

สรุปรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
ครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๖ วันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๖

เรื่อง เพื่อพิจารณาอนุมัติราคากลางในการเช่ารถโดยสารและกรอวงเงินค่าเช่าและค่าเหมา
ซ่อมรถโดยสาร จำนวน ๑๐๐ คัน
ความเป็นมา

๑. คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๕ มีมติ ดังนี้

๑) อนุมัติปลดระวางรถโดยสารบริษัทฯ ยี่ห้อ BENZ รุ่น OH ๑๖๒๕ จำนวน ๑๐๐ คัน ตามบัญชีรถโดยสารที่เสนอ

๒) อนุมัติขายทอดตลาดรถโดยสารบริษัทฯ ยี่ห้อ BENZ รุ่น OH ๑๖๒๕ จำนวน ๑๐๐ คัน ดังกล่าวตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๕๖ ข้อ ๑๐๔ ในราคาคันละไม่ต่ำกว่า ๗๐๐,๐๐๐ บาท (เจ็ดแสนบาทถ้วน) โดย

๒.๑) ให้ขายรถโดยสารที่จอดเสีย อุบัติเหตุ ไม่ได้ซ่อม จำนวน ๖๓ คันก่อน โดยในส่วนของรถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุไม่ได้ซ่อม (๑ คัน) หากขายได้ในราคาต่ำกว่าเกณฑ์ปกติเท่าใด ให้ผู้กระทำละเมิดชดใช้ราคา ส่วนที่ขาดไป

๒.๒) รถโดยสารที่เหลืออีก ๓๗ คัน ให้ดำเนินการขาย หลังได้รับรถโดยสารที่จะซื้อใหม่เข้ามาทดแทนแล้ว

ทั้งนี้ให้ดำเนินการตามขั้นตอน ระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒. บริษัทฯ อนุมัติจัดหารถโดยสารใหม่ ในระหว่างรอการจัดซื้อรถโดยสาร ทดแทนรถปลดระวาง จำนวน ๑๐๐ คัน โดยการเช่า กำหนดระยะเวลาเช่าไม่เกิน ๓ ปี ตามที่ฝ่ายธุรกิจเดินรถเสนอ เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๖ และมอบหมายให้ สำนักซ่อมบำรุงและตรวจสอบสภาพรถ ดำเนินการกำหนดคุณลักษณะรถโดยสาร ที่จะเช่า และให้กองวางแผนกลยุทธ์ธุรกิจ ดำเนินการกำหนดราคากลางรถโดยสาร พร้อมเสนอกรอวงเงินค่าเช่าต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ

๓. ฝ่ายธุรกิจเดินรถ เสนอความต้องการใช้รถโดยสาร ขนาด ๑๕ เมตร และเบาะขนาดไฟฟ้าแบบ COCOON ที่จะเช่าใหม่เข้าวิ่งทดแทนรถโดยสารบริษัทฯ ปลดระวาง จำนวน ๑๐๐ คัน แบ่งเป็นรถโดยสารมาตรฐาน ๑ (ก) จำนวน ๖๒ คัน และมาตรฐาน ๑ (ข) จำนวน ๓๘ คัน

๔. บริษัทฯ แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางในการเช่ารถโดยสาร ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข. ๒๗๑/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๖

/๒. ข้อเท็จจริง.....

ข้อเท็จจริง

คณะกรรมการกำหนดราคากลางในการเช่ารถโดยสาร ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข. ๒๗๑/๒๕๕๖ ในการประชุมครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๖ ได้ประชุมหารือร่วมกัน เพื่อพิจารณาการคำนวณค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรถโดยสาร โดยอ้างอิง/เทียบเคียงกับหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๔๐๖.๔/๖๑๑๔ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๕ ข้อ (๒) มูลค่าซากคำนวณจากหลักเกณฑ์การคิดค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินปีที่ ๑ ปีที่ ๒ ปีที่ ๓ ปีที่ ๔ และปีที่ ๕ เป็นร้อยละ ๘๐ ๖๖ ๕๓ ๓๙ และ ๒๖ ตามลำดับ และข้อ (๓) อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ขั้นต่ำ (MLR) ปัจจุบันปรับโดยใช้อัตราของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) บวก ๒ โดยคำนวณค่าเช่าฯ รถโดยสารชุด ๑๐๐ คัน จากราคารถโดยสารแบบชั้นเดียว ขนาด ๑๕ เมตร เฉลี่ยประมาณคันละ ๘,๓๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งเป็นราคารถพร้อมตัวถังสำเร็จรูป เบาชนั่งรถโดยสารแบบธรรมดา รวม VAT ๗% แบ่งวิธีการคำนวณเป็น ๒ วิธี คือ

