

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0804/159



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 4246
วันที่ 26 พ.ค. 2552
เวลา 7.45

1246
26 พค 52
8.10 น

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ 10100

25 พฤษภาคม 2552

เรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) 0804/147 ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2552
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/8724 ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2552

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สรุปผลการประชุมหารือโครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ
จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 21
พฤษภาคม 2552 ณ ห้องประชุม 2 กระทรวงคมนาคม
2. หนังสือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ด่วนที่สุด ที่ ขสมก. 1208/2552
ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2552

1. เรื่องเดิม

1.1 กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ซึ่งมีโครงการเช่ารถและซ่อมแซมบำรุงรักษาโดยโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน รวมอยู่ด้วย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 1.

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2552 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปทบทวนแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ร่วมกับกระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) และสำนักงานประมาณ ในส่วนของกรอบวงเงินโครงการเช่ารถและซ่อมแซมบำรุงรักษาโดยโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงจำนวน 4,000 คัน โดยเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวกับค่าซ่อมรถและอัตราดอกเบี้ยให้นำผลการพิจารณาของคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) เป็นประธานมาเป็นหลักในการพิจารณา รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 2.

/2. เรื่องที่เสนอ...

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

2.1 ผลการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2552

กระทรวงคมนาคมได้ประชุมหารือโครงการเช่ารถและซ่อมแซมบำรุงรักษา รถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงจำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2552 โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานที่ประชุม และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย กระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) และสำนักงบประมาณ สรุปผลการประชุมหารือดังกล่าวได้ดังนี้

2.1.1 กรอบวงเงินโครงการฯ

1) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 เห็นชอบโครงการจัดหา รถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติด้วยวิธีการเช่า โดยปรับลดจำนวนรถโดยสารจาก 6,000 คัน เหลือจำนวน 4,000 คัน ยกเลิกค่าระบบอิเล็กทรอนิกส์ของรถร่วม และปรับลดค่าจัดหาอู่รถโดยสารทั้งหมด ทำให้กรอบวงเงินลงทุนโครงการลดลงจากจำนวน 111,690.00 ล้านบาท เป็นจำนวน 62,598.33 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามมติคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรีฯ เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2551 และกระทรวงคมนาคม ได้นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีว่า กรอบวงเงินโครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่โดยใช้ก๊าซธรรมชาติ จำนวน 4,000 คัน ควรจะเท่ากับ 66,021.20 ล้านบาท ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา ทบทวนความถูกต้องของตัวเลขร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าว

2) ที่ประชุมพิจารณาแล้ว มีความเห็นสอดคล้องในการคำนวณตามหลักการ ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ที่ได้มีการปรับลดค่าลงทุนของระบบอิเล็กทรอนิกส์ของรถร่วม 11,684 คัน และค่าอู่จำนวน 16 อู่ รวมทั้งปรับลดจำนวนรถโดยสารจาก 6,000 คัน เหลือ 4,000 คัน ซึ่งจากการคำนวณ ได้วงเงินโครงการรถโดยสารฯ 4,000 คัน เท่ากับ 66,021.2 ล้านบาท ดังนี้

วงเงินโครงการ 6,000 คัน

111,690.000 ล้านบาท

ปรับลด ตามมติคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี

(รองนายกรัฐมนตรี พลตรีสนั่น ขจรประศาสน์ เป็นประธาน)

1) ระบบอิเล็กทรอนิกส์ รถร่วม (11,684 คัน)	5,941.670 ล้านบาท
ค่าดอกเบี้ยระบบอิเล็กทรอนิกส์	475.030 ล้านบาท
2) ค่าอู่และสถานที่ทำการ (16 แห่ง)	5,920.000 ล้านบาท
ค่าดอกเบี้ยอู่	321.500 ล้านบาท

