

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0805.2/ 111



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

1 มิถุนายน 2550

เรื่อง การขอฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0503/19181 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2548

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาพระราชกฤษฎีกายุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. 2549
 2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0205/3.3/3939
ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2550
 3. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0804/547 ลงวันที่ 13 มกราคม 2547
 4. สำเนาหนังสือสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การ ร.ส.พ. ที่ สร.ร.สพ. 12/2550
ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2550
 5. สำเนาหนังสือสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ลับ ด่วนมาก ที่ ตผ 0014/83
ลงวันที่ 12 เมษายน 2550
 6. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2548 เห็นชอบให้ยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และให้ดำเนินการต่อไปได้ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอทั้ง 6 ข้อ ... สำหรับร่างพระราชกฤษฎีกาให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาเป็นเรื่องด่วน แล้วดำเนินการต่อไปได้ โดยให้การยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์มีผลเมื่อร่างพระราชกฤษฎีกายุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ได้ประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้ว ... รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

1.2 พระราชกฤษฎีกายุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. 2549 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2549 และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำระบัญชีขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เพื่อชำระบัญชีขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

/1.3 สหภาพ...

1.3 สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การ ร.ส.พ. อดีตพนักงานองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ และสหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย ได้มีการยื่นหนังสือร้องเรียนเกี่ยวกับการยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ไปหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักนายกรัฐมนตรี และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน รวมทั้งได้เสนอต่อนายกรัฐมนตรี ซึ่งกระทรวงคมนาคมก็ได้มีหนังสือตอบข้อร้องเรียนดังกล่าวมาโดยลำดับ ต่อมากระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค 0205/3.3/3939 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2550 กราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อชี้แจงเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาคอขวดการชุมนุมเรียกร้องของอดีตพนักงานองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

2. ข้อเท็จจริง

2.1 ความเป็นมาของการยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

(1) กระทรวงคมนาคมได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษา ประกอบด้วย สถาบันทรัพย์สินทางปัญญาแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย บริษัท ไอเอฟทีแอดไวเซอร์ จำกัด บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด และบริษัท ไพร์ซฮอเวอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอฟเอเอฟ จำกัด ทำการศึกษาเพื่อแปลงสภาพองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เป็นบริษัท จำกัด ในปี พ.ศ. 2545 ซึ่งส่วนหนึ่งของผลการศึกษาได้แนะนำว่า ในกรณีทั่วไป ภาครัฐจะทำการแทรกแซงตลาดหรือการกำกับทางเศรษฐกิจในส่วนของตลาดที่ล้มเหลว ซึ่งไม่ใช่กรณีของอุตสาหกรรมการขนส่งภายในประเทศ สำหรับองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ประกอบกิจการอยู่ในตลาดที่ไม่ใช่ตลาดที่มีโครงสร้างล้มเหลว ดังนั้น ในแง่ของหลักการและปฏิบัติ ภาครัฐไม่ควรที่จะทำการแทรกแซงการประกอบธุรกิจ ดังนั้น ในระยะยาวภาครัฐควรที่จะลดบทบาทหรือการมีส่วนได้ส่วนเสียในธุรกิจที่ประกอบการในธุรกิจขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ซึ่งเป็นตลาดที่มีการแข่งขันโดยเสรี เว้นเพียงแต่ในกรณีของการขนส่งระหว่างประเทศในรูปแบบของการขนส่งสินค้าผ่านแดน หรือการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งภาครัฐยังคงกำกับการดำเนินธุรกิจผ่านกระบวนการให้ใบอนุญาต อย่างไรก็ตาม เนื่องจากองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในกระบวนการปรับองค์กร หรือการแปลงสภาพองค์กร ภาครัฐยังจำเป็นต้องรับภาระที่เกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ กระบวนการช่วยเหลือเพื่อบรรเทาภาระที่เกิดขึ้นจากการแปลงสภาพนั้นจะต้องเป็นไปในระดับที่เหมาะสมและโปร่งใสในมุมมองของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งจะต้องเป็นไปโดยเหมาะสม ทั้งนี้ ได้แนะนำทางเลือกในการดำเนินการเป็น 6 แนวทาง ได้แก่

(2.1) การยุบเลิกกิจการทันที

(2.2) การขายกิจการ

(2.3) การแปลงสภาพธุรกิจที่มีศักยภาพ และยุบเลิกธุรกิจที่คงเหลือ

(2.4) การแปลงสภาพธุรกิจที่มีศักยภาพ และขายกิจการธุรกิจที่คงเหลือ

/(2.5) การแปลงสภาพ...

(2.5) การแปลงสภาพธุรกิจที่มีศักยภาพ และรักษาธุรกิจที่คงเหลือไว้ในองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) และจำกัดระดับของการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในธุรกิจที่แปลงสภาพที่ระดับน้อยกว่า 50%

(2.6) การแปลงสภาพธุรกิจที่มีศักยภาพ และรักษาธุรกิจที่คงเหลือไว้ในองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) และจำกัดระดับของการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในธุรกิจที่แปลงสภาพที่ระดับมากกว่า 50%

(2) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจมีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค 0804/547 ลงวันที่ 13 มกราคม 2547 ถึงผู้อำนวยการองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ แจ้งมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบยุทธศาสตร์ของกระทรวงนำร่องทั้ง 4 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง และกระทรวงยุติธรรม โดยได้มีข้อสังเกตให้กระทรวงการคลังดำเนินการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านรัฐวิสาหกิจอย่างจริงจังและเป็นระบบ ซึ่งในส่วนขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์นั้น สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเห็นว่าเป็นรัฐวิสาหกิจที่ต้องจัดทำแผนเพื่อปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงิน และจัดส่งแผนดังกล่าวให้กระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

(3) องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ มีหนังสือ ลับ ที่ รสพ 01/23 ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2548 แจ้งให้ทราบเกี่ยวกับมติที่ประชุมคณะกรรมการองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ครั้งที่ 13/2548 เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2548 ซึ่งมีมติให้เลื่อนการพิจารณาแผนฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ไปเป็นวันที่ 18 พฤศจิกายน 2548 โดยให้นำแผนฟื้นฟูของสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การ ร.ส.พ. เสนอคณะกรรมการองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ด้วย และมติที่ประชุมคณะกรรมการองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ครั้งที่ 14/2548 เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2548 ซึ่งมีมติให้ยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เพื่อลดภาระด้านงบประมาณของประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ประสบกับภาวะการขาดทุนจากการดำเนินงานมาโดยตลอด และเกิดปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงินอย่างรุนแรง ไม่สามารถจ่ายชำระหนี้สินใดๆ ได้เลย ทั้งยังมีภาระหนี้สินเพิ่มขึ้นโดยตลอดจากผู้เกษียณอายุ ซึ่งไม่ได้รับเงินบำเหน็จตามสิทธิที่ควรได้ เนื่องจากไม่ได้กันเงินส่วนนี้ไว้เพียงพอในอดีต ประกอบกับกิจการที่องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ดำเนินการในปัจจุบันเอกชนสามารถให้บริการได้เป็นอย่างดีและมีการแข่งขันกันภายใต้กลไกตลาด กระทรวงคมนาคมจึงได้เสนอเรื่องการยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา และคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2548 เห็นชอบให้ยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และให้ดำเนินการต่อไปได้ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

2.2 การดำเนินการชำระบัญชี และการช่วยเหลืออดีตพนักงานองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

คณะกรรมการผู้ชำระบัญชีขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ได้พิจารณาจ่ายค่าชดเชยแก่พนักงานที่ต้องออกจากงาน รวมทั้งค่าบำเหน็จพนักงาน และค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามสิทธิที่พนักงานพึงได้รับไปเสร็จสิ้นแล้ว ยังคงมีพนักงานค้างการพิจารณาอยู่เพียง 21 ราย ซึ่งมีปัญหาหนี้สินการค้างชำระ การถูกสอบสวน และบางรายถูกศาลอายัดเงินไว้ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ประธานคณะกรรมการผู้ชำระบัญชีขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เร่งรัดพิจารณาการจ่ายเงินชดเชยและบำเหน็จให้ต่อไปโดยเร็ว

ในส่วนของการให้ความช่วยเหลืออดีตพนักงานที่ประสงค์จะหางานใหม่ ได้มีการประสานงานกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด พิจารณารับพนักงานดังกล่าวเข้าทำงาน ซึ่งมีบางส่วนไม่ผ่านการตรวจสอบสุขภาพ จึงไม่อาจเข้าทำงานได้ และเพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนที่เกิดขึ้น จึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมประสานงานกับกระทรวงแรงงานในการจัดหางานให้อดีตพนักงานองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ที่แสดงความจำนงขอความช่วยเหลือเรื่องการจัดหางานให้ต่อไป

3. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การ ร.ส.พ. สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย และ PTAC THAI ได้ยื่นข้อร้องเรียนกับหลายหน่วยงาน แต่ไม่มีผลการดำเนินการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นรูปธรรม จึงได้ขอเข้าพบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นตัวแทน และได้มีการจัดประชุม เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2550 โดยได้ข้อสรุปว่า เนื่องจากสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การ ร.ส.พ. สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย และ PTAC THAI ได้ยื่นข้อเสนอประเด็นสำคัญเพียงประเด็นข้อเสนอดียวเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณา คือ ขอให้ฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ที่ประชุมจึงได้มีมติร่วมกัน คือ กระทรวงคมนาคมขอรับข้อเสนองานฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การ ร.ส.พ. สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย และ PTAC THAI เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาข้อเสนอดต่อไป

ต่อมา สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การ ร.ส.พ. ได้มีหนังสือ ที่ สร.รสป. 12/2550 ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2550 เสนอรายละเอียดแนวทางฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ สรุปได้ ดังนี้

3.1 ปัญหาการขาดทุนขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ แท้จริงแล้วเกิดจากการบริหารจัดการขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และการบริหารงานของผู้บริหารที่ทำความเสียหายให้แก่องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ซึ่งควรที่จะมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ แต่รัฐบาลชุดที่แล้วมีนโยบายยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และนำไปสู่การยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ซึ่งเป็นนโยบายที่ไม่เป็นธรรม โดยไม่ได้พิจารณาถึงปัญหาเชิงสังคม บุคลากร และความเป็นองค์กรของรัฐที่มีคุณประโยชน์ในอดีต

/3.2 องค์การ...

3.2 องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เป็นหน่วยงานหนึ่งที่อยู่ในแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งคณะรัฐมนตรีรับทราบตามที่กระทรวงการคลังรายงานผลการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การยกระดับโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถไทยในเวทีโลก ระหว่างวันที่ 21 – 22 สิงหาคม 2547 ณ โรงแรมฮิลตัน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ทั้งนี้ กระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในฐานะผู้กำกับดูแลรัฐวิสาหกิจเห็นควรที่จะพัฒนารัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบด้วย รัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด รวมทั้งรัฐวิสาหกิจอื่นที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ เช่น บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และองค์การคลังสินค้า เป็นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ซึ่งการประชุมครั้งนี้เพื่อร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา รวมทั้งสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ประกอบการและผู้บริโภคอันจะนำไปสู่การแข่งขันระดับสากลต่อไป ประกอบกับ องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เป็นหน่วยงานที่ให้บริการขนส่งอาวุธยุทธโธปกรณ์และอุปกรณ์ทางทหาร ธนบัตรของธนาคารแห่งประเทศไทย ซึ่งเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ นอกจากนี้ยังให้การสนับสนุนประเทศในขณะประสบภัยธรรมชาติ และพื้นที่มีเหตุการณ์ไม่สงบซึ่งเอกชนไม่กล้าให้บริการ

3.3 แนวทางการจัดตั้งองค์การรัฐวิสาหกิจเพื่อดำเนินกิจการรับส่งสินค้าทางรถยนต์ มี 2 แนวทาง

- (1) พื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ซึ่งมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้
 - (1.1) เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2548
 - (1.2) ยุติการชำระบัญชี แล้วตั้งคณะทำงานตรวจสอบการชำระบัญชีทันที
 - (1.3) งบประมาณฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
 - รัฐบาลจัดงบประมาณให้
 - งบประมาณที่อนุมัติให้ชำระบัญชี จำนวน 3,123 ล้านบาท (เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2549 จำนวน 1,053 ล้านบาท และวันที่ 19 ธันวาคม 2549 จำนวน 2,070 ล้านบาท) ปรับมาเป็นงบฟื้นฟูแทน
 - ทรัพย์สินขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ณ ขณะนี้ ที่ดินราคา ณ วันที่ถือครอง ประมาณ 1,200 ล้านบาท (ประเมินราคาที่ดินเพียง 980 ล้านบาท ในคราวเสนอยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์) หากประเมินราคา ณ ปัจจุบัน ไม่ต่ำกว่า 3,000 ล้านบาท ซึ่งสามารถแปลงมาเป็นทุนได้
 - พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. 2496 มาตรา 7 ข้อ 12 สามารถระดมทุนจากการร่วมหุ้นของพนักงานและบุคคลอื่นได้

/(1.4) ที่มา...

(1.4) ที่มาของรายได้ (ธุรกิจหลักขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์)

- ลูกค้าเดิม (เนื่องจากปัจจุบัน ณ สำนักงานองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ในต่างจังหวัด บริษัทเอกชนมาใช้พื้นที่ดำเนินธุรกิจให้บริการภายใต้ป้ายชื่อขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ซึ่งลูกค้าเข้าใจว่าองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ยังอยู่

- หน่วยราชการ
- รัฐวิสาหกิจ

(1.5) อุปกรณ์ในการให้บริการ

- รถบรรทุก ช่อม และ/หรือ ช้อใหม่ (ด้วยวิธีพิเศษ) เพิ่มในระบบเช่าซื้อ
- ให้เอกชนร่วมทุน
- ให้พนักงานมีส่วนร่วมทุน
- รถร่วมบริการ

(1.6) บุคลากร

- พนักงานขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ที่มีความพร้อมกลับเข้าทำงาน
- รับสมัครบุคคลภายนอก

(1.7) คณะผู้บริหาร ให้สมำพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ และสหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย ส่งตัวแทนเข้าร่วมบริหารกับกระทรวงคมนาคมจนกว่าองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์จะมั่นคง จึงเข้าสู่ระบบรัฐวิสาหกิจเช่นเดิม

(2) ตั้งหน่วยงานใหม่ทำหน้าที่เช่นเดียวกับองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ แล้วตราพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง เช่นเดียวกับพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. 2496

(2.1) ชดเชยเงินเดือนที่ขาดหายไป 12 ขั้นครึ่ง ให้พนักงานทุกคน

(2.2) จัดหาหน่วยงานรัฐวิสาหกิจรับพนักงานองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เข้าทำงานเป็นอันดับแรก

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 4

4. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีหนังสือ ลับ ด่วนมาก ที่ ตพ 0014/83 ลงวันที่ 12 เมษายน 2550 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นเกี่ยวกับการขอให้ทบทุนหรือกำหนดนโยบายการยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ว่า องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เป็นหน่วยงานที่ดำเนินงานด้านการขนส่งในเชิงพาณิชย์ โดยที่กิจกรรมการขนส่งมีความสำคัญทั้งในกิจการภาครัฐและภาคเอกชน อาทิเช่น งานขนส่งอุปกรณ์ทางทหาร อาวุธยุทโธปกรณ์ของสามเหล่าทัพ งานขนส่งธนบัตรของธนาคารแห่งประเทศไทย งานขนส่งอุปกรณ์ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้านครหลวง

/การไฟฟ้า...

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การขนส่งบุหรี่ยาสูบให้โรงงานยาสูบ และการสนับสนุนประเทศ
ในขณะประสบภัยธรรมชาติ รวมถึงในพื้นที่เหตุการณ์ไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งเอกชน
อาจไม่กล้าให้บริการ นอกจากนี้ องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ยังมีข้อจำกัดที่เป็นการกีดกัน
ขนส่งสินค้าและที่ดินอยู่ทุกภูมิภาค จึงเป็นที่หมายตาของผู้ที่ต้องการแสวงหาผลประโยชน์
เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ภาคเอกชนจึงเข้ามาประกอบธุรกิจ
ด้านการขนส่งกับหน่วยงานที่เคยให้บริการขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ดังนั้น นโยบาย
การยุบเลิกกิจการของรัฐวิสาหกิจจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจ เพื่อความเหมาะสมกับแต่ละองค์กร
และควรกำหนดหลักเกณฑ์ในการบริหารจัดการกับแหล่งที่เคยเป็นรายได้ และทรัพย์สินเพื่อให้เกิดประโยชน์
โปร่งใสและเป็นธรรม รวมถึงการคัดเลือกผู้บริหารองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ให้เป็นไปตาม
พระราชบัญญัติคุณสมบัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2543
โดยเคร่งครัดเพื่อให้ได้ผู้บริหารที่มีวิสัยทัศน์ในการแก้ปัญหาการดำเนินงานขององค์การรับส่งสินค้า
และพัสดุภัณฑ์ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 5

5. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

5.1 จากผลการศึกษาเพื่อแปลงสภาพองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
เป็นบริษัท จำกัด ในปี พ.ศ. 2545 เสนอแนะว่า ในกรณีทั่วไป ภาครัฐจะทำการแทรกแซงตลาด
หรือการกำกับทางเศรษฐกิจในส่วนของตลาดที่ล้มเหลว ซึ่งไม่ใช่กรณีของอุตสาหกรรมการขนส่ง
ภายในประเทศ สำหรับองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ประกอบกิจการอยู่ในตลาดที่ไม่ใช่ตลาดที่มี
โครงสร้างล้มเหลว ดังนั้น ในแง่ของหลักการและปฏิบัติ ภาครัฐไม่ควรที่จะทำการแทรกแซงการประกอบธุรกิจ
ดังนั้น ในระยะยาวภาครัฐควรที่จะลดบทบาทหรือการมีส่วนได้ส่วนเสียในธุรกิจที่ประกอบการในธุรกิจ
ขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ซึ่งเป็นตลาดที่มีการแข่งขันโดยเสรี

5.2 ข้อเสนอการฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และการจัดตั้งหน่วยงานใหม่
ที่ทำหน้าที่เช่นเดียวกับองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ของกลุ่มแรงงานรัฐวิสาหกิจดังกล่าว เป็นนโยบาย
ระดับรัฐบาลโดยเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ซึ่งมีกระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
รัฐวิสาหกิจเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจโดยตรง ดังนั้น การพิจารณาข้อเสนอ
การฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ตามที่สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การ ร.ส.พ. สมาพันธ์
แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย และ PTAC THAI เสนอ
จึงเห็นควรมอบหมายกระทรวงการคลังโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเป็นหน่วยงานหลัก

/และร่วมกับ...

และร่วมกับกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นหน่วยงานสนับสนุนและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันพิจารณาเพื่อหาแนวทางให้ได้ข้อยุติ เพื่อนำผลการพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณามอบหมายกระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเป็นหน่วยงานหลัก และร่วมกับกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นหน่วยงานสนับสนุน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาหาแนวทางให้ได้ข้อยุติ และนำผลการพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี ต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



พลเรือเอก

(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชกฤษฎีกายุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
พ.ศ.

