

“TDRI” มั่นใจแผนฟื้นฟู ขสมก.แก้ปมขาดทุนยั่งยืน- จ้างเอกชนยกระดับบริการ



“TDRI” มั่นใจแผนฟื้นฟู ขสมก.แก้ปมขาดทุนยั่งยืน-จ้างเอกชนยกระดับบริการ

TDRI ” ประเมินแผนฟื้นฟู ขสมก. เห็นชัดคุณภาพให้บริการดีขึ้น ประชาชนได้ใช้รถเมล์ใหม่ พร้อมช่วยลดภาระการเดินทาง เหลือ 30 บาทตลอดวัน ด้าน “ดร.สุเมธ” เนะ ขสมก. จัดทำ MARKET STUDY หวังบริหารต้นทุน สอดคล้องรายได้ แก้ปมขาดทุนในอนาคตอย่างยั่งยืน

ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย (TDRI) เปิดเผยถึงแผนฟื้นฟูกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ว่า จากแนวทางที่กระทรวงคมนาคม และ ขสมก.ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟู ขสมก.อยู่ในขณะนี้นั้น มองว่าถือเป็นการพัฒนาการให้บริการของ ขสมก. โดยเฉพาะการมีรถโดยสารปรับอากาศใช้พลังงานไฟฟ้าคันใหม่มาวิ่งให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเชื่อว่าสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน “ แผนฟื้นฟู ขสมก. นี้ เห็นภาพได้ชัดในเรื่องของการให้บริการที่จะมีรถใหม่ตัวรถที่ดีขึ้น เพราะที่ผ่านมามีปัญหาหลักของ ขสมก. คือ สภาพรถที่มีความเสื่อมโทรมและถือเป็นความคาดหวังของประชาชนที่จะมีของใหม่ ต้องดูปัจจัยแวดล้อมอื่นด้วย อาทิ จำนวนรถที่จะนำมาให้บริการเหมาะสมหรือไม่ รวมถึงโครงสร้างต่างๆ ในเรื่องของการให้บริการ ทั้งพฤติกรรมของคนขับรถ กระเป๋ารถเมล์

การจอดไม่ตรงป้าย การบำรุงรักษาสภาพรถ เป็นต้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งผมคิดว่าในเรื่องนี้จะต้องมีคนเข้ามาช่วย ขสมก. เพิ่มขึ้น” ดร.สุเมธ กล่าว

ดร.สุเมธ กล่าวต่ออีกว่า ตนเสนอแนะให้ ขสมก. พิจารณาแผนฟื้นฟูดังกล่าวให้ชัดเจน เนื่องจากส่วนหนึ่ง ขสมก. การเช่ารถเมล์ไฟฟ้าปรับอากาศจากเอกชน แต่จะต้องเดินรถเอง และยังใช้พนักงาน ขสมก. เป็นผู้ขับรถ ซึ่งต้องวางแผนว่า หากเมื่อพนักงานเกษียณอายุราชการ มีแผนรองรับอย่างไร ขณะที่ อีกส่วนจะเป็นการจ้างเอกชนวิ่งให้บริการในเส้นทางอื่นๆ นั้น ขสมก. ต้องพิจารณาให้รอบคอบในเรื่องของต้นทุน ว่ามีความเหมาะสมและสอดคล้องกันหรือไม่ รายได้กับรายจ่ายจะต้องสัมพันธ์กัน เพื่อไม่ให้เกิดการขาดทุนในอนาคต นอกจากนี้ ในส่วนของการจัดเก็บค่าโดยสารแบบเหมาจ่าย 30 บาทตลอดวันนั้นมองว่าเป็นเรื่องที่ดี และเป็นประโยชน์ที่จะช่วยลดภาระการเดินทางให้กับประชาชน แต่ต้องยอมรับว่า ผู้โดยสารบางคนอาจจะใช้บริการเป็นรายเที่ยวเท่านั้น ซึ่งในเรื่องนี้ ขสมก. จะต้องจัดทำการศึกษาด้านการตลาด (Market Study) อย่างละเอียด และด้านเทคนิคมากขึ้น เพื่อสำรวจพฤติกรรมการใช้บริการของผู้โดยสารว่าจะเป็นที่คาดการณ์ไว้หรือไม่ รวมถึงสอดคล้องกับจำนวนรถที่เพียงพอและปริมาณผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม ในเบื้องต้นประเมินว่า ผู้โดยสารอาจจะยังไม่มาก หรือเป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากในปัจจุบันประชาชนมีตัวเลือกการเดินทางอื่นๆ เพิ่มขึ้น

