

โครงการ : โครงการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
เจ้าของโครงการ : กองการขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง
ปีงบประมาณ : ๒๕๕๕ - ๒๕๕๕

๑. หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครได้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครแก่ประชาชน เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ ประหยัดและปลอดภัยให้แก่ประชาชน ลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยในปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครที่ให้บริการแล้ว ได้แก่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะทาง ๒๓.๕ กิโลเมตร (รถไฟฟ้าบีทีเอส) ซึ่งเป็นระบบที่กรุงเทพมหานครให้สัมปทานแก่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสิน - ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ ๑ จากซอยสุขุมวิท ๘๕ - ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร โดยในส่วนของเส้นทางสัมปทานกรุงเทพมหานครได้ให้บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการ สำหรับเส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม (๒.๒ กิโลเมตร) และเส้นทางส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (๕.๒๕ กิโลเมตร) กรุงเทพมหานครได้จ้าง บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด บริหารจัดการเป็นระยะเวลา ๓ ปี และ ๑ ปี ตามลำดับ โดยแยกจ้างแต่ละสัญญา ซึ่งเป็นการจ้างระยะสั้น

จากสถิติปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการโครงการส่วนต่อขยายมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี เช่น โครงการส่วนต่อขยายสายสีลม ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร ปริมาณผู้โดยสารในปี ๒๕๕๔ โดยรวมเฉลี่ย ๖๓,๐๓๙ เที่ยวคนต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๙ จากปริมาณผู้โดยสารโดยรวมเฉลี่ยในปี ๒๕๕๓ และโครงการส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร ปริมาณผู้โดยสารในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๔ โดยรวมเฉลี่ย ๑๒๑,๕๕๔ เที่ยวคนต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙ จากปริมาณผู้โดยสารโดยรวมเฉลี่ยในวันเริ่มเปิดให้บริการเดือนสิงหาคม ๒๕๕๔ นอกจากนี้ กรุงเทพมหานครกำลังดำเนินโครงการส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงวงเวียนใหญ่-เพชรเกษม ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร ซึ่งคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณการเดินทางโดยรวมเฉลี่ยประมาณ ๑๐๓,๐๐๐ เที่ยวคนต่อวัน ทั้งนี้กรุงเทพมหานครมีภาระค่าใช้จ่ายในการจ้างบริหารจัดการแยกแต่ละโครงการจำนวนเงินที่สูงและระยะเวลาโครงการนานหลายปี

สำนักการจราจรและขนส่งได้เสนอแผนและแนวทางการบริหารจัดการเดินรถระบบขนส่งมวลชนในระยะยาวตามที่บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เสนอต่อที่ประชุมติดตามงานบริหารโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๔ โดยมีรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (นายธีระชน มโนมัยพิบูลย์) เป็นประธาน ที่ประชุมเห็นชอบตามแนวทางดังกล่าว โดยมอบให้สำนักการจราจรและขนส่งรับไปพิจารณาในรายละเอียด ต่อมาสำนักการจราจรและขนส่งได้ตรวจสอบสัญญาสัมปทานและสัญญาบริหารจัดการเดินรถที่จ้างบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ดำเนินการจะหมดสัญญาในแต่ละช่วง ดังนี้

๑. สัญญาสัมปทานโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะทาง ๒๓.๕ กิโลเมตร จะครบกำหนดสัญญาวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๗๒

๒. สัญญาจ้างบริหารจัดการเดินรถ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม (๒.๒ กิโลเมตร) ครบกำหนดสัญญาในวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๕

๓. สัญญาจ้างบริหารจัดการเดินรถ โครงการบริหารจัดการเดินรถระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ ๑ (ซอยสุขุมวิท ๘๕-ซอยสุขุมวิท ๑๐๗) ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร ครอบคลุม สัญญาในวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๕๕

๔. สัญญาจ้างบริหารจัดการงานโครงสร้างพื้นฐาน และงานระบบเดินรถและระบบตัวโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) และบริหารจัดการเดินรถ คาดว่าจะ เปิดให้บริการเดินรถถึงสถานีรัชดา-ราชพฤกษ์ (S๑๐) ในวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๕ และจะเปิดให้บริการเดินรถถึง สถานีบางหว้า (S๑๒) ในวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๖

ทั้งนี้สำนักงานการจราจรและขนส่งมีกรอบแนวคิดพื้นฐานในการดำเนินโครงการ ๒ ประการ คือ การจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนนั้นต้องพยายามให้ประชาชนมาใช้บริการมากที่สุด และต้องพยายามลดค่าใช้จ่ายการดำเนินงานตามโครงการให้น้อยที่สุด จึงควรรวมการดำเนินการโครงการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครทั้ง ๕ โครงการข้างต้นเป็นสัญญาเดียว โดยมีระยะเวลาดำเนินการ ๓๐ ปี ตามที่บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด เสนอ ซึ่งจะช่วยให้การบริหารจัดการเดินรถมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยควรเริ่มดำเนินโครงการ ๓๐ ปี เมื่อสิ้นสุดสัญญาจ้างบริหารจัดการเดินรถ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม (๒.๒ กิโลเมตร) ซึ่งจะครบกำหนดสัญญาในวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๕ สำหรับสัญญาตามข้อ ๑ เริ่มดำเนินการเมื่อสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน สัญญาตามข้อ ๓ ควรแก้ไขสัญญาให้ครบกำหนดสัญญาในวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๕ และสัญญาข้อ ๔ เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และพร้อมเปิดให้บริการเดินรถ ให้ยกเลิกเนื่องจากงานบริหารจัดการเดินรถ เพื่อนำมาพิจารณารวมเป็นสัญญาเดียวกัน โดยแบ่งการดำเนินการโครงการเป็น ๒ ระยะ ได้แก่

