



มธ. เผยผลวิจัยคนขับ “เรียกรถผ่านแอป” ชี้อุปสรรคขึ้นทะเบียนขง 3 แนวทางแก้กฎหมาย ปลดล็อกเศรษฐกิจดิจิทัล

Tourfamuangthai พฤษภาคม 30, 2567

มธ. เผยผลวิจัยคนขับ “เรียกรถผ่านแอป” ชี้อุปสรรคขึ้นทะเบียนขง 3 แนวทางแก้กฎหมาย ปลดล็อกเศรษฐกิจดิจิทัล



สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หรือ สว.มธ. (TU-RAC) โดย ผศ. ดร. สุทธิกร กิ่งแก้ว ผู้บริหารโครงการวิจัย เผยผลงานวิจัยในหัวข้อ “ความท้าทายของคนขับผู้ให้บริการรับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย” (Ride-Hailing Drivers' Challenges in Thailand) ซึ่งได้ศึกษาประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการให้บริการ “เรียกรถผ่านแอปฯ” ของคนขับในยุคปัจจุบัน พบคนขับเกือบครึ่ง (49%) ใช้รถยนต์ติดไฟแนนซ์ ขณะที่ 47% ใช้รถยนต์ที่ไม่ได้มีชื่อตนเองเป็นเจ้าของให้บริการ จึงทำให้ไม่สามารถไปขึ้นทะเบียนฯ กับกรมการขนส่งทางบกได้ โดยคนขับส่วนใหญ่กว่าสองในสาม (71%) อยากให้ภาครัฐสนับสนุนให้มีตัวเลือกประกันภัยสำหรับรถยนต์ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ที่เทียบเท่ากับประกันส่วนบุคคล กว่าครึ่ง (52%) อยากให้มีการลดขั้นตอนและปรับปรุงกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกมากขึ้น และ 47% เสนอให้มีการปรับระเบียบเพื่ออนุญาตให้คนขับที่ได้รับการยินยอมจากเจ้าของรถสามารถจดทะเบียนได้



ผศ. ดร. สุทธิกร กิ่งแก้ว ผู้บริหารโครงการวิจัย เผยว่า “ปัจจุบันบริการเรียกรถผ่านแอปฯ ได้กลายเป็นหนึ่งในตัวเลือกสำคัญของการเดินทางและการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย เนื่องจากเป็นบริการที่ตอบโจทย์ผู้บริโภคทั้งในด้านการความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ทั้งยังมีความโปร่งใสเพราะมีการแสดงราคาค่าโดยสารล่วงหน้าซึ่งช่วยสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ จนทำให้บริการดังกล่าวได้รับความนิยมมากขึ้นไม่เฉพาะแต่คนไทย แต่ยังรวมถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วย ส่งผลให้ธุรกิจนี้มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยมีมูลค่าตลาดรวมสูงกว่า 7 หมื่นล้านบาท ล่าสุดมีแอปพลิเคชันที่ผ่านการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกแล้วถึง 11 ราย อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมามีความท้าทายในการให้บริการของผู้ขับขี่ที่อยู่ในระบบ ทั้งยังมีปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ขับขี่ที่ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ และผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะแบบดั้งเดิมอยู่เป็นระยะ ไม่ว่าจะเป็น รถแท็กซี่ รถสไลด์แดง หรือแม้แต่วินมอเตอร์ไซค์ โดยหนึ่งในประเด็นหลักที่กลายเป็นขบวนการสำคัญคือการมีคนที่ผ่านการขึ้นทะเบียนในจำนวนที่น้อยมาก อันเนื่องมาจากการที่คนขับไม่สามารถนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ให้บริการไปขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้”



