



คาร์ลไฟฟ้าไทยแพงหูฉี่ คนจนหมดสิทธิ์ใช้บริการ

นายสุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) เปิดเผยว่าที่ตึกรามมองว่าปัญหาที่กรมการขนส่งทางรางต้องเร่งเข้ามาแก้ไขปัญหาระบบรางเพื่อประชาชนนั้น สิ่งเร่งด่วนที่ต้องทำคือการควบคุมคาร์ลไฟฟ้าในเมืองหลวงและโครงการเกี่ยวเนื่องจากการเก็บข้อมูลพบว่าคาร์ลไฟฟ้าในเมืองนั้นแพงเกินไปกว่ากำลังซื้อของผู้มีรายได้ต่ำ ส่งผลให้ผู้ใช้บริการเป็นกลุ่มคนรายได้ปานกลางและรายได้สูง แต่คนจนกลับใช้บริการไม่ได้ สอดคล้องกับผลการศึกษาที่พบว่าคาร์ลไฟฟ้าในเมืองหลวงของไทยนั้นสูงกว่าคาร์ลไฟฟ้าในประเทศสิงคโปร์มากกว่า 20% แม้ว่าสิงคโปร์จะมีการปรับคาร์ลไฟฟ้าตามขนาดเศรษฐกิจใหม่และรายได้ประชากรแล้วแต่กลับพบว่าคาร์ลไฟฟ้าไทยยังแพงกว่า

ดังนั้นรัฐบาลต้องศึกษาโมเดลของต่างประเทศในการควบคุมค่าโดยสาร เช่น โมเดลของประเทศญี่ปุ่นที่มีการยกเว้นค่าแรกเข้าเมื่อเปลี่ยนเส้นทางรถไฟ หรือการใช้ระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) เพื่อลดค่าบริการขนส่งสาธารณะ เช่น ขึ้นรถไฟแล้วสามารถลดคาร์ลได้ถึง 50% จึงส่งผลให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ซับซ้อนหรือการเดินทางไกลมีอัตราค่าโดยสารที่ถูกกว่าของประเทศไทย

นายสุเมธ กล่าวต่อว่า รัฐบาลต้องกลับมาทบทวนว่าควรให้ความสำคัญกับเรื่องรถไฟเพื่อแก้ปัญหาจราจรหรือไม่ ในแต่ละปีรัฐบาลอัดฉีดเงินอุดหนุนภาคท่องเที่ยวปีละ 1 หมื่น-2 หมื่นบาท/คน แต่เรื่องรถไฟเป็นสิ่งที่ลืมนั่น คงจะดีหากมีการส่งเสริมให้นำบัตรลดไฟฟ้ามาลดหย่อนภาษีได้ เพราะผลศึกษาพบว่าอัตราค่าใช้จ่ายรถไฟเฉลี่ยอยู่ที่เดือนละ 1,000 บาท/คน ดังนั้นการลดหย่อนภาษีปีละ 1 หมื่นบาทเป็นเรื่องที่น่าจะทำได้ ถ้ารัฐบาลเห็นความสำคัญ

นอกจากนี้รัฐบาลควรทบทวนการส่งเสริมผู้มีรายได้ต่ำใช้รถไฟผ่านบัตรสวัสดิการนั้นที่ตึกรามมองว่า 500 บาท/เดือนยังไม่เพียงพอและไม่สอดคล้องกับคาร์ลไฟฟ้าที่เฉลี่ยต่อเที่ยว

อยู่ที่ 30-40 บาท ดังนั้นรัฐบาลอาจต้องพิจารณาเพิ่มวงเงินเป็น 700-800 บาท/เดือน ให้เหมาะสมกับศักยภาพรายได้

อย่างไรก็ตามเงื่อนไขค่าโดยสารมีรายละเอียดที่ต้องพูดคุยกับเอกชนหลายด้าน เช่น สัญญาสัมปทานของผู้เดินรถรายเดิม เป็นต้น นอกจากนี้ที่ตึกรามมองว่าเรื่องเร่งด่วนอีกประเด็นคือการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟในต่างจังหวัด ปัจจุบันเกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก ที่ผ่านมารัฐบาลพยายามทำผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่ก็ต้องเจอปัญหาความล่าช้า เมื่อมีกรมการขนส่งทางรางแล้วควรจะมีหน้าที่เข้ามากำกับดูแลแก้ปัญหาโดยตรง

ด้านนายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าวว่า การจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเน้นนโยบาย 5 ด้าน ประกอบด้วย 1. พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานทางราง 2. มาตรการความปลอดภัย 3. โครงสร้างค่าโดยสาร 4. การออกใบอนุญาต และ 5. ส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งและดูแลประชาชน ทั้งหมดนี้เพื่อประชาชนในการเข้าถึงระบบราง ได้รับคุณภาพบริการที่ดีและค่าโดยสารต้องเป็นธรรม

“ขณะนี้อยู่ระหว่างวางโครงสร้างองค์กรและการรวบรวมข้อมูลเสนอฝ่ายกฎหมายเพื่อขอออกกฎหมาย พ.ร.บ. ขนส่งทางรางต่อไป โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมรัฐสภาภายใต้รัฐบาลชุดใหม่”

นายสรพงศ์กล่าวต่อว่า ส่วนแนวทางในการเข้ามาดูแลเรื่องราคาค่าโดยสารนั้น มีแผนศึกษาหลายรูปแบบ เช่น การลดหย่อนภาษีส่วนบุคคลรายปีสำหรับคาร์ลไฟฟ้า รัฐบาลอุดหนุนค่าโดยสาร (Subsidy) ตลอดจนการส่งเสริมอุดหนุนให้พนักงานบริษัทขนาดใหญ่หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ แต่ทั้งหมดนี้ต้องรอโครงข่ายรถไฟแล้วเสร็จทั้งหมดก่อน นอกจากนี้ยังมีแนวคิดนำเงินภาษีรถยนต์ประจำปีมาอุดหนุนค่าโดยสารรถไฟอีกด้วย ■