

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0804/ 147



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 3892
วันที่ 15 พ.ค. 2552 เวลา 1440

ด.อ. 1/230
รับที่ 15พค52
เวลา 15-256

15 พฤษภาคม 2552

เรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ..... 19 พ.ค. 2552

- อ้างถึง
1. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) 0805.2/92 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2551
 2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/9223 ลงวันที่ 23 มิถุนายน 2551
 3. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/5380 ลงวันที่ 11 กรกฎาคม 2551
 4. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/11191 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2551
 5. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/13350 ลงวันที่ 10 กันยายน 2551
 6. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/17843 ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2551

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ด่วนที่สุด ที่ ขสมก. 1104/2552 ลงวันที่ 30 เมษายน 2552
 2. แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
 3. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค(ปคร) 0805.2/92 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2551 เสนอแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ รายละเอียดปรากฏตามหนังสืออ้างถึง 1.

1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 เกี่ยวกับเรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ว่าก่อนที่จะได้มีการพิจารณาในเรื่องดังกล่าว ให้กระทรวงคมนาคมนำเรื่องนี้พร้อมรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งขั้นตอนการดำเนินการประกวดราคาต่อไปรงใสและตรวจสอบได้ เสนอคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางราง

/และ...

และระบบขนส่งมวลชนพิจารณา โดยให้นำความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณ เป็นต้น ไปประกอบการพิจารณาด้วย แล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 2.

1.3 กระทรวงคมนาคมมีหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/5380 ลงวันที่ 11 กรกฎาคม 2551 เสนอแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ของ ขสมก. ซึ่งได้มีการจัดทำรายละเอียดข้อมูลต่างๆ เพิ่มเติมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ให้คณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชนเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 3.

1.4 คณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชน ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2551 เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2551 มีมติเห็นชอบให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ ขสมก. ดำเนินการตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ คือ

1) เห็นชอบให้ ขสมก. จัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ ด้วยวิธีการเช่าจำนวน 6,000 คัน ระบบจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารด้วยบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ระบบตรวจสอบติดตาม และศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศ วงเงิน 111,690 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการ 10 ปี

2) เห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินโครงการเกื้อหนุนอายุก่อนกำหนด วงเงินไม่เกิน 6,200 ล้านบาท โดยการขอสนับสนุนจากภาครัฐ

3) เห็นชอบให้รัฐบาลให้เงินยืมโดยไม่มีดอกเบี้ยแก่ ขสมก. เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนจำนวน 3,500 ล้านบาท และ ขสมก. จะชำระคืนปีละ 500 ล้านบาท ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 - 2559

4) เห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินการปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารให้ครอบคลุมทุกเส้นทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งปรับปรุงคุณภาพการให้บริการแก่ประชาชน

5) อนุมัติให้ ขสมก. ขายรถโดยสารเก่าจำนวน 3,535 คัน ประกอบด้วย รถโดยสารปรับอากาศจำนวน 1,861 คัน และรถโดยสารธรรมดาจำนวน 1,674 คัน และให้นำเงินรายได้มาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน (เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2549 ให้ ขสมก. พิจารณารถโดยสารที่ถูกทดแทนแล้วไปใช้ประโยชน์ตามความเหมาะสม โดยไม่นำไปประมูลขายหรือนำไปใช้เป็นรถโดยสารสาธารณะอื่น)

6) อนุมัติให้ ขสมก. บรรจุนักงานใหม่ไม่เกินกรอบอัตรากำลังโครงสร้างใหม่ (เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2538 อนุมัติตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ มีความเห็นว่า ขสมก. เป็นองค์กรใหญ่ มีอัตรากำลังจำนวนมาก เพื่อไม่ให้เป็นการด้านงบประมาณ

/เห็นควร...

เห็นควรกำหนดมาตรการรองรับมิให้มีการเพิ่มอัตราค่าลงขึ้นอีก ทั้งนี้ หากมีพนักงานเกษียณอายุสมควรชะลอการบรรจุพนักงานใหม่ไว้ก่อน)

7) เห็นชอบให้กระทรวงการคลังประสานกับธนาคารเจ้าของรัฐในการปรับโครงสร้างหนี้ของพนักงาน ขสมก. ที่มีหนี้สินกับสหกรณ์ออมทรัพย์ วงเงิน 2,000 ล้านบาท

8) เห็นชอบให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อเป็นค่าชำระหนี้ค่าดอกเบี้ย รวมประมาณ 35,076 ล้านบาท

1.5 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2551 ว่าเพื่อให้การพิจารณาเกี่ยวกับแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งรวมถึงโครงการจัดการโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติด้วยวิธีการเช่า จำนวน 6,000 คัน เป็นไปด้วยความละเอียดรอบคอบและเหมาะสม จึงมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) เป็นประธานการประชุมระดับรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเรื่องนี้อีกครั้งหนึ่ง โดยให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นฝ่ายเลขานุการแล้วให้นำผลการพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 4.

1.6 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 เห็นชอบตามมติคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการระดับรัฐมนตรี เรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรีเสนอ และให้กระทรวงคมนาคม โดย ขสมก. พิจารณาดำเนินการต่อไปโดยรับความเห็นเพิ่มเติมของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการด้วย (ปรับลดการเช่ารถโดยสารปรับอากาศที่ใช้ก๊าซธรรมชาติจากจำนวน 6,000 คัน เหลือ จำนวน 4,000 คัน) รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 5.

1.7 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 เห็นชอบตามที่อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสันติ พร้อมพัฒน์) เสนอเพิ่มเติมว่า เพื่อให้โครงการเช่าและซ่อมแซมบำรุงรักษารถยนต์โดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิงของ ขสมก. สามารถดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปโดยไม่เกิดการหยุดชะงัก กระทรวงคมนาคมขอรับความเห็นและข้อเสนอแนะของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรีสนั่น ขจรประศาสน์) ในฐานะประธานคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรีตามหนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 0405(ลง.4)/8801 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 เรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพไปประสานกับ ขสมก. เพื่อดำเนินแก้ไขปรับปรุงร่างขอบเขตของงาน (TOR) โครงการเช่าและซ่อมแซมบำรุงรักษารถยนต์โดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่งต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 6.

