



## เนชั่น เจาะข่าว ก้าวไทย คม·ชัด·ลึก

ปีที่ 16 ฉบับที่ 5604 วันพุธที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560

### มาตรฐานจัดการขนส่งมวลชน

ช่วงนี้มีข่าวไม่สู้ดี กับการให้บริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร อย่างน้อยที่มาในช่วงเวลาเดียวกันก็ 2 เรื่อง ต่างกรรมต่างวาระ แต่เกี่ยวเนื่องกับชีวิตความเป็นอยู่ของคนเมืองอย่างหลีกเลี่ยง เรื่องแรกคือ การที่กทม.มีมติยกเลิกโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ (บีอาร์ที) โดยอ้างเหตุผลการดำเนินการขาดทุนตลอดเวลาช่วง 7 ปีที่ผ่านมาเป็นเงินมากกว่า 1,000 ล้านบาท เรื่องต่อมาคือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สั่งปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-เตาปูน) ในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันนักขัตฤกษ์ ตลอดสายจากเดิม 29 บาท เหลือ 15 บาท โดยที่ก่อนหน้านี้เคยลดจาก 42 บาท เหลือ 29 บาทมาครั้งหนึ่งแล้ว ทั้งนี้ก็เพื่อสร้างแรงจูงใจให้คนหันมาใช้บริการมากขึ้น ชดเชยกับที่ต้องขาดทุนวันละ 3.5 ล้านบาท

กล่าวสำหรับรถเมล์บีอาร์ที เป็นโครงการขนส่งมวลชน ที่ถือกำเนิดขึ้นเมื่อปี 2553 ใช้งบส่งผู้โดยสารระหว่างสถานีบีทีเอสช่องนนทรีกับแยกถนนรัชดาภิเษก-ราชพฤกษ์ ระยะทาง 15.9 กิโลเมตร โดยตั้งเป้าผู้โดยสารเอาไว้วันละ 30,000 คน แต่มีผู้โดยสารประมาณ 23,000 คน สูงสุดวันละ 28,000 คน สำหรับสถิติผู้โดยสารตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการจนถึงวันที่ 31 เมษายน 2559 รวมทั้งสิ้น 33,187,577 เที่ยวต่อคน แต่มีรายได้จากค่าโดยสารรวมเพียง 199.8 ล้านบาท แต่ต้องควักจ่าย 1,237.6 ล้านบาท นั่นก็หมายความว่า กทม.ต้องจ่ายชดเชยให้จำนวน 1,038 ล้านบาท สำหรับค่าบริหารจัดการตกอยู่ประมาณเดือนละ 18 ล้านบาท จากรายได้ประมาณ 2 ล้านบาท ทำให้ กทม.ต้องควักจ่ายเงินชดเชยเดือนละประมาณ 15 ล้านบาท



ทั้งสองกรณี บีโออาร์ที กับริดไฟฟ้าสายสีม่วง มีผลประกอบการตกที่นั่น เดียวกันคือ “บั๊กโกรก” จากค่าบริการพลาดเป้า แต่เจ้าแรก กทม.ที่เป็น เจ้าของโครงการตัดสินใจเอาเรลบีอาร์ทีเก็บไว้ในความทรงจำแทนควักจ่าย ขาดทุนต่อไป แต่เจ้าหลังนั้น โครงการใหญ่โตเกินกว่าจะเข้าเกียร์ถอยหลัง ได้ ก็ต้องทนขาดทุนกันต่อไปวันละ 3.5 ล้านบาท จนกว่าการเชื่อมต่อการ เดินรถสายสีม่วงกับสายสีน้ำเงินจากสถานีเตาปูนไปบรรจบสถานีบางซื่อที่ ให้บริการเดินรถถึงสถานีหัวลำโพงอยู่เดิม จนเกิดข้อกังขาว่า นโยบายขนส่ง มวลชนและการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดของรัฐบาล และกทม.มีทิศทาง ใดๆกันแน่ ยังยึดโยงอยู่กับ “การชนคน” อันเป็นปรัชญาของแนวทาง แก้ปัญหาจราจรติดขัดในเมือง ไม่ใช่มุ่งสร้างถนนเพื่อ “ชนรถ” อย่างที่ทะเล็ก บีอาร์ทีไปให้รถยนต์ส่วนตัววิ่งได้สะดวกขึ้นหรือไม่

จริงอยู่ รัฐบาลไม่อาจจะหลีกเลี่ยงมาตรการจ่ายเงินสนับสนุนจำนวน 918 ล้านบาท(น้อยกว่าที่บีอาร์ทีที่ขาดทุนอยู่ 80 กว่าล้านบาท ในระยะเวลา ดำเนินการที่ไม่อาจจะนำมาเทียบกันได้) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้บริษัท เอกชนเปิดเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินระยะทาง 1 กิโลเมตร จากเตาปูน- บางซื่อ ได้ในวันที่ 12 สิงหาคม 2560 โดยหวังว่าจะลดการขาดทุนของ สายสีม่วงลงได้ นอกเหนือจากความจำเป็นที่ต้องดูแลโครงการลงทุนหลาย หมื่นล้านบาทแล้ว เหตุผลในแนวทางวางระบบขนส่งมวลชนเพื่อแก้ปัญหา จราจร ก็น่าจะอยู่ในมาตรฐานเดียวกันทั้งหมด นั่นจึงน่าจะเป็นคำตอบ ว่า รัฐบาลหรือกทม.ควรจะบริหารจัดการอย่างไรกับบริการขนส่งมวลชนที่ ประสบภาวะขาดทุน เพราะถ้าจะยึดผลประกอบการเป็นหลัก ก็คงต้องยุบ เลิกองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.)ด้วย เพราะจนถึงขณะนี้ขาดทุน สะสมกว่า 1 แสนล้านบาทเข้าไปแล้ว