

รายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙



คำนำ

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ให้ความเห็นชอบแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอ และมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัด คค. รับผลสรุปรายงานการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ พร้อมกับ แผนงาน/โครงการ และมาตรการ (Flagship Project) ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนารายสาขา การขนส่ง (ทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง) แผนลงทุน และแผนปฏิบัติการไปพิจารณาประยุกต์ใช้ให้ เหมาะสมกับขีดความสามารถในการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายหรืองบลงทุน กรอบระยะเวลาในแต่ละปี ตลอดจนสถานการณ์ ปัจจัยแวดล้อมตามกระบวนการขั้นตอนต่อไป และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๔ รับทราบแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ และให้แจ้งเวียน ให้กระทรวงและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ใช้เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับประสานการดำเนินงาน ร่วมกันอย่างมีบูรณาการสอดคล้องตามบทบาทภารกิจหน้าที่ในขั้นตอนต่อไปตามที่ คค. เสนอ

ในการนี้ สนข. ได้ดำเนินการจัดทำรายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ณ มีนาคม ๒๕๕๙) ทั้งนี้ ได้พิจารณาถึงการแปลงแผนงาน/โครงการไปสู่การปฏิบัติ การบริหารงบประมาณ และ ผลการพัฒนาของแผนหลักฯ โดยอาศัยตัวชี้วัดความสำเร็จที่สอดคล้องตามเป้าประสงค์ รวมทั้งติดตาม ความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการและมาตรการสำคัญ ของ คค. ที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์ฯ ครอบคลุม ๖ เป้าประสงค์หลัก ได้แก่ เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity) เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและ เพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) และเป้าประสงค์ที่ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง เพื่อมุ่งให้แผนหลักฯ สามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม และหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฯ ดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุง การดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ และ บรรลุผลเป้าประสงค์ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มีนาคม ๒๕๕๙

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ : สารสำคัญของแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓	๑-๑
บทที่ ๒ : การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ	
๒.๑ การแปลงแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ไปสู่การปฏิบัติ	๒-๑
๒.๒ ผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ	๒-๑๒
บทที่ ๓ : สรุปผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ	
๓.๑ เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทาง และการขนส่ง (Hubs for Connectivity)	๓-๑
๓.๒ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)	๓-๒๕
๓.๓ เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทาง และการขนส่ง	๓-๕๑
๓.๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)	๓-๖๐
๓.๕ เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)	๓-๗๖
๓.๖ เป้าประสงค์ที่ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง	๓-๙๒
บทที่ ๔ : สรุปและข้อเสนอแนะ	
๔.๑ สรุปผลการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน	๔-๑
๔.๒ ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะการดำเนินงานในระยะถัดไป	๔-๒

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ ๒.๑-๑	สถานการณ์ดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓	๒-๒
ตารางที่ ๒.๑-๒	สรุปสถานะปัจจุบันของโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ	๒-๑๑
ตารางที่ ๒.๒-๑	ปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	๒-๑๒
ตารางที่ ๒.๒-๒	ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือเชียงแสน	๒-๑๓
ตารางที่ ๒.๒-๓	ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	๒-๑๓
ตารางที่ ๒.๒-๔	ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม เชียงพาณิชย์ และขนส่งสินค้า	๒-๑๔
ตารางที่ ๒.๒-๕	ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม และเชิงพาณิชย์	๒-๑๔
ตารางที่ ๒.๒-๖	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ	๒-๑๕
ตารางที่ ๒.๒-๗	ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ทำอากาศยานในภูมิภาค	๒-๑๕
ตารางที่ ๒.๒-๘	จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งสาธารณะทางน้ำ	๒-๑๖
ตารางที่ ๒.๒-๙	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั้งประเทศ และจากโครงข่ายทางหลวงในสังกัด คค.	๒-๑๖
ตารางที่ ๒.๒-๑๐	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ทางลำน้ำ และทางชายฝั่ง	๒-๑๗
ตารางที่ ๒.๒-๑๑	สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่งและปริมาณการปล่อยก๊าซ เรือนกระจก	๒-๑๘
ตารางที่ ๒.๒-๑๒	จำนวนเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง ที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่	๒-๑๘
ตารางที่ ๒.๒-๑๓	ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	๒-๑๙
ตารางที่ ๓.๑-๑	สถิติสินค้าผ่านท่าเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสน	๓-๘

ชื่อย่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

ชื่อย่อ	หน่วยงาน
คค.	กระทรวงคมนาคม
หน่วยงานด้านการขนส่งทางบก	
ขบ.	กรมการขนส่งทางบก
ทล.	กรมทางหลวง
ทช.	กรมทางหลวงชนบท
กทพ.	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
บขส.	บริษัท ขนส่ง จำกัด
ขสมก.	องค์การขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
รฟท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
รฟม.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
รฟฟท.	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
หน่วยงานด้านการขนส่งทางน้ำ	
จท.	กรมเจ้าท่า
กทท.	การทำเรือแห่งประเทศไทย
หน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ	
บพ.	กรมการบินพลเรือน (ปัจจุบันเป็นกรมท่าอากาศยาน)
สบพ.	สถาบันการบินพลเรือน
บกท.	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ทอท.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
บวท.	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

สาระสำคัญของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานที่สำคัญ เพื่อพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศไทยในช่วง ๑๐ ปีข้างหน้า ดังนี้

๑. วิสัยทัศน์

มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport)

๒. เป้าประสงค์/ยุทธศาสตร์

เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)

ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๑ การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่าย และศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๒ การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย

เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒.๑ การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค

เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๑ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๓.๒ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง

เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)

ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๑ การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางราง และทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (Shift Mode)

ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๒ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงาน และยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)
ยุทธศาสตร์ที่ ๕.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะ
อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

เป้าประสงค์ที่ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง
ยุทธศาสตร์ที่ ๖.๑ การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาคอขวด และ
ลดปัญหาการจราจรติดขัด
ยุทธศาสตร์ที่ ๖.๒ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร (Traffic Management)

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒.๑ การแปลงแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ไปสู่การปฏิบัติ

สนช. ได้จัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรของประเทศในระยะ ๑๐ ปีข้างหน้า ทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง โดยมุ่งพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport) ภายใต้ ๖ เป้าประสงค์หลัก ดังนี้

- ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง
- ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน
- ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง
- ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
- ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง

หน่วยงานในสังกัด คค. ได้มีการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยดำเนินโครงการและมาตรการสำคัญ ภายใต้แผนหลักพัฒนาาระบบขนส่งฯ จำนวน ๑๐๑ โครงการ และ ๘๕ มาตรการ ไปพิจารณาจัดตั้งงบประมาณ และดำเนินโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายและกรอบระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งแสดงสถานะการดำเนินงาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ณ มีนาคม ๒๕๕๙ ดังนี้ดังตารางที่ ๒.๑-๑ และ ๒.๑-๒

๑) โครงการและมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ หน่วยงานมีการดำเนินงานต่อเนื่องตามแผนงาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ รวม ๗๑ โครงการและ ๖๙ มาตรการ ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสม และออกแบบรายละเอียด เทรียมนำเสนอ ครม. พิจารณา และดำเนินการก่อสร้าง ในจำนวนนี้มีหลายโครงการที่อยู่ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ อาทิ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าและรถไฟทางคู่ ซึ่งกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินโครงการด้วย

๒) โครงการและมาตรการที่แล้วเสร็จ รวม ๑๙ โครงการและ ๑ มาตรการ โดยมีโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวตะวันออก - ตะวันตก และโครงการจัดการรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ๑๓ คัน ดังนี้

๒.๑) โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ

๒.๑.๑) การขนส่งทางถนน : โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.นครพนม (ทล.) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง อ.เชียงของ จ.เชียงราย (ทล.) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี (ทช.) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวตะวันออก - ตะวันตก (ทช.)

๒.๒.๒) การขนส่งทางราง : โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง (รฟท.) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ (รฟท.) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๖ (รฟท.) โครงการจัดการถักกรีตซีลไฟฟ้า ๑๓ คัน (รฟท.)

๒.๒.๓) การขนส่งทางน้ำ : โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ จ.เชียงราย (จท.) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง (จท.) โครงการจัดหาระบบติดตามแสดงสถานะเรือ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์วงจรปิด เพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยในคลองแสนแสบ (จท.)

๒.๒.๔) การขนส่งทางอากาศ : โครงการจัดหาเครื่องบิน ๑๔ ลำ ตามแผนวิสาหกิจ ปี ๒๕๔๘/๔๙-๒๕๕๒/๕๓ (บกท.) โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ จำนวน ๑๕ ลำ (บกท.) โครงการจัดหาเครื่องบิน A๓๓๐-๓๐๐ จำนวน ๘ ลำ และเครื่องบิน B๗๔๗-๓๐๐ จำนวน ๒ ลำ (บกท.) โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบิน และก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม พร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินท่าอากาศยานกระบี่ (ทย.) โครงการต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลานกลับลำ ลานจอดเครื่องบิน และระบบไฟฟ้าสนามบินท่าอากาศยานนราธิวาส (ทย.) โครงการขยายเขตทางวิ่ง ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ทย.) โครงการก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (ทย.) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อประหยัดพลังงานที่ อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา (จท.)

๒.๒) มาตรการที่แล้วเสร็จ ได้แก่ มาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย (ขบ.)

ก) โครงการและมาตรการที่ถูกละเลิกหรือชะลอ รวม ๔ โครงการ และ ๓ มาตรการ โดยมีโครงการที่เลื่อนการดำเนินโครงการจากแผนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ เป็นปี พ.ศ. ๒๕๖๐ คือ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบติดตามและควบคุมเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาแบบเรียลไทม์ ที่ยังไม่สามารถขอรับการจัดสรรงบประมาณได้

ข) โครงการและมาตรการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ รวม ๗ โครงการ และ ๑๒ มาตรการ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ตามเงื่อนไขที่กำหนดในแผนการดำเนินงานของหน่วยงาน

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานการณ์การดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

โครงการ / มาตรการสำคัญ	สถานะโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙			
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง				
การขนส่งทางถนน				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการทางหลวงระหว่างประเทศ		✓		
๒) โครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง		✓		
๓) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.นครพนม	✓			
๔) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง อ.เชียงของ จ.เชียงราย	✓			
๕) โครงการข่ายทางหลวงชนบทเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง		✓		
๖) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดศูนย์กลางการขนส่งและจังหวัดชายแดน จำนวน ๑๒ แห่ง		✓		
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการกำหนดระเบียบการจัดการและกำกับการใช้ถนนระหว่างประเทศ		✓		

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานการณ์การดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

โครงการ / มาตรการสำคัญ	สถานะโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔			
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
การขนส่งทางราง				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง	✓			
๒) โครงการก่อสร้างทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย		✓		
๓) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายแก่งคอย - บัวใหญ่		✓		
๔) โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องแห่งที่ ๒		✓		
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน เช่น การจัดทำมาตรฐานของแคร่และระบบห้ามล้อของประเทศเพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน		✓		
๒) มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (Logistics Provider)				✓
การขนส่งทางน้ำ				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ จ.เชียงราย	✓			
๒) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด		✓		
๓) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (ระยะที่ ๑)		✓		
๔) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒				✓
๕) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง		✓		
๖) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓		✓		
๗) โครงการเตรียมความพร้อมการเข้าบริหารประกอบการท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒				✓
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการเร่งรัดระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณาผลการศึกษามลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบต่อสุขภาพ (HIA) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ				✓
๒) การกำหนดมาตรการทางภาษีและควบคุมค่าระวางเรือและตู้สินค้า		✓		
๓) มาตรการพัฒนาการเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งทะเลอาเซียนทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานกฎระเบียบ ข้อบังคับ การกำกับดูแลที่มีมาตรฐานเดียวกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ		✓		
๔) มาตรการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะมาตรการด้านภาษี		✓		
๕) มาตรการกำหนดความร่วมมือและสร้างตลาดและฐานผลิตสินค้ารวมทั้งบริการเดียวกันในภูมิภาค		✓		
การขนส่งทางอากาศ				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒		✓		
๒) โครงการจัดหาเครื่องบิน ๑๔ ลำ ตามแผนวิสาหกิจ ปี ๒๕๔๘/๔๙-๒๕๕๒/๕๓	✓			
๓) โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ จำนวน ๑๕ ลำ	✓			
๔) โครงการจัดหาเครื่องบิน A๓๓๐-๓๐๐ จำนวน ๘ ลำ ทดแทนเครื่องบิน จำนวน ๖ ลำ และเครื่องบิน B๗๔๗-๓๐๐ จำนวน ๒ ลำ	✓			

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานการณ์การดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

โครงการ / มาตรการสำคัญ	สถานะโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔			
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศโดยให้แรงจูงใจสายการบินต่างๆ มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่นการช่วยเหลือให้ข้อมูล ด้านการตลาดแก่สายการบิน		✓		
๒) มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานและสายการบินให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เช่น มาตรการเพื่อลดเวลาที่ใช้ในการ Check-in เวลาในการตรวจสอบความปลอดภัย เวลาที่ใช้ในการตรวจคนเข้าเมืองให้น้อยที่สุด		✓		
๓) มาตรการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการโดยมุ่งเน้นการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ได้แก่ เจ้าหน้าที่สายการบินผู้โดยสาร ผู้ขนส่งสินค้า		✓		
๔) มาตรการปรับปรุงการบริหารจัดการและการดำเนินงานคลังสินค้า โดยการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐ เช่น กรมศุลกากร เพื่อปรับลดขั้นตอนหรือเอกสารที่ใช้ในการดำเนินงานส่งผลให้การดำเนินงานมีความถูกต้องและสะดวกรวดเร็วขึ้น		✓		
๕) มาตรการพัฒนาบุคลากร ทั้งฝ่ายปฏิบัติการและฝ่ายบริหารจัดการให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ตลอดจนการส่งเสริมให้พนักงานมีจิตบริการอย่างสม่ำเสมอ		✓		
๖) มาตรการวางแผนการตลาด ประชาสัมพันธ์ และลูกค้าสัมพันธ์เพื่อให้ท่าอากาศยานไทยเป็นที่รู้จัก		✓		
๗) มาตรการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทั้งในส่วน Airside และ Landside ตลอดจนให้มีการพัฒนาระบบประเมินความเสี่ยงจากการก่อการร้ายเพื่อความปลอดภัย และการเพิ่มความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ		✓		
เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน				
การขนส่งทางถนน				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง		✓		
๒) โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒)		✓		
๓) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง		✓		
๔) โครงการยกระดับมาตรฐานทาง		✓		
การขนส่งทางราง				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายมาบะเขว-ถนนจิระ		✓		
๒) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายนครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน		✓		
๓) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายลพบุรี-ปากน้ำโพ		✓		
๔) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายจิระ-ขอนแก่น		✓		
๕) โครงการก่อสร้างทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร		✓		
๖) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายปากน้ำโพ-ตะพานหิน		✓		
๗) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์		✓		
๘) โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี		✓		
๙) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕	✓			
๑๐) โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๖	✓			
๑๑) โครงการปรับปรุงสะพาน		✓		
๑๒) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม		✓		
๑๓) โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี		✓		

รายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ (ณ เดือนมีนาคม ๒๕๕๔)

ส่วนที่ ๒ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานการณ์การดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

โครงการ / มาตรการสำคัญ	สถานะโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔			
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
๑๔) โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรืออ่าวไทยและท่าเรือชายฝั่งทะเลอันดามัน				✓
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการปรับโครงสร้างกิจการรถไฟ และแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการภายใน		✓		
๒) มาตรการส่งเสริมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง โดยการผลักดันกฎหมาย (ร่าง) พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ..... ให้สามารถบังคับใช้ได้ รวมถึงตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง		✓		
การขนส่งทางน้ำ				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง	✓			
๒) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ จ.ชุมพร		✓		
๓) โครงการขุดลอกร่องน้ำในประเทศ (จ้างเหมา)		✓		
๔) โครงการขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล (จ้างเหมา)		✓		
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการการแก้ไขปัญหามลพิษของต่อมอสมะพานข้ามแม่น้ำ อุบลราชธานี และสิ่งกีดขวางในลำน้ำ โดยการร่วมมือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		✓		
๒) มาตรการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการกำหนดตัวชี้วัด		✓		
๓) มาตรการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากรเพื่อลดขั้นตอนเอกสาร ระเบียบพิธีการทางศุลกากรต่าง ๆ สำหรับการขนส่งทางน้ำ โดยการประสานงานกับกรมศุลกากร		✓		
๔) มาตรการจัดตั้งคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติให้มีหน้าที่กำกับดูแลและกำหนดทิศทางการพัฒนาท่าเรือทั่วประเทศไทย		✓		
๕) มาตรการช่วยเหลือ และส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี โดยจัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี		✓		
๖) มาตรการปรับปรุง แก้ไข ขยายผล ยกเว้น ฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายด้านพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้องเพื่อเอื้อต่อการดำเนินการขนส่งทางน้ำ		✓		
๗) มาตรการกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางน้ำ โดยการจัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการขนส่งทางน้ำเพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูล		✓		
๘) มาตรการให้รัฐจัดสรรทุนการศึกษาด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีรวมทั้งการฝึกอบรมและดูงาน (ทั้งในและต่างประเทศ) และยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องมือและอุปกรณ์การเรียน การสอน		✓		
๙) มาตรการพัฒนาระบบหลักสูตรและเพิ่มสถาบันการเรียนการสอนด้านการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี เพื่อผลิตบุคลากรให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการ		✓		
๑๐) มาตรการจัดตั้งหน่วยงานระดับ “กรม” เพื่อรองรับภารกิจการบริหารงานด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี		✓		
การขนส่งทางอากาศ				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต		✓		
๒) โครงการก่อสร้างต่อเติมลานจอดเครื่องบิน และก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม พร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินท่าอากาศยานกระบี่	✓			
๓) โครงการต่อเติมความยาวทางวิ่ง ลานกลับลำ ลานจอดเครื่องบิน และระบบไฟฟ้าสนามบินท่าอากาศยานนราธิวาส	✓			

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานการณ์การดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

โครงการ / มาตรการสำคัญ	สถานะโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙			
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
๔) โครงการขยายเขตทางวิ่งท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	✓			
๕) โครงการก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	✓			
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยให้แรงจูงใจสายการบินต่าง ๆ มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานต่างๆ ในภูมิภาคของไทย เช่น การช่วยเหลือให้ข้อมูลด้านการตลาดแก่สายการบินรวมทั้งส่งเสริมกิจกรรม ทางเศรษฐกิจ ภายในภูมิภาค เช่น การท่องเที่ยว การค้า		✓		
๒) มาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย		✓		
๓) มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานในภูมิภาค ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เพื่อลดเวลาในการเดินทางและเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้บริการ		✓		
๔) มาตรการส่งเสริมความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการเดินทางไปและกลับจากท่าอากาศยาน โดยการส่งเสริมให้มีระบบขนส่งเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานในภูมิภาค		✓		
๕) มาตรการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานในภูมิภาค โดยมุ่งเน้นการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ได้แก่ เจ้าหน้าที่สายการบิน ผู้โดยสาร		✓		
๖) มาตรการพัฒนาบุคลากร ทั้งฝ่ายปฏิบัติการ และฝ่ายบริหารจัดการให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ตลอดจนการส่งเสริมให้พนักงานมีจิตบริการ (Service Mind) อย่างสม่ำเสมอ		✓		
๗) มาตรการวางแผนการตลาด ประชาสัมพันธ์ และลูกค้าสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการใช้ท่าอากาศยานนานาชาติให้มากขึ้น		✓		
เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย ในการเดินทางและการขนส่ง				
การขนส่งทางถนน				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการขยายทางหลวงมีความปลอดภัย				✓
๒) โครงการก่อสร้างจุดพักรถสำหรับรถขนาดใหญ่บนทางหลวงสายประธาน		✓		
๓) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ มีทั้งหมด ๓๑ แห่ง		✓		
๔) โครงการติดตั้งเครื่องกันพร้อมสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ		✓		
๕) โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถ ๕ ระบบ		✓		
๖) โครงการก่อสร้างศูนย์สอนขับรถบางปิ้ง จ.สมุทรปราการ				✓
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็วอย่างเป็นรูปธรรม		✓		
๒) มาตรการกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น การกำหนดให้ ผู้ขับขี่รถโดยสารและรถบรรทุกจัดทำสมุดคู่มือการขับรถ		✓		
๓) มาตรการบังคับใช้กฎจราจรและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด		✓		
๔) มาตรการกวาดล้างน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน				✓
๕) มาตรการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น		✓		
๖) มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การแจ้งเหตุ และสารสนเทศด้านความปลอดภัย				✓
๗) มาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย	✓			

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานการณ์การดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

โครงการ / มาตรการสำคัญ	สถานะโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔			
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
การขนส่งทางราง				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๔๐๖ กิโลเมตร		✓		
๒) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอรระดับ (เครื่องกั้นใหม่)		✓		
๓) โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น		✓		
๔) โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ		✓		
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการส่งเสริมการพัฒนาาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ		✓		
๒) มาตรการการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานรถจักรและปฏิบัติตามขั้นตอนการควบคุมรถ และเสริมทักษะการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน			✓	
๓) มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ		✓		
๔) มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัด ทางรถไฟ โดยการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลักผ่านจุดตัดทางรถไฟของชุมชนอย่างเคร่งครัด		✓		
การขนส่งทางน้ำ				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการจัดการระบบติดตามแสดงสถานะเรือ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์วงจรถัดเพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยในคลองแสนแสบ	✓			
๒) โครงการติดตั้งระบบแจ้งเตือนเครื่องช่วยความปลอดภัยประจำท่าเรือสาธารณะและระบบแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ในแม่น้ำเจ้าพระยา			✓	
๓) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบติดตามและควบคุมเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาแบบเรียลไทม์		✓		
๔) โครงการจัดการระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารในเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงราย		✓		
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการจัดตั้งศูนย์กู้ภัยทางลำน้ำและชายฝั่ง		✓		
๒) มาตรการจัดฝึกอบรม ทดสอบ และให้ความรู้ด้านความปลอดภัยแก่ผู้ขับเรือและผู้ให้บริการอยู่เป็นประจำ		✓		
๓) มาตรการบังคับใช้กฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษที่เคร่งครัด		✓		
เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม(Environmental Friendly)				
การขนส่งทางถนน				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการทดสอบระดับเสียงรถยนต์ขณะวิ่ง				✓
๒) โครงการก่อสร้างสถานที่ทำการและอยู่จอดรถโดยสารบริเวณสถานีเครื่องรับวิทยุการบินบางปะกง จ.สมุทรปราการ				✓
๓) โครงการปรับปรุงและก่อสร้างภายในอยู่เดิมและอยู่แห่งใหม่สำหรับจอดรถโดยสารปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง		✓		
๔) โครงการจัดการรถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง จำนวน ๓,๑๘๓ คัน		✓		
๕) โครงการจัดการรถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติทดแทนรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงน้ำมันดีเซล ๘๐๐ คัน			✓	

รายงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ (ณ เดือนมีนาคม ๒๕๕๔)

ส่วนที่ ๒ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานการณ์การดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

โครงการ / มาตรการสำคัญ	สถานะโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔			
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการรณรงค์ขับขี่อย่างประหยัดพลังงานโดยอาจใช้ร่วมกับระบบสารสนเทศผู้เดินทางและเทคโนโลยีเพื่อช่วยการขับขี่อย่างประหยัด				✓
๒) มาตรการลดปริมาณการเดินทางในเขตเมืองโดยการริเริ่มการใช้มาตรการด้านราคา อาทิ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดรถ				✓
๓) มาตรการส่งเสริมการเดินทางขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ โดยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์		✓		
๔) มาตรการส่งเสริมการใช้การเดินทาง จักรยาน และจักรยานไฟฟ้า		✓		
การขนส่งทางราง				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการ Refurbish รถจักร ๕๖ คัน			✓	
๒) โครงการสร้างโรงรถจักรแก๊งคอป		✓		
๓) โครงการสร้างโรงรถจักรศรีราชาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง		✓		
๔) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE ๕๐ คัน		✓		
๕) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน (๒๐ ต้นต่อเพลลา)	✓			
๖) โครงการก่อสร้างยานกึ่งผู้สินค้าในภูมิภาค		✓		
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด		✓		
การขนส่งทางน้ำ				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อประหยัดพลังงานที่ อ.ท่าเรือ จ. พระนครศรีอยุธยา	✓			
๒) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อประหยัดพลังงานที่ อ.เมือง จ.อ่างทอง			✓	
๓) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง		✓		
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการส่งเสริมการซ่อมและต่อเรือครบวงจรภายในประเทศ โดยการจัดตั้งศูนย์ซ่อมและอู่ต่อเรือที่ได้มาตรฐานสากล		✓		
๒) มาตรการพัฒนามาตรฐานการประกอบการธุรกิจการขนส่งทางน้ำและมีตัวชี้วัดในการชี้วัดคุณภาพการดำเนินงาน		✓		
๓) มาตรการด้านภาษีที่เอื้อต่อการดำเนินงานของผู้ประกอบการ เพื่อสร้างแรงจูงใจในการประกอบการธุรกิจ		✓		
๔) มาตรการจัดหาแหล่งเงินทุน ดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาคิณนานแบบผ่อนปรน เพื่อให้ผู้ประกอบการกู้ยืมมาลงทุนในธุรกิจ และปรับปรุงคุณภาพการบริการ		✓		
๕) มาตรการควบคุมและกำหนดตารางราคากลางของค่าภาระทางเรือและค่าขนส่งสินค้า			✓	
๖) มาตรการจัดตั้งหน่วยงานค้นคว้า วิจัยด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ของเรือพลังงานสะอาดและพลังงานทดแทน		✓		
การขนส่งทางอากาศ				
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีด้านการบินที่ประหยัดพลังงานและลดมลพิษ โดยการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยี ตลอดจนการเรียนรู้และการนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์				✓

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานการณ์การดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

