

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
โครงการศึกษาระบบกำกับดูแลกิจการขนส่ง
ทางรางสำหรับประเทศไทย



TDRI
<http://tdri.or.th>

การระดมความเห็นครั้งที่ 3: ค่าโดยสารระบบขนส่งทางราง

9 กันยายน 2562 | โรงแรมอินเตอร์คอนติเนนตัล

1) หลักการและเหตุผลของโครงการศึกษา

2) รถไฟเขตเมือง

- ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าเขตเมืองของประเทศไทย
- การทบทวนค่าโดยสารของประเทศไทย
- การกำหนดค่าโดยสารในต่างประเทศ
- ข้อเสนอแนะ

3) รถไฟระหว่างเมือง

- ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าระหว่างเมืองของประเทศไทย
- การทบทวนค่าโดยสารของประเทศไทย
- การกำหนดค่าโดยสารในต่างประเทศ
- ข้อเสนอแนะ



**หลักการ เหตุผล
ของโครงการ
และกรอบแนวคิด**

การปฏิรูปการขนส่งทางรางของไทย



แยกบทบาทและภารกิจ

ของหน่วยงานนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยงานปฏิบัติ



จัดทำและปรับปรุง

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง



สนับสนุนภาคเอกชน

ให้เข้ามามีส่วนร่วมในภาคการขนส่งทางราง

การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง

เป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม

เมื่อวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2562



กรมการขนส่งทางรางจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวงทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562



ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

ระยะเวลา: 14 เดือน (กุมภาพันธ์ 2562 – มีนาคม 2563)

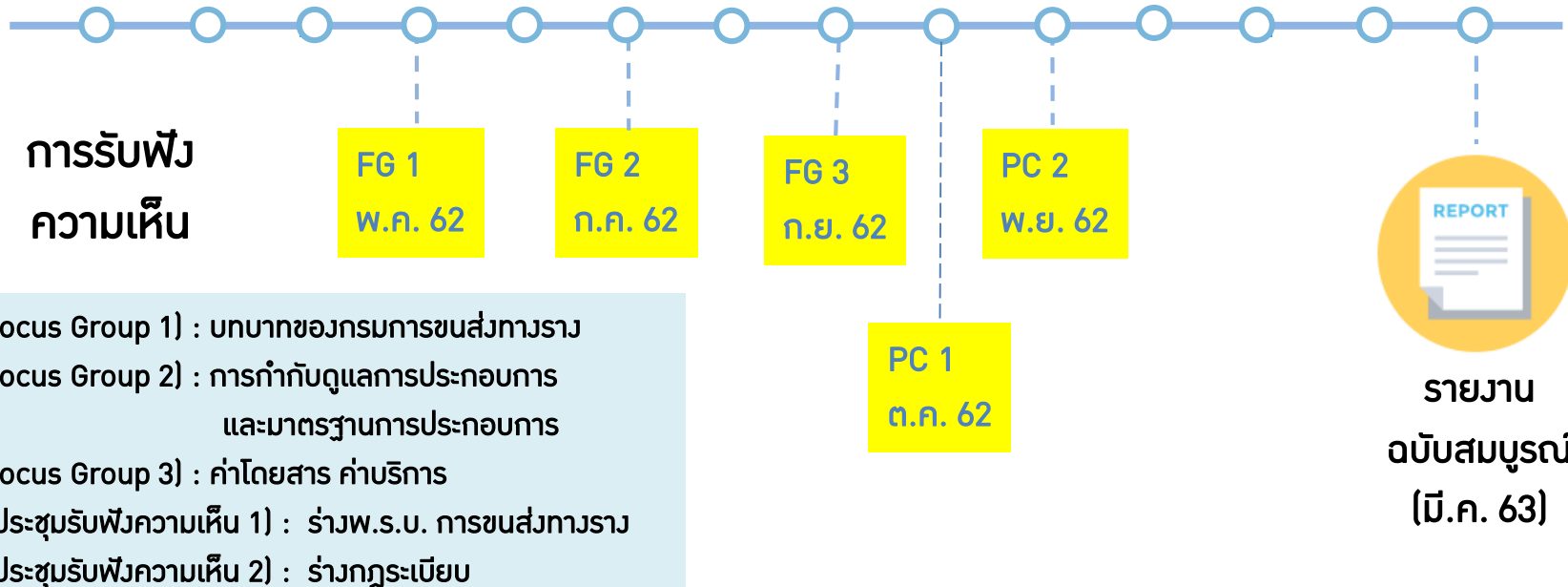
1. ศึกษาทบทวนกฎหมาย (ก.พ. 2562 - ก.ค. 2562)



2. จัดทำร่างกฎหมาย (ก.พ. 2562 - ก.พ. 2563)



3. จัดทำมาตรการบังคับใช้กฎหมาย (มี.ย. - พ.ย. 2562)



FG1 (Focus Group 1) : บทบาทของกรมการขนส่งทางราง
FG2 (Focus Group 2) : การกำกับดูแลการประกอบการ
และมาตรฐานการประกอบการ
FG3 (Focus Group 3) : ค่าโดยสาร ค่าบริการ
PC 1 (ประชุมรับฟังความเห็น 1) : ร่างพ.ร.บ. การขนส่งทางราง
PC 2 (ประชุมรับฟังความเห็น 2) : ร่างกฎระเบียบ



การทบทวนค่าโดยสาร รถไฟฟ้าเมืองของ ประเทศไทย

TDRI ข้อจำกัดและปัญหาของค่าโดยสารรถไฟฟ้าเขตเมือง



1. ค่าโดยสารในปัจจุบันมีราคาแพงเมื่อเทียบกับต่างประเทศ

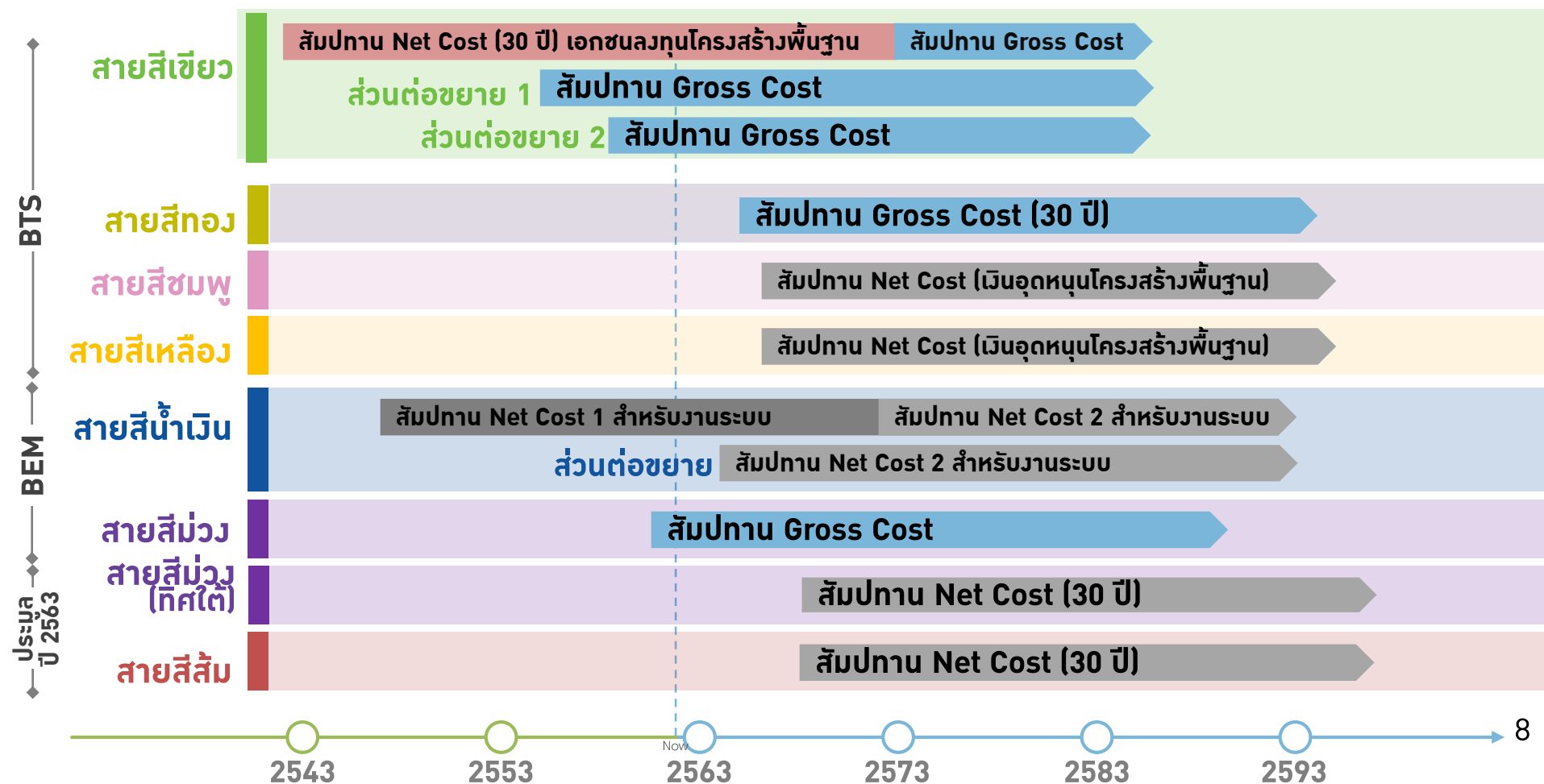


2. รูปแบบของสัญญาสัมปทานแยกจากกันแต่ละโครงการไม่เอื้อต่อการเชื่อมค่าโดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ



3. เวื่อนไขต่างๆ ในสัญญาสัมปทาน เช่น การกำหนดอัตราค่าโดยสาร เวื่อนไขการปรับอัตราค่าโดยสาร หรือระยะเวลาการปรับค่าโดยสาร สร้างความสับสนแก่ผู้ให้บริการ

- การให้สัมปทานรถไฟฟ้าอยู่ในลักษณะ **Project Base**
- เวื่อนไขสัญญารถไฟฟ้าแต่ละระบบ**แตกต่างกัน**
(ข้อกำหนดการลงทุน ค่าโดยสารพื้นฐาน การปรับค่าโดยสาร ฯลฯ)





