

จ่ายไหม้ย?... ค่ารถเมล์ 30 บาท
ปั่นฟู วมก.-ปลดหนี้แสนล้าน
“เลิกโกง...ก็...ไม่เจ๊ง”



จ่ายไหม้ย?... ค่ารถเมล์ 30 บาท ปั่นฟู วมก.-ปลดหนี้แสนล้าน “เลิกโกง...ก็...ไม่เจ๊ง”



การค้า-อุตสาหกรรม-คมนาคม

แม้คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเห็นชอบ แผนฟื้นฟู
กิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) แล้ว
เมื่อวันที่ 25 มิ.ย. 2562 แต่เมื่อมีการเปลี่ยน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็น “ศักดิ์สยาม

ชิดชอบ” ที่มาพร้อมกับแนวคิดและนโยบายการ
ลดราคาค่าโดยสารรถเมล์ลง เพื่อลดค่าครองชีพ
ของประชาชนและลดภาระงบประมาณในการอุดหนุน
และชดเชยขาดทุน ลดปัญหาหมอกควันทางอากาศ
และแก้ปัญหามลภาวะ

แผนฟื้นฟู ชสมก.เดิมถือว่าดีระดับหนึ่ง แต่อาจจะไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน จึงยังมีเรื่องที่ต้องปรับปรุง เช่นการบริหารหนี้การบริหารต้นทุน ตัวเลขทางการเงินที่ต้องชัดเจนกว่านี้ ส่วนแผนการจัดหารถใหม่นั้นจะต้องปรับปรุงเช่นกัน โดยต้องพิจารณาเรื่องเส้นทางเดินรถและบูรณาการกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ในลักษณะเป็น Feeder เพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอื่นๆ เช่นรถไฟฟ้า เรือด่วน เป็นต้น รวมถึงรื้อรวมเอกชนด้วยไม่ให้เกิดการทับซ้อนกัน เพื่อเป็นการเดินรถให้บริการมีประสิทธิภาพสูงสุด

●แผนเดิม ชสมก. ซื้อ/เช่ารถปรับอากาศใหม่-ปรับขึ้นค่าโดยสารประมาณ 1 บาท

ย้อนกลับไปดู แผนฟื้นฟู ชสมก.ที่ ครม.มติเห็นชอบแล้วนั้นจะมีการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้านบุคลากรและการเดินรถ แก้ไขปัญหาหนี้สะสมของ ชสมก.ประมาณ 1.18 แสนล้านบาท ซึ่งการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู จะทำให้ ชสมก.หายได้เล็งตัวเองและกลับมาไม่กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักภาษีและค่าเสื่อม (EBITDA) ในปี 2566

โดยจะต้องจัดหาใหม่ 3,000 คัน วงเงิน 2.12 หมื่นล้านบาท ซึ่งแผนหารใหม่ อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ก่อน จะเสนอ ครม.ทบทุนมติเดิม ที่ก่อนหน้านี้ ครม.ได้เคยอนุมัติ ให้ ชสมก. จัดหารถจำนวน 3,183 คัน วงเงิน 1.3 หมื่นล้านบาท ซึ่งได้มีการซื้อรถเมลล์ NGV จำนวน 489 คัน วงเงิน 1.89 พันล้านบาท ไปแล้วล็อตแรก

ที่เหลือแบ่งเป็นปี 2562 จะเป็นการปรับปรุง สภาพรถโดยสาร NGV (เดิม) จำนวน 323 คัน วงเงิน 138.5 ล้านบาท ซึ่งประมูลหาผู้รับจ้างแล้ว หากครม.ทบทุนมติเดิม จะเซ็นสัญญาเริ่มงานในเดือน ต.ค.62 ใช้เวลา 1 ปี นอกจากนี้จะติดตั้งฟรีไวไฟ และเริ่มรับใบอนุญาตเดินรถ 137 เส้นทางตามแผนปฏิรูป

ปี 2563 ช่วงเดือน มิ.ย. เริ่มแผนจัดซื้อรถไฟฟ้า (EV) จำนวน 35 คัน พร้อมสถานีเติมก๊าซ วงเงิน 466.94 ล้านบาท, เช่ารถโดยสารใหม่ 700 คัน วงเงินรวม 7,000 ล้านบาท (เช่ารถไฮบริด 400 คันวงเงิน 4,800 ล้านบาท, เช่ารถ NGV 300 คันวงเงิน 2,200 ล้านบาท) โดยขณะนี้ได้จัดทำร่าง TOR คู่ขนานไว้แล้ว

