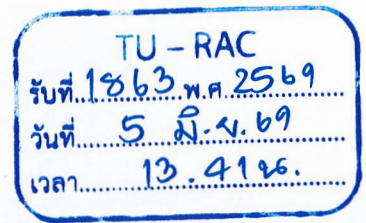




ที่ ศค ๐๔๐๙.๘/๓๖๑



คณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาฯ
กรมการขนส่งทางบก
ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒

มิถุนายน ๒๕๖๙

เรื่อง ขอเชิญยื่นข้อเสนองานจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาการควบคุม กำกับ และพัฒนาการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร เพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการโดยวิธีคัดเลือก

เรียน อธิการบดีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ขอบเขตของงาน (Terms of Reference) โครงการศึกษาการควบคุม กำกับ และพัฒนาการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร เพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ จำนวน ๒๒ หน้า

๒. รายละเอียดราคากลาง จำนวน ๒ หน้า

ด้วย กรมการขนส่งทางบก มีความประสงค์จะจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินโครงการศึกษาการควบคุม กำกับ และพัฒนาการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร เพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ โดยวิธีคัดเลือก โดยมีขอบเขตงานตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และเห็นว่าหน่วยงานของท่านมีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง จึงขอเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอเพื่อเข้ารับการพิจารณาคัดเลือกเป็นที่ปรึกษาโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. วงเงินราคากลาง ๔,๘๙๔,๙๓๖.๐๐ บาท (สี่ล้านแปดแสนเก้าหมื่นสี่พันเก้าร้อยสามสิบหกบาทถ้วน) ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ ๒๔๐ วัน

๓. คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ในหัวข้อ “๗. คุณสมบัติของบุคลากรของที่ปรึกษา”

๔. เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๕. กำหนดยื่นข้อเสนอ ในวันพุธที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๙ ระหว่างเวลา ๐๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ น. โดยให้ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ ณ ส่วนพัสดุและแผนป้ายทะเบียนรถ อาคาร ๖ ชั้น ๔ กรมการขนส่งทางบก หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะไม่พิจารณารับข้อเสนอโดยเด็ดขาด โดยให้จัดทำหนังสือแนบพร้อมผนึกซองเอกสารหลักฐานการยื่นข้อเสนอ จ่าหน้าซองถึง “โครงการศึกษาการควบคุม กำกับ และพัฒนาการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร เพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ” แยกเป็น ๓ ซอง ประกอบด้วย

๕.๑) ซองเอกสารส่วนที่ ๑ คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ

๕.๒) ซองเอกสารส่วนที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค

๕.๓) ซองเอกสารส่วนที่ ๓ ข้อเสนอด้านราคา

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอต้องยื่นเอกสารหลักฐานทั้งหมดจำนวน ๘ ชุด ประกอบด้วยต้นฉบับ ๑ ชุด และสำเนา ๗ ชุด โดยต้องแสดงรายละเอียดของข้อเสนอทั้งหมด อนึ่ง การดำเนินการจ้างที่ปรึกษาฯ คณะกรรมการฯ จะดำเนินการตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมถึงกฎ ระเบียบ และประกาศที่ออกตามกฎหมายนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายสมภพ พงษ์พัฒนานนท์)

นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ

ประธานกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาฯ

คณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษา

โครงการศึกษาการควบคุม กำกับ และพัฒนาการประกอบการ

ขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร เพื่อยกระดับความปลอดภัย

และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

โทร. ๐ ๒๒๗๑ ๘๕๒๑

ขอบเขตของงาน (Terms of Reference)

โครงการศึกษาการควบคุม กำกับ และพัฒนาการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร
เพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

๑. หลักการและเหตุผล

การเดินทางและคมนาคมมีความสำคัญต่อการดำเนินกิจกรรมประจำวันของประชาชนและมีความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทยมีรูปแบบการเดินทางที่มีความหลากหลายค่อนข้างสูง เพื่อตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางของประชาชน ทั้งรูปแบบการขนส่งสาธารณะด้วยรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทาง ในปัจจุบันการให้บริการรูปแบบรถโดยสารไม่ประจำทางมีการกำกับดูแลโดยกรมการขนส่งทางบก จะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยถูกกำหนดไว้ว่า “เป็นรถที่ใช้ในการขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง” และมีลักษณะการขนส่ง ๔ ลักษณะ ประกอบด้วย ๑) การทัศนจร ๒) บริการธุรกิจ ๓) การจ้างเหมา และ ๔) การรับจ้าง นอกจากนี้ยังประกอบด้วยมาตรฐานรถที่ใช้ในการขนส่งทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ เช่น รถโดยสาร รถโดยสารสองแถว รถบัสโดยสารชั้นเดียว และรถบัสโดยสารสองชั้น เป็นต้น แต่ในปัจจุบันกลับพบว่า ระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทางกำลังประสบปัญหาด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการ อันจะเห็นได้จากสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยของกรมการขนส่งทางบก (ThaFSC) พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ รถโดยสารสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทางเกิดอุบัติเหตุสูงสุดจำนวน ๑๔๗ ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๐.๖๗ ของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด และรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน ๖๑ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๓๓ ถึงแม้ว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารไม่ประจำทางจะน้อยกว่ารถโดยสารประจำทางถึง ๘๖ ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ ๔๑.๓๔ แต่กลับสร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเป็นอย่างมาก ตัวอย่างเช่น กรณีการเกิดอุบัติเหตุรถบัสนักเรียนไฟไหม้ และกรณีการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารไม่ประจำทางสองชั้นพลิกคว่ำบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ ช่วงสี่แยกวงน้ำเขียว - กบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี เป็นต้น แม้ว่ากรมการขนส่งทางบกได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อป้องกันและยับยั้งการเกิดอุบัติเหตุแล้วก็ตาม แต่ปัญหาเหล่านี้เป็นสิ่งที่สะสมมานานและเป็นผลพวงจากโครงสร้างการกำกับดูแล และกลไกการเข้าถึงตลาด (Market Access) จึงต้องมีการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง โดยเริ่มต้นจากปัญหาที่เป็นสาเหตุหลัก ๓ ประการ ดังนี้

๑. การเข้าถึงตลาดที่เปิดกว้างและง่ายขึ้น (Market Access) หัวใจหลักของปัญหาวิกฤตในปัจจุบัน คือ การที่กฎระเบียบอนุญาตให้บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่มีรถเพียง ๑ คัน สามารถขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางได้ง่าย จากการตรวจสอบในระบบของกรมการขนส่งทางบก พบว่า ในปัจจุบันการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางมีผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางทั้งประเภทบุคคลธรรมดาและนิติบุคคลรวมจำนวน ๒๔,๒๗๑ ราย โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้ (ระบบสารสนเทศกรมการขนส่งทางบก (MDM) ณ วันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๔)

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. ๒. คณิตพงศ์ ๓. ธนาเดช ๔. สวัสดิ์ ๕. เจนจิรา
๖. ปณิสรา ๗. อรรถพร ๘. ผชส. ๙. หขป.๑ ๑๐. ทศ.
๑๑. ทพ. ๑๒. หณ. (เลขานุการ) ๑๓. ขนภัทร (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๔. ปริษา (ผู้ช่วยเลขานุการ)
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขานุการ)

โครงการศึกษาการควบคุม กำกับ และพัฒนาการประกอบกรณสงไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร
เพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
สำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

ประเภทผู้ประกอบการขนส่ง	จำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตฯ (ราย)	สัดส่วนโดยประมาณ
บุคคลธรรมดา	๒๐,๔๕๐	๘๔.๒๕%
นิติบุคคล	๓,๘๒๑	๑๕.๗๕%
รวมทั้งหมด	๒๔,๒๗๑	๑๐๐.๐๐%

และจำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนทั่วประเทศทั้งหมด ๕๖,๙๖๔ คัน สรุปได้ดังนี้ (ระบบสารสนเทศ
กรมการขนส่งทางบก (MDM) ณ วันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๘)

ประเภทผู้ประกอบการขนส่ง	จำนวนรถที่จดทะเบียน (คัน)	สัดส่วนโดยประมาณ
บุคคลธรรมดา	๒๑,๗๕๖	๓๘.๑๙%
นิติบุคคล	๓๕,๒๐๘	๖๑.๘๑%
รวมทั้งหมด	๕๖,๙๖๔	๑๐๐.๐๐%

ทั้งนี้ ในจำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ประเภทนิติบุคคลทั้งหมด ๓,๘๒๑ ราย มีผู้ประกอบการที่มีกิจการขนาดเล็ก (มีรถไม่เกิน ๑ คัน) จำนวน ๑,๐๙๐ ราย ทั่วประเทศ (ระบบสารสนเทศกรมการขนส่งทางบก (MDM) ณ วันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๘)

เมื่อพิจารณาความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง ๒ เหตุการณ์ ที่กล่าวมาข้างต้น จะพบว่าเป็นการเกิดอุบัติเหตุที่มีบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลบางกลุ่ม เป็นผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ประกอบการขนส่งประเภทนี้ ส่วนใหญ่มักขาดระบบการบริหารจัดการที่ดี และไม่สามารถบริหารจัดการความเสี่ยงได้ดีเท่าที่ควร โดยมักดำเนินกิจการในลักษณะธุรกิจครัวเรือน ไม่ใช่ธุรกิจด้านการขนส่งสาธารณะที่มีความเป็นมืออาชีพ ทำให้ขาดการลงทุนในระบบการจัดการความปลอดภัยที่จำเป็น โดยขาดบุคลากรหรือระบบในการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเป็นระบบตามที่มาตรฐานสากลกำหนด หรือการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน ทั้งการตรวจสภาพรถ ซ่อมแซม บำรุง และรักษารถ มักทำไปตามความจำเป็นเท่านั้น มิใช่การบำรุงรักษาเชิงป้องกันตามรอบที่เข้มงวด ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากความบกพร่องของยานพาหนะ และการขาดความสามารถในการรับมือต่อความเสียหาย เมื่อมีอุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้น พบว่าผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลบางกลุ่มยังคงมีขีดจำกัดด้านความรับผิดชอบทางการเงินอย่างชัดเจน แม้จะมีการทำประกันภัยภาคบังคับ แต่จำนวนเงินประกันมักไม่เพียงพอต่อการชดเชยความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สินขนาดใหญ่ การที่ผู้ประกอบการขนส่งกลุ่มนี้อ้างว่า “ตนเองมีประกันภัยแล้ว” จึงเป็นคำกล่าวอ้างที่ไม่ครอบคลุมความรับผิดชอบทางสังคมและกฎหมายอย่างแท้จริง ดังนั้น การเข้าถึงตลาดที่ง่ายจึงแฝงไว้ด้วยความเสี่ยงทางสังคม (Social Risk) ที่สูงมาก จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการกำหนดคุณสมบัติหรือเงื่อนไขสำหรับผู้ที่จะมาขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง เพื่อคัดกรองผู้ที่มีความสามารถ ความพร้อม และความรับผิดชอบ ตั้งแต่เริ่มต้นของระบบการขนส่งไม่ประจำทาง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. Am ๒. คณิตพงศ์ go ๓. ธนาเดช Sum ๔. สวัสดิ์ Amir ๕. เจนจิรา S
๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรพรรณ Or ๘. ผชล. JS ๙. ทพ.๑ Amir ๑๐. ทส. Amir
๑๑. ทพ. Amir ๑๒. ทสม. (เลขานุการ) Amir ๑๓. ขนากัทร (ผู้ช่วยเลขฯ) Amir ๑๔. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขฯ) PR
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) Amir ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) Amir

