

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติ : ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.....

กฎหมายใหม่ แก้ไข/ปรับปรุง ยกเลิก

หน่วยงานของรัฐผู้เสนอร่างกฎหมาย : กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ

สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในเรื่อง

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ บนพื้นฐานของแนวคิด “ปรับปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศและรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ โดยมีค่าเป้าหมายสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ในปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗

สอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศในเรื่อง

แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้า และการลงทุนของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center) ประเด็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity)

ส่วนที่ ๑

เหตุผลความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๑. สภาพปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบของปัญหา

๑.๑ ปัญหาคืออะไร สาเหตุของปัญหาคืออะไร และผลกระทบของปัญหาคืออะไร

ปัจจุบันการขนส่งทางรางได้เข้ามามีบทบาทสำคัญมากยิ่งขึ้นต่อระบบคมนาคมขนส่งของไทย เนื่องจากเป็นที่ยอมรับกันว่าเป็นระบบขนส่งที่มีความปลอดภัยสูงกว่าการขนส่งระบบอื่น และมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำกว่าระบบการขนส่งทางถนน โดยรัฐบาลมีนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่จะลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องและใช้จำนวนเงินลงทุนที่สูง แต่การบริหารจัดการด้านการขนส่งทางรางของประเทศยังไม่ได้มีการพัฒนาอย่างเป็นระบบให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน เพราะยังไม่มีหน่วยงานกลางรับผิดชอบกำกับดูแลระบบรางทั้งประเทศให้มีมาตรฐานเดียวกัน โดยที่ปัจจุบันได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานส่วนกลางในการเสนอแนะนโยบาย กำหนดยุทธศาสตร์ วางแผนโครงข่าย บริหารงานด้านการขนส่งทางรางของประเทศ กำหนดและกำกับดูแลมาตรฐาน ระเบียบทางด้านความปลอดภัย ด้านการซ่อมบำรุง และด้านการประกอบกิจการ รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้สามารถแข่งขันและเชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน แต่กลับยังไม่มียกเว้นของกฎหมายในการควบคุม กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมขนส่งทางราง บริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์

๑.๒ เหตุใดรัฐจึงควรแทรกแซงในเรื่องนี้

เนื่องจากกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามนโยบายสำคัญและแผนงานด้านการพัฒนา ระบบการขนส่งทางรางของรัฐบาลในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ และการลงทุนในโครงการพื้นฐาน ทางรางที่มีมูลค่าสูง เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย ด้านการซ่อมบำรุงทาง และด้านการประกอบกิจการ ครอบคลุมการพัฒนาระบบรางให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้งระบบ ลดความสูญเสียเปล่าในการเดินทางและการขนส่ง ช่วยแก้ปัญหาการจราจรให้มีความคล่องตัว เชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศและพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นเครื่องมือ สำคัญที่กระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคอย่างยั่งยืน

๒. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซง

วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการแทรกแซงคืออะไร

เพื่อให้มีการดำเนินการด้านนโยบาย (Policy Advisor) และด้านกำกับดูแล (Regulator) มาตรฐานด้านระบบการขนส่งทางรางอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการซ่อมบำรุงทาง และมาตรฐานการประกอบการให้มีการบริการโครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การจัดให้มีการประกัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือสินค้า การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนโดยสาร รวมทั้งคนทุพพล ภาพ คนพิการ สตรีมีครรภ์ และเด็ก การพัฒนาและการบริหารจัดการให้ระบบรางเป็นโครงข่ายหลัก ของประเทศอันจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชนจากการได้รับความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง และบริการที่มีมาตรฐานเหมาะสม เช่น สะอาด ตรงเวลา ความสะดวกสบาย ประหยัดพลังงาน ลดมลพิษทาง อากาศ และความคุ้มค่าจากการใช้ทรัพยากรร่วมกัน โดยการแบ่งปันและร่วมมือกันเพื่อให้เกิดความคุ้มค่า ต่อภารกิจภาครัฐและประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน

๓. การแก้ปัญหาในปัจจุบัน

๓.๑ วิธีการแก้ปัญหาที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันคืออะไร

กรมการขนส่งทางรางถูกจัดตั้งขึ้นภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อต้องการให้มีหน่วยงาน กำกับดูแลและรับผิดชอบด้านการขนส่งทางราง ทำหน้าที่กำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง กำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การลงทุน การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการ ซึ่งเป็นระบบขนส่งที่ส่งผลกระทบต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ของประเทศและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีบทบัญญัติกฎหมายที่กำหนดหน้าที่ และอำนาจให้กรมการขนส่งทางรางกำกับดูแลและปฏิบัติการกิจดังกล่าว จึงอาศัยอำนาจฝ่ายบริหาร (เสนอเรื่องผ่านปลัดกระทรวงคมนาคม) ดำเนินการกำกับดูแลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางราง ในสังกัดกระทรวงคมนาคม

๓.๒ ต่างประเทศแก้ปัญหาได้อย่างไร (ถ้ามี) และการดำเนินการดังกล่าวเหมาะสมกับสังคมไทยหรือไม่ อย่างไร

แนวทางการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางรางของสหภาพยุโรป สหราชอาณาจักร ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสิงคโปร์ มีรายละเอียดตามประเด็น ดังนี้

ญี่ปุ่น

การขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่น แม้ว่าจะมีการแบ่งแยกแบบ Vertical integration คือ ผู้ประกอบการเดินรถและเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานจะเป็นรายเดียวกัน โดยผูกขาดกันตามพื้นที่ก็ตาม กฎหมาย ญี่ปุ่นพยายามทำให้เกิดการแข่งขันด้านประสิทธิภาพการประกอบกิจการระหว่างบริษัทเดินรถแต่ละบริษัท

โดย Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) จะเป็นผู้พิจารณาประสิทธิภาพ การประกอบการเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม นอกจากนี้ กิจการเดินรถไฟระหว่างเมืองยังต้อง แข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นทั้งทางเครื่องบิน ทางรถ และทางเรือ ซึ่งผู้ประกอบการกิจการเดินรถไฟภาคเอกชน จะต้องแข่งขันในการเสนอบริการที่มีคุณภาพที่ดีกว่า ราคาค่าบริการที่ถูกกว่า หรือการจัดการต้นทุนที่ดีกว่า เพื่อให้ธุรกิจสามารถดำรงอยู่ต่อไปได้ เพราะรัฐบาลไม่ได้ให้การอุดหนุนกิจการส่วนใหญ่ดังเช่นเมื่อครั้งผูกขาด การประกอบการโดยรัฐวิสาหกิจอีกต่อไป ดังนั้น การขนส่งทางรางในประเทศญี่ปุ่นจึงมีการบริหารที่มี ประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าเมื่อประกอบการโดยรัฐวิสาหกิจ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการทำให้เกิดการแข่งขัน ระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่น ทำให้เกิดการแข่งขันในตลาดขนส่งขึ้นได้ โดยไม่ต้องเพิ่มจำนวนของ ผู้ประกอบการเดินรถขนส่งทางรางในพื้นที่เดียวกัน นอกจากนี้การทำให้ JR East, JR Central, JR West และ JR Kyushu เป็นบริษัทเอกชนก็สามารถทำลายข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจ และก่อให้เกิดแรงจูงใจ ที่จะทำให้การจัดการและการดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้กิจการขาดทุน เพื่อรอรับการอุดหนุนจากรัฐบาลเหมือนดังเช่นสมัยดำเนินการผูกขาดกิจการเดินรถไฟระหว่างเมืองโดย รัฐวิสาหกิจ

