



ที่ คค 0805.5/505

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

23 มกราคม 2546

เรื่อง รายงานความก้าวหน้าของโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0205/ว 90 ลงวันที่ 13 มิถุนายน 2545

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานความก้าวหน้าของโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของกระทรวงคมนาคม
จำนวน 100 เล่ม

ตามหนังสือที่อ้างถึง แจ้งว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2545 ให้
กระทรวงรายงานความก้าวหน้าโครงการ หรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาลให้คณะรัฐมนตรีทราบ
เป็นระยะๆ ทุก 3 เดือน นั้น

กระทรวงคมนาคมขอรายงานความก้าวหน้าของโครงการหรือเรื่องเร่งด่วน
ของหน่วยงานในสังกัด ระหว่างเดือนกันยายน 2545 – พฤศจิกายน 2545 จำนวน 13 โครงการ/เรื่อง ได้แก่

- 1) โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด
- 2) โครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 3) โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และห้องบังคับการบิน พร้อม
อาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- 4) โครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟเพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- 5) โครงการก่อสร้างทางเข้า – ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของกรมทางหลวง
- 6) โครงการก่อสร้างทางขึ้น – ลง ทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า – ออก ด้านใต้
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- 7) โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ
กรมการขนส่งทางบก

- 8) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- 9) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางซื่อ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- 10) โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ของกรมทางหลวงชนบท
- 11) การแปรรูปการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย
- 12) การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 13) การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

ส.ร. จรุงเรืองกิจ

(นายสุริยะ จรุงเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0-2215-1515 ต่อ 2030

โทรสาร 0-2215-2264



กระทรวงวัฒนธรรม

โครงการ/เรื่องเร่งด่วน
ของกระทรวงวัฒนธรรม

ธันวาคม 2545

สารบัญ

หน้า

1. โครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด	1
2. โครงการลงทุน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	5
3. โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	7
4. โครงการพัฒนาระบบการขนส่งรถไฟเพื่อรองรับทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	9
5. โครงการก่อสร้างทางเข้า ออก ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ กรมทางหลวง	11
6. โครงการก่อสร้างทางขึ้น – ลงทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า – ออก ด้านใต้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	13
7. โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	16
8. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	18
9. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางซื่อ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	21
10. โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรมของกรมทางหลวงชนบท	26
11. การแปรรูปการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย	28
12. การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	30
13. การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย	33

1. โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด

(1) ความเป็นมา

เพื่อสนองนโยบายรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีขีดความสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสาร 30 ล้านคนต่อปี ปริมาณการขนส่งทางอากาศ 1.6 ล้านตันต่อปี และมี 2 ทางวิ่ง โดยตามแผนกำหนดแล้วเสร็จในปี 2547 จากนั้นจะดำเนินการก่อสร้างเพิ่มเติมตามปริมาณผู้โดยสาร สินค้า และการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น

(2) ผลการดำเนินงาน

บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บพม.) มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินโครงการ โดยมีความคืบหน้าที่สำคัญ (ณ 30 พฤศจิกายน 2545) คือ

(2.1) งานที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

(2.1.1) Site Utilities

- งานก่อสร้างวัดราษฎรมิตรศรัทธาธรรม (ส่วนที่ 3) ขณะนี้การดำเนินงานแล้วเสร็จ และส่งมอบงานงวดสุดท้ายแล้ว

(2.1.2) Main Airfield Pavements

- งานก่อสร้างปรับปรุงคุณภาพดินสำหรับทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันตก ขณะนี้การดำเนินงานแล้วเสร็จ และส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว

- งานควบคุมงานก่อสร้างปรับปรุงคุณภาพดินสำหรับทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันตก ขณะนี้การดำเนินงานแล้วเสร็จ และส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว

- งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่คลังสินค้า ดำเนินการจัดทำ Master Plan ในขั้นตอน Preliminary Design แล้วเสร็จ ขณะนี้ได้รับการอนุมัติงบประมาณจาก สศช. แล้ว เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2545

(2.1.3) Passenger Terminal Complex

- งานตอกเข็มอาคารผู้โดยสาร (Package 1) ได้ผลงานร้อยละ 99.54 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.18 กำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 11 ตุลาคม 2546

- งานควบคุมงาน Piling ของ Terminal และ Concourse และถนนยกระดับหน้าอาคารผู้โดยสาร ได้ผลงานร้อยละ 50.08 กำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 30 ตุลาคม 2546 (ผลการดำเนินงานตอกเข็มในส่วนของอาคารผู้โดยสารใกล้เสร็จเรียบร้อยแล้ว คงเหลือในส่วนของการตอกเข็มบริเวณทางยกระดับหน้าอาคารผู้โดยสาร)

- งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร ได้ผลงานร้อยละ 16.80 ช้ากว่าแผนร้อยละ 7.96 กำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 30 พฤศจิกายน 2547

- งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบิน ได้ผลงานร้อยละ 11.77 ช้ากว่าแผนร้อยละ 5.98 กำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 30 พฤศจิกายน 2547

- งานควบคุมงานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ซึ่ง JBIC ให้ความเห็นชอบในการปรับลดงานของ Permanent CSC แล้ว (เนื่องจากการตัดงานส่วนที่ซ้ำซ้อนกับ Design Consultant ออก) ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาผลของคณะกรรมการฯ คาดว่าจะได้บริษัท ควบคุมงานในเดือน มกราคม 2546

(2.1.4) Site Utilities

- งานสถานีแปลงไฟฟ้าย่อย ได้ผลงานร้อยละ 64.46 ช้ากว่าแผนร้อยละ 10.76 กำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 31 มีนาคม 2546

- งานระบบสาธารณูปโภคกลาง (ถังเก็บน้ำประปา ระบบปรับแรงดัน และโรงบำบัดน้ำเสีย) ได้ผลงานร้อยละ 53.04 ช้ากว่าแผนร้อยละ 10.80 กำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 31 มีนาคม 2546

- งานจ้างออกแบบระบบจัดเก็บขยะ อยู่ระหว่างการพิจารณา Final Design ของคณะกรรมการตรวจการจ้าง

- งานควบคุมงานก่อสร้างสถานีแปลงไฟฟ้าย่อยและระบบสาธารณูปโภค ได้เริ่มงานเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม และกำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 30 เมษายน 2546

(2.1.5) Ground Access Facilities

- งานปรับปรุงคุณภาพดินสำหรับระบบถนนภายในสนามบิน ได้ผลงานร้อยละ 98.83 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.31

- งานควบคุมงานปรับปรุงคุณภาพดินสำหรับระบบถนนภายในสนามบิน ได้ผลงานร้อยละ 98.83 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.31 กำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 30 มิถุนายน 2546

(2.1.6) Support Facilities

- งานจ้างออกแบบสถานีดับเพลิงและกู้ภัย ได้เริ่มงานเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2545 กำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 12 เมษายน 2546

- งานจ้างที่ปรึกษา PMC กำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 18 พฤษภาคม 2548

(2.2) งานที่เริ่มดำเนินการปี 2545

(2.2.1) Main Airfield Pavement

- งานออกแบบ G.I และ Pavement ลานจอดหน้าอาคารคลังสินค้า และลานจอดระยะไกล ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2545 กำหนดเริ่มงานวันที่ 12 พฤศจิกายน 2545 กำหนดสิ้นสุดสัญญาวันที่ 16 มีนาคม 2546

(2.2.2) Support Facilities

- งานควบคุมงานก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและดูแลบำรุงรักษาสนามบิน ระบบจ่ายไฟฟ้า และท่อร้อยสาย งานวางท่อประปาและจัดเก็บน้ำเสีย กลุ่มบริษัทที่ผ่านการ Short List จำนวน 5 ราย ยื่นเอกสารประกวดราคาเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2545 อยู่ระหว่างการพิจารณาผลของคณะกรรมการฯ

(2.3) งานที่จะเริ่มดำเนินการปี 2546

(2.3.1) Main Airfield Pavement

- งานปรับปรุงคุณภาพดิน East Runway ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2545 กำหนดเริ่มงานวันที่ 9 ธันวาคม 2545 ระยะเวลาสิ้นสุดสัญญา 8 มิถุนายน 2545

- งานก่อสร้างผิวทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด อยู่ระหว่างพิจารณาเอกสารผู้มีคุณสมบัติเบื้องต้นในขั้นสุดท้าย ก่อนเสนอ JBIC ให้ความเห็นชอบ

(2.3.2) Passenger Terminal Complex

- งานก่อสร้างทางยกระดับหน้าอาคารผู้โดยสาร มีผู้ยื่นข้อเสนอคัดเลือกผู้มีคุณสมบัติเบื้องต้น จำนวน 23 ราย อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการฯ

(2.3.3) Site Utilities

- งานระบบจ่ายไฟฟ้า และท่อร้อยสาย เปิดซองประกวดราคาเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2545 อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการ บทม. เพื่อขออนุมัติทำสัญญา

- งานวางท่อจ่ายน้ำประปาและระบบบำบัดน้ำเสีย อยู่ระหว่างการต่อรองราคา

- งานระบบบริหารและสารสนเทศท่าอากาศยาน คณะกรรมการ บทม. ได้อนุมัติในหลักการให้ดำเนินการแล้ว และกำลังดำเนินการจัดทำเอกสารประกวดราคา

(2.3.4) **Ground Access Facilities**

- งานก่อสร้างถนนและสะพานเข้าสู่ท่าอากาศยาน มีผู้สนใจยื่นเอกสาร PQ จำนวน 28 ราย อยู่ระหว่างการพิจารณาผลของคณะกรรมการฯ
- งานก่อสร้างทางยกระดับเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร มีผู้สนใจยื่นเอกสาร PQ จำนวน 25 ราย อยู่ระหว่างการพิจารณาผลของคณะกรรมการฯ
- งานก่อสร้างอุโมงค์เชื่อมคลังสินค้าและลานจอดระยะไกล มีผู้สนใจยื่นเอกสาร PQ จำนวน 26 ราย อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการ

(2.3.5) **Support Facilities**

- งานก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและดูแลสนามบิน ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2545 กำหนดเริ่มงานวันที่ 2 ธันวาคม 2545 คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนมิถุนายน 2547