๒. การกำกับดูแลรถโดยสารไม่ประจำทาง เนื่องจากบริบททางสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้หน่วยงานที่รับผิดชอบไม่มีข้อมูลและขาดกลไกที่ชัดเจนในการจำแนกลักษณะการขนส่งตาม รูปแบบ และพฤติกรรมในการให้บริการที่แท้จริง แม้กรมการขนส่งทางบกจะกำหนดลักษณะการขนส่งไว้ ๔ ลักษณะ (ทัศนจร, บริการธุรกิจ, การเช่าเหมา, การรับจ้าง) เช่น

รูปแบบการให้บริการ	ลักษณะการขนส่งที่กำหนด	พฤติกรรมในการให้บริการ
รถรับ - ส่งเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ	ทัศนจร	มีลักษณะการเดินทางไปตามสถานที่ท่องเที่ยว โดยกำหนดเวลาและโปรแกรมการเดินทางไว้ชัดเจน
รถรับ - ส่งผู้โดยสาร ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ เช่น ลูกค้ายของโรงแรม ลูกค้าย้านอาหาร หรือลูกค้าสายการบิน	บริการธุรกิจ	มีลักษณะการเดินทางเพื่อไปส่งลูกค้าตามสนามบิน โรงแรม ร้านค้า จุดจอดตามที่ผู้ให้บริการธุรกิจกำหนดไว้
รถรับ - ส่งพนักงานโรงงาน	เช่าเหมา	มีลักษณะการเดินทางในเส้นทางเดิมซ้ำ ๆ เพื่อไปยังโรงงานภายในเวลาที่กำหนด
รถรับ - ส่งผู้โดยสาร แบบเหมาคันตามสัญญา หรือ ข้อตกลง โดยผู้ประกอบการขนส่งรับจ้างเหมา ทั้งคันตามความต้องการของผู้ว่าจ้าง	เช่าเหมา	มีลักษณะการเดินทางไปตามสถานที่ท่องเที่ยว การสัมมนา และสถานที่ทั่วไป เดินทางได้ทั้งระยะทางไกล และระยะทางใกล้ ทั้งภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัด
รถโดยสารสองแถว จำนวนที่นั่ง ๗ - ๙ ที่นั่ง (ไม่ประจำทาง / ไม่ประจำทาง)	การรับจ้าง	- มีลักษณะการเดินทางไม่จำกัดเส้นทาง ไม่มีป้ายหยุดรถแน่นอน ขึ้นอยู่กับความต้องการที่ตกลงกัน - รับ - ส่ง ภายในเขตตัวเมืองหรือเทศบาล - การเก็บค่าโดยสารมีทั้งรูปแบบเหมาต่อคน และเหมาตามระยะทาง

แต่ในทางปฏิบัติของระบบการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางมีรูปแบบและพฤติกรรมการใช้งานที่แตกต่างกันอย่างมากระหว่างกัน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการทบทวนและปรับปรุงการจำแนกลักษณะการขนส่งของรถโดยสารไม่ประจำทางตามรูปแบบและพฤติกรรมของการให้บริการที่แท้จริงในบริบทปัจจุบัน เพื่อให้มีข้อมูลเพียงพอสำหรับการกำกับดูแลจากภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความเสี่ยงของแต่ละกลุ่มผู้ให้บริการ

๓. การจัดการด้านโครงสร้างต้นทุน สำหรับการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทางในประเทศไทย ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนด “ราคาค่าจ้างเหมาขนส่งขั้นต่ำ” ที่เป็นมาตรฐานบังคับใช้ รถโดยสารไม่ประจำทางส่วนใหญ่ ดำเนินงานด้วยระบบการจ้างเหมา หรือ การตกลงราคา ซึ่งปล่อยให้ไปตามกลไกตลาด และการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการขนส่ง แม้จะยังไม่มีข้อกำหนดราคาขั้นต่ำอย่างเป็นทางการ แต่ประเด็นนี้ถูกหยิบยกขึ้นมาพิจารณาและเรียกร้องจากผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งมีอาชีพ และหน่วยงานด้านความปลอดภัย เพื่อแก้ไขปัญหาสำคัญในปัจจุบัน คือ ภาวะตดราคาเพื่อความอยู่รอด

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. อน ๒. คณิตพงศ์ ๔๒ ๓. ธนาเดช ๕๐๐๐ ๔. สวัสดิ์ ๕๐๐๐ ๕. เจริญ ๕๐
๖. ปณิสรา ๖๐๐๐ ๗. อรรถพร ๕๐ ๘. ผชส. ๕๐ ๙. ทพ.๑ ๕๐ ๑๐. ทส. ๕๐
๑๑. ทพ. ๕๐ ๑๒. ทม. (เลขานุการ) ๕๐ ๑๓. ขนภัทร (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๕๐ ๑๔. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๕๐
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๕๐ ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๕๐

เนื่องจากการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางนั้นง่ายมาก ทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาที่สูงมาก ผู้ประกอบการจำนวนมาก โดยเฉพาะรายย่อย (บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่มีรถ ๑ คัน) มักจะเสนอราคา ที่ต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริงเพื่อแย่งลูกค้า อันจะนำไปสู่การลดทอนคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนการละเลยต้นทุนด้านความปลอดภัย เมื่อต้องตัดราคา ผู้ประกอบการจะลดรายจ่ายในส่วนที่มองไม่เห็น ยกตัวอย่างเช่น

๑) การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) โดยยึดระยะเวลาการตรวจสภาพ และซ่อมบำรุงรักษาที่จำเป็นออกไป

๒) การจัดการความปลอดภัยในการขนส่ง (TSM) ไม่จัดให้มีบุคลากรหรือระบบจัดการความปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล

๓) ค่าแรงพนักงานขับรถ โดยการจ้างพนักงานขับรถในอัตราค่าจ้างที่ต่ำมาก และ/หรือบีบบังคับให้ขับรถเกินชั่วโมงที่กฎหมายกำหนดเพื่อชดเชยค่าจ้าง ดังนั้น การกำหนดราคาค่าบริการจ้างเหมาขั้นต่ำ ที่สะท้อนต้นทุนที่ครอบคลุมมาตรฐานความปลอดภัย จึงเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายที่มุ่งหวังให้ผู้ประกอบการขนส่ง ไม่สามารถแข่งขันกันด้วยการลดมาตรฐานความปลอดภัยลงได้อีก และเป็นการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่ง ที่มีคุณภาพอยู่รอดได้ การปล่อยให้ผู้ประกอบการขนส่งตัดราคาแข่งขันกันอย่างอิสระจะส่งผลให้คุณภาพบริการ ตกต่ำลงจน “พังทั้งระบบ” การปฏิรูปนี้จึงเป็นการยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะให้เป็น “มืออาชีพ” อย่างแท้จริง โดยใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเป็นเครื่องยืนยันว่าการบริหารจัดการรถขนส่งสาธารณะ โดยบุคคลเพียงคนเดียวนั้นไม่สามารถตอบโจทย์ด้านความปลอดภัยและความรับผิดชอบต่อสาธารณะได้อีกต่อไป

ข้อมูลดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัย ที่เข้มข้นขึ้นและการควบคุม กำกับ ดูแล ให้มีความสอดคล้องกับบริบทโครงสร้างระบบรถโดยสารไม่ประจำทาง ในปัจจุบัน และจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดทำเครื่องมือหรือแนวทางการพัฒนา เพื่อยกระดับการให้บริการ ที่มีคุณภาพและเพิ่มความปลอดภัยให้มากขึ้น รวมถึงการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ในระบบการจัดการรถโดยสาร ไม่ประจำทางจึงเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง ไม่เพียงแต่จะสามารถช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเท่านั้น แต่ยังสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการ นักเรียนนักศึกษา และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทั้งในด้านความปลอดภัยในการเดินทาง การพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยที่ครอบคลุม รวมถึงการนำเครื่องมือ หรือเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ในการควบคุมติดตามการจัดการเดินรถและผู้ขับรถ การวิเคราะห์คุณภาพการให้บริการ จะสามารถช่วยลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นได้ และช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสาร ไม่ประจำทางได้อย่างเป็นระบบ นำไปสู่การประยุกต์ใช้เพื่อเป็นมาตรฐานความปลอดภัยของการขนส่งไม่ประจำทาง ด้วยรถโดยสารได้อย่างเป็นรูปธรรม

ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกในฐานะหน่วยงานหลักของประเทศที่มีภารกิจในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบ การขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย มีความจำเป็นที่จะต้องเร่งศึกษาและพัฒนาระบบการขนส่งไม่ประจำทาง โดยได้จัดทำ “โครงการศึกษาการควบคุม กำกับ และพัฒนาการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. On ๒. คณิตพงศ์ yo ๓. ธนาเดช Bum ๔. สาวตรี สมิ ๕. เจนจิรา จิ
๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรพรรณ Or ๘. ผชส. ย ๙. ทพ.๑ สมิ ๑๐. ทส. ย
๑๑. ทพ. อิน ๑๒. หสม. (เลขานุการ) อิน ๑๓. ชนาภัทร (ผู้ช่วยเลขานุการ) อิน ๑๔. บริษฎา (ผู้ช่วยเลขานุการ) ปช
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ) อิน ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขานุการ) อิน

เพื่อยกระดับความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อศึกษาวิเคราะห์ผล กระทบ ด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทาง ศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาข้อจำกัด ของระบบการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ทั้งคุณสมบัติหรือขนาดกิจการของผู้ประกอบการขนส่ง รูปแบบ หรือพฤติกรรมในการให้บริการ รวมถึงต้นทุนการประกอบกิจการ และการกำหนดอายุการใช้งานรถโดยสาร ไม่ประจำทางได้อย่างเป็นธรรม ปลอดภัย และมีความคุ้มทุนกับผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง อีกทั้งสามารถใช้ได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทในปัจจุบัน โดยโครงการมีเป้าหมายสำคัญในการมุ่งสร้างรูปแบบ การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารที่มีความปลอดภัย ครบคลุม และตอบสนองต่อความต้องการได้ ในทุกบริบทของประเทศไทย โครงการดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้ ๕๐% ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ และไม่เกิน ๑๒ รายต่อประชากรแสนราย หรือ ๘,๔๗๘ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ และสอดคล้องต่อพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และยังเป็นส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน เพื่อนำผลที่ได้ไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง เพื่อ ยกระดับคุณภาพการให้บริการและการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืนต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทาง การศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาและข้อจำกัดของระบบการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ทั้งคุณสมบัติ และขนาดกิจการของผู้ประกอบการขนส่ง รูปแบบหรือพฤติกรรมในการให้บริการ และต้นทุนการประกอบกิจการ

