สรุปผลการประชุม
คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
ครั้งที่ ๑๗
วันพุธที่ ๑๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๗
ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ CB 406 (ห้องประชุมงบประมาณ) ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา

เมื่อกรรมาธิการมาครบองค์ประชุมแล้ว นายสรวุฒิ เนื่องจำนงค์ รองประธานคณะกรรมาธิการคนที่สิบสอง ปฏิบัติหน้าที่ประธานของที่ประชุม ได้เชิญผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม และกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเข้าชี้แจงรายละเอียดการขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ต่อที่ประชุมคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ซึ่งสรุปผลการประชุมได้ ดังนี้

<u>เรื่องที่พิจารณา</u>

มาตรา ๑๕ งบประมาณรายจ่ายของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในกำกับ

๖. กรมเจ้าท่า
๗. กรมท่าอากาศยาน
๘. สถาบันการบินพลเรือน
๙. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
๑๐. บริษัท ขนส่ง จำกัด

มาตรา ๑๖ งบประมาณรายจ่ายของกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมและหน่วยงานในกำกับ

๑. สำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
๒. สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

<u>ผลการพิจารณา</u>

มาตรา ๑๕ งบประมาณรายจ่ายของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในกำกับ

กรมเจ้าท่า **๒,๖๙๓,๑๙๕,๑๐๐** **บาท**
ไม่มีรายการปรับลด **-** **บาท**

<u>สรุปประเด็นการพิจารณากรมเจ้าท่า ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้</u>

ข้อสอบถามและความคิดเห็นของคณะกรรมาธิการ

- ขอสอบถามว่ากรมเจ้าท่ามีแนวคิดในการปรับเปลี่ยนกฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบันหรือไม่ หลังจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทำหน้าที่ของกรมเจ้าท่าส่วนใหญ่เป็นกฎหมายเก่าที่บังคับใช้มาเป็นเวลานาน

- ขอสอบถามว่า กรมเจ้าท่ากับการท่าเรือแห่งประเทศไทยแบ่งบทบาทหน้าที่ในการทำงานไม่ให้มีความซ้ำซ้อนกันอย่างไร

สรุปผลการประชุมคณะกรรมาธิการวิสามัญ สภาผู้แทนราษฎร ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ ครั้งที่ ๑๗ วันพุธที่ ๑๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๗ ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ CB 406 (ห้องประชุมงบประมาณ) ชั้น ๔ อาคารรัฐสภา ๑ ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์สาธารณะ ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการค้า หากเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นมิได้เกี่ยวข้องและไม่รับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น

- ขอสอบถามว่ากรมเจ้าท่ามีความคืบหน้าในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติอย่างไร

- ขอสอบถามรายละเอียดโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ ๓๖๘,๘๐๘,๕๐๐ บาท ภายใต้แผนงานบูรณการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวของกรมเจ้าท่า

- ขอสอบถามกรมเจ้าท่าถึงแก้ไขปัญหาข้อพิพาทบริเวณหาดทรายทอง จังหวัดตาก และที่ผ่านมามีการเบิกจ่ายงบประมาณเกี่ยวกับโครงการขุดลอกบำรุงรักษาหาดทรายทองหรือไม่

- กรมเจ้าท่ามีแผนการจัดซื้อระบบบริหารจัดการความปลอดภัยท่าเทียบเรือท่องเที่ยวแม่น้ำโขงในจังหวัดใดบ้างและจะสามารถสร้างมาตรฐานความปลอดภัยอย่างไร

- โครงการเกี่ยวกับการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ถูกกระจายโครงการไปยังหลายหน่วยงาน รวมถึงกรมเจ้าท่าด้วย จึงขอสอบถามว่ามีการแบ่งงานและภารกิจกันอย่างไร

- อสอบถามกรมเจ้าท่าว่า มีความคืบหน้าในการดำเนินโครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ฝั่งทะเลอันดามันอย่างไร รวมทั้งการพิจารณารื้อสะพานสารสินเพื่อให้เรือใหญ่ลอดผ่านได้

- ขอสอบถามกรมเจ้าท่าว่า โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามันให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและการขนส่งทางทะเลและพัฒนาท่าเรือชุมชนจังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ตรัง และสตูล มีความคืบหน้าอย่างไร

- ขอสอบถามว่ากรมเจ้าท่ามีแผนการปรับปรุงท่าเรือเกาะพีพีจังหวัดกระบี่ และการถ่ายโอนท่าเรือดังกล่าวให้ท้องถิ่นอย่างไร

- ขอทราบแนวทางการจัดทำใบอนุญาตขับเรือ คนขับเรือโดยสารที่ไม่มีใบอนุญาตเกิดอุบัติเหตุทำให้มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจในด้านของการท่องเที่ยวอย่างไร

- ขอทราบรายละเอียดโครงการขุดลอกแม่น้ำสายรอง มีแผนงานพัฒนาในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว อย่างไร และความคืบหน้าการถ่ายโอนภารกิจในพื้นที่เป็นลุ่มน้ำที่ที่ไม่มีเส้นทางการเดินเรือ อย่างไร

- ขอทราบแนวทางการปรับปรุงระเบียบของกรมเจ้าท่าเพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นจริงตามพื้นที่ที่ไม่มีเส้นทางการเดินเรือแต่ก็ยังติดปัญหาในเรื่องการขอใช้พื้นที่ อย่างไร

- ขอทราบรายละเอียดและความคืบหน้าโครงการปรับปรุงท่าเรือเกาะล้าน และโครงการปรับปรุงท่าเรือเกาะพีพี อย่างไร

- ขอทราบรายละเอียดโครงการจัดหาเรือตรวจการณ์ไฟฟ้า และแนวทางบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น เช่น ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) อย่างไร ปัจจุบันมีอยู่กี่ลำ และอายุการใช้งาน อย่างไร

- ขอทราบรายละเอียดและความคืบหน้าโครงการในการส่งเสริมท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ อย่างไร

- ขอทราบแนวทางการแก้ปัญหา และระงับข้อพิพาทสร้างความเข้าใจทั้งสองฝ่ายทั้งฝ่ายผู้ประกอบการสูบทรายและฝ่ายของประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อย่างไร

- ขอรายละเอียดเกี่ยวกับค่าเช่าสำนักงานณกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ผลการดำเนินงานร่วมกับทีมไทยแลนด์หรือไม่ สำนักงานในต่างประเทศ มีภารกิจหน้าที่ของแต่ละแห่ง อย่างไรบ้าง

- ขอรายละเอียดการอุดหนุนค่าโดยสาร การขนส่งทางบกกับกรมขนส่งทางราง มีแผนศึกษาการอุดหนุนค่าโดยสารรถโดยสารรถไฟ ส่วนกรมเจ้าท่ามีแนวทางการศึกษาเรือโดยสาธารณะ เช่น เรือด่วนเจ้าพระยาหรือไม่

- ขอรายละเอียดรายละเอียดวัตถุประสงค์ที่กรมเจ้าท่า ทำงบประมาณสำหรับแผนบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นในกรอบแผนแม่บทหรือแผนยุทธศาสตร์ระดับประเทศ ให้มีความเชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางน้ำเช่นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกี่ยวกับเรื่องน้ำหรือแผนพัฒนาการท่องเที่ยวของกรมเจ้าท่า อย่างไร

- ขอทราบแนวทางการพัฒนาร่องน้ำต่าง ๆ และพื้นที่ของจังหวัดชุมพรและพื้นที่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี รองรับการเดินเรือที่มีขนาดใหญ่ขนส่งทางน้ำ อย่างไร

- ขอทราบแนวทางการส่งเสริมให้อู่ต่อเรือเพื่อการ เนื่องจากการต่อเรือเพื่อใช้ภายในประเทศไทย ไม่สามารถจดทะเบียนเรือได้ อย่างไร

หน่วยงานตอบข้อซักถาม

- กรณีกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านของการเดินเรือ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. ๒๔๕๖ ปรับปรุงแก้ไขทั้งหมด จำนวน ๑๘ ฉบับ แยกบทบาท Operator เป็นหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการบริหารกิจการท่าเรือ ส่วนกรมเจ้าท่าทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับเป็น Regulator กฎหมายด้านการเดินเรือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นกฎหมายการเดินเรือหลัก

- กรณีภารกิจด้านการขนส่งทางน้ำ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้มีมาตรฐานการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีองค์กรชำนาญการพิเศษในองค์การสหประชาชาติ คือหน่วยงานเหมือนกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ICAO ส่วนของทางทะเล คือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization - IMO) กรมเจ้าท่าผ่านการประเมินในตัวของภาคของการเดินเรือการขนส่งสินค้าทางทะเลเมื่อปี ๒๕๖๖ การออกอนุบัญญัติต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับภาคีอนุสัญญาที่ประเทศไทยได้ลงนามเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา

- กรณีสายการเดินเรือแห่งชาติ กระทรวงคมนาคมมอบให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยศึกษาสายเดินเรือแห่งชาติ ผลการศึกษา คือ สายเดินเรือที่มีศักยภาพ ควรสนับสนุนเป็นสายเดินเรือเรียกว่าการเดินเรือชายฝั่ง ควรสนับสนุนคือเส้นทางจากจังหวัดสมุทรสงครามเดินทางไปจังหวัดชุมพร จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา และในส่วนที่มีศักยภาพจากแหลมฉบังและมาบตาพุดไปยังจังหวัดสงขลาต่าง ๆ เป็นลักษณะของเรือที่ขนได้ทั้งคนและรถบรรทุกตู้สินค้า ของการเดินเรือชายฝั่ง

- กรณีการพัฒนาสมาร์ทเพียร์ Smart Pier ท่าเรืออัจฉริยะ เริ่มดำเนินการในแม่น้ำเจ้าพระยา ดำเนินการใช้ในท่าเรือระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วยตั้งแต่ความปลอดภัยของผู้โดยสารจำนวนผู้โดยสาร ตลอดจนการเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การควบคุมจำนวนผู้โดยสารไม่ให้เกินอัตราที่กำหนด กรณีกรมเจ้าท่าดูแลรับผิดชอบ ท่าเรืออ่าวปอ ท่าเรืออ่าวฉลอง ท่าเรือพีพี พัฒนาปรับปรุงให้เป็นสมาร์ทเพียร์ Smart Pier และที่อยู่ในความดูแลขององค์กรปกครองท้องถิ่นหรือภาคเอกชน ก็สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาสมาร์ทเพียร์ Smart Pier เช่นเดียวกัน

- กรณีเขื่อนป้องกันตลิ่งระหว่างการเจ้าท่ากับกรมโยธาธิการและผังเมือง แบ่งภารกิจเขื่อนที่ทำในทะเลเป็นหน้าที่ของกรมเจ้าท่า และหากเป็นเขื่อนป้องกันการกัดเซาะเป็นหน้าที่ของกรมทรัพยากรชายฝั่งทะเล ศึกษาแผนแม่บท กรมเจ้าท่ากับกรมโยธาวางแผนแม่บทร่วมกันเพื่อไม่ให้เกิดพื้นที่ทับซ้อน

เช่น พื้นที่จังหวัดสงขลาหรือจังหวัดนครศรีธรรมราชมีพื้นที่ทั้งในส่วนที่กรมโยธาทำเขื่อนป้องกันตลิ่งริมทะเล และของกรมเจ้าท่าประสานงานภายใต้การศึกษาแผนภาพรวมของกรมทรัพย์ชายฝั่งในส่วนของการสร้างเขื่อนในลำแม่น้ำต่าง ๆ เช่นเดียวกัน

- กรณีโครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือขนาดใหญ่ บริเวณชายฝั่งอันดามัน ปัจจุบันอยู่ในระหว่างศึกษาการพัฒนาที่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต

- กรณีการรื้อสะพานสารสิน กรมทางหลวงมีแนวทางเชื่อมระหว่างจังหวัดพังงา และจังหวัดภูเก็ต แนวคิดปรับปรุงสะพานสารสินให้สามารถรองรับเรือระดับซูเปอร์ยอร์ช คือ เรือที่มีความยาวเกินกว่าตั้งแต่ประมาณ ๑๐๐ ฟุต สามารถเดินเรือลอดสะพานสารสิน รวมถึงเรือยอร์ชต่าง ๆ ในจังหวัดภูเก็ต ต่อมาได้มีข้อทักท้วงจากประชาชนในพื้นที่สะพานสารสินเป็นสัญลักษณ์ของชาวพังงาชาวภูเก็ต กรมทางหลวงรับไปศึกษารายละเอียดอีกครั้ง เป็นการยกสะพานเดิมให้สูงขึ้นหรือสร้างสะพานใหม่สูงขึ้น

- กรณีศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งทางทะเล (Maritime Hub) ด้านการท่องเที่ยวฝั่งอันดามัน และโครงการท่าเรือมารีน่าชุมชน ๑ จังหวัด ๑ ท่า หรือทั้งหมด ๖ ท่า ใน ๖ จังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน คือ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล เพื่อกระจายไปสู่ระดับชุมชน เริ่มดำเนินการหมู่บ้านร่องน้ำเค็มเป็นต้นแบบ พัฒนาเป็น Maritime ระดับเล็ก รองรับเรือยอรช์ได้จำนวน ๓๐ ถึง ๕๐ ลำ ตอบสนองต่อการท่องเที่ยวระดับชุมชน

- กรณีการขุดลอกต่างตอบแทน ผู้ประกอบการสามารถขออนุญาตกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ระดับจังหวัดและเจ้าท่า ดำเนินการอนุญาตขุดทรายแลกกับค่าน้ำมัน ค่าเครื่องมือต่าง ๆ นำไปใช้ประโยชน์และจ่ายค่าทรายตามกฎเกณฑ์ของทางราชการ ซึ่งกรมเจ้าท่าจัดทำคู่มือและซักซ้อมจำนวน ๑ ครั้ง เพื่อให้เกิดความชัดเจน

- กรณีการมอบอำนาจในการอนุญาตปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำเช่น ท่าเรือ เขื่อน มอบอำนาจให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตั้งแต่ปี ๒๕๔๕ เรื่องการอนุญาตขุดร่องน้ำ และการมอบอำนาจระดับอำเภอและจังหวัด เช่นเดียวกัน

- กรณีการขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งจังหวัดสุราษฎร์หรือจังหวัดชุมพรโดยเฉพาะร่องน้ำจระเข้ทุ่งท่าอยู่ในระหว่างดำเนินการของกรมเจ้าท่า และร่องน้ำนาทุ่งดำเนินลงสำรวจเพื่อแก้แก้ไขปัญหา รวมถึงร่องน้ำอื่น ๆ และเขื่อนซึ่งมีผลกระทบต่อการทำประมงพื้นบ้าน การทำประมงพาณิชย์ของชาวประมง

- การตรวจตรา ดูแลควบคุมการเดินเรือระหว่างกรมเจ้าท่า ร่วมมือกับหน่วยงานขนส่งภายในการสนับสนุนทางด้านวิชาการกับประเทศลาวจัดทำหลักสูตรการตรวจสภาพเรือ เรื่องมาตรฐานหลักสูตรของนายเรือที่เดินระหว่างไทยกับประเทศลาว และยกระดับมาตรฐานในการเดินเรือให้ปลอดภัย

- กรณีแนวทางการกระจายเรือตรวจการณ์กระจายตามลุ่มน้ำทั่วประเทศ ตามข้อเสนอแนะและการนำกล้องวงจรปิดเริ่มดำเนินการในพื้นที่จังหวัดนครพนมจับภาพบันทึกภาพ แต่กล้องตัวใหม่เป็นกล้องที่สามารถคำนวนจำนวนคนผ่านได้และสามารถจับภาพเรือที่มีความเสี่ยงต่อการทำผิดในการเดินเรือ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจตราของกรมเจ้าท่า