หลักการ

ยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์และกำหนดวิธีการจัดทรัพย์สิน

เหตุผล

องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินกิจการช่วยเหลือในการครองชีพและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ตลอดจนเพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจของชาติ แต่โดยที่ในปัจจุบันการดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันเสรี มีเอกชนประกอบกิจการประเภทดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพเป็นจำนวนมาก และเนื่องจากการดำเนินการขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ประสบภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง สมควรยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์และกำหนดวิธีการจัดทรัพย์สิน ตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้

ร่าง

พระราชกฤษฎีกา

ยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

พ.ศ.

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ พ.ศ.

เป็นปีที่ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๒๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยและมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกายุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. ๒๔๙๖

มาตรา ๔ องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ซึ่งได้ยุบเลิกไปตามความในมาตรา ๓ ให้ถือว่ายังคงตั้งอยู่ตราบเท่าเวลาที่ผ่านมาเพื่อการชำระบัญชี

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งบุคคลขึ้นคณะหนึ่งจำนวนไม่เกินห้าคนเป็นคณะกรรมการผู้ชำระบัญชีขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงแรงงาน ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน และผู้แทนสำนักงานงบประมาณ

ให้คณะกรรมการผู้ชำระบัญชีดำเนินการชำระบัญชีกิจการองค์การรับส่งสินค้า และพัสดุภัณฑ์โดยไม่ชักช้า

มาตรา ๖ ให้นำบทบัญญัติ หมวด ๕ ลักษณะ ๒๒ ในบรรพ ๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์มาใช้บังคับแก่อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการผู้ชำระบัญชีขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

มาตรา ๗ คณะกรรมการผู้ชำระบัญชีมีหน้าที่ชำระสะสางการงานขององค์การรับส่ง สินค้าและพัสดุภัณฑ์ให้เสร็จไป กับจัดการใช้หนี้เงินและแจกจ่ายสินทรัพย์ขององค์การรับส่งสินค้าและ พสดุภัณฑ์

มาตรา ๘ คณะกรรมการผู้ชำระบัญชีมีอำนาจ ดังนี้

- (๑) แก่ต่างว่าต่างในนามขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ในคดีพิพาท ทั้งคดีแพ่ง – อาญา และทำประนีประนอมยอมความ
- (๒) ดำเนินกิจการขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ตามแต่ความจำเป็น เพื่อการชำระสะสางกิจการให้เสร็จไปด้วยดี
- (๓) ขายทรัพย์สินขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
- (๔) ทำการอย่างอื่นๆ ตามแต่ความจำเป็นเพื่อชำระบัญชีให้เสร็จไปด้วยดี

มาตรา ๙ เมื่อเสร็จการชำระบัญชีแล้วให้คณะกรรมการผู้ชำระบัญชีปฏิบัติดังนี้

- (๑) เสนอบรรายการชำระบัญชีที่สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบแล้ว ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่ออนุมัติภายในสิบสี่วัน นับแต่วันที่เสร็จการชำระบัญชี รายงาน การชำระบัญชีที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอนุมัติแล้วให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ถือ วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นวันถึงที่สุดแห่งการชำระบัญชี
- (๒) โอนทรัพย์สินที่ยังคงเหลือให้แก่กระทรวงการคลังโดยมิชักช้าภายหลัง วันถึงที่สุดแห่งการชำระบัญชี
- (๓) มอบสมุดบัญชีและเอกสารทั้งหลายขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ให้แก่กระทรวงการคลังภายในกำหนดสิบสี่วันนับแต่วันถึงที่สุดแห่งการชำระบัญชี

สมุดบัญชีและเอกสารที่มอบให้แก่กระทรวงการคลังตามวรรคหนึ่ง (๓)
ให้เปิดเผยแก่ผู้มีส่วนได้เสียตรวจสอบได้โดยไม่ต้องเรียกค่าธรรมเนียมอย่างหนึ่งอย่างใด

มาตรา ๑๐ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกฤษฎีกานี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันเสรี มีเอกชนประกอบกิจการประเภทดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพเป็นจำนวนมาก และเนื่องจากการดำเนินการขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ประสบภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง สมควรยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และกำหนดวิธีการจัดทรัพย์สิน ตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. ๒๕๔๖ จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0205/3.3/3939

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม.10100

/6 พฤษภาคม 2550

เรื่อง การชุมนุมเรียกร้องของอดีตพนักงานองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.)

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0100/294 ลงวันที่ 16 มีนาคม 2550

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะทำงานพนักงาน ร.ส.พ. ได้ยื่นหนังสือต่อนายกรัฐมนตรี ขอให้พิจารณาให้ความช่วยเหลือกรณีการยุบเลิก ร.ส.พ. ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2548 ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้รายงานให้ทราบถึงผลการดำเนินงานภายหลังการยุบเลิก ร.ส.พ. ในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ การชำระหนี้สินของ ร.ส.พ. การชำระบัญชี การขายทรัพย์สิน การโอนที่ดินให้กรมธนารักษ์ ฯลฯ รวมทั้งได้เสนอความเห็น ว่า ข้อเสนอของอดีตพนักงาน ร.ส.พ. ที่ให้ฟื้นฟูองค์กรขึ้นใหม่นั้น ไม่สามารถกระทำได้ สภาพองค์กรที่อยู่ในปัจจุบันยังคงอยู่ครบถ้วนเวลาที่จำเป็นเพื่อการชำระบัญชีเท่านั้น รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

1.2 เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2550 ได้มีกลุ่มอดีตพนักงาน ร.ส.พ. ประมาณ 100 คน นำโดยนางสุทิพร ค้างฉิม ไปชุมนุมบริเวณหน้าทำเนียบรัฐบาล และได้ยื่นหนังสือกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อยื่นข้อเรียกร้อง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1.2.1 ขอให้รัฐบาลตราพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ร.ส.พ. ตามแนวทางของพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ร.ส.พ. พ.ศ.2496 ที่ตราไว้เดิม

1.2.2 ขอให้ช่วยเหลือพนักงาน ร.ส.พ. ที่ตกงานให้ได้รับการปฏิบัติอย่างยุติธรรม ตามสิทธิโดยชอบตามที่พนักงานจะพึงได้รับ

1.3 เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2550 สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์และพันธมิตร รวม 14 องค์กร จำนวนประมาณ 100 คน นำโดยนายศิริชัย ไ้ม่างม ประธานสมาพันธ์ฯ ได้เดินทางไปทำเนียบรัฐบาล เพื่อยื่นหนังสือกราบเรียนนายกรัฐมนตรี ขอให้แก้ไขปัญหาคกรณการยุบเลิก ร.ส.พ. โดยการฟื้นฟูและจัดตั้งองค์กรรัฐวิสาหกิจขึ้นใหม่ เพื่อทำหน้าที่ในด้านการขนส่งของประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่สะดวก เป็นธรรม และถ่วงดุลอัตราค่าขนส่งในตลาด รวมทั้งให้พิจารณาช่วยเหลือพนักงาน ร.ส.พ. ที่ตกงานต่อไปด้วย

/2. การดำเนินการ..

2. การดำเนินการแก้ไข้ปัญหา

2.1 กระทรวงคมนาคมได้ประสานกับแกนนำผู้ชุมนุมที่อยู่หน้าทำเนียบรัฐบาลโดยทันที เพื่อให้จัดตั้งตัวแทนเข้าร่วมประชุมกับปลัดกระทรวงคมนาคมและผู้เกี่ยวข้อง แต่ไม่ได้รับการติดต่อกลับจากผู้ชุมนุม อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมได้จัดส่งตัวแทนเฝ้าสังเกตการณ์อยู่ตลอด จนกระทั่งในการประสานงานกับกลุ่มผู้ชุมนุมในวันที่ 4 พฤษภาคม 2550 และวันที่ 11 พฤษภาคม 2550 ตามลำดับ ได้ขอยุติว่า ผู้ชุมนุมยินดีที่จะจัดส่งตัวแทนมาเข้าร่วมประชุมกับกระทรวงคมนาคม ซึ่งคาดว่าจะจัดประชุมร่วมกันได้ไม่เกินวันที่ 25 พฤษภาคม 2550 ส่วนผู้ชุมนุมที่ยังคงอยู่ที่หน้าทำเนียบรัฐบาลนั้น สอบถามได้ความว่าเป็นผู้ชุมนุมในส่วนของสมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์และสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจอื่น ๆ โดยมีอดีตพนักงาน ร.ส.พ. ร่วมชุมนุมอยู่ด้วยประมาณ 10 คน

2.2 ในระหว่างการประสานงานกับผู้ชุมนุมเพื่อให้ส่งตัวแทนเข้าร่วมประชุมนั้น กระทรวงคมนาคมได้จัดประชุมร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคม สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และประธานคณะกรรมการผู้ชำระบัญชีของ ร.ส.พ. เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2550 ได้ข้อสรุปเบื้องต้นดังนี้

2.2.1 ข้อเสนอให้จัดตั้ง ร.ส.พ. ขึ้นใหม่

การขุบเลิก ร.ส.พ. เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2548 ด้วยเหตุผลของการประสพภาวะขาดทุนต่อเนื่อง เกิดปัญหาขาดสภาพคล่องด้านการเงินอย่างรุนแรง ไม่สามารถจ่ายชำระหนี้ใด ๆ ได้ มีภาระหนี้สินเพิ่มขึ้นโดยตลอดจากผู้เกษียณอายุ ฯลฯ โดยได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาขุบเลิก ร.ส.พ. พ.ศ.2549 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2549 ในการขุบเลิก ร.ส.พ.ครั้งนี้ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ ร.ส.พ. ได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองว่า เป็นการดำเนินการไม่ชอบด้วยกฎหมาย ศาลปกครองได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2549 ไม่รับคำฟ้องของผู้ฟ้องคดีดังกล่าวและให้จำหน่ายคดีออกจากสารบบความ

ที่ประชุมพิจารณาในชั้นต้นแล้วเห็นว่า การเสนอให้จัดตั้ง ร.ส.พ. ขึ้นใหม่ ต้องพิจารณาถึงนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการปรับเปลี่ยนภาครัฐให้เป็นหน่วยงานกำกับดูแลมากกว่าการเป็นผู้ให้บริการเอง ประกอบกับสถานการณ์ในปัจจุบันภาคเอกชนสามารถรองรับการขนส่งสินค้าและมีความพร้อมในการให้บริการอยู่ด้วยแล้ว แต่เพื่อให้ได้ข้อยุติและมีเหตุผลที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น จึงมอบหมายให้สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พิจารณาถึงการจัดตั้งหน่วยงานรับส่ง

/สินค้า..

สินค้าของภาครัฐว่ายังคงมีความเหมาะสม จำเป็นอยู่หรือไม่ อย่างไร ซึ่งอาจจะต้องพิจารณาถึงผลกระทบในภาพรวมภายหลังการยุบเลิก ร.ส.พ. ด้วย และให้รายงานกระทรวงคมนาคมทราบต่อไป

2.2.2 การขอให้ช่วยเหลือพนักงาน ร.ส.พ.

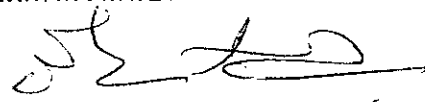
คณะกรรมการผู้ชำระบัญชี ร.ส.พ. ได้พิจารณาจ่ายค่าชดเชยแก่พนักงานที่ต้องออกจากงาน รวมทั้งค่าบำเหน็จพนักงาน และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตามสิทธิที่พนักงานพึงได้รับไปเสร็จสิ้นแล้ว ยังคงมีพนักงานค้างการพิจารณาอยู่อีก 21 ราย ซึ่งยังมีปัญหาหนี้สินค้างชำระ การถูกสอบสวน และบางรายถูกศาลอายัดเงินไว้ ที่ประชุมจึงมอบหมายให้ประธานคณะกรรมการผู้ชำระบัญชี ร.ส.พ. เร่งรัดพิจารณาการจ่ายเงินชดเชยและบำเหน็จให้ต่อไปโดยเร็ว

ในส่วนของการให้ความช่วยเหลือพนักงานที่ประสงค์จะหางานใหม่ ได้มีการประสานงานกับ ขสมก. และ บขส. พิจารณารับพนักงานดังกล่าวเข้าทำงาน ซึ่งมีบางส่วนไม่ผ่านการตรวจสุขภาพ จึงไม่อาจเข้าทำงานได้ และเพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนที่เกิดขึ้น ที่ประชุมจึงมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมประสานงานกับกระทรวงแรงงานในการจัดหางานให้อัตตพนักงาน ร.ส.พ. ที่แสดงความจำนงขอความช่วยเหลือเรื่องการจัดหางานให้ต่อไป

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบการพิจารณาแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมจะได้กราบเรียนความคืบหน้าการดำเนินการให้ทราบเป็นระยะ ทั้งในเรื่องของการให้ความช่วยเหลือพนักงาน และผลการพิจารณาถึงบทบาทของภาครัฐต่อระบบการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ซึ่งเป็นกลไกส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเรือเอก



(ชिरะ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองตรวจราชการ

โทร. 0 2282 1790

โทรสาร 0 2280 6117

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0804/547



สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
ถนนพระราม 6 กท. 10400

13 มกราคม 2547

เรื่อง การจัดทำแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อยกระดับฐานะการเงินของรัฐวิสาหกิจ
เรียน ผู้อำนวยการองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร.0504/ว(ร) 313
ลงวันที่ 31 ธันวาคม 2546

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบยุทธศาสตร์ของ
กระทรวงนำร่องทั้ง 4 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง
และกระทรวงยุติธรรม โดยได้มีข้อสั่งเกตให้กระทรวงการคลังดำเนินการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน
ด้านรัฐวิสาหกิจอย่างจริงจังและเป็นระบบ ดังนี้

(1) รัฐวิสาหกิจที่มีศักยภาพและความพร้อม ให้แปลงสภาพเป็นบริษัทและนำเข้า
จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายในปี 2547

(2) รัฐวิสาหกิจที่มีกำไรน้อย แต่ไม่ขาดทุน ให้แปลงสภาพเป็นบริษัท โดยจะต้อง
ปรับปรุงโครงสร้างและการบริหารจัดการองค์กร เพื่อให้มีความพร้อมและนำเข้าระดมทุนในตลาด
หลักทรัพย์ฯ ภายในปี 2548

(3) รัฐวิสาหกิจที่มีผลขาดทุน แต่สามารถดำเนินการต่อไปได้ ให้ปรับปรุง
โครงสร้างการบริหารจัดการให้เสร็จภายในปี 2547 เมื่อสามารถทำกำไรได้และมีความพร้อมให้แปลง
สภาพเป็นบริษัทและระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ต่อไปโดยเร็ว

(4) รัฐวิสาหกิจที่ขาดทุนและไม่สามารถปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการได้
ให้ปิดกิจการ

(5) รัฐวิสาหกิจใดที่ดำเนินการในเชิงสังคม (Public Service Obligation : PSO)
ให้แยกบัญชีรายได้ ค่าใช้จ่าย และต้นทุนให้ชัดเจน

ทั้งนี้ ให้กระทรวงการคลังเป็นกระทรวงหลักในการดำเนินการ และให้กระทรวง
เข้าสังกัดเป็นผู้สนับสนุน

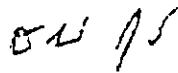
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

/เนื่องจาก...

เนื่องจากองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เป็นรัฐวิสาหกิจที่ต้องจัดทำแผนเพื่อปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงิน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) จึงขอให้องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์จัดทำแผนปรับโครงสร้างฯ และส่งแผนดังกล่าวให้กระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในเดือนเมษายน 2547 และขอความร่วมมือส่งแผนปรับโครงสร้างฯ ให้ สคร. เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางพันทิพย์ ทรทิณฑ์)

ผู้อำนวยการ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักนโยบายและแผน ๑

โทร 0-2298-5498 , 0-2298-5812

โทรสาร 0-2298-5497

ที่ นร ๐๕๐๔/ว(ร) ๓๑๓

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ยุทธศาสตร์กระทรวงนำร่อง ๔ กระทรวง (กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์
กระทรวงการคลัง กระทรวงยุติธรรม)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๒๐๔/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการได้เสนอเรื่อง ยุทธศาสตร์กระทรวง
นำร่อง ๔ กระทรวง (กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงยุติธรรม)
มวเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ลงมติเห็นชอบ
ยุทธศาสตร์ของกระทรวงนำร่องทั้ง ๔ กระทรวง ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์
กระทรวงการคลัง และกระทรวงยุติธรรม และให้ดำเนินการลงนามในคำรับรองการปฏิบัติราชการ
ของกระทรวงนำร่องทั้ง ๔ กระทรวง ได้ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (สำนักงาน
ก.พ.ร.) เสนอ ทั้งนี้ ให้สำนักงาน ก.พ.ร. รับไปประสานกับกระทรวงนำร่องดังกล่าวเพื่อจัดทำ
เอกสารแนบท้ายคำรับรองการปฏิบัติราชการของแต่ละกระทรวงเพิ่มเติมให้เป็นไปตามข้อสังเกต
ของคณะรัฐมนตรีที่มีต่อยุทธศาสตร์ของแต่ละกระทรวงด้วย ดังต่อไปนี้

๑. ยุทธศาสตร์ของกระทรวงอุตสาหกรรม

กระทรวงอุตสาหกรรม ควรดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

๑.๑ ควรส่งเสริมอุตสาหกรรมหลักที่มีศักยภาพเข้มแข็งอยู่แล้วในปัจจุบันให้
สามารถคงความเข้มแข็งในการประกอบการค้าต่อไปให้นานที่สุด โดยให้สามารถปรับตัวให้สอดคล้องกับ
สภาพการณ์และปัจจัยต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลง รวมทั้งควรส่งเสริมการสร้างอุตสาหกรรมใหม่ให้เกิดขึ้น
โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ๆ เช่น นานาเทคโนโลยี (Nanotechnology)
วัสดุศาสตร์ (Material Science) และเทคโนโลยีชีวภาพ (Bio-technology) เป็นต้น

๑.๒ ประเภทอุตสาหกรรมที่ควรส่งเสริมมี ๓ ประเภท คือ

๑.๒.๑ อุตสาหกรรมเพื่อการบริโภคภายในประเทศ

๑.๒.๒ อุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้า

๑.๒.๓ อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก โดยเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบ

ภายในประเทศ

ทั้งนี้ ให้เน้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้าเป็นพิเศษ

๑.๓ ควรณรงค์ส่งเสริมให้มีตราสินค้า (brand name) ของประเทศไทยมากขึ้น

๑.๔ ควรร่วมมือกับกระทรวงพาณิชย์ในการเพิ่มมูลค่าและเพิ่มส่วนแบ่งการตลาด และช่องทางในการจำหน่ายสินค้าไทยในตลาดโลก

๑.๕ ควรส่งเสริมการลงทุนที่เน้นการใช้เทคโนโลยีการผลิต มีการถ่ายทอด เทคโนโลยี การใช้ทรัพยากรและวัตถุดิบในประเทศ (local content) เพื่อให้ประเทศได้รับส่วนแบ่ง ในการผลิตสูงกว่าเดิม และมีการจัดการด้านมลภาวะที่เหมาะสม

๑.๖ ควรสนับสนุนการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมให้อยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม โดยเฉพาะที่ตั้งการนิคมอุตสาหกรรม เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง การใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำและปัจจัย การผลิตด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๗ การสร้างผู้ประกอบการควรพิจารณาให้โอกาสแก่บุคคลที่มีความเหมาะสม โดยอาจใช้แบบสอบถามเพื่อทดสอบความเหมาะสมของการเป็นผู้ประกอบการ และควรสนับสนุนให้ ข้าราชการที่สนใจได้มีโอกาสเป็นผู้ประกอบการด้วย

๑.๘ การประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมแต่เดิมมีลักษณะเป็นการเคลื่อนย้ายคนไป หาเครื่องจักรซึ่งส่งผลกระทบต่อ การดำเนินวิถีชีวิตของคนไทยในชุมชน จึงควรปรับเปลี่ยนเป็นการ เคลื่อนย้ายเครื่องจักรไปหาชุมชนในชนบท โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนควร กำหนดสิ่งจูงใจให้แก่ผู้ประกอบการที่สามารถดำเนินการได้ นอกจากนั้นควรให้การสนับสนุน ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะเพิ่มประสิทธิภาพของเครื่องจักรหรือเพื่อบำบัดปัญหาเครื่องจักรที่สร้าง มลภาวะโดยการให้เงินกู้ระยะยาวดอกเบี้ยต่ำ

๑.๙ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนควรพิจารณาส่งเสริมอุตสาหกรรม อาหารให้ครบวงจร โดยควรให้ความสำคัญต่อการสนับสนุนเกษตรกรซึ่งอยู่ในภาคการผลิตวัตถุดิบ ซึ่งมีใช้ นิติบุคคลด้วย

๑.๑๐ ในภาพรวมของกระทรวงอุตสาหกรรม ต้องปรับปรุงโครงสร้างในปัจจุบันให้เหมาะสม และสอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้มีหน่วยงานต่าง ๆ ภายในกระทรวงเป็นเจ้าภาพ รับผิดชอบการดำเนินการกิจต่าง ๆ อย่างชัดเจน และเป็นระบบมากยิ่งขึ้น เช่น การปรับปรุงความชัดเจนใน ภารกิจของกรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม และสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรม เป็นต้น

๒. ยุทธศาสตร์ของกระทรวงพาณิชย์

กระทรวงพาณิชย์ควรดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

๒.๑ กำหนดเจ้าภาพผู้รับผิดชอบ (account manager) สินค้าชนิดต่าง ๆ เป็นรายสินค้า เช่น ข้าว มัน ยางพารา เป็นต้น มีฐานข้อมูลต่าง ๆ ให้ครบถ้วน เช่น ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ความต้องการ ของผู้ซื้อ ประเมินความต้องการ ระดับราคา เป็นต้น โดยประสานกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

/ในเรื่องของ ...

