

# ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๘๐๕.๔/๖๕๕๘



44  
13 กค 58  
15.40

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี  
รับที่ 3924 520  
รับที่ 2.3 ก.พ. 2558 150

คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

24 ก.พ. 2558

จัดเข้าวาระ.....

ด้วยคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ขอเสนอเรื่อง รายงานผลการประชุม คนร. มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี รวมทั้งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ (ระเบียบฯ)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

## ๑. เรื่องเดิม (ความเป็นมา)

ตามระเบียบฯ ข้อ ๑๐ กำหนดอำนาจหน้าที่ของ คนร. ที่ต้องเสนอต่อคณะรัฐมนตรีไว้ ดังนี้

(๑) เสนอแนะนโยบาย แผนการบริหาร และมาตรการในการพัฒนารัฐวิสาหกิจต่อคณะรัฐมนตรี

(๔) เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้านต่างๆ ของรัฐวิสาหกิจ ทั้งในด้านการบริหาร การดำเนินงาน และด้านการเงิน ต่อคณะรัฐมนตรี

(๘) รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบ

## ๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เพื่อให้คณะรัฐมนตรีรับทราบผลการดำเนินงานของ คนร. รวมทั้งประเด็นในเรื่องเชิงนโยบาย ที่จำเป็นต้องใช้อำนาจทางการบริหารเพื่อสั่งการหรือมอบหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ จึงเห็นสมควรเสนอผลการประชุม คนร. ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

## ๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เพื่อให้การเสนอแนะในการพัฒนาและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งการแก้ไขปัญหาของรัฐวิสาหกิจ เกิดผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว และเป็นไปตามกรอบกำหนดระยะเวลา จึงเห็นสมควรให้มีการรายงานผลการประชุม คนร. ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาโดยเร็ว

/๔. สำคัญ...

#### ๔. สาระสำคัญ

ในเดือนธันวาคม ๒๕๕๗ และเดือนมกราคม ๒๕๕๘ ค.นร. ได้มีการประชุมจำนวน ๒ ครั้ง และได้มีการพิจารณาเรื่องต่างๆ ที่อยู่ในกรอบอำนาจหน้าที่ โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

##### ๔.๑ กรอบและโครงสร้างการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจ

ค.นร. มีมติเห็นชอบกรอบและโครงสร้างการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจที่ประกอบด้วย ๓ ส่วนสำคัญ คือ ๑) บทบาทของรัฐวิสาหกิจต่อทิศทางการพัฒนาประเทศ ๒) ทิศทางการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดยให้กำหนดบทบาทที่คาดหวังและภารกิจของรัฐวิสาหกิจในแต่ละอุตสาหกรรมอย่างชัดเจน มีแนวทางการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินร่วมกันของรัฐวิสาหกิจ พร้อมทั้งให้นำหลักการ ๕ ข้อ มาพิจารณากำหนดบทบาทที่คาดหวัง ได้แก่ การแยกบทบาทการกำกับดูแล (Regulator) ออกจากรัฐวิสาหกิจ การเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมเป็นผู้ประกอบการเพื่อส่งเสริมการแข่งขัน การบูรณาการระหว่างแผนงานโครงการก่อสร้าง การพิจารณาวัตถุประสงค์ทางยุทธศาสตร์ที่ควรให้รัฐวิสาหกิจดำเนินการ และการนำทรัพย์สินที่มีอยู่มาบริหารจัดการให้เกิดประโยชน์สูงสุด และ ๓) แนวทางการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจในเรื่องต่างๆ ได้แก่ การประเมินผลและการให้ผลตอบแทนที่จูงใจในการปฏิบัติหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้ง มีระบบธรรมาภิบาลและบรรษัทภิบาลของรัฐวิสาหกิจที่มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้