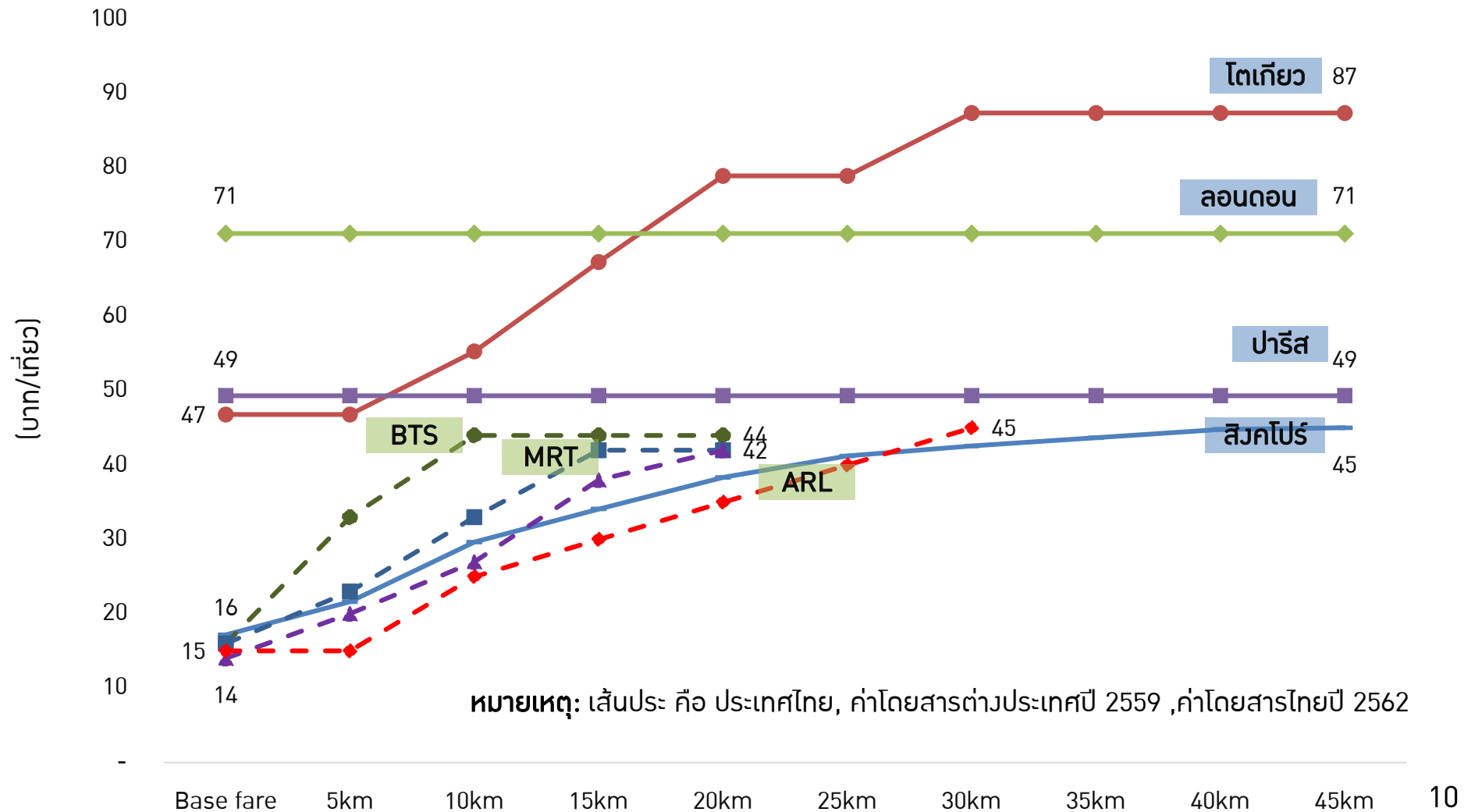
กำหนดแบบ distance based-fare

รถไฟฟ้า	อัตราค่าโดยสาร		การกำหนด ค่าโดยสาร
	เริ่มต้น	สูงสุด	
รถไฟฟ้า BTS	16	44	Regulated
รถไฟฟ้า MRT (Blue line)	16	42	Regulated
รถไฟฟ้า MRT (Purple line)	14	42	Regulated
รถไฟฟ้า ARL	15	45	Regulated

หมายเหตุ: อัตราค่าโดยสารที่บังคับใช้ปัจจุบัน

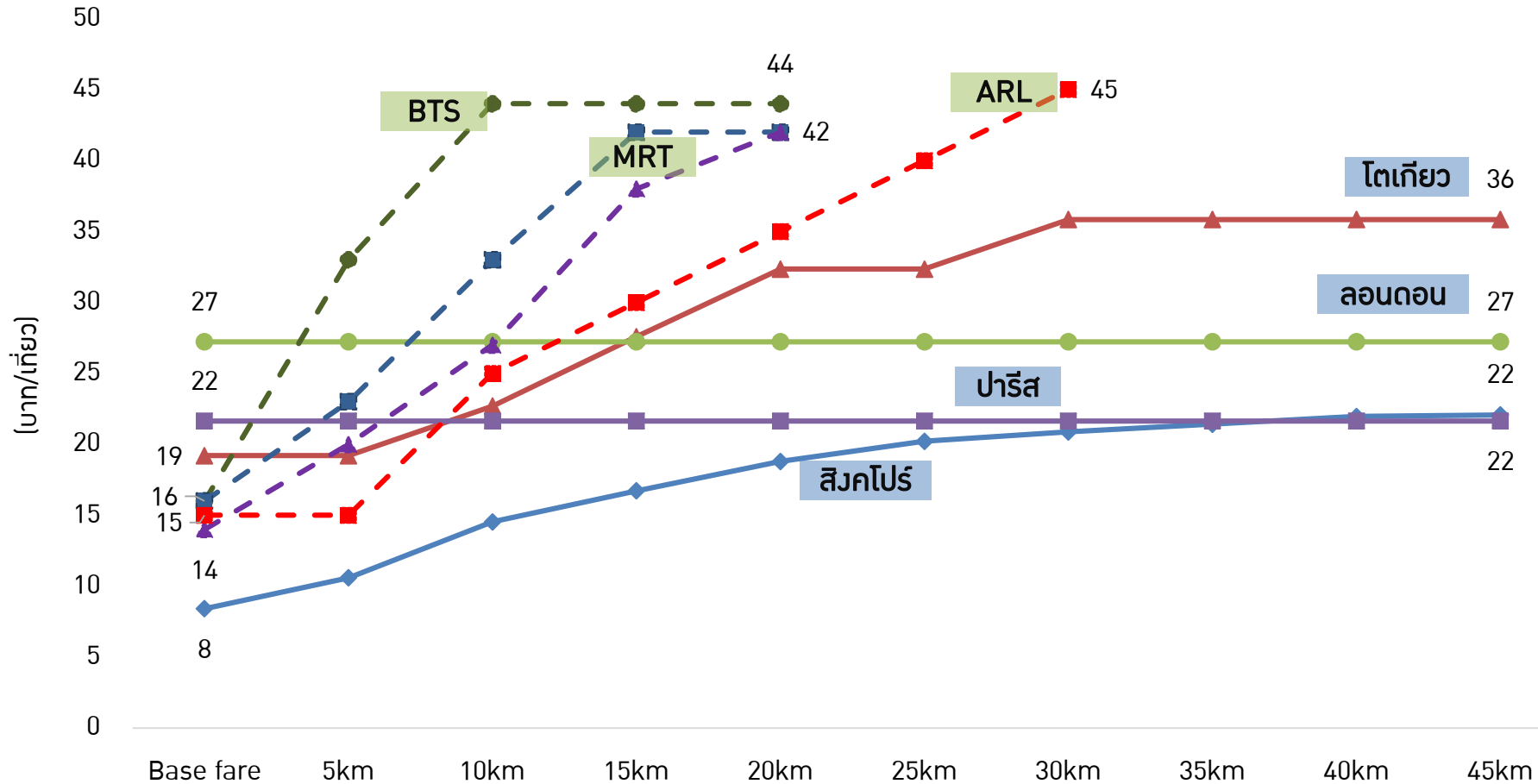
TDRI เปรียบเทียบค่าโดยสารไทยและต่างประเทศ (1)

ค่าโดยสาร ณ อัตราแลกเปลี่ยน



TDRI เปรียบเทียบค่าโดยสารไทยและต่างประเทศ (2)

