



## ประกาศสรุปผลประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2

โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้าและหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548

### 1. รายละเอียดการจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2

#### 1.1 การดำเนินโครงการ :

โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง ข้อเสนอมาตรการกำกับอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางราง มาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง และร่างข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง การส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งทางราง เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนระบบรางได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว ไม่เป็นภาระต่องบประมาณภาครัฐ โครงการนี้ ได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ฝึกอบรมทางวิชาการ และเผยแพร่การประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์แนะนำโครงการให้ข้อมูลความรู้ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องถึงแนวคิดโครงการและแนวทางของการทบทวนข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและแนวทางการวิเคราะห์ จัดทำหลักเกณฑ์ การกำหนดอัตราค่าโดยสารฯ และการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ โดยโครงการจะนำข้อมูลความคิดเห็น และข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบผลการศึกษาโครงการ รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณชนและเพื่อเผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อมวลชนอย่างเหมาะสม

#### 1.2 วัตถุประสงค์ :

- 1) เพื่อนำเสนอการรวบรวมข้อมูลโครงสร้างต้นทุนของระบบขนส่งมวลชนทางรางในปัจจุบันทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
- 2) สรุปข้อเสนอรูปแบบการกำหนดอัตรา ค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัด
- 3) เพื่อนำเสนอสรุปหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม
- 4) เพื่อนำเสนอสรุปมาตรการด้านการกำกับอัตราค่าโดยสาร การบูรณาการอัตราค่าโดยสาร มาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม และมาตรการอุดหนุน ขดเซยรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร
- 5) เพื่อนำเสนอการจัดทำร่างข้อกำหนด กฎระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสาร
- 6) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

#### 1.3 วัน/เวลา :

จัดการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 ในวันพุธที่ 22 พฤศจิกายน 2566 เวลา 08.30 - 16.30 น.

#### 1.4 สถานที่ :

ณ ห้องพญาไท 4 ชั้น 6 โรงแรมอีสติน แกรนด์ พญาไท กรุงเทพมหานคร

#### 1.5 กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินงาน :

กลุ่มเป้าหมายในการมีส่วนร่วม และเชิญเข้าร่วมการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 ครอบคลุมพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองภูมิภาคหลักที่สำคัญ และตามแนวเส้นทางโครงข่ายทางรถไฟ ประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน องค์กร สมาคม ผู้สนใจทั่วไป และสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง



## 2. ผลการจัดสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2

การจัดประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 ได้นำเสนอสรุปข้อเสนอรูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัดสรุปหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม รวมทั้งนำเสนอข้อเสนอมาตรการด้านการกำกับอัตราค่าโดยสาร การบูรณาการอัตราค่าโดยสาร มาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม และมาตรการอุดหนุน ขดเขยรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร และการจัดทำร่างข้อกำหนดกฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสาร โดยในการประชุมได้รับเกียรติจากนายอริฎ จิตรานุเคราะห์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายทยากร จันทรวงศ์ ผู้อำนวยการกองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 296 คน ประกอบด้วย ห้องประชุมหลัก จำนวน 143 คน และเข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings) จำนวน 153 คน ผู้สนใจเข้าร่วมประชุมฯ โดยความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม จะนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษา ให้มีความเหมาะสม บรรยาการฯการจัดประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 ดังรูปที่ 1 และ 2 และสรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง ดังตารางที่ 1



นายอริฎ จิตรานุเคราะห์  
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง : ประธานเปิดการประชุม



นายทยากร จันทรวงศ์ ผู้อำนวยการกองมาตรฐาน  
ความปลอดภัย และบำรุงทาง รักษาราชการแทน  
ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง



รูปที่ 1 บรรยาการการจัดประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2







รูปที่ 1 บรรยากาศการจัดประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2



รูปที่ 2 ผู้เข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง ที่ได้จากการประชุมได้รับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถามจากผู้เข้าร่วมประชุม ดังตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง

ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> <li>การสำรวจแบบสอบถามความเต็มใจที่จะจ่ายค่าโดยสาร (Willingness to Pay) กับประชาชน ได้สอบถามถึงค่าแรกเข้าหรือค่าธรรมเนียมด้วยหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แบบสอบถามจะใช้วิธี Dichotomous Choice Questionnaire ได้สอบถาม 3 คำถามต่อ 1 ระยะเวลา เช่น หากท่านจะเดินทางด้วยรถไฟฟ้า จะมีค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 20 บาท จะเลือกใช้รถไฟฟ้าหรือไม่หากคำตอบแรกเลือกใช้บริการ คำถามต่อไปจะเพิ่มอัตราค่าโดยสารขึ้น 50%(30 บาท) และถามเช่นเดิมว่าจะเลือกใช้บริการหรือไม่หากคำตอบคือไม่ใช่ คำถามที่สามจะลดอัตราค่าโดยสารจากอัตราค่าโดยสารของคำถามที่สอง 80% เหลือ 24 บาท และถามเช่นเดิมว่าจะเลือกใช้บริการหรือไม่ เมื่อได้คำตอบทั้งหมด ที่ปรึกษาจะนำไปสรุปผลโดยการวิเคราะห์กราฟ Interval Regression Model ซึ่งจะได้อัตราค่าโดยสารที่ประชาชนเต็มใจที่จะจ่าย</li> </ul>



## ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เมื่อนำอัตราค่าโดยสารมาใช้จริง จะใช้ราคาจาก Willingness to Pay (WTP) มาบวกกับค่าธรรมเนียมค่าแรกเข้า อัตราค่าโดยสารจึงมีราคาสูงขึ้นหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Willingness to Pay (WTP) เป็นเทคนิคเพื่อใช้เทียบเมื่อวิเคราะห์ต้นทุนที่เอกชนลงทุนหารด้วยจำนวนผู้โดยสาร ที่คาดว่าจะมาใช้บริการรถไฟฟ้าตลอดอายุโครงการ 30 ปี จะได้ค่าแรกเข้า และค่าโดยสารตามระยะทางมาจากต้นทุนค่าดำเนินการและซ่อมบำรุงต่อ คน-กม. มีการทบทวนตัวเลขต้นทุนจาก Financial Report และ ADB Cost Model ของโครงการรถไฟฟ้าที่มีการศึกษาพร้อมทั้งรถไฟฟ้าสายที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน จะเป็นต้นทุนทั้งหมด และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยความเต็มใจที่จะจ่ายจะเป็นคุ่มกว่ามีส่วนไหน ที่เกินหรือไม่ อัตราค่าโดยสารที่นำเสนอครั้งนี้ไม่เกิน Willingness to Pay</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ค่าโดยสารของรถไฟฟ้าความเร็วสูง มีค่าธรรมเนียมด้วยหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ โครงการเสนอเป็นรูปแบบ Base Fare คือค่าโดยสารของรถไฟ จะไม่รวมค่าธรรมเนียม เนื่องจากค่าธรรมเนียม คือ ค่าอำนวยความสะดวกที่จะเพิ่มขึ้น เช่น ต้องการนั่งชั้น Business Class เป็นส่วนที่ผู้โดยสารเลือกเองว่าต้องการซื้อ เพื่อจะได้รับความสะดวกมากขึ้นหรือไม่</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ สิทธิประโยชน์ตามสถานีต่างๆ มีผลกับต้นทุนของค่าโดยสารหรือไม่ โดยเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีที่ดินมาก การบริหารจัดการเรื่องผลประโยชน์เหล่านี้สามารถนำมาลดสิ่งต่างๆ ที่ทำให้ขาดทุนได้</li> <li>■ หากต้องการให้การท่องเที่ยวเมืองรองเกิดขึ้นอยากให้ช่วยพัฒนาเรื่องระบบรางในจังหวัดสระแก้ว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ สำหรับรถไฟฟ้าในเมือง หากเป็นสัญญา PPP Net Cost ผู้ดำเนินการ (Operator) จะเป็นผู้เก็บรายได้ทุกประเภท รวมถึงรายได้อื่นๆ นอกเหนือจากค่าโดยสาร ซึ่งเป็นข้อมูลที่ค่อนข้าง Sensitive ไม่มีการเผยแพร่ ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงต้องพิจารณาต้นทุนการดำเนินงานและค่าซ่อมบำรุงแทน เทียบกับ อัตราค่าโดยสาร ส่วนอื่นๆ จะนำสัดส่วนที่เคยมีการศึกษาจากโครงการรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ มาพิจารณา โดยจะวิเคราะห์ให้สามารถชดเชยต้นทุน การดำเนินงาน โดยที่ไม่เอาต้นทุนบ้านานาย ส่วนรายได้อื่น ๆ เช่น ค่าเช่าที่ดิน ไม่นำมาคิด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพราะเหตุใดจึงเลือกวิธีที่ 1 CPI NFB Index มีข้อดีข้อเสียอย่างไร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CPI NFB Index ได้วิเคราะห์เทียบกับ Core CPI และ Headline CPI ตั้งแต่ปี 2544-2565 พบว่า Headline CPI มีการปรับขึ้นสูงที่สุดเมื่อเทียบกับตัวอื่นๆ ดังนั้น หากปรับอัตราค่าโดยสารวิธีนี้ ราคาค่าโดยสารจะสูงมาก ภาครัฐจึงเลือกใช้ CPI NFB Index</li> <li>■ เหตุผลที่เลือกใช้ แนวทางที่ 1 CPI NFB Index เนื่องจากในแนวทางที่ 3 และ 4 จะต้องทราบตัวแปร W1, W2 และ W3 และในแนวทางที่ 2 และ 4 จะต้องทราบตัวแปร PC โดยการกำหนดตัวแปรเหล่านี้ ต้องทราบข้อมูลต้นทุนและรายได้จากค่าโดยสารของแต่ละระบบ เช่น รถไฟฟ้าสายสีเขียว รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ต้องได้รับข้อมูลจาก Operator ซึ่งเป็นข้อมูลที่อ่อนไหว และเป็นความลับเพราะเป็นผลการดำเนินการของ Operators ในรูปแบบการลงทุน PPP Net Cost</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ในต่างประเทศจะมีการแยกขยะเป็นจุดในระบบขนส่งทางราง และสามารถนำขยะไปแลกเป็นเงินหรือแลกคะแนนในการเดินทางด้วยระบบรางได้ เป็นแรงจูงใจที่ทำให้คนมาใช้บริการระบบรางมากขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ สำหรับจุด/ตู้บริการแยกขยะเพื่อแลกเป็นเงินและคะแนนสำหรับเดินทางด้วยระบบราง ที่ปรึกษารับไปเป็นข้อเสนอไว้ในโครงการ</li> </ul>





## ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ระบบบริการ WIFI หรือสัญญาณอินเทอร์เน็ตต่างๆ โดยเฉพาะระบบวางระหว่างเมือง หากมีจะนำไปเป็นต้นทุนในการคิดอัตราค่าโดยสารด้วยหรือไม่</li> <li>▪ เสนอผู้พิการเข้ามามีส่วนร่วมในการเข้าประชุมและรับฟังความคิดเห็นในโครงการระบบราง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ WIFI ที่อยู่ในระบบวางระหว่างเมือง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย หากต้องติดตั้งเพิ่มจะต้องนำมาอยู่ในต้นทุน ค่าดำเนินการและซ่อมบำรุง</li> <li>▪ ที่ปรึกษาจะนำไปเป็นข้อเสนอแนะมาตรการในการให้ผู้พิการมีส่วนร่วมในการประชุมและรับฟังความคิดเห็น เพื่อจะได้เสนอแนะมาตรการหรือการออกแบบรองรับผู้พิการด้วย</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ต้นทุนในกลุ่มของ Heavy Rail มีทั้งหมด 3 เจ้า และการคำนวณต้นทุนมีค่าออกมาใกล้เคียงกัน มีข้อสังเกตว่า หากเป็นของ BTS สัมปทาน บริษัทลงทุนเองทั้งหมด แต่อีก 2 เจ้า รัฐลงทุนในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานให้ ประมาณ 60-70% และเอกชนลงทุนแค่ 30-40% เท่านั้น ดังนั้นต้นทุนไม่น่าจะใกล้เคียงกัน ขอให้ตรวจสอบการคำนวณอีกครั้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Heavy Rail ไม่ได้ระบุว่าสีไหนบ้าง แต่ระบุว่า 3 สายที่ดำเนินการอยู่และสายที่สัมพัทธ์ไม่ได้ดำเนินการ ตัวเลขใกล้เคียงกัน แต่สีเขียวเอกชนลงทุน 100% ส่วนสีอื่นๆ ภาครัฐลงทุนประมาณ 70% เอกชน 30% สาเหตุที่ต้นทุนค่าแรกเข้าใกล้เคียงกันเนื่องจากเป็นข้อมูล 3 สาย ไม่มีสายสีเขียวเนื่องจากไม่มีเอกสารที่แสดงต้นทุนเงินลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและงานระบบของสายสีเขียว จึงใช้เพียง 3 สายจากข้อมูลตัวเลขสถิติจริง เพื่อนำมาคำนวณหาต้นทุนการดำเนินการและซ่อมบำรุง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ขอให้พิจารณาการคำนวณต้นทุนแบบที่ 1 กับแบบที่ 2 ลองทำตัวเลขต้นทุน 30 ปี พล็อตกราฟเทียบกับการประมาณการรายได้ 30 ปี และพิจารณาว่าจุดตัดอยู่ตรงไหน และวิธีที่ 2 ใช้ลักษณะเดียวกัน แต่ใช้ตัวเลขที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน แล้วพิจารณาว่าจุดตัดอยู่ตรงไหน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ วิธีคำนวณต้นทุนแบบที่ 1 และ 2 ที่เป็นข้อเสนอให้ใช้ตัวเลขคาดการณ์และใช้ตัวเลขจริงเปรียบเทียบกัน ที่ปรึกษาจะรับไปดำเนินการ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สถานีสายลวด จังหวัดสมุทรปราการ ของรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ใกล้กับท่าเรือที่ข้ามฟากไปพระสมุทรเจดีย์ได้ บริเวณด้านหลังไม่มีระบบ Feeder หากมีระบบ Feeder ที่ดีจะช่วยดึงผู้คนจากด้านหลังสถานีมาใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น</li> <li>▪ สถานีเคหะสมุทรปราการ ของรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง จะมี Park and Ride ซึ่งมีผู้ใช้บริการประมาณ 700 คนต่อวัน คิดเป็น 50% ของพื้นที่จอดทั้งหมด ควรอนุญาตให้ Feeder เข้าไปจอดรับ-ส่งผู้โดยสารใน Park and Ride ได้โดยไม่ต้องเสียค่าบริการ</li> <li>▪ โครงสร้างค่าโดยสาร จะมีการปรับทุก ๆ ปี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ที่ปรึกษารับเรื่องไปเสนอต่อกรมการขนส่งทางราง</li> <li>▪ อัตราค่าโดยสารเสนอปรับขึ้นทุก 2 ปี</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Willingness to Pay ถ้าในต่างจังหวัดจะสูงกว่าของกรุงเทพฯ เกิดจากสาเหตุใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สาเหตุที่ความเต็มใจที่จะจ่ายของคนต่างจังหวัดสูงกว่าคนกรุงเทพฯ ปริมาณ อาจจะมาจากสาเหตุที่ในกรุงเทพฯ มีระบบรางที่ให้บริการจริงอยู่ ทำให้คนสามารถพิจารณาได้เทียบกับระบบขนส่งอื่นว่าเต็มใจจ่ายอยู่ที่เท่าไร แต่ในพื้นที่ต่างจังหวัดยังไม่มีระบบรางที่เกิดขึ้นจริงอาจจะทำให้เปรียบเทียบราคาโดยสารได้ไม่แน่นอน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ปัจจุบันมีการใช้อำนาจตามร่าง พรบ.ขนส่งทางราง และร่างพรบ. บริการจัดการตัวร่วม ซึ่งจะมีกองทุนชดเชย</li> <li>▪ แต่ของ พรบ.ขนส่งทางรางไม่มี อยากราบแนวทางบูรณาการในการใช้เงินนี้เพื่อชดเชยรายได้ เนื่องจากมาตรการจะออกจากทั้ง 2 พรบ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ การจัดตั้งกองทุนหมุนเวียน อาจจะมีปัญหาในเรื่องการบริหารและวินัยการเงินการคลัง อย่างไรก็ตามคณะกรรมการตัวร่วมมีการตั้งกองทุนและมีการบริหารจัดการเงินอุดหนุนค่าโดยสารอยู่ ดังนั้นจึงเสนอให้รายได้หรือการค้าเงินอุดหนุนมาตรการสามารถใช้ร่วมกับตัวร่วมได้</li> </ul>



