



เริ่มตั้งแต่วันจันทร์ที่ 16 ต.ค. 2566 ถึงวันอาทิตย์ที่ 22 ต.ค. 2566 ยกเว้นวันศุกร์ที่ 20 ต.ค. 2566 ซึ่งเป็นวันทำงาน ไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับวันศุกร์ที่ 13 ต.ค. 2566 ซึ่งเป็นวันหยุดได้

2. รายได้รถไฟฟ้า 1 สัปดาห์ ก่อนและหลังเก็บ 20 บาทตลอดสาย

2.1 รายได้รถไฟฟ้าสายสีแดง

รถไฟฟ้าสายสีแดงก่อนเก็บ 20 บาทตลอดสาย 1 สัปดาห์ มีรายได้เฉลี่ยวันละ 0.65 ล้านบาท และหลังเก็บ 20 บาทตลอดสาย เฉลี่ยวันละ 0.5 ล้านบาท นั่นคือรายได้ลดลงเฉลี่ยวันละ 0.15 ล้านบาท คิดเป็น 23%

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) จำกัด บริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด ให้เดินรถไฟฟ้าสายสีแดงพร้อมทั้งซ่อมบำรุงรักษาเฉลี่ยวันละ 1.31 ล้านบาท ดังนั้น ก่อนเก็บ 20 บาทตลอดสาย รฟท. ขาดทุนเฉลี่ยวันละ 0.66 ล้านบาท และหลังเก็บ 20 บาทตลอดสาย ขาดทุนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นวันละ 0.81 ล้านบาท

2.2 รายได้รถไฟฟ้าสายสีม่วง

รถไฟฟ้าสายสีม่วงก่อนเก็บ 20 บาทตลอดสาย 1 สัปดาห์ มีรายได้เฉลี่ยวันละ 1.3 ล้านบาท และหลังเก็บ 20 บาทตลอดสาย เฉลี่ยวันละ 0.8 ล้านบาท นั่นคือรายได้ลดลงเฉลี่ยวันละ 0.5 ล้านบาท คิดเป็น 38%

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จำกัด บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ให้เดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงพร้อมทั้งซ่อมบำรุงรักษาเฉลี่ยวันละ 7.39 ล้านบาท ดังนั้น ก่อนเก็บ 20 บาทตลอดสาย รฟม. ขาดทุนเฉลี่ยวันละ 6.09 ล้านบาท และหลังเก็บ 20 บาทตลอดสาย ขาดทุนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นวันละ 6.59 ล้านบาท

2.3 หลังเก็บ 20 บาทตลอดสาย รถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีม่วงขาดทุนเพิ่มขึ้นเป็นวันละ 7.4 ล้านบาท จากเดิมขาดทุนวันละ 6.7 ล้านบาท

รถไฟฟ้าสายสีแดงและสายม่วงก่อนเก็บ 20 บาทตลอดสาย 1 สัปดาห์ มีรายได้รวมกันเฉลี่ยวันละ 1.95 ล้านบาท และหลังเก็บ 20 บาทตลอดสาย เฉลี่ยวันละ 1.3 ล้านบาท นั่นคือรายได้ลดลงเฉลี่ยวันละ 0.65 ล้านบาท คิดเป็น 33%

รฟท. และ รฟม. จ่ายค่าจ้างเดินรถพร้อมทั้งซ่อมบำรุงรักษารถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีม่วงรวมกันวันละ 8.7 ล้านบาท ดังนั้น ก่อนเก็บ 20 บาทตลอดสาย รฟท. และ รฟม. ขาดทุนเฉลี่ยรวมกันวันละ 6.75 ล้านบาท และหลังเก็บ 20 บาทตลอดสาย ขาดทุนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นวันละ 7.4 ล้านบาท

3. สรุป

ในช่วงเวลา 1 สัปดาห์ หลังจากใช้นโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย พบว่ารถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีม่วงมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นรวมกัน 5.6% แต่รายได้ลดลงถึง 33% ทำให้ รฟท. และ รฟม. ขาดทุนรวมกันเพิ่มขึ้นจากวันละ 6.75 ล้านบาท เป็นวันละ 7.4 ล้านบาท

ด้วยเหตุนี้ รมว. คมนาคม ผู้นำนโยบาย 20 บาทตลอดสายมาใช้ จะต้องใช้วิธีมือทำให้การขาดทุนลดลงให้ได้ จนกระทั่งไม่ขาดทุนเลยหรือได้กำไรตามที่ได้ประกาศไว้ โดยจะต้องหาทางทำให้มีผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีม่วงเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญให้ได้”



