

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: First Section/เศรษฐกิจ วันที่: จันทร์ 15 มิถุนายน 2563 ปีที่: 43 ฉบับที่: 15436 หน้า: 6(กลาง) Col.Inch: 154.61 Ad Value: 170,071 PRValue (x3): 510,213 คลิป: ชาว-ดำ หัวข้อข่าว: โละหนี้1.2แสนล.ฟื้นฟูขสมก. จ้างเอกชนวิ่งรถเมล์...พลิก7ปีโกยกำไร
--	--

โละหนี้1.2แสนล.ฟื้นฟูขสมก.

จ้างเอกชนวิ่งรถเมล์...พลิก7ปีโกยกำไร



- 1** ลดค่าครองชีพ (ทำบัตรเติมเงิน หรือตั๋ววันและตั๋วเดือน)
 - ตั๋ววัน 30 บาท
 - ตั๋วเดือนแบ่งเป็น ตั๋วนักเรียน 630 บาท/เดือน หรือ 21 บาท/วัน
 - บุคคลทั่วไป 720 บาท/เดือน หรือ 24 บาท/วัน ผู้สูงอายุลด 50%
- 2** แก้อาจรติดขัด (แบ่งเส้นทางใหม่)
 - เส้นทางหลัก 40 เส้นทาง
 - เส้นทางรอง 15 เส้นทาง
 - เส้นทางบนทางด่วน 24 เส้นทาง
 - เส้นทางวงกลม 29 เส้นทาง
- 3** บริการโดยรถเมล์เอ็นจีวีหรือรถเมล์ไฟฟ้า (อีวี)
- 4** จ้างเอกชนเดินรถ ชิดเส้น 7 ปี กำไร
- 5** ขอรับเงินอุดหนุน 9,674 ล้านบาท



กราฟิกมติชนรายวัน|Matichon Daily Graphic(15.06.20)

อค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. เป็นอีกหน่วยงานหนึ่งในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีปัญหาคะหนี่สินมหาศาล จนต้องเข้าสู่กระบวนการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อใหกลับมาเลี้ยงตัวเองได้อีกครั้ง

ล่าสุด ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ที่มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ไฟเขียวแผนฟื้นฟูใหม่ที่น่าเสนอไปเรียบร้อยแล้ว แต่ยังเหลือขั้นตอนการนำเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติก่อน จึงจะเดินหน้าตามแผนฟื้นฟูที่กำหนดไว้ได้

●ปรับแผนฟื้นฟูเดิมเสนอใหม่

โดยแผนที่กระทรวงคมนาคมนำเสนอให้ คนร.พิจารณานั้น เป็นการปรับปรุงแผนเดิมที่ ครม.เคยอนุมัติไปเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2562 ซึ่งทางสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้พิจารณาปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว พบว่ามีปัญหา

ทั้งหมด 5 เรื่องคือ 1.สถานะทางการเงินขาดทุนสะสมตั้งแต่ปี 2519 ซึ่งแต่ละเดือนขาดทุนประมาณ 300 กว่าล้านบาท ส่งผลให้มีภาระหนี้สินรวมอยู่จำนวนมาก 2.เรื่องสภาพของรถโดยสารปัจจุบันรถที่ ขสมก.ใช้และเป็นทรัพย์สินของ ขสมก.เองมีอายุมากกว่า 20 ปี จึงมีสภาพเก่า ทрудโทรม โดยอีกประมาณ 3 ปี รถเหล่านี้จะไม่มีอะไหล่ซ่อม เพราะบริษัทรถเล็กผลิต ซึ่งก็เป็นอีกหนึ่งปัญหา 3.โครงสร้างองค์กรมีขนาดใหญ่ พนักงานมีจำนวนมาก จึงต้องมาพิจารณาเรื่องของแผนบุคคลเพื่อไม่ให้ เป็นปัญหาของ ขสมก. 4.ต้นทุนการดำเนินงานสูง และ 5.การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศของโลกพัฒนาไปมาก ดังนั้น จะต้องมีการใช้เทคโนโลยีมาตรวจสอบการดำเนินงาน การเดินรถของ ขสมก.ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ทั้งนี้ ผลประกอบการของ ขสมก.มีการขาดทุนมาอย่าง

