



แผนการแก้ไขปัญหาคอขวดประจำปี 2560
ของ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
(ฉบับปรับปรุง)

สำนักแผนงาน
25 มกราคม 2560

สารบัญ

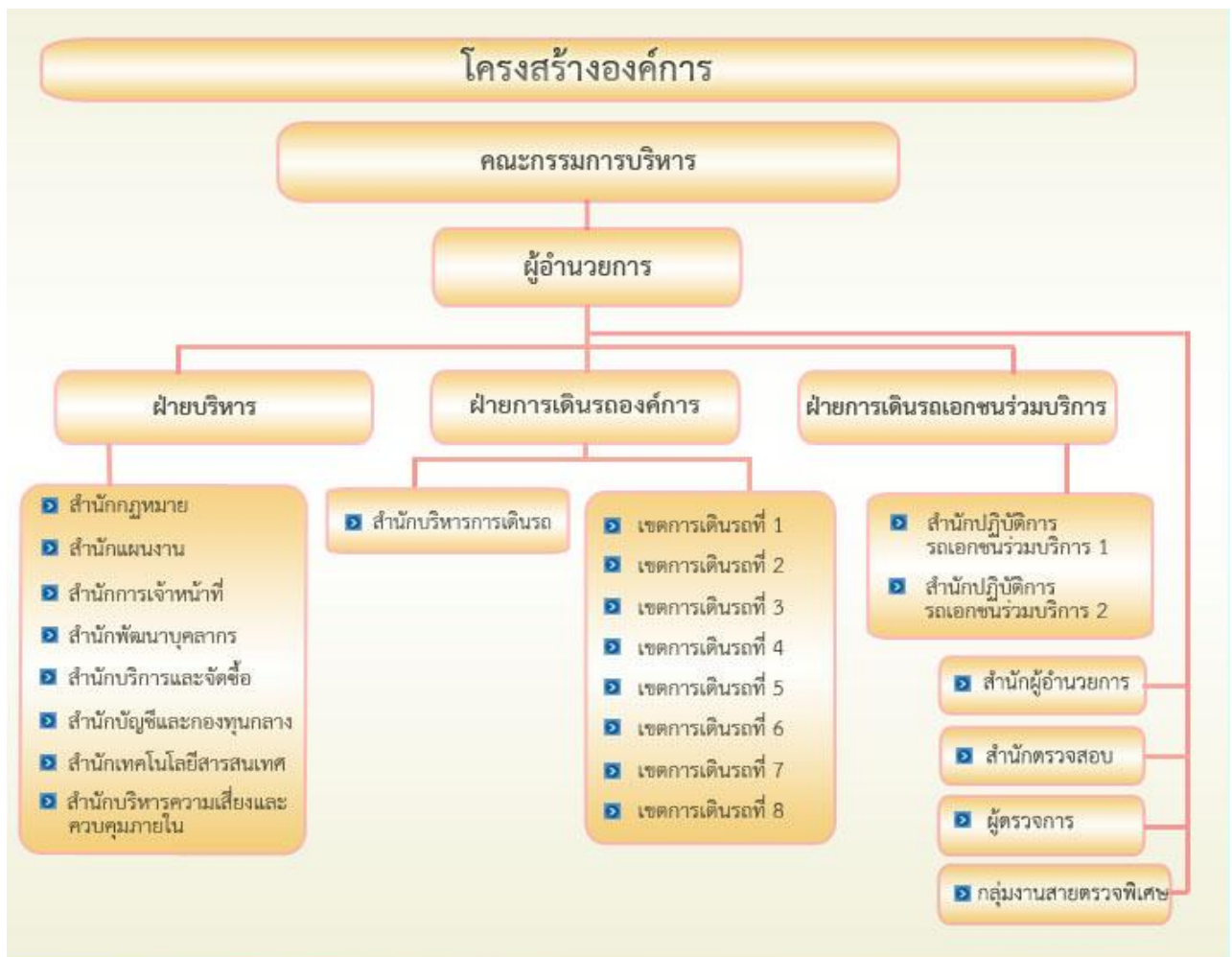
	หน้า
1. สถานะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ณ วันที่ 30 กันยายน 2559	
1.1 โครงสร้างองค์กร	1
1.2 โครงสร้างอัตรากำลัง	2
1.3 จำนวนรถโดยสาร	3
1.4 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางและจำนวนรถที่อยู่ในการกำกับดูแลของ ขสมก.	4
1.5 อุบัติเหตุโดยสาร	5
1.6 สภาพทางการเงิน	
โครงสร้างรายได้	8
โครงสร้างค่าใช้จ่าย	9
หนี้สินค้างชำระรวมดอกเบี้ย ณ 30 กันยายน 2559	10
2. แผนงาน/โครงการที่สำคัญ	
1. โครงการจัดการรถโดยสาร	
1.1 การจัดซื้อรถโดยสารใหม่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน 489 คัน	11
1.2 จัดซื้อรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า (EV) ปี 2560 จำนวน 200 คัน	12
1.3 การปรับปรุงสภาพรถโดยสารเดิม 669 คัน(รถธรรมดา 500 คัน,รถปรับอากาศ 169 คัน)	14
2. โครงการจัดหาระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)	16
3. โครงการติดตั้งระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket)	18
4. โครงการบริหารทรัพย์สินเชิงธุรกิจ	20
5. โครงการบริหารจัดการหนี้สิน	23
6. โครงการปรับโครงสร้างองค์กร	25
7. โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early Retirement)	27
8. โครงการจัดหาพนักงานขับรถโดยสาร	29
9. การจัดทำข้อเสนอเงินอุดหนุนภาครัฐ	31
10. การจัดการรถร่วมบริการค้างชำระ	32
11. การจำหน่ายรถโดยสารปลดระวาง	34
12. การจัดหาอุจอรรถรถแห่งใหม่และที่ทำการ	36
13. การก่อสร้างสถานีจ่ายไฟฟ้า พร้อมบำรุงรักษาสถานี จำนวน 4 สถานี	40

สถานะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ณ วันที่ 30 กันยายน 2559

1. สถานะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

1.1 โครงสร้างองค์กร

ขสมก. ได้กำหนดให้มีการจัดแบ่งส่วนงานตามข้อบังคับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 159 ว่าด้วยการจัดแบ่งส่วนงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2552 โดยแบ่งส่วนงานของ ขสมก. ออกเป็น 3 ฝ่าย คือฝ่ายบริหาร ฝ่ายการเดินรถองค์การ และฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ดังนี้



1.2 โครงสร้างอัตราค่าจ้าง

ปัจจุบัน ขสมก. มีพนักงานจำนวน 12,486 คน (อัตราค่าจ้าง ณ วันที่ 30 ตุลาคม 2559) จำแนกเป็น พนักงานสำนักงาน จำนวน 2,699 คน พนักงานขับรถ 4,949 คน และพนักงานเก็บค่าโดยสาร 4,838 คน โดยมี สัดส่วนพนักงาน 4.50 คน ต่อรถโดยสาร 1 คัน ประกอบด้วย

ลำดับที่	ตำแหน่ง	อัตราค่าจ้างปัจจุบัน (คน)
1.	พขร.	4,949
2.	พกส.	4,838
3.	นายท่า, นายท่าอู่	353
4.	นายตรวจ	153
5.	จ.สาย, ข.จ.สาย	95
6.	พนักงานสำนักงานใหญ่	720
7.	พนักงานกอง, เขต	1,378
รวม		12,486

หมายเหตุ พนักงานสำนักงานใหญ่ อัตราจ้าง 28 คน

1.3 จำนวนรถโดยสาร

ขสมก. มีรถโดยสารทั้งสิ้น จำนวน 2,774 คัน เป็นรถโดยสารธรรมดา 1,562 คัน รถโดยสารปรับอากาศ 1,212 คัน (รถเช่า PBC 117 คัน) มีอายุการใช้งานเฉลี่ย 15-25 ปี โดยมีสถานะจำนวนรถโดยสาร ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2559 ดังนี้

ประเภทรถ	จำนวนรถ	ปีที่บรรจรถ	จำนวนปี
ยี่ห้อรถ	(คัน)		ที่ใช้งาน
รถธรรมดา			
- ฮีโน่	531	2534	25
- อีซูซุ	530	2534	25
- โพไซท์	501	2534	25
รวมรถธรรมดา	1,562	-	-
รถปรับอากาศ(ครีม - น้ำเงิน)			
- ฮีโน่	80	2538	21
- อีซูซุ	100	2537	22
- เบ็นซ์ก๊าซ NGV	85	2534-2538	21-25
รวมรถ ปอ.ครีมน้ำเงิน	265	-	-
รถปรับอากาศ ยูโรทู			
- เบ็นซ์	119	2541	18
- ฮีโน่	323	2541-2544	15-18
- อีซูซุ	323	2541-2544	15-18
- แควว	65	2544	15
รวมรถปรับอากาศยูโรทู	830	-	-
- รถเช่า PBC	117	-	-
รวมรถทั้งหมด	2,774	-	-

1.4 เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางและจำนวนรถที่อยู่ในการกำกับดูแลของ ขสมก.

จำนวนเส้นทางและจำนวนรถในปัจจุบันที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ขสมก. และที่เอกชนได้รับสัมปทานจาก ขสมก. ในส่วนของรถโดยสารขนาดใหญ่ ขสมก. เดินรถเอง 114 เส้นทาง จำนวนรถ 2,774 คัน เอกชนรับสัมปทาน 94 เส้นทาง จำนวนรถ 3,621 คัน และยังมีรถโดยสารขนาดเล็กที่เอกชนเดินรถ ได้แก่ รถมินิบัส 42 เส้นทาง จำนวนรถ 992 คัน (เดินรถในเส้นทาง ขสมก. และรถร่วมบริการ) รถตู้ 149 เส้นทาง จำนวนรถ 5,271 คัน และรถในซอย 101 เส้นทาง จำนวนรถ 2,152 คัน รวมเส้นทางและจำนวนรถที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ขสมก. 458 เส้นทาง จำนวนรถ 14,810 คัน ตามรายละเอียด ดังนี้

ประเภทรถ	จำนวนเส้นทางเดินรถ (สาย)			จำนวนรถ (คัน)		
	รถองค์การฯ	รถร่วม	รวม	รถองค์การฯ	รถร่วม	รวม
1. รถธรรมดา	87	75	162	1,562	2,208	3,770
คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ องค์การฯ / รถร่วม	53.70	46.30	100.00	41.43	58.57	100.00
2. รถปรับอากาศ	27	19	46	1,095	1,413	2,508
คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ องค์การฯ / รถร่วม	58.70	41.30	100.00	43.66	56.34	100.00
รวม 1+ 2	114	94	208	2,657	3,621	6,278
คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ องค์การฯ / รถร่วม	54.81	45.19	100.00	42.32	57.68	100.00
3. รถ PBC	-	-	-	117	-	117
รวม 1+ 2+3	114	94	208	2,774	3,621	6,395
4. รถเมล์เล็ก						
4.1 หมวด 1 (มินิบัส)	(19)	(23)	(42)	-	992	992
4.2 หมวด 4 (ในซอย) (จำนวนรถที่ทำสัญญา)		101	101	-	2,152	2,152
4.3 รถตู้โดยสารปรับอากาศ		141	141	-	5,133	5,133
4.4 รถตู้ CNG เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ		8	8	-	138	138
รวม 4	(19)	250	250	-	8,415	8,415
รวม 1+2+3+4	114	344	458	2,774	12,036	14,810
คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ องค์การฯ / รถร่วม ทั้งองค์การฯ	24.89	75.11	100.00	18.73	81.27	100.00

