

สคด. ๒396

สคด 1/357.

๒๐ 1.พ. 56

๒๐ 1.พ. 56

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๓๑



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

เรื่อง ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการขออนุมัติดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๓๐๖ ลงวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ด่วนที่สุด ที่ ขสมก. ๑๓๔/๒๕๕๖
ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๕๖

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน วงเงินรวม ๑๓,๑๖๒.๒๐ ล้านบาท เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้้ำมันดีเซล โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ หรือให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่อไป ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา นั้น

กระทรวงคมนาคมได้รับการประสานงานจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) จัดทำข้อมูลคำอธิบายเพิ่มเติมให้ครอบคลุมประเด็นความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการปรับโครงสร้างหนี้สินเดิมขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ความพร้อมของโครงการ แผนการลดค่าใช้จ่ายขององค์กร (โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์) อัตราค่าโดยสารที่สอดคล้องกับต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่แท้จริง ความพร้อมของสถานีเติมก๊าซธรรมชาติ (NGV) สถานภาพโครงการรถเมล์ฟรีภายใต้มาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทางภายหลังได้รับการอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ และเหตุผลการปรับเปลี่ยนจากการเช่าเป็นการซื้อรถโดยสาร เป็นต้น เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

บัดนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมดังกล่าวประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ให้ความเห็นชอบด้วยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๖ โดยมีประเด็นความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม สำระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

/๑. ความเห็น...

๕ ๐๐๐๐๐๐๐๐ ๕

๑. ความเห็นและข้อเสนอแนะของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑.๑ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ในคราวประชุมคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ที่ประชุมมีมติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพิจารณาดำเนินการในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการให้ลู่ทาง ดังนี้

- ๑) ความพร้อมของสถานีเดิมก๊าซธรรมชาติ
- ๒) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพร้อมกับการจัดให้มีระบบอิเล็กทรอนิกส์ จึงจะทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในภาพรวมลดลงในระดับที่จะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีผลประกอบการเป็นบวกจากการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ซึ่งจะทำให้สามารถรับภาระการลงทุนจัดหารถโดยสารตามที่เสนอได้
- ๓) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องปรับเส้นทางเดินรถโดยสารทั้งระบบเข้าสู่เส้นทางเดินรถที่ปรับปรุงใหม่ ๑๕๕ เส้นทาง
- ๔) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องกำหนดเงื่อนไขในการจัดการรถโดยสารที่เปิดกว้างและเอื้อให้เกิดการแข่งขันด้านราคาและคุณภาพจากผู้ผลิตรถโดยสารภายในประเทศ

๑.๒ คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ

ในคราวประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการของแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการจัดการรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบใน ๕ เรื่อง ดังนี้

- ๑) เห็นควรอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงิน วงเงิน ๑๓,๑๖๐.๒๐๐ ล้านบาท เพื่อจัดการรถโดยสารใหม่ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติจำนวน ๓,๑๘๓ คัน โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้หรือให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้ต่อ
 - ๒) สนับสนุนงบประมาณแก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ วงเงิน ๙๖๓.๗๒๒ ล้านบาท ในการก่อสร้างอู่ของหน่วยงานภาครัฐมอบให้เพื่อทดแทนการเช่าอู่จากเอกชน
 - ๓) สนับสนุนงบประมาณแก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ วงเงิน ๒,๗๒๒.๕๘๑ ล้านบาท สำหรับผู้สมัครใจเข้าร่วมโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด จำนวน ๒,๔๔๗ คน (ปีงบประมาณ ๒๕๕๘)
 - ๔) การบริหารจัดการหนี้สิน ให้กระทรวงคมนาคมจัดตั้งคณะกรรมการกำกับศึกษาการปรับโครงสร้างทางการเงินทั้งระบบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาทางการเงินที่มีความรู้ความสามารถ
 - ๕) เสนอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๔๔ โดยขอให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถจำหน่ายรถโดยสารปลดระวางได้ โดยให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถโดยสารปลดระวางดังกล่าวอย่างเคร่งครัดก่อนการออกใบอนุญาต
- ทั้งนี้ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินมาตรการอื่นตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการบริหารจัดการภายในขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทันที โดยไม่ต้องรอให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๑.๓ คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ)

ในคราวประชุมคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน และให้รับประเด็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๑) ประสานกระทรวงอุตสาหกรรมเพื่อพิจารณาแนวทางการจัดซื้อจัดหาที่สามารถส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่อรถโดยสารในประเทศ รวมถึงผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศทุกรายที่สนใจสามารถเข้าร่วมการประกวดราคาได้ ทั้งนี้ จะต้องให้ความสำคัญในเรื่องของการกำหนดคุณสมบัติของรถโดยสารที่จะจัดหาให้สามารถมีคุณภาพที่น่าเชื่อถือได้ และมีอายุการใช้งานของรถที่เหมาะสม เพื่อให้การจัดซื้อจัดหารถโดยสารดังกล่าวมีความโปร่งใสและตรวจสอบได้

๒) พิจารณาแต่งตั้งผู้แทนที่มีความเชี่ยวชาญในด้านเทคนิค และในภาคอุตสาหกรรมรถยนต์โดยสารเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการในการจัดการรถโดยสาร เพื่อให้การจัดซื้อจัดหารถโดยสารดังกล่าวมีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอน

๓) ประสานกับกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินงานในรายละเอียดของแผนงานต่างๆ ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาหนี้สินเพื่อให้้องการขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถดำเนินการต่อไปได้ นอกจากนี้ ควรพิจารณาปรับรูปแบบการให้บริการรถโดยสารสาธารณะโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม โดยอาจกำหนดประชาชนกลุ่มเป้าหมายที่ควรได้รับบริการดังกล่าวที่ชัดเจน เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น

๔) จัดทำตัวชี้วัดผลการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการดำเนินโครงการ เช่น ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง เป็นต้น และปริมาณผู้โดยสาร เพื่อใช้ในการติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการ

๒. การชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติมขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพตามประเด็นความเห็นและข้อเสนอแนะของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพได้พิจารณาความเห็นและข้อเสนอแนะของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ ๑.๑ - ๑.๓ โดยมีหัวข้อการชี้แจง จำนวน ๗ ประเด็น ดังนี้

๒.๑ การจัดหาสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ (NGV)

องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประชุมหารือร่วมกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการจัดทำบันทึกความร่วมมือว่าด้วยการจัดหาสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ (NGV) และซื้อขายก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ NGV เพื่อเติมให้กับรถยนต์โดยสารขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว เมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๕ และได้ประสานการเตรียมความพร้อมการจัดหาสถานีบริการก๊าซธรรมชาติทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งปัจจุบันบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ก่อสร้างสถานีบริการก๊าซในอู่ขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพและหน่วยงานรัฐแล้วจำนวน ๓ แห่ง คือ อู่รังสิต อู่บางเขน และอู่สามด้า และจะดำเนินการก่อสร้างให้อีกจำนวน ๕ แห่งภายในระยะเวลา ๒ ปี คือ อู่พระประแดง (เดิม) อู่หมอขิต ๒ อู่บางปิ้ง อู่กัลปพฤกษ์ และอู่บรมราชชนนี ให้สามารถรองรับรถโดยสารที่เข้ารับบริการทั้งสิ้น ๒,๖๐๑ คัน สำหรับรถโดยสาร NGV ที่เหลือจำนวน ๕๐๕ คัน จะเข้ารับบริการในสถานีบริการเอกชนบริเวณใกล้เคียงซึ่งบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้การสนับสนุนจำนวน ๑๓ แห่ง

๒.๒ โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จัดทำโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดสำหรับพนักงานที่มีอายุตั้งแต่ ๕๐ ปีขึ้นไป และสมัครใจเข้าร่วมโครงการจำนวน ๒,๔๔๗ คน ประมาณปี ๒๕๕๘ ในวงเงิน

/๒,๗๒๒.๕๘๑ ล้านบาท...

