

ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jatkarn Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,200	Section: First Section/iBusiness วันที่: ศุกร์ 22 เมษายน 2565 ปีที่: 14 ฉบับที่: 3676 หน้า: 12(บนซ้าย) Col.Inch: 54.11 Ad Value: 64,932 PRValue (x3): 194,796 คลิป: ขาว-ดำ หัวข้อข่าว: ขสมก.แจงจ้างเหมาเอกชน วิ่งรถเมล์ไฟฟ้า400คัน ลุยประมูลพ.ค.นี้-มันใจลดค่าใช้จ่าย...
--	--

ขสมก.แจงจ้างเหมาเอกชน วิ่งรถเมล์ไฟฟ้า400คัน

ลุยประมูลพ.ค.นี้-มันใจลดค่าใช้จ่ายขาดทุนลดลง

ผู้จัดการรายวัน360 – ผอ.ขสมก.แจงเดินหน้าจ้างเหมาเอกชนวิ่งรถเมล์ไฟฟ้า 400 คัน รอตงผู้สังเกตการณ์ร่วมร่างที่โออาร์ ประมูล พ.ค. นำร่อง 224 คัน วิ่งบริการ ต.ค. 65 ชี้จ่ายค่าจ้างตามระยะทาง ช่วยลดรายจ่าย ค่าเชื้อเพลิง/เหมาซ่อม/คนขับ และไม่ใช้การร่วมทุน

นายกิตติกานต์ จอมดวง จารวรพลกุล ผู้อำนวยการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เปิดเผยถึงการดำเนินการจัดหารถโดยสารใหม่ และสหภาพฯ ขสมก.คัดค้านการจ้างเหมาบริการรถเอกชน ว่า ขสมก.จะต้องเร่งแก้ปัญหาบริการ เนื่องจากรถโดยสารมีสภาพเก่า มีไม่เพียงพอ แก้อาระค่าใช้จ่ายจากต้นทุนค่าเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงทำให้เกิดปัญหาการขาดทุนสะสม และรถเครื่องยนต์ดีเซลที่ก่อมลพิษและ PM2.5 ในขณะที่แผนฟื้นฟูกิจการ อยู่ระหว่างการพิจารณา ดังนั้น ในระหว่างนี้ ขสมก.จำเป็นต้องแก้ปัญหาระยะสั้น ต้องจัดหารถโดยสารใหม่มาให้บริการ ตามแผนปฏิรูปเส้นทางรถเมล์ 107 เส้นทาง โดยกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้กำหนดเงื่อนไขใบอนุญาต ว่าจะต้องบรรจรถโดยสารใหม่ไม่น้อยกว่า 30% ภายในเวลา 1 ปีหลังได้รับใบอนุญาต โดยที่ผ่านมา ขสมก.ได้บรรจรถแล้ว 9 เส้นทาง เหลือ 88 เส้นทางที่อยู่ระหว่างยื่นขอใบอนุญาต

ซึ่งระหว่างรอแผนฟื้นฟู ขสมก. ขสมก.จำเป็นที่จะต้องจัดหารถใหม่ ซึ่งเป็นแผนระยะสั้น 2 ปี โดยจากการพิจารณาความเหมาะสมการจัดหารถใหม่ โดยมีเป้าหมายสูงสุด นอกจากยกระดับการให้บริการแล้ว จะต้องไม่ลงทุนเพิ่ม ไม่เป็นภาระงบประมาณ ไม่กู้เงิน และลดขาดทุน ซึ่งรูปแบบการซื้อ การเช่า มีขั้นตอนการพิจารณาอนุมัติ รวมไปถึงการขอจัดสรรงบประมาณ การดำเนินการใช้ระยะเวลานาน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการบริหารรถในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตไม่ทันตามกำหนด และอาจทำให้ ขสมก.เสียสิทธิในการเป็นผู้ประกอบการในเส้นทางนั้นได้

ขณะที่รูปแบบการจ้างเหมาบริการจากเอกชน

ขสมก.จ่ายค่าจ้างคิดเป็นกิโลเมตร จึงไม่เข้าข่ายการให้เอกชนร่วมลงทุน มีความเหมาะสม โดยจะใช้บังคับเนงาน ซึ่งประกอบด้วย 3 ส่วน คือ รายได้จากค่าโดยสาร ส่วนต่างจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงกับพลังงานสะอาด และค่าเหมาซ่อม โดยเป็นการจ้างให้เอกชนจัดหารถ พร้อมพนักงานขับรถ ขณะที่ขสมก.จะบริหารจัดการ ควบคุมกำกับดูแล ความสำเร็จการปล่อยรถ เป็นหน้าที่ของ 8 เขต การเดินรถ เหมือนเดิม

