

# ด่วนที่สุด

ที่ กค 0805.2/3400



สคด. 3/139  
2 มี.ค. 52  
[๐.85๖.]

|                |      |
|----------------|------|
| สำนักเลขาธิการ | ...  |
| รับที่         | 1634 |
| วันที่         | ...  |

กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กรุงเทพฯ 10400

26 กุมภาพันธ์ 2552

เรื่อง ข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ของรัฐวิสาหกิจ  
เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2551
  2. รายละเอียดการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ของการประปาส่วนภูมิภาค
  3. รายละเอียดการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
  4. รายละเอียดการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ตามที่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2551 ได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2551 เพื่อเป็นเครื่องมือของรัฐในการพิจารณาให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐบาลที่มีความโปร่งใส ชัดเจนและตรวจสอบได้ และสร้างเครื่องมือในการประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการให้บริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นรูปธรรม โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 มีรัฐวิสาหกิจที่ประสงค์ขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะจำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) นั้น

กระทรวงการคลัง ขอเรียนดังนี้

## 1. คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ

ตามระเบียบฯ ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงการคลัง เป็นประธาน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา และผู้ทรงคุณวุฒิสาขาการบัญชี เศรษฐศาสตร์ การเงิน หรือสาขาอื่นที่เกี่ยวข้อง ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังแต่งตั้ง ไม่เกิน 3 คน เป็นกรรมการ ให้ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ เพื่อพิจารณาข้อเสนอการขอรับการอุดหนุนทางการเงิน พร้อมทั้งกำหนดวงเงินที่จะให้การอุดหนุนทางการเงินแก่รัฐวิสาหกิจเพื่อเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังพิจารณาก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ ให้รัฐวิสาหกิจที่ประสงค์ขอรับการอุดหนุนจัดทำข้อเสนอขอรับเงินอุดหนุน พร้อมด้วยระบบบัญชีซึ่งแสดงถึงการแยกรายได้และค่าใช้จ่ายของการให้บริการเชิงพาณิชย์และบริการสาธารณะ และต้นทุนการให้บริการสาธารณะเพื่อนำเสนอรัฐมนตรี

/ว่าการ...

ว่าการกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบเดือน ก่อนเริ่มปีงบประมาณ

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

## 2. ข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553

ของรัฐวิสาหกิจ

### 2.1 ข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553

ของ กปภ.

#### 2.1.1 ข้อเท็จจริง

วันที่ 28 พฤศจิกายน 2551 กระทรวงมหาดไทยได้ส่งข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2553 ของ กปภ. โดยผ่านความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2551 (ภายหลังจากเวลาที่กำหนดไว้ในระเบียบฯ) มาเพื่อให้คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะพิจารณาตามขั้นตอน

#### 2.1.2 สาระสำคัญของข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนของ กปภ.

(1) กปภ. ขอรับเงินอุดหนุนสำหรับบริการสาธารณะจำนวน 1,329.013 ล้านบาท เพื่อให้บริการน้ำประปาจำนวน 428.415 ล้านลูกบาศก์เมตร โดยมีกลุ่มเป้าหมายผู้ใช้น้ำประปาในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนค่าน้ำประปา (ต้นทุนรวมหักด้วยต้นทุนที่ไม่เกี่ยวกับการผลิตและการจำหน่ายโดยตรงประมาณ 15.87 บาท/ลูกบาศก์เมตร) ในพื้นที่ทั่วประเทศยกเว้น 3 จังหวัด (กรุงเทพฯ นนทบุรี และสมุทรปราการ) แยกเป็นผู้ใช้น้ำประเภทที่อยู่อาศัย 365.819 ล้านลูกบาศก์เมตร ประเภทธุรกิจขนาดเล็ก 52.727 ล้านลูกบาศก์เมตร และประเภทธุรกิจขนาดใหญ่ 9.869 ล้านลูกบาศก์เมตร