##### ๔.๒ รูปแบบการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจภาพรวมของประเทศ (Superstructure)

ค.นร. มีมติเห็นชอบในหลักการให้มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่เจ้าของรัฐวิสาหกิจแบบรวมศูนย์ (Centralized) และมอบหมายให้คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบกำกับดูแลและระบบบรรษัทภิบาลของรัฐวิสาหกิจ ศึกษาในรายละเอียดเพิ่มเติมของรูปแบบหน่วยงานเจ้าของดังกล่าว โดยจะต้องมีการกำหนดความชัดเจนของหน้าที่ระหว่างหน่วยงานเจ้าของและกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอ ค.นร. พิจารณาต่อไป

##### ๔.๓ การแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจ ๗ แห่ง

ค.นร. ได้มีการพิจารณาแผนการแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจ ๗ แห่ง ได้แก่ ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย (ธอท.) บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) (บมจ. ทีโอที) บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) (บมจ. กสท) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บมจ. การบินไทย) โดยมีมติและให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

###### ๔.๓.๑ ธพว. และ ธอท.

(๑) ให้ ธพว. ปลอยสินเชื่อให้เฉพาะผู้ประกอบการ SMEs รายย่อยในวงเงินไม่เกิน รายละเอียด ๑๕ ล้านบาทเท่านั้น โดยสินเชื่อที่ปล่อยใหม่จะต้องมี NPLs ไม่เกินร้อยละ ๕ ซึ่งหาก NPLs เกินร้อยละ ๕ ให้ชะลอและทบทวนการปล่อยสินเชื่อใหม่ทันที และสำหรับการบริหารหนี้ NPLs ให้ ธพว. เร่งดำเนินการโดยเร็ว

(๒) ให้ ธอท. ศึกษาแผนการปฏิรูป ธอท. โดยมุ่งเน้นการปล่อยสินเชื่อมุสลิม รวมทั้งศึกษาแนวทางการจัดตั้งบริษัทบริหารสินทรัพย์สำหรับการบริหารหนี้ NPL และพิจารณาเร่งหาพันธมิตรที่มีความเชี่ยวชาญด้านธนาคารอิสลามในการเข้าร่วมลงทุน เพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งในการดำเนินธุรกิจด้านการเงินอิสลามภายใน ๑ เดือน นับแต่ ค.นร. มีมติ

(๓) ให้ ธพว. และ ธอท. เร่งรัดการตรวจสอบและฟ้องร้องดำเนินคดีสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับภาครัฐ

(๔) สำหรับการเพิ่มทุนของ ธพว. และ ธอท. ให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมต่อไป

#### ๔.๓.๒ บมจ. ทีโอที และ บมจ. กสท

(๑) เห็นชอบกรอบการดำเนินธุรกิจ ใน ๖ กลุ่มธุรกิจ (Business Unit) ดังนี้

(๑.๑) ให้คงบทบาทภาครัฐในการดำเนินงานด้านโครงสร้างพื้นฐาน (BU๑) อินเทอร์เน็ตเกตเวย์/เคเบิลใต้น้ำระหว่างประเทศ (BU๓) และด้านบริการ Fixed Line/อินเทอร์เน็ตบรอดแบนด์ (BU๕) โดยจัดตั้งเป็น National Infrastructure Co. เพื่อทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการวางระบบ Digital Economy และสนับสนุนการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้าน ICT

(๑.๒) ลดบทบาทภาครัฐกลุ่มบริการด้าน IT (BU๖) โดยร่วมกับเอกชนดำเนินการ เพื่อเพิ่มความเข้มแข็งและความสามารถในการตลาด

(๑.๓) พิจารณารูปแบบและความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง Neutral Tower Company เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานกลางในการให้บริการโทรคมนาคมทั้งประเทศ สำหรับกลุ่มเสาโทรคมนาคม (BU๒) และการดำเนินธุรกิจโทรศัพท์เคลื่อนที่ สำหรับกลุ่มโทรศัพท์เคลื่อนที่ (BU๔)

ทั้งนี้ การดำเนินการตามกรอบการดำเนินธุรกิจดังกล่าวข้างต้น มอบหมายให้บริษัทที่ปรึกษาพิจารณารูปแบบและความเป็นไปได้ในการดำเนินการ และเสนอ คณร. พิจารณาต่อไป