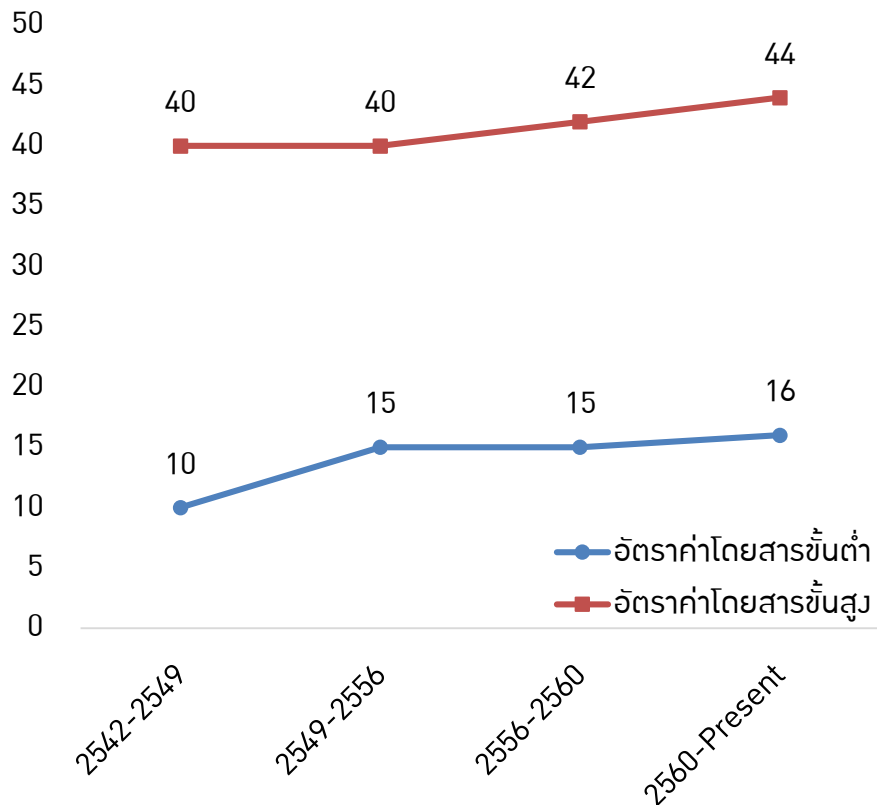
ค่าโดยสารแบบปรับ PPP



หมายเหตุ: เส้นประ คือ ประเทศไทย, ค่าโดยสารต่างประเทศปี 2559 ,ค่าโดยสารไทยปี 2562

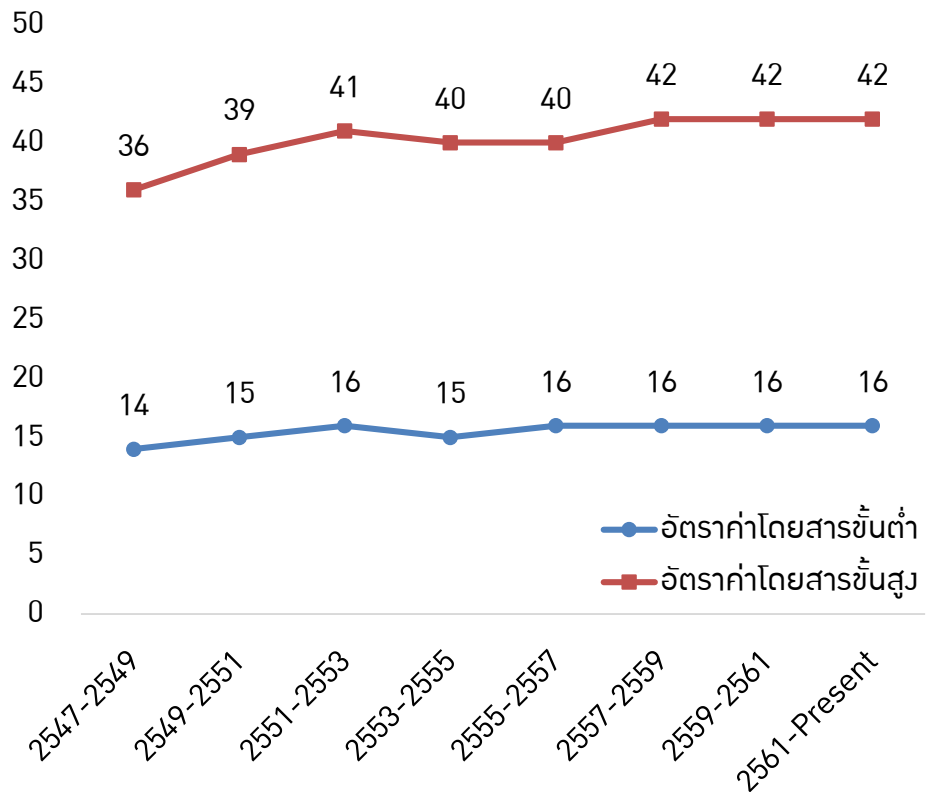
รถไฟฟ้า BTS

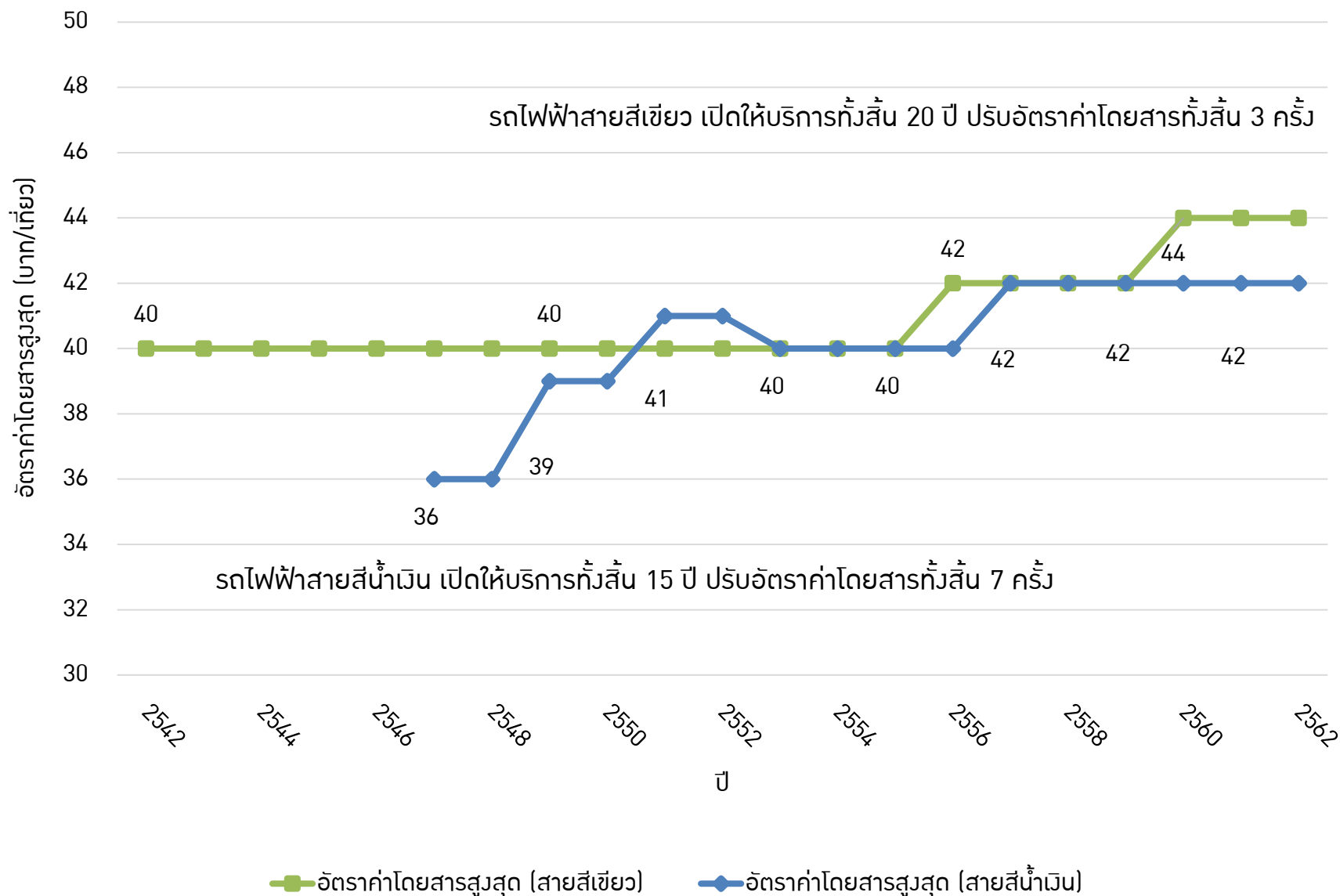
Indicator: Headline CPI



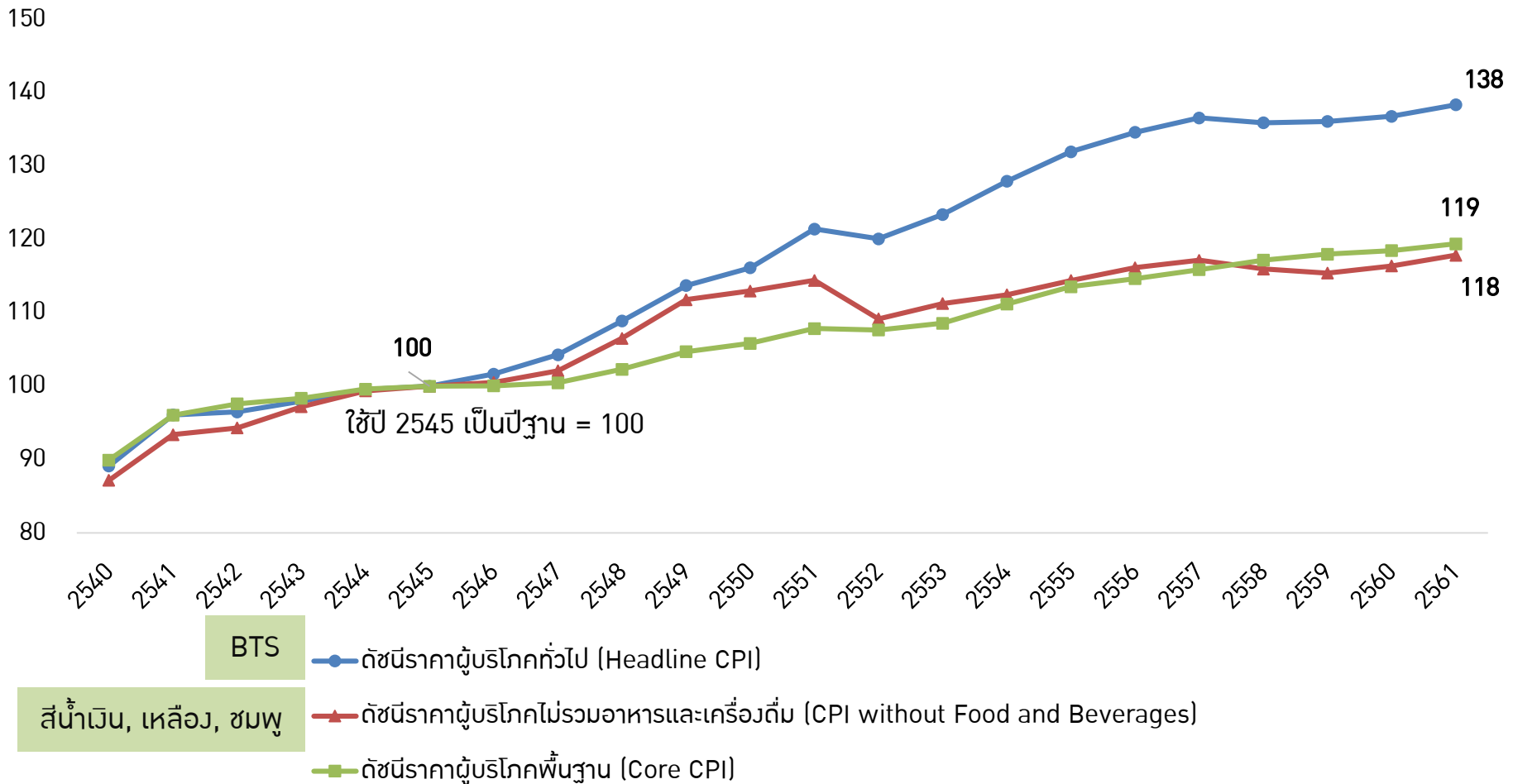
รถไฟฟ้า MRT – สีน้ำเงิน

Indicator: CPI without Food & Beverages





“ดัชนีราคาผู้บริโภคแต่ละประเภทมีความผันผวนต่างกัน”



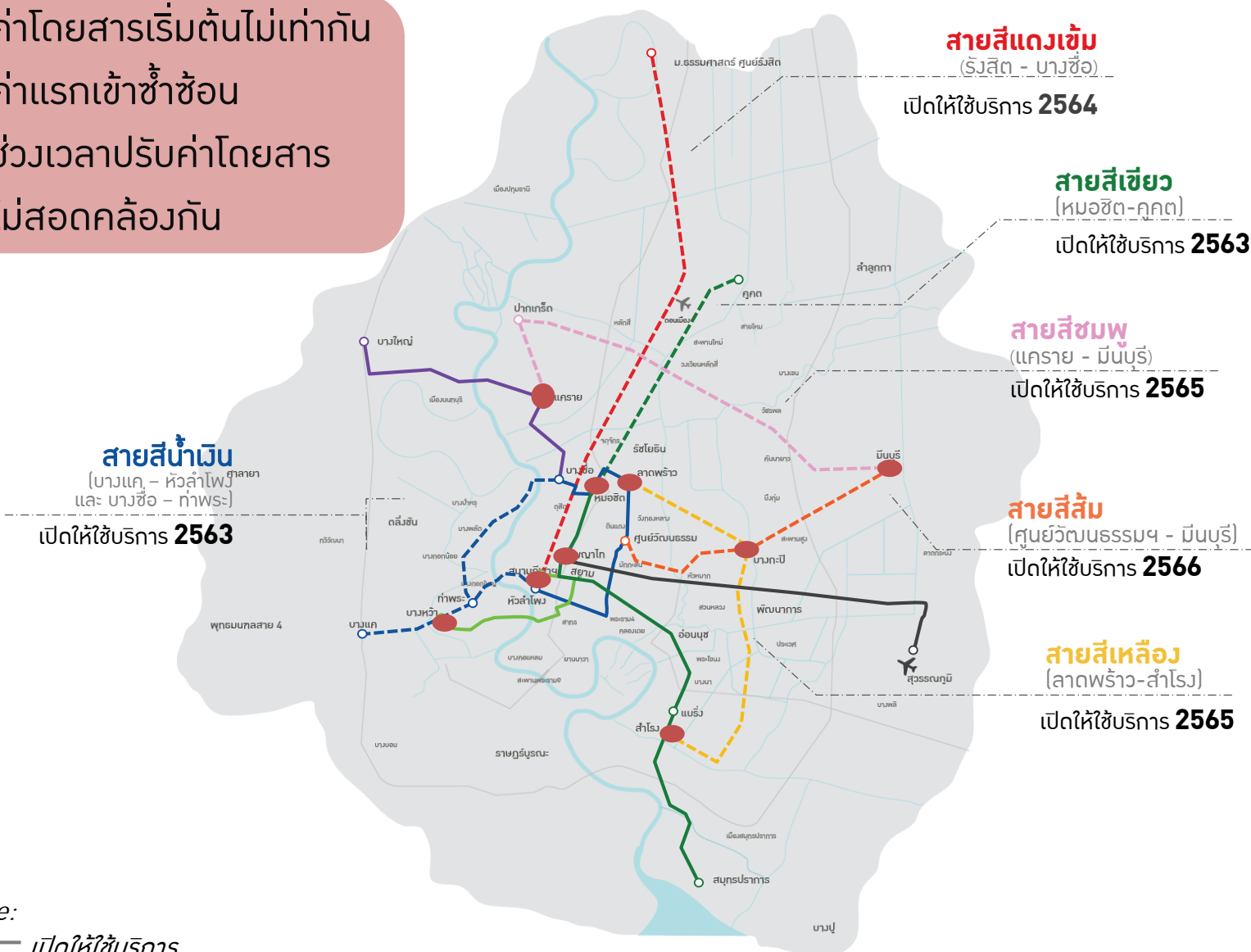
TDRI สรุป ค่าโดยสารรถไฟฟ้าในเขตเมืองปัจจุบัน

- ค่าโดยสารรถไฟฟ้าของไทยแพงกว่าต่างประเทศ เมื่อปรับด้วยดัชนีอำนาจซื้อ
- สัญญาสัมปทานแตกต่างกัน ส่งผลต่อเงื่อนไขและการปรับอัตราค่าโดยสาร
- ค่าโดยสารแรกเข้าไม่สอดคล้องกันในรถไฟฟ้าแต่ละสาย
- ใช้ CPI ที่ต่างกัน มีผลให้ค่าโดยสารถูกปรับไม่เท่ากัน



