

แถลงการณ์สภาผู้บริโภค

สนับสนุนรัฐบาลดำเนินการทันที มั่นใจรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสายทำได้จริง

จากกรณีที่ นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้แจงในที่ประชุมรัฐสภาวันที่ 12 ก.ย.2566 ว่า นโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสายเป็นนโยบายที่จะเป็นรูปธรรมแน่นอน ส่วนระยะเวลาจะต้องดูแลแต่ละเส้นทางที่มีระบบแตกต่างกัน ทั้งการให้สัมปทานเอกชนและบางเส้นทางรัฐดำเนินการเอง หรือ บางเส้นทางมีกรุงเทพมหานครเป็นคู่สัญญา สำหรับเส้นทางที่รัฐจะดำเนินการได้เองและทันที คือ สายสีแดงกับ สายสีม่วง โดยกระทรวงคมนาคมจะเริ่มดำเนินการภายใน 3 เดือน ประชาชนจะได้ใช้รถไฟฟ้า 2 เส้นทาง ดังกล่าวในราคา 20 บาทตลอดสาย และภายใน 2 ปี

สภาผู้บริโภคขอสนับสนุนรัฐบาลให้ดำเนินการเรื่องราคารถไฟฟ้าโดยทันที โดยจากการศึกษาของ นักวิชาการ สภาผู้บริโภค พบว่าค่าใช้จ่ายเดินรถต่อคนต่อเที่ยวของผู้บริโภคระหว่างปี พ.ศ. 2557 - 2562 มี ต้นทุนเฉลี่ยต่อคนต่อเที่ยวโดยสารถหว่าง 10.10 - 16.30 บาท ขึ้นกับจำนวนผู้โดยสารและค่าใช้จ่ายในแต่ละ ปี สอดคล้องกับการศึกษาของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันที่ยืนยัน ว่า ค่าบริการเดินรถประมาณ 11 - 13 บาทต่อคนต่อเที่ยว ดังนั้นการเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสายเป็นไปได้จริง

ทั้งนี้ จากการสำรวจอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าจากหลายประเทศทั่วโลก พบว่ามีการกำหนดค่าบริการ รถไฟฟ้าไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าแรงขั้นต่ำ เช่น ในประเทศฝรั่งเศสค่ารถไฟฟ้าคิดเป็นร้อยละ 3 ของค่าแรงขั้นต่ำ ประเทศจีนร้อยละ 3.125 ประเทศสิงคโปร์ ฮองกง อังกฤษ และสหรัฐอเมริกาอยู่ที่ร้อยละ 5 ประเทศ รัสเซียร้อยละ 6.48 และประเทศญี่ปุ่นร้อยละ 9 ของค่าแรงขั้นต่ำ 1 วัน ส่วนประเทศมาเลเซียมีการกำหนด กติกาว่าค่าบริการสูงสุดต้องไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าแรงขั้นต่ำ

เพื่อลดความเหลื่อมล้ำในสังคม สภาผู้บริโภคนยืนยันว่าบริการรถไฟฟ้าต้องถือเป็นส่วนหนึ่งของบริการ ขนส่งสาธารณะที่สำคัญสำหรับประชาชนทุกระดับรายได้ที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองมหานครและปริมณฑล โดย ปัจจุบันประเทศไทยมีการให้บริการรถไฟฟ้า จำนวน 12 เส้นทาง 7 สี ไม่น้อยกว่า 242.34 กิโลเมตร และหาก เป็นไปตามแผนประเทศไทยมีการก่อสร้างรถไฟฟ้ามากกว่า 550 กิโลเมตร นับเป็นอันดับ 3 ของโลก ดังนั้น รัฐบาลต้องมีนโยบายและสนับสนุนในการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานหรือระบบรางในการบริการขนส่งสาธารณะ อย่างทั่วถึง เฉกเช่นเดียวกับการลงทุนก่อสร้างถนนหรือบริการสาธารณะอื่น ๆ

จากข้อมูลดังกล่าว จะเห็นได้ว่าค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสายเพียงพอกับค่าจ้างเดินรถ รัฐบาลไม่ต้อง สมทบและไม่ขาดทุน ส่วนกระทรวงคมนาคมที่ชี้แจงว่าต้องนำเงินจำนวน 5.4 พันล้านบาทต่อปี อาจเป็นปัญหา การดำเนินการที่ไม่โปร่งใส เอื้อประโยชน์หรือไม่ จนเกิดภาวะกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนับตั้งแต่มีการ ก่อสร้างรถไฟฟ้าและเป็นมรดกบาปจนถึงปัจจุบัน

สำหรับแหล่งรายได้ที่สำคัญในการจัดทำรถไฟฟ้าเพิ่มเติม ได้แก่ รายได้ที่เกิดขึ้นจากการโฆษณาบน รถไฟฟ้าซึ่งบางสายมีมูลค่าสูงถึง 6 พันล้านบาท หรือการพัฒนาสังหาริมทรัพย์ การให้เช่าร้านค้า การเชื่อมต่อกับอาคาร ห้างสรรพสินค้ากับรถไฟฟ้ามีมูลค่ามากมาย ซึ่งทั่วโลกต่างนำรายได้จากส่วนนี้ไปสนับสนุนการ

พัฒนาและการลงทุนรถไฟฟ้า หรือแม้แต่การเก็บภาษีจากโอกาสทางนโยบาย (Opportunity Policy Tax) จากมูลค่าที่ดินที่รถไฟฟ้าผ่านของเอกชน เพราะสามารถทำคอนโดราคาแพง โรงแรม หรือร้านค้าต่าง ๆ เกิดขึ้นตามแนวรถไฟฟ้า เป็นหน้าที่ของประชาชนและผู้บริโภคต้องช่วยกันติดตามให้รัฐบาลมีการดำเนินการต่อเนื่องตรงไปตรงมา โปร่งใส ตรวจสอบได้ และเชื่อมั่นว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องเป็นไปได้และเป็นหน้าที่ของรัฐบาลทุกรัฐบาลที่ต้องจัดบริการขนส่งสาธารณะให้กับประชาชนทั่วประเทศ

นอกจากนี้ เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคและภาคประชาสังคมได้รณรงค์ให้ “ขนส่งมวลชน ทุกคนขึ้นได้ทุกวัน” โดยให้รัฐตั้งเป้าหมายสนับสนุนให้ประชาชนเดินออกจากบ้าน 500 เมตรเจอป้ายรถสาธารณะ เจอรถสองแถว รถเมล์ หรือบริการขนส่งสาธารณะ ค่าบริการขนส่งมวลชนไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าแรงขั้นต่ำหรือรายได้ของประชาชนทั่วประเทศ ดังนั้นรัฐบาลต้องมีนโยบายและตัวชี้วัดให้ประชาชนมีฟุตบอลหรือข้างทางสำหรับเดินออกจากบ้านและใช้บริการขนส่งมวลชนที่เพิ่มขึ้นทั่วประเทศเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลต่างๆ การจราจรที่ติดขัด และปัญหาสุขภาพจากฝุ่น PM 2.5 ปัญหาโลกร้อนที่ยังไม่สามารถจัดการได้ และคนใช้รถยนต์อาจจะต้องจ่ายเงินเพื่อรับผิดชอบต่อการปล่อยมลพิษเพิ่มขึ้น