(๒) เห็นชอบแผนการแก้ไขปัญหาองค์กรของ บมจ. ทีโอที และ บมจ. กสท โดยมอบหมายให้คณะกรรมการ บมจ. ทีโอที และคณะกรรมการ บมจ. กสท ปรับปรุงแผนการแก้ไขปัญหาองค์กรให้ครอบคลุมประเด็นดังต่อไปนี้

(๒.๑) พิจารณาลดค่าใช้จ่ายการดำเนินงานลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ พร้อมทั้งเตรียมลดจำนวนบุคลากรให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจใหม่

(๒.๒) จัดทำแผนบริหารจัดการข้อพิพาทให้ได้ข้อยุติภายใน ๓ เดือน นับแต่ คณร. มีมติ

ทั้งนี้ การดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาองค์กรให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและต้องเสนอขออนุมัติจากผู้มีอำนาจในการพิจารณา รวมถึงหากมีการดำเนินการทำสัญญาใดๆ จะต้องพิจารณาให้ไม่มีผลผูกพันระยะยาวหรือการดำเนินการอื่นใดที่จะส่งผลกระทบต่อการแก้ไขปัญหาองค์กรตามกำหนดเวลา

(๓) เห็นชอบในหลักการให้มีการพิจารณาจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติ เพื่อทำหน้าที่กำกับดำเนินการและกำกับการลงทุนในโครงข่ายของประเทศ

#### ๔.๓.๓ รฟท.

(๑) แนวทางการแก้ไขปัญหาภาระหนี้สินที่เกิดจากการดำเนินการในอดีต

(๑.๑) เห็นชอบในหลักการที่ รฟท. ให้กระทรวงการคลังได้สิทธิการใช้ประโยชน์ที่ดินของ รฟท. (ระยะยาว) เพื่อเป็นการชำระหนี้คงค้าง

(๑.๒) กระทรวงการคลังควรมีสติธิในการร่วมพิจารณาเลือกที่ดินของ รฟท. ในพื้นที่อื่นๆ นอกเหนือจากที่ดินย่านมักกะสันด้วย

(๑.๓) สำหรับการคำนวณมูลค่า เงื่อนไข และระยะเวลาในการใช้สิทธิ เสนอให้มีบริษัทผู้ชำนาญการเป็นคนกลางจำนวน ๒ ราย มาทำการประเมินมูลค่าสิทธิการเช่าตามเงื่อนไขที่เหมาะสม ต่อการนำไปพัฒนาเชิงพาณิชย์

โดย คนร. ได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือร่วมกับกระทรวงการคลัง ในการโอนสิทธิในการใช้ที่ดินของ รฟท. เพื่อให้กระทรวงการคลังรับภาระหนี้สิน และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้บริหารที่ดินดังกล่าวต่อไป

(๒) การแก้ไขปัญหาด้านบุคลากรเพื่อรองรับภารกิจที่เพิ่มขึ้นในอนาคตของ รฟท. โดยการขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ ซึ่งกำหนดให้ รฟท. สามารถรับพนักงาน ใหม่ได้ไม่เกินร้อยละ ๕ ของพนักงานที่เกษียณอายุนั้น ให้ รฟท. ศึกษาแผนอัตรากำลังสอดคล้องและเหมาะสมกับ ภารกิจในอนาคตก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

(๓) แผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงคุณภาพการเดินรถ การให้บริการ การยกระดับ การรักษาความปลอดภัย การพัฒนาบุคลากร การปรับโครงสร้างองค์กร และการเพิ่มประสิทธิภาพ ในการดำเนินงาน หรืองานใดๆ ที่ รฟท. สามารถดำเนินการได้ทันที ให้เร่งรัดการดำเนินการภายในปี ๒๕๕๘