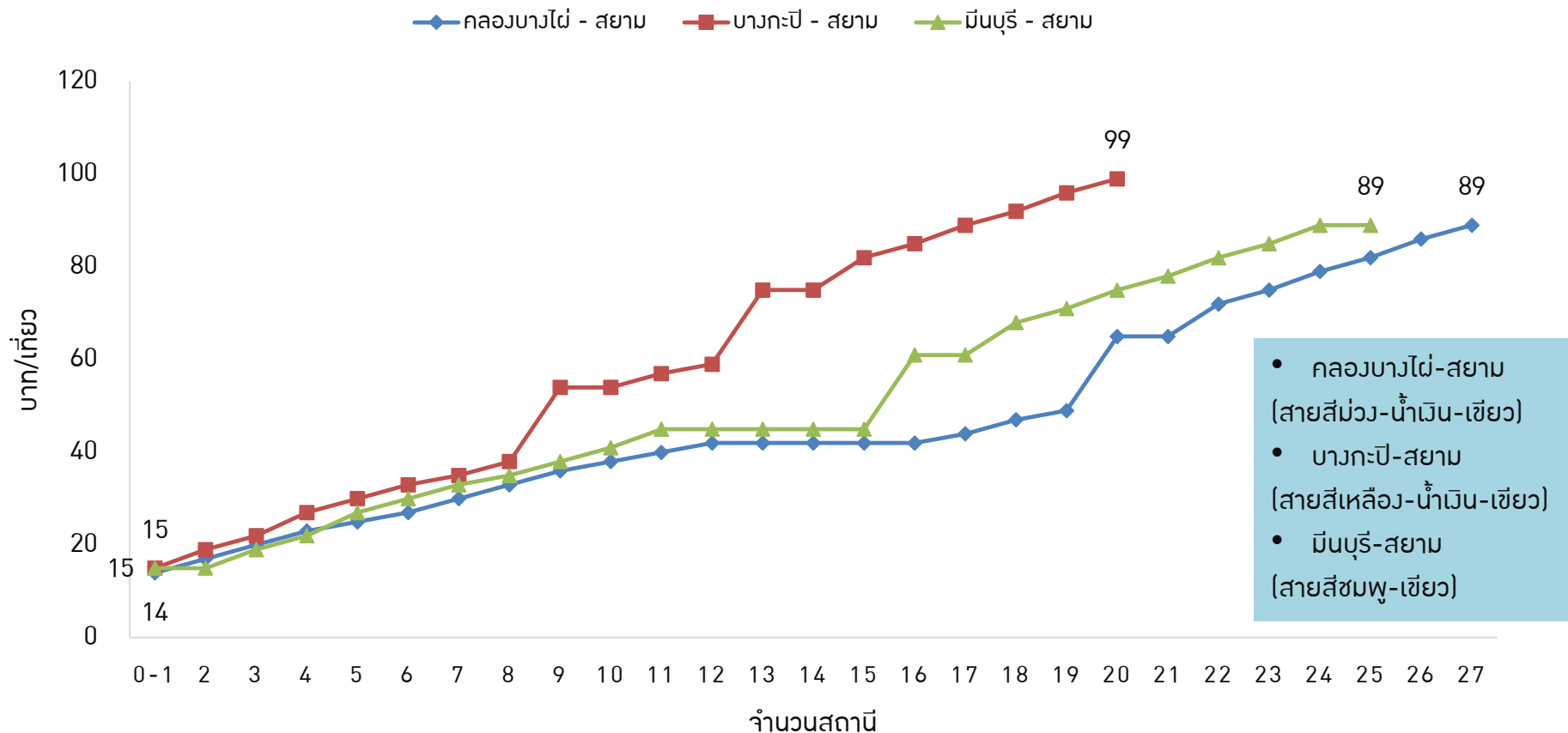
หากสถานการณ์ยังเป็นเช่นเดิม
ค่าโดยสารรถไฟฟ้าในอนาคตจะเป็นอย่างไร...?

- ค่าโดยสารเริ่มต้นไม่เท่ากัน
- ค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน
- ช่วงเวลาปรับค่าโดยสารไม่สอดคล้องกัน

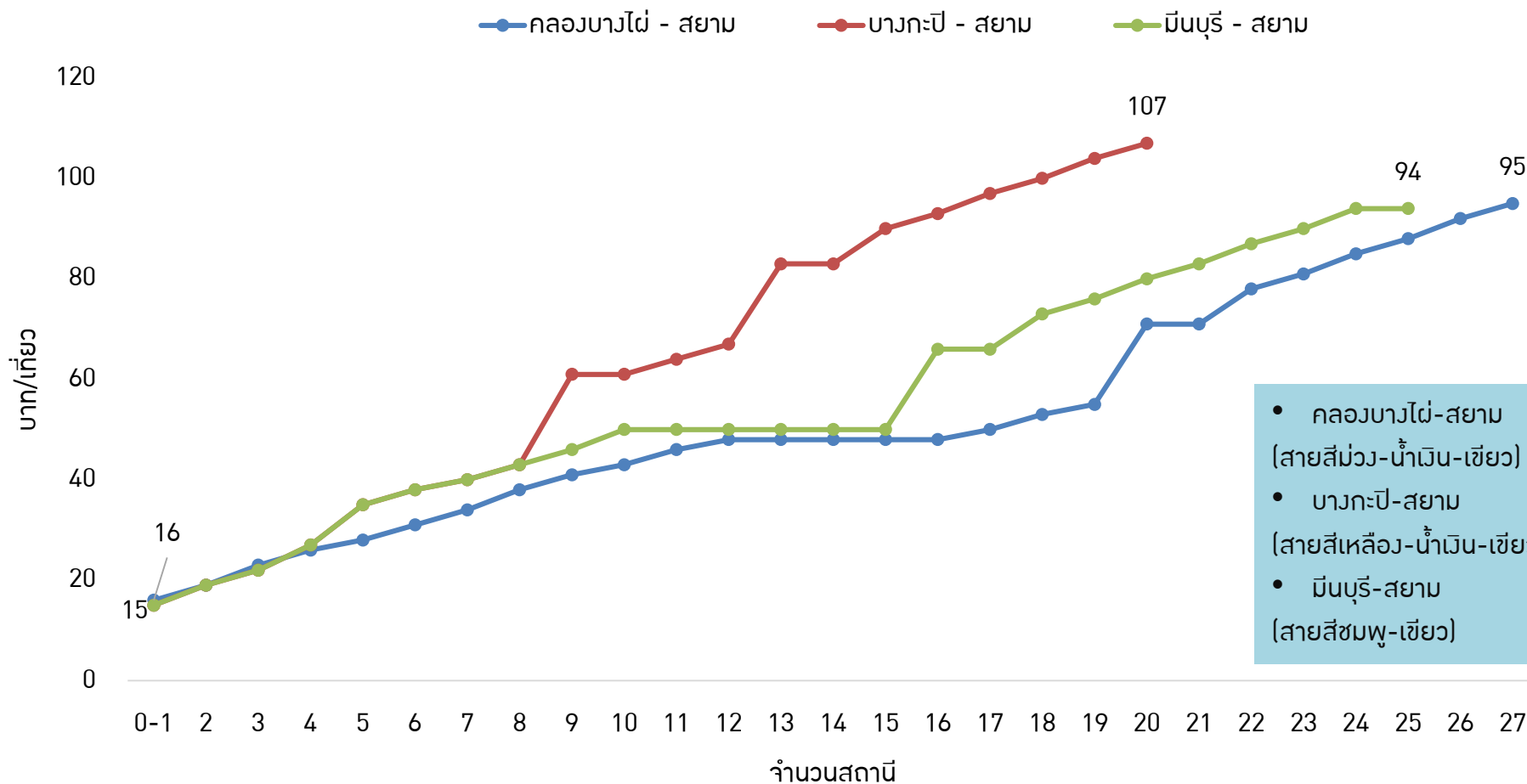


Note:
 ——— เปิดให้ใช้บริการ
 - - - - - กำลังดำเนินการ

ค่าโดยสารปี 2565

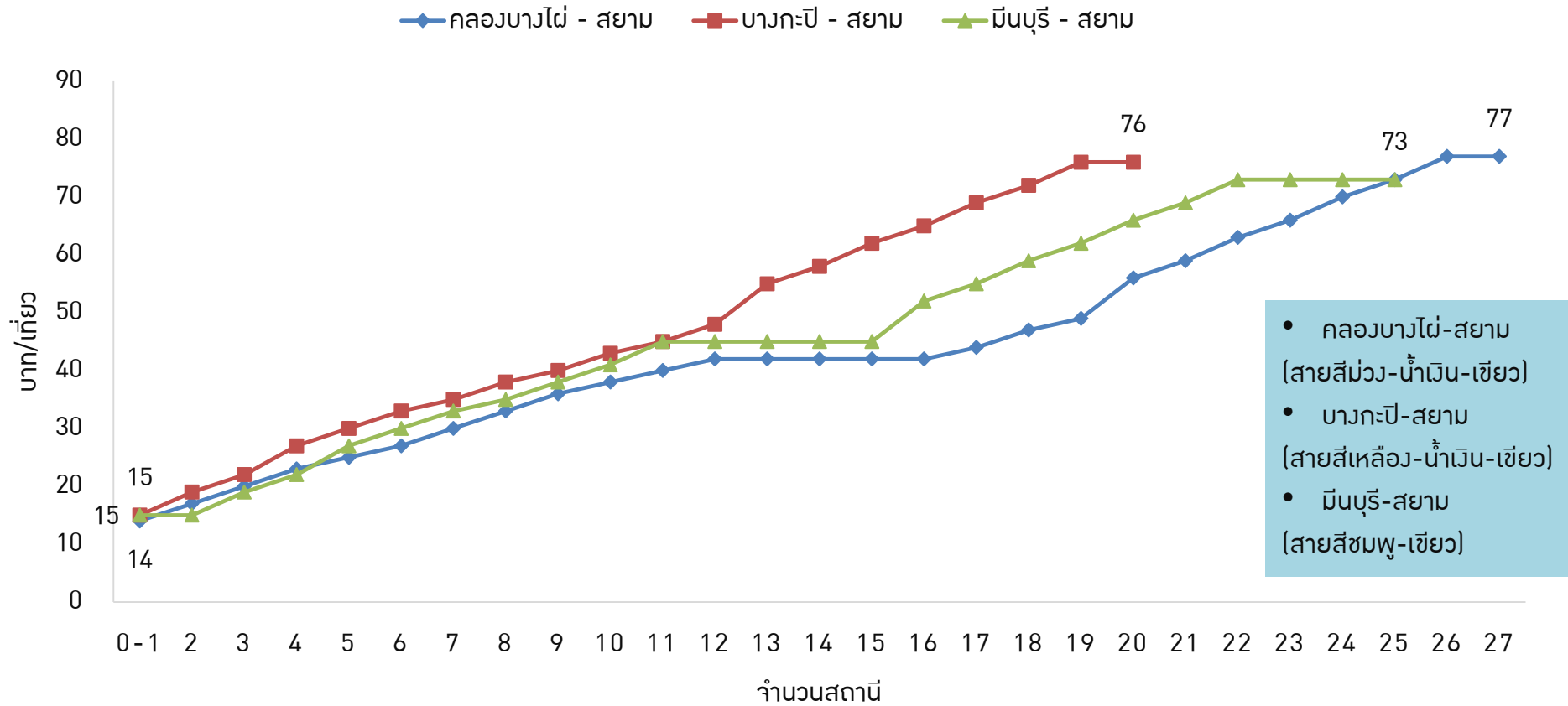


ค่าโดยสารปี 2575



กรณีไม่คิดค่าแรกเข้า (1)

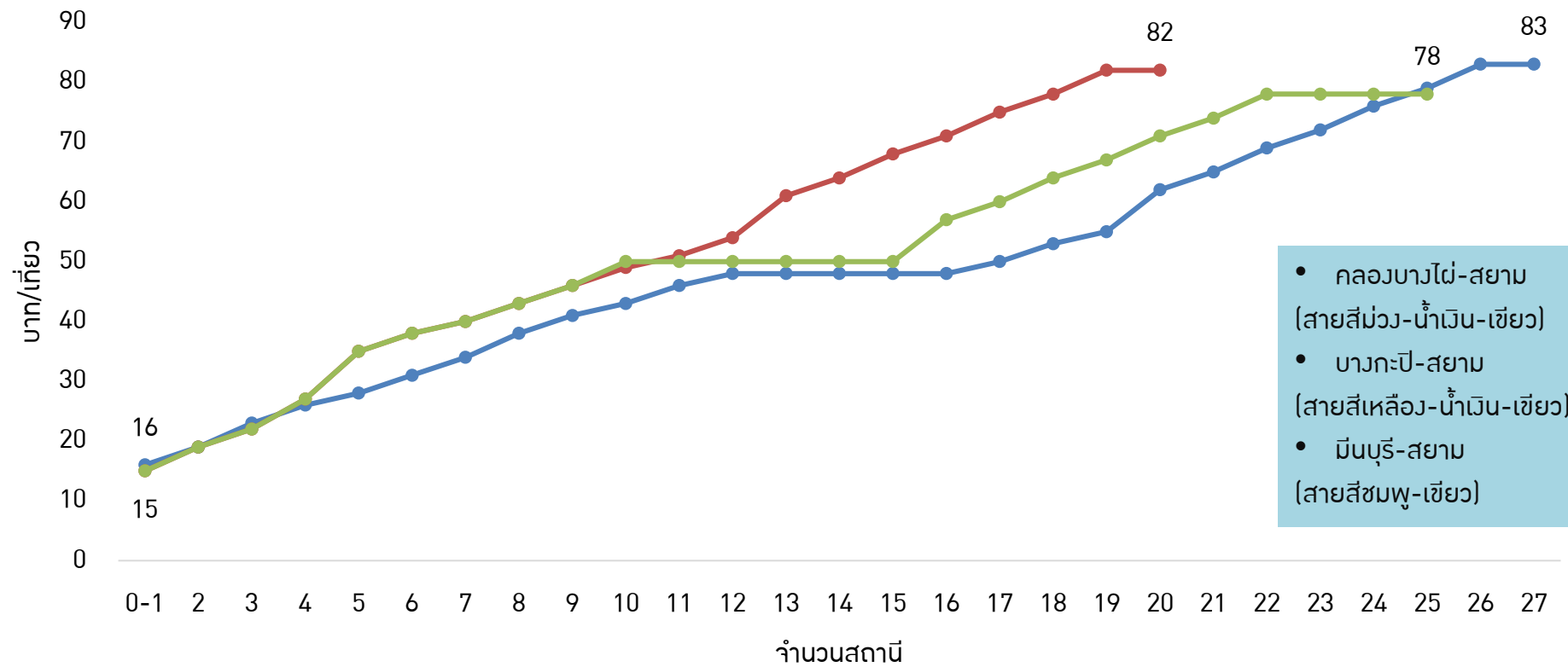
ค่าโดยสารปี 2565



กรณีไม่คิดค่าแรกเข้า (2)

