



แผนขส.ส่อล็อกสเปกระบบ E-Ticket ชงบอร์ดใช้วิธีพิเศษเอื้อประโยชน์เอกชน

ผู้จัดการรายวัน 360 - จับตา ขส.ส่อล็อกสเปก จ้างวิธีพิเศษ E-Ticket ระบบขายตั๋วทั่วประเทศ ด้านคู่สัญญาเดิมร้องไม่เป็นธรรม ระบุเงื่อนไขสัญญาให้เจรจาต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี ทำหนังสือถึงขส.แต่กลับเจียบบี้ แถลงมีการบิดเบือนข้อมูล ข้อดี-ข้อเสียเปรียบเทียบ ชงบอร์ด วันนี้ (18 พ.ค.) สอพตุติกรรม เอื้อประโยชน์เอกชนบางราย

รายงานข่าวจากบริษัท ชนส่ง จำกัด (ขส.) แจ้งว่า ในวันที่ (18 พ.ค.) คณะกรรมการ (บอร์ด) ขส. ที่มีนายอนุสรณ์ แสงนิ่มนวล เป็นประธาน จะมีการประชุมเพื่อพิจารณาโครงการสำรองที่นั่งและจำหน่ายตั๋วโดยสารด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (ระบบ E-Ticket) ซึ่งจะหมดสัญญากับผู้ให้บริการเดิมคือ บริษัท แอดวานซ์ เทคโนโลยี ซิสเต็มส์ จำกัด หรือ ATS ในเดือน ก.ย. 2560 โดยการศึกษาของคณะทำงานสรุปว่าจะใช้วิธีพิเศษ ในการว่าจ้างบริษัท AIT เป็นผู้รับจ้างรายใหม่ เนื่องจาก AIT เป็นผู้พัฒนาระบบตั้งแต่ต้น

ด้านนายนิติธร สมจันทร์ ผู้จัดการทั่วไป บริษัท แอดวานซ์ เทคโนโลยี ซิสเต็มส์ จำกัด หรือ ATS ระบุว่า บริษัท ATS ได้

ทำสัญญากับ ขส. เป็นผู้รับจ้างจัดทำระบบ E-Ticket ตั้งแต่วันที่ 14 ก.ย. 2550-13 ก.ย. 2560 ลักษณะสัญญา BTO อายุสัญญา 10 ปี และเมื่อครบสัญญาแล้วหากประสงค์ขอต่อสัญญาจะพิจารณาต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี ไม่เกิน 2 ครั้ง โดยการต่อสัญญาเป็นสิทธิของ ขส. ในการพิจารณา ซึ่งในส่วนของบริษัทฯ ได้ทำหนังสือถึง ขส. 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 29 ธ.ค. 2559 และเมื่อวันที่ 23 ก.พ. 2560 เพื่อขอให้พิจารณาต่อสัญญาตามเงื่อนไขข้อ 3 เนื่องจากบริษัทมีความพร้อมในทุกด้าน แต่ไม่ได้รับคำตอบใดๆ จาก ขส. ซึ่งบริษัทฯ ไม่ได้รับความเป็นธรรมจาก ขส. ตามเจตนาในสัญญาที่ลงนามกันไว้

โดย ขส. กลับเลือกใช้วิธีพิเศษ และยังมีกีดกันข้อมูลหลายเรื่อง ซึ่ง AIT เป็นผู้พัฒนาระบบจริง โดยบริษัทฯ ได้ซื้อระบบจาก AIT มาดำเนินการ E-Ticket มีสัญญาซื้อขายระบบประกัน 1 ปี หลังจากนั้นบริษัทฯ เป็นผู้ดูแลระบบเองและตลอด 10 ปี ที่ผ่านมาได้มีการพัฒนาระบบขึ้นมาเรื่อยๆ เพื่อให้การบริการมีความทันสมัย อย่างไรก็ตาม การที่ ขส. จะจ้างบริษัทใหม่เข้ามาด้วยวิธีพิเศษถูกต้องหรือไม่ มีการดำเนินการตามระเบียบหรือไม่ เป็นการเอื้อ

ประโยชน์บางรายและกีดกันบางรายหรือไม่ ซึ่งอาจเข้าข่ายผิด พ.ร.บ. ฐ. หรือไม่

ทั้งนี้ บริษัท ATS ได้ลงทุนประมาณ 120 ล้านบาท ในการจัดซื้อฮาร์ดแวร์ เซิร์ฟเวอร์ วางระบบโครงข่ายทั้งหมด โดยมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าบำรุงรักษาระบบ ค่าพิมพ์ตั๋ว อีกประมาณ เดือนละ 1.5 ล้านบาท ขณะที่มีรายได้ประมาณ 8 แสนบาท จาก ขส. ที่ขายตั๋วผ่านหน้าเคาน์เตอร์สถานีขนส่ง ใกล้เคียง 2 บาท ส่วนการขายตั๋วออนไลน์ผ่านเคาน์เตอร์เซเว่น อีเลฟเว่น จะเรียกเก็บจากผู้โดยสารใกล้เคียง 18 บาท ซึ่ง ขส. แบ่งไป 2 บาท บริษัทฯ ได้ 16 บาท ซึ่งถือเป็นค่าใช้จ่ายเชื่อมระบบและการดูแลรักษา ขณะที่มีการจำหน่ายผ่านตัวแทนอย่างไทยทิดเก็ต ซึ่งไม่ได้ลงทุนระบบใดๆ ขส. กลับจ่ายส่วนแบ่งให้ 5% ต่อใบหรือประมาณ 30 บาท ซึ่งเป็นรายจ่ายของ ขส.

