



ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๕.๔/๗๓

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

สท. 1/97
วันที่ 11 เม.ย. 54
เวลา 10.40 น.

๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔

เรื่อง ขออนุมัติโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๓๓๖๐ ลงวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๓
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว (ล)๔๒๗๖ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๓
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๖๖๕ ลงวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ที่ คค ๐๘๐๕.๔/๔๘๔
ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๔

๒. เอกสารโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๕.๔/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๕.๔/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๕.๔/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๕.๔/๒๕๖๙ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๕.๔/๒๕๗๐ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔
๘. แบบตรวจสอบเรื่อง (Checklist) เสนอคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๑) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้ว ตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม และ (๑๓) เรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะรัฐมนตรี

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ เห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวม ๔ โครงการ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้

- ๑) โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และ ช่วงบางซื่อ-รังสิต
- ๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ
- ๓) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ
- ๔) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง-บางแค

และเห็นชอบแนวทางการดำเนินงานต่อไปในการบริหารจัดการ โดยให้เร่งพิจารณารูปแบบและกลไกกำกับดูแลที่เหมาะสมและพัฒนาระบบตัวร่วม เพื่อให้เกิดความสะดวกกับประชาชนในการเดินทางเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายต่างๆ และระบบขนส่งสาธารณะอื่น ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นและข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ไปพิจารณาประกอบการดำเนินงานด้วย ซึ่ง สศช. ได้มีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า การพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะต้องสามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายต่างๆ ได้อย่างสมบูรณ์โดยประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งควรพัฒนาระบบตัวร่วม และพิจารณาโครงสร้างและอัตราค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรม เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทางเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายต่างๆ และระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑.

๑.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่เห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในระยะ ๑๐ ปีแรก (เปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ระยะทางรวม ๑๕๕ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๑) สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ๒) สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-มีนบุรี ๓) สายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ ๔) สายสีเขียว ช่วงสะพานใหม่-คูคต และช่วงสนามบินฟ้าแห่งชาติ-ยศเส ๕) สายสีแดงเข้ม ช่วงหัวลำโพง-บางบอน ๖) สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และ ๗) สาย Airport Link ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท ซึ่งตามแผนแม่บทดังกล่าว ได้เสนอแนวทางการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชน ทางรางว่าควรมีการจัดทำระบบตัวร่วม เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางให้กับผู้โดยสารที่ไม่ต้องพก ตัวหลายใบในการเดินทาง และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนแทนการใช้นยานพาหนะส่วนตัวมากขึ้น รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒.

๑.๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๔ รับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานตลอดจนปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไขของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงการคลัง สศช. และสำนักงานงบประมาณไปพิจารณาดำเนินการด้วย โดยความเห็นของ สศช. ให้กระทรวงคมนาคมเร่งพิจารณารูปแบบการบริหารจัดการระบบบัตรโดยสารร่วมให้แล้วเสร็จสอดคล้องกับแผนเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย และสำนักงานงบประมาณให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการศึกษาระบบตัวร่วมอันรวมถึงระบบการกำหนดราคาค่าโดยสารและค่าเชื่อมต่อระบบที่เหมาะสมเป็นธรรม เพื่อให้การกำหนดเงื่อนไขการร่วมลงทุนภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) มีความชัดเจนยิ่งขึ้น รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๓.