๒.๒ เพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงการกำกับดูแลการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางให้มีคุณภาพ ปลอดภัยและยั่งยืน ทั้งการกำกับดูแลด้านมาตรฐานตัวรถ พนักงานขับรถ และผู้ประกอบการขนส่ง กำหนดเงื่อนไขและคุณสมบัติขั้นต่ำที่เหมาะสมกับผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง รวมถึงหลักเกณฑ์หรือวิธีการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาต ไม่ประจำทาง พร้อมทั้งกำหนดลักษณะการขนส่งที่เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ที่สอดคล้องกับรูปแบบหรือพฤติกรรมในการให้บริการ และการพิจารณามาตรฐานรถที่ผู้ประกอบการขนส่งจะนำมาใช้ ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้เหมาะสมกับการให้บริการ

๒.๓ เพื่อเสนอแนะแนวทางการกำกับดูแลด้านโครงสร้างอัตราค่าจ้างที่เหมาะสม โดยพิจารณาถึง โครงสร้างต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางในปัจจุบันตามลักษณะ การขนส่งและมาตรฐานรถ ที่ใช้ในการขนส่ง

๒.๔ เพื่อเสนอแผนการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงระบบการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางและการกำกับ ดูแลในระยะกลางและระยะยาว (Implementation Plan) อันจะส่งเสริมให้เกิดระบบการให้บริการรถโดยสาร ไม่ประจำทางที่ดี ยกระดับด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการ ตอบสนองต่อความต้องการ ของผู้ใช้บริการ รวมถึงแนวทางการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่ง ที่สืบเนื่องจากการปรับปรุงการกำกับดูแลในระยะกลางและระยะยาว

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. อน ๒. คณิตพงศ์ ๕๐ ๓. ธนาเดช ธน ๔. สวัสดิ์ สน ๕. เจนจิรา เจ
๖. ปณิสรา ปณ ๗. อรพรรณ อร ๘. ผชส. ผ ๙. ทพ.๑ ท ๑๐. ทศ. ท
๑๑. ทพ. ท ๑๒. ทธ. (เลขานุการ) ท ๑๓. ขนากักร (ผู้ช่วยเลขฯ) ท ๑๔. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขฯ) ท
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) ก ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) ก

๒.๕ เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารไม่ประจำทาง อันก่อให้เกิดการปรับปรุง
การกำกับดูแลให้มีคุณภาพและมีความปลอดภัยอย่างเป็นรูปธรรม

๒.๖ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนา ช่วยเหลือ และสนับสนุนให้ระบบการขนส่งไม่ประจำทาง
เกิดคุณภาพและมีความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ

๓. ขอบเขตการศึกษา

๓.๑ กำหนดนิยาม

การขนส่ง หมายถึง การขนคนโดยทางบกด้วยรถ

การขนส่งไม่ประจำทาง หมายถึง การขนส่งผู้โดยสารเพื่อสั้จ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

๓.๒ การดำเนินการศึกษา

ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษาตามขอบเขตที่กำหนดดังต่อไปนี้

ส่วนที่ ๑: การรวบรวมข้อมูล ทบทวนวรรณกรรม และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดขอบเขตปัญหา

๑. ศึกษาและทบทวนกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ หลักเกณฑ์ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง
ไม่ประจำทางของประเทศไทย อันจะรวมถึงกฎหมาย ได้แก่ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายอื่น ๆ
และข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วยประเด็น ดังนี้

๑.๑ การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การควบคุม กำกับ ดูแลการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง

๑.๒ การต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง อันรวมถึง มาตรฐาน หลักเกณฑ์ กลไก
แนวทาง และเครื่องมือหรือเทคโนโลยีที่ใช้ในการดำเนินการ

๑.๓ ลักษณะการขนส่งที่เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง

๑.๔ การควบคุม กำกับ ดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถและความปลอดภัยของ
ผู้ให้บริการ

๑.๕ การคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการ คุณภาพการให้บริการของผู้ให้บริการ รวมถึงกลไก
ในการร้องเรียนของผู้ใช้บริการซึ่งได้รับการบริการที่ไม่ได้คุณภาพ

๒. ศึกษาผลการศึกษาแผนพัฒนาหรือแผนปฏิบัติการของประเทศไทย อย่างน้อยประกอบด้วย
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อน
และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก และผลการศึกษาจากสถาบันต่าง ๆ
อย่างน้อยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการควบคุม กำกับ ดูแลการประกอบการขนส่ง และการต่ออายุใบอนุญาต
ประกอบการขนส่ง อันรวมถึง มาตรฐาน หลักเกณฑ์ กลไก แนวทาง และเครื่องมือหรือเทคโนโลยีที่ควรจะมี
ในการปฏิบัติงาน

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. Om ๒. คณิตพงศ์ 4 ๓. ธนาเดช Bum ๔. สวัสดิ์ สมิ ๕. เจนจิรา จ
๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรพรรณ Or ๘. พชส. 3 ๙. ทป.๑ ทป.๑ ๑๐. ทคส. 3
๑๑. ทพส. ทพส. ๑๒. ทสม. (เลขานุการ) ทสม. ๑๓. ขนบัทธ (ผู้ช่วยเลขานุการ) ขนบัทธ ๑๔. บริษฎา (ผู้ช่วยเลขานุการ) บริษฎา
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ) กษาปณ์ ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขานุการ) กิตติคุณ

๓. รวบรวมข้อมูลการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางของประเทศไทย อย่างน้อยประกอบด้วย

ข้อมูล	แหล่งที่มา
๑) ข้อมูลผู้ประกอบการขนส่ง ข้อมูลมาตรฐานรถที่ใช้ในการขนส่ง ข้อมูลลักษณะการขนส่ง	ระบบฐานข้อมูลกลาง (Master Data Management : MDM)
๒) ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ (รถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทาง) ย้อนหลังอย่างน้อย ๕ ปี	ระบบรายงานอุบัติเหตุรถสาธารณะ (Bus and Truck Accident Information Management System : B-TAIMS)
๓) ข้อมูลข้อร้องเรียน ย้อนหลังอย่างน้อย ๕ ปี	ระบบศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารและรับเรื่องร้องเรียน (๑๕๘๔)
๔) ข้อมูลการเดินทางของรถโดยสารไม่ประจำทางย้อนหลัง ๑ ปี โดยเป็นรถที่วิ่งให้บริการจริงในทุกภูมิภาค ทุกมาตรฐานรถ ทุกลักษณะการขนส่ง เก็บจากกลุ่มตัวอย่างจำนวนอย่างน้อย ๒๐,๐๐๐ คัน	ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการขนส่งทางบก

๔. ศึกษากรณีศึกษาของต่างประเทศ ที่มีการจัดการเดินรถโดยสารไม่ประจำทางที่ดี (Best practices) และมีบริบทด้านการขนส่งใกล้เคียงกับประเทศไทย อย่างน้อย ๕ ประเทศ โดยประกอบด้วยประเทศที่ตั้งอยู่ในทวีปยุโรป ทวีปอเมริกาเหนือ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และภูมิภาคเอเชียตะวันออก ซึ่งประกอบด้วยประเด็น ดังนี้

๔.๑ ลักษณะการขนส่ง หรือรูปแบบหรือและพฤติกรรมในการให้บริการในบริบทปัจจุบัน

๔.๒ การควบคุม กำกับ ดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ

๔.๓ การควบคุม กำกับ ดูแลการประกอบการขนส่ง และการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง อันรวมถึงมาตรฐาน หลักเกณฑ์ กลไก แนวทาง และเครื่องมือหรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

๔.๔ ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารไม่ประจำทางกับผู้ใช้บริการ

๔.๕ การคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการ คุณภาพการให้บริการของผู้ให้บริการ รวมถึงกลไกในการร้องเรียนของผู้ใช้บริการซึ่งได้รับการบริการที่ไม่ได้คุณภาพ

๔.๖ โครงสร้างตลาดด้านต้นทุนในการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง เพื่อระบุปัจจัยของปัญหา ความปลอดภัยในรถโดยสารไม่ประจำทางกับประเด็นทางด้านต้นทุนที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการ การบำรุงรักษารถ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยคำนึงถึงตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ในด้านที่เกี่ยวข้องกับปัญหา ความปลอดภัยของรถโดยสารไม่ประจำทางด้านต่าง ๆ เช่น

๔.๖.๑ ด้านโครงสร้างตลาดและการแข่งขัน เช่น การแข่งขันทางธุรกิจ หรือรูปแบบการจ้างงานของคนขับ ซึ่งอาจส่งผลให้ไม่คำนึงถึงคุณภาพ เป็นต้น

๔.๖.๒ ด้านนโยบายของภาครัฐ เช่น การกำหนดมาตรการควบคุมและบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. Am ๒. คณิตพงศ์ kg ๓. ธนาเดช Bum ๔. สวรรค์ Amir ๕. เจนจิรา S
๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรพรรณ Or ๘. ผษส. 3 ๙. หขป.๑ Amir ๑๐. ทศ. Amir
๑๑. ทส. Amir ๑๒. หสม (เลขานุการ) Amir ๑๓. ขนภัทร (ผู้ช่วยเลขฯ) Amir ๑๔. บริษญา (ผู้ช่วยเลขฯ) PR
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) Amir ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) Amir

๔.๖.๓ ด้านพฤติกรรมผู้บริโภค เช่น พฤติกรรมการเลือกใช้บริการ อุปสงค์และอุปทานของรถโดยสารไม่ประจําทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลที่มีอุปสงค์สูง จนอาจเกิดการใช้รถเกินกำลังหรือบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวน เป็นต้น

ส่วนที่ ๒ : การสำรวจและรวบรวมข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๑. การลงพื้นที่สำรวจ และรวบรวมข้อมูลด้านการใช้บริการรถโดยสารไม่ประจําทาง

๑.๑ ออกแบบข้อคำถาม และจัดทำแบบสำรวจข้อมูลผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่ประจําทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดอื่น ๆ ในส่วนภูมิภาค ดังนี้ ในประเด็นพฤติกรรมการเลือกใช้บริการ คุณภาพของการให้บริการ มาตรฐานความปลอดภัย และความพึงพอใจการให้บริการ โดยใช้วิธีการจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบเอกสารหรืออิเล็กทรอนิกส์

