

ด่วนที่สุด
ที่ คค ๐๔๐๙.๕/ ๒



มจร. กลุ่มงานสารบรรณ
เลขที่รับ 1619
วันที่ 22 เม.ย. ๖7
เวลา 11.44 น.

คณะกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษา
กรรมการขนส่งทางบก
ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

สำนักวิจัยและบริการวิทยาศาสตร์ (สวท.)
วันที่ 22 เม.ย. 2567
เวลา 14.23
รับที่ ๒1๐4

๑๙ เมษายน ๒๕๖๗

เรื่อง ขอเชิญยื่นข้อเสนองานจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาเพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน โดยวิธีคัดเลือก ครั้งที่ ๒

เรียน อธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ขอบเขตงาน (Terms of Reference) โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน จำนวน ๑๑ หน้า
๒. หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกข้อเสนอ จำนวน ๔ หน้า
๓. รายละเอียดราคากลาง จำนวน ๒ หน้า

ด้วย กรมการขนส่งทางบก มีความประสงค์จะจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาเพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน โดยวิธีคัดเลือก โดยมีขอบเขตงานตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และเห็นว่าหน่วยงานของท่านมีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง จึงขอเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอเพื่อเข้ารับการพิจารณาคัดเลือกเป็นที่ปรึกษาโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. วงเงินงบประมาณ ๙,๑๕๑,๕๐๐ บาท (เก้าล้านหนึ่งแสนห้าหมื่นหนึ่งพันห้าร้อยบาทถ้วน)
๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ ๒๗๐ วัน
๓. คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในหัวข้อ “๗. คุณสมบัติของบุคลากรของ
ที่ปรึกษา”

๔. เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๕. กำหนดยื่นข้อเสนอ ในวันศุกร์ที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๖๗ ระหว่างเวลา ๐๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. โดยให้ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ ณ ส่วนพัสดุและแผนป้ายทะเบียนรถ อาคาร ๖ ชั้น ๔ กรมการขนส่งทางบก หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะไม่พิจารณารับข้อเสนอโดยเด็ดขาด โดยให้จัดทำหนังสือนำเสนอพร้อมผนึกซองเอกสารหลักฐานการยื่นข้อเสนอ จำนวนของถึง “ประธานคณะกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาเพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน” แยกเป็น ๓ ซอง ประกอบด้วย

๕.๑) ซองเอกสารส่วนที่ ๑ คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ

๕.๒) ซองเอกสารส่วนที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค

๕.๓) ซองเอกสารส่วนที่ ๓ ข้อเสนอด้านราคา

ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอต้องยื่นเอกสารหลักฐานทั้งหมดจำนวน ๕ ชุด ประกอบด้วยต้นฉบับ ๑ ชุด และสำเนา ๔ ชุด โดยต้องแสดงรายละเอียดของข้อเสนอทั้งหมด อนึ่ง การดำเนินการจ้างที่ปรึกษานี้ คณะกรรมการฯ จะดำเนินการ

ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมถึงกฎ ระเบียบ และประกาศที่ออกตามกฎหมายนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นางสาวราตรี บุญนิตย์)

หัวหน้าส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร
รักษาการในตำแหน่ง ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งผู้โดยสาร
ประธานกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาฯ

คณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษา

โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน

โทร. ๐ ๒๒๗๑ ๘๕๒๔

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

ขอบเขตของงาน (Terms of Reference)

โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน

๑. หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในสาเหตุของการเสียชีวิตของคนทั่วโลก จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ (Global Status Report on Road Safety 2023) ขององค์การอนามัยโลก พบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนจำนวน ๑.๑๙ ล้านคนทั่วโลกและมีจำนวนผู้บาดเจ็บอย่างน้อย ๕๐ ล้านคน ซึ่งล้วนก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต จิตใจ และทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุ ครอบครัว และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม อุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกรวมถึงประเทศไทย จากสถิติข้อมูลผู้เสียชีวิตสะสมฐานข้อมูลการบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (๓ ฐาน) พบว่า ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิต ๑๒,๗๓๐ ราย หรือกล่าวได้ว่า ในปัจจุบันประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย ๓๕ คนต่อวัน และมีอัตราการเสียชีวิต ๑๙.๕๔ คนต่อแสนประชากร สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารสาธารณะของประเทศไทย พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน ๗ คน (TAXI-METER) มีการเกิดอุบัติเหตุจำนวนกว่า ๑,๒๖๒ ครั้ง จากจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด ๒,๐๙๒ ครั้ง หรือ ร้อยละ ๖๐.๓๓ ของอุบัติเหตุทางรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ซึ่งกว่าร้อยละ ๙๐ มักเกิดอุบัติเหตุที่กรุงเทพมหานคร

รถยนต์รับจ้างตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ มีหลายประเภทที่สำคัญ ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน ๗ คน หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า “รถแท็กซี่” (ซึ่งมีทั้งรถแท็กซี่มิเตอร์ กับรถแท็กซี่ VIP) รถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน รถยนต์รับจ้างสามล้อ เป็นบริการสาธารณะที่สำคัญสำหรับการเดินทางในเขตเมือง โดยเฉพาะในสภาวะข้อเท็จจริงที่รถโดยสารประจำทางไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ เช่น การให้บริการจากจุดต้นทาง หรือการเชื่อมต่อสู่จุดปลายทาง (First & Last mile mobility) ยังคงไม่สะดวก

ในอดีตกรุงเทพมหานครมีรถแท็กซี่ที่รู้จักในนามหมวด ๑ท,๒ท จำนวน ๑๒,๓๗๔ คัน ไม่เพียงพอต่อการให้บริการแก่ผู้โดยสาร จนกระทั่งปี พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐบาลได้มีนโยบายให้เปิดรับจดทะเบียนรถแท็กซี่เสรีในเขตกรุงเทพมหานคร มีการยกระดับมาตรฐานรถแท็กซี่ให้สูงขึ้น เป็นรถใหม่ เครื่องยนต์ขนาดไม่ต่ำกว่า ๑,๕๐๐ ซีซี ต้องคิดค่าโดยสารโดยใช้มาตรค่าโดยสาร หรือ “มิเตอร์” ตามอัตราค่าโดยสารที่กระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด เพื่อให้จำนวนรถแท็กซี่มีเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนและมีอัตราค่าโดยสารที่เป็นมาตรฐาน แต่ในเวลาต่อมาจำนวนรถแท็กซี่มีการจดทะเบียนได้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ รถแท็กซี่มีจำนวนสูงสุดที่ ๑๑๔,๖๑๖ คัน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันรถแท็กซี่มีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวนรถแท็กซี่จดทะเบียนสะสมเหลือเพียง ๘๒,๔๙๙ คัน ซึ่งอาจมีสาเหตุจากหลายประการ เช่น สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) การมีบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี ส่งผลให้ผู้ใช้บริการมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม รวมทั้งการเกิดการใช้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาจ้างผ่านแอปพลิเคชัน (รถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน) นอกจากนี้ จากข้อมูลการเดินทางจากระบบ GPS ของศูนย์บริการสื่อสารรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) พบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่มีระยะเวลาการทำงานประมาณ ๑๔ ชั่วโมงต่อวัน แต่ชั่วโมงที่มีผู้โดยสารมีเพียง ๕ ชั่วโมงครึ่งเท่านั้น ซึ่งเมื่อวิเคราะห์รายได้จากอัตราค่าโดยสารที่มีการปรับครั้งล่าสุดเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๖๖ พบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่มิเตอร์ต้องใช้เวลาในการทำงานสูงกว่าชั่วโมงทำงานที่กฎหมายกำหนดเพื่อให้ได้รายได้เท่ากับค่าจ้างขั้นต่ำเท่านั้น

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.)

