สยามรัฐ

Siam Rath
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,050

Section: First Section/บทนำ - สกู๊ป - การเมือง
วันที่: ศุกร์ 29 ตุลาคม 2564
ปีที่: 72 **ฉบับที่:** 24668 **หน้า:** 1(บนซ้าย), 2
Col.Inch: 152.56 **Ad Value:** 160,188 **PRValue (x3):** 480,564 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: สกู๊ปพิเศษ: วงเสวนาถก 'เลิกตั๋วเดือนบีทีเอส' 'ประชาชน' แบกค่าโดยสารแพง นัก...

วงเสวนาถก 'เลิกตั๋วเดือนบีทีเอส' 'ประชาชน' แบกค่าโดยสารแพง ►2 นักวิชาการแนะหามาตรการช่วยเหลือ

วงเสวนาถก 'เลิกตั๋วเดือนบีทีเอส' 'ประชาชน' แบกค่าโดยสารแพง นักวิชาการแนะหามาตรการช่วยเหลือ

สกู๊ปพิเศษ

หมายเหตุ...สภาองค์กรของผู้บริโภค ได้จัดเสวนา "เลิกตั๋วเดือน จุดเริ่มแบกค่าโดยสารแพง" โดยมีผู้ร่วมเสวนา ประกอบด้วย นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง, รศ.ดร.ชาลี เจริญลาภนพรัตน์ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, แอดมินเพจขาเกือบพลิก ในฐานะตัวแทนผู้บริโภค, นายไวทยา นวเศรษฐกุล รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง, ผศ.ดร.ประชา คุณธรรมดี คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และ น.ส.สารี อ๋องสมหวัง เลขาธิการสภาองค์กรของผู้บริโภค เมื่อวันที่ 27 ต.ค.64 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

■ ■ ■ ■

น.ส.สารี กล่าวว่า ในช่วงวันที่ 11-26 ต.ค.2564 ที่ผ่านมา เพจสภาองค์กรของผู้บริโภคได้ทำแบบสอบถามผลกระทบจากการยกเลิกตั๋วเดือน BTS โดยมีผู้เข้ามาตอบแบบสำรวจ 2,563 คน พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากการยกเลิกตั๋วเดือน ต้องแบกรับภาระค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นมากกว่า 100% จากเดือนละ 1,000 บาทเศษ เป็น 3,000 บาทเศษซึ่งผู้บริโภคส่วนใหญ่ไม่สามารถจ่ายค่าโดยสาร 44 บาท/เที่ยว ดังนั้นจึงควรมีเป้าหมายให้ชัดเจน ให้ผู้บริโภคใช้บริการรถไฟฟ้าได้อย่างถ้วนหน้า นั่นคือกำหนดค่าตั๋วไม่เกิน 10% ของค่าแรงขั้นต่ำ

นอกจากนี้ ในการเปิดประมูลรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นก็อยากให้มีเงื่อนไขเรื่องราคาค่าบริการสำหรับผู้บริโภคด้วย ส่วนทางออกของตั๋วเดือน ขณะนี้ได้ทำข้อเสนอให้มีการประชุมของบอร์ดบริหารเพื่อเอาตั๋วเดือนคืนมา เพราะไม่ได้กระทบกับคนแค่ 2,563 คนที่มาร้องเรียนกับสภา หากกระทบกับผู้ใช้รถ BTS 30% ในฐานะ กทม. ควรหยุดผลกระทบ อย่าให้ระบบโปรโมชั่นซับซ้อน โปรใหม่ใช้ไม่ได้กับทุกคน บางคนใช้เทคโนโลยีไม่เก่ง ถ้าขนส่งมวลชนทุกระบบเก็บค่าตั๋วไม่เกิน 10% ของค่าแรงขั้นต่ำคนก็จะขึ้นได้ และหยุดขับรถ ทั้งนี้ควรเก็บค่าน้ำมันให้แพงสำหรับคนขับรถใน กทม.ด้วย

ด้านแอดมินเพจขาแทบพลิก อธิบายว่าการเดินทางของคนไทย ต้องเดินทางไปทำงานหาเงิน หากทุกวันนี้กลายเป็นคนต้องหาเงินเพื่อจ่ายค่าเดินทาง พอตั๋วมีราคาสูง ก็ทำให้คนยังใช้ระบบขนส่งเดิม คือรถยนต์ เพราะเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ไป-กลับ ร้อยกว่าบาท ยังต้องไปรอคิว และต่อรถมอเตอร์ไซค์เข้าไปในซอย เพื่อให้ถึงบ้าน หรือที่ทำงาน ไม่สะดวกเท่ารถส่วนตัว ดังนั้นราคาค่าตั๋วที่เหมาะสมไม่ควรเกิน 5% ของค่าแรงด้วยซ้ำไป

