

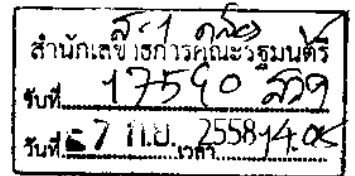
# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/ ๓๕๕



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐



๗ กันยายน ๒๕๕๘

เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อนำไปชำระค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมปั๊มประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙  
ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/ว ๔๖๓๖ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๘  
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๙๐๓๕ ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๘  
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๒๐๖๓ ลงวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๗  
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๖๑๓๔ ลงวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๕๗  
๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว (ล) ๙๙๕๔ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๘

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี  
๒. สำเนาหนังสือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ ขสมก. ๖๔๘/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๘  
๓. สำเนาหนังสือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ ขสมก. ๙๒๘/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๘  
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/ว ๔๖๓๖ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๘  
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/ว ๕๑๓๑ ลงวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๘  
๖. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๓๘๐๘ ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘  
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงพลังงาน ด่วนที่สุด ที่ พน ๐๒๐๒/๓๙๕ ลงวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘  
๘. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๑/๗๐๔ ลงวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๕๘  
๙. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕๔/๓๖๑๔  
ลงวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘  
๑๐. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๔/๑๖๙๒๔ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๘  
๑๑. แบบตรวจสอบเรื่อง (Checklist) เสนอคณะรัฐมนตรี

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อนำไปชำระค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมปั๊มประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี แต่เนื่องจากได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งรัฐมนตรี ตามประกาศลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๘ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจึงได้ส่งเรื่องดังกล่าวคืน โดยหากกระทรวงคมนาคม

/ประสงค์จะ...

ประสงค์จะเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้นำเรื่องเสนอขอความเห็นชอบจากรองนายกรัฐมนตรีที่กำกับการบริหารราชการก่อนส่งเรื่องไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี โดยให้ดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒

บัดนี้ กระทรวงคมนาคมขอยืนยันเสนอเรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อนำไปชำระค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมปั๊มประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อแก้ไขปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงิน และทำให้มีเงินสดสำหรับการดำเนินงานให้บริการขนส่งสาธารณะตามภารกิจ โดยไม่กระทบต่อการให้บริการแก่ประชาชน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

## ๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ขออนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินเพื่อนำไปชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมปั๊มประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๔,๔๐๑.๙๘๘ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ในการกู้เงิน ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการขอบรรจุแผนการกู้เงินไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๓

๑.๒ คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๕๗ ขออนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีวงเงิน ค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมปั๊มประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน ๔,๔๐๑.๙๘๘ ล้านบาท รวมอยู่ด้วย รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๔

๑.๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ขออนุมัติการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ครั้งที่ ๒ โดยมีวงเงิน ค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมปั๊มประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน ๔,๔๐๑.๙๘๘ ล้านบาท รวมอยู่ด้วย รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๕

## ๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การกู้เงินเพื่อนำไปชำระหนี้ค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมปั๊มประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตรา ๗ (๗) ที่กำหนดให้การกู้เงิน ถ้าเป็นจำนวนเกินคราวละ ๕ ล้านบาท ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อน และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ เห็นสมควรให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๕๘ เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถกู้เงินมาชำระหนี้ค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมได้ทันในต้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

### ๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อนำไปชำระหนี้ค่าเช่าเพลิง และค่าเช่าซ่อมปั๊บบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ให้กระทรวงคมนาคมเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีหนี้สินค้างชำระ ณ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๘ รวม ๙๓,๕๙๐.๔๐๙ ล้านบาท จำแนกเป็น

|                                     |                   |         |
|-------------------------------------|-------------------|---------|
| ๑) หนี้พันธบัตรเงินกู้พร้อมดอกเบี้ย | ๗๓,๗๑๐.๙๖๕        | ล้านบาท |
| ๒) หนี้เงินกู้ระยะยาวพร้อมดอกเบี้ย  | ๑๐,๗๙๗.๑๔๙        | ล้านบาท |
| ๓) หนี้ค่าเช่าเพลิงพร้อมค่าปรับ     | ๑,๓๖๘.๓๒๘         | ล้านบาท |
| ๔) หนี้ค่าเช่าซ่อมพร้อมค่าปรับ      | ๖๙๘.๗๑๙           | ล้านบาท |
| ๕) หนี้กองทุนบำเหน็จพนักงาน         | ๔,๒๑๐.๑๐๕         | ล้านบาท |
| ๖) หนี้สินอื่นๆ                     | ๒,๘๐๕.๑๔๓         | ล้านบาท |
| รวม                                 | <u>๙๓,๕๙๐.๔๐๙</u> | ล้านบาท |