สนใจโฆษณา

089-456-4747

จำนวนการดูหน้าเว็บรวม

69,095

ABOUT ME

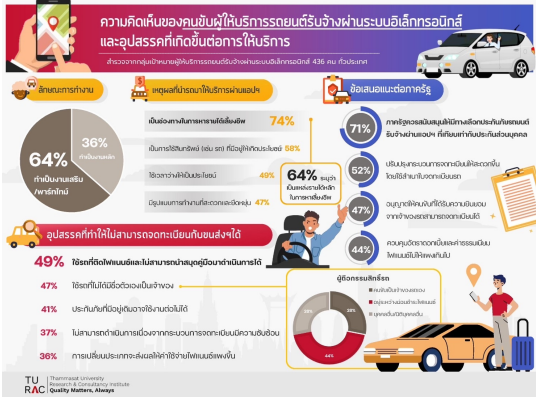


SEARCH THIS BLOG

ค้นหา

POPULAR POSTS

- “สนกเอี้ยงดาโด” แกลงข่าว
ปฐมนี้เทศนักรแสดง “กฎแห่ง
กรรมคืนพระจันทร์ดับ”
- สมาคมกีฬาคนหูหนวกไทย ร่วม
แข่งขันกีฬาคนหูหนวกซีเกมส์
ครั้งแรก ณ ประเทศมาเลเซีย
- ชาว“หม้อแปลงไดน้ำ จฟ้าฯ”
ตอบโจทย์การไฟฟ้าลาว
EDLเตรียมดูงานพื้นที่จริง สร้าง
มิติใหม่เสริมท่องเที่ยว
- สปป.ลาว
- ดร.ศุภกมล อภิรักษ์ชัย นำ
ทีมวิ่ง มินิมาราธอน เพื่อเฉลิม
ฉลองวันชาติไทย



ด้วยเหตุนี้ สว.มธ. (TU-RAC) จึงได้ทำการศึกษารายละเอียดในประเด็นดังกล่าว ผ่านการเก็บข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยได้สอบถามความคิดเห็นของคนขับผู้ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ จำนวนทั้งสิ้น 2,048 คน ครอบคลุมผู้ให้บริการด้วยรถยนต์ 436 คน และรถจักรยานยนต์ 1,612 คน พร้อมจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อศึกษาข้อมูลเชิงลึก นอกจากนี้ยังได้ทำการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐซึ่งมีหน้าที่คอยกำกับดูแล และภาคเอกชนหรือแพลตฟอร์มดิจิทัลผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน เพื่อรับฟังมุมมองและความเห็นรอบด้าน พร้อมนำเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาโดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการ สร้างโอกาสในการส่งเสริมอาชีพให้กับคนไทย สร้างความเป็นธรรมให้กับทุกภาคส่วน ตลอดจนช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและกระตุ้นเศรษฐกิจให้กับประเทศ

ผลสำรวจความคิดเห็นของคนขับรถยนต์รับจ้างที่ใช้บริการผ่านแอปฯ



- ลักษณะการทำงาน: 64% ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ เป็นงานเสริม (พาร์ทไทม์) ขณะที่ 36% เลือกทำเป็นอาชีพหลัก
- สำหรับเหตุผลที่นำรถยนต์มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารผ่านแอปฯ
 - o 74% ระบุว่าเป็นช่องทางในการหารายได้เพื่อเลี้ยงชีพ
 - o 58% มองว่าเป็นการนำสินทรัพย์ที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์
 - o 49% เห็นว่าการนำรถยนต์มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารถือเป็นการใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์
- เมื่อถามถึงอุปสรรคที่ทำให้คนขับไม่นำรถยนต์ไปขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก
 - o 49% ระบุว่าปัญหาเกิดจากการใช้รถยนต์ที่ติดไฟแนนซ์และไม่สามารถนำสมุดคู่มือมาดำเนินการได้
 - o 47% ระบุว่าปัจจุบันใช้รถยนต์ที่ไม่ได้มีชื่อตนเองเป็นเจ้าของ
 - o 41% มีความกังวลว่าหากนำรถยนต์ไปขึ้นทะเบียนแล้ว ประกันภัยที่มีอยู่เดิมอาจใช้งานต่อไปไม่ได้
 - o 37% รู้สึกว่าขั้นตอนและกระบวนการในการจดทะเบียนมีความซับซ้อน