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: First Section/เศรษฐกิจ			หน้า: 6(กลาง)	PRValue (x3): 510,213	คลิป: ชาว-ดำ
	วันที่: จันทร์ 15 มิถุนายน 2563					
	ปีที่: 43	ฉบับที่: 15436				
	Col.Inch: 154.61	Ad Value: 170,071				
	หัวข้อข่าว: โลหะหนัก 1.2แสนล.ฟื้นฟูชุมชนก. แจกเอกสารวิ่งรถเมล์...พลิก7ปีโกงกำไร					

ต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2520 ที่ขาดทุนประมาณ 2,680 ล้านบาท จนกระทั่งในปี 2563 โดยหนี้ของ ขสมก.แบ่งเป็น 2 ส่วนคือ หนี้พันธบัตร (บอนด์) ออกมาทั้งหมดหลายครั้งตั้งแต่ปี 2550 ถึงปัจจุบัน หนี้เหล่านี้มีอายุครบชำระแตกต่างกันไป ไม่ได้ชำระพร้อมกัน มี 64,339 ล้านบาท และ 2.หนี้เงินกู้ 63,446 ล้านบาท โดยมีการกู้ให้ ขสมก.ตั้งแต่ปี 2560 จะถึงกำหนดชำระงวดสุดท้ายในปี 2565 และหากรวมทั้งพันธบัตรและเงินกู้จะมีภาระหนี้สะสมทั้งหมด 127,786 ล้านบาท

● **ชูแผนใหม่มีเป้าหมาย 5 ด้าน**

สำหรับการปรับปรุงแผนฟื้นฟู ขสมก.ครั้งนี้มีเป้าหมาย 5 ด้านคือ

1.ลดค่าครองชีพประชาชน โดยปัจจุบันเก็บค่าโดยสารต่อเที่ยวตามระยะทางตั้งแต่ 15 บาท 20 บาท และ 25 บาท หากแผนฟื้นฟูได้รับการอนุมัติจาก ครม.จะเปลี่ยนการเก็บค่าโดยสารใหม่ไปเป็นแบบบัตรเติมเงิน คือตัววันและตัวเดือน ซึ่งตัววันจะอยู่ที่ประมาณ 30 บาทต่อวัน ส่วนตัวเดือน แบ่งเป็น ตัวนักเรียน 630 บาท/เดือน หรือ 21 บาทต่อวัน บุคคลทั่วไป 720 บาทต่อเดือน หรือ 24 บาทต่อวัน ส่วนผู้สูงอายุ ถ้าเป็น ตัววันจะลดราคาให้ 50% เมื่อเปรียบเทียบกับค่าโดยสารในปัจจุบันแล้ว ค่าโดยสารโดยรวมจะถูกลงไม่น้อยกว่า 50% เนื่องจากตัวโดยสาร 30 บาท สามารถนั่งรถเมล์ได้ทั้งวันไม่จำกัดเที่ยววิ่ง ต่างจากปัจจุบันที่ต่อรถเมล์แค่ 2 ครั้ง ราคาเริ่มต้นก็ 15 บาท ก็ 30 บาทแล้ว

2.การช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด เนื่องจากปัจจุบันมีปัญหาการทับซ้อนระหว่างรถเมล์ ขสมก.และรถร่วมเอกชนเป็นอย่างมาก เพราะแต่ละเส้นทางมีรถหลายสาย และกลายเป็นปัญหาตันทุ่นด้วย การดำเนินการใหม่จะไม่ทับซ้อนเส้นทางกัน โดยแบ่งเส้นทางเป็น 4 ประเภท คือ 1.เส้นทางหลัก จำนวน 40 เส้นทาง วิ่งจากทิศเหนือ-ทิศใต้ ทิศตะวันออก-ทิศตะวันตก 2.เส้นทางรอง จะมี 15 เส้นทาง มีหน้าที่รับไปเชื่อมต่อระบบขนส่งประเภทอื่น เช่น รถไฟฟ้า และเรือ เป็นต้น 3.เส้นทางบนทางด่วน มี 24 เส้นทาง ให้บริการบนทางด่วน สามารถวิ่งได้รวดเร็วขึ้น 4.เส้นทางวงกลม มี 29 เส้นทาง โดยเป็นการเชื่อมทุกเส้นทางเข้าด้วยกัน ซึ่งในจำนวนนี้จะแบ่งเป็นเส้นทางของ ขสมก. 108 เส้นทาง และเอกชน 54 เส้นทาง รวมทั้งหมด 162 เส้นทาง ลดลงจากเดิมที่มีถึง 269 เส้นทาง นอกจากการปฏิรูปเส้นทางแล้วยังขอดำเนินการในเรื่องของบัสเลน เฉพาะถนนที่มีศักยภาพ 6 ช่องจราจรขึ้นไป และมีเกาะกลางถนน ที่มีศักยภาพในการสร้างที่จอดรถเมล์ โดยจะวิ่งเลนชิดเกาะกลางถนนเพื่อไม่ให้มีปัญหาติด