ในเรื่องของการผลิตและจำหน่าย ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมให้ประสานกับกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งนี้ การเปิดตลาดในลักษณะที่เป็นเชิงรุกเป็นเรื่องจำเป็น แม้ว่าจะมีอัตรากำลังผู้ปฏิบัติงานน้อย แต่อาจขอใช้ ทุนจากกองทุนส่งเสริมการส่งออกเพื่อจ้างทีมงานเพื่อการนี้ได้

๒.๒ ต้องเน้นการสร้างตราสินค้าใหม่ (brand name) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้า และเพิ่มช่องทางการตลาดให้มากขึ้น

๒.๓ สินค้าที่นำเข้าในประเทศและสินค้าที่ส่งออกยังไม่สอดคล้องกัน สินค้าบางชนิด ผลิตได้ภายในประเทศ แต่ก็ยังมีการนำเข้า เช่น วัตถุดิบเพื่อการอุตสาหกรรม จึงต้องปรับมาตรการ หรือวิธีการให้ผู้ผลิตที่นำเข้าสินค้านี้กลับมากำหนดใช้สินค้าและวัตถุดิบที่ผลิตได้ในประเทศแทน หากระบบ ภาษีที่เกี่ยวข้องไม่เป็นธรรมก็ต้องแก้ไข

๒.๔ เรื่องการประกันราคาสินค้าเกษตรล่วงหน้าเป็นเรื่องที่ดีมาก กรมการค้าภายใน ควรประสานการดำเนินงานกับหน่วยงานอื่น ๆ เช่น กระทรวงมหาดไทยอย่างใกล้ชิดด้วย

๒.๕ การกระจายสินค้าที่ส่งออกไปจำหน่ายต้องมีเทคนิค รู้แหล่งตลาด ต้องใช้ความ ฉับไวในการกระจายสินค้า ประการสำคัญคือจังหวะในการตัดสินใจต้องเหมาะสมบนพื้นฐานของการมี ข้อมูลเพียงพอในการตัดสินใจ ถ้ากระจายสินค้าได้เร็วราคาสินค้าจะไม่ตก

๒.๖ การเจรจาการค้ากับต่างประเทศควรเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวง การต่างประเทศและผู้แทนการค้าไทย ที่จะต้องมีเทคนิคในการเจรจาเพื่อประโยชน์สูงสุดร่วมกับประเทศ คู่เจรจา

๒.๗ การทำงานของกระทรวงพาณิชย์ควรจะต้องประสานกับกระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด

๒.๘ เป้าหมายการส่งออกที่กำหนดไว้ร้อยละ ๑๐ ค่อนข้างต่ำไป อาจต้องปรับ เป้าหมายล่วงหน้าเป็นประมาณร้อยละ ๒๐

๓. ยุทธศาสตร์ของกระทรวงการค้า

กระทรวงการค้าควรดำเนินการเพิ่มเติมดังนี้

๓.๑ กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านรัฐวิสาหกิจอย่างจริงจังและเป็นระบบ ดังนี้

๓.๑.๑ รัฐวิสาหกิจที่มีศักยภาพและความพร้อม ให้แปลงสภาพเป็นบริษัท และนำเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ฯ ภายในปี ๒๕๔๗

๓.๑.๒ รัฐวิสาหกิจที่มีกำไรน้อย แต่ไม่ขาดทุน ให้แปลงสภาพเป็นบริษัท โดยจะต้องปรับปรุงโครงสร้างและการบริหารจัดการองค์กร เพื่อเพิ่มความพร้อมและให้นำเข้าระดมทุนใน ตลาดหลักทรัพย์ ฯ ภายในปี ๒๕๔๘

๓.๑.๓ รัฐวิสาหกิจที่มีผลขาดทุน แต่สามารถดำเนินการต่อไปได้ ให้ปรับปรุง โครงสร้างการบริหารจัดการให้เสร็จภายในปี ๒๕๔๗ เมื่อสามารถทำกำไรได้และมีความพร้อมให้ แปลงสภาพเป็นบริษัทและระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ ฯ ต่อไปโดยเร็ว

๓.๑.๔ รัฐวิสาหกิจที่ขาดทุนและไม่สามารถปรับปรุงโครงสร้างการบริหาร
จัดการได้ ให้ปิดกิจการ

๓.๑.๕ รัฐวิสาหกิจใดที่ดำเนินการในเชิงสังคม (Public Service Obligation :
PSO) ให้แยกบัญชีรายได้ ค่าใช้จ่าย และต้นทุนให้ชัดเจน

ทั้งนี้ ให้กระทรวงการคลังเป็นกระทรวงหลักในการดำเนินการ และให้
กระทรวงเจ้าสังกัดเป็นผู้สนับสนุน

๓.๒ ให้กระทรวงการคลังปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับตลาดหลักทรัพย์ ฯ ให้แล้วเสร็จ
โดยด่วน

๓.๓ ให้เร่งดำเนินการเรื่องตลาดพันธบัตร ของ Asia Bond ด้วย

๓.๔ สร้างความแข็งแกร่งให้กับธนาคารของรัฐ และเร่งดำเนินการแก้ปัญหาหนี้เสีย
(NPL)

๔. ยุทธศาสตร์ของกระทรวงยุติธรรม

กระทรวงยุติธรรมควรดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

๔.๑ เร่งดำเนินการจัดทำ e-Government เกี่ยวกับงานยุติธรรมทั้งระบบให้
เชื่อมโยงกับให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดงบประมาณสนับสนุนด้วย

๔.๒ ให้เร่งดำเนินการจัดทำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
อันจะเป็นประโยชน์ต่อการรวบรวม ประมวล และสืบค้นข้อมูลการกระทำผิดในคดีอาญา (tracking
criminal) นับตั้งแต่เรื่องเข้าสู่ระบบงานยุติธรรม กล่าวคือ เริ่มจากการรับแจ้งความของตำรวจภายหลัง
เกิดอาชญากรรมหรือเมื่อมีการกล่าวหาว่ามีการกระทำผิดขึ้น แล้วเข้าสู่ระบบการสั่งฟ้องของพนักงาน
อัยการ เข้าสู่ระบบศาล จนถึงงานราชทัณฑ์และการปล่อยตัวผู้กระทำผิดกลับคืนสู่สังคม และเพื่อ
ประโยชน์ในการวิเคราะห์สถานการณ์และแนวโน้มของอาชญากรรม ประสิทธิภาพในการทำงานของ
หน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรม รวมทั้งวิเคราะห์ปัญหาเพื่อใช้ในการแก้ปัญหาสังคมต่อไป นอกจากนี้
กระทรวงยุติธรรมต้องเป็นหน่วยงานกลางกับตำรวจ อัยการ และศาล เพื่อสร้างระบบงาน
ยุติธรรมให้สามารถอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้กับประชาชนได้อย่างแท้จริง

๔.๓ การวิเคราะห์ลักษณะข้อห้ามหรือการกระทำผิดที่เป็นความผิด เพราะกฎหมาย
ห้ามไว้ (malum prohibita) ควรกำหนดให้สอดคล้องกับสภาพสังคมไทย นอกจากนี้ ควรต้องมีการ
จัดเก็บสถิติการกระทำผิดซ้ำของนักโทษ (recidivism) เพื่อจำแนกข้อมูลการกระทำผิด และกำหนด
แนวทางและมาตรการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

๔.๔ ควรนำระบบพักการลงโทษ (parole) มาใช้ โดยคดีบางคดีควรใช้วิธีการคุมขัง
ระยะเวลาสั้น ๆ แล้วใช้วิธีการแก้ไขฟื้นฟู (rehabilitation) โดยนำเข้าโรงเรียนวิวัฒน์พลเมืองหรือเกษตร
โชอินจะเหมาะสมกว่าการคุมขังไว้เป็นระยะเวลานาน ๆ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ใด ๆ

๔.๔ ค่าจำกัดความของการกระทำผิดของเด็กและเยาวชนต้องสอดคล้องกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป และโดยที่ปัจจุบันการกระทำผิดของเด็กและเยาวชน (juvenile delinquency) มีแนวโน้มที่เปลี่ยนแปลงไปจากอดีต ดังนั้น จึงต้องทำการศึกษาสาเหตุของการกระทำผิดเพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาคือไปในอนาคตด้วย

๔.๖ ควรสร้างรายได้ให้กับนักโทษ โดยการเปิดโอกาสให้หน่วยงานที่มีความประสงค์จะใช้แรงงานนักโทษที่ผ่านการคัดเลือกแล้ว สามารถใช้แรงงานนักโทษได้ โดยให้ประสานการค้าเป็นการในรายละเอียดกับกระทรวงอุตสาหกรรมต่อไป

๔.๗ กระทรวงยุติธรรมต้องให้ความสำคัญกับการขยายโอกาสและเพิ่มช่องทางเพื่อให้คนจนสามารถเข้าถึงกระบวนการให้ความยุติธรรม (access to justice) ได้อย่างคล่องตัวทัดเทียมกับบุคคลทั่วไป และต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบโดยทั่วกัน รวมทั้งควรกำหนดดัชนีชี้วัดการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมของคนยากจนให้ชัดเจนด้วย เช่น ปริมาณการร้องขอความเป็นธรรม เป็นต้น

๕. ข้อเสนอแนะสำหรับทุกกระทรวง

เนื่องจากการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ในหลายกรณี จำต้องอาศัยความร่วมมืออย่างบูรณาการของหลายกระทรวง เช่น ยุทธศาสตร์การส่งออกของกระทรวงพาณิชย์อาจต้องร่วมมือกับกระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ในเรื่องการผลิต และอาจต้องร่วมมือกับกระทรวงสาธารณสุขในเรื่องความปลอดภัยของสินค้าอาหาร ดังนั้น จึงควรให้ทุกกระทรวงกำหนดยุทธศาสตร์ความร่วมมือดังกล่าวในลักษณะบูรณาการเพื่อผลักดันให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในภาพรวมของประเทศได้สูงสุด ทั้งนี้ โดยควรมีตัวชี้วัด (KPI) ที่แน่ชัด และมีสัดส่วนคะแนนที่เหมาะสมด้วย

จึงเรียนขึ้นมานี้

ขอแสดงความนับถือ



(นายวรศักดิ์ อุวรรณโณ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ทั้งนี้ขอมาเรียนนายและท่านรัฐมนตรีต่อไป

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๖ - ๓๒๗

โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๖๕

๒๕๕๕



สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์กร ร.ส.พ.

EXPRESS TRANSPORT ORGANIZATION OF STATE ENTERPRISE WORKER'S UNION [ETOSU]

58/452 ถนนรามอินทรา แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร 10230 โทร 02-5174162

ที่ สร.รสป. 12 / 2550

25 พฤษภาคม 2550

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม (นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์)

สิ่งที่ส่งมาด้วย เอกสารแนวทางฟื้นฟูองค์การ ร.ส.พ. จำนวน 1 เล่ม

ตามที่ทาง สหภาพร.ส.พ. ได้รับการติดต่อจากเจ้าหน้าที่กองตรวจราชการ (นายประจักษ์ กระจุกวงศา) ให้จัดส่งเอกสารข้อมูลประกอบการเจรจาเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2550 นั้น ทางสหภาพร.ส.พ. ได้จัดส่งแนบมาพร้อมนี้แล้ว

อนึ่งข้อมูลดังกล่าวเป็นเพียงข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะผู้แทนผู้เข้าร่วมเจรจาก่อนหน้านี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา อนุเคราะห์ให้การสนับสนุนเป็นกรณีเร่งด่วนต่อไปด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

จึงน ทาน นกค
เพื่อโปรดทราบ ทดสอบ ศร
สอ สพ ในข้อมูลไม่ดำเนินการใดอย่าง
กัน

ไพฑูริ์
(น.ส.ไพฑูริ์ ทุ่งกันปลิว)
ผู้อำนวยการกองตรวจราชการ
ร.ส.พ. ๐. ๕๐

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(นางสุทิพร ค้างฉิม)

ที่ปรึกษาสหภาพ

ลงนามแทน ประธานสหภาพ ร.ส.พ.



๕๐๔๕๒ ถนนรามอินทรา แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร ๑๐๒๓๐

ที่ปรึกษา นางสุทิพร ค้างฉิม

โทร. 087-8243628

ด่วนที่สุด

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กองตรวจราชการ โทร. 0-2280-3790

คค 0205/ กต 3.3/ ๖31

๒๔ พฤษภาคม 2550

สรุปผลการหารือแก้ไขปัญหองคการรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

เรียน ท่าน ปกค.

ตามที่ท่าน รวค. ได้มอบหมายให้ ท่าน ปกค. เป็นผู้แทนในการรับเรื่องและหารือกับ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย และท่าน ปกค. ได้เชิญสหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทยและผู้ที่เกี่ยวข้อง (ตามบัญชีรายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมแนบ) เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2550 เวลา 14.00 น. ณ ห้องประชุม 1 คค. ผลการประชุมสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้แทนสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองคการ ร.ศ.พ. สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย และ PTAC THAI ได้ยืนยันในที่ประชุมว่าประเด็นสำคัญในการขอเข้าพบและยื่นข้อเรียกร้องในครั้งมี มีเพียงประเด็นเดียว คือ ขอให้ฟื้นฟู ร.ศ.พ. ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาาร่วมกันแล้วมีมติให้ คค. รับข้อเสนอการฟื้นฟู ร.ศ.พ. ของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองคการ ร.ศ.พ. สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย และ PTAC THAI เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา โดยที่ประชุมได้มอบให้ สนข. เป็นผู้จัดทำร่างหนังสือเพื่อท่าน รวค. ลงนามเสนอ ครม. ต่อไป

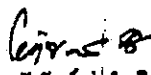
ทั้งนี้ คค. ได้มีการจัดทำบันทึกข้อจำกัดการประชุมหารือร่วมกับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองคการ ร.ศ.พ. สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย และ PTAC THAI ด้วย (ดังแนบ)

อนึ่ง ระหว่างที่มีการประชุมหารือได้มีกลุ่มอดีตพนักงาน ร.ศ.พ. และผู้สนับสนุนรวมประมาณ 100 คน ข่มขู่บริเวณหน้า คค. เพื่อบังคับผลการประชุมหารือ และเมื่อการประชุมเสร็จสิ้นโดยมีผลการประชุมดังกล่าวข้างต้น กลุ่มผู้ชุมนุมได้พอใจและสลายการชุมนุมไปเวลาประมาณ 17.30 น.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณา

1. ปณิธาณท่าน รวค. เพื่อทราบผลการประชุมหารือดังกล่าวข้างต้น
2. มีบัญชาให้ สนข. เร่งจัดทำร่างหนังสือตามมติที่ประชุมเพื่อ รวค. ลงนามเสนอ

ครม. ต่อไป


(น.ส. พงษ์วิไล ฐิติโกวิท)
ผู้อำนวยการกองตรวจราชการ

แนวทางฟื้นฟู ร.ส.พ.

แนวทางข้อตกลงการคืนรัฐวิสาหกิจ (องค์การ ร.ส.พ.)

1. องค์การ ร.ส.พ.ไม่เคยเป็นภาระของรัฐ/ประชาชน

- ปี พ.ศ.2490-2495 กำไร 42 ล้านบาท โดยยังไม่ได้อาศัยงบประมาณของรัฐ (เป็นการทดลองดำเนินงาน)
- ปี พ.ศ.2496 มีพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งองค์การ ร.ส.พ. จอมพล ป.พิบูลสงคราม เป็น ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ จัดงบประมาณ 50 ล้านบาท ให้บริหารจัดการ องค์การ ร.ส.พ.
- ปี พ.ศ. 2496 ใช้งบ 10 ล้านบาท สร้างผลกำไร 18 ล้านบาท
- ปี พ.ศ.2497 กำไร 13 ล้านบาท ส่งคืนรัฐ 10 ล้านบาท
- ปี พ.ศ.2506-2510 ใช้งบประมาณ รวม 33,599,830 บาท
- ปี พ.ศ.2510-2517 สร้างผลกำไรเข้ารัฐ 89,583,479 บาท
- ปี พ.ศ.2518 เริ่มขาดทุนสะสม (เหตุผลข้อ 4)
- ผู้บริหารที่รัฐส่งมาแก้ปัญหาโดยการนำที่ดินของ ร.ส.พ.ออกขาย

2.ทรัพย์สิน

- ปัจจุบัน ร.ส.พ.มีที่ดินคงเหลือทั่วประเทศประมาณ 62 แปลง คิดเป็นมูลค่าตลาดประมาณ 3,000 ล้านบาท ไม่รวมอาคารสำนักงานทั่วประเทศอีก 65 สถานี และทรัพย์สินอื่นๆ เช่น รถบรรทุก และเครื่องใช้สำนักงาน
- ข้อมูล ณ ปี ณ มีนาคม 2548 มีรถบรรทุกรวม 1,105 คัน ใช้งานได้ 693 คัน เสีย 412 คัน

3. ผลประกอบการ ระหว่าง ตุลาคม 2546 – กันยายน 2547

- รายได้จากผลประกอบการหลัก ไม่รวมรายได้อื่นๆ อัตราเฉลี่ย / เดือน 70.44 ล้านบาท
- รายจ่ายปฏิบัติการ อัตราเฉลี่ย / เดือน 58.86 ล้านบาท คิดเป็น 83.56% ของรายได้
- กำไร 11.57 ล้านบาท คิดเป็น 16.44% ของรายได้
- รายจ่ายบริหารอัตราเฉลี่ย / เดือน 12.19 ล้านบาท คิดเป็น 17.31% ของรายได้
- รวมขาดทุนอัตราเฉลี่ย 616,837.16 บาท / เดือน คิดเป็น 0.87% ของรายได้
- ผลประกอบการของธุรกิจมีกำไรทุกประเภท ยกเว้นฝ่ายการขนส่งท่าเรือฯ ขาดทุน 2.47% คิดเป็นอัตราเฉลี่ย 303,964.48 บาท / เดือน

4.สาเหตุการขาดทุน ขององค์การ ร.ส.พ.