- นอกจากนี้ คนขับที่ใช้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ยังได้ฝากข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานภาครัฐ โดย
 - o 71% ต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนให้มีตัวเลือกประกันภัยสำหรับรถยนต์ที่ใช้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ที่เทียบเท่ากับประกันส่วนบุคคล (เช่น ประกันชั้น 1 และชั้น 2)
 - o 52% อยากให้มีการปรับกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกมากขึ้น โดยใช้สำเนาใบจดทะเบียนรถในการจดทะเบียนได้
 - o 47% เสนอให้มีการปรับระเบียบเพื่ออนุญาตให้คนขับที่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถสามารถจดทะเบียนได้
 - o 44% อยากให้มีการควบคุมดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมไฟแนนซ์ไม่ให้แพงเกินไป
- ผลสำรวจความคิดเห็นของผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้างที่ใช้บริการผ่านแอปฯ
- ลักษณะการทำงาน: 65% ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ เป็นงานเสริม (พาร์ทไทม์) ขณะที่ 35% เลือกทำเป็นอาชีพหลัก
- สำหรับเหตุผลที่นำรถจักรยานยนต์มาให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ นั้นเป็นไปในทิศทางเดียวกับกลุ่มคนขับรถยนต์ที่ใช้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ โดย
 - o 82% ระบุว่าเป็นช่องทางในการหารายได้เพื่อเลี้ยงชีพ
 - o 54% มองว่าเป็นการนำสินทรัพย์ที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์
 - o 42% เห็นว่าการนำรถจักรยานยนต์มาให้บริการรับส่งผู้โดยสารถือเป็นการใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์
- เมื่อถามถึงสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้ขับขี่ไม่ไปขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก
 - o 44% เห็นว่ากระบวนการในการจดทะเบียนมีขั้นตอนเยอะ ใช้เวลานาน
 - o 29% ระบุว่าใช้รถจักรยานยนต์ที่ติดไฟแนนซ์ จึงไม่สามารถนำสมุดคู่มือไปดำเนินการจดทะเบียนได้
 - o 29% แจ้งว่าไม่สามารถขอหนังสือรับรองจากคณะกรรมการประจำจังหวัดได้
 - o ขณะที่ 27% ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ยังได้ฝากข้อเสนอแนะเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐพิจารณา โดย
 - o 63% ต้องการให้ปรับกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกมากขึ้น โดยใช้สำเนาใบจดทะเบียนรถในการจดทะเบียนได้
 - o 43% เสนอให้มีการปรับระเบียบเพื่ออนุญาตให้คนขับที่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถสามารถจดทะเบียนได้
 - o 41% อยากให้มีการปรับเงื่อนไขของรถที่จะนำมาให้บริการ โดยขยายให้ครอบคลุมรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 125 cc หรือมอเตอร์สูงกว่า 4KW
 - o ขณะที่ 38% ระบุว่าต้องการให้มีการลดขั้นตอนการรับรองจากคณะกรรมการประจำจังหวัด

