

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0808.1/ 232



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

29 ตุลาคม 2550

เรื่อง รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ในรอบ 6 เดือนหลัง ของปีงบประมาณ 2550 (เมษายน-กันยายน 2550)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมฯ จำนวน 70 ชุด

ด้วยคราวประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 นายกรัฐมนตรีมีบัญชาให้กระทรวงรายงานผลงานในรอบ 6 เดือนหลังของปีงบประมาณ 2550 (เมษายน-กันยายน 2550) เพื่อนำเสนอ ครม. ทราบ และจักได้นำไปประชาสัมพันธ์ผลงานของรัฐบาล

กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในรอบ 6 เดือนหลังของปีงบประมาณ 2550 (เมษายน-กันยายน 2550) รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก

(อีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำเนาถูกต้อง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักพัฒนาระบบบริหารและติดตามประเมินผล
โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2030
โทรสาร 0 2215 2264

นาง ส. ส.
(นางสงศรี สุดโต)
ผู้อำนวยการกองสารนิเทศ

คำนำ

คณะรัฐมนตรีได้แถลงผลการดำเนินงานของรัฐบาล พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ ในรอบ 6 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2550 (ตุลาคม 2549-มีนาคม 2550) ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2550 เป็นต้นมา จนกระทั่งปัจจุบัน เป็นเวลากว่า 6 เดือนแล้ว นายกรัฐมนตรีได้ดำริให้กระทรวงต่าง ๆ จัดทำรายงาน การดำเนินงานสำคัญ ๆ ที่มีรูปธรรมชัดเจน เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ให้ทราบทั่วกัน

การบริหารราชการกระทรวงคมนาคมในความรับผิดชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวง (พลเรือเอก ธีระ ห้าวเจริญ) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง (นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม) ได้กำกับดูแล เร่งรัดและติดตามให้ภารกิจของกระทรวง มีความก้าวหน้า อาทิงานต่อเนื่องจากรัฐบาลชุดก่อนและรัฐบาลชุดปัจจุบันได้ผลักดันให้เกิด ผลลัพธ์ที่ชัดเจน ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติให้ดำเนินการ สายสีแดง สายม่วงและสีน้ำเงิน เป็นต้น งานที่ดำเนินการในรัฐบาลชุดก่อนและประสบปัญหา ต่าง ๆ ได้แก่ การแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ การแก้ไขข้อร้องเรียนโครงการต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลชุดปัจจุบันพยายามแก้ไขจนให้ผลเป็นที่น่าพอใจในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ยังได้ริเริ่ม ให้มีการจัดทำแนวทางพัฒนาระบบขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนในรูปของสมุดปกขาว เพื่อเป็นแม่บทในการดำเนินงาน อันเป็นการวางรากฐานการพัฒนาที่เหมาะสมทั้งในปัจจุบัน และระยะต่อไป

แม้ว่าภารกิจของกระทรวงจะมีอยู่อย่างกว้างขวาง ไม่อาจดำเนินงานให้บรรลุ ผลสำเร็จได้ในระยะเวลาอันจำกัด กระทรวงคมนาคมจักมุ่งมั่นพัฒนา และสานต่อนโยบายของ รัฐบาลในช่วงเวลาที่เหลือด้วยความโปร่งใส ยึดหลักธรรมาภิบาล และจิตสำนึกที่ดีเพื่อส่วนรวม โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนเป็นสำคัญ

กระทรวงคมนาคม

ตุลาคม 2550

สารบัญ

	หน้า
1. การดำเนินการระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานคร	1-4
1.1 โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	1
1.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	2
1.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	3
1.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และแบบริ่ง-สมุทรปราการ	3
2. การพัฒนาระบบการเดินทางเชื่อมต่อ (ระบบตั๋วร่วม)	4
3. การจัดทำสมุดปกขาว : แนวทางพัฒนาระบบขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน	5
4. การแก้ไขปัญหาในสนามบินสุวรรณภูมิ	5-10
4.1 ปัญหาทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานชำรุด	5
4.2 ปัญหาอาคารผู้โดยสาร	6
4.3 ปัญหาการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์และร้านค้าปลอดอากร	7
4.4 ปัญหาการจัดการคลังสินค้า	7
4.5 ปัญหาผลกระทบทางเสียงกับประชาชนรอบสนามบิน	8
4.6 ปัญหาการใช้งานระบบบริหารและสารสนเทศ AIMS และ ACCS ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	10
5. การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนในกระทรวงคมนาคม	10-13
5.1 การดำเนินการกรณีคุณสมบัติของบริษัท ไทย แอร์เอเชีย จำกัด	10
5.2 การดำเนินการกรณี CTX 9000	12
5.3 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Link)	12
5.4 การแก้ไขปัญหาที่ดินบุรีรัมย์	13
5.5 การดำเนินการกรณีที่ดินเซ็นทรัล ลาดพร้าว	13
6. การพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (Logistics)	13-15
6.1 การพัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift)	13
6.2 โครงการก่อสร้างทางคู่เส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง	14
7. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างมีประสิทธิภาพ	15-20
7.1 โครงสร้างพื้นฐานทางบก	15
7.2 โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ	18
7.3 โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ	19
8. การปรับปรุงและเสนอร่างกฎหมายที่สำคัญ ๆ	21-22
8.1 กฎหมายที่ดำเนินการแล้วเสร็จ	21
8.2 กฎหมายที่อยู่ระหว่างดำเนินการ	21

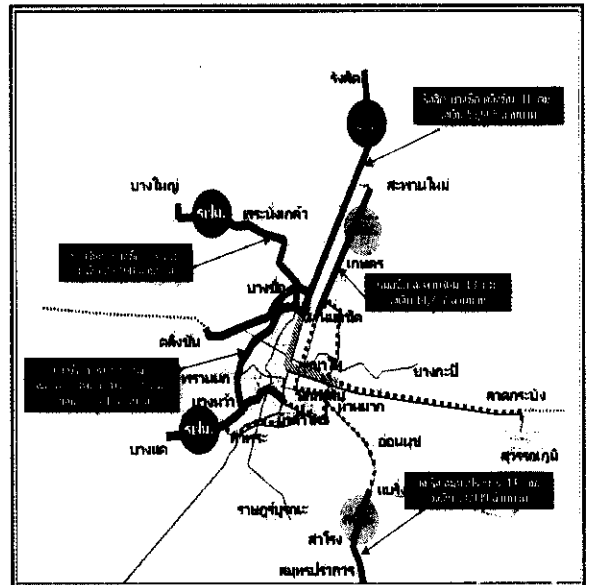


รายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ในรอบ 6 เดือนหลังของปีงบประมาณ 2550 (เมษายน-กันยายน 2550)

การกำกับดูแลกระทรวงคมนาคม (คค.) ในความรับผิดชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (พลเรือเอกอิระ ห่าวเจริญ) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม) ได้กำหนดนโยบายบริหารงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพคุณภาพบริการด้านการขนส่งด้วยหลักธรรมาภิบาล และมีจิตสำนึกที่ดีเพื่อส่วนรวม โดยแยกบทบาทระหว่างฝ่ายนโยบายและฝ่ายปฏิบัติอย่างชัดเจน มีกระบวนการตัดสินใจบนพื้นฐานที่เป็นธรรม และคำนึงถึงผลกระทบอย่างรอบคอบ ตลอดจนกำหนดแนวนโยบายเพื่อวางรากฐานที่ดีในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ ดังนี้

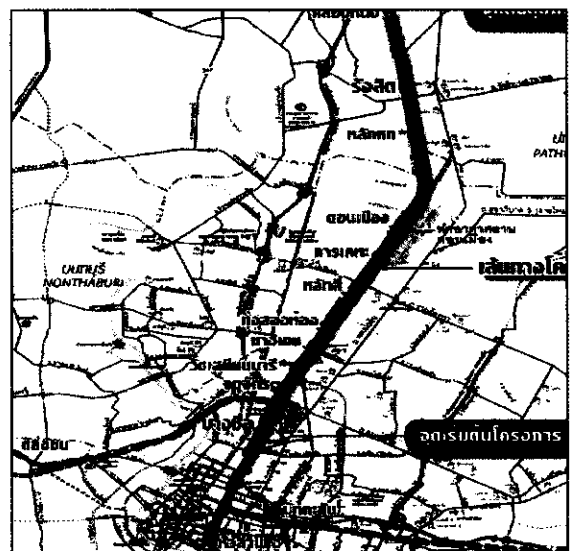
1. การดำเนินการระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานคร

คค. ได้ขับเคลื่อนโครงการลงทุนขนาดใหญ่ โดยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าที่ใช้เงินลงทุนสูงให้เป็นไปด้วยความราบรื่น โปร่งใส และถูกต้องตามขั้นตอน เพื่อเตรียมความพร้อมไว้สำหรับการดำเนินโครงการในระยะต่อไป ให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องได้แก่



1.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 ให้ดำเนินโครงการขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง แบ่งเป็น 3 ช่วง คือ



1.1.1 ช่วงบางซื่อ-รังสิต

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ครอบคลุมเงิน 59,888 ล้านบาท ระยะเวลา 4 ปี (พ.ศ. 2551-2555) เพื่อให้การออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จในเดือน ธันวาคม 2550 สามารถประกวดราคาได้ในเดือน มีนาคม 2551 รวมทั้งเริ่มการประมูลและก่อสร้างได้ในเดือน พฤษภาคม และตุลาคม 2551 ตามลำดับ โดยกรอบการลงทุนประกอบด้วยเงินงบประมาณ เงินสนับสนุนจากเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และเงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (เจบิก) ทั้งนี้ กรม. ยังได้อนุมัติให้มีการขยายเส้นทางก่อสร้างเพิ่มเติมจากรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต ในกรอบเงิน 3,866 ล้านบาท ซึ่งรวมอยู่ในกรอบลงทุน 59,888 ล้านบาทด้วยแล้ว

