

ส่วนที่ ๑
ส่วนที่ ๒
ส่วนที่ ๓
ส่วนที่ ๔
ส่วนที่ ๕
ส่วนที่ ๖
ส่วนที่ ๗
ส่วนที่ ๘
ส่วนที่ ๙
ส่วนที่ ๑๐
ส่วนที่ ๑๑
ส่วนที่ ๑๒
ส่วนที่ ๑๓
ส่วนที่ ๑๔
ส่วนที่ ๑๕
ส่วนที่ ๑๖
ส่วนที่ ๑๗
ส่วนที่ ๑๘
ส่วนที่ ๑๙
ส่วนที่ ๒๐
ส่วนที่ ๒๑
ส่วนที่ ๒๒
ส่วนที่ ๒๓
ส่วนที่ ๒๔
ส่วนที่ ๒๕
ส่วนที่ ๒๖
ส่วนที่ ๒๗
ส่วนที่ ๒๘
ส่วนที่ ๒๙
ส่วนที่ ๓๐
ส่วนที่ ๓๑
ส่วนที่ ๓๒
ส่วนที่ ๓๓
ส่วนที่ ๓๔
ส่วนที่ ๓๕
ส่วนที่ ๓๖
ส่วนที่ ๓๗
ส่วนที่ ๓๘
ส่วนที่ ๓๙
ส่วนที่ ๔๐
ส่วนที่ ๔๑
ส่วนที่ ๔๒
ส่วนที่ ๔๓
ส่วนที่ ๔๔
ส่วนที่ ๔๕
ส่วนที่ ๔๖
ส่วนที่ ๔๗
ส่วนที่ ๔๘
ส่วนที่ ๔๙
ส่วนที่ ๕๐
ส่วนที่ ๕๑
ส่วนที่ ๕๒
ส่วนที่ ๕๓
ส่วนที่ ๕๔
ส่วนที่ ๕๕
ส่วนที่ ๕๖
ส่วนที่ ๕๗
ส่วนที่ ๕๘
ส่วนที่ ๕๙
ส่วนที่ ๖๐
ส่วนที่ ๖๑
ส่วนที่ ๖๒
ส่วนที่ ๖๓
ส่วนที่ ๖๔
ส่วนที่ ๖๕
ส่วนที่ ๖๖
ส่วนที่ ๖๗
ส่วนที่ ๖๘
ส่วนที่ ๖๙
ส่วนที่ ๗๐
ส่วนที่ ๗๑
ส่วนที่ ๗๒
ส่วนที่ ๗๓
ส่วนที่ ๗๔
ส่วนที่ ๗๕
ส่วนที่ ๗๖
ส่วนที่ ๗๗
ส่วนที่ ๗๘
ส่วนที่ ๗๙
ส่วนที่ ๘๐
ส่วนที่ ๘๑
ส่วนที่ ๘๒
ส่วนที่ ๘๓
ส่วนที่ ๘๔
ส่วนที่ ๘๕
ส่วนที่ ๘๖
ส่วนที่ ๘๗
ส่วนที่ ๘๘
ส่วนที่ ๘๙
ส่วนที่ ๙๐
ส่วนที่ ๙๑
ส่วนที่ ๙๒
ส่วนที่ ๙๓
ส่วนที่ ๙๔
ส่วนที่ ๙๕
ส่วนที่ ๙๖
ส่วนที่ ๙๗
ส่วนที่ ๙๘
ส่วนที่ ๙๙
ส่วนที่ ๑๐๐

ส่วนที่ ๑๐๑
ส่วนที่ ๑๐๒
ส่วนที่ ๑๐๓
ส่วนที่ ๑๐๔
ส่วนที่ ๑๐๕
ส่วนที่ ๑๐๖
ส่วนที่ ๑๐๗
ส่วนที่ ๑๐๘
ส่วนที่ ๑๐๙
ส่วนที่ ๑๑๐
ส่วนที่ ๑๑๑
ส่วนที่ ๑๑๒
ส่วนที่ ๑๑๓
ส่วนที่ ๑๑๔
ส่วนที่ ๑๑๕
ส่วนที่ ๑๑๖
ส่วนที่ ๑๑๗
ส่วนที่ ๑๑๘
ส่วนที่ ๑๑๙
ส่วนที่ ๑๒๐
ส่วนที่ ๑๒๑
ส่วนที่ ๑๒๒
ส่วนที่ ๑๒๓
ส่วนที่ ๑๒๔
ส่วนที่ ๑๒๕
ส่วนที่ ๑๒๖
ส่วนที่ ๑๒๗
ส่วนที่ ๑๒๘
ส่วนที่ ๑๒๙
ส่วนที่ ๑๓๐
ส่วนที่ ๑๓๑
ส่วนที่ ๑๓๒
ส่วนที่ ๑๓๓
ส่วนที่ ๑๓๔
ส่วนที่ ๑๓๕
ส่วนที่ ๑๓๖
ส่วนที่ ๑๓๗
ส่วนที่ ๑๓๘
ส่วนที่ ๑๓๙
ส่วนที่ ๑๔๐
ส่วนที่ ๑๔๑
ส่วนที่ ๑๔๒
ส่วนที่ ๑๔๓
ส่วนที่ ๑๔๔
ส่วนที่ ๑๔๕
ส่วนที่ ๑๔๖
ส่วนที่ ๑๔๗
ส่วนที่ ๑๔๘
ส่วนที่ ๑๔๙
ส่วนที่ ๑๕๐
ส่วนที่ ๑๕๑
ส่วนที่ ๑๕๒
ส่วนที่ ๑๕๓
ส่วนที่ ๑๕๔
ส่วนที่ ๑๕๕
ส่วนที่ ๑๕๖
ส่วนที่ ๑๕๗
ส่วนที่ ๑๕๘
ส่วนที่ ๑๕๙
ส่วนที่ ๑๖๐
ส่วนที่ ๑๖๑
ส่วนที่ ๑๖๒
ส่วนที่ ๑๖๓
ส่วนที่ ๑๖๔
ส่วนที่ ๑๖๕
ส่วนที่ ๑๖๖
ส่วนที่ ๑๖๗
ส่วนที่ ๑๖๘
ส่วนที่ ๑๖๙
ส่วนที่ ๑๗๐
ส่วนที่ ๑๗๑
ส่วนที่ ๑๗๒
ส่วนที่ ๑๗๓
ส่วนที่ ๑๗๔
ส่วนที่ ๑๗๕
ส่วนที่ ๑๗๖
ส่วนที่ ๑๗๗
ส่วนที่ ๑๗๘
ส่วนที่ ๑๗๙
ส่วนที่ ๑๘๐
ส่วนที่ ๑๘๑
ส่วนที่ ๑๘๒
ส่วนที่ ๑๘๓
ส่วนที่ ๑๘๔
ส่วนที่ ๑๘๕
ส่วนที่ ๑๘๖
ส่วนที่ ๑๘๗
ส่วนที่ ๑๘๘
ส่วนที่ ๑๘๙
ส่วนที่ ๑๙๐
ส่วนที่ ๑๙๑
ส่วนที่ ๑๙๒
ส่วนที่ ๑๙๓
ส่วนที่ ๑๙๔
ส่วนที่ ๑๙๕
ส่วนที่ ๑๙๖
ส่วนที่ ๑๙๗
ส่วนที่ ๑๙๘
ส่วนที่ ๑๙๙
ส่วนที่ ๒๐๐

คค ๐๔๐๙.๓/๓๔๗

สำนักวิจัยและบริการวิทยาศาสตร์ (สวท.)

