



กรมการวางแผนกรุงเทพ



รายงานประจำปี 2548
Annual Report 2005



TRANSPORT CENTER

การขนส่งและโลจิสติกส์





พระพุทธคมนาครบพิตร
พระพุทธรูปประจำกระทรวงคมนาคร



ความหมายของตราสัญลักษณ์ฉลองสิริราชสมบัติครบ ๖๐ ปี

อักษรพระปรมาภิไธย ภ.ป.ร. สีเหลืองนวลทอง อันเป็นสีประจำวันพระบรมราชสมภพ ขลิบรอบตัวอักษรด้วยสีทองบนพื้นสีน้ำเงินเจือทอง อันเป็นสีประจำสถาบันพระมหากษัตริย์ ล้อมด้วยเพชรอันเป็นเอกแห่งรัตนะ หมายถึง เหล่านักปราชญ์ราชกรวิสำคัญ อิกบรรดาช่างอันมีชื่อ พระยาช่างสำคัญ นางงาม เหล่าทแกล้วทหาร ข้าราชการบริพาร อันยอดฝีมือในการปฏิบัติราชการอย่างสุจริตยิ่ง เหล่านี้เปรียบด้วยเพชรอันชื่อว่ารัตนะ แวดล้อมประดับพระเกียรติยศแห่งพระมหากษัตริย์ราชประองค์นั้น อันเหนือยิ่งกว่าเพชร อันได้ชื่อว่ารัตนะทั้งปวง คือ พระมหากษัตริย์ผู้ทรงสถิตเป็นเพชรอันยอดค่ายิ่งในดวงใจราษฎร ทรงบำบัดทุกข์ ผดุงสุข เป็นที่พึ่งอันเกษมสุขร่มเย็นแก่ปวงพลกนิกรซึ่งต่างเชื้อชาติศาสนาในพระราชอาณาจักรของพระองค์

อนึ่ง อักษรพระปรมาภิไธย ภ.ป.ร. นี้ ประดิษฐานบนพระที่นั่งภัทรบิรูภายใต้พระมหาพิชัยมงกุฎประกอบพระอนุชาโลมอันเป็นหนึ่งในเครื่องเบญจสิริราชกกุธภัณฑ์ แวดล้อมด้วยพระแสงขรรค์ชัยศรีและพระแสงขรรค์ท้าวสุทนต์ ทอดสอดอยู่ในกองพระที่นั่งภัทรบิรู เบื้องซ้ายแห่งพระมหาพิชัยมงกุฎ มีธารพระกรและพ้านี้ฝักมะขามทอดสอดอยู่เบื้องขวาแห่งกองพระที่นั่งภัทรบิรู อันประดิษฐานบนฐานเขียง ซึ่งทอดฉลองพระบาทประดิษฐานอยู่ เหล่านี้รวมเรียกว่าเครื่องเบญจราชกกุธภัณฑ์ ประกอบด้วยสิ่งอันแสดงความเป็นกษัตริย์ทั้ง ๕ คือ พระมหาพิชัยมงกุฎ ๑ พระแสงขรรค์ชัยศรี ๑ ธารพระกร ๑ พัดวาลวิชนีและพระแสง ๑ ฉลองพระบาท ๑ หมายถึงแห่งการเฉลิมฉลองสิริราชสมบัติ ล่างลงมาเป็นแพรแถบสีชมพูขลิบทองเขียนอักษรสีทอง ความว่า ฉลองสิริราชสมบัติครบ ๖๐ ปี พุทธศักราช ๒๕๔๙ ปลายแห่งแพรแถบผูกเป็นภาพพระกระบี่ เป็นวานรกายขาว มือถือก้านลายซุ้มอันเป็นกรอบลายของตราสัญลักษณ์ฯ อยู่ด้านขวา ส่วนด้านซ้ายปลายแพรแถบผูกเป็นภาพครุฑ เป็นครุฑหน้าขาวกายสีเสปนทอง มือถือก้านลายกรอบแห่งตราสัญลักษณ์ฯ พื้นภาพตราสัญลักษณ์ฯ เฉลิมพระเกียรติทั้งหมดสีเขียวปนทอง อันหมายถึงสีอันเป็นเดชแห่งวันพระบรมราชสมภพ และยังหมายถึงสีของความมั่งคั่งอุดมสมบูรณ์แห่งผืนภูมิประเทศที่ทรงปกครองทำนุบำรุงอย่างหนักยิ่งมาตลอดระยะเวลาที่ทรงครองสิริราชสมบัติมา ณ บัดนี้ถึงมหามงคลสมัยที่จะฉลองพระเกียรติในการครองสิริราชสมบัติครบ ๖๐ ปี อันยาวนานที่สุดยิ่งกว่าพระมหากษัตริย์พระองค์ใดในพระราชพงศาวดารในสยามประเทศ



สารบัญ



5	คำกล่าว พิธีดำรงโท กัทธินัน ธีนวัตร นายกรัฐมนตรี
6	นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
7	นายภูมิตรธรรม เวชชียชัย รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
8	พลเอก ชัยนิรันดร์ เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
9	นายมหิตล จินทรางกูร ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม
11	นายวันชัย ศาสตร์กุลชาติ ปลัดกระทรวงคมนาคม
14	ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม
21	โครงสร้างกระทรวงคมนาคม
26	ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ 2548 ส่วนราชการ
30	สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม
34	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
64	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
76	กรมการขนส่งทางบก
88	กรมการขนส่งทางอากาศ
98	กรมทางหลวง
110	กรมทางหลวงชนบท
124	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
	รัฐวิสาหกิจ
144	การรถไฟแห่งประเทศไทย
156	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
164	การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย
178	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
192	องค์การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
200	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
206	สถาบันการบินพลเรือน
220	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
234	บริษัท ขนส่ง จำกัด
248	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
260	บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด
266	บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด
272	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
	บทความพิเศษ
284	- โฉมหน้าใหม่ของกระทรวงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง
290	- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ความภาคภูมิใจไทยทั้งชาติ
293	- ประเทศไทยกับการเข้าเป็นสมาชิกคณะมนตรีองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)
296	- ไล่จุดเสียดสีการพัฒนาประเทศ



คำกล่าวของนายกรัฐมนตรี



“...ผมเชื่อว่าประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคได้ เพราะที่บรรพบุรุษของเราได้เลือกสุวรรณภูมิแห่งนี้ ซึ่งก็คือที่ตั้งของประเทศไทยที่เป็นแผ่นดินทองแห่งนี้ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระราชทานนามว่า “สุวรรณภูมิ” เพราะเรากำลังจะทำให้แผ่นดินทองของบรรพบุรุษเรานั้น เป็นแผ่นดินทองจริง ๆ นั่นก็คือที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เราสามารถเป็นศูนย์กลางทางการบินได้ เมื่อที่ตั้งเป็นไปได้ เราจึงจำเป็นต้องมีโครงสร้างที่รองรับความเป็นไปได้ ซึ่งคือสนามบินแห่งนี้ และเราจะต้องมีนโยบายที่เป็นไปได้ คือ การเปิดน่านฟ้าเสรี เราต้องมีการบริหารจัดการที่เป็นไปได้ ซึ่งคือการให้บริการ และการปรับตารางการบินให้สามารถใช้ประเทศไทยเป็นที่ต่อเครื่องบินไปยังภูมิภาคได้ ทั้งหมดคือแนวทางที่ผมมั่นใจว่า เราจะเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคได้

ผมขอยืนยันอีกครั้งว่า เราจะพยายามเปิดสนามบินแห่งนี้ให้เร็วที่สุดเท่าที่มีความพร้อมทั้งทางเทคนิคและทางการบริหารจัดการ เพื่อไม่ให้เกิดความขลุกขลัก เมื่อเปิดแล้วต้องเปิดได้เลย เราจะพยายามเร่งอย่างเต็มที่ ในขั้นนี้เราประมาณการไว้ว่าจะเป็นประมาณปลายเดือนมิถุนายน 2549...”

คำกล่าวของพันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี
ภายหลังร่วมทดสอบทางเทคนิคระบบสนามบินสุวรรณภูมิ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ
วันพฤหัสบดีที่ 29 กันยายน 2548 เวลา 10.30 น.



นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สารรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ในวาระวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคมได้เวียนมาบรรจบครบรอบ 94 ปี ในวันที่ 1 เมษายน 2549 ขอแสดงความปรารถนาดีมายังข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และลูกจ้างในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกท่าน

กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ โดยมีการกิจสำคัญในการก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และระบบราง ซึ่งการบริหารงานกระทรวงคมนาคมในรอบปีที่ผ่านมา ได้เร่งรัดดำเนินการให้โครงการต่าง ๆ ทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กมากมายให้เจริญก้าวหน้าเป็นลำดับ เพื่อรองรับและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศให้มีประสิทธิภาพ ช่วยเสริมสร้างระบบโลจิสติกส์ในภาคการขนส่งให้ได้ผลดียิ่งขึ้น ปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชิงกายภาพของประเทศไทยนับว่ามีมาตรฐานคุณภาพและมีความเพียงพอที่ดีแห่งหนึ่งในภูมิภาค เนื่องจากได้มีการลงทุนเพื่อพัฒนารูปแบบและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งมาอย่างต่อเนื่อง และในก้าวย่างปีที่ 95 กระทรวงคมนาคมจะเร่งดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สมกับที่เป็นความภูมิใจของคนไทยทั้งชาติ พร้อม ๆ กับการพัฒนาระบบราง ทั้งโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ เพื่อรองรับสนามบินสุวรรณภูมิ ช่วงพญาไท-มักกะสัน (อโศก-สุวรรณภูมิ) และรถไฟฟ้ามหานคร โดยเพิ่มส่วนต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร และก่อสร้างเพิ่มเติมอีกหลายเส้นทาง ที่จะเชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชน สามารถตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการให้บริการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนชาวไทยอีกทางหนึ่ง

ในโอกาสอันเป็นมงคลนี้ ขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายในสากลโลก จงดลบันดาลให้ท่านทั้งหลายและครอบครัว มีความสุข ความเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงาน มีพลานามัยสมบูรณ์แข็งแรง และสำเร็จในสิ่งที่พึงประสงค์ทุกประการ

n. mom

(นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สารรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

นับแต่มีพระบรมราชโองการจัดตั้งกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2455 จวบจนปัจจุบันการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมได้พัฒนาก้าวสู่ปีที่ 95 อันเป็นระยะเวลาที่สามารถบ่งบอกถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ได้มุ่งมั่นพัฒนางานคมนาคมขนส่งให้มีบริการที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ส่งผลให้ประชาชนได้รับการบริการขนส่งสาธารณะที่ดี มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

ผมมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้เข้ามามีส่วนรับผิดชอบหน่วยงานของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ กรมการขนส่งทางอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สถาบันการบินพลเรือน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ไทย-อะมาติอุสเฮาท์โฮลด์เอเซีย จำกัด ซึ่งการดำเนินงานที่ผ่านมา ได้เร่งปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารงานของหน่วยงาน สร้างภาพลักษณ์ใหม่ ตลอดจนการนำเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการดำเนินงาน เพื่อให้มีประสิทธิผลสูงสุด อันเป็นการพัฒนาเปลี่ยนแปลงให้ก้าวทันกับวิวัฒนาการของโลกปัจจุบัน และสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ที่มุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชนชาวไทยโดยรวม

ในโอกาสคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม วันที่ 1 เมษายน 2549 ผมขอส่งความปรารถนาดีมายังข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และลูกจ้างในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกท่าน และขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัย และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายที่ท่านเคารพนับถือ โปรดดลบันดาลให้ท่านทั้งหลายและครอบครัว ประสบแต่ความสุข ความเจริญ มีพละทานามัยสมบูรณ์ และประสบความสำเร็จในสิ่งที่พึงประสงค์ทุกประการ



(นายภูมิตรรณ เวชัชฌ์)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



นายภูมิตรรณ เวชัชฌ์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



พลเอก ชัยนันทน์ เจริญศิริ
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

สารรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

ในยุคปัจจุบันที่โลกมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และมีความซับซ้อนมาก ประเทศที่จะก้าวทันความเปลี่ยนแปลงนี้จะต้องมีการพัฒนา และเพิ่มขีดความสามารถของประเทศในทุก ๆ ด้าน กระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นองค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบการก่อสร้าง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และอำนวยความสะดวกในการเดินทางขนส่ง จึงมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งที่ช่วยส่งเสริมสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และเพิ่มศักยภาพของประเทศ การพัฒนาถนนหนทางให้ความสะดวกสบาย ปลอดภัย ให้บริการด้านการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งโครงการต่าง ๆ ที่กระทรวงคมนาคมได้พยายามผลักดันให้เกิดขึ้น ล้วนแล้วแต่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาประเทศทั้งสิ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งกำลังจะแล้วเสร็จ และสามารถเปิดใช้ได้ไม่ช้านี้ จะเป็นอีกหนึ่งโครงการที่จะสร้างชื่อเสียง และนำความภาคภูมิใจมาสู่ชาวกระทรวงคมนาคม และประชาชนชาวไทยทั้งประเทศ เพราะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญในภูมิภาค และเป็น Gateway ระดับโลกอย่างสมบูรณ์ อันแสดงถึงศักยภาพของประเทศไทย ซึ่งสามารถแข่งขันกับนานาชาติอารยประเทศ

ในโอกาสคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม ในวันที่ 1 เมษายน 2549 นี้ ผมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัย และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายที่ท่านเคารพนับถือ กับทั้งพระบารมีของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้โปรดประทานพรให้ท่านทั้งหลาย และครอบครัว ประสบแต่ความสุข ความเจริญ มีพลานามัยสมบูรณ์ และสัมฤทธิ์ผลในสิ่งอันพึงปรารถนาทุกประการ

(พลเอก ชัยนันทน์ เจริญศิริ)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



นายสุริยะ จีรุงเรืองกิจ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ดำรงตำแหน่งวันที่ 3 ตุลาคม 2545
ถึงวันที่ 2 สิงหาคม 2548



นายดิศร เพ็ญงเกษ

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
ดำรงตำแหน่งวันที่ 11 มีนาคม 2548
ถึงวันที่ 2 สิงหาคม 2548



นายมหิตล จันทรางกูร

ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม
ดำรงตำแหน่งวันที่ 28 กันยายน 2548



สาร



สารปลัดกระทรวงคมนาคม

การคมนาคมของประเทศไทยในอดีต ใช้ทางน้ำเป็นหลักในการเดินทางมาทุกสมัยในประวัติศาสตร์ จนล่วงมาในรัชสมัยราชวงศ์จักรี เมื่อประเทศไทยหมดสิ้นเรื่องสงคราม ความเจริญทางเศรษฐกิจเริ่มเข้ามามีบทบาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งการติดต่อกับต่างประเทศ เมื่อล่วงเข้ารัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ ได้ทรงวางรากฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศ และได้พัฒนาต่อเนื่องมาจนรัชกาลปัจจุบัน การพัฒนาด้านการคมนาคมรุดหน้าเป็นอย่างมาก มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้ทันสมัยสามารถสนองตอบความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการได้อย่างมีคุณภาพ

ในอนาคตอันใกล้นี้จะมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่ทันสมัย มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยระดับต้น ๆ ของโลก นอกจากนี้แล้ว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภาคการขนส่งของประเทศ ได้มีแผนการขนส่งมวลชนเป็นระบบราง ทั้งใต้ดินและบนดิน เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนการขนส่งสินค้าได้วางยุทธศาสตร์มุ่งเน้นการขนส่งโดยทางน้ำและระบบรางเป็นหลัก และให้การขนส่งทางถนนเป็นส่วนเชื่อมโยง ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนและดำเนินการพัฒนาเพื่อรองรับการขนส่งในทุกส่วนไว้พร้อมแล้ว

นอกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ที่กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการอยู่ในขณะนี้แล้ว สิ่งสำคัญที่ได้จัดทำควบคู่กันไป คือ การจัดการด้านการให้บริการ การอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ ด้วยการปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ลดขั้นตอนและระยะเวลาการให้บริการ เพื่อผลักดันให้การขนส่งสินค้าเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ รวมถึงการประสานกับภาคเอกชนเพื่อให้เกิดความร่วมมือกับภาครัฐ ในการจัดให้มีบริการขนส่งร่วมกันให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

งานทั้งหลายที่กล่าวข้างต้นประสบความสำเร็จเป็นรูปธรรมได้ก็ด้วยความพากเพียรพยายามทุ่มเททั้งแรงกาย แรงใจ และพลังความคิดของข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจและลูกจ้างในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งผมในฐานะผู้บริหารกระทรวงคมนาคมต้องขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้ ด้วย

ในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม เวียนมาบรรจบครบรอบปีที่ 94 ในวันที่ 1 เมษายน 2549 นี้ ผมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลาย โปรดปกป้องคุ้มครองให้ท่านและครอบครัว ประสบความสุข ความเจริญ มีพละนามัยสมบูรณ์ และสัมฤทธิ์ผลในสิ่งที่ปรารถนาทุกประการ



(นายวันชัย คารกุลทัต)
ปลัดกระทรวงคมนาคม



นายวันชัย คารกุลทัต
ปลัดกระทรวงคมนาคม



นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม
ทูลเกล้าฯ ถวายเงินรายได้จากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าผ่านหอนคร สายเฉลิมรัชมงคล



นายวันชัย คาร์ทูลทัต ปลัดกระทรวงคมนาคม
รับพระราชทานของที่ระลึกในงานเทคนิมหาชาติเฉลิมพระเกียรติ



คณะผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม



นางพวงเพชร ดุนละเอียด
เลขาธิการ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวง



นายเลลีเมย์ จินะวิจารณ์
ผู้ช่วยเลขาธิการ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวง



นายสามารถ แก้วมีชัย
ผู้ช่วยเลขาธิการ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวง



นายอักษ ศรีสัทธากร
ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวง



นายรณฤทธิ์ย์ คามเขต
ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง



นายรุ่งเรือง พิทยศิริ
ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง

คณะผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม



นายอารัก อู๋พงษ์

รองปลัดกระทรวง
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง
ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นายสาบรกร ยลภักดิ์

รองปลัดกระทรวง
หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง
ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นายชลอ ทรัพย์ดรณ์

รองปลัดกระทรวง
ด้านอำนวยวิทยาการ



นายเกิดศักดิ์ เสริฐบุญบาน

รองปลัดกระทรวง
หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548



นายคำรบลักษ์ สุริสวัสดิ์

รองปลัดกระทรวง
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548



คณะผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม



นายสุพนธ์ คำภีระ
หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวง



นางสร้อยกัญญา ไตรสุกุล
ผู้ตรวจราชการกระทรวง



นายอศิศศักดิ์ กุวาราคิมพานิช
ผู้ตรวจราชการกระทรวง
ตั้งวันที่ 30 กันยายน 2548



นายอุทัย กิระจิต
ผู้ตรวจราชการกระทรวง



นายระพีภัทร์ จารุกุล
ผู้ตรวจราชการกระทรวง



นายประสงค์ ตันเมณีวัฒนา
ผู้ตรวจราชการกระทรวง



นายสิลปชัย จารุเกษมรัตน์
ผู้ตรวจราชการกระทรวง
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548

คณะผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม



นางสาวอำไพ จรุงผล
ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจ
การขนส่งทางอากาศ



นายสมพร โปสิณ
ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจ
การขนส่งทางน้ำ



นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ
ผู้อำนวยการสำนักวางแผน
กรมทางหลวงชนบท
รักษาการในตำแหน่งที่ปรึกษา
ด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก



นายสุรเจ็ด อภินิเวศ
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้คำปรึกษา
กฎหมาย



คณะผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม



นายสมพล เกียรติไพบูลย์
ประธานกรรมการตรวจสอบ
ภาคราชการประจำกระทรวง
คมนาคม



นางสาวนวลนภา เกียรติอรุณ
หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



นางสาวนวพร วิทยานันท์
รักษาการหัวหน้ากลุ่มตรวจสอบ
ภายในระดับกระทรวง



นายจุฬา สุขมบพ
หัวหน้ากลุ่มพัฒนาการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบ

คณะผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม



นายนิติ เพชรสุภา
หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี



นางกาวสุทธิ จงอนุวาศ
ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยี
สารสนเทศและการสื่อสาร



นางสาวทศยธรรณ์ รุ่งกำเนิดวงศ์
ผู้อำนวยการกองกลาง



นายสร วิฑิตไสภา
ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่



นางสาวสุวรรณ คล้ายทับทิม
ผู้อำนวยการกองคลัง



นางปาริชาติ คงรัตน์
ผู้อำนวยการสำนักกิจการ
ระหว่างประเทศ



คณะผู้บริหาร คณะกรรมการคมนาคม



นายสมชาย จันทรสอด
ผู้อำนวยการสำนักตรวจ
และประเมินผล



นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ
ผู้อำนวยการสำนักนิติการ



นายกองศักดิ์ ฉัตรจิตตา
ผู้อำนวยการสำนักอุทธรณ์
เงินค่าทดแทน



นางยุษณา รังสกุญวิศรุต
ผู้อำนวยการกองแผนงาน



นางสงศรี สุดโต
ผู้อำนวยการกองสารนิเทศ



นายบัณฑิต ธรรมสวัสดิ์
หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายใน
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม

ส่วนราชการ

สำนักงานรัฐมนตรี

สำนักงานปลัดกระทรวง

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางอากาศ

กรมทางหลวง

กรมทางหลวงชนบท

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร

รัฐวิสาหกิจ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สถาบันการบินพลเรือน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ขนส่ง จำกัด

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ
แห่งใหม่ จำกัด

บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด



นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม







นายภูมิธรรม เวชยชัย
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



พลเอก ชัยนันทน์ เจริญศิริ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม





ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ 2548
ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ



กระทรวงคมนาคม

วิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์

วันสถาปนา 1 เมษายน 2455



วิสัยทัศน์

มุ่งมั่นพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันเวลา ทำให้ประชาชนทุกระดับสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่ง สาธารณะได้อย่างเท่าเทียมกัน พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทุกระบบ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค

พันธกิจ

พัฒนาระบบกลไก และบุคลากรในองค์กร รวมทั้งวางแนวนโยบายการพัฒนา ก่อสร้าง และควบคุมการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพทั่วถึง คุ่มค่า และยุติธรรม

ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การใช้ประโยชน์จากภาคคมนาคมเพื่อเป็นเครื่องมือ ผลักดันในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และนำไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รวมทั้งรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์รายพื้นที่

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งที่มีมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การรักษาปริมาณและมาตรฐานคุณภาพของบริการพื้นฐานในการขนส่งและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัยและพอเพียง



ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และรักษาสีเขียวเมือง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการภาครัฐ และการบริการ ตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจ การค้า และบริการ

กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (Safety) และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ

กลยุทธ์ที่ 3 การยกระดับความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) และโอกาสในการเข้าถึง (Accessibility) ระบบการขนส่งสาธารณะ

กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่งเพื่อสังคมและสีเขียวเมือง

กลยุทธ์ที่ 5 การเสริมสร้างสมรรถนะในการบริหารด้วยระบบการบริการกิจการบ้านเมืองที่ดี (Governance)





โครงสร้าง

สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม



หมายเหตุ ¹ ที่ปรึกษารัฐมนตรีที่เป็นข้าราชการการเมือง
² ที่ปรึกษารัฐมนตรีทั่วไปไม่ได้รับเงินเดือน
³ อัตรากำลังข้าราชการรวม 23 อัตรา



อำนาจหน้าที่ สำนักบริหารรถแท็กซี่ กระทรวงคมนาคม

อำนาจหน้าที่

ภารกิจหลักของสำนักงานรัฐมนตรี ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2545 กำหนดให้สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคมมีภารกิจเกี่ยวกับราชการทางการเมือง เพื่อสนับสนุนภารกิจของรัฐมนตรี ประสานนโยบายระหว่างกระทรวง โดยมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับ

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

โครงสร้าง

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ปลัดกระทรวง

รองปลัดกระทรวง
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านนโยบายและแผน
กลุ่มตรวจสอบภายในระดับกระทรวง
กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

ผู้ตรวจราชการกระทรวง, ทั่วประเทศ
ผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านให้คำปรึกษากฎหมาย
กลุ่มตรวจสอบภายใน
กลุ่มพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ



** จัดตั้งเป็นสำนักเป็นการภายใน ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 42/2547 ลง ๓ วันที่ 28 มกราคม 2547

* จัดตั้งเป็นสำนักเป็นการภายใน ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 377/2547 ลง ๓ วันที่ 23 กันยายน 2547

จำนวนบุคลากร รวม 367 คน
ใน 5 มกราคม 2549
ข้าราชการ 305 คน
พนักงานราชการ 5 อัตรา
ลูกจ้างประจำ 57 คน



สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

1. งานประสานการเมือง

ดำเนินการประสานนโยบายระหว่างกระทรวงกับหน่วยงานในสังกัด และกับหน่วยงานอื่น ๆ ตลอดจนการประสานกับรัฐสภาตามภารกิจของรัฐมนตรี โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1.1 การประชุมคณะรัฐมนตรี

การจัดทำสรุปประเด็นวาระการประชุมคณะรัฐมนตรี	51 ครั้ง
การประสานงานและดำเนินการจัดประชุมผ่านระบบ Video Conference	22 ครั้ง
การอำนวยความสะดวกและประสานงานการประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่	14 ครั้ง

1.2 งานรัฐสภา

การสรุปประเด็นวาระการประชุมร่วมกันของรัฐสภา	10 ครั้ง
การสรุปประเด็นวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร	57 ครั้ง
การสรุปประเด็นวาระการประชุมวุฒิสภา	60 ครั้ง
ประสานงานการชี้แจงต่อคณะกรรมาธิการ สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา	405 ครั้ง
การจัดทำคำตอบกระทู้ถาม	178 เรื่อง
ประสานงานการตอบกระทู้ถาม (ทั่วไป/สส)	19 ครั้ง
การอำนวยความสะดวกประสานข้อมูลในการประชุมรัฐสภาที่สำคัญ	5 ครั้ง

2. งานเรื่องราวร้องทุกข์

ดำเนินการแก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับจากการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยได้ดำเนินการติดต่อ และประสานงานหน่วยงานในสังกัดเกี่ยวกับข้อร้องเรียน ร้องทุกข์ ร้องขอความอนุเคราะห์ที่มีมายังรัฐมนตรี จำนวน 1,201 เรื่อง ดังนี้

ด้านการขนส่งทางบก	1,047 เรื่อง
ด้านการขนส่งทางน้ำ	61 เรื่อง
ด้านการขนส่งทางอากาศ	93 เรื่อง
การชุมนุมเรียกร้อง ณ บริเวณหน้ากระทรวงคมนาคม	9 ครั้ง

3. งานสนับสนุนวิชาการ งานบริหารทั่วไป และงานช่วยอำนวยความสะดวก

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



สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์



สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

วิสัยทัศน์

เป็นศูนย์กลางการบริหารราชการกระทรวง ในการพัฒนายุทธศาสตร์ บริหารนโยบาย และแผนงานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ให้บรรลุเป้าหมายและเกิดผลสัมฤทธิ์

พันธกิจ

เสนอแนะนโยบาย และพัฒนายุทธศาสตร์ ระบบกลไกและบุคลากรในองค์กร เพื่อผลสัมฤทธิ์ของกระทรวง

ประเด็นยุทธศาสตร์

รัฐบาลมีแนวนโยบายชัดเจนในการมุ่งพัฒนาระบบราชการให้มีประสิทธิภาพ และการสร้างประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุดจากเงินลงทุน และทรัพย์สินสาธารณะ

เป้าประสงค์

พัฒนาการกำกับดูแลและการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี



ตัวชี้วัด

- 1) ร้อยละในการนำนโยบายแผนงาน และมาตรการด้านคมนาคมขนส่งไปสู่การปฏิบัติ ร้อยละ 80
- 2) ร้อยละความสำเร็จในการพัฒนาระบบบริหารราชการและระบบบริการด้านคมนาคมขนส่งด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ร้อยละ 80
- 3) ร้อยละของกฎหมายที่ได้ดำเนินการ ร้อยละ 80

กลยุทธ์

- 1) การบริหารจัดการคมนาคมขนส่งในเชิงยุทธศาสตร์ และการเพิ่มศักยภาพการกำกับดูแล และการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน
- 2) การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้กับระบบบริหารราชการและระบบบริการ
- 3) การทบทวน และปรับปรุงกฎหมาย/กฎระเบียบ ด้านการขนส่งและจราจรให้ทันสมัย เกิดความเป็นธรรมกับประชาชน และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล



สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548



นายวินัย ชาติสุทธิเดช ปลัดกระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และหัวหน้าส่วนราชการ ในสังกัด ถวายพระพรเนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2548 ณ สถานีวิทยุโทรทัศน์ ช่อง 11

1. การดำเนินงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

1.1 การจัดทำคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 กระทรวงคมนาคมได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ การเจรจาความเหมาะสมตัวชี้วัด เป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์ เกณฑ์การให้คะแนน และจัดทำคำรับรองการปฏิบัติราชการ รวมทั้งได้มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ รอบ 6 เดือน 9 เดือน และ 12 เดือน ภายใต้กรอบการประเมินผล 4 มิติ คือ มิติที่ 1: มิติด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์ มิติที่ 2 : มิติด้านคุณภาพการให้บริการ มิติที่ 3 : มิติด้านประสิทธิภาพของการปฏิบัติราชการ และมิติที่ 4 : มิติด้านการพัฒนาองค์กร ซึ่งจากการประเมินผลการปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคมโดยประมาณ มีผลคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับดีขึ้นไป

1.2 การจัดงาน “3 ปี แห่งการพัฒนาระบบราชการไทย”

ในงาน “3 ปี แห่งการพัฒนาระบบราชการไทย” ซึ่งจัดโดย สำนักงาน ก.พ.ร. กระทรวงคมนาคมได้ร่วมจัดนิทรรศการเกี่ยวกับการให้บริการประชาชน เพื่อเผยแพร่ผลงานของกระทรวง เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2548 ณ หอประชุมกองทัพเรือ กรุงเทพฯ ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี (นายวิเชษฐ์ เครืองาม) ข้าราชการ และประชาชนผู้เข้าร่วมงาน ให้ความสนใจเข้าชมนิทรรศการและขอเอกสารเผยแพร่กิจกรรมต่าง ๆ ของหน่วยงานในสังกัด ทำให้การจัดงานและการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ สำเร็จลุล่วงและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของผู้จัดงานเป็นอย่างดี



3 ปี แห่งการพัฒนาระบบราชการไทย

1.3 ข้อเสนอการเปลี่ยนแปลง (Blueprint for Change) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 - 2551

สำนักงาน ก.พ.ร. กำหนดให้ส่วนราชการจัดทำข้อเสนอการเปลี่ยนแปลง (Blueprint for Change) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 - 2551 โดยกำหนดให้เป็นตัวชี้วัดหนึ่งในคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 ซึ่งทุกส่วนราชการต้องดำเนินการวิเคราะห์เพื่อจัดทำข้อเสนอการเปลี่ยนแปลง

คณะกรรมการการพัฒนาระบบราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ร่วมกันพิจารณาเพื่อจัดทำข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม โดยนำแผนกลยุทธ์ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 - 2551 มาวิเคราะห์ตามหลักวิธีการ “การจัดทำข้อเสนอการเปลี่ยนแปลง” ตามเกณฑ์ที่สำนักงาน ก.พ.ร. ได้กำหนดไว้ เพื่อวิเคราะห์ดูว่ามีกระบวนการใดบ้างที่ดำเนินการอยู่แล้วสมควรจะมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงหรือไม่ และมีกระบวนการใดบ้างที่จะต้องดำเนินการแต่ยังมิได้มีการดำเนินการ ก็ควรจะต้องดำเนินการ เพื่อให้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นองค์กรที่มีผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ตามแผนกลยุทธ์ที่วางไว้ นอกจากนี้ ยังต้องวิเคราะห์ศักยภาพบุคลากรของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมด้วย เพื่อให้รองรับกับการเพิ่มขีดสมรรถนะของบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามเป้าหมายการพัฒนาขององค์กร วิเคราะห์หาช่องว่างของการเปลี่ยนแปลง (Gap Analysis) เพื่อนำมาปรับปรุงให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ต่อจากนั้นจึงนำผลการวิเคราะห์มาจัดทำข้อเสนอการเปลี่ยนแปลง โดยองค์ประกอบของข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงจะประกอบด้วยแผนการพัฒนากองค์กรและบุคลากร และแผนการพัฒนาระบบงานให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ข้างต้น

ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาคัดเลือกกระบวนการภายในได้กลยุทธ์ทั้ง 3 กลยุทธ์ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมแล้ว ผลปรากฏว่าสมควรปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอการเปลี่ยนแปลง 2 กระบวนการ คือ

1) กระบวนการพิจารณาอุทธรณ์ หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบคือ สำนักอุทธรณ์เงินค่าทดแทน (เป็นกระบวนการที่อยู่ภายใต้กลยุทธ์ที่ 1)

2) กระบวนการการบริหารจัดการและเพิ่มคุณภาพการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของหน่วยงาน หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบคือ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (เป็นกระบวนการที่อยู่ภายใต้กลยุทธ์ที่ 2)

แผนข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย การเปลี่ยนแปลง 3 ด้าน ได้แก่

1) ด้านขั้นตอน/วิธีปฏิบัติงาน

- เสริมสร้างการมีส่วนร่วม (Participation) เพื่อให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาเป็นปัจจัยชี้้นำในการเกิดการเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงาน

- จัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนและเป็นเอกภาพ
- จัดให้มีระบบการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์บนระบบเว็บไซต์ เอกสารและอื่น ๆ



2) ด้านเทคโนโลยี

- พัฒนาระบบงานอิเล็กทรอนิกส์ให้รองรับการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ และพัฒนาระบบงานให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงและใช้งานได้ง่าย
- จัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้เพียงพอ ทั้งถึง และรองรับการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- พัฒนาระบบ ICT Online
- สร้างระบบการจัดเก็บ/ ส่งข้อมูลเพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ มีระบบการจัดเก็บ/ ส่งข้อมูลที่เป็นระบบเดียวกัน สามารถจัดเก็บและประมวลผลได้ตรงตามวัตถุประสงค์ของการใช้งาน ตลอดจนสามารถส่งข้อมูลดังกล่าวผ่านเครือข่ายที่เชื่อมโยงกับระบบงานอุทธรณ์ของกระทรวงคมนาคมได้

3) ด้านบุคลากร

- การสนับสนุนให้บุคลากรได้รับการพัฒนา Competency ในด้านที่กำหนดตามแนวทางการพัฒนาบุคลากร
- การพัฒนาผู้นำ
- การสร้างเครือข่ายผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน
- การปรับ/สร้างวัฒนธรรมภายในองค์กร
- การบริหารองค์ความรู้
- การสร้าง/พัฒนาการทำงานเป็นทีม
- การจัดกลุ่มทำงานร่วมกันตามภารกิจ
- การเรียนรู้ผ่านระบบคอมพิวเตอร์
- การพัฒนาช่องทางการสื่อสาร



2. การดำเนินงานด้านนโยบาย แผนงาน และงบประมาณ

2.1 พิจารณาจัดทำแผนปฏิบัติราชการ 4 ปี (พ.ศ. 2548 - 2551) ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

2.2 พิจารณาจัดทำงบประมาณประจำปีของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

2.3 พิจารณา กลั่นกรองแผนงาน/โครงการ/มาตรการ และงบประมาณของหน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม

2.4 พิจารณาและประมวลแผนงาน/โครงการ และงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด/กลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการและแผนปฏิบัติการพัฒนาจังหวัด

2.5 พิจารณาและประมวลแผนงาน/โครงการ และงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ในการประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ในปี 2548

2.6 การจัดทำแผนงาน/โครงการที่จะดำเนินการในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ (ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส)

2.7 พิจารณา ดำเนินงานและประสานงานตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ฝ่ายระบบการขนส่งในการจัดการแข่งขันกีฬามหาวิทยาลัยโลก ฤดูร้อน ครั้งที่ 24 (พ.ศ. 2550)

2.8 พิจารณาจัดทำแผนการดำเนินงานการรณรงค์วันอาทิตย์เป็นวันครอบครัว

2.9 จัดประชุมสัมมนาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในพื้นที่ ภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ 17 จังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 19 จังหวัด ของกระทรวงคมนาคม

2.10 จัดประชุมสัมมนาการปรับโครงสร้างกระทรวงคมนาคม และการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ด้านการขนส่ง



นายชวลิต ศุภสีปดี รองปลัดกระทรวงคมนาคม สัมมนาเรื่องการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนนภาคใต้ เมื่อวันที่ 30 - 31 กรกฎาคม 2548

2.11 ติดตามและเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณปี 2548 ของกระทรวงคมนาคม

2.12 ติดตามผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี ในคราวเดินทางไปตรวจราชการ 71 จังหวัด ในปี 2547

2.13 ติดตามแผนงาน/โครงการ และงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ตามมติ คณะรัฐมนตรีในการประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ในปี 2548

2.14 ติดตามผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมตามมติที่ประชุมของนายกรัฐมนตรีกับ ภาคเอกชนของกลุ่มจังหวัด ในปี 2548

2.15 ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ตามแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ นโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9



นางพิศศิลป์ เศรษฐมาตย์ ปลัดกระทรวงคมนาคม ศึกษารายงานผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะของภาคเอกชนจังหวัดโครงการยกระดับการบริการรถโดยสารประจำทางสายภูเก็ตสู่สุราษฎร์ธานี



2.16 ติดตามผลการดำเนินงานและการเบิกจ่ายงบประมาณของกระทรวงคมนาคม ที่ได้รับผลกระทบจากกรณีพิบัติภัย

2.17 ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ตามกฎกระทรวงว่าด้วยกลุ่มภารกิจ พ.ศ. 2545

2.18 ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือว่าด้วยการส่งเสริมและการสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติ

2.19 เข้าร่วมในคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ เพื่อศึกษาจัดทำ และกำหนดแนวทางการบริหารจัดการด้านการขนส่ง รวมทั้งการบูรณาการแผนในระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมาย ทั้งในส่วนของกระทรวงและในส่วนของหน่วยงานภายนอกกระทรวงคมนาคม

3. ด้านการต่างประเทศ

3.1 การประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน ครั้งที่ 10 การประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน-จีน ครั้งที่ 3 และการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน-ญี่ปุ่น ครั้งที่ 2

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น (นายนิกร จำนง) พร้อมคณะ ได้เข้าร่วมการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน ครั้งที่ 10 การประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน-จีน ครั้งที่ 3 และการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน-ญี่ปุ่น ครั้งที่ 2 ณ กรุงพนมเปญ ราชอาณาจักรกัมพูชา ระหว่างวันที่ 23 - 24 พฤศจิกายน 2547 โดยได้มีการลงนามในพิธีสารข้อผูกพันชุดที่ 4 ของการเจรจาการค้าบริการด้านการขนส่งทางอากาศรอบที่ 3 ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการบริการของอาเซียน ซึ่งมีสาระสำคัญคือการเปิดเสรี

ให้บริการเช่าอากาศยานแบบไม่มีลูกเรือ และที่ประชุมได้ให้การรับรอง (1) แผน

ปฏิบัติการเวียงจันทน์ ปี 2004 - 2010 ในส่วนของการขนส่ง (2) แผนปฏิบัติการด้านการขนส่งของอาเซียน ปี 2005 - 2010 (3) แผนปฏิบัติการว่าด้วยการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ปี 2005 - 2010 และ Roadmap for Integration of Air Travel Sector (4) ปฏิญญาพนมเปญว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนของอาเซียน และแผนปฏิบัติการและยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคอาเซียน และ (5) ร่างแก้ไขฉบับสุดท้ายของบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างอาเซียน-จีน



Mr. Norman Y. Mineta รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่งสหรัฐอเมริกา เข้าพบเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกา ประจำประเทศไทย กระทรวงคมนาคม เพื่อหารือข้อราชการ ประเด็นความร่วมมือด้านคมนาคมการขนส่ง ณ กระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2548



ผู้แทนบริษัท ITOCHU Group เข้าเยี่ยมคารวะนายนิกร ศาตราจารย์พิเศษ ปลัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2548



นายภูมิธรรม เวชยชัย รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานพิธีเปิดการประชุมนานาชาติและนิทรรศการ The 6th EASTS ณ ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ เมื่อวันที่ 21 - 24 กันยายน 2548



3.2 การประชุมนานาชาติเรื่อง The 6th Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS)

กระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมนานาชาติเรื่อง The 6th Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS) ระหว่างวันที่ 21 - 24 กันยายน 2548 ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ การประชุมดังกล่าวเป็นการนำเสนอผลงานของนักวิชาการด้านการขนส่งในทุกสาขา อาทิ การขนส่งทางบก/ทางน้ำ/ทางอากาศ นโยบายและระบบควบคุมการจราจร ความปลอดภัยและอุบัติเหตุ การขนส่งและสิ่งแวดล้อม ฯลฯ การประชุมดังกล่าวมีผู้เข้าร่วมงานจากประเทศต่าง ๆ ทั่วทุกภูมิภาค รวมทั้งประเทศไทยกว่า 800 คน นอกจากการประชุมแล้ว ภายในงานยังมีการจัดสรรพื้นที่สำหรับจัดนิทรรศการแสดงผลงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม อาทิ ในหลวงกับการคมนาคม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพร้อมแบบจำลองโลจิสติกส์ และการแสดงศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค เป็นต้น

3.3 การสมัครเข้ารับการเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2547 อนุมัติให้ประเทศไทยสมัครเข้ารับการเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ซึ่งกำหนดให้มีการเลือกตั้งระหว่างการประชุม



งานเลี้ยงรับรองเอกอัครราชทูตประเทศต่าง ๆ ประจำประเทศไทย ที่สโมสรขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาเสียงในการสมัครเข้ารับการเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรี IMO เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2548 ณ ห้องริทอสโมส กระทรวงการต่างประเทศ



สมาชิกของ IMO ครั้งที่ 24 ในเดือนพฤศจิกายน 2548 ในครั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการหาเสียงเลือกตั้ง ในช่วงปีงบประมาณ 2548 หลายประการ อาทิ การจัดทำเอกสารนำเสนอเป้าหมายวิสัยทัศน์ ผลการดำเนินงาน และความมุ่งมั่น ความพร้อมที่จะเป็นตัวแทนประเทศสมาชิกต่าง ๆ ในการเข้าไปทำหน้าที่คณะมนตรี ซึ่งเป็นองค์การบริหารงานของ IMO และการดำเนินการขอเสียง/ แลกเสียงกับประเทศต่าง ๆ รวมทั้งการจัดเลี้ยงเอกอัครราชทูต ผู้แทนจากสถานเอกอัครราชทูต และกงสุลประเทศต่าง ๆ เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2548 ณ กระทรวงการต่างประเทศ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน เพื่อนำเสนอผลงานของประเทศไทยให้ทราบ พร้อมทบทวนขอเสียงสนับสนุน และจากการเตรียมการและดำเนินการตามแผนงานต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง มีผลทำให้ประเทศไทยได้รับการสนับสนุนให้ได้รับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีของ IMO

3.4 การเจรจาการบินกับต่างประเทศ

กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการเจรจาวิภาคีด้านการบินกับรัฐบาลต่างประเทศรวม 19 ครั้ง กับ 17 ประเทศ การเจรจาการบินมีผลเป็นการจัดทำความตกลงฯ ฉบับใหม่ รวม 3 ฉบับ กับประเทศเปรู แทนซาเนีย และตองกา โดยเป็นการเปิดเสรีการบินกับประเทศเยเมน ตองกา จอร์แดน สหรัฐอเมริกา อุซเบกิสถาน และเคนยา รวมความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่าง ๆ ได้ทั้งสิ้น 98 ฉบับ กับ 95 ประเทศ และ 3 เขตเศรษฐกิจ (ฮ่องกง มาเก๊า และได้หวัน)

3.5 การลงนามภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ระยะที่ 3

ในระหว่างการประชุมสุดยอดผู้นำ 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Summit) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 ณ นครคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในขณะนั้น (นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) และรัฐมนตรี GMS รวม 6 ประเทศ ได้ลงนามภาคผนวก และพิธีสารแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ระยะที่ 3 จำนวน 4 ฉบับ ได้แก่ ภาคผนวก 3 การขนส่งสินค้านำเสียง่าย ภาคผนวก 5 การข้ามแดนของบุคคล ภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง และพิธีสาร 2 คำธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่งข้ามแดน การจัดทำภาคผนวกและพิธีสารดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดรายละเอียดในการขนส่ง ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงสามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดนและผ่านแดนได้อย่างเป็นระบบ ปัจจุบันประเทศ GMS ได้ลงนามภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ แล้วจำนวน 16 ฉบับ

3.6 การจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต และอรัญประเทศ - ปอยเปต

กระทรวงคมนาคมได้เข้าร่วมการประชุมสามฝ่าย ระหว่างไทย-ลาว-ADB และไทย-กัมพูชา-ADB เกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต และอรัญประเทศ - ปอยเปต เมื่อเดือนมกราคม 2548 และเดือนเมษายน 2548 เพื่อพิจารณากำหนดรายละเอียดในการดำเนินการต่าง ๆ ที่จุดผ่านแดน ซึ่งใน

ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ได้แก่ การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย

การขนส่งสินค้าอันตราย การกำหนดเส้นทางการขนส่ง

ระหว่างประเทศ การยอมรับใบอนุญาตขับรถ ซึ่งรัฐมนตรีที่

กำกับดูแลงานความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ของไทย ลาว และกัมพูชา ได้ลงนามร่วมกันในบันทึก

ความเข้าใจเกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการ

ขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่จุดผ่าน

แดน มุกดาหาร - สหพันธรัฐ และอัญประเทศ -

ปอยเปต ในระหว่างการประชุมสุดยอดผู้นำ 6 ประเทศ

ลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Summit) ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 4 - 5

กรกฎาคม 2548 ณ นครคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน

การลงนามบันทึกความเข้าใจดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมความ

พร้อมในการดำเนินงานอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดนและผ่านแดน

ณ จุดข้ามแดนนำร่องภายหลังความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

มีผลบังคับใช้แล้ว ซึ่งจะสามารถให้เป็นแนวทางในการดำเนินการที่จุดผ่านแดนอื่น ๆ ซึ่งระบุใน

พิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ และที่จะเกิดขึ้นในอนาคต



การประชุมเพื่อเตรียมความพร้อม
สกลนครวิภาวดีไทย-กัมพูชา เมื่อ
วันที่ 11 กันยายน 2548

3.7 ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

กระทรวงคมนาคมซึ่งรับผิดชอบงานของคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มีอำนาจหน้าที่ในการติดต่อประสานงาน ศึกษา วิเคราะห์ และติดตามข้อมติและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของ IMO และเร่งรัดติดตามให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้กำหนดเป้าหมาย นโยบายและแผนงาน และกิจกรรมต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับ IMO เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยให้เป็นที่ยอมรับ เพื่อการพัฒนาการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย โดยในช่วงระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2547 - วันที่ 30 กันยายน 2548 กระทรวงคมนาคมได้จัดการประชุมคณะกรรมการแห่งชาติฯ และคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการแห่งชาติฯ รวมจำนวน 3 ครั้ง และได้พิจารณาเรื่องสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ การเตรียมการหาเสียงสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรี IMO การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาของ IMO การจัดงานวันทางทะเลโลกประจำปี 2548 ผลการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล ผลการประชุมร่วมระดับรัฐมนตรีของบันทึกความเข้าใจปารีสและโตเกียวในฐานรัฐเจ้าของท่า

3.8 การจัดกิจกรรมวันทางทะเลโลกของประเทศไทย

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้กำหนดให้วันที่ 26 - 30 กันยายน 2548 เป็นช่วงเวลาสำหรับจัดงานเฉลิมฉลองวันทางทะเลโลก ประจำปี 2548 ภายใต้หัวข้อว่า "International Shipping-Carrier of World Trade" กระทรวงคมนาคมจึงได้จัดงานดังกล่าวขึ้น ในวันที่ 28 กันยายน 2548 พร้อมทั้งได้กำหนดชื่อหัวข้อเป็นภาษาไทยว่า "การขนส่งทางทะเล ผู้นำพาการค้าโลก" โดยได้จัดให้



มีกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ การเผยแพร่เทพคำปราศรัยของรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายภูมิธรรม เวชยชัย) ทางสถานีวิทยุและสถานีโทรทัศน์ช่อง 11 การจัดสัมมนาเรื่อง IMO กับ การพัฒนาการเรือพาณิชย์ของไทย การบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับท่าเรือแหลมฉบังประตูการค้า ของไทยสู่การค้าโลก และจัดนิทรรศการแสดงผลงานและอุปกรณ์เกี่ยวกับพัฒนาการกองเรือ พาณิชย์ของไทยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งนี้ การจัดงานวันทางทะเลโลก เป็นการเฉลิมฉลองความสำคัญของ IMO และยังเป็นการประชาสัมพันธ์ให้คนไทยทุกคนตระหนัก ถึงความสำคัญของการขนส่งทางทะเล และผลกระทบที่มีต่อระบบเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศไทย และทั่วโลก

3.9 ผู้แทนสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association) หรือ IATA พบหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2548 ผู้แทนสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้เข้า พบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น (นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) เพื่อหารือในประเด็นการ ขึ้นค่าธรรมเนียมสนามบิน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ รวมทั้งพิจารณาข้อเสนอของ IATA เรื่อง แนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในการบริการหรือเพื่อกำหนดหรือทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ซึ่งผลจากการพบกันครั้งนี้นำไปสู่การจัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาหาแนวทางปฏิบัติในการให้ บริการแก่สายการบิน ณ ท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ

3.10 แยกต่างประเทศเข้าพบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและผู้บริหารระดับสูง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและผู้บริหารระดับสูงได้ให้การต้อนรับแขกต่างประเทศ หลายราย ทั้งระดับรัฐมนตรี เอกอัครราชทูต และผู้บริหารระดับสูงของภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่ง บุคคลเหล่านี้ให้ความสนใจในงานของกระทรวงคมนาคมโดยเฉพาะทางด้านการลงทุนในโครงการ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และติดตามความคืบหน้าของการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ผู้แทนบริษัท Citic Construction จำกัด ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เข้าพบนายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ณ ห้องรับรองกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2548



Mr. Shata Menta ประธานบริษัท Pacific Consultant International เข้าพบนายเท็ดศักดิ์ เศรษฐมนต์ รองเลขาธิการกรมคมนาคม เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2548

3.11 การประชุมคณะอนุกรรมการว่าด้วยการขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกและการท่องเที่ยว

กระทรวงคมนาคมได้เข้าร่วมการประชุมคณะอนุกรรมการดังกล่าว ระหว่างวันที่ 24 - 26 พฤศจิกายน 2547 ณ กรุงเทพฯ การประชุมนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาแนวทางในการรวมเครือข่ายรูปแบบระบบการขนส่งระหว่างประเทศตามที่กำหนดไว้ในปฏิญญาโซลว่าด้วยการพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานในเอเชียและแปซิฟิก รวมทั้งข้อริเริ่มสำคัญ ๆ เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ความคืบหน้าของการดำเนินการภายหลังการให้สัตยาบันต่อความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยเครือข่ายทางหลวงเอเชีย และการเตรียมการสำหรับการประชุมระดับรัฐมนตรีด้านการขนส่งในปี 2006

4. งานพิจารณาอุทธรณ์เงินค่าทดแทน

กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งยกฐานะกองอุทธรณ์เงินค่าทดแทนเป็นสำนักอุทธรณ์เงินค่าทดแทน (สำนักภายใน) ดำเนินการเกี่ยวกับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และงานนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืน ซึ่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดังนี้ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางอากาศ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และการท่าเรือแห่งประเทศไทย

หน้าที่และความรับผิดชอบของสำนักอุทธรณ์เงินค่าทดแทน มีดังนี้

1. วางหลักเกณฑ์หรือแนวทางการเวนคืน รวมทั้งให้คำปรึกษาและแนะนำแก่หน่วยงานที่เวนคืน
2. ดำเนินการเกี่ยวกับการพิจารณาอุทธรณ์ เรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการเวนคืน และงานคดีเกี่ยวกับการเวนคืน รวมทั้งดำเนินการในเรื่องอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการคืนการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง



3. ดำเนินการตาม พ.ร.บ.วิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 และ พ.ร.บ.ข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. 2540
4. ประสานการใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวง
5. ปฏิบัติงานร่วมกันหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย ระหว่างวันที่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2548 ได้พิจารณาอุทธรณ์แล้วเสร็จทั้งสิ้น 2,604 ราย

สถิติงานอุทธรณ์เงินค่าทดแทน ประจำปี 2544 - 2548

	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548	ยอดรวม 2544 - 2548
จำนวนผู้อุทธรณ์	2,846	1,785	3,414	1,947	2,092	12,084
พิจารณาแล้วเสร็จ	3,436	2,308	2,143	3,037	2,604	13,528

ปี 2548 มีงานคดีทั้งสิ้น จำนวน 162 คดี

5. การตรวจราชการ และพิจารณาเรื่องร้องทุกข์ ในปีงบประมาณ 2548

5.1 ผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจราชการ (ตามแผนการตรวจราชการกรณีปกติ กรณีพิเศษ การตรวจราชการแบบบูรณาการ) และงานตรวจติดตามของคณะกรรมการกำกับดูแลความปลอดภัยระบบการขนส่ง

1) การตรวจราชการกรณีปกติ กรณีพิเศษ ตามแผนการตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ 2548

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตรวจราชการกรณีปกติ กรณีพิเศษ และการตรวจราชการแบบบูรณาการ รวมจำนวน 49 ครั้ง โดยได้ตรวจติดตามแผนงาน งาน และโครงการตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ตลอดจนได้รับทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจในสังกัดเสนอรายงานต่อผู้บังคับบัญชา เพื่อให้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจสั่งการในด้านการบริหารการพัฒนาหรือปรับปรุงนโยบาย แผนงาน งาน โครงการ

2) งานตรวจติดตามของคณะกรรมการกำกับดูแลความปลอดภัยระบบการขนส่ง ตามคำสั่ง ที่ คค 47/2548 ลว. 10 ก.พ. 2548 และคำสั่งที่ คค 109/2548 ลว. 31 มี.ค. 2548

การตรวจติดตามการปฏิบัติงานของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัด คค. ในส่วนของการให้บริการ เพื่อให้การบริการอยู่ในมาตรฐานความปลอดภัยที่ดี ประชาชนผู้ใช้บริการมีความเชื่อมั่นในความปลอดภัย และพิจารณาให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแผนงาน/โครงการ รวมทั้งกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบรับไปพิจารณาแก้ไข ปรับปรุง เพิ่มประสิทธิภาพในความปลอดภัยของการให้บริการ



นางอุษณีย์ อรรถวิชัย รัฐมนตรี
ช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ตรวจ
เยี่ยมศูนย์สวัสดิการท่าเรือแหลมฉบัง
จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน
2548

คณะกรรมการกำกับดูแลความปลอดภัยระบบการขนส่งได้ตรวจติดตามงาน จำนวน 11 ครั้ง
หน่วยงานรับการตรวจ 8 หน่วย

ในปีงบประมาณ 2548 ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคมและสำนักตรวจและ
ประเมินผล ได้ประมาณการตรวจราชการไว้ จำนวน 52 ครั้ง ซึ่งการตรวจราชการกรณีปกติ
กรณีพิเศษ และตรวจแบบบูรณาการ จำนวน 49 ครั้ง และงานตรวจติดตามของคณะกรรมการ
กำกับดูแลความปลอดภัยระบบการขนส่ง จำนวน 11 ครั้ง รวมเป็นการดำเนินงานได้ 60 ครั้ง
คิดเป็นร้อยละ 100 เป็นไปตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้



5.2 พิจารณาและติดตามเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียน ร้องทุกข์ ร้องขอความเป็นธรรม และ การชุมนุมเรียกร้อง

ติดตามผลการดำเนินการแก้ปัญหาเรื่องร้องเรียน ร้องทุกข์ ร้องขอความเป็นธรรม
ขอความอนุเคราะห์ช่วยเหลือของราษฎร หรือหน่วยงานตามที่ผู้บังคับบัญชาพิจารณาสั่งการให้
หน่วยงานในสังกัด คค. รับไปดำเนินการจนกว่าเรื่องจะได้ข้อยุติ จำนวน 1,193 เรื่อง

6. การดำเนินงานของด้านสารนิเทศ

6.1 จัดทำกรอบทิศทาง นโยบาย และแผนการประชาสัมพันธ์ของกระทรวงฯ ใน
ภาพรวม ประจำปีงบประมาณ 2548 รวมทั้งประสานแผนการประชาสัมพันธ์ของกระทรวงฯ และ
หน่วยงานในสังกัดเพื่อให้สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

6.2 จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์เชิงรุกเพื่อสร้างภาพลักษณ์และรณรงค์ลดอุบัติเหตุ
ในการคมนาคมขนส่ง โดยจัดทำสปอตวิทยุ สารคดีทางโทรทัศน์ และจดหมายข่าว ออกเผยแพร่
ไปยังกลุ่มเป้าหมายเพื่อประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนได้รับทราบและตระหนักถึงผลกระทบ
และความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุด้านการคมนาคมขนส่ง และรับทราบผลการดำเนินงานของ
กระทรวงคมนาคม





6.3 จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์และนิทรรศการในการประชุม International Conference of Eastern Asia Society of Transport Studies (EASTS) ครั้งที่ 6 ประจำปี 2548 ณ ประเทศไทย

6.4 เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารความคืบหน้าแผนงาน/โครงการ และกิจกรรมของกระทรวงคมนาคม ให้สื่อมวลชนและประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึงยิ่งขึ้น โดยร่วมกับสำนักโฆษก สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี และโฆษกกระทรวงต่าง ๆ ได้แก่ โครงการสัมมนาสื่อสารสู่ท้องถิ่น จำนวน 3 ครั้ง ได้แก่ จังหวัดชลบุรี นครสวรรค์ และสุราษฎร์ธานี



6.5 ตรวจสอบและบันทึกข้อมูลข่าวจากหนังสือพิมพ์ภาษาไทยและอังกฤษ รวมจำนวน 19 ฉบับ ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ออนไลน์ พร้อมทั้งสรุปวิเคราะห์ ประเมินสถานการณ์ข่าวความคืบหน้า และผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของกระทรวงฯ และสรุปประเด็นข่าวแยกประเภทตามสาขาการขนส่ง เพื่อเสนอผู้บริหารของกระทรวงฯ ให้พิจารณาแจ้งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงฯ เพื่อชี้แจงข้อเท็จจริงในกรณีที่เสนอข่าวคลาดเคลื่อน และแก้ไขข้อร้องเรียนร้องทุกข์ที่ได้รับจากประชาชน และนำไปเผยแพร่ทาง Internet และ Intranet ของกระทรวงฯ

6.6 จัดนิทรรศการเพื่อเผยแพร่ผลงาน แผนงาน/โครงการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในระบบต่าง ๆ เพื่อ

สนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ได้แก่ ภาคใต้ที่จังหวัดพังงา ภาคเหนือที่จังหวัดเชียงใหม่ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่จังหวัดขอนแก่น และจัดนิทรรศการเกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ การให้ความช่วยเหลือกรณีอุบัติเหตุ (เสียนามิ) วันข้าราชการพลเรือน วันสถาปนากระทรวงคมนาคม วันเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม และ 5 ธันวาคม วันปียมหาราช สัปดาห์วิศวกรรมแห่งชาติ งาน Logistics Asia 2005 งาน Intertraffic เป็นต้น

นิทรรศการงานสัมมนาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในพื้นที่ชายฝั่งอ่าวทะเลอันดามัน ณ จังหวัดพังงา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2548

7. การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

7.1 การพิจารณาปรับลดอัตราค่าภาระท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งชายฝั่ง

กระทรวงคมนาคมได้รับหนังสือร้องขอจากสมาคมเจ้าของเรือไทย (สจท.) ให้พิจารณาปรับลดอัตราค่าภาระท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือชายฝั่งระหว่างท่าเรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ อันจะเป็นส่วนสนับสนุนนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของรัฐบาล ซึ่งกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วได้ดำเนินการเสนอเรื่องให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบและกำกับดูแลการบริหารกิจการท่าเรือดังกล่าวพิจารณาใน 2 ประเด็นหลัก คือ

7.1.1 การให้บริการของบริษัทผู้รับสัมปทานเรือลากจูงจาก กนอ. และประกาศสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเกี่ยวกับการจัดหาเรือลากจูงตามขนาดที่กำหนดมาให้บริการดังนี้

(1) กำกับบริการให้บริการของบริษัทผู้รับสัมปทานเรือลากจูงให้เป็นไปตามประกาศ โดยเคร่งครัด กรณีไม่สามารถจัดหาเรือลากจูงตามขนาดที่ประกาศกำหนดและจำเป็นต้องใช้เรือลากจูงขนาดใหญ่มาให้บริการแทน ขอให้เก็บค่าบริการเรือลากจูงในอัตราของเรือขนาดเล็ก



สัมมนาเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ณ จังหวัดขอนแก่น เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2548

(2) พิจารณาปรับลดการนับเวลาขั้นต่ำการให้บริการเรือลากจูงโดยใช้หลักเกณฑ์เดียวกันกับท่าเรือแหลมฉบัง

7.1.2 การกำหนดให้มีอัตราค่าภาระสำหรับเรือชายฝั่งภายในประเทศขึ้นโดยเฉพาะ ดังนี้

(1) ยกเว้นค่าภาระเรือผ่านร่องน้ำ (Port Dues) ให้เรือชายฝั่งภายในประเทศที่มีขนาดต่ำกว่า 2,000 GRT ปรับลดอัตราค่าภาระสำหรับเรือขนาด 2,000 - 3,000 GRT และขนาดเกินกว่า 3,000 GRT รวมทั้งให้ส่วนลดอัตราค่าภาระเรือผ่านร่องน้ำสำหรับเรือที่เข้าเทียบท่าประจำหลายครั้งต่อเดือน ดังเช่นที่เคยให้การสนับสนุนมาแล้ว

(2) ขอให้พิจารณายกเลิกการเรียกเก็บค่าบริการเรือรับเชือก เนื่องจากค่าใช้จ่ายนี้รวมอยู่ในค่าภาระเรือผ่านร่องน้ำแล้ว

(3) ปรับลดอัตราค่าภาระการใช้ท่าของเรือ (Berth Hire) ค่าภาระการใช้ท่าของสินค้าทั่วไป (General Cargo Wharfage) เป็นอัตราเดียวกันกับท่าเรือกรุงเทพ

ทั้งสองมาตรการจะส่งผลให้เรือชายฝั่งมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการประกอบการที่ลดลงได้ถึงร้อยละ 56 เป็นผลให้การขนส่งชายฝั่งสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้มากขึ้น เป็นผลดีต่อต้นทุนของสินค้าโดยรวม และจะเป็นพื้นฐานสำหรับการพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งประจำเส้นทาง



ดร.สุधा สุธมภาพ ทวีวัฒน์ กลุ่มพัฒนาการขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบ เป็นผู้อำนวยการ/รองผู้อำนวยการระบบโลจิสติกส์ ด้านการขนส่ง ณ โรงแรมฮิลตันภูเก็ตคองคอร์ด รีซอร์ส แลนด์ สปา เมื่อวันที่ 30 - 31 กรกฎาคม 2548

7.2 การจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อการประหยัดพลังงาน

กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานในสังกัดได้ดำเนินการจัดทำแผนการจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อการประหยัดพลังงาน ที่สอดคล้องกับกลยุทธ์และมาตรการในการประหยัดพลังงานที่เสนอโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประกอบด้วย การปรับรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากระบบถนนไปเป็นระบบราง/ทางน้ำ และเปลี่ยนรูปแบบพลังงานที่ใช้ดีเซลไปเป็น NGV (Fuel Shift) โดยได้กำหนดกิจกรรมสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการดังนี้

การขนส่งทางราง : จัดขบวนรถสินค้าด่วนพิเศษ โครงการนำร่องเส้นทางระหว่าง CY ในภูมิภาคกับท่าเรือแหลมฉบัง เร่งพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางถนนกับ CY จัดทำแผนบริหารจัดการ และจัดส่งสิ่งอำนวยความสะดวกใน CY ให้สมบูรณ์ แผนการจัดหาหัวรถจักรและแคร่รถไฟ รวมทั้งการเพิ่มเที่ยวขบวนรถสินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง

การขนส่งทางน้ำ/ชายฝั่ง : พัฒนาท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อรองรับการขนส่ง/ขนถ่ายสินค้าในพื้นที่อุตสาหกรรมวงแหวน อุตสาหกรรมรอบนอกด้านใต้ การเปิดใช้ท่าเรือระนอง การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟโดยพัฒนา CY ที่สถานีวิสัย จังหวัดชุมพร และการปรับปรุงถนนเชื่อมโยงทางรถไฟถึงท่าเรือระนอง

มาตรการด้านบริหารจัดการ ได้แก่ สนับสนุนการจัดตั้งบริษัทร่วมระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทยกับกรรฟแห่งประเทศไทย เพื่อจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ





7.3 การยกร่างกฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำกฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพื่อเร่งรัดการจัดทำกฎกระทรวงให้แล้วเสร็จทันเวลาที่พระราชบัญญัติฯ จะมีผลใช้บังคับ โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะทำงานฯ ในเบื้องต้นได้ดำเนินการยกร่างกฎกระทรวงแล้วเสร็จ จำนวน 4 ฉบับ คือ

- (1) ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์การยื่นคำขอจดทะเบียน การจดทะเบียน และการออกใบทะเบียนของผู้ประกอบการ
- (2) ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม
- (3) ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการขอใบอนุญาตตั้งสาขาและการออกใบอนุญาตตั้งสาขา
- (4) ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการขอรับใบแทนใบทะเบียนและการออกใบแทนใบทะเบียน

ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการของร่างกฎกระทรวงทั้ง 4 ฉบับแล้ว ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

8. ผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบภาคราชการ (คตส.)