๑.๒ ดำเนินการสำรวจข้อมูลผู้ใช้บริการตามข้อ ๑.๑ รวมไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ ชุด รายละเอียด ดังนี้

๑.๒.๑ ผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่ประจําทาง ทุกลักษณะการขนส่ง ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ชุด

๑.๒.๒ ผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่ประจําทาง ทุกลักษณะการขนส่ง ในจังหวัดภาคเหนือ จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐๐ ชุด

๑.๒.๓ ผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่ประจําทาง ทุกลักษณะการขนส่ง ในจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐๐ ชุด

๑.๒.๔ ผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่ประจําทาง ทุกลักษณะการขนส่ง ในจังหวัดภาคกลาง จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ชุด

๑.๒.๕ ผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่ประจําทาง ทุกลักษณะการขนส่ง ในจังหวัดภาคตะวันออก จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ชุด

๑.๒.๖ ผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่ประจําทาง ทุกลักษณะการขนส่ง ในจังหวัดภาคตะวันตก จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐๐ ชุด

๑.๒.๗ ผู้ใช้บริการรถโดยสารไม่ประจําทาง ทุกลักษณะการขนส่ง ในจังหวัดภาคใต้ จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ชุด

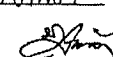
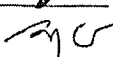
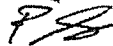
๒. รวบรวมความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก ณ สถานที่ตั้ง หรือผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ดังนี้

๒.๑ หน่วยงานระดับนโยบายคมนาคม เช่น กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อยในประเด็นการควบคุม กำกับ ดูแลคุณภาพของการให้บริการ มาตรฐานความปลอดภัย และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้อง

๒.๒ หน่วยงานภาครัฐ อย่างน้อยประกอบไปด้วย

๒.๒.๑ กระทรวงศึกษาธิการ สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อยในประเด็นการสนับสนุนการใช้รถโดยสารไม่ประจําทาง คุณภาพของการให้บริการ มาตรฐานความปลอดภัย งบประมาณการจัดซื้อจัดจ้าง และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. 	๒. คณิตพงศ์ 	๓. ธนาเดช 	๔. สวัสดิ์ 	๕. เจนจิรา 
๖. ปณิสรา 	๗. อรพรรณ 	๘. ผชล. 	๙. ทพ.๑ 	๑๐. ทศ. 
๑๑. ทพ. 	๑๒. หสม. (เลขานุการ) 	๑๓. ขนัทธ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ) 	๑๔. ปริญา (ผู้ช่วยเลขานุการ) 	
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ) 	๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขานุการ) 			

๒.๒.๒ กระทรวงมหาดไทย เช่น กรมการปกครอง หรือกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น
สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อยในประเด็นการสนับสนุนการใช้รถโดยสารไม่ประจำทาง คุณภาพของการให้บริการ
มาตรฐานความปลอดภัย งบประมาณการจัดซื้อจัดจ้าง และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๓ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เช่น กรมการท่องเที่ยว และการท่องเที่ยว
แห่งประเทศไทย สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อยในประเด็นมาตรฐานการให้บริการและภาพลักษณ์การท่องเที่ยว
มาตรฐานความปลอดภัย และการสนับสนุนผู้ประกอบการและเศรษฐกิจ และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๔ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อย
ในประเด็นคุณภาพของการให้บริการ มาตรฐานความปลอดภัย สิทธิประโยชน์และการคุ้มครองผู้บริโภค
การบังคับใช้กฎหมาย และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๕ กระทรวงแรงงาน เช่น กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
กรมจัดหางาน สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อยในประเด็น การคุ้มครองสิทธิแรงงาน ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน
การฝึกอบรมและพัฒนาแรงงาน การสนับสนุนช่วยเหลือแรงงาน การตรวจสอบและบังคับใช้กฎหมาย และ
ข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้อง

๒.๓ หน่วยงานภาคเอกชน เช่น ผู้ประกอบการธุรกิจร้านค้า โรงแรม สถานที่ท่องเที่ยวหรือ
สถานบันเทิง สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อยในประเด็นความเชื่อมั่นและมาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ
การให้บริการและภาพลักษณ์ และข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ

๒.๔ หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

๒.๔.๑ สมาคมผู้ประกอบการรถขนส่งทั่วไทย (สพท.) และสมาคมผู้ประกอบการรถโดยสารไทย (สปส.)
สมาคมรถตู้วิโอพีประเทศไทย สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อยในประเด็นสภาพปัญหาในปัจจุบัน ข้อจำกัดทาง
กฎหมายและนโยบาย วิกฤตต้นทุนและการอยู่รอด การสนับสนุนช่วยเหลือและการบริหารจัดการผู้ประกอบการ
ขนส่งไม่ประจำทางที่เป็นสมาชิกของสมาคม และข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ

๒.๔.๒ สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (TCT) รวมทั้งสมาคมเฉพาะทาง
เช่น สมาคมไทยบริการท่องเที่ยว (TTAA) สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวภายในประเทศ (สทน.) และสมาคมมัคคุเทศก์อาชีพ
แห่งประเทศไทย สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อยในประเด็นมาตรฐานความปลอดภัยและความเชื่อมั่น คุณภาพการให้บริการ
ภาพลักษณ์และการตลาด ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ

๒.๔.๓ สภาองค์กรของผู้บริโภค สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อยในประเด็นคุณภาพของ
การให้บริการ มาตรฐานความปลอดภัย การคุ้มครองผู้บริโภค นโยบายการสนับสนุน และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้อง

๒.๕ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง สัมภาษณ์เชิงลึกอย่างน้อยในประเด็นรูปแบบและพฤติกรรม
การให้บริการ วิกฤตต้นทุนและการอยู่รอด (รายได้จากค่าจ้างเหมา ค่าเชื้อเพลิง การบำรุงรักษา ค่าใช้จ่ายในการ
ติดตั้งเทคโนโลยีความปลอดภัย เป็นต้น) ศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่ง การแข่งขันทางธุรกิจ ข้อจำกัดและ
สภาพปัญหาในปัจจุบัน และข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ โดยแบ่งกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่จะ
สัมภาษณ์ จำนวน ๑๐๐ ราย แบ่งได้ดังนี้

๒.๕.๑ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐ ราย
แบ่งเป็นนิติบุคคล ๑๐ ราย และบุคคลธรรมดา ๑๐ ราย

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. Am ๒. คณิตพงศ์ yo ๓. ธนาเดช Bum ๔. สวัสดิ์ Am ๕. เจริญ Se
๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรพรรณ Or ๘. ผยส. Se ๙. ทพ.๑ Am ๑๐. ทศ. Am
๑๑. ทพ. Am ๑๒. ทพ. (เลขานุการ) Am ๑๓. ขนภัทร (ผู้ช่วยเลขฯ) Am ๑๔. บริชญา (ผู้ช่วยเลขฯ) Am
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) Am ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) Am

๒.๕.๒ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ในจังหวัดภาคเหนือ จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ ราย
แบ่งเป็นนิติบุคคล ๕ ราย และบุคคลธรรมดา ๕ ราย

๒.๕.๓ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ในจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนไม่น้อยกว่า
๑๐ ราย แบ่งเป็นนิติบุคคล ๕ ราย และบุคคลธรรมดา ๕ ราย

๒.๕.๔ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ในจังหวัดภาคกลาง จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ ราย
แบ่งเป็นนิติบุคคล ๕ ราย และบุคคลธรรมดา ๕ ราย

๒.๕.๕ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ในจังหวัดภาคตะวันออก จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐ ราย
แบ่งเป็นนิติบุคคล ๑๐ ราย และบุคคลธรรมดา ๑๐ ราย

๒.๕.๖ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ในจังหวัดภาคตะวันตก จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ ราย
แบ่งเป็นนิติบุคคล ๕ ราย และบุคคลธรรมดา ๕ ราย

๒.๕.๗ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ในจังหวัดภาคใต้ จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐ ราย แบ่งเป็น
นิติบุคคล ๑๐ ราย และบุคคลธรรมดา ๑๐ ราย

ส่วนที่ ๓ : การวิเคราะห์และประเมินผลข้อมูลการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทาง

๑. วิเคราะห์ และประเมินผลข้อมูลการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางจากส่วนที่ ๑ และส่วนที่ ๒ ดังนี้

๑.๑ วิเคราะห์ผลกระทบด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการ วิเคราะห์สาเหตุหรือปัจจัย
เชิงลึกและความสัมพันธ์ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
ในแต่ละครั้ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อต้นทุนความสูญเสียทางสังคมในส่วนของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ประเมินจาก
การเสียชีวิต การบาดเจ็บของบุคคล และความเสียหายต่อทรัพย์สิน โดยสามารถจำแนกต้นทุนความสูญเสีย
ดังกล่าวออกเป็น ต้นทุนโดยตรง (Direct Costs) ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าเสียหายของ
ยานพาหนะและทรัพย์สิน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ ต้นทุนทางอ้อมหรือ
ต้นทุนแฝง (Indirect Costs) ได้แก่ การสูญเสียผลิตภาพแรงงาน การสูญเสียรายได้ของครัวเรือน ผลกระทบต่อ
เศรษฐกิจและสังคมในระยะยาว ตลอดจนผลกระทบทางจิตใจของผู้ประสบเหตุและครอบครัว เพื่อให้เห็นภาพ
ความรุนแรงของปัญหาและผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมที่ชัดเจนยิ่งขึ้น อันนำไปสู่การจัดทำแนวทาง
ในการกำกับดูแลและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทาง

๑.๒ วิเคราะห์สภาพปัญหาและข้อจำกัดของการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางในปัจจุบัน
และระบุสถานการณ์ปัญหา (Root Cause Analysis) ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล คุณภาพการให้บริการและ
มาตรฐานความปลอดภัยของการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง โดยพิจารณาจากกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง
รูปแบบหรือพฤติกรรมในการให้บริการปัจจุบัน คุณสมบัติและขนาดกิจการของผู้ประกอบการขนส่ง ศักยภาพของ
ผู้ประกอบการขนส่ง และต้นทุนการประกอบกิจการ รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัยของการขนส่งด้วยรถโดยสาร
ไม่ประจำทาง

๑.๓ วิเคราะห์เปรียบเทียบผลการทบทวนผลตามแผนปฏิบัติการของประเทศไทย ผลการศึกษา
กรณีประเทศไทยและกรณีศึกษาของต่างประเทศ ซึ่งประกอบไปด้วยอย่างน้อยประเด็นการควบคุม กำกับ ดูแล
การประกอบการขนส่ง และการต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง อันรวมถึงมาตรฐาน หลักเกณฑ์ กลไก
แนวทาง และเครื่องมือหรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. ๒. คณิตพงศ์ ๓. ธนาเดช ๔. สวัสดิ์ ๕. เจนจิรา
๖. ปณิสรา ๗. อรพรรณ ๘. ผชส. ๙. หป.๑ ๑๐. ทศ.
๑๑. ทพ. ๑๒. ทม. (เลขานุการ) ๑๓. ชนภัทร (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๔. บริชญา (ผู้ช่วยเลขานุการ)
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ) ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขานุการ)

