



วารสารคณิตศาสตร์ MJ-MATH 62(693) Sep–Dec, 2017

โดย สมาคมนิตศาสตร์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์

<http://MathThai.Org>

[MathThaiOrg@gmail.com](mailto:MathThaiOrg@gmail.com)



การแบ่งปันที่แลกมาด้วยความสูญเสีย: กรณีศึกษาการ  
ประกอบกิจการเครือข่ายรถโดยสารสัญชาติอเมริกัน  
**Sharing that Costs: The Case of American Riding  
Service Network Entrepreneurship**

ดร. สุวรรณ จันทิวาสารกิจ

Suwan Juntiwassarakij, Ph.D.

College of Innovation, Thammasat University  
Bangkok 10200, Thailand

Email: [suwanj@tu.ac.th](mailto:suwanj@tu.ac.th)

**บทคัดย่อ**

บทความนี้มุ่งหวังให้เกิดการจุดประกายและตั้งคำถามกับแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน โดยการสำรวจและนำเสนอประเด็นทางเศรษฐกิจและสังคมอันเป็นผลกระทบของการประกอบธุรกิจที่อาศัยแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปันโดยใช้กรณีศึกษาเป็นธุรกิจเครือข่ายการให้บริการรถโดยสารส่วนบุคคลส่วนบุคคลสัญชาติอเมริกัน “อูเบอร์” ที่กำลังได้รับความนิยมในปัจจุบันและขณะเดียวกันก็ได้รับการต่อต้านจากผู้ให้บริการรถโดยสารของท้องถิ่นเช่นกัน บทความนี้ใช้เทคนิควิธีการวิเคราะห์เอกสารประเภทวรรณกรรมเกี่ยวข้อซึ่งรวบรวมจากสื่อเผยแพร่เกี่ยวกับอูเบอร์ประเภทต่างๆ เพื่อสำรวจ ค้นหา วิเคราะห์ และสรุปเป็นประเด็นผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ ประเด็นกาฝาก โครงสร้างสาธารณูปโภค ประเด็นสิทธิผู้บริโภค และประเด็นความมั่นคงในชีวิตและงาน

บทความนี้ได้ต่อต้านอุปนิสัยการคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน หากแต่ชี้ให้เห็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมในบางแง่มุมเบื้องต้นเท่านั้น มิได้นำเสนอการวิเคราะห์โดยละเอียด ทั้งนี้เพราะข้อจำกัดในการเข้าถึงแหล่งข้อมูลสถิติที่เพียงที่ได้รับการยืนยันความถูกต้อง ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนมีความประสงค์ที่จะเชิญชวนนักคิดทั้งจากภาคเอกชนและ





ภาครัฐให้มีส่วนร่วมค้นหาเพื่อพิสูจน์ถึงคุณประโยชน์และผลกระทบของแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน

**คำสำคัญ:** กาฝากทางเศรษฐศาสตร์ เศรษฐกิจแบ่งปัน โครงสร้างสาธารณูปโภค อุเบอร์

## ABSTRACT

This article is aimed to igniting and questioning the merit of share economy, an emerging business model. In doing so, economic and social issues are explored and, then, compiled to offer such impacts by employing a case study of an American entrepreneurial transportation network service, “Uber.” While gaining more popularity, the service has well-received strong disapprovals from local communities. With document analysis as a tool, literature and various media releases pertaining to Uber were sought, collection, analyzed, and forged into the very economic and social agendas. Among which are the free-rider problem on public infrastructure, eroding consumer’s rights, and life-work security.

This article, however, is not to hold against the share economy, but rather introductorily points out the economic and social implications. Elaborate analysis on these may be offered in this article since it would need sufficient, verified statistical information. In this regard, the author calls for concerned citizens to take part in further search investigate the very essence of the share economy.

