

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
รับที่.....	101
วันที่ 1905/2548 เวลา 16.12.00	



ที่ คค (ปคร) ๐๔๐๘.๒/๑๕๕

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๖๗
๑๕.๕๕.๕๕

๑๙ สิงหาคม ๒๕๔๘

เรื่อง รายงานความก้าวหน้าโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ 23 ส.ค. 2548

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๕/ว ๙๐ ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๔๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานความก้าวหน้าโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของกระทรวงคมนาคม
จำนวน ๒๐ เล่ม

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๔๕ ให้กระทรวง ทบวง กรม
รายงานความก้าวหน้าโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาลให้คณะรัฐมนตรีทราบเป็นระยะ ๆ ทุก ๓ เดือน นั้น

กระทรวงคมนาคมขอรายงานความก้าวหน้าโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของหน่วยงานในสังกัด
ระหว่างเดือน เมษายน - มิถุนายน ๒๕๔๘ จำนวน ๒๐ เรื่อง ดังนี้

- ๑) โครงการที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่
 - ๑.๑) โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - ๑.๒) โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - ๑.๓) โครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
 - ๑.๔) โครงการก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยาน
 - ๑.๕) โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - ๑.๖) โครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟเพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - ๑.๗) โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - ๑.๘) โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

/๒)...

๒) โครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบราง ได้แก่

๒.๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

๒.๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางนา-ท่าเรือ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ

๓) โครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบถนน ได้แก่

๓.๑) โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

๓.๒) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนน

ต่อเชื่อม

๓.๓) โครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสกลิ่ง อำเภอดวนขุน จังหวัดพัทลุง-บ้านหัวป่า

อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา

๓.๔) โครงการทางพิเศษสายบางนา-อานนท์

๓.๕) โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์

๓.๖) โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก)

๔) โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือ ได้แก่

๔.๑) โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๒ ในแอ่งจอดเรือที่ ๒

๕) โครงการที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงวิสาหกิจ ได้แก่

๕.๑) การปรับปรุงการทำเรือแห่งประเทศไทย

๕.๒) การปรับปรุงบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

๕.๓) แผนงานการปฏิรูป บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

น.มณ

(นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

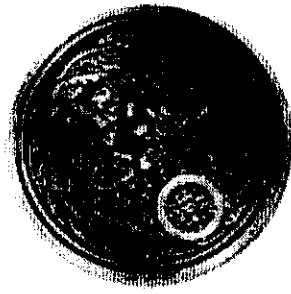
๓๓ ๑๑/๒
สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดาฯ
เมื่อวันที่ ๒๓ ส.ค. ๒๕๕๘ ลงมติว่า
รับทราบ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักพัฒนาระบบบริหารและติดตามประเมินผล

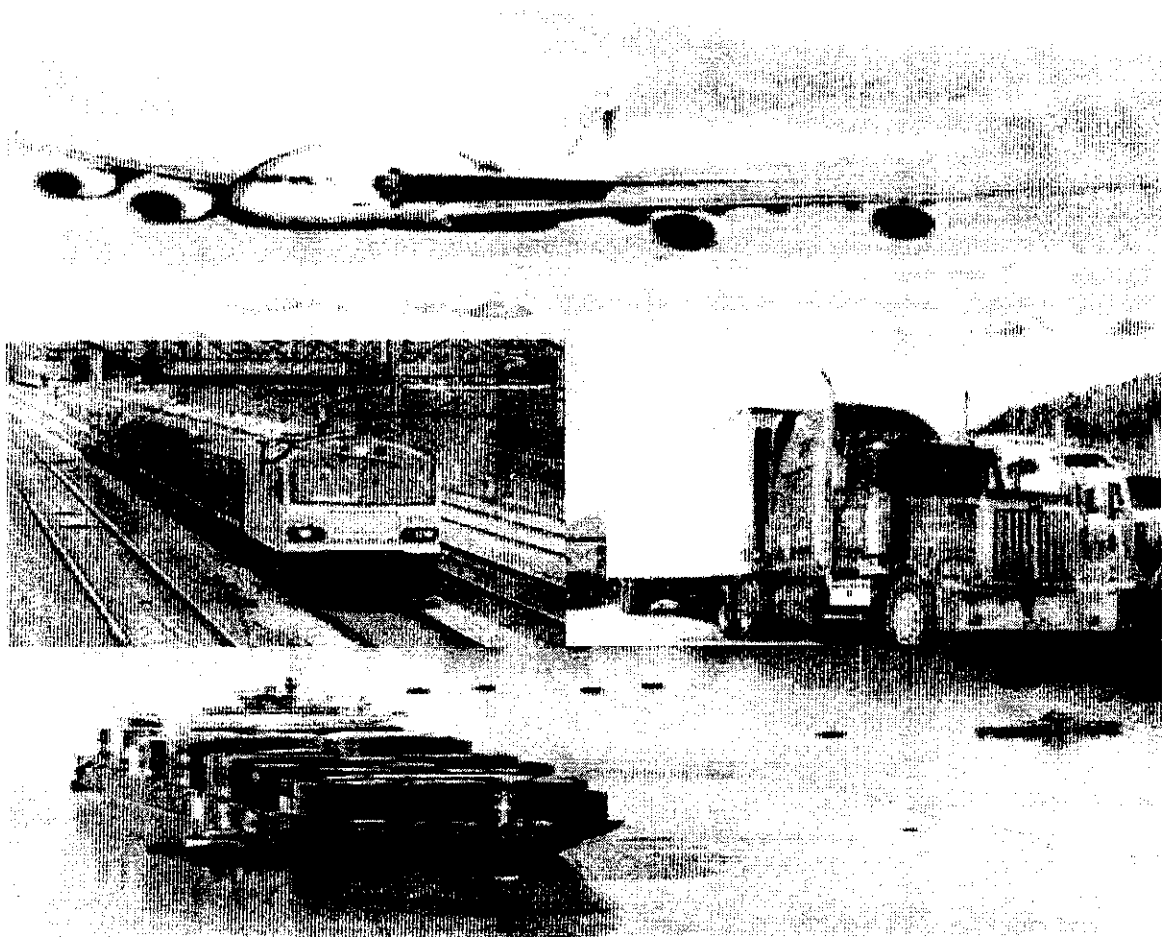
โทร. ๐-๒๒๑๕-๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๒๗

โทรสาร ๐-๒๒๑๕-๒๒๖๔

จัดอยู่ในประเภทเรื่องทราบเพื่ออื้อเป็นมติ ที่เสนอคณะรัฐมนตรีได้โดยตรง  (นายโนนวัฏ เทพจิตร) ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานสารสนเทศ ปฏิบัติราชการแทน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
--



โครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล
ในส่วนกระทรวงคมนาคม
ณ เดือนมิถุนายน 2548



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กรกฎาคม 2548

โครงการ/เรื่องเร่งด่วนของกระทรวงคมนาคม

	หน้า
1. โครงการที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1
1.1 โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
ของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.)	1
1.2 โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและหอบังคับการบินพร้อม	
อาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
ของบริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)	2
1.3 โครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)	8
1.4 โครงการก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยาน	
ของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.)	11
1.5 โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
ของกรมทางหลวง (ทล.)	12
1.6 โครงการพัฒนาระบบการขนส่งรถไฟเพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)	13
1.7 โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	15
1.8 โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่	
ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)	17
2. โครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบราง	19
2.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ	
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)	19
2.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ	
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางบำหรุ และโครงการรถไฟฟ้า	
สายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ	
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)	20

3. โครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบทางถนน	23
3.1 โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.)	23
3.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและ ถนนต่อเชื่อม ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.)	24
3.3 โครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสกลิ่ง อำเภอดวนขุน จังหวัดพัทลุง - บ้านหัวป่า อำเภอรโนด จังหวัดสงขลา ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.)	25
3.4 โครงการทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)	26
3.5 โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)	27
3.6 โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)	28
4. โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือ	30
4.1 โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2 ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	30
5. โครงการที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ	31
5.1 การแปรรูปการท่าเรือแห่งประเทศไทย ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	31
5.2 การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)	33
5.3 แผนงานการปฏิรูป บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)	34

บัญชีอักษรย่อของหน่วยงาน

กระทรวงคมนาคม	:	คค.
กระทรวงการคลัง	:	กค.
กรมการขนส่งทางบก	:	ขบ.
กรมทางหลวง	:	ทล.
กรมทางหลวงชนบท	:	ทช.
การรถไฟแห่งประเทศไทย	:	รฟท.
การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	:	รฟม.
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	:	กทพ.
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	:	ขสมก.
การทำเรือแห่งประเทศไทย	:	กทท.
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	:	ทอท.
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	:	บกท.
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	:	บวท.
บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด	:	บทม.
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	:	รทส.
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	:	สนข.
คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	:	กทภ.
สำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนา	:	สกก.
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	:	
สำนักงานประมาณ	:	สปป.

1. โครงการที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.1 โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.)

ความเป็นมา

เพื่อสนองนโยบายรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีขีดความสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสาร 30 ล้านคน/ปี ปริมาณการขนส่งทางอากาศ 1.6 ล้านตัน/ปี และมี 2 ทางวิ่ง กำหนดแล้วเสร็จตามแผนใน ปี 2547 จากนั้นจะดำเนินการก่อสร้างเพิ่มเติมตามปริมาณผู้โดยสาร สินค้าและการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น

ผลการดำเนินงาน

บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินโครงการ สถานะ 30 มิถุนายน 2548 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีผลงานโดยรวมคิดเป็นร้อยละ 105.65 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 112.21 ประกอบด้วย

(1) งานที่มีสัญญาแล้ว รวมทั้งสิ้น 88 งาน ดำเนินการแล้วเสร็จ 41 งาน และกำลังดำเนินการรวม 47 งาน สำหรับงานที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ประกอบด้วย

(1.1) กลุ่มงาน Passenger Terminal Complex 10 งาน มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 100.29 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 108.57

(1.2) กลุ่มงาน Site Utilities 5 งาน มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 89.03 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 92.40

(1.3) กลุ่มงาน Support Facilities 2 งาน มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 57.80 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 61.30

(1.4) กลุ่มงาน Main Airfield Pavement 4 งาน มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 115.83 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 120.95

(1.5) กลุ่มงาน Ground Access Facilities 4 งาน มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 103.12 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 106.03

(1.6) กลุ่มงาน Operation Services Facilities 3 งาน มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 69.35 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 75.99

(1.7) กลุ่มงาน Public Service Facilities 1 งาน มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 7.35 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 13.95

(1.8) กลุ่มงาน Construction Supervision 18 งาน

(2) งานที่อยู่ระหว่างการคัดเลือกหรือจัดจ้างที่เหลืออยู่ทั้งหมด รวม 4 งาน

(3) งานที่ให้หน่วยงานอื่นหรือเอกชนลงทุน รวม 16 งาน มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 91.28 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 94.08 ประกอบด้วย

(3.1) ศูนย์ไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์

(3.2) โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและหอบังคับการบินพร้อม

อาคารที่ทำการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(3.3) ศูนย์อุตุนิยมวิทยา

(3.4) ระบบเติมเชื้อเพลิงอากาศยาน

(3.5) ท่อน้ำมัน

(3.6) คลังสินค้า

(3.7) ศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน

(3.8) บริการภาคพื้น

(3.9) ครุภัณฑ์

(3.10) โรงไฟฟ้าและน้ำเย็น

(3.11) ระบบโทรศัพท์ และสื่อสารท่าอากาศยาน

(3.12) โรงแรมในท่าอากาศยาน

(3.13) ศูนย์รถเช่า

(3.14) สถานีเติมน้ำมันรถยนต์

(3.15) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเข้าท่าอากาศยาน

(3.16) งานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง

1.2 โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและหอบังคับการบินพร้อม

อาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ของบริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2542 เห็นชอบในหลักการ และอนุมัติให้ดำเนินโครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บวท. ในวงเงินลงทุน 1,851.90 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (ปีงบประมาณ 2543-2546) โดยมีงบประมาณทั้งสิ้น 1,851.90 ล้านบาท และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ บวท. ปรับระยะดำเนินการเป็นปีงบประมาณ 2543-2548 พร้อมเพิ่มวงเงินลงทุนโครงการเป็น 2,307.36 ล้านบาท เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2545 ได้มีมติเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2547 เห็นชอบให้ บวท. ปรับเพิ่มวงเงินลงทุนเป็น 2,809.44 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2547 ได้รับอนุมัติวงเงินเพิ่มเติมสำหรับการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 181.10 ล้านบาท รวมเป็นวงเงินลงทุนโครงการทั้งสิ้น 2,990.54 ล้านบาท

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2546 ให้ บวท. ได้รับการยกเว้นจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบ มติ กรม. ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาพัสดุซึ่งใช้บังคับกับรัฐวิสาหกิจ และ/หรือหน่วยงานทั่วไป และให้ บวท. จัดทำระเบียบว่าด้วยการพัสดุสำหรับใช้กับโครงการลงทุนของ บวท. ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่ง บวท. ได้ดำเนินการในส่วนดังกล่าวและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ บวท. เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2546 ทั้งนี้ บวท. ได้นำระเบียบดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางปฏิบัติกับทุกโครงการที่เกี่ยวข้อง

