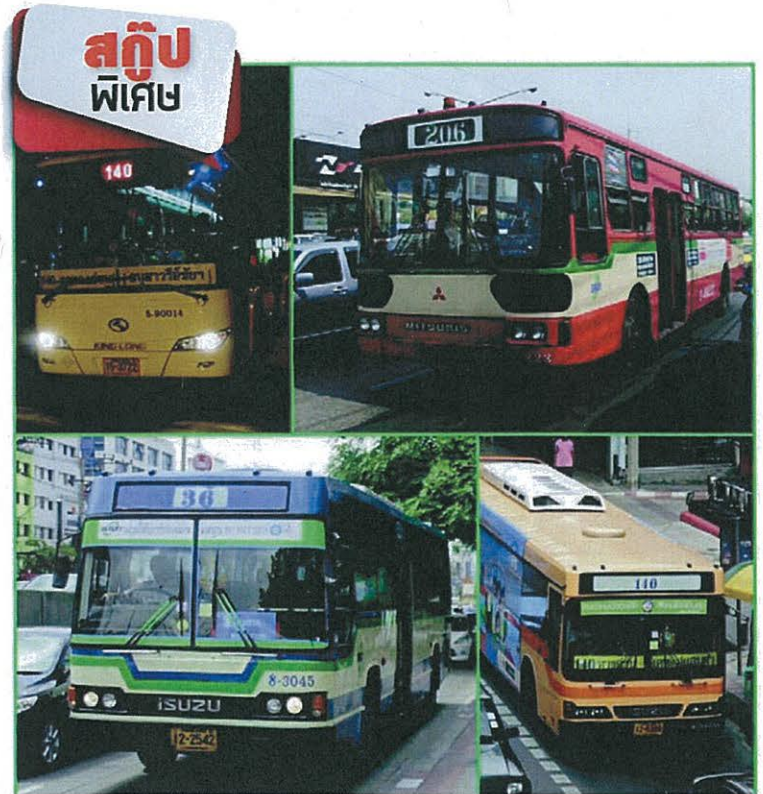
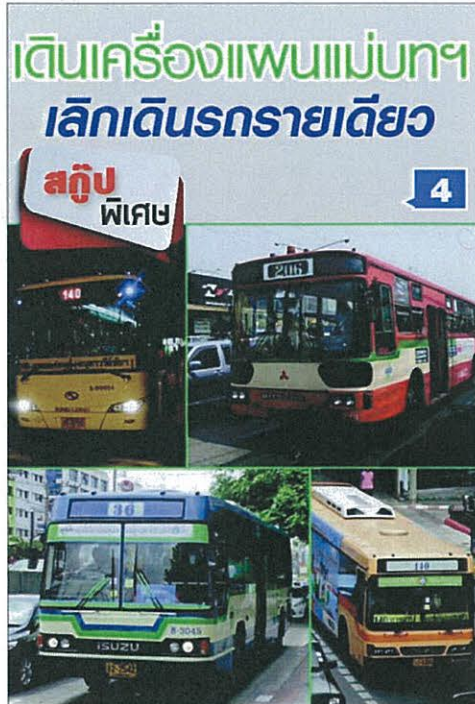


<p>ทรานสปอร์ตเจอร์นัล</p> <p>Transport Journal</p> <p>Circulation: 50,000</p> <p>Ad Rate: 1,250</p>	<p>Section: First Section/คมนาคม</p>		
	<p>วันที่: เสาร์ 1 - เสาร์ 15 ตุลาคม 2559</p>	<p>หน้า: 1 (ล่างซ้าย), 4</p>	
	<p>ปีที่: 19 ฉบับที่: 814</p>	<p>Col.Inch: 111 Ad Value: 138,750</p>	<p>PRValue (x3): 416,250</p>
	<p>หัวข้อข่าว: สกู๊ปพิเศษ: เดินเครื่องแผนแม่บทรถโดยสาร อนุเมตติ ขสมก. เลิกเดินรถรายเดียว</p>	<p>ศิลปิน: ลีลี</p>	