**Keywords:** Economic Free-Rider, Share Economy, Public Infrastructure, Uber

### 1. บทนำ

เศรษฐกิจแบ่งปัน (Share Economy) เป็นแนวคิดของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นระหว่างบริโภาคด้วยกันเอง โดยมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเครือข่ายอำนวยความสะดวกสนับสนุนกิจกรรมดังกล่าว และโมบายแอปพลิเคชันเป็นส่วนติดต่อระหว่างผู้ร่วมทำธุรกรรม [1] ตัวอย่างเช่น อุเบอร์ (Uber) ซึ่งเป็นบริษัทที่เติบโตเร็วที่สุดในโลก ทำหน้าที่เป็นตัวกลาง (Market Place) สร้างพื้นที่ให้ผู้ที่มีความต้องการเดินทางและผู้ที่มีรถยนต์พร้อมให้บริการได้มาพบกัน สร้าง





ทางเลือกด้านโดยสารให้กับผู้บริโภค เพิ่มประโยชน์ใช้สอยจากทรัพยากรรถยนต์ที่มีอยู่เดิม อุเบอร์ได้เปลี่ยนบทบาทของผู้บริโภคให้กลายเป็นผู้ผลิต สร้างรายได้เสริมให้กับผู้ขับขี่ที่ลงทะเบียนกับเครือข่ายอุเบอร์

อย่างไรก็ดี รูปศัพท์ “เศรษฐกิจแบ่งปัน” ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ว่าอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่คลาดเคลื่อน เนื่องจาก “แบ่งปัน” เป็นปฏิสัมพันธ์ที่อาศัยความไว้วางใจระหว่างบุคคล (Interpersonal Trust) อย่างไรก็ดี ในกรณีอุเบอร์ พบว่าผู้โดยสารและผู้ขับขี่รถยนต์เป็นคนแปลกหน้าโดยสิ้นเชิง จึงมิได้อาศัยความไว้วางใจระหว่างบุคคล นักวิชาการจำนวนหนึ่งลงความเห็นว่ารูปศัพท์ควรเป็น “เศรษฐกิจการเข้าถึง” (Access-Based Economy) เสียมากกว่า เนื่องจากธุรกรรมที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการเข้าถึงทรัพย์สิน ตัวอย่างเช่น กรณีของอุเบอร์ บริการโดยสารเกิดจากการเข้าถึงทรัพย์สินประเภทรถยนต์นั่นเอง [1]

อย่างไรก็ดี นักวิจัยจำนวนหนึ่งแสดงความกังวลต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมอันเกิดจากอุปสงค์การเศรษฐกิจแบ่งปัน Malhotra and Van Alstyne [2] ซึ่งชี้ให้เห็นถึงผลกระทบจากกิจกรรมบนแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปันที่มีต่อคุณภาพชีวิต โครงสร้างสาธารณูปโภคและภาษี ที่ทุกฝ่ายต้องร่วมกันหยิบยกขึ้นมาพิจารณาและหาทางออกร่วมกัน Ritzer [3] ได้วิจารณ์การขับขี่แบ่งปัน เช่น อุเบอร์ว่าเข้ามาเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมความช่วยเหลือระหว่างเพื่อนมนุษย์ เดิมทีการขออาศัยติดรถไปด้วยโดยไม่มีค่าใช้จ่ายเป็นเรื่องปกติและพึงกระทำ แต่อุเบอร์ได้เปลี่ยนแปลงธรรมชาติของการขับขี่แบ่งปันไปโดยสิ้นเชิงเนื่องจากอุเบอร์เป็นองค์กรแสวงหาผลกำไรซึ่งมาจากส่วนแบ่งค่าโดยสารเป็นอัตราก้าวหน้าที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารร่วมเดินทาง

บทความนี้ได้ต่อต้านแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน หากแต่มีจุดประสงค์เพื่อชี้ให้เห็นแง่มุมผลกระทบต่อโครงสร้างสังคมที่สาธารณชนควรทราบ ในแง่ของผลพวงที่ทุกคนในสังคมได้รับผลกระทบร่วมกัน เช่น กาฝากทางเศรษฐศาสตร์ โครงสร้างสาธารณูปโภค สิทธิผู้บริโภค และความมั่นคงในชีวิตและงาน โดยใช้กรณีศึกษาของการประกอบการบริการคมนาคมขนส่ง “อุเบอร์” ซึ่งได้รับความนิยมเป็นอย่างสูง ณ ปัจจุบัน



## 2. กาฝากทางเศรษฐศาสตร์

กาฝากทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Free-Rider) เป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อมีผู้ไม่ได้ลงทุนในสินค้าหรือบริการหนึ่งในตลาด แต่กลับตักตวงผลประโยชน์จากสินค้าหรือบริการนั้น ปรากฏการณ์นี้มีผลทำให้ประสิทธิภาพของตลาดต่ำลง เพราะว่าผู้ที่ลงทุนในสินค้าหรือบริการในตลาดรู้สึกว่าจะถูกเอาเปรียบ จึงอาจนำไปสู่การลดหรือถอนการลงทุน ทำให้อัตราการผลิตน้อยลงในขณะที่อัตราการบริโภคเท่าเดิมหรือเพิ่มขึ้น และอาจนำไปสู่ภาวะล้มเหลวของตลาดในที่สุด (Market Failure) [4]

ระบบการแบ่งปันไฟล์ (Peer-to-Peer: P2P) เป็นตัวอย่างหนึ่งที่ปรากฏการณ์กาฝากทางเศรษฐศาสตร์ ผู้เข้าใช้บริการระบบการแบ่งปันไฟล์มีอยู่ 2 ประเภท ได้แก่ ผู้ผลิต (Seeder) ซึ่งปล่อยข้อมูลที่มีอยู่ในเครื่องตนให้อัพโหลดขึ้นสู่เครือข่ายการแบ่งปันไฟล์ ผู้ผลิตเสียสละช่องทางการเดินทางของข้อมูล ส่วนผู้เข้าใช้บริการอีกประเภทหนึ่งคือ ผู้บริโภค (Downloader) ซึ่งดาวน์โหลดข้อมูลจากเครือข่ายการแบ่งปันไฟล์ลงสู่เครื่องของตน ซึ่งโดยกติกา มารยาทของชุมชนแบ่งปันไฟล์แล้ว ผู้บริโภคควรต้องมีบทบาทเป็นผู้ผลิตเพื่อเป็นการบรรเทาภาระของผู้ผลิตก่อนหน้าและเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับเครือข่าย อย่างไรก็ตาม มีกรณีที่ผู้บริโภคข้อมูลที่ดาวน์โหลดข้อมูลจนเสร็จสิ้น เลือกที่จะตัดการเชื่อมต่อจากเครือข่าย ไม่ช่วยบรรเทาภาระของผู้ผลิตก่อนหน้าหรือไม่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้กับเครือข่าย ลักษณะการฉกฉวยผลประโยชน์จากเครือข่ายแบ่งปันไฟล์โดยที่ไม่คืนทรัพยากรกลับแก่เครือข่ายเดิมเช่นนี้ ถือว่าเป็น กาฝากทางเศรษฐศาสตร์ รูปแบบหนึ่ง

อีกตัวอย่างหนึ่งที่กำลังเป็นประเด็นทางสังคมทั้งในประเทศไทยเองก็คือ ปัญหาผู้เข้าประเทศอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมายเพื่อทำงานในอุตสาหกรรมภาคการเกษตร ประมง หรืออุตสาหกรรมหนัก แรงงานเหล่านี้เข้ามาใช้ระบบโครงสร้างสาธารณูปโภค (Public Infrastructure) ของไทยโดยไม่ได้ชำระภาษี ต่างจากพลเมืองไทยที่ชำระภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเงินเม็ดเงินภาษีจะกลับคืนสู่ประเทศในรูปแบบของการดูแลรักษาระบบโครงสร้างทาง



สาธารณูปโภค การเข้าใช้ระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคโดยที่ไม่ตอบแทนด้วยการชำระภาษีเช่นนี้ ถือว่าเป็น กาฝากทางเศรษฐศาสตร์ได้เช่นกัน

### 3. กรณีศึกษาอุเบอร์ในประเทศไทย

อุเบอร์ได้เปิดให้บริการในประเทศไทยนับตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2557 หรือ ค.ศ. 2014 โดยให้บริการรถโดยสารส่วนบุคคลขนาดเล็กและขนาดใหญ่ อุเบอร์ได้กล่าวถึงประเทศไทยว่า เป็นตลาดที่ใหญ่แห่งหนึ่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้จะมีการแข่งขันสูงจากระบบขนส่งมวลชนจากภาครัฐและภาคเอกชน [5] อุเบอร์ให้บริการในเขตเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ขอนแก่น และภูเก็ต ณ ปัจจุบัน มีผู้ให้บริการรถโดยสารส่วนบุคคลหรือแท็กซี่โดยผ่านแอปพลิเคชันจำนวน 3 รายด้วยกัน ได้แก่ อุเบอร์ แกร็บ และออลไทยแท็กซี่ [5] อุเบอร์ให้บริการรถโดยสารส่วนบุคคลขนาดเล็กหรืออุเบอร์เอ็กซ์ (Uber X) และขนาดใหญ่ (Uber Black) ส่วนแกร็บให้บริการรถโดยสารส่วนบุคคล 4 รูปแบบและยังรวมบริการแท็กซี่ไว้ในรูปแบบการให้บริการด้วย ส่วนออลไทยแท็กซี่คือบริการแท็กซี่รูปแบบทันสมัยที่มีระบบพิกัดดาวเทียม (GPS) เพื่อติดตามและเรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันได้เช่นเดียวกับอุเบอร์และแกร็บ

สำหรับอัตราค่าโดยสารอุเบอร์เอ็กซ์ เริ่มต้นที่ 25 และ คิดเพิ่ม 1 บาทต่อนาทีในกรณีที่รถไม่เคลื่อนที่ หรือ คิดเพิ่ม 4.50 บาทต่อกิโลเมตรในกรณีที่รถเคลื่อนที่ ส่วนอุเบอร์เอ็กซ์ เริ่มต้นที่ 50 และ คิดเพิ่ม 2.50 บาทต่อนาทีในกรณีที่รถไม่เคลื่อนที่ หรือ คิดเพิ่ม 14 บาทต่อกิโลเมตรในกรณีที่รถเคลื่อนที่ สำหรับแกร็บ เริ่มต้นที่ 25 30 75 และ 300 บาท ขึ้นอยู่กับขนาดและประเภทของรถ และคิดเพิ่ม 10 9 15 และ 20 บาทต่อกิโลเมตรตามลำดับ สำหรับออลไทยแท็กซี่เริ่มต้นที่ 20 บาท และคิดเพิ่มตามมิเตอร์ปกติ รายละเอียดการคิดค่าบริการโดยสารแสดงไว้ในตารางที่ 1



ตารางที่ 1 การคำนวณค่าบริการโดยสาร 3 รายซึ่งอาศัยแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน

ผู้ให้บริการ	ประเภทบริการ	รถยนต์ให้บริการ	การคำนวณค่าบริการ
Uber	Uber X	Toyota Vios Honda City	เริ่มต้นที่ 25 บาท และ คิดเพิ่ม 1 บาทต่อนาที หรือ คิดเพิ่ม 4.50 บาทต่อกิโลเมตร
	Uber Black	Toyota Camry Nissan Teana	เริ่มต้นที่ 50 บาท และ คิดเพิ่ม 2.50 บาทต่อนาที หรือ คิดเพิ่ม 14 บาทต่อกิโลเมตร
Grab	GrabTaxi	รถแท็กซี่	เริ่มต้นที่ 20 บาท และ คิดเพิ่มตามมิเตอร์ตามปกติ
	GrabBike	มอเตอร์ไซด์	เริ่มต้นที่ 25 บาท และ คิดเพิ่ม 10 บาทต่อกิโลเมตร
	GrabCar	Toyota Vios Honda City	เริ่มต้นที่ 30 บาท และ คิดเพิ่ม 9 บาทต่อกิโลเมตร
	GrabCar+	Toyota Camry Nissan Teana	เริ่มต้นที่ 75 บาท และ คิดเพิ่ม 15 บาทต่อกิโลเมตร
	GrabXL	รถตู้	เริ่มต้นที่ 300 บาท และ คิดเพิ่ม 20 บาทต่อกิโลเมตร
All Thai	Taxi	รถแท็กซี่	เริ่มต้นที่ 20 บาท และ คิดเพิ่มตามมิเตอร์ตามปกติ

ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ [5]

ปลายปี พ.ศ. 2557 รัฐบาลไทยได้ประกาศให้บริการอุเบอร์มิชอบด้วยกฎหมายตามพระราชบัญญัติรถยนต์ปี พ.ศ. 2522 เนื่องจากเป็นการใช้รถยนต์ผิดประเภท เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเข้าจับกุมผู้ขับขี่ในเครือข่ายของอุเบอร์ เพื่อเปรียบเทียบปรับ 4,000 บาท และเพิกถอนการขับขี่เป็นการชั่วคราว ข้อควรแก่การสังเกตคือ ในขณะที่รัฐบาลและเจ้าหน้าที่ตำรวจกดดันกับผู้ขับขี่อุเบอร์ แต่ยังไม่มีการดำเนินการใดๆ กับบริษัทอุเบอร์ในประเทศไทย

#### 4. ประเด็นกาฝากโครงสร้างสาธารณูปโภค

การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการโดยสารส่วนบุคคลเช่นเดียวกับรถแท็กซี่นอกจากผิดกฎหมายแล้วตามพระราชบัญญัติรถยนต์ปี พ.ศ. 2522 แล้วยังมีผลกระทบต่อโครงสร้างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ตัวอย่างเช่น รถยนต์ส่วนบุคคลผลิตเพื่อใช้งานปกติย่อมมีขีดความสามารถที่แตกต่างจากรถยนต์ที่ผลิตมาเพื่อการโดยสารเชิงพาณิชย์ซึ่งไปสู่ปัญหาด้านประสิทธิภาพในการเผาไหม้ การก่อมลภาวะแก๊สสิ่งแวดล้อม การเสื่อมสภาพอายุการใช้ ฯลฯ

การสร้างรายได้ของผู้ขับขี่รถตู้เบอร์คือการนำรถยนต์ส่วนบุคคลใช้ระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคประเภทคมนาคม โดยรายได้ที่เกิดขึ้นไม่ได้ผ่านกระบวนการทางภาษีที่ถูกต้อง ต่างจากรถยนต์ที่จดทะเบียนรับจ้าง (รถแท็กซี่) ที่ชำระภาษีผ่านกระบวนการจดทะเบียนและระบบภาษีรายได้ส่วนบุคคล ซึ่งเม็ดเงินภาษีจำนวนนี้จะเข้าสู่กระบวนการดูแลรักษาระบบโครงสร้างทางสาธารณูปโภคประเภทคมนาคม ดังนั้นการสร้างรายได้ของผู้ขับขี่รถตู้เบอร์โดยอาศัยระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคประเภทคมนาคมลักษณะนี้ถือว่าเป็นกาฝากทางเศรษฐศาสตร์ รายได้ลักษณะนี้มีขอบด้วยกฎหมายเนื่องจากมิได้ผ่านกระบวนการทางภาษีที่ถูกต้อง

#### 5. ประเด็นสิทธิผู้บริโภคร

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2541 ได้บัญญัติสิทธิของผู้บริโภคที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย ซึ่งข้อแรกคือ “สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำสรรพคุณ สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ” อย่างไรก็ตามมีผู้บริโภคมีการสร้างเงื่อนไขที่สุ่มเสี่ยงต่อการตีความว่าลักษณะการประกอบการของอูเบอร์ไม่สนับสนุน สิทธิของผู้บริโภคในข้อแรก ตัวอย่างเช่นในปัจจุบันผู้ผลิตสินค้าหรือบริการล้วนประกาศแจ้งเบอร์โทรศัพท์เพื่ออำนวยความสะดวกสนับสนุนข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และรับฟังคำแนะนำติชมจากผู้บริโภค

นอกจากไม่มีการแจ้งเบอร์โทรศัพท์เพื่อติดต่อสอบถามข้อมูลผลิตภัณฑ์และร้องเรียนแล้ว อูเบอร์เปิดช่องทางติดต่อสื่อสารเพียงช่องทางเดียวให้กับ





ผู้โดยสารคือระบบผ่านระบบอีเมล ซึ่งความเร็วในตอบสนองนั้นแตกต่างกันออกไป อาจจะใช้เวลาเพียงไม่กี่นาที หรือบางกรณีเป็นจำนวนสองถึงสามวันทำการ ด้วยอุปสรรคดังกล่าวนี้ทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถขอรับคำแนะนำหรือการแก้ไขในประเด็นต่างๆ อันเกี่ยวเนื่องกับการบริการได้ทันทีที่บ่อยครั้งที่ผู้โดยสารและผู้ขับที่เกิดข้อพิพาทกันเนื่องจากได้รับความช่วยเหลือล่าช้าจากอุเบอร์

## 6. ประเด็นความมั่นคงในชีวิตและการงาน

แม้อุเบอร์ได้รับความนิยมมากขึ้นในหมู่ผู้ขับและผู้โดยสารแล้วก็ตาม แต่อูเบอร์โฆษณาบนสื่อสังคมออนไลน์โซเชียลมีเดียอย่างต่อเนื่อง จากการติดตามโฆษณาดังกล่าวมาเป็นช่วงเวลา 1 ปี พบว่าข้อความที่นำมาประกอบการโฆษณาสื่อสาร ดังรูปที่ 1 ในระดับอุดมการณ์ ว่า การเป็น “พาร์ทเนอร์” (ผู้ขับขี่ในเครือข่ายอุเบอร์) เป็นอาชีพสร้างรายได้สูง ผนวกกับแนวคิดการเป็นผู้ประกอบการอิสระ ความยืดหยุ่นของเวลา และการบริการชุมชน

อย่างไรก็ดีลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างอุเบอร์และผู้ขับขี่ไม่มีลักษณะเป็นการจ้างงาน เนื่องจากผู้ขับขี่เป็นผู้ประกอบการอิสระจึงไม่ถือว่าเป็นลูกจ้าง ผู้ขับขี่จึงไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายแรงงาน แต่โดยพฤตินัยแล้ว ความสัมพันธ์ระหว่างอุเบอร์และผู้ขับขี่เข้าข่ายความสัมพันธ์แบบลูกจ้างนายจ้าง เพราะอุเบอร์มิได้เก็บค่าธรรมเนียมในฐานะตัวกลางที่นำผู้โดยสารและผู้ขับมาพบกันเท่านั้น แต่อูเบอร์ยังสร้างรายได้จากผู้ขับขี่อีกด้วย เมื่อพิจารณาตามการไหลเวียนของเม็ดเงิน ค่าโดยสารจะพบว่า จุดเริ่มต้นจากบัตรเครดิตของผู้โดยสารถูกตัด จากนั้นมูลค่าที่ถูกตัดโอนเข้าสู่บัญชีของอุเบอร์ อุเบอร์จะปล่อยค่าโดยสารร้อยละ 75 ให้เป็นผู้ขับขี่ ส่วนร้อยละ 25 ที่เหลือจะเป็นของอุเบอร์เอง ด้วยลักษณะดังกล่าวนี้เองที่ทำให้ผู้ขับขี่เป็นกลไกของการผลิตหรือหน่วยการผลิตของอุเบอร์

แม้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างอุเบอร์และผู้ขับขี่จะเข้าข่ายความสัมพันธ์แบบลูกจ้างนายจ้าง อุเบอร์ไม่เคยชี้แจงเพื่อสร้างความชัดเจน ประเด็นความสัมพันธ์ที่เข้าข่ายการจ้างงานนี้ถูกนำไปพิจารณาในชั้นศาลในประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ และประเทศอื่นๆ อีกจำนวนหนึ่ง ผลคือผู้ขับขี่มีสถานะภาพเป็นลูกจ้างอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ผู้ขับขี่เหล่านี้จึงถูกคุ้มครองด้วยกฎหมายแรงงาน ได้รับ



สิทธิ์ตามที่ระบุไว้ในกฎหมายคุ้มครองแรงงาน รวมทั้งสิทธิ์ด้านการประกันสุขภาพ และการรักษาพยาบาล อย่างไรก็ตาม จวบจนถึงปัจจุบัน ยังไม่มีการเคลื่อนไหวเพื่อเรียกร้องสถานะภาพและสิทธิ์ลูกจ้างไม่ว่าจากผู้ขับขี่เองหรือหน่วยงานอิสระใดเลย



รูปที่ 1 โฆษณาสำหรับเจ้าของรถยนต์และผู้ขับขี่

ที่มา: อุเบอร์ [6]

## 7. สรุป

วิธีการรับมือกับปัญหาใดๆ นั้นสามารถทำได้ 3 วิธี วิธีแรกคือการปล่อยปัญหานั้นไป วิธีที่สองคือแก้ปัญหาดังกล่าว และวิธีที่สามคือฉวยโอกาสจากปัญหานั้น อุเบอร์เองได้เปรียบทางการตลาดเนื่องจากเป็นบริการฐานแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน เพิ่มตัวเลือกการโดยสารสัญจรให้กับผู้บริโภคในชุมชนเมืองใหญ่ แต่อย่างไรก็ตามประเด็นที่สำคัญที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นจำเป็นต้องได้รับการสะสางเนื่องจากเป็นผลพวงที่เกิดจากรูปแบบการดำเนินธุรกิจที่ทุกคนในสังคมได้รับผลกระทบ เช่น กาฝากทางเศรษฐศาสตร์โครงสร้างสาธารณูปโภค สิทธิผู้บริโภค และความมั่นคงในชีวิตและงาน

แม้ว่าได้ชื่อว่าเศรษฐกิจแบ่งปันเพื่อผู้บริโภค แต่ในความเป็นจริง พบว่าธุรกิจบนพื้นฐานแนวคิดนี้มีได้แบ่งปันอย่างที่ดีควรจะเป็น เช่น ความโปร่งใสในการคำนวณค่าบริการซึ่งนำไปสู่ประเด็นที่ควรค่าแก่การตั้งคำถาม กรณีอุเบอร์



