

จากการให้บริการสาธารณะประจำปี 2565 ภายหลังจากการปรับผลการประเมินค่าตัวชี้วัด คิดเป็นจำนวน 2,767.25 ล้านบาท

แบ่งจ่าย 3 งวด คือ งวดที่ 1 จำนวน 1,639.43 ล้านบาท และงวดที่ 2 จำนวน 655.77 ล้านบาท (งวดที่ 1 และ 2 มีการเบิกจ่ายแล้ว) และงวดที่ 3 จำนวน 472.05 ล้านบาท

(4) ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ

ผู้โดยสารยังคงมีความพึงพอใจในบางรายการที่ต่ำกว่าค่าเป้าหมายเช่นเดียวกับปี 2564 เช่น ความพึงพอใจด้านความสะอาดและความเพียงพอของจำนวนห้องน้ำบริเวณสถานี และเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ

ดังนั้น ควรให้กระทรวงการคลังกำกับให้ ร.ฟ.ท. จัดทำแนวทางในการเพิ่มคุณภาพการให้บริการในเรื่องดังกล่าวเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในอนาคต

นอกจากนี้ ความพึงพอใจด้านราคา ควรเกิดจากความคุ้มค่าเมื่อเทียบกับการบริการที่ดี

และราคาที่ถูกลงควรสอดคล้องกับต้นทุนที่ต่ำลง ทั้งนี้ การลดลงของขบวนรถหรือจำนวนรถโดยสารในปัจจุบัน อาจไม่ได้สะท้อนถึงคะแนนความพึงพอใจที่สูงขึ้น ร.ฟ.ท. จึงควรเร่งปรับจำนวนขบวนรถให้มีความเหมาะสมต่อความต้องการเดินทาง เพื่อให้การให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถสะท้อนความพึงพอใจของผู้รับบริการได้อย่างถูกต้อง

ยิ่งกว่านั้น ปัจจุบันสถานการณ์โควิด-19 เริ่มคลี่คลายลง แต่จำนวนผู้โดยสารของ ร.ฟ.ท. ยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจเกิดจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร จึงควรให้กระทรวงการคลังและ ร.ฟ.ท. ศึกษาและวิเคราะห์จำนวนผู้โดยสารที่ยังต้องการใช้บริการสาธารณะเชิงสังคม เพื่อกำหนดแนวทางและการให้บริการสาธารณะเชิงสังคมที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไป ตลอดจนกำหนดแนวทางให้การให้เงินอุดหนุนสำหรับการให้บริการสาธารณะที่เหมาะสมและไม่เป็นภาระทางการเงินของภาครัฐเกินความจำเป็น

ต่ำกว่าเป้าหมาย เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ส่งผลให้ผู้ใช้บริการยังไม่กลับมาใช้บริการ ประกอบกับภาครัฐและภาคเอกชนยังมีนโยบายให้บุคลากรหมุนเวียนปฏิบัติงาน ณ สถานที่ทำงานที่พักอาศัย ร.ฟ.ท. จึงงดให้บริการเชิงสังคมเป็นการชั่วคราวในแต่ละช่วงเวลา ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารและกิโลเมตรทำการลดลง

(2) ผลการดำเนินการของ ร.ฟ.ท. เช่น

(2.1) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการอยู่ที่ 4.12 สูงกว่าเป้าหมาย (เป้าหมายระดับความพึงพอใจ คือ 4 จาก 5)

โดยผู้บริกรรมมีความพึงพอใจในด้านราคามากที่สุด

ส่วนความพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านสภาพแวดล้อมและความสะอาด

(2.2) ประสิทธิภาพการบริหารเวลาเดินทางให้ตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ 85.04 สูงกว่าเป้าหมาย

(เป้าหมายร้อยละ 80 ของจำนวนเที่ยวที่ตรงต่อเวลา)

(2.3) การเกิดอุบัติเหตุต่อการเดินทางโดยสารเชิงสังคมจำนวน 0 ครั้ง เป็นไปตามเป้าหมาย

(เป้าหมายอุบัติเหตุร้ายแรง จำนวน 0 ครั้ง และอุบัติเหตุสำคัญ จำนวน 0 ครั้ง)

(2.4) จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการมีจำนวน 12.37 ล้านคนต่ำกว่าเป้าหมาย (เป้าหมาย 24.22 ล้านคน)

เนื่องจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ผู้โดยสารยังไม่กลับมาใช้บริการ

(2.5) ต้นทุนการดำเนินงานอยู่ที่ 469.05 บาทต่อกิโลเมตรสูงกว่าเป้าหมาย (เป้าหมาย 397.96 บาทต่อกิโลเมตร)

เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายด้านการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม รถจักร เครื่องจักรและล้อเลื่อน รวมถึงค่าใช้จ่ายการรักษาความสะอาดในช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19

(3) ผลขาดทุนจากการให้บริการสาธารณะมีจำนวน 3,063.42 ล้านบาท (กรอบวงเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ จำนวน 3,278.87 ล้านบาท) โดยมีการหักค่าการปรับผลการประเมินค่าตัวชี้วัดในบันทึกข้อตกลงฯ จำนวน 296.17 ล้านบาท ทำให้ผลขาดทุน

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: อังคาร 31 ตุลาคม 2566

ปีที่: 44

ฉบับที่: 15523

หน้า: 5(บนขวา)

Col.Inch: 110.74 Ad Value: 138,425

PRValue (x3): 415,275

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: กวหน้าให้ใส: กำกับคุณภาพบริการ ให้คุ้มค่าเงินอุดหนุน ชสมก. และ ร.ฟ.ท. (จบ)

สรุป ข้อมูล ข้อสังเกต และข้อเสนอแนะข้างต้น นับว่า
น่าสนใจอย่างยิ่ง

เพื่อให้การอุดหนุนของรัฐ ที่อาศัยเงินจากภาษีของ
ประชาชนทั่วประเทศ ก่อให้เกิดความคุ้มค่า

และยังช่วยเพิ่มคุณภาพบริการ และประสิทธิภาพการ
บริหารจัดการไปด้วย เนื่องจาก ร.ฟ.ท.ยังผูกขาดกิจการเดินรถไฟ
ในปัจจุบัน ยังไม่มีคู่แข่งที่จะมาเป็นทางเลือกของประชาชน

สารลัม