- นโยบายรัฐบาล
- การบริหารจัดการ โดยรัฐบาลจัดเข้าบริหารฯ
- ความไม่สุจริตในการดำเนินงาน ของคณะผู้บริหารองค์การ ร.ส.พ.

5. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร) ตามหนังสือที่ กค.0814/1215 ลว. 10 กุมภาพันธ์ 2548 โดยนางจินดา เทพพัตตรา มีบันทึกรายงาน ในภาคผนวกที่ 3 สรุปสาระสำคัญ ว่า ร.ส.พ.ยังเป็นองค์กร ที่ยังมีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบ Logistics ดังนั้น ร.ส.พ.จึงสมควรที่จะดำเนินกิจการต่อไป
6. มีนาคม 2548 ปลัดกระทรวงคมนาคม (นายวันชัย ศรทุลทัต) กำหนดแผน Logistics แห่งชาติ เพื่อลดต้นทุนค่าบริการในการขนส่งของประเทศ โดยกำหนดให้ ร.ส.พ. บรรจุไว้ในแผนเนื่องจากการขนส่งทางถนนเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญที่สุด คิดเป็น 88.5% ของการขนส่งในประเทศ
7. มติ ครม.เมื่อ 27 ธ.ค 48 ให้ยุบเลิกองค์การ ร.ส.พ. เป็นการลงมติ ก่อนหนังสือสนับสนุนประกอบการยุบเลิก จากกระทรวงที่เกี่ยวข้อง จะไปถึง ครม. เป็นการเร่งรีบลงมติ โดยขาดข้อมูลประกอบการพิจารณา
8. รัฐบาลรายได้จาก การขนย้ายอุปกรณ์ต่าง ๆ จากสนามบินดอนเมืองไปสนามบินสุวรรณภูมิ จำนวน 3,000 กว่า เที่ยว งบประมาณค่าขนย้าย 2,000 ล้านบาท หากรัฐไม่ยุบเลิก องค์การ ร.ส.พ. งบประมาณค่าขนย้ายดังกล่าวจะตกเป็นของรัฐ / ประชาชน
9. รัฐบาล พ.ต.ท ทักษิณ ชินวัตร (นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงษ์ไพศาล) อนุมัติงบประมาณในการ ยุบเลิกองค์การ ร.ส.พ. ในวงเงิน 1,817 ล้านบาท แต่ถ้าหากฟื้นฟู องค์การ ร.ส.พ. ใช้งบประมาณ 2,114 ล้านบาท (มติ ครม. เห็นชอบให้ยุบเลิก)
10. รัฐบาลปัจจุบัน (ปฏิรูปการปกครอง) อนุมัติงบประมาณ ในการชำระบัญชี ร.ส.พ. เมื่อ 28 พย 49 อนุมัติเงิน 1,053 ล้านบาท และ 19 ธค. 49 อนุมัติเงิน 2,070 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 3,123 ล้านบาท (ทั้งนี้ยังไม่รวมเงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินของ ร.ส.พ. อีกส่วนหนึ่ง)
11. แนวทางการ ฟื้นฟู องค์การ ร.ส.พ.
 - รัฐบาล ต้องมีมติ เพิกถอน มติ ครม. เมื่อ 27 ธค.48 เสียทั้งสิ้น
 - ยุติการชำระบัญชี แล้วตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการชำระบัญชีทันที
 - งบประมาณฟื้นฟู องค์การ ร.ส.พ.
 1. รัฐบาลจัดงบประมาณให้
 2. งบประมาณที่อนุมัติให้ชำระบัญชี จำนวน 3,123 ล้านบาท ปรับมาเป็นงบฟื้นฟูแทน
 3. ทรัพย์สินขององค์การ ร.ส.พ. ณ ขณะนี้ (ที่ดิน) ราคา ณ วันถือครอง (Book Value) ประมาณ 1,200 ล้านบาท ซึ่งหากมีการประเมินราคา ณ ปัจจุบันหากแปลงมาเป็นทุน ไม่ต่ำกว่า 3,000 ล้านบาท สามารถแปลงมาเป็นทุนได้ (เคยเสนอ ครม ราคาที่ดิน เพียง 980 ล้านบาท)
 4. พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การ ร.ส.พ. พ.ศ. 2496 มาตรา 7 ข้อ 12 สามารถระดมทุนจากการร่วมหุ้นของพนักงานและบุคคลอื่นได้

- ที่มาของรายได้ (ธุรกิจหลักของ องค์การ ร.ส.พ.)

1. ลูกค้าเดิม (เนื่องจากปัจจุบัน ณ สำนักงาน ร.ส.พ. ในต่างจังหวัดบริษัทเอกชนมาใช้พื้นที่ดำเนินธุรกิจให้บริการ ภายใต้ป้ายชื่อของ ร.สพ.ซึ่งลูกค้าเข้าใจว่า ร.ส.พ.ยังอยู่)
2. หน่วยราชการ
3. รัฐวิสาหกิจ

- อุปกรณ์ในการให้บริการ

1. รถบรรทุก ซ่อม และ/หรือ ซื้อมใหม่ (ด้วยวิธีพิเศษ) เพิ่มในระบบเช่าซื้อ
2. ให้เอกชนร่วมทุน
3. ให้พนักงานมีส่วนร่วมทุน
4. รถร่วมบริการ

- บุคลากร

1. พนักงานของ ร.ส.พ. ที่มีความพร้อมกลับเข้าทำงาน
2. รับสมัครบุคคลภายนอก

12. คณะผู้บริหาร

- ให้สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ (สรส.) และ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย (สพร.ท) ส่งตัวแทนเข้าร่วมบริหารกับกระทรวงคมนาคม จนกว่า ร.ส.พ. จะมั่นคงจึงเข้าสู่ระบบ รัฐวิสาหกิจเช่นเดิม

หรือ 13. ให้รัฐบาลปัจจุบัน มีมติตั้งหน่วยงานใหม่ทำหน้าที่เช่นเดียวกับองค์การ ร.ส.พ. แล้วตราพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง เช่นเดียวกับพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งองค์การ ร.ส.พ. พ.ศ. 2496

- ขดเซยเงินเดือนที่ขาดหายไป 12 ขั้นครึ่ง ให้พนักงานทุกคน
- จัดหาหน่วยงานของรัฐวิสาหกิจรับพนักงาน ร.ส.พ. เข้าทำงานเป็นอันดับแรก

14. การพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศไทย เมื่อ มีนาคม 2548 (นายวันชัย ศารทูลทัต) บรรยายเสนอเมื่อ 16 มิถุนายน 2548)

15. “ ร่าง “ แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนา ประเทศยั่งยืน (กระทรวงคมนาคม ลว. 30 เมษายน 2550)

การล่มสลายรัฐวิสาหกิจ (องค์การ รสพ.)

องค์การ ร.ส.พ. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกา จัดตั้ง ร.ส.พ. เมื่อ พ.ศ.2496 โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าแก่ภาครัฐ และภาคเอกชน รวมถึงการประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือใกล้เคียงกับการขนส่งทั่วประเทศไทย และประเทศใกล้เคียง โครงสร้างธุรกิจของ ร.ส.พ. แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ 1. ธุรกิจหลัก ได้แก่ งานขนส่งวัสดุภัณฑ์ งานเหมืองแร่ งานท่าเรือ 2. ธุรกิจรอง ได้แก่ งานโรงพิมพ์ งานขนส่งทางน้ำ งานขนย้าย

เส้นทางการยุบเลิก ร.ส.พ.

1. พ.ศ. 2545 ท่านวันนอร์ เป็นรมว.คมนาคม อนุมัติงบประมาณ 1,500.-ล้านบาท จะสั่งให้ รสพ. ทั้งหมด เพื่อให้ปัญหาต่าง ๆ ใน รสพ.ยุติและเดินหน้าต่อไปได้ด้วยดี ภายใน 30 เม.ย. 2545

- กรม.อนุมัติให้ รสพ.กู้เงิน จากธนาคารนครหลวงไทย 114.-ล้านบาท โดยให้นำโฉนดที่ดิน รสพ. ก้ำประกัน ธนาคารมีหนังสือตอบรับให้ รสพ.กู้เงินได้ แต่บอร์ดปฏิเสธไม่ยอมรับเงื่อนไขดังกล่าว

- มีผลให้ผู้อำนวยการ รสพ.ลาออก (นายโกวิท วัฒนรัตน์)

2. พฤษจิกายน 2545 นายอารักษ์ ราชบุรุษบริหาร เข้ารับตำแหน่งผู้อำนวยการ รสพ. ในสมัยที่มี นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ เป็น รมว.คมนาคม นายวิเชษฐ์ เกษมทองศรี เป็น รมช.คมนาคม ดำเนินการ ย้าย รสพ. จากถนนศรีอยุธยา (พื้นที่ 33 ไร่) ไปอยู่ที่คลังสินค้า ย่านพหลโยธิน (คลังสินค้า รพท.) บางซื่อ เมื่อ 18 มิถุนายน 2546

- ผลจากการย้าย รสพ. เป็นเหตุให้พนักงานเจ็บป่วยด้วยโรคทางเดินหายใจ โรคผิวหนัง แพ้ฝุ่น แพ้ฝุ่น เกิดจากสภาพแวดล้อมที่เลวร้าย แสงสว่างภายในสถานที่ทำงานไม่ได้มาตรฐาน มีผลกระทบต่อ ระบบสายตา ของพนักงาน โดยผู้บริหารในขณะนั้น(รัฐบาล) ไม่ให้ความสนใจหรือเอาใจใส่ต่อปัญหา

3. 26 ตุลาคม 2547 พนักงาน รสพ.ได้แจ้งให้ สำนักงานควบคุมนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สกร.) เข้าตรวจสอบปัญหภายใน รสพ. เพื่อพิจารณาแก้ไข โดยนางพันธุ์ทิพย์ สุรพันธ์ ผู้อำนวยการ สกร. ได้ออกมาให้สัมภาษณ์สื่อ ทางหนังสือพิมพ์ (มติชน) ยืนยันว่า รสพ.สามารถพลิกฟื้นระยะแรกด้วยการฟื้นฟู สร้างกำไรให้ภาครัฐได้ด้วยตัวเอง

4. มีนาคม 2548 สมัยรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร มีนายภูมิธรรม เวชยชัย เป็นรมช.คมนาคม กำหนดนโยบายแผนพัฒนาโลจิสติกส์ ครบวงจร เพื่อลดต้นทุนค่าบริการ ด้านการขนส่งสินค้า ของประเทศไทย แต่ไม่ได้รับการตอบสนองในแผนดังกล่าว นายภูมิธรรม มีความประสงค์ยุบเลิกกิจการ รสพ.เพียงสถานเดียว โดยจัดตั้ง นายประสงค์ ตันมณีวัฒนา เข้าเป็นประธานบอร์ด นายก่อแก้ว พิกุลทอง ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ รสพ.

5. สหภาพฯ รสพ. และพนักงาน ได้พยายามนำเสนอปัญหาที่เกิดขึ้น พร้อมแนวทางการแก้ไข เพื่อการฟื้นฟู ร.ส.พ. ต่อคณะกรรมการฯ ต่าง ๆ ซึ่งเมื่อคณะกรรมการฯ ได้รับฟังการชี้แจงส่วนใหญ่ ให้ความเห็นชอบ อีกทั้ง พยายามจะเข้าพบผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในรัฐบาล เพื่อชี้แจงข้อเท็จจริงแต่ไม่เป็นผล บอร์ด ร.ส.พ. ทำรายงานเสนอให้คณะรัฐมนตรียุบเลิกองค์การ รสพ. เมื่อ 27 ธันวาคม 2548

6. มติกรม. เมื่อ 27 ธันวาคม 2548 ผู้บริหารมีคำสั่งให้หยุดให้บริการทันที และในเวลาเดียวกันมี บริษัทฯ เอกชนนำรถเข้าบริการแทน รสพ. ในทันที

7. 29 ธันวาคม 2548 นายก่อแก้ว พิกุลทอง (ผอ.รสพ.) ได้ออกคำสั่งเลิกจ้างพนักงานทันที ให้มีผล ตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2549 ในขณะที่มติกรม.ยังไม่มีผลใช้บังคับได้ เนื่องจากการยุบเลิก รสพ. จะมีผลก็ต่อเมื่อพระราชกฤษฎีกามีผลบังคับใช้แล้ว

8. หลังยุบเลิก รสพ. นายภูมิธรรม เวชยชัย ตั้งคณะทำงานผู้ชำระบัญชี โดยแต่งตั้ง นายประสงค์ ตันมณีวัฒนา ประธานบอร์ด รสพ.เป็นประธานคณะทำงานฯ นายก่อแก้ว พิกุลทอง ผอ.รสพ. นางบุลวิณี วัชรประทีป รอง ผอ.รสพ. นส.พิงฟ้า กุศลศิริสถาพร เลขา ผอ.รสพ. เป็นคณะกรรมการฯ ซึ่งบุคคลเหล่านี้คือผู้บริหารที่ทำความเสียหายให้องค์การ รสพ.

- มีพฤติกรรมเลือกปฏิบัติ เล่นพรรคเล่นพวก

- ไม่มีจรรยาบรรณของผู้บริหารทรงคุณธรรม

9. การจ่ายเงินชดเชย / เงินบำเหน็จพนักงาน คณะทำงานผู้ชำระบัญชี มีการกระทำส่อไปในทางไม่สุจริตต่อพฤติกรรม ในทางปฏิบัติ (นำเงินเข้าบัญชีให้พนักงานโดยไม่ต้องเซ็นชื่อรับเงิน) และมีพฤติกรรมบีบบังคับในการจ่ายเงินเจ้าหน้าที่แต่ละรายขององค์การ รสพ.

10. รัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร (ไทยรักไทย) มีมติยุบ รสพ. ใช้งบประมาณ 1,817.-ล้านบาท ฟื้นฟู 2,114.- ล้านบาท รัฐบาลปัจจุบัน อนุมัติงบชำระบัญชี รสพ.เมื่อ 28 พ.ย. 2549 1,053.-ล้านบาท และ 19 ธ.ค. 2549 วงเงิน 2,070.-ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3,123.-ล้านบาท ยังมีเงินขายทรัพย์สินของ องค์การ รสพ. อีกจำนวนหนึ่งไม่ทราบจำนวนเงิน ที่แท้จริงและนำไปใช้จ่าย เกี่ยวกับอะไร รวมแล้วใช้เงิน ในการนี้จำนวนเท่าใด ไม่มีความชัดเจน ไม่มีการเปิดเผยต่อสาธารณะชน

นโยบายหลอกลวงประชาชน (มาตรการช่วยเหลือพนักงานหลังยุบเลิก ร.ส.พ.)

การยุบเลิก องค์การ ร.ส.พ. ทำให้ต้องเลิกจ้างพนักงาน ทั้งหมด 1,687 คน (เดิมมี 1,768 คน แต่เกษียณอายุ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2548 จำนวน 81 คน) ทั้งนี้ จะทำการเลิกจ้างพนักงานทั้งหมด ในวันสิ้นเดือนที่มีมติ กรม. ซึ่งจะจ่ายเงินชดเชยพนักงานตามกฎหมายแรงงาน และกำหนดมาตรการช่วยเหลือทั้ง

ทางตรงและทางอ้อมเพื่อช่วยพนักงานที่ยังประสงค์จะประกอบอาชีพหลังจากการยุบเลิก โดยให้คณะกรรมการผู้ชำระบัญชีเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ ดังนี้

- ให้สิทธิพนักงานขั้บรถ เพื่อซื้อรถเก่าไปประกอบอาชีพ ในราคาที่ถูกลงกว่าท้องตลาดประมาณ 20% โดยขอให้ธนาคารออมสินเป็นผู้สนับสนุนเงินกู้

-เจรจากับรัฐวิสาหกิจอื่นๆ เพื่อให้รับพนักงานขั้บรถ เช่น บริษัท ขนส่ง จำกัด(บขส.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) และรถร่วม ขสมก. ซึ่งคาดว่าจะได้ประมาณ 300 ตำแหน่ง(หน่วยงานละ 100 ตำแหน่ง ซึ่ง บ.ข.ส.ยืนยันการรับพนักงานที่มีคุณสมบัติครบถ้วนแล้ว)

-ท่าเรือกรุงเทพเห็นชอบให้โอนสิทธิ การรับงานในท่าเรือให้กับพนักงานขั้บรถที่ซื้อรถเก่าไปประกอบอาชีพ และจัดกลุ่มกันตั้งบริษัท หรือสหกรณ์คาดว่าจะรวมกลุ่มกันได้ 100-300 คน

-ร่วมกับธนาคารออมสิน และธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (เอสเอ็มอีแบงก์) จัดโครงการ "สถานฝึกอาชีพใหม่" โดยการฝึกอบรมอาชีพใหม่ตามความต้องการ ของพนักงานแต่ละกลุ่ม พร้อมสนับสนุนเงินกู้ เพื่อเปลี่ยนอาชีพ คาดว่าน่าจะมีผู้เข้าร่วมโครงการ ประมาณ 190-390 คน

-จะสนับสนุนให้พนักงานรวมกลุ่มจัดตั้งบริษัท โดยขอให้ธนาคารออมสิน และเอสเอ็มอีแบงก์ สนับสนุนเรื่องเงินกู้

-ขอให้จังหวัดสงขลาและนราธิวาส ที่รับโอนกิจการแพขนานยนต์จาก ร.ส.พ.ไปให้บริการประชาชนในพื้นที่ ช่วยรับพนักงานประจำแพเดิม 48 คน เข้าทำงานด้วย

-ขอให้เอกชนที่เป็นผู้รับช่วงงานโรงพิมพ์จาก ร.ส.พ. ช่วยรับพนักงานเดิม 12 คนเข้าทำงานด้วย

-สนับสนุน และช่วยประสาน เพื่อเปลี่ยนอาชีพอื่นๆ ตามความต้องการของพนักงาน เช่น แท็กซี่เรืออาหารมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ขายสลากกินแบ่งรัฐบาล เป็นต้น

รัฐบาลปัจจุบันต้องตรวจสอบการทำงานของคณะกรรมการผู้ชำระบัญชี

ข้อมูลประกอบการพิจารณา

ทวงคืน ร.ส.พ.

ส่วนราชการเข้าของเรื่อง กก วันที่มีมติ 20/01/2547 (20 มกราคม 2547)

เรื่อง การยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขอให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจให้บริการขนส่งขององค์การ
รับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.)

