



รายงานประจำปี 2549

เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนา
กระทรวงคมนาคม 1 เมษายน 2550



กระทรวงคมนาคม





ทองสมอ
ถ. ๕๐๕๔๐๗
๒๙ / ๕.๕ ๒๕๕๐
รัฐสภา

พระพุทธศตมณฑาตมบพิธ
พระพุทธรูปประจำกระทรวงคมนาคม

สิ่งพิมพ์รัฐบาล
สมบัติห้องสมุดรัฐสภา





พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์ โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เพื่อรองรับรถบรรทุกที่วิ่งในเส้นทางที่เป็นวงแหวน เชื่อมระหว่างโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการ ทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา กับบริเวณท่าเรือคลองเตย เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2543



ความหมายตราสัญลักษณ์
งานเฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ๘๐ พรรษา
๕ ธันวาคม ๒๕๕๐

พระราชลัญจกรประจำพระองค์ รัชกาลที่ ๙ เป็นภาพพระที่นั่งอัฐทิศอุทุมพรราชอาสน์ ประกอบด้วยวงจักร กลางวงจักรมีอักษรเป็นอุณาโลม รอบวงจักรมีรัศมีเปล่งออกโดยรอบ เหนือวงจักรเป็นพระเศวตฉัตร ๗ ชั้น ตั้งอยู่บนพระที่นั่งอัฐทิศอุทุมพรราชอาสน์ อันหมายถึง พระองค์ทรงเป็นพระมหากษัตริย์มีพระบรมเดชานุภาพเป็นใหญ่ในแผ่นดิน โดยในการพระราชพิธีบรมราชาภิเษก พระองค์ได้ประทับเหนือพระที่นั่งอัฐทิศอุทุมพรราชอาสน์ตามโบราณราชประเพณี และสมาชิกรัฐสภาได้ถวายน้ำอภิเษกจากทิศทั้งแปดเป็นครั้งแรกแทนราชบัณฑิต ส่วนพระแท่นลานนั้นโรยด้วยดอกพิกุลเงินพิกุลทอง ๙ ดอก พระราชลัญจกรล้อมรอบด้วยเพชร ๘๐ เม็ด หมายถึงพระชนมพรรษา ๘๐ พรรษา ด้านบนพระราชลัญจกรเป็นพระมหาพิชัยมงกุฏ อันเป็นเครื่องประกอบพระบรมราชอิสริยยศของพระมหากษัตริย์ และเป็นเครื่องหมายแห่งความเป็นสมเด็จพระบรมราชาธิราช ภายในพระมหาพิชัยมงกุฏเป็นเลข ๙ หมายถึงรัชกาลที่ ๙ พระมหาพิชัยมงกุฏนั้นอยู่ด้านหน้าพระนพปฎลมหาเศวตฉัตรซึ่งอยู่กึ่งกลาง และขนานข้างด้วยพระเศวตฉัตร ๗ ชั้น อันเป็นเครื่องแสดงพระราชอิสริยยศอันยิ่งใหญ่ของพระมหากษัตริย์ ด้านล่างพระราชลัญจกรเป็นเลข ๘๐ หมายถึงพระองค์มีพระชนมพรรษา ๘๐ พรรษา ถัดจากเลขไทยลงมาเป็นแพรแถบบอกชื่องานพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ๘๐ พรรษา ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ แพรแถบนอกจากบอกชื่องานพระราชพิธีแล้ว ยังรองรับประคองพระเศวตฉัตรด้วย



สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ทรงทำ
การบินในเที่ยวบินพิเศษมหากุศล “สายใยรักแห่งครอบครัว”
เที่ยวบิน TG 8870 วันที่ 5 มกราคม 2550 เส้นทางกรุงเทพฯ-
เชียงใหม่ และเที่ยวบิน TG 8871 วันที่ 6 มกราคม 2550 เส้นทาง
เชียงใหม่-กรุงเทพฯ





สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร



ทูลกระหม่อมหญิงอุบลรัตนราชกัญญาสิริวัฒนาพรรณวดี เสด็จไปทรงเป็นประธานเดินเทิดพระเกียรติ “60 ปี เฉลิมฉัตรรัชตรา” ณ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งทิศเหนือของถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

สารบัญ

- 12 คำกล่าวนายกรัฐมนตรี พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์
13 สารรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พลเรือเอก อีระ ห้าวเจริญ
14 สารรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรเสรีญ วงศ์ชะอุ่ม
15 สารปลัดกระทรวงคมนาคม นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์
16 คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม
27 คณะผู้บริหารหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

46 ส่วนที่ 1

- 48 โครงสร้างกระทรวงคมนาคม
49 อัตรากำลัง
50 ยุทธศาสตร์ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม

54 ส่วนที่ 2

- 56 ผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติราชการตามยุทธศาสตร์การปฏิรูปราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

60 ส่วนที่ 3

- 63 ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

114 ส่วนที่ 4

- 116 งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

177 ส่วนที่ 5

- 138 ผลการดำเนินงานของสำนักงานรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม และสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม





สารบัญ

160

ส่วนที่ 6

- 162 โครงการ/แผนงาน/งานที่สำคัญของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม
- 162 ส่วนราชการ
- 162 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- 166 กรมการขนส่งทางบก
- 168 กรมการขนส่งทางอากาศ
- 170 กรมทางหลวง
- 174 กรมทางหลวงชนบท
- 178 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- 182 รัฐวิสาหกิจ
- 182 การรถไฟแห่งประเทศไทย
- 184 การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 186 การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย
- 188 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- 190 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- 192 สถาบันการบินพลเรือน
- 196 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 200 บริษัท ขนส่ง จำกัด
- 202 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 204 บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด
- 206 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

208

ภาคผนวก

- 210 พระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548
- 228 คำสั่งสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ 9/2550 สั่ง ณ วันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2549 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำหนังสือรายงานประจำปี 2549 กระทรวงคมนาคม และรายงานประจำปี 2549 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม





คำกล่าวของนายกรัฐมนตรี

» พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์
นายกรัฐมนตรี

“...ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เป็นแนวทางที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้ทรงชี้ให้ประชาชนเห็นถึงแนวทางการปฏิบัติตนที่ควรจะเป็น เพื่อให้สามารถ ดำรงชีวิตอยู่ได้โดยที่ไม่เดือดร้อน ซึ่งที่จริงแล้วเป็นแนวทางที่มีพื้นฐานมาจาก วิถีชีวิตดั้งเดิมของคนไทย โดยสามารถนำไปใช้ได้ในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับบุคคล ครอบครัว ชุมชน ไปจนถึงระดับประเทศ...”

ข้อความส่วนหนึ่งจากปาฐกถาพิเศษ เรื่อง แนวทางการบริหารประเทศตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดย พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ นายกรัฐมนตรี ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล วันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549

สารรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



พลเรือเอก วีระ ชิวะเจริญ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ในวาระวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคมได้เวียนมาบรรจบครบรอบ 95 ปี ในวันที่ 1 เมษายน 2550 ขอแสดงความปรารถนาดีมายังข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และลูกจ้าง ในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกท่าน

ผมมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้เข้ามาอยู่กับดูแลกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีภารกิจหลักในการก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อันเป็นรากฐานสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา ภายใต้การบริหารจัดการของรัฐบาลนี้ แนวทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมได้ยึดหลัก 4 ประการ คือ ความโปร่งใส ความเป็นธรรม ความมีประสิทธิภาพ และการประหยัดอย่างมีเหตุผล โดยให้ความสำคัญในการวางรากฐานการพัฒนาประเทศในระยะยาว และสร้างมาตรฐานการบริหารจัดการโครงการที่ดี ใช้ทรัพยากรการลงทุนอย่างคุ้มค่าและสามารถตรวจสอบได้ ซึ่งอยู่บนพื้นฐานหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดยกระทรวงคมนาคมได้ทบทวนแผนงานและโครงการลงทุน เพื่อขจัดความซ้ำซ้อนของโครงการให้สามารถใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด การพิจารณาลงทุนใหม่ที่ต้องให้เกิดความคุ้มค่า สอดคล้องกับขีดความสามารถทางการเงินการคลังของประเทศ และคำนึงถึงความรอบคอบในทุก ๆ ด้าน ทั้งในกรอบของกฎหมาย ทางเทคนิค ผลกระทบทางสังคม สิ่งแวดล้อม รวมทั้งการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งจะทำให้การดำเนินโครงการต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคมบังเกิดผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมอย่างแท้จริง และอย่างยั่งยืนต่อไป

ในโอกาสอันเป็นมงคลนี้ ผมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายในสากลโลก ตลอดจนพระบารมีแห่งองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ โปรดดลบันดาลและอภิบาลให้ท่านและครอบครัว ประสบความสุข ความเจริญ มีพลานามัยสมบูรณ์ มีสติปัญญาในการประกอบกิจการงานให้เจริญก้าวหน้า และสัมฤทธิ์ผลในสิ่งอันพึงปรารถนาทุกประการ

พลเรือเอก

(วีระ ชิวะเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



สารรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงกลาโหม

» นายสรสรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงกลาโหม

ภารกิจของกระทรวงกลาโหม คือ การก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และระบบรางให้มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งภารกิจดังกล่าวมีผลกระทบต่อหลายภาคส่วน ทั้งประชาชน สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจการคลังของประเทศ ปัจจุบันกระทรวงกลาโหมจึงต้องเร่งทบทวนแผนงานและโครงการลงทุนต่าง ๆ เพื่อให้โครงการต่าง ๆ สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม ไม่เกิดความซ้ำซ้อน เกิดความคุ้มค่า ประหยัดอย่างมีเหตุผล มีความโปร่งใส เป็นธรรม และมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะต้องมีมาตรฐานการบริหารจัดการที่ดี ภายใต้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ทั้งขั้นตอนการวางแผน การจัดเตรียมโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน กระบวนการจัดประมูลงานก่อสร้าง รวมถึงการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งสามารถตรวจสอบได้ โดยขณะนี้ได้มีโครงการที่ดำเนินการคืบหน้าไปแล้ว เช่น โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแผนการดำเนินงานโดยรวมของโครงการดังกล่าว คาดว่าบางส่วนจะสามารถเปิดใช้งานได้ภายในปี 2553 รวมทั้งพิจารณาใช้สนามบินดอนเมืองให้เป็นประโยชน์ในการบินแบบประจำมากขึ้น เพื่อผ่อนคลายความแออัดของสนามบินสุวรรณภูมิ ที่มีความจำเป็นต้องปรับปรุงให้ได้มาตรฐานสากลเป็นสนามบินหลักของประเทศ ซึ่งโครงการต่าง ๆ เหล่านี้ จะต้องดำเนินการอย่างรอบคอบ เนื่องจากจะเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาประเทศในระยะยาวต่อไป

ในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงกลาโหม ในวันที่ 1 เมษายน 2550 ผมขอส่งความปรารถนาดีมายังข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และลูกจ้างในสังกัดกระทรวงกลาโหมทุกท่าน และขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายที่ท่านเคารพนับถือ โปรดดลบันดาลให้ท่านและครอบครัว ประสบแต่ความสุข ความเจริญ มีพลานามัยสมบูรณ์ และประสบความสำเร็จในสิ่งอันพึงประสงค์ทุกประการ

(นายสรสรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงกลาโหม

สารปลัดกระทรวงคมนาคม

นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์ «»

ปลัดกระทรวงคมนาคม



กระทรวงคมนาคม ได้สถาปนาครบ 95 ปี ในวันที่ 1 เมษายน 2550 ซึ่งในปีนี้ตรงกับปีมหามงคลที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีพระชนมพรรษา 80 พรรษา นับเป็นวาระอันเป็นมงคลยิ่งสำหรับบุคลากรของกระทรวงคมนาคม ที่ได้ร่วมกันปฏิบัติงานสนองพระมหากรุณาธิคุณในโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม และภารกิจต่าง ๆ เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งของประเทศให้บังเกิดผลสำเร็จ

เส้นทางคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และระบบรางของประเทศไทยในวันนี้มีความเจริญก้าวหน้าอย่างเห็นได้ชัด และจะต้องพัฒนาให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นต่อไป ซึ่งเป็นภารกิจหลักของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกหน่วยที่จะต้องเร่งดำเนินการ เพื่อให้ประเทศมีระบบเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเมืองไปสู่ทุกท้องถิ่นที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด ขณะเดียวกันก็ต้องทำให้ประเทศเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการเดินทางไปสู่ทุกภูมิภาคของโลก นำไปสู่การพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคม การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว เกิดประโยชน์ต่อประชาชนและประเทศชาติโดยตรง ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวจะสำเร็จบรรลุผลตามที่มุ่งหวังได้จะต้องมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานอย่างใกล้ชิด เพื่อการร่วมมือการทำงาน การแก้ไขปัญหาและการพัฒนาการคมนาคมขนส่งของประเทศเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยยึดถือความต้องการของประชาชนเป็นประการสำคัญ

ในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม วันที่ 1 เมษายน 2550 ขอตั้งจิตอธิษฐานอาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัย พระพุทธมณฑลคัมภีร์ ตลอดจนสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายที่ท่านนับถือและพระบารมีแห่งองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ โปรดปกปักรักษาให้ข้าราชการ ลูกจ้าง พนักงานราชการ และพนักงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกท่าน ประสบความสุขและความเจริญโดยทั่วกัน

(นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์)

ปลัดกระทรวงคมนาคม



คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม



1



2



3

- 1 นางลินนาภ โสตสภิตย์**
เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวง
- 2 นางสาวสุพิน ไอเจริญ**
ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวง
- 3 นายกุลิศ สมบัติศิริ**
ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง

คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม



1



2



3

1 นายชลอ ชาติรัตน์

รองปลัดกระทรวง
(ด้านอำนวยการ)

2 นายสุรชัย อารัติพงษ์

รองปลัดกระทรวง
(หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)

3 นายปิยะพันธ์ จิมปาสุต

รองปลัดกระทรวง
(หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านทางหลวง)



คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม



1



2



3



4



5



6

1 นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์
หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวง

2 นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ
ผู้ตรวจราชการกระทรวง
ตั้งแต่วันที่ 23 มกราคม 2550

3 นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม
ผู้ตรวจราชการกระทรวง
ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2550

4 นายสุธีระ อริยawanng
ผู้ตรวจราชการกระทรวง
ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2550

5 นางภาวสุทธิ์ จิงอนุวัตร
ผู้ตรวจราชการกระทรวง
ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2550

6 นายเอนก อัมระपाल
ผู้ตรวจราชการกระทรวง
ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2550

คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม



7



8



9

- 7 นายระพีพันธ์ จารุดุล**
ผู้ตรวจราชการกระทรวง
ถึงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2549
- 8 นายประสงค์ ตันมณีวัฒนา**
ผู้ตรวจราชการกระทรวง
ถึงวันที่ 22 มกราคม 2550
- 9 นายศิลาปชัย จารุเกษมรัตน์**
ผู้ตรวจราชการกระทรวง
ถึงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2549



คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม



1



2



3



4

1 นางสาวอำไพ เจริญผล
ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ

2 นายศรศักดิ์ แลนสมบัติ
ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก

3 นางสาวนวลนภา เทียรเจริญ
ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ

4 นายบรรเจิด อภินิเวศ
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้คำปรึกษากฎหมาย

สมมติห้องสมุดรัฐสภา คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม



1



2



3



4



5

1 นายสมพล เกียรติไพบูลย์

ประธานกรรมการตรวจสอบภาคราชการ
ประจำกระทรวงคมนาคม

2 นางสาวนภาพร วิทยานันท์

หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายในระดับกระทรวง

3 นางสาวนภาพร กิตดาการ

หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

4 นายจุฬา สุขมานพ

หัวหน้ากลุ่มพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
และโหละกะกระทรวง

5 นายบัณฑิต อธรรมสาลี

หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายใน
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ต้นฉบับไม่มีหน้า

ต้นฉบับไม่มีหน้านี้



อดีตผู้บริหารกระทรวงคมนาคม

ถึงวันที่ 18 กันยายน 2549



1



2



3



4

1 นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล
รัฐมนตรีว่าการกระทรวง

2 นายภูมิธรรม เวชยชัย
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง

3 พลเอก ชัยนันทน์ เจริญศิริ
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง

4 นายमितล จันทรวงูร
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม
ถึงวันที่ 8 สิงหาคม 2549

อดีตผู้บริหารกระทรวงคมนาคม

ถึงวันที่ 18 กันยายน 2549



1



2



3



4



5



6

1 นางพวงเพ็ชร ชุนละเอียด
เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวง

2 นายเฉลิมชัย จินะวิจารณ์
ผู้ช่วยเลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวง

3 นายสามารถ แก้วมีชัย
ผู้ช่วยเลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวง

4 นายอิทธิ ศิริลัทธยากร
ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวง

5 นายรณฤทธิชัย คานเขต
ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง

6 นายรุ่งเรือง พิทยศิริ
ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง



อดีตผู้บริหารกระทรวงคมนาคม

ถึงวันที่ 30 กันยายน 2549



1



2



3



4



5



6

1 นายวันชัย คาร์ทูลทัต
ปลัดกระทรวงคมนาคม

2 นายเทิดศักดิ์ เกรษรุมานพ
รองปลัดกระทรวง
(หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง)

3 นายคาร์บลักชี สุรัสวดี
รองปลัดกระทรวง
(หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)

4 นายสุพจน์ คำภิระ
หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวง

5 นายอุทัย ธีรจิต
ผู้ตรวจราชการกระทรวง

6 นายสมพร ไพลิน
ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ

คณะผู้บริหาร

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม



1



2



3

1 นางสาวสมนtha ทองแพทย์

รองอธิบดี
ฝ่ายบริหาร

2 ร้อยตำรวจเอก ชจร เทศมาลา

รองอธิบดี
ฝ่ายปฏิบัติการ

3 เรือตรี ปรีชา เพ็ชรวงศ์

รองอธิบดี
ฝ่ายอำนวยความสะดวก

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

คณะผู้บริหาร



นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ

อธิบดี
ตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2550



นายประสงค์ ดันมณีวัฒนา

อธิบดี
ตั้งแต่วันที่ 23 มกราคม 2550



กรรมการขนส่งทางบก

คณะผู้บริหาร



นายปิยะพันธ์ จิมปาสุต

อธิบดี

ตั้งวันที่ 28 พฤศจิกายน 2549



นายศิลปชัย จารุเกษมรัตน์

อธิบดี

ตั้งแต่วันที่ 29 พฤศจิกายน 2549



1



2



3

1 นายสมศักดิ์ วัฒนชีวโนปกรณ์

รองอธิบดี

ตั้งวันที่ 30 กันยายน 2549

2 นายชัยรัตน์ สงวนชื้อ

รองอธิบดี

3 นายรณยุทธ ตั้งรวมทรัพย์

รองอธิบดี

กรมการขนส่งทางอากาศ

คณะผู้บริหาร



1



2



3



นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ
อธิบดี

1 นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์

รองอธิบดี
(ฝ่ายเศรษฐกิจ)

2 นายสุเทพ อนันตยา

รองอธิบดี
(ฝ่ายท่าอากาศยาน)

3 นายประสงค์ เขียรอนุ

รองอธิบดี
(ฝ่ายความปลอดภัย)



กรมทางหลวง

คณะผู้บริหาร



นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรโพลย์

อธิบดี

ตั้งวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549



นายทรงศักดิ์ แพเจริญ

อธิบดี

ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2549



1



2



3



4



5

1 นายปัญญา คุปรัตน์
รองอธิบดี
ฝ่ายวิชาการ

2 นายนิกร บุญศรี
รองอธิบดี
ฝ่ายบำรุงทาง

3 นายธงชัย ศรีตามา
รองอธิบดี
ฝ่ายดำเนินงาน

4 นายอรุณ เตียวพานิช
รองอธิบดี
ฝ่ายบริหาร

5 นายเอนก อัมระपाल
รองอธิบดี
ฝ่ายบริหาร
ตั้งวันที่ 14 มกราคม 2550

กรมทางหลวงชนบท

คณะผู้บริหาร



1



2



3



4



นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์

อธิบดี

ถึงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2549



นายระพีพันธ์ จารุกุล

อธิบดี

ตั้งแต่วันที่ 29 พฤศจิกายน 2549

1 นายสุหจัน ทรัพย์ล้อม

รองอธิบดี

ถึงวันที่ 14 มกราคม 2550

2 นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์

รองอธิบดี

3 นายอาทร เทียนตระกูล

รองอธิบดี

4 นายพงษ์เดช หวังสิทธิเดช

รองอธิบดี

ตั้งแต่วันที่ 8 มีนาคม 2550



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

คณะผู้บริหาร



นายไมตรี ศรีนราวัฒน์
ผู้อำนวยการ



1



2

1 นายเจลินศักดิ์ ระเบิดวงศ์
รองผู้อำนวยการ

2 นายอร่าม ก้อนสมบัติ
รองผู้อำนวยการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะผู้บริหาร



1



2



3



4



5



นายจิตต์สันติ ณะโสภณ

ผู้จัดการ

ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2549



นายถวิล สานนทร

รองผู้จัดการ ด้านปฏิบัติการ 2

รักษาการในตำแหน่งผู้จัดการ

ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2549

1 นายศรียุทธ สิริเวทิน

รองผู้จัดการ

ถึงวันที่ 30 กันยายน 2549

2 นายบัญญัติ คงนคร

รองผู้จัดการ

3 นายยุทธนา ทัพเจริญ

รองผู้จัดการ

4 นายอนงค์ สุขศรีวงศ์

รองผู้จัดการ

5 นายสุชัย รอยวิรัตน์

รองผู้จัดการ

ถึงวันที่ 30 กันยายน 2549



การรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะผู้บริหาร



6



7



8

6 นายนิยม เตี้ยวิไล
รองผู้ว่าการ

7 นายนคร จันทกร
รองผู้ว่าการ

8 นายอาร์กษ ราชฎร์บริหาร
หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

คณะผู้บริหาร



1



2



3



4



5



ดร.ศิริ จิระพงษ์พันธ์

กรรมการ วิชาการในตำแหน่งผู้อำนวยการ
ตั้งแต่วันที่ 24 มกราคม 2549
ถึงวันที่ 18 ตุลาคม 2549



นางสุนิตา สุกตร์ณะ

ผู้อำนวยการ
ตั้งแต่วันที่ 28 พฤศจิกายน 2549

1 นางสาวปานแะ จุณณานนท์

รองผู้อำนวยการ
สายงานบริหาร

2 นายสุรพงษ์ รงศิริกุล

รองผู้อำนวยการ
สายงานการเงินและเทคโนโลยีสารสนเทศ

3 นายเดฉิมชัย มีคุณเอี่ยม

รองผู้อำนวยการ สายงานกิจการพิเศษ ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2549
ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2549

4 เรือตรี วิโรจน์ จงชาดลพิโท

รองผู้อำนวยการ
สายงานกิจการพิเศษ

5 นายเดฉิมเกียรติ สลักคำ

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2549



การรถไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย

คณะผู้บริหาร



นายประภัสร์ จงสงวน
ผู้ว่าการ



1



2

1 นายเชียนชาย ฉัตรแก้ว
รองผู้ว่าการ
(วิศวกรรม)

2 นายรณชิต แยมลอาด
รองผู้ว่าการ
(ปฏิบัติการ)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร



1



2



3



4



5



นายเปชญ โปโรจน์ศักดิ์
ผู้อำนวยการ

1 นายสมชาย จารุเกษมรัตน์
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายปฏิบัติการ

2 นายณเด็ยร กุลธำรง
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน

3 นายสินธพ สิริสิงห
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายวิชาการ

4 นายสุทัศน์ สุตินโยนนท์
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหาร

5 พันโท ทวีสิน รักกตัญญู
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะผู้บริหาร



นายโอภาส เพชรมณี

กรรมการบริหารกิจการองค์การ
รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการ
ตั้งวันที่ 31 ธันวาคม 2549



นายพิณศวรย์ พิวพัฒน์กุล

ผู้อำนวยการ
ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2550



1



2



3

1 นางปราณี สุกระศรี

ผู้อำนวยการ (ฝ่ายกฎหมาย)
รักษาการแทน รองผู้อำนวยการ (ฝ่ายบริหาร)

2 นายวิรัตน์ ไชยคตวัฒน์

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 4
รักษาการแทน รองผู้อำนวยการ (ฝ่ายการเดินรถองค์การ)

3 ว่าที่ พันตรี ฉัตรแก้ว โพธิ์ทองนาค

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ
รักษาการแทน
รองผู้อำนวยการ (ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ)

สถาบันการบินพลเรือน

คณะผู้บริหาร



1



2



นายบุญฤทธิ์ เสาวฤทธิ์
ผู้ว่าการ

1 เรืออากาศโท ประพนธ์ จิตตะปุตตะ

รองผู้ว่าการ
ฝ่ายวิชาการ

2 นาวาอากาศตรี วัฒนา มานนท์

รองผู้ว่าการ
ฝ่ายบริหาร
ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2549



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

คณะผู้บริหาร



เรืออากาศโท อภินันท์ สุนนะเศรษฐี
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



1



2



3



4



5



6

1 พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สัจซพงษ์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สำนักเลขานุการบริษัทฯ

2 นายธรรมศักดิ์ ชุตินวงศ์
กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

3 เรืออากาศโท นรหัช พลอยใหญ่
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายรักษามาตรฐานและบริหารความเสี่ยง

4 เรืออากาศเอก พิศาล ฉายากุล
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายวางแผนและงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ

5 เรืออากาศโท ชินวุฒิ นเรศเสนีย์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายบริหารทั่วไป

6 นายทวีพันธ์ เรืองพกา
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

คณะผู้บริหาร



7



8



9

- 7 นายวัลลภ พุกณะสุด**
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายการพาณิชย์
- 8 นางงามนิศย์ สมบัติพิบูลย์**
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายการเงินและการบัญชี
- 9 เรืออากาศเอก ประสาท ชุนอินทร์**
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายปฏิบัติการ



บริษัท ขนส่ง จำกัด

คณะผู้บริหาร



นายวุฒิชัย กัลยานมิตร
กรรมการ
รักษาการ ผู้จัดการใหญ่
ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2549



1



2



3



4



5

1 นายศิริชัย มุนจินดา
ผู้จัดการเดินรถภาค 1

2 นายบูรินทร์ พุทธิพงษ์
ผู้จัดการเดินรถภาค 2

3 นางปภินพิทย์ ปภัสร์วิจิตร
ผู้จัดการเดินรถภาค 3
ปฏิบัติหน้าที่ผู้จัดการสำนักบริหารทั่วไป
ถึงวันที่ 30 กันยายน 2549

4 นายวิรัช ลักชนเกียรติ
รองผู้จัดการ
ฝ่ายจัดการเดินรถ

5 นายพิริยะ ศรีสาคร
ผู้จัดการสำนักบริหารทั่วไป
ปฏิบัติหน้าที่ผู้จัดการเดินรถภาค 3
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2549

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

คณะผู้บริหาร



1



2



3



4



5



6



7



นายไชยศักดิ์ ชัยจิระ

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ตั้งวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2550



นางกัลยา ผกากรอง

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(สายงานแผนงานและการเงิน)
รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ตั้งแต่วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2550

1 เรืออากาศเอก หม่อมหลวงย่อม งามนรท

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(สายงานอำนวยการ)
ตั้งวันที่ 30 กันยายน 2549

2 นางสุพัตรา มีสุวรรณค์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(สายงานแผนงานและการเงิน)
ตั้งวันที่ 30 กันยายน 2549

3 นายเสน่ห์ เขาว์สินทร

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(สายงานอำนวยการ)
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2549

4 นายภาสกร สุวรรณกนิษฐ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(สายงานพัฒนาท่าอากาศยาน)

5 ว่าที่ ร้อยโท อนิรุทธิ ถนนอมกุลบุตร

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูมิภาค

6 ร้อยเอก พิณิจ สาหร่ายทอง

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานดอนเมือง

6 นายเสรีรัตน์ ประสุตานนท์

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด

คณะผู้บริหาร



นายสุวภัทร สุวรรณกิจบริหาร

กรรมการ

รักษาการผู้อำนวยการ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

คณะผู้บริหาร



1



2



3



4



5



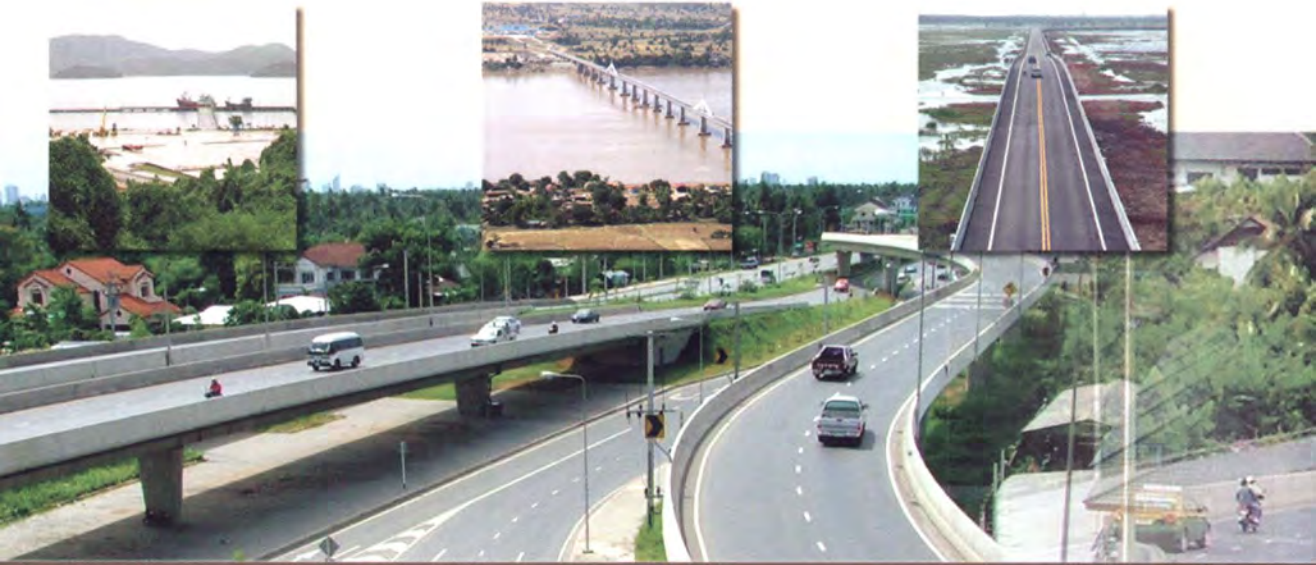
นายปรีดี เ heterugul
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

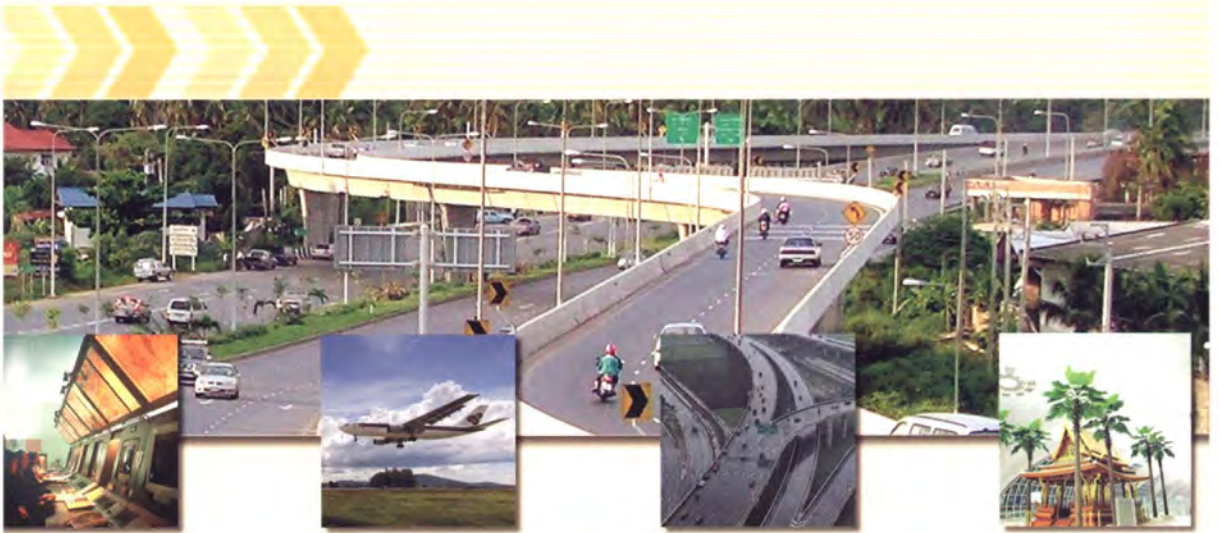
- 1 นายก่าธร สิริกร**
รองผู้อำนวยการใหญ่
ปฏิบัติการ
- 2 นายภูมิสิทธิ์ แจ่มปฐม**
รองผู้อำนวยการใหญ่
วิศวกรรม
- 3 นายเจี๊ยงศักดิ์ กัลยาณชาติ**
รองผู้อำนวยการใหญ่
ธุรกิจ

- 4 นายศรีศักดิ์ ว่องสงสาร**
รองผู้อำนวยการใหญ่
บริหาร
ถึงวันที่ 30 กันยายน 2549
- 5 นายนภดล แสงเงิน**
ผู้ทรงคุณวุฒิ
รักษาการรองผู้อำนวยการใหญ่บริหาร
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2549



กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport



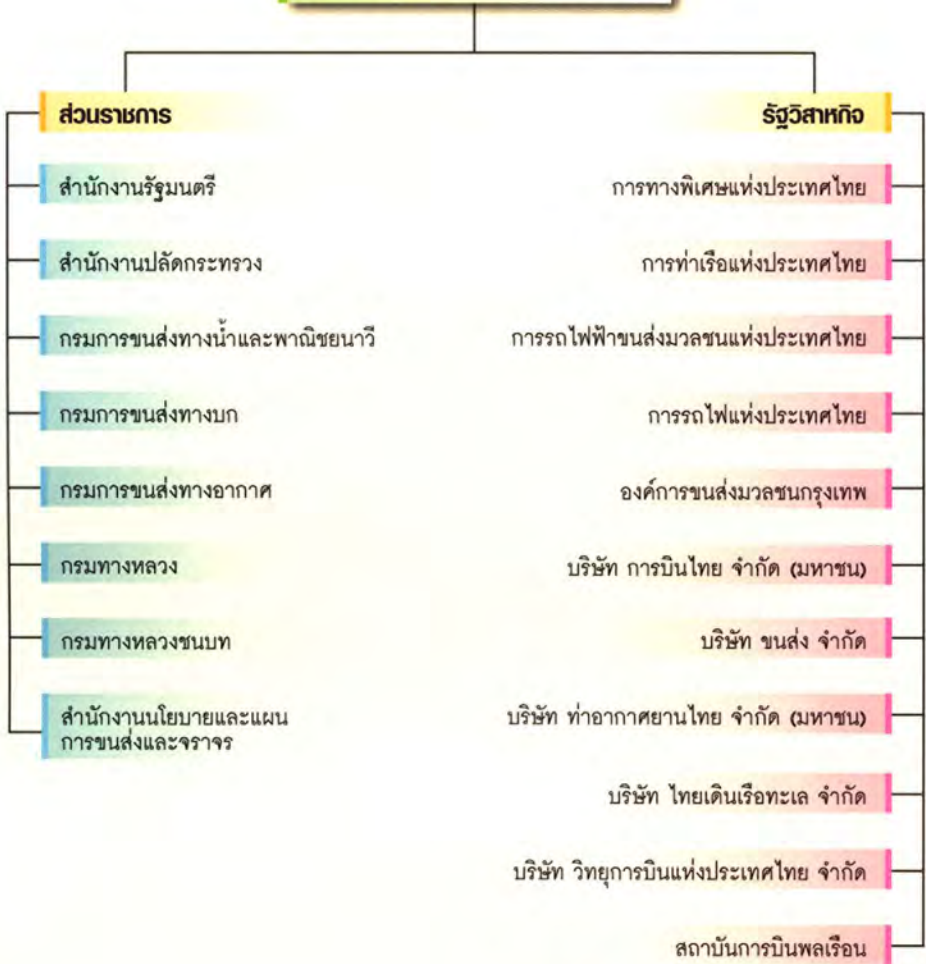


ส่วนที่ 1

- » โครงสร้าง
- » อัตราค่าสัง
- » ยุทธศาสตร์ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน
ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม



กระทรวงคมนาคม



อัตราค่าจ้างของส่วนราชการ สังกัดกระทรวงคมนาคม

ลำดับ	หน่วยงาน	ข้าราชการ	พนักงานราชการ	ลูกจ้าง	รวม
1	สำนักงานปลัดกระทรวงและสำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม	323	5	53	381
2	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	1,171	443	759	2,373
3	กรมการขนส่งทางบก	3,970	1,919	611	6,500
4	กรมการขนส่งทางอากาศ	470	22	790	1,282
5	กรมทางหลวง	7,726	6,804	9,109	23,639
6	กรมทางหลวงชนบท	2,744	-	54	2,798
7	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	187	42	47	276
	รวม	16,591	9,235	11,423	37,249

อัตราค่าจ้างของรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

ลำดับ	หน่วยงาน	พนักงาน	ลูกจ้าง	รวม
1	การรถไฟแห่งประเทศไทย	14,714	3,745	18,459
2	การทำเรือแห่งประเทศไทย	3,617	-	3,617
3	การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	459	27	486
4	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	3,408	372	3,780
5	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	18,476	2	18,478
6	สถาบันการบินพลเรือน	320	69	389
7	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	26,488	67	26,555
8	บริษัท ขนส่ง จำกัด	3,321	354	3,675
9	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	3,954	32	3,986
10	บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด	4	-	4
11	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	2,744	54	2,798
	รวม	77,505	4,722	82,227

กระทรวงคมนาคม

ยุทธศาสตร์ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเป็นองค์กรที่ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริม สนับสนุน การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น โดยการพัฒนาและขยายเครือข่ายการคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดและครอบคลุมทั่วทุกภาคของประเทศไทย รวมถึงเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค เพื่อให้สามารถบรรลุหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพกระทรวงคมนาคมได้กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายการให้บริการกระทรวง ยุทธศาสตร์ และผลผลิต ตลอดจนแนวทางการดำเนินงานตามเป้าหมายการให้บริการกระทรวง และยุทธศาสตร์ ดังนี้



วิสัยทัศน์

กระทรวงคมนาคมจะมุ่งมั่นพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันเวลา ทำให้ประชาชนทุกระดับสามารถเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะได้อย่างเท่าเทียมกัน พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศ สู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค

พันธกิจ

พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากรในองค์กร รวมทั้งวางแผนนโยบายการพัฒนา ก่อสร้าง และควบคุมการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทั้งถึง คุ่มค่า และยุติธรรม

เป้าหมายการให้บริการและยุทธศาสตร์กระทรวง

ในปีงบประมาณ 2549 กระทรวงคมนาคมได้กำหนดเป้าหมายการให้บริการและยุทธศาสตร์กระทรวง ดังนี้

เป้าหมายที่ 1 ดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจ การค้า และบริการ

เป้าหมายที่ 2 การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคมอย่างมีบูรณาการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (safety) และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ

เป้าหมายที่ 3 ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่มีความสะดวกและปลอดภัย

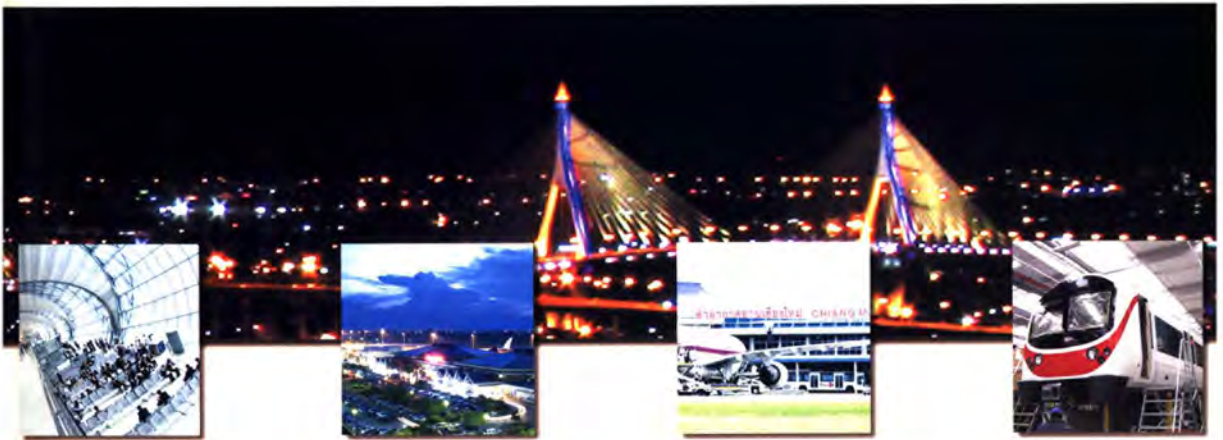
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร (Mobility) และโอกาสในการเข้าถึง (Accessibility) ระบบขนส่งสาธารณะ

เป้าหมายที่ 4 อัตราการเกิดอุบัติเหตุในระบบการขนส่งและจราจรลดลง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายที่ 5 ดำเนินการสนับสนุนการบริหารจัดการกิจการบ้านเมืองที่ดี

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเสริมสร้างสมรรถนะในการบริหารด้วยระบบการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี



ยุทธศาสตร์การบริหารราชการแผ่นดิน

แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548 - 2551 ซึ่งรัฐบาลได้จัดทำ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2548 ได้กำหนดยุทธศาสตร์การบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อให้การดำเนินงานของส่วนราชการเป็นไปในแนวทางและเป้าหมายเดียวกัน

ยุทธศาสตร์การบริหารราชการแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ได้แก่

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาคนและสังคมที่มีคุณภาพ

ข้อ ฉ. การพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่แข็งแรงและน่าอยู่

- สร้างระบบการเดินทางที่สะดวกสบาย คล่องตัว มีประสิทธิภาพ และประหยัดค่าใช้จ่าย

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้

ข้อ ฉ. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics)

- ยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องการค้าหลัก และพัฒนาช่องการค้าที่มีศักยภาพเป็นเครือข่ายระดับโลก (Global Destination Network)



- พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยง ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spokes) ภายในประเทศ ให้มีคุณภาพมาตรฐานและสามารถใช้ประโยชน์สูงสุด
- พัฒนาเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคบนเส้นทางทางการค้าหลักเชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค (Regional Transport and Logistics Corridor)
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และผู้ให้บริการ และส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการทำธุรกิจ

ข้อ ข. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- ปรับปรุงโครงสร้างการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจากการใช้รถยนต์ขนาดเล็กล้มเป็นระบบขนส่งด้วยระบบรางและการขนส่งทางน้ำควบคู่กับการวางเครือข่ายขนส่งแบบผสมผสาน
- พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศให้ได้มาตรฐาน ความปลอดภัย ความมั่นคง และการใช้ประโยชน์เพิ่มขึ้น
- ประสานความร่วมมือระบบขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน

ข้อ ข. การพัฒนารัฐวิสาหกิจ

- ปรับปรุงการบริหารการแปลงสภาพเป็นบริษัท หรือระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- สร้างความเข้มแข็งให้แก่กลไกการกำกับ ดูแลกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบริการโครงสร้างพื้นฐาน
- พัฒนาระบบข้อมูล องค์ความรู้และการวิเคราะห์สถานการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อใช้ในการตัดสินใจของรัฐบาล

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การต่างประเทศและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

ข้อ ข. การส่งเสริมความสัมพันธ์กับนานาประเทศ

- เสริมสร้างกลไกและเครือข่ายในการผลักดันความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี รวมถึงความช่วยเหลือการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ร่วมกัน (JDS) และพื้นที่ทับซ้อน (JDA) ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนป้องกันและแก้ไขข้อพิพาทเขตแดน



ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 การพัฒนากฎหมายและส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

ข้อ ก. การปรับปรุงกฎหมาย

- เร่งรัดการพัฒนากฎหมายให้เอื้อต่อการบริหารบ้านเมืองที่ดี การปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ การเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ การแก้ไขปัญหาความยากจนและการป้องกันทุจริต โดยจัดให้มีการจัดทำแผนพัฒนากฎหมาย
- ปรับปรุงรูปแบบการทำงาน อำนวยความสะดวก ขยายการบริการประชาชน อาทิ ศูนย์บริการร่วม และระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service)
- ปรับโครงสร้างส่วนราชการและระบบบริหารงานให้มีความทันสมัยเพื่อรองรับต่อยุทธศาสตร์ของรัฐบาล ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



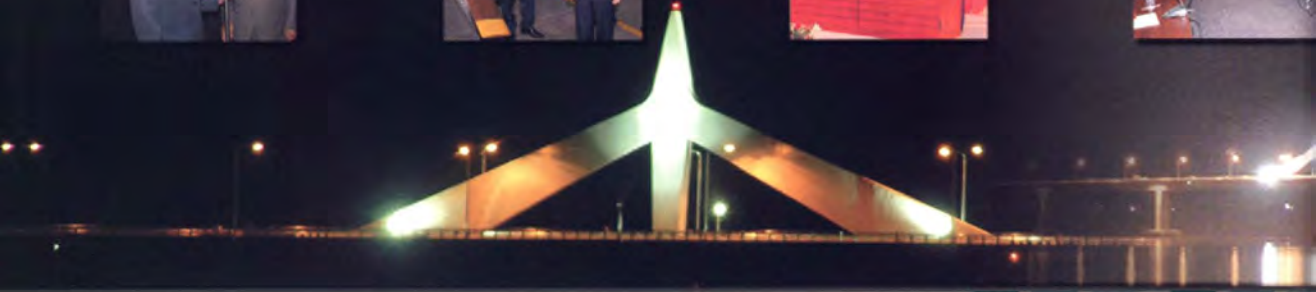
พระราชบัญญัติ
ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545
หมวด 8
กระทรวงคมนาคม

มาตรา 20 กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่ง ธุรกิจการขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และราชการอื่นตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมหรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงคมนาคม

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 119 ตอนที่ 99 ก 2 ตุลาคม 2545



กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport





ส่วนที่ 2

- » พลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติราชการ
ตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549



1. พลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติราชการ

ตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 ของกระทรวงคมนาคม

มิต/ตัวชี้วัด		น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน
มิตที่ 1	มิตด้านประสิทธิภาพตามแผนปฏิบัติการ		
ตัวชี้วัดที่ 1	ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 4 ตัวชี้วัด		
1	ความสำเร็จของโครงการ/แผนงานของกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	4	2.76
1.1	ร้อยละของความสำเร็จถ่วงน้ำหนักของการดำเนินการโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	2	4.52
	(1) โครงการถนนท่าเรือแหลมฉบัง - มาบตาพุด ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 331 - บ้านหนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	0.27	5
	(2) โครงการถนนสายเลี่ยงเมืองสันป่าตอง - ทางดง (ตอนที่ 1) จ.เชียงใหม่ ระยะทาง 20.3 กม.	0.29	5
	(3) โครงการก่อสร้างทางหลวงสาย อ.หนองเรือ - อ.ชุมแพ - อ.คอนสาร ตอน 1	0.48	4
	(4) โครงการก่อสร้างทางหลวงสาย อ.โชคชัย - อ.หนองกี่ ตอน 2 ระยะทาง ประมาณ 26 กม.	0.48	4
	(5) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายหนองบัวโคก - ชัยภูมิ	0.48	5
1.2	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	0.5	1*
1.3	ปริมาณสินค้าภายในประเทศที่ขนส่ง (ล้านตัน)	1.5	1*
2	ร้อยละของความสำเร็จถ่วงน้ำหนักของโครงการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นศูนย์กลางในการขนส่งในภูมิภาค	2	3.285
	(1) งานก่อสร้างท่าเรือเกาะสมุยเพิ่มเติม ระยะที่ 3 บริเวณติดกับท่าเรือหน้าทอน จ.สุราษฎร์ธานี	0.41	5
	(2) งานจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่องที่ 2	0.29	5
	(3) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ สายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ชลบุรี ตอน 1	0.71	1
	(4) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายแยกเข้าแหลมฉบัง - บรรจบทางหลวงหมายเลข 36	0.59	4
3	ระดับความสำเร็จของการจัดตั้งศูนย์บริการร่วม	2	5
4	ร้อยละของความสำเร็จถ่วงน้ำหนักของโครงการเมกะโปรเจ็ค ในส่วนของการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม	2	3.9794
	(1) โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล	0.29	4.651
	- การจัดหาที่ดิน	0.244	5
	- การสำรวจออกแบบ	0.046	2.8
	(2) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายเพชรบูรณ์ - อ.หล่มสัก ตอน 1	0.34	4
	(3) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับที่วังลีด ระยะที่ 2	0.4	1
	(4) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี	0.97	5
รวม		10	3.5569

หมายเหตุ * หมายถึง ค่าคะแนนเบื้องต้นที่สำนักงาน ก.พ.ร. กำหนดให้คะแนนเท่ากับ 1 ไปก่อน เนื่องจาก ณ วันที่รายงานผล (30 กันยายน 2549) ยังไม่มีข้อมูล

2. ผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติราชการ

ตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 ของกลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวง

มิติ/ตัวชี้วัด		น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน
มิติที่ 1	มิติด้านประสิทธิภาพตามแผนปฏิบัติราชการ		
ตัวชี้วัดที่ 2	ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของกลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง ประกอบด้วย 4 ตัวชี้วัด		
1	ร้อยละความสำเร็จถ่วงน้ำหนักของการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงเปรียบเทียบกับแผนงาน	3.75	5
	(1) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 อ.ขามทะเลสอ ตอน 1	0.7	5
	(2) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายนิคมคำสร้อย - อ.เสิงสาง	0.91	5
	(3) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกในสายทาง ค.7 ผังเมืองรวม เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี	0.98	5
	(4) โครงการก่อสร้างถนนลาดยางสาย บ.ปางทัด - ภูผาดิ่ง ต.ป้อ อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย ระยะทาง 7.2 กม.	0.36	5
	(5) โครงการก่อสร้างถนนลาดยางสาย บ.หนองตม - บ.โคกประสาธ ต.ห้วยทราย อ.ตาพระยา จ.สระแก้ว ระยะทาง 11.2 กม.	0.38	5
	(6) โครงการก่อสร้างถนนสายทางพัฒนาพื้นที่ ลำน้ำอ่าวอันเนื่องมาจากพระราชดำริ จ.ลำพูน ระยะทาง 19.0 กม.	0.42	5
2	ประสิทธิผลของโครงการ/แผนงาน/มาตรการด้านความปลอดภัยในระบบขนส่ง	4.5	4.885
	2.1 ร้อยละความสำเร็จถ่วงน้ำหนักของการดำเนินการตามแผนด้านความปลอดภัย	2.25	5
	(1) โครงการปรับปรุงทางแยกอันตรายบนทางหลวงหมายเลข 3241 ตอนต่อทางเทศบาลเมืองศรีราชาควบคุม บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 (มาบเจียง) ระหว่าง กม.5+662 - 6+347 และ กม.6+859 - 7+370 ต.สุรศักดิ์ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	0.33	5
	(2) โครงการปรับปรุงแก้ไขสายทางอันตราย บนทางหลวงหมายเลข 1 ตอนวังเจ้า - ตาก ระหว่าง กม.401+000 - 416+000 SB ม.คลองห้วยทราย ต.หนองบัวใต้ อ.เมือง จ.ตาก	0.52	5
	(3) โครงการปรับปรุงแก้ไขสายทางอันตรายบนทางหลวงหมายเลข 340 ตอน กม.54+100 - 74+500 (ต่อเขตแขวงสุวรรณภูมิที่ 1) ระหว่าง กม.66+420 - 74+500 ต.บางปลาหมอ อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี	0.34	5
	(4) โครงการปรับปรุงสถานที่อันตรายบนทางหลวงหมายเลข 1324 ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 1318 (อ.ศรีสำโรง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1104 (พญาแมน) ระหว่าง กม.0+000 - 3+036 บ.หนองวงเวียน ต.ปากน้ำ อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	0.26	5
	(5) โครงการปรับปรุงสายแยกสาย พบ. 4024 แยกทางหลวงหมายเลข 3499 - บ.หนองแก อ.บ้านลาด จ.เพชรบุรี	0.16	5
	(6) โครงการปรับปรุงคอขวดบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำท่าคอย จ.สุพรรณบุรี	0.2	5
	(7) โครงการปรับปรุงย่านชุมชนสาย รย.4006 แยกทางหลวงหมายเลข 3143 - บ.หนองสนม ต.บ้านค่าย อ.เมือง จ.ระยอง	0.22	5



บิต/ตัวชีวิต	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
(8) โครงการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามถนนสาย นบ.3021 ถนนราชพฤกษ์ อ.เมือง จ.นนทบุรี	0.22	5
2.2 อัตราส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตอันเนื่องมาจากถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทต่อจำนวนเที่ยวเดินทาง	2.25	4.77
3 ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการถนนในโครงข่ายของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท	3	3.7237
4 ร้อยละของความสำเร็จวงน้าหนักของการดำเนินการบำรุงรักษาทางหลวงเปรียบเทียบกับแผนงาน	3.75	5
(1) โครงการบูรณะทางผิวแอสฟัลต์ทางหลวงหมายเลข 226 ซ. ตอนจุดสุดท้ายเลี้ยวเมือง ห้วยแถลง - จุดเริ่มทางเลี้ยวลำปลายมาศ ระหว่าง กม.73+500 - 81+600	1.15	5
(2) โครงการเสริมผิวแอสฟัลต์ทางหลวงหมายเลข 3 ตอนทางแยกเนินดินแดง - ต่อเขตแขวงฯ จันทบุรี ระหว่าง กม.256+050 - 263+500	0.54	5
(3) โครงการฉาบผิวแอสฟัลต์ทางหลวงหมายเลข 42 ตอนทางแยกไปเทพา - สามแยกนาเกตู ระหว่าง กม.69+759 - 76+960	0.37	5
(4) โครงการเสริมผิวลาดยางแอสฟัลติกคอนกรีต สาย ชบ.4019 แยกทางหลวงหมายเลข 3138 - บ.เฉลิมลาภ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	0.46	5
(5) โครงการเสริมผิวลาดยางแอสฟัลติกคอนกรีต สาย นฐ.4002 แยกทางหลวงหมายเลข 3233 - บ.วัดกลาง อ.ดอนตูม จ.นครปฐม	0.45	5
(6) โครงการซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต สาย นม.4008 แยกทางหลวงหมายเลข 2148 - บ.ปะคำ อ.ด่านขุนทด จ.นครราชสีมา	0.43	5
(7) โครงการซ่อมสร้างผิวทางเคทซีล สาย ขก.4003 แยกทางหลวงหมายเลข 2109 - บ.ดงบัง อ.อุบลรัตน์ จ.ขอนแก่น	0.35	5
รวม	15	4.7102

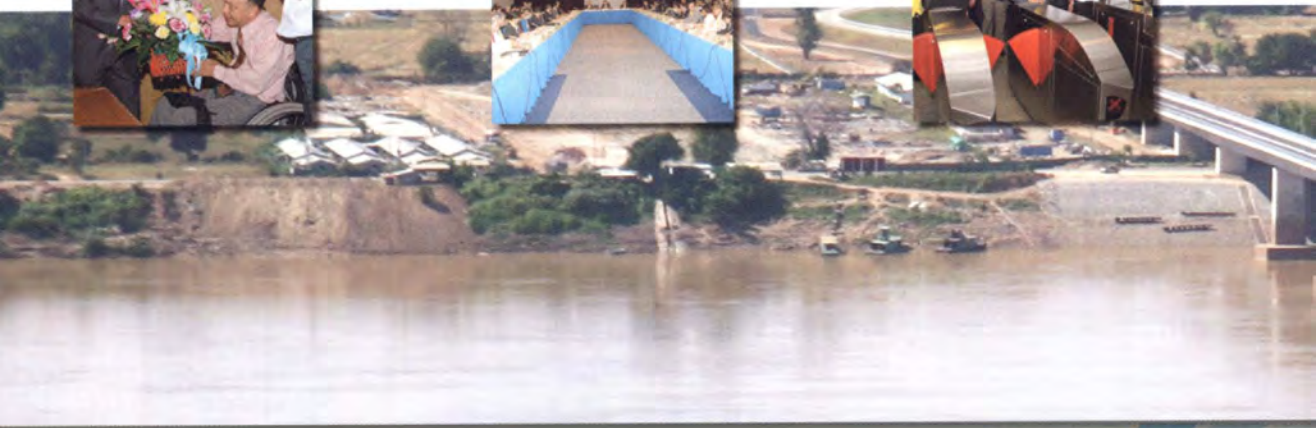
3. ผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติราชการ

ตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 ของกลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

มิติ/ตัวชี้วัด		น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน
มิติที่ 1	มิติด้านประสิทธิภาพตามแผนปฏิบัติราชการ		
ตัวชี้วัดที่ 2	ระดับความสำเร็จของร้อยละเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการบรรลุเป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการของกลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง ประกอบด้วย 3 ตัวชี้วัด		
1	ร้อยละความสำเร็จถ่วงน้ำหนักของการดำเนินการตามแผนงานการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับยุทธศาสตร์รายพื้นที่	4.5	4.9896
	(1) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.นครสวรรค์ แห่งที่ 2	0.8	5
	(2) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จ.ตรัง	0.67	5
	(3) งานก่อสร้างท่าเรืออ่าวอุดม จ.ชลบุรี	1.22	5
	(4) งานก่อสร้างท่าเรือโดยสารและท่องเที่ยวที่บริเวณแหลมสัก อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	0.87	5
	(5) งานปรับปรุงผิวแอสฟัลติกคอนกรีต ทางวิ่ง ทางขับ และปรับปรุงเขตทางวิ่ง ท่าอากาศยาน นครพนม	0.94	4.95
2	ประสิทธิผลของโครงการ/แผนงาน/มาตรการด้านความปลอดภัยในระบบขนส่ง	6	5
	2.1 ร้อยละความสำเร็จถ่วงน้ำหนักของการดำเนินการตามแผนด้านความปลอดภัยของระบบขนส่ง	<u>3</u>	<u>5</u>
	(1) โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญประจำปี พ.ศ. 2549	0.96	5
	(2) แผนงาน/มาตรการอำนวยความสะดวกและปลอดภัย เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในเทศกาลวันลอยกระทง ปีใหม่ และวันสงกรานต์	0.5	5
	(3) งานปรับปรุงระบบไฟฟ้า สนามบิน ทางวิ่ง ทางขับ Approach Light ลานจอด เครื่องบิน และจัดหา ติดตั้งระบบไฟ PAPI WINDCONE (ทดแทนของเดิม) ท่าอากาศยาน นครพนม	1.54	5
	2.2 จำนวนที่เกิดอุบัติเหตุต่อปีของระบบขนส่งสาธารณะ (ต้นลำ)	3	5
3	ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทางระบบราง ทางน้ำ และทางอากาศ	4.5	5
รวม		15	4.9869



กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport





ส่วนที่ 3

- » ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม



ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ยุทธศาสตร์ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาคนและสังคมที่มีคุณภาพ

กลยุทธ์ ข้อ ๑. การพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นเมือง
ที่แข็งแรงและน่าอยู่

- สร้างระบบการเดินทางที่สะดวกสบาย คล่องตัว มีประสิทธิภาพ
และประหยัดค่าใช้จ่าย

สอดคล้องกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การยกระดับความคล่องตัวในการสัญจร
(Mobility) และโอกาสในการเข้าถึง (Accessibility) ระบบขนส่ง
สาธารณะ

โครงการ/แผนงาน/งานที่สำคัญ

1. การจัดระบบขนส่งมวลชน

1.1 โครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จ
บนถนนสายหลัก เพื่อศึกษาปัญหาด้านการจราจรเร่งด่วนในพื้นที่
กรุงเทพมหานคร และจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรแบบ
เบ็ดเสร็จ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ว่าจ้าง

บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 34.950 ล้านบาท
ระหว่างวันที่ 20 มกราคม 2548 ถึงวันที่ 19 มกราคม 2549 ขณะนี้ได้
จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาด้านจราจรเร่งด่วนเสร็จเรียบร้อยแล้ว และ
มอบให้กับผู้แทนกรุงเทพมหานคร เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง
ต่อไป

1.2 การจัดทำร่างความต้องการของประเทศ และคำปรึกษา
แนะนำด้านวิชาการและเทคโนโลยีสมัยใหม่ เกี่ยวกับการพัฒนา
โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
เพื่อช่วยเหลือให้คำแนะนำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดเตรียม
เอกสารการประกวดราคาสำหรับรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ตลอดจน
สนับสนุนข้อมูลทางด้านเทคนิค เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการดำเนินการ
ระบบรถไฟฟ้า สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร ดำเนินการในวงเงิน
งบประมาณ 9.818 ล้านบาท ระยะเวลา
ตั้งแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2549 ถึงวันที่
28 กันยายน 2549 ขณะนี้ที่ปรึกษา
ได้ส่งรายงานการเริ่มงานและร่างรายงาน
ฉบับสมบูรณ์แล้ว



1.3 การดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบตั๋วร่วม เพื่อให้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเกิดการบูรณาการและเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนตลอดจนดำเนินการจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และกำหนดแนวทางในการจัดระบบการแบ่งรายได้ระหว่างกัน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้เตรียมร่างเอกสารประกวดราคาเพื่อศึกษาแนวทางการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้ที่เป็นรูปธรรมของระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยใช้งบประมาณปี 2550 - 2551

1.4 โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อให้การบริการรถโดยสารประจำทางสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และลดปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้พัฒนาการเดินรถให้เป็นรูปแบบ Door to Station มีการกำหนดเส้นทางเดินรถใหม่ในลักษณะการบริการแบบ Bus Transit เพื่อเชื่อมระหว่างสถานีบนดินในเมือง เรือด่วนสีพระยา ถนนข้าวสาร กับสถานีรถไฟฟ้า BTS บางนา สถานีรถไฟหัวลำโพง ขสมก. ยังได้จัดเส้นทางเดินรถโดยสารปรับอากาศเพิ่มเติมเพื่อเดินทางไปยังสถานีสุวรรณภูมิ ได้สะดวกยิ่งขึ้น ปัจจุบันได้จัดการเดินรถแล้วรวม 11 เส้นทาง

1.5 โครงการใช้ระบบตั๋วคูปองโดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการด้วยการใช้คูปองตั๋วโดยสารมาใช้บริการกับรถโดยสารทุกประเภทของ ขสมก. ปัจจุบัน ได้จัดพิมพ์คูปองตั๋วโดยสารครบทุกราคาของราคาค่าโดยสารรถปรับอากาศและรถโดยสารธรรมดา รวมทั้งได้เพิ่มจุดจำหน่ายคูปองมากขึ้นเพื่อให้ผู้ใช้ได้รับความสะดวก นอกจากนี้ ขสมก. ยังได้จัดทำบัตรเดือนรถโดยสารสุวรรณภูมิ ใช้เดินทางกับรถของ ขสมก. ทุกสายโดยไม่จำกัดจำนวนเที่ยว ในราคาจำหน่ายบัตรละ 1,700 บาท อีกด้วย

1.6 โครงการจัดระเบียบการเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศ เพื่อให้การเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศเป็นระบบและถูกต้องตามกฎหมาย มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ ขสมก. ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก พิจารณากำหนดเส้นทาง จำนวน อัตราค่าโดยสาร และใบอนุญาต เพื่อจัดระเบียบการเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศ โดยดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนประเภทรถตู้เป็นรถโดยสารประจำทาง (ป้ายเหลือง) ตามบัญชี ขส.บ. 11 ที่กรมการขนส่งทางบก ปัจจุบันมีรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศ ที่ให้บริการรวมทั้งสิ้น 6,208 คัน



1.7 โครงการเดินรถเอกชน และปรับปรุงสภาพรถเอกชนร่วมบริการ เพื่อให้ภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่งมวลชน โดยให้รถเอกชนร่วมบริการมีสภาพที่ดีเหมาะสมต่อการนำมาให้บริการประชาชน ขสมก. ได้ทำสัญญากับเอกชนในการให้บริการรถร่วมในเส้นทางใหม่เพิ่มเติมอีก 26 เส้นทาง จากเดิมจำนวน 45 เส้นทาง รวมทั้งมีการตรวจสอบสภาพรถร่วมบริการของเอกชนแบ่งเป็นรถร่วมบริการขนาดใหญ่ จำนวน 2,455 คัน ผ่านการตรวจสอบทั้งหมด ส่วนรถร่วมบริการขนาดเล็ก (มินิบัส) จำนวน 1,090 คัน ผ่านการตรวจสอบจำนวน 1,044 คัน