เดินเครื่องแผนแม่บทรถโดยสาร อนุเมตติ ขสมก. เลิกเดินรถรายเดียว

กรมการขนส่งทางบก หรือ ขบ. ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง หรือ สจล. จัดการสัมมนาครั้งที่ 2 ในหัวข้อ “โครงการศึกษาแผนแม่บทพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” ขึ้นเพื่อหาแนวทางแก้ปัญหา และปรับปรุงระบบรถโดยสารประจำทางๆ เพื่อบริการประชาชน

ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัย ด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย หรือ TDRi กล่าวถึงโครงการศึกษาแผนแม่บทพัฒนาระบบรถโดยสาร

ประจำทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลว่า สำหรับสถานการณ์ปัจจุบันของระบบรถโดยสารประจำทางนั้น จำนวนรถที่ให้บริการลดลง 2.4% ต่อปี จากการเพิ่มขึ้นของรถตู้และรถนอก

ระบบ รวมถึงรถร่วมเอกชนมีสัดส่วน 80% ของทั้งหมด แต่จำนวนผู้โดยสารต่อวันลดลง ทั้งนี้ ขสมก. จึงให้บริการ 114 เส้นทาง มีรถจำนวน 3,210 คัน และเอกชนร่วมวิ่ง ให้บริการ 126 เส้นทาง

ทรานสปอร์ต เจอร์นัล

Transport Journal
Circulation: 50,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/คมนาคม

วันที่: เสาร์ 1 - เสาร์ 15 ตุลาคม 2559

ปีที่: 19

ฉบับที่: 814

Col.Inch: 111

Ad Value: 138,750

หน้า: 1 (ล่างซ้าย), 4

PRValue (x3): 416,250

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: สถิติพิเศษ: เดินเครื่องแผนแม่บทรถโดยสาร อนุมัติ ชสมก.เล็กเดินรถรายเดียว

มีรถจำนวน 4,379 คัน

ดร.สุเมธ กล่าวถึงปัญหาของ ชสมก. ว่า ในส่วนของปัญหาด้านการเงิน มีการขาดทุนสะสมต่อเนื่อง โดยสูงถึง 96,041 ล้านบาท ในปี 2557 มีรายได้ทรงตัว แต่ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น รวมถึงต้นทุนด้านบุคลากรสูงขึ้น ทั้งๆ ที่จำนวนบุคลากรลดลง ขณะที่ปัญหาด้านการบริหารจัดการของ ชสมก. โดยการใช้ประโยชน์จากแรงงานยังขาดประสิทธิภาพในด้านต้นทุนบุคลากรและจำนวนรถที่ให้บริการลดลง เพราะขาดแคลนพนักงานขับรถ และสภาพการจราจร ขณะเดียวกันปัญหาด้านการกำกับดูแล ยังไม่มีประสิทธิผลทั้งด้านเศรษฐกิจและความปลอดภัย และผู้ประกอบการหลายรายค้างชำระค่าส่วนแบ่งรายได้

ในส่วนปัญหารถร่วมบริการเอกชน โดยโครงสร้างการประกอบการที่ทำให้ระบบคุณภาพเกิดขึ้นยาก มีภาระต้นทุนตามความรับผิดชอบเรียงจากมากไปน้อย และการกำกับผู้ประกอบการที่ไม่ได้เดินรถเองทำได้ยาก เนื่องจาก

เจ้าของสัญญาาร่วมไม่ได้มีส่วนในการรับผิดชอบคุณภาพรถและคนขับ อีกทั้งยังขาดการวิเคราะห์จำนวนผู้ประกอบการที่เหมาะสม และขาดระบบกำกับติดตาม การเดินรถในแต่ละเส้นทาง รวมถึงประเมินผลอยู่ตลอดเวลา

✓ ขณะที่ ผศ.นัฐพร นวกิจรังสรรค์ อาจารย์ประจำสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง หรือ สจล. กล่าวถึงมาตรฐานและคุณภาพในการบริการรถโดยสารประจำทาง รวมถึงการหาข้อมูลจากการสำรวจและแบบสอบถามว่า ผลการวิเคราะห์ความสำคัญปัจจัยย่อยของคุณภาพการบริการของรถโดยสารสาธารณะนั้น พบ

