

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/ ๑๐๘



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับ 4044
รับ 16 เม.ย. ๖4 ๑.15

☒ ถ่วนประชุม
☒ ทัดประชุม
☐ แจกที่ประชุม
☐ ไม่แจกที่ประชุม

สคค. 2/88.3
2 พ.ค. ๖๔

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

จัดเข้าวาระ..... 26 เม.ย. 2554

๒๕ เมษายน ๒๕๕๔

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๑/ ๒๕๕๔
เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ส) ๙๑๙๓ ลงวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๔

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณา
เรื่องที่ ๑๕.....

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา
ให้เสนอความเห็นต่อผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๑/ ๒๕๕๔ เพื่อประกอบการ
พิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายรัฐวิสาหกิจ (กนร.)
ครั้งที่ ๑/ ๒๕๕๔ แล้ว ขอเรียน ดังนี้

มติคณะกรรมการกำกับนโยบายรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ ๑/ ๒๕๕๔	ความเห็น/ ข้อชี้แจงของกระทรวงคมนาคม
- การดำเนินการของคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาการปฏิรูปองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)	
(๑) ไม่สมควรนำโครงการรถโดยสารประจำทางฟรี เข้าสู่ระบบการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของ รัฐวิสาหกิจ (Public Service Obligation : PSO) ทั้งนี้ หากรัฐบาลประสงค์จะดำเนินบริการ รถโดยสารประจำทางฟรีเป็นนโยบายระยะยาว อาจพิจารณานำระบบคูปองรถโดยสารที่สามารถ ใช้ได้ในทุกเส้นทางทั้งเส้นทางของ ขสมก. และ เส้นทางของเอกชนมาใช้ทดแทน	- ปัจจุบัน การขอรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลใน โครงการรถโดยสารประจำทางฟรี จำนวน ๘๐๐ คัน แยกจากการขอรับเงินอุดหนุนการให้บริการ สาธารณะ (Public Service Obligation : PSO) ที่เป็นรถโดยสารธรรมดา จำนวน ๑,๖๕๙ คัน โดยเมื่อได้รับเงินอุดหนุนโครงการรถโดยสารประจำ ทางฟรีจะต้องนำมาหักออกจากการขอรับเงิน อุดหนุน PSO ซึ่งสอดคล้องตามมติ กนร. - สำหรับการนำระบบคูปองรถโดยสารมาใช้ นั้น รัฐบาลควรให้มีการขึ้นทะเบียนประชาชน ผู้มีรายได้น้อยเพื่อแจกคูปองให้กับประชาชน ผู้มีรายได้น้อยที่มาใช้บริการรถโดยสารประจำทางฟรี โดยสามารถใช้บริการได้ทุกเส้นทางทั้งรถธรรมดาและ

/ รถปรับอากาศ ...

มติคณะกรรมการกำกับนโยบายรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ ๑/ ๒๕๕๔	ความเห็น/ ข้อชี้แจงของกระทรวงคมนาคม
	รถปรับอากาศของ ขสมก. หรือรถเอกชนร่วมบริการ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจะต้องชดเชยรายได้ที่ขาดหายไปจากการให้บริการรถเมล์ฟรีของ ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการ ซึ่งจะช่วยลดภาระของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการที่ได้รับผลกระทบจากโครงการรถเมล์ฟรีที่ไม่ได้รับการช่วยเหลือจากรัฐมาก่อน
(๒) เห็นชอบการปรับบทบาทการกำกับดูแลระบบขนส่งมวลชนของ ขสมก. โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๒๖ เรื่องนโยบายการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร พร้อมจัดทำแนวทางการปรับบทบาทการกำกับดูแลและการดำเนินงานระบบการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและนำเสนอ กนร. ในคราวต่อไป	- ปัจจุบัน การให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้แบ่งแยกภารกิจและหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก เป็น หน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) และหน่วยงานเดินรถ (Operator) อย่างชัดเจนอยู่แล้ว ดังนี้ ▪ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) มีภารกิจและอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในการควบคุมกำกับดูแล(Regulator) การขนส่งทางบกให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและมาตรการต่างๆ ตามมติของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ▪ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. ๒๕๑๙ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้บริการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร นครปฐม และสมุทรปราการ โดยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการเดินรถที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ขสมก. จึงเป็นเพียงผู้ให้บริการเดินรถโดยสาร

/ (Operator) ...

มติคณะกรรมการกำกับนโยบายรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ ๑/ ๒๕๕๔	ความเห็น/ ข้อชี้แจงของกระทรวงคมนาคม
	(Operator) โดยไม่ได้เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ระบบการเดินรถโดยสารประจำทางสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแต่อย่างใด สำหรับกรณีที่ ขสมก. ให้สิทธิเอกชนโดยการทำสัญญาให้เข้าร่วมเดินในเส้นทางที่ ขสมก. ได้รับใบอนุญาตประกอบการ นั้น ขสมก. ยังคงมีบทบาทหน้าที่เป็นผู้ประกอบการเดินรถ (Operator) โดยจะต้องบริหารสัญญาเพื่อควบคุมเอกชนที่เข้าร่วมเดินรถกับ ขสมก. ปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาและเป็นไปตามเงื่อนไขการเดินรถที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
(๓) เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาการให้บริการของ ขสมก. โดยการจัดการโดยสารใหม่ทดแทนรถโดยสารเก่าที่ปลดระวาง เสียหาย ช่อมบ่ารุงไม่ได้ และมีอายุการใช้งานเกิน ๑๗ ปีขึ้นไป ในจำนวนไม่เกิน ๑,๙๕๗ คัน ประกอบด้วย รถธรรมดา ๑,๕๗๙ คัน และรถปรับอากาศ ๓๗๘ คัน ทั้งนี้ ให้ใช้บริการอุตสาหกรรมต่อรถและซ่อมบำรุงในประเทศเป็นสำคัญเพื่อส่งเสริมการจ้างงานภายในประเทศสำหรับในส่วนของเครื่องยนต์แชสซิส (Chassis) ให้ดำเนินการ โดยการจัดประมูลเป็นการทั่วไป เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและยุติธรรมในกระบวนการสรรหา	- คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๒ อนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคมจัดการรถปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิงโดยวิธีการเช่า และให้ยึดหลักการในการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส เปิดกว้าง มีการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรม โดยมีคณะกรรมการพิจารณาราคาที่เหมาะสม ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวอย่างเคร่งครัดและได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๓ - เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๒ และแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. การจัดการโดยสารใหม่ทดแทน จำนวน ๑,๙๕๗ คัน ควรดำเนินการโดยวิธีการเช่า และควรเป็นรถปรับอากาศทั้งหมด รวมทั้งพิจารณาระบบ E-Ticket และระบบควบคุมการเดินรถ GPS และ GPRS มาใช้ควบคู่กับการบริหารจัดการและการให้บริการรถโดยสารประจำทางทั้งระบบ เพื่อลดค่าใช้จ่าย

มติคณะกรรมการกำกับนโยบายรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ ๑/ ๒๕๕๔	ความเห็น/ ข้อชี้แจงของกระทรวงคมนาคม
	ด้านพนักงานและเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถโดยสารประจำทาง โดย ขสมก. จะต้องเตรียมความพร้อมในการจัดหาตู้รถและสถานีบริการก๊าซธรรมชาติให้เพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนรถและเส้นทางเดินรถโดยสารตามแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพของ ขสมก. ต่อไป
- โครงการให้เอกชนเข้าร่วมงานในกิจการท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.)	
เห็นชอบผลการศึกษาของฝ่ายเลขานุการฯ ในเรื่องอัตราส่วนลด (Discount Rate) ในการคำนวณมูลค่าผลตอบแทนปัจจุบัน (Present Value) ของโครงการในอัตราร้อยละ ๑๐ ว่าเป็นอัตราที่ยอมรับได้ และความสามารถในการรับตู้สินค้า (Capacity) ของท่าเรือแหลมฉบังว่ายังคงมีปริมาณส่วนเกิน (Excess Capacity) แม้จะมีการขยายระยะเวลาก่อสร้างท่าเทียบเรือชุด D (D๑ D๒ และ D๓) จากเดิมที่แล้วเสร็จ ในปี ๒๕๕๔ เป็น ปี ๒๕๕๙ อย่างไรก็ดี การแก้ไขสัญญาจะต้องนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป	- เห็นด้วยกับมติ กนร. โดยกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๔ เสนอเรื่องมาตรการให้ความช่วยเหลือแก่ บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบัง เทอร์มินอลในการปฏิบัติตามสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ A๓ C๑ C๒ D๑ D๒ และ D๓ ณ ท่าเรือแหลมฉบังให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ


(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

โทร. ๐-๒๒๘๓-๓๓๐๔ โทรสาร ๐-๒๒๘๑-๔๐๘๑