๒. จัดทำแนวทางการกำกับดูแลการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางให้มีคุณภาพ ปลอดภัยและยั่งยืน ทั้งการกำกับ ดูแลกระบวนการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง มาตรฐานตัวรถ พนักงานขับรถ และผู้ประกอบการขนส่ง กำหนดเงื่อนไขและคุณสมบัติขั้นต่ำที่เหมาะสมกับผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ไม่ประจำทาง รวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์หรือวิธีการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตกับผู้ที่ได้รับใบ อนุญาต ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และหลักเกณฑ์หรือวิธีการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง พร้อมทั้งปรับปรุงลักษณะการขนส่งที่เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้สอดคล้องกับ รูปแบบหรือพฤติกรรมในการให้บริการ และจัดทำหลักเกณฑ์การพิจารณามาตรฐานรถที่ผู้ประกอบการขนส่ง จะนำมาใช้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้เหมาะสมกับการให้บริการ ตลอดจนแนวทางการกำ กับดูแล ด้านโครงสร้างอัตราค่าจ้างเหมาที่เหมาะสม โดยพิจารณาถึงโครงสร้างต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ประจำทางในปัจจุบันตามลักษณะการขนส่งที่เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และมาตรฐานรถที่ผู้ประกอบการขนส่งจะนำมาใช้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้เหมาะสมกับการให้บริการ พร้อมข้อเสนอแนะและแนวทางส่งเสริม เพื่อยกระดับผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้มีมาตรฐานใกล้เคียงกัน สามารถแข่งขันได้อย่างเป็นธรรม

ส่วนที่ ๔ : การจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ

การจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ อย่างน้อย ๔ ครั้ง ครั้งละไม่ต่ำกว่า ๕๐ คน เพื่อรับฟังปัญหาและ ข้อเสนอแนะของผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนของสมาคมที่เกี่ยวข้อง โดยหารือในประเด็นเกี่ยวข้องกับผลการศึกษาในส่วนที่ ๓

ส่วนที่ ๕ : การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อเสนอแนะ

นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาข้างต้นมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะการพัฒนาและ ปรับปรุงระบบการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง การควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารไม่ประจำทางในประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการกำหนดนโยบายที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนสะท้อนถึงความต้องการของผู้ใช้บริการ ผู้บริการ ผู้ปฏิบัติงานและผู้บริหารหน่วยงานที่ควบคุม กำกับ ดูแลอย่างน้อยประกอบไปด้วยข้อเสนอแนะประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. กำหนดแนวทางการกำกับดูแล ทั้งด้านกระบวนการกำกับการประกอบการขนส่ง มาตรฐานตัวรถ พนักงานขับรถ และผู้ประกอบการขนส่ง พร้อมกำหนดเงื่อนไขและคุณสมบัติขั้นต่ำที่เหมาะสมสำหรับพิจารณา ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง

๒. จัดทำหลักเกณฑ์หรือวิธีการพิจารณาต่ออายุใบอนุญาตกับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ไม่ประจำทาง และหลักเกณฑ์หรือวิธีการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง

๓. กำหนดลักษณะการขนส่งที่เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่สอดคล้องกับรูปแบบ หรือพฤติกรรมในการให้บริการ และจัดทำหลักเกณฑ์การพิจารณามาตรฐานรถที่ผู้ประกอบการขนส่งจะนำมาใช้ ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้เหมาะสมกับการให้บริการ

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. On ๒. คณิตพงศ์ 4 ๓. ธนาเดช Dem ๔. สวัสดิ์ สวัสดิ์ ๕. เจนจิรา จิ
๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรพรรณ Or ๘. ผชล. ผ ๙. หป.๑ หป.๑ ๑๐. ทศ. ทศ
๑๑. ทพ. ทพ ๑๒. หสม. (เลขานุการ) ๑๓. ชนาภัทร (ผู้ช่วยเลขฯ) Ch ๑๔. บริษญา (ผู้ช่วยเลขฯ) Pr
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) กษ ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) กค

๔. เสนอแนะแนวทางกำหนดโครงสร้างอัตราค่าจ้างเหมาของรถโดยสารไม่ประจำทางที่เหมาะสม และอัตราค่าจ้างเหมาของรถโดยสารไม่ประจำทางที่เหมาะสมกับลักษณะการขนส่งที่เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และมาตรฐานรถที่ผู้ประกอบการขนส่งจะนำมาใช้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ให้เหมาะสมกับการให้บริการ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และผู้ใช้บริการ

๕. กำหนดแผนการปรับปรุงระบบการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางและการกำกับดูแลในระยะกลาง และระยะยาว (Implementation Plan)

๖. จัดทำแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๗. จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุง และพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวม ข้อมูลสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแล และกำหนดนโยบายที่เหมาะสมกับบริบทในปัจจุบัน

ส่วนที่ ๖ : การเผยแพร่ผลการศึกษา

๑. จัดทำวีดิทัศน์เพื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่โครงการ ๓ ชิ้น ขนาดความยาว ๒ นาที ๔ นาที และ ๗ นาที และ จัดทำผลการศึกษาโดยย่อ (ความละเอียดระดับ Full HD)

๒. อินโฟกราฟฟิกส์ในรูปแบบไฟล์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อสรุปผลการศึกษาโดยย่อ ขนาด A๓ และ A๔

๔. ระยะเวลา ดำเนินการ

ระยะเวลาการดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จภายใน ๒๔๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา

๕. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๕.๑ กรมการขนส่งทางบกทราบถึงข้อมูลทั้งระบบของการให้บริการขนส่งไม่ประจำทางในปัจจุบัน เพื่อสะท้อน สถานการณ์ปัญหา และช่องว่าง อันจะนำไปสู่การพัฒนาด้านความปลอดภัยและคุณภาพของการให้บริการขนส่ง ไม่ประจำทาง ผ่านการศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาข้อจำกัดของระบบการประกอบการขนส่ง ไม่ประจำทาง ทั้งคุณสมบัติหรือขนาดกิจการของผู้ประกอบการขนส่ง รูปแบบหรือพฤติกรรมในการให้บริการ การบริหารจัดการ และต้นทุนการให้บริการ

๕.๒ กรมการขนส่งทางบกสามารถจัดทำแนวทางการกำกับดูแล ทั้งด้านการประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง มาตรฐานตัวรถ พนักงานขับรถ และผู้ประกอบการขนส่ง มีเงื่อนไขและคุณสมบัติขั้นต่ำที่เหมาะสมสำหรับ พิจารณาผู้ที่ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง รวมถึงมีหลักเกณฑ์หรือวิธีการพิจารณา ต่ออายุใบอนุญาตกับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง กำหนดหลักเกณฑ์หรือวิธีการ ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง พร้อมทั้งปรับปรุงลักษณะการขนส่งที่เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาต ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่สอดคล้องกับรูปแบบหรือพฤติกรรมในการให้บริการ และจัดทำหลักเกณฑ์ การพิจารณามาตรฐานรถที่ผู้ประกอบการขนส่งจะนำมาใช้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางให้เหมาะสมกับการให้บริการ จนนำไปสู่การให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางได้อย่างมีคุณภาพ ปลอดภัยและยั่งยืน

๕.๓ กรมการขนส่งทางบกสามารถเสนอหลักเกณฑ์ในการได้มาซึ่งโครงสร้างอัตราค่าจ้างเหมาของ รถโดยสารไม่ประจำทางที่เหมาะสม และแนวทางการคำนวณอัตราค่าจ้างเหมาของรถโดยสารไม่ประจำทาง ที่เหมาะสมกับลักษณะการขนส่งและมาตรฐานรถที่ผู้ประกอบการขนส่งจะนำมาใช้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ให้สอดคล้องกับการให้บริการ

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. Am ๒. คณิตพงศ์ hp ๓. ธนาเดช Sam ๔. สวัสดิ์ Am ๕. เจริญ Am
๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรพรรณ Or ๘. ผชส. Am ๙. ทพ.๑ Am ๑๐. ทคส. Am
๑๑. ทพ. Am ๑๒. ทสม. (เลขานุการ) Am ๑๓. ขนบก. (ผู้ช่วยเลขานุการ) Am ๑๔. บริษัทฯ (ผู้ช่วยเลขานุการ) Am
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ) Am ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขานุการ) Am

๕.๔ กรมการขนส่งทางบกมีแผนการปรับปรุงระบบการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางและการกำกับดูแลในระยะกลางและระยะยาว (Implementation Plan) อันจะส่งเสริมให้เกิดระบบการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทางที่ดี ยกระดับด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมถึงแนวทางการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่ง ที่สืบเนื่องจากการปรับปรุงการกำกับดูแลในระยะกลางและระยะยาว

๕.๕ กรมการขนส่งทางบกสามารถบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม เพื่อยกระดับคุณภาพความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการให้บริการรถโดยสารไม่ประจำทาง

๕.๖ กรมการขนส่งทางบกมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนา ช่วยเหลือ และสนับสนุนให้ระบบการขนส่งไม่ประจำทางเกิดคุณภาพและมีความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ

๖. งบประมาณที่ใช้ในการดำเนินการโครงการ

งบประมาณกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน วงเงิน ๔,๘๙๔,๙๓๖ บาท (สี่ล้านแปดแสนเก้าหมื่นสี่พันเก้าร้อยสามสิบหกบาทถ้วน)

๗. คุณสมบัติของบุคลากรของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาที่ประสงค์จะรับจ้างทำการศึกษา ต้องเป็นสถาบันการศึกษาไทย บริษัทที่ปรึกษาไทย หรือมูลนิธิที่ทำการศึกษาวิจัย ซึ่งมีผลงานศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับโครงการด้านวางแผน ประเมินผลและบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ และมีบุคลากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์และวางแผนด้านการขนส่งสาธารณะ เป็นต้นในการดำเนินงานตามขอบเขตดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรหลักที่มีความรู้และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

๗.๑ ที่ปรึกษาต้องมีความสามารถตามกฎหมาย

๗.๒ ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย

๗.๓ ที่ปรึกษาต้องไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ

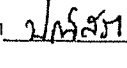
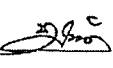
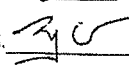
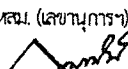
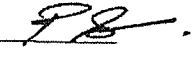
๗.๔ ที่ปรึกษาต้องไม่เป็นบุคคลซึ่งอยู่ระหว่างถูกระงับการยื่นข้อเสนอหรือทำสัญญากับหน่วยงานของรัฐตามมาตรา ๑๐๖ แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๗.๕ ที่ปรึกษาต้องไม่เป็นผู้มีรายชื่ออยู่ในทะเบียนผู้ทำงานของหน่วยงานของรัฐตามมาตรา ๑๐๙ และไม่เคยปรากฏว่าเป็นผู้เจตนาหลีกเลี่ยงการชำระภาษีอากรโดยแสดงหนังสือรับรองของตนเอง