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

- ข้อเสนอแนะที่ 1: ลดขั้นตอนหรือปรับปรุงกระบวนการจดทะเบียนฯ ให้มีความสะดวกมากขึ้น
 - เนื่องจากกระบวนการจดทะเบียนรถยนต์เพื่อให้บริการรับส่งสาธารณะในปัจจุบันมีหลายขั้นตอนและต้องใช้เวลาในการดำเนินการ ขณะที่บางรายการต้องมีการจองคิวล่วงหน้าเป็นเดือน จึงกลายเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้คนขับไม่ไปดำเนินการ เช่นเดียวกันกับกระบวนการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาหลายขั้นตอน อาทิ ผู้ยื่นคำขอจะต้องได้รับความเห็นชอบให้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจากคณะกรรมการประจำจังหวัด รถที่จะนำมาจดทะเบียนต้องจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลแล้วและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องเป็นเจ้าของ (ผู้ถือกรรมสิทธิ์) หรือผู้ครอบครองรถคันดังกล่าว หรือรถที่อยู่ระหว่างการเช่าซื้อจะต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากผู้ให้เช่าซื้อด้วย หรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะสามารถจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะได้คนละ 1 คัน เป็นต้น ซึ่งหลายขั้นตอนไม่สามารถดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ได้ ทำให้เกิดความไม่คล่องตัว หรือเพิ่มภาระทางการเงินให้กับผู้ขับที่ต้องการหารายได้
 - ทั้งนี้ หากสามารถปรับปรุงกระบวนการจดทะเบียนให้ง่ายขึ้น โดยลดขั้นตอนในบางรายการ พร้อมนำเทคโนโลยีหรือระบบออนไลน์มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจดทะเบียน ก็จะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ลงทะเบียนและเพิ่มจำนวนผู้ขับที่ผ่านการจดทะเบียนได้มากขึ้น นอกจากนี้ หากสามารถเจรจากับบริษัทไฟแนนซ์ให้ลดค่าใช้จ่ายในการเบิกเล่ม ลดค่าธรรมเนียมผ่านชำระ หรืออนุญาตให้ใช้สำเนาใบจดทะเบียนรถในการจดทะเบียนได้ ก็จะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนให้ผู้ขับเข้ามาจดทะเบียนฯ ได้เพิ่มมากขึ้น
- ข้อเสนอแนะที่ 2: อนุญาตให้ผู้ขับที่ไม่ได้เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์รถ (แต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถ) สามารถจดทะเบียนเพื่อให้บริการได้
 - เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันกำหนดให้ผู้ที่เป็นเจ้าของหรือถือกรรมสิทธิ์รถยนต์เท่านั้นจึงจะสามารถจดทะเบียนฯ ได้ และถึงแม้ว่าเจ้าของรถซึ่งเป็นสมาชิกในครอบครัวจะอนุญาตให้นำรถไปใช้รับส่งผู้โดยสารเพื่อหารายได้ก็ไม่สามารถทำการจดทะเบียนได้ เช่นเดียวกับกรณีของรถจักรยานยนต์ โดยรถที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะได้นั้นต้องจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลก่อน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องเป็นเจ้าของหรือถือกรรมสิทธิ์รถคันดังกล่าวเท่านั้น ซึ่งถือเป็นข้อจำกัดหลักที่ทำให้ผู้ขับจำนวนมากไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนได้
 - ทั้งนี้ หากกรมการขนส่งทางบกอนุญาตให้ผู้ขับที่ต้องการนำสินทรัพย์ที่มีอยู่ในครัวเรือนมาใช้ในการหารายได้ ก็จะช่วยปลดล็อกโอกาสให้กับคนเป็นจำนวนมาก โดยอาจใช้หนังสือมอบอำนาจจากเจ้าของรถที่ให้ความยินยอมเป็นหลักฐานสำคัญในการดำเนินการจดทะเบียนร่วมกับเอกสารสำคัญอื่นๆ อาทิ ใบอนุญาตขับขี่ของเจ้าของรถ และสำเนาใบจดทะเบียนรถ เป็นต้น
- ข้อเสนอแนะที่ 3: ปรับข้อกำหนดหรือเงื่อนไขอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - การจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นสำหรับผู้ขับ โดยเฉพาะค่าประกันภัยรถยนต์ โดยปัจจุบันมีบริษัทประกันเพียงไม่กี่รายที่มีผลิตภัณฑ์ประกันภัยรถยนต์สำหรับรถจดทะเบียนสาธารณะ ทำให้ผู้ขับที่มีทางเลือกที่จำกัด ทั้งยังมีราคาสูงกว่าประกันภัยรถปกติประมาณ 2 เท่า ซึ่งถือเป็นอีกเหตุผลสำคัญที่ทำให้คนขับจำนวนไม่น้อยไม่ต้องการนำรถยนต์ไปจดทะเบียนฯ เนื่องจากส่วนใหญ่เกือบสองในสามให้บริการแบบพาร์ทไทม์ จึงรู้สึกว่าเป็นธรรมที่จะต้องจ่ายแพงเท่ากับผู้ที่ใช้รถทำงานเต็มเวลา ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสนับสนุนให้มีทางเลือกประกันภัยรถยนต์รับจ้างผ่านแอปฯ ที่เทียบเท่ากับประกันรถยนต์ส่วนบุคคล (อาทิ ประกันชั้น 1 และชั้น 2)
 - นอกจากนี้ อาจพิจารณาเรื่องการกำหนดค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ให้มีความเป็นธรรมกับผู้ขับ เช่น การพิจารณาจากเลขไมล์แทนประเภทของรถ ก็จะสอดคล้องกับการให้บริการและช่วยลดต้นทุนในการประกอบอาชีพให้กับผู้ขับได้ ในส่วนของรถจักรยานยนต์นั้น เนื่องจากตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลที่จะขอเปลี่ยนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องมีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 125cc ซึ่งเป็นกฎหมายเดิมที่ใช้มากกว่า 45 ปีแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะการณในปัจจุบัน ควรปรับเงื่อนไขรถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 125cc ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มสมรรถนะและความปลอดภัยในการขับขี่ให้ดียิ่งขึ้น
 - “การปรับเงื่อนไขหรือแก้ไขกฎระเบียบที่ล้าสมัยในภาคคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปในยุคดิจิทัลถือเป็นตัวแปรสำคัญที่จะช่วยปลดล็อกและสร้างโอกาสในเชิงเศรษฐกิจให้กับประเทศ ทั้งยังช่วยส่งเสริมความเป็นธรรมและเพิ่มการเข้าถึงโอกาสในการประกอบอาชีพให้กับคนไทยอันจะนำไปสู่การสร้างรายได้ และลดปัญหาหนี้เสียจากการผ่อนรถ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมโดยรวม อันจะส่งผลดีต่อผู้ใช้บริการในประเทศ รวมถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และนำไปสู่การสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยได้อีกทางหนึ่ง” ผศ. ดร. สุทธิรักษ์ กิ่งแก้ว กล่าวทิ้งท้าย



