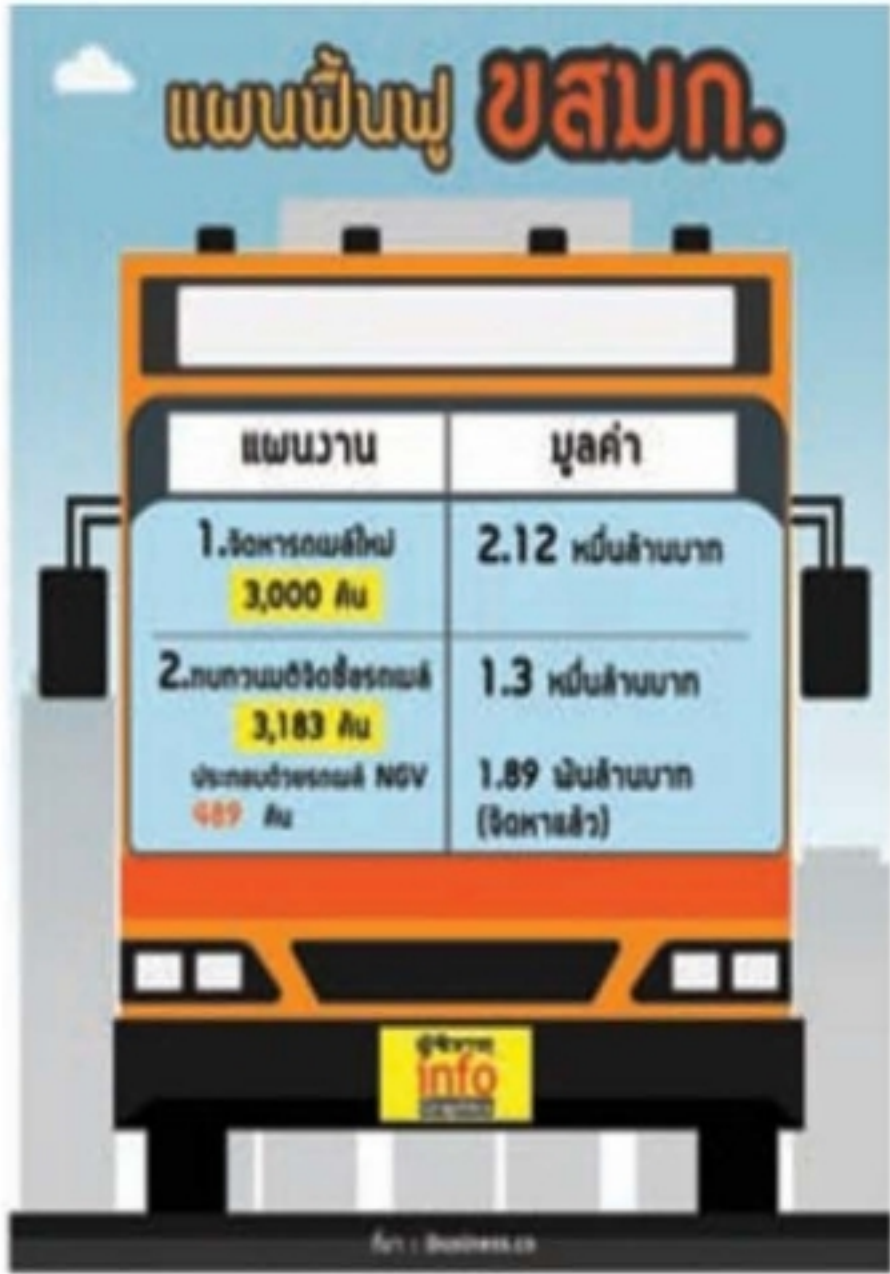


เจาะลึก ขสมก.ล้างหนี้ ชาติไหนถึงกำไร จัดรถใหม่ปี62- ขึ้นค่ารถเมล์1บาทปี 67

2



เจาะลึก ขสมก.ล้างหนี้ ชาติไหนถึงกำไร

จัดรถใหม่ปี 62 - ขึ้นค่ารถเมล์ 1 บาทปี 67

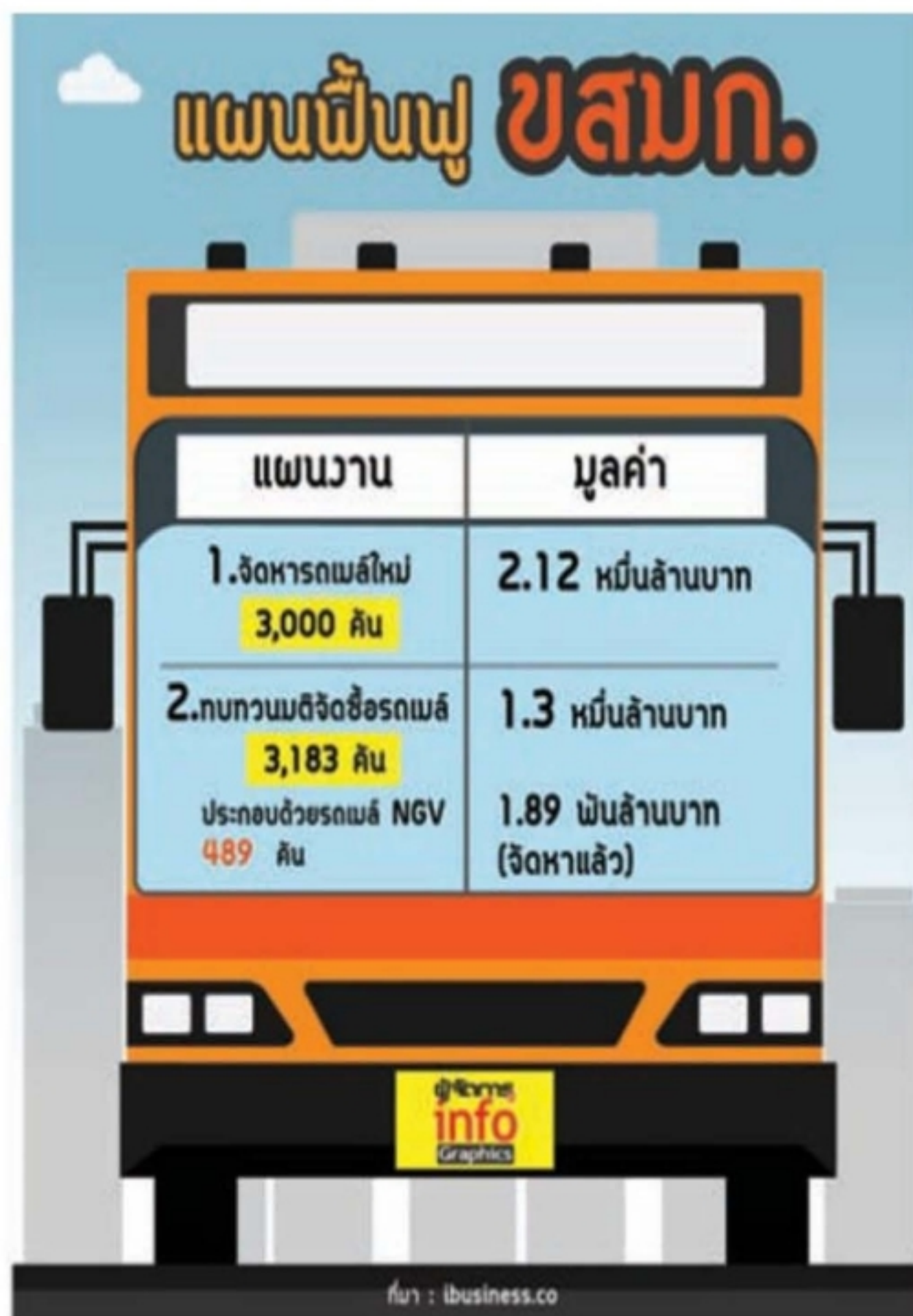
กม.นาคม นับตั้งแต่ปี 2519 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน ขสมก.มีผลดำเนินการเรียกได้ว่า “ขาดทุนติดลบ” มาโดยตลอด และสะสมพอกพูนขึ้นมาเรื่อยๆ จนถึงปัจจุบันกว่า 1.2 แสนล้านบาท ทำให้มีการตั้งข้อสงสัยถึงว่าทำไมถึงมีผลขาดทุน ทั้งๆ ที่ผู้โดยสารก็ใช้บริการกันอย่างคึกคัก แถมเรียกได้ว่าเป็นกิจการที่ผูกขาดในการให้บริการ และไม่ต้องเสียค่าสัมปทานเส้นทาง ซึ่งมีสาเหตุหลายประการที่ทำให้ขาดทุนแบบบานเบอะ มีหนี้สินรุงรัง

