

ทிட்டอาร์ไอเปิดสูตรคำนวณเหมาะสมคนไทย ชงตัวรถไฟฟ้า เทียวละ30บ.

เผยารบ.ตลอดสายรัฐห้าม บนเส้นทางรางเร่งทีมศึกษา เอกชนรอกุญหาแนวทาง

ทிட்டอาร์ไอรับลูก “ศักดิ์สยาม” หนุนตัวรถไฟฟ้า
เทียวละ 30 บาท ชี้ 15 บาทตลอดสายรัฐต้อง
ชดเชยให้เอกชนอ่วม ด้าน ขร.เสนอดังกรรมการ
พัฒนาโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร ด้านบีทีเอส
พร้อมคุ้ยรัฐหาแนวทาง

อ่านต่อหน้า 16

ตัวรถไฟฟ้า

จากกรณีนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม ระบุว่าหลังจากรัฐบาลแถลงนโยบายต่อรัฐสภาแล้วจะมีข่าวดีการลดค่าโดยสารขนส่งทุกระบบ ที่ถือเป็นนโยบายของพรรคร่วมรัฐบาล โดยคาดว่าจะเรื่องลดค่าโดยสารสาธารณะจะเห็นผลเป็นรูปธรรมภายในปีนี้ และจะมอบนโยบายให้หน่วยงานกระทรวงคมนาคมไปหาแนวทางในการลดค่าโดยสารขนส่งระบบต่างๆ ที่ชัดเจนด้วย โดยพรรคประชาธิปัตย์ ซึ่งเป็นพรรคร่วมรัฐบาล มีนโยบายเรื่องค่ารถไฟฟ้า 15 บาทตลอดสาย ก็จะนำมาร่วมดำเนินการในนโยบายรัฐบาลและของกระทรวงคมนาคมด้วย ซึ่งเป้าหมายสำคัญคือต้องลดค่าครองชีพให้ประชาชนได้ประโยชน์มากที่สุด

ล่าสุดเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม นายสุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัย ด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) เปิดเผยถึงประเด็นลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าและมีการพูดถึงตัวเลขราคา 15 บาทตลอดสายว่า ในส่วนของทีดีอาร์ไอเห็นว่าการกำหนดราคา

ค่าโดยสารเท่าไรจึงจะเหมาะสม จำเป็นต้องศึกษาจากองค์ประกอบรอบด้าน เช่น ฐานรายได้ต่อเดือนของผู้ใช้บริการ รายละเอียดของโครงข่ายเส้นทาง และอื่นๆ ยกตัวอย่างเช่น ฐานข้อมูลในต่างประเทศ ต้นทุนค่าเดินทางในระบบรถไฟฟ้าที่ประชาชนต้องจ่ายต่อเดือน ที่สิงคโปร์ ค่าเดินทางจะอยู่ที่ 4-5% โดยในส่วนของคนไทยนั้นข้อมูลเบื้องต้นค่าโดยสารเดินทางไปกลับต่อวันของรถไฟฟ้าไม่ควรเกิน 100 บาท เมื่อวางเป็นโจทย์แล้วมาคิดต่อว่าถ้าค่าเฉลี่ยของรถไฟฟ้าเดินทางต่อเที่ยวอยู่ที่ 30 บาท หรือไปกลับวันละไม่เกิน 60 บาท ประชาชนที่มีฐานเงินเดือนประมาณเดือนละ 18,000 บาท มีต้นทุนค่าโดยสารต่อเดือนประมาณ 1,200 บาท ถือเป็นต้นทุนที่ผู้ให้บริการจะพอแบกรับไหว

“ประเมินเบื้องต้นว่าค่าเดินทางระบบรถไฟฟ้าทั้งโครงข่าย 30 บาทต่อเที่ยว ถือเป็นราคาที่เหมาะสม” นายสุเมธ กล่าว และว่าทั้งนี้ยอมรับว่าการกำหนดราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่ต้องนำไปสู่การชดเชยให้แก่เอกชนผู้ถือสัมปทานนั้น ต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบอยู่ในพื้นฐานที่ไม่เป็นภาระมาก

เกินไป ส่วนประเด็นว่าหากมีการกำหนดกรอบค่าโดยสารไม่ว่าจะเป็น 15 บาทต่อเที่ยว หรือ 30 บาทต่อเที่ยว ในส่วนสัมปทานเดินรถไฟฟ้าที่ภาครัฐกับเอกชนมีในปัจจุบันจะต้องจ่ายชดเชยมากแค่ไหนนั้น อย่างกรณีกำหนดค่าโดยสารต่อเที่ยว 15 บาทนั้น คิดง่ายๆ ว่าหากคำนวณจากผู้โดยสาร เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอสวันละ 8 แสนคน รถไฟฟ้าใต้ดิน 3 แสนคน รถไฟฟ้าสีม่วงอีก 1 แสนคน แอร์พอร์ตลิงก์ 1 แสนคน ไปคำนวณกับค่าโดยสารเฉลี่ยของผู้โดยสารปัจจุบันคนละ 30 บาท เห็นชัดเจนว่าจะต้องไปชดเชยให้แก่การเดินทางของประชาชนเฉลี่ยคนละ 15 บาทต่อวัน ส่วนนี้ถือว่าเป็นภาระค่อนข้างหนัก

นายสุเมธ กล่าวอีกว่า นอกจากนี้ยังมีประเด็นอื่นที่ต้องศึกษาในรายละเอียด เช่น การนำระบบตั๋วพิเศษ เช่น ตั๋วรายสัปดาห์ ตั๋วเดือน มาเป็นกลไกช่วยลดภาระให้แก่ประชาชน นอกจากนี้การปรับลดค่าโดยสารทำให้มีผู้ใช้บริการจำนวนมากขึ้นก็จะนำไปสู่การปรับโครงสร้างที่อยู่อาศัยภายในเมืองตามแนวรถไฟฟ้าด้วย ขณะที่ประเด็นกรมการขนส่งทางรางมีการศึกษาว่าการชดเชย