- ระยะที่ ๑ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ รวม ๓ เส้นทาง บริหารจัดการเดินรถส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ ๑ จากซอยสุขุมวิท ๘๕-ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร และส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร

- ระยะที่ ๒ ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ - ปีงบประมาณ ๒๕๘๕ รวม ๔ เส้นทางบริหารจัดการเดินรถส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ ๑ จากซอยสุขุมวิท ๘๕-ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร และสัญญาสัมปทานโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะทาง ๒๓.๕ กิโลเมตร

โดยโครงการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครมีการบริหารจัดการทางการเงินในรูปแบบของรายจ่ายสุทธิที่เกินกว่ารายได้จากการเดินรถ (Net Cost) ซึ่งเป็นการนำรายได้จากค่าโดยสารมาหักลบกับรายจ่ายของโครงการ หากมีรายได้ค่าโดยสารน้อยกว่ารายจ่ายของโครงการ กรุงเทพมหานครมีภาระต้องจัดสรรงบประมาณสนับสนุนโครงการ ซึ่งมีจำนวนเท่ากับส่วนของรายจ่ายที่มากกว่ารายได้ ในทางกลับกันหากมีรายได้ค่าโดยสารเกินกว่ารายจ่ายของโครงการ ผู้รับจ้างจะนำส่งรายได้ส่วนที่เหลือจากการหักลบกับรายจ่ายให้แก่กรุงเทพมหานคร โดยกรณีรายได้ค่าโดยสารน้อยกว่ารายจ่ายของโครงการจะเกิดขึ้นในการดำเนินการระยะที่ ๑ และกรณีที่รายได้ค่าโดยสารมากกว่ารายจ่ายจะเกิดขึ้นในการดำเนินการระยะที่ ๒ ซึ่งเป็นช่วงที่กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครทุกเส้นทาง

๒. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ๒.๑ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเดินรถระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
- ๒.๒ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่งเสริมให้คนมาใช้เพิ่มขึ้น

๓. พื้นที่ดำเนินการ

- ๓.๑ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะทาง ๒๓.๕ กิโลเมตร (รถไฟฟ้าบีทีเอส) หลังจากสิ้นสุดสัญญาสัมปทานวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๗๒ เริ่มดำเนินการวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๗๒
- ๓.๒ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน - ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร เริ่มดำเนินการวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๕๕
- ๓.๓ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ ๑ จากซอยสุขุมวิท ๘๕ - ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร เริ่มดำเนินการวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๕๕
- ๓.๔ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร เริ่มดำเนินการวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๕

๔. ปริมาณงาน

- ๔.๑ บริหารจัดการเดินรถตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ รวม ๓ เส้นทาง ในโครงการส่วนต่อขยายดังนี้
 - โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน - ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร
 - โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ ๑ จากซอยสุขุมวิท ๘๕ - ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร
 - โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน - เพชรเกษม) ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร
- ๔.๒ บริหารจัดการเดินรถตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ - ปีงบประมาณ ๒๕๘๕ รวม ๔ เส้นทาง ในโครงการส่วนสัมปทานและส่วนต่อขยายทั้งหมด ดังนี้
 - โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน - ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง ๒.๒ กิโลเมตร
 - โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ ๑ จากซอยสุขุมวิท ๘๕ - ซอยสุขุมวิท ๑๐๗ ระยะทาง ๕.๒๕ กิโลเมตร
 - โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน - เพชรเกษม) ระยะทาง ๕.๓ กิโลเมตร
 - โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะทาง ๒๓.๕ กิโลเมตร (รถไฟฟ้าบีทีเอส)
- ๔.๓ บริหารจัดการรายรับและรายจ่ายของโครงการ ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปีงบประมาณ ๒๕๘๕

๕. วิธีการดำเนินการ

- ๕.๑ ขอความเห็นชอบดำเนินการโครงการ
- ๕.๒ จัดทำขอบเขตของงาน
- ๕.๓ ขอความเห็นชอบดำเนินการจ้าง พร้อมแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการจ้างและรายงานผลต่อผู้มีอำนาจสั่งจ้าง
- ๕.๔ ขออนุมัติจ้างและแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจการจ้าง
- ๕.๕ ขออนุมัติเงินประจำงวด
- ๕.๖ ดำเนินการแก้ไขข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครและระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จก่อนลงนามสัญญาจ้าง
- ๕.๗ ลงนามในสัญญาจ้าง
- ๕.๘ ดำเนินการตามรายละเอียดที่ระบุในสัญญาจ้าง