วันที่ - 3 ธ.ค. 2567

เวลา 11.20

รับที่ 5786



คณะกรรมการจัดจ้างที่ปรึกษา

กรรมการขนส่งทางบก

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๗

เรื่อง ขอเชิญยื่นข้อเสนองานจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ โดยวิธีคัดเลือก

เรียน อธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ขอบเขตงาน (Terms of Reference) โครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ จำนวน ๑๒ หน้า

๒. หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกข้อเสนอ จำนวน ๔ หน้า

๓. รายละเอียดราคากลาง จำนวน ๒ หน้า

ด้วย กรมการขนส่งทางบก มีความประสงค์จะจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ โดยวิธีคัดเลือก โดยมีขอบเขตงานตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และเห็นว่าหน่วยงานของท่านมีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง จึงขอเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอเพื่อเข้ารับการพิจารณาคัดเลือกเป็นที่ปรึกษาโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. วงเงินงบประมาณ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สิบล้านบาทถ้วน)

๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ ๒๗๐ วัน

๓. คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในหัวข้อ “๗. คุณสมบัติของบุคลากรของที่ปรึกษา”

๔. เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๕. กำหนดยื่นข้อเสนอ ในวันจันทร์ที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๗ ระหว่างเวลา ๐๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. โดยให้ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ ณ ส่วนพัสดุและแผนป้ายทะเบียนรถ อาคาร ๖ ชั้น ๔ กรมการขนส่งทางบก หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะไม่พิจารณารับข้อเสนอโดยเด็ดขาด โดยให้จัดทำหนังสือแนบพร้อมผนึกของเอกสารหลักฐานการยื่นข้อเสนอ จำนวนซองถึง “ประธานคณะกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ” แยกเป็น ๓ ซองประกอบด้วย

๕.๑) ซองเอกสารส่วนที่ ๑ คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ

๕.๒) ซองเอกสารส่วนที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค

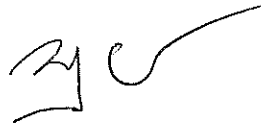
๕.๓) ซองเอกสารส่วนที่ ๓ ข้อเสนอด้านราคา

ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอต้องยื่นเอกสารหลักฐานทั้งหมดจำนวน ๕ ชุด ประกอบด้วยต้นฉบับ ๑ ชุด และสำเนา ๔ ชุด โดยต้องแสดงรายละเอียดของข้อเสนอทั้งหมด อนึ่ง การดำเนินการจ้างที่ปรึกษานี้ คณะกรรมการฯ จะดำเนินการตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมถึงกฎระเบียบ และประกาศที่ออกตามกฎหมายนี้

/จึง ...

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นางชนิษฐา จันทรการจร)

หัวหน้ากลุ่มอำนวยการคณะกรรมการการขนส่ง
ประธานกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาฯ

คณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษา

โครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ

วิสัยทัศน์กรรมการขนส่งทางบก

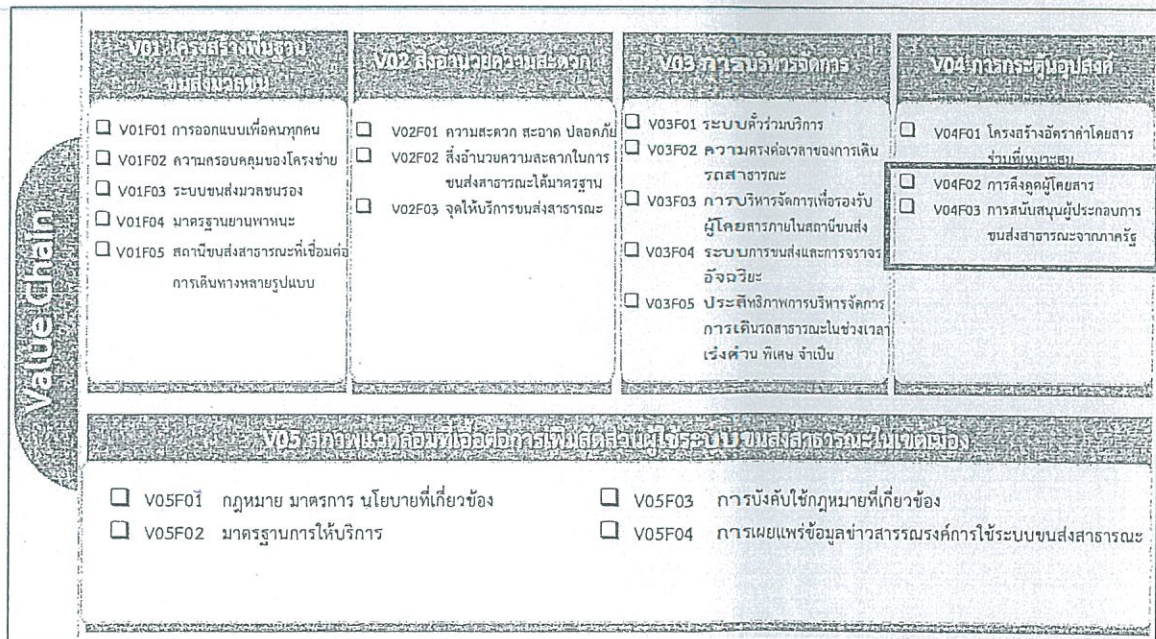
“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

ขอบเขตของงาน (Terms of Reference)

โครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ

๑. หลักการและเหตุผล

ระบบรถโดยสารสาธารณะเป็นหนึ่งในสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต และการเข้าถึงความต้องการพื้นฐาน (Basic needs) ของประชาชน โดยรัฐธรรมนูญได้บัญญัติว่ารัฐต้องจัด หรือดำเนินการให้มีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึงตามหลักการ พัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) อีกทั้ง ยุทธศาสตร์ชาติได้มีการกำหนดเป้าหมาย ให้มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น ซึ่งกำหนดเป้าหมายให้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอยู่ที่ร้อยละ ๔๐ และ ในภูมิภาคอยู่ที่ร้อยละ ๑๐ โดยการสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะจากภาครัฐ และการดึงดูดผู้โดยสาร เป็นหนึ่งในปัจจัยของห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ด้านการกระตุ้นอุปสงค์ (Vo๔) ภายใต้เป้าหมายแผนแม่บทย่อย ด้านการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางในระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ภาพที่ ๑)



ภาพที่ ๑: ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ภายใต้แผนแม่บทฯ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป้าหมาย ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

หากแต่ในมิติของการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะพบว่า ในปัจจุบันสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีเพียงร้อยละ ๑๔.๔๖ และสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบการขนส่งสาธารณะในส่วนภูมิภาคมีเพียงร้อยละ ๑.๓๒ เท่านั้น (ข้อมูล ณ วันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๖๗) ซึ่งปัจจัยสำคัญเกิดจากการให้บริการที่ไม่ดึงดูดประชาชนให้มาใช้บริการ โดยจากข้อมูลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (๒๕๖๔)^๑ พบว่า เมื่อประชาชนมีรายได้มากพอ จะมีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบ

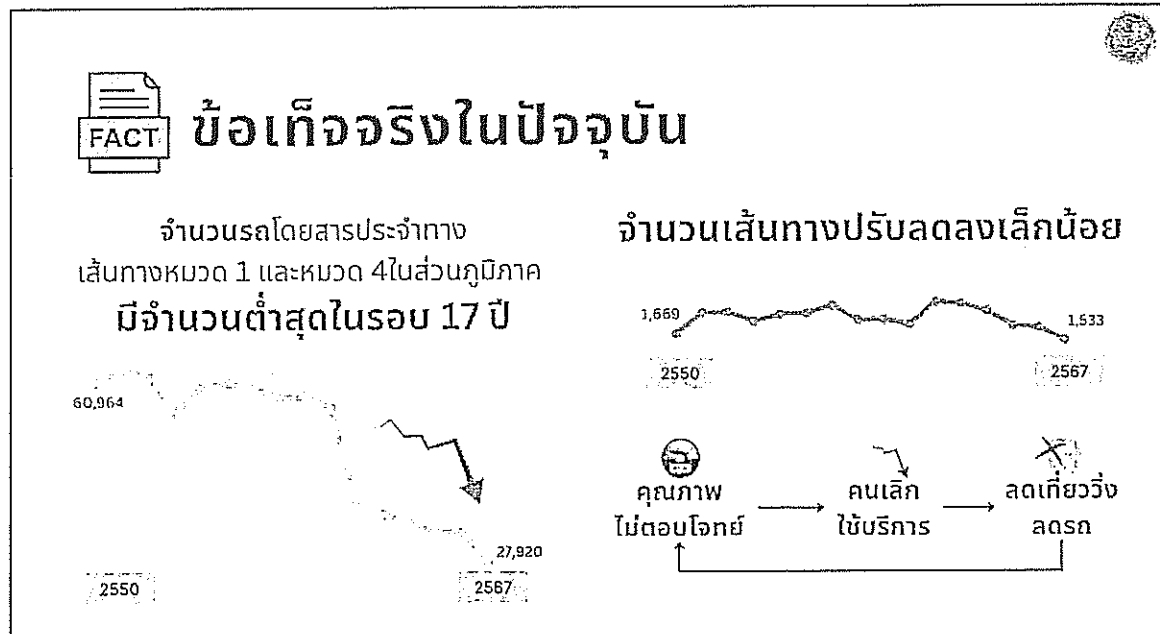
^๑ โครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (๒๕๖๒)

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส.	๒. ผนค.	๓. ผสพ.๕	๔. ผนท.
๕. ผอผ.	๖. ผขส.	๗. หขป.๒	๘. ทดส.
๙. ทพส. (เลขานุการฯ)	๑๐. ปรีชญา (ผู้ช่วยเลขฯ)	๑๑. นิชาธิย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)	

การเดินทางจากการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะไปเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล นั้นหมายความว่าผู้ที่ใช้ระบบการขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่เป็นผู้ที่รายได้น้อย หรืออาจเป็นผู้ที่ไม่มีทางเลือกอื่นในการเดินทาง

สำหรับมิติของการให้บริการ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗^๒ พบว่า ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะลดน้อยลง แต่ผู้ประกอบการขนส่งยังคงมีความประสงค์ในการเดินรถ หากแต่ต้นทุนที่สูงขึ้น อันรวมถึงต้นทุนด้านเชื้อเพลิง ต้นทุนด้านตัวรถที่เกี่ยวข้องกับระเบียบที่กำหนดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า และรายได้ที่ลดลง อันเนื่องมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง แต่มีการควบคุมอัตราค่าโดยสารเนื่องจากไม่ต้องการให้มีผลกระทบต่อประชาชนมากเกินไป ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับรถรับจ้างขาดสภาพคล่องทางการเงิน ทำให้ไม่สามารถพัฒนาคุณภาพการให้บริการ อันสะท้อนได้จากจำนวนรถโดยสารประจำทาง และจำนวนรถแท็กซี่ทั่วประเทศมีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยระบบรถโดยสารประจำทางในส่วนภูมิภาคอยู่ในขั้นวิกฤตสูงสุด ไม่ว่าจะเป็นกรณีการเรียกร้องให้มีบริการขนส่งสาธารณะผ่านสื่อต่าง ๆ หรือสถิติย้อนหลังตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ – ๒๕๖๗ ที่พบว่า ในปัจจุบันมีจำนวนรถโดยสารประจำทางจดทะเบียนสะสมต่ำสุดในรอบ ๑๗ ปี ลดลงมากกว่าร้อยละ ๕๐ ของจำนวนรถโดยสารในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ หากแต่จำนวนเส้นทางมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อย^๓ ซึ่งสามารถตีความได้ว่า จำนวนเที่ยววิ่งที่ให้บริการมีจำนวนที่ลดลง เนื่องจากจำนวนรถที่ลดลงไปในแต่ละเส้นทาง (ภาพที่ ๒)



ภาพที่ ๒: สถิติการประกอบการรถโดยสารประจำทางในส่วนภูมิภาค

เมื่อผู้ให้บริการลดคุณภาพบริการ ก็ยิ่งทำให้ประชาชนถอยห่างจากระบบรถโดยสารสาธารณะมากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาแบบงูกินหาง (Vicious Cycle) อีกทั้ง สำหรับประชาชนที่ไม่มีทางเลือกในการเดินทาง โดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้น้อย และประชาชนในจังหวัดในส่วนภูมิภาคที่ระบบขนส่งมวลชนยังไม่ทั่วถึง จะต้องยอมรับ

^๒ สำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก (๒๕๖๗)

^๓ กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก (๒๕๖๗)

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส.

๒. ผนท.

๓. ผสพ.๕

๔. ผนท.

๕. ผอผ.

๖. ผชส.

๗. ทพ.๒

๘. ทส.

๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปรีชญาฯ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิชาธิย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๖/๙

สภาพระบบรถโดยสารสาธารณะที่ไม่มีคุณภาพ ก่อให้เกิดการสูญเสียต้นทุนเวลา ไม่สามารถเข้าถึงความต้องการขั้นพื้นฐาน พลัดโอกาส หรือบางครั้งยังมีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ขัดต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ในประเด็นที่ ๑ ในการขจัดความยากจน (No poverty) ที่ตั้งเป้าหมายให้ประชาชนสามารถเข้าถึงสวัสดิการขั้นพื้นฐานได้อย่างเหมาะสม

อนึ่ง เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงความต้องการขั้นพื้นฐาน และดึงดูดให้ผู้โดยสารกลับเข้าสู่ระบบการขนส่งสาธารณะ จึงจำเป็นต้องยกระดับคุณภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ ให้มีบริการรถโดยสารสาธารณะที่เพียงพอและครอบคลุมพื้นที่การเดินทาง รวมถึงมีคุณภาพและปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งในปัจจุบันที่ขาดสภาพคล่องมาเป็นระยะเวลานานไม่สามารถดำเนินการเองได้ หากปราศจากการอุดหนุนจากภาครัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ โดยผลการศึกษาโครงการศึกษาการพัฒนาความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนการประกอบการและแนวทางการอุดหนุน (Subsidy)^๔ และผลการศึกษาโครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่^๕ โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนและการประกอบการ พบว่า การให้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ สอดรับกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นนั้น รายได้ของผู้ประกอบการจะต้องเพิ่มขึ้นให้สอดคล้องกับรายจ่าย หรือรายจ่ายจะต้องลดลงให้สอดคล้องกับรายได้ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีสภาพคล่องในการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ โดยทั้งสองผลการศึกษาข้างต้นได้ให้ข้อเสนอแนะว่าจะต้องมีการอุดหนุน หากแต่ยังไม่ได้ลงรายละเอียดเพื่อให้เกิดการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม

ดังนั้น เพื่อให้เกิดการอุดหนุนที่ตรงตามวัตถุประสงค์ สามารถพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการ ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ส่งผลให้เกิดการกระตุ้นอุปสงค์ในระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ ทำให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ประชาชนสามารถเข้าถึงโอกาสของชีวิตได้อย่างเท่าเทียม จึงมีความจำเป็นจะต้องศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ โดยกำหนดกรอบการศึกษาครอบคลุมสภาพปัญหาด้านโครงสร้างการเงินของผู้ประกอบการทั้งระบบ ความสามารถในการจ่าย (Ability to pay) ความพอใจจ่าย (Willingness to pay) และความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา (Price elasticity of demand) ของประชาชนผู้ใช้บริการ รวมถึงทบทวนข้อกฎหมายและอำนาจหน้าที่ของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อแบ่งกลุ่มและวางหลักเกณฑ์ เงื่อนไข ในการอุดหนุน รวมถึงศึกษาแหล่งที่มาของเงินทุนและวิธีการบริหารจัดการเงินทุน พร้อมทั้งประเมินผลกระทบอย่างรอบด้าน เพื่อเป็นเครื่องมือให้รัฐสามารถตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง เกิดการสูญเสียทางการตลาดที่น้อยที่สุดเพื่อแลกมาซึ่งความเป็นธรรมต่อสังคมในภาพรวม (Equity-Efficiency Tradeoff) และนำมาซึ่งการศึกษากฎระเบียบที่จะต้องดำเนินการแก้ไข เพื่อให้เกิดผลที่เป็นรูปธรรมและยั่งยืน (ภาพที่ ๓)

^๔ การศึกษาโครงการศึกษาการพัฒนาความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง โดยพิจารณาโครงสร้างต้นทุนการประกอบการและแนวทางการอุดหนุน (Subsidy) กรมการขนส่งทางบก (๒๕๖๑)

^๕ โครงการการศึกษาการพัฒนาเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการของรถแท็กซี่ กรมการขนส่งทางบก (๒๕๖๑)

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส.

๒. ผนค.

๓. ผสพ.๕

๔. ผนท.

๕. ผอผ.

๖. ผขส.

๗. หขป.๒

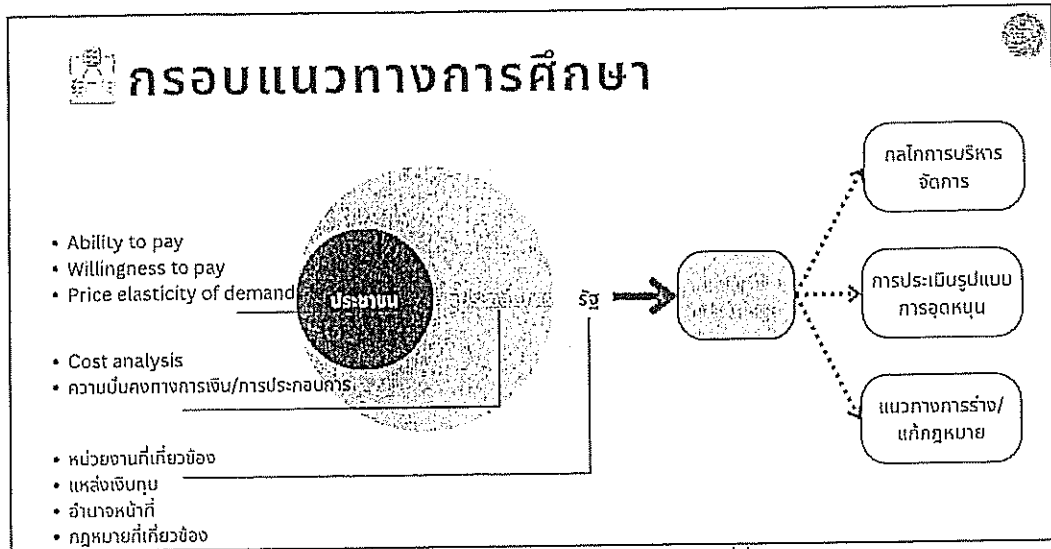
๘. ทดส.

๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิชาธิย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑)



ภาพที่ ๓: กรอบแนวทางการศึกษาโครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงลักษณะ รูปแบบ และวิธีการอุดหนุนในระบบรถโดยสารสาธารณะ

๒.๒ เพื่อกำหนดลักษณะ รูปแบบ และวิธีการอุดหนุนที่เหมาะสมให้แก่ผู้ให้บริการและประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

๒.๓ เพื่อให้มีข้อเสนอแนะด้านกลไกในการบริหารจัดการการอุดหนุนที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ

๒.๔ เพื่อให้ได้รายละเอียดสิทธิ เงื่อนไข และวิธีการอุดหนุนให้แก่ผู้ให้บริการและประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ เพื่อเป็นข้อมูลหลักในร่างกฎหมายที่ต้องดำเนินการต่อไป

๓. ขอบเขตการศึกษา

๓.๑ กำหนดนิยาม

รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง

๑. รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด ๑ และหมวด ๔ กรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง
๒. รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด ๑ และ ๔ ในส่วนภูมิภาค
๓. รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด ๒
๔. รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด ๓
๕. รถยนต์รับจ้างและรถจักรยานยนต์สาธารณะ

กลุ่มผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ แบ่งเป็น นักเรียนนักศึกษา, วัยทำงาน, วัยเกษียณ และกลุ่มเคลื่อนตัวช้า (Mobility Difficulty)

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส.

๒. ผนค.

๓. ผสพ.๕

๔. ผนท.

๕. ผอผ.

๖. ผชส.

๗. หขป.๒

๘. ทดส.

๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิษารีย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๓.๒ การดำเนินการศึกษา ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาตามขอบเขตที่กำหนดดังต่อไปนี้

ส่วนที่ ๑: การทบทวนวรรณกรรม และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดขอบเขตปัญหา

๑. ทบทวนข้อมูลและวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาโดยสารสาธารณะในแต่ละประเภทของประเทศไทย ในปัจจุบันและระบุสถานการณ์ปัญหา (Root Cause Analysis) ที่เกี่ยวข้องกับการอุดหนุนของรัฐของรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภท

๒. ทบทวนผลการศึกษา แผนพัฒนาหรือแผนปฏิบัติการของประเทศไทย สำหรับโครงสร้างของระบบรถโดยสารสาธารณะ การแข่งขันของผู้ประกอบการและโครงสร้างต้นทุน อันรวมถึงต้นทุนด้านการประกอบการ ผู้ประจำรถ และตัวรถ การวิเคราะห์ความสามารถที่จะจ่าย (Ability to pay) ความพอใจจ่าย (Willingness to pay) ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา (Price elasticity of demand) ของประชาชนในการใช้บริการขนส่งสาธารณะ รูปแบบและแนวทางการอุดหนุนบริการขนส่งสาธารณะทั้งผ่านทางผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ

๓. ทบทวนผลศึกษากรณีศึกษาของต่างประเทศ (Best practices) สำหรับโครงสร้างของระบบรถโดยสารสาธารณะ การแข่งขันของผู้ประกอบการและโครงสร้างต้นทุน อันรวมถึงต้นทุนด้านการประกอบการ ผู้ประจำรถ และตัวรถ การวิเคราะห์ความสามารถที่จะจ่าย (Ability to pay) ความพอใจจ่าย (Willingness to pay) ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา (Price elasticity of demand) ของประชาชนในการใช้บริการขนส่งสาธารณะ รูปแบบและแนวทางการอุดหนุนบริการรถโดยสารสาธารณะทั้งผ่านทางผู้ให้บริการ และผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ อย่างน้อย ๕ ประเทศ ที่อยู่ในแต่ละทวีป ได้แก่ ทวีปยุโรป ทวีปอเมริกา ทวีปออสเตรเลีย และทวีปเอเชีย

๔. ศึกษาและทบทวนกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการ อัตราค่าโดยสาร การกำหนดคุณภาพการให้บริการ และการให้เงินอุดหนุนบริการรถโดยสารสาธารณะของประเทศไทย ซึ่งรวมถึงกฎหมาย ดังนี้

๓.๑. กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

๓.๒. กฎหมายว่าด้วยรถยนต์

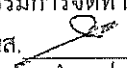
๓.๓. (ร่าง) พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ...