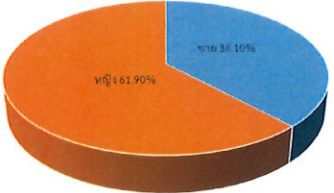
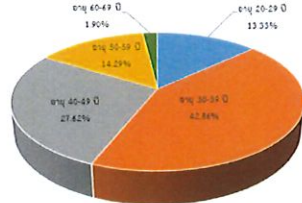
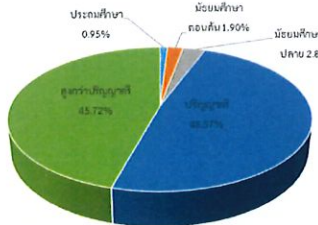
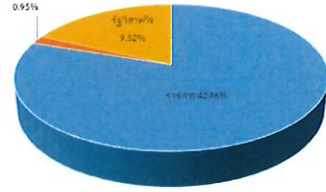


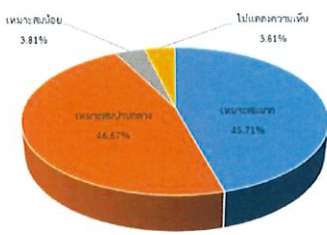
## ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pre-Paid Fare เงินที่เติมล่วงหน้า อยากให้ลองพิจารณา พรบ. ระบบการชำระเงินของบางค์ชาติว่าเงินที่เติมล่วงหน้าสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้หรือไม่ หรือเป็นแนวทางการเติมที่เยาวชนไม่สามารถ refund ได้</li> <li>▪ ข้อบังคับของ รฟม. ปัจจุบันเป็นของปี 2566 แล้ว ขอให้อัปเดตข้อมูลด้วย</li> <li>▪ ตัว 20 บาทตลอดสาย เป็นมาตรการที่ดี อยากเสนอเพิ่มหากเป็นนักเรียน/นักศึกษา อยากให้ลดเหลือ 10 บาท และผู้สูงอายุ 60 ปีขึ้นไปอยากให้ใช้บริการฟรี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pre-Paid จะต้องมีการหารือกับด้านกฎหมายกับหน่วยงานว่าจะมีแนวทางในการดำเนินการอย่างไร หากหน่วยงานรัฐที่จะมีการออกกฎหมายกำหนดเพื่อนำเงินไปบริหารจัดการเพื่อนำผลตอบแทนมาใช้ในการอุดหนุนค่าโดยสาร ในการศึกษาเบื้องต้น ที่ปรึกษาได้พิจารณาถึงกรณีเงินอิเล็กทรอนิกส์ไว้ในรายงานการศึกษาแล้ว</li> <li>▪ ที่ปรึกษาแก้ไขในรายงานแล้ว</li> <li>▪ ตัว 10 บาท จะต้องศึกษาความเป็นไปได้ว่าทำได้หรือไม่</li> <li>▪ สำหรับนักเรียน/นักศึกษา ผู้สูงอายุปัจจุบันราคาสำหรับผู้โดยสารกลุ่มนี้จะจ่ายค่าโดยสารน้อยกว่ากลุ่มทั่วไป อยู่แล้ว นอกจากนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอมาตรการ Student Pass (semester pass, student pass) ซึ่งเป็นบัตรค่าโดยสารเหมาจ่ายรายเทอม สำหรับนักเรียนหรือนักศึกษาที่มีสถานศึกษาตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟ (xx กม.) โดยบัตรโดยสารชนิดนี้จะจ่ายเป็นอัตราคงที่ รายเทอม (Fixed rate by semester) โดยสามารถใช้ไม่จำกัดจำนวนเที่ยว โดยมีเงื่อนไขว่า ต้นทาง หรือ ปลายทางในการเดินทางไป หรือ กลับสถานศึกษาเท่านั้น</li> </ul>