คงเหลือ วงเงินโครงการ 6,000 คัน หลังปรับลดตาม

มติคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี

99,031.800 ล้านบาท

ปรับลด 2,000 คัน $\times \frac{99,031.80}{6,000}$

33,010.600 ล้านบาท

วงเงินโครงการ 4,000 คัน

66,021.200 ล้านบาท

2.1.2 ค่าซ่อมบำรุงรักษารถยนต์โดยสารเพิ่มขึ้นจากกิโลเมตรละ 4.50 บาท เป็นกิโลเมตรละ 7.50 บาท

1) ที่ประชุมพิจารณาแล้ว มีความเห็นสอดคล้องกับหลักการคำนวณค่าซ่อมบำรุงตามผลการศึกษาของสถาบันพระปกเกล้า (4.50 บาท/คัน/กม.) แต่ในส่วนของคุณค่าซ่อมบำรุงของรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ 4,000 คัน ของ ขสมก. ปรับเพิ่มเป็น 7.50 บาท/คัน/กม. เนื่องจากมีรายการตามข้อกำหนดในเรื่องไขว่ขอบเขตของงาน (Term of Reference : TOR) ที่เพิ่มเติมแตกต่างจากการกำหนดค่าซ่อมบำรุงของสถาบันพระปกเกล้าใน 4 รายการ ได้แก่ การเปลี่ยนยางล้อรถ การเปลี่ยนเครื่องยนต์ การสำรองรถ 10 % และรายการค่าดำเนินการ

2) ที่ประชุมจึงมีมติให้ ขสมก. ไปจัดทำรายละเอียดตัวเลขและคำอธิบายชี้แจงในแต่ละรายการให้ชัดเจน

2.1.3 การปรับลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

1) ขสมก. รายงานว่า ค่าบริหารจัดการลดลงเนื่องจาก ขสมก. ได้ปรับลดระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ตามความเห็นของคณะกรรมการพิเศษระดับรัฐมนตรี ดังนี้

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

1.2) การบริหารจัดการเครื่องจำหน่ายตัวโดยสาร เดิม 400 แห่ง เนื่องจากเปลี่ยน TOR จากให้ผู้ให้เช่ารถเป็นผู้ดำเนินการ เป็น ขสมก. ดำเนินการ

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

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

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

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่ตั้งไว้ 417.00 บาท/คันวัน (8% ของค่าใช้จ่ายรวม) จึงปรับลดลงเหลือ 139.00 บาท/คันวัน (3% ของค่าใช้จ่ายรวม)

2) ที่ประชุมพิจารณาแล้ว มีมติขอให้กระทรวงคมนาคมชี้แจงรายละเอียดในการปรับลดค่าบริหารจัดการลง พร้อมเหตุผลประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

/2.1.4 การปรับ...

2.1.4 การปรับอัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในโครงการจากอัตราร้อยละ 9.875 เป็นอัตราร้อยละ 10.25

1) ขสมก. กำหนดให้ใช้อัตราดอกเบี้ยโครงการจาก 9.875% เพิ่มเป็น 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

2) ที่ประชุมจึงมีมติมอบหมายให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะพิจารณา อัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน เพื่อใช้ในการคำนวณกรอบวงเงินโครงการฯ ทั้งนี้ ขอให้หนังสือแจ้งให้กระทรวงคมนาคมทราบโดยด่วนด้วย

2.1.5 ประเด็นเรื่องอุจอตรถโดยสารที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2551 ให้ ขสมก. เข้าซื้อที่ดินเอง หรือจัดหาพื้นที่ที่เป็นทรัพย์สินของทางราชการ

ที่ประชุมได้พิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องอุจอตรถโดยสารตามโครงการฯ และมีมติให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินการใน 3 แนวทาง ตามลำดับ ดังนี้

1) ให้ใช้พื้นที่ส่วนราชการเป็นอันดับแรก เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการลงทุน และเป็นทรัพย์สินของ ขสมก. ต่อไป โดยให้ ขสมก. ประสานกรมธนารักษ์หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการขอเช่าใช้พื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างอุจอตรถโดยสาร

2) ให้จัดหาอุจอตรถโดยสารด้วยวิธีการซื้อเพื่อเป็นทรัพย์สินของ ขสมก. โดยการกู้เงินมาดำเนินการ หรือ

3) ให้จัดหาอุจอตรถโดยสาร โดยวิธีการเช่า
รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1.

