

วิสก. ๒๕๖๑.

๕๕ ก.ย. ๕๒

คดี ๔/๒๕๕

๒๒ ก.ย. ๕๒

๑๔.๑๕๓.



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ... สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โทร. 0-2282-9160

ที่... นร. 1115/ 4245 วันที่ ๒1 กันยายน 2552

เรื่อง... แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและนริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ตามที่ กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและนริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ที่ได้รับปรับปรุงข้อมูลตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2552 ให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสม คุ่มค่า ระหว่างวิธีการซื้อกับวิธีการเช่าแล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปนั้น

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีการประชุมพิจารณาเรื่องดังกล่าวเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2552 แล้ว โดยสรุปเรื่องเดิม ความเห็นคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และข้อเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาได้ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 วันที่ 3 มิถุนายน 2552 คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รับเรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและนริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ไปพิจารณาในรายละเอียดอีกครั้งหนึ่ง โดยในส่วนของโครงการจัดการรถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ให้ศึกษาเปรียบเทียบความเหมาะสมคุ่มค่าระหว่างวิธีการซื้อกับวิธีการเช่าตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ แล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายใน 1 เดือน

1.2 วันที่ 30 มิถุนายน 2552 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและนริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2552 ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยคณะรัฐมนตรีมีมติสรุปได้ดังนี้

1.2.1 รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินการ ผลการพิจารณา และความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามที่ สศช. เสนอ และที่เสนอเพิ่มเติมเรื่องการแก้ไขถ้อยคำในหนังสือ สศช. หน้า 3 ข้อ 3.3 จากเดิม “กระทรวงคมนาคม ควรพิจารณาบทบาทของ ขสมก. ในการเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และ/หรือ การเป็นหน่วยงานให้บริการ (Operator) พร้อมทั้งจัดทำแผนการปรับบทบาทของ ขสมก. ที่ชัดเจน” เป็น “กระทรวงคมนาคมควรเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator)....”

นร. 677
เข้า ๑๕ ก.ย. ๕๒
ออก ๑๕ ก.ย. ๕๒

1.2.2 ให้กระทรวงคมนาคมรับผลการพิจารณาและความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปปรับปรุงข้อมูลแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ให้ชัดเจนครบถ้วนทั้ง 4 เรื่อง (ความเหมาะสมของเส้นทางเดินรถ ความเหมาะสมของปริมาณการผู้โดยสาร ผลกระทบด้านภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของผู้ใช้บริการที่มีรายได้น้อย และความเหมาะสมของปริมาณการรายได้) แล้วจัดส่งให้ สศช. โดยด่วน เพื่อให้ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกอบการพิจารณาโครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน โดยให้เร่งศึกษาเปรียบเทียบความเหมาะสม คำนวณ ะหว่างวิธีการซื้อกับวิธีการเช่าให้แล้วเสร็จภายใน 30 วันหลังจากได้รับข้อมูลจากกระทรวงคมนาคม แล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

1.3 วันที่ 25 สิงหาคม 2552 กระทรวงคมนาคมส่งเรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ที่ได้ปรับปรุงข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ สศช. ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

2. ความเห็นคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2552 เพื่อพิจารณาการปรับปรุงข้อมูลแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. และศึกษาเปรียบเทียบความเหมาะสม คำนวณ ะหว่างวิธีการซื้อกับวิธีการเช่า ของโครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง (CNG) จำนวน 4,000 คัน โดยเชิญผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ขสมก. และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เข้าร่วมชี้แจงเพื่อยืนยันความถูกต้องของข้อมูลที่ได้ปรับปรุง รวมทั้งขั้นตอนและแผนการดำเนินงานของโครงการ โดยสรุปความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ดังนี้

