

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘ / ๒๕๕๕



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๕

เรื่อง การดำเนินการพิจารณาศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง
เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๒ ลงวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๕
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๑๒๓ ลงวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว ๒๕๑ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕
๒. สำเนาคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๘๘/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕
๓. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง การดำเนินการพิจารณาศึกษาแนวทางการสนับสนุน
มาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้อง
นำเสนอคณะรัฐมนตรี เนื่องจากเป็นเรื่องการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีและเป็นเรื่องในเชิงนโยบาย
ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ความเป็นมาของเรื่องที่เสนอ

๑.๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๕ เห็นชอบตามที่
กระทรวงการคลังเสนอ ให้ขยายระยะเวลาดำเนินมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง
ต่อไป ตั้งแต่วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๕ ถึงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๕ และให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
และการรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อชดเชยการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว โดยให้กระทรวงการคลัง
เป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ และให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๒๕๕๖ เพื่อชดเชย
เป็นลำดับแรก โดยกรณีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ได้กำหนดให้ได้รับชดเชยค่าใช้จ่ายการดำเนินการมาตรการ
ตามต้นทุนที่แท้จริงนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องจัดให้มีการตรวจสอบจากผู้ประเมินอิสระ
เพื่อให้การชดเชยมีความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ และมอบให้กระทรวงคมนาคมศึกษาแนวทาง
การสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพด้านการเดินทางที่มีความเหมาะสม มีประสิทธิภาพ และเป็นประโยชน์
ต่อประชาชนอย่างแท้จริง และนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาก่อนสิ้นสุทธระยะเวลาตามมาตรการ
ระยะที่ ๙ ต่อไป

/ ๑.๑.๒ คณะรัฐมนตรี...

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รหัสเรื่อง : ส7622

รับที่ : ส15465/55

วันที่ : 29 พ.ย. 55 เวลา : 9:08

1/339

๒๙ พย. ๕๕

๙.๓๐ น.

๑.๑.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบตามที่กระทรวงการคลังเสนอให้ขยายระยะเวลาดำเนินมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางต่อไป (ระยะที่ ๑๐) ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ (สิ้นสุดปีงบประมาณ ๒๕๕๕) โดยประมาณค่าใช้จ่ายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ วงเงิน ๑,๒๐๘ ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงิน ๔๕๘ ล้านบาท และให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อชดเชยการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ และให้สำนักงานงบประมาณพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่าย โดยกรณีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ได้กำหนดให้ได้รับชดเชยค่าใช้จ่ายการดำเนินการตามมาตรการตามต้นทุนที่แท้จริงนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องจัดให้มีการตรวจสอบจากผู้ประเมินอิสระ เพื่อให้การชดเชยมีความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ และมอบให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพด้านการเดินทางที่มีความเหมาะสมมีประสิทธิภาพ และเป็นประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง และนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไป

๑.๑.๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๕ เห็นชอบตามที่กระทรวงการคลังเสนอให้ขยายระยะเวลาดำเนินมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางต่อไปเป็นระยะที่ ๑๑ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๖ โดยประมาณค่าใช้จ่ายขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ๑,๕๑๒ ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย ๕๕๕ ล้านบาท) และให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังรับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ให้ร่วมกันเร่งศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการอย่างเป็นระบบให้แล้วเสร็จโดยเร็วไปพิจารณาดำเนินการทั้งนี้อาจพิจารณานำประเด็นการปรับเพิ่มค่าจ้างแรงงานขึ้นต่ำมาประกอบการพิจารณา เพื่อให้ภาครัฐสามารถลดภาระค่าครองชีพด้านการเดินทางของประชาชนได้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายมากขึ้น และมีกลไกการชดเชยการดำเนินงานให้แก่รัฐวิสาหกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อฐานะการเงินและสภาพคล่องของรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินนโยบายดังกล่าวในระยะยาว

๑.๒ ผลการดำเนินการที่ผ่านมา

๑.๒.๑ รัฐบาลได้มีมาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวตั้งแต่ปี ๒๕๕๑ ได้ส่งผลกระทบทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยชะลอตัวทั้งในแง่การค้า การลงทุน และการบริโภคภายในประเทศ โดยลดค่าครองชีพของประชาชนในด้านต่างๆ รวมถึงมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง ซึ่งได้ดำเนินการแล้วรวมทั้งสิ้น ๑๐ ระยะ เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๑ จนถึงปัจจุบัน โดยมีขอบเขตให้บริการ ดังนี้