๒. กรรมการ (ผนว.)

๓. กรรมการ (ผนก.)

๔. กรรมการ (ผสพ.๕)

๕. กรรมการ (ผอผ.)

๖. กรรมการ (ผชก.)

๗. กรรมการ (หสม.)

๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.)

๙. กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ (ปรีชญา)

อีกทั้ง ตัวรถก็มีการใช้งานหนักระยะทางมากขึ้น การซ่อมบำรุงสูงขึ้น การซ่อมบำรุงรถไม่เพียงพอส่งผลต่อความปลอดภัยในการให้บริการ และยังมีการใช้ความเร็วในการเร่งส่งผู้โดยสารที่ได้จำนวนมากที่สุด ส่งผลให้ความปลอดภัยลดต่ำลง มีการฝ่าฝืนกฎจราจรการขับประมาทหวาดเสียว รวมถึงขับรถเกินชั่วโมงการทำงานที่กฎหมายกำหนดทำให้เกิดอาการอ่อนล้าและนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖) มีการร้องเรียนการให้บริการของรถแท็กซี่ผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารและรับเรื่องร้องเรียน โทร. ๑๕๘๔ ของกรมการขนส่งทางบก จำนวน ๒๙,๙๑๙ เรื่อง และรถแท็กซี่เป็นรถโดยสารสาธารณะที่มีจำนวนเรื่องร้องเรียนสูงที่สุด โดยมีประเด็นหลัก ได้แก่ ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร การแสดงกิริยาจาไม่สุภาพ ไม่ใช้มาตรการโดยสาร และขับรถโดยประมาทนำหวาดเสียว ตามลำดับ

จะเห็นได้ว่าการให้บริการรถแท็กซี่นั้นไม่ได้ประสบปัญหาเพียงการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม แต่เนื่องจากสถานการณ์ของตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้างในปัจจุบันนั้นเปลี่ยนแปลงไปจากอดีตอย่างมากทั้งด้านยานพาหนะ ผู้ขับรถยนต์รับจ้าง ผู้ประกอบการรถยนต์รับจ้าง และพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงการเข้าสู่ตลาดการให้บริการของรถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชันเรียกรถรับส่งผู้โดยสาร ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างรถแท็กซี่กับรถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งกลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ได้มีการร้องเรียนขอความเป็นธรรมเพื่อให้แก้ไขความเหลื่อมล้ำระหว่างรถรับจ้างสองประเภทนี้ ในขณะที่กรอบการกำกับดูแลในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องต่อพลวัตการเปลี่ยนแปลงของตลาดการให้บริการดังกล่าว ขาดการวางแผนในช่วงเปลี่ยนผ่านสู่ระบบการให้บริการรถยนต์รับจ้างที่นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ ขาดความต่อเนื่องในการพัฒนาตลาด อีกทั้งกรมการขนส่งทางบกควรมีข้อมูลและโครงสร้างตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้างทั้งระบบ รวมทั้งปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของความต้องการใช้บริการและการให้บริการรถยนต์รับจ้าง เพื่อที่จะนำมาพิจารณาวางแผนยุทธศาสตร์การกำกับดูแลรถยนต์รับจ้าง

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบกมีความเห็นว่า การพัฒนาและปรับปรุงการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์รับจ้าง จะช่วยยกระดับคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการรถยนต์รับจ้าง ทำให้ประชาชนเดินทางได้อย่างสะดวก ปลอดภัยลดอุบัติเหตุ ได้รับบริการที่มีคุณภาพ ในอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม ผู้ประกอบการรถยนต์รับจ้างสามารถให้บริการในระบบต่อไปได้ ซึ่งการพัฒนาและปรับปรุงการกำกับดูแลเพื่อยกระดับคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการรถยนต์รับจ้าง จำเป็นต้องมีการศึกษาเรียนรู้รับจ้าง ทั้งระบบในเชิงลึก ทั้งในแง่ของความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ ผู้ประกอบการที่ให้บริการรถยนต์รับจ้าง ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการและการบริหารจัดการการเดินทาง เพื่อทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบันและสามารถออกแบบฉากทัศน์ของระบบการให้บริการรถยนต์รับจ้างในอนาคตได้ จึงมีความจำเป็นต้องให้ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญดำเนินการศึกษาเชิงลึก เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่การพัฒนากรอบการกำกับดูแลระบบการให้บริการรถยนต์รับจ้าง ทั้งการกำกับดูแลด้านยานพาหนะ ผู้ขับรถยนต์รับจ้าง ผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับเรียกรถ และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและระบบมาตรการค่าโดยสารที่เหมาะสมต่อบริษัทและเอื้อต่อการพัฒนาของระบบในอนาคต รวมทั้งกำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินการเพื่อก่อให้เกิดการปรับปรุงการกำกับดูแลของภาครัฐอย่างเป็นรูปธรรมและส่งเสริมให้รถยนต์รับจ้างมีคุณภาพและความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการต่อไป

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

- | | | |
|--|--|---|
| ๑. ประธานกรรมการ (ผนส.) <u>[Signature]</u> | ๒. กรรมการ (ผนว.) <u>[Signature]</u> | ๓. กรรมการ (ผนค.) <u>[Signature]</u> |
| ๔. กรรมการ (ผสพ.๕) <u>[Signature]</u> | ๕. กรรมการ (ผอผ.) <u>[Signature]</u> | ๖. กรรมการ (ผชก.) <u>[Signature]</u> |
| ๗. กรรมการ (ทสม.) <u>[Signature]</u> | ๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.) <u>[Signature]</u> | ๙. กรรมการและผู้ช่วยเลขาฯ (ปรีชญา) <u>[Signature]</u> |

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการรถยนต์รับจ้าง อันประกอบด้วยรถแท็กซี่มิเตอร์ รถแท็กซี่ VIP และรถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน ผ่านการวิเคราะห์โครงสร้าง ตลาดการให้บริการ สภาพปัญหาและสถานการณ์ในภาพรวมของระบบการให้บริการในปัจจุบัน ทั้งโครงสร้างอัตรา ค่าโดยสาร รูปแบบการคิดคำนวณค่าโดยสาร คุณภาพและรูปแบบการให้บริการ โครงสร้างการประกอบธุรกิจ ของรถดังกล่าวในปัจจุบัน โครงสร้างผู้ประกอบการธุรกิจแพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับเรียกรถ โดยจำแนกตามลักษณะรถ และพื้นที่ให้บริการ