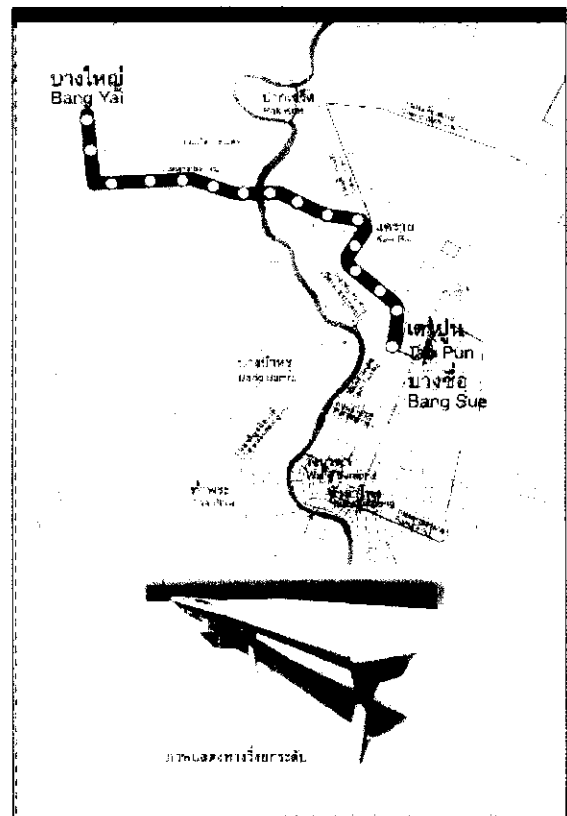
1.1.2 ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

รฟท. ได้ประกาศขายเอกสารประกวดราคาระหว่างวันที่ 3-12 ตุลาคม และจะเปิดซองเอกสารประกวดราคา ภายในเดือน ธันวาคม 2550 โดยดำเนินงานบนพื้นฐานของความรอบคอบ ข้อกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหา เช่น การส่งมอบพื้นที่ เป็นต้น

1.1.3 ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก

รฟท. ได้ลงนามสัญญาจ้างออกแบบรายละเอียด โดยจะดำเนินการระหว่างเดือนสิงหาคม 2550-มกราคม 2551

1.2 โครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง



กรม. มีมติเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2550 ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ก่อสร้างงานโยธา ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ครอบคลุมเงิน 31,217.00 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการงานโยธา ครอบคลุมเงิน 1,248.00 ล้านบาท และให้กระทรวงการคลังรับไปพิจารณาแหล่งเงินลงทุนโครงการที่เหมาะสมต่อไป นอกจากนี้ ยังเห็นชอบแนวทางการให้เอกชนเข้าร่วม

ลงทุนในรูปแบบ Public Private Partnership (PPP) โดยให้ รฟม. ศึกษา รายละเอียดเพิ่มเติมและสร้างความชัดเจน ในการพิจารณาทางเลือกรูปแบบการให้ เอกชนเข้าร่วมลงทุนที่เหมาะสมและเกิด ประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ให้บริการ ก่อนนำเสนอตามขั้นตอนของ พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้า ร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 (พรบ. ร่วมทุนฯ 2535) อีกครั้งหนึ่ง

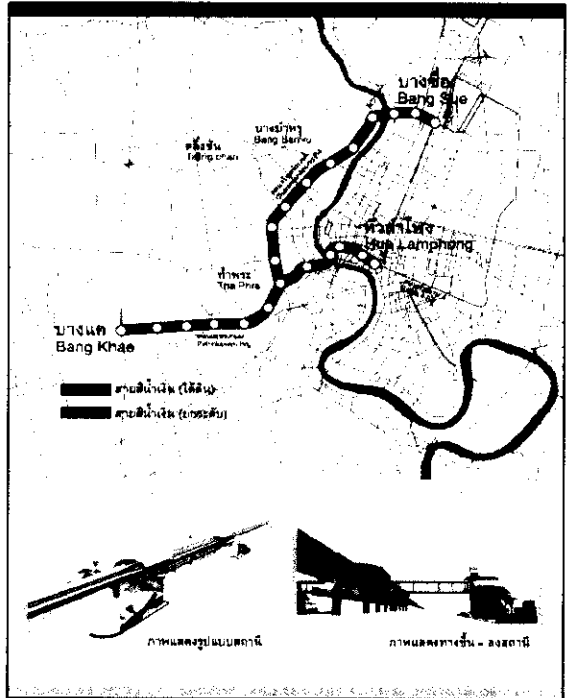
สำหรับการจ่ายค่าเวนคืนที่ดิน ขณะนี้พระราชกฤษฎีกา (พรฎ.) เวนคืน ที่ดินมีผลบังคับใช้ และได้กำหนดราคา เบื้องต้นบางส่วนแล้ว ส่วนการเบิกจ่ายค่า ทดแทนให้แก่ผู้ถูกเวนคืนจะต้องรอผลการ พิจารณากรอบเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่ง ครม. ได้มอบหมายให้ คค. กรมธนารักษ์ และสำนักงบประมาณ พิจารณาความเหมาะสมในรายละเอียดและ เสนอ ครม. ให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง

1.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

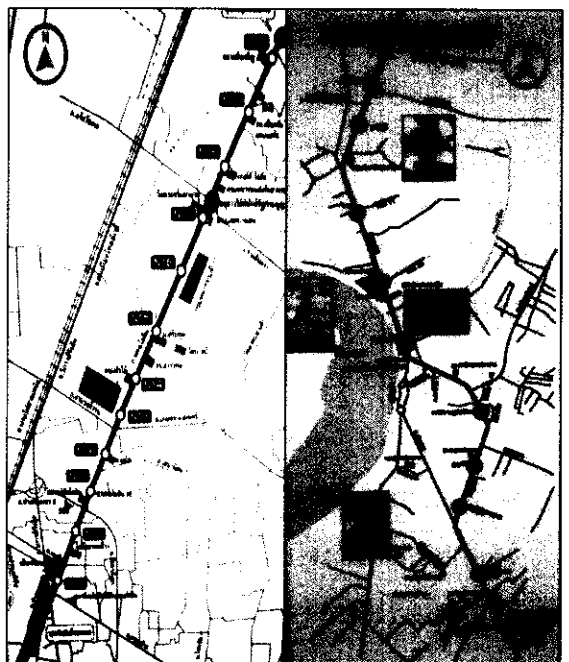
รฟม. ได้ศึกษาและวิเคราะห์ โครงการตาม พรบ. ร่วมทุนฯ 2535 เสร็จ เรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาของ คค. และ ครม. ให้ความเห็นชอบต่อไป

นอกจากนี้ได้มี พรฎ. กำหนดเขต ที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนและ พรฎ. กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการ เพื่อกิจการขนส่งมวลชนและได้มีประกาศ สำนักนายกรัฐมนตรี กำหนดให้การเวนคืน

และการเข้าใช้สิ่งสาธารณทรัพย์เป็นกรณี ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนแล้ว โดยอยู่ใน ขั้นตอนของการแต่งตั้งคณะกรรมการ พิจารณากำหนดราคาเบื้องต้น



1.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และแบบริ้ง-สมุทรปราการ



กรม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 อนุมัติให้ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด ขณะนี้ กทม. ร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำแบบรายละเอียดและศึกษาตาม พรบ. ร่วมทุนฯ 2535 ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2550 เพื่อนำเสนอ กรม. อนุมัติโครงการตามขั้นตอนต่อไป และการออกแบบรายละเอียดคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณต้นปี 2551

2. การพัฒนาระบบการเดินทางเชื่อมต่อ (ระบบตั๋วร่วม)

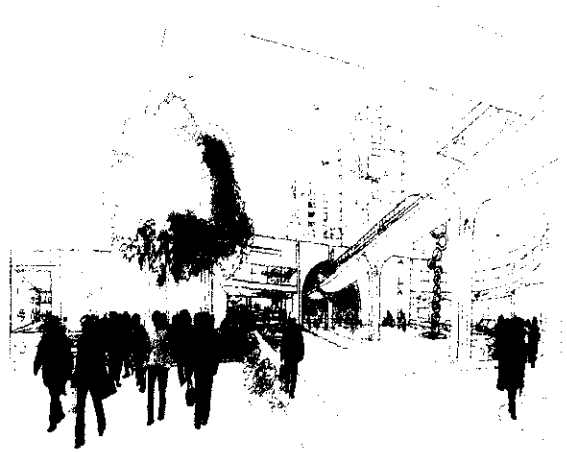
คค. ได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ธนาคารแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลัง กทม. รฟท. รฟม. ขสมก. BTS และ BMCL เพื่อพิจารณารายละเอียดรูปแบบและแผนงานระบบตั๋วร่วมที่สามารถนำไปใช้ได้ อย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้

2.1 เทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ เช่น บัตรโดยสาร เครื่องอ่านบัตรและ Software จะต้องมีความมาตรฐานกลางที่สามารถเชื่อมต่อกับโครงการระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

2.2 ต้องมีการจัดตั้งบริษัทกลางทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของการบริหารจัดการรายได้ เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบการใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ข้ามระบบของธนาคารแห่งประเทศไทย โดยกำหนด

