



สกู๊ปหน้า 1

คนกรุงลุ่น!นั่งรถเมล์ใหม่
สภาพัฒน์ผู้กำหนดชะตา

ความหวังของคนกรุงเทพฯ และ
ปริมณฑล ที่จะได้ ★ มีต่อหน้า 5

สกู๊ป

หน้า 1

นั่งรถโดยสารประจำทาง หรือ “รถเมล์” ที่มีสภาพใหม่เอี่ยม...เป็นรถพลังงานไฟฟ้าแอร์เย็นฉ่ำลดมลภาวะ PM2.5 สุดเจ๋งแฉ้วใจโลกกว่าเดิมในราคาสบายกระเป๋า ยังคงเป็นเรื่องที่ต้องลุ้น

และ...ติดตามกันต่อไปว่าที่ประชุม คณะรัฐมนตรี (ครม.) จะไฟเขียวให้ “แผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)” ที่กระทรวงคมนาคมเสนอไปนั้น ได้ไปต่อเมื่อใด?

หลังจากเมื่อปลายปี 2563 ถูกสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ตีกลับ อดเป็นของขวัญปีใหม่ให้แก่ผู้ใช้บริการรถเมล์

จะว่าไปแล้ว “แผนฟื้นฟู ขสมก.” มีการพูดถึงกันมาอย่างยาวนานแต่ปัจจุบันกลับยังไม่สามารถนำแผนดังกล่าวมาปฏิบัติให้เกิดขึ้นจริงอย่างเป็นรูปธรรมได้

ประชาชนจึงต้องทนนั่งรถเมล์ในสภาพเก่าๆผุพังต่อไป...

ประเด็นสำคัญมีว่า กรุงเทพฯ เป็นเมืองที่การคมนาคมเจริญที่สุดเมืองหนึ่งในประเทศแต่ทำไมถึงเป็นเมืองที่สภาพรถเมล์เก่าที่สุดและไม่มีความปลอดภัย

น่าสนใจว่าทั้งที่ที่ผ่านมา ขสมก. และ กระทรวงคมนาคม ต่างพยายามผลักดัน...เร่งรัดเรื่องนี้มาโดยตลอด ซึ่งล่าสุดได้หารือกับ สลค. และมีข้อสรุปมาแล้วว่า กระทรวงคมนาคมต้องนำแผนฟื้นฟูเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (บอร์ดสภาพัฒน์) พิจารณาก่อนเสนอเข้าที่ประชุม ครม.

เรื่องราวความคืบหน้าเป็นเช่นนี้ทำเอาหลายคนอดสงสัยไม่ได้ว่า...เกิดอะไรขึ้น? มีอะไรในกอไผ่หรือไม่? เพราะเรื่องนี้ผ่านการถามความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสภาพัฒน์ และผ่านการพิจารณาของที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) มาแล้ว...

แต่...เหตุใดจึงยังถูกยื้อให้พิจารณากันอีกรอบก่อนเสนอกลับไปยัง ครม. ประเด็นนี้ทำเอาเจ้ากระทรวงคมนาคม ศักดิ์สยาม ชิดชอบ รว.คมนาคม ถึงกับเอ่ยปากผ่านสื่อว่า “เป็นวาระเป็นกรรมของประชาชนที่ต้องใช้รถเมล์เก่าไม่มีคุณภาพและไม่รู้ว่าต้องทนไปอีกนานแค่ไหน”

เรื่องนี้อาจเป็นการเข้าใจผิดกัน ซึ่งแผนฟื้นฟู ขสมก. ไม่ได้ติดอยู่ที่สภาพัฒน์ และกระทรวงคมนาคมไม่จำเป็นต้องนำแผนฟื้นฟูมาให้สภาพัฒน์พิจารณาก่อนเสนอที่ประชุม ครม. ด้วยแต่...สิ่งที่กระทรวงคมนาคมต้องเสนอมาให้สภาพัฒน์พิจารณาคือ แผนรายละเอียดการลงทุนในการจัดการโดยสารประจำทางใหม่