๒.๒ เพื่อออกแบบฉากทัศน์ในอนาคต (Future Scenario) ของระบบการให้บริการรถยนต์รับจ้าง ที่เหมาะสมทั้งระยะกลาง (กรอบเวลา ๕ ปี) และระยะยาว (กรอบเวลา ๑๐ ปี) โดยพิจารณาถึงแนวโน้ม ความเสี่ยง ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อฉากทัศน์ในอนาคต เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบรถยนต์รับจ้างให้มี คุณภาพ ปลอดภัยและยั่งยืน

๒.๓ เพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์รับจ้าง ของกรมการขนส่งทางบกให้มีคุณภาพ ปลอดภัยและยั่งยืน ทั้งการกำกับดูแลด้านยานพาหนะ ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้าง ผู้ประกอบการ และผู้ประกอบการธุรกิจแพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับเรียกรถ รวมถึงเงื่อนไข รูปแบบการให้ใบอนุญาต การให้บริการรถยนต์รับจ้างและจำนวนการให้บริการที่เหมาะสมของแต่ละรูปแบบ

๒.๔ เพื่อเสนอแนวทางการกำกับดูแลด้านโครงสร้างอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม โดยพิจารณาถึง โครงสร้างต้นทุนของผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในปัจจุบันตามลักษณะรถและรูปแบบการให้บริการ และ เพื่อเสนอแนะแนวทางการกำกับดูแลและพัฒนาระบบมาตราค่าโดยสารหรือการใช้แอปพลิเคชันในการคำนวณ ค่าโดยสารที่เหมาะสมกับลักษณะการให้บริการและเทคโนโลยีในปัจจุบัน

๒.๕ เพื่อเสนอแนวทางการกำหนดรูปแบบการเก็บค่าโดยสารสำหรับรถยนต์สามล้อรับจ้าง ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมกับลักษณะการให้บริการและเทคโนโลยี ในปัจจุบัน

๒.๖ เพื่อเสนอแผนการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงระบบตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้างและการ กำกับดูแลในระยะกลางและระยะยาว (Implementation plan) อันจะส่งเสริมให้เกิดระบบตลาดที่ดี ยกระดับ ด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมถึงแนวทางการลด ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อนักงานขับรถและผู้ประกอบการ ที่สืบเนื่องจากการปรับปรุงการกำกับดูแลในระยะ กลางและระยะยาว

๒.๗ เพื่อเสนอแนวทางในการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์รับจ้าง อันก่อให้เกิดการ ปรับปรุงการกำกับดูแลให้มีคุณภาพและปลอดภัยอย่างเป็นรูปธรรม

๒.๘ เพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายในการพัฒนา ช่วยเหลือ และอุดหนุนระบบรถยนต์รับจ้างให้เกิด คุณภาพและปลอดภัยอย่างเป็นระบบ

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.)

๔. กรรมการ (ผสพ.๕)

๗. กรรมการ (ทสม.)

๒. กรรมการ (ผนว.)

๕. กรรมการ (ผอม.)

๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.)

๓. กรรมการ (ผนก.)

๖. กรรมการ (ผชภ.)

๙. กรรมการและผู้ช่วยเลขา (ปริญญา)

๓. ขอบเขตการศึกษา

เพื่อให้ประเภทรถในข้อกำหนดการปฏิบัติงานนี้มีความชัดเจน จึงกำหนดนิยามที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- “รถยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถแท็กซี่มิเตอร์ รถแท็กซี่ VIP และรถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน
- “รถแท็กซี่” หมายความว่า รถแท็กซี่มิเตอร์ และรถแท็กซี่ VIP
- “รถแท็กซี่มิเตอร์” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้มาตรค่าโดยสารในการคำนวณค่าโดยสาร
- “รถแท็กซี่ VIP” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน ๗ คน ที่มีคุณสมบัติพิเศษและใช้มาตรค่าโดยสารในการคำนวณค่าโดยสารตามอัตราแบบ VIP
- “รถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน ๗ คน ที่จดทะเบียนตามกฎหมายกระทรวง รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๖๔
- “รถยนต์รับจ้างสามล้อ” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างสามล้อบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน ๗ คน หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า รถตุ๊กตุ๊ก

โดยที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษิตตามขอบเขตที่กำหนดดังต่อไปนี้

๓.๑ ศึกษาและทบทวน ตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้างและการกำกับดูแลของประเทศไทย ในภาพรวม ทั้งประเด็นด้านโครงสร้างตลาด ผู้ประกอบการ ผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับเรียกรถ ความต้องการใช้บริการ โครงสร้างต้นทุน อัตราค่าโดยสาร ระบบมาตรค่าโดยสาร ข้อกฎหมายและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้าง รวมถึงศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของความต้องการใช้บริการและการให้บริการรถยนต์รับจ้าง เช่น ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐานของเมือง และ ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี โดยพิจารณาสถานการณ์ทั้งก่อนและหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

๓.๒ ศึกษาและทบทวน ตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้างและการกำกับดูแลในต่างประเทศ จำนวนไม่น้อยกว่า ๕ ประเทศ ทั้งกลุ่มประเทศในทวีปยุโรปและเอเชีย ประกอบด้วยประเด็นด้านโครงสร้างตลาด ผู้ประกอบการรถยนต์รับจ้าง ผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับเรียกรถ ความต้องการใช้บริการ โครงสร้างต้นทุน อัตราค่าโดยสาร ระบบหรือรูปแบบการคิดค่าโดยสาร มาตรค่าโดยสาร และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์รับจ้าง พร้อมทั้ง จัดให้มีการศึกษาดูงานการกำกับดูแลระบบรถยนต์รับจ้าง ณ ประเทศในทวีปเอเชียที่มีการพัฒนาด้านระบบรถยนต์รับจ้าง อย่างน้อย ๒ ประเทศ

๓.๓ ศึกษา สํารวจ รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์โครงสร้างตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้างของประเทศไทย รวมถึงปัญหาของการให้บริการรถยนต์รับจ้างและข้อจำกัดต่อการพัฒนาตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้างทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัด (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดหลักภูมิภาค ๕ จังหวัด) ในปัจจุบันและ ๑๐ ปีข้างหน้า ซึ่งประกอบไปด้วยประเด็นต่อไปนี้

๓.๓.๑ ศึกษา สํารวจ รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์อุบัติเหตุของรถยนต์รับจ้าง

๓.๓.๒ ศึกษา สํารวจ รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ โครงสร้างตลาด ผู้ประกอบการ รูปแบบการประกอบการรถยนต์รับจ้าง

๓.๓.๓ ศึกษา สํารวจ รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ ความต้องการของประชาชนในการเดินทางด้วยรถยนต์รับจ้าง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.)