โดยจะดำเนินการจ้างเหมาบริการ รถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน 400 คัน ซึ่งคณะกรรมการบริหารกิจการ (บอร์ด) ขสมก. พิจารณาเห็นชอบแล้วเมื่อเดือน ก.พ.2565 ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำเอกสารประกวดราคา (ที่โออาร์) ซึ่งคำนึงถึงความโปร่งใส โดยจะให้ผู้เชี่ยวชาญและภาคประชาชนมีส่วนร่วม โดยรอกรมบัญญัติกลางส่งรายชื่อผู้สังเกตการณ์ ร่วมเป็นคณะกรรมการจัดทำร่างที่โออาร์ และจะเชิญสหภาพฯ ขสมก.ร่วมสังเกตการณ์ในการจัดทำร่างที่โออาร์ด้วย คาดว่าจะประกาศที่โออาร์ในเดือน พ.ค.นี้ และสามารถจัดหารถได้ในเดือน ก.ย.-ต.ค.2565

“จะเปิดรับฟังความเห็นร่างที่โออาร์ จากทุกภาคส่วน รวมถึงเอกชนด้วยว่ามีความสนใจอย่างไร โดยช่วงแรกจะจ้างเหมาบริการ จำนวน 224 คัน และประเมินผลจากนั้นจะเร่งดำเนินการ ระยะที่ 2 จะให้บริการอีก 176 คัน โดยจะบรรจรถในเส้นทางที่เหมาะสม เป็นย่านชุมชนเมือง เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งล้อ ราง เรือ”

ส่วนกรณีที่สหภาพฯ ขสมก. ตั้งข้อสังเกตว่า การจ้างเหมาบริการให้เอกชนเดินรถ คันละ 6,000 กว่าบาทต่อวันสูงเกินกว่าความเป็นจริงนั้น หากพิจารณาต้นทุนจริงของ ขสมก. กรณีรถเมล์ธรรมดา(ครีมแดง) มีค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนสูงกว่า 6,000 บาท ต่อคันต่อวัน ประกอบด้วย ค่าเชื้อเพลิง คัดน้ำมันดีเซล ที่ลิตรละ 28-30 บาท ประมาณ 2,600 บาทต่อ กม. ค่าเหมาซ่อมเฉลี่ย1,400

บาทต่อคัน ค่าจ้างบุคลากร คนขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร 3,000 บาทต่อคัน

กรณีจ้างเหมาบริการ มีต้นทุนถูกกว่า คิดเฉพาะต้นทุนน้ำมันดีเซล 30 บาทต่อลิตร คิดต่อกม.จะอยู่ที่ 14-15 บาท เทียบกับรถเมล์ไฟฟ้า มีต้นทุนค่าพลังงานที่ 3.50 บาทต่อ กม.เท่านั้น ส่วนค่าจ้างวิ่งนั้นมาจาก 3 ส่วน คือรายได้ค่าโดยสาร และส่วนต่างค่าเชื้อเพลิงที่ลดลงและค่าเหมาซ่อม ประเมินว่าจะเพียงพอกับค่าจ้าง ทั้งนี้ขึ้นกับจำนวนผู้โดยสารด้วย เชื่อว่าจะทำให้ขาดทุนน้อยลง นอกจากนี้ เอกชนยังต้องรับเรื่องการซ่อมบำรุง และจัดหาพนักงานขับรถ ทำให้ขสมก.หมดภาระต้นทุนค่าเหมาซ่อม โดยหากไม่สามารถดำเนินการได้ จะมีค่าปรับตามเงื่อนไขในสัญญา

ปัจจุบันขสมก.มีภาระค่าเหมาซ่อมประมาณ 1,600 ล้านบาทต่อปี ภาระค่าเชื้อเพลิงน้ำมันดีเซลประมาณ 1,200 ล้านบาทต่อปี ค่าเชื้อเพลิง ก๊าซ NGV ประมาณ 512 ล้านบาทต่อปี ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร 1,500 ล้านบาทต่อปี โดยมีต้นทุนเฉลี่ยในการเดินรถประมาณ 4,000 ล้านบาทต่อปี โดยมีหนี้สะสมประมาณ 1.3 แสนล้านบาท ขณะที่ขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ(PSO) ในปี 2564 จำนวน 2,130 ล้านบาท

สำหรับค่าโดยสาร 30 บาทแบบเหมาทั้งวันนั้นเป็นอัตราที่อยู่ในแผนฟื้นฟู ซึ่งยังไม่ได้รับอนุมัติ ดังนั้นในการดำเนินการรถใหม่ที่จ้างบริการนี้ จะเป็นปรับอากาศที่เก็บค่าโดยสาร 15-20-25 บาท ตามระยะทางและในเส้นทางที่มีรถปรับอากาศให้บริการ หากมีรถปรับอากาศเข้าไปวิ่งทดแทน ขสมก.จะยังคงมีรถปรับอากาศให้บริการในช่วงเปลี่ยนผ่านเพื่อไม่ให้กระทบประชาชน

ปัจจุบันมีผู้โดยสารใช้บริการในวันธรรมดา ประมาณ 500,000-600,000 คน และในวันหยุด เสาร์-อาทิตย์ ประมาณ 300,000-400,000 คน ซึ่งต่ำกว่าปี 2562 ที่ยังไม่มีโควิด-19 มีผู้ใช้บริการอยู่ที่ 900,000 คน.