วิธีที่ ๑ คำนวณโดยวิธี หัก ราคาเบาะแบบธรรมดา และบวกกลับราคาเบาะนวดไฟฟ้าแบบ COCOON ก่อนคำนวณค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรายวัน

วิธีที่ ๒ คำนวณค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรายวันก่อน บวก ผลต่างของราคาเบาะแบบธรรมดา และเบาะนวดไฟฟ้าแบบ COCOON

สรุปผลการคำนวณฯ ได้ดังนี้

มาตรฐาน	จำนวนรถ (คัน)	ค่าเช่าและค่าเหมาซ่อม (บาท/วัน/คัน)			ค่าเช่าและค่าเหมาซ่อม ๓ ปี (บาท)		
		วิธีที่ ๑	วิธีที่ ๒	ผลต่าง	วิธีที่ ๑	วิธีที่ ๒	ผลต่าง
๑ (ก)	๖๒	๖,๖๘๗	๖,๗๘๘	๑๐๑	๔๕๓,๙๘๐,๔๓๐	๔๖๐,๘๓๗,๓๒๐	๖,๘๕๖,๘๙๐
๑ (ข)	๓๘	๖,๕๖๐	๖,๖๔๕	๘๕	๒๗๒,๙๖๑,๖๐๐	๒๗๖,๔๙๘,๔๕๐	๓,๕๓๖,๘๕๐
รวม	๑๐๐				๗๒๖,๙๔๒,๐๓๐	๗๓๗,๓๓๕,๗๗๐	๑๐,๓๙๓,๗๔๐

เมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรถโดยสารทั้ง ๒ วิธีแล้ว คณะกรรมการฯ มีความเห็นร่วมกันว่า ให้ใช้อัตราค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรถโดยสารตามวิธีที่ ๑ ซึ่งเป็นวิธีที่บริษัทฯ ได้ประโยชน์สูงสุด

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบเสนอกรรมการทุกท่านแล้ว

ความเห็น

ตามข้อบังคับของบริษัท ขนส่ง จำกัด ข้อ ๔๖. กำหนดว่า “คณะกรรมการมีอำนาจดำเนินกิจการได้ตามกฎหมายภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนนโยบายของที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นที่ได้วางไว้.....”

/กรรมการผู้จัดการใหญ่....

กรรมการผู้จัดการใหญ่ ได้พิจารณาแล้วเห็นควรนำเสนอคณะกรรมการ บริษัทฯ พิจารณานุมัติราคากลางในการเช่ารถโดยสารและกรอบวงเงินค่าเช่า และค่าเช่ารถโดยสารตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข. ๒๗๑/๕๖ ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๖ เสนอ ก่อนดำเนินการตามระเบียบพัสดุฯ ต่อไป

จึงเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณานุมัติ

การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมได้พิจารณารายละเอียดแล้ว มีความเห็นว่าตามที่คณะกรรมการ กำหนดราคากลางในการเช่ารถโดยสาร ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข. ๒๗๑/๒๕๕๖ ได้พิจารณาการคำนวณค่าเช่าและค่าเช่ารถโดยสาร โดยอ้างอิง /เทียบเคียงกับ หลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๔๐๖.๔/๖๑๑๔ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๕ ในการคำนวณมูลค่าซาก MLR และคำนวณค่าเช่าฯ รถโดยสารชุด ๑๐๐ คัน จากราคา รถโดยสารแบบชั้นเดียว ขนาด ๑๕ เมตร เฉลี่ยประมาณ คันละ ๘,๓๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งเป็นราคารถพร้อมตัวถังสำเร็จรูปเบาะนั่งรถโดยสารแบบธรรมดา รวม VAT ๗% แบ่งวิธีการคำนวณเป็น ๒ วิธี และเมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าเช่าและค่าเช่ารถโดยสาร โดยสารทั้ง ๒ วิธีแล้ว คณะกรรมการฯ มีความเห็นร่วมกันว่า ให้ใช้อัตราค่าเช่าและ ค่าเช่ารถโดยสาร ตามวิธีที่ ๑ ซึ่งเป็นวิธีที่บริษัทฯ ได้ประโยชน์สูงสุด จึงเห็นควรอนุมัติราคากลางในการเช่ารถโดยสารและกรอบวงเงินค่าเช่า และ ค่าเช่ารถโดยสารขนาด ๑๕ เมตร เพื่อทดแทนรถโดยสารบริษัทฯ ปลดระวาง จำนวน ๑๐๐ คัน ระยะเวลา ๓ ปี รวมวงเงินค่าเช่าและค่าเช่ารถโดยสาร เท่ากับ ๗๒๖,๙๔๒,๐๓๐ บาท (เจ็ดร้อยยี่สิบหกล้านเก้าแสนสี่หมื่นสองพัน สามสิบบาทถ้วน)