๖. งบประมาณที่ใช้ดำเนินการ

การบริหารจัดการเดินรถระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครทุกเส้นทางแบบบูรณาการระยะ ๓๐ ปี เนื่องจากการบริหารจัดการด้วยสัญญาระยะยาว จะสามารถบริหารต้นทุนให้ต่ำลง และตามแนวทางที่จะดำเนินการนี้ กรุงเทพมหานครจะตั้งงบประมาณสนับสนุนในปีที่รายรับไม่เพียงพอกับรายจ่าย โดย กรุงเทพมหานครจะจ่ายส่วนที่ขาดในปีงบประมาณถัดไป จากการประมาณการคาดว่า กรุงเทพมหานครจะมีภาระต้องตั้งงบประมาณเพื่อสนับสนุนโครงการในปีที่รายรับไม่เพียงพอกับรายจ่ายเฉพาะปีงบประมาณที่ ๑ ถึง ปีงบประมาณที่ ๑๙ เท่านั้น เป็นจำนวนเงินประมาณ ๖,๔๗๒,๒๐๐,๐๐๐ บาท และตั้งแต่ปีงบประมาณที่ ๒๐ ถึง ปีงบประมาณที่ ๓๑ คาดว่ากรุงเทพมหานครจะมีรายรับมากกว่ารายจ่ายปีละไม่น้อยกว่า ๘,๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งบริษัทฯ จะต้องนำส่งคืนรายรับส่วนที่เหลือให้แก่กรุงเทพมหานคร โดยในการบริหารจัดการด้านการเงินจะมีหน่วยงานกลางเป็นผู้รับผิดชอบ เพื่อให้กรุงเทพมหานครตรวจสอบได้

งบประมาณที่ใช้ดำเนินการโครงการทั้งหมดเป็นเงิน ๑๙๐,๐๕๔,๘๐๐,๐๐๐ บาท โดยใช้จ่ายจากเงินงบประมาณกรุงเทพมหานคร ๖,๔๗๒,๒๐๐,๐๐๐ บาท และใช้จ่ายจากเงินนอกงบประมาณกรุงเทพมหานคร ๑๘๓,๕๘๒,๖๐๐,๐๐๐ บาท การดำเนินงานแบ่งเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ และระยะที่ ๒ ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ - ปีงบประมาณ ๒๕๘๕ และในปีแรกจะเป็นการเบิกจ่ายเงินล่วงหน้า ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินรถในแต่ละปีจะจ่ายให้ในปีถัดไป ดังนี้

- ระยะที่ ๑ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ รายได้ค่าโดยสารน้อยกว่ารายจ่ายของโครงการ ๖,๔๗๒,๒๐๐,๐๐๐ บาท ทำให้กรุงเทพมหานครมีภาระต้องจัดสรรงบประมาณสนับสนุนโครงการในการดำเนินการเป็นเงิน ๖,๔๗๒,๒๐๐,๐๐๐ บาท

- ระยะที่ ๒ ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ - ปีงบประมาณ ๒๕๘๕ เป็นช่วงที่สัญญาสัมปทานโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะทาง ๒๓.๕ กิโลเมตร (รถไฟฟ้าบีทีเอส) สิ้นสุดแล้ว และโครงการจะมาอยู่ในความดูแลของกรุงเทพมหานคร ด้วยเหตุที่โครงการดังกล่าวมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จึงมีรายได้ค่าโดยสารมากกว่ารายจ่ายของโครงการ และด้วยวิธีบริหารจัดการทางการเงินแบบรายจ่ายสุทธิที่เกินกว่ารายได้จากการเดินรถ (Net Cost) ทำให้งบประมาณที่กรุงเทพมหานครต้องจัดสรรให้แก่โครงการในช่วงที่สองนี้เป็นศูนย์ และสำหรับรายได้ค่าโดยสารส่วนที่เหลือจากการหักลบกับรายจ่ายของโครงการผู้รับจ้างจะนำส่งให้แก่กรุงเทพมหานครทั้งหมด

ตารางประมาณการ รับ-จ่าย โครงการจ้างบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะยาว ๓๐
ปีงบประมาณ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปีงบประมาณ ๒๕๘๕)