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2545 แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบภาคราชการประจำกระทรวงคมนาคม จำนวน 5 ท่าน ประกอบด้วย

1. นายสมพล เกียรติไพบูลย์ ประธานกรรมการ
2. นายเมธี ภมรานนท์ กรรมการ
3. นางศศิพัฒน์ เศรษฐวัฒนา กรรมการ (ลาออก 27 ตุลาคม 2547)
4. คุณหญิงจรัสศรี ทีปวิธ กรรมการ (ลาออก 4 มีนาคม 2547)
5. นายประธาน ดาบเพชร กรรมการ

ในปัจจุบันประมาณ พ.ศ. 2548 คณะกรรมการตรวจสอบภาคราชการได้ปฏิบัติหน้าที่ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2547 ถึงวันที่ 11 มีนาคม 2548 เนื่องจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการตรวจสอบและประเมินผลภาคราชการ พ.ศ. 2548 ได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2548 ผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบภาคราชการสรุปได้ดังนี้ คือ

1. การตรวจสอบภายในระดับกรม

คณะกรรมการตรวจสอบภาคราชการได้เน้นบทบาทการเป็นที่ปรึกษา โดยดำเนินการ 2 ประการ คือ ประการแรก ได้ทำความเข้าใจกับหัวหน้าส่วนราชการให้แต่ละส่วนราชการกำหนดนโยบายการตรวจสอบภายในเอง เพื่อให้การตรวจสอบภายในตอบสนองความจำเป็นของส่วนราชการมากที่สุด และประการที่สอง ได้ขอความร่วมมือให้ผู้ตรวจสอบภายในปรับบทบาทเพื่อเป็นเครื่องมือการบริหารที่ปราศจากการแทรกแซงจากบุคคลภายนอก

2. การบริหารความเสี่ยงระดับกรม

คณะกรรมการตรวจสอบภาคราชการได้สนับสนุนให้ส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคมบริหารงานโดยให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยง โดยได้ประสานงานกับหัวหน้าส่วนราชการระดับกรม หัวหน้าหน่วยงานระดับกองและสำนักให้สำรวจความเสี่ยงและกำหนดแนวทางการบริหารความเสี่ยงของแต่ละส่วนราชการ

9. ผลการปฏิบัติงานของกลุ่มงานตรวจสอบภายในระดับกระทรวง

9.1 ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบภาคราชการ

กลุ่มตรวจสอบภายในระดับกระทรวงได้ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกประชุมคณะกรรมการตรวจสอบภาคราชการ เรื่องการจัดทำแผนการปฏิบัติงานและการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบภาคราชการรวมถึงการประสานงานกับส่วนราชการเกี่ยวกับเรื่องการบริหารความเสี่ยงและแนวทางในการบริหารความเสี่ยง รวมจำนวน 16 ครั้ง

9.2 ปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบภายในตามที่ได้รับมอบหมายจากปลัดกระทรวง กลุ่มงานตรวจสอบภายในระดับกระทรวงได้ตรวจสอบติดตามผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ แผนยุทธศาสตร์กระทรวง แผนยุทธศาสตร์กลุ่มภารกิจด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวง และแผนยุทธศาสตร์กลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการเกี่ยวกับโลจิสติกส์ที่กระทรวงคมนาคมได้รับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากปลัดกระทรวง จำนวน 10 โครงการ

10. การบริการและเผยแพร่ข้อมูลด้านคมนาคม

10.1 การบริหารจัดการทรัพยากรสารสนเทศ นำข้อมูลที่ได้จัดหาและได้รับจากหน่วยงานต่าง ๆ เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อบริการ เผยแพร่ สืบค้น ผ่านเครือข่ายห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ และอินเทอร์เน็ต และจัดกิจกรรม ดังนี้

- จัดกิจกรรมส่งเสริมนิสัยรักการอ่านให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) เพื่อเสริมสร้างนิสัยรักการอ่านให้เกิดขึ้นแก่บุคลากรในสำนักงาน เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงาน
- จัดทำสารสังเขปของหนังสือที่มีข้อมูลเกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม และจัดทำบทความแนะนำการบริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคมประจำปี 2547 ลงพิมพ์ในหนังสือรายงานประจำปี 2547 กระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นการเผยแพร่
- การแลกเปลี่ยนข้อมูลและถ่ายโอนความรู้สู่องค์กรและชุมชนอื่น โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูล บริจาคสื่อทุกประเภทให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ
- จัดทำจดหมายข่าว E-Library สปค. สัมพันธ์ ปี 2548 จำนวน 5 ฉบับ จัดทำดัชนีรายชื่อมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับกระทรวงคมนาคม ประจำปี 2548 จัดรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม จากสื่ออิเล็กทรอนิกส์และเว็บไซต์ของหน่วยงานอื่น นำมารวบรวมเป็นรูปเล่มและนำออกเผยแพร่ที่ห้องสมุด
- จัดทำหนังสือรายงานประจำปี 2547 กระทรวงคมนาคม พร้อมแผ่นซีดีรอมแจกจ่ายหน่วยงานต่าง ๆ และสื่อมวลชน ในวันสถาปนากระทรวงคมนาคม วันที่ 1 เมษายน 2548

10.2. การบริการข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคม ได้แก่ การให้บริการอินเทอร์เน็ตที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคม, การบริการข้อมูลที่เป็นต้นฉบับ ตอบข้อซักถามทางโทรศัพท์ แจกจ่ายหนังสือ สิ่งพิมพ์ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ บริการคัดลอกและทำสำเนาข้อมูล บริการสืบค้นข้อมูล และบริการยืมคืนผ่านเครือข่ายผู้มาใช้บริการ ประชาชน นิสิต นักศึกษา ข้าราชการ ลูกจ้างในสำนักงานปลัดกระทรวง และสำนักงานรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม





ผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- การจัดการข้อมูลสารสนเทศเข้าระบบเครือข่าย จำนวน 1,258 รายชื่อ
- ให้บริการข้อมูลสารสนเทศผ่านเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 8,453 คน
- ให้บริการข้อมูลที่ห้องสมุดและศูนย์ข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคม จำนวน

22,978 คน

11. การให้บริการข้อมูลข่าวสารในระบบ 1123 สายตรงกระทรวงคมนาคม

1123 สายตรงกระทรวงคมนาคม เป็นการให้บริการข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับงานในหน้าที่ รวมถึงงานบริการต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัด ทางโทรศัพท์ หมายเลข 1123 โดยผู้โทรจากโทรศัพท์พื้นฐานทั่วประเทศไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย สามารถรับฟังได้จากระบบตลอด 24 ชั่วโมง ได้แก่ การให้บริการข้อมูลข่าวสารของกระทรวงฯ การอุทธรณ์ค่าทดแทนที่ดิน การขอใบอนุญาตขับรถ การต่อทะเบียนรถ เสียภาษีประจำปี การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน การชำระค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน หมายเลขโทรศัพท์สำหรับแจ้งเรื่องเร่งด่วนเกี่ยวกับการเดินทาง ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เป็นต้น นอกจากนี้ยังสามารถฝากข้อความร้องเรียน ร้องทุกข์ ขอความช่วยเหลือ ดิชม เสนอแนะ หรือให้ข้อคิดเห็นการใช้บริการคมนาคมขนส่งไว้ในระบบได้ด้วย ช่วยให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปติดต่อราชการ และกระทรวงฯ ได้รับทราบถึงความต้องการของประชาชน เพื่อนำมาปรับปรุงการบริการ ประชาชนได้รับความพึงพอใจ อันเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกระทรวงฯ

ในรอบปีงบประมาณ 2548 มีผู้โทรเข้าไปฟังข้อความในระบบ 1123 สายตรงกระทรวงคมนาคม รวมทั้งสิ้น 357,395 ข้อความ

12. งานช่วยอำนวยความสะดวกและประสานราชการ

ดำเนินการติดตาม ประสานหน่วยงานในสังกัด ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องขอความอนุเคราะห์ สนับสนุน ขอความช่วยเหลือและขอความร่วมมือที่มีถึงปลัดกระทรวง รองปลัดกระทรวง รัฐมนตรี และติดตามการประชุมร่วมกับคณะกรรมการต่าง ๆ ของหน่วยงานในสังกัด ดังนี้



- รวบรวมข้อมูล กลั่นกรองและสรุปเรื่องเพื่อนำเสนอรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงคมนาคมและรองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ติดตามผลการประชุมร่วมกับคณะกรรมการต่าง ๆ ของหน่วยงานในสังกัดเพื่อสรุปเสนอรองปลัดกระทรวง ปลัดกระทรวง และรัฐมนตรี ทราบ
- ปฏิบัติงานอื่นตามที่กฎกระทรวงฯ กำหนดไว้ให้เป็นอำนาจหน้าที่
- ติดตามผลการดำเนินงานเกี่ยวกับมาตรการจูงใจในการประหยัด (ไฟฟ้า-ประปา) ของหน่วยงานในสังกัดเพื่อรวบรวมเสนอคณะรัฐมนตรีทราบ
- ติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดที่ร่วมโครงการเฉลิมพระเกียรติฯ ในโอกาสสำคัญต่าง ๆ
- ดำเนินการการจัดวางระบบควบคุมภายในของสำนักงานปลัดกระทรวงและสำนักงานรัฐมนตรี ตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนการปรับปรุงการควบคุมภายในประจำปี 2548 เพื่อนำเสนอปลัดกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบก่อนจัดส่งสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน **รวมทั้งหมดในปีงบประมาณ 2548 จำนวน 3,745 เรื่อง**

13. การดำเนินงานของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

13.1 การพัฒนาระบบศูนย์บริการร่วมอิเล็กทรอนิกส์

ได้ดำเนินการพัฒนาระบบศูนย์บริการร่วม (One-Stop Service) ของกระทรวงคมนาคม ในลักษณะเป็นศูนย์บริการร่วมอิเล็กทรอนิกส์ บนระบบเว็บท่าคมนาคม เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์รวมการให้บริการกิจการด้านการขนส่งของกระทรวงคมนาคมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยเป็นการให้บริการทั้งในส่วนระบบบริการข้อมูลข่าวสาร (Information Services) และระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ (Web Services) ประกอบด้วย การให้บริการด้านการจองตั๋วเดินทาง ระบบบริการข้อมูลทะเบียนและภาษีรถยนต์ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เป็นต้น ทั้งนี้ มีลักษณะเป็นการให้บริการแก่กลุ่มผู้ใช้เฉพาะกลุ่ม ได้แก่ กลุ่มประชาชนทั่วไป (G2C) กลุ่มธุรกิจ (G2B) กลุ่มหน่วยงานราชการ (G2G) และกลุ่มข้าราชการ (G2E)



13.2 การพัฒนาระบบคลังข้อมูลและเครือข่ายกระทรวงคมนาคม

ได้ดำเนินการพัฒนาระบบคลังข้อมูลด้านการขนส่ง ระบบศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลระบบเว็บท่า และระบบเครือข่ายสารสนเทศ ของกระทรวงคมนาคม ต่อเนื่องจากปีงบประมาณ 2547 ประกอบด้วยการทำงานสำคัญ คือ

- ศึกษา ทบทวนตัวชี้วัดด้านการขนส่ง ตามยุทธศาสตร์กระทรวงฯ และประสานกับหน่วยงานแหล่งข้อมูลพื้นฐานของตัวชี้วัดดังกล่าว ในการพัฒนาระบบข้อมูลให้สามารถรองรับกระบวนการของระบบคลังข้อมูล
- ขยายการดำเนินงานในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานแหล่งข้อมูล กับคลังข้อมูลด้านการขนส่ง ผ่านระบบศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูล ให้ครอบคลุมระบบข้อมูลด้านการขนส่งด้านต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น โดยทำหน้าที่บริหารจัดการศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูล



- ดำเนินการออกแบบรายละเอียดเนื้อหาของระบบเว็บท่า เพื่อพัฒนาระบบเว็บท่าของกระทรวงคมนาคม ที่ได้เปิดใช้งานอยู่แล้ว ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น
- ดำเนินการติดตั้งและให้บริการระบบสื่อสัญญาณของระบบเครือข่ายสารสนเทศคมนาคม แก่หน่วยงานในสังกัด ทั้ง 19 หน่วยงาน รวมทั้งทำหน้าที่ศูนย์บริหารจัดการระบบเครือข่าย

13.3 การพัฒนาระบบศูนย์ปฏิบัติการระดับกระทรวง (Ministerial Operation Center ; MOC)

ได้ดำเนินการพัฒนาระบบ MOC ให้สามารถตอบสนองสารสนเทศหลัก สำหรับเป็นเครื่องมือการบริหารในเชิงยุทธศาสตร์ของผู้บริหารระดับกระทรวง โดยสร้างเครื่องมือชี้วัดการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม เพื่อชี้วัดและแสดงผลการดำเนินงานใน 4 มิติ คือ ประสิทธิภาพ การให้บริการคมนาคม ประสิทธิภาพการดำเนินงานตามพันธกิจ ประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ และประสิทธิภาพในการพัฒนาองค์กร นอกจากนี้ ยังแสดงสารสนเทศที่สำคัญ คือ ระบบการจัดการความรู้ ระบบภูมิสารสนเทศคมนาคม และข้อมูลบริการสำคัญอื่น ๆ ทั้งนี้ ได้ทำการเชื่อมโยงกับศูนย์ปฏิบัติการนายกรัฐมนตรี ในการปฏิบัติงานร่วมกันอย่างเต็มรูปแบบแล้ว



13.4 การพัฒนาระบบการจัดการความรู้ภายในองค์กร (Knowledge Management System) ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ได้ดำเนินงานตามขั้นตอนในกระบวนการพัฒนาระบบการจัดการความรู้ ประกอบด้วยงานสำคัญ ดังนี้

- การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (Culture Change) ได้ทำการวิเคราะห์วัฒนธรรมองค์กรของสำนักงานปลัดกระทรวง ในด้านการมีส่วนร่วม ความพร้อมในการเปลี่ยนแปลง ความมีเอกภาพ และการให้ความสำคัญแก่ปัจจัยแวดล้อมองค์กร

- การติดต่อสื่อสาร (Communication) ได้จัดกิจกรรมเพื่อสื่อการดำเนินงาน และสร้างการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย การประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบจัดการความรู้ภายในองค์กร การสัมมนากลุ่มแกนหลัก การตอบคำถามชิงรางวัลเกี่ยวกับการจัดการความรู้ การจัดตั้งชุมชนผู้ปฏิบัติ (Community of Practice : CoP) ด้านไอซีที เป็นชุมชนนำร่อง
- การค้นหาความรู้ (Knowledge Identification) ได้ระบุความรู้ทั้งหมดที่มีทั้งภายในและภายนอกองค์กร อาทิ ความรู้เกี่ยวกับการใช้ระบบคอมพิวเตอร์
- การสร้างและการแสวงหาความรู้ (Knowledge Creation and Acquisition) ได้กำหนดวิธีการในการดึงความรู้จากแหล่งต่าง ๆ มารวมไว้ เพื่อจัดทำเนื้อหาให้เหมาะสมและตรงกับความต้องการของผู้ใช้
- การจัดความรู้ให้เป็นระบบ (Knowledge Organization) ได้พัฒนาระบบต้นแบบ (Prototype) ของระบบการจัดการความรู้ด้านไอซีที และได้ทดสอบการใช้งานจริงกับชุมชนผู้ปฏิบัติ
- การประมวลและกลั่นกรองความรู้ (Knowledge Codification and Refinement) ได้ประมวลความรู้ให้อยู่ในรูปแบบและภาษาที่เข้าใจง่าย และใช้ได้ง่าย

13.5 การพัฒนาระบบบริหารงานสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์

ได้ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ และกำหนดแนวทางการนำระบบลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ และใบรับรองดิจิทัล ซึ่งได้จัดทำไว้แล้ว มาใช้ปฏิบัติงานจริงร่วมกับระบบบริหารงานสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานปลัดกระทรวง นอกจากนี้ ได้เพิ่มเติมฟังก์ชันในการปฏิบัติงานของระบบบริหารงานสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ โดยพัฒนาระบบสารบรรณให้เชื่อมโยงในการทำงานร่วมกับระบบต่าง ๆ คือ การจัดเก็บและการรับ-ส่งภาพของเอกสาร การรับ-ส่งเอกสารระหว่างหน่วยงานผ่านระบบเครือข่าย โดยปฏิบัติงานร่วมกับระบบจัดการและควบคุมการรับ-ส่งข้อมูล (Message Queue) และการเชื่อมโยงระบบกับเว็บท่ากระทรวงฯ ทั้งนี้ ได้เริ่มใช้ระบบลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ กับระบบบริหารงานสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ที่ปรับปรุงใหม่ ในการปฏิบัติงานจริงโดยในปีงบประมาณ 2548 ดำเนินการกับหนังสือเวียนทุกประเภททั้งที่เป็นเรื่อง เพื่อทราบ และเรื่องเพื่อทราบและถือปฏิบัติ ทำให้สามารถขยายการใช้ระบบบริหารงานสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ไปยังส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดเพิ่มขึ้น ซึ่งนอกจากจะช่วยลดขั้นตอนและระยะเวลาในการรับ-ส่งหนังสือราชการระหว่างหน่วยงานแล้ว ผู้บริหารยังสามารถสั่งการผ่านอิเล็กทรอนิกส์ไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องได้อย่างรวดเร็ว

13.6 การให้บริการในการใช้ระบบ TRAMS แก่หน่วยงานในสังกัดทั่วประเทศ

ได้ให้บริการระบบการรายงานสภาพจราจรและบริหารจัดการอุบัติเหตุจากการขนส่งด้วยระบบภูมิสารสนเทศ (TRAMS) บนเครือข่ายอินเทอร์เน็ตของกระทรวงคมนาคม แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมขนส่งทางบก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด โดยทุกหน่วยงานได้มีการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุกลางของกระทรวงคมนาคมเป็นประจำ ซึ่งศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้ทำการประมวลและรายงานข้อมูลอุบัติเหตุในเชิงลึก



พร้อมบทวิเคราะห์เสนอผู้บริหาร รวมทั้งได้จัดทำเว็บไซต์ สำหรับเป็นช่องทางให้ผู้ไ้ระบบ
แลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในการใช้ระบบ ตลอดจนข้อคิดเห็นต่าง ๆ อีกด้วย

13.7 การพัฒนาระบบบริหารและระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์

ได้ดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารและระบบการบริการของ
กระทรวงคมนาคม ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถรองรับการใช้งานร่วม
กันระหว่างหน่วยงาน ตามแผนแม่บทไอซีทีของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2547 - 2549 ประกอบด้วย
ระบบงานบริหารงานสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ ระบบงานบริหารบุคคล ระบบงานการเงิน ระบบ
งานงบประมาณ ระบบงานบัญชีทั่วไป

13.8 การพัฒนาและการประยุกต์ใช้ระบบภูมิสารสนเทศ (GIS) ของกระทรวง คมนาคม

ได้ดำเนินการพัฒนาระบบภูมิสารสนเทศของกระทรวงคมนาคม โดยได้ทำการ
พัฒนาชั้นข้อมูลพื้นฐานเชิงพื้นที่ของแผนที่ฐานมาตราส่วน 1 : 20,000 และ 1 : 4,000 ที่กระทรวง
คมนาคมมีอยู่ เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดสามารถนำไปใช้ประโยชน์ร่วมกัน รวมทั้งได้ดำเนินการ
พัฒนาระบบบริการข้อมูลเพื่อการเดินทาง เพื่อให้บริการแก่ประชาชนบนระบบเว็บท่าคมนาคมอีกด้วย

13.9 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบสารสนเทศด้านการขนส่ง

ได้ดำเนินการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งรวม ประจำปี 2548 ให้สามารถ
รองรับการพัฒนาระบบคลังข้อมูลด้านการขนส่ง ที่สามารถตอบสนองข้อมูลแก่ผู้บริหารระดับสูง
ในการตัดสินใจ กำหนดนโยบาย สั่งการ และแก้ไขวิกฤตการณ์ได้อย่างเพียงพอ ถูกต้อง และทันสมัย
และดำเนินการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่ง ที่สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้งานบนเครือข่าย
อินเทอร์เน็ต และอินเทอร์เน็ตของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ทั้งผู้ใช้จากหน่วยงานในสังกัดกระทรวง
และผู้ใช้จากภายนอก สามารถเข้าถึงข้อมูลระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งได้ นอกจากนี้ ได้เผยแพร่
ข้อมูล รวมทั้งให้บริการข้อมูลตามคำขอของหน่วยงาน และผู้ใช้ทั่วไป

13.10 แผนการฝึกอบรมและพัฒนา บุคลากรด้านไอซีที

ได้ดำเนินการฝึกอบรมความรู้ด้าน
ไอซีทีแก่บุคลากร ประจำปีงบประมาณ 2548 จำนวน
30 รุ่น โดยมีจำนวนผู้ผ่านการฝึกอบรม 567 คน
 และได้เผยแพร่ความรู้ด้านไอซีทีแก่ผู้เข้าศึกษาดูงาน
จำนวน 605 คน

13.11 การจัดการจัดซื้อจัดจ้างโดยวิธี ประมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction)



ในปีงบประมาณ 2548 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการจัดหา โดยวิธีประมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 4 งาน วงเงินงบประมาณ 40,080,000 บาท ผลการประมูล สามารถประหยัดงบประมาณได้ 3,372,123 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 8.41

14. การดำเนินการด้านกฎหมาย

14.1. กฎหมายที่มีผลใช้บังคับแล้ว

14.1.1 พระราชบัญญัติ

(1) พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 65 ก

วันที่ 22 ตุลาคม 2547

(2) พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งจากเรือโดกัน พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 13 ก

วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2548

(3) พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 61 ก

วันที่ 27 กรกฎาคม 2548

(4) พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 109 ก

วันที่ 17 พฤศจิกายน 2548

14.1.2 กฎกระทรวง

(1) กฎกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2547) ออกตามความใน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (กำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีเครื่องปรับอากาศและระบบระบายอากาศที่มีระบบการทำงานคุณลักษณะเฉพาะหรือขนาดตามเงื่อนไขที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ)

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 5 ก

วันที่ 14 มกราคม 2548

(2) กฎกระทรวงกำหนดสัดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. 2547

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 82 ก

วันที่ 28 ธันวาคม 2547

(3) กฎกระทรวง ฉบับที่ 42 (พ.ศ. 2547) ออกตามความใน พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดให้เครื่องปรับอากาศภายในรถยนต์ต้องมีระบบการทำงาน คุณลักษณะเฉพาะหรือขนาดตามเงื่อนไขที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ)

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 5 ก

วันที่ 14 มกราคม 2548



(4) กฎกระทรวง ฉบับที่ 43 (พ.ศ. 2548) ออกตามความใน พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดให้รถลักษณะอื่นนอกจากรถเก๋งสองตอนสามารถจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างในเขตจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานครได้)

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 9 ก
วันที่ 25 มกราคม 2548

(5) กฎกระทรวง ฉบับที่ 44 (พ.ศ. 2548) ออกตามความใน พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดให้รถลักษณะอื่นนอกจากรถเก๋งสองตอนสามารถจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครได้)

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 9 ก
วันที่ 25 มกราคม 2548

(6) กฎกระทรวงว่าด้วยคณะกรรมการประจำจังหวัดและเงื่อนไขการขอจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก
วันที่ 19 ตุลาคม 2548

(7) กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก
วันที่ 19 ตุลาคม 2548

(8) กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก
วันที่ 19 ตุลาคม 2548

(9) กฎกระทรวงกำหนดเครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับรถ บัตรประจำตัวคนขับรถ และการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนอาจร และรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก
วันที่ 19 ตุลาคม 2548

(10) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการขอต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก
วันที่ 19 ตุลาคม 2548

(11) กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก
วันที่ 19 ตุลาคม 2548

(12) กฎกระทรวงกำหนดขนาดความจุของกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 98 ก

วันที่ 19 ตุลาคม 2548

(13) กฎกระทรวง ฉบับที่ 45 (พ.ศ. 2548) ออกตามความใน พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดอุปกรณ์อื่นจำเป็นสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ)

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 115 ก

วันที่ 6 ธันวาคม 2548

(14) กฎกระทรวง ฉบับที่ 46 (พ.ศ. 2548) ออกตามความใน พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (กำหนดลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์สาธารณะ)

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 115 ก

วันที่ 6 ธันวาคม 2548

(15) กฎกระทรวง ฉบับที่ 47 (พ.ศ. 2548) ออกตามความใน พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (ปรับปรุงอายุการใช้งานของรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร)

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 123 ก

วันที่ 26 ธันวาคม 2548

(16) กฎกระทรวง ฉบับที่ 48 (พ.ศ. 2548) ออกตามความใน พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (ปรับปรุงอายุการใช้งานของรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร)

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 123 ก

วันที่ 26 ธันวาคม 2548

(17) กฎกระทรวงกำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยาน พ.ศ. 2548

ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 52 ก

วันที่ 2 กรกฎาคม 2548

(18) กฎกระทรวงยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาตใช้เรือสำหรับเรือที่ได้รับความเสียหายจากธรณีพิบัติภัย พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 90 ก

วันที่ 5 ตุลาคม 2548

(19) กฎกระทรวงยกเว้นค่าธรรมเนียมการประทับตรารับรองเอกสารการออกใบแทนประกาศนียบัตรและการออกใบแทนประกาศนียบัตรสำหรับคนถือทำให้แก่ผู้ประสบธรณีพิบัติภัย พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 90 ก

วันที่ 5 ตุลาคม 2548

(20) กฎกระทรวงกำหนดเขตจอดเรือเกาะสมุย อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 122 ก

วันที่ 22 ธันวาคม 2548



14.1.3 ข้อบังคับและกฎหมายลำดับรองอื่น

(1) ข้อบังคับของคณะกรรมการ กปร. ฉบับที่ 63 ว่าด้วยคิดค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสารออกจากสนามบิน ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ณ สนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับทั่วไป เล่ม 121 ตอนที่ 113 ง วันที่ 23 ธันวาคม 2547

(2) ข้อบังคับคณะกรรมการ กปร. ฉบับที่ 64 ว่าด้วยคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับทั่วไป เล่ม 122 ตอนที่พิเศษ 9 ง วันที่ 31 มกราคม 2548

(3) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผลสุขของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 (ฉบับที่ 2) ประกาศ ณ วันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2548

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่พิเศษ 38 ง วันที่ 17 พฤษภาคม 2548

(4) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลเช่าและใช้เรืออื่นที่มีเรือไทยในการขนส่งทางทะเล โดยได้รับสิทธิและประโยชน์เช่นเดียวกับเรือไทย (ฉบับที่ 2) ประกาศ ณ วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2547

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 121 ตอนที่พิเศษ 143 ง วันที่ 30 ธันวาคม 2547

14.2 กฎหมายที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

14.2.1 กฎหมายที่อยู่ในแผนพัฒนากฎหมายกระทรวงคมนาคม ประจำปี

พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติ

- น้ำมัน พ.ศ.
- (1) ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษ
 - (2) ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ.
 - (3) ร่างพระราชบัญญัติการเดินทางเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่...) พ.ศ.
 - (4) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. (รวม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นฉบับเดียวกัน)
 - (ฉบับที่...) พ.ศ.
 - (5) ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่...) พ.ศ.
 - (6) ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่...) พ.ศ.
 - (7) ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่...) พ.ศ.
 - (8) ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ.
 - (9) ร่างพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.
 - (ฉบับที่...) พ.ศ.
 - (10) ร่างพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 - (11) ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ฉบับที่...) พ.ศ.
 - (12) ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.

พระราชกฤษฎีกา

ร่างพระราชกฤษฎีกายกเลิกกฎหมายบางฉบับที่ไม่เหมาะสมกับกาลปัจจุบัน พ.ศ.

กฎกระทรวง

- (1) ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่... (พ.ศ.) ออกตามความใน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ยกเลิกข้อกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีใบกำกับสินค้า)
- (2) ร่างกฎกระทรวงกำหนดคุณสมบัติของผู้ยื่นคำขอรับสัมปทานหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการยื่นคำขอรับสัมปทานและการให้สัมปทานในการสร้างหรือบำรุงทาง พ.ศ.
- (3) ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ.
- (4) ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ.

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี

- (1) ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ พ.ศ.



14.2.2 กฎหมายที่ไม่อยู่ในแผนพัฒนากฎหมายกระทรวงคมนาคมประจำปี

พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติ

(1) ร่างพระราชบัญญัติกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ.
(2) ร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุตราภิมุข บางช่วงไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.

(3) ร่างพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่..) พ.ศ.

(4) ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล พ.ศ.

(5) ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. (เพื่ออนุมัติการอนุสัญญา

MARPOL)

(6) ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.

พระราชกฤษฎีกา

(1) ร่างพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันการบินพลเรือน (ฉบับที่..) พ.ศ.

กฎกระทรวง

(1) ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.

(2) ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่.. (พ.ศ.) ออกตามความใน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (เพิ่มเติมข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง)

(3) ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ.

(4) ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่.. (พ.ศ.) ออกตามความใน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (กำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของต้องติดอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้าย)

(5) ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่.. (พ.ศ.) ออกตามความใน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ปรับปรุงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาต การอนุญาต และการขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ)

(6) ร่างกฎกระทรวงปรับปรุงหลักเกณฑ์การจัดตั้งสถานีขนส่งสัตว์และ/หรือสิ่งของ พ.ศ.

(7) ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่.. (พ.ศ.) ออกตามความใน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (กำหนดเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถที่จะมีไว้ใช้อำนวยความสะดวกแก่คนพิการและเพิ่มเติมให้รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของจะมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบหรือขนาดแตกต่างไปจากข้อกำหนดในกฎกระทรวงก็ได้)

(8) ร่างกฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์ของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถที่มีลักษณะพิเศษ พ.ศ.

(9) ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่..) พ.ศ.

(10) ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการยกเว้นค่าธรรมเนียมการโอนทะเบียนรถ จากการรวบรวมกิจการ พ.ศ.

(11) ร่างกฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ขนาด หรือกำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นรถประเภทต่าง ๆ พ.ศ.

(12) ร่างประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและพื้นที่ที่ต้องใช้มาตราค่าโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

(13) ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและการจดทะเบียนการตั้งตัวแทน พ.ศ.

(14) ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม พ.ศ.

(15) ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการขอรับใบอนุญาตตั้งสาขาและการออกใบอนุญาตตั้งสาขา พ.ศ.

(16) ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาตใบทะเบียนที่สูญหาย ถูกทำลายหรือชำรุดในสาระสำคัญ พ.ศ.

(17) ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการ การขอและการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลหรือผู้ประกอบการอุ้เรือ พ.ศ.

(18) ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับการพาณิชย์ พ.ศ.

(19) ร่างกฎกระทรวง ฉบับที่... (พ.ศ.) ออกตามความใน พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 (ปรับปรุงการประกันภัยสำหรับผู้โดยสารเรือ)



กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี คณะผู้บริหาร



นายวัลย์รัฐ อ่อนศิระ
อธิบดี



นางสาวสุมณฑา ทองแพทย
รองอธิบดี
ฝ่ายบริหาร



ร้อยตำรวจเอก ชจร เทศมาสา
รองอธิบดี
ฝ่ายปฏิบัติการ



เรือตรี ปรีชา เพ็ชรวงค์
รองอธิบดี
ฝ่ายอำนวยการ



โครงสร้าง กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

อธิบดี

กลุ่มตรวจสอบภายใน
กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

รองอธิบดี
(ฝ่ายปฏิบัติการ)

รองอธิบดี
(ฝ่ายอำนวยการ)

รองอธิบดี
(ฝ่ายบริหาร)

สำนักงานเลขานุการกรม

กองคลัง

สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ

สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

กองตรวจเรือ

กองทะเบียนเรือ

กองนำร่อง

กองวิชาการและวางแผน

สำนักสำรวจและวิศวกรรม

ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี

กองนิติการ

สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 1 - 7

สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี

จำนวนบุคลากร รวม 2,084 ตำแหน่ง
ณ วันที่ 30 กันยายน 2548

ข้าราชการ 1,171 ตำแหน่ง

ลูกจ้างประจำ 841 ตำแหน่ง

พนักงานราชการ 72 ตำแหน่ง



วิสัยทัศน์

พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์



กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี วันสถาปนา 5 สิงหาคม 2402



วิสัยทัศน์

พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ มีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่ดี ตลอดจนสนับสนุนให้มีการกระจายการขนส่งทางน้ำอย่างเหมาะสม และมีความเชื่อมโยง อันเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าและบริการ ส่งผลให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น

พันธกิจ

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไต่กัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ
3. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี
4. ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย



ยุทธศาสตร์

1. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้เพียงพอและต่อเนื่อง ตลอดจนเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่น
2. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอและต่อเนื่อง ตลอดจนเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่น
3. กำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่งทางน้ำ เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย รวมทั้งกำหนดมาตรการสนับสนุนด้านพาณิชย์นาวี
4. สร้างศักยภาพการบริหารจัดการด้านการขนส่งทางน้ำและการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

เป้าประสงค์

1. จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการเชื่อมโยง ส่งเสริมการขนส่งระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ
2. ประชาชนได้รับระบบการจราจรขนส่งทางน้ำที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
3. เพิ่มความปลอดภัยในระบบการขนส่งทางน้ำ
4. เสริมสร้างสมรรถนะในการบริหารด้วยระบบการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Good Governance)



กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

1. งาน/โครงการพัฒนาที่สำคัญ

1.1 งานก่อสร้าง จำนวน 28 งาน

(1) งานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 8 งาน คือ

- 1) ทำเทียบเรืออเนกประสงค์ จังหวัดระนอง (งานปรับปรุง) ขณะนี้ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ กรมฯ ตรวจรับงานเมื่อวันที่ 17 - 18 มกราคม 2549
- 2) เชื่อมป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำปัตตานี และปรับปรุงทัศนียภาพเพื่อการท่องเที่ยว
- 3) เชื่อมกันทรายและคลื่นที่ร่องน้ำอ่าวมะขามป้อม จังหวัดระยอง
- 4) เชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเลที่หาดแสงจันทร์ จังหวัดระยอง พร้อมปรับพื้นที่เพื่อสันทนาการ
- 5) เชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเลที่บริเวณแหลมหลวง ตำบลแหลมผักเบี้ย อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี
- 6) เชื่อมป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำยม หมู่ที่ 2 บ้านแม่คะตวน ตำบลสบเมย อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
- 7) เชื่อมป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำแม่กลองเหนือวัดใหญ่นครชุมน์ หมู่ 7 ตำบลนครชุมน์ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี
- 8) เชื่อมป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำมูล หมู่ที่ 1, 2 ตำบลสตึก อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ผลงานร้อยละ 93 (ขณะนั้นบริษัท ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ตรวจรับงานเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2548)



(2) งานที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 20 งาน

- 1) ทำเทียบเรืออเนกประสงค์ดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผลงานร้อยละ 78.22 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 95.31)
- 2) ทำเทียบเรือเกาะสมุยเพิ่มเติมระยะที่ 3 บริเวณติดกับท่าเรือหน้าทอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผลงานร้อยละ 45.27 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 70.34)
- 3) ทำเทียบเรือบริเวณเกาะพิพิ จังหวัดกระบี่ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของ สผ.
- 4) ทำเทียบเรืออ่าวอุดม จังหวัดชลบุรี ผลงานร้อยละ 23.08 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 71.24)
- 5) ทำเทียบเรือบริเวณอ่าวปอ จังหวัดภูเก็ต ผลงานร้อยละ 19.60 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 61.95)
- 6) เชื่อมกันทรายและกระแสน้ำที่บริเวณ หมู่ที่ 3 ตำบลคอนทราย อำเภอไม้แก่น จังหวัดปัตตานี ผลงานร้อยละ 8.46 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 26.82)
- 7) เชื่อมกันทรายและคลื่นทำเทียบเรือที่ร่องน้ำคลองวาฬ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผลงานร้อยละ 8.50 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 15.17)
- 8) งานก่อสร้างเพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลในโครงการสิ่งแวดล้อมนานาชาติสิรินธร พระราชินีเวศน์มฤคทายวัน จังหวัดเพชรบุรี ผลงานร้อยละ 6.50 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 21.91)



9) เชื้อนป้องกันกัดเซาะชายฝั่งทะเลที่ชายฝั่งระทศัน อำเภอมือง จังหวัดนราธิวาส ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของบริษัทฯ

10) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำยม หมู่ที่ 2 ตำบลบ้านภาค อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของบริษัทฯ

11) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำเจ้าพระยา หน้าวัดพุทธโรตวรรค ตำบลลำภาลุ่ม อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของบริษัทฯ (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 10)

12) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่คลองแม่กลอง หน้าวัดคลองซื่อ ตำบลบางโทรัด อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของบริษัทฯ

13) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำกก หมู่ 10 บ้านผ่านศึก ตำบลข้าวเปลือก อำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของบริษัทฯ

14) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่บริเวณบึงทับปรางค์ ตำบลโชคชัย อำเภอโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา ผลงานร้อยละ 37.97

15) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำสงคราม บริเวณหน้าวัดพระเนาวิ บ้านศรีเวินชัย ตำบลสามผง อำเภอศรีสงคราม จังหวัดนครพนม ผลงานร้อยละ 20.17 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 52.69)

16) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำปาว ตำบลกมลาไสย อำเภอกมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของบริษัทฯ

17) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำโฮม หมู่ที่ 8 บ้านสันป่าคำ ตำบลตันเปา อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของบริษัทฯ

18) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำเจ้าพระยา หมู่ที่ 9 ตำบลท่าชัย อำเภอเมือง จังหวัดชัยนาท ผลงานร้อยละ 18.61 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 77.66)

19) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำเจ้าพระยา ตำบลบางแก้ว อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 16.47)

20) เชื้อนป้องกันตลิ่งพังที่แม่น้ำยม หมู่ที่ 1 - 2 ตำบลวัดเกาะ อำเภอศรีสำโรง จังหวัดสุโขทัย ผลงานร้อยละ 37.46 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 47.60)





1.2 งานศึกษาสำรวจออกแบบ จำนวน 4 งาน

- 1) งานสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาร่องน้ำ ทางเดินเรือ ท่าเทียบเรือ และเขื่อนป้องกันตลิ่งพังสำหรับแม่น้ำในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผลงานร้อยละ 39 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 50)
- 2) งานสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลิกบูโยย/ปากบารา จังหวัดสตูล ผลงานร้อยละ 22 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 30)
- 3) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเพื่อก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งที่จังหวัดตรัง ผลงานร้อยละ 25 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 30)
- 4) งานศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นที่จังหวัดระยอง ผลงานร้อยละ 20 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 30)

1.3 งานขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ

1.3.1 งานขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ

งานขุดลอกดำเนินการเอง จำนวน 3,290 ล้าน ลบ.ม. จำนวน 15 ร่องน้ำ จำนวนเงิน 38,164 ล้านบาท ผลงานขุดลอกได้ 23 ร่องน้ำ ปริมาณเนื้อดินรวมทั้งสิ้น 3,218 ล้าน ลบ.ม. และจ้างเหมาขุดลอกแม่น้ำสายหลักที่สำคัญ 7 แห่ง ปริมาณเนื้อดินรวมทั้งสิ้น 3,951 ล้าน ลบ.ม. จำนวนเงิน 138,307 ล้านบาท ดังนี้

1. แม่น้ำปิง จังหวัดลำพูนและเชียงใหม่ ผลงานร้อยละ 24.52 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 55.59)
2. แม่น้ำเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี ผลงานร้อยละ 40.10 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 40.29)
3. แม่น้ำลาวา จังหวัดเชียงราย ผลงานร้อยละ 16.83 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 51.91)
4. แม่น้ำกก จังหวัดเชียงราย ผลงานร้อยละ 7.77 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 95.45)
5. แม่น้ำภรณ์ จังหวัดเชียงราย ผลงานร้อยละ 81.29 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 บริษัทฯ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และกรมฯ ตรวจรับงานเมื่อวันที่ 20 - 21 ธันวาคม 2548)
6. แม่น้ำระยอง จังหวัดระยอง ผลงานร้อยละ 15.28 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 83.31)
7. แม่น้ำลี้ กิ่งอำเภอเวียงหนองล่อง จังหวัดลำพูน ผลงานร้อยละ 10.19 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 61.70)

1.3.2 งานขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล

งานขุดลอกดำเนินการเอง ปริมาณเนื้อดิน 6,120 ล้าน ลบ.ม. จำนวน 40 ร่องน้ำ จำนวนเงิน 112,302 ล้านบาท ผลงานขุดลอกได้ จำนวน 74 ร่องน้ำ ปริมาณเนื้อดินรวมทั้งสิ้น 7,581 ล้าน ลบ.ม. และจ้างเหมาขุดลอกร่องน้ำที่สำคัญ 5 ร่องน้ำ ปริมาณเนื้อดินทั้งสิ้น 4,500 ล้าน ลบ.ม. ได้แก่

1. **ร่อนน้ำปัตตานี จังหวัดปัตตานี** ขณะนี้บริษัท ดำเนินการแล้วเสร็จ และ กรมฯ ตรวจรับงานเมื่อวันที่ 11 - 12 ตุลาคม 2548
2. **ร่อนน้ำปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช** ขณะนี้บริษัท ดำเนินการแล้วเสร็จ และกรมฯ ตรวจรับงานเมื่อวันที่ 11 - 12 ตุลาคม 2548
3. **ร่อนน้ำกันตังจังหวัดตรัง** ผลงานร้อยละ 11.60 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 46.59)
4. **ร่อนน้ำสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร** ผลงานร้อยละ 39.69 (บริษัท ดำเนินการแล้วเสร็จ และกรมฯ ตรวจรับงานเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2548)
5. **ร่อนน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่องที่ 2** ผลงานร้อยละ 57.82 (บริษัท ดำเนินการแล้วเสร็จ และกรมฯ ตรวจรับงานเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2548)

ปี 2548 ได้รับงบประมาณพิเศษ ขุดลอกร่องน้ำ เพื่อฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับผลกระทบจากธรณีพิบัติใน 6 จังหวัดภาคใต้ กรมฯ ดำเนินการขุดลอกเอง ปริมาณเนื้อดินรวม 885,000 ลบ.ม. จำนวน 4 ร่องน้ำ คือ ปากเมง อำเภอสิเกา จังหวัดตรัง, ราไถ่ อำเภอละงู จังหวัดสตูล, คลองหัวท่า อำเภอเมือง จังหวัดระนอง และท่าเรือไปเกาะพยาม อำเภอเมือง จังหวัดระนอง และจ้างเหมาเอกชนดำเนินการ ปริมาณเนื้อดินรวมทั้งสิ้น 2,759,740 ลบ.ม. จำนวน 8 ร่องน้ำ คือ ร่อนน้ำภูเก็ท (ท่าเรือ) จังหวัดภูเก็ต, คลองท่าจีน จังหวัดภูเก็ต, กระบี่ (ร่องนอก) จังหวัดกระบี่, คลองน้ำเค็ม จังหวัดพังงา, คลองสน (หาดนพรัตน์ธารา) จังหวัดกระบี่, คลองกำพวน จังหวัดระนอง, บ้านในไร่ อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา และเจ๊ะบิลัง อำเภอเมือง จังหวัดสตูล



การดำเนินการช่วยเหลือผู้เรือเนื่องจากธรณีพิบัติใน 6 จังหวัดภาคใต้ ระหว่างวันที่ 2 มกราคม - 27 กุมภาพันธ์ 2548 กรมฯ ได้ดำเนินการกู้แพหนักท่องเที่ยว 1 แพ รถยนต์และรถจักรยานยนต์ รวม 6 คัน เรือ จำนวน 201 ลำ ได้แก่ เรือประมง เรือโดยสารท่องเที่ยว เรือสปีดโบท เรือเหลาใบจักรยาว และเรืออื่น ๆ ที่ร่องน้ำ 8 ร่องน้ำ คือ ร่อนน้ำคลองท่าจีน จังหวัดภูเก็ต, หาดป่าตอง จังหวัดภูเก็ต, บ้านน้ำเค็ม, บ้านทับละมุ และบ้านเขาหลัก จังหวัดพังงา, บริเวณเกาะพีพี จังหวัดกระบี่, กำพวน กิ่งอำเภอสุขสำราญ จังหวัดระนอง และปากบารา จังหวัดสตูล

2. การพัฒนาโลจิสติกส์

เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายเน้นพัฒนาการขนส่งที่ประหยัดรวดเร็วเหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันของประเทศและของโลก ซึ่งโดยหลักการฯ พณฯ นายกรัฐมนตรีเน้นมากในการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า อันเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศได้มากขึ้น กระทรวงคมนาคมโดย



กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันการส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ อันเป็นการช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ซึ่งการขนส่งทางน้ำสามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ (ระบบ Mass Transportation) ช่วยให้ประหยัดพลังงาน ลดปัญหาอุบัติเหตุ การจราจรทางถนน ดังนั้น การพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำอย่างเหมาะสมและการเร่งรัดพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศไทย จะช่วยเพิ่มคุณภาพการค้าและบริการของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น กระทรวงคมนาคมมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ เน้นพัฒนาระบบรางและน้ำเป็นหลัก ให้ถนนเป็นเส้นทางสนับสนุนเชื่อมต่อแต่ละสาขาการขนส่ง กรมฯ จึงมีแผนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

2.1 ภาคเหนือ โดยการพัฒนท่าเรือเชียงแสน เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดเชียงราย และความตุงการเดินเรือในแม่น้ำโขงโดยการรวบรวมสินค้าจากพื้นที่บริเวณภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลาง เพื่อส่งออกป้เงินและนำเข้าสินค้าจากประเทศจีนลงมากระจายเพื่อการส่งออกไปยังท่าเรือหลักและภูมิภาคอื่น โดยท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี 2546 สามารถรองรับเรือขนาด 25 เมตร พร้อมกันได้ครั้งละ 8 ลำ และกรมฯ มีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารท่าเรือ และเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าบริเวณภาคเหนือตอนบนอย่างน้อย 20 ปี เชื่อมโยงการขนส่งมายังภาคกลางที่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือระนองเพื่อการส่งออก กรมฯ ได้ศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 โดยได้ออกแบบให้สามารถรองรับเรือขนาด 50 x 10 เมตร จุดขนถ่ายสินค้าได้พร้อมกัน 11 ลำ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2548 โดยในปี 2549 ได้รับงบประมาณจำนวน 50.00 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าชดเชยที่ดินแล้ว เมื่อได้รับความเห็นชอบจาก สผ. แล้วจะได้โอนงบประมาณไปให้จังหวัดดำเนินการต่อไป

2.2 ภาคกลาง โดยการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่าง ๆ ทั้งในแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก เชื่อมโยงออกสู่ชายฝั่งทะเลเพื่อการส่งออกที่เขตท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง อันเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และประหยัดพลังงาน ทั้งนี้ กรมฯ ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกระทรวงพลังงานเพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน วงเงิน 9.500 ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จเดือนพฤษภาคม 2549 ผลงานร้อยละ 30 (ผลงาน ณ วันที่ 15 มกราคม 2549 ร้อยละ 50 บริษัทฯ ส่งรายงานการศึกษาฉบับสุดท้ายและคณะกรรมการฯ พิจารณาให้ความเห็นเพื่อปรับปรุงแก้ไขแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ)

2.3 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด และท่าเทียบเรือเวฬุ จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด เพื่อเป็นประตูการค้าทางชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับประเทศเพื่อนบ้านโดยก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์ที่อำเภอลองใหญ่

จังหวัดตราด เพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำ พร้อมกับการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐาน อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบฯ กำหนดแล้วเสร็จเดือนเมษายน 2549 ผลงานร้อยละ 50



2.4 ภาคใต้ กรมฯ มีโครงการพัฒนาท่าเรือในพื้นที่ภาคใต้ พร้อมกับการประสานงานให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภาคใต้ เป็น Land Bridge เชื่อมทะเลอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน 4 เส้นทาง ได้แก่

1) การพัฒนาภาคใต้ตอนบนระหว่างชุมพรกับระนอง โดย

การพัฒนาท่าเรือที่จังหวัดชุมพร เพื่อการขนส่งเชื่อมโยงโดยเรือเฟอร์รี่ระหว่างภาคใต้ตอนบนและภาคตะวันออกเชื่อมไปสู่ฝั่งตะวันตก เพื่อลดต้นทุนการขนส่งช่วยประหยัดพลังงาน และช่วยลดการจราจรแออัดและอุบัติเหตุ โดยการกระจายการขนส่งทางบกจากภาคกลางภาคตะวันออก ไปยังภาคตะวันตกได้ ต่อมากรมฯ ได้รับงบประมาณปี 2549 จำนวน 15.00 ล้านบาท เพื่อบริหารจัดการศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเรือ จังหวัดชุมพร ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการต่อไป

การพัฒนาท่าเทียบเรือเนกประสงค์ระนอง จังหวัดระนอง เพื่อเป็นท่าเรือหลักบริเวณภาคใต้ตอนบนด้านชายฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อสนับสนุนการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่ BIMST-EC และ GMS-EC รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่หลังท่า เพื่อเป็นศูนย์ ICD และศูนย์แปรรูปอุตสาหกรรมส่งออกและบริโภคภายในประเทศ ตลอดจนระบบการคมนาคมครบวงจร ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงชายฝั่งท่าเรือจากไม่เกิน 500 ตันกรอส ให้สามารถรองรับเรือได้ 12,000 ตันกรอส กำหนดแล้วเสร็จเดือนเมษายน 2549 ผลงานคิดเป็นประมาณร้อยละ 87.53 (ปัจจุบันได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม 2549 นอกจากนี้กระทรวงคมนาคมได้ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่าโดยทางถนนและรถไฟเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลไปสู่ท่าเรือที่จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง โดย สนข.5 สาขาระนอง ได้รับงบกลางปี 2548 จำนวน 35.20 ล้านบาท เพื่อปรับปรุงพื้นที่หลังท่าสำหรับเป็นลานกองตู้สินค้า ลานจอดรถยนต์ โดยได้ประกวดราคา ได้ผู้รับเหมาแล้ว คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนเมษายน 2549

2) การพัฒนาภาคใต้ตอนกลางระหว่างสุราษฎร์ธานีกับจังหวัดกระบี่

การก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คอนสติก จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อเป็นการเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำจากชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกไปยังชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ตลอดจนครอบคลุมไปถึงการคมนาคมทางบก และการเชื่อมโยงกับสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เพื่อกระจายการขนส่งไปยังฝั่งอันดามัน ที่ท่าเรือภูเก็ตและท่าเรือระนองได้ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางและกระจายสินค้าขนาดกลาง (ICD) เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่การผลิตและการส่งออก รวมทั้งเป็นศูนย์แปรรูปอุตสาหกรรมขนาดกลาง ตลอดจนปรับระบบคมนาคมครบวงจร ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ผลงานร้อยละ 78.22 กำหนดแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2549 (การก่อสร้าง





ระยะที่ 1 เป็นการดำเนินการเพื่อรองรับผู้โดยสาร นอกจากนี้ การพัฒนาท่าเรือคอนสติก ระยะที่ 2 เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารโดยเรือ Ro-Ro และเรือเฟอร์รี่ เชื่อมโยงการขนส่งบริเวณชายฝั่งทะเลภาคใต้และภาคตะวันออก ตลอดจนกระจายสินค้าไปยังฝั่งทะเลภาคตะวันตกที่ทำเรือระนองและภูเก็ต โดยถนนเชื่อมโยงในลักษณะสะพานเศรษฐกิจเส้นทางกระบี่-ขนอม และศึกษาเส้นทางระนองเพิ่มเติม ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาสำรวจออกแบบ คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2548 ผลงานร้อยละ 31

3) การพัฒนาภาคใต้ตอนล่างระหว่างสงขลากับสตูล

โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล และพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างพร้อมเส้นทางรถไฟเชื่อมโยง ซึ่งการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นประตูการค้าทางทะเลฝั่งอันดามัน เชื่อมโยงศูนย์กลางการขนส่ง/ขนถ่ายสินค้าทางทะเล ไปยังเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและทวีปยุโรป นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลอันดามัน อ่าวไทย และชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกให้สามารถรองรับเรือขนาดประมาณ 50,000 - 70,000 เดทเวทตันได้ รวมทั้งพัฒนาระบบคมนาคมครบวงจร เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยกรมฯ ได้รับงบประมาณปี 2548 - 2549 เป็นค่าออกแบบรายละเอียด จำนวน 38.4 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบรายละเอียด ผลงานร้อยละ 30 สำหรับในปีงบประมาณ 2549 กรมฯ ได้รับงบประมาณเพื่อดำเนินการจัดหาที่ดิน และย้ายสายเคเบิล จำนวน 200 ล้านบาท โดยกรมฯ ได้มีการประชุมร่วมกับจังหวัดเมื่อเดือนตุลาคม 2548 แล้ว และจังหวัดได้แต่งตั้งคณะกรรมการปรองดองราคาเพื่อซื้อขายที่ดินและสิ่งปลูกสร้างก่อนจ่ายค่าชดเชยต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของจังหวัด นอกจากนี้ได้ประสานงานกับการสื่อสารแห่งประเทศไทย เพื่อโยกย้ายสายเคเบิลอย่างต่อเนื่องแล้ว **ส่วนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง** (ท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2) เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น และเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง ทดแทนการขยายท่าเรือสงขลาที่มีการใช้งานจนเกินขีดความสามารถ ให้สามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าได้สะดวกตลอดเวลา และมีเส้นทางรถไฟเป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล อันจะเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2548 ในการปรับแนวทางการดำเนินการโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Project) ของส่วนราชการต่าง ๆ จากเดิมที่ภาครัฐจะตั้งงบประมาณมาดำเนินการตามปกติ เป็นการเปิดโอกาสให้ต่างประเทศที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในสาขาต่าง ๆ ที่ประเทศไทยต้องการ จัดทำข้อเสนอในการพัฒนาประเทศไทย โดยเสนอข้อมูลด้านเทคนิค แผนงาน และแผนการลงทุน เพื่อการพัฒนาประเทศในระยะต่อไป โดยส่งเสริมให้ผู้เชี่ยวชาญทั้งจากภาครัฐและเอกชนจากนานาชาติมาลงทุนดำเนินโครงการในประเทศไทยให้มีความทันสมัย ซึ่งโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล ได้ถูกบรรจุในแผนการดำเนินงานตามนโยบายดังกล่าว ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ โดยกำหนดประกาศเชิญชวนในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2549 และยื่นข้อเสนอในวันที่ 28 เมษายน 2549

การดำเนินการดังกล่าวข้างต้นนี้ กรมฯ คาดว่าจะช่วยเสริมสร้างการพัฒนาพื้นที่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาให้ความสำคัญและบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ได้มีการพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (Logistics Master Plan) ขึ้นด้วยแล้ว

งบประมาณของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

1. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2549 จำนวน 3,243.856 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปี 2548 จำนวน 767.851 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 31.01 โดยแยกเป็นงบประจำ 500.380 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.43 และงบลงทุน 2,743.477 ล้านบาท หรือร้อยละ 84.57)

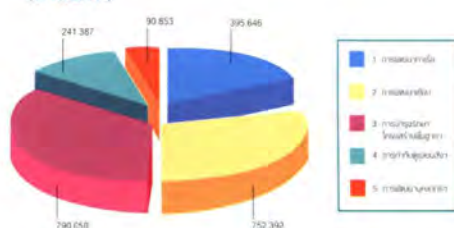
2. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2548 จำนวน 2,476.005 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปี 2547 จำนวน 193.435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.47 โดยแยกเป็นงบประจำ 241.387 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.15 งบลงทุน 2,396.165 ล้านบาท หรือร้อยละ 90.85)

3. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2547 จำนวน 2,282.57 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปี 2546 จำนวน 366.76 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 19.14 โดยแยกเป็นงบประจำ 396.86 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.39 และงบลงทุน 1,885.68 ล้านบาท หรือร้อยละ 82.61)

เปรียบเทียบงบประมาณประจำปี 2547 - 2548



งบประมาณปี 2548 แยกตามผลผลิต (ล้านบาท)



รายละเอียดงบประมาณแยกตามแผนงานปี 2547 - 2549

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549
1. แผนงานปี 2547 - 2548 มีดังนี้			
1. งานปรับปรุงและบำรุงรักษาเส้นทาง การขนส่งทางน้ำ	1,379.050	1,834.416	-
2. งานกำกับควบคุมและอำนวยความสะดวก การขนส่งทางน้ำ	370.010	241.010	-
3. งานผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี	282.940	400.580	-
4. โครงการพัฒนา	250.570	-	-
2. แผนงานปี 2549			
2.1 แผนงบประมาณพัฒนาระบบโลจิสติกส์	-	-	250.000
2.2 แผนงบประมาณพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	-	-	2,993.856
2.2.1 การพัฒนาท่าเรือ	-	-	763.949
2.2.2 การพัฒนาเขื่อน	-	-	902.273
2.2.3 การบำรุงรักษาระบบโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่งทางน้ำ	-	-	909.935
2.2.4 การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	-	-	336.846
2.2.5 การพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี	-	-	80.853
รวมทั้งสิ้น	2,282.57	2,476.005	3,243.856



กรรมการขนส่งทางบก

คณะผู้บริหาร



นายปิยะพันธ์ จับปาสุด
อธิบดี



นายซิลปชัย จารุกษมรัตน์
รองอธิบดี
ฝ่ายวิชาการ
ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นายวิชัย กุฑินพงษ์
รองอธิบดี
ฝ่ายบริหาร
ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นายสมศักดิ์ วัฒนชวนปกรณ์
รองอธิบดี
ฝ่ายบริหาร



นายชัยรัตน์ สวงเชื้อ
รองอธิบดี
ฝ่ายวิชาการ
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548



นายรณยุทธ ตั้งรวมทรัพย์
รองอธิบดี
ฝ่ายปฏิบัติการ
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548

โครงสร้าง กรมการขนส่งทางบก

อธิบดี

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านนโยบายและแผน
ประจำเขตตรวจราชการ 9 เขต

กลุ่มตรวจสอบภายใน

กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

รองอธิบดี (ฝ่ายวิชาการ)

สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก

สำนักวิศวกรรม
และความปลอดภัย

รองอธิบดี (ฝ่ายบริหาร)

สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก

สำนักงานเลขานุการกรม

กองการเจ้าหน้าที่

กองคลัง

รองอธิบดี (ฝ่ายปฏิบัติการ)

สำนักมาตรฐาน
งานทะเบียนและภาษีรถ

กองนิติการ

สำนักงานขนส่งจังหวัด 75 แห่ง
สำนักงานขนส่งสาขา 114 แห่ง
สถานีขนส่งผู้โดยสาร 62 แห่ง

จำนวนบุคลากร รวม 6,994 คน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2548
ข้าราชการ 4,182 คน
ลูกจ้าง 2,812 คน



วิสัยทัศน์

พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าหมาย



กรมการขนส่งทางบก วันสถาปนา 11 สิงหาคม 2484



วิสัยทัศน์

พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนสู่มาตรฐานสากลเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วม

พันธกิจ

- 1) จัดระเบียบ พัฒนา และส่งเสริมการขนส่งและการสัญจรทางถนน ให้มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม คุ่มค่าทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น รวมทั้งประเทศเพื่อนบ้าน
- 2) ศึกษา พัฒนา และกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจากรถให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึงการส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน และการควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย
- 3) ให้บริการประชาชนด้วยความสะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้



ยุทธศาสตร์

- 1) การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประเทศ*
- 2) การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสาธารณะทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีความสะดวก รวดเร็ว ท้าถึง ประหยัดและเชื่อถือได้
- 3) การส่งเสริมความปลอดภัยและลดผลกระทบจากสิ่งแวดล้อม จากการใช้รถใช้ถนน
- 4) การมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการประชาชนด้านทะเบียนและด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ เพื่อให้ประชาชนผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจสูงสุด

เป้าหมาย

- 1) การดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง*
- 2) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางถนนเพิ่มมากขึ้น
- 3) จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนลดลง
- 4) ความพึงพอใจของประชาชนที่มาติดต่ออยู่ในระดับที่ดี



กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

ก. ด้านการจัดระบบการขนส่งทางถนน

1. โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทาง

กรมการขนส่งทางบกได้จ้างที่ปรึกษาจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ในวงเงินงบประมาณ 4,468,500 บาท ระยะเวลาศึกษา 18 เดือน แล้วเสร็จเมื่อเดือนกันยายน 2548 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทาง และเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวให้แก่ประชาชนได้ทราบทางระบบอินเทอร์เน็ต ขณะนี้ได้เปิดให้บริการข้อมูลแก่ประชาชนแล้วทางเว็บไซต์



www.Thabus.info ประชาชนสามารถใช้บริการเว็บไซต์ดังกล่าวในการสืบค้นข้อมูลการให้บริการรถโดยสารประจำทางได้โดยสะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง และทั่วถึง นอกจากนี้ ได้มีการติดตั้งคอมพิวเตอร์ที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 5 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดจันทบุรี สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก และสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต 2) เพื่อประชาชนได้ทดลองใช้ระบบสารสนเทศดังกล่าวด้วย

2. โครงการจัดหาระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์สำหรับกำหนดและควบคุมเส้นทางเดินรถ (GIS)

กรมการขนส่งทางบกได้ทำสัญญาซื้อขายเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์กับบริษัท แมพพ้อยท์ เอเชีย ประเทศไทย จำกัด เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2547 ใช้งบประมาณ 2,225,000 บาท สำหรับการจัดทำโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถจัดบริการสาธารณะที่มีประสิทธิภาพไปยังชุมชนต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึงและเหมาะสมโดยใช้ระบบ GIS และสามารถประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ในการควบคุมเส้นทางเดินรถขนส่งซึ่งจะทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทำงานได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งเพื่อให้มีการใช้งานร่วมกันและแลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงพื้นที่ด้านการขนส่งทางบกกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ดำเนินการติดตั้งระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ และได้จัดทำฐานข้อมูลเส้นทางเดินรถในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล 6 จังหวัด รวมทั้งได้ส่งมอบอุปกรณ์ทั้งที่เป็นฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ และเบิกจ่ายเงินเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2548

3. การเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทย-ลาว

ในปี 2548 คณะผู้แทนกระทรวงคมนาคมของไทยและลาว นำโดย นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต อธิบดีกรมการขนส่งทางบก และท่านลัดตะนะมะณี คุณนิวง หัวหน้ากรมขนส่ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ได้มีการประชุมหารือเพื่อติดตามผลการเปิดเดินรถโดยสารประจำทางเส้นทางหนองคาย - นครหลวงเวียงจันทน์ และเส้นทางอุดรธานี - นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเปิดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 23 เมษายน 2547 ผลปรากฏว่าประสบความสำเร็จด้วยดี โดยมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นตามลำดับ และได้เห็นชอบให้มีการสำรวจความเป็นไปได้ในการเปิดเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศในเส้นทางอื่นคือ เส้นทางอุบลราชธานี - ปากเซ และเส้นทางมุกดาหาร - สะหวันนะเขต ตามลำดับ จากผลการสำรวจที่ประชุมเห็นชอบให้มีการเปิดเดินรถในเส้นทาง



อุบลราชธานี - ปากเซ ซึ่งมีระยะทาง 131 กิโลเมตร โดยฝ่ายไทยได้มอบหมายให้ บริษัท ชนสง จำกัด และ สปป.ลาว ได้มอบหมายให้บริษัท ร่วมมือขนส่งโดยสารจำปาสัก ผ่านแดน จำกัด เป็นผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทางของแต่ละฝ่าย ทั้งนี้ กำหนดจะใช้รถโดยสารปรับอากาศมาตรฐาน 1 ข. ฝ่ายละ 2 - 4 คันต่อวัน จำนวนเที่ยว 4 - 8 เที่ยวต่อวัน และกำหนดอัตราค่าโดยสารคนละ 200 บาท และกำหนดจะให้มีการเปิดเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ เส้นทางอุบลราชธานี - ปากเซ อย่างเป็นทางการ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2549 นอกจากนี้ ยังได้มีการสำรวจความเป็นไปได้ในการเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ เส้นทางมุกดาหาร - สะหวันนะเขต และได้เห็นชอบให้มีการเปิดเดินรถโดยสารประจำทางในเส้นทางดังกล่าวภายในเดือนมกราคม 2550 ภายหลังจากการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 แล้วเสร็จ

4. มาตรการควบคุมและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ

กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการยก่างกฎกระทรวงฯ จำนวน 9 ฉบับ เพื่อให้เป็นไปตามหลักการของ พ.ร.บ.รถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 อันเป็นกฎหมายที่ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะให้เกิดความเรียบร้อยและปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร ซึ่งโดยสรุปสาระสำคัญของกฎกระทรวงฯ ดังกล่าวมีดังนี้

- กำหนดขนาดความจุระบอบของรถจักรยานยนต์สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว
- กำหนดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
- กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการขอ การออก การขอต่ออายุ และการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
- กำหนดเครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ฯลฯ
- กำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร





- กำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร
- กำหนดเรื่องคณะกรรมการประจำจังหวัดและเงื่อนไขการขอจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ
- กำหนดเครื่องอุปกรณ์ของรถเพื่อความปลอดภัย
- กำหนดขนาดความจุระบอบสูบของรถจักรยานยนต์สาธารณะ

โดยขณะนี้ร่างกฎกระทรวงฯ ที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์สาธารณะ (รวม 9 ฉบับ) ได้ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ซึ่งผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องดำเนินการติดตั้งป้ายรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ป้ายเหลือง) และทำใบอนุญาตขั้รถจักรยานยนต์สาธารณะ ภายในวันที่ 7 มีนาคม 2549

ข. ด้านการส่งเสริมและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน

1. โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ พ.ศ. 2548

กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค จัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2548 โดยพร้อมเพรียงกัน ส่วนช่วงเทศกาลสำคัญประจำจังหวัด กำหนดให้แต่ละสำนักงานขนส่งจังหวัดจัดกิจกรรมรณรงค์ฯ ตามความเหมาะสมของพื้นที่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นเตือนให้ประชาชนมีจิตสำนึกในการร่วมกันป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ และมุ่งที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน และสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการเสริมสร้างความปลอดภัยในระบบการขนส่งทางถนน สำหรับกิจกรรมที่ดำเนินการประกอบด้วย การตรวจความพร้อมของตัวรถ และพนักงาน



ขับรถโดยสารสาธารณะ ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร และจุดตรวจบนถนนสายหลักและสายรอง และบูรณาการด้านการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยร่วมกับหน่วยงานอื่นภายในจังหวัด ประกอบกับศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนเป็นองค์กรหลักในการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ระดับกระทรวงจนถึงหน่วยปฏิบัติในระดับจังหวัด/อำเภอ นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกได้จัดตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ (โทร. 1584) ซึ่งปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง เป็นประจำทุกวัน ทำให้ลดจำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุลงจาก พ.ศ. 2547 ที่มีจำนวน 4,433 คัน เหลือ 3,973 คัน ใน พ.ศ. 2548 ทั้งนี้ ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2548 หน่วยงานต่าง ๆ ได้บูรณาการร่วมกันในการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง จนทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2548 ลดลงจาก พ.ศ. 2547 ที่มีจำนวน 628 คน เหลือ 469 คน และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2548 ลดลงจาก พ.ศ. 2547 ที่มีจำนวน 654 คน เหลือ 522 คน ในช่วงเวลาเดียวกัน



2. การกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน

เพื่อให้พัฒนาสถานตรวจสภาพรถอย่างยั่งยืน ตลอดจนการดำเนินการทั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนและเจ้าหน้าที่ผู้กำกับดูแล มีความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ และเป็นการดำเนินการเชิงรุกสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 ที่ได้เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ (พ.ศ. 2547 - 2551) ซึ่งดำเนินการโดยกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบกจึงได้มีการปรับปรุงและพัฒนาสถานตรวจสภาพรถเอกชนโดยภาพรวมทั้งระบบ ดังนี้

2.1 จัดทำโครงการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการรายงานผลและการรับรองผล และการกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถ เพื่อเป็นโครงการนำร่อง

2.2 ปรับปรุงแก้ไขระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ โดยปรับปรุงแก้ไขระเบียบที่มีอยู่เดิมให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ดังรายละเอียดตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ พ.ศ. 2547

2.3 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง แบบ ขนาด มาตรฐานของเครื่องตรวจสภาพรถ และอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจสภาพรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2547 โดยกำหนดให้สถานตรวจสภาพรถที่จะขอจัดตั้งใหม่หรือย้ายสถานที่หรือเพิ่มขีดความสามารถ ต้องจัดให้มีเครื่องตรวจสภาพรถด้านความปลอดภัย 2 อย่าง คือ เครื่องทดสอบห้ามล้อ และเครื่องทดสอบการสิ้นไกลเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้เดิม และสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว ในปัจจุบันต้องติดตั้งเครื่องตรวจสภาพรถดังกล่าวเพิ่มเติมภายในเวลา 2 ปี (ภายในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2549)

2.4 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ รูปแบบ อาคารสถานที่ สำหรับสถานตรวจสภาพรถเอกชน เพื่อให้เป็นรูปแบบที่เหมาะสม ก่อให้เกิดภาพลักษณ์และทัศนคติที่ดีในสายตาของประชาชนและผู้ใช้บริการทั่วไป (เดิมไม่เคยกำหนด) มีผลบังคับใช้กับสถานตรวจสภาพรถเอกชนที่จะจัดตั้งใหม่หรือย้ายหรือเพิ่มขีดความสามารถ



2.5 การแก้ไขปัญหาด้านบุคลากรตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงกฎกระทรวงฯ ฉบับที่ 37 อยู่ โดยจะพิจารณาให้ผู้ควบคุมการตรวจสภาพรถต้องผ่านการฝึกอบรม ทดสอบ และได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกก่อน จึงจะทำการตรวจสภาพรถได้

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 5 มกราคม 2549) มีสถานตรวจสภาพรถเอกชนทั่วประเทศรวม 2,096 แห่ง แบ่งเป็นสถานตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์ จำนวน 1,725 แห่ง และสถานตรวจรถจักรยานยนต์ จำนวน 371 แห่ง ในขณะที่มีสถานตรวจสภาพรถเอกชนที่ติดตั้งเครื่องทดสอบห้ามล้อ และเครื่องทดสอบการสิ้นไกลแล้ว จำนวน 331 แห่ง

ค. ด้านการบริการประชาชน

1. โครงการเลื่อนล้อต่อภาษี (Drive Thru for Tax)

กรมการขนส่งทางบกได้จัดทำโครงการเลื่อนล้อภาษี (Drive Thru for Tax) ซึ่งเป็นโครงการยกระดับการให้บริการประชาชนด้านการรับชำระภาษีรถประจำปีในรูปแบบใหม่ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น สามารถขับรถมาเสียภาษีประจำปีสำหรับรถเก๋ง รถตู้ รถกระบะ และรถจักรยานยนต์ ณ จุดบริการนอกอาคารสำนักงานโดยไม่ต้องลงจากรถ โดยกรมการขนส่งทางบกได้เริ่มเปิดให้บริการดังกล่าวในส่วนกลาง ณ บริเวณหน้าอาคาร 3 กรมการขนส่งทางบก ตั้งแต่วันที่ 4 มกราคม 2549 และมีนโยบายจะขยายการดำเนินการออกไปยังสำนักงานขนส่งจังหวัดในส่วนภูมิภาคที่มีความพร้อม และเหมาะสมในการให้บริการในอีกหลายจังหวัดต่อไป

2. การยกระดับการทดสอบภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Exam)

เพื่อเป็นการยกระดับการทดสอบภาคทฤษฎีในการขอรับใบอนุญาตขับรถให้ได้มาตรฐานสากลและโปร่งใส กรมการขนส่งทางบกจึงได้ปรับปรุงระบบการสอบเป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์มีระบบเสียงและนำวิธีการทำข้อสอบ และอ่านให้ฟังสำหรับผู้ไม่ร่ำหนังสือ ข้อสอบ





สำหรับในปีงบประมาณ 2548 กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการจัดให้มีการประชุมหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนเป็นการทั่วไป สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ในกรุงเทพมหานคร รวม 16 ครั้ง ได้เงินจากการประมูล 278,669,500 บาท ส่วนภูมิภาคจัดการประมูล รวม 13 ครั้ง ได้รับเงินจากการประมูล 135,819,999 บาท รวมเป็นเงินที่ได้จากการประมูล นำส่งกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทั้งสิ้น 414,489,499 บาท

ทั้งนี้ ในอนาคตกรมการขนส่งทางบกมีแนวนโยบายในการจะขยายการประชุมหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชน สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (รย.2) และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) ต่อไป

จ. ด้านการพัฒนาโลจิสติกส์

1. โครงการประชุมสัมมนาประจำปีงบประมาณ 2548 เรื่อง "วิกฤตราคาน้ำมันกับการปรับตัวเพื่อลดต้นทุนการขนส่งด้วยรถบรรทุก

จัดสัมมนาวันที่ 14 - 15 กรกฎาคม 2548 ณ โรงแรมรามารการ์เดินส์ โดยหัวข้อสัมมนาที่สำคัญ ได้แก่ การปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์เดิมด้วยก๊าซ NGV กฎระเบียบว่าด้วยการใช้ก๊าซ NGV ในยานยนต์ แผนการตลาดและแนวทางการส่งเสริมการใช้ก๊าซ NGV ของ ปตท. และประสบการณ์ผู้ประกอบการขนส่งในการใช้รถยนต์ NGV โดยมีผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสนใจเข้าร่วมสัมมนา จำนวน 250 ราย และมีผู้สนใจปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์จำนวนมาก

2. โครงการอบรมสัมมนาทางวิชาการตามแผนปฏิบัติงานสนับสนุนด้านยุทธศาสตร์ และ/หรืองานบริการของกลุ่มจังหวัด/จังหวัดของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ 2548 เรื่อง "Logistics และศูนย์กลางการขนส่งสินค้า"

จัดสัมมนาวันที่ 31 สิงหาคม 2548 ณ กรมการขนส่งทางบก เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ในเรื่องระบบ Logistics ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ให้บุคลากรมีความรู้ความเข้าใจ สามารถนำไปประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งยังสามารถถ่ายทอดความรู้ให้กับบุคคลอื่นได้ โดยหัวข้อสัมมนาที่สำคัญ ได้แก่ การจัดการ และการกระจายสินค้าผ่าน DC (Distribution Center) และ Warehouse การขนส่งสินค้าผ่าน ICD (Inland Container Depot) การขนส่งสินค้าผ่านสถานีขนส่งสินค้า (Truckterminal Center) ระบบ Logistics และ Supply Chain Management ผู้ให้บริการ Logistics (Logistics Service Providers) มีข้าราชการกรมการขนส่งทางบก ทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาคให้ความสนใจเข้าร่วมสัมมนา จำนวน 107 ท่าน



3. โครงการประชุมสัมมนาประจำปีงบประมาณ 2548 เรื่อง "การลดต้นทุนการขนส่งด้วย NGV"

จัดสัมมนาเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2548 ณ กรมการขนส่งทางบก มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการใช้ NGV ในรถโดยสารและรถแท็กซี่ โดยมีหัวข้อในการสัมมนาที่สำคัญ ได้แก่ นโยบายการส่งเสริมการใช้ก๊าซ NGV จากภาครัฐ แผนการขยายการใช้ก๊าซ NGV ในภาคขนส่งและการส่งเสริมการตลาด ประสิทธิภาพการใช้ก๊าซ NGV ในรถโดยสาร ค่าใช้จ่ายในการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์สำหรับก๊าซ NGV และความคุ้มค่าและประสิทธิภาพเครื่องยนต์ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาประกอบด้วยผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง และรถแท็กซี่ รวมจำนวน 300 ราย และมีผู้ให้ความสนใจสอบถามข้อมูลและต้องการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์จำนวนมาก เช่นเดียวกัน และมีจัดนิทรรศการโดยภาคเอกชนเข้าร่วมแสดงเครื่องยนต์ รถยนต์ รถโดยสาร และรถบรรทุกที่ใช้ก๊าซ NGV และรถสามล้อที่ใช้พลังงานไฟฟ้า รวมทั้งสิ้นจำนวน 10 บริษัท

กรมการขนส่งทางบก

สรุปผลการใช้จ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2547 - 30 กันยายน 2548

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	จัดสรร	ผลการดำเนินงาน						คงเหลือ	
		จ่ายจริง		ผูกพัน		รวม		คงเหลือ	% ของจัดสรร
		ผล	% ของจัดสรร	ผล	% ของจัดสรร	ผล	% ของจัดสรร		
งบประมาณทั้งสิ้น	1,738.64	1,373.26	78.98	327.67	18.85	1,700.93	97.83	37.71	2.17
งบปฏิบัติการ	1,382.27	1,274.18	92.18	70.48	5.10	1,344.66	97.28	37.61	2.72
งบลงทุน	356.37	99.08	27.80	257.19	72.17	356.27	99.97	0.10	0.03

หมายเหตุ : งบปฏิบัติการ หมวดเงินเดือนและค่าจ้างประจำ กรมบัญชีกลางได้ออเงินงบประมาณมาสมทบ จำนวน 93,069,900 บาท



กรมการขนส่งทางอากาศ คณะผู้บริหาร



นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ
อธิบดี



นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
รองอธิบดี
ฝ่ายเศรษฐกิจ



นายสุเทพ อนันตยา
รองอธิบดี
ฝ่ายท่าอากาศยาน



นายวิชัย ประทีปปรีชา
รองอธิบดี
ฝ่ายความปลอดภัย



โครงสร้าง กรรมการขนส่งทางอากาศ

อธิบดี

กลุ่มตรวจสอบภายใน
กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
สำนักงานเลขานุการกรม

รองอธิบดี

(ฝ่ายเศรษฐกิจ)

สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ

สำนักส่งเสริมและพัฒนากิจการ
ขนส่งทางอากาศ

รองอธิบดี

(ฝ่ายความปลอดภัย)

สำนักมาตรฐานความปลอดภัย
ในการเดินอากาศ

กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวก
ในการเดินอากาศ

รองอธิบดี

(ฝ่ายท่าอากาศยาน)

กองคลัง

กองสนับสนุนกิจการท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยาน 26 แห่ง

จำนวนบุคลากร รวม 475 คน

ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2548

ข้าราชการ 475 คน



วิสัยทัศน์

พี่น้องคือ ยุทธศาสตร์ เป้าหมาย



กรมการขนส่งทางอากาศ วันสถาปนา 27 พฤศจิกายน 2506



วิสัยทัศน์

มุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางอากาศให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ
คุ้มค่า เป็นธรรม และสนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างสาขา

พันธกิจ

1. ส่งเสริม พัฒนา และกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศของประเทศ
2. จัดให้มีและดำเนินกิจการท่าอากาศยาน
3. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของบริการขนส่งทางอากาศ

แผนยุทธศาสตร์

1. ส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งทางอากาศ และการเชื่อมโยงความต้องการขนส่งจากประเทศเพื่อนบ้าน
2. พัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งทางอากาศของประเทศ
3. เสริมสร้างศักยภาพการกำกับดูแลทั้งทางด้านเศรษฐกิจและความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศ โดยเน้นการพัฒนากฎหมายและบุคลากรผู้ทำหน้าที่กำกับดูแล



เป้าหมาย

พัฒนาและบำรุงรักษาท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างสาขา และรองรับการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เสริมสร้างให้เกิดประสิทธิภาพในระบบขนส่งทางอากาศ เพื่อประชาชนได้ใช้การขนส่งทางอากาศที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย



กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

1. แผนพัฒนาท่าอากาศยาน

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (โครงการตามนโยบาย งบประมาณปี 2546 - 2548)

1) สถานที่ตั้งโครงการ

ท่าอากาศยานกระบี่ ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ของตำบลกระบี่น้อย อำเภอเมือง และตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ห่างจากอำเภอเมือง 13 กิโลเมตร และห่างจากอำเภอเหนือคลอง 3 กิโลเมตร ในพื้นที่ประมาณ 2,200 ไร่

2) ความเป็นมาของโครงการ

ปริมาณการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานกระบี่ ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและมีแนวโน้มว่าจำนวนผู้โดยสารจะเกิน 300,000 คนต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2550 และจะเกิน 500,000 คนต่อปี ภายใน พ.ศ. 2555 โดยเฉพาะส่วนใหญ่มักจะเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องจัดทำโครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ เพื่อให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรในอนาคต ให้มีความสะดวกและได้มาตรฐานสากล

3) วัตถุประสงค์ของโครงการ

ก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งเพื่อรองรับอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ เช่น BOEING 747-400 และก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ เพื่อให้สามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบิน และผู้โดยสารระหว่างประเทศ



เจรจาสิทธิการบินไทย-กัมพูชา

4) รายละเอียดของโครงการ

เพื่อดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารและปรับปรุงต่อเติมความยาวทางวิ่งโครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ ดังนี้

- งานจัดซื้อที่ดินเพื่อต่อเติมความยาวทางวิ่งพื้นที่ประมาณ 405 ไร่
- งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่เพื่อแยกการบริการระหว่างเที่ยวบินภายในประเทศกับเที่ยวบินระหว่างประเทศ พร้อมอาคารบริการ พื้นที่ 15,943 ตารางเมตร จำนวน 1 หลัง สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 1,200 คนต่อชั่วโมง (อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบันรองรับผู้โดยสารได้ 600 คนต่อชั่วโมง)
- งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งอีก 900 เมตร เป็นความยาวทางวิ่ง รวม 3,000 เมตร ขยายลานจอดเครื่องบินพร้อมก่อสร้างทางขับขนาน ขนาด 23 x 1,209 เมตร ระบบไฟฟ้าสนามบิน ถนนภายในท่าอากาศยาน ปัจจุบันทางวิ่งมีขนาด 45 x 2,000 เมตร ลานจอดเครื่องบินสามารถจอดเครื่องบิน Boeing 737 ได้ 2 ลำ ATR72 ได้ 2 ลำ สำหรับลานจอดเครื่องบินใหม่ สามารถจอดเครื่องบิน Boeing 747 ได้ 2 ลำ Boeing 737 ได้ 1 ลำ เครื่องบิน ATR72 ได้ 1 ลำ

5) แนวทางการดำเนินโครงการ

- 5.1 ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 5.2 จัดซื้อที่ดิน
- 5.3 สำรวจออกแบบด้านวิศวกรรมสนามบิน
- 5.4 สำรวจออกแบบงานอาคารที่พักผู้โดยสาร
- 5.5 ก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง และอาคารที่พักผู้โดยสาร

