ่งแก้ว ผู้บริหารโครงการวิจัย เผยผลงานวิจัยในหัวข้อ “ความท้าทายของคนขับผู้ให้บริการรับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

พบคนขับเกือบลครึ่ง (49%) ใช้รถยนต์ติดไฟแนนซ์ ขณะที่ 47% ใช้รถยนต์ที่ไม่ได้มีชื่อตนเองเป็นเจ้าของให้บริการ จึงทำให้ไม่สามารถไปขึ้นทะเบียนฯ กับกรมการขนส่งทางบกได้ โดยคนขับส่วนใหญ่กว่าสองในสาม (71%) อยากให้ภาครัฐสนับสนุนให้มีตัวเลือกประกันภัยสำหรับรถยนต์ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ที่เทียบเท่ากับประกันส่วนบุคคล กว่าครึ่ง (52%) อยากให้มีการลดขั้นตอนและปรับปรุงกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกมากขึ้น และ 47% เสนอให้มีการปรับระเบียบเพื่ออนุญาตให้คนขับที่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถสามารถจดทะเบียนได้

ผศ. ดร. สุทธิกร กิ่งแก้ว ผู้บริหารโครงการวิจัย เผยว่า “ปัจจุบันบริการเรียกรถผ่านแอปฯ ได้กลายเป็นหนึ่งในตัวเลือกสำคัญของการเดินทางและการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย เนื่องจากเป็นบริการที่ตอบโจทย์ผู้บริโภคทั้งในด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ทั้งยังมีความโปร่งใสเพราะมีการแสดงราคาค่าโดยสารล่วงหน้าซึ่งช่วยสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ จนทำให้บริการดังกล่าวได้รับความนิยมมากขึ้นไม่เฉพาะแต่คนไทย แต่ยังรวมถึงนัก

มีความท้าทายในการให้บริการของผู้ขับที่อยู่ในระบบ ทั้งยังมีปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ขับที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ และผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะแบบดั้งเดิมอยู่เป็นระยะ ไม่ว่าจะเป็น รถแท็กซี่ รถสี่ล้อแดง หรือแม้แต่วินมอเตอร์ไซด์ โดยหนึ่งในประเด็นหลักที่กลายเป็นชนวนสำคัญคือการมีคนขับที่ผ่านการขึ้นทะเบียนในจำนวนที่น้อยมาก อันเนื่องมาจากการที่คนขับไม่สามารถนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ให้บริการไปขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้”

ด้วยเหตุนี้ สว.มธ. (TU-RAC) จึงได้ทำการศึกษาวิจัยในประเด็นดังกล่าว ผ่านการเก็บข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยได้สอบถามความคิดเห็นของคนขับผู้ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ จำนวนทั้งสิ้น 2,048 คน