โครงการ / มาตรการสำคัญ	สถานะโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙			
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
๒) มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน		✓		
๓) มาตรการส่งเสริมการประหยัดและอนุรักษ์พลังงานภายในอาคารผู้โดยสาร		✓		
๔) มาตรการส่งเสริมการประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม เช่น การบริหารจัดการด้านน้ำมันเชื้อเพลิงการบิน (Fuel Management) การส่งเสริมให้ใช้อากาศยานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อลดการใช้พลังงานที่ทางวิ่ง (Runway) เป็นต้น		✓		
๕) มาตรการบริหารจัดการและใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม				✓
เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)				
การขนส่งทางถนน				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร		✓		
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการจัดให้มีจุดจอดแล้วจร		✓		
๒) มาตรการวางระเบียบการเดินรถให้เกิดคุณภาพการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ โดยคำนึงถึงระบบขนส่งไม่ว่าจะเป็นรถประจำทาง รถตู้โดยสาร รถโดยสารเอกชน รถแท็กซี่ และรถสาธารณะอื่น ๆ		✓		
๓) มาตรการลงทุนปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบ (รถประจำทาง) โดยอาจพิจารณาเป็นการลงทุนประเภท PPP				✓
๔) มาตรการวางแผนและพัฒนาศูนย์การจัดการระบบขนส่งสาธารณะ และการติดตามรถโดยสารสาธารณะ (รถประจำทางรถแท็กซี่รถตู้ และรถสาธารณะอื่น ๆ)			✓	
๕) มาตรการวางระบบเงินอุดหนุน เพื่อการบริการสาธารณะ				✓
๖) มาตรการด้านราคา เพื่อช่วยเหลือผู้ที่ย่อยโอกาส ผู้พิการ เช่น การกำหนดราคาสำหรับผู้พิการ ผู้สูงอายุ เป็นต้น		✓		
การขนส่งทางราง				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน		✓		
๒) โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ดุสิต		✓		
๓) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต		✓		
๔) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มกเค้งสัน - หัวหมาก		✓		
๕) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี		✓		
๖) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - มีนบุรี		✓		
๗) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ		✓		
๘) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ		✓		
๙) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ รฟม.		✓		
๑๐) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค		✓		
๑๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ		✓		
๑๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่		✓		
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการทางการเงินเพื่ออุดหนุนการเดินรถบริการเชิงสังคมเป็นรายปี โดยการส่งเสริมการเข้าถึงอย่างเท่าเทียมกันของผู้พิการ คนชรา เด็ก และผู้มีรายได้น้อย โดยจัดให้มีบริการพื้นฐานราคาต่ำหรือไม่เก็บค่าโดยสาร รฟท.		✓		

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานการณ์การดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

โครงการ / มาตรการสำคัญ	สถานะโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔			
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
๒) มาตรการส่งเสริมให้ใช้ระบบการขนส่งมวลชนทางราง เช่น การเพิ่มพื้นที่จอดรถและจัดให้มีจุดจอดแล้วจร		✓		
การขนส่งทางน้ำ				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทางบกและระบบราง		✓		
๒) โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน ๑๐ แห่ง		✓		
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการควบคุมและกำกับอัตราค่าเรือโดยสารสาธารณะที่เหมาะสม		✓		
๒) มาตรการจัดให้มีเรือโดยสารสาธารณะฟรีจำนวนหนึ่งไว้ให้บริการ				✓
๓) มาตรการจัดตั้งสำนักกักขังกลาง เพื่อบริหารจัดการระบบตัวร่วม		✓		
๔) มาตรการจัดตั้งศูนย์ควบคุมการเดินทางเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา		✓		
การขนส่งทางอากาศ				
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการส่งเสริมกิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินทาง ทางอากาศในภูมิภาค โดยการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่องเที่ยว ภาคธุรกิจ อุตสาหกรรมในภูมิภาค ในการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมในภูมิภาค เพื่อเป็นการดึงดูดสายการบินให้เปิดจุดบินในภูมิภาคเพิ่ม		✓		
๒) มาตรการส่งเสริมการค้าบริการของสายการบินต้นทุนต่ำให้มีการกระจายการให้บริการไปยังภูมิภาค โดยการประสานความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยาน สายการบิน เช่น การศึกษาเส้นทางที่มีปริมาณความต้องการเดินทางสูง เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการประชาชนในต่างจังหวัดได้มากขึ้นและสายการบินดำเนินการได้โดยไม่ขาดทุน		✓		
๓) มาตรการส่งเสริมการแข่งขันระหว่างสายการบิน เช่น ปรับค่าธรรมเนียมให้จูงใจและเหมาะสม การให้การสนับสนุนการดำเนินการของสายการบิน				✓
๔) มาตรการกำกับดูแลและกำหนดเกณฑ์การแข่งขันให้ยุติธรรม โปร่งใส และเหมาะสม โดยการตั้งหน่วยงานในการกำกับดูแล		✓		
๕) มาตรการส่งเสริมการค้าบริการของสายการบินให้มีต้นทุนที่ประหยัด เช่น การส่งเสริมการใช้ระบบสารสนเทศในการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มที่และให้เกิดประโยชน์สูงสุด การจัดการบริการ ที่ต้นทุนต่ำ เช่น Low Cost Terminal		✓		
๖) มาตรการส่งเสริมการใช้ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้เกิดประโยชน์สูงสุด		✓		
เป้าประสงค์ที่ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง				
การขนส่งทางถนน				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการทางหลวงได้รับการพัฒนา		✓		
๒) โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก		✓		
๓) โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค		✓		
๔) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี	✓			
๕) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อนราขพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวตะวันออก - ตะวันตก	✓			
๖) โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อนราขพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้		✓		
๗) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร		✓		

ตารางที่ ๒.๑-๑ สถานการณ์การดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ (ต่อ)

โครงการ / มาตรการสำคัญ	สถานะโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙			
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
มาตรการสำคัญ				
๑) มาตรการกำหนดแผนการปรับปรุงทางเพื่อลดความแออัดบนช่วงถนนที่มีการจราจรติดขัด		✓		
๒) มาตรการวางแผนการพัฒนาบริหารจัดการอุบัติเหตุและการจัดการสถานการณ์คับขัน		✓		
๓) มาตรการจัดตั้งหน่วยงานที่ดูแลการพัฒนาาระบบขนส่งอัจฉริยะที่ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน (กระทรวง) ต่าง ๆ รวมถึงความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน		✓		
การขนส่งทางอากาศ				
โครงการสำคัญ				
๑) โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ		✓		
๒) โครงการเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อ		✓		
๓) โครงการจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง		✓		
โครงการจำนวน ๑๐๑ โครงการ	๑๙	๗๑	๔	๗
มาตรการจำนวน ๘๕ มาตรการ	๑	๖๙	๓	๑๒

ตารางที่ ๒.๑-๒ สรุปสถานะปัจจุบันของโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

เป้าประสงค์	โครงการ/มาตรการ	สถานะในปัจจุบัน				
		แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	ชะลอหรือยกเลิก	ยังไม่ดำเนินการ	รวม
เป้าประสงค์ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง	โครงการ	๗	๑๒	๐	๒	๒๑
	มาตรการ	๐	๑๓	๐	๒	๑๕
เป้าประสงค์ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน	โครงการ	๗	๑๙	๐	๑	๒๗
	มาตรการ	๐	๑๙	๐	๐	๑๙
เป้าประสงค์ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง	โครงการ	๑	๑๐	๑	๒	๑๔
	มาตรการ	๑	๑๐	๑	๒	๑๔
เป้าประสงค์ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	โครงการ	๒	๗	๓	๒	๑๔
	มาตรการ	๐	๑๑	๑	๔	๑๖
เป้าประสงค์ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	โครงการ	๐	๑๕	๐	๐	๑๕
	มาตรการ	๐	๑๓	๑	๔	๑๘
เป้าประสงค์ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง	โครงการ	๒	๘	๐	๐	๑๐
	มาตรการ	๐	๓	๐	๐	๓
รวม	โครงการ	๑๙	๗๑	๔	๗	๑๐๑
	มาตรการ	๑	๖๙	๓	๑๒	๘๕

๒.๒ ผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ

ภายใต้กรอบการดำเนินการตามแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ มีผลความก้าวหน้าของการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร โดยอาศัย ตัวชี้วัดความสำเร็จที่สำคัญสอดคล้องตามเป้าประสงค์ที่กำหนด สำหรับใช้ประเมินผลการดำเนินงานตามกลยุทธ์ ภายใต้กรอบแนวทางการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรที่กำหนด ประกอบด้วย ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพและปริมาณ รวม ๓๕ ตัวชี้วัด โดยมีค่าเป้าหมายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ จำนวน ๒๐ ตัวชี้วัด โดยมีผลการดำเนินงาน ในช่วงครึ่งปีแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ จำนวน ๑๑ ตัวชี้วัด และอยู่ระหว่างรอผลการดำเนินงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๙ ตัวชี้วัด ซึ่งสรุปผลความก้าวหน้าที่สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนา ด้านการขนส่งและจราจร โดยมีผลการประเมินตัวชี้วัด ดังนี้

๒.๒.๑ เป้าประสงค์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อ การเดินทางและการขนส่ง ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่าย และศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ และยุทธศาสตร์การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ ผู้ประกอบการไทย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาในการเพิ่มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าผ่าน ประเทศไทย ผลการพัฒนาพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) ปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ กำหนด ค่าเป้าหมาย ปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ๕๙.๕๔ ล้านคน ผลการดำเนินงานในครึ่งแรกของ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ มีปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ๒๓.๕๘ ล้านคน ต่ำกว่าเป้าหมาย ตลอดทั้งปี ๓๕.๙๖ ล้านคน (ร้อยละ ๖๐.๔๐) (ตารางที่ ๒.๒-๑)

ตารางที่ ๒.๒-๑ ปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (หน่วย : ล้านคน)			
เป้าหมาย ๑/	๕๓.๗๗	๕๖.๙๖	๕๙.๕๔
ผลการดำเนินงาน	๔๖.๕๐	๕๒.๓๘	๒๓.๕๘ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๑๓.๕๒)	(๘.๐๔)	(๖๐.๔๐)

ที่มา : บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๘ ตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ และปี ๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ (ต.ค. ๒๕๕๔ - ก.พ. ๒๕๕๔)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒) ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือเชียงแสน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ กำหนดค่าเป้าหมายปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ๗.๑๐ ล้าน ที.อี.ยู. ผลการดำเนินงาน ในครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ มีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ๓.๔๒ ล้าน ที.อี.ยู. ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๓.๖๘ ล้าน ที.อี.ยู. (ร้อยละ ๕๑.๘๓) (ตารางที่ ๒.๒-๒)

ตารางที่ ๒.๒-๒ ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือเชียงแสน

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.)			
เป้าหมาย ๑/	๖.๓๐	๖.๖๒	๗.๑๐
ผลการดำเนินงาน	๖.๔๖	๖.๗๘	๓.๔๒ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๒.๕๔	๒.๔๒	(๕๑.๘๓)

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ และค่าเป้าหมายปี ๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ต.ค. ๒๕๕๘ - มี.ค. ๒๕๕๙)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๓) ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดค่าเป้าหมาย ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๑.๒๘ ล้านตัน ผลการดำเนินงานในครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ต.ค. ๒๕๕๘ - ก.พ. ๒๕๕๙) ปริมาณสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๐.๕๑ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๐.๗๗ ล้านตัน (ร้อยละ ๖๐.๑๖) (ตารางที่ ๒.๒-๓)

ตารางที่ ๒.๒-๓ ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (หน่วย : ล้านตัน)			
เป้าหมาย ๑/	๑.๓๓	๑.๓๐	๑.๒๘
ผลการดำเนินงาน	๑.๒๓	๑.๒๔	๐.๕๑ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๗.๕๒)	(๔.๖๒)	(๖๐.๑๖)

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๘ ตามแผนยุทธศาสตร์ คค. และเป้าหมายปี ๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ต.ค. ๒๕๕๘ - ก.พ. ๒๕๕๙)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๒.๒ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค ในการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สะดวก รวดเร็วและน่าเชื่อถือมากขึ้น และมีระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเพิ่มขึ้น ผลการพัฒนาพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม เชิงพาณิชย์ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดค่าเป้าหมาย ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ๖๕.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผลการดำเนินงานในครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ๓๙.๐๒ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมาย ๒๕.๙๘ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ร้อยละ ๓๙.๙๗) และ ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ กำหนดค่าเป้าหมาย ๗๐.๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผลการดำเนินงานในครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ มีความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารด่วนพิเศษ ๕๑.๗๙ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต่ำกว่าเป้าหมาย ๑๘.๒๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ร้อยละ ๒๖.๐๑) สำหรับ ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า กำหนดค่าเป้าหมาย ๕๐

กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขณะนี้อยู่ระหว่างรวบรวมผลการดำเนินงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๙ (ตารางที่ ๒.๒-๔)

ตารางที่ ๒.๒-๔ ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม เชิงพาณิชย์ และขนส่งสินค้า

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (รถไฟธรรมดา) (หน่วย : กิโลเมตรต่อชั่วโมง)			
เป้าหมาย ๑/	๘๐.๐๐	๘๕.๐๐	๖๕.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๓๘.๑๖	๓๘.๖๘	๓๙.๐๒ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๕๒.๓๐)	(๕๔.๔๙)	(๓๙.๙๗)
ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (รถไฟด่วนพิเศษ) (หน่วย : กิโลเมตรต่อชั่วโมง)			
เป้าหมาย ๑/	๘๙.๐๐	๙๕.๐๐	๗๐.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๔๙.๕๓	๖๑.๐๗	๕๑.๗๙ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๔๔.๓๕)	(๓๕.๗๒)	(๒๖.๐๑)
ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า (หน่วย : กิโลเมตรต่อชั่วโมง)			
เป้าหมาย ๑/	๕๓	๕๕	๕๐
ผลการดำเนินงาน	๓๒.๕๒	๓๒.๔๕	N/A ๔/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๓๘.๖๔)	(๔๑.๐๐)	NA

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่ง
๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ต.ค. ๒๕๕๘ - ม.ค. ๒๕๕๙)
๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้
๔/ อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูล

๒) ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดค่าเป้าหมาย ของความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม ร้อยละ ๗๕.๐๐ และความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ ร้อยละ ๘๐.๐๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างรวบรวมผลการดำเนินงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๙ (ตารางที่ ๒.๒-๕)

ตารางที่ ๒.๒-๕ ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม และเชิงพาณิชย์

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม (หน่วย : ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๗๔.๐๐	๘๔.๐๐	๗๕.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๗๖.๖๖	๗๑.๐๘	N/A ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๒.๖๖	(๑๒.๙๒)	-
ความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์ (หน่วย : ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๗๘.๐๐	๘๘.๐๐	๘๐.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๘๐.๖๐	๗๖.๘๓	N/A ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๒.๖๐	(๑๑.๑๗)	-

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงสังคม และความตรงต่อเวลาของรถไฟโดยสารเชิงพาณิชย์สินค้า ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่ง
๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ต.ค. ๒๕๕๘ - ม.ค. ๒๕๕๙)
๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๓) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดค่าเป้าหมาย ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ๕๓.๖๓ ล้านตัน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดค่าเป้าหมายไว้ ๔๐.๘๙ ล้านตัน ขณะนี้อยู่ระหว่างรวบรวมผลการดำเนินงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๙ (ตารางที่ ๒.๒-๖)

ตารางที่ ๒.๒-๖ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ (หน่วย : ล้านตัน)			
เป้าหมาย ๑/	๕๑.๕๐	๕๔.๓๐	๕๓.๖๓
ผลการดำเนินงาน	๔๕.๔๑	๕๐.๑๑	N/A ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๑๑.๘๓)	(๗.๗๒)	-
ปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง (หน่วย : ล้านตัน)			
เป้าหมาย ๑/	๓๖.๔๐	๓๘.๔๐	๔๐.๘๙
ผลการดำเนินงาน	๔๕.๔๔	๔๖.๖๗	N/A ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๒๔.๘๔	๒๑.๕๔	-

ที่มา : กรมเจ้าท่า

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ต.ค. ๒๕๕๘ - มี.ค. ๒๕๕๙)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๔) ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดค่าเป้าหมาย ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค ของกรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ไม่รวมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน ๕๖.๕๘ ล้านคน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาคจำนวน ๒๔.๐๙ ล้านคน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีจำนวน ๓๒.๔๙ ล้านคน (ร้อยละ ๕๗.๔๒) (ตารางที่ ๒.๒-๗)

ตารางที่ ๒.๒-๗ ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค (หน่วย : ล้านคน)			
เป้าหมาย ๑/	๓๒.๓๑	๓๓.๗๐	๕๖.๕๘
ผลการดำเนินงาน	๓๔.๔๙	๓๑.๕๙	๒๔.๐๙ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๖.๗๕	(๖.๒๖)	(๕๗.๔๒)

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาคปี ๒๕๕๗-๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ต.ค. ๒๕๕๘ - มี.ค. ๒๕๕๙)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๒.๓ เป้าประสงค์ที่ ๓ การปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพ และปลอดภัย และยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจจิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาในการลดจำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่ง รวมทั้งลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่ง ผลการพัฒนาพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งสาธารณะทางน้ำ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ กำหนดค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งสาธารณะทางน้ำ ไร่ไม่เกิน ๒๖ ครั้ง ผลการดำเนินงาน ในครั้งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ มีจำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งสาธารณะทางน้ำ จำนวน ๑๒ ครั้ง ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีอยู่ ๑๔ ครั้ง (ร้อยละ ๕๓.๘๕) (ตารางที่ ๒.๒-๘)

ตารางที่ ๒.๒-๘ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งสาธารณะทางน้ำ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ (หน่วย : ครั้ง)			
เป้าหมาย ๑/	๑๐	๙	๒๖
ผลการดำเนินงาน	๒๒	๑๗	๑๒ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๑๒๐.๐๐	๘๘.๘๙	(๕๓.๘๕)

ที่มา : อุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางรถไฟ จากการรถไฟแห่งประเทศไทย และอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ จากกรมเจ้าท่า
หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำ ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ
๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ (ต.ค. ๒๕๕๘ - ก.พ. ๒๕๕๙)
๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนน โครงข่ายทางหลวงในสังกัด กระทรวงคมนาคม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดค่าเป้าหมายไว้จำนวน ๒,๐๗๕ คน ผลการดำเนินงาน ในครั้งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนน ของโครงข่ายทางหลวงในสังกัดกระทรวงคมนาคม จำนวน ๑,๗๔๙ คน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ๓๒๖ คน (ร้อยละ ๑๕.๗๑) (ตารางที่ ๒.๒-๙)

ตารางที่ ๒.๒-๙ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนทั้งประเทศและจากโครงข่ายทางหลวงในสังกัด คค.

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของโครงข่ายทางหลวงในสังกัดกระทรวงคมนาคม (หน่วย : คน)			
เป้าหมาย ๑/	๑,๒๓๐	๑,๑๕๐	๒,๐๗๕
ผลการดำเนินงาน	๒,๓๐๙	๒,๔๗๖	๑,๗๔๙ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๘๗.๗๒	๑๑๕.๓๐	(๑๕.๗๑)

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลระบบ TRAM ของกระทรวงคมนาคม
หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งทางถนนของโครงข่ายทางหลวงในสังกัดกระทรวงคมนาคม ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ
๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครั้งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ต.ค. ๒๕๕๘ - มี.ค. ๒๕๕๙)
๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๒.๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น และยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาลดปริมาณการใช้พลังงานภาคการขนส่ง และลดมลภาวะจากภาคการขนส่ง โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ทางลำน้ำ และทางชายฝั่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดค่าเป้าหมาย สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ร้อยละ ๑.๔๓ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ร้อยละ ๖.๓๔ สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางชายฝั่ง ร้อยละ ๔.๘๓ ขณะนี้อยู่ระหว่าง ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม รวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๙ (ตารางที่ ๒.๒-๑๐)

ตารางที่ ๒.๒-๑๐ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ทางลำน้ำ และทางชายฝั่ง

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (หน่วย : ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๔.๐๐	๔.๔๕	๑.๔๓
ผลการดำเนินงาน	๑.๘๘	NA ๒/	NA ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๒.๑๒)	NA	NA
สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ (หน่วย : ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๙.๔๐	๑๐.๐๐	๖.๓๔
ผลการดำเนินงาน	๘.๗๕	NA ๒/	NA ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	(๐.๖๕)	NA	NA
สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางชายฝั่ง (หน่วย : ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๖.๖๐	๗.๐๐	๔.๘๓
ผลการดำเนินงาน	๘.๑๕	NA ๒/	NA ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	๑.๕๕	NA	NA

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางชายฝั่ง ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่ง

๒/ อยู่ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูล

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒) สัดส่วนการใช้พลังงานและปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดค่าเป้าหมายสัดส่วนการใช้พลังงานภาคการขนส่ง ร้อยละ ๓๕.๐๐ ผลดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ มีสัดส่วนการใช้พลังงานภาคการขนส่ง ๓๖.๖๔ ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีที่กำหนดไว้ถึงร้อยละ ๑.๖๔ สำหรับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยพิจารณาจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) กำหนดเป้าหมายในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ไม่เกิน ๖๐.๐๐ ล้านตัน ผลการดำเนินงานในครั้งแรกของปีงบประมาณ ๒๕๕๙ มีปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ๒๓.๗๖ ล้านตัน ต่ำกว่าเป้าหมายตลอดทั้งปีอยู่ ๓๖.๒๔ ล้านตัน (ร้อยละ ๖๐.๔๐) (ตารางที่ ๒.๒-๑๑)

ตารางที่ ๒.๒-๑๑ สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่งและปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (หน่วย : ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๓๑.๐๐	๓๐.๐๐	๓๕.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๓๕.๔๖	๓๖.๓๑	๓๖.๖๔ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	๔.๔๖	๖.๓๑	๑.๖๔
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง (หน่วย : ล้านตัน)			
เป้าหมาย ๑/	๔๖.๐๐	๔๕.๐๐	๖๐.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๖๔.๘๗	๖๘.๐๑	๒๓.๗๖ ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ) ๓/	๔๑.๐๒	๕๑.๑๓	(๖๐.๔๐)

ที่มา : การใช้พลังงานภาคการขนส่ง จากกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานกระทรวงพลังงาน และการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ในภาคการขนส่ง จากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายสัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง และปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ต.ค. ๒๕๕๘ - มี.ค. ๒๕๕๙)

๓/ ค่าในวงเล็บ หมายถึง ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๒.๕ เป้าประสงค์ที่ ๕ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรเพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาในการเพิ่มผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดสำคัญ ดังนี้

๑) เส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดค่าเป้าหมายจำนวนเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่ให้เพิ่มขึ้นทุกปี ผลการดำเนินงานในครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจำนวนเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (รถหมวด ๒, ๓ และ ๔ รวมถึงเส้นทางระหว่างประเทศ) รวม ๒๙๔ เส้นทาง โดยมีแนวโน้มที่ลดลงเป็นลำดับ (ตารางที่ ๒.๒-๑๒)

ตารางที่ ๒.๒-๑๒ จำนวนเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
จำนวนเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่ (หน่วย : เส้นทาง)			
เป้าหมาย ๑/	เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น
ผลการดำเนินงาน	๒๙๗	๒๙๕	๒๙๔
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	ลดลง	ลดลง	ลดลง

ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒/ ผลการดำเนินงานในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ต.ค. ๒๕๕๘ - มี.ค. ๒๕๕๙)

๒) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ได้กำหนดเป้าหมายความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ ๗๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างกรมการขนส่งทางบก รวบรวมข้อมูล คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๙ (ตารางที่ ๒.๒-๑๓)

ตารางที่ ๒.๒-๑๓ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ตัวชี้วัด	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ (หน่วย : ร้อยละ)			
เป้าหมาย ๑/	๗๐.๐๐	๗๐.๐๐	๗๔.๐๐
ผลการดำเนินงาน	๗๓.๒๓	๗๓.๒๘	NA ๒/
สูง/ต่ำกว่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	๓.๒๓	๓.๒๘	NA ๒/

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ : ๑/ ค่าเป้าหมายความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ปี ๒๕๕๗-๒๕๕๙ ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

๒/ เก็บข้อมูลครั้งเดียวตอนสิ้นปี

สรุปผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ

คค. ได้ดำเนินโครงการ/มาตรการสำคัญ (Flagship Project) ที่สอดคล้องกับแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ณ มีนาคม ๒๕๕๙) สรุปได้ ดังนี้

๓.๑ เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง
(Hubs for Connectivity)

๓.๑.๑ การขนส่งทางถนน

๑. โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (ทล.) เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เชื่อมโยงระหว่างประเทศในการรองรับประเทศให้เป็นศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค โดย ทล. ได้ ดำเนินการต่อเนื่องตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๕๙ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๑.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๖ โครงการ ระยะทางรวม ๑๕๙.๗๔ กิโลเมตร ได้แก่

- ๑) สาย อ.พิบูลมังสาหาร - ชองเม็ก (ส่วนที่ ๑) จ.อุบลราชธานี ระยะทาง ๒๕.๑๕ กิโลเมตร
- ๒) สาย อ.คอนสาร - วังปะจัน จ.สตูล ระยะทาง ๑๙.๖๐ กิโลเมตร
- ๓) สาย อ.สุโขทัย - อ.แวง - บุกะตา จ.นราธิวาส ระยะทาง ๒๕.๐๐ กิโลเมตร
- ๔) สาย อ.พิบูลมังสาหาร - ชองเม็ก (ส่วนที่ ๒) จ.อุบลราชธานี ระยะทาง ๑๘.๕๓ กิโลเมตร
- ๕) สายเชิงเขาตะนาวศรี - กอกะเร็ก พร้อมปรับปรุงทางเดิม สายเมียวดี - เชิงเขาตะนาวศรี

จ.ตาก ระยะทาง ๔๕.๔๖ กิโลเมตร

- ๖) สายหนองคาย - อ.โพธิ์ชัย จ.หนองคาย ระยะทาง ๒๖.๐๐ กิโลเมตร

๑.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๔ โครงการ ระยะทางรวม ๗๖.๕๕ กิโลเมตร ได้แก่

๑) สาย อ.โพธิ์ชัย - บึงกาฬ ตอน ๑ จ.หนองคาย ระยะทาง ๑๙.๑๕ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๑๘๘.๘๐๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๐

