

# ขสมก.ไขปัญหาขาดทุนออมตะ วอนรัฐอุม/จัดระบบบัญชีใหม่

ยรรยง คุโรวาท ไขปัญหาขาดทุนขสมก.กว่า 2,900 ล้านบาท จัดระบบบัญชีใหม่ แยกบัญชีพาณิชย์ และบัญชีบริการสังคม ประเดิมงานแรกเสนอรัฐบาลให้คลังค่าประกันพันธบัตรเกือบ 2,000 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าเช่าซ่อมบำรุงแก่ 7 เอกชนรายใหญ่ ขณะเดียวกันเตรียมเปลี่ยนรถใหม่งวดแรก 500 คัน พร้อมกับทบทวนการเดินรถในโครงการ "แอร์พอร์ตบัส"

นายยรรยง คุโรวาท ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ถึงการแก้ไขปัญหาขาดทุนของขสมก.ว่า จากปัญหาด้านทุนการเดินรถที่สูงมากไม่ว่าจะเป็นเงินเดือนพนักงาน หรือค่าน้ำมัน ดังนั้นตนจะพยายามลดการขาดทุนไม่ให้มากไปกว่าที่เป็นอยู่ โดยการหารายได้ให้เพิ่มมากขึ้นด้วยการไม่ให้รถจอดอยู่ที่อู่มาก การเดินรถจะต้องเข้ากว่าเดิมในขณะเดียวกันก็ไม่ให้รถเข้าอู่เร็วจนเกินไป นอกจากนี้จะเปลี่ยนรถครีมน้ำเงินเป็นครีมแดง หรือเพิ่มรถปรับอากาศให้มากขึ้น งวดแรกประมาณ 500-600 คัน

อย่างไรก็ตามมาตรการที่จะเร่งดำเนินการก่อน คือการเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้กระทรวงการคลังค่าประกันพันธบัตรที่จะออกจำนวน 1,936 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าเช่าซ่อมแก่บริษัทเอกชน 7 แห่ง ซึ่งค้างชำระตั้งแต่ปี 2538 ประกอบด้วย 1. บ.อโตะเทคนิค จก. 2. บ.เบอร์ลีย์คเกอร์ จก. 3. บ.มอเตอร์ แอนด์ ลีซิ่ง จก. 4. บ.เอ็ม เอ็ม ซี ลีทอผล จก. 5. บ.ไทย-อีโน้ มอเตอร์ เซลส์ จก. 6. บ.โนวาเทค จก. และ 7. บ.ธนบุรีประกอบรถยนต์ จก. โดยบริษัทข้างต้นได้คิดดอกเบี้ยประมาณ 14% หากให้มีการออกพันธบัตรหรือให้ธนาคารออมสินหรือธนาคารกรุงไทยปล่อยกู้ตามจำนวนดังกล่าว จะสามารถช่วยลดดอกเบี้ยได้ 1-2%

ในกรณีที่รัฐบาลอนุมัติการออกพันธบัตรดังกล่าวจะช่วยลดหนี้ของเดือนพฤศจิกายน 2538-เดือนพฤศจิกายน 2539 ได้ 1,936 ล้านบาท สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2539 ประเมินว่าจะมีผลขาดทุนประมาณ 2,900 ล้านบาท ซึ่งผลการขาดทุนดังกล่าวมาจากรายรับ 6,125 ล้านบาท รายจ่าย 6,371 ล้านบาท

ดอกเบี้ย 1,339 ล้านบาท ค่าเสื่อม 669 ล้านบาท ส่วนเงินอุดหนุนประมาณ 334 ล้านบาท

ผู้อำนวยการขสมก. เปิดเผยเพิ่มเติมถึงมาตรการแก้ปัญหาดขาดทุนต่อไปว่า ขสมก.คงต้องมีการทำระบบบัญชีใหม่ โดยแยกเป็นบัญชีเพื่อการพาณิชย์ และบัญชีบริการสังคม (พีเอสโอ) โดยขณะนี้ได้มอบหมายให้บริษัทสุธี แอนด์ พิกมาร์วิค จำกัด ทำการศึกษาอยู่ใช้เวลาศึกษาประมาณ 4-5 เดือน ซึ่งการแยกบัญชีจะทำให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับการดำเนินงานว่ารัฐบาลจะให้ความช่วยเหลือในส่วนของการบริการสังคมอย่างไร นอกจากนี้อาจจะให้เอกชนมาลงทุนในเส้นทางที่มีรายได้ดี ส่วนขสมก.จะให้บริการสังคม ซึ่งรัฐจะต้องจัดสรรบุดทุน