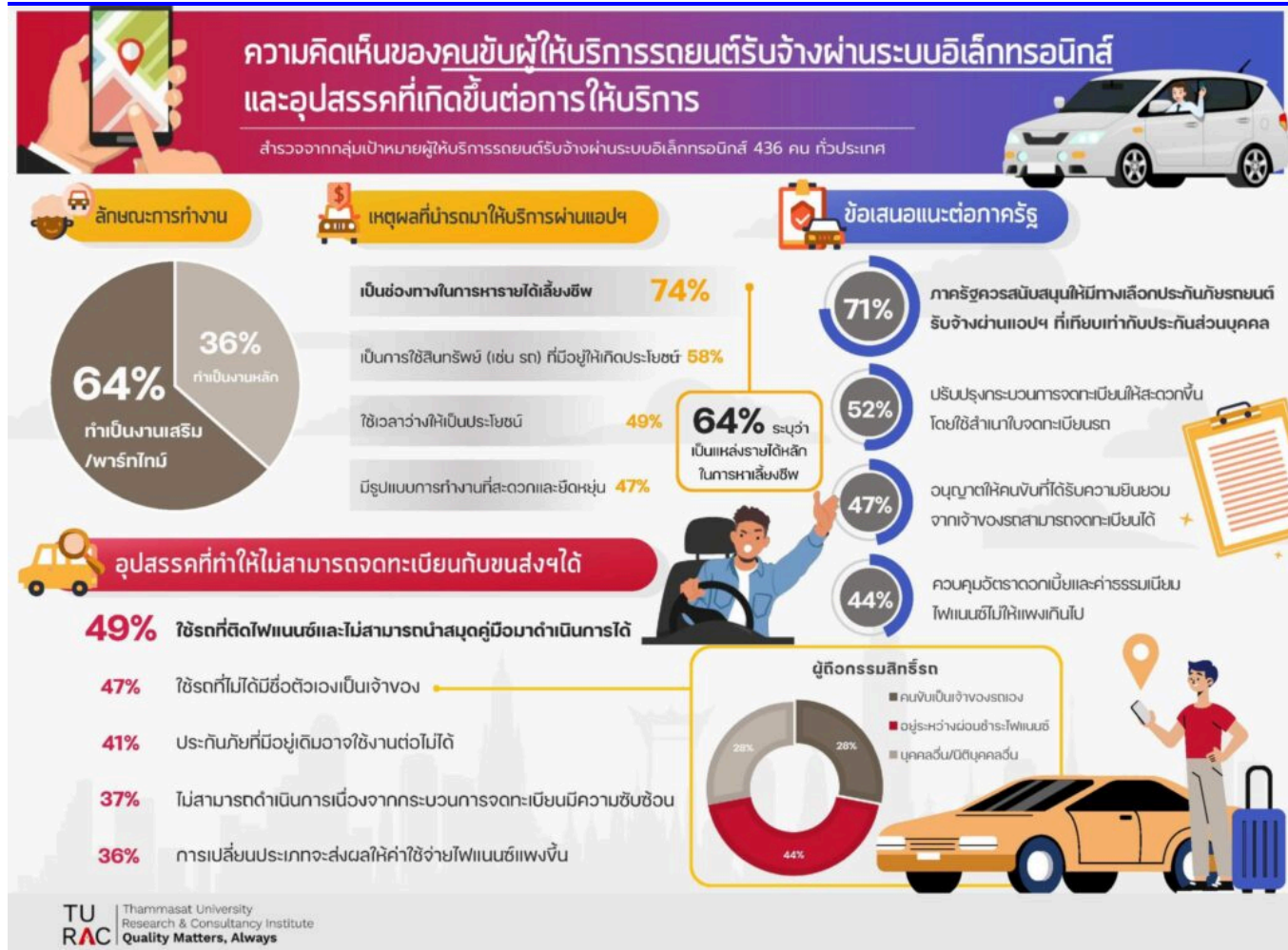
ครอบคลุมผู้ให้บริการด้วยรถยนต์ 436 คน และรถจักรยานยนต์ 1,612 คน พร้อมจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อศึกษาข้อมูลเชิงลึก นอกจากนี้ ยังได้ทำการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐซึ่งมีหน้าที่คอยกำกับดูแลและภาคเอกชนหรือแพลตฟอร์มดิจิทัลผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน เพื่อรับฟังมุมมองและความเห็นรอบด้าน พร้อมนำเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาโดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการ สร้างโอกาสในการส่งเสริมอาชีพให้กับคนไทย สร้างความเป็นธรรมให้กับทุกภาคส่วน ตลอดจนช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและกระตุ้นเศรษฐกิจให้กับประเทศ

ผลสำรวจความคิดเห็นของคนขับรถยนต์รับจ้างที่ให้บริการผ่านแอปฯ

- ลักษณะการทำงาน: 64% ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ เป็นงานเสริม (พาร์ทไทม์) ขณะที่ 36% เลือกทำเป็นอาชีพหลัก

สำหรับเหตุผลที่นำรถยนต์มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารผ่านแอปฯ