๒) ทล.๔๐๘ อ.นาทวี - ด้านประกอบ จ.สงขลา ระยะทาง ๑๕.๔ กิโลเมตร วงเงิน ๕๘๙.๘๘ ล้านบาท ปล่อยให้สัมปทานในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๓) ทล.๒๑๔ อ.ปราสาท - ชองจอม ตอน ๑ จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๑๖.๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๘๙.๘๘๐ ล้านบาท ปล่อยให้สัมปทานในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๔) ทล.๓๑๙๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๑๗ (โป่งน้ำร้อน) - ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.แหลม) จ.จันทบุรี ระยะทาง ๒๖ กิโลเมตร วงเงิน ๗๖๖.๘๓๕ ล้านบาท ปล่อยให้สัมปทานในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๒. โครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง (ทล.) เพื่อให้การขนส่งสินค้าได้รับความสะดวก รวดเร็ว และทันเวลา โดยแก้ปัญหาความแออัดที่มีต่อการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน และเชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์ ณ จุดพื้นที่ทำการขนส่งสินค้าเข้า - ออกที่สำคัญ โดย ทล. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๑ - ๒๕๕๙ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๒๔ โครงการ ระยะทางรวม ๓๓๖.๘๙ กิโลเมตร ได้แก่

- ๑) สายตราด - หาดเล็ก ตอน ๑ (ส่วนที่ ๑) จ.ตราด ระยะทาง ๑๘.๐๗ กิโลเมตร
- ๒) สายตราด - หาดเล็ก ตอน ๑ (ส่วนที่ ๒) จ.ตราด - จ.ชลบุรี ระยะทาง ๑๔.๖๒ กิโลเมตร
- ๓) สายตลาดหนองมน - อ.บางละมุง ตอน ๑ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๗.๒๐ กิโลเมตร
- ๔) สายตลาดหนองมน - อ.บางละมุง ตอน ๒ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๒.๖๐ กิโลเมตร
- ๕) สายตลาดหนองมน - อ.บางละมุง ตอน ๓ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๖.๓๐ กิโลเมตร
- ๖) สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน ๑ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๑๗.๕๒ กิโลเมตร
- ๗) สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน ๒ จ.จันทบุรี ระยะทาง ๒๔.๒๐ กิโลเมตร
- ๘) สาย อ.แปลงยาว - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ตอน ๑ จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๕.๐๐ กิโลเมตร
- ๙) สายบ้านบึง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ - บ้านค่าย ตอน ๒ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๒๔.๓๖ กิโลเมตร
- ๑๐) สายบ้านบึง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ - อ.บ้านค่าย ตอน ๑ จ.ระยอง - จ.ชลบุรี ระยะทาง ๖.๔๐ กิโลเมตร
- ๑๑) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๑๒๗ (อ.พานทอง) ตอน ๑ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๙.๕๐ กิโลเมตร
- ๑๒) สายเชียงราย - อ.เชียงของ ตอน ๒ จ.เชียงราย ระยะทาง ๑๘.๙๐ กิโลเมตร
- ๑๓) สาย อ.แม่จัน - อ.เชียงแสน (รวมทางเลี่ยงเมืองเชียงแสน) (ส่วนที่ ๑) จ.เชียงราย ระยะทาง ๑๙.๒๐ กิโลเมตร
- ๑๔) สาย อ.แม่จัน - อ.เชียงแสน (รวมทางเลี่ยงเมืองเชียงแสน) (ส่วนที่ ๒) จ.เชียงราย ระยะทาง ๑๖.๒๑ กิโลเมตร
- ๑๕) สาย อ.แม่สาย - อ.เชียงแสน (ส่วนที่ ๑) จ.เชียงราย ระยะทาง ๓๐.๔๗ กิโลเมตร
- ๑๖) สาย อ.แม่สาย - อ.เชียงแสน (ส่วนที่ ๒) จ.เชียงราย ระยะทาง ๘.๙๐ กิโลเมตร
- ๑๗) สายทางแยกต่างระดับปทุมพร จ.ชุมพร ระยะทาง ๑๒.๓๘ กิโลเมตร
- ๑๘) สาย บ.ฉลุง - อ.ฉลุง ตอน ๓ (ส่วนที่ ๒) จ.สตูล ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๑๙) บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๖ (บ.ฉลุง) - อ.ฉลุง ตอน ๓ (ส่วนที่ ๑) จ.สตูล ระยะทาง ๑๗.๕๔ กิโลเมตร
- ๒๐) สายชุมพร - ระนอง ตอน ๑ จ.ชุมพร ระยะทาง ๑๖.๐๐ กิโลเมตร
- ๒๑) สาย อ.เชียงแสน - อ.เชียงของ ตอน ๑ จ.เชียงราย ระยะทาง ๑๐.๐๒ กิโลเมตร

๒๒) สายเชียงใหม่ - อ.เชียงใหม่ ตอน ๓ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๕.๐๐ กิโลเมตร

๒๓) สาย อ.เชียงใหม่ - อ.เชียงใหม่ ตอน ๒ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๑.๔๓ กิโลเมตร

๒๔) สาย อ.แปลงยาว - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ตอน ๒ จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๓.๐๗ กิโลเมตร

๒.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๖ โครงการ ระยะทางรวม ๑๑๑.๐๔ กิโลเมตร ได้แก่

๑) สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน ๓ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๒๐.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๔๘.๔๖๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๐

๒) สายบ้านบึง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ - อ.บ้านค่าย ตอน ๓ จ.ระยอง ระยะทาง ๑๘.๒๓ กิโลเมตร วงเงิน ๖๕๖.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๗

๓) สายตราด - อ.หาดเล็ก ตอน ๒ ส่วนที่ ๑ จ.ตราด ระยะทาง ๒๓.๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๖๘๖.๔๓๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑

๔) สายตราด - อ.หาดเล็ก ตอน ๒ ส่วนที่ ๒ จ.ตราด ระยะทาง ๑๕.๕๔ กิโลเมตร วงเงิน ๖๙๕.๖๓๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑

๕) สายทางเลี่ยงเมืองสตูล ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (ควนเนียง - สตูล (ท่าเรือเกาะนก)) จ.สตูล ระยะทาง ๑๐.๕๒ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐๖.๔๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๕.๔๕

๖) สายชุมพร - ระนอง ตอน ๒ จ.ชุมพร - จ.ระนอง ระยะทาง ๒๓.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๘๙๗.๗๑๙๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๒.๕๐

๒.๓ รอลงนามในสัญญา เดือนมีนาคม ๒๕๕๙ จำนวน ๖ โครงการ ระยะทางรวม ๘๓.๔๕ กิโลเมตร ได้แก่

๑) ทล.๒๙๐ ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา ตอน ๒ (ด้านใต้) จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๗.๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๔๐ ล้านบาท รอลงนามสัญญาในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๒) ทล.๑๒๙๐ อ.เชียงใหม่ - อ.เชียงใหม่ ตอน ๓ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๑ กิโลเมตร วงเงิน ๑๓๗.๖๓๘ ล้านบาท รอลงนามสัญญาในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๓) ทล.๔ ชุมพร - ระนอง ตอน ๔ จ.ชุมพร ส่วนที่ ๑ ระยะทาง ๑๖.๒๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๗๘๑.๕๘๘ ล้านบาท รอลงนามสัญญาในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๔) ทล.๔ ชุมพร - ระนอง ตอน ๔ จ.ชุมพร ส่วนที่ ๒ ระยะทาง ๑๖.๒๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๗๘๑.๕๘๘ ล้านบาท รอลงนามสัญญาในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๕) ทล.๓๑๗ จันทบุรี - สระแก้ว ตอน ๔ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๑๕ กิโลเมตร วงเงิน ๕๘๙.๘๘๐ ล้านบาท รอลงนามสัญญาในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๖) ทล.๓๖ กระจังลาย - ระยอง ตอน ๑ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๘ กิโลเมตร วงเงิน ๔๘๑.๗๓๕ ล้านบาท รอลงนามสัญญาในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๓. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.นครพนม (ทล.) เปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๔

๔. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง อ.เชียงของ จ.เชียงราย (ทล.) เปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๖

๕. โครงการข่ายทางหลวงชนบทเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง (ทช.) เพื่อปรับปรุงโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ และเชื่อมต่อโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งอื่น ๆ รวมทั้งลดต้นทุนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ โดย ทช. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๙ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๕.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๗ โครงการ ระยะทางรวม ๖๖.๕๔ กิโลเมตร ได้แก่

๑) สายแยก ทล.๗ - บ.หนองกระเสริม อ.เมือง จ.ชลบุรี ระยะทาง ๔.๙๘ กิโลเมตร

๒) สายเลียยเมือง บ.ทุ่งเสียว - บ.สันป่าตอง - บ.หางดง (ตอนที่ ๒) อ.หางดง สันป่าตอง จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๓.๗๖ กิโลเมตร

๓) สายเชื่อม ทล.๑๑๒๙ - ทล.๑๐๙๘ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ระยะทาง ๑๔.๕๕ กิโลเมตร

๔) สาย กส.๔๐๓๕ แยก ทล.๒๐๐๙ - บ.หนองสามขา อ.หนองสูง จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๘.๐๕ กิโลเมตร

๕) สาย กส.๔๐๓๕ แยก ทล.๒๐๐๙ - บ.หนองสามขา (ตอนที่ ๒) อ.หนองสูง จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๑๐.๔๖ กิโลเมตร

๖) สาย ทล.๒๑๙ - บ.ป่าตอง ต.บ้านกู่ อ.ยางสีสุราช จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๑๐.๕๙ กิโลเมตร

๗) สาย ทช.๔๐๒๑ แยก ทล.๓๔๗๐ - ศาลาลอย อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๔.๑๕ กิโลเมตร

๕.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๘ โครงการ ระยะทางรวม ๗๕.๙๖๕ กิโลเมตร ได้แก่

๑) สายแยก ทล. ๓๔ (กม.ที่ ๒๖) เชื่อมกับทางหลวงชนบทสาย ฉช. ๓๐๐๑ (ตอนที่ ๑) ระยะทาง ๔.๐๗๕ กิโลเมตร วงเงิน ๙๘๕.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๔.๕๘

๒) สาย รย.๕๐๕๐ แยกสายนิคมสร้างตนเอง สาย ๑๕ - บ.ห้วยโป่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง ระยะทาง ๑๐.๑๘๘ กิโลเมตร วงเงิน ๒๐๘.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๒.๙๒

๓) สายแยก ทล.๓๓ - ด้านผ่านแดนบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๑๕.๔๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๙๐๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๗.๓๘

๔) สายเชื่อม จ๓ - วงแหวนตะวันตก (ตอนที่ ๑) อ.เมือง จ.เชียงราย ระยะทาง ๙.๑๘๒ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๓.๘๖

๕) สาย ช่อง ๕ - บ่อนไก่ จ.ชุมพร ระยะทาง ๗.๕๖๑ กิโลเมตร วงเงิน ๔๑๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๑.๘๒

๖) สาย ปท.๓๐๑๐ แยก ทล.๓๐๕ - บ้านคลองห้า ระยะทาง ๙.๓๙๒ กิโลเมตร วงเงิน ๔๙๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๐.๕๙

๗) สาย นย. ๒๐๐๕ แยก ทล. ๓๓ - บ. คลอง ๓๓ จ.นครนายก ระยะทาง ๑๐.๐๐๓ กิโลเมตร วงเงิน ๔๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๑.๗๒

๘) สาย สค. ๕๐๓๑ แยก ทช.สค.๒๐๐๔ - บ.เจษฎาวิถิ อ.เมือง จ.สมุทรสาคร ระยะทาง ๑๐.๑๒๙ กิโลเมตร วงเงิน ๔๖๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๕.๙๗

๕.๓ รอลงนามในสัญญา เดือนมีนาคม ๒๕๕๙ จำนวน ๖ โครงการ ระยะทางรวม ๘๕.๖๑๘ กิโลเมตร ได้แก่

๑) ถนนสายทางเข้าท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ ระยะทาง ๐.๖๔๗ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๙,๖๘๒,๕๐๐ บาท

๒) ถนนสาย ชบ.๕๐๖๘ แยก ทช.ชบ.๓๐๘๓ - บ.มาบระหงษ์ ระยะทาง ๗.๘๓๒ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๖๖,๖๕๙,๐๐๐ บาท

๓) ถนนสาย นย.๓๐๐๑ แยก ทล.๓๐๕ - บ.บางน้ำเปรี้ยว ระยะทาง ๓๓.๐๕๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒,๑๕๕,๕๑๐,๕๐๐ บาท

๔) ถนนสายเลี่ยงเมืองสันป่าตอง - หางดง (ตอนที่ ๓) ระยะทาง ๑๓.๕๙๒ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๕๐๕,๕๖๙,๕๐๐ บาท

๕) ถนนสาย นม.๓๐๖๐ แยก ทล.๓๐๔ - บ.ซัปปูลุ ระยะทาง ๒๒.๙๓๙ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๒๕,๑๙๔,๕๐๐ บาท

๖) ถนนสาย ชบ.๓๐๘๓ แยก ทล.๓๓๑ - ทล.๓๒๔๕ ระยะทาง ๗.๕๕๘ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑๗๗,๔๘๐,๐๐๐ บาท

๖. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก ๑๗ แห่ง (ชบ.) ประกอบด้วย เมืองชายแดน จำนวน ๙ แห่ง ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว สงขลา นราธิวาส ตราด และกาญจนบุรี เมืองหลัก จำนวน ๘ แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี

๖.๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ จัดทำโครงการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค งบประมาณทั้งโครงการ ๓๙.๓๔ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ วงเงิน ๒๔.๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ วงเงิน ๑๕.๓๔ ล้านบาท เพื่อศึกษา ทบทวน คาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า และเส้นทางการขนส่งสินค้าในจังหวัด กลุ่มจังหวัด ภายในประเทศ ระหว่างประเทศ ในอนุภูมิภาคและภูมิภาค รวมถึงการเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งทั้งในรูปแบบเดียวกันและระหว่างรูปแบบ เพื่อดำเนินการหาจุดที่ตั้งที่เหมาะสมในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า รวมถึงศึกษาความเหมาะสมและเสนอรูปแบบ องค์ประกอบอาคารและอื่น ๆ ภายในสถานีขนส่งสินค้า เพื่อการบริหารจัดการเชิงพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ได้ว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นผู้ดำเนินงานศึกษา เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๗ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๘ ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ

๖.๒ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จัดทำโครงการจ้างศึกษาวางแผนและออกแบบสถานียขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน (ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตกและภาคใต้) งบประมาณ ทั้งโครงการ ๖๕.๐๒๑๕ ล้านบาท เพื่อศึกษาแบบมาตรฐานอาคารสถานียขนส่งสินค้าภูมิภาคให้สอดคล้องกับขนาดพื้นที่ดิน และสภาพภูมิประเทศในแต่ละพื้นที่ และศึกษาวิเคราะห์สำรวจเพื่อออกแบบรายละเอียดอาคารสำหรับก่อสร้างสถานียขนส่งสินค้าชายแดน โดยมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๑) **ภาคเหนือ** ขบ. ได้ดำเนินการว่าจ้างมหาวิทยาลัยรัตนนครเป็นที่ปรึกษาโครงการ วงเงิน ๑๕,๐๔๑,๐๐๐ บาท เริ่มสัญญาวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๘ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา

๒) **ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** ขบ. ได้ดำเนินการว่าจ้างมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีเป็นที่ปรึกษาโครงการ วงเงิน ๑๗,๖๕๐,๐๐๐ บาท เริ่มสัญญาวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๘ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา

๓) **ภาคตะวันออกและภาคตะวันตก** ขบ. ได้ดำเนินการว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นที่ปรึกษาโครงการ วงเงิน ๑๗,๔๔๙,๕๐๐ บาท เริ่มสัญญาวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๘ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา

๔) **ภาคใต้** ขบ. ได้ดำเนินการว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นที่ปรึกษาโครงการ วงเงิน ๑๔,๘๖๖,๗๐๐ บาท เริ่มสัญญาวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๘ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา

๗. มาตรการกำหนดระเบียบการจัดการและกำกับการใช้ถนนระหว่างประเทศ (ขบ.)
การกำหนด/ปรับปรุงระเบียบเกี่ยวกับการนำรถไปใช้ระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศ โดยออกระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการออกเอกสารและเครื่องหมายกำกับรถเพื่อนำรถไปใช้ระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ (ยกเลิกประกาศฯ ฉบับลงวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔) เพื่อใช้บังคับสำหรับการนำรถไปใช้ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศ ดังนี้

๗.๑ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๗.๒ บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม ในการเริ่มใช้ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมียนมาร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามแดนของสินค้าและผู้โดยสารที่จุดผ่านแดน แดนสะหวัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และลาวบาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และจุดผ่านแดนสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมุกดาหาร ราชอาณาจักรไทย

๗.๓ บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - กัมพูชา ในการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ ราชอาณาจักรไทย และปอยเปต ราชอาณาจักรกัมพูชา เพื่อการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่ง

๓.๑.๒ การขนส่งทางราง

๑. โครงการก่อสร้างทางคู่ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย (รฟท.) โดย รฟท. ออกประกวดราคาก่อสร้างฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๘ และได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของผู้รับจ้าง ซึ่งได้ส่งมอบพื้นที่แล้วเมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

๒. โครงการก่อสร้างทางคู่ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง (รฟท.) เปิดการเดินรถแล้วเมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๕

๓. โครงการก่อสร้างทางคู่ ระยะที่ ๒ สายแก่งคอย - บัวใหญ่ (รฟท.)
ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๔. โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ ๒ (รฟท.) เพื่อพัฒนาเป็น ศูนย์กลางในการรวบรวมและกระจายสินค้าเนื่องจากการขนส่งสินค้าปัจจุบันยังขาดจุดเชื่อมโยงระหว่างระบบ การขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งของประเทศเพิ่มขึ้น ผลการดำเนินงานปัจจุบัน รฟท. เห็นชอบ รายงานขั้นสุดท้ายการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ เมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๖ และสรุปรายงานเสนอ กระทรวงคมนาคม และ สนข. แล้ว อย่างไรก็ตามเพื่อให้การศึกษามีความชัดเจนและสะท้อนสถานการณ์ ในปัจจุบันจึงมีความเห็นให้ศึกษาทบทวนใหม่อีกครั้ง รฟท. อนุมัติเจียดจ่ายจากงบทำการปี ๒๕๕๗ วงเงิน ๒๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดดังกล่าวแล้ว ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาทบทวนความเหมาะสมการพัฒนา Inland Container Depot (ไอซีดี แห่งที่ ๒) และสถานีขนส่งสินค้ารูปแบบ Hub & Spokes เพื่อส่งเสริมและเพิ่มสัดส่วนการขนส่ง ทางรถไฟ อยู่ระหว่างการพิจารณาร่างขอบเขตงาน TOR ของคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงาน คาดว่าจะ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาฯ ได้ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

๕. มาตรการปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศและผ่านแดน เช่น การจัดทำมาตรฐานของแคร่และระบบห้ามล้อของประเทศเพื่อให้มีมาตรฐาน เดียวกัน (รฟท.) ในการประชุมผู้ว่าราชการรถไฟอาเซียน ครั้งที่ ๓๕ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๕๖ ประเทศไทยได้มี ความพยายามที่จะหารือเกี่ยวกับมาตรการการขนส่งทางรางเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้เป็น มาตรฐานอาเซียน แต่ยังไม่เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับนโยบายทางการเมืองของแต่ละประเทศ

๖. มาตรการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (Logistics Service Provider) (รฟท.) ยังไม่ได้พิจารณาดำเนินการ

๓.๑.๓ การขนส่งทางน้ำ

๑. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ จ.เชียงราย (จท.) ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕ โดยใช้ชื่อว่า “ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน” ในการบริหารท่าเรือ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๕๔ ให้ กทท. เป็นผู้บริหารท่าเรือ เมื่อพิจารณามูลค่า การนำเข้า – ส่งออกสินค้าที่ด่านศุลกากรเชียงแสนตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๕ ประเทศไทยได้ดุลการค้า ๕,๖๕๘.๑๒ , ๖,๔๒๕.๑๒, ๕,๐๘๒.๐๕, ๕,๖๓๐.๒๐, ๘,๙๙๑.๑๗ และ ๑๓,๖๒๖.๘๘ ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งสัดส่วนสินค้า ผ่านด่านศุลกากรเชียงแสนเป็นสินค้าผ่านท่าเทียบเรือเชียงแสนถึงประมาณร้อยละ ๗๐ - ๘๐ นั้น ถือว่าท่าเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นประตูเข้า - ออกของประเทศ (Gate Way) และยังเป็นการสนับสนุนนโยบายด้านความมั่นคง ของประเทศ ป้องกันการลักลอบนำเข้ามาส่งออกสินค้าทางน้ำและการเข้าเมืองที่ผิดกฎหมายบริเวณชายแดนของ ประเทศในเขตพื้นที่โครงการอีกด้วย ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ดำเนินการติดตามและศึกษาแนวทางการพัฒนาด้านการขนส่ง ทางน้ำของสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างใกล้ชิดเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงาน การให้บริการ และการยกระดับการขนส่งทางน้ำของไทยให้มีมาตรฐานการดำเนินการที่สูงขึ้น และวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ที่เกี่ยวข้อง โดยกรมเจ้าท่าได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุมปรึกษาหารือผู้เชี่ยวชาญและดำเนินการสำรวจร่องน้ำ ทางเดินเรือเพื่อจัดทำแผนที่ทางภูมิศาสตร์ ณ เมืองหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ เมืองจิ่งหิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ ๒ - ๘ มีนาคม ๒๕๕๗ โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนมีโครงการ ก่อสร้างท่าเทียบเรือเมืองหนานเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยการขนส่งสินค้าจะเน้นการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งทำให้มีความสะดวก รวดเร็ว และลดต้นทุนการขนส่งได้เป็นอย่างมาก ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าได้แจ้งให้ กทท. ซึ่งเป็น ผู้บริหารท่าเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสนเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเตรียมการเพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

ตารางที่ ๓.๑-๑ สถิติสินค้าผ่านท่าเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสน

สถิติ	สินค้าผ่านท่าเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสน				
	๒๕๕๕ (เม.ย.-ธ.ค.)	๒๕๕๖ (ม.ค.-ธ.ค.)	๒๕๕๗ (ม.ค.-ธ.ค.)	๒๕๕๘ (ม.ค.-ธ.ค.)	๒๕๕๙ (ม.ค.)
สินค้า ขาเข้า (ตัน)	๑๓,๑๔๖.๙๐๒	๒๖,๗๐๔.๕๕๒	๑๙,๙๓๒.๙๒๘	๑๗,๕๘๑.๖๔	๒,๒๔๐
สินค้า ขาออก (ตัน)	๑๑๙,๗๐๕.๖๑๙	๓๘๙,๑๑๑.๕๓	๓๕๓,๑๓๒.๒๘๐	๓๕๐,๒๗๗.๓๗๙	๘๑,๙๖๘
รวม (ตัน)	๑๓๒,๘๕๒.๕๒๑	๔๑๕,๘๑๖.๐๘๒	๓๗๓,๐๖๕.๒๐๘	๓๖๗,๘๕๙.๐๑๙	๘๔,๒๐๘

หมายเหตุ : - สินค้านำเข้า ได้แก่ เมล็ดทานตะวัน, ดินเกาหลี, เมล็ดฟักทอง, เครื่องร่อนแร่, เปลือกบง, ใบหอมซอยแห้ง, กระจ่าง, เมล็ดโป๊ยกิ่ง, รถยนต์, กระจ่างอบแห้ง, เบ็ดเตล็ด
- สินค้าขาออก ได้แก่ ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง, เครื่องในกระบือ, เนื้อกระบือแช่แข็ง, น้ำมันดีเซล, โคมีชีวิต, รถยนต์ใหม่รถยนต์ปรับสภาพ, น้ำตาลทราย, เบียร์, กระบือมีชีวิต, เบ็ดเตล็ด

๒. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด (จท.) เพื่อเป็นประตูการค้าทางชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำ พร้อมกับการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐาน ซึ่งเป็นการส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนมาใช้ในการขนส่งทางน้ำมากยิ่งขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวอันก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจของการขนส่งสินค้าและธุรกิจการท่องเที่ยวในภูมิภาค ส่งผลให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ จำนวน ๓ ท่า แบ่งเป็น ท่าเทียบเรือสินค้าขนาด ๖๐ x ๑๒๐ ม. ท่าเทียบเรือประมง ขนาด ๒๕ x ๕๐ ม. และท่าเทียบเรือตรวจการณื ขนาด ๑๘ x ๖๐ ม. ความลึกหน้าท่า ๔ ม. จากระดับน้ำลงต่ำสุด สามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาด ๔๕๐ ตันกรอส กินน้ำลึก ๔ ม. จุดเทียบท่าได้พร้อมกัน ๙ ลำต่อครั้ง โดย จท. ได้ลงนามในสัญญาฉบับกิจการร่วมค้า ไอทีดี - ยูนิค เพื่อดำเนินการก่อสร้างฯ เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ วงเงิน ๑,๒๙๕.๑๐ ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๗ และได้ขยายสัญญาถึง ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีผลงานร้อยละ ๙๗.๐๓ เนื่องจากปัจจุบันเป็นการก่อสร้างส่วนที่ยื่นลงในทะเล ซึ่งต้องก่อสร้างสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ บนบกก่อนนำไปสร้างในทะเลประกอบกับเกิดมรสุมคลื่นลมแรงในพื้นที่ดังกล่าว การดำเนินงานก่อสร้างจึงเกิดความล่าช้า แต่ทั้งนี้ได้เร่งรัดผู้รับเหมาให้เร่งดำเนินการก่อสร้าง