๒. การดำเนินการ

๒.๑ การศึกษาด้านการพัฒนาระบบตัวร่วมในมิติต่างๆ

กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบการดำเนินงานการพัฒนาระบบตัวร่วม ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการศึกษาด้านบริหารจัดการระบบตัวร่วมของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การศึกษาด้านเทคนิค มาตรฐานต่างๆ ของระบบตัวร่วม และการศึกษาระบบค่าโดยสารสำหรับการขนส่งทุกรูปแบบและการเชื่อมต่อ เพื่อเป็นข้อมูลฐานในการดำเนินงานในเรื่องตัวร่วมต่อไป สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๒.๑.๑ การศึกษาด้านการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) โดยความร่วมมือกับ สนข. และกระทรวงการคลัง ได้ทำการศึกษารื่อง การเตรียมการในการดำเนินงานระบบตัวร่วมของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร โดยได้เริ่มทำการศึกษาเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๕๑ และแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ สามารถสรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

๑) รูปแบบการลงทุนระบบขนส่งมวลชน

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายที่จะเกิดขึ้นใหม่ ควรเป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน ในรูปแบบ Public Private Partnerships: PPP Gross Cost ซึ่งจะช่วยให้สามารถรองรับระบบตัวร่วมและอัตราค่าโดยสารมาตรฐานเดียวกัน โดยการจัดเก็บค่าโดยสารควรคิดตามระยะทาง

๒) กลยุทธ์การดำเนินการระบบตัวร่วม

กลยุทธ์เพื่อบรรลุเป้าหมายสำหรับการดำเนินการของระบบตัวร่วมในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร คือการส่งเสริมให้มี ๑) ระบบตัวเพียงระบบเดียว ๒) ผู้ออกตั๋วรายเดียว และ ๓) ผู้จำหน่ายตั๋วหลายราย

๓) ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

การดำเนินงานระบบตัวร่วม จะต้องมีการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ที่ควรใช้ขั้นตอนและการดำเนินงานภายใต้การประกวดราคาแข่งขันที่เป็นสากล

๔) การบริหารระบบตัวร่วม

ควรมีการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคการดำเนินงานระบบตัวร่วม โดยในเบื้องต้นจะต้องมีที่ปรึกษาดำเนินงานตามแผนงานการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (Program Management Services : PMS) เพื่อให้ความช่วยเหลือแก่ภาครัฐในการดำเนินงานระบบตัวร่วม และการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ในระยะเริ่มต้นดำเนินการ

๕) การแต่งตั้งคณะกรรมการด้านระบบตัวร่วม

ควรมีการแต่งตั้งคณะกรรมการด้านระบบตัวร่วมทำหน้าที่หลักในการกำหนดนโยบาย กลไกการกำกับดูแล และแนวทางการบริหารจัดการ รวมทั้งกำหนดแนวทางการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง เพื่อให้เกิดการบริการที่มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน

๒.๑.๒ การศึกษาด้านเทคนิคของการดำเนินงานระบบตัวร่วม

สนข. ได้ดำเนินการศึกษาการใช้ระบบตัวร่วมเพื่อการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน และการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้ โดยเริ่มทำการศึกษามาเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๕๑ และแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๒ สามารถสรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

๑) กรอบการพัฒนาแบบตัวร่วม

กำหนดกรอบการพัฒนาแบบตัวร่วมโดยแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ ได้แก่

๑) การดำเนินการระบบตัวร่วมระยะแรกเริ่มใช้ภายในระบบขนส่ง (Transit) และ ๒) การดำเนินการระบบตัวร่วมระยะยาวที่สามารถใช้ร่วมกันได้ทั้งในระบบขนส่ง (Transit) และนอกระบบขนส่ง (Non-Transit)

๒) มาตรฐานกลางของตัวร่วม (บัตรโดยสาร)

จัดทำมาตรฐานกลางของตัวร่วม โดยโครงสร้างข้อมูลในบัตรแบ่งออกเป็น ๓ ส่วน คือส่วนที่ ๑) พื้นที่ส่วนกลางที่ระบบต่างๆ สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ (Common Data Area) เช่น ข้อมูลบัตร ข้อมูลการใช้บัตร ข้อมูลจำนวนเงินในบัตร เป็นต้น ส่วนที่ ๒) ข้อมูลส่วนเฉพาะของผู้ประกอบการแต่ละราย (Provider Specific Area) เช่น ของผู้ประกอบการรถไฟฟ้า และ ขสมก. เป็นต้น และส่วนที่ ๓) ข้อมูลส่วนเฉพาะของผู้ผลิตบัตร (Card Manufacturer Area) เช่น ข้อมูลการผลิตบัตร เป็นต้น