(๔) การบริหารจัดการที่ดินที่ไม่ได้ใช้เพื่อการเดินรถ (Non-core) ในส่วนที่ นอกเหนือจากที่ดินแปลงใหญ่ ๔ แปลง

ให้ รฟท. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางในการบริหาร สัญญาเช่าที่มีอยู่ เพื่อให้ผู้เช่าปฏิบัติตามสัญญา และประเมินศักยภาพและราคาเช่าที่เหมาะสมโดยบริษัทผู้เชี่ยวชาญ เพื่อกำหนดราคาค่าเช่าใหม่ที่เหมาะสมเมื่อครบกำหนดสัญญาดังกล่าว (หรือใช้วิธีเปิดประมูลอย่างโปร่งใส) เพื่อให้ รฟท. ได้ประโยชน์อย่างเหมาะสมจากที่ดินทั้งหมด รวมทั้ง ให้กำหนดตัวชี้วัดในการประเมินราคาค่าเช่าใหม่ของ ที่ดินให้แล้วเสร็จภายใน ๖ เดือน และให้มีการปรับค่าเช่าในอัตราที่ใกล้เคียงกับที่มีการประเมินสำหรับสัญญาเช่า ที่ครบกำหนดต่อไป

(๕) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการดังนี้

(๕.๑) กำกับติดตามการดำเนินการของโครงการสำคัญให้สำเร็จตามเป้าหมาย ที่กำหนดอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะความสำเร็จของโครงการก่อสร้างทางคู่ ๖ เส้นทางที่มีกำหนดแล้วเสร็จทั้งหมด ในปี ๒๕๖๓ และการเสริมความมั่นคงของระบบขนส่งทางราง โดยการเปลี่ยนหมอนรองจากหมอนไม้ เป็นหมอนคอนกรีตราง ๑๐๐ ปอนด์ ที่มีกำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๙

(๕.๒) สร้างความชัดเจนของนโยบายและทิศทางระบบขนส่งทางราง โดยให้มีการกำกับดูแลการขนส่งทางรางที่ชัดเจนและมีความเชื่อมโยงของระบบขนส่งรูปแบบอื่น รวมถึง ความชัดเจน ระหว่างบทบาทของกรมรางและ รฟท. ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางรถไฟ ตลอดจนจัดทำแนวทางการให้เอกชน มาร่วมในการเดินรถไฟฟฟาสายสีแดงและรถไฟฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link)

#### ๔.๓.๔ ขสมก.

(๑) ให้ ขสมก. ดำเนินการจัดซื้อรถโดยสาร NGV ให้เป็นไปตามเป้าหมาย และให้มีการติดตามประเมินศักยภาพการเดินรถภายหลังการรับมอบรถโดยสาร NGV วงแรก จำนวน ๔๘๙ คัน ก่อนดำเนินการจัดหารถโดยสาร NGV วงต่อไป เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดหารถโดยสาร NGV ในส่วนที่เหลือ ให้สามารถนำมาให้บริการโดยมีความสอดคล้องกับเส้นทางเดินรถ จำนวนผู้โดยสาร ตลอดจนนโยบายการแบ่ง เส้นทางเดินรถของ ขสมก. กับริร่วมบริการต่อไป

(๒) ให้ ขสมก. ปรับปรุงการบริหารจัดการภายในของ ขสมก. ทันที เช่น การบริหารจัดการเดินรถของ ขสมก. และร่วร่วมบริการให้มีคุณภาพ การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและอัตราค่าจ้าง การบริหารจัดการอู่จอดรถ และแผนการใช้ e-ticket เป็นต้น

(๓) กำหนดให้ ขสมก. ดำเนินการในฐานะผู้ประกอบการเท่านั้น และให้กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะแทน และสำหรับการให้ใบอนุญาตเดินรถ หากสัญญาในเส้นทางใดสิ้นสุดลง ให้กรมการขนส่งทางบกจัดให้มีการประมูลใบอนุญาตในแต่ละเส้นทางต่อไป นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกจะต้องจัดให้มีกลไกในการกำกับดูแลผู้ให้บริการ (Operator) ทั้ง ขสมก. และร่วร่วมบริการเอกชนให้ดำเนินการเดินรถให้มีคุณภาพได้ตามมาตรฐาน