(2.4) **งานด้านการพัฒนาธุรกิจ**

(2.4.1) **กิจกรรมร่วมทุนของภาคเอกชน** ที่ บม. ได้ดำเนินการไปบ้างแล้ว จำนวน 5 กิจกรรม โดยอยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 จำนวน 4 กิจกรรม คือ ระบบเดิมเชื้อเพลิงน้ำมันอากาศยาน อาคารคลังสินค้า ครุภัณฑ์บิน และศูนย์ซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้น ส่วนการผลิตไฟฟ้า และน้ำเย็นระบบปรับอากาศ อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงมหาดไทย ในการอนุญาต ให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนในโครงการดังกล่าว

(2.4.2) **การจัดพื้นที่เพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในอาคารผู้โดยสาร** อยู่ระหว่างการพิจารณา คัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนธุรกิจค้าปลีกภายในอาคารผู้โดยสาร คาดว่าจะได้ที่ปรึกษาภายในปี 2545

(2.4.3) **การพัฒนาศูนย์ธุรกิจท่าอากาศยาน** อยู่ระหว่างการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนาศูนย์ธุรกิจท่าอากาศยานในพื้นที่ทางด้านตะวันออก

2. โครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

(1) ความเป็นมา

รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (สุวรรณภูมิ) เป็นท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Aviation Hub) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยได้เร่งรัดดำเนินการโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดแล้วเสร็จภายในสิ้นปี 2547 และสามารถเปิดใช้งานได้ในกลางปี 2548

(2) ผลการดำเนินงาน

(2.1) บริษัท การบินไทย (มหาชน) จำกัด (บกท.) รายงานว่าคณะกรรมการ บกท. มีมติเมื่อวันที่ 24 ม.ค. 2545 เห็นชอบการดำเนินการโครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งประกอบด้วยโครงการรวม 6 โครงการ ได้แก่

(1) โครงการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์	วงเงินลงทุน 3,779.12 ล้านบาท
(2) โครงการครัวการบิน	วงเงินลงทุน 3,944.46 ล้านบาท
(3) โครงการบริการลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น	วงเงินลงทุน 1,933.17 ล้านบาท
(4) โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน	วงเงินลงทุน 2,686.72 ล้านบาท
(5) โครงการบริการลูกค้า	วงเงินลงทุน 648.25 ล้านบาท
(6) โครงการศูนย์ปฏิบัติการ	วงเงินลงทุน 743.79 ล้านบาท

รวมเป็นเงินลงทุนทั้งสิ้น 13,735.51 ล้านบาท บกท. จึงเสนอมาเพื่อกระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

(2.2) คค. ได้พิจารณาแล้ว เห็นควรสนับสนุนโครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ บกท. รวม 6 โครงการดังกล่าว เนื่องจาก

(1) ช่วยสนับสนุนให้การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2547 และจะเปิดให้บริการในกลางปี 2548 สามารถเปิดดำเนินการได้อย่างราบรื่น และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค

(2) สนับสนุนการเพิ่มอำนาจการต่อรอง การเพิ่มขีดความสามารถและความพร้อมในการแข่งขันของสายการบินแห่งชาติกับสายการบินอื่นในภูมิภาคและทั่วโลก

(3) คอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาคุณภาพและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางอากาศ เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ การส่งเสริมการท่องเที่ยว และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค

(4) เป็นโครงการที่มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและมีความเป็นไปได้ทางการเงิน แม้ว่าโครงการลงทุนดังกล่าวจะต้องใช้วงเงินลงทุนที่สูง เป็นภาระที่หนักของ บกท. แต่โครงการลงทุนนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยรวม

(2.3) คค. ได้มีหนังสือลงวันที่ 2 กรกฎาคม 2545 ส่งโครงการฯดังกล่าวให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) นำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ พร้อมทั้งส่งให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของ ครม. ด้วย

(2.4) สลค. มีหนังสือแจ้งให้ คค. ทราบ เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2545 ขอส่งเรื่องฯคืนเนื่องจากได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯแต่งตั้งรัฐมนตรีท่านใหม่ จึงขอให้ คค. พิจารณาเรื่องฯดังกล่าวอีกครั้ง และ คค. ได้ส่งเรื่องให้ บกท. พิจารณาทบทวนแล้ว ซึ่ง บกท. ได้มีหนังสือแจ้งยืนยันที่จะนำเรื่องนี้เสนอ สลค. ให้ คค. แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของ คค.

3. โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ทำอากาศยานสุวรรณภูมิของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

(1) ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรี (กรม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2542 เห็นชอบในหลักการ และอนุมัติให้ดำเนินโครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ทำอากาศยานสุวรรณภูมิของ บวท. ในวงเงินลงทุน 1,851.90 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (ปีงบประมาณ 2543-2546)

(2) ผลการดำเนินงาน

(2.1) บวท. ได้เสนอขอเปลี่ยนแปลงรายการในการดำเนินโครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่ได้รับความเห็นชอบจาก กรม. ตามข้อ 1 ดังนี้

(1) เปลี่ยนแปลงระยะเวลาดำเนินการจาก 4 ปี (ปีงบประมาณ 2543-2546) เป็น 6 ปี (ปีงบประมาณ 2543-2548)

(2) ปรับปรุงวงเงินในการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน จากจำนวน 1,851.90 ล้านบาท เป็น 2,107.36 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 255.46 ล้านบาท) และเพิ่มงบประมาณโครงการฯ สำหรับการสำรองราคาจำนวน 200.00 ล้านบาท (ประมาณร้อยละ 10 ของงบประมาณของโครงการ) รวมวงเงินลงทุนโครงการฯ เป็น 2,307.36 ล้านบาท ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการ บวท. เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2545 ได้เห็นชอบการเพิ่มเติมงบลงทุนโครงการฯ ดังกล่าวแล้ว

(2.2) บวท. จึงเสนอเรื่องมาเพื่อกระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณา โดย คค.พิจารณาแล้ว เห็นว่าการปรับเปลี่ยนรายการในการดำเนินโครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่ บวท. เสนอดังกล่าว

(1) เป็นโครงการที่ช่วยสนับสนุนให้การก่อสร้างทำอากาศยานสุวรรณภูมิที่กำหนดแล้วเสร็จในปี 2547 และจะเปิดบริการในกลางปี 2548 สามารถเปิดดำเนินการได้อย่างราบรื่น และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจะพัฒนาและส่งเสริมให้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นทำอากาศยานสากลหลักของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคนี้

(2) เป็นโครงการที่ตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาคุณภาพ และปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางอากาศ เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ การส่งเสริมการท่องเที่ยว และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค

(2.3) คค. ได้มีหนังสือลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2545 เสนอการปรับเปลี่ยนรายการในการดำเนินโครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จากวงเงินลงทุนรวมเดิม 1,851.90 ล้านบาท เป็นวงเงินลงทุนรวม 2,307.36 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินโครงการฯ 6 ปี (2543-2548) ไปให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการบริหารการพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กทภ. พิจารณาอนุมัติต่อไป

(2.4) ครม. มีมติเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2545 อนุมัติตามที่คณะกรรมการ กทภ. เสนอ กล่าวคือ

- เห็นชอบให้ บวท. ดำเนินโครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงานเป็น 6 ปี (พ.ศ. 2543-2548)

- อนุมัติในหลักการให้ บวท. จัดหาและติดตั้งระบบอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศฯ วงเงิน 2,307.36 ล้านบาท โดยให้ใช้งบสำรองราคาตามความเหมาะสมและจำเป็น

- มอบหมายให้ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานในการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบวิทยุสื่อสารทำอากาศยาน (Trunked Radio) ว่าหน่วยงานใดจะเป็นผู้ให้บริการระบบที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ขอให้พิจารณาระบบที่ทันสมัยมาใช้ต่อไปด้วย

(2.5) การก่อสร้างหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงานฯ ขณะนี้ บวท. กำลังตรวจแบบก่อสร้าง และประกาศเชิญชวนให้บริษัทผู้รับจ้าง ขึ้นเอกสารการคัดเลือกผู้มีความสมบัติเบื้องต้น เพื่อเสนอราคาในการก่อสร้างต่อไป สำหรับการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ อยู่ระหว่างจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคและเตรียมการจัดซื้อจัดจ้าง

4. โครงการพัฒนาระบบการขนส่งรถไฟฟ้า เพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

(1) ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2543 อนุมัติในหลักการให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟฟ้าสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา โดยให้ก่อสร้างทางรถไฟฟ้าเชื่อมโยงไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในกรอบวงเงิน 8,783 ล้านบาท

(2) ผลการดำเนินงาน

(2.1) รฟท. ได้ขอรับความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่น โดยกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม (METI) ได้ให้ความช่วยเหลือในการว่าจ้างที่ปรึกษา PCI ดำเนินการศึกษาโครงการดังกล่าว โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในระยะเวลา 3 เดือน (ตุลาคม - ธันวาคม 2544) ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอแนวทางการดำเนินโครงการทางรถไฟฟ้าเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยกำหนดให้โครงการดังกล่าวเป็นโครงการนำร่องและเป็นสายทางหลักของการพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพฯ ซึ่งมีรูปแบบเป็นระบบรถไฟฟ้ารางคู่ โดยในระยะแรกจะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟฟ้ายกระดับช่วงระหว่างสถานีพญาไท - สถานีหัวหมาก (ยกระดับระยะทางประมาณ 10 กม.) และใช้เส้นทางรถไฟฟ้าสายตะวันออก หัวหมาก - ฉะเชิงเทราในระดับ AT GRADE ระยะทาง 13 กม. ไปจนถึงสถานีลาดกระบัง แล้วจึงเลี้ยวเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะทาง 4.5 กม.) ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้เสนอให้การก่อสร้างทางยกระดับในช่วงพญาไท - หัวหมาก ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างทางรถไฟยกระดับที่ก่อสร้างค้างไว้ตามโครงการ Hopewell นอกจากนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอให้มีการพัฒนาในระยะที่ 2 ด้วยการดำเนินการก่อสร้างทางยกระดับช่วงระหว่าง พญาไท - บางซื่อ ซึ่งจะเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายทางรถไฟยกระดับจาก รังสิต - บางซื่อ และบางซื่อ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ครบทั้งระบบ สำหรับการประเมินปริมาณผู้โดยสารในระยะแรกคาดว่าจะมีผู้โดยสารใช้บริการประมาณ 800,000 คนต่อวัน ในปี 2549 และเพิ่มขึ้นเป็น 250,000 คนต่อวันในปี 2564

(2.1.1) รูปแบบการเดินรถ มีการเดินรถใน 3 รูปแบบ ได้แก่

(1) การเดินรถไฟระหว่างสถานีอโศก - สถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบบ non - stop service กำหนดอัตราค่าโดยสาร 100 บาท/เที่ยว

(2) การเดินรถไฟด่วนขานเมือง ซึ่งจะจอดรับผู้โดยสารเฉพาะสถานีที่สำคัญ ได้แก่ สถานีพญาไท - สถานีอโศก - สถานีหัวหมาก - สถานีลาดกระบัง และสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดอัตราค่าโดยสาร 10 บาท + 1.0 บาท/กม.