1.5 อู่จอดรถโดยสาร ปัจจุบันขสมก.มีอู่จอดรถ จำนวน 28 แห่ง จำแนกเป็น

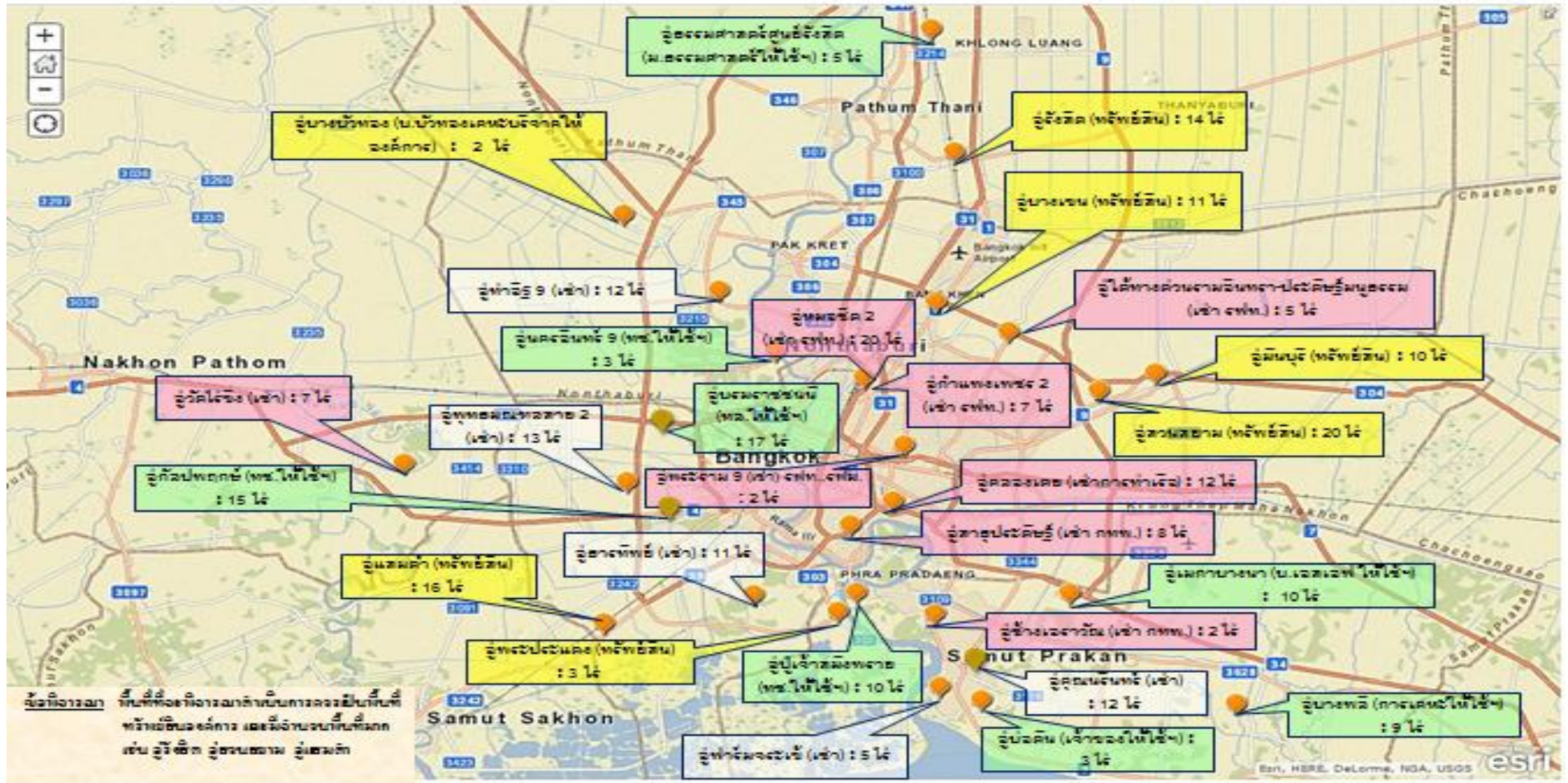
- 1) อู่ของ ขสมก. จำนวน 7 แห่ง
- 2) อู่ที่เช่าจากหน่วยงานภาครัฐ จำนวน 8 แห่ง
- 3) อู่ที่เช่าจากเอกชน จำนวน 5 แห่ง
- 4) อู่ที่หน่วยงานภาครัฐให้ใช้ประโยชน์โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย จำนวน 6 แห่ง
- 5) อู่ที่เอกชนให้ใช้ประโยชน์โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย จำนวน 2 แห่ง

ลำดับ	เขต	ชื่ออู่	เจ้าของพื้นที่	ขนาดพื้นที่
อู่ของ ขสมก. จำนวน 7 แห่ง				
1	1	รังสิต	ขสมก.	14 ไร่
2	1	บางเขน	ขสมก.	11 ไร่
3	2	มีนบุรี	ขสมก.	10 ไร่
4	28	สวนสยาม	ขสมก.	20 ไร่
5	5	แสมดำ	ขสมก.	16 ไร่
6	5	พระประแดง(เดิม)	ขสมก.	3 ไร่
7	7	บางบัวทอง	ขสมก.	2 ไร่
อู่ของ ขสมก. เช่าหน่วยงานภาครัฐ จำนวน 8 แห่ง				
8	3	คลองเตย	กทพ.	12 ไร่
9	4	สาธิตประดิษฐ์	กทพ.	8 ไร่
10	4	พระราม 9	รฟท.	3 ไร่
11	8	หมอชิต 2	รฟท.	20 ไร่
12	6	วัดไร่ขิง	วัดไร่ขิง	7 ไร่
13	8	ใต้ทางด่วนรามอินทรา-ประดิษฐ์มุนุธรรม	กทพ.	12 ไร่
14	3	อู่ช้างเอราวัณ	กทพ.	2 ไร่
15	8	กำแพงเพชร 2	รฟท.	7 ไร่
อู่ที่เช่าจากเอกชน จำนวน 5 แห่ง				
16	3	ฟาร์มจระเข้	-	12 ไร่
17	5	ธารทิพย์	-	11 ไร่
18	6	พุทธมณฑลสาย 2	-	13 ไร่
19	7	ท่าอิฐ	-	12 ไร่
20	3	คุณนรินทร์	-	12 ไร่

ลำดับ	เขต	ชื่ออยู่	เจ้าของพื้นที่	ขนาดพื้นที่
อยู่เอกชนให้ใช้ประโยชน์ จำนวน 2 แห่ง				
21	3	เมกาบางนา	-	10 ไร่
22	3	บ่อดิน	-	3 ไร่
อยู่หน่วยงานภาครัฐให้ใช้ประโยชน์ จำนวน 6 แห่ง				
23	7	นครินทร์	ทช.	3 ไร่
24	3	บางพลี	กคช.	10 ไร่
25	1	ม.ธรรมศาสตร์	ม.ธรรมศาสตร์	5 ไร่
26	3	ปู่เจ้าสมิงพราย	ทช.	18 ไร่
27	5	กัลปพฤกษ์	ทช.	15 ไร่
28	6	บรมราชชนนี	ทล.	17 ไร่

สถานที่ตั้งจุดจอดรถ

- พื้นที่กักกันเป็นวงรี
- พื้นที่ให้บริการ (ไม่มีค่าจอดรถ)
- พื้นที่อาคาร
- พื้นที่อื่นนอกเหนือ

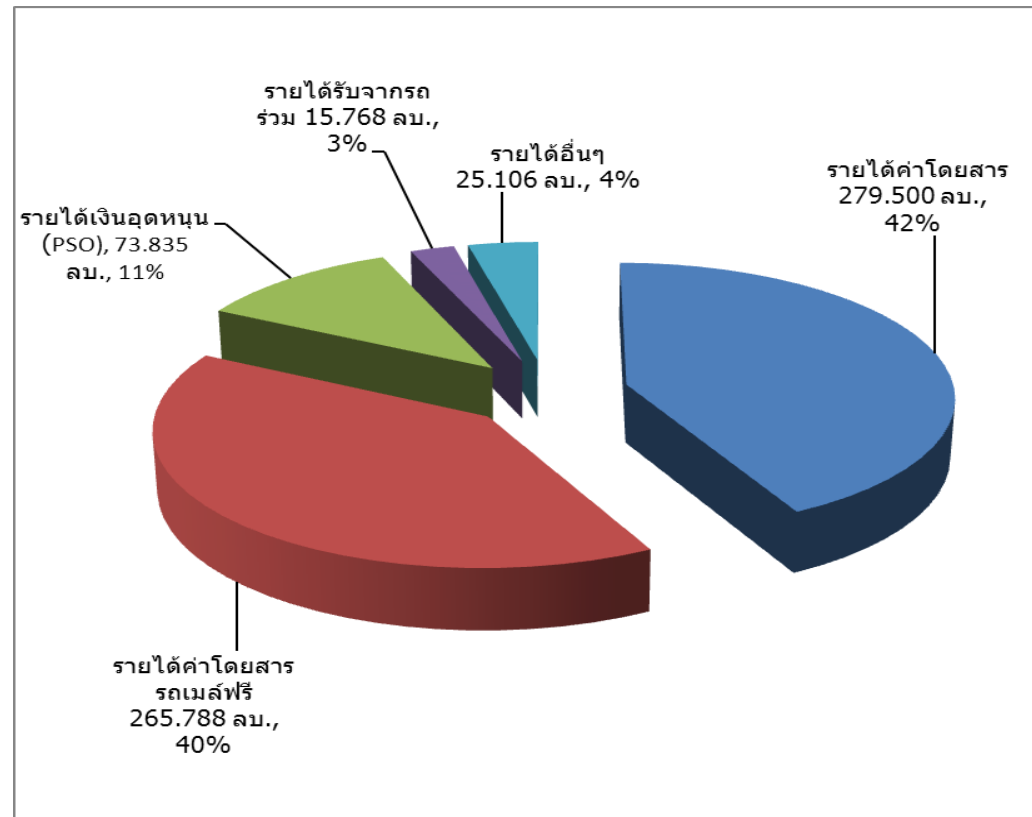


1.6 สภาพทางการเงิน

โครงสร้างรายได้

ประจำปีงบประมาณ 2559 (ต.ค.58-ก.ย.59) เฉลี่ย/เดือน 659.997 ลบ.

รายการ	จำนวนเงิน
1. รายได้ค่าโดยสาร	279.500
2. รายได้ค่าโดยสารรถเมล์ฟรี	265.788
3. รายได้เงินอุดหนุน (PSO)	73.835
4. รายได้จากกรรรม	15.768
5. รายได้อื่นๆ	25.106
รวม	659.997



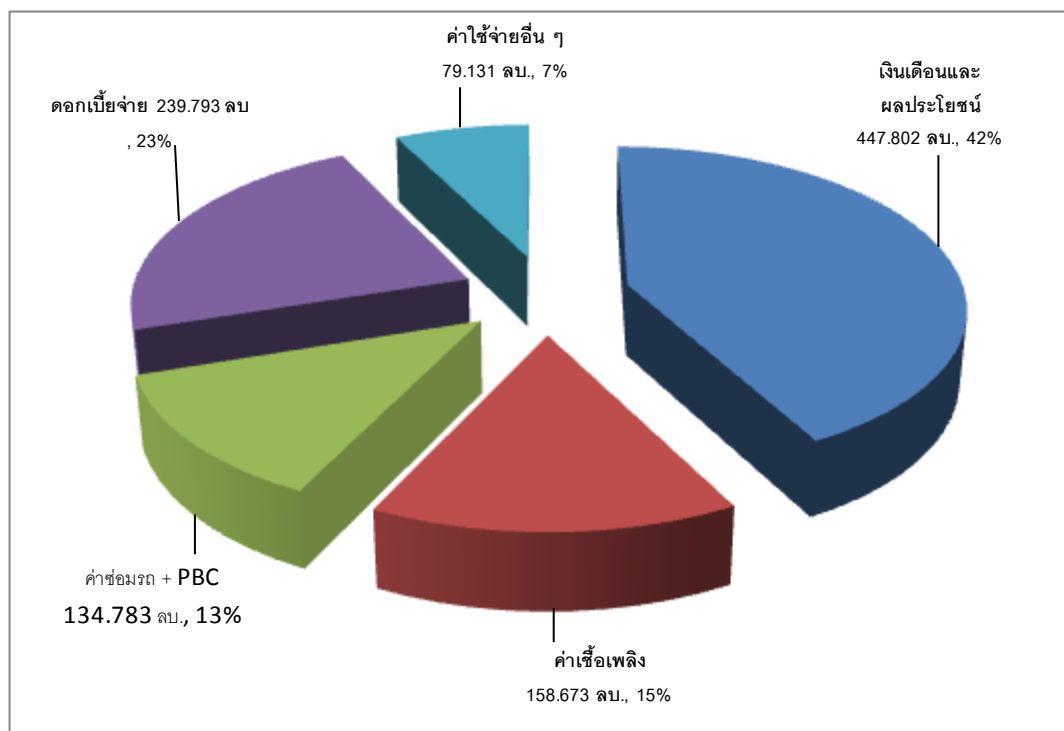
โครงสร้างค่าใช้จ่าย

ประจำปีงบประมาณ 2559 (ต.ค.58-ก.ย.59) เฉลี่ย/เดือน 1,060.182 ลบ.