๓. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล (ระยะที่ ๑) (จท.) เพื่อเป็นประตูการค้าทางทะเลฝั่งอันดามันเชื่อมโยงศูนย์กลางการขนส่ง/ขนถ่ายสินค้าทางทะเลไปยังเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและทวีปยุโรป นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลอันดามัน อ่าวไทย และชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกให้สามารถรองรับเรือขนาดประมาณ ๕๐,๐๐๐ - ๗๐,๐๐๐ เดทเวทตัน ได้ รวมทั้ง พัฒนาระบบคมนาคมครบวงจรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา ระยะที่ ๑ ความยาวหน้าท่า ๗๕๐ เมตร พร้อมครนยาวตลอดหน้าท่าและท่าเทียบเรือบริการ ๒๒๐ เมตร รองรับสินค้า ๘๒๕,๐๐๐ TEU ปัจจุบัน จท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ จำนวนเงิน ๑๒๐ ล้านบาท เพื่อศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ในรายละเอียด ขณะนี้คณะกรรมการฯ พิจารณาผลการคัดเลือกที่ปรึกษาแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนก่อนลงนามในสัญญาต่อไป ทั้งนี้ จท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการแก้ปัญหาการคัดค้านโครงการก่อสร้างเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๗ โดยมีหน้าที่กำหนดนโยบาย กรอบแนวทางการดำเนินการเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจรายละเอียดโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งอันดามันและอ่าวไทยของ จท. กับประชาชนกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้มีการประชุมครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ณ จังหวัดสตูล

ปัจจุบัน สนข. ได้รับจัดสรรงบกลางรายการเงินสำรองฉุกเฉินเพื่อพิจารณาศึกษาเชิงยุทธศาสตร์ (SEA : Strategic Impact Assessment จำนวน ๕๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการ

๔. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างระยะที่ ๑ (ท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒) (จท.) เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นและเพิ่มขีดความสามารถของท่าเทียบเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างทดแทนการขยายท่าเทียบเรือสงขลาที่มีการใช้งานจนเกินขีดความสามารถให้สามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าได้สะดวกตลอดเวลาและมีเส้นทางรถไฟเป็นสะพานเศรษฐกิจด้วยการเชื่อมโยงกับท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล อันจะเป็นการเสริมสร้าง

ขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ โดย จท. ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ จำนวน ๖๙.๙๗๘ ล้านบาท เพื่อดำเนินการศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒ ซึ่งได้ลงนามในสัญญาจ้างศึกษากับ บริษัท ซีสเปคตรัม จำกัด และบริษัท เอส ที เอส เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ส จำกัด เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานร้อยละ ๓๕ ซึ่งปัจจุบันหยุดการดำเนินการชั่วคราวเนื่องจากการต่อต้านของประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ จท. อยู่ระหว่างดำเนินการประชาสัมพันธ์ในเชิงรุกเพื่อทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ก่อนดำเนินการต่อไป ประกอบกับปัจจุบัน สนข. ได้รับจัดสรรงบกลางปี ๒๕๕๗ เพื่อดำเนินการศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งจะดำเนินการครอบคลุมถึงโครงการท่าเทียบเรือสงขลา แห่งที่ ๒ ด้วย ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

๕. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.) โดย กทท. จะก่อสร้างลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail yard) ในพื้นที่ Zone ๔ อยู่ระหว่างท่าเทียบเรือชุด B และชุด C พื้นที่ประมาณ ๖๐๐ ไร่ โดยลักษณะของ Rail yard จะติดตั้งรางรถไฟลักษณะเป็นพวงรางจำนวน ๖ ราง แต่ละรางมีความยาวในช่วง ๑,๒๒๔ - ๑,๔๓๔ เมตร สามารถจอดขบวนรถได้รางละ ๒ ขบวน รวมเป็น ๑๒ ขบวน ในเวลาเดียวกัน โดยติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) สามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ทั้ง ๖ ราง ในเวลาเดียวกัน โดยมีเป้าหมายแผนการลงทุนในโครงการฯ แบ่งเป็น ๒ ระยะ คือ ระยะที่ ๑ ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ เป็นการพัฒนาเพื่อรองรับตู้สินค้าจนถึงระดับจำนวน ๑ ล้าน ที.อี.ยู./ปี และระยะที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึง ๒ ล้าน ที.อี.ยู./ปี

คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๘ อนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง วงเงินลงทุน ๒,๙๔๔.๙๓ ล้านบาท (ระยะที่ ๑ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ วงเงินรวม ๒,๐๓๑.๑๕ ล้านบาท และระยะที่ ๒ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ วงเงินรวม ๙๑๓.๗๘ ล้านบาท) และ กทท. เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนทั้งหมด รวมถึงบริหารและประกอบการเอง

การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง วันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘ ผอ.กทท. อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการประกวดราคา คณะกรรมการตรวจการจ้างคัดเลือกผู้ให้บริการตลาดกลางอิเล็กทรอนิกส์ และกำหนดสถานที่เสนอราคางานโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ โดยประกาศลงเว็บไซต์ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๑ - ๑๕ มกราคม ๒๕๕๙ ปรากฏว่ามีผู้วิจารณ์ให้ข้อเสนอแนะจำนวน ๑ ราย คณะกรรมการร่างฯ ประชุมพิจารณาข้อเสนอแนะของผู้วิจารณ์มีมติเห็นชอบไม่แก้ไขรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะและเงื่อนไขเฉพาะงานจ้างเหมาฯ ตามข้อเสนอแนะ แต่คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาปรับปรุงร่าง TOR และร่างเอกสารประกวดราคาให้มีความครบถ้วน ถูกต้องสมบูรณ์ และได้ประกาศลงเว็บไซต์ ครั้งที่ ๒ ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ ปรากฏว่ามีผู้วิจารณ์ให้ข้อเสนอแนะจำนวน ๑ ราย โดยคณะกรรมการร่างฯ ประชุมพิจารณาข้อเสนอแนะของผู้วิจารณ์ มีมติเห็นชอบไม่แก้ไขรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ และเงื่อนไขเฉพาะงานจ้างเหมาฯ ตามข้อเสนอแนะ และประกาศลงเว็บไซต์ครั้งที่ ๓ ระหว่างวันที่ ๒๙ มกราคม - ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ปรากฏว่าไม่มีผู้วิจารณ์

เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ผอ.กทท. ได้อนุมัติใช้ขอบเขตของงาน (TOR) และเอกสารประกวดราคาจ้างเหมาก่อสร้างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ พร้อมจัดหาเครื่องมือยกขนหลักที่ทำเรือแหลมฉบัง

โดยกำหนดการขายเอกสารประกวดราคาในวันที่ ๑๐ - ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ กำหนดเสนอข้อเทคนิคในวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ และกำหนดวันเสนอราคาในวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๙ และคาดว่าจะสามารถหาผู้รับจ้างลงนามในสัญญาได้ในเดือนเมษายน ๒๕๕๙ และจะใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ ๑๘ เดือน ซึ่งจะแล้วเสร็จในเดือน ตุลาคม ๒๕๖๐

๖. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ (กทท.) กทท. ได้จัดจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ โดยกลุ่มบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด วงเงินรวม ๑๔๑.๕๐๐ ล้านบาท ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๔ ระยะเวลาดำเนินการ ๓๗๕ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา โดยระหว่างดำเนินการโครงการฯ ในขั้นตอนของการประชาสัมพันธ์โครงการฯ และสำรวจความคิดเห็นและข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของประชาชนในพื้นที่เพื่อประกอบการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) นั้น ได้มีกลุ่มเครือข่ายประชาชนคัดค้านการก่อสร้าง และมีหนังสือคัดค้านไปยังคณะกรรมการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม วุฒิสภา ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้เชิญผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมชี้แจงและได้มีการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบข้อมูลข้อเท็จจริง พร้อมทั้งได้เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหานำมาสู่การตั้งคณะกรรมการไตรภาคีจำนวน ๔ ชุด ในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๔ โดยมีองค์ประกอบผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกภาคส่วน โดยเฉพาะภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมแก้ไขปัญหานี้ โดยคณะกรรมการไตรภาคี ประกอบด้วย ๑) คณะกรรมการกำกับติดตามการพัฒนาเพื่อขยายขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบัง ๒) คณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าเรือแหลมฉบัง ๓) คณะอนุกรรมการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและอาชีวอนามัยท่าเรือแหลมฉบัง และ ๔) คณะอนุกรรมการพัฒนาชุมชนและสังคมรอบท่าเรือแหลมฉบัง

ผลการดำเนินงาน ณ เดือนมีนาคม ๒๕๕๙ กทท. ได้พิจารณาให้ที่ปรึกษาฯ พักงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ตั้งแต่วันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ เป็นต้นไป จนกว่าปัญหาการต่อต้านโครงการดังกล่าวได้รับการแก้ไข หรือ กทท. ได้รับนโยบายที่ชัดเจน ต่อมา ผู้อำนวยการท่าเรือฯ ได้ลงนามปรับปรุงคำสั่ง การท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ ๑๕๑/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจการจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดสำหรับก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ คณะกรรมการตรวจการจ้างฯ ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ มีมติให้ที่ปรึกษาฯ จัดทำแผนการดำเนินงานอย่างละเอียดพร้อมประมาณการค่าใช้จ่าย เพื่อเสนอคณะกรรมการตรวจการจ้างฯ พิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป ทั้งนี้ การท่าเรือแหลมฉบังได้ทำหนังสือที่ กทท ๖๐๒๒/๐๒๕๘ ลงวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ ขอหารือไปยังเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรณีการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการฯ ตามแบบ (ค.๑) ของโครงการฯ ที่ได้ดำเนินการไว้แล้วในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ว่ายังคงใช้ได้หรือไม่ อย่างไร โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีหนังสือที่ ทส ๑๐๐๙.๘/๑๗๙๙ ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เรื่องตอบข้อหารือเกี่ยวกับการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ และการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการฯ แจ้งว่า ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ประกาศราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ ข้อ ค.๑ ไม่ได้มีการกำหนดช่วงระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นฯ ที่จะสามารถนำมาใช้ประกอบการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เนื่องจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ (ค.๑) ของโครงการได้จัดทำขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ จึงขอให้ตรวจสอบว่าสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบโครงการหรือรายละเอียดโครงการ ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่ อย่างไร จึงเห็นควรเป็นดุลยพินิจของหน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณา

ในส่วนของการดำเนินการด้านการแก้ไขการคัดค้านโครงการฯ และทำความเข้าใจกับชุมชนในพื้นที่นั้น กทท. ได้ดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ตามโครงการที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการพัฒนาชุมชนและสังคมในพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ซึ่งมีการประชุมร่วมกันเพื่อรับทราบและร่วมแก้ไขปัญหาย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งตั้งคณะกรรมการ IO (Information Operation) ภายใต้ชื่อ คณะกรรมการปฏิบัติการข่าวสารเชิงสร้างสรรค์ของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจที่ถูกต้อง เหมาะสมไปสู่สาธารณชน และนำมาซึ่งกิจกรรมเชิงบวกและภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรรวมถึงประชาสัมพันธ์เชิงกลยุทธ์ เพื่อสร้างการรับรู้กับกลุ่มเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ และได้มีการจัดตั้งทีมงานย่อยเพื่อลงพื้นที่ จำนวน ๓๙ ชุมชน เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง โดยแบ่งการจัดกิจกรรมดังนี้

๑. กิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคม แบ่งเป็นโครงการ ดังนี้

- ๑.๑ โครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับเยาวชนในพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง
- ๑.๒ โครงการมอบทุนการศึกษาอย่างยั่งยืนสำหรับเยาวชนในชุมชนรอบท่าเรือแหลมฉบัง โดยคุณสมบัติของเยาวชนที่ได้รับทุนการศึกษาต้องมีความประพฤติดี อยู่ในพื้นที่รอบท่าเรือแหลมฉบัง
- ๑.๓ โครงการตรวจสอบสุขภาพให้กับชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง
- ๑.๔ โครงการฝึกอบรมทักษะอาชีพให้กับชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง
- ๑.๕ โครงการเสริมสร้างวิสาหกิจชุมชนให้กับชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง
- ๑.๖ โครงการกีฬาสัมพันธ์ระหว่างชุมชน โดยการจัดการแข่งขันเปตองสามสัมพันธ์ ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง
- ๑.๗ โครงการด้านวัฒนธรรมและสังคม
- ๑.๘ โครงการพัฒนาศักยภาพเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง
- ๑.๙ โครงการเพิ่มพูนประสบการณ์และการเรียนรู้เกี่ยวกับการบริหารท่าเรือ
- ๑.๑๐ โครงการมอบเงินสนับสนุนอุปกรณ์ทางการแพทย์
- ๑.๑๑ โครงการสนับสนุนอสังหาริมทรัพย์ของโรงเรียนในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

๒. โครงการจัดสรรการใช้ประโยชน์ที่ดินจำนวน ๕๕ ไร่ ให้เป็นพื้นที่ส่วนกลางสำหรับดำเนินโครงการพื้นที่สีเขียวเพื่อสาธารณะประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง

ผอ.กทท. ได้ลงนามในคำสั่งท่าเรือแหลมฉบัง ที่ ๖/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘ แต่งตั้งคณะทำงานกำหนดแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่จำนวน ๕๕ ไร่ เป็นพื้นที่ส่วนกลางสำหรับดำเนินโครงการพื้นที่

สี่เหลี่ยมเพื่อสาธารณประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง และเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ ผอ.กทท. ได้เห็นชอบในหลักการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้พื้นที่จำนวน ๕๕ ไร่ เป็นพื้นที่ส่วนกลางสำหรับดำเนินโครงการพื้นที่สี่เหลี่ยมเพื่อสาธารณประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง และในคราวประชุมคณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้พื้นที่จำนวน ๕๕ ไร่ เป็นพื้นที่ส่วนกลางสำหรับดำเนินโครงการพื้นที่สี่เหลี่ยมเพื่อสาธารณประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง และในขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำรายละเอียดเพื่อขออนุมัติงบประมาณจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดสำหรับการใช้ท่าเรือแหลมฉบังใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ ๕๕ ไร่

จากการดำเนินโครงการต่าง ๆ ของ กทท. ส่งผลให้ขณะนี้ชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง มีความเข้าใจในการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือมากขึ้น และรู้สึกได้รับการดูแลในเรื่องต่าง ๆ มากขึ้น

๗. โครงการเตรียมความพร้อมการเข้าบริหารประกอบการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ (กทท.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๘. มาตรการเร่งรัดระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณาผลการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบด้านสุขภาพ (HIA) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (จท.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๙. การกำหนดมาตรการทางภาษีและควบคุมค่าระวางเรือและตู้สินค้า (จท.) โดย จท. ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์และประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ บริษัทผู้รับสัมปทานกรมสรรพากร สมาคมเจ้าของเรือไทย และบริษัทเจ้าของเรือไทยที่ให้บริการแก่อุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย เพื่อกำหนดและปรับปรุงมาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเรือไทย ตลอดจนได้มีการนำเสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการสิทธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ รวมถึง คณะอนุกรรมการยกร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. และคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษามาตรการส่งเสริมและแก้ไขปัญหาเชิงนโยบายเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย ภายใต้คณะกรรมการวิสามัญฯ ซึ่งในเรื่องดังกล่าว จท. จะนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเพื่อพิจารณา โดยในขั้นต้นได้กำหนดแนวทางไว้ ๒ ประเด็น คือ การแก้ไขกฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวีให้มีบทบัญญัติที่จะทำให้เกิดการสงวนให้ใช้เรือไทยรวมถึงผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีของไทยในอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย และให้เรือไทยที่ให้บริการในพื้นที่ดังกล่าวได้รับสิทธิประโยชน์เหมือนกับที่เรือเดินระหว่างประเทศได้รับ

สืบเนื่องจากสายเดินเรือต่างชาติที่เข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าเข้าออกประเทศไทยได้ประกาศปรับขึ้นค่าภาระยกตู้สินค้าหน้าท่า (Terminal Handling Charge : THC) สำหรับตู้สินค้าส่งออกเกินกว่าร้อยละ ๕๐ ของอัตราเดิม เพื่อชดเชยต้นทุนที่สายเรือต้องจ่ายจริงให้กับการทำเรือแห่งประเทศไทยและท่าเรือเอกชน ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่งสินค้าทางทะเลสำหรับการส่งออก โดยคณะอนุกรรมการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ได้มีการพิจารณาปัญหาการขึ้นค่าภาระดังกล่าวที่เสนอโดยสภาผู้ส่งออก กรมเจ้าท่าได้เข้าร่วมประชุมให้ข้อมูล ซึ่งคณะอนุกรรมการได้มอบข้อมูลองค์ประกอบ

ของค่า THC ซึ่งเป็นการศึกษาของ EU ให้แก่กรมการค้าภายในและสภาผู้ส่งออกนำไปเจรจากับสายเดินเรือ โดยความคืบหน้าล่าสุด เมื่อวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๗ กรมการค้าภายในได้เรียกสายเดินเรือต่าง ๆ เข้าพบเพื่อเจรจาขอความร่วมมือ โดยมีมติที่ประชุม คือ สายเดินเรือจะยอมชะลอการปรับขึ้นค่า THC ออกไปก่อนเป็นระยะเวลา ๖๐ วัน (จากเดิมจะขึ้นในช่วงมกราคม ๒๕๕๘) และจะยึดอัตราค่า THC ที่แต่ละสายเรียกเก็บในปัจจุบันเป็นหลัก ในระหว่างที่ชะลอการเรียกเก็บค่า THC ในอัตราใหม่ออกไปนั้น กรมการค้าภายในจะแต่งตั้งคณะทำงาน ประกอบด้วย กรมการค้าภายใน สายเดินเรือ ผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการ เช่น สภาผู้ส่งออก สมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับมาตรฐานเออีโอ (Thai AEO Importer & Exporter Association : TAA) การท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาองค์ประกอบและอัตราการเรียกเก็บที่เหมาะสมของค่า THC ร่วมกัน โดยสภาผู้ส่งออกจะพยายามขยายขอบเขตคณะทำงานชุดนี้เพื่อจัดทำโครงสร้างค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศและใช้เป็นเวทีร่วมพิจารณาเมื่อมีการปรับขึ้นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในอนาคต อย่างไรก็ตามในระหว่างระยะเวลา ๖๐ วัน หากพบว่าสายเดินเรือยังคงยืนยันปรับขึ้นค่า THC จากอัตราที่เรียกเก็บในปัจจุบัน สภาผู้ส่งออกจะรวบรวมหลักฐานส่งให้กับกรมการค้าภายใน เพื่อนำพระราชบัญญัติว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. ๒๕๔๒ มาใช้ควบคุมค่า THC ดังกล่าวต่อไป เมื่อเดือนเมษายน ๒๕๕๘ กรมการค้าภายในแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเชี่ยวชาญเฉพาะเรื่องกรณี “สายเรือ/ตัวแทนสายเรือ ปรับขึ้นค่า Terminal Handling Charge : THC” เพื่อดำเนินการเรื่องร้องเรียนกรณีดังกล่าว ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ร่วมอยู่ในคณะอนุกรรมการดังกล่าวด้วย นอกจากนี้ กรมการค้าภายในได้มอบหมายให้สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ทำการศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างที่เหมาะสมสำหรับการเรียกเก็บค่า THC โดยขอความร่วมมือจากสายเดินเรือและผู้ส่งออกให้ยอมรับอัตราที่เป็นผลจากการศึกษาดังกล่าวนำมาเป็นอัตราที่จะใช้ร่วมกันและเป็นอัตราภายใต้การกำกับดูแลของกรมการค้าภายในในอนาคตต่อไป

ในคราวประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ โดยที่ประชุมได้ดำเนินการดังนี้

๑) การกำหนดภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) อัตราร้อยละ ๐ สำหรับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยที่ประชุมรับทราบผลการศึกษาของกระทรวงการคลัง ซึ่งระบุว่า การปรับอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐ สำหรับผู้ส่งออกที่ใช้บริการผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นผลดีในการช่วยลดภาระภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้ส่งออกต้องชำระไปก่อน และขอคืนภายหลัง เช่นเดียวกับผู้ส่งออกรายใหญ่ที่ใช้บริการสายการเดินเรือโดยตรง และเห็นชอบให้เก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ สำหรับการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตาม พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ เพื่อจูงใจให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าสู่ระบบการกำกับดูแลของภาครัฐ และสร้างระบบ One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก และให้กรมสรรพากรหารือกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณารายละเอียดของการปรับฐานภาษีให้มีผลทางปฏิบัติโดยเร็ว

๒) โครงการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศเพื่อพัฒนากองเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่งของไทย โดยที่ประชุมพิจารณาเห็นว่า โครงการดังกล่าวจะเป็นผลดีต่อการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือ และอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศ โดยให้กระทรวงคมนาคมจัดประชุมหารือกับหน่วยงานภาครัฐ

และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อผลักดันโครงการดังกล่าว และให้กรมเจ้าท่าประสานงานกับรัฐบาลญี่ปุ่นเพื่อยืนยันการเข้าร่วมโครงการฯ ทั้งนี้ รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาของเรืออุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อันเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศไทยให้เป็น Hub ด้านการพาณิชย์นาวีในภูมิภาค

๓) แนวทางการส่งเสริมกิจการต่อเรือสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลของไทย โดยที่ประชุมเห็นควรส่งเสริมกิจการเรือสนับสนุนของไทยมีโอกาสทำการค้าในเขตเศรษฐกิจจำเพาะมากยิ่งขึ้น โดยให้กระทรวงคมนาคมจัดประชุมหารือกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางการส่งเสริมกิจการเรือสนับสนุนของไทยในอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเล รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะให้มีผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนให้เรือไทยเข้าไปมีบทบาทในการให้บริการขนส่งทั้งในและระหว่างประเทศ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยเพื่อรองรับอุตสาหกรรมต่าง ๆ

๔) การยกย่องพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. โดยที่ประชุมรับทราบว่าการยกย่องพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมีสาระสำคัญที่ครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี ดังนี้ (๑) ปรับปรุงโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ (๒) จัดตั้งหน่วยงานพิเศษ เพื่อทำหน้าที่หลักในการศึกษา รวบรวมข้อมูล จัดทำแผนงาน โครงการ ติดตามและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานอย่างเป็นระบบครบวงจร และ (๓) เพิ่มเติมมาตรการส่งเสริมและสิทธิประโยชน์ให้แก่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ขณะนี้ร่างกฎหมายดังกล่าวอยู่ระหว่างการนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ก่อนส่งให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาในรายละเอียด และเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบต่อไป

๑๐. มาตรการพัฒนาการเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งทะเลอาเซียน (Asean Connectivity) ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ ข้อบังคับ การกำกับดูแลที่มีมาตรฐานเดียวกันตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ (จท.) จท. โดยสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี (สพว.) ปัจจุบัน คือ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (กพว.) ได้ดำเนินการศึกษาโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือภายในประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยได้นำเสนอผลการศึกษาโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือ ต่อที่ประชุมอาเซียนที่เกี่ยวข้อง (ได้แก่ คณะทำงานอาเซียนด้านการขนส่งทางน้ำ ที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน และที่ประชุมรัฐมนตรีอาเซียนเพื่อพิจารณารับรอง) และนำเสนอต่อคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือ และคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และได้นำเสนอ คค. เพื่อทราบและสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กทท. พิจารณานำโครงสร้างอัตราค่าภาระไปใช้ในทางปฏิบัติกับท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้ง แจ้งให้ท่าเรือสงขลาทราบด้วยแล้ว ซึ่งท่าเรือทั้ง ๓ แห่งเป็นท่าเรือโครงข่ายอาเซียน (ASEAN Network Ports) ทั้งนี้ หากร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. มีผลใช้บังคับแล้ว จะสามารถกำหนดโครงสร้างอัตราค่าภาระเพื่อบังคับใช้กับเอกชนเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันต่อไป

๑๑. มาตรการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะมาตรการด้านภาษี มาตรการกำหนดความร่วมมือสร้างตลาดและฐานผลิตสินค้า รวมทั้งบริการเดียวกันในภูมิภาค (จท.) เป็นการกำหนดมาตรการส่งเสริมสนับสนุนช่วยเหลือธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้มีความเข้มแข็งและมีความสามารถในการแข่งขันรองรับการเป็นประชาคมอาเซียน โดยเฉพาะมาตรการด้านภาษี

โดยในคราวประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๖ ที่ประชุมได้มีมติดังนี้

๑) มอบหมายให้ กค. เร่งศึกษาเชิงลึกผลกระทบจากการปรับอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐ สำหรับค่าระวางเรือ และมาตรการส่งเสริมสนับสนุนทางการเงินและการคลังที่จะเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศซึ่งเป็นผู้ให้บริการแก่ผู้ส่งออกรายย่อยและผู้ประกอบการ SMEs เพื่อให้การปรับอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าวมีความรอบคอบ สมบูรณ์ และครบถ้วน ตลอดจนสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการอื่น

๒) ระยะเวลาเร่งด่วน กำหนดให้มีมาตรการเพื่อช่วยเหลือ Freight Forwarders สัญชาติไทย โดย กค. ควรพิจารณากำหนดมาตรการช่วยเหลือด้านสิทธิพิเศษทางภาษี ให้มีต้นทุนการดำเนินงานลดลง และขยายเวลาการให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำเพื่อให้มีเงินทุนหมุนเวียนเพิ่มขึ้น รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและเพิ่มส่วนแบ่งในตลาดได้มากขึ้น

๓) ระยะเวลา เห็นควรมอบหมายให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการขนส่งเชื่อมโยงเป็นเจ้าภาพและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษามาตรการในการเตรียมความพร้อมของ Freight Forwarders ไทย รวมทั้งผู้ให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านขนส่งและโลจิสติกส์ ทั้งในด้านการเพิ่มคุณภาพในการให้บริการ และประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เพื่อรองรับการเป็นประชาคมอาเซียน รวมทั้งเอื้อประโยชน์ต่อการลดต้นทุนการขนส่ง และการพัฒนาโลจิสติกส์ไทยไปสู่ระดับสากล