● **ขีดเส้น 7 ปี ขสมก.ต้องมีกำไร**

3.รถเมล์ที่จะนำมาให้บริการ ได้กำหนดไว้ว่าต้องเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น รถเมล์เอ็นจีวี หรือรถเมล์ไฟฟ้า (อีวี) เป็นต้น และเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมไทยต้องประกอบในไทยและใช้วัสดุที่ผลิตในประเทศไม่น้อยกว่า 50% และออกแบบเพื่อคนกลุ่มพิเศษให้สามารถใช้บริการได้ด้วย และเป็นรถขนต้าที่เป็น UNIVERSAL DESIGN นอกจากนี้ต้องติดตั้งอุปกรณ์ด้านบนหลังคาช่วยทำความสะอาดอากาศได้ด้วย โดยรถเมล์ใหม่จะไม่ได้เป็นผู้สร้าง PM2.5 แต่จะช่วยทำความสะอาดอากาศด้วย

4.การแก้ไขปัญหาการขาดทุนของ ขสมก.อย่างยั่งยืน โดย ขสมก.จะมีกำไรก่อนหักภาษีและค่าเสื่อมราคา (อีบีตา) เป็นบวกภายใน 7 ปี หรือในปี 2572 จากตามแผนเดิมที่ ครม.อนุมัติเมื่อปี 2562 ขสมก.จะมีอีบีตาเป็นบวกใน 3 ปี เนื่องจากแผนเดิมเก็บค่าโดยสารปกติ แต่แผนใหม่จะเก็บวันละ 30 บาท รายได้จึงลดลง ขณะที่การเดินรถ ขสมก.จะใช้วิธีจ้างเอกชน

มาเดินรถตามระยะทาง ซึ่งจะแบ่งเป็น 3-4 สัญญา ผู้เสนอราคาต่ำสุดจะได้รับสัมปทานเดินรถเป็นเวลา 7 ปี จากนั้นจะประมูลใหม่ โดยการเดินรถจะต้องมาพร้อมคนขับรถ อุปกรณ์เก็บเงิน และการซ่อมบำรุง ตลอดจนพัฒนาแอปพลิเคชันการให้บริการและจำนวนผู้โดยสารในรถให้ผู้ให้บริการได้รับทราบข้อมูล ซึ่งจะทำให้ ขสมก.ไม่มีการะ ดังนั้น ภายใน 7 ปีก็จะไม่ขาดทุน รวมถึงลดอัตราค่าจ้างคนจากปัจจุบัน รถ 1 คัน ใช้พนักงาน 4.65 คน แต่แผนฟื้นฟูนี้ รถ 1 คัน จะใช้พนักงาน 2.75 คนเท่านั้น โดยใช้วิธีเกษียณอายุก่อนกำหนด (เออร์ลี่ รีไทร์)

5.เพื่อไม่ให้เป็นการต่อภาครัฐ ขสมก.จะขอรับเงินอุดหนุนจากรัฐ (PSO) ระยะเวลา 7 ปี ตั้งแต่ปี 2565-2571 รวม 9,674 ล้านบาท และตั้งแต่ปี 2572 จะไม่ติดลบแล้ว ทำให้ ขสมก.สามารถเลี้ยงตัวเองได้ไม่เป็นการต่อภาครัฐในอนาคต

