

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๑๙๕



ตวค. ๑๖
วันที่ 31 พ.ค. ๖2
เวลา 16.25

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส31535 กวค ✓
รับที่ : ๕7363/62
วันที่ : 31 พ.ค. 62 เวลา: 16:05

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบความเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. บันทึกทรงนายกรัฐมนตรืให้ความเห็นชอบให้นำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุดที่ กค ๐๘๐๕.๔/๔๔๑ ลงวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑
 ๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุดที่ กค ๐๘๐๕.๔/๓๒๗๕ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๑
 ๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุดที่ กค ๐๘๐๕.๔/๒๖๘๕ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒
 ๕. สำเนาหนังสือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ด่วนที่สุด ที่ ขสมก. ๘๕๖/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑
 ๖. แบบตรวจสอบเรื่อง (Checklist) เสนอคณะรัฐมนตรี *กระทรวงไม่เกี่ยวข้อง*

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขอบความเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายเรื่องที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๒) เรื่องที่นายกรัฐมนตรีในฐานะ หัวหน้ารัฐบาลนำเสนอหรือมีคำสั่งให้เสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๑ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมกำกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้จัดทำรายละเอียดแผนการดำเนินงาน โดยให้นำเสนอรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ที่จะทำให้ผลประกอบการจากการดำเนินงานไม่ขาดทุน และสามารถแก้ไขปัญหาหนี้สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้อย่างยั่งยืน รวมถึงกำหนดตัวชี้วัดที่สำคัญ เช่น ผลประกอบการทางการเงินและคุณภาพการให้บริการ เป็นต้น รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

/๑.๒ มติ...

๑.๒ มติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑ รับทราบกรอบแนวทางแผนการขับเคลื่อนองค์กรในระยะยาว แผนปฏิบัติการปี ๒๕๖๑ และความคืบหน้าการดำเนินการตามมติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ มอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินการจัดทำแผนขับเคลื่อนองค์กรระยะยาวที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และโครงสร้างของอุตสาหกรรมระบบขนส่งมวลชนในอนาคต จัดทำแผนปฏิบัติการรายปี แผนธุรกิจ และประมาณการทางการเงินที่ชัดเจน รวมทั้ง จัดทำแผนบริหารทรัพยากรบุคคลให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบทบาทและภารกิจขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในอนาคต โดยคำนึงถึงการให้บุคลากรเดิมสามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มศักยภาพ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ต้องมีการปรับอัตราค่าจ้างให้สอดคล้องกับแผนบริหารทรัพยากรบุคคล จะต้องเป็นไปด้วยความสมัครใจ โดยให้ดำเนินการควบคู่ไปกับการเปลี่ยนแปลงระบบการชำระค่าโดยสาร โดยการใช้เทคโนโลยี และให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของประชาชน รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๑.๓ มติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ รับทราบแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเห็นควรให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปได้ โดยให้กระทรวงคมนาคมและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพปรับปรุงรายละเอียดของแผนฟื้นฟูกิจการให้คำนึงถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และความสามารถในการสร้างรายได้เพื่อลดปัญหาการขาดทุนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งนี้ จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎ ระเบียบ และหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๒. เหตุผลและความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง และมีหนี้สินคงค้างจำนวนมาก ดังนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงได้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงระบบการทำงานขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย และสามารถเลี้ยงตนเองได้ ลดภาระกับภาครัฐ ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติรับทราบแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเห็นควรให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ดังนั้น เห็นสมควรนำเรื่อง ขอความเห็นชอบในหลักการของแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ทั้งนี้ เห็นสมควรเสนอเป็นเรื่องเร่งด่วน เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาและปรับปรุงองค์กร รวมทั้ง ดำเนินโครงการอื่นๆ ตามแผนฟื้นฟูกิจการให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งคณะกรรมการบริหารกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีสารสำคัญ ดังนี้

๓.๑ สารสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๓.๑.๑ สภาพปัญหา

๑) สถานะทางการเงิน มีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย เนื่องจากต้นทุนการดำเนินงานที่สูง การเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง ทำให้ประสิทธิผลการขาดทุนมาโดยตลอด ประกอบกับผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการค้างชำระค่าตอบแทนเป็นจำนวนมาก จึงขาดสภาพคล่องทางการเงิน จำเป็นต้องกู้เงินมาบริหารจัดการ ส่งผลให้มีภาระหนี้สินและดอกเบี้ยจ่ายสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ มีหนี้สะสม จำนวน ๑๑๒,๒๗๓.๐๘๙ ล้านบาท

๒) สภาพและจำนวนรถโดยสาร สภาพของรถส่วนใหญ่ชำรุด ทрудโทรม และค่าซ่อมบำรุงรักษาอยู่ในอัตราสูง สาเหตุจากรถมีอายุการใช้งานมากกว่า ๒๐ ปี ปัจจุบันจำนวนรถที่ให้บริการมีจำนวน ๒,๖๔๕ คัน เนื่องจากมีรถโดยสารที่ปลดประจำการและยังไม่สามารถหาทดแทนได้ จึงมีจำนวนที่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการได้อย่างทั่วถึง

๓) โครงสร้างองค์กร ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นองค์กรขนาดใหญ่ มีพนักงานทั้งหมด ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ จำนวน ๑๓,๕๙๙ คน จำแนกเป็น พนักงานขับรถ จำนวน ๕,๕๐๙ คน พนักงานเก็บค่าโดยสาร จำนวน ๕,๕๓๒ คน พนักงานสำนักงาน จำนวน ๒,๕๓๐ คน และพนักงานสำนักงานที่สัญญาว่าจ้าง (Outsource) จำนวน ๒๘ คน คิดเป็นสัดส่วนต่อรถ ๑ คัน ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายของพนักงาน ๕.๑๔ คน ซึ่งสูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศหรือธุรกิจเดินรถอื่นๆ

๔) ต้นทุนการดำเนินงานสูง ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูง และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ค่าเชื้อเพลิง ค่าเช่าซ่อม และดอกเบี้ยจ่าย สรุปได้ ดังนี้

(๑) ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ประกอบด้วย เงินเดือน ค่าจ้างสวัสดิการ โดยเงินเดือนพนักงานจะปรับเพิ่มในอัตราร้อยละ ๖.๕ ต่อปี

(๒) ค่าเชื้อเพลิงที่มีแนวโน้มสูงขึ้น จากผลการศึกษาเปรียบเทียบความคุ้มค่าจากการเดินรถโดยสารขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ โดยบริษัท พีทีที เอนเนอร์ยี โซลูชัน จำกัด ได้ประมาณการราคาพลังงานและเชื้อเพลิงที่ใช้ในการเดินรถโดยสาร ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี

(๓) ค่าซ่อมบำรุงรักษารถโดยสาร ปรับตามสภาพอายุการใช้งานของรถโดยสาร

(๔) ดอกเบี้ยจ่ายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย ซึ่งต้องกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องในแต่ละปี ทำให้เป็นภาระที่ต้องจ่ายดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นทุกปี

๕) ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อตอบสนองตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญด้านเทคโนโลยีดิจิทัลจำนวนมาก โดยในช่วงปี ๒๕๓๘ - ปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ได้รับอนุญาตให้รับพนักงานในตำแหน่งอื่นได้ (ยกเว้น พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร)

๓.๑.๒ แผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ภายใต้กรอบแนวทางการเชื่อมโยงระหว่างวัตถุประสงค์ (End) แนวทาง/กลยุทธ์ (Way) และปัจจัยสนับสนุน (Mean) โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑) เพื่อปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้รถใหม่และเทคโนโลยีที่มีความทันสมัย ซึ่งมีกลยุทธ์ แนวทางในการดำเนินการ ตัวชี้วัด และปัจจัยสนับสนุน ประกอบด้วย

