

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ดี

วันที่: จันทร์ 18 - พุธ 20 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5254

หน้า: 1(ขวา), 6, 7

Col.Inch: 138.57 Ad Value: 187,069.50

PRValue (x3): 561,208.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เขย้าสัมปทานรถเมล์ 269 สาย ทุนใหญ่ 'สมาร์ทบัส' ชูชีวิต 'รถร่วม'

6 เขย้าสัมปทาน รถเมล์ 269 สาย

ทุนใหญ่ "สมาร์ทบัส"
ชูชีวิต "รถร่วม"

เขย้าสัมปทานรถเมล์ 269 สาย ทุนใหญ่ 'สมาร์ทบัส' ชูชีวิต 'รถร่วม'



มือแบกต้นทุนไม่ไหว ใครสายป่าน
ไม่ยาวต้องยอมรับสภาพ ปิดกิจการ
ไปอย่างเสียดายไม่ได้ จึงไม่แปลกที่เริ่ม
เห็น "รถเมล์ร่วม" หยุตวิ้งบริการ

ล่าสุดเป็นคิวของสาย 127 (ตลาด
บางบัวทอง-บางลำพู) และสาย 110
(พระราม 6-เทเวศร์) และสาย 38
(ม.รามคำแหง-ม.ราชภัฏจันทรเกษม)
คาดว่าจะมีหยุตวิ้งอีก 27 สาย

ว่ากันว่ารถที่รถร่วมที่หยุตวิ้ง มาจาก
2 สาเหตุ ทนพิษภาวะเศรษฐกิจไม่ไหว
และรวมตัวไปอยู่ใต้ปีกเอกชนรายใหม่
ที่ "ขบ.-กรมการขนส่งทางบก" ผู้กุม
ใบอนุญาตไฟเขียวให้มาวิ่งบริการแทน
สั่งให้รถวิ่งตั้งแต่ 5 พ.ค.

ในกรณีสาย 127 และสาย 110
แหล่งข่าวจากกรมการขนส่งทางบกเปิด
เผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ได้แจ้ง บจ.
สมาร์ทบัส ผู้รับสัมปทานเดินรถรายใหม่
จัดรถโดยสารวิ่งให้บริการประชาชนตั้งแต่
วันที่ 5 พ.ค.ที่ผ่านมา โดยสาย 127
ให้บริการไปกลับวันละ 30 เที่ยว และสาย
110 วิ่งบริการไปกลับวันละ 40 เที่ยว
ตั้งแต่เวลา 06.00-21.00 น.

"ปัญหาถร่วมเอกชนทยอยหยุตวิ้ง
เพราะช่วงโควิด-19 รัฐออกมาตรการ
หลายอย่างที่จะช่วยจำกัดการแพร่ระบาด
ของเชื้อ เช่น ให้ทำงานที่บ้าน เคอร์ฟิว
ช่วง 22.00-04.00 น. ทำให้ผู้ประกอบการ
รถร่วมขาดรายได้ จากผู้โดยสารที่

ลดลงจนแบกต้นทุนไม่ไหว"

ขณะเดียวกัน กรมทยอยออกใบอนุญาต
ตามเส้นทางปฏิรูป 269 เส้นทาง ให้
ผู้ประกอบการรายใหม่ด้วย ซึ่งมีเงื่อนไข
ให้จัดหารถเมล์และเริ่มเดินรถใน 180 วัน
นับจากวันที่ได้รับใบอนุญาต และผู้
ประกอบการรายเดิมจะต้องให้บริการ
ไปพลางก่อนเป็นระยะเวลา 90 วัน
ในระหว่างเปลี่ยนผ่าน จึงอาจจะทำให้
ผู้ประกอบการรายเดิมไม่สามารถจัดหาร
รถมาวิ่งให้บริการประชาชนได้

"อย่างสาย 127 เดิมวิ่งจากโรงเรียน
วราราชาที่นัดตามาตุวิทยา-บางลำพู แต่
ในสายปฏิรูปใหม่จะเปลี่ยนชื่อสายเป็น
"สาย 2-19" วิ่งตลาดบางบัวทอง-

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีออเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 18 - พุธ 20 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5254