1.8 การดำเนินการให้ผู้สูงอายุได้รับความช่วยเหลือด้านค่าโดยสาร ตามพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 เพื่อให้ผู้สูงอายุได้รับสวัสดิการและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น กรมการขนส่งทางบก โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้มีมติให้ลดหย่อนค่าโดยสารร้อยละ 50 ตั้งแต่เวลา 09.30 - 15.00 น. สำหรับบริการของ ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการ ตั้งแต่วันที่ 24 กรกฎาคม 2549 เป็นต้นไป





2. การก่อสร้างถนน ทางพิเศษ และสะพาน

2.1 โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นโครงการในพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานในจังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งใช้เสริมโครงข่ายถนนเพื่อการขนส่งและจราจรในพื้นที่บริเวณโครงการไปยังพื้นที่ใกล้เคียง โดยเป็นถนนต่อเนื่องเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมและท่าเรือคลองเตย กรมทางหลวงชนบทดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 8,739.146 ล้านบาท มีความยาว 25 กิโลเมตร โดยก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ช่วง ปรับปรุงผิวจราจรของถนนทางรถไฟสายเก่าให้มีสภาพสมบูรณ์ และเวนคืนพื้นที่เพื่อก่อสร้าง โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 สัญญา คือ

สัญญาที่ 1 เป็นการก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ความยาว 0.398 กิโลเมตร เชื่อมที่ถนนปู่เจ้าสมิงพรายกับทางแยกต่างระดับส่วนกลางของสัญญาที่ 3

สัญญาที่ 2 เป็นการก่อสร้างสะพานซึ่งจากสัญญาที่ 1 ข้ามแม่น้ำ ความยาว 0.326 กิโลเมตร ไปบรรจบกับถนนพระรามที่ 3



สัญญาที่ 3 เป็นการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณรอยต่อของสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 ใกล้คลองลัดบนฝั่งพระประแดง บรรจบกับซอยสุขสวัสดิ์ 26 ปัจจุบันก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ทั้ง 3 สัญญา และเปิดให้ประชาชนได้ใช้สัญจรไปมาแล้ว



2.2 โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และทำให้การเชื่อมต่อทางหลวงวงแหวนมีความสมบูรณ์ ระยะทาง 22.500 กิโลเมตร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินโครงการในวงเงิน 24,683.880 ล้านบาท ระยะเวลา 30 เดือน เริ่มงานตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2547 โดยจะเปิดให้บริการในเดือนมีนาคม 2550 ขณะนี้ บริษัท ข. การช่าง จำกัด (มหาชน) อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง ความก้าวหน้าของงานก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 61.99 ช้ากว่าแผนร้อยละ 18.62

2.3 โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เพื่อขยายขอบข่ายการให้บริการของทางพิเศษฉลองรัช ทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร บริเวณถนนรามอินทรา ให้เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกเป็นการเพิ่มเส้นทางไปสู่ทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร ระยะทาง



9,500 กิโลเมตร ระยะเวลาในการก่อสร้าง 22 เดือน โดยจะเปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม 2551 งบประมาณในการดำเนินงานแบ่งเป็นค่าก่อสร้าง 6,697 ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 7,011 ล้านบาท รวม 13,708 ล้านบาท โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้เงินอุดหนุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดเท่าที่จ่ายจริง ประมาณ 7,011 ล้านบาท และเห็นชอบให้เงินอุดหนุนค่าก่อสร้างและควบคุมงานร้อยละ 48.70 ของวงเงินที่จ่ายจริง ประมาณ 3,262 ล้านบาท โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน มีผลความก้าวหน้าร้อยละ 96.20 ของพื้นที่ทั้งหมด และได้จ้าง บริษัท เอพซิลอน จำกัด ควบคุมงานก่อสร้าง ในวงเงิน 113,749 ล้านบาท เริ่มงานเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2548 แบ่งการก่อสร้างเป็น 4 สัญญา และดำเนินการประกวดราคาแล้วเสร็จ ดังนี้ สัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 งานโยธาและไฟฟ้า ได้บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 1,768 ล้านบาท และ 1,839 ล้านบาท ตามลำดับ สัญญาที่ 3 งานโยธาและไฟฟ้า ได้บริษัท กรูธเน เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 1,998,457 ล้านบาท และสัญญาที่ 4 ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ได้กลุ่มร่วมค้าซีเมนส์ ในวงเงิน 274,150 ล้านบาท

2.4 โครงการระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจรของทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์และทางหลวงพิเศษหมายเลข 37 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ตอนบางพลี-บางขุนเทียน ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) เพื่อจัดให้มีระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจรสำหรับทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ฯ โดยดำเนินการระบบจัดเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด (Manual Lane) ให้แล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2550 และระบบอัตโนมัติให้แล้วเสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2551 ในวงเงิน 3,180 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 16 เดือน ขณะนี้ ได้บริษัท ชการช่าง จำกัด (มหาชน) ร่วมกับบริษัท ล็อกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน) (CKLX Joint Venture) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ในวงเงิน 2,618,500 ล้านบาท

2.5 โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์กับทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อให้มีการเชื่อมต่อเป็นระบบโครงข่ายทางพิเศษที่สมบูรณ์ ในวงเงิน 1,907 ล้านบาท โดยจะเปิดให้บริการภายในเดือนกันยายน 2551 ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จ้างบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการ ในวงเงิน 5,897 ล้านบาท เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2549 โดยเริ่มงานในวันที่ 26 มิถุนายน 2549 ระยะเวลาดำเนินการ 75 วัน กำหนดแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2549 ขณะนี้ อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียดใกล้แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อประกวดราคาก่อสร้างต่อไป

2.6 โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เพื่อให้มีการเชื่อมต่อเป็นระบบโครงข่ายทางพิเศษที่สมบูรณ์ ในวงเงิน 1,993 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 20 เดือน โดยจะเปิดให้บริการภายในเดือนกันยายน 2552 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ประสานงานกับกรมทางหลวง เพื่อออกแบบรายละเอียดโครงการเสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนกันยายน 2549 ขณะนี้พระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินอยู่ในขั้นตอนการทูลเกล้าฯ เพื่อทรงลงพระปรมาภิไธย โดยมีระยะเวลาจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 18 เดือน และจะดำเนินการเพื่อประกวดราคาก่อสร้างต่อไป

2.7 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณหน้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตจังหวัดนนทบุรีและจังหวัดปทุมธานี กรมทางหลวงชนบทดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 3,150 ล้านบาท แบ่งเป็น 2 แนว



คือ แนวสายทางด้านทิศเหนือ - ใต้ โดยเริ่มจากจุดสิ้นสุดโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณวัดนครอินทร์และถนนต่อเชื่อมที่บริเวณถนนรัตนาศิเบิร์ตตัดขึ้นไปทางทิศเหนือบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 345 มีความยาว 7.700 กิโลเมตร มีทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง คือ ที่จุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 345 และที่จุดบรรจบแนวสายทางเหนือ - ใต้ บรรจบกับแนวสายทางตะวันออก - ตะวันตก ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2549 และเปิดให้ประชาชนใช้สัญจรไปมาแล้ว สำหรับแนวสายทางด้านทิศตะวันออก - ตะวันตก เริ่มต้นจากถนนแจ้งวัฒนะที่บริเวณห้าแยกปากเกร็ด ตัดผ่านมาทางทิศตะวันตก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบรรจบกับแนวสายทางเหนือ - ใต้ มีความยาว 6.100 กิโลเมตร โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาพร้อมเชิงสะพานยาว 2.600 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างก่อสร้าง มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 94 คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2549

2.8 โครงการปรับปรุงทางหลวงพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็ว สร้างความปลอดภัย และลดปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุกรมทางหลวงได้ดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณรวม 10,550 ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ดังนี้



(1) วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ตอน บางพลี-ธัญบุรี ก่อสร้างทาง 8 ช่องจราจร ระยะทาง 40 กิโลเมตร งบประมาณ 2,500 ล้านบาท แบ่งเป็น

- ตอนที่ 1 มีผลการดำเนินงานร้อยละ 24.54
- ตอนที่ 2 มีผลการดำเนินงานร้อยละ 26.05
- ตอนที่ 3 มีผลการดำเนินงานร้อยละ 15.52

(2) แยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) ก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ระยะทาง 3 กิโลเมตร และสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด) งบประมาณ 400 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ 11.03

(3) ทางแยกต่างระดับที่รังสิต ระยะที่ 2 งบประมาณ 1,000 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ 4.73

(4) บางบัวทอง-บรรจบทางหลวงหมายเลข 307 (บางคูวัด) ก่อสร้างขยายช่องทางเป็น 6 ช่องจราจร ระยะทาง 15 กิโลเมตร งบประมาณ 600 ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ 28.78

(5) แยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด) - ปทุมธานี ก่อสร้างขยายช่องทางเป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 7 กิโลเมตร งบประมาณ 400 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ 16.83

(6) สะพานลอยที่จุดตัดบนทางหลวงหมายเลข 304 กับ ทางเข้าเมืองทองธานี 1 งบประมาณ 250 ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ 9.59

(7) บางใหญ่-แคราย ก่อสร้างขยายช่องทางเป็น 8 ช่องจราจร ระยะทาง 13 กิโลเมตร งบประมาณ 1,400 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ 31.31



(8) สะพานลอยและสะพานกลับรถบนทางหลวง หมายเลข 302 งบประมาณ 400 ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน ร้อยละ 38.17

(9) สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3344 (ถนนศรีนครินทร์) กับทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) งบประมาณ 350 ล้านบาท ระยะทาง 0.500 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 18.64

(10) สะพานลอยที่อนุสาวรีย์หลักสี่ งบประมาณ 250 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอกองคมนตรี เพื่อขอขยายวงเงิน

(11) ทางลอดที่ อ.ปากเกร็ด สาย 304 (ติวานนท์) กับ สาย 306 (แจ้งวัฒนะ) งบประมาณ 400 ล้านบาท ระยะทาง 0.500 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 31.34



(12) แยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3100 (ถนนเลียบคลองรังสิต) รวมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ก่อสร้างเส้นแนวทางใหม่ขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 5 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา งบประมาณ 2,000 ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน แบ่งเป็น

ตอนที่ 1 ทางแยกต่างระดับที่บางคูวัด มีผลการดำเนินงานร้อยละ 13.29

ตอนที่ 2 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ติดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ตอนที่ 3 ทางแยกต่างระดับที่ถนนติวานนท์ มีผลการดำเนินงานร้อยละ 2.59



(13) สายเชื่อมต่อนถนนสุขาภิบาล 1 - วงแหวนรอบนอก ด้านตะวันออก ก่อสร้างเส้นแนวทางใหม่ขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 4 กิโลเมตร งบประมาณ 600 ล้านบาท ขณะนี้ติดกรรมสิทธิ์ที่ดิน



3. การก่อสร้างระบบราง

3.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ระยะทางรวม 23 กิโลเมตร ในกรอบวงเงิน 46,704 ล้านบาท การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2548 ในวงเงิน 349,500 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาดำเนินงาน 6 เดือน และได้ว่าจ้างบริษัท ซี.บี.การสำรวจ จำกัด สำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวสายทางโครงการ เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2548 ในวงเงิน 12,870 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน แต่เนื่องจากรัฐบาลได้มีการปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าใหม่ โดยให้ดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ พ.ศ. 2549 จึงได้มีการยกเลิกการดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาและผู้รับเหมาโครงการฯ ไว้ก่อน ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ด้วยวิธีการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ โดยให้ผู้รับเหมาออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน และดำเนินการจัดจ้างด้วยวิธีประกวดราคาแบบการแข่งขันราคานานาชาติ โดยไม่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนแรกขงคู่มือพิจารณาโครงการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ รวมทั้งไม่ต้องดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 ขณะนี้ รฟม. ได้ดำเนินการเผยแพร่ร่างข้อกำหนดประกวดราคาโครงการดังกล่าวให้

ผู้สนใจและส่วนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นและกำหนดขายเอกสารประกวดราคาตั้งแต่วันที่ 13 ตุลาคม 2549 รวมทั้งได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง งานโยธา และงานระบบรถไฟฟ้า (CSC) และดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ คาดว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างโครงการฯ ได้ภายในปลายปี 2550

3.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราชบุรี ระยะทางรวมระยะทาง 71 กิโลเมตร ในกรอบวงเงิน 222,565,200 ล้านบาท ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2548 อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมและออกแบบโครงการในวงเงิน 1,196,200 ล้านบาท โดย รฟม. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท BMTD จำกัด เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2548 ในวงเงิน 1,154,880 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงาน 8 เดือน แต่เนื่องจากรัฐบาลได้มีการปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าใหม่โดยให้ดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ พ.ศ. 2549 รฟม. จึงได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ปรับเปลี่ยนขอบเขตงานของที่ปรึกษาให้เหลือเพียงการออกแบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยให้จัดทำเป็นแบบเบื้องต้นเพื่อว่าจ้างผู้รับเหมาออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน และปรับลดวงเงินเหลือเพียง 588,070 ล้านบาท ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ





วันที่ 15 สิงหาคม 2549 อนุมัติตามเสนอ ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างตรวจรับงาน ทั้งนี้คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ด้วยวิธีการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ โดยให้ผู้รับเหมาออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน และดำเนินการจัดจ้างด้วยวิธีประกวดราคาแบบการแข่งขันราคานานาชาติ โดยไม่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนแรกของผู้มีพิจารณาโครงการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ รวมทั้งไม่ต้องดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 ขณะนี้ รฟม. ได้ดำเนินการเผยแพร่ร่างข้อกำหนดประกวดราคาโครงการดังกล่าว ให้ผู้สนใจและส่วนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้ความเห็น และกำหนดขายเอกสารประกวดราคาตั้งแต่วันที่ 13 ตุลาคม 2549 รวมทั้งได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา

บริหารโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง งานโยธา และงานระบบรถไฟฟ้า (CSC) และดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ คาดว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างโครงการฯ ได้ภายในปลายปี 2550

3.3 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (ช่วงพญาไท-มักกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายพญาไท-มักกะสัน (อโศก)-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง (BCAT-Bangkok City Air Terminal) เพื่อให้มีเส้นทางรถไฟบริการที่ทันสมัย รวดเร็ว และประหยัดพลังงาน สามารถรองรับการเจริญเติบโตของการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตเมื่อมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวงเงินประมาณ 31,370.977 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 990 วัน ระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548 ถึง 5 พฤศจิกายน 2550 ขณะนี้อยู่ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้าง มีผลการดำเนินงานโดยรวมทั้งโครงการคิดเป็นร้อยละ 38.76 ล้ำกว่ากำหนดร้อยละ 30.69 ดังนี้

(1) งานด้านก่อสร้าง มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 14.09 ล้ำกว่ากำหนดร้อยละ 16.26

(2) งานด้านไฟฟ้าและเครื่องกล ได้แก่ งานระบบราง/แนวราง งานตุ้รถโดยสายไฟฟ้า ระบบการควบคุมรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณ ระบบจ่ายกำลังไฟฟ้า ระบบสื่อสาร ระบบเก็บตัวโดยสารอัตโนมัติ ระบบไฟฟ้าเครื่องกลของรถไฟ งานเครื่องมือประจำศูนย์ซ่อมบำรุง และระบบ Check-in รวมทั้งระบบขนส่งกระเป๋าผู้โดยสาร มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 24.67 ล้ำกว่ากำหนดร้อยละ 14.43

3.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงพญาไท-บางซื่อ-รังสิต เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งมวลชนในระบบรางและเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ให้เป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 42,300 ล้านบาท ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร ระยะเวลาตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2549 - มีนาคม 2553 ด้วยวิธีการจ้างและออกแบบควบคุมไปกับการก่อสร้าง (Design and Build) ขณะนี้อยู่ระหว่างการประกวดราคา โดยกำหนดเปิดขายซองตั้งแต่วันที่ 13 ตุลาคม 2549 และกำหนดยื่นซองในวันที่ 20 ธันวาคม 2549



3.5 โครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมขนส่งตากสินและทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาศูนย์คมนาคมขนส่งอย่างเป็นทางการ รวมถึงส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถขนส่งสาธารณะให้มากขึ้นเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งทางรถไฟ ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย และระยะทางประมาณ 37 กิโลเมตร รวมทั้งออกแบบศูนย์คมนาคมตากสินและองค์ประกอบ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินโครงการในวงเงิน 163.550 ล้านบาท ระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2547 ถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2548 มีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 99.30 ขณะนี้ที่ปรึกษาได้จัดสร้างรายงานและร่างแบบรายละเอียดแล้ว คงเหลือแต่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับสมบูรณ์) ซึ่งอยู่ในขั้นตอนของการพิจารณาของสำนักงานนโยบายสิ่งแวดล้อม (สผ.)

3.6 โครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าชานเมืองและรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบริเวณชานเมืองและท่าอากาศยานในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (รังสิต-สถานีบ้านภาชี มวกะสัน-ฉะเชิงเทรา ตลิ่งชัน-นครปฐม และมหาชัย-ปากท่อ) เพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบริเวณชานเมืองในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดใน กทม. และพื้นที่ต่อเนื่อง รวมถึงการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรถไฟตามโครงการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ว่าจ้าง บริษัท ไทยเอเยนซีเรียจ คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษา ในวงเงิน 418.183 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 18 เดือน ระหว่างวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2548 ถึงวันที่ 16 สิงหาคม 2549 ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายละเอียดงานศึกษาออกแบบการเดินรถระบบรถไฟฟ้าในเขตเมือง (Urban Rail) แบบร่างมาตรฐานให้รองรับกับแผนพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในเขตเมือง รวมทั้งการปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมก่อนเสนอคณะกรรมการกำกับการศึกษา

3.7 โครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-มวกะสันและช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง เพื่อเพิ่มบทบาท ขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟ ส่งเสริมให้ประชาชนหันมานิยมใช้การโดยสารและขนส่งสินค้าทางรถไฟ บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดใน

ภาพรวม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้รับงบประมาณดำเนินการจำนวน 143.900 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2547 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2548 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 99.40 ขณะนี้ที่ปรึกษาได้จัดสร้างรายงานและร่างแบบรายละเอียดแล้ว คงเหลือแต่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับสมบูรณ์) ซึ่งอยู่ในขั้นตอนของการพิจารณาของสำนักงานนโยบายสิ่งแวดล้อม (สผ.)

4. การแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ประสานและติดตามแผนงาน/โครงการในการก่อสร้างถนนและทางด่วน ที่ได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก (คจร.) เพื่อผลักดันให้โครงการสามารถดำเนินการได้ตามแผน โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมประชุมหารือเพื่อติดตามและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการดำเนินงาน ได้แก่

- 4.1 การปรับปรุงสภาพทางกายภาพ และประสานการพัฒนา ระบบโครงข่ายถนนและการจราจร โดยประสานแผนงาน/โครงการที่อยู่บนแนวเส้นทางเดียวกันให้ก่อสร้างไปพร้อมกัน
- 4.2 การประสานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกและทางลอดใต้ทางแยกที่อยู่ในแนวเส้นทางเดียวกับโครงการรถไฟฟ้า เพื่อให้แต่ละโครงการสามารถดำเนินการร่วมกันต่อไปได้
- 4.3 การพิจารณาผลกระทบและกำหนดพิกัดนำหน้ารถบรรทุกรถ โดยพิจารณาผ่อนผันนำหน้ารถบรรทุกที่กึ่งพ่วงชนิด 3 เพลา เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนประกาศใช้ต่อไป



ยุทธศาสตร์ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืนได้

กลยุทธ์ข้อ ก. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics)

- ยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องการค้าหลักและพัฒนาช่องการค้าที่มีศักยภาพเป็นเครือข่ายระดับสากล (Global Destination Network)
- พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spokes) ภายในประเทศให้มีคุณภาพมาตรฐานและสมารถใช้ประโยชน์สูงสุด
- พัฒนาเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคบนเส้นทางการค้าหลักเชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค (Regional Transport and Logistics Corridor)
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และผู้ใช้บริการ และส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการทำธุรกิจ

กลยุทธ์ข้อ ข. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- ปรับโครงสร้างการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจากการใช้รถยนต์ขนาดเล็กมาเป็นระบบขนส่งด้วยระบบรางและการขนส่งทางน้ำควบคู่กับการวางเครือข่ายขนส่งแบบผสมผสาน
- พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศให้ได้มาตรฐาน ความปลอดภัย ความมั่นคงและการใช้ประโยชน์เพิ่มขึ้น
- ประสานความร่วมมือระบบขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน



กลยุทธ์ข้อ ช. การพัฒนาธุรกิจ

- ปรับปรุงการบริหารการแปลงสภาพเป็นบริษัท หรือระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- สร้างความเข้มแข็งให้แก่กลไกการกำกับดูแลกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบริการโครงสร้างพื้นฐาน
- พัฒนาระบบข้อมูล องค์ความรู้ และการวิเคราะห์สถานการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อใช้ในการตัดสินใจของรัฐบาล

สอดคล้องกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

- ยุทธศาสตร์ที่ 1** การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่งเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจ การค้า และบริการ
- ยุทธศาสตร์ที่ 2** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (safety) และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ
- ยุทธศาสตร์ที่ 4** การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่งเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

โครงการ/แผนงาน/งานที่สำคัญ

1. ทรวงวางแผนพัฒนาระบบการขนส่ง

1.1 โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทย และทำให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าของอนุภูมิภาค โดยการศึกษาอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าทั้งระบบ ศึกษาศักยภาพของโครงข่ายการ





ขนส่งสินค้า ในปัจจุบันและแนวทางการเชื่อมโยงโครงข่ายต่างรูปแบบ รวมทั้งจัดทำระบบฐานข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้จัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 44.280 ล้านบาท โครงการดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาส่งมอบงานให้กับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



1.2 โครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศไทยเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน เพื่อศึกษา วิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อม ผลกระทบจากการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนเพื่อกำหนดกรอบโครงสร้างพื้นฐาน แผนงาน โครงการ มาตรการ ประเภทและเส้นทางทางขนส่งสินค้าผ่านแดน และ/หรือ ข้ามแดนจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในภูมิภาคอินโดจีน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 23.700 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 12 เดือน ขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้เห็นชอบรายงานชั้นกลาง (ฉบับปรับปรุงแก้ไข) แล้ว

1.3 โครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทเมืองในภูมิภาค เพื่อให้จังหวัดในภูมิภาคมีแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร เพื่อรองรับปัญหาการขนส่งและจราจรในอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดแพร่ กาฬสินธุ์ ชุมพร ลพบุรี และศรีสะเกษ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้จัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 14.573 ล้านบาท ขณะนี้มีผลการศึกษาสะสาคิดเป็นร้อยละ 85

1.4 โครงการจัดทำแผนแม่บทและออกแบบเพื่อก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองเชียงใหม่ เพื่อศึกษาและจัดทำแผนแม่บท และ

ความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้างทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองจังหวัดเชียงใหม่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้จัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 38.694 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ในระหว่างการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ มีผลการศึกษา คิดเป็นร้อยละ 80

2. การขนส่งทางบก ทางพิเศษ และระบบรางรถไฟ

2.1 โครงการก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกและปลอดภัยเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับถนนสายหลัก รวมทั้งช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณท่าอากาศยาน แบ่งเป็น

2.1.1 กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างถนนในวงเงินงบประมาณรวม 4,849.398 ล้านบาท ดังมีรายละเอียด คือ

(1) **ทางเข้า-ออกจากทางแยกต่างระดับร่มเกล้า (ACCESS A&E) ส่วนที่ 1** ระยะทาง 4.800 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเดือนเมษายน 2549 **ส่วนที่ 2** ระยะทาง 3.750 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2549 และ**ส่วนที่ 3** ระยะทาง 2.500 กิโลเมตร มีผลการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 94.23

(2) **ทางเข้า-ออกจากถนนอ่อนนุช (ACCESS C)** ระยะทาง 1.493 กิโลเมตร ก่อสร้างเสร็จแล้วเมื่อเดือนพฤษภาคม 2548

(3) **ทางเข้า-ออกด้านตะวันตก (ถนนกิ่งแก้ว)** ระยะทาง 0.944 กิโลเมตร ก่อสร้างเสร็จแล้วเมื่อเดือนพฤษภาคม 2548

(4) **ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 ตอนบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนที่ 1** (รวมปรับปรุงทางแยกต่างระดับที่บางนาและสะพานกลับรถ ที่ กม.17+000) ระยะทางรวม 13.125 กิโลเมตร ขยายเป็นทาง 8 ช่องจราจร ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2549 **ส่วนที่ 2** สะพานกลับรถ (Special U-Turn) ที่ กม.17+050, กม.17+220, กม.21+117, กม.21+145 และ กม.28+140 (รวม 5 แห่ง) ระยะทางรวม 12.510 กม. ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2549

(5) **ถนนสายมีนบุรี-ลาดกระบัง (ถนนร่มเกล้า)** ระยะทาง 6.300 กิโลเมตร ขยายเป็นทาง 6 ช่องจราจร ก่อสร้างแล้วเสร็จแล้วเมื่อเดือนกันยายน 2548

(6) **ถนนศรีนครินทร์-ทางเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ ส่วนที่ 1** ระยะทาง 13.200 กิโลเมตร ก่อสร้างเสร็จแล้วเมื่อเดือนพฤษภาคม 2548 และ**ส่วนที่ 2** ระยะทาง 2.600 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จแล้วเมื่อเดือนมิถุนายน 2548

2.1.2 กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 2,316.420 ล้านบาท โดยก่อสร้างถนน 3 สาย ความยาวรวม 28.692 กิโลเมตร ดังนี้

(1) ถนนแยกทางหลวงหมายเลข 34 - อ่อนนุช อบางพลี จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 13.548 กิโลเมตร งบประมาณ 1,417.420 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 55

(2) ถนนต่อเชื่อมทางหลวงหมายเลข 34 (กม.26) - ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 8.890 กิโลเมตร งบประมาณ 389 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนมีนาคม 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 45

(3) ถนนแยกทางหลวงหมายเลข 3 - เคหะบางพลี จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 6.254 กิโลเมตร งบประมาณ 510 ล้านบาท คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในเดือนพฤศจิกายน 2550 ระยะเวลาก่อสร้างรวม 720 วัน

2.2 โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)

เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงให้มีมาตรฐานสูง และมีประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค ทำให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กรมทางหลวงได้ดำเนินโครงการในกรอบวงเงิน 110,371.820 ล้านบาท ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2538 - 2554 ดำเนินการปรับปรุงทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจรทั่วประเทศ จำนวนทั้งสิ้น 11 โครงการ ระยะทางโดยรวม 5,381.340 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นงบประมาณแผ่นดิน เงินกู้ JBIC, ADB และ IBRD โดยได้ดำเนินการภายใต้เงินกู้ JBIC ระยะทาง 930.062 กิโลเมตร และเงินกู้ ADB ระยะทาง 770.368 กิโลเมตร เรียบร้อยแล้ว ส่วนโครงการตามเงินกู้ IBRD ระยะทาง 201.898 กิโลเมตร และเงินงบประมาณแผ่นดิน ระยะทาง 1,221.303 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ดังนี้

2.2.1 การดำเนินการภายใต้เงินกู้ IBRD ประกอบด้วย

(1) ทางหลวงหมายเลข 201 อ.หนองบัวโคก-ชัยภูมิ มีผลการดำเนินงานร้อยละ 95.21 ระยะทาง 42.570 กิโลเมตร

(2) ทางหลวงหมายเลข 401 อ.สีชล-อ.ท่าศาลา ระยะทาง 20 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อ 24 มีนาคม 2549

(3) ทางหลวงหมายเลข 212 อ.นิคมคำสร้อย-อ.เลิงนกทา ระยะทาง 22.600 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2549

2.2.2 ก่อสร้างเส้นทางภายใต้งบประมาณแผ่นดิน ประกอบด้วย

(1) แลนมดบัง-บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 **ส่วนที่ 1** ระยะทาง 16.540 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2549 **ส่วนที่ 2** ทางแยกต่างระดับที่แลนมดบังระยะทาง 11.180 กิโลเมตร มีผลการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 51.56 เนื่องจากติดปัญหากรรมสิทธิ์ที่ดิน และ**ส่วนที่ 3** ทางแยกต่างระดับที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 241 รวมสะพานกลับรถที่ กม.2+570 บนทางหลวงหมายเลข 33 แยกไปแลนมดบัง ระยะทาง 17.630 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2549

(2) ทางหลวงหมายเลข 12 พิษณุโลก-สุโขทัย ตอน 1 ระยะทาง 18.850 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2549 ตอน 2 ระยะทาง 31.750 กิโลเมตร มีผลการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 31.60

(3) ทางหลวงหมายเลข 231 ทางเลี่ยงเมืองอุบลราชธานี **ส่วนที่ 1** ระยะทาง 16.280 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2549 **ส่วนที่ 2** รวมสะพานข้ามทางรถไฟระยะทาง 0.600 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 65.09

(4) ทางหลวงหมายเลข 304 อ.กบินทร์บุรี-อ.วังน้ำเขียว ตอน 1 **ส่วนที่ 1** ระยะทาง 14.600 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 8.26 ตอน 1 **ส่วนที่ 2** ระยะทาง 12.200 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 18.93 ตอน 2 ระยะทาง 15.410 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 8.84 และตอน 2A ระยะทาง 9.000 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุมัติรับราคา

(5) ทางหลวงหมายเลข 33 สระแก้ว-อ.อรัญประเทศ ตอน 3 ระยะทาง 7.260 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2549

(6) ทางหลวงหมายเลข 24 อ.โคกชัย-อ.หนองกี่ ตอน 1 **ส่วนที่ 1** ระยะทาง 11.000 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2549 ตอน 1 **ส่วนที่ 2** ระยะทาง 14.500 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อ 2 สิงหาคม 2549 และตอน 2 ระยะทาง 24.500 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาราคา

(7) ทางหลวงหมายเลข 415 พังงา-กระบี่ ตอน 1A ระยะทาง 11.280 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 33.90 ตอน 1B ระยะทาง 11.130 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 14.70 และตอน 2 ระยะทาง 35.000 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างประกวดราคา



(8) ทางหลวงหมายเลข 4142 แยกทางหลวงหมายเลข 401-อ.ดอนสัก ระยะทาง 28.200 กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2548

(9) ทางหลวงหมายเลข 11 อุดรดิตถ์-อ.เด่นชัย ระยะทาง 50 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาราคา

(10) ทางหลวงหมายเลข 12 สุโขทัย-ตาก ตอน 1 **ส่วนที่ 1** ระยะทาง 7.480 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 66 ตอน 1 **ส่วนที่ 2** ระยะทาง 10.400 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 48.50 และตอน 2 ระยะทาง 25 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุมัติรับราคา

(11) ทางหลวงหมายเลข 21 เพชรบูรณ์-อ.หล่มสัก ตอน 1 ระยะทาง 15.770 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาราคา

(12) ทางหลวงหมายเลข 12 อ.หนองเรือ-อ.ชุมแพ-อ.คอนสาร ตอน 1 ระยะทาง 15.770 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาราคา

(13) ทางหลวงหมายเลข 22 อุดรธานี-หนองหาน ตอน 1 ระยะทาง 26.900 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุมัติรับราคา

(14) ทางหลวงหมายเลข 210 อุดรธานี-หนองบัวลำภู ตอน 1 ระยะทาง 11.580 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 55.87 และตอน 2 ระยะทาง 12.500 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 75.32

(15) ทางหลวงหมายเลข 22 เลย-นครพนม ตอน อ.พรรณานิคม-สกลนคร **ส่วนที่ 1** ระยะทาง 12.800 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 60.19 และ **ส่วนที่ 2** ระยะทาง 12.370 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 64.52

(16) ทางหลวงหมายเลข 23 มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด ตอน 1 ระยะทาง 9.540 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 61.74 และ ตอน 2 ระยะทาง 9 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 65.96

(17) ทางหลวงหมายเลข 2178 อุบลราชธานี-แยกทางหลวงหมายเลข 24 ระยะทาง 24.300 กิโลเมตร กำหนดเสนอราคารวันที่ 4 กันยายน 2549

(18) ทางหลวงหมายเลข 226 ศรีสะเกษ-อ.กันทรารมย์ **ส่วนที่ 1** ระยะทาง 11.200 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 54.64 และ **ส่วนที่ 2** ระยะทาง 11.740 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 19.72

(19) ทางหลวงหมายเลข 24 อ.สีคิ้ว-อ.โชคชัย ตอน 1 (ส่วนที่ 1) ระยะทาง 28.900 กิโลเมตร และตอน 1 (ส่วนที่ 2) ระยะทาง 24.100 กิโลเมตร อยู่ระหว่างขออนุมัติรับราคา

(20) ทางหลวงหมายเลข 212 อุบลราชธานี-อำนาจเจริญ ตอน 1 ระยะทาง 20.800 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา

(21) ทางหลวงหมายเลข 212 อำนาจเจริญ-อ.เลิงนกทา ตอน 2 ระยะทาง 15.200 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา

(22) ทางหลวงหมายเลข 33 อ.กบินทร์บุรี-สระแก้ว ตอน 1 ระยะทาง 38.390 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 1.96

(23) ทางหลวงหมายเลข 33 ปราจีนบุรี-อ.กบินทร์บุรี ตอน 1 ระยะทาง 20.240 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการประกวดราคา

(24) ทางหลวงหมายเลข 331 แยกเข้าแหลมฉลุง-บรรจบทางหลวงหมายเลข 36 ระยะทาง 22.700 กิโลเมตร อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของราคา

(25) ทางหลวงหมายเลข 47 กระบี่-อ.ห้วยยอด ตอน 1 ระยะทาง 25 กิโลเมตร อยู่ระหว่างประกวดราคา

(26) ทางหลวงหมายเลข 4 อ.กระบี่-ระนอง ระยะทาง 45 กิโลเมตร อยู่ระหว่างคิดราคาเบื้องต้น

(27) ทางหลวงหมายเลข 4 ตรัง-อ.ห้วยยอด ระยะทาง 25 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 38.08

(28) ทางหลวงหมายเลข 4 แยกทางหลวงหมายเลข 410-อ.ดอนสัก ระยะทาง 28.200 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จเดือน กันยายน 2548

(29) ทางหลวงหมายเลข 407 สงขลา-หาดใหญ่ ตอน 1 ระยะทาง 2.900 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง และตอน 2 ระยะทาง 10.300 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 13.04

(30) ทางหลวงหมายเลข 408 นครศรีธรรมราช-สงขลา ตอน อ.สทิงพระ-อ.สิงหนคร **ส่วนที่ 1** ระยะทาง 12 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 0.70 และ **ส่วนที่ 2** ระยะทาง 12.800 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 10.60

(31) ทางหลวงหมายเลข 408 นครศรีธรรมราช-อ.สทิงพระ ตอน 1 ระยะทาง 25 กิโลเมตร ประกาศประกวดราคารวันที่ 17 สิงหาคม 2549

2.3 โครงการทางหลวงพิเศษ เพื่อให้มีระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักและโครงข่ายทางหลวงที่มีมาตรฐานสูง รวมทั้งช่วยลดอุบัติเหตุลดมลภาวะจากการเดินทางและขนส่งสินค้า ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น กรมทางหลวงได้ดำเนินการ ดังนี้

2.3.1 ทางหลวงพิเศษ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ชลบุรี ก่อสร้างทาง 8 ช่องจราจร ระยะทาง 66 กิโลเมตร งบประมาณ 3,100 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2548 - 2550 ผลการก่อสร้างแบ่งเป็น

- ตอนที่ 1 ระยะทาง 9.250 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 21.76
- ตอนที่ 2 ระยะทาง 18.800 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 19.96
- ตอนที่ 3 ระยะทาง 6.360 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 1.61
- ตอนที่ 4 ระยะทาง 13.700 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 1.92
- ตอนที่ 5 ระยะทาง 12.300 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 3.36

2.3.2 ทางหลวงพิเศษ ชลบุรี-พัทยา ก่อสร้างทาง 8 ช่องจราจร ระยะทาง 51 กิโลเมตร งบประมาณ 2,500 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2548 - 2550 ผลการก่อสร้างแบ่งเป็น

- ตอนที่ 1 ระยะทาง 19.300 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 13.80
- ตอนที่ 2 ระยะทาง 24.400 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 8.54
- ตอนที่ 3 ระยะทาง 5.290 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 6.80
- ตอนที่ 4 ระยะทาง 3.420 กิโลเมตร ขณะนี้ติดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

2.3.3 ทางหลวงพิเศษ กรุงเทพ-ปากท่อ ตอนสมุทรสาคร-อ.ปากท่อ ก่อสร้างทาง 8 ช่องจราจร ระยะทาง 50 กิโลเมตร งบประมาณ 2,200 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2548 - 2550 ผลการก่อสร้างแบ่งเป็น

- ตอนที่ 1 ระยะทาง 11.200 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 5.89
- ตอนที่ 2 ระยะทาง 9.800 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 9.99
- ตอนที่ 3 ระยะทาง 10 กิโลเมตร ขณะนี้เตรียมการก่อสร้าง
- ตอนที่ 4 ระยะทาง 8.200 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 8.20
- ตอนที่ 5 ระยะทาง 10.840 กิโลเมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2549

2.4 โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น ลดความคับคั่งและอุบัติเหตุ ตลอดจนให้ผู้ใช้งานทางได้รับความสะดวก รวดเร็ว และเกิดความปลอดภัย กรมทางหลวงดำเนินโครงการ ดังนี้

2.4.1 ทางหลวงแผ่นดิน อ.ปากท่อ-อ.ชะอำ ก่อสร้างขยายทางเป็นขนาด 7 - 8 ช่องจราจร ระยะทาง 30 กิโลเมตร งบประมาณ 778.050 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2548 - 2550 ผลการก่อสร้างแบ่งเป็น

- ตอนที่ 1 ส่วนที่ 1 ระยะทาง 24 กิโลเมตร มีการยกเลิกสัญญา เตรียมออกประกาศประกวดราคาใหม่
- ตอนที่ 1 ส่วนที่ 2 ระยะทาง 8.5 กิโลเมตร มีการยกเลิกสัญญา เตรียมออกประกาศประกวดราคาใหม่
- ตอนที่ 2 ระยะทาง 20 กิโลเมตร ประกวดราคาเมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2549

2.4.2 ทางหลวงแผ่นดิน อ.บางปะอิน-นครสวรรค์ ก่อสร้างเป็นทาง 8 ช่องจราจร ระยะทาง 175 กิโลเมตร งบประมาณ 7,000 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2548 - 2550 ผลการก่อสร้างแบ่งเป็น

- ตอนที่ 1 ระยะทาง 8.800 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 29.63
- ตอนที่ 2 ระยะทาง 8.200 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 38.86
- ตอนที่ 3 ระยะทาง 10 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 5.75
- ตอนที่ 4 ระยะทาง 8.510 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 6.90
- ตอนที่ 5 ระยะทาง 9.500 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 5.90
- ตอนที่ 6 ระยะทาง 13 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 14.50
- ตอนที่ 7 ระยะทาง 14.500 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 39.20
- ตอนที่ 8 ระยะทาง 13 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 28.50
- ตอนที่ 9 ระยะทาง 12.500 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 44.85
- ตอนที่ 10 ระยะทาง 13 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 50.51



- ตอนที่ 11 ระยะทาง 13 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 33.35
- ตอนที่ 12 ระยะทาง 15.200 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 39.87
- ตอนที่ 13 ระยะทาง 15.800 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 23.38
- ตอนที่ 14 ระยะทาง 16 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 14.67

2.4.3 ทางหลวงแผ่นดิน เพชรบุรี-อ.ชะอำ ก่อสร้างเป็นทาง 6 ช่องจราจร ระยะทาง 37 กิโลเมตร งบประมาณ 1,200 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2548 - 2550 ผลการก่อสร้างแบ่งเป็น

- (1) เส้นทางเพชรบุรี-อ.ชะอำ ส่วนที่ 1A มีผลการดำเนินงานร้อยละ 21.70
- (2) เส้นทางเพชรบุรี-อ.ชะอำ ส่วนที่ 1B มีผลการดำเนินงานร้อยละ 7.10
- (3) เส้นทางเพชรบุรี-อ.ชะอำ ส่วนที่ 2 มีผลการดำเนินงานร้อยละ 69.70
- (4) เส้นทางเพชรบุรี-อ.ชะอำ ส่วนที่ 3 มีผลการดำเนินงานร้อยละ 90.80

2.4.4 ทางหลวงแผ่นดินทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ก่อสร้างเป็นทาง 8 ช่องจราจร ระยะทาง 14 กิโลเมตร งบประมาณ 700 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2548 - 2550 ผลการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 15.27

2.4.5 ทางหลวงแผ่นดิน ทางเลี่ยงเมืองสระบุรีด้านตะวันออก (รวมทางแยกต่างระดับ) ก่อสร้างทางแนวใหม่เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 16 กิโลเมตร งบประมาณ 1,000 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2548 - 2550 ผลการก่อสร้างแบ่งเป็น

- ตอนที่ 1 ระยะทาง 4.900 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 0.04
- ตอนที่ 2 ระยะทาง 11.640 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ 0.11

2.5 โครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสลิ่ง อ.ชนุน จ.พัทลุง-บ.หัวป่า อ.ระโนด จ.สงขลา เพื่อเป็นทางลัดเชื่อม อ.ควนขนุน จ.พัทลุง กับ อ.ระโนด จ.สงขลา และสามารถเชื่อมโยงถนนไปยัง ต.ควนชิลิต อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช และยังเป็นการพัฒนาเส้นทางทะเลสาบสงขลา กรมทางหลวงชนบทดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 750 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน 2549 โดยก่อสร้างเป็นถนนและสะพาน ความยาวรวม 17.547 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 97

2.6 โครงการจัดการจราจรและก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกภาคเมืองเชียงใหม่ เพื่อปรับปรุงโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนเมือง และแก้ไขปัญหาการจราจรชนงให้เป็นอย่างดีมีประสิทธิภาพ กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 704.999 ล้านบาท โดยเป็นการก่อสร้างทางลอดจำนวน 5 แห่ง และปรับปรุงทางลอด 1 แห่ง ความยาวรวม 3.922 กิโลเมตร ได้แก่ ทางต่างระดับที่ทางแยกหมายเลข 6 ทางลอดที่ทางแยกหมายเลข 1 - 5 ทางลอดที่ทางแยกหมายเลข 8 และปรับปรุงระบบทางลอดที่ทางแยกหมายเลข 8 ขณะนี้การก่อสร้างแล้วเสร็จและได้เปิดใช้เส้นทางดังกล่าวแล้ว

2.7 โครงการก่อสร้างถนนตามผังเมืองรวม เพื่ออำนวยความสะดวกด้านคมนาคมให้กับประชาชนในเขตชุมชนหนาแน่น ทำให้มีระบบโครงข่ายคมนาคมที่ติดตามแผนผัง ซึ่งจะช่วยลดและป้องกันปัญหาต่าง ๆ ของเมือง นอกจากนี้ยังเป็นการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค กรมทางหลวงชนบทดำเนินการในวงเงินงบประมาณรวม 6,538.930 ล้านบาท โดยเป็นการก่อสร้างถนน 28 สาย ระยะทาง 127.439 กิโลเมตร งบประมาณ 5,488.190 ล้านบาท ขณะนี้ก่อสร้างถนนแล้วเสร็จ 11 สายทาง ระยะทาง 38.965 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้างอีก 17 สายทาง ระยะทาง 88.474 กิโลเมตร มีผลการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 54 และก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กจำนวน 4 แห่ง งบประมาณ 1,050.740 ล้านบาท ขณะนี้ก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ 2 แห่ง อีก 2 แห่ง อยู่ระหว่างการดำเนินงาน มีผลการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 2

2.8 งานด้านระบบรางรถไฟ

2.8.1 โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมือง

ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟเป็นระบบคู่ขนานเพื่อรองรับและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถและขนส่งในเส้นทางรถไฟชานเมืองโดยรอบกรุงเทพฯ ระยะทาง 234 กิโลเมตร ในวงเงินงบประมาณ 27,401.525 ล้านบาท โดยงานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธาแล้วเสร็จครบถ้วนตามสัญญา สำหรับงานติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณ แบ่งเป็น

- (1) สายเหนือ ช่วงรังสิต-ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 61 กิโลเมตร และสายใต้ ชุมทางบางซื่อ-ชุมทางตลิ่งชัน ระยะทาง 14 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 95.05 ขณะนี้อยู่ระหว่างบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างทำเอกสารคู่มือต่าง ๆ ทั้งหมดของโครงการรวมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องย่อยของระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง (CTC) รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์อะไหล่และเครื่องมือต่าง ๆ



(2) สายเหนือ ชุมทางบ้านนาชี-ลพบุรี ระยะทาง 43 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 98.32 และสายตะวันออก ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 45 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 85.19 โดยทั้งสองงานได้ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณไฟสี ควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์เสร็จเรียบร้อยแล้ว

(3) สายตะวันออกเฉียงเหนือ ชุมทางบ้านนาชี-มาบะเภา ระยะทาง 44 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 95.38 และสายใต้ ชุมทางดลิ่งชัน-นครปฐม ระยะทาง 42 กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 95.75 โดยทั้งสองงานได้ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณไฟสี ควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์เสร็จเรียบร้อยแล้ว

2.8.2 โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เพื่อเพิ่มความจุของทางและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางรถไฟชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกจากฉะเชิงเทรา-ศรีราชา ไปจนถึงท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าโดยขบวนรถตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ระยะทางรวม 78 กิโลเมตร ซึ่งจะใช้งบลงทุนรวม 5,235 ล้านบาท คณะกรรมการรถไฟฯ ได้มีมติเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2549 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการประกวดราคาด้วยวิธี e-Auction ตามระเบียบต่อไป นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้เชิญบริษัท China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry Corp., (CNR) จากจีน ซึ่งเป็นบริษัทที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เจรจาเพื่อดำเนินโครงการด้วยวิธี Barter Trade แบบ G to G Basic ได้เข้าร่วมประมูลในครั้งนี้อยู่ด้วย

2.8.3 โครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.)

เพื่อเพิ่มวิสัยความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าในเส้นทางรถไฟสายต่าง ๆ ให้มีความคล่องตัว สะดวกและรวดเร็ว การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 การจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.) จำนวน 112 คัน วงเงินงบประมาณ 903.46 ล้านบาท มีการยื่นเอกสารประมูลซื้อเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2549 แต่ได้ยกเลิกเนื่องจากมีการร้องเรียนเกิดขึ้น ขณะนี้อยู่ระหว่างการอนุมัติผลการประมูลจากคณะกรรมการรถไฟฯ สำหรับการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 7 คัน จัดซื้อด้วยวิธี Barter Trade ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยไทยได้เปลี่ยนสินค้าจากลำไยอบแห้งเป็นข้าวสารแทน ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อทำสัญญากับผู้เสนอขายต่อไป

ระยะที่ 2 การจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.) จำนวน 284 คัน และการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขอเพิ่มวงเงินงบประมาณดำเนินการ





จาก 1,836 ล้านบาท เป็น 2,100.536 ล้านบาท แต่ได้ชะลอการดำเนินการไว้ก่อน เนื่องจากคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2549 ให้เพิ่มวงเงินงบประมาณในการจัดหาใบก๊อปปี้รถตู้สินค้าระยะที่ 1 แทนจากเดิม 903.640 ล้านบาท เป็น 1,031.140 ล้านบาท

2.8.4 โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ในภูมิภาค จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีท่าพระ ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ คีลาอาสน์ และกุดจิก เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ให้สามารถบริการขนส่งด้วยระบบรางรวมทั้งเป็นการสนับสนุนนโยบายการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า งบประมาณดำเนินการ 253 ล้านบาท ระยะเวลาในการก่อสร้างสถานีและ 240 วัน ปัจจุบันได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วทั้ง 4 สถานี และเปิดให้บริการแล้ว

2.8.5 โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 4, 5 และ 6 เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการในระยะที่ 4 - 6 รวม 813 กิโลเมตร แบ่งเป็นระยะที่ 4 จำนวน 277 กิโลเมตร ระยะที่ 5 จำนวน 308 กิโลเมตร และระยะที่ 6 จำนวน 278 กิโลเมตร งบประมาณรวม 21,764.590 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 - 2553 งานสำรวจออกแบบรายละเอียดเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่การดำเนินงานมีความล่าช้ามานาน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงให้ฝ่ายการช่างโยธาดำเนินการเปลี่ยนหมอนในช่วงทางของระยะที่ 4 โดยตั้งงบประมาณดำเนินการเป็นรายปีตามความเหมาะสม ส่วนทางรถไฟระยะที่เหลือได้จัดทำเป็นโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ ขณะนี้การดำเนินการต้องเลื่อนออกไปก่อนโดยไม่มีกำหนด

2.9 โครงการปรับปรุงรถโดยสารใหม่ เพื่อนำรถโดยสารที่มีกิโลเมตรทำการครบ 1 ล้านกิโลเมตร มาปรับปรุงระบบเครื่องยนต์ส่งกำลัง ระบบเครื่องล่าง และระบบเครื่องปรับอากาศให้มีสภาพพร้อมบริการ ในวงเงินงบประมาณ 27,060 ล้านบาท โดยดำเนินการจัดซื้ออะไหล่มาซ่อมแซมด้วยวิธีการแบบ e-Auction และได้รับอนุมัติดำเนินการแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างติดต่อผู้ให้บริการตลาดกลางเพื่อดำเนินการจัดซื้ออะไหล่ต่อไป

2.10 โครงการก่อสร้างสถานีส่งผู้โดยสารใน 4 จังหวัดชายแดนภาคใต้ เพื่อให้บริการด้านการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถอำนวยความสะดวกความปลอดภัยให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการและท่องเที่ยว กรมการขนส่งทางบกได้ก่อสร้างสถานีทั้ง 4 แห่ง ในวงเงินงบประมาณรวม 98,204 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการแต่ละ 360 วัน มีผลการก่อสร้าง ดังนี้

- 2.10.1 จังหวัดสตูล เริ่มก่อสร้างวันที่ 28 กันยายน 2548 ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับระดับดินถมพร้อมบดแน่น
- 2.10.2 จังหวัดยะลา เริ่มก่อสร้างวันที่ 30 กันยายน 2548 ขณะนี้ได้ตอกเสาเข็มเสร็จเรียบร้อยแล้ว
- 2.10.3 จังหวัดปัตตานี เริ่มก่อสร้างวันที่ 26 กันยายน 2548 ขณะนี้ถมดินแล้วเสร็จเป็นบางส่วน
- 2.10.4 จังหวัดนราธิวาส เริ่มก่อสร้างวันที่ 30 กันยายน 2548 ขณะนี้ถมดินแล้วเสร็จเป็นบางส่วน

2.11 โครงการสามล้อเอื้ออาทร เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสามล้อให้มีรถเป็นของตนเอง และยกระดับมาตรฐาน



นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์ ปลัดกระทรวงคมนาคมลงนามบันทึกข้อตกลงด้วยความร่วมมือทางวิชาการ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2550



นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์ ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานเปิดสัมมนาเชิงปฏิบัติการฯ ณ กรมการขนส่งทางบก

การให้บริการที่ดีขึ้น ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ ในปีงบประมาณ 2549 กรมการขนส่งทางบกได้เปิดให้ผู้สนใจขอใช้สิทธิจดทะเบียนรถยนต์สามล้อรับจ้างเอื้ออาทร มาลงทะเบียนระหว่างวันที่ 16 - 30 พฤษภาคม 2549 มีจำนวน 1,735 คน ทั้งนี้เริ่มจดทะเบียนได้ตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2549 และต้องนำรถมาจดทะเบียนภายใน 1 ปี โดยบุคคลธรรมดา ขอจดทะเบียนได้คนละ 1 คัน และห้ามจำหน่ายจ่าย โอนให้แก่บุคคลอื่นภายใน 2 ปี ขณะนี้มีผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนมาจดทะเบียนแล้วจำนวน 23 คัน

3. ทบขนส่งทางน้ำ

3.1 โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งและท่าอเนกประสงค์ (A0) ที่ท่าเรือแหลมฉบังในแอ่งจอดเรือที่ 1 เพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าชายฝั่งเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศที่มีพื้นที่ติดทะเล ลดปัญหาความแออัด



พลเรือเอก ชีระ ห้าวเจริญ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ตรวจเยี่ยมการทำเรือแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2550

ของการจากรัฐอันเนื่องมาจากการขนส่งทางถนน และเพื่อพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศ ให้มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการให้บริการต่ำ สามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ดำเนินงานพัฒนาเป็น 2 ท่าเทียบเรือ คือ

3.1.1 ท่าเทียบเรือชายฝั่งและท่าอเนกประสงค์ (A0)

ขณะนี้มีบริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด ผู้ประกอบการอยู่ระหว่างการก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 65 โดยจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2550

3.1.2 ท่าเรือบริการ เพื่อใช้สำหรับจอดเรือลากจูงและเรือบริการอื่น ๆ

ในวงเงินงบประมาณ 196 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้มีมติให้เปลี่ยนแปลงแบบและสถานที่ก่อสร้างท่าเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้ยกเลิกการขออนุมัติจ้างบริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด ขณะนี้อยู่ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังศึกษาความเป็นไปได้ในพื้นที่แห่งใหม่ ในเรื่องความเหมาะสมและความคุ้มค่าโดยเปรียบเทียบกับพื้นที่เดิม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทยพิจารณาต่อไป

3.2 โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2 (ส่วนที่เหลือ)

ในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ให้เป็นท่าเรือหลักที่ทันสมัย และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลในภูมิภาค ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ C0, C1, C2, D1, D2 และ D3 ในวงเงินงบประมาณ 28,234.800 ล้านบาท (รวมท่า A3 ในแอ่งจอดเรือที่ 1 ด้วย) การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ทำการถมทะเล (Reclamation)



นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ตรวจเยี่ยม การท่าเรือแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2550

และก่อสร้างเฉพาะเขื่อนหินกันดิน (Revetment) ความยาว 1.7 กิโลเมตร ไว้เท่านั้น เอกชนจะต้องเข้ามาลงทุนเพิ่มเติม โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการ ดังนี้

3.2.1 ท่าเทียบเรือ C0 ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก 16 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ได้พัฒนา ให้รับเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไปบรรทุกตู้สินค้า ไม่เกิน 50 ทีอียูต่อเที่ยว ขณะนี้บริษัท แพลมมั่ง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินอล จำกัด ผู้ประกอบการได้เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2549 โดยจะเปิดให้บริการได้ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2550

3.2.2 ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C1, C2, D1, D2 และ D3 ความยาว 700, 500, 700, 500 และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก 16 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) ซึ่งท่า D1 - D3 การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ถมทะเลและก่อสร้างเฉพาะเขื่อนกันดิน (Revetment) ความยาว รวม 1,700 เมตร เสร็จเรียบร้อยแล้ว เอกชนจะต้องเข้ามาลงทุนเพิ่มเติม การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้สรรหาเอกชนภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว (รวมท่า A3 ในแอ่งจอดเรือที่ 1 ด้วย) โดยได้ลงนามในสัญญาฉบับบริษัท ฮัทซันท์ แพลมมั่ง เทอร์มินอล จำกัด เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 อายุสัญญา 30 ปี ขณะนี้บริษัทผู้ประกอบการอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถเปิดใช้งานได้ตามสัญญา ซึ่งท่าเรือ C1 และ C2 จะเปิดดำเนินการในปี 2550 ส่วน D1, D2 และ D3 จะเปิดดำเนินการในปี 2554

3.3 โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือเนกประสงค์ (A3) ในแอ่งจอดเรือที่ 1 เพื่อใช้เป็นที่เทียบเรือเนกประสงค์ (Multi-Purpose Terminal) การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ประกวดราคาพร้อมกับโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือในคราวเดียวกัน ประกอบด้วยท่า A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว โดยได้ลงนามในสัญญากับบริษัท ฮัทซันท์ แพลมมั่ง เทอร์มินอล จำกัด เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 อายุสัญญา 30 ปี กำหนดให้เปิดดำเนินการได้ภายใน 18 เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา (พฤศจิกายน 2547 ถึงเมษายน 2549) งบประมาณดำเนินการ 25,005 ล้านบาท ขณะนี้ ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2549

3.4 การบริหารจัดการท่าเรือภูมิภาค การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้เข้าบริหารท่าเรือภูมิภาค ดังนี้

3.4.1 ท่าเรือเชียงแสน ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2546 และได้ขยายระยะเวลาลดค่าธรรมเนียมการใช้บริการลงร้อยละ 50 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2549 ในปีงบประมาณ 2549 มีจำนวนเรือที่ใช้บริการ 2,166 เที่ยว ขนส่งสินค้าเข้าเป็นจำนวน 38,620 ตัน ขนส่งสินค้าออกเป็นจำนวน 112,241 ตัน รวมปริมาณสินค้าทั้งสิ้น 150,861 ตัน ผลประกอบการมีรายได้จำนวน 7,426 ล้านบาท

3.4.2 ท่าเรือเชียงของ ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2547 ในปีงบประมาณ 2549 มีจำนวนเรือที่ใช้บริการ 964 เที่ยว ขนส่งสินค้าเข้าเป็นจำนวน 6,382 ตัน ขนส่งสินค้าออกเป็นจำนวน 7,020 ตัน รวมปริมาณสินค้าทั้งสิ้น 13,402 ตัน ผลประกอบการมีรายได้จำนวน 1,117 ล้านบาท

3.4.3 ท่าเรือระนอง ระยะที่ 1 เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 ในปีงบประมาณ 2549 มีจำนวนเรือที่ใช้บริการ 172 เที่ยว ขนส่งสินค้าเข้าเป็นจำนวน 1,674 ตัน ขนส่งสินค้าออกเป็นจำนวน 7,185 ตัน รวมปริมาณสินค้าทั้งสิ้น 8,859 ตัน ตู้สินค้า 43 ตู้ ผลประกอบการมีรายได้จำนวน 0.971 ล้านบาท และระยะที่ 2 เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2549 โดยสามารถรับเรือสินค้าขนาด 12,000 เดทเวทตัน ความยาวของท่า 150 เมตร กว้าง 30 เมตร สะพานเชื่อมยาว 212 เมตร กว้าง 7.50 เมตร และสะพานเชื่อมกับท่าเทียบเรือ ระยะที่ 1 ความยาว 40 เมตร กว้าง 8.5 เมตร และได้พัฒนาพื้นที่หลังท่าเพิ่มเติม ซึ่งปัจจุบันท่าเรือระนองมีพื้นที่วางตู้สินค้าเป็นลานคอนกรีตเสริมเหล็กจำนวน 20,040 ตารางเมตร และพื้นที่เก็บสินค้าในโรงพักสินค้า (เดิม) 1,500 ตารางเมตร รวมทั้งได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือกับบริษัท บีโตร์เลียมแห่งประเทศไทย สำรองและผลิตบีโตร์เลียม จำกัด ในการใช้ท่าเรือบริการ



คณะผู้บริหารระดับสูงกระทรวงคมนาคม ตรวจสอบแผนโครงการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2550

และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือรอง เพื่อเป็นฐานสนับสนุนโครงการแทนชุดเจาะก๊าซธรรมชาติในทะเลประเทศสหภาพพม่าเป็นเวลา 3 ปี โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2549 ถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2552

3.5 งานศึกษาสำรวจและออกแบบ เพื่อศึกษาความเหมาะสมสำรวจ และออกแบบทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี (ชน.) ได้จ้างเหมาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำและชายฝั่งทะเล ดังนี้

3.5.1 งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาทะเลสาบสงขลา เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาทะเลสาบสงขลาส่วนทะเลน้อยสำหรับการเดินเรือให้เข้าออกได้สะดวกตลอดเวลาไม่ต้องรอให้น้ำขึ้น งบประมาณดำเนินการ 14.960 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างบริษัทที่ปรึกษาปรับปรุงแก้ไขแผนแม่บทรายงานฉบับสมบูรณ์และรายงานผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน ก่อนดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป โดยมีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 47

3.5.2 งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือ เพื่อจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกทางโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีได้ดำเนินการ ดังนี้

(1) งานสำรวจออกแบบเพื่อขยายท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต เพื่อสำรวจ ออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการขยายท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต งบประมาณดำเนินการ 43.200 ล้านบาท โดยในส่วนของท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตได้

ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยให้ดำเนินการตามข้อสังเกตของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) ส่วนท่าเรือสงขลา สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไม่เห็นชอบ เนื่องจากการพัฒนาบริเวณหลังท่ามีข้อจำกัดในเรื่องของเขตโบราณสถานและการอพยพราษฎรเป็นจำนวนมาก ตลอดจนลักษณะทางกายภาพของร่องน้ำที่อัตราการตกตะกอนค่อนข้างสูง เป็นอุปสรรคในการพัฒนาเขื่อนกันทรายและคลื่น เพื่อลดปัญหาการตกตะกอน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี จึงได้พิจารณาหาพื้นที่ใหม่ที่มีความเหมาะสม โดยได้ว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเรือบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง วงเงินงบประมาณ 11.800 ล้านบาท โดยลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2549 ระยะเวลาดำเนินการ 9 เดือน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการของบริษัทที่ปรึกษา

(2) งานศึกษาเพื่อทบทวนความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกบริเวณปากคลองปากบารา อ.ละงู จ.สตูล งบประมาณดำเนินการ 6.941 ล้านบาท บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

(3) งานสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างเขื่อนและท่าเทียบเรือที่ร่องน้ำคลองวาฬ จ.ประจวบคีรีขันธ์ งบประมาณดำเนินการ 4.926 ล้านบาท บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

(4) งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์บริเวณเกาะเต่า จ.สุราษฎร์ธานี งบประมาณดำเนินการ 6.061 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินงานของบริษัทที่ปรึกษา มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 60



(5) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือท่องเที่ยวบริเวณเกาะพีพี จ.กระบี่ งบประมาณดำเนินการ 4.740 ล้านบาท บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

(6) งานศึกษา และสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น และท่าเทียบเรือเนกประสงค์ที่ร่อนน้ำคลองท่ากระเจาย ต.ท่าชนะ จ.สุราษฎร์ธานี งบประมาณดำเนินการ 5.100 ล้านบาท ปัจจุบันบริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

(7) งานศึกษาออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด และศึกษาแผนแม่บทการก่อสร้างท่าเรืออเนกประสงค์ปากแม่น้ำเวฬุ จ.ตราด และ จ.จันทบุรี งบประมาณดำเนินการ 9.328 ล้านบาท โดยในส่วนของท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ ขณะนี้อยู่ระหว่างรอผลการตรวจสอบการขออนุมัติใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีในบริเวณพื้นที่โครงการจากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งก่อนพิจารณาดำเนินการต่อไป มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 55 สำหรับงานศึกษาออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรืออเนกประสงค์ปากแม่น้ำเวฬุ จ.ตราด และ จ.จันทบุรี บริษัทที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์แล้ว

(8) งานศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน งบประมาณดำเนินการ 14.785 ล้านบาท ขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาได้ส่งมอบแบบและรายการประกอบแบบของท่าเทียบเรือสำราญก็ฟ้าบริเวณอ่าวฉลอง จ.ภูเก็ต แล้ว มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 45



(9) งานศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาช่องทางเดินเรือท่าเทียบเรือและเขื่อนป้องกันตลิ่งพังสำหรับแม่น้ำในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ งบประมาณดำเนินการ 20.013 ล้านบาท กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2547 ระยะเวลาดำเนินการ 18 เดือน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 5 พฤศจิกายน 2548 ขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาได้ส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ร่างออกแบบของเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำปิง แม่น้ำกก แม่น้ำอิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม แม่น้ำน่าน แม่น้ำสงคราม แม่น้ำชี และแม่น้ำมูล และร่างรายงานการออกแบบเขื่อนป้องกันตลิ่งพังและท่าเทียบเรือฉบับสมบูรณ์ของแม่น้ำชี แม่น้ำมูล และแม่น้ำสงคราม แล้ว มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 73

(10) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี (ระยะที่ 2)



พลเรือเอก ชีระ ท้าวเจริญ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานปล่อยเรือตรวจการณ์ ณ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