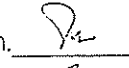
๓.๔. กฎหมายว่าด้วยการกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓.๕. กฎหมายว่าด้วยการเงินและการคลัง

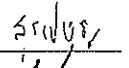
๓.๖. กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

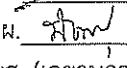
คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

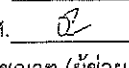
๑. ผนส. 

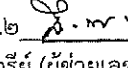
๒. ผนท. 

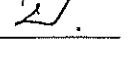
๓. ผสพ.๕ 

๔. ผนท. 

๕. ผอผ. 

๖. ผชส. 

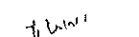
๗. หขป.๒ 

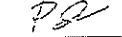
๘. ทดส. 

๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิชาธิ์ (ผู้ช่วยเลขฯ)







ส่วนที่ ๒: การสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ

๑. ทบทวนข้อมูลการให้บริการรถโดยสารสาธารณะของประเทศไทย ในประเด็นรูปแบบการให้บริการ โครงสร้างและการแข่งขันของผู้ประกอบการ ต้นทุนการประกอบการ และการกำหนดอัตราค่าโดยสาร

๒. สำรวจข้อมูลผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ขับรถยนต์รับจ้างและจักรยานยนต์สาธารณะในรูปแบบ การสนทนาแบบกลุ่ม (focus group) อย่างน้อย ๘ ครั้ง ครั้งละ ๓๐ ราย โดยครอบคลุมประเภทรถโดยสาร สาธารณะทั้งหมด และครอบคลุมเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและจังหวัดอื่น ๆ ในส่วนภูมิภาคอย่างน้อย ๔ จังหวัด ในประเด็นโครงสร้างการเงิน ต้นทุนการประกอบการ โดยรวมถึงต้นทุนด้านการประกอบการ ผู้ประจำรถ และตัวรถ ที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพบริการและความปลอดภัย อัตราค่าโดยสาร และความต้องการ อุดหนุนของรัฐโดยสารสาธารณะ

๓. วิเคราะห์สถานการณ์การให้บริการรถโดยสารสาธารณะในมิติด้านคุณภาพการให้บริการ ความปลอดภัยและด้านเศรษฐศาสตร์ในปัจจุบัน

ส่วนที่ ๓: การสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

๑. สำรวจข้อมูลผู้ใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดอื่น ๆ ในส่วนภูมิภาคอย่างน้อย ๔ จังหวัด ในประเด็นค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้ใช้บริการ ความสามารถที่จะจ่ายของผู้ใช้บริการ (Ability to pay) ความพอใจจ่าย (Willingness to pay) ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา (Price elasticity of demand) และความต้องการของผู้ใช้บริการในเรื่องการอุดหนุนการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ รายละเอียด ดังนี้

๑.๑. สำรวจข้อมูลผู้ใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม ๔,๐๐๐ ชุด รายละเอียด ดังนี้

๑.๑.๑. ผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางในเขตเมือง (หมวด ๑ และหมวด ๔) ๑,๕๐๐ ชุด

๑.๑.๒. ผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง (หมวด ๒) ๑,๕๐๐ ชุด

๑.๑.๓. ผู้เดินทางด้วยรถยนต์รับจ้าง ๕๐๐ ชุด

๑.๑.๔. ผู้เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์สาธารณะ ๕๐๐ ชุด

๑.๒. สำรวจข้อมูลผู้ใช้บริการในเขตภูมิภาค ๔ จังหวัด จังหวัดละ ๑,๕๐๐ ชุด (รวม ๖,๐๐๐ ชุด) โดยแบ่ง จำนวนแบบสำรวจแต่ละจังหวัด ดังนี้

๑.๒.๑. ผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางในเขตเมือง (หมวด ๑ และ ๔) ๘๐๐ ชุด

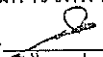
๑.๒.๒. ผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง (หมวด ๓) ๔๐๐ ชุด

๑.๒.๓. ผู้เดินทางด้วยรถยนต์รับจ้าง หรือ รถจักรยานยนต์สาธารณะ ๓๐๐ ชุด

โดยครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่กำหนด

๒. การวิเคราะห์สถานการณ์การให้บริการรถโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน ตามกลุ่มผู้ใช้บริการขนส่ง สาธารณะ

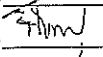
คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. 

๒. ผนส. 

๓. ผสพ.๕ 

๔. ผนท. 

๕. ผอผ. 

๖. ผชส. 

๗. หขบ.๒ 

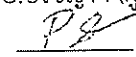
๘. ทสส. 

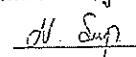
๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิชาธิย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)







ส่วนที่ ๔: การรับฟังความเห็น

๑. การสัมภาษณ์เชิงลึก สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอุดหนุนในระบบรถโดยสารสาธารณะ
อันรวมถึง

- ๑.๑. หน่วยงานด้านการวางแผน อย่างน้อยต้องมี สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ๑.๒. หน่วยงานด้านการกำกับ อย่างน้อยต้องมี สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ.
- ๑.๓. หน่วยงานด้านการเงินและการคลัง
- ๑.๔. หน่วยงานด้านการปกครอง อย่างน้อยต้องมี กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๑.๕. หน่วยงานด้านการตรวจสอบ

๒. การสัมภาษณ์เชิงนโยบาย ประกอบด้วย

- ๒.๑. ผู้บริหารของกระทรวงคมนาคม
- ๒.๒. ผู้บริหารของกรมการขนส่งทางบก
- ๒.๓. หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับนโยบายด้านการขนส่ง

๓. การประชุมรับฟังความเห็น

๓.๑. จัดประชุมรับฟังความเห็นจากหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องในกรุงเทพมหานครอย่างน้อย ๒ ครั้ง
ครั้งละไม่ต่ำกว่า ๓๐ คน

๓.๒. จัดประชุมเพื่อรับฟังความเห็นจากหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องในส่วนภูมิภาคอย่างน้อย ๔ ครั้ง
ครั้งละไม่ต่ำกว่า ๓๐ คน

ส่วนที่ ๕: การวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการอุดหนุน

๑. จัดทำแนวทาง และวิธีการบริหารจัดการการอุดหนุนการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ที่ครอบคลุม
ถึงรายละเอียดสิทธิ เงื่อนไขวิธีการอุดหนุน และกลไกการบริหารจัดการการอุดหนุน รวมถึงข้อเสนอแนะ
ทางการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อสามารถอุดหนุนการให้บริการรถโดยสารสาธารณะได้
อย่างเหมาะสม

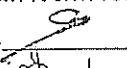
๒. จัดทำข้อเสนอการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการอุดหนุน เพื่อให้สามารถนำแนวทางการอุดหนุน
ไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

๓. จัดทำแนวทางการประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และความเหมาะสมของนโยบาย (Equity -
Efficiency Tradeoff) ด้วยการวิเคราะห์ Cost - Benefit Analysis

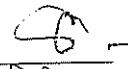
๔. จัดทำโมเดลการวิเคราะห์รูปแบบการอุดหนุน และกรอบแนวทางการตัดสินใจเลือกนโยบาย
(Decision - making framework)

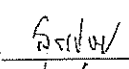
๕. จัดทำการประเมินความเหมาะสมของกฎหมาย (Regulatory Impact Assessment: RIA) พร้อมรับฟัง
ความเห็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่อแนวทางการกำหนด (ปรับปรุง) กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

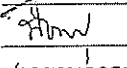
คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. 

