

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0804/ 163



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 4470
รับที่ - 2 ส.อ. 2552 / 6.05

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

สว. 1/246.1
ส.อ. 2552
ส.อ. 16.05

2 มิถุนายน 2552

เรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) 0804/159 ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2552

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สรุปผลการประชุมหารือโครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ
จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2552 ณ ห้องประชุม 2 กระทรวงคมนาคม
2. สรุปผลการประชุมหารือโครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ
จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ครั้งที่ 2/2552 เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2552 ณ ห้องประชุม 2 กระทรวงคมนาคม
3. สำเนาหนังสือสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ด่วนที่สุด ที่ กค 0907/1699
ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2552
4. สำเนาหนังสือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ด่วนที่สุด ที่ ขสมก. 1237/2552
ลงวันที่ 1 มิถุนายน 2552

1. เรื่องเดิม

กระทรวงคมนาคมมีหนังสือลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2552 เสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1.1 รับทราบผลการประชุมร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2552 และการดำเนินการของ ขสมก. ตามมติที่ประชุมดังกล่าว ซึ่งมีกรอบวงเงินโครงการเช่ารถและซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. จำนวน 67,992.200 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก.

1.2 พิจารณาผลการประชุมร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ ในเรื่องอยู่จอตลอดโดยสารถ ที่เห็นสมควรให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินการใน 3 แนวทาง ตามลำดับ ดังนี้

1) ให้ใช้พื้นที่ส่วนราชการเป็นอันดับแรก เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการลงทุน และเป็นทรัพย์สินของ ขสมก. ต่อไป โดยให้ ขสมก. ประสานกรมธนารักษ์หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการขอเช่าใช้พื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างอยู่จอตลอดโดยสารถ

/2) ให้จัดหา...

ในเงื่อนไขขอบเขตของงาน (Term of Reference : TOR) ที่เพิ่มเติมแตกต่างจากการกำหนดค่าซ่อมบำรุงของสถาบันพระปกเกล้า 4 รายการ ได้แก่ การเปลี่ยนยางล้อรถ การเปลี่ยนเครื่องยนต์ การสำรองรถร้อยละ 10 และรายการค่าดำเนินการ ที่ประชุมจึงมีมติให้ ขสมก. ไปจัดทำรายละเอียดตัวเลขและคำอธิบายชี้แจงในแต่ละรายการให้ชัดเจน

3) การปรับลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

3.1) ขสมก. รายงานว่า ค่าบริหารจัดการลดลงเนื่องจาก ขสมก. ได้ปรับลดระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ตามความเห็นของคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี ดังนี้

- การบริหารจัดการด้านตัวโดยสาร เดิมที่มีการจัดหาตัวโดยสาร 2 ล้านใบ พร้อมการจัดจำหน่ายและบริหารจัดการ เนื่องจากเปลี่ยน TOR จากให้ผู้ให้เช่ารถเป็นผู้ดำเนินการ เป็น ขสมก. ดำเนินการ

- การบริหารจัดการเครื่องจำหน่ายตัวโดยสาร เดิม 400 แห่ง เนื่องจากเปลี่ยน TOR จากให้ผู้ให้เช่ารถเป็นผู้ดำเนินการ เป็น ขสมก. ดำเนินการ

- การบริหารจัดการข้อมูลที่แจ้งแก่ผู้โดยสารบริเวณป้ายโดยสารอัจฉริยะ จากเดิม 400 แห่ง เนื่องจาก TOR ตัดออกตามความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์)

- การบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยด้วยกล้อง CCTV จากเดิม 4,000 ชุด บนรถโดยสาร เนื่องจาก TOR ตัดออกตามความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์)

- การบริหารจัดการข้อมูลการเดินทางของรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ จำนวนประมาณ 11,684 คัน เนื่องจาก TOR ตัดออกตามความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์)

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่ตั้งไว้ 417.00 บาท/คัน/วัน (ร้อยละ 8 ของค่าใช้จ่ายรวม) จึงปรับลดลงเหลือ 139.00 บาท/คัน/วัน (ร้อยละ 3 ของค่าใช้จ่ายรวม)

3.2) ที่ประชุมพิจารณาแล้ว มีมติขอให้กระทรวงคมนาคมชี้แจงรายละเอียดในการปรับลดค่าบริหารจัดการลง พร้อมเหตุผลประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

4) การปรับอัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในโครงการจากอัตราร้อยละ 9.875 เป็นอัตราร้อยละ 10.25