สำหรับกรณีที่มีการบริหารกิจการเดินรถไฟแบบ Vertical Separation ต่างจากรถไฟความเร็วปกติ เนื่องจากเงินลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่สูงมาก และต้องใช้เวลาในการคืนทุนอย่างน้อย ๓๐ ปี The Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRTT) จึงเป็นหน่วยงานเดียวที่รับผิดชอบ ในด้านการก่อสร้างและเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน ขณะที่ผู้ประกอบการเดินรถไฟจ่ายค่าเช่าให้กับ JRTT โดยบริษัท JR ที่เช่าใช้ทางเพื่อประกอบการขนส่ง ดังนั้นรถไฟความเร็วสูงจึงมีการแบ่งแยกผู้ประกอบการ เดินรถไฟขนส่งออกจากผู้ประกอบการโครงสร้างพื้นฐานภายหลัง ค.ศ. ๒๐๐๓ แต่การให้บริการเดินรถไฟขนส่ง ก็ยังคงเป็นการประกอบการของกลุ่มบริษัท JR อีกทั้งระบบกฎหมายญี่ปุ่นก็ไม่ได้มีการส่งเสริมให้มี ผู้ประกอบการเดินรถไฟขนส่งรายอื่นมาให้บริการแข่งขันบนทางรถไฟความเร็วสูงนี้ แต่อย่างไรก็ดี เพราะให้อำนาจผู้ประกอบการเดินรถไฟขนส่งเป็นผู้จัดการตารางเดินรถไฟได้เอง ทั้งยังไม่มีหลักเกณฑ์บังคับ ว่าผู้ประกอบการโครงสร้างพื้นฐานจะต้องเปิดให้เอกชนรายอื่นเข้ามาใช้ทางรถไฟความเร็วสูงนี้ได้โดยไม่มี การเลือกปฏิบัติ ทำให้ผู้ประกอบการรายเล็กไม่สามารถเข้าสู่ตลาดได้ ส่งผลให้กลุ่มบริษัท JR เป็นผู้ผูกขาดกิจการ เดินรถไฟระหว่างเมืองทั้งระบบรถไฟความเร็วปกติและระบบรถไฟความเร็วสูง ด้วยสภาพการผูกขาด การประกอบการเดินรถไฟของเอกชนในพื้นที่ต่าง ๆ หรือการเดินรถสายต่าง ๆ เช่นนี้ ภาครัฐจึงมีอำนาจ ควบคุมกำกับกิจการดังกล่าวเป็นอย่างมากเพราะยังคงถือหุ้นของทั้ง ๔ บริษัท ได้แก่ JR-Hokkaido JR-Shikoku JR-Kyushu และ JRTT เพื่อการคุ้มครองประชาชนผู้ใช้บริการให้สามารถใช้บริการขนส่งทางราง ที่มีคุณภาพ และมีราคาโดยสารที่เหมาะสมได้

สหราชอาณาจักร

การปฏิรูปการรถไฟในปี ค.ศ. ๑๙๙๓ เป็นการเปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมการรถไฟของสหราชอาณาจักร ครั้งสำคัญ จนก่อให้เกิดกระบวนการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมอีกครั้งในการให้บริการ และทำให้ การขนส่งทางรางถูกแบ่งออกเป็นสองส่วนหลัก ได้แก่ ส่วนที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางราง (ทาง สัญญาณ สะพาน อุโมงค์ สถานี และโรงเก็บรถราง) โดยเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท Network Rail ในปัจจุบัน และส่วนผู้ประกอบการให้บริการขนส่งทางรางบนโครงข่ายดังกล่าวซึ่งให้สิทธิต่อผู้ประกอบการ ภาคเอกชน ทั้งยังกำหนดหน่วยงานในการกำกับดูแลเพื่อส่งเสริมการแข่งขัน และให้ความเป็นธรรมทั้งแก่ ผู้ประกอบการและผู้โดยสาร โดยมีกฎหมาย The Railway Act ๑๙๙๓ เป็นแนวทางหลักในการควบคุม

การบริหารจัดการการขนส่งทางรางจนถึงปัจจุบันจะเห็นว่า การวางรากฐานจากในอดีตส่งผลให้มีรายได้จากการบริหารโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มขึ้นจาก ๖,๒๕๙ ล้านบาท เป็น ๖,๕๘๐ ล้านบาท ใน ค.ศ. ๒๐๑๗ และ ๒๐๑๘ ตามลำดับ