รายการ	จำนวนเงิน
1. เงินเดือนและผลประโยชน์	447.802
2. ค่าเช่าเพลิง	158.673
3. ค่าซ่อมรถ + รถ PBC	134.783
4. ดอกเบี้ยจ่าย	239.793
5. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	79.131
รวม	1,060.182

(ขาดทุน) สุทธิ = (400.185) ล้านบาท/เดือน

(ขาดทุน) EBITDA = (148.230) ล้านบาท/เดือน



หนี้สินค้างชำระรวมดอกเบี้ย ณ 30 กันยายน 2559

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	เงินต้น	ดอกเบี้ย	รวม
1. หนี้สินระยะยาว			
1.1 พันธบัตรเงินกู้	68,108.380	454.671	68,563.051
1.2 เงินกู้ระยะยาว	22,437.080	180.328	22,617.408
รวมหนี้สินระยะยาว	90,545.460	634.999	91,180.459
2. หนี้สินหมุนเวียนและหนี้สินอื่นๆ			
2.1 หนี้ค่าน้ำมันและเหมาซ่อม	2,650.290	493.650	3,143.940
2.2 หนี้กองทุนบำเหน็จพนักงาน	4,340.249	-	4,340.249
2.3 หนี้เงินประกันตัวพนักงาน	30.760	-	30.760
2.4 หนี้สินอื่น ๆ	2,877.906	-	2,877.906
รวมหนี้สินหมุนเวียนและหนี้สินอื่นๆ	9,899.205	493.650	10,392.855
รวมหนี้สินทั้งหมด	100,444.665	1,128.650	101,573.313

แผนงาน/โครงการที่สำคัญ

รายละเอียดแผนงาน / โครงการ

โครงการที่ 1 การจัดการโดยสาร

1.1) การจัดซื้อรถโดยสารใหม่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน 489 คัน

วัตถุประสงค์

เพื่อนำมาทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซลที่มีสภาพชำรุดทรุดโทรมตามอายุการใช้งาน ยกระดับคุณภาพและมาตรฐานในการให้บริการ รวมทั้งความน่าเชื่อถือได้ (Reliability) ของบริการรถโดยสารประจำทางและเพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงในภาคการขนส่ง ตามนโยบายของรัฐ ลดปัญหาโลกร้อนและปัญหามลพิษ

เป้าหมาย

ผลผลิต : มีจำนวนรถโดยสารใหม่เพื่อนำมาให้บริการแก่ผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ เกิดความต่อเนื่องในการให้บริการ

ตัวชี้วัด : รับรถโดยสาร NGV จำนวน 489 คัน ในเดือน มกราคม – กุมภาพันธ์ 2560
เดือน มกราคม 2560 จำนวน 390 คัน
เดือน กุมภาพันธ์ 2560 จำนวน 99 คัน

งบประมาณ ใช้เงินกู้ซื้อรถโดยสาร NGV จำนวน 3,183 คัน วงเงิน 13,162.200 ล้านบาท โดยจัดซื้อจำนวน 489 คัน เป็นเงิน 1,735.46 ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2559						ปีงบประมาณ 2560						ผู้รับผิดชอบ			
		เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.		เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.
1	ลงนามสัญญา						■										ผอ./สภ.
2	บริษัทผู้ได้รับสัญญาดำเนินการประกอบรถโดยสาร							■	■	■							บริษัทฯ
3	รับมอบรถโดยสาร										■	■					คณะกรรมการตรวจรับรถ/ผรอ. (ขตร.ที่เกี่ยวข้อง)
4	นำรถโดยสารออกวิ่ง										■	■	■	■	■	■	ผรอ. /ขตร.ที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
การส่ง-รับมอบรถโดยสาร	สูง เป็นความเสี่ยงจากผู้รับสัญญาไม่สามารถส่งมอบรถให้กับองค์การเนื่องจากติดขัดในเรื่องภาษีกับกรมศุลกากรได้ทำให้การรับรถโดยสารล่าช้า

ประโยชน์ที่ได้รับ

การให้บริการด้วยรถโดยสารใหม่ซึ่งจะช่วยให้ ชสมก. มีรถประจำทางที่มีความพร้อมในการใช้งานและการให้บริการ สร้างความสะดวก สะอาด ปลอดภัย และมั่นใจแก่ผู้โดยสาร ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อระดับความพึงพอใจในการใช้บริการ เพิ่มโอกาส ในการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของรายได้ในที่สุด

1.2) จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน 200 คัน

วัตถุประสงค์

ขสมก. สามารถให้บริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร ซึ่งเป็นรถโดยสารประเภทที่มีการวิเคราะห์แล้วว่ามีความคุ้มค่าทางการเงินและเหมาะสมกับบริบทของการใช้งานในกรุงเทพมหานคร

เป้าหมาย

ผลผลิต : มีรถโดยสารที่มีคุณภาพ ลดมลภาวะสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด รับมอบรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน 50 คัน ได้ภายในเดือน กันยายน 2560

งบประมาณ ใช้เงินกู้ วงเงิน 2,000.00 ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

แผนการจัดหารถโดยสารไฟฟ้า จำนวน 200 คัน

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2560										ปีงบประมาณ 2561			ผู้รับผิดชอบ			
		ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.		ม.ค.	ก.พ.	
1	แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคา (TOR)	■																ผอก.(สบจ.)
2	คณะกรรมการกำหนดร่าง TOR	■	■															คณะกรรมการฯ
3	กรม.อนุมัติให้ทบทวน โดยการจัดหารถไฟฟ้า 200 คัน		■															กรม.(คค.)
4	นำเสนอ ผอก. อนุมัติ / นำร่าง TOR และร่างสัญญาส่งอัยการสูงสุด		■															ผอก.(สภม.)
5	นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลาง และขสมก. ครั้งที่ 1		■															ผอก.
6	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็นสาธารณชน และนำเสนอ ผอก. อนุมัติ			■														คณะกรรมการฯ
7	นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลาง และขสมก. ครั้งที่ 2			■														ผอก.
8	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็นสาธารณชน หากไม่ปรับปรุงแก้ไขนำเสนอ ผอก. อนุมัติใช้			■														คณะกรรมการฯ
9	ผอก. อนุมัติใช้ร่าง TOR/ร่างสัญญาส่งอัยการสูงสุดพิจารณา			■														ผอก./สภม.
10	ขออนุมัติ ผอก. ประกาศประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และแต่งตั้งคณะกรรมการประกวดราคา และกรรมการตรวจรับรถโดยสาร			■														ผอก.(สบจ.)
11	ประกาศเชิญชวน ขายเอกสาร			■														ผอก.(สบจ.)
12	รับซองเอกสาร ตรวจสอบคุณสมบัติเบื้องต้น และคุณสมบัติด้านเทคนิค				■													คณะกรรมการฯ
13	แจ้งผลการคัดเลือกผู้มีสิทธิเสนอราคา และแจ้งวัน เวลา สถานที่เคาะราคาต่อให้ผู้บริการตลาดกลาง				■													คณะกรรมการฯ
14	เสนอราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์				■													คณะกรรมการฯ
15	สรุปผลการเสนอราคา นำเสนอ ผอก.				■													คณะกรรมการฯ
16	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ				■													ผอก.
17	ลงนามสัญญา				■													ผอก.
18	รับมอบรถโดยสาร										50		50		100			ผรอ.(ขตร.)

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
1. นโยบายการจัดการโดยสารใหม่ของรัฐบาล	<u>ปานกลาง</u> (เป็นความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลที่อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในนโยบายการจัดการใหม่)
2. รายละเอียดตามข้อกำหนดใน TOR	<u>สูง</u> (รถโดยสารที่จะทำการจัดซื้อในระยะต่อไป โดยเฉพาะรถไฟฟ้าเป็นรถประเภทใหม่ที่ไม่เคยจัดซื้อมาก่อน อาจทำให้การออกแบบข้อกำหนดขาดความสมบูรณ์ อาจสร้างให้เกิดข้อพิพาทระหว่างผู้มีส่วนได้-ส่วนเสีย)

ประโยชน์ที่ได้รับ

- 1) การให้บริการด้วยรถโดยสารที่จัดซื้อใหม่จะช่วยสร้างความสะดวก สะอาด ปลอดภัย และมั่นใจแก่ผู้โดยสาร มีผลโดยตรงต่อระดับความพึงพอใจในการใช้บริการ เพิ่มโอกาส ในการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของรายได้ในที่สุด
- 2) การให้บริการด้วยรถโดยสารที่ทำการจัดซื้อใหม่มีผลให้เกิดการประหยัดต้นทุนค่าเชื้อเพลิง และต้นทุนค่าซ่อมบำรุง ส่งผลให้ต้นทุนการให้บริการ (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) โดยรวมลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับรถโดยสารเดิม
- 3) ช่วยสร้างทัศนคติเชิงบวกต่ออาชีพพนักงานขับรถโดยสาร ซึ่งจะมีผลทางอ้อมต่อการบรรลุเป้าประสงค์ของการมีพนักงานขับรถโดยสารในอัตราไม่ต่ำกว่า 98% ของกรอบอัตรากำลัง

1.3) การปรับปรุงสภาพรถโดยสารเดิม 669 คัน (รถธรรมดา 500 คัน,รถปรับอากาศ 169 คัน)

วัตถุประสงค์

ขสมก. สามารถให้บริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร ซึ่งเป็นรถโดยสารประเภทที่มีการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์และตัวถังให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ลดจำนวนรถเสียระหว่างการให้บริการลงได้เป็นอย่างมาก และสามารถสร้างความสะดวก สะอาด ปลอดภัย และมั่นใจแก่ผู้โดยสาร มีผลโดยตรงต่อระดับความพึงพอใจในการใช้บริการ เพิ่มโอกาส ในการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของรายได้ในที่สุด

เป้าหมาย

ผลผลิต : จำนวนรถโดยสารที่ได้รับการปรับปรุงสภาพเพื่อนำมาให้บริการแก่ผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ เกิดความต่อเนื่องในการให้บริการ

ตัวชี้วัด : สามารถปรับปรุงสภาพแล้วเสร็จในรถโดยสารธรรมดา จำนวน 180 คัน และรถโดยสารปรับอากาศจำนวน 95 คัน ภายในเดือนกันยายน 2560

งบประมาณ 1. การปรับปรุงสภาพรถโดยสารธรรมดา จำนวน 500 คัน ใช้งบประมาณขององค์การวงเงิน 444.50 ล้านบาท โดยวางแผนจ่ายเงินคืนในส่วนค่าปรับปรุงสภาพเป็นรายวันรวมกับค่าเช่าซ่อม

2. การปรับปรุงสภาพรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 169 คัน ใช้เงินกู้ วงเงิน 289.33 ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

แผนการปรับปรุงสภาพรถโดยสารธรรมดา จำนวน 500 คัน																															
ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2559					ปีงบประมาณ 2560										ปีงบประมาณ 2561										ผู้รับผิดชอบ				
		เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.		พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.
1	แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดแนวทางในการปรับปรุงสภาพรถ	■																													ผอ.(สบจ.)
2	คณะกรรมการกำหนดแนวทางในการปรับปรุงสภาพรถ	■	■																											คณะกรรมการฯ	
3	ผอ. อนุมัติให้ดำเนินการตามแนวทาง		■																											ผอ.	
4	การดำเนินการตามข้อบังคับองค์การฉบับที่ 173 ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2557			■																										คณะกรรมการฯ/สบจ.	
5	สรุปผลการนำเสนอ ผอ.				■																									คณะกรรมการฯ	
6	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ					■																								คณะกรรมการฯ/สบจ.	
7	กรม อนุมัติให้ทบทวน แผนการปรับปรุงสภาพรถ จำนวน 500 คัน พร้อมซ่อมบำรุง																													กรม(คค.)	
8	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ																													ผอ.	
9	ลงนามสัญญา																													ผอ.(สภม.)	
10	บริษัทผู้ได้รับสัญญาดำเนินการปรับปรุงรถโดยสาร																													บริษัทฯ	
11	รับมอบรถโดยสาร																													คณะกรรมการตรวจรับ/ฯตร.	

แผนการปรับปรุงสภาพรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 169 คัน																														
ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2559					ปีงบประมาณ 2560										ผู้รับผิดชอบ													
		พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	พ.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.		ส.ค.	ก.ย.	พ.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.						
1	แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดแนวทางในการปรับปรุงสภาพรถ	-																						ผอก.(สบจ.)						
2	คณะกรรมการกำหนดแนวทางในการปรับปรุงสภาพรถ	-	-	-	-																			คณะกรรมการฯ						
3	ผอก.อนุมัติให้ดำเนินการตามแนวทาง				-																			ผอก.						
4	กรม. อนุมัติให้ทบทวน แผนการปรับปรุงสภาพรถปรับอากาศ จำนวน 169 คัน พร้อมซ่อมบำรุง										-													กรม.(คค)						
5	ดำเนินการตามข้อบังคับองค์การฉบับที่ 173 ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2557											-												คณะกรรมการฯ/สบจ.						
6	สรุปผลการเสนอราคา นำเสนอ ผอก.												-											คณะกรรมการฯ						
7	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ													-										ผอก.						
8	ลงนามสัญญา																							ผอก.(สภม.)						
9	บริษัทผู้ได้รับสัญญาดำเนินการประกอบรถโดยสาร																					24	24	24	23	23	23	14	14	บริษัทฯ
10	รับมอบรถโดยสาร																												คณะกรรมการตรวจรับ/ขตร.	