จท. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ได้นำเสนอการกำหนดภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) อัตราร้อยละ ๐ สำหรับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อการส่งออก เข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ โดยนำเสนอให้ที่ประชุมรับทราบผลการศึกษาของกระทรวงการคลังซึ่งระบุว่า การปรับอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐ สำหรับผู้ส่งออกที่ใช้บริการผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นผลดีในการช่วยลดภาระภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้ส่งออกต้องชำระไปก่อนและขอคืนภายหลัง เช่นเดียวกับผู้ส่งออกรายใหญ่ที่ใช้บริการสายการบินเรือโดยตรง และเห็นชอบกับข้อเสนอแนะของกระทรวงการคลังที่เห็นควรเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ สำหรับการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตาม พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ เฉพาะกรณีที่มีผู้ประกอบการมีหลักฐานสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าสู่ระบบการกำกับดูแลของภาครัฐ และเป็นการสร้างระบบ One Stop Service อันเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก โดยที่ประชุมมีมติมอบหมายให้กรมสรรพากรหารือกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณารายละเอียดของการปรับฐานภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นร้อยละ ๐ สำหรับการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และดำเนินการให้มีผลทางปฏิบัติโดยเร็ว

๓.๑.๔ การขนส่งทางอากาศ

๑. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ (ทอท.) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจาก ๔๕ ล้านคนต่อปี เป็น ๖๐ ล้านคนต่อปี ทอท. ดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระยะที่ ๒ (ไม่รวมการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓) ประกอบด้วย ๔ กลุ่มงาน คือ กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร กลุ่มงานสาธารณูปโภค และกลุ่มงานระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) รายละเอียดโครงการ (ตามมติคณะรัฐมนตรี ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๓) โดยโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) ประกอบด้วยงาน ๔ กลุ่มงาน ดังนี้

๑) กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑

- งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (งบประมาณ ๒๗,๘๖๔.๖๕๓ ล้านบาท)
- งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (งบประมาณ ๔,๙๐๗.๓๔๒ ล้านบาท)
- งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) (งบประมาณ ๗,๙๗๓.๐๗๒ ล้านบาท)

๒) กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

- งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก (งบประมาณ ๖,๗๘๐.๑๙๐ ล้านบาท)
- งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (งบประมาณ ๖๒๕.๖๗๓ ล้านบาท)

๓) งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค งบประมาณ ๒,๖๙๓.๒๑๙ ล้านบาท

๔) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC) งบประมาณ ๗๖๓.๐๐๐ ล้านบาท

ต่อมาที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ ๑๑/๕๘ เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๕๘ ได้มีมติอนุมัติแผนการดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๖๐) โดยแบ่งการดำเนินงานโครงการเป็น ๗ งานมีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังนี้

๑) งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (ชั้น B๒ ชั้น B๑ และชั้น G) ลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานโครงสร้าง และงานระบบหลัก)

๒) งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (ชั้น ๒- ๔) และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานระบบย่อย)

๓) งานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก อาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก

๔) งานจ้างก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค

๕) งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM)

๖) งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋ (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (ขาออก) (BHS & EDS)

๗) งานควบคุมงานก่อสร้าง

ผลการดำเนินงานในภาพรวม กำหนดแผนงานการดำเนินงาน ณ วันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๙ (สะสม) ร้อยละ ๑๓.๘๔ ได้ผลงาน (สะสม) ร้อยละ ๘.๑๐ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๕.๗๔ คิดเป็น ๒.๗๖ เดือน

๑) โดย ทอท. ได้ทบทวนโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) ปัจจุบันสามารถลดราคาจากกรอบงบประมาณได้ ๗,๓๙๑.๘๕ ล้านบาท

๒) คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ (คตร.) ได้ประชุมหารือเมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และเมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๙ มีมติดังนี้

๒.๑) รับทราบ ผลการทบทวน การปรับแผนงาน และแนวคิดในการพิจารณาราคากลางในภาพรวมของโครงการ ซึ่งเป็นไปตามข้อสังเกตของ คตร. แล้ว

๒.๒) เพื่อมิให้เป็นภาระ และเป็นเหตุให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานโครงการ ขอให้ ทอท. ดำเนินการวิธีจัดซื้อ/จัดจ้าง ทั้ง ๗ แผนงาน ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์ และวิธีการที่เกี่ยวข้องให้พร้อมรับการตรวจสอบจากส่วนราชการ

๒.๓) แจ้งกำหนดการประกวดราคาให้ คตร. ทราบ ตามนัยมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ (หนังสือ สำนักเลขาธิการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๒๐๙๒ ลงวันที่ ๒๕ มิ.ย. ๒๕๕๘)

๒.๔) ให้ความร่วมมือ สนับสนุน ส่งเสริม การสร้างความโปร่งใสตามหลักเกณฑ์ แนวทาง และวิธีการสร้างความโปร่งใสการก่อสร้างภาครัฐ (Construction Sector Transparency initiative : CoST) ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒ ธ.ค. ๒๕๕๗ (หนังสือ สำนักเลขาธิการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๔๖๗๔ ลงวันที่ ๔ ธ.ค. ๒๕๕๗)

๓) มติที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๙ ให้ปรับแผนการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) โดยให้ดำเนินการก่อสร้างอาคารส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ให้สอดคล้องกับการดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารเทียบเครื่องบิน A ทั้งนี้ เพื่อลดปัญหาความคับคั่งของผู้โดยสาร บริเวณอาคารผู้โดยสารหลักที่จำเป็นต้องปิดพื้นที่บางส่วนในระหว่างการก่อสร้างอาคารส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก และเนื่องจากต้องรอความชัดเจนเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนที่จะต่อเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารเทียบเครื่องบิน A กับอาคารส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก

ความก้าวหน้าผลการดำเนินงานของโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) มีรายละเอียดการดำเนินงานรายโครงการ ดังนี้

๑) งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (ชั้น B๒ ชั้น B๑ และชั้น G) ลานจอดอากาศยาน ประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานโครงสร้าง และงานระบบหลัก) ล่าช้ากว่าแผนงาน ๖.๓๐% (คิดเป็นระยะเวลาประมาณ ๒.๒๐ เดือน) โดยคณะกรรมการกั่นกรองงาน

ด้านพัสดุของ ทอท. มีมติเห็นชอบเอกสารประกวดราคางาน CC๑/๑ คาดว่าจะสามารถประกาศขายเอกสารประกวดราคาได้ในวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๙ และเริ่มก่อสร้างวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙

๒) งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (ชั้น ๒ - ๔) และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานระบวย่อย) ค่าต่ำกว่าแผน ๕.๖๘% (คิดเป็นระยะเวลาประมาณ ๒.๓๓ เดือน) มีเตรียมการแยกงานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (ขาออก) ออกจากTOR งาน CC๑/๒ จะเสนอคณะกรรมการกำหนดราคากลางพิจารณาวันที่ ๑ พ.ค. ๒๕๕๙

๓) งานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก อาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC๒) ค่าต่ำกว่าแผน ๖.๙๖ % (คิดเป็นระยะเวลาประมาณ ๒.๘๕ เดือน) โดยที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๕๙ มีมติให้ดำเนินการก่อสร้างอาคารส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ให้สอดคล้องกับการดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ จะเสนอคณะกรรมการกำหนดราคากลางพิจารณาวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙

๔) งานจ้างก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค (CC๓) ค่าต่ำกว่าแผน ๖.๙๖% (คิดเป็นระยะเวลาประมาณ ๒.๙๒ เดือน) โดยคณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านพัสดุของ ทอท. มีมติเห็นชอบเอกสารประกวดราคางาน CC๑/๑ คาดว่าจะสามารถประกาศขายเอกสารประกวดราคาได้ในวันที่ ๒๒ มีนาคม ๕๙ และเริ่มก่อสร้างวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙

๕) งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) ค่าต่ำกว่าแผน ๙.๖๗% (คิดเป็นระยะเวลาประมาณ ๓.๙๗ เดือน) โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางงานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบ APM และจะเสนอคณะกรรมการกำหนดราคากลางพิจารณาวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๕๙

๖) งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (ขาออก) (BHS & EDS) ค่าต่ำกว่าแผน ๑๐.๙๔ % (คิดเป็นระยะเวลาประมาณ ๔.๔๘ เดือน) ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำ TOR แยกงาน BHS & EDS ออกจากงาน CC๒ และจะเสนอคณะกรรมการกำหนดราคากลางพิจารณาวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๙

๗) งานควบคุมงานก่อสร้าง ค่าต่ำกว่าแผน ๖.๑๙% (คิดเป็นระยะเวลาประมาณ ๒.๙๗ เดือน) โดย กกท.ทอท. มีมติให้พิจารณาแนวทางการกำหนดคุณสมบัติผู้เข้าเสนอราคาอีกครั้ง และกำหนดประกาศจัดหาวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๙

๒. โครงการจัดหาเครื่องบิน ๑๔ ลำ ตามแผนวิสาหกิจปี ๒๕๕๘/๕๙ - ๒๕๕๒/๕๓ (บกท.)
เพื่อสนับสนุนแผนกิจการขนส่งในการเพิ่มผลผลิตให้สอดคล้องกับการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ขณะนี้ได้รับมอบเครื่องบินเข้าประจำฝูงบิน ๑๔ ลำ เรียบร้อยแล้วประกอบด้วย B๗๗-๒๐๐ER จำนวน ๖ ลำ A๓๔๐-๕๐๐ จำนวน ๑ ลำ A๓๔๐-๖๐๐ จำนวน ๑ ลำ และ A๓๘๐-๘๐๐ จำนวน ๔ ลำ และ A๓๘๐-๘๐๐ จำนวน ๒ ลำ

๓. โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ จำนวน ๑๕ ลำ (บกท.) ซึ่ง ครม. เพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานาน โดยมีแผนการรับมอบเครื่องบิน วิธีการจัดหา ขณะนี้ได้รับมอบเครื่องบินเข้าประจำฝูงบินแล้ว ๑๕ ลำ ประกอบด้วย A๓๓๐-๓๐๐ จำนวน ๗ ลำ B๗๗-๓๐๐ER จำนวน ๘ ลำ

๔. โครงการจัดหาเครื่องบิน A๓๓๐-๓๐๐ จำนวน ๘ ลำทดแทนเครื่องบิน A๓๐๐-๖๐๐ จำนวน ๖ ลำ และเครื่องบิน B๗๔๗-๓๐๐ จำนวน ๒ ลำ (บกท.) เพื่อทดแทนเครื่องเดิมที่มีอายุการใช้งานนานกว่า ๒๐ ปี และเพิ่มศักยภาพของฝูงบินให้มีความทันสมัย ปลอดภัย ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารต้นทุน การดำเนินงาน ปัจจุบันได้รับมอบเครื่องบินครบทั้งหมดแล้ว แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๒ ได้รับมอบเครื่องบิน จำนวน ๖ ลำและปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓ ได้รับมอบเครื่องบิน จำนวน ๒ ลำ โดยได้เข้าประจำฝูงบินเรียบร้อยแล้ว

๕. โครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ (บกท.) (จากโครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ จำนวน ๗๕ ลำ) เพื่อทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนาน และเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ตลอดจนรองรับการเติบโตของตลาดการบิน โดยโครงการจัดหาเครื่องบินระยะแรก ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ ประกอบด้วยปี ๒๕๕๗ รับมอบ B๗๗๗-๓๐๐ER จำนวน ๓ ลำ B๗๗๗-๘ จำนวน ๔ ลำ A๓๒๐-๒๐๐ จำนวน ๒ ลำปี ๒๕๕๘ รับมอบ B๗๗๗-๓๐๐ER จำนวน ๓ ลำ B๗๗๗-๘ จำนวน ๒ ลำ A๓๒๐-๒๐๐ จำนวน ๓ ลำปี ๒๕๕๙ รับมอบ A๓๕๐-๙๐๐ จำนวน ๒ ลำปี ๒๕๖๐ รับมอบ A๓๕๐-๙๐๐ จำนวน ๕ ลำ B๗๗๗-๙ จำนวน ๒ ลำ และปี ๒๕๖๑ รับมอบ A๓๕๐-๙๐๐ จำนวน ๕ ลำ ทั้งนี้ บริษัท Airbus แจ้งขอเลื่อนการส่งมอบเครื่องบิน A๓๕๐-๙๐๐ เป็นปี ๒๕๖๐ จำนวน ๒ ลำ และปี ๒๕๖๑ จำนวน ๒ ลำ และบริษัท ALAFCO แจ้งขอเลื่อนการส่งมอบเครื่องบิน A๓๕๐-๙๐๐ เป็นปี ๒๕๖๐ จำนวน ๓ ลำ และปี ๒๕๖๑ จำนวน ๓ ลำ

ขณะนี้บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนปฏิรูปธุรกิจ มีการเจรจาเลื่อนรับมอบเครื่องบินและเลื่อนการจ่ายเงินค่างวด พร้อมทั้งเร่งดำเนินการส่งมอบเครื่องบินที่ได้รับการอนุมัติการขายให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี ๒๕๕๙ ตาม KPI ของรัฐ ส่วนเครื่องบินที่ปลดระวางและจอดรอการขายจะให้ตัวแทนขายเครื่องบินเก่าที่หมดความจำเป็นในการใช้งานเป็นผู้ดำเนินการขายต่อไป

๖. มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับต่างประเทศ โดยให้แรงจูงใจสายการบินต่าง ๆ มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น การช่วยเหลือข้อมูลด้านการตลาดแก่สายการบิน (ทอท.) โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ทอท. มีโครงการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบิน โดยเข้าร่วมงานกิจกรรม Road show /Event (World Route/ Route Asia เป็นต้น) เพื่อประชาสัมพันธ์มาตรการส่งเสริมการตลาดด้านการบิน และมีกำหนดเข้าร่วมงาน Route Asia ๒๐๑๖ ซึ่งจัดขึ้นที่เมืองมินิลา ประเทศฟิลิปปินส์ ระหว่างวันที่ ๖ - ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ และมีแผนจะเข้าร่วมงาน World Route ในเดือนกันยายน ๒๕๕๙

๗. มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานและสายการบินให้มีความมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เช่น มาตรการเพื่อลดเวลาที่ใช้ในการ Check-in เวลาในการตรวจสอบความปลอดภัย เวลาที่ใช้ในการตรวจคนเข้าเมืองให้น้อยที่สุด (ทอท.) และการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการโดยมุ่งเน้นการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า (Highly Customer Oriented) โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ทอท. ได้กำหนดการดำเนินงาน จำนวน ๓ แผนงาน รายละเอียด ดังนี้

๗.๑ การจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่าง ทอท. กับรัฐบาลไทย ในเรื่องความรวดเร็วในกระบวนการผ่านเข้า - ออกของผู้โดยสาร มีสาระสำคัญคือ มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่าง ทอท. กับรัฐบาลไทยในเรื่องความรวดเร็วในกระบวนการผ่านเข้า - ออกของผู้โดยสาร ณ ทสภ. โดยความรวดเร็วในกระบวนการผ่านเข้าและขาออกของผู้โดยสารภายในประเทศ พิจารณาจาก ร้อยละของผู้โดยสารที่ผ่านกระบวนการขาเข้าภายใน ๓๕ นาที และขาออกภายใน ๔๐ นาที สำหรับความรวดเร็วในกระบวนการผ่านเข้าและขาออกของผู้โดยสารระหว่าง

ประเทศ พิจารณาจากร้อยละของผู้โดยสารที่ผ่านกระบวนการขาเข้าประเทศ ภายใน ๔๐ นาที และขาออก ภายใน ๕๕ นาที ซึ่งจะดำเนินการสำรวจเป็นประจำทุกเดือนเพื่อนำมาปรับปรุงกระบวนการผ่านเข้า-ออกของผู้โดยสารให้มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยต่อไป

ผลการสำรวจความรวดเร็วในกระบวนการผ่านขาเข้าและขาออกของผู้โดยสารภายในประเทศ จากกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ พบว่า ผู้โดยสารที่ผ่านกระบวนการขาเข้าและขาออก เป็นไปตามเวลาที่กำหนด คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐

สำหรับความรวดเร็วในกระบวนการผ่านขาเข้าและขาออกของผู้โดยสารระหว่างประเทศ จากกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารพบว่า ผู้โดยสารที่ผ่านกระบวนการขาเข้าระหว่างประเทศเป็นไปตามเวลาที่กำหนด คิดเป็นร้อยละ ๙๘ และผู้โดยสารที่ผ่านกระบวนการขาออกระหว่างประเทศเป็นไปตามเวลาที่กำหนด คิดเป็นร้อยละ ๙๗ จากการดำเนินงาน พบว่า การปฏิบัติงานของจำนวนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เช่น สายการบิน หรือสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) ไม่สอดคล้องกับจำนวนของผู้โดยสาร ความล่าช้าในการจัดหาเครื่อง AUTO CHANNEL รวมถึงจำนวนเครื่อง CUSS ไม่เพียงพอ ทั้งนี้ ทอท. ได้มีการประสานงาน และขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

๗.๒ ระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System) มีสาระสำคัญ คือ ระบบข้อมูลตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System : APPS) จะใช้ในการรับส่งข้อมูลผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งขาเข้า ขาออกและผู้โดยสารเปลี่ยนผ่านลำ (Transit/Transfer) โดยจะเริ่มตรวจสอบข้อมูลผู้โดยสารตั้งแต่ขั้นตอนการเช็คอิน ณ เคาน์เตอร์ออกบัตรโดยสาร (Boarding Pass) เมื่อผู้โดยสารทำการเช็คอินระบบจะทำการส่งข้อมูลมาตรวจสอบกับระบบฐานข้อมูลของ ตม. หากพบว่าเป็นผู้โดยสารที่อยู่ในบัญชีผู้โดยสารต้องห้าม ระบบจะดำเนินการตอบกลับไปที่ในลักษณะ Real Time ว่าไม่อนุญาตให้เดินทางเข้าหรือออกนอกประเทศ รวมถึงช่วยลดขั้นตอนการตรวจตราของผู้โดยสารให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เป็นไปตามมาตรฐานสากลเทียบเท่าท่าอากาศยานชั้นนำของโลก เพื่อป้องกันการก่อการร้ายและเพิ่มความปลอดภัยในท่าอากาศยาน โดยระบบ APPS จะเป็นประโยชน์ในด้านการรักษาความมั่นคงและรักษาความปลอดภัยของประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางผ่านแดนและการตรวจปล่อยอากาศยานที่ผ่านเข้า-ออกประเทศไทย ซึ่งจะช่วยให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง อีกทั้งยังช่วยยกระดับอุตสาหกรรมการบินของไทยที่อยู่ระหว่างการตรวจสอบมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั้งนี้ ทอท. จะจัดเก็บค่าบริการระบบ APPS ในอัตรา ๓๕ บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยว (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ทอท. ได้นำระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้ามาให้บริการ เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ เป็นต้นไป ทั้ง ๖ ท่าอากาศยานภายใต้ความรับผิดชอบของ ทอท. ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

๗.๓ โครงการให้บริการฟรีอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Airport Free Wi-Fi) โดย ทอท. ร่วมกับภาคเอกชน ดำเนินโครงการให้บริการฟรีอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Airport Free Wi-Fi) ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง ๖ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ซึ่งจะเป็นการเสริมศักยภาพการบริการและสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน ทำให้ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานสามารถติดต่อสื่อสารได้สะดวกรวดเร็ว โดยไม่มีค่าใช้จ่าย รวมทั้งเป็นการพัฒนาคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานทั้ง ๖ แห่ง ในความรับผิดชอบของ ทอท. เพื่อก้าวสู่การเป็น

ท่าอากาศยานชั้นนำระดับโลกในอนาคตต่อไป ซึ่ง ทอท. ได้อนุญาตบริษัทเอกชน คือ บริษัท ทรู อินเทอร์เน็ต จำกัด และบริษัท ซุปเปอร์ บรอดแบนด์ เน็ตเวอร์ค จำกัด เข้าให้บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Wi-Fi) ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง ๖ แห่ง โดยให้ประกอบกิจการ ครอบคลุมพื้นที่ภายในท่าอากาศยานและอาคารจอดรถ และกำหนดให้มีการประเมินผลประกอบกิจการในปีที่ ๓ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพ และประเมินผลอีกครั้งในปีที่ ๕ เพื่อพิจารณาการต่ออายุสัญญาอีก ๕ ปี ทั้งนี้ ทอท. ได้กำหนดตัวชี้วัดของการให้บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Wi-Fi) เพื่อใช้ในการประเมินผลการประกอบกิจการของบริษัทเอกชน เป็น ๒ เรื่องด้วยกัน คือ เรื่องคุณภาพการให้บริการ และเรื่องการกำหนด Service Level Agreement ในการให้บริการ โดยดำเนินการต่อเนื่องตลอดทั้งปี

๘. มาตรการปรับปรุงการบริหารจัดการและการดำเนินงานคลังสินค้า โดยการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐ เช่น กรมศุลกากร เพื่อปรับลดขั้นตอนหรือเอกสารที่ใช้ในการดำเนินงานส่งผลให้การดำเนินงานมีความถูกต้องและสะดวกเร็วขึ้น (ทอท.) ได้พิจารณาการใช้ประโยชน์เขตปลอดอากรและคลังสินค้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อให้การดำเนินการด้านการขนส่งสินค้าในหลาย ๆ ด้านทั้งจากภายในประเทศและภายนอกประเทศมีประสิทธิภาพเกิดประสิทธิผล และเกิดประโยชน์สูงสุด โดยได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์เขตปลอดอากรและคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในคราวประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ มีมติแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาจัดตั้งพื้นที่ภายในเขตท่าอากาศยานภายใต้การกำกับดูแลของ ทอท. (Airport Logistic Special Economic Development Zone – ALEZ) เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษโลจิสติกส์ท่าอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการนำเสนอร่างกฎหมายกลางว่าด้วยเขตพิเศษทางศุลกากร

คณะทำงานฯ ได้จัดทำร่าง พ.ร.บ. ศุลกากร ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้เห็นชอบให้เสนอร่าง พ.ร.บ. ศุลกากรต่อคณะกรรมการ ทอท. ก่อนจะนำเสนอให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังพิจารณา เมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ทอท. ได้เชิญส่วนงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาเรื่องที่ ทอท. เสนอ ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนหน่วยงานจากกรมศุลกากร กรมสรรพากร นายกษมาคม ตัวแทนขนส่งทางอากาศ นายกษมาคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า และผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. โดย ทอท. ได้บรรยายสรุปภาพรวมของเขตปลอดอากร ปัญหาอุปสรรคในการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยในปัจจุบัน หลักการและเหตุผลความเป็นมาในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ เขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร แนวทางการดำเนินงาน รวมถึงประโยชน์ที่จะได้รับ โดยร่างกฎหมายฉบับดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อชะลอการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการนำเข้าสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาต (จำนวน ๙๖ ฉบับ) (Non-Tariff Barriers) อาทิ ยาและเวชภัณฑ์ เครื่องมือทางการแพทย์ อาหารสดหรืออาหารสำเร็จรูป ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ต้องการใบอนุญาตและมีต้นทุนโลจิสติกส์สูงในการรักษาสภาพและเคลื่อนย้าย โดยมุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกและจูงใจให้ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์เข้าใช้ประโยชน์ภายในเขตปลอดอากร ทสภ. เพื่อสร้างกิจกรรมด้าน Supply Chain Solution ให้กับ ทอท. และประเทศ คาดว่า หากร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ...) พ.ศ. มีผลบังคับใช้แล้วนั้น สามารถใช้พื้นที่คลังสินค้าคลังที่ ๑ (Warehouse ๑) เป็นโครงการนำร่อง และพื้นที่ข้างที่ทำการไปรษณีย์และพื้นที่ฝั่งตรงข้ามเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เตรียมไว้สำหรับการพัฒนาพื้นที่ดำเนินการด้านโลจิสติกส์ภายใต้กรอบเขตพัฒนาเศรษฐกิจท่าอากาศยานปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเป็นแผนดำเนินงานจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเสนอร่างต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังพิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษต่อไป

๙. มาตรการพัฒนาบุคลากร ทั้งฝ่ายปฏิบัติการ และฝ่ายบริหารจัดการให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ตลอดจนการส่งเสริมให้พนักงานมีจิตบริการ (Service Mind) อย่างสม่ำเสมอ (ทอท.) โดย ทอท. ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรตามแผนพัฒนาบุคคล ทอท. เพื่อให้บุคลากรในทุกระดับมีศักยภาพในการปฏิบัติงานและเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมถึงเพิ่มขีดความสามารถในการเติบโตของธุรกิจ และขับเคลื่อนองค์กรไปสู่วิสัยทัศน์โดยแบ่งเป็น ๔ ด้าน ดังนี้

๑) หลักสูตรด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ทอท. ได้แก่ การปฏิบัติการท่าอากาศยาน (Airport Operations) รุ่นที่ ๔๔ – ๔๕ การจัดการท่าอากาศยานระดับต้น (Junior Airport Management) รุ่นที่ ๓๔ - ๓๕ และการจัดการท่าอากาศยานระดับสูง (Senior Airport Management) รุ่นที่ ๒๘

๒) หลักสูตรด้านการพัฒนาผู้นำและผู้มีศักยภาพ ได้แก่ Airport Management Development Program , I - STAR Action – Learning Project, Leadership Succession Program โครงการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้ารับการทดสอบเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะ และผู้บริหารกระบวนยุติธรรมระดับสูง เป็นต้น

๓) หลักสูตรด้านการปฏิบัติการท่าอากาศยาน ได้แก่ หลักสูตร ๓ ม. เพื่อมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย การทบทวนการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย การสร้างความรู้ด้านการบินสำหรับผู้ทำงานด้านการบิน ระบบการจัดการด้านนิรภัยของท่าอากาศยาน และ Aviation Law and Regulations เป็นต้น

๔) หลักสูตรด้านการบริหารจัดการและความรู้ทั่วไป ได้แก่ ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA) การพัฒนาระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ ทอท. การบริหารความเสี่ยงตามแนวทางของ DJSI, Role Model ในการเสริมสร้างค่านิยม ทอท. และการให้บริการด้วยหัวใจ รอยยิ้ม และทักษะด้านภาษาอังกฤษ เป็นต้น

๑๐. มาตรการวางแผนการตลาด ประชาสัมพันธ์ และลูกค้าสัมพันธ์ (Customer relationship Management) เพื่อให้ท่าอากาศยานไทยเป็นที่รู้จัก (Branding) (ทอท.) โดย ทอท. มีโครงการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบิน โดยเข้าร่วมงานกิจกรรม Road show /Event (World Route/ Route Asia เป็นต้น) เพื่อประชาสัมพันธ์มาตรการส่งเสริมการตลาดด้านการบิน ทอท. เข้าร่วมงาน Route Asia ๒๐๑๖ ซึ่งจัดขึ้นที่เมืองมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ ระหว่างวันที่ ๖ - ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ และมีแผนจะเข้าร่วมงาน World Route ในเดือนกันยายน ๒๕๕๙