งบประมาณดำเนินการ 6 ล้านบาท ขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการ ออกแบบเบื้องต้นแล้วเสร็จ แต่เนื่องจากโครงการดังกล่าวมีความ เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งมีพื้นที่หลังท่า ต่อเนื่องกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมท่าเรือชุมพรทางฝั่งทะเล อ่าวไทยกับท่าเรือระนองทางฝั่งทะเลอันดามัน จนถึงท่าเรือน้ำลึกทาง ฝั่งอ่าวไทยแห่งใหม่ เป็นต้น ดังนั้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับ ระบบการขนส่งทางน้ำในภาพรวมกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี จึงได้ชะลองานศึกษาไว้ก่อน

(11) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง จ.ตรัง งบประมาณดำเนินการ 4.800 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินงาน ของบริษัทที่ปรึกษา มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 75

(12) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเรือ จ.ชุมพร วงเงินงบประมาณ 14.384 ล้านบาท ขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาได้ จัดส่งแผนการปฏิบัติงาน ให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี แล้วมีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 18

3.5.3 งานศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า ทางสำน้ำเพื่อการประมงยึดพลังงาน งบประมาณดำเนินการ 9.327 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2549 ขณะนี้อยู่ ระหว่างดำเนินงานของบริษัทที่ปรึกษา มีผลการดำเนินงานคิดเป็น ร้อยละ 55

3.5.4 งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างเขื่อน กันทรายและคลื่น ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ดังนี้

- (1) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้าง เขื่อนกันทรายและคลื่น ที่หมู่ 3 ต.คันทรา ย อ.ไม้แก่น จ.ปัตตานี
- (2) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้าง เขื่อนกันทรายและคลื่นบริเวณอ่าวปอคา ต.ตันสวี จ.ชุมพร
- (3) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้าง เขื่อนกันคลื่น ต.อ่างศิลา อ.เมือง จ.ชลบุรี
- (4) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้าง เขื่อนกันทรายและกันคลื่น จ.ระยอง

3.5.5 งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้าง เขื่อนป้องกันการกัดเซาะ ได้ดำเนินการ ดังนี้

(1) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหา การกัดเซาะชายฝั่งทะเลบริเวณหาดนราทัศน์ จ.นราธิวาส งบประมาณ ดำเนินการ 2.387 ล้านบาท บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการเสร็จ เรียบร้อยแล้ว

(2) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้าง เขื่อนป้องกันการกัดเซาะบริเวณชายหาดเพลาบ้าน่า จ.ระยอง งบประมาณดำเนินการ 3.494 ล้านบาท ขณะนี้คณะกรรมการฯ ได้ พิจารณารับรายงานฉบับสมบูรณ์ของบริษัทที่ปรึกษาแล้ว มีผลการ ดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 60

(3) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้าง เขื่อนป้องกันการกัดเซาะบริเวณชายฝั่งทะเล ที่แหลมตาศี จ.ปัตตานี งบประมาณดำเนินการ 6.972 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำร่าง รายงานการออกแบบรายละเอียดฉบับสุดท้ายและร่างเอกสารประกวด ราคา มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 65

(4) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อแก้ไข ปัญหการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งประดู่ หมู่ที่ 2 ต.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ วงเงินงบประมาณ 2.996 ล้านบาท ขณะนี้ อยู่ระหว่างการดำเนินการของบริษัทที่ปรึกษา คาดว่าจะแล้วเสร็จใน เดือนเมษายน 2550

(5) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และศึกษานกทะเลสิ่งแวดลอมเพื่อก่อสร้างเขื่อนยกระดับ ในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่านเพื่อการเดินเรือ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกทางโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ทางน้ำและพาณิชย์นาวี ได้ดำเนินงานในวงเงินงบประมาณ 6.981 ล้านบาท ขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์แล้ว คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2548

3.6 การก่อสร้างท่าเรือ เพื่อเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทางสัญจรทางน้ำ ส่งเสริม การลงทุนและการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค ตลอดจนเป็น การส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวีได้ดำเนินการ มีผลความก้าวหน้า ดังนี้





3.6.1 ท่าเรือที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้แก่

- (1) ท่าเทียบเรือตรวจการณท่าเรือน้ำลึก จ.ภูเก็ต
- (2) ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คอนสติก จ.สุราษฎร์ธานี (ระยะที่ 1)
- (3) ท่าเทียบเรือเนกาประสงค์ระนอง จ.ระนอง
- (4) ทางลาดขึ้น-ลง (RAMP) บริเวณท่าเทียบเรือ แขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- (5) ท่าเรือเกาะสมุยเพิ่มเติมระยะที่ 3 บริเวณติดกับท่าเรือหน้าทอน จ.สุราษฎร์ธานี
- (6) ท่าเรืออ่าวอุดม จ.ชลบุรี
- (7) ท่าเทียบเรืออ่าวปอ จ.ภูเก็ต

3.6.2 ท่าเรือที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่

- (1) ท่าเรือท่องเที่ยวบริเวณเกาะพีพี จ.กระบี่ งบประมาณดำเนินการ 135 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2548 และได้ยุติการจัดจ้างเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2548 เนื่องจากอยู่ระหว่างพิจารณาหาข้อสรุปแบบการก่อสร้างท่าเรืออันเนื่องมาจากกรณีพิพาทภัยสินามิ ซึ่งขณะนี้ได้ข้อสรุปแบบการก่อสร้างแล้ว และอยู่ระหว่างรอความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมก่อนดำเนินการต่อไป
- (2) ท่าเรือเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี งบประมาณดำเนินการ 21.140 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 79.29 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2549
- (3) ท่าเรือโดยสารสาธารณะ 3 แห่ง (ท่าเรือพระประแดง ท่าเรือสุขสวัสดิ์ 53 และท่าเรือสมุทรปราการ) งบประมาณดำเนินการ 14.279 ล้านบาท ขณะนี้ท่าเรือสุขสวัสดิ์ 53 และท่าเรือสมุทรปราการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ส่วนท่าเรือ

พระประแดง เนื่องจากเทศบาลไม่สามารถมอบพื้นที่ให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ จึงได้พิจารณาปรับเปลี่ยนพื้นที่ก่อสร้างเป็นท่าเรือสาทรและวัดไผ่ล้อม จ.นนทบุรี ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 19 กันยายน 2549

- (4) ท่าเรือโดยสารสาธารณะที่ท่าเรือศุลกากร กรุงเทพฯ งบประมาณดำเนินการ 1.300 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 61.59 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2549
- (5) ท่าเรือโดยสารสาธารณะที่วัดเทพากร งบประมาณดำเนินการ 1.500 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 54.70 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2549
- (6) ท่าเรือโดยสารสาธารณะที่สะพานพุทธยอดฟ้า ผังธนบุรี งบประมาณดำเนินการ 6 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 18.48 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2550
- (7) ท่าเรือโดยสารสาธารณะที่ท่าเรือสะพานพระราม 5 งบประมาณดำเนินการ 6 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2550
- (8) ท่าเรือโดยสารและท่องเที่ยวที่บริเวณแหลมลัก อ.อ่าวลึก จ.กระบี่ งบประมาณดำเนินการ 49.960 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2551
- (9) ท่าเทียบเรือสำราญที่ฟากบริเวณอ่าวฉลอง จ.ภูเก็ต งบประมาณดำเนินการ 69.999 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการรอลงนามในสัญญาจ้าง
- (10) ท่าเรือทุ่งหัว จ.สตูล งบประมาณดำเนินการ 7.591 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2550
- (11) ท่าเรือบริเวณบ้านหินกอง หมู่ที่ 4 ต.เกาะยาวใหญ่ จ.พังงา งบประมาณดำเนินการ 9.334 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2550



(12) ทำเรือบริเวณบ้านอันเป้า หมู่ที่ 7 ต.เกาะยาวน้อย จ.พังงา งบประมาณดำเนินการ 9.934 ล้านบาท คาดว่า จะแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2550

(13) ทำเรือบริเวณบ้านดินเหนียว หมู่ที่ 5 ต.พุนใน จ.พังงา งบประมาณดำเนินการ 7.837 ล้านบาท คาดว่า จะแล้วเสร็จ ภายในเดือนกันยายน 2550

3.7 โครงการพัฒนาโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาและบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้เพียงพอ ต่อเนื่อง และเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่น ได้ดำเนินการดังนี้

3.7.1 โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล

เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกในภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่ง/ ขนถ่ายสินค้าทางทะเลทางด้านอันดามันเชื่อมโยงอาเซียน เอเชียใต้ และตะวันออกกลาง และเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งหลายรูปแบบ เพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุนและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค มีขีดความสามารถในการรองรับเรือขนาดประมาณ 50,000 - 70,000 ตันต่อวัน โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ลงนามใน สัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดการก่อสร้าง เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2548 ในวงเงินงบประมาณ 38,400 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 9 กรกฎาคม 2549 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินงาน ของบริษัทที่ปรึกษา มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 78 และได้รับ งบประมาณในปี 2549 จำนวน 200 ล้านบาท เพื่อจัดซื้อที่ดินและย้าย สายเคเบิล โดยในส่วนของสายเคเบิลได้ประสานกับการสื่อสารแห่งประเทศไทย (กสท.) เพื่อดำเนินการแล้ว ส่วนการจัดซื้อที่ดินยังไม่สามารถปรองดองราคากันได้ เนื่องจากเจ้าของที่ดินเสนอราคา สูงกว่าราคาที่คณะกรรมการปรองดองราคาเพื่อจัดซื้อชายที่ดินและ สิ่งปลูกสร้างกำหนดมาก จึงได้พิจารณาจัดหาพื้นที่อื่นที่เป็นพื้นที่ สาธารณะทดแทน

3.7.2 โครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2

จ.เชียงราย เพื่อเป็นการเสริมสร้างระบบการขนส่งทางน้ำระหว่าง ประเทศไทยกับประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ขณะนี้ ได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ และได้รับงบประมาณ ปี 2549 เพื่อเป็นค่าจัดซื้อที่ดินแล้วจำนวน 50 ล้านบาท ซึ่งทาง จ.เชียงราย ได้จ่ายค่าชดเชยดังกล่าวให้กับเกษตรกรเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ตั้งงบประมาณ ปี 2550 - 2552 จำนวน 1,046.857 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าก่อสร้างท่าเรือ และค่าชดเชยที่ดิน สปก. ต่อไป

3.8 งานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง เขื่อนป้องกันทราย และคลื่น และเขื่อนป้องกันการกัดเซาะและตลิ่งพัง เพื่อก่อสร้างเขื่อนกันทราย และคลื่นป้องกันการกัดเซาะและตลิ่งพัง เป็นการควบคุม ดูแล และ รักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี มีความปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน อีกทั้งยังเป็นการปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณเขื่อนให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

3.8.1 การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ได้ดำเนินการ ดังนี้

- (1) เขื่อนป้องกันตลิ่งที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้แก่
- บริเวณคลองรัตภูมิ หมู่ที่ 3 ต.ท่าชะมวง อ.รัตภูมิ จ.สงขลา
 - บริเวณแม่น้ำน่าน ต.ห้วยเกตุ อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร
 - บริเวณแม่น้ำเลย ต.ธาตุ อ.เชียงคาน จ.เลย
 - บริเวณห้วยบ่อแก ศาลปู่ลาเทศบาล ต.เรณูนคร อ.เรณูนคร จ.นครพนม
 - บริเวณแม่น้ำยม หมู่ 2 บ้านแม่คะตวน ต.สบเมย อ.สบเมย จ.แม่ฮ่องสอน
 - แม่น้ำแม่กลองเหนือวัดใหญ่นครชุมน์ หมู่ 7 อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี
 - บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่ที่ 9 ต.ท่าชัย อ.เมือง จ.ชัยนาท
 - บริเวณแม่น้ำสงคราม ต.ท่ากอกแดง อ.เขาคาย จ.หนองคาย
 - บริเวณแม่น้ำแม่กลอง หน้าวัดคลองซื่อ ต.บางโพธิ์ อ.เมือง จ.สมุทรสาคร



- บริเวณแม่น้ำกก หมู่ 10 บ้านผ่านศึก ต.นาข้าวเปลือก อ.แม่จัน จ.เชียงราย
 - บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา หน้าวัดพุทธไธสสวรรค์ ต.สำเภาล่ม อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา
 - บริเวณเบ็งทับปรารงค์ ต.โชคชัย จ.นครราชสีมา
 - บริเวณแม่น้ำสงคราม วัดพระเนาว์ บ้านศรีเวินไชย ต.สามผง อ.ศรีสงคราม จ.นครพนม
 - บริเวณแม่น้ำป่าว อ.กมลาไสย จ.กาฬสินธุ์
 - บริเวณแม่น้ำโฮม หมู่ 8 บ้านสันป่าคำ ต.ต้นป่า อ.สันกำแพง จ.เชียงใหม่
 - บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ต.บางแก้ว อ.เมือง จ.อ่างทอง
 - บริเวณแม่น้ำมูล หมู่ 1 - 2 ต.สตึก อ.สตึก จ.บุรีรัมย์
 - บริเวณแม่น้ำปัตตานีเพื่อปรับภูมิทัศน์สำหรับการท่องเที่ยว
- (2) เชื้อนป้องกันตลิ่งที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างได้แก่
- บริเวณแม่น้ำน่าน บริเวณศาลเจ้าพ่อเจ้าแม่วังกลมสามัคคีและตลาดวังครต อ.เมือง จ.พิจิตร งบประมาณดำเนินการ 16.500 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 88.28
 - บริเวณแม่น้ำยม หมู่ที่ 1 - 3 ต.วัดเกาะ อ.ศรีสำโรง จ.สุโขทัย งบประมาณดำเนินการ 45.854 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 72.71
 - บริเวณแม่น้ำยม หมู่ที่ 2 ต.บ้านกาศ อ.แม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน งบประมาณดำเนินการ 6.310 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2548 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 18 พฤษภาคม 2549 ขณะนี้ได้ยกเลิกสัญญาจ้างเนื่องจากบริษัท ดำเนินการไม่แล้วเสร็จตามระยะเวลา
 - บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่ 3 - 8 และ หมู่ 10 ต.ตะเคียนเลื่อน อ.เมือง จ.นครสวรรค์ งบประมาณดำเนินการ 51 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 15 กันยายน 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 1.92
 - บริเวณคลองกลาย ต.ตลิ่งพิง อ.ท่าศาลา จ.นครศรีธรรมราช งบประมาณดำเนินการ 12.400 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 19 มีนาคม 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 90.26

- บริเวณแม่น้ำมูล เทศบาลตำบลเมืองคง อ.ราษีไศล จ.ศรีสะเกษ งบประมาณดำเนินการ 6.790 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2550 มีผลการดำเนินงาน คิดเป็นร้อยละ 30
- บริเวณแม่น้ำชี วัดเจริญผล ต.ท่าขอนยาง อ.กันทรวิชัย จ.มหาสารคาม งบประมาณดำเนินการ 6.995 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญาจ้าง
- บริเวณแม่น้ำเลย หมู่ที่ 5 บ้านโป่ง ต.นาแหม อ.เมือง จ.เลย งบประมาณดำเนินการ 7 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 24 กันยายน 2550
- บริเวณแม่น้ำชี บริเวณบ้านฟ้าหยาด ต.ฟ้าหยาด อ.มหาชนะชัย จ.ยโสธร งบประมาณดำเนินการ 6.179 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 27 พฤษภาคม 2550
- บริเวณแม่น้ำชี หน้าวัดท่าแห่ ต.ฮ่องชัยพัฒนา กิ่ง อ.ฮ่องชัยพัฒนา จ.กาฬสินธุ์ งบประมาณดำเนินการ 9 ล้านบาท ได้ยกเลิกการประกวดราคา เนื่องจากไม่มีผู้ผ่านการพิจารณา และอยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคาใหม่
- บริเวณแม่น้ำปราจีนบุรี หน้าวัดอินทรม หมู่ที่ 5 ต.บางยาง อ.บ้านสร้าง จ.ปราจีนบุรี งบประมาณดำเนินการ 7.869 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 26 มิถุนายน 2550
- บริเวณแม่น้ำตาปี หน้าวัดเพ็งประดิษฐารม อ.เคียนซา จ.สุราษฎร์ธานี งบประมาณดำเนินการ 6 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 23 พฤษภาคม 2550
- บริเวณแม่น้ำปราจีนบุรี วัดโบสถ์ อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี งบประมาณดำเนินการ 14.375 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 24 กันยายน 2550
- บริเวณแม่น้ำน้อย วัดบางไทร อ.บางไทร จ.พระนครศรีอยุธยา งบประมาณดำเนินการ 15.515 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 26 มิถุนายน 2550

3.8.2 การก่อสร้างเขื่อนป้องกันกัดเซาะ ได้ดำเนินการแบ่งเป็น

- (1) เชื้อนป้องกันกัดเซาะที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้แก่

- ร่องน้ำหลังสวน จ.ชุมพร
- ต.ตลิ่งชัน อ.ศาลา จ.นครศรีธรรมราช
- ชายฝั่งทะเลที่ชายหาดแสงจันทร์ จ.ระยอง

พร้อมปรับพื้นที่เพื่อสันทนาการ

- ชายฝั่งทะเลที่บริเวณแหลมหลวง ต.แหลมผักเบี้ย จ.เพชรบุรี

(2) เชื้อนป้องกันนการกัดเซาะที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่

• ชายฝั่งทะเลในโครงการอุทยานสิ่งแวดล้อมนานาชาติสิรินธร พระราชินีวณิคมฤคทายวัน จ.เพชรบุรี งบประมาณดำเนินการ 296.500 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 88.15 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2550

• ชายฝั่งทะเลบริเวณหาดนราทัศน์ อ.เมือง จ.นครราชสีมา งบประมาณดำเนินการ 124.931 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 19.96 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2550

• ชายฝั่งทะเลที่บริเวณแม่น้ำท่าจีน อ.เมือง จ.สมุทรสาคร งบประมาณดำเนินการ 298.900 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 2.25 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม 2551

• ชายฝั่งทะเลที่บริเวณหาดทรายดำ อ.เมือง จ.ระนอง งบประมาณดำเนินการ 60.050 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 4.80 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2550

• บริเวณอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออก ต.สองคลอง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา งบประมาณดำเนินการ 139.750 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญาจ้าง

3.9.3 การก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น ได้ดำเนินการแบ่งเป็น

(1) เชื้อนกันทรายและคลื่นที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้แก่

- ร่องน้ำอ่าวมะขามป้อม จ.ระยอง
- ด่านทิศใต้ร่องน้ำสิชล อ.สิชล จ.นครศรีธรรมราช

(2) เชื้อนกันทรายและคลื่นที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่

• ร่องน้ำคลองวาฬ จ.ประจวบคีรีขันธ์ งบประมาณดำเนินการ 429.880 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 64.67

• บริเวณหมู่ที่ 3 ต.ดอนทราย อ.ไม้แก่น จ.ปัตตานี งบประมาณดำเนินการ 101.921 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2549 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 99.67

• ร่องน้ำคลองท่ากระจ่าย ต.ท่าชนะ อ.ท่าชนะ จ.สุราษฎร์ธานี งบประมาณดำเนินการ 325 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนเมษายน 2551

• บริเวณอ่าวบ่อคา ต.ด่านสวี อ.สวี จ.ชุมพร งบประมาณ 188.700 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญาจ้าง

3.9 งานขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ เพื่อขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลและร่องน้ำภายในประเทศให้อำนวยความสะดวกในการเดินทางสัญจรทางน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้จ้างเหมาบริษัทเข้าดำเนินการ ดังนี้

3.9.1 ร่องน้ำที่เริ่มดำเนินการในบึงงบประมาณ 2548 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ดังนี้

- (1) ร่องน้ำปากพ่อง จ.นครศรีธรรมราช
- (2) ร่องน้ำกันตัง จ.ตรัง
- (3) ร่องน้ำสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร
- (4) แม่น้ำระยอง จ.ระยอง
- (5) แม่น้ำปิง จ.ลำพูนและเชียงใหม่
- (6) แม่น้ำเพชรบุรี จ.เพชรบุรี
- (7) แม่น้ำลาว จ.เชียงราย
- (8) ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่องที่ 2
- (9) ร่องน้ำปัตตานี จ.ปัตตานี
- (10) แม่น้ำกกและแม่น้ำภรณ์ จ.เชียงราย
- (11) แม่น้ำลี้ อ.บ้านไธสง จ.ลำพูน

3.9.2 ร่องน้ำที่เริ่มดำเนินการในบึงงบประมาณ 2549 แบ่งเป็น

- (1) ร่องน้ำที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่
 - ร่องน้ำปากพ่อง อ.ปากพ่อง จ.นครศรีธรรมราช

- ร่องน้ำสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร
- (2) ร่องน้ำที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ได้แก่
 - ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่องที่ 2 งบประมาณ 69.700 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 76.94



• ร่องน้ำสมุทรสงคราม จ.สมุทรสงคราม
วงเงินงบประมาณ 44.800 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 22 มีนาคม 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 97

• ร่องน้ำปัตตานี จ.ปัตตานี วงเงิน
งบประมาณ 51.500 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 24 มีนาคม 2550

• บริเวณแม่น้ำปากจ๊ก จ.เพชรบูรณ์ วงเงิน
งบประมาณ 17.980 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 17 มกราคม 2550

• บริเวณแม่น้ำปิง จ.นครสวรรค์ วงเงิน
งบประมาณ 17.900 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 14 มกราคม 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 28.70

• บริเวณแม่น้ำปิง จ.เชียงใหม่ วงเงิน
งบประมาณ 13.990 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 10.07

• บริเวณแม่น้ำยม จ.แพร่ วงเงินงบประมาณ
15.370 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 20 มกราคม 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 3.10

• บริเวณแม่น้ำยม จ.สุโขทัย วงเงิน
งบประมาณ 17.700 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 23 ธันวาคม 2549 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 57.69

• บริเวณแม่น้ำเพชรบุรี จ.เพชรบุรี วงเงิน
งบประมาณ 11.500 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 26 กรกฎาคม 2550

• บริเวณแม่น้ำพอง จ.ขอนแก่น วงเงิน
งบประมาณ 17.980 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 17 เมษายน 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 3.58

• บริเวณแม่น้ำมูล จ.นครราชสีมา วงเงิน
งบประมาณ 11.900 ล้านบาท ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2549 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 14 มกราคม 2550 มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 3.65

**3.10 โครงการจัดหาเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์และ
เครื่องมือฝึกจำลอง เพื่อจัดหาเรือเดินพาณิชย์ขนาด 5,000 ตันกรอส**

จำนวน 1 ลำ เพื่อผลิตบุคลากรและเจ้าหน้าที่ประจำเรือพาณิชย์ และ
ใช้เครื่องมือฝึกจำลองเป็นอุปกรณ์ในการเรียนการสอนตลอดจนการ
ฝึกนักเรียนพาณิชย์นาวีให้มีความชำนาญ สามารถปฏิบัติงานในเรือ
พาณิชย์ต่อไปได้ งบประมาณดำเนินการ 1,112 ล้านบาท กรมการ
ขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 30 กันยายน
2548 กำหนดเริ่มงาน วันที่ 17 มีนาคม 2549 ระยะเวลาดำเนินการ
700 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของบริษัทที่ปรึกษา

4. การขนส่งทางอากาศ

4.1 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อสนอง
นโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง
ทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเพื่อรองรับการ
เจริญเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต
ได้ก่อสร้างสนามบินเสร็จเรียบร้อยแล้ว และเปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์
อย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549

4.2 การปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค เพื่อเพิ่ม
ขีดความสามารถการให้บริการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานภูมิภาค
กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) ได้ดำเนินการ ดังนี้

4.2.1 ท่าอากาศยานพิษณุโลก ก่อสร้างทางขับ ลาน
จอดระบบไฟฟ้าเพิ่มเติม งบประมาณรวม 156.318 ล้านบาท ระยะเวลา
ดำเนินการ 600 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลความ
ก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 94.55

4.2.2 ท่าอากาศยานน่าน ก่อสร้างทางขับ ลานจอด
พร้อมระบบสาธารณูปโภค และก่อสร้างชดเชยกองทัพอากาศ
ใช้งบประมาณรวม 110.505 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 630 วัน





ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 16.77 สำหรับงานติดตั้งระบบไฟ Taxiway, Taxi Guidance Sign Distance Marker Sign และ RTIL 2 วงจร งบประมาณรวม 12.900 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 240 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้ง มีผลความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 90

4.2.3 ท่าอากาศยานนครพนม ก่อสร้างและปรับปรุงถนนภายในระบบระบายน้ำ เตาเผาขยะ บ้ายชื้อ บ้านพัก งบประมาณรวม 20.968 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 360 วัน และงานปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบิน ทางวิ่ง ทางขับ Approach Light ลานจอดเครื่องบิน และจัดทำติดตั้งระบบไฟ PAPI WIND CONE ทดแทนของเดิม งบประมาณรวม 16.911 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 230 วัน ปัจจุบันทั้งสองงานได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว คงเหลืองานปรับปรุงผิวแอสฟัลติกคอนกรีตทางวิ่ง ทางขับ และปรับปรุงเขตทางวิ่ง งบประมาณรวม 59.900 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 180 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุง มีผลความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 99.50

4.2.4 ท่าอากาศยานตรัง ก่อสร้างลานกليبส์ ซ่อมรอยต่อลานจอด เสริมผิวทางวิ่งทางขับ บ้ายชื้อ เสาธง ถนนภายใน งบประมาณรวม 38.070 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 390 วัน ปัจจุบันได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว

4.2.5 ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบิน Approach Light Distance Marker ลานจอดเครื่องบิน และจัดทำติดตั้งระบบไฟ PAPI ทดแทนของเดิม งบประมาณรวม 24.979 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 270 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุง มีผลความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 27.61



ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.2.6 ท่าอากาศยานสกลนคร ปรับปรุงลานจอดเครื่องบิน และปรับปรุงเขตทางวิ่ง งบประมาณรวม 12 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 180 วัน ปัจจุบันดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

4.2.7 ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปรับปรุงถนนทางเข้าและลานจอดรถยนต์ พร้อมระบบไฟฟ้าแสงสว่าง งบประมาณรวม 11.980 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 180 วัน

4.2.8 ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ก่อสร้างลานกليبส์ พร้อมซ่อมแซมถนนรอบสนามบิน งบประมาณรวม 9.999 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 180 วัน ปัจจุบันดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

4.2.9 ท่าอากาศยานลำปาง ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบิน ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด ระบบไฟฟ้า PAPI อาคาร AFL ติดตั้งระบบไฟฟ้าสนามบิน RTIL, WIND CONE และเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าอัตโนมัติ งบประมาณรวม 10.970 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 210 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมการของผู้รับเหมา



ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.2.10 ท่าอากาศยานเลย จัดหาและติดตั้ง Approach Light, RTIL ไฟส่องทางวิ่ง ทางขับ PAPI ลานจอดรถยนต์ และย้ายเครื่องกำเนิดไฟฟ้า งบประมาณรวม 17.220 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 240 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมการของผู้รับเหมา

4.2.11 ท่าอากาศยานปัตตานี จัดหาและติดตั้ง Approach Light, RTIL ไฟส่องทางวิ่ง ทางขับ PAPI ลานจอดรถยนต์ และย้ายเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าสำรองอัตโนมัติ พร้อมอุปกรณ์ประกอบ งบประมาณรวม 11.985 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 240 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมการของผู้รับเหมา

4.2.12 ท่าอากาศยานขอนแก่น ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบิน ทางวิ่ง ทางขับ RTIL ลานจอดเครื่องบินอาคาร AFL และติดตั้งระบบไฟฟ้า PAPI ทดแทนของเดิม งบประมาณรวม 14.989 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 210 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมการของผู้รับเหมา

4.2.13 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ปรับปรุงเสริมผิวแอสฟัลติกคอนกรีตทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน งบประมาณรวม 31.416 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน ปัจจุบันดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

4.3 แผนการพัฒนาท่าอากาศยานเชิงใหม่และภูเก็ตสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ดำเนินการ ดังนี้

4.3.1 ท่าอากาศยานเชิงใหม่ เพื่อให้ท่าอากาศยานเชิงใหม่เป็นศูนย์กลางการบินในภาคเหนือ ได้ดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 1,158.387 ล้านบาท โดยมีความก้าวหน้าดังนี้

(1) งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ หลังใหม่ งบประมาณ 470.212 ล้านบาท ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจรับงาน

(2) งานปรับปรุงสภาพอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ งบประมาณ 82 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ 2550

(3) งานปรับปรุงสภาพอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับปรับปรุงสภาพอาคารผู้โดยสารเดิม ระยะที่ 2 งบประมาณ 204.200 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ 2550

(4) งานปรับปรุงขยายทางขับและลานจอดอากาศยานงบประมาณ 9.969 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม 2549

(5) งานปรับปรุงขยายลานจอดรถยนต์ งบประมาณ 40.726 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่วันที่ 7 กันยายน 2549

(6) งานปรับปรุงขยายอาคารคลังสินค้า งบประมาณ 14.228 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2549

(7) งานจ้างที่ปรึกษาออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง งบประมาณ 43.104 ล้านบาท งานออกแบบเสร็จเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการควบคุมงานก่อสร้าง

(8) งานศึกษาสำรวจ ออกแบบงานขยายความยาวทางวิ่ง ทางขับ งบประมาณ 7.600 ล้านบาท ได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

(9) งานก่อสร้างระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ งบประมาณ 85.536 ล้านบาท คาดว่าจะเริ่มงานก่อสร้างได้ราวเดือน กุมภาพันธ์ 2550

(10) งานก่อสร้าง Rapid Exit Taxiway งบประมาณ 74.500 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการจัดหาผู้รับเหมา คาดว่า จะเริ่มงานก่อสร้างได้ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2550

(12) งานก่อสร้างทางวิ่งทางขับด้านเหนือภายในเขต กองทัพอากาศ งบประมาณ 110.615 ล้านบาท ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมเพื่อเปิดให้บริการ

(13) งานปรับปรุงภูมิทัศน์ งบประมาณ 15.697 ล้านบาท อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 63.48 ซ้ำกว่าแผนร้อยละ 1.99

4.3.2 ท่าอากาศยานภูเก็ต เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ให้เป็นศูนย์กลางการบินในภาคใต้ ได้ดำเนินโครงการในวงเงิน งบประมาณ 433.894 ล้านบาท โดยมีความก้าวหน้า ดังนี้

(1) งานปรับปรุงขยายห้องผู้โดยสารขาออก ระหว่างประเทศ ระยะที่ 1 งบประมาณ 118.614 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ ระหว่างการก่อสร้าง มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 63.43 ล้ำค่า กว่าแผน 35.93

(2) งานปรับปรุงขยายห้องผู้โดยสารขาออก ระหว่างประเทศ ระยะที่ 2 งบประมาณ 217.620 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ ระหว่างการก่อสร้าง มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 53.47 ล้ำค่า กว่าแผน 40.61

(3) งานขยายลานจอดอากาศยานด้านทิศใต้ งบประมาณ 70.200 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จ ขณะนี้เปิดให้บริการ แล้ว

(4) งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม งบประมาณ 3.460 ล้านบาท คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้เห็นชอบให้ ต่อความยาวทางวิ่งไปทางทิศตะวันออกอีก 300 เมตร ส่วนทางเลือก อื่น ๆ อยู่ระหว่างบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สรุปเสนอ คณะกรรมการพิจารณาต่อไป

(5) งานศึกษา สำรวจ ออกแบบรายละเอียดงาน ทางวิ่ง ทางขับ งบประมาณ 24 ล้านบาท อยู่ระหว่างการพิจารณาตรวจ รับงานศึกษา

4.4 โครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจ เพื่อพัฒนา ผู้่งบินให้มีความทันสมัย ปลอดภัย มีจำนวนแบบและสมรรถนะ ที่เหมาะสม ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับแผนวิสาหกิจปี 2545/46 - 2549/50 ได้จัดหาเครื่องบินจำนวน 17 ลำ งบประมาณรวม 70,778 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี ในปีงบประมาณ 2549 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับมอบเครื่องบินเพิ่มอีก 4 ลำ รวมกับที่รับมอบ เดิมแล้ว ขณะนี้ได้รับมอบเครื่องบินครบแล้วจำนวน 17 ลำ ปัจจุบัน ผู้่งบินของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีจำนวนทั้งสิ้น 88 ลำ ส่วนแผนวิสาหกิจ ปี 2548/49 - 2552/53 จะจัดหาเครื่องบินจำนวน 14 ลำ งบประมาณรวม 96,355 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามแผนการรับมอบเครื่องบิน เข้าประจำผู้่งบินในปีต่อไป

4.5 โครงการลงทุนเพื่อรองรับการเปิดให้บริการของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเตรียมความพร้อมในการย้ายฐาน ปฏิบัติการของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไปยังท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ งบประมาณรวม 15,099 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี โดยมีความก้าวหน้าของกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้





4.5.1 กิจกรรมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน กิจกรรมบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น กิจกรรมศูนย์ปฏิบัติการ กิจกรรมการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

4.5.2 กิจกรรมบริการลูกค้าภาคพื้น พื้นที่ประมาณ 16,000 ตารางเมตร ได้แบ่งพื้นที่การให้บริการเป็น 2 ระยะคือ ระยะที่ 1 เปิดให้บริการในพื้นที่ 12,000 ตารางเมตร ตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ส่วนระยะที่ 2 อีก 4,000 ตารางเมตร จะเปิดให้บริการในปลายปี 2549

4.5.3 กิจกรรมครัวการบิน จะเปิดให้บริการอย่างสมบูรณ์แบบได้ในเดือนมีนาคม 2550 เนื่องจากได้เกิดเหตุเพลิงไหม้บริเวณอาคารผลิตและปฏิบัติการ ทั้งนี้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้แก้ไขโดยการจัดทำอาหารจากครัวสนามบินดอนเมือง และลำเลียงส่งมายังสนามบินสุวรรณภูมิ จนกว่าการฟื้นฟูอาคารจะแล้วเสร็จ



4.5.4 กิจกรรมขนย้ายอุปกรณ์และสัมภาระจากท่าอากาศยานกรุงเทพไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งเป็น 3 ระยะคือระยะก่อนการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และกำหนดวันเปิดใช้สนามบิน ได้ดำเนินการขนย้ายอุปกรณ์ในส่วนที่เกี่ยวข้องเสร็จเรียบร้อยแล้ว สำหรับระยะหลังการเปิดใช้สนามบิน จะได้ขนย้ายอุปกรณ์ทั้งหมดให้แล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน 2549

4.6 โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและห้องปฏิบัติการบินพร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้มีอุปกรณ์ที่สนับสนุนการให้บริการจราจร การบริการสื่อสารการบิน และการบริการเดินอากาศที่ครบถ้วนสร้างความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ งบประมาณรวม 3,109.540 ล้านบาท ปัจจุบัน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ประกอบด้วยโครงการต่าง ๆ ดังนี้

- 4.6.1 โครงการก่อสร้างห้องบังคับการบินและอาคารสำนักงาน (ATC Complex)
- 4.6.2 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ติดตามอากาศยาน
- 4.6.3 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ
- 4.6.4 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารสายการบิน
- 4.6.5 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สื่อสารการเดินอากาศ
- 4.6.6 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ข้อมูลการบินและข่ายสื่อสาร
- 4.6.7 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารเพื่อปฏิบัติการของสายการบิน
- 4.6.8 โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบสาธารณูปโภค

4.7 โครงการจัดหาอุปกรณ์จอแสดงผลระบบเรดาร์ (RDP) ณ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ หาดใหญ่ และภูเก็ต เพื่อให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือสื่อสารที่เกี่ยวข้อง สามารถใช้งานได้เต็มที่ ประสิทธิภาพ สนับสนุนการปฏิบัติงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินทั้ง 3 แห่ง งบประมาณรวม 43.140 ล้านบาท บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ดำเนินการทดสอบและปรับแต่งระบบเพื่อเปิดใช้งานแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2549 ส่วนงานจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ VCCS (Voice Communication Control System) งบประมาณรวม 83.560 ล้านบาท ได้ดำเนินการติดตั้งเสร็จเรียบร้อยแล้ว สำหรับงานปรับปรุงระบบประมวลผลเรดาร์ (Radar Data Processing : RDP) ณ สนามบินทั้ง 3 แห่ง งบประมาณรวม 115.85 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 15 ลำช้ากว่าแผนร้อยละ 64

4.8 โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์/ระบบประสานงานเรดาร์ ประชิดสนามบินด้วยระบบข้อมูล เพื่อแสดงภาพตำแหน่งทิศทางของอากาศยาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ ศูนย์ควบคุมการบินสกลนคร ขอนแก่นและบุรีรัมย์ งบประมาณรวม 6.510 ล้านบาท บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ทั้ง 3 แห่ง สเสร็จเรียบร้อยแล้ว



4.9 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบควบคุมและสั่งการอุปกรณ์สื่อสารระยะไกล สำหรับ Area RCAG (Remote Control Air Ground) จำนวน 17 แห่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับระบบแจ้งเตือนระยะไกล ทำให้ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาได้ทันที ทำให้ระยะเวลาในการเกิดข้อขัดข้องลดลง งบประมาณรวม 3.470 ล้านบาท จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เสร็จเรียบร้อยแล้ว

4.10 โครงการจัดหาและติดตั้งระบบควบคุมและสั่งการอุปกรณ์สื่อสารจากระยะไกลสำหรับ Approach RCAG เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในงานบำรุงรักษาระบบสื่อสารด้วยระบบแจ้งเตือนระยะไกล งบประมาณรวม 5.440 ล้านบาท บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดหาและติดตั้งแล้วเสร็จทุกสถานีในเดือนกันยายน 2549

4.11 โครงการก่อสร้างอาคารและย้ายอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ตามแผนงานการขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อบอกทิศทางและตำแหน่งของอากาศยานให้แก่กัปตัน ในการนำอากาศยานเข้าสู่สนามบินได้อย่างปลอดภัย งบประมาณรวม 3.900 ล้านบาท บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ดำเนินการก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์เสร็จเรียบร้อยแล้ว

4.12 โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS/DME ทดแทนของเดิม เพื่อทดแทนของเดิมให้สามารถใช้ได้อย่างมีความปลอดภัยสร้างความมั่นใจให้กับกัปตันเครื่องลงสู่สนามบินได้อย่างแม่นยำ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ดำเนินการติดตั้ง ณ ท่าอากาศยานภูเก็ตเสร็จเรียบร้อยแล้ว งบประมาณรวม 31.690 ล้านบาท ส่วนท่าอากาศยานอุบลราชธานี

ใช้งบประมาณรวม 31.800 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งมีผลการทำงานคิดเป็นร้อยละ 66 ล้ำข้ากว่าแผนร้อยละ 18

4.13 โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม เพื่อทดแทนของเดิมให้สามารถใช้ได้อย่างมีความปลอดภัยสร้างความมั่นใจให้กับกัปตันเครื่องลงสู่สนามบินได้อย่างแม่นยำ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ดำเนินการติดตั้ง ณ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนเสร็จเรียบร้อยแล้ว งบประมาณรวม 30.590 ล้านบาท ส่วนท่าอากาศยานหัวหินและขอนแก่น งบประมาณรวม 59.640 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งมีผลงานคิดเป็นร้อยละ 71 ล้ำข้ากว่าแผนร้อยละ 11

4.14 โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ Tape Recorder ทดแทนของเดิม ณ ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ อุดรธานี และห้องบังคับการบินขอนแก่น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบันทึกข้อมูลการติดต่อสื่อสาร ประสานงานการควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณรวม 10.390 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งมีผลงานคิดเป็นร้อยละ 90.61 ล้ำข้ากว่าแผนร้อยละ 9.39

4.15 โครงการจัดหาอุปกรณ์ชุดสำรองสำหรับระบบข่ายสำรองที่ส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรับส่งข้อมูลข่าวสาร งบประมาณรวม 14.500 ล้านบาท ได้ดำเนินการติดตั้งและทดสอบการใช้งานเรียบร้อยแล้ว



4.16 โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์วิทยุสื่อสาร VHF/UHF ทดแทนของเดิม เพื่อให้มีเครื่องรับ-ส่งวิทยุใช้งานและสำรองไว้สำหรับการซ่อมบำรุง งบประมาณรวม 42.160 ล้านบาท ได้ดำเนินการติดตั้งเสร็จเรียบร้อยแล้ว

4.17 งานปรับปรุงวงจรสื่อสารการบินกับประเทศคู่ชายเพื่อเปิดใช้งานบนเครือข่าย ATN เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องกับแผนพัฒนาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ประกอบด้วย คู่ชายประเทศสิงคโปร์ ลาว เวียดนาม เมียนมาร์ และมาเลเซีย ขณะนี้อยู่ระหว่าง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ปรับปรุงวงจร มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 29 ล้ำกว่าแผนร้อยละ 24 สำหรับงานศึกษาและพัฒนาเพื่อนำระบบ ATFM (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) เข้ามาใช้งานในท่าอากาศยานภูมิภาค บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ดำเนินการศึกษาในวงเงินงบประมาณ 1.500 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษามีผลงานคิดเป็นร้อยละ 69

4.18 โครงการก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อสร้างรายได้และส่งเสริมการผลิตบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถด้านกิจการโรงแรม รวมทั้งเป็นการสนับสนุนธุรกิจหลักของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ งบประมาณรวม 2,728.540 ล้านบาท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ก่อสร้างโรงแรม จำนวน 600 ห้องเสร็จเรียบร้อยแล้ว และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2549 โดยการว่าจ้างกิจการร่วมค้ายูนิเวอร์แซล ฮอสพิเทลลิตี้ เป็นผู้บริหารกิจการ

4.19 งานผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เพื่อผลิตและพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบิน โดยจัดการศึกษาพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนและการฝึกอบรมด้านการบิน ตลอดจนจัดให้มีสถานประกอบการที่ได้มาตรฐานเพื่อรองรับนักศึกษาในระบบสหกิจศึกษาให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากลสถาบันการบินพลเรือน ใช้งบประมาณรวม 676.134 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2549 มีผลการดำเนินงานดังนี้

(1) การรับนักศึกษา ผู้เข้าอบรม และผู้สำเร็จการศึกษา ในปีงบประมาณ 2549 มีนักศึกษาและผู้เข้าอบรม จำนวน 1,578 คน เป็นนักศึกษาชาวไทย จำนวน 1,520 คน นักศึกษาชาวต่างชาติ จำนวน 58 คน มีผู้สำเร็จการศึกษา จำนวน 1,049 คน เป็นนักศึกษาชาวไทย จำนวน 1,007 คน นักศึกษาชาวต่างชาติจำนวน 42 คน ทั้งนี้ได้ตัดจำนวนนักศึกษาออก 26 คน เนื่องจากได้มีการยกเลิกหลักสูตร Jet Familiarization

(2) การผลิตนักบินเอื้ออาทร ปีที่ 3 เพื่อให้โอกาสแก่ผู้เข้ารับการศึกษาคาดแคลนทุนทรัพย์ ได้รับโอกาสก้าวสู่อาชีพนักบิน สถาบันการบินพลเรือนดำเนินโครงการเป็นเวลา 3 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 - 2549 ในปีงบประมาณ 2549 ได้เปิดรับสมัครตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548 ถึงวันที่ 20 มกราคม 2549 มีผู้ส่งเรียงความทั้งหมด 1,060 คน แบ่งเป็นชายจำนวน 824 คน หญิงจำนวน 236 คน ขณะนี้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ปฏิเสธการให้ทุนสำหรับบริษัท การบินกรุงเทพฯ และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้ให้ทุนได้ดำเนินการสอบข้อเขียนในเดือนตุลาคม 2549

(3) การสร้างความร่วมมือทางวิชาการกับสถาบันที่เปิดสอนในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องทางด้านการบินในต่างประเทศ เป็นการแสวงหาพันธมิตรทางด้านวิชาการเพื่อพัฒนาหลักสูตร การจัดการศึกษา ฝึกอบรม วิจัย เครื่องมือ อุปกรณ์ ตลอดจนการแลกเปลี่ยนบุคลากรด้านการบิน สถาบันการบินพลเรือนได้ร่วมมือกับต่างประเทศในการพัฒนาหลักสูตรระดับปริญญาโท โดยได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับมหาวิทยาลัย Massey ประเทศนิวซีแลนด์ เพื่อเตรียมความพร้อมในการเปิดหลักสูตร Master of Management (Aviation) คาดว่าจะเปิดสอนได้ในปีการศึกษา 2550 และยังได้ลงนามกับมหาวิทยาลัย Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT) ประเทศออสเตรเลีย ขณะนี้อยู่ระหว่างการประสานงานเพื่อเตรียมความพร้อมในการเปิดสอนหลักสูตร Master of Business Administration (Aviation Management) คาดว่าจะเปิดสอนได้ในปีการศึกษา 2550

(4) การสร้างความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อพัฒนามาตรฐานของบุคลากรด้านการบินของภูมิภาคให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลของ ICAO ทำให้มีการพัฒนามาตรฐานการศึกษาและฝึกอบรมของสถาบันการบินพลเรือนเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยการสนับสนุนของ ICAO ยืนยันให้สถาบันการบินพลเรือนเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุม The Tenth Global TRAINAIR Training Symposium and Conference ระหว่างวันที่ 30 ตุลาคม ถึงวันที่ 3 พฤศจิกายน 2549 และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการต่อไป

(5) การจัดหาศูนย์ฝึกการบินแห่งชาติ 2 เพื่อเพิ่มศักยภาพในการผลิตนักบินให้ได้ปีละ 150 คน สถาบันการบินพลเรือนได้ขออนุญาตใช้ท่าอากาศยานเดิม (ขอนแก่น) และพื้นที่โดยรอบจำนวน 19 ไร่ เป็นที่ตั้งศูนย์ฝึกการบินแห่งชาติ 2 ในปีงบประมาณ 2549 ได้ออกแบบปรับปรุงอาคารขั้นต้นเสร็จเรียบร้อยแล้ว และในปีงบประมาณ 2550 จะขอรับจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งก่อสร้างต่อไป

5. งานด้านความปลอดภัย

5.1 แผนงบประมาณบูรณาการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประจำปีงบประมาณ 2550 และกิจกรรมช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ เพื่อให้มีแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และนำแผนบูรณาการงบประมาณไปดำเนินการสู่การปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่ได้จัดทำขึ้นซึ่งกำหนดให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมปฏิบัติร่วมกัน โดยใช้งบประมาณรวม 3,261,596 ล้านบาท (เพิ่มเติมในช่วงเทศกาลฯ อีก 200,687 ล้านบาท) ในเชิงรุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในช่วงเดือนมกราคม - กรกฎาคม 2549 วงเงินงบประมาณ 0.709 ล้านบาท ทั้งนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ฝึกอบรมครบทั้งหมดแล้วจำนวน 2 รุ่น

5.2 โครงการศึกษาพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร เพื่อพัฒนาองค์ความรู้และกระบวนการในการกำหนดตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในเชิงลึก ตลอดจนพัฒนาระบบข้อมูล ฐานข้อมูลสำหรับกาวิเคราะห์หาสาเหตุเพื่อกำหนดแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรได้อย่างเหมาะสม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 14.242 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 10 เดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม - พฤศจิกายน 2549 ในพื้นที่ศึกษารวม 5 แห่ง ได้แก่ กรุงเทพฯ และบริเวณเขต เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา และสงขลา ขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานฉบับกลางเสร็จแล้ว

5.3 โครงการศึกษาพัฒนาระบบการติดตามและกำหนดมาตรการขนส่งวัตถุอันตราย เพื่อให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยด้านการขนส่งวัตถุอันตรายและสารเคมีอันตราย ให้สามารถติดตาม ตรวจสอบและเฝ้าระวังอันตรายจากการขนส่ง พร้อมทั้งสามารถเสนอแนะแนวทางและมาตรการที่เหมาะสมต่อการขนส่งวัตถุอันตราย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 19.121 ล้านบาท ระยะเวลา 8 เดือน ตั้งแต่เดือนเมษายน - ธันวาคม 2549 ขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานฉบับกลางเสร็จแล้ว

5.4 โครงการรณรงค์ป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์ประจำปี 2549 เพื่อให้มีกิจกรรมในการรณรงค์ป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารประจำทาง โดย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้จัดทำแผนการซ่อมรถเป็นกรณีพิเศษ มีการตรวจสอบรถโดยสารก่อนออกใช้บริการ จัดเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถให้เหมาะสม ตรวจสอบพฤติกรรมของพนักงาน



ทั้งในช่วงเริ่มต้นและระหว่างปฏิบัติหน้าที่ ห้ามขับแข่งในสายเดียวกัน และขับรถหวาดเสียว สร้างแรงจูงใจในกรณีที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ กำหนดมาตรการลงโทษ และจัดรณรงค์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งจะเป็นการรณรงค์และป้องกันโดยจะดำเนินการในช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ เช่น เทศกาลปีใหม่ วันเด็กแห่งชาติ วันสงกรานต์ และวันเฉลิมพระชนมพรรษา เป็นต้น

5.5 มาตรการตรวจวัดควันดำและเสียงรบกวนรถร่วมบริการ เพื่อช่วยลดปัญหาการเกิดมลพิษทางเสียงและทางอากาศของรถเอกชนร่วมบริการ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการตรวจวัดและประเมินคุณภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ขสมก. ได้จัดทำแผนการตรวจวัดควันดำและเสียง ปีละ 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 16 พฤศจิกายน 2548 - วันที่ 31 มีนาคม 2549 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 1 พฤษภาคม - วันที่ 31 กรกฎาคม 2549 ผลสรุปดังนี้

5.5.1 รถร่วมบริการขนาดใหญ่ ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ ได้รับการตรวจสอบจำนวน 3,447 คัน ผ่านการตรวจสอบจำนวน 3,343 คัน

5.5.2 รถร่วมบริการขนาดเล็ก (มินิบัส) ได้รับการตรวจสอบจำนวน 2,165 คัน ผ่านการตรวจสอบ จำนวน 2,105 คัน

5.6 โครงการขยายผลจัดระบบการดำเนินงานตามมาตรฐานระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 : 2000 ขสมก. ได้นำมาตรฐาน



ISO 9001 : 2000 มาใช้ยกระดับการบริหารงานด้านคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางสาธารณะจนได้ใบรับรองคุณภาพมาตรฐานจากสถาบันรับรองคุณภาพมาตรฐาน ISO ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งในปัจจุบันมีเส้นทางที่ ชสมก. ได้รับใบรับรองมาตรฐานแล้วจำนวน 112 สาย และ ชสมก. จะรักษาคุณภาพการให้บริการเพื่อให้ได้คุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 : 2000 ต่อไป

5.7 แผนงานคุ้มครองและป้องกันอุบัติเหตุรถโดยสาร เพื่อให้สถานที่ทำการและตรวจสอบสภาพรถยนต์ของ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และผู้ประกอบการได้มาตรฐาน สร้างความปลอดภัย และเป็นการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร บขส. ดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 1.795 ล้านบาท มีผลการดำเนินงานดังนี้ ตรวจสอบสภาพรถโดยสารและอุปกรณ์ส่วนควบ คิว้นดำ และเสียงรถยนต์โดยสาร จำนวน 7,549 คัน พบรถโดยสารที่ผิดมาตรฐาน จำนวน 359 คัน พบรถโดยสารที่มีคิว้นดำไม่ได้มาตรฐาน จำนวน 211 คัน ไม่พบรถโดยสารที่มีเสียงเกินปกติ มีการตรวจการแต่งกาย การตรวจแอลกอฮอล์ และการตรวจสารเสพติด (ยาบ้า) ของพนักงานขับรถ ซึ่งได้ทำการแก้ไขแล้วรวมทั้งได้ติดตามแก้ไขเรื่องราวที่มีการร้องเรียน จำนวน 461 ราย จากทั้งหมด 604 ราย มีการตรวจเยี่ยมผู้ประสบอุบัติเหตุ จำนวน 11 ครั้ง จัดส่งชุดเยี่ยม จำนวน 104 ชุด

5.8 โครงการพัฒนาคุณภาพพรบัสทัศนจาร เพื่อให้นักท่องเที่ยวเดินทางด้วยความปลอดภัย เกิดความประทับใจในการเดินทาง และเป็นส่งเสริมการประกอบธุรกิจ การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการด้วยงบประมาณ 0.210 ล้านบาท ขณะนี้มีผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร จำนวน 3 ราย

จำนวนรถ 8 คัน ที่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการขนส่งทางบก ได้แก่ บริษัท เอ็น ซี เอ เดอะสวีท จำกัด จำนวน 3 คัน บริษัท มนตรีทรานสปอร์ตเตชั่น จำกัด จำนวน 2 คัน และบริษัท สวีทรานส์ จำกัด จำนวน 3 คัน

5.9 กิจกรรม "ตรวจรถก่อนใช้ ปลอดภัยแน่นอน" เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ประชาชนเกิดจิตสำนึกด้านความปลอดภัยโดยประชาชนมีส่วนร่วม งบประมาณดำเนิน 7.500 ล้านบาท กรมการขนส่งทางบกดำเนินการในปีงบประมาณ 2549 ปรากฏว่ามีผู้นำรถเข้าใช้บริการในช่วงก่อนเทศกาลปีใหม่จำนวน 261,641 คัน และในช่วงก่อนเทศกาลสงกรานต์จำนวน 293,473 คัน

5.10 โครงการร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการอบรมครูเพื่อถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนแก่เยาวชน เพื่อให้ครูมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น โดยให้ครูที่ได้รับความรู้ไปถ่ายทอดให้กับนักเรียนได้อย่างน้อย 100 คนต่อหนึ่งโรงเรียน กรมการขนส่งทางบกดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 32.685 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2549 ครูสามารถถ่ายทอดให้กับนักเรียนได้ จำนวน 2,504 ล้านคน จากเป้าหมาย 2,990 ล้านคน รวม 58 จังหวัด คิดเป็นร้อยละ 83.76

5.11 มาตรการควบคุมและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อป้องกันและจัดปัญหาให้มีการร้องเรียนเกี่ยวกับการให้บริการหรือให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งคุ้มครองสิทธิให้ผู้ใช้บริการไม่ได้รับความเสียหายจากการกระทำผิดและได้รับความเป็นธรรม โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจะต้องดำเนินการติดตั้งป้ายรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ป้ายเหลือง) และทำใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ



ภายในวันที่ 7 มีนาคม 2549 กรมการขนส่งทางบกได้อบรมและทดสอบเพื่อเตรียมการออกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะรวม 61,109 ราย และออกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะจำนวน 43,274 ราย

5.12 การจัดตั้งศูนย์ประสานงานด้านการขนส่งเพื่อลดเที่ยวเปล่ารถบรรทุก เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและประหยัดพลังงาน ในภาคการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ดำเนินงานวงเงินงบประมาณ 9,810 ล้านบาท ระยะเวลา 2 ปี ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2547 - วันที่ 15 กันยายน 2549 มีรถบรรทุกเที่ยวเปล่าเริ่มให้บริการอย่างเป็นทางการด้วยการเข้าเยี่ยมชม Website จำนวน 453,956 ครั้ง มีจำนวนสมาชิก 5,448 ราย มีจำนวนการค้นหางานขนส่งสินค้า 134,043 ครั้ง มีจำนวนการค้นหารถบรรทุกเพื่อส่งสินค้า 20,117 ครั้ง มีจำนวนผู้สอบถามข้อมูลผ่านระบบ Call Center 8,917 ครั้ง กรมการขนส่งทางบกได้สุ่มตัวอย่างการสอบถามผู้ใช้บริการ จำนวน 700 ครั้ง ว่ามีการตกลงว่าจ้างการใช้บริการหรือไม่ ได้รับคำตอบว่ามีการตกลงใช้ 93 ครั้ง ทำให้ประมาณการได้ว่ามีการตกลงว่าจ้างแล้วทั้งสิ้น 11,503 ครั้ง ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงได้ 552,103 ลิตร คิดเป็นมูลค่า 8.805 ล้านบาท

5.13 โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง ปลอดภัย ให้กับนักเรียนและเยาวชน สามารถป้องกันอุบัติเหตุ และแก้ไขปัญหาอันเนื่องมาจากการจราจรทางถนนได้ ในปีงบประมาณ 2549 กรมการขนส่งทางบกได้จัดอบรม 2 รุ่น คือรุ่นที่ 1 มีผู้เข้าอบรมจำนวน 158 คน ผ่านการอบรมทั้งหมด ผ่านการทดสอบข้อชี้รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ จำนวน 150 คน รุ่นที่ 2 มีผู้เข้าอบรม จำนวน 170 คน ผ่านการอบรมทั้งหมด ผ่านการทดสอบข้อชี้รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ จำนวน 160 คน

5.14 การประมูลหมายเลขทะเบียนรถ เพื่อนำหมายเลขทะเบียน ซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนออกประมูลเป็นการทั่วไป สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ในปีงบประมาณ 2549 กรมการขนส่งทางบกได้ประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในกรุงเทพฯ และส่วนภูมิภาค จำนวน 50 ครั้ง ได้เงินจากการประมูลทั้งสิ้น 1,486,856 ล้านบาท รายได้ทั้งหมดเข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

5.15 โครงการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการคมนาคมทางน้ำ เพื่อจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยและนำไปสู่การปฏิบัติที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุลดลงหรือไม่เกิดขึ้นเลย โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ดำเนินการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2547 ในวงเงินงบประมาณ 9,724 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2549 ขณะนี้บริษัทที่ปรึกษาได้จัดส่งร่างรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 65

6. การแปรรูปและเพื่อบทบาทภาคเอกชน ในหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแปรรูปรัฐวิสาหกิจในสังกัด เพื่อจัดทะเบียนเพิ่มทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยแล้ว 2 แห่ง คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับรัฐวิสาหกิจที่เหลือมีนโยบายให้ภาคเอกชน มีส่วนร่วม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการ ดังนี้

6.1 บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้รับโครงสร้างองค์กรใหม่ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2548 โดยปรับฝ่ายเดินรถออกเป็นหน่วยธุรกิจการเดินทาง 3 หน่วย ประกอบด้วยหน่วยธุรกิจการเดินทางภาค 1, 2 และ 3 รวมทั้งมีการแบ่งจำนวนรถโดยสาร บุคลากร และเส้นทางรถโดยสารให้สอดคล้องกับโครงสร้างหน่วยธุรกิจ และสามารถปิดบัญชีรับรู้งาน ค่าใช้จ่าย และมีอำนาจหน้าที่ในการตัดสินใจบริหารงานที่มีความชัดเจนสำหรับหน่วยธุรกิจด้วย ทั้งนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการแข่งขันและจัดตั้งเป็นบริษัทในอนาคต ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามมติคณะกรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด ที่กำหนดให้บทวนแผนปฏิบัติการสำหรับการแปรสภาพ บริษัท ขนส่ง จำกัด ในส่วนกิจกรรมและระยะเวลาดำเนินการให้มีความสอดคล้องกับการดำเนินงานของ



หน่วยงานธุรกิจการเดินทาง ในวงเงินงบประมาณ 0.300 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่เดือนตุลาคม 2548 ถึงกันยายน 2549

6.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบยุทธศาสตร์ของกระทรวงการท่องเที่ยว 4 กระทรวง โดยให้กระทรวงการคลังกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจอย่างจริงจังและเป็นระบบ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจัดทำแผนเพื่อปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงิน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการโดยกระทรวงการคลังได้ว่าจ้างบริษัท เทิร์นอวอร์ด โฮเทล บิสิเนส โซลูชั่น จำกัด เป็นที่ปรึกษาในการจัดทำแผนดังกล่าวร่วมกับ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีขอบเขตการศึกษาสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2546 และมีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อปรับปรุงกิจการของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งลดภาระการให้ความช่วยเหลือของภาครัฐในอนาคต การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เห็นชอบแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงิน ฉบับ Conceptual Report ขณะนี้อยู่ระหว่างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการแก้ไขปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (Conceptual Report) ก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมต่อไป

6.3 การท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลังได้กำหนดแผนให้การทำเรือแห่งประเทศไทยต้องแปลงสภาพกิจการเป็นบริษัทในปี พ.ศ. 2548 และนำเข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ในปี พ.ศ. 2549 ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทางการเงินเพื่อดำเนินการศึกษา โดยได้ตรวจรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2547 ประกอบด้วยโครงสร้างองค์กร การเงิน แผนธุรกิจ การประเมินมูลค่าธุรกิจ รวมทั้งการเตรียมการด้านกฎหมาย ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยเห็นควรเสนอขออนุมัติจัดตั้งบริษัทลูก 3 บริษัทขึ้นก่อน คือ บริษัท กทท. โลจิสติกส์ จำกัด บริษัท กทท. บริหารทรัพย์สิน จำกัด และบริษัท บริหารท่าเรือภูมิภาค จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจท่าเรือให้องค์กรสามารถนำมาชดเชยภาระบำเหน็จบำนาญ จึงได้เสนอขออนุมัติจัดตั้งบริษัทลูกต่อกระทรวงคมนาคมในเดือนเมษายน 2547 แต่เนื่องจากระยะเวลาได้ล่วงเลยมาพอสมควรแล้ว กระทรวงคมนาคมจึงได้แจ้งให้การทำเรือแห่งประเทศไทยพิจารณาทบทวนแผนการจัดตั้งบริษัทลูกทั้ง 3 แห่งอีกครั้ง ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนการปรับโครงสร้างองค์กรใหม่ โดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ 5 หน่วย คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือภูมิภาค โลจิสติกส์ และบริหารทรัพย์สิน เพื่อเตรียมความพร้อมในการแปรรูปองค์กร โดยมีแนวทางที่จะจัดตั้งหน่วยธุรกิจโลจิสติกส์เป็นบริษัทจำกัดก่อนในระยะแรก และได้ว่าจ้างบริษัท นิวแอสเซท แอดไวเซอร์ จำกัด เป็น



บริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และจัดทำแผนธุรกิจ โดยขณะนั้นบริษัทฯ ได้จัดส่งแผนการจัดตั้งบริษัท และแผนธุรกิจให้คณะกรรมการตรวจการจ้างพิจารณาในเบื้องต้นแล้ว รวมทั้งได้จัดให้มีการสัมมนาเพื่อทำความเข้าใจในเนื้อหาของแผนงาน ให้ฝ่ายบริหารและพนักงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ พร้อมให้ความเห็นเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2549 สำหรับการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามแนวทางที่กระทรวงการคลังเสนอ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว มีผู้สนใจเข้าร่วมเป็นสมาชิกประมาณ 2,245 คน โดยมีบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็ม เอ ซี จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารกองทุน

6.4 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มติคณะรัฐมนตรีกำหนดให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ดำเนินการแปรรูปโดยการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนใน 2 รูปแบบ คือ การจัดตั้งบริษัทร่วมทุนเพื่อให้เอกชนเข้าร่วมทุนดำเนินการในส่วนการให้บริการที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50 และให้ปรับลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ระหว่างรัฐบาลและสายการบิน จาก 91 : 9 เป็น 51 : 49 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้เสนอแผนการจัดตั้งบริษัทลูก 2 บริษัท ประกอบด้วย AEROTHAI Services Co., Ltd. และ AEROTHAI Communications and Information Systems Co., Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทลูกที่มีบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ถือหุ้นในระยะแรกร้อยละ 100 แล้วพิจารณาปรับลดสัดส่วนลงในระยะต่อมาเพื่อร่วมกับพันธมิตรที่มีศักยภาพ การดำเนินโครงการดังกล่าวต้องได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือขออนุญาตจัดตั้งบริษัทลูกของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ต่อคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติต่อไป

ยุทธศาสตร์ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การต่างประเทศ และเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ข้อ ข. การส่งเสริมความสัมพันธ์กับนานาประเทศ

• เสริมสร้างกลไกและเครือข่ายในการผลักดันความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในระดับทวิภาคี และพหุภาคี รวมถึงความช่วยเหลือการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ร่วมกัน (JDS) และพื้นที่ทับซ้อน (JDC) ให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนป้องกันและแก้ไขข้อพิพาทเขตแดน

2 ครั้ง ดังนี้ ระหว่างวันที่ 22 - 26 สิงหาคม 2548 ณ กรุงย่างกุ้ง สหภาพเมียนมาร์ และระหว่างวันที่ 31 ตุลาคม - 3 พฤศจิกายน 2548 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ประชุมเห็นชอบให้มีการลงนามภาคผนวกและพิธีสารดังกล่าวในระหว่างการประชุมคณะกรรมการร่วม (Joint Committee) ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 2 ซึ่งกำหนดประชุมในช่วงปลายปี 2549 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