<p>วัตถุประสงค์ (End) :</p> <p>๑. เพื่อปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้รถใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัย</p>	<p>ตัวชี้วัดถึงความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในปี ๒๕๖๕ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๕ (ปี ๒๕๕๙ เกิดจริงร้อยละ ๘๐.๑๙) • กิโลเมตรบริการต่อคันต่อวันเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ (ปี ๒๕๖๒ เกิดจริง ๓๒๒ กิโลเมตรต่อคันต่อวัน) • ร้อยละของจำนวนรถออกวิ่งที่ให้บริการเพิ่มขึ้นทุกปี จนถึงปี ๒๕๖๕ (ปี ๒๕๖๒ เกิดจริงร้อยละ ๙๒.๙๙) • จำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นทุกปี ๗ ละ ๓% ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓-๒๕๗๒ (ปี ๒๕๖๒ เกิดจริง ๑,๐๖๓,๔๑๖ คนต่อวันรวมตัวทุกประเภท) • จำนวนอุบัติเหตุฝ่ายผิด ไม่เกิน ๘ ครั้งต่อ ๑,๐๐๐,๐๐๐ กิโลเมตร ในทุก ๗ ปี (ปี ๒๕๖๑ เกิดจริง ๘.๘๘ ครั้ง/ล้านกิโลเมตร) • จัดเก็บค่าโดยสารระบบ E-Ticket ทั้งหมด (Cashless) ภายในปี ๒๕๖๓ 		
กลยุทธ์/แนวทางการไปสู่วัตถุประสงค์ (Way)	ปัจจัยสนับสนุน (Mean)		ตัวชี้วัด (KPI)
	ปัจจัยภายใน	ปัจจัยภายนอก	
<p>๑) จัดหารถโดยสารใหม่/ปรับปรุงสภาพรถเดิม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ซื้อรถ NGV จำนวน ๔๘๙ คัน • ปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV (เดิม) (Refurbished) จำนวน ๓๒๓ คัน 	<ul style="list-style-type: none"> • ได้คู่สัญญาในการปรับปรุงสภาพรถ 	<ul style="list-style-type: none"> • งบประมาณได้รับการอนุมัติ 	<ul style="list-style-type: none"> • ได้รับรถภายในไตรมาส ๓/๒๕๖๓
<ul style="list-style-type: none"> • การขอทบทวนมติ ครม. ๙ เม.ย. ๒๕๕๖ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ซื้อรถ EV จำนวน ๓๕ คัน ▪ ซื้อรถ Hybrid จำนวน ๑,๔๕๓ คัน ▪ เช่ารถโดยสารใหม่ จำนวน ๗๐๐ คัน <ul style="list-style-type: none"> - เช่าไฮบริด จำนวน ๔๐๐ คัน - เช่า NGV จำนวน ๓๐๐ คัน 	<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำแผนจัดหารถล่วงหน้า • การกำหนด TOR ให้มีสัดส่วนของการประกอบรถภายในประเทศ • เปิดให้มีการแข่งขันอย่างกว้างขวางและเป็นธรรม • ศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนระหว่างการซื้อและการเช่า • การกำหนดราคากลางและระยะเวลาที่รถที่เหมาะสม • ให้มีกระบวนการทดสอบรถเปรียบเทียบก่อนการเสนอราคา • สามารถจัดหาแหล่งเงินกู้ได้ตามเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> • งบประมาณที่ได้รับการอนุมัติ • ความสามารถของผู้ผลิตภายในประเทศ • หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นชอบแผนฟื้นฟูและผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี • สอดรับกับแผนการลดภาวะก๊าซเรือนกระจกของภาครัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> • ได้รับการอนุมัติไตรมาส ๒/๒๕๖๒ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ได้รับการอนุมัติงบประมาณภายในไตรมาส ๒/๒๕๖๒ ▪ ระยะเวลาในการจัดการตามแผน <ul style="list-style-type: none"> - ซื้อ EV จำนวน ๓๕ คัน (จำนวน ๑๐ คัน ภายในไตรมาส ๒/๒๕๖๓, และจำนวน ๒๕ คันภายในไตรมาส ๒/๒๕๖๔) - ซื้อ Hybrid จำนวน ๑,๔๕๓ คัน (จำนวน ๗๐๐ คัน ภายในไตรมาส ๔/๒๕๖๔, และจำนวน ๗๕๓ คัน ภายในไตรมาส ๔/๒๕๖๕) - เช่า Hybrid จำนวน ๔๐๐ คัน/ เช่า NGV จำนวน ๓๐๐ คัน ภายในไตรมาส ๓/๒๕๖๓ <ul style="list-style-type: none"> ▪ เป็นรถโดยสารที่ประกอบในประเทศไทยที่มีมูลค่าของวัสดุอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของมูลค่าวัสดุที่ผลิตได้ในประเทศทั้งหมด

กลยุทธ์/แนวทางการนำไปสู่วัตถุประสงค์ (Way)	ปัจจัยสนับสนุน (Mean)		ตัวชี้วัด (KPI)
	ปัจจัยภายใน	ปัจจัยภายนอก	
<p>๒) การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้</p> <ul style="list-style-type: none"> การติดตั้งและใช้งานในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์บนรถโดยสาร (E-Ticket) การใช้งานในระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) เปิดให้บุคคลภายนอกเข้าถึงข้อมูลระบบ GPS เพื่อพัฒนา Application อย่างต่อเนื่อง การติดตั้ง WIFI การออกบัตรร่วม <ul style="list-style-type: none"> เพิ่มช่องทางการชำระค่าโดยสารระบบ QR-Code เพิ่มช่องทางการชำระค่าโดยสารระบบไร้เงินสด การใช้ระบบบริหารงานหลักองค์กร (Enterprise Resource Planning : ERP) <ul style="list-style-type: none"> การสร้างระบบควบคุมภายในเพื่อป้องกันการรั่วไหล การบริหารค่าตอบแทนของพนักงาน 	<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณ การจัดทำแผน BMTA ๔.๐ (Road Map) บุคลากรด้านเทคโนโลยี (รับใหม่/พัฒนาบุคลากรที่มีอยู่) จ้างที่ปรึกษา (Consult) ตั้งทีมงานเฉพาะกิจ (Project Team) การสร้างการรับรู้ของประชาชนและบุคลากรภายในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีการนำร่องใช้ QR-Code ในเส้นทางเชื่อมต่อท่าอากาศยาน มีทีมงาน/บุคลากร ระบบที่สามารถปรับปรุงได้ตลอดเวลา ได้รับการยอมรับจากพนักงาน/สหภาพฯ / คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ค่าตอบแทน (ขึ้นกับผลการดำเนินงาน) ที่เป็นธรรม 	<ul style="list-style-type: none"> การติดตามการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี ความร่วมมือของหน่วยงานอื่น เช่น กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และสถาบันการเงิน ดำเนินการตามระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง 	<p>ระบบ E-Ticket</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดหาคู่สัญญาใหม่และดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จภายในเดือน สิงหาคม ๒๕๖๓ คุณภาพตาม TOR วงเงินงบประมาณตามที่กำหนด <p>ระบบ GPS</p> <ul style="list-style-type: none"> บุคคลภายนอกสามารถเข้าใช้ข้อมูลภายในไตรมาสที่ ๒/๒๕๖๓ นำข้อมูลจากระบบมาใช้ในการจัดทำแผนการปล่อยรถภายในไตรมาส ๓/๒๕๖๒ <p>WIFI</p> <ul style="list-style-type: none"> ใช้งานได้ภายในไตรมาส ๔/๒๕๖๒ <p>การออกบัตรร่วม</p> <ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้ร่วมค้า (Partners) ในระยะแรก มีมากกว่า ๑ ราย ดำเนินการภายในไตรมาส ๑/๒๕๖๓ <p>เพิ่มช่องทางการชำระค่าโดยสารโดยการนำระบบ QR-Code</p> <ul style="list-style-type: none"> ใช้งานได้ภายในไตรมาส ๔/๒๕๖๓ ระบบไร้เงินสดทุกเส้นทางในปี ๒๕๖๓ <p>ระบบบริหารงานหลักองค์กร (ERP)</p> <ul style="list-style-type: none"> ใช้งานได้ภายในไตรมาส ๓/๒๕๖๓
<p>๓) การปรับปรุงเส้นทางการเดินรถ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อและรองรับกับระบบขนส่งสาธารณะ ปรับปรุงเส้นทางที่ผ่านสถานที่ท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญ กำหนดเส้นทางใหม่ให้สอดคล้องและรองรับผู้ใช้บริการ 	<ul style="list-style-type: none"> สำรวจจุดต้นทาง-ปลายทางที่มีความเหมาะสม ปรับปรุงขนาดและจำนวนรถให้เหมาะสมกับผู้ใช้บริการ การปรับการเดินรถให้สอดคล้องกับระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการหน่วยงานกำกับ ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง <ul style="list-style-type: none"> กรมการขนส่งทางบก การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) 	<ul style="list-style-type: none"> เพิ่มเส้นทางวงกลมเชื่อมต่อระบบราง/แหล่งท่องเที่ยว/ศูนย์การค้าภายในปี ๒๕๖๒ ระยะทางต่อเส้นทาง ไม่เกิน ๒๖ กิโลเมตร เชื่อมต่อระบบขนส่งทางราง (รถไฟฟ้าสายสีต่างๆ) อย่างน้อย ๑ สถานี จำนวนผู้โดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยาน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๓ ทุกปี