(๔) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมสร้างความชัดเจนของการปรับปรุงเส้นทาง การเดินรถและการจัดสรรเส้นทางระหว่าง ขสมก. และเอกชนร่วมบริการ รวมทั้ง การจัดซื้อรถโดยสาร NGV ให้สอดคล้องกับเส้นทางที่ได้รับจัดสรรและมีสถานี NGV ที่เพียงพอต่อไป

(๕) สำหรับข้อเสนอให้กระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณรับภาระหนี้สิน จำนวน ๙๒,๓๙๓ ล้านบาท กระทรวงการคลังจะพิจารณาการรับภาระหนี้สินดังกล่าว เมื่อกระทรวงคมนาคม มีความชัดเจนในนโยบายด้านการเดินรถโดยสารสาธารณะตามข้อ (๔)

#### ๔.๓.๕ บมจ. การบินไทย

(๑) ให้ บมจ. การบินไทย จัดทำแผนปฏิบัติการตามแผนการแก้ไขปัญหาค่าครองชีพให้มีเป้าหมายที่เป็นรูปธรรมและกำหนดระยะเวลาให้รวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะการปรับปรุงโครงสร้างค่าตอบแทน และวิธีการขายผ่านตัวแทนจำหน่าย (Agent) ให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน ๖ เดือน

(๒) ให้ บมจ. การบินไทย ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Non-fuel Cash Cost) ในปี ๒๕๕๘ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ จากปี ๒๕๕๗ โดยจะต้องไม่กระทบคุณภาพการให้บริการ และความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานให้ผู้บริหารที่เหมาะสมเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดในแผนการแก้ไขปัญหาค่าครองชีพ ทั้งนี้ ในส่วนของการลดจำนวนพนักงานควรพิจารณาทำในลักษณะโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early retirement) ตามความสมัครใจเป็นหลักก่อน

(๓) กรณีการจัดหาเงินทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาค่าครองชีพ ให้ บมจ. การบินไทย บริหารจัดการในเรื่องการเจรจาขยายระยะเวลาการชำระหนี้ระยะสั้นและระยะยาวที่จะครบกำหนดในปี ๒๕๕๘ ให้ได้ภายในมีนาคม ๒๕๕๘ ก่อน และจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีความจำเป็น

ในการถือครอง โดยกระทรวงการคลังจะพิจารณาการสนับสนุนด้านเงินทุนจากผลการดำเนินงานตามแผนการแก้ไข ปัญหาองค์กรของ บมจ. การบินไทย รวมทั้ง ผลการเจรจาขยายระยะเวลาการชำระหนี้และการจำหน่ายสินทรัพย์ ดังกล่าว (เมื่อสิ้นสุดไตรมาสที่ ๑ ของปี ๒๕๕๘)

#### ๔.๔ ข้อเสนอเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการยางแห่งประเทศไทย พ.ศ. .... (ร่าง พ.ร.บ. การยางฯ)