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 2 (กกก.2) ซึ่งพิจารณาเรื่อง การยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีที่ขอให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจให้บริการขนส่งขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ โดย กกก.2 มีมติเห็นชอบให้ชะลอการพิจารณาการยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องดังกล่าวเป็นระยะ 6 เดือน ตามข้อชี้แจงเพิ่มเติมของรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายวิเชษฐ์ เกษมทองศรี) ว่า ร.ส.พ. อยู่ระหว่างการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อให้มีความโปร่งใสและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น คาดว่า จะสามารถปรับปรุงโครงสร้างองค์กรแล้วเสร็จภายใน 6 เดือน ดังนั้น จึงขอให้ชะลอการพิจารณาการยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเรื่องนี้ไปก่อน สำหรับกรณีที่ ร.ส.พ. ไม่สามารถปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้มีความโปร่งใส และมีประสิทธิภาพ เป็นที่พอใจของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการขนส่งของ ร.ส.พ. ให้กระทรวงการคลังนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในการยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

วันอังคารที่ 28 กันยายน 2547 เวลา 08.30 น. ที่ห้องประชุมกิ่งแก้ว 1 ณ สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุมคณะรัฐมนตรี สรุปสาระสำคัญ.ในส่วนที่เกี่ยวกับการพลังงานได้ ดังนี้ (มีทั้งหมด 57 เรื่อง)

16. เรื่อง รายงานผลการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง "การยกระดับ Logistics เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ

ไทยในเวทีโลก"

คณะรัฐมนตรีรับทราบตามที่กระทรวงการคลังรายงานผลการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง "การยกระดับ Logistics เพื่อเพิ่มขีดความสามารถไทย ในเวทีโลก" ระหว่างวันที่ 21-22 สิงหาคม 2547 ณ โรงแรมฮิลตัน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยมีวัตถุประสงค์ให้เกิดความบูรณาการด้านการวางแผน และการดำเนินงานของภาครัฐและเอกชน ในการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ของประเทศในระดับนานาชาติต่อไป โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

กระทรวงการคลัง โดย สคร. ในฐานะผู้กำกับดูแลรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบ Logistics ซึ่งประกอบด้วยรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บทด.) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) และรัฐวิสาหกิจอื่นที่มีส่วนสนับสนุนระบบ Logistics เช่น บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (ปณท.) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) และ องค์การคลังสินค้า (อคส.) เป็นต้น เห็นควรที่จะพัฒนาศักยภาพของรัฐวิสาหกิจกลุ่มนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและสนับสนุนระบบ Logistics ของไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ จึงได้จัดการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการครั้งนี้ขึ้น เพื่อร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบ Logistics ตลอดจนแก้ไขกฎ ระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา รวมทั้งสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของ ผู้ประกอบการและผู้บริโภค อันจะนำไปสู่การแข่งขันระดับสากลต่อไป

ผลการสัมมนา

1. แผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศ (โดย สคร. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำขึ้น เพื่อนำเสนอในระหว่างการประชุม ประกอบด้วย 2 ยุทธศาสตร์ คือ)

1.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางภาคพื้น (Surface) (เสนอโดย รฟท. กทท. รสพ. และ บทด.) ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ย่อย คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 "การพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็น Gateway ภูมิภาค" เพื่อสร้างความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่น ในภูมิภาคเดียวกัน โดยพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (LCB) เพื่อรองรับและดึงดูดปริมาณสินค้าผ่านเข้าออกอินโดจีน และจีนตอนใต้ และพัฒนาท่าเรือสตูล เพื่อรองรับประเทศในแถบเอเชียใต้ ตลอดจนขยายขีดความสามารถของ ICD ลาดกระบัง และย่านพหลโยธิน เพื่อเชื่อมโยงระบบขนส่ง รวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถของท่าเรือภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 2 "การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub & Spokes)" เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าประจำภาค โดยจัดตั้ง Hub และเชื่อมต่อกับระบบการขนส่ง ระหว่างรูปแบบการขนส่งเดียวกัน (Intramodal) และต่างรูปแบบ (Intermodal) ให้เกิดการใช้ประโยชน์ และลดต้นทุนด้าน Logistics อย่างเต็มที่ (Fully Utilization) รวมทั้งสร้างและพัฒนา Container Yard & Truck Terminal

ยุทธศาสตร์ที่ 3 "Modal Shift ไปสู่ระบบราง ทางน้ำ และท่อ" เพื่อปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งในปริมาณมาก ซึ่งจะลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดพลังงาน เพิ่มความปลอดภัยและตรงเวลา

โดยการพัฒนากระบวนการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ และการมีนโยบายสนับสนุนการขนส่งระบบราง และทางน้ำอย่างจริงจัง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 "การพัฒนา ระบบ Logistics Management" เพื่อจัดระบบให้เอื้อต่อการพัฒนาระบบ Logistics และอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานด้าน Logistics โดยจัดตั้งคณะกรรมการ Logistics แห่งชาติ และเร่งรัดการออกกฎหมายผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator) ตลอดจนการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อการรวบรวมและการขนถ่ายสินค้า

1.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางอากาศ (Air) (เสนอ โดย บกท. ทอท. บวท. ปณท. และ รสพ.) ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ย่อย คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 "Global Destination Network" เพื่อความเป็นศูนย์กลางด้าน Logistics ของสินค้าในกลุ่มประเทศ Greater Mekong Sub-Region และ South Asia กับตลาดโลก ตลอดจนการเชื่อมโยงระบบ Logistics ในประเทศต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า Door to Door การขยายเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุมทั่วโลก โดยเน้นการเปิดเส้นทางการบินมุ่งสู่ประเทศต่าง ๆ ที่มีศักยภาพทั้งใน Asia Europe และ USA

ยุทธศาสตร์ที่ 2 "การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติให้เป็น Gateway ระดับโลก" เพื่อการเป็น Gateway ในระดับภูมิภาค โดยพัฒนาท่าอากาศยานเชิงใหม่เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าภาคเหนือเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ Greater Mekong Sub-Region & South Asia โดยเน้นสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมและพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางภาคใต้ เชื่อมโยงกับประเทศในกลุ่ม South East Asia โดยเน้นสินค้าอาหารทะเลสด ตลอดจนการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ ให้เป็น Gateway ในระดับโลก เชื่อมโยงกับประเทศในทวีปต่าง ๆ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 "Center for Logistics ของโลกด้านอาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แฟชั่น ชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์และเครื่องประดับ" โดยการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อการขนถ่ายสินค้า เช่น E-Commerce และ E-Licensing อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งระหว่าง Mode ต่าง ๆ เป็นต้น การประสานให้เกิด Multi-Modal Linkage between Surface and Air ตลอดจนการจัดตั้งคณะกรรมการกลางขึ้นรับผิดชอบ

2. มาตรการในทางปฏิบัติที่จะดำเนินการได้ทันที มีจำนวน 2 มาตรการ คือ

2.1 ปรับปรุงกฎระเบียบและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถทำการขนส่งได้ในทุก Mode และปรับปรุงใบส่งปล่อยสินค้า โดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ตัวแดง) ให้เชื่อมโยงกับการทำเรือแห่งประเทศไทย

ไทยและสายการบินอื่น ๆ ตลอดจนจัดทำระบบ One Day Clearance นับตั้งแต่นำเข้าสินค้าเข้าเก็บ ณ ท่าเรือ หรือที่ที่นำเข้า-ส่งออก เป็นต้น เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติภายใน 30 วัน นับจากการสัมมนาครั้งนี้

2.2 ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำข้อตกลงที่จะพัฒนาระบบ Logistics ของ ประเทศจำนวน 4 ฉบับ ดังต่อไปนี้

ข้อตกลงฉบับที่ 1 "One Day Clearance" ระหว่าง บกท. ทอท. กทท. และกรมศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า/ส่งออกสินค้า ให้เสร็จสิ้นภายใน 1 วัน

ข้อตกลงฉบับที่ 2 "ความร่วมมือในการขนส่ง Port-to-Door & Door-to-Port" ระหว่าง บทค. และ รสพ. เพื่อลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งสินค้า

ข้อตกลงฉบับที่ 3 "การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า" ระหว่าง กทท. บทค. รฟท. และ รสพ. เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าและเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าให้เกิดประสิทธิภาพ

ข้อตกลงฉบับที่ 4 "การนำส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ด่วนถึงมือผู้รับ" ระหว่าง บกท. ปณท. และ รสพ. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

3. ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในทางปฏิบัติ

- การส่งมอบสินค้าให้สายการบิน ลดเวลาจาก 3 ชม. เหลือน้อยกว่า 2 ชม.
- การขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือสงขลา จะลดเวลาดำเนินการจาก 24 ชม. เหลือต่ำกว่า 18 ชม. และลดค่าใช้จ่ายจาก 380 บาท/ตัน เหลือ 340 บาท/ตัน ตลอดจนประหยัดน้ำมันจาก 12 ลิตร/กม. เหลือ 1 ลิตร/กม.
- การจัดระเบียบการขนยกตู้สินค้าที่รถไฟ ลดเวลาจาก 4 ชม. เหลือภายใน 2 ชม.
- การลดขั้นตอนพิธีการศุลกากร จาก 5 วัน เหลือภายใน 1 วัน

4. การกำหนดกรอบตัวชี้วัดเพื่อใช้ในการกำกับและติดตามผลตามแผนยุทธศาสตร์ โดยเน้นที่ผลลัพธ์หลัก 3 ประการ คือ ความมีประสิทธิภาพด้านต้นทุน (Cost Efficiency) ความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของ

ผู้ใช้บริการ (Responsiveness) และความเชื่อมั่นได้ (Reliability/Security) ซึ่งคาดว่าจะเริ่มนำมาใช้ในการกำกับผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องได้ตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นไป

5. แนวทางสนับสนุนที่จะดำเนินการต่อไป เพื่อพัฒนาระบบ Logistics ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ได้แก่ ด้าน Institutional Framework ด้าน Capacity Building และด้าน Logistics Intelligence

ข้อสังเกตจากการสัมมนา

1. การลงทุนโครงการต่าง ๆ รัฐวิสาหกิจควรมีแผนการลงทุนที่ชัดเจน เกี่ยวกับแหล่งเงิน ในการดำเนินการ การจัดลำดับความสำคัญของ โครงการ ตลอดจนพิจารณาผลกระทบ ต่อภาพรวมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น เพื่อให้สำนักงานประมาณสามารถวางแผนการ จัดสรรเงินงบประมาณและกระทรวงการคลังจะได้วางแผนการกู้เงินได้อย่างเหมาะสม ในกรณีที่ต้องการความสนับสนุนจากภาครัฐ
2. การพัฒนาระบบสารสนเทศต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐ ควรคำนึงถึงการเชื่อมต่อ ระบบกับภาคเอกชนอนาคตด้วย โดยต้องกำหนดมาตรฐานของระบบที่จะ ไม่ก่อให้เกิด ต้นทุนในการพัฒนาระบบของภาคเอกชน
3. กระทรวงที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลการดำเนินงานของหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการ พัฒนาระบบ Logistics ตามแผนยุทธศาสตร์และมาตรการในทางปฏิบัติ ตลอดจน หน่วยงานสนับสนุนอื่น ๆ ควรมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานแล้วรายงานให้ คณะรัฐมนตรีรับทราบถึงความคืบหน้าเป็นระยะ ๆ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุง และพัฒนาระบบ Logistics ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
4. ควรกำหนดหน้าที่ของ Logistics Council ให้ครอบคลุมถึงการรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ ประกอบการพิจารณากำหนดต้นทุนหรืออัตราค่าบริการที่จะเรียกเก็บต่อไปในอนาคต

ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง คค วันที่มีมติ 08/02/2548 (8 กุมภาพันธ์ 2548)

เรื่อง รายงานความคืบหน้าการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารงานองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุ
ภัณฑ์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2547

สรุปประเด็นข้อเสนอและความคิดเห็นประเด็นสำคัญของมติ

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบ ตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานความคืบหน้าการปรับปรุง ประสิทธิภาพ การบริหารงานขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2547 ซึ่งผลจากการปรับปรุงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ณ เดือนธันวาคม 2547 องค์การรับส่งสินค้าฯ มีผลประกอบการขาดทุนสะสมเหลือเพียง 1,395 ล้านบาท เทียบกับงบประมาณ พ.ศ. 2546 ซึ่งมีผลประกอบการขาดทุนสะสมจำนวน 1,456 ล้านบาท สำหรับผลประกอบการกำไร สุทธิ องค์การรับส่งสินค้าฯ มีผลประกอบการกำไรสุทธิปริมาณ 61 ล้านบาท เป็นผลมาจากมาตรการ

ลดรายจ่ายในด้านต่าง ๆ เช่น การควบคุม การเบิกจ่ายน้ำมัน ให้สอดคล้องกับระยะทาง การแก้ไขปัญหา การทุจริต การลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ การเพิ่มรายได้ให้กับองค์กร รวมทั้งการเพิ่มมาตรการ บริหารจัดการ ได้แก่ การนำระบบ IT เข้ามาติดตั้งในองค์กร เป็นต้น

กระทรวงคมนาคม ได้รับแจ้งจาก ร.ส.พ.ว่า มติบอร์ด ร.ส.พ. ในคราวประชุม คณะกรรมการ ร.ส.พ.ครั้งที่ 14/2548 เมื่อ วันที่ 18 พฤศจิกายน 2548 ได้มีมติให้ยุบเลิก ร.ส.พ.เพื่อลดภาระด้านงบประมาณของประเทศ ซึ่งต้องดำเนินการ ดังนี้

(1) การจัดการทรัพย์สิน

ร.ส.พ.มีทรัพย์สินประเภทต่างๆ มูลค่ารวมประมาณ 1,280 ล้านบาท ดังนี้

- (1.1) ที่ดิน และอาคารสำนักงาน มูลค่า 960 ล้านบาท ส่งมอบทั้งหมดให้กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง
- (1.2) รถบรรทุกเก่า จำนวน 1,276 คัน ขายบางส่วน (300-600 คัน) ให้กับพนักงานในราคาถูกกว่าท้องตลาด เพื่อช่วยเหลือทางอ้อม ส่วนที่เหลือส่งมอบคณะกรรมการผู้ชำระบัญชี
- (1.3) รถยนต์นั่ง เครื่องมือ เครื่องใช้ พัดตุ๊กตเหลือและอื่นๆ ส่งมอบคณะกรรมการผู้ชำระบัญชี
- (1.4) แพขนานยนต์ 6 ลำ มูลค่าประมาณ 15 ล้านบาท ที่ให้บริการที่จังหวัดสงขลา (4 ลำ) และจังหวัด นราธิวาส (2 ลำ) โอนให้กับทางจังหวัดเพื่อให้บริการประชาชน ทั้งนี้ ทางจังหวัดจะต้องว่าจ้างพนักงานเก่าของ ร.ส.พ.ให้เป็นลูกจ้างประจำ หรือลูกจ้างชั่วคราว แล้วแต่อัตราว่างของทางจังหวัดนั้นๆ

(2) การจัดการหนี้สิน

ขออนุมัติคณะรัฐมนตรี วงเงินงบประมาณ จำนวน 1,817 ล้านบาท เพื่อใช้จ่ายตามประเภทของหนี้ ในช่วงเวลาต่างๆ ดังนี้

- (2.1) วงเงินงบประมาณ 738 ล้านบาท ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2548 เพื่อใช้ในการชำระหนี้พนักงาน (หนี้ผู้เกษียณ เงินบำเหน็จ เงินชดเชยการเลิกจ้าง และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง) จำนวน 733 ล้านบาท และเป็นเงินใช้จ่ายระหว่างรอชำระบัญชี จำนวน 5 ล้านบาท
- (2.2) วงเงินงบประมาณ 784 ล้านบาท ภายในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2549 เพื่อใช้ในการชำระหนี้ค่าเช่ารถ (ครั้งที่ 1) จำนวน 169 ล้านบาท หนี้การค้า 539 ล้านบาท หนี้สถาบันการเงิน จำนวน 55 ล้านบาท และเป็นเงินใช้จ่ายระหว่างรอชำระบัญชี 20 ล้านบาท
- (2.3) วงเงินงบประมาณ 79 ล้านบาท ภายในวันที่ 30 เมษายน 2549 เพื่อใช้ในการชำระหนี้ถูกฟ้องละเมิด คดีอยู่ในชั้นศาล 69 ล้านบาท และเป็นเงินใช้จ่ายระหว่างรอชำระบัญชี 10 ล้านบาท

(2.4) วงเงินงบประมาณ 216 ล้านบาท ภายในวันที่ 30 มิถุนายน 2549 เพื่อใช้ในการชำระหนี้ค่าเช่ารถ (ครั้งที่ 2) จำนวน 201 ล้านบาท และเป็นเงินใช้จ่ายระหว่างรอชำระบัญชีจำนวน 15 ล้านบาท

มาตรการช่วยเหลือพนักงานหลังยุบเลิก

การปิดกิจการทำให้ต้องเลิกจ้างพนักงานทั้งหมด 1,687 คน (เดิมมี 1,768 คน แต่เกษียณอายุ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2548 จำนวน 81 คน) ทั้งนี้ จะทำการเลิกจ้างพนักงานทั้งหมดในวันสิ้นเดือนที่มีมติ ครม. ซึ่งจะจ่ายเงินชดเชยพนักงานตามกฎหมายแรงงาน และกำหนดมาตรการช่วยเหลือทั้งทางตรงและทางอ้อมเพื่อช่วยพนักงานที่ยังประสงค์จะประกอบอาชีพหลังจากการยุบเลิก โดยให้คณะกรรมการผู้ ชำระบัญชีเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ ดังนี้

-ให้สิทธิพนักงานขับรถ เพื่อซื้อรถเก่าไปประกอบอาชีพ ในราคาที่ถูกกว่าท้องตลาดประมาณ 20% โดย ขอให้ธนาคารออมสินเป็นผู้สนับสนุนเงินกู้

-เจรจากับรัฐวิสาหกิจอื่นๆ เพื่อให้รับพนักงานขับรถ เช่น บริษัท ขนส่ง จำกัด(บขส.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) และรถร่วม ขสมก. ซึ่งคาดว่าจะได้ประมาณ 300 ตำแหน่ง(หน่วยงานละ 100 ตำแหน่ง ซึ่ง บ.ข.ส.ยืนยันการรับพนักงานที่มีคุณสมบัติครบถ้วนแล้ว)

-ท่าเรือกรุงเทพเห็นชอบให้โอนสิทธิ การรับงานในท่าเรือให้กับพนักงานขับรถที่ซื้อรถเก่าไปประกอบอาชีพ และจัดกลุ่มกันตั้งบริษัท หรือสหกรณ์คาดว่าจะรวมกลุ่มกันได้ 100-300 คน

-ร่วมกับธนาคารออมสิน และธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (เอสเอ็มอีแบงก์) จัดโครงการ "สถานฝึกสู่อชีพใหม่" โดยการฝึกอบรมอาชีพใหม่ตามความต้องการ ของพนักงานแต่ละกลุ่ม พร้อมสนับสนุนเงินกู้ เพื่อเปลี่ยนอาชีพ คาดว่าน่าจะมีผู้เข้าร่วมโครงการ ประมาณ 190-390 คน

-จะสนับสนุนให้พนักงานรวมกลุ่มจัดตั้งบริษัท โดยขอให้ธนาคารออมสิน และเอสเอ็มอีแบงก์ สนับสนุนเรื่องเงินกู้

-ขอให้จังหวัดสงขลาและนราธิวาส ที่รับโอนกิจการแพขนานยนต์จาก ร.ส.พ.ไปให้บริการประชาชนในพื้นที่ ช่วยรับพนักงานประจำแพเดิม 48 คน เข้าทำงานด้วย