2.2 การดำเนินงานตามผลการประชุมหารือร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณ เรื่อง โครงการเช่ารถและซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงจำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 21 พฤษภาคม 2552

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องให้ ขสมก. พิจารณา และได้รับรายงานตามสำเนา หนังสือสิ่งที่ส่งมาด้วย 2. สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

2.2.1 การคิดราคาค่าซ่อมบำรุงรถยนต์โดยสารตามโครงการฯ ของ ขสมก. เปรียบเทียบกับผลการศึกษาของสถาบันพระปกเกล้า

การปรับค่าซ่อมบำรุงรถยนต์โดยสารจากที่ประมาณการในรายงาน ผลการศึกษาการกำหนดต้นทุนการบริการเชิงสังคมและการวางระบบบัญชีการบริการเชิงสังคมของ ขสมก. ที่ศึกษาโดยสถาบันพระปกเกล้า มีรายละเอียดที่มีการปรับราคาเพื่อให้ตรงตามข้อกำหนดของ TOR ดังต่อไปนี้

1) ปรับราคาการเปลี่ยนยางล้อหลังจากเดิมใช้ยางล้อดอก จำนวน 4 เส้น ราคาเส้นละ 1,600.00 บาท เป็นยางใหม่ทั้งหมด จำนวน 4 เส้น ราคาเส้นละ 6,000 บาท คิดเป็น ต้นทุนต่อกิโลเมตรที่เพิ่มขึ้น 0.70 บาท/กม.

จากการศึกษาโดยสถาบันพระปกเกล้า ได้ประเมินราคาค่าใช้จ่าย ในการเปลี่ยนยางในระยะเวลาวิ่งใช้งานทุกๆ 25,000 กม. ในวงเงิน 18,400 บาท โดยมีสมมุติฐานว่าเปลี่ยนยางล้อหน้า เป็นยางใหม่จำนวน 2 เส้น (ราคาเส้นละ 6,000 บาท) และใช้ยางเก่ามาล้อดอกสำหรับล้อหลังจำนวน 4 เส้น (ราคาเส้นละ 1,600 บาท) ซึ่งคณะกรรมการพิจารณากำหนดร่างขอบเขตของงาน (TOR) และร่างเอกสาร ประกวดราคาการเช่ารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า การใช้ยางล้อดอก ก่อให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัย เนื่องจากดอกยางล้อดอก อาจเกิดการหลุดร่อน ทำให้รถลื่นไถลและเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น คณะกรรมการฯ จึงได้พิจารณากำหนด ใน TOR (ข้อ 5.3 หน้า 29) ให้การเปลี่ยนยางทั้งหมดจะต้องเป็นยางใหม่ชนิดดอกเรียบทั้งหน้าและหลัง ห้ามใช้ยางล้อดอกโดยเด็ดขาด จึงได้มีการปรับการประเมินราคาให้ใช้ยางใหม่ทั้งสำหรับยางหน้าและยางหลัง จำนวน 6 เส้น (ราคาเส้นละ 6,000 บาท) เป็นวงเงินรวม 36,000 บาท คิดเป็นต้นทุนต่อกิโลเมตรที่เพิ่มขึ้น 0.70 บาท/กม.

2) ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนเครื่องยนต์ตามระยะทางทุก ๆ 400,000 กม. จากที่ทดแทนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลมือสอง ขสมก. กำหนดให้ทดแทนด้วยเครื่องยนต์ ก๊าซธรรมชาติใหม่ คิดเป็นต้นทุนต่อกิโลเมตรที่เพิ่มขึ้น 0.85 บาท/กม.