เปิดปมสาเหตุทำไม ขสมก.ขาดทุนนับแสนล้าน เมื่อย้อนไปดูเจตนารมณ์ในการก่อตั้ง ขสมก. จากการรวมเอากิจการของเอกชนเข้ามาเป็นของรัฐ เพราะต้องการให้ระบบรถเมล์นั้นเป็น ระบบขนส่งมวลชนเป็นการให้บริการที่ไม่แสวงหาผลกำไรและการให้บริการขนส่งมวลชนของรัฐที่มีอยู่ในปัจจุบัน แต่ต้องยอมรับปัญหาการให้บริการตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ก็มีการล้มลุกคลุกคลาน และค่อยๆ พัฒนาการบริการให้ดีขึ้นเรื่อยๆ นับตั้งแต่ สภาพรถเมล์ที่ให้

บริการ มีสภาพเก่าแก่ ป่วยคว้นด้า รวมถึงพนักงานที่ให้บริการพูดจาไม่สุภาพ หรือขับรถเร็ว จนก่อให้เกิดอันตราย หลายครั้งที่เกิดปัญหาเช่นนี้ได้พบเห็นบนท้องถนน

รวมถึงความต้องการใช้รถเมล์ของผู้โดยสารมีจำนวนมาก แต่รถเมล์ก็ยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ และไม่สามารถสนองต่อความต้องการของผู้เดินทางได้ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง และเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ

ขณะที่กระทรวงคมนาคมที่ดูแล ขสมก.และจัดสรรงบประมาณใน การสนับสนุนทางการเงินจากภาครัฐไม่เพียงพอและมีการควบคุมอัตราค่าโดยสารให้ต่ำกว่าต้นทุน ที่เกิดขึ้นจริงส่งผลให้เกิดการขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพราะเป็นนโยบายของรัฐบาลทุกยุคทุกสมัย ที่นักการเมืองเข้ามาดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ไม่กล้าตัดสินใจในการแก้ปัญหาการขึ้นราคาค่าโดยสาร เพราะเกรงว่าจะมีผลกระทบต่อประชาชน และทำให้เสียฐานเสียง



หากไม่แก้ในยุคนี้อาจเกิด ชุมชน.คงต้องขาดทุน
หนักอึ้งและไม่สามารถเชื่อมใครกันอีกต่อไปได้

ในที่สุด “คมนาคม” จึงได้เดินหน้าแผนปรับ
แก้หนี้และทำแผนฟื้นฟูหนี้ของ ขสมก.จำนวน 1.2
แสนล้านบาท

ล่าสุด นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 25 มิ.ย.ที่ผ่านมาว่า ครม.มีมติเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) โดยจะมีการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านบุคลากร และการเดินรถ แก้ปัญหาหนี้สิน สะสมของ ขสมก.ประมาณ 1.18 แสนล้านบาท ซึ่งการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู จะทำให้ ขสมก.หารายได้เลี้ยงตัวเองและกลับมามีกำไรจากการดำเนินงานก่อนหักภาษี และค่าเสื่อม (EBITDA) ในปี 2566

เปิดแผนฟื้นฟู ชสมก.

สำหรับแผนฟื้นฟูฯ สมก. ประกอบด้วยการจัดหา
รถใหม่ 3,000 คัน วงเงิน 2.12 หมื่นล้านบาท ซึ่งอยู่
ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ก่อนที่จะเสนอ
กรม.ทบทนมติเดิมที่ให้จัดหารถจำนวน 3,183 คัน
วงเงิน 1.3 หมื่นล้านบาท เป็นจำนวน 3,000 คัน ประกอบ
ด้วย 1. รถเมล์ NGV จำนวน 489 คัน วงเงิน 1.89

พินล้นบาท จัดหาแล้ว (ดูตารางประกอบ)

นอกจากนี้ ปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบ E-Ticket ชำระค่าโดยสารด้วย QR-Code, ติดตั้งระบบ GPS, ให้บริการไวไฟบนรถ เป็นต้น, ปรับปรุงเส้นทางเดินรถ ขสมก.ตามแผนปฏิรูปรถเมล์ให้ ขสมก.รับผิดชอบ 137 เส้นทาง, ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร ลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน เช่น โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ลดอัตราพนักงานต่อรถ 1 คันจาก 5.14 คน เป็น 2.75 คน, เพิ่มรายได้ จากการธุรกิจ TOD จากการพัฒนาพื้นที่อยู่บางเขน และอู่มีนบุรี และลดค่าใช้จ่ายด้านซ่อมบำรุงและค่าเชื้อเพลิง