หน้า: 1(ขวา), 6, 7

Col.Inch: 138.57

Ad Value: 187,069.50

PRValue (x3): 561,208.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เขย่าสัมปทานรถเมล์ 269 สาย ทุนใหญ่ 'สมาร์ทบััส' ชูชีวิต 'รถรวม'

บางลำพู มีสมาร์ทบััสเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเมื่อวันที่ 5 มี.ค. 2563 ใบอนุญาตมีอายุ 7 ปี จะหมดวันที่ 4 มี.ค. 2570 ต้องจัดหารถวิ่ง 20-34 คัน มีค่าธรรมเนียมใบอนุญาต 7,000 บาท จะเก็บตอนออกใบอนุญาต แต่ช่วงนี้จะใช้เลขเดิม 127 ไปก่อน เพื่อป้องกันประชาชนสับสน”

“สมาร์ทบััส” กินรวบ 31 เส้นทาง

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า ปัจจุบันเส้นทางปฏิรูปทั้ง 269 เส้นทาง ได้ออกใบอนุญาตไปแล้ว 2 เส้นทาง คือ สาย Y70E ขึ้นทางด่วนจาก มทร.รัตนโกสินทร์-ศาลายา-BTS หมอชิต และสาย R26E ขึ้นทางด่วนจากสถาบันการแพทย์จักรีนฤพดินทร์-โรงพยาบาลรามาริบัติ

ขณะนี้เมื่อเอกชนที่ขออนุญาตมา 54 เส้นทาง อนุมัติไปแล้ว 49 เส้นทาง จำนวนนี้เป็นของสมาร์ทบััส 31 เส้นทาง อีก 18 เส้นทางเป็นเอกชนรายอื่น ส่วน ขสมก.เดิมขอยื่นเข้ามา 107 เส้นทาง แต่มีปรับปรุงแผนฟื้นฟูใหม่ ทำให้ตัวเลขเส้นทางที่เคยขอไว้เปลี่ยนไป ยังไม่สรุปจำนวนเส้นทาง

บังคับรถใหม่วิ่ง 70% ใน 3 ปี

สำหรับหลักเกณฑ์ใบอนุญาตรถเมล์เอกชน เน้นการใช้รถเมล์ใหม่ ไม่เคยจดทะเบียน หรือจอดไม่เกิน 2 ปี ใช้รถเก่าในสัดส่วน 30% แต่อายุรถต้องไม่เกิน 25 ปี รองรับผู้โดยสารใช้วีลแชร์ 20% และติด GPS ทุกคันเพื่อความคุ้มกับเส้นทาง ในปีแรกจะต้องนำรถใหม่มาวิ่งบริการในสัดส่วน 30% ปีที่ 2 สัดส่วน 50% และปีที่ 3 สัดส่วน 70%

รื้อระบบเงินเดือนกระเป๋

ส่วนพนักงานขับรถ-เก็บค่าโดยสาร-บริการอื่น ๆ จะรวมอยู่ในแผนการขอใบอนุญาตที่เอกชนแต่ละรายต้องทำเสนอกรมจะบริหารอย่างไร ซึ่งกรมกำหนดให้พนักงานขับรถมีรายได้เป็นเงินเดือนที่แน่นอน แทนการกำหนดรายได้จากเปอร์เซ็นต์หน้าตัวแบบเดิม

“เพื่อแก้ปัญหาเร่งทำรอบจนละเลยการให้บริการที่ดี มีตัวอย่างให้เห็น คือสาย 8 วิ่งแฮปปี้แลนด์-สะพานพุทธ จะปรากฏเป็นข่าวเชิงลบบ่อยครั้ง หลังออกใบอนุญาตแล้วจะจัดเจ้าหน้าที่ลงไปตรวจสอบ”

ขณะที่ระบบชำระเงินจะต้องเตรียมการรองรับระบบชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ แต่ผู้ประกอบการเอกชนส่วนใหญ่เป็นรายย่อย ไม่มีเงินพัฒนาระบบ กรมก็ไม่ได้บังคับ สามารถใช้พนักงานเก็บค่าโดยสารก่อนได้

ทำให้ความหวังไปอยู่ที่การพัฒนา ระบบตัวร่วม ที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำลังพัฒนาอยู่ และถ้าหากทั้ง 2 หน่วยงานสามารถพัฒนาได้สำเร็จ และต้นทุนต่ำกว่าการจ้างแรงงาน ก็เชื่อว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเข้าร่วมด้วยแน่นอน แต่ถ้าผลออกมา ค่าใช้จ่ายสูงกว่าก็คงไม่มีใครใช้ เพราะลำพังค่าโดยสารรถเมล์ก็ถูกมากแล้ว หากเสียค่าใช้จ่ายด้านบริการมากขึ้นอีก ผู้ประกอบการจะเอากำไรมาจากไหน ส่วนการขอรัฐบาลอุดหนุน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังไม่มีความเห็น

“สมาร์ทบััส” แข่งรถร่วม

นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กล่าวกับ “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ก่อนที่กรมจะมีมติปรับบทบาทให้ ขสมก.เป็นเพียงผู้ประกอบการเดินรถ และให้กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เป็นผู้กำกับดูแลเส้นทางรถเมล์ต่าง ๆ แทนนั้น ขสมก.มีเส้นทางรถเมล์ร่วมของเอกชนที่ต้องดูแล 95 เส้นทาง โดยเส้นทางทั้งหมดจะทยอยหมดอายุ และโอนให้ ขบ.เป็นผู้ดูแลตามกฎหมายภายในสิ้นปีนี้

จากข้อมูลแล้ว ปัจจุบันมีเส้นทางทั้งหมดอายุและได้โอนให้ ขบ.ดูแลแล้ว 50 เส้นทาง เหลืออีก 45 เส้นทางจะทยอยหมดอายุสิ้นปีนี้ ซึ่งทั้ง 45 เส้นทางที่ยังไม่หมดอายุ มีความเคลื่อนไหวของผู้ประกอบการเดินรถสายต่าง ๆ ทยอยโอนไปให้ผู้ประกอบการรายใหม่คือ บจ.สมาร์ทบััส เพราะส่วนใหญ่แบกภาระต้นทุนไม่ไหว ทยอยโอนให้สมาร์ทบััสแล้ว 30 เส้นทาง เหลืออีก 15 เส้นทางที่ผู้ประกอบการรายเดิมกำลังพิจารณาว่าจะโอนให้สมาร์ทบััส หรือจะรอให้หมดอายุแล้วไปขอใบอนุญาตกับ ขบ.เอง ไม่เกี่ยวกับ ขสมก.

ทนแบกต้นทุนไม่ไหว

ขณะที่ นางภัทราวดี กล่อมจรรยา นายกสมาคมผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง หรือรถร่วมบริการ ขสมก. เปิดเผยว่า การที่ผู้ประกอบการเอกชนส่วนใหญ่โอนสายรถเมล์ให้สมาร์ทบััส เพราะธุรกิจรถเมล์มีค่าใช้จ่ายสูง ซึ่งรวบรวมข้อมูลจากเอกชนหลายรายพบว่ารถเมล์ 1 คัน มีต้นทุน 6,000 บาท/วัน รายได้หลักมาจากค่าโดยสารซึ่งถูกมาก รถร้อน 10 บาท รถแอร์ 15-25 บาท “ทำให้รถเมล์หลายสายนิยมทำรอบวิ่งให้ได้มาก ๆ อย่างน้อย 5 รอบ ไป-กลับรวม 10 รอบ ให้คุ้มค่าใช้จ่าย แม้จะทำรอบได้ แต่ยังไม่พอ ประกอบกับบางเส้นทางมีรถประเภทอื่น เช่น สองแถวและรถกระบะปัดวิ่งร่วมด้วย ทำให้รายได้จากค่าโดยสารยิ่งน้อยลงไปอีก”

นางภัทราวดีกล่าวอีกว่า นอกจากนี้ผู้ประกอบการเอกชนยังมีต้นทุนในการปรับปรุงบริการอื่น เช่น ซื้อรถใหม่ ส่วนใหญ่ล้วนต้องการรถแอร์มาให้บริการ แต่รถ 1 คันราคาประมาณ 3-5 ล้านบาท การตัดสินใจจึงยากมาก และเมื่อมีบริษัทเอกชนขนาดใหญ่ซึ่งมีเงินทุนอย่างสมาร์ทบััสเข้ามาในวงจรกิจ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงเลือกโอนให้ดีกว่า ซึ่งไม่ใช่เป็นการกินรวบตลาดรถเมล์ไทย แต่เพราะมีสายบ้านยาวกว่าภายใต้สถานการณ์ที่อยู่ยากของรถร่วมเอกชน

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีออเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 18 - พุธ 20 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5254

หน้า: 1(ขวา), 6, 7

Col.Inch: 138.57 Ad Value: 187,069.50

PRValue (x3): 561,208.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เขย่าสัมปทานรถเมล์ 269 สาย ทุนใหญ่ 'สมาร์ทบััส' ชูชีวิต 'รถรวม'

เผยโฉมทุน 'สมาร์ทบััส'

ปีนความเคลื่อนไหวที่แวดวงรถเมล์ไทยให้ความสนใจไม่น้อย เมื่อจู่ ๆ ปรากฏชื่อ “บริษัท สมาร์ทบััส จำกัด” เป็นเอกชนรายใหญ่ เติมนรถ 61 เส้นทาง แข่งกับ ขสมก.

จากการรับโอน 30 สายรถเมล์จากผู้ประกอบการรายเดิมที่ทุนน้อย-ใกล้ถดถอย และทยอยยื่นขอใบอนุญาต เติมนรถเมล์สายปฏิรูป 169 เส้นทางกับกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) อย่างต่อเนื่อง ถึงปัจจุบันคว่ำโลเชนส์ถึง 30 เส้นทาง จาก 54 เส้นทาง

“สมาร์ทบััส” เป็นม้ามืดมาจากไหน จากข้อมูลพบว่า จดทะเบียนเมื่อวันที่ 12 ธ.ค. 2561 เป็นประเภทธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารประจำทางอื่น ๆ มีทุนจดทะเบียนปัจจุบันอยู่ที่ 370 ล้านบาท และมีผลประกอบการขาดทุนสุทธิ 42,110 บาท

สำหรับโฉมหน้ากรรมการบริษัท ปรากฏ 4 รายชื่อ ประกอบด้วย 1.นางศุภรานันท์ ตันวิรัช อดีตประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บมจ. มาสเตอร์แอด (MACO) มี บมจ.วี จี ไอ ในเครือบีทีเอสกรุ๊ป โฮลดิ้ง ของเจ้าสัวศิริ กาญจนพาสน์ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่

2.นายอนพัทธ์ ทวีวิไลศิริกุล เคยทำงานที่ บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) 3.นายธเนษฐ โลจนะโกสินทร์ เป็นกรรมการใน บมจ.แพลน บี มีเดีย (PLANB) ประกอบธุรกิจสื่อโฆษณาเช่นเดียวกับ MACO และมี บมจ.วี จี ไอ ของบีทีเอส กรุ๊ป เข้ามาถือหุ้นใหญ่เช่นเดียวกัน

และ 4.นางสาวอินทรา ช่วยสนิท ผู้ถือหุ้นใหญ่ บมจ.เน็กซ์ พอยท์ (NEX) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับรถบััส

ส่วนผู้ถือหุ้นมี “บจ.เคเคโคโฮลดิ้ง” ถือหุ้น 64.32%

นางศุภรานันท์ ตันวิรัช 25.67% นางสาวอินทรา ช่วยสนิท 9.99% และ นายอนพัทธ์ ทวีวิไลศิริกุล 0.0002%

ปัจจุบัน “สมาร์ทบััส” เติมนรถ 8 เส้นทาง มาพร้อมบริการชำระค่าโดยสารด้วย “บัตรแรบบิท” ใช้ร่วมกับรถไฟฟ้าบีทีเอส-รถบีอาร์ที เช่น สาย 104 ปากเกร็ด-หมอชิต, สาย 150 ปากเกร็ด-บางกะปิ, สาย 51 ปากเกร็ด-ม.เกษตรศาสตร์ และสาย 52 ปากเกร็ด-บางซื่อ เป็นต้น

ทุกเส้นทางล้วนเป็น “ฟีดเดอร์” เชื่อมกับรถไฟฟ้าบีทีเอส และสายอนาคตสายสีชมพูและสายสีเหลือง