๒,๗๒๒.๕๘๑ ล้านบาท โดยมีเงื่อนไขผลตอบแทนพิเศษสูงสุดตามที่กระทรวงการคลังกำหนด (ปีละ ๓ เท่าของเงินเดือนค่าจ้างอัตราสุดท้ายตามอายุงานที่เลื่อนแต่ไม่เกิน ๓๐ เท่าของเงินเดือนค่าจ้างอัตราสุดท้าย)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีแนวคิดในการวางแผนเพื่อรองรับจำนวนพนักงานส่วนที่เกินภายหลังจากโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดดังกล่าว (ประมาณ ๓,๒๕๑ คน) (ณ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ มีพนักงานจำนวน ๑๔,๑๑๒ คน) โดยการพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของงานในสายอาชีพ (Career Development) ตลอดจนจัดตั้งหน่วยธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยบริหารอู่ธุรกิจและหน่วยบริหารสถานีก๊าซ รวมทั้ง การจัดหางานใหม่ เช่น งานทำความสะอาด งานล้างรถ และงานรักษาความปลอดภัย เป็นต้น เพื่อรองรับอัตราค่าจ้างส่วนที่เกินนี้ในช่วงเปลี่ยนผ่าน ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะพิจารณายกเลิกหรือ Outsource ภายหลังจากพนักงานเหล่านี้เกษียณอายุ พร้อมทั้งปรับโครงสร้างองค์กรเป็น ๒ ส่วน คือ หน่วยงานบริหารจัดการเดินรถ (Manager) ทำหน้าที่ในการบริหารการเดินรถทั้งในส่วนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและเอกชน เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารในด้านความปลอดภัยและการกำกับดูแล และหน่วยงานปฏิบัติการเดินรถ (Operator) ทั้งนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อทำการศึกษารูปแบบโครงสร้างองค์กรและการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ พร้อมทั้งโครงสร้างบริหารหนี้

๒.๓ การปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสาร

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๖ เห็นชอบให้กำหนดเส้นทางและเงื่อนไข ตลอดจนตารางการเดินรถโดยสารและค่าโดยสาร จำนวน ๑๕๕ เส้นทางจาก ๒๐๙ เส้นทาง และมีระยะทางเฉลี่ยจาก ๓๐ - ๓๕ กิโลเมตรต่อเส้นทาง ลดลงเหลือประมาณ ๒๕.๖๙ กิโลเมตรต่อเส้นทาง การปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารดังกล่าวได้คำนึงถึงอู่จอดรถโดยสารและสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ NGV เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางดังกล่าวแล้ว

๒.๔ การแก้ไขปัญหาหนี้สิน

คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจมีมติเมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ให้กระทรวงคมนาคมจัดตั้งคณะกรรมการกำกับศึกษาการปรับโครงสร้างทางการเงินทั้งระบบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาทางการเงินที่มีความรู้ความสามารถ เพื่อทำการศึกษา โดยคณะกรรมการชุดดังกล่าวประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญทางการเงิน นอกจากนี้ การศึกษาดังกล่าวควรครอบคลุมถึงการสนับสนุนภาระดอกเบี้ยและสภาพคล่องทางการเงินแก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตามที่เสนอมา ตลอดจนแนวทางการเพิ่มรายได้ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แล้วนำเสนอคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจภายในระยะ ๖ เดือนเมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว

อย่างไรก็ตาม จากการประมาณการทางการเงินระหว่างปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๖ ใน ๔ กรณี พบว่ากรณีที่ ๔ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมี EBITDA เป็นบวก จำนวน ๒๒๑.๐๓๖ ล้านบาท ในปี ๒๕๕๗ ตามตาราง ดังนี้

กรณี	สถานะ
๑. กรณีไม่มีการสนับสนุนและปรับปรุงการดำเนินงานตามที่เสนอ	EBITDA ติดลบตลอด ๑๐ ปี
๒. การจัดการโดยสารใหม่และการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์รถโดยสารเดิมเพื่อใช้ก๊าซ NGV รวมทั้งสิ้น ๓,๕๐๖ คัน โดยไม่มีการสนับสนุนอื่น	EBITDA เป็นบวก จำนวน ๔๙๔.๔๗๐ ล้านบาท ในปี ๒๕๖๓
๓. การจัดการโดยสารใหม่และการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์รถโดยสารเดิมเพื่อใช้ก๊าซ NGV รวมทั้งสิ้น ๓,๕๐๖ คัน และการทำโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดจำนวน ๒,๔๔๗ คน รวมทั้งการก่อสร้างอู่จอดรถและสร้างสถานีเติมก๊าซ NGV โดยไม่มีการสนับสนุนงบประมาณแก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นเวลา ๒ ปี จำนวน ๒,๘๐๐ ล้านบาท เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน	EBITDA เป็นบวก จำนวน ๑๓๙.๙๒๔ ล้านบาท ในปี ๒๕๕๘

ข้อ	รายละเอียด	สถานะ
๔.	การจัดการรถโดยสารใหม่และการปรับเปลี่ยนเครื่องยนตรรถโดยสารเดิมเพื่อใช้ก๊าซ NGV รวมทั้งสิ้น ๓,๕๐๖ คัน และการทำโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดจำนวน ๒,๔๔๗ คัน รวมทั้งการก่อสร้างอุ้งจอตลอดและสร้างสถานีเติมก๊าซ NGV โดยมีการสนับสนุนงบประมาณแก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นเวลา ๒ ปี จำนวน ๒,๘๐๐ ล้านบาท เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน	EBITDA เป็นบวก จำนวน ๒๒๑.๐๓๖ ล้านบาท ในปี ๒๕๕๗

จากการประมาณการทางการเงินจะเห็นได้ว่า การดำเนินการตามกรณีที่ ๒ การจัดซื้อรถโดยสารใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติโดยไม่มีการสนับสนุนอื่นใด เป็นเพียงการลดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงเท่านั้น ถึงแม้จะช่วยลดการขาดทุนได้ แต่ยังไม่สามารถเลี้ยงตัวเองได้ นอกจากนี้โครงการนี้เป็นโครงการเร่งด่วนที่มีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง จึงจำเป็นต้องดำเนินการก่อนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๕

การดำเนินการตามกรณีที่ ๔ การจัดซื้อรถโดยสารใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ รวมทั้งการปรับปรุงอุ้งจอตลอด จัดทำโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด การใช้ E-Ticket และรัฐรับภาระหนี้เดิม พร้อมได้รับเงินสนับสนุนตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถลดค่าใช้จ่ายสำคัญ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ลดค่าเช่าอู่เอกชน รวมทั้งลดภาระดอกเบี้ยที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ซึ่งจะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีฐานะการเงินที่เลี้ยงตัวเองได้ ทั้งนี้ การประมาณการฐานะการเงินดังกล่าว ขึ้นอยู่กับสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณการที่สำคัญ ได้แก่

๑) อัตราค่าโดยสาร

เมื่อทยอยรับรถโดยสารในช่วงแรกจะจัดเก็บค่าโดยสารตามราคาปัจจุบัน คือ รถธรรมดา ๖.๕๐ บาท รถปรับอากาศ ๑๑ - ๒๕ บาท แต่ภายหลังจากที่รับรถโดยสารครบจำนวน ๓,๑๘๓ คัน จะเริ่มใช้ E-Ticket จัดเก็บค่าโดยสาร โดยแบ่งประเภทตัวเป็น ๓ แบบ คือ รายเที่ยว รายวัน และรายเดือน ดังนี้

รถธรรมดา เที่ยวละ ๖.๕๐ บาท วันละ ๑๔ บาท เดือนละ ๔๐๐ บาท

รถปรับอากาศ เที่ยวละ ๑๒ บาท วันละ ๓๐ บาท เดือนละ ๘๐๐ บาท

ทั้งนี้ การนำระบบ E-Ticket มาใช้จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนถูกลง เช่น กรณีเดินทางด้วยรถโดยสารปรับอากาศ ซึ่งโดยส่วนใหญ่ผู้โดยสารจะใช้บริการรถโดยสารเดินทางไป - กลับ ๔ เที่ยวๆ ละ ๑๒ บาท จ่ายค่าโดยสารประมาณ ๔๘ บาท เมื่อใช้ตั๋วรายวัน ๓๐ บาท จะประหยัดได้ ๑๘ บาท รวมทั้งยังจะช่วยสนับสนุนการดำเนินมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนตามนโยบายรัฐบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพและตรงกับกลุ่มเป้าหมายที่รัฐบาลต้องการให้ความช่วยเหลือ

๒) การปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับการปรับโครงสร้างราคาพลังงาน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กำหนดเงื่อนไขว่า หากราคาก๊าซเพิ่มขึ้น ๒ บาทต่อกิโลกรัมก๊าซ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะขอปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสาร ๑ บาท

๒.๕ การเปรียบเทียบความเหมาะสมในการจัดการระหว่างการซื้อขายกับการเช่า

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้วิเคราะห์เปรียบเทียบความเหมาะสมคุ้มค่าของทางเลือกในการลงทุนทั้งในระยะสั้นและระยะยาวให้ชัดเจนและครอบคลุมค่าใช้จ่ายทั้งหมด เช่น กรณีการเช่า การซื้อ และการให้เอกชนเข้ามาดำเนินการรถประจำทาง (outsoure) เรียบร้อยแล้ว และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพิจารณาแล้วเห็นว่า การจัดซื้อรถโดยสารจะเป็นวิธีการที่คุ้มค่าและเกิดประโยชน์ต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสูงสุด

✓และมีความเหมาะสม...

และมีความเหมาะสมกว่าการเช่า เนื่องจากความเป็นธุรกิจหลักขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (Core business) และการเดินรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นเครื่องมือในการดำเนินนโยบายสาธารณะของรัฐ เป็นสิ่งที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจำเป็นต้องมีรถโดยสารที่เป็นปัจจัยหลักหรือทรัพย์สินในการให้บริการ เป็นของตนเอง ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการจัดการโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามคำสั่ง คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ที่ ๔๑/๒๕๕๕ ก็ได้เห็นชอบแล้ว

๒.๖ การกำหนดเงื่อนไขในการจัดการโดยสารที่เปิดกว้างและเอื้อให้เกิดการแข่งขัน ด้านราคาและคุณภาพจากผู้ผลิตรถโดยสารภายในประเทศ

๑) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะประสานกระทรวงอุตสาหกรรมเพื่อพิจารณา แนวทางการจัดซื้อจัดหาที่สามารถส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่อรถโดยสาร ในประเทศ รวมถึงผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศทุกรายที่สนใจสามารถเข้าร่วมการประกวดราคาได้ ทั้งนี้ จะต้องให้ความสำคัญในการกำหนดคุณสมบัติของรถโดยสารให้มีคุณภาพที่น่าเชื่อถือได้ และมีอายุการใช้งาน ของรถที่เหมาะสม

๒) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนที่มีความเชี่ยวชาญ ในด้านเทคนิคและภาคอุตสาหกรรมรถยนต์โดยสารเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการในการจัดการโดยสาร เพื่อให้ การจัดซื้อจัดหารถโดยสารดังกล่าวมีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอน

๒.๗ การจัดทำตัวชี้วัดผลการดำเนินโครงการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะจัดทำตัวชี้วัดผลการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะ การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการดำเนินโครงการ เช่น ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง และปริมาณผู้โดยสาร เพื่อใช้ในการติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการให้มีประสิทธิภาพและไม่ก่อหนี้ในอนาคตต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติมดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. ๐-๒๒๑๕-๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๕๑

โทรสาร ๐-๒๒๑๕-๒๕๘๕