ด้านนายพรรัตน์ การฤกษ์ยานิช รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ รักษาการ CEO ขส. กล่าวว่า นโยบายของบอร์ดต้องการให้ ขส. มีระบบไอทีทันสมัย อีกทั้งสถานีขนส่ง 2 แห่งยังไม่มีมาตรฐานเรื่องพื้นที่ รวมถึงมีการจัดระเบียบรถตู้โดยสารร่วม



ด้วย จึงมีการศึกษาในระบบในภาพรวม ซึ่งปัจจุบันมีผู้ดูแล 2 ส่วน โดยระบบหลักทั้งหมด มี AIT ดูแล ส่วน ระบบ E-Ticket มีบริษัท ATS ดูแล ซึ่งสัญญาในส่วนของ E-Ticket จะหมดในอีก 4 เดือน ซึ่งจะมีการรายงานผลศึกษาต่อบอร์ดในวันนี้ อย่างไรก็ตาม บขส.อยู่ระหว่างสรรหา CEO ซึ่งคาดว่าจะเข้ารับตำแหน่งในวันที่ 1 มิ.ย. 60 ดังนั้น เรื่องนี้น่าจะรอ CEO คนใหม่เข้ามาร่วมพิจารณาด้วย

ทั้งนี้ เมื่อเดือน ม.ค. 2560 บอร์ดบขส. ได้ตั้งคณะทำงานมีนายวันชัย ผลิตภัยเกิง กรรมการ บขส. เป็นประธานคณะทำงานพิจารณาระบบ E-Ticket ที่จะหมดสัญญาในเดือน ก.ย. 2560 โดยได้ประเมิน 4 แนวทาง คือ 1. ต่อสัญญากับบริษัท ATS 2. บขส. ดำเนินการระบบเอง โดยประกาศเชิญชวนผู้รับจ้างเข้ามาศึกษาดำเนินการระบบที่ได้รับโอนจากบริษัท ATS 3. บขส. จัดหารระบบใหม่ทดแทน ระบบเดิม โดยลงทุนจ้างออกแบบและพัฒนา ระบบด้วยวิธี อี-อ็อกชัน 4. บขส. ดำเนินการเอง โดยใช้วิธีพิเศษ ว่าจ้างบริษัท AIT ซึ่งเป็นผู้พัฒนาระบบเดิม โดยคณะทำงานได้เลือกแนวทางที่ 4 เนื่องจากเห็นว่า จะใช้เงินจ้างปรับปรุง

ระบบและถ่ายโอนข้อมูล 10 ล้านบาท มีค่าตอบแทนจากตัวแทนจำหน่ายตัวที่ใช้ระบบปิด 1% จากรายได้การขายตั๋วปีละ 5 ล้านบาท.ลดภาระค่าธรรมเนียม สำรองที่นั่งผ่านช่องทางต่างๆ ซึ่งจะทำให้มีรายได้เพิ่มปีแรก 24 ล้านบาท. ผู้โดยสารไม่ต้องจ่ายสำรองที่นั่งให้บริษัท ATS ใบละ 18 บาท เฉลี่ยปีละ 1.2 ล้านใบ คิดเป็นมูลค่าที่ผู้โดยสารประหยัดต่อปี 21.6 ล้านบาท และเมื่อเป็นระบบของ บขส. จะสามารถต่อรองลดค่าธรรมเนียมการชำระเงินผ่าน เซเว่น อีเลฟเว่น จาก 20 บาทต่อใบลงได้ไม่น้อยกว่า 5 บาทต่อใบ

ขณะที่หากเลือกแนวทางที่ 1 ต่อสัญญากับบริษัท ATS ข้อดีคือ ไม่มีความเสี่ยงในบริการที่จะหยุดชะงัก บขส. ไม่ต้องลงทุน และมีรายรับจากส่วนแบ่งสำรองที่นั่ง 2 บาทต่อใบ แต่มีข้อเสียที่ผู้ใช้บริการรถ บขส. จะมีภาระค่าธรรมเนียมสำรองที่นั่งที่ 18 บาทต่อใบและเสียค่าธรรมเนียมชำระเงินผ่านเซเว่น อีเลฟเว่น หรือ ATM. บขส. ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมให้ ATS ในการสำรองที่นั่งในสถานีขนส่ง บขส. 2 บาทต่อใบ เป็นเงิน 10 ล้านบาทต่อปี, บขส. ต้องจ่ายให้ ATS เป็นค่าบริการระบบ 1.37 ล้านบาทต่อเดือน.