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
นโยบายของรัฐบาลที่จะกำหนดให้ ขสมก. ควรดำเนินการปรับปรุงสภาพรถโดยสาร หรือควรจัดซื้อรถโดยสารใหม่เพื่อนำมาให้บริการในอนาคต	<u>ปานกลาง</u> รถโดยสารที่จะทำการปรับปรุงสภาพในระยะต่อไปนั้น ควรมีการจัดเก็บข้อมูลการใช้งานและการบำรุงรักษา รวมทั้งการซ่อมแซมต่าง ๆ ภายหลังจากการปรับปรุงสภาพรถโดยสาร เพื่อประเมินความคุ้มค่าในการใช้งานเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาหรือตัดสินใจปรับปรุงสภาพหรือการจัดซื้อรถโดยสารใหม่ต่อไป

ประโยชน์ที่ได้รับ

การให้บริการด้วยรถโดยสารที่ได้รับการปรับปรุงสภาพใหม่ซึ่งจะช่วยให้ องค์การมีรถประจำทางที่มีความพร้อมในการใช้งานและการให้บริการ สร้างความสะดวก สะอาด ปลอดภัย และมั่นใจแก่ผู้โดยสาร ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อระดับความพึงพอใจในการใช้บริการ เพิ่มโอกาส ในการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของรายได้ในที่สุด

โครงการที่ 2 การจัดการระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)

วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศในการให้บริการรถโดยสารประจำทางตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ

เป้าหมาย

ผลผลิต : ระบบสารสนเทศด้านปฏิบัติการเดินรถ

ตัวชี้วัด : สามารถติดตั้งระบบสารสนเทศด้านปฏิบัติการเดินรถโดยสารได้ภายในเดือนกันยายน 2560

งบประมาณ ใช้งบประมาณองค์การ เป็นค่าเช่า คันละ 2,169.10 บาทต่อเดือน อายุสัญญา 5 ปี วงเงิน 338.380 ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2559										ปีงบประมาณ 2560					ผู้รับผิดชอบ				
		พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.		ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	
1	แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาว่าร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารการประกวดราคา (TOR)	■																			ผอก.(สบจ.)
2	นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ ครั้งที่ 1							■													ผอก.
3	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็นฯ และนำเสนอ ผอก.อนุมัติ							■													คณะกรรมการฯ
4	นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ ครั้งที่ 2							■													ผอก.
5	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็นฯ และนำเสนอ ผอก.อนุมัติ							■													คณะกรรมการฯ
6	นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ ครั้งที่ 3							■													ผอก.
7	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็นฯ และนำเสนอ ผอก.อนุมัติ							■													คณะกรรมการฯ
8	นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ ครั้งที่ 4							■													ผอก.
9	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็นฯ และนำเสนอ ผอก.อนุมัติ							■													คณะกรรมการฯ
10	ผอก.อนุมัติใช้ร่าง TOR							■													ผอก.
11	ขออนุมัติ ผอก. ประกาศประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และแต่งตั้งคณะกรรมการประกวดราคา							■													ผอก.(สบจ.)
12	ประกาศเชิญชวน ขายเอกสาร							■													คณะกรรมการฯ /สบจ.
13	รับซองเอกสาร ตรวจสอบคุณสมบัติเบื้องต้น และคุณสมบัติด้านเทคนิค							■													คณะกรรมการฯ
14	แจ้งผลการคัดเลือกผู้มีสิทธิเข้าร่วมสาธิต							■													คณะกรรมการฯ
15	สาธิตระบบ (5 วัน)							■													บริษัทฯ
16	แจ้งผลการคัดเลือกผู้มีสิทธิเสนอราคา							■													คณะกรรมการฯ
17	เสนอราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์							■													คณะกรรมการฯ /สบจ.
18	สรุปผลการเสนอราคา นำเสนอ ผอก.							■													คณะกรรมการฯ
19	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ							■													ผอก.
20	ลงนามสัญญา							■													ผอก.(สทม.)
21	ติดตั้งระบบบนรถโดยสาร 500 คัน และระบบจออัจฉริยะที่ป้ายรถโดยสาร 6 ป้าย																				บริษัทฯ
22	ติดตั้งระบบบนรถโดยสารติดตั้งทุกระบบ จำนวน 2,100 คัน และระบบจอภาพอัจฉริยะที่ป้ายรถโดยสาร จำนวน 14 ป้าย																				บริษัทฯ

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
เทคโนโลยี	<p><u>น้อย</u></p> <p>เทคโนโลยีที่ใช้ในระบบสารสนเทศด้านปฏิบัติการเดินรถและระบบการบริหารจัดการอยู่จอตลอดโดยสารเป็นเทคโนโลยีที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลานานและมีการใช้งานในหลายประเทศ</p>

ประโยชน์ที่ได้รับ

ขสมก. จะมีระบบสารสนเทศด้านปฏิบัติการเดินรถที่เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบที่ติดตั้งบนรถโดยสาร ซึ่งจะช่วยยกระดับการสื่อสารด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย และเป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ นำมาซึ่งการเพิ่มความพอใจในการใช้บริการ ขณะที่การลดภารกิจในการตรวจสอบและจัดทำตารางการจอดรถโดยสารจะช่วยลดต้นทุนด้านบุคลากรได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งระบบที่นำมาใช้คือ ระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) และระบบสารสนเทศด้านปฏิบัติการเดินรถ

โครงการที่ 3 การติดตั้งระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Ticket)

วัตถุประสงค์

เพื่อจัดหาและติดตั้งระบบ e-Ticket (รวมถึง Fare Box) ในรถโดยสารของ ขสมก. โดยเป็นระบบที่มีความสามารถในการออกบัตรที่หลากหลาย สามารถเชื่อมโยงกับระบบ Central Clearing House ของระบบตั๋วร่วมได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงสามารถเชื่อมโยงระบบ GPS ระบบสารสนเทศสนับสนุนปฏิบัติการเดินรถ ระบบสารสนเทศบริหารการเดินรถ และระบบสารสนเทศบริหารองค์กรของ ขสมก. ได้อย่างเหมาะสม

เป้าหมาย

ผลผลิต : ระบบ e-Ticket บนรถโดยสารทุกคัน

ตัวชี้วัด : สามารถติดตั้งระบบ e-Ticket และ Fare Box บนรถโดยสารจำนวน 800 คัน ภายในเดือนกันยายน 2560

งบประมาณ ใช้งบประมาณองค์กร เป็นค่าเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ e-Ticket อายุสัญญา 5 ปี วงเงิน 1,786.590 ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561						ผู้รับผิดชอบ					
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.		เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.		
1	แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่าง ขอบเขตของงาน (TOR)			■																					ผอ.(สบจ.)
2	คณะกรรมการกำหนดขอบเขตของงาน (TOR)			■	■																				คณะกรรมการฯ
3	นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ ครั้งที่ 1				■																				ผอ.(สบจ.)
4	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็น และนำเสนอ ผอ. อนุมัติ				■																				คณะกรรมการฯ
5	นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ ครั้งที่ 2				■																				ผอ.(สบจ.)
6	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็น และนำเสนอ ผอ. อนุมัติ				■																				คณะกรรมการฯ
7	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็น หากไม่ปรับปรุงแก้ไข นำเสนอ ผอ. อนุมัติใช้ร่าง TOR เป็นเงื่อนไขประกาศประกวดราคา				■																				คณะกรรมการฯ
8	ผอ.อนุมัติใช้ร่าง TOR				■																				ผอ.
9	ขออนุมัติ ผอ. ประกาศประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์และแต่งตั้งคณะกรรมการประกวดราคา						■	■																	สบจ.
10	ประกาศเชิญชวน ขายเอกสาร						■	■																	คณะกรรมการฯ/สบจ.
11	ยื่นเอกสารประกวดราคา							■	■																คณะกรรมการฯ /สบจ.
12	เสนอราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์							■	■																คณะกรรมการฯ /สบจ.
13	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กร							■	■																ผอ.
14	ลงนามสัญญา								■																ผอ.
15	ติดตั้งระบบ (E-Ticket) ในรถโดยสาร 800 คัน																								บริษัทฯ
16	ติดตั้งระบบ (E-Ticket) ในรถโดยสาร 1,800 คัน																								บริษัทฯ /สทส.
17	ดำเนินการตรวจรับ																								คณะกรรมการตรวจรับ/สทส.

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
เทคโนโลยีที่ใช้	น้อย e-Ticket เป็นเทคโนโลยีที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน มีการใช้งานในหลายประเทศ

ประโยชน์ที่ได้รับ

- 1) ผู้โดยสารได้รับความสะดวกในการจ่ายค่าโดยสารทั้งในมิติของความสะดวก รวดเร็ว และถูกต้อง นำมาซึ่งความพึงพอใจในการใช้บริการที่เพิ่มขึ้น
- 2) รายได้ที่เพิ่มขึ้นจากประสิทธิภาพการจัดเก็บค่าโดยสารผ่านระบบ e-Ticket ซึ่งครอบคลุมผู้โดยสารที่ใช้บริการทุกคน
- 3) เพิ่มความสะดวกในการเดินทางที่หลากหลายให้ประชาชนผ่านการใช้บัตรอิเล็กทรอนิกส์ของ ขสมก. ที่เชื่อมโยงกับระบบตัวร่วมสำหรับการเดินทางในระบบขนส่งอื่น ซึ่งน่าจะส่งผลทางอ้อมต่อการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและนำมาซึ่งรายได้ที่เพิ่มขึ้นตาม
- 4) ต้นทุนการให้บริการที่ลดลงจากการใช้ระบบ e-Ticket แทนพนักงานเก็บค่าโดยสารที่มีจำนวนมากกว่า 3,000 คนในปัจจุบัน
- 5) การติดตั้งระบบ e-Ticket ช่วยลดขั้นตอนการตรวจนับเงิน การนำส่งเงิน และการบันทึกเงินค่าโดยสาร ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายดำเนินการที่ลดลงจากกระบวนการและจำนวนพนักงานที่ลดลง

โครงการที่ 4 การบริหารทรัพยากรเชิงธุรกิจ

ปัจจุบัน ขสมก. มีอยู่จอตกรโดยสารทั้งที่เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองและที่เช่าจากหน่วยงานอื่นทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนจำนวนหลายแห่ง โดยอยู่จอตกรโดยสารในบางพื้นที่ตั้งอยู่บนทำเลที่มีความเจริญสูง ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย แวดล้อมด้วยสถานที่ที่มีคุณค่าในเชิงธุรกิจ อาทิ สถานศึกษา ศูนย์การค้า และสถานที่จ้างงาน สามารถนำไปสร้างมูลค่าเพิ่มในเชิงพาณิชย์อันจะก่อให้เกิดรายได้เพิ่มแก่ ขสมก. ได้

วัตถุประสงค์

พัฒนาพื้นที่อู่บางเขนและมีนบุรีให้เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์

เป้าหมาย

ผลผลิต : 1) รายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งในส่วนของอู่บางเขนและอู่มีนบุรี

2) ร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน

3) ร่างขอบเขตของโครงการ

4) ร่างสัญญาร่วมลงทุนในส่วนของโครงการที่เป็นการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน

ตัวชี้วัด : ขสมก. ได้รับอนุมัติให้ดำเนินโครงการให้เช่าพื้นที่ได้อย่างน้อย 1 แห่ง ภายในปี พ.ศ. 2560 และสามารถจัดหาผู้ลงทุนเช่าใช้พื้นที่ได้อย่างน้อย 1 แห่ง ภายในปี พ.ศ. 2561 เป็นต้นไป