(3) การเดินรถไฟขานเมืองธรรมดา ซึ่งจะจอดรับผู้โดยสารทุกๆ สถานีไปจนถึงสถานีลาดกระบัง

(2.1.2) ที่ตั้ง Bangkok Air City Terminal

พื้นที่ที่มีความเหมาะสมจะดำเนินการก่อสร้าง Bangkok Air City Terminal นั้น มีอยู่บริเวณพื้นที่มักกะสัน ซึ่งมีความเหมาะสมเนื่องจากเป็นพื้นที่ของ รฟท. และตั้งอยู่ในย่าน กลางใจเมืองบริเวณแยกอโศก - ดินแดง ซึ่งมีที่ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของสถานีรถไฟมักกะสัน สามารถเข้าออกทางถนนอโศกทิศตะวันออกและถนนมักกะสันทางด้านทิศใต้และมีข้อดีในเรื่อง การเชื่อมต่อเข้ากับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของ รฟม. สายสีน้ำเงินได้ และสามารถดำเนินการ ก่อสร้างได้ทันทีเนื่องจากไม่มีปัญหามวลชน แต่จะมีข้อเสียในเรื่องผลกระทบด้านระบบการจราจร

(2.2) รฟท. ได้นำเสนอขออนุมัติโครงการต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี โดยขอให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการเป็นมูลค่าประมาณ 24,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2545 และได้รายงานเรื่องปัญหาความจำเป็นเร่งด่วนในการก่อสร้างสถานีรถไฟอาคารผู้โดยสาร ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาด้วย เนื่องจากขอบเขตงานการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารดังกล่าว มิได้รวมในส่วนของการก่อสร้างผนังกันดิน และการก่อสร้างฐานรากและแผ่นพื้นเพื่อรองรับระบบราง

(2.3) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีหนังสือเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2545 ถึง ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทก.) เพื่อขอความเห็นชอบดังนี้

(1) ขอรับความเห็นชอบในหลักการให้มีระบบการขนส่งมวลชนระบบรางเข้าสู่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาโครงการดังกล่าว

(2) ขอความเห็นชอบให้ รฟท. รับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างสถานีรถไฟใต้อาคารผู้โดยสาร ของท่าอากาศยานฯ ในกรอบวงเงิน 680 ล้านบาท โดยให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย และ ให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) เป็นผู้ชำระค่าก่อสร้างไปก่อน

(2.4) กทก. มีมติเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2545 เห็นสมควรรายงานเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ โครงการลงทุนก่อสร้างอุโมงค์สถานีรถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานฯ โดยให้ บทม. รับผิดชอบ และใช้เงินทุนของ บทม. เท่าที่จำเป็นไม่เกินวงเงิน 680 ล้านบาท มาดำเนินการต่อไป ต่อมาคณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2545 เห็นชอบตามมติของคณะกรรมการ กทก.

(3) สถานะปัจจุบัน

รฟท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2546 เป็นเงินทั้งสิ้น 140 ล้านบาท (และผูกพัน งบประมาณประจำปี 2547 เป็นเงิน 175 ล้านบาท) เพื่อใช้ในการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจ ออกแบบ รายละเอียด ตามโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟเพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขณะนี้ รฟท. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดขอบเขตการศึกษา สำรวจ และออกแบบ และว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตามโครงการฯ ดังกล่าวแล้ว

5. โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของกรมทางหลวง

(1) ความเป็นมา

กรมทางหลวง (ทล.) ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคม ให้ก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยาน และพัฒนาระบบถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(2) ผลการดำเนินงาน

(2.1) ทล. ได้ทำการสำรวจและออกแบบทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 3 ด้าน รวมทั้งหมด 5 ทางเข้า-ออก แล้วเสร็จ ได้แก่

(2.1.1) ทางเข้า - ออก ด้านเหนือจากทางต่างระดับร่มเกล้า บนทางหลวงพิเศษ กรุงเทพฯ - ชลบุรี สายใหม่ ที่ กม. 11 + 356 และทางเข้าออก สำหรับรถสินค้า (Cargo) ซึ่งจะเชื่อมกับ ถนนกิ่งแก้ว ระยะทาง 2.2 กม. ค่าก่อสร้าง 1,400 ล้านบาท

(2.1.2) ทางเข้า-ออก ด้านเหนือแยกจากทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ - ชลบุรี สายใหม่ ที่ กม. 12 + 700 ระยะทาง 1.4 กม. ค่าก่อสร้าง 867.6 ล้านบาท

(2.1.3) ทางเข้า-ออก ด้านเหนือแยกจากถนนอ่อนนุช ระยะทาง 0.7 กม. ค่าก่อสร้าง 100 ล้านบาท

(2.1.4) ทางเข้า - ออก ด้านใต้จากทางหลวงหมายเลข 34 สายบางนา - บางปะกง ที่ กม. 14 + 950 ระยะทาง 3.2 กม. ค่าก่อสร้าง 769.3 ล้านบาท

(2.1.5) ทางเข้า-ออก ด้านตะวันตก จากถนนกิ่งแก้ว ระยะทาง 0.4 กม. ค่าก่อสร้าง 300 ล้านบาท

(2.2) ในปีงบประมาณ 2544 ทล. ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างทางเข้า-ออก 2 เส้นทาง คือ

(2.2.1) ทางเข้า - ออก ด้านเหนือจากทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ - ชลบุรี สายใหม่ ซึ่งแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ตอน คือ

- ตอน 1 ระยะทาง 6.772 กม. ค่าก่อสร้าง 398.608 ล้านบาท ระยะเวลาของสัญญา วันที่ 30 พฤศจิกายน 2544 - 17 พฤษภาคม 2547 ขณะนี้ได้ผลงานร้อยละ 37.6 เร็วกว่าแผนร้อยละ 12.6

- ตอน 2 ระยะทาง 4.204 กม. ค่าก่อสร้าง 469,006 ล้านบาท ระยะเวลาของสัญญา
วันที่ 23 พฤศจิกายน 2544 - 10 พฤษภาคม 2547 ขณะนี้ได้ผลงานร้อยละ 38.4 ราคาค่าแผนร้อยละ 1.8

(2.2.2) ทางเข้า - ออก ด้านใต้ จากทางหลวงหมายเลข 34 สายบางนา - บางปะกง
ซึ่งแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ตอน คือ

- ตอน 1 ระยะทาง 4.669 กม. ค่าก่อสร้าง 364,754 ล้านบาท ระยะเวลาของสัญญา
วันที่ 26 ตุลาคม 2544 - 12 เมษายน 2547 ขณะนี้ได้ผลงานร้อยละ 36.1 ราคาค่าแผนร้อยละ 12.8

- ตอน 2 ระยะทาง 2.591 กม. ค่าก่อสร้าง 404,566 ล้านบาท ระยะเวลาของสัญญา
วันที่ 26 ตุลาคม 2544 - 12 เมษายน 2547 ขณะนี้ได้ผลงานร้อยละ 15.8 ราคาค่าแผนร้อยละ 6.1

6. โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี

บริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

(1) ความเป็นมา

(1.1) คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2537 อนุมัติหลักการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินโครงการทางด่วนสายบางนา-บางพลี-บางปะกง (ทางพิเศษบูรพาวิถี) ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Turnkey) ระยะทางประมาณ 55.350 กิโลเมตร ในวงเงิน 25,196,442,000 บาท ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มและค่าใช้จ่ายด้านการเงินแล้ว และอนุมัติวงเงินตามรายการเพื่อเลือกในวงเงินไม่เกิน 2,291,931,000 บาท ในกรณีที่กรมทางหลวง (ทล.) ประสงค์จะให้ กทพ. เพิ่มระดับความสูงของทางด่วนเป็น 17.500 เมตรจากระดับดินเดิมตลอดสายและก่อสร้างทางแยกต่างระดับอีก 3 แห่ง ได้แก่ ทางแยกต่างระดับหนองงูเห่า ทางแยกต่างระดับวงแหวนรอบนอก และทางแยกต่างระดับวัดศรีเอี่ยม

(1.2) ต่อมา กทพ. ได้มีการพิจารณาปรับปรุงแบบการก่อสร้างทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี (ทางพิเศษบูรพาวิถี) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขบันทึกข้อตกลงกับกรมทางหลวง และสอดคล้องกับโครงการต่างๆ ของ ทล. บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 กทพ. จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนั้น กทพ. จึงได้พิจารณาปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างในส่วนซึ่งเห็นว่าจะสามารถยกเลิกหรือชะลอเป็นงานในสัญญาเพื่อลดค่าใช้จ่ายลง ได้แก่ การยกเลิกงานก่อสร้างทางขึ้น-ลงที่บริเวณหนองงูเห่า และบริเวณวงแหวนรอบนอก รวมทั้งยกเลิกการก่อสร้างทางแยกต่างระดับวัดศรีเอี่ยม โดยให้ก่อสร้างเฉพาะโครงสร้างส่วนที่จะรองรับการเชื่อมต่อทางแยกต่างระดับในอนาคต

(1.3) ครม. มีมติเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2542 อนุมัติให้ กทพ. เปลี่ยนแปลงรายการลงทุนโครงการทางพิเศษบูรพาวิถี รวม 3 รายการ โดยให้รับความเห็นของกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับการก่อสร้างทางขึ้น-ลงบริเวณถนนวงแหวนรอบนอก (กม. 9) และการเตรียมการในเรื่องโครงสร้างเพื่อรองรับการต่อเชื่อมทางขึ้น-ลงและทางแยกต่างระดับทั้ง 3 จุด ซึ่ง 1 ใน 3 จุด คือการยกเลิกการก่อสร้างทางขึ้น-ลงบริเวณหนองงูเห่า (กม.15) โดยก่อสร้างเฉพาะโครงสร้างส่วนที่รองรับการต่อเชื่อมทางแยกต่างระดับเข้าสนามบินหนองงูเห่าในอนาคต