2. การดำเนินการ

ขสมก. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ ขสมก. 1104/2552 ลงวันที่ 30 เมษายน 2552 รายงานผลการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 และวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 ตลอดจนการดำเนินการทบทวนแผนการปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารกิจการของ ขสมก. เรียบร้อยแล้ว เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1. และ 2. สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

2.1 การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 และวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551

ขสมก. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 และวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 โดยได้นำความเห็นเพิ่มเติมของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) ประธานคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรีมาประกอบการพิจารณาดำเนินการในแต่ละประเด็น จนกระทั่งได้ข้อยุติและผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก. เพื่อดำเนินการโครงการเช่าและซ่อมแซมบำรุงรักษารถยนต์โดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง ดังนี้

1) ประเด็นเส้นทางเดินรถ 145 เส้นทาง

ขสมก. ได้พิจารณาปรับเปลี่ยนโครงข่ายเส้นทางเดินรถ จากเดิมจำนวน 112 เส้นทาง ซึ่งมีการเดินรถทับซ้อนกัน ทำให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างไม่มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดปัญหาจราจร โดยปรับเปลี่ยนเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นจำนวน 145 เส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่บริการสนองความต้องการของประชาชนได้ทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย เส้นทางสายหลักจำนวน 15 เส้นทาง เส้นทางสายรอง 44 เส้นทาง เส้นทางบนทางด่วน 25 เส้นทาง เส้นทางวงกลม 55 เส้นทาง เส้นทางวงแหวนชั้นใน 2 เส้นทาง และเส้นทางวงแหวนชั้นนอก 4 เส้นทาง ซึ่งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้อนุมัติให้กำหนดเป็นเส้นทางเดินรถที่ถูกต้องแล้วในการประชุมครั้งที่ 14/2551 เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2551

2) ประเด็นรัฐบาลควรสนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการภายในประเทศได้มีโอกาสเข้าร่วมโครงการ

ในเงื่อนไขขอบเขตของงาน (TOR) โครงการฯ ขสมก. ได้กำหนดให้รถยนต์โดยสารไม่น้อยกว่า 2,800 คัน (ร้อยละ 70) ต้องเป็นรถที่ประกอบโดยผู้ประกอบการกิจการต่อตัวถังในประเทศ

3) ประเด็นการให้เช่ารถในช่วงแรกที่ปริมาณรถโดยสารขั้นต่ำ ประมาณ 4,000 คัน เพื่อให้ครอบคลุมเส้นทาง การเพิ่มรถในเขตเมืองอย่างมีประสิทธิภาพและให้จัดรถปรับอากาศ ขสมก. ที่มีสภาพดี 1,800 คัน ให้บริการเส้นทางระบบรถเชื่อมต่อเส้นทางในเขตเมืองในกรณีที่ต้องการใช้รถเพิ่มขึ้น หรือปริมาณรถไม่เพียงพอ ขสมก. ควรปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์รถของ ขสมก. หรือเช่าเพิ่มเติมจากจำนวน 4,000 คัน

/ขสมก...

ขสมก. ได้กำหนด TOR การจัดการรถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ จำนวน 4,000 คัน โดยพิจารณาเห็นว่า เมื่อรับรถใหม่ในปี 2554 รถปรับอากาศเดิม 1,800 คัน จะมีอายุการใช้งาน 10-20 ปี จะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสูง และหลังหมดสัญญาจ้างซ่อม ผู้เหมาซ่อมร้องขอปรับค่าซ่อมเพิ่มร้อยละ 25 และต้องลงทุนติดตั้งระบบอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มบนรถอีกด้วย จึงจะไม่นำรถปรับอากาศเดิม 1,800 คัน มาวิ่งบริการร่วมกับรถปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ แต่จะให้เอกชนที่มีรถปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติเข้ามาวิ่งร่วมเดินรถแทนจำนวน 1,800 - 2,000 คัน

4) ประเด็นการกำหนดค่าเช่าระบบ E-Ticket ระบบ GPS และ GPRS
ให้ดำเนินการเฉพาะในส่วนของการเช่าตามโครงการฯ และรถของ ขสมก. ที่จะนำเข้าเสริมไม่เกิน 6,000 คัน และระบบอิเล็กทรอนิกส์ใดที่ไม่มีความจำเป็นควรมีการตัดออก เช่น ระบบป้ายอัจฉริยะ CCTV ฯลฯ

การติดตั้งระบบ E-Ticket GPS และ GPRS บนรถโดยสารกำหนดให้ติดตั้งเฉพาะรถโดยสาร CNG ที่ ขสมก. จัดหาใหม่ จำนวน 4,000 คันเท่านั้น ไม่รวมรถเอกชนร่วมบริการ และได้ตัดระบบอิเล็กทรอนิกส์ใดที่ไม่มีความจำเป็นออก ได้แก่ ระบบป้ายอัจฉริยะ CCTV และ Simulator

5) ประเด็นการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ (MIS)
ซึ่งเดิม ขสมก. เสนอ ศูนย์ปฏิบัติการที่ ขสมก. 1 ศูนย์ และศูนย์ปฏิบัติการย่อย 8 ศูนย์ มีการเปลี่ยนแปลงจากเดิม โดยมีศูนย์จัดการควบคุมการเดินรถเขต 21 ศูนย์

ศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศเพื่อการเดินรถ จะดำเนินการเป็น 2 ระดับ คือ ศูนย์ปฏิบัติการเพื่อการเดินรถส่วนกลาง 1 ศูนย์ และศูนย์ปฏิบัติการเพื่อการเดินรถที่เขตการเดินรถ จำนวน 14 ศูนย์ ซึ่งเป็นไปตามจำนวนเขตการเดินรถใหม่ของ ขสมก. มีหน้าที่ในการจัดตารางเวลารถโดยสาร มีระบบติดตามการเดินรถแบบเสมือนจริง การให้ข้อมูลเดินรถ การช่วยเหลือในกรณีฉุกเฉิน ฯลฯ

6) ประเด็นเรื่องอยู่จอดรถโดยสารที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ ขสมก. เข้าซื้อที่ดินเอง หรือจัดหาพื้นที่ที่เป็นทรัพย์สินของทางราชการ

การจัดหาอยู่โดยวิธีการเช่าซื้อ หรือซื้อ จะต้องใช้เงินลงทุนสูง ซึ่งจะเพิ่มภาระการลงทุนในโครงการฯ โดยในการซื้ออยู่ รัฐบาลจะต้องให้เงินงบประมาณอุดหนุนแก่ ขสมก. ในการซื้ออยู่ 14 แห่ง จำนวนประมาณ 5,434.085 ล้านบาท นอกจากนี้ ในการจัดซื้ออยู่ ขสมก. ต้องดำเนินการตามกระบวนการและขั้นตอนของระเบียบพัสดุที่เกี่ยวข้องหลายประการ โดยต้องดำเนินการตามระเบียบงบประมาณ กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ในการจัดซื้อที่ดิน การว่าจ้างออกแบบสิ่งปลูกสร้างต่างๆ การว่าจ้างก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างภายในอยู่ และการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งจะต้องใช้เวลาในการดำเนินการประมาณ 27 เดือน จึงไม่สามารถดำเนินการได้ทันกับการจัดการรถโดยสารที่คณะรัฐมนตรี

/อนุมัติ...

อนุมัติแล้วเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 แต่ในการจัดหาผู้ โดยวิธีการเช่าจะใช้ระยะเวลาไม่เกิน 15 เดือน ดังนั้น ขสมก. จึงเลือกวิธีการจัดหาผู้ด้วยวิธีการเช่า โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุนค่าที่ดิน ค่าถมดิน อาคาร สิ่งปลูกสร้าง โรงซ่อม ลานจอดรถโดยสาร และ ขสมก. ชำระค่าเช่าจากเงินรายได้ค่าโดยสารของ ขสมก. เอง และเป็นวิธีการจัดหาที่ทันกับการรับรถโดยสาร โดย ขสมก. จะคิดค่าเช่าจากผู้ให้เช่ารถซึ่งเข้ามาใช้ประโยชน์ในโรงซ่อมที่ ขสมก. เป็นผู้จัดหา รวมถึงค่าน้ำและค่าไฟฟ้า ผู้ให้เช่าเป็นผู้ชำระตามจำนวนการใช้จริง ทั้งนี้ หากมีนโยบายให้ ขสมก. จัดซื้อรถโดยสารในอนาคต เงินค่าเช่าอยู่ที่ ขสมก. จ่ายไปให้กับผู้ให้เช่า ตลอดระยะเวลาการเช่า จะให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าซื้อรถโดยสารโดยผู้ให้เช่าต้องเสนอราคาซื้อขายในแต่ละปีตลอดอายุสัญญาเช่าไว้ด้วย

7) ประเด็นการรวบรวมเงินดำเนินการโครงการฯ สามารถปรับลดลงจาก 111,690.00 ล้านบาท เป็น 62,598.33 ล้านบาท ด้วยการปรับลดจำนวนรถเช่าลง 2,000 คัน ยกเลิกระบบบิโเล็กทรอนิกส์รถร่วม 17,684 คัน และปรับลดค่าจัดหา

กรอบวงเงินตามหนังสือ สำนักงานรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2551	
1. วงเงินที่ ขสมก. ขออนุมัติ ครม. เมื่อ 22 กรกฎาคม 2551 (6,000 คัน)	111,690.00 ล้านบาท
2. ปรับจำนวนรถลง 2,000 คัน	37,230.00 ล้านบาท
3. ยกเลิกระบบบิโเล็กทรอนิกส์ของรถร่วม (ซึ่งมีค่าบิโเล็กทรอนิกส์รถ 2,000 คัน รวมอยู่ด้วย)	5,941.67 ล้านบาท
4. ปรับลดค่าจัดหา (ค่าเช่าทั้ง 6,000 คัน)	5,920.00 ล้านบาท
วงเงินโครงการเช่ารถ 4,000 คัน	62,598.33 ล้านบาท

7.1) ขสมก. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 ที่ให้ปรับลดจำนวนรถเช่าเป็น 4,000 คัน (ปรับลดลง 2,000 คัน) ยกเลิกระบบบิโเล็กทรอนิกส์รถร่วม 17,684 คัน และปรับลดค่าจัดหา แต่เนื่องจากค่าระบบบิโเล็กทรอนิกส์รถร่วมและค่าจัดหาได้รวมอยู่ในค่าเช่ารถ (5,100 บาท/คัน/วัน) แล้ว ดังนั้น การปรับลดค่าเช่ารถจำนวน 2,000 คัน จำนวน 37,230 ล้านบาท (ในข้อ 2) เป็นการหักรวมในส่วนของค่าบิโเล็กทรอนิกส์และค่าเช่าของรถ 2,000 คัน แล้วจึงควรปรับลดค่าบิโเล็กทรอนิกส์เฉพาะในส่วนของรถร่วม และปรับลดค่าเช่าในส่วนของการเช่า 4,000 คัน ซึ่งทำให้กรอบวงเงินของโครงการฯ ที่ควรเป็น เท่ากับ 66,788.00 ล้านบาท ดังตารางข้างทำนี้

/กรอบวงเงิน...