- กรณีแนวทางการดูดทรายเพื่อจำหน่าย ดำเนินการตามมาตรา ๙ ตามประมวลกฎหมายที่ดินกับกรมเจ้าท่า ในรูปแบบคณะกรรมการ และเป็นผู้อนุญาตการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและการสร้างความเข้าใจและลดข้อขัดแย้งในพื้นที่ต่าง ๆ ที่เกิดจากการขุดลอกทรายเพื่อจำหน่าย

- กรณีโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือรัฐสภา ดำเนินการออกแบบให้กลมกลืนกับสถาปัตยกรรมของรัฐสภาโดยท่าเรือมีทั้งด้านเหนือและด้านใต้ ด้านเหนือเป็นของฝั่งสภาผู้แทนราษฎรด้านใต้เป็นของทางวุฒิสภา เพื่อเป็นท่าเทียบเรือรองรับอาคันตุกะของทางสภาผู้แทนราษฎรและเป็นท่าเรือใช้ในพิธีการหรือสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร และสมาชิกวุฒิสภาสามารถใช้ท่าเทียบเรือได้เพราะรัฐสภามีโครงการจัดทำโรงจอดเรือและจัดหาเรือตรวจการณ์ของรัฐสภา

- กรณีการสร้างความปลอดภัยในการเดินเรือ ดำเนินการจัดอบรมให้กับผู้ประกอบการเดินเรือ จัดอบรมผู้ควบคุมเรือในแต่ละจังหวัดชายฝั่งทะเล การดูแลรับผิดชอบความปลอดภัยในการเดินเรือทางน้ำ และการสวมใส่เสื้อชูชีพ และจัดอบรมเพื่อออกใบขับขี่เรือโดยสาร ซึ่งแยกออกจากเรือทั่ว ๆ ไป การอบรมการช่วยเหลือนักท่องเที่ยว หากเกิดประสบภัยต่าง ๆ

- กรณีการพัฒนาระบบไซเบอร์ซีเคียวริตี้มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการโจมตีข้อมูลของกรมเจ้าท่าซึ่งรับผิดชอบข้อมูลทะเบียนเรือ ข้อมูลของการอนุญาตเรือเข้า ข้อมูลของการเข้าออกของเรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง ที่ท่าเรือจังหวัดภูเก็ต ที่ผ่านมามีการแจ้งเตือนมาที่กรมเจ้าท่าว่าก็มีบุคคลเข้าถึงระบบฐานข้อมูล จึงต้องดำเนินโครงการดังกล่าว

- กรณีเรือตรวจการณ์องค์กรมเจ้าท่าเรือตรวจการณ์ไฟฟ้ามีขีดความสามารถที่ออกไปในทะเลอาณาเขต ๒๐๐ ไมล์ทะเลจำนวน ๘ ลำ

- กรณีสำนักงานเจ้าท่า ณ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยทูตทางด้านภารกิจทางทะเลอยู่ และด้านของประชุมในภารกิจขนส่งทางทะเลกิจการท่าเรือต่าง ๆ ที่เป็นตัวแทนของประเทศไทยที่ไปปฏิบัติงานและก็ทำงานร่วมกับทางองค์การทางทะเลระหว่างประเทศในตำแหน่งที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานของไอเอ็มโอหรือองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

- กรณีการอนุญาตล่วงล้ำลำน้ำขนาดเล็กดำเนินการถ่ายโอนภารกิจตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๕ ให้กับองค์กรปกครองท้องถิ่น และกรมเจ้าท่าสนับสนุนการขุดลอกลำน้ำที่มีลักษณะตื้นเขิน และส่งเสริมเร่งรัดการพิจารณา การอนุญาต การบริการ เป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว

- กรณีโครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือเกาะล้าน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง

- กรณีแผนบูรณาการเชื่อมโยงการขนส่งโลจิสติกส์และแผนการท่องเที่ยวทางน้ำ กรมเจ้าท่ารับผิดชอบเป็นเรื่องของการขุดลอกร่องน้ำที่มีเรือสินค้าการขนส่งสินค้า ส่งเสริมการขนส่งให้มาใช้ทางน้ำให้มากขึ้น เรือสามารถเข้าออกได้อย่างสะดวก สนับสนุนทางด้านการท่องเที่ยวทางน้ำและทะเล

- กรณีเรือประมงเป็นเรือที่จับปลาในน่านน้ำไทยต้องได้รับอนุญาตจากกรมประมงและกรมเจ้าท่าเพราะต้องพิจารณามูลค่าทรัพยากรสัตว์น้ำ บูรณการ ๒ หน่วยงาน ในการควบคุมกำกับให้เป็นไปตามมาตรการควบคุมเรือประมง ส่วนการต่อเรือเพื่อขายออกไปต่างประเทศอยู่ภายใต้ประกาศกระทรวงต่าง ๆ กำหนดไว้ ต้องได้รับการแก้ไข สามารถที่จะจดทะเบียนได้

ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ

- กรมเจ้าท่ามีโครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งหลายโครงการ ดังนั้น ควรพิจารณาคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้างที่มีคุณภาพ เพื่อให้ได้เขื่อนป้องกันตลิ่งที่มีความแข็งแรง

- การจัดซื้อเรือตรวจการณ์ของกรมเจ้าท่า ควรพิจารณาถึงการทำงานในส่วนภูมิภาคด้วย เพื่อให้งบประมาณดังกล่าวกระจุกเฉพาะเรือตรวจการณ์ที่ทำภารกิจในแม่น้ำเจ้าพระยาเท่านั้น

- กรมเจ้าท่า ควรนำโครงการท่าเรืออัจฉริยะ หรือ Smart Pier ลงไปในพื้นที่ท่องเที่ยวทางทะเลด้วย เช่น จังหวัดกระบี่ ภูเก็ต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการส่งเสริมการท่องเที่ยว

- ปัจจุบันหากหน่วยงานท้องถิ่นต้องการสร้างสิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ทางน้ำและบริเวณใกล้เคียง จะต้องทำเรื่องขออนุญาตนอกจากกรมเจ้าท่าแล้วยังมีหน่วยงานอีกหลายแห่ง ดังนั้น ควรผลักดันให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้มีอำนาจพิจารณา

รายการขอเอกสารเพิ่มเติม

- นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ กรรมาธิการ ขอให้กรมเจ้าท่า ส่งข้อมูลการศึกษาร่องน้ำระนองและชุมพรว่ามีความเหมาะสมกับการเดินเรือภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) หรือไม่อย่างไร

- นายอลงกต มณีกาศ กรรมาธิการ ขอให้กรมเจ้าท่า ส่งข้อมูลความคืบหน้าในการดำเนินคดีกับข้าราชการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขานครพนม เรียกรับผลประโยชน์โดยมิชอบจากการดูดทรายแม่น้ำโขง

- นางสาวผกามาศ เจริญพันธ์ กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดดังมีรายการดังต่อไปนี้

๑. รายละเอียดเกี่ยวกับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการรายการขุดลอกดินในแม่น้ำในระดับภูมิภาคอย่างไร พร้อม

๒. รายละเอียดหลักเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่อย่างไร และการกำกับติดตามการดำเนินงานอย่างไร

๓. รายละเอียดโครงการก่อสร้างและโรงจอดเรือบริเวณรัฐสภาไทยวงเงินร้อย ๑๕๐ ล้านบาทรูปแบบอย่างไร และใครได้รับประโยชน์กับโครงการ

๔. รายละเอียดโครงการการก่อสร้างเสริมทรายที่เขาหลัก จังหวัดพังงา วงเงิน ๓๐๐ ล้านบาทอย่างไร พร้อมแบบรูปรายการ แผนงานระยะยาวของการเติมทรายมีรูปแบบอื่นหรือไม่

- นายพนม โพธิ์แก้ว กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ในปี ๒๕๖๘ วงเงิน ๑๗๕ ล้านกว่าบาท แบ่งออกเป็น ๕ โครงการ ๑.โครงการแก้ไขปัญหาตลิ่งพังแม่น้ำภาคตะวันออก โครงการที่ ๒ ถึง ๕ เป็นโครงการเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี จังหวัดขอนแก่น ขอทราบรายละเอียดขั้นตอนการขอรับงบประมาณอย่างไร มีแบบคำขอหรือไม่ พิจารณาจากหลักเกณฑ์ใด

- นางสาวรักชนก ศรีนอก กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการต่อต้านภัยคุกคามจากภายนอก Cyber Security และการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างไร มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกันหรือไม่

- นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดของผลสัมฤทธิ์ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนและรายละเอียด สิ่งล่วงล้ำ บริเวณแม่น้ำและเกาะต่าง ๆ ภายในประเทศและกรุงเทพมหานครและความคืบหน้าการดำเนินงาน

กรมท่าอากาศยาน **๓,๔๗๘,๙๑๘,๑๐๐ บาท**

ไม่มีรายการปรับลด **- บาท**

<u>สรุปประเด็นการพิจารณากรมท่าอากาศยานในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้</u>

ข้อสอบถามและความคิดเห็นของคณะกรรมาธิการ

- ขอสอบถามกรมท่าอากาศยานถึงความคืบหน้าในการถ่ายโอนท่าอากาศยานที่กรมท่าอากาศยานลงทุนสร้างให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อย่างไร

- กรมท่าอากาศยาน ขอรับงบประมาณเพื่อเป็นค่าจ้างออกแบบทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และงบประมาณศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานจังหวัดพะเยา จึงขอสอบถามว่าโครงการดังกล่าวมีความคุ้มค่าหรือไม่

- ขอสอบถามว่ากรมท่าอากาศยาน มีความคืบหน้าในการพิจารณาก่อสร้างท่าอากาศยานจังหวัดนครปฐมอย่างไร ภายหลังได้เปิดรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน

- ขอสอบถามกรมท่าอากาศยานว่ามีความคืบหน้าในการถ่ายโอนท่าอากาศยานจังหวัด กระบี่ อุดรธานี และบุรีรัมย์ ไปให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อย่างไร

- ขอสอบถามว่ากรมท่าอากาศยานมีแผนการโอนท่าอากาศยานทุกแห่งไปให้กับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริหารจัดการ หรือไม่ และการถ่ายโอนลักษณะนี้มีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกันอย่างไร นอกจากนี้ หากมีการถ่ายโอนท่าอากาศยานแล้ว สถานะของเจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยานแต่ละแห่งจะเป็นอย่างไร

- ท่าอากาศยานหลายแห่งของกรมท่าอากาศยาน ยังมีปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารไม่มาก แต่พบว่ามีการของบประมาณพัฒนาท่าอากาศยานเป็นจำนวนมาก จึงขอสอบถามว่าวัตถุประสงค์ของการขอรับการสนับสนุนงบประมาณตามโครงการดังกล่าว

- ขอสอบถามถึงเหตุผลและความจำเป็นในการจัดซื้อรถดับเพลิงของกรมท่าอากาศยานในลักษณะงบประมาณผูกพัน

- ขอสอบถามว่ากรมท่าอากาศยานมีศักยภาพบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อให้เกิดรายได้หรือไม่ แทนการลงทุนก่อสร้างแล้วโอนไปให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

- ขอสอบถามว่ากรมท่าอากาศยาน มีกรอบเวลาในการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมบริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีแล้วเสร็จเมื่อไหร่

- ขอสอบถามว่ากรมท่าอากาศยาน มีแผนการพัฒนาการให้บริการสนามบินเล็กในจุดท่องเที่ยวนอกชายฝั่งหรือไม่

- ขอทราบความคืบหน้าในการพัฒนาสนามบินสนามบินจังหวัดแพร่อย่างไร

- ขอทราบรายละเอียดการท่าอากาศยานได้ศึกษาหรือทราบข้อมูลสนามบินดอนเมือง สามารถเพิ่มความจุของผู้โดยสาร หรือขยายรันเวย์เพิ่มเติม ได้หรือไม่

- ขอทราบรายละเอียดผลการเบิกจ่ายงบประมาณของกรมท่าอากาศยาน ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๗ อย่างไร พร้อมทั้งปัญหาและอุปสรรคอย่างไร

- ขอทราบแนวทางการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนในการตรวจสัมภาระและการยืนยันตัวตน (PVS) ของสนามบินอุบลราชธานี อย่างไร

สรุปผลการประชุมคณะอนุกรรมาธิการพิจารณาร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานในประเทศไทย ที่ประชุมยังไม่ได้รับรอง

- ขอทราบรายละเอียดโครงการสัมปทานเครื่องแสดงตนคิดค่าธรรมเนียมกับผู้ใช้บริการจำนวน ๓๕ บาทต่อคน ในสายการบินต่างจังหวัดที่สังกัดกรมท่าอากาศยานอย่างไร

- ขอทราบแนวทางการแก้ปัญหาตั๋วเครื่องบินโดยสารภายในประเทศราคาสูง เช่น การเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปจังหวัดภูเก็ต เทียบเท่ากับการเดินทางไปต่างประเทศ อย่างไร

- ขอทราบแนวทางการแก้ปัญหาการทะเลาะวิวาทของแท็กซี่ ของสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ อย่างไร

- ขอทราบรายละเอียดหลักเกณฑ์การจัดสรรงบประมาณแต่ละสนามบิน และหลักเกณฑ์การคัดเลือกสนามบิน เช่น จำนวนพนักงาน จำนวนนักท่องเที่ยว อย่างไร

- ขอทราบแนวทางการจัดการมาตรฐานระบบรับรองผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการบริเวณสนามบินเพื่อลดความแออัดและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการแก่ผู้โดยสาร เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ตามมาตรฐานสากล อย่างไร

- ขอทราบแนวทางแก้ไขปัญหาการตรวจคนเข้าเมืองหรือระบบตรวจคนเข้าเมืองส่งผลกระทบต่อท่าอากาศยานที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวรอการตรวจมีมาตรการอย่างไร

- ขอทราบรายละเอียดงบประมาณเพื่อพัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานควรคำนึงถึงวัตถุประสงค์และความสำคัญของท่าอากาศยานแต่ละพื้นที่ เพื่อกระจายงบประมาณให้ทั่วถึงเพื่อปรับปรุงซ่อมแซมส่วนที่ควรจะต้องแก้ไขในท่าอากาศยานหรือสนามบินต่าง ๆ อย่างไร

- ขอทราบรายละเอียดและความคืบหน้าขยายพื้นที่รันเวย์เป็น ๓,๑๐๐ เมตร ของสนามบินบุรีรัมย์ ที่ตัวอาคารจะแล้วเสร็จเมื่อไหร่ และปัญหา และอุปสรรคการดำเนินงานอย่างไร และความคืบหน้าการถ่ายโอนจากสนามบินบุรีรัมย์ไปเอโอที อย่างไร

- ขอทราบแนวแนวทางการบริหารจัดการและการพัฒนาสนามบินเบตง และสนามบินจังหวัดชุมพร สามารถเพิ่มเที่ยวบินในช่วงเวลาตอนเย็นของแต่ละวัน และการใช้ประโยชน์ของสนามบินให้เกิดความคุ้มค่ากับงบประมาณอย่างไร

- ขอสอบถามว่าในเรื่องการขยายรันเวย์จะแล้วเสร็จเมื่อไหร่ เพราะมีงบประมาณแล้วไม่ทราบว่าติดขัดเรื่องใด ขอสอบถามรายละเอียด