ปีงบประมาณ	รายรับและรายจ่ายโครงการ (ล้านบาท)			งบประมาณสนับสนุนโครงการ (ล้านบาท)			
	รายรับ	รายจ่าย	รายรับ- รายจ่าย	งบประมาณ สนับสนุน	เงิน ล่วงหน้า	หักคืนเงิน ล่วงหน้า	วงเงินตั้ง งบประมาณ
๒๕๕๕	๒๖๘.๒๐	๓๘๘.๘๐	-๑๒๐.๖๐		๖๔๗.๒๒		๖๔๗.๒๒
๒๕๕๖	๗๘๒.๓๐	๑,๔๕๕.๔๐	-๖๗๓.๑๐	๑๒๐.๖๐		๑๒.๐๖	๑๐๘.๕๔
๒๕๕๗	๑,๓๔๑.๐๐	๑,๘๑๑.๐๐	-๔๗๐.๐๐	๖๗๓.๑๐		๖๗.๓๑	๖๐๕.๗๙
๒๕๕๘	๑,๔๖๘.๐๐	๑,๘๗๐.๑๐	-๔๐๒.๑๐	๔๗๐.๐๐		๔๗.๐๐	๔๒๓.๐๐
๒๕๕๙	๑,๕๓๙.๐๐	๑,๙๖๔.๖๐	-๔๒๕.๖๐	๔๐๒.๑๐		๔๐.๒๑	๓๖๑.๘๙
๒๕๖๐	๑,๖๐๗.๐๐	๒,๐๘๘.๘๐	-๔๘๑.๘๐	๔๒๕.๖๐		๔๒.๕๖	๓๘๓.๐๔
๒๕๖๑	๑,๗๖๕.๐๐	๒,๑๗๘.๐๐	-๔๑๓.๐๐	๔๘๑.๘๐		๔๘.๑๘	๔๑๓.๖๒
๒๕๖๒	๑,๘๓๐.๐๐	๒,๒๖๔.๕๐	-๔๓๔.๕๐	๔๑๓.๐๐		๔๑.๓๐	๓๗๑.๗๐
๒๕๖๓	๑,๘๘๘.๐๐	๒,๔๐๒.๗๐	-๕๑๔.๗๐	๔๓๔.๕๐		๔๓.๔๕	๓๘๑.๐๕
๒๕๖๔	๑,๙๕๕.๐๐	๒,๔๖๗.๓๐	-๕๑๒.๓๐	๕๑๔.๗๐		๕๑.๔๗	๔๖๓.๒๓
๒๕๖๕	๒,๐๔๕.๐๐	๒,๕๖๐.๘๐	-๕๑๕.๘๐	๕๑๒.๓๐		๕๑.๒๓	๓๗๑.๐๗
๒๕๖๖	๒,๒๑๖.๐๐	๒,๕๙๒.๔๐	-๓๗๖.๔๐	๕๑๕.๘๐		๕๑.๕๘	๓๗๔.๒๒
๒๕๖๗	๒,๒๘๗.๐๐	๒,๕๙๓.๖๐	-๓๐๖.๖๐	๒๗๖.๔๐		๒๗.๖๔	๒๔๘.๗๖
๒๕๖๘	๒,๓๘๔.๐๐	๒,๖๔๑.๓๐	-๒๕๗.๓๐	๓๐๖.๖๐		๓๐.๖๖	๒๗๕.๙๔
๒๕๖๙	๒,๔๕๕.๐๐	๒,๗๕๑.๓๐	-๒๙๖.๓๐	๒๕๗.๓๐		๒๕.๗๓	๒๓๑.๕๗
๒๕๗๐	๒,๕๒๗.๐๐	๒,๘๐๕.๔๐	-๒๗๘.๔๐	๒๙๖.๓๐		๒๙.๖๓	๒๖๖.๖๗
๒๕๗๑	๒,๗๔๘.๐๐	๒,๙๐๗.๐๐	-๑๕๙.๐๐	๒๗๘.๔๐		๒๗.๘๔	๒๕๐.๕๖
๒๕๗๒	๒,๘๒๓.๐๐	๒,๙๕๗.๗๐	-๑๓๔.๗๐	๑๕๙.๐๐		๑๕.๙๐	๑๓๓.๑๐
* ๒๕๗๓	๑๔,๕๖๗.๐๐	๘,๕๗๑.๓๐	๕,๙๙๕.๗๐	๑๓๔.๗๐		๑๓.๔๗	๑๒๑.๒๓
๒๕๗๔	๑๘,๓๔๑.๐๐	๙,๗๔๓.๕๐	๘,๕๙๗.๕๐				
๒๕๗๕	๑๘,๗๓๐.๐๐	๑๐,๐๘๓.๘๐	๘,๖๔๖.๒๐				
๒๕๗๖	๑๙,๒๔๑.๐๐	๑๐,๓๙๕.๑๐	๘,๘๔๕.๙๐				
๒๕๗๗	๒๐,๗๗๘.๐๐	๑๐,๗๗๒.๘๐	๑๐,๐๐๕.๒๐				
๒๕๗๘	๒๑,๑๓๗.๐๐	๑๑,๔๐๖.๓๐	๙,๗๓๐.๗๐				
๒๕๗๙	๒๑,๔๗๒.๐๐	๑๑,๙๙๒.๖๐	๙,๔๗๙.๔๐				
๒๕๘๐	๒๓,๑๐๑.๐๐	๑๒,๕๙๘.๓๐	๑๐,๕๐๒.๗๐				
๒๕๘๑	๒๓,๕๕๔.๐๐	๑๓,๐๘๑.๙๐	๑๐,๔๗๒.๑๐				
๒๕๘๒	๒๓,๘๒๙.๐๐	๑๓,๕๖๖.๙๐	๑๐,๒๔๒.๑๐				
๒๕๘๓	๒๕,๕๓๕.๐๐	๑๔,๑๑๖.๖๐	๑๑,๔๑๘.๔๐				
๒๕๘๔	๒๕,๗๖๘.๐๐	๑๔,๔๙๑.๑๐	๑๑,๒๗๖.๙๐				
๒๕๘๕	๑๕,๔๗๐.๔๐	๘,๙๑๒.๙๐	๖,๕๕๗.๕๐				
รวมทั้งสิ้น	๓๐๕,๓๕๑.๙๐	๑๙๐,๐๕๔.๘๐	๑๑๕,๒๙๗.๑๐	๖,๔๗๒.๒๐	๖๔๗.๒๒	๖๔๗.๒๒	๖,๔๗๒.๒๐