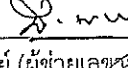
๒. ผนท. 

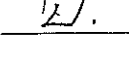
๓. ผสพ.๕ 

๔. ผนท. 

๕. ผอผ. 

๖. ผชส. 

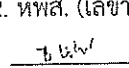
๗. ทป.๒ 

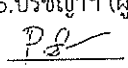
๘. ทสส. 

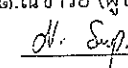
๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิชาธิย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)







ส่วนที่ ๖: การเผยแพร่ผลการศึกษา

๑. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ๑ ครั้ง ครั้งละไม่ต่ำกว่า ๑๐๐ คน เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและข้อเสนอแนะของผลการศึกษาต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง

๒. จัดการฝึกอบรมนักวิชาการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกส่วนกลาง จำนวน ๑๐ คน ในด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง (Transport Economics) ด้านการจัดทำโมเดลการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ และความรู้จากผลการศึกษา จำนวน ๑ ครั้ง

๓. จัดการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ส่วนภูมิภาคเกี่ยวกับความรู้จากผลการศึกษา จำนวน ๔ จังหวัด จังหวัดละ ๑ ครั้ง ครั้งละ ๑๐ คน พร้อมทั้งจัดทำชุดองค์ความรู้ด้านการอุดหนุนในระบบรถโดยสารสาธารณะ

๔. จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาโครงการ ประกอบด้วย

๔.๑. วิดีทัศน์เพื่อนำเสนอโครงการ ๓ ชั้น ขนาดความยาว ๒ นาที, ๕ นาที, และ ๗ นาที

๔.๒. อินโฟกราฟฟิกส์ในรูปแบบไฟล์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อสรุปผลการศึกษาโดยย่อ ความละเอียดระดับ Full HD (๑,๙๒๐ x ๑,๐๘๐ พิกเซล)

๔.๓. จัดทำสื่อการสอนแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E – Learning) ด้านเศรษฐศาสตร์ขนส่ง (Transport Economics) ด้านการจัดทำโมเดลการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ และผลการศึกษา จำนวน ๑ ชุด

๕. ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาการดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จภายใน ๒๗๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

๕. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๕.๑ กรมการขนส่งทางบกมีข้อมูลการประเมินสถานการณ์ปัจจุบัน (Baseline Scenario) ด้านการให้บริการและการใช้บริการของแต่ละประเภทรถโดยสารสาธารณะ เพื่อใช้ในการกำหนดรูปแบบการอุดหนุนที่เหมาะสม

๕.๒ กรมการขนส่งทางบกมีแนวทางและวิธีการการอุดหนุนการให้บริการและการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่เหมาะสม สร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

๕.๓ กรมการขนส่งทางบกสามารถเตรียมความพร้อมด้านกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการอุดหนุนการให้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ

๕.๔ กรมการขนส่งทางบกสามารถเตรียมความพร้อมด้านนโยบายและแนวทางปฏิบัติสำหรับการอุดหนุนการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างเท่าเทียม และสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีคุณภาพ ปลอดภัย และยั่งยืน

๖. งบประมาณที่ใช้ในการดำเนินการโครงการ

งบประมาณรายจ่ายประจำปี วงเงิน ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สิบล้านบาทถ้วน)

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส.

๒. ผนภ.

๓. ผสพ.๕

๔. ผนท.

๕. ผอผ.

๖. ผชส.

๗. ทขบ.๒

๘. ทส.

๙. หพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปรัชญาฯ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิชาธิย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๗. คุณสมบัติของบุคลากรของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาที่ประสงค์จะรับจ้างทำการศึกษา ต้องเป็นสถาบันการศึกษาไทย บริษัทที่ปรึกษาไทย หรือมูลนิธิที่ทำการศึกษาวิจัย ซึ่งมีผลงานศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับด้านวางแผน ประเมินผลและบริหารจัดการระบบขนส่ง และมีบุคลากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการศึกษา ด้านวางแผน ประเมินผล และบริหารจัดการระบบขนส่ง เป็นต้น

ในการดำเนินงานตามขอบเขตดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีความรู้และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องมีความสามารถตามกฎหมาย

๗.๒ ที่ปรึกษาต้องไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

๗.๓ ที่ปรึกษาต้องไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐตามมาตรา ๑๐๖ แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๗.๔ ที่ปรึกษาต้องไม่เป็นผู้มีรายชื่อนอยู่ในทะเบียนผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐตามมาตรา ๑๐๙ และไม่เคยปรากฏว่าเป็นผู้เจตนาหลีกเลี่ยงการชำระภาษีอากรโดยแสดงหนังสือรับรองของตนเอง

๗.๕ ที่ปรึกษาต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

๗.๖ ที่ปรึกษาต้องเป็นสถาบันการศึกษาไทย บริษัทที่ปรึกษาไทย หรือมูลนิธิที่ดำเนินการด้านการวิจัย

๗.๗ ที่ปรึกษาต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษา กระทรวงการคลัง สาขาการคมนาคมขนส่ง

๗.๘ ที่ปรึกษาต้องมีผลงานศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับด้านวางแผน ประเมินผลและบริหารจัดการระบบขนส่ง

๗.๙ ที่ปรึกษาต้องมีบุคลากรหลักที่มีคุณสมบัติ ความรู้ความสามารถ เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ มีความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์เกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์และวางแผนด้านการขนส่งสาธารณะ และที่ปรึกษาต้องนำเสนอบุคลากรหลักในตำแหน่งต่างๆ ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อย ดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑: ข้อกำหนดบุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์	จำนวนบุคลากร
๑	ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	สาขาเศรษฐศาสตร์ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง	ปริญญาโท	สาขาวิศวกรรมศาสตร์ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์	ปริญญาโท	สาขาเศรษฐศาสตร์ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส.

๒. ผนค.

๓. ผสพ.๕

๔. ผนท.

๕. ผอผ.

๖. ผชส.

๗. ทขป.๒

๘. หลส.

๙. หพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปรัชญาฯ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิชากรีย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์	จำนวนบุคลากร
๔	ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน	ปริญญาโท	สาขาการเงินหรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑
๕	ผู้เชี่ยวชาญด้านภาษีและงบประมาณ	ปริญญาโท	สาขาการเงินหรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑
๖	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	สาขากฎหมายหรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑
๗	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการ	ปริญญาโท	สาขาบริหารจัดการหรือสาขาที่เกี่ยวข้อง	ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑

รวมทั้งต้องเสนอจำนวนบุคลากรสนับสนุนในตำแหน่งต่าง ๆ ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อยรายละเอียด ดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒: ข้อกำหนดบุคลากรสนับสนุน

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	จำนวนบุคลากร
๑	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ	ปริญญาตรี	๔
๒	เลขานุการโครงการ	ปริญญาตรี	๑
๓	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล		๑
๔	พนักงานส่งเอกสาร		๑

๘. การบริหารโครงการศึกษา

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงในการตกลงว่าจ้างที่ปรึกษา

๙. การส่งมอบงาน

ที่ปรึกษาต้องเริ่มดำเนินการตามระยะเวลาที่ระบุในสัญญาจ้าง และต้องจัดส่งรายงานผลการศึกษาและเอกสารต่างๆ ให้กรมการขนส่งทางบกภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

(๑) รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๑๕ ชุด ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานในการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดที่ชัดเจนตลอดระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด

(๒) รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) จำนวน ๑๕ ชุด ภายใน ๙๐ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาตามขอบเขตงานส่วนที่ ๑ และส่วนที่ ๒ ข้อ ๑

(๓) รายงานขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน ๑๕ ชุด ๑๕๐ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดการศึกษาตามขอบเขตงานส่วนที่ ๒ ข้อ ๒ - ๓

(๔) ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๑๕ ชุด ภายใน ๒๑๐ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาตามขอบเขตงานส่วนที่ ๓ - ๔

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส.