- ขอสอบถามว่า ได้รับหนังสือร้องเรียนแจ้งว่า ท่าอากาศยานขอนแก่นมีการปรับปรุงความยาวรันเวย์ ๓,๐๕๐ เมตรแล้วมีการรื้อถอนเครื่องช่วยเดินอากาศออกไปแล้วไม่มาติดตั้งระบบดังกล่าวคืนจึงขอสอบถามว่ารื้อถอนไปแล้วเพราะเหตุใดจึงไม่ติดตั้งให้กลับมาไว้ที่สนามบินนี้อีกเพราะสนามบินดังกล่าวเป็นสนามบินนานาชาติแล้ว

- ขอให้หน่วยงาน ให้ประสานสายการบิน หรือผู้ที่มีเครื่องบินเล็กมาที่สนามบินแพร่ด้วย ส่วนสนามบินพะเยา มีภาคเอกชนต้องการจะไปลงทุน แต่ยังดำเนินการเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อม

หน่วยงานตอบข้อซักถาม

- หน่วยงานมีแนวทางในการพัฒนาท่าอากาศยานโดยให้ความสำคัญกับความคุ้มค่าและคำนึงถึงค่าใช้จ่าย โดยหน่วยงานได้ดำเนินการศึกษาออกแบบ ให้เข้ากับสถานที่นั้นๆ และใช้ข้อมูลที่ถูกต้องตรงกับการศึกษาข้อมูล ให้เหมาะกับพื้นที่นั้นจริงๆ ซึ่งส่วนใหญ่พื้นที่ที่หน่วยงานรับมาดูแลการออกแบบอาจต้องปรับปรุงเพราะพื้นที่ได้รับมาเป็นพื้นที่ผืนน้ำทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมอยู่เสมอเพราะสนามบินแย่งพื้นที่น้ำ ซึ่งเป็นปัญหาระยะยาว ตั้งแต่ขั้นตอนการศึกษาการออกแบบ

- กรณีการส่งเสริมการขนส่งสาธารณะ สนามบินต่างๆของหน่วยงานจะทำให้มีรถประจำทางสามารถเข้าถึง และให้รถยนต์สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก และสิ่งที่ต้องเริ่มทำคือปรับภายในองค์กร เพราะเจ้าหน้าที่ให้ความสำคัญกับขนส่งมวลชน ทำให้หน่วยงานไม่ต้องลงทุนสร้างที่จอดรถ เพราะประชาชนเข้ามาใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น ให้สามารถนั่งรถโดยสารประจำทางมาได้ โดยไม่ต้องเสียค่าจอดรถ ทำให้ค่าใช้จ่ายต่างๆ ลดลง จึงมีการปรับจุดจอดรถใหม่

- กรณีการโอนสนามบินของหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๕ ที่ให้ AOT ดูแลสนามบิน ๓ แห่ง ตามความเห็นของหน่วยงานต่างๆ เพื่อนำเสนอเข้าคณะรัฐมนตรี โดยได้มีการศึกษาค่าใช้จ่ายและจำนวนบุคลากร รวมทั้งเรื่องของระบบด้วย

- กรณีสนามบินอุบลราชธานี หน่วยงานน้อมรับหากสนามบินนี้บริการไม่ดี ทั้งนี้หน่วยงานมีระบบประเมินเกี่ยวกับเรื่องนี้

- ส่วนเรื่องร้านค้าที่อยู่ในสนามบินจะประกอบด้วย ค่าเช่า ซึ่งคำนวณตามอัตราของกรมธนารักษ์และค่าธรรมเนียมจะเป็นการประเมิน ซึ่งร้านค้าที่ทำเลดีจะประมูลด้วยราคาสูง ดังนั้นที่ควบคุมได้จะได้เฉพาะสินค้าของกรมการค้าภายใน แต่ร้านค้าที่จำหน่ายสินค้าแพง ประชาชนจะซื้อน้อยตามมา

- ส่วนสนามบินนครปฐม กำลังอยู่ในการแก้ไขรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งมีการแก้ไขว่าหลังจากเกิดโควิดแล้ว ปริมาณผู้โดยสาร รายได้การเติบโต จะเปลี่ยนไปโดยได้มีการคำนวณใหม่ ซึ่งปัจจุบันสถานการณ์การบินของประเทศ ยังไม่มากเมื่อตอนก่อนการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ซึ่งหน่วยงานกำลังปรับปรุงอยู่

- ส่วนเรื่องของข้อมูลสถิติของสนามบิน หน่วยงานจะจัดส่งเป็นเอกสารอีกครั้ง

- ส่วนการขยายท่าอากาศยาน มีอยู่หลายอย่างแห่ง เช่นท่าอากาศยานจังหวัดแพร่ ปัจจุบันรันเวย์สั้น จึงไม่มีเครื่องบินลงจอดทำให้ต้องขยายรันเวย์ออกไป ทั้งนี้ สมัยก่อนมีเครื่องบินใบพัดลงจอดได้ แต่บางสายการบินได้เลิกเดินทางแล้วจึงไม่มีเครื่องลงจอดอีก ทำให้ต้องปรับปรุงสนามบินดังกล่าว

- ส่วนกรณีสนามบินบึงกาฬ สนามบินมุกดาหาร โดยรอบจังหวัดมุกดาหาร มีสนามบินสกลนคร สนามบินนครพนม และสนามบินร้อยเอ็ด สนามบินอุบลราชธานี นอกจากนี้ ยังมีสนามบินสะหวันนะเขตของประเทศลาวด้วย

- สำหรับสนามบินบึงกาฬมีการศึกษาเสร็จแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบ

- ส่วนสนามบินที่ไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ สนามบินที่มีเที่ยวบินพาณิชย์อยู่มี ๒๒ แห่ง ส่วนท่าอากาศยาน ๔ แห่งไม่มีแล้ว และที่ไม่เคยใช้งานในรอบ ๕ ปี มี ๔ ท่าอากาศยาน นอกจากที่ไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์จะสนับสนุนการทำฝนหลวง และมีสนามบินตากอยู่ระหว่างการถ่ายโอนไปกรมฝนหลวงและการบินเกษตรเป็นผู้ดูแล ส่วนท่าอากาศยานปัตตานี กองทัพบกใช้งานอยู่

- ส่วนสนามบินที่ทำผลกำไรให้กับหน่วยงานในปี ๒๕๖๖ มีทั้งหมด ๘ แห่ง

- กรณีรถดับเพลิงต้องมีการผูกพันงบประมาณเพราะเป็นสินค้าที่ไม่มีวางจำหน่ายทั่วไป ต้องจัดหานาน ๔๓๐ วัน ซึ่งจำเป็นต้นผูกพันงบประมาณ โดยจะจ่ายงบประมาณที่เหลือหลังได้รับรถดับเพลิงแล้ว ในปีที่ ๒ ของงบผูกพัน ส่วนการจัดอันดับรถดับเพลิงหน่วยงานเรียงลำดับตามของเดิมที่ทนแทนและไม่สามารถหามาซ่อมได้

- ส่วนราคา ๓๕ บาทเพื่อเข้าสนามบิน เป็นระบบยืนยันตัวตนผู้โดยสารซึ่งเป็นระบบตรวจสอบคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า เพื่อไม่ให้อาชญากรสามารถขึ้นเครื่องบินออกไปนอกประเทศได้ โดยท่าอากาศยานที่จังหวัดกระบี่และจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีการเก็บ ๓๕ บาทต่อคน โดยจ่ายตามรายได้ที่จัดเก็บเพราะใช้ใบเสร็จการรับเงินจากสนามบินตามจำนวนผู้ผ่านสนามบิน

- เรื่องทางเข้าสนามบินพิษณุโลก หน่วยงานจะประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันรับไปดำเนินการ

- เรื่องสนามบินสุโขทัย หน่วยงานได้นำระบบดำเนินการสนามบินเล็กมาดำเนินการด้วย เพื่อให้หน่วยงานมีสนามบินหลายแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่

- เรื่องค่าอาหารและน้ำ ในสนามบินซึ่งมีราคาแพง ค่าเช่าที่สูง ซึ่งค่าเช่าเป็นไปตามอัตราของกรมธนารักษ์

- เรื่องพระภิกษุนำพัดยศไปที่ท่าอากาศยาน หน่วยงานไม่ได้มีข้อห้าม แต่มาตรการแต่ละสายการบินจะสอบถามให้อีกครั้งในภายหลัง ซึ่งสายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไลอ้อนแอร์ และสายการบินเวียดเจ็ตจะพิจารณาขนาดของพัดยศ เพราะกลัวว่าหากนำไปใส่ใน Cabin แล้วกระเป๋าผู้โดยสารอื่นทำให้พัดยศเสียหายได้ ซึ่งหน่วยงานจะรับไปดำเนินการ

- เรื่องทางเข้าสนามบินสุราษฎร์ธานี ที่สอบถามว่าจะแล้วเสร็จเมื่อใด ซึ่งในเรื่องนี้ หน่วยงานกำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ ส่วนถนนเป็นถนนเส้นใหม่ซึ่งกำลังสร้างให้เสร็จก่อนแล้วจึงมาปรับปรุงเส้นเก่าแต่จะแล้วเสร็จเร็วๆ นี้

- เรื่องของความไม่พร้อมของท่าอากาศยานต่างๆ หน่วยงาน จะนำไปปรับปรุงให้ดีขึ้น

- เรื่องการเพิ่มเที่ยวบิน ส่วนหนึ่ง ปัญหาของสายการบินคือไม่มีเครื่องบิน และอยู่ในจังหวะที่เข้ามาซ่อมแซมทำให้เครื่องบินขาดแคลน ส่วนสายการบินต่างประเทศมีลูกค้าจำนวนมากขึ้น ทำให้ต้องเปลี่ยนไปให้บริการเที่ยวบินต่างประเทศมากขึ้น เพราะได้กำไรมากกว่า

- การจัดสร้างสนามบินเล็ก ๆ ให้ไปยังเกาะต่าง ๆ ในการสร้างสนามบินใหม่ ไม่ได้อยู่ที่สำนักงานการบินพลเรือนซึ่ง หน่วยงานไม่ได้เป็นหน่วยงานควบคุม (Regulator) อยู่ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- สนามบินแพร่ ได้มีการยกเลิกการบินไปแล้ว หน่วยงานกำลังออกแบบเพิ่มความยาวรันเวย์อยู่และกำลังเวนคืนที่ดินอยู่ปีนี้ และกำลังตั้งงบประมาณสำรวจเวนคืน และจะจัดทำงบประมาณเพื่อเวนคืนต่อไป

- ส่วนเรื่องภาคเอกชนทำสนามบินที่จังหวัดพะเยานั้น เป็นเรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติ ในตอนที่คณะรัฐมนตรีสัญจรลงพื้นที่ที่จังหวัดพะเยา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้สั่งให้หน่วยงานศึกษาสนามบินพะเยา

ว่ามีการดำเนินการเกี่ยวกับลักษณะการดำเนินการอย่างไร และในส่วนนี้เป็นมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวกับสนามบินพะเยา คือให้มีงบประมาณเพื่อศึกษาว่าคุ้มการลงทุนหรือไม่หากไม่คุ้มทุน ไม่ต้องสร้าง

- สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นของ AOT

- ส่วนในเรื่องการประมูลแล้วมีประชาชนยื่นรายเดียวซึ่งอาจต้องยกเลิกการประมูล และให้มีการประมูลใหม่ ซึ่งกำลังเร่งรัดออกในครั้งที่ ๒ ให้เร็วขึ้น

- ส่วนในเรื่องการกระจายอย่างสมบูรณและเป็นธรรม หน่วยงานจัดทำเป็นแผนระยะยาวอย่างไร หน่วยงานขอจัดส่งเป็นเอกสารอีกครั้ง

- กรณีเรื่องการจัดสร้างสนามบินพัทลุง หน่วยงานมีความคืบหน้าในเรื่องนี้ โดยหน่วยงานได้ดำเนินการในเบื้องต้น และกำหนดที่ตั้งที่เหมาะสมอยู่อำเภอเมืองพัทลุง ซึ่งจะประสานจังหวัดพัทลุงที่กรมการข้าวใช้ประโยชน์อยู่เป็นที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินการ โดยหน่วยงานจะจัดส่งส่งเป็นเอกสารชี้แจงอีกครั้ง

- หน่วยงานจะมีการเพิ่มช่องเป็น ๒ ช่อง เพื่อลดการรอคิวของผู้โดยสาร

- กรณีราคาตั๋วเครื่องบินภายในประเทศเป็นหน้าที่ของสถาบันการบินพลเรือน

- กรณีเรื่องแท็กซี่ทะเลาะกัน หน่วยงานให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนภายในหน่วยงานให้เห็นความสำคัญของการขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น

- สำหรับแผนอนาคตของหน่วยงานจะจัดส่งเป็นเอกสารอีกครั้ง

- การกระจายงบประมาณของหน่วยงาน ควรพัฒนาระบบจัดทำงบประมาณให้ดีกว่านี้ ให้การจัดทำงบประมาณมีหลักวิขาการมากขึ้น

- ระบบยืนยันตัวตนผู้โดยสาร เป็นระบบตรวจคนเข้าเมืองที่นำระบบมาไว้ที่ท่าอากาศยานซึ่งจะประสานในเรื่องการตรวจสอบของอุปกรณ์ให้พร้อมมากกว่านี้

- การจัดสรรงบประมาณของแต่ละพื้นที่ หน่วยงานใช้งบประมาณ ๒ ส่วน คืองบประมาณแผ่นดินกับงบจากกองทุนหมุนเวียนที่เก็บผ่านผู้โดยสารมา

- เรื่องสนามบินบุรีรัมย์ ท่าอากาศยานนี้มีอาคารหลังใหม่ จะเปิดได้ใน ปี ๒๕๖๙ ซึ่งในระยะที่ ๒ กำลังขอให้หน่วยงานในพื้นที่ติดตั้งเครื่องช่วยเดินอากาศอยู่

- ส่วนเรื่องสนามบินนครราชสีมา เป็นสนามบินที่ไม่ได้ใช้งาน หน่วยงานจะทำเป็นศูนย์ซ่อมแซมหรือกิจการอื่นได้อย่างไร

- มีหลายสนามบินที่ใช้งานไม่คุ้มค่า ในการออกแบบและวางแผนสนามบินในอนาคตหน่วยงานพิจารณาถึงความคุ้มค่า ทั้งนี้ การขยายสนามบินและมีการเวนคืนที่ดินในแต่ละครั้งทำให้มีปัญหาได้เพราะหน่วยงานไม่มีงบประมาณในการดำเนินการ

- ส่วนเรื่องการเพิ่มเที่ยวบินของสนามบินชุมพร ทางกรมท่าอากาศยานกำลังประสานกับสายการบินเพื่อเพิ่มเที่ยวบินอยู่

- เรื่อง องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) หน่วยงานขอชี้แจงโดยจัดส่งเป็นเอกสาร ให้คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ อีกครั้ง

ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ

- ตามที่กรมท่าอากาศยาน มีพันธกิจในการพัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมทุกพื้นที่นั้น ต้องอยู่ในความหมายที่ว่าไม่ได้เป็นการสร้างท่าอากาศยานทุกจังหวัด แต่การพัฒนาหรือก่อสร้างท่าอากาศยานในพื้นที่ใดต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความคุ้มค่าเป็นสำคัญ

- กรมท่าอากาศยาน ควรหาแนวทางการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งของผู้ให้บริการรถรับจ้างในพื้นที่ท่าอากาศยาน ภายใต้ความร่วมมือกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- กรมท่าอากาศยาน ควรมีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการพิจารณาว่าท่าอากาศยานควรถูกถ่ายโอนไปให้กับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยคำนึงถึงภาระทางงบประมาณของกรมท่าอากาศยานในอนาคต