6) งบประมาณขุดตั้งงบประมาณปี 2546 - 2548 ประกอบด้วย

งานจัดซื้อที่ดิน เนื้อที่ประมาณ 405 ไร่

งบประมาณทั้งสิ้น	187,000,000	บาท
งบประมาณปี 2546	116,280,000	บาท
งบประมาณปี 2547	70,720,000	บาท

งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

งบประมาณทั้งสิ้น	327,292,600	บาท
งบประมาณปี 2546	146,000,000	บาท
งบประมาณปี 2547	181,292,600	บาท

งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง

งบประมาณทั้งสิ้น	229,940,100	บาท
งบประมาณปี 2546	72,000,000	บาท
งบประมาณปี 2547	87,600,000	บาท
ผูกพันงบประมาณปี 2548	70,340,100	บาท

7) ระยะเวลาในการดำเนินงานของโครงการ

งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

- ระยะเวลาก่อสร้าง 630 วัน
- ทำสัญญาว่าจ้าง บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)
- วงเงินค่าก่อสร้าง 327,292,585.90 บาท
- เริ่มต้นสัญญาจ้าง 26 สิงหาคม 2546
- สิ้นสุดสัญญาจ้าง 16 พฤษภาคม 2548 และมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาจ้างออกไปจนถึงวันที่ 24 กันยายน 2548 เนื่องจากเปลี่ยนแปลงรูปแบบ

งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง

- ระยะเวลาก่อสร้าง 630 วัน



เจรจาสิทธิการบินไทย-อุซเบกิสถาน



เจรจาสิทธิการบินไทย-ฝรั่งเศส

- ทำสัญญาว่าจ้าง บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)
- วงเงินค่าก่อสร้าง 229,940,046.80 บาท
- เริ่มต้นสัญญาจ้าง 30 สิงหาคม 2546
- สิ้นสุดสัญญาจ้าง 20 พฤษภาคม 2548 และมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาจ้างจนถึงวันที่ 25 มกราคม 2549 เนื่องจากติดปัญหาการเวนคืนที่ดินล่าช้า

8) ความก้าวหน้าของโครงการงานจัดซื้อที่ดิน

กรมการขนส่งทางอากาศได้ดำเนินการจัดซื้อที่ดินที่อยู่ ในโครงการประมาณ 405-3-0 ไร่ ดำเนินการจัดซื้อที่ดินที่มีเอกสารสิทธิ์ เนื้อที่ 180-2-28.4 ไร่ ที่ดินไม่มีเอกสารสิทธิ์ (จ่ายตามมติ ครม.) เนื้อที่ 129-1-72.35 ไร่ ซึ่งขณะนี้สามารถดำเนินการจัดซื้อที่ดินได้ทั้งหมดแล้ว โดยที่ดินบางส่วนต้องออก พ.ร.ฎ.การเวนคืนที่ดิน จึงทำให้เกิดปัญหาความล่าช้า โดยยังเหลือเฉพาะที่ดินวัดพานิชรัตนานุกูล เนื้อที่ 22-3-63.3 ไร่ ต้องทำการรื้อย้ายวัดออกไป ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อภารกิจก่อสร้างมากนัก เพียงแต่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบินขึ้น-ลง ของเครื่องบินเท่านั้น ซึ่งขณะนี้การเจรจาปัญหาการย้ายวัดพานิชรัตนานุกูล ได้ชื้อยุติเรียบร้อยแล้ว

งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

ผลงานก่อสร้างแล้วเสร็จ ร้อยละ 100 เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2548

งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง

ผลงานก่อสร้างถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2548 ร้อยละ 90.53

9) ผลที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

สามารถรองรับอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ เช่น BOEING 747-400 และเพื่อให้สามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบิน ผู้โดยสารภายในประเทศ และระหว่างประเทศ รวมทั้งการเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรในอากาศให้มีความสะดวกและได้มาตรฐานสากล

2. การกำกับดูแลด้านกิจการการขนส่งทางอากาศ

กรมการขนส่งทางอากาศเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการกิจหลักที่สำคัญในการกำกับดูแลและส่งเสริมการขนส่งทางอากาศของประเทศให้เติบโตและได้มาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนด ซึ่งการกำกับดูแลและส่งเสริมการดำเนินธุรกิจการบิน ทั้งของผู้ประกอบการไทยและต่างชาติ โดยในส่วนของผู้ประกอบการไทย มีการกำกับดูแลตั้งแต่การเริ่มต้นของการประกอบการ และตลอดระยะเวลาของการดำเนินการตามสิทธิที่ได้รับอนุญาต ซึ่งในปี พ.ศ. 2548 มีผลการดำเนินงานที่ส่งเสริมการดำเนินธุรกิจการบินในส่วนของผู้ประกอบการไทยโดยสรุป ดังนี้

2.1 การประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศเป็นการดำเนินการ ซึ่งผู้ขออนุญาตประกอบการต้องเป็นนิติบุคคล (บริษัทจำกัด หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด) ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส และเป็นธรรม กรมการขนส่งทางอากาศภายใต้ความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม ได้กำหนด

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคำขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศให้มีความชัดเจน สำหรับการขออนุญาตในประเด็นทุนจดทะเบียน หุ้น กรรมการ แผนการดำเนินการ อากาศยาน การประกันภัย และความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินโดยแบ่งตามประเภทของอากาศยาน และการให้บริการ ดังนี้

ประเภทอากาศยาน อากาศยานปีกแข็ง เฮลิคอปเตอร์ บอลลูน

ประเภทการให้บริการ แบบประจำ แบบไม่ประจำ

ซึ่งผลจากการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน และการเติบโตของธุรกิจการบิน ทำให้ผู้ประกอบการกิจการค้าขายในการเดินอากาศ เพิ่มขึ้นจาก 30 ราย ในปี 2547 เป็น 33 ราย ในปี 2548

2.2 เมื่อบริษัทการบินของไทยได้รับอนุญาตให้ประกอบการแล้ว ในส่วนของการให้บริการแบบประจำมีกำหนดทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ จะต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการ ซึ่งกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเปิดบินเสรีทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดังนั้น การจัดสรรเส้นทางบินให้กับผู้ประกอบการจะต้องเป็นไปด้วยความเป็นธรรม กระทรวงคมนาคมจึงออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องนโยบายการบินสำหรับสายการบินภายในประเทศ ลงวันที่ 12 ตุลาคม 2547 เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาจัดสรรเส้นทางบินภายในประเทศ ซึ่งจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การให้บริการในเส้นทางสายหลัก/สายรอง/สายย่อย การให้ความคุ้มครองและมาตรการจูงใจ

สำหรับในส่วนของเส้นทางบินระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นสิทธิการบินตามความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ก็ได้มีการออกประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่องหลักเกณฑ์การพิจารณาจัดสรรสิทธิเส้นทางบินระหว่างประเทศให้กับผู้ประกอบการกิจการค้าขายในการเดินอากาศของไทย ลงวันที่ 17 สิงหาคม 2548 ซึ่งจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับการยื่นคำขอรับการจัดสรรสิทธิ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดสรรสิทธิ การดำเนินการก่อนแจ้งแต่งตั้งให้เป็นสายการบินที่กำหนดการสิ้นสุดและการเพิกถอนสิทธิในเส้นทางบินที่ได้รับการจัดสรรข้อสงวนสิทธิ ซึ่งการกำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดสรรสิทธิการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการสามารถวางแผนการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ ได้ตามความต้องการของตลาด ทางราชการสามารถจัดสรรสิทธิได้อย่างเป็นธรรม และทำให้การใช้สนามบินภายในประเทศและการใช้สิทธิการบินของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ



เจรจาสิทธิการบินไทย-จอร์แดน

2.3 บทบาทของภาครัฐ นอกจากจะกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจการบินแล้ว ยังจะต้องให้ความคุ้มครองผู้ใช้บริการให้ได้รับความเป็นธรรม กระทรวงคมนาคมจึงได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารซึ่งใช้บริการสายการบินของไทยภายในประเทศ ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2546 กำหนดมาตรการให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศต้องดำเนินการเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารเดินทางภายในประเทศ ในกรณีของการยกเลิกเที่ยวบิน (CANCEL FLIGHT) และ/หรือการรวมเที่ยวบิน (COMBINE FLIGHT) การบินล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนด (DELAY FLIGHT) และกรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุ (รายละเอียดดังแนบ 4) ซึ่งการกำหนดมาตรการดังกล่าว ทำให้มีแนวทางที่ชัดเจน ที่ผู้ประกอบการต้องถือปฏิบัติและทำให้ผู้โดยสารทราบสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับในกรณีดังกล่าว



3. นโยบายการเปิดเสรีการบินของไทย

นโยบายการบินเสรีของไทย สามารถแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ

3.1 นโยบายการบินภายในประเทศ กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวง เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2544 แก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทำการบินของสายการบินเอกชนภายในประเทศ จากเดิมที่ห้ามมิให้สายการบินเอกชนทำการบินทับเส้นทางของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนแปลงเป็นเปิดเสรีการบินในประเทศในทุกเส้นทาง โดยสายการบินของไทยทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นสายการบินของรัฐ หรือสายการบินเอกชน มีสิทธิทำการบินในทุกเส้นทางได้เท่าเทียมกัน

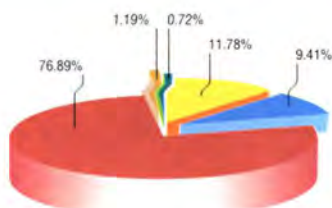
3.2 นโยบายการบินระหว่างประเทศ

• ระดับทวิภาคี ประเทศไทยมีนโยบายเปิดเสรีโดยลำดับ (Gradual Liberalization) ทั้งในส่วนของความจุความถี่ของบริการ ตกลงกำหนดเส้นทางบินเป็นแบบเปิด (open route) เพื่อส่งเสริมให้สายการบินสามารถทำการบินไปยังจุดใด ๆ ในประเทศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้อย่างเต็มที่ รวมถึงเปิดจุดระหว่างทาง (intermediate point) และจุดพ้น (beyond point) เพื่อให้สายการบินมีความคล่องตัวในการดำเนินบริการ รวมทั้งเปิดโอกาสให้สายการบินต่างชาติสามารถใช้สิทธิรับบริการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้มากขึ้น เพื่อเป็นการจูงใจให้สายการบินทำการบินมายังไทย ทั้งยังได้ปรับปรุงหลักเกณฑ์การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด (airline designation) จากเดิมกำหนดได้ฝ่ายละหนึ่งสายการบิน (single designation) เปลี่ยนแปลงเป็นฝ่ายละหลายสายการบิน (multiple designation) เพื่อให้ภาคีแต่ละฝ่ายสามารถแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดของตนได้มากกว่าหนึ่งสายในการใช้สิทธิทำการบินภายใต้ความตกลงทวิภาคี ปัจจุบันประเทศไทยได้จัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (Air Services Agreement) กับต่างประเทศรวม 98 ฉบับ ในกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2548/2549 ปัจจุบันมีสายการบินต่างชาติรวม 88 สาย ทำการบินมายังไทยรวม 948 เที่ยวบิน/สัปดาห์ แบ่งเป็นเที่ยวบินผู้โดยสาร 843 เที่ยวบิน และเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้า 105 เที่ยวบิน สำหรับการในส่วนของการบินไม่ประจำ ประเทศไทยมีนโยบายสนับสนุนการทำการบินแบบเช่าเหมา โดยอนุญาตให้สายการบินต่างชาติสามารถทำการบินเช่าเหมาจากต่างประเทศมายังจุดต่าง ๆ ในไทยได้โดยไม่มีข้อจำกัด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมส่งออกของไทย

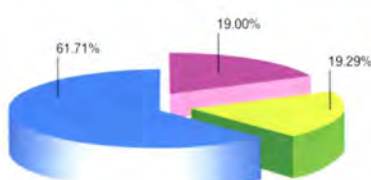


• ระดับพหุภาคี ประเทศไทยยังสนับสนุนแนวทางการเปิดเสรีโดยลำดับในความร่วมมือพหุภาคีทุกระดับ เช่น ASEAN, APEC, IMT - GT และ BIMST - EC ทั้งนี้ ในกรอบความร่วมมือ ASEAN ประเทศไทย สิงคโปร์ และบรูไน ได้ร่วมกันจัดทำความตกลงเปิดเสรีการบินสำหรับเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้า เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2547 และความตกลงเปิดเสรีการบินสำหรับเที่ยวบินผู้โดยสาร เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2547 ตามหลักการ 2+X กล่าวคือ ประเทศสมาชิกที่พร้อมร่วมจัดทำความตกลงเปิดเสรีกันก่อน ส่วนประเทศในกลุ่มอาเซียนที่เหลือหากมีความพร้อมก็สามารถเข้าร่วมในความตกลงฯ นี้ ในภายหลังได้

งบประมาณประจำปี พ.ศ. 2548 จำแนกตามหมวดงบประมาณ

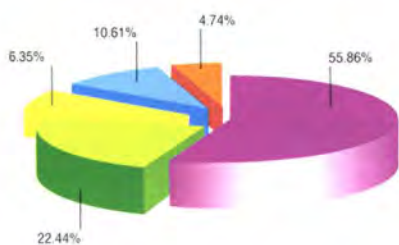


รายจ่ายตามแผนงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548
งานจัดการทำอากาศยาน



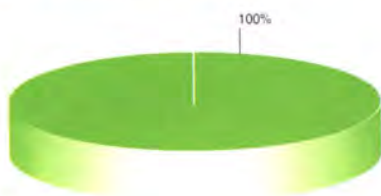
Plan	หน่วย	ล้านบาท
1. เงินกลาง		99.22
2. เงินดำเนินงาน		100.72
3. เงินลงทุน		322.17
รวม		522.11

งานกำกับควบคุมและอำนวยความสะดวกความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศ



Plan	หน่วย	ล้านบาท
1. เงินกลาง		76.85
2. เงินดำเนินงาน		30.87
3. เงินลงทุน		8.74
4. เงินอุดหนุน		14.60
5. เงินรายจ่ายอื่น		6.52
รวม		137.58

โครงการพัฒนาทำอากาศยานกระบี่



Plan	หน่วย	ล้านบาท
เงินลงทุน		30.96
รวม		30.96



กรมท่าหลวง คณะผู้บริหาร



นายเก็ดศักดิ์ เศรษฐมานพ

อธิบดี

ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบุลย์

อธิบดี

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548



นายไสภณ ดวงชัย

รองอธิบดี

ฝ่ายวิชาการ

ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นายนิกร บุณศรี

รองอธิบดี

ฝ่ายวิชาการ



นายปิ่นจะ สุปรัดย์

รองอธิบดี

ฝ่ายดำเนินงาน



นายอนก อับระปา

รองอธิบดี

ฝ่ายบริหาร

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548



นายธงชัย ศรีตมา

รองอธิบดี

ฝ่ายบำรุงทาง

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548



โครงสร้าง กรมทางหลวง

อธิบดี

สำนักงานตรวจสอบภายใน

สองอธิบดี

ฝ่ายบริหาร

สำนักงานเลขาธิการกรม

กองการเงินและบัญชี

กองการเจ้าหน้าที่

กองนิติการ

สำนักงานพัฒนาระบบบริหาร

สำนักงานแพทย์

ศูนย์ประชาสัมพันธ์

สำนักงานทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง

สำนักทางหลวงที่ 15

สองอธิบดี

ฝ่ายวิชาการ

สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ

กองสารสนเทศ

กองโครงการเงินทุน
และเงินช่วยเหลือ

กองฝึกอบรม

สำนักงานมาตรฐานงานทาง

สำนักทางหลวงที่ 2

สองอธิบดี

ฝ่ายดำเนินงาน

สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร

กองการพัสดุ

สำนักทางหลวงที่ 7

สำนักงานบริหาร
งานศูนย์สร้างทาง

ศูนย์สร้างทาง

สองอธิบดี

ฝ่ายบำรุงทาง

สำนักบริหารบำรุงทาง

สำนักทางหลวงที่
8, 9, 10, 13

วิศวกรใหญ่

ด้านควบคุมการก่อสร้าง

สำนักก่อสร้างทางที่ 1 - 3

สำนักก่อสร้างสะพาน

ศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน

วิศวกรใหญ่

ด้านบำรุงรักษาทาง

สำนักงานภูมิสถาปัตย์งานทาง

สำนักงานควบคุมน้ำหนัก
ยานพาหนะ

สำนักทางหลวงที่ 1, 11, 12, 14

วิศวกรใหญ่

ด้านสำรวจและออกแบบ

สำนักสำรวจและออกแบบ

สำนักทางหลวงที่ 3

วิศวกรใหญ่

ด้านวางแผน

สำนักวางแผน

สำนักทางหลวงที่ 5

วิศวกรใหญ่

ด้านอำนวยความสะดวก

สำนักอำนวยความสะดวก

สำนักทางหลวงที่ 4

วิศวกรใหญ่

ด้านวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง

สำนักทางหลวงที่ 6

เป็นหน่วยงานภายในที่จัดตั้ง
โดยอธิบดีกรมทางหลวง

จำนวนบุคลากร รวม 17,409 คน
ข้าราชการ 7,734 คน
ลูกจ้างประจำ 9,675 คน



วิสัยทัศน์

พันธกิจ ค่านิยมองค์กร ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์



กรมทางหลวง วันสถาปนา 1 เมษายน 2455



วิสัยทัศน์

มุ่งมั่นพัฒนาระบบทางหลวงตามมาตรฐานสากลเพื่อเสริมสร้างคุณค่าต่อเศรษฐกิจและสังคม สนองตอบความต้องการของผู้ใช้ทาง

พันธกิจ

1. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงในเชิงบูรณาการ เพื่อตอบสนองต่อวาระแห่งชาติ และยุทธศาสตร์รายพื้นที่ โดยการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด
2. รักษาระดับมาตรฐาน ความสามารถในการให้บริการของโครงข่ายทางหลวง สร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้ทางหลวง
3. สร้างความเป็นเลิศด้านวิชาการวิศวกรรมงานทาง การบริหารและกำกับดูแลการใช้ทางหลวง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อม
4. พัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพ ปรับเปลี่ยนทัศนคติ และวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้องค์กรสามารถตอบสนองต่อพลวัตของการเปลี่ยนแปลง

ค่านิยมองค์กร

- อุทิศตนในการพัฒนาระบบทางหลวงที่มีประสิทธิภาพ นำไปสู่การเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน และความรุ่งเรืองของระบบเศรษฐกิจ
- ให้คำมั่นและพันธะต่อความต้องการของผู้ใช้ทาง
- มุ่งสู่ความเป็นเลิศด้านวิศวกรรมงานทาง ด้วยระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์

- การพัฒนาระบบทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ
- การพัฒนาทางหลวงที่ปลอดภัย
- การรักษาและพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง
- การพัฒนาระบบทางหลวงที่ส่งเสริมคุณภาพชีวิตและรักษาสิ่งแวดล้อม
- การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อนำไปสู่หลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี



กลยุทธ์

- ปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบทางหลวง
- พัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal)
- พัฒนาระบบทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- การพัฒนาระบบทางหลวงเพื่อรองรับยุทธศาสตร์รายพื้นที่
- ขยายโครงข่ายเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
- การให้ความสำคัญต่องานอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุ

บนระบบทางหลวง

- การเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจรบนระบบทางหลวง
- การบำรุงรักษาระบบทางหลวงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
- สร้างความพร้อมในการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนและฉุกเฉินในเชิงบูรณาการกับหน่วยงานอื่น
- การเพิ่มความสำคัญของการเสริมสร้างคุณภาพชีวิต ทัศนียภาพและรักษาสสิ่งแวดล้อมใน

เขตทาง

• การเพิ่มความสำคัญของการลดผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกิจกรรมงานทางและการขนส่งทางถนน

- การพัฒนาระบบกำกับดูแล
- การปรับปรุงระบบสถาปัตยกรรมองค์กร และการปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ให้สอดคล้องกันเพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงาน

• การปรับปรุงระบบบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมและแนวทางการดำเนินงานขององค์กร

- การพัฒนาองค์ความรู้ด้านงานทาง
- การพัฒนาระบบประเมินผลการใช้งานของทางหลวงสายสำคัญ เพื่อประเมินระดับการใช้ประโยชน์

- การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพย์สิน
- พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับการตัดสินใจของผู้บริหาร
- การพัฒนางานประชาสัมพันธ์ในเชิงรุก



กรมทางหลวง (ทล.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548



ทางหลวงเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิต เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพการแข่งขันของประเทศ ปัจจุบันการเดินทางขนส่งทางถนนเป็นระบบการขนส่งที่สำคัญที่สุด อันเนื่องมาจากความสะดวก รวดเร็ว สัดส่วนการขนส่งทางถนนจึงเป็นระบบที่มีสัดส่วนในการขนส่งทั้งคนและสินค้ามากที่สุด โดยมีสัดส่วนการขนส่งคนมากกว่าร้อยละ 90 และการขนส่งสินค้ามีสัดส่วนประมาณร้อยละ 90 ขณะที่สัดส่วนการขนส่งระบบอื่น ๆ ทั้งทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ เพียงร้อยละ 10 เท่านั้น รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมจึงได้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นในการพัฒนาทางหลวงให้สามารถรองรับการเดินทางของทั้งคนและสินค้าให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย กรมทางหลวงจึงมีแนวทางในการพัฒนาระบบทางหลวงให้สอดคล้อง

กับยุทธศาสตร์ของประเทศ และยุทธศาสตร์หลักในการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

1. การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

แผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2540 ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Inter-City Motorway) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอเป็นระยะทาง 4,150 กิโลเมตรเศษ ใช้เงินลงทุน 472,360 ล้านบาท ในระยะเวลา 20 ปี จากปี พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2559 (เฉลี่ยปีละ 23,600 ล้านบาท) โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1.1 เพื่อกำหนดโครงข่ายแผนการก่อสร้างทางหลวงที่มีมาตรฐานสูง สำหรับเสริมสร้างสมรรถนะทางเศรษฐกิจของประเทศไทยให้ยั่งยืนในอนาคต

1.2 เพื่อเป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักในการสนับสนุนนโยบายกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง

1.3 เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ช่วยลดอุบัติเหตุและลดมลภาวะจากการเดินทางและขนส่งสินค้าในชีวิตประจำวัน

1.4 เพื่อเป็นการสนับสนุนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาคทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นทางหลวงมาตรฐานสูง มีลักษณะเด่น คือ เป็นทางที่มีการควบคุมทางเข้า-ออกที่สมบูรณ์ มีรั้วกั้นตลอดแนวทาง สามารถใช้ความเร็วได้ตามที่ออกแบบ คือ 120 - 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บนทางราบ และ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บนทางภูเขา บริเวณทางแยกเป็นทางแยกต่างระดับทุกแห่งโดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีสถานีบริการ (Service Area) ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ร้านอาหาร สถานีบริการน้ำมัน ห้องสุขา เป็นต้น ไว้บริการแก่ผู้ใช้ทางตามจุดที่กำหนด ระบบการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางจะจัดเก็บตามระยะทาง ในระยะแรกจะเก็บในอัตรา 1.00 บาท/กม. สำหรับรถยนต์นั่ง 4 ล้อ และอัตรา 1.60 บาท/กม. และ 2.30 บาท/กม. สำหรับรถยนต์ 6 ล้อ และ 10 ล้อ ตามลำดับ

รูปแบบการลงทุนและแหล่งเงินทุน จะมีทั้งรัฐลงทุนเองโดยเงินงบประมาณ และเงินกู้ หรือรัฐร่วมกับเอกชนลงทุน หรือเอกชนลงทุนด้วยเงินเอกชนทั้งหมด นอกจากนี้จะมีเงินรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเพื่อคืนเงินลงทุน และนำไปลงทุนเส้นทางอื่นต่อไป

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สรุปได้ดังนี้

(1) ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ การที่รถสามารถใช้ความเร็วได้คงที่ โดยไม่ลดและเพิ่มความเร็วบ่อยครั้ง จะช่วยลดอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าบำรุงรักษา

(2) ประหยัดเวลาในการเดินทาง รถสามารถใช้ความเร็วได้สูง เนื่องจากไม่มีอุปสรรคจากการที่มีคน หรือสัตว์วิ่งตัดหน้า และแนวทางชุมชนมีรั้วกันปราศจากการรบกวนที่จะต้องชะลอความเร็ว

(3) ลดอุบัติเหตุ การที่มีรั้วกันตลอดแนวทาง ทำให้ลดอุบัติเหตุได้อย่างมาก อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นความเสียหายมากมายของการเดินทางบนทางหลวงในประเทศไทยในปัจจุบัน

(4) ส่งเสริมนโยบายกระจายการพัฒนาไปยังภูมิภาค การที่มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ ทำให้สามารถกระจายการพัฒนาไปภูมิภาค โรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ไม่จำเป็นต้องมาแออัดอยู่ในเฉพาะเมืองใหญ่ ๆ เท่านั้น ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ประกอบการสามารถกำหนดระยะเวลาของการขนส่งจากแหล่งผลิตไปยังแหล่งบริโภคได้อย่างแน่นอน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว

ปัจจุบันกรมทางหลวงได้เปิดใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 2 สายทาง

(1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ - ชลบุรี (สายใหม่) ระยะทาง 82 กิโลเมตร

(2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ระยะทาง 64 กิโลเมตร

ทั้งสองสายทาง กรมทางหลวงได้เก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในอัตรา ดังนี้

รถยนต์ 4 ล้อ	1.00 บาท/กม.	แต่ไม่ต่ำกว่า	30 บาท
รถยนต์ 6 ล้อ	1.60 บาท/กม.	แต่ไม่ต่ำกว่า	50 บาท
รถยนต์เกิน 6 ล้อ	2.30 บาท/กม.	แต่ไม่ต่ำกว่า	70 บาท

แผนการก่อสร้างทางหลวงพิเศษช่วงปี 2549 - 2552

กรมทางหลวงได้วางยุทธศาสตร์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยวางเป้าหมายพัฒนาเส้นทางที่มีลำดับความสำคัญสูง ซึ่งเป็นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ ไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ภายในรัศมี 250 กิโลเมตร จากกรุงเทพฯ ให้แล้วเสร็จ โดยกำหนดแผนดำเนินการช่วงระหว่างปี 2549 - 2552 จำนวน 10 สายทาง ดังนี้

เส้นทางสู่ภาคตะวันตก/ภาคใต้

1. สายบางใหญ่ - นครปฐม	ระยะทาง 51 กิโลเมตร	ค่าก่อสร้าง 12,200 ล้านบาท
2. สายนครปฐม - กาญจนบุรี	ระยะทาง 47 กิโลเมตร	ค่าก่อสร้าง 6,410 ล้านบาท
3. สายนครปฐม - สมุทรสงคราม	ระยะทาง 62 กิโลเมตร	ค่าก่อสร้าง 16,000 ล้านบาท
4. สายสมุทรสงคราม - ชะอำ	ระยะทาง 72 กิโลเมตร	ค่าก่อสร้าง 18,000 ล้านบาท



เส้นทางสู่ภาคกลาง/ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- | | | |
|----------------------------|----------------------|----------------------------|
| 1. สายบางปะอิน - สระบุรี | ระยะทาง 43 กิโลเมตร | ค่าก่อสร้าง 3,800 ล้านบาท |
| 2. สายสระบุรี - นครราชสีมา | ระยะทาง 156 กิโลเมตร | ค่าก่อสร้าง 21,800 ล้านบาท |

เส้นทางสู่ภาคตะวันออก

- | | | |
|-------------------------|----------------------|----------------------------|
| 1. สายพัทยา - มาบตาพุด | ระยะทาง 38 กิโลเมตร | ค่าก่อสร้าง 4,100 ล้านบาท |
| 2. สายสระบุรี - บางปะกง | ระยะทาง 150 กิโลเมตร | ค่าก่อสร้าง 36,500 ล้านบาท |

เส้นทางสู่ภาคกลาง/ภาคเหนือ

- | | | |
|---------------------------------|---------------------|----------------------------|
| 1. สายบางปะอิน - อ่างทอง | ระยะทาง 60 กิโลเมตร | ค่าก่อสร้าง 12,000 ล้านบาท |
| 2. สายลำปาง - ลำพูน - เชียงใหม่ | ระยะทาง 99 กิโลเมตร | ค่าก่อสร้าง 27,500 ล้านบาท |



นอกจากนี้ ปัจจุบันกำลังก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินแห่งใหม่ของประเทศไทย และคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดใช้ปี 2549 ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้กำหนดแผนการขยายเพื่อเพิ่มช่องจราจรทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงศรีนครินทร์ - ทางเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ และทางหลวงหมายเลข 9 ช่วงรามอินทรา - บางพลี

2. โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

ความเป็นมาของโครงการ

รัฐบาลได้มีโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ที่หนองจุก เพื่อทดแทนสนามบินดอนเมือง ซึ่งประสบปัญหาคับแคบไม่สามารถรองรับปริมาณการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และโครงการก่อสร้างดังกล่าว พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเสด็จฯ ไปวางศิลาฤกษ์ เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2547 ท่าอากาศยานดังกล่าว

กำหนดแล้วเสร็จในปี 2548 และจะเริ่มเปิดใช้งานอย่างจริงจังในปี 2549 เพื่อให้โครงการท่าอากาศยานฯ ได้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และพร้อมที่จะเปิดใช้งานในเวลาตามที่กำหนด รัฐบาลจึงได้กำหนดให้มีหน่วยงานต่าง ๆ เข้าไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ในส่วนของกรมทางหลวงได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคม ให้ก่อสร้างทางเข้า-ออกท่าอากาศยานฯ และพัฒนาระบบถนนที่มีอยู่ในความรับผิดชอบให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ดังกล่าว

ผลการดำเนินการ

กรมทางหลวงได้ทำการสำรวจและออกแบบโครงการก่อสร้างทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยกำหนดไว้ 3 ด้าน รวม 5 ทางเข้า-ออก มีรายละเอียดต่อไปนี้

1. **ทางเข้า-ออกด้านเหนือของท่าอากาศยานฯ (Access B)** แยกจากสายกรุงเทพฯ - ชลบุรี สายใหม่ ที่ กม.12+700 ก่อสร้างเป็นทางคู่ยกระดับขนาด 8 ช่องจราจร โดยเป็นทางเข้า-ออกหลัก พร้อม Service Road ระยะทางรวมทั้งสิ้น 10.97 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 853.13 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อมิถุนายน 2547

2. **ทางเข้า-ออกด้านใต้ของท่าอากาศยานฯ (Access D)** แยกจากทางหลวงหมายเลข 34 สายบางนา - บางปะกง ที่ กม.14+950 ก่อสร้างเป็นทางคู่ขนาด 4 ช่องจราจร ระดับพื้นดิน (At-grade) พร้อมทางคู่ขนาน Service Road ระยะทางรวมทั้งสิ้น 7.26 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 769.32 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อพฤษภาคม 2547

นอกจากนั้นแล้ว ยังมีแผนการก่อสร้างทางเข้า-ออกด้านใต้ของท่าอากาศยานฯ เพิ่มเติมโดยแยกออกด้านซ้ายทางของ Access D ที่กรมทางหลวงได้ก่อสร้างไว้แล้ว ที่ประมาณ กม.2+300 เป็นระยะทางประมาณ 800 เมตร เพื่อให้ตรงกับตำแหน่งของทางเข้า-ออก South Terminal ในอนาคต ปัจจุบันได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดในเบื้องต้นแล้วเสร็จ และได้ดำเนินการสำรวจพื้นที่ในรายละเอียดเพื่อเตรียมจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อไป

3. **ทางเข้าออกจากถนนอ่อนนุช (Access C) ที่ กม.10+190** ก่อสร้างเป็นทางคู่ขนาด 4 ช่องจราจร ระดับพื้นดิน (At grade) เพื่อเป็นทางเข้า-ออก สุยานที่พักอาศัยและย่านธุรกิจ ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1.49 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 75.10 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อพฤษภาคม 2548

4. **ทางเข้า-ออกจากแยกต่างระดับร่มเกล้า (Access A&E)** ก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมต่อท่าอากาศยานฯ กับถนนร่มเกล้า ทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพฯ - ชลบุรี ที่ กม.11+356 ถนนอ่อนนุช และทางหลวงสายลาดกระบัง - วัดกึ่งแก้ว - บางพลี เพื่อช่วยแก้ปัญหาการจราจรเนื่องจากจุดตัดทางแยกต่าง ๆ และสำหรับรถบรรทุกสินค้า (Cargo) เข้า-ออกท่าอากาศยานฯ ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1.40 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 1,871.006 ล้านบาท ปัจจุบันกำลังก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จสิงหาคม 2549

5. **ทางเข้า-ออกด้านตะวันตกจากถนนกิ่งแก้ว (Access W)** ก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร ใช้เป็นทางเข้า-ออก สำหรับเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานฯ ในส่วนบริการด้านตะวันตก ระยะทางรวมทั้งสิ้น 0.94 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 150.98 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อกันยายน 2548



3. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงที่สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงข่ายทางหลวงที่สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 9 โครงการ ดังนี้

1. โครงการขยายทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพ - ชลบุรี ตอนถนนศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อสร้างเป็นทางขนาด 8 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 12.50 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 925 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อพฤษภาคม 2548
2. โครงการขยายทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพ - ชลบุรี ตอนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ชลบุรี ก่อสร้างเป็นทางขนาด 8 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 63 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 3,100 ล้านบาท (ได้รับจัดสรรงบประมาณปี 2548 ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอประกวดราคา)
3. โครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 ตอนบางนา - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมปรับปรุงทางแยกต่างระดับที่บางนาและสะพานลอยกลับรถ จำนวน 5 แห่ง ที่ กม.17+050, 17+220, 21+117, 21+149 และ 28+410) ระยะทางรวมประมาณ 14 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 800 ล้านบาท ปัจจุบันกำลังก่อสร้าง
4. โครงการขยายทางหลวงหมายเลข 3119 มีนบุรี - ลาดกระบัง (ถนนร่มเกล้า) ก่อสร้างเป็นทางขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 6.30 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 419.8 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อกันยายน 2548
5. โครงการขยายทางหลวงหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา - บางพลี ก่อสร้างขยายเป็นทางขนาด 8 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 40 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 2,500 ล้านบาท
6. โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ (กาญจนาภิเษก) ตอนสุขสวัสดิ์ - บางพลี ก่อสร้างเป็นทางขนาด 6 ช่องจราจร รวมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 15,584.6 ล้านบาท ปัจจุบันกำลังก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จเมษายน 2550 (โดยใช้งบประมาณของทางพิเศษฯ ดำเนินการก่อสร้างโดยกรมทางหลวง)
7. โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3256 แยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา - ดราด-บรรจบทางหลวงหมายเลข 3268 (ถนนเทพารักษ์) ก่อสร้างเป็นทางขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 3 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 400 ล้านบาท
8. โครงการรัชดาภิเษก - รามอินทรา ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 351 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 304 (รามอินทรา) ก่อสร้างเป็นทางขนาด 8 ช่องจราจร ระยะทาง 4.5 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 1,200 ล้านบาท ปัจจุบันกำลังก่อสร้าง
9. โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อสุขาภิบาล 1 - ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ก่อสร้างเป็นทางขนาด 8 ช่องจราจร ระยะทาง 4 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 600 ล้านบาท

4. โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)

ความเป็นมาของโครงการ

ผลจากการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 1 คณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวง ดำเนินการจัดทำแผนการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ซึ่งแผนดำเนินการดังกล่าวครอบคลุมการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางสาย



หลักเป็น 4 ช่องจราจร ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ จากแนวเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวม 9 โครงการ ระยะทางรวม 4,366 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 103,300 ล้านบาท กำหนดระยะเวลาดำเนินการ 11 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 - 2549 โดยประกอบด้วยโครงการดังต่อไปนี้

โครงการที่ 1 นครสวรรค์ - พิษณุโลก - อ.เด่นชัย - แพร่ - อ.จาว (รวมแพร่ - น่าน) ระยะทาง 491 กิโลเมตร

โครงการที่ 2 อ.แม่สอด - ตาก - สุโขทัย - พิษณุโลก - อ.หล่มสัก - อ.ชุมแพ - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร ระยะทาง 773 กิโลเมตร

โครงการที่ 3 สระบุรี - เพชรบูรณ์ - อ.หล่มสัก - เลย ระยะทาง 415 กิโลเมตร

โครงการที่ 4 บ.หินกอง - นครนายก - ปราจีนบุรี - อ.อรัญประเทศ - ชายแดนไทย/กัมพูชา ระยะทาง 194 กิโลเมตร

โครงการที่ 5 นครปฐม - สุพรรณบุรี - อ.ป่าโมก - สระบุรี - (รวมกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี) ระยะทาง 228 กิโลเมตร

โครงการที่ 6 นครสวรรค์ - ชัยภูมิ - อ.บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - ยโสธร - อุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 672 กิโลเมตร

โครงการที่ 7 อ.สัตหีบ - อ.พนมสารคาม - อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย - อ.โชคชัย - อ.นางรอง - อ.ปราสาท - อุบลราชธานี - มุกดาหาร (รวม อ.สีคิ้ว - อ.โชคชัย) ระยะทาง 834 กิโลเมตร

โครงการที่ 8 สุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช - สงขลา - อ.หาดใหญ่ (รวมสงขลา - อ.จะนะ) ระยะทาง 370 กิโลเมตร

โครงการที่ 9 ภูเก็ต - พังงา - กระบี่ - ตรัง - พัทลุง (รวม อ.ห้วยยอด - นครศรีธรรมราช) ระยะทาง 389 กิโลเมตร

ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2538 อนุมัติแผนดังกล่าวในหลักการ โดยมีข้อสังเกตให้เพิ่มเติมสายทางอีก รวมทั้งให้ทำการศึกษาความเหมาะสมในรายละเอียด จัดทำแผนดำเนินงาน และแผนการเงินเสนออีกครั้ง



กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาค้นคว้าตามข้อสังเกตของคณะกรรมการรัฐมนตรีข้างต้น โดยได้เพิ่มโครงข่ายสายทางอีก 2 โครงข่าย ประกอบด้วย

โครงข่ายที่ 10 เลย - อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม ระยะทาง 353 กิโลเมตร

โครงข่ายที่ 11 โครงข่ายอื่น ๆ ได้แก่ สาย อ.สากเหล็ก - อ.วังทอง, สายสุโขทัย - สวรรคโลก, สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ, สายแก่งคร้อ - อ.ชุมแพ, สายชุมพร - ระนอง และสายสุราษฎร์ธานี - พังงา รวม 6 สายทาง ระยะทางรวม 557 กิโลเมตร

ปัจจุบันการศึกษาข้างต้นได้ดำเนินการแล้วเสร็จเป็นแผนดำเนินการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ระหว่างช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 - แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 - 2549) รายละเอียดโครงข่ายทางสายหลัก 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) แสดงตามรูป

อย่างไรก็ตาม เส้นทางบางส่วนที่มีความสำคัญสูงมาก เนื่องจากอยู่ใกล้ตัวเมืองใหญ่ หรือเป็นเส้นทางหลักของประเทศ ได้มีการเสนอของบประมาณและดำเนินการไปบ้างแล้ว

ผลการดำเนินงาน

กรมทางหลวงตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง ระยะที่ 2 จึงดำเนินการวางแผน ศึกษา สำรวจ ออกแบบ และดำเนินการก่อสร้างตามลำดับความสำคัญอย่างมีระบบเป็นขั้นตอน ซึ่งพอสรุปความก้าวหน้าผลการดำเนินงาน ดังนี้

- ดำเนินการแล้วเสร็จ	1,838	กิโลเมตร	คิดเป็นร้อยละ	33.99
- อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง	176	กิโลเมตร	คิดเป็นร้อยละ	3.25
- เตรียมการก่อสร้าง	853	กิโลเมตร	คิดเป็นร้อยละ	15.77
- ยังไม่ได้รับงบประมาณ	2,541	กิโลเมตร	คิดเป็นร้อยละ	46.99
รวมระยะทางทั้งสิ้น	5,408	กิโลเมตร		
ดังแสดงรายละเอียด ดังรูป				

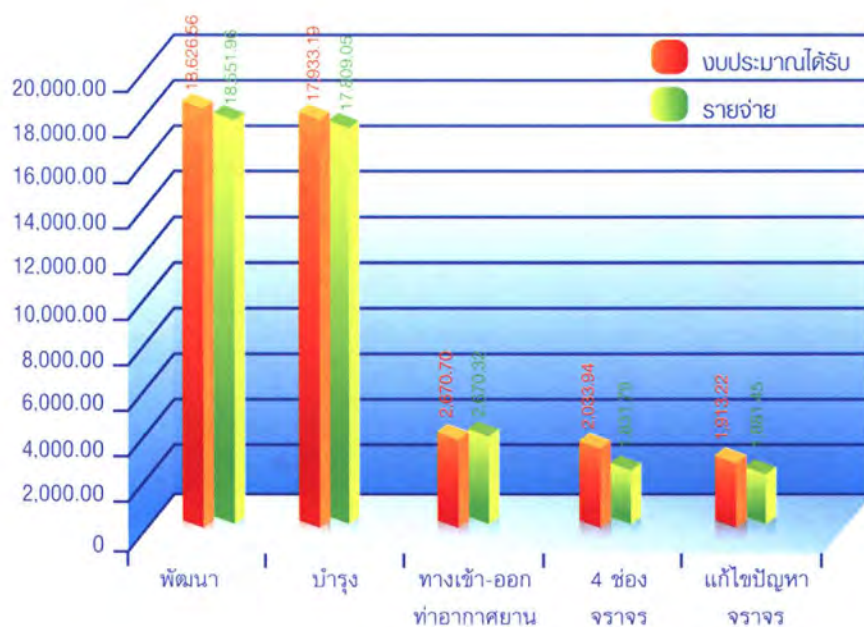
แผนดำเนินการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ช่วงระหว่างปี 2549 - 2552

โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2 มีจำนวนระยะทางประมาณ 5,400 กิโลเมตร ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จเพียง 1,838 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 33.99 เท่านั้น โดยมีสายทางที่ยังไม่ได้รับงบประมาณ 2,500 กิโลเมตร ที่จะต้องเร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จต่อไปตามแผน

กรมทางหลวง

การบริหารเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548

ลำดับที่	แผนงาน-งาน/โครงการ-กิจกรรม	งบประมาณได้รับ	รายจ่าย
	แผนงานขนส่งทางบก	43,177,628,446.00	42,744,590,161.04
1	งานพัฒนาทางหลวง	18,626,562,491.00	18,551,963,204.95
2	งานบำรุงรักษาทางหลวง	17,933,196,898.00	17,809,050,676.53
3	โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2	2,670,702,272.00	2,670,320,272.29
4	โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องทางจราจร (ระยะที่ 2)	2,033,941,318.00	1,831,799,186.27
5	โครงการแก้ไขปัญหการจราจรในพื้นที่ กทม. และปริมณฑล	1,913,225,467.00	1,881,456,821.00





กรมทางหลวงชนบท คณะผู้บริหาร



นายสุรชัย สารสิทธิ์พงษ์
อธิบดี



นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม
รองอธิบดี



นายไมตรี ศรีระวัฒน์
รองอธิบดี
ตั้งวันที่ 30 กันยายน 2548



นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์
รองอธิบดี



นายอากร เกียมตระกูล
รองอธิบดี
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548



โครงสร้าง กรมทางหลวงชนบท

อธิบดี

รองอธิบดี

วิศวกรใหญ่

กลุ่มตรวจสอบภายใน

กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

สำนักงานเลขานุการกรม

กองฝึกอบรม

สำนักก่อสร้างทาง

สำนักก่อสร้างสะพาน

สำนักเครื่องกลและสื่อสาร

สำนักทางหลวงชนบทที่ 1-12

สำนักบำรุงรักษาและอำนวยความสะดวก
ความปลอดภัยทาง

สำนักวิเคราะห์วิจัย
และพัฒนา

สำนักวางแผน

สำนักสำรวจและออกแบบ

จำนวนบุคลากร รวม 2,855 คน

ข้าราชการ 1,872 คน

ลูกจ้างประจำ 1,973 คน



วิสัยทัศน์

พันธกิจ เป้าหมาย กลยุทธ์



กรมทางหลวงชนบท วันสถาปนา 9 ตุลาคม 2545



วิสัยทัศน์

พัฒนา เพิ่มคุณค่า เต็มต่อโครงข่ายทางให้สมบูรณ์อย่างเพียงพอและยั่งยืน เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน

พันธกิจ

พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนาชายแดน การพัฒนาเมืองอย่างบูรณาการและยั่งยืน แก้ไขปัญหาจราจรโดยสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ทางเลี่ยง (By-Pass) และทางลัด (Shortcut) รวมทั้งเป็นที่เลี้ยง (Mentors) การพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนพัฒนาองค์กรตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย



เป้าหมายการให้บริการ

1. มีโครงข่ายทางและสะพานเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่น ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ
2. มีโครงข่ายทางและสะพานอย่างทั่วถึง พอเพียงและเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบสนองความต้องการพื้นฐานของประชาชน
3. มีโครงข่ายทางและสะพานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง
4. ทางและสะพานได้รับการบูรณะและบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี มีความสะดวกและปลอดภัย
5. ส่งเสริม สนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ และมีความเข้มแข็งพึ่งตนเองได้

กลยุทธ์

1. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้เชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งอื่น ๆ
2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์จังหวัด กลุ่มจังหวัด อย่างบูรณาการ
3. พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของชุมชน
4. บำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงเพื่อความปลอดภัยของประชาชน โดยทำให้ถนนไร้หลุมบ่อ และลดจุดเสี่ยงอันตราย
5. จัดทำคู่มือมาตรฐานและพัฒนาบุคลากรด้านการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่นให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น



กรมทางหลวงชนบท (ทช.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

1. การพัฒนาทางหลวงชนบท เพื่อเชื่อมต่อบริเวณขนส่งอื่น ๆ

จากการที่รัฐบาลมีนโยบายที่จะมุ่งพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศ เพื่อเสริมสร้างความสามารถทางการแข่งขัน และต้นทุนการขนส่งภายในประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงมีนโยบายที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่าย และเชื่อมต่อกับระบบขนส่งด้านอื่น ๆ อาทิ การเชื่อมโยงกับรถไฟ หรือท่าเรือ เป็นต้น กรมทางหลวงชนบท มีโครงการที่สำคัญที่จะสนับสนุน ดังนี้

1.1 โครงการก่อสร้างสายแยกทางหลวงหมายเลข 34-อ่อนนุช อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ



จากการที่รัฐบาลมีนโยบายในการเร่งรัดการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อพัฒนาคุณภาพและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางอากาศรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการส่งเสริมการท่องเที่ยว และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ตลอดจนผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิจะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ถนนในพื้นที่ใกล้เคียง เพราะสนามบินจะเป็นแหล่งในการดึงดูดปริมาณจราจรให้มีเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น เพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในบริเวณพื้นที่อิทธิพลของสนามบิน และยังเป็นการรองรับปริมาณการจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเปิดใช้สนามบินในราวกลางปี 2549 ประกอบกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ศึกษาโครงการเมื่อ 11 พฤษภาคม 2547 มอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติต่อไป กรมทางหลวงชนบทจึงได้ดำเนินการสำรวจออกแบบและก่อสร้าง โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการแยกจากทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณกิโลเมตรที่ 18 ชำงมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ไปสิ้นสุดโครงการบรรจบกับถนนอ่อนนุช ระยะทางทั้งสิ้น 13.53 กิโลเมตร งบประมาณทั้งสิ้น 1,417.42 ล้านบาท เริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2548 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2550

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- แผนการดำเนินงาน จะดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ
- ผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ

1.2 โครงการปรับปรุงถนนเข้าท่าเทียบเรือ จังหวัดนครพนม

จากผลการประชุมของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคมกับหน่วยราชการต่าง ๆ เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2546 ในเรื่องการพัฒนาท่าเทียบเรือนครพนม ซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากความตกลงร่วมกันระหว่างไทย-ลาว โดยประเทศไทยจะเป็นผู้ออกเงินก่อสร้างทั้งทางฝั่งไทยและฝั่งลาว รวมทั้งถนนเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งลาวกับถนนสายหลักของประเทศลาว ในส่วนของการเชื่อมโยงโครงข่ายทางภายในฝั่งประเทศไทย กรมทางหลวงชนบทรับผิดชอบดำเนินการปรับปรุงถนนทางหลวงชนบท จำนวน 2 สายทาง คือ

1) สายแยกทางหลวงหมายเลข 22-บ้านนาฉิมโข้ว อำเภอเมือง พิจิตร จังหวัดนครพนม ระยะทาง 19.497 กิโลเมตร งบประมาณทั้งสิ้น 90.6034 ล้านบาท เริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2548 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2550

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- แผนการดำเนินงาน จะดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ
- ผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ



2) สายแยกทางหลวงหมายเลข 212-บ้านนาฉิมโข้ว อำเภอเมือง พิจิตร จังหวัดนครพนม ระยะทาง 9.247 กิโลเมตร งบประมาณทั้งสิ้น 43.48 ล้านบาท เริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2548 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2549

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- แผนการดำเนินงาน จะดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ
- ผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ

2. การพัฒนาทางหลวงชนบท เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายให้สมบูรณ์

2.1 งานยกระดับมาตรฐานทาง (ก่อสร้างถนนลูกรังให้เป็นลาดยาง) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต

กรมทางหลวงชนบทได้รับมอบหมายภารกิจจากกระทรวงคมนาคม ให้ดำเนินการก่อสร้างถนนและสะพานในพื้นที่ชนบท เพื่อบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนในด้านการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ชนบท ซึ่งปัจจุบันยังได้รับความลำบากในการสัญจรไปมา อันเนื่องมาจากถนนที่มีสภาพชำรุดเสียหาย เป็นหลุมบ่อ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนที่ประชาชนไม่สามารถสัญจรไปมาได้ โดยสะดวกและปลอดภัย โดยดำเนินการยกระดับมาตรฐานทางให้เป็นถนนลาดยาง หรือคอนกรีต ซึ่งจะทำให้ประชาชนสามารถใช้สัญจรไปมาหรือขนส่งพืชผลทางการเกษตรได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

• ตามแผนดำเนินการก่อสร้างถนน ระยะทาง 3,161.90 กิโลเมตร แบ่งเป็นถนนที่ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ระยะทาง 1,858.546 กิโลเมตร ถนนที่ก่อสร้างเสร็จในปีต่อไป ระยะทาง 1,303.354 กิโลเมตร





- ผลการดำเนินการก่อสร้างถนนได้ระยะทาง 3,184.931 กิโลเมตร แบ่งเป็นถนนที่ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ระยะทาง 2,245.135 กิโลเมตร และถนนที่ก่อสร้างเสร็จในปีต่อไป ระยะทาง 939.796 กิโลเมตร

2.2 โครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสกลิ่ง อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง-บ้านหัวป่า อำเภอรือเสาะ จังหวัดสงขลา

การเดินทางและการขนส่งผลผลิตทางการเกษตร จากบ้านไสกลิ่ง อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ไปบ้านหัวป่า อำเภอรือเสาะ จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นการเชื่อมระหว่าง 2 อำเภอ ต้องใช้เวลาในการเดินทางมาก เนื่องจากมีทะเลสาบสงขลาคั่นระหว่างกลาง หากมีการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างหมู่บ้านทั้ง 2 จะช่วยร่นระยะเวลาการเดินทางได้ 90 กม. อีกทั้งยังช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางไปยังตำบลควนชิลิต อำเภอหัวไทร จังหวัดนครศรีธรรมราช และยังเป็น การสนับสนุนการพัฒนาลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาตามนโยบายของรัฐบาลที่มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการพัฒนาลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา กรมทางหลวงชนบทดำเนินการก่อสร้างถนนและสะพานความยาวรวม 17.547 กิโลเมตร โดยเป็นการก่อสร้างถนน 12.094 กิโลเมตร และทางยกระดับ 5.453 กิโลเมตร งบประมาณทั้งสิ้น 581.236 ล้านบาท

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- ก่อสร้างถนนแล้วเสร็จระยะทาง 3.200 กิโลเมตร โดยใช้งบกลางของปีงบประมาณ 2546
- อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 14.347 กิโลเมตร เริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2547 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2549
 - แผนการดำเนินงาน จะดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 52.38
 - ผลการดำเนินงาน ดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 52.39



3. การบูรณะและบำรุงรักษาทางให้ไร้หลุมบ่อ

3.1 งานบำรุงรักษาทางและอำนวยความสะดวก

เพื่อให้ถนนและสะพานที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท มีสภาพที่สามารถใช้งานได้ตลอดฤดูกาล และได้รับการบำรุงรักษาตามหลักวิศวกรรมงานทาง อันจะส่งผลให้การเดินทางของประชาชน สามารถสัญจรไปมาได้ด้วยความรวดเร็ว และปลอดภัย จึงต้องดำเนินการบำรุงรักษาและบูรณะถนนและสะพาน พร้อมทั้งเสริมสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- ตามแผนดำเนินการบำรุงรักษาถนนและสะพาน ระยะทาง 34,824 กิโลเมตร และปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย จำนวน 550 แห่ง
- ผลการดำเนินการบำรุงรักษาถนนและสะพานแล้วเสร็จ ระยะทาง 34,824 กิโลเมตร และปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายแล้วเสร็จ จำนวน 550 แห่ง

3.2 ถนนสาย ชบ.1008 แยกทางหลวงหมายเลข 3-วัดญาณสังวรารามวรมหาวิหาร อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

เป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 ทำให้ประชาชนใช้เดินทางจากบริเวณอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรีไปจังหวัดระยอง พร้อมทั้งเป็นโครงข่ายสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวที่ชาวต่างประเทศ และประชาชนทั่วไปนิยมเดินทางไปนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทางพุทธศาสนา ได้แก่ วัดญาณสังวรารามวรมหาวิหาร วิหารเซียน และเขาชีจรรย์ โดยการปรับปรุงเส้นทาง ขยายทางเดินเท้าพร้อมระบบระบายน้ำข้างทาง ปรับปรุงภูมิทัศน์ และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เพื่อความสะดวกปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง เป็นการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลที่จะพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของประเทศไทย ระยะทาง 4.594 กิโลเมตร งบประมาณ 47.610 ล้านบาท



- การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548 ก่อสร้างทั้งโครงการแล้วเสร็จ

3.3 โครงการก่อสร้างขยายผิวจราจรจรถนนสาย ปท.3004 แยกทางหลวงหมายเลข 305-บ้านลำลูกกา อำเภอธัญบุรี ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

เป็นโครงการก่อสร้างขยายถนนโครงข่ายจากแยกทางหลวงหมายเลข 3312 เชื่อมกับถนนทางหลวงหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) และเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 352 สู่อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อรองรับปริมาณจราจรมากถึง 17,452 คัน/วัน ในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมในเขตจังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี สุรินทร์ อุตสาหกรรมในเขตจังหวัดปทุมธานี สระบุรี พระนครศรีอยุธยา รวมถึงจังหวัดในภาคอีสาน ทำให้การขนส่งเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วและร่นระยะทางการขนส่งได้ รวมถึงเป็นการลดอุบัติเหตุจากการจราจร โดยการขยายผิวจราจรกว้างเป็น 12 เมตร แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วง ระยะทางรวม 10.382 กิโลเมตร ใช้งบประมาณค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 110.07 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณ 17 กุมภาพันธ์ 2549

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- แผนการดำเนินงาน จะดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 60
- ผลการดำเนินงาน ดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 65

4. การพัฒนาทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวไทย

ในการสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวอัน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะถนน เพื่อให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัยนั้น ถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะส่งผลต่อการสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวอัน ๗ กรมทางหลวงชนบทตอบสนองนโยบายของรัฐบาลที่จะพัฒนา





แหล่งท่องเที่ยวของประเทศไทย ให้เป็นแหล่งที่จะดึงดูดเงินตราจากต่างประเทศ และประชาชนหรือนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้โดยสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

การดำเนินการในปีงบประมาณ 2548

- ตามแผนก่อสร้างถนนเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระยะทาง 894.934 กิโลเมตร แบ่งเป็นถนนที่ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ระยะทาง 423.009 กิโลเมตร และถนนที่ก่อสร้างเสร็จในปีต่อไป ระยะทาง 471.925 กิโลเมตร
- ผลการดำเนินการก่อสร้างถนนเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ระยะทาง 910.144 กิโลเมตร แบ่งเป็นถนนที่ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ระยะทาง 491.462 กิโลเมตร และถนนที่ก่อสร้างเสร็จในปีต่อไป ระยะทาง 418.682 กิโลเมตร

5. การพัฒนาสะพานในภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งพลผลิต

เป็นการก่อสร้างสะพานในพื้นที่ชุมชน เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางให้ประชาชนทั้ง 2 ฝ่ายนี้สามารถเดินทางไปมาได้โดยสะดวก และเป็นทางลัดอันจะเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของราษฎรในภูมิภาคให้ดีขึ้น

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- ตามแผนก่อสร้างสะพาน คสล. จำนวน 166 แห่ง ความยาวรวม 23,960 เมตร แบ่งเป็นสะพานที่ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ จำนวน 41 แห่ง ความยาว 5,937 เมตร และสะพานที่ก่อสร้างเสร็จในปีต่อไป จำนวน 125 แห่ง ความยาว 18,023 เมตร
- ผลการดำเนินการก่อสร้างสะพาน คสล. รวม 166 แห่ง ความยาวรวม 23,960 เมตร แบ่งเป็นสะพานที่ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ จำนวน 52 แห่ง ความยาว 8,434 เมตร และสะพานที่ก่อสร้างเสร็จในปีต่อไป จำนวน 114 แห่ง ความยาว 15,526 เมตร

6. การก่อสร้างถนนเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร

6.1 โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

เป็นโครงการในพระราชดำริ โดยเป็นการก่อสร้างถนนเพื่อรองรับการขนถ่ายและลำเลียงสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพฯ และรองรับการลำเลียงสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในแถบจังหวัดสมุทรปราการ พร้อมเสริมโครงข่ายถนนและแบ่งเบาปริมาณการจราจรในพื้นที่บริเวณโครงการ ทำให้ระบบการขนส่งในบริเวณดังกล่าวมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ประชาชนสามารถใช้เส้นทางดังกล่าวในการสัญจรไปมา เพิ่มความสะดวกในการเดินทาง โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการถนนปู่เจ้าสมิงพราย บริเวณสถานีจ่ายไฟฟ้าย่อยท้องคุ้ง ชำมแม่น้ำเจ้าพระยา 2 แห่ง ไปบรรจบกับถนนพระราม 3 บริเวณซอยหมู่บ้านระวี และมีการก่อสร้างเป็นทางแยกต่างระดับขนาดใหญ่ เพื่อให้การจราจรสามารถมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก บรรจบกับถนนสุขสวัสดิ์บริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ 56 โดยมีระยะทางประมาณ 25 กม. แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ตอน งบประมาณค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 8,792.6896 ล้านบาท แบ่งเป็นงบประมาณปกติ จำนวน 3,660.7696 ล้านบาท และงบประมาณเงินกู้ (JBIC) จำนวน 5,131.92 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2549



การดำเนินงานปีงบประมาณ 2548

- แผนการดำเนินงาน จะดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 80.40
- ผลการดำเนินงาน ดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 62.80

6.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม

เป็นโครงการก่อสร้างสะพานและถนนต่อเชื่อมเพื่อบรรเทาและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยระบายการจราจรจากถนนแจ้งวัฒนะ ถนนติวานนท์ และพื้นที่ต่อเนื่อง ช่วยแบ่งการจราจรที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาของสะพานพระนั่งเกล้าและสะพานนนทบุรี ช่วยเสริมโครงข่ายถนนแนวเหนือ-ใต้ ของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดนครอินทร์และถนนต่อเชื่อม ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางจากบริเวณจังหวัดนนทบุรี เข้าสู่กรุงเทพมหานครตอนใต้ได้โดยไม่ต้องผ่านศูนย์กลางเมืองธุรกิจ ทำให้การเดินทางมีความสะดวกและรวดเร็ว อันนำมาซึ่งคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน โดยประกอบด้วยถนน 2 สายหลัก คือ

1 **แนวสายทางเหนือใต้** เริ่มต้นจากจุดสิ้นสุดโครงการของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดนครอินทร์และถนนต่อเชื่อมที่บริเวณถนนรัตนาธิเบศร์ ตัดขึ้นไปทางทิศเหนือบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 345 ความยาวประมาณ 7.7 กิโลเมตร

2 **แนวสายทางตะวันออกตะวันตก** เริ่มต้นจากถนนแจ้งวัฒนะที่บริเวณห้าแยกปากเกร็ดมาทางทิศตะวันตกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบรรจบกับแนวสายทางเหนือ-ใต้ ความยาวประมาณ 6.1 กิโลเมตร

งบประมาณทั้งสิ้น 3,150,0004 ล้านบาท แบ่งเป็นงบประมาณปกติ จำนวน 1,558,6467 ล้านบาท และงบประมาณเงินกู้ (JBIC) จำนวน 1,591,3537 ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2549

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- แผนการดำเนินงาน จะดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 61.00
- ผลการดำเนินงาน ดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 65.70

6.3 โครงการจัดการจราจรและก่อสร้างถนนวงแหวนรอบกลางเมืองเชียงใหม่

เป็นการก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายถนนตามแนวผังเมืองรวมจังหวัดเชียงใหม่ ให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ อันเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจร และคมนาคมขนส่งในบริเวณเมืองเชียงใหม่ ที่มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่น และสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนเมือง ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางออกสู่อำเภอต่าง ๆ รอบเมืองเชียงใหม่ได้โดยสะดวกและรวดเร็ว โดยกรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการออกแบบและก่อสร้างให้เป็นถนนที่สามารถผ่านตลอด (Through Traffic) โดยไม่ต้องติดไฟแดงบริเวณทางแยก ทุกทางแยกที่ผ่านมีจุดเริ่มต้นโครงการที่บริเวณหน้า





ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ ตัดผ่านทางหลวงสายสำคัญ 8 แห่ง สิ้นสุดโครงการบรรจบกับถนนเลียบริดจิงน้ำชลประทานสายแม่แตง-หางดง ระยะทางประมาณ 26 กิโลเมตร ทั้ง 8 แห่งที่ตัดผ่านทางหลวงสายสำคัญได้ออกแบบเป็นทางลอด คสล. 7 แห่ง และทางต่างระดับ 1 แห่ง โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้ทัศนียภาพที่สวยงามของเมืองเชียงใหม่ไม่ถูกบดบังด้วยสิ่งก่อสร้าง

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548 ก่อสร้างทั้งโครงการแล้วเสร็จ ประกอบด้วย

- ดำเนินการก่อสร้างถนน คสล. 26 กิโลเมตร
- ดำเนินการก่อสร้างสะพาน จำนวน 3 แห่ง
- ดำเนินการก่อสร้างทางลอด จำนวน 7 แห่ง
- ดำเนินการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ จำนวน 1 แห่ง

6.4 โครงการก่อสร้างถนนสาย ค มังเมืองรวมเมืองราชบุรี จังหวัดราชบุรี

จากการที่ชุมชนเมืองจังหวัดราชบุรี มีลักษณะการก่อตัวของชุมชนส่วนใหญ่อยู่ทางริมฝั่งขวาของแม่น้ำแม่กลอง โดยมีถนนสายหลักที่สำคัญ ๆ คือ ถนนศรีสุริยวงศ์ ซึ่งผ่านย่านธุรกิจการค้าและสถาบันการศึกษา ถนนไกรเพชร และถนนอัมรินทร์ ซึ่งผ่านย่านตลาดสด ย่านธุรกิจการค้า และสถานที่ราชการที่สำคัญ ๆ รวมถึงถนนเพชรเกษมตอนเลี้ยวเมือง ซึ่งมีลักษณะเป็นครึ่งวงแหวนทางด้านทิศตะวันตกของชุมชน ทำหน้าที่เป็นถนนสายประธานในการติดต่อกับชุมชนต่าง ๆ ระดับภาค ปัจจุบันตัวชุมชนได้ถูกแบ่งเป็นสองส่วนโดยทางรถไฟ เพื่อให้ชุมชนทั้งสองส่วนที่ถูกแบ่งจากกันโดยทางรถไฟ มีการติดต่อไปมาโดยสะดวกยิ่งขึ้น จังหวัดราชบุรีจึงกำหนดให้มีถนนโครงการผ่านทางด้านใต้ของตัวเมือง ถนนสายนี้เมื่อบรรจบกับถนนสายเลี้ยวเมืองทางด้านทิศตะวันตก แล้วจะทำให้เกิดเป็นถนนวงแหวนที่มีลักษณะครบวงจร ทำหน้าที่กระจายการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องวิ่งผ่านเข้าไปในตัวเมืองราชบุรี ซึ่งมีจำนวนประมาณร้อยละ 40 - 60 ของปริมาณการจราจรที่วิ่งอยู่บนถนนเพชรเกษม ปัจจุบันวิ่งผ่านลงภาคใต้โดยตรงได้ ประกอบทั้งยังสามารถทำหน้าที่เป็นผนังกันน้ำจากทางใต้ของชุมชนไม่ให้เข้ามาท่วมถึงตัวชุมชนอีกด้วย กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการออกแบบและก่อสร้าง มีจุดเริ่มต้นโครงการจากแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 บริเวณตรงข้ามหมู่บ้านราชพงษ์ ข้ามแม่น้ำแม่กลอง ผ่านถนนวัดบ้านไร่ฝั่งใต้ ข้ามทางรถไฟสายใต้ไปสิ้นสุดโครงการบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ที่บริเวณการไฟฟ้าภูมิภาคราชบุรี 2 ระยะทางรวม 9.95 กิโลเมตร งบประมาณทั้งสิ้น 890.3139 ล้านบาท เริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2546 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2549



การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- แผนการดำเนินงาน จะดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 86.50
- ผลการดำเนินงาน ดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 78.51

6.5 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก บนถนนสายแยกตากสิน-เพชรเกษม บริเวณ ถนนสุขาภิบาล 1 และซอยก้านมัน

เป็นโครงการต่อเนื่องจากโครงการก่อสร้างถนนสายแยกตากสิน-เพชรเกษม ไปถนนวงแหวนรอบนอก โดยดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก บริเวณทางแยกตัดกับถนนสุขาภิบาล 1 และซอยก้านมัน ซึ่งปัจจุบันมีลักษณะเป็นสี่แยกระดับดินควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร และมีปัญหาการจราจรที่ติดขัดเป็นอย่างมากใน 2 ทางแยกดังกล่าว ประกอบกับทั้ง 2 ทางแยก มีประชาชนข้ามถนนเป็นจำนวนมาก ดังนั้น หากมีการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกทั้ง 2 แห่ง จะช่วยแก้ไขทั้งปัญหาการจราจร และความปลอดภัยในการข้ามถนนของประชาชนด้วย สะพานดังกล่าวได้ออกแบบเป็นสะพานขนาด 4 ช่องจราจร งบประมาณทั้งสิ้น 467.250 ล้านบาท เริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2548 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2550

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

- แผนการดำเนินงาน จะดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ
- ผลการดำเนินงาน ลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ

7. การก่อสร้างถนนโครงการขนาดใหญ่ (Mega Projects)

กรมทางหลวงชนบทได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ให้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการขนส่ง และการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตปริมณฑล และทั้ง 2 โครงการดังกล่าว ได้รับการบรรจุเข้าเป็นโครงการ Mega Projects ของรัฐบาล ประกอบด้วย

7.1 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1

จากการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในพื้นที่ กทม. และปริมณฑล เมื่อปี พ.ศ. 2538 โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้มีการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ของ 2 ฝั่งแม่น้ำ และเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรของ กทม. พบว่าควรมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 45 แห่ง ก่อสร้างแล้ว 14 แห่ง อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 2 แห่ง คงเหลืออีก 29 แห่ง คณะกรรมการจัดระบบการจราจร จึงได้พิจารณามอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการก่อสร้าง โดยหากอยู่ในพื้นที่ กทม. มอบให้กรุงเทพมหานครดำเนินการก่อสร้าง ในเขตปริมณฑล มอบให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการ ซึ่งปัจจุบันมอบให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1 ความยาวรวมทั้งโครงการประมาณ 4.2 กิโลเมตร งบประมาณทั้งโครงการ 4,828.500 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสำรวจออกแบบและสำรวจอสังหาริมทรัพย์

- การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548 สำรวจออกแบบแล้วเสร็จ

7.2 โครงการก่อสร้างถนนต่อเชื่อมจากโครงการห้าแยกปากเกร็ด ถึงถนนกาญจนาภิเษก (แนวตะวันออก-ตะวันตก และแนวเหนือ-ใต้)

เป็นโครงการที่ต่อเนื่องกับโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณห้าแยกปากเกร็ด เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำ





เจ้าพระยาในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนบน เขตจังหวัดนนทบุรี และปทุมธานี ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น อีกทั้งเป็นการเตรียมรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จึงมอบหมายให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการก่อสร้าง ระยะทาง 16.000 กม. งบประมาณทั้งโครงการ 9,757 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสำรวจออกแบบและสำรวจอสังหาริมทรัพย์

- การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548 สำรวจออกแบบแล้วเสร็จ



8. โครงการก่อสร้างถนนเข้าสู่งานมหกรรมพืชสวนโลก

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2546 กำหนดให้จัดงานมหกรรมพืชสวนโลก 2549 ที่ศูนย์วิจัยเกษตรหลวงเชียงใหม่ ตำบลแม่เหียะ อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลก และการตรวจราชการของ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2546 ที่จังหวัดเชียงใหม่ กรมทางหลวงชนบทได้รับมอบหมายจาก ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ให้ดำเนินการออกแบบและก่อสร้างถนนช่วงแยกจากทางหลวงหมายเลข 108 ถึงบริเวณจัดงานมหกรรมพืชสวนโลก 2549 เพื่อเป็นถนนหลักเข้าสู่บริเวณงานมหกรรมพืชสวนโลก 2549 พร้อมทั้งมุ่งเน้นการออกแบบด้านสถาปัตยกรรมให้มีความสวยงามสอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศและทัศนียภาพโดยรอบบริเวณจัดงาน และสอดคล้องกับงานมหกรรมพืชสวนโลก ระยะทาง 3.0 กิโลเมตร งบประมาณทั้งสิ้น 149.845 ล้านบาท

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548

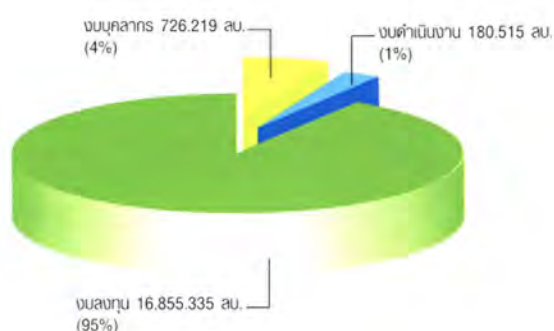
- แผนการดำเนินงาน จะดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 20.35
- ผลการดำเนินงาน ดำเนินการก่อสร้างได้ร้อยละ 18.47



งบประมาณที่ได้รับในปีงบประมาณ 2548

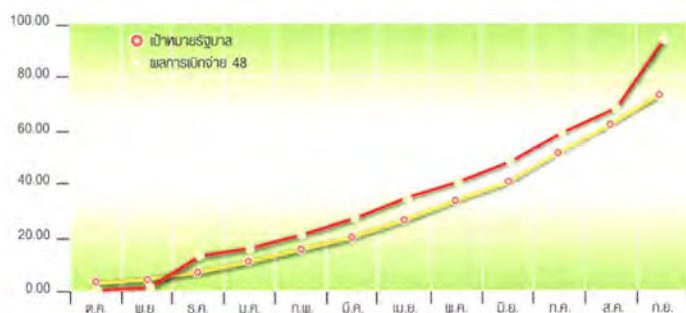
กรมทางหลวงชนบท ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี 2548 จำนวน 17,762.069 ล้านบาท แบ่งเป็น

1. งบบุคลากร จำนวน 726.219 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4
2. งบดำเนินงาน จำนวน 180.515 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1
3. งบลงทุน จำนวน 16,855.335 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 95



ผลการใช้จ่ายงบประมาณ 2548

ในปีงบประมาณ 2548 กรมทางหลวงชนบทสนองนโยบายการเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ โดยมีผลการเบิกจ่ายงบประมาณปี 2548 ถึงร้อยละ 90.65 ซึ่งถือได้ว่าเป็นหน่วยงานที่มีงบลงทุนสูง และมีผลการเบิกจ่ายในระดับต้น ๆ ของประเทศ



เดือน	ท.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	พ.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
เป้าหมายรัฐบาล			6.20			18.60			39.70			72.00
ผลการเบิกจ่าย 48	0.33	4.06	11.92	15.38	20.20	26.32	33.15	39.81	47.00	57.48	66.82	90.65



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร คณะผู้บริหาร



นายคำรบศักดิ์ สุรัสวดี
ผู้อำนวยการ
ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นายไมตรี ศรีราวรัตน์
ผู้อำนวยการ
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548



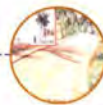
นายเลิศชาย พิลาสัย
รองผู้อำนวยการ
ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นายเจลิศักดิ์ ระบิลวงค์
รองผู้อำนวยการ



นายอร่าม ก้อนสมบัติ
รองผู้อำนวยการ
ตั้งแต่วันที่ 21 ธันวาคม 2548



โครงสร้าง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ผู้อำนวยการ

รองผู้อำนวยการ

นักวิชาการขนส่ง 10 ชข.