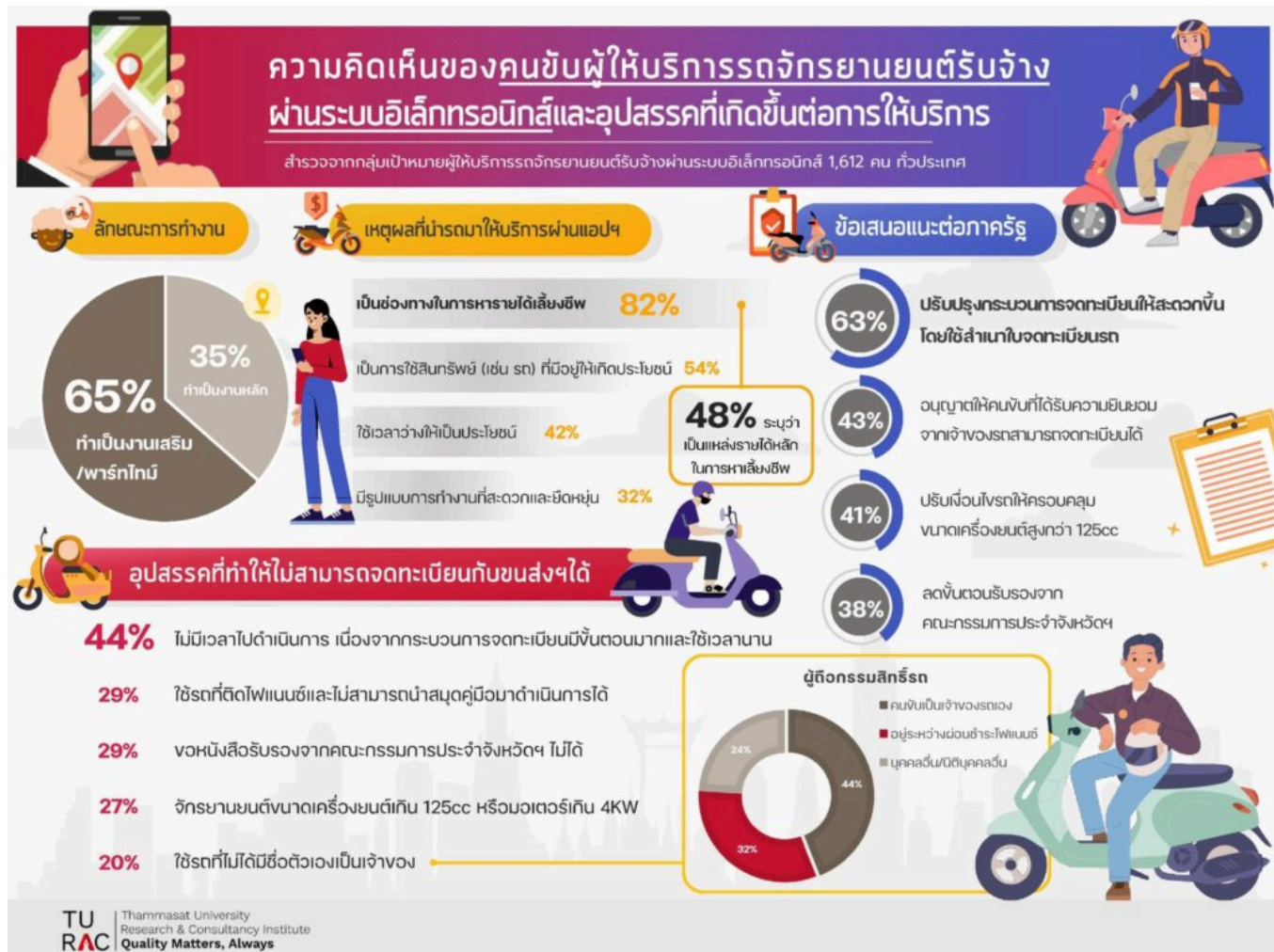
- 74% ระบุว่าเป็นช่องทางในการหารายได้เพื่อเลี้ยงชีพ
- 58% มองว่าเป็นการนำสินทรัพย์ที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์
- 49% เห็นว่าการนำรถยนต์มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารถือเป็นการใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์เมื่อถามถึงอุปสรรคที่ทำให้คนขับไม่นำรถยนต์ไปขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก
- 49% ระบุว่าปัญหาเกิดจากการใช้รถยนต์ที่ติดไฟแนนซ์และไม่สามารถนำสมุดคู่มือมาดำเนินการได้
- 47% ระบุว่าปัจจุบันใช้รถยนต์ที่ไม่ได้มีชื่อตนเองเป็นเจ้าของ
- 41% มีความกังวลว่าหากนำรถยนต์ไปขึ้นทะเบียนแล้วประกันภัยที่มีอยู่เดิมอาจใช้งานต่อไม่ได้
- 37% รู้สึกว่าขั้นตอนและกระบวนการในการจดทะเบียนมีความซับซ้อนนอกจากนี้ คนขับที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ยังได้ฝากข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานภาครัฐ โดย
- 71% ต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนให้มีตัวเลือกประกันภัยสำหรับรถยนต์ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ที่เทียบเท่ากับประกันส่วนบุคคล (เช่น ประกันชั้น 1 และชั้น 2)
- 52% อยากให้มีการปรับกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกมากขึ้น โดยใช้สำเนาใบจดทะเบียนรถในการจดทะเบียนได้
- 47% เสนอให้มีการปรับระเบียบเพื่ออนุญาตให้คนขับที่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถสามารถจดทะเบียนได้



ผลสำรวจความคิดเห็นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการผ่านแอปฯ

- ลักษณะการทำงาน: 65% ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ เป็นงานเสริม (พาร์ทไทม์) ขณะที่ 35% เลือกทำเป็นอาชีพหลัก
- สำหรับเหตุผลที่นำรถจักรยานยนต์มาให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ นั้นเป็นไปในทิศทางเดียวกับกลุ่มคนขับรถยนต์ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ โดย
- 82% ระบุว่าเป็นช่องทางในการหารายได้เพื่อเลี้ยงชีพ
- 54% มองว่าเป็นการนำสินทรัพย์ที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์
- 42% เห็นว่าการนำรถจักรยานยนต์มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารถือเป็นการใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์เมื่อถามถึงสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้ขับขี่ไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก
- 44% เห็นว่ากระบวนการในการจดทะเบียนมีขั้นตอนเยอะ ใช้เวลานาน
- 29% ระบุว่าจะใช้รถจักรยานยนต์ที่ติดไฟแนนซ์ จึงไม่สามารถนำสมุดคู่มือไปดำเนินการจดทะเบียนได้
- 29% แจ้งว่าไม่สามารถขอหนังสือรับรองจากคณะกรรมการประจำจังหวัดได้
- ขณะที่ 27% ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ยังได้ฝากข้อเสนอแนะเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐพิจารณา โดย
- 63% ต้องการให้ปรับกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกมากขึ้น โดยใช้สำเนาใบจดทะเบียนรถในการจดทะเบียนได้

- 41% อยากให้มีการปรับเงื่อนไขของรถที่จะนำมาให้บริการ โดยขยายให้ครอบคลุมรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 125 cc หรือมอเตอร์สูงกว่า 4KW
- ขณะที่ 38% ระบุว่าต้องการให้มีการลดขั้นตอนการรับรองจากคณะกรรมการประจำจังหวัด



พร้อมกันนี้ สว.มธ. (TU-RAC) ยังได้ให้ข้อเสนอแนะใน 3 ประเด็นหลักเพื่อเป็นแนวทางให้กับหน่วยงานภาครัฐนำไปพิจารณาในการปรับปรุงหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนฯ เพื่อปลดล็อกและสร้างโอกาสในการหารายได้ให้กับผู้ขับขี่ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ซึ่งประกอบด้วย

