

ศคค. 5037
14 กค. 51

ดวค 4/211
วันที่ 14 กค 51
พลา 15.๐๐



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โทร. 0-2 282-9160

ที่ นร 1115/2961 วันที่ 11 กรกฎาคม 2551

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ 4/2551
เรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ 15 ก.ค. 2551

(ประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน)

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ 4/2551 เมื่อวันศุกร์ที่ 11 กรกฎาคม 2551 เวลา 9.30 น. ณ ห้องประชุมสีเขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล โดยมี นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน โดยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาในรายละเอียดนั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ขอรายงานสรุปผลการประชุม ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 วันที่ 2 มิถุนายน 2551 คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแผนการปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ของ ขสมก. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และมีมติเห็นชอบในหลักการให้ ขสมก. ดำเนินการตามแผนการปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้นำความเห็นของที่ประชุมตามข้อ 5 ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการ และให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป ดังนี้

1.1.1 ปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้ครอบคลุมทุกเส้นทาง และยกระดับคุณภาพการบริการและความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งแก้ไขปัญหาคาแพงจากราคาลังงาน โดยให้ ขสมก. ดำเนินการเช่ารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ จำนวนประมาณ 6,000 คัน และให้ ขสมก. ขายรถโดยสารเก่าจำนวน 3,535 คัน และนำเงินที่ได้มาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน

1.1.2 ปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร โดยนำบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) มาใช้ในการให้บริการ ให้สามารถติดตามตรวจสอบและลดความรวดเร็ว และจัดให้มีบัตรโดยสารราคาพิเศษ และส่วนลดสำหรับนักเรียน คนชรา และผู้พิการ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายการเดินทางของประชาชนที่มีรายได้น้อย

1.1.3 ปรับปรุงการจัดการด้านบุคลากร โดยดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ในวงเงินไม่เกิน 6,200 ล้านบาท เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรในระยะยาว

- 1.1.4 ปรับปรุงระบบตรวจสอบและปฏิบัติการเดินรถ รวมทั้งระบบโทรศัพท์วงจรปิด และศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศ เพื่อให้การบริหารจัดการเดินรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- 1.1.5 มอบหมายให้กระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณ รับไปพิจารณาเกี่ยวกับการผ่อนปรนภาระดอกเบี้ย การสนับสนุนเงินทุนหมุนเวียน และการสนับสนุนการปรับโครงสร้างหนี้ของพนักงาน ขสมก. และพิจารณาแนวทางการสนับสนุนงบประมาณสำหรับโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด และนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
- 1.2 **วันที่ 17 มิถุนายน 2551** กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอเรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริหารของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก.ต่อคณะรัฐมนตรีโดยคณะรัฐมนตรีเห็นว่าก่อนที่จะได้มีการพิจารณาในเรื่องดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมนำเรื่องนี้พร้อมรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งขั้นตอนการดำเนินการประกวดราคาที่โปร่งใสและตรวจสอบได้ เสนอคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชนเพื่อพิจารณา โดยให้นำความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณ เป็นต้น ไปประกอบการพิจารณาด้วยแล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีประเด็นความเห็นโดยสรุป ดังนี้
 - 1.2.1 การปรับปรุงเส้นทางการให้บริการ และการประมาณการปริมาณผู้โดยสาร
 - 1.2.2 การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่จะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน เพื่อลดผลกระทบจากสถานการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบัน
 - 1.2.3 ประเมินการรายได้ รายจ่ายและผลประโยชน์ที่ชัดเจนจากการดำเนินการตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริหารของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก.
 - 1.2.4 คุณภาพและมาตรฐานของรถโดยสารและการให้บริการ
 - 1.2.5 ขั้นตอนการดำเนินการประกวดราคาที่โปร่งใสและตรวจสอบได้

(เอกสารแนบ 1)

- 1.3 **วันที่ 11 กรกฎาคม 2551** กระทรวงคมนาคมได้เสนอแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริหารของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. และรายละเอียดต่างๆตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ให้คณะกรรมการฯ พิจารณา

2. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

- 2.1 **สรุปสาระสำคัญของแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริหารของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก.**

2.1.1 วัตถุประสงค์

เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายเดินทางของประชาชนโดยมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรมและเหมาะสม และยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งมวลชนทั้งในด้านความสะดวก และความปลอดภัยให้แก่ประชาชน รวมทั้งแก้ไขปัญหาการขาดทุนของ ขสมก. โดยลดต้นทุนค่าเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายบุคลากร รวมทั้งปรับปรุงการบริหารจัดการ และโครงสร้างองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีโอกาสเลี้ยงตัวเองได้โดยไม่เป็นภาระต่อรัฐในระยะยาว