ว่า ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับกับคุณภาพการให้บริการ 5.11% ในส่วนราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับระยะทางให้บริการ 5.09%

ด้านพนักงานมีจิตใจการบริการ และมีความกระตือรือร้นในการบริการลูกค้า 4.84% ขณะที่พนักงานรู้เส้นทางในการเดินทาง สามารถตอบคำถามของผู้โดยสารได้ 4.81% และการแต่งกายของพนักงานมีความสุภาพเรียบร้อย 4.81% ซึ่งจากผลการสำรวจสะท้อนให้เห็นว่าราคาของรถโดยสารสาธารณะเป็นปัจจัยสำคัญของการเลือกใช้บริการ จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดราคาให้มีความเหมาะสมทั้งด้านระยะทาง และคุณภาพในการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ

นอกจากนี้ต่อประเด็นดังกล่าว นาย ออมสิน ชีวะพฤษช์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ล่าสุด ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี หรือ ครม. มีมติเห็นชอบเห็นชอบให้ยกเลิกมติ ครม. เดิมเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2526 ซึ่งระบุให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ชสมก. เป็นผู้ประกอบการเดินรถเพียงรายเดียว และรถร่วมฯเอกชนจะต้องทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับ ชสมก.

โดยหลังจากนี้ จะเข้าสู่กระบวนการปรับแก้กฎหมายเพื่อมารองรับการดำเนินงาน ซึ่งก็จะมีในส่วนของแก้ไข พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และแก้ไขกฎกระทรวงดำเนินงาน พร้อมกันนี้ ให้กรมการขนส่งทางบกไปพิจารณาทบทวนตามความเห็นของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ หรือ กพร.ในการจัดตั้งหน่วยงานใหม่และการปรับปรุงโครงสร้างของกรมการขนส่งทางบกเพื่อมารองรับการดำเนินงาน ซึ่งคาดว่าจะการปรับปรุงข้อกฎหมายต่างๆ จะแล้วเสร็จใน

ช่วงกลางปี 2560

สำหรับผู้ประกอบการรถร่วมเอกชน หากครบอายุสัญญาสัมปทานในระยะเวลา 7 ปีแล้ว หรือผู้ที่ยังอยู่ในสัญญานั้นทางกระทรวงคมนาคมจะพิจารณาหามาตรการเร่งด่วนในการออกกฎบังคับสัญญาที่มีอยู่ให้สิ้นสุดภายในปี 2561 เพื่อให้สอดคล้องกับแผนปฏิรูประบบรถโดยสาร ส่วนผู้ที่หมดอายุสัญญาสัมปทานเส้นทางจะต้องทำการขอใบอนุญาตเส้นทางเดินรถและการกำกับดูแลกับทางกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น

ด้านนายสนธิ พรหมวงษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก หรือ ขบ.กล่าวว่า กรมขนส่งฯจะเสนอแผนปฏิรูประบบรถโดยสารเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีรับทราบได้ในสัปดาห์แรกของเดือนตุลาคมนี้ ซึ่งแผนปฏิรูปฯ ดังกล่าวได้กำหนดแนวทางปรับปรุงเส้นทางเดินรถใหม่ทั้งระบบจำนวน 250-260 เส้นทาง จากเดิมที่มีอยู่ 225 เส้นทาง ซึ่งจะทำให้เส้นทางเดินรถครอบคลุมมากขึ้นแก้ปัญหาเส้นทางทับ

ทั้งนี้ ในกระบวนการปฏิรูปเส้นทางเดินรถ ทาง ขสมก.ก็ไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการคัดเลือกเส้นทางโดยสามารถใช้สิทธิในการเลือกเส้นทางก่อน อีกทั้งการปรับเปลี่ยนในครั้งนี้อย่างเปิดโอกาสให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถเข้ามาประกอบกิจการเดินรถสาธารณะได้เช่นเดียวกับ ชสมก. และรถร่วมฯ เอกชน ๓