๗.๖ ที่ปรึกษาต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่คณะกรรมการนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

๗.๗ ที่ปรึกษาต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อว่าได้แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่าย ไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำและแสดงวิธีการจัดทำรายรับรายจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส.  ๒. คณิตพงศ์  ๓. ธนาเดช  ๔. สวัสดิ์  ๕. เจริญ 
๖. ปณิสรา  ๗. อรพรรณ  ๘. ผสส.  ๙. ทพ.๑  ๑๐. ทสส. 
๑๑. ทพส.  ๑๒. ทสม. (เลขานุการฯ)  ๑๓. ขนบัทธ (ผู้ช่วยเลขฯ)  ๑๔. บริษฏา (ผู้ช่วยเลขฯ) 
๑๕. กษปณ (ผู้ช่วยเลขฯ)  ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) 

๗.๘ ที่ปรึกษาต้องเป็นสถาบันการศึกษาไทย บริษัทที่ปรึกษาไทย หรือมูลนิธิที่ดำเนินการด้านการวิจัย
๗.๙ ที่ปรึกษาต้องเป็นที่ปรึกษาที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับศูนย์ข้อมูลปรึกษา กระทรวงการคลัง สาขากฎหมายคมนาคมขนส่ง
๗.๑๐ ที่ปรึกษาต้องมีผลงานศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับโครงการด้านวางแผน ประเมินผลและบริหารจัดการ
ระบบขนส่งสาธารณะ

๗.๑๑ ที่ปรึกษาต้องมีบุคลากรหลักที่มีคุณสมบัติ ความรู้ความสามารถ เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่
มีความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์เกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์และวางแผนด้านการขนส่งสาธารณะ และ
ที่ปรึกษาต้องนำเสนอบุคลากรหลักในตำแหน่งต่างๆ ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อย ดังตารางที่ ๑
ตารางที่ ๑: ข้อกำหนดบุคลากรหลัก และบุคลากรผู้ช่วย

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์	จำนวน บุคลากร
๑	ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาเอก	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมเครื่องกล หรือสาขาวิศวกรรมขนส่ง (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	๑๕ ปี	๑
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผน การขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมขนส่ง (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	๑๐ ปี	๑
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหาร จัดการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาการจัดการโลจิสติกส์ (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	๑๐ ปี	๑
๔	ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย ในการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมขนส่ง (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	๑๐ ปี	๑
๕	ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี สารสนเทศ	ปริญญาโท	เทคโนโลยีสารสนเทศ (กลุ่มวิชาชีพเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสาร)	๑๐ ปี	๑
๖	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	นิติศาสตร์ (กลุ่มวิชาชีพกฎหมาย)	๑๐ ปี	๑

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. Om ๒. คณิตพงศ์ u ๓. ธนาเดช Sum ๔. สวัสดิ์ Wit ๕. เจริญ Je
๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรพรรณ Or ๘. ผชส. ผ ๙. หขป.๑ หข ๑๐. ทคส. ทค
๑๑. ทพส. ทพ ๑๒. ทสม. (เลขานุการ) ทสม ๑๓. ขนภัทร (ผู้ช่วยเลขฯ) ขน ๑๔. ปริษา (ผู้ช่วยเลขฯ) ปริ
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) กษ ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) กิต

โครงการศึกษาการควบคุม กำกับ และพัฒนาการประกอบการณ์ส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร
เพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์	จำนวนบุคลากร
๗	บุคลากรผู้ช่วยด้านการวางแผนการขนส่ง	ปริญญาตรี	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมขนส่ง (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	๑ ปี	๑
๘	บุคลากรผู้ช่วยด้านบริหารจัดการขนส่ง	ปริญญาตรี	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาการจัดการโลจิสติกส์ (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	๑ ปี	๑
๙	บุคลากรผู้ช่วยด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	ปริญญาตรี	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมขนส่ง (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	๑ ปี	๑
๑๐	บุคลากรผู้ช่วยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	ปริญญาตรี	เทคโนโลยีสารสนเทศ (กลุ่มวิชาชีพเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร)	๑ ปี	๑
๑๑	บุคลากรผู้ช่วยด้านกฎหมาย	ปริญญาตรี	นิติศาสตร์ (กลุ่มวิชาชีพกฎหมาย)	๑ ปี	๑

รวมทั้งต้องเสนอจำนวนบุคลากรสนับสนุนในตำแหน่งต่าง ๆ ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ขั้นต่ำอย่างน้อยรายละเอียด ดังตารางที่ ๒

ลำดับ	ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา	จำนวนบุคลากร
๑	เลขานุการโครงการ	ปริญญาตรี	๑
๒	พนักงานธุรการ		๑

๘. การบริหารโครงการศึกษา

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงในการตกลงว่าจ้างที่ปรึกษา

๙. การส่งมอบงาน

ที่ปรึกษาต้องเริ่มดำเนินการตามระยะเวลาที่ระบุในสัญญาจ้าง และต้องจัดส่งรายงานผลการศึกษาและเอกสารต่างๆ ให้กรมการขนส่งทางบกภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนี้

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. อน ๒. คณิตพงศ์ ly ๓. ธนาเดช Scm ๔. สวัสดิ์ สมิ ๕. เจนจิรา จิ
 ๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรรถพร อ ๘. ผชส. 8 ๙. ทพ.๑ ทพ.๑ ๑๐. ทคส. ทคส.
 ๑๑. ทพส. ทพส. ๑๒. ทสม. (เลขานุการ) ทสม. ๑๓. ขนาภกร (ผู้ช่วยเลขฯ) ขนาภกร ๑๔. ปริชญา (ผู้ช่วยเลขฯ) ปริชญา
 ๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) กษาปณ์ ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) กิตติคุณ

โครงการศึกษาค้นคว้าและพัฒนาการประกอบกรรณสงไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร
เพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพให้บริการ
สำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

งวดงาน	งานที่จะส่งมอบ	จำนวน	กำหนดส่งมอบ
(๑) งวดที่ ๑	รายงานเบื้องต้น (Inception Report) โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอน และแผนการดำเนินงาน ในการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดที่ชัดเจนตลอดระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด	จำนวน ๑๕ ชุด	พิจารณาภายใน ๔๕ วัน นับถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง
(๒) งวดที่ ๒	รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) เพื่อสรุปผลงานที่ได้ปฏิบัติไปแล้ว โดยมีรายละเอียดผลการศึกษิตตามขอบเขตงานในส่วนที่ ๑ - ๒ รวมทั้งความก้าวหน้าและสถานภาพของโครงการ และเสนอแผนงานที่จะดำเนินการต่อไป	จำนวน ๑๕ ชุด	ภายใน ๑๒๐ วัน นับ ถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง
(๓) งวดที่ ๓	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยมีรายละเอียดผลการศึกษิตตามขอบเขตงานในส่วนที่ ๓ - ๕ - แนวทางการกำกับ ดูแล การประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง - นำเสนอแนวทางการจัดทำวิดิทัศน์เพื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่โครงการ ๓ ชั้น ขนาดความยาว ๒ นาที ๔ นาที และ ๗ นาที และ จัดทำผลการศึกษิตโดยย่อ (ความละเอียดระดับ Full HD) - นำเสนอแนวทางการจัดทำอินโฟกราฟฟิกส์ในรูปแบบไฟล์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อสรุปผลการศึกษิตโดยย่อ ขนาด A๓ และ A๔	จำนวน ๑๕ ชุด	ภายใน ๑๘๐ วัน นับ ถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง
(๔) งวดที่ ๔	- รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) - รายงานฉบับผู้บริหาร (Executives Summary Report) - วิดิทัศน์เพื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่โครงการ ๓ ชั้น ขนาดความยาว ๒ นาที ๔ นาที และ ๗ นาที และ จัดทำผลการศึกษิตโดยย่อ - อินโฟกราฟฟิกส์ในรูปแบบไฟล์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อสรุปผลการศึกษิตโดยย่อ ขนาด A๓ และ A๔	จำนวน ๑๕ ชุด จำนวน ๑๕ ชุด	ภายใน ๒๔๐ วัน นับ ถัดจากวันลงนามสัญญาจ้าง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. ๒. คณิตพงศ์ ๓. ธนาเดช ๔. สวัสดิ์ ๕. เจนจิรา
๖. ปณิสรา ๗. อรพรรณ ๘. ผสส. ๙. ทพ.๑ ๑๐. ทคส.
๑๑. ทพส. ๑๒. หสม. (เลขานุการ) ๑๓. ขนากักร (ผู้ช่วยเลขขา) ๑๔. บริชญา (ผู้ช่วยเลขขา)
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขขา) ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขขา)

๑๐. การทำสัญญา

ที่ปรึกษาที่ได้รับการตกลงว่าจ้างจะต้องทำสัญญาจ้างกับกรมการขนส่งทางบกภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่
ได้รับแจ้งจากกรมการขนส่งทางบก

๑๑. การเบิกจ่ายเงิน

ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการแบ่งจ่ายเป็นงวด ๆ จำนวน ๔ งวด ดังนี้

งวดที่ ๑ ชำระเงินจำนวนร้อยละ ๑๐ ของวงเงินสัญญา ภายหลังจากที่ได้ทำการส่งมอบและผ่านการตรวจรับ
งานตามงวดที่ ๑ ของสัญญาเสร็จสมบูรณ์

งวดที่ ๒ ชำระเงินจำนวนร้อยละ ๓๐ ของวงเงินสัญญา ภายหลังจากที่ได้ทำการส่งมอบและผ่านการตรวจรับ
งานตามงวดที่ ๒ ของสัญญาเสร็จสมบูรณ์

งวดที่ ๓ ชำระเงินจำนวนร้อยละ ๓๐ ของวงเงินสัญญา ภายหลังจากที่ได้ทำการส่งมอบและผ่านการตรวจรับ
งานตามงวดที่ ๓ ของสัญญาเสร็จสมบูรณ์

งวดที่ ๔ ชำระเงินจำนวนร้อยละ ๓๐ ของวงเงินสัญญา ภายหลังจากที่ได้ทำการส่งมอบและผ่านการตรวจรับ
งานตามงวดที่ ๔ ของสัญญาเสร็จสมบูรณ์ รวมทั้งดำเนินการครบถ้วนตามที่ระบุในการส่งมอบงานตามขอบเขต
ของงานในข้อ ๓ เรียบร้อยแล้ว