2.1.2 เป้าหมาย

- 2.1.2.1 ลดค่าเชื้อเพลิงจากการใช้น้ำมันดีเซลเป็นก๊าซธรรมชาติไม่น้อยกว่า 50%
- 2.1.2.2 ใช้ระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย
- 2.1.2.3 ลดสัดส่วนพนักงานต่อรถ 1 คัน จากปัจจุบัน 5 คน : 1 คัน เป็น 2.4 คน : 1 คัน
- 2.1.2.4 ขสมก. เริ่มมีกำไรจากการให้บริการตั้งแต่ปี 2553
- 2.1.3 ดำเนินโครงการเช่ารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ จำนวน 6,000 คัน โดยผู้ให้เช่ามีภาระที่ต้องดำเนินการ ดังนี้
 - 2.1.3.1 มีระบบบำรุงรักษา และประกันภัย รวมทั้งติดตั้งระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) บนรถโดยสารและที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารและป้องกันการรั่วไหล
 - 2.1.3.2 ติดตั้งระบบตรวจสอบและปฏิบัติการเดินรถ (GPS + GPRS) และ CCTV บนรถโดยสาร และที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
 - 2.1.3.3 จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ
 - 2.1.3.4 จัดหาจุดจอดรถโดยสาร (16 แห่ง) ประกอบด้วย ลานจอดรถ โรงซ่อมสถานที่ทำการสำหรับพนักงาน ขสมก. ที่ปฏิบัติงานที่จุดจอด สถานีจ่ายก๊าซ NGV และสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน

2.2 ข้อเสนอเพื่อพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

- 2.2.1 เห็นชอบให้ ขสมก. จัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติด้วยวิธีการเช่าจำนวน 6,000 คัน ระบบจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารด้วยบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ระบบตรวจสอบติดตาม และศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศ วงเงิน 111,690 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ 10 ปี
- 2.2.2 เห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด วงเงินไม่เกิน 6,200 ล้านบาท โดยการขอแปรญัตติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 แต่หากไม่สามารถขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ได้ เห็นควรให้ ขสมก. กู้เงินเพื่อดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาแหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ของการกู้เงิน ตลอดจนให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ โดยรัฐเป็นผู้รับภาระชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยดังกล่าว และให้สำนักงานงบประมาณตั้งงบประมาณเพื่อชำระหนี้เงินกู้และดอกเบี้ยดังกล่าว
- 2.2.3 เห็นชอบให้รัฐบาลให้เงินยืมโดยไม่มีดอกเบี้ยแก่ ขสมก. เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนจำนวน 3,500 ล้านบาท และ ขสมก. จะชำระคืนปีละ 500 ล้านบาท ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553-2559 โดยให้ ขสมก. ดำเนินการขอตั้งงบประมาณเพื่อเป็นเงินยืม โดยหากสำนักงานงบประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ได้ เห็นควรให้ ขสมก. กู้เงินเพื่อเป็นเงินทุน

หมุนเวียนดำเนินการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาแหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ของการกู้เงินตลอดจนให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ โดยรัฐเป็นผู้รับภาระชำระดอกเบี้ยดังกล่าว และให้สำนักงานประมาณตั่งงบประมาณเพื่อชำระหนี้ดอกเบี้ยดังกล่าว

- 2.2.4 เห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินการปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารให้ครอบคลุมทุกเส้นทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งปรับปรุงคุณภาพการให้บริการแก่ประชาชน
- 2.2.5 อนุมัติให้ ขสมก. ขยายรถโดยสารเก่าจำนวน 3,535 คัน ประกอบด้วยรถโดยสารปรับอากาศจำนวน 1,861 คัน และรถโดยสารธรรมดาจำนวน 1,674 คัน และให้นำเงินรายได้มาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน
- 2.2.6 อนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพบรรจุพนักงานใหม่ ไม่เกินกรอบอัตรากำลังโครงสร้างใหม่
- 2.2.7 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังประสานกับธนาคารของรัฐในการปรับโครงสร้างหนี้ของพนักงาน ขสมก. ที่มีหนี้สินกับสหกรณ์ออมทรัพย์ วงเงิน 2,000 ล้านบาท
- 2.2.8 เห็นชอบให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อเป็นค่าชำระหนี้ค่าดอกเบี้ยรวมประมาณ 35,076 ล้านบาท ดังนี้
 - 2.2.8.1 หนี้ค่าดอกเบี้ยจากยอดเงินต้นตามสัญญา จำนวน 9,125 ล้านบาท
 - 2.2.8.2 ดอกเบี้ยจ่ายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต (ตั้งแต่พฤษภาคม 2552 ถึงกันยายน 2563) รวมประมาณ 25,951 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 1) ดอกเบี้ย จำนวนประมาณ 19,945 ล้านบาท (จากยอดหนี้ตามสัญญา จำนวน 49,023 ล้านบาท)
 - 2) ดอกเบี้ย จำนวนประมาณ 6,006 ล้านบาท (จากยอดหนี้น้ำมันพร้อมดอกเบี้ยและหนี้เหมาซ่อมพร้อมดอกเบี้ย จำนวน 9,099 ล้านบาท)