สหภาพยุโรป

การแก้ไขปัญหาในสหภาพยุโรปที่สามารถนำมาปรับใช้ในบริบทของประเทศไทย คือ การที่ประเทศไทยประสบปัญหาการขาดประสิทธิภาพในการให้บริการในอุตสาหกรรมรถไฟก่อนการปฏิรูป เห็นได้จากผลประกอบการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่มีผลประกอบการขาดทุนสะสมต่อเนื่องหลายปี ทำให้องค์กรต้องขอรับการสนับสนุนจากภาครัฐเพิ่มขึ้น และประสิทธิภาพในการให้บริการลดลง คล้ายคลึงกับปัญหาที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมรถไฟของประเทศไทยในสหภาพยุโรปเมื่อปี ค.ศ. ๑๙๘๐ ดังนั้น ประเทศไทยควรจะนำเอาหลักการในการปฏิรูปองค์กรด้วยการแบ่งแยกองค์กรแนวตั้ง (Vertical Separation) มาใช้เพื่อทำให้เกิดการแข่งขันที่มากขึ้นในอุตสาหกรรมอื่นจะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการเพิ่มมากขึ้น ความสำเร็จนั้นสามารถเห็นได้จากส่วนแบ่งในตลาดขนส่งผู้โดยสารทางรางในสหภาพยุโรปที่เพิ่มมากขึ้นภายหลังจากปฏิรูปโดยในช่วงเริ่มต้นของการปฏิรูป (ค.ศ.๑๙๙๕ - ๒๐๐๓) ส่วนแบ่งในตลาดขนส่งผู้โดยสารทางรางของสหภาพยุโรปลดลงจากร้อยละ ๖.๖ เป็นร้อยละ ๕.๗ จากนั้นส่วนแบ่งในตลาดขนส่งผู้โดยสารทางรางมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และอยู่ที่ร้อยละ ๖.๘ ใน ค.ศ. ๒๐๑๕

สิงคโปร์

การแก้ไขปัญหาในสิงคโปร์ที่สามารถนำมาปรับใช้ในบริบทของประเทศไทย คือ สิงคโปร์ เริ่มให้บริการระบบ MRT ในปี ค.ศ. ๑๙๘๘ โดยมีหน่วยงานของรัฐ Land Transport Authority (LTA) ในปัจจุบันเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน มีหน้าที่รับผิดชอบตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้าง การเปลี่ยนแปลงและการพัฒนา และรัฐยังได้ก่อตั้งบริษัท Singapore Mass Rapid transit: SMRT เพื่อเข้ามาเตรียมให้บริการระบบ MRT โดยมีหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลการให้บริการ ต่อมาในปี ค.ศ. ๒๐๐๓ LTA เล็งเห็นว่า การแข่งขันในการให้บริการเกิดขึ้นน้อยเกินไป จึงได้นำเอา SBS Transit (SBST) ซึ่งเดิมเป็นผู้ให้บริการรถประจำทางเพียงอย่างเดียว เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อเพิ่มการแข่งขันในการให้บริการ

ใน ค.ศ. ๒๐๐๘ ได้มีการเผยแพร่ New Rail Financing Framework (NRFF) ในแผนแม่บทการขนส่งทางบก (Land Transport Master Plan) เป็นแผนการทำงานระบบรางแบบใหม่ของสิงคโปร์ โดยวัตถุประสงค์ของ NRFF คือ การแก้ไขปัญหาการลงทุนที่น้อยเกินไป (Underinvestment) ของภาคเอกชน โดยมีเหตุผลในการปฏิรูป คือเมื่อผู้ประกอบการต้องแบกรับความเสี่ยงทั้งหมดในการดำเนินงานทั้งการเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการดำเนินงานในระบบรางและการให้บริการด้วย ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถลงทุนขยายโครงข่ายเพิ่มเติมได้มากนัก เนื่องจากเป้าหมายของเอกชน คือ การพยายามทำกำไรให้ได้มากที่สุด (Profit maximization) จึงทำให้ระบบไม่สามารถตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารได้เพียงพอ รัฐบาลโดย The Rapid Transit System Act จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมและนำ NRFF มาปรับใช้และเริ่มดำเนินการใน ค.ศ. ๒๐๑๑ โดยมีตารางสรุปการเปลี่ยนแปลงได้ดังนี้