๑๒. หลักประกันผลงาน

ในการจ่ายเงินค่าจ้างในแต่ละงวดตามข้อ ๑๑ กรมการขนส่งทางบกจะหักเงินค่าจ้างไว้ร้อยละ ๕
ของเงินที่ต้องจ่ายในงวดนั้นเพื่อมารวมไว้เป็นเงินประกันผลงาน หรือที่ปรึกษาอาจนำหนังสือค้ำประกันของธนาคาร
หรือหนังสือค้ำประกันอิเล็กทรอนิกส์ของธนาคารภายในประเทศซึ่งมีอายุการค้ำประกันตลอดอายุสัญญา
มามอบให้กรมการขนส่งทางบก ทั้งนี้ เพื่อเป็นหลักประกันแทนก็ได้

เมื่อที่ปรึกษาได้ปฏิบัติครบถ้วนตามสัญญาแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะคืนเงินประกันผลงาน และ/หรือ
หนังสือค้ำประกันของธนาคารดังกล่าวตามวรรคหนึ่งโดยไม่มีดอกเบี้ยให้แก่ที่ปรึกษาพร้อมกับการจ่ายเงิน
ค่าจ้างงวดสุดท้าย

๑๓. เงื่อนไขค่าปรับ

ที่ปรึกษาต้องดำเนินงานตามขอบเขตข้างต้นให้แล้วเสร็จตามเวลาที่กำหนด หากไม่แล้วเสร็จตามเวลา
ที่กำหนดในสัญญา โดยมีใช้ความผิดของผู้ว่าจ้าง และกรมการขนส่งทางบกยังมีได้บอกเลิกสัญญาหรือ
ขยายอายุสัญญา ที่ปรึกษาจะต้องเสียค่าปรับให้แก่ผู้ว่าจ้างเป็นรายวัน ในอัตราร้อยละ ๐.๑ ของวงเงินค่าจ้าง
นับถัดจากวันครบกำหนด จนถึงวันที่ที่ปรึกษาปฏิบัติตามสัญญาถูกต้อง ครบถ้วน และได้ตรวจรับงานแล้ว

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผบส. Am ๒. คณิตพงศ์ go ๓. ธนาเดช Scm ๔. สวัสดิ์ Am ๕. เจริญ Se
๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรรถพร Or ๘. ผส. Se ๙. ทชป.๑ Am ๑๐. ทส. Am
๑๑. ทส. Am ๑๒. ทส. (เลขานุการ) Am ๑๓. ขนาภัทร (ผู้ช่วยเลขฯ) Am ๑๔. ปริญา (ผู้ช่วยเลขฯ) Am
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) Am ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) Am

๑๔. ความรับผิดชอบในการจัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการสนับสนุนการดำเนินงาน

๑๔.๑ หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษามีหน้าที่ต้องจัดหาอุปกรณ์สำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน
ทั้งงานทางด้านภาคสนามและภายในสำนักงานเอง รวมทั้งต้องทำงานให้มีประสิทธิภาพและสำเร็จลุล่วง
ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

๑๔.๒ หน้าที่ความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก

เพื่อให้การดำเนินงานของที่ปรึกษาสำเร็จลุล่วงได้ตามวัตถุประสงค์ กรมการขนส่งทางบกจะอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็นและเหมาะสม ดังต่อไปนี้

- ประสานงานในการจัดหาข้อมูลต่าง ๆ รวมทั้งให้ข้อมูลที่ได้มีการศึกษาต่าง ๆ ที่ผ่านมา
ที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อโครงการ

- แต่งตั้งคณะทำงานหรือบุคคลในการประสานงานโครงการฯ ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ
แก่ที่ปรึกษาในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมอบหมายเจ้าหน้าที่ร่วมทำงานกับที่ปรึกษา

- ดำเนินการเบิกจ่ายค่าบริการแก่ที่ปรึกษา ตามงวดกำหนดชำระและตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญา

๑๕. ข้อสงวนสิทธิ์

๑๕.๑ ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกมีความจำเป็นไม่สามารถทำสัญญาจ้างตามที่ได้เจรจากล่าวว่าจ้าง
ที่ปรึกษาได้ หรือมีเหตุจำเป็นอื่นๆ ที่เป็นอุปสรรคทำให้ไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ ให้ถือเป็นอันยกเลิกไป
ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือกไม่มีสิทธิ์โต้แย้งเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ และกรมการขนส่งทางบกขอสงวนสิทธิ์
ที่จะไม่ชี้แจงเหตุผลใด ๆ ทั้งสิ้น

๑๕.๒ ลิขสิทธิ์เอกสาร รายงานฉบับต่าง ๆ ข้อมูล สื่อประชาสัมพันธ์ อุปกรณ์ต้นแบบ รวมถึงข้อมูลทั้งหมด
ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการโครงการ เป็นลิขสิทธิ์และกรรมสิทธิ์ของกรมการขนส่งทางบก และห้ามมิให้
ที่ปรึกษาทำการเผยแพร่หรือใช้ประโยชน์ใดๆ ของข้อมูลที่ได้ เว้นแต่จะได้รับการยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษร
จากกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น

๑๖. หน่วยงานผู้รับผิดชอบดำเนินการ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : ส่วนการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทาง สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก

สถานที่ติดต่อ : ๑๐๓๒ อาคาร ๓ ชั้น ๓ ส่วนการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทาง สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร
กรมการขนส่งทางบก ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๔๐๐

หมายเลขโทรศัพท์ : โทร. ๐๒ ๒๗๑ ๘๕๒๑ หรือ ๐๙ ๒๒๖๘ ๓๔๑๘

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : kittikunsf14@gmail.com

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. อน ๒. คณิตพงศ์ พ ๓. ชนาเดช Sum ๔. สวัสดิ์ สวัสดิ์ ๕. เจนจิรา เจนจิรา
๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรรถพร อ ๘. ผส. ผส. ๙. ทชป.๑ ทชป.๑ ๑๐. ทคส. ทคส.
๑๑. ทพส. ทพส. ๑๒. ทสม. (เลขานุการ) ทสม. ๑๓. ขนบภัทร (ผู้ช่วยเลขานุการ) ขนบ. ๑๔. บริชญา (ผู้ช่วยเลขานุการ) บริชญา
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขานุการ) กษาปณ์ ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขานุการ) กิตติคุณ

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกข้อเสนอ

โครงการศึกษาการควบคุม กำกับ และพัฒนาการประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร
เพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

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 ผู้ที่ยื่นข้อเสนอต้องมีคะแนนด้านคุณภาพไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ ของคะแนนด้านคุณภาพ 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 ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๖๐ ของคะแนนในส่วนนั้น โดยมีรายละเอียดการพิจารณาคะแนนในแต่ละส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ ๑ ผลงานและประสบการณ์ของที่ปรึกษา ๒๐ คะแนน

(๑) จำนวนผลงานในช่วงเวลา ๑๐ ปี (๕ คะแนน)

พิจารณาจากผลงานที่ที่ปรึกษาเป็นผู้ดำเนินงานหลักหรือมีส่วนร่วมในโครงการและประสบการณ์ในโครงการด้านวางแผน ประเมินผลและบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะซึ่งที่ปรึกษาดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในปีปฏิทิน ในช่วงเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๘) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

จำนวนผลงาน	คะแนน
๑ โครงการ	๒
๒ โครงการ	๓
๓ โครงการ	๔
๔ โครงการขึ้นไป	๕

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. Don ๒. คณิตพงศ์ kg ๓. ธนาเดช Don ๔. สวัสดิ์ Don ๕. เจนจิรา Don
 ๖. ปณิสรา ปณิสรา ๗. อรพรรณ อรพรรณ ๘. ผชส. ผชส. ๙. หขป.๑ หขป.๑ ๑๐. ทคส. ทคส.
 ๑๑. ทพส. ทพส. ๑๒. ทสผ. (เลขานุการฯ) ทสผ. ๑๓. ขนากัทร (ผู้ช่วยเลขฯ) ขนากัทร ๑๔. ปริชญา (ผู้ช่วยเลขฯ) ปริชญา
 ๑๕. กษชป. (ผู้ช่วยเลขฯ) กษชป. ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) กิตติคุณ

(๒) งบประมาณการดำเนินโครงการย้อนหลัง ๑๐ ปี (๑๕ คะแนน)

พิจารณาจากงบประมาณของแต่ละโครงการรวมกัน ซึ่งที่ปรึกษาดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในปีปฏิทิน ย้อนหลัง ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๘) แต่ไม่เกิน ๑๕ คะแนน โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

วงเงินงบประมาณของโครงการ	คะแนน
เงินงบประมาณต่ำกว่า ๑.๕ ล้านบาท	๑
เงินงบประมาณ ๑.๕ ล้านบาท แต่ไม่ถึง ๓.๕ ล้านบาท	๒
เงินงบประมาณ ๓.๕ ล้านบาท แต่ไม่ถึง ๕.๕ ล้านบาท	๓
เงินงบประมาณ ๕.๕ ล้านบาท แต่ไม่ถึง ๗.๕ ล้านบาท	๔
เงินงบประมาณตั้งแต่ ๗.๕ ล้านบาทขึ้นไป	๕

ส่วนที่ ๒ วิธีการศึกษาและวิธีการปฏิบัติงาน ๔๐ คะแนน

หลักเกณฑ์	คะแนน
ความเข้าใจวัตถุประสงค์ของโครงการ	๑๕
แนวทางการศึกษา วิธีการทำงานและความครอบคลุมครบถ้วนตามขอบเขตของงาน (TOR)	๑๐
แผนการดำเนินงานที่เหมาะสมกับขอบเขตของงาน (TOR)	๑๐
แนวทางการประชุมรับฟังความเห็น	๕

ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอต้องนำเสนอครบทุกหัวข้อ จึงจะมีสิทธิในการพิจารณาคัดเลือก และหากมีแผนหรือข้อเสนอในการเพิ่มจำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนาเชิงลึก และผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความเห็น ได้มากกว่าจำนวนที่ขอบเขตของงานกำหนด จะมีคะแนนเพิ่มเติม ๑๐ คะแนน แต่รวมกันต้องไม่เกิน ๔๐ คะแนน โดยมีรายละเอียดการพิจารณาคะแนน ดังต่อไปนี้

(๑) การพิจารณาคะแนนในส่วนของความเข้าใจวัตถุประสงค์ (๑๕ คะแนน)

ระดับความสอดคล้องกับขอบเขตของงาน	ร้อยละ
ครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ตามขอบเขตของงาน	๘๐
ครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ตามขอบเขตของงาน และมีข้อเสนอวัตถุประสงค์เพิ่มเติมเพื่อให้การดำเนินโครงการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	๙๐
ครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ตามขอบเขตของงาน และมีข้อเสนอวัตถุประสงค์เพิ่มเติมเพื่อให้การดำเนินโครงการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงวิธีการหรือมาตรฐานในการวัดผล การดำเนินงานตามข้อเสนอเพิ่มเติมอย่างเป็นรูปธรรม	๑๐๐