คนกรุงลุ่น!นั่งรถเมล์ใหม่
สภาพัฒน์ผู้กำหนดชะตา

ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย (TDRI) ย้ำว่าแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในหลักการถือว่าเป็นแผนฟื้นฟูที่ดี โดยเฉพาะเรื่องการจ้างเอกชนวิ่งรถโดยสารตามระยะทางที่ให้บริการ

โดยจ่ายค่าจ้างเป็นกิโลเมตร (กม.) เป็นแนวคิดที่ดีมาก เพราะ ขสมก.จะได้ไม่ต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าซ่อมบำรุงและค่าเสื่อมสภาพ

ของรถโดยสารจำนวนมากเหมือนในปัจจุบัน

แนวคิดนี้ได้คิดกันมาหลายยุคหลายสมัยแล้ว แต่ยังไม่สามารถนำมาดำเนินการเป็นแนวปฏิบัติที่ชัดเจนได้

“เท่าที่ดูแผนฟื้นฟูฉบับที่เผยแพร่ต่อสาธารณชนพบว่า มีแนวปฏิบัติที่ชัดเจนกว่าแผนฟื้นฟูฉบับที่ผ่านมา หากได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) เชื่อว่าจะเกิดประโยชน์กับทั้ง ขสมก. และประชาชน

อย่างไรก็ตามเวลานี้ที่มีข่าวว่าแผนฟื้นฟูอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือสภาพัฒน์ นั้นส่วนตัวยังมองว่าสภาพัฒน์น่าจะเห็นด้วยในหลักการเพียงแต่รายละเอียดในการปฏิบัติเรื่องต่างๆ ที่อยู่ในแผนฟื้นฟูทางสภาพัฒน์อาจยังไม่มั่นใจ จึงเป็นเรื่องที่ ขสมก.ต้องชี้แจงให้ได้ ซึ่งผมเชื่อว่าคงไม่ใช่เรื่องยากอะไร”

แน่นอนว่า...เรื่องนี้เหมือนหอยจะไปออกที่ “สภาพัฒน์” ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ถูกเอ่ยถึงมากที่สุด และถือเป็นโจทย์สำคัญที่จะทำให้แผนฟื้นฟู ขสมก.จะได้เดินหน้าต่อไปหรือไม่

เมื่อมีการทบทวนกันถึง คงต้องขอเปิดพื้นที่ให้ “สภาพัฒน์” ได้เคลียร์กันชัดๆ ถึงข้อเท็จจริงในประเด็นนี้และนับจากนี้ไปกระทรวงคมนาคมต้องดำเนินการอย่างไรต่อไปที่จะให้แผนฟื้นฟู ขสมก. ฉบับล่าสุดนี้ได้ถูกนำมาใช้จริงเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร ประเทศชาติ และประชาชน

คุณชา พิษนัยน์ที่เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(สศช.) หรือ “สภาพัฒน์” บอกว่าเรื่องนี้อาจเป็นการเข้าใจผิดกัน ซึ่งแผนฟื้นฟู ขสมก. ไม่ได้ติดอยู่ที่สภาพัฒน์ และกระทรวงคมนาคมไม่จำเป็นต้องนำแผนฟื้นฟู มาให้สภาพัฒน์พิจารณาก่อนเสนอที่ประชุม ครม.ด้วย

แต่...สิ่งที่กระทรวงคมนาคมต้องเสนอมาให้สภาพัฒน์พิจารณา คือแผนรายละเอียดการลงทุนในการจัดการโดยสารประจำทางใหม่เท่านั้น ซึ่งเป็นโครงการหนึ่งที่อยู่ในแผนฟื้นฟู ขสมก.