จากการศึกษาโดยสถาบันพระปกเกล้า ได้ประเมินราคาค่าใช้จ่าย ในการเปลี่ยนเครื่องยนต์ตามระยะทางทุก ๆ 400,000 กม. ด้วยเครื่องยนต์ดีเซลมือสอง มูลค่า 160,000 บาทต่อเครื่อง ซึ่งคณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า การเปลี่ยนเครื่องยนต์จะต้องใช้เครื่องยนต์ใหม่เพื่อป้องกัน ไม่ให้เกิดปัญหาเครื่องยนต์ขณะออกวิ่งตามแนวทางการซ่อมบำรุงแบบ Preventive Maintenance ดังที่ระบุไว้ใน TOR (ข้อ 1 หน้า 27 และ ข้อ 5.7 หน้า 30) และจะต้องใช้เครื่องยนต์ CNG ตามที่กำหนดใน TOR (ข้อ 1 หน้า 27) ดังนั้น จึงได้พิจารณาปรับการประเมินราคาการเปลี่ยนเครื่องยนต์ เป็นเครื่อง CNG ใหม่ ใน วงเงินเครื่องละ 500,000 บาท คิดเป็นต้นทุนต่อกิโลเมตรที่เพิ่มขึ้น 0.85 บาท/ กม.

3) ต้นทุนสำหรับการจัดการรถสำรองในกรณีต้องนำรถมาทดแทนรถซ่อม จำนวนร้อยละ 10 เพื่อให้มีจำนวนรถวิ่ง 4,000 คันทุกวัน คิดเป็นต้นทุน 0.73 บาท/ กม.

จากการศึกษาโดยสถาบันพระปกเกล้าไม่ได้ประเมินราคาต้นทุนสำหรับค่าใช้จ่ายในการจัดการรถสำรอง จำนวนร้อยละ 10 ไว้ แต่เนื่องจาก ขสมก. มีความจำเป็นต้องใช้รถโดยสารเพื่อวิ่งให้บริการแก่ประชาชนเต็มจำนวนอย่างน้อย 4,000 คันทุกวัน ตามการประเมินจำนวนรถโดยสารที่ต้องใช้ในเส้นทางที่กำหนดใหม่ 145 เส้นทาง ดังนั้น จึงกำหนดให้ผู้ให้เช่าต้องส่งมอบรถโดยสารเต็มจำนวน 4,000 คันทุกวัน หากไม่สามารถส่งมอบรถได้จะต้องมีค่าปรับตามที่กำหนดใน TOR (ข้อ 5.8 หน้า 31) ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่าจากข้อมูลการใช้รถโดยสารและจำนวนรถโดยสารที่ส่งซ่อมทุกวันในระยะ 1 ปีที่ผ่านมา มีรถโดยสารซ่อมประมาณร้อยละ 10 ทุกวันเป็นอย่างต่ำ จึงคิดต้นทุนสำหรับการจัดการรถสำรองโดยคำนวณจากประมาณการค่าเช่ารถวันละ 2,195 บาท คิดเป็นต้นทุนต่อกิโลเมตรที่เพิ่มขึ้น 0.73 บาท/กม.

4) ค่าดำเนินการพร้อมผลกำไรของเอกชนที่ดำเนินการร้อยละ 8 จากต้นทุนรวม

การศึกษาโดยสถาบันพระปกเกล้าเป็นการศึกษาด้านทุนมาตรฐานในการเหมาซ่อมรถโดยสารดังที่ระบุไว้ในรายงานการศึกษา (หน้า 29) โดยยังไม่ได้รวมค่าดำเนินการและผลกำไรของเอกชนที่ดำเนินการ ดังนั้น คณะกรรมการจึงได้พิจารณาค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินการในอัตราร้อยละ 5 และผลกำไรในอัตราร้อยละ 3 คิดเป็นต้นทุนต่อกิโลเมตรที่เพิ่มขึ้น 0.52 บาท/กม.