๓.๒ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประมาณการงบกำไรขาดทุนในปั๊บบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ จำแนกเป็น

|                                |                   |         |
|--------------------------------|-------------------|---------|
| ๑) รายได้                      |                   |         |
| รายได้จากการขายสินค้าและบริการ | ๙,๘๖๘.๗๖๕         | ล้านบาท |
| รายได้อื่นๆ                    | ๔๓๒.๓๙๕           | ล้านบาท |
| รวม                            | <u>๑๐,๓๐๑.๑๖๐</u> | ล้านบาท |
| ๒) รายจ่าย                     |                   |         |
| ต้นทุนของสินค้าที่ขาย          | ๑๐,๘๑๔.๕๙๖        | ล้านบาท |
| ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน       | ๒,๑๗๙.๕๙๙         | ล้านบาท |
| รายจ่ายอื่นๆ                   | ๐.๕๘๙             | ล้านบาท |
| ดอกเบี้ยเงินกู้                | ๓,๕๓๓.๗๒๓         | ล้านบาท |
| รวม                            | <u>๑๖,๕๒๘.๕๐๗</u> | ล้านบาท |
| รวม ขาดทุนสุทธิ                | <u>๖,๒๒๗.๓๔๗</u>  | ล้านบาท |

๓.๓ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประมาณการกระแสเงินสดสุทธิของปั๊บบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ และปั๊บบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ สรุปได้ ดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

| รายการ                                          | ปั๊บบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๘* | ปั๊บบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ |
|-------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| ๑ เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน                | (๑,๒๓๒.๒๘๑)           | (๒,๑๓๒.๔๙๘)           |
| ๒ เงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน                    | (๑๓,๕๑๘.๓๖๐)          | (๒,๖๐๕.๔๓๙)           |
| ๓ เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน                | ๑๔,๗๓๑.๘๐๕            | ๔,๕๕๕.๐๐๑             |
| ๔ เงินสดสุทธิรับมาก(น้อย)กว่าเงินสดจ่าย (๑+๒+๓) | (๑๘.๘๓๗)              | (๒๘๓.๙๓๖)             |
| ๕ เงินสดคงเหลือ ณ วันต้นงวด                     | ๖๙๓.๐๙๒               | ๖๗๔.๒๕๕               |
| ๖ เงินสดปลายงวด (๔+๕)                           | ๖๗๔.๒๕๕               | ๓๙๐.๓๑๙               |

\* เป็นยอดที่เกิดขึ้นจริง ๓ เดือน ประมาณการ ๙ เดือน

/๓.๔ องค์การ...

๓.๔ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ประมาณการหนี้ค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ตุลาคม ๒๕๕๘ – กันยายน ๒๕๕๙) จำนวน ๔,๙๕๑.๗๑๒ ล้านบาท ประกอบด้วย หนี้ค่าเชื้อเพลิง จำนวน ๓,๑๙๓.๖๙๒ ล้านบาท และหนี้ค่าเหมาซ่อม (ใช้เงื่อนไขตามสัญญาเป็นฐานในการคำนวณ ค่าใช้จ่าย) จำนวน ๑,๗๕๘.๐๒๐ ล้านบาท (เดือนละ ๑๔๖.๕๐๒ ล้านบาท) โดยมีประมาณการเงินสดรับ จำนวน ๒๘,๗๓๓.๑๖๒ ล้านบาท ประมาณการเงินสดจ่าย จำนวน ๓๐,๔๑๔.๙๐๐ ล้านบาท เงินสดต้นงวดขาดมือ จำนวน ๓๒๘.๘๔๔ ล้านบาท และเงินสดคงเหลือขาดมือ จำนวน ๒,๐๑๐.๕๘๕ ล้านบาท ซึ่งไม่เพียงพอ ต่อการชำระหนี้ค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อม