เรื่อง	ก่อนแผน NRFF	หลังแผน NRFF
ระยะเวลาสัญญา	มีระยะเวลา ๓๐ - ๔๐ ปี	มีระยะเวลา ๑๕ ปี และต่ออายุทุก ๕ ปี
โครงสร้างพื้นฐาน	LTA เป็นเจ้าของ และตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้าง การเปลี่ยนแปลงและการพัฒนา ในขณะที่ SMRT Trains และ SMRT Light Rail รับผิดชอบในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ	
ทรัพย์สินที่เกี่ยวกับการดำเนินงานในระบบราง	SMRT Trains และ SMRT Light Rail เป็นเจ้าของ และตัดสินใจ	LTA เป็นเจ้าของและตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างทดแทนและพัฒนา ในขณะที่

เรื่อง	ก่อนแผน NRFF	หลังแผน NRFF
	เกี่ยวกับการสร้างการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนา	SMRT Trains ยังคงรับผิดชอบในการบำรุงรักษา
ความเสี่ยงด้านรายได้	ความเสี่ยงด้านค่าโดยสารและรายได้ที่ไม่เป็นค่าโดยสารที่เป็นความรับผิดชอบของ SMRT Trains และ SMRT Light Rail	LTA แบ่งความเสี่ยงด้านรายได้จากค่าโดยสารกับ SMRT Trains
ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกฎเกณฑ์ทางกฎหมาย	การดูแลความเสี่ยงทั้งหมดเป็นหน้าที่รถไฟ SMRT และ SMRT Light Rail	หากมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบใหม่ นำโดย LTA หลังจากวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๐๑๖ ที่มีผลในการเปลี่ยนแปลงต้นทุน หรือรายได้ LTA อาจให้เงินช่วยเหลือแก่รถไฟ SMRT (ถ้าค่าใช้จ่ายรถไฟเพิ่มขึ้นหรือรายได้ลดลง) หรือ SMRT รถไฟต้องคืนเงินให้แก่ LTA (ถ้า SMRT มีค่าใช้จ่ายลดลงหรือมีรายได้เพิ่มขึ้น)
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต	ไม่มีค่าธรรมเนียมใบอนุญาต	SMRT Trains จ่ายค่าธรรมเนียมใบอนุญาตรายปีให้แก่ Railway Sink Fund ซึ่งจะช่วยชำระค่าใช้จ่ายในการสร้างทดแทน และพัฒนาสินทรัพย์ดำเนินงาน
อัตราค่าโดยสาร	ควบคุมโดยคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะ	

ที่มา: Land Transport Authority of Singapore (๒๐๑๖)

๔. การรับฟังความคิดเห็น

- ได้รับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องแล้ว
- ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบแล้ว

๕. ความสัมพันธ์หรือความใกล้เคียงกับกฎหมายอื่น

ร่างกฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่ อย่างไร
กฎหมายที่มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกัน มีดังนี้

- ๕.๑ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒
- ๕.๒ พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓
- ๕.๓ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔
- ๕.๔ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๕๖๔
- ๕.๕ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

๖. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

- ๖.๑ กฎหมายนี้จำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ หรือก่อให้เกิดหน้าที่หรือภาระอะไรแก่ใครบ้าง
 - ประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางราง ซึ่งถูกกำหนดหน้าที่ให้ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วย ความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย และทรัพย์สิน การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย บริเวณสถานี
 - ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง ซึ่งถูกกำหนดหน้าที่ไว้หลายประการ เช่น มีหน้าที่ปฏิบัติตามหมวด ๔ การประกอบกิจการขนส่งทางราง ส่วนที่ ๒ หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง

และหมวด ๙ การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง โดยหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามอาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองความผิดทางพินัย หรืออาจได้รับโทษทางอาญา เป็นต้น

- หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการด้านการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ใช้บังคับจะต้องดำเนินการภายใต้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

๖.๒ มีมาตรการป้องกัน แก่ไข คุ่มครอง หรือเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตาม ๖.๑ อย่างไร

- มีการกำหนดให้ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่ได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง มีสิทธิร้องเรียนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางราง

- มีการกำหนดหลักเกณฑ์กรณีที่ได้รับสัมปทาน สัญญาร่วมลงทุน หรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถทำความตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ เพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมลงทุน หรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางนั้น ให้เป็นการได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. โดยให้ได้รับสิทธิประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตที่คู่กรณีได้ตกลงกัน และตามระยะเวลาที่เหลืออยู่ของสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางราง

- มีการกำหนดหลักเกณฑ์กรณีที่มีการประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถยังคงมีสิทธิในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตและสิทธิที่มีอยู่เดิมตามที่ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถนั้นต่อไป จนกว่าสัมปทานหรือสัญญาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

๖.๓ กฎหมายนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศ สังคม หรือประชาชนอย่างไร

- พัฒนาคูณภาพบริการระบบขนส่งทางราง โดยส่งเสริมให้เกิดการบริหารการเดินรถ และการให้บริการที่ทำให้ระบบการขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น สามารถให้บริการด้วยความถี่ที่เหมาะสมต่อความต้องการใช้บริการในกรณีการขนส่งผู้โดยสาร และเพิ่มความถี่ของการให้บริการขนส่งสินค้าทางราง ตลอดจนกำหนดแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่นำไปสู่การเพิ่มสัดส่วนของระบบราง และสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ใช้บริการ

- การส่งเสริมด้านมาตรฐาน การให้บริการ และการซ่อมบำรุง โดยเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง คือการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า ยังได้รับความนิยมนในการใช้บริการมากเท่าใด ย่อมหมายถึงรายได้จากการขนส่งที่เพิ่มขึ้น และมีอัตราค่าบริการต่อหน่วยที่เหมาะสม อันจะจูงใจให้เกิดการพัฒนาคุณภาพของระบบให้ดียิ่งขึ้น ทั้งด้านความตรงต่อเวลา ความน่าเชื่อถือ ประสิทธิภาพของระบบ และการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

- การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันระบบขนส่งทางรางภายในประเทศ ซึ่งผู้ที่ต้องการเป็นผู้ประกอบการทุกราย ไม่ว่าจะเป็นรัฐหรือเอกชน มีสิทธิแข่งขันเพื่อรับใบอนุญาตฯ ที่เท่าเทียมกัน จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนากลไกการกำกับดูแลที่สนับสนุนให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม และนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพการประกอบการอย่างเป็นรูปธรรม

๗. ความพร้อมและต้นทุนของรัฐในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

๗.๑ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ : กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

๗.๒ มีแนวทางและระยะเวลาเตรียมการในการปฏิบัติตามหรือบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

มีการกำหนดให้ (ร่าง) พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อเตรียมการสร้างการรับรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

และมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือไม่

มีการศึกษา ออกแบบ และพัฒนาระบบฐานข้อมูลผู้ประกอบการและการออกใบอนุญาตด้านการขนส่งทางรางผ่านระบบดิจิทัล (e-License R) เพื่อจัดเตรียมระบบออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ใบอนุญาตผู้ประกอบการที่ ซึ่งจะสามารถยื่นคำขอใบอนุญาตผ่านระบบออนไลน์ได้

๗.๓ มีแนวทางและระยะเวลาในการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามและการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร

เริ่มตั้งแต่ช่วงเวลาที่มีการตรากฎหมายไปจนถึงก่อนกฎหมายจะมีผลใช้บังคับ กรมการขนส่งทางรางสามารถดำเนินการประชาสัมพันธ์เน้นย้ำสาระสำคัญของกฎหมายนี้เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจไปยังเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางราง ตลอดจนประชาชนทั่วไปตามช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ได้อีกครั้ง

๗.๔ ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายในระยะ ๓ ปีแรก เป็นจำนวน ๓๗๕,๘๒๗,๐๖๓.๐๐ บาท (ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและบุคลากร) อัตราค่าจ้างที่ต้องใช้ ๒๐๓ อัตรา อัตราค่าจ้างที่มีอยู่แล้ว ๑๐๔ อัตรา (ข้าราชการ ๘๒ อัตรา พนักงานราชการ ๒๒ อัตรา) อัตราค่าจ้างที่ต้องเพิ่มขึ้น ๘๘ อัตรา (ข้าราชการ ๘๔ อัตรา พนักงานราชการ ๔ อัตรา)

(รายละเอียดการคำนวณต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของรัฐปรากฏตามเอกสารแนบท้าย)