4.1) ขสมก. กำหนดให้ใช้อัตราดอกเบี้ยโครงการจากร้อยละ 9.875 เพิ่มเป็นร้อยละ 10.25 โดย ขสมก. ชี้แจงว่า ในการคำนวณอัตราดอกเบี้ยโครงการเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 ขสมก. ได้ใช้อัตราดอกเบี้ย MLR + 3 โดยอ้างอิง MLR เมื่อเดือนพฤษภาคม 2551 เท่ากับ 6.875 ดังนั้น อัตราดอกเบี้ยจึงเท่ากับร้อยละ 9.875 ในขณะที่อัตราดอกเบี้ยที่คณะกรรมการ TOR ขสมก. กำหนด ได้อ้างอิง MLR เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2551 เท่ากับ 7.25 อัตราดอกเบี้ยโครงการจึงเท่ากับ 10.25 ที่ประชุมพิจารณาแล้ว เห็นว่าการกำหนดอัตราดอกเบี้ยดังกล่าวต้องเป็นไปตามข้อเท็จจริงในปัจจุบัน สำหรับโครงการของภาครัฐ

/4.2) ที่ประชุม...

4.2) ที่ประชุมจึงมีมติมอบหมายให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะพิจารณาอัตราค่าดอกเบี้ยที่เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน เพื่อใช้ในการคำนวณกรอบวงเงินโครงการฯ

5) ประเด็นเรื่องอุ้งจอตรกโดยสารที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 ให้ ขสมก. เช่าซื้อที่ดินเอง หรือจัดหาพื้นที่ที่เป็นทรัพย์สินของทางราชการ

ที่ประชุมได้พิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องอุ้งจอตรกโดยสารตามโครงการฯ และมีมติให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินการใน 3 แนวทางตามลำดับ ดังนี้

5.1) ให้ใช้พื้นที่ส่วนราชการเป็นอันดับแรก เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการลงทุน และเป็นทรัพย์สินของ ขสมก. ต่อไป โดยให้ ขสมก. ประสานกรมธนารักษ์หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการขอเช่าใช้พื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างอุ้งจอตรกโดยสาร

5.2) ให้จัดหาอุ้งจอตรกโดยสารด้วยวิธีการซื้อเพื่อเป็นทรัพย์สินของ ขสมก. โดยการกู้เงินมาดำเนินการ หรือ

5.3) ให้จัดหาอุ้งจอตรกโดยสาร โดยวิธีการเช่า
รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1.

2.2 การประชุมระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ) และสำนักงานงบประมาณ ครั้งที่ 2/2552 เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2552 ได้พิจารณาหนังสือกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2552 ที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเกี่ยวกับกรอบวงเงินโครงการฯ จำนวน 67,992.200 ล้านบาท และการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องอุ้งจอตรกโดยสาร ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณากรอบวงเงินโครงการฯ ในประเด็นของค่าตัวรถโดยสาร ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสาร ค่าดำเนินการพร้อมผลกำไร อัตราค่าดอกเบี้ยที่ใช้ในการคำนวณกรอบวงเงิน และประเด็นเพิ่มเติมในเรื่องของประมาณการจำนวนผู้โดยสารและประมาณการรายได้ ดังนี้

1) ค่าตัวรถโดยสาร

ขสมก. ชี้แจงค่าตัวรถโดยสารจำนวน 5 ล้านบาทต่อคัน ที่ผู้แทนสำนักงานงบประมาณเห็นว่าสูงเกินไปว่า ขสมก. ได้ดำเนินการตรวจสอบราคากลางตลาดทั่วไปในปัจจุบันพบว่ารถโดยสารปรับอากาศ NGV ตามคุณลักษณะที่กำหนดไว้ใน TOR ครั้งนี้ มีราคาซื้อขายอยู่ระหว่าง 6 - 8 ล้านบาท จึงกำหนดราคาตัวรถโดยสารคันละ 5 ล้านบาท

2) ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร

ในส่วนของค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร ที่ประชุมร่วมฯ เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2552 กำหนดให้ใช้ผลการศึกษาของสถาบันพระปกเกล้า จำนวน 4.50 บาทต่อกิโลเมตร

/เป็นฐาน...

เป็นฐานในการอ้างอิงราคา ซึ่ง ขสมก. ได้ปรับราคาเพื่อให้ตรงตามที่กำหนดของ TOR จำนวน 4 รายการ ได้แก่ การเปลี่ยนยางล้อรถโดยสารเป็นยางล้อรถโดยสารเป็นยางใหม่ทั้งหมด การเปลี่ยนเครื่องยนต์ทดแทนเป็นเครื่องยนต์ใหม่ การจัดการรถโดยสารทดแทนรถโดยสารระหว่างซ่อมร้อยละ 10 และรายการค่าดำเนินการพร้อมผลกำไรร้อยละ 8 จากต้นทุนรวมของค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร ดังนี้