กรอบวงเงินที่ควรเป็นตามความเห็นของ ขสมก.	
1. วงเงินที่ ขสมก. ขออนุมัติ ครม. 6,000 คัน เมื่อ 22 กรกฎาคม 2551	111,690.00 ล้านบาท
2. ปรับจำนวนรถลง 2,000 คัน (รวมค่าอิเล็กทรอนิกส์ และค่าอยู่)	37,230.00 ล้านบาท
3. หักระบบอิเล็กทรอนิกส์เฉพาะรถร่วม	4,277.80 ล้านบาท
4. ปรับลดค่าจัดหาอยู่ 4,000 คัน	4,161.00 ล้านบาท
รวมกรอบวงเงินโครงการเช่ารถ 4,000 คัน (ไม่รวมค่าอยู่)	66,788.00 ล้านบาท

7.2) ขสมก. ได้ทบทวนกรอบวงเงินการดำเนินโครงการฯ ตามข้อ 7.1) โดยได้มีการปรับลดลงในส่วน of ค่าตัวรถ ค่าอิเล็กทรอนิกส์ และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ และปรับเพิ่มค่าซ่อมรถ เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในปัจจุบัน ในการนี้ ขสมก. จึงขอเสนอกรอบวงเงินโครงการเช่ารถ 4,000 คัน (ไม่รวมค่าอยู่) เป็นจำนวน 69,788.00 ล้านบาท แยกรายละเอียดได้ตามตารางข้างท้ายนี้

รายการ	ค่าเช่าที่ตามที่ ขสมก. เสนอปรับ เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2552		ค่าเช่าตามที่คณะกรรมการ TOR (ขสมก.) กำหนด	
	ต่อคันต่อวัน (บาท)	รวมทั้งโครงการ (รถ 4,000 คัน) (ล้านบาท)	ต่อคันต่อวัน (บาท)	รวมทั้งโครงการ (รถ 4,000 คัน) (ล้านบาท)
1. ค่าตัวรถ	2,537	37,040	2,195	32,047
2. ค่าซ่อมรถ	1,359	19,841	2,250	32,850
3. ค่าระบบอิเล็กทรอนิกส์	170	2,482	157	2,292
4. ค่าประกันภัย	31	453	31	453
5. ค่าภาษี	8	117	8	117
6. ค่าอยู่และสถานที่ทำการ	-	-	-	-
7. ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	417	6,088	139	2,029
รวมค่าใช้จ่าย	4,522	66,021	4,780	69,788
หมายเหตุ :	ข้อมูลในการคำนวณ		ข้อมูลในการคำนวณ	
	1) ราคารถโดยสาร 6,000,000 บาท		(1) ราคารถโดยสาร 5,000,000 บาท	
	(2) ค่าซ่อมคิด กม.ละ 4.50 บาท		(2) ค่าซ่อมคิด กม.ละ 7.50 บาท	
	(3) รถวิ่งวันละ 302 กม.		(3) รถวิ่งวันละ 300 กม.	
	(4) ประกันภัย - พรบ. คั่นละ 3,810 บาท		(4) ประกันภัย - พรบ. คั่นละ 3,810 บาท	
	- ประเภท 3 คั่นละ 7,848 บาท		- ประเภท 3 คั่นละ 7,848 บาท	
	(5) ภาษี คั่นละ 2,900 บาท		(5) ภาษี คั่นละ 2,900 บาท	
	(6) อัตราดอกเบี้ย 9.875%		(6) อัตราดอกเบี้ย 10.25%	
	(7) ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการคิด 8.4%		(7) ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการคิด 3.0%	
	ของค่าใช้จ่ายรวม (ข้อ 1 - ข้อ 6)		ของค่าใช้จ่ายรวม (ข้อ 1 - ข้อ 6)	

8) ประเด็นระยะเข้ามีระยะเวลาถึง 10 ปี ขสมก. ควรพิจารณาเจรจาเงื่อนไขที่มีความยืดหยุ่น ทบทวนระยะได้ทุก 3 - 4 ปี หลังจากมีการประเมินผลหรือการเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐบาล

การคำนวณต้นทุนของ ขสมก. มาจากการคำนวณตลอดโครงการฯ 10 ปี หากกำหนดให้ทบทวนสัญญาทุก 3 - 4 ปี ผู้ลงทุนต้องวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งจะส่งผลให้การคำนวณค่าเช่าเพิ่มสูงขึ้นเป็น 3 เท่า ตามระยะเวลาการคืนทุนภายใน 3 - 4 ปี ต้นทุนการดำเนินการจะสูงขึ้น การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินจะไม่มีความเป็นไปได้

9) ประเด็นอัตราค่าปรับที่ ขสมก. กำหนดปรับวันละ 100 บาทต่อคันต่อวัน เป็นเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์ต่อภาคเอกชนผู้เสนอราคา รถโดยสารที่เข้าไม่มีคุณภาพไม่สามารถใช้งานได้ ขสมก. จะขาดรายได้ไม่น้อยกว่า 8,000 - 10,000 บาทต่อคันต่อวัน ขสมก. จึงควรกำหนดเงื่อนไข ค่าปรับโดยคำนึงถึงค่าเสียประโยชน์ของ ขสมก. โดยเคร่งครัด

ขสมก. ได้พิจารณากำหนด TOR ไว้ว่ามีการปรับชั่วโมงละ 313 บาทต่อคัน หรือถ้าเกิน 16 ชั่วโมง ให้ปรับวันละ 5,000 บาท และงดจ่ายค่าเช่าตลอดทั้งวัน สำหรับรถโดยสารเข้าคันนั้น