-ขอให้เอกชนที่เป็นผู้รับช่วงงานโรงพิมพ์จาก ร.ส.พ.ช่วยรับพนักงานเดิม 12 คนเข้าทำงานด้วย

-สนับสนุน และช่วยประสาน เพื่อเปลี่ยนอาชีพ อื่นๆ ตามความต้องการของพนักงาน เช่น แท็กซี่เรืออาหาร มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ขายสลากกินแบ่งรัฐบาล เป็นต้น

**** มติ กรม.**

ให้สำนักงานประมาณ (สงป.) จัดสรรเงินจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2549 งบกลางเพื่อให้ ร.ส.พ.ชำระหนี้ จำนวน 1,817 ล้านบาท กรณีที่ สงป.ไม่สามารถจัดหางบประมาณได้ตามกำหนดเวลา ให้กระทรวงคมนาคม (ร.ส.พ.) กู้เงินเพื่อนำมาชำระหนี้ โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน ทั้งนี้ให้ กระทรวงการคลังร่วมกับ สงป.พิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อขอใช้หนี้เงินกู้ต่อไป

วันอังคารที่ 27 ธันวาคม 2548 เมื่อเวลา 08.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 2 ตึก
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีหลังใหม่ ทำเนียบรัฐบาล พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร
นายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุมคณะรัฐมนตรี สรุปสาระสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับการพลังงานได้ ดังนี้

คณะรัฐมนตรีพิจารณา เรื่องการเสนอขุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.)
ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ แล้วมีมติเห็นชอบดังนี้

1. เห็นชอบให้การขุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) และให้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำหรับวงเงินงบประมาณให้ กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ ร่วมกันพิจารณาจัดสรรให้ภายหลังจากได้ข้อยุติเกี่ยวกับทรัพย์สินและหนี้สินของ ร.ส.พ. ที่ชัดเจนแล้ว และให้รับ ความเห็นของกระทรวงแรงงานไปพิจารณาด้วย ทั้งนี้ ให้การขุบเลิกมีผลเมื่อร่างพระราชกฤษฎีกาประกาศใช้บังคับเป็นกฎหมาย
2. ให้กระทรวงการคลังรับข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีที่เห็นว่า เมื่อกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลังรับโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินและอาคารสำนักงาน ร.ส.พ. แล้ว ให้เข้าครอบครองดูแลโดยเร็ว เพื่อป้องกันมิให้มีการบุกรุกและเป็นปัญหาในการดูแลต่อไป
3. อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกาขุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. ... ตามที่ กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาเป็นเรื่องด่วน และดำเนินการต่อไปได้

ร.ส.พ. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ร.ส.พ. พ.ศ. 2496 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าแก่ภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงการประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือใกล้เคียงกับการขนส่งทั่วประเทศไทยและประเทศใกล้เคียง โครงสร้างทางธุรกิจของ ร.ส.พ. แบ่งเป็น 2 ส่วนคือ ธุรกิจหลัก ได้แก่ งานขนส่งวัสดุค่าน งานเหมาคัน งานท่าเรือ และธุรกิจรอง ได้แก่ งานโรงพิมพ์ งานขนส่งทางน้ำ งานขนย้าย แต่เนื่องจาก ร.ส.พ.ประสบกับภาวะการ

ขาดทุนจากการดำเนินงานมาโดยตลอด และเกิดปัญหา การขาดสภาพคล่องทางการเงินอย่างรุนแรง ไม่สามารถชำระหนี้สินใด ๆ ได้เลย อีกทั้งยังมีภาระหนี้สินเพิ่มขึ้น โดยตลอดจากผู้เกษียณอายุซึ่ง ไม่ได้รับเงินบำเหน็จตามสิทธิที่ควรได้ เนื่องจากไม่ได้กันเงินส่วนนี้ไว้อย่างเพียงพอในอดีต ประกอบ กับกิจการที่ ร.ส.พ. ดำเนินการในปัจจุบันเอกชนสามารถให้บริการได้เป็นอย่างดี และมีการแข่งขันกัน ภายใต้อุตสาหกรรม

ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง กค วันที่มีมติ 28 /11/2549 (28 พฤศจิกายน 2549)

เรื่อง ขอกู้เงินเพื่อชำระหนี้ขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ครั้งที่ 2 วงเงิน 1,053 ล้านบาท

สรุปประเด็นข้อเสนอมติและความคิดเห็นประเด็นสำคัญของมติ

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอการกู้เงินเพื่อชำระหนี้ขององค์การรับส่ง สินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ครั้งที่ 2 วงเงิน 1,053 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังคำประกันการกู้ เงินและพิจารณาเงื่อนไขต่าง ๆ ของการกู้เงิน และให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อ ชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ย รวมทั้งค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกิดขึ้นจริง เมื่อถึงกำหนดชำระหนี้และได้มีการ ชำระบัญชีของ ร.ส.พ. เสร็จสิ้นแล้ว ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคม (ร.ส.พ.) ประสานการดำเนินการในราย ละเอียดกับกระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณต่อไป

ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง กค วันที่มีมติ 19/12/2549 (19 ธันวาคม 2549)

เรื่อง การจัดตั้งงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการชำระหนี้

และค่าใช้จ่ายระหว่างการชำระบัญชีขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ จำนวน 2,070 ล้านบาท

สรุปประเด็นข้อเสนอมติและความคิดเห็นประเด็นสำคัญของมติ

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงการคลังเสนอการจัดตั้งงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 งบรายจ่ายอื่น รายการค่าใช้จ่ายในการชำระหนี้และค่าใช้จ่ายระหว่างการ ชำระบัญชีขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) จำนวน 2,070 ล้านบาท ไว้ที่ ร.ส.พ.

เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2548

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี(ครม.)มีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคม เสนอยุบเลิกองค์การ รับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์(ร.ส.พ.) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

การจัดตั้ง ร.ส.พ.

ร.ส.พ.เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ร.ส.พ. พ.ศ.2496 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าแก่ภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงการ

ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือใกล้เคียงกับการขนส่งทั่วประเทศไทยและประเทศใกล้เคียง โครงสร้างธุรกิจของ ร.ศ.พ.แบ่งเป็น 2 ส่วน คือธุรกิจหลัก ได้แก่ งานขนส่งวัสดุคั่ว งานเหมาคัน งานท่าเรือ และธุรกิจรอง ได้แก่ งานโรงพิมพ์ งานขนส่งทางน้ำ งานขนย้าย

ปัญหาของร.ศ.พ.

(1) ฐานะทางการเงินของ ร.ศ.พ. ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2548 ร.ศ.พ.มีสินทรัพย์ตามมูลค่าทางบัญชีประมาณ 1,280 ล้านบาท โดยสินทรัพย์หลักเป็นที่ดินและอาคารจำนวน 960 ล้านบาท รถบรรทุก 159 ล้านบาท ทรัพย์สินอื่นๆ 23 ล้านบาท ขณะที่หนี้สิน มีทั้งสิ้น 1,615 ล้านบาท ผลการดำเนินงานของ ร.ศ.พ.ในรอบ 20 ปีที่ผ่านมา ขาดทุนสะสมประมาณ 806 ล้านบาท โดยมีผลกำไรจากการประกอบธุรกิจเพียง 7 ปี และในปีล่าสุดที่มีกำไรคือปี 2547 เป็นกำไรจากการขายทรัพย์สินเป็นหลัก และกำไรจากการดำเนินงานเพียง 1.6 ล้านบาท เท่านั้น

(2) จำนวนรถที่สามารถใช้ได้ในปัจจุบัน มีจำนวนประมาณ 800 คัน (ตัวเลขจากบัญชีมีจำนวน 1,276 คัน แต่ยังไม่สามารถขายรถที่หมดสภาพได้ เนื่องจากยังมีปัญหาถูกฟ้องร้องคดีจากบริษัทให้เช่ารถ) มีอายุเฉลี่ย 16 ปี (รถของ ร.ศ.พ.อายุเฉลี่ย 20 ปี รถเช่า-ซื้อ อายุเฉลี่ย 15 ปี)

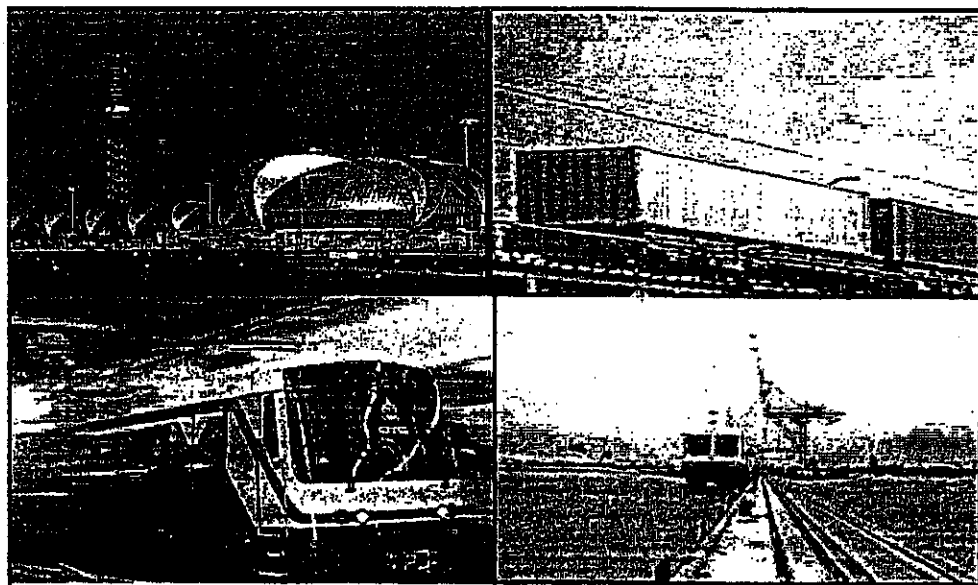
(3) สภาพปัญหาหลักของ ร.ศ.พ.สามารถจำแนกได้ ดังนี้

- ผลประกอบการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง 20 ปี
- ทรัพยากรไม่เพียงพอ
- บุคลากรไม่พร้อม
- ระบบการทำงานที่ล่าช้า
- ปัญหาการทุจริต ไม่มีระบบการควบคุมและตรวจสอบที่ดีพอ
- ขาดสภาพคล่องทางการเงิน

-ร่าง-



แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนา ประเทศอย่างยั่งยืน



กระทรวงคมนาคม

30 เมษายน 2550

คำนำ

แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ในลักษณะ “สมุดปกขาว ของกระทรวงคมนาคม” ฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นในสมัยรัฐบาล พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็น นายกรัฐมนตรี พลเรือเอก อีระ ห้าวเจริญ เป็น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ นายสรเรณู วงศ์ชะอุ่ม เป็น รัฐมนตรีช่วยว่าการ กระทรวงคมนาคม

เอกสารฉบับนี้ มีความตั้งใจที่จะวางรากฐานที่ดีในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ ไว้เป็นแนวคิดของการบริหารงานด้านการขนส่งในระยะต่อไป ให้คำนึงถึง บทบาทของระบบขนส่งที่จะมีส่วนส่งเสริมการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน ซึ่งหลักคิดในการจัดทำเอกสารฉบับนี้ ยึดหลักการที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ เช่น “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ซึ่งเป็นแนวคิดในการดำเนินชีวิตและปฏิบัติงานที่คำนึงถึงความมีเหตุผล พอประมาณ มีความรอบคอบ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความรู้ที่ถูกต้อง เหมาะสม ควบคู่กับ ความมีคุณธรรม จริยธรรม อันจะนำไปสู่การสร้างภูมิคุ้มกันที่ดี มีความสมดุลในการพัฒนา ให้สู่ความยั่งยืนได้ นอกจากนั้นยังยึดหลักของการบริหารจัดการที่ดี ที่จะสร้างและสนับสนุนให้ มีคนดี ระบบดี ในกระบวนการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ

หวังเป็นอย่างยิ่งว่า เอกสารฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานต่าง ๆ ที่ เกี่ยวข้องด้านการขนส่ง ที่จะนำไปประกอบการพิจารณาการกำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดทำโครงการ และการดำเนินการในการพัฒนาการขนส่งของประเทศ ในระยะต่อไป

กระทรวงคมนาคม

เมษายน 2550

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	i
สารบัญ	ii
1. วิสัยทัศน์	1
2. ประเด็นท้าทายในการพัฒนาระบบขนส่งของไทย	1
✓ 3. วัตถุประสงค์การพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ	2
4. แนวทางการพัฒนาการขนส่งของประเทศ	3
4.1 การขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ	3
4.2 การขนส่งเพื่อสังคม	7
4.3 การขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม	10
4.4 การขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง	11
4.5 การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	13
4.6 การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่ง	15
4.7 การพัฒนาคนเพื่อการขนส่ง	19

แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

1. วิสัยทัศน์

“พัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ ให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพในการให้บริการ สะดวก ทัวถึง และปลอดภัย เพื่อนำไปสู่.....

ความอยู่ดีมีสุข

คุณภาพชีวิตที่ดี

เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

การจัดระบบการขนส่งอย่างบูรณาการ

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมีคุณภาพ

และ

กระจายการพัฒนาและสร้างความสมดุลในการพัฒนาประเทศสู่

ความยั่งยืน”

2. ประเด็นท้าทายในการพัฒนาระบบขนส่งของไทย

กระแสโลกาภิวัตน์ การพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป ปัญหาด้านพลังงานที่มีราคาผันผวน ภาวะโลกร้อน กระแสอนุรักษ์นิยม ตลอดจนการให้ความสำคัญการบริหารจัดการที่ดี เหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาประเทศในระยะข้างหน้า ซึ่งรวมถึงการพัฒนาการขนส่งด้วย ดังนั้น ในการพัฒนาจึงควรนำปัจจัยต่าง ๆ มาคำนึงถึงในด้านหนึ่งเพื่อป้องกันผลกระทบ และอีกด้านหนึ่งเพื่อเตรียมรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น อันจะเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันที่ดีให้กับประเทศ

ปัจจัยที่ท้าทายสำคัญ ๆ ที่ควรพิจารณา มีดังนี้

- ✓ พลังงานน้ำมันมีราคาผันผวน มีแนวโน้มสูงขึ้น และเริ่มมีข้อจำกัดด้านปริมาณทำให้ต้องพิจารณาถึงการใช้พลังงานทางเลือกที่มีความหลากหลายมากขึ้น
- ✓ เทคโนโลยี มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยที่ต้องติดตามให้รู้เท่าทัน การเปลี่ยนแปลงและพิจารณานำมาใช้อย่างเหมาะสมกับสถานการณ์ของประเทศ
- ✓ การเปิดเสรี และแข่งขัน ที่ต้องสร้างภูมิคุ้มกันให้ผู้ประกอบการในประเทศ

- ✓ ■ การรักษาความปลอดภัย ที่ต้องมีมาตรการเข้มงวด เนื่องจากการก่อการร้าย โดยเฉพาะทางอากาศ
- ✓ ■ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยที่ต้องคำนึงถึงในการวางแผนและพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน
- ✓ ■ ภาวะโลกร้อนที่ต้องมีความรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงและสร้างภูมิคุ้มกันไว้
- ✓ ■ กฎหมาย ที่ต้องพัฒนาให้มีการบูรณาการมากขึ้น และการบังคับใช้
- ✓ ■ การบริหารจัดการที่ดีหรือธรรมาภิบาล เป็นหลักสากลของการบริหารสมัยใหม่ ที่ต้องพัฒนาให้เกิดขึ้น
- ✓ ■ รูปแบบการระดมเงินทุนและการบริหารโครงการ มีทางเลือกมากขึ้น จึงต้องนำมา ประกอบการพิจารณาการดำเนินโครงการที่เหมาะสม
- ✓ ■ การให้บริการสาธารณะ ที่ต้องให้เกิดความเป็นธรรมและทั่วถึง โดยให้ความสำคัญ กับผู้บริโภค และผู้ด้อยโอกาส
- ✓ ■ จำนวนอุบัติเหตุจากการเดินทาง/จราจรที่มีสถิติสูงอย่างต่อเนื่อง
- ✓ ■ ความจำเป็นที่จำต้องพัฒนาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านการขนส่งที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ

วิสัยทัศน์ระบบขนส่งและการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ

การพัฒนาระบบขนส่งของไทยที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน มีวิสัยทัศน์ ดังนี้

- พัฒนาเส้นทางคมนาคมและยานพาหนะให้มีคุณภาพ ปลอดภัย สะดวก และ ทั่วถึง เอื้อต่อการประกอบอาชีพของประชาชน นำไปสู่การมีคุณภาพชีวิตที่ดี
- ส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งที่เอื้อต่อการเป็นเมืองน่าอยู่ ให้มีความสะดวก สะอาด ปลอดภัย มีระเบียบวินัย และมีความสงบร่มเย็น
- เชื่อมโยงโครงข่ายที่ครบวงจรอย่างสมบูรณ์ ทั้งในรูปแบบเดียวกันและต่างรูปแบบ
- นำทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม ไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- กระตุ้น และดึงดูดให้เกิดการลงทุนในประเทศและในภูมิภาค ทั้งในภาคการผลิต และภาคบริการ
- ส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่ง ของประเทศ
- ส่งเสริมการใช้การขนส่งสาธารณะและลดการใช้การขนส่งส่วนบุคคลในเขตเมือง
- พัฒนาบุคลากรและการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ

4. แนวทางการพัฒนาการขนส่งของประเทศ

ระบบการขนส่งที่ดีเป็นปัจจัยหนึ่งในการสนับสนุนการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ดังนั้นหลักการในการพัฒนาการขนส่ง จึงควรยึดแนวทาง ดังนี้

4.1 การขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ

4.1.1 หลักการและเหตุผล

- กระจายโครงข่ายขนส่งให้ทั่วถึง อย่างพอเพียง และเป็นธรรม
- เชื่อมต่อและขยายโครงข่ายในส่วนที่ขาดอยู่และที่เป็นลักษณะคอขวด ให้เกิดความสะดวก ปลอดภัยได้มาตรฐาน
- ให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเดิม ให้สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้มีคุณภาพ การให้บริการที่ดี มีความสะดวก มีความปลอดภัย
- ส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ทางน้ำให้มากขึ้น สามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นให้มีความสะดวก และมีประสิทธิภาพ
- สนับสนุนการพัฒนาฐานการผลิตและบริการ ให้ดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- สนับสนุนการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและบริการ (โลจิสติกส์) โดยเชื่อมโยงเครือข่ายขนส่งหลายรูปแบบให้มีความสะดวก มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย นำไปสู่การเคลื่อนย้ายสินค้า ที่ตรงต่อเวลาและลดต้นทุน
- ส่งเสริมกิจกรรมเกี่ยวเนื่องของแต่ละภาคการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เพื่อสนับสนุนการผลิตในประเทศ การพัฒนาเทคโนโลยี และการจ้างงาน
- พิจารณานำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาร่วมพัฒนาระบบการขนส่งให้ มีประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการมากขึ้น รวมทั้ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้วย
- คำนึงถึงความต้องการที่แท้จริงอย่างมีเหตุผล พอประมาณ สมดุลกันทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ และระดับภูมิภาค