หมายเหตุ * ในปีที่กำหนดสัญญาสัมปทาน กรุงเทพมหานครจะตั้งงบประมาณประจำปีงบประมาณ ๒๕๗๓ จำนวน ๑๒๑.๒๓ ล้านบาท เพื่อชดเชยรายจ่ายในการบริหารจัดการเดินรถส่วนเกินประจำปีงบประมาณ ๒๕๗๒ และกรุงเทพมหานครจะเริ่มมีรายรับมากกว่ารายจ่าย ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ โดยรายรับดังกล่าวจะส่งเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๗๔ เป็นต้นไป

๗. ระยะเวลาดำเนินการ ๓๑ ปีงบประมาณ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ – ปีงบประมาณ ๒๕๘๕)

ระยะเวลาบริหารจัดการเดินรถ ๓๐ ปี แบ่งเป็น ๒ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ และระยะที่ ๒ ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ - ปีงบประมาณ ๒๕๘๕

๘. เป้าหมาย

๘.๑ การบริหารจัดการเดินรถระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครรวมทุกเส้นทางแบบบูรณาการ ระยะเวลา ๓๐ ปี (๓๑ ปีงบประมาณ)

๘.๒ ลดค่าใช้จ่ายของการบริหารจัดการเดินรถระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

๙. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๙.๑ การให้บริการเดินรถโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร มีประสิทธิภาพ สะดวกและปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน

๙.๒ ลดภาระงบประมาณของกรุงเทพมหานครเนื่องจากการจ้างระยะยาวจึงทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการเดินรถ และค่าใช้จ่ายซ้ำซ้อนในการบริหารจัดการเดินรถ

๑๐. ปัญหาและอุปสรรค

ต้องดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร และระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้รับจ้างสามารถรับเงินค่าโดยสารและบริหารจัดการรายได้

๑๑. การประเมินผลและติดตามโครงการ

ดำเนินการติดตามและประเมินผลโดยกองการขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง

ลงชื่อ.....ธ. 3 ธ. ๖.....ผู้เสนอโครงการ
(นายธนา วิจัยสาร)
ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง

ลงชื่อ.....ธ. ๖.....ผู้อนุมัติโครงการ
(นายธีระชน มโนชัยพิบูลย์)
รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
ปฏิบัติราชการแทนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

หลักการคำนวณรายจ่ายโครงการ

การประมาณการค่าใช้จ่ายในการเดินรถของโครงการ จะต้องอาศัยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานการให้บริการเดินรถ เช่น ความถี่ในการให้บริการเดินรถ จำนวนตู้รถไฟฟ้าต่อขบวน โดยค่าใช้จ่ายเดินรถจะแบ่งออกเป็นกลุ่มของค่าใช้จ่ายจำนวน 4 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย

1. ค่าเดินรถ และบำรุงรักษา (Operation & Maintenance หรือ O&M)
2. ค่าปรับปรุงสินทรัพย์ถาวรให้พร้อมใช้งาน (Asset Renewal, Refurbish, Overhaul)
3. ค่าจัดหาขบวนรถไฟฟ้า
4. ค่าจัดการค่าโดยสาร

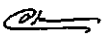
1. ค่าเดินรถ และบำรุงรักษา (Operation & Maintenance หรือ O&M)

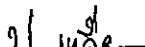
ค่าจ้างบริหารระบบ ประกอบด้วย ค่าบุคลากร ค่าจัดสำนักงาน และค่าสาธารณูปโภค

ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ ประกอบด้วย ค่าบริหารสถานี ค่าเดินรถ ค่าไฟฟ้าและสาธารณูปโภค ค่าซ่อมบำรุงรักษา ค่า Asset Renewal, Overhaul, Refurbish และค่าจัดหาขบวนรถไฟฟ้า

การประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา (O&M) จะใช้แบบจำลองค่าใช้จ่ายในการเดินรถของ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ซึ่งศึกษาโดย Asian Development Bank (ADB) ซึ่งถูกนำไปวิเคราะห์และประเมินเป็นค่าใช้จ่ายการเดินรถไฟฟ้าของโครงการศึกษาความเหมาะสม รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-บางใหญ่) และสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และโครงการทั้งสองดังกล่าวได้ผ่านการอนุมัติจาก คณะกรรมการสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และผ่านความเห็นชอบในหลักการจาก คณะรัฐมนตรีในการก่อสร้างแล้ว