รองผู้อำนวยการ

กลุ่มตรวจสอบภายใน

สำนักงานเลขานุการกรม

กองส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

ศูนย์สารสนเทศการขนส่ง
และจราจร

สำนักแผนความปลอดภัย

สำนักแผนงาน

สำนักพัฒนาระบบ
การขนส่งและจราจร

สำนักงานเลขานุการ

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

สำนักพัฒนาระบบบริหาร

และติดตามประเมินผล

หมายเหตุ : เป็นกรแบ่งส่วนราชการภายใน

จำนวนบุคลากร รวม 255 คน
ณ มกราคม 2549

ข้าราชการ 165 คน

ลูกจ้างประจำ 43 คน

พนักงานราชการ 47 คน



วิสัยทัศน์

พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าหมาย



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร วันสถาปนา 9 ตุลาคม 2545

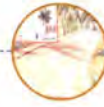


วิสัยทัศน์

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานที่มีความเป็นเลิศในการบริหารจัดการ ดำเนินบทบาทในการให้คำปรึกษาที่สำคัญให้กับรัฐบาล ในการกำหนดนโยบายการพัฒนาการขนส่งและจราจร และเป็นหน่วยงานที่นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติภายใต้ระบบการบริหารแผนยุทธศาสตร์ที่มีประสิทธิผล โดยองค์กรที่มีประสิทธิภาพ มีฐานความรู้ บุคลากรที่มีศักยภาพ และดำเนินงานโดยมุ่งเป้าหมาย และประโยชน์ของประชาชนเป็นหลักสำคัญ

พันธกิจ

สนับสนุนกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลในการวิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการ บริหารแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาด้านการขนส่ง จราจร และความปลอดภัย ให้บริการ Intelligence Services เพื่อสนับสนุนการพัฒนานโยบาย ยุทธศาสตร์ หรือมาตรการ ตลอดจนสร้างความเข้มแข็งให้กับการกำกับดูแลเชิง เศรษฐกิจ เพื่อการพัฒนาการขนส่งและจราจร



ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับระบบการบริหารจัดการทั้งในระดับนโยบาย การกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติ เพื่อให้เกิดพัฒนาการในสาขาการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การมีระบบการบริหารจัดการแผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคม ให้เป็นไปตามเป้าหมายและตอบสนองต่อนโยบายโลจิสติกส์ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การมีมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินจากการขนส่ง เป็นสิ่งที่จำเป็น

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การใช้ระบบขนส่งในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในเขตเมือง

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การมีระบบกำกับดูแลภาคการบริการขนส่งที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในตลาดการบริการขนส่งและประโยชน์ของผู้ใช้บริการ

เป้าหมายในการให้บริการ (เป้าประสงค์)

1. องค์กรมีความเป็นเลิศในการบริหารจัดการ
2. การดำเนินงานตามแผนหลักการขนส่งและจราจร และแผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคมให้เป็นไปตามเป้าหมาย
3. เกิดมาตรการที่มีประสิทธิผลและยกระดับความปลอดภัยในระบบขนส่งและจราจรดีขึ้น
4. เกิดมาตรการ/นโยบายที่มีประสิทธิผลในการยกระดับความคล่องตัวในการสัญจรในเมืองหลัก
5. เกิดมาตรการ/นโยบายที่มีประสิทธิผลในการกำกับดูแลเชิงเศรษฐกิจของภาคการขนส่ง



สำนักยานโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

1. โครงการศึกษาจัดทำแผนเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการระบบการวางแผนการขนส่งและจราจร เพื่อให้ระบบการวางแผนของกระทรวงคมนาคมมีความเป็นเอกภาพ ทำให้การดำเนินงานของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัด สามารถบรรลุเป้าหมายของตนเอง/เป้าหมายของกระทรวงคมนาคม และเป้าหมายของชาติได้อย่างเป็นระบบ เป็นการสร้างเครื่องมือชี้วัด และประเมินผลการวางแผนของกระทรวงให้สามารถตอบสนองความต้องการของภาคประชาชนและภาคธุรกิจ และยังเป็นการตอบสนองต่อการจัดสรรงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน (Performance-based Budgeting System) ผลการศึกษาที่สำคัญประกอบด้วย

- (1) การจัดทำฐานข้อมูลต้นทางปลายทางของการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารและสินค้า (Transport Flow Database) และฐานข้อมูลต้นทุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า (Transport Cost Database)
- (2) การศึกษาวิเคราะห์ดุลยภาพและการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน
- (3) การศึกษาวิเคราะห์เพื่อกำหนดตัวชี้วัด เป้าหมายการให้บริการสาธารณะ และการติดตามประเมินผลความสำเร็จของตัวชี้วัด
- (4) การจัดทำระบบฐานข้อมูลดิจิทัล และแบบจำลอง
- (5) ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนากระบวนการวางแผนการขนส่งและจราจร ได้แก่ ข้อเสนอแนะกระบวนการในการวิเคราะห์ วางแผน ติดตาม และประเมินผล ตลอดจนระบบฐานข้อมูลดิจิทัลและแบบจำลองต่าง ๆ จะนำมาพัฒนาต่อเนื่อง เพื่อให้ระบบการวางแผนการขนส่งและจราจรของประเทศไทยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

2. การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบราง ตามแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่ง กรมฯ ได้เห็นชอบการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนระบบราง โดยให้ สนข. และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ร่วมรับผิดชอบพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า



ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนร่วมกับรถไฟทางไกล เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2 สาย ได้แก่ สายสีแดงเข้ม (รังสิต-มหาชัย) และสายสีแดงอ่อน (ตลิ่งชัน-สุวรรณภูมิ) มีการพัฒนาแยกได้ ดังนี้

(1) พัฒนาระบบทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยาน หรือ Airport-rail-links ขณะนี้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการก่อสร้างช่วงพญาไทถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจะพัฒนาต่อขยายจากพญาไทถึงท่าอากาศยานดอนเมืองต่อไป

(2) พัฒนาระบบรถไฟด้านทิศเหนือ-ใต้ สำหรับช่วงรังสิต-บางซื่อ และช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง และหัวลำโพง-มหาชัย

(3) พัฒนาระบบรถไฟด้านตะวันตก-ตะวันออก สำหรับช่วงตลิ่งชัน-บางซื่อ และสำหรับช่วงบางซื่อ-มักกะสัน ซึ่งจะเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟให้สมบูรณ์ ที่จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่ราชเทวี และมีจุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยาน



3. การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนเมืองร่วมกับรถไฟทางไกล เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้การพัฒนาเมืองขยายตัวออกไปอย่างมีทิศทาง โดยการพัฒนาเมืองบริวารรอบพื้นที่ (จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดนครปฐม และจังหวัดสมุทรสาคร) โดยจะมีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจากสายสีแดงที่กำลังดำเนินการอยู่ ให้ต่อเนื่องเชื่อมโยงระหว่างเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับพื้นที่เมืองบริวารทั้ง 4 จังหวัด เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเดินทางระหว่างเมือง และเกิดการกระจายตัวของพื้นที่อยู่อาศัย รวมทั้งแหล่งงานไปยังเมืองบริวารเหล่านี้ มีช่วงงาน คือ ด้านเหนือ (ช่วงรังสิต-สถานีบ้านภาชี) ด้านใต้ (ช่วงมหาชัย-ปากท่อ) ด้านตะวันออก (ช่วงมักกะสัน-ฉะเชิงเทรา) ด้านตะวันตก (ช่วงตลิ่งชัน-นครปฐม)

4. พัฒนาระบบรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้เป็นระบบเสริมในการนำคนส่งเข้าสู่ระบบรางได้อย่างสมบูรณ์แบบ โดยจะมีการปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (BMTA Route Planning and Scheduling Project) เพื่อลดความซ้ำซ้อนของเส้นทางรถ รวมทั้งการพัฒนาการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนแบบเร็วพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) ทั้งหมด 9 เส้นทาง และการพัฒนาการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เช่น รถตู้ รถแท็กซี่ เรือโดยสาร การส่งเสริมให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลสามารถเชื่อมต่อกับระบบรางได้สะดวก โดยการจัดให้มีบริการพื้นที่จอดแล้วจร (Park & Ride)

5. การพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและระบบทางด่วน เป็นการพัฒนาระบบถนนและทางด่วนในลักษณะเป็นวงแหวนทั้งชั้นในและชั้นนอก เชื่อมต่อแนวเหนือ-ใต้ ตะวันออก-ตะวันตก โดยการสร้างสะพานข้ามทางแยกและทางลอดใต้ทางแยก เพื่อเป็นการลดจุดตัด ให้รถที่วิ่งทางตรงสามารถวิ่งผ่านไปได้อย่างสะดวก และเป็นการกระจายการจราจร ซึ่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้เห็นชอบให้ สนข. ติดตามและประสานการดำเนินงานของโครงการก่อสร้างต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง 4 หน่วยงาน ได้แก่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน โดยการก่อสร้างโครงข่ายระบบทางด่วนเพิ่มเติม 6 โครงการ กรมทางหลวงมีแผนงานและแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน



6 แนวทาง กรมทางหลวงชนบทมีโครงการปรับปรุงและก่อสร้างเส้นทางและสะพานใหม่ จำนวน 5 โครงการ และกรุงเทพมหานครมีโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน 7 โครงการ

ทั้งนี้ สนข. ได้ร่วมประชุมหารือหน่วยงานในรายละเอียดของแบบก่อสร้างของโครงการ ที่อยู่บนถนนและพื้นที่เดียวกันให้ได้ข้อสรุป เพื่อให้แบบก่อสร้างของทั้งสองโครงการสอดคล้องกัน ในการใช้พื้นที่ร่วมกัน รวมทั้งให้ดำเนินการไปพร้อม ๆ กันในคราวเดียว เพื่อลดผลกระทบต่อ ด้านการจราจร ซึ่งพบว่ามีโครงการต่าง ๆ ของหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีเส้นทางอยู่ในแนวเดียวกัน บนถนนสายสำคัญในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ บนถนนรัตนวิบูลย์ บนถนนศรีนครินทร์ บนถนนจรัญสนิทวงศ์ บนถนนแจ้งวัฒนะ บนถนนรามอินทรา บนถนนรามคำแหง บนถนนดินแดง บนถนนราชวิถี และบนถนนเพชรเกษม

6. การก่อสร้างขยายถนนรัชดาภิเษก (อโศก-สุขุมวิท) เพื่อแก้ปัญหาสภาพเป็นคอขวด จึงเพิ่มช่องจราจรอีก 2 ช่องจราจรในแนวราบช่วงระหว่างถนนเพชรบุรีถึงสุขุมวิท (ชอยอโศก) โดยขยายผิวจราจรด้านซ้ายและด้านขวากว้าง 3.00 - 3.50 เมตร ตลอดแนวถนนรัชดาภิเษก (อโศก-สุขุมวิท) และมีโครงการก่อสร้างเชื่อมต่อถนนสารสิน-รัชดาภิเษก เพื่อพัฒนาพื้นที่ปิดล้อม พระราม 4 เพื่อให้มีถนนสายรอง เพราะบริเวณดังกล่าวจะเข้า-ออกทางถนนสุขุมวิทเพียงทางเดียว จึงทำให้ถนนสุขุมวิทมีปริมาณรถที่หนาแน่น ถ้าดำเนินการก่อสร้างเชื่อมต่อถนนสารสิน-รัชดาภิเษก แล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องสัญจรผ่านถนนสุขุมวิท แต่สามารถขึ้นทางยกระดับตัดเข้าอโศกได้โดยตรง ซึ่งจะเป็นการกระจายการจราจรไม่ให้กระจุกตัวอยู่ในถนนสายหลัก ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร ได้อีกทางหนึ่ง ขณะนี้ได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ และมีการออกแบบเบื้องต้นแล้ว และ สนข. จะนำเสนอ คจร. เพื่อให้ความเห็นชอบ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการไปสู่ การปฏิบัติต่อไป

7. โครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเปิดเสรีบนถนนสายหลัก เพื่อศึกษา ปัญหาด้านการจราจรเร่งด่วนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาเสนอต่อ ผู้บริหาร ประกอบการตัดสินใจดำเนินการ โดยได้มีการจัดสัมมนาเพื่อรวบรวมข้อมูลทางแยกวิกฤต ปรากฏว่ามีพื้นที่วิกฤตทั้งสิ้น 96 พื้นที่ ประกอบด้วย พื้นที่วิกฤติภายในวงแหวนรอบใน (ถนน รัชดาภิเษก-พระราม 3-จรัญสนิทวงศ์) จำนวน 46 จุด พื้นที่วิกฤติภายในวงแหวนรอบนอก (วงแหวน กาญจนภิเษก) จำนวน 36 จุด พื้นที่วิกฤตินอกวงแหวนรอบนอก (วงแหวนกาญจนภิเษก) จำนวน

14 จุด ซึ่งได้มีการเก็บข้อมูลพื้นที่วิกฤติ ได้แก่ การตรวจสอบสภาพทางกายภาพ ของพื้นที่วิกฤติบางส่วน การสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร และการประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นผู้ประสานงาน/ให้ข้อมูล ซึ่งรับผิดชอบจุด วิกฤติแต่ละจุด เพื่อนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาของบางพื้นที่ และจัดทำเป็นรายงานผลการศึกษาในพื้นที่ที่จัดทำแผนแล้วเสร็จ และร่วมกัน พิจารณาผลการศึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แนวทางและกรอบ ระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาแล้ว จำนวน 6 พื้นที่ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการในส่วนที่เหลือ



ตำแหน่งโครงการ

ลักษณะของโครงการ

- ศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สังคม วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม



โครงการปรับปรุงถนนสายหลักของกรมการขนส่งทางบก

8. การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนบริเวณหมู่เกาะช้างและพื้นที่ใกล้เคียง สนข. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนบริเวณหมู่เกาะช้างและพื้นที่ใกล้เคียง ประกอบด้วย 6 แผนงาน คือ

1. แผนพัฒนาระบบถนน
2. แผนการปรับปรุงจุดอันตราย
3. แผนพัฒนาทางเดินเท้าและทางจักรยาน
4. แผนพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ
5. แผนพัฒนาท่าเรือและสนามบินน้ำ
6. แผนพัฒนาการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ โดยกำหนดแผนปฏิบัติการทั้งสิ้น 6 แผนงาน 61 โครงการ ดำเนินการเป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น ตั้งแต่ พ.ศ. 2549 - 2550 ระยะกลาง ตั้งแต่ พ.ศ. 2551 - 2553 และระยะยาว ตั้งแต่ พ.ศ. 2554 - 2558

ลักษณะของโครงการ

- สสำรวจออกแบบ/ก่อสร้าง
- ขยายปรับปรุงถนนเดิมเป็น 4 ช่องจราจร

ความจำเป็นของโครงการ

- ส่งเสริมการค้าชายแดน
- เส้นทางไปท่าเรือเพื่อไปเกาะกูด เกาะหมาก



โครงการปรับปรุงถนนหลวงหมายเลข 318 ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 3 (พลาซ่า-คลองใหญ่) พร้อมปรับปรุงสิ่งแวดล้อม



แนวเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ (บนเกาะช้าง) ในปัจจุบัน และอนาคต



9. แผนแม่บทด้านการขนส่งเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางคมนาคมและศูนย์กลางภาคเหนือตอนบนของเมืองเชียงใหม่ โดยที่จังหวัดเชียงใหม่มีภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม สามารถเดินทางไปยังเมืองต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ เช่น บังกลาเทศ จีนตอนใต้ ลาว เวียดนาม เมียนมาร์ และกัมพูชาได้ในเวลาประมาณ 1 ชั่วโมง ทั้งนี้ แผนแม่บทมีเป้าหมายเพื่อการพัฒนาโดยมีวิสัยทัศน์

โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชียงใหม่



“เชื่อมโยงโครงข่าย กระจายความเจริญ เดินทางต่อเนื่อง เน้นเรื่องปลอดภัย ใส่ใจมาตรฐาน มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลาง” โดยแผนแม่บทประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ใหญ่ 8 ยุทธศาสตร์ย่อย ได้แก่ ยุทธศาสตร์ในเมืองเชียงใหม่ (มี 4 ยุทธศาสตร์ย่อย) ยุทธศาสตร์การขนส่งระดับจังหวัดเชียงใหม่ และลำพูน (มี 2 ยุทธศาสตร์ย่อย) และสำหรับการขนส่งในระดับเขตภาคเหนือตอนบน 8 จังหวัด (มี 2 ยุทธศาสตร์ย่อย) ทั้งนี้ แผนแม่บทแบ่งกรอบโครงการเป็น 3 ช่วงระยะเวลา ได้แก่ ระยะสั้น (5 ปี) ระยะกลาง (6 - 10 ปี) และระยะยาว (11 - 20 ปี) รวมทั้งสิ้น 84 โครงการ

โครงการพัฒนาด้านการขนส่งในระดับภูมิภาค



10. การฝึกอบรมด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit Training Program) สนข. ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้านการจราจร พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยร้อยละ 21.6 เกิดจากถนนและสิ่งแวดล้อม จึงได้จัดทำหลักสูตรการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการฯ เพื่อให้ความรู้และความเข้าใจในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เช่น การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน การแก้ไขจุดอันตราย และการยับยั้งการจราจร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะสร้างบุคลากรในด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ รวมทั้งการสร้างความตระหนักของผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานทางเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และให้ผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมสามารถนำเอาความรู้ และประสบการณ์ที่ได้รับจากการฝึกอบรมไปใช้ในการตรวจสอบ ปรับปรุงและแก้ไขถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น อันจะเป็นการช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน เพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วไปจากอุบัติเหตุจราจร โดยในปีงบประมาณ 2548 ได้มีการจัดฝึกอบรมในภูมิภาคต่าง ๆ 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดสระบุรี จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดนครพนม จังหวัดจันทบุรี จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำหรับปีงบประมาณ 2549 จะมีการจัดฝึกอบรมในภูมิภาคต่าง ๆ เพิ่มเติมอีก 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดแพร่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดระนอง จังหวัดนครนายก จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดตาก ซึ่งจะมีผู้เข้าร่วมการฝึกอบรมทั้งสิ้น 500 คน



11. การพัฒนาผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนอาวุโส (Program for Development of Senior Road Safety Auditors) เป็นโครงการต่อเนื่องจากการฝึกอบรมด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit Training Program) ในปีงบประมาณ 2548 มีผู้ผ่านการฝึกอบรมเพื่อเป็นผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนอาวุโสแล้ว จำนวน 100 คน จาก 3 รุ่น ในภูมิภาคต่าง ๆ ได้แก่ ภาคกลาง (จังหวัดปทุมธานี) ภาคเหนือ (จังหวัดเชียงใหม่) และภาคใต้ (จังหวัดสงขลา) โดยผู้ผ่านการฝึกอบรมเป็นผู้รับผิดชอบสายทางในระดับปฏิบัติและระดับอำนาจการของกระทรวงคมนาคม ระยะเวลา 5 วันต่อรุ่น และมีการสำรวจภาคสนามโดยใช้หลักการด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเชิงวิศวกรรม เพื่อตรวจสอบจุดอันตรายในเวลากลางวันและกลางคืน และจัดทำรายงานการตรวจสอบในหลาย ๆ กรณี ทั้งนี้จะมีการติดตามและประเมินผลผู้ที่ผ่านการเป็นผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนอาวุโส ว่าสามารถเป็นผู้นำการตรวจสอบรวมทั้งได้นำความรู้ไปปรับปรุง แก้ไขจุดอันตราย เพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุในจุดอันตราย ในปีงบประมาณ 2549 ต่อไป

12. การประชุม Road Safety Expert Group (RSEG) ภายใต้การประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งของเอเปค (APEC Transportation Working Group : APEC TPT-WG) สนข. เป็นผู้แทนประเทศไทยในการประชุมและผู้แทน สนข. ทำหน้าที่เป็นประธานของกลุ่ม RSEG โดยมีการประชุมในปีงบประมาณ 2548 รวมสองครั้ง ที่ประเทศสหรัฐอเมริกาและสหพันธรัฐรัสเซีย ทั้งนี้ ประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศแรกของสมาชิกเอเปคที่เข้าร่วมโครงการการจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน และระบบการประเมินผล (Traffic Data Collection and Evaluation) ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างขั้นตอนการรับทราบปัญหาและความต้องการในการวางระบบการจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน เพื่อจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการเกี่ยวกับขั้นตอนของการขยายประโยชน์ในการใช้งาน และเพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือและชัดเจนของระบบยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ประเทศไทยมีข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนและมูลค่าการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอันเกิดเนื่องมาจากอุบัติเหตุ



ที่แท้จริง ซึ่งจะนำไปสู่การดำเนินการในอนาคต คือ การมีระบบการจัดเก็บที่ถูกต้องและสะท้อนตัวเลขที่แท้จริง อันจะนำไปสู่การวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากทุกหน่วยงานของประเทศที่เกี่ยวข้อง ที่มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน สามารถเชื่อมโยง แลกเปลี่ยนข้อมูล และขยายเป็นระบบการจัดการฐานข้อมูล ในมาตรฐานระดับสากลต่อไป



13. การจัดทำแผนงบประมาณเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 สำนักงบประมาณได้เสนอให้แผนงบประมาณในเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนนเป็น 1 ใน 11 แผนงบประมาณเชิงบูรณาการประจำปีงบประมาณ 2549 และได้มอบหมายให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) และ สนข. เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการ โดยได้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวม 7 ครั้ง เพื่อพิจารณากรอบวงเงินงบประมาณในเชิงบูรณาการฯ แผนงานโครงการและจัดลำดับความสำคัญตามกลุ่มยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (พ.ศ. 2547 - 2551) ได้แก่ ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน และยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ โดยมีงบประมาณขั้นต้นรวมทั้งสิ้น 4,145,013 ล้านบาท ซึ่งต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2548 ให้ความเห็นชอบแผนงบประมาณในเชิงบูรณาการด้วย โดยเห็นชอบแผนงบประมาณในเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 เป็นจำนวนเงิน 1,838,181 ล้านบาท สำหรับ 9 หน่วยงาน ใน 4 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงยุติธรรม ทั้งนี้ จะได้มีการพิจารณาข้อมูลแผนงานโครงการของหน่วยที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการต่อไป

14. ความร่วมมือในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการนำมันดีเซล-ชีวภาพ ภายใต้กลไกการพัฒนาที่สะอาดภาคการขนส่งในประเทศไทย (Feasibility Study for "Bio-Diesel Clean Development Mechanism : CDM Project" in Thailand) สนข. เป็นแกนหลักในการประสานและดำเนินงานตามกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมโครงการ CDM ภายใต้พิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมโลก ความร่วมมือในด้านวิชาการระหว่างกระทรวงคมนาคม และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่ง (MLIT) เพื่อส่งเสริมโครงการ CDM โดยมีการดำเนินการแล้วรวมทั้งสิ้น





4 ระยะ สำหรับปีงบประมาณ 2548 สนข. และ MLIT ได้ร่วมกันจัดสัมมนาในหัวข้อ “Study to promote Clean Development Mechanism in Transport Sector to Resolve Global Warming Problem : Utilization of Bio-Diesel as Alternative Fuel” และมีการสัมมนาต่อเนื่องในหัวข้อ “Promotion of Bio-Diesel Fuel & Its Transport Sector CDM Project Perspectives in Thailand” โดยมีผู้ให้ความสนใจจากภาครัฐ เอกชน สถาบันการศึกษาจากในประเทศ และต่างประเทศเป็นจำนวนมาก ขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมการศึกษา เพื่อจัดเตรียมข้อมูลการใช้และผลกระทบจากการใช้เชื้อเพลิง/เชื้อเพลิงทางเลือกแต่ละสาขา การขนส่ง เพื่อการพัฒนาและยั่งยืนด้านการขนส่งและจราจรในเขตเมือง

15. โครงการพัฒนาความรู้ด้านความมั่นคงและความปลอดภัยให้แก่เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นงานโครงการตาม

นโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ประสงค์ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบพื้นที่เสี่ยง นำแนวทางปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินผิดปกติ อุบัติภัยต่าง ๆ มาทบทวนการปฏิบัติเพื่อให้เจ้าหน้าที่ได้มีการตื่นตัว และมีความพร้อมเผชิญเหตุสามารถประสานงานและแก้ไขปัญหาได้โดยเร็ว สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้รับมอบหมายเป็นฝ่ายอำนวยความสะดวก ได้จัดการฝึกอบรมพัฒนาความรู้ด้านความมั่นคงและความปลอดภัยฯ ไปแล้ว จำนวน 5 รุ่น มีผู้เข้าอบรมจาก 19 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวมทั้งสิ้น จำนวน 763 คน

16. แผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ปี 2548 กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในฐานะฝ่ายอำนวยความสะดวกประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัด บูรณาการแผนของแต่ละหน่วยงานให้เป็นแผนของกระทรวงคมนาคม เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วง เทศกาลสำคัญประจำปี โดยได้กำหนดเป้าหมายไว้ 3 ประการ คือ 1) การจัดให้บริการและการจัดอำนวยความสะดวกอย่างพอเพียง รวมถึงการจัดเตรียมมาตรการรองรับเพื่อบรรเทาและแก้ไขปัญหาโดยทันทีและเร่งด่วนกรณีเกิด

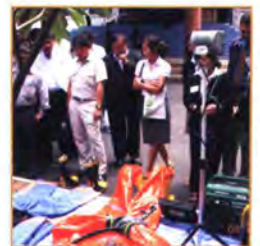


สถานการณ์ไม่ปกติ 2) ลดจำนวนอุบัติเหตุและความสูญเสียจากการเดินทางของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากระบบขนส่งสาธารณะใน ความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม 3) ประชาชนมีความเชื่อมั่นในเขตพื้นที่และความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม มีความมั่นคงและปลอดภัยสูงสุด



17. โครงการพัฒนาระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time เพื่อเป็นการนำระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจร สิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนอย่างเป็นระบบ เพื่อให้การดำเนินการของทุกหน่วยงานเป็นไปอย่างมีเอกภาพ สอดคล้องกัน โดยจะเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาระบบ ITS ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการเชื่อมต่อเป็นระบบในภาพรวม ที่ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งจะมีการเสนอการใช้ประโยชน์จากระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time รวมทั้งการรวบรวมและนำข้อมูลมาวิเคราะห์ประเมินสภาพจราจรอย่างเต็มระบบ เพื่อเป็นข้อมูลด้านสภาพจราจรที่มีประสิทธิภาพ (ปริมาณจราจร พฤติกรรมการเดินทาง และความเร็วเฉลี่ย) ใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินการ/กำหนดแผนงาน/นโยบายของผู้บริหาร และรัฐบาล รวมถึงประชาชนสามารถนำข้อมูลดังกล่าวผ่านระบบอินเทอร์เน็ตไปใช้ในการวางแผนการเดินทาง และอนาคตประชาชนสามารถรับข้อมูลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างสะดวก และมีประสิทธิภาพ ซึ่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 โดยมีนายกรัฐมนตรี (พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร) เป็นประธาน ได้พิจารณาเรื่องการพัฒนาระบบเทคโนโลยีการจราจรและขนส่ง และมีมติเห็นชอบหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) ในระยะแรก โดยให้จัดสรรงบกลางประจำปี 2547 เพื่อจัดจ้างดำเนินการพัฒนาระบบรายงานสภาพจราจรแบบ Real time ระยะเร่งด่วน ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี 2548 จำนวน 15 ล้านบาท และผูกพันปีงบประมาณ 2549 จำนวน 28,027 ล้านบาท ระยะเวลา 18 เดือน (มกราคม 2548 - กรกฎาคม 2549) ขณะนี้อยู่ระหว่างการขออนุมัติติดตั้งอุปกรณ์ตรวจสอบสภาพจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท คาดว่าจะสามารถติดตั้งระบบได้ภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2549

18. โครงการการปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ขอสสนเทศ และแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ระยะที่ 4 (TDMC IV) เพื่อบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลขอสสนเทศด้านการขนส่งและจราจรที่จำเป็นต่อการวางแผนและการดำเนินโครงการต่าง ๆ การจัดหาข้อมูลภูมิสารสนเทศ (Geographic Information System : GIS) และพัฒนาระบบข้อมูลโดยใช้เทคโนโลยีและระบบสารสนเทศ MIS และ GIS ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ พร้อมทั้งปรับปรุงและ





บำรุงรักษาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ และระดับกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และเพื่อให้มีการประยุกต์ใช้ระบบฐานข้อมูล ข้อเสนอเทศ และแบบจำลองฯ เป็นเครื่องมือช่วยตัดสินใจในการกำหนดนโยบายและแนวทางการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ โดยงานดังกล่าวเป็นการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการ และแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2548

19. การพัฒนาโลจิสติกส์ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ เพื่อการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าให้มีต้นทุนที่ต่ำ และทำให้เกิดความเข้าใจถึงความต้องการที่เหมาะสมของโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคต คุณภาพหรือระดับการให้บริการ รวมถึงปัญหาอุปสรรคของการดำเนินกิจกรรมขนส่ง แนวทางการพัฒนาขีดความสามารถของโครงข่ายการเชื่อมโยงต่างรูปแบบ และการพัฒนาบริการขนส่งภายในประเทศ นอกจากนี้ การดำเนินงานตามโครงการยังมีผลผลิตที่มีส่วนสนับสนุนการดำเนินงานตามโครงการต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคม และยังได้มีการจัดทำรายงานทางวิชาการอีกรวม 7 เรื่อง ประกอบด้วย

1. การศึกษาเพื่อพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงสนับสนุนการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรืออเนกประสงค์ระนอง
2. การศึกษาแนวทางการสนับสนุนการขนส่งรถยนต์ที่ผลิตจากบริเวณนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ด้วยการขนส่งทางน้ำจากบริเวณท่าเรือแหลมฉบังไปยังภาคใต้ของประเทศ และส่งออกไปยังต่างประเทศ
3. การศึกษาเพื่อพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงสนับสนุนการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือปากบารา
4. การศึกษาการวางมาตรฐานการจราจรในการใช้การขนส่งทางน้ำ ทางรถไฟ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
5. การจัดทำกรอบการวิเคราะห์การพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก
6. แนวทางในการปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ของระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศ
7. รายงานทางวิชาการโครงการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ต่อเนื่องหลายรูปแบบของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง

สนข. ยังจะได้จัดทำระบบฐานข้อมูลและระบบเผยแพร่ฐานข้อมูลสารสนเทศ (MIS) และสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ของโครงการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฯ ให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้ได้รับทราบข้อมูลที่จะเป็นประโยชน์แก่การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป คาดว่าโครงการจะดำเนินการแล้วเสร็จประมาณเดือนพฤษภาคม 2549

20. โครงการระบบขนส่งมวลชน ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนทั้งสิ้นจำนวน 3 เส้นทาง 2 สายแรก ได้แก่ สายสีเขียวซึ่งเปิดดำเนินการในปี 2542 เป็นเส้นทางวงยกระดับจากหมอชิตถึงอ่อนนุช (16.4 กิโลเมตร) และจากสนามกีฬาแห่งชาติถึงสะพานตากสิน (6.5 กิโลเมตร) โดยมีสถานีเปลี่ยนถ่ายที่สถานีสยาม ส่วนเส้นทางที่ 3 ได้แก่ สายสีน้ำเงิน เปิดดำเนินการ

ในปี 2547 เป็นระบบทางวิ่งใต้ดินจากบางซื่อถึงหัวลำโพง (19.7 กิโลเมตร) ปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนทั้ง 3 สาย ได้ให้บริการแก่ประชาชนเป็นจำนวนมากกว่า 5 แสนคนต่อวัน โดยสายสีเขียวและสีน้ำเงินมีจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร 3 จุด แต่การดำเนินการยังเป็นอิสระต่อกัน

รัฐบาลไทยได้วางแผนทางสำหรับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าสายใหม่ 10 เส้นทาง ซึ่งจะดำเนินการใน 6 - 10 ปีข้างหน้า โดยจะเพิ่มโครงข่ายเป็น 371 กิโลเมตร

เส้นทางต่าง ๆ ประกอบด้วย

1. สายสีแดงเข้มจากรังสิตถึงมหาชัย
2. สายสีแดงอ่อนจากตลิ่งชันถึงสนามบินสุวรรณภูมิ
3. สายสีเขียวส่วนต่อขยายที่หนึ่งจากหมอชิตถึงสะพานใหม่ และสะพานตากสินถึงบางหว้า
4. สายสีเขียวต่อขยายส่วนที่สองจากสนามกีฬาแห่งชาติถึงพารานก และจากอ่อนนุชถึงสมุทรปราการ

5. สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายจากท่าพระถึงบางแค และบางซื่อ-ท่าพระ-หัวลำโพง
6. สายสีส้มจากบางกะปิถึงบางบำหรุ
7. สายสีม่วงจากบางใหญ่ถึงราษฎร์บูรณะ
8. สายสีเหลืองจากลาดพร้าวถึงสำโรง
9. สายสีชมพูจากปากเกร็ดถึงสุวินทวงศ์
10. สายสีน้ำตาลจากบางกะปิถึงสุวินทวงศ์

21. โครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Projects) ที่ไม่รวมระบบการขนส่งมวลชน กระทรวงคมนาคมจัดทำโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (ไม่รวม Mass Transit) เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ณ จังหวัดนครสวรรค์ เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๔๘ จำนวนทั้งสิ้น 17 โครงการ (7 หน่วยงาน) งบประมาณโครงการทั้งสิ้น 407,432.98 ล้านบาท ประกอบด้วย

1. กรมทางหลวง	จำนวน	109,670.00	ล้านบาท
2. กรมทางหลวงชนบท	จำนวน	14,530.00	ล้านบาท
3. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	จำนวน	12,088.59	ล้านบาท
4. การรถไฟแห่งประเทศไทย	จำนวน	37,701.45	ล้านบาท
5. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	จำนวน	47,116.00	ล้านบาท
6. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	จำนวน	147,811.04	ล้านบาท
7. บริษัท ท่าอากาศยานสากล กรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด	จำนวน	38,515.90	ล้านบาท



รายงานสถานะโครงการ Mega Projects

หน่วยงานโครงการ	แหล่งเงินทุน	งบประมาณ ปี 2549 (ล้านบาท)	วงเงินโครงการ ทั้งสิ้น (ล้านบาท)	สถานะโครงการ
1. กรมทางหลวง		11,184.49	109,670.00	
1.1 โครงการก่อสร้างเร่งรัดขยายทางสาย ประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	- งบประมาณ	1,219.00	8,120.00	- เตรียมประกวดราคา/ อยู่ระหว่างออกแบบ
1.2 โครงการใหม่ (New Project)	- งบประมาณ/ อื่น ๆ (สัมปทาน)	2,440.00	76,450.00	- ครม. อนุมัติในหลักการ
- โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ สายบางใหญ่-บ้านโป่ง	- สัมปทาน	2,440.00	12,200.00	- อยู่ระหว่างการออก ประกาศกระทรวงฯ เพื่อเชิญชวนเอกชน รับสัมปทานตามมติ ครม.
- โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ สายสระบุรี-นครราชสีมา	- งบประมาณ	-	20,600.00	- เริ่มดำเนินการใน ปี 2550
- โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	- งบประมาณ	-	43,650.00	- เริ่มดำเนินการใน ปี 2550
1.3 โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการ (On going)	- งบประมาณ	7,525.49	25,100.00	- เตรียมลงนามในสัญญา
2. กรมทางหลวงชนบท		1,000.00	14,530.00	
2.1 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี	- งบประมาณ	500.00	4,810.00	- อยู่ระหว่างการเสนอ คณะกรรมการกฤษฎีกา ออกพระราชกฤษฎีกา เวนคืนที่ดิน
2.2 โครงการก่อสร้างถนนต่อเชื่อมถนน ราชพฤกษ์-กาญจนภิเษก แนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก- ตะวันตก	- งบประมาณ	500.00	9,720.00	- เสนอ ครม. ให้ความเห็นชอบ
3. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี		320.40	12,088.59	
3.1 โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึก ปากบารา จังหวัดสตูล	- งบประมาณ	230.40	5,499.38	- อยู่ระหว่างการสำรวจ ออกแบบย้ายสายเคเบิล ได้ผลงานร้อยละ 22
3.2 โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย	- งบประมาณ	50.00	1,549.21	- การประกวดราคา ที่ดินแล้วเสร็จ ขณะนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณา สิ่งแวดล้อมของ สผ.
3.3 การพัฒนาท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2	- งบประมาณ	40.00	5,040.00	- อยู่ระหว่างดำเนินการ พิจารณาจะขอใช้ งบประมาณจาก ขน.

หน่วยงานโครงการ	แหล่งเงินทุน	งบประมาณ ปี 2549 (ล้านบาท)	วงเงินโครงการ ทั้งสิ้น (ล้านบาท)	สถานะโครงการ
4. การรถไฟแห่งประเทศไทย		3,447.79	37,701.45	
4.1 โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเล - งบประมาณ ตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา- แหลมฉบัง		1,472.36	6,710.00	- ได้ลงนามในสัญญา จ้างที่ปรึกษาจัดประกวด ราคาและควบคุมงาน ก่อสร้าง เมื่อวันที่ 4 พ.ค. 2548 ส่วนงาน ก่อสร้าง คาดว่าจะ ประกวดราคาได้ ภายในเดือน ธ.ค. 2548 และคาดว่าจะลงนาม ในสัญญาภายในเดือน ม.ค. 2549
4.2 โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา- คลองสิบเก้า-แก่งคอย	- งบประมาณ	-	9,413.00	- อยู่ระหว่างการจัดทำ ร่างข้อกำหนดขอบเขต งาน (TOR) เพื่อใช้ใน การจัดจ้างที่ปรึกษา ดำเนินการทบทวน ปรับปรุง แก้ไขแบบ รายละเอียดเอกสาร ประกวดราคาและ ประมาณการค่าก่อสร้าง ที่จัดทำไว้เมื่อปี 2541
4.3 โครงการปรับปรุงทาง (Track Rehabilitation) ระยะที่ 4-5-6	- งบประมาณ	1,975.43	21,578.45	- งานออกแบบได้ แล้วเสร็จ อยู่ระหว่าง เสนอคณะกรรมการ รฟท. เพื่อรับทราบผล การออกแบบวงเงิน ค่าก่อสร้าง และ ขออนุมัติโครงการ เพื่อเสนอ คค. และ ครม. ต่อไป
5. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย		3,748.94	47,116.00	
5.1 โครงการก่อสร้างทางพิเศษ สายบางพลี-สุขสวัสดิ์	- งบประมาณ - เงินรายได้ - เงินกู้ในประเทศ - อื่น ๆ รวม	471.54 7.67 388.73 - 867.94	24,721.00	- อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้ผลงานร้อยละ 16.69



หน่วยงานโครงการ	แหล่งเงินทุน	งบประมาณ ปี 2549 (ล้านบาท)	วงเงินโครงการ ทั้งสิ้น (ล้านบาท)	สถานะโครงการ
ก่อสร้างระบบและทางเชื่อมต่อโครงการของทางพิเศษบางพลี-สุซสวัสดิ์ (ระบบเก็บค่าผ่านทาง, ทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถี, ทางเชื่อมต่อวงแหวนอุตสาหกรรม)	- งบประมาณ	469.17	7,088.00	
5.2 โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	- งบประมาณ - เงินรายได้ - เงินกู้ในประเทศ - อื่น ๆ รวม	- 2,411.83 - 2,411.83	15,307.00	- อยู่ระหว่างการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งการก่อสร้างมีแผนที่จะเริ่มดำเนินงานประมาณเดือนพ.ค. 2549
6. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)		33,389.47	147,811.04	
6.1 โครงการจัดซื้อคืนเครื่องบินก่อนครบกำหนดสัญญาเช่า 4 ลำ		-	5,892.00	- โครงการนี้อยู่ในแผนวิสาหกิจ ปี 2548 - 49/2552 - 53 ตั้งเมื่อไว้ในอนาคต ซึ่งอาจไม่ดำเนินการก็ได้
6.2 โครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจปี 2545/46 - 2549/50 จำนวน 8 ลำ	- เงินรายได้ - เงินกู้ต่างประเทศ รวม	-2,084.03 18,050.94 15,966.91	43,380.17	- ได้รับมอบเครื่องบินในปี 2548 แล้วจำนวน 4 ลำ ที่เหลืออีก 4 ลำ กำหนดรับมอบในปี 2549
6.3 โครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจปี 2548/49 - 2552/53 จำนวน 14 ลำ	- เงินรายได้ - เงินกู้ในประเทศ - เงินกู้ต่างประเทศ รวม	3,292.46 - 14,130.10 17,422.56	98,538.87	- ปี 2549 เลื่อนการรับมอบเครื่องบิน จำนวน 3 ลำ มารับในปี 2550 ปรับการชำระหนี้และปรับสัญญาการจัดซื้อเครื่องบินใบสั่งใหม่ มีการจัดซื้ออุปกรณ์เพิ่มเติม
7. บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด			38,515.90	
- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	- เงินรายได้ - เงินกู้ต่างประเทศ รวม	83.71 242.52 326.23	38,515.90	- อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการต่อไป
รวมทั้งสิ้น		53,417.42	407,432.98	

หมายเหตุ : สถานะโครงการ ณ 31 ตุลาคม 2548

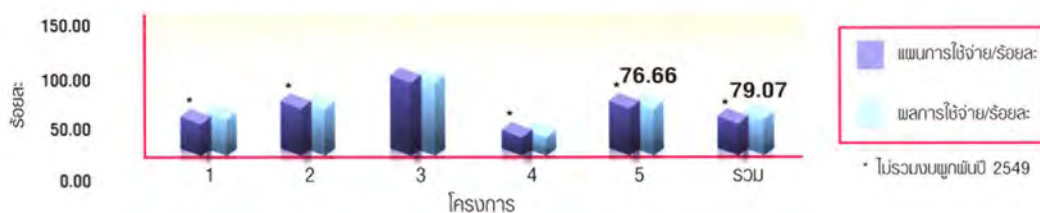
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แผนและผลการใช้จ่ายงบประมาณปี 2548

เฉพาะโครงการจ้างศึกษาที่ได้รับจัดสรรงบประมาณปี 2548

โครงการจ้างศึกษา	ที่ได้รับจัดสรร ปี 2548	วงเงินตามสัญญา	แผนการใช้จ่าย		ผลการใช้จ่าย	
			จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. การพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ และการจัดการ ต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์ เพื่อการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ	31.5 งบผูกพัน ปี 2549 12.78	44.28	21.51	48.57	23.92	54.02
2. การจัดทำแผนเร่งด่วนในการ ปรับปรุงเบ็ดเสร็จถนนสายหลัก	22.5 งบผูกพัน ปี 2549 12.45	34.95	26.13	74.75	26.13	74.75
3. การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาและเชื่อมโยงระบบ โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับการท่องเที่ยว อย่างยั่งยืนบริเวณหมู่เกาะช้าง และพื้นที่ใกล้เคียง	8.99	8.99	8.99	100.00	8.99	100.00
4. การพัฒนาระบบรายงานสภาพ จราจรแบบ Real Time	15.00 งบผูกพัน ปี 2549 28.027	43.027	13.29	30.89	13.29	30.89
5. การปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบ ฐานข้อมูลและแบบจำลอง ด้านการขนส่งและจราจร	6.744 งบผูกพัน ปี 2549 2.248	8.992	6.74	75.00	6.74	75.00
รวม	84.784 งบผูกพัน ปี 2549 55.505	140.24	76.66	54.66	79.07	56.38

แผนและผลการใช้จ่ายงบประมาณปี 2548





การรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะผู้บริหาร



นายจิตต์สันติ ณะโสภณ
ผู้อำนวยการ



นายนิยม เตียววีโล
รองผู้อำนวยการ



นายศรียุทธ ศิริวิท
รองผู้อำนวยการ
ด้านปฏิบัติการ 1



นายกวีล สามนคง
รองผู้อำนวยการ
ด้านปฏิบัติการ 2



นายบัญชา สงนคง
รองผู้อำนวยการ
ด้านบริหาร



นายยุทธนา กัมพะเจริญ
รองผู้อำนวยการ
ด้านพัฒนาและวางแผน



นายสุชัย รงวิรัตน์
รองผู้อำนวยการ
ด้านกิจการพิเศษ



โครงสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฯ

ผู้ว่าการ

ผู้ช่วยผู้ว่าการ 2

ฝ่ายการพาณิชย์

ฝ่ายสำนักขนส่งคอนเทนเนอร์

ผู้ช่วยผู้ว่าการ 1, 3, 4

สำนักผู้ว่าการ

การตรวจสอบและควบคุม

สำนักจัดการทรัพย์สิน

ฝ่ายตรวจสอบภายใน

ผู้ตรวจการรถไฟฯ 1 - 4

กองตำรวจรถไฟ

สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

รองผู้ว่าการ

ด้านปฏิบัติการ 1

ฝ่ายการเดินรถ

ฝ่ายการช่างกล

กองควบคุมการปฏิบัติการ

รองผู้ว่าการ

ด้านปฏิบัติการ 2

ฝ่ายการช่างโยธา

ฝ่ายก่อสร้าง

ฝ่ายการอาณัติสัญญาณ
และโทรคมนาคม

ฝ่ายโครงการพิเศษ

รองผู้ว่าการ

ด้านบริหาร

ฝ่ายการเงินและการบัญชี

สำนักงานแพทย์

รองผู้ว่าการ

ด้านพัฒนาและวางแผน

ฝ่ายบริหารงานบุคคล

ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน

สำนักงานอาณาเขต

รองผู้ว่าการ

ด้านกิจการพิเศษ

ฝ่ายการพัสดุ

ฝ่ายระบบข้อมูล

สำนักนโยบายและแผน

รองผู้ว่าการ

ด้านบริหารโครงการ
ระบบรถไฟฟ้า

รองผู้ว่าการ

ด้านบริหารทรัพย์สิน

จำนวนบุคลากร สว. 18,015 คน

ก. 30 กันยายน 2548

พนักงาน 14,829 คน

ลูกจ้างเฉพาะงาน 3,617 คน



วิสัยทัศน์

การคิด วัตถุประสงค์



การรถไฟแห่งประเทศไทย วันสถาปนา 1 กรกฎาคม 2494



วิสัยทัศน์

การรถไฟฯ เป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร (ในเชิงพาณิชย์และสังคม) และการขนส่งสินค้าที่ทันสมัย ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีต้นทุนการขนส่งที่ถูก โดยสามารถพัฒนาศักยภาพเพื่อรองรับการบูรณาการและนโยบายการขนส่งของชาติ

ภารกิจ

1. การรถไฟฯ มุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อสร้างรายได้และผลกำไรให้แก่องค์กร รวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
2. การรถไฟฯ ดำเนินการให้บริการขนส่งในเชิงสังคม เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศ และตอบสนองนโยบายให้บริการขนส่งราคาต่ำและมีประสิทธิภาพของภาครัฐ
3. ตอบสนองนโยบายของรัฐในการพัฒนาขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง



วัตถุประสงค์

1. เพื่อสร้างผลกำไรจากการขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์และการขนส่งสินค้า
2. เพื่อควบคุมและบริหารต้นทุนการดำเนินงานทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลจากการดำเนินงาน โดยการกำหนดดัชนีวัดประสิทธิภาพ (Key Performance Indicators) และค่ามาตรฐาน
4. เพื่อจัดโครงสร้างการบริหารและการจัดการ รวมถึงโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมกับองค์กร
5. เพื่อวางแผนการลงทุน โดยพิจารณาการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาพัฒนาระบบกิจการรถไฟ และสอดคล้องกับพันธกิจในการดำเนินงาน



การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

1. การดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Projects)

สืบเนื่องจากนโยบายรัฐบาลที่จะลงทุนในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐ เพื่อยกระดับศักยภาพความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และรองรับความต้องการอันเนื่องมาจากความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การรถไฟฯ มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ดำเนินการอยู่และได้รับการพิจารณาบรรจุในแผนการลงทุนที่กำหนดจะดำเนินการในช่วงปี 2548 - 2552 ประกอบด้วย

1.1 สาขาขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Mass Transit)

1.1.1 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง



การรถไฟฯ ได้ลงนามสัญญาจ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า ซึ่งประกอบด้วย 6 บริษัท ได้แก่ บริษัท บิ๊กทิม จำกัด บริษัท บิ๊กทิม (ฮองกง) จำกัด บริษัท ซีเมนต์ จำกัด บริษัท ซีเมนต์ (เยอรมัน) จำกัด และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างในวงเงินค่าจ้าง 25,907,000,000 บาท เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2548 โดยแบ่งการดำเนินงานดังนี้



งานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธาของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

- งานโยธาและโครงสร้างงานระบบรางและงานระบบไฟฟ้า-เครื่องกล และงานจัดหาตู้รถโดยสารไฟฟ้า แล้วเสร็จภายใน 900 วัน
- งานทดสอบระบบรวม และการฝึกอบรมบุคลากร เพื่อดำเนินการบริการเดินรถแล้วเสร็จภายใน 90 วัน

กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548 จนถึงสิ้นปีงบประมาณ 2548 (กันยายน 2548) ผลงานคืบหน้า 12.00%

1.1.2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อ 23 มีนาคม 2547 เห็นชอบและมอบหมายให้สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จ้างบริษัทที่ปรึกษาสำรวจออกแบบทางรถไฟสายสีแดง ซึ่ง สนข. ได้จ้างที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจออกแบบแล้วใน 4 เส้นทาง ประกอบด้วย

1. ช่วงบางซื่อ-รังสิต
2. ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน
3. ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง, บางซื่อ-มักกะสัน
4. ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้มีการประกวดราคาแบบแข่งขันราคานานาชาติ (International Bidding) โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. รฟม. และ รฟท. ร่วมกันพิจารณาจัดทำเอกสารประกวดราคาฯ เพื่อดำเนินการต่อไป

1.2 สาขาด้านคมนาคมและการขนส่ง

1.2.1 โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง (78 กม.)

การรถไฟฯ ลงนามสัญญาว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อทบทวนแบบ จัดการประกวดราคาและควบคุมงานก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2548 ที่ปรึกษาเริ่มงานเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2548 และได้ทบทวนปรับปรุงแบบรายละเอียด ประมาณการก่อสร้างและเอกสารประกวดราคางานโยธา และงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ แล้วเสร็จและเสนอร่างรายงานผลการออกแบบและร่างเอกสารประกวดราคา ให้การรถไฟฯ พิจารณาอยู่ สําหรับการจัดการประกวดราคานั้น อยู่ระหว่างการพิจารณาวิธีการและขั้นตอนปฏิบัติ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ในการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่



การรถไฟฯ จะก่อสร้างทางรถไฟช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ให้เป็นทางคู่ ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา



งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณทางคู่สายตะวันออก (ช่วงหัวหมาก-ชุมทางฉะเชิงเทรา) ซึ่งมีผลงานประมาณร้อยละ 50

1.2.2 โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย (106 กม.)

เพื่อให้การก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นทางคู่ตลอดเส้นทางอย่างต่อเนื่อง และเพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในเส้นทางรถไฟช่วงดังกล่าว ให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ จากเขตอุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรม รวมทั้งท่าเรือแหลมฉบัง การรถไฟฯ ได้เริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงแก่งคอย-คลองสิบเก้า-ฉะเชิงเทรา รวมทั้งทางเลี้ยวเมือง (Chord Lines) 3 แห่ง คือ



ชุมทางฉะเชิงเทรา ชุมทางแก่งคอย และชุมทางบ้านภาชี โดยปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการจัดทำ TOR เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาทบทวน ปรับปรุง และแก้ไขแบบรายละเอียดโครงการ ซึ่งได้มีการจัดทำไว้พร้อมทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา เมื่อปี 2541

1.2.3 โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 4, 5 และ 6

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 4, 5 และ 6 ต่อเนื่องมาจากปีงบประมาณ 2547 งานแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2548 ส่วนงานจัดการประกวดราคาได้ชะลอไว้ก่อน การรถไฟฯ ได้นำผลการสำรวจออกแบบฯ ที่แล้วเสร็จ มาประกอบการพิจารณาทบทวนเรื่องการขออนุมัติดำเนินโครงการ และกำลังจัดทำรายงานเพื่อเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอ ครม. อนุมัติดำเนินโครงการต่อไป

2. การดำเนินโครงการที่บรรจุในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ของไทย

เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายและยุทธศาสตร์การยกระดับโลจิสติกส์ไทยฯ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2547 ได้มีการพิจารณาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ เพื่อส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เข้าบรรจุไว้ในแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม โดยมีโครงการที่บรรจุไว้ในโครงการ Mega Project ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ สายชายฝั่งทะเลตะวันออกทั้ง 2 ช่วง ตามข้อ 1.2.1 และ 1.2.2 และโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 4, 5, 6 รวมอยู่ด้วย นอกจากนี้ มีโครงการที่เร่งดำเนินการ ได้แก่

2.1 โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ Container Yard ในภูมิภาค

การก่อสร้างย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (CY) ในภูมิภาคจำนวน 4 สถานี ดำเนินการแล้วเสร็จ 100% จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีสิลาอาสน์ สถานีท่าพระ และสถานีชุมทางทุ่งโพธิ์ ส่วนสถานีกุดจิก การรถไฟฯ ลงนามสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2548 ผู้รับจ้างเริ่มงานเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2548 ผลงานคืบหน้า 83.25% กำหนดแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2548 นอกจากนี้ กำลังพิจารณาความเหมาะสมของการก่อสร้าง CY ในภูมิภาคอื่น ๆ ตามความเหมาะสมเพื่อดำเนินการต่อ เช่น CY ที่สถานีวิสัย เป็นต้น



ย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ในภูมิภาคที่กุดจิก (นครราชสีมา) ซึ่งเสร็จสมบูรณ์เป็นแห่งสุดท้าย (จากจำนวน 4 สถานี)



ปัจจุบันสถานีไอซีดี ลาดกระบังมีความแออัดมาก การรถไฟฯ จึงมีโครงการก่อสร้างสถานีไอซีดี แห่งที่ 2

2.2 โครงการก่อสร้าง ICD แห่งที่ 2

เดิมการรถไฟฯ ได้รายงานเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างสถานี ICD แห่งที่ 2 ที่ ลาดกระบัง ในวงเงินลงทุน 6,066 ล้านบาท เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2547 ต่อมา ครม. มีมติเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2547 มอบหมายให้การรถไฟฯ เร่งดำเนินการพัฒนาสถานี ICD ที่ลาดกระบัง ระยะที่ 2 เพื่อบรรเทาความแออัดของสถานี ICD ระยะที่ 1 และกระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้ศึกษาพื้นที่ที่เหมาะสมแห่งอื่น เพื่อก่อสร้างสถานี ICD แห่งใหม่ด้วย โดยให้การรถไฟฯ ทำการศึกษา ทบทวนความเหมาะสมด้านการเงิน เศรษฐกิจ และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและจรรยาบรรณการศึกษาเปรียบเทียบกับความเหมาะสมในการพิจารณาก่อสร้าง สถานี ICD แห่งที่ 2 ในพื้นที่อื่น เช่น องค์กรักษ์ หรือแก่งคอย ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำ TOR เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษา ทำการศึกษา ต่อไป

3. โครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องมาจากปีงบประมาณ 2547

นอกจากโครงการต่าง ๆ ตามที่กล่าวข้างต้น การรถไฟฯ มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟที่ดำเนินการอยู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถ รวมทั้งเพื่อการพัฒนาด้านการขนส่ง ได้แก่

3.1 โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมือง รวมระยะทาง 234 กม.

ในเส้นทางช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน-นครปฐม, รังสิต-ชุมทางบ้านภาชี-ลพบุรี, ชุมทางบ้านภาชี-มาบะเภา และหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา งานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธาทั้ง 4 ช่วงทางดังกล่าวแล้วเสร็จ 100% คงเหลืองานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ โดยงานอาณัติสัญญาณฯ ทางคู่ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และทางสามช่วงรังสิต-ชุมทาง บ้านภาชี มีความคืบหน้า 94.75% สำหรับช่วงบ้านภาชี-ลพบุรี ผลงาน 53.30% ช่วงบ้านภาชี-มาบะเภา ผลงาน 42.80% ช่วงตลิ่งชัน-นครปฐม ผลงาน 34.40% และช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา ผลงาน 55.40%

3.2 โครงการก่อสร้างเพื่อขยายขีดความสามารถของสถานี ICD ที่ลาดกระบัง

งานหลักต่าง ๆ อันได้แก่ งานขยายทางหลัก ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ 3 สถานี



ย่านพักรถสถานีไอซีดี ลาดกระบัง ตามโครงการก่อสร้างเพื่อขยายขีดความสามารถของสถานีไอซีดี ลาดกระบัง

(ตอนสิ้นวันที่ ศรีราชา และแหลมฉบัง) งานปรับปรุงย่านภายใน และงานก่อสร้างย่านพักรถและ
ช่อมล้อเลื่อนฯ แล้วเสร็จสมบูรณ์เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2548 ทำให้สามารถรองรับปริมาณ
ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการสนับสนุนการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

3.3 โครงการเปลี่ยนหมอน/เปลี่ยนราง และเปลี่ยนสะพานในเส้นทางสายต่าง ๆ

เพื่อให้ทางมีสภาพที่มั่นคงสมบูรณ์ ขบวนรถสามารถวิ่งได้ด้วยความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม.
และรับน้ำหนักกวดเพลลาได้เป็น 20 ตัน ทำให้การขนส่งสินค้าต่อเที่ยวทำได้ในปริมาณที่มากขึ้น
และเร็วขึ้น การรถไฟฯ จึงได้ดำเนินโครงการเปลี่ยนหมอน/เปลี่ยนรางเป็นช่วง ๆ ตามความจำเป็น
เร่งด่วน ดังนี้

3.3.1 โครงการเปลี่ยนหมอนคอนกรีต

- ดำเนินงานแล้วเสร็จ 100% ในช่วงสถานีชุมทางบางซื่อ-ชุมทางตลิ่งชัน, ชุมทางตลิ่งชัน-ลพบุรี, ชุมทางบ้านภาชี-บ้านหมอ, ชุมทางบ้านภาชี-หนองกวย, ชุมทางแก่งคอย-คลองไผ่
- กำลังดำเนินงานที่สถานีบ้านฉิมพลี-หัวหิน และบ้านด่าน-ปางป๋วย มีผลงาน



งานเปลี่ยนหมอนคอนกรีตช่วงชุมทางบางซื่อ-ชุมทางตลิ่งชัน ซึ่งเสร็จสมบูรณ์



งานเปลี่ยนรางในทางประธาน เป็นราง 100 ปอนด์ ช่วงชุมทางถนนจิระ-กระโดนค้อ (สายตะวันออกเฉียงเหนือ)

คืนหน้า 90% และ 97% ตามลำดับ

3.3.2 โครงการเปลี่ยนราง 100 ปอนด์

กำลังดำเนินการในช่วงสถานีชุมทางถนนจิระ-กระโดนค้อ ผลงานคืนหน้า 90% และเริ่มดำเนินการในช่วงสถานีกระโดนค้อ-อุบลราชธานี

3.3.3 โครงการเปลี่ยนสะพาน ประกอบด้วย

1. งานเปลี่ยนสะพานไม้และสะพานไม้ได้มาตรฐานเป็นสะพานหรือช่องน้ำถาวร จำนวน 10 แห่ง ในทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ
2. งานเปลี่ยนสะพานแม่แคร่รางเหล็กเป็นสะพานหรือช่องน้ำถาวร จำนวน 30 แห่ง ในทางสายใต้ (24 แห่ง) และสายตะวันออกเฉียงเหนือ (6 แห่ง) ผลงานแล้วเสร็จ 100%
3. งานเปลี่ยนสะพานชำรุดในทางรถไฟสายต่าง ๆ จำนวน 31 แห่ง ในทางสายเหนือ (1 แห่ง) สายใต้ (19 แห่ง) และสายตะวันออกเฉียงเหนือ (11 แห่ง) ผลงานคืนหน้า 63%





การรถไฟแห่งประเทศไทย

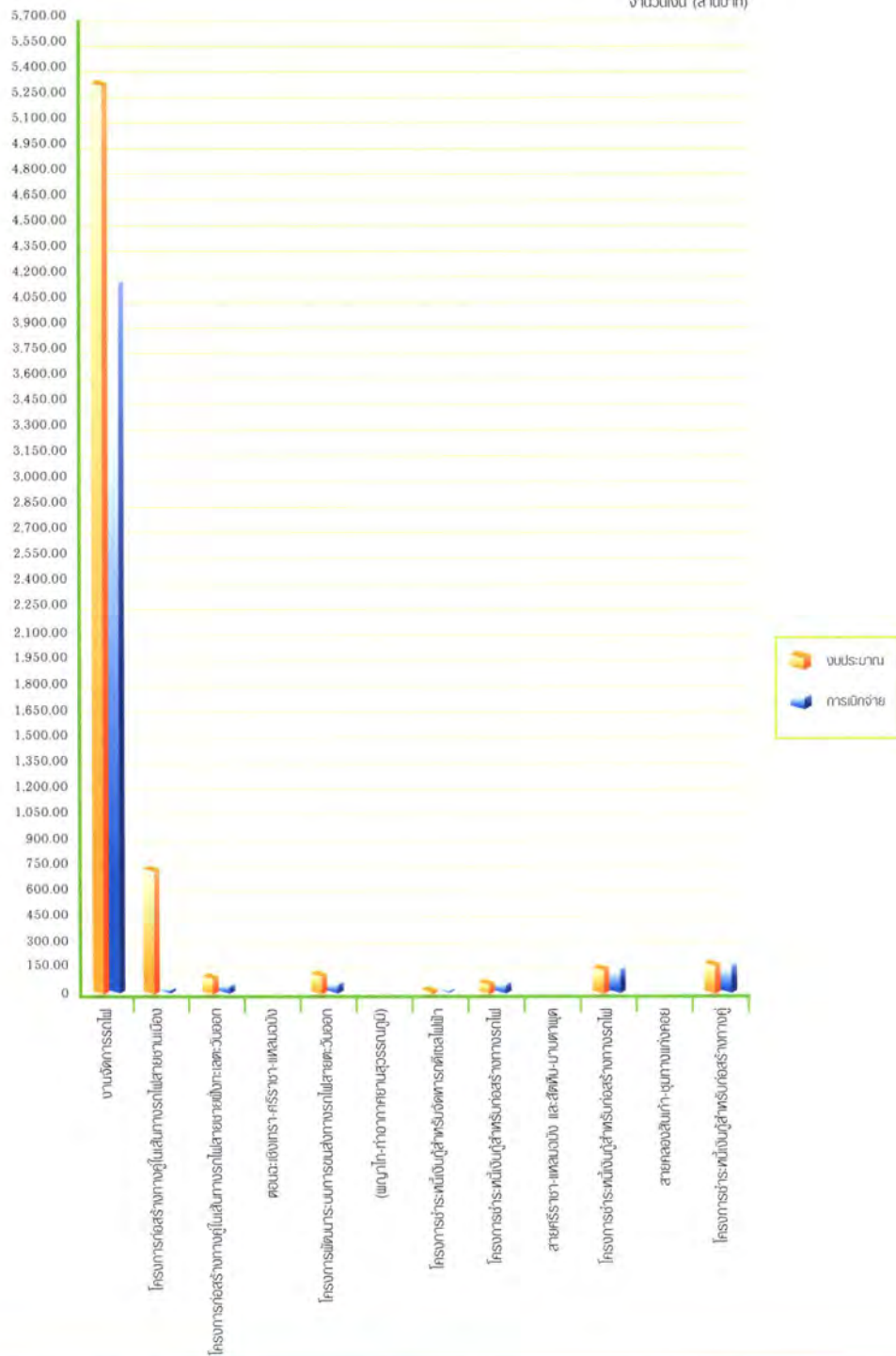
งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548

การเบิกจ่ายงบประมาณตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2547 - 30 กันยายน 2548

หน่วย : ล้านบาท

โครงการ	งบประมาณ	เบิกจ่าย
ก. แผนงานขนส่งทางบก		
งานจัดการรถไฟ	5,405.81	4,175.34
โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชานเมือง	759.94	12.81
โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง	103.00	15.30
โครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟสายตะวันออก (พญาไท-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)	126.68	68.07
รวมแผนงานขนส่งทางบก	6,395.43	4,271.52
ข. แผนงานชำระหนี้เงินกู้		
โครงการชำระหนี้เงินกู้สำหรับจัดหารถดีเซลไฟฟ้า	14.93	14.93
โครงการชำระหนี้เงินกู้สำหรับก่อสร้างทางรถไฟ สายศรีราชา-แหลมฉบัง และสัตหีบ-มาบตาพุด	94.54	94.54
โครงการชำระหนี้เงินกู้สำหรับก่อสร้างทางรถไฟ สายคลองสลิบแก้ว-ชุมทางแก่งคอย	187.80	187.80
โครงการชำระหนี้เงินกู้สำหรับก่อสร้างทางคู่	203.65	203.65
รวมแผนงานชำระหนี้เงินกู้	500.92	500.92
รวมทั้งสิ้น	6,896.35	4,772.44

จำนวนเงิน (ล้านบาท)





การทำเรือแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร



นายยงยศ ปาละนิตเสนา

กรรมการ การทำเรือฯ
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการ



นางสาวปานแพ จิตมานนท์

รองผู้อำนวยการ
สายงานบริหาร



นายสุรพงษ์ สงศิริกุล

รองผู้อำนวยการ
สายงานการเงินและเทคโนโลยีสารสนเทศ



นายเฉลิมชัย ณีคุณเวียง

รองผู้อำนวยการ
สายงานกิจการพิเศษ



นางสุจิตา สุกตนะ

ผู้อำนวยการ
ท่าเรือกรุงเทพ



นายสิริยุทธ กุมนานนท์

ผู้อำนวยการ
ท่าเรือแหลมฉบัง



โครงสร้าง การทำเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

ผู้อำนวยการ

สำนักเลขาธิการคณะกรรมการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย

สำนักตรวจสอบและตรวจการ

กองประชาสัมพันธ์

- กองตรวจสอบภายใน
- กองตรวจการ

ท่าเรือกรุงเทพ

- กองบริหารงานทั่วไป

ฝ่ายสินค้า

- กองปฏิบัติการสินค้า 1
- กองปฏิบัติการสินค้า 2
- กองปฏิบัติการสินค้า 3
- กองคลังสินค้า
- กองท่าบริการตู้สินค้า 1
- กองท่าบริการตู้สินค้า 2

ฝ่ายบริการท่า

- กองบริการท่า
- กองเครื่องมือทุ่นแรง
- ศูนย์รักษาความปลอดภัย
- กองซ่อมเครื่องมือทุ่นแรง

ท่าเรือแหลมฉบัง

- กองกลาง
- กองแผนงาน
- กองการบุคคล
- กองการเงิน
- กองนิติการและจัดการทรัพย์สิน
- กองบริการ
- กองการช่าง
- กองการท่า

สายงานบริหาร

สายงานกิจการพิเศษ

สำนักผู้อำนวยการ

- กองกลาง
- กองกฎหมาย
- ศูนย์บริการการให้บริการและข้อมูลข่าวสาร

ฝ่ายการบุคคล

- กองอัตราค่าจ้าง
- ศูนย์พัฒนาบุคคล
- กองการแพทย์
- กองสวัสดิการ
- กองแรงงานสัมพันธ์และความปลอดภัย

ฝ่ายแผนงานและการตลาด

- ส่วนโครงการและแผนงาน
 - แผนกลยุทธ์
 - งานสิ่งแวดล้อม
 - งานวิจัยและพัฒนา
 - งานโครงการ
 - งานแผนวิสาหกิจ
 - งานประเมินผล
- ส่วนพัฒนาธุรกิจและการตลาด
 - งานวิจัยการตลาด
 - งานธุรกิจสัมพันธ์
 - งานส่งเสริมการตลาด

ฝ่ายการช่าง

- กองช่างโยธา
- กองแบบแผนและคำนวณ
- กองช่างกล
- กองช่างไฟฟ้า

ฝ่ายการร่อนน้ำ

- กองการสำรวจร่อนน้ำ
- กองการขุดลอก
- กองบริการ

สายงานการเงินและเทคโนโลยีสารสนเทศ

ฝ่ายการเงินและบัญชี

- กองบัญชี
- กองผลประโยชน์ 1
- กองผลประโยชน์ 2
- กองคลัง
- กองตรวจจ่าย
- กองงบประมาณ

ฝ่ายประมวลผลข้อมูล

- แผนกสารบรรณ
- งานพัฒนาระบบงาน
- งานสนับสนุนด้านเทคนิค
- งานปฏิบัติการประมวลผล
- งานสารสนเทศเพื่อการบริหาร

ฝ่ายการพัสดุ

- กองพัสดุ
- กองจัดการทรัพย์สิน

จำนวนบุคลากร 508 3,720 คน
 คน 30 กันยายน 2548
 ท่าเรือกรุงเทพ 3,529 คน
 ท่าเรือแหลมฉบัง 191 คน



วิสัยทัศน์

การกิจ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย



การทำเรือแห่งประเทศไทย วันสถาปนา 16 พฤษภาคม 2494



วิสัยทัศน์

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรหลักในการบริหารจัดการท่าเรือทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยจะเป็นท่าเรือที่ทันสมัยระดับโลก (World Class) มีกิจการต่อเนื่อง เป็นประตูการค้าของประเทศไทยในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS : Greater Mekong Sub-region) และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลแห่งหนึ่งของเอเชีย (Hub Port of Aisa)

ภารกิจ

- บริหารและพัฒนาท่าเรือให้เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญเพื่อเป็นปัจจัยเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน (Sustainable Competitiveness)
- ร่วมทุนกับภาครัฐ ภาคเอกชน ในกิจการท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและการขนถ่ายสินค้า ให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistics Chain) ระหว่างท่าเรือ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- เตรียมความพร้อมเพื่อการเข้าสู่ธุรกิจแบบเอกชนตามนโยบายรัฐบาล



วัตถุประสงค์

เพื่อให้กิจการท่าเรือ กิจการต่อเนื่อง และธุรกิจใหม่ สามารถเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญทั่วประเทศ รองรับการค้าขยายธุรกิจการขนส่งทางเรือ สนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ

เป้าหมาย

- สนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
- พัฒนาเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port)
- สร้างระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
- สร้างระบบการบริหารจัดการที่ดี



การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

โครงการสำคัญที่ได้ดำเนินการในปี 2548

1. โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังชั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2 (ที่ไม่แล้วเสร็จ)

โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังชั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2 ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ 7 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ C0-C3 และ D1-D3 ซึ่งในระยะแรกท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเป็นท่าแรกแล้วตั้งแต่กลางปี 2547 โดยมีบริษัท แหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้ประกอบการ ส่วนท่าเทียบเรือที่เหลืออยู่ระหว่างการพัฒนาดังนี้

- ท่าเทียบเรือ C0 มีความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก - 16.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) การท่าเรือฯ พัฒนาเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไปบรรทุกตู้สินค้าไม่เกินเที่ยวละ 50 ทีอียู



ท่าเรือเชียงของ เปิดดำเนินการ 1 มกราคม 2547



บริษัท ฮัทซันด์ โรโร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ประกอบการ อยู่ระหว่าง ออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะเสร็จสิ้นในเดือนกุมภาพันธ์ 2549 และจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ประมาณเดือนพฤษภาคม 2549

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C1, C2, D1, D2 และ D3 ความยาว 700, 500, 700, 500 และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก - 16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) บริษัท ฮัทซันด์ แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ผู้ประกอบการ อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถแล้วเสร็จพร้อมเปิดใช้งานได้ตามสัญญา ซึ่งตามแผนจะทยอยเปิดท่าเทียบเรือ C1, C2 ในปี 2550 แล้วท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 จะเปิดใช้งานในปี 2554

2. โครงการแก้ไขปัญหาการระบายน้ำตามที่กระทรวงการคลังเสนอ

การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2548 โดยมี บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็ม เอฟ ซี จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการกองทุนฯ จำนวน 2 รอบ โดยในรอบแรกระหว่างเดือนกรกฎาคม - กันยายน 2548 มีผู้สมัคร จำนวน 2,020 คน และในรอบที่ 2 ระหว่างเดือนตุลาคม - ธันวาคม 2548 มีผู้สมัคร จำนวน 398 คน รวมปัจจุบันมีสมาชิกกองทุนฯ จำนวน 2,418 คน





ท่าเรือเชียงแสน เปิดดำเนินการ 1 ตุลาคม 2546

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

การทำเรือฯ ได้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง โดยปฏิบัติงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา แบ่งเป็น 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็นประตูการค้า (Gateway) สู่ภูมิภาค โครงการสรรหาผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ C0 ของท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัท ฮัทซันด์ โรโร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ประกอบการ อยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้าง ซึ่งจะเสร็จสิ้นในเดือนกุมภาพันธ์ 2549 และจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างประมาณเดือนพฤษภาคม 2549 โดยคาดว่าจะการก่อสร้างจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ประมาณต้นปี 2550

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3

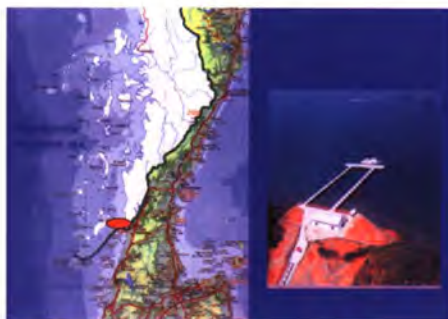
บริษัท ฮัทซันด์ แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ผู้ประกอบการ อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างเพิ่มเติม เพื่อให้แล้วเสร็จพร้อมเปิดใช้งานได้ทันตามสัญญา ซึ่งตามแผนจะทยอยเปิดท่าเทียบเรือ A3 ในปี 2549 ท่า C1, C2 ในปี 2550 ส่วนท่า D1, D2 และ D3 จะเปิดใช้งานในปี 2554

โครงการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3

การทำเรือฯ จะเริ่มทำการศึกษาและออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมได้ในปี 2552 ใช้เวลาศึกษา ประมาณ 1 ปี และก่อสร้างอีกประมาณ 4 ปี จากนั้นจะเปิดให้บริการท่าเทียบเรือต่อไป

โครงการพัฒนาท่าเรือภูมิภาค

การทำเรือฯ ได้เปิดประตูส่งออกใหม่ในภูมิภาคต่าง ๆ โดยเข้าบริหารจัดการท่าเรือภูมิภาค เช่น ท่าเรือ เชียงแสน - เชียงของ ท่าเรือระนอง



ท่าเรือระนอง เปิดดำเนินการ 1 มกราคม 2547



CY ที่สถานีวิสัย ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาแบบที่เหมาะสม เพื่อจัดทำคำขอประมาณก่อสร้างต่อไป

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาศูนย์รวมและกระจายสินค้า (Hub & Spokes) เพื่อส่งเสริม Shift Mode จากถนนสู่ราง