๒. ผนค.

๓. ผสพ.๕

๔. ผนท.

๕. ผอผ.

๖. ผชส.

๗. หขป.๒

๘. ผดส.

๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปริญญา (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิชาธิย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)

(๕) รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๒๕ ชุด รายงานฉบับผู้บริหาร จำนวน ๒๕ ชุด โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาคตามขอบเขตงานส่วนที่ ๕ และส่วนที่ ๖ ภายใน ๒๗๐ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง หลังจากร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ

๑๐. การทำสัญญา

ที่ปรึกษาที่ได้รับการตกลงว่าจ้างจะต้องทำสัญญาจ้างกับกรมการขนส่งทางบกภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากกรมการขนส่งทางบก

๑๑. การเบิกจ่ายเงิน

ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการแบ่งจ่ายเป็นงวด ๆ จำนวน ๕ งวด ดังนี้

งวดที่ ๑: จ่ายร้อยละ ๑๐ ของค่าจ้าง เมื่อกรมการขนส่งทางบกตรวจรับรายงานเบื้องต้น (Inception Report) แล้ว

งวดที่ ๒: จ่ายร้อยละ ๒๐ ของค่าจ้าง เมื่อกรมการขนส่งทางบกตรวจรับรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) แล้ว

งวดที่ ๓: จ่ายร้อยละ ๒๐ ของค่าจ้าง เมื่อกรมการขนส่งทางบกตรวจรับรายงานชั้นกลาง (Interim Report) แล้ว

งวดที่ ๔: จ่ายร้อยละ ๒๐ ของค่าจ้าง เมื่อกรมการขนส่งทางบกตรวจรับร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) แล้ว

งวดที่ ๕: จ่ายร้อยละ ๓๐ ของค่าจ้าง เมื่อที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร และดำเนินการครบถ้วนตามที่ระบุในการส่งมอบงานตามขอบเขตของงานในข้อ ๙(๕) เรียบร้อยแล้ว

๑๒. หลักประกันผลงาน

ในการจ่ายเงินค่าจ้างในแต่ละงวดตามข้อ ๑๑ กรมการขนส่งทางบกจะหักเงินค่าจ้างไว้ร้อยละ ๕ เพื่อมารวมไว้เป็นเงินประกันผลงาน เมื่อที่ปรึกษาได้ปฏิบัติครบถ้วนตามสัญญาแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะคืนเงินประกันผลงานดังกล่าวให้ที่ปรึกษาภายใน ๔๕ วัน นับแต่การจ่ายเงินงวดสุดท้าย

๑๓. เงื่อนไขค่าปรับ

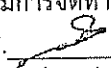
ที่ปรึกษาต้องดำเนินงานตามขอบเขตข้างต้นให้แล้วเสร็จตามเวลาที่กำหนด หากไม่แล้วเสร็จตามเวลาที่กำหนดในสัญญา โดยมีใช้ความผิดของผู้ว่าจ้าง และกรมการขนส่งทางบกยังมีได้บอกเลิกสัญญาหรือขยายอายุสัญญา ผู้ว่าจ้างจะทำการปรับเป็นรายวันในอัตราร้อยละ ๐.๑ ต่อวัน ของราคางานจ้างตามสัญญาโดยคิดเป็นรายวันนับถัดจากวันสิ้นสุดสัญญา

๑๔. ความรับผิดชอบในการจัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการสนับสนุนการดำเนินงาน

๑๔.๑ หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษามีหน้าที่ต้องจัดหาอุปกรณ์สำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน ทั้งงานทางด้านภาคสนามและภายในสำนักงานเอง รวมทั้งต้องทำงานให้มีประสิทธิภาพและสำเร็จลุล่วงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

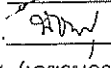
คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. 

๒. ผนค. 

๓. ผสพ.๕ 

๔. ผนท. 

๕. ผอม. 

๖. ผชส. 

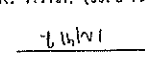
๗. ทชป.๒ 

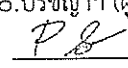
๘. ททส. 

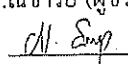
๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปรัชญาฯ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิชาธิย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)







๑๔.๒ หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก

เพื่อให้การดำเนินงานของที่ปรึกษาสำเร็จลุล่วงได้ตามวัตถุประสงค์ กรมการขนส่งทางบกจะอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็นและเหมาะสม ดังต่อไปนี้

- ประสานงานในการจัดหาข้อมูลต่าง ๆ รวมทั้งให้ข้อมูลที่ได้มีการศึกษาต่าง ๆ ที่ผ่านมาที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อโครงการ

- แต่งตั้งคณะทำงานหรือบุคคลในการประสานงานโครงการฯ ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะแก่ที่ปรึกษาในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมอบหมายเจ้าหน้าที่ร่วมทำงานกับที่ปรึกษา

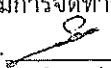
- ดำเนินการเบิกจ่ายค่าบริการแก่ที่ปรึกษา ตามวงดกำหนดชำระและตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญา

๑๕. ข้อสงวนสิทธิ์

๑๕.๑ ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกมีความจำเป็นไม่สามารถทำสัญญาจ้างตามที่ได้เจรจากล่าวว่าจ้างที่ปรึกษาได้ หรือมีเหตุจำเป็นอื่นๆ ที่เป็นอุปสรรคทำให้ไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ ให้ถือเป็นอันยกเลิกไป ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือกไม่มีสิทธิ์โต้แย้งเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ และกรมการขนส่งทางบกขอสงวนสิทธิ์ที่จะไม่ชี้แจงเหตุผลใด ๆ ทั้งสิ้น

๑๕.๒ ลิขสิทธิ์เอกสาร รายงานฉบับต่างๆ ข้อมูล สื่อประชาสัมพันธ์ อุปกรณ์ต้นแบบ รวมถึงข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการโครงการ เป็นลิขสิทธิ์ของกรมการขนส่งทางบก และห้ามมิให้ที่ปรึกษาทำการเผยแพร่หรือใช้ประโยชน์ใดๆ ของข้อมูลที่ได้ เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. 

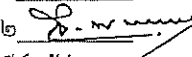
๒. ผนค. 

๓. ผสพ.๕ 

๔. ผนท. 

๕. ผอผ. 

๖. ผชส. 

๗. หขบ.๒ 

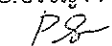
๘. หคส. 