๑๑. มาตรการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทั้งในส่วน Airside และ Landside ตลอดจนให้มีการพัฒนาระบบประเมินความเสี่ยงจากการก่อการร้ายเพื่อความปลอดภัย และการเพิ่มความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ (ทอท.) โดย ทอท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑๑.๑ ทอท. ดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างเป็นระบบ เพื่อกำกับดูแลและให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

- ๑) ระดับองค์กร มีกิจกรรมควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัย ได้แก่
 - การตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๑ ครั้ง/ปี เป็นการตรวจสอบเชิงลึกทุกระบบที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบิน เช่น สนามบิน คลังสินค้า โภชนาการ ไปรษณีย์ภัณฑ์ เป็นต้น ทั้งในส่วน Airside และ Landside รวมทั้ง สํารวจด้านการรักษาความปลอดภัย โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ มีกำหนดการดำเนินการระหว่างวันที่ ๑๔ - ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๙
 - การตรวจสอบเฉพาะเรื่อง (Inspection) ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๑ ครั้ง/ปี เป็นการตรวจติดตามผลจากข้อ ๑๑.๑ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ มีแผนการดำเนินการ

ระหว่างวันที่ ๓๑ พฤษภาคม - ๓ มิถุนายน ๒๕๕๙ รวมทั้ง มีการทดสอบ (Test) ด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อหาจุดอ่อนและแก้ไขจุดอ่อนดังกล่าว

- การทดสอบแบบปกปิด (Covert Test) เป็นการทดสอบด้านการรักษาความปลอดภัยแบบลับ โดยเลือกสุ่มทดสอบ ณ ท่าอากาศยานตามการประเมินความเสี่ยง เพื่อเสริมสร้างคุณภาพและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัย โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ได้มีการดำเนินการทดสอบ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน ๕ ครั้ง

๒) ระดับท่าอากาศยาน มีกิจกรรมควบคุมคุณภาพทั้ง Audit, Inspection, Survey และ Test แบบ Self-audit ตามแผนดำเนินการประจำปีอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

๑๑.๒ ผู้ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยได้เข้าร่วมการฝึกอบรม/สัมมนาด้านการรักษาความปลอดภัย ดังนี้

๑) หลักสูตร ICAO Aviation Security Inspector Course จัดขึ้นระหว่างวันที่ ๔ - ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ณ ประเทศนิวซีแลนด์ โดยมีพนักงานจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าร่วมจำนวน ๑ คน

๒) โครงการสัมมนาเจ้าหน้าที่บริหารเหตุวิกฤติและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานข่าว จัดขึ้นระหว่างวันที่ ๒๑ - ๒๒ มกราคม ๒๕๕๙ ซึ่งได้รับการสนับสนุนวิทยากรจากศูนย์ต่อต้านการก่อการร้ายสากล โดยมีพนักงานจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าร่วม จำนวน ๓ คน

๓) การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “Risk Assessment Workshop” ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณและวิทยากรจาก Office of Transport Security แห่งเครือรัฐออสเตรเลีย จัดขึ้นระหว่างวันที่ ๑๕ - ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๙ ณ อาคารสำนักงานท่าอากาศยานดอนเมือง โดยมีพนักงานจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าร่วม จำนวน ๒ คน

๑๑.๓ จัดฝึกอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยและสร้างความพึงพอใจแก่ผู้มาใช้บริการ ดังนี้

๑) โครงการทบทวนการปฏิบัติงานและฝึกเพิ่มความชำนาญในการเก็บกู้และทำลายวัตถุระเบิด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (รุ่นที่ ๑ ระหว่างวันที่ ๒๐ - ๒๒ มกราคม ๒๕๕๙, รุ่นที่ ๒ ระหว่างวันที่ ๒๗ - ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙) มีผู้เข้ารับการอบรม จำนวน ๑๕๔ คน

๒) โครงการสัมมนาการปฏิบัติงานตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในส่วนที่เกี่ยวข้องกับฝ่ายรักษาความปลอดภัย (รุ่นที่ ๑ ระหว่างวันที่ ๑๖ - ๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๘, รุ่นที่ ๒ ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘) มีผู้เข้ารับการอบรม จำนวน ๑๒๐ คน

๓) โครงการฝึกอบรมพัฒนาทักษะการใช้ภาษาอังกฤษสำหรับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย กลุ่มปฏิบัติงานรักษาการณ์และจราจร ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙ จำนวน ๘ รุ่น (ระหว่าง กุมภาพันธ์ - มีนาคม ๒๕๕๙) มีผู้เข้ารับการอบรม จำนวน ๒๘๘ คน

ผลการดำเนินการในภาพรวม

๑) กิจกรรมควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ข้อเสนอแนะเดิมที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ปัจจุบันได้รับการแก้ไขแล้ว โดยบริษัทฯ มีความรู้และการปฏิบัติงานที่เป็นไปตามมาตรฐาน เนื่องจากบริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกสหภาพไปรษณีย์สากล (Universal Postal Union : UPU) ซึ่งมีข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ชัดเจน อย่างไรก็ตาม สำหรับข้อเสนอแนะเรื่องอื่น ๆ มีกลไกและระบบในการติดตามการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะอย่างเป็นระบบแล้ว โดยมีการจัดทำแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action Plan) และมีการกำหนดกรอบเวลาแก้ไขที่ชัดเจน

๒) ผู้ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยได้เข้าร่วมการฝึกอบรม/สัมมนาด้านการรักษาความปลอดภัย

๒.๑) ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้ทราบถึงหลักการ กระบวนการ และเทคนิคในการเป็นผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานสากล ตลอดจนมีจริยธรรมในการเป็นผู้ตรวจสอบ

๒.๒) ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้รับความรู้ ความสามารถ และทักษะในการจัดทำกระบวนการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง และมีประสิทธิภาพ

๒.๓) ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้ ความเข้าใจขั้นตอนการบริหารเหตุการณ์ในสถานการณ์ก่อการร้าย ตลอดจนการรับมือและบริหารเหตุวิกฤติที่อาจเกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน

๓) การฝึกอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยและสร้างความพึงพอใจแก่ผู้มาใช้บริการ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๓.๑) ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้จากการทบทวนคู่มือและขั้นตอนการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น เพิ่มพูนความรู้ ความสามารถ ความชำนาญในการใช้เครื่องมือเก็บกู้และการทำลายวัตถุระเบิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความเข้าใจในการควบคุมและสั่งการตามสถานการณ์ที่กำหนดไว้ในคู่มือรองรับแผนฉุกเฉิน

๓.๒) ผู้เข้าร่วมการสัมมนาได้พัฒนาบทบาทและภาวะผู้นำ เพื่อนำไปปรับใช้ในการแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และได้เพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจ บทบาทและหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ ความรู้ และสร้างความคุ้นเคยระหว่างกลุ่มผู้ปฏิบัติงานด้วยกัน เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาพร้อมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๓) ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้ ในการใช้ภาษาอังกฤษเพิ่มมากขึ้น และนำไปปรับใช้กับการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีโอกาสพัฒนาทักษะด้านภาษาอังกฤษ เพื่อการบริการที่มีคุณภาพ

๓.๒ เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

๓.๒.๑ การขนส่งทางถนน

๑. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ทล.) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาคและเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจ สนับสนุนการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ดังนั้น คค. จึงได้วางยุทธศาสตร์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระหว่างปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๒ โดยวางเป้าหมายการพัฒนาเส้นทางที่มีลำดับความสำคัญสูง เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่างกรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ที่มีปริมาณการเดินทางสูง จำนวน ๕ สายทาง มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๑.๑ สายบางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา : ครม. มีมติเห็นชอบโครงการ เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ระยะทาง ๑๙๖ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคาหาผู้รับจ้างก่อสร้าง

๑.๒ สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี : ครม. มีมติเห็นชอบโครงการ เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ระยะทาง ๙๖ กิโลเมตร วงเงิน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคาหาผู้รับจ้างก่อสร้าง

๑.๓ สายชลบุรี - พัทยา - มาบตาพุด : ครม. มีมติเห็นชอบโครงการ เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ระยะทาง ๓๒ กิโลเมตร เริ่มดำเนินการก่อสร้างไปแล้วบางส่วนและจะลงนามสัญญาจนครบภายในเดือนเมษายน ๒๕๕๙

๑.๔ สายนครปฐม - สมุทรสงคราม - ชะอำ : อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา

๑.๕ สายบางปะอิน - นครสวรรค์ : อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา

๒. โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) (ทล.) เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพในการรับรองปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น สนับสนุนและชี้้นำการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางถนนในส่วนภูมิภาค โดยการก่อสร้างขยายทางหลวงสายหลักให้เป็น ๔ ช่องจราจร โดย ทล. ได้ดำเนินการต่อเนื่องตั้งแต่ปี ๒๕๔๒ - ๒๕๕๙ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๔๐ โครงการ ระยะทางรวม ๖๒๙.๕๔ กิโลเมตร ได้แก่

๑) สาย อ.พนมสารคาม - สระแก้ว ตอน ๑ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๒๗.๙๐ กิโลเมตร

๒) สาย อ.พนมสารคาม - สระแก้ว ตอน ๒ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๑๗.๑๐ กิโลเมตร

๓) สาย อ.พนมสารคาม - สระแก้ว ตอน ๓ จ.สระแก้ว ระยะทาง ๒๗.๗๐ กิโลเมตร

๔) สายอุตรดิตถ์ - อ.เด่นชัย ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.อุตรดิตถ์ - จ.แพร่ ระยะทาง ๑๐.๐๐ กิโลเมตร

๕) สายอุตรดิตถ์ - อ.เด่นชัย ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ.อุตรดิตถ์ ระยะทาง ๖.๐๐ กิโลเมตร

๖) สายอุตรดิตถ์ - อ.เด่นชัย ตอน ๒ (ส่วนที่ ๓) จ.อุตรดิตถ์ ระยะทาง ๑๐.๓๙ กิโลเมตร

๗) สายเพชรบูรณ์ - อ.หล่มสัก ตอน ๒ จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๒๐.๖๐ กิโลเมตร

๘) สายตาก - สุโขทัย ตอน ๓ จ.ตาก - จ.สุโขทัย ระยะทาง ๒๒.๙๐ กิโลเมตร

๙) สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน ๑ จ.พิษณุโลก ระยะทาง ๓๐.๑๑ กิโลเมตร

๑๐) สาย อ.ร้องกวาง - น่าน ตอน ๑ จ.น่าน ระยะทาง ๓๒.๒๙ กิโลเมตร

๑๑) สาย อ.ร้องกวาง - อ.งาว ตอน ๑ จ.แพร่ ระยะทาง ๑๐.๐๐ กิโลเมตร

๑๒) สายตาก - อ.แม่สอด ตอน ๒ จ.ตาก ระยะทาง ๑๓.๒๔ กิโลเมตร

๑๓) สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน ๑ จ.พิษณุโลก - จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๓๐.๑๑ กิโลเมตร

๑๔) สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน ๒A จ.พิษณุโลก - จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๒๔.๐๐ กิโลเมตร

๑๕) สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน ๒D จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๑๔.๑๒ กิโลเมตร

๑๖) สายปราจีนบุรี - อ.กบินทร์บุรี ตอน ๒ จ.ปราจีนบุรี - จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๗.๗๑ กิโลเมตร

๑๗) สาย อ.หนองเรือ - อ.ชุมแพ - อ.คอนสาร ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๑๖.๔๔ กิโลเมตร

๑๘) สาย อ.หนองเรือ - อ.ชุมแพ - อ.คอนสาร ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๙.๘๐ กิโลเมตร

- ๑๙) สาย อ.พรรณานิคม - สกลนคร ตอน ๒ จ.สกลนคร ระยะทาง ๘.๔๐ กิโลเมตร
- ๒๐) สายยโสธร - อ.เชียงใน ตอน ๑ (ส่วนที่ ๑) จ.ยโสธร ระยะทาง ๑๗.๔๐ กิโลเมตร
- ๒๑) สายอุบลราชธานี - ยโสธร ตอน ๒ (ปรับปรุงทางหลวงบริเวณ อ.เชียงใน)
จ.อุบลราชธานี ระยะทาง ๕.๙๐ กิโลเมตร
- ๒๒) สาย อ.อุซันธุ์ - แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕ (ไป อ.กันทรลักษ์) ตอน ๑ จ.ศรีสะเกษ
ระยะทาง ๒๐.๕๐ กิโลเมตร
- ๒๓) สายยโสธร - อ.เชียงใน ตอน ๑ (ส่วนที่ ๒) จ.อุบลราชธานี ระยะทาง ๙.๕๐ กิโลเมตร
- ๒๔) สายหนองบัวลำภู - อ.วังสะพุง ตอน ๑ จ.หนองบัวลำภู ระยะทาง ๑๒.๒๔ กิโลเมตร
- ๒๕) สายอุบลราชธานี - อำนาจเจริญ ตอน ๒ จ.อำนาจเจริญ ระยะทาง ๑๐.๒๐ กิโลเมตร
- ๒๖) สายสกลนคร - นครพนม ตอน ๑ จ.สกลนคร ระยะทาง ๑๖.๐๐ กิโลเมตร
- ๒๗) สายยโสธร - อ.เชียงใน ตอน ๒ จ.ยโสธร ระยะทาง ๑๕.๐๐ กิโลเมตร
- ๒๘) ทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิ จ.ชัยภูมิ ระยะทาง ๖.๕๒ กิโลเมตร
- ๒๙) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - อ.บางปะหัน ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑)
จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๑๐.๖๙ กิโลเมตร
- ๓๐) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - อ.บางปะหัน ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒)
จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๗.๕๐ กิโลเมตร
- ๓๑) สายกระบี่ - อ.ห้วยยอด ตอน ๒ จ.กระบี่ จ.ตรัง ระยะทาง ๑๔.๗๙ กิโลเมตร
- ๓๒) สายกระบี่ - อ.ห้วยยอด ตอน ๓ จ.ตรัง จ.กระบี่ ระยะทาง ๒๐.๒๑ กิโลเมตร
- ๓๓) สายพัทลุง - ตรัง (ช่วงเขาพับผ้า) ตอนบ้านนาโยงเหนือ - เขาพับผ้า (นางวง) จ.พัทลุง -
จ.ตรัง ระยะทาง ๑๐.๕๕ กิโลเมตร
- ๓๔) สายนครศรีธรรมราช - อ.สทิงพระ ตอน ๒ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๒๗.๑๐
กิโลเมตร
- ๓๕) สายนครศรีธรรมราช - อ.สทิงพระ ตอน ๓ (ส่วนที่ ๑) จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง
๑๓.๖๐ กิโลเมตร
- ๓๖) สายนครศรีธรรมราช - อ.สทิงพระ ตอน ๓ (ส่วนที่ ๒) จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง
๓.๕๐ กิโลเมตร
- ๓๗) สายสามแยกทุ่งหวัง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๓ (ส่วนที่ ๑) จ.สงขลา ระยะทาง
๑๒.๑๐ กิโลเมตร
- ๓๘) สายสามแยกทุ่งหวัง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๓ (ส่วนที่ ๒) จ.สงขลา ระยะทาง
๓.๔๓ กิโลเมตร
- ๓๙) สายพิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน ๒ จ.พิษณุโลก ระยะทาง ๓๖ กิโลเมตร
- ๔๐) สายกระบี่ - อ.ห้วยยอด ตอน ๔ จ.กระบี่ ระยะทาง ๑๘ กิโลเมตร
- ๒.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง** จำนวน ๒๒ โครงการ ระยะทางรวม ๓๗๐.๕๕๓ กิโลเมตร ได้แก่
- ๑) สายตาก - อ.แม่สอด ตอน ๓ ส่วนที่ ๑ จ.ตาก ระยะทาง ๑๒.๕๒๕ กิโลเมตร ๗๐๖.๐๐
ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒.๒๐
- ๒) สายตาก - อ.แม่สอด ตอน ๓ ส่วนที่ ๒ จ.ตาก ระยะทาง ๑๒.๑๐ กิโลเมตร ๖๙๐.๕๐
ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑.๒๔

๓) สาย อ.ร้องกวาง - น่าน ตอน ๒ จ.แพร่ ระยะทาง ๑๖.๘๒ กิโลเมตร วงเงิน ๕๔๘.๖๖๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๖.๓๒

๔) สาย อ.พังโคน - อ.พนัสนิคม จ.สกลนคร ระยะทาง ๑๐.๖๔ กิโลเมตร ๕๓๘.๙๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๗.๔๓

๕) สาย อ.พังโคน - อ.พรรณานิคม จ.สกลนคร ระยะทาง ๑๐.๓๔๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๓๘.๙๖๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๔

๖) สายหนองหาน - อ.สว่างดินแดน ตอน ๑ จ.อุดรธานี ระยะทาง ๑๙.๐๕ กิโลเมตร วงเงิน ๘๖๙.๒๕๕ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๘

๗) ทล.๒๔ สาย อ.สีคิ้ว - อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง - อ.ปราสาท ตอนที่ ๑ จ.บุรีรัมย์ - จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๒๕.๒๑๖ กิโลเมตร วงเงิน ๗๑๖.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๕

๘) ทล.๒๔ สาย อ.สีคิ้ว - อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง - อ.ปราสาท ตอนที่ ๒ จ.บุรีรัมย์ - จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๒๑.๓๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๒๙.๒๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๕

๙) ทล.๒๔ สาย อ.สีคิ้ว - อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง - อ.ปราสาท ตอนที่ ๓ จ.บุรีรัมย์ - จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๒๐.๒๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๓๑.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๕

๑๐) สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ ตอน อ.สีคิ้ว - บ.หนองบัวโคก ส่วนที่ ๑ จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๒๖.๗๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๔๘.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๕.๑๐

๑๑) สาย อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ ตอน อ.สีคิ้ว - บ.หนองบัวโคก ส่วนที่ ๒ จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๒๖.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐๘.๔๕ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๕.๖๙

๑๒) สาย อ.แก้งคร้อ - อ.ชุมแพ ตอน ๑ จ.ชัยภูมิ ระยะทาง ๑๕.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๘๕๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๓

๑๓) สายอุบลราชธานี - อำนาจเจริญ ตอน ๓ จ.อำนาจเจริญ ระยะทาง ๑๘.๑๐ กิโลเมตร วงเงิน ๙๓๐.๗๘๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๐

๑๔) อ.กบินทร์บุรี - อ.วังน้ำเขียว ตอน ๓ ส่วนที่ ๑ จ.นครราชสีมา - จ.ปราจีนบุรี ระยะทาง ๗.๙๒ กิโลเมตร วงเงิน ๗๙๕.๓๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒.๗๒๒

๑๕) อ.กบินทร์บุรี - อ.วังน้ำเขียว ตอน ๓ ส่วนที่ ๒ จ.นครราชสีมา - จ.ปราจีนบุรี ระยะทาง ๓.๔๕ กิโลเมตร วงเงิน ๗๙๔.๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒.๔๗๖

๑๖) สายชุมพร - ระนอง ตอน ๓ (ชุมพร - อนุสาวรีย์ จปร.) จ.ชุมพร - จ.ระนอง ระยะทาง ๑๑.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๓๘.๙๔๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๗

๑๗) สายกระบี่ - อ.ห้วยยอด ตอน ๕ จ.กระบี่ ระยะทาง ๑๖.๔๕๒ กิโลเมตร วงเงิน ๕๕๘.๘๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๒

๑๘) สายพังงา - กระบี่ ตอน ๓ (ทับปุด - อ่าวลึก) จ.พังงา - จ.กระบี่ ระยะทาง ๓๑.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๙๕๒.๑๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๓.๕๙

๑๙) สายนครศรีธรรมราช - สงขลา ตอนระโนด - อ.สทิงพระ ส่วนที่ ๑ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๙.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๒๘๐.๓๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๕.๕๘

๒๐) สายนครศรีธรรมราช - สงขลา ตอนระโนด - อ.สทิงพระ ส่วนที่ ๒ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๒๒.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๕๗.๖๕ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๐.๓๘

๒๑) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - อ.บางปะหัน ตอน ๓ จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๖.๖๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๙๖.๔๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๕

๒๒) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๖ (พนมสารคาม) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓ (อ.สัตหีบ) จ.ชลบุรี ระยะทาง ๒๕.๙๒ กิโลเมตร วงเงิน ๘๒๔.๙๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๗

๒.๓ รอลงนามในสัญญา เดือนมีนาคม ๒๕๕๙ จำนวน ๗ โครงการ ระยะทางรวม ๘๓.๙ กิโลเมตร ได้แก่

๑) ทล.๒๔ อ.ปราสาท - อ.อุซันต์ - แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๘๕ ตอน ๑ จ.ศรีสะเกษ ระยะทาง ๑๗.๕ กิโลเมตร วงเงิน ๖๘๘.๑๙ ล้านบาท

๒) ทล.๔๐๘ นครศรีธรรมราช - อ.สทิงพระ ตอน ๔ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๑๑.๘ กิโลเมตร วงเงิน ๕๑๑.๒๓ ล้านบาท

๓) ทล.๑๒ อ.หล่มสัก - อ.น้ำหนาว ตอน ๑ จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร วงเงิน ๑๐๖.๑๗๘ ล้านบาท

๔) ทล.๑๐๓ อ.ร้องกวาง - อ.งาว ตอน ๒ จ.แพร่ ระยะทาง ๒๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑๕๗.๓๐๐ ล้านบาท

๕) ทล.๑๐๑ อ.ร้องกวาง - น่าน ตอน ๓ จ.น่าน ระยะทาง ๑๒.๖ กิโลเมตร วงเงิน ๑๒๓.๘๗๔ ล้านบาท

๖) ทล.๑๐๑ สุโขทัย - อ.สวรรคโลก ตอน ๑ จ.สุโขทัย ระยะทาง ๖.๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๗.๑๙๑ ล้านบาท

๗) ทล.๒๒๕ นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน ๑ จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๕.๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๙.๓๒๖ ล้านบาท

๓. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง (ทล.)

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๔. โครงการยกระดับมาตรฐานทาง (ทข.)

๔.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๑๐ โครงการ ระยะทางรวม ๙๕.๐๕๙ กิโลเมตร ได้แก่

๑) สายแยก ทข.ปข.๒๐๔๓ - แยก ทข.ปข.๒๐๕๗ (ร.ร.วังไกลกังวล ๒) ระยะทาง ๕.๐๖๐ กิโลเมตร

๒) สาย ลพ.๔๐๕๕ ภายในโครงการพัฒนาลุ่มน้ำอ่าว อันเนื่องมาจากพระราชดำริ บ.ปางกอตัน - บ.ห้วยไผ่ ระยะทาง ๓.๐๘๕ กิโลเมตร

๓) สาย บ.ห้วยตอง - บ.ท่อนยะเหนือ - บ.ปอแก้ว (ตอนที่ ๓) ศูนย์พัฒนาโครงการหลวงแม่แฮ ระยะทาง ๕.๕๓๕ กิโลเมตร

๔) สายแยก ทล.๓๓ - มหาวิทยาลัยบูรพาวิทยาเขตสารสนเทศสระแก้ว ระยะทาง ๐.๗๔๓ กิโลเมตร

๕) ถนนภายในฟาร์มตัวอย่างตามพระราชดำริบ้านคลองชีพ ระยะทาง ๗.๓๐๕ กิโลเมตร

๖) ถนนสายแยก ทล.๑๑๕๐ - ดอยม่อนล้าน ระยะทาง ๑๕.๓๔๓ กิโลเมตร

๗) ถนนสาย กส.๔๐๗๓ แยก ทล.๒๓๖๗ - บ.สีถ่าน ระยะทาง ๓๗.๖๕๒ กิโลเมตร

๘) ถนนสายแยก ทล.๒๒๗ - บ.วังทอง ระยะทาง ๑๐.๔๕ กิโลเมตร

๙) ถนนสาย ทช.ชน.๕๐๒๓ เทศบาลตำบลวัดสิงห์ - บ.ท่าแห พร้อมเชื่อมป้องกันตลิ่ง (ตอนที่ ๒) ระยะทาง ๒.๔๓๖ กิโลเมตร

๑๐) ถนนสาย ศก.๔๐๐๑ แยก ทล.๒๒๐๑ (กม.ที่ ๒๐+๗๐๐) บ.แซร์ไปร์ ระยะทาง ๗.๔๕ กิโลเมตร

๔.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๑๘ โครงการ ระยะทางรวม ๑๙๓.๓๐๗ กิโลเมตร ได้แก่

๑) สาย บ.สะพานยาว ม.๑๐ - บ.แม่สามสามัคคี ม.๖ ระยะทาง ๕.๒ กิโลเมตร วงเงิน ๓๙.๘๓๓ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๐

๒) สาย มส.๔๐๑๕ แยก ทล.๑๐๙๕ - บ.ปางดง ระยะทาง ๑๔.๒๒๗ กิโลเมตร วงเงิน ๗๙.๑๕ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๕.๔๔

๓) สายแยก ทล.๑๐๙๖ - บ.แม่สามใหม่ (ศูนย์พัฒนาโครงการแม่สามใหม่) ระยะทาง ๕.๐๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๓๒.๓๐๖ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๑.๘๐

๔) สายแยก ทช.ชม.๓๐๐๕ - ศูนย์พัฒนาโครงการหลวงตีนตก ระยะทาง ๑๑.๒๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๑.๑๓๕ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๓.๑๓

๕) ถนนสาย นฐ.๔๐๐๖ แยก ทล.๓๓๑๐ - อ.นครชัยศรี (ตอนที่ ๔) ระยะทาง ๔.๕๒๓ กิโลเมตร วงเงิน ๔๐๓.๔๕ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๓.๔๘

๖) ถนนสายแยก ทล.๑๐๘ - บ.สันติธรรม ระยะทาง ๑๓.๕๓๓ กิโลเมตร วงเงิน ๑๒๒.๒๘ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๑.๖๒

๗) ถนนสายแยก ทล.๔๑ - ทล.๔๐๑ ระยะทาง ๑๓.๙๔๖ กิโลเมตร วงเงิน ๙๗.๓๒ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๓.๗๐