- ข้อเสนอแนะที่ 1: ลดขั้นตอนหรือปรับปรุงกระบวนการจดทะเบียนฯ ให้มีความสะดวกมากขึ้นเนื่องจากกระบวนการจดทะเบียนรถยนต์เพื่อให้บริการรับส่งสาธารณะในปัจจุบันมีหลายขั้นตอนและต้องใช้เวลาในการดำเนินการ ขณะที่บางรายการต้องมีการจองคิวล่วงหน้าเป็นเดือน จึงกลายเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้คนขับไม่ไปดำเนินการ เช่นเดียวกันกับกระบวนการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาหลายขั้นตอน อาทิ ผู้ยื่นคำขอจะต้องได้รับความเห็นชอบให้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจากคณะกรรมการประจำจังหวัด รถที่จะนำมาจดทะเบียนต้องจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลแล้วและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องเป็นเจ้าของ (ผู้ถือกรรมสิทธิ์) หรือผู้ครอบครองรถคันดังกล่าว หรือรถที่อยู่ระหว่างการเช่าซื้อจะต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากผู้ให้เช่าซื้อด้วย หรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะสามารถจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะได้คนละ 1 คันเป็นต้นซึ่งหลายขั้นตอนไม่สามารถดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ได้ทำให้เกิดความไม่คล่องตัวหรือเพิ่มภาระทางการเงินให้กับผู้ขับขี่ที่ต้องการหารายได้

ทะเบียนและเพิ่มจำนวนผู้ขับขีที่ผ่านการจดทะเบียนได้มากขึ้น นอกจากนี้ หากสามารถเจรจากับบริษัท ไฟแนนซ์ให้ลดค่าใช้จ่ายในการเบิกเล่ม ลดค่าธรรมเนียมผ่อนชำระ หรืออนุญาตให้ใช้สำเนาใบจดทะเบียนรถในการจดทะเบียนได้ ก็จะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนให้ผู้ขับขีเข้ามาจดทะเบียนฯ ได้เพิ่มมากขึ้น

- ข้อเสนอแนะที่ 2: อนุญาตให้ผู้ขับขีที่ไม่ได้เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์รถ (แต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถ) สามารถจดทะเบียนเพื่อให้บริการได้เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันกำหนดให้ผู้ที่เป็นเจ้าของหรือถือกรรมสิทธิ์รถยนต์เท่านั้นจึงจะสามารถจดทะเบียนฯได้และถึงแม้ว่าเจ้าของรถซึ่งเป็นสมาชิกในครอบครัวจะอนุญาตให้นำรถไปใช้รับส่งผู้โดยสารเพื่อหารายได้ก็ไม่สามารถทำการจดทะเบียนได้เช่นเดียวกับกรณีของรถจักรยานยนต์ โดยรถที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะได้นั้นต้องจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลก่อนและผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องเป็นผู้เป็นเจ้าของหรือถือกรรมสิทธิ์รถคันดังกล่าวเท่านั้นซึ่งถือเป็นข้อจำกัดหลักที่ทำให้ผู้ขับขีจำนวนมากไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนได้ ทั้งนี้หากกรมการขนส่งทางบกอนุญาตให้ผู้ขับขีที่ต้องการนำสินทรัพย์ที่มีอยู่ในครัวเรือนมาใช้ในการหารายได้ก็จะช่วยปลดล็อกโอกาสให้กับคนเป็นจำนวนมากโดยอาจใช้หนังสือมอบอำนาจจากเจ้าของรถที่ให้ความยินยอมเป็นหลักฐานสำคัญในการดำเนินการจดทะเบียนร่วมกับเอกสารสำคัญอื่นๆ อาทิ ใบอนุญาตขับขีของเจ้าของรถ และสำเนาใบจดทะเบียนรถ เป็นต้น