๒. กรรมการ (ผนว.)

๓. กรรมการ (ผนค.)

๔. กรรมการ (ผสพ.๕)

๕. กรรมการ (ผอผ.)

๖. กรรมการ (ผชก.)

๗. กรรมการ (ทสม.)

๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.)

๙. กรรมการและผู้ช่วยเลขาฯ (ปรีชญา)

๓.๗ การจัดทำข้อเสนอแนะและแนวทางการปรับปรุงการกำกับดูแลตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้าง เพื่อให้เหมาะสมต่อการพัฒนาตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้างตามฉากทัศน์ในอนาคตที่ คาดหวัง โดยจัดทำข้อเสนอแนะในระยะกลาง (กรอบระยะเวลา ๕ ปี) และ ในระยะยาว (กรอบระยะเวลา ๑๐ ปี) อย่างน้อย ประกอบไปด้วยข้อเสนอแนะประเด็นต่างๆ ได้แก่

๓.๗.๑ แนวทางการปรับปรุงการกำกับดูแลด้านยานพาหนะ ซึ่งรวมถึง จำนวนรถ ลักษณะ ขนาด ที่ให้บริการที่เหมาะสม อายุรถยนต์รับจ้าง (ทั้งเครื่องยนต์สันดาปและไฟฟ้า) มาตรฐานของรถ ที่ให้บริการ และอุปกรณ์ส่วนควบด้านความปลอดภัยและตัวรถ พร้อมจัดทำและส่งมอบ Model การกำหนด จำนวนรถที่เหมาะสม

๓.๗.๒ แนวทางการปรับปรุงการกำกับดูแลผู้ขับรถยนต์รับจ้าง เช่น จำนวนชั่วโมงการทำงาน ปัจจัยด้านสุขภาพของผู้ขับรถที่ส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุ เงื่อนไขการออกใบอนุญาตขับรถยนต์รับจ้าง การจัดพื้นที่ ให้บริการ การให้บริการผ่านแอปพลิเคชันเรียกรถ และการเชื่อมต่อข้อมูลการให้บริการรถยนต์รับจ้างกับ กรมการขนส่งทางบก

๓.๗.๓ แนวทางการปรับปรุงการกำกับดูแลผู้ประกอบการทั้งรถแท็กซี่ และผู้ให้บริการ แพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับเรียกรถ

๓.๗.๔ แนวทางการปรับปรุงการกำกับดูแลด้านโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและระบบหรือ รูปแบบการคิดค่าโดยสารโดยใช้มาตราค่าโดยสารหรือรูปแบบอื่นของรถแท็กซี่ รถยนต์รับจ้างผ่าน แอปพลิเคชัน และรถยนต์รับจ้างสามล้อ โดยพิจารณาประเด็นด้านต้นทุนของรถแต่ละขนาดและชนิดเชื้อเพลิง (อย่างน้อยประกอบด้วย CNG LPG เบนซิน ดีเซล และไฟฟ้า) พร้อมจัดทำและส่งมอบ Model การกำหนด อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม

๓.๗.๕ การวิเคราะห์ผลกระทบต่อข้อกำหนดอัตราค่าโดยสารและการกำหนดให้ใช้รูปแบบ การคิดค่าโดยสารตามผลศึกษาข้อ ๓.๗.๔ ในมิติด้านเศรษฐศาสตร์และสังคมศาสตร์

๓.๘ การจัดทำแผนการปรับปรุงการกำกับดูแลและการพัฒนาระบบการให้บริการรถยนต์รับจ้าง และแนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ ทั้งการสร้างความเข้าใจต่อประชาชนและการลดผลกระทบที่เกิดขึ้น ต่อผู้ขับรถยนต์รับจ้างและผู้ประกอบการ เพื่อให้เกิดการปรับปรุงพัฒนาการกำกับดูแลอย่างเป็นรูปธรรม

๓.๙ เสนอแนวทางการปรับปรุงหรือแก้ไขข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุง การกำกับดูแลและระบบการให้บริการรถยนต์รับจ้าง และร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารและรูปแบบ การคำนวณค่าโดยสารที่เหมาะสม

๓.๑๐ จัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายในการพัฒนา ช่วยเหลือ และอุดหนุนระบบรถยนต์รับจ้างให้เกิด คุณภาพและปลอดภัยอย่างเป็นระบบ อันรวมถึงการศึกษาความเป็นไปได้เรื่องการสนับสนุนเชิงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การส่งเสริมการใช้รถแท็กซี่ไฟฟ้า จุดจอดรถแท็กซี่ (Taxi Rank) และสถานีชาร์จรถไฟฟ้า (Charging Station)

๓.๑๑ การจัดอบรมเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก จำนวน ๖ ครั้ง ประกอบด้วย

๓.๑๑.๑ การอบรมเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกส่วนกลาง อย่างน้อย ๒๕ คน จำนวน ๑ ครั้ง

๓.๑๑.๒ การอบรมเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกส่วนภูมิภาค อย่างน้อย ๒๕ คน จำนวน ๕ ครั้ง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.)

๒. กรรมการ (ผนว.)

๓. กรรมการ (ผนภ.)

๔. กรรมการ (ผสพ.๕)

๕. กรรมการ (ผอผ.)

๖. กรรมการ (ผชภ.)

๗. กรรมการ (ทสม.)

๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.)

๙. กรรมการและผู้ช่วยเลขาฯ (ปรีชญาฯ)

๓.๓.๔ ศึกษา สํารวจ รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ โครงสร้างต้นทุนการประกอบการ
ของรถยนต์รับจ้าง โดยจำแนกตามประเภทของการจดทะเบียน รูปแบบการประกอบการ และลักษณะ
ของเครื่องยนต์ที่จดทะเบียน ศึกษาต้นทุนแฝงด้านความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่อาจจะ
ส่งผลต่อต้นทุนการประกอบการของรถยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค

๓.๓.๕ ศึกษา สํารวจ รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ รูปแบบการกำหนดโครงสร้าง
อัตราค่าโดยสารรถยนต์รับจ้างและรถยนต์รับจ้างสามล้อในอดีตจนถึงปัจจุบัน (ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕)

๓.๓.๖ ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของกฎหมาย ข้อกำหนด กฎและระเบียบ
ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์รับจ้างของกรมการขนส่งทางบก พร้อมทั้งระบุปัญหาของการ
กำกับดูแลและช่องว่างในการพัฒนาการกำกับดูแลการให้บริการรถยนต์รับจ้างในปัจจุบัน ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ
การกำกับดูแลด้านยานพาหนะ ด้านผู้ผู้ขับรถรับจ้าง ด้านผู้ประกอบการรถยนต์รับจ้าง ผู้ประกอบธุรกิจ
แพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับเรียกรถ และด้านโครงสร้างอัตราค่าโดยสารและมาตรฐานค่าโดยสารและหรือรูปแบบ
ของเครื่องมือในการคำนวณค่าโดยสารอื่น