2.1) การปรับเปลี่ยนยางล้อรถโดยสาร

ที่ประชุมเห็นด้วยกับเหตุผลของ ขสมก. ในกรณีมีการเปลี่ยนยางล้อรถโดยสารจะเปลี่ยนเป็นยางใหม่ทั้ง 6 เส้น (ยางล้อหน้า 2 เส้น และยางล้อหลัง 4 เส้น) ไม่ใช่เปลี่ยนใหม่เพียงยางหน้า 2 เส้น เท่านั้นตามผลการศึกษาของสถาบันพระปกเกล้า ซึ่งเป็นเหตุผลในเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสาร และเป็นเรื่องที่ยากในการรับรองและตรวจสอบคุณภาพของยางล้อดอก ทั้งนี้ ราคายางรถโดยสารต่ำสุดในตลาดปัจจุบัน มีราคาเส้นละ 6,000 - 9,000 บาท

2.2) การเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่

ผู้แทนสำนักงานประมาณเห็นว่า ในการเปลี่ยนเครื่องยนต์ทดแทน ควรใช้เครื่องยนต์มือสอง ซึ่งสามารถให้บริการที่มีประสิทธิภาพและเป็นการลดต้นทุนโครงการฯ กรณีนี้ ขสมก. ชี้แจงว่า การใช้เครื่องยนต์มือสอง เป็นเรื่องที่ยากต่อการรับรองและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องยนต์ และจะมีผลกระทบต่อการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของเครื่องยนต์

2.3) การจัดการรถโดยสารทดแทนรถโดยสารระหว่างซ่อมร้อยละ 10

ผู้แทนสำนักงานประมาณเห็นว่า ในช่วง 1-3 ปีแรก อาจกำหนดสำรองไว้ที่ร้อยละ 3 และ 3 ปีถัดไป ปรับขึ้นร้อยละ 6 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ซึ่ง ขสมก. ชี้แจงว่า ในการดำเนินการรถโดยสาร 145 เส้นทาง จะมีรถโดยสารสำรองไว้เพียงเส้นทางละ 2-3 คัน จึงกำหนดการจัดการรถโดยสารทดแทนรถโดยสารระหว่างซ่อมร้อยละ 10

2.4) ค่าดำเนินการพร้อมผลกำไรของเอกชนที่ดำเนินการร้อยละ 8 ของต้นทุนรวมของค่าซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสาร

ขสมก. ชี้แจงว่า การคิดค่าดำเนินการพร้อมผลกำไรของเอกชนที่ดำเนินการร้อยละ 8 ของต้นทุนรวมของค่าซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารไม่เป็นการคิดที่ซ้ำซ้อน เนื่องจาก การคำนวณต้นทุนค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเป็นการคำนวณต้นทุนเฉพาะค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาในแต่ละกิจกรรมที่ยังไม่ได้รวมค่าดำเนินการและผลกำไรของเอกชนไม่ว่าจะเป็นค่าอะไหล่ และค่าแรงงาน

2.5) อัตราดอกเบี้ยในการคำนวณกรอบวงเงิน

ผู้แทนสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ได้แจ้งความเห็นเกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ย ซึ่งใช้ในการคำนวณกรอบวงเงินว่าควรอยู่ที่ร้อยละ 6.725 โดยคิดที่สัดส่วนการลงทุนของหนี้ต่อทุนเท่ากับ 3 : 1 และใช้อัตราดอกเบี้ย เท่ากับ MLR เฉลี่ยของ 5 ธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ และอัตราผลตอบแทนของส่วนทุน เท่ากับ ร้อยละ 8.6 ต่อปี รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2. และ 3.

2.3 ขสมก. มีหนังสือ ส่วนที่สุด ที่ ขสมก. 1237/2552 ลงวันที่ 1 มิถุนายน 2552 รายงานกระทรวงคมนาคมว่า ได้ดำเนินการตามข้อสังเกตของการประชุมร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2552 โดยยืนยันการใช้รถยนต์ใหม่ การจัดการโดยสารทดแทนรถโดยสารระหว่างช่อมร้อยละ 10 การคิดค่าดำเนินการพร้อมผลกำไรของเอกชนที่ดำเนินการร้อยละ 8 จากต้นทุนรวมของค่าซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสาร ส่วนอัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคำนวณกรอบวงเงินให้เป็นไปตามอัตราดอกเบี้ยที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะแจ้งมาว่า ควรอยู่ที่อัตราร้อยละ 6.725 ซึ่งทำให้กรอบวงเงินโครงการฯ เป็น 64,853.200 ล้านบาท รายละเอียดตามตารางข้างท้ายนี้

รายการ	ราคา (บาท)
1.1 ค่าตัวรถโดยสาร	1,885
1.2 ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสาร	2,250
1.3 ค่าระบบอิเล็กทรอนิกส์	139
1.4 ค่าประกันภัย	31
1.5 ค่าภาษี	8
1.6 ค่าใช้จ่ายบริหารจัดการ	129
รวมค่าใช้จ่าย/คัน	4,442

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 4.