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

RELATED POSTS

News | LIFE | Trends

มธ. วิจัยแอปเรียกรถ แนะ 3 ทางแก้กฎหมาย ปลดล็อกเศรษฐกิจดิจิทัล



ธีรภัทร์ ธีระโรจนพงษ์

โพสต์ เมื่อ 31/05/2024

หน้าแรก > LIFE > Trends

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หรือ สว.มธ. (TU-RAC) โดย ผศ. ดร. สุทธิกร กิ่งแก้ว ผู้บริหารโครงการวิจัย เผยผลงานวิจัยในหัวข้อ “ความท้าทายของคนขับผู้ให้บริการรับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย” (Ride-Hailing Drivers’ Challenges in Thailand) ซึ่งได้ศึกษาประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการให้บริการ “เรียกรถผ่านแอปฯ” ของคนขับในยุคปัจจุบัน



ผศ. ดร. สุทธิกร กิ่งแก้ว

ในปัจจุบัน บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ได้กลายเป็นหนึ่งในตัวเลือกสำคัญของการเดินทางและการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย เนื่องจากเป็นบริการที่ตอบโจทย์ผู้บริโภคทั้งในด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ทั้งยังมีความโปร่งใสเพราะมีการแสดงราคาค่าโดยสารล่วงหน้าซึ่งช่วยสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ จนทำให้บริการดังกล่าวได้รับความนิยมมากขึ้นไม่เฉพาะแต่คนไทย แต่ยังรวมถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วย ส่งผลให้ธุรกิจนี้มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยมีมูลค่าตลาดรวมสูงกว่า 7 หมื่นล้านบาท

ล่าสุดมีแอปพลิเคชันที่ผ่านการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกแล้วถึง 11 ราย อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมายังพบว่ามีความท้าทายในการให้บริการของผู้ขับขี่ที่อยู่ในระบบ คือการมีคนขับที่ผ่านการขึ้นทะเบียนในจำนวนที่น้อยมาก อันเนื่องมาจากการที่คนขับไม่สามารถนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ให้บริการไปขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้

และจากการศึกษาวิจัยผ่านการเก็บข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ สัมภาษณ์คนขับรถยนต์ 2,048 ราย แบ่งออกเป็นผู้ใช้บริการด้วยรถยนต์ 436 คน และรถจักรยานยนต์ 1,612 คน พบว่า

- 49% ใช้รถติดไฟแนนซ์ไม่สามารถนำสมุดคู่มือจดทะเบียนได้
- 47% ใช้รถที่ไม่ได้มีชื่อตนเองเป็นเจ้าของ ส่วนคนขับรถจักรยานยนต์
- 44% ระบุกระบวนการจดทะเบียนมีขั้นตอนมากเกินไป
- นอกจากนี้ ยังพบปัญหาเรื่องประกันภัย และข้อจำกัดประเภทรถที่จะนำมาให้บริการได้

โดยสัดส่วนคนที่มาคนขับรถยนต์เพื่อรับจ้างที่ให้บริการผ่านแอปฯ มี 64% ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ เป็นงานเสริม (พาร์ทไทม์) ขณะที่ 36% เลือกทำเป็นอาชีพหลัก ส่วนคนที่รถจักรยานยนต์ก็มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน มี 65% ทำเป็นงานเสริม (พาร์ทไทม์) ขณะที่ 35% เลือกทำเป็นอาชีพหลัก



ด้วยเหตุนี้ สว.มธ. จึงเสนอแนวทางแก้ไขปัญหามาเพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนขับ 3 ประการ ดังนี้

1. ลดขั้นตอนและปรับปรุงกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกขึ้น อนุญาตให้ใช้สำเนาเอกสารจดทะเบียนในการดำเนินการได้
2. อนุญาตให้ผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ถือกรรมสิทธิ์แต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถ สามารถจดทะเบียนเพื่อให้บริการได้
3. ปรับข้อกำหนดอื่น ๆ เช่น สนับสนุนให้มีทางเลือกประกันภัยสำหรับรถที่ให้บริการแบบนี้ในราคาที่เหมาะสม และอนุญาตให้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 125 ซีซี สามารถนำมาจดทะเบียนได้

ทั้งนี้ สว.มธ. มองว่าการแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคจะช่วยปลดล็อกโอกาสทางเศรษฐกิจ ส่งเสริมความเป็นธรรม และสนับสนุนการสร้างรายได้ของคนไทย ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยรวมและเศรษฐกิจของประเทศ



มร. วิจัยแอปเรียกรถ ชนะ 3 ทางแก้กฎหมาย ปลดล็อกเศรษฐกิจดิจิทัล

Beartai.com

อัปเดต 31 พ.ค. เวลา 18.55 น. • เผยแพร่ 31 พ.ค. เวลา 18.54 น.