๓.๔ การสัมภาษณ์ผู้ใช้งานระบบรถยนต์รับจ้าง

๓.๔.๑ การสัมภาษณ์ผู้ใช้งานระบบรถยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
๓ จังหวัด จังหวัดละอย่างน้อย ๗๐๐ ชุด

๓.๔.๒ การสัมภาษณ์ผู้ใช้งานระบบรถยนต์รับจ้างในส่วนภูมิภาค ๕ จังหวัด จังหวัดละ
อย่างน้อย ๔๐๐ ชุด

๓.๕ การสัมภาษณ์ผู้ให้บริการและผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๓.๕.๑ สัมภาษณ์ผู้ขับรถแท็กซี่มิเตอร์ อย่างน้อย ๑๓๐ ราย (กรุงเทพมหานคร
๓๐ ราย ส่วนภูมิภาค ๕ จังหวัด จังหวัดละ ๒๐ ราย)

๓.๕.๒ สัมภาษณ์ผู้ขับรถแท็กซี่ VIP อย่างน้อย ๕๐ ราย

๓.๕.๓ สัมภาษณ์ผู้ขับรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน อย่างน้อย ๑๓๐ ราย (ส่วนกลาง
จังหวัดละ ๓๐ ราย ส่วนภูมิภาค ๕ จังหวัด จังหวัดละ ๒๐ ราย)

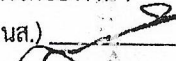

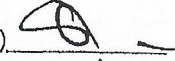
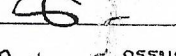
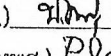
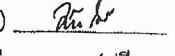
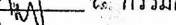
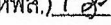
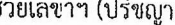
๓.๕.๔ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ อย่างน้อย ๑๐ ราย

๓.๕.๕ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจแพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับเรียกรถ อย่างน้อย ๕ ราย

๓.๕.๖ สัมภาษณ์ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐหรือเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลและ
ให้บริการรถยนต์รับจ้าง อย่างน้อย ๑๐ คน

๓.๖ ใช้ข้อมูลในข้อ ๓.๑-๓.๕ เพื่อพัฒนาและออกแบบฉากทัศน์ในอนาคต (Future Scenario)
ที่เหมาะสมของตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้าง ทั้งระยะกลาง (กรอบเวลา ๕ ปี) และระยะยาว (กรอบเวลา
๑๐ ปี) โดยศึกษาถึงแนวโน้มและปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงตลาดการให้บริการรถแท็กซี่ทั้งปัจจัย
ด้านผู้ให้บริการ ปัจจัยด้านผู้ให้บริการ ปัจจัยด้านการกำกับดูแล รวมถึงปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมที่อาจกระทบ
ต่อตลาดการให้บริการรถยนต์รับจ้างในอนาคต

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

- | | | |
|---|---|--|
| ๑. ประธานกรรมการ (ผนส.)  | ๒. กรรมการ (ผนว.)  | ๓. กรรมการ (ผนภ.)  |
| ๔. กรรมการ (ผสพ.๕)  | ๕. กรรมการ (ผอผ.)  | ๖. กรรมการ (ผชภ.)  |
| ๗. กรรมการ (หสม.)  | ๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.)  | ๙. กรรมการและผู้ช่วยเลขาฯ (ปรีชญาน์)  |

๗. คุณสมบัติของบุคลากรของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาที่ประสงค์จะรับจ้างทำการศึกษา ต้องเป็นสถาบันการศึกษาไทย บริษัทที่ปรึกษาไทย หรือมูลนิธิที่ทำการศึกษาวิจัย ซึ่งมีผลงานศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับการประกอบการรถโดยสารสาธารณะ และมีบุคลากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์และวางแผนด้านการขนส่งสาธารณะ เป็นต้น

ในการดำเนินงานตามขอบเขตของงานดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีความรู้และประสบการณ์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องมีความสามารถตามกฎหมาย

๗.๒ ที่ปรึกษาต้องไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

๗.๓ ที่ปรึกษาต้องไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญา กับหน่วยงานของรัฐตามมาตรา ๑๐๖ แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๗.๔ ที่ปรึกษาต้องไม่เป็นผู้มีรายชื่ออยู่ในทะเบียนผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐตามมาตรา ๑๐๙ และไม่เคยปรากฏว่าเป็นผู้มีเจตนาหลีกเลี่ยงการชำระภาษีอากรโดยแสดงหนังสือรับรองของตนเอง

๗.๕ ที่ปรึกษาต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

๗.๖ ที่ปรึกษาต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อว่าได้แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำและแสดงวิธีการจัดทำรายรับรายจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคล เป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๗.๗ ที่ปรึกษาต้องเป็นสถาบันการศึกษาไทย บริษัทที่ปรึกษาไทย หรือมูลนิธิที่ดำเนินการด้านการวิจัย

๗.๘ ที่ปรึกษาต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง สาขาการคมนาคมขนส่ง

๗.๙ ที่ปรึกษาต้องมีผลงานศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับการประกอบการรถโดยสารสาธารณะ

๗.๑๐ ที่ปรึกษาต้องมีบุคลากรหลักที่มีคุณสมบัติ ความรู้ความสามารถ เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ มีความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์เกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์และวางแผนด้านการขนส่งสาธารณะ และที่ปรึกษาต้องนำเสนอบุคลากรหลักในตำแหน่งต่างๆ ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อย ดังนี้

| ลำดับ | ตำแหน่ง | วุฒิ การศึกษา | สาขา | ประสบการณ์ | จำนวน บุคลากร |
|-------|---------------------------------------|------------------------|---|------------------|------------------|
| ๑ | ผู้จัดการโครงการ | ปริญญาเอก | สาขาวิศวกรรมศาสตร์ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง | ไม่น้อยกว่า ๕ ปี | ๑ |
| ๒ | ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ | ปริญญาเอก | สาขาเศรษฐศาสตร์ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง | ไม่น้อยกว่า ๕ ปี | ๑ |
| ๓ | ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการ ขนส่ง | ไม่ต่ำกว่า ปริญญาโท | สาขาวิศวกรรมศาสตร์ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง | ไม่น้อยกว่า ๕ ปี | ๑ |