ผลการดำเนินงาน

1. งานก่อสร้าง ประกอบด้วย 2 โครงการย่อย ดังนี้

1.1 โครงการก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสำนักงาน (ATC Complex)

มีผลงานสะสมแล้วเสร็จร้อยละ 93.67 เมื่อเทียบกับแผนงาน โดยเร็วกว่าแผนประมาณร้อยละ 0.27 โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

(1) การก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน อยู่ระหว่างดำเนินงานส่วนที่พื้นดิน (Super jStructure) และงานก่อสร้างห้องปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ (Tower Cab)

(2) การก่อสร้างอาคารที่ทำการชั้นที่ 6 อยู่ระหว่างดำเนินงาน และติดตั้งงานระบบต่าง ๆ การติดตั้งระบบ Load Center, Lighting, Fire Alarm, CCTV, Public Address, Master Clock

(3) งานตกแต่งภายใน ATC Complex อยู่ระหว่างเก็บงาน ชั้น 2,3,6 และดำเนินการตกแต่งที่ชั้น 4 และ 5 ของอาคารที่ทำการควบคู่กันไป

1.2 โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบสาธารณูปโภค

มีผลงานสะสมแล้วเสร็จร้อยละ 100.00 เมื่อเทียบกับแผนงาน ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคบริเวณทางวิ่งฝั่งตะวันออกและตะวันตก แล้วเสร็จครบถ้วนตามสัญญาเมื่อวันที่ 6 เม.ย. 48

2. งานอุปกรณ์สื่อสาร ประกอบด้วย 6 โครงการย่อย ดังนี้

2.1 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ติดตามอากาศยานและอาคาร

มีผลงานสะสมแล้วเสร็จร้อยละ 77.40 เมื่อเทียบกับแผนงาน ล่าช้ากว่าแผนประมาณร้อยละ 8.65 โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

(1) การพัฒนาระบบอุปกรณ์

(1.1) ระบบ EUROCAT-X อยู่ระหว่างการติดตั้ง

(1.2) ระบบ STREAMS และ TECOS อยู่ระหว่างการติดตั้ง

(1.3) ระบบ Voice Communication Control : VCCS ดำเนินการติดตั้งระบบบนชั้น 4 และ 5 ของอาคารที่ทำการ แล้วเสร็จ

(1.4) ระบบ Multilateration (12) อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง

(2) งานก่อสร้างหอเรดาร์ งานโครงสร้างของหอเรดาร์ปฐมภูมิ หอเรดาร์ทุติยภูมิ และหอเรดาร์ติดตามและตรวจสอบความเคลื่อนไหวของอากาศยานและยานบนภาคพื้นดินแล้ว

เสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างแก้ไขปรับปรุงงานระบบปรับอากาศ งานระบบไฟฟ้า งานเครื่องกล และงานซ่อมบำรุง

(3) ระบบไฟฟ้าถาวร บวท. ได้จัดเตรียมไฟฟ้าแรงต่ำไว้ที่จุดรับไฟของ ทอท. เรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาอุปกรณ์ Digital Meter และ Surge Protection

(4) การพัฒนาวิศวกร บวท. ส่งวิศวกรจำนวน 6 คน ไปฝึกอบรมหลักสูตร EUROCAT-X Software ที่เมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย ระหว่างวันที่ 16 พ.ค.-1ก.ค.48

ปัญหาและอุปสรรค

ระบบ/อุปกรณ์ส่งมาถึงกรุงเทพฯ แล้ว แต่บริษัท THALES จำกัด ยังไม่เข้าติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ตามแผน เนื่องจากสถานที่สำหรับการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ติดตามอากาศยาน ณ หอบังคับการบิน และ ATC Complex มีสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกไม่สอดคล้องกับแผนการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ เช่น ไฟฟ้า ระบบปรับอากาศ ลิฟท์สำหรับขนส่งอุปกรณ์ และสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมในทางเทคนิค (ระบบ/อุปกรณ์ติดตามอากาศยานที่จะติดตั้งนี้ ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงซึ่งมีความละเอียดอ่อนและไวต่อสิ่งแวดลอม (High Sensitivity) เช่น ฝุ่นละออง ความชื้น เป็นต้น)

แนวทางแก้ไข

บวท. ได้ดำเนินการเร่งรัดผู้เกี่ยวข้องให้เตรียมสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมก่อนการติดตั้งระบบอุปกรณ์ติดตามอากาศยานตามแผน

2.2 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศและอาคาร

มีผลงานสะสมแล้วเสร็จร้อยละ 99.11 เมื่อเทียบกับแผนงาน ล่าช้ากว่าแผนประมาณร้อยละ 0.60 โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

(1) การจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ บวท. ได้ดำเนินการจัดหาอุปกรณ์เพิ่มเติม ได้แก่ Test Equipment รายการที่เหลืออีก 3 รายการ และได้ยกเลิกการสอบราคาเนื่องจากไม่มีผู้สนใจเสนอราคา จำนวน 2 รายการ ส่วนอีก 1 รายการ ผู้เสนอราคายื่นข้อเสนอไม่ครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนด ทั้งนี้ บวท. จะดำเนินการจัดหาโดยวิธีพิเศษต่อไป

(2) งานก่อสร้างสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ ใกล้เคียงวังผึ่งตะวันตก ได้ดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง 5 สถานี

(3) การบินทดสอบ การบินทดสอบสถานีระบบ DVOR/DME แล้วเสร็จ ส่วนการการบินทดสอบสถานีระบบ ILS/DME ยังไม่แล้วเสร็จ เนื่องจากสัญญาณต่ำกว่ามาตรฐาน จึงจำเป็นต้องเพิ่มความสูงของเสาอากาศ Localizers จากเดิม 1.80 เมตร เป็น 4 เมตร และ บวท. ได้สั่งทำเสาอากาศใหม่พร้อมติดตั้งแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 30 พ.ค. 48

(4) งานก่อสร้างสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ ใกล้เคียงวังผึ่งตะวันออก 4 สถานี ดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง 4 สถานี และ บวท. ได้ดำเนินการเปลี่ยนเสาอากาศ Localizer ใหม่แล้ว ส่วนการบินทดสอบยังไม่แล้วเสร็จ

ปัญหาและอุปสรรค

ตามแผนงานของ ทอท. จะดำเนินการก่อสร้างทางวังผึ่งตะวันออกและตะวันตกแล้วเสร็จในเดือน ก.ค. 48 และ ส.ค.48 ตามลำดับ โดยยังมีอุปกรณ์ก่อสร้างวางอยู่บนทางวิ่ง ซึ่งเป็นสิ่งกีดขวางที่

มีผลกระทบต่อการบินที่ได้รับสัญญาณจากระบบอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศของอากาศยานที่ทำการบินทดสอบ เนื่องจากระบบอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศมีความไวต่อการเคลื่อนไหวโดยรอบ ทำให้อากาศยานได้รับสัญญาณไม่ได้มาตรฐาน (ไม่เที่ยงตรง) ทั้งนี้ บวท. พิจารณากำหนดเวลาทำการบินทดสอบหลังจากงานก่อสร้างทางวิ่งแล้วเสร็จ ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานของ บวท. ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข

บวท. ได้มีหนังสือถึง ทอท. เพื่อขอทำการบินทดสอบในโอกาสแรก โดยยืนยันที่จะทำการบินทดสอบทั้งสองทางวิ่งให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 31 ส.ค.48 เพื่อให้มีความพร้อมในการบินเที่ยวบินแรก ภายในวันที่ 29 ก.ย.48 ตามนโยบายรัฐบาล

2.3 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารสายการบิน

มีผลงานสะสมแล้วเสร็จร้อยละ 81.00 เมื่อเทียบกับแผนงาน โดยการดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่ปรับใหม่ และอยู่ในระยะเวลาสำรอง (Float Time) ของแผนแรก โดยมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2547 M-Link Corp. ได้แก้ไขแบบติดตั้งระบบสายอากาศภายในอาคารผู้โดยสารตามข้อคิดเห็นของ บทม. และ บวท. ได้จัดส่งให้ บทม. เพื่อให้ความเห็นชอบ และได้มีการประชุมร่วมกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับแบบติดตั้งระบบสายอากาศในเดือนมกราคม 2548 รวมทั้ง ที่ประชุมคณะกรรมการติดตามและแก้ไขสัญญาเมื่อเดือนธันวาคม 2547 ได้อนุมัติให้ขยายเวลาดำเนินการนี้ออกไปถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2548 เนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้าง ATC Complex จะส่งมอบพื้นที่สำหรับติดตั้งระบบวิทยุสื่อสารสายการบินได้ในวันที่ 1 เมษายน 2548

ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้าง ATC Complex มีการเลื่อนกำหนดส่งมอบพื้นที่ออกไปเป็นวันที่ 15 ก.ค.48 จึงมีการปรับแผนงานให้สอดคล้องกับการเข้าพื้นที่ ATC Complex ใน CIP ฉบับทบทวนใหม่โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

(1) การติดตั้งระบบอุปกรณ์ ดำเนินการตรวจรับอุปกรณ์วิทยุลูกข่าย จำนวน 3,250 ชุด แล้วเสร็จ พร้อมใช้งาน

(2) อาคารผู้โดยสาร อยู่ระหว่างการติดตั้งระบบสายอากาศภายในอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal Complex : PTC)

(3) หอเรดาร์ติดตามและตรวจสอบความเคลื่อนไหวของอากาศยานและขบวนยานบนภาคพื้นดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ Digital Trunked Radio System Base Site No. 2 แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการตั้งค่าอุปกรณ์ (Set Up Configuration) (การติดตั้งอุปกรณ์ ณ หอเรดาร์แห่งนี้ สามารถให้บริการครอบคลุมประมาณ 70% ของพื้นที่ภายนอกอาคารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ)

(4) หอบังคับการบิน คาดว่าจะเข้าติดตั้ง Digital Trunked Radio System Base Site No. 1 และ Base Station Switching Centre บนชั้น T3 ของหอบังคับการบินในวันที่ 15 ก.ค.48 ตาม CIP ฉบับทบทวนใหม่

2.4 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สื่อสารการเดินอากาศและอาคาร

มีผลงานสะสมแล้วเสร็จร้อยละ 99.44 เมื่อเทียบกับแผนงาน ลำช้ากว่าแผนประมาณร้อยละ 0.56 โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

(1)งานก่อสร้างอาคารสถานีส่ง คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ เดินทางไปทำการตรวจสอบอาคารสถานีเครื่องส่งเมื่อวันที่ 13 มิ.ย. 48 พบว่ามีรายละเอียดบางส่วนที่ยังดำเนินการไม่ครบถ้วนก่อนการตรวจรับ ทั้งนี้ คาดว่าการดำเนินงานในส่วนนี้จะแล้วเสร็จในเดือน ก.ค.48

(2)งานติดตั้งระบบสื่อสาร

(2.1)งานในส่วนของ Supervision จะต้องรอให้การติดตั้งระบบเครื่องรับ-ส่งวิทยุครบถ้วนทั้งท่าอากาศยานก่อน จึงจะสามารถทดลองและแก้ไขปัญหาระบบได้

(2.2)บวท. ได้เริ่มเข้าดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ Voice Communication Control System คาดว่างานติดตั้งดังกล่าวจะแล้วเสร็จในเดือน ก.ค.48 (ไม่รวมขั้นตอน Commissioning)

(3)งานติดตั้งระบบอุปกรณ์วิทยุสื่อสารและสายอากาศ ณ ATC Complex และ Apron East & West จะเข้าดำเนินการ เมื่อ ทอท. เห็นชอบ Method Procedures Shop Drawing และ Repair Procedures ของ บวท. แล้ว

ปัญหาและอุปสรรค

การดำเนินโครงการล่าช้ากว่าแผนงานร้อยละ 0.56 ในส่วนของการทำ Supervision เนื่องจากยังไม่สามารถดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารตามสถานที่อื่นๆ ได้ครบถ้วนทั้งท่าอากาศยาน

แนวทางแก้ไข

บวท. ได้เร่งรัดให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการติดตั้งระบบเครื่องรับ-ส่งวิทยุให้ครบถ้วนโดยเร็ว

2.5 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ข้อมูลการบินและข่ายสื่อสาร

มีผลงานสะสมแล้วเสร็จร้อยละ 94.00 เมื่อเทียบกับแผนงาน ลำช้ากว่าแผนประมาณร้อยละ 6.00 โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

ได้มีการลงนามแก้ไขสัญญาเมื่อวันที่ 30 ธ.ค.47 เพื่อเลื่อนกำหนดแล้วเสร็จของโครงการเป็นวันที่ 31 พ.ค.48 และได้ขยายเวลาออกไปเป็นวันที่ 25 มิ.ย.48 เนื่องจากไม่สามารถเข้าพื้นที่ในส่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทฯ และทอท. ตามแผนงาน โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