๘. ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

๘.๑ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

- การมีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง จะทำให้เอกชนสามารถเข้ามาประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางรางในเส้นทางที่มีความจุทางเหลืออยู่ได้ ส่งผลให้เกิดการแข่งขันในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และการกำหนดค่าบริการอย่างเป็นธรรมจะทำให้ราคาค่าบริการอยู่ในระดับที่เหมาะสม สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศไทยลดลง สร้างความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศไทยให้เพิ่มมากขึ้นได้ นอกจากนี้การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง กับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ สถานีขนส่งทางบก ศูนย์กระจายสินค้าที่พักรถสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาการเชื่อมต่อระบบคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านและพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อระบบคมนาคมด้านอื่น ๆ โอกาสนี้จะสามารถทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคได้

๘.๒ ผลกระทบต่อสังคม

- การมีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง ในด้านการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานี และการจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้เกิดการขยายโครงข่ายทางรถไฟที่ครอบคลุมและเข้าถึงง่ายที่สุด เกิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างสูงสุด ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเมืองใหม่ ลดความแออัดของประชากรในเขตเมือง ทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการขนส่งทางรางที่มีคุณภาพ อันจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและภาคธุรกิจการท่องเที่ยว

๘.๓ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ

- การมีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง ทั้งการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ด้านการให้บริการ และด้านราคาค่าบริการ จะช่วยยกระดับการขนส่งทางราง ให้มีมาตรฐานการบริการ และมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่ดียิ่งขึ้น ในราคาที่เหมาะสม ส่งผลให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งทางรางในการเดินทาง และปรับเปลี่ยนโหมดในการเดินทางจากรถยนต์ส่วนตัวมาใช้บริการขนส่งทางรางมากยิ่งขึ้น ส่งผลโดยตรงต่อสิ่งแวดล้อม และสุขภาพที่ดีขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางรางมีอัตราการปล่อยมลพิษสู่สิ่งแวดล้อมต่อคนที้น้อยกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล ลดปัญหา PM ๒.๕ และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากการการขนส่ง อันเป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วนในปัจจุบัน

๘.๔ ผลกระทบอื่นที่สำคัญ

- ไม่มี -

ส่วนที่ ๒

เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ การกำหนดโทษทางอาญา และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจ

๙. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบอนุญาต

กิจการขนส่งทางรางเป็นกิจการที่กระทบต่อประโยชน์สาธารณะโดยตรง และความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ ตลอดจนอาจกระทบถึงความมั่นคงของรัฐ จึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาคุณสมบัติผู้ที่ จะเข้ามาเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางผ่านการให้ใบอนุญาตประกอบกิจการแต่ละประเภท ทั้งนี้ ได้กำหนดเงื่อนไขการให้อนุญาตแก่ผู้ประกอบกิจการแต่ละรายผ่านใบอนุญาต โดยเงื่อนไขการประกอบกิจการจะรวมถึงมาตรฐานการประกอบกิจการด้านเทคนิค ประสิทธิภาพการให้บริการ และการคุ้มครองผู้โดยสาร เป็นต้น

๑๐. เหตุผลความจำเป็นในการใช้ระบบคณะกรรมการ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการต่าง ๆ รวม ๓ คณะ ได้แก่ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง และ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของการขนส่งทางราง

สืบเนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. เป็นกฎหมายที่จัดทำขึ้นใหม่ มีใช้กฎหมายที่ปรับปรุงหรือแก้ไขเพิ่มเติมจากกฎหมายเดิมที่ใช้บังคับอยู่ก่อนแล้ว และยังได้นำมาตรฐานการตรวจสอบ กำกับดูแลการดำเนินกิจการขนส่งทางรางตามแนวทางของต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ กับมาตรฐานการตรวจสอบ กำกับดูแลเกี่ยวกับการเดินอากาศ (เฉพาะส่วนที่สอดคล้องกับบริบทการขนส่งทางราง)