มติที่ประชุม

อนุมัติราคากลางในการเช่ารถโดยสารและกรอบวงเงินค่าเช่าและ ค่าเช่ารถโดยสารขนาด ๑๕ เมตร เพื่อทดแทนรถโดยสารบริษัทฯ ปลดระวาง จำนวน ๑๐๐ คัน ระยะเวลา ๓ ปี แบ่งเป็น

- รถโดยสารมาตรฐาน ๑ (ก) จำนวน ๖๒ คัน ค่าเช่าและ ค่าเช่ารถโดยสารไม่เกิน ๖,๖๘๗ บาทต่อวันต่อคัน วงเงินค่าเช่าทั้งหมดไม่เกิน ๔๕๓,๙๘๐,๔๓๐ บาท (สี่ร้อยห้าสิบล้านเก้าแสนแปดหมื่นสี่ร้อย สามสิบบาทถ้วน)

- รถโดยสารมาตรฐาน ๑ (ข) จำนวน ๓๘ คัน ค่าเช่าและค่าเช่า รถโดยสารไม่เกิน ๖,๕๖๐ บาทต่อวันต่อคัน วงเงินค่าเช่าทั้งหมดไม่เกิน ๒๗๒,๙๖๑,๖๐๐ บาท (สองร้อยเจ็ดสิบล้านเก้าแสนหกหมื่นหนึ่งพัน หกร้อยบาทถ้วน)

/รวมวงเงิน....

รวมวงเงินค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรถโดยสาร จำนวน ๑๐๐ คัน ระยะเวลา ๓ ปี เท่ากับ ๗๒๖,๙๔๒,๐๓๐ บาท (เจ็ดร้อยยี่สิบหกล้านเก้าแสนสี่หมื่นสองพันสามสิบบาทถ้วน) และให้บริษัทฯ ดำเนินการตามขั้นตอนระเบียบฯ ต่อไป

.....

เรื่อง เพื่อพิจารณาอนุมัติราคากลางในการเช่ารถโดยสารและกรอวงเงินค่าเช่าและค่าเหมา
ซ่อมรถโดยสาร จำนวน ๖ คัน

ความเป็นมา

๑. คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ มีมติให้ความเห็นชอบให้ต่ออายุเช่ารถโดยสารมาตรฐาน ๑ (ข) ตามสัญญาเลขที่ ๒๙๐/๒๕๕๐ ออกไปอีกจำนวน ๖ คัน ระยะเวลาไม่เกิน ๒ ปี ค่าเช่าไม่เกิน ๓,๘๑๕ บาทต่อคันต่อวันวงเงินค่าเช่าทั้งหมดไม่เกิน ๑๖,๗๐๙,๗๐๐ บาท (สิบหกล้านเจ็ดแสนเก้าพันเจ็ดร้อยบาทถ้วน) เพื่อใช้ในการเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทย-ราชอาณาจักรกัมพูชา จำนวน ๒ เส้นทาง คือ เส้นทางกรุงเทพฯ – เสียมราฐ และเส้นทางกรุงเทพฯ – พนมเปญ