คนร. ได้พิจารณาร่าง พ.ร.บ. การยางฯ ที่มีการจัดตั้งองค์กรใหม่ที่มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ชื่อว่า การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) ซึ่งเป็นการรวมองค์กรภาครัฐในการดำเนินงานเรื่องยางพาราเข้าด้วยกัน ประกอบด้วย ๑) สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง (สกย.) ๒) องค์การสวนยาง (อสย.) และ ๓) สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร โดยในปัจจุบัน สกย. และ อสย. มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ โดย กยท. มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้เป็นองค์กรกลางในการรับผิดชอบดูแลการบริหารจัดการยางพาราของประเทศทั้งระบบอย่างครบวงจร โดยมีอำนาจหน้าที่ด้านหนึ่งคือ เป็นผู้ส่งเสริม สนับสนุน และให้ความช่วยเหลือแก่เกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบกิจการยางในเรื่องต่างๆ เช่น การเงินและการประกอบธุรกิจ แต่ในขณะเดียวกันก็มีอำนาจหน้าที่ในการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับยางพาราโดยการจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาอำนาจหน้าที่ดังกล่าวข้างต้นของ กยท. แล้ว คนร. โดยอำนาจหน้าที่ในการเสนอแนะนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจต่อคณะรัฐมนตรีเห็นควรเสนอความเห็นต่อร่าง พ.ร.บ. การยางฯ ว่า ควรให้มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของ กยท. ในการเป็นผู้ส่งเสริม/สนับสนุน และการเป็นผู้ประกอบธุรกิจให้มีความชัดเจน พร้อมทั้ง กำหนดขอบเขตหน้าที่ในการเป็นผู้ประกอบธุรกิจอย่างเหมาะสม ตลอดจนไม่ควรได้อำนาจรัฐที่เป็นของ กยท. รวมอยู่ด้วย เพื่อก่อให้เกิดการแข่งขันกับผู้ประกอบการภาคเอกชนอย่างเท่าเทียมและไม่กระทบต่อกลไกตลาดได้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเสนอเป็นข้อสังเกตประกอบการพิจารณาร่าง พ.ร.บ. การยางฯ ของคณะกรรมการการวิสามัญต่อไป

#### ๔.๕ การพิจารณาโครงการลงทุนของรัฐวิสาหกิจที่เข้าข่ายเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่

คนร. ได้มีการพิจารณาโครงการลงทุนที่เข้าข่ายเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ โดยมีมติเห็นชอบในหลักการโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ประกอบด้วย

(๑) การขออนุมัติแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ของ รฟท.

(๒) การขออนุมัติโครงการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ในพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.)

(๓) โครงการขยายเขตระบบไฟฟ้าให้ครัวเรือนที่ห่างไกลของ กฟภ.

#### ๔.๖ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan)

คนร. มีมติเห็นชอบในหลักการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ และเป็นแนวทางเร่งรัดติดตามการดำเนินงาน

ด้านขนส่งเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งในรูปแบบต่างๆ และบูรณาการการพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณารูปแบบแหล่งเงินทุนทางเลือกที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงภาระเงินงบประมาณและหนี้สาธารณะของประเทศด้วย

#### **๔.๗ การปรับปรุงบัญชีโครงสร้างอัตราค่าจ้างของลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ**

คนร. มีมติเห็นชอบในหลักการให้มีการปรับปรุงอัตราค่าจ้างตามบัญชีโครงสร้างอัตราค่าจ้างของลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากการปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องกับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำและภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน รวมถึงเป็นการสร้างแรงจูงใจในการทำงานของลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ สำหรับกรณีรัฐวิสาหกิจจะขยายเพดานอัตราค่าจ้างขั้นสูงขึ้นไปสูงกว่าอัตราขั้นสูงที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน จะต้องขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์และคณะรัฐมนตรีเป็นรายกรณีไป รวมทั้ง การพิจารณาขยายเพดานอัตราค่าจ้างขั้นสูงต้องสอดคล้องกับขนาด ภาระหน้าที่ และความรับผิดชอบของรัฐวิสาหกิจที่มีความแตกต่างกันตามความเหมาะสม ตลอดจนความสามารถในการรองรับภาระค่าใช้จ่ายบุคลากรที่เพิ่มขึ้นของรัฐวิสาหกิจด้วย

ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ เห็นชอบในหลักการการปรับปรุงบัญชีโครงสร้างอัตราค่าจ้างของลูกจ้างรัฐวิสาหกิจแล้ว