(2) กปภ. ได้ประมาณการต้นทุนในการให้บริการน้ำประปารวม 6,798.946 ล้านบาท และมีประมาณการรายได้จากการให้บริการน้ำประปาจำนวน 5,469.933 ล้านบาท

#### 2.1.3 หลักในการพิจารณาให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ

การดำเนินงานเชิงสังคมตามนโยบายรัฐบาล คือ การให้บริการน้ำประปาแก่ผู้ใช้น้ำอย่างมีคุณภาพ โดยจำหน่ายให้ประชาชนกลุ่มที่อยู่อาศัยที่ใช้น้ำไม่เกิน 30 ลูกบาศก์เมตร/ราย/เดือน (บนสมมติฐานการใช้น้ำเพื่อการดำรงชีพประมาณ 200 ลิตร/คน/วัน และผู้ใช้น้ำ 1 ราย มีผู้อยู่อาศัยประมาณ 5 คน :  $200 \text{ ลิตร} \times 5 \text{ คน} \times 30 \text{ วัน} = 30,000 \text{ ลิตร/ราย/เดือน}$  หรือ 30 ลูกบาศก์เมตร/ราย/เดือน) ในราคาต่ำกว่าต้นทุนค่าน้ำเฉลี่ย ซึ่งถือเป็นบริการพื้นฐานที่ภาครัฐควรจัดให้มีขึ้น เพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

### 2.2 ข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553

ของ รฟท.

#### 2.2.1 ข้อเท็จจริง

วันที่ 28 พฤศจิกายน 2551 กระทรวงคมนาคมได้ส่งข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2553 ของ รฟท. โดยผ่านความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในวันเดียวกัน มาเพื่อให้คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะพิจารณาตามขั้นตอน

## 2.2.2 สารสำคัญของข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนของ รฟท.

รฟท. ขอรับเงินอุดหนุนสำหรับการให้บริการเดินขบวนรถเชิงสังคมจำนวน 164 ขบวน หรือคิดเป็นร้อยละ 67.8 ของขบวนรถทั้งหมด โดยมีกลุ่มเป้าหมายผู้ใช้บริการเชิงสังคมที่เป็นผู้มีรายได้น้อยและปานกลาง จำนวน 32.8 ล้านคน เป็นวงเงินอุดหนุนจำนวน 3,717.417 ล้านบาท มีประมาณการต้นทุนการให้บริการสาธารณะรวม 9,210.88 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยค่าก่อสร้างและค่าดำเนินงาน และมีประมาณการรายได้จากการให้บริการสาธารณะจำนวน 400.860 ล้านบาท

## 2.2.3 หลักในการพิจารณาให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ

การดำเนินงานเชิงสังคมตามนโยบายรัฐบาล คือ บริการซึ่งเป็นพันธกรณีที่ รฟท. ถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยรัฐ และมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่สาธารณชน โดยในฐานะผู้ประกอบการเชิงธุรกิจ รฟท. ไม่ประสงค์จะเดินขบวนรถดังกล่าว เนื่องจากปัญหาการขาดทุนหรือการใช้ทรัพยากรไม่มีประสิทธิภาพ ขบวนรถเชิงสังคมมีลักษณะสำคัญดังนี้

- (1) เป็นขบวนรถโดยสารที่ประกอบด้วยรถชั้น 3 ให้บริการแก่ประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะผู้มีรายได้น้อย
- (2) มีการหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารเกือบทุกสถานี
- (3) เป็นขบวนรถที่ค่าโดยสารมีราคาถูก เนื่องจากไม่มีค่าธรรมเนียมขบวนรถเหมือนรถบริการเชิงพาณิชย์
- (4) ราคาค่าโดยสารถูกควบคุมโดยภาครัฐ  
(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

## 2.3 ข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553

ของ ขสมก.