๒) เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถเลี้ยงตัวเองได้ ลดภาระกับภาครัฐ ซึ่งมีกลยุทธ์ แนวทางในการดำเนินการ ตัวชี้วัด และปัจจัยสนับสนุน ประกอบด้วย

<p>วัตถุประสงค์ (End) : ๒. เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถเลี้ยงตัวเองได้ ลดภาระกับภาครัฐ</p>	<p>ตัวชี้วัดถึงความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผลการดำเนินงานที่ไม่ขาดทุน ตั้งแต่ปี ๒๕๖๖ เป็นต้นไป (ไม่รวมภาวะดอกเบี้ยและหนี้สินเดิม) • ค่าใช้จ่ายเดินรถรวมต่อคันต่อวัน ต่ำกว่า ๙,๓๙๗ บาท/คัน/วัน ในปี ๒๕๖๖ (ปี ๒๕๖๑ เกิดจริง ๑๓,๒๗๘ บาท/คัน/วัน) 		
กลยุทธ์/แนวทางนำไปสู่วัตถุประสงค์ (Way)	ปัจจัยสนับสนุน (Mean)		ตัวชี้วัด (KPI)
	ปัจจัยภายใน	ปัจจัยภายนอก	
<p>๑) ลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> • การปรับโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดกระชับลง (Lean) 	<ul style="list-style-type: none"> • คณะกรรมการบริหารกิจการองค์กรให้ความเห็นชอบ • สร้างการยอมรับจากพนักงาน/สหภาพแรงงานา โดยการประชุมร่วมกัน หรือสื่อสารชี้แจงผ่านสื่อต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> • ได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง 	<ul style="list-style-type: none"> • ได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการภายในไตรมาส ๔/๒๕๖๒ • จำนวนพนักงานต่อรถ ๑ คัน ในปี ๒๕๖๑ จำนวน ๕.๑๔ คน ลดลงเป็น ๒.๗๕ คนในปี ๒๕๖๕ • ร้อยละ ๙๐ ของจำนวนพนักงานที่เข้ารับฟังการประชุมชี้แจงมีความเข้าใจถึงสถานะขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
<ul style="list-style-type: none"> • การเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early Retirement) 	<ul style="list-style-type: none"> • พนักงานให้การยอมรับและสมัครเข้าโครงการโดยความสมัครใจ 	<ul style="list-style-type: none"> • ได้รับอนุมัติงบประมาณจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> • ดำเนินการได้ภายในไตรมาส ๔/๒๕๖๓ • จำนวนพนักงานที่เข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early Retirement) รวม ๕,๐๕๑ คน <ul style="list-style-type: none"> - ปี ๒๕๖๓ พนักงานสำนักงาน จำนวน ๖๕๕ คน - ปี ๒๕๖๔ พนักงานเก็บค่าโดยสาร จำนวน ๒,๑๙๘ คน - ปี ๒๕๖๕ พนักงานเก็บค่าโดยสาร จำนวน ๒,๑๙๘ คน
<ul style="list-style-type: none"> • ปรับเปลี่ยนหน้าที่พนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานตามความเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> • มีความรู้ความสามารถสอดคล้องกับงาน • พนักงานให้ความร่วมมือ 	<ul style="list-style-type: none"> • ดำเนินการตามระเบียบ/ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> • ดำเนินการได้ภายในไตรมาส ๔/๒๕๖๓ • จำนวนพนักงานเก็บค่าโดยสารที่เปลี่ยนหน้าที่เป็นพนักงานสำนักงาน จำนวน ๙๔๘ คน ในปี ๒๕๖๓
<ul style="list-style-type: none"> • พัฒนาพนักงานที่มีอยู่ให้มีความรู้เฉพาะด้านที่มีการขาดอัตราค่าจ้าง 	<ul style="list-style-type: none"> • งบประมาณ • พนักงานมีความตั้งใจ/สนับสนุน • มีแผนการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง 	<ul style="list-style-type: none"> • สอดคล้องกับแผนพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ • สถาบันการศึกษา/หน่วยงานที่มีบุคลากรที่มีศักยภาพในการสอน 	<ul style="list-style-type: none"> • ดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๖๓
<p>๒) ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษา รถโดยสารและค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง</p>	<ul style="list-style-type: none"> • จัดหารถใหม่ • สร้างอำนาจในการต่อรองกับคู่สัญญา/ผู้รับจ้าง • ผลการศึกษาเปรียบเทียบการซื้อ/เช่ารถ • การบริหารสัญญา 	<ul style="list-style-type: none"> • ได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการจัดหารถโดยสาร • จำนวนผู้เข้าแข่งขันมีมากกว่า 	<ul style="list-style-type: none"> • จัดหารถใหม่ได้ตามแผน • อัตราค่าเช่ารถใหม่ลดลงร้อยละ ๕๐ (ในรถประเภทเชื้อเพลิงเดียวกัน)
<p>๓) เพิ่มรายได้</p> <ul style="list-style-type: none"> • เพิ่มรายได้ค่าโดยสาร 	<ul style="list-style-type: none"> • ปรับค่าโดยสารรถปรับอากาศใหม่ในปี ๒๕๖๗ อีกระยะละ ๑ บาท • ปรับตารางเดินรถจากข้อมูล GPS • จำนวนเที่ยววิ่งเพิ่มขึ้น • รถเสียในเส้นทางลดลง • การบริหารสัญญาเหมาซ่อม 	<ul style="list-style-type: none"> • ได้รับความเห็นชอบจากภาครัฐให้ปรับค่าโดยสาร • มีการสำรวจอะไหล่ • จำนวนช่างมีเพียงพอ • สภาพการจราจร/การก่อสร้างในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> • รายได้ค่าโดยสารของรถใหม่ที่วิ่งทดแทนรถเก่าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕

กลยุทธ์/แนวทางนำไปสู่วัตถุประสงค์ (Way)	ปัจจัยสนับสนุน (Mean)		ตัวชี้วัด (KPI)
	ปัจจัยภายใน	ปัจจัยภายนอก	
<ul style="list-style-type: none"> การขอรับการสนับสนุนการให้บริการสาธารณะ (PSO) 	<ul style="list-style-type: none"> มีต้นทุนการบริการที่ลดลง ต้นทุนมาตรฐานถูกนำมาใช้จริง มีการปรับปรุงการบริการและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ชี้แจงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยอมรับต้นทุนที่แท้จริงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หาข้อมูลเพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในส่วนที่ดำเนินการเพื่อสนองนโยบายภาครัฐในการบริการ 	<ul style="list-style-type: none"> นโยบายภาครัฐให้การสนับสนุน ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งรัดดำเนินการในการขอรับ PSO ประสานกับหน่วยงานเพื่อหาวิธีการ ระเบียบในการดำเนินการ 	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับเงินอุดหนุนการให้บริการสาธารณะ (PSO) ตามแผน
<ul style="list-style-type: none"> การจัดเก็บค่าตอบแทนค่างานของรถเอกชนร่วมบริการ 	<ul style="list-style-type: none"> เร่งรัด/ติดตาม/ทวงถามอย่างใกล้ชิดและเป็นระยะ กำหนดเงื่อนไขในการชำระคืนแบบผ่อนปรนและผู้ประกอบการได้ประโยชน์สูงสุด สร้างอำนาจในการต่อรองกับคู่สัญญา 	<ul style="list-style-type: none"> กมการขนส่งทางบกจัดขึ้นใหม่และมุ่งใจให้มีการทยอยชำระหนี้ 	<ul style="list-style-type: none"> จำนวนหนี้ค่าตอบแทนค่างานรถเอกชนลดลงจากปี ๒๕๖๑
<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ 	<ul style="list-style-type: none"> จัดหาพื้นที่ทดแทนการจอดเก็บรถโดยสาร บุคลากรมีความรู้ (สัญญา/พระราชบัญญัติร่วมทุน) 	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานต้นสังกัด (กระทรวงคมนาคม/สำนักกม คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) ให้ดำเนินการ 	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการได้ภายในปี ๒๕๖๓
<p>๔) การบริหารหนี้สิน จำนวน ๑๑๘,๑๘๓,๒๓๔ ล้านบาท (ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๒)</p>	<ul style="list-style-type: none"> เจรจาและประสานงานกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะอย่างใกล้ชิด บริหารงานให้เป็นไปตามแผน แนวโน้มผลประกอบการที่ดีขึ้น นำเสนอเพื่อให้รัฐรับภาระหนี้ทั้งหมด 	<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงคมนาคม ร่วมเจรจากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อยุติการนำเสนอกิจการหนี้สิน นโยบายภาครัฐให้รับภาระหนี้ทั้งหมด 	<ul style="list-style-type: none"> เจรจากับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๒ รัฐรับภาระหนี้ทั้งหมดภายในไตรมาส ๔/๒๕๖๒

๓.๑.๓ ความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๑) การจัดการหนี้โดยสารใหม่/ปรับปรุงสภาพรถเดิม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๖ อนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กู้เงินซีอีอาร์โดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน วงเงิน ๑๓,๑๖๒.๒๐๐ ล้านบาท แล้ว อย่างไรก็ตาม องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะขอเปลี่ยนแปลงจำนวนรถโดยสาร ประเภทของรถโดยสาร และวงเงินการจัดซื้อรถโดยสารจากโครงการเดิม เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในอนาคต ประกอบกับ โครงการที่จะขอดำเนินการเป็นการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ดังนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงต้องเสนอเรื่องขอทบวณมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๖ ต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่ม

โครงการ...

โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรมหาชน หรือ หน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงิน ตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงาน ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบ กับแผนงานนั้นแล้ว และ มาตรา ๔ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ และพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตรา ๗ (๗) ที่กำหนดให้ การกู้เงิน ถ้าเป็นจำนวนเกินคราวละ ๕ ล้านบาท ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อน ในการขออนุมัติ กู้เงินเพื่อดำเนินการจัดซื้อรถโดยสารใหม่ ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๖ แล้ว ขณะนี้เรื่องดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณาเสนอความเห็นของสำนักงาน สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ ทั้งนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ขอเปลี่ยนแปลงเป็นใช้รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน ๓,๐๐๐ คัน ประกอบด้วย ปรับปรุงสภาพรถ NGV (เดิม) จำนวน ๓๒๓ คัน จัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน จัดหารถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๓๕ คัน และจัดหารถโดยสารใหม่ทดแทนรถเดิม จำนวน ๒,๑๕๓ คัน พร้อมปลดระวางรถโดยสารเก่า จำนวน ๒,๓๔๘ คัน โดยมีแผนการจัดหารถโดยสาร ดังนี้

(๑) แผนการจัดหารถโดยสาร

แผนงาน	ระยะเวลาในการดำเนินงาน (ปีงบประมาณ)																สถานะปัจจุบัน				
	2561				2562				2563				2564					2565			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		1	2	3	4
ซื้อรถโดยสาร NGV จำนวน 489 คัน																					รับครบจำนวน
ปรับปรุงสภาพรถ NGV (เดิม) จำนวน 323 คัน																					ได้ผู้ชนะราคา
เช่ารถโดยสาร NGV จำนวน 300 คัน																					ทบทวนราคากลาง
เช่ารถโดยสารไฮบริด จำนวน 400 คัน																					
ซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน 35 คัน																					ปรับปรุง TOR + ราคากลาง
- ระยะ 1																					
- ระยะ 2																					
ซื้อรถโดยสารไฮบริด จำนวน 700 คัน																					
ซื้อรถโดยสารไฮบริด จำนวน 753 คัน																					

	จัดซื้อจัดจ้าง
	ลงนามสัญญา
	รับรถ
	ขอ ครม. ให้ความเห็นชอบก่อนลงนามสัญญา

(๒) วงเงินและแหล่งเงินในการจัดหารถโดยสาร

การจัดหารถโดยสารใหม่	จำนวน	ราคาต่อหน่วย	รวมเงิน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
๑. ซื้อรถโดยสาร NGV	๔๘๙ คัน	๓.๘๖๘ ล้านบาท	๑,๘๘๑.๔๕๒	เงินกู้
๒. ปรับปรุงสภาพรถ NGV (เดิม)	๓๒๓ คัน	๐.๔๒๙ ล้านบาท	๑๓๘.๕๖๗	งบลงทุน ระยะยาว
๓. รถโดยสารไฟฟ้า ซื้อรถโดยสารไฟฟ้า + สถานีอัดประจุไฟฟ้า	๓๕ คัน ๑ สถานี	๑๒.๐๐๐ ล้านบาท ๕๖.๙๕๐ ล้านบาท	๔๖๖.๙๕๐ ๕๒๐.๐๐๐ ๕๖.๙๕๐	เงินกู้
๔. เช่ารถโดยสาร (๗ ปี)	๗๐๐ คัน		๗,๐๘๙.๓๘๔	จ่ายค่าเช่าจาก รายได้ค่า โดยสาร
๔.๑ เช่ารถโดยสารดีเซล-ไฮบริด	๕๐๐ คัน	๔,๖๙๖.๘๑๐ บาท/คัน/วัน	๔,๘๐๐.๑๔๐	
๔.๒ เช่ารถโดยสาร NGV	๓๐๐ คัน	๒,๙๘๖.๖๒๐ บาท/คัน/วัน	๒,๒๘๙.๒๔๔	
๕. ซื้อรถโดยสารดีเซล-ไฮบริด	๑,๔๕๓ คัน	๘.๐๐๐ ล้านบาท	๑๑,๖๒๔.๐๐	เงินกู้
รวม	๓,๐๐๐ คัน		๒๑,๒๑๐.๓๔๓	

(๓) ความคืบหน้าในการจัดหารถโดยสาร

(๓.๑) จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV)

จำนวน ๔๘๙ คัน ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับมอบรถโดยสารทั้งหมดแล้ว เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒

(๓.๒) การปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV (Refurbished)

จำนวน ๓๒๓ คัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างได้ผู้ชนะการเสนอราคา คือ บริษัท ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด และนำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพิจารณา เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๑ แต่เนื่องจากการปรับปรุงสภาพรถเป็นการดำเนินงานภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ จึงต้องรอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนดำเนินการต่อไป

(๓.๓) จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) จำนวน

๓๕ คัน พร้อมสถานีอัดประจุไฟฟ้า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กำหนดแผนการจัดหารถโดยสารไฟฟ้า (EV) เพื่อให้สอดคล้องกับมติของคณะกรรมการพัฒนาระบบนวัตกรรมของประเทศ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๘ ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาปรับปรุงเงื่อนไขการสั่งซื้อรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จากการใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นรถไฟฟ้าที่ผลิตในประเทศไทยไม่น้อยกว่า ๕๐๐ คัน แต่เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังไม่เคยนำรถโดยสารไฟฟ้า (EV) มาใช้งาน จึงไม่มีประสบการณ์และไม่มีบุคลากรที่มีความรู้ทางด้านเทคนิคของรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จึงกำหนดให้มีการจัดหารถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๓๕ คัน จำแนกเป็น ๒ ระยะ คือ (๑) จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๑๐ คัน รับรถภายในไตรมาส ๒/๒๕๖๓ (๒) จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๒๕ คัน รับรถภายในไตรมาส ๒/๒๕๖๔

/ (๓.๔) จัดหา...