### 3. สรุปผลจากแบบสอบถาม

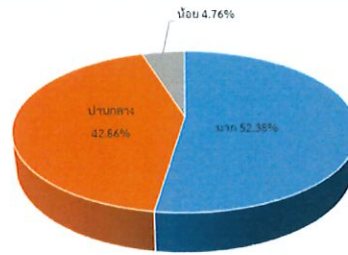
จากการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 มีผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวนรวมทั้งสิ้น 105 ราย โดยทำการสรุปผล จากแบบสอบถาม ดังนี้

 <p><b>เพศ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เพศชาย จำนวน 40 คน (ร้อยละ 38.10)</li> <li>• เพศหญิง จำนวน 65 คน (ร้อยละ 61.90)</li> </ul>	 <p><b>ระดับอายุ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• อายุระหว่าง 30-39 ปี จำนวน 45 คน (ร้อยละ 42.86)</li> <li>• อายุระหว่าง 40-49 ปี จำนวน 29 คน (ร้อยละ 27.62)</li> <li>• อายุ 50-59 ปี จำนวน 15 คน (ร้อยละ 14.29)</li> <li>• อายุ 20-29 ปี จำนวน 14 คน (ร้อยละ 13.33)</li> <li>• อายุ 60-69 ปี จำนวน 2 คน (ร้อยละ 1.90)</li> </ul>
 <p><b>ระดับการศึกษา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ระดับปริญญาตรี จำนวน 51 คน (ร้อยละ 48.57)</li> <li>• ระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 48 คน (ร้อยละ 45.72)</li> <li>• ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 3 คน (ร้อยละ 2.86)</li> <li>• ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 2 คน (ร้อยละ 1.90)</li> <li>• ระดับประถมศึกษา จำนวน 1 คน (ร้อยละ 0.95)</li> </ul>	 <p><b>หน่วยงานที่สังกัด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• หน่วยงานราชการ จำนวน 45 คน (ร้อยละ 42.86)</li> <li>• รัฐวิสาหกิจ จำนวน 37 คน (ร้อยละ 35.24)</li> <li>• บริษัทเอกชน/ผู้ประกอบการ จำนวน 12 คน (ร้อยละ 11.43)</li> <li>• องค์กรพัฒนาเอกชน จำนวน 10 คน (ร้อยละ 9.52)</li> <li>• สถาบันศึกษา/นักเรียน จำนวน 1 คน (ร้อยละ 0.95)</li> </ul>