สัดส่วนการลงทุนและกิจกรรมทางธุรกิจต่าง ๆ ให้ชัดเจน

2.3 ควรมีที่ปรึกษาที่เป็นกลาง และมีความรอบรู้เพื่อเสนอรูปแบบเทคโนโลยีและกิจกรรมทางธุรกิจของการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม



นอกจากนี้ คค. ได้ร่วมมือกับธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ดำเนินโครงการ Integrating Mass Rapid Transit in Bangkok ระยะที่ 2 โดยมีผู้เชี่ยวชาญระบบตั๋วร่วมศึกษาในเรื่องการพัฒนา ระบบตั๋วร่วมสำหรับประเทศไทย รวมทั้งมีการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2550 และเร่งรัดให้มีการประชุมคณะกรรมการดังกล่าวเพื่อดำเนินงานระบบตั๋วร่วมให้เป็นรูปธรรม ทั้งนี้จะได้เร่งรัดเพื่อให้การบริการของ BTS และ BMCL สามารถใช้ระบบตั๋วร่วมได้ ภายในเดือนธันวาคม 2550 และจะได้ขยายการให้บริการขนส่งสาธารณะอื่นต่อไป

3. การจัดทำสมุดปกขาว : แนวทางพัฒนาระบบขนส่งสู่การพัฒนา ประเทศอย่างยั่งยืน

คค. มีภารกิจที่ต้องดำเนินการมากมาย ทั้งงานที่ต้องแก้ปัญหาและงานที่ต้องพัฒนาให้ก้าวไปข้างหน้า แต่ด้วยเวลาจำกัดไม่อาจที่จะดำเนินการได้ทุกเรื่อง ดังนั้นการกำหนดแนวทางพัฒนาระบบขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนในรูปแบบของสมุดปกขาว (White Paper) เพื่อวางรากฐานการพัฒนาและใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศในระยะต่อไป ให้สามารถนำไปใช้ประกอบการกำหนดนโยบาย วางแผนจัดทำโครงการ โดยยึดหลัก “ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” มีคนเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาและวางรากฐานระบบบริหารจัดการที่ดี แบ่งเป็น 7 องค์ประกอบ คือการขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งเพื่อสังคม การขนส่งเพื่อประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม การขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่ง และการพัฒนาคนเพื่อการขนส่ง ซึ่ง ครม. มีมติเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2550 รับทราบสมุดปกขาวและมอบหมายให้ สนข. เป็นหน่วยงานหลักในการสานต่อแนวทางฯ สู่การปฏิบัติ ซึ่ง สนข. ได้จัดให้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติที่สอดคล้องกับแนวทางฯ ดังกล่าวระหว่างวันที่ 24-26 ตุลาคม 2550

4. การแก้ไขปัญหาในสนามบิน สุวรรณภูมิ

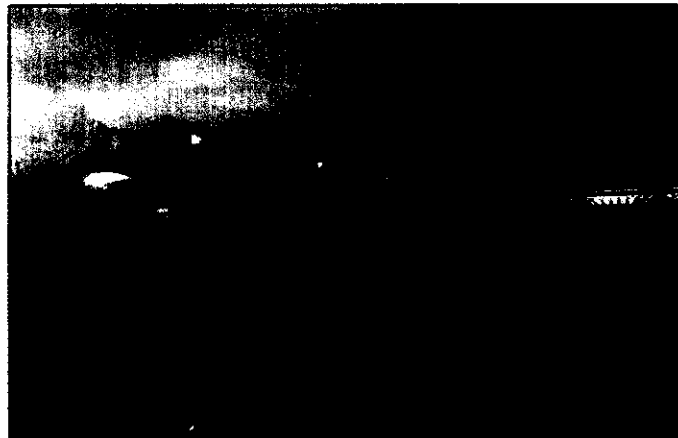
สนามบินสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 เป็นต้นมา แต่ประสบกับปัญหามากมายส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ ซึ่ง คค. ได้ให้ความสำคัญในการเร่งแก้ไขปัญหาโดยมอบนโยบายให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น และรายงานผลการดำเนินงานให้ คค. ทราบทุก 15 วัน เพื่อให้การใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิเกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยดำเนินการแก้ไขปัญหาที่สำคัญ ได้แก่

4.1 ปัญหาทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานชำรุด สาเหตุเกิดจากการเลื่อนและการแตกร่อน (Slipping Crack) ของผิวบนพื้นที่ทางวิ่งทั้งบริเวณจุดเดิมและจุดใหม่รวมถึงยังมีการยุบตัวตามแนวร่องล้อ (Rutting) บนพื้นที่ทางขับและการยุบของผิวเนื่องจากล้อเบียด (Shoving) ที่เกิดขึ้นบริเวณทางเสี้ยวเข้าหัวทางวิ่งทั้งสองฝั่ง ซึ่งทอท. ได้ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาร่วมกับวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย โดยการสุ่มสำรวจปัญหาดังกล่าว การแก้ไขปัญหาแบ่งเป็น 2 ระยะคือ

4.1.1 ระยะสั้น ได้เร่งแก้ไขซ่อมแซมกึ่งถาวรเพื่อไม่ให้กระทบต่อการให้บริการอากาศยาน โดยให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นผู้ดำเนินการตามช่วงการรับประกันผลงานตามสัญญาจ้าง

ด้วยวิธีการรื้อวัสดุเก่าบางส่วนซึ่งเสียหายแล้วใช้อย่างแอสฟัลท์ฯ บดอัดคืนสภาพผิวทางตามมาตรฐาน นอกจากนี้ ทอท. ยังได้ทำหนังสือไปยังผู้ออกแบบผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ควบคุมงาน ขอสงวนสิทธิ์ที่จะดำเนินการตามกฎหมายหากตรวจสอบพบความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลสืบเนื่องมาจากการกระทำของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด

4.1.2 ระยะเวลา เป็นการแก้ไขปัญหาย่างถาวร โดยการจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา The Consortium of IMMS Co., Ltd., Japan Airport Consultants Inc., and KISO JIBAN Consultants Co., Ltd. เพื่อตรวจสอบสาเหตุของความชำรุดและเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาอย่างถาวรโดยให้มีผลกระทบต่อการบินให้น้อยที่สุดซึ่งผลการศึกษาจะ



แล้วเสร็จในเดือนมกราคม 2551 ขณะนี้กลุ่มที่ปรึกษาได้ส่ง Inception Report แล้ว รวมทั้งได้ดำเนินการสำรวจเจาะเก็บตัวอย่างและทดสอบทางวิศวกรรม พร้อมทั้งศึกษาข้อมูลการออกแบบการก่อสร้าง

4.2 ปัญหาอาคารผู้โดยสาร จากการที่ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการภายในอาคารผู้โดยสาร ทอท. ได้ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสาร ดังนี้

4.2.1 การสร้างห้องน้ำ เพิ่มเติม 208 ห้อง จากเดิมมี 1,465 ห้อง ขณะนี้สร้างแล้วเสร็จ 10 ห้อง ณ ห้องพักผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 146 ห้อง ส่วนอีก 52 ห้องอยู่ระหว่างการแก้ไขปัญหาการย้ายสำนักงานออกจากพื้นที่

4.2.2 ระบบจ่ายน้ำ ไม่เพียงพอบางจุด ได้ดำเนินการแก้ไขไปพร้อมกับงานปรับปรุงขยายและสร้างห้องน้ำใหม่ของอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน

4.2.3 อุณหภูมิไม่คงที่ ได้ปรับสมดุลระบบส่งน้ำเย็นและระบบความเย็นแล้วสามารถควบคุมอุณหภูมิได้ 25+/-1 องศาเซลเซียส แต่ยังคงมีปัญหา

อยู่ที่ชั้น 4 บริเวณ Airside Center และ Concourse D ด้านตะวันออก/ตะวันตก ซึ่งคาดว่าจะแก้ไขปัญหาลงแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2550

4.2.4 เพิ่มป้ายบอกทิศทาง และข้อกำหนดต่างๆ ชั่วคราวอีก 300 จุด และอยู่ระหว่างออกรายละเอียดทำป้ายถาวร

4.2.5 ปัญหาน้ำรั่วลงบ่อลิฟต์ พื้นอาคารไม่เรียบ หลังคารั่ว และความเสียหายของสะพานเทียบเครื่องบิน ระบบ

สายพานส่งกระเป่า ปัจจุบันได้แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ยังได้พิจารณาติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่มอีก 181 ตัว จากเดิมที่มีอยู่ 552 ตัว

สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะยาว ทอท. จะได้เร่งรัดจัดทำแผนการใช้ประโยชน์และปรับปรุงพื้นที่ภายในอาคาร โดยคำนึงถึงความสะดวกความปลอดภัย และควมมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหายังเป็นระบบ ให้เห็นภาพรวมและสอดคล้องกันทุกส่วน ซึ่ง ทอท. จะได้จัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประมวลแบบก่อสร้างจริงสำหรับอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินสำหรับนำมาใช้จัดทำแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ดังกล่าว

4.3 ปัญหาการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์ และร้านค้าปลอดอากร สืบเนื่องจากการตั้งร้านค้าภายในอาคารสนามบินก่อให้เกิดการกีดขวางทางเดิน และมีผลกระทบต่อ การให้บริการและความปลอดภัยภายในอาคารผู้โดยสาร ทอท. ได้ตรวจสอบแล้ว มีการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์และร้านค้าปลอดอากรเกินกว่าเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา รวมทั้งขั้นตอนการได้มาซึ่งสัญญาไม่เป็นไปตาม พรบ. ร่วมทุนฯ 2535 เป็นผลให้สัญญาของบริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด ในเรื่องการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ และร้านค้าปลอดอากรเป็นสัญญาที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายและไม่มีผลผูกพันคู่สัญญา โดย ทอท. ได้ดำเนินการใน 4 เรื่อง คือ