โดยแบบจำลองของ สบน. ดังกล่าวจะใช้ข้อมูลเบื้องต้นในการประเมินค่าใช้จ่ายการเดินรถที่เป็นมาตรฐานสากล ได้แก่ จำนวนกิโลเมตรการเดินรถ จำนวนชั่วโมงการเดินรถ ที่แยกเป็นต่อขบวนรถ และต่อจำนวนตู้รถที่ให้บริการ จำนวนสถานี ความต้องการจำนวนขบวนรถสูงสุด และความยาวสายทางเป็นกิโลเมตร โดยมีตัวแปร 6 ตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ได้แก่ จำนวนชั่วโมงที่ขบวนรถไฟฟ้า (Train-Hour) วิ่งไปในแต่ละปี จำนวนชั่วโมงที่ตู้รถไฟฟ้า (Car-Hour) วิ่งไปในแต่ละปี ระยะที่ตู้รถไฟฟ้า (Car-km) วิ่งไปในแต่ละปี จำนวนตู้รถไฟฟ้าที่ต้องการใช้สูงสุด (Number of Peak Car) จำนวนสถานีทั้งหมดที่มี (Number of Stations) และความยาวรวมของเส้นทาง (Line Length)


(นายอภิชาติ ฅุมจิตตรสวัสดิ์)


(นายประพาส เหลืองศิรินภา)

2. กำกับปรังปรุงสินทรัพย์ถาวรให้พร้อมใช้งาน (Asset Renewal, Refurbish, Overhaul)

ทรัพย์สินถาวรที่ใช้ในการเดินรถ จะต้องมีการปรังปรุง ซ่อมแซม เปลี่ยนชิ้นส่วนที่ถึงอายุการใช้งาน โดยจะแบ่งเป็นสินทรัพย์ 2 ส่วนคือ

2.1 สังกัสินทรัพย์ เช่น ขบวนรถไฟฟ้า จะต้องมีการ Overhaul และ Refurbish ขบวนรถไฟฟ้าเพื่อให้ อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งาน โดยมีช่วงเวลาที่ต้องดำเนินงานเป็นรอบระยะเวลา และมีค่าใช้จ่ายที่เป็น สัดส่วนกับมูลค่ารถไฟฟ้า

2.2 สังกัสินทรัพย์ที่ติดตั้งบนสถานีและรางรถไฟฟ้า เช่น ระบบ Signaling, Communication, Power Supply, Automatic Fare Collection (AFC), SCADA ซึ่งจะต้องมีการเปลี่ยนอะไหล่หรืออุปกรณ์ (Renewal) ที่ หมดอายุการใช้งาน รวมถึงการปรังปรุงหรือเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ (Reinforcement) เมื่อถึงกำหนด ระยะเวลาตามมาตรฐานของแต่ละระบบ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายโดยประมาณเป็นสัดส่วนของมูลค่าระบบต่างๆ

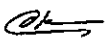
ในการคำนวณค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะใช้เกณฑ์ประมาณระดับกลาง ที่เพียงพอกับการทำให้ระบบมีความ พร้อมให้บริการในระดับที่ดีอย่างเหมาะสม

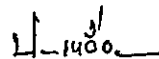
3. ค่าจัดหาขบวนรถไฟฟ้า

ในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า ผู้รับจ้างเดินรถเป็นผู้จัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพื่อให้บริการเดินรถอย่าง เพียงพอตามมาตรฐานที่ผู้รับจ้างกำหนด โดยจะคิดค่าจ้างส่วนนี้ในหลักการเช่นเดียวกับการเช่าซื้อทรัพย์สิน ซึ่ง กำหนดโดยเงินต้น (ราคาค่าขบวนรถไฟฟ้า) อัตราดอกเบี้ยในการเช่าซื้อ และระยะเวลา

4. ค่าจัดการค่าโดยสาร

การจัดการค่าโดยสารซึ่งเป็นการรวบรวมรายได้ค่าโดยสารของระบบและนำส่งเข้าบัญชีของ กรุงเทพมหานคร ตามจำนวนที่เป็นรายรับตามสิทธิของกรุงเทพมหานคร ที่ได้จากการประมวลผลโดย คอมพิวเตอร์ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายประมาณ 1.0 ถึง 1.4% ของรายได้ค่าโดยสาร


(นายอภิชาติ ศุภจิตรสวัสดิ์)

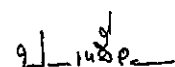

(นายประพาส เหลืองศิรินภา)

ประมาณการงบประมาณโครงการ

จำนวนเงิน (ล้านบาท)