ติดตาม



มธ. วิจัยแอปเรียกรถ เนะ 3 ทางแก้กฎหมาย ปลดล็อกเศรษฐกิจดิจิทัล

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หรือ สว.มธ. (TU-RAC) โดย ผศ. ดร. สุธธิกร กิ่งแก้ว ผู้บริหารโครงการวิจัย เผยผลงานวิจัยในหัวข้อ “ความท้าทายของคนขับผู้ให้บริการรับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย” (Ride-Hailing Drivers’ Challenges in Thailand) ซึ่งได้ศึกษาประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการให้บริการ “เรียกรถผ่านแอปฯ” ของคนขับในยุคปัจจุบัน



ผศ. ดร. สุธธิกร กิ่งแก้ว

โฆษณา - อ่านบทความต่อด้านล่าง

ในปัจจุบัน บริการเรียกรถผ่านแอปฯ ได้กลายเป็นหนึ่งในตัวเลือกสำคัญของการเดินทางและการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย เนื่องจากเป็นบริการที่ตอบโจทย์ผู้บริโภคทั้งในด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ทั้งยังมีความโปร่งใสเพราะมีการแสดงราคาค่าโดยสารล่วงหน้าซึ่งช่วยสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ จนทำให้บริการดังกล่าวได้รับความนิยมมากขึ้นไม่เฉพาะแต่คนไทย แต่ยังรวมถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วย ส่งผลให้ธุรกิจนี้มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยมีมูลค่าตลาดรวมสูงกว่า 7 หมื่นล้านบาท

ล่าสุดมีแอปพลิเคชันที่ผ่านการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกแล้วถึง 11 ราย อย่างไรก็ตาม ใน



ผ่านการขึ้นทะเบียนในจำนวนที่น้อยมาก อันเนื่องมาจากการที่คนขับไม่สามารถนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ให้บริการไปขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้

และจากการศึกษาวิจัยผ่านการเก็บข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ สํารวจคนขับรถยนต์ 2,048 ราย แบ่งออกเป็นผู้ให้บริการด้วยรถยนต์ 436 คน และรถจักรยานยนต์ 1,612 คน พบว่า

โฆษณา - อ่านบทความต่อด้านล่าง

- 49% ใช้รถติดไฟแนนซ์ไม่สามารถนำสมุดคู่มือจดทะเบียนได้
- 47% ใช้รถที่ไม่ได้มีชื่อตนเองเป็นเจ้าของ ส่วนคนขับรถจักรยานยนต์
- 44% ระบุกระบวนการจดทะเบียนมีขั้นตอนมากเกินไป
- นอกจากนี้ ยังพบปัญหาเรื่องประกันภัย และข้อจำกัดประเภทรถที่จะนำมาให้บริการได้

โดยสัดส่วนคนที่มาคนขับรถยนต์เพื่อรับจ้างที่ให้บริการผ่านแอปฯ มี 64% ให้บริการเรียกรถผ่านแอปฯ เป็นงานเสริม (พาร์ทไทม์) ขณะที่ 36% เลือกทำเป็นอาชีพหลัก ส่วนคนที่รถจักรยานยนต์ก็มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน มี 65% ทำเป็นงานเสริม (พาร์ทไทม์) ขณะที่ 35% เลือกทำเป็นอาชีพหลัก

ด้วยเหตุนี้ สว.มธ. จึงเสนอแนวทางแก้ไขปัญหามาเพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนขับ 3 ประการ ดังนี้

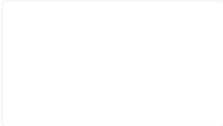
- ลดขั้นตอนและปรับปรุงกระบวนการจดทะเบียนให้สะดวกขึ้น อนุญาตให้ใช้สำเนาเอกสารจดทะเบียนในการดำเนินการได้
- อนุญาตให้ผู้ขับที่ไม่ได้ถือกรรมสิทธิ์แต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถ สามารถจดทะเบียนเพื่อให้บริการได้
- ปรับข้อกำหนดอื่น ๆ เช่น สนับสนุนให้มีทางเลือกประกันภัยสำหรับรถที่ให้บริการแบบนี้ในราคาที่เหมาะสม และอนุญาตให้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์สูงกว่า 125 ซีซี สามารถนำมาจดทะเบียนได้

ทั้งนี้ สว.มธ. มองว่าการแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคจะช่วยปลดล็อกโอกาสทางเศรษฐกิจ ส่งเสริมความเป็นธรรม และสนับสนุนการสร้างรายได้ของคนไทย ซึ่งจะส่งผลดีต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยรวมและเศรษฐกิจของประเทศ

