



กัลยา ยืนยง

ลุ้นฟื้นฟู ชสมก.สำเร็จ

การหาทางออกเพื่อทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ชสมก.) อยู่ได้รอดนั้น ที่ผ่านมารัฐบาลหลายยุคหลายสมัยก็ต่างหาแนวทางจัดทำแผนฟื้นฟูเพื่อให้องค์กรนี้สามารถเดินหน้าต่อไปได้ แต่ดูเหมือนว่าจะล้มเหลวไม่เป็นท่า ล่าสุดจะเรียกได้ว่าเป็นการตั้งไข่ให้ ชสมก.อีกครั้งก็ไม่มีผิด หลังจากรัฐบาลชุดปัจจุบันได้หาแนวทางการแก้ไขปัญหาต่างๆ เพื่อให้ไม่ประสบปัญหาการเลิกกิจการสืบเนื่องจากมีหนี้สะสมจำนวนมากถึง 1.3 แสนล้านบาท

ล่าสุด "อนุทิน ชาญวีรกูล" รองนายกรัฐมนตรี และ รว. สาธารณสุข เป็นประธานในการประชุมคณะกรรมการพิจารณารายละเอียดแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ชสมก.) (ฉบับปรับปรุงใหม่) โดยที่ประชุมเห็นชอบแผนฟื้นฟูตามที่ปลัดกระทรวงคมนาคมเสนอ โดยขั้นตอนหลังจากนี้จะนำแผนฟื้นฟูดังกล่าวเสนอให้คณะกรรมการ ชสมก. (บอร์ดชสมก.) ภายในวันที่ 22 ก.ย.นี้ และคาดว่าจะเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้ภายในเดือน ต.ค.นี้ และจะมีผลทันที

ที่ผ่านมา ชสมก.มีปัญหาหนักหนามาถึง 41 ปี ดังนั้นการจะแก้ไขปัญหาก็จะเสียเวลาเปล่า แต่เมื่อ ชสมก.เป็นรัฐวิสาหกิจ 100 เปอร์เซ็นต์ จึงเป็นภาระของรัฐที่ต้องเข้ามาร่วมแก้ไขหนี้ที่มีอยู่ 130,000 ล้านบาท ที่มีเจ้าหนี้คือกระทรวงการคลัง โดยการรีเชดและหยุดเลือดจากการขาดทุน เช่น พักชำระหนี้ หยุดดอกเบี้ย และให้ผ่อนชำระ หรือยกหนี้เป็นระยะเวลาที่ปีกว่าไป ซึ่งทั้งหมดจะอยู่ในแผนการฟื้นฟู สิ่งที่ ชสมก.จะได้จากแผนฟื้นฟูนี้คือ การไม่มีภาระหนี้สินและดอกเบี้ย โดยให้ผ่อนชำระเงินต้นเมื่อมีกำไร และจะเป็นการวัดประสิทธิภาพการทำงานของ ชสมก.นับจากนี้ไป

สำหรับแผนฟื้นฟูครั้งนี้จะเป็นการรีเชดและหยุดเลือดเพื่อให้ ชสมก.ดำเนินกิจการต่อไปได้ ซึ่งเจ้าหนี้ของ ชสมก.ก็คือกระทรวงการคลัง ที่ค้าประกันหนี้ให้ 100% โดยจะขอให้มีการพักชำระหนี้ทั้งหมดไว้ก่อน และจะเพิ่มต้นทุนยอยชำระในส่วน

ของเงินต้นภายหลังจากที่ ชสมก.มีผลประกอบการเป็นบวกแล้ว คาดว่าจะใช้เวลาอย่างน้อย 7 ปีนับจากนี้ และสิ่งที ชสมก.จะได้รับคือ จะเป็นการปลดภาระหนี้และดอกเบี้ย และจะสามารถวัดได้ว่า ประสิทธิภาพการทำงานของ ชสมก.จะเป็นอย่างไรต่อไป และจะรู้หรือไม่ว่าจะสามารถทำกำไรได้หรือไม่ หากฟื้นฟูแล้วยังทำกำไรไม่ได้อีก ผู้บริหารก็อยู่ไม่ได้ แล้วอาจจะพิจารณาช่องทางแปรสภาพในอนาคต

