



ผลศึกษาขึ้นค่าธรรมเนียมโดยสารทั่วไทย

●เก็บถูกกว่าทุน33%ทยอยปรับ



เมื่อเวลา 09.30 น. วันที่ 20 มิ.ย. ที่โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ นายเชิดชัย สำนักรัตนากร รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก(ขบ.) เป็นประธานเปิดงานสัมมนาและรับฟังความคิดเห็นผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง ครั้งที่ 2 โครงการศึกษาการพัฒนาความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนการประกอบการและแนวทางการอุดหนุน (Subsidy)

นายเชิดชัย กล่าวว่า การปรับโครงสร้างค่าโดยสารรถประจำทางในภาพรวมทั้งหมดทั้งขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) รถร่วมเอกชน บริษัทขนส่งจำกัด หรือ บขส. และรถโดยสารของภาคเอกชน คาดว่าจะสรุปรายละเอียดเสนอคณะกรรมการขบ.พิจารณาภายในเดือน ก.ค.นี้ ก่อนส่งต่อกระทรวงคมนาคมเดือนเดียวกัน

หลังจากที่ผู้ประกอบการเสนอขอปรับราคาแต่กระทรวงคมนาคมขอให้อรรถการศึกษาในภาพรวมก่อน

ทั้งนี้ค่าโดยสารปัจจุบันไม่สะท้อนและต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง หากต้องปรับราคาจะใช้อัตราแบบขั้นบันได ทยอยขึ้นค่าโดยสารไม่ให้กระทบประชาชนเช่นเดียวกับต่างประเทศ พร้อมหาแนวทางอุดหนุนผู้ประกอบการด้านอื่นด้วย เช่น ช่วยเหลือต้นทุนค่าเชื้อเพลิง

รศ.ดร.เอกชัย สุมาลี คณะกรรมการที่ปรึกษาด้านการปรับโครงสร้างค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง(สจล.) กล่าวว่า เมื่อค่าโดยสารไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงซึ่งเพิ่มขึ้นทั้งค่าเชื้อเพลิง ค่าจ้างและค่าซ่อม ส่งผลให้ต้องลดต้นทุนดำเนินธุรกิจเดินรถจนคุณภาพตกต่ำประชาชนไม่ใช้บริการทำให้กระทบรายได้สุดท้ายต้องทยอยเลิกกิจการ จากการศึกษาต้นทุนรถเมล์ปรับ

อากาศขนาด 12 เมตร อนาคตส่วนใหญ่จะใช้รถประเภทนี้เพื่อบำรุงค่าโดยสารมาตรฐานปัจจุบันที่ควรจะเป็น 32.75% แบ่งเป็นประเภทซีเอ็นจีค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคนปัจจุบันที่ 15.80 บาท/กม. ที่ควรจะเป็น 23.49 บาท ขณะที่ดีเซลเฉลี่ยต่อคนอยู่ที่



21.88 บาท ควรจะเป็น 29.58 บาท แตกต่างกันถึง 26% ส่งผลให้รายได้ต่ำกว่าค่ามาตรฐานถึง 33% จากที่ควรจะเป็น 7,500 บาทต่อวัน มีรายได้รวม 5,000 บาทต่อวัน

รศ.ดร.เอกชัย กล่าวคือว่า การปรับราคาให้ใกล้เคียงมาตรฐานต้องมาพร้อมกับการยกระดับรถเมล์ อาทิ ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยและคุณภาพบริการที่ดีขึ้น ค่าโดยสารในอนาคตที่ควรจะเป็นปรับเพิ่มขึ้นราว 10-15% เพื่อเอื้อผู้ประกอบการอยู่ได้ ทั้งนี้จะเสนอรัฐบาลออกนโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการในการเปลี่ยนผ่านไปสู่เส้นทางปฏิรูป 269 คัน เช่น เงินกู้ดอกเบี้ยพิเศษจากแบงก์รัฐ เพื่อลงทุนเพิ่มส่งเสริมอุตสาหกรรม ขนยนต์ให้รับรองการผลิตสีเขียวและตัวถังในประเทศจะช่วยลดต้นทุนการซื้อรถเมล์ใหม่ได้ทันที 40-50% จากคันละ 3.5-4 ล้านบาท

นอกจากนี้ควรส่งเสริมสิทธิพิเศษทางการเงินเพื่อจูงใจผู้ประกอบการรวมกลุ่มเป็นนิติบุคคลหรือสหกรณ์ เพื่ออำนวยความสะดวกการเงินลงทุนเพิ่มจากสถาบันการเงิน

ส่วน ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) กล่าวว่า การช่วยเหลือผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะเป็นสิ่งที่รัฐบาลควรส่งเสริมเพราะเป็นงานบริการที่มีผล

ต่อคุณภาพชีวิตประชาชนโดยตรง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ควรบรรจุธุรกิจการเดินรถเป็นหนึ่งในกิจการที่ส่งเสริมการลงทุนด้วย อาทิ ยกเว้นภาษีการนำเข้าวัสดุเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ผลิต เช่น รถเมล์ตลอดจนการยกเว้นภาษีรายได้นิติบุคคลในช่วงแรกที่ก่อตั้งกิจการ 5-7 ปีแรก เป็นต้น.