- ข้อเสนอแนะที่ 3: ปรับข้อกำหนดหรือเงื่อนไขอื่นๆ เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นสำหรับผู้ขับขี โดยเฉพาะค่าประกันภัยรถยนต์ โดยปัจจุบันมีบริษัทประกันเพียงไม่กี่รายที่มีผลิตภัณฑ์ประกันภัยรถยนต์สำหรับรถจดทะเบียนสาธารณะ ทำให้ผู้ขับขีมีทางเลือกที่จำกัด ทั้งยังมีราคาสูงกว่าประกันภัยรถปกติประมาณ 2 เท่า ซึ่งถือเป็นอีกเหตุผลสำคัญที่ทำให้คนขับจำนวนมากไม่จำเป็นต้องการนำรถยนต์ไปจดทะเบียนฯ เนื่องจากส่วนใหญ่อยู่เกือบสองในสามให้บริการแบบพาร์ทไทม์ จึงรู้สึกว่าเป็นธรรมชาติที่จะ

นอกจากนี้ อาจพิจารณาเรื่องการกำหนดค่าเบี่ยงประกันภัยรถยนต์ ให้มีความเป็นธรรมกับผู้ขับขี่ เช่น การพิจารณาจากเลขไมล์แทนประเภทของรถ ก็จะสอดคล้องกับการให้บริการและช่วยลดต้นทุนในการประกอบอาชีพให้กับผู้ขับขี่ได้ ในส่วนของรถจักรยานยนต์นั้น เนื่องจากตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลที่จะขอเปลี่ยนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องมีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 125cc ซึ่งเป็นกฎหมายเดิมที่ใช้มากกว่า 45 ปีแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ควรปรับเงื่อนไขรถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 125cc ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มสมรรถนะและความปลอดภัยในการขับขี่ให้ดียิ่งขึ้น

“การปรับเงื่อนไขหรือแก้ไขกฎระเบียบที่ล้าสมัยในภาคคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปในยุคดิจิทัลถือเป็นตัวแปรสำคัญที่จะช่วยปลดล็อกและสร้างโอกาสในเชิงเศรษฐกิจให้กับประเทศ ทั้งยังช่วยส่งเสริมความเป็นธรรมและเพิ่มการเข้าถึงโอกาสในการประกอบอาชีพให้กับคนไทยอันจะนำไปสู่การสร้างรายได้ และลดปัญหาหนี้เสียจากการผ่อนรถ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมโดยรวม อันจะส่งผลดีต่อผู้ใช้บริการในประเทศ รวมถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และนำไปสู่การสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยได้อีกทางหนึ่ง” ผศ. ดร. สุทธิกร กิ่งแก้ว กล่าวทิ้งท้าย

ดาวน์โหลดรายงานวิจัยฉบับเต็มได้ที่ <https://shorturl.at/mdLst>

แชร์ :

RIDE HAILING

มธ.

เศรษฐกิจดิจิทัล

previous post

next post

เม็คโคร ยกเครื่อง “aro” จากสินค้า Own Brand ขายโหด
เรก้า สู่แบรนด์อาหารในครัวเรือน-ส่งออก

CROSSROADS Maldives ร่วมกับ สิงห์ ไซดา ชวนคนรัก
ปาร์ตี้ สัมผัสความมันส์แนวใหม่ ครั้งแรกกับ “ปาร์ตี้ริมสระน้ำริม
ไทย” [PR]

YOU MAY ALSO LIKE

เปิดภูมิทัศน์ “อีคอมเมิร์ซไทย’2024” ใน
วันที่ “คำปลึก” ต้องยืนบนลำแข้งตัวเอง

ซีอีโอ Lyft ขอลง จบ Q4 มี “เลขศูนย์”
เกินมา 1 ตัว ด้านนักลงทุนจ่อฟ้อง

TikTok กลับสู่ส่งเวียนอีคอมเมิร์ซอีเหิน
ซื้อหุ้น Tokopedia 75% พร้อมงบลงทุน
1.5 พันล้านเหรียญ