2.1 รับทราบการยืนยันความถูกต้องของข้อมูลโดยกระทรวงคมนาคมที่ได้ดำเนินการปรับปรุงทั้งในด้านเส้นทาง ปริมาณการปริมาณผู้โดยสาร การลดผลกระทบต่อผู้มีรายได้น้อยและผู้พิการ และปริมาณการผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2552 โดยการสำรวจข้อมูลผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางที่ดำเนินการโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และ ขสมก. อาจมีความคลาดเคลื่อนของผลการสำรวจประมาณร้อยละ 20 และการยืนยันจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในเรื่องคุณภาพก๊าซธรรมชาติและระยะเวลาการก่อสร้างสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ

2.2 รับทราบผลการวิเคราะห์โครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง (CNG) จำนวน 4,000 คัน และคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นว่า การดำเนินโครงการตามสมมติฐานของ ขสมก. แม้จะมีผลตอบแทนในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ แต่โครงการดังกล่าวยังมีความเสี่ยงหลายประการที่อาจทำให้ผลตอบแทนของโครงการไม่เป็นไปตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ได้แก่

- 2.2.1 ความเสี่ยงในการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญในการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และการนำระบบตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์มาให้บริการ โดยจะต้องมีพนักงานเข้าร่วมโครงการดังกล่าวได้ตามเป้าหมาย จำนวน 7,009 คน
- 2.2.2 ความเสี่ยงด้านความพร้อมของอุ้งจอตารถโดยสารและสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ โดยเฉพาะการจัดหาที่ดินที่เหมาะสมตามเงื่อนไขของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ให้เป็นกรรมสิทธิ์ของ ขสมก. เพื่อก่อสร้างอุ้งจอตารถโดยสารของโครงการ และต้องส่งมอบพื้นที่ให้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นการล่วงหน้าไม่ต่ำกว่า 1 ปี เพื่อการก่อสร้างท่อส่งก๊าซธรรมชาติ และสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ ซึ่งต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการรับมอบรถโดยสารของโครงการ
- 2.2.3 ความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารตามโครงการทั้งจากการเพิ่มจำนวนรถโดยสารของ ขสมก. จากปัจจุบัน จำนวน 3,517 คัน ซึ่งในจำนวนนี้เป็นรถปรับอากาศ 1,858 คัน (ร้อยละ 53) เป็นรถปรับอากาศทั้งหมด จำนวน 4,000 คัน การแข่งขันกับรถตู้โดยสาร และกับรถโดยสารร่วมบริการของเอกชนที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน และผลกระทบภาระค่าใช้จ่ายที่อาจเพิ่มขึ้นของผู้มีรายได้น้อย
- 2.2.4 ความเสี่ยงในด้านการปรับอัตราค่าบริการของโครงการในกรณีที่รัฐบาลกำหนดให้ราคาก๊าซธรรมชาติสามารถปรับราคาได้ตามกลไกตลาด และการได้รับค่าชดเชยส่วนต่างค่าโดยสารสำหรับบุคคลที่ได้รับการลดหย่อนตามกฎหมาย
- 2.3 คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสม คุ่มค่า ระหว่างวิธีการซื้อกับวิธีการเช่าของโครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง (CNG) จำนวน 4,000 คัน ตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 30 มิถุนายน 2552 แล้ว สรุปความเห็นได้ดังนี้
- 2.3.1 การดำเนินโครงการดังกล่าวทั้งในกรณีเช่าและกรณีซื้อนั้น กระบวนการจัดหารถโดยสาร ระบบตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ และระบบสารสนเทศของโครงการเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้สามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยกระบวนการดังกล่าวจะต้องมีการกำหนดราคากลางที่เหมาะสม และเงื่อนไขการประมูลที่เปิดกว้างให้ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในแต่ละด้านสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการแข่งขันด้านราคาและคุณภาพในขั้นการเปิดประมูลจัดหาระบบต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ทั้งนี้ ขสมก. อาจนำระบบตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์มาให้บริการกับรถโดยสารที่มีอยู่ในปัจจุบันก่อน โดยไม่จำเป็นต้องรอการจัดหารถโดยสารใหม่ตามโครงการ ควบคู่ไปกับการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดสำหรับพนักงาน 7,009 คน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรของ ขสมก. ได้ทันที
- 2.3.2 แม้ว่าผลตอบแทนของโครงการตามสมมติฐานการคำนวณของ ขสมก. จะอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิที่อัตราส่วนลดร้อยละ 10 จำนวน 7,773 ล้านบาท แต่การดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จได้ตามเป้าหมาย รัฐบาลจะต้องสนับสนุนงบประมาณสำหรับโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด จำนวน 6,143

ล้านบาท ทำให้มูลค่าปัจจุบันส่วนเพิ่มของโครงการมีเพียง 1,630 ล้านบาท ในระยะเวลา 10 ปี ซึ่งถ้าปรับสมมติฐานในกรณีของ สศท. จะเห็นว่าโครงการมีความเสี่ยงสูง นอกจากนี้ ผลตอบแทนของโครงการยังไม่รวมถึงข้อเสนอตามแผนปรับปรุงที่ขอรับการสนับสนุนให้ธนาคารของรัฐปรับโครงสร้างหนี้ของพนักงาน ขสมก. ที่มีหนี้สินกับสหกรณ์ออมทรัพย์ วงเงิน 2,000 ล้านบาท

ทั้งนี้ ขสมก. จะต้องดำเนินการปรับโครงสร้างเพื่อลดจำนวนพนักงานให้ได้ตามเป้าหมาย 7,009 คน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเลิกจ้างงาน การสนับสนุนค่าชดเชยส่วนต่างสำหรับบุคคลที่ได้รับลดหย่อนตามกฎหมาย และการปรับอัตราค่าโดยสารตามการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนก๊าซธรรมชาติ รวมทั้งภาครัฐต้องรับภาระในการบริหารจัดการหนี้สินของ ขสมก. ประมาณ 62,499 ล้านบาท ซึ่งหากไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ จะทำให้ ขสมก. ประสบผลขาดทุนคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิที่อัตราส่วนลดร้อยละ 10 จำนวน 24,836 ล้านบาท หรือคิดเป็นผลขาดทุนเฉลี่ยประมาณ 4,192 ล้านบาท/ปี

- 2.3.3 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมระหว่างวิธีการเช่า และวิธีการซื้อตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมายนั้น การจัดการโดยสารตามโครงการโดยวิธีการเช่าจะมีความเสี่ยงน้อยกว่าวิธีการซื้อ เนื่องจากวิธีการเช่าจะช่วยลดความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการให้มีรถโดยสารประจำทางพร้อมใช้งานตลอดเวลา และลดความเสี่ยงด้านต้นทุนทางการเงิน ภาระดอกเบี้ย ของ ขสมก. สำหรับวิธีการซื้อจะมีข้อจำกัดในเรื่องการจัดหาแหล่งเงินที่มีต้นทุนอัตราดอกเบี้ยต่ำ ภาระหนี้ของ ขสมก. และความคล่องตัวในการบริหารจัดการเงินรถ

- 2.3.4 อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการดังกล่าวทั้งในกรณีเช่าและกรณีซื้อ มีเงื่อนไขสำคัญที่กระทรวงคมนาคมและ ขสมก. จำเป็นต้องดำเนินการก่อนการจัดหารถโดยสารของโครงการเพื่อลดความเสี่ยงของโครงการ ได้แก่

- 1) **ความชัดเจนของพนักงานที่จะเข้าร่วมโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด** โดยจะต้องมีพนักงานเข้าร่วมโครงการดังกล่าวได้ตามเป้าหมาย จำนวน 7,009 คน และจัดเตรียมมาตรการลดผลกระทบจากการว่างงานของพนักงานดังกล่าว
- 2) **การเตรียมความพร้อมของอู่จอดรถโดยสารและสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ** โดย ขสมก. ต้องจัดหาที่ดินและการก่อสร้างอู่จอดรถโดยสาร และสถานีก๊าซธรรมชาติให้แล้วเสร็จก่อนการจัดหารถโดยสาร
- 3) **ความชัดเจนของรัฐบาลในการรับภาระหรือบริหารหนี้สินเดิม** ของ ขสมก. และกรณีที่รัฐบาลมีนโยบายควบคุมอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทาง จะต้องมีการอุดหนุน (Subsidy) เพื่อลดผลกระทบจากนโยบายดังกล่าวอย่างเป็นระบบ
- 4) **การกำหนดเงื่อนไขในการจัดหารถโดยสาร และระบบต่าง ๆ ของโครงการ** จะต้องเปิดกว้างให้ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในแต่ละด้านสามารถเข้าร่วมการประมูลเพื่อแข่งขันราคาได้อย่างโปร่งใส ทั้งนี้ ขสมก. จะต้องกำหนดเงื่อนไขให้รถโดยสารของโครงการมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้พิการและทุพพลภาพในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางของโครงการด้วย

(รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ)

3. ข้อเสนอแนะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้พิจารณาข้อมูลจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ในโครงการจัดการโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง (CNG) จำนวน 4,000 คัน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2552 ที่มอบหมายให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของการจัดการโดยสารปรับอากาศของโครงการโดยวิธีการเช่า หรือวิธีการซื้อแล้วมีความเห็นเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาดังนี้

3.1 ในหลักการของการดำเนินโครงการทั้งในกรณีเช่าและกรณีซื้อรถโดยสารปรับอากาศและระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการของ ขสมก. นั้น คณะรัฐมนตรีควรให้ความเห็นชอบหลักการในการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส และเปิดกว้างเพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างสมบูรณ์ โดยเห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคม และ ขสมก. พิจารณากำหนดเงื่อนไขการประมูลที่ส่งผลให้ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในแต่ละด้านสามารถเข้าร่วมการประมูลเพื่อแข่งขันราคาได้อย่างเป็นธรรม เช่น ผู้ประกอบการด้านการประกอบรถโดยสาร การซ่อมบำรุงรถโดยสาร และระบบสารสนเทศของโครงการ (E-Ticket และ GPS) รวมทั้งที่ดินสำหรับก่อสร้างจอดรถโดยสารและสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น โดยอาจแยกการประมูลงานส่วนต่าง ๆ ออกจากกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ภาครัฐ

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม และ ขสมก. ควรแต่งตั้งคณะกรรมการที่ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานประมาณ กระทรวงการคลัง รวมทั้งองค์การวิชาชีพ และภาคส่วนต่าง ๆ เข้าร่วมพิจารณากำหนดราคากลางที่เหมาะสม และเงื่อนไขสำคัญของโครงการที่จะส่งผลให้เกิดการแข่งขันด้านราคาและคุณภาพในขั้นการประมูล เช่น มาตรฐานรถโดยสาร มาตรฐานอุปกรณ์สำหรับอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้พิการและทุพพลภาพ มาตรฐานระบบตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ และระบบสารสนเทศ ความพร้อมของรถโดยสาร และระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

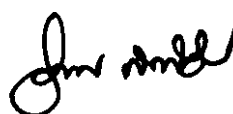
3.2 คณะรัฐมนตรีอาจพิจารณาให้ดำเนินการจัดการโดยสารปรับอากาศตามโครงการโดยวิธีการเช่า ซึ่งมีความเสี่ยงต่ำกว่าวิธีการซื้อ เนื่องจากวิธีการเช่าจะช่วยลดความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการให้มีรถโดยสารประจำทางพร้อมใช้งานตลอดเวลา และลดความเสี่ยงด้านต้นทุนทางการเงิน ภาระดอกเบี้ย ของ ขสมก. ได้มากกว่าวิธีการซื้อ โดยควรกำหนดเงื่อนไขที่กระทรวงคมนาคม และ ขสมก. จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการจัดการโดยสารปรับอากาศและระบบต่าง ๆ ตามโครงการ เพื่อลดความเสี่ยงในการดำเนินโครงการ ดังนี้

3.2.1 ขสมก. จะต้องดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ให้ได้ตามเป้าหมาย จำนวน 7,009 คน รวมทั้งจัดเตรียมมาตรการลดผลกระทบให้แก่พนักงาน ขสมก. ที่เข้าร่วมโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด โดยต้องมีความชัดเจนของพนักงานที่จะเข้าร่วมโครงการ และมาตรการลดผลกระทบของพนักงานที่จะเป็นผู้ว่างงานก่อนเริ่มดำเนินการจัดการโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง (CNG) จำนวน 4,000 คัน เพื่อให้ ขสมก. สามารถลดรายจ่ายบุคลากรขององค์กรให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและสอดคล้องกับรายได้จากการดำเนินโครงการ ทั้งนี้ รัฐบาลจะต้องสนับสนุนงบประมาณสำหรับโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดให้ ขสมก. ในวงเงิน 6,143 ล้านบาทด้วย

- 3.2.2 ขสมก. จะต้องจัดซื้อที่ดิน (กรณีที่ดินของเอกชน) ให้เป็นกรรมสิทธิ์ของ ขสมก. เช่าที่ดิน (กรณีที่ดินของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ) และก่อสร้างอยู่จอดรถโดยสาร และสถานีก๊าซธรรมชาติ ซึ่งเป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของโครงการให้แล้วเสร็จก่อนการเปิดประมูลจัดหารถโดยสารของโครงการ โดย ขสมก. ต้องประสานกับ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการจัดทำแผนการส่งมอบพื้นที่และก่อสร้างอยู่ และ สถานีบริการก๊าซธรรมชาติที่ชัดเจน และต้องสอดคล้องกับแผนการรับมอบรถโดยสาร ตามโครงการ
- 3.2.3 ขสมก. จะต้องกำหนดเงื่อนไขการจัดหารถโดยสาร ระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ และระบบสารสนเทศต่าง ๆ ของโครงการ ให้มีความพร้อมใช้งานได้ในจำนวน 4,000 คันตลอดเวลา รวมทั้งจะต้องติดตั้งอุปกรณ์สำหรับผู้พิการ และทุพพลภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนกลุ่มดังกล่าวด้วย
- 3.2.4 รัฐบาลควรพิจารณาตัดสินใจในการรับภาระหรือบริหารหนี้สินเดิม ของ ขสมก. เพื่อ แยกภาระหนี้สินเดิมออกจากแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ที่จะดำเนินการปรับปรุงใหม่ให้มีความชัดเจน เพื่อให้การ ดำเนินการตามแผนดังกล่าวสามารถพลิกพื้นฐานการเงินของ ขสมก. ได้ในระยะยาว และกรณีที่รัฐบาลมีนโยบายควบคุมอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทาง จะต้องมีการอุดหนุน (Subsidy) ผลกระทบจากนโยบายดังกล่าวอย่างเป็นระบบ
- 3.3 คณะรัฐมนตรีอาจพิจารณาทางเลือกอื่นในการจัดให้มีบริการรถโดยสารปรับอากาศใช้ ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง นอกเหนือจากวิธีการเช่าและวิธีการซื้อ เช่น การให้ สัมปทานเอกชนเดินรถทั้งหมดใน 155 เส้นทาง ซึ่งเป็นวิธีการที่มีความเสี่ยงน้อยกว่าการที่ ขสมก. เป็นผู้ดำเนินการเองทั้งในกรณีเช่าหรือกรณีซื้อ โดย ขสมก. จะต้องปรับบทบาทและ โครงสร้างองค์กรจากผู้ให้บริการเป็นผู้กำกับสัญญาสัมปทาน รถโดยสารประจำทางทั้งระบบ ทั้งในด้านมาตรฐานรถโดยสาร ความปลอดภัย และคุณภาพการให้บริการ เป็นต้น ซึ่งแนวทาง นี้จะช่วยแก้ไขปัญหของ ขสมก. ในระยะยาว

นอกจากนั้น ยังอาจพิจารณาความเป็นไปได้ในการนำระบบตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์มา ให้บริการกับรถโดยสารที่มีอยู่ในปัจจุบันก่อน โดยไม่จำเป็นต้องรอการจัดหารถโดยสารใหม่ ตามโครงการ ควบคู่ไปกับการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดสำหรับพนักงาน 7,009 คน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรของ ขสมก. ได้ทันที

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัตินำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง พร้อมนี้ สำนักงานฯ ได้มีหนังสือถึงกระทรวงการคลังและสำนักงาน งบประมาณให้นำเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