4.1.2 แนวทางดำเนินการ

(1) ขนส่งทางถนน

- ดำเนินการจัดสรรงบประมาณส่วนใหญ่ให้กับงานบำรุงรักษาทางหลวงปัจจุบันที่มีอยู่ ให้ได้คุณภาพและมาตรฐาน มีความปลอดภัย
- พัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักและสายรองที่ยังขาดตอนให้เป็นโครงข่ายที่มีความสมบูรณ์ได้มาตรฐานสะดวกและปลอดภัย
- ให้ความสำคัญกับการก่อสร้างระบบทางแยกต่างระดับ (Interchange) ในถนนสายหลัก เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัย
- พัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ให้สามารถรองรับการเดินทางที่เน้นความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย โดยเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงแหล่งเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่รวมศูนย์อยู่ที่กรุงเทพมหานครเพียงแห่งเดียว
- เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และดอนเมือง ให้เกิดความสะดวกมากขึ้นโดยสนับสนุนให้มีบริการรถขนส่งสาธารณะในลักษณะต่างๆ เช่น รถรับจ้างสาธารณะ รถตู้ เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และพัฒนาให้มีระบบการขนส่งทางรางให้มีความสมบูรณ์มากขึ้นในระยะต่อไป
- ✓ ■ ส่งเสริมการจัดการรถโดยสารสาธารณะด้วยวิธีการการเช่าสำหรับหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะ ขสมก. และ บขส. เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อ และซ่อมบำรุง โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตและประกอบรถในประเทศ

(2) ขนส่งทางราง

- เพิ่มสมรรถนะและประสิทธิภาพของทางรถไฟ โดยการก่อสร้างทางคู่หรือทางสามและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการบริการในเส้นทางที่มีศักยภาพ
- ส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้มากขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาขีดความสามารถของทางรถไฟ ขบวนรถสินค้าให้มีความทันสมัยและเหมาะสม สถานีที่พักสินค้า มีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างแหล่งผลิต แหล่งรวบรวมและกระจายสินค้า และท่าเรือ ที่มีระบบจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนให้เอกชนเข้ามา

บทบาทในการให้บริการ เช่น ลงทุนจัดหาหัวรถจักร และแคว มาดำเนินการเป็นต้น

- พัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีของรถไฟที่มีศักยภาพ ให้เป็นสถานีกลาง หรือศูนย์การขนส่งผู้โดยสารเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น เช่น บริเวณย่านบางซื่อ มักกะสัน และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และระบบบริหารจัดการ

(3) ขนส่งทางน้ำ

- พัฒนาระบบการขนส่งสินค้าในลำน้ำและชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพ เช่น การบำรุงรักษาร่องน้ำให้สามารถเดินเรือได้ตลอดปี การพัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือให้มีพื้นที่เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าอย่างเป็นระบบและมีการจัดการที่ดี เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการขนส่งภายในประเทศ
- เพิ่มศักยภาพในการใช้ท่าเรือแหลมฉบัง ให้มีคุณภาพ และประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การพัฒนาลานขนถ่ายสินค้าทางราง ศูนย์การขนส่งสินค้าต่อเนื่อง และเขตปลอดภาษีเพื่อการส่งออก เป็นต้น
- พัฒนากองเรือแห่งชาติให้มีศักยภาพและประสิทธิภาพมากขึ้น โดยภาครัฐมีบทบาทในการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบให้เอื้อต่อการพัฒนา รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพมากขึ้น
- พัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลองให้มีความสะดวก ปลอดภัย เช่น ขุดลอกร่องน้ำ สร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ก่อสร้างท่าเรือที่ได้มาตรฐานและปลอดภัย และสนับสนุนให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำที่หลากหลาย มีคุณภาพ เพื่อเป็นทางเลือกของการเดินทาง และบรรเทาปัญหาการจราจรทางถนน

(4) ขนส่งทางอากาศ

- เร่งรัดปรับปรุงการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยเน้นการพัฒนาให้ได้มาตรฐานสากล มีความปลอดภัย มีคุณภาพบริการที่ดีมีประสิทธิภาพ ในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้
 - ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน
 - อาคารผู้โดยสาร
 - คลังสินค้า
 - โครงข่ายเชื่อมโยงการเข้าออกท่าอากาศยาน
 - พื้นที่รอบสนามบินและผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ส่งเสริมให้ท่าอากาศยานในเมืองหลักมีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น ศูนย์ฝึกการบิน ศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นต้น เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเดิมให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด
- สนับสนุนให้มีบริการเส้นทางบินตรงระหว่างจังหวัดในภูมิภาค โดยไม่รวมศูนย์อยู่ที่กรุงเทพมหานคร เช่น เส้นทาง ขอนแก่น - เชียงใหม่ เชียงใหม่ - ภูเก็ต เป็นต้น
- จัดให้มีแผนเตรียมการรองรับการเปิดเสรีทางการบินภายในภูมิภาคอาเซียน ตามความตกลงระหว่างประเทศที่จะมีผลบังคับใช้ในเรื่องการขนส่งสินค้า ปี พ.ศ. 2551 ในเรื่องผู้โดยสารระหว่างเมืองหลวงปี พ.ศ. 2553 และเปิดเสรีทางการบินทั่วทั้งภูมิภาค ปี พ.ศ. 2558 โดยให้มีการเตรียมความพร้อมทั้งด้านสายการบินของไทย ท่าอากาศยาน และกฎ ระเบียบต่าง ๆ พร้อมทั้งการเตรียมความพร้อมของภาคการผลิตต่อเนื่องและภาคบริการที่จะได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินดังกล่าว
- กำหนดให้การบริการสนามบินสาธารณะที่เอกชนเป็นเจ้าของต้องเปิดโอกาสให้สายการบินต่าง ๆ มาใช้บริการได้อย่างเท่าเทียมกัน

(5) ระบบขนส่งโดยรวม

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้ว แต่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์เต็มที่ เช่น การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าอากาศยานเรือนกหา จังหวัดอำนาจเจริญ เพื่อให้บริการประชาชนในพื้นที่ 3 จังหวัด (อำนาจเจริญ ยโสธร และมุกดาหาร) ส่งเสริมท่าเรือระนอง กันตัง และภูเก็ต ให้สามารถใช้ประโยชน์เป็นท่าเรือชายฝั่ง และสนับสนุน การขนส่งสินค้าและบริการให้มากขึ้น
- พัฒนาระบบการจัดการด้านการขนส่งสินค้าให้อำนวยความสะดวก ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ โดยส่งเสริมให้ผู้เกี่ยวข้องมีการ วางแผน วางระบบ การทำงานอย่างสอดคล้องกัน โดยการนำระบบ เทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนา โปรแกรมคอมพิวเตอร์ เป็นต้น มาใช้ให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพในการให้บริการ ทั้งนี้รัฐควรเป็นผู้ส่งเสริมให้ เอกชนมีบทบาทในการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่งเสริมบทบาท ของผู้ประกอบการไทยอย่างจริงจัง
- พัฒนาระบบตัวร่วม เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ให้บริการการ ขนส่งในรูปแบบต่างๆ ให้สามารถใช้ตัวใบเดียวกัน ซึ่งในขั้นแรกเริ่ม ดำเนินการระหว่างรถไฟฟ้ามวลชนที่ต่างระบบกัน และระหว่าง รถโดยสารประจำทาง ความสำคัญในการพัฒนาเรื่องนี้ต้อง กำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบ 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ให้มี หน่วยงานในการหักบัญชี (clearing house) ซึ่งธนาคารพาณิชย์ต่างๆ น่าจะมีบทบาทที่สำคัญ และ ส่วนที่ 2 หน่วยงานที่ดูแลระบบ ฐานข้อมูลและการผลิตตัวร่วม ซึ่งผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องควรมี บทบาทสำคัญที่ดำเนินการในด้านนี้ ส่วนภาครัฐควรมีบทบาทในการ อำนวยความสะดวก และกำกับดูแลการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีที่พัฒนาโดยคนไทย เป็นลำดับแรก เพื่อส่งเสริมการผลิตในประเทศ และการพึ่งพา ตัวเองให้มากขึ้น
- ตั้งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเป็นแหล่งเงินลงทุนสำหรับ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสาธารณะ
- ส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่งด้านต่างๆ ที่เป็นของคน ไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับระหว่างประเทศ

4.2 การขนส่งเพื่อสังคม

4.2.1 หลักการและเหตุผล

- ให้ความสำคัญกับระบบขนส่งสาธารณะและสนับสนุนในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านบริการขนส่งสาธารณะที่เป็นพื้นฐานในการบริการเชิงสังคมเพื่อเป็นปัจจัยพื้นฐานในการเดินทางสำหรับประชาชนทุกระดับอย่างพอเพียง มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัย ในราคา ยุติธรรม
- ส่งเสริมให้มีการกระจายโอกาสในการเข้าถึงการใช้ระบบขนส่งทั้งทางถนนและลำนํ้าอย่างทั่วถึงในชนบทห่างไกล เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เอื้อต่อการประกอบอาชีพ แก้ปัญหาความยากจน
- พัฒนาระบบขนส่ง ต้องคำนึงถึงความสะดวกแก่ผู้ด้อยโอกาสในสังคม คนที่ต้องการความช่วยเหลือ เช่น ผู้พิการ เด็ก ผู้สูงอายุ
- สร้างระเบียบวินัยที่ดีในการใช้ระบบขนส่งทั้งในด้านของผู้ใช้และผู้ให้บริการ
- ส่งเสริมให้ประชาชนได้รับรู้ถึงประโยชน์ ผลกระทบ และการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่อวิถีชีวิต และจัดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน

4.2.2 แนวทางดำเนินการ

- ให้การสนับสนุนทางการเงินสำหรับหน่วยงานที่ดำเนินกิจกรรมการให้บริการเชิงสังคม เช่น จัดสรรเงินอุดหนุน จัดตั้งกองทุน เป็นต้น
- พัฒนาให้มีระบบขนส่งสาธารณะระหว่างหมู่บ้านและตัวเมืองที่มีระบบระเบียบ มีความปลอดภัย และให้บริการที่เป็นธรรม เช่น รถโดยสารขนาดเล็ก รถสองแถว เพื่อกระจายโอกาสและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในชนบท
- ปรับโครงสร้าง และอัตราค่าบริการ ทั้งระบบทางพิเศษ ระบบขนส่งมวลชน และระบบขนส่งสาธารณะ ให้เป็นธรรมกับผู้ให้และผู้ใช้บริการ
- ✓ ▪ กำกับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน และยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนี้
 - ดำเนินการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างจริงจัง สม่่าเสมอ
 - สร้างกลไกการกำกับดูแล ตรวจสอบ และติดตามที่มีประสิทธิภาพ

- ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ
- จัดทำแผนรองรับเหตุฉุกเฉินที่มีความชัดเจนและทันสมัยเพื่อเป็นแนวทางและคู่มือการปฏิบัติการสำหรับผู้เกี่ยวข้อง
- พัฒนาระบบการควบคุมการจราจรทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศให้เกิดความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว โดยการพัฒนาศูนย์ควบคุมการจราจร แบ่งภารกิจอย่างเหมาะสม และนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสมมาใช้
- ✓ ■ สนับสนุนให้ผู้ให้บริการได้รับการคุ้มครองสิทธิจากการให้บริการระบบขนส่งรวมทั้งคุ้มครองสิทธิความปลอดภัย สุขภาพของบุคคลที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการระบบขนส่ง
- ✓ ■ ส่งเสริมให้มีการประสานความร่วมมือและกำหนดบทบาทที่ชัดเจนในการคุ้มครองผู้ใช้บริการของทั้งภาครัฐและเอกชนที่ให้บริการระบบขนส่ง
- ✓ ■ สร้างกระบวนการรับเรื่องร้องเรียนและระงับข้อพิพาทระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ ตลอดจนกำหนดมาตรการชั่วคราวเพื่อเยียวยาความเสียหายของผู้ร้องเรียนระหว่างการพิจารณา
- ✓ ■ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ด้อยโอกาสในสังคม และผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือในระบบขนส่งทั้งสถานี ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และยานพาหนะที่ให้บริการ ให้ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัย อย่างเพียงพอ
- ✓ ■ วางกติกา ให้ความรู้ และสร้างจิตสำนึก ของผู้ใช้และผู้ให้บริการเพื่อให้เกิดการใช้ระบบขนส่งอย่างมีระเบียบ มีวินัย เคารพกฎกติกาที่มี เพื่อให้เป็นสังคมที่น่าอยู่
- ✓ ■ ดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพและคุณภาพ เช่น การตรวจสอบสภาพรถ การออกใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ ปลูกฝังจิตสำนึกในความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน
- ✓ ■ สนับสนุนให้ผู้ให้บริการตระหนักถึงทางเลือกของระบบขนส่งในปัจจุบัน โดยสร้างระบบการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้ผู้ให้บริการได้เข้าถึงข้อมูลระบบขนส่งที่มีการเปรียบเทียบการให้บริการระหว่างกันทั้งคุณภาพ มาตรฐาน และราคาการให้บริการ รวมทั้ง รับทราบสิทธิของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งเรื่อง ความปลอดภัย อุบัติเหตุ สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม ที่ผู้ใช้บริการได้รับผลกระทบจากการให้บริการ

- จัดทำแผนและกำหนดมาตรการรองรับผลกระทบจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในด้านต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน เช่น ผลกระทบทางเสียง มลพิษทางอากาศ เป็นต้น และเผยแพร่ให้ความรู้แก่ประชาชนที่เกี่ยวข้องรับทราบทุกขั้นตอนอย่างต่อเนื่อง
- สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของสังคมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยจัดให้มีการทำประชาพิจารณ์ ให้ความรู้ความเข้าใจ และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าไปรับรู้การดำเนินงานทุกขั้นตอน ตั้งแต่การวางแผนถึงการดำเนินการ เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมตั้งแต่ต้น เกิดความยอมรับ มีความมั่นใจในระบบที่จะเกิดขึ้น และให้เกิดความรู้สึกว่าระบบขนส่งดังกล่าวเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของสังคมนั้น

4.3 การขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน และรักษาสีงแวดล้อม

4.3.1 หลักการและเหตุผล

- ลดการใช้พลังงานที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อส่วนรวม และก่อให้เกิดสภาวะโลกร้อน
- ส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกที่พึ่งพาตนเอง
- ส่งเสริมการใช้ยานพาหนะที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- หลีกเลี่ยงการพัฒนาที่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติ ระบบนิเวศน์ และสิ่งแวดล้อม
- หลีกเลี่ยงการพัฒนาที่ส่งผลกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของชุมชนในทางทำลายวัฒนธรรม และสภาพชุมชนที่ควรรักษาไว้
- สร้างมาตรการป้องกันและรับมือกับปัญหาที่เกิดจากสภาวะโลกร้อน เช่น ดินถล่ม น้ำท่วม ภัยธรรมชาติที่รุนแรงอื่น ๆ

4.3.2 แนวทางดำเนินการ

- ✓ ▪ ส่งเสริมการใช้พลังงานที่ประหยัด และสะอาด-เช่น การส่งเสริมรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถโดยสาร และรถรับจ้างสาธารณะ และส่งเสริมผู้ประกอบการพาหนะที่ผลิต หรือใช้วัสดุในประเทศ
- ✓ ▪ กำหนดเป้าหมายและมาตรการในการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากระบบขนส่งเพื่อช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน

- ๑.๑
- ศึกษาความเป็นไปได้และเหมาะสมในการนำพลังงานทางเลือก เช่น ดีเซลชีวภาพ เอทานอล พลังงานไฮโดรเจน เป็นต้น มาใช้ในระบบขนส่ง เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อันก่อให้เกิดมลพิษ และลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

- เพิ่มสถานีจำหน่าย NGV ให้ทั่วถึงและเพียงพอ สอดคล้องกับความต้องการ
- เปลี่ยนระบบขับเคลื่อนของรถโฟรมาเป็นระบบพลังงานไฟฟ้า เพื่อลดมลภาวะทางอากาศ และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยคำนึงถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด เช่น การพัฒนาถนนผ่านพื้นที่ป่าต้องสามารถอยู่ร่วมกับธรรมชาติได้ เป็นต้น
- บำรุงรักษาและตรวจสอบสภาพแวดล้อมทางน้ำเพื่อมิให้เสียหายต่อระบบนิเวศน์และขณะเดียวกันก็เอื้อต่อการขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย เช่น การควบคุมและเข้มงวดต่อการดำเนินการที่ก่อให้เกิดสิ่งล่องลำนน้ำที่ไม่เหมาะสม การกำจัดผักตบชวาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการเดินเรือ เป็นต้น
- สนับสนุนการก่อสร้างระบบการขนส่งที่ช่วยลดความหนาแน่นของปริมาณจราจรในเขตเมือง เพื่อลดมลพิษต่างๆ เช่น ก่อสร้างถนนเลียบเมืองและ/หรือถนนวงแหวน
- กำหนดมาตรการป้องกันและดำเนินการเพื่อลดผลกระทบมลพิษด้านต่างๆ จากการดำเนินทำอากาศยาน และทำเรือ
- ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากสภาวะโลกร้อน เพื่อเตรียมตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นทั้งในระบบนิเวศน์ ความหลากหลายทางชีวภาพ สิ่งแวดล้อม ภูมิอากาศ เช่น การสร้างถนนที่มีระบบระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่อาจเพิ่มขึ้นในอนาคต

4.4 การขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง

4.4.1 หลักการและเหตุผล

- วางแผนระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับการพัฒนาผังเมืองเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม มีระบบ มีระเบียบ มีความสะดวก เอื้อต่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดี
- พัฒนาระบบการขนส่งในเขตเมืองให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างระบบ ถนน ระบบราง และระบบทางน้ำ เพื่อความสะดวก ปลอดภัย แก่ผู้ใช้บริการ
- ส่งเสริมให้มีระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง และชุมชนในภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน ท่าเรือ สถานีรถไฟ สถานีขนส่ง โดยเฉพาะเมืองท่องเที่ยว เมืองที่เป็นฐานการผลิตและบริการ
- จัดระบบและแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และเมืองขนาดใหญ่ในภูมิภาค เพื่อนำไปสู่การเดินทางที่มีความสะดวก รวดเร็ว มีระเบียบ ลดมลพิษในเมืองและประหยัดพลังงาน
- นำที่ดินของรัฐและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งมาพัฒนาเพื่อระบบขนส่งที่ดีสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองเป็นความสำคัญลำดับแรก

4.4.2 แนวทางดำเนินการ

- เร่งสานต่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพเพื่อให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง ครอบคลุมทุกพื้นที่ตามความเหมาะสม โดยการขยายเส้นทางรถไฟฟ้า ระบบรถโดยสารประจำทาง และระบบขนส่งสาธารณะ พร้อมทั้งพัฒนาระบบจอดแล้วจร เพื่อดึงดูดผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้เปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น
- จัดทำแผน และพัฒนาการจัดสรรพื้นที่บริเวณรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานอื่น เพื่อลดผลกระทบด้านต่างๆ จากการดำเนินงานท่าอากาศยาน และเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ
- พัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง โดยศึกษาความเหมาะสมและวิธีการลงทุน
- พัฒนาพื้นที่ใกล้เคียงและโดยรอบสถานี ท่าอากาศยาน ท่าเรือ เพื่อรองรับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับรูปแบบการขนส่งนั้นๆ เช่น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า สถานีขนส่งเพื่อบรรจุและแยกสินค้า สถานีย่านกอง