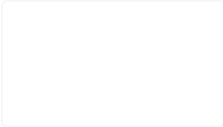


ดูข่าวต้นฉบับ 

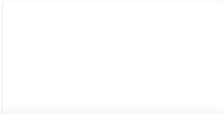
ดูเพิ่มเติม Beartai.com >



มธ. เผยคนไทย 98% ปลื้มบริการ 'เรียกรถผ่านแอป' แนะภาครัฐลงดาบ 'แอปเถื่อน' สร้างความมั่นใจนักท่องเที่ยวต่างชาติ
Beartai.com



กทม. เปิดตัว 'รถตู้ติดลิฟต์' ช่วยสูงอายุ-ผู้พิการเดินทาง เรียกได้ผ่านแอป
Beartai.com



รปท. หนุน 4 ข้อ พัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานความรับผิดชอบ
Beartai.com

ข้อกำหนดการใช้บริการ นโยบายความเป็นส่วนตัว ข้อสงวนสิทธิการใช้งาน

© LY Corporation

TRENDING: บริดจส์โตน ประเทศไทย สมทบทุนให้กับโรงพยาบาลและมูลนิธิ ร...



SEARCH



หน้าแรก

ECONOMY ▾

NEWS ▾

AUTOMOTIVE

GOVERNMENT ▾

TRAVEL / LIFESTYLE ▾

CITYNEWSTHAI / VDO

EVENTS / PRESS RELEASE ▾

ยู เอ็ม บี ประเทศไทย จับมือ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เร่งเสริมความรู้ทางธุรกิจและทักษะผู้นำให้ที่ปรึกษาธุรกิจเอสเอ็มอียุคใหม่

ยูโอบี ประเทศไทย จับมือ คณะพาณิชยศาสตร์และ การบัญชี มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ เร่งเสริม ความรู้ทางธุรกิจและ ทักษะผู้นำให้ที่ปรึกษา ธุรกิจเอสเอ็มอียุคใหม่

Posted by Admin | May 31, 2024 | Finance /

Share | 0 🗨️ | ★★★★★

SEARCH ...

FOLLOW
US



FACEBOOK

JUN

M T W

3 4 5

10 11 12

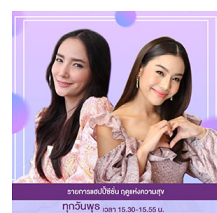
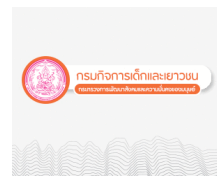
17 18 19

24 25 26



ธนาคารยูโอบี ประเทศไทย ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการกับคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พัฒนาหลักสูตร Banker's Executive Certification Programme เร่งเพิ่มพูนความรู้ด้านการเงินและทักษะการทำงานให้แก่ที่ปรึกษาธุรกิจสำหรับกลุ่มลูกค้าธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อสนับสนุนการเติบโตของธุรกิจของลูกค้า ภายใต้ข้อตกลงนี้ ธนาคารได้ร่วมกับคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ออกแบบหลักสูตรที่ผสมผสานการเรียนรู้ทั้งแบบในห้องเรียน การลงมือปฏิบัติจริงจากกรณีตัวอย่างศึกษา (case study) การเข้าร่วมเวิร์คช็อป การจำลองเหตุการณ์จากสถานการณ์จริง และการบรรยายพิเศษจากบุคคลากรชั้นนำในอุตสาหกรรม ในหัวข้อต่างๆ ประกอบด้วย เทรนด์การดำเนินธุรกิจที่ผู้ประกอบการเอสเอ็มอีให้ความสำคัญ การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อออกแบบแผนธุรกิจ กลยุทธ์ และแผนการดำเนินงานของหน่วยงานที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้าเอสเอ็มอี การวางแผนแนวทางการขายและบริหารความเสี่ยง รวมถึงการเสริมทักษะด้านการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ และทักษะที่จำเป็นในการบริหารทีมงานให้แก่ผู้จัดการสัมพันธ์ของธนาคารที่จะก้าวขึ้นมาเป็นผู้บริหารยุคใหม่ 30 คน เป็นระยะเวลารวม 3 เดือน

