

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 13 - พุธ 15 เมษายน 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5244

หน้า: 7(ขวา)

Col.Inch: 87.38

Ad Value: 117,963

PRValue (x3): 353,889

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รัฐสานฝันนั่งรถไฟฟ้าราคาถูกลง 'ตัวเที่ยว' 300 บาท/เดือน

ด้วยระบบรถไฟฟ้าของประชาชนในระยะยาว

2.ศึกษามาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าหรือระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ลดหย่อนภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล และบริษัทต่าง ๆ มีนโยบายส่งเสริมให้พนักงานเดินทางด้วยรถไฟฟ้าและระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ และนำมาเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับลดหย่อนภาษีนิติบุคคลได้ เป็นต้น

คลอດตัวเดือนราคาถูกลง 300 บาท

3.ส่งเสริมให้ผู้ที่ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ใช้บริการรถไฟฟ้า ช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย จะศึกษาเพิ่มเติมวงเงินการเดินทางด้วยรถเมล์และรถไฟฟ้าในบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ จากเดิมกำหนดวงเงินไว้ที่ 500 บาท/เดือน ควรแยกเป็นรถเมล์ 500 บาท/เดือน และรถไฟฟ้า 300 บาท/เดือน และควรกำหนดให้ซื้อบัตรโดยสารรายเดือนแบบจำกัดจำนวนเที่ยว (ตัวเดือน) 300 บาท จำนวน 20 เที่ยวจากผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้า

และ **4.ส่งเสริมการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าของข้าราชการ** โดยศึกษาแนวทางการเบิกค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการโดยใช้ระบบรถไฟฟ้า และเบิกค่าใช้จ่ายได้ตามจริงให้สอดคล้องกับ พ.ร.ฎ.ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ (ฉบับที่ 9) 2560 "ที่ประชุมได้รับทราบมาตรการทั้งหมดแล้ว ส่วนแนวทางดำเนินการในระยะยาว มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังศึกษาร่วมกันต่อไป" แหล่งข่าวกล่าว

TDRi แะมองทั้งระบบ

ด้าน **ดร.สุเมธ องกิตติกุล** ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) กล่าวว่า "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ควรไม่ควรมองแค่การลดค่าโดยสารเฉพาะรถไฟฟ้า ควรมองให้ครอบคลุมไปถึงระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ เช่น รถเมล์ เพราะอยู่ในประเภทเดียวกัน

และมาตรการที่จะศึกษาในระยะยาว ยังเป็นการผสมผสานระหว่างมาตรการระยะสั้นและระยะยาว เช่น กรณีจูงใจด้านภาษี ซึ่งที่ผ่านมารัฐบาลมักจะมีมาตรการลดหย่อนด้านภาษีอยู่แล้วและทำได้ทันที อย่างนโยบายซื้อช่วยชาติที่เปิดให้มีการลดหย่อนภาษีได้สูงสุด 15,000 บาท หรือนโยบายเที่ยวเมืองรอง ถ้าจะมีมาตรการภาษีจูงใจให้คนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ภาวว่ารัฐบาลทำได้ไหม เชื่อว่าทำได้

ส่วนการจัดตั้งกองทุนอุดหนุนค่าโดยสารในต่างประเทศมีโมเดล 2 แบบ คือ 1.ใช้งบประมาณรายจ่ายประจำปีอุดหนุน ซึ่งในต่างประเทศต้นทุนในการให้บริการจะมากกว่ารายได้ที่จัดเก็บประมาณ 30-40% ส่วนนี้รัฐจะต้องเป็นผู้อุดหนุนในลักษณะงบประมาณประจำ หากใช้แนวทางนี้ระบบงบประมาณของไทยในปัจจุบันมีความพร้อมแค่ไหน

และ 2.ในรูปแบบกองทุน เช่น กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ระบบประกันสุขภาพถ้วนหน้าอย่างประกันสังคม เป็นต้น หากจะดำเนินการในรูปแบบนี้รัฐบาลจะบริหารอย่างไร และจะนำรายได้จากไหนมา เพราะการอุดหนุนระบบรถไฟฟ้าที่คนกรุงเทพฯ และปริมณฑลประมาณ 3-4 จังหวัดได้ประโยชน์นั้น การนำงบประมาณมาใส่ลงไปจึงต้องตอบให้ได้ว่า คนที่อยู่

ต่างจังหวัดจะได้อะไร จะต้องดูรายละเอียดและวิธีการดำเนินการให้ดี

"ลักษณะของขนส่งสาธารณะยิ่งคนขึ้นเยอะต้นทุนเฉลี่ยต่อคนจะถูกลง รถไฟฟ้าถ้าคนแน่น ค่าโดยสารต้องถูก แต่ถ้าคนน้อยรัฐต้องอุดหนุนจึงกลับมาที่คำถามว่ารัฐบาลจะส่งเสริมให้คนใช้รถไฟฟ้าอย่างไร ซึ่งค่าโดยสารไม่ใช่ปัจจัยเดียว แต่มาคู่กับการบริหารจัดการเมืองด้วย"

ดังนั้น รัฐบาลต้องมีนโยบายเปลี่ยนแปลงจากสนับสนุนให้ใช้รถส่วนบุคคล รถสาธารณะ ซึ่งมันต้องมี turning point เช่น เก็บภาษีน้ำมันสูงขึ้น เก็บค่าผ่านทางด่านต่าง ๆ สูงขึ้น เป็นต้น เพราะไม่งั้นแล้วถ้าจะอุดหนุนในลักษณะนี้รัฐก็ต้องอุดหนุนเพิ่มขึ้นไปเรื่อย ๆ เพราะต้นทุนเฉลี่ยต่อคนจะสูงขึ้นเรื่อย ๆ