(1.4) กทพ. ได้ประสานงานกับ ทล. ในการดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณที่ใช้ในการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ (หนองงูเห่า) ทั้งในส่วนงานของ กทพ. และ ทล. โดย กทพ. ได้ทำการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และส่งมอบให้ ทล. เพื่อก่อสร้างทางแยกต่างระดับในส่วน of ทล. เสร็จเรียบร้อยแล้ว

(1.5) คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ในการประชุม เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2545 ได้หารือเรื่องโครงสร้างพื้นฐานบริเวณรอบนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่จำเป็นต้องเร่งรัดจัดสร้างขึ้นเพื่อรองรับการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วเห็นว่าการดำเนิน โครงการทางเข้า-ออกสนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมจากทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณกิโลเมตรที่ 15 จะช่วย เชื่อมโยงระบบโครงข่ายทางพิเศษให้มีความสมบูรณ์ และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคต่อไป

(1.6) ในการประชุมหารือการกำกับนโยบายและพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2545 โดยมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี เป็นประธานที่ประชุมได้มีการพิจารณาเรื่อง ทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว เห็นว่า ปัจจุบัน กทพ.ยังอยู่ในระหว่างการแก้ปัญหาความไม่โปร่งใส และสรรหาผู้ว่าการ กทพ. คนใหม่ จึงเห็นควรให้ชะลอการพิจารณาโครงการดังกล่าวออกไปก่อนอีกระยะหนึ่ง

(2) ผลการดำเนินงาน

กทพ. พิจารณาแล้วเห็นว่า แม้ว่าที่ประชุมหารือการกำกับนโยบายและพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีมติให้ชะลอโครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่เพื่อเป็นการเตรียมการล่วงหน้าให้สามารถก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษ บูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้แล้วเสร็จทันการเปิดใช้งาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในกลางปี 2548 ตามที่รัฐบาลได้กำหนด กทพ.จึงได้จัดทำเรื่องเสนอ คณะกรรมการ กทพ. เพื่อขออนุมัติในหลักการให้นำเรื่องเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติดำเนินการ โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถีบริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หากได้รับการเร่งรัดจากรัฐบาล จากการประชุมคณะกรรมการ กทพ. ครั้งที่ 12/2545 เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2545 มีมติให้ กทพ. ทบทวนราคาก่อสร้างของโครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษ บูรพาวิถีบริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และให้เตรียมข้อมูลรายละเอียดไว้ให้พร้อม เพื่อที่จะนำเสนอคณะกรรมการ กทพ. พิจารณาเพื่อนำเสนอ ครม. ตามขั้นตอนต่อไปหากมีการเร่งรัด ให้ดำเนินโครงการฯ ทั้งนี้ กทพ.ได้เตรียมความพร้อมสำหรับการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษ บูรพาวิถีบริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไว้แล้ว โดยในด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้ส่งมอบให้ ทล.เป็นที่เรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ได้จัดเตรียมแบบรายละเอียดและเอกสารประกวดราคาไว้แล้ว และขั้นตอนต่อไปคือการเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างรวมระยะเวลา 36 เดือน นับจากวันที่ ครม. อนุมัติโครงการ โดยแบ่งเป็นการคัดเลือกวิศวกรที่ปรึกษาและผู้รับเหมาก่อสร้าง

12 เดือน และดำเนินการก่อสร้างอีก 24 เดือน ซึ่ง กทพ. ได้พิจารณาวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถีบริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้สนามบินสุวรรณภูมิแล้วปรากฏว่าหากจะให้ กทพ.ดำเนินการก่อสร้างรัฐบาลจะต้องสนับสนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและ ค่าก่อสร้างโดยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน 499.67 ล้านบาท และรัฐบาลจะต้องเป็นผู้รับภาระดอกเบี้ยและเงินต้นทั้งหมด สำหรับค่าก่อสร้าง ค่าออกแบบ และค่าวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน จำนวน 1,167.47 ล้านบาท รัฐบาลจะต้องให้เป็นเงินยืมไม่มีดอกเบี้ย ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการจึงคุ้มค่าต่อการลงทุน

(3) วงเงินลงทุน

โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีค่าลงทุนโครงการรวมทั้งสิ้น 1,667.14 ล้านบาท ประกอบด้วย

1) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	จำนวนเงิน	499.67	ล้านบาท
2) ค่าออกแบบ	จำนวนเงิน	12.47	ล้านบาท
3) ค่าก่อสร้าง	จำนวนเงิน	1,100.00	ล้านบาท
4) ค่าวิศวกรควบคุมงาน	จำนวนเงิน	55.00	ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ กทพ. กำลังดำเนินการทบทวนราคาค่าก่อสร้าง เนื่องจากคณะกรรมการ กทพ. มีมติเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2545 ให้ กทพ. ทบทวนราคาค่าก่อสร้างของโครงการด้วย

(4) แผนการดำเนินโครงการ

แผนการดำเนินงานก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถีบริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยก่อนเริ่มการก่อสร้าง กทพ. ต้องคัดเลือกวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานและสรรหาผู้รับเหมาก่อสร้างใช้เวลาประมาณ 12 เดือน โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ประมาณเดือนตุลาคม 2546 และระยะเวลาการก่อสร้างประมาณ 24 เดือน คาดว่าจะเปิดบริการทางขึ้น-ลงได้ในเดือนตุลาคม 2548

7. โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(1) ความเป็นมา

ตามที่กระทรวงคมนาคมโดยบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ได้มีการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2548 และจะใช้เป็นสนามบินนานาชาติของประเทศไทยแทนท่าอากาศยานกรุงเทพนั้น กรมการขนส่งทางบก จึงเห็นควรวางแผนระบบการขนส่งสาธารณะที่จะให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานดังกล่าวให้มีความหลากหลายและทันสมัยสมกับที่จะให้ประเทศไทยเป็นประตูสู่ทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวต่างประเทศที่จะเพิ่มขึ้นตามโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวประเทศไทย

(2) ผลการดำเนินงาน

กรมการขนส่งทางบกได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณารูปแบบบริการสาธารณะ เพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2545 เพื่อทำหน้าที่ศึกษา พิจารณา กำหนดรูปแบบ รวมทั้งกำหนดกฎเกณฑ์รถบริการสาธารณะทุกประเภทที่จะมีให้บริการระหว่างสนามบินกับกรุงเทพมหานคร และเมืองที่สำคัญใกล้เคียง

คณะกรรมการพิจารณารูปแบบบริการสาธารณะเพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดำเนินการจัดทำโครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเบื้องต้นแล้ว เพื่อเตรียมระบบการขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมเพียงพอที่จะรองรับจำนวนผู้ใช้บริการสนามบินทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยได้กำหนดรูปแบบรถสาธารณะที่จะให้บริการ คือ รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่สาธารณะ รถลีมูซีน (Limousine) รวมทั้งรถโดยสารที่ไปแหล่งท่องเที่ยวต่างจังหวัดโดยตรง เช่น พัทยา

รถโดยสารประจำทางที่กำหนดไว้จะเป็นรถโดยสารธรรมดาสำหรับผู้ทำงานและผู้ที่พักผ่อนที่ท่าอากาศยาน และรถโดยสารปรับอากาศที่เป็นบริการสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยลักษณะรถจะเป็นรถที่ออกแบบเป็นพิเศษสามารถนำสัมภาระ ขึ้น-ลง สะดวก โดยจัดทำที่วางสัมภาระเป็นสัดส่วน เช่น ให้มีที่วางสัมภาระในส่วนหน้าและที่นั่งโดยสารในส่วนหลัง ทั้งนี้เนื่องจากผู้โดยสารส่วนใหญ่จะต้องมีสัมภาระในการเดินทาง เพื่อให้เกิดความสะดวกและความประทับใจ จึงควรที่จะจัดที่วางสัมภาระให้เรียบร้อย สำหรับรถแท็กซี่สาธารณะ และรถลีมูซีน (Limousine) จะมีรูปแบบการให้บริการคล้ายกับที่เป็นอยู่ในปัจจุบันที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ

การทำงานของคณะกรรมการฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาแต่งตั้งคณะทำงานขึ้นมาศึกษาในรายละเอียดแต่ละด้าน ได้แก่ การศึกษาสถานที่เหมาะสมเพื่อจัดรถบริการสาธารณะในบริเวณสนามบิน การพิจารณาเส้นทางรถโดยสารและรูปแบบรถบริการที่เหมาะสม การพิจารณากำหนดมาตรฐานและลักษณะรถ และการออกไปอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

(3) ปัญหาและอุปสรรค

เส้นทางการประกอบการรถโดยสารประจำทางที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเส้นทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ซึ่งตามมติคณะรัฐมนตรีจะให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นผู้ประกอบการเพียงผู้เดียว จะเป็นข้อจำกัดในการจัดรูปแบบรถและการให้บริการที่เหมาะสม ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการไม่มีโอกาสที่จะได้รับบริการที่ทันสมัย สะดวกสบาย

(4) แนวทางแก้ไข

ควรมีนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติในหลักการที่จะให้เอกชนแข่งขันกันเสนอตัวเป็นผู้ให้บริการและปฏิบัติตามเงื่อนไขและกฎเกณฑ์ตามที่กรมการขนส่งทางบกเสนอ

(5) ข้อเสนอ

ให้มีการจัดเตรียมสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง และรถบริการสาธารณะอื่น ๆ ให้เพียงพอเป็นระเบียบ อยู่ใกล้กับอาคารผู้โดยสารขาเข้าและขาออก และสามารถเชื่อมต่อการใช้บริการสาธารณะอื่น ๆ ได้สะดวก รวดเร็ว

8. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

(1) ความเป็นมา

(1.1) การประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีว่าด้วยนโยบายเศรษฐกิจ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2543 ได้รับทราบรายงานผลการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) นำเสนอแล้ว มีมติสำหรับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ เห็นควรให้กระทรวงมหาดไทย (มท.) เสนอรายละเอียดโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป รวมทั้งควรพิจารณาแก้ไขปัญหาการจับค่าผ่านทางควบคู่ไปด้วย เพื่อมิให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2543 รับทราบมติของคณะกรรมการรัฐมนตรีว่าด้วยนโยบายเศรษฐกิจดังกล่าว