3. จะเห็นได้ว่า การแทรกแซงลักษณะนี้ มีต้นทุนที่ต้องแบกรับ

ต้องประเมินความคุ้มค่า รวมถึงคุณภาพบริการที่ประชาชนผู้โดยสารได้รับด้วย เช่นเดียวโครงการอุดหนุนอื่นๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

สิ่งที่รฟท.ควรทำ คืออะไร?

|                                                                                                 |                                                                          |                   |                       |  |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------|--|-------------|
| <div>แนวหน้า</div> <div>Naew Na</div> <div>Circulation: 900,000</div> <div>Ad Rate: 1,600</div> | Section: First Section/ความเห็น                                          |                   |                       |  | คลิป: สี่สี |
|                                                                                                 | วันที่: พุธ 1 พฤศจิกายน 2566                                             |                   |                       |  |             |
|                                                                                                 | ปีที่: 44                                                                | ฉบับที่: 15524    | หน้า: 1(ซ้าย), 5      |  |             |
|                                                                                                 | Col.Inch: 111.98                                                         | Ad Value: 179,168 | PRValue (x3): 537,504 |  |             |
|                                                                                                 | คอลัมน์: กวณน้ำให้ใส: ความคุ้มค่าของรถไฟฟ้า 20 บาท อุดหนุนด้วยเงินรัฐบาล |                   |                       |  |             |

วันก่อน นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ให้นโยบายแก่ ร.ฟ.ท. มีหลายเรื่องน่าสนใจ และขอสนับสนุนให้ดำเนินการให้สำเร็จ

ยกตัวอย่าง นโยบาย Quick Win “คมนาคม ของประชาชน”  
ให้การรถไฟฟ้า มีการทยอยเปิดเดินรถในพื้นที่ก่อสร้างทางคู่ช่วงที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณเดือนธันวาคม 2566 เพื่อช่วยลดระยะเวลาเดินทางแก่ประชาชน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ที่กำลังมาถึง ซึ่งจะมีประชาชนเดินทางจำนวนมาก ตลอดจนเร่งรัดการก่อสร้างทางคู่ระยะที่ 1 ในส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามแผนที่กำหนด

ให้ดำเนินแผน Quick Win ด้านเทคโนโลยี สำหรับดูแลบริการเดินรถ ประกอบด้วย การนำรถไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่ EV on Train มาส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซล การติดตั้งระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการขนส่งสินค้าของการรถไฟ ในโครงการก่อสร้างทางคู่ การติดตั้งระบบห้ามล้ออัตโนมัติซึ่งเป็นเทคโนโลยีควบคุมการเดินรถที่มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น

“การรถไฟฟ้า ถือเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ มีบทบาทสำคัญ ในการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ภาคประชาชน

โดยมีรถโดยสารในเส้นทางสายต่างๆ กว่า 212 ขบวนต่อวัน การขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญต่อภาคธุรกิจ 78 ขบวนต่อวัน

ตลอดจนช่วยขับเคลื่อนการลงทุนเพิ่มขีดความสามารถให้กับประเทศ ผ่านโครงการลงทุนก่อสร้างรถไฟทางคู่ โครงการรถไฟสายใหม่ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

และยังมีทรัพย์สินให้เกิดประโยชน์ได้อีกมาก จึงมีโอกาที่จะเติบโต และสร้างประโยชน์ได้อีกมาก ดังนั้น เป้าหมายสำคัญจะต้องทำให้การรถไฟฟ้า กลับมาเป็นองค์กรที่มีความเข้มแข็ง สามารถขับเคลื่อนระบบการขนส่งทางรางของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ” - นายสุรพงษ์กล่าวว่า

นอกจากนี้ ยังให้การรถไฟฟ้า ในการเร่งเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการขับเคลื่อนภารกิจด้านคมนาคมการขนส่งทางราง ด้านต่างๆ ดังนี้