● **เปลี่ยนชื่อหรือเข้าเป็นจ้างวิ่ง**

อย่างไรก็ตาม ในแผนที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้ รัฐบาลต้องแบกรับภาระ ขสมก.เป็นเงินรวมกว่า 141,934 ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินตามแนวทางเดิมที่ ครม.เคยอนุมัติไว้เมื่อปี 2562 จำนวน 118,183.234 ล้านบาท แต่จนถึงปัจจุบัน ขสมก.ยังมีการขาดทุนสะสมทุกเดือน เฉลี่ยเดือนละ 360 ล้านบาท คาดการณ์ว่า ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ขสมก.จะมีหนี้สินเพิ่มเป็นประมาณ 127,786 ล้านบาท ขณะเดียวกันรัฐยังต้องสนับสนุนเงินอุดหนุนจากรัฐอีกเป็นเงิน 9,674 ล้านบาท และโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (เออร์ลี่ รีไทร์) อีก 4,560 ล้านบาทด้วย

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ระบุว่าแผนฟื้นฟูใหม่แตกต่างจากแผนปี 2562 ในบางประเด็นคือ 1.เรื่องรถเมล์เดิม ขสมก.จะจัดหาทดแทนโดยการซื้อหรือเช่า และรถเป็นของ ขสมก. ทำให้ต้นทุนการบำรุงรักษายังเป็นของ ขสมก.และเกิดขาดทุนสะสม แผนใหม่จะเป็นการเช่าวิ่งตามระยะทาง โดยเอกชนจะต้องติดจีพีเอสเพื่อคำนวณว่าวิ่งในระยะทางเท่าไร เบื้องต้นได้ประสานกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดีอีเอส) พัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อแสดงให้เห็นว่ารถคันนั้นให้บริการยังไ้ ผู้โดยสารเท่าไร เพื่อให้ผู้โดยสารเปิดดูได้ด้วยว่ารถมีที่นั่งไหม และเพื่อให้รู้ว่ามีเพียงพอบริการหรือไม่

นอกจากนี้ ตามแผนงานที่วางไว้ ในปี 2603 ขสมก.จะไม่มีพนักงานขับรถเป็นของ ขสมก.เอง เพราะเมื่อเดินหน้าตามแผนฟื้นฟูแล้วจะไม่มีกรรับพนักงานเพิ่ม พอถึงปี 2606 พนักงานขับรถจะเกษียณอายุหมดพอดี ส่วนการเออร์ลี่ รีไทร์ แผนเดิมกำหนดไว้ 5,051 คน ใช้งบ 6,004 ล้านบาท แต่แผนใหม่เกษียณ 5,301 คน เพิ่มขึ้น 250 คน วงเงิน 4,560 ล้านบาท แต่วงเงินลดลงเนื่องจาก ขสมก.ขาดบุคลากรเลยเพิ่มคนเข้ามาในตอนหลัง พนักงานเข้ามาใหม่ฐานเงินเดือนต่ำกว่าเก่าเดิม จึงชดเชยน้อยกว่าเดิม

● **เปิดพัฒนาพื้นที่หารายได้เพิ่ม**

ในแผนฟื้นฟูยังมีเรื่องการพัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจเพื่อเป็นรายได้เพิ่มให้ ขสมก. เบื้องต้นได้พิจารณา 2 แห่งคือ ที่จอดรถบางเขน เนื้อที่ 11 ไร่ 1 งาน 93 ตารางวา (ตร.ว.) และอยู่จอดรถมีนบุรี 10 ไร่ 28 ตร.ว. โดยแผนเดิมกำหนดไว้ว่าทั้ง 2 แปลงจะมีรายได้ประมาณ 40 ล้านบาท จึงได้ให้พิจารณาใหม่ เนื่องจากปัจจุบันเมื่อรถไฟฟ้าเชื่อมต่อทั้ง 2 แห่งคือ อยู่บางเขนก็มีรถไฟฟ้าสายสีเขียว และยังใกล้กับรถไฟฟ้าสายสีชมพู ที่เชื่อมต่อกับสายสีแดง สีม่วง และสีส้ม ได้ด้วย ขณะที่มีมีนบุรี ก็มีรถไฟฟ้าสายสีส้ม จึงจะมีศักยภาพพร้อมทำธุรกิจมากขึ้น รายได้จะมากกว่า 40 ล้านบาทแน่นอน