(1.2) การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2543 เห็นชอบผลการดำเนินงานของคณะทำงานเฉพาะกิจพิจารณาจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน สาขาขนส่งทางบก โดยจัดให้โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 อยู่ในกลุ่มโครงการที่มีความสำคัญตอบสนองต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ที่ขาดหายไป (Missing Link) และมีความพร้อมในการดำเนินการ โดยให้นำเรื่องเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาต่อไป และมอบหมายให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานผลการดำเนินการและปัญหาอุปสรรคต่อ คจร. เพื่อติดตามการดำเนินโครงการอย่างค่อเนื่องทุกๆ 4 เดือน พร้อมทั้งเห็นควรให้ สศช. ได้ร่วมพิจารณาและหารือแผนงาน โครงการ ที่เกี่ยวกับการจราจรและขนส่งกับสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ให้มากยิ่งขึ้น

(1.3) การประชุมคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีมติเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2544 เห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 เต็มโครงการ ความยาวประมาณ 4.7 กม. โดยให้ดำเนินการก่อสร้างส่วนที่ 1 ความยาว 2 กม. ก่อนเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ หาก กทพ. มีความพร้อมด้านการเงินก็ให้ดำเนินการในส่วนที่ 2 ความยาว 2.7 กม. ต่อไป อย่างไรก็ตาม มท. ได้แจ้ง กทพ. เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2545 ให้ชะลอโครงการไว้ก่อน

(1.4) การประชุม คจร. เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2545 ซึ่งมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้พิจารณาเรื่องแนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในระยะเร่งด่วน โดยที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินงานตามมาตรการ/โครงการ จำนวน 17 โครงการ และมีมติเรื่องการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ดังนี้

(1) ให้เร่งดำเนินการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 โดยปรับขั้นตอนการดำเนินการ ระยะเวลาในการเตรียมการให้พร้อมที่จะลงนามในสัญญาได้ภายใน 4 เดือน และกำหนดเวลาการก่อสร้างให้แล้วเสร็จประมาณ 15 เดือน ทั้งนี้ได้มอบให้ กทพ. สจร. และกรมทางหลวง (ทล.) รับไปพิจารณาปรับขั้นตอน และแผนงานการดำเนินงานให้เหมาะสมต่อไป

(2) ให้รวมงานก่อสร้างทางยกระดับข้ามทางแยกบริเวณบางนาของ ทล. ในการจัดจ้างครั้งเดียวกัน โดยให้ ทล. ขอดังงบประมาณรายจ่ายคืนให้ กทพ.

(3) ให้ความเห็นชอบการใช้เงินงบประมาณการก่อสร้างจากเงินกู้ปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ (SAL)

(4) มอบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุวัจน์ ลิปตพัลลภ) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายสมบัติ อุทัยสง) ร่วมพิจารณาแผนการลงทุน รายละเอียดในการดำเนินงาน รวมทั้งความเหมาะสมในการจัดเก็บค่าผ่านทาง

กรม มีมติเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2545 รับทราบรายงานผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะเร่งด่วน ตามที่ คจร. เสนอดังกล่าว

(2) ผลการดำเนินงาน

(2.1) การประชุมคณะกรรมการ กทพ. มีมติเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2545 เรื่องขออนุมัติดำเนินการคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 โดยวิธีคัดเลือก โดยอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ประกอบด้วย รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา เป็นประธานกรรมการ และในการจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างให้ กทพ. โดยคณะกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ไปเจรจากับ ทล. เพื่อขอให้ทำหน้าที่เป็นวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างโดยวิธีตกลง หากมีข้อขัดข้องเกี่ยวกับระเบียบหรือข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับการจ่ายค่าตอบแทน หรือเรื่องอื่นๆ ที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ ก็ให้ กทพ. ดำเนินการคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างโดยวิธีคัดเลือกตามที่ กทพ. เสนอ

(2.2) กทพ. ได้เสนอเรื่องให้กระทรวงคมนาคม(คค.) พิจารณา ซึ่ง คค. อยู่ระหว่างการพิจารณา เสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติให้ความเห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินการโครงการระบบทางด่วน ขั้นที่ 3

สายใต้ ตอน S1 วงเงิน 3,041 ล้านบาท โดยรัฐเป็นผู้สนับสนุนค่าก่อสร้าง ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานและออกแบบรายละเอียดเพิ่มเติม โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาสนับสนุนแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม โดยให้ กทพ. จัดทำรายละเอียดของงบประมาณลงทุนประจำปี ให้ สศช. พิจารณาต่อไป

(3) วงเงินลงทุน

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 มีค่าลงทุนโครงการในวงเงิน 3,040 ล้านบาท ประกอบด้วย

1) ค่าก่อสร้างทางสายหลัก (Main Line)	2,530 ล้านบาท
2) ค่าก่อสร้าง Ramp กรมทางหลวง	200 ล้านบาท
3) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	230 ล้านบาท
4) ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	75 ล้านบาท
5) ค่าออกแบบรายละเอียดเพิ่มเติมบริเวณอาชนรงค์และบางนา	5 ล้านบาท

(4) แผนการดำเนินโครงการ

กทพ. จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ 2546 ใช้เวลาก่อสร้าง 21 เดือน และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 17 เดือน ซึ่งจะดำเนินการไปพร้อมการคัดเลือกผู้รับเหมาและก่อสร้างกำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2547

(5) ปัญหาอุปสรรค

(1) การก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ค่อนข้างยากและมีข้อจำกัด เช่น ต้องก่อสร้างซ้อนทับไปเป็นชั้นที่ 2 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ซึ่งมีการจราจร หนาแน่นและต้องโยกย้ายสาธารณูปโภคทั้งหลายในบริเวณนั้น จึงต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนิน โครงการมาก

(2) เนื่องจาก กทพ. ยังไม่ได้รับงบประมาณสำหรับลงทุนโครงการ โดยอยู่ระหว่างการประสานกับสำนักบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง (กค.) เพื่อขออนุญาตเสนอขออนุมัติ งบประมาณเพื่ออนุมัติใช้เงินงบประมาณการก่อสร้างจากเงินกู้ปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ (SAL) เนื่องจากเป็นโครงการจำเป็นเร่งด่วนตามนโยบายรัฐบาลที่ไม่สามารถจัดสรรเงินงบประมาณแผ่นดินได้ทัน

9. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ)
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(1) ความเป็นมา

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เป็นรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินสายแรกของประเทศไทย สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า 50,000 คน ชั่วโมง กิจทาง ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2538 อนุมัติในหลักการให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการลงทุนก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เป็นระบบใต้ดินตลอดสาย และภาคเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า ทั้งนี้ให้ รฟม. ดำเนินการจ้างผู้รับเหมาทำการออกแบบและก่อสร้างไปพร้อมกัน (design & build) โดยในส่วนของเงินลงทุนให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณรับไปพิจารณาจัดหาจากแหล่งเงินกู้เงินผ่อนปรน

(2) ผลการดำเนินงาน

รฟม. ได้เริ่มดำเนินงานออกแบบและก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2539 โดย ณ สิ้นเดือนตุลาคม 2545 การดำเนินงานในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้รับผิดชอบ (ได้แก่ งานอุโมงค์/สถานี งานศูนย์ซ่อมบำรุง งานระบบราง และงานระบบลิฟต์และบันไดเลื่อน) ได้ผลงานร้อยละ 98.67 ค่าต่ำกว่าแผนงานร้อยละ 0.29 และเมื่อรวมกับงานระบบรถไฟฟ้าที่ผู้รับสัมปทานรับผิดชอบการดำเนินโครงการฯ ได้ผลงานรวมร้อยละ 81.09 ค่าต่ำกว่าแผนงานร้อยละ 12.48 ทั้งนี้คาดว่าจะสามารถเริ่มทดสอบการเดินรถได้ในปี 2546 เดินรถได้ในปี 2547 ดำเนินงานในแต่ละด้านมีความคืบหน้าที่สำคัญ คือ

(2.1) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงการฯ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ประกอบด้วย

- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามแนวสายทาง รฟม. ได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และสามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างตามแนวสายทางของโครงการฯ ทั้งหมดแล้ว พื้นที่ประมาณ 155 ไร่ โดยได้เบิกจ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของทรัพย์สินรวมจำนวน 733 ราย เป็นเงินทั้งสิ้น 7,550.88 ล้านบาท (ณ เดือนกันยายน 2545)

- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นผู้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินศูนย์ซ่อมบำรุงให้ รฟม. ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการแล้วเสร็จและได้โอนเปลี่ยนนามให้ รฟม. เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินเกือบทั้งหมดแล้ว พื้นที่ประมาณ 999 ไร่ และ รฟม. ได้ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างตามโครงการฯ เรียบร้อยแล้ว พื้นที่ประมาณ 694 ไร่ รวมทั้งได้อนุญาตให้กรุงเทพมหานครใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้างถนนรวม 3 สาย พื้นที่ประมาณ 56 ไร่ คงเหลือที่ดินที่ดูแลรักษาอยู่ประมาณ 248 ไร่

(2.2) งานบริหารโครงการฯ

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาบริหารโครงการฯ ได้ดำเนินงานต่างๆ ตามสัญญา ได้แก่ ประสานการดำเนินงานโครงการฯ ทั้งหมด ตรวจสอบงานของบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และประสานงานในการออกแบบระหว่างงานสัมปทานและงานโยธาสัญญาต่างๆ เป็นต้น ทั้งนี้ การปฏิบัติงานของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาคตามสัญญาว่าจ้างได้สิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 อย่างไรก็ดีเนื่องจากในปัจจุบันงานก่อสร้างได้เกือบแล้วเสร็จเป็นส่วนใหญ่ ประกอบกับ รฟม. ไม่มีงบประมาณสำหรับการต่อสัญญาว่าจ้าง จึงได้มอบหมายให้ที่ปรึกษางานควบคุมการก่อสร้างงานโยธา และที่ปรึกษางานควบคุมงานสัมปทาน ดำเนินงานบริหารโครงการฯ ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ รฟม.

