

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๖๒๓๔



กค. ๘๗.๙
วันที่ ๑๗/๑๒/๖๘
เวลา ๑๐.๕๐

สค. (eMail)

ส่ง : กวค.

รับที่ : ๘5339/68

19 พ.ค. 2568 เวลา 10.15 น.



กระทรวงการคลัง

ถนนพระรามที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุมัติโครงการเช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) ขององค์การขนส่งมวลชน
กรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณา

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๗๗๔๗ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๘
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๙๖๒๓ ลงวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ และ ๒ แจ้งว่า กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการ
เช่ารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด (EV) (โครงการฯ) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
(ขสมก.) ไปเพื่อดำเนินการ จึงขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณา
ของคณะรัฐมนตรีโดยด่วน รวมทั้งขอให้พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามบทบัญญัติ
ของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ (พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังฯ) ด้วย
ความละเอียดถี่ถ้วนแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วเห็นว่า โครงการฯ เป็นการดำเนินการเพื่อทดแทน
รถโดยสารเดิมของ ขสมก. ที่มีอายุการใช้งานยาวนาน สิ้นเปลืองพลังงานและมีการปล่อยมลพิษทางอากาศที่สูง
ดังนั้น เพื่อเป็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของประเทศให้มีคุณภาพตอบสนองนโยบายการเดินทาง
ไร้รอยต่อ (Seamless Transport) ของภาครัฐ ช่วยให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายและความปลอดภัย
จากการเดินทางมากขึ้น อีกทั้งยังจะเป็นการลดต้นทุนในการดำเนินงานของ ขสมก. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ
ที่มีผลประกอบการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง และขาดสภาพคล่องทางการเงิน จึงไม่ขัดข้องในการดำเนินการ
นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาโครงการฯ ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม โดยมีความเห็นเพิ่มเติม
ดังนี้

๑. การดำเนินโครงการฯ กระทรวงคมนาคมควรกำกับให้ ขสมก. มีขั้นตอนและแผน
การดำเนินงานโครงการฯ ที่มีความชัดเจน เพื่อให้ ขสมก. สามารถดำเนินโครงการฯ ได้ตามแผนงาน
และวัตถุประสงค์ของโครงการฯ

๒. โครงการฯ มีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ที่ร้อยละ ๗.๒๓ อันเนื่องมาจากการ
ประมาณการจำนวนผู้โดยสารของโครงการฯ สูง ประกอบกับโครงการฯ มีค่าใช้จ่ายในส่วนของต้นทุน
การจัดหารถโดยสารที่ค่อนข้างต่ำ และไม่มีเงินลงทุนครั้งแรก (Initial Investment) แต่อย่างไรก็ตาม
การประมาณการจำนวนผู้โดยสารของโครงการฯ ดังกล่าว เป็นการประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่สูงกว่า
ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยที่ ขสมก. ให้บริการอยู่ในปัจจุบันอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรกำกับ
ให้ ขสมก. จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น ทั้งในกรณีปริมาณผู้โดยสารและผลประกอบการ
ที่ไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ รวมถึงกรณีที่ ขสมก. ไม่สามารถจัดหารถโดยสารได้ภายในเวลาที่กำหนดด้วย

/ศ. การจัดหา ...

๓. การจัดการโดยसारของ ขสมก. ควรมุ่งเน้นการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่าภายใต้การกำหนดกลยุทธ์เชิงรุกขององค์กร โดยต้องให้ความสำคัญกับการวางแผนเส้นทางและปรับปรุงจำนวนเที่ยววิ่งรถให้เหมาะสมกับพฤติกรรมและความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลา และใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการติดตามและตรวจสอบการเดินรถ และปรับตารางการเดินรถ ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสาร โดยคำนึงถึงอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) และระดับการให้บริการที่เหมาะสมด้วย

๔. เนื่องจาก ขสมก. ประสบปัญหาผลประโยชน์การขาดทุนอย่างต่อเนื่อง และขาดสภาพคล่องทางการเงินจากต้นทุนการดำเนินงานที่สูงทั้งในด้านเชื้อเพลิงและค่าซ่อมบำรุง ขสมก. จึงควรเร่งดำเนินการปรับปรุงแผนขับเคลื่อนกิจการ ขสมก. ให้ได้รับความเห็นชอบโดยเร็ว เพื่อให้ ขสมก. มีเป้าหมายในการให้บริการสาธารณะ มีรายได้เพียงพอกับค่าใช้จ่ายสามารถอยู่ได้ด้วยตนเอง และไม่เป็นภาระต่อภาครัฐในอนาคต

ทั้งนี้ โครงการฯ เข้าข่ายลักษณะของกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามบทบัญญัติในมาตรา ๒๗ แห่ง พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังฯ และประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณ หรือภาระทางการคลังในอนาคต พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยกระทรวงคมนาคมได้แนบรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามบทบัญญัติในมาตรา ๒๗ มาด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายพิชัย ชุณหวชิร)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

กองพัฒนารัฐวิสาหกิจ ๑

โทรศัพท์ ๐-๒๒๔๘-๕๘๘๐ ต่อ ๖๐๐๔๒

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ saraban@sepo.go.th