1. การแก้ไขปัญหาเรื่องการขาดทุน การเพิ่มรายได้และลดรายจ่าย อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งสินค้า เพื่อใช้เป็นช่องทางเพิ่มรายได้ให้กับการรถไฟฟ้า โดยปัจจุบันขบวนรถสินค้าที่ให้บริการ 78 ขบวนต่อวัน ในปีงบประมาณ 2566 มีปริมาณการขนส่งสินค้า จำนวน 12.04 ล้านตัน คิดเป็นรายได้ จำนวน 2,143.11 ล้านบาท ดังนั้น แนวทางต่อไปจะต้องส่งเสริมให้ภาคเอกชนหันมาใช้ระบบขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางราง ซึ่งเน้นการเชื่อมโยงการคมนาคมอื่นๆ ตลอดจนเพิ่มบริการรับขนส่งสินค้าหลายประเภทในหลายเส้นทาง ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ภาคธุรกิจเอกชน ซึ่งการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ถือว่าเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ มีต้นทุนที่ถูกกว่าทางถนน และสามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้

2. การอำนวยความสะดวกดูแลการขนส่งเดินทางแก่ผู้โดยสาร ทั้งขบวนรถทางไกล ในส่วนของรถเชิงพาณิชย์ และรถโดยสารเชิงสังคม ขบวนรถท่องเที่ยว ตลอดจนให้การรถไฟฟ้า เข้าไปช่วยดูแลประชาชนผู้มีรายได้น้อย ผ่านรูปแบบรถไฟชานเมือง ขบวนรถธรรมดาและขบวนรถท้องถิ่น ซึ่งปัจจุบันขบวนรถที่ให้บริการ 212 ขบวน/วัน แบ่งเป็นขบวนรถไฟทางไกลให้บริการที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ในเส้นทางสายเหนือ สายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ กลุ่มขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว จำนวน 52 ขบวนต่อวัน และขบวนรถชานเมือง ขบวนรถธรรมดา ขบวนรถนำเที่ยว ที่ให้บริการที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) จำนวน 62 ขบวนต่อวัน นอกจากนั้น จะเป็นขบวนรถท้องถิ่นที่ให้บริการระหว่างจังหวัดในภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ

3. มุ่งลดค่าครองชีพแก่พี่น้องประชาชนตามนโยบายของรัฐบาล โดยให้ขบวนรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และ บางซื่อ-คลองชัน ดำเนินการปรับลดค่าโดยสารรถไฟชานเมืองสายสีแดงสูงสุดไม่เกิน 20 บาท หรือ 20 บาทตลอดสาย โดยเป้าหมายนอกจากจะช่วยลดรายจ่ายแก่ประชาชนแล้ว ยังคาดว่าจะกระตุ้นให้มีผู้โดยสารหันมาใช้บริการรถไฟชานเมืองสายสีแดงมากขึ้นจากเฉลี่ย 19,200 คนต่อวัน เพิ่มขึ้นเป็น 25,000 คนต่อวัน (ควรมีการติดตามประเมิน)

4. การแก้ปัญหาจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ - รถยนต์ที่ผิดกฎหมายหรือทางลักผ่าน  
ต้องดำเนินการมาตรการเชิงรุกเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณทางผ่านเสมอระดับทางรถไฟ-รถยนต์

5. การเร่งรัดขับเคลื่อนโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของการรถไฟฯ ทั้งโครงการรถไฟ  
ความเร็วสูงไทย - จีน(ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย) โครงการรถไฟ  
ความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ผ่านการร่วมทุนกับภาคเอกชนในรูปแบบ (PPP) ตลอดจน  
จะมีการติดตามความก้าวหน้าการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และรถไฟทางสายใหม่ ที่อยู่ระหว่าง  
การก่อสร้าง หรือการศึกษาให้ดำเนินการได้เสร็จสิ้นไว้มากกว่า หรือเป็นตามแผนที่กำหนดไว้

6. การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟ เช่น การนำที่ดิน  
ที่ไม่ได้ใช้ด้านการเดินรถ หรือพื้นที่เชิงพาณิชย์ Non - Core มาพัฒนาสร้างมูลค่าเพิ่ม  
เพื่อหารายได้จากการให้เช่า ผ่านการบริหารจัดการโดยบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด  
ซึ่งเป็นบริษัทลูกของการรถไฟ รับไปดำเนินการ โดยให้นำเสนอแผนการดำเนินการต่างๆ  
เช่น การส่งมอบรับมอบทรัพย์สิน แผนการตลาด ให้จัดทำ Timeline ให้ชัดเจน

เรื่องพวกนี้ ขอสนับสนุนให้ลงมือทำอย่างจริงจังครับ

สารส้ม