### 2.3.1 ข้อเท็จจริง

วันที่ 28 พฤศจิกายน 2551 กระทรวงคมนาคมได้ส่งข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2553 ของ ขสมก. โดยผ่านความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในวันเดียวกัน มาเพื่อให้คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะพิจารณาตามขั้นตอน

### 2.3.2 สารสำคัญของข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนของ ขสมก.

- (1) ขสมก. ขอรับเงินอุดหนุนสำหรับบริการสาธารณะจำนวน 5,572.237 ล้านบาท เพื่อให้บริการรถโดยสารประจำทางสาธารณะ จำนวน 3,535 คัน ประกอบด้วย รถธรรมดา 1,674 คัน (ระยะทาง 224 กิโลเมตร/คัน/วัน) และรถปรับอากาศ 1,867 คัน (ระยะทาง 266 กิโลเมตร/คัน/วัน) โดยมีกลุ่มเป้าหมายผู้ใช้บริการที่มีรายได้น้อยถึงปานกลางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล
- (2) ขสมก. ได้ประมาณการต้นทุนการให้บริการสาธารณะรวม 12,045.306 ล้านบาท (ประกอบด้วยต้นทุนคงที่สำหรับรถธรรมดา 21.76 บาท/กิโลเมตร รถปรับอากาศ 24.71 บาท/กิโลเมตร และต้นทุนผันแปรสำหรับรถธรรมดา 14.50 บาท/กิโลเมตร รถปรับอากาศ 19.42 บาท/กิโลเมตร) และมีประมาณการรายได้จากการให้บริการสาธารณะจำนวน 6,473.069 ล้านบาท

/(3) ขสมก. ...

(3) ชสมก. ได้จัดทำวงเงินงบประมาณอุดหนุนตามข้อสังเกตของ คณะอนุกรรมการฯ สาขาขนส่งทางบกแยกเป็น 4 แนวทาง (Scenario) ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| แนวทาง (Scenario)                                                             | กำไร(ขาดทุน)สุทธิเชิงสังคม |             |         | กำไรสุทธิเชิงพาณิชย์ | กำไร(ขาดทุน)สุทธิ* |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------|---------|----------------------|--------------------|
|                                                                               | รถธรรมดา                   | รถปรับอากาศ | รวม     |                      |                    |
| แนวทางที่ 1. ข้อเสนอ ชสมก.                                                    | (2,044)                    | (3,528)     | (5,572) | 627                  | (4,945)            |
| แนวทางที่ 2. ปรับลดต้นทุนตามข้อสังเกตของคณะอนุกรรมการฯ                        | (1,128)                    | (1,794)     | (2,923) | 627                  | (2,295)            |
| แนวทางที่ 3. ปรับลดเส้นทางเดินรถปรับอากาศในตัวเมือง และลดธรรมดาตามแนวทางที่ 2 | (1,128)                    | (1,871)     | (2,999) | 627                  | (2,372)            |
| แนวทางที่ 4. ภายใต้โครงการเช่ารถ NGV 4,000 คัน และใช้รถ ปอ. เดิม 1,800 คัน    | (846)                      | (717)       | (1,563) | 627                  | (936)              |

\* ยังไม่รวมรายได้หลังปรับราคาค่าโดยสาร

### 2.3.3 หลักในการพิจารณาให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ

การดำเนินงานเชิงสังคมตามนโยบายรัฐบาล คือ การให้บริการรถโดยสารธรรมดาแก่ประชาชนเพื่อประโยชน์ต่อการดำรงชีวิตขั้นพื้นฐานและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ไม่นับรวมรถโดยสารปรับอากาศ เนื่องจากเส้นทางเดินรถของ ชสมก. เป็นเส้นทางที่มีการเดินรถทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ ประชาชนจึงมีทางเลือกในการใช้บริการ) โดยจะช่วยให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลางสามารถเดินทางไปประกอบกิจกรรมต่างๆ ได้ โดยมีต้นทุนในการเดินทางที่ต่ำ และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะแทนการเดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคคล

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

## 3. ความเห็นของคณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ

คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะในคราวประชุมครั้งที่ 1/2552 วันที่ 14 มกราคม 2552 ได้พิจารณาข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนของรัฐวิสาหกิจทั้ง 3 แห่ง (กปภ. รฟท. และชสมก.) และมีความเห็นดังต่อไปนี้