ส่วนหนี้สินเกือบ 2 แสนล้านบาทนั้น ชสมก. จะต้องหารือกับกระทรวงคลังและสำนักงานปรมาณ เพื่อตั้งคณะทำงานขึ้นมาพิจารณาแยกหนี้ที่เกิดจาก นโยบาย ซึ่งมีประมาณ 80% และหนี้จากประสิทธิภาพ การทำงานเพื่อพิจารณาในการยกหนี้บางส่วนและ การปรับปรุงคุณภาพบริการ จะทำให้สามารถปรับ ค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนที่แท้จริงต่อไป

สำหรับหนี้สินเกือบ 2 แสนล้านบาทนั้น ชสมก. จะต้องหารือกับกระทรวงคลังและสำนักงานประมาณ เพื่อตั้งคณะทำงานขึ้นมาพิจารณาแยกหนี้ที่เกิดจาก นโยบาย ซึ่งมีประมาณ 80% และหนี้จากประสิทธิภาพ การทำงานเพื่อพิจารณาในการยกหนี้บางส่วนและการ ปรับปรุงคุณภาพบริการ จะทำให้สามารถปรับค่าโดยสาร



ของพรรคในอนาคต จึงต้องพุ่งราคาค่าโดยสารในอัตราเดิม หรือขยับเพิ่มขึ้นตามสภาพราคาน้ำมันโลกที่ปรับสูงขึ้น แต่ก็ไม่คุ้มกับต้นทุนการให้บริการของ ขสมก.อยู่ดี ทำให้เกิดปัญหาการขาดทุนสะสมเรื่อยมา

สำหรับสภาพปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นทางถนนในพื้นที่ก่อสร้าง ส่งผลให้คุณภาพการบริการของ ขสมก. ลดลง ประกอบกับต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ รวมถึงสถานะการแข่งขันเพิ่มมากขึ้นประชาชนจึงเปลี่ยนไปใช้บริการประเภทอื่นหรือใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น รวมถึงระบบขนส่งอื่นๆ ทดแทน เช่น รถไฟฟ้า ระบบขนส่งทางเรือหรือรถบริการรับจ้างอื่นๆ ทำให้ปริมาณผู้โดยสารที่หันมาใช้รถเมล์ของ ขสมก.ลดน้อยลงเรื่อยๆ

นอกจากนี้ เส้นทางเดินรถของ ขสมก.และการประกอบการที่ไม่เป็นระบบและขาดประสิทธิภาพ เช่น ปัญหาเส้นทางเดินรถที่ยาวมากและปริมาณความต้องการใช้ในช่วงโมงเร่งด่วนเกิดขึ้นเฉพาะบางช่วงของเส้นทางอีกทั้งยังไม่ได้วางแผนเส้นทางอย่างเป็น

ระบบ ไม่มีการปรับเปลี่ยนตามความต้องการของผู้โดยสาร ที่มีการขยายตัวออกไปในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งปัญหาการจราจรที่ติดขัดในพื้นที่ที่ให้บริการ

สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุหลักๆ ที่ทำให้ ขสมก.ต้องประสบปัญหาภาวะการขาดทุนจากการให้บริการเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน และเป็นปัญหาที่หนักอึ้งสำหรับเจ้ากระทรวงคมนาคม ในยุคที่นักการเมืองมานั่งบริหารในตำแหน่ง “รมว.-รมช. คมนาคม” แต่ก็ไม่กล้าตัดสินใจอย่างเด็ดขาดในการแก้ปัญหา ทั้งๆ ที่รับทราบปัญหามาโดยตลอด

แต่กลับจะเลือกแก้ไขปัญหาย่อยบางจุด เพราะมีเรื่องผลประโยชน์แอบแฝงอยู่ เช่น การจัดซื้อรถเมล์ใหม่ 400 คัน ที่พยายามผลักดันจากหลายรัฐมนตรีและหลายรัฐบาล แต่ก็ถูกจับจ้องและตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างว่าไม่มีความโปร่งใส หรือมีการเอื้อประโยชน์ให้กับเอกชนบางราย ทำให้มีการล้มประมูลไปในที่สุด