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.) _____ ๒. กรรมการ (ผนว.) _____ ๓. กรรมการ (ผนค.) _____
 ๔. กรรมการ (ผสพ.๕) _____ ๕. กรรมการ (ผอผ.) _____ ๖. กรรมการ (ผชก.) _____
 ๗. กรรมการ (หสม.) _____ ๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.) _____ ๙. กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ (ปรีชญา) _____

| ลำดับ | ตำแหน่ง | วุฒิการศึกษา | สาขา | ประสบการณ์ | จำนวนบุคลากร |
|-------|---|--------------------|---|------------------|--------------|
| ๔ | ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย | ไม่ต่ำกว่าปริญญาโท | สาขานิติศาสตร์ | ไม่น้อยกว่า ๕ ปี | ๑ |
| ๕ | ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนเมือง | ไม่ต่ำกว่าปริญญาโท | สาขาการวางแผนเมืองและภูมิภาคหรือสาขาที่เกี่ยวข้อง | ไม่น้อยกว่า ๕ ปี | ๑ |
| ๖ | ผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจและสถิติ | ไม่ต่ำกว่าปริญญาโท | สาขาเศรษฐศาสตร์หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง | ไม่น้อยกว่า ๕ ปี | ๑ |
| ๗ | ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์ | ไม่ต่ำกว่าปริญญาโท | สาขาสังคมศาสตร์หรือสาขาอื่นที่เกี่ยวข้อง | ไม่น้อยกว่า ๕ ปี | ๑ |
| ๘ | ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาแพลตฟอร์มหรือการพัฒนาระบบฐานข้อมูล | ไม่ต่ำกว่าปริญญาโท | สาขาวิศวกรรมศาสตร์หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง | ไม่น้อยกว่า ๕ ปี | ๑ |
| ๙ | ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยในด้านการขนส่ง | ไม่ต่ำกว่าปริญญาโท | สาขาวิศวกรรมศาสตร์หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง | ไม่น้อยกว่า ๕ ปี | ๑ |

รวมทั้งต้องเสนอจำนวนบุคลากรสนับสนุนในตำแหน่งต่างๆ ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อยดังนี้

| ลำดับ | ตำแหน่ง | วุฒิการศึกษา | สาขา | ประสบการณ์ | จำนวนบุคลากร |
|-------|-------------------------|--------------|------|------------------|--------------|
| ๑ | ผู้ช่วยวิจัย | ปริญญาตรี | - | ไม่น้อยกว่า ๒ ปี | ๑๑ |
| ๒ | เลขานุการโครงการ | ปริญญาตรี | - | ไม่น้อยกว่า ๒ ปี | ๑ |
| ๓ | เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล | ปริญญาตรี | - | ไม่น้อยกว่า ๒ ปี | ๒ |

๘. การบริหารโครงการศึกษา

๘.๑ กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงในการตกลงว่าจ้างที่ปรึกษา

๘.๒ กรมการขนส่งทางบกจะแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษา เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการศึกษา และตรวจสอบผลการศึกษาให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ โดยคณะกรรมการดังกล่าวจะประกอบด้วยผู้แทนกรมการขนส่งทางบก

๙. การส่งมอบงาน

ที่ปรึกษาต้องเริ่มดำเนินการตามระยะเวลาที่ระบุในสัญญาจ้าง และต้องจัดส่งรายงานผลการศึกษาและเอกสารต่างๆ ให้กรมการขนส่งทางบกภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

(๑) รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๑๕ ชุด ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาภายใน ๔๕ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานในการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดที่ชัดเจนตลอดระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด

(๒) รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) จำนวน ๑๕ ชุด ภายใน ๙๐ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยและสภาพปัญหาการให้บริการ

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.)

๒. กรรมการ (ผนว.)

๓. กรรมการ (ผนค.)

๔. กรรมการ (ผสพ.๕)

๕. กรรมการ (ผอม.)

๖. กรรมการ (ผชภ.)

๗. กรรมการ (ทสม.)

๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.)

๙. กรรมการและผู้ช่วยเลขาฯ (ปรีชญาฯ)

๑๒. หลักประกันผลงาน

ในการจ่ายเงินค่าจ้างในแต่ละงวดตามข้อ ๑๑ กรมการขนส่งทางบกจะหักเงินค่าจ้างไว้ร้อยละ ๕ เพื่อมารวมไว้เป็นเงินประกันผลงาน เมื่อที่ปรึกษาได้ปฏิบัติครบถ้วนตามสัญญาแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะคืนเงินประกันผลงานดังกล่าวโดยไม่มีดอกเบี้ยให้ที่ปรึกษาภายใน ๔๕ วัน พร้อมกับการจ่ายเงินงวดสุดท้าย

๑๓. เงื่อนไขค่าปรับ

ที่ปรึกษาต้องดำเนินงานตามขอบเขตข้างต้นให้แล้วเสร็จตามเวลาที่กำหนด หากไม่แล้วเสร็จตามเวลาที่กำหนดในสัญญา โดยมีใช้ความผิดของผู้ว่าจ้าง และกรมการขนส่งทางบกยังมีได้บอกเลิกสัญญาหรือขยายอายุสัญญา ผู้ว่าจ้างจะทำการปรับเป็นรายวันในอัตราร้อยละ ๐.๑ ต่อวัน ของราคางานจ้างตามสัญญาโดยคิดเป็นรายวันนับถัดจากวันสิ้นสุดสัญญา

๑๔. ความรับผิดชอบในการจัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการสนับสนุนการดำเนินงาน

๑๔.๑ หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษามีหน้าที่ต้องจัดหาอุปกรณ์สำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานทั้งงานทางด้านภาคสนามและภายในสำนักงานเอง รวมทั้งต้องทำงานให้มีประสิทธิภาพและสำเร็จลุล่วงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

๑๔.๒ หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก

เพื่อให้การดำเนินงานของที่ปรึกษาสำเร็จลุล่วงได้ตามวัตถุประสงค์ กรมการขนส่งทางบกจะอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็นและเหมาะสม ดังต่อไปนี้

- ประสานงานในการจัดหาข้อมูลต่าง ๆ รวมทั้งให้ข้อมูลที่ได้มีการศึกษาต่าง ๆ ที่ผ่านมาที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อโครงการ
- จัดเตรียมสถานที่ปฏิบัติงานที่สำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานของที่ปรึกษา
- แต่งตั้งคณะทำงานหรือบุคคลในการประสานงานโครงการฯ ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะแก่ที่ปรึกษาในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมอบหมายเจ้าหน้าที่ร่วมทำงานกับที่ปรึกษา
- ดำเนินการเบิกจ่ายค่าจ้างแก่ที่ปรึกษา ตามงวดกำหนดชำระและตามจำนวนที่กำหนด




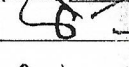

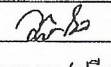



ไว้ในสัญญา

๑๕. ข้อสงวนสิทธิ์

๑๕.๑ ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกมีความจำเป็นไม่สามารถทำสัญญาจ้างตามที่ได้เจรจาตกลงว่าจ้างที่ปรึกษาได้ หรือมีเหตุจำเป็นอื่นๆ ที่เป็นอุปสรรคทำให้ไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ ให้ถือเป็นอันยกเลิกไปที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือกไม่มีสิทธิ์โต้แย้งเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ และกรมการขนส่งทางบกขอสงวนสิทธิ์ที่จะไม่ชี้แจงเหตุผลใด ๆ ทั้งสิ้น

๑๕.๒ ลิขสิทธิ์เอกสาร รายงานฉบับต่างๆ ข้อมูล สื่อประชาสัมพันธ์ อุปกรณ์ต้นแบบ รวมถึงข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการโครงการ เป็นลิขสิทธิ์ของกรมการขนส่งทางบก และห้ามมิให้ที่ปรึกษาทำการเผยแพร่หรือใช้ประโยชน์ใดๆ ของข้อมูลที่ได้ เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.)  ๒. กรรมการ (ผนว.)  ๓. กรรมการ (ผนค.) 
 ๔. กรรมการ (ผสพ.๕)  ๕. กรรมการ (ผอม.)  ๖. กรรมการ (ผชก.) 
 ๗. กรรมการ (ทสม.)  ๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.)  ๙. กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ (ปรีชญาฯ) 