ในส่วนของ CY ที่สถานีวิสัย ที่ต้องดำเนินการร่วมกันระหว่างการทำเรือฯ กับการรถไฟฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาแบบที่เหมาะสม เพื่อจัดทำคำขอประมาณก่อสร้างต่อไป

- ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Modal Shift ไปสู่ระบบราง ทางน้ำ และท่อ
โครงการซื้อหัวจักรรถไฟ พร้อมแคร็บรถทุกตู้สินค้า จำนวน 2 ขบวน ให้การรถไฟฯ เช่า

การทำเรือฯ จะทำการจัดซื้อในคราวเดียวกันกับการจัดซื้อของการรถไฟฯ สำหรับในเรื่องการจัดซื้อหัวรถจักร เมื่อการรถไฟฯ บรรลุข้อตกลงกับคู่ค้าแล้ว การทำเรือฯ จะดำเนินการจัดซื้อตามระเบียบการทำเรือฯ ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2543 ต่อไป ในลักษณะ Repeat Order ส่วนโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ก็อาจดำเนินการในลักษณะเดียวกัน หรืออาจจัดซื้อโดยวิธีพิเศษ ซึ่งขณะนี้การรถไฟฯ ยังอยู่ระหว่างการจัดซื้อดังกล่าว

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งและท่าเทียบเรือเนกประสงค์ A0 ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด ผู้ประกอบการ ได้ทำการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้ว มีผลงานการก่อสร้างเฉลี่ยประมาณ 14% โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการได้ประมาณกลางปี 2550



- ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้าน Logistics
โครงการตั้งบริษัท การทำเรือฯ โลจิสติกส์ จำกัด

ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

นำระบบ One Day Clearance มาใช้ คือผู้ให้บริการสามารถออกของได้ภายใน 1 วัน หลังผ่านพิธีศุลกากร ซึ่งประกาศใช้แล้วเมื่อกันยายน 2547

สนับสนุนระบบ Single Window Entry โดยประสานกับกระทรวง ICT ด้วยการปรับปรุงระบบ Software การเชื่อมโยงข้อมูล และจัดซื้อคอมพิวเตอร์เพื่อเสริมยุทธศาสตร์ดังกล่าว

โครงการนำร่องยกระดับท่าเรือแหลมฉบัง ให้เป็นขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) การท่าเรือฯ กรมศุลกากร และสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ได้ลงนามความร่วมมือในการปฏิบัติงานตามแผนยุทธศาสตร์ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามนโยบายรัฐบาล

การทำเรือแห่งประเทศไทย

งบประมาณที่ได้รับในปี 2548 และผลการใช้จ่ายงบประมาณ 2548 ในโครงการต่าง ๆ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2547 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548 (ปีบัญชีครั้งที่ 2)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบประมาณที่ได้รับ	เบิกจ่ายจริง	%	กึ่งปีผูกพันสัญญาค้างจ่าย	%	รวม	%
1. งบทำการ	4,612.715	4,443.146	96.324	12.452	0.270	4,455.598	96.594
2. งบลงทุน	2,072.864	511.487	24.675	-	-	511.487	24.675
รวม	4,685.579	4,954.633	74.109	12.452	0.186	4,967.085	74.296

กรอบงบประมาณปี 2548

1,650.434

รายการที่เพิ่งได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

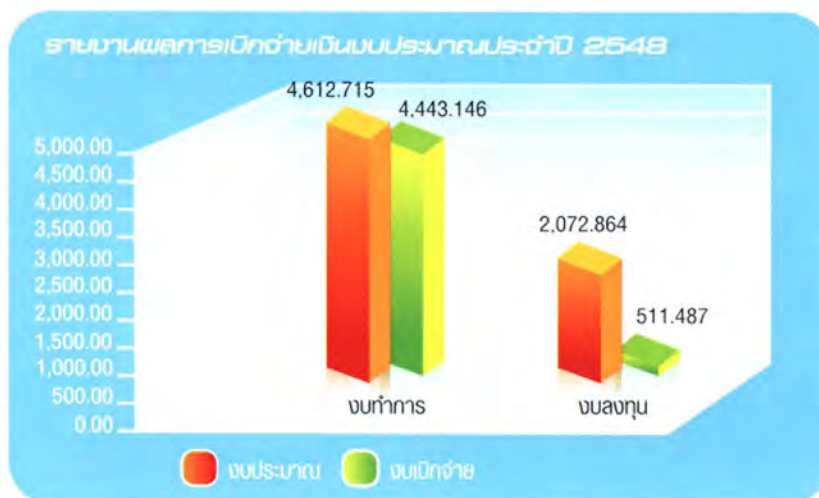
- บวก 1. โครงการสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของท่าเรือกรุงเทพ 71 ล้านบาท
2. โครงการลงทุนให้เช่าหัวจักรรถไฟพร้อมแคร์บรทุกตู้สินค้า 420 ล้านบาท

รายการที่ขอยกเลิกกับกระทรวงการคลัง ก่อนเข้าคณะรัฐมนตรี

- หัก 1. ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาและออกแบบท่าเทียบเรือขั้นที่ 3 (66) ล้านบาท
2. เปลี่ยนสายเคเบิลโทรศัพท์ท่าเทียบเรือฝั่ง B (2.57) ล้านบาท

งบลงทุนของการท่าเรือฯ ใหม่

2,072.864





การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร



นายประสิทธิ์ จงสงวน
ผู้ว่าการ
ถึงวันที่ 2 ธันวาคม 2548



นายชินวุฒิ บูรณารณย์
รองผู้ว่าการ
บริหาร
ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นายสยามชาย จักรแก้ว
รองผู้ว่าการ
วิศวกรรม



นายรณชิต แซ่มสอาด
รองผู้ว่าการ
ปฏิบัติการ



โครงสร้าง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

ผู้ว่าการ

ผู้ช่วยผู้ว่าการ

สำนักกฎหมาย

กองคดีและวินัย

กองนิติการ

สำนักผู้ว่าการ

กองอำนวยการ

กองประชาสัมพันธ์

สำนักตรวจสอบ

กองตรวจสอบ
งานวิศวกรรม
และงานระบบ

กองตรวจสอบ
ทั่วไป

รองผู้ว่าการ

(วิศวกรรม)

ฝ่ายวิศวกรรม

- กองวิศวกรรมโครงสร้าง 1
- กองวิศวกรรมโครงสร้าง 2
- กองวิศวกรรมโครงสร้าง 3
- กองวิศวกรรมเครื่องกลและไฟฟ้า
- กองออกแบบและสถาปัตยกรรม

ฝ่ายวิชาการและแผนงาน

- กองนโยบายและแผน
- กองวิชาการและวางแผนโครงการ
- กองเทคโนโลยีสารสนเทศ

ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

- กองกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- กองรักษาเขตทาง 1
- กองรักษาเขตทาง 2

ฝ่ายปฏิบัติการ

- กองบริหารสัมปทาน
- กองเดินรถ

รองผู้ว่าการ

(ปฏิบัติการ)

ฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

- กองรักษาความปลอดภัย
- กองกู้ภัย

ฝ่ายบำรุงรักษา

- กองบำรุงรักษาโครงสร้างวิศวกรรม
- กองบำรุงรักษาเครื่องกลและไฟฟ้า

รองผู้ว่าการ

(บริหาร)

ฝ่ายบริหารทั่วไป

- กองการเจ้าหน้าที่
- กองพัสดุ
- กองอาคารสำนักงานและยานพาหนะ

ฝ่ายบัญชีและการเงิน

- กองบัญชี
- กองการเงิน

ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

- กองพัฒนาธุรกิจ
- กองวางแผนธุรกิจ

จำนวนบุคลากร รวม 447 คน

ณ 30 กันยายน 2548

พนักงาน 412 คน

ลูกจ้าง 35 คน



วิสัยทัศน์

ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย



การรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนแห่งประเทศไทย วันสถาปนา 21 สิงหาคม 2535

วิสัยทัศน์

เป็นหน่วยงานชั้นนำที่จัดให้มีบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงเวลา ในราคาที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ



ภารกิจ

1. จัดให้มีและให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา และรักษาสภาพแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ทั้งใน กรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่น ๆ
2. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย
3. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และธุรกิจอื่น เพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

กลยุทธ์

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม จึงได้กำหนดกลยุทธ์ในการดำเนินงานไว้ 4 ด้าน คือ

1. ด้านการพัฒนาบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
2. ด้านการเงินและการลงทุน
3. ด้านการให้บริการ
4. ด้านการพัฒนาและบริหารองค์การ



ด้านการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

1. ก่อสร้างและกำกับดูแลโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ให้เป็นไปตามแผนงาน
2. ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ด้วยวิธีการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
3. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อให้สามารถส่งมอบพื้นที่สำหรับการก่อสร้างได้ตามที่กำหนด โดยให้หน่วยงานของรัฐหรือเอกชนช่วยดำเนินการ
4. ดำเนินการศึกษารายละเอียด เพื่อต่อขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตามแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางฯ ในส่วนที่รับผิดชอบอย่างต่อเนื่อง
5. ผลักดันให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการเพื่อให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้า ตามแผนแม่บทฯ โดยหน่วยงานปฏิบัติสามารถดำเนินงานต่อไปได้ โดยไม่ต้องขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง เพื่อให้การดำเนินโครงการแล้วเสร็จโดยเร็ว
6. ประสานงานกับส่วนงานท้องถิ่น เพื่อจัดให้มีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เหมาะสมในเมืองที่มีความจำเป็น นอกเหนือจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
7. ดำเนินการศึกษาวเคราะห์รูปแบบการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เหมาะสมตามสภาวะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมทั้งทำการปรับปรุงทบทวนรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายต่าง ๆ ให้ทันสมัยอยู่เสมอ

ด้านการเงินและการลงทุน

1. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในลักษณะการให้บริการทางสังคม (Public Service Obligation, PSO) อย่างมีประสิทธิภาพ
2. สร้างรายได้เพิ่มเติม โดยบริหารทรัพย์สินในรูปแบบของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือธุรกิจอื่นตามความจำเป็น
3. ให้ส่วนราชการท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการดำเนินงานและลงทุนโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
4. ปรับรูปแบบการลงทุนโครงการให้เหมาะสมกับสภาวะทางเศรษฐกิจ
5. ลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ โดยใช้วัสดุอุปกรณ์ในประเทศ และบุคลากรไทยให้มากที่สุด และดำเนินงานศึกษา ออกแบบ บริหาร และควบคุมงานโครงการในบางส่วนเอง



วิสัยทัศน์

ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย

6. ประหยัดค่าใช้จ่ายการดำเนินงานของ รพม. ตามนโยบายของรัฐบาลอย่างเคร่งครัด
7. ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
8. ดำเนินการบริหารหนี้และบริหารทรัพย์สินอย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านการให้บริการ

1. กำกับดูแลการให้บริการของผู้รับสัมปทานเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย และตรงต่อเวลา ตามมาตรฐานสากลที่กำหนดไว้ในสัญญา
2. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง ระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และระบบอื่น ๆ
3. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดระเบียบการใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกฯ ร่วมกัน

ด้านการพัฒนาและบริหารองค์การ

1. ดำเนินงานโดยยึดหลักการกำกับดูแลที่ดี
2. พัฒนากฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบต่าง ๆ โดยการจัดให้มีหรือปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้เนื้อหาสาระเอื้ออำนวยต่อการบริหารและการจัดการที่ดี รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ
3. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ตามแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศของ รพม. ปีงบประมาณ 2545 - 2547
4. ให้มีที่ปรึกษาและ/หรือผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ ทำการศึกษาและแนะนำโครงสร้างองค์การ จัดวางระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล และจัดทำระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานที่มีความเหมาะสมและเป็นสากล
5. สร้างวัฒนธรรมองค์การให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และกลยุทธ์ของ รพม.
6. พัฒนาทรัพยากรบุคคลโดยการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ฝึกอบรม ศึกษาดูงาน และถ่ายทอดเทคโนโลยีให้เป็นผู้มีความรู้และเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน



7. ประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง และเน้นการประชาสัมพันธ์เชิงรุก เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้ รฟม. เป็นองค์การชั้นนำที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ห่วงใยต่อสภาพแวดล้อมและตระหนักถึงความปลอดภัย และรักษาผลประโยชน์ของส่วนรวม รวมทั้งสร้างความเข้าใจต่อประชาชน เจ้าของ หรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเขตทาง เพื่อให้ รฟม. สามารถดำเนินโครงการต่าง ๆ ได้ตามเป้าหมาย

เป้าหมาย

- รฟม. ได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานของ รฟม. ในช่วงแผนฯ ไร้ว ดังนี้
1. เปิดเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ในปี 2547
 2. เริ่มการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ ในปี 2548* (โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางบำหรุ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ)
 3. ทำการกำหนดเมืองหลักที่มีศักยภาพในการจัดให้มีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
 4. มีรายได้จากธุรกิจอื่นนอกเหนือจากการเดินรถ ในช่วงปี 2547 - 2549 เป็นจำนวนเงินไม่ต่ำกว่า 60 ล้านบาท
 5. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล กับระบบขนส่งอื่น เพื่อความสะดวกสบายในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง ให้แล้วเสร็จในปี 2548
 6. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและพัฒนาบุคลากรให้สามารถใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างมีประสิทธิภาพ ให้แล้วเสร็จในปี 2548
 7. พัฒนาองค์การและบุคลากรในด้านต่าง ๆ ให้สามารถดำเนินงานได้มีประสิทธิภาพ และสามารถดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าฯ ได้เองบางส่วน

หมายเหตุ * เป็นเป้าหมายตามแผนดำเนินงานที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 โดยมีสมมติฐานว่า สนข. จะเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบให้ดำเนินงานโครงการได้ภายในเดือนมีนาคม 2547



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

1. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) รฟม. ได้เริ่มดำเนินการออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างโครงการฯ ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2539 และได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 โดยในปี พ.ศ. 2548 มีผู้ใช้บริการเฉลี่ย 162,974 คนต่อวัน และมีรายได้จากค่าโดยสารเฉลี่ย 2,763,902 บาทต่อวัน

2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ระยะทางประมาณ 23 กม. เป็นส่วนหนึ่งของโครงการตามแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางฯ ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุม เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 ได้มีมติอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียด และก่อสร้างโครงการฯ ในกรอบวงเงิน 46,704 ล้านบาท โดยให้ รฟม. กู้เงินจากสถาบันการเงินภายในประเทศเพื่อดำเนินการดังกล่าว และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้แก่ รฟม. โดย ณ สิ้นเดือนกันยายน 2548 มีผลการดำเนินโครงการฯ สรุปได้ ดังนี้



- รฟม. ได้ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2548 ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา AEC ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ ในวงเงิน 349.50 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) มีระยะเวลาดำเนินงาน 6 เดือน

- รฟม. ได้ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2548 ว่าจ้างบริษัท ซี.บี. การสำรวจ จำกัด สำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวสายทางโครงการฯ ในวงเงิน 12.87 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) ซึ่ง รฟม. ได้แจ้งให้ผู้รับจ้างเริ่มงานในวันที่ 27 มิถุนายน 2548 มีระยะเวลาดำเนินงาน 6 เดือน

- รฟม. ได้ประกาศเชิญชวนบริษัทที่ปรึกษาให้ยื่นข้อเสนอเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นที่ปรึกษาบริหารโครงการฯ โดยมีผู้มายื่นข้อเสนอจำนวน 3 ราย ได้แก่ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดยบริษัท พีบี เอเชีย จำกัด กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดยบริษัท ไทย ดีซีไอ จำกัด และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดยบริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

- รฟม. ได้ประกาศเชิญชวนผู้สนใจมาซื้อเอกสารการคัดเลือกผู้มีคุณสมบัติเบื้องต้นเพื่อจัดทำรายละเอียด เพื่อคัดเลือกขึ้นทะเบียนเป็นผู้รับเหมาสำหรับการประมูลจ้างงานโยธาด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ระหว่างวันที่ 19 สิงหาคม - 20 กันยายน 2548 สำหรับสัญญาที่ 1 ก่อสร้างโครงสร้างยกระดับสะพานพระนั่งเกล้า-บางซื่อ สัญญาที่ 2 ก่อสร้างโครงสร้างยกระดับบางใหญ่-สะพานพระนั่งเกล้า และสัญญาที่ 3 ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร

อย่างไรก็ดี รฟม. ได้ชะลอการดำเนินงานสำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวสายทางโครงการฯ การดำเนินการเพื่อคัดเลือกที่ปรึกษาบริหารโครงการฯ การดำเนินการเพื่อคัดเลือกผู้มีคุณสมบัติเบื้องต้นเพื่อขึ้นทะเบียนเป็นผู้รับเหมาสำหรับการประมูลจ้างงานโยธา รวมทั้งการดำเนินงานอื่น ๆ ไว้ก่อน เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายปรับแนวทางการดำเนินการโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Projects) ใหม่ โดยมีแนวคิดการดำเนินการภายใต้กรอบการร่วมทุนเพื่อการพัฒนา (Thailand : Partnership for Development) ซึ่งเปิดกว้างให้ผู้สนใจสามารถยื่นข้อเสนอทั้งในด้านแนวคิดการพัฒนา เทคโนโลยี รูปแบบการลงทุน และเงื่อนไขทางการเงิน ซึ่งขณะนี้กระทรวงคมนาคมกำลังดำเนินการคัดเลือกผู้ร่วมพัฒนา

3. โครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ สายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางบำหรุ และสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ ระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 71 กม. เป็นส่วนหนึ่งของโครงการตามแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางฯ ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2548 ได้มีมติอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมและออกแบบโครงการฯ ก่อน ในวงเงิน 1,196.2 ล้านบาท โดย ณ สิ้นเดือนกันยายน 2548 มีผลการดำเนินโครงการฯ สรุปได้ ดังนี้

- รฟม. ได้ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2548 ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BMTD ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการฯ ในวงเงิน 1,154.88 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) มีระยะเวลาดำเนินงาน 8 เดือน

อย่างไรก็ดี เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายปรับแนวทางการดำเนินการโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Projects) ใหม่ ดังได้กล่าวแล้วข้างต้น รฟม. จึงได้แจ้งให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา BMTD ชะลองานออกแบบโครงการฯ สายสีม่วงและสายสีส้มไว้ก่อน และให้ดำเนินการออกแบบเบื้องต้นเฉพาะในส่วน of โครงการฯ สายสีน้ำเงิน

กิจกรรมสำคัญในรอบปีงบประมาณ 2548

1. จัดแรลลี่คนตาบอดบนรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นครั้งแรก

เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2547 ที่ผ่านมาก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ร่วมกับสมาคมคนตาบอดแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมแรลลี่ “ไม่เท่าข้าพเจ้าทุกคนตาบอดสู่เสรีภาพที่ยั่งยืน” ณ บริเวณอาคารจอดรถ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินลาดพร้าว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพิสูจน์ทักษะการใช้ไม้เท้าขาวที่ช่วยให้คนตาบอดมีความปลอดภัยในการเดินทาง โดยรวมถึงการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งถือว่าเป็นระบบที่มีความปลอดภัยสูง ซึ่งคนตาบอดสามารถใช้ทักษะการใช้ไม้เท้าขาวในการเดินทางได้อย่างปลอดภัย





2. ร่วมสนับสนุนการจัดงาน "เหลียวหลังแลหน้า จากรากหญ้าสู่รากแก้ว"

รฟม. ได้ร่วมกับ BMCL จัดให้บริการโดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินฟรี

ในระหว่างวันที่ 6 - 10 พฤศจิกายน 2547 เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนเดินทางโดยใช้บริการระบบขนส่งมวลชน โดยประชาชนที่เดินทางกลับเข้าเมืองโดยรถ NGV ของ ขสมก. สามารถขึ้นรถไฟฟ้าใต้ดินฟรีได้ที่สถานีรถไฟฟ้าสวนจตุจักร เพื่อต่อไปยังจุดหมายปลายทางที่รถไฟฟ้าใต้ดินให้บริการ ซึ่งการเดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดินนี้เป็นหนึ่งในผลงานของรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาการจราจร พร้อมกันนี้ยังได้มีการจำหน่ายบัตรโดยสารรถไฟฟ้าใต้ดิน ชนิดเติมเงินในราคาพิเศษ คือ ลดราคาจาก 500 บาท เหลือเพียง 400 บาท ซึ่งสิทธิพิเศษดังกล่าวมีเฉพาะในงานนี้เท่านั้น



3. เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินและรถไฟฟ้าบีทีเอส

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2547 นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เดินทางโดยรถไฟฟ้ามหานคร จากสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยมายังสถานีสุขุมวิท เพื่อเป็นประธานในพิธีเปิดทางเดินเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสุขุมวิท และสถานีรถไฟฟ้ายกระดับของบีทีเอส โดยสถานีสุขุมวิทเป็นสถานีที่มีปริมาณผู้โดยสารขึ้น-ลงมากในลำดับต้นๆ เนื่องจากเป็นสถานีที่ผู้โดยสารสามารถเดินทางต่อไปยังรถไฟฟ้ายกระดับของบีทีเอส และมีที่จอดรถยนต์ระดับดินที่บริเวณทางเข้า-ออกด้านสยามสมาคม ซึ่งเดิมการต่อเชื่อมหรือเปลี่ยนระบบจากรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นรถไฟฟ้ายกระดับ ผู้โดยสารจะต้องเดินขึ้น-ลงทางบันไดซึ่งไม่สะดวก ดังนั้นคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน จึงได้มีมติให้ รฟม. เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารระหว่างสองระบบ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและเพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นหนึ่งในมาตรการตามนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของรัฐบาล



4. เปิดใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะหนองซิด-บางซื่อ 2 เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2547 พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ได้เดินทาง โดยรถไฟฟ้ามหานคร จากสถานีรถไฟฟ้า บางซื่อมายังสถานีรถไฟฟ้าสวนจตุจักร เพื่อเป็นประธานในพิธีเปิดใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะ ณ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าหนองซิด โดยมีคณะรัฐมนตรี ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานที่เข้าร่วมมือกัน ดำเนินโครงการนี้ขึ้น ประกอบด้วย กระทรวง



การคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวงคมนาคม โดย รฟม. และกองบัญชาการทหารสูงสุด โดยหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา เข้าร่วมในพิธีการเปิดใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะ เพื่อเป็นการส่งเสริมและร่วมสนับสนุนมาตรการประหยัดพลังงานในช่วงน้ำมันแพง ตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ประชาชนที่เดินทางโดยรถยนต์จากชานเมืองและปริมณฑล หันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน โดยสามารถจอดรถได้ฟรีที่บริเวณพื้นที่จอดรถสาธารณะทั้ง 2 แห่ง แล้วเดินทางต่อโดยรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้ามหานคร เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป

5. จัดขบวนคาราวานประชาสัมพันธ์แนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2547 นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีปล่อยขบวนคาราวานประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ณ บริเวณทางขึ้น-ลง สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ โดยมี นายวันชัย ศารทูลทัต ปลัดกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยข้าราชการระดับสูงของจังหวัดนนทบุรี และผู้บริการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รวมทั้งผู้บริหาร ขสมก. เข้าร่วมในพิธี ซึ่งภายหลังจากเสร็จพิธีแล้ว รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้เกียรติร่วมเดินทางไปกับขบวนคาราวานประชาสัมพันธ์ ตามแนวสายทางโครงการฯ เพื่อประชาสัมพันธ์เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลด้วย





6. รฟม. ทดลองปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร เป็นเวลา 3 เดือน

เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2548 นายประภัสร์ จงสงวน ผู้ว่าการ รฟม. และนายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ ประธานกรรมการ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ร่วมพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจ การทดลองปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ณ ดิ๊กไทยคู์ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล โดยมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร เป็นประธานในพิธี ซึ่งการทดลองปรับลดราคา เป็นระยะเวลา 3 เดือน เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น ช่วยลดปัญหาจราจร และลดการใช้พลังงานจากน้ำมัน ตามนโยบายของรัฐบาล

7. รฟม. และบีเอ็มซีแอล สนับสนุนโครงการ Thailand Pass Card ให้กับนักท่องเที่ยวเดินทางระบบรถไฟฟ้าใต้ดินฟรีไม่จำกัดเที่ยวภายใน 1 วัน



เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2548 นายภูมิธรรม เวชยชัย รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการลงนามบันทึกความเข้าใจโครงการ Thailand Pass Card ระหว่างหน่วยงาน 6 แห่ง ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บีเอ็มซีแอล) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บีทีเอส) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เพื่อสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้าประเทศไทยโดยสายการบินไทย สามารถเดินทางท่องเที่ยวตามจังหวัดต่าง ๆ และในกรุงเทพมหานคร โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

8. ทูลเกล้าฯ ถวายเงินรายได้จากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2548 สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการ

กระทรวงคมนาคม พลเรือเอก ณรงค์ ยุทธวงศ์ ประธานกรรมการ รฟม. นายประภัสร์ จงสงวน ผู้ว่าการ รฟม. พร้อมด้วยคณะผู้บริหารบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เข้าเผ่าฯ ทูลเกล้าฯ ถวายเงิน จำนวน 89,639,198 บาท ซึ่งเป็นรายได้จากการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (หัวลำโพง-บางซื่อ) อย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 3 กรกฎาคม - 12 สิงหาคม 2547 เพื่อทรงใช้สอยตามพระราชอัธยาศัย เนื่องในโอกาสสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 12 สิงหาคม 2547 ณ พระตำหนักเปี่ยมสุข วังไกลกังวล อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

9. ฉลองครบรอบ 1 ปี การเปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล “ก้าวแรกสร้างฝัน ก้าวปัจจุบันสร้างอนาคต”



บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร มาตลอดระยะเวลา 1 ปีที่ผ่านมา รวมทั้งเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายให้ประชาชนได้รับทราบ

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2548 นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในงาน “ก้าวแรกสร้างฝัน ก้าวปัจจุบันสร้างอนาคต” ณ ห้องบอลรูม โซนเอ ชั้น 2 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ซึ่งเป็นงานฉลองครบรอบ 1 ปี การเปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เพื่อคืนกำไรให้ผู้โดยสารที่ได้ใช้

10. รถไฟฟ้าใต้ดินนำร่องโครงการ Safety Zone

เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2548 พลตำรวจโท ปานศิริ ประภาวัต ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล นายประภัสร์ จงสงวน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) นายปลิว ตริวิศเวทย์ ประธานกรรมการ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ กรรมการผู้จัดการ ร่วมเปิด “โครงการควบคุมอาชญากรรมในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดเส้นทาง (Safety Zone Safety Route)” โครงการดังกล่าวจัดขึ้นผ่านความร่วมมือระหว่างประชาชน ภาครัฐ และภาคเอกชน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ตลอดจนความสงบเรียบร้อยของสังคมในบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน 18 สถานี อันจะเป็นผลประโยชน์ของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่มาใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร





แผนงานในอนาคต

เนื่องจากรัฐบาลได้ปรับแนวทางในการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าฯ ใหม่ ภายใต้แนวคิดการสร้างพันธมิตรเพื่อการพัฒนา ประกอบกับ รฟม. ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคมให้รับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้าฯ เพิ่มเติมอีก 3 สาย คือ สายสีเหลือง สายสีชมพู และสายสีน้ำตาล รฟม. จึงได้ปรับแผนดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าฯ ในความรับผิดชอบใหม่ โดยได้กำหนดแผนดำเนินงานเบื้องต้น ไว้ดังนี้

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-ราชบุรีบูรณะสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพงบางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-บางนาฯ

- ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ มกราคม 2548 - กุมภาพันธ์ 2549
- คัดเลือกผู้ร่วมพัฒนา/เสนอ ครม. อนุมัติ/
สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจร่างสัญญา กุมภาพันธ์ 2549 - ธันวาคม 2549
- ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้าง เริ่มต้นปี 2550
- เริ่มเปิดให้บริการบางส่วน กลางปี 2553
- เปิดให้บริการทั้งหมด กลางปี 2554

2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง สายสีชมพู ช่วงมีนบุรี-แคราย และสายสีน้ำตาล ช่วงบางกะปิ-มีนบุรี

- คัดเลือกผู้ร่วมพัฒนา/เสนอ ครม. อนุมัติ/
สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจร่างสัญญา กุมภาพันธ์ 2549 - ธันวาคม 2549
- ศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม กุมภาพันธ์ 2550 - พฤษภาคม 2550
- ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้าง เริ่มปลายปี 2550
- เปิดให้บริการทั้งหมด กลางปี 2554

ทั้งนี้ แผนดำเนินงานเบื้องต้นดังกล่าวข้างต้น จะได้มีการปรับแก้ให้สอดคล้องกับแผนดำเนินงานของผู้ร่วมพัฒนาต่อไป

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

วงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548

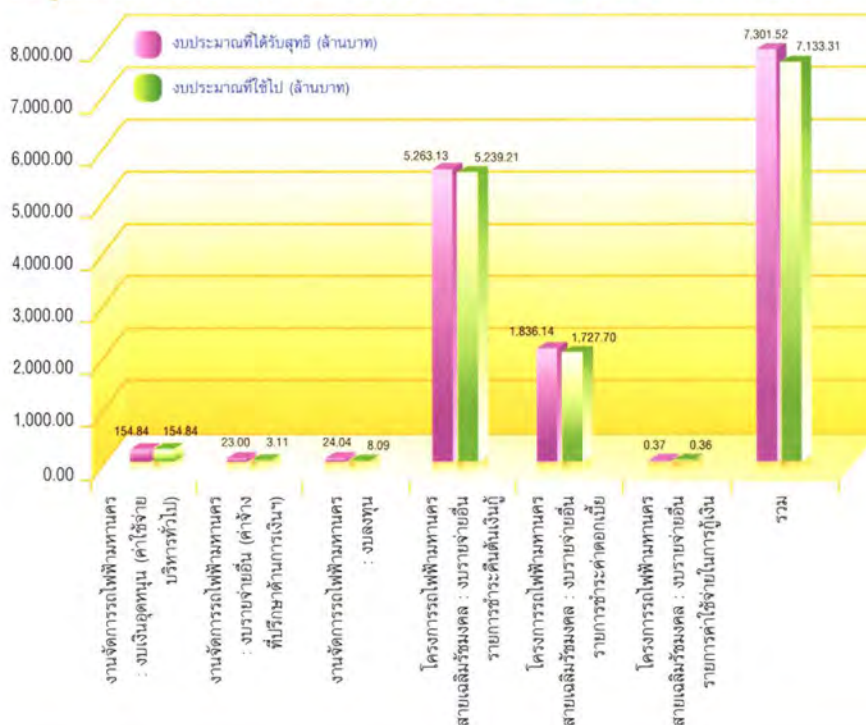
ที่ได้รับการจัดสรรจากสำนักงบประมาณ

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน	งบประมาณที่ได้รับ สุทธิ (ล้านบาท)	งบประมาณที่ใช้ไป (ล้านบาท)	หมายเหตุ
งานจัดการรถไฟฟ้ามหานคร : งบเงินอุดหนุน (ค่าใช้จ่ายบริหารทั่วไป)*	154.84	154.84	
งานจัดการรถไฟฟ้ามหานคร : งบรายจ่ายอื่น (ค่าจ้างที่ปรึกษาด้านการเงินฯ)	23.00	3.11	
งานจัดการรถไฟฟ้ามหานคร : งบลงทุน	24.04	8.09	
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล : งบรายจ่ายอื่น รายการชำระคืนต้นเงินกู้	5,263.13	5,239.21	
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล : งบรายจ่ายอื่น รายการชำระค่าดอกเบี้ย	1,836.14	1,727.70	
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล : งบรายจ่ายอื่น รายการค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน	0.37	0.36	
รวม	7,301.52	7,133.31	

หมายเหตุ * รวมยกกลางปี 2548 เงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น งบเงินอุดหนุน (ค่าใช้จ่ายบริหารทั่วไป) จำนวน 1.92 ล้านบาท

แผนภูมิเปรียบเทียบงบประมาณที่ได้รับในปี 2548 กับผลการใช้จ่ายงบประมาณปี 2548





การทางพิเศษแห่งประเทศไทย คณะผู้บริหาร



นายเวชวิศ โพธิ์วงศ์ศักดิ์
ผู้อำนวยการ



นายสุกข์ศน์ สุตติ์โชนบงก์
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหาร



นายเอ็กชัยต์ ใจสมุทร
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายวิชาการ



นายมนเทียร กุลสร้าง
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน



นายสินธพ สิริสิงห์
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา



นายสมชาย จารุเกษมรัตนะ
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายปฏิบัติการ



โครงสร้าง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ผู้ว่าการ

ผู้ช่วยผู้ว่าการ

สำนักผู้ว่าการ

สำนักตรวจสอบ

กองกลางและการประชุม

กองประชาสัมพันธ์และการตลาด

กองตรวจสอบ 1

กองตรวจสอบ 2

รองผู้ว่าการ

ฝ่ายบริหาร

รองผู้ว่าการ

ฝ่ายวิชาการ

รองผู้ว่าการ

ฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ฝ่ายบริหารทั่วไป

- กองการเจ้าหน้าที่
- กองพัฒนาบุคคลและระบบงาน
- กองพัสดุ

สำนักบริหารการแปรรูป

ฝ่ายการเงินและบัญชี

- กองการเงิน
- กองบัญชี
- กองงบประมาณ
- กองตรวจสอบรายได้

ฝ่ายนโยบายและแผน

- กองวางแผนและวิเคราะห์โครงการ
- กองประเมินผล
- กองออกแบบ

ฝ่ายสารสนเทศ

- กองระบบงานคอมพิวเตอร์
- กองปฏิบัติการคอมพิวเตอร์

ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

- กองจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- กองพัฒนาและรักษาเขตทาง 1
- กองพัฒนาและรักษาเขตทาง 2

ฝ่ายกฎหมาย

- กองคดี
- กองนิติการ

รองผู้ว่าการ

(ฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา)

ฝ่ายโครงการทางด่วน

- กองวิศวกรรมทางด่วน 1
- กองวิศวกรรมทางด่วน 2

ฝ่ายบำรุงรักษา

- กองบำรุงรักษาทาง
- กองบำรุงรักษาอาคารและความสะอาด
- กองบำรุงรักษาอุปกรณ์
- กองไฟฟ้า เครื่องกลและยานพาหนะ

รองผู้ว่าการ

(ฝ่ายปฏิบัติการ)

ฝ่ายควบคุมการจราจร

- กองจัดการจราจร
- กองกู้ภัยและสื่อสาร

ฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง

- กองจัดเก็บค่าผ่านทาง 1
- กองจัดเก็บค่าผ่านทาง 2
- กองจัดเก็บค่าผ่านทาง 3

- สำนักวางแผนปฏิบัติการ

จำนวนบุคลากร รวม 3,758 คน

ณ 20 มกราคม 2549

พนักงาน 3,326 คน

ลูกจ้าง 432 คน



วิสัยทัศน์

พันธกิจ เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย วันสถาปนา 27 พฤศจิกายน 2515



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤศจิกายน 2515 เป็นเวลา 33 ปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีการใด ๆ ตลอดจนบำรุงรักษาทางพิเศษ และดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกและรวดเร็วในการจราจรและการขนส่ง ช่วยขจัดปัญหาและอุปสรรคในส่วนที่เกี่ยวกับเส้นทางคมนาคม และแก้ไขปัญหาการจราจร โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กทพ. มีบทบาทสำคัญในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดย กทพ. ได้ศึกษาวางแผนโครงข่ายระบบทางพิเศษบำรุงรักษา อำนวยความสะดวกด้านจราจร พร้อมทั้งให้บริการ โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อผู้ใช้บริการ และ กทพ. ยังได้ให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนโครงการทางพิเศษ เพื่อลดภาระในการลงทุนของภาครัฐตามนโยบายรัฐบาลอีกด้วย

วิสัยทัศน์

เป็นองค์การที่ให้บริการทางพิเศษอย่างมีคุณภาพ และปลอดภัยบนรากฐานการบริหารจัดการที่ดี และมีศักยภาพเชิงธุรกิจ โดยคำนึงถึงความคุ้มทุนและความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม



พันธกิจ

1. พัฒนาทางพิเศษและพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ให้มีประสิทธิภาพ และปลอดภัย
2. ให้บริการที่มีคุณภาพและคุณค่าเพิ่ม (Value Added) โดยตระหนักอยู่เสมอว่า “ผู้ใช้บริการคือ คนสำคัญ”
3. พัฒนาการให้เป็นองค์การเชิงธุรกิจ ที่มีสถานะการเงินมั่นคง มีการบริหารอย่างมืออาชีพ และมีการกำกับดูแลบริหารจัดการที่ดี
4. จัดการและควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณรอบทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด

เป้าประสงค์

1. บริการมีคุณภาพ ปลอดภัย สะดวกต่อการเข้าถึง และเป็นที่ยึดมั่นของประชาชน
 2. ทางพิเศษและพื้นที่ในเขตทางพิเศษถูกใช้ประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ และให้ประโยชน์สูงสุดต่อรัฐและประชาชน
 3. ประสิทธิภาพการดำเนินงานเพิ่มขึ้น
- โดย กทพ. ดำเนินงานภายใต้แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2548 - 2552 และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ 2548 โดยกำหนดยุทธศาสตร์ให้มีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และนโยบาย/มติอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดย กทพ. ดำเนินงานภายใต้ **ยุทธศาสตร์** การดำเนินงานรวม 6 ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย 12 แผนงาน ดังนี้



ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาการดูแลรักษาความปลอดภัย และคุณภาพการให้บริการจากการดำเนินงานบนทางพิเศษ เพื่อลดความสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ

ประกอบด้วย 2 แผนงาน ได้แก่

- แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
- แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลรักษาความปลอดภัยบนทางพิเศษ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาการบำรุงรักษาทางพิเศษ รวมทั้งอาคาร สถานที่ อุปกรณ์ และเครื่องมือต่าง ๆ ให้มีสภาพใช้งานได้ดี และเป็นไปตามมาตรฐาน

ประกอบด้วย 4 แผนงาน ได้แก่

- แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาทางพิเศษ
- แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าและยานพาหนะ
- แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาอุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ บนทางพิเศษ
- แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษาอาคาร สถานที่ และตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาขีดความสามารถในการเพิ่มรายได้ด้วยวิธีการต่าง ๆ

ประกอบด้วย 1 แผนงาน ได้แก่

- แผนงานเพิ่มรายได้

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบบริหารการเงินและการลงทุนให้มีประสิทธิภาพคล่องตัว เหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินสามารถบริหารหนี้ให้มีประสิทธิภาพ ภายใต้การลงทุนที่ตอบสนองแนวนโยบายการพัฒนาประเทศ และรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ

ประกอบด้วย 2 แผนงาน ได้แก่

- แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารการเงิน
- แผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุน



ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาระบบบริหารจัดการ โดยการปฏิรูปองค์การให้มีประสิทธิภาพ มีการกำกับดูแลที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐ และมีจิตสำนึกที่ดีด้านบริการ

ประกอบด้วย 2 แผนงาน ได้แก่

- แผนงานพัฒนาองค์การและระบบงาน
- แผนงานบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล

ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาการดูแลรักษา และควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณรอบทางพิเศษ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด โดยบรรเทาความเดือดร้อนของชุมชนที่ได้รับผลกระทบ

ประกอบด้วย 1 แผนงาน ได้แก่

- แผนงานพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมรอบทางพิเศษ



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548



กทพ. ได้เปิดให้บริการทางพิเศษมาแล้ว 5 สาย โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 รวมระยะทาง 171.2 กิโลเมตร ซึ่งประกอบด้วย ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร ทางพิเศษศรีรัช ระยะทาง 38.4 กิโลเมตร ทางพิเศษฉลองรัช ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร ทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทาง 5 กิโลเมตร และทางพิเศษอุดรรัถยา ระยะทาง 32 กิโลเมตร และในปีงบประมาณ 2548 ได้เปิดให้บริการทางพิเศษเพิ่มเติมอีก 1 สาย คือ ทางพิเศษสายบางนา-อโศกวงค์ (S1) ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร เป็นทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้วระยะทางรวมทั้งสิ้น 175.9 กิโลเมตร โดยสรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญได้ ดังนี้

1. โครงการที่เปิดให้บริการในปีงบประมาณ 2548

ทางพิเศษสายบางนา-อโศกวงค์ (ตอน S1) ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร

เป็นทางพิเศษที่ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรด้านใต้ของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะบริเวณบางนาและพื้นที่ใกล้เคียง มีแนวสายทางจากอโศกวงค์เชื่อมทับกับทางพิเศษเฉลิมมหานครไปถึงบางนา กทพ. ได้เร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จและเปิดบริการเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2548 สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางนา และบริเวณแยกบางนาได้เป็นอย่างดี



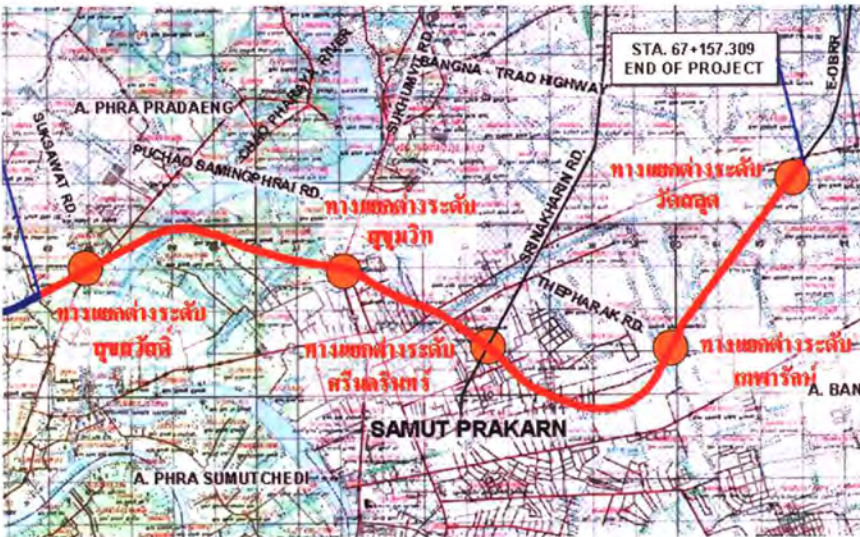
2. โครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Projects)



1) โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร

เป็นทางพิเศษที่ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครด้านใต้ ทำให้ทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกมีความสมบูรณ์ โดยมีแนวสายทางเริ่มต้นจากถนนสุขสวัสดิ์ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณบางพลี กทพ. ได้ส่งมอบพื้นที่ทั้งหมดแล้ว โดยเอกชนผู้รับจ้างได้รับมอบพื้นที่ประมาณ 98% สำหรับการก่อสร้างโครงการฯ มีความก้าวหน้าสะสมร้อยละ 26.89 จากแผนงานร้อยละ 25.45 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.44 (ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2548)

แนวเส้นทางและตำแหน่งทางแยกต่างระดับ

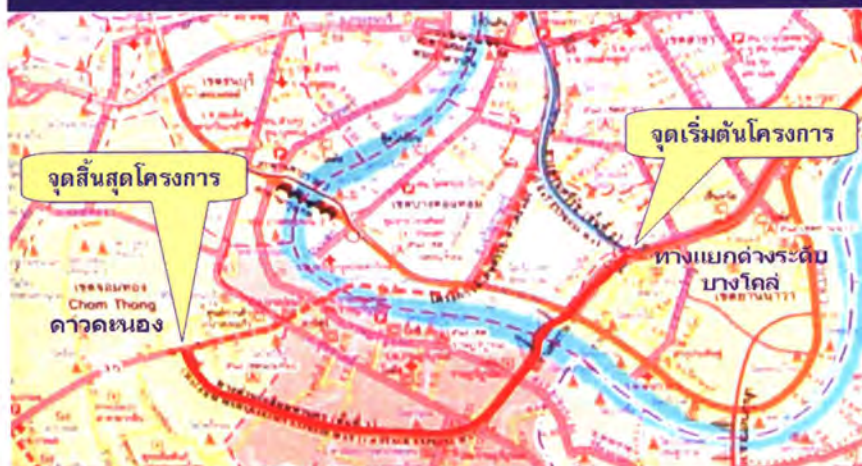


2) โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 9.5 กิโลเมตร

เป็นทางพิเศษที่ช่วยขยายขอบข่ายการให้บริการของทางพิเศษฉลองรัชทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร เพื่อเพิ่มเส้นทางเดินทางสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และรองรับการพัฒนาเมืองใหม่ในนครนายก โดยมีแนวสายทางเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณรามอินทราไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงถนนวงแหวนรอบนอก โครงการนี้ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ให้ดำเนินโครงการฯ และ กทพ. ได้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่เขตบึงกุ่ม เขตบางเขน เขตสายไหม และเขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2548 เพื่อสร้างทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2548 โดยมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2548 นอกจากนี้ กทพ. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2548 และมีกำหนดเริ่มงานก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม 2549 ระยะเวลา 22 เดือน



โครงการทางพิเศษศรีรัช-ดาวคะนอง



เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2547 วันที่ 25 เมษายน 2547 และวันที่ 25 กันยายน 2548 เพื่อนำข้อมูลไปพิจารณาประกอบการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ ขณะนี้ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างจัดทำรายการการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ โดยนำความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ประกอบการจัดทำรายงานฯ ด้วย

2) โครงการทางพิเศษสายทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ระยะทาง 17 กิโลเมตร

เป็นโครงการทางพิเศษที่ขยายขอบข่ายการให้บริการจากทางพิเศษศรีรัชไปทางตะวันตกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา สิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก โดยสำนักงานโยธาและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ว่าจ้างให้ที่ปรึกษาทำการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยมีการจัดสัมมนากลุ่มย่อย สัมมนาวิชาการ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนรวม 3 ครั้ง ซึ่ง สนข. จะนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อนุมัติดำเนินการต่อไป

แนวเส้นทางโครงการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก

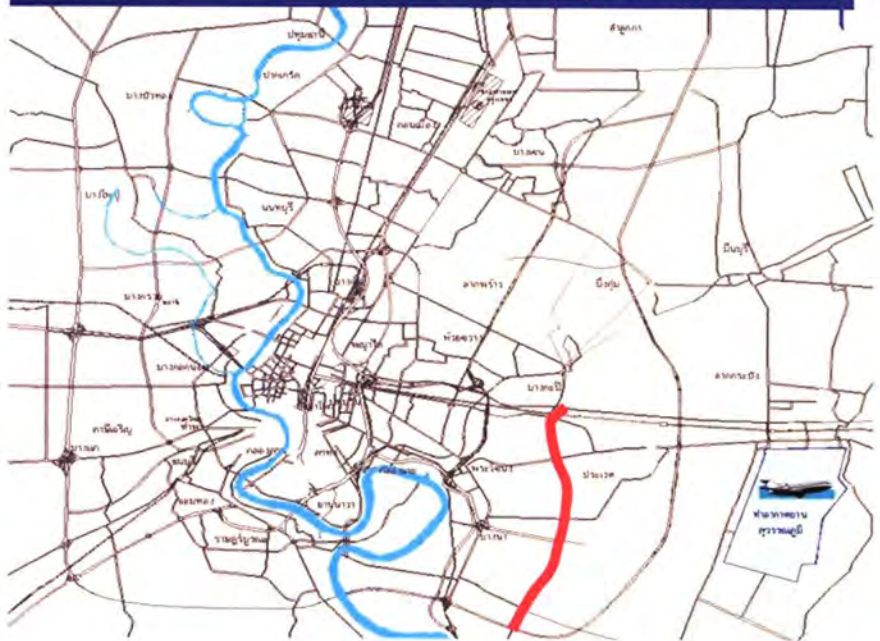




3) โครงการทางพิเศษสุวรรณภูมิ ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร

เป็นโครงการทางพิเศษเพื่อรองรับการเดินทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร มีแนวสายทางเริ่มต้นบริเวณถนนพระรามที่ 4 บริเวณจุดตัดกับถนนรัชดาภิเษก และไปสิ้นสุดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดย กทพ. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นก่อนว่าจ้างที่ปรึกษามาดำเนินการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการออกแบบรายละเอียดของโครงการตามนโยบายกระทรวงคมนาคม และได้นำเสนอคณะกรรมการ กทพ. เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2548 ซึ่งคณะกรรมการ กทพ. ได้เห็นชอบให้ กทพ. ว่าจ้างที่ปรึกษามาดำเนินการ โดยมีระยะเวลาดำเนินงาน 18 เดือน

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-บางนา-สมุทรปราการ



4) โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-บางนา-สมุทรปราการ ระยะทาง 13.8 กิโลเมตร

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-บางนา-สมุทรปราการ มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดสมุทรปราการ และพื้นที่ด้านตะวันออกและด้านใต้ของกรุงเทพมหานคร อีกทั้งยังทำให้โครงข่ายทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร เขตปริมณฑล และจังหวัดใกล้เคียงสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีแนวสายทางเชื่อมต่อกับระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือที่ถนนศรีนครินทร์ บริเวณทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพ-ชลบุรี มุ่งไปทางทิศใต้ไปตามแนวกึ่งกลางของถนนศรีนครินทร์ ตัดผ่านถนนพัฒนาการ ถนนบางนา-ตราด และตัดกับทางพิเศษบูรพาวิถี ที่ทางแยกต่างระดับวัดศรีเอี่ยม แล้วตัดผ่านถนนเทพารักษ์ถึงถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ มุ่งไปทางทิศตะวันตกสิ้นสุดแนวสายทางที่ถนนสุขุมวิทในเขตจังหวัดสมุทรปราการ

4. โครงการรับโอนทางหลวงพิเศษจากกรมทางหลวง

รัฐบาลมีนโยบายที่จะให้ กทพ. ดูแลทางพิเศษเพียงหน่วยงานเดียว โดยให้โอนทางหลวงพิเศษ 3 สาย ระยะทางรวม 153.3 กิโลเมตร มาจากกรมทางหลวง ประกอบด้วย ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายมอเตอร์เวย์ ตอนกรุงเทพ-ชลบุรี ระยะทาง 82 กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก (ตอนบางปะอิน-บางพลี) ระยะทาง 64 กิโลเมตร และทางยกระดับอุดรธานีฯ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต ระยะทาง 7.3 กิโลเมตร ซึ่งผลการดำเนินการปี 2548 กทพ. และกรมทางหลวงได้ประสานงานกัน และเสนอสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อยกร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวงในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษและทางยกระดับอุดรธานีฯ บางช่วงไปเป็นของ กทพ. โดยคณะ

โครงการรับโอนทางหลวงพิเศษจากกรมทางหลวง



1. ทางยกระดับอุดรธานีฯ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต
ระยะทาง 7.3 กิโลเมตร
2. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก
(ตอนบางปะอิน-บางพลี) ระยะทาง 64 กิโลเมตร
3. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายมอเตอร์เวย์
(ตอนกรุงเทพ 4 - ชลบุรี) ระยะทาง 82 กิโลเมตร



รัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2548 เห็นชอบร่างพระราชบัญญัติโอนอำนาจหน้าที่และกิจการบริหารของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ และทางยกระดับอุตสาหกรรมบางช่วงไปเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว และสภาผู้แทนราษฎรชุดที่ 22 ปีที่ 1 ครั้งที่ 16 (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) ในการประชุมเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2548 ได้พิจารณาและลงมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวตามที่คณะรัฐมนตรีเสนอ แล้วตั้งคณะกรรมการวิสามัญชั้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญ ได้ประชุมเพื่อพิจารณารายละเอียด

ร่างพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับ รวมถึงการโอนหน้าที่เกิดจากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 และ 9 หนี้เงินกู้ที่กระทรวงการคลังนำมาใช้ในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษทั้งสองสายดังกล่าว และได้ผ่านการพิจารณาแล้วเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2548 โดยคณะกรรมการวิสามัญ ได้ส่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวให้สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร บรรจุในระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎรครั้งต่อไปเพื่อพิจารณาและลงมติวาระที่ 2 และ 3 ต่อไป

สรุป

ภาพรวมการดำเนินงานของ กทพ. มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กระทรวงและยุทธศาสตร์ประเทศ โดย กทพ. ได้ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล โดยมีการเร่งรัดให้มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งโครงข่ายระบบทางพิเศษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะช่วยทำให้โครงข่ายในอนาคตให้เป็นทางพิเศษวงแหวนและทางพิเศษแนวรัศมีที่มีความสมบูรณ์ต่อเชื่อมกับระบบการขนส่งอื่นๆ และยังรองรับการเดินทางไปสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีความสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น





การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

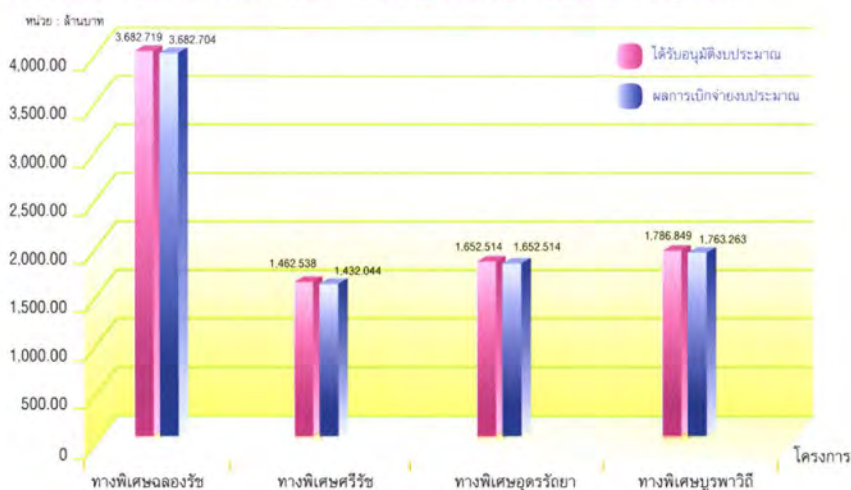
งบประมาณแผ่นดิน

ปีงบประมาณ 2548 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับงบประมาณในส่วนที่รัฐบาลรับภาระเป็นค่าดอกเบี้ย ชำระเงินกู้ และค่าธรรมเนียมการกู้เงิน จำนวน 8,584.620 ล้านบาท สามารถเบิกจ่ายได้ทั้งสิ้น 8,530.525 ล้านบาท โดยแยกเป็นโครงการต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

โครงการ	ได้รับอนุมัติ	ผลการเบิกจ่าย
1. ทางพิเศษฉลองรัช	3,682.719	3,682.704
2. ทางพิเศษศรีรัช	1,462.538	1,432.044
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา	1,652.514	1,652.514
4. ทางพิเศษบูรพาวิถี	1,786.849	1,763.263
งบประมาณทั้งสิ้น	8,584.620	8,530.525

ตารางแสดงงบประมาณที่ได้รับและผลการเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี 2548





องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ คณะผู้บริหาร



นายอารักษ์ ราชบุรุษบริหาร

ผู้อำนวยการ

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2547

ถึงวันที่ 6 กรกฎาคม 2548



นายก่อแก้ว พิถุกลอง

ผู้อำนวยการ

ตั้งแต่วันที่ 8 สิงหาคม 2548

ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นางบุลวิน วัชรประทีป

รองผู้อำนวยการ



นายสุพล พงษ์สุวรรณ

รองผู้อำนวยการ



โครงสร้าง องค์กรรับส่งสินค้าและผลิตภัณฑ์

คณะกรรมการ

ผู้อำนวยการ

รองผู้อำนวยการ

รองผู้อำนวยการ

ฝ่ายลอจิสติกส์กลาง

- กองบริการจัดการขนส่งทางบก
- กองจัดส่งสินค้าภูมิภาค
- เขตอยุธยา
- เขตระยอง
- เขตเพชรบุรี

ฝ่ายลอจิสติกส์เหนือ

- เขตนครสวรรค์
- เขตพิษณุโลก
- เขตเด่นชัย
- เขตเชียงใหม่
- เขตลำปาง

ฝ่ายลอจิสติกส์ใต้

- เขตชุมพร
- เขตสุราษฎร์ธานี
- เขตหาดใหญ่
- เขตยะลา

ฝ่ายลอจิสติกส์อีสาน

- เขตนครราชสีมา
- เขตขอนแก่น
- เขตหนองคาย
- เขตอุบลราชธานี

ฝ่ายการตลาดและพัฒนาธุรกิจ

- กองวิเคราะห์และติดตามผล
- กองพัฒนาและส่งเสริมการตลาด
- กองขายบริการ 1
- กองขายบริการ 2

ฝ่ายบัญชีและการเงิน

- กองคลังเงิน
- กองตรวจรายได้
- กองตรวจรายจ่าย
- กองบัญชีลูกหนี้
- กองประมวลบัญชี
- กองการงบประมาณ

ฝ่ายขนส่งท่าเรือและกิจการพิเศษ

- ศูนย์ขนส่งสินค้าท่าเรือ
- ศูนย์ขนส่งสินค้าหมากคั้น
- ศูนย์ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- ศูนย์บริการประสานงานรถ

ฝ่ายธุรการและบุคลากร

- กองการเจ้าหน้าที่
- กองการแพทย์
- งานอาคารที่ดิน
- โรงพิมพ์
- หน่วยอัตรากำลัง
- หน่วยสวัสดิการ
- หน่วยพัสดุและจัดหา
- หน่วยทะเบียนยานพาหนะ
- กองหน่วยพัฒนาบุคลากร

สำนักผู้อำนวยการ

- กองกลาง
- กองประชาสัมพันธ์
- กองนโยบายและแผน
- หน่วยการประชุม

สำนักเทคโนโลยีและสารสนเทศ

- กองเทคโนโลยี
- หน่วยสถิติ

สำนักการช่าง

- กองซ่อมเครื่องยนต์และเครื่องส่งกำลัง
- กองซ่อมไฟฟ้าและแบตเตอรี่
- กองเครื่องมือกลและโลหะ
- กองซ่อมสร้างตัวถัง
- กองซ่อมบำรุงท่าเรือ
- กองซ่อมเบาพระประแดง
- คลังอะไหล่

สำนักกฎหมาย

- กองคดี
- กองนิติการ
- กองคดีใช้และติดตามหนี้
- หน่วยสอบสวนอุบัติเหตุ

จำนวนบุคลากร สวม 1,677 คน
 ณ 31 ธันวาคม 2548
 พนักงานประจำ 1,332 คน
 ลูกจ้างเฉพาะงาน 345 คน



วิสัยทัศน์

พันธกิจ การกิจ แนวทางดำเนินการ เป้าหมาย



องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ วันสถาปนา 9 กันยายน 2496



วิสัยทัศน์

เป็นองค์กรที่ให้บริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ภายใต้หลักการบริหารงานที่ชัดเจน คล่องตัว ให้บริการด้วยความสะอาด รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย เป็นที่ประทับใจ ต่อผู้ใช้บริการ ด้วยการเป็นผู้นำในการสร้างราคาดมาตรฐานให้สังคมได้รับประโยชน์สูงสุด และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

พันธกิจ

1. สนับสนุนสถาบันชาติ ศาสนา และพระมหากษัตริย์ ในการขนส่งเพื่อความมั่นคง
2. บริการ พัฒนา และส่งเสริมการขนส่งสินค้าแก่รัฐและประชาชน ให้เกิดความพึงพอใจ สะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัยและเป็นธรรม

ภารกิจ

พุทธศักราช 2496 ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2496 ให้ ร.ส.พ. มีสภาพเป็นนิติบุคคล และเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม มีวัตถุประสงค์ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง ดังนี้



1. อำนวยบริการแก่รัฐและประชาชนในการขนส่งทุกชนิด เช่น คนโดยสาร สินค้าและพัสดุภัณฑ์ทั้งภายในและภายนอกราชอาณาจักร
2. ประกอบธุรกิจที่ต่อเนื่องหรือใกล้เคียงกับการขนส่ง
3. ประกอบพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม เพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจของชาติและช่วยเหลือในการครองชีพ

แนวทางดำเนินการ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งให้อย่างทั่วถึง เพียงพอ และเป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนานอัครให้เป็นผู้นำทางด้าน Logistics

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การปรับโครงสร้างการบริหารและการบริการ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การจัดบริการขนส่งในราคาที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค

ยุทธศาสตร์ที่ 5 จัดการ ควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

เป้าหมาย

เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ร.ส.พ.จึงได้กำหนดเป้าหมายดังนี้

1. ให้บริการขนส่งสินค้าจุดเดียวทั่วไทย (one-stop service) ไปได้ทั่วโลก โดยผ่านเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ และเครือข่ายการขนส่งของ ร.ส.พ. ภายในปี 2550
2. พัฒนานอัครให้เป็นผู้นำด้าน Logistics



องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม บริหารงานภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย ประธานกรรมการและคณะกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่า 3 คน แต่ไม่เกิน 7 คน มีผู้อำนวยการเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง

ร.ส.พ. ให้บริการขนส่งทุกประเภท ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดำเนินการขนส่ง และเป็นผู้บริหารจัดการขนส่ง งานหลักแบ่งออกเป็น

1. การขนส่งสินค้าภายในประเทศ ประกอบด้วย

1.1 การขนส่งพัสดุภัณฑ์ด่วน หรือที่เรียกว่า EDC. เป็นบริการที่เน้นความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้ใช้บริการ โดยบริการแบบ “ประตูบ้านผู้ส่งจนถึงประตูบ้านผู้รับ” หรือ “Door To Door Service” พร้อมทั้งมีหลักประกันกรณีการสูญหายหรือเสียหาย อันเกิดขึ้นกับสินค้าทุกชิ้น



1.2 การขนส่งแบบเหมาคัน ร.ส.พ. รับทำการขนส่งและจัดส่งสินค้าไม่ว่าจะขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมากหรือน้อยเพียงใด โกล်หรือโกล โดยจะจัดรถบรรทุกที่เหมาะสมกับสินค้าทุกประเภทไว้ให้ ในกรณีที่ผู้ใช้บริการมีสินค้าที่จะต้องนำส่งเป็นจำนวนมากและเป็นประจำ ร.ส.พ. ยินดีรับเป็นผู้จัดการขนส่งแบบมีสัญญาผูกพัน โดยมีข้อตกลงเป็นกรณีพิเศษ เพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพสูงสุด และเป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ยังรับจัดการงานด้านขนย้ายอีกด้วย

1.3 การขนส่งสินค้าในเขตท่าเรือ ร.ส.พ. รับทำการขนส่งสินค้าจากเขตการทำเรือทุกแห่งไปยังจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ และนำสินค้าต่าง ๆ กลับเข้าเขตการทำเรือ เพื่อทำการส่งออกด้วยบริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีรถยนต์บรรทุกหลากชนิดไว้ให้บริการ

2. การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ระหว่างประเทศ ร.ส.พ. ให้บริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ระหว่างประเทศ ทั้งที่เป็นสินค้าผ่านแดน (Transit Cargoes) สินค้าเข้าส่งกลับออก (Re-Export) สินค้านำเข้าและสินค้าส่งออก (import-export) ทั้งทางเรือ ทางอากาศ ทางรถไฟ และทางรถยนต์ ในรูปแบบเบ็ดเสร็จ และบริการเฉพาะอย่าง ตามแต่ความต้องการของผู้ใช้บริการ

3. บริการต่อเนื่องกับการขนส่ง ร.ส.พ. ให้บริการต่อเนื่องเกี่ยวกับการขนส่ง อาทิ บริการจัดการสินค้าแทนเจ้าของสินค้า บริการออกของ บริการบรรจุหีบห่อสินค้า บริการรับจองระวางสินค้า บริการคลังสินค้า และโรงพิมพ์ เป็นต้น





4. บริการด้านสังคม ร.ส.พ.ให้การสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือหน่วยงานราชการ เอกชนต่าง ๆ ในการขนส่งสิ่งของบริจาคทั่วไป และกรณีเกิดภัยพิบัติในภาคต่าง ๆ ของประเทศขนส่งสิ่งของในงานของสำนักพระราชวัง มูลนิธิแพทย์อาสาสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี เป็นต้น

ผลการดำเนินงานในรอบปีงบประมาณ 2548

การดำเนินงานในปี ร.ส.พ.เน้นการบริหารจัดการและการควบคุมที่ใกล้ชิดกับปัญหา โดยเน้นการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (one-stop service) มากขึ้น กล่าวคือ ไม่ว่าผู้ใช้บริการจะมาติดต่อขนส่งสินค้ากับ ร.ส.พ. ณ จุดใดทั่วประเทศ ลูกค้าสามารถเลือกใช้บริการได้ทุกประเภท โดยแบ่งงานการขนส่งสินค้าเป็น 4 ฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายลอจิสติกส์กลาง ฝ่ายลอจิสติกส์เหนือ ฝ่ายลอจิสติกส์ใต้ และฝ่ายลอจิสติกส์อีสาน ซึ่งแต่ละฝ่ายควบคุมการให้บริการขนส่งสินค้าทุกประเภทของ ร.ส.พ. โดยแบ่งพื้นที่ความรับผิดชอบตามภาคต่าง ๆ ฉะนั้นผู้จัดการ ร.ส.พ.ในแต่ละจังหวัด และแต่ละภาค จึงสามารถให้บริการลูกค้าได้ในทุกประเภทงาน และเพิ่มประสิทธิภาพด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

1. กลยุทธ์การเพิ่มรายได้ (Revenue Growth) ร.ส.พ. มุ่งหวังที่จะสามารถสร้างรายได้เพิ่ม โดยมีโครงการและแผนงานรองรับ ได้แก่

1.1 โครงการเพิ่มตัวแทน ร.ส.พ. (Appointed Sale Agent) เพื่อรับส่งสินค้าย่อยในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 10 แห่ง และส่วนภูมิภาค จำนวน 50 แห่ง โดยร่วมมือกับภาคเอกชน

1.2 โครงการร่วมมือทางธุรกิจกับบริษัท ไปรษณีย์ไทย รับฝากส่งสินค้าตรา ECS. จากกรุงเทพมหานครถึงเขตเทศบาลเมืองทั่วประเทศ

1.3 ให้บริการบรรจุหีบห่อ (Packaging) ณ ที่ทำการสถานีรับส่งสินค้า ร.ส.พ.ทั่วประเทศ

1.4 ให้ส่วนลดค่าขนส่ง EDC. ตามปริมาณสินค้าที่ใช้บริการขนส่งมากขึ้น (Alotment) เพื่อเพิ่มยอดขาย

1.5 การปรับราคาค่าขนส่งนุหรีและโยธา

1.6 การปรับราคาค่าขนส่งอุปกรณ์ไฟฟ้า





2. **กลยุทธ์การเพิ่มผลผลิต (Productivity)** มีโครงการและแผนงานรองรับ ดังนี้
 - 2.1 การขยายอายุการใช้งานของน้ำมันหล่อลื่นและอุปกรณ์
 - 2.2 การจ่ายน้ำมันให้รถบรรทุกตามปริมาณกระบอกสูบ
 - 2.3 การลดค่าใช้จ่ายค่าปรับควินต้า-เลียงดัง
 - 2.4 การลดต้นทุนจากการขนส่งสินค้า EDC. ในเที่ยวกลับ
 - 2.5 โครงการนำอะไหล่ใช้แล้วที่สามารถ Rebuilt ได้มาทดแทนการซื้ออะไหล่ใหม่
 - 2.6 โครงการใช้รถเทรลเลอร์แทนรถ 10 ล้อ ในงานขนส่ง EDC.
 - 2.7 โครงการจัดการรถบรรทุก 6 ล้อ Closevan จำนวน 30 คัน แทนรถบรรทุก 10 ล้อ ในการขนส่งบูทรี

ผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2548 เปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานประจำปี 2547 สรุปได้ ดังนี้

หน่วย ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2547	ปีงบประมาณ 2547 (รวมรายได้ขายรถเก่า)	ปีงบประมาณ 2548
รายได้รวม	776.558	838.797	768.641
ค่าใช้จ่ายดำเนินการ	633.710	633.710	761.360
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	142.848	205.087	7.281
ค่าใช้จ่ายบริหาร	146.832	146.832	10.137
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(3.983)	58.255	(2.856)

หมายเหตุ ผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2548 นี้ เป็นการปิดบัญชีเบื้องต้น

รัฐบาลโดยกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และสำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “เรื่อง ยุทธศาสตร์ Logistics เพื่อเพิ่มความสามารถไทยในเวทีโลก” ร.ส.พ. ได้มีส่วนร่วมในการคิดและกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อการลดต้นทุนด้านลอจิสติกส์ให้กับประเทศ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. ยุทธศาสตร์เพื่อการลดต้นทุนในภาคพื้น (Surface) ประกอบด้วย

- 1.1 ยุทธศาสตร์การทำท่าเรือแหลมฉบังเป็น Gateway ของภูมิภาค โดย ร.ส.พ. มีโครงการจัดตั้ง ETO - Logistics ICD ณ คลังสินค้าย่านพหลโยธิน ถนนกำแพงเพชร
- 1.2 ยุทธศาสตร์การตั้ง Hub & Spoke ในแต่ละภาคของประเทศ โดย ร.ส.พ. ได้ลงนามในบันทึกความตกลงร่วมกันในการบริหารระบบ Intermodal Transport กับการท่าเรือแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด
- 1.3 ยุทธศาสตร์การขนส่งจากรูปแบบที่มีต้นทุนสูงไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำกว่า โดย ร.ส.พ. ได้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมกับบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด ในการขนส่งสินค้าด้วยเรือ Roll on-Roll off (RO/RO) โดย ร.ส.พ. เป็น Feeder ให้ทั้ง Port of Discharge and Loading



1.4 ยุทธศาสตร์เพื่อการจัดการทางด้าน Logistics โดย ร.ส.พ.จะมีบทบาทในการเป็นผู้ประสานเชื่อมต่อ โดยนำรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ มาผสมผสานเพื่อให้ต้นทุนรวมของการขนส่งต่ำสุด

2. ยุทธศาสตร์เพื่อการลดต้นทุนทางอากาศ (Air) ประกอบด้วย

2.1 ยุทธศาสตร์ Global Destination network โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นข่ายการขนส่งของโลก

2.2 ยุทธศาสตร์ทำให้ประเทศไทยเป็น Gateway ในการขนส่งสินค้าทางอากาศของโลก และภูมิภาค

2.3 ยุทธศาสตร์ที่ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านลอจิสติกส์ในกลุ่มสินค้าบางประเภท โดย ร.ส.พ.ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วมกับการบินไทย และบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ในการขนส่งสินค้าผ่านทางอากาศชนิดส่งถึงประตูบ้านผู้รับ โดย ร.ส.พ. และบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด รับช่วงในการขนส่งทางบกภายในประเทศ

การยกเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

เนื่องจากปัจจุบันการดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันเสรี ประกอบกับการดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ของภาคเอกชนมีการแข่งขันกันอย่างมีประสิทธิภาพอยู่แล้วรัฐบาลจึงได้พิจารณาเห็นสมควรยกเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกายกเลิกองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. 2549 เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 14 ก วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2549



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ คณะผู้บริหาร



นายปกศักดิ์ เศรษฐบุตร
ผู้อำนวยการ
ถึงวันที่ 1 พฤศจิกายน 2548



นายไอกาส เพชรมณี
รักษาการผู้อำนวยการ
ตั้งแต่วันที่ 2 พฤศจิกายน 2548



นายวีระศักดิ์ อุดมรินทร์
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายการเดินรถ



นางสมหมาย สุวรรณวงศ์
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหาร



นายบจร วิมลเพ็ญ
รองผู้อำนวยการ
ฝ่ายเดินรถเอกชนร่วมบริการ
ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



โครงสร้าง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ผู้อำนวยการ

ศูนย์พัฒนาบุคลากร

กองฝึกอบรมและพัฒนา
พนักงานองค์การฯ

กองฝึกอบรมและพัฒนา
พนักงานรถเอกชนร่วมบริการ

สำนักผู้อำนวยการ

กองกลาง

กองประชาสัมพันธ์

ฝ่ายตรวจสอบ

ผู้ช่วยฝ่ายตรวจสอบบัญชีการเงิน

ผู้ช่วยฝ่ายตรวจสอบปฏิบัติการ

ผู้ช่วยฝ่ายตรวจสอบวิเคราะห์เดินรถ

ส่วนงานพิเศษ

งานธุรการ

สำนักนโยบายและแผน

กองแผนงาน

กองวิเคราะห์และประเมินผล

กองสารสนเทศ

งานธุรการ

รองผู้อำนวยการ (ฝ่ายบริหาร)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ

ฝ่ายการเจ้าหน้าที่

กองบุคคล

กองพัฒนาระบบสวัสดิการ

งานธุรการ

ฝ่ายบัญชีและการเงิน

กองบัญชี

กองการเงิน

งานธุรการ

ฝ่ายกฎหมาย

กองคดี

กองนิติกรรม

ส่วนอุบัติเหตุ

งานธุรการ

ส่วนบริการและจัดซื้อ

ส่วนธุรการ

รองผู้อำนวยการ (ฝ่ายการเดินรถองค์การฯ)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ

เขตการเดินรถ (8 เขต)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต

กองบริหารงานเขต

กองบัญชีและการเงิน

กองเดินรถ (3 กอง/เขต)

ส่วนอุบัติเหตุ

ส่วนตรวจการ

ส่วนซ่อมบำรุง (เฉพาะเขต 5, 6)

รองผู้อำนวยการ (ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ

ฝ่ายปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ

ส่วนธุรการ

จำนวนบุคลากร สวม 18,534 คน
ก. 31 ธันวาคม 2548

พนักงาน 18,532 คน
อัตราจ้าง 2 คน



วิสัยทัศน์

พันธกิจ เป้าหมาย



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ วันสถาปนา 1 ตุลาคม 2519



วิสัยทัศน์

บริหารจัดการเดินรถโดยสารของ ขสมก. ให้สามารถปรับเปลี่ยนโครงสร้างการบริหารจัดการตามนโยบายของภาครัฐ และควบคุมกำกับดูแลการดำเนินงาน เพื่อให้การบริการรถโดยสารประจำทาง ทั้งรถโดยสารของ ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการสามารถตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ เน้นคุณภาพปลอดภัย ทั้งถึง เพียงพอ สามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ

พันธกิจ

1. จัดบริการขนส่งประชาชนให้ทั่วถึง เพียงพอและเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ โดยสร้างภาพลักษณ์ให้เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ
2. สนับสนุนให้เอกชนร่วมเดินรถและกำกับดูแลการให้บริการที่มีมาตรฐานการบริการเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ
3. เชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ
4. สนองนโยบายด้านราคาค่าโดยสารของรัฐ เพื่อไม่ให้กระทบต่อผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง รวมทั้งการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม
5. เพิ่มประเภทบริการตามความต้องการของผู้ใช้บริการและเป็นหน่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวไทย



เป้าหมาย

1. รักษาและปรับปรุงรถโดยสารทุกสายให้ได้มาตรฐาน ISO 9001 : 2000
2. การลด/ควบคุมต้นทุนการเดินรถภายในปี 2548
3. พัฒนาระบบสารสนเทศภายในองค์กร ซึ่งรวมถึงเขตการเดินรถภายในปี 2548
4. มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างการบริหารจัดการที่เหมาะสม
5. การพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพ และมีความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลง
เป็นการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
6. มีแผนยุทธศาสตร์ (การดำเนินการตามแนวทางการปรับเปลี่ยนโครงสร้างการบริหารจัดการ)



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

การดำเนินงานในรอบปีงบประมาณ 2548

การติดตั้งอุปกรณ์ และดัดแปลงใช้ NGV ในรถโดยสาร



1. ขสมก. และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจร่วม เพื่อดำเนินโครงการติดตั้งอุปกรณ์และดัดแปลงใช้ NGV ในรถโดยสาร ขสมก. ประมาณ 1,000 คัน เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2548

2. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้นำรถโดยสารธรรมดาไปทดลองดัดแปลงเครื่องยนต์จำนวน 5 คัน เพื่อดำเนินการดัดแปลงเครื่องยนต์ในรถโดยสาร ขสมก. จำนวน 108 คัน ต่อไป

3. รถโดยสารธรรมดา จำนวน 5 คัน อยู่ระหว่างการทดลองดัดแปลงเครื่องยนต์จากการใช้น้ำมันดีเซลเป็นก๊าซธรรมชาติ (NGV)

4. เนื่องจากการดำเนินการตามลักษณะดังกล่าว เข้าข่ายงบประมาณ และขณะนี้อยู่ระหว่างการนำเสนอโครงการให้ผู้มีอำนาจอนุมัติ

5. องค์การได้มีหนังสือที่ ขสมก. 2004/2548 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2548 ถึง ปตท. เพื่อขอทราบข้อมูลด้านต่าง ๆ ก่อนที่จะดำเนินการดัดแปลงรถโดยสาร จำนวน 108 คัน ดังนี้

- เทคนิคที่จะใช้ในการดัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อใช้ NGV ที่ทำให้เครื่องยนต์มีประสิทธิภาพที่ดีที่สุด และสมประโยชน์กับค่าใช้จ่ายที่ลงทุน

- การรับประกันผลงานหลังการดัดแปลงเครื่องยนต์จะกำหนดอย่างไร

- การดูแลการซ่อมบำรุงรักษาจะดำเนินการอย่างไร

- แผนการซ่อมที่องค์การต้องส่งมอบรถและรับมอบรถคืนจาก ปตท. เป็นอย่างไร

- ราคาและคุณภาพก๊าซตลอดอายุการใช้งานของรถหลังการดัดแปลงเป็นอย่างไร ซึ่งข้อมูลเหล่านี้เป็นเรื่องสำคัญที่ต้องได้ข้อมูลที่ชัดเจนก่อนดำเนินการ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายและมีผลกระทบต่อโครงการที่ได้มีบันทึกความเข้าใจร่วมกัน

6. องค์การได้มีหนังสือที่ ขสมก. 2089/2548 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2548 ถึง ปตท. ขอทราบข้อมูลการจัดตั้งสถานีจ่าย NGV ให้กับรถโดยสารภายในอุจจธรดขององค์การ ดังนี้

6.1 คาดว่ารถโดยสารใช้ NGV จำนวน 2,000 คัน จะจัดหาได้ภายในอีก 6 เดือน ข้างหน้านั้นทาง ปตท. จะสามารถตั้งสถานีจ่าย NGV ให้กับรถโดยสารภายในอุจจธรดขององค์การได้จำนวนกี่ที่ ที่ไหนบ้าง

6.2 หลังจากดำเนินการตามข้อ 6.1 แล้ว อุจจธรดที่เหลือจะสามารถดำเนินการตั้งสถานีจ่าย NGV ภายในระยะเวลาเท่าไร

7. วันที่ 7 ธันวาคม 2548 องค์การได้เริ่มทดลองเดินรถโดยสารตู้ปรับอากาศ NGV วิ่งบริการสาย ต.118 (ม.ธรรมศาสตร์) ศูนย์รังสิต-สถานีรถไฟท่า BTS (จตุจักร) โดยมีรถตู้ ปอ. วิ่งบริการในช่วงแรก 10 - 20 คัน

8. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือที่ 710600/01 ลงวันที่ 6 มกราคม 2549 เรื่องการตั้งสถานี NGV ให้กับรถโดยสาร ดังนี้

8.1 สำหรับรถโดยสาร 2,000 คันแรก ปตท. สามารถก่อสร้างสถานีบริการจ่าย NGV ภายในอุจจธรดขององค์การ 4 จุด คือ อุรังสิต อุมีนบุรี อุแพรกษา และอุพระราม 2 आयुสัญญาการใช้พื้นที่ในการก่อสร้างสถานี ควรเป็นกรรมสิทธิ์ของ ขสมก. หรือมีอายุสัญญาใช้พื้นที่ไม่ต่ำกว่า 10 ปี โดย ปตท. สามารถให้บริการ NGV ได้ภายใน 6 เดือน หลังได้รับการยืนยันและรับมอบพื้นที่

8.2 สำหรับการก่อสร้างสถานีบริการ NGV ให้รถโดยสารที่เหลือ ปตท. จะหารีหรือร่วมกับ ชสมก. พิจารณาก่อสร้างสถานีตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับแผนการเดินทางของ ชสมก. โดยแต่ละสถานีควรมีรถโดยสารให้บริการไม่ต่ำกว่า 200 คัน

9. องค์การได้มีหนังสือที่ ชสมก. 024/2549 ลงวันที่ 11 มกราคม 2549 เรื่อง การตั้งสถานีจ่าย NGV ให้กับรถโดยสารของ ชสมก. โดยแจ้งความต้องการให้ ปตท. ตั้งสถานีจ่าย NGV ให้กับรถโดยสาร ชสมก. ดังนี้

9.1 อุจอรรถที่ต้องการตั้งสถานีจ่าย NGV สำหรับรถโดยสารใหม่ 2,000 คัน ได้แก่ อู่รังสิต อู่บางเขน อู่สวนสยาม อู่สำโรง อู่สายลวด อู่คลองเตย อู่พระราม 9 อู่แสมดำ (พระราม 2) อู่ท่าอิฐ อู่กำแพงเพชร และอู่โพธิ์แก้ว

9.2 จัดตั้งสถานีจ่าย NGV ในทุกอุจอรรถโดยรถโดยสารที่เหลือ หลังจากตั้งสถานีตามข้อ 9.1 ให้แล้วเสร็จภายในปี 2549

9.3 จัดตั้งสถานีจ่าย NGV เพิ่มเติมตามสถานที่ต่าง ๆ ดังนี้

- ลานจอดรถสถานีรถไฟฟ้า รฟม. บริเวณวัดหัวลำโพง
- ลานจอดรถสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต
- ที่อู่กำแพงเพชร 2 เพื่อใช้ร่วมกันระหว่าง ชสมก. กับ บขส.