### 3.1 กรณีของ กปภ.

3.1.1 ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ กปภ. ยื่นข้อเสนอขอรับเงินอุดหนุนทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2553 ได้ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2551 เนื่องจากการยื่นข้อเสนอดังกล่าวไม่เป็นไปตามระยะเวลาที่ระเบียบฯ กำหนดไว้

3.1.2 เห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินอุดหนุนทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2553 ของ กปภ. จำนวน 1,174.711 ล้านบาท จากที่เสนอขอรับเงินอุดหนุนสำหรับบริการสาธารณะจำนวน 1,329.013 ล้านบาท โดยการให้เงินอุดหนุนดังกล่าวอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ภาครัฐมีนโยบายในการควบคุมราคาค่าน้ำ โดย กปภ. ต้องมีเอกสารยืนยันในการดำเนินการตามนโยบายการควบคุมราคาค่าบริการของรัฐก่อนการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2553 แล้วเสนอให้คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะพิจารณาพร้อมกับร่างบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะ (MOU) ที่จะใช้ลงนามในปี 2553 เพื่อเป็นการยืนยันสมมติฐานทางการเงินที่ใช้ในการประมาณการวงเงินอุดหนุนที่ กปภ. ขอรับในปี 2553 และหากมีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าบริการ กปภ. ต้องเสนอขอปรับปรุงกรอบวงเงินอุดหนุนฯ ต่อคณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะเพื่อพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ การให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินอุดหนุนทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2553 ดังกล่าว

/ให้มีผล...

ให้มีผลต่อเมื่อคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้การยื่นข้อเสนอขอรับเงินอุดหนุนทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2553 ของ กปภ. เป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ ของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2551

3.1.3 คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะมีข้อสังเกตให้ กปภ. เร่งดำเนินการ ศึกษาและปรับปรุงในประเด็นต่างๆ ดังนี้

(1) ระบบบัญชี

- การปันส่วนต้นทุนตามฐานกิจกรรม
- การปันส่วนต้นทุนและการจัดทำระบบบัญชีต้นทุนรายพื้นที่
- การปันส่วนต้นทุนเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม เพื่อให้การคำนวณ

ต้นทุน การประมาณการ และการจัดทำสมมติฐานทางการเงินในการพิจารณากลุ่มเป้าหมายในอนาคต มีความชัดเจนยิ่งขึ้น

(2) การจำแนกกลุ่มการให้บริการ เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มการให้บริการที่สามารถเลี้ยงตัวเองได้และมีเงินลงทุน
- กลุ่มการให้บริการที่สามารถเลี้ยงตัวเองได้แต่ไม่มีเงินลงทุน
- กลุ่มการให้บริการที่ไม่สามารถเลี้ยงตัวเองได้ ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบ

ปัญหา อุปสรรคและข้อจำกัดในการดำเนินการของแต่ละกลุ่มได้อย่างชัดเจน

(3) แผนยุทธศาสตร์

- การปรับโครงสร้างอัตราค่าน้ำ
- แผนการแก้ไขปัญหาค่าบริการค่าน้ำจากเอกชนให้ชัดเจน

3.2 กรณีของ รฟท.

3.2.1 เห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบเงินอุดหนุนทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2553 ของ รฟท. จำนวน 2,355 ล้านบาท จากที่เสนอขอรับเงินอุดหนุนสำหรับบริการสาธารณะจำนวน 3,717.417 ล้านบาท โดย รฟท. ควรกำหนดความชัดเจนของการให้บริการเชิงสังคมและการให้เงินอุดหนุน ดังกล่าวอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ภาครัฐมีนโยบายในการควบคุมราคา ซึ่ง รฟท. ต้องมีเอกสารยืนยันการดำเนินการตาม นโยบายการควบคุมราคาค่าบริการของรัฐก่อนการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2553 แล้วเสนอให้คณะกรรมการ เงินอุดหนุนบริการสาธารณะพิจารณาพร้อมกับร่างบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะ (MOU) ที่จะใช้ลงนาม ในปี 2553 เพื่อเป็นการยืนยันสมมติฐานทางการเงินที่ใช้ในการประมาณการวงเงินอุดหนุนที่ รฟท. ขอรับในปี 2553 และหากมีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าบริการ รฟท. ต้องเสนอขอปรับปรุงกรอบเงินอุดหนุนฯ ต่อ คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะเพื่อพิจารณาต่อไป