๓) โครงสร้างพื้นฐานและมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูล

กำหนดโครงสร้างพื้นฐานและจัดทำมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อรองรับการใช้งานในระบบตัวร่วมแบ่งเป็น ๕ ชั้น ได้แก่ ชั้นที่ ๑ คือตัวบัตรโดยสาร ชั้นที่ ๒ เป็นอุปกรณ์อ่านบัตร ชั้นที่ ๓ ระบบคอมพิวเตอร์ที่สถานี และลำดับที่ ๔ ระบบคอมพิวเตอร์ส่วนกลางของผู้ประกอบการแต่ละราย และลำดับที่ ๕ จะเป็นส่วนของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

๔) โครงสร้างองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม

จัดทำโครงสร้างองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยแบ่งลักษณะงานออกเป็น ๒ ส่วน คือส่วนที่ ๑) ส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจ (Non-Business Unit) เพื่อดำเนินการออกแบบและพัฒนาระบบ และส่วนที่ ๒) ส่วนธุรกิจ (Business Unit) ซึ่งเป็นส่วนที่สามารถทำให้เกิดรายได้และสามารถดำเนินการจัดตั้งเป็นบริษัทร่วมทุนได้ในอนาคต

๕) แนวทางการดำเนินงานระบบตัวร่วม

จัดทำแนวทางการดำเนินงานระบบตัวร่วม โดยเริ่มจากกระทรวงคมนาคม จัดตั้งคณะกรรมการขึ้นหนึ่งชุดและดำเนินการตามลำดับ ดังนี้

- เตรียมการและจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- จัดทำนโยบายและแผนการจัดทำระบบตัวร่วม รวมทั้งจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาเพื่อสรรหาผู้ออกแบบและพัฒนาระบบตัวร่วม
- จัดประกวดราคาเพื่อสรรหาผู้ออกแบบและพัฒนาระบบตัวร่วม
- ผู้ได้รับคัดเลือกจากการประกวดราคาดำเนินการออกแบบ พัฒนาและจัดตั้งระบบตัวร่วมและศูนย์การบริหารจัดการรายได้กลาง ตลอดจนจัดทำแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ระบบตัวร่วม
- ทดสอบและประเมินผลระบบตัวร่วม

๒.๑.๓ การศึกษาด้านระบบค่าโดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบและการเชื่อมต่อ

สนช. ได้ดำเนินการศึกษาการพัฒนา ระบบค่าโดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบและการเชื่อมต่อ โดยเริ่มทำการศึกษาเมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๒ และแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๓ สามารถสรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

๑) โครงสร้างค่าโดยสารร่วม

- รูปแบบค่าโดยสารแบบแปรตามระยะทาง (Distance-based Fare) เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- องค์ประกอบโครงสร้างค่าโดยสารร่วม ประกอบด้วยค่าแรกเข้าระบบ (Initial Charge) ค่าโดยสารตามระยะทาง (Distance Fare) และส่วนลด (Discount)
- โครงสร้างและอัตราค่าโดยสารร่วมที่เหมาะสม ต้องเป็นโครงสร้างที่สามารถดึงดูดให้ผู้โดยสารมาใช้งานระบบขนส่งสาธารณะสูง สร้างรายได้ให้แก่ระบบในภาพรวมได้สูงที่สุด ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและก่อให้เกิดภาระทางการเงินแก่ภาครัฐต่ำที่สุด
- กรณีรัฐบาลมีนโยบายรวมระบบขนส่งมวลชนทางรางทุกระบบให้มาอยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม. โดยใช้วิธีดำเนินโครงการแบบ Gross Cost Concession หรือการว่าจ้างเอกชน ให้จัดหาตัวรถไฟฟ้าและให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และจัดเก็บค่าโดยสารส่งให้รัฐทั้งหมด ส่วนรัฐจ่ายค่าจ้างการให้บริการแก่ผู้ประกอบการเอกชน โครงสร้างค่าโดยสารร่วมควรมีการเก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียวในการเดินทางเชื่อมต่อภายในโครงข่ายรถไฟฟ้าทั้งหมด ซึ่งก็คือมีการให้ส่วนลดเมื่อเดินทางเชื่อมต่อเท่ากับค่าแรกเข้า ดังนั้น โครงสร้างค่าโดยสารร่วมที่เหมาะสมคือ ระดับอัตรา ๑๘ บาท บวก ๒ บาทต่อกิโลเมตร (๑๘+๒x) (ค่าแรกเข้า ๑๘ บาท และค่าโดยสารตามระยะทางคือ ๒ บาทต่อกิโลเมตร โดย x หมายถึงกิโลเมตร)

