

หน้า1-10'กระเป๋ารถเมล์ถึงผอ.ขสมก.'

●'ประยูร ช่วยแก้ว'เปิดใจทิ้งทวน43ปี

●สุดภูมิใจปิดตำนานเอ็นจีวี489คัน

นายประยูร ช่วยแก้ว รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ องค์การ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ให้สัมภาษณ์กับ "เดลินิวส์" ในวาระที่จะเกษียณอายุราชการครบ 60 ปี ในวันที่ 30 ก.ย.นี้ ว่า เข้ามาทำงานที่ขสมก. ครั้งแรก ตั้งแต่ปี 2520 จนถึงปัจจุบัน (ปี 63) รวมระยะเวลา 43 ปี ทำงานมาทุกตำแหน่ง ตั้งแต่เริ่มแรกในตำแหน่งพนักงาน เก็บค่าโดยสาร จากนั้นสอบเลื่อนตำแหน่งเรื่อยมาเมื่อมีโอกาส ตั้งแต่พนักงาน



ประยูร

ระดับ 1-10 ในระดับผู้บริหาร รองผู้อำนวยการ ขสมก. รวมทั้งได้นักรักษาการผู้อำนวยการ ขสมก. รวม 2 ปี (61-63) ด้วยถือว่าตลอดชีวิตการทำงานอยู่กับ ขสมก. เป็นหน่วยงานแรก และหน่วยงานเดียวมาโดยตลอด ทำให้ถูกกลืนและเข้าใจหัวอกพนักงาน ขสมก. อย่างดี ทั้งความคิด ความต้องการ วัฒนธรรม

ปัญหาอุปสรรคและการแก้ไขปัญหาองค์กร

ที่ผ่านมาในยุคที่ตนเข้ามาบริหารภูมิใจที่เป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันโครงการสำคัญของ ขสมก. ให้เกิดขึ้น เช่น โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร 489 คัน มูลค่า 4,261 ล้านบาท โดยมีกลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO ที่มีบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) และบริษัทสแกนอินเตอร์ จำกัด (มหาชน) คู่สัญญา โครงการนี้ถือเป็นตำนานใช้เวลา 6-7 ปีกว่าจะจัดหารถได้สำเร็จ ถ้าทำไม่ได้ประชาชนต้องทนใช้รถเก่าเรื่อยไป ถือว่าเหนื่อย ถ้าไม่หนักแน่นทำไม่ได้หรือใจไม่แข็งพอก็ยอมแพ้ไปแล้ว ประชาชนคงไม่ได้นั่งรถใหม่มาถึงทุกวันนี้

นายประยูร กล่าวต่อว่า นอกจากนี้มีโครงการส่งเสริมการใช้แก๊สดีเซลบี20 กับรถเมล์ ขสมก. เพื่อเพิ่มโอกาสการนำน้ำมันปาล์มมาใช้เป็นส่วนผสมในการผลิตแก๊สดีเซล และช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนปาล์ม ซึ่งขสมก. เป็นหน่วยงานแรกที่สนองนโยบายรัฐบาลและใช้แก๊สบี20 จนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ได้ส่งเสริมการชำระค่าโดยสารผ่านระบบบัตรโดยสาร

อิเล็กทรอนิกส์ (อีทีเค็ด) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร และจะพัฒนาสู่ระบบอีทีเค็ดที่สมบูรณ์แบบในอนาคต

ขณะเดียวกันตนยังเป็นห่วงการขับเคลื่อนแผนฟื้นฟู ขสมก. เพื่อให้ปฏิบัติได้จริง หลังจากนั้น ขสมก. จะทิ้งแผนฟื้นฟูไม่ได้ เพราะแผนฟื้นฟูเป็นเป้าหมายหลักที่ต้องเดินตามแผน อนาคตถ้าใครเข้ามาเป็นผู้บริหารจะต้องสานต่อ เพราะเป็นแผนที่กลั่นกรองมาหลายยุคหลายสมัย แม้บางยุคจะผ่านความเห็นของคณะรัฐมนตรี (ครม.) แล้ว แต่นำแผนกลับมาทบทวนใหม่ เพื่อปรับให้เป็นปัจจุบันที่สุด แต่ภาพใหญ่

หลังจากวันที่ 30 ก.ย. ตนจะอยู่ในฐานะผู้ดูแล แต่ด้วยเลือด ขสมก. ในตัวตั้ง 43 ปี อดเป็นห่วงองค์กรไม่ได้ เพราะช่วงเปลี่ยนผ่านแผนฟื้นฟู ขสมก. นำห่วง ถ้าผ่าน ครม. แล้ว สิ่งที่ต้องคู่ขนานคือจัดเช่ารถ 2,511 คัน จ้างเอกชนเดินรถ 1,500 คัน กำหนดร่างขอบเขตของงาน (ทีโออาร์) รวมทั้งการเออร์ลิฟท์พนักงาน เรื่องนี้ต้องมีคนจับ เพราะพนักงานมี 13,000 คน องค์กรไม่สามารถประคับประคองให้รอดทั้งหมดได้ เพราะมีกรอบผู้ได้ไปต่อ 8,700 คน และไปต่อไม่ได้ อีก 4,300 คน ในช่วง 3 ปี (ปี 64-66) ต้องเข้าสู่กระบวนการเออร์ลิฟท์ โดยเฉพาะตำแหน่งที่ได้รับผลกระทบคือพนักงาน



เก็บค่าโดยสาร พนักงาน เช็ควงโดยสาร และพนักงานการเงิน เพราะอนาคตจะใช้ระบบอีทีเค็ดเข้ามาแทน ดังนั้น ขสมก. ต้องทำแผนรายละเอียดรองรับที่ชัดเจน เพื่อให้ทุกคนในองค์กรยอมรับได้

“ขสมก. เขียนแผนฟื้นฟูไว้อย่างเลิศหรู แต่ถ้าคนในองค์กรไม่พร้อมทำให้ประสบความสำเร็จยาก ฉะนั้นเรื่องแรกขอฝากคือพัฒนาบุคลากร

ของแผนมี 6-7 เรื่องสำคัญ อาทิ การจัดเช่ารถเมล์ ปฏิรูปเส้นทางโครงการเกษียณก่อนกำหนด (เออร์ลิฟท์) และบริหารหนี้สิน

นายประยูร กล่าวอีกว่า ดังนั้น ขสมก. ต้องผลักดันแผนฟื้นฟูต่อไป แม้เป็นเรื่องที่ยากต้องทำให้สำเร็จและใช้เวลาไม่มากนัก เพราะหนี้เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ทำให้องค์กรแย่และประชาชนจะใช้บริการรถเก่าต่อไป เมื่อแผนผ่านความเห็นชอบจากรัฐบาลแล้ว สิ่งที่สำคัญคือช่วงเปลี่ยนผ่านจากยุค ขสมก. ปัจจุบันไปสู่ยุค ขสมก. ที่ฟื้นฟู ช่วงนี้คน ขสมก. ต้องยอมรับและบริหารสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงให้ได้ แม้จะมีแรงบีบบังคับจากสาธารณชนต่าง ๆ คน ขสมก. ต้องหนักแน่นถึงองค์กรก่อนเสมอ

ในองค์กรให้มีความพร้อม พัฒนาภาพลักษณ์องค์กรให้ดูดีเสมอ และพัฒนางานด้านบริการอย่างงานเดินรถถือว่ายาก เพราะเป็นงานที่ต้องสัมผัสกับประชาชน ผู้ใช้บริการรถเมล์มีทุกระดับ เพราะค่าโดยสารถูก ขณะเดียวกันผู้โดยสารคาดหวังต้องได้บริการที่ดี สะดวก ปลอดภัยและราคาถูก ปัจจุบันมีผู้โดยสาร 1,200,000 คนต่อวัน ดังนั้นต้องบริหารจัดการให้เกิดความพึงพอใจ สร้างมาตรฐานระดับบริการให้ปฏิบัติเป็นรูปแบบเดียวกันและเป็นที่ยอมรับได้ และขอให้พนักงานทุ่มเท ร่วมมือและเสียสละให้องค์กรไปถึงประโยชน์องค์กรมากกว่าประโยชน์ส่วนตัวด้วย” นายประยูรกล่าวทิ้งท้าย.