ผศ.ดร.ประชา เสริมว่า การแก้ปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ต้องเอารถออกจากถนน ดังนั้นราคาตั๋วรถขนส่งมวลชนต้องทำให้คนจ่ายได้ การรอให้สัญญา

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

สยามรัฐ

Siam Rath
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,050

Section: First Section/บทนำ - สกู๊ป - การเมือง
วันที่: ศุกร์ 29 ตุลาคม 2564
ปีที่: 72 **ฉบับที่:** 24668 **หน้า:** 1(บนซ้าย), 2
Col.Inch: 152.56 **Ad Value:** 160,188 **PRValue (x3):** 480,564 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: สกู๊ปพิเศษ: วงเสวนาถก 'เลิกตั๋วเดือนบีทีเอส' 'ประชาชน' แบกค่าโดยสารแพง นัก...

สัมปทานหมดก่อน แล้วตั้งต้นกติกาใหม่จึงเป็นเรื่องจำเป็น ถ้าราคาสูงคนจ่ายไม่ได้ คนก็จะเลือกซื้อรถอยู่ดี ฉะนั้นต่อให้ BTS ขึ้นฟรี ก็จะเกิดการติดขัดในกระบวนของ BTS เอง และตัวที่หนักกว่าคือเงินที่ชดเชยบริการ BTS เพราะทุกอย่างไม่ฟรี ในช่วงเทศกาลต่างๆ ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้ผ่านทางด่วนฟรี เป็นการที่รัฐบาลจ่ายเงินคืนค่าทางด่วนเมื่อราคาไม่ตรงราคาค่าสัมปทานก็ต้องมีผู้รับผิดชอบ ซึ่งทุก อปท. มีเครื่องมือหนึ่งคือพันธบัตร เอามาใช้แก้ปัญหาในภาพใหญ่ได้ และเพื่อไม่ให้เกิดภาระหนักต้องมีกองทุนสนับสนุนมาจัดการทั้งระบบ

อีกนโยบายหนึ่งที่กรุงเทพมหานครน่าจะนำมาปรับใช้ คือคน กทม.อยู่ในภาคบริการ 80% แต่ค่าบริการแรงงานในภาคบริการกลับมีต้นทุนเดินทางสูง จึงควรให้แรงงานภาคบริการอยู่ใกล้ที่ทำงาน ถ้ามีอาคารสูงรองรับผู้มีรายได้น้อยกลุ่มนี้เหมือนเช่นที่สิงคโปร์ทำแล้ว ก็คือสร้างที่อยู่ให้แรงงานเป็นอาคารสูงแล้วให้ผู้มีรายได้น้อยเช่า พร้อมกับให้ค่าเดินทางในราคาพิเศษ ก็จะลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และช่วยให้แรงงานทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รศ.ดร.ชาลี ย้ำว่า ตั๋วเดือน ช่วยลดภาระของผู้เดินทางในปัจจุบันได้ เนื่องจากค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าของไทยยังแพงอยู่ ยิ่งถ้าเปลี่ยนสายจะมีค่าแรกเข้าหลายครั้ง จึงพบว่า 66% ของคนกรุงเทพฯ อยากให้แก้ปัญหาจราจร แต่มีเพียง 2.86% ของคนกรุงเทพฯ เท่านั้นที่ได้ใช้รถไฟฟ้าเพราะมีค่าบริการแพงถึง 28% ของรายได้ขั้นต่ำ

หากมองปัญหาต้องมององค์รวม คนขึ้นรถไฟฟ้าหลายต่อ ค่าโดยสารแต่ละสายเป็นเอกเทศ อาณาเขตของตนเอง รัฐไม่มีอำนาจต่อรอง ขาดการบริหารจัดการ ระบบตั๋วร่วมยังมีไม่ได้การจราจรกรุงเทพฯ จึงยังติดขัดต่อไป เกิดปัญหามลภาวะฝุ่นควัน pm2.5 คนกรุงเทพฯ ต้องจ่ายค่าเดินทางสูง คุณภาพชีวิตไม่ดี