3.2.2 คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะมีข้อสังเกต ดังนี้

(1) แผนการขอรับเงินอุดหนุนบริการเชิงสังคมควรเชื่อมโยงและ สอดคล้องกับแผนฟื้นฟูกิจการ และนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ

(2) ลักษณะการให้บริการเชิงสังคม 164 ขบวน/วัน และประมาณการ รายได้ต้องมีรายละเอียดแหล่งที่มาของตัวเลขแยกตามประเภทและพื้นที่

(3) รฟท. ควรเสนอขอรับเงินอุดหนุนพร้อมทั้งเสนอแผนขอปรับโครงสร้าง ราคาโดยให้จัดทำเป็น Scenario Analysis เพื่อวิเคราะห์การลดลงของภาระการขอเงินอุดหนุน

/(4) ค่าใช้จ่าย...

- (4) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานค่อนข้างสูง ควรแสดงให้เห็นว่าประกอบด้วยค่าใช้จ่ายอะไร มีสัดส่วนอย่างไร และมีรายการวิเคราะห์หรือหมายเหตุประกอบรายจ่ายสำคัญ
- (5) รฟท. ควรเพิ่มรายละเอียดที่มาของสมมติฐานในการคำนวณต้นทุนต่อหน่วยและวิธีการคำนวณต้นทุนต่อหน่วย
- (6) ค่าใช้จ่ายที่ไม่ควรรวมเป็นต้นทุนบริการเชิงสังคม ได้แก่ ค่าเสื่อมราคา ดอกเบี้ย และอื่นๆ ไม่ควรนำมารวมเป็นต้นทุนบริการเชิงสังคม
- (7) ตัวชี้วัดไม่ชัดเจน ทั้งในเชิงปริมาณ คุณภาพ ความทันต่อเวลา ความคุ้มค่าเงิน และผลตอบแทนเชิงสังคม โดยเฉพาะตัวชี้วัดผลตอบแทนเชิงสังคมได้มีการระบุไว้ค่อนข้างน้อย
- (8) รฟท. ควรเสนอแผนการขอรับเงินอุดหนุนให้สัมพันธ์กับผลลัพธ์ที่คาดว่าจะดำเนินการได้สำเร็จเป็นรายไตรมาส
- (9) รฟท. ควรเสนอแผนกลยุทธ์การปรับปรุงการดำเนินงานสู่ความเป็นเลิศ แผนพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการ และแผนลดต้นทุนในการดำเนินงาน เพื่อประกอบการพิจารณา

### 3.3 กรณีของ ขสมก.

3.3.1 เห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินอุดหนุนทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2553 ของ ขสมก. โดยพิจารณาให้เงินอุดหนุนเฉพาะรถโดยสารธรรมดา จำนวน 846 ล้านบาท (ตามแนวทางที่ 4 กรณีรับมอบรถโดยสาร NGV 4,000 คัน และใช้รถโดยสารปรับอากาศเดิม 1,800 คัน รวมทั้งปรับปรุงเส้นทาง 145 เส้นทาง) จากที่เสนอขอรับเงินอุดหนุนสำหรับบริการสาธารณะจำนวน 5,572.237 ล้านบาท โดย ขสมก. ควรกำหนดความชัดเจนของต้นทุนที่แท้จริงที่ใช้ประกอบการพิจารณาโดยการให้เงินอุดหนุนของ ขสมก. ดังกล่าว อยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ภาครัฐมีนโยบายในการควบคุมราคา ซึ่ง ขสมก. ต้องมีเอกสารยืนยันการดำเนินการตามนโยบายการควบคุมราคาค่าบริการของรัฐก่อนการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2553 แล้วเสนอให้คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะพิจารณาพร้อมกับร่างบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะ (MOU) ที่จะใช้ลงนามในปี 2553 เพื่อเป็นการยืนยันสมมติฐานทางการเงินที่ใช้ในการประมาณการวงเงินอุดหนุนที่ ขสมก. ขอรับในปี 2553 และหากมีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าบริการ ขสมก. ต้องเสนอขอปรับปรุงกรอบวงเงินอุดหนุนฯ ต่อคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