(๓.๔) จัดหารถโดยสารไฮบริด และ NGV จำนวน ๒,๑๕๓ คัน จากข้อจำกัดเกี่ยวกับความไม่พร้อมของสถานีบริการ NGV การเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินรถที่มีความทับซ้อนกับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าในอนาคต และผลการศึกษาเปรียบเทียบความคุ้มค่าจากการเดินรถโดยสารประเภทต่าง ๆ มีข้อสรุปว่า การใช้รถโดยสารประเภทใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) มีความคุ้มค่าด้านการเงินสูงสุด ส่วนการใช้รถโดยสารดีเซล-ไฮบริด มีความคุ้มค่าด้านการเงินสูงรองจากรถโดยสาร NGV องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงพิจารณาเลือกใช้รถโดยสาร ดังนี้

(๑) ดำเนินการเช่า จำนวน ๗๐๐ คัน เนื่องจากรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) มีความคุ้มค่าด้านการเงินสูงสุด ประกอบกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) แจ้งว่า สามารถให้บริการเติมก๊าซ NGV ให้กับรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ ประมาณ ๑,๐๐๐ คัน จึงเลือกเช่ารถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน ๓๐๐ คัน และเช่ารถโดยสารไฮบริด จำนวน ๔๐๐ คัน โดยจะดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และรับรถโดยสารตั้งแต่ไตรมาส ๒/๒๕๖๓

(๒) ดำเนินการจัดซื้อรถโดยสารไฮบริด จำนวน ๑,๔๕๓ คัน
จำแนกเป็น ๒ งวด

- งวดที่ ๑ รับรถโดยสารจำนวน ๗๐๐ คัน ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ รับรถโดยสารตั้งแต่ไตรมาส ๑/๒๕๖๔

- งวดที่ ๒ รับรถโดยสารจำนวน ๗๕๓ คัน ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ รับรถโดยสารตั้งแต่ไตรมาส ๑/๒๕๖๕

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จัดทำร่างขอบเขตของงาน และรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะของรถโดยสารพร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร และกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำราคากลางตามระเบียบกระทรวงการคลัง

๒) การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้

๒.๑) การติดตั้งและใช้งานในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์บนรถโดยสาร (E-Ticket)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ดำเนินโครงการเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E-ticket) จำนวน ๒,๖๐๐ คัน กับกลุ่มนิติบุคคลร่วมทำงาน โดย บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ตามสัญญาเลขที่ ช.๑๕/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๐ กำหนดการติดตั้งแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ แต่เนื่องจากกลุ่มนิติบุคคลดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามสัญญา และไม่สามารถส่งมอบงานได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงได้บอกเลิกสัญญา โดยให้บริษัทดังกล่าวดำเนินการถอดระบบหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งทั้งหมดให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้วางแผนการดำเนินงานการติดตั้งและใช้งานในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์โดยการจัดหาคู่สัญญารายใหม่ คาดว่าจะสามารถใช้งานได้ภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓

/ขณะนี้...

ขณะนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้นำเครื่องอุปกรณ์รับชำระ
เงินทางอิเล็กทรอนิกส์แบบพกพา (Electronic Data Capture : EDC) มาใช้ทดแทนสำหรับการอ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ
ตั้งแต่วันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒ เพื่อรองรับการใช้สิทธิบริการรถโดยสารของผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ นอกจากนี้
ได้จัดทำบันทึกความร่วมมือกับธนาคารกรุงไทย เพื่อทดสอบการรับชำระค่าโดยสารแบบไร้เงินสดในสาย ๕๑๐
ซึ่งในอนาคตจะขยายการรับชำระค่าโดยสารแบบไร้เงินสดในทุกเส้นทาง

๒.๒) การติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) และระบบ WIFI

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้นำระบบตรวจสอบและติดตามรถโดยสาร
ประจำทางผ่านดาวเทียม (Global Positioning System : GPS) มาใช้กับรถโดยสารประจำทาง เพื่อเพิ่มความสามารถ
ในการควบคุม ติดตาม ตรวจสอบและประเมินพฤติกรรมการขับรถโดยสาร จะช่วยทำให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต
และทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ และผู้ขับรถใช้ถนน รวมทั้ง เป็นการส่งเสริมให้เกิดความมั่นใจและภาพลักษณ์ที่ดี
ในการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

การให้บริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพมีความจำเป็นต้อง
อาศัยข้อมูลสารสนเทศด้านปฏิบัติการในการตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ ซึ่งระบบ
ตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) ของกระทรวงคมนาคมกำหนดให้รถโดยสาร
สาธารณะจำเป็นต้องมีไว้ใช้ในการบริหารจัดการเดินรถให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และเป็นการยกระดับคุณภาพ/มาตรฐาน
การให้บริการ สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างทันเวลา (Real time) รวมถึงเพื่อนำไปสู่การ
พัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะในภาพรวม ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ลงนาม
ในสัญญาฉบับ บริษัท ซูเล็ก อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๙ เพื่อติดตั้งระบบตรวจสอบ
และติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) พร้อมกล่องบนรถโดยสาร จำนวน ๒,๒๑๐ คัน ซึ่งได้ติดตั้ง
ระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) พร้อมกล่องบนรถโดยสารเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือน
สิงหาคม ๒๕๖๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างการขยายการติดตั้งระบบ GPS เพิ่มเติมในรถโดยสารอีก จำนวน ๖๗๗ คัน

ข้อมูลจากการติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตาม
การปฏิบัติการเดินรถ (GPS) ประกอบด้วย ข้อมูลพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ การนำรถออกนอกเส้นทาง
สามารถทราบถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในกรณีที่เกิดการขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นฝ่ายถูก หรือองค์การขนส่ง
มวลชนกรุงเทพเป็นฝ่ายผิด ข้อมูลสถิติการเดินรถในส่วนของจำนวนเที่ยววิ่ง จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในแต่ละป้าย
จำนวนกิโลเมตรการให้บริการ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวสามารถนำไปบริหารจัดการการให้บริการ เช่น แก้ไขปัญหา
รถขาดระยะ เป็นต้น และสามารถประเมินประสิทธิภาพการให้บริการโดยแสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง
ค่าซ่อมบำรุง ค่าจ้างพนักงานขับรถ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เพื่อนำไปพัฒนาและใช้วางแผนการเดินรถได้ในอนาคต
ทั้งนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ดำเนินการติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)
ตามที่กำหนดไว้เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีแผนเผยแพร่ข้อมูลเพื่อเปิดให้บุคคลภายนอก
สามารถเข้าถึงข้อมูลระบบ GPS และพัฒนา Application ได้อย่างต่อเนื่อง

/สำหรับ...

สำหรับการติดตั้งระบบสัญญาณ WIFI องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เปิดให้บริการระบบเครือข่ายสื่อสารสาธารณะกับผู้โดยสาร เพื่อเชื่อมต่อกับอุปกรณ์โทรศัพท์มือถือส่วนบุคคล ในขณะที่เดินทางบนรถโดยสารประจำทาง แต่ยังไม่ครอบคลุมจำนวนรถที่ให้บริการ ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะทำการปรับปรุงระบบสัญญาณ WIFI ให้ครอบคลุมกับจำนวนที่ให้บริการในอนาคตเพื่อสนับสนุนให้ประชาชนทั่วไปหันมาเลือกใช้รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทาง

๒.๓) ระบบบริหารงานหลักองค์กร (Enterprise Resource Planning : ERP)

ตามแผนการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อขับเคลื่อนการปฏิรูปธุรกิจ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ เพิ่มศักยภาพระบบไอซีที ในปัจจุบันให้ครอบคลุมความต้องการและรองรับการให้บริการ จึงมีการกำหนดโครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) ขึ้นเพื่อประโยชน์ในการบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการองค์กร จากเขตการเดินทางมายังหน่วยงานกลางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านของการพัฒนาระบบบริหารงบประมาณ ระบบบัญชี ระบบเงินเดือน ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบบริหารพัสดุและครุภัณฑ์ ระบบซ่อมบำรุง ระบบบริหารโครงการ ระบบบริหารสัญญา ระบบบริหารจัดการบุคลากร (Human Resource Management : HRM) ระบบพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development : HRD) และระบบบริหารข้อมูลด้วยตนเอง (Employee Self - Service : ESS) ขึ้นมาใหม่ เพื่อทดแทนการทำงานของระบบในปัจจุบันที่มีข้อจำกัดทั้งในส่วนของฟังก์ชันการทำงานที่ไม่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและความต้องการใช้งานที่เพิ่มขึ้น เมื่อระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) สามารถบูรณาการกับระบบต่าง ๆ ได้อย่างครบถ้วน จะส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สามารถลดจำนวนพนักงานสนับสนุนลงได้

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานหรือรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะของโครงการบริหารจัดการทรัพยากร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ระบบ ERP (ตามคำสั่งองค์การที่ ๓๑/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๑) ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ จัดทำร่างขอบเขตของงาน

๓) การปรับปรุงเส้นทางการเดินทาง

ตามมติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมสร้างความชัดเจนของการปรับปรุงเส้นทางการเดินทาง และการจัดสรรเส้นทางระหว่าง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเอกชนร่วมบริการ ซึ่งกรมการขนส่งทางบก ได้ว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทาง ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งทางกรมการขนส่งทางบกได้นำเส้นทางเดินรถในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากผลการศึกษาทั้งหมด จำนวน ๒๖๙ เส้นทาง โดยให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพคัดเลือกเส้นทางที่จะขอรับใบอนุญาต เพื่อนำมาบริหารจัดการเดินรถ จำนวน ๑๓๗ เส้นทาง

/ในการ...

ในการประชุมคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ได้กำหนดแนวทางการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเส้นทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ตามแผนปฏิรูปเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีความประสงค์ขอเดินรถตามแผนการแก้ไขปัญหาองค์กรขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (แผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) จำนวน ๑๓๗ เส้นทาง ประกอบด้วย

- ๑) กลุ่มที่ ๑ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเดินรถรายเดียว จำนวน ๘๗ เส้นทาง
- ๒) กลุ่มที่ ๒ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเดินรถร่วมกับเอกชนรายเดียว จำนวน ๑๐ เส้นทาง
- ๓) กลุ่มที่ ๓ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเดินรถร่วมกับเอกชนหลายราย จำนวน ๒๓ เส้นทาง
- ๔) กลุ่มที่ ๖ เส้นทางใหม่ (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเลือก) จำนวน ๑๗ เส้นทาง

ทั้งนี้ การขออนุญาตใบอนุญาตตามจำนวนเส้นทางดังกล่าว มีเหตุผล ดังนี้

(๑) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งอยู่เดิม ซึ่งจะทำให้การดำเนินการปฏิรูปเส้นทางไม่เกิดผลกระทบต่อประชาชน ในด้านความเพียงพอของจำนวนรถที่ให้บริการและการให้บริการที่มีความต่อเนื่อง

(๒) ตามแนวทางการปฏิรูปเส้นทาง คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กำหนดให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ประกอบการรายหนึ่ง และใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังนั้น การให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ประกอบการเดินรถในเส้นทางที่ปฏิรูปจะเป็นไปตามแนวทางการปฏิรูปเส้นทางของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ประกอบการเดินรถอยู่เดิม และมีรถที่ใช้เดินอยู่ในเส้นทาง ซึ่งถือเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

(๓) เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาองค์กร (แผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ) ตามความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยเฉพาะแนวทางการเพิ่มรายได้ การให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ประกอบการเดินรถต่อไป จะส่งผลทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถเพิ่มรายได้และมีผลประกอบการที่ดีได้

(๔) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นองค์กรที่เป็นกลไกของรัฐ ในการให้บริการขนส่งสาธารณะต่อประชาชนโดยเฉพาะผู้มีรายได้น้อยให้ได้รับการบริการที่มีความสะดวก ปลอดภัยและค่าโดยสารในราคาถูกรวมทั้งการได้รับสวัสดิการการใช้บริการฟรีหรือลดราคา และยังสามารถถ่วงดุลอำนาจในการต่อรองกับภาคเอกชน ในการเรียกร้องขอขึ้นค่าโดยสาร นอกจากนี้ ยังเป็นการอำนวยความสะดวกและการให้บริการด้านการขนส่งให้แก่ประชาชนในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วน เช่น การหยุดเดินรถหรือการประท้วงของเอกชน ภัยธรรมชาติ และพิธีการหรือกิจกรรมที่สำคัญต่างๆ ของรัฐบาล เป็นต้น

/ข้อกฎหมาย...

ข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๐
วรรค ๒ กำหนดให้การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ
และกฎกระทรวงฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม
โดยกฎกระทรวงฉบับที่ ๒๔ (พ.ศ. ๒๕๒๗) ออกตามความพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ข้อ ๒ ทวิ
กำหนดให้การพิจารณาอนุญาตให้ผู้ใดเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางในเส้นทางใด
ให้นายทะเบียนประกาศรับคำขออนุญาตประกอบการขนส่งเป็นการทั่วไปเป็นเวลาไม่น้อยกว่าสามสิบวัน
และวรรคสองกำหนดให้ หากคณะกรรมการเห็นสมควรอนุมัติให้ผู้ใดเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
ประจำทางในเส้นทางใด ก็ให้อนุญาตได้โดยไม่ต้องประกาศรับคำขอเป็นการทั่วไป

๔) ปรับโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดกระชับลง (LEAN)

การปรับโครงสร้างองค์กรจากการเป็น Operator และ Regulator
เป็นเพียง Operator เพื่อลดขนาดองค์กรให้กระชับลง และลดขั้นตอนการทำงานที่มีความซ้ำซ้อนให้เกิดความคล่องตัว
และสะดวกรวดเร็วในการปฏิบัติงาน โดยปรับอัตราพนักงานให้มีความเหมาะสมกับโครงสร้างใหม่ขององค์กร
การปฏิบัติงานจะมีการปรับเปลี่ยนตามภารกิจที่เกิดขึ้น บางหน่วยงานต้องมีการยุบเลิก รวมหน่วยงาน
เพื่อเพิ่มปริมาณงานของบางหน่วยงาน และลดความซ้ำซ้อนของงานลง

การปรับโครงสร้างใหม่จะมีพนักงานรวมทั้งสิ้น ๘,๒๕๙ คน เป็นพนักงาน
ขับรถโดยสาร จำนวน ๖,๓๐๐ คน พนักงานสำนักงาน จำนวน ๑,๙๕๗ คน และพนักงานที่มีความเชี่ยวชาญ
เฉพาะทางที่เป็นสัญญาจ้าง (Outsource) จำนวน ๑๒ คน โดยมีรถประจำการ จำนวน ๓,๐๐๐ คัน
จากการบริหารจัดการดังกล่าว จะทำให้พนักงานในส่วนของพนักงานสนับสนุน และพนักงานเก็บค่าโดยสาร
จำนวน ๕,๐๕๑ คน เข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด ส่งผลให้โครงสร้างใหม่มีสัดส่วนพนักงาน
๑ คน : รถ เท่ากับ ๑ : ๒.๗๕

๕) การเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early Retirement)

เพื่อให้บุคลากรขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีอัตราที่เหมาะสม
และสอดคล้องกับอัตรากำลังในการปฏิบัติงานตามโครงสร้างใหม่ และสอดคล้องกับแผนการจัดเก็บค่าโดยสาร
ด้วยบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) โดยเฉพาะตำแหน่งพนักงานเก็บค่าโดยสาร พนักงานสนับสนุนอื่นๆ
จึงกำหนดให้มีโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดในพนักงานทุกตำแหน่งด้วยความสมัครใจ โดยมีพนักงาน
ที่เข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early Retirement) รวมทั้งสิ้น ๕,๐๕๑ คน วงเงิน
๖,๐๐๔ ล้านบาท ดังนี้

ปี พ.ศ.	ตำแหน่ง	จำนวนพนักงานที่เข้า โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (คน)	วงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)
๒๕๖๓	พนักงานสำนักงาน	๖๕๕	๑,๐๓๖
๒๕๖๔	พนักงานเก็บค่าโดยสาร	๒,๑๙๘	๒,๔๖๖
๒๕๖๕	พนักงานเก็บค่าโดยสาร	๒,๑๙๘	๒,๕๐๒
รวม		๕,๐๕๑	๖,๐๐๔