โครงการ/แผนงาน/งานที่สำคัญ

1. การเสริมสร้างด้านคมนาคมตามกรอบความตกลงร่วมมือหลายฝ่ายกับประเทศต่างๆ

1.1 การจัดทำภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงระยะที่ 3 กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เข้าร่วมการประชุมเพื่อพิจารณาภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ระยะที่ 3 เพื่อพิจารณาร่างภาคผนวกและพิธีสารฉบับที่เหลืออีกจำนวน 4 ฉบับ จำนวน

1.2 การจัดทำข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวเข้า-ออกระหว่างไทย-เวียดนามผ่านลาว เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมการท่องเที่ยวของประชาชนของทั้งสองประเทศ รวมทั้งประเทศที่สาม โดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ได้ร่วมกับประสานงานตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2548 ที่อนุมัติการลงนามข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวเดินทางเข้า-ออกระหว่างไทย-เวียดนาม และแถลงการณ์ร่วมระหว่างลาว-ไทย-เวียดนาม เนื่องจากการเดินทางระหว่างไทย-เวียดนาม





จะต้องผ่านลาว ต่อมาในระหว่างการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน ครั้งที่ 11 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2548 ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ฝ่ายลาวแจ้งความประสงค์จะเข้าเป็นภาคีข้อตกลงฯ โดยฝ่ายไทยรับที่จะดำเนินการปรับแก้ไขร่างข้อตกลงฯ ต่อมามีการประชุมสามฝ่ายไทย-ลาว-เวียดนาม เพื่อพิจารณาร่างข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวเดินทางเข้า-ออกระหว่างไทย-เวียดนามผ่านลาว ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 - 11 สิงหาคม 2549 ณ เมืองเว้ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ที่ประชุมได้พิจารณาปรับแก้ไขร่างข้อตกลงฯ และเห็นชอบให้มีการประชุมหารือในประเด็นที่ยังไม่ได้ข้อยุติร่วมกัน ได้แก่ เส้นทางขนส่ง จุดตรวจเข้า-ออก และการเดินทางเป็นขบวนของรถยนต์ส่วนบุคคล (caravan operation) ในเดือนตุลาคม 2549

1.3 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ และสร้างโอกาสในการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่ง

ในภูมิภาค ทั้งยังเป็นการส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน รัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียนได้ลงนามกรอบความตกลงดังกล่าวร่วมกันในระหว่างการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน ครั้งที่ 11 ระหว่างวันที่ 14 - 18 พฤศจิกายน 2548 ณ กรุงเทพมหานคร สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อนึ่ง ประเทศไทยได้แจ้งขอยกเว้นมิให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศสมาชิกอื่นเข้ามาประกอบการในประเทศไทยในระยะแรก โดยหากการจัดทำร่างกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้วเสร็จ มีผลใช้บังคับแล้ว ประเทศไทยมีความพร้อมแล้ว กระทรวงคมนาคมจะแจ้งให้สำนักเลขาธิการอาเซียนทราบต่อไป

1.4 การกำหนดเส้นทางขนส่งผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนให้สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ และสร้างโอกาสในการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งในภูมิภาค โดยในการประชุมคณะทำงานอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 10 - 14 กรกฎาคม 2549 ณ เมืองเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา ที่ประชุมรับทราบว่าจะมีการลงนามพิธีสารในระหว่างการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน (ATM) ครั้งที่ 12 ซึ่งประเทศไทยจะเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมในช่วงไตรมาสแรกของปี 2550

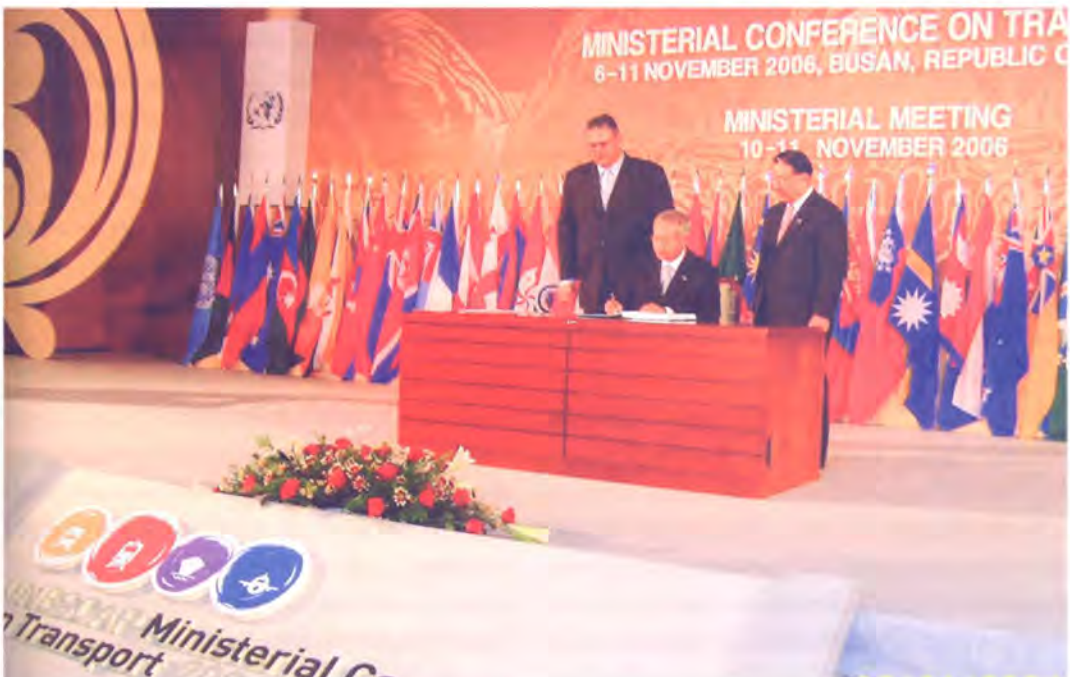
1.5 การจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่จุดผ่านแดนแม่สอด-เมียวดี และแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก และบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรระหว่างประเทศ ที่จุดผ่านแดนแม่สอด-เมียวดี และแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก เพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินงานอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดน ณ จุดผ่านแดนนำร่อง ภายหลังความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีผลบังคับใช้ โดยไทย-พม่า-ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) เห็นชอบต่อร่างบันทึกความเข้าใจดังกล่าวและเห็นชอบให้ลงนามร่วมกันในระหว่างการประชุมคณะกรรมการร่วม (Joint Committee) ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 2 ซึ่งกำหนดประชุมในช่วงปลายปี 2549 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

1.6 ความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการบิน โดยดำเนินโครงการ Roadmap สาขาการบินภายใต้การรวมกลุ่มสินค้าและบริการสำคัญ 11 สาขาของอาเซียน ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 10 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมื่อวันที่ 29 - 30 พฤศจิกายน 2547 ผู้นำอาเซียนได้ร่วมลงนามในกรอบความตกลง ว่าด้วยการรวมกลุ่มสาขาสำคัญของอาเซียน ซึ่งรวมถึง Roadmap สาขาการบินด้วย และรัฐมนตรีที่รับผิดชอบการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียนได้ลงนามในพิธีสารรายสาขา 11 ฉบับแล้ว ทั้งนี้ Roadmap สาขาการบินได้กำหนดเวลาสำหรับการเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียนเป็นภายในเดือนธันวาคม 2550 และการเปิดเสรีการขนส่งคนโดยสารในอาเซียนเป็นภายในเดือนธันวาคม 2553 โดยขณะนั้นคณะทำงานอาเซียนว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกำลังดำเนินการจัดทำร่าง

- (1) ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีเที่ยวบินขนส่งสินค้า
- (2) ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีเที่ยวบินขนส่งคนโดยสาร
- (3) กรอบแนวคิดในการร่วมกิจการการบินอาเซียนเป็นตลาดเดียว เพื่อใช้สำหรับเป็นแนวทางในการดำเนินการตาม Roadmap ที่ได้จัดทำไว้ และเพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามกำหนดเวลาที่วางไว้

1.7 การประชุมประจำปีสมัยที่ 62 ของเอสแคป เพื่อใช้เป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นและตัดสินใจเกี่ยวกับปัญหาสำคัญทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาค จัดขึ้นระหว่างวันที่ 6 - 12 เมษายน 2549 เพื่อจัดทำแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งโครงข่ายทางหลวงสายเอเชียและทางรถไฟสายเอเชีย รวมทั้งจุดเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์ในกรอบเอสแคป

1.8 การดำเนินการจัดทำความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชียของเอสแคป เพื่อสร้างความร่วมมือในการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการขนส่งทางรถไฟให้มีการเชื่อมต่อกันในภูมิภาค โดยภาคีสมาชิกของความตกลงจะต้องดำเนินการภายในประเทศให้สอดคล้องกับภาคผนวกของความตกลง ซึ่งประกอบด้วยโครงข่ายเส้นทางการรถไฟสายเอเชีย หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับคุณลักษณะทางเทคนิคของโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชีย คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบในหลักการให้ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกความตกลงดังกล่าวในการประชุมเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2549 ทั้งนี้ เอสแคปได้กำหนดจัดให้มีพิธีลงนามความตกลงฯ ในระหว่างการประชุมระดับรัฐมนตรีด้านการขนส่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ระหว่างวันที่ 10 - 11 พฤศจิกายน 2549 ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี





1.9 การประชุมคณะกรรมการด้านการจัดการในยุคโลกาภิวัตน์ ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 12 - 14 กันยายน 2549 เพื่อพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ได้แก่

- (1) การค้าระหว่างประเทศและการลงทุน
- (2) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการท่องเที่ยว
- (3) สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาที่ยั่งยืน
- (4) เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร รวมทั้งเทคโนโลยีทางอากาศ ผลการประชุมดังกล่าวจะใช้เป็นแนวทางสำหรับสำนักเลขาธิการเอสเคปในการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ประเทศสมาชิก

1.10 การประชุมคณะกรรมการประสานงานด้านบริการของอาเซียนครั้งที่ 45 - 46 และ 48 เพื่อให้มีการเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการทางทะเลในกรอบอาเซียน ดังนี้

- (1) การประชุมครั้งที่ 45 ประเทศไทยได้ยื่นข้อเสนอผูกพันการเปิดตลาดในบริการตรวจเรือเพื่อออกไปสำคัญรับรอง
- (2) การประชุมครั้งที่ 46 ประเทศสมาชิกอาเซียนยื่นข้อเสนอผูกพันใหม่และข้อเสนอผูกพันที่ได้ปรับปรุงจากการเจรจารอบที่ผ่านมา รวมทั้งมีการพิจารณาแนวทางการเจรจาเปิดตลาดสำหรับการเจรจาครั้งที่ 5
- (3) การประชุมครั้งที่ 48 ประเทศสมาชิกได้สรุปข้อเสนอผูกพันที่ได้ยื่นในการเจรจาครั้งที่ 4 เพื่อเตรียมเสนอที่ประชุมระดับรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน (AEM) ในเดือนธันวาคม 2549

1.11 การสมัครเข้ารับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ประเทศไทยได้สมัครเข้ารับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และได้ดำเนินการหาเสียงมาโดยลำดับ กระทรวงคมนาคมได้บริหารจัดการงบประมาณ 2 ล้านบาท การเลือกตั้งมีขึ้นเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548 ระหว่างการประชุมสมัชชาสามัญของ IMO ครั้งที่ 24 ณ กรุงลอนดอน ประเทศไทยได้รับการเลือกตั้ง โดยมีวาระการดำรงตำแหน่ง 2 ปี เพื่อความต่อเนื่องกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาเห็นควรให้ประเทศไทยสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิก คณะมนตรีของ IMO อีก ซึ่งจะมีการเลือกตั้งในเดือนพฤศจิกายน 2550 และได้เตรียมนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ประเทศไทยสมัครเข้ารับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรี IMO โดยกระทรวงคมนาคมได้เตรียมความพร้อมโดยพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของ IMO ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ภายใต้ข้อจำกัดด้านงบประมาณ โดยการส่งผู้แทน/คณะผู้แทนเข้าร่วมในการประชุม ที่สำคัญรายการต่าง ๆ ของ

IMO ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการที่สามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายสำคัญในการบริหารงานของ IMO และเพิ่มโอกาสในการแสดงบทบาทสำคัญที่จะสามารถผลักดันการพัฒนากิจกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ของไทยให้ก้าวหน้ายิ่งขึ้น ทำให้มีการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพและการบริการการขนส่งทางน้ำของไทยให้ทันสมัย ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพทัดเทียมนานาอารยประเทศทำให้เกิดการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งมีผลต่อการพัฒนาชายฝั่งทะเล การประมง และการท่องเที่ยว เป็นต้น

1.12 การดำเนินการเพื่อพิจารณาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิประโยชน์ระหว่างประเทศในอุปกรณ์เคลื่อนที่และพิธีสารของอนุสัญญาดังกล่าวด้วยประเด็นเป็นการเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์อากาศยาน (Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Aircraft Equipment) สำคัญอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิประโยชน์ระหว่างประเทศในอุปกรณ์เคลื่อนที่และพิธีสารของอนุสัญญาดังกล่าวด้วยประเด็นเป็นการเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์อากาศยานนี้ ระบุถึงกฎเกณฑ์สำหรับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกัน รวมถึงการเช่าอากาศยานและการซื้อขายอากาศยานโดยมีเงื่อนไขการโอนกรรมสิทธิ์ด้วย โดยมีกรวางหลักการสำคัญในเรื่องต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก เช่น สิทธิประโยชน์ระหว่างประเทศ การจดทะเบียนระหว่างประเทศ ลำดับบุริมสิทธิ์ มาตรการเยียวยาความเสียหายในกรณีที่มีลูกหนี้ผิดนัด การถอนทะเบียนอากาศยาน เป็นต้น สำหรับอนุสัญญา และพิธีสาร มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2549 กรมการขนส่งทางอากาศได้พิจารณาในเบื้องต้นแล้ว เห็นด้วยในหลักการต่ออนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าว ในการนี้กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการเข้าเป็นภาคี Convention on International Interests in Mobile Equipment โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถประมวลข้อดีข้อเสียในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา และพิธีสาร ได้อย่างมีประสิทธิภาพภายในระยะเวลาอันสั้น และมีการปรับปรุงองค์ประกอบคณะกรรมการฯ ใหม่ เพื่อความเหมาะสม โดยคณะกรรมการชุดนี้ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2549 มีมติให้การขนส่งทางอากาศจัดหางบประมาณในการจ้างคณะศึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดของข้อบทต่าง ๆ ของอนุสัญญา และพิธีสาร รวมถึงผลกระทบในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญา และพิธีสาร รวมทั้งให้ตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณารายละเอียดของอนุสัญญา และพิธีสาร และเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ



1.13 การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (MSC) ครั้งที่ 81 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กระทรวงคมนาคมได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุมดังกล่าวระหว่างวันที่ 10 - 19 พฤษภาคม 2549 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประเทศสมาชิก IMO ใช้เป็นเวทีในการหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญา พิธีสารฯ และตราสารต่าง ๆ เกี่ยวกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือของผู้โดยสาร สินค้า และคนประจำเรือ รวมไปถึงท่าเรือต่าง ๆ อีกทั้งยังได้พิจารณาแก้ไขปัญหาข้อขัดแย้งอันเนื่องมาจากความพยายามใด ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ

1.14 การประชุมคณะมนตรี (Council) ครั้งที่ 96 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กระทรวงคมนาคมได้ส่งคณะผู้แทนเข้าร่วมประชุมดังกล่าว ระหว่างวันที่ 19 - 23 มิถุนายน 2549 คณะมนตรีของ IMO เป็นองค์กรบริหารซึ่งประกอบด้วยประเทศสมาชิก IMO รวม 40 ประเทศที่ได้รับเลือกตั้งให้เข้ามาบริหารงานของ IMO โดยจะนำผลการพิจารณาของคณะกรรมการต่าง ๆ ที่เสนอต่อคณะมนตรี ซึ่งประกอบด้วยแผนงาน ข้อมติต่าง ๆ งบประมาณ ระเบียบวาระการประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการทั้งหลาย และเรื่องอื่น ๆ มาพิจารณาและให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอที่ประชุมสมัชชาพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป ปัจจุบันประเทศไทยได้รับเลือกตั้งให้อยู่ในคณะมนตรีประเภท C อันเป็นประเทศที่อยู่ในกลุ่มที่เป็นตัวแทนในภูมิภาค

1.15 การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC) ครั้งที่ 54 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กระทรวงคมนาคมได้ส่งคณะผู้แทนเข้าร่วมประชุมดังกล่าว ระหว่างวันที่ 20 - 24 มีนาคม 2549 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประเทศสมาชิก

IMO ใช้เป็นเวทีในการหารือกันเพื่อพิจารณาปรับปรุง แก้ไขอนุสัญญา พิธีสารฯ และตราสารต่าง ๆ เกี่ยวกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล เพื่อมิให้เกิดการทำลายทรัพยากรธรรมชาติอันเนื่องมาจากเรือ การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางเรือ และท่าเรือ

1.16 การเจรจาสิทธิการบิน กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการเจรจาการบินกับประเทศต่าง ๆ เพื่อขยายโครงข่ายการบินระหว่างกัน ตลอดจนการส่งเสริมให้สายการบินต่างประเทศดำเนินบริการไปยังจุดอื่น ๆ นอกเหนือจากกรุงเทพฯ เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น อีกทั้งยังได้เปิดเสรีการบินกับต่างประเทศเพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐ รวมทั้งลดอุปสรรคและปัจจัยด้านการบินที่สายการบินผู้ประกอบการประสบ โดยในปีงบประมาณ 2549 กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการเจรจาทวิภาคีด้านการบินกับรัฐบาลต่างประเทศรวม 13 ครั้ง กับ 11 ประเทศ และกับคณะกรรมการยุโรป รวมความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น 98 ฉบับ กับ 95 ประเทศ และ 3 เขตเศรษฐกิจ (ฮ่องกง มาเก๊า และไต้หวัน) ผลการเจรจาทำให้เกิดการปรับปรุงเส้นทางการบินในเส้นทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก รวมทั้งเพิ่มสิทธิความจุความถี่ของบริการ นอกจากนี้ยังมีการเปิดเสรีการบินโดยไม่มีข้อจำกัดในเรื่องเส้นทางการบิน สิทธิความจุความถี่และสิทธิรับขนจากรัฐกับประเทศเคนยาอีกด้วย

1.17 การพิจารณาจัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยบริการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง และภายหลังการลงนามความตกลงฯ ประเทศภาคีจะต้องทำภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ เพื่อกำหนดรายละเอียดในทางปฏิบัติให้สามารถขนส่งสินค้าและคนโดยสารข้ามแดนและผ่านแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งประเทศภาคีได้พิจารณาร่างภาคผนวกและพิธีสารฯ จนได้ข้อยุติแล้วทั้ง 20 ฉบับ ทั้งนี้ ภาคผนวกและพิธีสารฯ จะมีผลใช้บังคับเมื่อประเทศภาคีดำเนินการให้สัตยาบันเพื่อให้ประเทศไทยสามารถให้สัตยาบันต่อภาคผนวก 5 เรื่องการขนส่งคนโดยสารข้ามพรมแดน จึงจำเป็นต้องมีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ เพื่ออนุวัติการตามภาคผนวก 5 กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาจัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ ครั้งที่ 1/2549 เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2549



สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร

2. การพัฒนากรอบความร่วมมือทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน (Bilateral Cooperation)

เพื่อเป็นการสร้างเครือข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนพัฒนาความร่วมมือทวิภาคีกับประเทศต่าง ๆ เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกในภูมิภาค พัฒนาเศรษฐกิจ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการดังนี้

2.1 ความร่วมมือไทย-ลาว

2.1.1 โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือและถนนเชื่อมท่าเทียบเรือแขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ไทยและลาวมีการขนส่งสินค้าระหว่างกันบริเวณจังหวัดนครพนมที่ทำเทียบเรือเทศบาลเมืองนครพนมและท่าเทียบเรือเมืองท่าแขก ต่อมาลาวได้ก่อสร้างถนนในเมืองท่าแขกใหม่ และไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าวิ่งผ่าน ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะย้ายท่าเทียบเรือแพขนานยนต์ขนส่งสินค้าของทั้งสองฝ่าย โดยฝ่ายไทยจะก่อสร้างที่

บ้านเวิน-พระบาท จังหวัดนครพนม ฝ่ายลาวจะก่อสร้างที่บ้านเงินใต้ แขวงคำม่วน กรมทางหลวงได้ก่อสร้างทางลาดขึ้น-ลง (RAMP) งบประมาณ 34.365 ล้านบาท และก่อสร้างถนนเชื่อมท่าเทียบเรือแขวงคำม่วน-จ.นครพนม งบประมาณ 29.825 ล้านบาท เสร็จเรียบร้อยแล้ว

2.1.2 การเปิดเสรีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนระหว่างไทย-ลาว เป็นการเปิดเสรีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยมีผลในทางปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2547 ซึ่งประสบผลสำเร็จในการอำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจุบันมีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน จำนวน 14 ราย ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแล้ว จำนวน 239 ราย จำนวนรถ 7,217 คัน

2.1.3 การเปิดเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างไทย-ลาว โดยได้กำหนดเปิดเดินรถแล้วตั้งแต่วันที่ 23 เมษายน 2547 ใน 3 เส้นทาง คือ เส้นทางหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์ เส้นทางอุดรธานี-นครหลวงเวียงจันทน์ และเส้นทางอุบลราชธานี-ปากเซ มีจำนวน

ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นตามลำดับ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาเปิดเดินรถ โดยสารประจำทางในเส้นทางมุกดาหาร-สะหวันนะเขต และพิจารณาความเป็นไปได้ในการเปิดเสรีเส้นทางเดินรถอีก 3 เส้นทาง ได้แก่ น่าน-หลวงพระบาง น่าน-อุ้มไต่ และ เลย-ไชยบุรี-หลวงพระบาง

2.1.4 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 และถนนเชื่อมต่อ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างไทย-ลาว กรมทางหลวงดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 4.753.714 ล้านบาท โดยก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงไทย-ลาว ที่จ.มุกดาหาร-สะหวันนะเขต มีผลการก่อสร้างแบ่งเป็น

- (1) ตอนที่ 1A งานสะพานในส่วนของลาว ระยะทาง 0.769 กิโลเมตร มีผลการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 90.72
- (2) ตอนที่ 2 งานถนนต่อเชื่อมฝั่งลาว ระยะทาง 3.000 กิโลเมตร ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว



- (3) ตอนที่ 1B งานสะพานในส่วนของไทย ระยะทาง 0.831 กิโลเมตร มีผลการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 88.45
- (4) ตอนที่ 3 งานถนนต่อเชื่อมฝั่งไทย ระยะทาง 1.700 กิโลเมตร มีผลการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 83.04

2.1.5 การจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงที่จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต โดยเริ่มดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจฯ ที่จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ฝ่ายไทยและฝ่ายลาวเห็นควรให้กำหนดการเริ่มดำเนินการตรวจปล่อยในบริเวณ

เดียวกัน (Single Window Inspection-SWI) ที่จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ในวันที่ 19 ธันวาคม 2549

2.1.6 การจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงที่จุดผ่านแดนช่องเม็ก-วังเต่า คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนลาวได้ประชุมหารือร่วมกัน 2 ครั้ง ครั้งแรกเมื่อวันที่ 17 - 18 กรกฎาคม 2549 ณ จังหวัดอุบลราชธานี และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 25 - 26 กรกฎาคม 2549 ณ เมืองเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินงานอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดน ณ จุดผ่านแดนนำร่องระยะที่ 2 ซึ่งทั้งฝ่ายไทยและฝ่ายลาวได้เห็นชอบร่วมกันต่อร่างบันทึกความเข้าใจดังกล่าว และเห็นควรกำหนดการเริ่มดำเนินการตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection - SWI) ที่จุดผ่านแดนช่องเม็ก-วังเต่า ในวันที่ 31 มีนาคม 2550

2.2 ความร่วมมือไทย-กัมพูชา

2.2.1 โครงการก่อสร้างถนนในประเทศกัมพูชา

กรมทางหลวงได้ก่อสร้างถนนเป็นระยะทางรวม 134.931 กิโลเมตรงบประมาณ 421,016 ล้านบาท แบ่งเป็น

- (1) ถนนสาย บ.ช่องสะง่า-บ.อัลลองเวง-เสียมราฐ ตอนที่ 1 ระยะทาง 15.495 กิโลเมตร และตอนที่ 2 กม.0+000 - 118+436 ระยะทาง 118.436 กิโลเมตร ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว
- (2) ปรับปรุงลาดยางผิวจราจรสายตราด-เกาะกง-บ.สะแรมบีล ระยะทาง 1 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของกัมพูชา



2.2.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายตราด-เกาะกง-สะแอมป์ กรมทางหลวงได้ก่อสร้างสะพานในวงเงินงบประมาณ 288.261 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 32.17

2.2.3 การจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่จุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต โดยเริ่มดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจ ที่จุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต ฝ่ายไทยและฝ่ายกัมพูชาได้ร่วมกันพิจารณาร่างบันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-กัมพูชาว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรระหว่างประเทศ โดยได้ข้อยุติร่วมกันแล้ว และทั้งสองฝ่ายจะลงนามร่วมกันในระหว่างการประชุมคณะกรรมการร่วม (Joint Committee) ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 2 ซึ่งกำหนดประชุมในปลายปี 2549 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

2.3 ความร่วมมือไทย-เมียนมาร์

2.3.1 โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงไทย-เมียนมาร์ สาย อ.แม่สอด-เมียวดี-เซียงเซาตนะวาศรี กรมทางหลวง

ได้ก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงไทย-เมียนมาร์ ระยะทาง 17.350 กิโลเมตร งบประมาณ 118.718 ล้านบาท ปัจจุบันก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว เมื่อเดือนมีนาคม 2549

2.3.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 กรมทางหลวงได้ก่อสร้างสะพานในวงเงินงบประมาณ 38 ล้านบาท ปัจจุบันได้ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสาย ที่ จ. เชียงรายแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2549

2.4 ความร่วมมือไทย-มาเลเซีย

2.4.1 โครงการบูรณะและปรับปรุงทาง อ.หาดใหญ่-เขตแดนมาเลเซีย (คลองพรวน) กรมทางหลวงได้บูรณะปรับปรุงทางเดินขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 46.900 กิโลเมตร งบประมาณ ดำเนินการ 248.791 ล้านบาท การก่อสร้างในเส้นทาง อ.หาดใหญ่-เขตแดนมาเลเซีย (บ.คลองพรวน) ตอนที่ 1 ระยะทาง 21.813 กิโลเมตร และส่วนตอนที่ 2 ระยะทาง 25.087 กิโลเมตร ปัจจุบันได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วทั้ง 2 ตอน



2.4.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสุโหงโกลกแห่งที่ 2 ที่บ้านบูกะตา กรมทางหลวงดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 50 ล้านบาท โดยก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสุโหงโกลกแห่งที่ 2 ที่บ้านบูกะตา ระยะทาง 0.200 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจาฝ่ายมาเลเซียเพื่อเตรียมลงนามในสัญญา

2.4.3 การจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางถนนระหว่างไทย-มาเลเซีย การประชุมคณะกรรมการร่วม ไทย-มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้า นำเสียง่ายผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ (ฝ่ายไทย) ครั้งที่ 1/2549 เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2549 ที่ประชุมรับทราบว่ากระทรวงมหาดไทยของมาเลเซียได้ออนเรื่องดังกล่าวให้กระทรวงการต่างประเทศของมาเลเซียพิจารณา กระทรวงคมนาคมจึงได้มีหนังสือถึงกระทรวงการต่างประเทศเพื่อขอความอนุเคราะห์ในการติดตามความคืบหน้าในเรื่องดังกล่าวจากฝ่ายมาเลเซีย อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ยังไม่มีข้อความคืบหน้าจากฝ่ายมาเลเซีย

ยุทธศาสตร์ตามแผนการบริหารราชการแผ่นดิน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 การพัฒนากฎหมายและส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

กลยุทธ์ ข้อ ก. การปรับปรุงกฎหมาย

- เร่งรัดการพัฒนากฎหมายให้เอื้อต่อการบริหารบ้านเมืองที่ดี การปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ การเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ การแก้ไขปัญหาความยากจน และการป้องกันทุจริต โดยจัดให้มีการจัดทำแผนพัฒนากฎหมาย
- ปรับปรุงรูปแบบการทำงาน อำนวยความสะดวก ขยายการบริการประชาชน อาทิ ศูนย์บริการร่วม และระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service)
- ปรับโครงสร้างส่วนราชการและระบบบริหารงานให้มีความทันสมัยเพื่อรองรับต่อยุทธศาสตร์ของรัฐบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สอดคล้องกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

ยุทธศาสตร์ข้อ 5 : การเสริมสร้างสมรรถนะในการบริหารด้วยระบบการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

โครงการ/แผนงาน/งานที่สำคัญ

**1. การพัฒนากระบวนการยุติธรรมและ
การปฏิรูปกฎหมาย**

กระทรวงคมนาคมได้เร่งดำเนินการปฏิรูปกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ที่ล้าสมัยให้เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในปัจจุบันและยึดหยุ่นต่อสถานการณ์ในอนาคต ดังนี้

1.1 การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การบริหารราชการแผ่นดิน ยุกระดับมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย และสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจขนส่ง กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการวางแผนนโยบายแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคม เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลด้านนโยบายและเร่งรัดดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายของกระทรวงคมนาคมทั้งระบบ ขณะนี้ได้เสนอแผนนิติบัญญัติรายปีไปยังคณะรัฐมนตรีแล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

1.2 แผนพัฒนากฎหมายของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ยกร่างพระราชบัญญัติกิจการขนส่งมวลชน

พ.ศ.) เพื่อให้มีกฎหมายกลางกำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินการกิจการขนส่งมวลชนขึ้นสำหรับหน่วยงานของรัฐใช้ร่วมกัน หรือใช้ประกอบกับกฎหมายของหน่วยงานที่มีกฎหมายเฉพาะดำเนินการ อันจะทำให้การดำเนินการกิจการขนส่งมวลชนและการให้บริการต่าง ๆ แก่ผู้ใช้บริการมีมาตรฐานเดียวกัน รวมทั้งการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งประเภทต่าง ๆ ให้ประสานสอดคล้องและมีประสิทธิภาพ ปัจจุบัน พ.ร.บ.ฉบับนี้ ได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา และนำเสนอสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) และ สลค.ได้ส่งร่าง พ.ร.บ.ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา ยืนยันร่างแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

1.3 กฎหมายด้านการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1.3.1 ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. (รวมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นฉบับเดียว) ขณะนี้อยู่ระหว่างสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

1.3.2 ร่างพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (กำหนดอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ และรถที่ใช้พลังงานอื่นตามที่กำหนด ในกฎกระทรวงเป็นเชื้อเพลิง) ขณะนี้อยู่ระหว่างสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

1.3.3 กฎกระทรวง ฉบับที่ 42 (พ.ศ. 2547) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดให้เครื่องปรับอากาศภายในรถเป็นเครื่องอุปกรณ์อื่นที่รถยนต์อาจมีได้ตามชนิด ประเภท ขนาด และเงื่อนไขที่กรมการขนส่งทางบก ประกาศกำหนด) เพื่อลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 5 ก วันที่ 14 ธันวาคม 2548

1.3.4 กฎกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (กำหนดให้ระบบปรับอากาศและระบบระบายอากาศสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีระบบการทำงาน คุณลักษณะเฉพาะ หรือขนาดเป็นไปตามเงื่อนไขที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด) เพื่อลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 5 ก วันที่ 14 ธันวาคม 2548



1.3.5 กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดค่าธรรมเนียมของใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเป็น 250 บาท และใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะเป็น 150 บาท) โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก วันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2548

1.3.6 กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่าง ๆ พ.ศ. 2548 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 123 ตอนที่ 1 ก วันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2549

1.3.7 กฎกระทรวง ฉบับที่ 48 (พ.ศ. 2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (ปรับปรุงอายุการใช้งานของรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกิน 7 คน ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร จาก 12 ปี เป็น 9 ปี) โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 123 ก วันที่ 26 ธันวาคม 2548

1.3.8 กฎกระทรวง ฉบับที่ 47 (พ.ศ. 2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (ปรับปรุงอายุการใช้งานของรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกิน 7 คน ที่จดทะเบียนในเขตจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร จาก 12 ปี เป็น 9 ปี) โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 123 ก วันที่ 26 ธันวาคม 2548

1.3.9 กฎกระทรวงฉบับที่ 57 (พ.ศ. 2549) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (กำหนดเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถที่จะมีไว้ใช้ขนานveyความสะดวแก่คนพิการและเพิ่มเติมให้รถที่ใช้ในการขนส่งจะมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบหรือขนาดแตกต่างไปจากข้อกำหนดในกฎกระทรวงก็ได้) โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 123 ตอนที่ 65 ก วันที่ 21 มิถุนายน 2549

1.3.10 กฎกระทรวงกำหนดขนาดความจุของกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว พ.ศ. 2548 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก วันที่ 19 ตุลาคม 2548

1.3.11 กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2522 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก วันที่ 19 ตุลาคม 2548

1.3.12 กฎกระทรวงกำหนดเครื่องแต่งกาย เครื่องหมายประวัติคนขับรถ บัตรประจำตัวคนขับรถ และการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถชนิดสาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนาจร และรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก วันที่ 19 ตุลาคม 2548

1.3.13 กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก วันที่ 19 ตุลาคม 2548

1.3.14 กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก วันที่ 19 ตุลาคม 2548

1.3.15 กฎกระทรวงว่าด้วยคณะกรรมการประจำจังหวัดและเงื่อนไขการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก วันที่ 19 ตุลาคม 2548

1.3.16 กฎกระทรวง ฉบับที่ 45 (พ.ศ. 2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดอุปกรณ์อันจำเป็นเพื่อความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์สาธารณะ เช่น ต้องมีฝาครอบโช้ มีที่พักเท้า มีราวยึดเหนี่ยวด้านหน้าหรือด้านท้าย เป็นต้น) โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 115 วันที่ 6 ธันวาคม 2548

1.3.17 กฎกระทรวง ฉบับที่ 46 (พ.ศ. 2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์สาธารณะ) โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 115 ก วันที่ 6 ธันวาคม 2548 ปัจจุบันถูกยกเลิกโดยกฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่าง ๆ พ.ศ. 2548 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตั้งแต่วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2549

1.3.18 กฎกระทรวง ฉบับที่ 58 (พ.ศ. 2549) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ยกเลิกการกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง) โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 123 ตอนที่ 70 ก วันที่ 5 กรกฎาคม 2549

1.3.19 กฎกระทรวง ฉบับที่ 59 (พ.ศ. 2549) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ปรับปรุงหลักเกณฑ์การจัดตั้งสถานีขนส่งสัตว์และหรือสิ่งของ) โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 123 ตอนที่ 80 ก วันที่ 8 สิงหาคม 2549

1.3.20 ร่างกฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถที่มีลักษณะพิเศษ พ.ศ. ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดให้รถที่มีลักษณะพิเศษ เช่น รถขนาดเล็ก ความเร็วต่ำ และรถอเนกประสงค์ สามารถจดทะเบียนได้ตามกฎหมาย) ขณะนี้กระทรวงคมนาคมขอถอนร่างกฎกระทรวงจากการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว

1.3.21 ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดค่าธรรมเนียมในการโอนรถของสถาบันการเงิน) ขณะนี้อยู่ระหว่างรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณา

1.3.22 ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (เพิ่มเติมข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง) ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการของกระทรวงคมนาคม

1.3.23 ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ปรับปรุงหลักเกณฑ์ วิธีการขอจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ) ขณะนี้อยู่ระหว่างรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณา

1.3.24 ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (กำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของต้องติดอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้ายรถ) คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 2 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีมติให้ถอนร่างกฎกระทรวงแล้ว

1.3.25 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ. ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ขณะนี้อยู่ระหว่างรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณา

1.3.26 ร่างกฎกระทรวงยกเว้นค่าธรรมเนียมการโอนทะเบียนรถจากการรวบรวมกิจการของสถาบันการเงิน พ.ศ. ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ขณะนี้อยู่ระหว่างรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณา

1.3.27 ร่างกฎกระทรวงยกเลิกกฎกระทรวงบางฉบับที่ไม่เหมาะสมกับกาลปัจจุบัน พ.ศ. (ยกเลิกกฎกระทรวงมหาดไทย ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 (ฉบับที่ 5)) ขณะนี้อยู่ระหว่างสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

1.3.28 ร่างกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ขณะนี้อยู่ระหว่างสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

1.3.29 ร่างกฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ขนาด และสีของแผ่นป้ายทะเบียนรถ ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เสนอคณะเจรจาข้อตกลงและการประเมินการพัฒนากฎหมายของส่วนราชการคณะที่ 5

1.3.30 ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. (แก้ไขปรับปรุงกฎกระทรวง ฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2539) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522) ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการของกระทรวงคมนาคม



1.3.31 ร่างกฎกระทรวงกำหนดหมายเลขทะเบียน ซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมเพื่อนำออกเปิดประมูลเป็นการทั่วไป พ.ศ. ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการของกระทรวงคมนาคม

1.3.32 ร่างกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ในการขนส่งซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. (แก้ไขปรับปรุงกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. 2547 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522) ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

1.3.33 ร่างกฎกระทรวงยกเลิกกฎกระทรวงบางฉบับที่ไม่เหมาะสมกับกาลปัจจุบัน พ.ศ. (ยกเลิกกฎกระทรวง (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522) ขณะนี้อยู่ระหว่างสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา



1.3.34 ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522) ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

1.4 กฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้ยกร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ โดยยกร่างพระราชบัญญัติ และร่างกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการเพื่อให้กฎหมายมีผลบังคับใช้ต่อไป ดังนี้

1.4.1 ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ผ่านการพิจารณาวาระที่ 1 ของสภาผู้แทนราษฎรแล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา

1.4.2 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2548) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2548 และอยู่ระหว่างการแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

1.4.3 ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของรัฐสภา ส่วนการปรับปรุงในเรื่องของคำนิยามและอัตราโทษเกี่ยวกับการค้าในน่านน้ำไทย และระบบทะเบียนเรือ อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

1.4.4 ร่างกฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2546 ปรับปรุงการประกันภัยผู้โดยสารเรือโดยสารรับจ้าง อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ส่วนการปรับปรุงการประกันภัย ได้ออกเป็นกฎกระทรวง ฉบับที่ 73 แล้ว อยู่ระหว่างการประกาศในราชกิจจานุเบกษา

1.4.5 ร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือ ได้แก่ ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์การนำร่างและอัตราค่าจ้างนำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา และเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พ.ศ. อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

1.5 กฎหมายด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้แก่ พ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2548 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2548 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่แล้วก่อนวันที่ พ.ร.บ. ใช้บังคับต้องดำเนินการจดทะเบียนหรือจดทะเบียนภายในวันที่ 23 ธันวาคม

2548 โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ดำเนินการร่างกฎกระทรวงที่จะใช้บังคับแล้ว 2 ส่วน ตามมาตรา 39 (1) สำหรับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นนิติบุคคลตามกฎหมายของไทย และมาตรา 39 (3) สำหรับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (สกก.) ได้ตรวจพิจารณาร่างกฎกระทรวงแล้วเสร็จ และส่งให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวียืนยัน และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้แจ้งยืนยันแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาร่างกฎกระทรวงขั้นสุดท้าย ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีชุดใหม่เพื่อยืนยันหลักการเดิม ส่วนร่างกฎกระทรวงตามมาตรา 39 (2) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน อยู่ระหว่างดำเนินการ

2. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารและการจัดการ

กระทรวงคมนาคมได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ดังนี้

2.1 โครงการพัฒนาระบบคลังข้อมูลและระบบศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศระดับกระทรวง (Ministerial Operation Center : MOC) เพื่อพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ให้มีความพร้อมที่จะรองรับงานของศูนย์ปฏิบัติการระดับกระทรวง (MOC) ของกระทรวงคมนาคม พัฒนาระบบเว็บท่าและระบบศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลของกระทรวงคมนาคม (MOC Web Portal and Government Data Exchange) ในปีงบประมาณ 2549 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 43.300 ล้านบาท โดยทำการติดตั้งฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ และได้ดำเนินการในด้านต่าง ๆ ได้แก่ พัฒนาระบบเครือข่ายสารสนเทศภายในสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมให้เป็นระบบประสาทดิจิทัลความเร็วสูง พัฒนาระบบคลังข้อมูล (Data Warehouse) การจัดหาเครื่องไมโครคอมพิวเตอร์ การจัดซื้อซอฟต์แวร์ระบบภูมิสารสนเทศเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลระดับสูง เป็นต้น

2.2 โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบสารสนเทศด้านการขนส่ง เพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบสารสนเทศด้านการขนส่งของกระทรวงคมนาคมให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานผ่านระบบศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูล รวมทั้งรองรับความต้องการใช้ข้อมูลที่เพิ่มมากขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต ในปีงบประมาณ 2549 สำนักงาน



ปลัดกระทรวงคมนาคมได้พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งรวมปี 2548 และได้เผยแพร่ รวมทั้งให้บริการข้อมูลตามคำขอของหน่วยงานและผู้ใช้บริการทั่วไป

2.3 โครงการเชื่อมโยงระบบการรายงานสภาพจราจรและบริหารจัดการอุบัติเหตุด้านการขนส่ง (TRAMS) สู่ส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริษัท ขนส่ง จำกัด และกรุงเทพมหานคร มาใช้ในการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุกลางในลักษณะ Web Based Application ได้โดยตรงรวมทั้งวิเคราะห์และรายงานข้อมูลอุบัติเหตุในเชิงลึก ในปีงบประมาณ 2549 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 25 ล้านบาท ปัจจุบันได้ดำเนินการติดตั้งระบบเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน กรมทางหลวง และ กรมทางหลวงชนบททั้งในส่วนกลาง ในส่วนภูมิภาคจำนวน 212 แห่ง เสร็จเรียบร้อยแล้ว มีผู้รับบริการจากระบบดังกล่าวรวมทั้งสิ้น 732 ประเด็น

2.4 งานปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อสนเทศ และแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ระยะที่ 5 เพื่อปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลการขนส่งและจราจรให้สามารถนำมาใช้เป็น

เครื่องมือในการจัดระบบการจราจร วางแผน และแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจร โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 8.740 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ - ธันวาคม 2549 มีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 65

2.5 งานพัฒนาระบบรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงาน การสำรวจ เก็บรวบรวมข้อมูล และการประเมินสภาพจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการติดตั้งระบบรายงานสภาพการจราจรบนถนนที่เกิดขึ้นจริงแบบ Real Time ในระยะแรกเพื่อประเมินสภาพการจราจรครอบคลุมพื้นที่เชื่อมต่อถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและพื้นที่รอบนอกในเขตกรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 43.027 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 18 เดือน สิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2549 ขณะนี้ได้ดำเนินโครงการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

2.6 โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการเดินรถและการจัดการเดินรถ รวมทั้งระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนงานของบริษัท ขนส่ง จำกัด เพื่อนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารงานแบบศูนย์ทำไรให้สามารถประมวลผลข้อมูลสำหรับใช้บริหารและตัดสินใจทันต่อสถานการณ์ บริษัท ขนส่ง จำกัด ดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 44.040 ล้านบาท ในเบื้องต้น บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้จัดทำรายละเอียดการวิเคราะห์ห้ออกแบบวางระบบสารสนเทศเพื่อการ



เดินรถ และคัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการในวงเงิน 4.300 ล้านบาท ระยะเวลาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2548 - กันยายน 2549 ขณะนี้อยู่ระหว่างบริษัทที่ปรึกษาปรับปรุงรายงานการศึกษาวิเคราะห์ออกแบบระบบโครงการพัฒนาระบบดังกล่าว

3. การปรับปรุงรูปแบบการทำงานขององค์กรภาครัฐ

เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกและขยายการบริการประชาชน อาทิ ศูนย์บริการร่วม และระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service) กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการ ดังนี้

3.1 ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ 1584 ทั้งใน กทม. และ ปริมณฑล เพื่อรับเรื่องจากประชาชนและสื่อมวลชนเกี่ยวกับการใช้บริการรถสาธารณะทุกประเภท และติดตามตรวจสอบ ตลอดจนแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนภายหลังจากรับแจ้งเหตุให้บรรลุผลสำเร็จ ได้รับเรื่องร้องเรียนจำนวนทั้งสิ้น 27,284 ราย แบ่งเป็น รถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถร่วมบริการ จำนวน 14,167 ราย รถแท็กซี่จำนวน 9,825 ราย รถบริษัท ขนส่ง จำกัด และรถเอกชนร่วมบริการ จำนวน 1,606 ราย รถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน 984 ราย รถสองแถว จำนวน 428 ราย และรถอื่น ๆ จำนวน 274 ราย ดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนแล้วจำนวน 22,497 ราย สำหรับ

รถสาธารณะในส่วนภูมิภาคได้รับเรื่องร้องเรียนแล้ว จำนวน 49 จังหวัด จำนวน 361,400 เรื่อง และไม่ได้รับเรื่องร้องเรียน จำนวน 26 จังหวัด

3.2 โครงการออกหน่วยเคลื่อนที่ให้บริการรับชำระภาษีประจำปี ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ณ ห้างสรรพสินค้าหรือแหล่งชุมชน เพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มช่องทางการให้บริการแก่ประชาชน และเป็นการส่งเสริมมาตรการประหยัดพลังงานตามนโยบายรัฐบาล ในปีงบประมาณ 2549 กรมการขนส่งทางบกได้ให้บริการจำนวนครั้งที่ต้องการชำระภาษีจำนวน 8,565 คัน คิดเป็นเงินรวม 12.624 ล้านบาท นอกจากนี้ยังได้ดำเนินโครงการเคลื่อนล้อต่อภาษี มีจำนวนรถมาใช้บริการรวม 204,638 คัน คิดเป็นเงินจำนวน 356.034 ล้านบาท

3.3 งานบริการทดสอบขอรับใบอนุญาตขับรถด้วย เครื่องคอมพิวเตอร์ เพื่อให้ผู้ขับขี่มีจิตสำนึกในความปลอดภัยและขับได้อย่างถูกต้อง รวมทั้งยกระดับขีดความสามารถและมาตรฐานการทดสอบภาคทฤษฎีเพื่อออกใบอนุญาตขับรถให้เทียบเท่ามาตรฐานสากล โดยการทดสอบด้วยระบบคอมพิวเตอร์ในเขตกรุงเทพมหานคร มีผู้เข้ารับการทดสอบรวม 232,398 ราย

3.4 งานให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบสำรองที่นั่งแบบเบ็ดเสร็จ (CRS) ให้กับตัวแทนจำหน่ายทั่วประเทศ เพื่อขยายฐานลูกค้ากลุ่มใหม่





และกลุ่มลูกค้าเดิมทั่วประเทศ โดยมุ่งเน้นจังหวัดที่เป็นศูนย์กลาง การบินของแต่ละภาค ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดำเนินการในวงเงินงบประมาณ 80.760 ล้านบาท เพื่อให้มีตัวแทนจำหน่ายระบบสำรองที่นั่งแบบเบ็ดเสร็จเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งยังได้ขยายระบบไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา เมียนมาร์ และลาว โดยใช้วงเงินดำเนินการ 26.780 ล้านบาท และจัดอบรมความรู้เกี่ยวกับการใช้ระบบให้กับเจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้าน ในวงเงินดำเนินการ 0.330 ล้านบาท นอกจากนี้ยังจัดกิจกรรมส่งเสริมการขาย ประชาสัมพันธ์ และโฆษณาในประเทศ ในวงเงินดำเนินการรวม 34.740 ล้านบาท และจัดส่งเสริมกิจกรรมการขายในประเทศเพื่อนบ้านในวงเงินดำเนินการรวม 20.160 ล้านบาท

3.5 งานให้บริการสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการให้บริการด้านการออกบัตรโดยสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบให้กับสายการบินเพิ่มเติมอีกจำนวน 10 สายการบินในประเทศ และอยู่ระหว่างการดำเนินการอีก 3 สายการบินสำหรับระบบการให้บริการรับชำระเงินจากผู้ประกอบการ

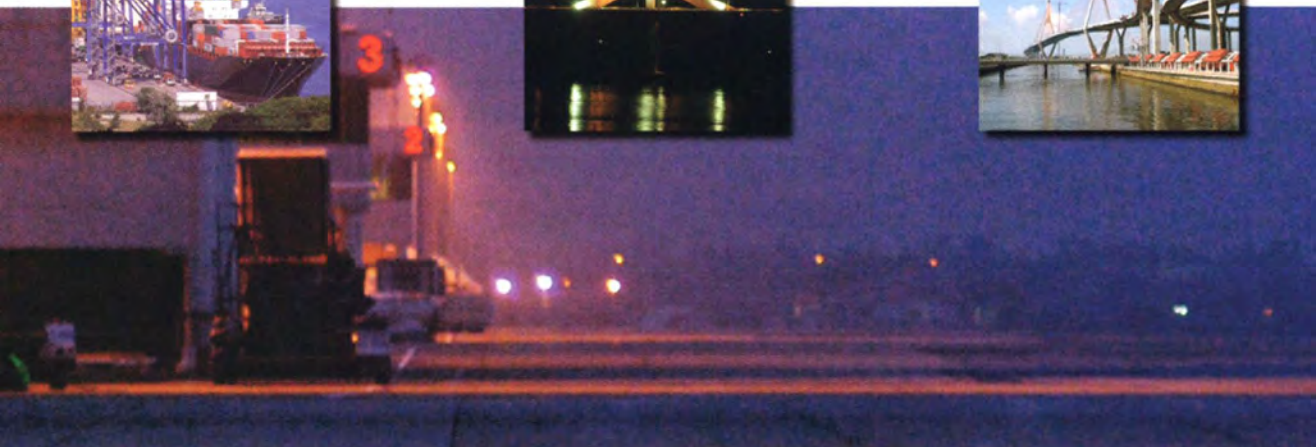


ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวผ่านเครือข่ายของบริษัทและอินเทอร์เน็ต (T-Payment) ในวงเงินงบประมาณ 19.550 ล้านบาท เพื่อช่วยตัวแทนจำหน่ายในการลดขั้นตอนและประหยัดค่าใช้จ่ายในการออกตั๋ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการในระยะที่ 2 นอกจากนี้ยังได้พัฒนาโครงข่ายสื่อสารสำหรับระบบสำรองที่นั่งให้มีเสถียรภาพ (Migrate) และจัดทำระบบจำหน่ายและสำรองที่นั่งผ่านเว็บไซต์ (Internet Booking Engine) ในวงเงินงบประมาณรวม 6.200 ล้านบาท

3.6 การจัดตั้งศูนย์บริการร่วมกระทรวงคมนาคม เพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการของกระทรวงคมนาคม โดยการพัฒนาศูนย์บริการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในสังกัด ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็ว และลดค่าใช้จ่ายด้านเอกสารและการเดินทาง ในปีงบประมาณ 2549 กระทรวงคมนาคมได้เพิ่มช่องทางการให้บริการด้วยการจัดตั้งศูนย์บริการร่วม ภายใต้ชื่อ "ศูนย์บริการร่วมคมนาคม" (MOT Service Center) ณ หน่วยบำรุงรักษาสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช โดยให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านการขนส่ง ทั้งทางบก น้ำ และอากาศ เช่น บริการรถไฟ รถไฟฟ้าใต้ดิน ทางด่วน เรือโดยสาร สายการบิน ชสมก. เป็นต้น รวมทั้งบริการตรวจสอบสภาพการจราจรและบริการข้อมูลกฎหมาย กฎ ระเบียบต่าง ๆ นอกจากนี้ยังให้บริการรับเรื่อง-ส่งต่อที่เป็นข้อเสนอแนะและเรื่องร้องเรียนไปยังหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อแก้ไข และแจ้งผลการร้องเรียนภายใน 3 วัน อีกทั้งศูนย์บริการดังกล่าวยังสามารถให้บริการแบบเบ็ดเสร็จทางด้านการชำระภาษีรถยนต์ จำหน่ายตั๋วเครื่องบินระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Ticketing) อีกด้วย



กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport





ส่วนที่ 4

- » รายงานการเงินและงบประมาณ
ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม



สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

แผนงบประมาณ : พัฒนาก่อสร้างพื้นฐาน

งบประมาณแยกตามงบรายจ่าย	271,614,300 บาท
1. งบบุคลากร	91,426,700 บาท
1.1 เงินเดือนค่าจ้างประจำ	91,165,300 บาท
1.2 ค่าจ้างชั่วคราว	261,400 บาท
2. งบดำเนินงาน	51,162,800 บาท
2.1 ค่าตอบแทนใช้สอยและวัสดุ	43,400,200 บาท
2.2 ค่าสาธารณูปโภค	7,762,600 บาท
3. งบลงทุน	65,724,800 บาท
3.1 ค่าครุภัณฑ์	61,534,800 บาท
3.2 ที่ดินและสิ่งก่อสร้าง	4,190,000 บาท
4. งบเงินอุดหนุน	250,000 บาท
4.1 เงินอุดหนุนทั่วไป : เงินอุดหนุนกองทุน UNDP Trust Fund	250,000 บาท
5. งบรายจ่ายอื่น	63,050,000 บาท
(1) ค่าใช้จ่ายในการเจรจาและประชุมนานาชาติ	14,000,000 บาท
(2) ค่าใช้จ่ายในการจัดงานวันทางทะเลโลก	250,000 บาท
(3) ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่องแผนประชาสัมพันธ์ ของกระทรวงคมนาคมในภาพรวม	300,000 บาท
(4) ค่าใช้จ่ายในการเชื่อมโยงระบบการรายงานสภาพจราจร และบริหารจัดการ อุบัติเหตุด้านถนนส่งสู่ส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ	25,000,000 บาท
(5) ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาข้อมูลพื้นฐานเชิงพื้นที่ด้านเส้นทางคมนาคม	10,000,000 บาท
(6) ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย เพื่อรองรับ การขยายการใช้ระบบ TRAMS	9,000,000 บาท
(7) ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาศักยภาพของระบบ TRAMS เพื่อรองรับ การรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจากส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ	4,500,000 บาท

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

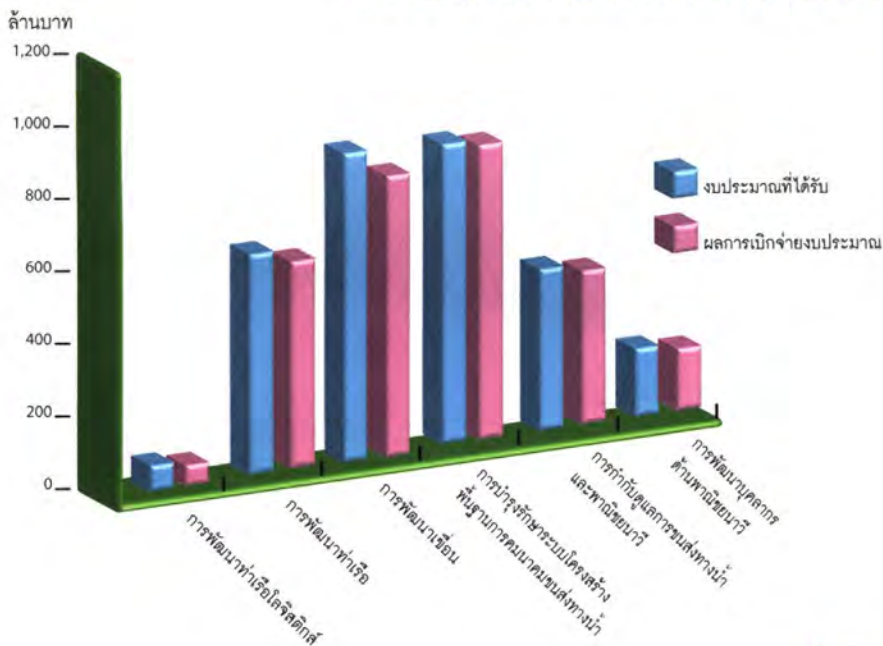
งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2549 จำนวน 3,248.154 ล้านบาท สรุปผลการเบิกจ่ายงบประมาณ 3,072.937 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 94.61 โดยงานการบำรุงรักษาระบบโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีการเบิกจ่ายงบประมาณมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 98.77 รายละเอียดงบประมาณและผลการใช้จ่ายงบประมาณปี 2549 (ณ เดือนกันยายน 2549) ดังตารางต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน	งบประมาณที่ได้รับ	ผลการใช้จ่ายงบประมาณและผูกพัน	ร้อยละ
1. การดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง			
1.1 การพัฒนาท่าเรือโลจิสติกส์	56.969	49.999	87.77
2. การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคมอย่างมีบูรณาการ			
2.1 การพัฒนาท่าเรือ	684.793	668.699	97.65
2.2 การพัฒนาเขื่อน	976.364	891.665	91.33
2.3 การบำรุงรักษาระบบโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ	945.019	933.435	98.77
2.4 การกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	429.485	396.349	92.29
2.5 การพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี	155.524	132.789	85.38
รวมทั้งสิ้น	3,248.154	3,072.936	94.61

งบประมาณที่ได้รับและผลการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี 2549





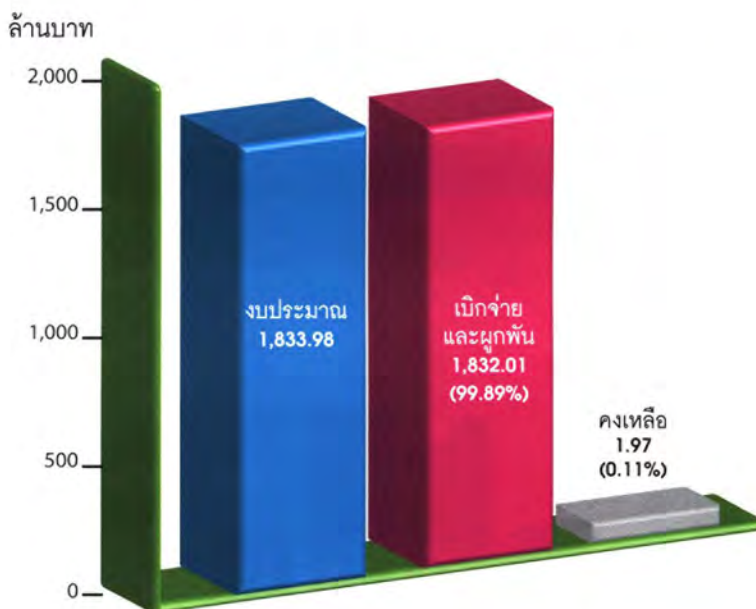
กรมการขนส่งทางบก

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบประมาณ ที่ได้รับจัดสรร	รวมเบิกจ่ายและผูกพัน		คงเหลือ	
		ผล	% ของจัดสรร	คงเหลือ	% ของจัดสรร
รวมทั้งสิ้น	1,833.98	1,832.01	99.89	1.97	0.11
งบบุคลากร	1,104.41	1,104.22	99.98	0.19	0.02
งบดำเนินงาน	391.82	390.11	99.56	1.71	0.44
งบลงทุน	327.55	327.48	99.98	0.07	0.02
งบรายจ่ายอื่น	10.20	10.20	100.00	-	-

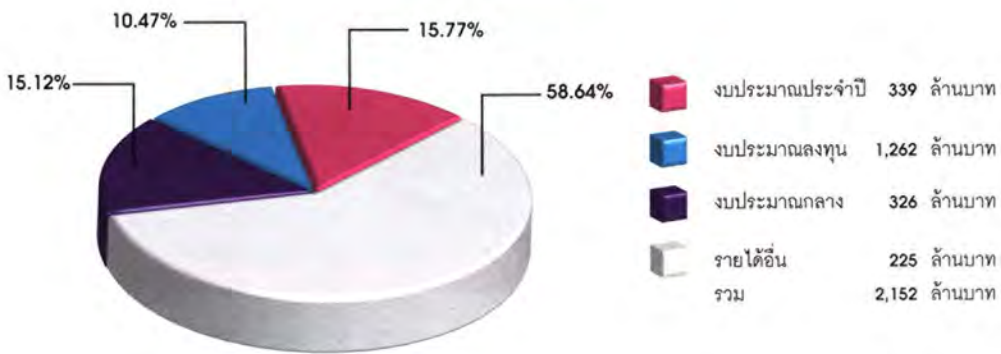
สรุปผลการใช้จ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549



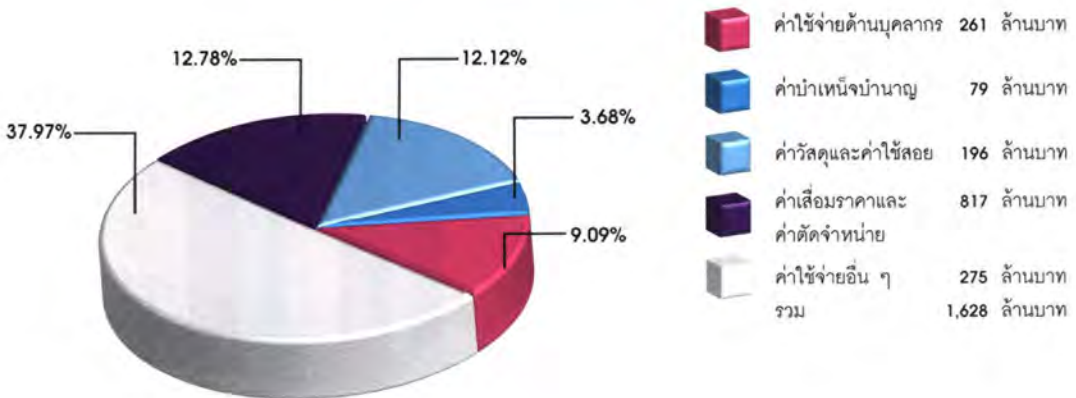
กรมการขนส่งทางอากาศ

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

รายได้จากการดำเนินงาน



ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการ





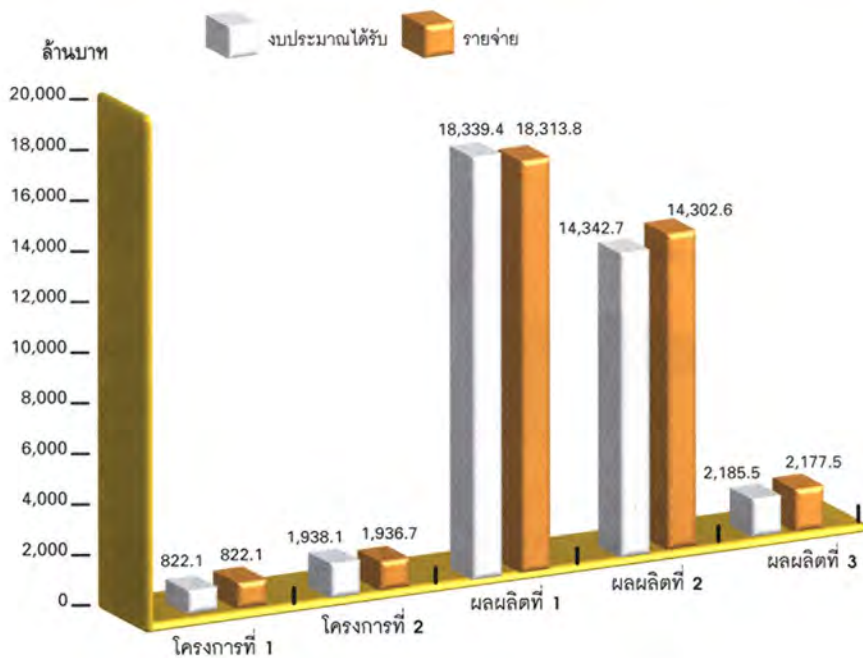
กรมทบทวน



การบริหารเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

หน่วย : ล้านบาท

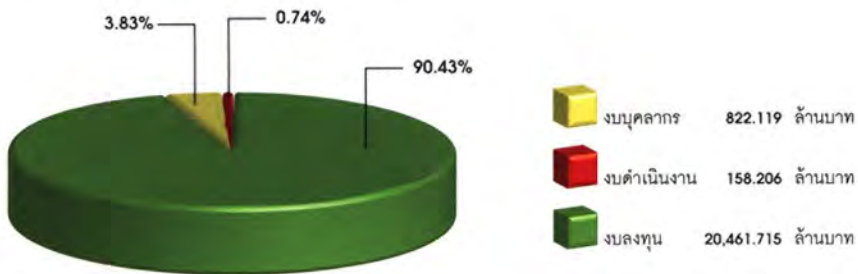
แผนงบประมาณ-ผลผลิต/โครงการ	เงินงบประมาณได้รับ	รายจ่าย
1. แผนงบประมาณพัฒนาระบบโลจิสติกส์		
โครงการที่ 1 โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑลและเมืองหลัก	822,100,170	822,100,164
โครงการที่ 2 โครงการเร่งรัดขยายทางสายประชาชนให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	1,938,105,319	1,936,704,303
2. แผนงบประมาณพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน		
ผลผลิตที่ 1 ทางหลวงได้รับการพัฒนา	18,339,354,145	18,313,817,699
ผลผลิตที่ 2 ทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	14,342,742,782	14,302,671,784
ผลผลิตที่ 3 ทางหลวงได้รับการดูแลและแก้ไขปัญหาในเรื่องความปลอดภัย	2,185,517,622	2,177,577,814
รวมทั้งสิ้น	37,627,820,038	37,552,871,764