« Mav



นางสมรรัตน์ มาระเนตร ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ธุรกิจเอสเอ็มอี ธนาคารยูโอบี ประเทศไทย กล่าวว่า “ในฐานะธนาคารชั้นนำของภูมิภาคอาเซียน สำหรับธุรกิจเอสเอ็มอี ยูโอบีให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของเราให้มีความพร้อมที่จะเป็นที่ปรึกษาทางการเงิน และรับมือกับความต้องการที่หลากหลายของกลุ่มลูกค้าธุรกิจเอสเอ็มอีในประเทศที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง หลักสูตรในปีนี้นอกจากจะช่วยเพิ่มพูนความรู้เชิงเทคนิค และยกระดับทักษะทางธุรกิจที่มีอยู่เดิมให้แก่พนักงานที่เข้าร่วมโครงการแล้ว ยังสอดแทรกวิธีการสื่อสารและแนวทางการบริหารจัดการทีมงานที่สามารถนำไปปรับใช้ในการทำงานได้จริง เพื่อช่วยให้พนักงานของเราสามารถส่งมอบการบริการและนำเสนอโซลูชันทางการเงินที่ตอบโจทย์การดำเนินธุรกิจของลูกค้าต่อไป”

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อรรถพร ยลระบิล รองคณบดีฝ่ายวิชาการและเครือข่ายพันธมิตร คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กล่าวว่า “เรามีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้ร่วมมือกับธนาคารยูโอบี ประเทศไทย เพื่อพัฒนาโปรแกรมส่งเสริมศักยภาพบุคลากรของธนาคาร หลักสูตรในปีนี้เป็นันให้ผู้เข้าอบรมยึดลูกค้าเป็นศูนย์กลางในการบริการ และการปรับกระบวนการทัศนคติแบบ agile mindset ที่เน้นการเพิ่มประสิทธิผลและความคล่องตัวในการทำงาน ผู้เข้าอบรมจะมีโอกาสฝึกการตัดสินใจ แก้ปัญหา และพัฒนาความสามารถในการนำเสนอผลิตภัณฑ์ทางการเงินให้ตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้า รวมถึงเรียนรู้แนวทางการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยสร้างความแตกต่างให้แก่ตนเองในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินที่ลูกค้าให้ความไว้วางใจ”

นางสาวศศิวิมล อารยวัฒนาพงษ์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ทรัพยากรบุคคล ธนาคารยูโอบี ประเทศไทย กล่าวว่า “บุคลากรถือเป็นทรัพย์สินที่มีค่าและสำคัญที่สุดของธนาคาร และเราให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของเราให้เติบโตไปพร้อมกับองค์กร หลักสูตร Banker's Executive Certification Programme นับเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาบุคลากรและเสริมสร้างศักยภาพความเป็นผู้นำที่ธนาคารเตรียมไว้ให้แก่พนักงานเพื่อพัฒนาทักษะที่จำเป็นในการเป็นที่ปรึกษาทางธุรกิจอย่างมืออาชีพ และเสริมสร้างภาวะผู้นำให้แก่ผู้เข้าร่วมโครงการได้



เติบโตภายในธนาคาร ความร่วมมือที่เกิดขึ้นระหว่างยูโอบี ประเทศไทย และ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ถือเป็นอีกหนึ่งข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นของธนาคารในการส่งเสริมการเรียนรู้ เสริมสร้างทักษะที่จำเป็นสำหรับการทำงานให้แก่พนักงาน เพื่อรักษาพนักงานให้เติบโตในสายอาชีพและพร้อมก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำที่สามารถบริหารทีมงานได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต”

ตั้งแต่ริเริ่มโครงการ The Banker’s Executive Certification Programme ในปี 2560 มีบุคคลากรที่ปรึกษาธุรกิจสำหรับกลุ่มลูกค้าธุรกิจเอสเอ็มอี 102 คน ที่เข้ารับการฝึกอบรม ในจำนวนนี้มี 55 คนที่ก้าวสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในสายงานที่รับผิดชอบภายในธนาคารยูโอบี ประเทศไทย

 Post Views: 28

SHARE:

RATE:

< PREVIOUS

EXIM BANK พบปะกรมธุรกิจพลังงาน สนับสนุนธุรกิจพลังงานขับเคลื่อนประเทศและโลกอย่างยั่งยืน

NEXT >

กรุงเทพฯ ถวายพระพรชัยมงคลและลงนามถวายพระพร สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี

ABOUT THE AUTHOR

ข่าวล่าสุด

พม. เร่งผลักดันให้दनพิการม้งานทำเพิ่มมากขึ้น

ธ.ก.ส. ร่วมถวายพระพรชัยมงคล วันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี

เจแอนด์ทีเอ็กซ์เพรสประเทศไทยเสริมภูมิคุ้มกันบุคลากรตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ผ่านการฝึกอบรมพิเศษ

