



ร.ฟ.ท.ทำแผนเดินรถสีแดงชง‘คนร.’ จ่ออัปเดต บ.แอร์พอร์ตลิงก์บริหาร

ผู้จัดการรายวัน360 - แผนเดินรถสีแดงยังไม่สะเด็ดน้ำ “พิชิต” เตรียมหารือ ร.ฟ.ท.และที่ปรึกษา ประเมินตัวเลขตามข้อเท็จจริง ก่อนสรุปชง คนร.พิจารณา ย้ำ ร.ฟ.ท.ขอเดินรถเอง จ่อแยก บ.แอร์พอร์ตลิงก์ดำเนินการ โดยไม่ต้องตั้งบริษัทใหม่ เน้นบริหารแบบบริษัทจดทะเบียน ห้าม ร.ฟ.ท.ล้วงลูก เชื้อคล่องตัวเหมือนจ้างเอกชน ขณะปรับตัวเลขผู้โดยสารเหลือ 7-8 หมื่นคน/วัน

นายพิชิต อัคราทิตย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยความคืบหน้าการเดินรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิตและบางซื่อ-ตลิ่งชันว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และที่ปรึกษา จะนำรายละเอียดมาหารือกับตนในวันที่ 16 ส.ค.นี้ เพื่อสรุปหลักการ เพราะกรณีนี้ ร.ฟ.ท.จะขอเป็นผู้เดินรถเองนั้น จะต้องมิตัวเลขที่แท้จริง ทั้งต้นทุน รายได้ กำไรขาดทุน จะไม่มีการปรุงแต่งตัวเลขใดๆ ทั้งสิ้น หากขาดทุนต้องบอกว่าขาดทุน เพราะรถไฟสายสีแดงมีแนวโน้มเรื่องไม่คุ้มทุน เช่นเดียวกับรถไฟสายอื่นๆ เพื่อให้รัฐบาลเห็นข้อเท็จจริงก่อนตัดสินใจว่าควรจะให้ ร.ฟ.ท.เดินรถเองหรือจ้างเอกชนเข้ามาเดินรถ

เหตุผลที่ ร.ฟ.ท.ต้องการเดินรถสีแดงเอง เนื่องจากจะเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม ในแง่ของความมั่นคง ปลอดภัย และองค์ความรู้จะอยู่ในหน่วยงานรัฐ เป็นการพัฒนาบุคลากรของรัฐ ซึ่งเป็นผลดีในระยะยาว โดยประเด็นที่จะต้องพิสูจน์ให้ได้คือ ร.ฟ.ท. สามารถบริหารได้เหมือนเอกชนอย่างไร ภายใต้เงื่อนไขเดียวกัน ซึ่งการเดินรถสายสีแดง ร.ฟ.ท.ต้องตั้งบริษัทลูกขึ้นโดยถือหุ้น 100% แต่จะต้องบริหารแบบบริษัทจดทะเบียน หลักการคือ ต้องแยกการบริหารออกจาก ร.ฟ.ท. ให้บริษัทลูกมีอำนาจในการบริหารอย่างเต็มที่ ซึ่งอาจจะต้องมีการยกเว้นกฎระเบียบบางเรื่อง ที่จะทำให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันจะต้องตรวจสอบการทำงานได้อย่างเข้มข้น ซึ่งได้เสนอให้ใช้ Audit ภายนอกควบคู่

ทั้งนี้ การปรับบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด หรือผู้ให้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ไปทำหน้าที่เดินรถสายสีแดงเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่เป็นไปได้ เพื่อรองรับพนักงานของบ.รถไฟฟ้า รฟท. จากกรณีที่มีนโยบายเรื่องรถไฟความเร็วสูง

เชื่อม 3 สนามบิน โดยให้ผู้ให้บริการรายเดียว ซึ่งพนักงานแอร์พอร์ตลิงก์มีคุณภาพ และประสบการณ์ในการเดินรถไฟฟ้าอยู่แล้ว

“ขนส่งมวลชนแนวใหม่ไม่คุ้มทุน ก่อนหน้านี้ ประเมินผู้โดยสารสายสีแดงที่ 1.7 แสนคน/วัน แล้วก็ปรับลดมาที่ 1.1 แสนคน/วัน ตอนนั้นลดลงเหลือ 7-8 หมื่นคน/วัน ซึ่งก็น่าจะสูงอยู่ แต่เชื่อว่าเส้นทางสีแดงจะมีการส่งต่อผู้โดยสารจากฟีดเดอร์ ทั้งสายสีม่วง, สีชมพู, เหลือง ขณะนี้การรถไฟฯ และที่ปรึกษา กำลังทำรายละเอียดมาเสนอผมจะต้องขีดและสร้างความเชื่อมั่นพอ จึงจะเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) หรือซูเปอร์บอร์ด ที่มีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานได้ ซึ่งคาดว่า คนร. จะประชุมช่วงปลายเดือน ส.ค.-ต้น ก.ย.นี้”

ด้านนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ในฐานะรักษาการผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. กล่าวว่า แนวคิด รมช.คมนาคม เห็นว่าหากเดินรถแล้วมีผลขาดทุน จะต้องนำเสนอข้อมูลที่เป็นจริง โดยต้องชี้ให้เห็นว่า แม้จะจ้างเอกชนมาลงทุนเดินรถหากขาดทุนเอกชนจะต้องขอรัฐอุดหนุนอยู่ดี ไม่ได้ต่างกับที่รัฐดำเนินการเอง

ซึ่งในแง่ที่ ร.ฟ.ท.เดินรถเอง เมื่อเปรียบเทียบกับเอกชนแล้วเอกชนอาจจะดีกว่านั้น รถไฟมีแผนตั้งบริษัทลูกที่สามารถทำงานได้เทียบเท่าเอกชน ส่วนต้นทุน ดอกเบี้ยต่างๆ หน่วยงานรัฐจะถูกกว่าเอกชน และกรณีให้เอกชนเดินรถ เอกชนจะต้องคิดกำไรเผื่ออีกอย่างน้อย 10% ส่วนบริษัทลูกนั้น มีความเป็นไปได้ ที่จะปรับ บริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด มาดำเนินการสายสีแดง ซึ่งทำได้รวดเร็ว โดยอัปเดตบริษัท เพิ่มภารกิจ เช่น สามารถบริหารพื้นที่ได้ ตั้งราคาเองได้ จัดสรรกำลังคนเองได้ และแก้ไขระเบียบที่ไม่คล่องตัว เพื่อให้สามารถเดินรถสายสีแดงได้ด้วย เป็นต้น

“ขณะนี้ต้องทำข้อมูล ที่เพียงพอสำหรับให้ฝ่ายนโยบายพิจารณาตัดสินใจให้ ร.ฟ.ท.เดินรถสีแดง จากนั้นจึงจะตั้งบริษัทลูก แม้ขาดทุน แต่รถไฟบริหารเองไม่ได้แยะไปกว่าที่จะให้เอกชนเข้ามาเดินรถ ประเด็นที่ต้องชี้แจงเพิ่มคือ รถไฟมีประสิทธิภาพในการบริหารรถสายสีแดงหรือไม่ และจะบริหารได้เทียบเท่ากับเอกชนได้อย่างไร”