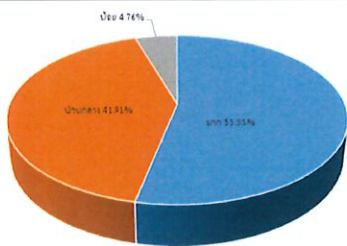
**ความคิดเห็นต่อผลการศึกษาโครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสาร  
ชั้นสูง ค่าแรกเข้าและหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชน  
ระบบราง**

- เหมาะสมปานกลาง จำนวน 49 คน (ร้อยละ 46.67)
- เหมาะสมอย่างมาก จำนวน 48 คน (ร้อยละ 45.71)
- เหมาะสมน้อย จำนวน 4 คน (ร้อยละ 3.81)
- ไม่แสดงความเห็น จำนวน 4 คน (ร้อยละ 3.81)



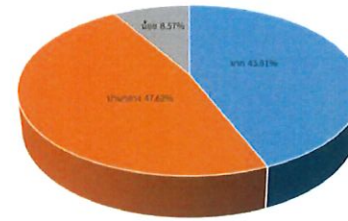
**ความคิดเห็นต่อมาตรการด้านการกำกับอัตราค่าโดยสาร การ  
บูรณาการ อัตราค่าโดยสาร**

- เหมาะสมมาก จำนวน 55 คน (ร้อยละ 52.38)
- เหมาะสมปานกลาง จำนวน 45 คน (ร้อยละ 42.86)
- เหมาะสมน้อย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 4.76)



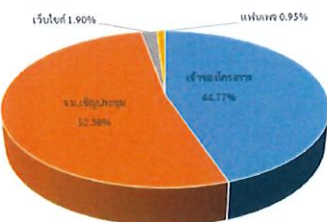
**ความคิดเห็นต่อมาตรการเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่ง  
มวลชนทางรางที่เหมาะสม**

- เหมาะสมมาก จำนวน 56 คน (ร้อยละ 53.33)
- เหมาะสมปานกลาง จำนวน 44 คน (ร้อยละ 41.91)
- เหมาะสมน้อย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 4.76)



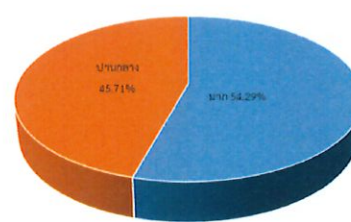
**ความคิดเห็นต่อมาตรการลดต้นทุน ขดเชยรายได้จากการจัดเก็บ  
ค่าโดยสาร**

- เหมาะสมปานกลาง จำนวน 50 คน (ร้อยละ 47.62)
- เหมาะสมมาก จำนวน 46 คน (ร้อยละ 43.81)
- เหมาะสมน้อย จำนวน 9 คน (ร้อยละ 8.57)



**ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจัดประชุมครั้งนี้จากใคร/หน่วยงาน  
ใด/แหล่งข่าวใด**

- จัดหมายเชิญประชุม/ตีตประกาศ จำนวน 55 คน (ร้อยละ 52.38)
- หน่วยงานเจ้าของโครงการ จำนวน 47 คน (ร้อยละ 44.77)
- เว็บไซต์โครงการ จำนวน 2 คน (ร้อยละ 1.90)
- แฟนเพจ thairailfare จำนวน 1 คน (ร้อยละ 0.95)

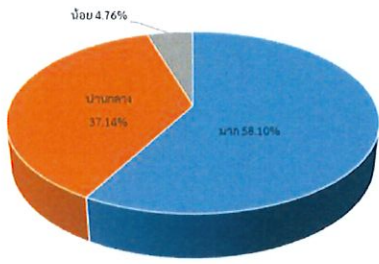


**ความเข้าใจในการรวบรวมข้อมูลโครงสร้างต้นทุนของระบบขนส่ง  
มวลชนทางรางในปัจจุบันทั้งในประเทศ และต่างประเทศ**

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 57 คน (ร้อยละ 54.29)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 48 คน (ร้อยละ 45.71)