อาจเพิ่ม
เพิ่มเติม

เก็บสินค้า เป็นต้น เพื่อให้เกิดความมีระเบียบเรียบร้อยและอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า

- วางระบบการขนส่งเพื่อรองรับ เชื่อมโยง และเข้าถึงพื้นที่เฉพาะ เช่น นิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือน้ำลึก ท่าเรือชายฝั่ง ที่เป็นฐานการผลิต เป็นต้น เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน
- พัฒนากลไกบริหารจัดการจราจรทางบก การอำนวยความสะดวกและการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยการนำหลักวิชาการวางแผน ออกแบบระบบจราจร และการนำเทคโนโลยีการจัดการจราจรทางบกมาใช้ เพื่อให้การจราจรในพื้นที่เขตเมืองเกิดความคล่องตัว
- พัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เกิดประโยชน์กับระบบขนส่งของรถไฟ การขนส่งที่เกี่ยวข้อง (เช่น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระบบรถขนส่งสาธารณะในเมือง) กิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง (เช่น สถานีผู้โดยสารที่เป็นระบบที่ดี สถานีรวบรวมและกระจายสินค้าที่เป็นระบบที่ดี เป็นต้น) ระบบโครงข่ายการขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกให้การจราจรในเมืองคล่องตัว ทั้งนี้ควรมีการจัดทำแผนการใช้ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยในแต่ละแห่งให้ชัดเจนสอดคล้องกับระบบขนส่งและพัฒนาเมือง

4.5 การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

4.5.1 หลักการและเหตุผล

- สนับสนุนแนวทางการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Sub-region : GMS) กลุ่มการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย (The Indonesia – Malaysia – Thai Growth Triangle : IMT-GT) และกลุ่มความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Co-operation : BIMSTEC) เพื่อเสริมศักยภาพของภูมิภาคให้มีความเข้มแข็งในการพัฒนาร่วมกัน
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

- ปรับปรุงกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดน ให้สอดคล้องกับพันธะสัญญาหรือข้อตกลง และความร่วมมือในการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้าน ตามที่ได้ตกลงไว้
- ใช้ประโยชน์จากกองทุนให้ความช่วยเหลือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ

4.5.2 แนวทางดำเนินการ

- ✓ ▪ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยง และระบบการขนส่งบริเวณจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อส่งเสริม และรองรับกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวของประเทศ โดยเน้นการบูรณาการแผนงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3
- ✓ ▪ พัฒนาโครงข่ายการขนส่ง ในรูปแบบต่าง ๆ ตามข้อตกลงความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาค
- ขยายโครงข่ายใหม่ของการขนส่งทางรถไฟให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าภายในและระหว่างภูมิภาคใน ส่วนของแนวการพัฒนาเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และ เปิดตลาดใหม่ของการเดินรถไฟในอนาคต เช่น การพัฒนาเส้นทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย ศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาเส้นทางรถไฟไปยังสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร และเส้นทางรถไฟไปยังชายแดนตะวันตกของประเทศ เป็นต้น
- พัฒนาท่าเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำโขงและท่าเรือแห่งใหม่ ในฝั่งทะเลอันดามัน โดยเฉพาะความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือปากบารา โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมให้มาก เพื่อให้สามารถใช้ความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์ในการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยจะต้องเชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น และฐานการผลิต และบริการของประเทศและภูมิภาค
- ✓ ▪ ส่งเสริมให้มีความร่วมมือในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในภูมิภาคนี้

- ✓ ■ แก้ไข ปรับปรุง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งคนและสินค้าผ่านแดนให้มีความสะดวก เป็นไปตามเจตนารมณ์ของการมีความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน
- เร่งรัดให้มีการออกกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกเกี่ยวกับขั้นตอนพิธีการข้ามแดนตามข้อตกลงที่จะเริ่มดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าที่จุดเดียว (Single - Stop Inspection : SSI) ในด้านชายแดนนาร่อง
- ให้ความช่วยเหลือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านโดยใช้เงินจากกองทุนให้ความช่วยเหลือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์

4.6 การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่ง

4.6.1 หลักการและเหตุผล

- สร้างกลไกในการแบ่งแยกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล และด้านการประกอบการออกจากกันให้ชัดเจน เพื่อการบริหารระบบการขนส่งของประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ปรับระบบราชการและรัฐวิสาหกิจด้านการขนส่งให้ให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพมากขึ้น
- ปรับปรุงกฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติให้สอดคล้องกับสถานการณ์ มีความเป็นบูรณาการมากขึ้น ตลอดจนวางรากฐานของการบริหารที่ดีในระบบการขนส่งของประเทศ
- ดำเนินโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งด้วยความโปร่งใส มีแผนการลงทุนและแผนวิสาหกิจรองรับอย่างมีเหตุผล ดำเนินการให้เป็นขั้นตอนตามกฎหมาย สามารถตรวจสอบได้ รวมทั้งส่งเสริมให้มีการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคเอกชนในขั้นตอนการวางแผนและขั้นตอนการดำเนินโครงการ
- ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างมีประสิทธิภาพ คุ่มค่าเงิน เป็นธรรม โปร่งใส ยึดหลักการคัดเลือก/ประกวดราคา เพื่อให้มีการแข่งขัน โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีผู้ดำเนินการได้หลายราย

- สร้างกลไกให้มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญต่างชาติ โดยให้วิศวกรไทยหรือผู้เชี่ยวชาญของสาขาอาชีพอื่นๆ มีส่วนร่วมในกระบวนการทุกขั้นตอนของโครงการ
- ประยุกต์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการขนส่ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัย อำนวยความสะดวก และการจัดเก็บข้อมูล
- ให้ความสำคัญกับงานวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

4.6.2 แนวทางดำเนินการ

- กำหนดให้องค์กรกำกับดูแลด้านการขนส่ง แยกจากการให้บริการอย่างชัดเจน เพื่อกำกับมาตรฐานความปลอดภัยและการบริการ รวมถึงกำกับการแข่งขันที่เป็นธรรม ป้องกันการผูกขาด คุ่มครองผู้บริโภครวมถึงองค์กรดังกล่าวต้องไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับการให้บริการเพื่อนำไปสู่การให้บริการที่มีคุณภาพ ควบคู่กับการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพ
- ✓ ▪ ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร กระบวนการพิจารณา และวิธีการทำงานของหน่วยงานด้านการขนส่งให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน ลดขั้นตอนการเสนองานที่ใช้เวลา ยุ่งยาก และซ้ำซ้อน พร้อมทั้งสนับสนุนให้มีระบบและกระบวนการประสานงานระหว่างหน่วยงานให้มากขึ้น พร้อมกับการสร้างระบบการทำงานเป็นทีมให้มากขึ้น
- ✓ ▪ กำหนดให้การได้มาซึ่งคณะกรรมการของรัฐวิสาหกิจและผู้บริหารระดับสูง ยึดหลักความรู้ มีประสบการณ์ และประวัติที่ดีงาม อยู่ในหลักของการบริหารจัดการที่ดี คณะกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงไม่ควรมีปัญหาด้านผลประโยชน์ทับซ้อน มีกระบวนการคัดเลือกที่โปร่งใส เปิดกว้าง คณะกรรมการต้องมีความหลากหลาย เพื่อให้ได้ความคิดเห็นครอบคลุมหลายด้าน
- พัฒนาไฟฟ้างานประจำประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้ โดยแบ่งแยกกิจกรรมเชิงพาณิชย์ กับกิจกรรมเชิงสังคม ให้ชัดเจนรวมถึงจัดโครงสร้างองค์กรและระบบบัญชีต้นทุนขององค์กรให้มีศักยภาพด้วย
- พัฒนาระบบคลังสินค้าให้ได้มาตรฐาน และสามารถรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้ รวมถึงกำหนดพื้นที่เขตปลอดอากรให้เป็นระบบที่เหมาะสม
- ✓ ▪ พัฒนารถขนส่งสาธารณะ เช่น ขสมก. บขส. รถเอกชนร่วมบริการ และรถรับจ้างสาธารณะอื่นๆ ให้มีระบบระเบียบ และคุณภาพบริการที่ดี ให้

เกิดความปลอดภัยกับผู้โดยสาร ในราคาที่เป็นธรรม และประกอบการให้
ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

- ปรับปรุงวิธีการจัดเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมธุรกรรมการขนส่งทาง
อากาศทั้งระบบที่สายการบินจะต้องจ่ายสำหรับการให้บริการท่าอากาศยาน
โดยวิธีจ่าย ณ จุดเดียว (One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวก
แก่สายการบิน
- ✓ ■ ปรับปรุงโครงสร้างและแนวทางการจัดเก็บอัตราค่าธรรมเนียมและ
ค่าบริการต่าง ๆ ในระบบการขนส่งทั้งทางบกทางน้ำและทางอากาศ ให้
สะท้อนต้นทุนการให้บริการและเกิดความเหมาะสม เป็นธรรมทั้งผู้ให้
และผู้ใช้บริการ ยกเว้นบริการเชิงสังคมที่รัฐให้การอุดหนุน
- พัฒนาการให้บริการประชาชน ในด้านธุรกรรมการขนส่ง เช่น การทำ
ใบอนุญาตขึ้น การต่อทะเบียนรถยนต์ ให้มีความสะดวก รวดเร็วมาก
ยิ่งขึ้น
- ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงการคลัง สำนักงาน
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นต้น สำรวจ
และปรับปรุง กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ หรือหลักเกณฑ์ที่กำหนด
กระบวนการบริหารจัดการโครงการลงทุนระบบการขนส่งขนาดใหญ่
โดยเฉพาะโครงการที่เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาท
ดำเนินการให้มีความชัดเจน มีความคล่องตัวในการทำงาน เป็นไปได้
ในทางปฏิบัติ และทันต่อสถานการณ์ปัจจุบันมากยิ่งขึ้น
- ✓ ■ ปรับระบบการจัดทำและบริหารงบประมาณ/แผนการลงทุนด้านการ
ขนส่งของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ ตั้งแต่การวางแผนขอรับการ
จัดสรรงบประมาณ/แผนการลงทุนเชิงรุก ให้สอดคล้องกับแผนและ
แนวนโยบายการพัฒนาประเทศ มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน
ในแต่ละเรื่อง พร้อมตัวชี้วัดเพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนเป็น
รูปธรรม สามารถปรับเปลี่ยนแผนให้ทันต่อสถานการณ์ได้ตลอดเวลา
รวมทั้งมีการจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) เพื่อ
กำกับงานในจุดที่มีความเสี่ยงต่อความล้มเหลวอย่างใกล้ชิด และ
สามารถควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายให้มีการใช้งบประมาณ/งบลงทุนให้เกิด
ประโยชน์สูงสุด
- ✓ ■ ให้นิวยราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมจัดทำแผน
กลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการ ที่ครอบคลุมถึงแนวทาง เป้าหมาย
มาตรการ โครงการ ในด้านต่างอย่างบูรณาการ ทั้งนี้ควรคำนึงถึง
มาตรการด้านความปลอดภัย การคุ้มครองผู้ใช้บริการและการดูแลรักษา

สิ่งแวดล้อมด้วย แผนดังกล่าวมีลักษณะเป็นแผนระยะปานกลาง 3-5 ปี เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการดำเนินงานที่ชัดเจน และควรมีการทบทวน ปรับปรุงให้เหมาะสมเป็นระยะๆ

- ✓ ■ สร้างระบบการจัดซื้อจัดจ้างและจัดหาพัสดุในหน่วยงานของรัฐด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โปร่งใส คัดค้าน และตรวจสอบได้ ด้วยการ
 - วางแผนและเตรียมความพร้อมและกำหนดเป้าหมายในการจัดซื้อจัดจ้างเป็นการล่วงหน้า ตั้งแต่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ/งบลงทุน
 - จัดซื้อจัดจ้างโดยคำนึงถึงคุณภาพและประโยชน์ที่หน่วยงานจะได้รับในระยะยาว
 - ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเปิดเผย ด้วยการจัดทำหลักฐานการดำเนินการที่ชัดเจน พร้อมทั้งจะรับการตรวจสอบ และเปิดเผยข้อมูลในการจัดซื้อจัดจ้างแต่ละครั้งตั้งแต่เริ่มต้นจนจบกระบวนการให้สาธารณะชนและหน่วยงานตรวจสอบได้รับทราบ
 - มีการกำกับและติดตามบริหารสัญญาให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม และสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ทันทั่วถึง
- ✓ ■ ประยุกต์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการขนส่ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัย อำนวยความสะดวก และการจัดเก็บข้อมูล เช่น เทคโนโลยี GPS (Global Positioning System) เทคโนโลยี RFID (Radio Frequency Identification) เป็นต้น โดยในระยะยาวจะร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเทคโนโลยีให้สามารถผลิตได้ในประเทศ
- ✓ ■ ส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ให้ได้ความรู้ที่ชัดเจน เพื่อนำมาใช้ประโยชน์และเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น การลดต้นทุนการขนส่ง คุณภาพการขนส่ง การพึ่งพาตนเอง การผลิตภายในประเทศ โดย สนับสนุนและร่วมมือกับสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัยและพัฒนา ให้เข้ามามีบทบาทในเรื่องนี้ให้มากขึ้น

4.7 การพัฒนาคนเพื่อการขนส่ง

4.7.1 หลักการและเหตุผล

- การพัฒนาคนให้เป็นคนดีซึ่งหมายถึงคนที่มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ มีความรู้ มีคุณธรรม มีจริยธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริตเป็นเรื่องที่มีความสำคัญที่สุดในการพัฒนาประเทศ หากได้คนส่วนใหญ่ที่เป็นคนดีแล้ว การพัฒนาในด้านอื่น ๆ ก็จะเป็นไปในทางที่ดีได้ การพัฒนาการขนส่งก็เช่นกันมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องสร้างคนดีที่จะพัฒนาระบบขนส่งให้ก้าวหน้า เอื้อต่อการพัฒนาประเทศโดยรวม

4.7.2 แนวทางดำเนินการ

- ส่งเสริมสถาบันการศึกษาให้มีหลักสูตร การเรียน การสอน และการฝึกอบรมในการพัฒนาบุคลากรทางการขนส่งให้มีคุณภาพได้มาตรฐานสากล มีจิตสำนึกสาธารณะที่ดี และมีความรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงในด้านการขนส่ง
- พัฒนาสถาบันการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เช่น สถาบันการบินพลเรือน ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี สถาบันวิศวกรรมรถไฟ เป็นต้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ มีความหลากหลายในวิชาการต่างๆ เพื่อเป็นสถาบันหลักในการผลิตบุคลากรด้านการขนส่ง ของประเทศและภูมิภาค ทั้งนี้หลักสูตรการศึกษามีการบูรณาการทั้งด้านวิชาการ เทคนิค การบริหารจัดการ และคุณธรรม จริยธรรม
- พัฒนาบุคลากรที่เป็นครูฝึกในด้านขนส่งให้ได้มาตรฐานสากลมีขีดความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ที่ดี
- ✓ ■ ส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่เข้าฝึกอบรมทั้งในและต่างประเทศ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มสมรรถนะของบุคลากรให้มีความรู้และคุณภาพ รู้เท่าทัน และสร้างเครือข่ายความรู้ให้กว้างขวาง
- ✓ ■ กำหนดให้การแต่งตั้งบุคลากรให้เข้ามาทำหน้าที่เป็นกรรมการของรัฐวิสาหกิจด้านขนส่งต้องกำหนดคุณสมบัติ ประสิทธิภาพที่ความเหมาะสม องค์ประกอบของกรรมการต้องมีความหลากหลาย มีลักษณะของการบริหารจัดการที่ดี กรรมการต้องไม่มีปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อน
- ✓ ■ กำหนดให้การสรรหาผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงานด้านการขนส่ง ควรพิจารณาคนที่เปิดกว้างและดำเนินการอย่างโปร่งใส คุณสมบัติของผู้ที่จะมาดำรงตำแหน่งควรยึดหลักความรู้ความสามารถ ประสิทธิภาพในด้าน

การบริหารจัดการ มีประวัติและผลงานเป็นที่ยอมรับทั่วไป โดยเฉพาะในเรื่องความซื่อสัตย์สุจริต คุณธรรม และจริยธรรม

- กำหนดในสัญญาหรือข้อตกลงของโครงการ จะต้องให้วิศวกรและผู้เชี่ยวชาญไทย มีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของโครงการตั้งแต่การออกแบบ ก่อสร้าง ผลิต ซ่อมบำรุง และปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการพัฒนาบุคลากรและเกิดการเรียนรู้เทคโนโลยี
 - พัฒนาช่าง วิศวกรด้านขนส่ง และส่งเสริมกระบวนการและมาตรการให้ประเทศไทยคิดเองทำเองได้ สร้าง ซ่อม บำรุงรักษา เองได้ พึ่งพาตนเองได้มากขึ้น
-

Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ชื่อเรื่อง

เสนอยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

กระทรวง

คมนาคม (คค.)

1.	กำหนดเวลาที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีอย่างช้าที่สุด						
2.	ระบุความจำเป็นที่บังคับให้ต้องเสนอเรื่องนี้ต่อคณะรัฐมนตรี (ขีด ✓)						รายละเอียด
	กฎหมาย	ย	กฎ	ระเบียบ	บ	มติ ครม.	
		✓				✓	มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2548 เห็นชอบให้ยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และให้ดำเนินการต่อไปได้ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอทั้ง 6 ข้อ พระราชกฤษฎีกายุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. 2549 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2549 ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำระบัญชีขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เพื่อประสานงานขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การ ร.ส.พ. สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย และ PTAC THAI ได้ยื่นข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการยุบเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ แก่นายกรัฐมนตรี ไปหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งได้เสนอต่อนายกรัฐมนตรี ซึ่งกระทรวงคมนาคมก็ได้มีหนังสือตอบข้อร้องเรียนดังกล่าวมาโดยลำดับ ต่อมากระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค 0205/3.3/3939 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2550 กราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อชี้แจงเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการชุมนุมเรียกร้องของอดีตพนักงาน ร.ส.พ. และหลายหน่วยงานเพื่อขอฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ต่อมาได้ขอเข้าพบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นตัวแทน โดยได้มีการจัดประชุมเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2550 โดยมีมติให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาข้อเสนอการฟื้นฟูองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ของสหภาพสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การ ร.ส.พ. สมาพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ สหพันธ์แรงงานรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย และ PTAC THAI กระทรวงคมนาคม จึงได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา มอบหมายกระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจโดยตรง เป็นหน่วยงานหลัก และร่วมกับกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นหน่วยงานสนับสนุน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาหาแนวทางให้ได้ข้อยุติ และนำผลการพิจารณาเสนอ ครม. ต่อไป

3.	การถามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวม - หน่วยงาน			
	ชื่อหน่วยงาน	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เหตุผลที่สอบถาม
	-	-	-	-
4.	การถามความเห็นคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง*			
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	หมายเหตุ	
	-	-	-	
5.	ร่างมติคณะรัฐมนตรีที่ต้องการ			
	มอบหมายกระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเป็นหน่วยงานหลัก และร่วมกับกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เป็นหน่วยงานสนับสนุน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาหาแนวทางให้ได้ข้อยุติ และนำผลการพิจารณาเสนอ ครม. ต่อไป			
6.	ลายมือชื่อผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา			
	 (นายนิติ เพชรคุหา) หัวหน้าสำนักรัฐมนตรี ผู้ช่วยผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภากระทรวง			