

จาก นักวิจัย สู่นักพัฒนา

ปั้น 'All Thai Taxi' ทำชนต่างชาติ

สัมภาษณ์

การคิดแอปพลิเคชันนั้นมาลึกลับอย่าง จะว่าง่ายก็ง่าย จะว่ายากก็ยาก (มาก) ที่ว่าง่ายหมายถึงมองจาก สิ่งใกล้ตัวที่จำเป็นต้องใช้ในชีวิตประจำวัน ก็ได้ คิดได้แล้วก็ต้อง (รับ) ทำ ใคร ๆ ก็คิด ได้ไม่ต่างกัน เมื่อออกมาก็ต้องคิดว่า จะ ขยับขยาย-พัฒนา-ต่อยอดสิ่งที่มีให้เติบโต ต่อเนื่องท่ามกลางการแข่งขันได้อย่างไร

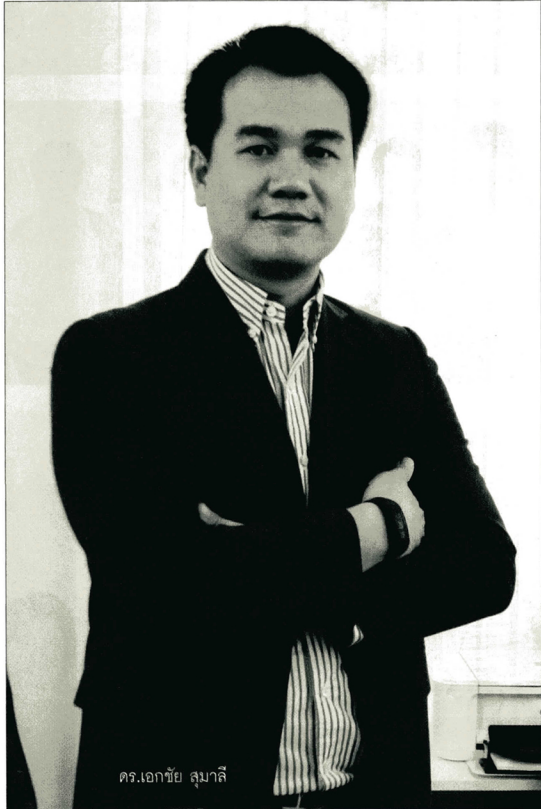
ตัวอย่างแอปพลิเคชัน "เรียกแท็กซี่" ที่มี บิ๊กเพลย์เออร์ข้ามชาติเข้ามาขายตลาดในบ้านเราด้วยความคิดก็ยังไม่แน่ว่า จะ มีบริษัทไทยคิดทำขึ้นมาแข่งกับ

"ประชาชาติธุรกิจ" มีโอกาสพูดคุยกับ "ดร.เอกชัย สุมาลี" หัวหน้าทีมพัฒนาระบบ แท็กซี่อัจฉริยะ "ออลไทยแท็กซี่" ดังนี้

- เป็นนักวิจัยด้านระบบขนส่งคมนาคม ตั้งแต่ปริญญาโทถึงเอก เคยเป็นทีม สร้างระบบคำนวณระยะเวลาเดินทางใน อุโมงค์ที่ฮ่องกง ทำให้เห็นเทคโนโลยีด้าน คมนาคมมาเยอะ จะต้องการเป็นหนึ่งใน ทีมช่วยพัฒนาระบบคมนาคมของไทยให้ ดีกว่านี้ ปัจจุบันทั้งถนนและระบบขนส่ง สาธารณะในบ้านเราไม่ได้พัฒนาตามที่ ควรจะเป็น แม้จะเริ่มสร้างมานานแล้ว

จึงตัดสินใจกลับมาเมืองไทย ก่อตั้งศูนย์วิจัย เมือง (สมาร์ทซิตี) ที่สถาบันเทคโนโลยี พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) รับงานวิจัยการใช้ระบบคมนาคมยุคใหม่ และพัฒนานักศึกษาให้เรียนรู้เรื่องมากขึ้น เรียกว่าทั้งคอมพิวเตอร์เข้ามาได้ อยู่ โบนัสเงินเดือน 6 หลัก มาเมืองไทยเหมือน เริ่มใหม่ คือ หลังเรียนจบที่ สจล. สาขา วิศวกรรมโยธาแล้วก็ไปต่อปริญญาโท-เอก ที่อังกฤษด้านระบบคมนาคม มีบริษัทให้ คำปรึกษาด้านคมนาคม มีลูกค้า เช่น การ ทางพิเศษฯ ที่ทำระบบเซ็นเซอร์รายงาน สภาพการจราจรบนทางด่วนกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นต้น

- ระบบคมนาคมของไทยต่างกับที่อื่น ในประเทศที่เคยไปทำระบบคมนาคมให้ ทุกที่มองความรู้และเทคโนโลยีเป็นหลัก แต่ ในไทยมีเทคโนโลยีแล้วแต่ไทย ไม่มีคอนเนกชัน ก็เท่ากับศูนย์ ผิดก็ด้วย เช่น โครงการเชิด สภาพจราจรบนทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์ ดี กว่าจะอธิบายให้ผู้มีอำนาจเข้าใจค่อนข้าง ยาก แต่พอเข้าใจก็พร้อมลงทุน
- ระบบคมนาคมบ้านเราต้องแก้อะไรบ้าง เรื่องกฎระเบียบวินัยจราจร และเรื่อง



ดร.เอกชัย สุมาลี

ความรู้ความเข้าใจในการบริการจราจร ในเชิงปฏิบัติ เช่น Cycle Time หรือ ตัวนับเวลาสัญญาณไฟจราจรในไทยมานับ โยนแต่ตำรวจจราจร เขาคิดว่าดี เปิดตรวจ เดี่ยวรถไปหมดเลยไม่ต้องมารอ จริ่ง ๆ แล้วช่วงไฟแดงจึงจะยาวไปลืออีกฝั่ง ถ้าต่างประเทศจะมีทฤษฎีกำหนด Cycle Time จากเขียวแล้วกลับมาเขียวอีกรอบไม่ ควรเกิน 180 วินาที

เจาะไปที่กรุงเทพฯ จริ่ง ๆ ฝั่งเมือง เราไม่เอื้อต่อการทำระบบจราจร ถ้าจะทำ รัฐและเอกชนควรช่วยพัฒนาความเจริญ รอบ ๆ สถานี เช่น ทำอุโมงค์ใต้ดินเพื่อ ให้การเดินทางไปยังสถานีง่ายและเย็นขึ้น

- เข้ามาทำออลไทยแท็กซี่ได้อย่างไร จากการแนะนำของผู้ใหญ่ในวงกว้าง ไม่เช่นนั้นผมคงไม่รู้จักคุณอนันต์ (อนันต์ วงศ์เบญจรัตน์) ประธานกรรมการ บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด พอได้คุยกันก็พบว่า มีความฝันที่จะให้บริการแท็กซี่ที่ดีกว่า ปัจจุบัน แต่ต้องยกระดับทั้งงานบริหารและ การบริการ หรือทำอย่างไรถึงจะมีบริการที่

ขับเคลื่อนผ่านเทคโนโลยีได้ มีการบริหาร จัดการเป็นระบบ ทั้งผู้ให้บริการ, คนขับรถ และผู้ใช้งาน

คุณอนันต์ถามผมว่า ของจริงหรือเปล่า ผมก็ตอบไปว่าผมก็มีความฝันและทาคณิต คำนวณว่าฉัน แน่นที่บริการจริง ๆ รายได้ ค่อยว่ากัน

- แล้วทำไมไม่ต้องออลไทยแท็กซี่ ชื่อนี้มาจากผม และคุณอนันต์ช่วยกันตั้ง อยากรู้บริการนี้เป็นบริการโดยคนไทย เพื่อคนไทย และทุกอย่างต้องผลิตใน ไทยทั้งหมด

โจทย์ที่คิดออกมา ประกอบด้วย 7 ข้อ คือ 1.ต้องมีระบบของแท็กซี่ขึ้นมา 2.สามารถบริหารจัดการรถได้ในรูปแบบ บริษัท 3.สามารถดูแลพฤติกรรมคนใช้ เช่น เพเล็ง 4.สามารถดูแลพฤติกรรมคน ขับได้ 5.มีการกระจายจุดพักรถอย่างไร ให้เป็นระบบ 6.คนขับและรถต้องมีการ ปรับเปลี่ยนกันทุกวัน และ 7.ลูกค้าต้อง สามารถเข้าถึงบริการได้หลายช่องทาง ทั้งหมดนี้ใช้เงินลงทุนมหาศาล ผ่าน