10) ประเด็นค่าเช่าและวิธีการจ่ายค่าเช่าตาม TOR ของ ขสมก. ขัดแย้งกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 และหลักเกณฑ์การเช่ารถยนต์ของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังได้มีหนังสือลงวันที่ 17 มกราคม 2551 ตอบเกี่ยวกับข้อหาดังกล่าวไว้ว่า กระทรวงการคลังเห็นว่าหลักเกณฑ์การเช่ารถยนต์ของกระทรวงการคลัง เป็นเรื่องเกี่ยวกับการเช่ารถยนต์มาใช้ในราชการ ซึ่งเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับรถยนต์ที่ใช้ในส่วนราชการเท่านั้น สำหรับการจัดหารถโดยสารของ ขสมก. โดยวิธีการเช่าเป็นการเช่ารถเพื่อดำเนินกิจการในการหารายได้ จึงไม่เข้าเงื่อนไขการเช่ารถยนต์มาใช้ในราชการดังกล่าว ทั้งนี้ โครงการนี้จะดำเนินการด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ จึงต้องปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549

11) ประเด็นการให้ดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

ขสมก. ดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 โดยได้นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลาง และของ ขสมก. ถึง 11 ครั้ง โดยข้อเสนอแนะของสาธารณชนทุกครั้งได้นำมาปรับปรุงแก้ไขร่าง TOR เพื่อให้มีความโปร่งใสและมีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

12) ประเด็นการปรับโครงสร้างองค์กรของ ขสมก. ให้ ขสมก.พิจารณาแผนปรับโครงสร้างองค์กรการบริหารบุคลากรและอัตรากำลังที่ชัดเจนให้เหมาะสมก่อนดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

ขสมก.ได้ปรับโครงสร้างองค์กร การบริหารบุคลากร และอัตรากำลังใหม่ โดยแบ่งหน่วยงานเป็น 2 ส่วน คือ หน่วยงานกำกับ (Regulator) และหน่วยงานปฏิบัติ (Operator) เพื่อแยกหน้าที่และการบริหาร รวมทั้งติดตามประเมินผลได้ชัดเจนและปรับลดอัตรากำลังพนักงานจากรถ 1 คัน : 4.92 คน เป็น รถ 1 คัน : 2.49 คน จะลดอัตรากำลังได้ประมาณ 7,000 คน

2.2 การดำเนินการจัดทำแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริหารระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก.

1) สภาพปัญหาของ ขสมก.

ขสมก.เป็นองค์กรที่มีปัญหาสะสมมาโดยตลอด ทั้งปัญหาอันเกิดจากปัจจัยภายนอกที่ ขสมก. ไม่สามารถบริหารจัดการได้เอง เช่น การควบคุมอัตราค่าโดยสารอย่างเข้มงวด อันเนื่องจากเป็นกิจการบริการสาธารณะ โดยควบคุมราคาโดยสารต่ำกว่าต้นทุนที่เป็นจริง และไม่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณในจำนวนที่เพียงพอและสม่ำเสมอ การขาดอัตราค่าจ้างพนักงานบางส่วนที่คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2538 ไม่ให้ ขสมก. บรรจุพนักงานเพิ่มหรือทดแทนอัตราพนักงานพลข ในส่วนของปัจจัยภายในองค์กร จะพบว่า รถโดยสารมีอายุการใช้งานนาน 10 -18 ปี สภาพทรุดโทรม องค์กรมีขนาดใหญ่มีลำดับชั้นแบบราชการ และปฏิบัติหน้าที่ทั้งการกำกับดูแล (Regulation) และบริหารจัดการเดินรถเอง (Operation) นอกจากนี้ ทางด้านการเงิน ขสมก. มีเงินทุนไม่เพียงพอตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง ประสบปัญหาขาดทุนอย่างต่อเนื่อง มีรายได้เฉลี่ยปีละ 6,500 ล้านบาท รายจ่ายเฉลี่ยปีละ 12,000 ล้านบาท ขาดทุนเฉลี่ยปีละ 5,500 ล้านบาท ปัจจุบันมีหนี้สะสมจำนวน 57,295 ล้านบาท และคาดว่าจะในสิ้นปีงบประมาณ 2553 จะมีหนี้สะสมจำนวน 67,235.822 ล้านบาท และอีก 10 ปีข้างหน้า ในปี 2563 จะมีหนี้สะสมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 190,600 ล้านบาท

2) การดำเนินการแก้ไข้ปัญหา

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น ขสมก. ได้นำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในการปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดังนี้

2.1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การปรับโครงสร้างองค์กร

2.1.1) ขสมก. จะปรับโครงสร้างองค์กร โดยจะแบ่ง ขสมก. ออกเป็น 2 หน่วยงาน คือ หน่วยงานบริหารสัญญา (Regulator/Contract Management) เพื่อกำกับและบริหารสัญญาเดินรถให้เป็นไปตามสัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ (Performance Based Contract : PBC) และหน่วยงานเดินรถ (Operator) จะทำหน้าที่ให้บริการเดินรถตามสัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ (PBC) ได้แก่ เขตการเดินรถ และผู้ประกอบการเดินรถเอกชน

/2.1.2) ปรับลด...

2.1.2) ปรับลดอัตราค่าลงให้เหมาะสมกับโครงสร้างใหม่จากเดิม 17,292 อัตรา เป็นจำนวน 9,974 อัตรา คิดเป็นสัดส่วนรถต่อคน เท่ากับ 1 : 2.49 ประกอบด้วย หน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) จำนวน 942 อัตรา และหน่วยงานปฏิบัติ (Operator) จำนวน 9,032 อัตรา ซึ่งจำเป็นต้องมีการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด การบริหารการพัฒนาและการจัดหาทรัพยากรบุคคลที่มีความเหมาะสมกับโครงสร้างองค์กรใหม่

2.1.3) ในการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ขสมก. จะให้พนักงานเกษียณอายุก่อนกำหนดจำนวน 7,009 คน ประกอบด้วย พนักงานสนับสนุน 1,607 คน ใช้ค่าใช้จ่ายประมาณ 1,587,844 บาท/คน และพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร 5,402 คน ใช้ค่าใช้จ่ายประมาณ 664,756 บาท/คน รวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 6,142,677,220 บาท ซึ่งพนักงานจะได้รับสิทธิผลประโยชน์ค่าตอบแทนความชอบจากการทำงาน เงินตอบแทนพิเศษ (ไม่เกิน 30 เท่า ของอัตราเงินเดือนค่าจ้างอัตราสุดท้ายที่ได้รับ) และเงินบำเหน็จหรือเงินจากกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