ในส่วนของการลงทุนต่างๆ โดยเฉพาะการจัดการรถเมล์ใหม่ จำนวน 2,511 คัน จะต้องดูศักยภาพก่อน แต่ต่อจากนี้ไปภาครัฐ และ ชสมก.จะไม่ต้องลงทุนอะไรมาก แต่จะใช้วิธีเปิดให้เอกชนเข้ามารับสัมปทานเดินรถ ซึ่งเงินลงทุนก็ให้เป็นภาระของเอกชนไป ไม่อย่างนั้นจะกลายเป็นภาระกับ ชสมก.อีก แต่หลักการของการจัดการใหม่จะต้องเป็นรถปรับอากาศเท่านั้น และจะต้องไม่เป็นการเพิ่มภาระให้กับประชาชน

"ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" รว.คมนาคม ในฐานะกำกับดูแล ชสมก. ได้ระบุว่า ชสมก.มีปัญหาจากการขาดทุนสะสมจากการให้บริการมาเป็นเวลานานแล้ว สำหรับการแก้ปัญหาหนี้สินของชสมก.กว่า 1.27 แสนล้านบาทนั้น มี 2 วิธี คือ ทำแผนฟื้นฟูเพื่อรีเชดองค์กรใหม่ กับปล่อยให้ดำเนินงานเหมือนเดิม ถ้าไม่ไหวก็ให้ล้มละลาย ซึ่งแนวทางของ ชสมก.คงไม่สามารถให้ล้มละลายได้ เพราะการฟื้นฟูยังมีความเป็นไปได้ มีโอกาสรอด แต่เนื่องจาก ชสมก.ขาดทุนสะสมมานาน โดยล่าสุดเมื่อปี 2562 ขาดทุนถึงประมาณ 5,000 ล้านบาท

โดยในการประชุมพิจารณาแผนฟื้นฟู ชสมก.นั้น ชสมก.ได้ชี้แจงประเด็นคำถามกระทรวงการคลัง 7 ข้อ เพื่อความมั่นใจในการดำเนินการแผนฟื้นฟูได้สำเร็จ ซึ่งคลังต้องการข้อมูลการดำเนินการของ ชสมก.แต่ละปี เพื่อจะใช้เป็นตัวชี้วัด (KPI) และประเมินผลว่า ชสมก.สามารถทำได้จริงตามแผนที่เสนอ ซึ่งในส่วนของการกระทรวงคมนาคม และ ชสมก.มั่นใจว่าใน 7 ปี ผลการดำเนินงานของ ชสมก.จะมีกำไรจากการดำเนินงาน (Ebitda) เป็นบวก โดยในปีที่ 7 คาดว่า Ebitda เป็นบวกประมาณ 50 ล้านบาท

ดังนั้น เป็นไปได้ว่า ชสมก.จะปรับรูปแบบการเดินรถโดยจ้างเอกชนวิ่งตามระยะทาง โดยมีโครงข่ายหลักจำนวน 162 เส้นทาง อัตราค่าโดยสารแบบเหมาไม่จำกัดเที่ยวและเส้นทาง 30 บาท/วัน ซึ่งจากการศึกษาพบว่าปัจจุบันผู้ใช้บริการกว่า 95% มีการเดินทางไกลและต้องจ่ายค่าโดยสารสูงกว่า 30 บาทต่อวัน ขณะที่เส้นทางของรถเอกชนร่วมบริการจำนวน 54 เส้นทางนั้น เอกชนจะเข้าสู่ระบบเดียวกัน รับจ้าง ชสมก.วิ่งตามระยะทางเก็บค่าโดยสาร 30 บาท ประชาชนก็จะได้ประโยชน์.