

ด่วนที่สุด
ที่ กค 0807.3/13801



กระทรวงการคลัง
ถนนพระราม 6 กรุงเทพฯ 10400

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 5339
วัน 23 ก.ค. 2553 14/14

สอ.1/26.1
23 ก.ค. 53
14-653

๒๒ กรกฎาคม 2553

เรื่อง การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว (ล) 11733 ลงวันที่ 12 กรกฎาคม 2553

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกรณีกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เรื่อง แผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ภายในวันที่ 20 กรกฎาคม 2553 ความละเอียดแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว ขอเรียนว่า

1. ปัจจุบัน ขสมก. ประสบภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง โดยมีสาเหตุสำคัญมาจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงกว่ารายได้ ในขณะที่ภาระหนี้สินยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2554 ขสมก. ได้ประมาณการรายได้ไว้จำนวน 7,419.89 ล้านบาท ในขณะที่ประมาณการรายจ่ายไว้จำนวน 10,366.06 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีภาระเงินกู้จำนวน 2,975.90 ล้านบาท ส่งผลให้ ในปีงบประมาณ 2554 คาดว่า ขสมก. จะมีผลขาดทุนสุทธิ 6,166.64 ล้านบาท ทั้งนี้ ขสมก. มีผลประกอบการขาดทุนสะสมมาโดยตลอด ส่งผลให้ ณ 31 พฤษภาคม 2553 ขสมก. มีหนี้คงค้างสูงถึง 74,788.61 ล้านบาท แบ่งเป็น หนี้กู้ยืมสถาบัน 64,735.98 ล้านบาท หนี้การค้าค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมค้างจ่าย 6,590.47 ล้านบาท และหนี้ค้างจ่ายกองทุนบำเหน็จ 6,462.17 ล้านบาท ดังนั้น หาก ขสมก. ไม่ดำเนินการใดๆ ขสมก. ก็จะประสบกับภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง และทำให้ต้องก่อหนี้เพิ่มขึ้นทุกปี อันจะมีผลทำให้ ขสมก. มีหนี้คงค้างสะสมสูงถึง 100,000.00 ล้านบาทภายในปีงบประมาณ 2557

2. ในหลักการ การจัดทำแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ ขสมก. สามารถจัดการเดินรถและให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยไม่เป็นภาระแก่ภาครัฐ แต่เมื่อพิจารณาแผนการปรับปรุงการบริหารจัดการดังกล่าว ยังไม่แสดงให้เห็นถึงความมีประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจของ ขสมก. โดยยังไม่แสดงถึงการลดภาระหนี้สินที่เป็นปัญหาหลักของ ขสมก. รวมถึงแผนปรับปรุงบุคลากรของ ขสมก. ที่ยังไม่ชัดเจน ดังนั้น ขสมก. ควรทบทวนความเป็นไปได้ของรายได้ว่าเป็นไปตามที่ ขสมก. ประมาณการไว้หรือไม่ เพราะ

/หากรายได้...

หากรายได้ไม่เป็นไปตามที่ประมาณการไว้ จะส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของ ชสมก. อย่างรุนแรง นอกจากนี้ ชสมก. จำเป็นต้องดำเนินการตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพฯในส่วนอื่นๆ ควบคู่ไปกับการจัดการโดยसारปรับอากาศฯ ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การปรับโครงสร้างองค์กรให้สามารถกำกับและบริหารสัญญาการเดินรถให้เป็นไปตามมาตรฐานและเงื่อนไข การให้บริการที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยในส่วนการเดินรถ ชสมก. สามารถส่งเสริมให้เอกชนเข้า ประกอบการเดินรถในเส้นทางต่างๆ จำนวน 155 เส้นทางได้โดยผ่านระบบสัญญาการให้บริการ เชิงคุณภาพ (Performance Base Contract : PBC) ซึ่งการดำเนินการในลักษณะดังกล่าวจะทำให้ ชสมก. มีรถโดยสารเพียงพอต่อการให้บริการแก่ประชาชนในต้นทุนการให้บริการที่เหมาะสม สามารถควบคุมได้ นอกจากนี้ ชสมก. จำเป็น ต้องเร่งพิจารณารูปแบบการให้บริการที่ให้ประชาชนสามารถเชื่อมต่อกับระบบ ขนส่งอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพในราคาค่าบริการที่เหมาะสมและเป็นธรรม