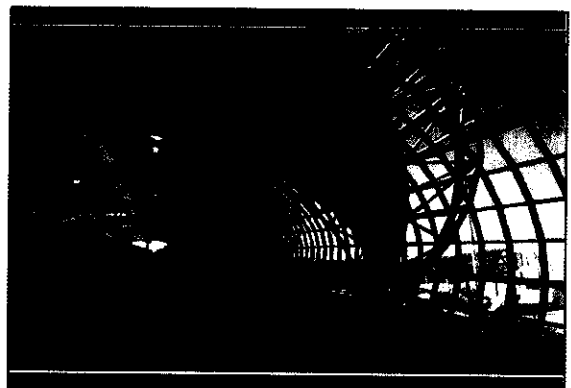
4.3.1 เพิกถอนคำสั่งทางปกครองที่มีขอบดังกล่าวและให้บริษัทฯ ออกจากพื้นที่ในระยะเวลาที่เหมาะสม หากบริษัทฯ เพิกเฉยไม่ปฏิบัติตามให้เรียก ร้องค่าเสียหายต่อไป ซึ่งบริษัทฯ ได้ฟ้อง ทอท. ต่อศาลแพ่งเพื่อเรียกทรัพย์สินคืน ขณะนี้ อยู่ระหว่างการนัดสืบพยาน

4.3.2 รายงานการสอบสวนข้อเท็จจริงไปยัง ปปช. เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

4.3.3 ดำเนินคดีทางแพ่งและทางวินัยกับผู้เกี่ยวข้องที่ปรากฏในรายงานผลการสอบสวนข้อเท็จจริง

4.3.4 ทำหนังสือรายงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบต่อไป

4.4 ปัญหาการจัดการคลังสินค้า คค. ได้เสนอ กรม. ให้ความเห็นชอบในการจัดทำขั้นตอนรายละเอียดเพื่อจำแนกคลังสินค้าสำหรับนำเข้าส่งออกปกติออกจากคลังสินค้าปลอดอากร พร้อมทั้งให้มีการบริหารจัดการการเข้าออกพื้นที่คลังสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ โดย ทอท. ได้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาดังนี้

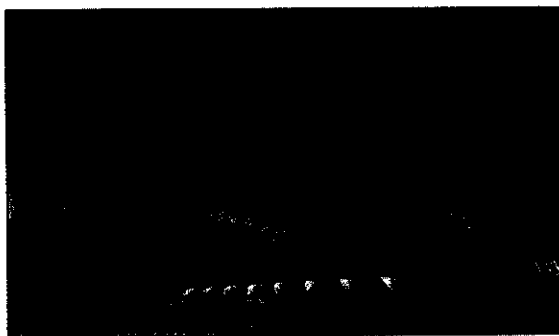


4.4.1 แยกพื้นที่คลังสินค้าปลอดอากาศออกจากคลังสินค้าสำหรับนำเข้าส่งออกปกติอย่างชัดเจน โดยให้มีการเพิ่มพื้นที่คลังสินค้านำเข้าและส่งออกปกติในบริเวณพื้นที่ด้านข้างของคลังสินค้าของ บกท. และ บริษัท บางกอกโฟลท์เซอร์วิส จำกัด และยังให้คงพื้นที่เขตปลอดอากาศเหมือนปัจจุบัน เพื่อรองรับสินค้าที่จะนำมาเพิ่มมูลค่าที่อาจจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในอนาคต

4.4.2 จัดระบบการจราจรภายในและโดยรอบพื้นที่คลังสินค้ารวมถึงการจัดสรรพื้นที่จอดรถ เพื่อให้สอดคล้องกับการบริหารจัดการพื้นที่คลังสินค้า

4.4.3 คลังสินค้าสำหรับนำเข้าส่งออกปกติ สามารถบริหารจัดการและรองรับการขนถ่ายสินค้าเน่าเสียง่ายหรือสินค้าเกษตรได้ ไม่มีความจำเป็นต้องสร้าง Perishable Center ขึ้นมาใหม่อีก

ทั้งนี้ระหว่างการปรับปรุงพื้นที่จัดระเบียบจราจร และแก้ไขระเบียบขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จ ทอท. ได้มีการผ่อนผันการนำสินค้าเข้าไปทำพิธีการปลดปล่อยที่คลังสินค้าภายในคลังสินค้าปลอดอากาศได้เป็นเวลา 1 ปี



4.5 ปัญหาผลกระทบทางเสียงกับประชาชนรอบสนามบิน

คค. ได้ดำเนินการ ดังนี้

4.5.1 แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการจ่ายค่าจัดซื้อที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้างและค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และคณะทำงานการจัดซื้อที่ดินในบริเวณที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงในเขต NEF มากกว่า 40 เพื่อดำเนินการแก้ปัญหาชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเดือดร้อน นอกจากนี้ นายกรัฐมนตรีมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เป็นคณะกรรมการในระดับชาติเพื่อเร่งรัดการแก้ปัญหาด้วย

4.5.2 กำหนดมาตรการวิธีการบินขึ้นลงและประเภทของอากาศยาน ที่จะใช้ท่าอากาศยาน ตลอดจนการปรับปรุงเส้นทางบิน รวมถึงการกำหนดเขตเส้นเสียงเพื่อชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเดือดร้อนให้เป็นไปตามรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และมติ ครม. เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2549 และวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ซึ่งการเจรจาการชดเชยต้องขึ้นอยู่กับเกณฑ์การประเมินราคาและความพึงพอใจของผู้ได้รับความเดือดร้อน

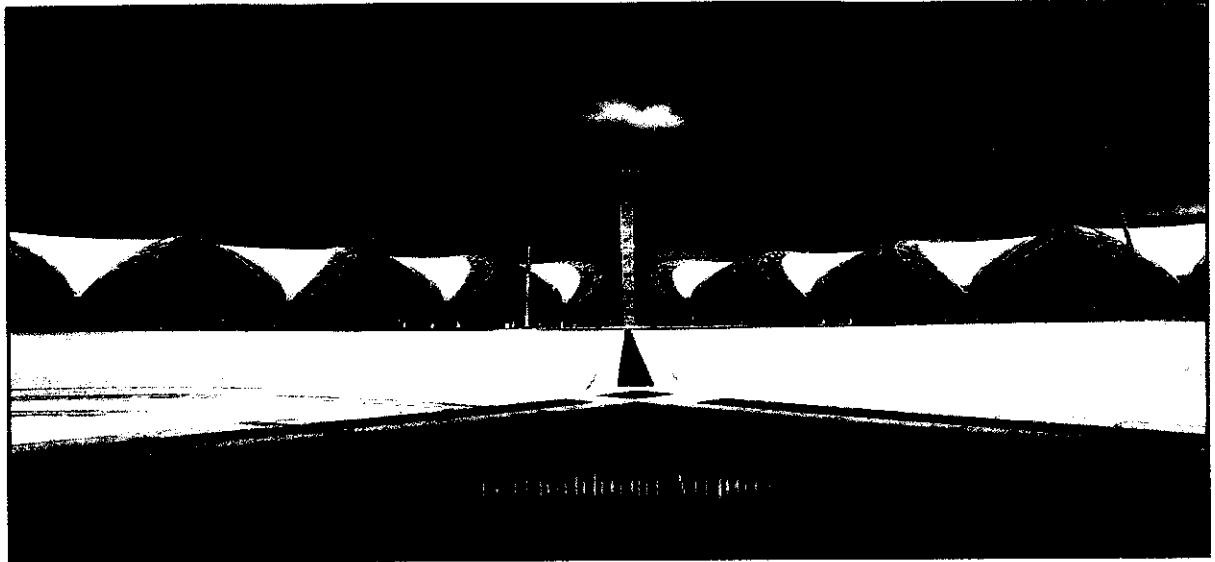
4.5.3 การชดเชยตามรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปัจจุบันมีความต้องการขายอาคารในพื้นที่ระดับเสียง NEF สูงกว่า 40 แล้วจำนวน 15 อาคาร ซึ่งได้ตกลงซื้อขายในวันที่ 18 ตุลาคม 2550 จำนวน 6 อาคารงบประมาณ 77.00 ล้านบาท และต้องการตกลงเพื่อรับการปรับปรุง จำนวน 50 อาคาร โดยได้รับเงินไปดำเนินการปรับปรุงเองแล้วจำนวน 10 รายงบประมาณ 182.779 ล้านบาท ส่วนพื้นที่ระดับเสียง NEF 30-40 นั้น ทอท. ได้อนุมัติงบประมาณไว้แล้วจำนวน 288.921 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจาทำสัญญาหรือบันทึกข้อตกลงในการรับการชดเชยและการตัดสินใจเลือกแนวทางการชดเชย

4.5.4 การดำเนินการชดเชยตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2549 และวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามีผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF สูงกว่า 40 จำนวน 766 ราย มีความประสงค์ขายจำนวน 154 ราย ทอท. ได้ประเมินราคาแล้วเสร็จ และได้แจกซองราคาประเมินเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 และเริ่มการเจรจาในวันที่ 19 ตุลาคม 2550 โดยเริ่มเจรจากับหมู่บ้านที่อยู่ใกล้สนามบินก่อน สำหรับความประสงค์ในการปรับปรุงอาคารมีจำนวน 228 อาคาร ทอท. ได้ประเมินราคาแล้วเสร็จและแจกซองราคาประเมินและมีการเจรจาในวันที่ 17 ตุลาคม