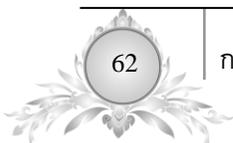


พบว่าในบางเวลา ค่าบริการจะถูกคูณด้วยตัวคูณ (Surge) ซึ่งตัวคูณเป็นตัวบ่งถึงมูลค่าที่แท้จริงของตลาดตามเวลาจริง (Real-Time Market Value) ตัวอย่างเช่น ให้ค่าโดยสารในช่วงเวลาปกติเป็นจำนวนเงิน  $x$  บาท แต่ในเวลาไม่ปกติเช่น ชั่วโมงเร่งด่วน ฝนตก ตัวคูณอาจจะเป็น  $1.1x, 1.2x, 1.3x, \dots$  (จนถึง)  $\dots nx$  โดยที่  $n$  คือตัวคูณดังกล่าว อย่างไรก็ตาม สูตรคำนวณเพื่อกำหนดค่าตัวคูณนี้ ควรมาจากสัดส่วนของอุปสงค์ต่ออุปทาน ณ เวลาที่เรียกใช้บริการ แต่อย่างไรก็ตาม อุเบอร์มิได้เปิดเผยสูตรการคำนวณ มิได้เปิดเผยสัดส่วนของอุปสงค์ต่ออุปทาน เช่นนี้จึงไม่สามารถรับประกันหรือเชื่อมั่นได้ ตัวคูณค่าบริการสะท้อนถึงมูลค่าที่แท้จริงของตลาดมิใช่เป็นกลไกทางราคาที่ถูกเบอร์สร้างขึ้น

ดังที่กล่าวไว้ในตอนต้นว่าบทความนี้มีได้ต่อต้านปฏิบัติการเศรษฐกิจแบ่งปัน หากแต่ชี้ให้เห็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมในบางแง่มุมเบื้องต้นเท่านั้น แม้จะสามารถนำเสนอการวิเคราะห์โดยละเอียดเนื่องจากข้อจำกัดในการเข้าถึงแหล่งข้อมูลสถิติที่เพียงที่ได้รับการยืนยันความถูกต้อง และข้อจำกัดด้านการพิมพ์ ผู้เขียนเชิญชวนนักวิชาการ ผู้กำหนดนโยบาย นักกฎหมาย ตลอดจนประชาชนที่ได้รับผลกระทบหรือผลพวงจากปฏิบัติการนี้ ให้มีส่วนร่วม ในการตั้งข้อสังเกต ตรวจสอบ ตั้งคำถาม หาคำตอบ พัฒนาปรับปรุงรูปแบบการประกอบธุรกิจที่อาศัยแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน ให้เกิดความโปร่งใส แก้ไขและป้องกัน “มลภาวะทางเศรษฐกิจและสังคม” อันเป็นผลพวงจากแนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน

## เอกสารอ้างอิง

- [1] G. M. Eckhardt and F. Bardhi. 2015. *The Sharing Economy Isn't About Sharing at All*. Retrieved 3 April 2017 from <https://hbr.org/2015/01/the-sharingeconomy-isnt-about-sharing-at-all>
- [2] M. Malhotra and M. Van Alstyne, “The Dark Side of the Sharing Economy and How to Lighten It,” *Communications of the ACM*, vol. 57, pp. 24-27, 2015.
- [3] G. Ritzer. 2014. *The “Sharing” Economy, Uber, and the Triumph of Neo-Liberalism*. Retrieved 1 April 2017 from





<https://georgeritzer.wordpress.com/2014/11/05/the-sharing-economy-uber-and-the-triumph-of-neo-liberalism/>

- [4] C. Rowley and F. Schneider. *The Encyclopedia of Public Choice*, 1<sup>st</sup> ed. pp.937-940. New York, USA: Springer, 2004
- [5] ประชาชาติธุรกิจ. 2559. แอปเรียก "แท็กซี่" คึกคัก "อูเบอร์-แกร็บ" เร่งเกม "อีซีแท็กซี่" ถอย. สืบค้นวันที่ 1 เมษายน 2560 จาก [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1455179161](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1455179161)
- [6] Uber. 2017. *Drive with Uber in Thailand, Make Money on Your Schedule*. Retrieved 1 April 2017 from <https://www.uber.com/th/drive>