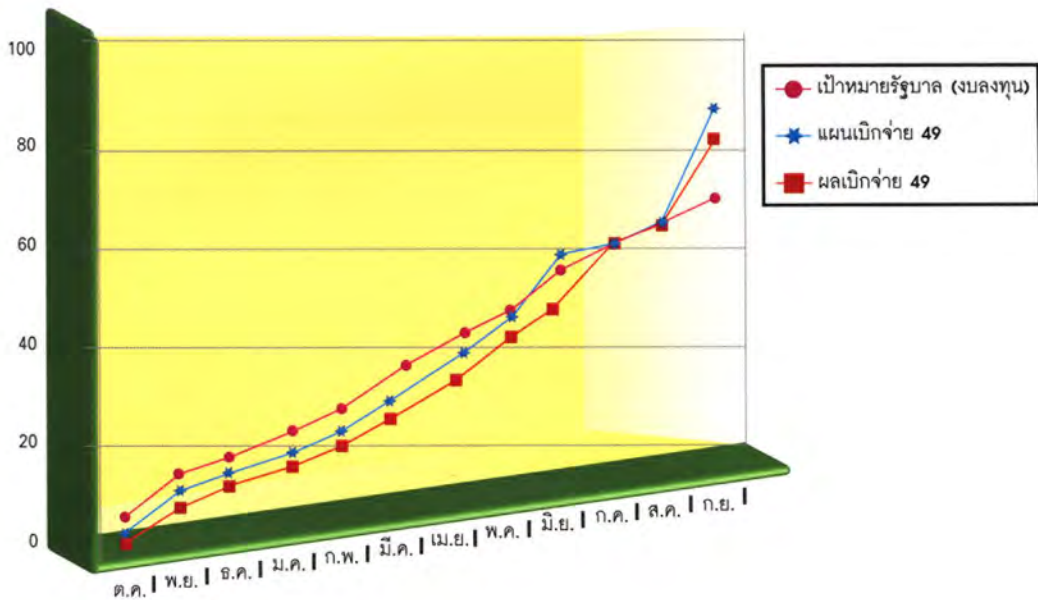
กรมทางหลวงชนบท

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

งบประมาณทั้งสิ้น 21,442.04 ล้านบาท



แผนและผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี พ.ศ. 2549



เดือน	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
เป้าหมายรัฐบาล (งบลงทุน)			18.00			36.00				55.00		73.00
แผนการเบิกจ่าย 49	1.55	7.65	13.49	18.22	23.70	30.37	39.20	47.62	58.44	60.00	67.00	90.10
ผลการเบิกจ่าย 49		7.10	11.69	15.72	20.29	27.72	33.88	41.46	48.55	59.96	66.39	83.12



สำนักบายนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



แผนและผลการใช้จ่ายงบประมาณปี พ.ศ. 2549 เฉพาะโครงการนักศึกษาที่ได้รับจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. 2549

หน่วย : ล้านบาท

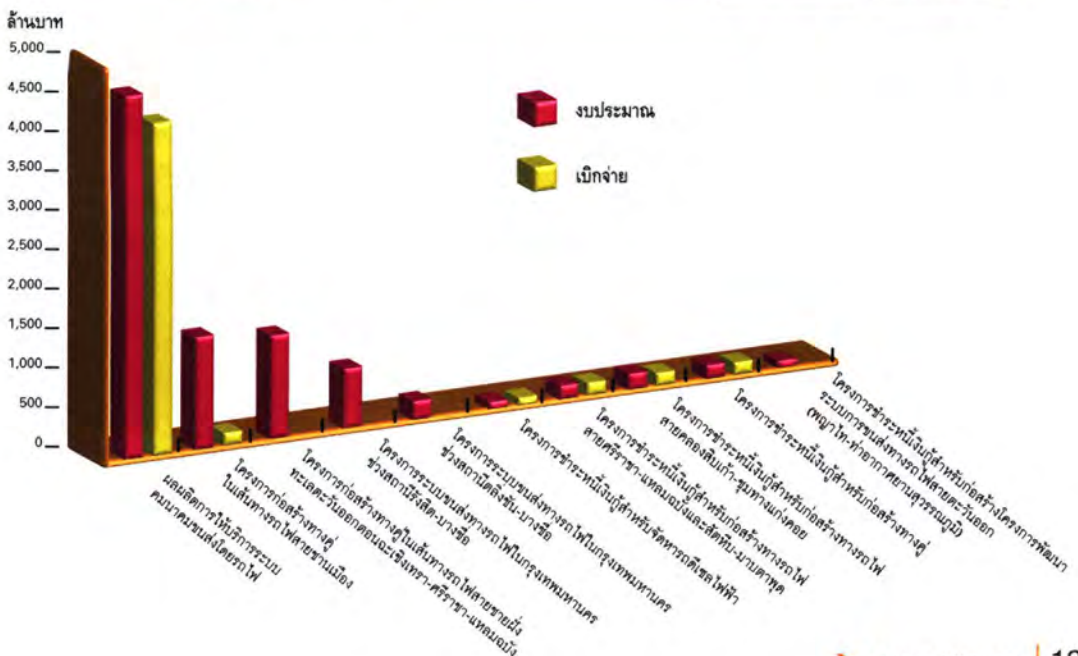
โครงการการศึกษา	ที่ได้รับจัดสรร ปี 2549	วงเงินตาม สัญญา	แผนการใช้จ่าย		ผลการใช้จ่าย ณ 30 ธันวาคม 2549	
			จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. การพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์ เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ	12.78 งบประมาณปี 2548 31.50 งบประมาณปี 2549 12.78	44.28	12.78	28.86	5.74	12.96
2. การพัฒนาระบบรายงานสภาพจราจร แบบ Real Time	28.02 งบประมาณปี 2548 15.00 งบประมาณปี 2549 28.02	43.02	28.02	65.13	11.49	26.71
3. การจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จ บนถนนสายหลัก	12.45 งบประมาณปี 2548 22.50 งบประมาณปี 2549 12.45	34.95	12.45	35.62	12.45	35.62
4. การปรับปรุงและบำรุงรักษาฐานข้อมูล ข้อสนเทศแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร	8.84	8.84	8.84	100	6.54	73.98
5. งานศึกษาและออกแบบโครงการระบบรถไฟฟ้า ชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมตอร์ระบบ ขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รังสิต-สถานีบ้านภาชี-มักกะสัน-จะเข้-ตรา-ตลิ่งชัน- นครปฐม และมหาชัย-ปากท่อ)	137.88 งบกลางปี 2547 เสริมสร้างศักยภาพ 280.30 งบประมาณปี 2549 137.88	418.18	137.88	32.97	110	26.30
6. การพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทย เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลาง คมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน	23.70	23.70	23.70	100	18.50	78.06
7. การจัดทำโครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและ จราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค (จ.ลพบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ จ.แพร่ จ.ศรีสะเกษ จ.กาฬสินธุ์ จ.ชุมพร)	17.02	17.02	17.02	100	17.02	100
8. การพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการ ขนส่งและจราจร (จ.เชียงใหม่ จ.สงขลา จ.นครราชสีมา จ.ขอนแก่น กทม. และปริมณฑล)	14.24	14.24	14.24	100	10.82	75.98
9. การพัฒนาระบบการติดตามและกำหนดมาตรการ การขนส่งวัตถุอันตราย	19.12	19.12	19.12	100	12.42	64.96
รวม	274.05	623.35	274.05	43.96	204.98	32.88

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

หน่วย : ล้านบาท

โครงการ	งบประมาณ	เบิกจ่าย
ก. แผนงบประมาณพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน		
- ผลผลิตการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งโดยรถไฟ	4,484.06	4,155.20
- โครงการก่อสร้างทางคูในเส้นทางรถไฟสายชานเมือง	1,374.51	125.60
- โครงการก่อสร้างทางคูในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง	1,379.20	-
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร ช่วงสถานีรังสิต-บางซื่อ	1,102.00	-
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร ช่วงสถานีตลิ่งชัน-บางซื่อ	523.14	-
รวมแผนงบประมาณพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	8,862.91	4,280.80
ข. แผนงบประมาณ : บริหารจัดการหนี้ภาครัฐ		
- โครงการชำระหนี้เงินกู้สำหรับจัดหารถดีเซลไฟฟ้า	14.16	13.58
- โครงการชำระหนี้เงินกู้สำหรับก่อสร้างทางรถไฟ สายศรีราชา-แหลมฉบังและสัตหีบ-มาบตาพุด	93.84	81.22
- โครงการชำระหนี้เงินกู้สำหรับก่อสร้างทางรถไฟ สายคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย	186.70	164.04
- โครงการชำระหนี้เงินกู้สำหรับก่อสร้างทางคู	203.65	203.65
- โครงการชำระหนี้เงินกู้สำหรับก่อสร้างโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ สายตะวันออก (พญาไท-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)	23.42	2.29
รวมแผนงบประมาณบริหารจัดการหนี้ภาครัฐ	521.77	464.78
รวมทั้งสิ้น	9,384.68	4,745.58





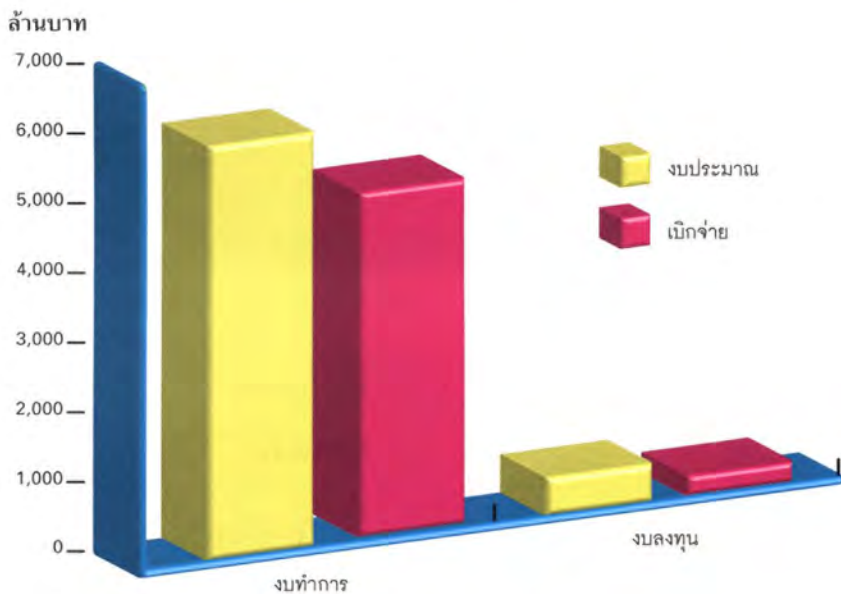
การทำเรือแห่ประเทศไทย

งบประมาณที่ได้รับในปี พ.ศ. 2549 และผลการใช้จ่ายงบประมาณในโครงการต่าง ๆ

รายการ	งบประมาณที่ได้รับ (ล้านบาท)	เบิกจ่ายจริง (ล้านบาท)	%	ก่อนผู้กหัก สัญญาค้างจ่าย (ล้านบาท)	%	รวม (ล้านบาท)	%
งบประมาณ							
1. งานทำการ	6,089.620	5,173.277	84.952	21.770	0.357	5,195.047	85.310
2. งบลงทุน	1,463.423	465.710	31.823	-	-	465.710	31.823
รวม	7,553.043	5,638.987	74.658	21.770	0.288	5,660.757	74.947

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2549 (ปีบัญชีครั้งที่ 2)

รายงานผลการเบิกจ่ายเงินงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2549





การรถไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

หน่วย : ล้านบาท

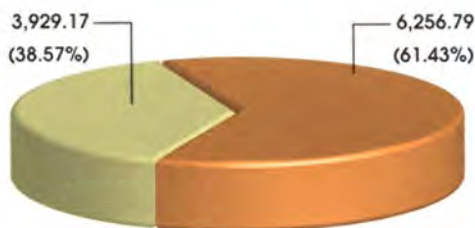
แผนงาน	วงเงินที่ได้ รับจัดสรร	เบิกจ่าย จริง	คงเหลือ	หมายเหตุ
1. แผนงบประมาณบริหารจัดการหน้ภาครัฐ				
1.1 การจัดให้มีการคมนาคมขนส่งโดยระบบรถไฟฟ้า				
• งบเงินอุดหนุน (ค่าใช้จ่ายบริหารทั่วไป)	272.50	272.50	-	
• งบลงทุน	14.01	9.62	4.39	- รฟม. ได้ดำเนินการขอเงินไว้เบิกจ่าย เหลือมปี
1.2 โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล				
• งบรายจ่ายอื่น	5,961.43	4,659.62	1,301.81	- รฟม. ได้ดำเนินการชำระหนี้ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2549 เสร็จเรียบร้อยแล้ว และมีเงินเหลือจ่าย รฟม. จึงขอเงินไว้เบิกจ่ายเหลือมปี
1.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ				
• งบรายจ่ายอื่น	8.85	8.30	0.55	
รวมแผนงบประมาณบริหารจัดการหน้ภาครัฐ	6,256.79	4,950.04	1,306.75	
2. แผนงบประมาณพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน				
2.1 โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล				
• งบลงทุน	64.06	45.06	19.00	- รฟม. ได้ดำเนินการขอเงินไว้เบิกจ่าย เหลือมปี
2.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ				
• งบลงทุน	2,302.04	-	2,302.04	} เนื่องจากรัฐบาลได้ปรับเปลี่ยนนโยบายการ ดำเนินโครงการเป็นนโยบายการสร้าง พันธมิตรเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ซึ่ง คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 1 ส.ค. 49 อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินโครงการ รฟม. จึง ได้ดำเนินการกันเงินไว้เบิกจ่ายเหลือมปี
2.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราชบุรีบูรณะ				
• งบลงทุน	10.00	-	10.00	
2.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค				
• งบลงทุน	954.00	-	954.00	
2.5 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ				
• งบลงทุน	281.00	-	281.00	
2.6 โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการ รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ ส่วนที่เหลือ				
3 โครงการ				
• งบลงทุน	288.07	-	288.07	
2.7 โครงการจ้างที่ปรึกษาช่วยประเมินข้อเสนอระบบ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 3 เส้นทาง				
• งบลงทุน	30.00	-	30.00	- รฟม. ได้ดำเนินการจัดเงินไว้เบิกจ่าย เหลือมปี เพื่อจ้างที่ปรึกษา
รวมแผนงบประมาณพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	3,929.17	45.06	3,884.11	
รวมทั้งสิ้น	10,185.96	4,995.10	5,190.86	





การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย >>>

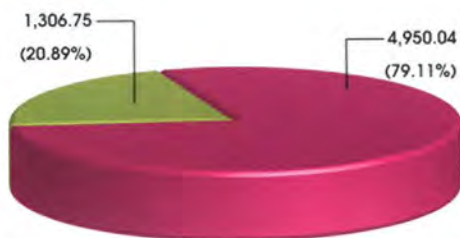
งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

งบประมาณรายจ่ายประจำปี 2549 ได้รับจัดสรรรวมจำนวน 10,185,96 ล้านบาท



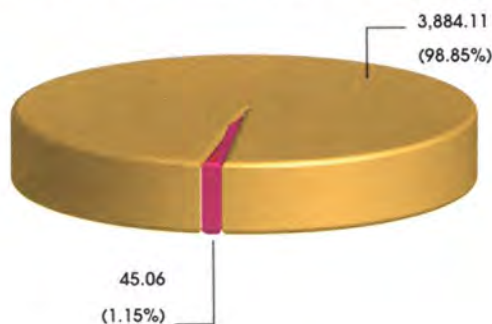
 แผนงบบริหารจัดการหน้ภาครัฐ  แผนงบพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

แผนงบบริหารจัดการหน้ภาครัฐ ได้รับจัดสรรจำนวน 6,256,79 ล้านบาท



 คงเหลือ  เบิกจ่ายจริง

แผนงบพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้รับจัดสรรจำนวน 3,929.17 ล้านบาท



 คงเหลือ  เบิกจ่ายจริง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

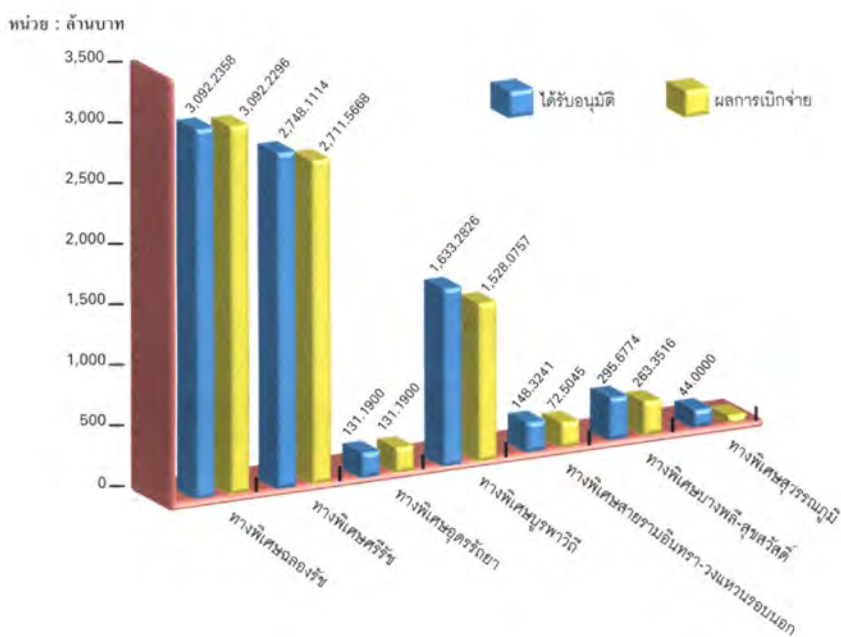
งบประมาณแผ่นดิน

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับงบประมาณในส่วนที่รัฐบาลรับภาระเป็นค่าดอกเบี้ย ชำระคืนต้นเงินกู้ ค่าธรรมเนียมการกู้เงิน และค่าที่ปรึกษาโครงการ จำนวน 8,092.8213 ล้านบาท สามารถเบิกจ่ายได้ทั้งสิ้น 7,798.9182 ล้านบาท โดยแยกเป็นโครงการต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

โครงการ	ได้รับอนุมัติ	ผลการเบิกจ่าย
ทางพิเศษฉลองรัช	3,092.2358	3,092.2296
ทางพิเศษศรีรัช	2,748.1114	2,711.5668
ทางพิเศษอุดรรัถยา	131.1900	131.1900
ทางพิเศษบูรพาวิถี	1,633.2826	1,528.0757
ทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก	148.3241	72.5045
ทางพิเศษบางพลี-สุขสวัสดิ์	295.6774	263.3516
ทางพิเศษสุวรรณภูมิ	44.0000	-
งบประมาณทั้งสิ้น	8,092.8213	7,798.9182

ที่มา : กองงบประมาณ ฝ่ายการเงินและบัญชี





องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ >>>

งบประมาณที่ได้รับในปี 2549 และผลการใช้จ่ายงบประมาณ พ.ศ. 2549

รายการ	วงเงินที่ได้รับอนุมัติทั้งปี		แผนการเบิกจ่าย เดือน ก.ย. 49 (3)	เบิกจ่ายจริง			ยอดเบิกจ่าย คงเหลือ (7) = (2) - (3)
	ดำเนินการ (1)	เบิกจ่าย (2)		เดือน ก.ย. 49 (4)	1 ต.ค. 48 - 30 ก.ย. 49		
					จำนวน (5)	ร้อยละ (6)	
1. งบทำการ (เฉพาะรายจ่ายที่เป็นตัวเงิน)	12,785.947	12,785.947	1,326.738	1,078.877	1,2186.538	95.3	599.409
2. งบลงทุนที่ได้รับอนุมัติ							
2.1 งบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติ							
(1) อนุมัติรายปี	16.706	16.706	7.438	0.451	6.773	40.5	9.933
(2) แผนระยะยาว	2.306	2.306	2.306				2.306
2.2 งบลงทุนที่ทำเป็นโครงการ							
รวม (2.1 + 2.2)	19.012	19.012	9.744	0.451	6.773	40.5	12.239
รวม (1 + 2)	12,804.959	12,804.959	1,336.482	10,193.311	12,193.311	95.2	611.648

สถาบันการบินพลเรือน
งบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

ขทำการและงบลงทุน

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2548 รับทราบและเห็นชอบงบประมาณลงทุนประจำปี พ.ศ. 2549 ของสถาบันการบินพลเรือน และสถาบันการบินพลเรือนได้รับความเห็นชอบการปรับปรุงงบประมาณเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2549 สรุปงบประมาณและผลการเบิกจ่าย ดังนี้

ขทำการ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	อนุมัติ	จ่ายจริง	ร้อยละ
รายได้	496.524	401.396	80.84
รายจ่าย	636.585	412.998	64.88
กำไร (ขาดทุน)	(140.061)	(11.602)	8.28

งบลงทุน

รายการ	อนุมัติ	จ่ายจริง	ร้อยละ
เพื่อการดำเนินงานปกติ	122.573	94.954	77.47
แหล่งเงิน :			
- เงินรัฐวิสาหกิจ	70.221	43.354	61.74
- เงินงบประมาณแผ่นดิน	52.352	51.600	98.56

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 (งบประมาณแผ่นดิน)

รายการ	อนุมัติ	จ่ายจริง	ร้อยละ
แผนงานขนส่งทางอากาศ			
งานผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน			
หมวดเงินอุดหนุน	86.316	94.963	110.02
หมวดงบลงทุน	100.000	27.848	30.48
รวม	186.316	122.811	65.92

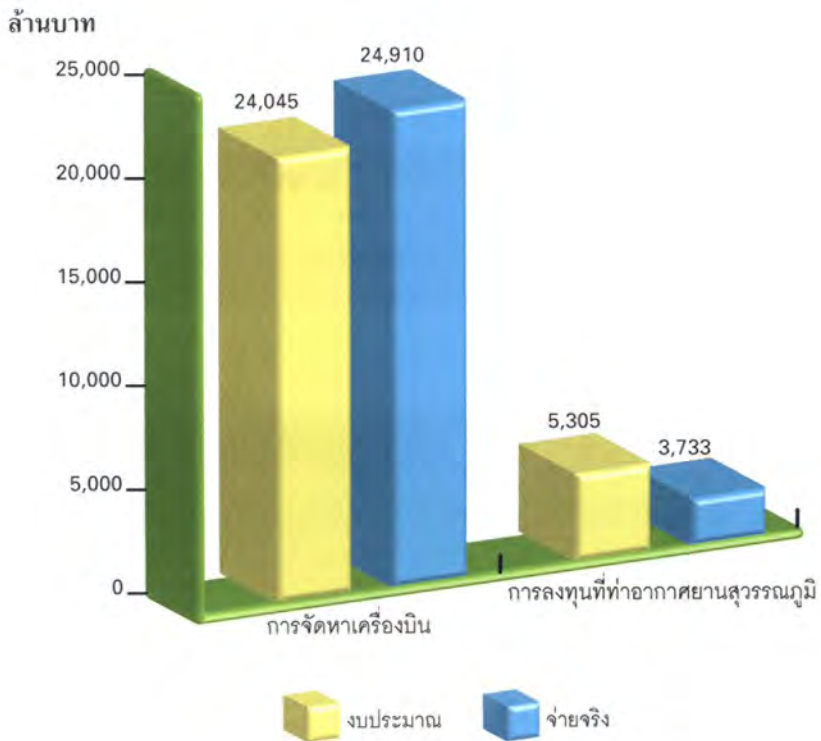
หมายเหตุ : ปลายปีงบประมาณได้รับโอนงบประมาณจากงบลงทุนจำนวน 8.647 ล้านบาท



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) >>>

งบประมาณที่ได้รับในปี พ.ศ. 2549 และผลการใช้จ่ายงบประมาณปี พ.ศ. 2549

ผลการใช้จ่ายสำหรับโครงการประจำปี 2549



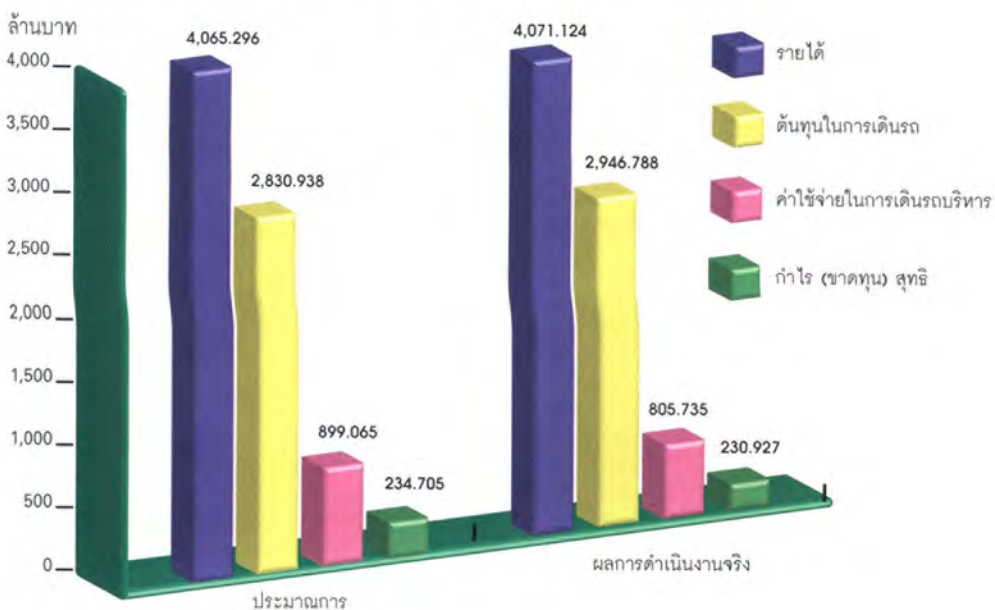
หมายเหตุ : การลงทุนจัดหาเครื่องบิน มีผลลดตำแหน่งงานสูงกว่างบประมาณ เนื่องจากมีการปรับเพิ่ม Optional Feature ของเครื่องบิน B777-200 ER ลำที่ 1 - 6 ทำให้การจ่ายค่าวงลดงหน้่าเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น

บริษัท บนส่ง จำกัด

สรุปงบประมาณรายได้-รายจ่ายจริงกับประมาณการปี พ.ศ. 2549

	ประมาณการ ปี 2549	ผลการดำเนินงานจริง สดง. รับรองแล้ว ปี 2549	สูงกว่า (ต่ำกว่า)	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้				
รายได้จากการเดินรถบริษัท	3,035.488	2,925.405	(110.083)	(3.63)
รายได้จากการเดินรถร่วม	754.312	750.349	(3.963)	(0.53)
รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	25.500	79.997	54.497	213.71
รายได้อื่น ๆ	249.996	315.373	65.377	26.15
รายได้	4,065.296	4,071.124	5.828	0.14
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนในการเดินรถ	2,830.938	2,946.788	115.850	4.09
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถบริหาร	899.065	805.735	(93.330)	(10.38)
รวมค่าใช้จ่าย	3,730.003	3,752.523	22.520	0.60
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	335.293	318.601	(16.692)	(4.98)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	100.588	87.674	(12.914)	(12.84)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	234.705	230.927	(3.778)	(1.61)

ผลการดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 เปรียบเทียบกับประมาณการ





บริษัท บลอส จำกัด



งบลงทุนประจำปี พ.ศ. 2549

สิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2549

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	รายการ	งบลงทุนที่ ได้รับอนุมัติ	จ่ายจริง	คงเหลือ ตามงบประมาณ
	งบลงทุนปกติ			
1	เครื่องใช้สำนักงาน	23.482	4.130	19.352
2	เครื่องจักร-เครื่องมือ	2.531	1.092	1.439
3	ยานพาหนะ	0.715	-	0.715
4	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	44.233	13.867	30.366
5	งบสำรองราคาสูงขึ้น 10%	5.740	-	5.740
6	งบสำรองกรณีเร่งด่วน	12.150	2.143	10.007
	รวม	88.851	21.232	67.619
	งบลงทุนที่เป็นแผน			
1	แผนปรับปรุงประสิทธิภาพเครื่องยนต์	9.900	9.900	-
2	แผนซ่อมสร้างรถโดยสารปลดระวาง (93 คัน)	86.461	82.553	3.908
3	แผนจัดตั้งสถานีตรวจสภาพรถโดยสาร	10.500	-	10.500
4	แผนงานก่อสร้างสถานี P.M.	0.018	0.018	-
5	แผนพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการเดินรถและจัดการเดินรถทั้งระบบ รวมทั้งระบบสารสนเทศสนับสนุนของบริษัท ขนส่ง จำกัด	38.214	-	38.214
6	แผน Supply Chain Management	5.500	-	5.500
7	แผนปรับปรุงพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ	3.750	-	3.750
8	แผน Over haul รถ 30 + 30 คัน	54.823	19.910	34.913
9	แผนเปลี่ยนตัวถังรถมาตรฐาน 2 จำนวน 61 คัน	121.121	-	121.121
	รวม	330.287	112.381	217.906
	รวมทั้งสิ้น	419.138	133.613	285.525

ได้รับอนุมัติตาม หนังสือ สคช. ที่ นร 1115/ว 4988 ลว. 13 ต.ค. 48 และเพิ่มเติมครั้งที่ 1 ตามหนังสือ สคช. ที่ นร 1115/855 ลว. 21 ก.พ. 49



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

งบประมาณที่จัดทำเป็นโครงการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

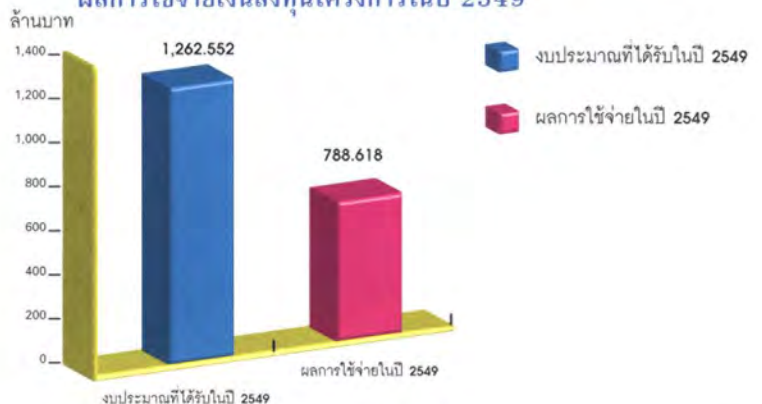
หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	รายการ	ปีงบประมาณ 2549	
		งบประมาณที่ได้รับในปี 2549*	ผลการใช้จ่ายในปี 2549**
แผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ต สู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค (ปีงบประมาณ 2547 - 2551)			
ท่าอากาศยานเชียงใหม่			
1	งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศใหม่	472.998	352.847
2	งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ	20.438	-
3	งานปรับปรุงสภาพอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวก		
	- งานปรับปรุงสภาพอาคารผู้โดยสารเดิม ระยะที่ 1	42.560	16.218
	- งานปรับปรุงสภาพอาคารผู้โดยสารเดิม ระยะที่ 2	50.773	-
4	งานปรับปรุงขยายทางซิป และลานจอดอากาศยาน		
	- งานขยายลานจอดอากาศยานทางทิศใต้	-	13.453
	- งานปรับปรุงขยายทางซิป และลานจอดอากาศยาน	11.734	
5	งานปรับปรุงขยายลานจอดรถยนต์	47.936	45.204
6	งานปรับปรุงขยายอาคารคลังสินค้า	16.158	15.649
7	งานจ้างที่ปรึกษาออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง	15.605	13.235
8	งานศึกษา สักรวจ ออกแบบงานขยายความยาวทางวิ่ง ทางซิป	6.265	5.692
9	งานก่อสร้างระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ	45.128	16.281
10	งานก่อสร้าง Rapid Exit Taxiway	54.146	-
11	งานก่อสร้างทางวิ่งทางซิปด้านเหนือภายในเขต ทอ.	130.194	117.783
12	งานปรับปรุงภูมิทัศน์	-	4.199
ท่าอากาศยานภูเก็ต			
13	งานปรับปรุงขยายห้องผู้โดยสารระหว่างประเทศ		
	- งานปรับปรุงขยายห้องผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (ระยะที่ 1)	67.175	42.605
	- งานปรับปรุงขยายห้องผู้โดยสารระหว่างประเทศ (ระยะที่ 2)	208.320	97.567
14	งานขยายลานจอดอากาศยานทางทิศใต้	52.674	47.885
15	งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	0.674	-
16	งานศึกษา สักรวจ ออกแบบงานขยายความยาวทางวิ่ง ทางซิป	19.774	-
รวมงบประมาณท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต		1,262.552	788.618

หมายเหตุ : * งบประมาณที่ได้รับในปี 2549 เป็นค่างานที่รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

** ผลการใช้จ่ายในปี 2549 เป็นค่างานที่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

ผลการใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการในปี 2549





บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด

งบกำไรขาดทุน

สำหรับรอบระยะเวลา 1 ปี ของปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 (ตุลาคม 2548 - กันยายน 2549)

หน่วย : ล้านบาท

	งบประมาณที่ได้รับ	ผลการเบิกจ่าย
รายรับ		
รายได้จากการดำเนินงาน	174.276	111.547
รายได้อื่น	10.457	5.370
รายรับรวม	184.733	116.917
รายจ่าย		
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	145.230	86.885
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	22.641	49.922
หนี้สงสัยจะสูญ	1.000	0.000
รายจ่ายรวม	168.871	136.807
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	15.862	(19.890)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	4.759	0.000
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	11.103	(19.890)

หมายเหตุ : งบการเงินก่อนการตรวจรับรอง โดย สดง.

งบประมาณและผลการเบิกจ่ายจริง

สำหรับรอบระยะเวลา 1 ปี ของปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 (ตุลาคม 2548 - กันยายน 2549)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2549		เพิ่มขึ้น (ลดลง) กับประมาณการเดิม	
	งบประมาณที่ได้รับ	ผลการเบิกจ่ายจริง	จำนวน	ร้อยละ
รายรับ				
รายได้จากการขนส่งสินค้าสายสหรัฐอเมริกา	49.320	29.169	(20.151)	(40.858)
รายได้จากการขนส่งสินค้าสายยุโรป	84.437	61.846	(22.591)	(26.755)
รายได้จากการขนส่งสินค้าสายญี่ปุ่น	40.519	20.532	(19.987)	(49.327)
รายได้อื่น	10.457	5.370	(5.087)	(48.647)
รายรับรวม	184.733	116.917	(67.816)	(36.710)
รายจ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	145.230	86.885	(58.345)	(40.174)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	22.641	49.922	27.281	120.494
หนี้สงสัยจะสูญ	1.000	0.000	(1.000)	(100.000)
รายจ่ายรวม	168.871	136.807	(32.064)	(18.987)
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	15.862	(19.890)	(35.752)	(225.394)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	4.759	0.000	(4.759)	(100.000)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	11.103	19.890	(30.993)	(279.141)

หมายเหตุ : งบการเงินก่อนการตรวจรับรอง โดย สดง.

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
 การดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
 ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	ชื่อโครงการ	งบประมาณ ที่ได้รับ	งบประมาณประจำปี 2549		
			งบขออนุมัติ ดำเนินการ	ประมาณ จ่าย	ที่เบิก จ่ายจริง
1	โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและห้องบังคับการบินพร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2543 - 2549)	3,109.54	1,132.05	1,132.05	790.63
2	จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ระบบประสานงานเขตประชิดสนามบินด้วยระบบข้อมูล (ปีงบประมาณ 2548 - 2549)	4.46	1.86	1.86	1.58
3	จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารระยะไกลสำหรับ Area RCAG จำนวน 17 แห่ง (ปีงบประมาณ 2548 - 2549)	3.47	0.39	0.39	0.37
4	จัดหาและติดตั้งระบบควบคุมและสั่งการอุปกรณ์สื่อสารจากระยะไกลสำหรับ Area RCAG (ปีงบประมาณ 2549)	5.44	5.44	5.44	5.23
5	จัดหาและติดตั้งจอแสดงผลระบบเรดาร์ ณ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ หาดใหญ่ และภูเก็ต (ปีงบประมาณ 2548 - 2549)	43.14	3.50	3.50	1.71
6	ปรับปรุงระบบประมวลผลเรดาร์ (Radar Data Processing : RPD) ณ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ หาดใหญ่ และภูเก็ต (ปีงบประมาณ 2549 - 2550)	115.85	115.85	104.49	-
7	จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์วิทยุสื่อสาร VHF/UHF ทดแทนของเดิม (ปีงบประมาณ 2549)	42.16	42.16	42.16	33.90
8	จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานหัวหิน และขอนแก่น (ปีงบประมาณ 2549 - 2550)	59.64	56.51	29.23	5.41
9	จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ปีงบประมาณ 2548 - 2549)	30.59	27.83	27.83	10.47
10	จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ ILS/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานอุบลราชธานี (ปีงบประมาณ 2549 - 2550)	31.80	30.24	17.58	2.58
11	จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ ILS/DME หรือเครื่องช่วยการเดินอากาศที่สอดคล้องกับ CNS/ATM ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ 2548 - 2549)	31.69	28.22	28.22	14.44
12	จัดหาและติดตั้ง VCCS ทดแทนของเดิม ที่ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ หาดใหญ่ และภูเก็ต (ปีงบประมาณ 2548 - 2549)	83.56	54.80	54.08	51.99
13	จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ Tape Recorder ทดแทนของเดิม ณ ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ อุตรดิตถ์ และห้องบังคับการบินขอนแก่น (ปีงบประมาณ 2549)	10.39	10.39	10.39	3.98
14	จัดหาอุปกรณ์ชุดสำรองสำหรับระบบช่วยสำรองที่ส่วนกลาง และศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค (ปีงบประมาณ 2549)	14.50	14.50	14.50	12.01
	รวม	3,586.23	1,523.74	1,471.72	934.30



กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport



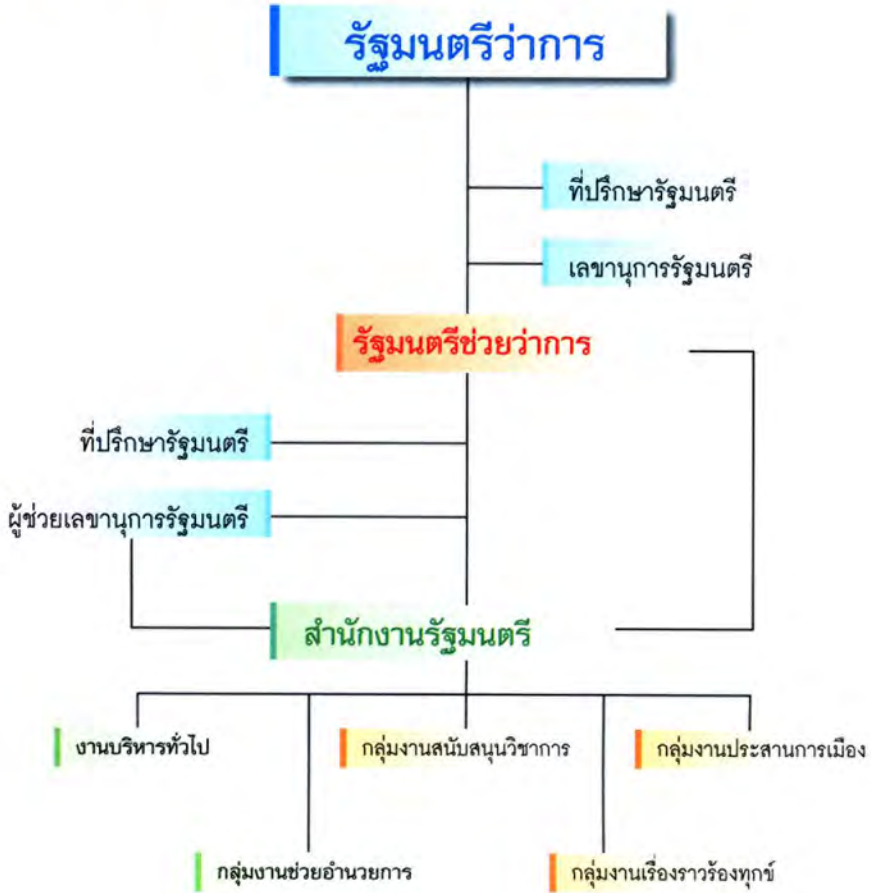


ส่วนที่ 5

- » ผลการดำเนินงาน
ของสำนักงานรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม
และสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



โครงสร้างสำนักบริหารการควบคุมอากาศยาน



อัตรากำลัง 23 อัตรา



อำนาจหน้าที่

ภารกิจหลักของสำนักงานรัฐมนตรี ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2545 กำหนดให้สำนักงานรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับราชการทางการเมือง เพื่อสนับสนุนภารกิจของรัฐมนตรี ประสานนโยบายระหว่างกระทรวง โดยมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับ

1. รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์สถานการณ์เรื่องเพื่อเสนอต่อรัฐมนตรี รวมทั้งเสนอความเห็นประกอบการวินิจฉัยสั่งการของรัฐมนตรี
2. สนับสนุนการทำงานของรัฐมนตรีในการดำเนินงานทางการเมืองระหว่างรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรี รัฐสภา และประชาชน
3. ประสานงานการตอบกระทู้ ชี้แจงญัตติ ร่างพระราชบัญญัติ และกิจการอื่นทางการเมือง
4. ดำเนินการพิจารณาเรื่องร้องทุกข์ ร้องเรียน หรือร้องขอความช่วยเหลือต่อรัฐมนตรี
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานรัฐมนตรี หรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย



สำนักงานรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม

1. งานประสานการเมือง

ดำเนินการประสานนโยบายระหว่างกระทรวงกับหน่วยงานในสังกัด และกับหน่วยงานอื่น ๆ ตลอดจนการประสานกับรัฐสภาตามภารกิจของรัฐมนตรี โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1.1 การประชุมคณะรัฐมนตรี

การจัดทำสรุปประเด็นวาระการประชุมคณะรัฐมนตรี	49 ครั้ง
การประสานงานและดำเนินการจัดประชุมผ่านระบบ Video Conference	19 ครั้ง
การอำนวยความสะดวกและประสานงานการประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่	5 ครั้ง

1.2 งานรัฐสภา

การสรุปประเด็นวาระการประชุมร่วมกันของรัฐสภา	1 ครั้ง
การสรุปประเด็นวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร	35 ครั้ง
การสรุปประเด็นวาระการประชุมวุฒิสภา	17 ครั้ง
ประสานงานการชี้แจงต่อคณะกรรมการ สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา	231 ครั้ง
การจัดทำคำตอบกระทู้ถาม	54 เรื่อง
ประสานงานการตอบกระทู้ถาม (ทั่วไป/สด)	8 เรื่อง
การอำนวยความสะดวกประสานข้อมูลในการประชุมรัฐสภาที่สำคัญ	1 ครั้ง

2. งานเรื่องราวร้องทุกข์

ดำเนินการแก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับจากการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยได้ดำเนินการติดต่อและประสานงานหน่วยงานในสังกัดเกี่ยวกับข้อร้องเรียน ร้องทุกข์ ร้องขอความอนุเคราะห์ที่มีมายังรัฐมนตรี จำนวน 1,201 เรื่อง ดังนี้

ด้านการขนส่งทางบก	612 เรื่อง
ด้านการขนส่งทางน้ำ	58 เรื่อง
ด้านการขนส่งทางอากาศ	86 เรื่อง
การชุมนุมเรียกร้อง ณ บริเวณหน้ากระทรวงคมนาคม	25 ครั้ง

3. งานสนับสนุนวิชาการ งานบริการทั่วไป และงานช่วยอำนวยความสะดวก

ดำเนินการกลั่นกรองเรื่อง สรุปเรื่องเพื่อเสนอต่อรัฐมนตรี เสนอความเห็นประกอบการวินิจฉัยสั่งการ ตลอดจนประสานงานกับหน่วยงานในสังกัดด้านนโยบายและข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามนโยบายของรัฐมนตรี การประชุมของรัฐมนตรี และการประสานงานตรวจราชการ และงานราชการทางการเมืองอื่น ๆ ตลอดจนงานสารบรรณ งานพัสดุ การบริหารงานบุคคล การอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ เช่น การทำบัตรเข้าสถานที่ราชการ การเบิกจ่ายต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐมนตรีในการดำเนินงานทางการเมืองให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล

โครงสร้างสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ปลัดกระทรวง



อัตรากำลัง

ข้าราชการ	300	ตำแหน่ง
พนักงานราชการ	5	อัตรา
ลูกจ้างประจำ	53	อัตรา

กองการเจ้าหน้าที่ สป คมนาคม 1 ธ.ค. 2549







สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

1. การพัฒนาระบบราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

1.1 การจัดทำคำรับรองการปฏิบัติราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้มีการเจรจาความเหมาะสมตัวชี้วัด เป้าหมายตามแผนปฏิบัติราชการ เกณฑ์การให้คะแนน และจัดทำคำรับรองการปฏิบัติราชการ รวมทั้งได้มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ รอบ 6 เดือน 9 เดือน และ 12 เดือน ภายใต้กรอบการประเมินผล 4 มิติ คือ มิติที่ 1 : มิติด้านประสิทธิผลตามแผนปฏิบัติราชการ มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ และ มิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร ซึ่งจากการประเมินผลการปฏิบัติราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ตัวชี้วัดส่วนใหญ่มีผลการดำเนินงานอยู่ในระดับดี โครงการต่าง ๆ ที่สนับสนุนตัวชี้วัดสามารถดำเนินงานได้เป็นไปตามเป้าหมายของแผนปฏิบัติราชการ

1.2 การจัดทำรายงานเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA) เป็นเป้าหมายสำคัญของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย ที่ต้องการให้หน่วยงานภาครัฐมีกระบวนการระดับคุณภาพการทำงานไปสู่ระดับมาตรฐานสากล สำนักงาน ก.พ.ร. จึงได้ส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบราชการ โดยให้หน่วยงานภาครัฐมีการปรับปรุงการทำงาน และเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยนำเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐมาเป็นเครื่องมือในการดำเนินการ และให้เป็นตัวชี้วัดเลือกตัวหนึ่งตามคำรับรองการปฏิบัติราชการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

ในการดำเนินการตามตัวชี้วัดนี้ คณะกรรมการและคณะทำงานของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้ร่วมกันพิจารณาจัดทำรายงานตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ โดยสรุปได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ลักษณะสำคัญขององค์กร

ตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ และตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2538 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ให้บริการแก่ผู้รับบริการ 2 กลุ่ม คือ

หน่วยงานในสังกัด สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่กลั่นกรอง ประสานงาน ให้คำปรึกษาและวิเคราะห์การนำเสนอแผนงานโครงการ การบริหารข้อมูลข่าวสารสารสนเทศ การพัฒนากฎหมาย และด้านการศึกษาต่างประเทศให้แก่หน่วยงานในสังกัด

ประชาชน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่ดูแลนโยบายกิจการคมนาคมด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการจัดการระบบขนส่ง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายด้านการเดินทางและการขนส่ง รวมถึงการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ ยังทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์เผยแพร่และบริการข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ด้านการขนส่งและจราจร ทั้งในรูปแบบสื่อต่าง ๆ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์แก่ประชาชน รวมถึงพิจารณาเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ต่าง ๆ และการพิจารณาเรื่องการอุทธรณ์เงินค่าทดแทน



พลเรือเอก อีระ ห้าวเจริญ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการประชุมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550

ทั้งนี้ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมจัดโครงสร้างองค์กรโดยให้มีกลุ่มตรวจสอบภายในสำนักงานปลัดกระทรวงและกลุ่มตรวจสอบภายในระดับกระทรวง ทำหน้าที่ตรวจสอบ สอดทาน และประเมินผลการปฏิบัติงานรวมทั้งข้อมูลทางการเงินเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในด้านความซื่อสัตย์ สุจริต รวมทั้งสนับสนุนและส่งเสริมให้ผลการปฏิบัติงานบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่กำหนด และเสนอแนะทางการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานของส่วนราชการ

ส่วนที่ 2 รายงานผลการดำเนินการของส่วนราชการ
แบ่งเป็น 7 หมวด คือ

หมวด 1 การนำองค์กร

ผู้บริหารของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมมีการกำหนดทิศทางหรือนำองค์กรตามนโยบายรัฐบาลโดยยึดวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ในการดำเนินงาน มีการติดตามผลการดำเนินงานสม่ำเสมอ ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติราชการ และการปฏิบัติตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ

หมวด 2 การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้มีกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์ โดยคำนึงถึงความต้องการ ความคาดหวัง ทั้งระยะสั้นและระยะยาวของผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีการทบทวนแผนปฏิบัติราชการทุกปี และมีการถ่ายทอดแผนไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย

หมวด 3 ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมจัดให้มีวิธีการรับฟังและเรียนรู้ความคาดหวังหลัก ๆ ของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสียผ่านช่องทางต่าง ๆ รวมถึงการวัดความพึงพอใจของผู้รับบริการ เพื่อนำมาปรับปรุงผลการดำเนินงาน

หมวด 4 การจัดการสารสนเทศและความรู้

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมจัดให้มีศูนย์ข้อมูลข่าวสาร และเว็บท่าคมนาคม เป็นแหล่งบริการข้อมูลข่าวสารสำหรับบุคลากร หน่วยงานและประชาชนทั่วไป การให้บริการข้อมูลสารสนเทศมีความพร้อมในการใช้งานเสมอ เชื่อถือได้ และมีการติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยที่ป้องกันการบุกรุกของข้อมูล มีการตั้งกลุ่มชุมชนนักปฏิบัติเพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ถ่ายทอดความรู้และส่งเสริมการเรียนรู้

หมวด 5 การมุ่งเน้นทรัพยากรบุคคล

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมมีวิธีการจัดโครงสร้างและระบบการทำงานตามแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.) กำหนด มีการกำหนดทางเลือกวิธีการทำงานโดยยึดหลักประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และประหยัด รวมถึงการส่งเสริมบุคลากรให้เกิดความร่วมมือ มีความคิดริเริ่ม มีการกระจายอำนาจ มีความคล่องตัว และทันต่อความต้องการของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

หมวด 6 การจัดการกระบวนการ

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมมีการจัดการกระบวนการ โดยออกแบบกระบวนการสร้างคุณค่าที่มุ่งเน้นนโยบายรัฐบาล ความต้องการและความคาดหวังของผู้รับบริการ พันธกิจ

องค์กรและกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สำหรับการออกแบบกระบวนการสนับสนุนจะคำนึงถึงกระบวนการที่สนับสนุนกระบวนการสร้างคุณค่าเพื่อให้องค์กรบรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมาย

หมวด 7 ผลลัพธ์การดำเนินการ

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมมีผลการดำเนินงานด้านการบรรลุความสำเร็จของยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติราชการ และคำรับรองการปฏิบัติราชการ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ดี และเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

2. การดำเนินงานต้นนโยบาย แผนงาน และงบประมาณ

2.1 พิจารณาจัดทำงบประมาณประจำปีของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

2.2 พิจารณากลับกรองแผนงาน/โครงการ/มาตรการ และงบประมาณของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

2.3 พิจารณาและประมวลแผนงาน/โครงการ และงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนางังหวัด/กลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการและแผนปฏิบัติการพัฒนาจังหวัด

2.4 จัดทำแผนงาน/โครงการเพื่อแก้ไขปัญหาถนนขวางทางน้ำที่ทำให้เกิดน้ำท่วม





2.5 จัดทำแผนงาน/โครงการของกระทรวงคมนาคมในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้

2.6 จัดทำแผนงาน/โครงการ เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการบูรณะฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานและการโยธาที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย รวมทั้งติดตามผลการดำเนินงาน

2.7 พิจารณาดำเนินงานและประสานงานตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฝ่ายระบบการขนส่งในการจัดการแข่งขันกีฬามหาวิทยาลัยโลก กูรูอัน ครั้งที่ 24 (พ.ศ. 2550)

2.8 ติดตามและเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณ ปี 2549 ของกระทรวงคมนาคม

2.9 ติดตามผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีในคราวเดินทางไปตรวจราชการ 71 จังหวัด ในปี 2547

2.10 ติดตามแผนงาน/โครงการ และงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ตามมติคณะรัฐมนตรีในการประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ในปี 2548

2.11 ติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมตามมติที่ประชุมของนายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชนของกลุ่มจังหวัด

2.12 ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ตามแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ นโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9

2.13 ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมตามกฎหมายกระทรวง ว่าด้วยกลุ่มภารกิจ พ.ศ. 2545

2.14 ติดตามประเมินผลการดำเนินงานและผลการใช้จ่ายของรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ปีงบประมาณ 2549

2.15 ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือว่าด้วยการส่งเสริมและการสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติ

2.16 เข้าร่วมในคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ เพื่อศึกษาจัดทำและกำหนดแนวทางการบริหารจัดการด้านการขนส่ง รวมทั้งการบูรณาการแผนในระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมาย ทั้งในส่วนของการขนส่งและในส่วนของหน่วยงานภายนอกกระทรวงคมนาคม

3. ด้านการต่างประเทศ

3.1 การได้รับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2547 อนุมัติให้ประเทศไทยสมัครเข้ารับการเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) ซึ่งกำหนดให้มีการเลือกตั้งระหว่าง

การประชุมสมัชชาสามัญของ IMO ครั้งที่ 24 ระหว่างวันที่ 21 พฤศจิกายน - 2 ธันวาคม 2548 ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการสมัครและหาเสียงสำหรับการเลือกตั้งในตำแหน่งคณะมนตรีมาโดยลำดับ ตั้งแต่คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ประเทศไทยสมัครเข้ารับการเลือกตั้ง โดยได้จัดทำเอกสารสำหรับการหาเสียงและเผยแพร่ให้ประเทศสมาชิกขององค์การทราบ รวมทั้งขอความร่วมมือจากกระทรวงการต่างประเทศในการขอเสียงและแลกเปลี่ยนกับประเทศอื่น ๆ นอกจากนี้กระทรวงคมนาคมได้ส่งผู้แทนไปหาเสียงกับผู้แทนประเทศต่าง ๆ ในการประชุมหลายรายการที่ผ่านมากของ IMO รวมทั้งได้มีการจัดเลี้ยงกลุ่มประเทศต่าง ๆ ในช่วงการประชุมสมัชชา ก่อนการเลือกตั้งคณะมนตรีซึ่งประเทศไทยได้ลงสมัครรับเลือกตั้งคณะมนตรีในกลุ่ม C ซึ่งเป็นประเภทที่ประเทศสมาชิกมิได้ถูกจัดอยู่ในกลุ่ม A หรือ B ซึ่งมีผลประโยชน์มากที่สุดในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศและในด้านการค้าที่ขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ แต่เป็นตัวแทนภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก ซึ่งจากผลการเลือกตั้งประเทศไทยได้รับเลือกมาด้วยคะแนน 99 คะแนนเสียง จากจำนวนประเทศที่ลงคะแนน 145 ประเทศ ในอันดับที่ 15 จากจำนวน 20 ที่นั่งในกลุ่ม C



3.2 ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรีโดยมีกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่รับผิดชอบงานของคณะกรรมการแห่งชาติฯ นั้น มีอำนาจหน้าที่ในการติดต่อประสานงาน ศึกษา วิเคราะห์ และติดตามข้อมติและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของ IMO และเร่งรัดติดตามให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำได้กำหนดเป้าหมาย นโยบาย แผนงานและกิจกรรมต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับของ IMO เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยให้เป็นที่ยอมรับและเพื่อให้

เกิดการพัฒนาย่างยั่งยืนต่อไป ในช่วงระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2548 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2549 คณะกรรมการแห่งชาติ ได้พิจารณาเรื่องสำคัญ ๆ ได้แก่ การจัดกิจการวันทางทะเลโลก ประจำปี 2549 การพิจารณาแผนยุทธศาสตร์เชิงรุกสำหรับประเทศไทยในฐานะที่เป็นสมาชิกคณะมนตรีของ IMO การจัดเตรียมท่าที่ของประเทศไทย สำหรับการเข้าร่วมประชุมคณะมนตรีของ IMO การดำเนินการเพื่อเตรียมการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาและพิธีสารที่สำคัญต่าง ๆ ของ IMO การพิจารณาทางที่จะบรรเทาภาระงบประมาณค่าใช้จ่ายของทางราชการสำหรับค่าสมาชิกของ IMO การรายงานผลการประชุมคณะกรรมการต่าง ๆ ที่กระทรวงคมนาคมส่งผู้แทนเข้าร่วมการประชุม เป็นต้น

3.3 การเจรจาการบินกับต่างประเทศ

กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการเจรจาทวิภาคีด้านการบินกับรัฐบาลต่างประเทศรวม 13 ครั้ง กับ 11 ประเทศ และกับคณะกรรมการยุโรป (European Commission) การเจรจาการบินมีผลเป็นการเปิดเสรีการบินกับประเทศโปรตุเกส สวิตเซอร์แลนด์ สเปน และสาธารณรัฐเกาหลี รวมความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่าง ๆ ได้ทั้งสิ้น 98 ฉบับ กับ 95 ประเทศ และ 3 เขตเศรษฐกิจ (ฮ่องกง มาเก๊า และไต้หวัน)

3.4 แยกต่างประเทศเข้าพบรัฐมนตรี/รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมและผู้บริหารระดับสูง

รัฐมนตรีว่าการ/รัฐมนตรีช่วยว่าการ และผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคมได้ให้การต้อนรับแยกต่างประเทศหลายราย ทั้งระดับรัฐมนตรี เอกอัครราชทูต และผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ซึ่งบุคคลเหล่านี้ได้ให้ความสนใจในโครงการที่สำคัญ ๆ ของกระทรวงคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงการก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง รวมทั้งการก่อสร้างและเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



3.5 กระทรวงคมนาคมได้เข้าร่วมการประชุมจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรีไทย-สหรัฐฯ สาขาการบริการด้านการขนส่ง เมื่อวันที่ 9 - 13 มกราคม 2549 ณ จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการด้านการขนส่ง การประชุมครั้งนี้นำไปสู่การยกเว้นมาตรการของไทยที่มีลักษณะขัดกับกติกการค้าเปิดเสรีการค้าบริการภายใต้ FTA ไทย-สหรัฐฯ

3.6 การประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 22

กระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 22 การประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน-จีน (STOM-CHINA) ครั้งที่ 5 และการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน-ญี่ปุ่น (STOM-JAPAN) ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 5 - 7 กุมภาพันธ์ 2550 ที่กรุงเทพฯ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม (นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์) ทำหน้าที่ประธานการประชุม ที่ประชุมได้พิจารณาร่างเอกสารความร่วมมือด้านการขนส่งที่สำคัญต่าง ๆ ก่อนนำเสนอที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 12 พิธีฉลองนาม ได้แก่ ร่างพิธีสาร 1 เรื่อง การกำหนดเส้นทางขนส่งผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ร่างพิธีสารข้อผูกพันชุดที่ 5 ของการเจรจาการค้าบริการด้านการขนส่งทางอากาศรอบที่ 4 ในอาเซียนภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการบริการของอาเซียน นอกจากนี้ ที่ประชุม STOM ยังได้ร่วมกันพิจารณาการลงนามร่างพิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียน ในส่วนของการประชุม STOM-CHINA ครั้งที่ 5 ที่ประชุมได้พิจารณาติดตามความคืบหน้าของการจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างอาเซียน-จีน การจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางอากาศในภูมิภาคอาเซียนและจีน สำหรับการประชุม STOM-JAPAN ครั้งที่ 5 ที่ประชุมได้พิจารณาความ





คืบหน้าของโครงการความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างอาเซียน-ญี่ปุ่น จำนวน 21 โครงการ รวมทั้งการพิจารณาร่าง ASEAN-JAPAN Transport Ministerial Declaration on Transport Security ก่อนนำเสนอที่ประชุมรัฐมนตรีอาเซียน-ญี่ปุ่น ครั้งที่ 4 พิจารณาให้การรับรองต่อไป

3.7 การประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ATM) ครั้งที่ 12

กระทรวงคมนาคมได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ATM) ครั้งที่ 12 การประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน-จีน ครั้งที่ 5 และการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน-ญี่ปุ่น ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 8 - 9 กุมภาพันธ์ 2550 ที่กรุงเทพฯ โดยนายกรัฐมนตรีได้เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม ATM ครั้งที่ 12 ในวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2550 และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (พลเรือเอก อีระ ท้าวเจริญ) ทำหน้าที่ประธานการประชุมทั้งสามรายการข้างต้น ในระหว่างการประชุม ATM ครั้งที่ 12 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ร่วมลงนามในความตกลงด้านการขนส่งอาเซียน ได้แก่ พิธีสาร 1 เรื่องการกำหนดเส้นทางขนส่งผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน และข้อผูกพันชุดที่ 5 ของการเจรจาการค้าบริการด้านการขนส่งทางอากาศในอาเซียน ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการบริการของอาเซียน และปลัดกระทรวงคมนาคมได้ร่วมลงนามพิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนปี 2002 ว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางอากาศ นอกจากนี้รัฐมนตรีได้รับทราบความคืบหน้าของการจัดทำความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีเที่ยวบินขนส่งสินค้าและร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีเที่ยวบินขนส่งคนโดยสาร และคาดว่าจะมีการลงนามในความตกลงดังกล่าว ในการประชุม ATM ครั้งที่ 13 ณ ประเทศสิงคโปร์



ในส่วนของการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน-จีน ครั้งที่ 5 ที่ประชุมรับทราบความคืบหน้าของความตกลงด้านการขนส่งระหว่างอาเซียน-จีน ได้แก่ ข้อสรุปของการจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างอาเซียน-จีน ซึ่งจะมีการลงนามในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน-จีน ครั้งที่ 6 ณ ประเทศสิงคโปร์

ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน-ญี่ปุ่น ครั้งที่ 4 ที่ประชุมได้ให้การรับรองปฏิญญารัฐมนตรีอาเซียน-ญี่ปุ่น ด้านการรักษาความปลอดภัยในการขนส่ง (ASEAN-JAPAN Ministerial Declaration on Transport Security) ตลอดจนรับทราบความคืบหน้าของโครงการความร่วมมือระหว่างอาเซียน-ญี่ปุ่น จำนวน 21 โครงการ และให้การยอมรับข้อริเริ่มของญี่ปุ่น เพื่อสร้างระบบโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์แบบในเอเชีย

3.8 กระทรวงคมนาคมได้เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการประสานงานด้านบริการของอาเซียน ครั้งที่ 45, 46 และ 48 เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2549, เมษายน 2549 และกันยายน 2549 ตามลำดับ เพื่อเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการในกรอบอาเซียนในรอบที่ 4 ก่อนนำเสนอสรุปข้อเสนอผูกพันจากการเจรจาอบที่ผ่านมาให้ที่ประชุมระดับรัฐมนตรีเศรษฐกิจของอาเซียน (AEM) ให้ความเห็นชอบต่อไป

3.9 การประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 21 กระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 21 ระหว่างวันที่ 17 - 18 พฤษภาคม 2549 ณ จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งที่ประชุมได้รับทราบความคืบหน้าเกี่ยวกับโครงการด้านการขนส่งที่สำคัญ ได้แก่ (1) การเตรียมการลงนามร่างพิธีสาร 1 การกำหนดเส้นทางขนส่งผ่านแดนและ



ผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของกองอุทธรณ์เงินค่าทดแทน

1. วางแนวทางการกำหนดค่าทดแทนร่วมกับคณะกรรมการ เพื่อวางแนวทางการกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ให้แก่ผู้ถูกเวนคืน ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง โดยวางแนวทางการ กำหนดค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและค่าเสียหายเพิ่มเติมจากที่เคย วางแนวทางไปแล้ว ทั้งนี้ เพื่อให้หน่วยงานที่เวนคืนนำไปปฏิบัติให้เกิด ความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง มากยิ่งขึ้น

2. จัดทำโครงการประเมินมูลค่าที่ดินเพื่อการเวนคืนตาม โครงการสร้างทางพิเศษสายรามอินทรา-ถนนวงแหวนรอบนอก ร่วมกับกรมธนารักษ์ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของ คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์เงินค่าทดแทน กระทรวงคมนาคม

3. ระหว่างวันที่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2549 ได้พิจารณา อุทธรณ์แล้วเสร็จทั้งสิ้น 1,516 ราย

สถิติงานอุทธรณ์เงินค่าทดแทน ประจำปี 2545 - 2549

	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549
จำนวนผู้อุทธรณ์	1,785	3,414	1,947	2,092	1,403
พิจารณาแล้วเสร็จ	2,308	2,143	3,037	2,604	1,516

สถิติงานคดี ประจำปี 2547 - 2549

	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549
จำนวนคดี	67	162	173

5. การตรวจราชการ และพิจารณาเรื่องร้องทุกข์

5.1 ผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจราชการตามแผนการตรวจราชการ กรณีปกติและกรณีพิเศษ ประจำปีงบประมาณ 2549

1) การตรวจราชการกรณีปกติตามแผนการตรวจราชการของผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ 2549

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตรวจราชการกรณีปกติตามแผนการตรวจราชการจำนวน 33 ครั้ง โดยได้ตรวจติดตาม กำกับ ดูแล เร่งรัด แผนงาน งาน โครงการตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ตลอดจนได้รับทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจในสังกัด เสนอรายงานต่อผู้บังคับบัญชา เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจสั่งการ ในด้านการบริหารการพัฒนา หรือปรับปรุงนโยบาย แผนงาน/งาน/โครงการ รวมทั้งสนับสนุนและประสานให้หน่วยงานทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาคสามารถดำเนินงานโครงการในความรับผิดชอบให้สำเร็จบรรลุวัตถุประสงค์ สามารถตอบสนองนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่กำหนดไว้

2) การตรวจราชการกรณีพิเศษร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยคณะผู้บริหารระดับสูง ได้เดินทางไปตรวจติดตามแผนงาน/โครงการ เพื่อมอบนโยบาย สั่งการและรับทราบความก้าวหน้าการดำเนินการ ปัญหาอุปสรรค ผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม จำนวน 20 ครั้ง โดยกองตรวจราชการได้จัดทำ รายงานการตรวจราชการพร้อมทั้งสรุปนโยบาย ข้อสั่งการ ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะที่รัฐมนตรีว่าการ และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง



คมนาคมได้มอบให้หน่วยงานรับไปดำเนินการ เพื่อกระตุ้น เร่งรัด และผลักดันให้แผนงาน/โครงการสามารถดำเนินการได้ตามแผนที่วางไว้ รวมทั้งช่วยแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนที่ประชาชนได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานด้วย

ในปีงบประมาณ 2548 ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคมและกองตรวจราชการได้วางแผนการตรวจราชการทั้งกรณีปกติและกรณีพิเศษไว้ จำนวน 52 ครั้ง ผลการตรวจราชการจริงดำเนินการได้ จำนวน 53 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 100

5.2 เรื่องราวร้องทุกข์

พิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียน ร้องทุกข์ ร้องขอความเป็นธรรม ร้องขอความอนุเคราะห์ช่วยเหลือ และการชุมนุมประท้วง ตามที่ประชาชน องค์กร หรือส่วนราชการต่าง ๆ ส่งเรื่องให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา โดยจะดำเนินการตอบรับเรื่องให้ผู้ร้องทราบก่อนในเบื้องต้นภายในกำหนดเวลา 3 วัน และจะพิจารณาดำเนินการต่อไปจนได้ข้อยุติเพื่อตอบชี้แจงให้ผู้ร้องทราบต่อไป ในปีงบประมาณ 2549 มีเรื่องร้องเรียน ร้องทุกข์ ร้องขอความเป็นธรรม ร้องขอความอนุเคราะห์ช่วยเหลือ และการชุมนุมประท้วง รวมทั้งสิ้น 1,235 เรื่อง



6. การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

6.1 การพิจารณาจัดทำยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ในการสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 - 2554 เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานในสังกัดได้ดำเนินการจัดทำยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมในการสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 - 2554 ที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2549 - 2553) ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมคือยุทธศาสตร์การเปิดเส้นทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์ ทั้งนี้ ได้พิจารณาอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าเป็นปัจจัยในการกำหนดทิศทางการพัฒนา และบรรจุแผนปฏิบัติการที่มีความเชื่อมโยงกันตามยุทธศาสตร์ฯ ประกอบด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- ทางรถไฟ จำนวน 12 โครงการ วงเงินงบประมาณ 112,999.52 ล้านบาท
- ทางถนน จำนวน 66 โครงการ วงเงินงบประมาณ 86,715.40 ล้านบาท
- ทางน้ำ จำนวน 11 โครงการ วงเงินงบประมาณ 21,060.84 ล้านบาท
- การพัฒนาด้านการบริหารจัดการ จำนวน 13 โครงการ วงเงินงบประมาณ 545.76 ล้านบาท

รวมทั้งสิ้น 102 โครงการ วงเงินงบประมาณ 221,321.52 ล้านบาท ในแผนงาน/โครงการตามยุทธศาสตร์นี้ ได้จัดทำขึ้นโดยเชื่อมโยงการให้บริการของการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน มุ่งให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านเศรษฐกิจของโครงการขนส่ง ซึ่งจะจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งพิจารณาปรับรูปแบบการให้บริการมาใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมากขึ้น

6.2 การพิจารณาอัตราค่าตอบแทนท่าเทียบเรือและการบริหารจัดการและความสะดวกให้กับท่าเรือเนกประสงค์ จังหวัดระนอง

กระทรวงคมนาคมในฐานะคณะกรรมการบริหารจัดการท่าเรือตามแผนการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ของกรมธนารักษ์ ได้ร่วมพิจารณาแนวทางการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ภารกิจด้านทรัพย์สิน ด้านการบริหารทรัพย์สินภาครัฐให้เกิดรายได้และมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและสังคม โดยพิจารณาแนวแปลงที่ดิน



ท่าเรือเนกประสงค์ จังหวัดระนอง มาจัดทำแผนสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยกำหนดแนวทางการบริหารจัดการท่าเรือพิจารณาอัตราค่าตอบแทนท่าเรือ การจัดทำสัญญาเช่า เน้นการคิดค่าตอบแทนที่จะสนับสนุนการบริหารประกอบการท่าเทียบเรือ

6.3 ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้แทนกระทรวงคมนาคมในการประชุม การให้ความเห็น การตรวจสอบข้อมูล ตลอดจนจัดทำข้อมูล บทความพิเศษ เพื่อเผยแพร่นโยบายและแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบการขนส่งของประเทศไทย ที่สำคัญ ได้แก่

- 1) การเสนอความเห็นเรื่องแนวคิดและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในระยะแผนพัฒนา ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 - 2554)
- 2) การปฏิบัติงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้นในการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด และองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
- 3) การแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการส่งออกกล้วยตามข้อเสนอของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- 4) การตรวจสอบข้อมูล สถานการณ์ และจัดทำข้อเสนอเพื่อการพัฒนาการคมนาคมและขนส่ง สำหรับการประชุมในระดับสากล ได้แก่

- การจัดทำข้อเสนอเปิดตลาดฉบับทบทวนรอบสอง สำหรับการเจรจาการค้าบริการภายใต้กรอบ WTO
- การประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (STOM) และการประชุมคณะทำงานขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานระหว่างอาเซียน-อินเดีย
- การประชุมคณะทำงานอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสะดวกด้านการขนส่ง
- การประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งของเอเปค
- การประชุมคณะทำงานอาเซียนว่าด้วยการขนส่งทางน้ำ



- การประชุมคณะทำงาน Consultative of Priority Sector Integration
- การประชุมเตรียมการฝ่ายไทยสำหรับการประชุมคณะกรรมการว่าด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วมสำหรับพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย (JDS)

7. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงคมนาคม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2549 ประกอบด้วย

1. นายสมพล เกียรติไพบูลย์ ประธานกรรมการ
2. นายเสถียร วงศ์วิเชียร กรรมการ
3. นายสนั่น ศรีรุ่งโรจน์ กรรมการ
4. นายปรีชา ออประเสริฐ กรรมการ
5. นายทวีศักดิ์ กองแพง กรรมการ

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงคมนาคมได้ประชุมเพื่อพิจารณากรอบแนวทางการสอบทานรายงานต่าง ๆ ของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ในประเด็น ดังนี้

1. การปฏิบัติตามมาตรฐานการตรวจสอบภายในของกรมบัญชีกลาง และรายงานการประเมินความพึงพอใจและประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการบริหารความเสี่ยงตามระเบียบฯ ของคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน
2. รายงานผลการดำเนินการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ
3. รายงานผลการดำเนินงานทางด้านการเงิน และการปฏิบัติตามหลักการบัญชีและนโยบายการบัญชีภาครัฐของกรมบัญชีกลาง

8. การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในระดับกระทรวง

8.1 ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงคมนาคม

กลุ่มตรวจสอบภายในระดับกระทรวงได้ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณากรอบแนวทางการสอบทาน แนวทางการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงาน รวมถึงการประสานงานกับส่วนราชการเกี่ยวกับข้อมูลประกอบการพิจารณาตามแนวทางดังกล่าว

8.2 ปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบภายใน ตามนโยบายและแผนการตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ 2549

กลุ่มตรวจสอบภายในระดับกระทรวงได้ตรวจสอบผลการดำเนินงานของส่วนราชการในสังกัด จำนวน 13 เรื่อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวง แผนยุทธศาสตร์กลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง แผนยุทธศาสตร์กลุ่มภารกิจด้านขนถ่ายสินค้า และคำรับรองการปฏิบัติราชการ รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการเกี่ยวกับโลจิสติกส์ที่กระทรวงคมนาคมรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากปลัดกระทรวง ดังนี้

1. โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเนกประสงค์ระนอง และโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมท่าเรือระนอง ปีงบประมาณ 2549
2. ระบบและมาตรการรักษาความปลอดภัยสนามบินระนอง
3. ระบบฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์ กรมการขนส่งทางบก
4. ติดตามการดำเนินงานท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย
5. ระบบและมาตรการรักษาความปลอดภัยสนามบินเชียงราย
6. การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างโดยการประมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction)
7. โครงการก่อสร้างถนนเชื่อม Container Yard (CY) จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดขอนแก่น
8. ระบบและมาตรการรักษาความปลอดภัยสนามบินขอนแก่น
9. โครงการก่อสร้างยานกองเก็บตู้สินค้า
10. ติดตามงานก่อสร้างท่าเรือเกาะสมุยเพิ่มเติมระยะที่ 3 ท่าเรือเนกประสงค์ดอนสัก และปรับปรุงท่าเรือเกาะสมุย กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
11. ระบบและมาตรการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี
12. โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงระหว่างสถานีขนส่งระบบผู้คนแทนเนอร์กับถนนโครงข่าย จังหวัดสุราษฎร์ธานี
13. การให้บริการและการบริหารจัดการท่าเรือภาคตะวันออก

9. ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

9.1 ศูนย์บริการร่วมคมนาคม

ได้เปิดบริการ “ศูนย์บริการร่วมคมนาคม” เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2549 ณ ศูนย์บริการร่วมคมนาคม เชียงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน

มิ่งพระนคร (ท่าเรือสาทร) ถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการของกระทรวงคมนาคม และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ ให้สามารถใช้บริการด้านต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคม ณ จุดเดียว ทำให้ลดทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปใช้บริการที่หน่วยต่าง ๆ โดยมีบริการต่าง ๆ ประกอบด้วย

- 1) การให้บริการข้อมูลข่าวสาร ประกอบด้วยงานบริการ 31 บริการ ซึ่งเป็นการรวบรวมการให้ข้อมูลข่าวสารทางด้านกรมคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ
- 2) การให้บริการรับเรื่อง-ส่งต่อ เป็นการให้บริการรับข้อเสนอแนะ และเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ รวมถึงการบริการจองตั๋ว ขส.
- 3) การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว เป็นการให้บริการเกี่ยวกับการรับชำระภาษีทั่วไทย และการจำหน่ายตั๋วเครื่องบินด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Ticketing)

9.2 การพัฒนาระบบคลังข้อมูลและระบบศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศระดับกระทรวง (MOC) ของกระทรวงคมนาคม

ได้ดำเนินการพัฒนาระบบคลังข้อมูลและระบบศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศระดับกระทรวง (MOC) ต่อเนื่องจากปีงบประมาณ 2548 ประกอบด้วยการดำเนินงานสำคัญ คือ

- 1) การพัฒนาระบบเครือข่ายสารสนเทศภายในสำนักงานปลัดกระทรวง ให้เป็นระบบ “ประสาทดิจิทัล” ความเร็วสูง
- 2) ได้พัฒนาระบบคลังข้อมูล (Data Warehouse) ของศูนย์ปฏิบัติการระดับกระทรวง โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้
 - ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำ Metadata ด้านการขนส่งและด้านการบริหารงาน และจัดทำตัวชี้วัดการบริหารราชการของกระทรวงคมนาคม
 - ดำเนินการสร้างคลังข้อมูลด้านการขนส่งและด้านการบริหารเพื่อใช้เป็นคลังข้อมูลในการให้บริการข้อมูลกับผู้ใช้ที่เกี่ยวข้อง
 - การพัฒนาระบบโปรแกรมประยุกต์ (Application Software Development) ได้แก่ ระบบสารสนเทศสำหรับผู้บริหารระดับสูง (Executive Information System) ระบบศูนย์ปฏิบัติการกระทรวง (MOC) ระบบการวิเคราะห์แนวโน้มและความสัมพันธ์พื้นฐานของข้อมูล (OLAP) และระบบ Balanced Scorecard ของกระทรวงคมนาคม

3) การพัฒนาระบบภูมิสารสนเทศเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลระดับสูง ประกอบด้วย ระบบวิเคราะห์ข้อมูลนำท่วมทาง ระบบข้อมูลการอุทธรณ์เงินค่าทดแทน และระบบข้อมูลโลจิสติกส์



9.3 การพัฒนาระบบการจัดการความรู้ภายในองค์กร(Knowledge Management System : KM) ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการส่งเสริมกระตุ้น และสนับสนุนให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างบุคลากรในองค์กร เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามยุทธศาสตร์ โดยเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจากปีงบประมาณ 2548 ทั้งนี้ ได้มีการพัฒนาระบบบริหารจัดการความรู้บนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ที่ URL : <http://km.mot.go.th:8080/KM/index.html> รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมของชุมชนผู้ปฏิบัติ (Community of Practice : CoP) จำนวน 9 กลุ่ม คือ 1) การบริหารการเปลี่ยนแปลง 2) แผนยุทธศาสตร์ 3) ดัชนีวัดความสำเร็จแบบสมดุล 4) การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ 5) เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร 6) โลจิสติกส์ 7) กฎหมายและระเบียบที่ใช้ในการปฏิบัติงาน 8) สิทธิประโยชน์และสวัสดิการของข้าราชการและลูกจ้าง 9) การเขียนแบบการประเมินเลื่อนขั้น



9.4 การพัฒนาระบบบริหารมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์แบบสมดุล (Balanced Scorecard : MOT/BSC) ของกระทรวงคมนาคม

เพื่อเป็นการรองรับการบริหารราชการยุคใหม่ ซึ่งเน้นการสมดุลของการพัฒนาในมิติต่าง ๆ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการพัฒนาระบบบริหารมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์แบบสมดุล (MOT/BSC) ขึ้น โดยทำการศึกษา วิเคราะห์ และกำหนดตัวชี้วัดการบริหารราชการของกระทรวงคมนาคม สำหรับระบบ MOT/BSC สร้างแผนที่ทางกลยุทธ์ของกระทรวงคมนาคม (Strategy Map) ตามหลักการของระบบ BSC โดยยึดโยงตัวชี้วัดการบริหารราชการของ



กระทรวงคมนาคม เข้ากับมิติทั้ง 4 ของ BSC ได้แก่ มิติด้านประชาชน มิติด้านกระบวนการภายใน มิติด้านการเรียนรู้และพัฒนา และมีติด้านการเงิน และดำเนินการพัฒนาระบบโปรแกรมประยุกต์ สำหรับระบบ MOT/BSC ที่ URL : <http://www.bsc.mot.go.th> ซึ่งเป็นระบบงาน Web-based Application สามารถให้บริการแก่หน่วยงานในสังกัด ในการบันทึกข้อมูลแผนงาน/โครงการ ภายใต้วัดชี้วัดต่าง ๆ และติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

9.5 การให้บริการในการใช้ระบบ TRAMS แก่หน่วยงานในสังกัดทั่วประเทศ

ได้ให้บริการระบบการรายงานสภาพจราจรและบริหารจัดการอุบัติเหตุจากการขนส่งด้วยระบบภูมิสารสนเทศ (TRAMS) บนเครือข่ายอินเทอร์เน็ตของกระทรวงคมนาคม แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด โดยทุกหน่วยงานได้มีการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุกลางของกระทรวงคมนาคมเป็นประจำ ซึ่งศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้ทำการประมวลและรายงานข้อมูลอุบัติเหตุในเชิงลึกพร้อมบทวิเคราะห์ เสนอผู้บริหาร รวมทั้งได้จัดทำเว็บไซต์ สำหรับเป็นช่องทางให้ผู้ใช้งานแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในการใช้ระบบ ตลอดจนข้อคิดเห็นต่าง ๆ อีกด้วย

9.6 การพัฒนาและการประยุกต์ใช้ระบบภูมิสารสนเทศ (GIS) ของกระทรวงคมนาคม

ได้ดำเนินการพัฒนาชั้นข้อมูลพื้นฐานเชิงพื้นที่ ด้านเส้นทางคมนาคม (Fundamental Geographic Data Set : FGDS) เพื่อเป็นชุดข้อมูลพื้นฐานด้านเส้นทางคมนาคมของประเทศ ทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ สำหรับให้บริการแก่หน่วยงานในสังกัด



และหน่วยงานภายนอก ในการนำไปประยุกต์ใช้กับภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ประกอบด้วย 10 ชั้นข้อมูล คือ 1) เขตการปกครอง 2) เส้นทางคมนาคม 3) เส้นทางด่วนยกระดับ 4) เส้นทางรถไฟ 5) เส้นทางรถไฟฟ้า 6) ตำแหน่งจุดตัดถนน 7) เส้นทางน้ำ 8) สถานีขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร 9) สถานที่สำคัญ 10) ขอบเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาล

10. ด้านการเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ

จัดทำกรอบทิศทาง นโยบาย และแผนการประชาสัมพันธ์ของกระทรวงฯ ในภาพรวม ประจำปีงบประมาณ 2549 รวมทั้งประสานแผนการประชาสัมพันธ์ของกระทรวงฯ และหน่วยงานในสังกัด เพื่อให้สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน



กระทรวงคมนาคมจัดงานวันเด็กแห่งชาติ ปี 2550

10.1 เผยแพร่ประชาสัมพันธ์แผนงาน/โครงการ นโยบาย ยุทธศาสตร์ ภารกิจ ผลการดำเนินงานและกิจกรรมของกระทรวงคมนาคม โดยใช้สื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ รวมทั้งการจัดนิทรรศการ เพื่อให้ประชาชนได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง และสร้างความเข้าใจ เกิดความศรัทธาในองค์กร และให้ความร่วมมือในการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคม อันส่งผลต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ

10.2 จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์เชิงรุกเพื่อสร้างภาพลักษณ์ และรณรงค์ลดอุบัติเหตุในการคมนาคมขนส่ง โดยจัดทำสโปตวิทยุ สารคดีทางโทรทัศน์ และจดหมายข่าวออกเผยแพร่ไปยังกลุ่มเป้าหมาย เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนตระหนักถึงผลกระทบและความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุด้านการคมนาคมขนส่ง และมีจิตสำนึกที่ดีและสามารถใช้การคมนาคมขนส่งได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย

10.3 เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารความคืบหน้าแผนงาน/โครงการ และกิจกรรมของกระทรวงคมนาคม ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง ร่วมกับสำนักโฆษก สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี และโฆษกกระทรวงต่าง ๆ โดยผ่านทางเว็บไซต์รัฐบาลไทย www.thaigov.go.th

10.4 การประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงหรือตรวจวัดความพึงพอใจของประชาชน หรือสื่อมวลชน โดยการตรวจสอบและบันทึกข้อมูลข่าว บทความ บทวิเคราะห์ จากหนังสือพิมพ์ ไทย-อังกฤษ 19 ฉบับ ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ออนไลน์ พร้อมสรุปและวิเคราะห์ข่าวความคืบหน้าและที่มีผลกระทบ โดยเฉพาะข่าวที่ส่งผลให้ภาพลักษณ์เสียหาย หรือข่าวร้ายเรื่องทุกข์ต่าง ๆ และแจ้งหน่วยงานในสังกัดที่รับผิดชอบชี้แจงข้อเท็จจริง หรือปรับปรุง/แก้ไขปัญหา เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการของกระทรวงคมนาคม ตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (พลเรือเอก ธีระ ห้าวเจริญ)

10.5 งานโฆษก ร่วมกับสำนักโฆษกในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ รวมทั้งกิจกรรมการแถลงข่าวและการประชุม

10.6 จัดทำโครงการ/กิจกรรมเฉลิมพระเกียรติฯ เนื่องในโอกาสการจัดงานฉลองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี



ลงนามถวายพระพร



1) กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานในสังกัด จัดทำโครงการ/กิจกรรมเฉลิมพระเกียรติฯ เนื่องในโอกาสการจัดงานฉลองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี โครงการสานสายใย ล้านดวงใจไทย เด่นถวายให้องค์ภูมิพล เฉลิมพระเกียรติฯ โดยใช้ชื่อการจัดงานครั้งนี้ว่า งานเดินเทิดพระเกียรติ “60 ปี เฉลิมฉัตรพระตำรา” จัดขึ้นในวันเสาร์ที่ 9 กันยายน 2549 โดยบุคลากรหม่อมหญิงอุบลรัตนราชกัญญา สิริวัฒนาพรรณวดี เสด็จไปทรงเป็นประธาน ณ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งทิศเหนือของถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ที่แสดงถึงพระอัจฉริยภาพในด้านวิศวกรรมกรรมขนส่งและจราจร โดยเชิญชวนข้าราชการและประชาชนเข้าร่วมกิจกรรม เพื่อแสดงออกถึงความจงรักภักดี และเพื่อหารายได้นำขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว โดยเสด็จพระราชกุศลสมทบทุนมูลนิธิชัยพัฒนา และกิจกรรมประกวดภาพถ่าย “ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม หนึ่งในโครงการแก้ไขปัญหารถจราจรตามแนวพระราชดำริ” โดยรวบรวมภาพที่งดงามของวงแหวนอุตสาหกรรม นำไปจัดแสดงไว้ในพิพิธภัณฑ์ของโครงการฯ พร้อมนำไปใช้ในกิจกรรมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง



กระทรวงคมนาคมวางพานพุ่มสักการะในวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว วันที่ 5 ธันวาคม 2549

2) โครงการรวมใจ ร่วมบริจาคโลหิต ถวายอุทิศแด่องค์พ่อหลวงเฉลิมพระเกียรติฯ กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานในสังกัดและส่วนราชการใกล้เคียงร่วมบริจาคโลหิต โดยศูนย์บริการโลหิตแห่งชาติ สภากาชาดไทย จัดหน่วยรับบริจาคโลหิต ในวันที่ 29 พฤษภาคม 2549 ณ อาคารสโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม

10.7 จัดนิทรรศการเผยแพร่ผลงาน แผนงาน/โครงการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระบบต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ จัดนิทรรศการร่วมกับหน่วยงานในสังกัด

ได้แก่ งาน Thailand Logistics Fair 2006 งานวันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ประจำปี 2549 และจัดนิทรรศการเกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ วันข้าราชการพลเรือน วันปิยมหาราช วันเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม และ 5 ธันวาคม นิทรรศการเฉลิมพระเกียรติฯ เนื่องในโอกาสการจัดงานฉลองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี รัตนรงค์เดินทางปลอดภัยช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และวันสำคัญทางศาสนา เป็นต้น

11. การบริการข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคม

ในรอบปีงบประมาณ 2549 การให้บริการข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคม มี 2 ลักษณะ คือ

1. การบริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนและผู้สนใจ

ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ในรอบปีงบประมาณ 2549 มีผู้เข้าเยี่ยมชมและตรวจดูข้อมูลข่าวสารที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคม จำนวน 94 ราย และใช้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ 943 ราย รวม 1,037 ราย นอกจากนี้ ยังมีการดำเนินการ ดังนี้

- จัดทำคู่มือสถานที่ติดต่อศูนย์ข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคม และจัดทำดัชนีข้อมูลข่าวสารปี พ.ศ. 2548 และอื่น ๆ รวบรวมไว้ในศูนย์ข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคมเพื่อเป็นเอกสาร/หลักฐานในการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบราชการ
- ให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมจากราชการงานเบกษาผ่านเครือข่ายเว็บไซต์กระทรวงคมนาคม www.mot.go.th โดยมีการเผยแพร่ข้อมูลและแจ้งเวียนวิธีการค้นหาให้แก่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสำนักงานปลัดกระทรวง และสำนักงานรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม



- รักษามาตรฐานรอบระยะเวลาของการให้บริการข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 และห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งสำนักงาน ก.พ.ร. ได้มีการวัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการนี้ด้วย เพื่อคงไว้ซึ่งการบริการที่ดี

2. การบริการห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ (e-Library) ในรอบปีงบประมาณ 2549 ดำเนินการ ดังนี้

- รวบรวมทรัพยากรสารสนเทศด้านการคมนาคมและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเข้าห้องสมุด จำนวน 2,019 เล่ม
- นำหนังสือ รายงาน สื่อสิ่งพิมพ์ และสื่อวีสดู เพื่อมอบแก่องค์กรและชุมชน เพื่อถ่ายโอนข้อมูลให้แก่องค์กรอื่น ๆ เป็นการใช้ทรัพยากรร่วมกัน จำนวน 5 ครั้ง จำนวน 2,500 เล่ม
- จัดทำรายงานประจำปี 2548 กระทรวงคมนาคม พร้อมซีดีรอม และรายงานประจำปี 2548 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อเผยแพร่และแจกจ่ายแก่องค์กรต่าง ๆ เช่น สื่อมวลชน องค์กรภาคเอกชน ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษา องค์กรระหว่างประเทศ



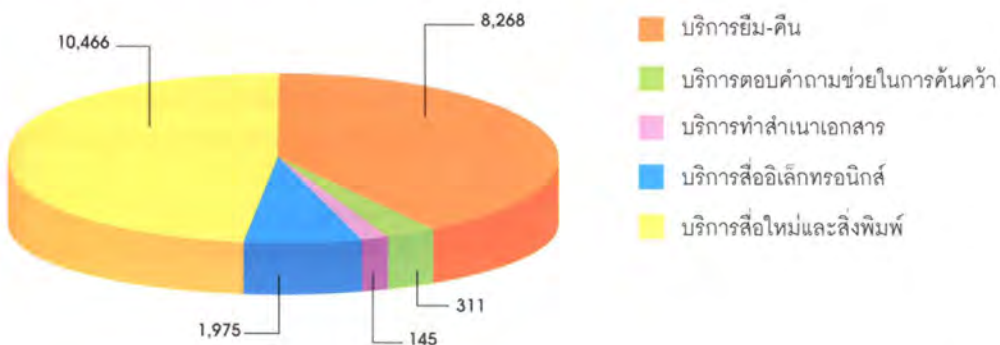
หน่วยงานต่าง ๆ เข้าเยี่ยมชมศูนย์ข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคม

- ให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านต่าง ๆ แก่นิสิต นักศึกษา ประชาชน และสื่อมวลชน ชำราชากร และลูกจ้าง ในสังกัดกระทรวงคมนาคม

สถิติการบริการข้อมูลข่าวสารปีงบประมาณ พ.ศ. 2549

ลำดับ	รายการ	จำนวน
1	การให้บริการยืม-คืน	8,268 คน
2	การบริการตอบคำถามและช่วยในการค้นคว้าด้วยตนเองและบริการทางโทรศัพท์	311 คน
3	การบริการทำสำเนาเอกสารข้อมูลโดยเครื่องถ่ายสำเนาและเครื่องคอมพิวเตอร์	145 คน
4	การบริการสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น คอมพิวเตอร์สำหรับการค้นคว้า	1,975 คน
5	การบริการสื่อใหม่และสื่อสิ่งพิมพ์	10,466 คน
	รวม	21,165 คน

สถิติการบริการในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. 2549





12. การดำเนินการด้านกฎหมาย

12.1 กฎหมายที่อยู่ในแผนพัฒนากฎหมายกระทรวงคมนาคมประจำปี พ.ศ. 2549

1) ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาตใช้เรือ และการออกใบอนุญาตใช้เรือ พ.ศ.

2) ร่างข้อบังคับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ว่าด้วยการฝึกอบรมการสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.

3) ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่ .. (พ.ศ.) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ปรับปรุงเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ขนาด และข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ)

4) ร่างกฎกระทรวงกำหนดเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ในการขนส่งที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ.

5) ร่างกฎกระทรวงยกเลิกกฎกระทรวงบางฉบับที่ไม่เหมาะสมกับกาลปัจจุบัน พ.ศ. (ยกเลิกกฎกระทรวง (พ.ศ. 2523) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522)

6) ร่างกฎกระทรวงยกเลิกกฎกระทรวงบางฉบับที่ไม่เหมาะสมกับกาลปัจจุบัน พ.ศ. (ยกเลิกกฎกระทรวงมหาดไทย ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช 2473 (ฉบับที่ 5))

7) ร่างกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ.

8) ร่างกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ.

9) ร่างกฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ขนาด และสีของแผ่นป้ายทะเบียนรถ (ฉบับที่..) พ.ศ.

10) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดลักษณะ ขนาด และสีของแผ่นป้ายเลขทะเบียนสำหรับรถ และการแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษี

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนพิเศษ 101 ง วันที่ 29 กันยายน 2549

11) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การกำหนดเกณฑ์กำลังของเครื่องกำเนิดพลังงานของรถที่ใช้ในการขนส่งสำหรับการให้ความเห็นชอบแบบคัสซิดรีต

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนพิเศษ 101 ง วันที่ 29 กันยายน 2549

12) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบตัวถัง ลักษณะและมาตรฐานถังบรรทุก๊าซอัดอันตรายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนพิเศษ 101 ง วันที่ 29 กันยายน 2549

13) ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนพิเศษ 101 ง วันที่ 29 กันยายน 2549

14) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 67 ว่าด้วยวินัยของผู้ประจำหน้าที่

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 พิเศษ 102 ง วันที่ 30 ก.ย. 2549 หน้า 19

15) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 68 ว่าด้วยคุณสมบัติของผู้อนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 พิเศษ 102 ง วันที่ 30 ก.ย. 2549 หน้า 21

16) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 69 ว่าด้วยข้อกำหนดเกี่ยวกับสัมภาระติดตัวของผู้โดยสาร

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 พิเศษ 102 ง วันที่ 30 ก.ย. 2549 หน้า 48

17) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 70 ว่าด้วยอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่มบิน ร่มร่อน พาราเพรช และแองโกลเดอว์

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 พิเศษ 102 ง วันที่ 30 ก.ย. 2549 หน้า 50

18) ร่างประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง นโยบายการบินสำหรับสายการบินภายในประเทศ

19) ร่างพระราชกฤษฎีกาแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกฤษฎีกากำหนดทางหลวง 18 สาย เป็นทางหลวงที่ห้ามมิให้ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งในที่ดินริมเขตทางหลวง พ.ศ. 2523 พ.ศ.

20) ร่างกฎกระทรวงกำหนดประเภท ชนิด ลักษณะของอาคารที่ขออนุญาตก่อสร้างหรือดัดแปลงต่อเติมภายในระยะทางไม่เกินสิบห้าเมตรจากเขตทางหลวง พ.ศ.

12.2 กฎหมายที่มีผลใช้บังคับในงบประมาณ พ.ศ. 2549 และไม่อยู่ในแผนพัฒนากฎหมายกระทรวงคมนาคมประจำปี พ.ศ. 2549

กฎกระทรวง

1) กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่าง ๆ พ.ศ. 2549

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 123 ตอนที่ 1 ก วันที่ 6 มกราคม 2549

2) กฎกระทรวง ฉบับที่ 57 (พ.ศ. 2549) ออกตามความใน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (กำหนดเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถที่จะมีไว้ใช้อำนวยความสะดวกแก่คนพิการและเพิ่มเติมให้รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจะมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบหรือขนาดแตกต่างไปจากข้อกำหนดในกฎกระทรวงก็ได้)

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 123 ตอนที่ 65 ก วันที่ 21 มิถุนายน 2549

3) กฎกระทรวง ฉบับที่ 58 (พ.ศ. 2549) ออกตามความใน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ยกเลิกข้อกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีใบกำกับสินค้า)

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 123 ตอนที่ 70 ก วันที่ 5 กรกฎาคม 2549

4) กฎกระทรวง ฉบับที่ 59 (พ.ศ. 2549) ออกตามความใน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ปรับปรุงหลักเกณฑ์การจัดตั้งสถานีขนส่งสัตว์และหรือสิ่งของ)

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 123 ตอนที่ 80 ก วันที่ 8 สิงหาคม 2549

5) กฎกระทรวงว่าด้วยการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ. 2549

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 123 ตอนที่ 100 ก วันที่ 28 กันยายน 2549

ข้อบังคับและกฎหมายลำดับรองอื่น

1) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 65 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในบริเวณส่วนของผู้ประจำหน้าที่ภาคอากาศ

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 พิเศษ 63 ง วันที่ 28 พ.ศ. 2549

2) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 66 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสารออกจากสนามบินค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ณ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 พิเศษ 102 ง วันที่ 30 ก.ย. 2549 หน้า 15

3) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 71 ว่าด้วยการออกใบอนุญาตแก่ผู้ประกอบการ การอุทุนิยมวิทยา แผนภูมิทางอากาศ การดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของอากาศยานประจำมีกำหนด เครื่องหมายสัญชาติ และเครื่องหมายการจดทะเบียนของอากาศยาน ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน การอำนวยความสะดวกของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ การสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ บริการจราจรทางอากาศ การค้นหาและช่วยเหลือให้พ้นภัยสนามบิน และบริการข่าวสารการเดินอากาศ

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 พิเศษ 102 ง วันที่ 30 ก.ย. 2549 หน้า 58

4) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 72 ว่าด้วยอากาศยานเบาพิเศษ

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 พิเศษ 102 ง วันที่ 30 ก.ย. 2549 หน้า 59

5) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องนโยบายการบินสำหรับสายการบินภายในประเทศ

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 พิเศษ 102 ง วันที่ 30 ก.ย. 2549 หน้า 12

6) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและพื้นที่ที่ต้องใช้มาตรฐานโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ยกทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

• ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศและงานทั่วไป เล่ม 123 ตอนที่ 13 ง วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549



กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport





ส่วนที่ 6

- » โครงการ/แผนงาน/งานสำคัญของหน่วยงาน
ในสังกัดกระทรวงคมนาคม
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549



กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี



การพัฒนาโลจิสติกส์

กระทรวงคมนาคมมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศเน้นพัฒนาระบบรางและน้ำเป็นหลักและให้ถนนเป็นเส้นทางสนับสนุนเชื่อมต่อแต่ละสาขาการขนส่ง กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) จึงมีแผนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

1. ภาคเหนือโดยการพัฒนาท่าเรือเชียงแสน เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.เชียงราย และความตกลงการเดินทางในแม่น้ำโขงโดยการรวบรวมสินค้าจากพื้นที่บริเวณภาคเหนือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลาง เพื่อส่งออกไปยังจีนและนำเข้าสินค้าจากจีนลงมากระจายเพื่อการส่งออกไปยังท่าเรือหลักและภูมิภาคอื่น โดยท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี 2546 สามารถรองรับเรือขนาด 25 เมตร พร้อมกันได้ครั้งละ 8 ลำ และคณะรัฐมนตรีมีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารท่าเรือ และเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าบริเวณภาคเหนือตอนบนอย่างน้อย 20 ปี เชื่อมโยงการขนส่งมายังภาคกลางที่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือระนองเพื่อการส่งออก ขน. ได้ศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 โดยได้ออกแบบให้สามารถรองรับเรือขนาด 50 x 10 เมตร จอดขนถ่ายสินค้าได้พร้อมกัน 11 ลำ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2548 และปี 2549 ได้รับงบประมาณ จำนวน 50 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าชดเชยที่ดินและจังหวัดเชียงรายได้ดำเนินการแล้ว

2. ภาคกลางโดยการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางภาคเหนือและ



ภาคตะวันออกเฉียงเหนืออย่างท่าเรือต่าง ๆ ทั้งในแม่น้ำเจ้าพระยาและปากน้ำเชื่อมโยงออกสู่ชายฝั่งทะเลเพื่อการส่งออกที่เขตท่าเรือศรีราชาและท่าเรือแหลมฉบัง อันเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและประหยัดพลังงาน ทั้งนี้ ขน. ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกระทรวงพลังงานเพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน วงเงิน 9,500 ล้านบาท ที่ปรีक्षा ได้ส่งรายงานการศึกษาความเหมาะสมแล้ว ผลงานร้อยละ 55 โดยเมื่อผลการศึกษา ได้รับความเห็นชอบ ที่ปรีक्षा จะออกแบบรายละเอียดประมาณ 3 เดือน และจะขอตั้งงบประมาณปี 2551 เป็นค่าที่ดินก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป



3. ภาคตะวันออกโดยการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด และท่าเทียบเรือเวฬุ จ.จันทบุรี และ จ.ตราด เพื่อเป็นประตูการค้าทางชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์ที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด เพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำพร้อมกับการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐาน อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศกำหนดแล้วเสร็จเดือนเมษายน 2549 ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียด ผลงานร้อยละ 55

4. ภาคใต้ มีโครงการพัฒนาท่าเรือในพื้นที่ภาคใต้พร้อมกับการประสานงานให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภาคใต้เป็น Land Bridge เชื่อมทะเลอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน 4 เส้นทาง ได้แก่

4.1 การพัฒนาภาคใต้ตอนบนระหว่างชุมพรกับระนอง

1) การพัฒนาท่าเรือที่จังหวัดชุมพร เพื่อการขนส่งเชื่อมโยงโดยเรือเฟอร์รี่ระหว่างภาคใต้ตอนบนและภาคตะวันออก เชื่อมไปสู่ฝั่งตะวันตก เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ช่วยประหยัดพลังงาน และช่วยลดการจราจรแออัดและอุบัติเหตุ โดยการกระจายการขนส่งทางบกจากภาคกลางและภาคตะวันออกไปยังภาคตะวันตกได้ต่อมา ชน. ได้รับงบประมาณปี 2549 จำนวน 15 ล้านบาท เพื่อดำเนินการศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเรือ จ.ชุมพร ซึ่งได้ลงนามในสัญญา กับบริษัท ซี สเปกตรัม จำกัด และบริษัท เอนไว เอ็กซ์เพิร์ท จำกัด เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2549 เริ่มงานเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2549 ระยะเวลาดำเนินงาน 12 เดือน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินงานของบริษัทฯ

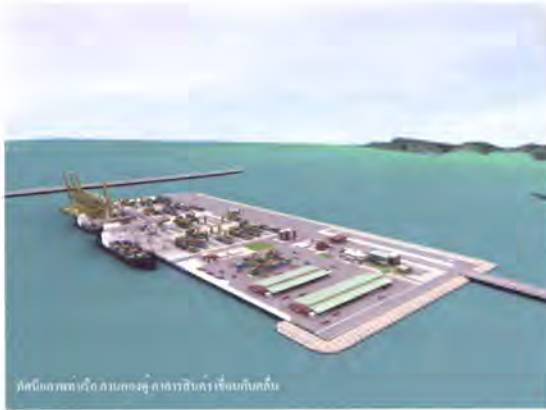
2) การพัฒนาท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ระนอง เพื่อเป็นท่าเรือหลักบริเวณภาคใต้ตอนบนด้านชายฝั่งทะเลอันดามันเพื่อสนับสนุนการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่ BIMST-EC และ GMS-EC รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่หลังท่า เพื่อเป็นศูนย์ ICD และศูนย์แปรรูปอุตสาหกรรมส่งออกและบริโภคภายในประเทศ ตลอดจนระบบการคมนาคมครบวงจร ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงขยายท่าเรือจากไม่เกิน 500 ตันกรอส ให้สามารถรองรับเรือได้ 12,000 เดทเวทตัน ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม 2549 นอกจากนี้กระทรวงคมนาคมได้ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่าและรถไฟเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลไปสู่ท่าเรือที่จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง โดยสำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาระนอง ได้รับงบกลางปี 2548 จำนวน 35.20 ล้านบาท เพื่อปรับปรุงพื้นที่หลังท่า

สำหรับเป็นลานกองตู้สินค้า ลานจอดรถยนต์ ด้านการบริหารท่าเรือ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้บริหารท่าเรือตั้งแต่เดือนธันวาคม 2546 และได้เปิดใช้ท่าเรือส่วนขยาย เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2549 ปัจจุบันสายการเดินเรือของอินเดีย คือ Gati Coast to Coast ได้แจ้งแผนการใช้ท่าเรือระนองในเดือนกันยายน 2549 เพื่อให้เป็น Transshipment hub สำหรับขนส่งสินค้าระหว่างเซนไนและย่างกุ้ง โดยมีเรือเข้าเป็นประจำอย่างน้อยเดือนละ 6 เที่ยว ตู้สินค้าผ่านท่าประมาณ 1,200 - 1,600 ทีอียู โดยในระยะแรกท่าเรือระนองมีศักยภาพที่จะเป็นประตูการค้าในระบบคอนเทนเนอร์ให้กับอนุทวีปอินเดีย อ่าวเปอร์เซีย แอฟริกา ยุโรป ตะวันตก และสหรัฐอเมริกาด้วย

4.2 การพัฒนาภาคใต้ตอนกลางระหว่างสุราษฎร์ธานี

กับจังหวัดกระบี่ การก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำจากชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกไปยังชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ตลอดจนครอบคลุมไปถึงการคมนาคมทางบก และการเชื่อมโยงกับสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เพื่อกระจายการขนส่งไปยังฝั่งอันดามันที่ท่าเรือภูเก็ตและท่าเรือระนองได้ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางและกระจายสินค้าขนาดกลาง (ICD) เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่การผลิตและการส่งออก รวมทั้งเป็นศูนย์แปรรูปอุตสาหกรรมขนาดกลาง ตลอดจนปรับระบบคมนาคมครบวงจร ขณะนี้ผลลงานร้อยละ 78.22 (การก่อสร้างระยะที่ 1 เป็นการดำเนินการเพื่อรองรับผู้โดยสาร) ส่วนการพัฒนาท่าเรือดอนสัก ระยะที่ 2 เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารโดยเรือ Ro-Ro และเรือเฟอร์รี่ เชื่อมโยงการขนส่งบริเวณชายฝั่งทะเลภาคใต้และภาคตะวันออก ตลอดจนกระจายสินค้าไปยังฝั่งทะเลภาคตะวันตกที่ท่าเรือระนองและภูเก็ต โดยถนนเชื่อมโยงในลักษณะสะพานเศรษฐกิจเส้นทางกระบี่-ขนอม และศึกษาเส้นทาง





พื้นที่เฉพาะทางเรือ สภามหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ระนองเพิ่มเติม ปัจจุบันชะลอการศึกษาและสำรวจออกแบบเนื่องจาก
ชน. มีแผนพัฒนาการขนส่งทางน้ำเพื่อเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์
ในภูมิภาคต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับโครงการนี้ เช่น ทำเรื่อน้ำลึกสงขลา
แห่งที่ 2 และทำเรือชุมพร ทำให้สินค้ามีโอกาสกระจายไปท่าเรือหลาย
แห่งเห็นควรรอผลการศึกษาดำเนินงานของท่าเรือดอนสักระยะที่ 1
และผลการศึกษาท่าเรือที่เกี่ยวข้องข้างต้นก่อนดำเนินการพัฒนา
ท่าเรือในจุดที่เหมาะสมต่อไป

4.3 การพัฒนาภาคใต้ตอนล่างระหว่างสงขลากับสตูล โดย
การพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกปากบารา จ.สตูล และพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึก
บริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างพร้อมเส้นทางรถไฟเชื่อมโยง ซึ่ง
การพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกปากบารา จ.สตูล เพื่อเป็นประตูการค้าทางทะเล
ฝั่งอันดามันเชื่อมโยงศูนย์กลางการขนส่ง/ขนถ่ายสินค้าทางทะเลไปยัง
เอเชียใต้ ตะวันออกกลางและทวีปยุโรป นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงชายฝั่ง
ทะเลอันดามัน อ่าวไทย และชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก โดยการ
พัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกให้สามารถรองรับเรือขนาดประมาณ 50,000 -
70,000 เดทเวทตัน ได้ รวมทั้งพัฒนาระบบคมนาคมครบวงจร
เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดย
ปีงบประมาณ 2548 - 2549 ขน. ได้รับงบประมาณเพื่อออกแบบ
รายละเอียด จำนวน 38.4 ล้านบาท ขณะนี้ผลงานร้อยละ 78 และ
ปีงบประมาณ 2549 ได้รับงบประมาณเพื่อจัดทำที่ดินและย้าย
สายเคเบิลจำนวน 200 ล้านบาท ขน. ได้ประชุมร่วมกับจังหวัด
เมื่อเดือนตุลาคม 2548 และได้แต่งตั้งคณะกรรมการปรองดองราคา
เพื่อซื้อขายที่ดินและสิ่งปลูกสร้างก่อนจ่ายค่าชดเชย ขณะนี้อยู่ระหว่าง
การดำเนินการ นอกจากนี้การสื่อสารแห่งประเทศไทยได้โยกย้ายสาย
เคเบิลอย่างต่อเนื่องแล้ว **ส่วนการพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกบริเวณชายฝั่ง
ทะเลอ่าวไทยตอนล่าง** (ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2) เพื่อรองรับ
การค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น และเพิ่มขีดความ
สามารถของท่าเรื่อน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง ทดแทน
การขยายท่าเรือสงขลาที่มีการใช้งานจนเกินขีดความสามารถให้



แผนเบื้องต้นสถานีหน้า 1 ที่อยุธยา



สามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าได้สะดวกตลอดเวล
และมีเส้นทางรถไฟเป็นสะพานเศรษฐกิจด้วยเชื่อมโยงกับท่าเรื่อน้ำลึก
ปากบารา จ.สตูล อันจะเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการ
แข่งขันกับต่างประเทศ ขน. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท ซี สเปกตรัม
จำกัด และบริษัท เอส ที เอส เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2549 เพื่อศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ
และวิศวกรรม รวมทั้งสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ก่อนออกแบบรายละเอียด
และศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด เพื่อก่อสร้าง
ท่าเรื่อน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยต่อไป

โครงการทั้งสองได้ถูกบรรจุในแผนการพัฒนาโลจิสติกส์ขอ
กระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ตามยุทธศาสตร์เส้นทางการค้าและสร้า
ประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์แล้ว โดยการดำเนินกา
ดังกล่าวข้างต้นนี้ คาดว่าจะช่วยเสริมสร้างการพัฒนาพื้นที่ภูมิภาค
ต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณา
ให้ความสำคัญและบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม
รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ที่ได้มีการพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนแม่
บทพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (Logistics Master Plan) ใ
ด้วยแล้ว

โครงการเยาวชนรักขนน้ำ

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้จัดทำ "โครงการเยาวชนรักขนน้ำ" เพื่อเป็นการสร้างความรู้ ความเข้าใจในด้านมาตรการความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำให้กับเยาวชน พร้อมกับปลูกจิตสำนึกให้เยาวชนตระหนักและเห็นคุณค่าของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางน้ำ ตลอดจนศิลปวัฒนธรรมของชุมชนริมน้ำ โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาจากโรงเรียนในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด จำนวนครั้งละ 60 - 80 คน รวมถึงครู อาจารย์ ผู้ควบคุม จำนวนครั้งละ 3 - 5 คน และสื่อมวลชนต่าง ๆ จำนวน 20 คน



เข้าร่วมรับฟังการบรรยายให้ความรู้ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม ร่วมกิจกรรมสัมพันธ์ มีฐานความรู้ต่าง ๆ ทั้งในเรื่องที่ล่องตามแม่น้ำที่สำคัญ และบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวริมฝั่งน้ำ สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ โดยได้ดำเนินการไปแล้วจำนวน 10 รุ่น มีผู้เข้าร่วมกิจกรรมและได้รับวุฒิบัตรเยาวชนรักขนน้ำจำนวน 1,082 คน ซึ่งผลที่คาดว่าจะได้รับ คือ เยาวชนเกิดความรู้ ความเข้าใจในวิธีปฏิบัติตนให้เกิดความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ เห็นถึงความสำคัญของมาตรการความปลอดภัย และมีทางเลือกใหม่ในการสัญจรทางน้ำที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ตระหนักในคุณค่าของทรัพยากรน้ำ และสร้างเครือข่ายในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมวัฒนธรรมของชุมชนริมน้ำ หลังจากนั้นเยาวชนสามารถถ่ายทอดความรู้ที่ได้รับไปยังเพื่อน ครอบครัว และชุมชน เพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างกว้างขวางต่อไป



กรมการขนส่งทางบก

1. โครงการลือลือต่อภาษี (Drive Thru for Tax)

กรมการขนส่งทางบกได้จัดทำโครงการลือลือต่อภาษี (Drive Thru for Tax) ซึ่งเป็นโครงการยกระดับการให้บริการประชาชนด้านการรับชำระภาษีรถประจำปีในรูปแบบใหม่ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น สามารถขับรถมาเสียภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1-รถแท็กซี่) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (รย.2-รถตู้) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3-รถกระบะ) และรถจักรยานยนต์ (รย.12) ณ จุดบริการนอกอาคารสำนักงานโดยไม่ต้องลงจากรถ เป็นการแก้ไขปัญหาพื้นที่จอดรถภายในบริเวณกรมการขนส่งทางบกที่มีไม่เพียงพอกับ



ประชาชนนำรถเข้าใช้บริการการชำระภาษีประจำปี ตามโครงการ Drive Thru for Tax

จำนวนผู้มาใช้บริการ/ติดต่อราชการ และเป็นการพัฒนาการบริการรับชำระภาษีประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ให้มีความก้าวหน้าทันสมัยมากยิ่งขึ้น โดยเริ่มเปิดให้บริการดังกล่าวในส่วนกลาง ณ บริเวณหน้าอาคาร 3 กรมการขนส่งทางบก ตั้งแต่วันที่ 4 มกราคม 2549

สถิติจำนวนรถ (คัน) ที่เข้าใช้บริการ โครงการ Drive Thru for Tax ตั้งแต่วันที่ 4 มกราคม - 30 กันยายน 2549

เดือน	ประเภทรถ				
	รย.1	รย.2	รย.3	รย.12	รวม
มกราคม	13,726	861	3,657	5,837	24,081
กุมภาพันธ์	12,454	1,030	4,477	6,685	24,646
มีนาคม	15,888	1,479	6,256	6,717	30,340
เมษายน	11,450	972	4,442	4,538	21,402
พฤษภาคม	14,266	1,253	5,055	5,711	26,285
มิถุนายน	13,345	1,237	5,134	5,241	24,957
กรกฎาคม	12,973	1,133	4,877	5,603	24,586
สิงหาคม	14,770	1,308	5,601	6,661	28,340
กันยายน	13,003	1,200	5,695	6,074	25,972
รวม	121,875	10,473	45,194	53,067	230,610

นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกยังมีนโยบายที่จะขยายการดำเนินการรับชำระภาษีประจำปีตามโครงการ Drive Thru for Tax ออกไปยังสำนักงานขนส่งจังหวัดในส่วนภูมิภาคที่มีความพร้อมและเหมาะสมในการให้บริการ ซึ่งปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้ว 4 แห่ง ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา และนนทบุรี

2. โครงการยกระดับการทดสอบภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Exam) ในส่วนภูมิภาค

โครงการนี้เป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากการดำเนินการในส่วนกลาง ซึ่งเปิดให้บริการที่กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ 1 - 4 ตั้งแต่วันที่ 11 สิงหาคม 2548 เป็นต้นมา โดยผลการดำเนินการปรากฏว่าประชาชนผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจเป็นอย่างมาก กรมการขนส่งทางบกจึงได้ขยายการดำเนินการดังกล่าวออกไปยังส่วนภูมิภาคทุกจังหวัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2549 เป็นต้นไป ทั้งนี้ ยังคงใช้ระบบเครื่องคอมพิวเตอร์และองค์ประกอบการทำงานที่เหมือนกับส่วนกลาง กล่าวคือใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ มีระบบเสียงแนะนำวิธีการทำข้อสอบ และอ่านให้ฟังสำหรับผู้ไม่รู้หนังสือ ข้อสอบมี 4 ภาษาให้เลือก ได้แก่ ภาษาไทย อังกฤษ จีน



และญี่ปุ่น สามารถเชื่อมข้อมูลการทดสอบเข้ากับระบบการดำเนินการทดสอบขับรถและการออกใบอนุญาต และสามารถแสดงผลการทดสอบด้วยการพิมพ์ให้ผู้เข้าทดสอบทราบผลทันที ทำให้การทดสอบเป็นไปด้วยความรวดเร็ว โปร่งใส เป็นธรรม เป็นที่ยอมรับของประชาชน ซึ่งเป็นการยกระดับการทดสอบภาคทฤษฎีในการขอรับใบอนุญาตขับรถให้ได้มาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติต่อไป





กรมการขนส่งทางอากาศ



1. การพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อเสริมสร้างให้เกิดประสิทธิภาพในระบบขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานน่าน ดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ อาคารเก็บเครื่องบิน อาคารที่ทำการดับเพลิง พร้อมก่อสร้างทางขับ ลานจอด ระบบสาธารณูปโภค และก่อสร้างขดเขยกองทัพอากาศ รวมทั้งติดตั้งระบบไฟฟ้า Taxiway, Taxi Guidance Sign Distance Marker Sign และ RTIL 2 วงจร

ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบิน Approach Light Distance Marker ลานจอดเครื่องบิน และจัดหาติดตั้งด้วยระบบไฟฟ้า PAPI ทดแทนของเดิม

ท่าอากาศยานสกลนคร ปรับปรุงลานจอดเครื่องบินและเขตทางวิ่ง

ท่าอากาศยานลำปาง ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบิน ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด ระบบไฟฟ้า PAPI อาคาร AFL ติดตั้งระบบไฟฟ้าสนามบิน RTIL, Wind Cone และเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าอัตโนมัติ

ท่าอากาศยานเลย จัดหาและติดตั้ง Approach Light RTIL ไฟส่องทางวิ่ง ทางขับ PAPI ลานจอดเครื่องบินและย้ายเครื่องกำเนิดไฟฟ้า

ท่าอากาศยานปัตตานี ปรับปรุงและติดตั้งระบบไฟฟ้า PAPI อาคาร AFL ระบบไฟฟ้าแรงสูง แรงต่ำ เครื่องยนต์ กำเนิดไฟฟ้าสำรองอัตโนมัติ พร้อมอุปกรณ์ประกอบ

ท่าอากาศยานขอนแก่น ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบิน ทางวิ่ง ทางขับ RTIL ลานจอดเครื่องบิน อาคาร AFL และติดตั้งระบบไฟฟ้า PAPI ทดแทนของเดิม



ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ปรับปรุงเสริมผิวแอสฟัลติกคอนกรีตทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด พร้อมจัดหาและติดตั้ง ระบบไฟฟ้าสนามบิน Approach Light ระบบไฟ RTIL

ท่าอากาศยานพิษณุโลก ก่อสร้างทางขับ ลานจอด ระบบไฟฟ้า

ท่าอากาศยานตรัง ก่อสร้างลานกัลป์ล่า ซ่อมรอยต่อลานจอดเสริมผิวทางวิ่ง ทางขับ ป้ายชื่อ เสาธง ถนนภายใน

2. การกำกับดูแล กิจการการขนส่งทางอากาศ

จากการที่กรมการขนส่งทางอากาศ ได้ดำเนินการใช้แผนนโยบายการเปิดเสรีทางการบินอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมตั้งแต่ปี 2544 และมีมาตรการแก้ไขปรับปรุงมาเป็นลำดับ โดยในส่วนของการบินภายในประเทศ อนุญาตให้สายการบินของรัฐและเอกชนสามารถทำการบินเส้นทางบินภายในประเทศได้ทุกเส้นทางภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด ส่วนเส้นทางบินระหว่างประเทศมีนโยบายเปิดเสรีทั้งในเรื่องของความจุ ความถี่ การกำหนดเส้นทางบินเป็นแบบเปิด (open route) รวมถึงเปิดจุดระหว่าง (intermediate point) และจุดพ้น (beyond point) เพื่อให้สายการบินของไทยมีความคล่องตัวในการดำเนินบริการ และจูงใจให้สายการบินต่างชาติทำการบินเข้ามายังประเทศไทยมากขึ้น นอกจากนี้ในเรื่องการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด (airline designation) ได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้กำหนดสายการบินได้หลายสายการบิน (multiple designation) ทั้งนี้เพื่อให้ภาคีแต่ละฝ่ายสามารถแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดของตนได้มากกว่าหนึ่งสายการบินในการใช้สิทธิทำการบินภายใต้ความตกลงในการเดินอากาศ ผลจากการใช้นโยบายการเปิดเสรีการบินดังกล่าว ทำให้จำนวนผู้ประกอบการสายการบินของไทยเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ทั้งที่เป็นสายการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงจำนวนผู้ประกอบการสายการบินของต่างประเทศที่ทำการบินเข้ามายังประเทศไทยก็เพิ่มขึ้นด้วย

โดยในปีงบประมาณ 2549 มีสายการบินต่างประเทศที่ทำการบินประจำเข้ามายังประเทศไทยสูงสุดรวม 95 สายการบิน เครือข่ายการบินเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก 125 เมือง จำนวนเที่ยวบินสูงสุดรวม 1,121 เที่ยวบิน/สัปดาห์ ประกอบด้วยเที่ยวบินผู้โดยสารจำนวน 1,005 เที่ยวบิน/สัปดาห์ และเที่ยวบินขนส่งสินค้าจำนวน 116 เที่ยวบิน/สัปดาห์ ปริมาณผู้โดยสารทั้งระหว่างประเทศ และภายในประเทศที่เดินทางเข้า-ออก ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ช่วงเดือนตุลาคม 2548 - กันยายน 2549 มีจำนวน 39.90 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.59 นอกจากนี้ผลจากการใช้นโยบาย



การบินเสรียังทำให้รูปแบบการให้บริการของสายการบินมีความหลากหลาย สายการบินต้นทุนต่ำเริ่มเข้ามาในตลาดการบิน และมีการแข่งขันระหว่างสายการบินดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ความตื่นตัวต่อการเดินทางทางอากาศในประเทศได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

จากการที่ธุรกิจการบินมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว อันเป็นผลมาจากปรับเปลี่ยนนโยบายด้านการบินรวมถึงการเปิดเสรีด้านการค้าและการลงทุน ทำให้ต่างชาติเข้าร่วมลงทุนในสายการบินมากขึ้น มีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นมากทั้งภายในประเทศและจากต่างประเทศ ความต้องการของอากาศยาน บุคลากรด้านการบินมีมากขึ้น การควบคุมดูแลในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ จึงต้องมีความเข้มข้นเพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องมาตรฐานของบุคลากร มาตรฐานอากาศยาน มาตรฐานสนามบินและการควบคุมผู้ประกอบการ ซึ่งไม่ว่าเป็นสายการบินทั่วไปหรือสายการบินต้นทุนต่ำจะต้องใช้มาตรฐานความปลอดภัยเดียวกันในการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ 2549 กรมการขนส่งทางอากาศได้ตรวจสอบ (Audit) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านต่าง ๆ ตามกระบวนการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน (Aerodrome Certificate) โดยดำเนินการตรวจสอบและแนะนำการแก้ไขคุณสมบัติสนามบินให้เป็นไปตามข้อกำหนดของเอกสาร ICAO DOC 9774 Manual on Certification of Aerodrome ตรวจสอบด้านการปฏิบัติงานใน Airside และพิจารณาออกใบรับรองสนามบินระหว่างกาล (Interim Aerodrome Certificate) ซึ่งเป็นการรับรองเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานทางการภายในของสนามบิน (Airfield) ว่าเป็นไป

- ตามเกณฑ์มาตรฐานสากลที่ใช้รองรับการปฏิบัติการของอากาศยาน มีกำหนดระยะเวลา 6 เดือน ตั้งแต่วันที่ 26 กรกฎาคม 2549 ถึงวันที่ 25 มกราคม 2550 รวมทั้งได้ร่วมสังเกตการณ์โยกย้ายและการปฏิบัติงานการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ยังได้ตรวจสอบแผนที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ฉบับปรับปรุงแก้ไข) ออกประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ตรวจสอบเส้นทางแนวการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งทำงานร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ จำนวน 17 หน่วยงาน ซึ่งเป็นคณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ตรวจสอบความพร้อมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก่อนการเปิดให้บริการ พร้อมดำเนินการให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านการจัดระบบงานอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ และการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ก่อนที่จะเปิดให้บริการ เพื่อให้



สอดคล้องกับมาตรฐานของ ICAO ในภาคผนวก 9 ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกและภาคผนวก 17 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งได้เพิ่มชื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการเป็นท่าอากาศยานที่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศสามารถขอทำ VISA ON ARRIVAL ได้แจ้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ให้ประเทศสมาชิกทราบเกี่ยวกับการให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น International Airport นอกจากนี้กรมการขนส่งทางอากาศได้ตรวจคู่มือแผนรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมประสานงานกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเตรียมข้อมูลเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนเพื่อตอบแบบสอบถาม (Pre Audit Questionnaires) ของ ICAO ที่จะตรวจสอบการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ตามโครงการ Universal Security Audit Programme (USAP) ตรวจปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยและการกู้ภัยและดับเพลิงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และตรวจคู่มือสนามบิน (Aerodrome Manual) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นต้น



กรมการขนส่ง



โครงการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ

จากความช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาต่าง ๆ สำหรับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบด้วยประเทศไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม พม่า และประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) โดย ADB ได้พิจารณาในส่วนของการพัฒนาทางด้านคมนาคมทางบก เกี่ยวกับการปรับปรุงด้านทางหลวง จำนวนทั้งสิ้น 10 สายทาง มีสายทางที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับประเทศไทยโดยตรง 4 สายทาง คือ

1. เส้นทาง R1 โครงการถนนสายกรุงเทพฯ-พนมเปญ-ไฮจิมินห์ซีดี-วังเตา (Southern Corridor)

ในส่วนของประเทศไทย คือ จากกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-กบินทร์บุรี- อรัญประเทศ ระยะทางประมาณ 310 กิโลเมตร ช่วงแรก จากกรุงเทพฯ-พนมสารคาม-กบินทร์บุรี ระยะทาง 173 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร ช่วงสุดท้ายจากสระแก้ว-อรัญประเทศ (ชายแดนไทย/กัมพูชา) ที่ อ.คลองลึก ระยะทาง 55 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร สำหรับถนนช่วงกลางจาก กบินทร์บุรี-สระแก้ว ระยะทาง 54 กิโลเมตร กำลังดำเนินการก่อสร้าง ขยายเป็นถนน 4 ช่องจราจร นอกจากนั้น กรมทางหลวงได้ก่อสร้าง เส้นทางแนวใหม่จากพนมสารคาม-สระแก้ว ระยะทาง 72 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรแล้วเสร็จ ซึ่งสามารถย่นระยะทางจาก กรุงเทพฯ-ชายแดนไทย/กัมพูชาได้ประมาณ 33 กิโลเมตร