(2.3) งานควบคุมการก่อสร้างงานโยธา

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างอุโมงค์และสถานีใต้ดิน และงานติดตั้งลิฟต์และบันไดเลื่อน ได้ดำเนินงานต่างๆ ได้แก่ พิจารณาตรวจสอบและอนุมัติแบบก่อสร้างของผู้รับเหมา ควบคุมงานก่อสร้างภาคสนาม ตรวจสอบงานติดตั้งระบบไฟฟ้าเครื่องกลและงานตกแต่งทางด้านสถาปัตยกรรม ตรวจสอบปรับปรุงแผนปฏิบัติการสิ่งแวดล้อม ตรวจสอบแผนการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ตรวจสอบปรับปรุงแผนความปลอดภัย และประสานงานในการออกแบบระหว่างงานสัมปทานและงานโยธา เพื่อให้การออกแบบและก่อสร้างงานโยธาสามารถดำเนินการได้ตามแผนงาน เป็นต้น

กลุ่มบริษัทปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและงานระบบราง ได้ดำเนินงานต่างๆ ได้แก่ พิจารณาตรวจสอบและอนุมัติแบบก่อสร้างของผู้รับเหมา ควบคุมงานก่อสร้างภาคสนาม ตรวจสอบปรับปรุงแผนปฏิบัติการสิ่งแวดล้อม ตรวจสอบปรับปรุงแผนความปลอดภัย ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานงานในการออกแบบระหว่างงานสัมปทานและงานระบบราง เพื่อให้การออกแบบและก่อสร้างงานดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ตามแผนงาน เป็นต้น

(2.4) งานควบคุมงานสัมปทาน

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานสัมปทานได้ดำเนินงานต่างๆ เช่น ตรวจสอบการออกแบบรายละเอียด (Definitive Design) ของอุปกรณ์งานระบบ ประสานการออกแบบงานในส่วนที่เกี่ยวข้องระหว่างงานสัมปทานกับงานโยธาสัญญาที่ 1, 2, 4 และ 5 ติดตามเร่งรัดตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BMCL) ประเมินผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงผู้จัดหาระบบของ BMCL ต่องานโยธาพร้อมแนวทางแก้ไข ประสานงานในส่วนองงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบงานโยธาแก่ BMCL และพิจารณาปรับแผนบุคลากรของ MESC ให้สอดคล้องกับการแล้วเสร็จของงาน เป็นต้น

(2.5) งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา

(1) งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์และสถานีใต้ดินส่วนใต้ (งานสัญญาที่ 1) ได้ผลงานร้อยละ 98.74 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.21

(2) งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์และสถานีใต้ดินส่วนเหนือ (งานสัญญาที่ 2) ได้ผลงานร้อยละ 99 ต่อมากลุ่มบริษัทฯ มีหนังสือแจ้งให้ รฟม. ทราบว่า ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเป็นส่วนใหญ่ (Substantial Completion) แล้ว จึงขอให้ รฟม. ตรวจสอบเพื่อออกหนังสือรับรองตามขั้นตอนของสัญญาต่อไป ขณะนี้ รฟม. กำลังตรวจสอบเรื่องดังกล่าว

นอกจากนี้ได้ก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางแยกรัชดา - สะพานราชมงคล - สะพานราชมงคล งานส่วนใหญ่แล้วเสร็จ และกำลังก่อสร้างทางเชื่อมสู่อาคารจอดแล้วจร ได้ผลงานร้อยละ 99.66 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.33

(3) งานออกแบบและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (งานสัญญาที่ 3) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2544 เร็วกว่าแผนงาน 3 เดือน

(4) งานออกแบบ จัดทำ และติดตั้งระบบราง (งานสัญญาที่ 4) ได้ผลงานร้อยละ 99.55 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.97

(5) งานออกแบบ จัดทำ ผลิต และติดตั้งลิฟต์และบันไดเลื่อน (งานสัญญาที่ 5) ได้ผลงานร้อยละ 95.81 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.42

(2.6) งานออกแบบ จัดทำ ผลิต และติดตั้งระบบรถไฟฟ้าและดำเนินการเดินรถ (งานสัมปทาน)

บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BMCL) ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทานลงทุนระบบรถไฟฟ้าและให้บริการเดินรถเป็นระยะเวลา 25 ปี ได้ดำเนินงานต่างๆ หลังจากได้บรรลุความสำเร็จในการระดมทุน (Financial Close) เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2545 โดยมีรายละเอียดที่สำคัญคือ

- การประสานงานกับผู้รับเหมาของ รฟม. BMCL ได้ประชุมหารือ และประสานงานกับผู้รับเหมางานโยธาทั้ง 4 ราย อย่างต่อเนื่อง โดยกำลังเร่งรัดประสานงานกับผู้รับเหมางานโยธาในเรื่องของการเห็นชอบร่วมกันในแบบ Combined Services Drawings ซึ่งในส่วนของงานสัญญาที่ 2 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2545 และงานสัญญาที่ 1 จะเร่งรัดดำเนินงานให้แล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน 2545 นอกจากนั้น BMCL กำลังทำการตรวจสอบและให้ความเห็นเกี่ยวกับคู่มือการปฏิบัติงานและบำรุงรักษา ที่ผู้รับเหมางานโยธาทั้ง 4 รายส่งมา เพื่อให้คู่มือดังกล่าวมีความสมบูรณ์ ถูกต้อง และสามารถนำไปใช้งานได้

- การออกแบบอุปกรณ์งานระบบ BMCL ได้เร่งรัดดำเนินการออกแบบขั้นต้น (Outline Design) ของอุปกรณ์งานระบบทุกประเภท ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไข ตามความเห็นของ รฟม. ส่วนการออกแบบขั้นรายละเอียด (Definitive Design) BMCL ได้ทยอยจัดส่งแบบรายละเอียด ของระบบอาณัติสัญญาณ ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า ระบบตัวรถไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และระบบ ประชุขานชลา ให้วิศวกรที่ปรึกษาอิสระเพื่อพิจารณาอนุมัติ ขณะนี้กำลังดำเนินการพิจารณาแบบ ดังกล่าวอยู่

- การจัดการระบบรถไฟฟ้า BMCL ได้เริ่มจัดหาส่วนประกอบหลักๆ เพื่อผลิตตัวรถไฟฟ้า ได้แก่ ระบบขับเคลื่อน ระบบเบรก ระบบปรับอากาศของตัวรถ ทางเดินเชื่อมต่อระหว่างห้องโดยสาร (Inter-Car Gangways) ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง หน้าต่าง และส่วนหน้าของหัวรถไฟฟ้า (Cab Front Mask) และเริ่มงานจัดหาอุปกรณ์ต่างๆ ของระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า และจัดส่งรางเดินสายไฟฟ้าสำหรับ อุปกรณ์ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติให้ผู้รับเหมางานโยธาเป็นผู้ติดตั้ง เป็นต้น

ต่อมา BMCL ได้มีหนังสือถึง รฟม. เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2545 ขอเลื่อนวันเปิดบริการ เติรรถจากเดือนกรกฎาคม 2546 เป็นเดือนสิงหาคม 2547 ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการ รฟม. เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2545 ได้มอบหมายให้คณะทำงานพิจารณาข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นการขอเลื่อนวัน ที่เปิดบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการรวบรวมและพิจารณาข้อเท็จจริงทั้งหมด

ที่ปรึกษาควบคุมงานสัมปทานได้ประเมินความก้าวหน้าของงานสัมปทาน ณ สิ้นเดือน ตุลาคม 2545 เท่ากับร้อยละ 16 ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ 57.04 สาเหตุความล่าช้าเนื่องจากความล่า ช้าในการจัดหาเงินกู้ของ BMCL และจากการที่ BMCL ได้เปลี่ยนผู้จัดการระบบใหม่ เป็น บริษัท Siemens ทำให้ต้องยกเลิกงานออกแบบขั้นต้นและงานออกแบบขั้นรายละเอียดที่ได้ดำเนินการ ไปแล้วโดยกลุ่มบริษัท Alstom-Mitsubishi

(3) วงเงินลงทุน

การดำเนินโครงการใช้เงินลงทุนประมาณ 108,807 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าใช้จ่าย

- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	24,727	ล้านบาท
- ค่าออกแบบและก่อสร้าง	63,455	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษา	3,125	ล้านบาท
- ค่าออกแบบ ผลิต ติดตั้ง งานไฟฟ้า-เครื่องกล	17,500	ล้านบาท
รวม	108,807	ล้านบาท

แหล่งเงิน

รัฐลงทุน

- เงินงบประมาณ	5,377	ล้านบาท
- เงินกู้ในประเทศ	22,750	ล้านบาท
- เงินกู้ต่างประเทศ (JBIC)	<u>63,180</u>	ล้านบาท
รวม	<u>91,307</u>	ล้านบาท

เอกชน

	<u>17,500</u>	ล้านบาท
รวม	<u>108,807</u>	ล้านบาท

(4) ปัญหาและอุปสรรค

ความล่าช้าของการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานที่เกิดจากความล่าช้าในการจัดหาเงินทุนของผู้รับสัมปทาน และการเปลี่ยนผู้ผลิตระบบรถไฟฟ้าเมื่อเดือนธันวาคม 2544 อาจทำให้การผลิตตัวรถไฟฟ้าและการจัดหาระบบย่อยอื่นๆ รวมถึงงานโยธาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า คลาดเคลื่อนไปจากแผนงาน ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถเปิดบริการได้ตามเป้าหมายเดิมที่กำหนดไว้ในปี 2546

(5) แนวทางแก้ไข

รฟม. จะบริหารงานโดยคำนึงถึงข้อสัญญา เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด โดยให้สามารถเริ่มทดสอบการเดินรถได้ภายในปี 2546

10.โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรมของกรมทางหลวงชนบท

(1) ความเป็นมา

(1.1) โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นโครงการในพระราชดำริที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจรในเขต กทม. และปริมณฑล โดยก่อสร้างเป็นถนนสายใหม่เพื่อประโยชน์สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรมในเขต จ. สมุทรปราการ พื้นที่ที่ทิสได้ และทิศตะวันตกเฉียงใต้ของ กทม. และท่าเรือคลองเตย ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2539 เห็นชอบในหลักการโครงการก่อสร้างฯ และอนุมัติให้ดำเนินการต่อไปได้ สำหรับการเงินเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการให้ใช้เงินกู้ต่างประเทศสมทบกับเงินงบประมาณ ในอัตราส่วน 60 : 40 (เงินกู้ : เงินงบประมาณ) โดยให้ตกลงรายละเอียดกับกระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณ

(1.2) กรมโยธาธิการ ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือน กรกฎาคม 2540

(1.3) พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินทรงเป็นประธานประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์ เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2543

