

ฐานเศรษฐกิจ

Thansettakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,250

Section: อสังหาฯ/-

วันที่: อาทิตย์ 22 - พุธ 25 มกราคม 2560

ปีที่: 37

ฉบับที่: 3229

หน้า: 34(กลาง)

Col.Inch: 55.02

Ad Value: 68,775

PRValue (x3): 206,325

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: บทความ: แผนปฏิรูปรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

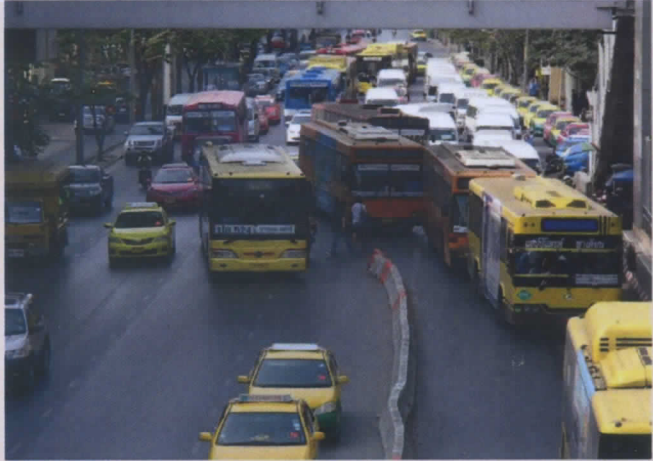
บทความ

■ รศ.เอกชัย สุมาลี ผู้อำนวยการ ศูนย์วิจัย Amart City Research Center สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ด

คณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 ได้มีมติรับทราบแผนปฏิรูปรถโดยสารประจำทางหมวด 1 และ

พร้อมและพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ 4) การพัฒนาการกำกับดูแลให้มีประสิทธิภาพ และ 5) การจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนแนวทางแผน



แผนปฏิรูปรถโดยสารประจำทาง ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

หมวด 4 และการปฏิรูปเส้นทางบริการซึ่งเป็นการดำเนินการต่อเนื่องมาจากการมีมติในช่วงปลายปีที่ผ่านมาของคณะรัฐมนตรี (ครม.) ที่ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้รับใบอนุญาตประกอบการแต่เพียงผู้เดียว

ประเด็นสำคัญหลักของแผนปฏิรูปประกอบไปด้วย 1) การปรับเปลี่ยนระบบการจัดสรรเส้นทางเดินรถ 2) การจัดตั้งองค์กรเพื่อกำกับดูแลการบริหารจัดการการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3) การเตรียมความ

แม่บทพัฒนาระบบโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ในอดีตหรือในการปฏิบัติที่ผ่านมาถึงแม้ทางกฎหมายโดยกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้กำกับดูแลการให้บริการรถเมล์ แต่ในทางปฏิบัติเนื่องจาก ขสมก. เป็นผู้ออกสัญญาการเดินรถร่วมบริการให้กับผู้ประกอบการ ดังนั้น ขสมก. จึงเป็นผู้ให้บริการ และผู้กำกับดูแลพร้อมๆ กัน ภายใต้โครงสร้างใหม่ ขสมก. จะมีบทบาทคงเหลือเพียงแต่การเป็นผู้ให้บริการ เช่นเดียวกับการบินไทยที่มีหน้าที่ให้บริการแต่ไม่ต้องมาคอยกำกับดูแลสายการบินอื่นๆ

ในเส้นทางในประเทศ กรมการขนส่งทางบกจะมีหน้าที่และจำเป็นต้องคอยวางแผนโครงข่าย ตรวจสอบการให้บริการ และการดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบการ และใบอนุญาตการให้บริการบนเส้นทางต่างๆ ถือว่ามีอำนาจโดยเบ็ดเสร็จในการกำกับดูแลทั้งในเชิงมาตรฐานการให้บริการ โครงข่ายการให้บริการ และโครงสร้างอุตสาหกรรม ขสมก. ก็ถือเป็นหนึ่งในผู้ประกอบการภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก

ประเด็นที่เกี่ยวข้องกันในเรื่ององค์กรเพื่อกำกับดูแลคือในระยะ

ถัดไปอาจมีความจำเป็นต้องตั้งหน่วยงานเฉพาะขึ้นมาโดยมีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานท้องถิ่น (กทม. และปริมณฑล) และหน่วยงานกลาง (กรมการขนส่งทางบก) เพื่อดำเนินการกำกับดูแล และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในการให้บริการรถประจำทาง ในปัจจุบัน กทม. และปริมณฑล เป็นผู้ดูแลป้ายรถเมล์ และพนักงานขับรถ หากจะยกระดับการให้บริการรถเมล์ต้องปรับปรุงทั้ง 2 ส่วนจึงต้องมีโครงสร้างที่รองรับ

ในส่วนของโครงข่ายนั้น กลไกหลักที่สำคัญกว่าเส้นทางที่ได้ถูกกำหนดใหม่คือ กลไกในการ

ปรับปรุงโครงข่ายอย่างยืดหยุ่น เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในการเดินทาง และการปรับเปลี่ยนสภาพของเมือง โครงข่ายหรือเส้นทางรถเมล์ในปัจจุบันมีลักษณะที่ไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา

ยกตัวอย่างกรณีรถไฟฟ้าสายสีต่างๆที่เริ่มทยอยเปิดให้บริการจะเห็นว่าการปรับเปลี่ยนเส้นทางให้บริการให้สอดคล้องกับการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าไม่เกิดขึ้นอย่างทันที่ทันที่ ในแผนการปฏิรูปรถเมล์ได้มีการระบุความจำเป็น และกระบวนการในการปรับเปลี่ยนเส้นทางให้บริการอย่างทันที่ และสอดคล้องกับระดับการเดินทาง เพื่อสร้างโครงสร้างอุตสาหกรรมที่ผู้ประกอบการรถเมล์สามารถมีรายได้ตามระดับที่เหมาะสม มีฉะนั้นแล้วจะเกิดปัญหาที่เหมือนในปัจจุบันที่ผู้ประกอบการหลายรายประสบปัญหาขาดทุนจากการให้บริการ และต้องหันมาพึ่งการลดต้นทุนการให้บริการ หรือกระจายความเสี่ยงในรูปแบบต่างๆ เช่น โอนถ่ายความเสี่ยงไปยังผู้ขับในรูปแบบต่างๆ และไม่ได้มีการบริหารการให้บริการในรูปแบบองค์กรจริงๆ ■