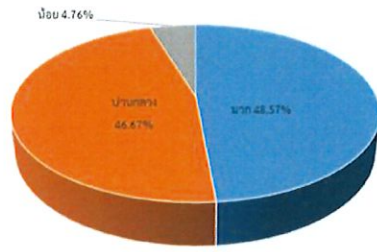






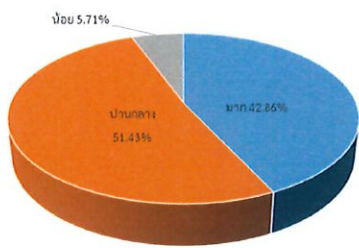
**ความเข้าใจในการสรุปรูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัด**

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 61 คน (ร้อยละ 58.10)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 39 คน (ร้อยละ 37.14)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 4.76)



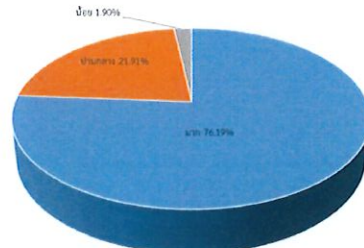
**ความเข้าใจในการสรุปหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูงค่าแรกเข้า โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เหมาะสม**

- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 51 คน (ร้อยละ 48.57)
- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 49 คน (ร้อยละ 46.87)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 4.76)



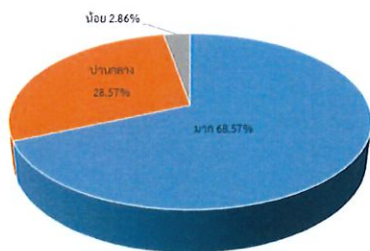
**ความเข้าใจในการร่างข้อกำหนด กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารฯ และการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง**

- เข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 54 คน (ร้อยละ 51.43)
- เข้าใจในระดับมาก จำนวน 45 คน (ร้อยละ 42.86)
- เข้าใจในระดับน้อย จำนวน 6 คน (ร้อยละ 5.71)



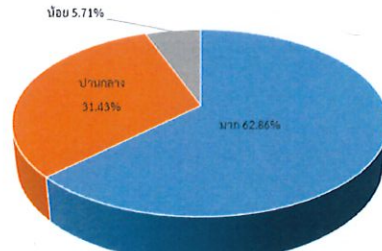
**ความพึงพอใจความเหมาะสมในเรื่องสิ่งสิ่งพิมพ์**

- พึงพอใจในระดับมาก จำนวน 80 คน (ร้อยละ 76.19)
- พึงพอใจในระดับปานกลาง จำนวน 23 คน (ร้อยละ 21.91)
- พึงพอใจในระดับน้อย จำนวน 2 คน (ร้อยละ 1.90)



**ความพึงพอใจต่อระยะเวลาในการนำเสนอของวิทยากร**

- พึงพอใจในระดับมาก จำนวน 72 คน (ร้อยละ 68.57)
- พึงพอใจในระดับปานกลาง จำนวน 30 คน (ร้อยละ 28.57)
- พึงพอใจในระดับน้อย จำนวน 3 คน (ร้อยละ 2.86)



**ความพึงพอใจต่อระยะเวลาในการตอบข้อซักถามและระดมความคิดเห็น**

- พึงพอใจในระดับมาก จำนวน 66 คน (ร้อยละ 62.86)
- พึงพอใจในระดับปานกลาง จำนวน 33 คน (ร้อยละ 31.43)
- พึงพอใจในระดับน้อย จำนวน 6 คน (ร้อยละ 5.71)

ผู้สนใจสามารถติดตามความก้าวหน้าของการศึกษา สอบถามข้อมูลและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้ที่ เว็บไซต์โครงการ : [www.Thairailfare.com](http://www.Thairailfare.com) และ FB-thairailfare หรือ Scan QR CODE