"จริงๆ แล้ว ในสถานีรถไฟฟ้ามีศักยภาพในการหารายได้จากค่าเช่าพื้นที่ ค่าเชื่อมต่ออาคารกับสถานี ค่าโฆษณาในสถานีและรถไฟฟ้า เป็นต้น BTS เคยออกข่าวว่าค่าบริการ 25 บาทก็ทำได้ ถ้ารัฐบาลอนุญาตให้ใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์ได้อย่างเต็มที่นอกจากนี้รัฐต้องจัดการระบบขนส่งมวลชนให้เกิดตั๋วใบเดียว ผู้โดยสารไม่ต้องจ่ายค่าแรกเข้าซ้ำหลายครั้งเมื่อเปลี่ยนสาย สามารถข้ามสีได้ ให้เอกชนมีส่วนแบ่งในผลประโยชน์ที่เหมาะสม แต่ไม่ใช่การยกสัมปทานรถไฟฟ้าทั้งสายให้เอกชนรัฐต้องเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานและสถานีทุกสถานี พร้อมกับเชื่อมโยงทั้งระบบขนส่งมวลชนไม่ใช่แค่ BTS" รศ.ดร.ชาลี กล่าว

สำหรับหนี้ที่กรุงเทพมหานครแบกรับจากที่โอนจากรัฐบาล รวม 70,000 กว่าล้าน รวมดอกเบี้ยราว 100,000 กว่าล้าน ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลถึงการต่อสัมปทาน ถ้าแก้ปัญหาหนี้ไม่ได้จะขาดอำนาจในการต่อรองสัมปทาน ดังนั้นรัฐหรือ กทม.ควรจ่ายเงินกู้ แล้วใช้รายได้ผลประโยชน์สถานีมาชำระหนี้ ถ้าทำเต็มที่จะชำระหนี้ กทม. ได้ การดำเนินงานก็ไม่กระทบต้นทุนของ BTS ค่า operation กับ maintenance

อย่างไรก็ตาม หลังปี 2572 สัมปทาน BTS จะหมดลง โครงสร้างก็ตกเป็นของรัฐ ไม่ต้องลงทุนโครงการพื้นฐานใหม่แล้ว ค่าโดยสารก็จะถูกลงได้

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

สยามรัฐ

Siam Rath
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,050

Section: First Section/บทนำ - สกู๊ป - การเมือง
วันที่: ศุกร์ 29 ตุลาคม 2564
ปีที่: 72 **ฉบับที่:** 24668 **หน้า:** 1(บนซ้าย), 2
Col.Inch: 152.56 **Ad Value:** 160,188 **PRValue (x3):** 480,564 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: สกู๊ปพิเศษ: วงเสวนาถก 'เลิกตั๋วเดือนบีทีเอส' 'ประชาชน' แบกค่าโดยสารแพง นัก...

แต่ในช่วงก่อนสัญญาหมด เสนอให้สายใหม่ใช้ตารางค่าโดยสารเดียวกับBTS ให้มีรายได้เดียวกับหนี้ที่จะเกิดอนาคตไม่ทำให้หนี้เพิ่มขึ้นทุกวัน ขณะเดียวกันก็ให้มีรายได้จากสถานีส่วนต่อขยาย เพิ่มโอกาสในการลดหนี้

นายพิเชฐ กล่าวเสริมว่า กระทรวงคมนาคม ได้ออกนโยบายไม่ให้เก็บค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน และค่าใช้จ่ายการเดินทางต้องมีเพดานตอนนี้ผู้มีรายได้น้อยอยู่ชานเมืองเสียค่าเดินทางสูง ผู้มีรายได้สูงเสียค่าเดินทางต่ำเพราะมีเงินซื้อที่อยู่ใกล้ ต่อไปในอนาคตสัญญาสัมปทานใหม่ต้องกำหนดตั๋ว 30 วันไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าแรงงานขั้นต่ำแต่ยังต้องหาจุดร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรมเป็นข้อสรุประหว่างเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น voice of customer, voice of people