๑.๒.๑.๑ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้บริการรถโดยสารธรรมดา ๘๐๐ คัน ใน ๘๕ เส้นทาง (๗๓ เส้นทางปกติ และ ๑๒ เส้นทางเพิ่มเติม) ในแต่ละเส้นทางจะมีเดินรถสลับกันระหว่างรถโดยสารธรรมดาตามมาตรการกับรถโดยสารที่เก็บค่าโดยสารปกติ โดยการเดินรถอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งให้บริการเฉลี่ย ๑๘๘,๙๓๐ เที่ยวต่อเดือน

/ ๑.๒.๑.๒...

๑.๒.๑.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยให้บริการรถไฟชั้น ๓ ครอบคลุมทุกเส้นทาง ๑๗๒ ขบวน โดยเป็นขบวนรถเชิงสังคม ๑๖๔ ขบวน ประกอบด้วย รถธรรมดา ๓๒ ขบวน รถชานเมือง ๗๕ ขบวน รถท้องถิ่น ๕๓ ขบวน และรถรวม ๔ ขบวน ให้บริการในสายเหนือ ๒๘ เส้นทาง สายตะวันออกเฉียงเหนือ ๓๒ เส้นทาง สายตะวันออก ๓๐ เส้นทาง สายใต้ ๓๒ เส้นทาง และสายแม่กลอง ๔๒ เส้นทาง สำหรับขบวนรถเชิงพาณิชย์ ๘ ขบวน ให้บริการในสายเหนือ ๒ ขบวน สายตะวันออกเฉียงเหนือ ๔ ขบวน และสายใต้ ๒ ขบวน ซึ่งให้บริการเฉลี่ย ๔,๘๘๖ เที่ยวต่อเดือน

๑.๒.๒ ผลการดำเนินมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการรถไฟแห่งประเทศไทย เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๑ จนถึงเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๕ รวมทั้งสิ้น ๔๘ เดือน ดังนี้

มาตรการลดค่าครองชีพ ด้านการเดินทาง	ผู้ได้รับประโยชน์		ค่าใช้จ่าย (ล้านบาท)	
	ทั้งหมด	เฉลี่ยต่อเดือน	ทั้งหมด	เฉลี่ยต่อเดือน
รถโดยสารประจำทางของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	๕๘๗.๒๒ ล้านคน ๑,๔๐๙.๓๔ ล้านตัว	๑๒.๒๓ ล้านคน ๒๙.๓๖ ล้านตัว	๑๐,๔๗๕.๑๒	๒๑๘.๒๓
รถไฟชั้น ๓ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย	๑๔๑.๖๗ ล้านคน ๑๔,๗๓๐.๖๙ ล้านกิโลเมตร ผู้โดยสาร	๒.๙๕ ล้านคน ๓๐๖.๘๙ ล้านกิโลเมตร ผู้โดยสาร	๓,๙๗๘.๑๗	๘๒.๘๘
รวมทั้งสิ้น	๗๒๘.๘๙ ล้านคน	๑๕.๑๘ ล้านคน	๑๔,๔๕๓.๒๙	๓๐๑.๑๑

๑.๒.๓ การชดเชยรายได้จากการดำเนินมาตรการลดค่าครองชีพด้านการเดินทาง

มาตรการลดค่าครองชีพ ด้านการเดินทาง	การชดเชยรายได้จากการดำเนินมาตรการฯ (ล้านบาท)		
	ทั้งหมด	ได้รับชดเชย	ยังไม่ได้รับชดเชย
รถโดยสารประจำทาง ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	๑๐,๔๗๕.๑๒	๘,๐๔๕.๕๐	๒,๔๒๙.๖๒
รถไฟชั้น ๓ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	๓,๙๗๘.๑๗	๓,๗๕๓.๗๔	๒๒๔.๔๓
รวมทั้งสิ้น	๑๔,๔๕๓.๒๙	๑๑,๗๙๙.๒๔	๒,๖๕๔.๐๕

ทั้งนี้ ทั้งสองหน่วยงานยังไม่ได้รับชดเชยรายได้การดำเนินมาตรการ จากสำนักงานประมาณ รวมทั้งสิ้น ๒,๖๕๔.๐๕ ล้านบาท โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังไม่ได้รับชดเชย

/ ตั้งแต่...

ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๕๔ จนถึงเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๕ จำนวน ๒,๔๒๙.๖๒ ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้รับขดเชยตั้งแต่เดือนเมษายน ๒๕๕๕ จนถึงกรกฎาคม ๒๕๕๕ จำนวน ๒๒๔.๔๓ ล้านบาท ซึ่งส่งผลให้ทั้งสองหน่วยงานประสบปัญหาสภาพคล่องทางการเงินในระยะสั้น

๒. สารสำคัญ ข้อเท็จจริงในปัจจุบัน

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๕ และวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ซึ่งได้มอบให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพด้านการเดินทางที่มีความเหมาะสม มีประสิทธิภาพ และเป็นประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง และนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไป กระทรวงคมนาคมขอรายงานผลการดำเนินการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพด้านการเดินทาง สรุปประเด็น ดังนี้

๒.๑ แต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๕๔/๒๕๕๕ สังกัด วันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕ และคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๘๘/๒๕๕๕ สังกัด วันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ และผู้แทนหน่วยงานต่างๆ ร่วมเป็นกรรมการ ประกอบด้วย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานงบประมาณ ดร.ณรงค์ ป๋อมหลักทอง กรรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการศึกษาเปรียบเทียบข้อมูลการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง และพิจารณาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางที่มีความเหมาะสม มีประสิทธิภาพ และเป็นประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง โดยให้รายงานผลการดำเนินงานให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทราบเป็นระยะ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒ คณะกรรมการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางได้พิจารณาในประเด็นต่างๆ สรุปได้ ดังนี้

๒.๑.๑ ปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินมาตรการ

๒.๑.๑.๑ การบริหารจัดการเดินรถ เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องจำนวนรถและงบประมาณ ทำให้ทั้งสองหน่วยงานไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้เต็มที่ โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีจำนวนรถในมาตรการเพียง ๘๐๐ คัน ให้บริการใน ๕๕ เส้นทาง (๗๓ เส้นทางปกติ และ ๑๒ เส้นทางเพิ่มเติม) จากทั้งหมด ๑๐๗ เส้นทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

/ ทำให้...

ทำให้ไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการเดินรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และไม่สามารถให้บริการในเส้นทางใหม่เพิ่มเติมตามข้อเรียกร้องของประชาชนได้ สำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถจัดตู้โดยสารให้เพียงพอต่อผู้ใช้บริการได้ในช่วงเวลาเร่งด่วน เพราะข้อจำกัดเรื่องความปลอดภัยและต้นทุนการเดินรถที่เพิ่มขึ้น

๒.๑.๑.๒ คุณภาพการให้บริการ เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องอัตราค่าจ้างและงบประมาณส่งผลให้คุณภาพการให้บริการยังไม่เป็นที่พึงพอใจของประชาชน โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขาดพนักงานเก็บค่าโดยสารประจำรถอยู่ประมาณ ๒๐๐ อัตรา เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ เนื่องจากหยุดรับพนักงานขับรถและพนักงานจัดเก็บค่าโดยสารมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ สำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจากขบวนรถที่นำมาให้บริการส่วนใหญ่เป็นขบวนรถเก่าส่งผลให้สิ่งอำนวยความสะดวกบนขบวนรถไม่เป็นไปตามมาตรฐานและถูกสุขลักษณะ ซึ่งต้องใช้ค่าใช้จ่ายสูงมากในการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดีขึ้น นอกจากนี้ ทั้งสองหน่วยงานยังขาดการประชาสัมพันธ์เชิงรุกเพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชน

๒.๑.๑.๓ ความโปร่งใสในการดำเนินการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขอรับชุดเซตตามต้นทุนที่แท้จริง (เหมาคัน) ซึ่งอาจเกิดความคลาดเคลื่อนได้ ทั้งนี้คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๕ และวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดให้มีการตรวจสอบจากผู้ประเมินอิสระ เพื่อให้การชดเชยมีความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเกี่ยวกับจำนวนเงินที่ได้รับจากการอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) ไม่เหมาะสม ซึ่งส่งผลให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีความจำเป็นต้องนำรถเก็บค่าโดยสารออกมาให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนเพื่อหารายได้ให้เพียงพอต่อการบริหารจัดการองค์กร สำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทยยังขาดวิธีการออกตั๋วโดยสารที่รัดกุมทั้งที่สถานีและบนขบวนรถ เพื่อให้มีหลักฐาน/ข้อมูลอ้างอิง และสามารถตรวจสอบได้

๒.๑.๒ การปรับปรุงการดำเนินมาตรการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการปรับปรุงการดำเนินมาตรการตามความเห็นของคณะกรรมการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง ดังนี้

๒.๑.๒.๑ การบริหารจัดการเดินรถ

๑) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการจัดทำตั๋วโดยสารพิเศษเฉพาะรถเมล์ฟรี เพื่อจัดเก็บข้อมูลมาวิเคราะห์ปริมาณและลักษณะการเดินทางที่แท้จริง อย่างไรก็ตาม ในระยะยาวหากมีรัฐบาลมีนโยบายการดำเนินมาตรการที่ชัดเจน จะได้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาใช้จัดเก็บและประมวลข้อมูลดังกล่าวต่อไป

๒) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงตารางการเดินรถให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และจัดรถพ่วงเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนอีกด้วย

๒.๑.๒.๒ คุณภาพการให้บริการ

๑) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ดำเนินการ ดังนี้

๑.๑) นำระบบบริหารงานคุณภาพบริการตามมาตรฐานสากล ISO ๙๐๐๑ : ๒๐๐๘ มาใช้ในการบริหารจัดการโดยมีระเบียบปฏิบัติและคู่มือการทำงานที่ชัดเจน

๑.๒) อยู่ระหว่างพิจารณาจัดอัตรากำลังเพิ่มเติมในส่วน
ของพนักงานจัดเก็บค่าโดยสาร จำนวน ๒๐๐ อัตรา โดยจ้างเป็นการชั่วคราวระยะเวลา ๑ ปี

๑.๓) จัดทำโครงการเพิ่มคุณภาพการให้บริการ ได้แก่
โครงการขยับลดจุดทุกป้ายสร้างวินัยจราจร โครงการบริการที่มีน้ำใจสร้างความพึงพอใจให้ประชาชน
และโครงการสายตรวจลดอุบัติเหตุเป็นมิตรกับประชาชน รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ประจำทุกเขต
การเดินรถและตามจุดให้บริการที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น และดำเนินการสำรวจความพึงพอใจอย่างต่อเนื่อง

๒) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจ
อย่างต่อเนื่อง โดยได้นำผลการสำรวจความพึงพอใจมาเร่งดำเนินการปรับปรุงความสะอาดที่นั่ง ห้องน้ำ
บนขบวนรถ และความพอเพียงของการฟั่งรถโดยสาร

๒.๑.๒.๓ ความโปร่งใสในการดำเนินการ

๑) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ว่าจ้างที่ปรึกษาจาก
ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อตรวจสอบต้นทุนที่แท้จริงในการดำเนินมาตรการ
ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๕ และวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ซึ่งให้องค์การ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดให้มีการตรวจสอบจากผู้ประเมินอิสระ เพื่อให้การชดเชยมีความโปร่งใสและ
สามารถตรวจสอบได้ โดยดำเนินการตรวจสอบข้อมูลตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๔ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕
ซึ่งหากรัฐบาลมีนโยบายให้ดำเนินมาตรการอย่างต่อเนื่อง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพก็จะว่าจ้างผู้ตรวจ
ประเมินอิสระต่อไป

๒) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการทดลองบันทึกเลข
บัตรประชาชนของผู้ใช้บริการ ซึ่งขบวนรถเชิงพาณิชย์สามารถดำเนินการได้ แต่ขบวนรถเชิงสังคมพบ
ปัญหาจากการที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมากและมีระยะเวลาที่จำกัด สำหรับการใช้เครื่องอ่านบัตรประชาชน
ร่วมกับการออกตั๋วโดยสารต้องใช้งบประมาณสูงมากไม่คุ้มค่าในการลงทุน ขณะนี้อยู่ระหว่างหาวิธีการอื่นๆ
มาดำเนินการ นอกจากนี้ได้กวดขันให้มีการออกตั๋วโดยสารที่รัดกุมยิ่งขึ้น รวมทั้งการตรวจสอบบนขบวนรถ
อย่างเข้มงวด