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: First Section/เศรษฐกิจ		
	วันที่: จันทร์ 15 มิถุนายน 2563		
	ปีที่: 43	ฉบับที่: 15436	หน้า: 6(กลาง)
	Col.Inch: 154.61	Ad Value: 170,071	PRValue (x3): 510,213
คลิป: ชาว-ดำ			
หัวข้อข่าว: โลหะหนัก1.2แสนล.พิษพิษสมก. จ้างเอกชนวิ่งรถเมล์...พลิก7ปีโยกกำไร			

“รัฐบาลจะต้องรับภาระหนี้สินทั้งหมดของ ขสมก.เป็นไปตามแนวทางเดิมที่ ครม.เคยอนุมัติไว้เมื่อปี 2562 แต่มีการปรับวงเงิน เนื่องจากช่วงที่ผ่านมา ขสมก.ขาดทุนสะสมทุกเดือน เฉลี่ยเดือนละ 360 ล้านบาท ทำให้มูลหนี้จาก 118,183.234 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 127,786 ล้านบาทแล้ว”

นายศักดิ์สยามระบ

นายศักดิ์สยามระบว่า หาก ครม.อนุมัติ ได้กำหนดการไว้ว่าในเดือนกรกฎาคมนี้จะเริ่มจัดทำเอกสารเชิญชวน (ทีโออาร์) เพื่อประกาศเชิญชวนเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการรับจ้างวิ่งตามระยะทาง โดยคาดว่าจะจัดซื้อจัดจ้างให้แล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2563 จากนั้นจะลงนามในสัญญาให้เสร็จภายในเดือนกันยายนเลย โดยรถคันแรกของ ขสมก.จะเข้ามาในเดือนมีนาคม 2564 ใช้เวลาทั้งสิ้น 15 เดือน รถจะเข้ามาครบ 2,511 คัน เพื่อวิ่งเต็มทั้ง 108 เส้นทาง ส่วนรถร่วมเอกชนใช้เวลาดำเนินการ 5 เดือน ในการนำรถเข้ามาวิ่ง 300 คันแรก จากทั้งหมด 1,500 คัน โดยจะเริ่มเข้ามาในเดือนพฤษภาคม 2564 และจะส่งมอบครบ 300 คันในเดือนกันยายน 2564 และครบทั้งหมดกันยายน 2565 โดยรถเมล์ที่นำมาวิ่งทั้งหมดจะเป็นรถปรับอากาศ จะไม่มีรถร้อนเหมือนในปัจจุบันแล้ว ต่อไปจะไม่มีความเหลื่อมล้ำเกิดขึ้นในการนั่งรถเมล์อีกต่อไป

●รอบแผนผ่านก่อนลุยโครงสร้าง

นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ระบว่า ในส่วนของแผนฟื้นฟูกิจการ ขสมก.ต้องรอเสนอรายละเอียดแผนเข้าที่ประชุม ครม.ก่อนจึงจะสามารถสรุปได้ว่า ขสมก.จะดำเนินการในทิศทางใด ส่วนในเรื่องของการปรับโครงสร้างองค์กร เบื้องต้นทาง ขสมก.ได้เตรียมรายชื่อพนักงานที่จะเกษียณอายุราชการก่อนกำหนด และรอการสนับสนุนในเรื่องของการซื้อรถใหม่ที่สามารถใช้ระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (อีทีคิกเก็ต) เพื่อลดจำนวนพนักงานกระเป๋ารถเมล์ลง จากเดิมที่มีพนักงาน จำนวน 1.3 หมื่นคน ให้เหลือประมาณ 8 พันคน

โดยตอนนี้ยังไม่สามารถปรับโครงสร้างองค์กรได้ เนื่องจากยังไม่มีงบประมาณมาสนับสนุนในกระบวนการต่างๆ ที่ทาง ขสมก.จะดำเนินการ ซึ่งแนวทางทุกอย่างจะต้องเสนอเข้าที่ประชุม ครม.ว่าจะมีมติเห็นชอบหรือไม่ มองว่าแผนทุกอย่างต้องมีการเสนอแผนเข้า ครม.ก่อนจึงจะสามารถดำเนินการได้ โดยจะเร่งหาข้อสรุปเพื่อเสนอเข้าที่ประชุม ครม.โดยเร็วที่สุดต่อไป