(๒) การพิจารณาคะแนนเพิ่มเติมในส่วนของแนวทางการสัมมนาเชิงลึกและการประชุมรับฟังความเห็น (๑๐ คะแนน)

๑. จำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนาเชิงลึก (๕ คะแนน)

จำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนาเชิงลึกเพิ่มเติม	คะแนน
๑ - ๔ คน	๒.๕
ตั้งแต่ ๕ คนขึ้นไป	๕

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผนส. ๒. คณิตพงศ์ ๓. ธนาเดช ๔. สวัสดิ์ ๕. เจริญ
 ๖. ปณิสรา ๗. อรพรรณ ๘. ผส. ๙. ทป.๑ ๑๐. ทคส.
 ๑๑. ทพส. ๑๒. ทธม. (เลขานุการ) ๑๓. ขนภัทร (ผู้ช่วยเลขฯ) ๑๔. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขฯ)
 ๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๒. จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความเห็น (๕ คะแนน)

จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความเห็นเพิ่มเติม	คะแนน
๑ - ๑๔ คน	๒.๕
ตั้งแต่ ๑๕ คนขึ้นไป	๕

ส่วนที่ ๓ บุคลากรที่ร่วมงาน ๒๐ คะแนน

ลำดับ	บุคลากรด้าน	คะแนน
๑.	ผู้จัดการโครงการ	๕
๒.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง	๓
๓.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการขนส่ง	๓
๔.	ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	๓
๕.	ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	๓
๖.	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	๓

โดยหลักเกณฑ์การพิจารณาให้คะแนน แบ่งเป็น ๒ ส่วน ดังนี้

(๑) ระยะเวลาทำงาน (ร้อยละ ๕๐)

การให้คะแนนระยะเวลาทำงานคิดจากระยะเวลาการปฏิบัติงานตั้งแต่ปีที่สำเร็จการศึกษา ระดับปริญญาตรี โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดระดับคะแนน ดังนี้

- ตำแหน่งผู้จัดการโครงการ

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

- ตำแหน่งอื่นนอกจากผู้จัดการโครงการ

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

(๒) ประสบการณ์เฉพาะตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับโครงการ (ร้อยละ ๕๐)

โดยพิจารณาจากจำนวนโครงการที่มีลักษณะตรงกับตำแหน่งที่รับผิดชอบ โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดระดับคะแนน ดังนี้

จำนวนผลงาน	ร้อยละ
๑ โครงการ	๒๕
๒ โครงการ	๕๐
๓ โครงการ	๗๕
๔ โครงการขึ้นไป	๑๐๐

หมายเหตุ: การคำนวณคะแนนนำค่าคะแนนที่ได้ของบุคลากรแต่ละตำแหน่งหารด้วย ๑๐๐ และคูณด้วยค่าคะแนนของบุคลากรในตำแหน่งนั้น ๆ เป็นคะแนนสุทธิของบุคลากรแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผอ. ๒. คณิตพวงศ์ ๓. ธนาเดช ๔. สวัสดิ์ ๕. เจริญ
 ๖. ปณิสรา ๗. อรรถพร ๘. ผอ. ๙. หป.๑ ๑๐. ทศ.
 ๑๑. ทพ. ๑๒. ทม. (เลขานุการ) ๑๓. ขนบัท (ผู้ช่วยเลขฯ) ๑๔. บริษณ (ผู้ช่วยเลขฯ)
 ๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ)

๒. เกณฑ์ด้านราคา คะแนนเต็ม ๒๐ คะแนน

การพิจารณาเกณฑ์ด้านราคา มีสูตรการคำนวณ ดังนี้

$$\text{คะแนนด้านราคา} = 100 - \left(\frac{(\text{ราคาที่สูงเสนอ} - \text{ราคาต่ำสุด})}{\text{ราคาต่ำสุด}} \times 100 \right)$$

หมายเหตุ ๑. ผู้ที่ได้คะแนนรวมด้านคุณภาพและด้านราคามากที่สุด จะเป็นผู้ได้รับการคัดเลือก และหากราคาที่สูงกว่างบประมาณที่ตั้งไว้ คณะกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาจะเจรจาต่อรองให้ได้ ราคาที่เหมาะสม ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๒. ผู้ผ่านการพิจารณาต้องมีคะแนนผ่านเกณฑ์ไม่น้อยกว่า ๖๐ คะแนน

๓. ในกรณีที่มิที่มีที่ปรึกษาได้คะแนนเท่ากันหลายราย จะพิจารณาผู้ได้รับการคัดเลือกจากผู้ที่ได้รับคะแนนด้านคุณภาพมากที่สุด

คณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงานฯ

๑. ผบส. Om ๒. คณิตพงศ์ Up ๓. ธนาเดช Benn ๔. สวัสดิ์ Sanit ๕. เจนจิรา Jo
๖. ปณิสรา Wanisa ๗. อรพรรณ O ๘. ผชส. Si ๙. ทพ.๑ Si ๑๐. ทคส. Si
๑๑. ทพส. Si ๑๒. ทสม. (เลขานุการฯ) Si ๑๓. ขนบัทธ (ผู้ช่วยเลขฯ) Si ๑๔. ปรัชญา (ผู้ช่วยเลขฯ) Si
๑๕. กษาปณ์ (ผู้ช่วยเลขฯ) Si ๑๖. กิตติคุณ (ผู้ช่วยเลขฯ) Si

รายละเอียดค่าใช้จ่าย

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าใช้จ่ายบุคลากรหลัก	4,212,936
๒	ค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน	264,000
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	418,000
รวม		4,894,936

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา	สาขา	ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน) (1)	หน่วย	คน - เดือน (2)	คำนวณราคากลาง	
							อัตรา (บาท)	วงเงินรวม (บาท)
ค่าใช้จ่ายบุคลากร และบุคลากรผู้ช่วย								
1. บุคลากรหลัก และบุคลากรผู้ช่วย								
ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาเอก	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมเครื่องกลหรือสาขาวิศวกรรมขนส่ง (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	15	1	คน	8	157,256	1,258,048
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมขนส่ง (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	10	1	คน	6	82,948	497,688
ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารจัดการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาการจัดการโลจิสติกส์ (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	10	1	คน	5	82,948	414,740
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมขนส่ง (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	10	1	คน	5	82,948	414,740
ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	ปริญญาโท	เทคโนโลยีสารสนเทศ (กลุ่มวิชาชีพเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร)	10	1	คน	4	123,288	493,152
ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	ปริญญาโท	นิติศาสตร์ (กลุ่มวิชาชีพกฎหมาย)	10	1	คน	4	92,470	369,880
บุคลากรผู้ช่วยด้านการวางแผนการขนส่ง	ปริญญาตรี	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมขนส่ง (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	1	1	คน	6	31,670	190,020
บุคลากรผู้ช่วยด้านบริหารจัดการขนส่ง	ปริญญาตรี	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาการจัดการโลจิสติกส์ (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	1	1	คน	5	31,670	158,350
บุคลากรผู้ช่วยด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	ปริญญาตรี	วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมขนส่ง (กลุ่มวิชาชีพวิศวกรรม)	1	1	คน	5	31,670	158,350
บุคลากรผู้ช่วยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	ปริญญาตรี	เทคโนโลยีสารสนเทศ (กลุ่มวิชาชีพเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร)	1	1	คน	4	37,684	150,736
บุคลากรผู้ช่วยด้านกฎหมาย	ปริญญาตรี	นิติศาสตร์ (กลุ่มวิชาชีพกฎหมาย)	1	1	คน	4	26,808	107,232
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรหลัก								4,212,936
2. บุคลากรสนับสนุน								
เลขานุการโครงการ	ปริญญาตรี			1	คน	8	16,500	132,000
พนักงานธุรการ				1	คน	8	16,500	132,000
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน								264,000

ค่าใช้จ่ายทางตรง								
3. ค่าใช้จ่ายตรง								
3.1 ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ จำนวน 4 ครั้ง (จำนวนผู้เข้าประชุมครั้งละไม่น้อยกว่า 50 คน)								
3.1.1 ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร จัดสถานที่เอกชน ทั้งนี้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม)								
ค่าเช่าห้องประชุมพร้อมอุปกรณ์				1	ครั้ง		12,000	12,000
ค่าอาหารกลางวันในการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (ผู้เข้าประชุม 50 คน จำนวน 2 วัน คนละ 1 มื้อ)				100	มื้อ		850	85,000
ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่ม (ผู้เข้าประชุม 50 คน จำนวน 2 วัน คนละ 1 มื้อ)				100	มื้อ		50	5,000
ค่าเอกสารประกอบการประชุม (ผู้เข้าประชุม 50 คน x ชุดละ 50 บาท)				50	คน		50	2,500
3.1.2 ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 2 (จังหวัดนครราชสีมา จัดสถานที่เอกชน ทั้งนี้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม)								
ค่าเช่าห้องประชุมพร้อมอุปกรณ์				1	ครั้ง		12,000	12,000
ค่าอาหารกลางวันในการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (ผู้เข้าประชุม 50 คน จำนวน 2 วัน คนละ 1 มื้อ)				100	มื้อ		850	85,000
ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่ม (ผู้เข้าประชุม 50 คน จำนวน 2 วัน คนละ 1 มื้อ)				100	มื้อ		50	5,000
ค่าเอกสารประกอบการประชุม (ผู้เข้าประชุม 50 คน x ชุดละ 50 บาท)				50	คน		50	2,500

3.1.3 ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 3 (จังหวัดเชียงใหม่ จัดสถานที่เอกชน ทั้งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม)							
ค่าเช่าห้องประชุมพร้อมอุปกรณ์			1	ครั้ง		12,000	12,000
ค่าอาหารกลางวันในการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (ผู้เข้าประชุม 50 คน จำนวน 2 วัน คนละ 1 มื้อ)			100	มื้อ		850	85,000
ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่ม (ผู้เข้าประชุม 50 คน จำนวน 2 วัน คนละ 1 มื้อ)			100	มื้อ		50	5,000
ค่าเอกสารประกอบการประชุม (ผู้เข้าประชุม 50 คน x ชุดละ 50 บาท)			50	คน		50	2,500
3.1.4 ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 4 (จังหวัดภูเก็ต จัดสถานที่เอกชน ทั้งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม)							
ค่าเช่าห้องประชุมพร้อมอุปกรณ์			1	ครั้ง		12,000	12,000
ค่าอาหารกลางวันในการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (ผู้เข้าประชุม 50 คน จำนวน 2 วัน คนละ 1 มื้อ)			100	มื้อ		850	85,000
ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่ม (ผู้เข้าประชุม 50 คน จำนวน 2 วัน คนละ 1 มื้อ)			100	มื้อ		50	5,000
ค่าเอกสารประกอบการประชุม (ผู้เข้าประชุม 50 คน x ชุดละ 50 บาท)			50	คน		50	2,500
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน							418,000
รวมทั้งสิ้น							4,894,936