(2) ผลการดำเนินงาน

ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม มีลักษณะเป็นถนนต่อเนื่องเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมและท่าเรือคลองเตยเข้าด้วยกัน ส่วนที่เป็นถนนวงแหวนมีความยาวประมาณ 25 กิโลเมตร ประกอบด้วย

1) การปรับปรุงถนนทางรถไฟสายเก่า เป็นการปรับปรุงผิวจราจรถนนทางรถไฟสายเก่าเดิมให้มีสภาพสมบูรณ์เริ่มต้นจากจุดตัดถนนหน้าการท่าเรือแห่งประเทศไทยไปตามแนวถนนทางรถไฟสายเก่าถึงบริเวณจุดตัดกับถนนปู่เจ้าสมิงพราย มีความยาวประมาณ 7.8 กิโลเมตร

กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการสำรวจออกแบบ แล้วเสร็จ ตั้งแต่ปี 2542 และได้ดำเนินการเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างตั้งแต่ปี 2542 ได้ผลงานร้อยละ 80 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2546

2) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการก่อสร้างสะพานเชิงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ช่วง สูง 54 เมตร ตัวสะพานมีความกว้าง 7 ช่องจราจร รวมช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกทุกหนักมีความยาวประมาณ 4.2 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นส่วนเชื่อมโยงถนนพระรามที่ 3 และถนนปู่เจ้าสมิงพรายเข้าด้วยกัน ทำให้โครงข่ายถนนวงแหวนอุตสาหกรรมต่อเนื่องถึงกันได้หมด นอกจากนี้บริเวณกลางสะพานจะมีทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางยกระดับขนาดความกว้าง 4 ช่องจราจร ความยาวประมาณ 2.2 กิโลเมตรไปสู่ถนนสุขสวัสดิ์ทางทิศตะวันตกได้ดีด้วย

ในด้านงานก่อสร้างนั้น ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 8,792.689 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นงบประมาณปกติ (เงินบาทสมทบ) จำนวน 3,660.769 ล้านบาท และงบประมาณเงินกู้ (JBIC) จำนวน 5,131.92 ล้านบาท โดยแบ่งแยกเป็น 3 สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ 1 เป็นการก่อสร้างสะพานชิงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด 6 ช่องจราจร ความยาว 398 เมตร เชื่อมที่ถนนปู่เจ้าสมิงพราย มุ่งไปทางทิศเหนือข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปบรรจบกับทางแยกต่างระดับส่วนกลางของสัญญาที่ 3 เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2544 ระยะเวลาดำเนินการ 34 เดือน

สัญญาที่ 2 ต่อเนื่องกับสัญญาที่ 1 มุ่งไปทางทิศเหนือ ก่อสร้างเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแห่งหนึ่ง ขนาด 6 ช่องจราจร ไปบรรจบกับถนนพระรามที่ 3 สำหรับสะพานชิงแห่งนี้มีความยาว 326 เมตร เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2544 ระยะเวลาดำเนินการ 34 เดือน

สัญญาที่ 3 บริเวณรอยต่อของสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โกสัลคลองลัดบนฝั่งพระประแดง ก่อสร้างเป็นทางแยกต่างระดับส่วนกลางขนาดใหญ่ เพื่อให้การจราจรสามารถมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกและบรรจบกับถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ 26 เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2544 ระยะเวลาดำเนินการ 34 เดือน

(3) ปัญหาและอุปสรรค

ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนที่วางไว้ อาจมีผลทำให้การเปิดให้บริการต้องเลื่อนออกไป

(4) แนวทางแก้ไข

เร่งรัดให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างให้ทันกับแผนที่กำหนด

11. การแปรรูปการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

(1) ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2545 เห็นชอบให้ดำเนินการแปลงสภาพการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ทั้งองค์กรเป็นบริษัทมหาชน จำกัด (บมจ. ทอท.) โดยใช้พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และกระทรวงการคลังถือหุ้นทั้งหมด ทั้งนี้ ให้ทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เชียงใหม่ เชียงราย หาดใหญ่ และภูเก็ต เป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ภายใน บมจ.ทอท. และบริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บพม.) เป็นบริษัทในเครือ บมจ. ทอท. รวมทั้งอนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท ทอท. และคณะกรรมการระดมทุนจากภาคเอกชนในการแปลงสภาพ ทอท. (มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานฯ) เพื่อดำเนินการในรายละเอียดต่อไป

พร้อมกันนี้ ครม. ได้มีข้อสังเกตว่า แนวทางการแปลงสภาพ ทอท. ทั้งองค์กรเป็นบริษัทมหาชน จำกัด โดยให้ บพม. เป็นเพียงบริษัทในเครือของ บมจ. ทอท. นั้น การแยกบริษัทอาจทำให้นักลงทุนไม่มั่นใจและไม่เป็นการจูงใจในการลงทุนเพราะ บมจ. ทอท. ยังไม่มีความชัดเจนในเรื่องรายได้และไม่มีอำนาจเบ็ดเสร็จ สมควรรวมเป็นบริษัทเดียว หรือหากจำเป็นต้องแยกก็ควรมีความชัดเจน

(2) ผลการดำเนินงาน

(2.1) การแปลงสภาพ ทอท.

คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท ทอท. ได้จัดทำรายละเอียดการแปลงสภาพ ทอท. เป็นบริษัทมหาชน จำกัด ตามมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ. ทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 รวมทั้งแนวทางการให้ บมจ. ทอท. ทำหน้าที่บริหารทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการขุบเลิก บพม. เมื่อการก่อสร้างทำอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วเสร็จ และโอนกิจการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ สิทธิ หนี้ ความรับผิดชอบ และสินทรัพย์ รวมทั้งพนักงานของ บพม. ทั้งหมดเป็นของ บมจ. ทอท. และให้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นหน่วยธุรกิจหน่วยหนึ่งใน บมจ. ทอท. เช่นเดียวกับทำอากาศยานภูมิภาคอื่น ๆ ตามข้อสังเกตคณะรัฐมนตรีข้างต้น ซึ่งเสนอคณะกรรมการนโยบายทุนรัฐวิสาหกิจ (กนท.) และคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2545 และ 10 กันยายน 2545 ตามลำดับ โดยขณะนี้ ทอท. ได้จดทะเบียนเป็นบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต่อกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545

(2.2) การระดมทุนจากภาคเอกชน

(2.2.1) ครม. มีมติเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2545 เห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการระดมทุนจากภาคเอกชนในการแปรรูป ทอท.

(2.2.2) คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการระดมทุนฯ เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2545 โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และ ทอท. เป็นกรรมการและเลขานุการ เพื่อให้ดำเนินการตามขั้นตอนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นของ ทอท. และจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ต่อไป

(2.2.3) คณะกรรมการดำเนินการระดมทุนฯ ประชุมครั้งแรกเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2545 และมีกำหนดจะประชุมทั้งสิ้น จำนวน 5 ครั้ง เพื่อพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- แผนและโครงสร้างการเสนอขายหุ้นของ บมจ.ทอท. ให้พนักงานและประชาชนทั่วไป
- แนวทางการให้พนักงานมีส่วนร่วมเป็นเจ้าของหุ้น บมจ.ทอท.
- การกำหนดราคาหุ้น

หลังจากนั้นคณะกรรมการดำเนินการระดมทุนฯ จะสรุปผลการประชุมเสนอ กนร. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. เพื่อให้ความเห็นชอบต่อไป

(2.2.4) เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2545 กระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้ ทอท. ชะลอการจำหน่ายหุ้นไว้ก่อน เนื่องจากสภาพตลาดหุ้นไทยในขณะนี้อยู่ในภาวะซบเซา โดยคาดว่าจะเริ่มจำหน่ายหุ้นในช่วงไตรมาสแรกของปี 2546

12. การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)

(1) ความเป็นมา

(1.1) คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2543 เห็นชอบแผนการแปรรูป บกท. โดยให้จำหน่ายหุ้นเพิ่มทุนของ บกท. จำนวนไม่เกิน 300 ล้านหุ้น และหุ้นเดิมของกระทรวงการคลัง จำนวนไม่เกิน 100 ล้านหุ้น ให้กับพันธมิตรร่วมทุนไม่เกินร้อยละ 10 และจำหน่ายหุ้นให้กับนักลงทุนทั่วไปอย่างต่ำร้อยละ 13 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดหลังการเพิ่มทุน (รวมถึงจำหน่ายหุ้นให้พนักงานบริษัทฯ ร้อยละ 5 ของจำนวนหุ้นเพิ่มทุน)

(1.2) บกท. ได้มีหนังสือลงวันที่ 12 กรกฎาคม 2545 เสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณาการปรับแผนการจำหน่ายหุ้น บกท. ให้สอดคล้องกับความต้องการเงินลงทุนในอนาคต โดยเสนอขอยกเลิกการจำหน่ายหุ้นให้กับพันธมิตรธุรกิจ (Strategic Partner) และให้จำหน่ายหุ้นให้ประชาชนทั่วไป (Public Offering) ทั้งหมดแทน ซึ่งรวมถึงการจำหน่ายหุ้นให้พนักงานตามโครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงาน (ESOP) ด้วย รวมทั้งปรับวัตถุประสงค์จากเดิมที่กำหนดให้นำเงินที่ได้รับจากการจำหน่ายหุ้นเพิ่มทุนไปชำระหนี้เท่านั้น เป็นนำเงินที่ได้รับจากการจำหน่ายหุ้นเพิ่มทุนไปใช้ในการลงทุนของ บกท. และวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในอนาคต และให้ คค. นำเสนอคณะกรรมการกำหนดนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการเพิ่มทุนของ บกท. เพื่อทำหน้าที่ศึกษาพิจารณารายละเอียด รวมทั้งจัดทำแผนงานและแนวทางในการเพิ่มทุนของ บกท. ตามแผนการจำหน่ายหุ้นใหม่ ซึ่ง คค. ได้เห็นชอบและนำเสนอ กนร. พิจารณาเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2545 ซึ่ง กนร. ได้มีมติเห็นชอบตามที่ คค. เสนอ และให้นำเสนอ ครม. พิจารณาต่อไป

(1.3) ครม. มีมติเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2545 เห็นชอบการปรับแผนการจำหน่ายหุ้นของ บกท. โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

