



ที่ คค (ปคร) 0808.2/173

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 6887
วันที่ 21 ส.ค. 2550
เวลา 16.10 น.

กระทรวงคมนาคม สาค. 1/357
ถนนราชดำเนินนอก วันที่ 21 ส.ค. 50
เวลา 16.20 น.
กรุงเทพฯ 10100

2/ สิงหาคม 2550

เรื่อง รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในรอบ 9 เดือน ของปีงบประมาณ 2550
(ตุลาคม 2549 – มิถุนายน 2550)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ 28 ส.ค. 2550

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในรอบ 9 เดือน ของปีงบประมาณ
2550 (ตุลาคม 2549 – มิถุนายน 2550) จำนวน 80 ชุด

กระทรวงคมนาคม ขอรายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญในรอบ 9 เดือน ของปีงบประมาณ 2550
(ตุลาคม 2549 – มิถุนายน 2550) สรุปได้ดังนี้

1. สมุดปกขาว แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน
7 ประการ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศในระยะต่อไป โดยสามารถนำไปใช้
ประกอบการพิจารณาการกำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดทำโครงการ และการดำเนินการในการพัฒนา
การขนส่งของประเทศ แนวทางดังกล่าวได้ยึดหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” การให้คนเป็นศูนย์กลาง
ในการพัฒนาและการวางรากฐานระบบบริหารจัดการที่ดี

2. ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ..... เพื่อบูรณาการระบบการบริหารจัดการ
ด้านการขนส่งของประเทศและเป็นเครื่องมือในการบริหารทุกกิจกรรมของการขนส่งเพิ่มเติมจากกฎหมายที่มีอยู่
ในปัจจุบัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา คาดว่าจะเสนอ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ในเดือนกันยายน 2550

3. การแก้ไขพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545 โดยให้ยกเลิก
มาตรา 54 เพื่อให้ยังคงมีกรมทางหลวงชนบทไว้ โดยคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อ
วันที่ 10 กรกฎาคม 2550 ขณะนี้อยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาดำเนินการ

4. การจัดทำแผนพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีให้เป็นรูปธรรม กระทรวงคมนาคม
ได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนา รวม 6 ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วยด้านกองเรือไทย การขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ
อู่เรือ ท่าเรือ บุคลากร และการเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศและ
การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ขณะนี้อยู่ระหว่างการระดมความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจน
ก่อนนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานต่อไป

/5. การจัดหา...

5. การจัดหาเครื่องบิน เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าแอร์บัส เอ 300-600 จำนวน 6 ลำ และโบอิง 747-300 จำนวน 2 ลำ ที่มีอายุการใช้งานประมาณ 20 ปี โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 ให้ดำเนินการโดยวิธีเช่าดำเนินการ (Operating Lease) ซึ่งเป็นผลดีต่อสภาพคล่อง ทำให้ไม่มีภาระผูกพันในการซื้อ ลดภาระหนี้ และเมื่อหมดสัญญาเช่า มีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนฝูงบินให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีการผลิตและสถานการณ์ในอนาคต ทั้งนี้กระทรวงคมนาคม อยู่ระหว่างการพิจารณาแผนฝูงบินในระยะยาวและการจัดทำแผนวิสาหกิจ 10 ปี (พ.ศ.2551-2560)

6. การจำกัดปริมาณของเหลว เจล สเปรย์ ที่ผู้โดยสารถือขึ้นบนอากาศยาน เพื่อให้สอดคล้องกับข้อแนะนำตามข้อกำหนดกฎระเบียบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยมีการออกประกาศกรมการขนส่งทางอากาศเรื่อง ข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุและสารอื่นๆ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกันขึ้นในท้องโดยสารอากาศยาน ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2550 และบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2550 และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดประชุมสายการบิน ท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการร้านปลอดอากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ชักซ้อมความเข้าใจในการปฏิบัติตามประกาศ พร้อมทั้งฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติงานตรวจค้นที่ท่าอากาศยาน ต่างๆ

7. การแก้ไขปัญหาเร่งด่วนและการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กระทรวงคมนาคม ได้ประสานงานหน่วยงานภายนอกและให้หน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนที่สำคัญ ได้แก่ เสียง ทางวิ่งทางขับชำรุด การซ่อมแซมอาคารผู้โดยสาร สะพานเทียบเครื่องบิน สภาพทางเข้า - ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยงานที่ดำเนินการมีลักษณะเป็นงานการแก้ไขปัญหาชั่วคราวและการพิจารณาเพื่อแก้ไขปัญหาถาวร โดยในหลายส่วนได้ดำเนินการแล้วเสร็จ เช่น ปัญหาน้ำรั่วลงบ่อลิฟท์ พื้นอาคารไม่เรียบ ทางเชื่อมอาคารผู้โดยสารกับอาคารจอดรถซึ่งล่อรถเข็นติดขัด ทางเชื่อมอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน ลื่น การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและเครื่องหมายจราจรบริเวณสามแยกทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนถนนลาดกระบัง สำหรับงานด้านอื่นๆ เสร็จบางส่วนแล้วและอยู่ระหว่างการเร่งรัดให้ดำเนินการโดยเร็ว เช่น การปรับปรุงห้องน้ำ ระบบจ่ายน้ำ การเจรจาชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียง เป็นต้น และได้มีการพิจารณาศึกษาทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดย อยู่ระหว่างการพิจารณาร่างขอบเขตการศึกษาและการเตรียมการด้านสัญญาลงนามการว่าจ้างองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) คาดว่า ICAO จะเริ่มงานได้ประมาณเดือนกันยายน 2550 ระยะเวลาศึกษา 9 เดือน

8. การปฏิรูปและปรับปรุงโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแบ่งแผนฟื้นฟูเป็น 2 ระยะ ได้แก่การมุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ (การแยกระบบบัญชีเป็นหน่วยธุรกิจ การลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) โครงการก่อสร้างทางคู่ และการเพิ่มบุคลากร) การเตรียมการแก้ไขปัญหาหนี้สิน และการปรับหน่วยธุรกิจให้เข้าสู่ระบบบริษัทลูก

9. การก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 ให้ขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อสร้างนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณโดยมีระยะเวลาดำเนินการระหว่างปี 2547-2553 วงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท คาดว่าจะก่อสร้างปลายปี 2550

10. สัญญาเช่าที่ดินสามเหลี่ยมพหลโยธินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และการยกที่ดินมูลค่า 4,000 ล้านบาท ให้กรมธนารักษ์เพื่อชดเชยหนี้ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการในเรื่องสัญญาเช่าให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้หารือกับสำนักงานอัยการสูงสุดและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาอย่างใกล้ชิด เพื่อไม่ให้มีปัญหาทางกฎหมาย กับทั้งได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาอย่างน้อย 2 บริษัท มาประเมินราคาทรัพย์สินเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการเจรจาค่าเช่าให้เกิดประโยชน์สูงสุด ขณะนี้ยังไม่มีกรณีตกลงในเรื่องการเช่าทรัพย์สิน สำหรับเรื่องการยกที่ดินให้กรมธนารักษ์ การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังไม่ได้มีการยกให้ แต่จะเป็นการยกเลิกสิทธิในการเก็บค่าเช่ารายปีในที่ดินดังกล่าวซึ่งส่วนราชการเช่าใช้ทำประโยชน์เพื่อแลกกับหนี้สินประมาณ 4,000 ล้านบาท โดยรัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณให้หนี้ให้ ทั้งนี้ที่ดินดังกล่าวรวมอยู่ในการจัดทำแผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว

11. งานก่อสร้างทางรถไฟ 5 สาย : จากการที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ให้ความเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร รวม 4 โครงการ (5 สาย) ระยะทาง 118 กม. วงเงิน 165,402 ล้านบาท ระหว่างปี 2549 -2555 และมีการปรับเปลี่ยนชื่อโครงการรถไฟฟ้า 5 สาย เป็น “ ระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ” และกระทรวงคมนาคมได้รายงานผลการดำเนินการการพัฒนาดังกล่าว มาโดยลำดับ ซึ่งมีความคืบหน้าการดำเนินการ สรุปได้ดังนี้

(11.1) ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดย ช่วง บางซื่อ - ดลิ่งชัน อยู่ระหว่างการจัดทำ TOR และเอกสารประกวดราคา และขายเอกสารประกวดราคาได้ภายในเดือนตุลาคม 2550 ช่วงบางซื่อ - รังสิต กระทรวงคมนาคมได้อนุมัติให้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อปรับแบบรายละเอียดแล้ว โดยจะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2550 ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมจะรายงานผลการพิจารณาความเหมาะสมในการปรับแบบให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาในต้นเดือนกันยายน 2550 สำหรับ ช่วงบางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก ได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดโดยจะดำเนินการระหว่างเดือนสิงหาคม 2550 - มกราคม 2551

(11.2) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AEC (บริษัทเอเซียเอ็นจีเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด) ดำเนินงานโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และปรับปรุงเอกสารประกวดราคาในวงเงิน 52.928 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

/(11.3) ระบบรถไฟฟ้า...

(11.3) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และหัวลำโพง - บางแค ได้ลงนามสัญญาว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BMTC (Bangkok Mass Transit Consultants Consortium) ดำเนินงานโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ออกแบบรายละเอียด/แบบกรอบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา ในวงเงิน 223.100 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

(11.4) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเบร็ง-สมุทรปราการ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียดโดยจะดำเนินการระหว่างเดือน สิงหาคม 2550 - มกราคม 2551

12. การจัดทำตัวร่วมในบริการขนส่งสาธารณะ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2550 ให้แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อดำเนินการในเรื่องระบบตัวร่วมในภาพรวมและการพัฒนาด้านเทคนิคและการบริหารจัดการร่วมกันระหว่างรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลกับระบบรถไฟฟ้าที่จะดำเนินการในอนาคตอีก 5 เส้นทาง

13. โครงการนำร่อง (Pilot Project) เพื่อการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) โดยสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟและเรือ (Modal Shift & Multimodal Transportation) ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีการสำรวจพื้นที่ และจัดทำเป็นโครงการนำร่อง 2 เส้นทาง คือ โครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งข้าวสาร แป้งมันสำปะหลัง และน้ำตาลทราย ทางรถไฟระหว่างจังหวัดขอนแก่น - จังหวัดนครราชสีมา - ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งข้าวสาร ทางรถไฟ ระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ - สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมการพิจารณาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับโครงการนำร่องดังกล่าว

(รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อโปรดทราบต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

๓๘ 1
ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ 28 ส.ค. 2550
(ทราบเพื่อเป็นข้อมูล)

พลเรือเอก

ขอแสดงความนับถือ

(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักพัฒนาระบบบริหารและติดตามประเมินผล
ฝ่ายติดตามและประเมินผล 2
โทรศัพท์ 0 2215 1515 ต่อ 2013
โทรสาร 0 2215 2264

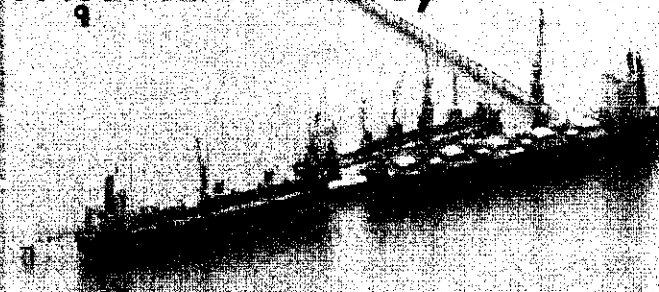
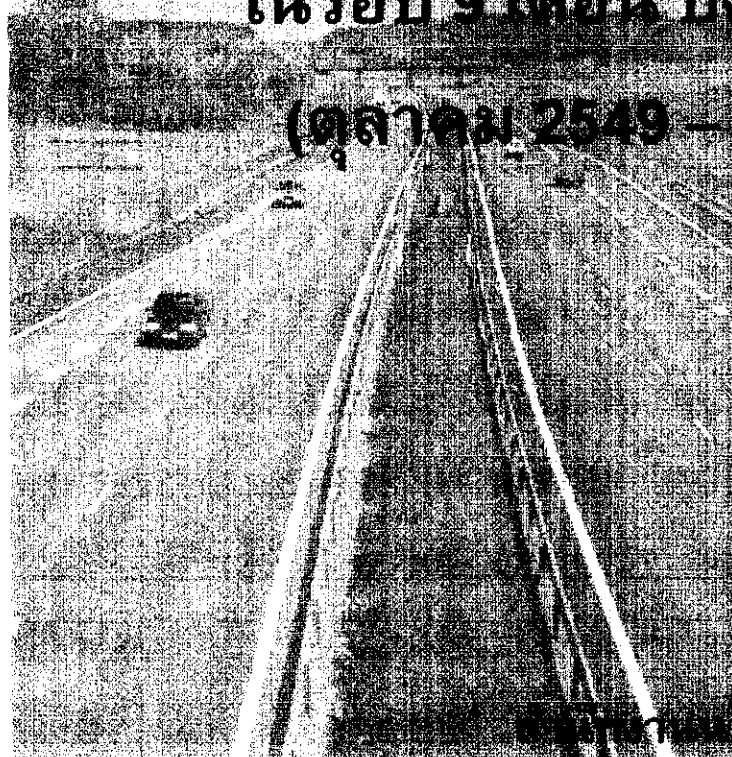
จัดอยู่ในประเภทเรื่องทราบเพื่อเป็นข้อมูล