งบประมาณ ใช้งบประมาณองค์การ เป็นค่าจ้างที่ปรึกษา วงเงิน 9.800 ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561												ผู้รับผิดชอบ										
		ค.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ค.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.											
1	ทบทวนผลการศึกษาที่ ชมช.เคยศึกษา	■																																	ที่ปรึกษาฯ	
2	รวบรวมข้อมูลความต้องการใช้พื้นที่ของ ชมช.	■																																	ที่ปรึกษาฯ	
3	รายงานเบื้องต้น		■																																	ที่ปรึกษาฯ
4	วิเคราะห์ข้อมูลด้านการตลาด	■																																	ที่ปรึกษาฯ	
5	สำรวจข้อมูลด้านการจราจร	■																																	ที่ปรึกษาฯ	
6	วิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินโครงการ	■																																	ที่ปรึกษาฯ	
7	นำเสนอร่างแนวคิดโครงการครั้งที่ 1			■																															ที่ปรึกษาฯ	
8	ออกแบบจัดทำร่างแนวคิดเชิงสถาปัตยกรรมและวิศวกรรม			■																															ที่ปรึกษาฯ	
9	ศึกษาและวิเคราะห์ความเสี่ยงของโครงการ			■	■																														ที่ปรึกษาฯ	
10	วิเคราะห์ด้านการเงินและผลตอบแทนทางเลือกในการดำเนินโครงการ				■	■																													ที่ปรึกษาฯ	
11	จัดทำรายงานผลกระทบโครงการทั้งทางตรงและทางอ้อม					■	■																												ที่ปรึกษาฯ	
12	จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์						■	■																											ที่ปรึกษาฯ	
13	จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์							■	■																										ที่ปรึกษาฯ	
14	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ									■																									ผอ./ที่ปรึกษาฯ	
15	เสนอโครงการต่อกระทรวงคมนาคม พิจารณา											■																							ผอ./ที่ปรึกษาฯ	
16	เสนอโครงการต่อ รพว. คค. (60 วัน)												■																						ผอ./ที่ปรึกษาฯ	
17	สคร.เสนอโครงการต่อคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คนอร.)													■																					สคร.	
18	ร่างประกาศเชิญชวนร่วมลงทุน (60 วัน)														■																				ผอ.สพจ.	
19	แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชน															■																			ผอ.(สพจ.)	
20	คณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาวิธีการได้มาซึ่งเอกชนตามประกาศ สคร. เรื่องรายละเอียดประกาศเชิญชวน																■																		ผอ.(สพจ.)	
21	คัดเลือกเอกชน																	■																		คณะกรรมการฯ
22	เจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก																		■																	คณะกรรมการฯ
23	ร่างสัญญาร่วมลงทุนตามประกาศ สคร. เรื่องข้อกำหนดมาตรฐานสัญญาร่วมลงทุน																			■															ผอ.(สทม.)	
24	คณะกรรมการคัดเลือกส่งรายงานทั้งหมดให้ สคร. (15 วัน)																				■														ผอ./คณะกรรมการคัดเลือก	
25	สคร. พิจารณาผลการคัดเลือก ส่งให้ คค. (45 วัน)																					■													สคร.	
26	คณะกรรมการคัดเลือกส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนให้อัยการสูงสุด (15 วัน)																						■													คณะกรรมการฯ/สทม.
27	อัยการสูงสุดตรวจร่างสัญญา ส่งให้ คค. (45 วัน)																							■												อัยการสูงสุด
28	ลงนามสัญญา																																			ผอ.(สทม.)
29	ส่งสำเนาให้ สคร. เพื่อทำฐานข้อมูล (30 วัน)																																			ผอ.
30	ดำเนินการตามสัญญา																																			บริษัทฯ

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสียหาย
1) ความเห็นของคณะรัฐมนตรีและผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการพิจารณาความเหมาะสมของการลงทุน และระยะเวลาในการพิจารณาอนุมัติโครงการ	<u>ปานกลาง</u> การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของ ขสมก. หากการจัดทำ "รายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งในส่วนของอุ้งบางเขนและอุ้มผางบุรี" มีความชัดเจนและมีประเด็นต่าง ๆ ครบถ้วนตามที่ พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ กำหนดไว้ จะทำให้การอนุมัติโครงการมีความเป็นไปได้ และใช้ระยะเวลาในการพิจารณาไม่นานมากนัก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความชำนาญของที่ปรึกษาที่ ขสมก. ว่าจ้างให้เป็นผู้ดำเนินการ
2) TOR ซึ่งสร้างแรงจูงใจในการพัฒนาพื้นที่	<u>สูง</u> การออกแบบ TOR ที่ดีต้องคำนึงถึงโอกาสเชิงธุรกิจของผู้พัฒนาโครงการ โดยไม่ก่ออุปสรรคทั้งในการออกแบบและดำเนินโครงการ
3) ความสามารถในการออกแบบและดำเนินโครงการของผู้พัฒนาโครงการ	<u>ปานกลาง</u> ผู้พัฒนาโครงการที่ขาดประสบการณ์หรือไม่มีความสามารถทางธุรกิจเพียงพอเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อความเป็นไปได้ของโครงการ
4) ความสามารถเชิงการค้าของผู้เช่าพื้นที่รายย่อย	<u>ปานกลาง</u> ผู้เช่าพื้นที่รายย่อยมีสินค้าหรือมีบริการที่ไม่น่าสนใจหรือมีเงินทุนหมุนเวียนไม่เพียงพอ อาจประสบปัญหาในการทำธุรกิจบนพื้นที่เช่า

ประโยชน์ที่ได้รับ

การพัฒนาพื้นที่อู่จอดรถโดยสารจะทำให้การใช้ทรัพยากรของ ขสมก. ในส่วนของอู่จอดรถโดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ส่งผลต่อรายได้ที่เพิ่มขึ้นของ ขสมก.

โครงการที่ 5 การบริหารจัดการหนี้สิน

ขสมก. จัดตั้งขึ้นในปี 2519 ด้วยวัตถุประสงค์ในการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพแทนการให้บริการของผู้ให้บริการรายเดิมจากภาคเอกชน อย่างไรก็ตาม นับจากปี 2519 จนถึงปัจจุบัน ขสมก. ต้องประสบปัญหาผลการดำเนินงานขาดทุนต่อเนื่องจากการให้บริการภายใต้ อัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุนการดำเนินงาน ขณะที่เงินสนับสนุนจากภาครัฐในรูปแบบต่าง ๆ ไม่เพียงพอต่อการชดเชยผลขาดทุน ส่งผลต่อเสถียรภาพทางการเงินอันเกิดจากภาระหนี้และดอกเบี้ยที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย ณ สิ้นปีงบประมาณ 2557 ขสมก. มีสินทรัพย์รวมเพียงประมาณ 7,646 ล้านบาท แต่กลับมีหนี้สินที่สูงถึงประมาณ 92,214 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นหนี้ระยะยาวที่ใช้ในการชดเชยภาระการขาดทุนสะสม ส่งผลให้ส่วนทุนติดลบถึงประมาณ 84,568 ล้านบาท ถือได้ว่าเป็นองค์กรที่มีสถานะทางการเงินอ่อนแอในระดับวิกฤต ขณะที่ผลการดำเนินงานปัจจุบันยังคงอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่เอื้อต่อการแก้ไขปัญหาภาระหนี้สินโดยในปีงบประมาณ 2559 ขสมก. มีผลประกอบการ (ขาดทุน) สุทธิเฉลี่ยเดือนละประมาณ 400 ล้านบาท

วัตถุประสงค์

เพื่อเสนอขอให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณเป็นผู้รับภาระหนี้แทน (หนี้สิน ณ. 31 ตุลาคม 2559 จำนวน 102,307.691 ล้านบาท)

เป้าหมาย

ผลผลิต : ข้อเสนอทางการเงินในการจัดการหนี้สินสะสมที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้

ตัวชี้วัด : มีการจัดทำข้อเสนอในการจัดการหนี้สินสะสมที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ ภายในปี 2560

งบประมาณ ใช้งบประมาณองค์การ วงเงิน - ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2560											ปีงบประมาณ 2561				ผู้รับผิดชอบ			
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.		ม.ค.	ก.พ.	
1	ตรวจสอบภาระหนี้ทั้งหมดขององค์การ (คัดแยกหนี้)			■																ผรร.
2	สรุปรายละเอียดหนี้สินเสนอผู้อำนวยการโดยขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับภาระหนี้				■															ผรร./สบก.
3	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ					■														ผอก. (สบก.)
4	นำเสนอ กระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบ						■													ผอก. (สบก.)
5	กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง ดำเนินการ																			คค./กค.

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
ข้อเสนอทางการเงินในการจัดการหนี้สิน	สูง การจัดการหนี้ซึ่งมีมูลค่าสูงนี้เป็นเรื่องที่ต้องการข้อเสนอที่ดีซึ่งต้องเสนอแนวทางและวิธีการจัดการหนี้สะสมอย่างมีเหตุมีผล น่าเชื่อถือ และมี ความสอดคล้องกับแนวคิดของภาครัฐที่กำกับดูแล ชสมก.

ประโยชน์ที่ได้รับ

การจัดการหนี้สินสะสมที่เหมาะสมจะช่วยลดภาระดอกเบี้ยและกระแสเงินสดจากการชำระคืนหนี้สินสะสมเดิมส่งผลเชิงบวกด้านการเงินต่อ ชสมก.ทั้งในส่วนของกำไรขาดทุน สถานะทางการเงิน และกระแสเงินสด

โครงการที่ 6 การปรับโครงสร้างองค์กร

ตามมติของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจครั้งที่ 3/2558 ให้ ขสมก. เป็น Operator โดยการยกเลิกมติ ครม. เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2526 ที่เคยกำหนดให้ ขสมก. เป็นผู้มีสิทธิได้รับใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารหมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องเพียงรายเดียวซึ่งทำให้การเดินรถของผู้ประกอบการภาคเอกชนต้องพึ่งพาใบอนุญาตจาก ขสมก. และส่งผลกระทบต่อ ขสมก. มีบทบาทหน้าที่ในการกำกับดูแลการให้บริการของผู้ประกอบการภาคเอกชนแทนคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่มีฐานะเป็น Regulator ที่แท้จริง ขณะที่ให้ ขสมก. จะยังคงการบริหารจัดการในส่วนของรถตู้และรถหมวด 4 จนกว่ากรรมการขนส่งทางบกจะมีความพร้อมที่จะเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการเองนั้น โดย ขสมก. มีความจำเป็นต้องสร้างความพร้อมเพื่อการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพใน 2 ด้าน คือ

- 1) การสร้างความพร้อมในการโอนย้ายรถร่วมบริการหมวด 1 ไปอยู่ในความดูแลของกรรมการขนส่งทางบกในระยะแรก
- 2) การบริหารจัดการรถหมวด 4 และรถตู้ร่วมบริการให้มีประสิทธิภาพ ควบคู่กับการเตรียมความพร้อมในการโอนย้ายรถร่วมบริการหมวด 4 และรถตู้ไปอยู่ในความดูแลของกรรมการขนส่งทางบกในระยะต่อไป

วัตถุประสงค์

- 1) สร้างความพร้อมสำหรับองค์กรและบุคลากรในการโอนย้ายการบริหารจัดการรถหมวด 1 (รถโดยสารร่วมบริการ) ไปยังกรรมการขนส่งทางบก โดยการปรับโครงสร้างองค์กร การวางแผนจัดการกำลังคนที่เคยดูแลรถร่วมบริการหมวด 1 ไปปฏิบัติงานในหน่วยงานอื่นที่มีอัตรากำลังว่างอยู่เพื่อให้เกิดความเหมาะสมทั้งในเรื่องของตำแหน่งและความสามารถในการทำงานในตำแหน่งนั้น ๆ
- 2) สร้างความพร้อมสำหรับองค์กรและบุคลากรในการโอนย้ายการบริหารจัดการรถหมวด 4 และรถตู้ไปยังกรรมการขนส่งทางบกในระยะต่อไป

เป้าหมาย

ผลผลิต : 1) โครงสร้างองค์กรที่มีความสอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ของ ขสมก. และเอื้อต่อการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ

2) แผนการบริหารจัดการด้านกำลังคนให้เหมาะสมกับขอบเขตภารกิจที่ปรับเปลี่ยนไป

ตัวชี้วัด : มีแนวทางในการปรับโครงสร้างองค์กรที่ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กร

งบประมาณ ใช้งบประมาณองค์กร เงิน - ล้านบาท

โครงการที่ 7 การเกษียณอายุก่อนกำหนด

ค่าใช้จ่ายด้านพนักงานของ ขสมก. ถือเป็นต้นทุนการให้บริการและค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่สำคัญ ซึ่งมีมูลค่าคิดเป็นสัดส่วนต่อต้นทุนและรายได้สูงที่สุด โดยจากข้อมูลทางการเงินพบว่าเงินเดือนและผลประโยชน์ของพนักงานมีมูลค่าคิดเป็นสัดส่วนที่สูงถึงประมาณ 40% ของรายจ่ายรวม การลดภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวด้วยการ ลดจำนวนบุคลากรจะส่งผลเชิงบวกต่อผลประกอบการและสถานะทางการเงินของ ขสมก. ซึ่งนอกเหนือการลดจำนวนบุคลากรอันสืบเนื่องจากการเกษียณอายุตามปกติแล้ว นโยบายการเกษียณก่อนกำหนดจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการลดจำนวนบุคลากรอย่างมีนัยสำคัญ โดยสามารถแบ่งบุคลากรที่คาดว่าจะเข้าในโครงการเกษียณก่อนกำหนดได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มบุคลากรสนับสนุนซึ่งจะมีการทยอยเข้าร่วมโครงการอย่างต่อเนื่องในทุกปี และกลุ่มบุคลากรที่เป็นพนักงานเก็บค่าโดยสารซึ่งคาดว่าจะมีผู้เข้าร่วมโครงการจำนวนมากในปีที่มีการติดตั้งระบบ e-Ticket

ทั้งนี้ ในการจัดทำโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดต้องจัดทำภายใต้ความถูกต้องตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยรายละเอียดโครงการประกอบด้วย (1) คุณสมบัติของผู้เข้าร่วมโครงการ (2) อัตราผลตอบแทนและเงื่อนไข (3) ระยะเวลาและขั้นตอนการสมัครเข้าโครงการ และ (4) ประมาณการจำนวนพนักงานที่จะเข้าร่วมโครงการ ขณะเดียวกันต้องเตรียมความพร้อมให้พนักงาน หมายถึง การสร้างความพร้อมทั้งเชิงรายได้และจิตใจให้แก่พนักงานที่จะเข้าร่วมโครงการ อาทิ การประสานงานกับกรมพัฒนาฝีมือแรงงานและกรุงเทพมหานครในการอบรมเพื่อสร้างอาชีพ ฯลฯ

วัตถุประสงค์

ปรับลดจำนวนพนักงาน ขสมก. สู่ระดับที่มีความเหมาะสมกับฐานประกอบการ

เป้าหมาย

ผลผลิต : การจัดทำโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดซึ่งมีรายละเอียดและเงื่อนไขที่มีโอกาสประสบความสำเร็จสูง

ตัวชี้วัด : มีการจัดทำกรอบอัตราค่าจ้างที่เหมาะสมที่กำหนดให้จำนวนบุคลากรลดลงตามแผน และมีการเตรียมความพร้อมให้กับพนักงาน

งบประมาณ 1. พนักงานสำนักงานดำเนินการในปี 2561-2564 โดยใช้งบประมาณองค์การ วงเงิน 800.000 ล้านบาท

2. พนักงานเก็บค่าโดยสาร ดำเนินการในปี 2561 โดยใช้เงินกู้ วงเงิน 3,422.670 ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปี 2560 (ไตรมาส)				ปี 2561 (ไตรมาส)				ปี 2562 (ไตรมาส)				ปี 2563 (ไตรมาส)				ปี 2564 (ไตรมาส)				ผู้รับผิดชอบ		
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4			
1	จัดตั้งคณะทำงานโครงการเกษียณก่อนกำหนด	■																						ผอ. (สจท.)
2	ดำเนินการทบทวนเงื่อนไขโครงการ		■																					ฝปร.(สจท.)
3	นำเสนอเงื่อนไขเพื่อขออนุมัติจากผู้มีอำนาจ		■	■																				ฝปร.(สจท.)
4	ประชาสัมพันธ์และเชิญชวนให้พนักงานกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมโครงการ		■	■			■	■			■	■			■	■								ฝปร.(สจท.)/ฝรอ.(ขตร.)
5	คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของพนักงานที่แสดงความประสงค์จะเกษียณอายุก่อนกำหนด ตามความเหมาะสมและความจำเป็น		■	■			■	■			■	■			■	■								คณะกรรมการฯ / สจท.
6	อนุมัติค่าชดเชยก่อนกำหนด			■	■			■	■			■	■			■	■							ฝปร.(สจท.)/ฝรอ.(ขตร.)
7	เตรียมความพร้อมให้พนักงาน			■	■	■		■	■	■		■	■	■		■	■	■						ฝปร.(สจท.)/ฝรอ.(ขตร.)
8	เกษียณอายุพนักงานเก็บค่าโดยสาร 2,812 คน			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	ฝปร.(สจท.)/ฝรอ.(ขตร.)
9	เกษียณอายุพนักงานสำนักงาน			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	ฝปร.(สจท.)/ฝรอ.(ขตร.)

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
เงื่อนไขโครงการที่จูงใจผู้เข้าร่วมโครงการภายใต้อัตราผลตอบแทนที่มีความเหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง	สูง กฎระเบียบขององค์กรเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการกำหนดเงื่อนไขโดยเฉพาะในส่วนของผลตอบแทนที่ต้องจูงใจ

ประโยชน์ที่ได้รับ

การปรับลดจำนวนบุคลากรช่วยลดต้นทุนด้านบุคลากรและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรได้อย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลโดยตรงต่อความสามารถในการสร้างผลกำไรสุทธิที่เป็นบวก

โครงการที่ 8 การจัดหาพนักงานขับรถโดยสาร

ปัญหาใหญ่ที่ ชสมก. ต้องเผชิญในปัจจุบันและมีแนวโน้มจะเป็นปัญหาที่รุนแรงในอนาคต คือ ปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถโดยสารซึ่งเป็นอาชีพที่ต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและประชาชนผู้ใช้เส้นทางสัญจรร่วมกัน จำเป็นต้องใช้บุคลากรที่มีทักษะสูงในการขับขี่และควบคุมยานพาหนะ ควบคู่กับการมีจิตใจในการให้บริการสูง (Service Mind)

ขณะที่ความพยายามในการปรับเปลี่ยนพนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานขับรถโดยสารภายหลังการติดตั้งระบบ e-Tickets อาจไม่เพียงพอต่อการมีจำนวนพนักงานขับรถที่สอดคล้องกับจำนวนรถโดยสารในสัดส่วนพนักงานขับรถต่อรถโดยสารที่ 2 ต่อ 1 กอปรกับข้อจำกัดในส่วนของโครงสร้างเงินเดือนของ ชสมก. ที่ไม่ดึงดูดให้มีผู้สมัครเป็นพนักงานขับรถรุ่นใหม่ จำเป็นต้องหาแนวทางใหม่ในการจัดหาพนักงานขับรถโดยสาร

วัตถุประสงค์

จัดหาพนักงานขับรถโดยสารให้มีจำนวนที่สอดคล้องกับจำนวนรถโดยสาร ตามแนวทางดังนี้

- 1) การปรับเปลี่ยนหน้าที่พนักงานเก็บค่าโดยสาร เป็นพนักงานขับรถ
- 2) การจ้างพนักงานขับรถที่เกษียณอายุ แต่มีสุขภาพดีแข็งแรง
- 3) การให้เอกชนเข้ามา Outsource ในตำแหน่งพนักงานขับรถโดยสาร
- 4) การปรับเพิ่มเบี้ยเลี้ยงพนักงานขับรถเดิม

เป้าหมาย

ผลผลิต : ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 เป็นต้นไปมีจำนวนพนักงานขับรถที่ผ่านกระบวนการ

- ตัวชี้วัด : 1) ค่าส่งเปลี่ยนแปลงหน้าที่
 2) สัญญาจ้างพนักงานขับรถที่เกษียณอายุ
 3) สัญญาการว่าจ้างพนักงานขับรถโดยสารในลักษณะของการ Outsource

งบประมาณ ใช้งบประมาณองค์การ วงเงิน - ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปี 2560 (ไตรมาส)				ปี 2561 (ไตรมาส)				ปี 2562 (ไตรมาส)				ปี 2563 (ไตรมาส)				ปี 2564 (ไตรมาส)				ผู้รับผิดชอบ
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1	จัดตั้งคณะทำงานเพื่อร่วมกันวางแผนการจัดทำโครงการการจัดหา "พนักงานขับรถโดยสาร" จากการทำจ้างบุคลากร รวมทั้ง กำหนดระเบียบ ข้อบังคับที่จะต้องดำเนินการ	■																				ผอก.(สจท.)
2	จัดทำข้อกำหนดขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) เพื่อการจัดจ้างพนักงานขับรถโดยสาร	■																				ผอก.(สพจ.)
3	ประกาศใน Website ของกรมบัญชีกลางและขององค์การ เพื่อหาผู้สนใจ	■																				ผอก.(คณะกรรมการฯ)
4	คัดเลือกผู้สนใจ		■																			คณะกรรมการฯ
5	ประกาศผล			■																		ผอก.
6	ดำเนินงานตามขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง			■																		คณะกรรมการฯ /สพจ.
7	ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามโครงการทุกสิ้นปีงบประมาณ				■																	สจท.
8	รายงานผลการดำเนินงานตามโครงการให้คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การรับทราบผล																					ผอก.(สจท.)

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
1) ทัศนคติต่อการเป็นพนักงานขับรถโดยสาร ขสมก.	<u>สูง</u> แม้การจ้างพนักงานขับรถโดยสารจะช่วยแก้ปัญหาอันเกิดจากข้อจำกัดด้านอัตราผลตอบแทนได้ในระดับหนึ่ง แต่ไม่ได้ช่วยแก้ไขปัญหาคณะกรรมาธิการต่ออาชีพพนักงานขับรถโดยสารในเขตกรุงเทพฯ ที่หลายคนเห็นว่าเหนื่อย บั่นทอนสุขภาพ และมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง
2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดหา "พนักงานขับรถโดยสาร"	<u>ปานกลาง</u> การจัดหาพนักงานขับรถโดยสารจำเป็นต้องมีการศึกษาและปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนของ ขสมก. และหน่วยงานที่กำกับดูแล ขสมก. ครอบรอบ

ประโยชน์ที่ได้รับ

การมีพนักงานขับรถโดยสารในจำนวนที่สอดคล้องกับจำนวนรถโดยสารจะช่วยให้การใช้รถโดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ ขสมก. ใน 2 ลักษณะ คือ

- 1) ช่วยให้มีสัดส่วนรถที่ออกให้บริการมากขึ้น ส่งผลทางอ้อมต่อการเพิ่มความพึงพอใจในการใช้บริการของผู้โดยสารจากระยะเวลาที่ใช้ในการรอรถโดยสารลดลง
- 2) ช่วยเพิ่มรายได้ให้กับ ขสมก. โดยรถโดยสารปรับอากาศ 1 คัน สามารถสร้างรายได้เฉลี่ยได้วันละไม่ต่ำกว่าประมาณ 6 – 7 พันบาท

โครงการที่ 9 การจัดทำข้อเสนอเงินอุดหนุนภาครัฐ

นับตั้งแต่การก่อตั้งในปี 2519 ขสมก. ได้ให้บริการรถโดยสารประจำทางภายในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ด้วยอัตราค่าบริการที่ต่ำกว่าต้นทุนในการดำเนินงาน ถือเป็น การให้บริการตามนโยบายของรัฐบาลในทุกสมัยที่ต้องการให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการรถโดยสารสาธารณะได้ภายใต้อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม ส่งผลเชิงลบโดยตรงและเป็นที่มาของปัญหาขาดทุนสะสมของ ขสมก. อย่างต่อเนื่อง ขณะที่ภาครัฐได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ ขสมก. ด้วยเงินอุดหนุนบริการสาธารณะที่เรียกว่า PSO ซึ่งเป็นเงินที่อุดหนุนเฉพาะการให้บริการในส่วนของการโดยสารแบบธรรมดาในอัตราเฉลี่ยประมาณคันละ 3,500 บาทต่อวัน

ทั้งนี้ การออกแบบข้อเสนอเงินอุดหนุน PSO ควรได้รับคำปรึกษาอย่างใกล้ชิดจากหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องเชิงนโยบายกับเงินอุดหนุนดังกล่าว โดยอัตราเงินสนับสนุนควรเป็นอัตราที่ครอบคลุมต้นทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมและเป็นอัตราที่ช่วยให้ ขสมก. สามารถบรรลุเป้าหมายการมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานได้

วัตถุประสงค์

จัดทำข้อเสนอเพื่อให้ภาครัฐอุดหนุนเงิน PSO ในการให้บริการรถโดยสารปรับอากาศ

เป้าหมาย

ผลผลิต : ข้อเสนอการอุดหนุนเงิน PSO สำหรับรถโดยสารปรับอากาศ

ตัวชี้วัด : สามารถดำเนินการจัดทำข้อเสนอเพื่อให้ภาครัฐอุดหนุนเงิน PSO ได้

งบประมาณ ใช้งบประมาณองค์กรการ วงเงิน - ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปี 2560 (ไตรมาส)				ปี 2561 (ไตรมาส)				ผู้รับผิดชอบ
		1	2	3	4	1	2	3	4	
1	ออกแบบหลักเกณฑ์และกำหนดอัตราเงินสนับสนุน	■								ผอก.(สบก.)
2	จัดทำข้อเสนอขอเงินอุดหนุน PSO		■	■	■	■	■	■	■	สบก.
3	ขออนุมัติจากผู้มีอำนาจ			■						สบก.

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
1) ข้อเสนอที่มีข้อมูลและเหตุผล	<u>ต่ำ</u> การขอรับเงินสนับสนุน PSO มีเหตุผลที่เหมาะสม ทั้งเหตุผลด้านต้นทุนทางการเงิน และเหตุผลในเรื่องความเหมาะสมของการใช้รถโดยสารปรับอากาศ เป็นรถสาธารณะหลักในเขตกรุงเทพมหานคร
2) ทิศนคติและนโยบายของคณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ	<u>สูง</u> ขสมก. ได้เคยนำเสนอเรื่องเพื่อขอรับเงินสนับสนุน PSO สำหรับรถโดยสารปรับอากาศ แต่ไม่ได้รับความเห็นชอบ

ประโยชน์ที่ได้รับ

ขสมก. มีรายได้ในรูปเงินอุดหนุนจากภาครัฐเพื่อชดเชยต้นทุนและค่าใช้จ่ายการให้บริการในส่วนของการโดยสารปรับอากาศ

โครงการที่ 10 การจัดการลูกหนี้ร่วมบริการค้างชำระ

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา นอกเหนือจากบทบาทในการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางแล้ว องค์กรยังต้องรับบทบาทในฐานะผู้ควบคุมดูแลการให้บริการของกลุ่มผู้ประกอบการร่วมที่ให้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางที่องค์กร ได้รับอนุญาตการเดินรถจากกรมการขนส่งทางบก ทั้งนี้ การดำเนินการในบทบาทดังกล่าว องค์กรมีต้นทุนอันเกิดจากการใช้ทรัพยากรโดยเฉพาะทรัพยากรบุคคลในการควบคุม ติดตาม บริหารจัดการ และจากการเข้าไปมีส่วนร่วมกับการดำเนินงานของกลุ่มร่วมบริการ แม้ว่าข้อตกลงในรูปสัญญาระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการร่วมบริการและองค์กรจะได้กำหนดให้ผู้ประกอบการร่วมบริการมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าตอบแทนให้กับองค์กร

แต่ในทางปฏิบัติองค์กรไม่สามารถเก็บค่าธรรมเนียนดังกล่าวได้ครบถ้วนโดยปัจจุบันมีลูกหนี้ค่าตอบแทนร่วมบริการค้างรับในจำนวนที่สูง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นหนี้ที่ค้างชำระมาเป็นระยะเวลานาน แต่ยังคงปรากฏเป็นรายการทรัพย์สินในงบดุล ส่งผลให้โครงสร้างทางการเงินขององค์กร ไม่สามารถแสดงสถานะทางการเงินที่แท้จริงได้ จึงควรมีการทบทวนแนวทางการบริหารจัดการหนี้ดังกล่าว

วัตถุประสงค์

เพื่อการบริหารจัดการลูกหนี้ค่าตอบแทนร่วมบริการค้างชำระอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าหมาย

ผลผลิต : องค์กรมีรายได้ค่าตอบแทนรถเอกชนร่วมบริการมากขึ้น

ตัวชี้วัด : 1. หนี้ค่าตอบแทนผ่อนตามโครงสร้างค้างชำระจัดเก็บได้ ร้อยละ 60 ของจำนวนหนี้ตามบันทึกสภาพหนี้

2. หนี้ค่าตอบแทนค้างชำระรถทุกประเภทจัดเก็บได้ ร้อยละ 60 ของหนี้ค้างชำระโดยรวม

งบประมาณ ใช้งบประมาณองค์กร วงเงิน - ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปี 2560											ผู้รับผิดชอบ	
		ต.ค.-59	พ.ย.-59	ธ.ค.-59	ม.ค.-60	ก.พ.-60	มี.ค.-60	เม.ย.-60	พ.ค.-60	มิ.ย.-60	ก.ค.-60	ส.ค.-60		ก.ย.-60
1	ตรวจสอบผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการที่ค้างชำระหนี้ค่าตอบแทน													ฟร.
2	จัดทำหนังสือทวงถาม และให้มาชำระหนี้ภายใน 15 วัน ครั้งที่ 1													ฟร.
3	จัดทำหนังสือทวงถาม และให้มาชำระหนี้ภายใน 15 วัน ครั้งที่ 2													ฟร.
4	สรุปรายละเอียดนำเสนองาน ผอ. พิจารณานุมัติเลิกสัญญา													ฟร.
5	ส่ง สกม. ดำเนินการตามระเบียบและสัญญา													ฟร.
6	จัดทำหนังสือแจ้งผู้ประกอบการ เพื่อบอกเลิกสัญญา และให้ชำระหนี้													ฟร.(สกม.)
7	ดำเนินการบังคับชำระหนี้ตามกฎหมาย													ฟร.(สกม.)

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
1) ผู้ประกอบการประสบภาวะการขาดทุนสูง	สูง ผู้ประกอบการมีแนวโน้มประสบภาวะการขาดทุนทางการเงิน เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ
2) ความไม่มั่นคงในการประกอบการขนส่ง	สูง ผู้ประกอบการไม่มีความมั่นใจในการถ่ายโอนการกำกับดูแลและไม่สนใจที่จะให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามระเบียบขององค์การโดยเฉพาะการชำระหนี้ต่าง ๆ

ประโยชน์ที่ได้รับ

การบริหารจัดการหนี้ที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสม นอกจากจะมีส่วนช่วยให้โครงสร้างทางการเงินสะท้อนภาพที่ถูกต้องแล้ว จะช่วยให้องค์กรมีรายได้จากค่าตอบแทนเพิ่มมากขึ้น

โครงการที่ 11 การจำหน่ายรถโดยสารปลดระวาง

ปัจจุบัน ขสมก. มีซากรถที่ปลดระวางและไม่สามารถนำมาใช้งานได้ถึงประมาณ 550 คัน ประกอบด้วยรถโดยสารธรรมดาทั้งครีมแดงและครีมน้ำเงิน รวมถึงรถโดยสารปรับอากาศ โดยมีการเก็บรักษาโดยสารถเหล่านั้นตามสถานที่ต่าง ๆ มาเป็นระยะเวลาหลายปี

แม้จะได้มีการจัดทำประกาศเชิญชวนผู้สนใจเข้ามาซื้อรถโดยสารดังกล่าวหลายครั้งแล้ว แต่การดำเนินงานยังไม่ประสบความสำเร็จด้วยเหตุผลส่วนหนึ่งจากเงื่อนไขการจำหน่ายรถโดยสารที่ไม่จูงใจให้เกิดการซื้อขาย โดยเฉพาะเงื่อนไขอันเกิดจากมติของคณะรัฐมนตรีที่ห้ามจำหน่ายคัสซีรถโดยสารเพื่อนำไปปรับปรุงเป็นรถโดยสารสาธารณะด้วย เกรงปัญหาความปลอดภัยอันเกิดจากสภาพรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานนานกว่า 20 ปี ขณะที่การประสานกับกองทัพเรือในการนำซากรถโดยสารไปทิ้งทะเลเพื่อสร้างปะการังเทียมใต้ทะเลไม่ได้รับความเห็นชอบด้วย เกรงจะเกิดปัญหามลภาวะใต้น้ำ ปัจจุบันซากรถที่เหลืออยู่ ณ อยู่นต่าง ๆ ดังนี้

กลุ่มอยู่	จำนวนซากรถ (คัน)	สัดส่วน
อุ๋คุณนรินทร์	337	61%
อุ๋ธารทิพย์ / อุ๋พระประแดง / อุ๋พุทธมณฑล / อุ๋เสมดำ	148	27%
อุ๋ฟาร์มจระเข้ / อุ๋สวนสยาม / อุ๋ธรรมศาสตร์ รังสิต / อุ๋มีนบุรี / อุ๋หมอชิต / อุ๋คลองเตย / อุ๋แพรกษา	65	12%
รวม	550	100%

การที่ ขสมก. ไม่สามารถจำหน่ายซากรถโดยสารดังกล่าวได้ในระยะเวลาที่เหมาะสม ได้ก่อให้เกิดผลเชิงลบต่อองค์กรทั้งทางตรงและทางอ้อมในหลายด้าน

- 1) ผลต่อมูลค่าทรัพย์สินซึ่งหมายถึงรถโดยสารที่ด้อยค่าลดลงตามระยะเวลาที่เพิ่มขึ้น
- 2) ผลสืบเนื่องจากภาระค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาโดยสารถที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งค่าใช้จ่ายในส่วน of สถานที่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่เช่าจากเอกชน และค่าใช้จ่ายด้านการรักษาความปลอดภัย
- 3) ผลต่อพนักงานผู้มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการถูกขโมยขึ้นส่วนรถโดยสาร

ทั้งนี้ ขสมก. ควรประเมินผลการจำหน่ายรถโดยสารปลดระวางเมื่อเดือนธันวาคม 2558 เพื่อให้ได้ข้อมูลการดำเนินงานที่ไม่ประสบความสำเร็จในช่วงเวลาที่ผ่านมา สำหรับใช้ประกอบการออกแบบเงื่อนไขและราคาครั้งใหม่ ขณะที่การออกแบบเงื่อนไขและราคา ควรเป็นไปตามหลักการตลาด เริ่มต้นจากการกำหนดกลุ่มผู้ซื้อเป้าหมาย การพิจารณาการใช้ประโยชน์จากซากรถโดยสารของกลุ่มเป้าหมาย และการกำหนดเงื่อนไขและราคาให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด

วัตถุประสงค์

เพื่อดำเนินการจำหน่ายซากรถโดยสารที่ปลดระวางได้ในราคาและเงื่อนไขที่เป็นธรรม

เป้าหมาย

ผลผลิต : TOR การเสนอขายรถโดยสารปลดระวางที่ปรับปรุงแล้ว

ตัวชี้วัด : สามารถจำหน่ายซากรถโดยสารจำนวน 550 คัน ได้ทั้งหมดภายในปี พ.ศ. 2560

งบประมาณ ใช้งบประมาณองค์การ เงิน - ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปี 2560 (ไตรมาส)				ปี 2561 (ไตรมาส)				ผู้รับผิดชอบ
		1	2	3	4	1	2	3	4	
1	จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการจำหน่ายซากรถโดยสารเก่า									ผอก.(สบจ.)
2	ประเมินผลการจำหน่ายซากรถตามประกาศเมื่อเดือนธันวาคม 2558	■								คณะกรรมการฯ
3	ออกแบบเงื่อนไขและกำหนดราคากลางใหม่ให้สอดคล้องกับสภาพรถโดยสารและจุดให้เกิดการซื้อขาย		■	■						คณะกรรมการฯ
4	เสนอขออนุมัติจากผู้มีอำนาจ			■						คณะกรรมการฯ/สบจ.
5	ประกาศเชิญชวนให้ผู้เข้าซื้อครั้งใหม่			■						ผอก.(สบจ.)
6	คัดเลือกผู้ชนะการประมูล			■						คณะกรรมการฯ
7	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ			■						ผอก.(สบจ.)
8	ลงนามในสัญญา			■						ผอก.(สภม.)
9	ส่งมอบรถโดยสารปลดระวาง			■						คณะกรรมการฯ /ขตร.

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
1) การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย เงื่อนไขการจำหน่ายที่เหมาะสม และราคาจำหน่าย	<u>ปานกลาง</u> ด้วยจำนวนซากรถที่มีถึงประมาณ 550 คัน การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย เงื่อนไขในการจำหน่าย และราคาจำหน่าย ต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจของผู้สนใจซื้ออย่างเหมาะสม
2) การเคลื่อนย้ายซากรถ	<u>น้อย</u> ปัจจุบันมีผู้ให้บริการเคลื่อนย้ายและประกอบรถหลายราย

ประโยชน์ที่ได้รับ

การจำหน่ายซากรถโดยสารจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อ ขสมก. ใน 2 มิติ คือ การได้รับเงินสดจากการจำหน่ายซากรถโดยสาร และการลดรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับสถานที่เช่าและการดูแลรักษาความปลอดภัย ขณะเดียวกันจะช่วยทำให้ ขสมก. มีพื้นที่ว่างเพิ่มขึ้นสำหรับการเก็บรักษาซากรถโดยสารรุ่นใหม่

โครงการที่ 12 : โครงการพัฒนาและจัดหาอุจอรรถ ที่ทำการ ท่าปล่อยรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร

อุจอรรถ ที่ทำการ ท่าปล่อยรถ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ถือเป็นทรัพยากรสำคัญที่มีผลต่อทั้งการให้บริการเดินรถและต่อต้นทุนการเดินรถ ทั้งต้นทุนทางตรงในรูปค่าเช่าพื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งเช่าจากเอกชน และต้นทุนทางอ้อมอันเกิดจากทำเลที่ตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เอื้อให้มีการใช้รถโดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

เพื่อแก้ไขปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น องค์กรได้มีนโยบายในการใช้พื้นที่ของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดของกระทรวงคมนาคมเพื่อจัดทำเป็นอุจอรรถโดยสาร ดังนี้

1. ปีงบประมาณ 2557 องค์กรได้รับการจัดสรรงบประมาณ วงเงิน 221.525 ล้านบาทในการก่อสร้างอุจอรรถโดยสาร 6 แห่ง ได้แก่

1) อุ้พระประแดง	วงเงิน	17.808	ล้านบาท	เข้าใช้พื้นที่แล้ว
2) อุ้พระประแดงใต้ทางด่วน	วงเงิน	12.335	ล้านบาท	เข้าใช้พื้นที่แล้ว
3) อุ้นครินทร์	วงเงิน	12.868	ล้านบาท	เข้าใช้พื้นที่แล้ว
4) อุ้ปุ้เจ้าสมิงพราย	วงเงิน	66.000	ล้านบาท	เข้าใช้พื้นที่แล้ว
5) อุ้กัลพฤกษ์	วงเงิน	38.260	ล้านบาท	อยู่ระหว่างก่อสร้าง
6) อุ้บรมราชชนนี	วงเงิน	74.254	ล้านบาท	อยู่ระหว่างก่อสร้าง