ในส่วนของกัมพูชา คือ จากปอยเปต-ศรีโสภณ-พนมเปญ-บาเวท (ชายแดนเวียดนาม) ระยะทางประมาณ 570 กิโลเมตร กัมพูชากำลังปรับปรุงช่วงปอยเปต-ศรีโสภณ โดยใช้เงินกู้จาก ADB ส่วนที่เหลือจากศรีโสภณ-พนมเปญ ปรับปรุงแล้วเสร็จและเตรียมปรับปรุงช่วงพนมเปญ-สะพานข้ามแม่น้ำโขงเน็กเล็ง ส่วนช่วงเน็กเล็ง-ชายแดนเวียดนามที่บาเวทได้ปรับปรุงแล้วเสร็จ

ในส่วนของเวียดนาม คือ จากมอดไบ (ชายแดนกัมพูชา)-ไฮจิมินห์-วังเตา ระยะทางประมาณ 140 กิโลเมตร ได้ทำการปรับปรุงแล้วเสร็จโดยใช้เงินกู้จาก ADB

2. เส้นทาง R2 โครงการถนนเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) พม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม

เส้นทางดังกล่าวเริ่มต้นจากเมืองเมาะละหม่างของพม่า ผ่านประเทศไทยที่ อ.แม่สอด จ.ตาก ผ่านออกไปยังลาว ที่มุกดาหาร/สะหวันนะเขต เข้าสู่ประเทศเวียดนามที่ลาวาว ผ่านดองฮาไปสิ้นสุดที่เมืองดานัง



ในส่วนของไทยคือ จาก อ.แม่สอด-จ.มุกดาหาร ระยะทาง 770 กม. กรมทางหลวงมีแผนที่จะก่อสร้างขยายเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ได้ก่อสร้างเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร 233 กิโลเมตร สำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมโยงไทย-ลาว พร้อมถนนเชื่อมต่อกับสะพาน รวมทั้งด่านพรมแดนของไทยและลาวระยะทางประมาณ 6.1 กิโลเมตร มีรายละเอียด ดังนี้

- การสำรวจและออกแบบรายละเอียดได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่นจนแล้วเสร็จ เป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีทางรถไฟ ความยาว 1,600 เมตร

- การก่อสร้างไทยและลาว ได้กู้เงินจาก JBIC ในวงเงินค่าก่อสร้างประมาณ 4,753.7 ล้านบาท (ประมาณ 2,800 ล้านบาท) มาดำเนินการในส่วนของตนเองในการก่อสร้างร่วมกัน ขณะนี้ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2549

ในส่วนของลาวและเวียดนาม การก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 9 ในลาวและเวียดนาม ขณะนี้ใกล้แล้วเสร็จ สำหรับการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 1 ในเวียดนามนั้น เวียดนามได้ก่อสร้างอุโมงค์ไซวาน ยาว 6,400 เมตร เพื่อเชื่อมโยงเมืองเว้กับเมืองดานัง ขณะนี้การก่อสร้างแล้วเสร็จ สำหรับการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือดานังของเวียดนามนั้นใช้เงินกู้จากญี่ปุ่นมาดำเนินการ

ในส่วนของพม่า ไทยมีความตั้งใจที่จะให้ความช่วยเหลือแก่พม่าในการปรับปรุงถนนช่วงแม่สอด/เมียวดี-พอน์-ท่าตอน ระยะทางประมาณ 189 กิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงท่าเรือเมาะละหม่าง (พม่า)-ท่าเรือดานัง (เวียดนาม)



3. เส้นทาง R3 โครงการถนนสายเชียงราย-คูนหมิง ผ่านลาว และพม่า

เส้นทาง R3A ไทย-ลาว-จีน

เริ่มจากเชียงราย-อ.เชียงของ ระยะทางประมาณ 113 กิโลเมตร และข้ามแม่น้ำโขงไปยังแขวงบ่อแก้วของลาวไปยังเวียงจันทน์ และไปเชื่อมต่อชายแดนจีนที่บ่อเต็น ระยะทางในลาว ประมาณ 250 กิโลเมตร จากนั้นจะไปยังเมืองเชียงรุ่งและไปสิ้นสุดที่คูนหมิง รวมระยะทางจากเชียงราย-คูนหมิง ประมาณ 1,200 กิโลเมตร เส้นทางในส่วนของไทยมีถนนลาดยางจนถึงเขตชายแดน ไทย-ลาว สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ/ห้วยทราย ADB ได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษารายละเอียดด้านวิศวกรรมของสะพาน ขณะนี้ได้ตำแหน่งเหมาะสมของสะพานแล้ว

ในส่วนของไทย จีน และ ADB จะให้ความช่วยเหลือแก่ลาวในการพัฒนาด้วยสัดส่วนการลงทุนที่เท่ากัน ได้มีการลงนามเงินกู้ระหว่างไทย-ลาวจำนวน 1,385 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างถนนช่วง 85 กิโลเมตร ในลาว ขณะนี้เส้นทางในส่วนที่จีนให้ความช่วยเหลือได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ ส่วนที่ไทยและ ADB ให้ความช่วยเหลือกำลังดำเนินการซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2550

ในส่วนของจีน กำลังก่อสร้างเป็นทางด่วนจากคูนหมิงลงมา และดำเนินการปรับปรุงช่วงที่เหลือ คาดว่าจะแล้วเสร็จตลอดทั้งเส้น

ทางในปี 2550 ซึ่งจะช่วยย่นระยะทางจากคูนหมิง-ชายแดนจีนลง จาก 827 กิโลเมตร เหลือเพียง 701 กิโลเมตร

เส้นทาง R3B ไทย-พม่า-จีน

เริ่มจาก อ.แม่สาย จ.เชียงราย เชื่อมต่อกับท่าซี้เหล็กของพม่า ผ่านเมืองเชียงตุงไปต่อพรมแดนพม่า-จีน ที่ดาลัย จากนั้นจะไปรวมกับเส้นทาง R3A ที่เมืองเชียงรุ่ง และไปยังคูนหมิงต่อไป รวมระยะทางจากแม่สาย-เชียงรุ่ง ประมาณ 380 กิโลเมตร ขณะนี้การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 และถนนเชื่อมต่อกับเส้นทางสายท่าซี้เหล็ก-เชียงตุง ในวงเงินงบประมาณ 38 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินให้เปล่าของรัฐบาลไทย แล้วเสร็จและมีพิธีเปิดไปแล้ว

เส้นทางพม่า จากท่าซี้เหล็ก-เชียงตุง ระยะทาง 164 กิโลเมตร เป็นถนนลูกรังที่กำลังก่อสร้างเป็นทางลาดยาง เดิมรัฐบาลไทยเคยให้ความช่วยเหลือโดยอนุมัติเงิน 300 ล้านบาท เพื่อพัฒนาเส้นทางดังกล่าว แต่ปัจจุบันพม่าได้พัฒนาโดยการให้สัมปทานและจะขอใช้เงินจำนวนดังกล่าวไปพัฒนาเส้นทางสายแม่สอด-เมียวดี-พะอ้น เพื่อไปยังย่างกุ้งแทน ส่วนถนนจากเชียงตุง-ดาลัย ระยะทางประมาณ 85 กิโลเมตร พม่ากับจีนได้ร่วมมือกันก่อสร้างเป็นถนนลูกรังไว้แล้ว และพม่ากำลังก่อสร้างถนนลาดยาง สำหรับถนนในจีนจากชายแดนจีนไปยังเมืองเชียงรุ่งที่กำลังก่อสร้างเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร



4. เส้นทาง R10 โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเล ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

เริ่มจากจังหวัดตราด (ไทย)-เกาะกง (กัมพูชา)- อ.สะแรมแม็ล-สิหนุวิลล์-คาเมา (เวียดนาม) โดย ADB จะให้ความช่วยเหลือในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการนี้

เส้นทางกัมพูชา ช่วง จ.เกาะกง-อ.สะแรมแม็ล ระยะทาง 160 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 334.5 ล้านบาท ในปี 2543 รัฐบาลไทยได้อนุมัติให้ความช่วยเหลือรัฐบาลกัมพูชาในวงเงิน 134.5 ล้านบาท เพื่อให้ทหารช่างดำเนินการก่อสร้างและซ่อมแซมเส้นทางให้เป็นถนนผิวจราจรลูกรัง กว้าง 8 เมตร และไหล่ทางข้างละ 1 เมตรแล้วเสร็จต้นปี 2546 ขณะนี้รัฐบาลไทยได้อนุมัติความช่วยเหลือในการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ 4 แห่ง แบบให้เปล่า วงเงิน 288 ล้านบาท และให้กรมทางหลวงให้ความช่วยเหลือในการสำรวจและออกแบบการก่อสร้างลาดยางถนนสายนี้ รวมถึงรัฐบาลไทยได้อนุมัติเงินกู้แบบผ่อนปรนแก่กัมพูชา วงเงิน 568 ล้านบาท ภายหลังก้อนนี้ วงเงินกู้เพิ่มเติมอีก 300 ล้านบาท เพื่อทำการก่อสร้างถนนลาดยาง ขณะนี้ กัมพูชาอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างลาดยางเส้นทางดังกล่าวซึ่งโครงการก่อสร้างดังกล่าวข้างต้นกำหนดแล้วเสร็จในปี 2550

โครงการการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต

ที่ตั้งโครงการ

ฝั่งไทยอยู่ที่บ้านสงเปือย ตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมืองจ.มุกดาหาร ห่างจากตัวจังหวัดไปทางทิศเหนือ ประมาณ 7 กิโลเมตร

ฝั่งลาวอยู่ที่บ้านนาแก เมืองโกสอน พมวิทาน (ชื่อเดิมคือเมืองต้นทะเล) อยู่ห่างจากตัวแขวงสะหวันนะเขตไปทางทิศเหนือประมาณ 5 กิโลเมตร

ลักษณะโครงการ

ก่อสร้างเป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร

ส่วนที่ 1 งานก่อสร้างสะพาน ประกอบด้วยตัวสะพานหลัก คอนกรีตอัดแรง ทอดข้ามแม่น้ำโขงยาว 1,600 เมตร กว้าง 12 เมตร โดยไทยและลาวออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่ง ก่อสร้างโดยกลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท สุมิโมโต มิทซุยคอนสตรัคชั่น จำกัด บริษัท สยามชินเทคคอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท กรุงธนแอนิเนียรี่

ส่วนที่ 2 งานก่อสร้างถนนเชื่อมต่อ อาคารด่านควบคุมและสิ่งปลูกสร้างฝั่งลาว ระยะทาง 2,514 เมตร ฝ่ายลาวออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด ก่อสร้างโดยกลุ่มกิจการร่วมค้าซีมิซี คอร์ปอเรชั่น และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 3 งานก่อสร้างถนนเชื่อมต่ออาคารด่านควบคุมและสิ่งปลูกสร้างฝั่งไทย ระยะทาง 951 เมตร ฝ่ายไทยออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด ก่อสร้างโดยกลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เลตันคอนแทรกเตอร์ (เอเชีย) จำกัด และ บริษัท ทองมา คอนแทรกเตอร์ จำกัด

โครงการสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ได้มีพิธีวางศิลาฤกษ์เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2547 ใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี ซึ่งฝ่ายไทยรับผิดชอบงานก่อสร้างโดยกรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม และฝ่ายลาวโดยกระทรวงคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้าง ในวงเงินค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 4,753.7 ล้านบาท





หรือ 1,585 ล้านบาท โดยได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐบาลญี่ปุ่นในการ
กู้เงินจากรธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (JBIC) เป็น
เงินทั้งสิ้น 8,090 ล้านเยน หรือ 2,588 ล้านบาท โดยกรรมสิทธิ์ใน
โครงการของแต่ละประเทศจะอยู่ที่จุดกึ่งกลางสะพานดังกล่าว

การใช้ประโยชน์จากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 มุกดาหาร- สะหวันนะเขต

ผลจากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างชาติ จังหวัด
มุกดาหาร-สะหวันนะเขต จะส่งผลให้จังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัด
ที่มีความสำคัญ และมีบทบาทในด้านต่าง ๆ มากขึ้น คือ

- บทบาทในฐานะเป็นประตูการค้าและการลงทุนสู่อินโดจีน
- บทบาทในฐานะเป็นฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมที่จะ
เชื่อมโยงสู่กลุ่มประเทศอินโดจีน และประตูไปสู่ชายฝั่งทะเลภาค
ตะวันออกของไทย (Eastern Seaboard Development Program)
- บทบาทในฐานะศูนย์กลางการฟื้นฟูบูรณะอินโดจีน ในแง่
การเงินการธนาคาร การบริการด้านวิชาการ การวิจัยและศูนย์กลาง
การถ่ายทอดเทคโนโลยี
- บทบาทในฐานะเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้
เชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยวระดับโลกของกลุ่มประเทศอินโดจีน เช่น
นครวัด นครธม ในประเทศกัมพูชา น้ำตกหลี่ผี ในสาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว และเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ ของ
ประเทศเวียดนาม



จังหวัดมุกดาหารนอกจากจะเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ
เชื่อมโยงด้านธุรกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวแล้ว ยังจะ
เป็นเมืองศูนย์กลางนานาชาติเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว เวียดนาม กัมพูชา จีน และ
พม่า สมกับคำขนานนามว่า **จังหวัดมุกดาหารจะเป็นเมืองเชื่อมโยง
สู่ประตูอินโดจีน เป็นไข่มุกแห่งอีสาน เป็นหาดใหญ่แห่งอีสาน** ได้
อย่างเต็มภาคภูมิ



กรมทางหลวงชนบท



1. โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมเป็นโครงการตามพระราชดำริ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2539 มอบหมายให้กรมโยธาธิการในขณะนั้น ปัจจุบันคือ กรมทางหลวงชนบท เป็นผู้ดำเนินงาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- 1) รองรับภาระขนถ่ายและลำเลียงสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) ไปยังโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทางตอนใต้ กรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ
- 2) เสริมโครงข่ายถนนของกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ
- 3) เป็นโครงข่ายสำหรับการขนถ่าย และลำเลียงสินค้าในพื้นที่โครงการไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศ เช่น ด้านทิศใต้ออกสู่อุทยานพระรามที่ 2 หรือทางด้านทิศตะวันออกไปสู่ถนนสุขุมวิท หรือถนนบางนา-ตราด เป็นต้น

ลักษณะของโครงการ

ถนนวงแหวนอุตสาหกรรมมีลักษณะเป็นถนนต่อเนื่องเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมและท่าเรือคลองเตยเข้าด้วยกัน ส่วนที่เป็นถนนวงแหวนมีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 25 กิโลเมตร โครงการที่กรมทางหลวงชนบทดำเนินการ ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเป็นการก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ช่วง สูงประมาณ 54 เมตร ตัวสะพานมีความกว้าง 7 ช่องจราจร รวมช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกหนักในช่องทางขาขึ้น มีความยาวรวมทั้งสิ้น

ประมาณ 4.2 กิโลเมตร ซึ่งเป็นส่วนเชื่อมโยงถนนพระรามที่ 3 และถนนปู่เจ้าสมิงพรายเข้าด้วยกัน ทำให้โครงข่ายถนนวงแหวนอุตสาหกรรมต่อเนื่องถึงกันได้หมด นอกจากนี้ บริเวณกลางสะพานจะมีทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางยกระดับขนาดความกว้าง 4 ช่องจราจร ความยาวประมาณ 2.2 กิโลเมตร ไปสู่ถนนสุขสวัสดิ์ทางทิศตะวันตกได้ด้วย

รายละเอียดของโครงการ

โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม มีลักษณะเป็นถนนต่อเนื่องเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมและท่าเรือคลองเตยเข้าด้วยกัน มีความยาวตามวงแหวนทั้งสิ้นประมาณ 25 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 3 ส่วน คือ

- พื้นที่ด้านใต้บริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย โดยในอนาคตจะสามารถขยายเส้นทางไปเชื่อมต่อกับถนนกาญจนาภิเษกหรือถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้
- พื้นที่ด้านเหนือ บริเวณถนนพระราม 3
- พื้นที่ด้านตะวันตก บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ โดยในอนาคตจะสามารถขยายเส้นทางไปเชื่อมต่อกับถนนพระราม 2

ข้อมูลที่น่าสนใจ

- เป็นสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ช่วงต่อเนื่องกัน
- เป็นสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ 3 และ 4 ของประเทศไทย



- ด้านการก่อสร้างมีการใช้ระบบนั่งร้านที่มีอยู่เกือบทุกประเภทในโลก
- การเทคอนกรีตฐานรากของเสาสูง (Pylon) ซึ่งมีการเทคอนกรีตจำนวนมากต่อเนื่องกันถึง 3,600 ลูกบาศก์เมตร โดยใช้เวลาต่ออย่างต่อเนื่องประมาณ 30 ชั่วโมง อัตราเฉลี่ยการเท 100 - 120 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง
- มีความยาวตามถนนวงแหวนทั้งสิ้นประมาณ 25 กิโลเมตร โดยเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมปทุมเจ้าสรวง สุทสวัสดิ์ และท่าเรือคลองเตยเข้าด้วยกัน
- เป็นสะพานที่มีทางแยกต่างระดับส่วนกลางสูงถึง 45 เมตร
- เสาหลักของสะพาน (Pylon) มีเสาเข็มจำนวน 45 ต้น และความลึกประมาณ 55 เมตร
- ปริมาณคอนกรีตที่ใช้ในโครงการฯ ทั้งหมดกว่า 310,195 ลูกบาศก์เมตร
- น้ำหนักรวมเหล็กเสริมคอนกรีตที่ใช้ในโครงการฯ ทั้งหมดกว่า 41,582 ตัน
- ใช้โครงสร้างเหล็กพื้นสะพานช่วงกลางแม่น้ำของทั้งโครงการฯ น้ำหนักรวมประมาณ 6,370 ตัน
- ความยาวของสะพานตั้งแต่องขึ้นถนนพระรามที่ 3 ถึงทางลงบริเวณถนนปทุมเจ้าสรวง เป็นระยะทางประมาณ 5,248 เมตร

ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

- 1) เป็นถนนวงแหวนที่เชื่อมต่อเขตอุตสาหกรรมทางตอนใต้ของกรุงเทพมหานคร เพื่อประโยชน์ในการรองรับรถบรรทุกที่วิ่งขนถ่ายและลำเลียงสินค้าจากท่าเรือคลองเตยไปยังโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่โครงการโดยไม่ต้องใช้เส้นทางเข้าไปในตัวเมือง
- 2) แก้ไขปัญหาจราจรที่แออัดบริเวณปลายถนนปทุมเจ้าสรวง บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณพระประแดงเนื่องจากการขนส่งของรถบรรทุก และยานพาหนะทั่วไป
- 3) ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างบริเวณปลายถนนปทุมเจ้าสรวง บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณถนนพระราม 3 และท่าเรือคลองเตยทำได้สะดวกรวดเร็วไม่ต้องรอใช้แพขนานยนต์ข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา
- 4) เป็นโครงข่ายที่เสริมโครงข่ายถนนของกรุงเทพฯ และจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นแนวถนนตามที่ระบุในผังเมืองรวมกรุงเทพฯ
- 5) มีการก่อสร้างถนนใต้ทางยกระดับเพื่อแบ่งเบาปัญหาการจราจรในพื้นที่ที่โครงการฯ พาดผ่าน
- 6) พื้นที่ใต้สะพานตามโครงการได้พัฒนาให้เป็นสวนสาธารณะที่ร่มรื่นสวยงาม ก่อให้เกิดพื้นที่สีเขียวต่อเนื่องกับพื้นที่สีเขียวตามธรรมชาติในเขตบางกระเจ้า ทำให้มีทัศนียภาพที่งดงาม เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิต

พื้นที่สาธารณะประโยชน์

สวนสาธารณะ ต้นไม้ตามถนน พื้นที่สีเขียว และพื้นที่เปิดโล่ง มีส่วนช่วยทำให้เมืองมีชีวิตมีสีสันและน่าอยู่ การลงทุนด้านนี้ก็ยังยืนแหล่งสาธารณะเหล่านี้จะเป็นแหล่งนัดพบการเปิดเพื่อเป็นที่พบปะกันของผู้คน และระหว่างผู้คนกับธรรมชาติ เพื่อการนัดพบทางการพักผ่อน การฟื้นฟูสภาพจิตใจ และการศึกษา รวมทั้งเป็นแหล่งการแสดงและแลกเปลี่ยนศิลปวัฒนธรรม การกีฬา ทำให้เป็นเมืองแห่งความสุข น่าอยู่อาศัย น่าทำงาน และน่าท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการเพิ่มคุณค่าทางเศรษฐกิจให้แก่เมืองที่สำคัญประการหนึ่ง

โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมจึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของสวนสาธารณะ จึงได้จัดแบ่งพื้นที่ในโครงการเพื่อคืนประโยชน์สู่สังคม โดยได้จัดพื้นที่สวนสาธารณะกระจายทั่วถึงทั้งโครงการทั้งบริเวณถนนปทุมเจ้าสรวง บริเวณทางแยกต่างระดับส่วนกลางถนนพระรามที่ 3 และถนนสุขสวัสดิ์ เพื่อเปิดให้ประชาชนทั่วไปได้เข้ามาพักผ่อน และใช้ประโยชน์

จุดเด่นของโครงการ

พิพิธภัณฑสถานในโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมตั้งอยู่ในบริเวณสวนใต้สะพาน (Central Interchange) มีพื้นที่ 840 ตร.ม.



เป็นสถาปัตยกรรมร่วมสมัยแบบไทยรามัญ ซึ่งในส่วนต่าง ๆ ของพิพิธภัณฑน์นั้นได้จัดแสดงงานในโครงการพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ผลงานของกรมทางหลวงชนบทกับเทคโนโลยีการก่อสร้างสะพานที่มีชื่อเสียงทั้งในและต่างประเทศ และยังจัดแสดงอารยธรรมอันรุ่งเรืองของชนชาติมอญที่มีมาในอดีต และรวมไปถึงศิลปวัฒนธรรมต่าง ๆ ของชุมชนชาวพระประแดงที่มีมาทั้งในอดีตและปัจจุบัน

2. โครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสลิ่ง-บ้านหัวป่า

ความเป็นมา

ถนนสายบ้านไสลิ่ง-บ้านหัวป่า อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง อำเภอรือเสาะ จังหวัดสงขลา เป็นถนนในโครงข่ายทางหลวงชนบทซึ่งราษฎรในพื้นที่มีความต้องการให้ก่อสร้าง เนื่องจากเป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกของทะเลสาบสงขลา (ทะเลหลวง) โดยเป็นทางลัดเชื่อมระหว่างอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง กับอำเภอรือเสาะ จังหวัดสงขลา สามารถร่นระยะการเดินทางได้กว่า 90 กิโลเมตร และยังเป็นถนนโครงข่ายต่อไปยังตำบลควนชริก อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช



กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการแล้วเสร็จ โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว

ถนนสายบ้านไสลิ่ง-บ้านหัวป่า เป็นโครงการภายใต้แผนบูรณาการงบประมาณการพัฒนาภูมิทัศน์ทะเลสาบสงขลา โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2546 เห็นชอบแผนบูรณาการงบประมาณการพัฒนาภูมิทัศน์ทะเลสาบสงขลา ปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 โดยให้กรมทางหลวงชนบทเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างถนนดังกล่าว เฉพาะส่วนที่เป็นเร่งด่วนในปีงบประมาณ 2546 ใวงเงิน 50 ล้านบาท และได้รับงบประมาณเพิ่มอีก จำนวน 549 ล้านบาท โดยเป็นงบประมาณปี 2547 จำนวน 140 ล้านบาท ผูกพันงบประมาณปี 2548 จำนวน 137.50 ล้านบาท และผูกพันงบประมาณปี 2549 อีก 271.50 ล้านบาท

วัตถุประสงค์

1. เป็นโครงการภายใต้แผนบูรณาการงบประมาณการพัฒนาภูมิทัศน์ทะเลสาบ
2. เป็นทางลัดเชื่อมอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง กับอำเภอรือเสาะ จังหวัดสงขลา โดยร่นระยะการเดินทางได้กว่า 90 กิโลเมตร
3. จะเป็นถนนโครงข่ายเชื่อมไปยัง ต.ควนชริก อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช

รายละเอียดโครงการ

ถนนสายบ้านไสลิ่ง-บ้านหัวป่า มีรายละเอียดโครงการประกอบด้วย 3 ช่วงดังนี้

ช่วงที่ 1 ก่อสร้างถนนลาดยาง Asphaltic Concrete จากบ้านไสลิ่ง อ.ควนขนุน จ.พัทลุง กม.ที่ 0+000 - กม.ที่ 5+900 ระยะทาง 5.900 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามคลองยวนความยาว 140 เมตร (กม.ที่ 3+055 - กม.ที่ 3+195)

ช่วงที่ 2 ก่อสร้างทางยกระดับ ซึ่งต้องผ่านป่าพรุ และทางน้ำหลาก กม.ที่ 5+900 - กม.ที่ 11+350 ระยะทาง 5.450 กิโลเมตร

ช่วงที่ 3 ก่อสร้างถนนลาดยาง Asphaltic Concrete จาก กม.ที่ 11+350 จนถึงบ้านหัวป่า อ.รือเสาะ จ.สงขลา กม.ที่ 17+547 ระยะทาง 6.197 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามคลองกอก ความยาว 80 เมตร (กม.ที่ 14+050 - กม.ที่ 14+130)

การก่อสร้างกับผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ถนนสายบ้านไสลิ่ง-บ้านหัวป่า มีแนวช่วง กม.ที่ 0+350 - 14+050 ระยะทาง 13.700 กิโลเมตร ตัดผ่านพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทะเลน้อย



และพื้นที่ชุ่มน้ำทะเลน้อยในส่วนที่เชื่อมต่อกับทะเลหลวง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศน์ กรมทางหลวงชนบท ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างถนนดังกล่าว จึงได้นำมาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในช่วงทำการก่อสร้างตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญาก่อสร้าง และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้าง และจะดำเนินการต่อไปในระยะเปิดใช้งานด้วย



ประโยชน์ที่ได้จากโครงการ

1. ทำให้การติดต่อระหว่างจังหวัดพัทลุง สงขลา และ นครศรีธรรมราช เป็นไปอย่างสะดวก และรวดเร็วมากขึ้น
2. พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา ให้กลับสู่สภาพเดิมที่เคยอุดมสมบูรณ์ให้มากที่สุด
3. ช่วยขยายตลาดสินค้า และลดต้นทุนในการผลิต เนื่องจากมีถนนที่ดี การคมนาคมสะดวกทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งลดต่ำลง
4. ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงระบบนิเวศน์
5. ส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและสังคม พร้อมทั้งพัฒนาเมือง อันเป็นผลให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ และบริเวณใกล้เคียงดีขึ้น

3. โครงการก่อสร้างทางเข้าเขื่อนคลองท่าด่าน อันเนื่องมาจากพระราชดำริ (บางรอง-ท่าด่าน) จังหวัดนครนายก

ความเป็นมาของโครงการ

เขื่อนคลองท่าด่านอันเนื่องมาจากพระราชดำริ จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดนครนายก ทำให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมาก จังหวัดนครนายกจึงได้มีหนังสือประสานกับสำนักงานคณะกรรมการพิเศษเพื่อประสานงานโครงการอันเนื่องมา

จากพระราชดำริ (สำนักงาน กปร.) เพื่อขอสนับสนุนการพัฒนาเส้นทางในบริเวณโครงการเขื่อนคลองท่าด่านอันเนื่องมาจากพระราชดำริ กรมทางหลวงชนบท จึงได้จัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. 2547 ในการดำเนินการก่อสร้างถนนสายบางรอง-ท่าด่าน อำเภอเมือง จังหวัดนครนายก เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้น เมื่อการก่อสร้างเขื่อนคลองท่าด่านแล้วเสร็จ อีกทั้งเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงถนนภายในพื้นที่โครงการฯ ด้วย

สถานะโครงการ

โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ ซึ่งผู้รับจ้างได้ส่งมอบงานงวดสุดท้ายเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2549 และคณะกรรมการตรวจการจ้างได้ตรวจรับงานงวดสุดท้ายเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2549

สรุปวงเงินการก่อสร้าง ดังนี้

งบประมาณทั้งสิ้น	84,441,000.00	บาท
เบิกจ่ายเป็นเงิน	79,520,954.02	บาท
คงเหลือเงินค่าก่อสร้าง	4,920,045.98	บาท



ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2549 อนุมัติตามเสนอ ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างตรวจรับงาน ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ด้วยวิธีการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ โดยให้ผู้รับเหมาออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน และดำเนินการจัดจ้างด้วยวิธีประกวดราคาแบบ การแข่งขันราคานานาชาติ โดยไม่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนแรก ของคู่มือพิจารณาโครงการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ รวมทั้งไม่ต้อง ดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วย วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 ขณะนี้ รฟม. ได้ดำเนินการ เหยื่อร่างข้อกำหนดประกวดราคาโครงการดังกล่าวให้ผู้สนใจ และส่วนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นและกำหนดขยายเอกสาร ประกวดราคาตั้งแต่วันที่ 13 ตุลาคม 2549 รวมทั้งได้นำเสนอกระทรวง คมนาคมเพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุม งานก่อสร้าง งานโยธา และงานระบบรถไฟฟ้า (CSC) และดำเนินการ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ คาดว่า จะสามารถเริ่มก่อสร้างโครงการฯ ได้ภายในปลายปี 2550

1.3 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง (ช่วงพญาไท-มักกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนิน

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายพญาไท-มักกะสัน (อโศก)-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานในเมือง (BCAT-Bangkok City Air Terminal) เพื่อให้มีเส้นทางรถไฟ บริการที่ทันสมัย รวดเร็ว และประหยัดพลังงาน สามารถรองรับการเจริญเติบโตของการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตเมื่อมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวงเงินประมาณ 31,370.977 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 990 วัน ระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548 ถึง 5 พฤศจิกายน 2550 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลการดำเนินงานโดยรวมทั้งโครงการคิดเป็นร้อยละ 38.76 ล้ำกว่ากำหนดร้อยละ 30.69 ดังนี้

(1) งานด้านก่อสร้าง มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 14.09 ล้ำกว่ากำหนดร้อยละ 16.26

(2) งานด้านไฟฟ้าและเครื่องกล ได้แก่งานระบบราง/แนวราง งานตู้รถโดยสารไฟฟ้า ระบบการควบคุมรถไฟและระบบอัตโนมัติสัญญาณ ระบบจ่ายกำลังไฟฟ้า ระบบสื่อสาร ระบบเก็บตัวโดยสารอัตโนมัติ ระบบไฟฟ้าเครื่องกลของรถไฟฟ้่า งานเครื่องมือประจำศูนย์ซ่อมบำรุง และระบบ Check-in รวมทั้งระบบขนส่งกระเป๋าผู้โดยสาร มีผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 24.67 ล้ำกว่ากำหนดร้อยละ 14.43

1.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงพญาไท-บางซื่อ-รังสิต

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งมวลชนในระบบรางและเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ให้เป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินโครงการในวงเงินงบประมาณ 42,300 ล้านบาท ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร ระยะเวลา ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2549 - มีนาคม 2553 ด้วยวิธีการจ้างและ ออกแบบควบคู่ไปกับการก่อสร้าง (Design and Build) ขณะนี้อยู่ ระหว่างการประกวดราคา โดยกำหนดเปิดขายซองตั้งแต่วันที่ 13 ตุลาคม 2549 และกำหนดยื่นซองในวันที่ 20 ธันวาคม 2549





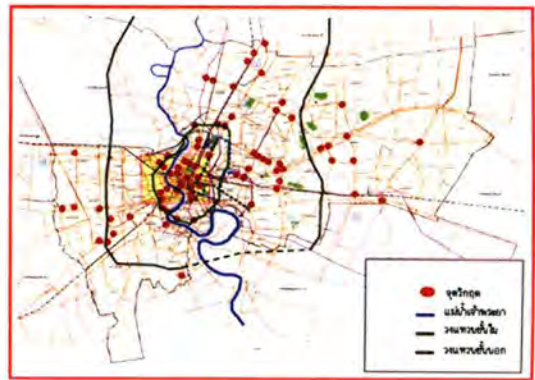
และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ผลการศึกษาพบว่าสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดที่สามารถแก้ไขได้อย่างเร่งด่วนบริเวณจุดวิกฤติ จำนวน 82 จุด เกิดจากการจัดจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ไม่เหมาะสมลักษณะทางกายภาพของทางแยก เช่น รัศมีการเลี้ยว จำนวนช่องจราจร การเปิดจุดกลับรถและจุดรอเลี้ยวที่ไม่เหมาะสม และกีดขวางการจราจรบนเส้นทางหลัก ป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรบนผิวทางไม่เหมาะสม ไม่เพียงพอ ไม่สอดคล้องกัน หรืออยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม ตำแหน่งของป้ายรถโดยสารประจำทาง/รถสาธารณะ สาธารณูปโภค กีดขวางการจราจร การกวดขันวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การห้ามจอดรถในที่ห้ามจอด

สนช. ได้จัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันพิจารณาแผนการแก้ไขแนวทางการแก้ไขปัญหาตามที่ปรึกษาเสนอแล้ว ส่วนหนึ่งหน่วยงานรับไปดำเนินการแก้ไขระหว่างช่วงของการดำเนินโครงการ โดยมีจุดที่สำคัญที่ได้ดำเนินการตามแผนแล้ว ได้แก่ แยกศิริราช แยกบุคคลโล แยกรัชดาตัดถนนราชพฤกษ์ แยกรัชดาตัดช่องนนท์ ปัญหาการจราจรบริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง และการย้ายป้ายรถโดยสารประจำทางบริเวณทางแยกต่าง ๆ เป็นต้น

(ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกศิริราช) ทั้งนี้ สนช. ได้ส่งมอบผลการศึกษาให้ผู้แทนกรุงเทพมหานคร และกองบัญชาการตำรวจนครบาล ในฐานะหน่วยงานเจ้าของพื้นที่นำแผนไปพิจารณาดำเนินการในเมืองต้น หากมีปัญหาลุปรสรถก็จะได้มีการหารือร่วมกันต่อไป ทั้งนี้หากสามารถดำเนินการได้ตามแผนดังกล่าวจะเพิ่มความจุของทางแยก สามารถลดความล่าช้าในการเดินทางได้ระดับหนึ่ง

การดำเนินโครงการระยะที่ 2 ได้รับการจัดสรรงบประมาณ พ.ศ. 2550 จำนวน 35,000,000 บาท ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการอนุมัติจ้าง) แบ่งเนืองงานหลัก ๆ ดังนี้

- 1) ศึกษา ทบทวน และประเมินสภาพการจราจรและจุดวิกฤติของโครงการระยะที่ 1 รวมทั้งจุดวิกฤติที่เพิ่มขึ้น และจำเป็นต้องได้รับการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหา
- 2) เน้นการแก้ไขปัญหามุ่งจุดที่เป็นจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ
- 3) การวางแผนและเตรียมการจัดการจราจร ทั้งก่อนและระหว่างการก่อสร้างโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การดำเนินโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในระยะที่ 2 จะเน้นการแก้ไขปัญหามุ่งจุดและแผนการจัดการจราจรและการลดผลกระทบการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่บริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการที่จะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างอย่างมาก



การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย >>>

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยภายใต้การกำกับของกระทรวงคมนาคมมีนโยบายที่จะดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ระยะแรก คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2549 เห็นชอบให้การรถไฟฟ้า ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (รังสิต-มหาชัย) และสายสีแดงอ่อน (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) ต่อมาในการประชุมเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้การรถไฟฟ้า ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (พญาไท-บางซื่อ-รังสิต) และให้ดำเนินการประกวดราคาในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ คือ ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design and Build) โดยได้ประกาศประกวดราคาไปเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2549

แต่เนื่องจากมีการปฏิรูปการปกครอง เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2549 และมติคณะรัฐมนตรีถูกยกเลิก การรถไฟฟ้า ได้หารือกระทรวงคมนาคม และออกประกาศเลื่อนกำหนดการดังกล่าวพร้อมแจ้งให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบ



โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (พญาไท-บางซื่อ-รังสิต) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549

โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงภายใต้การดำเนินการของ รฟท.



โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549

อย่างไรก็ดี ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ได้เห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร รวม 4 โครงการ (5 เส้นทาง) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยการรถไฟฟ้า รับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต บางซื่อ-ตลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ-มักกะสัน

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษา เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 มีมติรับทราบผลการดำเนินการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชน และเห็นชอบหลักการกำหนดนโยบายและแผนการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้

ลำดับที่	โครงการ	EIA	ออกแบบ/ปรับปรุงเอกสารประกวดราคา	ประกวดราคา	เริ่มก่อสร้าง
1	สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน	ผ่านแล้ว	ดำเนินการแล้ว	เมษายน 2550	ตุลาคม 2550
2	สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต	ผ่านแล้ว/ต้องปรับปรุงเพิ่มเติม	มีแบบรายละเอียด/ต้องปรับแบบสถานีรถไฟบางซื่อ	ตุลาคม 2550	เมษายน 2551
3	สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก	อยู่ระหว่างการศึกษา	ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จประมาณ ธันวาคม 2550	ธันวาคม 2550	มิถุนายน 2551

2. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air Terminal)

ตามที่รัฐบาลได้ก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อเป็นประตูสู่ประเทศไทยและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศในภูมิภาค เพื่อให้ท่าอากาศยานมีความสมบูรณ์แบบในระดับนานาชาติ รัฐบาลจึงเห็นควรให้มีระบบรถไฟด่วนเชื่อมใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้การรถไฟฯ ก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท ลักษณะของโครงการเป็นการเชื่อมเส้นทางระหว่างเมืองหลวงไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้รถไฟความเร็วสูงแบบทางคู่ยกระดับขนานไปตามทางรถไฟสายตะวันออก เพื่อให้บริการผู้โดยสารท้องถิ่นตลอดเส้นทาง รวมถึงผู้โดยสารอากาศยานสุวรรณภูมิมีรูปแบบการให้บริการ 3 ลักษณะ คือ **รถไฟฟ้ามหานครเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** วิ่งระหว่างสถานีมีนกะสัน/อโศก ถึงสนามบินสุวรรณภูมิ ภายใน 15 นาที **รถไฟฟ้ามหานครเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** เริ่มต้นที่สถานีพญาไท และรับ-ส่งผู้โดยสารตามสถานีปลายทาง คือ ราชปรารภ มวกเหล็ก/อโศก รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง ปลายทางที่สนามบินสุวรรณภูมิ ใช้เวลา 28 นาที **สถานีรับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง** สถานีแห่งเดียวที่ผู้โดยสารสามารถนำสัมภาระมา Check-in เข้าสู่บริการขนถ่ายไปยังสนามบินสุวรรณภูมิได้สะดวก

ความก้าวหน้าของโครงการฯ ซึ่งเริ่มก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548 มีกำหนดแล้วเสร็จในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2550 ระยะเวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 990 วัน ถึงวันที่ 31 มกราคม 2550 มีความคืบหน้าประมาณ 51.36%



เส้นทางโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

3. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายพิจิตร-ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 เห็นชอบในหลักการให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายพิจิตร-ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 78 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาในการดำเนินการ 4 ปี (2547 - 2550) โดยมอบให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณฑิจารณา จัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม

วัตถุประสงค์ของการก่อสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในเส้นทางรถไฟบริเวณสายพิจิตร-ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง ให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งคอนเทนเนอร์ ซึ่งจะเพิ่มขึ้นจากการขยายท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 โดยการก่อสร้างทางคู่จะต่อจากทางคู่ขานเมืองสายตะวันออกที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา (กม.60+993) ไปตามเส้นทางรถไฟสายตะวันออกสู่ศรีราชา (กม.130+605) และสถานีแหลมฉบัง (กม.140+420) พร้อมติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณ มีกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2550



การดำเนินงานของโครงการนี้ การรถไฟฯ ได้ลงนามจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา PPA ทบทวนแบบรายละเอียดจัดการประกวดราคา และควบคุมงานก่อสร้าง เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2548 ในวงเงินค่าจ้าง 246.778 ล้านบาท และคณะกรรมการรถไฟฯ ได้มีมติในการประชุม เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2550 เห็นชอบให้การรถไฟฯ เสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรี เพื่อขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อสร้างนี้ ผู้กักขังขำบึงประมาณ เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี (2547 - 2553) ขอยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟฯ จัดการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดูวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 และขอยกเว้นการปฏิบัติ ว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ตามราชกิจจานุเบกษา พ.ศ. 2549 เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติต่อไป



การทำเรือแห่งประเทศไทย

1. ด้านการพัฒนาทำเรือเป็นทำเรืออิเล็กทรอนิกส์

การทำเรือ ได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร มาใช้พัฒนากิจการของหน่วยงาน ซึ่งถือเป็นการก้าวสู่ความเป็นทำเรืออิเล็กทรอนิกส์ของการทำเรือ และมีส่วนสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ในการเชื่อมโยงข้อมูลแบบเต็มรูปแบบกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องสู่เครือข่ายการขนส่ง ให้มีศักยภาพสำหรับการแข่งขันในตลาดการค้าเสรีระหว่างประเทศ โดย

- นำระบบวางแผนทรัพยากรองค์กร (Enterprise Resource Planning : ERP) มาใช้ในกิจการ เพื่อรองรับการดำเนินธุรกิจรูปแบบใหม่ โดยได้ดำเนินการจัดหาระบบโปรแกรมสำเร็จรูป SAP ซึ่งเป็นระบบ ERP ชั้นนำของโลกมาประยุกต์ใช้งานในกิจการ 5 ด้าน คือ ด้านบัญชีการเงิน บัญชีบริหาร ด้านการพัสดุ ด้านทรัพยากรบุคคล ด้านการซ่อมบำรุงรักษา และด้านสารสนเทศเพื่อการบริหาร โดยคาดว่าจะระบบดังกล่าวจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2550

- นำระบบสำนักงานอัตโนมัติ (Office Automation : OA) มาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานประจำภายในหน่วยงานต่าง ๆ ของการทำเรือ ซึ่งทำให้การปฏิบัติงานประจำของหน่วยงานมีความสะดวก รวดเร็ว ง่ายต่อการควบคุมติดตามงาน ลดค่าใช้จ่าย ด้านเอกสาร และความซับซ้อนในการจัดเก็บข้อมูล นอกจากนี้ยังได้พัฒนาระบบ Executive Information System : EIS ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบข้อมูลสำหรับติดตามผลการดำเนินงาน ซึ่งผู้บริหารระดับสูงสามารถใช้ระบบดังกล่าวผ่าน Intranet/Internet เพื่อดูสารสนเทศ ตลอดจนติดตามและสั่งการงานสำคัญได้อย่างรวดเร็ว

นอกจากนี้ ยังมีโครงการสนับสนุนอื่น ๆ ที่รองรับการเป็นทำเรืออิเล็กทรอนิกส์ เช่น

- โครงการติดตั้งระบบเครือข่าย เพื่อใช้ในการติดต่อเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือภูเก็ต
- โครงการซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ เพื่อรองรับการพัฒนาระบบต่าง ๆ ที่มุ่งสู่การทำเรืออิเล็กทรอนิกส์
- โครงการจัดหาระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container Terminal Management : CTMS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการตู้สินค้า
- โครงการติดตั้งระบบการแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติ AIS (Automatic Ship Identification System)



2. ด้านการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์

การทำเรือ ได้พัฒนาเพื่อเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของรัฐบาล ในการส่งเสริมการขนส่งระบบ Multimodal Transport โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งระหว่างท่าเรือต้นทางและปลายทางสินค้าในภาคกลาง และการขนส่งด้วยระบบรถไฟเชื่อมโยงกับการขนส่งทางน้ำ เพื่อช่วยประหยัดเชื้อเพลิงและงบประมาณในการบำรุงรักษาถนน รวมทั้งสนับสนุนนโยบายการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

2.1 ท่าเรือกรุงเทพ มีการส่งเสริมนโยบาย

- Shift Mode สู่อะบบราง ซึ่งมีมาตรการจูงใจให้ผู้ประกอบการเพิ่มการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น โดยลดค่าบริการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าขึ้น-ลง รวมทั้งประสานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการในส่วนของการเดินรถ ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือกรุงเทพเพิ่มมากขึ้นด้วย

- ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำแทนทางถนนด้วยเรือชายฝั่ง โดยการทำเรือ ได้จัดทำเทียบเรือชายฝั่งบริเวณโรงพักสินค้า 1 - 2 เป็นพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากร ให้บริการเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียงภายในประเทศ ปัจจุบัน บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่ง ได้เปิดให้บริการขนส่งตู้สินค้าประจําเส้นทางระหว่างท่าเทียบเรือชายฝั่งฯ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2549 และสายเรือที่มาใช้บริการ ได้แก่ Mearsk Line และ TS Line ฯลฯ นอกจากนี้ ยังได้กำหนดรูปแบบและอัตราค่าบริการที่สนับสนุนการบริการให้มีความคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น

2.2 ท่าเรือแหลมฉบัง มีการส่งเสริมนโยบาย

- การพัฒนาระบบ Single Operator เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับการขนส่งระบบรางให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นที่ท่าเรือแหลมฉบังในอนาคต เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐบาลที่จะพัฒนาประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

- การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ A0 ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยคาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ภายในปี 2550



ท่าเทียบเรือชายฝั่ง



อาคารโรงพักสินค้าท่าเรือชายฝั่ง



พิธีเปิดท่าเรือระนองระยะที่ 2



ท่าเรือระนอง

2.3 ท่าเรือภูมิภาค

- ท่าเรือเชียงแสน** เปิดให้บริการการขนส่งสินค้าทางเรือโดยตู้ Container ในลุ่มแม่น้ำโขง โดยให้ผู้ประกอบการสามารถขนส่งสินค้า ผัก ผลไม้ ที่ต้องแช่ในตู้สินค้าห้องเย็นไปจีนตอนใต้ โดยใช้เส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขงได้อย่างต่อเนื่องและมีการจัดเตรียมพื้นที่ทางด้านทิศเหนือเป็นลาน ตู้สินค้า พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น รถป็นจัน รถ Forklift ซึ่งสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าหมุนเวียนได้ประมาณ 50 ตู้ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาท่าเรือเชียงแสนให้เป็น Gateway เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจจากการเกษตรของประเทศในการส่งออกไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

- ท่าเรือเชียงของ** พัฒนา และปรับปรุงการให้บริการ เพื่อให้รองรับการเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขง (จีนตอนใต้-เมียนมาร์ และ สปป.ลาว) อีกแห่งหนึ่ง

- ท่าเรือระนอง** พัฒนาและส่งเสริมท่าเรือระนองให้เป็นประตูการค้าทางฝั่งทะเลอันดามัน โดยได้เปิดให้บริการระยะที่ 2 อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2549 สามารถรับเรือสินค้า ขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน มีการบริหารจัดการด้านการชำระค่าบริการ พิธีการศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง และบริการอื่น ๆ จะใช้ระบบบริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One stop service) นอกจากนี้ได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือกับบริษัท ปีโตรเลียมแห่งประเทศไทย สำรองและผลิตปิโตรเลียม จำกัด ในการใช้ท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อเป็นฐานสนับสนุนโครงการแก๊สซูดเจาะก๊าซธรรมชาติในทะเล ประเทศเมียนมาร์ เป็นเวลา 3 ปี



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



1. โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่

1.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ABC ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BMTD ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางบำหรุ และสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ



แนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

นอกจากนี้ รฟม. ได้ประกาศเชิญชวนบริษัทที่ปรึกษาให้ยื่นข้อเสนอเพื่อเข้ารับการจัดเลือกเป็นที่ปรึกษาบริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และได้ประกาศเชิญชวนผู้สนใจมาซื้อเอกสารการคัดเลือกผู้มีความสัมพันธ์เหมาะสมเพื่อจัดทำรายละเอียดเพื่อขึ้นทะเบียนเป็นผู้รับเหมา

อย่างไรก็ตามเนื่องจากรัฐบาลได้ปรับเปลี่ยนแนวทางการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าใหม่หลายครั้ง ดังนี้

1) ให้ รฟม. ดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ พ.ศ. 2549 รฟม. ได้มีการยกเลิกการคัดเลือกที่ปรึกษาและการขึ้นทะเบียนผู้รับเหมาดังกล่าว

2) ต่อมาคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2549 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ต่อไปตามขั้นตอนปกติ โดยให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่องการขอความร่วมมือสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและองค์กรวิชาชีพเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการดำเนินการโครงการขนาดใหญ่

3) ต่อมาคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 ได้มีมติอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินโครงการฯ ด้วยวิธีการจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จโดยให้ผู้รับเหมาออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน

รฟม. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2549 โดยการเผยแพร่ร่างข้อกำหนดประกวดราคาโครงการฯ ให้ผู้สนใจและส่วนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อพิจารณาให้ความเห็น และได้ประกาศประกวดราคาโครงการฯ เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2549 โดยกำหนดขายเอกสารประกวดราคาตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2549 และต่อมาเมื่อมีความชัดเจนว่าจะมีการใช้เงินกู้ JBIC เพื่อการก่อสร้าง ซึ่งตามขั้นตอนของ JBIC จะยังไม่สามารถดำเนินการประกวดราคาโครงการฯ ได้ จึงได้มีการเลื่อนกำหนดวันขายเอกสารประกวดราคาออกไปก่อน

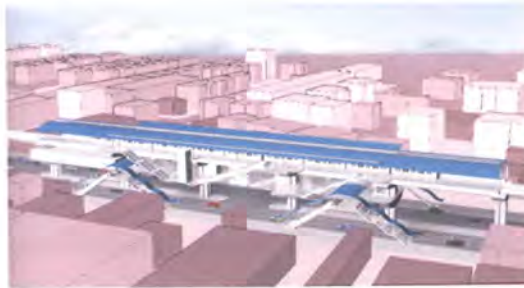
4) รัฐบาลปัจจุบันได้ปรับแนวทางการดำเนินโครงการใหม่ โดยให้ดำเนินโครงการฯ ในลักษณะของการออกแบบรายละเอียดก่อนการก่อสร้าง และให้มีการดำเนินโครงการในลักษณะออกแบบควบคู่กับการก่อสร้าง (design & build) น้อยที่สุด

1.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ และสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางบำหรุ

รฟม. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BMTD ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ อย่างไรก็ตามเนื่องจากคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2549 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการเฉพาะโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ตามขั้นตอนปกติโดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ และสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางบำหรุ ยังคงเป็นส่วนหนึ่งของโครงการลงทุนพิเศษฯ ตามนโยบายรัฐบาล ซึ่งปัจจุบันได้ชะลอสองโครงการหลังไว้ก่อน



การสัมมนา เรื่อง การจัดทำข้อกำหนดการประกวดราคา (TOR) โครงการรถไฟฟ้า 3 เส้นทาง



รูปแบบของโครงสร้างสถานียกระดับ

2. โครงการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยรถไฟฟ้า มทนคร สายเฉลิมรัชมงคล

รฟม. ได้เพิ่มขีดความสามารถในการรักษาความปลอดภัยให้อยู่ในระดับที่สามารถป้องกันภารกิจการก่อการร้ายสากลและภัยพิบัติต่าง ๆ โดยได้จัดให้มีการฝึกอบรมการปฏิบัติงานด้านการรักษาความ



การเตรียมพร้อมของหน่วยสุนัขตรวจค้นพัสดุกัมมันต์และระเบิดภายในบริเวณสถานีก่อนเริ่มปฏิบัติงานในแต่ละวัน

ปลอดภัยและกู้ภัยกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินขนาดใหญ่ ได้ส่งเจ้าหน้าที่ไปรับการฝึกอบรมหลักสูตรถอดทำลายอมรภัณฑ์ (BOD : Explosive Ordinance Disposal) และหลักสูตรการรักษาความปลอดภัยด้านวัตถุระเบิด (BOR : Explosive Ordinance Reconnaissance) ได้มีการฝึกซ้อมแก้ไขเหตุการณ์ไม่ปกติร่วมกับหน่วยงานภายนอก ได้มีการจัดตั้งหน่วยสุนัขตรวจค้นพัสดุกัมมันต์ระเบิด รวมทั้งได้ปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยตามแผนที่กำหนด โดยในปี 2549 ไม่มีการเกิดเหตุร้ายแรงภายในเขตระบบรถไฟฟ้า และสามารถระงับยับยั้งการเกิดเหตุอาชญากรรมต่าง ๆ ในระบบรถไฟฟ้าได้ร้อยละ 77.78

3. รฟม. ได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพ มอก. - ISO 9001 : 2000

รฟม. ได้รับการรับรองระบบการจัดการระบบบริหารงานคุณภาพ มอก. - ISO 9001 : 2000 ในขอบข่ายด้านงานรักษาความปลอดภัย งานกู้ภัย งานบริหารที่จอดรถ และงานกำกับดูแลการเดินทางรถไฟฟ้า มทนคร สายเฉลิมรัชมงคล จากสถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ (สรอ.) โดยมี นางสุมลมาลย์ กัลยาศิริ รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธานในพิธีมอบ เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2549



การรับมอบใบรับรองระบบบริหารงานคุณภาพ มอก. - ISO 9001 : 2000

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



1. โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายขอบข่ายการให้บริการของทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์) ทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ที่บริเวณถนนรามอินทรา ให้เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกฯ ของกรมทางหลวงซึ่งเป็นการเพิ่มเส้นทางการเดินทางไปสู่พื้นที่ด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร โดยก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีแนวสายทางเริ่มต้นที่จุดสิ้นสุดของโครงการทางพิเศษฉลองรัช บริเวณถนนรามอินทราภิไลเมตรที่ 5.5 แนวสายทางมุ่งไปทางทิศเหนือยกระดับข้ามถนนเชื่อมต่อกับถนนรัตนโกสินทร์-ถนนนิมิตรใหม่ จากนั้นแนวสายทางจะเบนไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือยกระดับข้ามถนนกม.11 ของกรุงเทพมหานคร และไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก) บริเวณทิศใต้ของทางแยกต่างระดับลำลูกกา รวมระยะทางประมาณ 9.5 กิโลเมตร มีทางแยกต่างระดับจำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย

- ทางแยกต่างระดับรามอินทรา
- ทางแยกต่างระดับถนน กม.11
- ทางแยกต่างระดับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ 4 แห่ง ประกอบด้วย

ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษมุ่งทางใต้ (ขาเข้าเมือง) จำนวน 2 แห่ง คือ



- ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
- ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษถนน กม.11
- ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษมุ่งทางเหนือ (ขาออกเมือง) จำนวน 2 แห่ง คือ
- ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษถนน กม.11
- ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษถนนรามอินทรา

มีผู้รับจ้างก่อสร้าง ดังนี้

สัญญาที่ 1 บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (งานโยธาและไฟฟ้า)

สัญญาที่ 2 บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (งานโยธาและไฟฟ้า)

สัญญาที่ 3 บริษัท กรุงธนเอ็นอีเอ จำกัด (งานโยธาและไฟฟ้า)

สัญญาที่ 4 กลุ่มผู้ร่วมค้าซีเมนส์ (งานระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระบบควบคุมการจราจรและระบบสื่อสาร)

ระยะเวลาก่อสร้าง 22 เดือน คาดว่าจะเปิดบริการได้ประมาณต้นปี 2552

2. โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์

ในการดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่งและอำนวยความสะดวกของการจราจรของภาครัฐทุกโครงการส่วนแต่มีวัตถุประสงค์สอดคล้องกันคือ เน้นความสำคัญเกี่ยวกับการคมนาคมให้ได้รับความสะดวกรวดเร็วปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยรวมทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ก็เป็นอีกหนึ่งโครงการที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) มีลักษณะเป็นโครงข่ายที่เป็นประโยชน์อย่างกว้างขวางในการรองรับการคมนาคมขนส่งจากภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ โดยไม่ต้องผ่านเข้ามาในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยลดคลี่คลายปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้เป็นอย่างดี

ทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ มีระยะทางประมาณ 22.49 กิโลเมตร โครงการเริ่มจากถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้ บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์ ถนนเทพารักษ์ จนถึงจุดบรรจบถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (บางปะอิน-บางนา) เป็นทาง



โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์

ยกระดับ 6 ช่องจราจร ประกอบด้วย สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 1 แห่ง และทางแยกต่างระดับ 5 แห่ง ได้แก่ ทางแยกต่างระดับสุขสวัสดิ์ ทางแยกต่างระดับสุขุมวิท ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ทางแยกต่างระดับเทพารักษ์ และทางแยกต่างระดับวัดสลุด ซึ่งการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ถือเป็นส่วนสำคัญที่สุดของโครงการฯ โดยออกแบบเป็นสะพานซึ่งมีทอสูงสองฝั่งของแม่น้ำพร้อมสายเคเบิล ในการตั้งรับ โครงสร้างของสะพานจะไม่ได้รับความเสียหายในกรณี ที่มีอุบัติเหตุที่ทำให้สายเคเบิลเส้นหนึ่งเสียหาย สะพานซึ่งนี้มีความยาวมากที่สุดในประเทศไทย มีความยาวทั้งสิ้น 941 เมตร มีช่วงความยาวหลักของสะพานระหว่างทอสูงฝั่งตะวันตกถึงฝั่งตะวันออก รวม 500 เมตร ทอสูงทั้งสองฝั่งมีความสูงประมาณ 187 เมตร ถูกออกแบบเป็นรูปตัว A ภายในเป็นช่องกลางที่มีทางเข้าออก เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาชิ้นส่วนต่าง ๆ ของสะพานได้ พื้นสะพานมีลักษณะเป็นโครงสร้างเหล็กและพื้นทางเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กและปูทับด้วยแอสฟัลติกคอนกรีต มีทางเดินรถได้ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.6 เมตร มีความลาดชัน 3% เพื่อรองรับการสัญจรของยานพาหนะขนาดใหญ่ จุดสูงสุดที่กึ่งกลางสะพานสำหรับเป็นช่องทางเดินเรือสูงประมาณ 54 เมตร จากระดับน้ำทะเลสูงสุด มีสายเคเบิล จำนวน 168 เส้น เพื่อยึดรับน้ำหนักของพื้นสะพานทั้งหมด

โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ได้เริ่มก่อสร้างมาตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2547 เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จะเป็นเส้นทางสำคัญเชื่อมต่อถนนกาญจนาภิเษก หรือถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครให้สมบูรณ์ ทำให้เกิดโครงข่ายการคมนาคมที่รวดเร็ว สะดวก และปลอดภัย เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและภูมิภาคทั่วประเทศ ช่วยให้การจราจรมีความคล่องตัว



ประหยัดเวลาในการเดินทาง ช่วยลดการสูญเสียพลังงาน น้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังเป็นเส้นทางที่สำคัญที่จะเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้โดยสะดวกและรวดเร็ว โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2550

ทั้งนี้ โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างนั้น มีกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบไปด้วย บริษัท ไทย เอนยีเนียร์ริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอเชีย เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท พีบี เอเชีย จำกัด เป็นผู้ควบคุมการก่อสร้าง โดยมี บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างในการดำเนินการก่อสร้าง



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ >>>

1. ขสมก. จัดรถเมล์วิ่งบริการเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบการบริการรถโดยสารประจำทางสาธารณะ ได้จัดเส้นทางรถเมล์โดยสารปรับอากาศเข้าวิ่งเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ รวม 12 เส้นทาง ดังนี้

- สาย 549 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-บางกะปิ
- สาย 550 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-แอมบีแลนด์
- สาย 551 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (ทางด่วน)

สาย 552 A ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ปากน้ำ (สมุทรปราการ)

สาย 552 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-คลองเตย

สาย 553 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-สมุทรปราการ

สาย 554 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-รังสิต (ทางด่วน)

สาย 555 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

สาย 556 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-สถานีผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้)

สาย 557 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-วงเวียนใหญ่

สาย 558 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-เซ็นทรัลพระราม 2

สาย 559 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

2. โครงการครอบครัวสุขสันต์กับบริการ ขสมก.

ขสมก. ส่งเสริมวันอาทิตย์เป็นวันครอบครัว เพิ่มทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการในกรุงเทพมหานครรูปแบบท่องเที่ยววันเดียวกลับไปได้ทั้งรายบุคคลและครอบครัว พร้อมกับสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศด้วยรถโดยสารปรับอากาศskybus ที่นั่งสะดวก แอร์เย็นสบายตลอดการเดินทาง

จากนโยบายของ พลเอก ชัยนันทน์ เจริญศิริ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้กำกับดูแลองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มอบหมายให้ ขสมก. ทดลองเดินรถท่องเที่ยวเพื่อเป็นทางเลือกให้กับประชาชนระดับรากหญ้าคือผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลางและอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครได้ท่องเที่ยวแบบประหยัดค่าใช้จ่ายและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ "คมนาคมเพื่อประชาชน" ของกระทรวงคมนาคม ขสมก.



โครงการครอบครัวสุขสันต์กับบริการ ขสมก.

จึงได้พิจารณาจัดโครงการ "ครอบครัวสุขสันต์กับบริการ ขสมก." ขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม และรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมให้วันอาทิตย์เป็นวันครอบครัว (Happy Family Day) และสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศเฉพาะในวันเสาร์-อาทิตย์ และวันนักขัตฤกษ์ เพื่อท่องเที่ยวชมโบราณสถานทางประวัติศาสตร์หรือไหว้พระ 9 วัด ด้วยรถโดยสารปรับอากาศskybus ผู้โดยสารได้คนละ 35 - 40 คน ให้สามารถใช้บริการได้ทั้งแบบรายบุคคลและเป็นหมู่คณะ โครงการดังกล่าวได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่วันที่ 28 ธันวาคม 2548 ปัจจุบันมีโปรแกรมท่องเที่ยวกว่า 30 เส้นทาง และได้รับความนิยมจากประชาชนที่เดินทางไปท่องเที่ยวกว่า 2,000 คน/เดือน

โครงการ "ครอบครัวสุขสันต์กับบริการ ขสมก." นี้ นอกจากจะเป็นการพัฒนาในการแข่งขันเชิงธุรกิจแล้ว ยังเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับ ขสมก. อีกทางหนึ่งด้วย





ขสมก. จัดรถเมล์บริการฟรีสำหรับประชาชนที่จะเดินทางไปร่วมงานนิทรรศการเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงครองราชย์ครบ 60 ปี ที่เมืองทองธานี



จัดรถ Shuttle Bus ฟรีบริการรับ-ส่งผู้โดยสารที่จะไปอาคารผู้โดยสารขาเข้าและอำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ของบริษัทต่าง ๆ ที่ทำงานภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างอาคารต่าง ๆ



โครงการ ครอบครัวยุสสันต์กับบริการ ขสมก. ซึ่งได้รับความร่วมมืออย่างดีจาก คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง โดย ขสมก. ได้จัดรถปรับอากาศพิเศษยุโรปให้บริการประชาชนไปท่องเที่ยว-ทัศนศึกษา ในราคาประหยัดตามแหล่งท่องเที่ยวในเขตจังหวัดใกล้เคียงกับ กทม.

ขสมก. เปิดโอกาสให้ผู้พิการจากสมาชิกคณะกรรมการอิสระเพื่อความเสมอภาค ชมรมมนุษย์ล้อนานาชาติ ได้เดินทางท่องเที่ยว-ทัศนศึกษาโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น ในโครงการครอบครัวยุสสันต์กับบริการ ขสมก.