#### **๔.๘ การแก้ไขข้อบังคับของ รฟท. ฉบับที่ ๔.๙ เพื่อรองรับการจ่ายบำเหน็จดำรงชีพให้แก่อดีตผู้ปฏิบัติงาน**

คนร. มีมติเห็นชอบในหลักการการแก้ไขข้อบังคับของ รฟท. ฉบับที่ ๔.๙ เพื่อรองรับการจ่ายบำเหน็จดำรงชีพให้แก่อดีตผู้ปฏิบัติงาน และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมในการหารายได้และแหล่งเงินรองรับภาระค่าใช้จ่ายบำเหน็จดำรงชีพดังกล่าว เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

#### **๕. ข้อเสนอของ คนร.**

คนร. ขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณารับทราบผลการดำเนินงานของ คนร. และเห็นชอบมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการและรายงานผลการดำเนินงานให้ คนร. ทราบภายใน ๑ เดือน ในเรื่องเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาของ รฟท. และ ขสมก. ดังนี้

##### **รฟท.**

๕.๑ สร้างความชัดเจนของนโยบายและทิศทางระบบขนส่งทางราง โดยให้มีการกำกับดูแลการขนส่งทางรางที่ชัดเจนและมีความเชื่อมโยงของระบบขนส่งรูปแบบอื่น

๕.๒ สร้างความชัดเจนระหว่างบทบาทของกรมรางและ รฟท. ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางรถไฟ รวมถึงให้จัดทำแนวทางการให้เอกชนมาร่วมในการเดินรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมทางอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link)

๕.๓ กำกับติดตามการดำเนินการของโครงการสำคัญให้สำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะความสำเร็จของโครงการก่อสร้างทางคู่ ๖ เส้นทางที่มีกำหนดแล้วเสร็จทั้งหมดในปี ๒๕๖๓ และการเสริมความมั่นคงของระบบขนส่งทางราง โดยการเปลี่ยนหมอนรองจากหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีตราง ๑๐๐ ปอนด์ ที่มีกำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๙

ขสมก.

๕.๔ กำหนดให้ ขสมก. ดำเนินการในฐานะผู้ประกอบการเท่านั้น และให้กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะแทน และสำหรับการให้ใบอนุญาตเดินรถ หากสัญญาในเส้นทางใดสิ้นสุดลง ให้กรมการขนส่งทางบกจัดให้มีการประมูลใบอนุญาตในแต่ละเส้นทางต่อไป นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกจะต้องจัดให้มีกลไกในการกำกับดูแลผู้ให้บริการ (Operator) ทั้ง ขสมก. และรถร่วมบริการเอกชนให้ดำเนินการเดินรถให้มีคุณภาพได้ตามมาตรฐาน

๕.๕ สร้างความชัดเจนของการปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารและ การจัดสรรเส้นทางระหว่าง ขสมก. และเอกชนร่วมบริการ รวมทั้งการจัดซื้อรถโดยสาร NGV ให้สอดคล้องกับเส้นทางที่ได้รับจัดสรรและมีสถานี NGV ที่เพียงพอต่อไป

๕.๖ เรื่องการจัดการภาระหนี้สินของ รฟท. และ ขสมก.

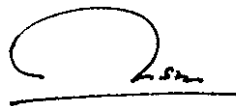
(๑)หารือร่วมกับกระทรวงการคลังในการโอนสิทธิในการใช้ที่ดินของ รฟท. เพื่อให้กระทรวงการคลังรับภาระหนี้สิน และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้บริหารที่ดินดังกล่าวต่อไป

(๒) กระทรวงการคลังจะพิจารณาการรับภาระหนี้สินของ ขสมก. ก็ต่อเมื่อกระทรวงคมนาคมมีความชัดเจนในนโยบายด้านการเดินรถโดยสารสาธารณะ ตามข้อ ๕.๕

ทั้งนี้ สำนักงานเลขาธิการ คณร. ได้เสนอประธานกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาเห็นชอบการนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี แล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายกุลิศ สมบัติศิริ)

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ  
กรรมการและเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

โทร ๐๒-๒๙๘-๕๘๘๐-๗ ต่อ ๓๑๕๔

โทรสาร ๐๒-๒๗๙-๘๕๕๗

E-mail : sirinya\_h@sepo.go.th