๓.๕ จากการคิดอัตราดอกเบี้ยการผิมนัดชำระค่าเชื้อเพลิงตามสัญญาในอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ สำหรับลูกค้าชั้นดีของธนาคารกรุงไทย MOR ประมาณร้อยละ ๗.๓๗๕ และตามสัญญาค่าเหมาซ่อม ในอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกรุงไทย MLR + ร้อยละ ๑.๑๐ ประมาณร้อยละ ๗.๘๕๐ (MLR เท่ากับร้อยละ ๖.๗๕๐) ดังนั้น หากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินมาชำระหนี้จะจ่ายค่าดอกเบี้ยประมาณร้อยละ ๒.๖๖๔ (อัตรา ดอกเบี้ยจากสถาบันการเงินของธนาคารแห่งประเทศไทยในการออกพันธบัตรเงินกู้รัฐวิสาหกิจ อายุ ๑๐ ปี) จะทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประหยัดค่าดอกเบี้ยจ่ายลงได้ประมาณร้อยละ ๔.๗๑๑ - ๕.๑๘๖ หรือประมาณเดือนละ ๒๐.๑๓๖ ล้านบาท หรือปีละ ๒๔๑.๖๒๖ ล้านบาท

หน่วย: ล้านบาท

| รายการ           | จำนวนเงิน | ดอกเบี้ยค้างชำระ        |                     | ดอกเบี้ยเงินกู้         |                     | รวมดอกเบี้ยที่ลดลง |         |
|------------------|-----------|-------------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|--------------------|---------|
|                  |           | อัตรา ดอกเบี้ย (ร้อยละ) | ดอกเบี้ยตาม สัญญาปี | อัตรา ดอกเบี้ย (ร้อยละ) | ดอกเบี้ยตาม สัญญาปี | เดือนละ            | ปีละ    |
| ๑. ค่าเชื้อเพลิง | ๓,๑๙๓.๖๙๒ | ๗.๓๗๕                   | ๒๓๕.๕๓๕             | ๒.๖๖๔                   | ๘๕.๐๘๐              | ๑๒.๕๓๘             | ๑๕๐.๔๕๕ |
| ๒. ค่าเหมาซ่อม   | ๑,๗๕๘.๐๒๐ | ๗.๘๕๐                   | ๑๓๘.๐๐๕             | ๒.๖๖๔                   | ๔๖.๘๓๔              | ๗.๕๙๘              | ๙๑.๑๗๑  |
| รวมทั้งสิ้น      | ๔,๙๕๑.๗๑๒ |                         | ๓๗๓.๕๔๐             |                         | ๑๓๑.๙๑๔             | ๒๐.๑๓๖             | ๒๔๑.๖๒๖ |

๓.๖ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ให้ความเห็นชอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินเพื่อนำไปชำระค่าเชื้อเพลิง และค่าเหมาซ่อมปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๔,๙๕๑.๗๑๒ ล้านบาท (ค่าเชื้อเพลิง จำนวน ๓,๑๙๓.๖๙๒ ล้านบาทและค่าเหมาซ่อม จำนวน ๑,๗๕๘.๐๒๐ ล้านบาท) ทั้งนี้ ขอให้กระทรวงการคลัง คำประกันเงินกู้ กำหนดวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ในการกู้เงิน

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ และ ๓

#### ๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินเพื่อนำไปชำระหนี้ค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงิน และทำให้มีเงินสดสำหรับใช้ในการดำเนินงานให้บริการขนส่ง สาธารณะตามภารกิจ โดยไม่กระทบต่อการให้บริการแก่ประชาชน

/๕. ความเห็น...

## ๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/ว ๔๖๓๖ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๘ สอบถามความเห็นไปยังกระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และกระทรวงพลังงานพิจารณาเสนอความเห็นให้กระทรวงคมนาคม ภายในวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๘ และได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/ว ๕๑๓๑ ลงวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ เปรียบเทียบการจัดส่งความเห็นมาให้กระทรวงคมนาคม รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ และ ๕ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวได้เสนอความเห็นมาเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยแล้ว มีรายละเอียด ดังนี้

### ๕.๑ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เห็นควรอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินเพื่อนำไปชำระหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อม จำนวน ๔,๙๕๑.๗๑ ล้านบาท (ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน ๓,๑๙๓.๖๙ ล้านบาท และค่าเหมาซ่อม จำนวน ๑,๗๕๘.๐๒ ล้านบาท) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตรา ๗(๗) และเพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถชำระหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด เป็นการลดภาระดอกเบี้ยจ่ายจากการผิมนัดชำระหนี้ และแก้ไขปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน ทำให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถดำเนินการบริหารจัดการในการให้บริการขนส่งสาธารณะต่อไป โดยไม่กระทบต่อการให้บริการแก่ประชาชน ทั้งนี้ การค้าประกัน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดต่างๆ ในการกู้เงิน ให้เป็นไปตามความเห็นของกระทรวงการคลัง รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