(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)
รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี



**รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญ
ของกระทรวงคมนาคม**

**ในรอบ 9 เดือน ปีงบประมาณ 2550
(ตุลาคม 2549 – มิถุนายน 2550)**



กระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

คำนำ

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2549 ได้มีประกาศพระบรมราชโองการแต่งตั้ง พลเอกสุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี และประกาศแต่งตั้งคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2549 โดยพลเรือเอกธีระ ห้าวเจริญ และนายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม ได้รับความไว้วางใจให้ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมตามลำดับ ซึ่งภารกิจของกระทรวงคมนาคมมีความเกี่ยวข้องทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ การเมืองและสังคม กล่าวคือด้านเศรษฐกิจกระทรวงมีบทบาทสำคัญในการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีบทบาทสำคัญ ต่อการพัฒนาด้านการค้าและการท่องเที่ยวของประเทศ ส่วนด้านการเมืองกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณมาเพื่อดำเนินโครงการต่าง ๆ ในแต่ละปีจำนวนมหาศาล ความโปร่งใสในการบริหารจัดการงบประมาณดังกล่าวมีส่วน สำคัญต่อความน่าเชื่อถือและความไว้วางใจของประชาชน สำหรับด้านสังคมนั้น การดำเนินกิจกรรมของกระทรวงย่อมส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ทั้งด้านความปลอดภัย ความสะดวกรวดเร็ว ตลอดจนการสัญจรของประชาชนในวงกว้าง

จากความสำคัญดังกล่าวข้างต้น รัฐมนตรีว่าการและรัฐมนตรีช่วยว่าการ กระทรวงคมนาคมได้มอบแนวทางการดำเนินงานโดยยึดหลักการบริหารราชการแผ่นดิน ตามนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ 4 ประการคือ ความโปร่งใส เป็นธรรม มีประสิทธิภาพ และการประหยัดอย่างมีเหตุผล และเห็นสมควรให้มีการรายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของ กระทรวงคมนาคมในรอบ 9 เดือน ของปีงบประมาณ 2550 (ตุลาคม 2549 – มิถุนายน 2550) ที่สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว นำเสนอคณะรัฐมนตรีได้กรุณาทราบ รวมทั้ง เผยแพร่ ต่อสาธารณชนได้รับทราบข้อมูลในช่วงระยะเวลาดังกล่าวอีกด้วย ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมจักมุ่งมั่นพัฒนาและสานต่อนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เกิดผลเป็น รูปธรรมในอนาคตต่อไป

กระทรวงคมนาคม

กรกฎาคม 2550

สารบัญ

	หน้า
1. หมวดกำกับดูแลภาคการขนส่ง	1-8
1.1 งานแก้ไขกฎหมาย และปรับปรุงกฎ ระเบียบต่าง ๆ	1
1.2 งานกำหนดมาตรการด้านการขนส่ง	5
2. หมวดพัฒนาและส่งเสริมภาคการคมนาคมขนส่ง	9-19
2.1 งานวางแผนพัฒนาการคมนาคมขนส่ง	9
2.2 งานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง	12
2.3 งานส่งเสริมและสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	18
3. หมวดการจัดการระบบบริหารภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพ	20-26
3.1 งานบริหารจัดการงบประมาณ	20
3.2 งานพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อบริหารงานภายในองค์กร	21
3.3 งานปฏิรูปและปรับปรุงโครงสร้างองค์กร	22
3.4 งานพัฒนาบุคลากร	25
4. หมวดการแก้ไขปัญหาภาคการคมนาคมขนส่งที่อยู่ในความสนใจของสังคม	27-34
4.1 งานแก้ไขปัญหาในสนามบินสุวรรณภูมิ	27
4.2 งานก่อสร้างทางรถไฟ 5 สาย	30
4.3 งานแก้ไขปัญหาทุจริตในกระทรวงคมนาคม	32
4.4 งานจัดทำตัวร่วมเพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะ	32
4.5 มาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยจากอาชญากรรมและการก่อการร้าย	33
4.6 สัญญาเช่าที่ดินสามเหลี่ยมพหลโยธินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการยกที่ดินมูลค่า 4,000 ล้านบาท ให้กรมธนารักษ์เพื่อชดใช้หนี้	34



รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ในรอบ 9 เดือน ของปีงบประมาณ 2550 (ตุลาคม 2549 – มิถุนายน 2550)

หลังจากที่รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเมื่อวันศุกร์ที่ 3 พฤศจิกายน 2549 เป็นต้นมา การกำกับดูแลภารกิจของกระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวง (พลเรือเอกชီး ห้าวเจริญ) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง (นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม) ได้ยึดแนวนโยบายของนายกรัฐมนตรี พลเอกสุรยุทธ์ จุลานนท์ในการบริหารราชการที่สำคัญ 4 ประการคือ 'ความโปร่งใส เป็นธรรม มีประสิทธิภาพ และการประหยัดอย่างมีเหตุผล' ส่งผลให้การดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม (คค.)ในรอบ 9 เดือน ของปีงบประมาณ 2550 (ตุลาคม 2549 – มิถุนายน 2550) สามารถสนองตอบแนวนโยบายดังกล่าว แบ่งเป็น 4 หมวดภารกิจหลัก ดังนี้

1. หมวดกำกับดูแลภาคการคมนาคมขนส่ง

1.1 งานแก้ไขกฎหมาย และปรับปรุงกฎ ระเบียบต่าง ๆ เพื่อเอื้ออำนวยต่อการกำกับดูแลภาคการคมนาคมขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ มีความเป็นธรรมและโปร่งใส โดยกฎหมายที่ดำเนินการแล้วเสร็จคือ พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2550 (เพื่ออนุวัติการอนุสัญญา MARPOL), กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจดทะเบียนการตั้งตัวแทน พ.ศ. 2550, กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2550, กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการขอรับใบอนุญาตตั้งสาขาและการออกใบอนุญาตตั้งสาขาในการประกอบกิจการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) พ.ศ. 2550 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องการเก็บค่าธรรมเนียมการตรวจเรือในการออกไปสำคัญรับรองการ

ตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือสำหรับเรือที่ติดตั้งระบบก๊าซธรรมชาติ NGV (Natural Gas for Vehicle) พ.ศ. 2550 ลงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2550 และกฎหมายที่อยู่ระหว่างประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สภานิติบัญญัติ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว จำนวนทั้งสิ้น 19 ฉบับ และอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ 15 เรื่อง ดังนี้

1.1.1 ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. เพื่อบูรณาการระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งของประเทศและเป็นเครื่องมือในการบริหารทุกกิจกรรมของการขนส่งเพิ่มเติมจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา คาดว่าจะเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ในเดือนกันยายน 2550

1.1.2 กฎหมายด้านการขนส่งทางบก ได้แก่

(1) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ... (เป็นการรวมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้เป็นฉบับเดียวกัน

(2) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ... ว่าด้วยเรื่องการกำหนดอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถที่ใช้พลังงานไฟฟ้า พลังงานทดแทนอื่น พลังงานที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม พลังงานอย่างประหยัดและก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง

(3) ร่างพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... (กำหนดอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถที่ใช้พลังงานไฟฟ้า พลังงานทดแทนอื่น พลังงานที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม พลังงานอย่างประหยัดและก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง)

(4) ร่างกฎกระทรวงกำหนดเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ในการขนส่ง พ.ศ. ... (ปรับปรุงกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) และร่างกฎกระทรวงกำหนดเครื่องแต่งกายสำหรับผู้ประจำรถ พ.ศ. ... (ปรับปรุงกฎกระทรวง ฉบับที่ 17 (พ.ศ. 2525) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522)

(5) ร่างกฎกระทรวงกำหนดเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ในการขนส่งที่ใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. ... (ปรับปรุงกฎกระทรวง ฉบับที่ 20 (พ.ศ. 2525) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522)

(6) ร่างกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. ... (ปรับปรุงกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2525) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522)

(7) ร่างกฎกระทรวงยกเลิกกฎกระทรวงบางฉบับที่ไม่เหมาะสมกับกาลปัจจุบัน (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...(ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2525) และกฎกระทรวง ฉบับที่ 30 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522)

(8) ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการ เพิกถอนทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. ...

(9) ร่างกฎกระทรวงกำหนดเครื่องแต่งกายสำหรับผู้ประจำรถ พ.ศ.(ปรับปรุงกฎกระทรวง ฉบับที่ 17 (พ.ศ. 2525) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522)

(10) พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน

1.1.3 กฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำ ได้แก่

(1) ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.

(2) ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่...) พ.ศ.

(3) ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ พ.ศ.

(4) ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ.ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาตใช้เรือและการออกใบอนุญาตใช้เรือ พ.ศ.

(5) ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

(6) ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 6) พระพุทธศักราช 2481 (สำหรับเรือที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV 5 ปีแรกที่ติดตั้งและมาแจ้งไม่เสียค่าธรรมเนียม หลังจากนั้นเสียค่าธรรมเนียมครึ่งหนึ่ง)

(7) ร่างกฎกระทรวงการกำหนดหลักเกณฑ์ การนำร่องและอัตราค่าจ้างนำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา และเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พ.ศ.

(8) ร่างกฎกระทรวงยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาตใช้เรือสำหรับเรือที่ได้รับความเสียหายจากธรณีพิบัติภัย พ.ศ.

(9) งานด้านอนุสัญญาต่าง ๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization, IMO) โดยกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาของ IMO

1) อนุสัญญาที่อยู่ระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคี จำนวน 3 อนุสัญญา ได้แก่

(1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 (Conventions for the Prevention of Marine Pollution, **MARPOL 73/78**)

(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1992 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992-CLC)

(3) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for oil Pollution Damage, 1992-FUND)

2) ความตกลงทวิภาคีว่าด้วยการขนส่งทางทะเล จำนวน 10 ฉบับ ดังนี้

- (1) ความตกลงทวิภาคีไทย - ญี่ปุ่น
- (2) ความตกลงทวิภาคีไทย - โรมานี
- (3) ความตกลงทวิภาคีไทย - ไชปรัส
- (4) ความตกลงทวิภาคีไทย - อินโดนีเซีย
- (5) ความตกลงทวิภาคีไทย - กรีซ
- (6) ความตกลงทวิภาคีไทย - อินเดีย
- (7) ความตกลงทวิภาคีไทย - บังกลาเทศ
- (8) ความตกลงทวิภาคีไทย - ลัตเวีย
- (9) ความตกลงทวิภาคีว่าด้วยหนังสือแลกเปลี่ยนเพื่อแก้ไขปัญหาค่าธรรมเนียมทอดสมอ ณ อิตาลี
- (10) ความตกลงทวิภาคีไทย-อิหร่าน

3) ความตกลงพหุภาคี จำนวน 2 ฉบับ

- (1) ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- (2) ความตกลงด้านความร่วมมือทางพาณิชย์ระหว่างอาเซียน - จีน

1.2 งานกำหนดมาตรการด้านการขนส่ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ดังนี้

1.2.1 มาตรการรองรับการเดินทางในช่วงเทศกาลสำคัญ คค. ได้จัดกิจกรรม “ตรวจรถก่อนใช้ ปลอดภัยแน่นอน” เพื่อตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถ การให้บริการของศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ การแจ้งเจ้าหน้าที่ ประจำสถานีขนส่งผู้โดยสาร ร่วมมือกับภาคเอกชนต่าง ๆ / วิทยาลัยอาชีวศึกษาให้บริการตรวจความพร้อม และเจ้าหน้าที่ตำรวจและทหารดูแลความปลอดภัยตลอดจนกำหนดให้ปี พ.ศ. 2550 เป็นปีแห่งความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ยังอยู่ระหว่างดำเนินการจัดตั้งศูนย์มาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถประจำปี 2549-2550

1.2.2 มาตรการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนช่วงปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ปี 2550 เพื่อรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลอย่างต่อเนื่องให้มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงมากที่สุด โดยการจัดทำแผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัยในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 1 กุมภาพันธ์ – 18 เมษายน 2550 ด้วยการจัดประชุมผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสาร/ผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุก/พนักงานขับรถ ประชาสัมพันธ์รณรงค์ผ่านสื่อในส่วนกลาง/ส่วนภูมิภาค และระบบรักษาความปลอดภัยในสถานีขนส่งผู้โดยสาร การเพิ่มปริมาณรถโดยสาร การนำรถไฟขบวนพิเศษมารับผู้โดยสาร การเพิ่มพื้นที่ขนถ่ายสินค้า ขาออก/ จุดจอดขาเข้า การจัดระบบจราจรภายใน/รอบนอกสถานีโดยสาร การจัดให้มีศูนย์อำนวยความสะดวกในช่วงเทศกาล