- ให้ บกท.จำหน่ายหุ้นให้แก่ประชาชนทั่วไป และนักลงทุนสถาบันแทนการจำหน่ายหุ้นให้กับพันธมิตรธุรกิจ (Strategic Partner) และให้จำหน่ายหุ้นให้กับพนักงานตามโครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงาน (ESOP) ทั้งนี้ การปรับแผนฯ ดังกล่าวเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันกับสายการบินอื่น ๆ และเนื่องจาก บกท. มีกลุ่มพันธมิตรการบิน (Star Alliance) ที่ถือเป็นกลุ่มพันธมิตรที่ใหญ่และแข็งแกร่งที่สุดในโลก จึงไม่มีความจำเป็นต้องสรรหาพันธมิตรธุรกิจในขณะนี้

- กำหนดให้จำหน่ายหุ้นเพิ่มทุนของ บกท. จำนวน 300 ล้านหุ้น และหุ้นเดิมของกระทรวงการคลังจำนวนประมาณ 100 ล้านหุ้น โดยให้ บกท. นำเงินไปใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น
- อนุมัติให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการระดมทุนของ บกท. โดยมีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธานฯ เพื่อทำหน้าที่เตรียมการและกำกับดูแลการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนการจำหน่ายหุ้นให้แล้วเสร็จ

(2) ผลการดำเนินงาน

(2.1) เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2545 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ได้มีมติอนุมัติให้จัดสรรหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 300 ล้านหุ้น เพื่อเสนอขายแก่ประชาชนทั่วไปและพนักงาน ตามแผนการจำหน่ายหุ้นที่ได้รับอนุมัติจาก ครม. ขณะนี้ บกท. อยู่ระหว่างการจัดทำเอกสารเพื่อการเสนอขายหุ้นในประเทศและต่างประเทศ (Global Offering) และเพื่อยื่นขออนุญาตเสนอขายหุ้นต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

(2.2) การเสนอขายหุ้นให้ประชาชนทั่วไปทั้งในและต่างประเทศ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2546 หากสถานะตลาดเอื้ออำนวย ส่วนการเสนอขายหุ้นให้พนักงานคาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้พร้อมหรือภายหลังจากการเสนอขายหุ้นให้ประชาชนทั่วไปเล็กน้อย

(3) ปัญหาและอุปสรรค

(3.1) ภาพลักษณ์การบินไทยฯ ในสายตานักลงทุน ที่ปรึกษาทางการเงินได้เสนอผลการศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับประเด็นความกังวลของนักลงทุนที่มีต่อ บกท. ซึ่งอาจจะมีผลต่อความสนใจในหุ้นของ บกท. ตลอดจนการตัดสินใจลงทุนในหุ้นของ บกท. ทั้งต่อการลงทุนในหุ้นของ บกท. ที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในขณะนี้ และต่อการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้ ซึ่งข้อกังวลของนักลงทุนในตลาดทุนที่สำคัญที่ปรึกษาทางการเงินฯ พบ ได้แก่ ประเด็นการขาดความคล่องตัวและความต่อเนื่องในการบริหารงาน ซึ่งส่งผลให้การตัดสินใจ การจัดทำแผนธุรกิจ การดำเนินงาน การลงทุน หรือการปรับและจัดองค์กรของ บกท. เป็นไปอย่างล่าช้า ทำให้นักลงทุนขาดความเชื่อมั่นในความสามารถและประสิทธิภาพในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน

(3.2) สภาพอุตสาหกรรมการบินและสถานะตลาดทุน จากเหตุการณ์การก่อวินาศกรรมในประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศลดลงอย่างมาก และราคาหุ้นเฉลี่ยของสายการบินทั่วโลกลดลงต่ำสุดในรอบปี รวมทั้งหุ้นของ บกท. ด้วย และแม้ว่าราคาหุ้นของ บกท. จะมีการปรับตัวขึ้นแล้ว ในปัจจุบันสถานะตลาดทุนยังได้รับผลกระทบจากความกังวลของนักลงทุนว่าอาจจะมีสงครามเกิดขึ้น ส่งผลให้ราคาหุ้นสายการบินในตลาดลดลงค่อนข้างมาก รวมทั้งหุ้นของ บกท. ด้วย

(4) แนวทางแก้ไข

- ภาพลักษณ์การบินไทยในสายตานักลงทุน บกท. อยู่ในช่วงการดำเนินการเพื่อขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาล ในการยกเว้นและผ่อนปรนการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบและมติ ครม. เพื่อให้ บกท. มีความคล่องตัวในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

13. การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย

(1) ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2540 เห็นชอบให้การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เพิ่มบทบาทภาคเอกชน โดยการแปรรูปให้พ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ได้กำหนดให้แยกการบริหารท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นอิสระจากกัน โดยปรับโครงสร้างองค์กร จัดตั้งบริษัท จำกัด และนำชำระเงินทุนในตลาดหลักทรัพย์

(2) ผลการดำเนินงาน

(2.1) จากโครงสร้างการแปรรูปของ กทท. จะมีการแยกกิจกรรมด้านการปฏิบัติงานการให้บริการของ กทท. ออกไปจัดตั้งเป็นบริษัท จำกัด (มหาชน) คือ บริษัท ท่าเรือกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าเรือแหลมฉบัง จำกัด (มหาชน) โดยบริษัททั้งสองนี้จะถือหุ้นโดยบริษัท รวมทุน จำกัด (มหาชน) 100% และมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัท รวมทุนฯ 100% ในระยะเริ่มแรก ส่วนกิจกรรมที่มีใช้ด้านการปฏิบัติงานการให้บริการยังคงอยู่ที่ กทท. และยังคงอยู่ภายใต้การกำกับดูแลโดยกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้หน่วยงานที่เกิดจากการแปรรูปทั้งหมดมีความสามารถเลี้ยงตัวเองได้ในระยะยาวและในการแปรรูปดังกล่าวนี้ จะใช้ พ.ร.บ. ทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 เป็นเครื่องมือ เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และประการสำคัญเป็น พ.ร.บ. ที่คุ้มครองสิทธิประโยชน์ของพนักงานด้วย

กระทรวงการคลังได้กำหนดกรอบเวลาให้ กทท. เตรียมความพร้อมที่จะเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เพื่อกระจายหุ้นภายในไตรมาสที่ 3 ของปี 2545 เพื่อความเหมาะสมในการดำเนินงาน กทท. ได้ขอปรับแผนปฏิบัติการแปรรูป กทท. ออกไปอีก 2 ไตรมาส ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจแล้ว เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2545 ตามแผนปฏิบัติการที่ปรับปรุงใหม่นี้ เริ่มด้วยจัดสรรพนักงานลงในหน่วยงานตามโครงสร้างใหม่ และการว่าจ้างที่ปรึกษาทางการเงิน จนถึงการนำบริษัท จำกัด (มหาชน) ที่จะจัดตั้งขึ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เพื่อกระจายหุ้นในไตรมาสที่ 1 ของปี 2546

(2.2) ปัจจุบัน กทท. ได้ดำเนินการตามขั้นตอนตามแผนการแปรรูป ดังนี้

(1) เริ่มปรับโครงสร้างองค์กร โดยจะมีการจัดสรรพนักงานเข้าบรรจุตามโครงสร้างใหม่

(2) กทท. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาทางการเงิน เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กร วางแผนธุรกิจ พิจารณาหาข้อสรุปเกี่ยวกับบำเหน็จบำนาญของพนักงานที่จะโอนย้ายไปบริษัท ประเมินมูลค่าธุรกิจ เตรียมการด้านกฎหมาย จัดทำการขออนุมัติจำหน่ายหุ้นกับคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (กลต.) และจัดทำคำขอให้รับหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ และจำหน่ายหุ้น ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของกลุ่มที่ปรึกษา โดยเริ่มงานเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2545

(3) ปัญหาและอุปสรรค

(3.1) จากโครงสร้างการแปรรูปของ กทท. จะแยกหน่วยธุรกิจออกจาก กทท. ไปจัดตั้งเป็น 3 บริษัท คือ บริษัท ท่าเรือกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าเรือแหลมฉบัง จำกัด (มหาชน) และบริษัท รวมทุน จำกัด (มหาชน) ซึ่งในการแยกหน่วยธุรกิจจาก กทท. นั้น มิได้มีการโอนย้ายกองทุน สำหรับสงเคราะห์พนักงานและคนงานของ กทท. พ.ศ. 2497 ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิการด้าน บำเหน็จบำนาญของพนักงาน ไปอยู่ที่หน่วยธุรกิจใหม่ด้วยเหตุผลของความไม่เหมาะสมในเชิงธุรกิจ ซึ่งจะมีผลให้พนักงานที่ถูกจัดสรรเข้าไปในหน่วยธุรกิจ เสียสิทธิในการได้รับบำเหน็จบำนาญ สิ่งเหล่านี้ มีผลกระทบต่อการแผนการจัดสรรพนักงานลงตามโครงสร้างใหม่ เพราะพนักงานจำนวนมากรู้สึกกังวล ถึงสวัสดิการด้านบำเหน็จบำนาญ ดังนั้น กทท. จึงได้แก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยหารือร่วมกับกระทรวงการคลัง และได้ข้อสรุปนำแนวทางระบบบำนาญแบบกองทุนเข้ามาใช้ ซึ่งกระทรวงการคลังเห็นควรให้ที่ปรึกษาทางการเงินศึกษาแนวทางการจัดหาเงินเข้ากองทุน ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาของที่ปรึกษา

(3.2) พนักงานยังคงกังวลในเรื่องความมั่นคงในการทำงาน เพราะหากบริษัทรัฐวิสาหกิจแปรสภาพ เป็นบริษัทเอกชนเมื่อใด พนักงานจะถูกเลิกจ้างได้โดยง่าย

(3.3) ในกระบวนการปรับโครงสร้างองค์กร โดยมีการจัดสรรพนักงานลงในหน่วยงานตาม โครงสร้างใหม่ จะต้องมีการวางระบบงานใหม่และทดลองปฏิบัติงาน ประเมินผล ปรับปรุงแก้ไข ซึ่งระยะเวลาเพียง 6-7 เดือน อาจไม่เพียงพอที่จะทำให้บริษัท และพนักงานมีความพร้อมเพียงพอ เมื่อถึงกำหนดเวลาที่จะต้องจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เพื่อกระจายหุ้น นอกจากนี้โครงสร้างองค์กร ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้ทำไว้อาจมีบางส่วนที่ต้องปรับแก้โครงสร้างบุคลากรใหม่ เนื่องจากปริมาณงาน กับจำนวนบุคลากรไม่สอดคล้องกัน