



‘พิชิต’ ย้ำ ขสมก. ใช้คุณธรรม

● จัดซื้อรถเมล์เอ็นจีวีโปร่งใส ● รถร่วมร้องขาดสภาพคล่อง

นายพิชิต อัคราทิตย์ รมช.คมนาคม เปิดเผยว่า ได้รับหนังสือจากองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) เกี่ยวกับโครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง (เอ็นจีวี) พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษา จำนวน 489 คัน วงเงิน 3,387 ล้านบาท ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อ 1-2 วันที่ผ่านมาว่า เนื่องจากองค์กรฯ มีความเป็นห่วงราคากลางที่ใช้ประมูลของเบสท์ริท เป็นราคาที่ต่ำเกินไป เพราะใช้ราคาที่บริษัทเบสท์ริทกรุ๊ปที่ชนะประมูลครั้งที่แล้ว โดยต่ำกว่าราคากลาง 633 ล้านบาท หรือราคากลางอยู่ที่ 4,021 ล้านบาทจึงเสนอให้ ขสมก. พิจารณาราคากลางตามกลไกตลาดและสอดคล้องกับข้อเท็จจริงรวมทั้งให้ตรวจสอบคุณสมบัติ ผลงานและคดีความในอดีตของผู้ร่วมประมูลสามารถดำเนินการตามกรอบเวลาที่ประมูล

โครงการดังกล่าวได้หรือไม่ และหนังสือได้ยื่นเตือนให้นำข้อตกลงด้านคุณธรรมมาใช้ เพราะเกรงว่าการประมูลครั้งใหม่จะเกิดปัญหาขึ้นอีก ทั้งนี้ได้ส่งหนังสือไปถึงนายยุคค์ จารุกุมิ รักษาการผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) แล้ว ขั้นตอนต่อไป ขสมก. ต้องนำหนังสือดังกล่าวไปพิจารณาในที่ประชุมคณะกรรมการบริหารกิจการ (บอร์ด) ขสมก. ในวันที่ 23 ส.ค. ด้วยว่า จะดำเนินการต่อไปอย่างไร โดยกระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานที่กำกับดูแล ขสมก. ได้กำชับว่าต้องดำเนินการเรื่องดังกล่าวตามกฎหมายถูกต้องด้วยความสุจริต โปร่งใสและมีคุณธรรม



พิชิต

นายประยูร ช่วยแก้ว รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ ขสมก. กล่าวว่า ยังไม่ได้รับหนังสือดังกล่าว คาดว่า 1-2 วันนี้ คงได้รับหนังสืออย่างเป็นทางการเพื่อนำมาพิจารณาในที่ประชุมบอร์ดต่อไป



น.ส.ภัทราวดี กล่อมจัญญ นายกสมทกมผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง (รถร่วม ขสมก.) กล่าวว่า ในวันที่ 16 ส.ค.นี้ จะเข้าพบนายสมศักดิ์ ห่มม่วง รองปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อเรียกร้องขอความเป็นธรรม เนื่องจากรถร่วมขสมก.ได้รับผลกระทบจากนโยบายการปฏิรูปรถเมล์จึงขอให้กระทรวงคมนาคมช่วยเหลือผู้ประกอบการรถร่วมด้วยการให้สัมปทานการเดินทางให้ผู้ประกอบการ 7 ปี โดยไม่ต้องเข้าร่วมประมูล เพราะการใช้ ม.44 กำหนดให้สัญญาสัมปทานการเดินทางหมดลงภายใน 2 ปี ไม่ว่าผู้ประกอบการรายนั้นจะเหลือสัญญาสัมปทานการเดินทางเท่าไรทำให้ผู้ประกอบการรถร่วมได้รับความเดือดร้อน เนื่องจากบางรายมีสัมปทานเหลือ 5 ปี บางราย 10 ปี และบางราย 15 ปี เป็นต้น ขณะเดียวกันสถาบันการเงินไม่ปล่อยกู้เห็นว่าสัญญาสัมปทานเหลือน้อยทำให้บางรายขาดสภาพคล่อง