2550 สำหรับพื้นที่ NEF 30-40 จากการสำรวจและรับลงทะเบียนมีอาคารที่ตรวจสอบแล้วมีผลกระทบที่เกิดขึ้นจริง

4.5.5 สำหรับข้อเรียกร้องเพิ่มเติมที่กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงได้เสนอต่อ คค. เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2550 โดยขอให้ ทอท. ใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2549 ที่กำหนดกรอบเส้นเสียงจากการใช้ทางวิ่งที่ 1 และ 2 แต่ละเส้นเพิ่มจำนวนร้อยละ 100 เนื่องจากตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ทำให้ผู้อยู่อาศัยบางส่วนซึ่งเดิมเคยอยู่ในกรอบเส้นเสียง ต้องตกอยู่นอกกรอบเส้นเสียงใหม่ ซึ่ง คค. ได้ประสานกับกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการตรวจวัดเสียงเพื่อยืนยันว่าได้รับผลกระทบเหมือนเดิมหรือไม่ และสำหรับข้อเรียกร้องให้ใช้หลักเกณฑ์การเจรจาซื้อขายสำหรับพื้นที่ NEF มากกว่า 40 กับผู้ที่เสนอขายสิ่งปลูกสร้างพร้อมที่ดินในทุกกรอบเส้นเสียง จะได้ให้ ทอท. พิจารณาต่อไป พร้อมทั้งให้ ทอท. เร่งจัดทำแผนการจัดซื้อสิ่งปลูกสร้างพร้อมที่ดินให้ผู้ได้รับผลกระทบทราบทั่วกัน และจัดทำหนังสือแจ้งให้ทราบแต่ละราย

4.5.6 แต่งตั้งคณะกรรมการร่วม 3 ฝ่ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2550 เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านเสียงจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยผู้แทน คค. 7 คน



ผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบฯ 7 คน และผู้แทนจากหน่วยงานกลาง 7 คน ได้แก่ สภานายความ 3 คน สำนักงานอัยการสูงสุด 2 คน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 1 คน และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) 1 คน เพื่อพิจารณาข้อเรียกร้องของประชาชน และชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง และให้คำปรึกษาและเสนอแนะแนวทางดำเนินการแก้ไขปัญหาให้เป็นไปด้วยความรวดเร็ว เป็นธรรม และยอมรับได้ของทุกฝ่าย รวมทั้งติดตามผลการดำเนินงานให้เกิดผลเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งสั่งการให้ ทอท. ปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วย

4.6 ปัญหาการใช้งานระบบบริหารและสารสนเทศ AIMS และ ACCS ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คค. ได้ติดตามและเร่งรัดให้ ทอท. ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ

ในการให้บริการแก่ประชาชนที่ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวนทั้งหมด 25 ระบบ ขณะนี้ ทอท. สามารถแก้ไขปัญหาระบบ AIMS ได้จำนวน 22 ระบบ พร้อมใช้งาน 2 ระบบ และอยู่ระหว่างการจัดหาผู้รับจ้าง 1 ระบบ ส่วนระบบ ACCS ทอท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาการทำงานของระบบ ACCS ให้สอดคล้องกับระบบของกรมศุลกากร และความต้องการของผู้ประกอบการ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาให้สามารถรองรับระบบ Paperless e-Custom ของกรมศุลกากร

5. การแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนในกระทรวงคมนาคม

5.1 การดำเนินการกรณีคุณสมบัติของบริษัท ไทย แอร์เอเชีย จำกัด
สืบเนื่องจากการขายหุ้นบริษัท ชิน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ร้อยละ 49.6 ของหุ้นทั้งหมดให้กับบริษัท ซิด้าห์ โฮลดิ้ง จำกัด และ บริษัท แอสเพน โฮลดิ้ง จำกัด ตั้งแต่วันที่ 23 มกราคม 2549 ส่งผลกระทบต่อ

สถานะของบริษัทไทย แอร์เอเชีย จำกัด ต่อมาบริษัทฯ ได้แจ้งว่าบริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นและจดทะเบียนใหม่กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 โดยมีบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด ซึ่งมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นร้อยละ 51 มาถือหุ้นในบริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ แทนบริษัทชิน คอร์ปอเรชั่นฯ กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) ได้ตรวจสอบตาม พรบ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 เรื่อง คุณสมบัติและหลักเกณฑ์การพิจารณาคำขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ เห็นว่าบริษัทไทย แอร์เอเชียฯ ขาดคุณสมบัติตามมาตรา 31 แห่ง พรบ. ดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 22 กันยายน 2547 ถึงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 จึงแจ้งความดำเนินคดีต่อผู้กำกับการณ์ตำรวจนครบาลดอนเมือง กรณีนำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีใบสำคัญจดทะเบียนอากาศยาน (ที่มีผลใช้ได้) อยู่กับอากาศยาน ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาส่งฟ้องของอัยการฝ่ายคดีศาลแขวง 1 และ ขอ. ได้มีหนังสือถึงกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ตรวจสอบการถือหุ้นของบริษัทเอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด ว่าเป็นการถือหุ้นแทน (nominee) ให้กับ บริษัท ชิน คอร์ปอเรชั่น หรือนิติบุคคลหรือบุคคลต่างตัวอื่นใดหรือไม่ ซึ่ง ขอ. จะได้ติดตามผลการตรวจสอบอย่างใกล้ชิด

อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2550 บริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหม่พร้อมทั้งขอจดทะเบียนอากาศยานทั้ง 13 ลำ ซึ่ง ขอ. ได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงปรากฏว่า สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทไทย แอร์เอเชีย จำกัด มีบริษัท เอ เอ อินเตอร์เนชั่นแนล ลิมิเต็ด สัญชาติลาบวน (มาเลเซีย) ถือหุ้นร้อยละ 49 นายทัตพล แบลเวลด์ ถือหุ้นร้อยละ 1 และบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 50 โดยในส่วนของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่นฯ มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหม่โดยมีผู้บริหารของบริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ ถือหุ้นอยู่ 6 คน คิดเป็นร้อยละ 100 ของหุ้นทั้งหมด ทั้งนี้ คค. ได้สั่งการให้ ขอ. พิจารณาดำเนินการตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่....) พ.ศ.... ได้เพิ่มโทษปรับผู้ควบคุมอากาศยานผู้ได้นำอากาศยานทำการบินโดยอากาศยานนั้นไม่ได้จดทะเบียนอากาศยานหรือไม่มีสมุดปูมเดินทางหรือมีผู้ประจำหน้าที่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยให้ ขอ. เข้มงวดในกระบวนการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และการขออนุญาตจดทะเบียนอากาศยาน และต้องคอยตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนผู้ถือหุ้นของผู้ที่ได้รับอนุญาตฯ ด้วย

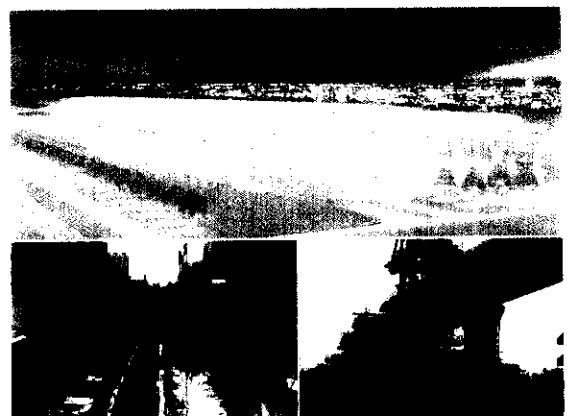
5.2 การดำเนินการกรณี CTX 9000

เนื่องจากเครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด (ซีทีเอ็กซ์ 9000) ภายในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกิดความเสียหายพร้อมกันจำนวน 20 เครื่องจากจำนวนทั้งหมด 26 เครื่องตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2550 และ ทอท. ได้ซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้ครบทุกเครื่องตั้งแต่กลางเดือนกรกฎาคม 2550 ซึ่งตามสัญญาการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด บริษัท GE จะต้องบำรุงรักษาอุปกรณ์เป็นระยะเวลา 2 ปี (สัญญาจะหมดอายุในวันที่ 6 กันยายน 2551) โดยจัดเจ้าหน้าที่บำรุงรักษาทำงานวันละ 16 ชั่วโมงพร้อมอุปกรณ์อะไหล่สำหรับเปลี่ยนทดแทน และอบรมเจ้าหน้าที่ของ ทอท. เพื่อวิเคราะห์ภาพจากการ scan กระเป๋าสัมภาระว่ามีวัตถุต้องสงสัยหรือไม่ และอบรมเจ้าหน้าที่ทางด้านเทคนิคเพื่อควบคุมและตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์และระบบที่เกี่ยวข้อง สำหรับแผนการดำเนินการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของ ทอท. เพื่อสามารถบำรุงรักษาได้ในบางระดับ เป็นการบำรุงรักษาเบื้องต้น การถอดเปลี่ยนอะไหล่ที่ชำรุด ภายหลังจากหมดอายุ 2 ปี ทอท. มีแผนจะเจรจากับบริษัท GE ต่อไป อย่างไรก็ตาม คตส. อยู่ระหว่างการตรวจสอบการจัดซื้อเครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด (ซีทีเอ็กซ์ 9000) ซึ่ง คค. ได้ให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่

5.3 โครงการระบบขนส่ง ทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยาน ในเมือง (Airport Link)

รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขยายระยะเวลาก่อสร้างและการปฏิบัติตามกฎหมายและสัญญาเนื่องมาจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างโครงการ ขณะนี้อยู่ระหว่างเสนอผลการพิจารณาขยายระยะเวลาเพิ่มเติมจากมติ ครม. เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2550 ที่อนุมัติให้ขยายระยะเวลาการก่อสร้างออกไปอีก 180 วัน

สำหรับการพิจารณาชำระเงินค่าก่อสร้าง ครม. มีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ให้ รฟท. กู้เงินโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ จำนวน 18,987.283 ล้านบาท เพื่อชำระคืนให้แก่เอกชนผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการตามสัญญาส่วนเงินกู้จำนวน 9,940.322 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างส่วนที่เหลือจนกว่างานจะแล้วเสร็จนั้น ครม. ยังไม่อนุมัติแต่มอบหมายให้ รฟท. ไปกำหนดแนวทางการดำเนินงานในส่วนที่เหลือให้มีความชัดเจนแล้วนำเสนอ ครม. พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง



5.4 การแก้ไขปัญหาที่ดิน บุรีรัมย์

จากข้อร้องเรียนกรณีบุกรุกที่ดินของ รพท. ในจังหวัดบุรีรัมย์นั้น รพท. ได้ดำเนินการตรวจสอบเรื่องดังกล่าว ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำเอกสารการชี้ตำแหน่งขอบเขต ระวัง สภาพ (เพิ่มเติมจากที่เคยส่งแล้ว) ให้สำนักงานที่ดินจังหวัดบุรีรัมย์อีกครั้งหนึ่ง เพื่อให้ได้ข้อมูลก่อนดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

5.5 การดำเนินการกรณี ที่ดินเซ็นทรัล ลาดพร้าว

คค. ได้พิจารณาการต่อสัญญากรณีที่ดินบริเวณสามเหลี่ยมพหลโยธินด้วยความรอบคอบ ให้เกิดความโปร่งใส และเป็นธรรม โดย รพท. ได้ว่าจ้างบริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เอเจนซี พอร์ เรียล เอสเตท แอฟแฟร์ส จำกัด เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2550 เพื่อศึกษาและเสนอแนะผลประโยชน์ตอบแทนที่เหมาะสมในการให้เช่าทรัพย์สินของ รพท. สำหรับ รพท. ใช้เจรจาต่อรองผลประโยชน์ตอบแทนกับบริษัท เซ็นทรัลฯ เป็นขั้นตอนต่อไป โดยให้ดำเนินการภายใน 60 วัน ซึ่งบริษัทฯ ได้สำรวจทรัพย์สินของบริษัท เซ็นทรัลฯ เมื่อวันที่ 14, 17 และ 18 กันยายน 2550 และรายงานความคืบหน้าให้ รพท. ทราบ นอกจากนี้ รพท. ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2550 ขอรื้ออัยการสูงสุดเกี่ยวกับการใช้สิทธิขอขยายอายุเช่าของ

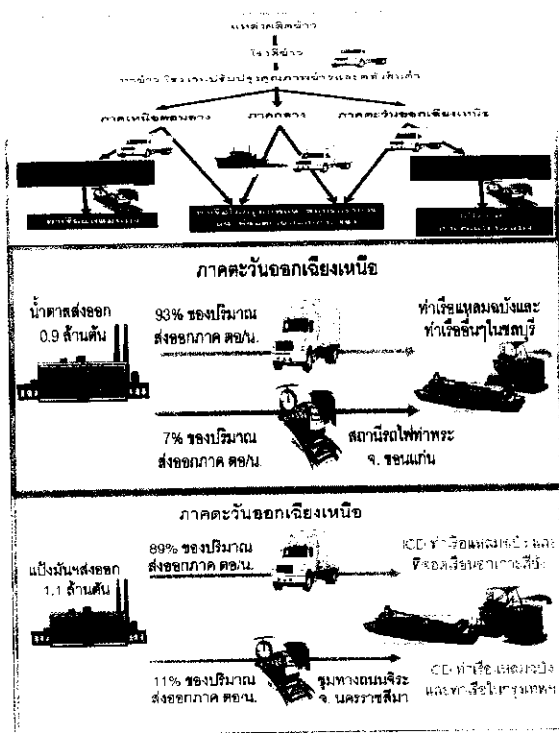
บริษัท เซ็นทรัลฯ จำกัด ในกรณีที่บริษัทฯ ใช้สิทธิตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าข้อ 8 แล้วหรือไม่อย่างไร และมีผลต่อการปฏิบัติ ตาม พรบ. ร่วมทุนฯ 2535 ที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้หรือไม่ อย่างไร ถ้าหากเห็นว่าบริษัท เซ็นทรัลฯ ได้สิทธิตามสัญญาเช่าข้อ 8 แล้ว ผู้เช่ายังจะขอใช้สิทธิดังกล่าวได้อีกหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อประกอบการพิจารณาในกรณีดังกล่าว

6. การพัฒนาระบบบริหารจัดการ ขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (Logistics)

6.1 การพัฒนานโยบายและ ยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนรูปแบบ การขนส่ง (Modal Shift)

เพื่อให้เป็นยุทธศาสตร์การดำเนินงานหลักของ คค. อันเป็นกลไกการขับเคลื่อนการบริหารจัดการขนส่งสินค้าให้มีต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ครม. มีมติเห็นชอบเมื่อเดือนพฤษภาคม 2550 ให้บรรจุยุทธศาสตร์ดังกล่าวไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ของ สศช.

คค. ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจร



และการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ พร้อมกับพิจารณาแนวเส้นทางที่มีศักยภาพต่อการตอบสนองการพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทางให้เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีต้นทุนที่ลดต่ำลง โดยจะพิจารณาคัดเลือกพื้นที่และเส้นทางเป้าหมาย (Best Practices) เพื่อดำเนินการจัดทำต้นแบบสำหรับการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในขั้นตอนต่อไป โดยได้ริเริ่มโครงการนำร่องการพัฒนา ระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า เพื่อลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงและลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ใน 2 เส้นทาง คือ

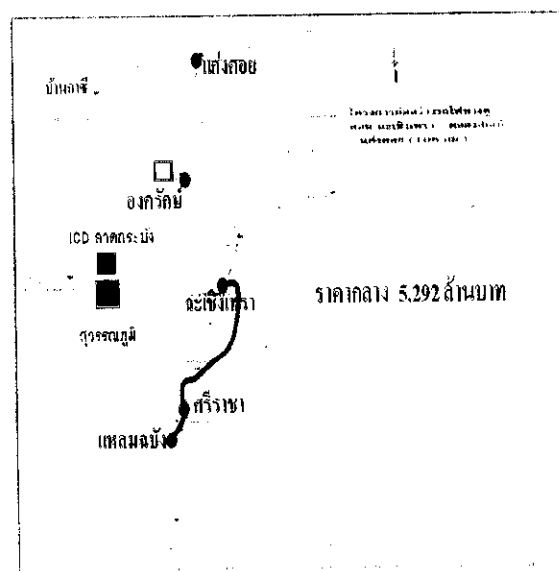
- เส้นทางที่ 1 การขนส่งสินค้าจากสถานีท่าพระ จ.ขอนแก่น และสถานี กุดจิก จ.นครราชสีมา ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี

- เส้นทางที่ 2 การขนส่งสินค้าจากท่าข้าวกำนันทรง จ.นครสวรรค์ ไปยัง ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง

โดยมีสินค้าที่สำคัญ ๆ ประกอบด้วย ข้าวสาร แป้งมันสำปะหลัง และน้ำตาล ทั้งนี้การพัฒนาเส้นทางดังกล่าว จะคำนึงถึงทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่การผลิต การขนส่ง การกระจายสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการขนส่งสินค้า เพื่อลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง

6.2 โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 ให้ขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ จากเดิมวงเงินลงทุน 5,235.00 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ปี 2547 ถึงปี 2550 เป็นวงเงินลงทุน 5,850.00 ล้านบาท ระยะเวลาปี 2547 ถึงปี 2553



รฟท. ได้ประกาศประกวดราคา และกำหนดการยื่นซองด้านเทคนิคเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2550 โดยกำหนดราคากลาง 5,292.00 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่าง ดำเนินการเสนอราคาแบบ e-Auction คาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาจ้างได้ ประมาณเดือนมกราคม 2551

7. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อย่างมีประสิทธิภาพ

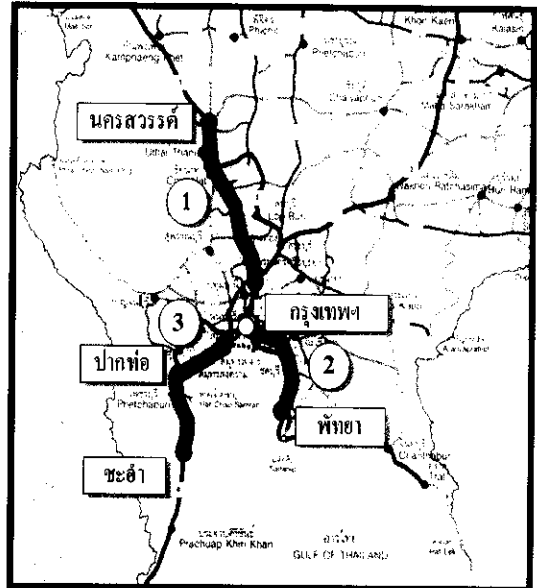
ภารกิจหลักประการหนึ่งของ คค. คือการจัดให้มีและบริหารจัดการโครงสร้าง พื้นฐานอย่างเพียงพอ เกิดประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย คุ่มค่า สามารถสนองตอบ ต่อการขนส่งและจราจรของประเทศอย่าง ทัวถึง ดังนี้