๒) การกำหนดอัตราเพดานค่าโดยสารขั้นสูง

- ในอนาคตเมื่อโครงข่ายมีระยะทางยาวขึ้น หากรัฐต้องการสนับสนุน ให้ประชาชนที่อยู่ห่างไกลจากตัวเมืองเข้ามาใช้ระบบขนส่งมวลชนทางราง อาจจำเป็นต้องกำหนดเพดานขั้นสูงของค่าโดยสารร่วม เพื่อไม่ให้ค่าโดยสารในระยะไกลมีราคาสูงเกินไป โดยเพดานค่าโดยสารขั้นสูงนี้ถูกกำหนดขึ้นโดยพิจารณาความสามารถในการจ่ายของผู้โดยสาร และสามารถแข่งขันกับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ได้
- จากการวิเคราะห์โดยแบบจำลองพฤติกรรมผู้โดยสาร พบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่เดินทางในระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร ดังนั้น เพดานค่าโดยสารขั้นสูงควรกำหนดที่ ๑๑ กิโลเมตรแรก ในอัตรา ๔๐ บาท ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารใช้ระบบมากที่สุด ส่วนกรณีที่กำหนดให้มีเพดานค่าโดยสารขั้นสูง ๒ ช่วง สำหรับระบบรถไฟฟ้าที่มีการพัฒนาเส้นทางมากกว่า ๒๐ กิโลเมตรขึ้นไป พบว่าควรกำหนดเพดานค่าโดยสารช่วงที่ ๒ ที่ระยะทาง ๒๑ กิโลเมตรขึ้นไป ในอัตรา ๖๐ บาท ซึ่งเป็นราคาที่ใกล้เคียงกับรถตู้โดยสารทำให้สามารถดึงดูดผู้โดยสารระยะไกล ให้มาใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางมากขึ้น โดยไม่เป็นภาระทางการเงินแก่ภาครัฐมากเท่ากับการกำหนดเพดานค่าโดยสารช่วงเดียว

๒.๒ การดำเนินงานตามผลการศึกษาการพัฒนา ระบบตัวร่วม

๒.๒.๑ กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า การจัดทำระบบตัวร่วมและการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง มีความจำเป็นต่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และการเดินทางเชื่อมต่อนะบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงสมควรเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามผลการศึกษา โดยได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๕๒/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดรูปแบบและแนวทางบริหารจัดการระบบตัวร่วมขึ้น มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการ สนช. เป็นฝ่าย

เลขานุการ และคณะกรรมการประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สศช. สำนักงานประมาณ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง สำนักงานการตรวจและขนส่งกรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง ธนาคารแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อทำหน้าที่พิจารณารูปแบบและกลไกกำกับดูแล และแนวทางการบริหารการดำเนินงานระบบตัวร่วม การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง เพื่อให้เกิดการบริการการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน

๒.๒.๒ คณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมร่วมกัน เพื่อพิจารณากำหนดรูปแบบ และแนวทางการบริหารจัดการระบบตัวร่วมสำหรับระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมีมติเห็นชอบในหลักการและกรอบการดำเนินการโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมในประเด็นต่าง ๆ ข้างท้ายนี้ และมอบหมายให้ สนข. พิจารณารูปแบบการดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

๑) การจัดตั้งสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ให้มีการจัดตั้งสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม ในลักษณะของส่วนราชการภายในไปก่อนภายใต้การดำเนินงานของ สนข. ในระยะเตรียมการ ๔ ปีแรก เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและมาตรฐานต่างๆ ของระบบตัวร่วมสำหรับระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้การดำเนินงานอยู่ภายใต้ข้อกำหนดและมาตรฐานที่ใช้ร่วมกันได้ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จัดเจ้าหน้าที่มาร่วมปฏิบัติงานภายในสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งรองรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีเมื่อมีการพัฒนาและจัดทำระบบตัวร่วม ซึ่งค่าใช้จ่ายในปีแรก (ปี ๒๕๕๔) จะใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ ของ สนข.

๒) การดำเนินงานตามโปรแกรมการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (Program Management Services: PMS)

ให้มีการดำเนินงาน PMS ตามข้อเสนอของ ADB โดยจะมีผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ มาช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมในระยะเตรียมการ โดยเฉพาะในเรื่องการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ที่มีกระบวนการต่างๆ ค่อนข้างซับซ้อนและเป็นเรื่องใหม่ของประเทศ ซึ่งประมาณค่าใช้จ่ายไว้ในวงเงินจำนวน ๑๐ ล้านเหรียญสหรัฐสำหรับดำเนินงาน PMS ในระยะเวลา ๔ ปี โดยในเบื้องต้น สนข. ได้ประสานงานกับ ADB และกระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.)) เพื่อจัดเตรียมเงินกู้ดังกล่าวไว้ตามแผน Country Operation Business Plan ระหว่างประเทศไทยกับ ADB ซึ่งการดำเนินงาน PMS จะมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

- การจัดทำร่างรายละเอียด (Term of Reference: TOR) และคุณสมบัติต่างๆ (Specifications) ของระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
- การจัดเตรียมร่างรายละเอียดของเอกสาร (Tender Documentation) เพื่อการประมูลจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
- การจัดทำร่างรายละเอียดของวิธีการประเมิน และวิธีการจัดลำดับข้อเสนอ รวมทั้งเอกสารเพื่อการประมูลจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
- การให้ข้อเสนอในการเจรจากับผู้ประมูลที่ได้รับการพิจารณาในลำดับแรก เพื่อจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

- การให้ความช่วยเหลือแก่ภาครัฐในด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบตัวร่วม เช่น การควบคุมและทดสอบการจัดทำระบบบริหารจัดการรายได้กลางให้เป็นไปตามข้อกำหนด รวมถึงการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบตัวร่วม

๓) การจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH)

ให้มีการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง มีหน้าที่หลักในการให้บริการหักบัญชี (Clearing) ระหว่างผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนแต่ละราย (Operators) ในระบบตัวร่วม โดยศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางจะคำนวณดุลการหักบัญชีระหว่างผู้ให้บริการต่างๆ จัดทำรายงาน และส่งรายงานไปยังธนาคารที่ได้รับฝากเงิน (สด) ที่ได้รับล่วงหน้า (Float) จากผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนแต่ละราย เพื่อชำระดุล (Settlement) เป็นตัวเงินให้กับผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนแต่ละรายในระบบตัวร่วม โดยมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ดังนี้

๓.๑) ค่าใช้จ่ายในการลงทุนพัฒนาระบบ และจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