การดำเนินงานในอนาคต

ชสมก. จะติดตั้งอุปกรณ์และดัดแปลงรถโดยสารทั้งหมดจากการใช้น้ำมันดีเซลเป็นก๊าซ NGV

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

งบประมาณที่ได้รับในปี 2548 และผลการใช้จ่ายงบประมาณ 2548

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินที่ได้รับอนุมัติในปี		แผนการเบิกจ่าย		เบิกจ่ายจริง		ยอดเบิกจ่าย คงเหลือ	วงเงินที่ได้ก่อนบัญชีปิดแล้ว	
	ดำเนินการ	เบิกจ่าย	เดือน ก.ย. 48	เดือน ก.ย. 48	1 ต.ค. 47 - 30 ก.ย. 48	ร้อยละ (6)		ดำเนินการแล้ว	เบิกจ่าย
	(1)	(2)	(3)	(4)	จำนวน (5)	(7)=(2)-(5)	(7)=(2)-(5)		
1. งบทำการ	10,636,986	10,636,986	1,676,568	1,458,558	10,366,348	97.45	271,638		
เฉพาะรายจ่ายที่เป็นตัวเงิน									
2. งบลงทุนที่ได้รับอนุมัติ									
2.1 งบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติ									
(1) อนุมัติรายปี	22,146	13,446	3,304		0,848	6.31	12,998		
(2) แผนระยะยาว	48,045	31,045	8,045	1,500	1,800	5.80	29,245		
2.2 งบลงทุนที่ทำเป็นโครงการ									
รวม (2.1 + 2.2)	70,191	44,491	11,349	1,500	2,648	3.85	41,843		
รวม (1 + 2)	10,707,177	10,681,477	1,687,917	1,460,358	10,367,996	97.07	313,481		

หมายเหตุ

- หากการเบิกจ่ายงบประมาณรายการใดที่ไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ขอให้ระบุปัญหาอุปสรรคของรายการโครงการที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการใช้เงินในภาพรวมด้วย
- วงเงินดำเนินการ หมายถึงรายการลงทุนที่รัฐวิสาหกิจคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาได้ภายในปีงบประมาณ และรายการผูกพันที่ยังไม่ลงนามในสัญญา
- วงเงินเบิกจ่าย หมายถึงรายการลงทุนที่รัฐวิสาหกิจลงนามในสัญญาแล้ว
- งบทำการ วงเงินที่ได้รับอนุมัติทั้งปี การดำเนินการและการเบิกจ่าย ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ชสมก. ได้ขอปรับปรุงเพิ่มเติมงบประมาณประจำปี 2548 ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 24 ส.ค. 2547 ที่เห็นชอบให้ ชสมก. กู้เงินเพื่อซื้อรถโดยสารปรับอากาศใหญ่ จำนวน 1,297 คัน และ 2 พย. 47 ที่เห็นชอบให้ปรับอัตราค่าจ้างของลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ โดยให้ได้รับค่าจ้างสูงกว่าอัตราที่ปรับเพิ่มร้อยละ 3 ตามอัตราค่าจ้างใหม่อีก 2 ชั้น และการปรับลดค่าใช้จ่าย เนื่องจากแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ ชสมก. ยังไม่ได้รับการพิจารณาจาก ครม. อีกทั้งการปรับเพิ่มค่าใช้จ่าย ด้านน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการปรับปรุงดังกล่าว คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ มีมติเห็นชอบแล้วในคราวประชุม ครั้งที่ 16/47 เมื่อวันที่ 8 ส.ค. 47 และครั้งที่ 6/48 เมื่อวันที่ 10 ส.ค. 48



สถาบันการbinsพลเรือน คณะผู้บริหาร



นายสุพงษ์ คำกิระ

กรรมการผู้แทนกระทรวงคมนาคม
รักษาการแทน ผู้ว่าการ
ตั้งแต่วันที่ 4 ตุลาคม 2547
ถึงวันที่ 7 เมษายน 2548



นายบุญฤทธิ์ เสาวพุกษ์

ผู้ว่าการ
ตั้งแต่วันที่ 8 เมษายน 2548



เรืออากาศโท ประพนธ์ จิตตะปุตตะ

รองผู้ว่าการ
ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2548



โครงสร้าง สถาบันการบินพลเรือน

คณะกรรมการ

ผู้ว่าการ

สำนักงานตรวจลงตราภายใน

รองผู้ว่าการ (ฝ่ายบริหาร)

ที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญ

รองผู้ว่าการ (ฝ่ายวิชาการ)

ศูนย์ฝึกการบิน

สำนักผู้ว่าการ

- แผนกเลขานุการ
- แผนกธุรการ
- แผนกทรัพยากรบุคคลและสวัสดิการ
- แผนกนโยบายและแผนงาน
- แผนกนิติการ
- แผนกจัดหา
- แผนกอาคารสถานที่

สำนักการเงินการคลัง

- แผนกบัญชี
- แผนกการเงิน
- แผนกงบประมาณ
- แผนกพัสดุ

สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศการบิน

- แผนกพัฒนาสารสนเทศและเครือข่าย
- แผนกผลิตและพัฒนากิจการศึกษา
- แผนกบริการโลหิตศุนย์การบิน

กองฝึกการบิน

- แผนกผู้อำนวยการบิน
- แผนกฝึกบินจำลอง
- สถานีบริการอากาศยาน

กองซ่อมบำรุง

- แผนกควบคุมมาตรฐานการซ่อม
- แผนกซ่อมอากาศยานในลานจอด
- สถานีซ่อมบำรุงอากาศยาน

- แผนกเลขานุการ

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน

- แผนกประชาสัมพันธ์
- แผนกการตลาด
- แผนกวิจัยและพัฒนา

กองวิชาอากาศยานและเครื่องยนต์

กองวิชาบริการการบิน

กองวิชาอิเล็กทรอนิกส์การบิน

กองวิชาบริการการบิน

กองวิชาภาษาอังกฤษเทคนิคการบิน

สำนักวิชาการ

- แผนกมาตรฐานการศึกษา
- แผนกบริการศึกษา
- แผนกกิจการนักศึกษา
- แผนกทะเบียนและวัดผล

สำนักประเมินผลการดำเนินงานและบริหารความเสี่ยง

คำอธิบาย

จัดตั้งหน่วยงานระดับกอง/สำนักเพื่อกำกับดูแลและบริหารงานด้านวิชาการของสถาบันการบินพลเรือน โดยให้รองผู้ว่าการฝ่ายวิชาการรักษาการโดยตำแหน่ง ตำแหน่งผู้ปฏิบัติราชการในระดับต่าง ๆ

อัตรากำลังที่ได้รับอนุมัติเพิ่มเติมจากกระทรวงการคลัง เมื่อ 2 เมษายน 2547

จำนวนบุคลากร 533	335 คน
พนักงาน	275 คน
ลูกจ้างประจำ	60 คน

อัตรากำลังเดิมที่ขออนุมัติปรับเข้าสู่โครงสร้างใหม่



วิสัยทัศน์

พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าหมาย



สถาบันการบินพลเรือน วันสถาปนา พ.ศ. 2504



วิสัยทัศน์

เป็นศูนย์กลางแห่งความเป็นเลิศด้านวิชาชีพในอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาค โดยเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่มีบุคลากรคุณภาพระดับมาตรฐานสากล

พันธกิจ

1. ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านอุตสาหกรรมการบินให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากลอย่างเพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศ และสอดคล้องกับความต้องการของภูมิภาค
2. ศึกษาและพัฒนาเทคโนโลยีและบริการด้านการขนส่งทางอากาศ เผยแพร่ความรู้ให้คำปรึกษาแนะนำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของระบบขนส่งทางอากาศของไทยในภูมิภาคเอเชีย
3. เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน
4. ขยายการให้บริการอากาศยานและสร้างบริการใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน เพื่อฝึกทักษะการปฏิบัติงานจริงให้กับนักศึกษาและให้บริการกับหน่วยงานภายนอก

ยุทธศาสตร์

สถาบันการบินพลเรือน ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาสถาบันฯ พ.ศ. 2548 - 2552 เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของสถาบันฯ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545 - 2549 และนโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภาในระหว่างวันที่ 23 - 25 มีนาคม 2548 โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้



1. ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารและการจัดการ
2. ยุทธศาสตร์การเพิ่มศักยภาพการจัดการเรียนการสอน
3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจและขยายการบริการสังคม
4. ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างคุณภาพชีวิตนักศึกษา
5. ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา
6. ยุทธศาสตร์การยกระดับมาตรฐานบุคลากรสู่ระดับสากล
7. ยุทธศาสตร์การปรับปรุงระบบบริหารการเงินและการลงทุน
8. ยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์
9. ยุทธศาสตร์การพัฒนาพันธมิตรทางธุรกิจเชิงกลยุทธ์ (Strategic Alliance) เพื่อความร่วมมือทางวิชาการและการร่วมลงทุนกับภาคเอกชนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

เป้าหมาย

1. ผู้สำเร็จการศึกษา/ฝึกอบรมมีทักษะความชำนาญและคุณภาพตามมาตรฐานสากล ช่วยยกระดับมาตรฐานบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศและภูมิภาค
2. สามารถผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินได้เพียงพอต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ
3. เป็นแหล่งอ้างอิงทางวิชาการด้านการบินพลเรือน เป็นที่ยอมรับและเชื่อถือในระดับนานาชาติ
4. มีรูปแบบการให้บริการด้านการบินเพิ่มมากขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดรายได้ที่เพิ่มขึ้น เพื่อลดการพึ่งพางบประมาณภาครัฐในส่วนที่มีข้อบ่งลงทุน
5. เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีสถานภาพเหมาะสม มีการบริหารเชิงกลยุทธ์ที่มุ่งสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพ และเป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลที่ดี
6. บุคลากรมีคุณภาพระดับมาตรฐานสากล มีวัฒนธรรมในการเรียนรู้และพร้อมจะพัฒนาตนเองอยู่ตลอดเวลา เพื่อขยายศักยภาพของตนเองและองค์กร



สถาบันการบินพลเรือน (สพว.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

1. งานด้านการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

1.1 นักศึกษาและผู้สำเร็จการศึกษา

- ในปี 2548 มีผู้สำเร็จการศึกษา จำนวนทั้งสิ้น 964 คน เป็นนักศึกษาไทย จำนวน 890 คน นักศึกษาต่างชาติ จำนวน 74 คน
- นักศึกษาที่รับเข้าเรียนมีจำนวนทั้งสิ้น 1,177 คน เป็นนักศึกษาไทย จำนวน 1,104 คน นักศึกษาต่างชาติ จำนวน 73 คน

1.2 การพัฒนาหลักสูตร

- สถาบันฯ ได้เปิดสอนหลักสูตรการบินบัณฑิต สาขาวิชาอิเล็กทรอนิกส์การบิน ปริญญาตรี 4 ปี และต่อเนื่อง 2 ปี (หลักสูตรใหม่ พ.ศ. 2547) โดยสภามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ได้มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2548
 - ปรับปรุงหลักสูตรให้ทันสมัย ได้แก่ Aviation Technical English, Aeronautical Meteorological Officer, Computer Programming, SSR และ Aircraft Maintenance
 - พัฒนาหลักสูตรใหม่ให้สอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงานด้านการบินทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่
 - ICAO English Language Proficiency Preparation ซึ่งหลักสูตรนี้มีวัตถุประสงค์ในการใช้เตรียมความพร้อมด้านภาษาอังกฤษสำหรับนักบิน และพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ เพื่อทดสอบภาษาอังกฤษตามมาตรฐานของ ICAO English Language Proficiency Rating
 - Aviation Industry English เพื่อใช้ในการพัฒนาบุคลากรด้านการบินในสาขา Ground Aviation, Airport, Cargo
 - หลักสูตร Computer Programming for Engineering เพื่อพัฒนาเนื้อหาในหลักสูตรให้ได้มาตรฐานสากล



1.3 การพัฒนาแบบทดสอบมาตรฐานภาษาอังกฤษเทคนิคการบิน

- ข้อสอบมาตรฐาน Test of English for Aviation Personnel (TOEAV-PILOT/ATC) สำหรับนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ
- ข้อสอบมาตรฐาน Test of English for Aviation Personnel (TOEAV-TECHNICIAN) สำหรับพนักงานสายช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน
- ข้อสอบมาตรฐาน Test of English for Aviation Personnel (TOEAV-OPERATION) สำหรับพนักงานสายปฏิบัติการ



พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกะเสน ประธานคณะกรรมการสถาบันการบินพลเรือน เป็นประธานในพิธีมอบประกาศนียบัตรหลักสูตรวิชาการปีงบประมาณ 2548 ณ สถาบันการบินพลเรือน กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2548

1.4 โครงการจัดตั้งศูนย์กลางในการทดสอบ ICAO English Language Proficiency ของประเทศไทย

เพื่อเป็นหน่วยงานในการทดสอบนักบิน และพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศของประเทศไทยตามข้อกำหนดของ ICAO ทั้งนี้ สถาบันฯ ได้พัฒนา Standardized Test ชื่อว่า Test of English for Aviation (TOEANV) สำหรับบุคลากรด้านการบิน ซึ่งมีหน่วยงานต่าง ๆ ด้านการบิน เช่น กองทัพอากาศ, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายการช่าง, กรมการขนส่งทางอากาศ, รวมถึงหน่วยงานราชการอื่น ๆ ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ส่งบุคลากรเข้ารับการทดสอบ

1.5 โครงการความร่วมมือด้านวิชาการ เพื่อศึกษาปริมาณความต้องการบุคลากรด้านการบินในสาขาต่าง ๆ

โดยเชิญหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องทางด้านอุตสาหกรรมการบิน เช่น บริษัท วิทยุการบินฯ บริษัทท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยฯ บริษัทการบินไทยฯ สายการบินต่าง ๆ กรมการขนส่งทางอากาศ และสถาบันต่าง ๆ ทางด้านการบิน เข้าร่วมประชุมในประเด็นดังกล่าว เพื่อนำผลการประชุมมาปรับปรุงและพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมให้มีความทันสมัย ตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มลูกค้า และความต้องการบุคลากรด้านการบินในสาขาต่าง ๆ



พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกะเสน ผู้บัญชาการสถาบันการบินพลเรือน เป็นประธานในพิธีวันคล้ายวันสถาปนาสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) ครบรอบปีที่ 44 โดยมีนายบุญฤทธิ์ เสาวฤทธิ์ ผู้ว่าการสถาบันการบินพลเรือน พร้อมผู้บริหารระดับสูงให้การต้อนรับ ณ โรงแรมรามามาการ์เด้นส์ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2548

1.6 โครงการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการบิน (R & D Aviation Center)

เพื่อทำการศึกษา ค้นคว้าวิจัย และสร้างนวัตกรรมใหม่ทางการบินทุกสาขา อีกทั้งให้บริการงานวิจัยและคำปรึกษาทางวิชาการแก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงบุคคลทั่วไปที่สนใจทางด้านการบิน ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดตั้งหน่วยงาน โดยขอสนับสนุนจากสถาบันพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สังกัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เพื่อร่วมจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการบิน (R & D Aviation Center) และร่วมมือทางวิชาการด้าน R & D จากมหาวิทยาลัย Massey

2. การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่างประเทศ

ในปีงบประมาณ 2548 สถาบันฯ ได้ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่างประเทศในการเป็นเครือข่ายร่วมพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านการบิน อาทิ

2.1 การลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างสถาบันการบินพลเรือนกับ Massey University ประเทศนิวซีแลนด์ : เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการทำความร่วมมือทางวิชาการในด้านการพัฒนาและเปิดการเรียนการสอนในหลักสูตรต่าง ๆ ในระดับปริญญา การฝึกอบรมระยะสั้น การวิจัยและพัฒนา รวมถึงการแลกเปลี่ยนบุคลากรทางวิชาการ โดยมีการลงนามร่วมกัน เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2548 และได้วางกรอบความร่วมมือไว้ในหลักสูตร ดังนี้



ผู้สำเร็จการศึกษาลักสูตรเทคโนโลยีบัณฑิต ประจำปีการศึกษา 2547 สถาบันการบินพลเรือน เข้ารับพระราชทานปริญญาบัตร ณ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2548

- English language training, including specialized programs for aviation professionals
- Bachelor of Aviation Management
- Master of Aviation
- Master of Management (Aviation Endorsement)

2.2 การลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างสถาบันการบินพลเรือนกับ Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT) ประเทศออสเตรเลีย : เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการทำความร่วมมือทางวิชาการในด้านการพัฒนาและเปิดการเรียนการสอนในหลักสูตรต่าง ๆ ในระดับปริญญา การฝึกอบรมระยะสั้น การวิจัยและพัฒนา รวมถึงการแลกเปลี่ยนบุคลากรทางวิชาการ โดยมีกรลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2548

- Aviation English program and (RELTA) ICAO
- Aviation Language Testing Services
- Provision of accredited Undergraduate and Postgraduate Programs
- Provision of short courses
- Exchange of academic materials and other related information

ซึ่งการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น จะส่งผลต่อการพัฒนาหลักสูตร และความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรด้านการบินต่อไป



2.3 ความร่วมมือการพัฒนาบุคลากรด้านการบินกับกรมการบินพลเรือนเวียดนาม

สถาบันฯ ได้จัดทำโครงการความร่วมมือกับ Vietnam Air Traffic Management (VATM) เพื่อพัฒนาเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศของ VATM ให้มีความรู้ตามมาตรฐานของ ICAO ในหลักสูตร Approach (Terminal) Control Radar

2.4 ความร่วมมือกับ Cambodia Air Traffic Service ประเทศกัมพูชา

สถาบันฯ ได้ร่วมมือกับ Cambodia Air Traffic Service (CATS) ประเทศกัมพูชา ในการจัดหลักสูตรด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อพัฒนาเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศให้กับชาวกัมพูชา ให้มีความรู้ตามมาตรฐานของ ICAO และ State Secretariat of Civil Aviation - Cambodia (SSCA) ในหลักสูตรต่าง ๆ ในกลุ่มงาน Air Traffic Services และหลักสูตรอื่น ๆ ตามที่ SSCA ต้องการ

2.5 โครงการ TRAINAIR

เพื่อพัฒนาบุคลากรของสถาบันฯ ให้มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาหลักสูตรตามแนวทาง TRAINAIR Methodology, ICAO จนสามารถพัฒนาหลักสูตรสำเร็จเป็น Qualified Course Developer และสถาบันฯ มี Standardized Training Package (STPs) ตามโครงการ TRAINAIR

และหลักสูตรมีความทันสมัย สอดคล้องความต้องการของอุตสาหกรรมการบิน และในโครงการดังกล่าว สถาบันฯ จะพัฒนาหลักสูตร ICAO English Language Proficiency Interviewer / Rater ให้สำเร็จในปีงบประมาณ 2549

โครงการจัดประชุมทางวิชาการด้านการบินในระดับนานาชาติ เป็นการจัดประชุม The Tenth Global TRAINAIR Training Symposium and Conference เพื่อดำเนินการจัดการประชุมและเสวนาทางวิชาการระดับโลกที่มีผู้บริหารสูงสุดขององค์กรต่าง ๆ ทางด้านการบินเข้าร่วมประชุม เรื่องการพัฒนาการฝึกอบรมและแสวงหาความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรด้านการบินของหน่วยงานและสมาชิกเครือข่ายโครงการ TRAINAIR ซึ่งกำหนดจัดประชุมในราวเดือนพฤศจิกายน 2549



นายภูมิธรรม เวชยชัย รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในโอกาสตรวจเยี่ยมสถาบันการบินพลเรือน และเป็นประธานในพิธีมอบทุนการศึกษาฝึกอบรมโครงการการบินเพื่ออาทร ประจำปี 2547 ซึ่งเป็นทุนวิธีที่ การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2548

2.6 การสร้างความร่วมมือกับองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

สถาบันการบินพลเรือนได้สร้างความร่วมมือกับองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในการพัฒนาชุดการสอนมาตรฐาน (Standardize Training Packages) เกี่ยวกับ ICAO English Language Proficiency Interviewer/Rater) เพื่อเตรียมผู้สอบสัมภาษณ์และผู้พิจารณาในระดับคะแนนความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษ เนื่องจากในปี พ.ศ. 2551 นักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศทุกคนจะต้องมีความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษให้ได้ตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด คือ ระดับ 4 จาก 6 ระดับ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว เป็นการเตรียมความพร้อมให้กับประเทศไทย ภูมิภาค และระดับสากล

ทั้งนี้ สถาบันการบินพลเรือนเป็นสถาบันด้านการบินหน่วยงานแรกและหน่วยงานเดียวในประเทศไทย 46 ประเทศ ที่ดำเนินการพัฒนาชุดสอนมาตรฐาน (Standardize Training Packages) เกี่ยวกับ ICAO English Language Proficiency Interviewer/Rater) เนื่องจาก สบพ. เป็นสมาชิกถาวรของโครงการ TRAINAIR ของ ICAO

3. การดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล

โครงการนักบินเชื้ออาหาร

โครงการนักบินเชื้ออาหารมีระยะเวลาในการดำเนินการ 3 ปี คือ 2547 - 2549 โดยมีจำนวนทุนของโครงการ จำนวน 115 ทุนต่อปี หน่วยงานที่ให้การสนับสนุน ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 90 ทุน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน 8 ทุน และบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 2 ทุน

ในปี 2548 ซึ่งเป็นปีที่ 2 ของการดำเนินโครงการนั้น มีผู้ผ่านการคัดเลือกได้รับทุนรวมจำนวน 9 ทุน เป็นทุนจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน 4 ทุน เป็นทุนของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 2 ทุน และเป็นทุนจากบริษัท การบินไทยฯ จำนวน 3 ทุน ซึ่งทุนจากบริษัท การบินไทยฯ จำนวน 1 ทุน ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี ณ สถาบันการบินพลเรือนเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2549 สำหรับผู้ผ่านการคัดเลือกอีกจำนวน 8 ทุน นั้น ขณะนี้อยู่ระหว่างรอเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี ณ สถาบันการบินพลเรือนต่อไป

ส่วนความคืบหน้าของโครงการฯ ในปีแรกนั้น แบ่งเป็น 3 รุ่น รุ่นที่ 1 ได้แก่ หลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี (AP 67) จำนวน 9 ทุน เป็นทุนของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน 7 ทุน และเป็นทุนของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 2 ทุน ซึ่งเข้ารับการฝึกอบรมในวันที่ 9 กันยายน 2547 และจะสำเร็จการฝึกอบรม ในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2548 ต่อมารุ่นที่ 2 หลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี (AP 68) จำนวน 6 ทุน เป็นทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 6 ทุน เริ่มอบรมตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม 2548 และจะสำเร็จการฝึกอบรม ในวันที่ 12 พฤษภาคม 2549 และสุดท้ายรุ่นที่ 3 เป็นหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี (AP 69) จำนวน 4 ทุน เป็นทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 4 ทุน เริ่มอบรมในวันที่ 26 กันยายน 2548 และจะสำเร็จการฝึกอบรม ในวันที่ 22 กันยายน 2549

4. การจัดตั้งศูนย์ฝึกการบินแห่งที่ 2 (เพิ่มเติม)

สำหรับการผลิตบุคลากรด้านนักบินของสถาบันฯ นั้น เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายที่จะผลักดันให้สถาบันฯ เป็นศูนย์กลางการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินในภูมิภาค ประกอบกับการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณความต้องการนักบินที่เพิ่มมากขึ้นของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย สถาบันฯ จึงต้องเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตนักบินให้เพียงพอต่อความต้องการดังกล่าว แต่เนื่องจากศูนย์ฝึกการบินของสถาบันฯ ในปัจจุบัน (สนามบินบ่อฝ้าย อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์) มีข้อจำกัดในเรื่องสถานที่ ซึ่งไม่สามารถรองรับศิษย์การบินที่เพิ่มจำนวนขึ้นได้ ดังนั้น สถาบันฯ จึงได้ดำเนินการศึกษาการจัดตั้งศูนย์ฝึกการบินแห่งที่ 2 (เพิ่มเติม) ได้แก่ สนามบินขอนแก่น ซึ่งมีความเหมาะสมที่สามารถจัดตั้งเป็นศูนย์ฝึกการบินได้



ศูนย์ฝึกการบินแห่งใหม่ที่จะจัดตั้งนี้ นอกจากจะเป็นสถานที่สำหรับฝึกอบรมนักบินของไทยแล้ว ยังสามารถรองรับการฝึกของนักบินต่างชาติได้ โดยคาดว่าจะสามารถเพิ่มปริมาณการฝึกบินเพิ่มขึ้น จากปีละ 100 คน เป็น 150 คนขึ้นไป

นอกจากนี้ โครงการดังกล่าวยังได้รับการสนับสนุนอย่างดีจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลนคร ขอนแก่น และสภานายความขอนแก่น โดยได้รับมติเอกฉันท์ที่จะผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ฝึกการบินแห่งที่ 2

5. แนวทางการบริหารและรูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่

สถาบันการบินพลเรือน มีแนวทางการบริหารและกำหนดรูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่ ดังนี้
แนวทางการบริหารตามยุทธศาสตร์ทั้ง 9 ยุทธศาสตร์

1. **กลยุทธ์สนับสนุนส่งเสริมยุทธศาสตร์ชาติ (National Supportive Strategy)** เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค และส่งเสริมการท่องเที่ยวของชาติในขณะเดียวกัน

2. **กลยุทธ์ระดับองค์กร (Corporate Strategy)** มุ่งเน้นให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจการด้านการบินของไทยและภูมิภาค

3. **กลยุทธ์ระดับธุรกิจ (Business Strategy)** สามารถเข้าถึงและตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าทุกกลุ่มได้อย่างรวดเร็ว ทันต่อการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบิน โดยเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) เข้ามาร่วมกำหนดแนวทางการพัฒนาสถาบันฯ เชิงรุก

4. **กลยุทธ์ระดับปฏิบัติการ (Operational Strategy)** เน้นการกระจายอำนาจ และการบริหารตามกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดี และรักษาคุณภาพตามมาตรฐานสากล

รูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่

เพื่อให้สามารถปรับปรุงผลการดำเนินงานของสถาบันฯ ให้ดีขึ้น สถาบันฯ จึงได้กำหนดข้อเสนอรูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่ (New Business Model) โดยมีประเด็นสำคัญดังนี้

- มีทิศทางและสถานภาพที่ชัดเจนเป็นองค์กรธุรกิจมหาชนควบคู่กับการเป็นสถาบันการศึกษาวิชาชีพเฉพาะทางด้านอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Focused University/Specialty University/Corporate University)
- จัดโครงสร้างการบริหารจัดการแบ่งออกเป็น 6 กลุ่มธุรกิจ (Strategic Business Unit : SBU)

กรอบแนวทางการออกแบบรูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่ของสถาบันการบินพลเรือน



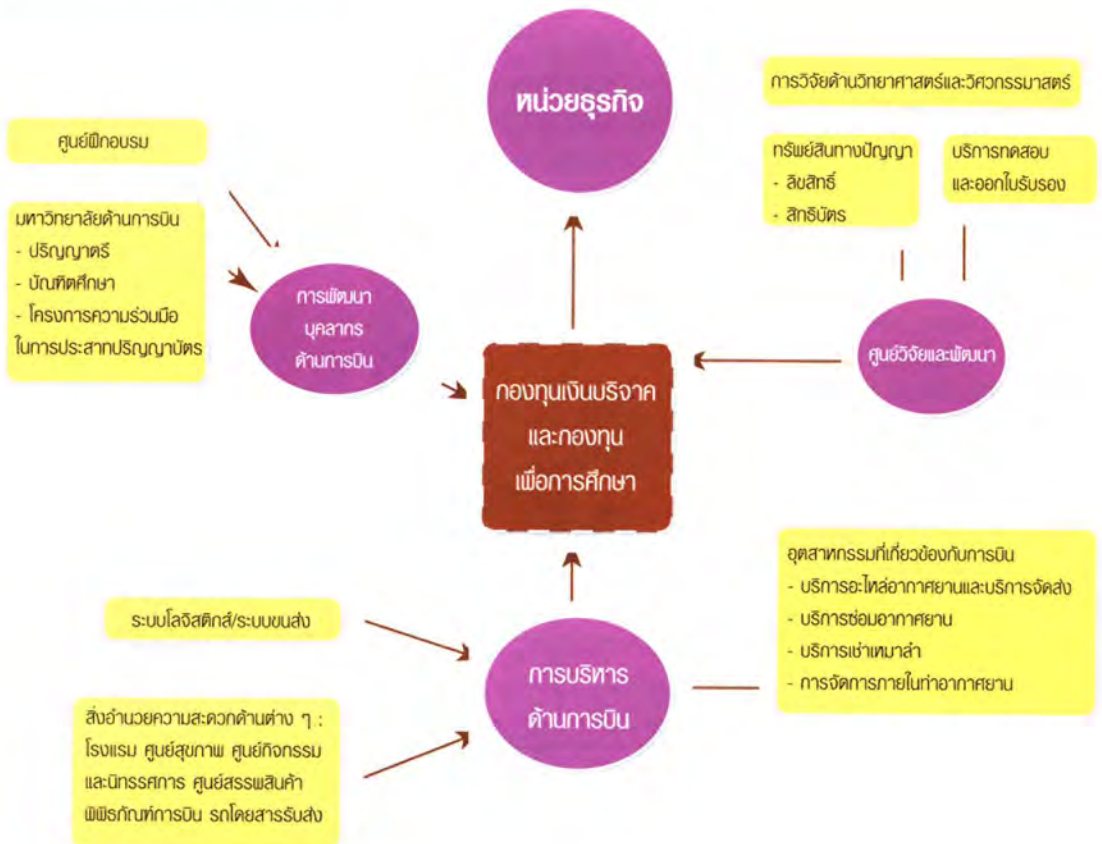
การดำเนินงานจากรูปแบบกลุ่มธุรกิจใหม่ 6 กลุ่ม

สถาบันมีแนวทางปรับเปลี่ยนการดำเนินงานตามตัวแบบใหม่ที่มีความหลากหลายดังข้างต้น ซึ่งมีผลต่อรูปแบบการบริหารจัดการ จากเดิมที่คิดแบบระบบราชการ เปลี่ยนมาเป็นเพิ่มแนวความคิดแบบธุรกิจมากขึ้น เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการผลิตบุคลากรตามภารกิจของสถาบันฯ สิ่งเหล่านี้จะเป็นการคิดแบบธุรกิจและการร่วมทุนทำธุรกิจ รวมถึงการจัดการเรียนการสอน และจัดบริการทางวิชาการแบบธุรกิจ



อย่างไรก็ตาม ตัวแบบใหม่ของการดำเนินธุรกิจของสถาบันฯ ยังคงเป็นการเสริมสร้างภารกิจของสถาบันฯ ให้พัฒนาไปสู่การเป็นสถาบันการศึกษาาระดับอุดมศึกษาชั้นสูงหรือมหาวิทยาลัย **ในกำกับของรัฐ** ซึ่งมีภารกิจสำคัญ คือ 1) ศึกษาวิจัย 2) จัดการเรียนการสอน 3) บริการวิชาการ แก่สังคม และ 4) สร้างความเป็นเลิศทางวิชาการ

รูปแบบการดำเนินธุรกิจใหม่



สถาบันการบินพลเรือน

งบประมาณที่ได้รับในปี 2548 และผลการใช้จ่ายงบประมาณ ณ 30 กันยายน 2548

1. งบทำการและงบลงทุน คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2547 รับทราบและเห็นชอบงบประมาณลงทุนประจำปี 2548 ของสถาบันฯ และสถาบันฯ ได้รับความเห็นชอบการปรับปรุงงบประมาณเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2548 สรุปงบประมาณและผลการเบิกจ่าย ดังนี้

งบทำการ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	อนุมัติ	จ่ายจริง	ร้อยละ
รายได้	368.334	283.003	76.83
รายจ่าย	484.581	321.288	66.30
กำไร (ขาดทุน)	(116.247)	(38.285)	32.93

งบลงทุน

รายการ	อนุมัติ	จ่ายจริง	ร้อยละ
เพื่อการดำเนินงานปกติ	128.536	77.665	60.42
แหล่งเงิน :			
- เงินรัฐวิสาหกิจ	62.870	41.195	65.52
- เงินงบแผ่นดิน	65.666	36.470	55.54

2. งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 (งบประมาณแผ่นดิน)

รายการ	อนุมัติ	จ่ายจริง	ร้อยละ
แผนงานขนส่งทางอากาศ			
งานผลิตและพัฒนาศูนย์บริการด้านการบิน			
หมวดเงินอุดหนุน	88.071	88.071	100.00
หมวดดงบลงทุน	40.000	14.580	36.45
รวม	128.071	102.651	80.15



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คณะผู้บริหาร



นายสมใจนึก เองตระกูล
กรรมการบริษัท
ปฏิบัติหน้าที่กรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่



นายกอบชัย ศรีวิลาส
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส
ฝ่ายวางแผนและงานบริการ
เทคโนโลยีสารสนเทศ



พลอากาศเอก นรงค์ศักดิ์ สัจยมงคล
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายโครงการพิเศษ



เรืออากาศโท ธีววุฒิ บรรณเสนี
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายบริการลูกค้า



นายทวีปंबर เรืองพกา
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายพัฒนาและบริหาร
ทรัพยากรบุคคล



นายวสิษฐ์ ภัคคิกุล
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายการพาณิชย์



นางงามนิศย์ สมบัลฑิบุสย์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คณะผู้บริหาร



นายสุชาติ สุมงคล
กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง
(ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)



เรืออากาศโท นรภัช พลอยไถง
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายรักษามาตรฐานและบริหารทั่วไป
รักษาการตำแหน่งผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายบริหารทั่วไป (Acting DW)



นายธรรมศักดิ์ นุชวิงค์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สำนักเลขานุการบริษัทฯ



เรืออากาศเอก พิศาล จันทกุล
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายสนับสนุนวิสาหกิจ



เรืออากาศโท อจินันท์ สุนนะเศรณี
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายปฏิบัติการ



โครบลรัาบ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการ

สำนักงานการตรวจลงภายใน

ฝ่ายวางแผนและงานบริการ เทคโนโลยีสารสนเทศ

- สถาบันวิจัยด้านการบินพาณิชย์
- ฝ่ายวางแผน
- ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ

ธุรกิจการบิน

ฝ่ายสนับสนุนสายการบิน

- ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์
- ฝ่ายธุรกิจบัตรเครดิต
- ฝ่ายพันธมิตรธุรกิจการบิน

คณะกรรมการบริหาร กลุ่มธุรกิจสนับสนุนการบิน

ฝ่ายการพาณิชย์สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์

ฝ่ายศรัทธาการบิน

ฝ่ายบริการลูกค้า ภาคพื้น

ฝ่ายบริการลานจอด และอุปกรณ์ภาคพื้น

ฝ่ายช่าง

- ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน
- ฝ่ายซ่อมใหญ่

ฝ่ายโครงการพิเศษ

- สำนักงานพัฒนาโครงการลงทุนของวิสาหกิจ ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (สุวรรณภูมิ)

ฝ่ายพัฒนาธุรกิจการพาณิชย์

สำนักเลขาธิการวิสาหกิจ

- ฝ่ายสื่อสารวิสาหกิจและประชาสัมพันธ์
- กลุ่มงานพัฒนาธุรกิจ
- ฝ่ายวางแผนและประสานงานการเดินทางลูกค้าพิเศษและโครงการพิเศษ

ฝ่ายการพาณิชย์

- ฝ่ายวางแผนการตลาด
- ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการตลาด
- ฝ่ายขาย

ฝ่ายบริการลูกค้า

- ฝ่ายพัฒนาผลิตภัณฑ์และการบริการ
- ฝ่ายบริหารและพัฒนางานบริการบนเครื่องบิน
- ฝ่ายบริหารงานสนับสนุนการบริการบนเครื่องบิน

ฝ่ายปฏิบัติการ

- ฝ่ายปฏิบัติการบิน
- ฝ่ายพัฒนาบุคลากรการบิน
- ฝ่ายสนับสนุนปฏิบัติการ

ฝ่ายการเงินและการบัญชี

- ฝ่ายการเงิน
- ฝ่ายบัญชีการเงิน
- ฝ่ายการลงทุนสัมพันธ์
- ฝ่ายบัญชีบริหาร

ฝ่ายพัฒนาและบริหาร ทรัพยากรบุคคล

- ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
- ฝ่ายวางแผนและพัฒนาทรัพยากรบุคคล

ฝ่ายรักษามาตรฐาน และบริหารทั่วไป

- ฝ่ายรักษามาตรฐานและความปลอดภัย
- ฝ่ายบริหารความเสี่ยง
- ฝ่ายบริหารทั่วไป

จำนวนบุคลากร รวม 25,783 คน
(ณ 31 ธันวาคม 2548)



วิสัยทัศน์

พันธมิตร ยุทธศาสตร์ เป้าหมายของหน่วยงาน



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) วันสถาปนา 1 พฤษภาคม 2503

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินกิจการในด้านการบินพาณิชย์ในประเทศ และระหว่างประเทศในฐานะการบินแห่งชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของชาติที่ดำเนินการแข่งขันกับต่างประเทศในธุรกิจการบินโลก และเป็นรัฐวิสาหกิจที่สามารถทำกำไรต่อเนื้อที่กันเรื่อยมา ทั้งยังได้รับการยกย่องในด้านต่าง ๆ ให้อยู่ในระดับสายการบินชั้นนำของโลกเสมอมา



การบินไทยเริ่มก่อตั้งขึ้นโดยการทำสัญญาร่วมทุนระหว่าง บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม หรือใช้ชื่อย่อว่า เอส. เอ. เอส. เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2502 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ และได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 ด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านบาท โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และ เอส. เอ. เอส. ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน ต่อมาเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2520 เอส. เอ. เอส. ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด และถือเป็นการยกเลิกสัญญาร่วมทุนก่อตั้งขึ้นในปีพุทธศักราช 2503 โดย บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับบริษัท สายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม หรือใช้ชื่อย่อว่า เอส. เอ. เอส. ได้ร่วมลงทุนกิจการด้วยทุนเพียง 2 ล้านบาท โดยเดินอากาศไทยถือหุ้นร้อยละ 70 และ เอส. เอ. เอส. ถือหุ้นร้อยละ 30 ซึ่งในเวลาต่อมาได้มีการเพิ่มทุนอย่างเป็นขั้นตอนตลอดมาจนถึงปีพุทธศักราช 2520 บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ได้ซื้อหุ้นทั้งหมดคืนจาก เอส. เอ. เอส. ตามมติคณะรัฐมนตรีและมอบโอนหุ้นที่ซื้อมาให้กระทรวงการคลัง ดังนั้น การบินไทยจึงเป็นสายการบินของคนไทยอย่างแท้จริง และมีบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด กับกระทรวงการคลังเป็นผู้ร่วมถือหุ้น

ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ดำเนินการรวมกิจการการบินภายในประเทศที่ดำเนินการโดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด เข้ากับกิจการของ



วิสัยทัศน์

พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าหมายของหน่วยงาน



บริษัทฯ เป็นผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ดังนั้นบริษัทฯ จึงเป็นสายการบินแห่งชาติที่รับผิดชอบกิจการการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศ และเส้นทางบินภายในประเทศทั้งหมด และเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2534 มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการดำเนินธุรกิจที่สำคัญเกิดขึ้น โดยคณะรัฐมนตรีมีมติให้ดำเนินการดังนี้

1. นำบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. เพิ่มทุนจดทะเบียนอีกจำนวน 3,000 ล้านบาท โดยนำหุ้นเพิ่มทุนส่วนแรก จำนวน 100 ล้านหุ้น ในราคาตามมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท ออกจัดสรรก่อน
3. ให้จัดหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 5 ล้านหุ้น ขายให้พนักงานเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ในราคาตามมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท
4. จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนส่วนที่เหลืออีกจำนวน 95 ล้านหุ้น เสนอขายประชาชนทั่วไป

ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อเป็นการระดมทุนจากภาคเอกชน อันจะทำให้การบินไทยมีศักยภาพในการแข่งขันด้านการพาณิชย์ รวมทั้งเป็นการให้ประชาชนและพนักงานได้มีส่วนร่วมเป็นเจ้าของสายการบินแห่งชาติด้วย

บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2534 โดยได้ทำการแปลงกำไรสะสมให้เป็นหุ้นเพิ่มทุน ทำให้บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนเป็นเงิน 13,000 ล้านบาท และทำการเพิ่มทุนจดทะเบียนใหม่อีกจำนวน 3,000 ล้านบาท รวมเป็นทุนจดทะเบียน 16,000 ล้านบาท เป็นทุนชำระแล้ว 14,000 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังถือหุ้นร้อยละ 79.5 และธนาคารออมสินถือหุ้นร้อยละ 13.4 ส่วนที่เหลือถือร้อยละ 7.1 กระจายสู่นักลงทุนทั่วไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งพนักงานของบริษัทฯ



และในวันที่ 20 - 21 พฤศจิกายน 2546 บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญแก่ประชาชนทั่วไป จำนวน 442.75 ล้านหุ้น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2543 วันที่ 20 สิงหาคม 2545 และวันที่ 16 กันยายน 2546 โดยหุ้นที่เสนอดังกล่าว เป็นหุ้นเพิ่มทุน 285,000,000 หุ้น และหุ้นเดิมของกระทรวงการคลัง 157,750,000 หุ้น โดยเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นครั้งนี้ บริษัทฯ จะนำไปใช้ในการลงทุนในโครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ การปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน และเป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ

หลังจากนั้น ในวันที่ 27 กันยายน - 1 ตุลาคม 2547 บริษัทฯ ได้จัดสรรหุ้นให้กับพนักงาน จำนวน 7,076,200 หุ้น ในมูลค่าหุ้นละ 15 บาท ภายใต้โครงการ ESOP (Employee Securities Option Plan)

นโยบาย

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีนโยบายโดยสังเขป คือ ดำเนินงานในฐานะที่เป็นสายการบินแห่งชาติ เป็นตัวแทนของประเทศไทยในการดำรงรักษาและเพิ่มพูนสิทธิด้านการบิน ร่วมส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว แสวงหาและเพิ่มพูนรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศ และรักษาดุลการค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ยังดำเนินการส่งเสริมพัฒนาทรัพยากรบุคคลของประเทศให้มีทักษะและวิชาชีพได้มาตรฐานสากล รวมถึงเทคโนโลยีทุกสาขาที่เกี่ยวข้องในการบินพาณิชย์ของโลก

ทั้งนี้ การบินไทยยังมุ่งเผยแพร่วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี และเอกลักษณ์ของประเทศไทยในทุกวิถีทางไปสู่สายตาวงโลกอีกด้วย

วัตถุประสงค์

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ก่อตั้งขึ้นเพื่อดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสาร ผลิตและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ และกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกัน เช่น สถานีการบินศูนย์ซ่อมอากาศยาน คลังสินค้า กิจการทัศนอาจร โรงแรม ภัตตาคาร ครีวการบิน เป็นตัวแทนการขนส่งให้กับกิจการที่เกี่ยวข้อง และจัดตั้งโรงเรียนฝึกอบรมบุคคลภายนอกและพนักงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกิจการ เป็นต้น

การดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีขั้นตอนและระเบียบปฏิบัติสอดคล้องตามแนวนโยบายแห่งรัฐและแผนพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งภาวะการตลาดด้วย ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ จะแต่งตั้งกรรมการ



ผู้อำนวยการใหญ่และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ขึ้นมาบริหารกิจการของบริษัทฯ ตามนโยบายและขอบเขตที่คณะกรรมการมอบให้

เมื่อเริ่มดำเนินการครั้งแรก บริษัทฯ มีเครื่องบินดีซี 6 เพียง 3 เครื่อง บินเฉพาะเส้นทางในภูมิภาคเอเชีย ต่อมาการบินไทยจัดหาเครื่องบินมาบริการเพิ่มและได้ขยายเส้นทางบินเรื่อยมา โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย ทำการบินสู่ประเทศเอเชีย ออสเตรเลีย ยุโรป และอเมริกาเหนือ ปัจจุบันมีเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ออกจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองต่าง ๆ ถึง 60 เมือง (ไม่รวมกรุงเทพฯ) ใน 34 ประเทศ (ไม่รวมประเทศไทย) และเส้นทางภายในประเทศอีก 13 จุดบิน (ไม่รวมกรุงเทพฯ) โดยเน้นท่าอากาศยานกรุงเทพให้เป็นศูนย์กลางการบินระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้

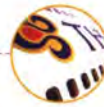
ผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานของการบินไทยมีกำไรต่อเนื่องมาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2507/2508 จนถึงปัจจุบัน แม้ว่าธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่ต้องมีการลงทุนและค่าใช้จ่ายที่สูงมาก แต่การบินไทยก็คงสถานะเป็นสายการบินที่ทำกำไรและผ่านวิกฤติการณ์ที่กระทบกระเทือนธุรกิจการบินโลกมาด้วยดี และส่งรายได้สู่รัฐทั้งในรูปของเงินปันผล ภาษี และอื่น ๆ ซึ่งในปีงบประมาณ 2547/48 (เริ่มเดือนตุลาคม 2547 ถึงสิ้นเดือนกันยายน 2548) มีรายได้จากการดำเนินงาน 162,488 ล้านบาท โดยมีกำไรสุทธิ จำนวน 6,777 ล้านบาท โดยมีกำไรสุทธิต่อหุ้นเท่ากับ 4.00 บาท

นอกจากผลการดำเนินการด้านกำไร การบินไทยยังได้ชื่อว่าเป็นผู้ร่วมบุกเบิกจุดบินใหม่ ๆ จนได้เป็นที่รู้จักกันทั่วโลก เช่น กาฐมาณฑุ เดนปาซาร์ และโกตากินะบะลูริ เริ่มการบินเส้นทางตรงสู่ยุโรป รวมทั้งเปิดเส้นทางบินใหม่ ๆ ในภูมิภาคนี้เพื่อใช้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการบิน และได้ร่วมกำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในด้านกิจการบิน ดำเนินการพัฒนาการบินภายในประเทศ รวมถึงดำเนินการศูนย์ซ่อมเครื่องบินลำตัวกว้างจนได้รับความไว้วางใจจากทั่วโลก

เกียรติภูมิ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะที่เป็นสายการบินแห่งชาติ ได้นำชื่อเสียงและเกียรติภูมิมาสู่ประเทศไทยในประชาคมโลก ทั้งในแง่ของความสำเร็จที่ได้รับการยอมรับจากผู้ใช้บริการและในแง่ที่ได้รับความสถาบันสำคัญ ๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ สายการบินนานาชาติส่วนใหญ่ที่ทำการบิน



มายังท่าอากาศยานกรุงเทพ ยังให้ความไว้วางใจฝ่ายช่างของการบินไทยให้ตรวจซ่อมเครื่องบินตลอดมา สำหรับกิจการด้านครัวการบินไทยมีบริการผลิตอาหารสูงขึ้นเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพสูง สามารถผลิตอาหารทุกประเภทตามความต้องการของสายการบินลูกค้า ซึ่งจะเห็นได้จากการที่ครัวการบินไทยเป็นผู้ขายบริการด้านอาหารขึ้นเครื่องบิน ให้กับสายการบินชั้นนำเกือบทุกสายการบินที่บินแวะประเทศไทย และนิยตสารสวัสดิ์ของการบินไทย ซึ่งจัดเป็นอภินันทนาการแก่ผู้โดยสารบนเครื่องบินเส้นทางระหว่างประเทศ ก็ได้รับการประกาศเกียรติคุณในด้านต่าง ๆ ตลอดมา กล่าวได้ว่าเกียรติคุณต่าง ๆ ที่ได้รับนี้ย่อมเกิดจากทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพกว่า 25,000 คน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงเทคโนโลยีที่ทันสมัยและการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันการบินไทยให้ก้าวรุดต่อไปในอนาคต

ภารกิจของบริษัทฯ

- ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจร ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และการบริการที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจต่อลูกค้า
- มีการบริหารธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพและโปร่งใส ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล และมีผลประกอบการที่น่าพอใจ เพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
- สร้างสิ่งแวดล้อมในการทำงานและให้ผลตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อจูงใจให้พนักงานเรียนรู้และทำงานอย่างเต็มศักยภาพ และภูมิใจที่เป็นส่วนร่วมในความสำเร็จของบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อประเทศชาติ ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บคท.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

1. โครงการลงทุนเพื่อรองรับการเปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.1 ความเป็นมา

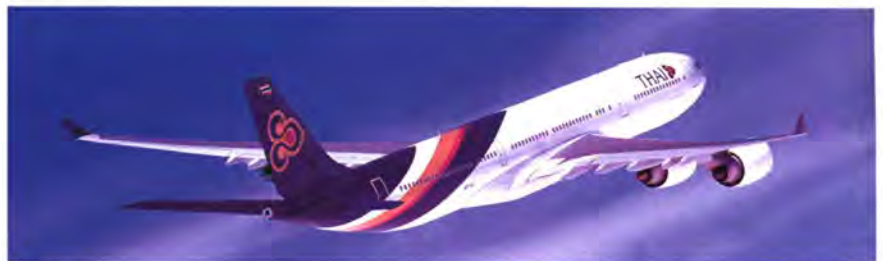
ตามที่รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (สุวรรณภูมิ) เป็นท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศ และได้เริ่มดำเนินการโครงการก่อสร้างเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมทั้งพัฒนาให้ประเทศ



ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Aviation Hub) ในภูมิภาคเอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้ ตลอดจนเพื่อแก้ไขปัญหาความคับคั่งของการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น รัฐบาลมีแผนจะดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2548 ทั้งนี้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2546 ได้อนุมัติในหลักการให้บริษัทฯ ดำเนินโครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายในกรอบวงเงินลงทุนรวม 13,735.51 ล้านบาท รวม 6 รายการ คือ

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

ระยะเวลาดำเนินโครงการ 4 ปี (2545 - 2548) โดยใช้งบประมาณของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2545 ผูกพันข้ามปีงบประมาณไปจนถึงปีงบประมาณ 2548 และเพื่อให้เป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรีที่เห็นชอบเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2546 ตามที่คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) สำหรับการร่วมลงทุนกิจกรรมโรงแรมที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เห็นชอบการร่วมลงทุนกิจกรรมโรงแรมของ 3 หน่วยงาน คือ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในอัตราส่วนการลงทุน 60 : 30 : 10 ตามลำดับ โดยบริษัทฯ ได้รับอนุมัติงบประมาณในวงเงินประมาณ 305.35 ล้านบาท (อัตราส่วนร้อยละ 30 ของเงินลงทุนทั้งหมด) เพื่อการนี้เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2547



1.2 ผลการดำเนินงาน

- บริษัทฯ ได้ดำเนินงานออกแบบและก่อสร้างโครงการโดยวิธีการเร่งรัด (Fast Track) สำหรับทุกโครงการในทุกกิจกรรมของบริษัทฯ เพื่อให้การก่อสร้างแล้วเสร็จทันแผนการเปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน 2548 โดยแบ่งงานออกแบบและก่อสร้างออกเป็น ส่วน ๆ เมื่องานส่วนใดออกแบบเสร็จ จะดำเนินการประกวดราคาหาผู้รับเหมาก่อสร้างเฉพาะส่วนนั้น และเริ่มดำเนินการก่อสร้างไปก่อนได้ทันที โดยไม่ต้องรอกงานในส่วนอื่นที่ยังออกแบบไม่เสร็จ ทำให้งานออกแบบและก่อสร้างดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนดไว้

- บริษัทฯ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ ทุกด้านที่มีประสบการณ์มาร่วมทำงานเพื่อให้โครงการบรรลุผลตามเป้าหมายที่วางไว้ อาทิ ที่ปรึกษารับบริหารโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาวางแผนและออกแบบ ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ที่ปรึกษาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ที่ปรึกษาด้านการเตรียมความพร้อมในการย้ายฐานปฏิบัติการ (ORAT-Operations Readiness and Airport Transfer) และที่ปรึกษาเพื่อทำการศึกษาค้นคว้าผลกระทบต่อพนักงาน เป็นต้น โดยในส่วนของแต่ละกิจกรรม ทั้ง 6 โครงการข้างต้น ได้มีการว่าจ้างที่ปรึกษาการบริหารโครงการ ผู้ออกแบบ และผู้ควบคุมงานก่อสร้างที่มีประสบการณ์อย่างดี

- สำหรับที่ปรึกษาโครงการระบบรักษาความปลอดภัย (THAI Security System at Suvarnabhumi Airport) บริษัทฯ ได้ทำสัญญา "Grant Agreement" กับ U.S. Trade and Development Agency (USTDA) เพื่อขอรับการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา เป็นจำนวนเงิน USD 530,000 (ห้าแสนสามหมื่นเหรียญดอลลาร์สหรัฐ) โดยบริษัทฯ ได้คัดเลือก New Age Security Solutions ซึ่งประกอบด้วย Quatrotec Inc., New Age Security Solutions (NASS) และ Law Enforcement Technology Solutions Company Limited (LET) เป็นที่ปรึกษาและออกแบบโครงการระบบรักษาความปลอดภัยสำหรับกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมี Quatrotec Inc. เป็น Prime Contractor

- จากการดำเนินงานที่ผ่านมาในระยะเวลา 2 ปี จากปี 2546 ถึงปี 2547 ปรากฏว่ามีหลายปัจจัยที่ทำให้เกิดงานเพิ่มเติมจากขอบเขตการศึกษาค้นคว้าความเป็นไปได้ตามที่ได้อนุมัติงบประมาณ 13,735.51 ล้านบาท ได้แก่ ผลกระทบที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้าซึ่งเกิดจากปัญหาทางด้านเทคนิค การทบทวนพื้นที่ของหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องเนื่องในการทำงาน ทำให้ต้องย้ายการปฏิบัติงานทั้งหมดไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน การพัฒนาประสิทธิภาพในระบบการทำงานใหม่ ๆ และแผนการเตรียมความพร้อมในการย้ายฐานปฏิบัติการไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในวันที่ 29 กันยายน 2548 จึงจำเป็นต้องมีงบลงทุน





เพิ่มเติมสำหรับปีงบประมาณ 2547/48 - 2548/49 จำนวน 1,363.81 ล้านบาท โดยเป็นการลงทุนใน
 หน่วยงานใหม่ที่เพิ่มจากการลงทุนเดิม อาทิ ระบบรักษาความปลอดภัยของทุกกิจกรรม คลังพัสดุพร้อม
 ระบบจัดเก็บเพื่อสนับสนุนการบริการบนเครื่องบิน และงานตกแต่งภายในเพิ่มเติม ทั้งนี้ เพื่อเพิ่ม
 ขีดความสามารถของบริษัทฯ ให้แข่งขันในธุรกิจการบินได้ทัดเทียมกับสายการบินอื่น ๆ ของโลก
 ซึ่งงบลงทุนเพิ่มเติมดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547

1.3 ระยะเวลาดำเนินโครงการ

4 ปี (2545/46 - 2548/49)

1.4 งบประมาณในการดำเนินงาน

2545/46 - 2548/49	13,735.51	ล้านบาท
2547/48 - 2548/49	1,363.81	ล้านบาท

1.5 สถานะปัจจุบัน

ความก้าวหน้าของงานออกแบบและก่อสร้างที่แล้วเสร็จ (Substantial Completion)
 4 โครงการ ตามกำหนดในสัญญาปลายเดือนมีนาคม 2548 ได้แก่ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน
 (Aircraft Maintenance Center) โครงการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail
 Commercial) โครงการครัวการบิน (Catering Services) และโครงการบริการลานจอดและอุปกรณ์
 ภาคพื้น (Ground Support Equipment Services) โดยขณะนี้



ทั้ง 4 โครงการ อยู่ระหว่างการดำเนินการเก็บงาน

การแก้ไขงาน (Defect Works) การดำเนินงาน

ก่อสร้างในส่วนของงานที่รอส่วนอื่น ๆ เข้า

เพิ่มเติม (Pending Works) ตลอดจนการ

ดำเนินงานตกแต่งภายใน ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จ

ประมาณปลายเดือนเมษายน 2549 ส่วน

โครงการศูนย์ปฏิบัติการ (Operations Center) มี

ความก้าวหน้าของงานระบบประกอบอาคาร

แล้วเสร็จ 100% งานโครงสร้างสถาปัตยกรรม

แล้วเสร็จ 98.7% ซึ่งคาดว่าจะงานก่อสร้างและงาน

ตกแต่งภายในจะเสร็จประมาณเดือนมิถุนายน 2549

ส่วนโครงการบริการภาคพื้น (Customer Services) ซึ่งอยู่

ภายในบริเวณอาคารผู้โดยสาร ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการงานตกแต่ง คาดว่าจะมีกำหนดแล้วเสร็จ

สิ้นเดือนพฤษภาคม 2549 ด้านโครงการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and

Communication Technology) อยู่ระหว่างการดำเนินการงานติดตั้งอุปกรณ์พิเศษต่าง ๆ ของแต่ละ

โครงการ โดยมีกำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2549 (ข้อมูล ณ วันที่ 13 มกราคม 2549)

2. โครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน

2.1 ความเป็นมา

บริษัทฯ มีแผนที่จะปรับปรุงผลิตภัณฑ์ภายในเครื่องบิน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้ผู้โดยสาร โดยมีกำหนดทยอยปรับปรุงภายในเครื่องบินที่ใช้ในเที่ยวบินระหว่างประเทศ ซึ่งการปรับปรุงผลิตภัณฑ์นี้ ฝูงบินใหม่จะประกอบด้วยผลิตภัณฑ์ที่ทันสมัยล่าสุด ฝูงบินปัจจุบันที่มีอายุไม่มากนักและสามารถใช้งานได้อีกนาน ผลิตภัณฑ์จะอยู่ระหว่างการปรับปรุง (Retrofit Program) โดยติดตั้งผลิตภัณฑ์ใหม่ล่าสุดเช่นกัน สำหรับฝูงบินเก่าที่มีอายุการใช้งานมานาน ผลิตภัณฑ์จะต้องพิจารณาปรับปรุงและสอดคล้องกับแผนปลดระวางฝูงบินของบริษัทฯ



2.2 ผลการดำเนินงาน

(1) แผนพัฒนาห้องโดยสารใหม่ โดยการจัดที่นั่งให้กว้างขวางขึ้น และใช้เก้าอี้รุ่นใหม่ การจัดห้องโดยสารและติดตั้งเก้าอี้ที่นั่งใหม่ เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายสูงขึ้น โดยการจัดระยะห่างระหว่างแถวสำหรับชั้นหนึ่งมีระยะห่าง 80 นิ้ว ชั้นธุรกิจมีระยะห่าง 60 นิ้ว และชั้นประหยัดมีระยะห่าง 34 นิ้ว สำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป และ 32 นิ้ว สำหรับเส้นทางภูมิภาค เก้าอี้รุ่นใหม่สำหรับชั้นหนึ่ง เป็นเก้าอี้นอนราบและมีความเป็นส่วนตัวสูง มีลักษณะเป็น Pod การปรับเบาะเก้าอี้เป็นแบบอัตโนมัติทั้งหมดในตำแหน่งต่าง ๆ กันตามความต้องการ ฝูงบินที่ใช้เก้าอี้ชั้นหนึ่งใหม่ ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ และ B747-400 ที่ปรับปรุงใหม่ จำนวน 12 ลำ

เก้าอี้รุ่นใหม่สำหรับชั้นธุรกิจ เป็นเก้าอี้เกือบนอนราบหรือที่เรียกว่า Lie-flat มีความเป็นส่วนตัวและมีลักษณะเป็น Mini-pod การปรับเบาะเป็นแบบอัตโนมัติ มีเบาะหนุนศีรษะและที่นอนหลัง ฝูงบินที่ใช้เก้าอี้ชั้นธุรกิจใหม่นี้ ได้แก่ A340-500/600 จำนวน 10 ลำ B777-200ER จำนวน 6 ลำ B747-400 ที่ปรับปรุงใหม่ 12 ลำ B777-200 ที่ปรับปรุงใหม่ 8 ลำ รวมทั้ง B777-300 จำนวน 6 ลำ ที่กำลังอยู่ระหว่างดำเนินการ รวมจำนวนทั้งสิ้น 42 ลำ

เก้าอี้ใหม่สำหรับชั้นประหยัด เป็นเก้าอี้ที่ปรับเอนได้มากขึ้น มีความกว้างของที่นั่งมากขึ้น และมีที่พิงเท้าสำหรับชั้นประหยัดแบบพิเศษ (Premium Economy) เฉพาะสำหรับ A340-500 เก้าอี้ใหม่นี้จะติดตั้งในฝูงบิน A340-500/600, B777-200ER, B777-200 และ B777-300 ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ เก้าอี้ใหม่จะมีจอภาพส่วนตัวทุกที่นั่ง ยกเว้น B777-200

(2) แผนพัฒนาระบบสาระบันเทิงหรือ In-flight Entertainment System

ระบบสาระบันเทิงใหม่ล่าสุดนี้ จะเป็นแบบที่ผู้โดยสารสามารถเลือกชมภาพยนตร์ สารคดี เพลง เกมส์ เป็นส่วนตัวทุกที่นั่งตามความต้องการ ที่เรียกว่า AVOD หรือ Audio-Video on Demand โดยมีจอภาพยนตร์ขนาด 10.4 นิ้ว สำหรับชั้นหนึ่ง ขนาด 9 นิ้ว สำหรับชั้นธุรกิจ และ





ขนาด 8.4 นิ้ว สำหรับชั้นประหยัด โดยฝูงบินที่ติดตั้งระบบนี้ ได้แก่ A340-500/600, B777-200ER, B747-400 ที่ปรับปรุงใหม่ในชั้นหนึ่งและธุรกิจ และ B777-200 ในชั้นธุรกิจ ส่วน B777-300 จะมีทุกชั้นที่นั่ง รวมจำนวนทั้งสิ้น 42 ลำ สำหรับชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจของฝูงบินดังกล่าว จะมีหูฟังแบบตัดเสียงรบกวน (Noise Cancellation Headphone) ทำให้ระบบให้คุณภาพเสียงที่ดีขึ้น จำนวนภาพยนตร์ที่สามารถเลือกดูได้จะมากถึง 30 เรื่อง และเพลงกว่า 100 อัลบั้ม เกมส์จำนวน 30 - 40 เกมส์ รวมทั้งสารคดีและอื่น ๆ อีกจำนวนมาก

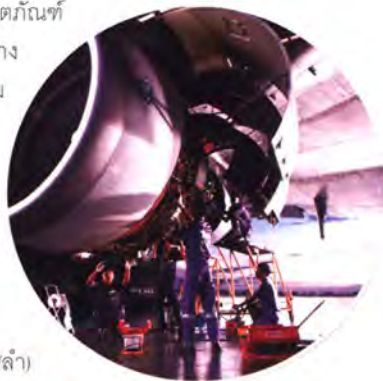
(3) การพัฒนาผลิตภัณฑ์โดยใช้ภาพลักษณ์ใหม่ (Corporate Identity)

ห้องโดยสารและอุปกรณ์ต่าง ๆ จะใช้ภาพลักษณ์ใหม่ (Corporate Identity) ประกอบด้วยสัญลักษณ์ใหม่ ภาพอายตนะ เบาะผ้าของเก้าอี้ที่นั่ง พรมและม่านจะใช้สีสรรใหม่ การจัดวางตำแหน่งของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกจะเหมาะสมลงตัวมากขึ้น ทั้งห้องน้ำ Galley จะมีสัดส่วนให้บริการต่อผู้โดยสารที่สูงขึ้น โดยเฉพาะห้องน้ำจะได้รับการตกแต่งใหม่ให้ดูกว้างขวางขึ้น มีหน้าต่างในห้องน้ำชั้น Premium เป็นต้น ภายในห้องโดยสารจะมีแสงไฟที่ปรับได้หลากหลายตามบรรยากาศที่ต้องการ (Mood Lighting) ฝูงบินทั้งหมดจะใช้ภาพลักษณ์ใหม่ (Corporate Identity) ทั้งฝูงบินใหม่และอื่น ๆ ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ

โดยสรุป ฝูงบินที่มีการพัฒนาและปรับปรุงผลิตภัณฑ์อย่างมาก ได้แก่ ฝูงบินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีปทั้งฝูงบินใหม่และฝูงบินปัจจุบัน ได้แก่ A340-500/60 B777-200ER, B747-400, B777-300 และเส้นทางบินภูมิภาคสำหรับฝูงบิน B777-200 ซึ่งจะใช้ผลิตภัณฑ์ใหม่ทั้งหมด (ยกเว้นชั้นประหยัดสำหรับ B747-400) สำหรับฝูงบินเก่า ได้แก่ B747-300, MD11 อยู่ในแผนปลดระวาง

สำหรับฝูงบินสำหรับเส้นทางภูมิภาคอื่น ๆ ได้แก่ A330-300, A300-600 นั้น A330-300 มีเก้าอี้ที่นั่งที่สะดวกสบาย โดยเฉพาะชั้นธุรกิจจะมีจอภาพส่วนตัว ส่วน A300-600 นั้น ฝูงบินมีอายุมาก จะใช้ในเส้นทางไกล ซึ่งการปรับปรุงผลิตภัณฑ์จะต้องพิจารณาต่อไป

สำหรับฝูงบินในขนาดที่มีความสำคัญมาก ได้แก่ A380-800 ผลิตรถยนต์
ภายในเครื่องบินจะเป็นแบบทันสมัยที่รองรับอนาคตล่วงหน้า จะมีการว่าจ้าง
บริษัทที่เชี่ยวชาญในการออกแบบภายในห้องโดยสาร ให้สอดคล้องกับความต้องการ
ในขนาดของผู้โดยสารและมีความลงตัวกับการจัดวางที่นั่งในแต่ละ
ชั้นโดยสารที่เหมาะสมกับความสะดวกสบายต่าง ๆ โดยอุปกรณ์จะล้ำสมัย
ทั้งหมด ทั้งเก้าอี้ที่นั่ง ระบบสื่อบันเทิง การตกแต่งห้องโดยสารต่าง ๆ ซึ่ง
บริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการเพื่อรับมอบในปี 2009 ต่อไป



2.3 ระยะเวลาดำเนินการโครงการ

ความคืบหน้าในการพัฒนาและปรับปรุงผลิตรถยนต์ (จำนวนเครื่องบิน/ลำ)

	2547/48	2548/49	2549/50	2550/51	2551/52
ฝูงบินรับมอบใหม่					
A340-500	2	1	-	1	-
A340-600	2	3	-	-	1
B777-200ER	-	3	2	1	-
A380-800	-	-	-	4	2
ฝูงบินปรับปรุง					
B747-400	2	9	1	-	-
B777-200	1	7	-	-	-
B777-300	-	-	6	-	-
รวม	7	23	9	6	3

2.4 สถานะปัจจุบัน

- เครื่องบินแบบ B747-400 ปรับปรุงแล้วเสร็จ 1 ลำ และอยู่ระหว่างดำเนินการ 8 ลำ
- เครื่องบินแบบ B777-200 ปรับปรุงแล้วเสร็จ 2 ลำ และอยู่ระหว่างดำเนินการ 6 ลำ
- เครื่องบินแบบ B777-300 อยู่ระหว่างดำเนินการ 6 ลำ