ปี 2564 จัดซื้อรถโดยสารไฮบริด จำนวน 700 คัน และ 2565 จัดซื้อรถโดยสารไฮบริดจำนวน 753 คัน

นอกจากนี้ ยังมีปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพใช้ระบบ E-Ticket ชำระค่าโดยสารด้วย QR-Code, ติดตั้งระบบGPS, ให้บริการไวไฟบนรถเป็นต้น, ปรับปรุงเส้นทางเดินรถ ชสมก.ตามแผนปฏิรูปรถเมลล์ให้ ชสมก.รับผิดชอบ 137 เส้นทาง, เพิ่มรายได้จากการธุรกิจ TOD จากการพัฒนาพื้นที่อู่บางเขน และอุโมงค์ และลดค่าใช้จ่ายด้านซ่อมบำรุงและค่าเชื้อเพลิง

ขณะที่ ชสมก.จะปรับปรุงโครงสร้าง ลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน เช่น โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (แบบสมัครใจ) ใช้ข 6,000 ล้านบาท มีเป้าหมายลดพนักงานจาก 13,599 คนในปัจจุบันเหลือ 7,949 คน โดยในปี 63 เปิดเออร์รี่ 655 คน ปี 64 จำนวน 2,198 คน และปี 65 จำนวน 2,198 คน. โดยมีเป้าหมาย ลดอัตราพนักงานต่อรถ 1 คันจาก 5.14 คน เป็น 2.75 คน

โดยเมื่อมีรถใหม่เข้ามาให้บริการ จำเป็นจะต้องปรับค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุน ซึ่งตั้งเป้าว่าในปี 2567 จะมีการปรับขึ้นประมาณ 1 บาท

ค่าโดยสาร ยึดตามอัตรา ที่คณะกรรมการขนส่งทางบกกลางอนุมัติ สำหรับรถใหม่ กำหนดอัตราค่าโดยสาร 4 กม.แรกที่ 15 บาท กม.ที่ 4- 16

อัตรา 20 บาท และ กม.ที่ 16 ขึ้นไป เก็บอัตราที่ 25 บาท ซึ่งคาดว่าส่วนใหญ่มักจะเดินทางในอัตราที่ 20 บาท. และจากการศึกษาของทีดีอาร์ไอ ประเมินค่าเฉลี่ยการเดินทางอยู่ที่ 2.4 เที่ยว/วัน หรือมีค่าใช้จ่ายที่ 48 บาท/วัน ถือว่าค่อนข้างสูง

●ปรับแผนใหม่ ...ยกเลิกซื้อรถ เปลี่ยนเป็นจ้างเอกชนวิ่งแทน

เมื่อโจทย์ใหญ่ คือ ต้องลดค่าโดยสารลงอีก การจัดหา 3,000 คันในรูปแบบเดิมจึงไม่ใช่คำตอบ ชสมก.และคณะทำงานของกระทรวงคมนาคม จึงยกเลิกแผนจัดซื้อรถเพื่อลดต้นทุนและค่าใช้จ่าย

เมื่อไม่ซื้อรถเอง การเดินรถจะต้องเปลี่ยนเป็นการจ้างเอกชนเข้ามาวิ่งแทน โดยหลักการการจัดหารถไปให้เอกชน โดยรัฐเป็นผู้กำหนดมาตรฐาน ตัวรถ อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง มีระบบ E-Ticket GPS และกำหนดตารางการเดินรถ กำหนดตัวชี้วัดประสิทธิภาพการให้บริการ รวมถึง ค่าปรับในกรณีต่างๆ เช่น รถเสีย เป็นต้น

ฝ่ายนโยบายมองว่าจ้างเอกชนวิ่ง คมต้นทุนได้ เพราะเอกชนมีต้นทุนประมาณ 31 บาทต่อกม. ส่วน ชสมก.ด้วยความเป็นองค์กรใหญ่ จึงมีต้นทุนสูงถึง 50 บาทต่อ กม.