ค่าใช้จ่ายในเบื้องต้นได้ประมาณการในการลงทุนพัฒนาระบบ และจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ระยะเวลาดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๗ ซึ่งอยู่ในวงเงินจำนวน ๑๓ ล้านเหรียญสหรัฐ โดยใช้เงินกู้จาก ADB ตามที่ได้มีการหารือร่วมกับระหว่างกระทรวงการคลัง ADB และ สนข. ไว้ในเบื้องต้น ซึ่งปัจจุบัน สนข. ได้จัดเตรียมเงินกู้อย่างแล้วตามแผน Country Operation Business Plan ระหว่างประเทศไทยกับ ADB แล้ว โดยวงเงินดังกล่าวจะเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนจัดซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ของระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง การพัฒนาโปรแกรมบริหารระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง และอุปกรณ์สำนักงาน รายละเอียดตามตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ประมาณการเงินลงทุนในเครื่องมือ อุปกรณ์ การพัฒนาโปรแกรมบริหารระบบ และอุปกรณ์สำนักงาน

รายการ		ปีที่ลงทุน (พ.ศ.)			รวมเงินลงทุน
		๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	
๑.	เงินลงทุนในเครื่องมือ และอุปกรณ์	๗๓.๔๐	๖๙.๒๒	๖๙.๒๒	๒๑๑.๘๔
๒.	เงินลงทุนในการพัฒนาโปรแกรมบริหารระบบ	๑๘๒.๙๙	-	๕.๘๔	๑๘๘.๘๓
๓.	อุปกรณ์สำนักงาน	๓.๗๔	๒.๔๓	๒.๖๙	๘.๘๖
		๒๖๐.๑๓	๗๑.๖๕	๗๗.๗๕	๔๐๙.๕๓

* หมายเหตุ : กรณีใช้เงินกู้คิดเป็นวงเงินประมาณ ๑๓ ล้านเหรียญสหรัฐ (อัตราแลกเปลี่ยน ๑ เหรียญสหรัฐ เท่ากับ ๓๑.๕๐บาท)

๓.๒) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของสำนักงานบริหารจัดการระบบ

ตัวรวม

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวรวม ซึ่งเป็นโครงสร้างภายใน สนข. ให้ใช้จ่ายจากงบประมาณแผ่นดิน โดยขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี โดยประมาณการในช่วงเปิดดำเนินการประจำปีงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๘ จะมีค่าใช้จ่ายประมาณ ๖๒.๑๕ ล้านบาท ต่อปี ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากร สาธารณูปโภค ประชาสัมพันธ์ ค่าใช้จ่ายสำนักงานอื่นๆ และมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มจากระยะเตรียมการคือ ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการและค่าบำรุงรักษาระบบ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายหลัก ๔ รายการ ได้แก่ค่าเชื่อมต่อระบบอินเทอร์เน็ต ค่าเช่าวงจรรวมความเร็วสูง ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการระบบ Software หรือโปรแกรมบริหารระบบ รายละเอียดตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (ปีที่เปิดดำเนินการ)
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากร จำนวน ๓๐ อัตรา	๑๕.๐๐
ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการและค่าบำรุงรักษาระบบ	๓๕.๕๐
ค่าสาธารณูปโภค	๓.๖๕
ค่าใช้จ่ายด้านประชาสัมพันธ์	๕.๐๐
ค่าใช้จ่ายสำนักงานอื่นๆ	๓.๐๐
รวมทั้งหมด	๖๒.๑๕

๔) กรอบระยะเวลาดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวรวม

กำหนดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินงานบริหารจัดการระบบ
ตัวรวมระยะเวลาประมาณ ๔๕ เดือน แบ่งออกเป็น ๗ ขั้นตอน ประกอบด้วย

ขั้นตอนที่ ๑ เตรียมการและจัดตั้งสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวรวม
ระยะเวลา ๓ เดือน

ขั้นตอนที่ ๒ เตรียมการและจัดทำโครงการบริหารจัดการระบบตัวรวม
(Program Management Services: PMS) ระยะเวลา ๓ เดือน

ขั้นตอนที่ ๓ จัดหาที่ปรึกษาดำเนินโครงการ PMS ระยะเวลา ๓ เดือน

ขั้นตอนที่ ๔ จัดเตรียมเอกสารเพื่อยื่นประมูลระบบศูนย์บริหาร
จัดการรายได้กลาง ระยะเวลา ๖ เดือน

ขั้นตอนที่ ๕ ประกวดราคาหาผู้มาดำเนินการพัฒนาระบบศูนย์บริหาร
จัดการรายได้กลาง ระยะเวลา ๖ เดือน

/ ขั้นตอนที่ ๖...