1.2.3 มาตรการคุ้มครองและป้องกันอุบัติเหตุรถโดยสาร คค. ได้กำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ และลดมลภาวะทางอากาศและเสียง เพื่อให้รถโดยสารรวมทั้งพนักงานประจำรถให้อยู่ในสภาพพร้อมบริการ โดยการตรวจรถโดยสารและอุปกรณ์ส่วนควบ กรณีตรวจพบจะแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขภายใน 7 วัน และกรณีตรวจพบสารกระตุ้นจิตประสาท (ยาบ้า, แอลกอฮอล์) จะส่งตัวพนักงานขับรถที่ตรวจพบไปบำบัดยังสถานบำบัดต่าง ๆ จนกว่าจะหายขาด และถ้าตรวจพบครั้งที่ 2 จะลงโทษ

ให้ออก ส่วนการให้บริการที่สถานี จุดจอด และร้านอาหารได้กำหนดเกณฑ์และสุ่มตรวจ เพื่อให้อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด โดยได้ดำเนินการตามมาตรการเป็นประจำทุกเดือน รวมทั้ง มีศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการ ศูนย์ประวัติข้อมูลผู้ขับรถสาธารณะ ศูนย์คุ้มครอง ผู้โดยสารรถสาธารณะ 1584 นอกจากนี้ คค. ยังได้จัดทำโครงการคลินิกแก้ไขปัญห การประกอบการขนส่งประจำทาง โครงการตรวจติดตามการประกอบการขนส่งประจำทาง การตรวจสภาพรถ และการตรวจสอบมลพิษอีกด้วย

1.2.4 มาตรการทบทวนการเปิดเสรีรถแท็กซี่มีเตอร์ จำนวนรถแท็กซี่มีเตอร์ ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพฯ มีประมาณ 60,000 คัน อาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจร คค. จะได้พิจารณาเพื่อกำหนดความเหมาะสมของจำนวนรถแท็กซี่ ที่จดทะเบียนในเขต กรุงเทพฯ ก่อนกำหนดเป็นนโยบายการเปิดเสรีต่อไป

1.2.5 มาตรการควบคุมผู้ขับรถสาธารณะ (TAXI และสามล้อ) ในเขต กรุงเทพฯ โดยกำหนดให้ผู้ขับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะหรือใบอนุญาตขับรถยนต์ สามล้อสาธารณะ ต้องผ่านการอบรมหลักสูตรกฎหมาย/ระเบียบเกี่ยวกับการขับรถ สาธารณะ มารยาทสำหรับผู้ขับรถสาธารณะ กฎหมายจราจร และเทคนิคการขับอย่าง ปลอดภัย ระยะเวลาอบรม 5 ชั่วโมง และผู้ขับบัตรประจำตัวคนขับรถเพื่อขับรถยนต์ สาธารณะต้องผ่านการอบรมหลักสูตรสถานที่ท่องเที่ยว/สถานที่สำคัญ/เส้นทางเดินรถ และภาษาอังกฤษ ระยะเวลาอบรม 2 ชั่วโมง นอกจากนี้ คค. ยังได้พัฒนาและปรับปรุง ระบบการจัดเก็บข้อมูลเพื่อจัดตั้งศูนย์ประวัติผู้ขับรถสาธารณะ (TAXI และสามล้อ) ให้มีความสมบูรณ์ต่อไป

1.2.6 มาตรการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศ โดยเปลี่ยนให้เป็นป้าย เหลืองแล้วจำนวน 6,569 คัน ทั้งนี้ ได้ยุติการเพิ่มจำนวนรถแล้วเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2550 และได้ขอความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการตรวจสอบและจับกุมรถสีล่อ เล็กที่รับจ้างที่ยังคงเดินรถอย่างผิดกฎหมายในทุกท้องที่มีให้ขยายวงเพิ่มมากขึ้น

1.2.7 มาตรการในการตรวจสอบความปลอดภัยของเครื่องบินที่มีสภาพเก่า คค. มอบหมายให้กรมการขนส่งทางอากาศจัดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญและ ประสบการณ์ด้านงานตรวจสอบซ่อมบำรุงอากาศยาน จำนวน 2 นาย ให้ปฏิบัติงานประจำ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อดำเนินการตรวจสอบการซ่อมบำรุง และร่วมสังเกตการณ์ อากาศยานที่มีสภาพเก่าให้เป็นไปตามคู่มือและระเบียบที่กำหนดไว้ อย่างเข้มงวดเป็น ประจำทุกวัน อนึ่ง ในช่วงก่อนเทศกาลเช่นปีใหม่ หรือสงกรานต์ ยังได้ใช้มาตรการ

เข้มงวดตรวจสอบสภาพอากาศยานของสายการบิน Low Cost ทุกลำเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นและความปลอดภัยของผู้โดยสาร

1.2.8 มาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทตม.) และท่าอากาศยานภูเก็ต ได้อำนวยความสะดวกและความปลอดภัย ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ระหว่างวันที่ 11-17 เมษายน 2550 กำหนดให้ศูนย์รักษาความปลอดภัย ทสภ. เป็นศูนย์ปลอดภัยคมนาคมทางอากาศ โดยได้เข้มงวดกวดขันการผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม ตรวจตรารถยนต์จอดตามแนวขนานซาลาอาคารผู้โดยสารไม่ให้จอดเกิน 10 นาที ตรวจสอบภายในรถยนต์และใต้ท้องรถยนต์ที่จะเข้าไปจอดในอาคารและลานจอดรถยนต์ จัดตั้งจุดตรวจจับความเร็วยานพาหนะและตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่บริเวณ South Access Road ตรวจร่วมกับเจ้าหน้าที่ทหาร และ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ออกตรวจตราพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสารตามช่วงระยะเวลาตลอด 24 ชั่วโมง หลังจากมีเหตุการณ์ป่วนได้ได้ปรับเปลี่ยนมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นระดับ 3 โดยมีการจำกัดทางเข้า-ออกให้น้อยลง และควบคุมของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุและสารอื่น ๆ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกันขึ้นในห้องโดยสาร

1.2.9 มาตรการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการจำกัดปริมาณของ เหลว เจล สเปรย์ ที่ผู้โดยสารถือขึ้นบนอากาศยาน ซึ่งมีข้อกำหนดปริมาณความจุไม่เกิน 100 มิลลิลิตร (หรือปริมาณที่เทียบเท่ากันในหน่วยวัดปริมาตรอื่น) ต้องใส่รวมไว้ในถุงพลาสติกใสที่มีปริมาณความจุไม่เกิน 1 ลิตร และสามารถปิดผนึกได้ (Transparent Re-Sealable Plastic Bag) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ทำการตรวจ ณ บริเวณจุดตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Security Screening Point) ออกประกาศบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2550 เพื่อให้สอดคล้องกับข้อแนะนำในการกำหนดกฎ ระเบียบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยมีการจัดประชุมสายการบินท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการร้านปลอดอากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซักซ้อมความเข้าใจในการปฏิบัติตามประกาศ พร้อมทั้งฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติงานตรวจค้นที่ท่าอากาศยานต่างๆ

1.2.10 มาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารอันเกิดจากสภาพรถและคน โดยตรวจสอบสภาพรถ บำรุงรักษารถทุกครั้งก่อนนำรถออกมาให้บริการ กำกับดูแลให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามจำนวนชั่วโมงทำงานที่เหมาะสม พร้อมทั้งจัดทำประวัติผู้ขับรถให้เป็นปัจจุบัน และรายงานให้กรมการขนส่งทางบกทราบทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลง

โดยถือปฏิบัติตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ปรับปรุง/ยกระดับมาตรฐานการให้บริการ เช่น ติดตั้งระบบ GPRS กล้องดำ ฯลฯ

1.2.11 หลักเกณฑ์/เงื่อนไข การพิจารณาอนุญาต/ต่ออายุใบอนุญาต ประกอบการขนส่งสำหรับรถโดยสารประจำทาง โดยใช้เกณฑ์การให้คะแนน เช่น ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดทำแผนการบำรุงรักษารถ กำหนดมาตรการจูงใจผู้ขับรถ (มีมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมาย ระเบียบบริษัท และมีการให้รางวัล แก่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ดี ไม่มีอุบัติเหตุ) การเชิญผู้แทน ขสมก. และผู้ประกอบการขนส่ง รวบรวม สายที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อหาหรือมาตรการกำกับดูแลสภาพรถ พนักงานขับรถ และพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุ จัดทำบันทึกข้อมูลผู้ขับรถ ปรับปรุงฐานข้อมูลให้เป็นปัจจุบันทุกครั้งที่ผู้ประกอบการแจ้งประวัติผู้ขับรถ และวางระบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุให้ชัดเจนและยั่งยืน

1.2.12 มาตรการดำเนินการกรณีนายกัณฑ์พิทักษ์ ปัจฉิมสวัสดิ์ ที่ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ตนเองได้จนก่อให้เกิดอุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัส โดยให้ฝ่ายใบอนุญาตตรวจสอบประวัติผู้กระทำความผิด และดำเนินการตามระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการอนุญาตให้มีใบขับขี่โดยเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของนายกัณฑ์พิทักษ์ เป็นระยะเวลาชั่วคราว นอกจากนี้จะวางมาตรการเกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาต ซึ่งจะหารือกับแพทยสภาในเรื่องการออกใบรับรองแพทย์ เพื่อให้ได้มาตรฐานต่อไป

1.2.13 งานพิจารณาปรับลดอัตราค่าโดยสารประจำทาง ในไตรมาส 3 นี้ ยังไม่มีการปรับอัตราค่าโดยสาร เนื่องจากในปัจจุบัน (30 มิ.ย.50) ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วอยู่ที่ลิตรละ 25.34 บาท ซึ่งเป็นราคาที่อยู่ในอัตราขั้นที่ 13 (ราคาน้ำมัน 24.72-25.93 บาท) ซึ่งสอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารที่กำหนดในปัจจุบัน ฉะนั้นจึงต้องติดตามแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันต่อไปว่าจะเปลี่ยนแปลงในทิศทางใด

2. หมวดพัฒนาและส่งเสริมภาคการคมนาคมขนส่ง

ภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคมคือการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานอย่างเพียงพอสนองต่อการขนส่งและจราจรของประเทศอย่างทั่วถึง มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและคุ้มค่า คค. ได้ดำเนินโครงการต่าง ๆ ดังนี้

2.1 งานวางแผนพัฒนาการคมนาคมขนส่ง

2.1.1 สมุดปกขาว : แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศในระยะต่อไป โดยสามารถนำไปใช้ประกอบการพิจารณาการกำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดทำโครงการ และการดำเนินการในการพัฒนาการขนส่งของประเทศ แนวทางดังกล่าวได้ยึดหลัก “ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” การให้คนเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาและการวางรากฐานระบบบริหารจัดการที่ดี ประกอบด้วย แนวทางการพัฒนา 7 ประการ คือ การขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งเพื่อสังคม การขนส่งเพื่อประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม การขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และที่สำคัญอย่างยิ่ง คือ การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่ง และการพัฒนาคนเพื่อการขนส่ง

2.1.2 จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี 2550 ของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการปฏิบัติงานให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของรัฐบาล และแผนวิสาหกิจของแต่ละแห่ง

2.1.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทยเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีนขณะนี้ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ แล้วเสร็จ

2.1.4 แผนพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมต่อระบบคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และมีศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีการจัดทำมาตรฐานคุณภาพการบริการ การศึกษาด้านทุนการขนส่ง การจัดทำโครงการศึกษาระบบการขนส่งสาธารณะทางถนนเพื่อสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การจัดทำโครงการศึกษาการบริหารจัดการเดินรถโดยสารประจำทางของสหกรณ์รถโดยสารประจำทาง

การกำหนด/ปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทางโดยสารประจำทาง การพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมต่อระบบการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งในกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค (GMS), ไทย-ลาว-เวียดนาม, อาเซียน, อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) และการเดินทางโดยสารระหว่างประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนาม

2.1.5 การจัดทำแผนพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีให้เป็นรูปธรรม คค. ได้จัดทำร่างยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีรวม 6 ยุทธศาสตร์ ครอบคลุมทั้งเรื่องกองเรือไทย การขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ อยู่เรือ ท่าเรือ บุคลากรพาณิชย์นาวี และการเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ขณะนี้อยู่ระหว่างการระดมความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อยุติที่ชัดเจน ก่อนนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวีที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานต่อไป

2.1.6 การจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ขณะนี้ คค. ได้จัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนและน้ำเสร็จเรียบร้อยแล้ว สำหรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางอากาศมีลักษณะเป็นแผนเฉพาะของหน่วยงานเจ้าของภารกิจ ได้แก่ กรมการขนส่งทางอากาศ, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