2. ปีงบประมาณ 2558 องค์กร ได้รับการจัดสรรงบประมาณวงเงิน 253.891 ล้านบาท เพื่อการก่อสร้างอุจอรรถโดยสารจำนวน 5 แห่ง ได้แก่

1) อุ้บางบัวทอง	วงเงิน	10.090	ล้านบาท	เข้าใช้พื้นที่แล้ว
2) อุ้ใต้ทางด่วนรามอินทรา	วงเงิน	48.029	ล้านบาท	เข้าใช้พื้นที่แล้ว
3) อุ้ศูนย์ราชการฯ	วงเงิน	77.235	ล้านบาท	ยกเลิกก่อสร้าง
4) อุ้กำแพงเพชร 2	วงเงิน	89.945	ล้านบาท	อยู่ระหว่างก่อสร้าง
5) อุ้บางพลี	วงเงิน	28.592	ล้านบาท	อยู่ระหว่างก่อสร้าง

3. ปีงบประมาณ 2559 องค์กรได้รับการจัดสรรงบประมาณวงเงิน 7.600 ล้านบาทเพื่อก่อสร้างอุจอรรถโดยสาร จำนวน 2 แห่ง ได้แก่

1) อุ้เมกา (เพิ่มเติม)	วงเงิน	2.850	ล้านบาท	ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว
2) อุ้ใต้ทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์	วงเงิน	4.750	ล้านบาท	อยู่ระหว่างก่อสร้าง

4. ในปีงบประมาณ 2561 องค์กรมีแผนดำเนินการก่อสร้างอุ้เทศบาลบางบัวทองโดยขอรับการจัดสรรงบประมาณในวงเงิน 30.000 ล้านบาท เพื่อทดแทนการเช่าอุ้ทำอิฐของเอกชน

วัตถุประสงค์

- 1) พัฒนาอุจอรรถบนพื้นที่ใหม่โดยใช้พื้นที่ของหน่วยงานภาครัฐ
- 2) เตรียมความพร้อมด้านสถานที่จอรรถให้สอดคล้องกับประเภทและจำนวนรถประจำการ
- 3) เพื่อลดค่าใช้จ่ายค่าเช่าอุจอรรถจากเอกชน

เป้าหมาย

- ผลผลิต :** 1) อุ้งรถโดยสารแห่งใหม่ที่ใช้ของหน่วยงานภาครัฐ
 2) อุ้งจอดรถที่ให้บริการได้อย่างทั่วถึง
 3) ยกเลิกเช่าอุ้งจอดรถเอกชน (อุ้งธารทิพย์, อุ้งพุทธมณฑลสาย2)

ตัวชี้วัด : ดำเนินการก่อสร้างอุ้งจอดรถโดยสารให้แล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด

- 1) อุ้งกล้วยพฤษ์, อุ้งบรมราชชนนี, อุ้งบางพลี และอุ้งบางพลี-สุขสวัสดิ์ ก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือน มกราคม 2560 และส่งมอบอุ้งภายในเดือน กุมภาพันธ์ 2560
 2) อุ้งกำแพงเพชร 2 ก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือน กรกฎาคม 2560 และรับมอบอุ้งภายในเดือน สิงหาคม 2560

งบประมาณ	ปี	วงเงิน	ล้านบาท
	1. ปี 2557	วงเงิน	221.525
	2. ปี 2558	วงเงิน	253.891
	3. ปี 2559	วงเงิน	7.600
	4. ปี 2561	วงเงิน	30.000

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

แผนการก่อสร้างอุ้งกล้วยพฤษ์														
ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2560											ผู้รับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.		ก.ย.
1	บริษัทดำเนินการก่อสร้างอุ้งจอดรถและสถานที่ทำการ	█												บริษัทฯ / คณะกรรมการตรวจการ
2	บริษัทส่งมอบอุ้งจอดรถและสถานที่ทำการ					█								บริษัทฯ / คณะกรรมการตรวจรับ/
3	ตรวจรับสิ่งก่อสร้าง					█								คณะกรรมการตรวจรับ / ขตร.5
4	เขตการเดินรถรับมอบอุ้งจอดรถและสถานที่ทำการ					█								ฝรอ.(ขตร.5)

แผนการก่อสร้างอุ้งบรมราชชนนี														
ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2560											ผู้รับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.		ก.ย.
1	บริษัทดำเนินการก่อสร้างอุ้งจอดรถและสถานที่ทำการ	█												บริษัทฯ / คณะกรรมการตรวจการจ้าง/ขตร.6
2	บริษัทส่งมอบอุ้งจอดรถและสถานที่ทำการ					█								บริษัทฯ / คณะกรรมการตรวจรับ /ขตร.6
3	ตรวจรับสิ่งก่อสร้าง					█								คณะกรรมการตรวจรับ /ขตร.6
4	เขตการเดินรถรับมอบอุ้งจอดรถและสถานที่ทำการ					█								ฝรอ.(ขตร.6)

แผนการก่อสร้างอู่กำแพงเพชร 2														
ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2560											ผู้รับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.		ก.ย.
1	บริษัทดำเนินการก่อสร้างอู่จอดรถและสถานที่ทำการ	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	บริษัทฯ /คณะกรรมการ ตรวจการจ้าง/ขตร.8
2	บริษัทส่งมอบอู่จอดรถและสถานที่ทำการ												■	บริษัทฯ /คณะกรรมการ ตรวจรับ/ขตร.8
3	ตรวจรับสิ่งก่อสร้าง												■	คณะกรรมการตรวจรับ / ขตร.8
4	เขตการเดินรถรับมอบอู่จอดรถและสถานที่ทำการ												■	ฝรอ.(ขตร.8)

แผนการก่อสร้างอู่บางพลี														
ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2560											ผู้รับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.		ก.ย.
1	บริษัทดำเนินการก่อสร้างอู่จอดรถและสถานที่ทำการ	■	■	■	■	■								บริษัทฯ / คณะกรรมการตรวจการ
2	บริษัทส่งมอบอู่จอดรถและสถานที่ทำการ						■							บริษัทฯ / คณะกรรมการตรวจรับ/ ขตร.3
3	ตรวจรับสิ่งก่อสร้าง						■							คณะกรรมการตรวจรับ /ขตร.3
4	เขตการเดินรถรับมอบอู่จอดรถและสถานที่ทำการ						■							ฝรอ.(ขตร.3)

แผนการก่อสร้างอู่- ูใต้ทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์														
ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2560											ผู้รับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.		ก.ย.
1	บริษัทดำเนินการก่อสร้างอู่จอดรถและสถานที่ทำการ	■	■	■	■	■								บริษัทฯ /คณะกรรมการตรวจ การจ้าง/ขตร.3
2	บริษัทส่งมอบอู่จอดรถและสถานที่ทำการ						■							บริษัทฯ /คณะกรรมการตรวจ รับ/ขตร.3
3	ตรวจรับสิ่งก่อสร้าง						■							คณะกรรมการตรวจรับ /ขตร.3
4	เขตการเดินรถรับมอบอู่จอดรถและสถานที่ทำการ						■							ฝรอ.(ขตร.3)

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ 2561						ผู้รับผิดชอบ			
		ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.		มิ.ย.	มี.ค.	
1	แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางการก่อสร้าง	■																					
2	แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคา (TOR)	■																					
3	คณะกรรมการกำหนดร่าง TOR	■																					คณะกรรมการฯ
4	นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ ครั้งที่ 1	■																					ผอ.
5	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็นฯ และนำเสนอ ผอ. อนุมัติ	■																					คณะกรรมการฯ
6	นำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ ครั้งที่ 2		■																				ผอ.
7	คณะกรรมการฯ ประชุมพิจารณาความเห็นสาธารณชน หากไม่ปรับปรุงแก้ไขนำเสนอ ผอ. อนุมัติใช้			■																			คณะกรรมการฯ
8	ผอ. อนุมัติใช้ร่าง TOR			■																			ผอ.
9	ขออนุมัติ ผอ. ประกาศประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และแต่งตั้งคณะกรรมการประกวดราคา และกรรมการตรวจการจ้าง			■																			ผอ.(สบจ.)
10	ประกาศเชิญชวน ขายเอกสาร			■																			ผอ.(สบจ.)
11	รับซองเอกสาร ตรวจสอบคุณสมบัติเบื้องต้น และคุณสมบัติด้านเทคนิค				■																		คณะกรรมการฯ
12	แจ้งผลการคัดเลือกผู้มีสิทธิเสนอราคา และแจ้งวัน เวลา สถานที่เคาะราคาต่อให้ผู้บริการตลาดกลาง					■																	คณะกรรมการฯ
13	เสนอราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์							■															คณะกรรมการฯ
14	สรุปผลการเสนอราคา นำเสนอ ผอ.								■														คณะกรรมการฯ
15	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ									■													ผอ.
16	ลงนามสัญญา										■												ผอ.
17	บริษัทดำเนินการก่อสร้าง (240 วัน)																						
18	รับมอบอุ้งจอร์ตโดยสาร และเข้าใช้พื้นที่																				■		ผอ.(ขตร.)

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
ทำเลที่ตั้งอุ้งจอร์ตโดยสาร	<u>น้อย</u> มีการกำหนดพื้นที่ตั้งอุ้งจอร์ต ที่ทำการ ท่าปล่อยรถ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไว้ค่อนข้างชัดเจนอยู่แล้ว

ประโยชน์ที่ได้รับ

- 1) ต้นทุนซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องกับอุ้งจอร์ตโดยสารลดลงจากค่าเช่าพื้นที่ที่ลดลง
- 2) รายได้เพิ่มขึ้นจากประสิทธิภาพการใช้รถโดยสารที่มากขึ้น
- 3) มีอุ้งจอร์ต ที่ทำการ ท่าปล่อยรถ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพียงพอต่อการให้บริการ

รถโดยสาร

โครงการที่ 13 การก่อสร้างสถานีจ่ายไฟฟ้า พร้อมบำรุงรักษาสถานี จำนวน 4 สถานี

วัตถุประสงค์

เพื่อเตรียมความพร้อมของสถานีจ่ายไฟฟ้า ให้สอดคล้องกับการชาร์จพลังงานไฟฟ้าให้กับรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน 200 คัน

เป้าหมาย

ผลผลิต : มีสถานีจ่ายไฟฟ้าเพียงพอสำหรับการชาร์จรถโดยสารไฟฟ้า 200 คัน

ตัวชี้วัด ก่อสร้างสถานีจ่ายไฟฟ้าแล้วเสร็จ จำนวน 1 ไร่ ได้ภายในเดือน กันยายน 2560

งบประมาณ ใช้เงินกู้ วงเงิน 268.22 ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

ลำดับ	ขั้นตอนการดำเนินการ	ปีงบประมาณ 2560												ปีงบประมาณ				ผู้รับผิดชอบ	
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.		
1	แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดรายละเอียดคุณลักษณะ หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการก่อสร้างสถานีและบำรุงรักษา		■																ผอก.(สบจ.)
2	คณะกรรมการกำหนดรายละเอียดคุณลักษณะ หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการก่อสร้างสถานีและบำรุงรักษา			■	■														คณะกรรมการฯ
3	กรม.อนุมัติให้ทบทวนโครงการจัดการโดยสารไฟฟ้าพร้อมสถานี				■														กรม.(คค)
4	ผอก. อนุมัติรายละเอียดคุณลักษณะ หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการก่อสร้างสถานีและบำรุงรักษา					■													ผอก.
5	การดำเนินการตามข้อบังคับองค์การ ฉบับที่ 173 ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2557					■													คณะกรรมการฯ/สบจ.
6	สรุปผลการนำเสนอ ผอก.						■												คณะกรรมการฯ/สบจ.
7	นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ							■											ผอก.
8	ลงนามสัญญา								■										ผอก.
9	บริษัทผู้ได้รับสัญญาดำเนินการก่อสร้างสถานีอัดประจุไฟฟ้า																		บริษัทฯ /ฝรอ.(ขตร.)
10	รับมอบสถานีอัดประจุไฟฟ้า												1 ไร่		1 ไร่		2 ไร่		คณะกรรมการตรวจรับ/ฝรอ.(ขตร.)

ปัจจัยและความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ

รายการ	โอกาสเกิดความเสี่ยง
1. ทำเลที่ตั้งอยู่จ่อตรอกโดยสาร	น้อย
2. สถานีจ่ายไฟฟ้า	มีการกำหนดพื้นที่ตั้งอยู่และสถานีบริการพลังงานไว้ชัดเจนอยู่แล้ว

ประโยชน์ที่ได้รับ

มีสถานีจ่ายไฟฟ้าที่สะดวกและเพียงพอกับจำนวนรถโดยสารไฟฟ้า 200 คัน