ขั้นตอนที่ ๖ พัฒนาและติดตั้งระบบตัวร่วมและจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางและจัดทำกรประชาสัมพันธ์ ระยะเวลา ๑๘ เดือน

ขั้นตอนที่ ๗ ทดสอบและประเมินผลการทำงานของระบบตัวร่วมและศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางและประชาสัมพันธ์ ตลอดระยะเวลา ๖ เดือน
รายละเอียดตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ สรุปกรอบการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

กิจกรรม		ปี พ.ศ.					
		๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
๑.	การจัดตั้งสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม และการดำเนินงานในระยะเตรียมการ						
๒.	การดำเนินงานตามโปรแกรมการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (Program Management Services: PMS)						
๓.	การจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH)						
๔.	เปิดบริการระบบตัวร่วม						

๕) ประมาณการรายรับจากการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

การดำเนินงานของหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม มีกิจกรรมที่สำคัญ คือ การดำเนินงานของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ในเบื้องต้นจะมีรายได้หลักที่เป็นกระแสเงินสดที่ได้จากค่าบริการต่อ ๑ ธุรกิจ (Transaction Fee) ของการใช้บัตรโดยสารในแต่ละครั้ง โดยขึ้นอยู่กับระดับนโยบายหรือคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตัวร่วมว่าจะกำหนดค่าบริการต่อ ๑ ธุรกิจเป็นจำนวนเท่าใด ซึ่งจากการศึกษาที่ผ่านมาของ ADB จะใช้ที่ประมาณ ๐.๓๗ บาทต่อ ๑ ธุรกิจ และจากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของการศึกษาโครงการปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คาดว่าจะมีประมาณการรายรับเบื้องต้น ในปี ๒๕๖๒ จากการคำนวณเฉพาะผู้โดยสารที่เปลี่ยนถ่ายระบบจำนวน ๑.๑๘ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน คิดเป็นรายได้ประมาณ ๑๖๐ ล้านบาทต่อปี และในปี ๒๕๗๒ จากการคำนวณเฉพาะผู้โดยสารที่เปลี่ยนถ่ายระบบจำนวน ๒.๖๗ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน คิดเป็นรายได้ประมาณ ๓๖๐ ล้านบาทต่อปี
รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. และ ๒.

๓. เรื่องที่เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก สนข. ว่า สนข. ขออนุมัติโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมตามมติคณะกรรมการกำหนดรูปแบบและแนวทางการบริหารจัดการระบบตัวร่วมดังกล่าวข้างต้น เพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

/ ๓.๑ อนุมัติให้...

๓.๑ อนุมัติให้ สนข. ดำเนินโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม ประกอบด้วย

๓.๑.๑ การจัดตั้งสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม เป็นหน่วยงานภายใต้ สนข. โดยในช่วงเตรียมการ ๔ ปีแรก จะใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามปกติของ สนข. และในปีที่เปิดดำเนินงานในปีที่ ๕ เป็นต้นไป ให้จัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีในวงเงิน ๖๒.๑๕ ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

๓.๑.๒ การดำเนินงาน Program Management Services (PMS) โดยใช้เงินกู้ ADB ในวงเงินประมาณ ๑๐ ล้านเหรียญสหรัฐ

๓.๑.๓ การดำเนินงานจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง โดยใช้เงินกู้ ADB ในวงเงินประมาณ ๑๓ ล้านเหรียญสหรัฐ

๓.๒ ขออนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี สำหรับการทำงานของสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมตามข้อ ๓.๑.๑ และให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ต่างประเทศตามข้อ ๓.๑.๒ และ ๓.๑.๓ ตามโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมต่อไป

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบการขออนุมัติโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมตามที่ สนข. เสนอ เนื่องจากสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล มติคณะรัฐมนตรี และการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๔.๑ นโยบายของรัฐบาล

โครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ข้อ ๔.๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศของรัฐบาล ในข้อ ๔.๓.๔ เรื่องการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสาธารณะอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ในราคาที่เหมาะสม

๔.๒ มติคณะรัฐมนตรี

๔.๒.๑ โครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ วันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ และวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๔ ดังกล่าวข้างต้น ที่เร่งรัดให้กระทรวงคมนาคมพัฒนาระบบตัวร่วม เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายต่างๆ และระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๒.๒ โครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม จะรองรับระบบการให้เอกชนร่วมลงทุนกับภาครัฐในแบบ Public Private Partnership : PPP Gross Cost ที่คณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้เป็นรูปแบบการลงทุนของโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป โดยรูปแบบดังกล่าวภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และเอกชนลงทุนค่าระบบรถไฟฟ้าและระบบงานรถไฟฟ้า รวมทั้งบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงตามมาตรฐานที่กำหนดในเงื่อนไขสัญญา ทั้งนี้รัฐจะเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างงานโยธาและรถไฟฟ้าทั้งหมดและรัฐจะจ่ายเงินเอกชนในลักษณะค่าจ้างบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง ซึ่งรูปแบบดังกล่าว จะช่วยให้เกิดการกระจายความเสี่ยงทั้งในด้านผู้โดยสารและต้นทุนการดำเนินงานได้อย่างเหมาะสม และทำให้ภาครัฐสามารถกำหนดอัตราค่าโดยสาร เพื่อจูงใจให้เกิดการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินงานตามโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วมนี้ จะมีศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ทำหน้าที่ในส่วนของการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารดังกล่าวให้กับภาครัฐ

๔.๓ การขอใช้เงินกู้ต่างประเทศและงบประมาณรายจ่ายประจำปี

กระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องเสนอเรื่องดังกล่าวเพื่อขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน เพื่อให้สามารถดำเนินการขอใช้เงินกู้จาก ADB และขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีจากสำนักงานงบประมาณ สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึงการติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง รวมทั้งค่าใช้จ่ายดำเนินการต่าง ๆ ตามโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือแจ้งเรื่อง การขออนุมัติโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม ให้กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ก. - ค.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑) อนุมัติให้ สนข. ดำเนินโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม ประกอบด้วย

๑.๑) การจัดตั้งสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม เป็นหน่วยงานภายใต้ สนข. โดยในช่วงเตรียมการ ๔ ปีแรกจะใช้จ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามปกติของ สนข. และในปีที่เปิดดำเนินงานในปีที่ ๕ เป็นต้นไป ให้จัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีในวงเงิน ๖๒.๑๕ ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

๑.๒) การดำเนินงาน Program Management Services (PMS) โดยใช้เงินกู้ ADB ในวงเงินประมาณ ๑๐ ล้านเหรียญสหรัฐ

๑.๓) การดำเนินงานจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง โดยใช้เงินกู้ ADB ในวงเงินประมาณ ๑๓ ล้านเหรียญสหรัฐ

๒) อนุมัติให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี ในการดำเนินงานของสำนักงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม ตามข้อ ๑.๑) และให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ต่างประเทศเพื่อดำเนินการตามข้อ ๑.๒) และ ๑.๓) ตามโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมดังกล่าวต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

โทร. ๐๒ ๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๔๐๑๙

โทรสาร ๐๒ ๒๑๕ ๑๔๖๙