๒.๑.๓ ความเห็นของคณะกรรมการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการ
ลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง ได้มีการพิจารณาและให้ความเห็นอย่างกว้างขวางในประเด็น
เหตุผลความจำเป็นในการดำเนินมาตรการ รวมทั้งแนวทางการสนับสนุนมาตรการที่เหมาะสม และเป็นประโยชน์
กับประชาชนอย่างแท้จริง สรุปได้ ดังนี้

๒.๑.๓.๑ เหตุผลความจำเป็นในการดำเนินมาตรการ ควรคำนึงถึงความจำเป็นในการดำเนินมาตรการในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม และหากรัฐบาลจะดำเนินมาตรการฯ ต่อไป ควรจะต้องหาเหตุผลความจำเป็นที่แตกต่างจากเดิมมาสนับสนุน เพื่อให้สามารถดำเนินมาตรการได้อย่างถูกต้องตามวัตถุประสงค์ต่อไป

๒.๑.๓.๒ แนวทางการสนับสนุนมาตรการที่เหมาะสม และเป็นประโยชน์กับประชาชนอย่างแท้จริง เนื่องจากยังไม่สามารถหาข้อสรุปได้อย่างชัดเจนในประเด็นเกี่ยวกับกลุ่มเป้าหมายที่แท้จริง รวมทั้งวิธีการที่เหมาะสมในการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพด้านการเดินทาง คณะกรรมการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางได้มีมติให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณามอบหมายหน่วยงานกลางดำเนินการศึกษาหาแนวทางสนับสนุนมาตรการที่มีความเหมาะสม และเป็นประโยชน์กับกลุ่มเป้าหมายที่แท้จริง ซึ่งรวมถึงการพิจารณารูปแบบหรือวิธีการบริหารจัดการ และการกระจายการให้บริการตามมาตรการเป็นธรรมและทั่วถึง โดยกำหนดให้แล้วเสร็จภายในโดยเร็ว สำหรับการดำเนินมาตรการในปัจจุบันให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการรถไฟแห่งประเทศไทยรับความเห็นของคณะกรรมการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางไปพิจารณาดำเนินการ และกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางบกกำกับดูแลการดำเนินมาตรการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอย่างเคร่งครัด

๒.๒ การตรวจการดำเนินมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตรวจการดำเนินมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๑๔ และ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๕ ตามลำดับ ซึ่งกระทรวงคมนาคมมีข้อสังเกตและข้อสั่งการให้หน่วยงานรับไปพิจารณาดำเนินการ เพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพมากขึ้น โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ โดยให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการวิเคราะห์ปริมาณและลักษณะการเดินทางที่แท้จริงของผู้ใช้บริการ เพื่อนำไปปรับปรุงแผนบริหารจัดการเดินรถให้สามารถกำหนดเส้นทางและเดินรถได้สอดคล้องกับความต้องการประชาชน รวมทั้งกำหนดวิธีการปฏิบัติการออกตั๋วโดยสารที่รัดกุม มีหลักฐาน/ข้อมูลอ้างอิงเพื่อการตรวจสอบได้ นอกจากนี้ ให้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจการให้บริการและความพึงพอใจต่อมาตรการ และมุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์เชิงรุก เพื่อสื่อสารและทำความเข้าใจกับผู้ใช้บริการได้ดียิ่งขึ้น และลดข้อร้องเรียนในการให้บริการอีกด้วย

๒.๓ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

จากการดำเนินงานของคณะกรรมการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางตามข้อ ๒.๑ และการตรวจการดำเนินการมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางตามข้อ ๒.๒ กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้ว ขอเรียน ดังนี้