### ๕.๒ กระทรวงพลังงาน

เห็นควรอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินเพื่อนำไปชำระค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันและค่าเบี้ยปรับค้างชำระให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ที่สะสมมาจากปีงบประมาณก่อนๆ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้าประกัน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการลดภาระค่าเบี้ยปรับที่เกิดจากการผิมนัดชำระค่าเชื้อเพลิงและมีให้เป็นภาระหนี้ในปีต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗

### ๕.๓ สำนักงานงบประมาณ

เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีสภาพคล่องทางการเงินเพียงพอต่อการดำเนินงานให้บริการขนส่งสาธารณะตามภารกิจ และเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากการผิมนัดชำระหนี้ จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงิน จำนวน ๔,๙๕๑.๗๑๒ ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ ตามนัยพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้ง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มาตรา ๗ (๗) กำหนดว่า การกู้ยืมเงินถ้าเป็นจำนวนเกินคราวละ ๕ ล้านบาท ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อน โดยให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพปรับวงเงินกู้ตามยอดหนี้ที่ต้องชำระจริง รวมทั้งรับภาระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน ตลอดจนให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้าประกันเงินกู้ กำหนดวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ในการกู้เงิน ทั้งนี้ สมควรให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการขอบรรจุแผนการกู้เงิน จำนวนดังกล่าวไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป ซึ่งเป็นไปตามนัยพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติมและระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๘

#### ๕.๔ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

เห็นชอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินเพื่อนำไปชำระค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๔,๙๕๑.๗๑๒ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ แต่สำหรับปีต่อไป หากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีส่วนต่างระหว่างรายจ่ายมากกว่ารายรับ หรือมีค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานที่จำเป็นต้องขอกู้เงิน เช่น กรณีเงินสดคงเหลือขาดมือ ค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อม เป็นต้น เห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคมในฐานะกระทรวงเจ้าสังกัดขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีต่อสำนักงานงบประมาณ เพื่อนำมาให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้ในการดำเนินกิจการตามภารกิจได้อย่างต่อเนื่องต่อไป ทั้งนี้ ขอให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้ดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหขององค์กรและเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดอย่างเคร่งครัด เพื่อให้การแก้ไขปัญหขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล สามารถดำเนินการต่อไปได้โดยไม่เป็นภาระต่องบประมาณภาครัฐต่อไป

อนึ่ง การเสนอความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐวิสาหกิจต่อส่วนราชการ มีกำหนดระยะเวลาภายใน ๒ สัปดาห์ แต่โดยปกติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจจะมีการประชุมในช่วง ๑ - ๒ เดือน ดังนั้น เพื่อมิให้เกิดความล่าช้าและทันเวลาที่กำหนด จึงเห็นชอบในหลักการให้ประธานกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเป็นผู้พิจารณาเสนอความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในเรื่องดังกล่าวต่อส่วนราชการ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๙

#### ๕.๕ กระทรวงการคลัง

๕.๕.๑ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาการขาดทุนจากการดำเนินงานมาโดยตลอด และมีรายได้ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย จึงต้องกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานทุกปี เพื่อให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ ส่งผลให้ภาระหนี้ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี จนเกิดปัญหาหนี้สะสมจำนวนมาก โดยในระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓ ถึงปัจจุบัน (ณ สิ้นเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๘) หนี้คงค้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพิ่มขึ้นจาก จำนวน ๖๑,๒๗๑.๔๙ ล้านบาท เป็น ๘๔,๒๓๙.๖๘ ล้านบาท

๕.๕.๒ จากสถานะทางการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในปัจจุบัน เห็นได้ชัดเจนว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่มีความสามารถในการชำระคืนหนี้เงินกู้ทั้งในส่วนต้นเงินและดอกเบี้ย โดยกระทรวงการคลังต้องเป็นผู้ค้ำประกันการกู้เงิน เพื่อให้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถจัดหาเงินกู้ได้ กระทรวงการคลังจึงมีนโยบายในการบริหารจัดการหนี้เงินกู้ให้แก่้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยการจัดทำกฎหมายเฉพาะเพื่อให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อชดเชยภาระทางการเงินให้แก่หน่วยงานของรัฐ โดยได้กำหนดวงเงินในการชดเชยภาระทางการเงินให้แก่้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวนทั้งสิ้น ๘๑,๘๒๗ ล้านบาท ซึ่งเป็นยอดหนี้คงค้าง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