- กรมท่าอากาศยาน ควรพิจารณากำหนดมาตรฐานราคาสินค้าและบริการภายในเขตท่าอากาศยานให้มีความเหมาะสม ไม่ให้มีราคาสูงจนเกินไป

- กรมท่าอากาศยาน ควรจัดสรรงบประมาณ ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ไม่เกิดการกระจุกกระจุกตัวของงบประมาณเป็นจำนวนมาก ไม่ใช่เฉพาะสนามบินที่เป็นจังหวัดดังนี้ สนามบินสุราษฎร์ สนามบินอุดรธานี อุบลราชธานี

- หน่วยงานมีการโอนสนามบินตากไปให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตร การใช้งบประมาณยังเหมือนเดิมแต่หากโอนให้ AOT เขาจะดูแลได้หมด แต่กรมฝนหลวงและการบินเกษตรไม่มีความชำนาญเรื่องดูแลสนามบิน โอนไปอาจเป็นภาระได้

- เรื่องพัดยศ เหมือนกับว่าเป็นดุลยพินิจของสายการบินแต่ไม่ได้เป็นกฎระเบียบของหน่วยงานที่ทำให้เป็นดุลยพินิจของสายการบิน หน่วยงานควรออกกฎของหน่วยงาน เป็นกรณีพิเศษให้สามารถนำพัดยศขึ้นเครื่องบินได้

รายการขอเอกสารเพิ่มเติม

- นายสุรเชษฐ์ ประวิณวงศ์วุฒิ กรรมาธิการ ขอให้กรมท่าอากาศยาน ส่งข้อมูลสถานะทางการเงิน รายรับ รายจ่าย ของท่าอากาศยานแต่ละแห่งภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน

- นายวสวรรธน์ พวงพรศรี กรรมาธิการ ขอให้กรมท่าอากาศยาน ส่งข้อมูลแผนงานเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพท่าอากาศยาน ๒,๖๕๔,๕๔๖,๐๐๐ บาท

- นางสาวสุทธวรรณ สุบรรณ ณ อยุธยา กรรมาธิการ ขอให้กรมท่าอากาศยาน ส่ง เอกสารตามรายการ ดังนี้

๑. ข้อมูลรายงานฉบับสมบูรณ์ของโครงการศึกษาความเหมาะสมการสร้างท่าอากาศยานจังหวัดนครปฐม และเกณฑ์การให้คะแนนคัดเลือกพื้นที่ก่อสร้างท่าอากาศยานจังหวัดนครปฐม

๒. ข้อมูลจำนวนผู้ใช้บริการ ปริมาณเที่ยวบิน และผลประกอบการของท่าอากาศยานในกำกับของกรมท่าอากาศยาน ย้อนหลัง ๕ ปี

- นายวิรัช พิมพะนิตย์ กรรมาธิการ ขอให้กรมท่าอากาศยาน ส่งข้อมูลโครงการจัดซื้อจัดจ้างระบบตรวจสอบยืนยันตัวตนผู้โดยสาร (Passenger Validation System : PVS)

- นายวุฒิพงษ์ นามบุตร รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สิบเจ็ด ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดและความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสนามบินพัทลุง ซึ่งผ่านขั้นตอนสำรวจออกแบบเรียบร้อยและผ่านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- นางสาวรักชนก ศรีนอก กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียด การส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการบิน แผนงาน โครงการใดบ้างเพื่อขอรับงบประมาณในอีก ๓ ปีข้างหน้าอย่างไร

- นายพชร จันทรรวงทอง เลขานุการคณะกรรมาธิการ คนที่สี่ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดแนวทางการปรับปรุงสนามบินนครราชสีมา รองรับการให้บริการประชาชนในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาและขอทราบรายละเอียดจำนวนประชาชนจังหวัดนครราชสีมาไปใช้บริการในสนามบินแห่งอื่นจำนวนเท่าใด และแนวทางส่งเสริมสายการบินเดินทางจากนครราชสีมาไปในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานครหรือประเทศอื่น เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสารอย่างไร

- นายวีระ ธีระภัทรานนท์ กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดดังมีรายการดังต่อไปนี้

๑. รายละเอียดสนามบินที่อยู่ในกำกับ ดูแลของกรมท่าอากาศยานจำนวนเท่าใด มีสถานะไม่ได้เปิดบริการ จำนวน ๕ ปี ส่วนที่เปิดใช้บริการแต่ไม่สม่ำเสมอ จำนวนเท่าใด และเปิดใช้บริการจำนวนเท่าใด มีแนวทางการบริหารจัดการอย่างไร

๒. รายละเอียดรายงานงบการเงินของสนามบินที่เปิดให้บริการเป็นประจำ ผลการดำเนินงานสามารถสร้างรายได้ ค่าใช้จ่าย หรือขาดทุน ในปี ๒๕๖๖ จำนวนเท่าใด ในแต่ละสนามบิน

๓. รายละเอียดแผนงานก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ ที่ใดบ้าง

- นายวิรัช พิมพะนิตย์ กรรมาธิการ กรณีเครื่องยืนยันตัวตน หน่วยงานยังชี้แจงไม่ชัดเจน จึงขอให้จัดส่งเป็นเอกสารหลักฐานในการทำสัญญาเกี่ยวกับเครื่องยืนยันตัวตน ที่มีการติดตั้งที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองโดยเก็บค่าธรรมเนียมในราคา ๓๕ บาท แต่เมื่อมีภาคเอกชนมาลงทุนให้ AOT แล้วจ่ายให้ภาคเอกชนทำให้การประมูลราคาเหลือ ๑๖ บาท แต่ AOT เก็บค่าบำรุงสนามบิน ๑๐๐ บาท แต่หน่วยงานเก็บเพียง ๕๐ บาท ซึ่งไม่เกี่ยวกับ ๓๕ บาท จึงขอหลักฐานการทำสัญญาของเครื่องยืนยันตัวตนนี้

- นายวิรัช พิมพะนิตย์ กรรมาธิการ กรณีสนามบินสารสินซึ่งอยู่กึ่งกลางระหว่างจังหวัดกาฬสินธุ์ กับจังหวัดมหาสารคาม นั้น ซึ่งได้มีการสำรวจมาแล้ว และได้งบประมาณออกแบบราคา ๔๕ ล้านบาท ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ แต่ว่าเป็นที่ดินจำนวน ๑,๔๐๐ไร่ ขอให้จัดส่งเป็นเอกสารถึงความคืบหน้าของโครงการนี้

- นายทรงยศ รามสูตร กรรมาธิการ ขอให้จัดส่งเป็นเอกสาร โดยจัดทำเป็นตารางเพื่อชี้แจงว่า ๘ สนามบินที่ทำกำไรมีสนามบินใด สนามบินที่ขาดทุนมีสนามบินใด แต่ละสนามบินรันเวย์ยาวเท่าไหร่ แต่ละปีสนามบินขาดทุนหรือได้กำไรจำนวนเท่าไรในแต่ละสนามบิน แต่ละสนามบินมีเครื่องบินกี่ไฟล์ต่อสัปดาห์ ค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนเท่าใด รวมทั้งขอทราบถึงแนวทางในการคิดคำนวณค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของหน่วยงาน เมื่อเครื่องบินมาลงจอด และโครงการขยายรันเวย์ของหน่วยงานอยู่ในขั้นตอนใดแล้ว

- นางศิริวรรณ ปราศจากศัตรู กรรมาธิการ ขอให้จัดส่งเอกสารเกี่ยวกับความคืบหน้าที่จะมีการขยายรันเวย์สนามบินแพร่ ว่าประชาชนจะได้ค่าเวนคืนได้เมื่อใด

สำเนาเอกสารนี้เป็นเอกสารที่ใช้ในการประชุมคณะกรรมาธิการ ยังไม่ผ่านการรับรองจากที่ประชุม ห้ามมิให้นำไปใช้ในการอ้างอิงหรือเผยแพร่ ก่อนที่ประธานกรรมาธิการจะได้ตรวจแก้ไขและรับรองแล้ว

สถาบันการบินพลเรือน **๑๙๘,๗๒๗,๖๐๐** **บาท**

ไม่มีรายการปรับลด **-** **บาท**

<u>สรุปประเด็นการพิจารณาสถาบันการบินพลเรือน ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้</u>

ข้อสอบถามและความคิดเห็นของคณะกรรมาธิการ

- ขอสอบถามสถาบันการบินพลเรือนว่ามีแผนงานการผลิตนายช่างภาคพื้นดินตามหลักสูตรนายช่างภาคพื้นดิน (Aircraft Maintenance Engineer License Course) รุ่นแรกเป็นจำนวนเท่าใด

- ขอทราบแนวทางการประชาสัมพันธ์ในบทบาทหน้าที่หลักสูตรการศึกษาและแนวทางไปต่อยอดสายการบินท่าอากาศยานอื่น ๆ อย่างไร

- ขอทราบแนวทางการแก้ปัญหาตารางการบินของสายการบินของสนามบินต่าง ๆ ปัจจุบันนี้ตารางการบินไม่แน่นอนหรือยกเลิกการบิน ส่งผลกระทบผู้โดยสารที่จองตั๋วการเดินทางมีมาตรการแก้ไขอย่างไร

หน่วยงานตอบข้อซักถาม

- การทำให้อยู่ในระดับ Platinum ของหน่วยงาน ไม่ใช่เรื่องง่ายจึงตระหนักในคำที่ว่าทำดีแล้วให้ทำดีต่อไป

- หลักสูตรนายช่างภาคพื้นดินสาขาช่างเครื่องบินซึ่งเป็นหลักสูตรขั้นพื้นฐานซึ่งได้รับมาจากสถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยสถาบันกาการบินพลเรือนวิทยาลัยเทคนิคอีก ๔ แห่ง สถาบันจึงได้ดำเนินการยกระดับนายช่างเครื่องบินให้ได้มาตรฐานสากล โดยจะดำเนินการให้ทันตามกำหนดใน ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ โดยในจำนวน ๑ คราส รับผู้เข้าเรียนได้ ๒๘ คน โดยใน ๑ ปีการศึกษารับได้ ๒ ห้อง ผลิตได้ ๕๖ คนเท่านั้น

- จากการสอบถามว่าจะดำเนินการอย่างไรให้หน่วยงานเป็นพี่เลี้ยง มหาวิทยาลัยการบินนานาชาตินครพนมได้ร่วมมือกับหน่วยงานอยู่แล้ว หลังจากมหาวิทยาลัยประสบปัญหารับศิษย์การบินเข้ามาแต่ไม่สามารถดำเนินการสอนได้ และในปัจจุบันความร่วมมือดังกล่าวยังมีอยู่ หน่วยงานมีมาตรฐานผลิตนักบินที่มีมาตรฐานสูงใน ๓ มิติ โดยจะมีการพัฒนาหลักสูตรให้สอดคล้องกับกฎหมายใหม่และเรื่องบุคลากรที่จะมาทำการเรียนการสอนต้องสอดคล้องกับกฎหมาย และอุปกรณ์การเรียนการสอนต้องสอดคล้องกับที่กำหนดไว้ เพื่อให้ได้นักบินมาตรฐานสูง

- ในปัจจุบัน FTO มี ๑๙ แห่ง สำหรับประเทศไทยมี ๑๐ แห่ง แต่มี ๑ แห่งที่เป็นบริษัทลูกของบริษัทการบินไทยจำกัด

- ในการประชาสัมพันธ์หลักสูตรของหน่วยงานในช่วงวันที่ ๑๑-๑๒ กรกฎาคมที่ผ่านมาหน่วยงานจัดบูทที่มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีเพื่อแนะแนว หลักสูตรทั้งภาคพื้นและภาคอากาศ

- ตำราเรียนคือ ATE หน่วยงานมีการปรับหลักสูตรแล้ว ซึ่ง ATE เป็นเพียงรายวิชาหนึ่งที่หน่วยงานจัดสอน

- การจัดซื้อเฮลิคอปเตอร์เครื่องยนต์เดียวสำหรับฝึก วงเงิน ๗๐ ล้านบาท เป็นงบลงทุน ๒ ปี เป็นกรณีการจัดซื้อ เพื่อทดแทนจากการครบอายุการใช้งาน เพื่อผลิตนักบินเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งในประเทศไทยมีสถาบันแห่งเดียวเท่านั้นที่จัดอบรมหลักสูตรนี้ได้ และหลักสูตรนี้ก็จัดให้ทางราชการเป็นหลัก ซึ่งในแต่ละปีหน่วยงานผลิตได้ ๘-๑๐ คน และหน่วยงานต้องเพิ่มกำลังการผลิตในปีงบประมาณ ๒๕๖๘

เป็น ๑๒ คน ทำให้ภาครัฐเป็นหลัก และรองรับภารกิจด้านความมั่นคงของชาติ และเป็นเครื่องราชพาหนะเป็นสำคัญ

- หน่วยงานในฐานะหน่วยงานหลักของประเทศทำหน้าที่ผลิตบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย การทำงานเป็นไปตามหลักสูตรของอุดมศึกษาซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตามมาตรฐาน ICAO และ EASA และได้มีการพัฒนาหลักสูตรตามความต้องการของผู้ประกอบการการบิน รองรับการบินที่เติบโตขึ้น ที่ให้ประเทศไทยเป็นฮับการบิน

- เรื่องตารางการบินอยู่ในการรับผิดชอบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ใช่ของหน่วยงาน

รายการขอเอกสารเพิ่มเติม

- นายวุฒิพงษ์ นามบุตร รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สิบเจ็ด ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียด หลักสูตร ATE ของสถาบันการบินพลเรือน

- นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดดังมีรายการดังต่อไปนี้

๑. สถาบันการบินพลเรือนแผนงานนำเทคโนโลยีหรือให้ความเหมาะสมหรือการพัฒนาขีดความสามารถรองรับผู้มาใช้บริการอย่างไร

๒. สถาบันการบินพลเรือนนั้นให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรเช่นด้านเทคนิคด้านการซ่อมบำรุงมีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินหรือการขนส่งอย่างไร

๓. รายละเอียดโครงการจัดซื้อเฮลิคอปเตอร์เครื่องบินเดียวสำหรับฝึกบินจำนวน ๒ ลำ วงเงินประมาณ ๗๐ กว่าล้านบาท อย่างไร

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	**๑,๕๔๒,๔๔๙,๒๐๐**	**บาท**
ไม่มีรายการปรับลด	**-**	**บาท**

<u>สรุปประเด็นการพิจารณาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้</u>

ข้อสอบถามและความคิดเห็นของคณะกรรมาธิการ

- รายได้เงินนอกงบประมาณขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มาจากการจำหน่ายบัตรโดยสารรายเดือน โดยปี ๒๕๖๖ มีรายได้ประมาณ ๑๘๕ ล้านบาท ปี ๒๕๖๗ ลดลงเหลือ ๑๖๗ ล้านบาท จึงขอสอบถามว่าจะมีแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มรายได้อย่างไร

- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขอรับงบประมาณเพื่อเช่ารถโดยสารประจำทางพลังงานไฟฟ้า ๑,๕๒๐ คัน จึงขอสอบถามว่ามีการกำหนดคุณสมบัติของรถโดยสารประจำทางในบริบทที่ทุกคนเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ (Universal Design) ด้วยหรือไม่

- การที่เช่ารถโดยสารประจำทางพลังงานขับเคลื่อนไฟฟ้านั้นขอสอบถามว่า ในการทำสัญญาเช่ากับภาคเอกชน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะได้รับการอำนวยความสะดวกในเรื่องการซ่อมบำรุงอย่างไร

- ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปรับเปลี่ยนเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางหลายแห่ง จนส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชน จึงขอสอบถามว่าจะมีแนวทางการแก้ไขปัญหาอย่างไร