ส่วนแนวทางการแก้ไขภาระหนี้สิน ประมาณ 1.2 แสนล้านบาท ยังอยู่ระหว่างขั้นตอนของการระดมความคิดภายในองค์กร ซึ่งมีความคืบหน้าพอสมควรแล้ว แต่ยังไม่สามารถตอบได้ว่าจะสามารถจัดทำแผนแนวทางแก้ไขเพื่อเสนอ ครม.ได้ภายในเดือนมิถุนายนนี้หรือไม่ แต่ก็จะ

ดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด ทั้งนี้ ในส่วนของภาระหนี้ดังกล่าวเกิดจากการบริหารจัดการภายใน อาทิ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ส่วนรายได้หลักที่ ขสมก.ยังได้รับตอนนี้คือการเก็บค่าโดยสาร

●เตรียมพร้อมเปิดประมูลจ้าง

นายสุระชัยระบว่า เบื้องต้น ขสมก.ได้ศึกษารูปแบบทีโออาร์ที่จะเปิดประมูลจัดหาเอกชนมารับจ้างเดินรถแล้ว โดยจะแบ่งออกเป็น 3-4 สัญญาดำเนินการตามโครงสร้างของเส้นทางที่สอดคล้องกัน เพื่อเปิดโอกาสให้เอกชนได้แข่งขันมากขึ้น ซึ่งเอกชนรายใดที่เสนอราคาค่าเช่าต่ำสุดจะเป็นผู้ชนะการประมูล โดยยกตัวอย่างเช่น ขสมก.มีการกำหนดราคากลางตามการศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) และสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) เฉลี่ยระยะทางที่รถโดยสารแต่ละเส้นทางจะให้บริการอยู่ที่ 240 กิโลเมตร (กม.) ต้นทุนเดิมของ ขสมก.วิ่งตามระยะทางมีต้นทุนอยู่ที่ 50 บาท ดังนั้น เอกชนต้องเสนอราคาค่าต่ำกว่า 50 บาท เช่น เอกชนเสนอต้นทุน 20 บาทต่อกิโลเมตร ขสมก.จะต้องใช้งบประมาณจ้างเอกชนราว 4 พันล้านบาทต่อปี เป็นต้น

“ระยะเวลาดำเนินการ ขสมก.คาดว่าจะสามารถเสนอแผนฟื้นฟูดังกล่าวเข้าที่ประชุม ครม.ภายในเดือนมิถุนายนนี้ หลังจากนั้นจะเริ่มขั้นตอนจัดทำทีโออาร์ในเดือนมิถุนายน 2563 เข้าสู่กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างช่วงกลางเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2563 และได้ตัวผู้ชนะการประมูล พร้อมลงนามสัญญาในเดือนกันยายน 2563 โดยกำหนดทยอยรับรถเช่าและเดินรถเริ่มต้นในเดือนมีนาคม 2564” นายสุระชัยระบ

การเดินทางฟื้นฟูฟื้นฟูของ ขสมก.ครั้งนี้ดำเนินการต่อเนื่องจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ยื่นแผนฟื้นฟูต่อศาลล้มละลายไปแล้วก่อนหน้านี้ ซึ่งถือเป็น 1 ในรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม แต่ ขสมก.จะแตกต่างการบินไทยที่กระทรวงการคลังถือหุ้น 100% จึงได้รับงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานทุกปี ส่วนคิวถัดไปคงจะเป็นการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

เรื่องนี้ นายศักดิ์สยามยืนยันมีแนวทางอยู่แล้ว แต่ขอศึกษาให้รอบคอบในเรื่องประเด็นกฎหมาย และผลกระทบต่างๆ ก่อน มันใจภายในปีนี้จะฟื้นฟูรัฐวิสาหกิจที่เหลือได้อย่างเป็นรูปธรรม จะสำเร็จจนพลิกฟื้นทุกรัฐวิสาหกิจให้กลับมามีกำไรตามเป้าหมายจริงหรือไม่ ยังต้องตามลุ้น!!

ทีมข่าวเศรษฐกิจ