๕.๕.๓ เพื่อให้การชดเชยภาระทางการเงินให้แก่้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพตามนโยบายรัฐบาลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถจัดการภาระหนี้ของ้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้อย่างเบ็ดเสร็จและไม่เกิดปัญหาหนี้สะสมขึ้นอีกในอนาคต กระทรวงการคลังมีความเห็น ดังนี้

๕.๕.๓.๑ การกู้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้เดิม เห็นควรอนุมัติให้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินเพื่อชำระคืนต้นเงินกู้ที่จะครบกำหนดในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๑๓,๐๔๖.๕๐๐ ล้านบาท เนื่องจากวงเงินดังกล่าวอยู่ในกรอบวงเงินที่กระทรวงการคลังจะกู้เงินเพื่อชดเชยภาระทางการเงินให้แก่้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเห็นควรอนุมัติให้กู้เงินเพื่อชำระดอกเบี้ยวงเงิน ๓,๕๓๓.๗๒๓ ล้านบาท เนื่องจาก้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระดอกเบี้ย ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

๕.๕.๓.๒ การกู้เงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เห็นควรอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในส่วนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมจำนวน ๔,๙๕๑.๗๑๒ ล้านบาท เนื่องจาก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายดังกล่าวในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

อย่างไรก็ตาม การกู้เงินเพื่อชำระค่าดอกเบี้ย วงเงิน ๓,๕๓๓.๗๒๓ ล้านบาทและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน วงเงิน ๔,๙๕๑.๗๑๒ ล้านบาท สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจะจัดหาเงินกู้ระยะสั้นอายุเงินกู้ไม่เกิน ๑๒ เดือน เพื่อใช้เป็น Bridge Financing ระหว่างที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณ โดยเห็นควรให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเพื่อขอเสนอขอความเห็นชอบการกู้เงินดังกล่าวรวมถึงการดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจากการกู้ระยะสั้นให้ครบถ้วนในปีงบประมาณถัดไป ทั้งนี้ ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ เป็นต้นไป ไม่เห็นควรอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินเพื่อชำระดอกเบี้ยและใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอีก โดยเห็นควรให้จัดสรรงบประมาณเพื่อขอเสนอความเห็นชอบดังกล่าวโดยตรง ทั้งนี้ เพื่อให้การเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙

๕.๕.๓.๓ การกู้เงินสำหรับโครงการลงทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้แก่ การกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้โครงการจัดซื้อรถโดยสาร NGV วงเงิน ๑๗๘.๔๘๕ ล้านบาท กระทรวงการคลังเห็นว่าในปัจจุบัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังไม่มีแผนการดำเนินงานในการจัดซื้อรถโดยสารในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ดังนั้น จึงเห็นควรพิจารณาผลการกู้เงินที่เกิดขึ้นจริง ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ก่อน จึงจะสามารถพิจารณาอนุมัติการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ได้

๕.๕.๓.๔ การค้ำประกันเงินกู้ เนื่องจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีผลการประกอบการที่ขาดทุนมาโดยตลอด จึงไม่มีความสามารถในการชำระคืนหนี้เงินกู้ ซึ่งหากกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะไม่สามารถกู้เงินได้ด้วยตนเอง ดังนั้น สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจึงเห็นควรค้ำประกันการกู้เงินในครั้งนี้

๕.๕.๔ นอกจากนี้ เพื่อให้การแก้ปัญหาการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นไปอย่างเบ็ดเสร็จและเพื่อป้องกันการบริหารงานที่ขาดประสิทธิภาพและขาดความโปร่งใสที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต กระทรวงการคลังจึงเห็นควรเสนอแนะให้กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญเรื่องประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมจากองค์กรที่มีผลประกอบการขาดทุนเป็นองค์กรที่มีผลประกอบการที่สามารถเลี้ยงตนเองได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยกระทรวงคมนาคมควรมีการกำหนดกฎเกณฑ์ไว้ให้ชัดเจนในรัฐบาลนี้ เพื่อป้องกันการบริหารที่อ่อนแอและการประหลูติมิชอบ ในขณะที่เดียวกันก็ต้องกำกับให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดทำแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนและมีการบูรณาการในการทำงานอย่างเป็นระบบ ดังนี้