สรุปผลการประชุมคณะกรรมาธิการยังไม่ได้รับรองฯ ผู้ใดนำไปใช้ประโยชน์ก่อนได้รับการเผยแพร่ฯ ต้องรับผิดชอบเอง

- คณะกรรมการบริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพชุดใหม่มีแนวทางการทำงานแก้ไขปัญหาขององค์กรอย่างไร

- ขอสอบถามว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีแนวทางการบริหารต้นทุนและผลการดำเนินการการให้บริการรถโดยสารประจำทางพลังงานไฟฟ้าอย่างไร และ ความคืบหน้าในการผลักดันระบบตั๋วร่วม

- ขอทราบแนวทางการแก้ปัญหางบการเงินที่มีการขาดทุนสะสม ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงทางด้านเครดิตในเรื่องของลูกหนี้ หรือความเสี่ยงด้านการตลาด จัดทำแผนปรับปรุงในการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับงบประมาณอย่างไร

- ขอทราบแนวทางการนโยบายหรือแผนงานงบประมาณสร้างแรงจูงใจให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้นอย่างไร

- ขอทราบรายละเอียดสินทรัพย์หนี้สินหมุนเวียนลดลงร้อยละ ๔๗ เนื่องจากภาระหนี้สินสูง แผนการปรับโครงสร้างหนี้และการบริหารจัดการหนี้ทั้งระยะสั้นและระยะยาวเพื่อลดความเสี่ยงทางด้านสภาพคล่อง ดำเนินการเจรจาปรับปรุงโครงสร้างหนี้กับเจ้าหนี้ มีแผนการอย่างไร

- ขอทราบแนวทางการการบริหารรถโดยสารสาธารณะที่ไม่มีความเหมาะสมในการให้บริการประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร หน่วยงานอื่น ๆ ขอความอนุเคราะห์รถโดยสารที่หมดอายุการใช้งานนำไปปรับปรุงและใช้งานในพื้นที่ต่างจังหวัดได้หรือไม่

- ขอทราบรายละเอียดการนำรถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินรถให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวนเท่าใด และสามารถหารายได้จากคาร์บอนเครดิตเป็นจำนวนเท่าใด

- ขอทราบรายละเอียดเกี่ยวกับข่าวบุคลากรซึ่งเป็นเงินเดือนและสวัสดิการของพนักงานในส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินเดือนพนักงานเก็บค่าโดยสารหรือกระเป๋ารถเมล์ที่มีอยู่ ๔,๕๐๐ คน จำนวนเท่าใดต่อปี

- ขอทราบแนวทางการยกระดับการให้บริการให้มีประสิทธิภาพอย่างไร ต่อการคาดหวังของประชาชนในการปรับปรุงโครงข่ายของการเดินรถและการนำเทคโนโลยีนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้อย่างไร

หน่วยงานตอบข้อซักถาม

- จากคำถามว่า หน่วยงานจะดำเนินการอย่างไรของการจัดตั๋วร่วมระหว่างรถไฟฟ้าหรือรถโดยสารประจำทาง เป็น ๑ ในข้อเสนอแนะในแผนขับเคลื่อนของหน่วยงาน

- ส่วนการปรับปรุงเส้นทางของหน่วยงานตอนนี้มี ๑๐๗ เส้นทาง และได้มีการเสนอขอปรับปรุงเส้นทางตัดเส้นทางยาว ๆ ให้สั้นลง เพื่อรองรับการรถไฟฟ้าระบบราง

- หน่วยงานเป็น หน่วยงานปฏิบัติมาตั้งแต่ต้น แต่หน่วยงานเป็นเพียงผู้รับอนุญาตเพียงหนึ่งรายในอดีตแต่หลังจากปี ๒๕๕๙ ได้มีมติคณะรัฐมนตรีเป็นเพียงผู้ประกอบการรายหนึ่งเท่านั้น ภาคเอกชนสามารถขออนุญาตเหมือนหน่วยงานได้ โดยเฉลี่ยหน่วยงานมีรายได้ ๗,๐๐๐ ล้านบาท แต่รายจ่ายอยู่ที่ ๑๒,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งรายได้ไม่พอกับรายจ่าย ซึ่งตามกฎหมายรัฐบาลพึงจ่ายเท่าที่จำเป็น

- ในกรณี PSO นั้น รถปรับอากาศของหน่วยงาน เป็นการดำเนินการเพื่อสังคม แต่หน่วยงานได้รับ PSO เฉพาะรถร้อนเท่านั้น ในการจัดหาแหล่งรายได้ของหน่วยงานไม่ควรจะเป็น ตั้งแต่ปี ๒๕๑๙ มีการจัดซื้อรถหลายครั้งแต่ให้หน่วยงานเป็นผู้กู้เงิน โดยให้รัฐบาลเป็นผู้ค้ำประกันแทนการได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐบาล ทำให้หน่วยงานมีหนี้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยรายละเอียดจะจัดส่งเป็นเอกสารอีกครั้ง

- กรณีโครงการจัดหารถใหม่ของหน่วยงาน ในรายละเอียดจะเป็นลักษณะที่ให้ประชาชนขึ้นได้ทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม ตามรูปแบบของเส้นทางรถโดยสาร หากเป็นรถที่เข้าเขตเมืองควรเป็นรถยาว ซึ่งรูปแบบการจัดหารถโดยสารจะชี้แจงในชั้นคณะอนุกรรมาธิการต่อไป

- ในเรื่องของตั๋วร่วมและตั๋วรายเดือนมียอดการใช้ลดลงเรื่อย ๆ เพราะเมื่อมีการปฏิรูปทางรถโดยสารประจำทาง ทำให้ตั๋วนี้ใช้ได้เฉพาะรถของหน่วยงานเท่านั้น แต่ใช้กับภาคเอกชนไม่ได้ สะท้อนถึงการดำเนินงานของหน่วยงาน Regulator

- จากกรณีประชาชนไม่สามารถจำเลขหมายได้ เพราะผู้ใช้บริการจะเคยชินกับเลขสายเดิม โดยจากการหารือกันจะยึดเลขสายเดิมแต่มีวงเล็บเลขสายใหม่เพิ่มมา

- หน่วยงานได้จัดทำแอปพลิเคชันออกตั๋วจะแล้วเสร็จในปีหน้าซึ่งในรายละเอียดจะมีการซื้อตั๋วเป็นรายเที่ยว และมีการทำเป็น ONE DAY PASS ซึ่งหน่วยงานเคยมีสิทธิในการกำหนดอัตราค่าโดยสารได้ แต่กฎหมายทำให้การกำหนดอำนาจตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบกแทน ทำให้การกำหนดค่าตั๋วเป็นไปตามบทบาทของ Regulator กำหนด

- ส่วนเรื่องของเส้นทางและจำนวนรถย้อนหลัง ๕ ปี ในรายละเอียดจะจัดส่งเป็นเอกสาร รวมแล้ว ๑๐,๐๐๐ คน ระบบ GPS และสามารถลดบุคลากรลงได้ ส่วนผู้เกษียณอายุราชการมีสองกลุ่ม คือ กลุ่มสำรองเลี้ยงชีพ กับกลุ่มบำเหน็จบำนาญ หน่วยงานสำรองงบประมาณไว้แล้ว

- ในเส้นทางสายไหมเปิดเส้นทางมาก แต่หน่วยงานแจ้งว่าต้องการให้เปิดเดินรถขึ้นใหม่ ซึ่งได้มีการขอปรับปรุงเส้นทางเรียบร้อยแล้ว

- หน่วยงานไม่มี คณะบริหารงานมา ๕ เดือน และได้พยายามแก้ไขปัญหาที่ค้างไว้ โดยคณะบริหารใหม่กำลังเพิ่มรายได้ลดรายจ่ายของหน่วยงานอยู่

- ในเรื่อง GPS ติดตั้งเฉพาะให้คนภายในหรือภายนอกดูนั้น หน่วยงานได้ให้ความร่วมมือกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งในระบบตรงนั้นมีระบบ ETA ทำให้ประชาชนรู้ว่า โครงการที่ลงนามสัญญาไปแล้วได้รับประโยชน์กับประชาชนอย่างสูง ซึ่งในระบบ GPS มี แอปพลิเคชันซึ่งสามารถบอกตำแหน่งให้ประชาชนรู้ได้ ซึ่งสามารถจำลองศาลาที่พักไปอยู่ในแอปพลิเคชันได้

- หน่วยงานดำเนินการด้วยรถไฟฟ้ายังขาดทุนอยู่ตลอด โดยหน่วยงานมีผู้โดยสาร ๗ แสนคนต่อวัน ซึ่งต้นทุนหลัก ๆ ของหน่วยงานคือ ค่าเหมาซ่อมและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งทำให้หน่วยงานใช้วิธีการเช่าแทนทำให้ต้นทุนลดลงได้และมีการทดแทนรถเสียโดยภาคเอกชนผู้ให้เช่า ส่วนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หากมีการเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าจะทำให้ค่าใช้จ่ายต่ำลงไป ๓ เท่า

- ส่วนประเด็นของตั๋วร่วม TOUCH AND GO เป็นรถเอกชนแต่หากเป็นรถของหน่วยงานเคยที่จะดำเนินการ E- Ticket แต่การดำเนินการแล้วไม่สำเร็จจึงมีการฟ้องร้อง แต่หน่วยงานได้เอาปัญหาและข้อสังเกตในโครงการนี้มาบรรจุใน TOR ที่หน่วยงานจะจัดทำระบบแอปพลิเคชันออกตั๋วด้วย

- หน่วยงานได้เพิ่มการตรวจสุขภาพและแบ่งกรอบการแบ่งกะการทำงานให้เหมาะสมมากขึ้นของผู้ขับรถด้วย

- ส่วนในเรื่องปัญหาการขาดทุนสะสมของหน่วยงานจะดำเนินการเตรียมข้อมูล เสนอในชั้นคณะอนุกรรมาธิการต่อไป

- จากคำถามที่ว่าจะดำเนินการอย่างไรให้ ประชาชนใช้ขนส่งสาธารณะในพื้นที่ภาคเหนือของกรุงเทพมหานครนั้น ในข้อเท็จจริงหน่วยงานหวังว่าให้ประชาชนมีรถโดยสารทุกเส้นทาง ถือว่ายากแล้ว แต่ที่สามารถดำเนินการได้ คือ หน่วยงานมีใบอนุญาตรถตู้ ๖๕ เส้นทาง และที่ผ่านมาให้เอกชนเป็นคู่สัญญาในรถตู้ ซึ่งมีปัญหาการแย่งลูกค้า ปัญหาวินเถื่อน จนหน่วยงานมีนโยบายว่าต้องการปรับปรุงเส้นทางให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันหรือให้สามารถรับประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่คนมากมาจุดที่เชื่อมต่อการเดินทางได้

- หน่วยงานต้องการทั้งรถร้อนและรถแอร์แต่หน่วยงานได้แต่รถร้อน และหน่วยงานได้ของบประมาณตามมาตรา ๑๑ แต่ยังไม่เคยได้ซึ่งรัฐบาลได้บรรจุตามมาตรา ๑๑ ให้หน่วยงานอาจได้งบประมาณในส่วนนี้

- ในเรื่องการบริหารการขาดทุน หากได้รับรถโดยสารและมีการลดจำนวนพนักงานจะลดการขาดทุนและต้นทุนของรัฐบาลได้

- กรณีรถเก่าของหน่วยงาน หน่วยงานอื่นสามารถนำไปใช้ได้ เพราะมีการปลดระวาง จำหน่ายหรือทำเรื่องให้หน่วยงานอื่นได้ แต่รถของหน่วยงานไม่เพียงพอจนกว่าจะรอรถใหม่ซึ่งอาจบริหารจัดการให้ได้

- กรณี TPP จะเกิดขึ้นเมื่อใดนั้น คณะกรรมการได้เห็นชอบ TPP แล้ว และมีการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป ประมาณ ๑๘ เดือน – ๒ ปี โดยเอกสารการเดินรถจะจัดส่งเป็นรายละเอียดให้อีกครั้ง และหน่วยงานมีต้นทุนการเดินรถแอร์เกือบ ๗๐ บาท ต่อกิโลเมตร แต่เก็บค่าโดยสารได้ ๘ บาทต่อคน บางเส้นทางไม่มีผู้โดยสาร แต่หน่วยงานได้รับคำสั่งจาก Regulator ให้ไปเดินรถให้ทำให้ไม่ได้รายได้เพียงพอ

- ในเรื่องของพนักงานเก็บค่าโดยสารที่มีค่าใช้จ่ายต่อปี หากระบบเทคโนโลยีเสร็จ ระบบรถใหม่ของหน่วยงานมา แอปพลิเคชันของหน่วยงานเสร็จ จะลดสัดส่วนของพนักงานเก็บค่าโดยสารได้ลดได้ ๓๐,๐๐๐ - ๕๐,๐๐๐ บาท ต่อคน

- หน่วยงานมีต้นทุนการเดินรถแอร์ เก็บได้ ๑๕ - ๒๕ บาทต่อคน หน่วยงานต้องวิ่งแทนภาคเอกชน ที่ไม่มีรถมาบรรจุ ซึ่งบางเส้นทางไม่มีผู้โดยสาร

- กรณี ช ทวี เป็นกลุ่มรถ BLK ที่หน่วยงานกู้เงินมาจัดซื้อในปี ๒๕๕๙ แต่ต่อมากลุ่มคู่สัญญาของหน่วยงานทำผิดสัญญาและไม่ได้ดำเนินการตามสัญญา หน่วยงานจึงได้มีการบอกเลิกสัญญาไปในวันที่ ๒๕ เมษายน ที่ผ่านมา และหน่วยงานได้เร่งดูแลรถในกลุ่มนี้ และลงนามสัญญากับเอกชนรายใหม่แล้ว คาดว่า ในเดือน ตุลาคม – พฤศจิกายน รถ ๔๘๐ คันจะให้บริการประชาชนได้

- โครงการคดีเปสลิมนี้ หน่วยงาจัดซื้อรถมาแต่ติดปัญหาส่งมอบรถกันเพราะองค์ประกอบไม่ครบถ้วนหน่วยงานจึงไม่รับรถ และมีการฟ้องร้องกันและศาลปกครองสูงสุดให้หน่วยงานเป็นฝ่ายชนะ

ได้ค่าทดแทน ร่วม ๑,๐๐๐ ล้านบาท โดยคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดจะจัดส่งให้คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ อีกครั้ง

- กรณีการเช่ารถ ๑,๕๒๐ คัน ในรายละเอียดจะจัดส่งเป็นเอกสารให้อีกครั้ง โดยรถไฟฟ้า ๕๑ คัน เป็นนโยบายหลักของภาครัฐ ว่าหากรถยนต์ของหน่วยงานก่อให้เกิดมลพิษ จึงควรนำร่องในการเปลี่ยนรถก่อน

- ในส่วนของจำนวนพนักงาน หน่วยงาน มี ๑๕๐๐๐ กว่าคน แต่ถ้าจำนวนเส้นทางน้อยละต้องปรับสัดส่วนบุคลากรลง ซึ่งได้ลดลงไปพอสมควร และหากหารถใหม่ได้จะสามารถลดจำนวนพนักงานเก็บค่าโดยสารลงได้อีก พนักงานที่เหลือจะเพิ่มทักษะเป็นพนักงานขับรถต่อไป หน่วยงานเคยอยู่ในสถานะสั่นคลอนตลอด แต่มีมติคณะรัฐมนตรีให้ชะลอรับพนักงาน หรือรับได้เฉพาะพนักงานขับรถกับพนักงานเก็บค่าโดยสาร ดังนั้นสิ่งที่จะทำได้ต้องปลดล็อกการรับพนักงานของบุคลากรในตำแหน่งอื่นด้วยตามวิชาชีพ

- หน่วยงานไม่เคยมีรถไฟฟ้า หน่วยงานกำลังมีรถไฟฟ้าในการพิจารณางบประมาณในครั้งนี้ หน่วยงานไม่เคยได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐบาลมีแต่ให้ไปกู้เงินจนทำให้หน่วยงานมีหนี้สินขึ้นมา ทำให้หน่วยงานอาจส่งเอกสารให้ไม่ได้

- ในส่วนการขอเส้นทางสายไหนดอนเมืองได้ทำเรื่องขอไปแล้วแต่ไม่ได้ตามที่ขอ หน่วยงานจึงจะขอการเดินตามเส้นทางต่อไปตามที่ประชาชนต้องการ

- หน่วยงานได้หารือกับองค์กรบริหารก๊าซเรือนกระจกแล้วและกำลังลงทะเบียนแบบธรรมดาก่อน โดยรถแต่ละคันจะปล่อยคาร์บอนจำนวน ๐.๐๐๑๓๐๗ ตันคาร์บอน ต่อตารางกิโลเมตร ซึ่งจะจำหน่ายคาร์บอนเครดิต ๒๐ ล้านบาทต่อปี และเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ รวม ๗ ปีตามโครงการจะได้งบประมาณ ๑๕๐ - ๒๐๐ ล้านบาท

- การประกันเวลาของหน่วยงานนั้น ปัญหาจราจรเป็นอุปสรรค แต่หากมีการประกันเวลาต้องทำให้ได้โดยใช้นโยบายแก้มลิง โดยการนำรถเข้าไปเติมเต็มในจุดร่วม ตรงนั้นมีที่ดินของกรมทางหลวงอยู่ หน่วยงานจะมีการจอดรถ เมื่อถึงเวลาประกันเวลา รถโดยสารจะไปตามนั้นได้ซึ่งประสบความสำเร็จโดยจะดำเนินการให้ได้มากที่สุด

- ส่วนกรณี CASHBOX กับ E-ticket จะจัดส่งรายละเอียดให้คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ อีกที

- หากมีภาคเอกชนรายหนึ่งได้รับใบอนุญาต แต่ไม่วิ่งรถเพราะขาดทุน หน่วยงานจะต้องวิ่งรถให้แทน เพราะ regulation สั่งให้วิ่งรถให้แม้ว่าจะไม่มีผู้โดยสารก็ตาม ดังนั้นหน่วยงานจึงขอรับจัดสรรงบประมาณตามมาตรา ๑๑ เพื่อให้หน่วยงานอยู่ได้

ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ

- เมื่อเทียบกับระบบการโดยสารด้วยรถไฟฟ้ากับการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง พบว่าระบบรถโดยสารประจำทางได้รับการอุดหนุนต่อหน่วยการเดินทางจากภาครัฐน้อยมาก ดังนั้นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ควรวางแผนและพัฒนาการให้บริการให้สอดรับกับระบบรถไฟฟ้า โดยพิจารณาโครงสร้างการจัดเก็บค่าโดยสารร่วมกันระหว่างรถโดยสารประจำทางกับรถไฟฟ้า เพื่อให้กิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเดินหน้าไปต่อได้และเป็นทางเลือกที่ดีให้กับประชาชน

- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ควรปรับเส้นทางการเดินรถให้สั้นลงแต่เพิ่มความถี่แทน เพื่อให้สามารถบริการแก่ประชาชนได้ครอบคลุมมากขึ้น และเน้นการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้า

- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ควรยกระดับมาตรฐานพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ให้ได้รับสวัสดิการที่ดี โดยเฉพาะการตรวจสุขภาพ และการกำหนดระยะเวลา ระยะทางให้ของพนักงานขับรถให้มีความเหมาะสม

- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ควรประเมินความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ลดขนาดขององค์กรให้สอดคล้องกับปริมาณการให้บริการ และการควบคุมต้นทุนการเดินรถ

- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ควรจะต้องมีการปรับลดจำนวนพนักงานและนำเทคโนโลยีหรือให้ผู้โดยสารสามารถจ่ายเงินด้วยตนเอง โดยไม่ต้องมีกระเป๋ารถเมล์ได้หรือไม่

รายการขอเอกสารเพิ่มเติม

- นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ กรรมาธิการ ขอให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่งข้อมูลเกี่ยวกับภาระหนี้สินและเงินกู้ระยะยาว และแผนการบริหารจัดการหนี้สิน

- นายวสวรรธน์ พวงพรศรี กรรมาธิการ ขอให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่งข้อมูลแนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องความไม่ชัดเจนของหมายเลขสายรถโดยสารประจำทาง

- นายณัฐพงศ์ เปรมพูลสวัสดิ์ กรรมาธิการ ขอให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่งข้อมูลเส้นทางการเดินรถ และจำนวนรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในแต่ละสาย ย้อนหลัง ๕ ปี

- นางสาวศศินันท์ ธรรมนิฐินันท์ กรรมาธิการ ขอให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่งเอกสารตามรายการ ดังนี้

๑. ข้อมูลโครงการจัดหารถโดยสารประจำทางปรับอากาศพลังงานสะอาด

๒.ข้อมูลโครงการเพิ่มประสิทธิภาพ BMTA MIS บริหารจัดการเดินรถ ขสมก. (Web Application และMobile Application)

- นายวิจักขณ์ฤทธิ์ จิวจินดา กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดดังมีรายการดังต่อไปนี้

๑. แนวทางการเร่งรัดการเช่ารถโดยสารสาธารณะ จำนวน ๑,๕๐๐ คัน ให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการ อย่างไร

๒. รายละเอียดเกี่ยวกับต้นทุนการเดินรถแต่ละประเภทขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีต้นทุนเป็นอย่างไร

- นายเอกราช อุดมอำนวย กรรมาธิการ ขอสอบถามในเรื่อง ช ทวี เรื่องคดีความว่าถึงขั้นตอนใดแล้ว เพราะมีการเปิดงบการเงินเป็นเอกสารย้อนหลัง และกรณีบริษัทเอกชนที่หน่วยงานเคยยกเลิกสัญญา เพราะส่งมอบรถไม่ตรงคุณสมบัติ และเห็นว่าหน่วยงานชนะคดี จึงต้องการทราบรายละเอียดว่าจะดำเนินการบังคับคดี กระบวนการทางคดีถึงขั้นตอนใด และขอเอกสารเพิ่มเติมแสดงรายละเอียดคำพิพากษาสูงสุดว่าเป็นอย่างไร กรณีการบริษัทเอกชนที่ส่งมอบรถไม่ตรงกับคุณสมบัติขอทราบรายละเอียดการบังคับคดีทั้ง ๒ ราย และรายละเอียดของคำพิพากษาสูงสุดว่าเป็นอย่างไรถึงขั้นตอนใดแล้ว

- นายวสวรรธน์ พวงพรศรี กรรมาธิการ ขอเอกสารรายละเอียดในเรื่องการเช่ารถ ๗ ปี และรถผู้บริหารที่จะทำการเช่า ขอให้หน่วยงานจัดส่งรายละเอียดเป็นเอกสาร

- นายวสวรรธน์ พวงพรศรี กรรมาธิการ หน่วยงานมีพนักงาน จำนวน ๒,๒๘๕ กว่าคน แต่มีการปรับให้หน่วยงานเป็นผู้ประกอบการ โดยไม่มีสิทธิเป็น Regulator ดังนั้นจึงต้องการทราบว่าหน่วยงานมีนโยบายลดจำนวนพนักงานหรือไม่ และหลักการคำนวณรถร้อนหรือเย็นนั้น ขอให้ชี้แจงเป็นเอกสารว่ามีการคำนวณต้นทุนอย่างไร และการวิ่งรถช่วยภาคเอกชนอย่างไร ขอให้ชี้แจงว่าเพราะเหตุใดถึงต้องช่วยภาคเอกชน และภาคเอกชนต้องจ่ายเงินให้หน่วยงานช่วยวิ่งรถเพราะเหตุใด และหน่วยงานมีนโยบายลงโทษหรือควบคุมอย่างไร หากเอกชนเตรียมรถแล้ววิ่งรถไม่ทันเวลา

- นายศุภโชติ ไชยสัจ กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับการจัดหารถบัสโดยสารไฟฟ้า ในอดีตที่ผ่านมามีการจัดหาอย่างไร และมีผู้เสนอราคากี่เจ้า ใครเป็นผู้ชนะ และวงเงินการจัดหาอยู่ที่เท่าไหร่ ผู้ที่ไม่ได้รับการคัดเลือกถูกคัดออกด้วยเหตุผลใด

- นางสาวศศินนท์ ธรรมนิฐินันท์ กรรมาธิการ ในเรื่องการกำหนดเส้นทาง ดอนเมืองสายไหม หากมีแนวทางที่จะกำหนดเส้นทางใหม่ ขอให้จัดส่งเป็นเอกสาร ว่ามีแผน เมื่อไหร่ อย่างไร และจะมีการศึกษาในการช่วยภาคเอกชนด้วย หากมีการหารือกันในเรื่องการประมวลสัมปทานใหม่ อาจต้องหารือกับการขนส่งทางบกด้วย

- นายวิจักขณ์ฤทธิ์ จิวจินดา กรรมาธิการ ขอให้ตอบเป็นเอกสารในเรื่องการคาดการณ์รายได้ว่าจะเกิดขึ้นจากคาร์บอนเครดิตเท่าใดเมื่อหน่วยงานจะเช่ารถเมล์ไฟฟ้า การดำเนินโครงการหน่วยงานมีกระบวนการจัดทำอย่างไร และขอเอกสารเพิ่มเติมโครงการที่อยู่ระหว่างการฟ้องร้องของโครงการ CASHBOX กับ E-ticket ว่าโครงการมีความคืบหน้าอย่างไร

บริษัท ขนส่ง จำกัด	**๓๙,๐๒๙,๔๐๐**	**บาท**
ไม่มีรายการปรับลด	**-**	**บาท**

<u>สรุปประเด็นการพิจารณาบริษัท ขนส่ง จำกัด ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้</u>

ข้อสอบถามและความคิดเห็นของคณะกรรมาธิการ

- ขอสอบถามว่า บริษัท ขนส่ง จำกัด มีความคืบหน้าในการปรับปรุงและพัฒนาสถานีขนส่งสายตะวันออกกรุงเทพฯ (เอกมัย) อย่างไร

- ตามที่ บริษัท ขนส่ง จำกัด มีแผนการเพิ่มจำนวนบุคลากรระหว่างปี ๒๕๖๘-๒๕๗๐ จากเดิมมีบุคลากรจำนวนประมาณ ๒,๐๐๐ มาเป็น ๓,๐๐๐ คน ขอสอบถามว่าเป็นการเพิ่มจำนวนบุคลากรด้วยเหตุผล - ขอทราบรายละเอียดผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการการให้บริการเชื่อมต่อและเชื่อมโยงการเดินทางที่มีมาตรฐานในส่วนการเพิ่มและปรับปรุงเส้นทางรถระหว่างประเทศทั้ง ๔ จุด เป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งเป็นการเชื่อมระหว่างประเทศ อย่างไร

- ขอทราบแนวทางการจัดเดินรถโดยสารบริการประชาชนในช่วงเวลากลางวันเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนและเป็นการแข่งขันกับภาคเอกชนได้หรือไม่

- ขอทราบรายละเอียดนโยบายนวัตกรรมด้านการขนส่งและแนวทางการพัฒนาระบบจองตั๋ว การชำระเงินด้วยดิจิตอลหรือระบบติดตามรถโดยสาร เป็นต้น ปรับปรุงให้ทันสมัยและเพิ่มประสิทธิภาพอำนวยความสะดวกและตอบสนองแก่ผู้มาใช้บริการอย่างไร

- ขอทราบแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่บริษัท ขนส่ง จำกัด (เอกมัย) อย่างไร และมีความคืบหน้าอย่างไร

หน่วยงานตอบข้อซักถาม

- กรณีที่ดินที่ตั้งของบริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นพื้นที่ของกรมธนารักษ์ไม่มีแนวทางย้ายกลับไปที่เดิม และขอรับงบประมาณเพื่อศึกษาพื้นที่หมอชิตดำเนินการในการออกแบบและพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดให้กับผู้โดยสารที่ใช้บริการในสถานีหมอชิตแห่งนี้ ศึกษาและออกแบบการขนส่งทั้งระบบและการเชื่อมต่อฟีดเดอร์ทั้งระบบ

- กรณีการเชื่อมต่อฟีดเดอร์ดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ทั้งหมดร่วมกับทางองค์การขนส่งมวล (ขสมก.) การจัดการจราจรในพื้นที่หมอชิต

- กรณีการจัดหารถโดยสารใหม่ทั้งหมดประมาณ ๔๑๑ คัน คาดว่าเริ่มมีผลกำไรในปี ๒๕๖๘

- กรณีการบริหารจัดการพื้นที่สถานีโทรทัศน์ช่อง ๗ เก่า กรมธนารักษ์ดำเนินการจัดสรรพื้นที่ประมาณ ๑๒๐,๐๐๐ ตารางเมตร เพื่อใช้สำหรับเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการดำเนินการของกรมธนารักษ์

- กรณีพื้นที่ตั้งสำนักงานบริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นพื้นที่ของรถไฟ ปัจจุบันหมดสัญญาเช่า แต่เราได้มีการจ่ายค่าเช่าอยู่ทุกเดือนในกระทรวงเดียวกัน ไม่สามารถที่จะย้ายออกไปจากพื้นที่หมอชิตได้ เนื่องจากต้องศึกษาออกแบบสำรวจและการพัฒนาทั้งระบบ ทำอย่างไรพัฒนาพื้นที่ที่มีอยู่ตอนนี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

- กรณีพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร (เอกมัย) ผังเมืองระบุเป็นพื้นที่สีน้ำเงินยังไม่ได้เปลี่ยนสามารถดำเนินการให้เช่าทำธุรกิจของผู้ประกอบการในอนาคต ต่อไป

ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ

- บริษัท ขนส่ง จำกัด ควรเร่งพัฒนาปรับปรุงพื้นที่และการให้บริการของสถานีหมอชิตให้มีมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อสร้างมั่นใจให้กับประชาชนที่มาใช้บริการ

รายการขอเอกสารเพิ่มเติม

- นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ กรรมาธิการ ขอให้บริษัท ขนส่ง จำกัด ส่งเอกสารตามรายการดังนี้

๑. เอกสารข้อมูลที่ส่งให้กับสำนักงบประมาณในโครงการจ้างที่ปรึกษาออกแบบหมอชิต

๒. จำนวน ๓๙ ล้านบาท ๒.ข้อมูลแนวทางการบริหารและพัฒนาพื้นที่หมอชิตเก่าอย่างไรภายหลังมีแผนการพัฒนาพื้นที่หมอชิตแห่งใหม่ พร้อมกันนี้ให้ระบุด้วยว่าพื้นที่หมอชิตปัจจุบันจะหมดสัญญาเมื่อไหร่

- นายณัฐพงศ์ เปรมพูลสวัสดิ์ กรรมาธิการ ขอให้ บริษัท ขนส่ง จำกัด ส่งข้อมูลนโยบายของรัฐบาลและกรอบเวลาที่เกี่ยวกับโครงการพัฒนาขนส่งหมอชิต ๒

- นางสาวศศินันท์ ธรรมนิฐินันท์ ขอให้บริษัท ขนส่ง จำกัด ส่งข้อมูลแผนการเพิ่มจำนวนบุคลากรระหว่างปี ๒๕๖๘-๒๕๗๐ และภารกิจที่รองรับการเพิ่มจนวนบุคลากร

- นายอดิพงษ์ ฐิติพิทยา กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดแนวทางการเพิ่มรายได้การควบคุมต้นทุนและค่าใช้จ่าย ให้ผลตอบแทนเพิ่มขึ้นอย่างยั่งยืนอย่างไร

- นายสุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ กรรมาธิการ ขอเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดดังมีรายการดังต่อไปนี้

๑. แนวทางการย้ายสถานีขนส่ง ไปรังสิตหรือย้ายไปสถานอื่น ๆ อีกหรือไม่

๒. รายละเอียดสัญญาเช่าพื้นที่ปัจจุบัน แนวทางการดำเนินงานอย่างไรต่อไป

มาตรา ๑๖ งบประมาณรายจ่ายของกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมและหน่วยงานในกำกับ

สำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ๙๐๓,๙๐๐,๒๐๐ บาท

ไม่มีรายการปรับลด - บาท

<u>สรุปประเด็นการพิจารณาของสำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้</u>

ข้อสอบถามและแสดงความคิดเห็นของคณะกรรมาธิการ

- โครงการพัฒนาระบบแจ้งเตือนฉุกเฉินแห่งชาติ ขอให้ชี้แจงรายละเอียดการดำเนินโครงการและงบประมาณส่วนใดจะถูกปรับลด และมีความคล้ายคลึงกับระบบแจ้งเตือนภาครัฐแบบเจาะพื้นที่ผู้ให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่อย่างไร และเหตุใดไม่ดำเนินการเป็นโครงการเดียวกัน

- ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านอาชญากรรมและศูนย์ประสานงานแก้ไขปัญหาข่าวกรองและโครงการตรวจจับเทคโนโลยีเว็บไซต์สื่อสังคมออนไลน์มีการบูรณาการการทำงานร่วมกันหรือไม่ อย่างไร และควรเป็นแบบ One stop service หรือไม่ และศูนย์บริการข้อมูลภาครัฐเพื่อประชาชนควรเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆได้โดยสะดวกรวดเร็ว และขอทราบแผนการปรับปรุงการให้บริการและการเพิ่มประสิทธิภาพในการช่วยเหลือประชาชนด้านคดีและภัยออนไลน์ มีการให้คำปรึกษาทางกฎหมายไปกี่คน มีการช่วยเหลือผ่านช่องทางใด

- ขอทราบว่าโครงการเน็ตประชารัฐเพราะเหตุใดไม่มีการตั้งงบประมาณในปีนี้ และขอทราบรายงานผู้สอบบัญชีและรายงานการเงิน

- แสดงความคิดเห็นว่าหน่วยงานต้องให้ความสำคัญการการจ้างบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ โดยขอสอบถามความเป็นไปได้ในการเพิ่มค่าตอบแทนพิเศษให้กับบุคลากรให้มากขึ้น

- ขอทราบว่าประสิทธิภาพในการปราบปรามบุหรี่เถื่อนสื่อออนไลน์ในช่วงระยะเวลาสามปีเป็นอย่างไร

- ขอทราบว่าในปัจจุบันมีแนวทางการจัดการบัญชีม้า สถิติดูแลดำเนินการเว็บไซต์พนันมีการติดตามประเมินผลหรือไม่ อย่างไร

- การบริหารพื้นที่ส่วนกลางขอทราบว่ามีความซ้ำซ้อนกับการชำระค่าเช่าและการจ้างบริการรักษาความปลอดภัย

- ขอทราบรายละเอียดค่าสาธารณูปโภคย้ายสำนักงานที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นและรายละเอียดโครงการศูนย์ปฏิบัติการอาชญากรรมออนไลน์เป็นอย่างไร

- แสดงความคิดเห็นว่าหน่วยงานต้องให้ความสำคัญในการดำเนินการคิดหาวิธีการช่วยเหลือประชาชนเรื่องการหลอกลวงออนไลน์ให้มากขึ้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวให้กับประชาชนอย่างจริงจัง โดยทำเป็นวาระแห่งชาติ

- มีข้อเสนอแนะในเรื่องศูนย์บริการ ๑๑๑๑ ควรเชื่อมโยงกับแอปพลิชันของภาครัฐในอนาคต

- ขอทราบว่าหน่วยงานมีการทำมาตรฐานครุภัณฑ์ ICT ให้สอดคล้องกับปัจจุบันหรือไม่

- ศูนย์ต่อต้านข่าวปลอมมีศักยภาพมากพอหรือไม่เพียงใด และขอทราบเกณฑ์การเลือกเผยแพร่ข่าว กระบวนการทำงาน และประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นอย่างไร

- ขอทราบความคืบหน้า โครงการเป้าหมายศูนย์ AOC ๑๔๔๑ มีแผนดำเนินการเพื่อให้เกิดความสะดวกแก่ประชาชนอย่างไร

- ขอให้หน่วยงานชี้แจงเหตุผลความจำเป็นของการดำเนินโครงการเซลล์บอรดแคสต์โดยมีระบบ ๒ ระบบคือที่หน่วยงานและกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

- โครงการยกระดับศูนย์การเรียนรู้ ICT ดิจิทัลเพื่อชุมชน ในกรณีที่มีการปิดศูนย์จำนวน ๕๐๐ ศูนย์ ซึ่งมีค่าเช่าพื้นที่และค่าอุปกรณ์ จะมีแนวทางอย่างไรเพื่อให้ได้ใช้ประโยชน์ต่อไป ทั้งนี้ เห็นว่าการจัดตั้งศูนย์ควรกระจายไปยังพื้นที่ขาดแคลนมากขึ้น

- ขอทราบว่ากระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมมีแนวทางในการเพิ่มศักยภาพระบบการป้องกันภัยออนไลน์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดอย่างไร และกระทรวงฯ ควรพิจารณาเรื่องการตั้งตำรวจท้องที่ในเขตพื้นที่ทั้งหมด หรือผู้ประกอบการโทรคมนาคม เพื่อให้เป็นผู้ช่วยเจ้าพนักงานในการดำเนินการตามบทบาทหน้าที่กับหน่วยงานหลักในการปราบปรามแก๊งคอลเซ็นเตอร์

- กรณีที่มีการล้มเสาโทรศัพท์บริเวณแนวชายแดนต่าง ๆ เนื่องจากป้องกันสัญญาณออกนอกประเทศ แต่มีการอนุญาตตั้งระบบดาวเทียมวงโคจรต่ำ ขอทราบว่าหน่วยงานจะป้องกันสัญญาณที่จะออกนอกประเทศอย่างไร

- ขอทราบว่าการจัดการเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) กฎหมายฉบับใดเป็นกฎหมายที่ใหญ่ที่สุด และหน่วยงานใดเป็นหน่วยงานหลักที่เป็นผู้รับผิดชอบ

- กรณีการขาดการสื่อสารข้อมูลกับประชาชน เหตุใดไม่ไปแก้ระเบียบสำนักนายกเดิมที่มีอยู่ที่หน่วยงานเป็นรองประธาน และตั้งอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อสื่อสารข้อมูลตามร่างระเบียบของกระทรวง DE ที่ผ่านมติคณะรัฐมนตรี เหตุใดต้องมีการตั้งระเบียบขึ้นมาซ้ำซ้อนกันอีก

- กรณีซอฟต์แวร์ที่ให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) เป็นผู้ดำเนินการ และกระทรวง DE ดูในภาพรวม ขอทราบว่าเหตุใดกระทรวง DE ถึงไม่เป็นหน่วยที่ผลิตข้อความให้กับ ปภ.

- กรณีอาสาสมัครดิจิทัล หน่วยงานควรพิจารณาหลักเกณฑ์การคัดเลือกอาสาสมัครอย่างชัดเจนในการเพิ่มงบประมาณในส่วนนี้ และป้องกันการผูกขาดการเป็นหัวคะแนนของนักการเมืองในพื้นที่

- ขอทราบว่างบประมาณจะปรับลด หน่วยงานตั้งเป้าจะปรับลดลงเป็นจำนวนเท่าไหร่

หน่วยงานตอบข้อซักถาม

- กรณี Cell Broadcast หน่วยงานมีวัตถุประสงค์จะไม่ให้ระบบเกิดความทับซ้อน และให้เป็นระบบเดียว หน่วยงานไม่มีอำนาจในการกำหนดถ้อยคำ คนแจ้งเตือนจะเป็นหน่วยและหน่วยงานการแจ้งเตือนในแต่ละภัยแตกต่างกัน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) จะเป็นหน่วยงานที่กำหนดว่าหน่วยงานจะเป็นผู้แจ้งเตือนเข้าระบบซอฟต์แวร์ หน่วยงานทำหน้าที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน

ที่เป็นหน้าที่หลักของหน่วยงาน การขอรับจัดสรรงบประมาณเป็นการนำไปใช้ในการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ ซึ่งการจัดทำระบบอาจทำให้เกิดความทับซ้อนกับกระทรวงมหาดไทย เนื่องจากที่ผ่านมาหน่วยงานไม่ทราบถึงระบบของกระทรวงมหาดไทย แต่เมื่อได้มีการบูรณาการกันจึงทำให้เห็นว่าระบบมีความทับซ้อน

- กรณีการแปลความว่าภัยเกิดขึ้นในระดับไหนต้องมีการตีความ และปัจจุบันไม่มีระบบการสื่อสารกับประชาชนในลักษณะการแจ้งตรง ส่วนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ที่มีการแจ้งภัย จึงได้มีการหารือว่าภัยที่เกิดขึ้นมีหลายกรณี และการต่อต้านอาชญากรรมออนไลน์ในเรื่องการหลอกลวง ส่งผลให้หน่วยงานต้องมีการพึงพากรอบของเอกชน การจัดทำระบบอาจมีความซ้ำซ้อนจึงได้มีการตกลงว่าจะมีเพียงระบบเดียว โดยซอฟต์แวร์กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) เป็นผู้ดูแล ส่วนการทำให้ระบบนี้สามารถต่อเชื่อมไปในภายภาคหน้าได้ เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้ กระทรวงจะเป็นผู้ดูแลในเรื่องระบบคลาวด์และสามารถเชื่อมโยงกับระบบ CBC ของผู้ประกอบการ

- กรณีการต่อต้านอาชญากรทางออนไลน์และเรื่อง Fake News เป็นภัยเดียวกัน ในการต่อต้านให้ประชาชนตื่นตัวว่าสิ่งไหนเป็นสิ่งที่ถูกต้องเป็นสิ่งที่ทั่วโลกประสบปัญหา ระบบการแจ้งเตือนจะเป็นตัวสื่อสารกับประชาชนว่าเรื่องนี้ผิดหรือถูก โดยการประกาศยืนยันผ่านทางเว็บไซต์ ส่วนหลักเกณฑ์ขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร

- กรณีการตรวจพบว่าเป็นข่าวปลอม หน้าที่ของหน่วยงานต้องปิดกั้นทุกเว็บไซต์เพื่อให้เว็บไซต์นั้นใช้ไม่ได้ ในปี ๒๕๖๗ มีการปิดกั้น จำนวน ๖๔,๐๐๐ URL และดำเนินการทำความร่วมมือกับศาลยุติธรรมในการยื่นคำร้องผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการปิดกั้น ส่วนคอลเซ็นเตอร์เป็นอีกช่องทางหนึ่งในการรับการติดต่อจากภาคประชาชน

- กรณีการจัดการอาชาญกรรมทางออนไลน์ AOC เป็นเครื่องมือที่ทำให้หน่วยงานเห็นภาพต่าง ๆ หน่วยงานพยายามนำข้อมูลของแบงค์ ข้อมูลของตำรวจ มาบูรณาการร่วมกันเพื่อบอกว่าปัญหาเกิดจากอะไร ปัจจุบันหน่วยงานเสนอพระราชกำหนดในการต่อต้านอาชาญกรรมทางออนไลน์ที่มีคณะกรรมการในการพิจารณา ซึ่งเรื่องที่ดำเนินการโดยแบงค์ชาติ ตำรวจ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค เกิดจากคณะกรรมการและกระทรวง DE เป็นฝ่ายเลขา

- กรณีต่อต้านอาชญากรรมทางออนไลน์ หน่วยงานต้องการฟ้องอยู่ในระหว่างการดำเนินการศึกษากับกระทรวงยุติธรรม โดยสามารถจัดการกับคนที่มีความประมาทเลินเล่อและการตามยึดเงินจากคนที่นำเงินออกไปนอกประเทศ และจะมีการปรับปรุงกฎหมายเพื่อรองรับในเรื่องนี้ต่อไป

- กรณีระบบคลาวด์รัฐบาลให้กรรมการ DE กำหนดแนวนโยบายของระบบคลาวด์ภาครัฐ จึงได้มีการตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเฉพาะด้าน จำนวน ๒ ด้าน ด้านแรก ใครจะต้องไปคลาวด์และคลาวด์ต้องเป็นอะไรบ้าง อยู่ในระหว่างการดำเนินการเพราะมีการตั้งคณะกรรมการเป็นที่เรียบร้อย และการจะให้รัฐบาลไปสู่ระบบต้องมีการจัดซื้อจัดจ้างและเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการ

- กรณีงบประมาณการย้ายสถานที่ สถานที่ดังกล่าวเป็นตึกใหม่แต่ไม่มีกระบวนการจัดการภายใน ค่าใช้จ่ายในการดูแลพื้นที่ การจัดการความปลอดภัย เป็นสิ่งที่หน่วยงานต้องดูแล

- กรณีคำขอหน่วยงานดำเนินการตามแผนงบประมาณ คือ ให้ทุกหน่วยงานส่งให้กับรัฐมนตรีภายในวันที่ ๒๖ มกราคม และปรับเป็นวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ เป็นช่วงเวลาตามปฏิทินงบประมาณ ส่วนวันที่สำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมรวบรวมคำขอของหน่วยงานทั้งหมดเพื่อจัดส่งให้กับรัฐมนตรีลงนามเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม

- กรณีสถิติการจับกุมและการดำเนินการ หน่วยงานได้มีการประสานกับตำรวจ ส่วนการปรับปรุงวิธีพิจารณาความเป็นเรื่องที่ยาก เพราะเป็นกระบวนการที่ใช้ทั่วประเทศ หน่วยงานได้มีการแก้ในเรื่องการแจ้งความออนไลน์มีผลทางกฎหมาย การแจ้งความออนไลน์ตำรวจต้องมีหน้าที่กำหนดพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ

- กรณีการของบจากกองทุน กสทช. ขออนุญาตจัดส่งรายละเอียดเป็นเอกสาร

- กรณีอาสาสมัครดิจิทัล เป้าหมายในการดำเนินการเกี่ยวกับอาสาสมัครดิจิทัล เป็นความสมัครใจ เพราะไม่มีเบี้ยเหมือนอาสาสมัครอื่น ๆ แต่ต้องรับการประเมินผ่านระบบออนไลน์และมีหลักสูตรในการสอน จำนวน ๘ หลักสูตร เมื่อผ่านการประเมินจะขึ้นทะเบียน

- กรณีการรู้เท่าทันสื่อสารสนเทศ อาสาสมัครดิจิทัลจะไปสร้างความรู้ให้กับประชาชนและมีการประเมินความรู้เท่าทันสื่อ หน่วยงานยึดมาตรฐาน OECD ที่ต้องข้อมูลเพื่อวัดความเติบโตของประเทศ

- กรณีความปลอดภัยทางไซเบอร์ (cyber security) อยู่ที่สำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ ที่อยู่ภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี ไม่ได้ขึ้นอยู่กับกระทรวง DE แต่เป็นคณะกรรมการร่วมกัน ส่วนข้อมูลขออนุญาตจัดส่งเป็นเอกสาร

- กรณีการทบทวนมาตรฐานครุภัณฑ์ อยู่ในระหว่างการทบทวนของหน่วยงาน

ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ

- จากปัญหาการขอรับการจัดสรรงบประมาณของหน่วยงานที่มีความซ้ำซ้อนกับกระทรวงมหาดไทยอย่างชัดเจน ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการ หน่วยงานควรมีการหารือกับสำนักงบประมาณเพื่อดำเนินการตรวจสอบหลักเกณฑ์ในการพิจารณาโครงการต่าง ๆ ของสำนักงบประมาณเพื่อลดปัญหาโครงการที่มีความซ้ำซ้อน

- หน่วยงานควรมีการพัฒนาจัดทำระบบ AOC ๑๔๔๑ ให้เป็นระบบ One Stop Service เพื่อรองรับปัญหาการหลอกลวงออนไลน์ให้กับประชาชน โดยให้ระบบมีการเชื่อมต่อกับพนักงานสืบสวนสอบสวนโดยที่ประชาชนไม่ต้องไปที่สถานีตำรวจ

- สำนักงานตรวจเงินแผ่นควรตระหนักและตรวจสอบการตั้งงบประมาณของเซลล์บอรดแคสต์ที่มีการตั้งงบประมาณซ้ำซ้อนกันกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

- ควรปรับปรุงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายยุทธศาสตร์ผลสัมฤทธิ์ประสิทธิภาพการดำเนินงานของภาครัฐ

ประเด็นที่มอบให้คณะอนุกรรมาธิการพิจารณา

- นางสาวรักชนก ศรีนอก กรรมาธิการ ขอให้อนุกรรมาธิการที่เกี่ยวข้องพิจารณาโครงการ Cell Broadcast ของสำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

รายการขอเอกสารเพิ่มเติม

- รองศาสตราจารย์วีระยุทธ กาญจน์ชูฉัตร กรรมาธิการ ขอรายละเอียดแผนการดำเนินการในกรณีที่เกิดเรื่องร้ายแรงเกี่ยวกับความปลอดภัยทางไซเบอร์ (cyber security) ในแต่ละเรื่อง

หน่วยงานใดเป็นหน่วยงานที่ต้องรับชอบผิดและใช้บังคับตามกฎหมายใด และมีการแบ่งงานระหว่างสำนักงานคณะกรรมการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ คณะกรรมการกำกับดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ คณะกรรมการรับมือกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ และตัวอย่างการทำงานที่ผ่านมา

- นายภัทรพงษ์ ลีลาภัทร์ กรรมาธิการ ขอรายละเอียดเกี่ยวกับบอรดแคสต์ว่าจะให้ส่วนใดเป็นผู้ดูแล และการใช้งบประมาณจะอยู่ในงบส่วนใดของหน่วยงาน และขอบันทึกการประชุมที่มีการประชุมร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้ให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ และความคืบหน้าเป็นอย่างไรประชาชนได้รับประโยชน์ช่วงเวลาใด ทั้งนี้ ขอให้ทำเป็นแผนภาพ Flowchart

- นายวสวรรธน์ พวงพรศรี กรรมาธิการ ขอรายละเอียดโครงการเพิ่มประสิทธิภาพช่วยเหลือประชาชนด้านคดีและภัยออนไลน์ ผลสัมฤทธิ์โครงการเป็นอย่างไร

- นางสาวรักชนก ศรีนอก กรรมาธิการ ขอเอกสาร ดังนี้

- ขอรายละเอียดศูนย์ต่อต้านข่าวปลอม Fake News จำนวน ๒๖๙ เรื่องที่ไม่เผยแพร่ขอทราบเหตุผลที่ไม่เผยแพร่ และการปฏิเสธการตอบกลับ ขอทราบรายละเอียดของหัวเรื่องและเหตุผลประกอบ

- ขอทราบว่ามีโครงการใดที่มีการขอรับงบประมาณในการดำเนินโครงการจากกองทุนของสำนักงาน กสทช.

สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ๒๖๘,๙๙๕,๔๐๐ บาท
ไม่มีรายการปรับลด - บาท

<u>สรุปประเด็นการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้</u>

ข้อสอบถามและแสดงความคิดเห็นของคณะกรรมาธิการ

- กรณีมีการยุบศูนย์ดิจิทัลชุมชน ขอสอบถามว่าอุปกรณ์ต่างๆจะมีแนวทางดำเนินการอย่างไรต่อไป และการเปิดศูนย์ใหม่จะมีการเช่าสถานที่หรือไม่

- โครงการ Thailand digital outlook ในการจ้างที่ปรึกษา จะมีการผลักดันเสนอแนะหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างไร

- โครงการส่งเสริมการตระหนักรู้ด้านดิจิทัลกับประชาชนขอทราบว่ากลุ่มเป้าหมายคือกลุ่มใดและโครงการส่งเสริมมาตรฐานบัญชีดิจิทัลเพื่อคนไทยไม่โดนหลอกลวงขอทราบผลลัพธ์ของโครงการ

- ขอทราบว่ามีการประเมินการจัดตั้งอาสาสมัครดิจิทัลหรือไม่ อย่างไร และขอทราบว่าโครงการพัฒนาเครือข่ายมีแผนขอสนับสนุนงบประมาณเพิ่มมากขึ้นหรือไม่

- โครงการพัฒนาระบบคลาวด์กลางด้านสาธารณสุขของประเทศไทย ที่มีการลงนาม MOU กระทรวงสาธารณสุข เพื่อรองรับเชื่อมโยงข้อมูลกับโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล แต่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลประมาณครึ่งหนึ่งได้มีการถ่ายโอนไปองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และอยู่ภายใต้การบริหารงานขององค์การบริหารส่วนจังหวัด หน่วยงานควรเพื่อองค์กรท้องถิ่นเข้าไปดำเนินการร่วมมือในโครงการนี้

- ปัจจุบันระบบสาธารณสุขยังมีปัญหาทางด้านการจัดเก็บข้อมูล ยังมีการดำเนินการที่ซ้ำซ้อนของกระทรวงสาธารณสุขและกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเกี่ยวกับการคิดหรือบริหารจัดการข้อมูลทางด้านสาธารณสุข ทางกระทรวงสาธารณสุขต้องมีหน้าที่ป้องกันข้อมูลของผู้ป่วย แต่ในฐานะที่กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นกระทรวงที่มีหน้าที่หลักในการจัดเก็บของมูล ดังนั้น ข้อมูลทางด้านสุขภาพเป็นข้อมูลที่แพทย์ต้องการมากที่สุด ทำให้มาตรฐานข้อมูลทางด้านสุขภาพ เช่น รหัสของโรค รหัสครุภัณฑ์ รหัสแล็บต่าง ๆ ควรให้กระทรวงสาธารณสุขเป็นผู้คิดและนำเสนอหน่วยงาน หรือหน่วยงานจะช่วยคิดให้กับกระทรวงสาธารณสุข

- กรณีส่วนการจัดเก็บข้อมูลหรือระบบคลาวด์ หน่วยงานควรมองให้ครบทุกกระทรวง เนื่องจากปัจจุบันฐานข้อมูลทางด้านสาธารณสุขของประเทศไทย ลำดับแรก คือ กระทรวงสาธารณสุข รัฐนอกสังกัดกระทรวงสาธารณสุข เช่น ทหารบก ทหารอากาศ ทหารเรือ โรงพยาบาลตำรวจ และกระทรวงมหาดไทย เมื่อพิจารณาโครงการพัฒนาระบบคลาวด์กลางด้านสาธารณสุขของประเทศไทย หน่วยงานมุ่งเน้นแต่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลที่อยู่ในสังกัดที่อยู่ภายใต้กระทรวงสาธารณสุขเพียงอย่างเดียว แต่ควรจัดทำระบบให้ครอบคลุมไปถึงโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลที่อยู่ภายใต้กระทรวงมหาดไทยด้วย

- กรณีระบบแพลตฟอร์มที่บุคลากรทางการแพทย์จะใช้แพลตฟอร์มในการดูแลผู้ป่วย กระทรวง DE เคยมีการจัดทำระบบแพลตฟอร์ม HelpLink แต่สามารถใช้ได้เพียง ๒๐๐ กว่าหน่วย และไม่อยู่ภายใต้ของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งผู้ดูแล HelpLink เป็นสถาบันข้อมูลขนาดใหญ่ จึงเห็นว่าขนาดระบบ HelpLink อยู่ภายใต้กระทรวง DE แต่กลับไม่ใช้สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ส่งผลให้เกิดความซับสนของบุคลากรในการเชื่อมโยงข้อมูล หน่วยงานควรคิดให้ HelpLink เป็นภาพรวมทั้งหมด หรือคิดเฉพาะส่วนที่ไม่เกี่ยวกับกระทรวงสาธารณสุข

หน่วยงานตอบข้อซักถาม

- กรณีระบบคลาวด์รัฐบาลให้กรรมการ DE กำหนดแนวนโยบายของระบบคลาวด์ภาครัฐ จึงได้มีการตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเฉพาะด้าน จำนวน ๒ ด้าน ด้านแรก ใครจะต้องไปคลาวด์ และคลาวด์ต้องเป็นอะไรบ้าง อยู่ในระหว่างการดำเนินการเพราะมีการตั้งคณะกรรมการเป็นที่เรียบร้อย และการจะให้รัฐบาลไปสู่ระบบต้องมีการจัดซื้อจัดจ้างและเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการ

- กรณีศูนย์ดิจิทัลชุมชน ปัจจุบันคงเหลือ จำนวน ๑,๗๒๒ ศูนย์ชุมชน และส่วนศูนย์ที่หมดสัญญาไปหน่วยงานได้ประสานกับบริษัท โดยบริษัทยินดีส่งมอบให้กับเจ้าของพื้นที่ไปบริหารจัดการและเจ้าพื้นที่ต้องไปบริหารจัดการในเรื่องค่าอินเตอร์เน็ตและค่าอื่น ๆ ต่อไป และในปี ๒๕๖๘ มีการของบประมาณอีก ๕๐๐ ศูนย์ ตั้งไว้ จำนวน ๙๐๐ ล้านบาท ได้รับ จำนวน ๖๔๔ ล้านบาท ตัวชี้วัด ๕๐๐ ศูนย์ ยังคงอยู่แต่ต้องมีการปรับขนาด และกระจายไปยังโรงเรียน ชุมชน เทศบาล อบต. ศาลาประชาคม วัด หรือสิ่งที่มีความต้องการตามเกณฑ์ที่กำหนด

- กรณีศูนย์ชุมชน จำนวน ๑,๗๐๐ ว่ามีการกระจายครอบคลุมไปทุกอำเภออย่างไร ขออนุญาตจัดส่งรายละเอียดเป็นเอกสาร

- ระบบคลาวด์กลางด้านสาธารณสุขเป็นระบบที่ได้รับงบประมาณตามมติคณะรัฐมนตรีที่ผูกผันที่ได้รับส่วนหนึ่งประมาณ ๔,๕๐๐ รพ.สต. ส่วน รพ.สต. อีกประมาณ ๕,๐๐๐ ที่จะโอนไปยังมหาดไทย ระบบของหน่วยงานสามารถรองรับ รพ.สต. ที่จะโอนไปด้วยได้ แต่ต้องมีงบในการอบรมเกี่ยวกับการสร้างการเรียนรู้

- ส่วนมาตรฐานการดำเนินการต่าง ๆ หน่วยงานมีคณะกรรมการเฉพาะด้านสุขภาพเพื่อมากำหนดและช่วยเหลือทางด้านสาธารณสุขเกี่ยวกับการจัดเก็บและการออกรหัสต่าง ๆ ส่วนการแลกเปลี่ยนข้อมูลจะอยู่ที่ DGA และเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงข้อมูลให้ หน่วยงานจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานในการขับเคลื่อน

- กรณีระบบแพลตฟอร์ม HelpLink มีประเด็นเกี่ยวกับสถาปัตยกรรมที่เป็นการเชื่อมโยงกับคลาวด์กลางสาธารสุขกับ HelpLink ร่วมกัน เพื่อดูแลเดต้าของโรงพยาบาลและหน่วยบริการที่อยู่นอกสังกัดสำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข ส่วนคลาวด์กลางสาธารสุขดูโรงพยาบาลและ รพ.สต. ที่อยู่ในสังกัดสำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข ข้อมูลทั้งสองเป็นมาตรฐานเดียวกัน

ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการ

- การแลกเปลี่ยนข้อมูลในระหว่างหน่วยงาน คือ สิ่งที่สำคัญที่สุด หน่วยงานควรเป็นผู้นำทางด้าน Regulator ในการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อเป็นการป้องกันหน่วยงานที่จะเข้ามาร่วมในการจัดทำระบบแพลตฟอร์มไปของบประมาณในการจัดทำระบบข้อมูลคลาวด์ของตนเอง

ประเด็นที่มอบให้คณะอนุกรรมาธิการพิจารณา

- ขอให้พิจารณางบประมาณของโครงการศูนย์ยกระดับ ICT ชุมชนดิจิทัลโดยเห็นว่าไม่ใช่ภารกิจหลักของหน่วยงานโดยตรงในการสำรวจข้อมูลการรู้เท่าทันสื่อสารสนเทศของประเทศไทย

รายการขอเอกสารเพิ่มเติม

- นายกิตติชัย เอ่งฉ้วน กรรมาธิการ ขอรายละเอียดโครงการบริการระบบคลาวด์กลางภาครัฐสำหรับบริหารทั่วไป โดยแสดงให้เห็นถึงวิธีการดำเนินการ การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ และหน่วยงานภาครัฐที่เข้ามาใช้บริการมีหลักเกณฑ์วิธีการอย่างไร

- นายเอกราช อุดมอำนวย กรรมาธิการ ขอรายละเอียดศูนย์ยกระดับ ICT ชุมชนดิจิทัล มีการกระจายพื้นที่ในการดำเนินการอย่างไร

- นายวสวรรธน์ พวงพรศรี กรรมาธิการ ขอรายละเอียดโครงการดังต่อไป

๑. โครงการสำรวจข้อมูลสถานภาพการรู้เท่าทันสื่อและสารสนเทศของประเทศไทย กิจกรรมยกระดับสมรรถนะประชากรเพื่อให้พร้อมเข้าสู่การเป็นพลเมืองดิจิทัล

๒. โครงการติดตามและประเมินผลนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

๓. โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๔.โครงการเตรียมความพร้อมด้านระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์สำหรับการย้ายสถานที่ปฏิบัติงาน

๕.โครงการพัฒนาบริการโครงการโครงสร้างพื้นฐานและความมั่นคงปลอดภัยด้านดิจิทัล กิจกรรมบริการระบบคลาวด์กลางภาครัฐ

๖. โครงการพัฒนาระบบคลาวด์กลางด้านสาธารณสุขของประเทศไทย กิจกรรมที่ ๒ การจัดหาบริการระบบคลาวด์กลางด้านสาธารณสุข

- นายวิจักขณ์ฤทธิ์ จิวจินดา กรรมาธิการ ขอรายละเอียดโครงการพัฒนาเครือข่ายดิจิทัลในการประเมินสมรรถนะทำอย่างไร

เลิกประชุม เวลา ๑๘.๓๐ นาฬิกา

กลุ่มงานคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี

สรุปผลการประชุมนี้คณะกรรมาธิการยังไม่ได้รับรอง
ผู้ใดนำไปใช้หากเกิดความเสียหายใด ๆ ผู้นั้นต้องรับผิดชอบเอง