3. สำหรับรายละเอียดในร่าง TOR การแบ่งสัญญาการเช่ารถโดยสารปรับอากาศฯ จำนวน 4,000 คัน เป็น 2 สัญญาๆ ละ 2,000 คัน นั้น เห็นว่า เพื่อให้การจัดการโดยसारปรับอากาศฯ เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม และไม่ก่อให้เกิดปัญหาในการให้เข้าต่อ (Sub Contract) จึงเห็นควรให้ ชสมก. พิจารณาแนวทางการจัดการโดยसारปรับอากาศฯ โดยเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการหลายราย สามารถเสนอราคาและจำนวนรถโดยสารปรับอากาศฯ ตามศักยภาพของผู้ประกอบการแต่ละราย โดย ชสมก. จะคัดเลือกผู้ประกอบการที่เสนอข้อเสนอด้านราคาที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับแรก และคัดเลือกผู้ประกอบการ รายที่เสนอราคาในลำดับต่อมาจนครบจำนวน 4,000 คัน นอกจากนี้ การเปิดโอกาสให้มีผู้ประกอบการ หลายรายยังทำให้เกิดการแข่งขันการให้บริการซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ

4. สำหรับกรณีเรื่องค่าก่อสร้างอุ้งจอตลอดโดยสารปรับอากาศฯ ในปีงบประมาณ 2554 จำนวนไม่เกิน 1,000 ล้านบาทนั้น เป็นส่วนหนึ่งของเงื่อนไขที่กระทรวงคมนาคม และ ชสมก. จะต้อง ดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเปิดประมูลจัดการโดยसारปรับอากาศฯ ดังนั้น หากคณะรัฐมนตรีมีมติให้ ชสมก. ดำเนินการตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯของ ชสมก. ในหลักการ ไม่ขัดข้องที่ ชสมก. จะกู้เงินเพื่อเป็นค่าก่อสร้างอุ้งจอตลอดและสถานที่ทำการ ซึ่งหาก ชสมก. ต้องการให้ กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว ชสมก. จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี และต้องดำเนินการ เสนอขอบรรจุเงินกู้ของ ชสมก. ให้อยู่ในแผนการบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ ภายใต้อำนาจการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ 2554 ก่อนดำเนินการกู้เงินด้วย

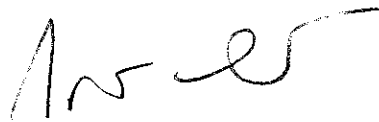
5. สำหรับโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดได้เสนอขอใช้เงินงบประมาณในวงเงินไม่เกิน 2,532 ล้านบาท เพื่อดำเนินการในปีงบประมาณ 2555 นั้น เห็นว่า โครงการดังกล่าวยังไม่มีความ ชัดเจน โดย ชสมก. ได้กำหนดจำนวนพนักงานที่เข้าร่วมโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดไว้รวม 6,062 คน แต่ในเบื้องต้นมีผู้สนใจเข้าร่วมโครงการเพียง 2,708 คน เท่านั้น สำหรับจำนวนพนักงาน ที่เหลือยังไม่มีความชัดเจนว่า สนใจเกษียณอายุก่อนกำหนดเมื่อไร จึงยังคงต้องเป็นภาระแก่ ชสมก. ต่อไป ชสมก. จึงควรจัดทำโครงการดังกล่าวให้ชัดเจนว่า มีพนักงานเข้าร่วมโครงการแต่ละปีจำนวนเท่าใด

6. สำหรับการขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2549 ที่เห็นชอบให้ ชสมก. พิจารณารถโดยสารที่ถูกทดแทนแล้วไปใช้ประโยชน์ตามความเหมาะสม โดยไม่นำไปประมูลขาย หรือนำไปใช้เป็นรถโดยสารสาธารณะอีก และขออนุมัติให้ ชสมก. ขายรถโดยสารเก่าที่ปลดระวาง และ

นำเงินรายได้มาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับการดำเนินการนั้น เนื่องจากคณะรัฐมนตรี (สมัยอดีตนายกรัฐมนตรี นายสมัคร สุนทรเวช) มีเจตนารมณ์ที่ไม่ต้องการให้มีการนำรถโดยสารเก่าที่ขายให้เอกชนมาเป็นรถโดยสารสาธารณะบริการประชาชนอีก เนื่องจากรถเก่าจะก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศ ดังนั้น หาก ขสมก. ต้องการขายรถโดยสารเก่าที่ปลดระวาง ควรกำหนดเป็นเงื่อนไขให้นำรถดังกล่าวกลับเข้ามาวิ่งในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลอีก

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายกรณ์ จาติกวณิช)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักพัฒนารัฐวิสาหกิจ 1

โทร 02-298-5880-9 ต่อ 6652

โทรสาร 02-298-5809