๒. บริษัทฯ อนุมัติให้จัดหารถโดยสารมาตรฐาน ๑ (ข) ใหม่ จำนวน ๖ คัน เพื่อใช้วิ่งในเส้นทางเดินรถระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ทดแทนรถโดยสารเช่าเดิม โดยการเช่ากำหนดระยะเวลาเช่าไม่เกิน ๓ ปี ตามที่ฝ่ายธุรกิจเดินรถเสนอ เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๖ และมอบหมายให้ สำนักซ่อมบำรุงและตรวจสภาพรถ ดำเนินการกำหนดคุณลักษณะรถโดยสารที่จะเช่า

๓. บริษัทฯ ให้ความเห็นชอบคุณลักษณะของรถโดยสารมาตรฐาน ๑ (ข) ขนาด ๑๒ เมตร ที่จะเช่าใหม่เข้าวิ่งทดแทนรถเช่าเดิม เพื่อใช้ในการเดินรถระหว่างประเทศไทย-ราชอาณาจักรกัมพูชา จำนวน ๖ คัน ตามที่คณะกรรมการฯ ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข. ๒๑๙/๒๕๕๖ เสนอ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ และมอบหมายให้กองวางแผนกลยุทธ์ธุรกิจ ดำเนินการกำหนดราคากลางรถโดยสาร พร้อมเสนอกรอวงเงินค่าเช่าต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ

๔. บริษัทฯ แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางในการเช่ารถโดยสาร ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข. ๒๗๑/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๖

ข้อเท็จจริง

คณะกรรมการกำหนดราคากลางในการเช่ารถโดยสาร ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข. ๒๗๑/๒๕๕๖ ในการประชุมครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ และครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๖ ได้ประชุมหารือร่วมกัน เพื่อพิจารณาการคำนวณค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรถโดยสาร โดยอ้างอิง/เทียบเคียงกับหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๔๐๖.๔/๖๑๑๔ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๕ ข้อ (๒) มูลค่าซากคำนวณจากหลักเกณฑ์การคิดค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินปีที่ ๑ ปีที่ ๒ ปีที่ ๓ ปีที่ ๔ และปีที่ ๕ เป็นร้อยละ ๘๐ ๖๖ ๕๓ ๓๙ และ ๒๖ ตามลำดับ และข้อ (๓) อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ขั้นต่ำ (MLR) ปัจจุบันปรับโดยใช้อัตราของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) บวก ๒ ร้อยแล้วสรุปได้ดังนี้

/ มาตรฐาน.....

มาตรฐาน	จำนวนรถ (คัน)	ค่าเช่าและค่าเหมาซ่อม (บาท/วัน/คัน)			ค่าเช่าและค่าเหมาซ่อม ๓ ปี (บาท)	
		เดิม (ชุด ๑๓๔ คัน)	ใหม่ (ชุด ๖ คัน)	ผลต่าง	เดิม (ชุด ๑๓๔ คัน)	ใหม่ (ชุด ๖ คัน)
๑ (ข)	๖	๔,๒๗๑	๔,๙๑๒	๖๔๑	๒๘,๐๖๐,๔๗๐	๓๒,๒๗๑,๘๔๐
รวม	๖				๒๘,๐๖๐,๔๗๐	๓๒,๒๗๑,๘๔๐

การคำนวณค่าเช่าฯ รถโดยสารชุด ๖ คัน เมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมของรถโดยสารมาตรฐาน ๑ (ข) กับรถโดยสารที่บริษัทฯ เคยเช่าครั้งล่าสุด คือ ชุด ๑๓๔ คัน พบว่า อัตราค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมสูงกว่า วันละ ๖๔๑ บาทต่อคัน เนื่องจากราคารถโดยสารที่นำมาใช้ในการคำนวณ และ MLR มีการปรับตัวสูงขึ้น แต่เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ คณะกรรมการฯ จึงมีความเห็นร่วมกันว่า อัตราค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมของรถโดยสารชุด ๑๓๔ คัน คือ ๔,๒๗๑ บาทต่อวันต่อคัน

แต่อย่างไรก็ตาม รถโดยสารชุด ๖ คันนี้ บริษัทฯ จะนำไปวิ่งในเส้นทาง การเดินรถระหว่างประเทศไทยและราชอาณาจักรกัมพูชา หากรถโดยสารเสีย ต้องมีการซ่อมแซมในต่างแดน ผู้ให้เช่าจะต้องมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงอาจไม่สามารถจัดหาผู้ให้เช่าในราคา ๔,๒๗๑ บาทต่อวันต่อคันได้ ดังนั้นราคาค่าเช่าที่กำหนดเป็นราคากลางควรอยู่ในระหว่าง ๔,๒๗๑ - ๔,๙๑๒ บาทต่อวันต่อคัน รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบเสนอกรรมการทุกท่านแล้ว

ความเห็น

ตามข้อบังคับของบริษัทฯขนส่ง จำกัด ข้อ ๔๖. กำหนดว่า “คณะกรรมการมีอำนาจดำเนินกิจการได้ตามกฎหมายภายในขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนนโยบายของที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นที่ได้วางไว้.....”