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกข้อเสนอ
โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ข้อ ๑๒๖ (๒) กรณีงานจ้างที่ปรึกษาที่เป็นไปตามมาตรฐานของหน่วยงานของรัฐหรืองานที่ซับซ้อน ให้หน่วยงานของรัฐคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านเกณฑ์ด้านคุณภาพแล้ว และให้คัดเลือกจากรายที่ได้คะแนนรวมด้านคุณภาพและด้านราคามากที่สุด

พิจารณาข้อเสนอของที่ปรึกษาโดยแบ่งเป็นคะแนนด้านคุณภาพและด้านราคา ดังนี้

- ด้านคุณภาพ ๘๐ คะแนน
- ด้านราคา ๒๐ คะแนน

การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ

กำหนดเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก จากคะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน แบ่งเกณฑ์ออกเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ เกณฑ์ด้านคุณภาพ ๘๐ คะแนน และด้านราคา ๒๐ คะแนน ทั้งนี้ ผู้ที่ยื่นข้อเสนอต้องผ่านเกณฑ์ด้านคุณภาพ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ จึงจะได้รับการพิจารณา โดยการพิจารณาคัดเลือกจากรายที่ได้คะแนนรวมด้านคุณภาพและด้านราคามากที่สุด มีรายละเอียด ดังนี้

๑. เกณฑ์ด้านคุณภาพ คะแนนเต็ม ๘๐ คะแนน แบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ดังนี้

| เกณฑ์ด้านคุณภาพ | คะแนน |
|--|-----------|
| ส่วนที่ ๑ ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา | ๒๐ |
| ส่วนที่ ๒ วิธีการศึกษาและวิธีการปฏิบัติงาน | ๔๐ |
| ส่วนที่ ๓ บุคลากรที่ร่วมงาน | ๒๐ |
| รวม | ๘๐ |

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องได้คะแนนในแต่ละส่วน ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของคะแนนในส่วนนั้น โดยมีรายละเอียดการพิจารณาคะแนนในแต่ละส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ ๑ ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา ๒๐ คะแนน

(๑) จำนวนผลงานย้อนหลัง ๑๐ ปี (๑๐ คะแนน)

พิจารณาจากผลงานและประสบการณ์ในโครงการด้านการกำกับดูแล การบริหารจัดการ หรือการส่งเสริมการประกอบการขนส่งสาธารณะ ซึ่งที่ปรึกษาดำเนินเสร็จเรียบร้อยแล้วในปีปฏิทิน ย้อนหลัง ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๖) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

| จำนวนโครงการ | คะแนน |
|-----------------|-------|
| ๑ โครงการ | ๕ |
| ๒ โครงการ | ๘ |
| ๓ โครงการขึ้นไป | ๑๐ |

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.)

๒. กรรมการ (ผนว.)

๓. กรรมการ (ผนค.)

๔. กรรมการ (ผสพ.๕)

๕. กรรมการ (ผอม.)

๖. กรรมการ (ผชก.)

๗. กรรมการ (ทสม.)

๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.)

๙. กรรมการและผู้ช่วยเลขาฯ (ปรีชญาฯ)

(๒) ขนาดของโครงการย้อนหลัง ๑๐ ปี (๑๐ คะแนน)

พิจารณาจากขนาดของโครงการด้านการกำกับดูแล การบริหารจัดการ หรือการส่งเสริมการประกอบการ
ขนส่งสาธารณะ ซึ่งที่ปรึกษาดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วในปีปฏิทิน ย้อนหลัง ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๖)
โดยวิธีการคิดคะแนนในส่วนนี้คิดจากผลรวมของคะแนนจากทุกโครงการที่เกี่ยวข้อง แต่ไม่เกิน ๑๐ คะแนน
โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

| วงเงินงบประมาณของโครงการ | คะแนน |
|--|-------|
| เงินงบประมาณต่ำกว่า ๒.๕ ล้านบาท | ๒ |
| เงินงบประมาณ ๒.๕ ล้านบาท แต่ไม่ถึง ๕ ล้านบาท | ๓ |
| เงินงบประมาณ ๕ ล้านบาท แต่ไม่ถึง ๑๐ ล้านบาท | ๔ |
| เงินงบประมาณตั้งแต่ ๑๐ ล้านบาทขึ้นไป | ๕ |

ส่วนที่ ๒ วิธีการศึกษาและวิธีการปฏิบัติงาน ๔๐ คะแนน

| หลักเกณฑ์ | คะแนน |
|--|-------|
| ความเข้าใจวัตถุประสงค์ | ๑๕ |
| แนวทางการศึกษา วิธีการทำงานและความครอบคลุมครบถ้วนตามขอบเขตของงาน (TOR) | ๑๐ |
| แผนการดำเนินงานที่เหมาะสมกับขอบเขตของงาน (TOR) | ๑๐ |
| การประชุมรับฟังความเห็น | ๕ |

ส่วนที่ ๓ บุคลากรที่ร่วมงาน ๒๐ คะแนน

| ลำดับ | | คะแนน |
|-------|---|-------|
| ๑ | ผู้จัดการโครงการ | ๔ |
| ๒ | ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ | ๓ |
| ๓ | ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง | ๓ |
| ๔ | ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย | ๑ |
| ๕ | ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนเมือง | ๒ |
| ๖ | ผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจและสถิติ | ๒ |
| ๗ | ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์ | ๒ |
| ๘ | ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาแพลตฟอร์มหรือการพัฒนากระบวนการข้อมูล | ๑ |
| ๙ | ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยในการขนส่ง | ๒ |

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.)

๒. กรรมการ (ผนว.)

๓. กรรมการ (ผนค.)

๔. กรรมการ (ผสพ.๕)

๕. กรรมการ (ผอผ.)

๖. กรรมการ (ผชภ.)

๗. กรรมการ (หสม.)

๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.)