(1)การจัดหาและติดตั้งระบบอุปกรณ์

(1.1)ระบบข่ายสื่อสารสำหรับเชื่อมต่อเรดาร์ปฐมภูมิ-ทุติยภูมิ-EUROCAT-X ดำเนินการเตรียม Fibre Optic และ Time Division Multiplexer ไว้พร้อมสำหรับเชื่อมต่อระหว่างเรดาร์ปฐมภูมิ-ทุติยภูมิ-ATC Complex เรียบร้อยแล้ว

(1.2) ระบบข่ายสื่อสารสำหรับเชื่อมต่อ Advanced Surface Movement Radar-STREAMS-TECOS-Multilateration System ดำเนินการเตรียม Copper Wire ไว้พร้อมสำหรับเชื่อมต่อระหว่างห้องบังคับการบินกับอาคารที่ทำการ (ห้อง 521) และเตรียม Fibre Optic ไว้พร้อมสำหรับการเชื่อมต่อระหว่าง Advanced Surface Movement Radar-ATC Complex เรียบร้อยแล้ว

(1.3)ระบบข่ายสื่อสารสำหรับการเชื่อมต่อกับระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ดำเนินการเชื่อมต่อข่ายสื่อสารระหว่างสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศใกล้ทางวิ่งฝั่งตะวันออกและทางวิ่งฝั่งตะวันตกกับ ATC Complex เรียบร้อยแล้ว

(1.4)ระบบข่ายสื่อสารสำหรับการเชื่อมต่อกับระบบวิทยุสื่อสารเพื่อการเดินอากาศโครงข่ายภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดำเนินการเชื่อมต่อด้วย Copper Wire และ Time Division Multiplexer ระหว่างอาคารสถานีส่ง-ATC Complex เรียบร้อยแล้ว พร้อมสำหรับให้หน่วยที่เกี่ยวข้องทดสอบระบบ

(1.5)ระบบข่ายสื่อสารสำหรับการเชื่อมต่อกับระบบ Digital Trunked Radio ดำเนินการเตรียม Time Division Multiplexer ไว้พร้อมสำหรับการเชื่อมต่อระหว่างหอ Advanced Surface Movement Radar-ATC Complex

(2)การเข้าไปติดตั้งสายอากาศของข่ายสื่อสาร (Radio Communication Laser Link) และสายอากาศของระบบติดตามอากาศยาน (Multilateration System) ณ Apron Tower East & West ทอท. อนุญาตให้ บวท. เข้าพื้นที่ได้แล้ว และขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาของ บวท. อยู่ระหว่างจัดทำ Method Procedures Shop Drawing Repair Procedures และจะจัดส่ง Shop Drawing ให้ ทอท. ให้ความเห็นชอบก่อนเข้าดำเนินการติดตั้งต่อไป

ปัญหาและอุปสรรค

เจ้าหน้าที่ไม่สามารถเข้าพื้นที่เพื่อติดตั้งข่ายสื่อสารและระบบอุปกรณ์ได้ตามแผนงานเนื่องจากพื้นที่ในส่วนต่างๆ ยังไม่พร้อมสำหรับการดำเนินการ ดังนี้

(1) พื้นที่ Passenger Terminal Complex ของ ทอท. ซึ่ง ผู้รับจ้างของ ทอท. ยังไม่ได้ส่งมอบพื้นที่ให้ ทอท. ทำให้ บวท. ไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้ โดยพื้นที่ดังกล่าว ได้แก่

(1.1) ห้องติดตั้ง Digital Trunked Radio System (T-1008 ซึ่งอยู่ใต้ดิน)

(1.2) ห้อง AIS อยู่ที่ชั้น 4

(1.3) ห้อง Airline Service อยู่ที่ Concourse A ชั้น 2

(2) พื้นที่ ATC Complex ของ บวท. ได้แก่ อาคารที่ทำการซึ่งแล้วเสร็จบางส่วนสามารถติดตั้ง Rack ได้ที่ห้อง 521 ชั้น 5 และชั้น 1 เท่านั้น ส่วนพื้นที่อื่นๆ ยังไม่สามารถเข้าดำเนินการได้

แนวทางแก้ไข

บวท. ได้แจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องเร่งรัด ทอท. และผู้รับจ้างก่อสร้าง ATC Complex ได้เร่งส่งมอบพื้นที่ ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเข้าพื้นที่ในวันที่ 15 ก.ค. 48 โดยงานติดตั้งระบบข่ายสื่อสารจะแล้วเสร็จกลางเดือน ส.ค.48

2.6 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารเพื่อการปฏิบัติการของสายการบิน

มีผลงานสะสมแล้วเสร็จร้อยละ 81.00 เมื่อเทียบกับแผนงานโดยการดำเนินงานเป็นไปตามแผนงาน (ได้มีการปรับแผนให้สอดคล้องกับการเข้าพื้นที่ ATC Complex ใน CIP ฉบับทบทวนใหม่) โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

- (1) การจัดการระบบอุปกรณ์ บวท. ได้ดำเนินการผลิต Remote Control Unit (RCU) จำนวน 88 ชุด แล้วเสร็จ และรอการส่งมอบเพื่อนำไปติดตั้งให้สายการบินใช้งาน
- (2) อาคารสถานีส่ง อยู่ระหว่างทดสอบการต่อเนื่องของสัญญาณ Interface ณ สถานีส่ง
- (3) อาคารที่การ (ATC Support Bldg.) ชั้น 5 ห้อง 521 อยู่ระหว่างการติดตั้งสายส่งสัญญาณ (Transmission Line)
- (4) อาคารหอบังคับการบิน ชั้น T3 คาดว่าจะสามารถเข้าพื้นที่ได้ปลายเดือน ก.ค.48 เพื่อติดตั้งสายส่งสัญญาณ (Transmission Line) ทั้งนี้ หากสามารถเข้าติดตั้งได้ งานส่วนนี้จะแล้วเสร็จภายในเดือน ส.ค.48

3. งานเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติการโอนย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ขณะนี้ บวท. อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนปฏิบัติการเตรียมความพร้อมด้านปฏิบัติการ/วิศวกรรมและอำนวยความสะดวก การดำเนินงานยังเป็นไปตามแผน

1.3 โครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)

ความเป็นมา

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (สุวรรณภูมิ) เป็นท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศ และได้เริ่มดำเนินการโครงการก่อสร้างเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมทั้งพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Aviation Hub) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตลอดจนเพื่อแก้ไขปัญหาความคับคั่งของการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น รัฐบาลมีแผนจะดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี 2547 และสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2548 ทั้งนี้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2546 ได้อนุมัติในหลักการให้บริษัทฯ ดำเนินโครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายในกรอบเงินลงทุนรวม 13,735.51 ล้านบาท รวม 6 รายการ คือ

- โครงการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ วงเงินลงทุน 3,779.12 ล้านบาท
- โครงการครัวการบิน วงเงินลงทุน 3,944.46 ล้านบาท
- โครงการบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น วงเงินลงทุน 1,933.17 ล้านบาท
- โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน วงเงินลงทุน 2,686.72 ล้านบาท
- โครงการบริการลูกค้า วงเงินลงทุน 648.25 ล้านบาท และ
- โครงการศูนย์ปฏิบัติการ วงเงินลงทุน 743.79 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ 4 ปี (2545-2548) โดยใช้งบลงทุนของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2545 ผูกพันข้ามปีงบประมาณไปจนถึงปีงบประมาณ 2548 และเพื่อให้เป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรีที่ได้เห็นชอบเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2546 ตามที่คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) สำหรับการร่วมลงทุนกิจกรรมโรงแรมที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้เห็นชอบการร่วมลงทุนกิจกรรมโรงแรมของ 3 หน่วยงาน คือ ทอท. บกท. และ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในอัตราส่วนการลงทุน 60:30:10 ตามลำดับ โดยได้อนุมัติงบประมาณในวงเงินประมาณ 305.35 ล้านบาท (อัตราส่วนร้อยละ 30 ของเงินลงทุนทั้งหมด) เพื่อการนี้เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2547

ผลการดำเนินงาน

จากการดำเนินงานที่ผ่านมาในระยะเวลา 2 ปี จากปี 2546 ถึงปี 2547 ปรากฏว่ามีหลายปัจจัยที่ทำให้เกิดงานเพิ่มเติมจากขอบเขตการศึกษาความเป็นไปได้ตามที่ได้อนุมัติงบประมาณ 13,735.51 ล้านบาท ได้แก่ ผลกระทบที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้าซึ่งเกิดจากปัญหาทางด้านเทคนิค การทบทวนพื้นที่ของหน่วยงานที่มีความเกี่ยวเนื่องในการทำงานทำให้ต้องย้ายการปฏิบัติงานทั้งหมดไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน การพัฒนาประสิทธิภาพในระบบการทำงานใหม่ๆ และ แผนการเตรียมความพร้อมในการย้ายฐานปฏิบัติการไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในวันที่ 29 กันยายน 2548 จึงจำเป็นต้องมีงบลงทุนเพิ่มเติมสำหรับปีงบประมาณ 2547/48 - 2548/49 จำนวน 1,363.81 ล้านบาท โดยเป็นการลงทุนในโครงการใหม่ที่เพิ่มจากการลงทุนเดิม อาทิ ระบบรักษาความปลอดภัยของทุกกิจกรรม คลังพัสดุพร้อมระบบจัดเก็บเพื่อสนับสนุนการบริการบนเครื่องบิน และงานตกแต่งภายในเพิ่มเติม ทั้งนี้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของบริษัทฯ ให้แข่งขันในธุรกิจการบินได้ทัดเทียมกับสายการบินอื่น ๆ ของโลก ซึ่งงบลงทุนเพิ่มเติมดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547

ความก้าวหน้าโดยรวมของโครงการฯ

■ งานออกแบบและก่อสร้างของ 4 กิจกรรม ได้แก่ กิจกรรมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (ACM) กิจกรรมการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (CGO) กิจกรรมครัวการบิน (CAT) และกิจกรรมบริการลานจอดและอุปกรณ์บริการภาคพื้น (GSE) ได้แล้วเสร็จ (Substantial Completion) ตามกำหนดในสัญญา 100% ดังนี้

- กิจกรรมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (ACM) งานก่อสร้างหลักและงานระบบประกอบอาคารแล้วเสร็จ ในวันที่ 28 มีนาคม 2548
- กิจกรรมครัวการบิน (CAT) งานก่อสร้างหลัก งานระบบประกอบอาคาร และงานก่อสร้างห้องเย็นและระบบทำความเย็น (Refrigeration System) แล้วเสร็จ ในวันที่ 29 มีนาคม 2548
- กิจกรรมการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (CGO) งานก่อสร้างหลักและงานระบบประกอบอาคาร แล้วเสร็จ ในวันที่ 31 มีนาคม 2548
- กิจกรรมบริการลานจอดและอุปกรณ์บริการภาคพื้น (GSE) งานก่อสร้างหลักและงานระบบประกอบอาคาร แล้วเสร็จ ในวันที่ 31 มีนาคม 2548

■ งานออกแบบและก่อสร้างของกิจกรรมศูนย์ปฏิบัติการ (OPC) มีความก้าวหน้าโดยรวมเท่ากับ 82.4% ปริมาณผลงานน้อยกว่าแผน 3.4% งานก่อสร้างกิจกรรมศูนย์ปฏิบัติการ (OPC) มีกำหนดแล้วเสร็จ (Substantial Completion) ในเดือนสิงหาคม 2548

■ กิจกรรมการบริการลูกค้าภาคพื้น (CUS) มีความก้าวหน้าโดยรวม เท่ากับ 11.3% ปริมาณผลงานน้อยกว่าแผนงาน 17.3% ผู้รับจ้างงานตกแต่งภายในพร้อมที่จะเข้าดำเนินการงานตกแต่งภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน แต่ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ยังไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ได้ตามแผนงาน ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างการประสานงาน เพื่อขอทราบกำหนดการส่งมอบพื้นที่ให้กับบริษัทฯ ต่อไป

■ การดำเนินงานกิจกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) มีความก้าวหน้าโดยรวมเท่ากับ 50.64%* โดยแยกออกเป็น

- SBIA-ICT/ISD (ด้านพัฒนาสารสนเทศ) มีผลงานรวมสะสม เท่ากับ 63.72%
- SBIA-ICT/INFRA(ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์) มีผลงานรวมสะสมเท่ากับ 48.38%*
- SBIA-ICT/MIG (ด้านวางแผนย้ายฐานการปฏิบัติการ) มีผลงานรวมสะสม เท่ากับ 29.00%* ปริมาณงานเท่ากับแผน

(*กิจกรรม ICT มีการปรับแผนงานเพื่อให้สอดคล้องกับการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในเชิงพาณิชย์)

■ สถานภาพทางการเงินของโครงการลงทุนของบริษัทฯ ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2548 มูลค่างานที่ได้รับอนุมัติการว่าจ้างโดยรวม เป็นเงิน 12,511.22 ล้านบาท คิดเป็น 82.88% ของงบประมาณโครงการฯ ทั้งสิ้น 15,099.32 ล้านบาท (รวมงบเพิ่มเติมปี 2547/48-2548/49 แล้ว) และมีการเบิกจ่ายเงินสะสมไปแล้ว เป็นจำนวน 8,056.86 ล้านบาท (คิดเป็น 64.40% ของมูลค่าการว่าจ้างที่ได้รับการอนุมัติแล้ว)

ปัญหาและอุปสรรค

ตามที่งานก่อสร้างในโครงการลงทุนของบริษัทฯ ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ 4 กิจกรรมดังกล่าวข้างต้นได้แล้วเสร็จ (Substantial Completion) แล้วนั้น เนื่องจากในขณะนี้การจ่ายน้ำประปาและไฟฟ้าในส่วนของทำอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่สามารถดำเนินการได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงต้องชะลอการทดสอบงานระบบประกอบอาคาร (Commissioning Test) ออกไปก่อน ทั้งนี้ ความล่าช้าในการทดสอบระบบประกอบอาคารจะไม่มีผลกระทบต่อการเปิดใช้อาคารในโครงการลงทุนของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะได้ประสานงานกับหน่วยงานรับผิดชอบเพื่อเร่งรัดและติดตามการจ่ายน้ำประปาและไฟฟ้าต่อไป

1.4 โครงการก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยาน

ของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.)