โดยทางกรมการขนส่งทางราง มี 4 ข้อเสนอที่สอดคล้องกับนโยบาย และมีความเป็นไปได้ นั่นคือ 1.ไม่คิดค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน 2.กำหนดค่าโดยสารสูงสุด 3.ช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาศค่าครองชีพกับค่าเดินทางต้องมีความเหมาะสม 4.คุยกับหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง เพราะเป็นเงินรายได้ส่วนเกินที่ออกมาต้องไม่ไปที่เงินคงคลัง แต่ให้กลับมาที่ sector นี้ โดยตรงไปสนับสนุนผู้มีรายได้น้อยให้ขึ้นรถไฟฟ้าทุกสายได้ยกเว้นสายสีเขียวสำหรับผู้มีรายได้สูง ส่วนสายที่อยู่ชานเมืองต้องสนับสนุนให้ครอบคลุมด้วยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนด

ขณะที่ นายไวทยา กล่าวว่า กทม. รับทราบปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จากกรณี BTS ยกเลิกโปรโมชั่น จึงได้สอบถามไปทาง BTS และได้รับการชี้แจงว่า ผู้โดยสารปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในช่วงโควิดทำให้มีผู้ใช้บริการลดลงจาก 800,000-900,000 คน/วัน เหลือแค่ 200,000-300,000 คน รูปแบบการเดินทางในช่วงโควิดทำให้ผู้โดยสารวางแผนไม่ได้ การชำระค่าโดยสารล่วงหน้า หรือตั๋วเดือน ไม่ตอบโจทย์กับพฤติกรรมปัจจุบัน

ทาง กทม. ก็ได้เร่งรัดถึงมาตรการเยียวยา แก้ปัญหา เพื่อลดภาระประชาชนทราบว่ามีโปรโมชั่นใช้แลกเที่ยวเพื่อสะสมแต้มของแรบบิทการ์ด การแลกแต้มเริ่มจาก 1 พ.ย. 2564 – 31 ม.ค. 2565 จะได้แต้ม x2 เดินทางมากได้แต้มมากเก็บสะสมไว้จะได้ค่าเดินทางฟรีเป็นโปรโมชั่นมาช่วยเหลือประชาชน

ในส่วนค่าใช้จ่ายที่มากกว่าเดิมเล็กน้อย จะต้องหารือ BTS จะชดเชย

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

สยามรัฐ

Siam Rath
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,050

Section: First Section/บทนำ - สกู๊ป - การเมือง
วันที่: ศุกร์ 29 ตุลาคม 2564
ปีที่: 72 **ฉบับที่:** 24668 **หน้า:** 1(บนซ้าย), 2
Col.Inch: 152.56 **Ad Value:** 160,188 **PRValue (x3):** 480,564 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: สกู๊ปพิเศษ: วงเสวนาถก 'เลิกตั๋วเดือนบีทีเอส' 'ประชาชน' แบกค่าโดยสารแพง นัก...

อย่างไรให้ประชาชนน ส่วนที่ กทม. กำกับสายสีเขียว เป็นสายแรกของไทย แล้วผู้ประกอบการ BTS มารับสัมปทานไปนั้น เป็นการลงทุนของภาคเอกชน 100% สัมปทานแรกเริ่มมีค่าโดยสารสูงสุด 60 บาท แต่บีทีเอสยังเก็บไม่เต็มเพดานสูงสุด กทม.กำกับดูแลเก็บสูงสุดแค่ 41 บาท

"ตอนนี้ กทม. รับหนี้มาทั้งหมดโดยรัฐบาลไม่สนับสนุน โดยลำพังภาระของ กทม. มีการดูแลประชาชนในด้านอื่น กทม.รับภาระหนี้ไม่ได้ ตอนนี้ กทม. มีงบประมาณต้องใช้เยอะทั้งในการควบคุมโรคระบาด สาธารณูปโภค ค่าการศึกษา ในที่ประชุมสภา กทม. มีมติว่าไม่สามารถรองรับหนี้ได้ ต้องดำเนินการตาม ม.44 ของ คสช.เมื่อ รฟม. ก่อสร้างไปจากส่วนสัมปทานจากหมอชิตไปคูคต, เคหะสมุทรปราการหรือ แบริ่ง การดำเนินงานที่เป็นสายชานเมือง มีผู้โดยสารไม่มาก คาดการณ์ได้เลยว่าขาดทุน คสช. จึงให้รวมเป็นเส้นเดียวกันจากเดิมที่ รฟม. ออกแบบไว้แยกส่วน ให้ต่อสายเมื่อถึงจุดสัมปทานหลัก คสช. ออก ม.44 ให้คนต่อรถไปได้ไม่ต้องลงรถ"

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com