๘) ถนนสาย นบ.๑๐๐๙ แยก ทล.๙ - บ.หนองไผ่ขาด (ตอนที่ ๒) ระยะทาง ๔.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๒๙๔.๓๙ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๕.๖๖

๙) ถนนสาย นศ.๓๐๕๓ แยก ทล.๔๐๘ - เทศบาลระโนด (ตอนสงขลา) ระยะทาง ๒.๖๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๑.๗๐ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๘.๓๖

๑๐) ถนนสาย นฐ.๓๐๐๔ แยก ทล.๓๔๖ - บ.ศาลายา - บ.บางภาษี ระยะทาง ๑๐.๒๘๘ กิโลเมตร วงเงิน ๓๙๙.๐๐ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๓.๒๐

๑๑) ถนนสายแยก ทล.๑๐๘ - ศูนย์พัฒนาโครงการหลวงห้วยส้มป่อย ระยะทาง ๑๒.๗๕๔ กิโลเมตร วงเงิน ๑๐๓.๔๕๖๘ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๔.๔๔

๑๒) ถนนสาย รย.๒๐๒๔ แยก ทล.๓๖ - บ.ภูธร ระยะทาง ๑๐.๐๙๐ กิโลเมตร วงเงิน ๙๐.๓ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๔.๐๙

๑๓) ก่อสร้างรั้วกัน ระบบระบายน้ำและป้องกันกัดเซาะ สายเลียบบทางรถไฟจากแยก ทล. ๔๐๓ ตอนทุ่งสง - นครศรีธรรมราช บริเวณบ้านวังวัว ต.ช้างซ้าย อ.พระพรหม ไปบรรจบ ทล.๔๐๑๖ ที่บริเวณ ตลาดแขก ต.ปากนคร อ.เมือง ระยะทาง ๖.๓๗๑ กิโลเมตร วงเงิน ๔๒.๙๓ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๔.๐๙

๑๔) สาย สร.๔๐๐๑ แยก ทล.๒๐๘๑ - บ้านไพรขลา ระยะทาง ๑๐.๑๔๑ กิโลเมตร วงเงิน ๖๔.๖๗๙ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๑.๓๙

๑๕) สายแยก ทล.๑๑๔๘ - โครงการพระราชดำริบ้านเล็กในป่าใหญ่ บ้านหนองห้า ระยะทาง ๑๗.๕๔๑ กิโลเมตร วงเงิน ๑๐๗.๔๘ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๙.๐๕

๑๖) สายแยก ทล.๑๑๘ - ศูนย์พัฒนาโครงการหลวงห้วยน้ำขุ่น (ตอนที่ ๓) ระยะทาง ๒๒.๗๑๘ กิโลเมตร วงเงิน ๑๘๙.๙๐๐ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๓.๑๑

๑๗) สาย กส.๓๐๑๑ แยก ทล.๒๑๓ - อ.คำม่วง ระยะทาง ๒๘.๑๓ กิโลเมตร วงเงิน ๑๑๘.๕๐ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๘.๙๐

๑๘) ยกกระต๊อบสายคลองเกาะผี ระยะทาง ๐.๔๙๕ กิโลเมตร วงเงิน ๑๗๖.๓๐๐ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๒.๖๗

๔.๓ ลงนามในสัญญาเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ จำนวน ๓๙ โครงการ ระยะทางรวม ๓๗๓.๑๘๘ กิโลเมตร ได้แก่

๑) ถนนสาย บ.ตาเป็ก - บ.โคกศรีละคร ระยะทาง ๓.๔๑๕ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๕,๖๑๒,๐๐๐ บาท

๒) ถนนสาย ชย.๓๐๔๙ แยก ทล.๒๐๕ - แยก ทล.๒๒๑๗ ระยะทาง ๑๐.๑๖๙ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๘๐,๗๒๑,๐๐๐ บาท

๓) ถนนสาย อบ.๓๐๕๔ แยก ทล.๒๑๗ - บ.เสาเภา ระยะทาง ๑๘.๐๘๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑๕๓,๓๕๒,๐๐๐ บาท

๔) ถนนสาย อบ.๔๐๖๔ แยก ทล.๒๑๓๔ - บ.สารภี ระยะทาง ๑๐.๓๐๔ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๘๒,๐๓๔,๐๐๐ บาท

๕) ถนนสาย บ.สบเปิง - บ.สบกาย ระยะทาง ๔.๕๕ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๙,๗๖๓,๐๐๐ บาท

๖) ถนนสายศูนย์พัฒนาโครงการหลวงแม่แพะ - บ.ขุนสาบ ระยะทาง ๑๒.๘๖๖ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๕๘,๘๖๗,๐๐๐ บาท

๗) ถนนสาย มส.๕๐๑๓ แยก ทช มส.๔๐๑๕ - บ.ช่องไม้กาย ระยะทาง ๘.๙ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๗๑,๒๙๙,๐๐๐ บาท

๘) ถนนสายศูนย์ศึกษาการพัฒนาห้วยฮ่องไคร้ -บ.สหกรณ์ ๕ ระยะทาง ๖.๔๙ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๔๐,๙๙๒,๐๐๐ บาท

๙) ถนนสายบ้านห้วยไทร - บ.บางอุดม ระยะทาง ๖.๕๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๓๙,๖๒๓,๐๐๐ บาท

๑๐) ถนนสายแยก ทล.๔๑๑๓ - บ.ลาแล ระยะทาง ๑๖.๙๔๒ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑๔๗,๐๗๕,๐๐๐ บาท

๑๑) ถนนสาย สข.๑๐๒๗ แยก ทล.๔ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง ๑๐.๐๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑๒๗,๖๔๕,๐๐๐ บาท

๑๒) ถนนสายแยก ทล.๓๐๖๗ - บ.สุขเกษม ระยะทาง ๓.๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๙,๕๕๑,๕๐๐ บาท

๑๓) ถนนสาย บ.ห้วยตะปอก ระยะทาง ๕.๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๓๙,๓๗๖,๐๐๐ บาท

๑๔) ถนนสาย บ.ไทรงาม ระยะทาง ๖.๔๘๑ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๓๗,๘๐๒,๐๐๐ บาท

๑๕) ถนนสาย บ.นาค้าน้อย - บ.โนนทอง ระยะทาง ๘.๙๒ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๗๙,๙๐๘,๐๐๐ บาท

๑๖) ถนนสาย บ.หนองตะไก่อ ระยะทาง ๔.๘๒๕ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๓๐,๕๓๗,๐๐๐ บาท

๑๗) ถนนสาย บก.๓๐๑๖ แยก ทล.๒๑๒ (กม.ที่ ๑๕๑+๑๐๐) บ.ใหม่ชัยพร ระยะทาง ๒.๑๓๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑๙,๗๐๑,๐๐๐ บาท

- ๑๘) ถนนสาย สน.๒๐๔๐ แยก ทล.๒๒ - บ.ค้ำน้อย ระยะทาง ๗.๑๕ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๔๙,๐๒๔,๐๐๐ บาท
- ๑๙) ถนนสายแยก ทล.๒๑๕๒ - วัดป่าแสนสุขภูโน ระยะทาง ๔.๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๓๗,๑๓๘,๐๐๐ บาท
- ๒๐) ถนนสาย กส.๔๐๔๑ แยก ทล.๒๒๙๙ (กม.ที่ ๑๙+๔๐๐) - บ.สร้างแก้ว ระยะทาง ๖.๒ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๔๑,๘๙๗,๐๐๐ บาท
- ๒๑) ถนนสาย บ.เนินพลับพลา - อ่างเก็บน้ำเขาพระ ระยะทาง ๔.๓๕ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๗,๑๘๗,๐๐๐ บาท
- ๒๒) ถนนสายแยกถนนกสิกรรม - ทล.๒๙๔ ระยะทาง ๓.๕๗๕ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๔๐๒,๐๐๕,๐๐๐ บาท
- ๒๓) ถนนสายแยกทล.๒๒๖ - ถนนเฉลิมราชย์ ๖๐ ปี (เขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ) ระยะทาง ๑.๐๘๖ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๙๓,๑๔๗,๕๐๐ บาท
- ๒๔) ถนนสาย สค.๒๐๕๕ แยก ทล.๓๕ - เมืองสมุทรสงคราม (ตอนสมุทรสงคราม) ระยะทาง ๒.๗๒๘ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑๐๕,๘๙๔,๐๐๐ บาท
- ๒๕) ถนนสาย รย.๑๐๑๒ แยก ทล.๓ - บ.ทุ่งอ้ายบัว ระยะทาง ๑๗.๕๔๕ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๓๑,๖๐๕,๐๐๐ บาท
- ๒๖) ถนนสายแยก ทล.๓๓ - บ.ภูน้ำเกลี้ยง ระยะทาง ๑๐.๓๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑๐๐,๙๙๒,๐๐๐ บาท
- ๒๗) ถนนสาย นพ.๒๐๔๑ แยก ทล.๒๒ (กม.ที่ ๒๐๗+๔๙๐) บ.โพนจาน ระยะทาง ๖.๑๐๒ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๖๐,๖๓๐,๐๐๐ บาท
- ๒๘) ถนนสาย นพ.๒๐๔๔ แยก ทล.๒๒ - บ.โพนสวรรค์ ระยะทาง ๑๙.๙๕๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑๔๒,๓๖๐,๐๐๐ บาท
- ๒๙) ถนนสายแยก ทล.๑๐๘ - ศูนย์พัฒนาโครงการหลวงห้วยส้มป่อย (ตอนที่ ๒) ระยะทาง ๑๙.๕๖ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๐๑,๕๔๘,๐๐๐ บาท
- ๓๐) ถนนสายแยก ทล.๑๒๖๓ - บ.ขุนแม่รวม ระยะทาง ๒๐.๓๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๐๐,๑๖๔,๐๐๐ บาท
- ๓๑) ถนนสายแยก ทล.๑๐๐๙ - บ.เมืองอาง ระยะทาง ๑๕.๑๖ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑๒๙,๐๗๑,๐๐๐ บาท
- ๓๒) ถนนสายแยก ทช.ชม.๔๐๑๖ - บ.ขุนปวยใต้ ระยะทาง ๑๑.๓๗ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑๐๗,๒๒๘,๐๐๐ บาท
- ๓๓) ถนนสายแยก ทล.๑๑๘ - บ.ทุ่งยาว ระยะทาง ๓๖.๖๗๕ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๖๘,๐๗๐,๐๐๐ บาท
- ๓๔) ถนนโครงการถนนในพื้นที่โครงการพัฒนาเบ็ดเสร็จกลุ่มน้ำสาขาแม่น้ำปิง ระยะทาง ๙.๖๒๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๕๓,๓๑๓,๐๐๐ บาท
- ๓๕) ถนนสาย บ.หนองบัวขาว - บ.หนองขามน้อย ระยะทาง ๗.๑๙ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๕๒,๔๘๐,๐๐๐ บาท
- ๓๖) ถนนสาย ลป.๔๑๓๒ แยก ทล.๓๑๙๖ - บ.โพธิ์ตลาดแก้ว ระยะทาง ๔.๔๑๙ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๖๐,๐๔๙,๐๐๐ บาท

๓๗) ถนนสาย กจ.๓๐๘๙ แยก ทล.๓๒๓ - โครงการอนุรักษ์พันธุกรรมพืช ระยะทาง ๑๐.๒๓๓ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๗๕,๔๖๓,๐๐๐ บาท

๓๘) ถนนสายแยก ทช.มส.๓๐๑๐ - บ.ดงใหม่ ระยะทาง ๘.๓๖๑ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๘๓,๓๑๕,๐๐๐ บาท

๓๙) ถนนสายแยก ทล.๒๒๗๐ - บ.สันติสุข ระยะทาง ๘.๗๕๒ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๖๙,๖๙๔,๐๐๐ บาท

๓.๒.๒ การขนส่งทางราง

๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ (รฟท.) ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตร วงเงินโครงการ ๒๙,๘๕๓.๑๘ ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน กก.วล. เห็นชอบรายงาน EIA แล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘ คณะกรรมการรถไฟอนุมัติให้ดำเนินโครงการเมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๘ ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำรายงานเพื่อนำเสนอ คค. พิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการ และ คค. ได้นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กค. สศช. สงป. และ สคร. พิจารณาแล้ว คาดว่าคณะกรรมการ สศช. จะพิจารณาเห็นชอบ ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ โดยคาดว่า ครม. จะพิจารณาอนุมัติภายในวันที่ ๒๙ เม.ย. ๒๕๕๙ ทั้งนี้ รฟท. ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนด TOR และราคากลางคู่ขนานไปด้วย ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อช่วยดำเนินการจัดการประกวดราคา โดยจะลงนามในสัญญาจ้าง วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙

แผนการดำเนินงาน คาดว่าจะประกวดราคาเดือนพฤษภาคม - กันยายน ๒๕๕๙ ลงนามในสัญญาเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๖๒

๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม - หนองปลาตุก - หัวหิน (รฟท.) ระยะทาง ๑๖๕ กิโลเมตร วงเงินโครงการ ๒๐,๓๐๖.๕๓ ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน คชก. ได้ให้ความเห็นชอบรายงาน EIA (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ ๔) เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ และได้ปรับปรุงข้อมูลในรายงานฉบับสมบูรณ์เสนอ สผ. แล้ว เมื่อวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ คาดว่า กก.วล. จะพิจารณารายงาน EIA ฉบับสมบูรณ์ ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ และคาดว่า ครม. จะพิจารณาอนุมัติภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๙ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อช่วยดำเนินการจัดการประกวดราคาโดยจะลงนามในสัญญาจ้าง วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙

แผนการดำเนินงาน กำหนดประกวดราคาเดือนกรกฎาคม - พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ลงนามในสัญญาเดือนธันวาคม ๒๕๕๙ และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเดือนธันวาคม ๒๕๖๒

๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงจิระ - ขอนแก่น (รฟท.) ระยะทาง ๑๘๕ กิโลเมตร วงเงินโครงการ ๒๖,๐๐๔.๙๐. ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน ครม. อนุมัติโครงการก่อสร้างฯ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ลงนามในสัญญาก่อสร้างเมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘ ผู้รับจ้างเตรียมการก่อสร้างระหว่างวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ ถึงกลางเดือนมกราคม ๒๕๕๙ ผู้รับจ้าง และ รฟท. ลงสำรวจพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง Site Office ในวันที่ ๑๑-๑๒ มกราคม ๒๕๕๙ รฟท. จะส่งมอบสถานที่ให้ผู้รับจ้าง ในวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และผู้รับจ้างจะเริ่มงานก่อสร้างได้ภายใน วันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ทั้งนี้ รฟท. ได้ให้ความเห็นชอบแผนการใช้จ่ายเงินแล้ว เมื่อวันที่

๒๑ มกราคม ๒๕๕๙ โดยผู้รับจ้างได้รับเงินค่าจ้างล่วงหน้าแล้วเป็นเงิน ๒,๓๔๓.๐๐ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

แผนการดำเนินงาน สํารวจสังหาริมทรัพย์และเวนคืนที่ดิน ระหว่างเดือนธันวาคม ๒๕๕๘ – ธันวาคม ๒๕๕๙ เริ่มก่อสร้างเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ระยะเวลาก่อสร้าง ๓๖ เดือน กำหนดแล้วเสร็จเดือนมกราคม ๒๕๖๒

๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร (รฟท.) ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร วงเงินโครงการ ๑๗,๒๙๐.๖๓ ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน กก.วล. มีมติเห็นชอบรายงาน EIA ฉบับสมบูรณ์แล้ว เมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘ รฟท. ขออนุมัติดำเนินโครงการมายัง คค. เมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้ คค. อยู่ระหว่างรวบรวมความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการ ซึ่ง คคก. สศช. ได้พิจารณาแล้ว เห็นควรให้เสนอโครงการรถไฟทางคู่ทั้ง ๓ ช่วง คือ นครปฐม – หัวหิน ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร เมื่อวันที่ ๒๘ ม.ค. ๒๕๕๙ รชค. เป็นประธานการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาโครงการที่อยู่ระหว่างการเสนอ ครม. ของ รฟท. และมีมติให้ รฟท. ชี้แจงเหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอโครงการช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร ก่อน โดยขอให้ รฟท. จัดส่งข้อมูลให้ คค. ภายในวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ และ คค. ได้จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมดังกล่าวให้ สศช. แล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ เพื่อ สศช. พิจารณาเสนอ คคก. สศช. อีกครั้ง ทั้งนี้ คคก. สศช. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว คาดว่าจะเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ ขณะนี้ รฟท. ได้จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาและจัดการประกวดราคาเรียบร้อยแล้ว และได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่าง TOR และราคากลางงานก่อสร้างแล้ว โดยอยู่ระหว่างเตรียมการจัดทำ TOR และราคากลาง

แผนการดำเนินงาน กำหนดประกวดราคาเดือนเมษายน – สิงหาคม ๒๕๕๙ ลงนามในสัญญาเดือน ก.ย. ๒๕๕๙ และคาดการณ์ว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๖๒

๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสายปากน้ำโพ - เด่นชัย (รฟท.) รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม และออกแบบรายละเอียดของโครงการ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ ระยะเวลาการดำเนินการ ๑๒ เดือน ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานความเหมาะสม และออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ฉบับสมบูรณ์ให้ รฟท. แล้ว และอยู่ระหว่างการตรวจรับ

๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ (รฟท.) การรถไฟฯ ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม และออกแบบรายละเอียดของโครงการ เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ ระยะเวลาการดำเนินการ ๘ เดือน ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาฯ ส่งรายงานความเหมาะสม และออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ฉบับสมบูรณ์ให้ รฟท. แล้ว และอยู่ระหว่าง รฟท. นำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) พิจารณารายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสายชุมพร – สุราษฎร์ธานี (รฟท.) เพื่อเพิ่มความจุของทางเพื่อแก้ไขปัญหาการเดินรถในระบบทางเดี่ยวของทางบางช่วงในเส้นทางรถไฟสายใต้ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งระบบราง สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งสำนักงบประมาณอนุมัติงบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๓๑.๔๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๒๕.๖๐ ล้านบาท เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม สํารวจออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ

๘. **โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ (รฟท.)** โดยเป็นการปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนที่มีสภาพการใช้งานระยะเวลาที่ยาวนาน เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัย เพิ่มความจุของทาง และเพิ่มความเร็วของขบวนรถ ทำให้ขบวนรถใช้เวลาในการเดินทางสั้นลง รวมทั้งสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าต่อขบวนได้มากขึ้น ทั้งนี้ ได้ดำเนินการปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงชุมทางแก่งคอย - แก่งเสือเต้น สถานีสุระนารายณ์ - ชุมทางบัวใหญ่ และชุมทางถนนจิระ - ชุมทางบัวใหญ่ ระยะทาง ๓๐๘ กิโลเมตร ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ

๙. **โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๖ (รฟท.)** โดยเป็นการปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนที่มีสภาพการใช้งานระยะเวลาที่ยาวนาน เป็นการเพิ่มความปลอดภัย เพิ่มความจุของทาง และเพิ่มความเร็วของขบวนรถ ทำให้ขบวนรถใช้เวลาในการเดินทางสั้นลง รวมทั้งสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าต่อขบวนได้มากขึ้น โดยได้ดำเนินการปรับปรุงทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงชุมทางบัวใหญ่ - หนองคาย ระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ

๑๐. **โครงการปรับปรุงสะพาน (รฟท.)** เนื่องจากปัจจุบันสะพานเหล็กมีอายุการใช้งานระหว่าง ๖๐ - ๙๐ ปี และรองรับน้ำหนักได้เพียง ๑๐.๕ ตัน จึงทำให้สะพานไม่มั่นคงและแข็งแรง จึงต้องมีการปรับปรุงเพื่อความปลอดภัย และรองรับน้ำหนักเพลามาตรฐาน U.๒๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินโครงการ ซึ่ง รฟท. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๘ จำนวน ๘๔๙.๕๐ ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้างสะพานรองรับน้ำหนักกดเพลามาตรฐาน U.๒๐ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๖.๓๗

๑๑. **โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม (รฟท.)** เพื่อรองรับปริมาณความต้องการของการสื่อสารรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงการเสริมสร้างความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้บริการ เช่น การขายตั๋วล่วงหน้า การติดตามขบวนรถ การติดตามแก้ไขปัญหาการเดินทางที่ล่าช้าอย่างเป็นระบบ ระยะเวลาดำเนินการ ๓ ปี งบประมาณทั้งโครงการ เป็นเงิน ๒,๐๖๔.๖๓ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานขออนุมัติดำเนินโครงการฯ เสนอกระทรวงคมนาคม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ รฟท. ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ทั้งนี้ได้ขอตั้งงบประมาณแผ่นดิน ปี ๒๕๖๐ ต่อไป

๑๒. **โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี (รฟท.)** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย ความคล่องตัวของ การเดินทาง เนื่องจากระบบอาณัติสัญญาณเดิมเป็นแบบทางปลาซึ่งมีข้อเสียหลายประการ เช่น การมองเห็นท่าสัญญาณ รวมทั้งปรับปรุงประแจกลหมู่ ตลอดจนเครื่องทางสะดวกทั่วประเทศ การรถไฟฯ ระยะเวลาดำเนินงาน ๖ ปี งบประมาณทั้งโครงการ ๓,๕๖๔.๘๖ ล้านบาท ขณะนี้ รฟท. ได้รับรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) แล้ว และอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมในการดำเนินการจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา งานก่อสร้างและงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้าง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ รฟท. ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ทั้งนี้ได้ขอตั้งงบประมาณแผ่นดิน ปี ๒๕๖๐ ต่อไป

๑๓. **โครงการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรืออ่าวไทยและท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน (Landbridge) (รฟท.)** ก่อสร้างทางรถไฟขนาดทางกว้าง ๑ เมตร เชื่อมโยงท่าเรือปากบารา อำเภอละงู จังหวัดสตูล กับท่าเรือจะนะ เพื่อเป็นเส้นทางขนส่งตู้สินค้า (Container) ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ รฟท. ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ทั้งนี้ได้ขอตั้งงบประมาณแผ่นดิน ปี ๒๕๖๐

๑๔. **มาตรการปรับโครงสร้างกิจการรถไฟ และแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการภายใน (รฟท.)** ศึกษาและจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ๑๐ ปี และแผนปฏิบัติการ ๕ ปี เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟฯ ตามโครงสร้างใหม่ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒

เพื่อศึกษาและจัดทำรายละเอียดโครงสร้างใหม่ในลักษณะหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๒ โดยดำเนินการจ้างที่ปรึกษาฯ เพื่อจัดเตรียมบุคลากรตามโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมของประเทศ และกำหนดแนวทางในการพัฒนาที่ดิน เพื่อแก้ปัญหาภาระทางการเงิน เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๕๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการเรื่องแก้ไขข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ ๒.๑ การแบ่งส่วนงานและอำนาจความรับผิดชอบของผู้บริหารฯ ตามมติที่ประชุมคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญา ครั้งที่ ๘/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๘

๑๕. มาตรการส่งเสริมการกำกับดูแลการขนส่งทางรางโดยการผลักดันกฎหมาย (ร่าง) พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ให้สามารถบังคับใช้ได้ รวมถึงการตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง (รฟท.) คค. โดย สนข. ได้พิจารณาขอร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. โดยมีหลักการสำคัญ คือ การบูรณาการกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานภาครัฐ (Administration) ด้านการขนส่งของประเทศ โดยแบ่งแยกบทบาทขององค์กรของรัฐและผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเป็นบทบาท ด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล (ซึ่งแยกย่อยเป็นกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่ง) และบทบาทการเป็นผู้ประกอบการหลักการดังกล่าวสอดคล้องกับการบริหารงานภาครัฐของสากล ทั้งนี้ประธานคณะทำงานพิจารณาปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ได้พิจารณาปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว ตามผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็น เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๗ รวมทั้งผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการภาคเอกชน ซึ่งสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๗ ส่งให้ สนข. เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๗ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างสำนักงาน ก.พ.ร. พิจารณาก่อนเสนอคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบราชการ (อ.ก.พ.ร.) พิจารณาให้ความเห็นและปรับปรุงก่อนจัดทำสรุปเสนอ ครม. พิจารณา และเสนอรัฐสภาเพื่อออกกฎหมายตามขั้นตอนต่อไป

๓.๒.๓ การขนส่งทางน้ำ

๑. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ จ.ชุมพร (จท.) เพื่อการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภาคใต้ตอนบน และภาคตะวันออกเชื่อมไปสู่ฝั่งตะวันตก เพื่อลดต้นทุนการขนส่งช่วยประหยัดพลังงานและช่วยลดการจราจรแออัดและอุบัติเหตุ โดยการกระจายการขนส่งทางบกจากภาคกลาง ภาคตะวันออกไปยังภาคตะวันตกได้ จท. ได้รับจัดสรรงบประมาณปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ วงเงิน ๕๘.๙๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินการศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือที่จังหวัดชุมพรแล้ว โดยได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ วงเงิน ๕๖.๗๓๕๘ ล้านบาท กำหนดระยะเวลา ๗๒๐ วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๐

๒. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง (จท.) เพื่อรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอันดามันบริเวณ จ.ตรัง และพื้นที่ใกล้เคียง โดยก่อสร้างท่าเทียบเรือเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กวางบนเสาเข็ม ขนาด ๒๙ x ๑๘๕ ม. รองรับเรือบรรทุกสินค้าเทกอง ขนาด ๔,๐๐๐ ตันกรอสได้ ๓ ลำ ดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำรายละเอียดสิ่งปลูกสร้างเพื่อนำส่งขึ้นทะเบียนที่ราชพัสดุกับกรมธนารักษ์ โดยในเบื้องต้น จท. ได้อนุมัติให้ อบจ. ตรัง