“ก่อนหน้านี้เนื่องจากการขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้ขอให้รถร่วม ขสมก. ปรับปรุงการบริการและจงใจให้ซื้อรถใหม่และขยายสัมปทานการเดินทางให้กับรถร่วม ซึ่งการนำรถเมล์ใหม่มาวิ่งให้บริการต้องกู้เงินมาซื้อรถถือว่ามีการดัดแปลงค่าใช้จ่ายและหวังว่าการมีอายุสัญญาสัมปทานตามที่ ขสมก. กำหนดนั้นจะทำให้มีรายได้มาบริหารงานและชำระหนี้เงินกู้แต่เมื่อนำ ม.44 มาใช้และสัญญาสัมปทานจะหมดลงในอีก 2 ปีข้างหน้า และผู้ประกอบการต้องเข้าร่วมประมูลอีกและไม่รู้ว่าการประมูลเส้นทางเดินทางจะได้หรือไม่ซึ่งหากไม่ได้ก็จะทำให้เราแย่ เนื่องจากต้องมีภาระหนี้ต้องจ่ายทั้งเงินต้นและดอกเบี้ยกับธนาคาร”

นอกจากนี้เรียกร้องขอลดภาระการจัดเก็บค่าตอบแทน ของรถเมล์ร้อนอยู่ที่ 15.30 บาทต่อคันต่อวัน และรถโดยสารปรับอากาศ

อยู่ที่ 30 บาทต่อคันต่อวัน จากปัจจุบันที่ร้อนจัดเก็บ 120 บาทต่อคันต่อวัน และรถปรับอากาศ 60-280 บาทต่อคันต่อวัน (ขึ้นกับเส้นทางการเดินรถ) เนื่องจากที่ผ่านมาได้รับหนังสือทวงหนี้ค่าตอบแทนจาก ขสมก.ซึ่งเป็นหนี้ก่อนปี 48 หลายร้อยล้านบาท ทั้งที่ในช่วงนั้นรัฐบาลรับปากช่วยเหลือผู้ประกอบการรถร่วม ขสมก.ด้วยการลดค่าตอบแทนหรือหนี้ที่เกิดขึ้นก่อนปี 48 เพื่อแลกกับการปรับขึ้นค่าโดยสาร ซึ่งไม่เข้าใจว่าในเมื่อตกลงกันแล้วทำไมต้องมาทวงถามให้จ่ายเงินอีก ขณะเดียวกันขอคิดอัตราค่าโดยสารเป็นแบบเหมาจ่ายตลอดสายและรถเป็นสีเดียวกันทั้งหมด เช่น ราคา 35-40 บาท หรือเป็นการจ่ายค่าโดยสารครั้งเดียว แต่ผู้โดยสารสามารถนั่งรถโดยสารได้ทั้งวันที่เป็นรถร่วม

ทั้งนี้ในช่วงพีคหรือช่วงที่จราจรติดขัดตอนเช้าและเย็น ขอวิ่งบัสเลนในบางเส้นทางเพื่อความรวดเร็วในการเดินทาง เพราะปกติผู้โดยสารบางรายก็ใช้บริการรถจักรยานยนต์ในช่วงเร่งด่วนอยู่แล้ว ซึ่งไม่ปลอดภัยหากเทียบกับรถโดยสารประจำทางจึงจำเป็นต้องขอให้รัฐหามาตรการมาช่วยเหลือผู้ประกอบการรถร่วมไม่เช่นนั้นผู้ประกอบการรถร่วมต้องประสบปัญหาขาดทุนและถ้าเลิกกิจการคงไม่มีเงินมาชำระหนี้เงินกู้ และจ่ายเงินเดือนให้กับพนักงานและค่าใช้จ่ายด้านอื่น ๆ อีก เช่น ค่าเช่าที่จอดรถโดยสาร ค่าอะไหล่ เป็นต้น.