ปี	(1) ค่าจ้างผู้บริหารระบบ	(2) ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ			รวมงบประมาณรายจ่ายโครงการ (1)+(2)
		(2.1) ค่าเดินรถ Asset Renewal, Overhaul, Refurbish และ ค่าจัดหาขบวนรถไฟฟ้า	(2.2) ค่าจัดการค่าโดยสาร	รวมค่าใช้จ่ายในการเดินรถ (2)	
2555	20.50	364.71	3.59	370.30	388.80
2556	60.00	1,379.94	15.46	1,395.40	1,455.40
2557	60.00	1,729.23	21.77	1,751.00	1,811.00
2558	60.00	1,787.27	22.83	1,810.10	1,870.10
2559	60.00	1,880.67	23.93	1,904.60	1,964.60
2560	60.00	2,003.71	25.09	2,028.80	2,088.80
2561	60.00	2,091.70	26.30	2,118.00	2,178.00
2562	60.00	2,177.10	27.40	2,204.50	2,264.50
2563	60.00	2,313.80	28.90	2,342.70	2,402.70
2564	60.00	2,277.00	30.30	2,307.30	2,367.30
2565	60.00	2,369.02	31.78	2,400.80	2,460.80
2566	60.00	2,399.08	33.32	2,432.40	2,492.40
2567	60.00	2,498.66	34.94	2,533.60	2,593.60
2568	60.00	2,544.67	36.63	2,581.30	2,641.30
2569	60.00	2,652.89	38.41	2,691.30	2,751.30
2570	60.00	2,705.13	40.27	2,745.40	2,805.40
2571	60.00	2,804.77	42.23	2,847.00	2,907.00
2572	60.00	2,853.41	44.29	2,897.70	2,957.70
2573	60.00	8,217.80	193.50	8,411.30	8,471.30
2574	60.00	9,438.20	245.30	9,683.50	9,743.50
2575	60.00	9,773.28	250.52	10,023.80	10,083.80
2576	60.00	10,077.75	257.35	10,335.10	10,395.10
2577	60.00	10,434.89	277.91	10,712.80	10,772.80
2578	60.00	11,063.61	282.69	11,346.30	11,406.30
2579	60.00	11,645.41	287.19	11,932.60	11,992.60
2580	60.00	12,230.33	308.97	12,539.30	12,599.30
2581	60.00	12,706.86	315.04	13,021.90	13,081.90
2582	60.00	13,208.18	318.72	13,526.90	13,586.90
2583	60.00	13,715.07	341.53	14,056.60	14,116.60
2584	60.00	14,086.45	344.65	14,431.10	14,491.10
2585	39.50	8,666.48	206.92	8,876.80	8,912.90
รวม	1,800.00	184,097.07	4,157.73	188,260.20	190,054.80


(นายอภิชาติ ศุภจิตรสวัสดิ์)


(นายประพาส เหลืองศิริรักษา)

ตารางประมาณการ รับ-จ่าย โครงการจ้างบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระยะยาว ๓๑
ปีงบประมาณ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปีงบประมาณ ๒๕๕๕)