บริษัท บลส จำกัด

คณะผู้บริหาร



นายรัชชัย เพ้าเหลืองทอง

ผู้จัดการใหญ่

ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



พลอากาศโท ชัยณรงค์ ธรรมสุจริต

กรรมการบริษัท

รักษาการผู้จัดการใหญ่

ตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2549

ถึงปัจจุบัน



นายแอนนง นรงค์อ๋น

รองผู้จัดการ

ฝ่ายบริหาร

ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548



นายศิริชัย มูณจินดา

ผู้จัดการเดินรถภาค 1

(รองผู้จัดการ)



นายบุรินทร์ พุทธิพงษ์

ผู้จัดการเดินรถภาค 2

(รองผู้จัดการ)



นางปภิพพิชญ์ ปกัสรวิจิตร

ผู้จัดการเดินรถภาค 3

ปฏิบัติหน้าที่ผู้จัดการสำนักงาน

บริหารทั่วไป

(รองผู้จัดการ)



นายวิชัย สักขมเกียรติ

รองผู้จัดการ

ฝ่ายจัดการเดินรถ



โครงสร้าง บริษัท ขนส่ง จำกัด

คณะกรรมการ

ผู้จัดการใหญ่

กองเลขาบริหาร

สำนักตรวจสอบภายใน

กองคุ้มครองผู้โดยสาร
และป้องกันอุบัติเหตุรถโดยสาร

ฝ่ายบริหาร

- กองประจำฝ่าย
- กองการเจ้าหน้าที่
- กองการเงิน
- กองบัญชี
- กองกฎหมาย
- กองพัสดุ
- กองแพทย์
- กองพัฒนาทรัพยากรบุคคล

ฝ่ายอำนวยความสะดวก

- กองประจำฝ่าย
- กองพัฒนาธุรกิจ
- กองงบประมาณ
- กองบริการคอมพิวเตอร์
- กองซ่อมบำรุงรถโดยสาร
- กองคลังอะไหล่และอุปกรณ์
- กองตรวจสภาพรถโดยสาร

ฝ่ายเคเบิ้ลบริษัทฯ

- กองประจำฝ่าย
- งานสถานีบริการน้ำมัน
- กองการเดินรถภาคเหนือ
- กองการเดินรถภาคใต้
- กองการเดินรถภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- กองการเดินรถภาคกลางและภาคตะวันออก

ฝ่ายจัดการเดินรถ

- กองประจำฝ่าย
- กองจัดการเดินรถ
- กองบริหารสถานีขนส่งกรุงเทพฯ
- สถานีเดินรถในส่วนภูมิภาค 26 แห่ง

จำนวนบุคลากร SMI 3,752 คน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2548
พนักงานประจำ 3,102 คน
พนักงานชั่วคราว 650 คน



วิสัยทัศน์

พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าหมาย



บริษัท ขนส่ง จำกัด วันสถาปนา 13 กรกฎาคม 2473



วิสัยทัศน์

เป็นผู้นำในธุรกิจขนส่งโดยสารทางถนนภายในประเทศ ด้วยการบริการที่ได้มาตรฐานสากล การบริการจัดการที่มีประสิทธิภาพ มีการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ และมีบุคลากรที่มีคุณภาพ



ภารกิจ

1. จัดระบบการบริการให้มีประสิทธิภาพ และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ได้มาตรฐานสากล โดยมุ่งเน้นในเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด สบาย สะอาด ทันสมัย ความตรงต่อเวลา ตลอดจนการเดินทาง
2. สร้างความประทับใจ และตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ จัดบริการเดินรถให้มีเครือข่ายเชื่อมโยง สามารถเดินทางได้อย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง
3. จัดระบบการบริการจัดการให้มีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัว เพิ่มศักยภาพของบุคลากร มุ่งเน้นการทำงานเป็นทีม ลดความสูญเปล่า เพื่อนำไปสู่การบริหารที่มีคุณภาพ สามารถแข่งขันกับธุรกิจเอกชนได้



บริษัท บลส จำกัด (บส.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

1. แผนปฏิรูประบบบริหารองค์กร

1.1 แผนยุทธศาสตร์ในการแปรสภาพ บขส. และการเปิดเดินรถเสรีการขนส่งทางบก บขส. ได้นำเสนอผลการศึกษาของที่ปรึกษาเรื่องการแปรสภาพ และศึกษาความเป็นไปได้ในการเปิดเสรีการขนส่งทางบก ต่อคณะกรรมการบริษัท ในการประชุมครั้งที่ 13/2547 เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2547 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบในแนวความคิด และระบอบการดำเนินการเปิดเสรีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างจังหวัด ในส่วนของแผนยุทธศาสตร์การแปรสภาพของ บขส. มีมติให้ปรับปรุงแนวทางการแปรสภาพฯ ตามความเห็นของคณะกรรมการบริษัท

ต่อมาบริษัทฯ ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะผู้ทำงานพิจารณาปรับปรุงแนวทางในการแปรสภาพ บขส. (คำสั่งบริษัทฯ ที่ ป.60/2547) และได้มีประชุมแล้ว 2 ครั้ง ครั้งที่ 1/2548 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2548 และครั้งที่ 2/2548 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2548 โดยได้กำหนดแนวทางในการแปรสภาพฯ ดังนี้

1) **ช่วงการปรับปรุงประสิทธิภาพภายใน** บขส. จะปรับปรุงโครงสร้างเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการจัดการเดินรถ หน่วยธุรกิจซ่อมบำรุง และส่วนงานสนับสนุน

2) **ช่วงเปลี่ยนผ่าน** บขส. จะนำหน่วยธุรกิจการเดินรถ จัดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัทลูกสำหรับหน่วยธุรกิจที่เหลืออยู่ จะดำเนินการต่อไปในรูปหน่วยธุรกิจ

3) **ช่วงการแปรสภาพ** บขส. จะดำเนินการเมื่อมีการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลเรียบร้อยแล้ว โดยกระจายสัดส่วนการถือหุ้นของภาครัฐในบริษัทเดินรถ และจัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทซ่อมบำรุงสำหรับ บขส. ส่วนที่เหลืออยู่จะทำหน้าที่ในการบริหารสถานี มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจที่กระทรวงการคลังถือหุ้นอยู่เท่าเดิม

สำหรับช่วงการปรับปรุงประสิทธิภาพภายใน ได้แบ่งหน่วยธุรกิจเดินรถออกเป็นหน่วยธุรกิจย่อย 3 หน่วย คือ หน่วยธุรกิจการเดินรถภาค 1 (กรน. + กรก.) หน่วยธุรกิจการเดินรถภาค 2 (กรต. + กรอ.) และหน่วยธุรกิจการเดินรถภาค 3 (กรต. + กรก.) พร้อมนำเสนอคณะกรรมการบริษัท ในการประชุมครั้งที่ 2/2548 เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2548 ที่ประชุมมีมติอนุมัติตามเสนอ

บขส. ได้แต่งตั้งคณะทำงานตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข.72/2548 จัดทำรายละเอียดงานสนับสนุนหน่วยธุรกิจการเดินรถบริษัทฯ ซึ่งคณะทำงานฯ ได้พิจารณาการจัดโครงสร้างของหน่วยธุรกิจการแบ่งแยกทรัพย์สิน บุคลากร และเส้นทางการเดินรถ ฯลฯ แล้วนำเสนอคณะกรรมการกำกับกลยุทธ์และการบริหารในการประชุมครั้งที่ 1/2548 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2548 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ พร้อมทั้งให้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบ ทั้งนี้ การดำเนินงานให้เป็นการทดลองในระยะแรก และให้เริ่มดำเนินการในเดือนตุลาคม 2548 ต้นปีงบประมาณ 2549 คณะทำงานฯ ดังกล่าว ได้นำโครงสร้างหน่วยธุรกิจเดินรถพร้อมรายละเอียดเสนอคณะกรรมการบริษัท ในการประชุมครั้งที่ 12/2548 เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2548 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบตามเสนอ และให้ดำเนินการต่อไป

บขส. ได้ประกาศโครงสร้างแบ่งส่วนงานใหม่ ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ป.28/2548 เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2548 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548

2. แผนพัฒนาด้านบริการ

2.1 โครงการจัดซื้อรถโดยสารเพื่อทดแทนรถเช่า มาตรฐาน 1 ข. จำนวน 127 คัน ด้วยวิธีการค้าต่างตอบแทน บขส. มีรถโดยสารที่ให้บริการประชาชนอยู่ จำนวน 936 คัน แบ่งเป็นรถบริษัท จำนวน 269 คัน และรถเช่า จำนวน 667 คัน โดยรถเช่าที่บริษัทเช่าอยู่จะหมดสัญญาเช่า ในปี 2548 - 2550 จำนวน 373 คัน คือ ปี 2548 จำนวน 127 คัน ปี 2549 จำนวน 144 คัน และปี 2550 จำนวน 102 คัน ดังนั้น เพื่อให้บริษัท มีรถโดยสารที่เพียงพอต่อการให้บริการ จึงมีแผนงาน/โครงการที่จะจัดซื้อรถโดยสารใหม่มาทดแทนรถเช่าที่หมดสัญญา จำนวน 373 คัน ด้วยวิธีการค้าต่างตอบแทน กับประเทศออสเตรเลีย โดยจะจัดซื้อเป็นรถมาตรฐานต่าง ๆ ดังนี้ รถมาตรฐาน 1 ข. จำนวน 129 คัน, รถมาตรฐาน 1 พ. จำนวน 23 คัน และรถมาตรฐาน 2 จำนวน 221 คัน งบประมาณในการดำเนินการ รวมทั้งสิ้น 2,081.31 ล้านบาท ระยะเวลาในการดำเนินการ 3 ปี บขส. ได้นำเสนอโครงการไปยังกระทรวงคมนาคมแล้ว และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอติศร เพียงเกษ) ได้ส่งเรื่องกลับมายัง บขส. ให้ทบทวนการจัดหารถโดยสารที่สามารถใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง บขส. จึงจะต้องจัดทำโครงการใหม่



2.2 แผนงานปรับปรุงรถโดยสาร

2.2.1 ปรับปรุงรถโดยสาร Benz รุ่น 1628 จำนวน 30 คัน บขส. มีโครงการนำรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานครบ 1 ล้านกิโลเมตร มาทำการปรับปรุงเพื่อให้รถโดยสารมีสภาพดีพร้อมให้บริการ โดยโครงการนี้ บขส. จะดำเนินการจัดซื้ออะไหล่มาซ่อมรถโดยสารที่โรงงานซ่อมบำรุงรังสิต โดยช่างของ บขส. ซึ่ง บขส. ได้ประกาศประกวดราคาซื้ออะไหล่รถโดยสาร เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 ปรากฏว่าราคาอะไหล่มีราคาสูงกว่างบประมาณที่ตั้งไว้ จึงต้องดำเนินการจัดหางบประมาณเพิ่มเติมในการจัดซื้ออะไหล่ และได้รับอนุมัติแล้ว ขณะนี้อยู่ในระหว่างการทำสัญญาที่กองกฎหมาย

2.2.2 โครงการพัฒนาคุณภาพการบริการ บขส. ได้ดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพด้านการบริการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประกอบด้วย กิจกรรมด้านบริหารการเดินรถ ด้านรถโดยสาร ด้านพนักงาน ด้านบริการ ด้านต้นทุนการเดินรถ และด้านความปลอดภัย มีผลดังนี้

1) **ด้านบริหารการเดินรถ** บริษัทฯ ได้เสนอขอเพิ่มเงื่อนไข ม 4 ก. จำนวน 18 คัน และ ม 4 ข. จำนวน 22 คัน ตามแผนเช่าระยะสั้น 3 ปี โดยพิจารณาเส้นทางที่มีรายได้สอดคล้องกับต้นทุนการเดินรถและภาวะการแข่งขัน ไปยังกรมการขนส่งทางบกแล้ว ขณะนี้อยู่ในระหว่างการอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบก

2) **ด้านรถโดยสาร** บขส. ได้ดำเนินการกำหนดมาตรฐานการบริการของรถโดยสารมาตรฐาน 1 ข. มาตรฐาน 1 พ. และมาตรฐาน 2 เสร็จเรียบร้อยแล้ว พร้อมได้ประกาศเพื่อให้พนักงานทราบและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดต่อไป เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2548

3) **ด้านพนักงาน** บขส. ได้ดำเนินการฝึกอบรมพนักงานประจำรถทุกคน เพื่อให้พนักงานมีความพร้อมในการให้บริการบนรถโดยสาร โดยฝึกอบรมเมื่อเดือนมีนาคม มิถุนายน และกันยายน 2548



4) **ด้านบริการ** บขส. ได้ดำเนินการปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการของร้านอาหารระหว่างทาง และกำหนดจุดพักรับประทานอาหารระหว่างทางในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเรียบร้อยแล้ว ภาคเหนืออยู่ระหว่างนำเสนอมฝ่ายจัดการเพื่อพิจารณา สำหรับภาคใต้ ภาคกลาง และภาคตะวันออกอยู่ระหว่างดำเนินการ สำหรับการปรับปรุงคุณภาพอาหารกล่องได้เสนอขออนุมัติจาก ผจกญ. เรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ในระหว่างลงนามในประกาศเพื่อถือปฏิบัติต่อไป

5) **ด้านต้นทุนการเดินรถ** บขส. ได้มีคำสั่งบริษัทฯ ที่ ค.2/2548 ลงวันที่ 13 มกราคม 2548 เรื่อง การกำหนดอัตราการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงรถโดยสารบริษัทฯ โดยกำหนดให้ปรับปรุงอัตราการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงของรถโดยสารบริษัทฯ แต่ละเส้นทางใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพถนนและสภาพรถโดยสารที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ บขส. ได้กำหนดให้เติมน้ำมันที่กรุงเทพฯ ให้มากที่สุด เนื่องจากราคาถูกกว่าห้องตลาด 0.50 บาท/ลิตร

- กองการเดินรถภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถปรับลดน้ำมันเชื้อเพลิงได้ 6 เส้นทาง ทำให้ประหยัดน้ำมันได้วันละ 439 ลิตร คิดเป็นเงิน 7,902 บาท/วัน โดยเริ่มตั้งแต่ 1 มิถุนายน 2548

- กองการเดินรถภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถปรับลดน้ำมันเชื้อเพลิงได้ 12 เส้นทาง ทำให้ประหยัดน้ำมันได้วันละ 283 ลิตร เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 พฤษภาคม 2548

6) **ด้านความปลอดภัย** คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ 4/2548 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2548 อนุมัติหลักการให้เอาประกันภัยรถโดยสารของบริษัท ขนส่ง จำกัด กับบริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด เป็นระยะเวลา 3 ปี ค่าเบี้ยประกันภัย จำนวน 14,436.46 บาท/คัน/ปี ขณะนี้อยู่ในระหว่างทำสัญญา

2.3 **แผนงานคุ้มครองและป้องกันอุบัติเหตุรถโดยสาร** บขส. มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังการเดินทาง เพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความมั่นใจในการเดินทาง ซึ่ง บขส. ได้ดำเนินการกิจกรรมเพื่อลดอุบัติเหตุ และลดมลพิษทางอากาศและเสียง ดังนี้

- ตรวจจรถโดยสารและอุปกรณ์ส่วนควบของรถบริษัท และรถร่วม จำนวน 5,957 คัน พบรถโดยสารที่ผิดมาตรฐาน จำนวน 283 คัน ได้ดำเนินการแก้ไขแล้ว จำนวน 147 คัน
 - ตรวจการแต่งกายของพนักงานประจำรถของบริษัท และรถร่วม จำนวน 11,794 คน ไม่พบผู้กระทำความผิด
 - ตรวจมาตรฐานการให้บริการที่สถานีเดินรถและจุดจอด จำนวน 219 แห่ง และร้านอาหาร 16 แห่ง ซึ่งมีข้อเสนอแนะให้บริษัท ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงในส่วน สถานีเดินรถโดยสาร และสภาพของรถโดยสาร
 - ตรวจยาบ้าพนักงานขับรถบริษัท และรถร่วม จำนวน 8,399 คน ตรวจพบผู้กระทำความผิดเบื้องต้น จำนวน 26 คน
 - ตรวจแอลกอฮอล์พนักงานขับรถบริษัท และรถร่วม จำนวน 11,881 คน ไม่ตรวจพบผู้กระทำความผิด
 - ตรวจวัดควันดำรถโดยสารของรถบริษัท และรถร่วม จำนวน 5,957 คัน พบควันดำเกินมาตรฐาน จำนวน 40 คัน
 - ตรวจวัดเสียงของรถโดยสารของรถบริษัท และรถร่วม จำนวน 5,957 คัน ไม่พบรถโดยสารที่ผิดมาตรฐาน
 - ตรวจเยี่ยมผู้ประสบอุบัติเหตุ จำนวน 5 ครั้ง และจัดชุดเยี่ยม จำนวน 72 ชุด
 - รับเรื่องร้องเรียน จำนวน 336 เรื่อง และได้ดำเนินการแก้ไขแล้ว จำนวน 123 เรื่อง
- นอกจากนี้ บขส. ได้ร่วมกับมูลนิธิเมาไม่ขับ จัด “โครงการรณรงค์ปีใหม่ปลอดภัยรวมพลังไทย เมาไม่ขับ” เพื่อปลูกจิตสำนึกให้กับประชาชนตระหนักถึงโทษของการดื่มสุรแล้วขับรถที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)





สรุปผลการดำเนินงานในภาพรวม ในส่วนของอุบัติเหตุจากรถโดยสารของ บขส. ลดลง คิดเป็นร้อยละ 12.36 เมื่อเทียบกับปี 2547 ในส่วนของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ บขส. ได้ดำเนินการตรวจพนักงานขับรถของ บขส. และรถร่วม ซึ่งไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้สารกระตุ้นจิตประสาท และในส่วนของ การตรวจสอบสภาพที่ทำการ ได้ดำเนินการตามแผนงานที่กำหนด และสภาพรถยนต์โดยสารทั้งของ บขส. และรถร่วมนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการตรวจอุปกรณ์ส่วนควบต่าง ๆ

3. แผนการตลาด

3.1 โครงการส่งเสริมภาพลักษณ์ขององค์กร บขส. มีการดำเนินงานสนับสนุนกิจกรรมเพื่อสาธารณกุศล และสาธารณประโยชน์ อันจะเป็นการเผยแพร่ภาพลักษณ์ที่ดีต่อสาธารณชน อาทิ

- จัดนิทรรศการเทิดพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)



- จัดกิจกรรม “น้อมเกล้าฯ เจริญพระเกียรติ น้ำพระทัยพระราชทานทั่วไทย” วันที่ 9 สิงหาคม 2548 โดยถวายพานพุ่มสักการะ และได้ร่วมกับชมรมแม่ดีเด่นกทม. และสภาสังคมสงเคราะห์ แจกอาหารพระราชทานแก่ผู้เดินทาง จำนวน 750 ชุด

- จัดกิจกรรม “จุดเทียนชัย ถวายพระพร” โดยมีนายจันทน์ ไชยมงคล เป็นประธานในพิธี และพนักงาน บขส. พนักงานรถร่วม และผู้โดยสารร่วมจุดเทียนชัย บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)

- กิจกรรม “บขส. ร่วมด้วยช่วยเด็กไทยใจสะอาด” จัดกิจกรรมสนับสนุนทางการศึกษา มอบอุปกรณ์การเรียนให้กับ 4 โรงเรียน โรงเรียนละ 40,000 บาท

- สนับสนุน “โครงการดาวรุ่งมุ่งดนตรี” สร้างเสริมสุขภาพต่อต้านยาเสพติดและเอดส์ ครั้งที่ 3



- กิจกรรม “ทุกซี่ยาก ยามใด บขส. ไปถึง” โดยช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมที่ชุมชนแม่เก๊ะ อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ โดยมอบถุงยังชีพ จำนวน 200 ถุง
- ร่วมบริจาคเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากคลื่นยักษ์สึนามิ เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2548 เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาท พร้อมทั้งศูนย์ช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากสึนามิ
- จัดกิจกรรม “พืบนกสันติภาพ” และมอบให้กระทรวงคมนาคม ประมาณ 80,000 ตัว
- จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์เฉพาะกิจร่วมกับสถานีวิทยุ INN จัดกิจกรรม “บขส. อาสาพากลับบ้าน” เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารกับสื่อมวลชน ในช่วงเทศกาลปีใหม่
- ผลิตสื่อเพื่อเผยแพร่กิจกรรมของบริษัทฯ โดยการจัดทำจดหมายข่าว รวมจำนวน 39 เรื่อง

สรุปผลการดำเนินงานในภาพรวม ในส่วนของการโฆษณาผ่านสื่อต่าง ๆ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้บริษัทฯ ได้ดำเนินการผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ และการแถลงข่าวเป็นประจำทุกเดือน

3.2 โครงการเที่ยวทั่วถิ่นไทย สะดวก ปลอดภัย กับ บขส. จากกรณีที่รัฐบาลโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย มีนโยบายรณรงค์ให้ประชาชนนิยมมาท่องเที่ยวภายในประเทศ บขส. จึงได้จัดทำโครงการเที่ยวทั่วถิ่นไทย สะดวก ปลอดภัย กับ บขส. ขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าวและเป็นการจัดหารายได้เสริมนอกเหนือจากการเดินรถอีกทางหนึ่งด้วย โดยได้จัดรถโดยสารพิเศษเดินรถไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่จัดงานประเพณีในจังหวัดต่าง ๆ ในลักษณะ Package Tour ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว 12 ครั้ง คือ จัดไปน้ำตกทีลอซู จังหวัดตาก ดอยภูคา จังหวัดน่าน เขาใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ฟาร์มโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา หลวงพระบาง มรดกโลก ทางวัฒนธรรม สปป.ลาว ประเทศสัจจธรรม จังหวัดชลบุรี ไร่หัวพระ 9 วัดที่จังหวัด





พระนครศรีอยุธยา จังหวัดอ่างทอง มีรายได้ จำนวน 733,970 บาท มีกำไรขั้นต้น จำนวน 107,846.30 มีผู้ร่วมเดินทาง จำนวน 381 คน

4. แผนพัฒนากฎหมายบุคคล

4.1 โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด บขส. ได้นำโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดเสนอคณะกรรมการบริษัท ในการประชุมครั้งที่ 13/2547 เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2547 และวันที่ 2 พฤศจิกายน 2547 เพื่อพิจารณาปรับแผนดำเนินงาน ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ปรับแผนการดำเนินโครงการจากปี 2547 - 2548 เป็นปี 2548 - 2549 และให้วิเคราะห์ความเหมาะสมของอัตราค่าจ้างแต่ละฝ่ายว่าจะใช้พนักงานจำนวนเท่าใด รวมทั้งเมื่อนำระบบ IT เข้ามาใช้จะสามารถทำให้กรอบอัตราค่าจ้างลดลงเท่าใด และเพิ่มประสิทธิภาพของ บขส. อย่างไร ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาอีกครั้ง

ฝ่ายอำนวยการ ได้เชิญที่ปรึกษาด้าน IT มาร่วมพิจารณาระบบ IT ที่ได้ศึกษาไว้เดิม แล้วสรุปว่า ระบบ IT ที่จะนำมาใช้มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานเท่านั้น ไม่มีผลในเรื่องลดอัตราค่าจ้างพนักงาน บริษัทฯ จึงได้สรุปโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด และนำเสนอคณะกรรมการกำกับกลยุทธ์ ในการประชุมครั้งที่ 2/2548 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2548 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด พร้อมทั้งนำเสนอคณะกรรมการบริษัท ในการประชุมครั้งที่ 13/2548 เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2548 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบและอนุมัติหลักการให้ บขส. ดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดได้

บขส. ได้ประกาศเชิญชวนพนักงานในกลุ่มเป้าหมายที่มีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ และมีความประสงค์จะลาออกตามโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดใช้สิทธิตามโครงการฯ เมื่อวันที่ 18

สิงหาคม 2548 กองการเจ้าหน้าที่ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติผู้เข้าร่วมโครงการตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด และสรุปจำนวนพนักงานที่มีความประสงค์เข้าร่วมโครงการ จำนวน 124 คน ซึ่งแยกในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

1. กลุ่มที่มีปัญหาสุขภาพ จำนวน 45 คน
2. กลุ่มผู้ปฏิบัติงานที่ใช้สมรรถนะทางกาย จำนวน 16 คน
3. กลุ่มที่หย่อนประสิทธิภาพในการทำงาน จำนวน 3 คน
4. กลุ่มพนักงานทั่วไปทุกระดับที่ถึงจุดอิ่มตัวในการพัฒนา และต้องการสร้างทางเลือก

ใหม่ให้ชีวิต จำนวน 60 คน

พร้อมทั้งได้นำเสนอคณะกรรมการบริหารโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (คำสั่งบริษัท ที่ ข.244/2546) เพื่อพิจารณา คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาพนักงานที่มีความประสงค์เข้าร่วมโครงการฯ เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2548 สรุปได้ดังนี้

- พนักงานที่เข้าร่วมโครงการในกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ที่ประชุมมีมติพิจารณาอนุมัติ พร้อมทั้งนำเสนอผู้จัดการใหญ่เพื่อพิจารณา เนื่องจากอยู่ในอำนาจของผู้จัดการใหญ่ที่จะพิจารณาดำเนินการ แล้วรายงานผลให้คณะกรรมการบริษัท ทราบ
- พนักงานในกลุ่มที่หย่อนประสิทธิภาพในการทำงาน จำนวน 3 คน คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า ผู้เข้าร่วมโครงการในกลุ่มดังกล่าว มิใช่ผู้ที่หย่อนประสิทธิภาพในการทำงาน จึงตัดจำนวนพนักงานในกลุ่มนี้ออก
- พนักงานที่เข้าร่วมโครงการในกลุ่มที่ 4 ที่ประชุมมีมติให้นำเสนอผู้จัดการใหญ่เพื่อทราบในรายละเอียด พร้อมทั้งนำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาอนุมัติ ขณะนี้อยู่ระหว่าง บขส. นำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาอนุมัติ

4.2 โครงการฝึกอบรมตามเส้นทางกรฝึกอบรม กองพัฒนาทรัพยากรบุคคลได้จัดฝึกอบรมพนักงานในหลักสูตรปกติ (In-House Training) และโครงการพิเศษให้กับพนักงานทุกระดับ ซึ่งได้ดำเนินการฝึกอบรม จำนวนทั้งสิ้น 23 หลักสูตร จัดสัมมนา 2 โครงการ จัดทำโครงการพิเศษ 3 โครงการ มีผู้เข้ารับการฝึกอบรม จำนวน 2,223 คน และบริษัทฯ ได้จัดส่งบุคลากรไปอบรมยังสถาบันภายนอก จำนวน 34 หลักสูตร มีผู้เข้ารับการอบรม จำนวน 66 คน มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 2,822,547,38 บาท

สรุปผลการดำเนินงานในภาพรวม บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแล้วเสร็จทุกเป้าหมาย

5. แผนพัฒนาระบบกรวบรวม

5.1 โครงการรณรงค์ร่วมสัมพันธ์ บขส. ได้ดำเนินการพัฒนาระบบกำกับดูแลรถร่วมและประสานผลประโยชน์เข้าหากันมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประกอบด้วย

- 1) การอำนวยความสะดวกในการต่อสัญญา บขส. ได้ดำเนินการต่อสัญญาให้รถร่วมจำนวน 7,180 คัน



2) **การแก้ไขปัญหาร่วมกัน** บขส. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการโครงการรถร่วมสัมพันธมิตร ตามคำสั่งบริษัท ที่ ข.176/2547 เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2547 โดยมีรองผู้จัดการฝ่ายจัดการเดินรถเป็นประธาน และได้ดำเนินการจัดประชุมสัมมนาผู้บริหาร บขส. และผู้บริหารรถร่วม เพื่อแก้ไขปัญหาร่วมกัน เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2548

3) **การสร้างแรงจูงใจในการทำงานร่วมกัน** บขส. ได้จัดแข่งขันกีฬาสัมพันธมิตร-รถร่วม เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2548 เพื่อเป็นการเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างพนักงาน บขส. และพนักงานรถร่วม

4) **จัดกิจกรรมเพื่อสาธารณประโยชน์** บขส. ร่วมกับผู้ประกอบการรถร่วม ได้ร่วมกันจัดกิจกรรมคืนกำไรสู่สังคม โดยการมอบเครื่องอุปโภค และเงินช่วยเหลือ จำนวน 55,000 บาท ให้กับมูลนิธิสงเคราะห์เด็กพญา จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2548

ผลการดำเนินงานในภาพรวม บริษัทฯ สามารถดำเนินการเสร็จสิ้นตามเป้าหมายที่กำหนด

บริษัท ขนส่ง จำกัด

งบลงทุนที่บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้รับอนุมัติ และผลการเบิกจ่าย ปีงบประมาณ 2548

ลำดับ	รายการ	อนุมัติ	จำนวนเงิน		
			กันเงินและ ดำเนินการ	จ่ายจริง รวม	คงเหลือตาม งบประมาณ
งบลงทุนปกติ					
1	- เครื่องใช้สำนักงาน	11.347	10.097	3.635	1.250
2	- เครื่องจักร - เครื่องมือ	4.340	3.334	2.765	1.006
3	- ยานพาหนะ	24.138	23.939	1.421	-
4	- ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	41.006	35.919	12.187	5.087
5	- งบสำรองกรณีเร่งด่วน	5.126	4.784	2.578	0.342
6	- งบสำรองราคาสูงขึ้น 10%	7.273	0.724	0.092	6.549
	รวม	93.230	78.797	22.678	14.234
งบลงทุนที่เป็นแผน					
แผนปรับปรุงประสิทธิภาพรถยนต์					
	- งานซ่อมบำรุงรถโดยสาร (55 คัน, 26 คัน)	101.670	101.670	101.670	-
	- ปรับปรุงรถยนต์ 30 คัน (เหลือ 22 คัน)	12.913	12.913	3.453	-
	โครงการซ่อมสร้างรถโดยสารปลดระวางฯ	243.662	240.090	153.410	-
แผนพัฒนาการให้บริการ					
	- โครงการพัฒนาคุณภาพการบริการ	2.000	1.341	1.341	-
	- งานก่อสร้างสถานีบำรุงรักษารถ PM	6.950	6.950	6.927	0.018
แผนงานบริหารทรัพยากรบุคคล					
	- แผนปรับปรุงสวัสดิการพนักงาน	0.420	0.420	0.380	-
	- แผนงานจัดตั้งศูนย์พัฒนาบุคลากร	0.162	0.162	0.162	-
	โครงการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถโดยสาร	10.500	10.500	-	-
	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการเดินรถ	38.214	-	-	38.214
	รวม	416.491	374.046	267.343	38.232
	รวมทั้งสิ้น	509.721	452.843	290.021	52.466



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) คณะผู้บริหาร



นายบัณฑา ปิตตนากรณ์
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
สายงานกิจการพิเศษ
รักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่



เรืออากาศเอก ประสิทธิ์ มงคลอภิบาล
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
สายงานท่าอากาศยานภูมิภาค



เรืออากาศเอก หม่อมหลวงต่อม จอแสง
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
สายงานบริหาร



นางสุภัทรา มีสุวรรณ
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
สายงานแผนงานและการเงิน



นาวาอากาศโท จิตต์คำรณ พันธุ์แสง
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
สายงานวิศวกรรม



นายสมชัย สวัสดิ์พล
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
สายงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



โครงสร้าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการ

คณะกรรมการประเมินองค์กร

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ที่ปรึกษาอาวุโส

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สำนักบริหารความเสี่ยง

สำนักประเมินองค์กร

สำนักตรวจสอบ

สายงานอำนาจการ

- ฝ่ายบริหารทั่วไป
- ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
- ฝ่ายกฎหมาย
- ฝ่ายประชาสัมพันธ์
- ฝ่ายป้องกันอุบัติเหตุ

สายงานแผนงานและการเงิน

- ฝ่ายแผนงาน
- ฝ่ายบัญชี
- ฝ่ายการเงิน
- ฝ่ายการพาณิชย์และบริหารการลงทุน

สายงานพัฒนาท่าอากาศยาน

- ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน
- ฝ่ายวิศวกรรมโครงการ

หน่วยธุรกิจท่าอากาศยานตอนเมือง

- ฝ่ายอำนาจการท่าอากาศยานตอนเมือง
- ฝ่ายปฏิบัติการท่าอากาศยาน
- ฝ่ายบำรุงรักษา

หน่วยธุรกิจท่าอากาศยานภูมิภาค

- สำนักงานท่าอากาศยานภูมิภาค
- ท่าอากาศยานเชียงใหม่
- ท่าอากาศยานหาดใหญ่
- ท่าอากาศยานภูเก็ต
- ท่าอากาศยานเชียงราย

สายงานการเงินและบริหาร

- ฝ่ายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป
- ฝ่ายแผนงานและการเงิน
- ฝ่ายพัสดุ
- สำนักการแพทย์

หน่วยธุรกิจท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สายงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน

- ฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน
- ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ
- ฝ่ายรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร
- ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย
- ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน

สายงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

- ฝ่ายพัฒนาระบบสารสนเทศ
- ฝ่ายระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย
- ฝ่ายสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์

สายงานวิศวกรรมและบำรุงรักษา

- ฝ่ายสนามบินและอาคาร
- ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล
- ฝ่ายสิ่งแวดล้อม

สายงานพัฒนาธุรกิจ

- ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
- ฝ่ายปฏิบัติการพาณิชย์
- ฝ่ายบริหารอาคารผู้โดยสาร

เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548



วิสัยทัศน์

ภารกิจ วัตถุประสงค์ นโยบาย



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) วันสถาปนา 1 กรกฎาคม 2522

คุณค่าของบริษัท

เติบโตและขยายธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง มีฐานะการเงินอย่างมั่นคง สามารถสร้างผลตอบแทนแก่ผู้ถือหุ้นในระดับที่เหมาะสม และสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างยั่งยืน



วิสัยทัศน์

ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะเป็นท่าอากาศยานชั้นนำที่มีการให้บริการที่เป็นเลิศและสามารถรักษาความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ภารกิจ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะสร้างความเป็นเลิศต่อเนื่องทั้งด้านการบริหารจัดการ และการดำเนินงานท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ ด้วยมาตรฐานด้านความปลอดภัย คุณภาพการให้บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในระดับสากล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ เพื่อประโยชน์ของผู้ใช้บริการ และเพื่อสร้างผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสมต่อผู้ถือหุ้น พันธมิตรทางธุรกิจอุตสาหกรรม การขนส่งทางอากาศ และพนักงาน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ มีศักยภาพ มีความสามารถ และความพร้อมในทุก ๆ ด้าน เพื่อการแข่งขันในระดับสากล
2. เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยสามารถรักษาความเป็นศูนย์กลางทางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตลอดไป



3. เพื่อเพิ่มการมีส่วนร่วมในการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ
4. เพื่อสร้างผลตอบแทนแก่ผู้ถือหุ้น และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในระดับที่เหมาะสม และเป็นธรรมต่อทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้อง
5. เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่เป็นเลิศ และสูงกว่าระดับที่คาดหวัง
6. เพื่อรักษาความแข็งแกร่งและวินัยทางการเงิน

นโยบาย

1. ประสานงานและเร่งรัดการพัฒนา ทสภ. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ตามกำหนดการ เปิดให้บริการ
2. สนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
3. มีแผนการดำเนินงานหรือแผนแม่บทระยะยาวในทุกกิจกรรมหลักที่สำคัญ ภายหลังจากเปิดใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น แผนแม่บทการตลาด แผนการเงินระยะยาว แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แผนการพัฒนาบุคลากร ฯลฯ
4. รักษาและพัฒนามาตรฐานการบริการ การรักษาความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม ให้อยู่ในระดับสากลตลอดไป
5. ลงทุนหรือร่วมลงทุนในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องและ/หรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการ ท่าอากาศยานอย่างต่อเนื่องและครบวงจร
6. มีระบบบริการจัดการที่ดีอย่างต่อเนื่อง
7. พัฒนานองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง
8. นำระบบตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่สำคัญมาใช้วัดและติดตามผลการดำเนินงาน ของส่วนงาน ทอท.
9. ใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

ปีงบประมาณ 2548 เป็นปีที่ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมของ ทอท. เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากปี 2547 จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาท่องเที่ยวประเทศไทยเพิ่มขึ้น และผู้โดยสารที่นิยมเดินทางด้วยสายการบินราคาประหยัดมากขึ้น อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์อุบัติเหตุเครื่องบินชนกันที่อินชอนเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2547 ได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจท่องเที่ยวของ 6 จังหวัดแถบชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งทำให้ปริมาณการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานภูเก็ต ทั้งจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสาร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวลดลงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ท่าอากาศยานของ ทอท. ในปีงบประมาณ 2548 ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 94 สายการบิน และเที่ยวบินรวมอีก 7 สายการบิน มีอากาศยานพาณิชย์ขึ้น-ลง รวมทั้งสิ้น 330,346 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปี 2547 คิดเป็นร้อยละ 11.81 แยกเป็นจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 193,688 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศ 136,658 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.16 และ 19.14 ตามลำดับ ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 47,338,682 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.93 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 29,906,734 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.72 และผู้โดยสารภายในประเทศ 17,431,948 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 8.96 มีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออก จำนวน 1,176,658 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 8.10 โดยเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ จำนวน 1,067,126 ตัน และในประเทศ จำนวน 109,532 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 8.20 และ 7.13 ตามลำดับ

การขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ (เที่ยวบิน) จำนวนผู้โดยสารรวม (คน)

ท่าอากาศยาน	2547	2548	%	2547	2548	%
กรุงเทพ	232,760	265,122	13.90	36,364,006	38,889,229	6.94
เชียงใหม่	20,214	22,362	10.63	2,663,990	3,011,917	13.06
หาดใหญ่	7,784	11,132	43.01	1,009,640	1,287,477	27.52
ภูเก็ต	29,817	26,803	-10.11	4,522,098	3,472,652	-23.21
เชียงราย	4,869	4,927	1.19	554,364	677,407	22.20
รวม ทอท.	295,444	330,346	11.81	45,114,098	47,338,682	4.93



ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ เข้า-ออก (ตัน)

ท่าอากาศยาน	2547	2548	%
กรุงเทพ	1,029,568	1,119,433	8.73
เชียงใหม่	24,758	24,376	-1.54
หาดใหญ่	9,385	10,957	16.75
ภูเก็ต	19,907	16,822	-15.50
เชียงราย	4,879	5,070	3.91
รวม ทอท.	1,088,497	1,176,658	8.10

ท่าอากาศยานกรุงเทพ

ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ทกท.) ในปีงบประมาณ 2548 ให้บริการสายการบินแบบประจำขนส่งผู้โดยสารรวม 79 สายการบิน เที่ยวบินร่วม 7 สายการบิน และเที่ยวบินขนส่งสินค้าอย่างเดียวยังอีก 11 สายการบิน มีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลง รวม 265,122 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 13.90 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 175,540 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.29 และเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 89,582 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.71 ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มเที่ยวบินของสายการบินราคาประหยัด ส่วนการให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 38,889,229 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.94 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ จำนวน 28,388,665 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.73 และผู้โดยสารภายในประเทศ จำนวน 10,500,564 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 10.37

นอกจากนั้น ทกท. มีปริมาณสินค้าและไปรษณียภัณฑ์เข้า-ออก จำนวน 1,119,433 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 8.73 เป็นการขนส่งระหว่างประเทศ จำนวน 1,061,744 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.53 โดยสินค้าขาออกส่วนใหญ่จำพวกเครื่องมือและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ผลผลิตทางการเกษตร สิ่งทอ และเสื้อผ้าสำเร็จรูป ส่วนสินค้านำเข้า ได้แก่ อะไหล่ชิ้นส่วนของเครื่องมือ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และวัตถุดิบ จำพวกเส้นใยและสิ่งทอ ส่วนการขนส่งภายในประเทศมีจำนวน 57,689 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.60

ซึ่งส่วนใหญ่เป็นจำพวกสิ่งพิมพ์ที่ส่งไปยังต่างจังหวัด พืชผลทางการเกษตรจากภาคเหนือและอาหารทะเลจากภาคใต้มายังกรุงเทพฯ



ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ปีงบประมาณ 2548 ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 12 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้น-ลงรวมทั้งสิ้น 22,362 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปี 2547 คิดเป็นร้อยละ 10.63 แยกเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 4,884 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 10.99 เนื่องจากการลดเที่ยวบินของสายการบิน Thai Airways International และ Bangkok Airways ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศ จำนวน 17,478 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 18.68 มีจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 3,011,917 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.06 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 254,043 คน ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 0.36 และผู้โดยสารภายในประเทศ 2,757,874 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.48 ส่วนใหญ่จากการเดินทางโดยเที่ยวบินของสายการบินราคาประหยัดในเส้นทางระหว่าง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่





ทชม. มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์-ภัณฑ์เข้า-ออก จำนวน 24,376 ตัน ลดลงเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 1.54 เป็นการขนส่งระหว่างประเทศ จำนวน 669 ตัน และภายในประเทศ 23,707 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.37 และ 1.43 ตามลำดับ การขนส่งภายในประเทศส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาเข้าจำพวกเอกสารและสิ่งตีพิมพ์จากกรุงเทพฯ และสินค้าขาออกเป็นจำพวกพืชผลทางการเกษตร

ท่าอากาศยานหาดใหญ่

ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลง รวม 11,132 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 43.01 โดยเป็นการให้บริการสายการบินประจำรวม 7 สายการบิน ประกอบด้วย เที่ยวบินระหว่างประเทศ 1,782 เที่ยวบิน และภายในประเทศ 9,350 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 42.33 และ 43.14 ตามลำดับ ให้บริการจำนวนผู้โดยสารรวม 1,287,477 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 27.52 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ จำนวน 149,114 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 47.49 และภายในประเทศ จำนวน 1,138,363 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 25.30 ส่วนใหญ่จากการเดินทางของผู้โดยสารโดยเที่ยวบินราคาประหยัดเส้นทางระหว่าง กรุงเทพฯ-หาดใหญ่

ส่วนปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์-ภัณฑ์เข้า-ออก มีจำนวน 10,957 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 16.75 เป็นการขนส่งระหว่างประเทศ 26 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 82.07 และภายในประเทศ จำนวน 10,931 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 18.30

ท่าอากาศยานภูเก็ต

ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) ในปีนี้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากเหตุการณ์อุบัตินภัยสึนามิ จำนวนนักท่องเที่ยวที่น้อยลง ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศโดยรวมลดลงไปด้วย โดยในปีงบประมาณนี้ ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 23 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลง รวม 26,803 เที่ยวบิน ลดลงจากปีก่อนหน้านี้คิดเป็นร้อยละ 10.11 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 11,468 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 22.63 ซึ่งลดลงทั้งเที่ยวบินแบบประจำและเช่าเหมาลำ ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 15,335 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.27 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 3,472,652 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 23.21 ประกอบด้วย ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 1,114,439 คน และผู้โดยสารภายในประเทศ 2,358,213 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 41.59 และ 9.79 ตามลำดับ

ส่วนปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์-ภัณฑ์เข้า-ออก รวมทั้งสิ้น 16,822 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 15.50 ประกอบด้วย การขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 4,687 ตัน ลดลงร้อยละ 33.67 และการขนถ่ายในประเทศจำนวน 12,135 ตัน ลดลงร้อยละ 5.50



ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ในปีงบประมาณ 2548 ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชร.) ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 4 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้น-ลงรวม 4,927 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2547 คิดเป็นร้อยละ 1.19 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 14 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 41.67 และเที่ยวบินในประเทศ 4,913 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.40 ให้บริการผู้โดยสารรวม 677,407 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 22.20 ประกอบด้วย ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 473 คน ลดลงร้อยละ 72.96 และผู้โดยสารภายในประเทศ 676,934 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.50 ส่วนใหญ่จากผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินราคาประหยัดในเส้นทางระหว่าง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่

ส่วนปริมาณการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออกทั้งหมดที่ ทชร. เป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ รวม 5,070 ตัน เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วคิดเป็นร้อยละ 3.91



โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคต

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อการใช้ประโยชน์ในอนาคต หลังจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์แล้ว

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเป็นท่าอากาศยานพาณิชย์หลักของกรุงเทพฯ ในอนาคต เมื่อมีการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการแล้ว สำหรับท่าอากาศยานกรุงเทพ ทอท. ได้มีการว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทาง (Conceptual) การใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ ทอท. โดยผลการศึกษา เสนอให้ ทอท. ยังคงดำเนินงานท่าอากาศยานกรุงเทพต่อไปด้วยการใช้ประโยชน์ทั้งในกิจการท่าอากาศยาน (Airport-Related Activities) และกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยาน (Non-Airport-Related Activities)

ตามแผนงานที่เสนอคณะกรรมการ ทอท. พิจารณาจะรวมถึงการเก็บรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพไว้ในกรณีต้องนำกลับมาให้บริการท่าอากาศยานอีกในอนาคต และการให้ บมจ. การบินไทย คงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานหลักไว้ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ และให้กองทัพอากาศสามารถใช้อำนวยความสะดวกได้ต่อไป ทอท. เชื่อว่าการสำรองท่าอากาศยานกรุงเทพไว้จะเป็นประโยชน์ต่อ ทอท. เอง เพื่อรองรับเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ได้ กรณีเกิดปัญหาความแออัดของการให้บริการเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) หรือใช้เป็นท่าอากาศยานสำหรับให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ ตามแผนงานดังกล่าวพื้นที่ด้านเหนือของท่าอากาศยานกรุงเทพจะยังคงใช้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานลำตัวกว้าง (Wide Body Aircraft Maintenance Center) โดย บมจ. การบินไทย ส่วนพื้นที่ทางด้านใต้จะใช้เป็นศูนย์ซ่อมของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศอาคาร 1 และ 2 ใช้เป็นศูนย์แสดงสินค้า ศูนย์ประชุม ส่วนอาคารผู้โดยสารภายในประเทศจะใช้เพื่อกิจกรรมการบินทั่วไป (General Aviation) บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ อาคารคลังสินค้าทั้ง 4 อาคาร จะใช้เป็นพื้นที่สำรองเพื่อกิจกรรมเชิงพาณิชย์และสำนักงานสำหรับส่วนราชการ ขณะที่พื้นที่สำนักงานด้านใต้สำรองไว้ให้กับสถาบันการบินพลเรือน



คณะกรรมการ ทอท. รับทราบผลการศึกษาในขั้นต้นแล้ว และมีข้อเสนอแนะให้ที่ปรึกษาแก้ไขให้เหมาะสมและจะพิจารณารายละเอียดอีกครั้งต่อไป

การเตรียมการบริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในปีงบประมาณ 2548 การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความคืบหน้าอย่างรวดเร็ว อาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยานทยอยแล้วเสร็จ และได้รับการติดตั้งเรียบร้อยแล้ว ซึ่งปรากฏให้เห็นอาคารและองค์ประกอบต่าง ๆ อย่างชัดเจน เช่น อาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบิน อาคารจอดรถ อาคารในเขตปลอดอากร ทางวิ่ง ทางขับ สนามจอดอากาศยาน การติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน ระบบถนนภายในท่าอากาศยาน เป็นต้น นอกจากนี้ การก่อสร้างในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น ๆ อาทิ กลุ่มอาคารของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หอบังคับการบิน และการติดตั้งเครื่องช่วยเดินอากาศในความรับผิดชอบของบริษัท วิทยุการบิน



แห่งประเทศไทย จำกัด ตลอดจนกลุ่มอาคารของผู้ประกอบการด้านคลังสินค้า อุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุงเครื่องบิน การให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน ซึ่ง ทอท. คัดเลือกตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 แล้วเสร็จ

พร้อมสำหรับการทดสอบการทำงาน ในส่วนการติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋าได้ติดตั้งระบบเสร็จเรียบร้อยแล้ว รวมทั้งติดตั้งเครื่องตรวจจับอาวุธและวัตถุระเบิดจำนวน 26 เครื่อง การติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นเสมือนหัวใจในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความคืบหน้าตามแผนงาน ทั้งนี้ ในภาพรวมการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2548 แล้วเสร็จในส่วนที่เป็นงานหลัก (Substantial Completion) และมีความพร้อมสำหรับการทดสอบระบบท่าอากาศยาน

นอกจากงานก่อสร้างระยะที่ 1 ดังกล่าวแล้ว ในปีงบประมาณ 2548 ทอท. ได้เริ่มงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะที่ 2 โดยก่อสร้างอุโมงค์จากอาคารผู้โดยสารด้านเหนือเชื่อมอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Satellite) หลังที่ 1 ปรับปรุงคุณภาพดินเพื่อเตรียมการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ด้านตะวันตก การสร้างสถานีแปลงไฟฟ้าย่อยที่ 2 และการเพิ่มศักยภาพการบำบัดน้ำเสีย

ในขณะที่งานก่อสร้างคืบหน้า ทอท. ยังได้เตรียมความพร้อมในการเข้าบริหารและปฏิบัติงาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิควบคู่กันไป โดยเตรียมโครงสร้างการบริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในลักษณะหน่วยธุรกิจเพื่อความคล่องตัวในการดำเนินการ และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับนานาชาติ นอกจากนี้ ได้เตรียมบุคลากรที่จะไปปฏิบัติงานโดยแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อฝึกอบรม ประกอบด้วย คณะทำงานเพื่อเตรียมบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมสายงานพัฒนาธุรกิจ คณะทำงานเพื่อเตรียมบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมสายงานการเงินและการจัดการ คณะทำงานเพื่อเตรียมบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมสายงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน คณะทำงานเพื่อเตรียม

บุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมสายงานเทคโนโลยีสารสนเทศ และคณะทำงานเพื่อเตรียมบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมสายงานวิศวกรรม ทั้งนี้ บุคลากร ทอท. ได้เข้าไปศึกษาการทำงานระบบต่าง ๆ ของท่าอากาศยานตั้งแต่เดือนเมษายน 2548 และมีการฝึกอบรมต่อเนื่องเป็นระยะ ๆ นอกจากการฝึกอบรมบุคลากรดังกล่าวแล้ว ทอท. ยังเปิดรับบุคลากรเพิ่มเติมในตำแหน่งและระดับต่าง ๆ โดยให้มีการฝึกอบรมกับบุคลากรปัจจุบันที่มีประสบการณ์ เพื่อให้มีความพร้อมที่จะปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกด้วย

สำหรับการอบรมบุคลากรหน่วยงานภายนอก ทอท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานการฝึกอบรมการสร้างความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Familiarization Training Working Group) เพื่ออบรมบุคลากรของหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งจะย้ายไปปฏิบัติงานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีความรู้เกี่ยวกับท่าอากาศยาน การดำเนินงานของ ทอท. และการประสานงานซึ่งกันและกันระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้การทำงานร่วมกัน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นไปอย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ

นอกจากการเตรียมความพร้อมทางกายภาพของท่าอากาศยาน รวมทั้งการเตรียมการด้านบุคลากรแล้ว ทอท. ยังเตรียมกิจกรรมเชิงพาณิชย์ต่าง ๆ ในท่าอากาศยาน โดยเฉพาะในอาคารผู้โดยสาร ซึ่งผู้ประกอบการได้ออกแบบจัดวางตำแหน่งร้านค้าต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานได้รับความเพลิดเพลินในการเลือกซื้อสินค้าและการใช้บริการหลากหลายประเภทระหว่างการใช้เวลาอยู่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



การทดสอบทางเทคนิคระบบสนามบินสุวรรณภูมิ

วันพฤหัสบดีที่ 29 กันยายน 2548 เป็นวันสำคัญอีกวาระหนึ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากการทดสอบทางเทคนิคระบบสนามบินสุวรรณภูมิ (ทสภ.) เป็นครั้งแรก โดยมีเครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 2 เที่ยวบิน คือ TG 8960 และ TG 8962 ซึ่งนายกรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรี แกบผู้มีเกียรติ และคณะสื่อมวลชน ได้ร่วมเดินทางในเที่ยวบินดังกล่าว ทำการบินขึ้น-ลง ระหว่างท่าอากาศยานกรุงเทพและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการทดสอบในครั้งนี้เป็นการทดสอบความพร้อมของทางวิ่ง ทางขับ เครื่องช่วยในการเดินอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ ระบบไฟฟ้าสนามบิน รวมถึงมีการทดลองให้บริการผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก ซึ่งได้ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยตามมาตรฐานสากล สำหรับผู้โดยสารและผู้ปฏิบัติงานในท่าอากาศยาน ผลการทดสอบเป็นไปโดยเรียบร้อยและราบรื่น

ในการทดสอบเทคนิคระบบสนามบินสุวรรณภูมิครั้งนี้ ทอท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อเตรียมความพร้อมฯ โดยมีนายศรีสุข จันทรางศุ ประธานกรรมการ ทอท. เป็นประธานคณะทำงานฯ พร้อมด้วยผู้บริหาร ทอท. และผู้แทนหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท





วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด, รวมทั้งที่ปรึกษาจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และ MUNICH ร่วมด้วย

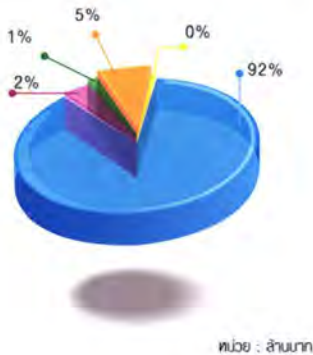
ทอท. ตระหนักดีว่า การทดสอบทางเทคนิคระบบต่าง ๆ ที่ ทสก. ในวันที่ 29 กันยายน 2548 มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อ ทอท. ในฐานะผู้บริหาร ทสก. เนื่องจากเป็นเสมือนการเริ่มต้นเตรียมพร้อมการให้บริการ ทสก. ในเชิงพาณิชย์ ดังนั้น เพื่อสร้างความมั่นใจในมาตรฐานของ ทสก. ทุกด้านก่อนเปิดการให้บริการ ทอท. จะดำเนินการทดสอบทางเทคนิคระบบต่าง ๆ ที่ ทสก. อย่างต่อเนื่องจนกว่าจะผ่านมาตรฐานของ ICAO และได้รับใบรับรองสนามบินจากกรมขนส่งทางอากาศ สำหรับการเปิดให้บริการ ทสก. ในเชิงพาณิชย์ที่เทียบพร้อมด้วยบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่รวดเร็ว ครบครัน และได้มาตรฐานระดับสากล อันจะนำมาซึ่งความภาคภูมิใจของคนไทยทั้งชาติ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

แหล่งที่มาของรายได้จากการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ 2548



แยกตามประเภทรายได้	
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	3,255.69
ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	5,692.04
ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก	312.30
ค่าเช่าสำนักงานและพื้นที่	953.16
รายได้เกี่ยวกับบริการ	859.57
รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์	3,821.64
รวม	14,894.40

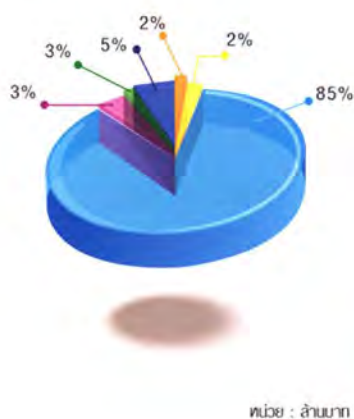


แยกตามท่าอากาศยาน	
ท่าอากาศยานกรุงเทพ	13,536.56
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	345.27
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	137.74
ท่าอากาศยานภูเก็ต	806.02
ท่าอากาศยานเชียงใหม่ราย	68.81
รวม	14,894.40



แยกตามประเภทค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ยพนักงาน	2,734.04
ค่าใช้จ่ยดำเนินงาน	2,230.23
ค่าซ่อมแซม	226.72
ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ	681.08
ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน	1,379.64
รวม	7,251.71



แยกตามท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานกรุงเทพ	6,164.78
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	244.21
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	191.54
ท่าอากาศยานภูเก็ต	362.74
ท่าอากาศยานเชียงราย	116.18
บริษัทย่อย	172.26
รวม	7,251.71



บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด คณะผู้บริหาร



พลเอก สมชัย สมประสงค์

รองประธานกรรมการ
รักษาการในตำแหน่ง
กรรมการผู้จัดการใหญ่



นายสมชัย สวัสดิ์เพา

รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
ช่วยปฏิบัติงานในตำแหน่ง
รองผู้จัดการใหญ่สายอำนวยการ



นายกาลกร สุวรรณภินธุ์

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
ช่วยปฏิบัติงานในตำแหน่ง
รองผู้จัดการใหญ่สายวิชาการและแผน



นายสุรจิต สุพลชัย

รองผู้จัดการใหญ่
สายบริหารโครงการและก่อสร้าง



โครงสร้าง บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด

คณะกรรมการ

กรรมการผู้จัดการใหญ่

ตำแหน่งขึ้นตรงกรรมการผู้จัดการใหญ่

สำนักตรวจสอบ

สายอำนวยการ

สายบริหารโครงการและก่อสร้าง

สำนักงานเลขานุการ

ส่วนธุรการและ
การประชุม
ส่วนประชาสัมพันธ์

ฝ่ายอำนวยการกลาง

ส่วนบริการกลาง
ส่วนกฎหมาย
ส่วนทรัพยากรบุคคล

ฝ่ายการเงิน และงบประมาณ

ส่วนการเงินและ
การบัญชี
ส่วนงบประมาณ
ส่วนแผนการเงิน
การลงทุนและเงินกู้

สำนักงานบริหารโครงการ

ส่วนเลขานุการโครงการ
ส่วนบริหารโครงการ
ส่วนประมวลผลโครงการ
ส่วนบริหารพื้นที่โครงการ

สำนักงานก่อสร้างโครงการ

ส่วนก่อสร้าง 1
ส่วนก่อสร้าง 2
ส่วนก่อสร้าง 3
ส่วนก่อสร้าง 4

สายวิชาการและแผน

ฝ่ายนโยบายและแผน

ส่วนนโยบายและแผน
ส่วนพัฒนาธุรกิจ

ฝ่ายทรัพย์สินและพัสดุ

ส่วนจัดหา
ส่วนบริหารทรัพย์สิน
และพัสดุ

สำนักงานประสานงาน โครงการ

ส่วนประสานงาน
ส่วนบำรุงรักษา
ส่วนความปลอดภัย
และสิ่งแวดล้อม

จำนวนบุคลากร 500 175 คน
ณ 8 ธันวาคม 2548



วิสัยทัศน์

พันธกิจ



บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด



บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) มีหน้าที่ก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และในปี พ.ศ. 2547 รัฐบาลมีนโยบายชัดเจนว่า เมื่อ บทม. ก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วเสร็จ ให้มีการโอนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นผู้บริหารจัดการ ซึ่งเป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2545

ดังนั้น ทอท. จึงได้ดำเนินการรับโอนพนักงานทั้งหมดของ บทม. มาเป็นพนักงานของ ทอท. โดยการโอนพนักงานมีผลตั้งแต่วันที่ 8 ธันวาคม 2547 เป็นต้นไป ในส่วนของการรับโอนกิจการทั้งหมดของ บทม. ทั้งในเรื่องสิทธิ หนี้ ความรับผิดชอบ ภาระผูกพันและสินทรัพย์ของ บทม. ให้แก่ ทอท. นั้น ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2547

ปัจจุบัน ทอท. มีสายงานบริหารโครงการและก่อสร้างทำหน้าที่บริหารการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้กับ บทม.

วิสัยทัศน์

บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) จะเป็นองค์กรนำในการก่อสร้างและสนับสนุนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และให้เป็นพื้นที่นำการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมของชุมชนเมืองโดยรอบ



พันธกิจ

- ก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีมาตรฐาน มีความสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นได้ทันต่อความต้องการ ตลอดจนพัฒนาขีดความสามารถอย่างต่อเนื่องเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานในภูมิภาคเดียวกัน โดยใช้เงินลงทุนแผนงานหลักที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี
- ดำเนินการสนับสนุนบริษัทแม่ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) เพื่อจัดให้มีบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการประกอบธุรกิจท่าอากาศยานอย่างครบถ้วน เช่นเดียวกับท่าอากาศยานระดับโลก
- ดำเนินการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจและพาณิชย์ที่มีบริการและการจัดการด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยด้วยความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนดำเนินการ
- ดำเนินการให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งใหม่ จำกัด เป็นที่ยอมรับต่อชุมชนภายนอกพื้นที่และสังคมทั่วไป



บริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

บทม. ได้ยึดถือตามแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานเร่งรัดงานก่อสร้างทำอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด โดยเน้นการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพและมีความโปร่งใส โดยในปีงบประมาณ 2548 การก่อสร้างทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีความคืบหน้าอย่างรวดเร็ว โดยมีผลการดำเนินงาน ณ 30 กันยายน 2548 งานก่อสร้างมีความคืบหน้าโดยรวมร้อยละ 95 โดยงานก่อสร้างอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกในทำอากาศยานได้มีการก่อสร้างเสร็จแล้วหลายงานด้วยกัน อาทิ งานก่อสร้างพื้นผิวทางวิ่ง ทางขับและลานจอดอากาศยาน

งานก่อสร้างระบบถนนภายในทำอากาศยาน งานก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ งานก่อสร้างสถานีดับเพลิงและกู้ภัย เป็นต้น



สำหรับในส่วนของการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ได้มีการติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่าง ๆ รวมทั้งได้เริ่มมีการทดสอบระบบแล้ว ในบางส่วน เช่น สะพานเทียบเครื่องบิน ระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า เครื่องตรวจจับอาวุธและวัตถุระเบิด เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร ระบบลิฟต์บันไดเลื่อน เป็นต้น

ในส่วนของการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทำอากาศยาน ซึ่งเปรียบเสมือนหัวใจในการบริหารจัดการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการดำเนินงานก็มีความคืบหน้าไปมากแล้วเช่นกัน โดยในส่วนของการก่อสร้างอาคารระบบบริหารสารสนเทศทำอากาศยานนั้น มีผลการดำเนินงานกว่าร้อยละ 94.70 และในส่วนของการติดตั้งระบบนั้น มีผลการดำเนินงานไปแล้วกว่าร้อยละ 90.50

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการเปิดให้บริการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. ได้เริ่มให้มีการทดสอบทางเทคนิคต่าง ๆ ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2548 ได้มีการทดสอบทางเทคนิคระบบทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นครั้งแรก โดยมีเครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 2 ลำ บินจากทำอากาศยานกรุงเทพมหานครที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมี นายกรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรี ขกผู้มีเกียรติและสื่อมวลชน ได้ร่วมเดินทางในเที่ยวบินดังกล่าว ซึ่งในวันนั้นได้มีการทดสอบการทำงานของระบบต่าง ๆ อาทิ ความพร้อมของทางวิ่ง ทางขับ เครื่องช่วยในการเดินอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ ระบบไฟฟ้าสนามบิน การตรวจหนังสือเดินทาง ระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า ระบบตรวจบัตรโดยสาร ซึ่งผลการทดสอบในวันนั้นเป็นไปด้วยความเรียบร้อย

นอกจากนี้ ในปีงบประมาณ 2548 ยังมีการจัดอบรมพนักงานในสายงานต่าง ๆ ที่จะต้องมาปฏิบัติงานที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิมาอย่างต่อเนื่องด้วย





บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด

งบประมาณประจำปี 2548

ประเภท	กรอบอนุมัติ	ใช้จ่ายจริง	%
1. งบทำการ	234.61	203.77	86.85
2. งบลงทุนที่ได้รับอนุมัติ :			
2.1 งบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติ	87.91	14.85	16.89
2.2 งบลงทุนที่เป็นโครงการ จำนวน 1 โครงการดังนี้			
- โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากล กรุงเทพแห่งที่สอง	51,585.13	28,510.55	55.27
รวม (1 + 2)	51,907.65	28,729.17	55.35



บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด คณะผู้บริหาร



นายสุวภัทร สุวรรณกิจบริหาร
กรรมการ
รักษาการผู้อำนวยการ



โครงสร้าง บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด

คณะกรรมการตรวจสอบ
ใบรัฐวิสาหกิจ

สภากรรมการบริษัท

สำนักกำกับดูแลและตรวจสอบภายใน

กรรมการผู้อำนวยการ

กองตรวจสอบภายใน

กองกำกับดูแล

สำนักกรรมการผู้อำนวยการ

รองผู้อำนวยการ

เลขานุการ

กองบริหารและพัฒนา

ทรัพยากรบุคคล

กองนิติการและประกันภัย

กองธุรการและพิธีศุ

กองควบคุมคุณภาพ

ฝ่ายวางแผนและพัฒนาธุรกิจ

- กองวางแผนและพัฒนาธุรกิจ
- กองเทคโนโลยีและสารสนเทศ

ฝ่ายการตลาด

- กองวางแผนการตลาด
- กองจัดหาสินค้า

ฝ่ายจัดการขนส่ง

- กองบริการลูกค้า
- กองปฏิบัติการขนส่ง

ฝ่ายการเงินและบัญชี

- กองบัญชี
- กองการเงินและผลประโยชน์
- กองควบคุมและรายงาน

จำนวนบุคลากร รวม 70 คน

พนักงานปัจจุบันมี 55 คน



วิสัยทัศน์

พันธกิจ



บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด วันสถาปนา 22 มิถุนายน 2483



วิสัยทัศน์

เป็นผู้นำในการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยให้เข้มแข็ง สามารถแข่งขันและเพิ่มสัดส่วนในธุรกิจขนส่งทางน้ำ เพื่อให้เป็นสายการเดินเรือแห่งชาติอย่างแท้จริงต่อไป





พันธกิจ

บทด. มีพันธกิจในการมุ่งพัฒนาการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล โดยสามารถรองรับการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศของไทย และเสริมสร้างความมั่นคงและเสถียรภาพของประเทศในภาวะการณ์คับขัน





บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บตท.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด มีแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และแผนงานโครงการของกระทรวงคมนาคม โดย บตท. จัดตั้งบริษัทร่วมทุนกับบริษัทเอกชนเจ้าของเรือไทย เพื่อทำธุรกิจพาณิชย์นาวีครบวงจร ซึ่งแผนดังกล่าวฯ ได้รับอนุมัติจาก ครม. เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2548 บตท. จะดำเนินการธุรกิจหลักดังนี้

1. การขนส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางมายังประเทศไทย ทั้งนี้ รวมถึงการขนถ่ายน้ำมันดิบ-ไล ระหว่างชายฝั่งไปยังประเทศในแถบอาเซียนด้วย
2. การดำเนินธุรกิจเดินเรือชายฝั่งระหว่างท่าเรือกรุงเทพ -แหลมฉบัง ไปยังภาคใต้ เช่น สงขลา สุราษฎร์ธานี เป็นต้น ซึ่งตั้งเป้าในการขนถ่ายรถยนต์ให้กับผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศ ซึ่งโรงงานตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกและต้องขนส่งให้ลูกค้าทางภาคใต้ รวมถึงการขนถ่ายตู้สินค้าระหว่างท่าเทียบเรือชายฝั่งของประเทศ
3. ธุรกิจเดินเรือตู้ Container ระหว่างประเทศ
4. ธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าเทกองระหว่างประเทศ
5. ธุรกิจการจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)

งบประมาณและผลการเบิกจ่ายจริง

สำหรับรอบระยะเวลา 1 ปี ของปีงบประมาณ 2548 (ตุลาคม 2547 - กันยายน 2548)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2548		เพิ่มขึ้น (ลดลง) กับประมาณการเดิม	
	งบประมาณที่ได้รับ	ผลการเบิกจ่ายจริง	จำนวน	ร้อยละ
รายรับ				
รายได้จากการขนส่งสินค้าสายสหรัฐอเมริกา	48.022	52.969	4.947	10.30
รายได้จากการขนส่งสินค้าสายยุโรป	67.019	86.299	19.280	28.77
รายได้จากการขนส่งสินค้าสายญี่ปุ่น	12.277	38.993	26.716	217.61
รายได้จากการขนส่งสินค้าสายเอเชียอาคเนย์ (Feeder)	113.673	70.322	(43.351)	(38.14)
รายได้จากการขนส่งสินค้าชายฝั่ง (Roll on-Roll off)	73.129	0.011	(73.118)	(99.98)
รายได้จากการรับจ้างขนส่งภายในประเทศ	0.050	0.060	0.010	20.00
รายได้จากธุรกิจให้เช่าเรือ	45.943	45.943	-	-
รายได้อื่น	22.128	18.600	(3.528)	(15.94)
รายรับรวม	382.241	313.197	(69.044)	(18.06)
รายจ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	299.873	242.611	(57.262)	(19.10)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	43.908	46.770	2.862	6.52
หนี้สงสัยจะสูญ	1.030	0.768	(0.262)	(25.44)
รายจ่ายรวม	344.811	290.149	(54.662)	(15.85)
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	37.430	23.048	(14.382)	(38.42)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	5.095	1.938	(3.157)	(61.96)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	32.335	21.110	(11.225)	(34.71)

หมายเหตุ : งบการเงินก่อนการตรวจรับรองจากสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน

งบกำไรขาดทุน

สำหรับรอบระยะเวลา 1 ปี ของปีงบประมาณ 2548 (ตุลาคม 2547 - กันยายน 2548)

	ล้านบาท	
	งบประมาณที่ได้รับ	ผลการเบิกจ่าย
รายรับ		
รายได้จากการดำเนินงาน	360.113	294.597
รายได้อื่น	22.128	18.600
รายรับรวม	382.241	313.197
รายจ่าย		
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	299.873	242.611
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	43.908	46.770
หนี้สงสัยจะสูญ	1.030	0.768
รายจ่ายรวม	344.811	290.149
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	37.430	23.048
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	5.095	1.938
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	32.335	21.110

หมายเหตุ : งบการเงินก่อนการตรวจรับรองจากสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด คณะผู้บริหาร



นายปรดิ หัตตะสุด
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายท้าวส ศรีสร
รองผู้อำนวยการใหญ่
ปฏิบัติการ



นายกมลภิต แจ่มปฐม
รองผู้อำนวยการใหญ่
วิศวกรรม



นายรังสีกิต กิตยาจชาติ
รองผู้อำนวยการใหญ่
ธุรกิจ



นายศรีสีกิต วงษ์สงสาร
รองผู้อำนวยการใหญ่
บริหาร



โครงสร้าง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ผู้อำนวยการใหญ่

สำนักตรวจสอบภายใน

- กองตรวจสอบทางการเงิน
- กองตรวจสอบการปฏิบัติการ

ผู้ทรงคุณวุฒิ

ผู้อำนวยการ

ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ

ผู้เชี่ยวชาญ

รองผู้อำนวยการใหญ่ (ธุรกิจ)

ฝ่ายบริหารธุรกิจ

ฝ่ายสนับสนุนธุรกิจ

รองผู้อำนวยการใหญ่ (บริหาร)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการใหญ่ (บริหาร)

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

ฝ่ายบริหารทั่วไป

ฝ่ายการเงินและบัญชี

ฝ่ายบริหารศูนย์ประกอบการ

ผู้ช่วยผู้อำนวยการใหญ่ (แผน)

ฝ่ายคุณภาพและความปลอดภัย

ฝ่ายนโยบายและแผน

รองผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)

ฝ่ายบริหารส่วนภูมิภาค 1

ฝ่ายบริหารส่วนภูมิภาค 2

ฝ่ายบริหารการจราจร
ทางอากาศ
(เส้นทางบิน/ภูมิภาค)

ฝ่ายบริหารการจราจร
ทางอากาศ
(กรุงเทพฯ/สุวรรณภูมิ)

ฝ่ายฝึกอบรมการบริการ
จราจรทางอากาศ

ฝ่ายวางแผนและมาตรฐาน
การบริการจราจรทางอากาศ

รองผู้อำนวยการใหญ่ (ฝ่ายวิศวกรรม)

ฝ่ายบริหารงานวิศวกรรม
จราจรทางอากาศ

ฝ่ายวางแผนและพัฒนา
วิศวกรรมจราจรทางอากาศ

พนักงาน 2,711 คน

ณ 1 มีนาคม 2549



วิสัยทัศน์

เป้าหมายองค์กร การกิจ ยุทธศาสตร์



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด วันสถาปนา 15 เมษายน 2491



วิสัยทัศน์

เป็นองค์กรชั้นนำ ในด้านการให้บริการการเดินอากาศ

เป้าหมายองค์กร ในปี 2549 - 2552

ให้การบริการการเดินอากาศที่อำนวยความสะดวก ปลอดภัย ผู้ใช้บริการพึงพอใจ และเป็นที่ยอมรับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ภารกิจ

1. ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดการและปฏิบัติการด้านการจราจรทางอากาศ ในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) และพื้นที่บริเวณทะเลจีนใต้ (Bangkok AOR) ซึ่งได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) รวมทั้งดำเนินการเกี่ยวกับการจัดการปฏิบัติการสื่อสารการบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ



2. ให้บริการเกี่ยวเนื่องกับผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การให้เช่า อุปกรณ์วิทยุสื่อสารและอุปกรณ์โทรพิมพ์ การจำหน่ายอุปกรณ์ และการให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง เช่น การฝึกอบรม การให้บริการสอบเทียบ/ปรับเทียบอุปกรณ์ เครื่องมือวัด การให้บริการเป็นที่ปรึกษา การซ่อมอุปกรณ์ และการให้บริการการบินทดสอบสถานีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เป็นต้น

ยุทธศาสตร์ ในปี 2549 - 2552

1. การบริการเป็นระบบมาตรฐานสากล
2. การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและทรัพยากรที่เกี่ยวข้องให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. การบริหารจัดการที่ดี



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2548

บวท. มีโครงการสำคัญซึ่งจำเป็นต้องใช้งบประมาณตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจ และอยู่ภายใต้กรอบนโยบายของรัฐบาล ดังนี้

1. ภาคปฏิบัติการ

1.1 ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณข่าวการบิน

ปริมาณการควบคุมจราจรทางอากาศใน ปีงบประมาณ 2548 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 337,235 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2547 ร้อยละ 9.75 สำหรับปริมาณข่าวการบิน มีจำนวนทั้งสิ้น 55,985,106 ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2547 ร้อยละ 10.1



1.2 โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และห้องบังคับการบินพร้อมอาคารสำนักงาน ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวของกิจการขนส่งทางอากาศ และเพื่อจัดให้มีบริการด้านควบคุมจราจรทางอากาศ สื่อสารการบิน และเครื่องช่วยการเดินอากาศ ตลอดจนบริการเกี่ยวเนื่องด้านต่าง ๆ แก่สายการบินที่ปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และปลอดภัยในการบิน รวมทั้งจัดให้มีบุคลากรที่พร้อมจะเข้าปฏิบัติหน้าที่ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีศักยภาพในการแข่งขันกับนานาชาติ

(1) โครงการก่อสร้างห้องบังคับการบินและอาคารที่ทำการ (ATC COMPLEX)

ห้องบังคับการบินเป็นสถานที่สำหรับการปฏิบัติงานด้านบริการควบคุมจราจรทางอากาศ ในเขตท่าอากาศยาน (Aerodrome Control) โดยจะตั้งอยู่นอกเขตพื้นที่ควบคุมของท่าอากาศยาน ด้านทิศเหนือของอาคารผู้โดยสาร มีความสูง 132.2 เมตร เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุม





จราจรทางอากาศสามารถมองเห็นสภาพการจราจรบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน รวมทั้งสภาพจราจรบริเวณทางวิ่งและบริเวณภาคพื้นท่าอากาศยานทั้งหมด สำหรับอาคารที่ทำการ เป็นอาคารสำหรับปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ด้านปฏิบัติการ วิศวกรรม และบริหาร/อำนวยการ ที่ปฏิบัติงานประจำ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมกับเป็นที่ตั้งหน่วยปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพ (Bangkok Approach Control Unit) นอกจากนี้ คค. ได้ให้ บวท. จัดพื้นที่ให้กับเจ้าหน้าที่ของสำนักอุตุนิยมวิทยาขนส่ง เพื่อปฏิบัติงานภายในอาคารด้วย

(2) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การจัดการและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการทำงาน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ก็เป็นอีกโครงการหนึ่งที่ บวท. ทำควบคู่ไปกับการก่อสร้างห้องบังคับการบินและอาคารสำนักงาน ซึ่งล้วนแล้วเป็นเทคโนโลยีที่ทันสมัยทั้งสิ้น ประกอบไปด้วย

- การจัดหาอุปกรณ์ระบบสื่อสารการเดินอากาศเพื่อใช้สำหรับการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ (Controller) กับอากาศยานที่กำลังทำการบิน (Air to Ground Radio) และสำหรับการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมจราจรทางอากาศกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ สถานีภาคพื้น (Ground to Ground)
- การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบ DVOR/DME (Directional VHF Omni Range/Distance Measuring Equipment) และระบบ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) เพื่อให้ความมั่นใจกับอากาศยานในการบินร่อนลงสู่ท่าอากาศยานได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย
- การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ติดตามอากาศยาน เรดาร์ปฐมภูมิและเรดาร์ทุติยภูมิ (Primary & Secondary Radar) พร้อมทั้งจัดหาอุปกรณ์ระบบติดตามการเคลื่อนที่ของอากาศยานและพาหนะต่าง ๆ ตามบริเวณภาคพื้นดิน ณ ท่าอากาศยาน (Advanced Surface Movement Radar System) มาติดตั้งใช้งาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อช่วยให้สามารถมองเห็นและติดตามเป้าอากาศยานที่กำลังเดินทางภายในบริเวณภาคพื้นท่าอากาศยานได้อย่างชัดเจน





- การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สื่อสารการบิน เพื่อให้บริการข้อมูลสื่อสารการบินและข่าวการเดินอากาศ ตลอดจนข้อมูลบริการเดินอากาศอื่น ๆ ให้กับผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ นักบิน และสายการบิน พร้อมทั้งจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ข่ายสื่อสาร เพื่อใช้ในการเชื่อมต่อระบบ/อุปกรณ์ต่าง ๆ ในการให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นข่ายสื่อสารที่สามารถรับ-ส่งข่าวสารด้วยความเร็วสูง ทั้งที่เป็นเสียง (Voice) ข้อมูล (Data) หรือทั้งภาพและเสียง (Video) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการสายการบิน ทั้งในส่วนของระบบวิทยุสื่อสารเพื่อปฏิบัติการของสายการบิน (Air to Ground Communication) และอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารสายการบิน (Ground to Ground Communication) เพื่ออำนวยความสะดวกให้เจ้าหน้าที่ของสายการบิน หรือผู้ประกอบการบินบริเวณภาคพื้นภายในท่าอากาศยาน สามารถติดต่อกันเองได้ทั้งระบบเสียงและข้อมูลด้วยความสะดวก รวดเร็ว และใช้งานได้ตลอดเวลา

(3) โครงการจัดหาอุปกรณ์ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (ATC Training Simulator)

เนื่องจากระบบอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่นำมาใช้ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นระบบอุปกรณ์ที่ทันสมัย และมีระบบต่าง ๆ ในการใช้งานจำนวนมาก จึงต้องใช้ระยะเวลาในการเรียนรู้หลักการและฝึกฝนให้เกิดความชำนาญเพื่อพร้อมในการปฏิบัติงานจริง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์ฝึกฝนสำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อใช้ในการฝึกทบทวนการใช้งานของระบบอุปกรณ์เพื่อให้เกิดความแม่นยำและความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ตลอดเวลา รวมทั้งใช้เป็นระบบสำรองในกรณีระบบหลักและระบบสำรองในห้องปฏิบัติงานจริงเกิดขัดข้อง

2. บริการที่เกี่ยวข้อง

2.1 จัดตั้งบริษัทลูก/บริษัทร่วมทุน

ตามนโยบายของรัฐบาล มติคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการแนวทางการเพิ่มบทบาทเอกชนในรัฐวิสาหกิจ บพท. ได้ดำเนินการตามแนวทางของรัฐบาล โดยการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน และได้นำเสนอแผนการจัดทำบริษัทลูกต่อคณะกรรมการบริษัท ดังนี้



(1) เสนอจัดตั้งบริษัท แอโรไทย เซอร์วิส เซส จำกัด (AEROTHAI Services Co., Ltd.) เพื่อดำเนินธุรกิจให้คำปรึกษา และฝึกอบรมบุคลากรด้านปฏิบัติการและวิศวกรรมควบคุมจราจรทางอากาศ จราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน พร้อมทั้งให้บริการออกแบบผลิต ติดตั้ง จำหน่ายอุปกรณ์ และบริการที่เกี่ยวข้องแก่กลุ่มเป้าหมาย ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการบิน และนอกเหนือกิจการการบิน ทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งการร่วมลงทุนในโครงการต่าง ๆ กับหน่วยงานอื่น ๆ ในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

(2) เสนอจัดตั้งบริษัท สื่อสารและข้อมูลการบิน จำกัด (AEROTHAI Communication and Information System Co., Ltd.) เพื่อให้บริการอุปกรณ์สื่อสารในระบบ Digital Trunked Radio และบริการข้อมูลสื่อสารต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



2.2 โครงการ "จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) สำหรับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม"

คค. มีนโยบายเรื่องมาตรการด้านความปลอดภัยของสถานที่และการให้บริการของหน่วยงานในสังกัด คค. และมอบหมายให้ บวท. เป็นผู้ออกแบบ สำรอง และจัดหาอุปกรณ์กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (ซีซีทีวี) เพื่อติดตาม ดูแล สถานที่สำคัญในการให้บริการประชาชน อาทิ ท่าอากาศยาน สถานีเดินรถ สถานีรถไฟ และท่าเรือทุกแห่งทั่วประเทศ พร้อมทั้งเชื่อมโยงข้อมูลทั้งหมดมาที่ คค.

3. การบริหารจัดการองค์กรและโครงการเพื่อสังคม

3.1 รางวัลอันทรงเกียรติ

จากการบริหารจัดการองค์กรในปีที่ผ่านมา บวท. ได้รับรางวัลอันทรงเกียรติ 3 รางวัล คือ

- **รางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ด้านการบริหารจัดการองค์กร** จากกระทรวงการคลัง โดยได้คะแนนสูงสุดในกลุ่มกิจการขนส่งของรัฐวิสาหกิจทั่วประเทศ อันเนื่องมาจากความสามารถในการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐในด้านต่าง ๆ ร่วมกับผลการดำเนินงานทั้งด้านผลประโยชน์ทางการเงิน และไม่ใช้การเงิน เช่น คุณภาพการให้บริการต่อผู้ใช้บริการ และการนำหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) มาใช้

- **รางวัลองค์กรที่ให้คุณประโยชน์ต่อเยาวชน สาขากีฬาและนันทนาการ** จากกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เนื่องจากผลสำเร็จของการจัดการแข่งขันโครงการวิทยากรบินฯ มินิวอลเลย์บอล ที่ช่วยพัฒนาทักษะด้านกีฬาวอลเลย์บอลของเยาวชนอายุไม่เกิน 12 ปี ที่ บวท. จัดอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

- **รางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปี 2548** จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ซึ่งได้พิจารณาคัดเลือกจากหน่วยงานรัฐวิสาหกิจและเอกชนที่เข้าร่วมประกวดทั้งสิ้น 173 หน่วยงาน





3.2 โครงการ “มินิวอลเลย์บอล” ชิงถ้วยพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

บวท. มีนโยบายที่จะคืนประโยชน์ต่อสังคม โดยส่วนหนึ่งคือการสนับสนุนการส่งเสริม ด้านกีฬาตามนโยบายของรัฐบาล คือสนับสนุนกีฬาฟาวอลเลย์บอล เพื่อเป็นการให้โอกาสเยาวชนได้ แสดงออกซึ่งความสามารถด้านกีฬา และพัฒนาไปสู่การเป็นนักกีฬาระดับประเทศอย่างจริงจัง โดยได้จัดการแข่งขันกีฬาฟาวอลเลย์บอลในระดับเยาวชนอายุไม่เกิน 12 ปี โดยบริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการ ตั้งแต่ปี 2543 จนถึงปัจจุบัน โดยมีเยาวชนจาก 76 จังหวัด เข้าร่วมโครงการฯ รวม 162,000 คน โดยในปี 2548 มีทีมชนะเลิศประเภททีมชาย ได้แก่ ทีมโรงเรียนชุมชนสว่างวิทยา จังหวัดนครราชสีมา ทีมชนะเลิศประเภททีมหญิง ได้แก่ ทีมโรงเรียนบ้านหนองหาด จังหวัดนครศรีธรรมราช และทุกปี บวท. จะนำทีมชนะเลิศทั้งทีมชายและทีมหญิงไปหาประสบการณ์การแข่งขันในระดับชาติ ซึ่งในปีนี้ จะนำทีมชนะเลิศไปทัศนศึกษาและหาประสบการณ์ ณ เมืองเจนีวา สาธารณรัฐประชาชนจีน

3.3 โครงการ “มูลนิธิวิฑูการบินแห่งประเทศไทย”



บวท. มีภารกิจหลักให้บริการจราจรทางอากาศแก่สายการบินที่บินเข้า-ออกประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ดังนั้น เพื่อเป็นการคืนประโยชน์สู่สังคมร่วมกันและสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของบริษัทฯ ที่มุ่งส่งเสริมเยาวชนที่ด้อยโอกาส โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการ บวท. ได้จัดตั้งมูลนิธิวิฑูการบินแห่งประเทศไทยขึ้น โดยเชิญชวนสายการบินต่าง ๆ ร่วมดำเนินโครงการเพื่อให้โอกาสทางการศึกษาแก่เด็กพิการ เนื่องจากปัจจุบันยังมีเด็กพิการเป็นจำนวนมากที่ขาดแคลนทุนทรัพย์ในการศึกษา โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนที่ยังไม่มีหน่วยงานเข้าไปสนับสนุน



อย่างจริงจัง และยังคงต้องการการสนับสนุนจากองค์กร/หน่วยงานต่าง ๆ “มูลนิธิวิทยการบินแห่งประเทศไทย” ได้ทำการคัดเลือกและมอบทุนการศึกษาให้แก่เยาวชนผู้พิการ ในปี 2548 จำนวน 76 ทุน โดยในปี 2549 กำหนดขยายการมอบทุนการศึกษาไปยัง 76 จังหวัด ทั่วประเทศ

4. การพัฒนาส่งเสริม Logistics

4.1 โครงการพัฒนาระบบควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเลระหว่างบริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กับ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมขนส่งของประเทศ โดยมุ่งเน้นให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งการจัดการระบบขนส่งต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานเกี่ยวข้องจึงได้เริ่มการดำเนินโครงการต่าง ๆ ตามนโยบายดังกล่าว โดย บวท. ได้รับความไว้วางใจจาก ขน. ให้เข้าไปมีส่วนร่วมในการออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการและควบคุมจราจรทางน้ำ (Vessel Traffic Management Information System-VTMIS) โดยลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมมือโครงการดังกล่าวไปเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2548 และปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบภาพรวมในการบริหารจัดการจราจรทางน้ำ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการและการใช้งานของ ขน.

4.2 โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการสถานีเดินรถและระบบการจัดการเดินรถระหว่างบริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กับ บริษัท ขนส่ง จำกัด

ตามนโยบายรัฐบาลที่จะส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาระบบอุตสาหกรรมขนส่งของประเทศ ทั้งในด้านต้นทุน การประหยัดพลังงานด้วยการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง การรณรงค์เรื่องความปลอดภัย รวมทั้งการบริหารจัดการที่ดี โดยส่งเสริมให้นำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้





ในการบริหารจัดการ ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนทั่วไปหันมานิยมใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และส่งผลต่อเนื่องไปถึงฐานะทางการเงิน การคลัง และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทั้งภาครัฐและเอกชน มุ่งปรับปรุงประสิทธิภาพของการให้บริการและดำเนินงานในสภาวะที่มีการแข่งขันสูง ซึ่ง บวท. ได้รับความไว้วางใจจาก บขส. ในการพัฒนาระบบบริหารจัดการสถานีเดินรถและระบบจัดการเดินรถ และได้ลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมมือในโครงการดังกล่าวไปเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2548 ปัจจุบันโครงการดังกล่าวได้มีการทดลองระบบในเบื้องต้นไปแล้วเมื่อปีที่ผ่านมา และอยู่ระหว่างทดลองระบบในระยะที่ 2 ต่อไป

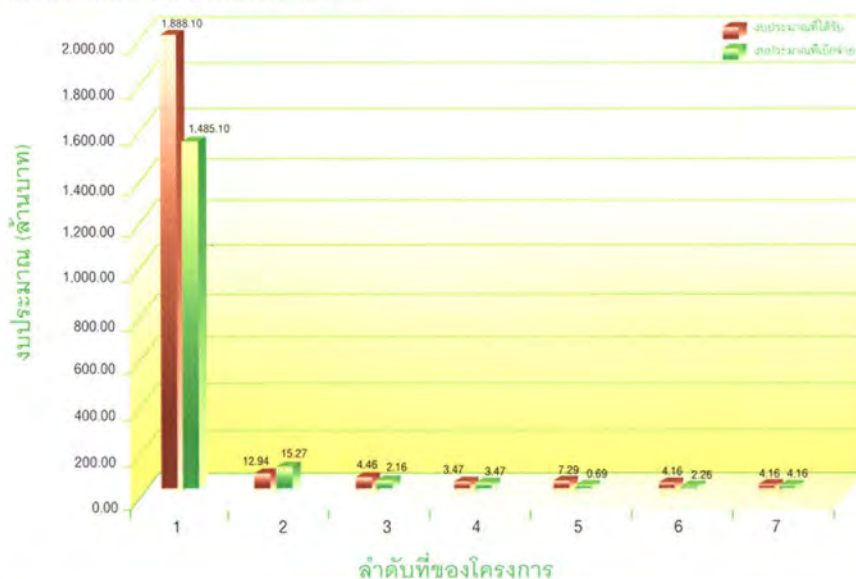
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

โครงการของ บวท. ที่สอดคล้องกับคำรับรองการปฏิบัติราชการและแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
ปีงบประมาณ 2548

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	ชื่อโครงการ	งบประมาณที่ได้รับ	งบประมาณที่เบิกจ่าย
1	โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และห้องบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1,888.10	1,485.10
2	โครงการจัดหาอุปกรณ์จอแสดงผลระบบเรดาร์ (RDP) ศูนย์ควบคุมการบิน เชียงใหม่ หาดใหญ่ และภูเก็ต	12.94	15.27
3	โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ระบบประสานงานเขตประชิด สนามบินด้วยระบบข้อมูล	4.46	2.16
4	โครงการจัดหาและติดตั้งระบบควบคุมและสั่งการอุปกรณ์สื่อสารระยะไกล สำหรับ Area RCAG จำนวน 17 แห่ง	3.47	3.47
5	โครงการจัดหาอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อจัดทำระบบ RDP/FDP Simulator	7.29	0.69
6	โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS/DME ทดแทนของเดิม ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	4.16	2.26
7	โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	4.16	1.96
	รวม	1,924.58	1,510.91

แผนภูมิแสดงงบประมาณโครงการของ บวท. ที่สอดคล้องกับคำรับรองการปฏิบัติราชการและแผนยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม ปีงบประมาณ 2548





บทความพิเศษ



โฉมหน้าใหม่กระทรวงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง

กระทรวงคมนาคม
MINISTRY OF TRANSPORT

การปฏิรูประบบราชการเริ่มครั้งแรก เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2545 นับจนถึงปัจจุบันก็ครบ 3 ปี ในครั้งแรกนั้นได้มีการปรับโครงสร้างกระทรวง ทบวง กรม โดยจัดให้มีกระทรวงทั้งหมด 20 กระทรวง มีการปรับบทบาท ภารกิจ และโครงสร้างส่วนราชการให้เหมาะสม รวมทั้งปรับปรุงการเพิ่มขีดสมรรถนะของระบบราชการและบุคลากร ตลอดจนการบริการประชาชนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ช่วงระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา พบว่าบางภารกิจยังมีความซ้ำซ้อนกันอยู่ บางภารกิจมีความสำคัญ แต่ไม่มีเจ้าภาพหลักรับผิดชอบที่ชัดเจน ดังนั้น จำเป็นจะต้องปรับโครงสร้างส่วนราชการให้เหมาะสมอีกครั้งหนึ่ง จึงเป็นที่มาของการปฏิรูประบบราชการครั้งที่สอง ซึ่งการปรับโครงสร้างกระทรวง ทบวง กรม ในรอบนี้จะเน้นเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เป็นหลัก ส่วนใหญ่ยังคงยึดโครงสร้างเดิมไว้ เพียงแต่จะมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้เกิดความเหมาะสมมากขึ้น เพื่อให้การพัฒนาประเทศบรรลุยุทธศาสตร์ของชาติที่วางไว้

การปฏิรูประบบราชการ ครั้งที่ 1 (เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2545)

การปฏิรูประบบราชการ ครั้งที่ 1 มีการตราพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 และพระราชบัญญัติให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป มีกระทรวงทั้งหมด 20 กระทรวง “มาตรา 20 กระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่งธุรกิจการขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและราชการอื่น ตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม หรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงคมนาคม” มีโครงสร้างของส่วนราชการ ดังนี้

- (1) สำนักงานรัฐมนตรี
- (2) สำนักงานปลัดกระทรวง
- (3) กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

- (4) กรมการขนส่งทางบก
- (5) กรมการขนส่งทางอากาศ
- (6) กรมทางหลวง
- (7) กรมทางหลวงชนบท
- (8) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การปฏิรูประบบราชการที่จะมีขึ้น ครั้งที่ 2*

การปฏิรูประบบราชการรอบใหม่ จะมีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน และพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม เพื่อให้มีการปรับปรุงการจัดโครงสร้างส่วนราชการใหม่ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เรียกว่าการปรับโครงสร้างส่วนราชการ ซึ่งมีที่มา ดังนี้

1. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย 2540 มาตรา 75

“รัฐต้องดูแลให้มีการจัดระบบงานราชการและงานของรัฐอย่างอื่นให้มีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน”

2. คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2548

“รัฐบาลจะพัฒนาระบบราชการอย่างต่อเนื่องต่อไป ด้วยการปรับโครงสร้างราชการและนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการวางแผนและตัดสินใจให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยให้บทบาทและภารกิจมีความกระชับ มีประสิทธิภาพ เหมาะสมกับสถานการณ์ ทั้งการดูแลพื้นที่การปฏิบัติราชการตามอำนาจหน้าที่ปกติ และการปฏิบัติราชการตามระเบียบวาระงานพิเศษ และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง และตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง”

3. แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548 - 2551

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 : การพัฒนาระบบราชการ



ปรับโครงสร้างส่วนราชการและระบบบริหารงานให้มีความทันสมัย เพื่อรองรับต่อยุทธศาสตร์ของรัฐบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. การประชุมคณะรัฐมนตรีนัดพิเศษ เรื่องการจัดโครงสร้างส่วนราชการ 2 ครั้ง ครั้งแรกเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2548 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2548

5. การประชุมเชิงปฏิบัติการ เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2548 ระหว่างคณะรัฐมนตรี หัวหน้าส่วนราชการระดับกระทรวง และผู้ทรงคุณวุฒิ

สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรีนัดพิเศษ ทั้ง 2 ครั้ง และการประชุมเชิงปฏิบัติการ ปรากฏว่าจะมีการปรับให้กระทรวงลดลงจาก 20 กระทรวง เหลือ 18 กระทรวง แยกออกเป็นกลุ่มกระทรวง ด้านเศรษฐกิจ กลุ่มกระทรวงด้านสังคม และกลุ่มกระทรวง ด้านความมั่นคง

แนวคิดในการปรับปรุงโครงสร้างกระทรวง กววง กรม ใหม่*

ในการพิจารณาปรับโครงสร้างส่วนราชการใหม่ สำนักงาน ก.พ.ร. ได้มีการติดตามประเมินผลการทำงาน และศึกษาวิจัยอย่างเป็นระบบ รวมทั้งได้มอบหมายสถาบันการศึกษาต่าง ๆ รับผิดชอบ อย่างเช่น โครงการศึกษาเพื่อจัดระบบการบริหารจัดการภารกิจก่อสร้างและขนส่งของหน่วยงานภาครัฐ เป็นต้น และการปรึกษาหารือระดมความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย สรุปว่าสมควรมีการปรับโครงสร้างส่วนราชการอีกครั้งโดยคำนึงถึง

1. ให้แต่ละกระทรวงสามารถสร้างคุณค่า (value creation) ในส่วนที่รับผิดชอบ โดยมีหัวใจและยุทธศาสตร์การทำงานที่ชัดเจน มีการกำหนดเป้าหมายและสามารถวัดผลสัมฤทธิ์ได้
2. เน้นในเรื่องของการยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง (citizen-centered)
3. เปลี่ยนแปลงขนานใหญ่ จะทำเฉพาะในจุดที่มีความจำเป็น และได้รับผลกระทบโดยตรงมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ เพื่อยกระดับการพัฒนาและการสร้าง s-curve ใหม่ของประเทศ โดยเฉพาะในกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับสาขาการผลิต (เกษตรและอุตสาหกรรม) และสาขาบริการ (การท่องเที่ยว) กระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการจัดการทรัพยากร/ปัจจัยการผลิต โครงสร้างพื้นฐานการจัดการขนส่ง รวมถึงกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาใช้ในการสร้างคุณค่าทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

สำหรับกระทรวงที่เหลือเป็นเรื่องของการปรับปรุงโครงสร้างภายในเพียงเล็กน้อยหรือต่อยอดมาจากการปรับปรุงโครงสร้างกระทรวง กรม เมื่อปี พ.ศ. 2545 ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

4. จัดให้แต่ละกระทรวงสามารถทำงานเชื่อมโยงให้ครบวงจรตามห่วงโซ่แห่งคุณค่า (value chain) ตั้งแต่กระบวนการวิจัยและพัฒนาการผลิต ไปจนถึงการตลาดและการค้า

5. จัดให้มีหน่วยงานลักษณะพิเศษที่เรียกว่ามิสเตอร์ (Mr...) ในการผลักดันวาระเชิงยุทธศาสตร์หรือดูแลผลิตภัณฑ์ หรือบริการที่ต้องการให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีลักษณะรูปแบบการบริหารที่แตกต่างไปจากส่วนราชการตามปกติมีขนาดเล็กคล่องตัว ไม่ดำเนินการเอง แต่ได้รับการจัดสรรงบประมาณไว้สำหรับการซื้อบริการจากหน่วยงานอื่น ๆ

6. มีการนำร่อง จัดให้มีกระทรวงรูปแบบใหม่ที่ไม่ติดยึดความเป็นระบบราชการแบบเดิม เช่น กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการสื่อสาร กระทรวงการท่องเที่ยว เป็นต้น

7. จัดให้มีทบวงภายใต้กระทรวง เพื่อรองรับการทำงานอย่างเบ็ดเสร็จ ไม่จำเป็นต้องแยกออกไปจัดตั้งเป็นกระทรวงขนาดเล็ก อันอาจก่อให้เกิดปัญหาการประสานงานและความเปลี่ยนแปลงขึ้นได้ เช่น กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในส่วนของน้ำ ที่ดิน ป่าไม้ และชายฝั่งทะเลและสิ่งแวดล้อม

8. ยังคงรูปแบบการจัดกลุ่มภารกิจภายในกระทรวงไว้ เพื่อให้สามารถบูรณาการและเชื่อมโยงการทำงานของหน่วยงานที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกันไว้ด้วยกัน ทั้งนี้ ยังจะมีการยกเลิกความเป็นนิติบุคคลของหน่วยงานในระดับกรมเพื่อจัดเส้นแบ่งแยกหรือกำแพงขวางกั้นระหว่างกัน อันจะช่วยให้สามารถระดมสรรพกำลังและทรัพยากรเข้ามาใช้ประโยชน์ร่วมกันได้มากขึ้น ตลอดจนช่วยลดข้อจำกัดและอุปสรรคในการมอบหมายให้กระทำการแทนกันในการให้บริการประชาชนลง

9. จัดให้มีหน่วยบริการรูปแบบพิเศษ (Service Delivery Unit หรือ SDU) ขึ้นเพื่อรองรับภารกิจงานให้บริการที่ส่วนราชการยังคงมีความจำเป็นต้องดำเนินการอยู่ ไม่สามารถโอนถ่ายให้ภาคเอกชนรับไปทำแทนกันได้ โดยมุ่งเน้นการให้บริการแก่หน่วยงานแม่เป็นหลัก ไม่แสวงหารายได้เป็นสำคัญ

10. เน้นการทำงานแบบยึดพื้นที่ (area-based approach) โดยมีการปรับปรุงโครงสร้างและระบบการทำงานของราชการบริหารส่วนภูมิภาคให้เหมาะสมมากขึ้น

*ที่มา ข้อมูลจากเอกสารของ สำนักงาน ก.พ.ร. เรื่องการจัดโครงสร้างส่วนราชการ

โฉมหน้าใหม่กระทรวงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง

กระทรวงคมนาคมเป็นกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการจัดการ



ทรัพยากรและปัจจัยการผลิตโครงสร้างพื้นฐานในการจัดการขนส่ง แนวคิดในการปรับโครงสร้างกระทรวงคมนาคมจึงเกิดขึ้นว่า ควรจะมีการปรับปรุงอย่างไร ทั้งนี้ สำนักงาน ก.พ.ร. ได้มอบหมายให้ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “การศึกษาเพื่อจัดระบบการบริหารจัดการภารกิจการก่อสร้างและขนส่งของหน่วยงานภาครัฐ” โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อวิเคราะห์ภาพรวมของระบบการบริหารจัดการงานก่อสร้างและขนส่งของประเทศ และเสนอแนวทางการกำหนดรูปแบบหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบงานด้านการก่อสร้างและขนส่ง เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่เป็นอยู่ และสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมก่อสร้างและขนส่งของประเทศให้ก้าวหน้าต่อไป

แนวคิดในการปรับโครงสร้างกระทรวงคมนาคม (เดิม) หรือจะเรียกชื่อใหม่ว่า กระทรวงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง คือ ต้องการให้เป็นศูนย์รวมของงานโยธาธิการ (Public Works) เน้นให้มีการส่งเสริมและพัฒนามาตรฐานการก่อสร้างของประเทศ รวมทั้งการออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง

อาคารของส่วนราชการ เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการดำเนินงานเกี่ยวกับการก่อสร้างของหน่วยงาน ราชการและงานเกี่ยวกับการสร้างทางหลวงและเส้นทางเชื่อมต่อของประเทศ และจัดให้มีกลุ่มภารกิจด้านการจัดการขนส่งเพื่อดูแลในเรื่องของการวางแผนและดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ตลอดจนการเชื่อมโยงระบบการจัดการขนส่ง (logistics) ทางบก-น้ำ-อากาศ อย่างเป็นระบบและต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multi-modal) ของกลุ่ม (cluster) ต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการให้ความสำคัญต่อการลดต้นทุนของการจัดการขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

จากการประชุมคณะรัฐมนตรีนัดพิเศษเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างส่วนราชการ เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2548 ณ ห้องประชุมกองทัพเรือ สำนักงาน ก.พ.ร. ได้เสนอรูปแบบโครงสร้างของกระทรวงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่งต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี ดังนี้

รูปแบบที่ 1

กระทรวงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง

สำนักงานรัฐมนตรี

ปลัดกระทรวง

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักงานนโยบายและแผนการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง

กลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- กรมมาตรฐานการก่อสร้าง
 - กรมทางหลวง
 - กรมโยธาธิการ
 - สถาบันส่งเสริมและพัฒนาการก่อสร้าง (PO) Motorway (SDU)
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย
 - บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - บริษัท ขนส่ง จำกัด
 - องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
 - สถาบันการบินพลเรือน

กลุ่มภารกิจด้านการจัดการขนส่ง

- กรมการขนส่งทางบก
 - กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
 - กรมการขนส่งทางอากาศ
 - ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (PO)
 - ท่าอากาศยาน 26 แห่ง (PO)
 - งานนำร่อง (PO)
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
 - บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ต่อมาเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2548 ได้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับการจัดโครงสร้างส่วนราชการ ณ ดิกลันดิโมเตอริ์ ทำเนียบรัฐบาล โดย นายกรัฐมนตรี (พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร) เป็นประธาน กระทรวงคมนาคมได้นำข้อสังเกตและข้อคิดเห็นของกระทรวงคมนาคมเสนอให้ที่ประชุมพิจารณาทบทวน โดยขอเพิ่มกรมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมืองและชนบท (ซึ่งเดิมคือกรมทางหลวงชนบทและถูกยุบรวมกับกรมทางหลวง) ให้อยู่ภายใต้กลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเสนอขอแยกกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งอยู่ภายใต้กลุ่มภารกิจด้านการจัดการขนส่ง ออกเป็น 2 กรม คือ กรมการขนส่งทางน้ำ และกรมการส่งเสริมพาณิชยนาวี โดยมีโครงสร้างรูปแบบเป็นดังนี้

รูปแบบที่ 2

กระทรวงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง

สำนักงานรัฐมนตรี

ปลัดกระทรวง

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักงานนโยบายและแผนการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง

สภาวิชาชีพ

กลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- กรมมาตรฐานการก่อสร้าง
- กรมทางหลวง (Route Approach)
- กรมอาคาร (Project Approach)
- กรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมืองและชนบท (Area Approach)
 - การทำเรือแห่งประเทศไทย
 - บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - บริษัท ขนส่ง จำกัด
 - องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ
 - สถาบันการบินพลเรือน

กลุ่มภารกิจด้านการจัดการขนส่ง

- กรมการขนส่งทางบก
- กรมการขนส่งทางน้ำ
- กรมการขนส่งทางอากาศ
- กรมการส่งเสริมพาณิชยนาวี
 - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
 - การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด
 - บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
 - บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ทั้งนี้ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี (พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร) ได้รับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม และมอบหมายให้สำนักงาน ก.พ.ร.หารือกับกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาในรายละเอียดตามที่กระทรวงคมนาคมเสนออีกครั้งหนึ่ง

จากการประชุมครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2548 กระทรวงคมนาคมได้เชิญเลขาธิการ ก.พ.ร. และเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาหารือเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างกระทรวง และขอให้พิจารณาในรูปแบบที่กระทรวงคมนาคมเสนอขอให้ทบทวนด้วย ปรากฏผลการหารือร่วมกันได้โครงสร้างรูปแบบ ดังนี้





รูปแบบที่ 3

กรรทวงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง

สำนักงานรัฐมนตรี

องค์กรลักษณะพิเศษ
สำนักงานคณะกรรมการ
ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ปลัดกระทรวง

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักงานนโยบายและแผนการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง

กลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- กรมมาตรฐานการก่อสร้าง
- กรมทางหลวง
- กรมอาคาร
- กรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- สถาบันส่งเสริมและพัฒนาการก่อสร้าง (PO Motorway (SDU))
 - การท่าเรือแห่งประเทศไทย
 - บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - บริษัท ขนส่ง จำกัด
 - องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
 - สถาบันการบินพลเรือน

กลุ่มภารกิจด้านการจัดการขนส่ง

- กรมการขนส่งทางบก
- กรมการขนส่งทางน้ำ
- กรมการขนส่งทางอากาศ
 - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
 - การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย
 - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด
 - บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
 - บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ภายใต้กลุ่มภารกิจด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะมีกรมใหม่เกิดขึ้น ได้แก่ **กรมอาคาร** จะทำหน้าที่รับผิดชอบให้บริการออกแบบและควบคุมการก่อสร้างอาคารให้แก่ส่วนราชการ อาคารสำนักงานศาล สำนักงานทันตวิทยา โรงเรียน โรงพยาบาล อาคารสาธารณะ นอกจากนี้ ยังมี**กรมมาตรฐานการก่อสร้าง** รับผิดชอบกำหนดมาตรฐานการก่อสร้าง และมาตรฐานราคากลาง ดำเนินการวิจัยและพัฒนาด้านการก่อสร้าง ส่งเสริมอุตสาหกรรม การก่อสร้าง ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรด้านการก่อสร้าง กำหนดมาตรฐานฝีมือแรงงานช่างก่อสร้าง สำหรับ**กรมทางหลวงชนบท** ที่จะถูกยุบรวมกับกรมทางหลวงก็**ขอให้คงไว้** ทั้งนี้ อาจมีการเปลี่ยนแปลงและยังคงมีการรับผิดชอบงานทางหลวงชนบท และ ผังเมือง สนับสนุนผู้ว่า CEO บูรณาการในระดับพื้นที่ เป็นที่เลี้ยง ให้แก่ท้องถิ่นและพัฒนาเมืองตามนโยบายรัฐบาล โดยจะใช้ชื่อว่า กรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ภายใต้กลุ่มภารกิจด้านการจัดการขนส่งมีกรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางน้ำ และกรมการขนส่งทางอากาศ โดยขอแยก **สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี** ออกจาก

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เป็นหน่วยงานรูปแบบพิเศษ รับผิดชอบการสร้างคุณค่าให้แก่ผลิตภัณฑ์หรือบริการ และเรื่องที่เป็นวาระเชิงยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศเป็นการเฉพาะอย่างครบวงจร เรียกว่า หน่วยงานมิสเตอร์ จะเป็นหน่วยงานขนาดเล็ก มีความเป็นอิสระและคล่องตัว จึงเห็นสมควรให้แยกออกมาเพื่อให้ รับผิดชอบภารกิจส่งเสริมประกอบกิจการพาณิชย์นาวี เช่น การขนส่งทางทะเล ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย รวมทั้งธุรกิจต่อเนื่อง และเกี่ยวเนื่อง กำกับดูแลการประกอบกิจการพาณิชย์นาวี และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พัฒนามาตรฐานการประกอบการพาณิชย์นาวีให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและมาตรฐานสากล และส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี

สำนักงาน ก.พ.ร. แจ้งให้ทราบว่า จะนำเสนอรูปแบบการจัดโครงสร้างกระทรวงคมนาคม รูปแบบที่ 2 และรูปแบบที่ 3 เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนั้น **โฉมหน้าใหม่ของ “กระทรวงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการขนส่ง”** จะเป็นรูปแบบใดนั้น ขึ้นอยู่กับการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี



สรุป

ผลของการปรับโครงสร้างกระทรวงคมนาคมใหม่ จะเห็นว่า ภายใต้กลุ่มภารกิจด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้มีการรวมเอาภารกิจเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการก่อสร้างอาคารที่อยู่ในความรับผิดชอบของส่วนราชการ เช่น กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงยุติธรรม มารวมไว้กับภารกิจโครงสร้าง

พื้นฐานด้านการก่อสร้างทางของกระทรวงคมนาคมเดิม โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะทำให้การกำหนดนโยบาย การวางแผนพัฒนา การกำหนดยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการวางระบบการจัดการขนส่งของประเทศมีลักษณะบูรณาการกัน สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นการเสริมสร้างศักยภาพและขีดความสามารถของประเทศ



ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ความภูมิใจไทยทั้งชาติ

ความเป็นมา

- 2503 บริษัท ลิซทิลด์ ศึกษาวางผังเมืองกรุงเทพฯ เสนอว่า กรุงเทพฯ ควรมีสนามบินพาณิชย์ใหม่อีกแห่งหนึ่ง
- 2504 กระทรวงคมนาคมหาสถานที่ก่อสร้างท่าอากาศยาน
- 2506 - 2516 การซื้อที่ดินและเวนคืน ตำบลบางไผ่ล่ง ราชานวดุสิต หนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ รวมประมาณ 20,000 ไร่
- 1 พ.ศ. 2534 กรม อนุมัติให้ก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 โดยให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการ (ซึ่งตอนนั้นยังเป็นการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย)
- 10 ก.ย. 2543 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนาม “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”
- 19 ม.ค. 2545 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมเสด็จพระราชดำเนินทรงประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์ อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ สถานที่ก่อสร้าง
- 9 ก.พ. 2545 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานชื่อ “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เป็นภาษาอังกฤษว่า “Suvarnabhumi Airport” และความหมายของคำว่า “สุวรรณภูมิ” คือ “แผ่นดินทอง” แปลเป็นภาษาอังกฤษว่า “Golden Land”

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ความภูมิใจไทยทั้งชาติ

โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) เป็นโครงการระดับชาติที่รัฐบาลให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก และมีนโยบายให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากท่าอากาศยานกรุงเทพ (ทกท.) มีข้อจำกัดในการพัฒนาเพื่อรองรับการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งมีการประมาณการว่าในปี พ.ศ. 2533 จะมีปริมาณผู้โดยสารสูงถึง 58 ล้านคนต่อปี ในขณะที่ทกท. เมื่อพัฒนาเต็มที่แล้วสามารถรองรับได้เพียง 36.5 ล้านคนต่อปี



ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องสร้าง ทลท.ขึ้น ณ พื้นที่หนองงูเห่า ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ในการวางแผนระยะแรกได้กำหนดให้ ทลท.มีศักยภาพรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี รองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และให้บริการขนถ่ายสินค้าทางอากาศได้ 1.46 ล้านตันต่อปี แต่เนื่องจากกิจการขนส่งทางอากาศได้เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในประเทศไทย อันเป็นผลจากการที่รัฐบาลส่งเสริมให้มีการลงทุนด้านต่าง ๆ ทั้งอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และธุรกิจการนำเข้า-ส่งออกอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ดังนั้น จึงได้มีการขยายศักยภาพของ ทลท.ให้รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี รองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และรองรับการขนถ่ายสินค้าทางอากาศได้ 3 ล้านตันต่อปี โดยได้เพิ่มระบบอุปกรณ์ต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานเพื่อให้ผู้โดยสารและสายการบินได้รับความสะดวกสบายยิ่งขึ้น รวมถึงการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานระดับสากล เช่น การติดตั้งระบบ Inline Baggage Screening System การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารภายในอาคาร การเพิ่มศักยภาพระบบจ่ายไฟฟ้า น้ำประปา และระบบบำบัดน้ำเสีย ซึ่งการเพิ่มศักยภาพดังกล่าว ยังคงอยู่ในงบประมาณการก่อสร้างท่าอากาศยาน

โครงการก่อสร้าง ทลท.เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศไทย ซึ่งองค์ประกอบต่าง ๆ ต้องได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับ World Class Airport ดังนั้น การก่อสร้างส่วนใหญ่จะเป็นแบบ International Bidding โดยดำเนินการ

คัดเลือกตามขั้นตอนการประมูลงานที่เป็นระเบียบของรัฐ และสามารถคัดเลือกได้ผู้ที่มีประสบการณ์มีความเป็นมืออาชีพ เป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งรวมแล้วมีผู้รับเหมางานต่าง ๆ มากกว่า 100 ราย

ทั้งนี้ เมื่อพัฒนา ทลท.ต่อไปจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 100 ล้านคนต่อปี รองรับเที่ยวบิน 112 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และรองรับการขนถ่ายสินค้าทางอากาศได้ 6.4 ล้านตันต่อปี

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เทคโนโลยีที่ทันสมัย

นอกจากขีดความสามารถที่เพียงพอแล้ว ท่าอากาศยานยังแข่งขันกันด้วยการให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ เทคโนโลยีที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพเหมาะสมกับท่าอากาศยาน จะช่วยสร้างศักยภาพในการขนส่งทางอากาศ ช่วยให้กระบวนการต่าง ๆ ในท่าอากาศยานมีความรวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ ท่าอากาศยานจะต้องเตรียมการพัฒนาให้สามารถรองรับเทคโนโลยีอากาศยาน ได้อย่างเหมาะสม เช่น ทลท.ได้เตรียมการรองรับอากาศยานแบบ A-380 ซึ่งเป็นอากาศยานใหญ่ ลำตัวกว้าง สามารถบรรจุผู้โดยสารได้มากถึง 500 - 600 ที่นั่ง ซึ่งจะนำมาใช้ในปี พ.ศ. 2550 ไว้แล้ว

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระบบการคมนาคมที่สามารถเชื่อมเส้นทางสู่ท่าอากาศยานจากพื้นที่ใกล้เคียงและเขตกรุงเทพฯ ทั้งหมดโดยมีเส้นทางเข้า-ออก ได้สะดวก 5 เส้นทาง ดังนี้





ทิศเหนือ	ถนนยกระดับขนาด 8 ช่องจราจร แยกจากถนนกรุงเทพ-ชลบุรี สายใหม่ เข้าสู่อาคารผู้โดยสาร
ทิศใต้	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนบางนา-ตราด และทางด่วนบูรพาวิถี
ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนอ่อนนุช
ทิศตะวันตก	ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนกิ่งแก้ว
ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ	ถนนขนาด 6 ช่องจราจร เชื่อมกับทางยกระดับ จากถนนร่มเกล้าและถนนกิ่งแก้ว

นอกจากนี้ ยังได้มีการเตรียมเส้นทางสำหรับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ เข้าสู่ตัวอาคารผู้โดยสารอีกด้วย

ข้อมูลเปรียบเทียบ

	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานกรุงเทพ
พื้นที่	20,000 ไร่	3,881 ไร่
หลุมจอด	ประตูอาคาร 51 ระยะไกล 69	ประตูอาคาร 36 ระยะไกล 58
ทางวิ่ง	2 เส้น (60 เมตร x 3,700 เมตร) (60 เมตร x 4,000 เมตร) ห่างกัน 2,200 เมตร บริการ 76 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	2 เส้น (60 เมตร x 3,700 เมตร) (45 เมตร x 3,700 เมตร) ห่างกัน 400 เมตร บริการ 60 เที่ยวบิน/ชั่วโมง
อาคารผู้โดยสาร	อาคารเดี่ยว 563,000 ตารางเมตร 45 ล้านคนต่อปี	3 อาคาร 391,316 ตารางเมตร 36.5 ล้านคนต่อปี
อาคารคลังสินค้า	190,000 ตารางเมตร 3 ล้านตันต่อปี	115,969 ตารางเมตร 0.91 ล้านตันต่อปี
ความสามารถในการขยาย	ขยายได้ ผู้โดยสาร 100 ล้านคนต่อปี	ความสามารถจำกัด

อย่างไรก็ตาม การเปิดให้บริการ ทสภ.ซึ่งจะเป็นท่าอากาศยานที่ได้มาตรฐานสากลระดับแนวหน้าของโลก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้บริหาร ทสภ.จึงให้ความสำคัญในทุกขั้นตอนทั้งในส่วนของการก่อสร้างและการติดตั้งเครื่องมืออุปกรณ์ที่ทันสมัยต่าง ๆ เพื่อให้ ทสภ.พร้อมเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ได้อย่างมั่นใจ ไม่ว่าจะเป็นด้านกายภาพของท่าอากาศยาน และด้านระบบปฏิบัติการ รวมทั้งเพื่อให้ ทสภ.เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทย โดยจะเป็น Commercial Hub ของเอเชีย หรือเป็นศูนย์กลางการบินที่ใหญ่ที่สุดที่จะนำผู้โดยสารและนักธุรกิจที่ต้องการติดต่อการค้าเดินทางสู่เอเชียแคว้น ทสภ. ทั้งขาไปและขากลับ ด้วยบริการความพร้อมในสิ่งอำนวยความสะดวกทุกด้านครบวงจร ตลอดจนวางนโยบายพร้อมกำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็นผู้บริหารธุรกิจท่าอากาศยานและธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องให้ตรงกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย คือ สายการบิน ผู้โดยสาร และผู้ให้บริการท่าอากาศยานด้วย

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



ประเทศไทยกับการเข้าเป็นสมาชิกคณะรัฐมนตรี ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)



หากจะมองย้อนกลับไปเมื่อหลายร้อยปีก่อน จะพบว่าไม่ว่าจะเป็นการเดินทาง การทำการค้า หรือการเจริญสัมพันธ์มิตรระหว่างประเทศของอารยประเทศทั้งหลาย ล้วนพึ่งพาเรือเป็นหลัก ในยุคเก่าแก่ผู้คนอาศัยเรือสำเภา ซึ่งเป็นเรือใบขนาดใหญ่และอาศัยกำลังคนเป็นฝีพาย เพื่อช่วยให้เรือแล่นได้เร็วขึ้น โคลัมบัสค้นพบอเมริกา กับต้นคู้คค้นพบออสเตรเลีย หรือโปรตุเกสมาเจริญสัมพันธ์มิตรกับประเทศไทยในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ก็ล้วนอาศัยเรือเป็นพาหนะในการเดินทางทั้งสิ้น รวมทั้งประโยชน์ด้านอื่นที่มีอย่างอนงอนันต์อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการใช้ประโยชน์จากเรือเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดความคับคั่งในเส้นทางเดินเรือ บางครั้งก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุเรือชนกันได้ นับจากที่ได้เริ่มมีการปฏิวัติอุตสาหกรรมขึ้นในประเทศอังกฤษเป็นต้นมา ได้มีการพัฒนาความรู้และเทคโนโลยีในด้านต่าง ๆ ขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมการเดินเรือมีบทบาทที่สำคัญมากยิ่งขึ้น มีการต่อสร้างเรือโดยสารขนาดใหญ่ เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ ซึ่งส่งผลไปสู่การค้าในธุรกิจในด้านอื่น ๆ อีกหลากหลาย และนำรายได้มหาศาลเข้าสู่ประเทศที่สามารถใช้ประโยชน์จากการเดินเรือ บรรดาประชาชาติที่มีอาณาเขตติดทะเลทั้งหลายได้เห็นความสำคัญดังกล่าว จึงได้ร่วมกันก่อตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่ดูแลกิจการเดินเรือและการขนส่งทางทะเล ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ที่จัดตั้งขึ้นก็เพื่อให้ประเทศทั้งหลายได้ใช้เป็นเวทีในการสร้างความร่วมมือกันระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐานและแนวทางในการปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ ความปลอดภัยของลูกเรือ ผู้โดยสารและสินค้า การรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล การอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล รวมทั้ง

เพื่อเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศที่เป็นสมาชิกของหน่วยงานนี้ โดยได้กำหนดชื่อว่า “องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ” หรือ “International Maritime Organization” ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องรู้จักกันดีในชื่อย่อว่า “IMO” ทั้งนี้ IMO ได้รับการจัดตั้งขึ้นภายใต้องค์การสหประชาชาติ (United Nations หรือ UN) ให้เป็นทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติ (Specialized Agency) เช่นเดียวกับอีกหลาย ๆ องค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อความร่วมมือกันเฉพาะด้าน อาทิ องค์การอนามัยโลก (WHO) องค์การอุศุณิยมวิทยาโลก (WMO) องค์การการค้าโลก (WTO) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ (ITU) เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO นี้ มีบทบาทสำคัญที่เกี่ยวข้องกับชีวิตความเป็นอยู่ของมนุษย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีบทบาทต่อการค้าโลกทั้งในด้านการนำเข้าและการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมและพืชผลการเกษตร อันส่งผลให้เกิดการสร้างงานขึ้นในรูปแบบต่าง ๆ เกษตรกรสามารถส่งพืชผลทางการเกษตรจำนวนมากออกสู่ท้องตลาดทั่วโลก เช่นเดียวกับผลิตผลจากการประมงและสินค้าอุตสาหกรรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอ รถยนต์ เครื่องจักร และอื่น ๆ หลายประเทศที่ดำเนินธุรกิจการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก และมีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่สามารถนำรายได้มหาศาลเข้าประเทศ ทั้งยังเอื้อประโยชน์ต่อการนำเข้า-ส่งออกสินค้าทั้งจากภายในประเทศและต่างประเทศทำให้เกิดสภาวะหมุนเวียนทางเศรษฐกิจที่ดี ดังนั้น IMO จึงได้รับความไว้วางใจจากประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกให้เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือด้านการขนส่งทางทะเล



เรา มาทำ ความรู้ ักกับ องค์การ ทางทะเล ระหว่าง ประเทศ กัน หน่อย ดี โหม องค์การ ทางทะเล ระหว่าง ประเทศ หรือ IMO ได้ รับ การ ก่อ ตั้ง ขึ้น ใน ปี พ.ศ. 2491 และ จัด ตั้ง สำ เร็จ ขึ้น เมื่อ ปี พ.ศ. 2502 มี สำนักงาน ใหญ่ ตั้ง อยู่ ที่ กรุง ลอน ดอน สหราช อาณา จักร ปร จุ บัน มี ประเทศ สมาชิก จำนวน 166 ประเทศ และมี สมาชิก สมทบ ได้ แก่ มา เก๊า ฮอง กง และ หมู่ เกาะ แพร โว โครงสร้าง ของ IMO ประกอบ ด้วย

1. **สมัชชา (Assembly)** เป็น องค์การ สูง สุด ของ IMO ประกอบ ด้วย ประเทศ สมาชิก ทั้งหมด ของ IMO ทำ หน้าที่ ให้ ความ เห็น ชอบ ต่อ โครงการ ปฏิบัติ งาน ของ องค์การฯ และ คณะ กรรมการ ต่าง ๆ ของ IMO และ เลือก ตั้ง คณะ มนตรี

2. **คณะมนตรี (Council)** เป็น องค์การ ระดับ บริหาร ประกอบ ด้วย สมาชิก ที่ ได้ รับ การ เลือก ตั้ง จาก สมัชชา จำนวน 40 ที่นั่ง และมี วาระ การ ดำรง ตำแหน่ง คราว ละ 2 ปี ทำ หน้าที่ ตรวจสอบ ดูแล และ ติดตาม งาน ของ IMO

3. **คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee หรือ MSC)**

มี หน้าที่ พิจารณา ศึกษา และ จัด ทำ มาตรฐาน เพื่อ ความ ปลอดภัย ใน การ เดิน เรือ รวมไปถึง การ รักษา ความ ปลอดภัย ของ เรือ และ ทำ เรือ

4. **คณะกรรมการด้านกฎหมาย (Legal Committee หรือ LEG)** มี หน้าที่ พิจารณา ประเด็น ต่าง ๆ ด้าน กฎหมาย และ ออก กฎ ข้อ บังคับ สากล และ หลัก เกณฑ์ เพื่อ ความ ปลอดภัย ใน การ คุ้มครอง สิ่ง แวด ล้อม ทาง ทะเล รวมทั้ง กำหนด หลัก เกณฑ์ และ ขอบ เขต ความ รับผิดชอบ ที่ เจ้า ของ เรือ ต้อง รับผิดชอบ ต่อ บุคคล ที่ ได้รับความ เสียหาย

5. **คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee หรือ MEPC)** มี หน้าที่ พิจารณา ประเด็น ต่าง ๆ ที่ เกี่ยว ข้อง กับ การ ป้องกัน และ ควบคุม ภาวะ มลพิษ จาก เรือ รวมทั้ง จัด ทำ ข้อ แก่ ไข เรียบร้อย ข้อ บังคับ และ มาตรการ ต่าง ๆ เพื่อ คุ้มครอง สิ่ง แวด ล้อม

6. **คณะกรรมการความร่วมมือทางวิชาการ (Technical Co-operation Committee หรือ TC)** มี หน้าที่ จัด ทำ โครงการ ทาง วิชาการ แก่ ประเทศ สมาชิก

7. **คณะกรรมการอำนวยความสะดวก (Facilitation Committee หรือ FAL)** มี หน้าที่ ศึกษา จัด ทำ และ ดำเนิน การ ลด พิธี การ ทาง เอกสาร และ ความ ซับ ซ้อน ของ ระเบียบ วิธ ี ปฏิบัติ ใน การ เข้า-ออก และ เทียบ ท่า เรือ

8. **สำนักเลขาธิการ (Secretariat)** มี เลขาธิการ (Secretary General) เป็น ผู้ บริหาร สำ นั กงาน เลขาธิการ คน ปร จุ บัน คือ Mr. Efthimos E. Mitropoulos จาก ประเทศ กรีซ

นับ ว่า ภารกิจ ของ IMO ครอบคลุม ภารกิจ การขนส่ง ทาง ทะเล โดย พริ อม มูล ประเทศไทย ได้ เล็ง เห็น ความ สำคัญ ดัง กล่าว จึง ได้ ร่วม เข้า เป็น สมาชิก ของ องค์การ ทางทะเล ระหว่าง ประเทศ ตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน 2516 และได้ ให้ ความ ร่วม มือ อย่าง ใกล้ชิด กับ IMO โดยการ ส่ง ผู้ แทน เข้า ร่วม ใน การ ประชุม ราชการ ต่าง ๆ ของ IMO อย่าง สม่า เสมอ และได้ เข้า ไป มี ส่วน ร่วม ใน กิจกรรม ที่ IMO จัด ขึ้น เช่น สัปดาห์ วัน ทางทะเล โลก ที่ IMO ได้ กำหนด ให้ มี ขึ้น ใน ช่วง สัปดาห์ สุด ท้าย ของ เดือน กันยายน ของ ทุก ปี โดย ประเทศไทย ซึ่ง มี กระทรวง คมนาคม กรม การขนส่ง ทางน้ำ และ พาณิช ยนา วิ การ ทำ เรือ แห่ง ประเทศไทย และ หน่วยงาน อื่น ๆ ที่ เกี่ยว ข้อง ทั้ง ภา ค รัฐ และ ภา ค เอกชน ได้ ร่วม กัน จัด กิจกรรม วัน ทางทะเล โลก เพื่อ ร่วมเฉลิมฉลอง กับ



IMO และ อีก หลาย ประเทศ ทั่วโลก การ จัด การ ฝึกอบรม สัมมนา ทั้ง ระดับ ใน ประเทศ และ ระดับ ภูมิภาค ให้ แก่ ข้าราชการ และ บุคคล ที่ เกี่ยว ข้อง กับ ภารกิจ การขนส่ง ทางทะเล ใน ด้าน ต่าง ๆ ให้ เป็น ไป ตาม แนวทาง ของ อนุสัญญา ต่าง ๆ ของ IMO เพื่อ ยกระดับ เรือ ไทย และ คน ประจำ เรือ ไทย ให้ ได้ มาตรฐาน สากล และ เพื่อ ให้ การ ปฏิบัติ หน้าที่ ของ เจ้า หน้าที่ ของ รัฐ และ เจ้า ของ เรือ ไทย ถูก ต้อง ตาม ระเบียบ ข้อ บังคับ ของ IMO รวมทั้ง ติดตาม วิวัฒนาการ ด้าน กิจการ พาณิช ยนา วิ อย่าง ต่อ เนื่อง มา โดย ตลอด เพื่อ ให้ การขนส่ง ทางน้ำ และ พาณิช ยนา วิ ของ ประเทศไทย เป็น ที่ ยอมรับ จาก นานาอารยประเทศ

เพื่อให้ ประเทศไทย ได้รับความ เชื่อถือ และ เชื่อมั่น จาก ประเทศ ทั้ง หลาย ใน ความ มั่น มั่น ของ ประเทศไทย ที่ จะ มี ส่วน ร่วม ใน การ พัฒนา ภารกิจ การขนส่ง ทางทะเล เพื่อ ให้ บรรลุ วัตถุประสงค์ ของ การ ก่อ ตั้ง IMO และ สอดคล้อง กับ นโยบาย ของ รัฐบาล ใน การ ผลัก ดัน ให้ ประเทศไทย ได้ เข้า ไป มี บทบาท ใน เวที ระหว่าง ประเทศ มาก ขึ้น กระทรวง คมนาคม จึง นำ เสนอ ต่อ คณะ รัฐมนตรี เพื่อ ขออนุมัติ ให้ ประเทศไทย สม่ คร เข้า รับ การ เลือก ตั้ง เป็น สมาชิก คณะ มนตรี ของ IMO ซึ่งเป็น องค์การ บริหาร ของ IMO และ ก็ ได้ รับ การ อนุมัติ ตาม ที่ เสนอ

เมื่อ สอง ปีก่อน นั้น ประเทศไทย ได้ ดำเนิน การ ด้วย ความ พยายาม มา แล้ว ครั้ง หนึ่ง ใน การ สม่ คร เข้า รับ การ เลือก ตั้ง เป็น สมาชิก คณะ มนตรี ของ IMO ซึ่ง ใน ครั้ง นั้น ไม่ ประสบ ผล สำ เร็จ โดย ประเทศไทย ได้ คะแนน เสียง เป็น อันดับ ที่ 22 ได้ 76 เสียง ของ



ประเภท C น้อยกว่าประเทศโปแลนด์ ที่ได้รับเลือกตั้งในลำดับสุดท้ายเพียง 3 เสียง อย่างไรก็ตาม จากบทเรียนที่ผ่านมาทำให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบทั้งหลายเตรียมการมากขึ้น สำหรับการเลือกตั้งสมาชิกคณะมนตรี ซึ่งมีขึ้นระหว่างการประชุมสมัชชาสามัญครั้งที่ 24 ในช่วงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2548 ถึงวันที่ 2 ธันวาคม 2548 นี้ โดยการปรับกลยุทธ์เพื่อให้เป็นระบบมากขึ้น เช่น มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศออกหนังสือขอเสียง/ขอแลกเปลี่ยนกับประเทศต่าง ๆ โดยช่องทางทางทูต ขณะเดียวกัน กระทรวงคมนาคมก็ได้ดำเนินการขอเสียง/ขอแลกเปลี่ยนกับหน่วยงานด้านการขนส่งของประเทศต่าง ๆ อีกทางหนึ่งด้วย มีการเชิญผู้แทนสถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลของประเทศสมาชิก IMO ประจำประเทศไทยเข้าร่วมในงานเลี้ยงเปิดตัวการประชุมสมัชชาสามัญครั้งที่ 24 ที่โรงแรมรอยัลริชมอนต์ กรุงเทพมหานคร รวมทั้งได้มีการวางแผนจัดเลี้ยงเพื่อเจาะกลุ่มที่คาดว่าจะให้การสนับสนุนประเทศไทย เช่น กลุ่มประเทศในแอฟริกาและประเทศหมู่เกาะในแปซิฟิก และกลุ่มที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน เช่น กลุ่มประเทศอาเซียน และส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปทบทวนประเทศต่าง ๆ เพื่อขอเสียงในช่วงระหว่างการประชุมก่อนการเลือกตั้ง นอกเหนือจากนั้นยังได้ดำเนินการจัดเลี้ยงอาหารไทยที่สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงลอนดอน โดยเชิญผู้แทนจากทุกประเทศเข้าร่วมงานซึ่งได้รับความชื่นชมถึงความอร่อยของอาหารไทย อาจจะนับได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยดึงดูดคะแนนเสียง นอกเหนือไปจากคามมีมิตรจิตของคนไทยที่ได้มาช่วยจัดงานและหาเสียง และที่ไม่อาจละเลยได้คือคำกล่าวของท่านเอกอัครราชทูตไทยที่แสดงถึงความมุ่งมั่นของประเทศไทยที่จะเข้าไปมีบทบาทในคณะมนตรีเพื่อพัฒนากิจการขนส่งทางทะเลที่สอดคล้องกับคำกล่าวของเลขาธิการ IMO ทั้งนี้ ประเทศไทยประสบผลสำเร็จได้รับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีในประเภท C อันดับที่ 15 ด้วยคะแนนเสียง 99 เสียง และเพื่อให้เข้าใจถึงการแบ่งประเภทคณะมนตรี ก็จะขอบรรยายให้อ่านสักเล็กน้อยดังนี้

คณะมนตรี IMO มีจำนวน 40 ที่นั่ง โดยแบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่

ประเภท A เป็นประเทศสมาชิกที่มีผลประโยชน์มากที่สุดใน การให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ จำนวน 10 ที่นั่ง โดยมีประเทศที่ได้รับเลือกเป็นสมาชิก ได้แก่ จีน กรีซ อิตาลี ญี่ปุ่น นอร์เวย์ ปานามา เกาหลีใต้ รัสเซีย สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา

ประเภท B เป็นประเทศสมาชิกที่มีผลประโยชน์มากที่สุดใน การการค้าที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ จำนวน 10 ที่นั่ง โดยมีประเทศที่ได้รับเลือกเป็นสมาชิก ได้แก่ อาร์เจนตินา บังกลาเทศ



บราซิล แคนาดา ฝรั่งเศส เยอรมนี อินเดีย เนเธอร์แลนด์ สเปน และเบลเยียม

ประเภท C เป็นประเทศสมาชิกที่มีได้อยู่ในประเภท A หรือ B ซึ่งมีผลประโยชน์เป็นพิเศษในด้านการขนส่งทางทะเลหรือ การเดินเรือ และเป็นตัวแทนภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก จำนวน 20 ที่นั่ง ซึ่งประเทศไทยได้สมัครเข้ารับการเลือกตั้งในประเภทนี้ โดยมีประเทศที่สมัครทั้งหมด 28 ประเทศ สำหรับประเทศที่ได้รับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรี (เรียงตามลำดับอักษรภาษาอังกฤษ) ได้แก่ แอลจีเรีย ออสเตรเลีย บาฮามาส เบลเยียม ชิลี ไชปรัส เดนมาร์ก อียิปต์ อินโดนีเซีย เคนยา มาเลเซีย มอลตา เม็กซิโก ฟิลิปปินส์ โปรตุเกส ซาอุดีอาระเบีย สิงคโปร์ แอฟริกาใต้ ไทย และตุรกี

ในการที่ประเทศไทยได้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในคณะมนตรีของ IMO ในครั้งนี้ ถือว่ามีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางทะเลของไทยเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากการดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะมนตรี IMO จะมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายกฎ ระเบียบข้อบังคับ รวมถึงการวางแผนกลยุทธ์ ตลอดจนควบคุม การดำเนินงานขององค์กรต่าง ๆ ของ IMO ได้โดยตรงอย่างต่อเนื่อง และสามารถให้การสนับสนุนหรือคัดค้านนโยบายหรือ มาตรการของ IMO ที่อาจส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยอันจะเอื้ออำนวยประโยชน์ให้แก่ประเทศไทยในการวางแผนการพัฒนาและปรับปรุงกิจกรรมการขนส่งทางน้ำให้ก้าวหน้าทันสมัย และมีความปลอดภัยจนอยู่ในระดับมาตรฐานเป็นที่ยอมรับจากนานาประเทศ

สำนักกิจการระหว่างประเทศ
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



โลจิสติกส์ กับการพัฒนาประเทศ

ภาพรวมของระบบโลจิสติกส์ไทย

องค์ประกอบด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในปัจจุบันเราพบว่ายังอยู่ในระยะเริ่มต้นเมื่อเปรียบเทียบกับหลาย ๆ ประเทศ ที่มียุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ มีโครงสร้างองค์กรทำหน้าที่รับผิดชอบ วางแผน แก้ปัญหาและส่งเสริมการบริหารงานโลจิสติกส์ กรณีของประเทศไทยนั้น มีข้อจำกัดของปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. **ด้านการขนส่ง** โครงสร้างพื้นฐานมีความเพียงพอในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะการวางเครือข่ายทางถนน การสร้างสนามบินแห่งใหม่ แต่การขนส่งมีการกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุกมากกว่า 80% ขณะที่การขนส่งทางรางและทางน้ำ ยังไม่ได้ใช้ให้เต็มที่ กล่าวคือ มีการขนส่งภายในประเทศทางรางเพียง 2% และ 9% ตามลำดับ ส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารงาน และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง

2. **ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ** มีการลงทุนจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรขนาดใหญ่ แต่การใช้เทคโนโลยี และการเชื่อมโยงข้อมูลเชื่อมต่อระหว่างองค์กรและหน่วยงาน ยังอยู่ในวงจำกัด และมีค่าใช้จ่ายสูง

3. **ด้านองค์ความรู้** การขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งปริมาณและคุณภาพ ขาดความสามารถในการประยุกต์

ใช้ความรู้และทักษะในองค์กรอย่างเป็นระบบ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังมองโลจิสติกส์เป็นเรื่องของการขนส่ง

4. **ด้านกฎระเบียบ** ยังขาดความชัดเจน ช้าช้อนและล่าสมัย เช่น กฎหมายพิกัดน้ำหนักและความสูงของรถบรรทุก ที่สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยสมรรถนะของรถบรรทุก กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

การจัดทำแผนแม่บท

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และประกาศเป็นยุทธศาสตร์ชาติ มุ่งยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไปสู่สากล มีจุดเน้นที่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมายหลักของประเทศ โดยให้หลักดำเนินการดำเนินงานใน 4 เรื่อง คือ

1. **การสร้างฐานข้อมูล** ทำการรวบรวมข้อมูลด้านต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า ข้อมูลอุปสงค์และอุปทานของกำลังคนด้านโลจิสติกส์ หน่วยงานที่รับผิดชอบคือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ต้นฉบับไม่มีหน้านี้



ท่าเรือตามลำน้ำ การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่ง การก่อสร้างท่าเรือระหว่างประเทศ เป็นต้น ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์และแนวคิดข้างต้น กระทรวงคมนาคมได้ระดมความคิดของหน่วยงานในสังกัด และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปเป็นกลยุทธ์หลักของกระทรวงคมนาคมได้ 3 กลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 ยกกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องทางการค้าหลัก และพัฒนาช่องทางการค้าที่มีประสิทธิภาพเป็นเครือข่ายระดับสากล

เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการพัฒนาจะเริ่มตั้งแต่ประตูการค้า เพื่อยกระดับมาตรฐานประตูการค้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้แก่ท่าเรือและท่าอากาศยานนานาชาติ ให้สามารถเป็นเครือข่ายการขนส่งระดับสากล นอกจากนี้ จะเร่งรัดพัฒนาประตูการค้าใหม่ที่มีศักยภาพโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านทะเลอันดามัน ในยุทธศาสตร์นั้นนอกจากการพัฒนาที่ประตูการค้าแล้ว จะครอบคลุมตลอดถึงระบบการขนส่งเชื่อมโยงเข้าและออกจากประตูการค้าดังกล่าว มาตรการที่จะดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1. พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือระดับโลก

เน้นเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมถึงเพิ่มมาตรฐานการให้บริการแก่เรือและสินค้า เช่น การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยและเพียงพอ การให้บริการเกี่ยวเนื่องหรือส่งเสริมกิจการท่าเรือ

2. พัฒนาท่าเรือน้ำลึกด้านทะเลอันดามันเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคในอนาคต

ลงทุนพัฒนาท่าเรือปากบาราและท่าเรือระนองให้เป็นประตูการค้าของไทยและประเทศเพื่อนบ้านสู่ประเทศคู่ค้าด้านเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป เพื่อเป็นทางเลือกในการปรับเปลี่ยนช่องทางการขนส่ง จากการขนส่งทางทะเลผ่านช่องแคบมะละกามาเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผสมผสานการขนส่งทางถนน การขนส่งทางรถไฟผ่านท่าเรือไทยไปยังต่างประเทศ

3. พัฒนาระบบจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้าที่ท่าอากาศยานนานาชาติเพื่อรองรับการเป็น Center for Logistics

เช่น พัฒนาลสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบบริหารจัดการคลังสินค้าในเขตปลอดอากร

(Free Zone) ที่มีประสิทธิภาพในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานระหว่างประเทศในต่างจังหวัด เพื่อให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางอากาศของภูมิภาค

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spokes) ภายในประเทศให้มีคุณภาพมาตรฐาน และสามารถให้บริการได้โดยสะดวก

เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่งภายในประเทศให้สอดคล้องกับระบบการขนส่งระหว่างประเทศ โดยจะปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้การขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางรถไฟมีบทบาทมากขึ้นตามกรอบแนวคิดข้างต้น ซึ่งในการดำเนินการดังกล่าวจะต้องพัฒนาโครงข่ายการรวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อของระบบการขนส่งที่ต่างรูปแบบกัน เพื่อให้ผู้ขนส่งสามารถให้บริการได้โดยสะดวก ประหยัดและมีประสิทธิภาพ โดยมีมาตรการดำเนินการ ดังนี้

1. ส่งเสริมการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าต้นทุนต่ำ

ผลักดันให้การขนส่งทางน้ำและทางรถไฟเป็นการขนส่งหลักในระหว่าง Hub to Hub และให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน เพื่อให้เกิดการขนส่งสินค้าครั้งละมาก ๆ โดยการพัฒนานี้จะเน้นการขยายเส้นทางการขนส่งทางรางและทางน้ำ โดยเฉพาะเส้นทางสายหลักที่มีศักยภาพเชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ ภายในประเทศ เช่น การสร้างทางรถไฟรางคู่ ทางเลี้ยว การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบอาณัติสัญญาณ และให้มาตรการนี้กระทรวงพลังงานจะดำเนินการในส่วนของการขนส่งทางท่อ

2. ส่งเสริมให้มีจุดรวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ของการขนส่งสินค้าในภาคต่าง ๆ ของประเทศ

พัฒนาเครือข่าย Hub and Spokes โดยมีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution center) ทำหน้าที่เป็น Hub และพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงจากสถานที่ย่อยต่าง ๆ มายังศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า

3. ก่อสร้างทางหลวงระหว่างเมืองเชื่อมโยงทั่วประเทศ

เพื่อให้สินค้าประเภทที่จำเป็นต้องใช้การขนส่งทางถนนสามารถเดินทางระหว่าง Hub to Hub ได้อย่างรวดเร็ว

4. ส่งเสริมระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พัฒนาการเชื่อมต่อระบบการขนส่งให้มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกัน



เพื่อให้ผู้ขนส่งสามารถให้บริการลักษณะ door-to-door โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากและมีระยะทางไกล

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคบนเส้นทางการค้าหลักเชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค (Regional Transport and Logistics Corridor)

ยุทธศาสตร์นี้จะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้ประเทศไทยเป็นช่องทางการขนส่งเชื่อมโยงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับจีนตอนใต้ โดยผลักดันให้ประเทศไทยมีส่วนในกิจกรรมการคมนาคมทางบกในภูมิภาคให้มากที่สุด มาตรการในการดำเนินการมี 2 ส่วน คือ

1. **พัฒนาและรักษามาตรฐานการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทาง Economic corridor** ในปัจจุบันประตูการค้าชายแดนที่มีศักยภาพสูง ได้แก่ การค้ากับจีนผ่านทางเรือเชียงแสน และการค้ากับประเทศกัมพูชาผ่านทางเรือคลองใหญ่ จังหวัดตราด

2. **พัฒนาระบบคมนาคม ณ จุดเชื่อมต่อที่สำคัญต่าง ๆ ระหว่างด่านชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน** ยก ระดับระบบทางหลวงและทางรถไฟเพื่อสร้างเครือข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกในภูมิภาค

กลยุทธ์ในการพัฒนายุทธศาสตร์กฎหมาย ข้อบังคับ ulyabay และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ

นอกจากยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว กระทรวงคมนาคมยังรับหน้าที่ในการพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐในส่วนของกลยุทธ์ พัฒนากฎหมาย/ระเบียบด้านการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งกระทรวงคมนาคมตระหนักดีว่าประสิทธิภาพการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ไม่สามารถที่จะเกิดขึ้นได้ด้วยโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยเพียงอย่างเดียว แต่ต้องประกอบด้วยวิธีการและกฎหมายข้อบังคับที่คล่องตัว เอื้อต่อรูปแบบการขนส่งที่จะเปลี่ยนไป โดยเฉพาะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ ที่ผ่านมากกระทรวงคมนาคมได้จัดทำพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยผ่านการพิจารณาตามขั้นตอน และได้มีการประกาศในพระราชกิจจานุเบกษาแล้ว

พระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวมีหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ควบคุมการประกอบกิจการดังกล่าวตามหลักการของร่างกรอบความตกลงระหว่างประเทศ กำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบในทางแพ่งที่เกิดจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนกำหนดวิธีการระงับข้อพิพาทซึ่งตาม พ.ร.บ.ฯ นี้จะแบ่งเป็นการระงับข้อพิพาทโดยศาลและการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ โดยการกำหนดอายุความจะกำหนดไว้แตกต่างจากอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมจะพิจารณายกร่างกฎหมาย/ระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในส่วนของกระทรวงคมนาคม เพื่อส่งเสริมให้การดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ และการขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดมากยิ่งขึ้น

อุปสรรค

ในการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงานที่จะดำเนินการจะมีทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีมาตรฐานและเกิดเป็นโครงข่าย และการพัฒนากฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อให้เกิดระบบการจัดการขนส่งที่ดี โดยมีเป้าหมายให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่มีบทบาทที่แท้จริงในการขับเคลื่อนระบบขนส่งสามารถให้บริการได้รวดเร็วและประหยัดให้มากที่สุด เพราะฉะนั้นกระทรวงคมนาคมจึงต้องทำหน้าที่ทั้งในเชิง Infrastructure Provider ในเชิง Regulation Facilitator ตลอดจนในเชิง Promotor เช่น การผลักดันมาตรการสนับสนุนภาคเอกชนให้สามารถบริหารจัดการและให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพได้อย่างเป็นรูปธรรมควบคู่ไปด้วย

กลุ่มพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



กระทรวงคมนาคม

38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงโสมนิล เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร 10100

โทร. 0 2281 1175, 0 2283 3076 โทรสาร 0 2281 8959

www.mot.go.th