๕.๕.๔.๑ ด้านบทบาทขององค์กร ปรับบทบาทขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจากการเป็นผู้ให้สัมปทานเป็นเพียงหนึ่งในผู้รับสัมปทาน และให้กรมการขนส่งทางบกเป็น Regulator กำหนดเส้นทางในการให้สัมปทานเดินรถแก่ภาคเอกชน ซึ่งอาจพิจารณาจากเส้นทางที่เอกชนสามารถบริหารจัดการให้มีผลประกอบการที่ดีได้ภายใต้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารปัจจุบันก่อน โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จและเห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม

๕.๕.๔.๒ ด้านอัตรากำลัง ในการดำเนินการตามข้อ ๕.๕.๔.๑ เห็นควรจัดให้มีมาตรการในการลดจำนวนบุคลากรควบคู่กันไปอย่างจริงจัง โดยใช้เกณฑ์ในการพิจารณาจากผลการปฏิบัติงานจริงของบุคลากรแต่ละระดับและจัดให้มีการชดเชยที่เหมาะสมและเป็นธรรม ทั้งนี้ ควรกำหนดให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๙ ขึ้นอยู่กับระยะเวลาการดำเนินการจัดสัมปทานให้กับเอกชน

/๕.๕.๔.๓ ด้านการ...

#### ๕.๕.๔.๓ ด้านการดำเนินงาน

๑) การทำสัญญาสัมปทาน เมื่อวิเคราะห์ทั้งการเงินและผลการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะพบว่ามิถุนายนี่ผู้ประกอบการเอกชนที่ร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค้างชำระค่าสัมปทานตามสัญญาเป็นระยะเวลานานเป็นจำนวนมาก ถือเป็นการดำเนินการที่มีลักษณะ ไม่เหมาะสม และส่อไปในทางที่ละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้ง สัญญาสัมปทานบางสัญญามีการกำหนดอายุสัญญาเป็นเวลานานเกินกว่า ๑๐ ปี ในขณะที่ประสิทธิภาพในการกำกับให้บริษัทผู้รับสัมปทานเดินรถชำระค่าสัมปทานเป็นไปในลักษณะหย่อนสมรรถภาพมาก ถือเป็นการดำเนินการ ที่มีลักษณะส่อไปในทางมีพฤติกรรมที่เอื้ออำนวยต่อเอกชนผู้เดินรถ

๒) การทำสัญญาจ้างเหมาซ่อม พบว่าไม่มีความชัดเจนในการกำหนดระยะเวลาสัญญาและการกำหนดราคา โดยจากผลการประมูลเพื่อจัดซื้อรถ NGV จำนวน ๔๘๙ คัน เมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘ ปรากฏว่ามีเงื่อนไขการทำสัญญาจ้างซ่อมบำรุงรถโดยสารที่จะจัดซื้อเพิ่มเติมจากระยะประกันอีก ๕ ปี (ปีที่ ๖-๑๐) ซึ่งเป็นการทำสัญญาล่วงหน้าถึง ๕ ปี และราคาค่าจ้างซ่อมบำรุงตามสัญญาเหมาซ่อมที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๐-๒๕๖๐ มีราคาต่ำสุด/สูงสุดถึง ๑,๐๖๕-๒,๔๕๒ บาทต่อคันต่อวัน โดยไม่มีลักษณะการซ่อมบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) แต่อย่างใด

ดังนั้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการดำเนินงาน จึงเห็นควรให้มีการตรวจสอบสถานะ ผู้ถือหุ้นที่แท้จริงของบริษัทผู้รับสัมปทานเดินรถและบริษัทผู้ทำสัญญารับเหมาซ่อมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพทั้งหมด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาที่เกี่ยวข้อง และควรใช้มาตรการที่เด็ดขาดและเฉียบพลันเพื่อยกเลิกสัญญาสัมปทานแก่เอกชนผู้ค้างชำระ

๕.๕.๔.๔ ด้านรายได้ เห็นควรให้พิจารณาให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารจากอัตราที่เรียกเก็บในปัจจุบัน โดยควรพิจารณาให้อัตราที่ปรับเพิ่มสามารถสร้างรายได้ อย่างยั่งยืนภายในระยะเวลาอย่างน้อย ๕ ปี และควรเริ่มปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารตั้งแต่ช่วงต้นปี ๒๕๕๙ เป็นต้นไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๐

#### ๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กู้เงินเพื่อนำไปชำระค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๔,๙๕๑.๗๑๒ ล้านบาท (ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน ๓,๑๙๓.๖๙๒ ล้านบาท และค่าเหมาซ่อม จำนวน ๑,๗๕๘.๐๒๐ ล้านบาท) และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ในการกู้เงินตามให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