กรณีพนักงานเก็บค่าโดยสารไม่ประสงค์จะเข้าโครงการเกษียณอายุ
ก่อนกำหนด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะปรับเปลี่ยนหน้าที่เป็นพนักงานตามความเหมาะสม ประกอบด้วย

- การฝึกหัดขับรถโดยสาร โดยฝึกทักษะและเสริมคุณภาพการขับรถโดยสาร
ให้กับพนักงานเก็บค่าโดยสารที่ประสงค์จะเปลี่ยนหน้าที่เป็นพนักงานขับรถโดยสาร

- การปรับเปลี่ยนหน้าที่เป็นพนักงานสำนักงาน โดยจัดฝึกอบรม
เพื่อพัฒนาพนักงานเก็บค่าโดยสารให้มีความรู้ที่สอดคล้องกับงานสำนักงานในส่วนที่ขาดต่อไป

๖) พัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา
แห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศึกษาโครงการพัฒนาการใช้พื้นที่เชิงธุรกิจอยู่บางเขนและอุ้มผิงบุรี เพื่อจะนำผลการศึกษา
ไปดำเนินการตามพระราชบัญญัติให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งจากผลการศึกษา
ความเป็นไปได้ด้านกฎหมาย ด้านการตลาด ด้านการก่อสร้าง ในการพัฒนาพื้นที่อยู่บางเขนที่มีความเหมาะสม คือ
การจัดทำเป็นโครงการแบบผสม (Mixed Use) ระหว่างศูนย์การค้าและโรงแรมระดับบน ส่วนพื้นที่อุ้มผิงบุรี
มีความเหมาะสมในการจัดทำเป็นโครงการตลาด โดยในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินและผู้ให้สิทธิ์การเข้าใช้ประโยชน์ที่ดิน
จะได้รับผลตอบแทนในรูปของค่าธรรมเนียมการใช้สิทธิ์แก่เอกชนร้อยละ ๓๐ ของราคาที่ดิน และรายได้
จากการรับชำระค่าเช่า ประกอบด้วย ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินระหว่างก่อสร้างร้อยละ ๐.๕๐ ของราคาที่ดิน
และค่าเช่ารายปีในอัตราร้อยละ ๒ ของราคาที่ดิน โดยเมื่อครบกำหนดระยะเวลาสัญญา ๓๐ ปี ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
จะเป็นกรรมสิทธิ์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งจะมีผลตอบแทนตามผลการศึกษา ดังนี้

- ค่าธรรมเนียมการใช้สิทธิ์ = ๓๖๑ ล้านบาท

- ค่าเช่ารวม ๓๐ ปี = ๑,๒๐๖ ล้านบาท

แต่เนื่องจากการใช้พื้นที่ในเชิงธุรกิจดังกล่าว ไม่อยู่ในกรอบวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง ตามแห่งพระราชกฤษฎีกา
จัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตรา ๖ จึงขอแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๖ เพื่อให้มีการดำเนิน
ในธุรกิจประเภทอื่นได้ ดังนี้

จากเดิม มาตรา ๖ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีวัตถุประสงค์

ดังต่อไปนี้

(๑) ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่าง กรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร

(๒) ประกอบการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

แก้ไขเพิ่มเติม เป็น มาตรา ๖ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีวัตถุประสงค์

ดังต่อไปนี้

(๑) ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่าง กรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร

(๒) ประกอบการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

(๓) ประกอบธุรกิจอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการขอแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตรา ๖ ดังกล่าว

๗) การบริหารหนี้สิน

จากปัญหาการขาดทุนจากการดำเนินงานและหนี้สินสะสม ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นกิจการสาธารณูปโภคหน่วยงานหนึ่งของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชนที่มีรายได้น้อยจนถึงปานกลางเป็นหลัก มีโครงสร้างอัตราค่าโดยสารถูกกำหนดโดยภาครัฐ และที่อยู่ในอัตราต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริงมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง จึงทำให้มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ผลการขาดทุนและหนี้สะสมนั้นส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการจัดเก็บค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุน ประกอบกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ไม่มีเงินทุนประเดิมตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง ทำให้ขาดสภาพคล่องทางการเงิน

ขณะเดียวกันเงินสนับสนุนที่ได้รับจากภาครัฐในรูปแบบต่าง ๆ ไม่เพียงพอต่อการชดเชยผลการขาดทุน ส่งผลให้เสถียรภาพทางการเงินอันเกิดจากภาระหนี้และดอกเบี้ยที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย ณ เดือนมีนาคม ๒๕๖๑ มีหนี้สินสะสม จำนวน ๑๑๘,๑๘๓.๒๓๔ ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นหนี้จากเงินกู้พันธบัตร และ Term Loan จึงถือได้ว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีสถานะทางการเงินที่อ่อนแอในระดับวิกฤติ ขณะที่ผลการดำเนินงานในปัจจุบันอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่สามารถเอื้ออำนวยต่อการแก้ไขปัญหาหนี้สะสม ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จำแนกประเภทของหนี้ตามสมมติฐานของการเกิดหนี้ ดังนี้

/หน่วย...

หน่วย : ล้านบาท

รายการหนี้	หนี้สินที่เกิดจากการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	หนี้สินที่เกิดจากการดำเนินงานตามนโยบายภาครัฐ	รวมหนี้สิน
๑. ซื้รถโดยสาร ๑,๖๒๗ คัน	๗,๑๓๐.๙๗๑	-	๗,๑๓๐.๙๗๑
๒. ค่าเช่าซ่อม	๑,๔๖๕.๙๓๘	๓๗,๘๗๕.๔๖๖	๓๙,๓๔๑.๔๐๔
๓. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	๒,๕๑๗.๔๐๓	๕๗,๓๒๓.๕๒๙	๕๙,๘๔๐.๙๓๒
๔. เงินกู้เสริมสภาพคล่อง	๓,๔๒๒.๘๖๕	-	๓,๔๒๒.๘๖๕
๕. หนี้ตามภาระผูกพัน	๘,๓๒๐.๐๐๐	๑๒๗.๐๖๖	๘,๔๔๗.๐๖๖
รวม	๒๒,๘๕๗.๑๗๗	๙๕,๓๒๖.๐๕๗	๑๑๘,๑๘๓.๒๓๔
คิดเป็นร้อยละ	๑๙.๓๔	๘๐.๖๖	๑๐๐.๐๐

จากปัญหานี้คงค้างดังกล่าว จะรวมหนี้ที่เกิดจากการกู้เพื่อชำระดอกเบี้ยตั้งแต่ปี ๒๕๓๙ ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เสนอขอกู้เงินเพื่อมาชำระค่าดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่อง แต่เนื่องจากการกู้เงินเพื่อมาชำระดอกเบี้ยขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ไม่สอดคล้องกับกรอบวินัยการเงินการคลังตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ ที่กำหนดว่า “การก่อหนี้ของหน่วยงานของรัฐต้องกระทำด้วยความรอบคอบ คำนึงถึงความคุ้มค่า ความสามารถในการชำระหนี้ การกระจายภาระการชำระหนี้ เสถียรภาพและความยั่งยืนทางการเงินการคลัง ตลอดจนความน่าเชื่อถือของประเทศและหน่วยงานของรัฐผู้กู้” ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถกู้เงินเพื่อมาชำระดอกเบี้ยได้ จึงต้องนำรายได้ค่าโดยสารมาชำระแทน ส่งผลให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพขาดสภาพคล่องทางการเงินและมีความจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องทดแทน

แต่เนื่องจากสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะไม่อนุญาตให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กู้เงินโดยออกพันธบัตร (BOND) โดยให้กู้ยืมจากสถาบันการเงิน (TERM LOAN) เท่านั้น โดยแจ้งว่าพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตรา ๗(๗) ไม่ครอบคลุมในการออกพันธบัตร มีเพียงข้อความ “การกู้ยืมเงิน” เท่านั้น

ดังนั้น เพื่อให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สามารถกู้เงินด้วยการออกพันธบัตรได้ และเกิดประโยชน์ในการชำระหนี้ได้ในระยะยาว จึงขอแก้ไข เพิ่มเติมพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตรา ๗ (๗) ดังนี้

จากเดิม มาตรา ๗ (๗) กู้ ยืม ให้กู้หรือให้ยืมเงิน โดยมีหลักประกันด้วยบุคคลหรือด้วยทรัพย์สินเพื่อประโยชน์แก่กิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

แก้ไขเพิ่มเติม เป็น มาตรา ๗ (๗) กู้ ยืม ออกพันธบัตรเงินกู้ ให้กู้หรือให้ยืมเงิน โดยมีหลักประกันด้วยบุคคลหรือด้วยทรัพย์สินเพื่อประโยชน์แก่กิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เนื่องจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๑ มีมติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพร่วมกับกระทรวงคมนาคมหารือกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะในการพิจารณาแนวทางการปรับโครงสร้างหนี้ขององค์กรให้เกิดความยั่งยืน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ประสานงานกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการดำเนินงานดังกล่าว

โดยจำแนก...

โดยจำแนกประเภทของหนี้ตามสมมติฐานของการเกิดหนี้ ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถรับภาระหนี้ที่ต้องรับภาระได้ เนื่องจากขาดสภาพคล่องทางการเงิน ดังนั้น จึงขอให้ภาครัฐรับภาระหนี้ทั้งหมด

จากมติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จัดทำประมาณการทางการเงินที่มีความชัดเจน ซึ่งต้องมีแนวทางที่ทำให้ผลการดำเนินงานไม่ขาดทุน และสามารถแก้ไขปัญหาหนี้สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้อย่างยั่งยืน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงได้จัดทำประมาณการทางการเงินเปรียบเทียบกรณีดำเนินการ/ไม่ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งได้เสนอต่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ แล้ว ดังนี้

Scenario ๑ (ไม่มีการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู) สถานะรถโดยสารปัจจุบัน (มีรถใหม่ ๔๘๙ คัน) + องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพรับภาระหนี้ร้อยละ ๑๐๐ + ขอรับ PSO รถธรรมดา ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๙ + ปรับค่าโดยสารตามมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในปี ๒๕๖๒ + เกษียณอายุก่อนกำหนด เนื่องจากมีการปรับโครงสร้างองค์กร และนำเทคโนโลยีมาใช้ (ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๓ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๙)

Scenario ๒ (ดำเนินการตามแผนฟื้นฟู และขอปรับค่าโดยสารเพิ่ม ในปี ๒๕๖๗) ดำเนินการตามแผนฟื้นฟู + รัฐรับภาระหนี้ร้อยละ ๑๐๐ + ขอรับ PSO เฉพาะรถธรรมดา ในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ + ปรับค่าโดยสารตามมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในปี ๒๕๖๒ และขอปรับค่าโดยสารในปี ๒๕๖๗ อีกระยะละ ๑ บาท + เกษียณอายุก่อนกำหนด เนื่องจากมีการปรับโครงสร้างองค์กร และนำเทคโนโลยีมาใช้ (ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๓ ปี ๒๕๖๓-๒๕๗๒ และเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๑ ปี ๒๕๗๓ - ๒๕๗๙)

โดยมีประมาณการขาดทุนเฉลี่ยต่อปี ในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๙ ดังนี้

รายการ	หน่วย	Scenario ๑ (๑)	Scenario ๒ (๒)	ผลต่าง
				(๒) - (๑)
๑. รถโดยสาร	คัน	๓,๐๐๑	๓,๐๐๑	-
๒. รายได้จากการดำเนินงาน	ล้านบาท	๙,๐๙๔	๑๒,๓๙๐	๓,๒๙๖
๓. ต้นทุนการให้บริการ	ล้านบาท	๑๑,๐๗๕	๑๑,๖๘๔	๖๐๙
๔. EBITDA	ล้านบาท	(๑,๙๘๑)	๗๐๖	๒,๖๘๗
๕. ต้นทุนทางการเงิน+ค่าเสื่อม	ล้านบาท	๖,๓๓๓	๑,๓๓๗	(๔,๙๙๖)
๖. กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ล้านบาท	(๘,๓๑๔)	(๖๓๑)	๗,๖๘๓
๗. PSO (รถธรรมดา)	ล้านบาท	(๓๒,๔๒๖) (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๙)	๓,๗๒๙ (ปี ๒๕๖๒-๒๕๖๔)	

ทั้งนี้ มีสรุปผลการวิเคราะห์ทางการเงิน ดังนี้

Scenario ๑ (ไม่มีการจัดการโดยสารใหม่เพิ่มเติม) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะมี EBITDA ติดลบตั้งแต่ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๙ และต้องกู้เงินมาลงทุน/เสริมสภาพคล่อง จำนวน ๑๔๙,๙๗๙ ล้านบาท โดย ณ สิ้นปี ๒๕๗๙ มีหนี้สิน จำนวน ๑๕๑,๘๗๐ ล้านบาท

/scenario...

Scenario ๒ (ดำเนินการตามแผนฟื้นฟู) องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะมี EBITDA เป็นบวกตั้งตั้งแต่ปี ๒๕๖๖ และต้องกู้เงินมาลงทุน/เสริมสภาพคล่อง จำนวน ๑๖,๓๒๗ ล้านบาท โดย ณ สิ้นปี ๒๕๗๙ มีหนี้สินคงเหลือ จำนวน ๑๔,๗๒๗ ล้านบาท และสามารถเริ่มชำระหนี้เงินกู้เสริมสภาพคล่อง ได้ในปี ๒๕๗๗ และชำระหนี้สินทั้งหมดภายในปี ๒๕๘๘

๓.๒ ข้อเสนอขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพขอเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพจะได้ดำเนินการตามแผนงาน/โครงการที่มีความเร่งด่วนในขั้นตอนต่อไป ดังนี้

๑) ขอรับการจัดสรรงบประมาณในการชำระดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริงขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามความเห็นของสำนักงบประมาณที่จะพิจารณาจัดสรรงบประมาณในการชำระค่าดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจริงในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ภายหลังจากแผนฟื้นฟูกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

๒) ขอเงินเพื่อใช้ดำเนินการในโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดสำหรับพนักงานที่สมัครใจเข้าร่วมโครงการฯ วงเงิน จำนวน ๖,๐๐๔ ล้านบาท ตามแผนงานที่กำหนด

สำหรับการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๖ ที่เห็นชอบให้องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน เพื่อนำมาทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง ภายในวงเงิน ๑๓,๑๖๒.๒๐๐ ล้านบาท โดยขอเปลี่ยนแปลงเป็นใช้รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน ๓,๐๐๐ คัน ประกอบด้วย จัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน (รับรถโดยสารเรียบร้อยแล้ว, จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๓๕ คัน, จัดซื้อรถโดยสารไฮบริด จำนวน ๑,๔๕๓ คัน, เข้ารถโดยสารไฮบริด จำนวน ๔๐๐ คัน, เข้ารถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓๐๐ คัน และการปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV (เดิม) จำนวน ๓๒๓ คัน (ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างเรียบร้อยแล้ว) ขณะนี้การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณาเสนอความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงบประมาณ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อให้องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงระบบการทำงานขององค์กร ให้มีขนาดกระชับลงและมีประสิทธิภาพ โดยใช้รถโดยสารใหม่ ปรับปรุงสภาพรถเดิม และนำเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยมาใช้ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทาง โดยองค์กรสามารถเพิ่มรายได้ ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ค่าเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากร และค่าใช้จ่ายอื่นๆ เป็นต้น ตลอดจนมีสภาพคล่องทางการเงิน สามารถเลี้ยงตนเองได้ และลดการสนับสนุนเงินชดเชยการให้บริการสาธารณะ รวมทั้ง การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ และเพิ่มขีดความสามารถในการชำระหนี้มากขึ้น

/๕. ข้อเสนอ...

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานแก้ไขปัญหาองค์กร
ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน (พรรณพัชร)

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๘ โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ pannaphach.s@outlook.com