ระบบหลังบ้าน และรถแท็กซี่โดยตัว ฟรีล 500 คัน 1 คันเปล่า ๆ ก็ 1.2 ล้านแล้ว

- การทำงานของระบบเป็นอย่างไร 2 ส่วน คือ ซอฟต์แวร์หลังบ้าน และ ติดตั้งในรถ เพื่อส่งงานในแต่ละคันวิ่งไป รับผู้โดยสาร บอกจุดจอดรถกว่า 100 จุด ทั่วกรุงเทพฯ ที่ใกล้ที่สุด เพื่อให้ไม่มีแท็กซี่ ติรรถเปล่า จุดนี้ทำให้เกิดการสิ้นเปลือง น้ำมัน ซึ่งแท็กซี่ปัจจุบันใช้เวลาแต่ละกะติ รรถเปล่า 50-60% การมีจุดจอดรถจำนวน มากยังลดปัญหาเปลี่ยนกะของแท็กซี่อีก ด้วย ซอฟต์แวร์จะสั่งให้ผู้ขับรถไปรับแท็กซี่ ในจุดต่าง ๆ เมื่อถึงเวลาเข้ากะ

ส่วนฮาร์ดแวร์เน้นไปที่อุปกรณ์รถยนต์ เช่น ระบบส่งสัญญาณจีพีเอส และข้อมูล รถในขณะนั้น เชื่อมต่อกับกล่องอัจฉริยะ ในเครื่องยนต์ (ECU) รายงานตั้งแต่รถขับ หรือหยุดนิ่ง นำมาขึ้นแพลตฟอร์ม

ในรถประกอบด้วยแท็บเล็ตเป็นตัวกลาง ติดต่อกับผู้โดยสาร มีการคำนวณราคา ค่าโดยสารเหมือนมิเตอร์แท็กซี่ทั่วไป คือ เริ่มต้น 35 บาท มีมิเตอร์ติด

การติดต่อสื่อสารระหว่างรถกับศูนย์กลาง ทำผ่านเทคโนโลยี 3G จุดนี้ลงทุนค่า แอร์โทรมมหาศาล ฝั่งผู้โดยสารเรียกใช้ผ่าน แอป All Thai Taxi และไอโอเอส คิดค่า บริการเพิ่ม 20 บาท/ครั้ง รวมถึงถ้าเจอ แท็กซี่เปล่าในรถเรียกได้ ไม่คิดค่าบริการเพิ่ม

- เริ่มให้บริการจริงเมื่อไร พ.ค.ที่ผ่านมา มีรถแท็กซี่ออกมาให้ บริการ 100 คัน วิ่งทั่วกรุงเทพฯ 24 ชม. ในสัปดาห์จะมี 500 คัน ตีมาดึกการเรียก เยอะ ผู้บริโภคคอยกดของใหม่ ค่อนข้าง มั่นใจว่า ผู้ใช้ให้บริการต่างชาติได้ แต่ที่ สำคัญกว่าคือเป็นหนึ่งในตัวผลักดันให้ การคมนาคมขนส่งไทยเดินหน้าเข้าสู่ความ เป็นดิจิทัลได้เต็มประสิทธิภาพ

- อุปสรรคในการบริการมีอะไรบ้าง ไม่เยอะ เพราะผู้บริโภคเริ่มเรียนรู้ เทคโนโลยีมากขึ้น แต่ฝั่งผู้ขับแท็กซี่มีบ้าง เช่น ไม่ยอมกดมิเตอร์เวลารับงาน หรือ ขอบวิ่งรถเปล่าไปรับ แทนที่จะรายงานจาก ศูนย์กลางเราจึงต้องให้ความรู้ผู้ขับ

- การแข่งขันจะเพิ่มขึ้น กลุ่มผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเรียก รถแท็กซี่แต่ละรายยังมีรถในระบบราว 1% ของรถที่วิ่งอยู่แสนคัน ดังนั้นโอกาสค่อนข้าง เปิดกว้าง แต่ผมแบ่งผู้จ้างผู้บริโภคนำ และให้ผู้ขับเข้ามาในระบบก็เป็นเรื่องที่ ทุกเจ้าต้องทำเป็นปกติ จุดสำคัญคือบริการ ต้องดี ราคาคุ้มค่า