อีกมาตรการหนึ่งที่จะช่วยลดต้นทุนคือการนำระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติมาใช้แทนพนักงานเก็บค่าโดยสาร คาดว่าในปี 2540 จะทดลองใช้ทั้งในรถเก่าและรถใหม่ในบางเส้นทาง โดยรถแต่ละประเภทก็จะมีระบบแตกต่างกันด้วย เพราะกลุ่มบุคคลที่ใช้บริการแตกต่างกัน ขณะนี้มีอยู่หลายบริษัทเข้ามาติดต่อเพื่อสาธิตระบบ เริ่มต้นคาดว่าจะใช้ประมาณ 100-200 คัน นอกจากนี้จะมีการทบทวนการให้บริการของโครงการแอร์พอร์ตบัสหรือการเดินรถระหว่างสนามบิน ที่ปัจจุบันมีวิ่งอยู่ 3 สาย คือ A, A2, A3 รวมจำนวน 24 คัน ซึ่งการดำเนินโครงการดังกล่าวยังไม่คุ้มทุน แม้จะเป็นความตั้งใจที่จะให้มีรถบริการจากสนามบินเหมือนในต่างประเทศก็ตาม เนื่องจากรถแต่ละคันสามารถทำรายได้เพียง 3,000 บาท/คัน/วัน ในขณะที่ต้นทุนดำเนินการสูงถึง 5,300 บาท/คัน/วัน เมื่อเปรียบเทียบกับรถปรับอากาศอื่นที่ทำรายได้ถึง 6,000 บาท/คัน/วัน ทำให้ขสมก.ขาดรายได้ถึงวันละ 3,000 บาท/คัน

ดังนั้นโครงการแอร์พอร์ตบัสจะต้องเร่งปรับปรุงโดยขสมก.อาจจะจัดหารถที่มีขนาดเล็กพอ ๆกับไมโครบัสมาให้บริการแทน โดยอาจจะเช่าจากบริษัทเอกชนเป็นรายวัน และรับซ่อมเองก็ได้ ทั้งนี้เนื่องจากผู้โดยสารที่ใช้บริการมีเพียง 46 คน/คัน/วันเท่านั้น และเพื่อลดต้นทุนอาจจะใช้ระบบการเก็บเงินอัตโนมัติแทนพนักงานเก็บค่าโดยสาร นอกจากนี้จะต้องจัดเวลาเดินรถให้ใกล้เคียงกับเวลา

เข้าออกของเครื่องบิน เพราะที่ผ่านมาแอร์พอร์ตบัสจะออกทุก 15 นาที หรือ 30 นาที ดังนั้นผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มักจะเป็นพนักงานของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) การบินไทย พนักงานของสายการบินต่างๆ และเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น

นายยรรยงยังเปิดเผยถึงทิศทางการให้บริการรถประจำทางภายหลังมีระบบรถไฟฟ้าในปี 2545 ว่ารถไฟฟ้าจะให้บริการในเส้นทางหลัก ส่วนรถประจำทางของขสมก.จะให้บริการในเส้นทางรอง โดยขสมก.จะต้องเปลี่ยนแปลงการเดินรถใหม่หมด กล่าวคือ จะจัดรถในลักษณะส่งคนจากบ้านขึ้นรถไฟฟ้า รับคนจากรถไฟฟ้าส่งกลับบ้าน ขณะนี้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(สจร.) กำลังศึกษาในเรื่องแนวเส้นทาง และการใช้ตัวร่วมของทุกระบบร่วมกัน คาดว่าจะมีผลสรุปในเร็ว ๆ นี้

ส่วนการให้บริการรถไมโครบัสนั้นล่าสุดกรม.ได้มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2539 ให้โอนการขออนุญาตการเดินรถไปขึ้นกับกรมการขนส่งทางบกโดยตรง จากเดิมที่ผ่าน ขสมก. ทั้งนี้เพื่อความคล่องในการดำเนินงานสำหรับใบอนุญาตการเดินรถใน 20 เส้นทางแรกของบริษัทไมโครบัสซึ่งจะหมดอายุลงในปี 2543 นั้นเมื่อหมดอายุก็สามารถยื่นต่อได้ที่กรมการขนส่งทางบก ในขณะที่สัญญาสัมปทานเดินรถก็จะหมดอายุในปี 2545 และเรื่องการโอนขสมก.เข้าไปอยู่ในสังกัดกรุงเทพมหานคร ขณะนี้มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์กำลังศึกษาถึงความเป็นไปได้อยู่