การปรับราคาดังกล่าวทำให้ค่าเหมาซ่อมจากที่ศึกษาโดยสถาบันพระปกเกล้าราคา 4.55 บาท/กม. สูงขึ้นเป็น 7.54 บาท/กม. ดังนี้

ค่าเหมาซ่อมที่ประมาณการโดยสถาบันพระปกเกล้า	4.25	บาท/ กม. (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)
ค่าจ้างใหม่ที่ปรับเพิ่ม	0.70	บาท/ กม.
ค่าจัดรถสำรอง	0.73	บาท/ กม.
การเปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นเครื่องก๊าซธรรมชาติใหม่	<u>0.85</u>	บาท/ กม.
รวม	6.53	บาท/ กม.
ค่าดำเนินการพร้อมผลกำไรของเอกชน	<u>0.52</u>	บาท/ กม.
รวม	7.05	บาท/ กม.
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	<u>0.49</u>	บาท/ กม.
รวมทั้งสิ้น	7.54	บาท/ กม.

/2.2.2 การลด...

2.2.2 การลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่กำหนดไว้ในค่าเช่ารถ

ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการลดลง เนื่องจากการลดขอบเขตงานด้านการบริหารจัดการ ดังนี้

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

2) การบริหารจัดการเครื่องจำหน่ายตัวโดยสาร เดิม 400 แห่ง เนื่องจากเปลี่ยน TOR จากให้ผู้ให้เช่ารถเป็นผู้ดำเนินการ เป็น ขสมก.ดำเนินการ

3) การบริหารจัดการข้อมูลที่แจ้งแก่ผู้โดยสารบริเวณป้ายโดยสารอัจฉริยะ จากเดิม 400 แห่ง เนื่องจาก TOR ตัดออกตามความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรีสนั่น ขจรประศาสน์)

4) การบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยด้วยกล้อง CCTV จากเดิม 4,000 ชุด บนรถโดยสาร เนื่องจาก TOR ตัดออกตามความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรีสนั่น ขจรประศาสน์)

5) การบริหารจัดการข้อมูลการเดินทางของรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ จำนวนประมาณ 11,684 คัน เนื่องจาก TOR ตัดออกตามความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรีสนั่น ขจรประศาสน์)

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

2.2.3 การกำหนดอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน เพื่อใช้ในการคำนวณกรอบวงเงินโครงการฯ

ขสมก. ได้ดำเนินการตามมติที่ประชุมร่วมเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2552 ที่เห็นสมควรกำหนดอัตราดอกเบี้ยให้เป็นไปตามข้อเท็จจริง เท่ากับ $MLR + 3$ ซึ่ง ณ วันที่ 21 พฤษภาคม 2552 ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) คิด MLR เท่ากับ 6 % ทำให้อัตราดอกเบี้ยของโครงการฯ เท่ากับ 9 % ทำให้กรอบวงเงินโครงการฯ เป็นจำนวน 67,992.200 ล้านบาท

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบตามที่ ขสมก. เสนอ จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

3.1 รับทราบผลการประชุมร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ และการดำเนินการของ ขสมก. ตามมติที่ประชุมดังกล่าว ซึ่งมีกรอบวงเงินโครงการเช่ารถและซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. จำนวน 67,992.200 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก.

3.2 พิจารณาผลการประชุมร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ ในเรื่องอยู่จอตรกโดยสาร ที่เห็นสมควรให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินการใน 3 แนวทาง ตามลำดับ ดังนี้

1) ให้ใช้พื้นที่ส่วนราชการเป็นอันดับแรก เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการลงทุน และเป็นทรัพย์สินของ ขสมก. ต่อไป โดยให้ ขสมก. ประสานกรมธนารักษ์หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการขอเช่าใช้พื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างอยู่จอตรกโดยสาร

2) ให้จัดหาอยู่จอตรกโดยสารด้วยวิธีการซื้อเพื่อเป็นทรัพย์สินของ ขสมก. โดยการกู้เงินมาดำเนินการ หรือ

3) ให้จัดหาอยู่จอตรกโดยสาร โดยวิธีการเช่า

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2008

โทรสาร 0 2215 4099