



'รถเมล์' กับปมเดิมๆ 'ขาดทุนแต่เริ่ม' แล้ว 'ต่อไปยังไงดี??'



ก รณปัญหา “รถเมล้น้อย-รถเมล์ขาดระยะ” โดยเฉพาะในช่วงค่ำคืน ที่ประชาชนผู้ใช้บริการรถเมล์ในพื้นที่กรุงเทพฯ ออกมาร้องเรียนกันเมื่อเร็ว ๆ นี้ นั่น มาถึงวันนี้ปัญหานี้บรรเทาเบาบางลงได้มากน้อยแค่ไหน? ผู้ใช้บริการรถเมล์ที่ประสบปัญหาห่อหุ้มจะเป็น

ผู้ที่ซัดได้ชัดที่สุด อย่างไรก็ตาม กับเรื่องของ “รถเมล์” ที่ให้บริการประชาชนในกรุงเทพฯ และพื้นที่ใกล้เคียง โดย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ หรือ “ขสมก.” นั้น ก็มีอีก “ปมปัญหาเดิม” ที่มีมานาน ที่ก็ต้องตามดูว่าจะมีการ “วางปมปัญหา” ได้หรือไม่?—อย่างไร? นั่นคือกรณี “ขาดทุน” ซึ่งเป็นภาวะที่กลืนไม่เข้าคายไม่ออก ที่ “ยึดโยงคุณภาพบริการ”...

ทั้งนี้ “รถเมล์” นั้นยังคงเป็น ระบบบริการขนส่งมวลชนที่สำคัญ เพราะเกี่ยวข้องกับประชาชนจำนวนมาก โดยเฉพาะกับพื้นที่กรุงเทพฯ และใกล้เคียง ที่แม้ปัจจุบันจะมี “รถไฟฟ้า” ในหลายเส้นทาง แต่ประชาชนทั่วไปที่รายได้ก็น้อยก็ยังจำเป็นต้องพึ่งพาบริการขนส่งสาธารณะประเภท “รถเมล์” กันจำนวนมาก ขณะที่กรณี “ปัญหาขาดทุนของ ขสมก.” นั้น...

กรณีนี้ก็มีมุมมองวิชาการที่เคย “ศึกษาวิเคราะห์” ไว้... เคยมีการศึกษากรณี “การให้บริการรถเมล์ขาดทุน” ซึ่งทาง “ทีมสกู๊ปเดลินิวส์” มีข้อมูลมานำเสนอในวันนี้...

ผลการศึกษาวิเคราะห์เรื่องนี้มีการเผยแพร่อยู่ในวารสารการบริหารปกครอง ปีที่ 7 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2561) จัดทำโดย

มหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์ ที่ได้เผยแพร่วิเคราะห์ชื่อ “การพัฒนา รูปแบบการแก้ไขปัญหาคาดทุนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.)” โดย ณรงค์ วงศ์สกุล และ กฤษณา ตันเปาว์ ซึ่งวัตถุประสงค์ในการศึกษาวิเคราะห์เรื่องนี้ ทางผู้ดำเนินการได้ระบุไว้ว่า... เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการขาดทุน เพื่อพัฒนา รูปแบบการแก้ไขปัญหาคาดทุน และเพื่อประเมินตรวจสอบยืนยันรูปแบบการพัฒนา รูปแบบการแก้ไขปัญหาคาดทุน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก.

ทางผู้ดำเนินการศึกษาได้สะท้อนผลศึกษาไว้ในบทวิเคราะห์หลักใจความมีว่า... ขสมก. หรือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีหน้าที่สำคัญในการดูแลรับผิดชอบการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง และ ขสมก. ยังมีหน้าที่ในการเป็นผู้ควบคุมดูแลสถานประกอบการเดินรถเอกชน ที่ให้บริการเดินรถโดยสารประเภทต่าง ๆ ได้แก่ รถโดยสารขนาดใหญ่ ทั้งรถธรรมดา และรถปรับอากาศ รถมินิบัส รถในซอย ตลอดจนรถคู่โดยสารปรับอากาศ

อย่างไรก็ตาม แต่เมื่อไต่ย้อนดู “ประวัติศาสตร์” แล้ว ก็จะพบว่า... “ขสมก.” ประสบปัญหา “ขาดทุน” มา “ตั้งแต่ในยุคก่อตั้ง” ในปี 2519 และสะสมพอกพูนขึ้นมาเรื่อย ๆ จนถึงปัจจุบัน ซึ่งจากรายงาน Bangkok Mass Transit Authority, Annual Report 2011 ที่ได้มีการรายงานไว้ พบว่า... ปัญหาการขาดทุนของ ขสมก. มีปัจจัยแบ่งออกเป็นด้านต่าง ๆ อาทิ จากนโยบายและวัตถุประสงค์ที่ไม่สอดคล้องกัน ระหว่างกระทรวงคมนาคมที่เน้นกิจการบริการสาธารณะ และ กระทรวงการคลังที่เน้นด้านกำไร ซึ่งส่งผลทำให้ เกิดความไม่ชัดเจนในการวางแผนและดำเนินการ ...นี่เป็นหนึ่งใน “ปัจจัย”

เป็นปัจจัยส่วนหนึ่งที่ทำให้ “ขสมก. ขาดทุน”