2.1.7 การจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค คค. ได้ดำเนินการแล้วรวม 48 จังหวัด โดยในปี 2550 อยู่ระหว่างจัดทำแผนแม่บทของจังหวัดอำนาจเจริญ สุโขทัย พิษณุโลก สระบุรี พังงา และมหาสารคาม และอยู่ระหว่างจัดทำแผนปฏิบัติการเร่งด่วนด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูเก็ตเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและสนับสนุนการพัฒนาเมืองน่าอยู่

2.1.8 การจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2550 อยู่ระหว่างให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางการดำเนินงานตามแผนฯ ที่แบ่งเป็น การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทางลำน้ำและชายฝั่ง ขณะนี้ คค. ได้รับรายงานผลการพิจารณาแก้ไขปัญหาการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้เรือขนส่งสินค้าสามารถเดินทางได้ตลอดปี การพิจารณาขนาดบรรทุกของเรือลำเลียง และการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำภายในประเทศเพื่อการท่องเที่ยวแล้ว

2.1.9 ศึกษาทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากเป็นแนวทางที่ต้องดำเนินการโดยเร่งด่วนและเป็นไปตามมาตรฐานสากล ขณะนี้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด อยู่ระหว่างการพิจารณาร่างขอบเขตการศึกษา

และการเตรียมการด้านสัญญาลงนามการว่าจ้างองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ศึกษาทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง คาดว่า ICAO จะเริ่มงานได้ประมาณเดือนกันยายน 2550 ระยะการศึกษา 9 เดือน

2.1.10 การทบทวนโครงการจัดการรถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV เป็นเชื้อเพลิงทดแทนรถโดยสารเก่าได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การแล้วเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2550 สำหรับโครงการเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงรถ (เดิม) เป็น NGV ได้มีการกำหนดแผนการดำเนินงานหลักเกณฑ์ในการทดสอบสมรรถนะการเปลี่ยนเครื่องยนต์ และเส้นทางเพื่อทดสอบการเดินรถบนถนน โดยมีกรอบระยะเวลาดำเนินการสิ้นสุดการทดสอบประมาณเดือน สิงหาคม 2550

2.1.11 การกำหนด/ปรับปรุงเส้นทางและเงื่อนไขการเดินรถโดยสารประจำทาง มีการกำหนด ปรับปรุง ยกเลิกและแก้ไขรายละเอียดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 จำนวน 24 เส้นทาง หมวด 2 จำนวน 1 เส้นทาง หมวด 3 จำนวน 13 เส้นทาง หมวด 4 จำนวน 131 เส้นทาง และมีการกำหนด และปรับปรุง เงื่อนไขการเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 จำนวน 49 เส้นทาง หมวด 2 จำนวน 37 เส้นทาง หมวด 3 จำนวน 41 เส้นทาง หมวด 4 จำนวน 17 เส้นทาง

2.1.12 โครงการจัดหาเครื่องบิน เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี มีมติเห็นชอบให้บริษัทดำเนินการจัดหาเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 330-300 จำนวน 8 ลำ โดยวิธีการเช่าเครื่องบินดำเนินการ (Operating Lease) เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าแบบแอร์บัส เอ 300-600 จำนวน 6 ลำ และโบอิง 747-300 จำนวน 2 ลำ ที่มีอายุการใช้งานมานานประมาณ 20 ปี การจัดหาเครื่องบินโดยวิธีการเช่าดำเนินการนี้นอกจากจะเป็นผลดีต่อสภาพคล่องและลดภาระหนี้ของบริษัทแล้ว บริษัทยังไม่มีภาระผูกพันในการซื้อ ซึ่งเมื่อหมดสัญญาเช่าหากเทคโนโลยีการผลิตเครื่องบินซึ่งได้พัฒนาไปมากแล้วเครื่องบินที่ผลิตออกมาก็มีความทันสมัยมากกว่ารุ่นเดิมมาก บริษัทก็สามารถที่จะจัดหาเครื่องบินรุ่นใหม่มาทดแทนซึ่งจะทำให้บริษัท มีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนฝูงบินให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในอนาคต ซึ่งปัจจุบันบริษัทได้ทำการเช่าเครื่องบินดำเนินการ (Operating Lease) อยู่แล้วในฝูงบิน จำนวน 12 ลำ

2.1.13 โครงการจัดทำแผนหลักในการพัฒนาพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) และพื้นที่เช่าของ รฟท. จำนวน 35 ไร่ เพื่อจัดทำเป็น

Master Plan ขณะนี้ได้จัดทำรายละเอียดขอบเขตการจ้างที่ปรึกษาเสร็จเรียบร้อยแล้วและอยู่ระหว่างการนำเสนอขอความเห็นชอบจากผู้จัดการใหญ่

2.2 งานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง

2.2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางถนนและระบบราง กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการในโครงการต่าง ๆ ดังนี้

(1) การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงชนบท งานก่อสร้างถนนแล้วเสร็จ 541 กิโลเมตร ในไตรมาสถัดไปจะก่อสร้างเพิ่มอีก 207 กิโลเมตร งานก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ 5,155 เมตร และจะก่อสร้างเพิ่มอีก 2,750 เมตร ในไตรมาสถัดไป ส่วนงานบำรุงรักษาทางหลวงชนบท ดำเนินการได้ 25,026 กิโลเมตร ในไตรมาสถัดไปจะบำรุงรักษาทางหลวงชนบทเพิ่มอีก 16,974 กิโลเมตร สำหรับงานพัฒนาบุคลากรด้านช่างได้พัฒนาบุคลากรจำนวน 6,805 คน และเพิ่มขึ้นอีก 2,555 คนในไตรมาสถัดไป

(2) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง กรม. มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 ให้ขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากเดิมวงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาทระยะเวลาดำเนินการจากปี 2547 – 2550 เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาจากปี 2547 - 2553 เริ่มประกวดราคาประมาณปลายเดือนมิถุนายน 2550 ก่อสร้างปลายปี 2550

(3) โครงการเปลี่ยนรางรถไฟเป็น Standard Gauge ทั้งประเทศ ขณะนี้อยู่ในระหว่างการจัดทำร่างข้อกำหนดขอบเขตงาน เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาความเหมาะสม

(4) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link) ขณะนี้อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา งานโครงสร้าง งานระบบรางและงานไฟฟ้าเครื่องกล มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 63.04 ซ้ำกว่าแผนร้อยละ 34.83 ทั้งนี้โครงการดังกล่าวมีความสำคัญว่าแผนการดำเนินงานมาก และเป็นโครงการที่รัฐให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนในการดำเนินงานก่อสร้าง รฟท. จึงมอบหมายให้รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า เข้าดูแลรับผิดชอบ

(5) โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งจะเป็นการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกในแนว East - West Corridor (EWC) เชื่อมโยงฝั่งตะวันออก จากเมืองดานังของเวียดนาม ผ่าน

ลาวข้ามแม่น้ำโขงฝั่งลาวที่สะพานเซต และฝั่งไทยที่มุกดาหาร ผ่านต่อไปยังตะวันตก บริเวณชายแดนไทย-พม่า ที่ อ.แม่สอด และเมืองเมียวดี และไปสิ้นสุดที่เมืองมะละแหม่ง ของพม่า และใช้เป็นช่องทางสำหรับเดินเรือ ได้เปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549

(6) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสายใต้ใหม่ (ถนนบรมราชชนนี) ซึ่งเป็นพื้นที่ของผู้รับเหมา และให้บริษัท ขนส่ง จำกัด เข้าใช้พื้นที่เป็นระยะเวลา 20 ปี ขณะนี้การก่อสร้างตลอดจนการตกแต่งพื้นที่ทั้งหมดเสร็จแล้ว ก่อนนำเสนอกรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบและประกาศในราชกิจจานุเบกษา จึงจะเปิดใช้อย่างเป็นทางการได้ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและคณะได้ตรวจเยี่ยมความพร้อมของ สถานีขนส่งสายใต้แห่งใหม่ฯ เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2550 และจะเริ่มเปิดทดลองใช้ในวันที่ 9 สิงหาคม 2550

(7) โครงการทางพิเศษที่อยู่ระหว่างดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกฯ โครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ กับทางพิเศษบูรพาวิถี โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม และที่อยู่ระหว่างการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ โครงการทางพิเศษสุวรรณภูมิ (M1)

อนึ่งโครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ และทางหลวงพิเศษหมายเลข 37 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ตอนบางพลี - บางขุนเทียน ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) ผู้รับจ้างได้ขอขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 143 วัน (สิ้นสุด 15 กรกฎาคม 2550) แต่เนื่องจากมีอุปสรรคในการเข้าพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ไม่สามารถก่อสร้างได้ตามกำหนด ดังนั้น ผู้รับจ้างก่อสร้างจึงขอขยายระยะเวลาออกไปอีก 180 วัน ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาของ กทพ. ขณะนี้มีผลงานสะสมถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2550 เท่ากับ 94 % ช้ากว่าแผน 6 %

(8) โครงการพัฒนาทางหลวงสายหลักจากกรุงเทพฯ สู่อำเภอ ได้แก่ สายบางปะอิน-นครสวรรค์ ดำเนินการแล้วเสร็จ 5 โครงการ อีก 9 โครงการ จะแล้วเสร็จกลางปี 2551 สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา จะทยอยแล้วเสร็จทุกโครงการกลางปี 2551 สายสมุทรสาคร-ปากท่อ-เพชรบุรี-ชะอำ ดำเนินการแล้วเสร็จ 2 โครงการ จะแล้วเสร็จทุกโครงการปลายปี 2551

(9) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) จำนวน 11โครงการ ระยะทาง 5,400 กิโลเมตร ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้าง ตั้งแต่ปี 2539 จนถึงปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ 1,977 กิโลเมตร ในปี 2550 กรมทางหลวง ได้ดำเนินการก่อสร้าง รวมระยะทาง 725 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี 2551

(10) โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ในพื้นที่ กทม.และปริมณฑล ประกอบด้วย

- พื้นที่ด้านเหนือ กทม. จำนวน 8 โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ 2 โครงการ จะทยอยแล้วเสร็จประมาณกลางปี 2551

- พื้นที่ตามแนวถนนแจ้งวัฒนะรามอินทรา จำนวน 9 โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ 3 โครงการ จะทยอยแล้วเสร็จประมาณกลางปี 2551

- พื้นที่ตามแนวถนนรัตนาธิเบศร์ - งามวงศ์วาน - เกษตรฯ - นวมินทร์ จำนวน 10 โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ 2 โครงการ จะทยอยแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2551

- พื้นที่ด้านใต้ กทม. จำนวน 10 โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ 2 โครงการ จะทยอยแล้วเสร็จกลางปี 2551

(11) การก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารในส่วนภูมิภาค รวมทั้งจังหวัดชายแดนภาคใต้ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 2 โครงการ คือ ที่จังหวัดนครราชสีมา และ จังหวัดสตูล ที่เหลือคือ จังหวัดยะลา จังหวัดปัตตานี จังหวัดตรัง อยู่ระหว่างดำเนินการ สำหรับจังหวัดภูเก็ตแห่งที่ 2 อยู่ระหว่างจัดซื้อที่ดิน

2.2.2 พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ คค. ได้ดำเนินโครงการต่าง ๆ ดังนี้

(1) งานก่อสร้างที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้แก่ ท่าเรือเกาะสมุย ระยะที่ 3 บริเวณติดกับท่าเรือหน้าทอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

(2) งานก่อสร้างที่อยู่ระหว่างดำเนินการและประมูลโดยวิธี E-Auction แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2550 และอยู่ระหว่างการดำเนินงาน และ/หรือ ขั้นตอนการจัดทำสัญญา ประกอบด้วย

(2.1) ท่าเรือ 4 แห่ง ได้แก่ ท่าเทียบเรือประมง บริเวณอ่าว ท่าเลน จังหวัดกระบี่, ท่าเรือท่าฉลบ จังหวัดจันทบุรี, ท่าเทียบเรือนครพนม จังหวัดนครพนม และท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง

(2.2) เชื้อนป้องกันดิ่งพัง 13 แห่ง ในจังหวัด นครสวรรค์ อุทัยธานี พิจิตร พิษณุโลก แพร่ ยโสธร กาฬสินธุ์ ราชบุรี และอุทัยธานี

(2.3) เชื้อนกันทรายและคลื่น 1 แห่ง ได้แก่ ร่องน้ำ คลองแกลง จังหวัดระยอง

(2.4) ก่อสร้างเชื้อนป้องกันกัดเซาะชายฝั่งทะเล 3 แห่ง ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช เพชรบุรี และสงขลา

(3) งานขุดลอกแม่น้ำภายในประเทศ ดำเนินการแล้วเสร็จ 18 แม่น้ำ อยู่ระหว่างดำเนินการเอง 10 แม่น้ำ และจ้างเอกชนดำเนินการ 7 ร่องน้ำ งาน ขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ดำเนินการแล้วเสร็จ 48 ร่องน้ำ อยู่ระหว่างดำเนินการเอง 17 ร่องน้ำ และจ้างเอกชนดำเนินการ 4 ร่องน้ำ

(4) งานปรับปรุงสิ่งก่อสร้างและออกแบบพร้อมจัดหาระบบ การควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ระยะที่ 1 (VTS) ที่ศรีราชา จังหวัดชลบุรี ปัจจุบันอยู่ระหว่างบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดทำรายละเอียดก่อน เสนอขอความเห็นชอบดำเนินการโดยวิธีพิเศษจากคณะกรรมการว่าด้วยวิธีการทาง อิเลคทรอนิกส์ (กพอ.)

(5) การพัฒนาท่าเรือเชียงแสน โดยท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี 2546 สามารถรับเรือขนาด 25 เมตร พร้อมกันได้ ครั้งละ 8 ลำ โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหาร ในปัจจุบันมีเรือและสินค้าผ่าน ท่าเรือเป็นจำนวนมาก และเพื่อเป็นการรองรับการขนส่งสินค้าบริเวณภาคเหนือตอนบน อย่างน้อย 20 ปี และเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งมายังภาคกลางที่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือ ระนองเพื่อการส่งออกและเป็นประตูการค้าเชื่อมต่อกับประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน สอดคล้องกับนโยบายการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดเชียงราย และการเปิด การค้าเสรีไทย-จีน ได้มีการสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ให้ สามารถรับเรือขนาด 50 เมตร พร้อมกันได้ 11 ลำ แล้วเสร็จเมื่อ ต.ค. 48 และได้ งบประมาณเพื่อเป็นค่าชดเชยที่ดินและจังหวัดได้ดำเนินการแล้ว จำนวน 50 ล้านบาทและ จากผลการสัมมนาเพื่อรับทราบความคิดเห็น ส่วนใหญ่เห็นด้วยและเห็นความจำเป็นที่ ต้องดำเนินการ โครงการนี้เป็นโครงการที่สำคัญตามยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทาง น้ำและทางรางเป็นหลัก ตามแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ปี 2550-2554 ของกระทรวง คมนาคมและแผนแม่บทการพัฒนาและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ของ สศช.

(6) การพัฒนาท่าเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด จากการศึกษาศักยภาพพื้นที่ พบว่า การก่อสร้างท่าเรือเนกประสงค์ที่คลองใหญ่มีความเป็นไปได้สูง ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาปรับปรุงงานตามที่ สผ. เสนอแนะ

(7) การพัฒนาท่าเรือที่จังหวัดชุมพร เพื่อเชื่อมโยงการขนส่ง โดยเรือเฟอร์รี่ระหว่างภาคใต้ตอนบนและภาคตะวันออกเชื่อมไปสู่ฝั่งตะวันตก โดยขณะนี้ อยู่ระหว่างการศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเรือ จ.ชุมพร

(8) การพัฒนาท่าเรือเนกประสงค์ระนอง จังหวัดระนอง เพื่อเป็นท่าเรือหลักบริเวณภาคใต้ตอนบนชายฝั่งทะเลอันดามันและการเชื่อมการค้ากับ ประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่ BIMST-EC และ GMS-EC รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่หลังท่าให้เป็นศูนย์ ICD และศูนย์แปรรูปอุตสาหกรรมส่งออกและบริโภคภายในประเทศ ตลอดจน การคมนาคมครบวงจร ได้ปรับปรุงขยายท่าเรือให้สามารถรองรับเรือได้ 12,000 เดทเวท ตันแล้วเสร็จ มีการเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่าโดยทางถนนและรถไฟเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลไปสู่ ท่าเรือจังหวัดชุมพร และการปรับปรุงพื้นที่หลังท่าเป็นลานกองตู้สินค้า ลานจอดรถยนต์ มีการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารท่าเรือ ได้เปิดใช้ท่าเรือส่วนขยายเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2549 ปัจจุบันสายการเดินเรือของอินเดีย คือ Gati Coast to Coast ได้แจ้ง แผนการใช้ท่าเรือระนองในเดือนกันยายน 2549 เพื่อให้เป็น Transshipment hub สำหรับขนส่งสินค้าระหว่างเซินไนและย่างกุ้ง โดยมีเรือประจำอย่างน้อยเดือนละ 6 เที่ยว ตู้สินค้า ผ่านท่าประมาณ 1,200 – 1,600 ทีอียู โดยในระยะแรกท่าเรือระนองมีศักยภาพที่จะเป็น ประตุการค้าในระบบคอนเทนเนอร์ให้กับอนุทวีปอินเดีย อ่าวเปอร์เซีย แอฟริกา ยุโรป ตะวันตก และสหรัฐอเมริกาด้วย และเมื่อการพัฒนาระบบโครงข่ายเชื่อมโยง ภายในประเทศทั้งทางถนน รถไฟ และทางน้ำอย่างครบวงจร ท่าเรือระนองจะสามารถ เชื่อมโยงกับท่าเรือเชียงแสนทางภาคเหนือและท่าเรือแหลมฉบังทางภาคตะวันออกในการ รองรับการค้าระหว่างประเทศทั้งฝั่งทะเลจีนใต้ มหาสมุทรอินเดีย รวมทั้งประเทศจีนตอน ใต้ที่จะมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นในอนาคตด้วย

(9) การพัฒนาภาคใต้ตอนล่างระหว่างสงขลา กับสตูล : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีแผนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล และท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2) พร้อมสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงตามยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทาง (New trade lanes) สู่ตะวันออกกลางและยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามันโดยอยู่ระหว่างการสำรวจออกแบบ

รายละเอียดท่าเรือปากบารา และอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม รวมทั้งสิ่งแวดล้อมเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทย

(10) สถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้จัดให้มีการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยมหาวิทยาลัยขอนแก่นได้ศึกษาแล้วเสร็จและเสนอแนะให้ก่อสร้างที่บริเวณอำเภอกำแพงแสน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และที่อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง ขณะนี้อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด

(11) การพัฒนาท่าเทียบเรือ การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน และแนวทางการพัฒนาในอนาคต

(11.1) ท่าเรือแหลมฉบัง แอ่งจอดเรือที่ 1 จำนวน 11 ท่า มีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้ารวม 4.3 ล้าน ทีอียู./ปี ปัจจุบันได้เปิดดำเนินการครบทุกท่าแล้ว

(11.2) ท่าเรือแหลมฉบัง แอ่งจอดเรือที่ 2 จำนวน 7 ท่า มีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้ารวม 6.8 ล้าน ทีอียู./ปี ได้เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือตู้สินค้าท่าแรก (C3) ตั้งแต่กรกฎาคม 2547 และสำหรับในปี 2550 ได้เปิดให้บริการท่า C0 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไปที่บรรทุกตู้สินค้าไม่เกินเที่ยวละ 50 ทีอียู. แล้วตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2550 ส่วนท่าเทียบเรือที่เหลือจะทยอยเปิดดำเนินการ ได้แก่ ท่า C1,C2 : เปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2550 ท่า D1,D2,D3 : เปิดให้บริการในปี 2554

(11.3) การขยายศักยภาพพื้นที่หลังท่า (Back-up Area) ท่าเรือแหลมฉบัง โดยแบ่งพื้นที่ที่เหลืออยู่ออกเป็น 7 โซน โดยโซนที่ 3 พื้นที่สำหรับเป็นลานกองตู้สินค้า ได้ให้เอกชนเช่าลงทุนพัฒนา บริหาร และประกอบการแล้ว โซนที่ 2 พื้นที่สำหรับรองรับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ และโซนที่ 7 พื้นที่สำหรับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องที่หลากหลายและเขตปลอดภาษี อยู่ระหว่างบริษัทที่ปรึกษากำลังศึกษาความเหมาะสม โดยคาดว่าจะการศึกษาจะแล้วเสร็จในปี 2550

(11.4) โครงการก่อสร้างสถานีบริการตู้สินค้านะยะที่ 2 บริเวณ เกาะลาบ พื้นที่ 38 ไร่

ระยะที่ 1 มีพื้นที่ 11 ไร่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ปัจจุบันได้ให้บริการฝากเก็บตู้สินค้าเปล่าแล้ว ส่วนการให้เอกชนเช่าพื้นที่ และอาคาร

เพื่อประกอบกิจกรรมซ่อมตู้สินค้า และล้างทำความสะอาด อยู่ระหว่างการดำเนินการ
จัดหาผู้ประกอบการ

ระยะที่ 2 มีพื้นที่ 27 ไร่ เป็นพื้นที่กอง
เก็บตู้สินค้าเปล่า ขณะนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จ และได้เริ่มให้บริการกองเก็บตู้สินค้าเปล่าแล้ว
ตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2550

2.2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศ

(1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์
แล้วในวันที่ 28 กันยายน 2549

(2) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ อยู่ระหว่างก่อสร้างงานต่อเนื่อง
ที่ได้ชะลอไปเนื่องจากงานพืชสวนโลกออกไป 4 เดือน (พฤศจิกายน 2549 – กุมภาพันธ์
2550) ได้แก่งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวก (อาคารผู้โดยสาร
หลังเดิม) งานก่อสร้าง Rapid Exit Taxiway งานก่อสร้างระบบเติมน้ำมันอากาศยาน และ
งานจ้างที่ปรึกษาออกแบบและควบคุมงานก่อสร้าง

(3) ท่าอากาศยานภูเก็ต มีการดำเนินการปรับปรุงขยาย
ห้องผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ขยายคลังสินค้า ลานจอดอากาศยานด้านทิศใต้
และงานสำรวจออกแบบงานขยายความยาวทางวิ่ง-ทางขับ โดยจะดำเนินการแล้วเสร็จใน
ปีงบประมาณ 2550

(4) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพังงา ที่เกาะคอเขา
อำเภอ ตะกั่วป่า จังหวัดพังงา ได้ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นโครงการแล้วเสร็จ และ
เสนอให้ คค. ทราบแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างจ้างที่ปรึกษาศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยบริษัทที่ปรึกษาได้นำส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ให้
คณะกรรมการพิจารณาแล้ว

(5) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสมุยแห่งที่ 2 (พื้นที่
บริเวณพรุหน้าเมือง) และโครงการศึกษาการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา ได้
ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นโครงการแล้วเสร็จ และเสนอให้ คค. ทราบแล้ว อยู่ระหว่าง
การจัดจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และการยื่นขอ
ข้อเสนอทางด้านราคาและเทคนิค

2.3 งานส่งเสริมและสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง

2.3.1 งานส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) คค. ได้พิจารณาลดภาษี
ให้กับรถที่ใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิง รวมทั้งแก้ไขกฎกระทรวงเพื่อกำหนดรายการและ

มาตรฐานเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบที่ต้องมีและอาจมีสำหรับรถที่ใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิง กำหนดให้มีมาตรฐานการควบคุมผู้ติดตั้ง ผู้ตรวจและทดสอบ รวมทั้งรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ ต้องใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิง นอกจากนี้จะได้จัดการโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงทดแทนรถโดยสารเก่า และเปลี่ยนการใช้รถโดยสารเก่าจากการใช้เชื้อเพลิงดีเซลเป็น NGV เมื่อได้ข้อยุติเกี่ยวกับจำนวนรถที่เหมาะสม

2.3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพที่รกร้างและถูกบุกรุกจากชุมชนแออัด โดยจะจัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ เพื่อเอื้อต่อการดำเนินกิจการท่าเรือ และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องให้แล้วเสร็จเดือนกันยายน 2550 ควบคู่ไปกับการจัดหาเอกชนเข้าใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่มีความพร้อมไปด้วย

2.3.3 โครงการนำร่อง (Pilot Project) สำหรับการพัฒนาบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมด้วยการสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟและเรือ (Modal Shift & Multimodal Transportation) โดยมีการสำรวจพื้นที่ และจัดทำเป็นโครงการนำร่อง 2 เส้นทาง คือ โครงการนำร่องการพัฒนาการจัดการขนส่งข้าวสาร แป้งมันสำปะหลัง และน้ำตาลทราย ทางรถไฟ ระหว่าง จ.ขอนแก่น – จ.นครราชสีมา – ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการนำร่องการพัฒนาการจัดการขนส่งข้าวสาร ทางรถไฟ ระหว่าง จ.นครสวรรค์ – สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมการพิจารณาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับโครงการนำร่องดังกล่าว

2.3.4 การปรับปรุงและติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทาง ระบบพิเศษอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection System : ETCS) ของทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช ขณะนี้ได้ข้อตกลงร่วมกันแล้ว และได้นำเสนอคณะกรรมการ กทพ. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2550 และอยู่ระหว่างการกำหนดร่างขอบเขตของงาน (TOR) และร่างเอกสารประกวดราคา ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2550 และจะนำเสนอคณะกรรมการ กทพ. เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

3. หมวดการจัดการระบบบริหารภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพ

เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีระบบการบริหารจัดการภายในที่มีประสิทธิภาพ สามารถสนองตอบต่อภารกิจด้านการกำกับดูแล ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสนับสนุนส่งเสริมให้ภาคการคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัย ประหยัดคุ้มค่า และบรรลุภารกิจของกระทรวงคมนาคมได้ คค. ได้ดำเนินงานด้านต่าง ๆ ดังนี้

3.1 งานบริหารจัดการงบประมาณ กระทรวงคมนาคมได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2550 จำนวน 97,120.08 ล้านบาท แบ่งเป็นส่วนราชการ จำนวน 70,546.83 ล้านบาท รัฐวิสาหกิจที่ได้รับงบประมาณจำนวน 26,573.25 ล้านบาท เบิกจ่ายจนถึงสิ้นเดือนมิถุนายน 2550 จำนวน 55,399.64 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 57.04 และผูกพันงบประมาณอีก 30,002.76 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.89 รายละเอียดการเบิกจ่ายของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจในสังกัดตามตาราง ทั้งนี้ คค. จะได้เร่งรัดการเบิกจ่ายและผูกพันงบประมาณในไตรมาสต่อไปให้เพิ่มมากขึ้น

ตาราง : การเบิกจ่ายงบประมาณปี 2550 ของ หน่วยงานราชการ 7 หน่วยงาน ในสังกัด คค.

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน	งบประมาณที่ได้รับ	ผลการเบิกจ่าย ณ 30 มิ.ย. 50	ร้อยละ (%)
1. กรมการขนส่งทางบก	1,985.75	1,300.82	65.51
2. กรมทางหลวง	45,051.70	26,542.47	58.92
3. กรมทางหลวงชนบท	17,858.862	9,745.352	54.57
4. กรมการขนส่งทางน้ำและ พาณิชยนาวี	3,570.459	2,841.635	79.59
5. กรมการขนส่งทางอากาศ	791.35	341.14	80.04
6. สำนักงานปลัดกระทรวง คมนาคม	301.719	149.066	49.41
7. สำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร	986.97	331.9	33.62

ตาราง : การเบิกจ่ายงบประมาณปี 2550 ของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ 11 หน่วยงาน ในสังกัด คค.

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน	งบประมาณที่ได้รับ จัดสรร/อนุมัติ	ผลการเบิกจ่าย ณ 30 มิ.ย. 50	ร้อยละ (%)
1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	10,100.96	9,597.95	95.02
2. การรถไฟแห่งประเทศไทย	7,240.71	6,004.17	82.92
3. การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	8,996.87	2,415.14	26.84
4. บริษัท ขนส่ง จำกัด	4,308.09	2,842.35	65.98
5. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	13,184.49	9,263.25	70.26
6. การท่าเรือแห่งประเทศไทย	1,468.864	447.210	30.45
7. บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด	NA	NA	NA
8. สถาบันการบินพลเรือน	234.70	183.58	78.22
9. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	211,387	152,375	72.10
10. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	6,332.01	4,413.87	69.71
11. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	31,393.043	13,771.969	43.87

หมายเหตุ NA : ไม่มีข้อมูล

3.2 งานพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อบริหารงานภายในองค์กร

3.2.1 ระบบและรูปแบบติดตามการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม เพื่อจัดทำระบบและรูปแบบติดตามงานตามข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำระบบและรูปแบบฯ ให้เป็นระบบคอมพิวเตอร์ และแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อติดตามรายงานผลการดำเนินงาน

3.2.2 โครงการจัดหาการให้บริการสำรองที่นั่งและจำหน่ายตั๋วโดยสารด้วย อินเทอร์เน็ตของบริษัท ขนส่ง จำกัด ขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งระบบดังกล่าว

3.2.3 การจัดทำระบบเชื่อมโยงข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการให้เสร็จสมบูรณ์ต่อไป

3.2.4 การพัฒนาด้านเทคโนโลยีเพื่อให้ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือ อิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) โดยอยู่ระหว่างนำระบบบริหารท่าเทียบเรือตู้สินค้า

รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในรอบ 9 เดือน ของปีงบประมาณ 2550 (ตุลาคม 2549 – มิถุนายน 2550)

3. หมวดการจัดการระบบบริหารภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพ

(Container Terminal Management System - CTMS) ที่ทันสมัยมาใช้ทดแทนระบบเดิม/งานติดตั้งระบบบัญชีการเงิน บัญชีบริหาร และระบบวางแผนทรัพยากรองค์กรเพื่อรองรับการดำเนินธุรกิจรูปแบบใหม่ (Enterprise Resource Planning – ERP) รวมทั้งนำระบบการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์ (EVM) และการนำระบบ Balance Score Card (BSC) เข้ามาสนับสนุนการดำเนินงาน

3.2.5 โครงการติดตั้งระบบเครือข่ายสารสนเทศคมนาคม (MOTNET)

โดยได้ดำเนินโครงการ MOTNET เชื่อมโยงทุกหน่วยงานในส่วนภูมิภาคของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2550 นอกจากนี้อยู่ระหว่างว่าจ้างจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดทำโครงการศึกษาวิจัยระบบคอมพิวเตอร์และจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร พ.ศ.2551-2554

3.3 งานปฏิรูปและปรับปรุงโครงสร้างองค์กร

3.3.1 การปรับปรุงโครงสร้างของกรมทางหลวงชนบท โดยการแก้ไขพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ให้ยกเลิกมาตรา 54 เพื่อให้ยังคงมีกรมทางหลวงชนบทอยู่ ได้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแก้ไข พรบ. ดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีมติเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 ให้คงกรมทางหลวงชนบทไว้ และจัดทำหนังสือเพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2550 และขณะนี้สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจร่างแล้ว

3.3.2 การปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ วัฒนธรรม และค่านิยมที่ดีโดยขบ. ได้รับการคัดเลือกให้เป็นหน่วยงานต้นแบบ จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) เป็น 1 ใน 6 ของหน่วยงานที่เป็นต้นแบบ เพื่อเป็นกรณีศึกษาและเป็นต้นแบบขยายผลสร้างเครือข่ายการเรียนรู้ให้หน่วยงานอื่นๆ

3.3.3 การทบทวนเรื่องการถ่ายโอนสถานียชนส่งผู้โดยสาร ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนเนื่องจากพบปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกำลังคน และความรู้ของเจ้าหน้าที่ในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่ง คค. จะได้เร่งรัดผลการศึกษาให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ให้สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานต่อไปได้ สำหรับงานทะเบียนรถที่ถ่ายโอนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น ผลการศึกษาสรุปว่ายังไม่สมควร

ถ่ายโอนงานดังกล่าวในขณะนี้ เพราะจะเกิดผลกระทบต่อภาพรวมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ

3.3.4 การโอนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายมอเตอร์เวย์ (กรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก ตอนบางปะอิน-บางพลี และทางยกระดับอุตราภิมุขช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ทล.) มาให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กำกับดูแล โดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมได้ประชุมหารือผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทล. กทพ. สำนักงบประมาณ และสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2550 พิจารณาความเหมาะสมในการโอนทางหลวงพิเศษ 3 สายดังกล่าวให้ กทพ. และมีมติมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรประสานกับ ทล. และ กทพ. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมในการโอนทางหลวงพิเศษฯ เพื่อประกอบการพิจารณาและนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

3.3.5 การปฏิรูปและปรับปรุงโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดย รองนายกรัฐมนตรี (นายโสมสิต บัณฑิตราษฎร์) ได้ประชุมหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง, รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2550 ที่ประชุมให้ รฟท. ทบทวนแผนฟื้นฟู โดยมีข้อเสนอแนะเบื้องต้นต่อแผนฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท. ขณะนี้ รฟท. ได้เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา โดยแบ่งแผนฟื้นฟู เป็น 2 ระยะ ดังนี้

1) มุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของการรถไฟฯ ได้แก่ การแยกระบบบัญชีเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) การลงทุนในโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) โครงการก่อสร้างทางคู่ และการเพิ่มบุคลากร เป็นต้น

2) เตรียมการในการแก้ไขปัญหานี้สินที่มีอยู่รวมทั้ง การปรับหน่วยธุรกิจ (BU) ให้เข้าสู่ระบบบริษัทลูก

3.3.6 การปรับโครงสร้างและการบริหารจัดการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) โดยได้พิจารณาโครงสร้างอัตราค่าจ้างพนักงานภายใต้อำนาจของ ขสมก. เพื่อการปรับโครงสร้างการบริหารเป็นหน่วยงานเชิงธุรกิจและเชิงสังคม และการประชุมร่วมกับผู้ประกอบการ เพื่อปรับปรุงระเบียบว่าด้วยมาตรฐานการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ และการปรับปรุงเงื่อนไขสัญญา สำหรับการปรับโครงสร้างฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ยังต้องรอการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับแผนปรับโครงสร้างฯ ของ ขสมก.

ซึ่งเกี่ยวโยงกับหน่วยงานภายนอกด้วย โดยมีกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2550 เพื่อใช้ปฏิบัติงานในปี 2551

3.3.7 การปรับปรุงแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ ขสมก. อยู่ระหว่างเตรียมการรับฟังความเห็นจากทุกภาคส่วน ก่อนจะนำเสนอ คค. พิจารณาสเสนอ ครม. ต่อไป สำหรับหนี้ค่าน้ำมันและค่าเหมาซ่อม พร้อมดอกเบี้ย ขสมก. ได้กำหนดแนวทางอยู่ในแผนปรับโครงสร้างฯ ของ ขสมก.

3.3.8 การแปรรูป และการลงทุนสำหรับการบริการที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดตั้งบริษัทลูกหรือบริษัทร่วมทุน ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ครม. มีมติเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 ได้อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติ (พรบ.) การกำหนดกิจการ หลักเกณฑ์ และขั้นตอนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. มาใช้ทดแทน พรบ. ทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 ซึ่งจะมีการวางกรอบของการจัดตั้งบริษัทลูก ซึ่ง บวท. ได้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ทราบว่า กนร. ได้ชะลอการพิจารณาเรื่องการจัดตั้งบริษัทลูกของ บวท. และอยู่ระหว่างรอความชัดเจนของร่าง พรบ. ดังกล่าว

3.3.9 การแก้ปัญหาระหว่าง สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) กับ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) เรื่องหลักสูตร Jet Familiarization และหนี้สิน 128 ล้านบาท ได้ประชุมหารือเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2550 เห็นว่า เนื่องจาก สบพ. และ บกท. ยังต้องมีความร่วมมือระหว่างกันอีกมาก โดยเฉพาะการส่งบุคลากรไปฝึกอบรมฯ รวมทั้งการชดเชยค่าเสียหายในเรื่องนี้อาจมีผลเสียมากกว่าเพราะเป็นหน่วยงานรัฐด้วยกัน เงินที่จะนำมาชำระจะเป็นเงินจากงบประมาณของแผ่นดิน ประกอบกับ สบพ. และ บกท. ต่างมีความเสียหายเกิดขึ้นในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้นเพื่อให้เกิดผลดีกับทุกฝ่ายจึงเห็นควรให้ยุติเรื่องนี้ด้วยการหักกลบลบหนี้ ซึ่งในการประชุมผู้แทน สบพ. และ บกท. เห็นพ้องกับแนวทางดังกล่าว โดยที่ประชุมขอให้สองหน่วยงานนำเรื่องดังกล่าวขอความเห็นชอบจากผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติของหน่วยงานตน และมอบหมายให้ กองนิติการ (กน.) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ตรวจสอบแนวทางปฏิบัติข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวด้วย พร้อมทั้งให้หัวหน้าหน่วยงานของ สบพ. และ บกท. มาประชุมร่วมกันเพื่อหารือและหาทางออกของปัญหาในเรื่องดังกล่าวอีกครั้ง ก่อนดำเนินการนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาสั่งการ ต่อไป

3.3.10 การปรับโครงสร้างองค์กรและระบบการจัดการภายใน โดยสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) ได้ว่าจ้าง สถาบันที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในราชการ (สปร.) เพื่อดำเนินการ โครงการศึกษาและพัฒนาระบบการบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ อยู่ระหว่างปรับปรุง แก้ไขเพิ่มเติมก่อนนำเสนอคณะกรรมการ สบพ. ส่วนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ศึกษา วิเคราะห์สภาพแวดล้อมของ องค์กร ทิศทาง ความจำเป็น สภาพปัญหา รวมถึงภารกิจใหม่ ๆ ของ ทอท. ซึ่งคณะกรรมการ ทอท. ได้มีมติอนุมัติโครงสร้างองค์กร ทอท. แล้ว

3.3.11 แผนวิสาหกิจและโครงการจัดหาเครื่องบิน ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) กำลังดำเนินการวางแผนฝูงบินระยะยาว ประกอบด้วย การปลดระวางเครื่องบินเก่าที่มีอายุการใช้งานมานาน ผลกระทบภายในเครื่องบินไม่สะดวกสบาย ไม่เอื้ออำนวยต่อการแข่งขัน และแผนการจัดหาเครื่องบิน การเช่าเครื่องบิน เพื่อขยายการเติบโตทางการตลาด ทั้งนี้ภายใน 10 ปี บกท. จะมีเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานาน 20 ปี จำนวนมากถึง 48 ลำ ซึ่งจำเป็นต้องทยอยปลดระวางออกจากฝูงบินตามวาระ และตามสภาพแวดล้อมด้านอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบันที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว มีการแข่งขันกันอย่างรุนแรง ประกอบกับการเกิดขึ้นของสายการบินใหม่ ทำให้เกิดภาวะขาดแคลนเครื่องบิน โดยเฉพาะเครื่องบิน New Generation รุ่นใหม่ๆ ทั้ง B787 และ A350 เป็นที่สนใจของสายการบินต่างๆ เป็นอย่างมาก โดยมีปริมาณการสั่งจองจำนวนมาก บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินไม่สามารถส่งมอบเครื่องบินให้แก่บริษัทได้ภายในระยะเวลาอันสั้น แต่จำเป็นต้องรอไปถึง 7-8 ปี ข้างหน้า ทั้งนี้บริษัทจะดำเนินการจัดหาเครื่องบินอย่างโปร่งใสต่อไป ส่วนแผนวิสาหกิจ 10 ปี (พ.ศ. 2551 - 2560) ซึ่งคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ ประมาณเดือน สิงหาคม 2550

3.4 งานพัฒนาบุคลากร

3.4.1 งานพัฒนาบุคลากรและการจัดการบริหารบุคลากรให้มีคุณภาพของหน่วยงานราชการ และรัฐวิสาหกิจในสังกัด คค. เช่น การจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน ด้านการตรวจสอบสภาพรถของบริษัท ขนส่ง จำกัด บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทการบินไทย จำกัด(มหาชน) ขณะนี้ได้จัดทำแผนกลยุทธ์ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลเสร็จเรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างการแปลงแผนกลยุทธ์เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

3.4.2 การจัดระบบความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้นำระบบการมาตรฐานด้านความปลอดภัยมาใช้ ได้แก่ มอก. 18001, Port Safety Health and Environmental Management System (PSHE-MS) และ PSHEM Code ทั้งยังได้รับใบรับรอง (Certificate of Recognition) เป็นท่าเรือแห่งแรกในเอเชียตะวันออก ที่นำ PSHE-MS มาใช้ในงานบริการสินค้าอันตรายของท่าเรือกรุงเทพ มีการนำระบบบริหารความเสี่ยงมาควบคุมความเสี่ยงทุกขั้นตอน และการจัดระบบการรักษาความปลอดภัย ISPS Code ที่ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือระนอง ตามที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กำหนด เพื่อป้องกันภัยจากการก่อวินาศกรรมของการท่าเรือฯ และมีศูนย์รักษาความปลอดภัยกระทรวงคมนาคมประสานภายในท่าเรือ และภายนอก

3.4.3 การดำเนินการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัย (SMS) บริษัทวิทยการบินได้ดำเนินการตามมาตรฐาน กฎ ระเบียบ และข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยได้นำระบบบริหารความปลอดภัย (SMS) มาใช้งานในส่วนปฏิบัติการจราจรทางอากาศที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี เชียงใหม่ หาดใหญ่ พิษณุโลก สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี และหอบังคับการบินหัวหินแล้ว นอกจากนี้ อยู่ระหว่างการจัดหา และติดตั้งระบบอุปกรณ์เพิ่มเติมและเปลี่ยนทดแทนระบบอุปกรณ์ที่หมดอายุการใช้งาน ได้แก่ เครื่องช่วยการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานหัวหิน ขอนแก่น เชียงราย อุบลราชธานี พิษณุโลก อุดรธานี และเลย ติดตั้งระบบติดตามอากาศยาน ณ ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี และภูเก็ต และติดตั้งอุปกรณ์ VCCS (Voice Communication Control System) ณ ท่าอากาศยานเชียงราย และท่าอากาศยานกรุงเทพ และได้จัดหาอุปกรณ์สื่อสารให้สายการบินเช่า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว

4. หมวดการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการคมนาคนสงที่อยู่ในความสนใจของสังคม

กระทรวงคมนาคนเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการกำกับดูแลและจัดให้มีบริการด้านคมนาคนสงของประเทศ สงผลกระทบตอประชาชนผูัใช้บริการอยางหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นการดำเนินงานยอมอยู่ในความสนใจของสังคม ซึ่ง คค. มีงานที่สำคัญ ดังนี้

4.1 งานแก้ไขปัญหในสนามบินสุวรรณภูมิ

4.1.1 การแก้ไขปัญหเสียงในสนามบินสุวรรณภูมิ

(1) พื้นที่ระดับเสียง NEF สูงกว่า 40 : คณะกรรมการ ทอท. อนุมัติให้ใช้งบประมาณ จำนวน 389.805 ล้านบาท เพื่อชดเชยให้กับผูัที่ได้รับผลกระทบโดยมีความคืบหน้าคือรับซื้อที่ดินจำนวน 4 แปลง อาคาร 9 อาคาร (ลงนามในสัญญาจะซื้อจะขายเรียบร้อยแล้วเมื่อ 17 พฤษภาคม 2550 คาดว่าจะสามารถทำสัญญาพร้อมโอนกรรมสิทธิ์ได้ภายในเดือนกันยายน 2550) ส่วนที่อยู่ระหว่างการดำเนินการไกล่เกลี่ยร่วมกับสำนักระงับข้อพิพาท สำนักงานศาลยุติธรรมจำนวน 39 อาคาร ส่วนที่รับเป็นเงินไปดำเนินการปรับปรุงเองจำนวน 18 อาคาร และที่ยังไม่มาเจรจาอีก 5 อาคาร นอกจากนี้ได้เชิญเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน อาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ไม่ยอมให้สำรวจรอบแรกจำนวน 16 อาคาร มาประชุมชี้แจงหลักเกณฑ์การประเมินราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งจะมีการเจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างต่อไป

(2) พื้นที่ระดับเสียง NEF 30 - 40 : คณะกรรมการ ทอท. ให้ความเห็นชอบงบประมาณ 174.767 ล้านบาท ในการชดเชยแก่ผูัได้รับผลกระทบในพื้นที่ระดับเสียง NEF 30-40 จำนวน 16 แห่ง 108 อาคาร ทั้งนี้ก่อนดำเนินการจ่ายค่าจัดซื้อที่ดิน อาคารและสิ่งปลูกสร้างและค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารในพื้นที่ดังกล่าวทั้งด้านทิศเหนือและทิศใต้ ทอท. ได้สำรวจความต้องการของผูัได้รับผลกระทบพบว่ามีสถานที่อ่อนไหวจำนวน 4 แห่ง ต้องการรับเป็นเงินไปปรับปรุงเอง ทั้งนี้คณะกรรมการ ทอท. ยังให้ความเห็นชอบวงเงินงบประมาณ 189.237 ล้านบาท ในการติดตั้งเครื่องปรับอากาศในอาคารพื้นที่อ่อนไหวทั้ง 16 แห่ง โดยมี 2 แห่งที่ติดตั้งเครื่องปรับอากาศทุกอาคารแล้ว คือ โรงเรียนเกริกวิทยาลัยและโรงพยาบาลเชนทรัลปาร์ค

(3) การดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อ 29 พ.ค. 50 และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของประชาชนเมื่อวันที่ 8 มิ.ย. 50 : โดยคณะกรรมการ ทอท. เห็นชอบให้เพิ่มการสำรวจอาคารและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ได้รับผลกระทบในกรณีที่มีการใช้ทางวิ่งที่ 1 และ 2 เต็มความสามารถสูงสุดของจำนวน 76 เที่ยวบิน เฉพาะบินลง

ที่ปลายทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศใต้ร้อยละ 80 ของเที่ยวบินทั้งหมด และการบินลงที่ปลายทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศใต้ร้อยละ 20 ของเที่ยวบินทั้งหมด (แผนที่เส้นเสียงฤดูหนาว) และการอนุมัติการอบงบประมาณเป็นเงิน 4.00 ล้านบาท ในการประเมินราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ NEF มากกว่า 40 สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบในเขต NEF 30-40 ให้ ทอท. ประเมินมูลค่าเพื่อปรับปรุงหรือรับเป็นเงินค่าชดเชย เพื่อไปดำเนินการปรับปรุงเอง ส่วนผู้ที่มีความประสงค์จะขายให้เสนอราคาเพื่อให้ ทอท. พิจารณาเป็นราย ๆ ไป

(4) การเข้มงวดและตรวจสอบการปฏิบัติการของนักบินตามวิธีปฏิบัติในการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างเคร่งครัดของ บวท. และให้ความร่วมมือกับ ทอท. กรมควบคุมมลพิษ และกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวนเที่ยวบินเข้า – ออกและเส้นทางการบิน เพื่อการจัดทำแผนที่เส้นเสียงเพิ่มเติมสำหรับปัญหาทางเสียง ซึ่ง บวท. ได้รายงานไว้ในระยะแรกได้พยายามวางเส้นทางบินเพื่อศึกษาและตรวจสอบความเหมาะสมไว้หลายแนว ปัจจุบันได้ให้นักบินใช้เส้นทางที่ส่งผลกระทบทางเสียงน้อยที่สุดแล้ว

4.1.2. การแก้ไขปัญหาทางวิ่ง ทางขับชำรุด : โดยทางขับ Taxilane ยุบตัวเสียรูปตามแนวร่องล้ออากาศยาน ผิวดิน (Slippage Crack) บนพื้นที่ทางวิ่งเลื่อนและแตกร่อนและผิวยูของเนื่องจากล้อเบียด (Shoving) บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด ได้เร่งดำเนินการซ่อมแซมชั่วคราวโดยการใช้อย่างแอสฟัลท์ บดอัดเชื่อมปิดรอยร้าวของผิวทาง และนำไหลผ่านเพื่อป้องกันการหลุดร่อนของผิวทางแล้วทุกจุด สำหรับทางขับสาย T11 ดำเนินการซ่อมแซมเสร็จเรียบร้อยแล้ว เปิดใช้งานแล้วเมื่อ 1 พฤษภาคม 2550 ติดตั้งท่อวัดระดับน้ำเพื่อตรวจสอบระดับน้ำใต้ดินให้ครอบคลุมพื้นที่ความเสียหายจำนวนทั้งหมด 20 จุดเสร็จเรียบร้อยแล้ว และจ้างที่ปรึกษาสำรวจ วิเคราะห์ หาสาเหตุโดยละเอียดและเสนอวิธีการแก้ไขถาวร ระยะเวลาดำเนินการ 180 วัน โดยคาดว่าจะลงนามในสัญญาวันที่ 16 กรกฎาคม 2550

4.1.3 การปรับปรุงซ่อมแซมอาคารผู้โดยสาร

(1) ปัญหาน้ำรั่วลงบ่อลิฟต์/ พื้นอาคารไม่เรียบ/ ทางเชื่อมอาคารผู้โดยสารกับอาคารจอดรถยนต์ซึ่งล้อยรถเข็นติดขัด/ ทางเชื่อมอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน/ ความเป็นในอาคารผู้โดยสารไม่เพียงพอได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเรียบร้อยแล้ว

(2) ทางเชื่อมอาคารผู้โดยสารกับอาคารจอดรถยนต์สี่ล้อ อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดจ้างและราวกันตกและขอบที่จอดรถมีช่องขนาดใหญ่ อยู่ระหว่างขั้นตอนการลงนามในสัญญากับผู้รับจ้าง

(3) การปรับปรุงห้องน้ำมีแผน 40 จุด ซึ่งจะมีห้องน้ำเพิ่มอีก 208 ห้อง ได้ดำเนินการสร้างห้องน้ำที่ Bus Gate (Concourse Building) จำนวน 10 ห้องแล้วเสร็จพร้อมทั้งเปิดใช้งานเรียบร้อยแล้ว /ปรับปรุงห้องน้ำ LOCKER ชั้น 1 (Main Terminal Building) จำนวน 30 ห้อง/ สร้างห้องน้ำเพิ่ม (Concourse Building DE) ชั้น 2 อาคารเทียบเครื่องบิน จำนวน 14 ห้อง/ แก้ไขห้องน้ำ Airside Center East (ซึ่งเป็นห้องน้ำเดิมจำนวน 9 ห้อง) อยู่ระหว่างการก่อสร้าง/ นอกนั้นอยู่ระหว่างการทำสัญญากับผู้รับจ้างและแก้ปัญหาพื้นที่

(4) ระบบจ่ายน้ำไม่เพียงพอบางจุด ดำเนินการแก้ไขไปพร้อมกับงานปรับปรุงขยายและสร้างห้องน้ำใหม่ของอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน โดยติดตั้งระบบ Pump 2 ชุด เพื่อเพิ่มแรงดันน้ำเสร็จเรียบร้อยแล้ว ส่วนการขยายท่อเมนประปา จะดำเนินการไปพร้อมกับงานสร้างห้องน้ำใหม่

4.1.4 การแก้ไขปัญหาสะพานเทียบเครื่องบินเสียหาย 12 ตัว จากที่มี 105 ตัว โดยเกิดจากลูกกลิ้งที่รองรับบนทางเดินของสะพานเทียบเครื่องบินขยับออกจากแนวเดิม ซึ่งได้ปรับแต่ง Roller สะพานเทียบเครื่องบินใหม่ทุกตัวเสร็จเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างสรุปสาเหตุของการชำรุดเบื้องต้นโดยอาจารย์และผู้ชำนาญการด้านโครงสร้างวัสดุและโลหะจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้สรุปสาเหตุของการชำรุดเบื้องต้นให้ ทอท. ทราบแล้วในส่วนของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีได้เข้าตรวจสอบพื้นที่ที่หน่วยงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างสรุปสาเหตุของการชำรุดเบื้องต้นให้ ทอท. รับทราบ และ ทอท. จะนำผลการพิจารณาของทั้ง 2 สถาบันมาดำเนินการต่อไป

4.1.5 การตรวจสอบสภาพทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ทั้งทางด่วนและทางธรรมดา : ได้ประสานงานให้มีการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณสามแยกทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนถนนลาดกระบัง ปัจจุบันได้เปิดใช้สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนถนนลาดกระบังแล้ว

4.1.6 การใช้ประโยชน์สนามบินดอนเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุด :

(1) ปัจจุบัน ท่าอากาศยานดอนเมืองได้เปิดให้บริการสายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศแล้วตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม 2550 ซึ่งมี 3 สายการบินให้บริการ คือ สายการบินไทย, นกแอร์ และวันทูโก

(2) ทอท. ได้จัดทำขอบเขตการศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติและสายการบิน Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไปและการพัฒนา ทสภ. ในระยะยาวซึ่ง คค. ให้ ทอท. เพิ่มประเด็นการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการท่าอากาศยานในลักษณะ Dual Airport ในต่างประเทศ เช่นท่าอากาศยาน Haneda และท่าอากาศยาน Narita ในประเทศญี่ปุ่น ท่าอากาศยาน Heathrow และท่าอากาศยาน Gatwick ในลอนดอน ประเทศอังกฤษ และเห็นว่าในการศึกษาถึงการย้ายสายการบินต่างชาติและสายการบิน Low Cost Carriers มาใช้ที่ ทดม. คาดว่าจะไม่สามารถได้ข้อสรุปที่ชัดเจนภายในระยะเวลาศึกษา 2 เดือน เพราะการศึกษาปริมาณการจราจรทางอากาศและการกำหนดแผนการพัฒนา ทดม. และ ทสภ. จะต้องดำเนินการร่วมกัน โดยที่การตัดสินใจกำหนดรูปแบบการจราจรทางอากาศที่เหมาะสมตลอดจนแผนการใช้ประโยชน์สำหรับ ทดม. จะไม่สามารถดำเนินการอย่างอิสระจาก ทสภ. ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศได้ และควรเสนอให้มีการจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ ทดม. และแผนการพัฒนา ทสภ. ที่แสดงถึงแผนการปรับปรุงซ่อมแซม ทสภ. และแนวทางการจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม แผนการบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้งสองในลักษณะ Dual Airport ให้อยู่ในรูปแผนปฏิบัติการไว้ด้วย โดยกำหนดระยะเวลาดำเนินการ หน่วยงานที่รับผิดชอบงบประมาณ และตัวชี้วัดที่ชัดเจน ปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม ฯ

4.2 งานก่อสร้างทางรถไฟ 5 สาย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ให้ความเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร รวม 4 โครงการ (5 สาย) ระยะทาง 118 กม. วงเงิน 165,402 ล้านบาท ระหว่างปี 2549-2555 และมีการปรับเปลี่ยนชื่อโครงการรถไฟฟ้า 5 สาย เป็น “ระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” มีองค์ประกอบ 2 ส่วน คือ

4.2.1 ระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ครม. มีมติเมื่อ วันที่ 22 พฤษภาคม 2550 ให้ดำเนินโครงการขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - บางซื่อ - ดลิ่งชัน โดยช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. อยู่ระหว่างการจัดทำ TOR และเอกสารประกวดราคา และขายเอกสารประกวดราคาในกลางเดือน ตุลาคม 2550 สำหรับช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กม. กระทรวงคมนาคมอนุมัติให้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อปรับแบบฯ แล้ว และจะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2550 ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมจะรายงานผลการพิจารณาความเหมาะสมในการปรับแบบให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาในต้นเดือนกันยายน 2550 สำหรับช่วงบางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก ได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด โดยจะดำเนินการระหว่าง เดือนสิงหาคม 2550 - มกราคม 2551

4.2.2 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

(1) สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ระยะทาง 23 กม.ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AEC ดำเนินงานโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และปรับปรุงเอกสารประกวดราคาในวงเงิน 52.928 ล้านบาท ขณะนี้รายงานร่วมทุนได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาในลำดับต่อไป

(2) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และหัวลำโพง - บางแค ระยะทาง 27 กม.ขณะนี้ได้ลงนามสัญญาว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BMTC ดำเนินงานโครงการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ออกแบบรายละเอียด/ แบบกรอบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา ในวงเงิน 223.100 ล้านบาท ขณะนี้รายงานการร่วมทุนได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาในลำดับต่อไป ทั้งนี้ โดยคณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการร่างพระราชกฤษฎีกาและร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้ว เมื่อ 27 กุมภาพันธ์ 2550 คาดว่า จะประกวดราคาเดือนกรกฎาคม 2551

(3) สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และแบร์ริง-สมุทรปราการ ระยะทาง 27 กม. ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียด โดยจะดำเนินการระหว่างเดือนสิงหาคม 2550 – มกราคม 2551

4.3 งานแก้ไขปัญหาทุจริตในกระทรวงคมนาคม

4.3.1 ปัญหาความล่าช้าและความไม่โปร่งใสของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link) : ขณะนี้คณะกรรมการสอบข้อเท็จจริงฯ ได้รายงานข้อเท็จจริงเบื้องต้นต่อประธานกรรมการรถไฟฯ (ปกร.) ซึ่งเห็นว่าจะเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อรัฐเห็นควรส่งให้คณะกรรมการตรวจสอบการทุจริตแห่งชาติ (คตส.) ดำเนินการตรวจสอบต่อไป โดย ปกร. จะได้รายงานเสนอรายละเอียดของผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่อรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมต่อไป

4.3.2 ปัญหาการทุจริตและประพฤตินิชอบในการจัดซื้อ จัดจ้าง และการให้สัมปทานในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับการกำหนดราคากลางอุปกรณ์ไฟฟ้าทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน โครงการสนามบินสุวรรณภูมิสูงผิดปกติ ซึ่งสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ชี้มูลความผิดของคณะกรรมการกำหนดราคากลางแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการสอบสวนเพิ่มเติม พิจารณาตรวจสอบบริษัท ดิง เพาเวอร์ ดีวตี้ ฟรี จำกัด ผู้ประกอบกิจการร้านค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้พื้นที่เกินจำนวนที่เงื่อนไขสัญญากำหนด รวมทั้งพื้นที่ร้านค้าบางส่วนมีการก่อสร้างและปรับปรุงตกแต่งไม่เหมาะสมและไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการท่าอากาศยานและพิจารณาตรวจสอบกรณีกลุ่มล็อกซ์เลีย์-โอ ซี ที เอส คอนซอร์เตียม ผู้รับจ้างให้บริการรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จัดพนักงานมาปฏิบัติงานไม่ครบและมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญา ซึ่งคณะทำงานได้พิจารณาให้มีหนังสือแจ้งให้บริษัทฯ ต่าง ๆ ปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญา

4.4 งานจัดทำตัวร่วมเพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะ ทำให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทาง ส่งผลให้ประชาชนได้รับความสะดวก กระทรวงคมนาคมได้ร่วมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายระบบตัวร่วมให้เป็นรูปธรรม โดยได้พิจารณารายละเอียดความเป็นไปได้ในการนำระบบตัวมาใช้ระยะแรกระหว่างบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS) กับ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) โดยจัดตั้งบริษัทกลางดำเนินการตามกฎหมายที่กระทรวงการคลังกำหนด และดำเนินการ

จัดทำมาตรฐานระบบตัวร่วมสำหรับโครงการในอนาคตและธุรกิจขนส่งอื่นที่จะเข้ามาร่วมในภายหลัง และได้มอบหมายให้ บริษัท BTS กับ บริษัท BMCL ร่วมกันพิจารณาจัดทำ Road Map และคุณสมบัติเฉพาะของระบบตัวร่วมที่เหมาะสม รวมทั้งเงื่อนไขที่ต้องการให้ภาครัฐสนับสนุน และเห็นควรให้นำข้อสรุปของรายงานผลการศึกษาระบบตัวร่วมของธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) มาประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป และเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2550 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อดำเนินการเรื่องระบบตัวร่วมในภาพรวมและดูแลเรื่องการพัฒนาด้านเทคนิคและการบริหารจัดการร่วมกันระหว่างรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลกับระบบรถไฟฟ้าที่จะดำเนินการในอนาคตอีก 5 เส้นทาง นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังได้นำระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection System : ETCS) มาให้บริการในทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษฉลองรัช ทั้งนี้จะขยายการให้บริการ ETCS ในทางพิเศษระบบต่างๆ เพื่อให้เป็นระบบเดียวกัน เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางโดยทางด่วนสายต่างๆ ให้รวดเร็ว และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง เนื่องจากไม่เสียเวลาในการเก็บเงิน และทอนเงินอย่างเช่นในปัจจุบัน ซึ่งในขั้นต้นจะเก็บค่าผ่านทางในอัตราคงที่ และในอนาคตเมื่อมีผู้ใช้มากขึ้นจะพัฒนาเป็นเก็บตามระยะทาง นอกจากนี้ กทพ. จะดำเนินการติดตั้ง ETCS ในทางพิเศษรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษบูรพาวิถี โดยคาดว่าจะทำการประกวดราคาในปี 2551 และติดตั้งแล้วเสร็จเปิดให้บริการได้ในปี 2552

4.5 มาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยจากอาชญากรรมและการก่อการร้าย เพื่อความปลอดภัยในการใช้บริการการขนส่งของประชาชน คค. ได้กำหนดมาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยจากอาชญากรรมและการก่อการร้ายรูปแบบต่าง ๆ ทั้งสถานีรถไฟฟ้า ท่าอากาศยานต่าง ๆ ทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานภูมิภาค สถานีขนส่งผู้โดยสาร โดยกำหนดมาตรการจัดวางอัตรากำลังชุดปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยและชุดพิสูจน์ทราบวัตถุต้องสงสัย (EOD) ตรวจสอบกระเป๋าและสัมภาระของผู้ใช้บริการ การจัดฝึกอบรมและฝึกซ้อมการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉินร่วมกันระหว่างพนักงานรักษาความปลอดภัยและพนักงานกู้ภัย การติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) การตรวจรถยนต์และใต้ท้องรถยนต์ก่อนผ่านเข้าออกอาคารจอดรถ ตรวจพฤติกรรมบุคคลต้องสงสัยทางโทรทัศน์วงจรปิดและบันทึกภาพเหตุการณ์ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่สาธารณะ ติดตั้งป้ายประกาศและประชาสัมพันธ์เสียงตามสาย

ขอความร่วมมือ กรณีพบวัตถุต้องสงสัยให้แจ้งพนักงานประจำสถานีหรือพนักงานรักษาความปลอดภัยทันที กวดขันจัดระเบียบการใช้พื้นที่ให้สามารถตรวจสอบต่อการวางสิ่งของที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ง่าย ขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ และทหาร เข้าร่วมตรวจตราดูแลพื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารให้ความร่วมมือในการดูแลระเฝ้าสักการะ

4.6 สัญญาเช่าที่ดินสามเหลี่ยมพหลโยธินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการยกที่ดินมูลค่า 4,000 ล้านบาท ให้กรมธนารักษ์เพื่อชดใช้หนี้ กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการในเรื่องสัญญาเช่าฯให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้หารือกับสำนักงานอัยการสูงสุดและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาอย่างใกล้ชิด เพื่อไม่ให้มีปัญหาทางกฎหมาย กับทั้งได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาอย่างน้อย 2 บริษัท มาประเมินราคาทรัพย์สินเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการเจรจาค่าเช่าให้เกิดประโยชน์สูงสุด ขณะนี้ยังไม่มีผลการตกลงในเรื่องการเช่าทรัพย์สิน สำหรับเรื่องการยกที่ดินให้กรมธนารักษ์ รฟท. ไม่ได้มีการยกให้ แต่จะยกสิทธิในการเก็บค่าเช่ารายปีในที่ดินดังกล่าวซึ่งส่วนราชการเช่าใช้ทำประโยชน์เพื่อแลกกับหนี้สินประมาณ 4,000 ล้านบาท โดยรัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณชดใช้ให้ โดยที่ดินดังกล่าวรวมอยู่ในการจัดทำแผนฟื้นฟู รฟท. แล้ว