2.2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน

เพื่อให้ประชาชนหันมานิยมใช้บริการสาธารณะมากยิ่งขึ้น ขสมก. ได้กำหนด ยุทธศาสตร์ปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน ซึ่ง ขสมก. จะดำเนินโครงการเช่าและซ่อมแซม บำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ระยะเวลา 10 ปี ร่วมกับรถร่วมเอกชนที่มีมาตรฐานตามที่ ขสมก. กำหนด จำนวน 1,800 - 2,000 คัน เพื่อนำมาให้บริการผู้โดยสารในโครงข่ายเส้นทางเดินรถที่ได้พัฒนาปรับปรุงใหม่จำนวน 145 เส้นทาง ที่ครอบคลุม พื้นที่บริการสนองความต้องการของประชาชนได้ทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในการดำเนินการตามโครงการจะนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ เช่น E-Ticket GPS GPRS ศูนย์ MIS และ Timetable Online รวมทั้งจะมีการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้ (Clearing House) เพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการรายได้ค่าโดยสารให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย และจะมีการนำระบบสัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ (Performance Based Contract : PBC) มาใช้กับรถ ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการ ซึ่งเป็นการปรับเปลี่ยนจากการให้สัมปทานการเดินรถเป็นการจ้างเดินรถเพื่อให้บริการรถโดยสารตามมาตรฐานที่กำหนด ทำให้ผู้ประกอบการไม่ต้องรับความเสี่ยงการขาดทุนของการประกอบการ และผู้โดยสารได้รับคุณภาพการให้บริการที่มีคุณภาพ ทั้งนี้ จากประมาณการการดำเนินการ จะพบว่า ในกรณีฐาน (Base Case) ซึ่งมีสมมติฐานรายได้ที่กำหนดอัตราค่าโดยสาร 30 บาท/คน/วัน โครงการฯ จะมีผลตอบแทนตลอด 10 ปี (พ.ศ. 2554-2563) เท่ากับ 11,295.788 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) เท่ากับ 5,949 ล้านบาท

/2.3) ยุทธศาสตร์...

2.3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการเงิน

2.3.1) การบริหารจัดการหนี้สินเดิม

จากการดำเนินงานที่ผ่านมา ขสมก. ประสบกับปัญหาการขาดทุนมาโดยตลอด มีหนี้สินที่เป็นหนี้กู้ยืมสถาบันการเงิน จำนวน 55,526.568 ล้านบาท จะครบกำหนดชำระหนี้ต้นเงินกู้ตั้งแต่ปี 2554 - 2560 และมีประมาณการหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อม ตั้งแต่ตุลาคม 2551 จนถึงกันยายน 2553 อีกจำนวน 11,709.260 ล้านบาท รวมเป็นหนี้สินก่อนที่จะมีรถโดยสารใหม่วิ่งบริการประมาณ 67,235.828 ล้านบาท โดย ขสมก. ขาดสภาพคล่องทางการเงินไม่สามารถชำระหนี้ดังกล่าวได้

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าว โดยการแปลงหนี้การค้าเป็นหนี้พันธบัตรและหนี้สถาบันการเงิน และการกู้เงินมาชำระคืนเงินต้นเมื่อครบกำหนด (Roll Over) ในแต่ละปี ซึ่งจะส่งผลให้เกิดภาระดอกเบี้ยจ่ายระหว่างปี ประมาณปีละ 3,000 ล้านบาท รวมตลอด 10 ปี (2553 - 2563) รวมจำนวนประมาณ 32,719.401 ล้านบาท ประกอบด้วย

(1) หนี้ค่าดอกเบี้ยจากยอดเงินต้นตามสัญญา ณ 30 กันยายน 2553 จำนวน 8,911.384 ล้านบาท

(2) ดอกเบี้ยจ่ายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จากการ Roll Over ต้นเงินกู้เมื่อถึงกำหนดชำระ (ตั้งแต่ตุลาคม 2553 - กันยายน 2563) รวมจำนวน 17,953.387 ล้านบาท

(3) ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้พันธบัตรหรือหนี้สถาบันการเงินที่เกิดจากหนี้การค้า รวมจำนวน 5,854.630 ล้านบาท (ประมาณอายุเงินกู้ 10 ปี) โดย ขสมก. ขอให้รัฐช่วยรับภาระดอกเบี้ยดังกล่าว ทั้งนี้ สำหรับหนี้สะสมที่มีอยู่ จำนวน 67,235.828 ล้านบาท ขสมก. จะนำเงินจากผลกำไรจากการดำเนินโครงการเช่ารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ เป็นเชื้อเพลิงจำนวน 4,000 คัน ซึ่งกรณี Base Case มีผลกำไรตลอดโครงการ (10 ปี (2554-2563)) จำนวน 11,295.778 ล้านบาท จะช่วยลดยอดหนี้สะสมลงไป

อย่างไรก็ดี โดยที่ในการดำเนินการตามแผนปรับปรุงฯ พบว่ามีกระแสเงินสดขาดมือ ใน 3 ปีแรกที่ดำเนินโครงการเช่ารถโดยสาร 4,000 คัน รวมจำนวน 550.431 ล้านบาท ขสมก. จึงขอขาย รถโดยสารปลดระวาง จำนวน 3,573 คัน ประกอบด้วย รถโดยสารปรับอากาศจำนวน 1,972 คัน และรถโดยสารธรรมดา จำนวน 1,601 คัน ซึ่งคาดว่าจะขายได้เงิน จำนวน 1,069.784 ล้านบาท เพื่อชดเชยเงินสดขาดมือและมีเงินทุนหมุนเวียนไว้สำหรับดำเนินการได้อย่างราบรื่นต่อไป

2.3.2) การขอรับเงินอุดหนุนส่วนต่างตามนโยบายควบคุมราคา

ในกรณีที่ ขสมก. เช่ารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงจำนวน 4,000 คัน การขอรับเงินอุดหนุนทางการเงินสำหรับปีงบประมาณต่อไป จะคำนวณจากตัวที่มีการได้สิทธิยกเว้นหรือลดหย่อนราคาค่าโดยสารตามกฎหมายหรือนโยบายของรัฐ

/2.4) ยุทธศาสตร์...