ต้นทุนค่าเดินทางให้แก่ประชาชนนั้นจะดำเนินการลักษณะนำเงินภาษีท้องถิ่นหรือมีการตั้งกองทุนแบบใดจึงจะเหมาะสม ถือว่าเป็นเรื่องต้องไปศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมด้วย

ด้านนายสรยุทธ ทรงศิริ โส อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.) กล่าวว่า การที่รัฐบาลต้องการลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่ประชาชน คงต้องรอฟังนโยบายที่ชัดเจนจาก รมว.คมนาคมก่อน หลังจากนั้นจึงจะหารือร่วมระหว่างกรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบราง อาทิ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทั้งนี้เบื้องต้นมองว่าการที่ค่าโดยสารรถไฟฟ้าจะเหลือ 15 บาทตลอดสาย สามารถทำได้ แต่คงทำในส่วนของการเดินทางโดยภาครัฐ เช่น รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-เตาปูน) หรือ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ของ รฟท. ขณะที่การเดินทางในส่วนของการเอกชน เนื่องจากมีการทำสัญญาเดินรถอยู่ ดังนั้นต้องดูว่าจะมีรูปแบบใดที่จะสามารถทำได้บ้าง

“ตอนนี้กรมการขนส่งทางรางกำลังศึกษาเรื่องนี้อยู่ เพราะที่ผ่านมาประชาชนร้องเรียนมามากกว่าค่าโดยสารรถไฟฟ้าของไทยแพง และมองว่าหากจะเริ่มปรับลดค่าโดยสาร ตอนนี้รถไฟฟ้าสายสีม่วงมีผู้โดยสารใช้บริการน้อยอยู่ หากปรับลดค่าโดยสารลง อาจจะดึงดูดให้ประชาชนมาใช้บริการมากขึ้น ซึ่งเมื่อมีคนมาใช้บริการมากขึ้น รายได้ก็จะเพิ่มมากขึ้น จนอาจจะไม่ได้เสียรายได้เลย”

นายสรยุทธกล่าว และว่า นอกจากนี้ ขร.ได้ส่งเรื่องผ่านนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม ให้เสนอ รมว.คมนาคม เพื่อพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างอัตราค่าโดยสารการขนส่งทางราง ประกอบด้วย ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม ขร. และกระทรวงการคลัง มีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน เพื่อพิจารณามาตรการสนับสนุนโครงสร้างอัตราค่าโดยสารของรัฐบาล และนำไปปฏิบัติต่อไป

ขณะที่ นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. กล่าวว่า รฟม.จะรอความชัดเจนนโยบาย

ของกระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นกรอบการดำเนินการ เนื่องจากสัญญาสัมปทานในอดีต เช่น โครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงิน หัวลำโพง-เตาปูน ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้ถือสัมปทาน รวมถึงอยู่ระหว่างก่อสร้างซึ่งลงนามไปแล้ว ทั้งรถไฟฟ้าสีชมพู มีนบุรี-แคราย และสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง หากภาครัฐมีนโยบายกำหนดกรอบเก็บค่าโดยสารไม่เกินราคาที่กำหนด 15 บาท หรือเท่าใดก็ได้แล้วแต่ ก็ต้องนำไปเป็นประเด็นที่ต้องเจรจากับเอกชนคู่สัมปทาน เพราะเป็นเรื่องปกติ เมื่อรายได้เอกชนลดลงจะมีการถกหาแนวทางที่ภาครัฐชดเชยให้แก่ผู้ประกอบการแน่นอน ทั้งนี้ ยอมรับว่าเมื่อกระทรวงคมนาคมให้นโยบายชัดเจนแล้วก็พร้อมเจรจากับผู้ประกอบการ ส่วนจะได้ข้อสรุปอย่างไรคงต้องพิจารณาข้อเรียกร้องของผู้ประกอบการที่จะมีเสนอมาร่วมด้วย

อย่างไรก็ตามหากดำเนินการในส่วนของการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูนที่เปิดให้เอกชนร่วมลงทุนในลักษณะที่พีพีกรอสคอสต์ โดย รฟม.จ้างเอกชนเก็บค่าโดยสาร และส่งมอบเงินทั้งหมดให้ รฟม. ผลกระทบก็จะตกอยู่กับ รฟม.ที่จะมีรายได้ที่ลดลง ก็จะต้องมีการชดเชยประมาณมาชดเชยกับรายได้ที่หายไป

นายอานันท์ อภาภิรม ประธานคณะกรรมการที่ปรึกษา บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอส กล่าวว่า ที่ผ่านมาทุกรัฐบาลมีความพยายามที่จะเข้ามาปรับลดค่าโดยสารแต่ต้องดูความเป็นไปได้ว่าจะทำอย่างไร ซึ่งในส่วนของการภาคเอกชนพร้อมที่จะปฏิบัติตามนโยบายรัฐเท่าที่จะเป็นไปได้ ส่วนแนวทางจะปรับราคาค่าโดยสารลงมาเหลือเท่าไรนั้น เป็นเรื่องที่ต้องมาคุยหารือร่วมกันก่อน ทั้งกระทรวงคมนาคม และผู้ให้บริการรถไฟฟ้าทั้ง 2 ระบบ คือ บีทีเอส และบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีอีเอ็ม ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน นอกจากการหารือแนวทางปรับลดค่าโดยสารแล้ว ต้องหารือด้วยว่าภาครัฐจะช่วยสนับสนุนผู้ประกอบการอย่างไร