ดร.สุเมธ กล่าวอีกว่า ต้องยอมรับว่า แนวทางการฟื้นฟู ขสมก. ให้เป็นไปตามแผนนั้น ปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ คือ การแก้ไขปัญหาการขาดทุนของ ขสมก. อย่างยั่งยืน นำไปสู่การไม่เป็นภาระของภาครัฐในอนาคต และจะสามารถเลี้ยงตัวเองได้ตั้งแต่ปี 2572 เป็นต้นไป ซึ่งจะถือเป็นการเริ่มต้นใหม่อีกครั้ง ทั้งนี้ สิ่งที่ ขสมก. จะต้องพิจารณาอย่างละเอียดที่ประกอบการให้สอดคล้องกับรายได้ที่มีจากการเก็บอัตราค่าโดยสารซึ่งเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กำหนด รวมถึงจะต้องทดสอบพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ และกำหนดแผนฯ ให้มีความละเอียดมากกว่าในปัจจุบันด้วย

รายงานข่าวจาก ขสมก. ระบุว่า สำหรับแผนฟื้นฟู ขสมก. ฉบับปรับปรุงนี้ มี 5 เป้าหมายการดำเนินการ ประกอบด้วย 1.เพื่อเป็นการลดค่าครองชีพให้กับประชาชน ด้วยการจัดเก็บค่าโดยสาร 30 บาท/คน/วัน (ไม่จำกัดจำนวนเที่ยว) และจะมีการออกบัตรอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเติมเงินปกติ 30 บาท/คน/วัน บัตรผู้สูงอายุ 15 บาท/คน/วัน (ลด 50%) บัตรรายเที่ยว 15 บาท/เที่ยว บัตรรายเดือน (นักเรียน นักศึกษา 630 บาท/เดือน 21 บาท/วัน) บุคคลทั่วไป 720 บาท/เดือน 24 บาท/วัน 2.เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด โดยแผนฟื้นฟู ขสมก. ในครั้งนี้ จะมีเส้นทางเดินรถที่ไม่ทับซ้อนกัน รวม 162 เส้นทาง แบ่งเป็น เส้นทางของ ขสมก. จำนวน 108 เส้นทาง และเส้นทางของเอกชน จำนวน 54 เส้นทาง มีการจัดการโดยสารจะมีการเช่ารถ EV ปรับอากาศ จำนวน 2,511 คันโดยจ่ายค่าเช่าตามกิโลเมตร โดยนำมาวิ่งให้บริการ 108 เส้นทางของ ขสมก. และจะจ้างเอกชนเดินรถ 1,500 คัน โดยจ่ายค่าเช่าตามกิโลเมตรบริการใน 54 เส้นทางของเอกชน 3.เพื่อลดมลภาวะและส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย โดยการใช้รถ NGV และรถ EV ที่ประกอบในประเทศไทย มีสัดส่วนของมูลค่าวัสดุอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศไทย ไม่น้อยกว่า 50% ของมูลค่าวัสดุอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศไทยทั้งหมด และเป็นรถขนานดำที่เป็น UNIVERSAL DESIGN และเป็น

มิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4. เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดทุนของ ขสมก. อย่างยั่งยืน โดยแผนฟื้นฟู ขสมก. ฉบับดังกล่าวนั้นมีเป้าหมายจะมีกำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาฯ (EBITDA) เป็นบวกในปี 2572 (จากการดำเนินงาน) ปัจจุบันขณะที่สัดส่วนของรถ : พนักงานนั้น จากเดิมรถ 1 คัน ใช้พนักงาน 4.65 คน ลดลงเป็นรถ 1 คัน ใช้พนักงาน 2.75 คน และ 5. เพื่อไม่เป็นภาระต่อภาครัฐ