ปีงบประมาณ	รายรับและรายจ่ายโครงการ (ล้านบาท)			งบประมาณสนับสนุนโครงการ (ล้านบาท)			
	รายรับ	รายจ่าย	รายรับ- รายจ่าย	งบประมาณ สนับสนุน	เงิน ล่วงหน้า	หักคืนเงิน ล่วงหน้า	วงเงินตั้ง งบประมาณ
๒๕๕๕	๒๖๘.๒๐	๓๘๘.๘๐	-๑๒๐.๖๐		๖๔๗.๒๒		๖๔๗.๒๒
๒๕๕๖	๗๘๒.๓๐	๑,๕๕๕.๔๐	-๗๗๓.๑๐	๑๒๐.๖๐		๑๒.๐๖	๑๐๘.๕๔
๒๕๕๗	๑,๓๔๑.๐๐	๑,๘๑๑.๐๐	-๔๗๐.๐๐	๖๗๓.๑๐		๖๗.๓๑	๖๐๕.๗๙
๒๕๕๘	๑,๕๖๘.๐๐	๑,๘๗๐.๑๐	-๓๐๒.๑๐	๔๗๐.๐๐		๔๗.๐๐	๔๒๓.๐๐
๒๕๕๙	๑,๕๓๙.๐๐	๑,๙๖๔.๖๐	-๔๒๕.๖๐	๔๐๒.๑๐		๔๐.๒๑	๓๖๑.๘๙
๒๕๖๐	๑,๖๐๗.๐๐	๒,๐๘๘.๘๐	-๔๘๑.๘๐	๔๒๕.๖๐		๔๒.๕๖	๓๘๓.๐๔
๒๕๖๑	๑,๗๖๕.๐๐	๒,๑๗๘.๐๐	-๔๑๓.๐๐	๔๘๑.๘๐		๔๘.๑๘	๔๓๓.๖๒
๒๕๖๒	๑,๘๓๐.๐๐	๒,๒๖๔.๕๐	-๔๓๔.๕๐	๔๑๓.๐๐		๔๑.๓๐	๓๗๑.๗๐
๒๕๖๓	๑,๘๘๘.๐๐	๒,๔๐๒.๗๐	-๕๑๔.๗๐	๔๓๔.๕๐		๔๓.๔๕	๓๘๑.๐๕
๒๕๖๔	๑,๙๕๕.๐๐	๒,๓๖๗.๓๐	-๔๑๒.๓๐	๕๑๔.๗๐		๕๑.๔๗	๔๖๓.๒๓
๒๕๖๕	๒,๐๔๕.๐๐	๒,๔๖๐.๘๐	-๔๑๕.๘๐	๔๑๒.๓๐		๔๑.๒๓	๓๗๑.๐๗
๒๕๖๖	๒,๒๑๖.๐๐	๒,๔๙๒.๔๐	-๒๗๖.๔๐	๔๑๕.๘๐		๔๑.๕๘	๓๗๔.๒๒
๒๕๖๗	๒,๒๘๗.๐๐	๒,๕๙๓.๖๐	-๓๐๖.๖๐	๒๗๖.๔๐		๒๗.๖๔	๒๔๘.๗๖
๒๕๖๘	๒,๓๘๔.๐๐	๒,๖๔๑.๓๐	-๒๕๗.๓๐	๓๐๖.๖๐		๓๐.๖๖	๒๗๕.๙๔
๒๕๖๙	๒,๔๕๕.๐๐	๒,๗๕๑.๓๐	-๒๙๖.๓๐	๒๕๗.๓๐		๒๕.๗๓	๒๓๑.๕๗
๒๕๗๐	๒,๕๒๗.๐๐	๒,๘๐๕.๔๐	-๒๗๘.๔๐	๒๙๖.๓๐		๒๙.๖๓	๒๖๖.๖๗
๒๕๗๑	๒,๗๔๘.๐๐	๒,๙๐๗.๐๐	-๑๕๙.๐๐	๒๗๘.๔๐		๒๗.๘๔	๒๕๐.๕๖
๒๕๗๒	๒,๘๒๓.๐๐	๒,๙๕๗.๗๐	-๑๓๔.๗๐	๑๕๙.๐๐		๑๕.๙๐	๑๓๓.๑๐
* ๒๕๗๓	๑๔,๔๖๗.๐๐	๘,๔๗๑.๓๐	๕,๙๙๕.๗๐	๑๓๔.๗๐		๑๓.๔๗	๑๒๑.๒๓
๒๕๗๔	๑๘,๓๔๑.๐๐	๙,๗๔๓.๕๐	๘,๕๙๗.๕๐				
๒๕๗๕	๑๘,๗๓๐.๐๐	๑๐,๐๘๓.๘๐	๘,๖๔๖.๒๐				
๒๕๗๖	๑๙,๒๔๑.๐๐	๑๐,๓๙๕.๑๐	๘,๘๔๕.๙๐				
๒๕๗๗	๒๐,๗๗๘.๐๐	๑๐,๗๗๒.๘๐	๑๐,๐๐๕.๒๐				
๒๕๗๘	๒๑,๑๓๗.๐๐	๑๑,๔๐๖.๓๐	๙,๗๓๐.๗๐				
๒๕๗๙	๒๑,๔๗๒.๐๐	๑๑,๙๙๒.๖๐	๙,๔๗๙.๔๐				
๒๕๘๐	๒๓,๑๐๑.๐๐	๑๒,๕๙๙.๓๐	๑๐,๕๐๑.๗๐				
๒๕๘๑	๒๓,๕๕๔.๐๐	๑๓,๐๘๑.๙๐	๑๐,๔๗๒.๑๐				
๒๕๘๒	๒๓,๘๒๙.๐๐	๑๓,๕๘๖.๙๐	๑๐,๒๔๒.๑๐				
๒๕๘๓	๒๕,๕๓๕.๐๐	๑๔,๑๑๖.๖๐	๑๑,๔๑๘.๔๐				
๒๕๘๔	๒๕,๗๖๘.๐๐	๑๔,๔๙๑.๑๐	๑๑,๒๗๖.๙๐				
๒๕๘๕	๑๕,๔๗๐.๔๐	๘,๙๑๒.๙๐	๖,๕๕๗.๕๐				
รวมทั้งสิ้น	๓๐๕,๓๔๑.๙๐	๑๙๐,๐๕๔.๘๐	๑๑๕,๒๘๗.๑๐	๖,๔๗๒.๒๐	๖๔๗.๒๒	๖๔๗.๒๒	๖,๔๗๒.๒๐

หมายเหตุ* ในปีที่ยกมาคำนวณสัญญาสัมปทาน กรุงเทพมหานครจะตั้งงบประมาณประจำปีงบประมาณ ๒๕๗๓ จำนวน ๑๒๑.๒๓ ล้านบาท เพื่อชดเชยรายจ่ายในการบริหารจัดการเดินรถส่วนเกินประจำปีงบประมาณ ๒๕๗๒ และกรุงเทพมหานครจะมีรายรับมากกว่ารายจ่าย ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๗๓ โดยรายรับดังกล่าวจะเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๗๔ เป็นต้นไป

(นายอภิชาต สุขจิตร์สวัสดิ์)
วิศวกรโยธาชำนาญการ กลุ่มงานระบบขนส่งมวลชน
กองการขนส่ง สำนักงานการขนส่งและจราจร

(นายประพาส เหลืองศิรินภา)
หัวหน้ากลุ่มงานระบบขนส่งมวลชน
กองการขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง