

“รฟม.-ขร.” เชียร์ดึง “สี่เขียว” บริหารเอง TDR เนะรื้อสัญญาทำค่าโดยสารกลาง

‘รฟม.-ขร.’ เชียร์ดึง ‘สี่เขียว’ บริหารเอง

ผู้จัดการรายวัน360 - “ภูมิใจไทย” เปิดเวทีชำแหละค่าโดยสารรถไฟฟ้าแพง รฟม.เนะรื้อหมดสัมปทาน “บีทีเอส” ปี 72 รัฐต้องดึงคืน “สายสี่เขียว” บริหารเอง ใช้รายได้หนุนค่าโดยสารให้ถูกลง “ทีดีอาร์ไอ” เนะรื้อทวนสัญญาทุกสาย ทำค่าโดยสารกลาง ปรับขึ้นตามค่าแรงขั้นต่ำ [อ่านต่อหน้า | 4](#)

วานนี้ (4 มี.ค.) ที่พรรคภูมิใจไทย ได้มีการจัดเสวนา “ชำแหละค่ารถไฟฟ้าที่เหมาะสม” โดยมีผู้เข้าร่วมเสวนาได้แก่ นายสิริพงศ์ อังคสกุลเกียรติ ส.ส.ศรีสะเกษ พรรคภูมิใจไทย, นายกิตติพันธ์ ปานจันทร์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (ขร.), นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.), นายคงศักดิ์ ชื่นไกรลาศ ผู้ประสานงานโครงการขนส่งมวลชน มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค, น.ส.สารี อ๋องสมหวัง เลขาธิการสภาองค์กรผู้บริโภค และ นายสุเมธ องกิตติกุล ผอ.วิจัยนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ)

นายกิตติพันธ์ กล่าวตอนหนึ่งว่า เป้าหมายของโครงการรถไฟฟ้าเพื่อให้ประชาชนเดินทางสะดวก ค่าโดยสารต้องไม่แพง โดยทั่วไปกำหนด 3 รูปแบบ คือ คิตราคาเดียว เช่น ปักกิ่ง ค่าโดยสาร 15 บาท หรือ 3 หยวน ขึ้นจากจุดไหนก็ได้, เก็บตามระยะทาง, เก็บตามโซนพื้นที่ในเขตธุรกิจ จะอัตราสูงกว่าพื้นที่นอกเมือง ในประเทศไทยใช้เก็บตามระยะทาง มีค่าแรกเข้า แต่รถไฟฟ้ามีหลายสาย หลายสัญญา การควบคุมจึงเป็นไปได้ยาก ทั้งนี้ยอมรับว่าการดูแลค่าโดยสารยังมีช่องว่าง เนื่องจากต้องรอ พ.ร.บ.การขนส่งทางราง พ.ศ... ซึ่งคาดว่าจะประกาศใช้ได้ภายในปี 64 ซึ่งนอกจากดูแลควบคุมการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าทุกสายได้แล้ว ยังจะมีการกำหนดตัวชี้วัดคุณภาพบริการการคุ้มครองผู้โดยสารในกรณีต่างๆ เช่น รถไฟฟ้าล่าช้า สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ เป็นต้น อีกทั้งจะสามารถใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์

จากพื้นที่ในสถานี รอบสถานี (TOD) 30-40% เพื่อมาสนับสนุนค่าโดยสารได้

ขณะที่ นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่า รฟม. กล่าวว่าโครงการรถไฟฟ้าเป็นการร่วมลงทุนกับเอกชน ตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนฯ ส่วนการกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม.ใช้ผลศึกษา ธนาคารพัฒนาเอเชีย (เอดีบี) ที่ใช้ราคาอ้างอิงจากสมมุติฐานของค่าโดยสารรถไฟฟ้าโดยสารปรับอากาศ ปี 44 เริ่มต้น 8 บาท บวกอีก 10% เป็นอัตราเริ่มต้น 10 บาท (ค่าแรกเข้า) บวกกับค่าโดยสารตามระยะทาง 1.8 บาทต่อกม. และคำนวณจากอัตราเงินเพื่อ กำหนดเป็นค่าโดยสารปีที่เปิดบริการ โดยสายสีน้ำเงิน ระยะทาง 48 กม. ฐานปี 44 จึงกำหนดค่าโดยสารที่ 17 บาท หรือค่าแรกเข้า 14 บาทบวกกับ 3 บาทในการเดินทาง 1 สถานี สูงสุด 42 บาท ขณะที่ใช้สีน้ำเงินเชื่อมต่อกับสีม่วง จะจ่ายค่าแรกเข้าครั้งเดียว ค่าโดยสารสูงสุด 84 บาทเหลือ 70 บาท

“กรณี สัมปทานบีทีเอสจะหมดในปี 72 รัฐจะได้สิทธิ์เป็นเจ้าของอย่างสมบูรณ์ มองว่าเป็นโอกาสที่จะสามารถนำรายได้สายหลักที่มีผู้โดยสาร 8-9 แสนคน จากข้อมูลก่อนวิกฤตโควิด เป็นส่วนที่มีกำไร หรือ Brown Field มาอุดหนุนส่วนใหม่ หรือ Green Field และทำให้ค่าโดยสารรวมถูกลงได้” นายภคพงศ์ กล่าว

ด้าน นายสุเมธ กล่าวเสริมว่า ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าของไทยในอนาคตจะแพงขึ้นเพราะต้องเดินทางเชื่อมต่อหลายสายที่มีค่าแรกเข้า แยกกัน เช่น หากเดินทางจากมีนบุรีมาสยาม ใช้รถไฟฟ้า 3 สาย จ่ายค่าโดยสาร 113 บาท กรณีสีชมพู ต่อเขียว ไม่มีค่าแรกเข้าจะ

จ่ายที่ 99 บาท ซึ่งยังแพงอยู่ดี หากเปรียบเทียบกับสิงคโปร์ ค่าโดยสารรถไฟฟ้าไทยแพงกว่าเท่าตัว โดยสิงคโปร์ ออกแบบค่าโดยสารให้ประชาชนประมาณ 80% ใช้ได้ ส่วนอีก 20% เป็นผู้มีรายได้น้อย รัฐจะช่วยอุดหนุน เช่น มีคูปองสำหรับเดินทาง นอกจากนี้ยังมีราคาสำหรับผู้โดยสารเติมเงินที่ถูกกว่าใช้เงินสดถึง 20% ปัญหารถไฟฟ้าของไทยคือ พยายามคืนทุนภายในสัญญา 30 ปี ทำให้ต้องกำหนดค่าโดยสารแพง ขณะที่โครงสร้างรถไฟฟ้า มีอายุการใช้งานต่อไปอีกยาวกว่า และมีหลายหน่วยงานเป็นเจ้าของ

“ผมเห็นว่าควรปรับแนวคิดการลงทุนอาจใช้รูปแบบเดียวกับที่รัฐอุดหนุนก่อสร้างถนนและเก็บภาษีมาใช้คืน และทบทวนสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าแต่ละสาย โดยกำหนดค่าโดยสารเป็นระบบเดียวกันทุกสาย ยอมรับว่าไม่ง่าย แต่หากอยากให้ค่าโดยสารถูกต้องเริ่มทำวันนี้” นายสุเมธ ระบุ

ส่วน น.ส.สารี กล่าวถึงกรณีต่อสัญญาสัมปทานบีทีเอส ไปอีก 38 ปี ค่าโดยสาร 65 บาท ซึ่งข้อมูลของคมนาคม เห็นว่าค่าโดยสารเหมาะสมที่ 49.83 บาท และคำนวณถึงปี 2602 จะมีรายได้ส่งรัฐ 380,200 ล้านบาท ซึ่งองค์กรผู้บริโภคได้ลองคำนวณกรณีเก็บค่าโดยสารที่ 25 บาท ยังจะมีรายได้ส่งรัฐ 23,200 ล้านบาท นอกจากนี้ ยังมีรายได้เชิงพาณิชย์ที่สามารถนำมาอุดหนุนค่าโดยสารให้ถูกลงได้.