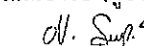
๙. หพส. (เลขานุการฯ)

๑๐. ปรัชญาฯ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๑. นิชาธิ์ (ผู้ช่วยเลขฯ)







หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกข้อเสนอ
โครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ

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 โดยการพิจารณาคัดเลือกจากรายที่ได้คะแนนรวมด้านคุณภาพ และด้านราคามากที่สุด 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)

พิจารณาจากผลงานและประสบการณ์ในโครงการด้านวางแผน ประเมินผลและบริหารจัดการระบบขนส่ง ซึ่งที่ปรึกษาดำเนินเสร็จเรียบร้อยแล้วในปีปฏิทิน ย้อนหลัง ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๗) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

จำนวนโครงการ	คะแนน
๑ โครงการ	๕
๒ โครงการ	๘
๓ โครงการขึ้นไป	๑๐

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส.

๕. ผอผ.

๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

๑๕/๖/๖

๒. ผนก.

๖. ผขส.

๑๐. ปรียญา (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๕/๖/๖

๓. ผสพ.๕

๗. ทขป.๒

๑๑. นิชาธิ์ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๑๕/๖/๖

๔. ผนท.

๘. ทดส.

(๒) ขนาดของโครงการย้อนหลัง ๑๐ ปี (๑๐ คะแนน)

พิจารณาจากขนาดของโครงการด้านวางแผน ประเมินผลและบริหารจัดการระบบขนส่งซึ่งที่ปรึกษา
ดำเนินเสร็จเรียบร้อยแล้วในปีปฏิทิน ย้อนหลัง ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๗) แต่ไม่เกิน ๑๐ คะแนน โดยมีเกณฑ์
การให้คะแนน 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 ๕๐ 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	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง	๓
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์	๓
๔	ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน	๓
๕	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	๓
๖	ผู้เชี่ยวชาญด้านภาษีและงบประมาณ	๒
๗	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการ	๒

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส.

๕. ผอผ.

๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

๒. ผบก.

๖. ผชส.

๑๐. ปรีชญา (ผู้ช่วยเลขฯ)

๓. ผสพ.๕

๗. ทชป.๒

๑๑. นิชากรีย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๔. ผนท.

๘. ทสส.

ค. ฝ. ๖

โดยหลักเกณฑ์การพิจารณาให้คะแนน แบ่งเป็น ๓ ส่วน ดังนี้

(๑) ระยะเวลาทำงาน (ร้อยละ ๕๐)

การให้คะแนนระยะเวลาทำงานคิดจากระยะเวลาการปฏิบัติงานตั้งแต่ปีที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดระดับคะแนน ดังนี้

ผู้จัดการโครงการและผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง	ร้อยละ
ประสบการณ์ (ปี)	
ตั้งแต่ ๑๕ ปี แต่น้อยกว่า ๑๘ ปี	๘๐
ตั้งแต่ ๑๘ ปี แต่น้อยกว่า ๒๐ ปี	๙๐
ตั้งแต่ ๒๐ ปี	๑๐๐

ตำแหน่งอื่นนอกจากผู้จัดการโครงการ

ประสบการณ์ (ปี)	ร้อยละ
ตั้งแต่ ๑๐ ปี แต่น้อยกว่า ๑๓ ปี	๘๐
ตั้งแต่ ๑๓ ปี แต่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๙๐
ตั้งแต่ ๑๕ ปีขึ้นไป	๑๐๐

(๒) ประสบการณ์เฉพาะตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับโครงการ (ร้อยละ ๕๐)

โดยพิจารณาจากจำนวนโครงการ ที่มีลักษณะตรงกับตำแหน่งที่รับผิดชอบ โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดระดับคะแนน ดังนี้

จำนวนโครงการ	ร้อยละ
๐ โครงการ	๐
๑ โครงการขึ้นไป	๕๐
๒ โครงการขึ้นไป	๗๐
๓ โครงการขึ้นไป	๙๐
๕ โครงการขึ้นไป	๑๐๐

หมายเหตุ: การคำนวณคะแนน นำค่าคะแนนที่ได้ของบุคลากรแต่ละตำแหน่ง หารด้วย ๑๐๐ และคูณด้วยค่าคะแนนของบุคลากรในตำแหน่งนั้น ๆ เป็นคะแนนสุดท้ายของบุคลากรแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. [Signature]

๕. ผอผ. [Signature]

๙. ทพส. (เลขานุการฯ)

ธนพ.

๒. ผนภ. [Signature]

๖. ผชส. [Signature]

๑๐. ปรัชญาฯ (ผู้ช่วยเลขฯ)

P.B.

๓. ผสพ.๕

๗. ทพป.๒

๑๑. นิชาธิย์ (ผู้ช่วยเลขฯ)

N. Smp.

๔. ผนท. [Signature]

๘. ทสส. [Signature]

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายการจ้างที่ปรึกษา

๑. ชื่อโครงการ โครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ

๒. หน่วยงานเจ้าของโครงการ สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

๓. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สิบล้านบาทถ้วน)

๔. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) ณ วันที่ ๒๐ มี.ค.-๒๕๖๓

๕. เป็นเงิน ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สิบล้านบาทถ้วน)

๕. ค่าตอบแทนบุคลากร ๕,๗๕๘,๖๐๐ บาท (ห้าล้านเจ็ดแสนห้าหมื่นแปดพันหกร้อยบาทถ้วน)

๕.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ

๕.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา

๕.๒.๑ ที่ปรึกษาต้องมีบุคลากรหลักที่มีคุณสมบัติ ความรู้ความสามารถ เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ มีความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์เกี่ยวกับการวางแผน ประเมินผลและบริหารจัดการระบบขนส่ง

๕.๒.๒ ที่ปรึกษาต้องนำเสนอบุคลากรหลักในตำแหน่งต่าง ๆ ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อย ดังนี้

- (๑) ผู้จัดการโครงการ จำนวน ๑ คน
- (๒) ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง จำนวน ๑ คน
- (๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์ จำนวน ๑ คน
- (๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน จำนวน ๑ คน
- (๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านภาษีและงบประมาณ จำนวน ๑ คน
- (๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย จำนวน ๑ คน
- (๗) ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการ จำนวน ๑ คน

๕.๓ จำนวนที่ปรึกษา ๗ คน

๖. คำวัสดุอุปกรณ์

๗. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างประเทศ (ถ้ามี)

๘. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ๔,๒๔๑,๔๐๐ บาท (สี่ล้านสองแสนสี่หมื่นหนึ่งพันสี่ร้อยบาทถ้วน)

๙. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดราคากลาง

๙.๑ นายปิยะ โยมา	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร
๙.๒ นางสาวนริศรา สิริทวีพร	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
๙.๓ นายอดิเรก แดงทอง	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ ๕
๙.๔ นายสุรเชษฐ์ คล้ายแจ้ง	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ
๙.๕ นางสาวพัชรวงศ์ ประพฤติธรรม	ผู้อำนวยการกองแผนงาน
๙.๖ นางสาวราตรี บุญนิตย์	หัวหน้าส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร
	รักษาการในตำแหน่ง ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งผู้โดยสาร
	สำนักการขนส่งผู้โดยสาร
๙.๗ นางโสภิตา พรหมทวน	หัวหน้าส่วนการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง ๒
	สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

๙.๘ นายปริญญา มหาวิริโย	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ รักษาการในตำแหน่ง หัวหน้าส่วนสถานีขนส่งผู้โดยสาร
	สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
๙.๙ นางสาวธนพร สารรัมย์	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร
	สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
๙.๑๐ นางสาวปรีชญา สารผล	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
	สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
๙.๑๑ นางสาวณิชารีย์ สุวรรณทิพย์	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
	สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
๑๐. ที่มาของการกำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) หลักเกณฑ์ อัตราค่าใช้จ่า และแนวทาง การพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปี สำนักงานประมาธ ธันวาคม ๒๕๖๖	