7.1 โครงสร้างพื้นฐานทางบก ได้แก่

7.1.1 การพัฒนาทางหลวง สายหลักจากกรุงเทพฯ สู่ภูมิภาค

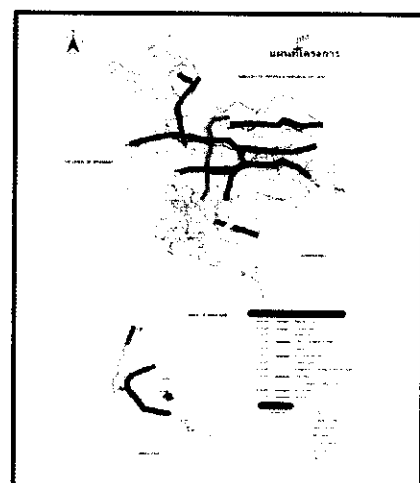
(1) สายบางปะอิน- นครสวรรค์ โดยก่อสร้างขยายจากเดิม 6 ช่องเป็น 8 ช่องจราจร ระยะทางรวม 171 กิโลเมตร ขณะนี้ผลการก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 93.86 คาดว่าจะแล้วเสร็จ ประมาณต้นปี 2551

(2) สายกรุงเทพฯ- ชลบุรี-พัทยา โดยก่อสร้างขยายจากเดิม 6 ช่องเป็น 8 ช่องจราจร ระยะทางรวม 107 กิโลเมตร ขณะนี้ผลการก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 60.07 คาดว่าจะแล้วเสร็จ ทั้งหมดประมาณปลายปี 2551



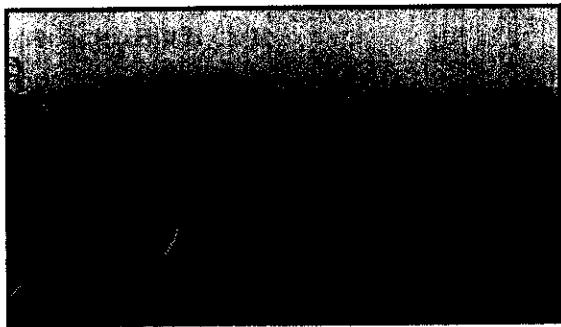
(3) สายสมุทรสาคร- ปากท่อ-เพชรบุรี-ชะอำ โดยก่อสร้างขยาย เป็น 7-10 ช่องจราจร ระยะทางรวม 133 กิโลเมตร ขณะนี้ผลการก่อสร้างคิดเป็น ร้อยละ 58.61 คาดว่าจะแล้วเสร็จทั้งหมด ประมาณปลายปี 2551

7.1.2 โครงการก่อสร้างทาง สายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2 จำนวน 11 โครงการ ระยะทาง 5,400 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 130,000 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จ 1,977 กิโลเมตร ในปี 2550 อยู่ระหว่างดำเนินการ 725 กิโลเมตร แบ่งเป็น



- (1) ตก-แม่สอด ตอน 1
 - (2) อุดรดิตต์-เด่นชัย
- ตอน 2
- (3) แยกทางหลวง
หมายเลข 340-อ.บางปะหัน
 - (4) อำนาจเจริญ-
อ.เลิงนกทา ตอน 3

7.1.3 โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล



(1) กรมทางหลวงดำเนินการโครงการรวม 37 โครงการในปีงบประมาณ 2550 ดำเนินการแล้วเสร็จ 13 โครงการ แบ่งเป็น

(1.1) ด้านเหนือ กทม. 8 โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ 3 โครงการ ได้แก่ สายบางบัวทอง-บางคูวัด แยกสาย 346-ถนนเลียบบคลองรังสิต และสะพานลอยที่แยกไป อ. ลำลูกกา

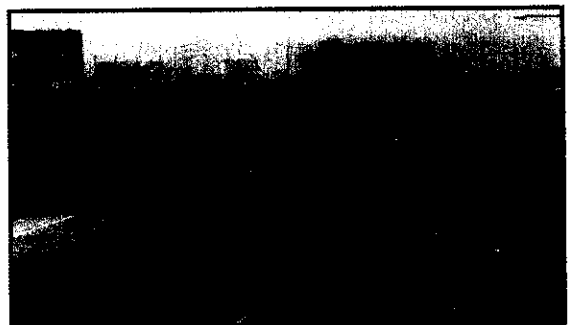
(1.2) แนวถนนแจ้งวัฒนะ-รามอินทรา 9 โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ 4 โครงการ ได้แก่ หลักสี่-ปากเกร็ด สะพานลอยแยกเมืองทองธานี 3 สะพานลอยแยกลาดปลาเค้า และสะพานลอยแยก ก.ม. 8

(1.3) แนวถนนรัตนาธิเบศร์-งามวงศ์วาน-เกษตรฯ-นวมินทร์ 10 โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ 3 โครงการ ได้แก่ สะพานลอยแยกบางพลู สายบางใหญ่-แคราย และทางลอดแยกเกษตรศาสตร์

(1.4) ด้านใต้ กทม. 10 โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ 3 โครงการ ได้แก่ บางพลี-ธัญบุรี ตอน 1 สะพานจุดตัดถนนลาซาล และสะพานลอยที่ถนนสุขุมวิท

(2) กรมทางหลวงชนบท ดำเนินโครงการ ได้แก่

(2.1) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกบนถนนกัลปพฤกษ์ บริเวณถนนสุขาภิบาล 1 และชอยก้านันแม่น้ ปัจจุบันก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว



(2.2) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1 ขณะนี้อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดินและจัดกรรมสิทธิ์ คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2555

7.2 โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำที่สำคัญ ดังนี้

7.2.1 ท่าเรือที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้แก่ ท่าเรือเกาะสมุย ระยะที่ 3 บริเวณติดกับท่าเรือหน้าทอน จ. สุราษฎร์ธานี และท่าเทียบเรือนครพนม จ. นครพนม

7.2.2 ท่าเรือที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเทียบเรือประมงบริเวณอ่าวท่าเลน จ. กระบี่ ท่าเรือท่าฉลอบ จ. จันทบุรี และท่าเรือกันตัง จ. ตรัง

7.2.3 เขื่อนป้องกันตลิ่งพังที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 13 แห่งในจังหวัดนครสวรรค์ อุดรธานี พิชณุโลก แพร่ ยโสธร กาฬสินธุ์ ราชบุรี และอุทัยธานี

7.2.4 เขื่อนกันทรายและคลื่น 1 แห่ง ได้แก่ ร่องน้ำคลองแก่ง จ. ระยอง

7.2.5 เขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล 3 แห่ง ได้แก่ บริเวณ อ.ปากพนังถึง จ. นครศรีธรรมราช หาดเจ้าสำราญ จ. เพชรบุรี และ อ. เมือง จ. สงขลา

7.2.6 งานขุดลอกแม่น้ำภายในประเทศ ดำเนินการเองแล้วเสร็จ 33 แม่น้ำ อยู่ระหว่างดำเนินการ 3 แม่น้ำ จ้างเอกชนดำเนินการ 7 แม่น้ำ ดำเนินการแล้วเสร็จ 1 แม่น้ำ คือ แม่น้ำยม จ. แพร่ งานขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล ดำเนินการเองแล้วเสร็จ 73 ร่องน้ำ อยู่ระหว่างดำเนินการ 12 ร่องน้ำ และจ้างเอกชน

ดำเนินการ 5 ร่องน้ำ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

7.2.7 ท่าเรือแหลมฉบัง แอ่งจอดเรือที่ 1 จำนวน 11 ท่า มีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้ารวม 4.3 ล้าน ทีอียู./ปี ปัจจุบันได้เปิดดำเนินการครบทุกท่าแล้ว



7.2.8 ท่าเรือแหลมฉบัง แอ่งจอดเรือที่ 2 จำนวน 7 ท่า มีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้ารวม 6.8 ล้าน ทีอียู./ปี ได้เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือตู้สินค้าท่าแรก (C3) ตั้งแต่กรกฎาคม 2547 และเปิดให้บริการท่า C0 เพื่อรับเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไปที่บรรทุกตู้สินค้าไม่เกินเที่ยวละ 50 ทีอียู. แล้วตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2550

ส่วนทำเทียบเรือที่เหลือ อยู่ระหว่างการก่อสร้างโดยท่า C1 และ C2 มีผลการก่อสร้างร้อยละ 81.00 ได้นำเรือ มาทดลองปฏิบัติการแล้ว คาดว่าจะเปิด ให้บริการได้ในเดือนตุลาคม 2550

ส่วนท่า D1, D2 และ D3 จะเปิดให้บริการได้ในปี 2554

7.3 โครงสร้างพื้นฐานการ ทางอากาศ ที่สำคัญ ได้แก่

7.3.1 ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์แล้ว ในวันที่ 28 กันยายน 2549 สำหรับ งานต่าง ๆ ในโครงการที่ยังดำเนินการ อยู่เป็นงานก่อสร้างเพื่อเตรียมการพัฒนา ในระยะที่ 2 และงานอื่น ๆ ที่ไม่มีผลกระทบ ต่อการเปิดใช้สนามบินได้แก่ งานปรับปรุง คุณภาพดินของทางวิ่งเส้นที่ 3 และบริเวณ รอบอาคารเทียบเครื่องบินรอง งานตกแต่ง ภูมิสถาปัตยกรรม เป็นต้น