ความเป็นมา

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทเมื่อ 24 ตุลาคม 2546 ได้รับอนุมัติงบประมาณจากคณะรัฐมนตรีเพื่อก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 1 (พ.ศ. 2547 - 2548) จำนวน 500 ห้อง และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2551 - 2552) อีก จำนวน 100 ห้อง รวมเป็น 600 ห้อง เป็นเงินทั้งสิ้น 2,728.54 ล้านบาท โดยใช้เงินลงทุนจากแหล่งทุนภายในประเทศ

พื้นที่การก่อสร้างตั้งอยู่บนที่ดินขนาด 200 x 140 เมตร มีพื้นที่ประมาณ 28,000 ตารางเมตร (17.5 ไร่) ตั้งอยู่ทิศเหนือติดต่อกับทางเข้าออกถนนยกระดับกรุงเทพ-ชลบุรี สายใหม่ ทิศตะวันออกติดกับอาคาร AOT ทิศตะวันตกติดกับหอคอยควบคุมการบินและทิศใต้ติดกับอาคารผู้โดยสาร และต่อเชื่อมกับอาคารผู้โดยสารทางอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน

วัตถุประสงค์เพื่อสร้างรายได้จากการประกอบกิจการโรงแรมและธุรกิจต่อเนื่องในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อส่งเสริมการผลิตบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถด้านกิจการโรงแรมและเพื่อสนับสนุนธุรกิจหลักของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ระยะเวลาดำเนินการ 9 มกราคม 2547 - 31 กรกฎาคม 2548 โดยดำเนินการดังนี้

- ระยะเวลาลอกแบบ เริ่ม 9 มกราคม 2547 - 8 ตุลาคม 2547
- ระยะเวลาก่อสร้างเริ่ม 30 มีนาคม 2547 - 31 กรกฎาคม 2548 และ
- ระยะเวลากการทดสอบระบบเริ่ม 1 สิงหาคม 2547 - 28 กันยายน 2548
- เปิดดำเนินการ 29 กันยายน 2548

ผลการดำเนินงาน

1. ความก้าวหน้าการดำเนินงาน (ตามมูลค่างานก่อสร้างจริง)

- 1.1 งานโครงสร้าง ดำเนินงานได้ ร้อยละ 99.89
- 1.2 งานสถาปัตยกรรม ดำเนินงานได้ ร้อยละ 41.82
- 1.3 งานระบบไฟฟ้าและสื่อสาร ดำเนินงานได้ ร้อยละ 55.67
- 1.4 งานระบบสุขาภิบาลและดับเพลิง ดำเนินงานได้ ร้อยละ 76.98
- 1.5 งานระบบปรับอากาศและระบายอากาศ ดำเนินงานได้ ร้อยละ 81.61
- 1.6 งานลิฟท์โดยสารและบันไดเลื่อน ดำเนินงานได้ ร้อยละ 69.11
- 1.7 งานตกแต่งภายใน ดำเนินงานได้ ร้อยละ 31.35
- 1.8 งานภูมิสถาปัตยกรรม ดำเนินงานได้ ร้อยละ 22.69
- 1.9 งานอุปกรณ์โรงแรม ดำเนินงานได้ ร้อยละ 22.35

2. สรุปผลการดำเนินงาน

- 2.1 ผลงานสะสมตามแผนงานทั้งโครงการ ดำเนินงานได้ ร้อยละ 91.50

- 2.2 ผลงานที่ได้จริงสะสมทั้งโครงการ ดำเนินงานได้ ร้อยละ 65.95
- 2.3 ปริมาณงานที่รับระหว่างเดือนมกราคมถึงเมษายน 2548 ร้อยละ 21.07
- 2.4 ช้ากว่าแผน ร้อยละ 4.48
- 3. ระยะเวลาดำเนินงาน
 - 3.1 ระยะเวลาทั้งหมดตามสัญญา 489 วัน
 - 3.2 ระยะเวลาที่ใช้ไป 458 วัน
 - 3.3 ระยะเวลาที่เหลือ 31 วัน

1.5 โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของกรมทางหลวง (ทล.)

ความเป็นมา

กรมทางหลวง (ทล.) ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคม ให้ก่อสร้างทางเข้า - ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและพัฒนาระบบถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผลการดำเนินงาน

(1) โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

(1.1) เส้นทางที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ คือ ทางเข้า - ออก ด้านเหนือ (Access B) จากทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ - ชลบุรี สายใหม่ แล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2547 ทางเข้า - ออก ด้านใต้ (Access D) จากทางหลวงหมายเลข 34 สายบางนา - บางปะกง แล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤษภาคม 2547 ทางเข้า - ออก จากถนนอ่อนนุช (Access C)

(1.2) เส้นทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ประกอบด้วย

- ตอน ทางเข้า - ออก A,E (จากทางแยกต่างระดับร่มเกล้าและบางพลี) ระยะทาง 1.4 กม. แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ส่วน ซึ่งในส่วนที่ 1 และ 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้างและในส่วนที่ 3 เช่นสัญญาเมื่อเดือนกรกฎาคม 2548 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณเดือนสิงหาคม 2549

- ตอน ทางเข้า-ออก W ด้านตะวันตก (ถนนกิ่งแก้ว) ระยะทาง 0.94 กม. ค่าก่อสร้าง 150 ล้านบาท อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ผลงานคิดเป็นร้อยละ 77.35 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2548

(2.) โครงการขยายทางหลวงที่สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

(2.1) เส้นทางที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ คือ แยกถนนศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤษภาคม 2548

(2.2) เส้นทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ประกอบด้วย

(2.2.1) โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 ตอน บางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมปรับปรุงทางแยกต่างระดับที่บางนาและสะพานลอยกลับรถที่ กม. 17) ระยะทาง 14 กม. แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ส่วน โดยส่วนที่ 1 อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 76.63 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2548 ส่วนที่ 2 อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 9.78 เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2548 และส่วนที่ 3 อยู่ระหว่างดำเนินการจ้าง

(2.2.2) ลาดกระบัง-มีนบุรี (ถนนร่มเกล้า) (กม.0+000-6+300) ระยะทาง 6.3 กม. ค่าก่อสร้าง 419.8 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ผลงานคิดเป็นร้อยละ 80.77 คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2548

(2.2.3) ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ ตอนสุขสวัสดิ์-บางพลี ระยะทาง 22.00 กม. อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 8.95 การก่อสร้างตามแผนจะดำเนินการช่วงเดือนสิงหาคม 2547-เมษายน 2550

(2.2.4) ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ตอนธัญบุรี-บางพลี ระยะทาง 40.00 กม. อยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบ แผนดำเนินการจะดำเนินการปี 2548-2550

(2.6) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ชลบุรี ระยะทาง 63.00 กม. รอประกวดราคา แผนดำเนินการจะดำเนินการปี 2548-2550

1.6 โครงการพัฒนาระบบการขนส่งรถไฟฟ้าเพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ช่วงพญาไท-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ความเป็นมา

1.1 ทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงแรก ระยะทาง 28.4 กม. มีจุดเริ่มต้นที่สถานีพญาไท ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของบีทีเอส (สายสีเขียว) ผ่านสถานีราชปรารภ สถานีมักกะสัน/โอโศก ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าใต้ดินของ รฟม. (สายสีน้ำเงิน) สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีรถไฟลาดกระบัง และเลี้ยวขวายกระดับข้ามถนนอ่อนนุช แล้วลดระดับเข้าอุโมงค์สถานีรถไฟ ซึ่งอยู่ใต้อาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ รวม 8 สถานี

สถานีโอโศกจะกำหนดให้เป็นสถานีตรวจผู้โดยสารผ่านในเมือง (City Air Terminal) ซึ่งผู้โดยสารสามารถ check in และเดินทางไปยังสนามบินโดยไม่ต้องหอบหิ้วกระเป๋าเดินทางและสัมภาระติดตัว สถานีโอโศกจะก่อสร้างในพื้นที่จัดประโยชน์ของ รฟท. ที่บริเวณโรงงานมักกะสัน ซึ่งแบ่งแยกออกมาดำเนินการในระยะแรก เฉพาะการสร้างสถานีรถไฟ จำนวน 20 ไร่

คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยาน (กทภ.) ครั้งที่ 3/2546 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 มีมติให้ รฟท. ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้โครงการ Airport Rail link Project จากพญาไท-สุวรรณภูมิ ซึ่ง รฟท. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท AEC เป็นผู้ทำการศึกษา Feasibility Study ตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2535 แล้วเสร็จ

กทท. ครั้งที่ 4/2546 เมื่อ 15 ตุลาคม 2546 มีมติเห็นชอบในหลักการให้ใช้เงินงบประมาณที่ รพท. ได้รับไว้แล้วในโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-มวกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมของโครงการรถไฟสายพญาไท-มวกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ และ ครม. มีมติเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบให้ รพท. ใช้เงินทั้งหมด 315 ล้านบาท รพท. ได้ว่าจ้างบริษัท เอเชียนเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทยเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ดีไซน์ ดอนเนป จำกัด ดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ

ครม. มีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 อนุมัติงบประมาณลงทุนโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail link Project) ช่วงพญาไท-มวกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ วงเงินรวม 30,000 ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้างประมาณ 25,917 ล้านบาท และอีกส่วนหนึ่งเป็นเงินยืมคืนให้แก่บริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ประมาณ 4,083.973 ล้านบาท โดย รพท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาการศึกษาและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ และจะต้องคืนให้แก่ บทม. ซึ่งเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างล่วงหน้าไปก่อน เพื่อให้งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสนามบินดำเนินต่อไปได้

1.2 โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่ง ครม. ได้มีมติเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2547 โดยในส่วนของ รพท. ถูกกำหนดให้เป็นสายสีแดง จำนวน 2 แนว ดังนี้

1.2.1 แนวเหนือ-ใต้ (รังสิต-มหาชัย)

1.2.2 แนวตะวันตก-ตะวันออก (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ)

ผลการดำเนินการ

2.1 งานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างของผู้รับจ้าง ซึ่งประกอบด้วยบริษัท บี.กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด และ บริษัท Siemens Aktiengesellschaft บริษัท B.Grimm MBM Hong Kong Limited และบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด(มหาชน)

2.2 งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และงานทดสอบระบบโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของผู้รับจ้าง ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทยเอ็นจิเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแตนท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด DE-CONSULT DEUTSCHE EISENBAHN-CONSULTING GMBH บริษัท วิสูธ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนแซป จำกัด

2.3 งานรื้อย้ายสิ่งกีดขวางการก่อสร้าง เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2548 รพท. ได้ลงนามสัญญาจ้างบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ดำเนินการรื้อย้ายสิ่งกีดขวางการก่อสร้าง

1.7 โครงการจัดบริการสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

ความเป็นมา

ตามที่กระทรวงคมนาคม โดยบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ได้มีการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสามารถเปิดให้บริการได้กลางปี 2548 ซึ่งจะใช้เป็นสนามบินนานาชาติแทนท่าอากาศยานกรุงเทพนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงเห็นควรวางแผนระบบการขนส่งสาธารณะที่จะให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานดังกล่าวให้มีความหลากหลายและทันสมัยสมกับที่จะให้ประเทศไทยเป็นประตูสู่ทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นตามโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย

ผลการดำเนินงาน

1. กรมการขนส่งทางบกได้รายงานผลการดำเนินการ ดังนี้

1.1 คณะอนุกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกกลาง ในคราวประชุม ครั้งที่ 7/2548 เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2548 ได้มีมติอนุมัติให้กำหนดเส้นทาง หมวด 1 กรุงเทพมหานคร จำนวน 11 เส้นทาง ดังนี้

ลำดับ	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	เงื่อนไข ม. 2(รถโดยสารปรับอากาศชั้น 2)	
				จำนวนรถ(คัน)	จำนวนเที่ยว
1	549	สีลม-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	32	15-21	100
2	550	ดอนเมือง-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ทางด่วน)	50	15-21	100
3	551	หัวลำโพง-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	30	15-21	100
4	552	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(จตุจักร)-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ทางด่วน)	38	15-21	100
5	553	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (สายใต้)- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ทางด่วน)	40	15-21	100
6	554	สีพระยา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ทางด่วน)	33	25-35	138
7	555	บางลำพู-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ทางด่วน)	40	36-50	138
8	556	บางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	22	22-30	138
9	557	ดอนเมือง-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	45	36-50	138
10	558	หัวลำโพง-อ่อนนุช-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	31	25-35	138
11	559	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-สมุทรปราการ	23	29-40	138
รวม				248-345	1,328