โดยจะกำหนดค่าโดยสาร 2 แบบ คือ ตัวเหมาหรือตัววัน ขึ้นที่สายก็ครั้งได้ไม่จำกัดเที่ยว ราคาที่ 30 บาท ส่วนผู้ที่เดินทางเที่ยวเดียว จะใช้โครงสร้าง ที่ 4 กม.แรก 15 บาท, กม.ที่ 4- 16 อัตรา 20 บาท และกม.ที่ 16 ขึ้นไป 25 บาท

“แต่เรื่องค่าโดยสาร อาจจะยังไม่ถูกใจฝ่ายนโยบาย”

●สหภาพฯ ชสมก.ประท้วง อด “ศักดิ์สยาม” จ้องแปรรูป

เมื่อจ้างเอกชนวิ่ง ไม่ต่างอะไรกับแปรรูปหรือไม่... เป็นข้อกังวล ของพนักงาน ชสมก. ไม่มีรถ ก็เท่ากับไม่ต้องมีคนขับ กระเป๋า ช่างซ่อม

เมื่อวันที่ 21 พ.ย. สหภาพฯ ชสมก.กว่าร้อยคน จึงบุกคมนาคมประท้วง นโยบาย “ศักดิ์สยาม” ที่จะให้จ้างเอกชน วิ่งรถแทน เพราะเป็นการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ชสมก.

“บุญมา ปิงมา” ประธานสหภาพฯ ชสมก. ยื่นหนังสือคัดค้านนโยบายทบทุนแก้ไขแผนฟื้นฟู โดยให้เดินหน้าจัดหารถโดยสารจำนวน 3,000 คัน ตามมติ ครม.เดิม และให้ ชสมก.เดินรถเอง จำนวน 137 เส้นทาง

ด้าน “สุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล” ผู้อำนวยการ ชสมก. ระบุว่าพนักงานเข้าใจผิด ซึ่งอาจเกิดการสื่อสารที่คลาดเคลื่อน ยืนยันว่าแผนฟื้นฟู ชสมก. มี 7 เรื่องเหมือนเดิม โดยมีการแก้ไข 2 เรื่อง คือการจัดหารถโดยสารใหม่ 3,000 คัน จะปรับปรุงวิธีเป็นการเช่ารถโดยสารใช้พร้อมบริการ โดยจ่ายตามระยะทาง (กม.) บริการเชิงคุณภาพ (Performance Based Contract : PBC) วิธีนี้ลดต้นทุน ลดค่าซ่อม มีความยืดหยุ่นในการปรับแผนเดินรถในอนาคตไม่เป็นการรัฐบาล และที่สำคัญใช้พนักงาน ชสมก.ขับรถเหมือนเดิม

“ไม่ได้จ้างเอกชนมาวิ่ง เป็นการเช่ารถมาใช้ และไม่ใช้การให้เอกชนร่วมทุนแต่อย่างใด”

ด้าน “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” นั้นเสียดายที่ต้องเลื่อนการทำ work shop เพราะทำให้การฟื้นฟู ชสมก. ต้องล่าช้าออกไปอีก จึงให้ ผอ.ชสมก.เร่งไปทำความเข้าใจกับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ ว่าต้องการสิ่งใด แต่ขอให้เป็นประโยชน์กับประชาชนและการฟื้นฟูกิจการ ชสมก. เพื่อทำ work shop ใหม่โดยเร็ว

ชสมก.เชื่อว่าการเช่ารถวิ่ง ไม่ก่อหนี้สาธารณะ เพราะไม่มีการซื้อรถ แต่จะใช้วิธีบริหารจัดการจ้างรถมาวิ่งแทน ซึ่งจะไม่มีการซ่อมบำรุงและค่าซื้อรถ



และทำให้ค่าโดยสารถูกลง โดยสามารถเดินทางด้วยรถ ขสมก. ทั้งระบบ ในราคาวันละ 30 บาท ตลอดทั้งวัน ไม่จำกัดจำนวนเที่ยว จำนวนสายรถ และหากเป็นตั๋วรายเดือนจะราคาเพียง 750 บาท หรือคิดเป็นวันละ 25 บาท