3. ประเด็นข้อชี้แจงของกระทรวงคมนาคมต่อความเห็นของหน่วยงานตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551

3.1 การปรับปรุงเส้นทางรถโดยสาร และการประมาณการปริมาณผู้โดยสาร

- 3.1.1 ขสมก. ได้ทำการปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารที่จะจัดหาใหม่ จำนวน 6,000 คัน ให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม 145 เส้นทาง ประกอบด้วย เส้นทางสายหลัก จำนวน 15 เส้นทาง เส้นทางวงแหวนชั้นใน จำนวน 2 เส้นทาง เส้นทางวงแหวนชั้นนอก จำนวน 4 เส้นทาง เส้นทางด่วน จำนวน 15 เส้นทาง และเส้นทางสายรอง จำนวน 109 เส้นทาง
- 3.1.2 การให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (6:00 – 9:00 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (15:30 – 20:30 น.) จะมีความถี่ในการให้บริการ 2 – 4 นาที/คัน
- 3.1.3 ขสมก. คาดว่าจะสามารถให้บริการผู้โดยสารได้ จำนวน 350 คน/คัน คิดเป็นจำนวนผู้โดยสารรวมประมาณ 2 ล้านคน/วัน โดยคาดว่าจะสามารถจูงใจให้ประชาชนที่ใช้รถโดยสารสาธารณะอื่น และรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้บริการ ขสมก. เพิ่มมากขึ้น

3.2 การกำหนดอัตราค่าโดยสาร

ขสมก. ได้จัดระบบการจัดเก็บค่าโดยสารใหม่เป็นการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) โดยกำหนดอัตราค่าโดยสารไว้ 7 ประเภท เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ดังนี้

ตารางค่าโดยสาร	ค่าโดยสาร	คิดเป็นค่าโดยสารรายวัน
1. ค่าโดยสารทั่วไป เที่ยวเดียวตลอดสาย	15 บาทตลอดสาย	
2. ค่าโดยสารทั่วไป รายวัน	30 บาท/วัน	30 บาท/วัน
3. ตัวโดยสารรายเดือน	900 บาท/เดือน	30 บาท/วัน
4. ตัวโดยสารลดราคารายเดือนสำหรับผู้มีรายได้น้อย (ประกันสังคม กบข. ผู้ลงทะเบียน ฯลฯ)	600 บาท/เดือน	20 บาท/วัน
5. ตัวโดยสารลดราคารายเดือน สำหรับนักเรียนสูงกว่า ม.3	600 บาท/เดือน	20 บาท/วัน
6. ตัวโดยสารลดราคารายเดือน สำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ	450 บาท/เดือน	15 บาท/วัน
7. ตัวโดยสารลดราคารายเดือน สำหรับนักเรียนตั้งแต่ ม.3 ลงมา	300 บาท/เดือน	100 บาท/วัน

3.3 ผลประกอบการของ ขสมก.

การดำเนินการตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริหารของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ในช่วงระหว่างปี 2552 – 2563 คาดว่า ขสมก. จะเริ่มมีกำไรสุทธิในปี 2553 จำนวน 695 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นเป็น 5,674 ล้านบาทในปี 2563

3.4 คุณภาพและมาตรฐานของรถโดยสารและการให้บริการ

- 3.4.1 การกำหนดคุณภาพและมาตรฐานของรถโดยสาร และระบบอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบ E- Ticket ระบบ GPS/GPRS และระบบ CCTV นั้น จะกำหนดคุณภาพและมาตรฐานที่เปิดเผย และเป็นมาตรฐานสากล เพื่อให้เกิดการแข่งขันในการจัดหารถโดยสาร และระบบที่เกี่ยวข้อง
- 3.4.2 การกำหนดเงื่อนไขการให้บริการของผู้ให้เช่ารถโดยสารนั้น ผู้ให้เช่ารถโดยสารจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหารถโดยสาร และระบบอื่นๆที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการบำรุงรักษารถโดยสาร โดยผู้ให้เช่าจะต้องมีรถโดยสารพร้อมที่จะให้ ขสมก. ใช้สำหรับบริการผู้โดยสารตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ
- 3.4.3 สำหรับ ขสมก. จะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาข้าราชการให้เพียงพอต่อการให้บริการ

3.5 ขั้นตอนการดำเนินการ

ขั้นตอนการจัดหารถโดยสารพร้อมระบบ E- Ticket ระบบ GPS/GPRS ระบบ CCTV และ อยู่จุดนั้น จะดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 โดยในขั้นตอนการดำเนินการ ขสมก. จะดำเนินการดังนี้