สถาบันการบินพลเรือน

1. โครงการประชุมเสวนาทงวิชาการนานาชาติ

The Tenth Global TRAINAIR Training Symposium and Conference on The Global cooperation in training as a contributing factor for a safe and secure operation

TRAINAIR เป็นโครงการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีวัตถุประสงค์ในการกำกับดูแล และพัฒนาให้การผลิตบุคลากรด้านการบินเป็นไปตามมาตรฐานเพื่อส่งเสริมให้การขนส่งทางอากาศเกิดความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสูงสุด

สถาบันการบินพลเรือน เป็นหนึ่งในสมาชิกถาวรของโครงการ TRAINAIR ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2535

จากการที่สถาบันการบินพลเรือนส่งผู้แทนเข้าร่วม The Ninth Global TRAINAIR Training Symposium and Conference เมื่อปี พ.ศ. 2547 สถาบันการบินพลเรือนได้รับข้อเสนอเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุม Global TRAINAIR Training Symposium and Conference ครั้งต่อไปในปี พ.ศ. 2549 และได้รับการยืนยันจาก TRAINAIR Central Unit, ICAO ในการเป็นเจ้าภาพการประชุมดังกล่าว





วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการจัดประชุมและเสวนาวิชาการ เพื่อการพัฒนาการผลิตบุคลากรด้านการบิน ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตลอดจนแสวงหาความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ทั้งด้านการพัฒนาหลักสูตร การแลกเปลี่ยนผู้เชี่ยวชาญด้านการบินในสาขาต่าง ๆ ทั้งด้านการจราจรทางอากาศ นักบิน และบริการภาคพื้น ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือน และสมาชิกเครือข่ายโครงการ TRAINAIR



ผู้เข้าร่วมประชุม/วันและสถานที่ประชุม

ผู้เข้าประชุมจำนวน 250 คน จาก 58 ประเทศ และ 5 องค์กรนานาชาติ ได้แก่ ASECA, EUROCONTROL, IATA, ICAO, IFATSEA โดยจัดการประชุมขึ้นในระหว่างวันที่ 31 ตุลาคม 2549 - วันที่ 3 พฤศจิกายน 2549 ณ โรงแรมเซาท์ริ-ลา ถนนเจริญกรุง กรุงเทพมหานคร



ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ผู้เข้าร่วมประชุมเสวนาจะได้รับความรู้ ความเข้าใจ และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ประสบการณ์ เกี่ยวกับการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน



2. สถาบันการบินพลเรือนได้แสดงศักยภาพ และความพร้อม ในการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน
3. หน่วยงานด้านการบินอื่น ๆ ของประเทศไทย ได้แก่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัด บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้นำเสนอ ภาพลักษณ์ขององค์กร และประชาสัมพันธ์องค์กร
4. ได้ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของประเทศไทย

2. โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การดำเนินงานธุรกิจ สถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2550 - 2553 โดยคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ปรึกษาโครงการ

สถาบันการบินพลเรือนได้เสนอแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาศาสนา สถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2548 - 2552 (Strategic Revival Plan 2005 - 2009) ต่อคณะกรรมการสถาบันการบินพลเรือน ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2548 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2548 และที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบในหลักการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาศาสนา ตามที่สถาบันการบินพลเรือนเสนอ ต่อมาในคราวประชุมคณะกรรมการ ครั้งที่ 5/2548 เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2548 ที่ประชุมได้มีมติให้ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดแผนพัฒนาสถาบันการบินพลเรือน ตามแนวทางของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาศาสนาการบินพลเรือน พ.ศ. 2548 - 2552

การดำเนินการของสถาบันการบินพลเรือนตามมติคณะกรรมการสถาบันการบินพลเรือน

สถาบันการบินพลเรือนได้ว่าจ้างคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นที่ปรึกษาโครงการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์การดำเนินงาน



ธุรกิจของสถาบันการบินพลเรือน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2548 โดยมีระยะเวลาการศึกษาและจัดทำแผนประมาณ 270 วัน ซึ่งเป็นการศึกษาความเป็นไปได้ตามแนวทางของยุทธศาสตร์การพัฒนาศาสนาการบินพลเรือน พ.ศ. 2548 - 2552 (Strategic Revival Plan 2005 - 2009)

คณะที่ปรึกษาฯ ร่วมกับสถาบันการบินพลเรือนได้จัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของสถาบันการบินพลเรือน ตามร่างแผนยุทธศาสตร์การดำเนินงานธุรกิจ พ.ศ. 2550 - 2553 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2549 ณ โรงแรมรามาการ์เด้น กรุงเทพฯ ที่ประชุมมีความเห็นสรุปร่วมกันที่สำคัญ ดังนี้

- 1) อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มการเจริญเติบโตอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทวีปเอเชียและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้ ประเทศไทยมีอัตราการเติบโตที่สูงกว่าการเติบโตของโลกอีกด้วย โดยมีสาเหตุมาจากปัจจุบันปริมาณการจราจรทางอากาศที่สนามบินดอนเมืองมีมากกว่าที่สนามบินจระเข้รับได้แล้ว อีกทั้งยังมีการขยายสนามบินสุวรรณภูมิและกำลังจะเปิดให้บริการได้ปลายปี พ.ศ. 2549 นี้ แสดงให้เห็นถึงโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศอย่างมาก

2) การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินอย่างรวดเร็ว สะท้อนให้เห็นความต้องการบุคลากรด้านการบินที่เพิ่มขึ้นอีกมาก ซึ่งผู้เข้าร่วมการสัมมนา จากหน่วยงานต่าง ๆ ต่างเห็นพ้องต้องกันถึงความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศ อาทิ นักบิน ผู้อำนวยการสายการบิน ช่างซ่อมอากาศยาน บุคลากรด้านการบริหารจัดการ รวมทั้งทักษะการติดต่อสื่อสารจากการใช้ภาษาอังกฤษ เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินดังกล่าว

3) นอกจากความต้องการบุคลากรด้านการบินที่เพิ่มมากขึ้นนั้น ผู้เข้าร่วมสัมมนา โดยเฉพาะหน่วยงานที่เป็นกลุ่มลูกค้าคาดหวังต่อสถาบันการบินพลเรือนในการผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพสูงให้สามารถปฏิบัติงานตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นกำลังสนับสนุนการพัฒนาองค์กรและอุตสาหกรรมการบินในที่สุด

4) หน่วยงานต่าง ๆ ยินดีที่จะให้ความร่วมมือกับสถาบันการบินพลเรือนในการเพิ่มขีดความสามารถเป็นอย่างดี ในการบูรณาการทรัพยากร (Resource Sharing) ทั้งในด้านครูผู้สอน อาคารสถานที่ และเครื่องมือ/อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นในเมืองต้น ทั้งนี้ หน่วยงานต่าง ๆ คาดหวังให้สถาบันการบินพลเรือนพัฒนาตนเองอย่างยั่งยืนในอนาคตต่อไป ตลอดจนสามารถให้การสนับสนุนในทางอ้อม เช่น การสนับสนุนนโยบายและงบประมาณที่เหมาะสมเพื่อให้สถาบันการบินพลเรือนมีการดำเนินธุรกิจที่คล่องตัวมากยิ่งขึ้น

คณะที่ปรึกษาฯ และสถาบันการบินพลเรือนได้ร่วมกันจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและเปิดโอกาสให้พนักงานทุกระดับได้แสดงความคิดเห็นต่อร่างแผนยุทธศาสตร์การดำเนินงานของสถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2550 - 2552 เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2549 ณ หอประชุมใหญ่สถาบันการบินพลเรือน โดยพนักงานได้รับฟังการบรรยายสรุปสาระสำคัญของแผนฯ และทราบถึงทิศทางการพัฒนาหน่วยงาน ทั้งนี้ พนักงานยังได้เรียกร้องให้เกิดความร่วมมือ/ความสามัคคี เพื่อให้สถาบันการบินพลเรือนสามารถบรรลุผลตามแผนยุทธศาสตร์การดำเนินงานของสถาบันการบินพลเรือนได้

แนวทางการดำเนินการเพื่อเสนอต่อกระทรวงคมนาคม

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในฐานะที่ปรึกษาโครงการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์การดำเนินงานของสถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2550 - 2553 ได้เสนอรายงานฉบับสมบูรณ์ให้กับสถาบันการบินพลเรือน เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2549 ซึ่งคณะกรรมการสถาบันการบินพลเรือน ในคราวประชุมครั้งที่ 9/2549 เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2549 ได้มีมติรับทราบรายงานสรุปผลโครงการฯ และเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การดำเนินงานของสถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2550 - 2553 ซึ่งจะได้นำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป





บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) >>>



1. ข้อมูลโครงการ/แผนงานที่สำคัญ

1.1 โครงการเที่ยวบินพิเศษมหากุศล “สายใยรักแห่งครอบครัว” หลักการและเหตุผล

เนื่องด้วยสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ทรงทราบฝ่าละอองพระบาทถึงความทุกข์ยากของประชาชน ผู้ประสบอุทกภัยและประชาชนในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ จึงมีพระราชประสงค์ในการพระราชทานความช่วยเหลือ ด้วยเหตุนี้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงสนองรับพระราชประสงค์ จัดเที่ยวบินพิเศษมหากุศล “สายใยรักแห่งครอบครัว” ช่วยเหลือ ผู้ประสบอุทกภัย และจัดหาอุปกรณ์ด้านการแพทย์สำหรับโรงพยาบาล ใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ เส้นทางบิน กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ ในวันที่ 5 - 6 มกราคม 2550 โดยได้รับพระมหากรุณาธิคุณจากสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ทรงรับหน้าที่นักบินที่ 1 ในเที่ยวบินดังกล่าว ด้วยเครื่องบินโบอิง 737-400 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยพระเจ้าวรวงศ์เธอ

พระองค์เจ้าศรีรัศมิ์ พระวรชายาฯ พระเจ้าหลานเธอ พระองค์เจ้าสิริวัณณวรีนารีรัตน์ และพระเจ้าหลานเธอ พระองค์เจ้าทีปังกรรัศมีโชติ เสด็จร่วมในเที่ยวบินด้วย นอกจากนี้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เชิญบุคคลสำคัญ อาทิ นายกรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรี คณะกรรมการบริษัทฯ แขนงผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ตลอดจนบริษัทห้างร้านที่มีจิตศรัทธา ร่วมเดินทางทั้งหมด 121 ท่าน รวมเงินบริจาคได้จำนวน 80 ล้านบาท

วัตถุประสงค์

- เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย และจัดหาอุปกรณ์ด้านการแพทย์สำหรับโรงพยาบาลใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้



รายละเอียดของโครงการ

- สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ทรงทำการบินในเที่ยวบิน TG 8870 วันที่ 5 มกราคม 2550 เส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และเที่ยวบินที่ TG 8871 วันที่ 6 มกราคม 2550 เส้นทางเชียงใหม่-กรุงเทพฯ และพระราชทานเลี้ยงอาหารค่ำ ณ โรงแรม แนนดารี น โอเรียลเต็ล ดาราเทวี เชียงใหม่

ผลการดำเนินงาน

- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นำเงินจำนวน 80 ล้านบาท ชื่นทูลเกล้าฯ ถวายแด่สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เพื่อทรงช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย และจัดหาอุปกรณ์ทางการแพทย์ สำหรับโรงพยาบาลใน 3 จังหวัดชายแดน ภายใต้ ซึ่งทรงพระกรุณาให้จัดหาอุปกรณ์ทางการแพทย์สำหรับโรงพยาบาลใน 3 จังหวัด และเสด็จพระราชดำเนินไปพระราชทานสิ่งของต่าง ๆ เมื่อวันที่ 1 - 4 กุมภาพันธ์ 2550 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

1.2 โครงการพัฒนากรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการบินและการเชื่อมต่อเที่ยวบินในภูมิภาคเอเชีย (Global Connectivity Improvement-Bangkok Hub Implementation)

หลักการและเหตุผล

โครงการความร่วมมือระหว่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับบริษัท Star Alliance Services GmbH ในการพัฒนากรุงเทพฯ ให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย โดยเน้นการ

ปรับปรุงตารางการบินเพื่อสร้างเครือข่ายการเชื่อมต่อเที่ยวบินระหว่างสายการบินในกลุ่มพันธมิตร Star Alliance กับเที่ยวบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อสนับสนุนศักยภาพในการแข่งขันของบริษัท โดยนำระบบเครือข่ายใจให้ผู้โดยสารมาใช้บริการ ในการเพิ่มทางเลือกและความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางของผู้โดยสาร เมื่อใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์เชื่อมต่อเที่ยวบิน เนื่องจากมีจุดบินในเครือข่าย (City Pair Network) เพิ่มมากขึ้น โดยนอกจากใช้บริการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีเครือข่ายการบินครอบคลุมเมืองสำคัญในเอเชียแล้วยังมีเครือข่ายพันธมิตรสายการบิน Star Alliance ซึ่งเป็นกลุ่มพันธมิตรการบินที่ใหญ่ที่สุดในโลก มีสมาชิก 17 สายการบิน มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุมเมืองสำคัญทั่วโลกเชื่อมโยงระหว่างกัน ทำให้มีการบริการถึงจุดหมายได้อย่างสะดวก รวดเร็ว สนับสนุน การขยายตลาด และเครือข่ายการบินร่วมกับพันธมิตรการบิน ทำให้มี ผู้โดยสารไหลเวียนเข้ามายังประเทศไทยใช้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลาง การบินเพิ่มขึ้น

วัตถุประสงค์

- เพื่อเสริมสร้างศักยภาพความเป็นศูนย์กลางการบินระดับโลกของประเทศไทยในภูมิภาคเอเชีย โดยจัดระบบการเชื่อมต่อเที่ยวบินที่สนับสนุนการเพิ่มปริมาณการโดยสารเข้ามายังประเทศไทย ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารไหลเวียนเข้ามาประเทศไทยมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์โดยตรงต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และธุรกิจการค้าสามารถสร้างรายได้และเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม



- เพื่อเสริมสร้างยุทธศาสตร์หลักของประเทศด้านคมนาคมขนส่ง โดยพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศที่มีโครงสร้างพื้นฐานเอื้ออำนวยต่อการเดินทาง และการขนส่งสินค้า รวมทั้งระบบโลจิสติกส์ เชื่อมโยงระบบเครือข่ายการคมนาคมทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค สนับสนุนการค้าและการลงทุนของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล

วิธีการศึกษา

- วิเคราะห์ปริมาณการโดยสาร (Traffic Flow) ที่เดินทางผ่านกรุงเทพฯ และหาวิธีที่จะปรับรูปแบบการเดินทาง (Shift major traffic flow) ให้เชื่อมโยงกับเที่ยวบินของบริษัทฯ ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ
- ปรับปรุงตารางการบินของบริษัทฯ เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อเที่ยวบินให้ได้มากที่สุดเพื่อเพิ่มรายได้และปริมาณการโดยสารให้ไหลเวียนมายังประเทศไทย
- พัฒนาโครงสร้างระบบกลุ่มเที่ยวบินเข้า-ออก (Hub System) ให้มีการเชื่อมต่อระหว่างเมืองที่มีผู้ใช้บริการมาก และนำผู้โดยสารมายังประเทศไทย โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการบินอย่างต่อเนื่อง



- พัฒนาเครือข่ายการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยใช้ระบบคำนวณผลตอบแทนทางการเงิน (Economic Performance) เพื่อนำแผนพัฒนาที่ดีที่สุดมาปฏิบัติ

การดำเนินการโครงการสู่ภาคปฏิบัติ

- โครงการฯ มีระยะเวลาการดำเนินการอย่างน้อย 18 เดือน เริ่มตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2548 โดยทำการวิเคราะห์การเชื่อมต่อเที่ยวบินตั้งแต่ท่าอากาศยานดอนเมือง จนกระทั่งเสร็จสิ้นโครงการฯ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ แบ่งการดำเนินการเป็น 5 ขั้นตอน (Phase) ดังนี้

- ขั้นตอนที่หนึ่ง (Phase I) เน้นทำการปรับเปลี่ยนตารางการบินฤดูร้อน 2548 โดยปรับเวลาเข้า-ออกในช่วง 5 - 35 นาที เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อเที่ยวบินต่าง ๆ ที่กรุงเทพฯ มากขึ้น

- ขั้นตอนที่สอง (Phase II) เน้นการเพิ่มจำนวนการเชื่อมต่อเที่ยวบินสำหรับตารางการบินฤดูหนาว 2548/49 โดยมุ่งเน้นการเชื่อมต่อเที่ยวบินเข้าสู่ตลาดยุทธศาสตร์จีน อินเดีย และออสเตรเลีย รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างระบบเที่ยวบินเป็น Hub System

- ขั้นตอนที่สาม (Phase III) เน้นทำการปรับเปลี่ยนตารางการบินฤดูร้อน 2549 ซึ่งมุ่งเน้นการปรับเวลาเข้า-ออก ที่เกินกว่า 35 นาที เพื่อเพิ่มศักยภาพการเชื่อมต่อเที่ยวบินที่กรุงเทพฯ รวมทั้งศึกษาวิเคราะห์ Bank Structure เพื่อรองรับการเชื่อมต่อเที่ยวบินจากตลาดหลักในเอเชีย

- ขั้นตอนที่สี่ (Phase IV) เน้นทำการปรับเปลี่ยนตารางการบินฤดูหนาว 2549/50 โดยเน้นการเชื่อมต่อเที่ยวบินเพื่อเข้าสู่เส้นทางใหม่ที่บริษัทฯ เปิดทำการบิน รวมถึงการศึกษา Bank Structure ที่สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค

- ขั้นตอนที่ห้า (Phase V) เน้นการนำ Master Schedule มาปรับใช้ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมุ่งเน้นการพัฒนา Hub System แยกกลุ่มเที่ยวบินตามช่วงเวลาเข้า-ออก ทำให้เกิดการเชื่อมต่อเที่ยวบินระหว่างเมืองต่าง ๆ และนำผู้โดยสารมายังประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อเที่ยวบินที่กรุงเทพฯ ต่อไป

- การดำเนินการโครงการฯ ตั้งแต่ขั้นตอนที่หนึ่ง (Phase I) ถึงขั้นตอนที่สี่ (Phase IV) ส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารในเครือข่ายของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นมากกว่า 42,000 คน ทำให้บริษัทฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นประมาณ 800 ล้านบาท



บริษัท ขนส่ง จำกัด >>>

1. การเปิดเส้นทางเดินรถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก

เพื่อบริการและอำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ผู้โดยสารรองรับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 บริษัท ขนส่ง จำกัด จึงได้ขอปรับปรุงการเดินรถโดยสารประจำทางในเส้นทางภาคตะวันออก จำนวน 9 เส้นทาง ให้จอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

- สายที่ 55 กรุงเทพฯ-บางคล้า
- สายที่ 9904 กรุงเทพฯ (จตุจักร)-ชลบุรี
- สายที่ 9905 กรุงเทพฯ (จตุจักร)-เมืองพัทยา
- สายที่ 9906 กรุงเทพฯ (จตุจักร)-บ้านฉาง-ระยอง
- สายที่ 9907 กรุงเทพฯ (จตุจักร)-จันทบุรี
- สายที่ 9908 กรุงเทพฯ (จตุจักร)-ตราด
- สายที่ 9909 กรุงเทพฯ (จตุจักร)-แหลมฉบัง
- สายที่ 9910 กรุงเทพฯ (จตุจักร)-บางคล้า
- สายที่ 9916 กรุงเทพฯ (เอกมัย)-เขาหินซ้อน-สระแก้ว



การเดินทาง 9 เส้นทางข้างต้น เปิดให้บริการประชาชนที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2549

นอกจากนี้ บริษัท ขนส่ง จำกัด ยังได้ข้อกำหนดเส้นทางการเดินรถหมวด 3 รวม 3 เส้นทาง ที่มีต้นทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปภาคตะวันออก 2 เส้นทาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1 เส้นทาง ดังนี้

- สายที่ 389 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-เมืองพัทยา
- สายที่ 390 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ตลาดโรงเกลือ
- สายที่ 825 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-หนองคาย

การเดินทาง 3 เส้นทางนี้ **เปิดให้บริการประชาชน ตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549** พร้อมการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. การเปิดเดินรถโดยสารระหว่างประเทศไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว)

บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้เปิดเดินรถโดยสารระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ไปแล้ว 3 เส้นทาง คือ จังหวัดอุดรธานี-นครหลวงเวียงจันทน์, จังหวัดหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์ และจังหวัดอุบลราชธานี-ปากเซ การเดินรถประสบผลสำเร็จด้วยดี

สำหรับเส้นทางเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ เส้นทางที่ 4 คือ จังหวัดมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ได้รับความเห็นชอบร่วมกันระหว่างกรมการขนส่งทางบกของไทย และกรมขนส่ง กระทรวงคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้าง แห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยตกลงที่จะใช้รถโดยสารปรับอากาศไม่เกิน 45 ที่นั่ง เดินรถวันละ 8 - 12 เที่ยว/วัน อัตราค่าโดยสารคนละ 45 บาท หรือ 13,000 กีบ และคาดว่าจะมีการลงนามในสัญญาเดินรถกับบริษัทซ่อมแม่ขนส่ง และโดยสารทางบก จำกัด (บ.สปด) ได้ในวันที่ 9 พฤศจิกายน 2549 ที่ แขวงสะหวันนะเขต และจะเปิดเดินรถภายหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต





บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

แผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ และ ท่าอากาศยานภูเก็ต สู่ความเป็นศูนย์กลางการบิน ในภูมิภาค (ปีงบประมาณ 2547 - 2551)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้จัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) และท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกภ.) สู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ในช่วงปีงบประมาณ 2547 - 2551 เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ตให้สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ต้องการพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่และภูเก็ต ให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคด้านเหนือและด้านใต้

วงเงินลงทุน

คณะรัฐมนตรีอนุมัติในหลักการในวงเงิน 2,690.314 ล้านบาท โดยสำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นชอบให้ดำเนินการในวงเงิน 2,640.433 ล้านบาท (ท่าอากาศยานเชียงใหม่ 2,012.120 ล้านบาท และท่าอากาศยานภูเก็ต 628.313 ล้านบาท) รวมสำรอนราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)





วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมให้ทำอากาศยานเชียงใหม่ และทำอากาศยานภูเก็ต เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคตามนโยบายของรัฐบาล
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ทำอากาศยานเชียงใหม่ และทำอากาศยานภูเก็ตให้รองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ และผู้โดยสารได้จนถึงปี 2544
3. เพื่อสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทำอากาศยานภูมิภาคมีขีดความสามารถในการเป็นท่าอากาศยานหลักในภูมิภาคที่เชื่อมโยงการจราจรทางอากาศระหว่างเมืองหลวงกับเมืองหลักในภูมิภาค และสามารถรองรับปริมาณการจราจรของประเทศในภูมิภาคเอเชีย
2. เพื่อประสิทธิภาพการให้บริการต่าง ๆ แก่ผู้โดยสารในการเดินทางเข้า-ออกจากท่าอากาศยาน ให้เกิดความสะดวกรวดเร็วขึ้นและรักษาความเป็นมาตรฐานสากล
3. เพื่อให้นโยบายส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวไทยเชื่อมโยงกับเมืองต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียสัมฤทธิ์ผลและทำรายได้ให้กับประเทศ
4. เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการให้ทำอากาศยานเชียงใหม่ และทำอากาศยานภูเก็ต เป็นศูนย์กลางการบินในภาคเหนือและภาคใต้



บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด

บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บตด.) มีแผนการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์และแผนงานโครงการของกระทรวงคมนาคม โดย บตด. จัดตั้งบริษัทร่วมทุนกับบริษัทเอกชนเจ้าของเรือไทย เพื่อทำธุรกิจ พาณิชยนาวีครบวงจร ซึ่งแผนดังกล่าว ได้รับอนุมัติจาก ครม. เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2548 บตด. จะดำเนินการธุรกิจหลัก ดังนี้

1. การขนส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางมายังประเทศไทย ทั้งนี้รวมถึงการขนถ่ายน้ำมันดิบ-ไล ระหว่างชายฝั่งไปยังประเทศใน แถบอาเซียนด้วย





2. การดำเนินธุรกิจเดินเรือชายฝั่งระหว่างท่าเรือกรุงเทพ-แหลมฉบัง ไปยังภาคใต้ เช่น สงขลา สุราษฎร์ธานี เป็นต้น ซึ่งตั้งเป้าในการขนถ่ายรถยนต์ให้กับผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศ ซึ่งโรงงานตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกและต้องขนส่งให้ลูกค้าทางภาคใต้ รวมถึงการขนถ่ายตู้สินค้าระหว่างท่าเทียบเรือชายฝั่งของประเทศ

3. ธุรกิจเดินเรือตู้ Container ระหว่างประเทศ
4. ธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าเทกองระหว่างประเทศ
5. ธุรกิจการจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)
6. ปัจจุบันบริษัทร่วมทุน (บพด.) ได้ดำเนินการต่อเรือ Tanker ขนาด 7,000 ตัน 1 ลำ ซึ่งจะมียุทธินามในสัญญาต่อเรือในวันที่ 1 มีนาคม 2550
7. กำลังดำเนินการจัดหาเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปขนาดที่เหมาะสม
8. ได้ใช้เรือไทยเพิ่มขึ้น 14% จากที่ไม่เคยใช้เลย
9. ค่าขนส่งลดลง 20% - 30%





บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด



โครงการสำคัญในการให้บริการการเดินอากาศ และบริการที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตามนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งหวังให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยและภูมิภาคที่จะส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการให้บริการการเดินอากาศ และบริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ จึงได้กำหนดโครงการที่เกี่ยวข้องในความร่วมมือประกอบด้วย

1. โครงการก่อสร้างห้องบังคับการบินและอาคารที่ทำการ (ATC COMPLEX)
2. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย
 - การจัดหาอุปกรณ์ระบบสื่อสารการเดินอากาศ
 - การจัดหาอุปกรณ์ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ
 - การจัดหาอุปกรณ์ระบบข้อมูลการบินและข่ายสื่อสาร
 - การจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารการเดินอากาศ
 - การจัดหาอุปกรณ์บริการสายการบิน



3. โครงการจัดหาอุปกรณ์ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติการโอนย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
4. การจัดทำแผนการบินขึ้น-ลงของอากาศยาน (RNAV-IAP Non-Precision) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปัจจุบันโครงการในความรับผิดชอบได้เสร็จทั้งหมด สามารถให้บริการบินทดสอบเที่ยวบินแรก (First Technical Flight) เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2548 โดยในปี 2549 เริ่มให้บริการภายในประเทศเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2549 ตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO กำหนดไว้ และเปิดให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 อย่างสมบูรณ์แบบ

ทั้งนี้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้แสดงศักยภาพทั้งในส่วนของงานปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในส่วน Approach Control และ Aerodrome Control รวมถึงได้นำเทคโนโลยีอันทันสมัยของระบบอุปกรณ์ต่างๆ ประกอบด้วยระบบติดตามอากาศยาน ระบบเครื่องช่วย การเดินอากาศ ระบบสื่อสารการบิน รวมถึงวิทยุสื่อสาร Trunked Radio เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อสื่อสารแก่สายการบินที่ให้บริการภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปัจจุบันได้ให้บริการจราจรทางอากาศแก่เที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฉลี่ยวันละ 55 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ซึ่งศักยภาพการให้บริการจราจรทางอากาศสามารถรองรับอย่างเต็มประสิทธิภาพถึง 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง



โครงการสำคัญเพื่อสังคม

1. มูลนิธิวิทยุการบินแห่งประเทศไทย

ในปี 2548 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดตั้ง "กองทุนเพื่อการศึกษาและพัฒนาเด็กพิการ โดยวิทยุการบินฯ & สายการบิน" ในโอกาสครบรอบ 57 ปี บพท. ขึ้นโดยมีเจตนาที่มุ่งให้โอกาสทางการศึกษาแก่เด็กพิการระดับประถมศึกษา เพื่อเป็นรากฐานที่สำคัญต่อการดำเนินชีวิตและประกอบอาชีพในอนาคต ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่าง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กับสายการบินผู้ถือหุ้น และได้มีกิจกรรมมอบทุนการศึกษาให้กับเด็กพิการทุนละ 5,000 บาท จำนวน 76 คน จาก 17 โรงเรียน ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ผลสำเร็จจากการดำเนินงานและนโยบายที่จะมุ่งมั่นพัฒนาการศึกษาให้เด็กพิการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จึงได้จัดตั้ง "มูลนิธิวิทยุการบินแห่งประเทศไทย" ขึ้นในเดือนพฤษภาคม 2549 และจัดกิจกรรมเพื่อหารายได้สมทบทุนมูลนิธิ อาทิ จัดฉายภาพยนตร์การกุศลรอบพิเศษ และกิจกรรมแข่งขันกอล์ฟการกุศล เป็นต้น นอกจากนี้มูลนิธิ ยังได้ขยายโอกาสทางการศึกษาให้แก่เด็กพิการระดับประถมไปยั้งทั่วประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 160 ทุน ทุนละ 5,000 บาท



นอกจากการให้โอกาสทางการศึกษาแล้ว มูลนิธิฯ ยังเสริมสร้างคุณภาพชีวิตให้กับเด็กพิการด้วยกิจกรรมหลากหลายรูปแบบ อาทิ การนำเด็กพิการไปทัศนศึกษาในสถานที่ต่าง ๆ การชมภาพยนตร์รอบพิเศษ งานสังสรรค์วันเด็ก การมอบรถวีลแชร์และรถสามล้อโยก เป็นต้น นับว่าเป็นการให้โอกาสทางสังคมแก่กลุ่มคนผู้พิการและเป็นการเติมเต็มคุณภาพชีวิตให้ครบถ้วนอีกด้วย



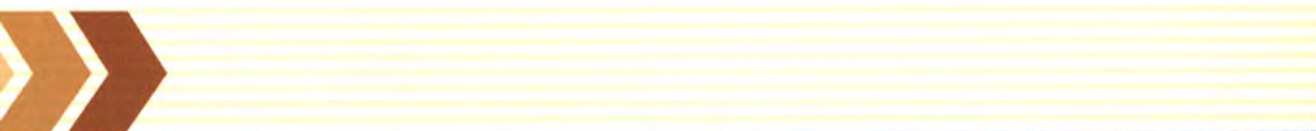
2. โครงการ “วิทยุการบินฯ มีนิวอลเลย์บอล” ซึ่งด้วยพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ประจำปี 2549

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดการแข่งขันกีฬาวอลเลย์บอลในระดับเยาวชนอายุไม่เกิน 12 ปี มาตั้งแต่ปี 2543 โดยตลอดระยะเวลา 7 ปีที่ผ่านมา มีเยาวชนเข้าร่วมจาก 76 จังหวัดทั่วประเทศ ส่งผลให้เยาวชนของประเทศได้รับโอกาสที่ดีในด้านการศึกษา พัฒนาทักษะกีฬาตั้งแต่ระดับพื้นฐานอย่างจริงจัง เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นนักกีฬาระดับประเทศ รวมทั้งช่วยส่งเสริมสุขภาพและช่วยให้หลีกเลี่ยงจากปัญหาเสพติดตามนโยบายของรัฐบาล รวมถึงการดำเนินการจนถึงปีงบประมาณ 2549 มีเยาวชนเข้าร่วมโครงการแล้วประมาณ 120,000 คน



กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport





ภาคผนวก

»» พระราชบัญญัติ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

คำสั่งสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ที่ 9/2550 สั่ง ณ วันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2550



พระราชบัญญัติ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พ.ศ. 2548

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2548

เป็นปีที่ 60 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 35 มาตรา 48 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548"

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

"การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
 “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการ
 และเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะทำสัญญาว่าจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย
 แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว

“ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน” หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41
 หรือมาตรา 48 หรือได้จัดแจ้งตามมาตรา 45

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งทำการหรือรับที่จะทำการขนส่งไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ไม่ว่าจะเป็นผู้
 บุคคลเดียวกันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือไม่ก็ตาม

“ผู้ตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีสิทธิในการรับของจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง
 ต่อเนื่อง

“ใบตราส่งต่อเนื่อง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องออกให้แก่ผู้ตราส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่ง
 สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของตามที่ระบุใน
 ใบตราส่งต่อเนื่องและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้มีสิทธิรับของตาม
 มาตรา 22 นั้น

“รับมอบของ” หมายความว่า การที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับของเพื่อขนส่งของให้ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่อง
 หลายรูปแบบ

“ส่งมอบของ” หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) มอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(ข) นำไปไว้ในเงื้อมมือของผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือตามกฎหมายหรือประเพณี
 ทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ สถานที่ส่งมอบแล้ว หรือ

(ค) มอบของให้แก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ สถานที่ส่งมอบกำหนด
 ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องส่งมอบของให้

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและ
 กำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ของ” หมายความว่า สิ่งทามิตรทรัพย์สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้เป็นผู้จัดทำมา
 ไม่ว่าของเหล่านั้นจะบรรทุกหรือได้บรรทุกไว้บนหรือใต้ปกกระวาง

“ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้าหรือสิ่งอื่นที่ใช้บรรจุของหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการ
 ขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน หรือภาชนะหรือบรรจุภัณฑ์อย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่ง
 ต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“หน่วยการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตาม
 ลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ถัง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

“เป็นหนังสือ” หมายความว่า โทรเลข โทรพิมพ์ โทรสารหรือวิธีการอย่างอื่นซึ่งพิมพ์บันทึก ทำซ้ำหรือ
 ส่งข้อความโดยทางเครื่องกลหรืออิเล็กทรอนิกส์ หรือเครื่องมือเครื่องใช้อย่างอื่นที่มีไว้ใช้ตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว



“โบ๊ะเบี่ยน” หมายความว่า โบ๊ะเบี่ยนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมทั้งโบ๊ะเบี่ยนหรือโบ๊ะเบี่ยนการตั้งตัวแทนตามพระราชบัญญัตินี้

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่นายทะเบียน

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ข้าราชการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีซึ่งนายทะเบียนแต่งตั้งเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 5 สัญญารับขนของภายในราชอาณาจักรโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญารับขนของฉบับเดียว คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้นำบทบัญญัติในหมวด 1 ว่าด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับก็ได้

มาตรา 6 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด 1

สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ส่วนที่ 1

บททั่วไป

มาตรา 7 สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ สัญญาซึ่งผู้ตราส่ง ตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผู้ตราส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

มาตรา 8 ข้อกำหนดใด ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการปลดปล่อยหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้

มาตรา 9 บทบัญญัติในหมวดนี้ไม่กระทบถึงสิทธิและหน้าที่ในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา 10 ในการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องออกไปตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อได้รับมอบของ

ใบตราส่งต่อเนื่องอาจเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน ทั้งนี้ แล้วแต่ผู้ตราส่งจะเลือก

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมอบหมายจะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งต่อเนื่อง

การลงลายมือชื่อตามวรรคสามให้หมายความรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การปรุเอกสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ หรือการลงลายมือชื่อโดยใช้เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการอื่นใด ทั้งนี้ ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา 11 ใบตราส่งต่อเนื่องพึงแสดงรายการดังต่อไปนี้

- (1) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อปึงตัวของ ข้อความที่แจ้งสถานะอันตราย สภาพการนำเสี่ยง่ายแห่งของ หากจะต้องมี และจำนวนหน่วยการขนส่ง น้ำหนักรวมหรือปริมาณอย่างอื่นแห่งของ ทั้งนี้ ตามที่ผู้ตราส่งแจ้งหรือจัดให้
- (2) สภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก
- (3) ชื่อและสำนักงานใหญ่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง
- (4) ชื่อผู้ตราส่ง
- (5) ชื่อผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ตราส่งระบุไว้
- (6) สถานที่และวันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของ
- (7) สถานที่ส่งมอบของ
- (8) วันที่หรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ สถานที่ส่งมอบ ถ้าคู่สัญญาจะได้ตกลงกันไว้โดยชัดแจ้ง
- (9) ข้อความระบุว่าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน
- (10) สถานที่และวันที่ออกไปตราส่งต่อเนื่อง
- (11) ลายมือชื่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมาย
- (12) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องชำระซึ่งรวมถึงสกุลเงินที่จะต้องชำระหรือค่าระวางสำหรับแต่ละรูปแบบการขนส่งหรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระค่าระวางตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกันไว้
- (13) เส้นทางที่จะให้ขนส่ง รูปแบบการขนส่ง และสถานที่เปลี่ยนถ่ายพาหนะ ถ้าทราบถึงรายละเอียดดังกล่าวเมื่อออกไปตราส่งต่อเนื่อง
- (14) รายละเอียดอื่นใดที่คู่สัญญาตกลงให้แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

ในกรณีนี้ใบตราส่งต่อเนื่องใดที่ออกโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ให้ใบตราส่งต่อเนื่องนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่งต่อเนื่อง หากมีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งต่อเนื่องตามมาตรา 4

มาตรา 12 ในกรณีนี้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้ทำบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง โดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัยหรือเหตุการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ แล้วแต่กรณีหรือมิได้ระบุข้อความไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องอย่างชัดแจ้ง เช่น ระบุว่า "ผู้ตราส่งเป็นผู้ซึ่งนำหน้าก บรรทุก และตรวจนับ" "ผู้ตราส่งเป็นผู้บรรจุตู้สินค้า" หรือข้อความอื่นในลักษณะเดียวกัน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของไว้ตามสภาพที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น



มาตรา 13 ถ้ามิได้มีการบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องตามมาตรา 12 และถ้าใบตราส่งต่อเนื่องหรือข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามใบตราส่งต่อเนื่องได้ออนหรือส่งไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งได้ทราบและกระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งต่อเนื่องนั้นห้ามมิให้พิสูจน์เป็นอย่างอื่น

มาตรา 14 เมื่อได้ออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่นักไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องนั้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่งต่อเนื่อง

มาตรา 15 ให้นำบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับใบตราส่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม

ส่วนที่ 2

หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง

มาตรา 16 เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบจากผู้ตราส่งหรือจากบุคคลอื่นในนามผู้ตราส่งไว้แล้วให้ถือว่าผู้ตราส่งได้รับรองความถูกต้องในรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับสภาพแห่งของ เครื่องหมาย เลขหมาย น้ำหนัก ปริมาตร และปริมาณแห่งของที่ขนส่งนั้น ตลอดจนลักษณะอันตรายแห่งของที่ตนได้แจ้งไว้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือจัดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

ถ้ามีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากการแจ้งข้อความไม่ถูกต้องตรงตามรายละเอียดตามวรรคหนึ่งของผู้ตราส่งได้แจ้งไว้หรือจัดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง แม้ว่าผู้ตราส่งจะได้ออนใบตราส่งต่อเนื่องนั้นให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม แต่ทั้งนี้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อบุคคลภายนอกนั้น

มาตรา 17 ผู้ตราส่งต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและตามกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย

มาตรา 18 เมื่อผู้ตราส่งได้มอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ผู้ตราส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของนั้นและข้อความระวางต่าง ๆ ถ้ามี หากผู้ตราส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ทราบ ให้มีสิทธิและหน้าที่ของผู้ตราส่งและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีดังต่อไปนี้

(1) ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น

(2) ไม่ว่าเวลาใด ๆ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอาจขนถ่ายของนั้นออกจากพาหนะที่ขนส่ง ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่บุคคลที่ได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่ขนส่งนั้นแล้วเมื่อได้รับมอบของ

มาตรา 19 แม้ว่าผู้ตราส่งจะได้ปฏิบัติตามมาตรา 18 แล้ว แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นเป็นอันตราย หรือเป็นอันตรายใกล้จะถึงแก่ชีวิตหรือทรัพย์สิน หรือจะเป็นอันตรายอย่างแน่ชัด ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง อาจขนถ่ายของนั้นออกจากพาหนะที่ขนส่ง ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังต้องรับผิดชอบส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือในกรณีที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 20

ส่วนที่ 3

หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

มาตรา 20 ภายใต้บังคับมาตรา 27 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้านั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้างตัวแทนของตนหรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการ เพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการทั้งปวงซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้ารวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้น

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยใด ๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชกช้า เว้นแต่ผู้ตราส่งจะได้แจ้งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของว่า หากมีการส่งมอบชกช้า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ยินยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ

มาตรา 21 การส่งมอบชกช้า คือ

(1) ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

(2) ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา 22 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีหน้าที่ต้องดำเนินการส่งมอบของดังต่อไปนี้

(1) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่ผู้ถือ ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่ง

(2) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาส่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งได้เวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่ง ซึ่งได้สลักหลังโดยชอบ

(3) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่บุคคลโดยนามให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งมีชื่อระบุในใบตราส่งต่อเนื่องเมื่อได้มีการพิสูจน์ถึงความถูกต้องของตัวบุคคลและได้รับการเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่งจากบุคคลดังกล่าว แต่ถ้ามีการโอนใบตราส่งต่อเนื่องดังกล่าวต่อไปเป็นประเภทเพื่อเขาส่งหรือโดยการสลักหลังลอยให้นำความใน (2) มาใช้บังคับ

(4) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดห้ามโอน ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งต่อเนื่องเมื่อได้พิสูจน์ถึงความถูกต้องของตัวบุคคลนั้นแล้ว

ในกรณีที่ไม่มีกรอกออกเอกสารใด ๆ ให้แก่ผู้ตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลตามคำสั่งของผู้ตราส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ได้มาซึ่งสิทธิของผู้ตราส่งหรือของผู้รับตราส่งตามที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระบุไว้

มาตรา 23 ในกรณีที่หาตัวผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่ง



หากมีพฤติการณ์ขัดขวางไม่สามารถจะบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งได้ทันที หรือไม่อาจถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่งได้ หรือผู้ตราส่งละเลยไม่ส่งคำสั่งนั้นมาในเวลาอันควรหรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติได้ หากของนั้นได้พ้นจากอารักขาภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยศุลกากรแล้วให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิยื่นขอชดเชย ค่าเสียหาย หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความเหมาะสมและจำเป็น

เมื่อได้จัดการตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องบอกกล่าวแก่ผู้ตราส่งโดยไม่ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องละเลยไม่บอกกล่าวแก่ผู้ตราส่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

ในกรณีที่ได้จัดการกับของตามวรรคสองแล้ว ได้เงินจำนวนเท่าใด ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิหักเอาไว้เป็นค่าระวาง ค่าอุปกรณ์แห่งค่าระวางและค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการนั้นถ้ายังมีเงินเหลือ ให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งมีสิทธิจะได้เงินนั้นโดยพลันหรือถ้าส่งมอบไม่ได้ ให้นำไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ แต่ถ้าเงินยังขาดอยู่เท่าใด ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในส่วนที่ขาดนั้น

ในกรณีที่ได้ทำลายหรือจัดการกับของตามวรรคสองแล้วไม่ได้เงิน ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการดังกล่าวเอาจากผู้ตราส่งได้

มาตรา 24 เมื่อผู้รับตราส่งได้รับของหากปรากฏว่ามีการสูญหายบางส่วนหรือเสียหาย และถ้าผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องถึงการสูญหายหรือสภาพของความเสียหายแห่งของที่ได้รับนั้น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

ในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งมีสิทธิโต้แย้งเป็นหนังสือภายในหกวันนับแต่วันที่ได้รับของนั้น

มาตรา 25 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญารวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น

มาตรา 26 ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของแล้วแต่กรณี ให้บุคคลผู้มีสิทธิรับของมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) รับของ
- (2) รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า หรือ
- (3) ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า

ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันนับแต่วันที่ถึงกำหนดส่งมอบของ ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง บุคคลผู้มีสิทธิรับของมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมีได้สูญหาย

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ชำระค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้มีสิทธิรับของแล้ว ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

มาตรา 27 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (3) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ
- (4) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทน หรือตัวแทนของบุคคล

ดังกล่าว

- (5) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น
- (6) การนัดหยุดงาน การปิดงานจตจ้าง การผลงงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ
- (7) ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกั้ระหว่างการขนส่ง

เกิดขึ้นโดย

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกั้ตาม (7) อันเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้กระทำตามที่ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้น เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

ส่วนที่ 4

ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและการคิดค่าเสียหาย

มาตรา 28 ภายใต้บังคับมาตรา 30 มาตรา 31 และมาตรา 32 ในกรณีที่มีของซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบไว้สูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงหกหรือ หกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาเสียหายได้ตามมาตรา 34 และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่กำหนดไว้

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชกั้หรือความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือเสียหายในของที่ขนส่ง ให้จำกัดความรับผิดทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสาม ให้จำกัดความรับผิดโดยรวมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง

มาตรา 29 ในกรณีที่มีการระบุจำนวนหน่วยการขนส่งไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งต่อเนื่องนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ แต่ในกรณีที่นำเอาสินค้าซึ่งบรรจุอยู่ในกระสอบ ชัน ถู ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือ

หน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น มารวมบรรจุไว้ในภาชนะขนส่งเดียวกัน โดยมีได้ระบุจำนวนหน่วยการขนส่งไว้ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมอยู่ในภาชนะขนส่งนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

ในกรณีที่ตัวภาชนะขนส่งซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาได้สูญหายหรือเสียหาย ให้ถือว่าภาชนะขนส่งนั้นเป็นหน่วยการขนส่งอีกหน่วยหนึ่งต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น

มาตรา 30 ในกรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้แปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

มาตรา 31 ในกรณีที่ปรากฏชัดเจนนว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในของกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว

มาตรา 32 การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว

(2) การสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้กที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญากระทำการหรือดเว้นกระทำการ โดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ก หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้กนั้นอาจเกิดขึ้นได้

มาตรา 33 ภายใต้บังคับมาตรา 32 ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและลูกจ้างตัวแทน และบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้จำกัดความรับผิดของบุคคลทั้งหมดดังกล่าว รวมกันแล้วไม่เกินจำนวนความรับผิดที่ระบุไว้ในมาตรา 28 มาตรา 30 หรือมาตรา 31 แล้วแต่กรณี

มาตรา 34 ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณค่าเสียหายเท่ากับราคาของที่ของนั้นจะพึงมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การคำนวณราคาของตามวรรคหนึ่ง ให้คำนวณตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาห้องตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาห้องตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน

ในกรณีที่ราคาที่คำนวณได้ตามวรรคสองต่ำกว่าที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น แต่ถ้าราคาสูงกว่าให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบเพียงเท่าราคาแสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

มาตรา 35 เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา 34 โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

มาตรา 36 คู่สัญญาอาจตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในส่วนนี้ก็ได้

ส่วนที่ 5 การใช้สิทธิเรียกร้อง

มาตรา 37 ความในหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด และให้ใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

มาตรา 38 สิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเกิดจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้

มาตรา 41 ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) ให้ยื่นคำขอโดยแสดงหลักฐานการมีคุณสมบัติตามมาตรา 40 และการมีหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่เพิ่มขึ้น

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนมีคุณสมบัติและหลักประกันตามวรรคหนึ่ง ให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนและออกใบทะเบียนภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอจดทะเบียน

การยื่นคำขอทะเบียน การจดทะเบียนและการออกใบทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนได้เนื่องจากคำขอจดทะเบียนมีคุณสมบัติหรือหลักประกันไม่ถูกต้อง ให้นายทะเบียนแจ้งหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมีชักช้าแต่ต้องไม่เกินยี่สิบวันนับแต่วันที่รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 42 ใบทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) ให้มีอายุห้าปีนับแต่วันที่ออกใบทะเบียน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบทะเบียนจะต้องยื่นคำขอก่อนใบทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน

เมื่อได้ยื่นคำขอตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไปได้จนกว่านายทะเบียนจะสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบทะเบียนนั้น

การขอต่ออายุใบทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 43 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่เพิ่มขึ้น และดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนด จำนวน ชนิด ขนาด และเงื่อนไขในการดำรงหลักประกันและสินทรัพย์ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

อนุญาตใตตุลาการตามความในหมวด 3 เพื่อชี้ขาดภายในเก้าเดือนนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของ หรือควรจะส่งมอบของ ให้เป็นอันขาดอายุความ

ภายในอายุความตามวรรคหนึ่ง ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อ ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องจะไมยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ

ในกรณีฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้แก่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง ให้ถือว่าเป็นการให้ความยินยอมว่าจะไมยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้และให้มีผลเช่นเดียวกับกรณีตามวรรคสอง

หมวด 2

การควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ

มาตรา 39 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองจดทะเบียนดังต่อไปนี้

(1) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41

(2) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา 45 หรือ

(3) ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนตามมาตรา 48

มาตรา 40 ผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

(1) เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร

(2) มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) ประกอบกิจการในฐานะตัวแทนตามมาตรา 39 (2) หรือ (3) จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่สร้างขึ้นโดยรวมถึงกิจการที่กระทำในฐานะที่เป็นตัวแทนด้วย

มาตรา 44 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) ที่ประสงค์จะตั้งสาขาในการประกอบกิจการให้ขออนุญาตต่อนายทะเบียน นายทะเบียนจะอนุญาตโดยมีเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก็ได้

การขอรับใบอนุญาตตั้งสาขาและการออกใบอนุญาตตั้งสาขาตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 45 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศมาตรา 39 (2) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอจัดแจ้งต่อนายทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศพร้อมทั้งตั้งตัวแทนหรือตั้งสำนักงานสาขาในราชอาณาจักร

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจัดแจ้งแสดงหลักฐานถูกต้อง ให้นายทะเบียนรับจัดแจ้งและออกใบจัดแจ้งภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอจัดแจ้ง

การยื่นคำขอจดทะเบียน การจดทะเบียน การออกไปจดทะเบียน การตั้งตัวแทนและสำนักงานสาขา ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานไม่ครบถ้วน ให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้าแต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบจดทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 46 ใบจดทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39 (2) ให้มีอายุตามที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศแต่ไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ออกไปจดทะเบียน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบจดทะเบียนจะต้องยื่นคำขอเสียก่อนใบจดทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน และให้นำมาตรา 42 วรรคสาม และวรรคสี่มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 47 ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39 (2) จะต้องมีความสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) หรือ
- (2) เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยโดยมีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการขนส่ง หรือเป็นนายหน้า ตัวแทนหรือตัวแทนค้าต่างในกิจการขนส่ง

ตัวแทนตาม (2) จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของตัวการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอันใดจากสัญญาที่ทำขึ้น

มาตรา 48 ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศตามมาตรา 39 (3) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทนต่อนายทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศพร้อมทั้งแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการตั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) เป็นตัวแทนในราชอาณาจักร

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานถูกต้อง ให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนและออกไปทะเบียนการเป็นตัวแทนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอจดทะเบียน

การยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทน การจดทะเบียนการตั้งตัวแทน การออกไปทะเบียนการเป็นตัวแทนและการรับเป็นตัวแทน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานไม่ครบถ้วน ให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้าแต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับตั้งแต่วันที่รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนตามวรรคหนึ่ง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 49 ใบทะเบียนการเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39 (3) ให้มีอายุตามอายุของสัญญาการตั้งตัวแทนแต่ไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ออกไปทะเบียน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบทะเบียนจะต้องยื่นคำขอก่อนใบทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน และให้นำมาตรา 42 วรรคสามและวรรคสี่มาใช้บังคับโดยอนุโลม



มาตรา 50 ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนตามมาตรา 39 (2) และ (3) จะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนเพื่อความปลอดภัยใด ๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร

มาตรา 51 ในกรณีที่นายทะเบียนมีคำสั่งไม่รับจดทะเบียน ไม่รับจดทะเบียนไม่ออกใบทะเบียนตามมาตรา 41 มาตรา 45 หรือมาตรา 48 ไม่ออกใบแทนใบทะเบียนตามมาตรา 55 หรือไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบทะเบียนตามมาตรา 42 มาตรา 46 หรือมาตรา 49 ผู้ยื่นคำขอมีสสิทธอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อรัฐมนตรีได้ โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จและแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้รับคำอุทธรณ์

มาตรา 52 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนจะต้องส่งรายงานเกี่ยวกับการประกอบการต่อนายทะเบียนตามแบบหลักเกณฑ์ และระยะเวลาที่นายทะเบียนประกาศกำหนด

มาตรา 53 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนต้องแสดงใบทะเบียนไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ หรือสำนักงานสาขา

มาตรา 54 ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนตามมาตรา 39 (2) และ (3) ต้องแสดงเอกสารสำคัญเกี่ยวกับการประกอบการของผู้ที่เป็นตัวการตามที่นายทะเบียนกำหนดไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานของตัวแทน

มาตรา 55 ในกรณีที่ใบทะเบียนสูญหาย ถูกทำลายหรือชำรุดในสาระสำคัญให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนยื่นคำขอรับใบแทนใบทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดดังกล่าว การขอรับใบแทนใบทะเบียนและการออกใบแทนใบทะเบียนตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 56 ในกรณีที่มีการย้ายสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา หรือมีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรายการอย่างหนึ่งอย่างใดในใบทะเบียน ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนแจ้งแก่นายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลง และให้นายทะเบียนหมายเหตุการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ในใบทะเบียน

มาตรา 57 เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนผู้ใด

- (1) ไม่ดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบหรือความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบ หรือไม่ดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบ
- (2) ผ่าฝืนเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบทะเบียนที่ระบุว่าเป็นเงื่อนไขอันเป็นสาระสำคัญ
- (3) ไม่ส่งหรือส่งรายงานไม่ถูกต้องหรือไม่มีการครบถ้วนตามมาตรา 52
- (4) ไม่อำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร ในการปฏิบัติการของนายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้นายทะเบียนมีหนังสือแจ้งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองปฏิบัติให้ถูกต้องภายในเวลาอันสมควร

ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามที่นายทะเบียนมีหนังสือแจ้งตามวรรคหนึ่ง โดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งระงับการประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราวได้ในระยะเวลาที่เห็นสมควรแต่ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่มิคำสั่ง

มาตรา 58 นอกจากกรณีที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยวิधिปฏิบัติราชการทางปกครอง นายทะเบียนมีอำนาจเพิกถอน ใบทะเบียน เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(1) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนให้ข้อมูลเท็จหรือกระทำฉ้อฉลเพื่อให้ได้รับจดทะเบียน

(2) นายทะเบียนมีคำสั่งให้ระงับการประกอบการกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราวตามมาตรา 57 วรรคสองและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ดำเนินการให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนดเกินกว่าหนึ่งครั้งในรอบปี

(3) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายทะเบียน หรือตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่อื่นที่มีอำนาจตามกฎหมายที่ให้หน้าของที่เป็นอันตรายซึ่งหาผู้รับไม่ได้ หรือของผิดกฎหมายไปส่งคืนให้แก่ผู้ตราส่ง รวมทั้งชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการดังกล่าว

มาตรา 59 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งนายทะเบียนมีคำสั่งให้ระงับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือให้เพิกถอนใบทะเบียน มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อรัฐมนตรีได้โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

การอุทธรณ์ไม่เป็นเหตุระงับการบังคับตามคำสั่งของนายทะเบียน เว้นแต่รัฐมนตรีจะสั่งให้ทุเลาการบังคับ

ในระหว่างที่รัฐมนตรีพิจารณาคำอุทธรณ์ ห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามวรรคหนึ่งประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไป เว้นแต่จะเป็นการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นการประกอบการตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นก่อนได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จและแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้รับคำอุทธรณ์

มาตรา 60 ภายใต้บังคับมาตรา 59 วรรคสอง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งถูกเพิกถอนใบทะเบียนส่งคืนใบทะเบียนต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพิกถอนใบทะเบียน

มาตรา 61 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนวันที่เลิกประกอบการ

เมื่อบอกเลิกประกอบการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ทำการประกอบการตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นก่อนบอกเลิกประกอบการต่อไปแต่มีให้เกินสามเดือนนับแต่วันที่เลิกประกอบการ

ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ส่งคืนใบทะเบียนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่เลิกประกอบการ

มาตรา 62 นายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามความในพระราชบัญญัตินี้

ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนในระหว่างเวลาทำงานปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและตรวจสอบบัญชีและเอกสารที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(2) เรียกผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ผู้จัดการ พนักงานและลูกจ้าง ตัวแทนและลูกจ้างของตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริง



(3) สั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนดำเนินการนำของที่เป็นอันตรายซึ่งหาผู้รับไม่ได้หรือซึ่งเป็นของผิดกฎหมายไปส่งคืนให้แก่ผู้ตราส่ง รวมทั้งสั่งให้ชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการนั้น ทั้งนี้ ภายใต้งบค้ำแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 63 ในการปฏิบัติการของนายทะเบียนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 62 วรรคสอง ให้นุ้บุคคลที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร

มาตรา 64 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

หมวด 3

การระงับข้อพิพาท

มาตรา 65 คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี โดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้

ในกรณีที่มีได้มีการระบุศาลในการฟ้องคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

(1) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิสำเนาของจำเลย

(2) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย

(3) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ

อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ฟ้องคดีในศาลใด ๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

มาตรา 66 คำฟ้องเกี่ยวกับคดีแพ่งในราชอาณาจักรไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามพระราชบัญญัตินี้ และคำฟ้องเกี่ยวกับสัญญาฉบับของภายในราชอาณาจักรตามมาตรา 5 ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา 67 คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันเป็นหนังสือกำหนดให้เสนอข้อพิพาทใด ๆ ที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดก็ได้

ในกรณีที่มีข้อตกลงอนุญาตตุลาการโดยระบุสถานที่ คู่สัญญามีสิทธิดำเนินการพิจารณา โดยอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศตามที่ระบุไว้ในสัญญาเพื่อดำเนินการพิจารณาของอนุญาตตุลาการก็ได้

ในกรณีที่มีข้อตกลงอนุญาตตุลาการแต่มิได้ระบุสถานที่ ผู้เสนอข้อพิพาทมีสิทธิดำเนินการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศใดประเทศหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) ประเทศที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือภูมิภาคของคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง
 - (2) ประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้นซึ่งต้องปรากฏว่าคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
 - (3) ประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ
อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาโตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศใด ๆ ก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นมาหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว
- มาตรา 68 ให้อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดข้อเรียกร้องอันมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามบทบัญญัติในหมวด 1 แห่งพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นหนังสือภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วให้บังคับใช้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของประเทศที่ตกลงกันก็ได้
- มาตรา 69 ข้อความหรือข้อตกลงใดในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จำกัดสิทธิในการฟ้องคดีแพ่งต่อศาลหรือจำกัดสิทธิในการดำเนินการพิจารณาโดยอนุญาโตตุลาการตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ให้เป็นโมฆะ ทั้งนี้ เว้นแต่จะมีกฎหมายเฉพาะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

หมวด 4

บทกำหนดโทษ

มาตรา 70 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยไม่ได้เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนหรือโดยฝ่าฝืนคำสั่งให้เพิกถอนใบทะเบียนตามมาตรา 58 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท และในกรณีที่มีการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้แล้ว ให้ปรับอีกเป็นรายสัญญาในอัตราสัญญาละห้าหมื่นบาท

เพื่อประโยชน์แก่คู่สัญญาหรือผู้รับตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวที่ได้ทำไว้แล้วต่อไปจนแล้วเสร็จ

มาตรา 71 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 หรือมาตรา 47 วรรคสอง หรือฝ่าฝืนคำสั่งให้ระงับการประกอบการตามมาตรา 57 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท และปรับอีกวันละสามพันบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา 72 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบทะเบียนตามมาตรา 41 วรรคห้า มาตรา 44 วรรคหนึ่ง มาตรา 45 วรรคห้า หรือมาตรา 48 วรรคห้า ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา 73 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 52 หรือมาตรา 56 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา 74 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 60 หรือมาตรา 61 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 75 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 53 หรือมาตรา 54 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท



มาตรา 76 ผู้ใดไม่อำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 63 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา 77 ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดซึ่งต้องรับโทษตามมาตรา 70 หรือมาตรา 71 เป็นนิติบุคคล ให้กรรมการผู้จัดการ หุ่นส่วนผู้จัดการ หรือผู้ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลในเรื่องนั้น ต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่ากระทำความผิดนั้นได้กระทำโดยตนมิได้รู้เห็นหรือยินยอม หรือตนได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความผิดนั้นแล้ว

มาตรา 78 เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งกระทำความผิดตามมาตรา 72 มาตรา 73 มาตรา 74 มาตรา 75 หรือมาตรา 76 ได้ชำระค่าปรับในอัตราสูงสุดสำหรับความผิดนั้นแก่นายทะเบียนภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

บทเฉพาะกาล

มาตรา 79 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากประสงค์จะประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไป ให้ดำเนินการขอจดทะเบียนหรือจดทะเบียนในทศสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

เมื่อได้ยื่นขอจดทะเบียนหรือจดทะเบียนตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ผู้นั้นประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไปจนกว่านายทะเบียนจะสั่งไม่อนุญาตให้จดทะเบียนหรือจดทะเบียน

มาตรา 80 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร

นายกรัฐมนตรี

อัตราค่าธรรมเนียม

(1) ใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	ฉบับละ	10,000	บาท
(2) ใบจดทะเบียน	ฉบับละ	8,000	บาท
(3) ใบทะเบียนการเป็นตัวแทน	ฉบับละ	8,000	บาท
(4) ใบอนุญาตตั้งสาขาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จดทะเบียนตามมาตรา 39 (1)	ฉบับละ	1,000	บาท
(5) ใบแทนใบทะเบียน			
(ก) ใบแทนใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	ฉบับละ	500	บาท
(ข) ใบแทนใบจดทะเบียน	ฉบับละ	500	บาท
(ค) ใบแทนใบทะเบียนการเป็นตัวแทน	ฉบับละ	500	บาท
(6) ค่าขอจดทะเบียน	ฉบับละ	500	บาท
(7) ค่าขอจดทะเบียน	ฉบับละ	500	บาท
(8) ค่าขอตั้งตัวแทน	ฉบับละ	500	บาท
(9) ค่าขอต่ออายุใบทะเบียน	ฉบับละ	500	บาท
(10) ค่าขออนุญาตตั้งสาขาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จดทะเบียนตามมาตรา 39 (1)	ฉบับละ	500	บาท
(11) ค่าขออื่น ๆ	ฉบับละ	200	บาท

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่รูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาไปจากเดิมที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยาน จนสามารถขยายบริการเป็นลักษณะจากจุดรับมอบสินค้าที่ต้นทางจนถึงจุดส่งมอบสินค้าที่ปลายทางมีรูปแบบหรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบหรือหนึ่งประเภท ภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว ฉะนั้น จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



คำสั่งสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ที่ 9/2550

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำหนังสือรายงานประจำปี 2549 กระทรวงคมนาคม

และรายงานประจำปี 2549 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ด้วยกระทรวงคมนาคมจะจัดทำหนังสือรายงานประจำปี 2549 เพื่อเผยแพร่ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม และเพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2548 แจ้งโดยหนังสือที่ นร 0504/ว 205 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2548 เรื่อง แนวทางการจัดทำรายงานการดำเนินงานของรัฐต่อสาธารณะรายปี

เพื่อให้การจัดทำหนังสือเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีเนื้อหาครบถ้วนสมบูรณ์ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำหนังสือ รายงานประจำปี 2549 กระทรวงคมนาคม และรายงานประจำปี 2549 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม โดยมีองค์ประกอบและ อำนาจหน้าที่ ดังนี้

องค์ประกอบ

- | | |
|---|----------------------------|
| 1. รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ตำแหน่งนายการ) | ประธานกรรมการ |
| 2. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | กรรมการ |
| 3. ผู้แทนสำนักงานรัฐมนตรี | กรรมการ |
| 4. หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร | กรรมการ |
| 5. ผู้อำนวยการกองแผนงาน | กรรมการ |
| 6. ผู้อำนวยการกองคลัง | กรรมการ |
| 7. ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่ | กรรมการ |
| 8. ผู้อำนวยการกองสารนิเทศ | กรรมการ |
| 9. ผู้อำนวยการกองกลาง | กรรมการและเลขานุการ |
| 10. หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป กองกลาง | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 11. หัวหน้าฝ่ายช่วยผู้อำนวยการและประสานราชการ กองกลาง | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 12. บรรณารักษ์ 7 ว. กองกลาง | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. จัดทำหนังสือรายงานประจำปี 2549 กระทรวงคมนาคม และรายงานประจำปี 2549 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ให้มีเนื้อหาตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กำหนด
2. กำหนดแนวทางและกรอบการจัดทำข้อมูล การจัดวางรูปเล่ม และกำหนดหน่วยงานผู้รับผิดชอบการจัดทำข้อมูลของหนังสือ เพื่อให้มีข้อมูลและภาพที่เกี่ยวข้องครบถ้วนสมบูรณ์
3. กำหนดรายละเอียดเนื้อหาที่ดำเนินการจัดพิมพ์ การจัดจ้างพิมพ์หนังสือ
4. ดำเนินการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2550



(นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์)

ปลัดกระทรวงคมนาคม





45



กองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

โทร. 0 2281 1175, 0 2283 3076 โทรสาร 0 2281 3959

<http://www.mot.go.th>



พิมพ์ที่ : หจก. อรุณการพิมพ์ 99/2 ซอยพระสุลิ ถนนดินสอ แขวงบวรนิเวศ เขตพระนคร
กรุงเทพมหานคร 10200
โทร. 0 2282 6033-4 โทรสาร 0 2280 2187-8
www.aroonprinting.com