2.4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาระบบบริหารงาน

ขสมก. จะพัฒนาระบบบริหารงาน โดยจะนำระบบการควบคุม ติดตาม และตรวจสอบการปฏิบัติงาน การนำระบบบริหารความเสี่ยงมาใช้ในองค์กร และการสร้างมูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐศาสตร์ให้กับหน่วยงาน มาใช้ในการบริหารจัดการขององค์กร

3) ประโยชน์ที่จะได้รับ

การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ของแผนปรับปรุงการบริหารจัดการ และบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชน ขสมก. ผู้ประกอบการเดินรถร่วมเอกชน และเกิดประโยชน์ต่อภาครัฐ ดังนี้

3.1) ผลต่อประชาชนผู้ใช้บริการและผู้ที่เกี่ยวข้องในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

3.1.1) ประชาชนได้รับการให้บริการที่เป็นมาตรฐาน รวมถึงความปลอดภัยทั้งจากรถของ ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการ

3.1.2) สิ่งแวดล้อมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น โดยเฉพาะมลภาวะทางอากาศที่ลดน้อยลง

3.2) ผลต่อ ขสมก.

3.2.1) มีโครงสร้างองค์กรและการบริหารงานภายใน ขสมก. ที่ชัดเจน และมีผลต่อรายได้ของ ขสมก. ในกรณีที่ดำเนินการตามแผนปรับปรุง จะทำให้ ขสมก. มีผลการดำเนินการที่ดีขึ้น จากในปี 2553 ขสมก. มีผลประกอบการขาดทุนสุทธิ จำนวน 8,709 ล้านบาท โดยจะเริ่มมีผลประกอบการสุทธิที่มีกำไรในปี 2557 จำนวน 1,064 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นจนในปี 2563 ขสมก. มีผลประกอบการกำไรสุทธิ จำนวน 2,643 ล้านบาท

3.2.2) สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการจากการดำเนินงานตามระบบสัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ (PBC)

3.2.3) มีจำนวนพนักงานตามมาตรฐานที่สอดคล้องกับหลักความมีประสิทธิภาพขององค์กร และลดภาระค่าใช้จ่ายด้านพนักงานจากการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

3.2.4) เปิดโอกาสให้พนักงานรุ่นใหม่ที่มีความพร้อม ทั้งความกระตือรือร้น และทักษะการปฏิบัติงานที่ตรงกับความต้องการขององค์กรเข้ามาร่วมทำงานกับ ขสมก. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการขององค์กรจากการได้รับอนุมัติให้ ขสมก. สามารถบรรจุพนักงานใหม่ได้ไม่เกินกรอบอัตรากำลังโครงสร้างใหม่

3.2.5) มีกลไกการได้รับเงินอุดหนุนที่ชัดเจน กรณีภาครัฐมีนโยบายควบคุมราคาโดยสารถ้าต่ำกว่าต้นทุน โดยผ่านหน่วยงานบริหารสัญญาตามระบบสัญญา PBC

/3.2.6) ลด...

3.2.6) ลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงและความผันผวนของราคาน้ำมันจากการจัดหาโดยการใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG

3.2.7) สร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากความพึงพอใจที่เพิ่มขึ้นจากการได้รับบริการที่เป็นไปตามมาตรฐานการบริการที่กำหนดไว้ในสัญญา PBC รวมทั้งโครงข่ายเส้นทางเดินรถที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการและระบบขนส่งมวลชน

3.3) ผลต่อรถเอกชนร่วมบริการ

3.3.1) มีแรงจูงใจที่จะยกระดับคุณภาพการให้บริการ และลดการแก่งแย่งผู้โดยสารกับเอกชนรายอื่น เนื่องจากการได้รับค่าจ้างเดินรถตามระบบสัญญา PBC ที่คิดค่าจ้างตามระยะทาง

3.3.2) สามารถตอบสนองนโยบายของรัฐในการให้บริการเดินรถในเส้นทางเดินรถสายใดก็ตามที่ภาครัฐเห็นควรจัดให้มีตามระบบสัญญา PBC ที่คิดค่าจ้างตามระยะทาง

3.4) ผลต่อภาครัฐ

3.4.1) มีแนวโน้มที่จะไม่เป็นภาระการให้เงินอุดหนุนแก่ ขสมก. เนื่องมาจากการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานและการปรับโครงสร้างองค์กร

3.4.2) มีกลไกการให้เงินอุดหนุนที่ชัดเจนและโปร่งใส กรณีมีนโยบายควบคุมราคาโดยสารถผ่านหน่วยงานบริหารสัญญา ตามระบบสัญญา PBC และ Clearing House ที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ทางบัญชีอย่างถูกต้องและชัดเจน

3.4.3) สามารถใช้ระบบสัญญา PBC เป็นกลไกในการพัฒนา และปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการและโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน

3. เรื่องที่เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

จากการดำเนินการตามข้อ 2.1 และข้อ 2.2 ขสมก. จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบการดำเนินงานของ ขสมก. ดังกล่าว และพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ของ ขสมก. ดังนี้

3.1 การปรับโครงสร้างองค์กร

3.1.1 เห็นชอบการปรับกรอบอัตรากำลังพนักงานของ ขสมก. ตามโครงสร้างใหม่จากเดิมจำนวน 17,292 อัตรา เป็นจำนวน 9,974 อัตรา

3.1.2 อนุมัติให้ ขสมก. ดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด วงเงินไม่เกิน 6,143.000 ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด หากสำนักงบประมาณไม่สามารถจัดสรรเงินงบประมาณให้ได้ ขอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ ขสมก. กู้เงิน จำนวน 6,143.000 ล้านบาท เพื่อดำเนินการโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาหาแหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน

/เงื่อนไข...

เงื่อนไขและรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงิน และเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว และให้สำนักงานประมาณ จัดงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระหนี้ต้นเงินกู้และดอกเบี้ยดังกล่าว

3.2 การปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการเงิน

3.2.1 เห็นชอบให้ ขสมก. กู้เงิน จำนวน 11,709.260 ล้านบาท เพื่อดำเนินการ ปรับโครงสร้างหนี้จากการค้ำ (หนี้ค้ำน้ำมันและค่าเช่าซ่อมพร้อมดอกเบี้ยตั้งแต่ตุลาคม 2551 - กันยายน 2553) เป็นหนี้พันธบัตรหรือหนี้สถาบันการเงิน โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณา หาแหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงิน และเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ ดังกล่าว

3.2.2 เห็นชอบให้ ขสมก. กู้เงินเพื่อชำระคืนต้นเงินกู้ที่ครบกำหนด (Roll Over) ในแต่ละปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2553 - 2563 จำนวน 55,526.568 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลัง เป็นผู้พิจารณาหาแหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงิน และเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว

3.2.3 อนุมัติให้รัฐบาลภาระหนี้ค่าดอกเบี้ย (ของต้นเงินกู้ตามข้อ 3.2.1 และ 3.2.2) ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2553 - 2563 ตามภาระหนี้ในแต่ละปี โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณ รายจ่ายประจำปีเพื่อเป็นค่าชำระหนี้ค่าดอกเบี้ยดังกล่าว รวมเป็นเงิน จำนวน 32,719.401 ล้านบาท ประกอบด้วย

1) หนี้ค่าดอกเบี้ยจากยอดเงินต้นตามสัญญา ณ 30 กันยายน 2553 จำนวน 8,911.384 ล้านบาท

2) ดอกเบี้ยจ่ายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จากการ Roll Over ต้นเงินกู้ เมื่อถึงกำหนดชำระ (ตั้งแต่ตุลาคม 2553 - กันยายน 2563) รวมประมาณ 17,953.387 ล้านบาท

3) ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้การค้ำ จำนวน 11,709.260 ล้านบาท ประมาณ อายุเงินกู้ 10 ปี

3.2.4 เห็นชอบในหลักการให้รัฐชดเชยเงินอุดหนุนส่วนต่างของราคา ค่าโดยสารตามนโยบายควบคุมราคาของรัฐ รวมทั้งราคาค่าโดยสารที่ได้รับการยกเว้นหรือลดหย่อน อัตราค่าโดยสารตามกฎหมายหรือนโยบายของรัฐ

3.3 การปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน

3.3.1 เห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินการโครงการเช่าและซ่อมแซมบำรุงรักษา รถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ระยะเวลา 10 ปี ภายใต้กรอบวงเงินลงทุนโครงการ จำนวน 69,788 ล้านบาท

3.3.2 เห็นชอบให้ ขสมก. ขายรถโดยสารที่ปลดระวางจำนวน 3,573 คัน ประกอบด้วย รถโดยสารปรับอากาศจำนวน 1,972 คัน และรถโดยสารธรรมดาจำนวน 1,601 คัน และให้นำเงินรายได้มาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน

3.3.3 เห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินการจัดหาอยู่จอดรถโดยสาร ด้วยวิธีการเช่า

4. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

4.1 การจัดทำแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ของ ขสมก. เป็นการดำเนินการเพื่อปรับปรุงศักยภาพของ ขสมก. เพื่อไม่ให้เป็นการกระทบภาครัฐในอนาคต โดยเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ และการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถในการปฏิบัติงาน ตลอดจนการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการผู้โดยสาร

4.2 การจัดการโดยसारปรับอากาศใหม่ ที่มีจำนวนเพียงพอโดยมีอัตราค่าบริการ ที่เป็นธรรมและเหมาะสม เพื่อบริการครอบคลุมในทุกพื้นที่บริการ จะช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ของประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย ซึ่งการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง แทนน้ำมันดีเซล จะช่วยลดมลพิษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนการสูญเสียเงินตรา ต่างประเทศที่ต้องใช้ในการนำเข้าน้ำมันดีเซล ซึ่งจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวม

4.3 แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ของ ขสมก. ตามที่ ขสมก. เสนอ มีแนวทางในหลักการเช่นเดียวกับที่ได้เคยนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ ขสมก. ได้ปรับปรุงตัวเลขต่างๆ ให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์และเป็นปัจจุบัน เช่น ประมาณการการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ จำนวน 4,000 คัน วงเงินการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด เป็นต้น นอกจากนี้ ยังได้เพิ่มเติมรายละเอียด ของการบริหารจัดการทางการเงินในการขอกู้เงินมาชำระคืนต้นเงินกู้ที่ครบกำหนด (Roll Over) ในแต่ละปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2553 - 2563 และการขอกู้เงินเพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันพร้อมดอกเบี้ย และค่าเช่าซ่อมพร้อมดอกเบี้ยในปีงบประมาณ 2553

ดังนั้น จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติ ตามที่ ขสมก. เสนอในข้อ 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุรพงษ์ ชารัมย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2008

โทรสาร 0 2215 4099

นายสุรพงษ์ ชารัมย์
18 พ.ค. 53

รับ ร.ร. ๖๖๖ (๖๖๖, ๖๖๖)

เพื่อโปรดพิจารณา และให้ทราบต่อไป

พลเอก ทวีชัย หัสนันท์ กอ. พ.น. ส.ป.

ส.ร. และ ก.ร. และคณะมนตรี

ส.ร.

(ส.ร. ๖๖๖)

๑๖ มิ.ย. ๖๖๖