โดยการปฏิรูปลักษณะรถเมล์ใหม่จากเดิม 208 เส้นทาง มี 269 เส้นทาง เพิ่มขึ้นเพราะมีการตัดระยะทางการวิ่งให้สั้นลง ลดการวิ่งทับซ้อนกัน โดยเดินรถในลักษณะ Feeder Liner (เชื่อมเข้าสู่ระบบราง) และ Circle (วิ่งเป็นวงกลม) ทำให้ ขสมก.สามารถหมุนเวียนรถ มาให้บริการได้มากขึ้น ผู้ใช้บริการใช้เวลารอคอยรถโดยสาร ไม่เกิน 5-10 นาที และจะสามารถลดจำนวนรถเมล์ ซึ่งเดิมจดทะเบียนอนุญาตไว้ ประมาณ 6,000 คัน เหลือเพียง 3,000 - 3,500 คัน

ขสมก.เห็นว่าตัวเหมารายวัน 30 บาท ขึ้นได้ทุกสาย ไม่จำกัดเที่ยว จะตอบโจทย์และตรงใจประชาชน และเป็นราคาที่เหมาะสมกับต้นทุน

ต้องถามประชาชนว่า ค่ารถเมล์วันละ 30 บาท จ่ายไหวหรือไม่...

ขณะที่ต้องยอมรับว่าหนี้สะสมกว่า 1 แสนล้านบาทของ ขสมก. ส่วนใหญ่มาจากการปฏิบัติตามนโยบายรัฐบาล ในการให้บริการผู้มีรายได้น้อย ซึ่งเป็นคนส่วนใหญ่ของประเทศ ค่าโดยสารรถเมล์ที่ผ่านมา จึงไม่สะท้อนต้นทุนจริงเลย

และยังมีอีกหลายประเด็นที่ต้องหาโมเดลที่เหมาะสม เช่น กลุ่มคนที่นั่งรถเมล์แล้ววันละเที่ยว แต่ต้องจ่ายค่าโดยสาร 30 บาท ถือว่าแพงมาก...ดังนั้น ค่าโดยสารเหมา 30 บาท จึงไม่ใช่คำตอบของคนทุกกลุ่ม

ขณะที่ผู้ประกอบการร่วมเอกชน ซึ่งเป็นเอกชนรายย่อย มีปัญหาขาดทุน มีหนี้กับ ขสมก. ทำให้ไม่มีเงินทุนในการซื้อรถใหม่ ล่าสุดรถร่วมกว่า 30 ราย ได้ทยอยขายกิจการให้กับ บริษัท สมาร์ทบัส จำกัด

นายทุนรายใหญ่ ที่จะเข้ามา เป็นผู้ประกอบการเดินรถเอกชนรายใหม่ ...ซึ่งการรวมกลุ่มของเอกชนทั้งในแง่เงินทุน และการบริหาร ทำให้รัฐสามารถผนวกเอารถเอกชน เข้ามาอยู่ในระบบภายใต้มาตรฐาน คุณภาพบริการเดียวกัน ได้ง่ายกว่าเดิมแน่นอน

ที่ผ่านมา ขสมก.มีโครงการจัดหารถเมล์ใหม่ แต่มีปัญหาเรื่อง ล็อกสเปก ราคาสูง ...มีการฟ้องร้องกันกับเอกชนวันวาย สุดท้าย “จ่ายแพง ...แถมได้รถไม่ดี” รถใหม่ แต่...ทำไมเสียบ่อย!!!

ส่วนเรื่องเช่ารถ ทำสัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ หรือ PBC (Performance Base Contract) ไม่ใช่เรื่องใหม่ ขสมก.ทำมานานแล้ว ดังนั้น ปัญหา ไม่ได้อยู่ที่ วิธีซื้อ/เช่า แต่เป็นเรื่องความไม่โปร่งใส...ซุ่มหมกเม็ด...ล็อกสเปก...งาบเงินทอน...เหมือนอดีต

ถึงเวลาหรือยัง ที่จะทำเพื่อประโยชน์ของประเทศและประชาชน... ถึงเวลาที่ต้องปฏิรูป ขสมก.อย่างจริงจัง ที่ไม่ใช่แค่ เพียงปฏิรูป เส้นทางรถเมล์...ไม่ใช่เพียงปฏิรูปองค์กร ...แต่ผู้บริหาร ขสมก....คณะกรรมการ ขสมก....รวมไปถึงนักการเมือง ผู้มีอำนาจ รบมต.ผู้กำกับนโยบาย ก็ต้องปฏิรูปตัวเองด้วย เพื่อ”คนกรุง...จะได้ไม่ฝืนค้ำซ้ำๆ อีก” .