

# นายกฯ ฟิ้นฟูขสมก.วันนี้ ผอ.มั่นใจ คนร.เห็นชอบ ลดขาดทุน-ปชช.ได้ประโยชน์



นายกฯ ฟิ้นฟูขสมก.วันนี้ ผอ.มั่นใจ คนร.เห็นชอบ ลดขาดทุน-ปชช.ได้ประโยชน์

การประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) วันพรุ่งนี้ (8 มิ.ย.) พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี จะเป็นประธานพิจารณาแผนฟื้นฟูขสมก. ซึ่งนำเสนอโดยกระทรวงคมนาคม

นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล ผู้อำนวยการ ขสมก. เปิดเผยว่าแผนฟื้นฟูขสมก.มีสาระสำคัญ 3 ประการ คือ 1. เพื่อลดภาระค่าครองชีพประชาชน 2. เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและลดมลภาวะ 3. เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดทุนของขสมก. อย่างยั่งยืนและไม่เป็นภาระต่อภาครัฐ โดยมีเป้าหมายคือ หากแผนฟื้นฟูฉบับปรับปรุงได้รับการพิจารณาอนุมัติในที่ประชุม จะทำให้ขสมก. เดินหน้าลดต้นทุนจัดหารถใหม่ให้ขสมก. และเอาประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก ที่สำคัญคือต้องลดค่าโดยสารเหลือวันละ 30 บาท ขึ้นก็เที่ยวก็สายก็ได้ไม่จำกัด ยกเลิกโครงการจัดซื้อรถโดยสารตัดขาดขบวนการเพิ่มหนี้ ลดต้นทุนทุกประเภท เผยต่อไปนี้ ขสมก.ไม่ต้องลงทุนเองหันมาใช้โมเดลเดียวกับต่างประเทศจัดจ้างเอกชนลงทุนจัดหารถเมล์ใช้พลังงานไฟฟ้าหรือ NGV เท่านั้นไม่ก่อมลภาวะโดยเฉพาะละอองฝุ่น pm.2.5

ป้ายวานนี้ (6 มิ.ย.) ผู้สื่อข่าวรายงานว่านายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล ผู้อำนวยการ ขสมก. เผยถึงแผนฟื้นฟูกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าเพื่อให้เห็นภาพได้ชัดเจนตนขอเปรียบเทียบแผนฟื้นฟูฉบับเดิมกับแผนฟื้นฟูฉบับปัจจุบัน กล่าวคือแผนฟื้นฟูฉบับนั้นยังไม่ตอบโจทย์เรื่องของการลดภาระค่าโดยสารจากประชาชนและยังคงสร้างภาระ ให้ประชาชน โดยเพิ่มค่าโดยสารจากเดิม 9-15 บาทขึ้นเป็น 15,20,25 บาทเมื่อเปรียบจากแผนเดิมเฉลี่ยคนเดินทาง ไปกลับ 2.04 เที่ยว/วัน ต้องจ่ายค่าโดยสารอย่างน้อย 48 บาท/วัน แต่แผนใหม่จ่ายทั้งวัน 30 บาท จะขึ้นก็สายก็ เที่ยวก็ได้ไม่จำกัด โดยมีแผนรองรับเรื่องบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ บัตรนักเรียนหรือบัตรรายเดือน เพื่อเป็นการรองรับผู้โดยสารที่มีรายได้น้อย

ที่สำคัญแผนฟื้นฟูฉบับปรับปรุงนี้จะทำให้ต้นทุนการให้บริการของขสมก. ลดลงจาก 54 บาทต่อกิโลเมตร ลดลงเมื่อ จ้างเอกชนเดินรถจะเหลือไม่ถึง 34 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งสอดคล้องกันกับข้อมูลของนายสุเมธ องกิตติกุล ผอ.วิจัย ด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ ทีดีอาร์ไอ.กล่าวว่า “สิ่งที่เกิดในอดีตของ ขสมก.ที่มีปัญหาหากพอสมควรคือ โครงสร้างต้นทุนค่อนข้างสูงได้แก่บุคลากรและเชื้อเพลิง ปัจจุบัน ขสมก.มีพนักงานเกือบ 14,000 คน รถ 1 คันต้อง ใช้พนักงานขับรถถึง 3 คน ล่าสุดมีพนักงานเก็บค่าโดยสาร 5,781 คน ตรงนี้คือต้นทุนโครงสร้างต่ำบุคลากร ส่วน โครงสร้างด้านเชื้อเพลิง ถ้าเปลี่ยนมาใช้พลังงานไฟฟ้าหรือ NGV ก็จะช่วยลดต้นทุนได้อีกทาง

นอกจากต้นทุนต่อกิโลเมตรลดลงแล้ว แผนฟื้นฟูฉบับใหม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเส้นทางเดินรถใหม่ครอบคลุม ทั่วทั้งกรุงเทพฯ เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางบนค่าโดยสารใหม่ทั้งวันได้แบบไร้รอยต่อ ซึ่งแต่ละเส้นทางต้องไม่ ทับซ้อนกันเหมือนทุกวันนี้ ที่มีจำนวนรถโดยสารอยู่บนท้องถนนมากเกินไป ยกตัวอย่างเช่น เส้นทางบนถนน พหลโยธินเพียงสายเดียวมีเส้นทางเดินรถทับกันถึง 30 เส้นทาง เฉลี่ยเส้นทางละ 30 คัน เท่ากับมีรถเมล์ 900 คัน จอดเรียงรายบนถนนพหลโยธิน รถเมล์ 1 คันยาว 12 เมตรเท่ากับเราเสียพื้นที่ถนนไป 10 กิโลเมตร แต่ถ้าใช้แผน ฟื้นฟูฉบับแก้ไขปรับปรุงเราจะลดจำนวนรถเมล์ได้อย่างน้อยครั้งหนึ่ง โดยส่วนตัวตนมีความเชื่อมั่นว่า แผนฟื้นฟู ฉบับนี้ตอบโจทย์ได้ทุกข้อเชื่อมาเราถูกทางแล้ว “ถ้าแผนฟื้นฟูไม่สำเร็จ ผมพร้อมพิจารณาตัวเองเปิดทางให้คนอื่น มาบริหาร ขสมก.” นายสุระชัยกล่าวทิ้งท้าย