กรรมการผู้จัดการใหญ่ ได้พิจารณาแล้วเห็นควรนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณานุมัติราคากลางในการเช่ารถโดยสารและกรอบวงเงินค่าเช่าและค่าเหมาซ่อมรถโดยสารตามที่คณะกรรมการกำหนดราคากลาง ในการเช่ารถโดยสารตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข.๒๗๑/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๕๖ เสนอ ก่อนดำเนินการตามระเบียบพัสดุฯ ต่อไป

จึงเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณานุมัติ

/ ๔. ประเด็น....

การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมได้พิจารณารายละเอียดแล้วมีความเห็นว่า ตามที่คณะกรรมการกำหนดราคากลางในการเช่ารถโดยสาร ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข. ๒๗๑/๒๕๕๖ ได้พิจารณาการคำนวณค่าเช่าและค่าเช่าเหมาซ่อมรถโดยสาร โดยอ้างอิง/เทียบเคียงกับหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๔๐๖.๔/๖๑๑๔ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๕ ในการคำนวณมูลค่าซาก MLR เมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าเช่าและค่าเช่าซ่อมของรถโดยสารมาตรฐาน ๑ (ข) กับรถโดยสารที่บริษัทฯ เคยเช่าครั้งล่าสุด คือ ชุด ๑๓๔ คัน พบว่า อัตราค่าเช่าและค่าเช่าซ่อมสูงกว่าวันละ ๖๔๑ บาทต่อคัน เนื่องจากราคารถโดยสารที่นำมาใช้ในการคำนวณ และ MLR มีการปรับตัวสูงขึ้น แต่เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ คณะกรรมการฯ จึงมีความเห็นร่วมกันว่า อัตราค่าเช่าและค่าเช่าซ่อมของรถโดยสารชุด ๑๓๔ คัน คือ ๔,๒๗๑ บาทต่อวันต่อคัน แต่อย่างไรก็ตาม รถโดยสารชุด ๖ คันนี้ บริษัทฯ จะนำไปวิ่งในเส้นทางเดินรถระหว่างประเทศไทยและราชอาณาจักรกัมพูชา หากรถโดยสารเสีย ต้องมีการซ่อมแซมในต่างแดน ผู้ให้เช่าจะต้องมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงอาจไม่สามารถจัดหาผู้ให้เช่าในราคา ๔,๒๗๑ บาทต่อวันต่อคัน ได้ ดังนั้นราคาค่าเช่าที่กำหนดเป็นราคากลางควรอยู่ในระหว่าง ๔,๒๗๑ - ๔,๙๑๒ บาทต่อวันต่อคัน จึงเห็นควรอนุมัติราคากลางในการเช่ารถโดยสารและกรอบวงเงินค่าเช่าและค่าเช่าซ่อมรถโดยสารมาตรฐาน ๑ (ข) ขนาด ๑๒ เมตร จำนวน ๖ คัน ระยะเวลา ๓ ปี เพื่อใช้วิ่งในเส้นทางเดินรถระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ค่าเช่าและค่าเช่าซ่อมรถโดยสารระหว่าง ๔,๒๗๑ - ๔,๙๑๒ บาทต่อวันต่อคัน วงเงินค่าเช่าทั้งหมดไม่เกิน ๓๒,๒๗๑,๘๔๐ บาท (สามสิบลองล้านสองแสนเจ็ดหมื่นหนึ่งพันแปดร้อยสี่สิบบาทถ้วน)

มติที่ประชุม

อนุมัติราคากลางในการเช่ารถโดยสารและกรอบวงเงินค่าเช่าและค่าเช่าซ่อมรถโดยสารมาตรฐาน ๑ (ข) ขนาด ๑๒ เมตร จำนวน ๖ คัน ระยะเวลา ๓ ปี เพื่อใช้วิ่งในเส้นทางเดินรถระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ค่าเช่าและค่าเช่าซ่อมรถโดยสารระหว่าง ๔,๒๗๑ - ๔,๙๑๒ บาทต่อวันต่อคัน วงเงินค่าเช่าทั้งหมดไม่เกิน ๓๒,๒๗๑,๘๔๐ บาท (สามสิบลองล้านสองแสนเจ็ดหมื่นหนึ่งพันแปดร้อยสี่สิบบาทถ้วน) และให้บริษัทฯ ดำเนินการตามขั้นตอนระเบียบฯ ต่อไป

.....

เรื่อง รับทราบรายงานผลการบริหารความเสี่ยงองค์กร ประจำปี ๒๕๕๖

ความเป็นมา

ตามที่บริษัทขนส่ง จำกัด ได้ให้ความสำคัญของการบริหารความเสี่ยง และมุ่งมั่นดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยมีนโยบายนำการบริหารความเสี่ยง มาใช้เป็นเครื่องมือทางกลยุทธ์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายขององค์กร และสร้างมูลค่าเพิ่ม ส่งเสริมและกระตุ้นให้การบริหารความเสี่ยงเป็นวัฒนธรรมองค์กร คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง กำหนดและทบทวนนโยบาย กรอบการบริหาร ความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งกำกับดูแล ติดตามประสิทธิผลของการบริหาร ความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุมูลค่าความเสี่ยง ประเมิน และจัดลำดับความสำคัญ เพื่อวางมาตรการควบคุมป้องกัน ให้ครอบคลุมทุกด้าน ในการดำเนินงานของบริษัท ขนส่ง จำกัด อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเป็นระบบ ตามแนวทางมาตรฐานสากล COSO Enterprise Risk Management และตามแนวทางการประเมินผลของสำนักคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

ข้อเท็จจริง

ในปี ๒๕๕๖ บริษัทขนส่ง จำกัด ดำเนินการบริหารความเสี่ยงสอดคล้องกับ SOD ภารกิจ ยุทธศาสตร์ SWOT และแผนปฏิบัติการประจำปี โดยพิจารณา ความเสี่ยงอย่างบูรณาการทั่วทั้งองค์กร รวมทั้งมีการทบทวนความเสี่ยงเดิม ในปี ๒๕๕๕ และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก วัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์องค์กร รวมทั้งดำเนินการตามมาตรการ/กิจกรรม ที่กำหนดในแผนบริหารความเสี่ยงครบทุกแผน ซึ่งผลลัพธ์จากการดำเนินงานทั้ง ๘ ปัจจัยเสี่ยงหลัก เมื่อเปรียบเทียบระหว่างก่อนบริหารความเสี่ยงและหลังบริหาร ความเสี่ยงแล้ว สรุปได้ดังนี้

๑. ความเสี่ยงที่มีความรุนแรงในระดับสูงมาก (E) จำนวน ๖ ความเสี่ยง

๑.๑ ลดระดับความรุนแรงลงมาอยู่ในระดับสูง (H) จำนวน ๔ ความเสี่ยง คือ

- SR ๑ ระบบเทคโนโลยี และสารสนเทศอาจยังไม่ตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ

- SR ๔ ความสามารถในการแข่งขันยังไม่เพียงพอ

- OR ๑ การเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารบริษัทฯ

- OR ๒ การเกิดอุบัติเหตุของรถร่วมฯ

/๑.๒ ลดระดับ

๑.๒ ลดระดับความรุนแรงลงมาอยู่ในระดับปานกลาง (M) จำนวน ๒ ความเสี่ยง คือ

- FR ๑ ผลประกอบการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- CR ๑ บริษัทฯ อาจไม่ได้รับการต่อใบอนุญาตฯ

ครบทุกเส้นทาง

๒. ความเสี่ยงที่มีความรุนแรงในระดับสูง (H) จำนวน ๒ ความเสี่ยง

๒.๑ ระดับความรุนแรงลดลงแต่ยังอยู่ในระดับสูง (H) จำนวน ๑ ความเสี่ยง คือ

- SR ๒ ระบบบริหารทรัพยากรบุคคลยังไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของการดำเนินธุรกิจที่เปลี่ยนแปลง

๒.๒ ลดระดับความรุนแรงลงมาอยู่ในระดับปานกลาง (M) จำนวน ๑ ความเสี่ยง คือ

- SR ๓ บริษัทฯ ยังไม่เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของบริษัทฯ

๓. เมื่อเปรียบเทียบ ผลลัพธ์จากการดำเนินการหลังการบริหารความเสี่ยงกับเป้าหมายที่ตั้งไว้ปรากฏว่า ในปี ๒๕๕๖

สามารถดำเนินการได้ดีกว่าเป้าหมาย จำนวน ๕ ความเสี่ยง ได้แก่

- SR ๓ บริษัทฯ ยังไม่เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้
- SR ๔ ความสามารถในการแข่งขันยังไม่เพียงพอ
- OR ๑ การเกิดอุบัติเหตุโดยसारบริษัทฯ
- OR ๒ การเกิดอุบัติเหตุของรกร่วมฯ
- FR ๑ ผลประกอบการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย จำนวน ๒ ความเสี่ยง ได้แก่

- SR ๒ ระบบบริหารทรัพยากรบุคคลยังไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของการดำเนินธุรกิจที่เปลี่ยนแปลง

- CR ๑ บริษัทฯ อาจไม่ได้รับการต่อใบอนุญาตฯ ครบทุกเส้นทาง การดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย แต่อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ได้แก่

- SR ๑ ระบบเทคโนโลยี และสารสนเทศอาจยังไม่ตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ ในส่วนของสาเหตุที่ ๒ มีน้ำหนักร้อยละ ๗๐ ซึ่งบุคลากรของกองเทคโนโลยีสารสนเทศ ยังไม่สามารถแก้ไขระบบจำหน่ายตัวได้เมื่อเกิดปัญหา เนื่องจากระบบมีความซับซ้อนและทางบริษัทฯ คู่สัญญา (ATS) ยังไม่มีการถ่ายทอดการทำงานทั้งระบบ ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ แผน SR ๑ ยังมีการดำเนินงานต่อเนื่อง ดังนั้นจึงมีการประเมินผลการดำเนินงานของปีงบประมาณ ๒๕๕๖ ว่าสามารถลดโอกาสแต่ผลกระทบยังคงเท่าเดิม

/กองบริหาร

กองบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ได้เสนอรายงานผลการบริหารความเสี่ยงองค์กร ประจำปี ๒๕๕๖ ต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงฯ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๖ เมื่อวันที่อังคารที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้วมีมติให้ความเห็นชอบและให้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ดังรายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบเสนอกรรมการทุกท่านแล้ว

ความเห็น

เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบรายงานผลการบริหารความเสี่ยงองค์กร ประจำปี ๒๕๕๖ จึงเห็นควรนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบ

มติที่ประชุม

จึงเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบ

รับทราบ

.....

เรื่อง รับทราบรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในระดับองค์กร ประจำปี ๒๕๕๖

ความเป็นมา

ด้วยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้กำหนดให้บริษัท ขนส่ง จำกัด ในฐานะหน่วยรับตรวจจัดทำรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในตามระเบียบ คตง.ข้อ ๖ ให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับตั้งแต่วันที่สิ้นสุดปีงบประมาณนั้น

ข้อเท็จจริง

กองบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ได้จัดทำรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในตามระเบียบ คตง.ข้อ ๖ โดยทำการรวบรวมสรุปจากรายงานการประเมินผลการควบคุมภายใน ระดับฝ่ายมาจัดทำ “ร่าง” รายงานการประเมินผลการควบคุมภายใน ระดับองค์กร เสนอเจ้าหน้าที่ระดับอาวุโส สำนักตรวจสอบภายใน เพื่อสอบทาน และได้นำเสนอคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในระดับองค์กร เพื่อพิจารณา ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ และเสนอคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเพื่อพิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ให้ความเห็นชอบแล้ว

ความเห็น

กรรมการผู้จัดการใหญ่ พิจารณาแล้ว เห็นควรนำรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในระดับองค์กร ประจำปี ๒๕๕๖ เสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบก่อนนำส่ง สตง. ต่อไป

จึงเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบ

.....