จนในที่สุดมาในรัฐบาล “ประยุทธ์” ซึ่งเป็นรัฐบาลที่มาจากการปฏิวัติรัฐประหาร ทำให้การบริการจัดการและแก้ปัญหาของ ขสมก. เดินหน้าอย่างจริงจัง



ให้สอดคล้องกับต้นทุนที่แท้จริงต่อไป

เดินหน้าแผนรถ NGV ปี 2562

นายประยูร ช่วยแก้ว รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ รักษาการ ผอ.ขสมก.กล่าวว่า แผนจัดรถใหม่ ในปี 2562 จะเป็นการปรับปรุง สภาพรถโดยสาร NGV (เดิม) จำนวน 323 คัน วงเงิน 138.5 ล้านบาท ซึ่งประมูลหาผู้รับจ้างแล้ว หาก ครม.ทบทวนมติเดิม จะเซ็นสัญญาเริ่มงานในเดือน ต.ค.62 ใช้เวลา 1 ปี นอกจากนี้ จะติดตั้งฟรีไวไฟ 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 ส่วน ปี 2564 จัดซื้อรถโดยสารไฮบริด จำนวน 700 คัน และ 2565 จัดซื้อรถโดยสารไฮบริด จำนวน 753 คัน ทั้งนี้ ตามแผนเมื่อมีรถใหม่เข้ามาให้บริการ จำเป็นจะต้องปรับค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุน ซึ่งตั้งเป้าว่าในปี 2567 จะมีการปรับขึ้นประมาณ 1 บาท

ส่วนโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (แบบสมัครใจ) จะใช้งบ 6,000 ล้านบาท มีเป้าหมายลดพนักงานจาก 13,599 คนในปัจจุบันเหลือ 7,949 คน โดยในปี 63 เป็ดเอสซีฯ 655 คน ปี 64 จำนวน 2,198 คน และปี 65 จำนวน 2,198 คน

อย่างไรก็ตาม แผนการฟื้นฟูครั้งนี้ จะช่วยต่อลมหายใจของ ขสมก.ให้เดินหน้าไปได้อีกยาว เพราะมีการศึกษาวิจัยของหลายสถาบันการศึกษาหลายแห่งที่ได้ศึกษาปัญหาการขาดทุนของ ขสมก.ถึงกิจการบริการสาธารณะของรัฐที่ไม่มุ่งเน้นผลกำไร แต่เน้นเรื่องการให้บริการ ทำให้ไม่เกิดความชัดเจนในการวางแผนงาน นอกจากนี้หากรัฐสนับสนุนการเงินให้เพียงพอกับการดำเนินการ มีการควบคุมราคาค่าโดยสารให้เหมาะสมและกำไรก็จะทำให้สามารถลดการขาดทุนสะสมได้

ทั้งนี้ ปัญหาเรื่องการให้บริการของ ขสมก.ยังเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องเร่งปรับปรุงการให้บริการ และในอนาคต หาก ขสมก.ยังไม่มีมีการปรับตัวให้สามารถแข่งขันกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้ โดยเฉพาะรถไฟฟ้าที่มีเครือข่ายขยายกว้างขึ้น รวดเร็วทันสมัย และตรงเวลา ทำให้ผู้ใช้บริการหันมาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น นี่จึงเป็นปัญหาที่ ขสมก.ต้องเร่งปรับตัวครั้งใหญ่ เรียกว่าต้องยกเครื่องใหม่ทั้งระบบ ทั้งด้านบริการ เส้นทางเดินรถ การประกอบการที่เป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ รวมถึงต้นทุนบุคลากรที่สูงแต่ขาดประสิทธิภาพ และการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนเหล่านี้

ดังนั้น หลังจากที่ ครม.ไฟเขียวการยกเครื่อง ขสมก.ครั้งใหญ่แล้ว จึงต้องจับการเปลี่ยนแปลงของ ขสมก.ว่าจะเป็นไปในทิศทางใดต่อไป จะวิ่งฉิวหรือพลิกคว่ำ ขึ้นอยู่กับเจ้ากระทรวงคมนาคม ที่จะมาเป็นพลขับเพื่อนำพา ขสมก.สู่เป้าต่อไป .