1.2 คณะอนุกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกกลาง ในคราวประชุม ครั้งที่ 6/2548 เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2548 ได้มีมติอนุมัติให้ปรับปรุงเส้นทาง หมวด 2 จำนวน 5 เส้นทาง ดังนี้

ลำดับ	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	เงื่อนไขการใช้รถ			
				รถ ม.1(ข)		รถ ม.2	
				จำนวน รถ	จำนวน เที่ยว	จำนวน รถ	จำนวน เที่ยว
1	9904	กรุงเทพฯ(หมอชิต)-ชลบุรี(ค)(รถด่วน)	85	4-6	18-22	-	-
2	9905	กรุงเทพฯ(หมอชิต)-เมืองพิทยา (ข) (รถด่วน)	147	3-5	8-10	3-5	8-10
3	9909	กรุงเทพฯ(หมอชิต)-แหลมฉบัง (ข) (รถด่วน)	120	8-11	26-32	-	-
4	9910	กรุงเทพฯ(หมอชิต)-บางคล้า(ค) (รถด่วน)	96	4-6	12-16	-	-
5	9916	กรุงเทพฯ(เอกมัย)-เขาคินฮอน-สระแก้ว	203	2-3	4-6	-	-
รวม				21-31	68-86	3-5	8-10

1.3 คณะอนุกรรมการพิจารณาการขนส่งทางบกกลาง ในคราวประชุม ครั้งที่ 7/2548 เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2548 ได้มีมติอนุมัติให้ปรับปรุงเส้นทาง หมวด 3 จำนวน 1 เส้นทาง คือ เส้นทาง หมวด 3 สายที่ 344 จากเดิม ฉะเชิงเทรา-คลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต เป็น ฉะเชิงเทรา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทาง 43 กม. โดยกำหนดเงื่อนไขให้ใช้รถลักษณะมาตรฐาน 2 (รถโดยสารปรับอากาศชั้น 2) จำนวน 3-5 คัน เงินรถวันละ 8-10 เที่ยว

ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เพื่อพิจารณาต่อไป

2. กรมการขนส่งทางบกได้จัดทำแผนการกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทางและการดำเนินการปรับปรุงเส้นทางรถ AIRPORT BUS ดังนี้

2.1 แผนการกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 จังหวัดสมุทรปราการ โดยกำหนดเงื่อนไขให้ใช้รถลักษณะมาตรฐาน 2 (รถโดยสารปรับอากาศชั้น 2) จำนวน 3 เส้นทาง คือ

2.1.1 สายสมุทรปราการ-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.1.2 สายฟาร์มจระเข้สมุทรปราการ-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.1.3 สายพระสมุทรเจดีย์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.2 แผนการดำเนินการปรับปรุงเส้นทางรถ AIRPORT BUS จำนวน 4 เส้นทาง เมื่อมีการย้ายท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก็จะปรับปรุงเส้นทางจากท่าอากาศยานกรุงเทพฯ เป็นท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

ลำดับ	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง(กม.)	จำนวนเที่ยว	จำนวนรถ(คัน)
1	AB1	ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ-สีลม	25	96	10-14
2	AB2	ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ-สนามหลวง	28	96	10-13
3	AB3	ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ-ทองหล่อ	32	96	10-13
4	AB4	ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ-หัวลำโพง	20	96	10-13
รวม				384	40-53

ปัญหาและอุปสรรค

1. สถานที่จอดรถ เมื่อมีการกำหนดหรือปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทางเข้าไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว อาจจะมีปัญหาเกี่ยวกับสถานที่จอดรถว่าจะเพียงพอหรือไม่ จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรภายในบริเวณท่าอากาศยานหรือไม่
2. รถแท็กซี่ เมื่อมีการกำหนดหรือปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทางเข้าไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว อาจจะทำให้ผู้โดยสารไม่นิยมใช้รถโดยสารประจำทาง เนื่องจากรถแท็กซี่มีความสะดวก รวดเร็วกว่า

1.8 โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

ความเป็นมา

ตามนโยบายในการแก้ไขปัญหาจราจรของรัฐ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีหน้าที่จะต้องสนับสนุนการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง และเพื่อให้การบริการรถโดยสารประจำทางสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ จึงจัดทำโครงการจัดเส้นทางเดินรถให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อประโยชน์โดยรวมต่อสังคมและ ขสมก. ต่อไป

ผลการดำเนินงาน

เพื่อให้การบริการรถโดยสารประจำทางสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่จึงจัดทำโครงการจัดเส้นทางทางเดินรถให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อประโยชน์โดยรวมต่อสังคมโดย ขสมก. ดำเนินการ ดังนี้

(1) กำหนดเส้นทางเดินรถใหม่ตามแนวความคิดการให้บริการแบบ Bus Transit จำนวน 7 เส้นทางคือ

- (1.1) สนามบินสุวรรณภูมิ - ท่าน้ำสี่พระยา เพื่อเชื่อมเส้นทางเรือด่วน
- (1.2) สนามบินสุวรรณภูมิ - บางลำพู เพื่อเชื่อมต่อผู้ใช้บริการที่ติดต่อกับสนามบินย่านถนนข้าวสาร
- (1.3) สนามบินสุวรรณภูมิ - สีแยกบางนา เพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS บริเวณสถานีบางนา
- (1.4) สนามบินสุวรรณภูมิ - ดอนเมือง เพื่อเชื่อมต่อผู้ใช้บริการที่มีความจำเป็นต้องเดินทางสู่สนามบินสุวรรณภูมิ
- (1.5) สนามบินสุวรรณภูมิ - สถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง เพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าผู้ใช้บริการที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าจากด้านทิศเหนือ ทิศใต้ ทิศตะวันออกเฉียงเหนือและรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร
- (1.6) สนามบินสุวรรณภูมิ - ถนนเทพารักษ์ - สมุทรปราการ เพื่อรองรับผู้ใช้บริการที่ย้ายมาสู่เมืองใหม่

(1.7) สนามบินสุวรรณภูมิ - ถนนศรีนครินทร์ - สมุทรปราการ เพื่อรองรับผู้ใช้บริการที่ย้ายมาสู่เมืองใหม่

(2) ขยายเส้นทางปัจจุบัน จำนวน 2 เส้นทาง คือ

(2.1) เส้นทางสาย 517 สวนจตุจักร - ลาดกระบัง - สนามบินสุวรรณภูมิ

(2.2) เส้นทางสาย 519 คลองเตย - เคหะชุมชนร่มเกล้า - สนามบินสุวรรณภูมิ

การให้บริการรถโดยสารประจำทาง โดย ขสมก. จะนำรถโดยสาร EURO II จำนวน 182-260 คัน มาใช้เดินรถ Bus Transit (เส้นทางเดินรถเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิสำหรับให้บริการแก่กลุ่มพนักงานหรือผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยาน และผู้ใช้บริการท่าอากาศยานทั่วไป) และจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทางในปัจจุบัน เริ่มต้นที่ 11 บาท และสูงสุด 21 บาท

(3) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อ 24 สิงหาคม 2547 ลงมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทก. 2/2547 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2547 โดยในส่วนของ ขสมก. ขอให้พิจารณาจัดเส้นทางเดินรถโดยสารปรับอากาศเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟผ่านพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิที่บริเวณสถานีรถไฟมักกะสัน-อโศก จำนวน 6 เส้นทาง โดยมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 20

2. โครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบราง

2.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ความเป็นมา

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการตามแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางฯ ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 ได้มีมติอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียด และก่อสร้างโครงการฯ ในกรอบวงเงิน 46,704 ล้านบาท ดังนี้

ค่าใช้จ่าย

- ค่าออกแบบรายละเอียด	350	ล้านบาท
- ค่าสำรวจสิ่งขุดหาริมทรัพย์ตามแนวสายทาง	18	ล้านบาท
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	1,587	ล้านบาท
- ค่าก่อสร้างงานโยธา	27,556	ล้านบาท
- ค่างานระบบรถไฟฟ้า	16,417	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารงานก่อสร้าง	220	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	556	ล้านบาท
รวม	46,704	ล้านบาท

แหล่งเงิน

- เงินงบประมาณ	1,587	ล้านบาท
- เงินกู้ในประเทศ	45,117	ล้านบาท
รวม	46,704	ล้านบาท

ระยะทางประมาณ 23 กม. โครงสร้างเป็นทางวิ่งยกระดับไปตามแนวกลางถนนเป็นส่วนใหญ่ เริ่มต้นจากบางใหญ่ ผ่านถนนรัตนาธิเบศร์ สะพานพระนั่งเกล้า ถนนติวานนท์ สีแยกถนนทพบุรี สีแยกวงศ์สว่าง เตาปูน และเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ มีสถานี 16 สถานี สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ 50,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง

ผลการดำเนินงาน

- (1) รฟม. ได้ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2548 ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AEC เป็นที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ ในวงเงิน 349,499,450 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) โดยมีระยะเวลาดำเนินงาน 6 เดือน
- (2) รฟม. ได้ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2548 ว่าจ้างบริษัท ซี.บี. การสำรวจ จำกัด สำรวจสิ่งทรมิทรภัยตามแนวสายทางโครงการฯ ในวงเงิน 12,866,700 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) ซึ่ง รฟม. ได้แจ้งให้ผู้รับจ้างเริ่มงานในวันที่ 27 มิถุนายน 2548 โดยมีระยะเวลาดำเนินงาน 6 เดือน
- (3) รฟม. ได้ประกาศเชิญชวนบริษัทที่ปรึกษาให้ยื่นข้อเสนอเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นที่ปรึกษาบริหารโครงการฯ โดยกำหนดให้ยื่นข้อเสนอภายในวันที่ 18 เมษายน 2548 ปรากฏว่ามีบริษัทที่ปรึกษายื่นข้อเสนอจำนวน 2 ราย ได้แก่ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AEC และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา TDCI อย่างไรก็ตามจากการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา TDCI มีบริษัทในกลุ่มฯ มีทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท ต่ำกว่าที่ระบุไว้ในข้อกำหนดการจัดจ้างฯ จึงไม่มีสิทธิในการยื่นข้อเสนอ ทำให้เหลือผู้ยื่นข้อเสนอเพียง 1 ราย ทำให้ไม่สามารถเปรียบเทียบข้อเสนอเกี่ยวกับการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่ซึ่งถือเป็นเทคนิคและเป็นสาระสำคัญของงานที่จะจ้างในครั้งนี้ และจะส่งผลให้ รฟม. อาจไม่ได้รับประโยชน์สูงสุด ในการนี้คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2548 ได้เห็นชอบให้ รฟม. ยกเลิกการคัดเลือกที่ปรึกษาบริหารโครงการฯ และให้ รฟม. ดำเนินการประกาศเชิญชวนเพื่อดำเนินการคัดเลือกใหม่

2.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางบำหรุ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ความเป็นมา

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางบำหรุ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ เป็นโครงการตามแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางฯ ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 ได้มีมติเห็นชอบให้จัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 งบกลาง เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาทบทวนและจัดทำแบบกรอบรายละเอียดและเอกสารประกวดราคาโครงการฯ และจ้างสำรวจข้อเท็จจริงของอสังหาริมทรัพย์ในแนวเขตทางโครงการฯ วงเงินรวม 376 ล้านบาท ต่อมาคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อ วันที่ 4 มกราคม 2548 ได้มีมติอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมและออกแบบโครงการฯ ในวงเงิน 1,196.2 ล้านบาท

โครงการทั้ง 3 โครงการนี้ มีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 71 กม. แต่ละเส้นทางสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ 50,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง และมีแนวสายทาง ดังนี้

(1) สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค มีระยะทางประมาณ 14 กม. เป็นโครงสร้างใต้ดินประมาณ 5 กม. มีสถานี 10 สถานี สายทางเริ่มต้นจากสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง ผ่านถนนเจริญกรุง วัชรบุรี วัดโพธิ์ ปากคลองตลาด บางกอกใหญ่ ถนนเพชรเกษม สิ้นสุดที่บางแค

(2) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ มีระยะทางประมาณ 13 กม. เป็นโครงสร้างยกระดับทั้งหมดมีสถานี 7 สถานี สายทางเริ่มต้นจากสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ผ่านถนนประชาธิปไตย ถนนจรัลสนิทวงศ์ สีแยกท่าพระ สิ้นสุดที่บริเวณท่าพระ

(3) สายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางบำหรุ มีระยะทางประมาณ 24 กม. เป็นโครงสร้างใต้ดินประมาณ 21 กม. มีสถานี 17 สถานี แนวสายทางเริ่มต้นจากบางกะปิ ผ่านสีแยกลำสาละ ห้วยขวาง ถนนรามคำแหง ดินแดง อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถนนราชวิถี สวนสัตว์ดุสิต สามเสน สะพานกรุงธนบุรี สิ้นสุดที่บริเวณบางบำหรุ

(4) สายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ มีระยะทางประมาณ 20 กม. เป็นโครงสร้างใต้ดินประมาณ 14 กม. มีสถานี 16 สถานี สายทางเริ่มต้นจากสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ผ่านเตาปูน เกียกกาย ศรียาน ถนนสามเสน หอสมุดแห่งชาติ บางลำพู ผ่านฟ้า วัชรบุรี ถนนตากสิน วงเวียนใหญ่ สีแยกมไหสวรรค์ สิ้นสุดที่ราษฎร์บูรณะ

ผลการดำเนินงาน

รฟม.ได้ประกาศเชิญชวนบริษัทที่ปรึกษาให้ยื่นข้อเสนอเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ โดยกำหนดให้ยื่นข้อเสนอภายในวันที่ 18 เมษายน 2548 ซึ่งปรากฏว่ามีบริษัทที่ปรึกษายื่นข้อเสนอจำนวน 3 ราย โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BMTD เสนอข้อเสนอด้านเทคนิคดีเป็นลำดับที่ 1 ในการนี้คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2548 ได้มีมติอนุมัติให้ รฟม. ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BMTD ในวงเงิน 1,154.88 ล้านบาท

เพื่อเป็นการเร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จภายในกรอบระยะเวลา 6 ปี ตามนโยบายรัฐบาล รฟม. จึงได้มีหนังสือลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2548 เรียนปลัดกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินโครงการฯ ตามแนวทางเร่งรัดการดำเนินงานที่เสนอ อนุมัติให้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่ออภิจการขนส่งมวลชนและบริเวณที่จะเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ไปพร้อมกับการดำเนินงานศึกษารายละเอียดความเหมาะสมและออกแบบโครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ดำเนินการไปแล้ว และอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการเพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และผู้รับเหมาก่อสร้าง ในวงเงิน 221,369 ล้านบาท (ไม่รวมค่าศึกษารายละเอียดความเหมาะสมออกแบบ และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ จำนวน 1,196.2 ล้านบาท) ดังนี้

ค่าใช้จ่าย

- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	18.068	ล้านบาท
- ค่าก่อสร้างงานโยธา	146.832	ล้านบาท
- ค่างานระบบร่อไฟฟ้า	51.587	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารงานก่อสร้าง	1,493	ล้านบาท
- ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	3,733	ล้านบาท
รวม	221,369	ล้านบาท

แหล่งเงิน

- เงินงบประมาณ	18,068	ล้านบาท
- เงินกู้ในประเทศ	203,301	ล้านบาท
รวม	221,369	ล้านบาท

3. โครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบทางถนน

3.1 โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.)

ความเป็นมา

โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นโครงการในพระราชดำริที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยก่อสร้างเป็นถนนสายใหม่เพื่อประโยชน์สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรม ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ พื้นที่ทิศใต้และทิศตะวันตกเฉียงใต้ของกรุงเทพฯ และท่าเรือคลองเตย ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2539 เห็นชอบในหลักการในโครงการก่อสร้างฯ และอนุมัติให้ดำเนินการต่อไปได้ สำหรับการเงินเพื่อให้การดำเนินงานโครงการก่อสร้างให้ใช้เงินกู้ต่างประเทศสมทบกับเงินงบประมาณในอัตราส่วน 60 : 40 (เงินกู้ : เงินงบประมาณ) โดยให้ตกลงรายละเอียดกับกระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณ

กรมโยธาธิการ (กรมทางหลวงชนบทปัจจุบัน) ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนกรกฎาคม 2540

ผลการดำเนินงาน

ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม มีลักษณะเป็นถนนต่อเนื่องเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมและท่าเรือคลองเตยเข้าด้วยกัน ส่วนที่เป็นถนนวงแหวนมีความยาวประมาณ 25 กม. ประกอบด้วย

(1) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ช่วง สูง 54 เมตร ตัวสะพานมีความกว้าง 7 ช่องจราจร รวมช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกหนัก มีความยาวประมาณ 4.2 กม. ซึ่งจะเป็นส่วนเชื่อมโยงถนนพระรามที่ 3 และถนนปู่เจ้าสมิงพรายเข้าด้วยกัน ทำให้โครงข่ายถนนวงแหวนอุตสาหกรรมต่อเนื่องถึงกันได้หมด นอกจากนี้บริเวณกลางสะพานจะมีทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางยกระดับขนาดความกว้าง 4 ช่องจราจร ความยาวประมาณ 2.2 กม. ไปสู่ถนนสุขสวัสดิ์ทางทิศตะวันตกได้อีกด้วย

(2) การปรับปรุงถนนทางรถไฟสายเก่า เป็นการปรับปรุงผิวจราจรถนนทางรถไฟสายเก่าเดิมให้มีสภาพสมบูรณ์เริ่มต้นจากจุดตัดถนนหน้าการทำเรือแห่งประเทศไทยไปตามแนวถนนทางรถไฟสายเก่าถึงบริเวณจุดตัดกับถนนปู่เจ้าสมิงพราย มีความยาวประมาณ 7.8 กม. โดยอยู่ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานครประมาณ 6 กม. และอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการประมาณ 1.8 กม. ซึ่งกรมทางหลวงชนบทรับผิดชอบ และได้ตั้งงบประมาณในการปรับปรุงถนนสายดังกล่าวในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการเป็นงบประมาณทั้งสิ้น 50 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง

ในด้านงานก่อสร้างนั้น ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 8,739.146 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นงบประมาณปกติ (เงินบาทสมทบ) จำนวน 3,642.031 ล้านบาท และงบประมาณเงินกู้ (JBIC) จำนวน 5,097.115 ล้านบาท โดยแบ่งแยกเป็น 3 สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ 1 เป็นการก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด 6 ช่องจราจร ความยาว 398 เมตร เชื่อมที่ถนนปู่เจ้าสมิงพราย มุ่งไปทางทิศเหนือข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปบรรจบกับทางแยกต่างระดับส่วนกลางของสัญญาของสัญญาที่ 3 เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2544 สิ้นสุดสัญญา 11 ตุลาคม 2548 ได้ผลงานก่อสร้างร้อยละ 46

สัญญาที่ 2 ต่อเนื่องกับสัญญาที่ 1 มุ่งไปทางทิศเหนือ ก่อสร้างเป็นสะพานแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแห่งหนึ่ง ขนาด 6 ช่องจราจร ไปบรรจบกับถนนพระรามที่ 3 สำหรับสะพานซึ่ง ยาว 326 เมตร เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2544 สิ้นสุดสัญญา 12 พฤศจิกายน 2548 ได้ผลงานก่อสร้างร้อยละ 50

สัญญาที่ 3 บริเวณรอยต่อของสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 ใกล้คลองลัดบนฝั่งพระประแดง ก่อสร้างเป็นทางแยกต่างระดับส่วนกลางขนาดใหญ่ เพื่อให้การจราจรสามารถมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกและบรรจบกับถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ 26 เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2545 สิ้นสุดสัญญา 30 พฤศจิกายน 2548 ได้ผลงานก่อสร้างสะสมร้อยละ 60

3.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม

ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.)

ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2539 มอบหมายให้กรมโยธาธิการ (กรมทางหลวงชนบทปัจจุบัน) ดำเนินการก่อสร้างงานตามโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อมซึ่งเป็นโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายพัฒนาภูมิภาคและกรุงเทพมหานครเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรรวมทั้งเป็นการพัฒนาพื้นที่และการขนส่งในเขตจังหวัดนนทบุรีและปทุมธานี

ผลการดำเนินงาน

ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบและเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2545 งบประมาณก่อสร้างรวม 3,150 ล้านบาท เป็นการก่อสร้างถนนและสะพานความยาวรวมประมาณ 13.8 กม. ประกอบด้วยแนวถนน 2 แนว คือ

(1) แนวสายทางด้านทิศตะวันออก - ตะวันตก โดยเริ่มต้นจากถนนแจ้งวัฒนะที่บริเวณห้าแยกปากเกร็ดตัดผ่านมาทางทิศตะวันตก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบรรจบกับแนวสายทางด้านทิศเหนือ - ใต้ มีความยาวประมาณ 6.1 กม. เป็นผิวทางคอนกรีต 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางในสายทาง มีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาพร้อมเชิงสะพานความยาวประมาณ 2.6 กม. เริ่มสัญญาเมื่อ 1 ธันวาคม 2546 สิ้นสุดสัญญา 15 กันยายน 2549 ผลการดำเนินก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 42.15

(2) แนวสายทางด้านทิศเหนือ - ใต้ โดยเริ่มต้นจุดสิ้นสุดโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดนครอินทร์และถนนเชื่อมต่อ ที่บริเวณถนนรัตนวิบูลย์ตัดขึ้นไปทางทิศเหนือ

บรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 345 ความยาวประมาณ 7.7 กม. เป็นผิวทางคอนกรีต 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางในสายทางมีทางแยกต่างระดับ 2 แห่งคือ ที่จุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 345 และมีจุดบรรจบแนวสายทางเหนือ - ใต้ บรรจบกับแนวสายทางตะวันออก - ตะวันตก เริ่มสัญญาเมื่อ 1 ธันวาคม 2546 สิ้นสุดสัญญา 18 พฤษภาคม 2549 ผลการดำเนินก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 60.77

3.3 โครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสกลิ้ง อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง-บ้านหัวป่า

อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา

ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.)

ความเป็นมา

ถนนสายบ้านไสกลิ้ง อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง-บ้านหัวป่าอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา เป็นถนนโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งราษฎรในพื้นที่และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรมีความต้องการให้ก่อสร้าง เนื่องจากเป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกของทะเลสาบสงขลา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2546 เห็นชอบแผนบูรณาการการพัฒนาลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา โดยเร่งรัดให้ก่อสร้างทางสายดังกล่าวเพื่อเป็นทางลัดเชื่อมอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุงกับอำเภอระโนด จังหวัดสงขลา ซึ่งช่วยร่นระยะทางการเดินทางได้กว่า 90 กิโลเมตร

ผลการดำเนินงาน

กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบและประมาณราคาเสร็จเรียบร้อยแล้ว ส่วนในการก่อสร้างใช้งบประมาณ 750 ล้านบาท เป็นการก่อสร้างถนนและสะพานความยาวรวมประมาณ 17.547 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ

- ช่วงที่ 1 ก่อสร้างถนนจากบ้านไสกลิ้ง อ.ควนขนุน จ.พัทลุง กม.ที่ 0+000-กม.ที่ 5+900 ระยะทาง 5.900 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามคลองยวน ความยาว 140 เมตร
- ช่วงที่ 2 ก่อสร้างทางยกระดับผ่านผ่าพรุและทางน้ำหลากจาก กม.ที่ 5+900-กม.ที่ 11+350 ระยะทาง 5.450 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 3 ก่อสร้างถนนจาก กม.ที่ 11+350 ถึงบ้านหัวป่า อ.ระโนด จ.สงขลา กม.ที่ 17+547 ระยะทาง 6.197 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามคลองกก ความยาว 80 เมตร

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 ใช้งบกลางในการก่อสร้างช่วง กม.ที่ 0+000-กม.ที่ 3+000 และ กม.ที่ 3+250-กม.ที่ 3+450 ระยะทาง 3.200 กิโลเมตร แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2547 และในปีงบประมาณ พ.ศ.2547 - 2549 จะก่อสร้างเพิ่มอีกระยะทาง 14.347 กิโลเมตร พร้อมสะพาน คสล.

2 แห่ง ความยาวรวม 220 เมตร ระยะเวลาก่อสร้าง 720 วัน เริ่มต้นสัญญาวันที่ 6 กันยายน 2547 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 26 สิงหาคม 2549 มีผลการก่อสร้างร้อยละ 24.71

3.4 โครงการทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์

ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ความเป็นมา

โครงการทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1) มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรด้านใต้ของกรุงเทพมหานคร โดยจัดเป็นการเพิ่มเส้นทางการจราจรระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรปราการ (แนวเหนือใต้) ในทิศใต้ ซึ่งมีแนวสายทางเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัชที่อาจณรงค์ สายทางเชื่อมทับทางพิเศษเฉลิมมหานครจนถึงบางนา ระยะทาง 4.7 กม. ก่อสร้างเป็นทางยกระดับ 6 ช่องจราจร

กทพ. ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 โดยสัญญาที่ 1 กทพ. ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท วิจิตรภักดีก่อสร้าง จำกัด ในวงเงิน 1,346,401,561 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และสัญญาที่ 2 กทพ. ลงนามในสัญญากับบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 1,070,000,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และ กทพ. ได้ออกหนังสือแจ้งเริ่มงาน (Notice to Proceed) แก่ผู้รับจ้างทั้ง 2 สัญญาเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2546

สำหรับงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้าง กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริการด้านวิศวกรรมเพื่อควบคุมงานก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์กับบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ไทยเอ็นยีเนียริงคอนซัลแต้นท์ จำกัด เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 และได้มีหนังสือแจ้งเริ่มงาน (Notice to Proceed) เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2546

ความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง

กทพ. เริ่มดำเนินงานก่อสร้างทั้ง 2 สัญญา เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2546 ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 500 วัน แล้วเสร็จตามสัญญาวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2548 แต่เนื่องจากในระหว่างการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างได้ประสบปัญหาการรื้อถอน Bearing Unit และแผ่นพื้นคอนกรีตของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และโครงสร้างเสาเข็มเดิมกีดขวางการก่อสร้างฐานราก รวมทั้งปัญหาการหยุดงานก่อสร้างในระหว่างที่มีขบวนจราจรพิเศษ ดังนั้นผู้รับจ้างจึงได้ขอขยายระยะเวลาแล้วเสร็จออกไป โดย กทพ. ได้พิจารณาข้อเท็จจริงประกอบข้อสัญญาฯ แล้วอนุญาตให้ผู้รับจ้างสัญญาที่ 1 ขยายระยะเวลาออกไป 112 วัน ทำให้กำหนดแล้วเสร็จเป็นวันที่ 27 พฤษภาคม 2548 ส่วนสัญญาที่ 2 ได้รับสิทธิการขยายระยะเวลาออกไป 125 วัน ทำให้กำหนดแล้วเสร็จเป็นวันที่ 9 มิถุนายน 2548 ซึ่งงานก่อสร้างสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จในสาระสำคัญ (Substantial Completion) และได้เปิดใช้เพื่อการจราจรเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2548 โดย พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี

3.5 โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ความเป็นมา

โครงการทางพิเศษสายบางพลี-บางขุนเทียน (บางพลี-บางขุนเทียน) ชื่อเดิมคือ โครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี เป็นส่วนหนึ่งของการก่อสร้างทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนภิเษก) มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและทำให้การเชื่อมต่อทางหลวงวงแหวนมีความสมบูรณ์ โดยมีแนวสายทางต่อเชื่อมกับทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนภิเษกด้านใต้ ช่วงถนนพระรามที่ 2-ถนนสุขสวัสดิ์ เริ่มต้นจากถนนสุขสวัสดิ์บริเวณพระประแดง ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปทางตะวันออกผ่านถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด) บริเวณบางพลี ระยะทาง 22.5 กม.

กทพ. ได้ลงนามในสัญญาฉบับบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2547 เพื่อจ้างก่อสร้างทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ในวงเงิน 15,584,619,000 บาท อัตราดอกเบี้ย MLR-2 และค่าธรรมเนียมทางการเงิน 2.5% ของราคาค่าก่อสร้าง ซึ่งเป็นการก่อสร้างทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร โดยรวมงานก่อสร้างทางแยกต่างระดับ (Interchange) จำนวน 5 แห่ง พร้อมทั้งงานก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ความยาวประมาณ 910 เมตร และ กทพ. ได้มีหนังสือแจ้งให้บริษัท ฯ เริ่มทำงานตามสัญญาแล้ว ตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2547 โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 30 เดือน

กทพ. ได้แต่งตั้งให้ ทล. เป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้างทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์และตามที่ ทล. เสนอ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ไทยเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท พีบี เอเซีย จำกัด เพื่อควบคุมงานก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในงานก่อสร้างทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2547 ในวงเงิน 101,310,770 บาท และได้มีหนังสือแจ้งที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา ฯ ตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2547

สำหรับการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินโครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ กทพ. ได้ลงนามในที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ไทยเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2547 เพื่อดำเนินการทบทวนความเหมาะสม ประเมินข้อเสนอ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินโครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ในวงเงิน 12,620,864 บาท และได้มีหนังสือแจ้งที่ปรึกษาเริ่มทำงานตามสัญญาตั้งแต่วันที่ 22 กันยายน 2547 โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 17 เดือน

ผลการดำเนินงาน

(1) งานก่อสร้าง

มีผลงานสะสมจนถึงเดือนมิถุนายน 2548 เท่ากับ 8.834% จากแผนงาน 11.269% ซ้ำกว่าแผน 2.435%

(2) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ตามที่ กทพ. ได้มอบหมายให้กรมทางหลวงดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการฯ ซึ่งจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2548 มีพื้นที่ที่ได้ดำเนินการส่งมอบพื้นที่ กทพ. แล้ว ทั้งหมด 22.49 กม. คิดเป็น 100% โดยกรมทางหลวงได้ดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่แล้วประมาณ 94%

(3) การส่งมอบพื้นที่

กทพ. ได้ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้รับจ้างไปแล้วจำนวน 11 ครั้ง ตามพื้นที่ที่ ทล. ได้ส่งมอบให้ กทพ. ซึ่งบริษัท ช. การช่าง รับมอบพื้นที่ประมาณ 95% และสงวนสิทธิ์ให้ กทพ. รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างประมาณ 8% จากพื้นที่ที่ขอรับมอบ ทั้งนี้ กทพ. ได้ดำเนินการส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างแล้วทั้งหมดตามที่กรมทางหลวงได้ส่งมอบ ทั้งนี้ กทพ. ได้ดำเนินการส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างแล้วทั้งหมดตามที่กรมทางหลวงได้ส่งมอบให้ กทพ. แล้ว แต่ผู้รับจ้างไม่ยอมรับพื้นที่บางส่วนที่ยังคงมีสิ่งปลูกสร้างเหลืออยู่ ซึ่ง กทพ. ได้จัดประชุมประสานงานกับ ทล. เพื่อเร่งรัดให้กรมทางหลวงดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่เหลืออยู่ให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการก่อสร้าง

(4) งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่ติดขัดงานก่อสร้าง

เนื่องจากไม่สามารถเข้าดำเนินการรื้อย้ายระบบไฟฟ้าและโทรศัพท์ได้อย่างต่อเนื่องในบางพื้นที่ที่จำเป็นต้องให้บริษัท ช. การช่าง ฯ เร่งเข้าดำเนินการก่อสร้างโครงการ ฯ ก่อน ดังนั้น กทพ. จึงได้จัดประชุมร่วมกับ การไฟฟ้านครหลวงและบริษัท ท.ศ.ท. คอร์ปอเรชั่น จำกัด เร่งรัดงานรื้อย้ายระบบไฟฟ้าและโทรศัพท์ที่กีดขวางการก่อสร้าง ฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

3.6 โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รวมอินทรา-วงแหวนรอบนอก) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ความเป็นมา

โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รวมอินทรา-วงแหวนรอบนอก) ชื่อเดิมคือโครงการทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก เป็นโครงการทางด่วนยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นโครงการต่อเชื่อมกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณถนนรามอินทรา แนวสายทางมุ่งไปทางทิศเหนือยกระดับข้ามโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อนนทบุรี-ถนนมิตรภาพใหม่ จากนั้นแนวสายทางจะเบนไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือยกระดับข้ามถนน กม.11 และไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกกรุงเทพฯ บริเวณทิศใต้ของทางแยกต่างระดับลำลูกการมระยะทางประมาณ 9.5 กิโลเมตร มีทางแยกต่างระดับวงแหวนรอบนอก เก็บค่าผ่านทาง 4 แห่ง โดยทิศทางมุ่งได้ (ขาเข้าเมือง) 2 แห่ง ที่ด้านวงแหวนรอบนอก ด้านถนน กม. 11 และทิศทางมุ่งเหนือ (ขาออกเมือง) 2 แห่ง ที่ด้าน กม. 11 และด้านรามอินทรา

คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ได้มีมติอนุมัติในหลักการให้ กทพ. ดำเนินโครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก วงเงินลงทุน 13,708 ล้านบาท โดยรัฐบาล ให้เงินอุดหนุนแก่ กทพ. ในลักษณะการเพิ่มทุนของภาครัฐ ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเท่าที่จำเป็นจริง (ประมาณการเบื้องต้น 7,011 ล้านบาท) และค่าก่อสร้างบางส่วน โดยในส่วนค่าก่อสร้างที่จะอุดหนุนแก่ กทพ. ให้กระทรวงคมนาคมหารือร่วมกับกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ กทพ. อีกครั้งหนึ่ง โดยให้จำนวนเงินที่จะต้องอุดหนุนต่ำสุดภายในวงเงินที่เสนอขอไว้ 3,884 ล้านบาท แล้วรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ 21 ธันวาคม 2547 รับทราบผลการประชุมหารือร่วมกันของ 4 หน่วยงานเห็นชอบในหลักการที่รัฐบาลให้เงินอุดหนุนค่าก่อสร้างและควบคุมงาน 48.7% ของวงเงินที่จ่ายจริง (ประมาณ 3,262 ล้านบาท) และเห็นชอบให้ กทพ. กู้เงินจากแหล่งเงินกู้ในประเทศสำหรับค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานส่วนที่เหลือ และในกรณีสำนักงบประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้ กทพ. ได้ให้กระทรวงการคลังร่วมกับ กทพ. เป็นผู้พิจารณาหาแหล่งเงินกู้ต่อไป

ผลการดำเนินงาน

(1) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

กทพ. ได้ดำเนินการออก พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดินแล้ว มีผลบังคับใช้วันที่ 7 พฤษภาคม 2548 และขณะนี้อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดิน

(2) งานก่อสร้าง

- คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมครั้งที่ 3/2548 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2548 เห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยวิธีคัดเลือกจากบริษัทที่ปรึกษาซึ่ง กทพ. ได้ขึ้นทะเบียนไว้ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2547 ถึงวันที่ 9 มกราคม 2549 ในกลุ่มงานก่อสร้างจำนวน 10 ราย ในวงเงินค่าจ้างประมาณ 115 ล้านบาท โดยในการดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาให้มีรายละเอียดตามที่ กทพ. เสนอ พร้อมทั้งได้อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการจ้างโดยวิธีคัดเลือกรวม 7 คน และคณะกรรมการตรวจการจ้างรวม 3 คน

- กทพ. ได้มีหนังสือเชิญที่ปรึกษา จำนวน 10 ราย ให้มายื่นข้อเสนอเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2548 ปรากฏว่ามี 3 กลุ่มบริษัทที่ยื่นข้อเสนอ ซึ่งขณะนี้คณะกรรมการดำเนินการจ้างที่ปรึกษา กำลังพิจารณาข้อเสนอทางด้านเทคนิคและเมื่อได้ข้อสรุปข้อเสนอทางด้านเทคนิคแล้วจะได้เชิญบริษัทที่ได้รับคะแนนสูงสุดมาเจรจาต่อรองราคาต่อไป

แผนการดำเนินโครงการ

- จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมีระยะเวลา 22 เดือน เริ่มประมาณเดือนพฤษภาคม 2548
- ก่อสร้างโครงการมีระยะเวลา 22 เดือน เริ่มประมาณเดือนพฤษภาคม 2549
- เปิดให้บริการประมาณเดือนมีนาคม 2551

4. โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือ

4.1 โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2 ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

ความเป็นมา

เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 อนุมัติตามมติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (กพอ.) ครั้งที่ กพอ. 4/2539 เห็นชอบแนวทางการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ตามรูปแบบที่ปรับปรุงใหม่ให้เป็นท่าเรือทันสมัยสามารถรองรับเรือ POST PANAMAX ได้ในอนาคต

ผลการดำเนินงาน

แอ่งจอดเรือที่ 2 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 7 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ Co-C3 และท่าเทียบเรือ D1-D3

- ท่าเทียบเรือ CO มีความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -16.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) กทท. ได้พัฒนาเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไป บรรทุกตู้ไม่เกินเที่ยวละ 50 ตู้ ปัจจุบัน กทท. ได้รับหนังสือตอบรับจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และได้ออกประกาศประกวดราคาแล้ว โดยกำหนดขายเอกสาร ฯ ระหว่างวันที่ 27 มิถุนายน - 7 กรกฎาคม 2548 และยื่นซอง ฯ วันที่ 19 กรกฎาคม 2548

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C1, C2, D1, D2, และ D3 ความยาว 700, 500, 700, 500 และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก - 16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) บริษัท สหชินันแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ผู้ประกอบการอยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้าง ซึ่งจะทยอยเปิดท่าเทียบเรือ C1และ C2 ในปี 2550 ส่วนท่าเทียบเรือ D1 , D2 และ D3 จะเปิดใช้งานในปี 2554

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ความยาว 500 เมตร ความลึก-16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด ผู้ประกอบการมีผลดำเนินงานเดือนเมษายน - มิถุนายน 2548 ดังนี้

- จำนวนเรือ	88	เที่ยว
- ตู้มีสินค้าเข้า	64,031	ตู้
- ตู้มีสินค้าออก	72,959	ตู้
ถ่ายลำ	626	ตู้
รวม	137,616	ตู้

5. โครงการที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

5.1 การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย

ของการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2540 เห็นชอบให้การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เพิ่มบทบาทภาคเอกชน โดยการแปรรูปให้พ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ได้กำหนดให้แยกการบริหารท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นอิสระจากกัน โดยการปรับโครงสร้างองค์กร จัดตั้งบริษัท จำกัด และนำเข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์

ผลการดำเนินงาน

- จัดตั้งบริษัท จำกัด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ทหารายได้นำมาชดเชยการะบานานู กทท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาศึกษาความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจรวมทั้งจัดทำแผนธุรกิจของบริษัทที่จะจัดตั้งขึ้น 3 บริษัท คือ

- บริษัท กทท. โลจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท กทท. บริหารทรัพย์สิน จำกัด
- บริษัท บริหารท่าเรือภูมิภาค จำกัด

โดยที่ปรึกษาได้ส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว และ กทท. ได้เสนอขออนุมัติจัดตั้งบริษัทลูกทั้ง 3 บริษัทต่อกระทรวงคมนาคมแล้ว แต่เนื่องจากระยะเวลาได้ล่วงเลยมาพอสมควร กระทรวงคมนาคมจึงขอให้ กทท. พิจารณาทบทวนอีกครั้ง

ขณะนี้ กทท. อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างองค์กรใหม่อีกครั้ง โดยมีความเห็นว่า อาจต้องปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับสถานะปัจจุบัน โดยให้จัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน 5 หน่วย คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือภูมิภาค โลจิสติกส์ และบริหารสินทรัพย์ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการบริหารเชิงธุรกิจ อาจมีการจัดตั้งโลจิสติกส์เป็นบริษัท จำกัด ก่อนในระยะแรก เมื่อขบวนการดังกล่าวเสร็จสมบูรณ์ กทท. จะเป็นหน่วยงานที่มีการบริหารที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ พร้อมนำเข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ต่อไป

นอกจากนี้ กทท. ได้เตรียมโครงการเพื่อพัฒนาที่ดินประมาณ 335 ไร่ ริมแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นเป็นคอมเพล็กซ์ขนาดใหญ่ ขณะนี้อยู่ระหว่างการสรรหาบริษัทที่ปรึกษาที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการวางแผนและการบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์เข้ามาดำเนินการศึกษาศึกษาความเป็นไปได้ต่อไป

- การจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เพื่อแก้ไขปัญหาบ้านานู ตามแนวทางของกระทรวงการคลังเสนอ

กทท.ได้ดำเนินการตามแนวทางที่กระทรวงการคลังเสนอให้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นเพื่อเป็นทางเลือกแก่พนักงาน โดย กทท. ได้ให้ความสนใจกับพนักงานทุกระดับด้วยการจัดสัมมนาชี้แจงข้อมูลและสิทธิประโยชน์ของการเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเป็นที่เรียบร้อย และ กทท. ได้ยื่นจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงาน กทท. กับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์

และตลาดหลักทรัพย์แล้ว ซึ่งจะส่งผลทำให้กองทุนมีสภาพเป็นนิติบุคคล ตั้งแต่ 7 มิถุนายน 2548 โดยได้มีพิธีลงนามในสัญญาจัดการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพกับบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็ม เอฟ ซี จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2548 จากนั้นจะมีการจัดสัมมนาให้ความรู้เกี่ยวกับกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแก่พนักงานที่สนใจได้รับทราบข้อมูลต่างๆ อย่างละเอียดอีกครั้ง ก่อนตัดสินใจสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุน ฯ ต่อไป

ปัญหาอุปสรรค

- ในส่วนของการดำเนินการแปรรูป เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเกิดผลประโยชน์ต่อประชาชน ทั้งในด้านประสิทธิภาพ มีต้นทุนบริหารที่ต่ำลง และก่อให้เกิดการแข่งขันมากขึ้นนั้น จำเป็นจะต้องมีการจัดตั้งองค์การกำกับดูแลที่ชัดเจนขึ้นก่อนการแปรรูป
- ในส่วนของพนักงานที่ยังมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับอนาคตภายหลังการแปรรูปควรได้รับการชี้แจงในทุกประเด็นที่เป็นสาระสำคัญซึ่งประกอบด้วย
 - ความมั่นคงของสภาพการจ้างงาน
 - สิทธิประโยชน์และผลตอบแทนโดยเฉพาะเรื่องระบบบำนาญบำนาญ
 - โครงสร้างองค์กร และแผนธุรกิจต้องมีความชัดเจนสอดคล้องกันรวมทั้งปฏิบัติได้จริง
 - สถานะขององค์กรใหม่จะต้องมีความมั่นคงและยั่งยืน
- ในส่วนของการแก้ไขปัญหาคณะผู้บริหารบำนาญ โดยการจัดตั้งกองทุนสำรองขึ้นเพื่อให้เป็นแนวทางเลือกแก่พนักงานและใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาคณะผู้บริหารบำนาญนั้น อาจไม่เป็นที่พอใจของพนักงานจำนวนมากไม่สนใจสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุน ฯ เพราะไม่มั่นใจในสิทธิประโยชน์ที่ได้รับ รวมทั้งความมั่นคงของกองทุน ฯ ที่บริหารจัดการโดยบริษัทจัดการกองทุน ฯ

แนวทางแก้ไข

- รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการจัดตั้งองค์การกำกับดูแล ก่อนดำเนินการแปรรูปเพื่อให้มีองค์การที่มีอำนาจควบคุมให้กลไกต่างๆ ดำเนินไปอย่างถูกต้องโปร่งใส การแปรรูปจึงจะบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนได้อย่างแท้จริง
- ควรให้พนักงานมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการแปรรูป รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ความคืบหน้าในทุกขั้นตอนจะช่วยให้การยอมรับการแปรรูปมีมากขึ้น

ข้อเสนอ

- ในการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น เพื่อให้เป็นทางเลือกแก่พนักงานแทนระบบบำนาญบำนาญนั้น หากสามารถจูงใจพนักงานสมัครเข้าเป็นสมาชิกได้จำนวนมากปัญหาระบบบำนาญบำนาญซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการแปรรูปก็จะผ่อนคลายลง ทั้งนี้ในการพิจารณาสิทธิประโยชน์ให้ผู้สมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ จะต้องเป็นสิทธิประโยชน์ที่จูงใจและสามารถชี้ให้เห็นความแตกต่างได้อย่างชัดเจน

5.2 การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)

ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2543 เห็นชอบแผนการแปรรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) และมีมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2545 ปรับแผนการจำหน่ายหุ้น โดยให้จำหน่ายหุ้นเพิ่มทุนของ บกท. จำนวนไม่เกิน 300 ล้านหุ้น และหุ้นเดิมของกระทรวงการคลังจำนวน 100 ล้านหุ้น ซึ่งจะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของภาครัฐลดลงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 แผนการจำหน่ายหุ้นมีสาระสำคัญ คือ จำหน่ายหุ้นให้ประชาชนทั่วไป (Public Offering) ทั้งในและต่างประเทศ จำนวน 285 ล้านหุ้น จำหน่ายหุ้นให้พนักงานของ บกท. ตามโครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงาน (Employee Securities Option Plan) จำนวน 15 ล้านหุ้น

ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2546 อนุมัติการปรับปรุงแผนการจำหน่ายหุ้นของ บกท. โดยมีสาระสำคัญคือ

- คงจำนวนหุ้นเพิ่มทุนของ บกท. จำนวน 300 ล้านหุ้น โดย เสนอขายหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 285 ล้านหุ้น ให้แก่นักลงทุนทั่วไป และเสนอขายหุ้นเพิ่มทุน จำนวน 15 ล้านหุ้นให้แก่พนักงานของ บกท.
- ระบุหุ้นเดิมที่กระทรวงการคลังจะนำมาเสนอขายต่อนักลงทุนทั่วไป เป็นจำนวนไม่เกิน 100 ล้านหุ้น (จากเดิมซึ่งระบุไว้เป็นประมาณ 100 ล้านหุ้น)
- หุ้นที่จะนำมาใช้ในการดำเนินการจัดสรรส่วนเกิน (Over -- Allotment Shares หรือ Greenshoe Programme) จำนวนร้อยละ 15 ของหุ้น บกท. ที่เสนอขาย หรือไม่เกิน 60 ล้านหุ้น โดยเป็นการจัดสรรหุ้นส่วนเกินจากกระทรวงการคลัง
- วัตถุประสงค์ เพื่อการระดมทุน เพื่อลดสัดส่วนหนี้สินต่อทุนของ บกท. เพื่อเพิ่มสภาพคล่องในการซื้อขายของหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ และเพื่อลดสัดส่วนการถือหุ้นของภาครัฐ ผลที่คาดว่าจะได้รับสามารถนำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นไปลงทุนในโครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ภายในเครื่องบิน รวมทั้งวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในอนาคต

ผลการดำเนินงาน

หลังจากที่ บกท. ได้ดำเนินการตามแผนการจำหน่ายหุ้นต่อประชาชนทั่วไปจำนวน 385 ล้านบาท ในราคา 50 บาทต่อหุ้น ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน 2546 โดยหุ้นที่เสนอขายเป็นหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 285 ล้านหุ้นและหุ้นเดิม ที่ถือโดยกระทรวงการคลัง 100 ล้านหุ้น พร้อมกับกระทรวงการคลังที่ได้เสนอขายหุ้นส่วนเกินอีกจำนวน 57.75 ล้านหุ้น รวมเป็นหุ้นที่เสนอขายทั้งสิ้น 442.75 ล้านหุ้น ซึ่งได้รับเงิน (ก่อนหักค่าใช้จ่าย) จำนวน 14,250 ล้านบาท จากการจำหน่ายหุ้นครั้งนี้ โดยปัจจุบันสัดส่วนการถือหุ้นของกระทรวงการคลังใน บกท. อยู่ประมาณร้อยละ 54.21 บกท. ได้จำหน่ายหุ้นให้พนักงานครั้งแรกตามโครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงาน (ESOP) เมื่อวันที่ 2 กันยายน - 1

ตุลาคม 2547 โดยมีพนักงานใช้สิทธิจองซื้อหุ้นสามัญจำนวน 6,941,300 หุ้น และพนักงานใช้สิทธิแปลงสภาพในสำคัญแสดงสิทธิเป็นหุ้นสามัญจำนวน 134,900 หุ้นรวมเป็นหุ้นที่จำหน่ายในครั้งนี้อยู่ทั้งสิ้น 7,076,200 หุ้น โดย บกท. ได้นำหุ้นจำนวนดังกล่าวจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนและดำเนินการจำหน่ายหุ้นให้พนักงานครั้งที่ 2 ในระหว่างวันที่ 28 มีนาคม - 1 เมษายน 2548 ทำให้ บกท. มีทุนชำระแล้วเพิ่มขึ้นเป็น 16,988,765,500 บาท จำนวนหุ้นทั้งหมด 1,698,876,550 หุ้น

5.3 แผนงานการปฏิรูป บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

ความเป็นมา

การปฏิรูปบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เป็นไปตามนโยบายรัฐบาลในหลักการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2540 โดยได้จำแนกรัฐวิสาหกิจออกเป็น 2 กลุ่มที่แปรสภาพให้พ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ และกลุ่มที่คงสภาพ การเป็นรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากเป็นกิจการที่ไม่สามารถหักกำไรได้ แต่ให้เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ และให้บริการโดยการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน และ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2541 เห็นชอบในแผนแม่บทการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจ ตามที่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) เสนอ โดย กนร. ได้ว่าจ้างบริษัท Authur Andersen (AA) ให้ทำการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการปฏิรูปสาขาการขนส่ง สำหรับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ บวท. มีข้อสรุปดังนี้

(1) วันที่ 19 ธันวาคม 2543 กนร. ได้นำเสนอผลการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการปฏิรูปฯ ตามที่ AA ได้จัดทำ เพื่อให้ ครม. รับทราบ ซึ่งกระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงการคลัง (กค.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แต่งตั้งคณะทำงานหลายคณะ เพื่อศึกษาและกลั่นกรองผลการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการปฏิรูปฯ ดังกล่าว ซึ่งกำหนดให้ บวท. ดำเนินการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนใน 2 รูปแบบ ได้แก่

(1.1) การจัดตั้งบริษัทร่วมทุนเพื่อให้เอกชนเข้าร่วมทุนดำเนินการในส่วนการให้บริการที่เกี่ยวข้อง โดย บวท. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50

(1.2) ปรับสัดส่วนการถือหุ้นใน บวท. ระหว่างรัฐบาลและสายการบิน จาก 91: 9 เป็น 51: 49 และเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2546 คณะกรรมการ บวท. ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 416 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาและทบทวนการดำเนินการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนใน บวท. ให้ครอบคลุมประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(2) วันที่ 27 สิงหาคม 2547 คณะกรรมการดังกล่าวได้นำเสนอผลการศึกษาให้กับคณะกรรมการ บวท. ในการประชุมครั้งที่ 433 โดยมีมติเห็นชอบแผนการจัดตั้งบริษัทลูกของ บวท. จำนวน 2 บริษัท ได้แก่ AEROTHAI Services Co.,Ltd และ AEROTHAI Communications and Information Systems Co.,Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทลูกที่มี บวท. ถือหุ้น 100 % ในระยะแรก จากนั้นจะมีการพิจารณาปรับลดสัดส่วนการถือหุ้นลงเพื่อการถือหุ้นลงเพื่อการร่วมทุนกับพันธมิตรที่มีศักยภาพ

ผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยวันที่ 3 ธันวาคม 2547 บวท. ได้ดำเนินการสรุปข้อมูลเพื่อนำเสนอขอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) เพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีต่อไป