๒.๓.๑ กระทรวงคมนาคมมีข้อสังเกตเกี่ยวกับการดำเนินการมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางในปัจจุบัน ซึ่งอาจไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ของมาตรการเมื่อปี ๒๕๕๑ เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนที่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจ โดยสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันมีแนวโน้มที่ดีขึ้น ประกอบกับนโยบายรัฐบาลในการปรับค่าแรงขั้นต่ำเป็นวันละ ๓๐๐ บาท หรือปริญญาตรีเดือนละ ๑๕,๐๐๐ บาท ได้ส่งผลให้ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้น ดังนั้นการดำเนินการมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางต่อไป อาจก่อให้เกิดผลกระทบ ดังนี้

๒.๓.๑.๑ ทำให้เกิดการงบประมาณกับภาครัฐในการชดเชยการดำเนินการมาตรการ เฉลี่ยเดือนละ ๓๐๑.๑๑ ล้านบาท (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน ๒๑๘.๒๓ ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๘๒.๘๘ ล้านบาท) และตั้งแต่เริ่มดำเนินการจนถึงปัจจุบันมีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น ๑๔,๔๕๓.๒๙ ล้านบาท (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน ๑๐,๔๗๕.๑๒ ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๓,๙๗๘.๑๗ ล้านบาท) นอกจากนี้ทำให้รัฐบาลเสียโอกาสในการนำงบประมาณไปลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญอื่นๆ ที่อาจเป็นประโยชน์กับประชาชนโดยรวมมากกว่า

๒.๓.๑.๒ การดำเนินการมาตรการในปัจจุบันไม่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงการให้ความช่วยเหลือกลุ่มคนที่ควรได้รับประโยชน์อย่างแท้จริง เนื่องจากเป็นการให้บริการสาธารณะเฉพาะกลุ่มคนที่สามารถเข้าถึงบริการได้เท่านั้น เช่น การดำเนินการมาตรการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอาจแสดงให้เห็นว่ากลุ่มผู้ได้ประโยชน์อยู่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เท่านั้น เป็นต้น

๒.๓.๑.๓ ทำให้เกิดการคลาดเคลื่อนเกี่ยวกับค่าครองชีพของประชาชนที่แท้จริง เนื่องจากประชาชนได้รับประโยชน์จากมาตรการดังกล่าวมาเป็นเวลานาน และยังส่งผลทำให้อาจเกิดการต่อต้านได้ในกรณีที่รัฐบาลต้องการยกเลิกการดำเนินการมาตรการ

๒.๓.๒ การดำเนินการศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางเป็นเรื่องที่มีความละเอียดอ่อนซับซ้อน เนื่องจากเป็นนโยบายสำคัญที่รัฐบาลได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งไม่ได้เกี่ยวข้องเฉพาะเรื่องการบริหารจัดการด้านการเดินทางเท่านั้น แต่มีผลเชื่อมโยงต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของประเทศ คุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงการกำหนดนโยบายของรัฐบาลต่อไปในอนาคต จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมอบหมายให้หน่วยงานที่มีความเหมาะสมเชี่ยวชาญมาดำเนินการศึกษาในเชิงลึกเกี่ยวกับแนวทางในการดำเนินการมาตรการดังกล่าว เพื่อให้สามารถบริหารจัดการมาตรการในอนาคตให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชนและไม่ส่งผลกระทบต่องบประมาณของประเทศ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาในเบื้องต้นเห็นควรเสนอให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมีความเชี่ยวชาญด้านนโยบายเศรษฐกิจและสังคมในระดับมหภาค

/ มาดำเนินการ...

มาดำเนินการศึกษาในเชิงลึกให้ได้ข้อสรุปที่ถูกต้องและเกิดประโยชน์อย่างแท้จริงต่อไป แต่เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๕ ให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังร่วมกันเร่งศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางอย่างเป็นระบบให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว กระทรวงคมนาคมจะได้ประสานงานกับกระทรวงการคลังเพื่อร่วมกันเร่งศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการอย่างเป็นระบบให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และจะได้แจ้งผลการดำเนินการให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมจะได้กำกับดูแลการดำเนินมาตรการในปัจจุบันขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ต่อไป

๓. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบผลการดำเนินมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง และผลการพิจารณาศึกษาแนวทางการสนับสนุนมาตรการลดค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางของกระทรวงคมนาคมดังกล่าวในข้อ ๒.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