๙. กรรมการผู้ช่วยเลขานุการ (ปรีชญา)

โดยหลักเกณฑ์การพิจารณาให้คะแนน แบ่งเป็น ๓ ส่วน ดังนี้

(๑) ระยะเวลาทำงาน (ร้อยละ ๕๐)

การให้คะแนนระยะเวลาทำงานคิดจากระยะเวลาการปฏิบัติงานตั้งแต่ปีที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดระดับคะแนน ดังนี้

ผู้จัดการโครงการ

| ประสบการณ์ (ปี) | ร้อยละ |
|---------------------------------|--------|
| ตั้งแต่ ๕ ปี แต่น้อยกว่า ๗ ปี | ๕๐ |
| ตั้งแต่ ๗ ปี แต่น้อยกว่า ๑๐ ปี | ๗๐ |
| ตั้งแต่ ๑๐ ปี แต่น้อยกว่า ๑๕ ปี | ๘๐ |
| ตั้งแต่ ๑๕ ปีขึ้นไป | ๑๐๐ |

ตำแหน่งอื่นนอกจากผู้จัดการโครงการ

| ประสบการณ์ (ปี) | ร้อยละ |
|--------------------------------|--------|
| ตั้งแต่ ๕ ปี แต่น้อยกว่า ๗ ปี | ๕๐ |
| ตั้งแต่ ๗ ปี แต่น้อยกว่า ๑๐ ปี | ๘๐ |
| ตั้งแต่ ๑๐ ปีขึ้นไป | ๑๐๐ |

(๒) ประสบการณ์เฉพาะตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับโครงการ (ร้อยละ ๕๐)

โดยพิจารณาจากจำนวนโครงการ ที่มีลักษณะตรงกับตำแหน่งที่รับผิดชอบ โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดระดับคะแนน ดังนี้

| จำนวนโครงการ | ร้อยละ |
|-----------------|--------|
| ๐ โครงการ | ๐ |
| ๑ โครงการขึ้นไป | ๕๐ |
| ๒ โครงการขึ้นไป | ๗๐ |
| ๓ โครงการขึ้นไป | ๘๐ |
| ๕ โครงการขึ้นไป | ๑๐๐ |

หมายเหตุ: การคำนวณคะแนน นำค่าคะแนนที่ได้ของบุคลากรแต่ละตำแหน่ง ทหารด้วย ๑๐๐ และคูณด้วยค่าคะแนนของบุคลากรในตำแหน่งนั้น ๆ เป็นคะแนนสุทธิของบุคลากรแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.)

๒. กรรมการ (ผนว.)

๓. กรรมการ (ผนค.)

๔. กรรมการ (ผสพ.๕)

๕. กรรมการ (ผอม.)

๖. กรรมการ (ผชก.)

๗. กรรมการ (ทสม.)

๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.)

๙. กรรมการผู้ช่วยเลขานุการ (ปรีชญา)

๒. เกณฑ์ด้านราคา คะแนนเต็ม ๒๐ คะแนน

การพิจารณาเกณฑ์ด้านราคา มีสูตรการคำนวณ ดังนี้

$$\text{คะแนนด้านราคา} = \left(๑ - \frac{(\text{ราคาที่เสนอ} - \text{ราคาที่เสนอต่ำสุด})}{\text{ราคาที่เสนอต่ำสุด}} \right) \times \text{คะแนนเต็มด้านราคา}$$

หมายเหตุ

๑. ผู้ที่ได้คะแนนรวมด้านคุณภาพและด้านราคามากที่สุด จะเป็นผู้ได้รับการคัดเลือก และหากราคาที่เสนอสูงกว้างบประมาณที่ตั้งไว้ คณะกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาจะเจรจาต่อรองให้ได้ราคาที่เหมาะสม ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐
๒. ผู้ผ่านการพิจารณาต้องมีคะแนนผ่านเกณฑ์ไม่น้อยกว่า ๖๐ คะแนน
๓. ในกรณีที่มีที่ปรึกษาได้คะแนนเท่ากันหลายราย จะพิจารณาผู้ได้รับการคัดเลือกจากผู้ที่ได้รับคะแนนด้านคุณภาพมากที่สุด

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ประธานกรรมการ (ผนส.) [Signature]

๒. กรรมการ (ผนว.) [Signature]

๓. กรรมการ (ผนค.) [Signature]

๔. กรรมการ (ผสพ.๕) [Signature]

๕. กรรมการ (ผอผ.) [Signature]

๖. กรรมการ (ผชภ.) [Signature]

๗. กรรมการ (ทสม.) [Signature]

๘. กรรมการและเลขานุการ (ทพส.) [Signature]

๙. กรรมการผู้ช่วยเลขานุการ (ปรัชญาฯ) [Signature]

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายการจ้างที่ปรึกษา

๑. ชื่อโครงการ โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน

๒. หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

๓. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ๙,๑๕๑,๕๐๐ บาท (เก้าล้านหนึ่งแสนห้าหมื่นห้าพันห้าร้อยบาทถ้วน)

๔. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) ณ วันที่ 19 กพ 2567
เป็นเงิน ๙,๑๕๑,๕๐๐ บาท (เก้าล้านหนึ่งแสนห้าหมื่นห้าพันห้าร้อยบาทถ้วน)

๕. ค่าตอบแทนบุคลากร ๙,๒๓๒,๘๐๐ บาท (เจ็ดล้านสองแสนสามหมื่นสองพันแปดร้อยบาทถ้วน)

๕.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ

๕.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา

๕.๒.๑ ที่ปรึกษาต้องมีบุคลากรหลักที่มีคุณสมบัติ ความรู้ความสามารถ เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ มีความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์เกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์และวางแผนด้านการขนส่งสาธารณะ

๕.๒.๒ ที่ปรึกษาต้องนำเสนอบุคลากรหลักในตำแหน่งต่างๆ ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อย ดังนี้

- (๑) ผู้จัดการโครงการ จำนวน ๑ คน
- (๒) ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ จำนวน ๑ คน
- (๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง จำนวน ๑ คน
- (๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย จำนวน ๑ คน
- (๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนเมือง จำนวน ๑ คน
- (๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจและสถิติ จำนวน ๑ คน
- (๗) ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์ จำนวน ๑ คน
- (๘) ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาแพลตฟอร์มหรือการพัฒนาระบบฐานข้อมูล จำนวน ๑ คน
- (๙) ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ๑ คน

๕.๓ จำนวนที่ปรึกษา ๙ คน

๖. ค่าวัสดุอุปกรณ์.....บาท

๗. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ (ถ้ามี) ๖๒๖,๖๐๐ บาท (หกแสนสองหมื่นหกพันหกร้อยบาทถ้วน)

๘. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ๑,๒๙๒,๑๐๐ บาท (หนึ่งล้านสองแสนเก้าหมื่นสองพันหนึ่งร้อยบาทถ้วน)

๙. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดราคากลาง

| | |
|----------------------------------|--|
| ๙.๑ นายปิยะ โยมา | ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร |
| ๙.๒ นายชีพ น้อมเศียร | ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์ |
| ๙.๓ นายอดิเรก แดงทอง | ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕ |
| | รักษาการผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย |
| ๙.๔ นางสาวพัชรวงศ์ ประพตศิรินทร์ | ผู้อำนวยการกองแผนงาน |
| ๙.๕ นางวิลาวัลย์ คันทอง | ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัย |
| | สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก |

๙.๖ นางวรราสิริ สมทรัพย์

หัวหน้าส่วนการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทาง

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

๙.๗ นางสาวปรีชญา สารผล

นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ รักษาการในตำแหน่ง

หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

๑๐. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) หลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่าจ่าย และแนวทางการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี กองมาตรฐานงบประมาณ ๑ สำนักงบประมาณ ธันวาคม ๒๕๖๔