“ยืนยันว่าสภาพัฒน์ไม่ได้มีประเด็นอะไรเกี่ยวกับแผนฟื้นฟู ขสมก. ซึ่งก่อนหน้านี้สภาพัฒน์ได้ส่งความคิดเห็นเกี่ยวกับแผนฟื้นฟู ไปยัง ครม.นานมาแล้ว และ...ไม่ได้คัดค้านแต่อย่างใด” คุณชา ว่า

“เวลานี้หากแผนฟื้นฟูจะเข้า ครม. ก็เข้าไปได้เลย ไม่ต้องส่งมาให้สภาพัฒน์ เรื่องที่ต้องส่งมาคือแผนที่ ขสมก. จะลงทุนซื้อรถเมลใหม่ ซึ่งเป็นขั้นตอนตามปกติของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

หากต้องดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง โครงการใดต้องส่งแผนและรายละเอียดต่างๆ มาให้สภาพัฒน์พิจารณาด้วย ไม่ได้เกี่ยวกับแผนฟื้นฟู ทั้งฉบับ”

ถึงตรงนี้ “สภาพัฒน์” พร้อมทั้งชี้แจง และเตรียมนัดหารือกับทางกระทรวงคมนาคมในเร็ววันนี้ หากแผนฟื้นฟู ขสมก. จะมีประเด็นหรือติดขัดในเรื่องใด น่าจะอยู่ที่เรื่องภาระหนี้ของ ขสมก.มากกว่า ซึ่งเป็นเรื่องของสำนักงานประมาณ กระทรวงการคลัง ไม่ได้เกี่ยวกับสภาพัฒน์แต่อย่างใด คงต้องทำความเข้าใจกันใหม่

เลขาธิการสภาพัฒน์กล่าวแบบมั่นอกมั่นใจแบบนี้กระทรวงคมนาคม และประชาชน คงจะอุ่นใจได้

เชื่อว่าหากเป็นไปตามนี้และไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆอีกไม่นานเกินรอ “แผนฟื้นฟู ขสมก.” ที่หลายคนรอคอยคงจะได้แสดงศักยภาพที่จะมาช่วยยกระดับ และเพิ่มประสิทธิภาพงานบริการของ ขสมก. ให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ที่สำคัญ...จะช่วยลดปัญหาการขาดทุนสะสมให้กับ ขสมก.ด้วย ซึ่งทุกวันนี้ตัวเลขขาดทุนยังเดินหน้าไม่หยุด คราวนี้น่าจะอยู่ที่ประมาณ 300 ล้านบาทต่อเดือน หรือปีละประมาณ 4,000 ล้านบาท

นับเป็นแนวโน้มที่ดีและฝันของคนกรุงคงจะเป็นจริงได้เสียที ณ เวลานี้ได้แต่ภาวนาว่า... “สภาพัฒน์” ซึ่งเป็นหน่วยงานทางวิชาการในการวางกรอบ และแผนการพัฒนาประเทศที่ยืนอยู่บนหลักการ คงจะไม่ถูกการเมืองเข้ามาแทรกแซงเพื่อประโยชน์ของกลุ่มธุรกิจ หรือ...บางคนบางพรรค?

ระบบขนส่งมวลชนพื้นฐาน... “รถเมลคนกรุง” ต้องบริการดี มีคุณภาพเหมาะสมนอกจากนี้แล้ว “ค่าโดยสาร” ยังต้องสะท้อนต้นทุนชีวิตของประชาชนที่ต้องใช้รถเมลอย่างแท้จริง

จับตาดูกันในวันหน้าว่า “แผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)” เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางให้ดีขึ้น สุดท้าย...จะยังคงเป็นแค่การพูดถึง หรือนำไปสู่การปฏิบัติจริงมากน้อยแค่ไหนอย่างไร

ปัญหาเรื่อง “รถเมล” เรื้อรังผ่านมามากหลาย 10 ปี จะรู้กันว่าจะจบในรุ่นเราได้ไหม.