- 3.5.1 แต่งตั้งคณะกรรมการร่างกำหนดรายละเอียดของงานและเอกสารประกวดราคาจากผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ
- 3.5.2 คณะกรรมการกำหนดคุณลักษณะ ดำเนินการจัดทำข้อกำหนดคุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ และจัดทำข้อกำหนดคุณลักษณะรถโดยสาร อยู่จุดรถ ระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร และระบบควบคุมการเดินรถ
- 3.5.3 จัดทำขอบเขตการดำเนินการ (TOR) บรรจุไว้ใน Web Site เพื่อให้ผู้สนใจแสดงความคิดเห็นและปรับปรุงแก้ไข เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริหารของ ขสมก. พิจารณาให้ความเห็นชอบ
- 3.5.4 ดำเนินการเปิดประมูลทั่วไป เพื่อคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอที่และผ่านเกณฑ์ข้อเสนอทางเทคนิคที่กำหนดให้เป็นผู้มีสิทธิ์เสนอราคา
- 3.5.5 ดำเนินการประมูลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) โดยผู้เสนอราคาต่ำที่สุดจึงจะเป็นผู้ได้รับสัญญา

(เอกสารแนบ 2)

4. ความเห็นคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน

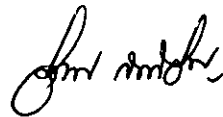
- 4.1 การปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และจำนวนผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นจาก 0.7 ล้านคน เป็น 2 ล้านคน ถือเป็นเงื่อนไขความสำเร็จของแผนการปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่ง ขสมก. จะต้องแข่งขันการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้โดยสารจากระบบอื่นเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้รถ ขสมก. เพิ่มขึ้นประมาณ 1.3 ล้านคน ดังนั้น ขสมก. จึงต้องดำเนินการกลยุทธ์ทางการตลาด การพัฒนาคุณภาพการให้บริการ ความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการ
- 4.2 การจัดการเช่าพร้อมวิ่ง ขสมก. ต้องให้ความสำคัญในข้อกำหนด เช่น ความพร้อมของรถโดยสารที่สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง มาตรฐานของรถโดยสารและการบำรุงรักษา ระบบ E-Ticket GPS GPRS CCTV ที่มีประสิทธิภาพ และการจัดหาเชื้อเพลิง (NGV) รวมทั้งมีระบบควบคุมและกำกับกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามสัญญาอย่างเคร่งครัดและมีบทปรับที่ชัดเจนเพื่อรักษาประโยชน์ของ ขสมก.
- 4.3 ขสมก. ต้องควบคุมค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามที่ประมาณการไว้ เพื่อให้สอดคล้องกับรายได้ที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะค่าเช่ารถโดยสารจะต้องไม่เกินกว่าที่ประมาณการไว้ ทั้งนี้ จะต้องดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและมีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม
- 4.4 เพื่อให้การดำเนินการตามแผนการปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประสบความสำเร็จ เห็นควรให้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2551 ดังนี้

- 4.4.1 ให้ ขสมก. ข่ายรถโดยสารเก่าจำนวน 3,535 คัน และนำเงินที่ได้มาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน
- 4.4.2 ให้กระทรวงการคลังจะพิจารณาแนวทางผ่อนปรนภาระดอกเบี้ย สนับสนุนเงินทุนหมุนเวียน และสนับสนุนการปรับโครงสร้างหนี้ของพนักงาน ขสมก.
- 4.4.3 สำนักงานประมาณจะพิจารณาแนวทางการสนับสนุนงบประมาณสำหรับโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ทั้งนี้ เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงแรงงานจัดทำโครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะของพนักงานที่เข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ให้มีทางเลือกในการประกอบอาชีพต่อไป
- 4.5 แม้ว่าแผนการปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจะได้พิจารณาลดความเสี่ยงทั้งในด้านราคาเชื้อเพลิง การบริหารจัดการเดินรถและการบริหารการเงินของ ขสมก. แล้ว แต่เนื่องจากเป็นแผนดำเนินการระยะยาว กระทรวงคมนาคมและ ขสมก. จึงควรจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง และมีการติดตามประเมินผล

5. มติคณะกรรมการฯ

เห็นชอบให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ ขสมก. ดำเนินการตามแผนการปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมและ ขสมก. นำความเห็นของคณะกรรมการฯ ตามข้อ 4 ไปประกอบการดำเนินการต่อไป

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดอนุมัติมติการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ 4/2551 ตามข้อ 5 และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง



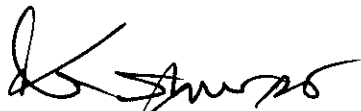
(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กรรมการและเลขานุการ

คณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน

- ๐๔๗
- ๑๕๗/๖๑๗๖/๑๖๗๗



(นายสมศักดิ์ สุนทรเวช)

นายกรัฐมนตรี

๑๕ กค. ๕๑