



1/216
ส.ล. 121052
วันที่ 9.10.52
เวลา 12.00
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ที่ 4963 ส. 950
วันที่ 2 ก.ค. 2553 เวลา 9.00
จังหวัด...

ที่ คค (ปคร) 0804.4/ 46

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

9 กรกฎาคม 2553

เรื่อง การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการ
และบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว(ล) 18250 ลงวันที่ 6 ตุลาคม 2552
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/21980 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2552

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ ขสมก. 1085/2553

ลงวันที่ 1 กรกฎาคม 2553

2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0804.4/ 5105 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2553
3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0804.4/ 5106 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2553
4. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0804.4/ 5107 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2553
5. แบบตรวจสอบเรื่อง (Checklist) เสนอคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เห็นชอบในหลักการให้กระทรวงคมนาคม
ดำเนินการจัดการโดยसारปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน
ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยวิธีการเช่าซึ่งมีความเสี่ยงต่ำกว่าวิธีการซื้อโดยให้ยึดหลักการ
ในการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส เปิดกว้างและมีการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรมโดยมีคณะกรรมการพิจารณา
กำหนดราคากลางที่เหมาะสมตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ในการประชุมเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2552 ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมรับไปดำเนินการจัดทำแผนและขั้นตอนเพื่อการจัดหารถโดยสารดังกล่าว
ในรายละเอียดร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยให้ครอบคลุมถึง
การดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดของพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้ได้ตามเป้าหมาย
จำนวน 7,009 คน และลดผลกระทบให้แก่พนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่เข้าร่วมโครงการ
เกษียณอายุก่อนกำหนด การเตรียมความพร้อมเรื่องอยู่และสถานบริการก๊าซธรรมชาติให้เพียงพอ
การดำเนินการเกี่ยวกับระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์และระบบสารสนเทศให้มีความพร้อมใช้งาน
รวมทั้งการติดตั้งอุปกรณ์สำหรับผู้พิการและทุพพลภาพ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมนำความเห็นของ

/คณะกรรมการ...

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาธโดยสารโดยวิธีการเช่า และความเห็นของรองนายกรัฐมนตรี (พลตรีสนั่น ขจรประศาสน์) ในฐานะประธานคณะกรรมการพิเศษ ระดับรัฐมนตรี เรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วย แล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง (รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึง 1)

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2552 รับทราบรายงานคณะทำงาน พิจารณาดำเนินการตามเรื่องการประกวดราคาเช่ารถโดยสารปรับอากาศโดยใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปราม การทุจริตแห่งชาติเสนอ โดยให้กระทรวงคมนาคมนำข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกัน และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติไปพิจารณาในการดำเนินการจัดหาธโดยสารปรับอากาศโดยใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้เหมาะสมถูกต้อง โปร่งใส เป็นไปตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึง 2)

2. การดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี

2.1 การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

2.1.1 กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 ดังกล่าว โดยได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 314/2552 สั่ง ณ วันที่ 12 ตุลาคม 2552 แต่งตั้ง คณะกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินการจัดหาธโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อดำเนินการติดตามประเมินผล การดำเนินการจัดหาธโดยสารปรับอากาศโดยใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง ซึ่งคณะกรรมการ ติดตามประเมินผลฯ ได้แต่งตั้งคณะทำงานรวม 2 คณะ ประกอบด้วย

1) คณะทำงานพิจารณาขอบเขตของงานเพื่อจัดหาธโดยสารปรับอากาศโดยใช้ ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน มีหน้าที่พิจารณารายละเอียดขอบเขตงานให้ถูกต้อง ตามระเบียบที่เกี่ยวข้องและเหมาะสมกับความเป็นจริง โปร่งใส เปิดกว้าง และมีการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรม

2) คณะทำงานพิจารณาราคาเพื่อจัดหาธโดยสารปรับอากาศโดยใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีหน้าที่พิจารณาราคาให้เหมาะสม กับความเป็นจริง เกิดความโปร่งใส เปิดกว้าง และมีการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรม

2.1.2 คณะกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินการจัดหาธโดยสารปรับอากาศ ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและ คณะทำงานที่คณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ แต่งตั้ง ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 โดยได้นำประเด็นข้อสังเกตข้อเสนอแนะขององค์กรต่างๆ มาพิจารณาอย่างครบถ้วน เพื่อให้การกำหนดขอบเขตงาน (Terms of Reference : TOR) และการกำหนดราคามีความโปร่งใส เปิดกว้าง และมีการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรม โดยเฉพาะกรณีการทำสัญญาเช่า คณะกรรมการติดตามและ

ประเมินผลฯ ได้มีความเห็นว่าควรแบ่งสัญญาเช่าเป็น 2 สัญญา สัญญาละ 2,000 คัน เนื่องจากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ที่ 16/2553 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2553 ยืนยันความสามารถในการประกอบตัวถังรถโดยสารภายในประเทศว่า กลุ่มอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารมีกำลังผลิตรวมกันได้ประมาณเดือนละ 250 - 300 คัน และคาดว่าสามารถผลิตได้จำนวน 6,000 - 7,000 คัน ภายในเวลา 2 ปี คณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ จึงมีความเห็นว่า ถึงแม้กำลังผลิตภายในประเทศจะสามารถผลิตได้ 6,000 - 7,000 คัน ภายใน 2 ปี แต่การเสนอราคาโดยวิธี E-Auction ต้องมีผู้เสนอราคาอย่างน้อย 2 ราย จึงจะดำเนินการได้ แต่กรณีเช่าจากรายเดียว 4,000 คัน ผู้ผลิตภายในประเทศจะรวมตัวกันได้ไม่ถึง 2 กลุ่ม ซึ่งจะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถจัดหาโดยวิธี E-Auction ได้ นอกจากนี้การบริหารจัดการเดินรถจะจัดทำเป็นสัญญาจ้างเดินรถ (Performance Base Contract : PBC) จะต้องมีการ Clearing House และเส้นทางเดินรถที่อยู่ในความควบคุมของเขตการเดินรถต่างๆ ถึงแม้จะแบ่งเป็นศูนย์บริหารจัดการแล้ว แต่ยังมีลักษณะวิ่งไขว้กันอยู่ ดังนั้น หากจะไม่เช่าจากรายเดียวก็เห็นว่า ไม่ควรเกิน 2 ราย หากจัดให้มีบริษัทให้เช่าเกินกว่า 2 ราย ย่อมทำให้กระทบต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเกี่ยวกับเส้นทางเดินรถให้บริการแก่ประชาชน เพราะธรรมชาติของเส้นทางเดินรถจะแบ่งเขตพื้นที่วิ่งให้บริการชัดเจนไม่ได้ ต้องมีการข้ามเขตพื้นที่ควบคุมไปเขตอื่น และโครงการนี้ในเบื้องต้นยังไม่มีกำไร แต่จะทำให้ลดการขาดทุนลงได้อย่างชัดเจน คณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ ได้รายงานผลการพิจารณาดังกล่าวข้างต้นให้กระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา ซึ่งกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า คณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ ได้ดำเนินการพิจารณาตามข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 ในประเด็นความโปร่งใส เปิดกว้างและมีการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรม และข้อสังเกตข้อเสนอแนะของฝ่ายต่างๆ ครบถ้วนแล้ว จึงได้มอบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไปดำเนินการปรับปรุงข้อกำหนดขอบเขตงาน (TOR) ของโครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและดำเนินการตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตลอดจนข้อเสนอแนะของคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ และดำเนินการตามระเบียบ ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

2.2 การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เกี่ยวกับแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีสาระสำคัญพอสรุปได้ ดังนี้

2.2.1 การจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดและการลด

ผลกระทบแก่พนักงาน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กำหนดจำนวนพนักงานที่เข้าร่วมโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดจำนวน 7,009 คน โดยได้ใช้ข้อมูลจำนวนพนักงาน ณ ตุลาคม 2551 (ครั้งที่เริ่มทำแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ) ปัจจุบัน ณ 30 เมษายน 2553 มีจำนวน

พนักงาน 16,036 คน ซึ่งตามโครงสร้างใหม่จะใช้พนักงานจำนวนเพียง 9,974 คน ทำให้พนักงานที่ต้องเข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดลดลงเหลือเพียง 6,062 คน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้สำรวจพนักงานที่ประสงค์เข้าร่วมโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดจำนวน 2 ครั้ง คือเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2551 และตุลาคม 2552 โดยมีเงื่อนไขผลตอบแทนพิเศษปีละ 3 เท่า ของเงินเดือนค่าจ้างอัตราสุดท้าย ตามอายุงานที่เหลือแต่ไม่เกิน 30 เท่า ของเงินเดือนค่าจ้างอัตราสุดท้าย ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอในแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจากการสำรวจมีพนักงานสมัครเข้าโครงการฯ จำนวน 2,708 คน (เป็นเงิน 2,532 ล้านบาท) ซึ่งพนักงานเข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย

- 1) พนักงานกลุ่มสนับสนุน
- 2) พนักงานขับรถ
- 3) พนักงานเก็บค่าโดยสาร

พนักงานในส่วนสนับสนุนสามารถดำเนินการได้ทันที ในปีงบประมาณ 2555 ส่วนพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารจะดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดเมื่อรถใหม่เข้ามาแล้ว 1 เดือน และจะทยอยลดพนักงานเก็บค่าโดยสารเมื่อรถเก่ามีการปลดระวาง โดยได้มีมาตรการลดผลกระทบให้แก่พนักงาน คือ ให้พนักงานรวมกันเสนอรับจ้างงานกับองค์การ และฝึกอาชีพให้พนักงานที่ประสงค์ประกอบอาชีพอิสระ

พนักงานส่วนที่ไม่ได้เข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดและเหลือเกินกรอบอัตรากำลังมีจำนวน 2,307 คน (หักพนักงานที่เกษียณอายุตามปกติระหว่างปี 2553 - 2555 จำนวน 1,047 คน) มีแผนดำเนินการ ดังนี้

- 1) ในช่วงการเปลี่ยนระบบการจัดเก็บค่าโดยสารระบบเดิมเป็นการเก็บค่าโดยสารระบบ E-Ticket นอกจากจะใช้กล่องเก็บค่าโดยสารควบคู่ไปกับ E-Ticket แล้ว จะต้องจัดพนักงานไว้จำนวนหนึ่งเพื่อให้คำแนะนำแก่ผู้ใช้บริการตามจุดต่างๆ อีกประมาณ 6 เดือน

- 2) ตามกรอบนโยบายรัฐบาลที่ต้องการจะให้บริการประชาชนตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน (รถเมล์ฟรี) ในระยะยาว องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงเห็นควรคงรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง) ไว้จำนวน 800 คัน สำรองอีกจำนวน 100 คัน เพื่อให้บริการประชาชนตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนซึ่งจะใช้อัตรากำลังจำนวน 1,992 คน (อัตรา 2.49 คนต่อรถ 1 คัน)

- 3) ผลการศึกษาของคณะทำงานพัฒนาระบบรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้ศึกษาว่าจำนวนรถที่ต้องใช้ในเส้นทางเดินรถใหม่ จำนวน 155 เส้นทาง จะต้องใช้จำนวนรถ 7,405 คัน เพื่อให้จำนวนรถมีเพียงพอให้บริการตามผลการศึกษาของคณะทำงานพัฒนาระบบรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนั้น หลังจากรับรถใหม่งวดสุดท้ายประมาณ 6 เดือน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะช่วยเหลือผู้ประกอบการรถร่วมที่เดือดร้อนให้เข้าร่วมเดินรถตามสัญญา PBC จำนวน 1,000 - 1,200 คัน (ซึ่งเป็นรถปรับอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบัน) ซึ่งต้องใช้พนักงานเพิ่มอีกจำนวน 2,490 - 2,988 คน (อัตรา 2.49 คนต่อรถ 1 คัน) แต่อัตรากำลังขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ คงเหลือประมาณ 315 คน

/ดังนั้น...

ดังนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะไม่มีปัญหาในการเลิกจ้างพนักงานเก็บค่าโดยสารแต่ต้องเร่งพัฒนาและจูงใจพนักงานเก็บค่าโดยสารเข้าโครงการฝึกให้เป็นพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่องต่อไป

2.2.2 การจัดทำแผนการดำเนินงานเพื่อเตรียมความพร้อมเรื่องอยู่และสถานบริการก๊าซธรรมชาติ

1) การเตรียมความพร้อมเรื่องอยู่

กระทรวงคมนาคมได้จัดประชุมหน่วยงานในสังกัด เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2552 เพื่อพิจารณาพื้นที่ของหน่วยงานในสังกัดที่สามารถมอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำเป็นอู่จอดรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งประสานงานภาคเอกชนที่ยินดีมอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้เป็นพื้นที่จัดทำเป็นอู่จอดรถ จากการประสานงานหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและภาคเอกชน สรุปรวมพื้นที่ที่จัดเตรียมเป็นอู่จอดรถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ จำนวน 4,000 คันไว้ 23 แห่ง ดังนี้

- 1.1) อู่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน 7 แห่ง คือ อู่รังสิต อู่บางเขน อู่มีนบุรี อู่สวนสยาม อู่สามด้า อู่พระประแดง อู่บางบัวทอง
- 1.2) อู่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เช่าหน่วยงานภาครัฐ จำนวน 4 แห่ง คือ อู่คลองเตย อู่สาธุประดิษฐ์ อู่พระรามเก้า อู่กำแพงเพชร 2 (เขต 7 และเขต 8)
- 1.3) อู่ที่หน่วยงานภาครัฐให้ใช้ประโยชน์ จำนวน 1 แห่ง คือ อู่บางพลี
- 1.4) อู่ที่เอกชนให้ใช้ประโยชน์ จำนวน 2 แห่ง คือ อู่สายใต้ใหม่ อู่บางบัวทอง
- 1.5) อู่ที่หน่วยงานภาครัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคมมอบให้ใหม่ จำนวน 9 แห่ง คือ อู่บางปิ๊ง อู่ปู่เจ้าสมิงพราย อู่ของการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย อู่กัลปพฤกษ์ อู่ใต้ทางด่วนพระประแดง อู่บรมราชชนนี อู่นครอินทร์ อู่ใต้ทางด่วนรามอินทรา (รามอินทรา-ประดิษฐ์มุนีธรรม และลาดพร้าว-ประดิษฐ์มุนีธรรม) ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประสานในการขอใช้พื้นที่กับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ดังกล่าวแล้ว

การดำเนินการจัดหาสถานที่จอดรถครั้งนี้สามารถลดจำนวนเงินจากการดำเนินการจัดหาสถานที่จอดรถที่เคยเสนอไว้ในการเสนอแผนครั้งแรก ซึ่งมีมูลค่า 5,920 ล้านบาท เหลือเพียง 1,000 ล้านบาท

2) การเตรียมความพร้อมเรื่องสถานีเดิมก๊าซ

การเตรียมสถานีเดิมก๊าซเพื่อรองรับรถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ จำนวน 4,000 คัน ที่มีปริมาณการใช้ก๊าซต่อวันประมาณ 600 ตันต่อวัน นั้น ปัจจุบันมีสถานีเดิมก๊าซในอู่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว 3 แห่ง ได้แก่ อู่รังสิต อู่บางเขน และอู่สามด้า และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประสานงานกับ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการจัดทำแผนเตรียมความพร้อมของสถานีเดิมก๊าซทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

2.1) แผนระยะสั้น

- ใช้สถานี NGV ในพื้นที่อู่รถการขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ได้ทำการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว จำนวน 3 แห่ง

- ใช้สถานี NGV เอกชน แบบ Super Station (คือ สถานีแนวท่อขนาดใหญ่) จำนวน 3 แห่ง

- ใช้สถานี NGV แนวท่อ (Conventional Station) จำนวน 14 แห่ง

2.2) แผนระยะยาว บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จะก่อสร้างสถานี NGV ในพื้นที่อู่รถการขนส่งมวลชนกรุงเทพทั้ง 23 แห่ง

3) จัดทำแผนการดำเนินงานเพื่อจัดการโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การดำเนินการจัดการโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน โดยแบ่งสัญญาเช่าเป็น 2 สัญญา สัญญาละ 2,000 คัน ซึ่งจะใช้วิธีการที่โปร่งใส เปิดกว้าง และมีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม โดยดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 ซึ่งต้องนำขอบเขตงาน (Term of Reference : TOR) ประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลางและขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพื่อให้สาธารณชนเสนอความเห็นและข้อเสนอนี้ เพื่อนำมาปรับปรุง TOR ให้มีความสมบูรณ์เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย ในขั้นตอนดำเนินการจัดการโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ คาดว่าจะใช้เวลาดำเนินการในการจัดการงวดแรกได้ภายในเวลา 23 เดือน หลังจากนำเสนอคณะรัฐมนตรีและรถจะได้ครบจำนวน 4,000 คัน ในเวลา 31 เดือน

3. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้นำรายงานผลการพิจารณาของคณะกรรมการติดตามและประเมินผล และการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2553 จึงเห็นควรเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) รับทราบผลการพิจารณาของคณะกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินการจัดการโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

2) รับทราบแผนการเตรียมความพร้อมเรื่องอู่และสถานีเติมก๊าซ เพื่อจัดเตรียมไว้สำหรับรถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน

3) ขอความเห็นชอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กู้เงินเพื่อเป็นค่าก่อสร้างอู่จอดรถและสถานที่ทำการในปีงบประมาณ 2554 วงเงินไม่เกิน 1,000 ล้านบาท (เดิมเสนอไว้ 5,920 ล้านบาท)

(4) ขอความ...

4) ขอความเห็นชอบให้รัฐบาลกระงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ในวงเงินไม่เกิน 2,532 ล้านบาท (เดิมเสนอไว้ 6,143 ล้านบาท) เพื่อดำเนินการในปีงบประมาณ 2555

5) ขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2549 กรณีให้องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครพิจารณาการโดยสารที่ถูกต้องทดแทนแล้วไปใช้ประโยชน์ตามความเหมาะสม โดยไม่นำไปประมูลขาย หรือนำไปใช้เป็นรถโดยสารสาธารณะอีก และขออนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขายรถโดยสารเก่า ที่ปลดระวางและให้นำเงินรายได้มาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับการดำเนินการ ยกเว้นรถโดยสาร ธรรมดา (ครีม-แดง) ที่นำมาให้บริการประชาชนตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน จำนวน 800 คัน และสำรอง จำนวน 100 คัน
รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งด้วย 1

4. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบตามที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอ จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการ ตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพด้วยเหตุผล ดังนี้

4.1 การจัดทำแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริหารของระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นการดำเนินการ เพื่อปรับปรุงศักยภาพขององค์การขนส่ง มวลชนกรุงเทพ เพื่อไม่ให้เป็นภาระกับภาครัฐในอนาคต โดยเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหาร จัดการ และการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถในการปฏิบัติงาน ตลอดจนการนำเทคโนโลยี มาประยุกต์ใช้ในการให้บริการผู้โดยสาร

4.2 การจัดหารถโดยสารปรับอากาศใหม่ ที่มีจำนวนเพียงพอโดยมีอัตราค่าบริการที่ เป็นธรรมและเหมาะสม เพื่อบริการครอบคลุมในทุกพื้นที่บริการ จะช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ของประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย ซึ่งการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง แทนน้ำมันดีเซล จะช่วยลดมลพิษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนการสูญเสียเงินตรา ต่างประเทศที่ต้องใช้ในการนำเข้าน้ำมันดีเซล ซึ่งจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวม

4.3 แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตามที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอ มีแนวทางในหลักการ เช่นเดียวกับที่ได้เคยนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ปรับปรุงตัวเลขต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์และเป็นปัจจุบันและได้ดำเนินการตาม มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 โดยได้นำประเด็นข้อสังเกต ข้อเสนอแนะของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องมาพิจารณาอย่างครบถ้วน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดขอบเขตของงาน (TOR) และการกำหนดราคาที่มีความโปร่งใส เปิดกว้างอย่างเป็นธรรม รวมทั้งได้มีการพิจารณาดำเนินการ เรื่องอยู่จอดรถ และสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ การเกษียณอายุก่อนกำหนดของพนักงานองค์การขนส่ง มวลชนกรุงเทพ และระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์สารสนเทศให้มีความพร้อมใช้งาน ตลอดจนการ ติดตั้งอุปกรณ์สำหรับผู้พิการและทุพพลภาพ

5. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2, 3 และ 4

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

- 1) รับทราบผลการพิจารณาของคณะกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินการจัดหา รถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
 - 2) รับทราบแผนการเตรียมความพร้อมเรื่องอยู่และสถานีเดิมก๊าซ เพื่อจัดเตรียมไว้สำหรับ รถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน
 - 3) ขอความเห็นชอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กู้เงินเพื่อเป็นค่าก่อสร้างอุจจารรถและสถานที่ทำการในปีงบประมาณ 2554 วงเงินไม่เกิน 1,000 ล้านบาท (เดิมเสนอไว้ 5,920 ล้านบาท)
 - 4) ขอความเห็นชอบให้รัฐรับภาระงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินโครงการเกษียณอายุ ก่อนกำหนดในวงเงินไม่เกิน 2,532 ล้านบาท (เดิมเสนอไว้ 6,143 ล้านบาท) เพื่อดำเนินการในปีงบประมาณ 2555
 - 5) ขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2549 กรณีให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พิจารณานำรถโดยสารที่ถูกทดแทนแล้วไปใช้ประโยชน์ตามความเหมาะสม โดยไม่นำไปประมูลขายหรือนำไปใช้เป็นรถโดยสารสาธารณะอีก และขออนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขายรถโดยสารเก่าที่ปลดระวางและให้นำเงินรายได้มาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับการดำเนินการ ยกเว้นรถโดยสารธรรมดา (ครีม-แดง) ที่นำมาให้บริการประชาชนตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน จำนวน 800 คัน และสำรอง จำนวน 100 คัน
- ก่อนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพปรับปรุงข้อกำหนดขอบเขตงาน (TOR) และดำเนินการตามระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ


(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0-2215-1515 ต่อ 2051

โทรสาร 0-2215-2585