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

3.1 กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบการดำเนินการโครงการเช่ารถและซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. ซึ่งมีกรอบวงเงินโครงการฯ จำนวน 64,853.200 ล้านบาท ตามที่ ขสมก. เสนอ ด้วยเหตุผลสนับสนุนดังนี้

1) โครงการฯ ดังกล่าว เป็นโครงการที่ดำเนินการโดยรัฐไม่ต้องรับภาระการลงทุนโดย ขสมก. จะนำเงินรายได้ค่าโดยสารจ่ายเป็นค่าเช่าตลอดระยะเวลาโครงการฯ 10 ปี

2) กรณีดำเนินการจัดการโดยสารด้วยวิธีการซื้อ ขสมก. ไม่สามารถดำเนินการได้เองเนื่องจากขาดสภาพคล่องทางการเงิน รัฐจะต้องรับภาระด้านงบประมาณ โดยการจัดสรรงบประมาณสำหรับการจัดซื้อรถโดยสาร หรือจัดหาแหล่งเงินทุนให้ ขสมก. ดำเนินการ ซึ่งประมาณการค่าใช้จ่ายคันละ 5,274,925 บาท แยกเป็น

2.1) ราคาตัวรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ คันละ 5,000,000 บาท

2.2) ราคากระบบอิเล็กทรอนิกส์เฉลี่ยคันละ 274,925 บาท

รวมเป็นกรอบวงเงินโครงการจัดซื้อรถโดยสารทั้งสิ้นจำนวน 4,000 คัน ประมาณ 21,099.700 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ทั้งนี้ ยังไม่รวมค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาที่ ขสมก. ต้องรับผิดชอบไปตลอด (ในระยะเวลา 10 ปี จะต้องจ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา ประมาณ 32,850 ล้านบาท)

/3. โครงการ...

3) โครงการเช่ารถและซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. จะเกิดประโยชน์ต่อประชาชนที่ได้รับบริการที่มีคุณภาพทั้งในเรื่องของความปลอดภัย ความสะอาดสบาย และการประหยัด รวมทั้งเกิดประโยชน์ในภาพรวมทางเศรษฐกิจที่ลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง อันส่งผลต่อการลดมลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งสอดคล้องกับแผนบริหารราชการแผ่นดินที่มีเป้าประสงค์ในการป้องกันและควบคุมมลพิษให้อยู่ในมาตรฐาน เพื่อคุณภาพชีวิตของประชาชน นอกจากนี้ ยังเกิดผลดีต่อ ขสมก. เองในการแก้ไขปัญหาองค์กรทั้งระบบ

3.2 กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1) รับทราบผลการประชุมร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2552 และวันที่ 29 พฤษภาคม 2552

2) พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการเช่ารถและซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. ซึ่งมีกรอบวงเงินโครงการฯ จำนวน 64,853.200 ล้านบาท โดยให้ ขสมก. ดำเนินการตามระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

3) พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการประชุมร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2552 เรื่อง อู่จอดรถโดยสารตามโครงการฯ ที่ให้ความเห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินการใน 3 แนวทาง ตามลำดับ ดังนี้

3.1) ให้ใช้พื้นที่ส่วนราชการเป็นอันดับแรก เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการลงทุน และเป็นทรัพย์สินของ ขสมก. ต่อไป โดยให้ ขสมก. ประสานกรมธนารักษ์หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการขอเช่าใช้พื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างอู่จอดรถโดยสาร

3.2) ให้จัดหาอู่จอดรถโดยสารด้วยวิธีการซื้อเพื่อเป็นทรัพย์สินของ ขสมก. โดยการกู้เงินมาดำเนินการ หรือ

3.3) ให้จัดหาอู่จอดรถโดยสาร โดยวิธีการเช่า

4) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ตามที่เสนอในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2552 ดังนี้

4.1) เห็นชอบการปรับกรอบอัตรากำลังพนักงานของ ขสมก. ตามโครงสร้างใหม่จากเดิม จำนวน 17,292 อัตรา เป็นจำนวน 9,974 อัตรา และอนุมัติให้ ขสมก. ดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด วงเงินไม่เกิน 6,143.000 ล้านบาท โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด หากสำนักงานประมาณไม่สามารถจัดสรรเงินงบประมาณให้ได้ ขอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ ขสมก. กู้เงิน จำนวน 6,143.000 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาหาแหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงิน และเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้อย่างถาวร และให้สำนักงานประมาณจัดงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อชำระหนี้ต้นเงินกู้และดอกเบี้ยดังกล่าว

/4.2) เห็นชอบ...

4.2) เห็นชอบในหลักการให้ ขสมก. ขายรถโดยสารที่ปลดระวาง และนำเงินรายได้มาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับการดำเนินโครงการฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2008

โทรสาร 0 2215 4099