มากำหนดในบทบัญญัติของร่างกฎหมาย ส่งผลให้กรมการขนส่งทางรางในฐานะหน่วยงานหลัก ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินกิจการขนส่งทางรางทั้งประเทศมีภารกิจหลากหลายด้าน ทั้งยังมีความยุ่งยาก ซับซ้อนขึ้น จึงจำเป็นต้องมีผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในแต่ละด้านมาร่วมปฏิบัติภารกิจนั้น ๆ เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่น เช่น การกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศและประชาชน การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมต่อทั้งผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการ และส่งเสริมสนับสนุนให้ในอนาคตมีการใช้ระบบขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น โดยเป็นการประหยัด ต้นทุนของประเทศ ส่วนการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางราง เพื่อการกำกับดูแลหน่วยงานในระบบราง และการกำหนดมาตรฐานด้านการขนส่งทางราง เพื่อนำผลมาวิเคราะห์สาเหตุแล้วนำมาจัดทำหรือปรับปรุง หลักเกณฑ์ แนวทางป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต สำหรับการจัดสรรเวลาการเดินทางขนส่งทางราง เพื่อให้การบริหารโครงสร้างพื้นฐาน และการเดินทางของประชาชนรวมถึงการขนส่งสินค้าทางราง มีประสิทธิภาพและมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน อีกทั้ง เพื่อให้การกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง มีความเป็นกลาง มีหลักเกณฑ์และมาตรฐานในรูปแบบเดียวกัน จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งคณะกรรมการ ทั้ง ๓ คณะดังกล่าวขึ้น

๑๑. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดโทษทางอาญา

เนื่องจากการขนส่งทางรางเป็นการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับประชาชน สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม ทั้งทางตรงและทางอ้อม หากปล่อยให้บุคคลใดดำเนินการในลักษณะที่จะเป็นภัยต่อระบบการขนส่งทางรางตามที่กฎหมายกำหนด ย่อมส่งผลกระทบต่อหลายส่วนที่เกี่ยวข้องในวงกว้าง จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดโทษอาญาต่อการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันการกระทำ อันจะส่งผลกระทบต่อหรือทำให้เกิดความเสียหายต่อการขนส่งทางราง

๑๒. เหตุผลความจำเป็นในการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีดุลพินิจในการออกคำสั่งทางปกครองหรือดำเนิน กิจการทางปกครอง

เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถพิจารณาใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเหมาะสมหรือตาม สมควรแก่กรณี

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์ อย่างถี่ถ้วนแล้ว



(นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์)

อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗

กรมการขนส่งทางราง

นายชนินทร์ ันดา (ผู้อำนวยการกองกฎหมาย)

โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๒๑๐๐

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ lawreform.drt@gmail.com

การคำนวณต้นทุนค่าใช้จ่ายของรัฐในการปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎหมาย

การดำเนินการ	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	รวม (บาท)	หมายเหตุ
<p>๑. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</p> <p>๑.๑ การตรวจสอบและพิจารณาในการ ออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง, ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่, จัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง</p> <p>๑.๒ กำกับติดตามการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย</p> <p>๑.๓ ปรับปรุงและดูแลระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ</p> <p>๑.๖ อาคารสำนักงาน และอุปกรณ์</p>	๘๑,๘๓๓,๒๐๐	๘๕,๙๒๔,๘๖๐	๙๐,๒๒๑,๑๐๓	๒๕๗,๙๗๙,๑๖๓	
๒. งบบุคลากร กรอบอัตรากำลัง จำนวน ๒๐๓ อัตรา (ข้าราชการ ๑๗๖ อัตรา และพนักงานราชการ ๒๗ อัตรา)	๓๓,๕๔๙,๑๐๐	๔๑,๐๔๗,๙๐๐	๔๓,๒๕๐,๙๐๐	๑๑๗,๘๔๗,๙๐๐	ปีที่ ๑ ข้าราชการ ๑๑๑ อัตรา พนักงานราชการ ๒๒ อัตรา (คนครองจริง ชรก.๘๒ พรก.๒๒) ปีที่ ๒ ข้าราชการ ๑๑๔ อัตรา พนักงานราชการ ๒๒ อัตรา ปีที่ ๓ ข้าราชการ ๑๑๗ อัตรา พนักงานราชการ ๒๒ อัตรา
รวม	๑๑๕,๓๘๒,๓๐๐	๑๒๖,๙๗๒,๗๖๐	๑๓๓,๔๗๒,๐๐๓	๓๗๕,๘๒๗,๐๖๓.๐๐	