ค่าโดยสารปี 2575

● กลองบางไผ่ - สยาม ● บางกะปิ - สยาม ● มีนบุรี - สยาม



TDRI กรณีเส้นทางใหม่ (สายสีเหลืองและสีชมพู)

(จ) แหล่งรายได้และการจัดเก็บรายได้

ผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดเก็บรายได้ โดยแหล่งรายได้จะมาจากค่าโดยสาร ค่าจอดรถ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์

1. ค่าโดยสาร

คู่สัญญาตกลงกันว่าอัตราค่าโดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสารสำหรับระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ที่จะใช้บังคับตลอดระยะที่ 2 ของสัญญา จะเป็นไปตามเงื่อนไขและข้อบังคับที่ระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 9 โดยไม่มีค่าแรกเข้าระบบหากผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายจากรถไฟฟ้าสายอื่นของ รฟม. โดยระบบที่ผู้โดยสารขึ้นก่อนเป็นผู้ได้รับค่าแรกเข้า

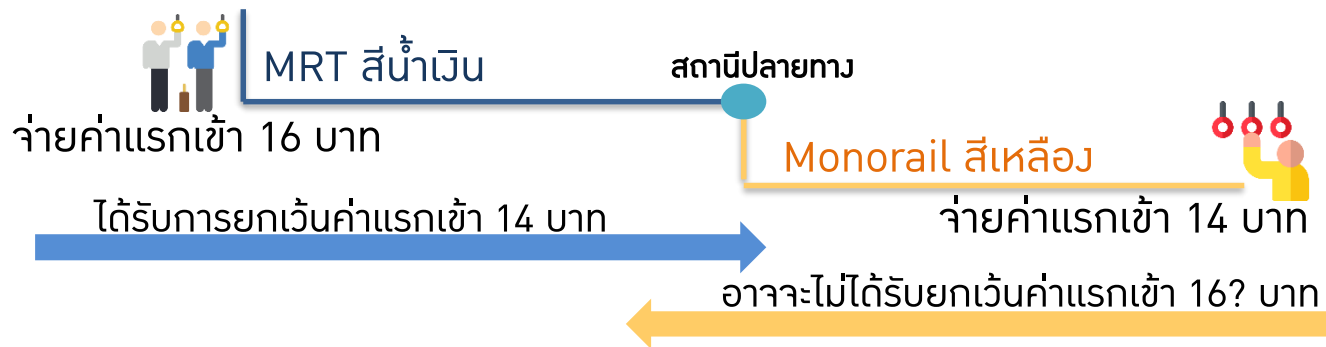
เส้นทาง /ปลายทาง	รัชดา	ภาวนา	โกลนัย 4	ลาดพร้าว 71	ลาดพร้าว 83	มหาดไทย	ลาดพร้าว 101	บางกะปิ	แยกลำสาละ	ศรีกรีฑา	พัฒนาการ	คลองก้นตัน	ศรีสุข
รัชดา	14	18	21	25	28	31	33	36	39	42	42	42	42
ภาวนา	18	14	18	22	24	27	29	33	36	39	42	42	42
โกลนัย 4	21	18	14	19	21	24	26	29	32	36	40	42	42
ลาดพร้าว 71	25	22	19	14	17	20	22	25	28	31	35	39	42
ลาดพร้าว 83	28	24	21	17	14	18	20	23	26	29	33	37	41
มหาดไทย	31	27	24	20	18	14	17	20	23	26	30	34	38
ลาดพร้าว 101	33	29	26	22	20	17	14	18	21	24	28	31	36
บางกะปิ	36	33	29	25	23	20	18	14	17	21	25	28	32
แยกลำสาละ	39	36	32	28	26	23	21	17	14	18	22	25	29
ศรีกรีฑา	42	39	36	31	29	26	24	21	18	14	19	22	26
พัฒนาการ	42	42	40	35	33	30	28	25	22	19	14	18	22
คลองก้นตัน	42	42	42	39	37	34	31	28	25	22	18	14	19
ศรีสุข	42	42	42	42	41	38	36	32	29	26	22	19	14

ค่าแรกเข้า 14 บาท

TDRI กรณีเส้นทางใหม่ (สายสีเหลืองและสีชมพู)

ถ้าผู้โดยสารเดินทางข้ามระบบระหว่าง สายสีเหลือง/ชมพู กับ สีน้ำเงิน

ก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมต่อผู้โดยสารต่างระบบ..



- ผู้โดยสารจ่ายค่าแรกเข้าต่างกัน แม้ว่าจะลงสถานีปลายทางเดียวกัน
- ถ้าเป็นผู้โดยสาร transfer ผู้ที่มาจากสีน้ำเงินจะได้รับ ยกเว้น ค่าแรกเข้า ขณะที่ ผู้ที่มาจากสีเหลือง อาจจะต้องจ่ายแรกเข้าใหม่ เพราะ สัญญาสายสีน้ำเงินไม่ได้ระบุ การยกเว้นค่าแรกเข้าแก่ผู้ที่ transfer

TDRI สรุป ปัญหาค่าโดยสารรถไฟฟ้าในอนาคต

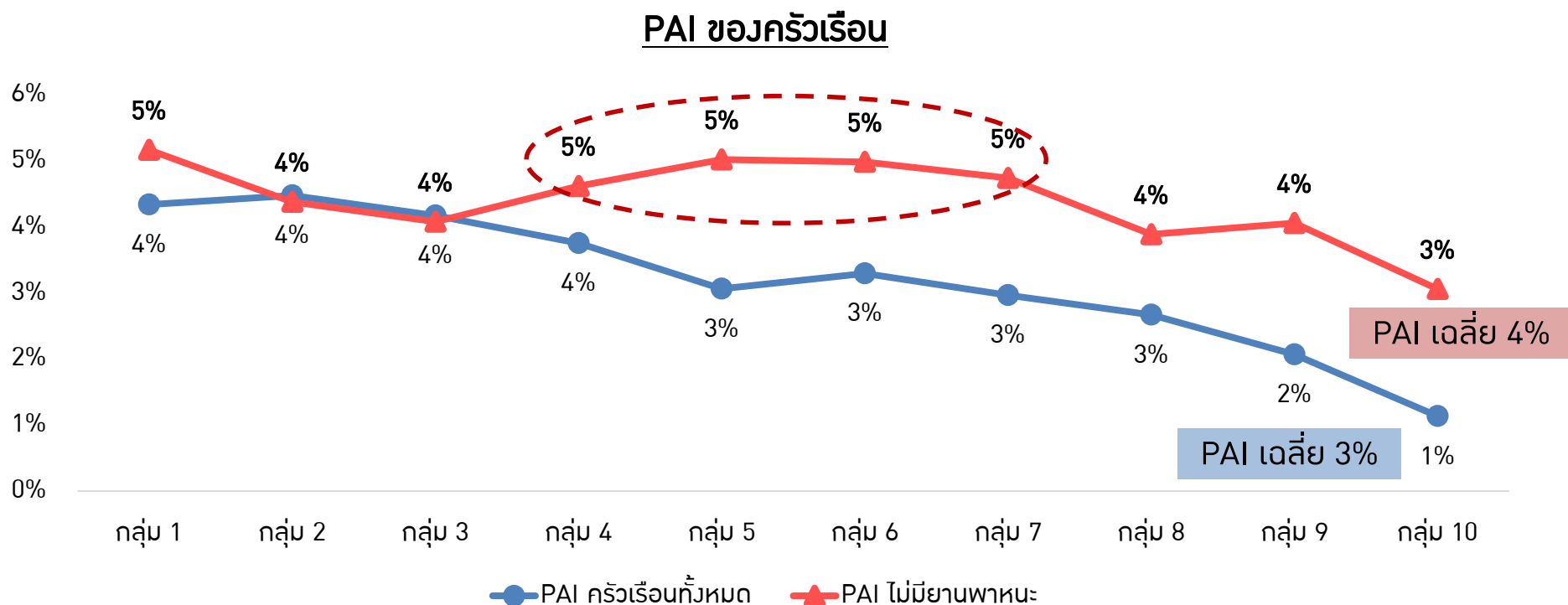
สาเหตุ	ผลที่เกิดขึ้น
<ul style="list-style-type: none">• ระบุค่าโดยสารเริ่มต้นในสัญญาสัมปทานแตกต่างกัน• ความแตกต่างการระบุเงื่อนไขเรื่องการยกเว้นค่าแรกเข้า	<ul style="list-style-type: none">• ค่าโดยสารเริ่มต้นไม่สอดคล้องกัน• ก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมต่อผู้โดยสาร เมื่อเดินทางจากระบบที่ต่างกัน



ความสามารถในการจ่ายของ ประชาชนในประเทศไทย (Affordability)

TDRI Proposed Affordability Indicator: PAI

- ครีวเรือนไม่มียานพาหนะมีสัดส่วน PAI สูงกว่าเมื่อเทียบกับครีวเรือนทั้งหมด
- ครีวเรือนที่มีรายได้ 14,000-21,000 บาท/เดือน เป็นผู้ใช้บริการหลัก (กลุ่ม 4-7)



$$\% \text{ Proposed Affordability Indicator (PAI)} = \frac{\text{ค่าใช้จ่ายครีวเรือนในการใช้ public transport}}{\text{รายได้ครีวเรือน}} \times 100$$

TDRI ความสามารถในการจ่ายค่าขนส่งสาธารณะ (2)

กลุ่ม	ครัวเรือนไม่มียานพาหนะ		
	รายได้ส่วนบุคคล (บาท/เดือน)	ค่าโดยสาร (บาท/เที่ยว) (5% ของรายได้)	ค่าโดยสาร (บาท/เที่ยว) (10% ของรายได้)
1	5,823	7	15
2	8,527	11	21
3	10,099	13	25
4	11,149	14	28
5	11,659	15	29
6	12,848	16	32
7	13,227	17	33
8	14,730	18	37
9	15,575	19	39
10	32,921	41	82

- ค่าโดยสารปัจจุบันคิดเป็น 10% ของรายได้
- ขณะที่ความสามารถจ่ายของผู้ใช้บริการอยู่ที่ 5% ของรายได้
- ค่าโดยสารรถไฟฟ้าปัจจุบันยังสูงกว่าความสามารถการจ่าย

ค่าโดยสารปัจจุบัน

- BTS 28 บาท/เที่ยว
- MRT น้ำเงิน 27 บาท/เที่ยว
- MRT ม่วง 14 บาท/เที่ยว

TDRI สรุป ความสามารถในการจ่ายค่าขนส่งสาธารณะ

- ครอบครัวที่มีรายได้ 14,000-21,000 บาท/เดือน (ไม่มียานพาหนะ) คือ ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะหลัก
- ครอบครัวดังกล่าวแบ่งรายได้ 4% นำไปใช้บริการขนส่งสาธารณะ
- ความสามารถในการจ่ายปัจจุบันของกลุ่มดังกล่าวอยู่ที่ 14-17 บาท/เที่ยว จึงไม่สามารถใช้บริการรถไฟฟ้าได้ทุกวัน
- หากต้องการใช้บริการรถไฟฟ้าได้ทุกวัน จะต้องแบ่งรายได้สูงถึง 10%



การกำหนดค่าโดยสาร รถไฟในเขตเมืองของ ต่างประเทศ

รูปแบบการกำหนดค่าโดยสารมีทั้งสิ้น 3 รูปแบบ

วิธีการ	หน่วยงานกำกับดูแล	ผู้ให้บริการสามารถเปลี่ยนแปลงค่าโดยสาร	
		ค่าโดยสารต่ำสุด	ค่าโดยสารสูงสุด
กำหนดจากภาครัฐ (Administered)	อัตราค่าโดยสารถูกกำหนดโดย หน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานท้องถิ่น	✗	✗
กำหนดแบบกำกับดูแล (Regulated)	ผู้ให้บริการสามารถกำหนดอัตรา ค่าโดยสารได้เอง ภายใต้กรอบอัตราค่า โดยสารที่กำหนด	✓	ไม่เกินอัตราสูงสุด
กำหนดแบบแข่งขันภายใน ตลาด (Market)	ผู้ให้บริการสามารถกำหนดอัตรา ค่าโดยสารได้เอง โดยใช้กลไกตลาด เป็นเครื่องมือในการกำหนดค่าโดยสาร	✓	✓

ประเทศ	รูปแบบการกำหนด
ออสเตรีย	Administered
เบลเยียม	Administered
สวิตเซอร์แลนด์	Administered
เยอรมนี	Administered
สหราชอาณาจักร	Administered และ Regulated
เดนมาร์ก	Administered และ Regulated
ฝรั่งเศส	Administered
เนเธอร์แลนด์	Administered
อิตาลี	Administered
สวีเดน	Administered

- ประเทศในแถบยุโรปนิยมกำหนดค่าโดยสารจากภาครัฐ มีเพียงบางประเทศเท่านั้นที่ใช้แบบกำกับดูแล (กำหนดเพดานขั้นสูงเป็นกรอบ)
- ไม่นิยมกำหนดอัตราค่าโดยสารโดยใช้กลไกของตลาด เนื่องจากรถไฟฟ้าเมืองเป็นรูปแบบการเดินทางหลักในชีวิตประจำวัน



รูปแบบของโครงสร้างค่าโดยสาร

1. Flat rate

ราคาเดียวตลอดทั้งการเดินทาง นิยมใช้กับระบบรถไฟฟ้าภายในเมืองที่มีพื้นที่ไม่กว้างนัก เช่น โรม บูดาเปสต์ และบรัสเซลส์

2. Distance-based Fare

ราคาจะเปลี่ยนแปลงไปตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น นิยมใช้กับเมืองที่มีขนาดของระบบรถไฟฟ้าปานกลาง เช่น ฮอว์กงและสิงคโปร์

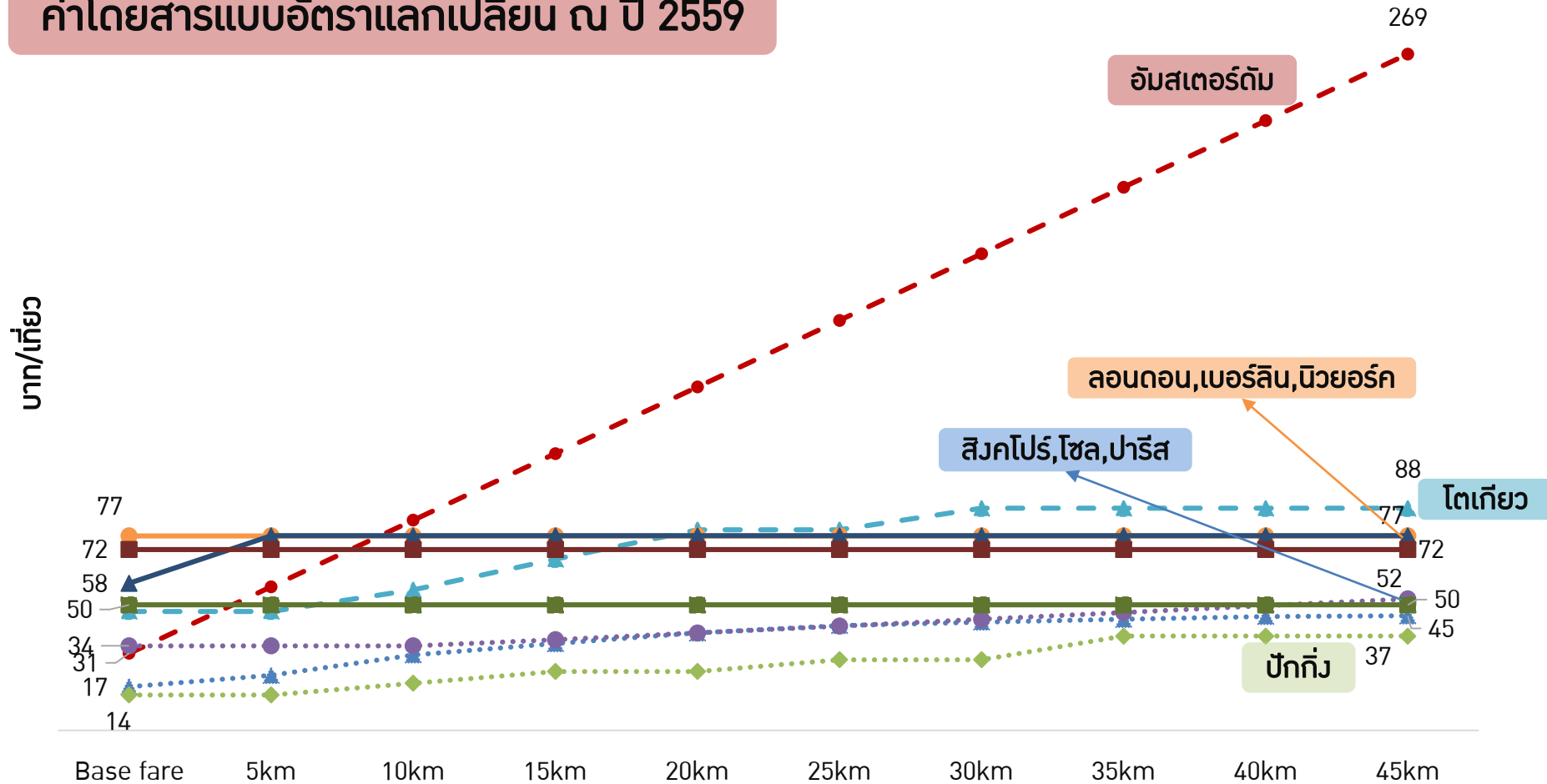
3. Zonal Fare

ราคาจะเปลี่ยนแปลงไปตามเขตที่เดินทางผ่าน เป็นระบบที่นิยมใช้ในสหภาพยุโรปมากที่สุด นิยมใช้กับเมืองที่มีความซับซ้อนของระบบสูง เช่น ลอนดอน

เมือง	ภูมิภาค	โครงสร้างค่าโดยสาร
สิงคโปร์	เอเชีย	Distance based-fare
ปักกิ่ง	เอเชีย	Distance based-fare
โซล	เอเชีย	Distance based-fare
โตเกียว	เอเชีย	Distance based-fare
อัมสเตอร์ดัม	ยุโรป	Distance based-fare
เบอร์ลิน	ยุโรป	Zonal structure fare
ลอนดอน	ยุโรป	Zonal structure fare
ปารีส	ยุโรป	Zonal structure fare
นิวยอร์ก	อเมริกา	Flat fare

TDR การเปรียบเทียบค่าโดยสารรถไฟฟ้าต่างประเทศ

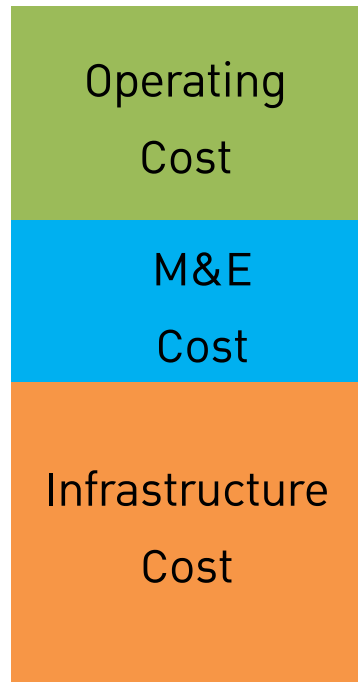
ค่าโดยสารแบบอัตราแลกเปลี่ยน ณ ปี 2559



TDRI โครงสร้างอุตสาหกรรมและการกำหนดค่าโดยสาร (1)



ประเทศสิงคโปร์

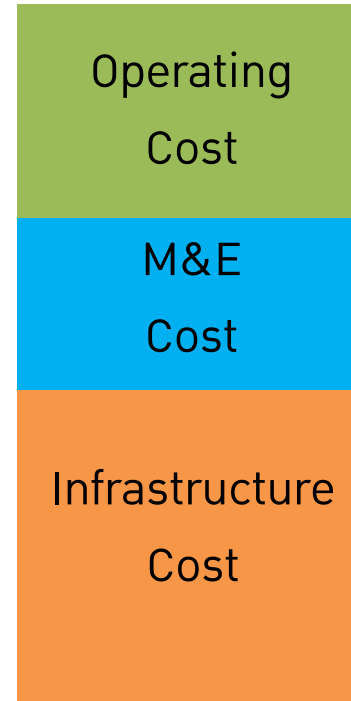


ค่าโดยสารกำหนดจาก
ต้นทุนการเดินรถ
(Operating Cost)

รัฐบาลเป็นผู้รับต้นทุน
โครงสร้างพื้นฐาน
(Infrastructure Cost)
และต้นทุนงานระบบ
(M&E: Mechanical
and Electrical
Equipment)



ประเทศญี่ปุ่น

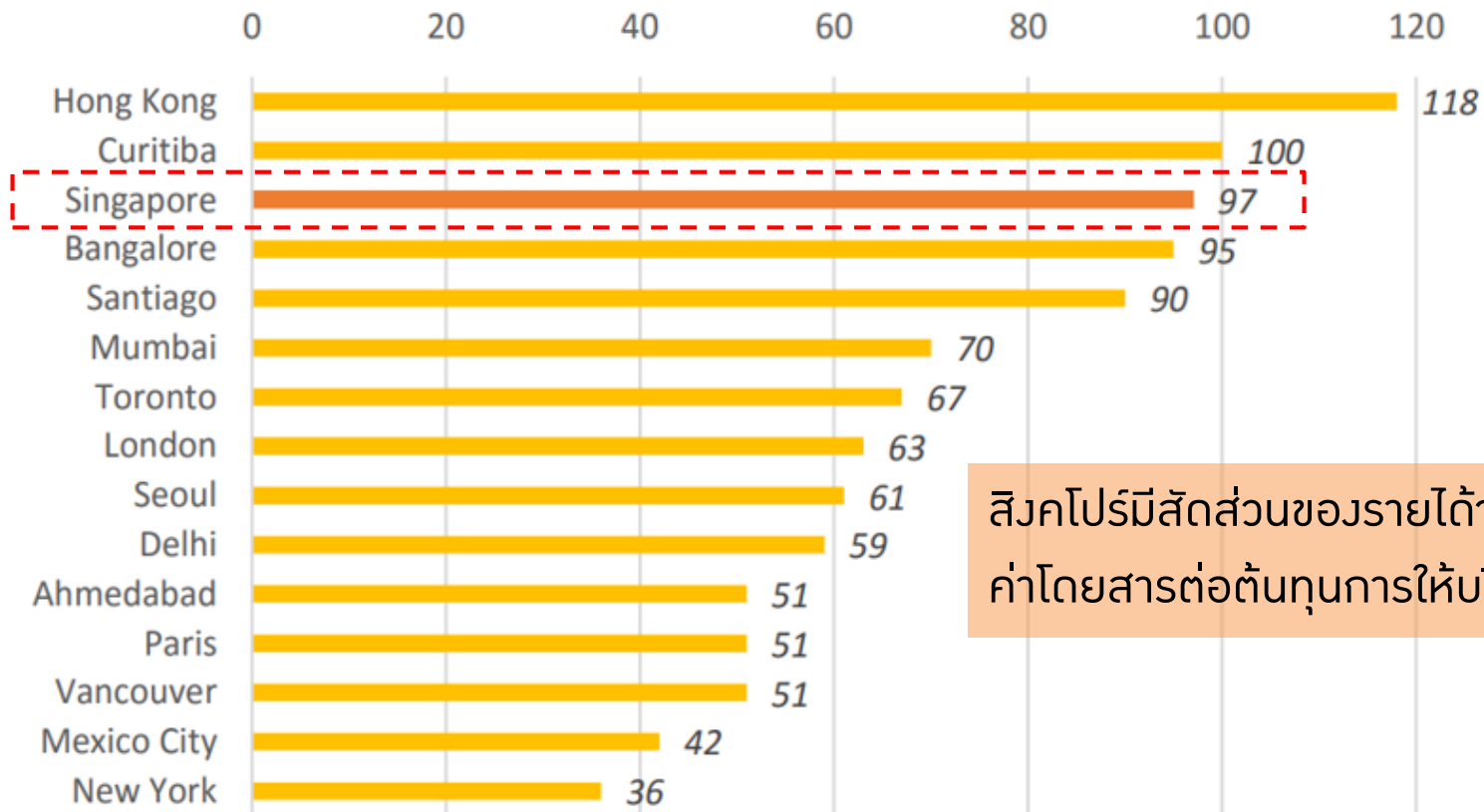


ค่าโดยสารกำหนด
จากต้นทุนทั้งหมด
(Full Cost)

TDRI โครงสร้างอุตสาหกรรมและการกำหนดค่าโดยสาร (2)



ประเทศสิงคโปร์



สิงคโปร์มีสัดส่วนของรายได้จากค่าโดยสารต่อต้นทุนการให้บริการ 97%

ประเทศ	รูปแบบการปรับ	ดัชนีและหลักเกณฑ์
ลอนดอน	แบบผสม	<ul style="list-style-type: none"> Retail Price Index (RPI) Productivity
โตเกียว	ไม่มีสูตรการปรับ แต่พิจารณาจาก MLIT	<ul style="list-style-type: none"> Yardstick Competition: การแข่งขันด้วยประสิทธิภาพ ต้นทุนระหว่างผู้ประกอบการรถไฟ กำไรที่เหมาะสมของผู้ประกอบการ
สิงคโปร์	แบบผสม	<ul style="list-style-type: none"> Core Consumer Price Index (cCPI) Wage Index (WI) Energy Index (EI) Productivity Extraction Network Capacity Factor (NCF)

- นิยามกำหนดค่าโดยสารจากภาครัฐหรือเพดานค่าโดยสาร
- รูปแบบการลงทุนและความช่วยเหลือจากภาครัฐมีผลต่ออัตราค่าโดยสาร
ดั่งกรณีสิงคโปร์และญี่ปุ่น
- มีกลไกการปรับอัตราค่าโดยสารอย่างเป็นระบบและไม่สร้างความสับสน
แก่ผู้ใช้บริการ



ข้อเสนอแนะ

โครงสร้างค่าโดยสารไม่สอดคล้องกับระยะทางเฉลี่ยของผู้ใช้บริการ

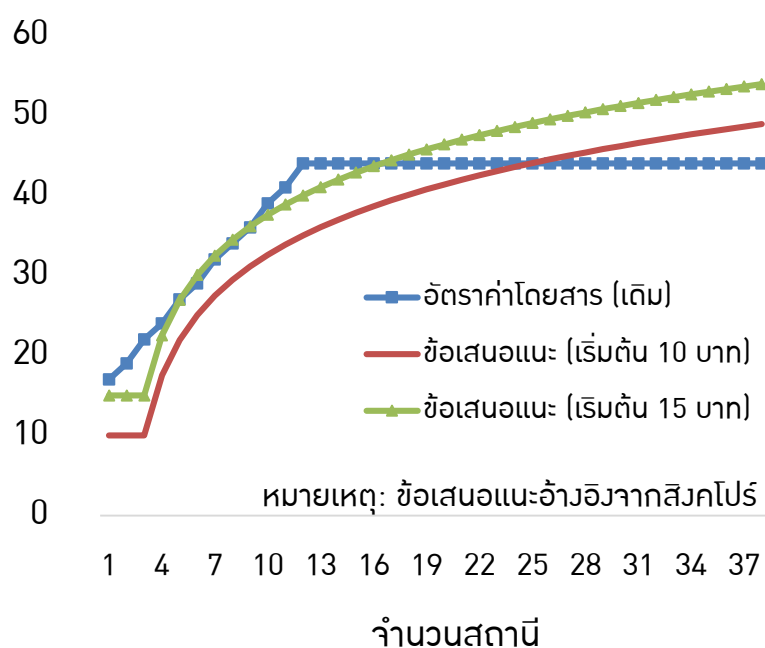
- ควบคุมอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
- กำหนดอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง แบบไม่มีเพดานราคา
- ลดค่าแรกเข้าลง เพื่อสนับสนุนกลุ่มผู้ใช้งานหลัก (ระยะทาง 5-7 กม./เที่ยว)
- ใช้อัตราค่าโดยสารแบบลดน้อยทยอยลง

กลไกการปรับค่าโดยสารแยกออกจากกัน

- ปรับค่าโดยสารในรอบเวลาเดียวกันของรถไฟฟ้าทุกระบบ
- ใช้สูตรปรับค่าโดยสารเดียวกัน ดึงกรณีของสิงคโปร์ที่ใช้สูตรแบบผสม ซึ่งสะท้อนโครงสร้างต้นทุนได้ดี

การมีค่าแรกเข้าในทุกระบบ ทำให้ผู้บริการมีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น

- กำหนดค่าโดยสารเริ่มต้นให้สอดคล้องกันทุกระบบและคิดค่าแรกเข้าเพียง 1 ครั้ง
- ผู้ประกอบการแต่ละรายควรแบ่งค่าแรกเข้าตามสัดส่วนของสถานีที่ผู้โดยสารเดินทางแต่ละระบบ



TDRI เครื่องมือทางกฎหมายในการกำหนดค่าโดยสาร

พระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง
ให้อำนาจกรมการขนส่งทางรางใน
การกำหนด “เพดาน” อัตราค่า
โดยสาร

กฎกระทรวง

กฎกระทรวง

- สูตรปรับ ระยะเวลาการปรับ และ
วิธีการคำนวณการปรับ”
เพดาน” อัตราค่าโดยสาร และ
- หลักเกณฑ์วิธีการร้องขอให้
กรมการขนส่งทางรางปรับปรุง
อัตราค่าโดยสาร

ประกาศ

ประกาศกรมการขนส่งทางราง
กำหนด “ตัวเลข” เพดานค่าโดยสาร

- อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าในเขต
เมืองและระหว่างเมืองอาจต่างกัน



หากหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการปรับอัตรา
ค่าโดยสารมีความผันผวนมากจะทำอย่างไร?

ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุน
การขนส่งสาธารณะ/ กองทุนเพื่อ
ความเท่าเทียมด้านพลังงาน
(กรณีสักกษาสังคม)

ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่ได้ทำสัญญาสัมปทานไปแล้วสูงกว่า
อัตราขั้นสูงที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด จะทำอย่างไร ?

ทางเลือกที่ 1 ไม่แก้ไขสัญญา

- หาก Fare เรียกเก็บ **เกินกว่า** Fare ขั้นสูง
เจ้าของโครงการต้องชดเชยส่วนต่าง
ค่าโดยสารแก่เอกชน
- หาก Fare เรียกเก็บ **ไม่เกิน** Fare ขั้นสูง
บังคับใช้ค่าโดยสารภายใต้สัญญาเดิม

ทางเลือกที่ 2 แก้ไขสัญญา

เจ้าของโครงการต้องแก้ไขสัญญาตามขั้นตอน
พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน
ส่วนที่ 4 ว่าด้วยการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน
และการทำสัญญาใหม่

- แก้ไขสัญญาให้ค่าโดยสารอยู่ภายใต้กฎหมายว่า
ด้วยการขนส่งทางราง
- ไม่ต้องจ่ายค่าชดเชยให้ผู้ประกอบการ
- เจ้าของโครงการและผู้ประกอบการแต่ละรายมี
ภาระในการแก้ไขสัญญาแต่ละฉบับ



การทบทวนค่าโดยสาร รถไฟระหว่างเมือง ของประเทศไทย

TDRI ข้อจำกัดและปัญหาของค่าโดยสารรถไฟฟ้าระหว่างเมือง

- การวางแผนและบริหารจัดการรายได้และต้นทุนยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร
- ค่าโดยสารไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง
- กลไกการปรับค่าโดยสารไม่ชัดเจน
- คุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการอยู่ในระดับต่ำ
- แนวโน้มการใช้บริการรถไฟฟ้าของรฟท. ลดลงอย่างต่อเนื่อง
- ค่าโดยสารยังไม่สามารถแข่งขันกับรูปแบบการเดินทางอื่นได้

กิจกรรม มี 2 ประเภทหลัก



1

การขนส่งผู้โดยสาร

→ รถไฟเชิงพาณิชย์

→ รถไฟเชิงสังคม



2

การขนส่งสินค้า

รถไฟเชิงพาณิชย์ คือ ขบวนรถที่แบ่งการจอดรับผู้โดยสาร และคิดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม

รถไฟเชิงสังคม คือ ขบวนรถที่จอดรับผู้โดยสารทุกสถานี ตลอดงานขบวนรถท้องถิ่นและขบวนรถรวม (สินค้า+ผู้โดยสาร)

รถไฟสินค้า คือ ขบวนรถขนส่งสินค้า โดยแบ่งเป็นสินค้า Container สินค้าอื่นๆ และสินค้าเทกองทั่วไป

“อัตราค่าโดยสารในปัจจุบันไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง
เนื่องจากไม่ได้รับการปรับมาเป็นระยะเวลานาน
อีกทั้ง ไม่มีกลไกการปรับค่าโดยสารที่ชัดเจนและเป็นระบบ”

ค่าโดยสารที่เรียกเก็บ

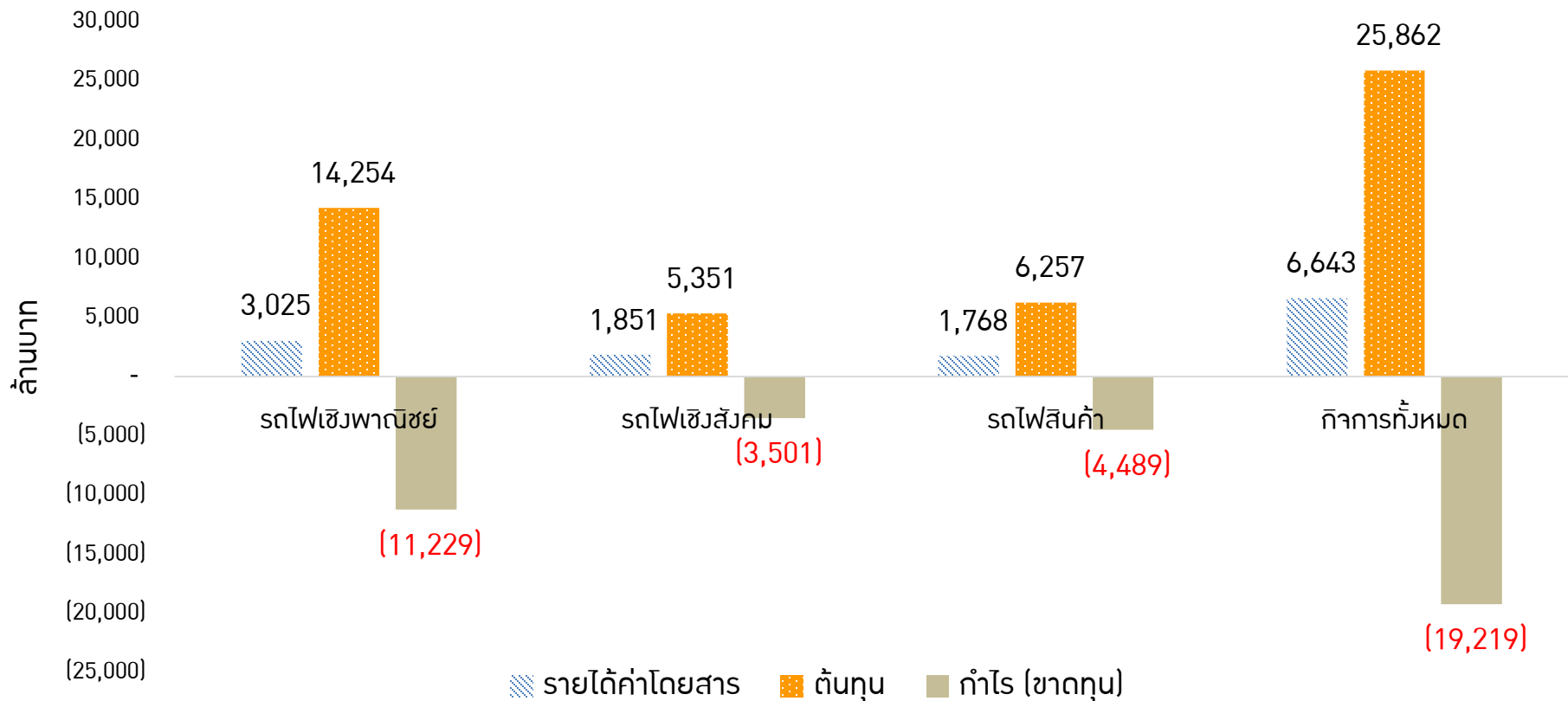
=

ค่าโดยสารตามระยะทาง + ค่าธรรมเนียม

ค่าโดยสารตามระยะทาง	ค่าธรรมเนียม
จำแนกตามระยะทาง (ชั้น 1, ชั้น 2 และชั้น 3)	<ul style="list-style-type: none">ประเภทขบวนรถรถปรับอากาศประเภทรถนั่งและนอน

TDR ผลประกอบการการเดินทางของ swt. ปี 2559

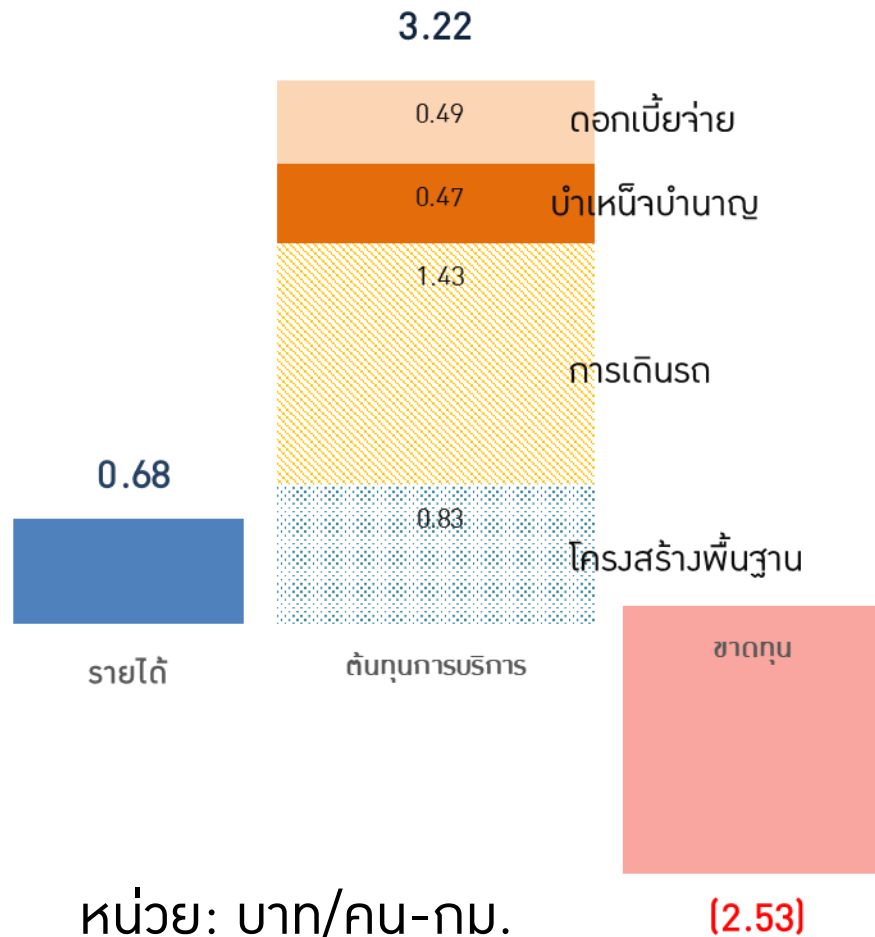
ในปี 2559 swt. มีผลขาดทุนโดยประมาณ 19,000 ล้านบาท
 รถไฟเชิงพาณิชย์ขาดทุนสูงที่สุด ขณะที่รถไฟเชิงสังคมขาดทุนน้อยสุด



หมายเหตุ: รายได้ของรถไฟเชิงสังคม = รายได้ค่าโดยสาร + เงินอุดหนุน PSO

TDRI รายได้-ต้นทุนปี 2559: รถไฟเชิงพาณิชย์

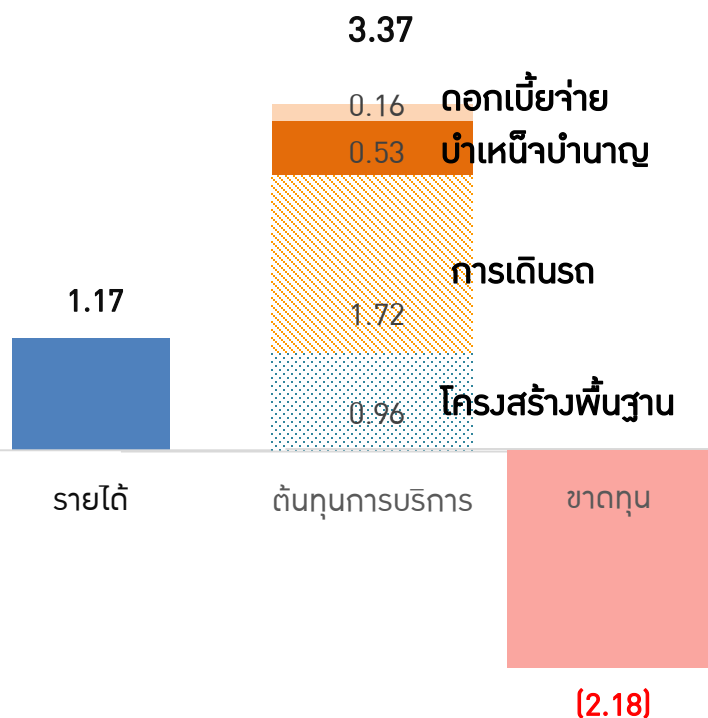
รายละเอียดรายได้-ต้นทุน



- ต้นทุนการเดินรถสูงกว่ารายได้ 0.75 บาท/คน-กม. (2 เท่าของรายได้)
- รถไฟเชิงพาณิชย์เป็นรถไฟระยะทางไกล (ผู้โดยสารเดินทาง 430 กม./เที่ยว)

หมายเหตุ: ภายใต้การพิจารณาต้นทุน ณ ปัจจุบันของ สฟท.

รายละเอียดรายได้-ต้นทุน



- ต้นทุนการเดินรถสูงกว่ารายได้ 0.55 บาท/คน-กม. (1.5 เท่าของรายได้)
- รถไฟเชิงสังคมเป็นรถไฟระยะทางสั้น (ผู้โดยสารเดินทาง 68 กม./เที่ยว)

หมายเหตุ: ภายใต้การพิจารณาต้นทุน ณ ปัจจุบันของ สฟท.
รายได้ = รายได้ค่าโดยสาร+เงินอุดหนุนจากภาครัฐ

หน่วย: บาท/คน-กม.

TDRI เปรียบเทียบค่าโดยสารระหว่างรูปแบบการเดินทาง

- ค่าโดยสารของรถไฟแพงกว่าการเดินทางทุกรูปแบบ
- ความถี่ของเที่ยววิ่งและระยะเวลารอยังไม่สามารถแข่งขันกับรูปแบบอื่นได้

กรุงเทพฯ	เชียงใหม่	หนองคาย (อุดรธานี)	อุบลราชธานี	หาดใหญ่
เตียงล่าง ชั้น 1	1,453 (1.93)	1,557 (2.51)	1,520 (2.64)	1,794 (1.90)
เตียงล่าง ชั้น 2	1,041 (1.39)	998 (1.61)	981 (1.71)	1,105 (1.17)
เครื่องบินต้นทุนต่ำ (Air Asia)	ต่ำสุด 933 (1.24) สูงสุด 1,433 (1.91)	ต่ำสุด 632 (1.02) สูงสุด 1,233 (1.99)	ต่ำสุด 833 (1.45) สูงสุด 1,033 (1.80)	ต่ำสุด 1,033 (1.09) สูงสุด 1,233 (1.30)
รถโดยสารหมวด 2	823 (1.10) สมบัติทัวร์ (ม.4 ก)	714 (1.15) บขส. (ม.4 ก)	565 (0.98) สมบัติทัวร์ (ม.4 ก)	1,086 (1.15) บขส. (ม.1 ก)
ระยะทาง (กม.)	751	621	575	945

หมายเหตุ: ค่าโดยสารสายการบินตรวจสอบวันที่ 04/ก.ย./62 โดยจอล่วงหน้า 2 สัปดาห์

ระยะทางเส้นทางตรวจสอบจากเว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทย , ตัวเลขในวงเล็บ () คือ ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อ กม.



**การกำหนดค่าโดยสารรถไฟ
ระหว่างเมืองของต่างประเทศ**

TDRI รูปแบบกำหนดค่าโดยसरรทไฟระหว่างเมือง

ประเทศ	รูปแบบการกำหนดค่าโดยสาร
ออสเตรเลีย	Administered
สวิตเซอร์แลนด์	Administered
เยอรมนี	มีทั้ง 3 รูปแบบ: Administered, Regulated และ Market
ฝรั่งเศส	มี 2 รูปแบบ: Administered และ Regulated
ลักเซมเบิร์ก	Administered
เนเธอร์แลนด์	Administered
โปแลนด์	Administered
สวีเดน	มี 2 รูปแบบ: Administered และ Market
สโลวาเกีย	Administered
สหราชอาณาจักร	มี 2 รูปแบบ: Regulated และ Market

- นิยมกำหนดจากภาครัฐ มีบางประเทศกำหนดแบบเพดานขั้นสูงขึ้นอยู่กับประเภทการให้บริการ
- หากเป็นรทไฟความเร็วสูง/รทไฟระยะทางไกล/รทไฟชั้น 1 (premium) จะกำหนดโดยผู้ประกอบการ เนื่องจากการแข่งขันด้วยรูปแบบการเดินทางอื่น

TDRI ส่วนลดและค่าโดยสารรถไฟฟ้าระหว่างเมือง

รูปแบบการเดินทาง	ค่าโดยสารสูงสุด (บาท/กม.)	ค่าโดยสารต่ำสุด (บาท/กม.)	ส่วนลดค่าโดยสาร			
			จองล่วงหน้า	ช่วงเวลาเดินทาง (off-peak)	บัตรไป-กลับ	การซื้อ Online
ค่าโดยสารเขตภูมิภาค (ระยะทาง 50-100 กม.)	9 สวิตเซอร์แลนด์	1 ลักเซมเบิร์ก	-	-	-	-
ค่าโดยสารระหว่างเมือง (ระยะทาง <= 300 กม.)	20 สหราชอาณาจักร	1 เบลเยียม/เช็ก	✓	✓	✓	✓
ค่าโดยสารระหว่างเมือง (ระยะทาง >= 300 กม.)	10 สหราชอาณาจักร	1 เช็ก	✓	✓	✓	-
ค่าโดยสารภายในประเทศ (รถไฟความเร็วสูง)	14 สหราชอาณาจักร	2 อิตาลี	✓	-	-	-
ค่าโดยสารระหว่างประเทศ (ระยะทางไกล)	29 ลอนดอน-ปารีส	1 บราติสลาวา-ปราก	✓	-	-	-

หมายเหตุ: ค่าโดยสารที่ปรับ PPP แล้ว

อ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยนวันที่ 06/ก.ย./62: 1 ยูโร = 34.03 บาท จากธนาคารแห่งประเทศไทย

ที่มา: Steer Davies Gleave (2559)



ข้อเสนอแนะ

- สามารถใช้รูปแบบกำหนดค่าโดยสารจากภาครัฐได้
- ควรกำกับดูแลมาตรฐานการให้บริการ ซึ่งจะปรับปรุงให้ประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่ดีขึ้น
- ควรปรับค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนการเดินรถ โดยเฉพาะรถไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ แต่ไม่ควรสูงกว่ารูปแบบการเดินทางอื่น
- ควรจัดทำโปรโมชั่น/ส่วนลดค่าโดยสาร เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนมาใช้บริการ
- ควรกำหนดกลไกการปรับค่าโดยสารให้ชัดเจน ทั้งสูตรและกรอบเวลาการพิจารณา