#### 3.3.2 คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะมีข้อสังเกต ดังนี้

- (1) Scenario กรณีรับมอบรถโดยสาร NGV 4,000 คัน และใช้รถโดยสารปรับอากาศเดิม 1,800 คัน รวมทั้งปรับปรุงเส้นทาง 145 เส้นทาง
- (2) ปรับสมมติฐานราคาเฉลี่ยของน้ำมันดีเซลของปี 2551 และวิเคราะห์ Sensitivity Analysis
- (3) รายละเอียดการปันส่วนต้นทุนค่าใช้จ่ายส่วนกลาง (แยกเป็นเชิงสังคม: รถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ และเชิงพาณิชย์)
- (4) Scenario กรณีการคิดต้นทุนต่อจำนวนผู้โดยสารแทนที่จะคิดต่อจำนวน กิโลเมตร ให้บริการ
- (5) ผลประกอบการแยกเป็นเขต เส้นทาง และยอดรวมของรถโดยสารธรรมดา รถโดยสารปรับอากาศ ในปี 2551 และประมาณการปี 2553

/(6) สถิติ...

- (6) สถิติจำนวนผู้โดยสารในช่วง Peak และ Off-Peak เป็นรายเขตเส้นทาง และยอดรวม
- (7) ประเมินการตัวเลขขอรับเงินอุดหนุนเป็นรายเดือน
- (8) การคำนวณผลตอบแทนเชิงสังคม
- (9) เหตุผลคิดต้นทุนต่อกิโลเมตรแทนที่จะคิดเป็นต้นทุนต่อจำนวนผู้โดยสาร
- (10) เหตุผลการนำบริการเดินรถโดยสารปรับอากาศสามารถรวมอยู่ในการให้บริการ

#### เชิงสังคม

- (11) เหตุผลที่ ชสมก. เสนอขอรับโดยใช้เกณฑ์จากปริมาณการให้บริการ (รถโดยสาร) มาเป็นตัวกำหนดแตกต่างจากการให้บริการของภาคเอกชนที่ได้รับสัมปทานจาก ชสมก. อย่างไร
- (12) ตัวชี้วัดที่จะมีการประเมินผลการให้บริการภายหลังได้รับเงินอุดหนุน เช่น อาจใช้ตัวชี้วัดคุณภาพการให้บริการตามบันทึกข้อตกลงประเมินผล จำนวนรถและเส้นทางที่ให้บริการตามที่ได้เสนอในคำขอ PSO
- (13) เหตุผลที่ต้องขอรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลกลางทั้งจำนวนแทนที่จะต้องขอรับจากรัฐบาลท้องถิ่นบางส่วน เนื่องจาก ชสมก. ให้บริการเฉพาะในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

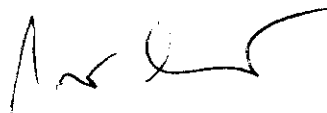
#### 4. ความเห็นของกระทรวงการคลัง

เห็นควรให้ความเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ ที่เสนอตามข้อ 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไปด้วย

จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายกรณ์ จาติกวณิช)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ  
สำนักนโยบายและแผนรัฐวิสาหกิจ  
โทร 0-2298-5880-9 ข ๒๖๑๔  
โทรสาร 0-2298-5807