7.3.2 ท่าอากาศยาน ดอนเมือง (ทตม.) ครม. มีมติเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ให้เปิดใช้ ทตม. เป็น สนามบินนานาชาติอีกแห่งควบคู่กับการใช้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) โดยให้ สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการ เชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ ทตม. ตามความสมัครใจ โดยให้ คค. ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทตม. เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติ และสายการบิน Low Cost Carrier สำหรับ เที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป

ซึ่ง คค. มอบหมายให้ ทอท. ศึกษา ความเหมาะสมฯ ขณะนี้ ทอท. ได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการ ทอท. มีมติเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2550 ให้ชะลอการจัดส่ง รายงานผลการศึกษาความเหมาะสมการใช้ ประโยชน์ ทตม. ไว้ก่อน เนื่องจากขณะนี้ อยู่ระหว่างรอผลการศึกษาของ ICAO ที่ ทอท. ว่าจ้างซึ่งเมื่อได้รับรายงานผล การศึกษาจาก ICAO แล้ว ทอท. จะได้ จัดส่งรายงานผลการศึกษาความเหมาะสม การใช้ประโยชน์ ทตม. ให้ คค. พิจารณา และเสนอ ครม. เพื่อทราบต่อไป ทั้งนี้ให้ ทอท. จัดประชุมคณะกรรมการฯ เพื่อ พิจารณาเรื่องผลการศึกษาความเหมาะสม การใช้ประโยชน์ ทตม. เป็นการเฉพาะ เพื่อให้บริการแก่สายการบินต่างชาติ และสายการบินต้นทุนต่ำ Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ในระยะต่อไป

7.3.3 ท่าอากาศยาน เชียงใหม่ งานก่อสร้าง/ปรับปรุง มีทั้งสิ้น 14 งาน ดำเนินการแล้วเสร็จ 10 งาน คงเหลืองานที่จะดำเนินงานต่อไปในปี 2551 เพียง 4 งาน คาดว่าจะแล้วเสร็จ ตามกำหนดการ

สำหรับท่าอากาศยาน ภูเก็ต ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว และ เปิดให้บริการแล้ว

7.3.4 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพังงา ที่เกาะคอเขา อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา ได้ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นโครงการแล้วเสร็จ และเสนอให้ คค. ทราบแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างจ้างที่ปรึกษาศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยบริษัทที่ปรึกษาได้นำส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ให้คณะกรรมการพิจารณาแล้ว

7.3.5 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสมุยแห่งที่ 2 (พื้นที่บริเวณพรุหน้าเมือง) และโครงการศึกษาการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา ได้ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นโครงการแล้วเสร็จ และเสนอให้ คค. ทราบแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้นำส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 5 ให้คณะกรรมการพิจารณาแล้ว

7.3.6 โครงการจัดหาเครื่องบิน เพื่อพัฒนาฝูงบินให้มีความทันสมัย ปลอดภัย มีจำนวนแบบและสมรรถนะที่เหมาะสม ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ บกท. สำหรับแผนวิสาหกิจปี 2548/49-2552/53 จะจัดหาเครื่องบินจำนวน 14 ลำ งบประมาณรวม 96,355.000 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี ซึ่ง บกท.

ได้รับมอบเครื่องบิน B777-200 ER จำนวน 5 ลำแล้วเมื่อวันที่ 3, 10, 18 พฤศจิกายน, 12 ธันวาคม 2549 และ 25 กันยายน 2550 ตามลำดับ และ A340-500 จำนวน 1 ลำ เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2550 ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการส่งมอบอีก 8 ลำ ได้แก่ B777-200 ER จำนวน 1 ลำ A340-600 จำนวน 1 ลำ และ A380-800 จำนวน 6 ลำ ภายในเดือนพฤศจิกายน 2551



อย่างไรก็ตามเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำ นั้นบริษัท Airbus ได้เลื่อนกำหนดการส่งมอบออกไปอีก 21.2 เดือน เป็นการส่งมอบปีละ 3 ลำ ในปี 2553 และ 2554 โดยปัจจุบันฝูงบินของ บกท. มีจำนวนทั้งสิ้น 89 ลำ นอกจากนี้ กรม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 เห็นชอบให้ บกท. ดำเนินการเช่าเครื่องบินใช้งาน (Operating Lease) เพื่อทดแทนอากาศยานที่จะมีอายุการใช้งานที่เกินกว่า 20 ปี ในระยะ 5-10 ปี ไปก่อน จำนวน 8 ลำ

8. การปรับปรุงและเสนอร่างกฎหมายที่สำคัญ ๆ

เพื่อเอื้ออำนวยต่อการกำกับดูแลภาคการคมนาคมขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ มีความเป็นธรรมและโปร่งใส ดังนี้

8.1 กฎหมายที่ดำเนินการแล้วเสร็จ แบ่งเป็นพระราชบัญญัติ 2 ฉบับ และกฎกระทรวง 8 ฉบับ โดยมีกฎหมายที่สำคัญ ๆ เช่น

8.1.1 พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 (เพื่ออนุวัติการอนุสัญญา MARPOL)

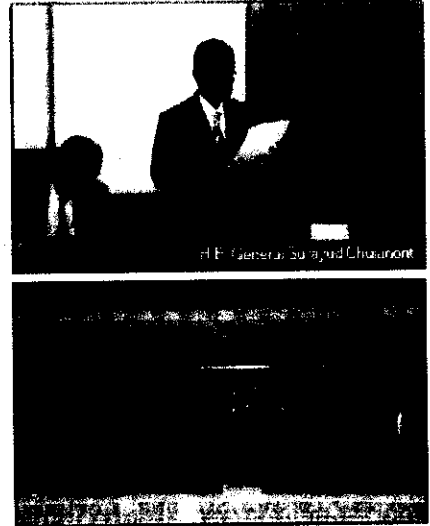
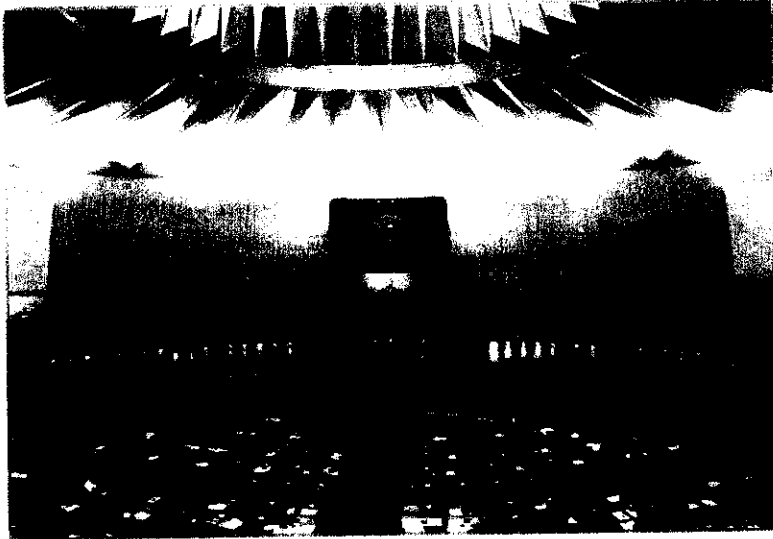
8.1.2 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550

8.2 กฎหมายที่อยู่ระหว่างดำเนินการ คค. ได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สภานิติบัญญัติ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว แบ่งเป็นร่างพระราชบัญญัติ 11 ฉบับ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี 1 ฉบับ กฎกระทรวง 12 ฉบับ อนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ 12 เรื่อง ที่สำคัญ ๆ เช่น



8.2.1 ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. เพื่อบูรณาการระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งของประเทศและเป็นเครื่องมือในการบริหารทุกกิจกรรมของการขนส่งเพิ่มเติมจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน กรม. มีมติอนุมัติในหลักการเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2550 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

8.2.2 ร่างพระราชบัญญัติกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. เพื่อเป็นกฎหมายกลางกำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนสำหรับหน่วยงานของรัฐใช้ร่วมกันหรือใช้ประกอบกับกฎหมายของหน่วยงานที่มีกฎหมายเฉพาะดำเนินการ ซึ่งจะทำให้การดำเนินกิจการขนส่งมวลชนและการให้บริการต่าง ๆ แก่ผู้ใช้บริการมีมาตรฐานเดียวกัน รวมทั้งการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งประเภทต่าง ๆ ให้ประสานสอดคล้องและมีประสิทธิภาพ โดยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและนำเสนอสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่าง คค. พิจารณายืนยันร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าว ส่งไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีต่อไป



8.2.3 ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อปรับปรุงบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อเปิดตลาดการขนส่งทางรถไฟ และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สามารถดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับและเกี่ยวเนื่องกับรถไฟ และได้รับเงินอุดหนุนชดเชยการขาดทุนที่เกิดจากการดำเนินการให้บริการเชิงสังคมหรือดำเนินการตามนโยบายพิเศษของรัฐในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ ขณะนี้อยู่ระหว่างการนำเสนอกรม. เพื่อพิจารณา

8.2.4 ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาตใช้เรือและการออกใบอนุญาตใช้เรือ พ.ศ.

8.2.4 ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ... (เป็นการรวมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้เป็นฉบับเดียวกัน อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

8.2.5 ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. อยู่ระหว่างทูลเกล้าถวายพระมหากษัตริย์เพื่อทรงลงพระปรมาภิไธย

8.2.6 ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. ... กรม. มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2550 และ สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณารับหลักการเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2550 โดยให้จัดตั้งคณะกรรมการวิสาหกิจเพื่อพิจารณาตามลำดับต่อไป