เข้ามาบริหารท่าเรือเป็นการชั่วคราวในเชิงสาธารณะก่อนดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป พร้อมจัดทำแผนธุรกิจ เสนอกรมฯ เพื่อประกอบการพิจารณาด้วย ในส่วนการบริหารท่าเรือ ได้มีการประชุมร่วมกับคณะอนุกรรมการ การคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ในคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อผลักดันการเปิดใช้งานท่าเรือบ้านนาเกลือ โดยเห็นควรให้ จท. ประชุมร่วมกับกรมธนารักษ์ในการกำหนด หลักเกณฑ์การคิดอัตราค่าเช่าเพื่อหาข้อสรุปก่อนดำเนินการในขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้จากการประชุม คณะอนุกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘ มีมติให้ อบจ. ตรัง บริหารท่าเรือนาเกลือ และให้กรมธนารักษ์ เร่งทำสัญญากับ อบจ.ตรัง เข้าบริหารท่าเรือนาเกลือ ในวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ โดยจัดเก็บค่าธรรมเนียมคงที่ เป็นเวลา ๓ ปี อัตรา ๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท/ปี แล้วให้ อบจ. ตรังส่งงบดุลบัญชีประจำปี ๓ ปี ให้กรมธนารักษ์ เพื่อพิจารณาค่าตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม ปัจจุบันได้มีการลงนามในสัญญาเช่าแล้วเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ จนถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ (กำหนดระยะเวลา ๓ ปี)

๓. งานขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ (จท.) เนื่องจากร่องน้ำทั่วประเทศ ไม่ว่าจะเป็นร่องน้ำ ภายในประเทศและร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่เชื่อมระหว่างท่าเทียบเรือกับทะเลภายในประเทศและร่องน้ำขนาดเล็ก ที่เรือประมงใช้เป็นประจำเกิดการตื้นเขินจากการตกตะกอนและจากลมมรสุม ทำให้เรือไม่สามารถใช้ร่องน้ำ ต่าง ๆ ได้ตลอดทั้งปี จึงเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ โดยร่องน้ำต่าง ๆ จำเป็นต้องดำเนินการบำรุงรักษา เพื่อรักษาระดับความลึกให้เรือใช้ร่องน้ำได้ตลอดทั้งปี รวมทั้งแม่น้ำสายหลักบางสายมีความตื้นเขินและถูกบุกรุกจนบางช่วงเกือบจะหมดสภาพแม่น้ำ ไม่สามารถระบายน้ำในฤดูน้ำหลากได้ทัน ทำให้ประสบปัญหาอุทกภัย เป็นประจำทุกปี ตลอดจนทำให้สองฝั่งแม่น้ำเสียภูมิทัศน์ ขาดความสวยงามและร่มรื่น ดังนั้น เพื่อให้ร่องน้ำมี ความกว้างและความลึกเพียงพอ แก้ไขปัญหาการตกตะกอนตื้นเขินของร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ราษฎรผู้ใช้ร่องน้ำ และผู้ประกอบการเดินเรือใช้เป็นเส้นทางการสัญจรทางน้ำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่การขนส่งทางน้ำ อันจะทำให้การขนส่งทางน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นอกจากนี้ยังเป็นการ ป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว โดย จท.ได้ดำเนินการ ดังนี้

ปี ๒๕๕๔ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๑๔ ร่องน้ำ ดำเนินการแล้วเสร็จ

ปี ๒๕๕๕ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ และดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศเพื่อการแก้ไขปัญหามลพิษ จำนวน ๒ ร่องน้ำ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา (๔ ตอน) และแม่น้ำยม (๖ ตอน) ดำเนินการแล้วเสร็จ

ปี ๒๕๕๖ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ ดำเนินการแล้วเสร็จ

ปี ๒๕๕๗ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ จำนวน ๕ ร่องน้ำ ดำเนินการแล้วเสร็จ

ปี ๒๕๕๘ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ จำนวน ๙ ร่องน้ำ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๘ ร่องน้ำ ได้แก่

- ลำน้ำแม่สวย จ.หนองคาย
- แม่น้ำน่าน จ.น่าน
- แม่น้ำปิง จ.ตาก
- ลำน้ำยั้ง (สาขาแม่น้ำชี) จ.กาฬสินธุ์
- แม่น้ำเจ้าพระยา จ.สิงห์บุรี - จ.ชัยนาท
- แม่น้ำป่าสัก จ.เพชรบูรณ์

- แม่น้ำวัง จ.ลำปาง
 - ขุดลอกแม่น้ำโขงบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ ถึงท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒
- อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ ร่องน้ำ ได้แก่
- แม่น้ำอิง จ.พะเยา ผลงานร้อยละ ๕๘.๘๔

ปี ๒๕๕๙ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ จำนวน ๒๖ ร่องน้ำ

ได้แก่

- อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๕ ร่องน้ำ ได้แก่
- ขุดลอกแม่น้ำโขงบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ ถึงท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒
 - แม่น้ำชี จ.ชัยภูมิ
 - แม่น้ำเลย ต.วังสะพุง อ.วังสะพุง จ.เลย
 - แม่น้ำมูล ต.แก ต.น้ำเขียว อ.รัตนบุรี จ.สุรินทร์
 - แม่น้ำที่ลำปลายมาศ อ.หนองหงส์ จ.บุรีรัมย์
 - แม่น้ำที่ลำปลายมาศ อ.โนนดินแดง จ.บุรีรัมย์
 - แม่น้ำที่แม่น้ำชี อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์
 - แม่น้ำที่ลำพันชาด อ.แก่งสามชัย จ.กาฬสินธุ์
 - แม่น้ำที่ลำพะเนียง อ.นาหว้า จ.หนองบัวลำภู
 - แม่น้ำที่ลำปะเทียะ อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.บุรีรัมย์
 - แม่น้ำที่ลำซอม อ.ศรีรัตนะ จ.ศรีสะเกษ
 - แม่น้ำที่ลำเชียงไกร อ.แก่งเทพารักษ์ จ.นครราชสีมา
 - แม่น้ำที่แม่น้ำชี อ.ภักดีชุมพล จ.ชัยภูมิ
 - แม่น้ำที่ลำพังซอ อ.พยัคฆภูมิพิสัย จ.มหาสารคาม
 - แม่น้ำที่ลำปลายมาศ อ.หนองกี่ จ.บุรีรัมย์

อยู่ระหว่างขั้นตอนการประกวดราคา/รอลงนามในสัญญา จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ ได้แก่

- แม่น้ำยม อ.เมือง จ.สุโขทัย
- แม่น้ำวัง ต.แม่ถอด อ.เถิน ถึง ต.สบปราบ อ.สบปราบ จ.ลำปาง
- แม่น้ำที่ลำตะคอง อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา
- แม่น้ำที่ลำสะเทต อ.ประทาย จ.นครราชสีมา
- แม่น้ำที่แม่น้ำชี อ.เมือง จ.สุรินทร์
- แม่น้ำที่ลำพาน อ.ห้วยเม็ก จ.กาฬสินธุ์
- แม่น้ำที่ลำปลายมาศ อ.ลำปลายมาศ จ.บุรีรัมย์
- แม่น้ำที่ลำน้ำยัง อ.หนองพอก จ.ร้อยเอ็ด
- แม่น้ำที่ลำเสียวน้อย อ.จตุรพักตรพิมาน จ.ร้อยเอ็ด
- แม่น้ำที่ลำปะเทียะ อ.ประโคนชัย จ.บุรีรัมย์
- แม่น้ำที่แม่น้ำชี อ.อาจสามารถ จ.ร้อยเอ็ด

๔. งานขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเล (จท.)

เนื่องจากร่องน้ำทั่วประเทศ ไม่ว่าจะเป็นร่องน้ำภายในประเทศและร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่เชื่อมระหว่างท่าเทียบเรือกับทะเลภายในประเทศและร่องน้ำขนาดเล็กที่เรือประมงใช้เป็นประจำเกิดการตื้นเขินจากการตกตะกอนและจากลมมรสุม ทำให้เรือไม่สามารถใช้ร่องน้ำต่าง ๆ ได้ตลอดทั้งปี จึงเกิดความสูญเสียทาง

เศรษฐกิจ โดยร่องน้ำต่าง ๆ จำเป็นต้องดำเนินการบำรุงรักษาเพื่อรักษาระดับความลึกให้เรือใช้ร่องน้ำได้ตลอดทั้งปี รวมทั้งแม่น้ำสายหลักบางสายมีความตื้นเขินและถูกบุกรุกจนบางช่วงเกือบจะหมดสภาพแม่น้ำ ไม่สามารถระบายน้ำในฤดูน้ำหลากได้ทัน ทำให้ประสบปัญหาอุทกภัยเป็นประจำทุกปี ตลอดจนทำให้สองฝั่งแม่น้ำเสียภูมิทัศน์ ขาดความสวยงามและร่มรื่น ดังนั้น เพื่อให้ร่องน้ำมีความกว้างและความลึกเพียงพอ แก้ไขปัญหาการตกตะกอนตื้นเขินของร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ราษฎรผู้ใช้ร่องน้ำ และผู้ประกอบการเดินเรือใช้เป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่การขนส่งทางน้ำอันจะทำให้การขนส่งทางน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเลเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว โดย จท. ได้ดำเนินการ ดังนี้

ปี ๒๕๕๔ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล จำนวน ๙ ร่องน้ำ
ดำเนินการแล้วเสร็จ

ปี ๒๕๕๕ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล จำนวน ๑๐ ร่องน้ำ
ดำเนินการแล้วเสร็จ

ปี ๒๕๕๖ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล จำนวน ๑๓ ร่องน้ำ
ดำเนินการแล้วเสร็จ

ปี ๒๕๕๗ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล จำนวน ๘ ร่องน้ำ
ดำเนินการแล้วเสร็จ

ปี ๒๕๕๘ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ
ดำเนินการแล้วเสร็จ

ปี ๒๕๕๙ ดำเนินการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ
ได้แก่

อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๗ ร่องน้ำ ได้แก่

- ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่องที่ ๒ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ
- ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา
- ร่องน้ำปัตตานี จังหวัดปัตตานี
- ร่องน้ำบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- ร่องน้ำปากนคร อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช
- ร่องน้ำปูลากาปี อ.เมือง จ.นราธิวาส
- ร่องน้ำปูลาวาจิ อ.เมือง จ.นราธิวาส

อยู่ระหว่างขั้นตอนการประกวดราคา/รอลงนามในสัญญา จำนวน ๔ ร่องน้ำ ได้แก่

- ร่องน้ำตากใบ อ.ตากใบ จ.นราธิวาส
- ร่องน้ำทะเลสาบสงขลา จ.สงขลา
- ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมือง นราธิวาส
- ร่องน้ำบริเวณเกาะยาว อ.ตากใบ นราธิวาส

๕. มาตรการแก้ไขปัญหามลพิษของตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำ อุประรด และสิ่งกีดขวางในลำน้ำ
โดยการร่วมมือประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (จท.) เป็นการแก้ไขความสูงสะพานที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ (กรณีการกำหนดความสูงช่องลอดและความกว้างตอม่อของสะพานใหม่ที่จะก่อสร้างในอนาคต และการปรับปรุงสะพานเดิมให้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ) โดย จท. ได้ดำเนินการสัมมนาเชิงปฏิบัติการแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งทางน้ำ โดยในประเด็นการแก้ไขความสูงที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ

กรมเจ้าท่าได้จัดทำและนำเสนอเกณฑ์มาตรฐานของความสูงสะพาน คือ ความสูง ๕.๖ เมตรจากระดับน้ำสูงสุด (แม่น้ำเจ้าพระยา) และความสูง ๕ เมตร จากระดับน้ำสูงสุด (แม่น้ำป่าสัก) ส่วนความกว้างตอม่ออย่างต่ำ ๕๐ เมตร (แม่น้ำเจ้าพระยา) ซึ่งที่ประชุมที่มี รวค. เป็นประธานได้ให้ความเห็นชอบแล้ว และได้สั่งการกรณีปรับปรุงสะพานเดิมให้พิจารณาปรับสะพานที่มีขนาดความสูง/ความกว้างไม่ถึงเกณฑ์มาตรฐานที่กรมเจ้าท่า กำหนด โดยมอบหมายให้ รปค.(คพ.) ประสาน ทล. และ ทช. เพื่อพิจารณาดำเนินการตาม รวค. สั่งการ ส่วนกรณีสะพานใหม่ที่จะสร้างในอนาคตจะต้องมีมาตรฐานความสูงตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด และให้มีการปรับแบบเรือให้มีขนาดที่เหมาะสมกับการขนส่งในลำน้ำ

ปัจจุบันกรมทางหลวงจะดำเนินการยกระดับสะพานนนทบุรี (สะพานนวลฉวี) ซึ่งได้รับงบประมาณ ปี ๒๕๕๙ โดยภาคเอกชนผู้ประกอบการเรือลำเลียง บริหารจัดการเดินเรือหรือปรับปรุงความสูงของ Super Structure (แก่งเรือ) โดยการเลื่อนฐานลงไปใต้ตาดฟ้า

๖. มาตรการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการกำหนดตัวชี้วัด (KPI) (จท.) โดยได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีและแผนปฏิบัติการ ๔ ปี (๒๕๕๕ - ๒๕๕๘) ตามที่ได้ กำหนดตัวชี้วัดเพื่อติดตามผลการดำเนินงาน โดยกำหนดให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนงาน ประจำปี พิจารณาตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น รายเดือน รายไตรมาส และ เมื่อสิ้นสุด ปีงบประมาณ เป็นต้น

๗. มาตรการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากรเพื่อลดขั้นตอน เอกสาร ระเบียบพิธีการ ทางศุลกากรต่าง ๆ สำหรับการขนส่งทางน้ำ โดยการประสานงานกับศุลกากร (จท.) เป็นการปรับปรุงแก้ไข ระเบียบพิธีการศุลกากรเรือค้าชายฝั่งให้เกิดความสะดวกกับผู้ประกอบการเรือค้าชายฝั่งมากขึ้น โดย จท. พัฒนาระบบ Transport Single Window e-Logistics เพื่อรองรับการเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window-Logistics ของกรมศุลกากร โดย จท. ได้ดำเนินการศึกษาออกแบบระบบ Transport Single Window-Logistics ซึ่งได้ทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูล NSW กับกรมศุลกากรเรียบร้อยแล้ว โดยพัฒนา โปรแกรม Back office ได้แก่ ระบบตรวจการขนส่งทางน้ำ ระบบนำร่อง ระบบตรวจเรือในเมืองท่า ระบบ ขออนุญาตใช้เรือต่างประเทศ ทั้งนี้ เริ่มใช้ระบบเมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๘ และเริ่มใช้ระบบบริการ อิเล็กทรอนิกส์ แทนเอกสารกระดาษเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘ โดยมีกระบวนการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การแจ้ง เรือเข้า - ออก การขออนุญาตขนถ่ายสิ่งของที่ก่อให้เกิดอันตราย การขออนุญาตจอดเรือนอกเขตท่า การทำเรือ แห่งประเทศไทย โดยการเชื่อมโยงข้อมูล e-Manifest จาก NSW กับข้อมูลสินค้าทุกพิภพติดตามที่แจ้งมากับเรือ ในส่วนของการปรับปรุงแก้ไขระเบียบ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนด ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน ในปัจจุบันนั้น จท. ได้มีประกาศ เรื่อง การแจ้ง การรายงาน และการขออนุญาตด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๕๘ และเนื่องจากประกาศดังกล่าวมีสภาพบังคับใช้กับประชาชนเช่นเดียวกับ กฎหมายทั่วไป จท. จึงได้นำเสนอเพื่อลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาด้วยแล้ว

๘. มาตรการจัดตั้งคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติให้มีหน้าที่กำกับดูแลและกำหนดทิศทางการ พัฒนาท่าเรือทั่วประเทศ (จท.) จากการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๔ มีมติเห็นชอบให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือทำหน้าที่คณะกรรมการ ท่าเรือแห่งชาติ และปรับปรุงอำนาจหน้าที่คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๔ โดยให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือมีอำนาจหน้าที่ใหม่ ดังนี้

๑) การนำเสนอนโยบายและแผนพัฒนาท่าเรือ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับกิจการท่าเรือ รวมทั้งพิจารณาปัญหาและการส่งเสริมการประกอบการและการลงทุนของผู้ประกอบการท่าเรือให้สอดคล้องกับความต้องการและสนับสนุนธุรกิจการขนส่งทางทะเล

๒) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการเสนอความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการกำหนดแนวทางและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและพัฒนากิจการท่าเรือ ตลอดจนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้บริการมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล

๓) การเสนอความเห็น ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับท่าเรือ และกิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ โดยเน้นให้มีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมและเป็นธรรม

๔) กำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์บริหารท่าเรือ ตลอดจนหลักเกณฑ์การก่อสร้างท่าเทียบเรือ รวมทั้งกรอบอัตราค่าบริการที่เหมาะสมของท่าเรือเพื่อเป็นธรรมแก่ผู้ให้และผู้ใช้บริการ

๕) ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการดำเนินงานท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือของรัฐ โดยเน้นให้มีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม ตลอดจนกำหนดเป้าหมายเกี่ยวกับการพัฒนา โครงข่ายเชื่อมโยงของระบบการขนส่งและบริการต่อเนื่องท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้อง

๖) งานอื่นตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมอบหมาย หรือสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวีร้องขอ

ในการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ได้มีมติให้ปรับปรุงองค์ประกอบคณะกรรมการเฉพาะเรื่อง ๖ คณะ ภายใต้คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ได้แก่ คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาองเรือพาณิชย์ไทย คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง และลำน้ำ คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาอู่เรือ คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือ คณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี และคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการขนส่งเชื่อมโยง เพื่อให้มีองค์ประกอบครบถ้วน เป็นปัจจุบัน และรวมเป็นคำสั่งที่สมบูรณ์ฉบับเดียวเพื่อให้เป็นกลไกขับเคลื่อนที่สำคัญในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไทยอย่างมีประสิทธิภาพ ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมเสนอประธานฯ แต่งตั้ง โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ กรมเจ้าท่ามีแผนที่จะประชุมคณะกรรมการเฉพาะเรื่อง ทั้ง ๖ คณะ อย่างน้อย ๑ ครั้ง

๙. มาตรการช่วยเหลือ และส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี โดยการจัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี (จท.) ประกอบด้วย ๒ มาตรการย่อย คือ มาตรการทางการเงินตามโครงการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศ เพื่อพัฒนาองเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่งของไทย และมาตรการทบทวนการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนสำหรับกิจการพาณิชย์นาวี

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ ได้มีการพิจารณาเรื่อง โครงการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศ เพื่อพัฒนาองเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่งของประเทศ ซึ่งที่ประชุมมอบหมายให้ สศช. หาข้อสรุปแนวทางดำเนินการสนับสนุนการต่อเรือภายในประเทศและส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีต่อไปนั้น สศช. ได้ศึกษาทบทวนโครงการดังกล่าวและหารือร่วมกับกรมเจ้าท่า สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย พร้อมทั้ง รวบรวมข้อมูลทุกมิติ และสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ ตลอดจนรับฟังผลการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญจาก JETRO ประเทศญี่ปุ่น เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศแล้ว และมีความเห็นเกี่ยวกับการสนับสนุนด้านการเงินสรุปได้ว่า เห็นควรให้กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมการจัดสรรเงินเชื่อ ดอกเบี้ยต่ำสำหรับสนับสนุนการพัฒนาองเรือพาณิชย์ไทยและอู่เรือไทยซึ่งอาจพิจารณาจากแนวทางและ

เงื่อนไขการให้สินเชื่อที่เคยได้รับตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๔ หรือตามที่กระทรวงการคลังได้ศึกษาใหม่ โดย จท. จะได้ประมวลผลข้อมูลนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เพื่อพิจารณาให้เกิดผลในทางปฏิบัติ จท. มีแผนงานที่จะดำเนินการทบทวนการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนพาณิชย์นาวีที่เคยได้ทำการศึกษาไว้ในอดีตเพื่อใช้เป็นข้อมูลตั้งต้นในการนำเสนอมาตรการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีทั้งระบบ โดยรวมถึงการบริหารจัดการกองทุนดังกล่าวด้วย

ในคราวประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ วันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ โดย จท. ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานให้ที่ประชุมรับทราบว่าเป็นความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยความช่วยเหลือของรัฐบาลญี่ปุ่น มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยพัฒนากองเรือน้ำมันชายฝั่งของไทยให้เป็นเรือที่มีเปลือกเรือสองชั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในกรณีเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศเพื่อให้มีขีดความสามารถในการต่อเรือที่มีเทคโนโลยีสูง โดยฝ่ายญี่ปุ่นจะให้ความช่วยเหลือในการออกแบบเรือมาตรฐานจำนวน ๑ แบบ ส่งผู้เชี่ยวชาญมาควบคุมและให้คำแนะนำในการต่อเรือที่เรือไทย และฝ่ายไทยจะต้องหาแหล่งสินเชื่อที่มุ่งใจ และมีเงื่อนไขผ่อนปรนให้แก่เจ้าของเรือไทยที่ประสงค์จะเข้าร่วมโครงการ ซึ่งขณะนี้ยังไม่สามารถหาข้อยุติเกี่ยวกับเงื่อนไขการให้สินเชื่อทำให้ปัจจุบันโครงการนี้ยังไม่สามารถดำเนินการได้ ซึ่งที่ประชุมพิจารณาเห็นว่าโครงการดังกล่าวจะเป็นผลดีต่อการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยให้ทันสมัย อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศ จึงมีมติให้ดำเนินโครงการดังกล่าวต่อไป โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดประชุมหารือกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อผลักดันให้โครงการดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้โดยเร็ว และให้กรมเจ้าท่าประสานงานกับรัฐบาลญี่ปุ่นยืนยันการเข้าร่วมโครงการต่อไป ทั้งนี้ รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนากองเรือ อุตสาหกรรมต่อเรือ และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอันเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศไทยให้เป็น Hub ด้านการพาณิชย์นาวีในภูมิภาค

๑๐. มาตรการปรับปรุง แก้ไข ขยายผล ยกร่าง กฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายด้านพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้อง เพื่อเอื้อต่อการดำเนินงานการขนส่งทางน้ำ (จท.)

๑๐.๑ การยกร่าง/ปรับปรุง กฎระเบียบ ข้อบังคับ ตามมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ซึ่ง จท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานปรับปรุงแก้ไขกฎ ระเบียบ และหลักเกณฑ์ในงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวี โดยได้ดำเนินการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทยให้มีความชัดเจนและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งในเรื่องการกำหนดเส้นทางเดินเรือ การแจ้งการใช้เรือไทย การชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ และยกเว้นต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งที่ประชุมคณะทำงานได้เห็นชอบในหลักการปรับปรุงแก้ไขในประเด็นต่าง ๆ แล้ว โดยกรมเจ้าท่าจะได้จัดทำแผนงานและจัดลำดับการดำเนินการแก้ไขในแต่ละเรื่อง รวมทั้ง บรรจุเป็นวาระเพื่อเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในครั้งต่อไปด้วย ทั้งนี้ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ จท. ได้จัดให้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็น เรื่อง “กฎระเบียบตามมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย” ที่คณะทำงานฯ ได้พิจารณาปรับปรุง โดยได้รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ต่อมาเมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๘ กรมเจ้าท่าได้มีการประชุมคณะทำงานฯ เพื่อพิจารณาทบทวนปรับปรุงข้อมูลในแต่ละประเด็นที่ได้รับจากการสัมมนาฯ แล้ว

๑๐.๒ การยกร่างระเบียบเพื่อความชัดเจนในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ จท. ได้ดำเนินการออกระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยกาแจ้ง (แจ้งการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในใบทะเบียนฯ ตามมาตรา ๕๖ และการแจ้งยกเลิกการประกอบกาฯ ตาม มาตรา ๖๑) และ

ปรับปรุงประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๓๘๗/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๐ เรื่อง กำหนดแบบ หลักเกณฑ์และระยะเวลาให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนส่งรายงานเกี่ยวกับการประกอบการ จากเดิมให้รายงาน ๒ ครั้ง/ปี เป็นให้รายงานปีละ ๑ ครั้ง โดยให้รายงานภายในวันที่ ๓๑ มีนาคม ของทุกปีซึ่งได้มีผลบังคับใช้แล้ว

๑๐.๓ การพิจารณาทบทวนร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ...

- เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ จท. ได้มีหนังสือเชิญผู้เกี่ยวข้องของพิจารณาทบทวนผลการสัมมนาเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่ผ่านมา โดยที่ประชุมมีมติเห็นควรมีคณะทำงานพิจารณาทบทวนร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลเดิมที่เคยมีการยกร่างตามกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ (Maritime Insurance Act ๑๙๐๖)

- เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ กรมเจ้าท่าได้มีคำสั่งที่ ๖๕๕/๒๕๕๘ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... โดยคณะทำงานฯ ซึ่งมีอธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นประธานและกองส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเป็นฝ่ายเลขานุการ และประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ ไปเมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๘ ต่อมาสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ขอหารือกับกรมเจ้าท่าถึงแนวทางในการผลักดันร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... โดยสำนักงาน คปภ. จะขอรับเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการผลักดันร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

กรมเจ้าท่าได้ประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๒ - ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๘ เพื่อร่วมหารือในประเด็นดังกล่าวข้างต้น โดยที่ประชุมไม่ขัดข้องที่สำนักงาน คปภ. จะขอรับเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการผลักดันร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ต่อจากกรมเจ้าท่า เนื่องจากการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. อยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายและเป็นภารกิจของสำนักงาน คปภ. ซึ่งในอนาคตจะเป็นหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายนี้ ประกอบกับตามโครงสร้างการบริหารงาน สำนักงาน คปภ. มีลักษณะเป็นองค์กรอิสระ ดังนั้น จึงมีความคล่องตัวในการผลักดันและดำเนินการให้ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. มีผลบังคับใช้ได้รวดเร็ว อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยขอให้ดำเนินการตามแนวทางที่คณะทำงานฯ กรมเจ้าท่าได้กำหนดไว้ในการยกร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ด้วยความเห็นชอบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการต่อไป โดยให้สำนักงาน คปภ. เพิ่มเติมองค์ประกอบของคณะกรรมการเพื่อศึกษาความจำเป็นในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... เพื่อขับเคลื่อนร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ...

๑๐.๔ การพิจารณาเพิ่มเติมอนุบัญญัติในมาตรา ๑๗ พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ : โดยเมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๘ กรมเจ้าท่าได้ประชุมหารือร่วมกับกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ สมาคมเจ้าของเรือไทย สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริษัทผู้รับสัมปทานปิโตรเลียม รวมถึง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาเพิ่มเติมอนุบัญญัติในมาตรา ๑๗ พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ที่คณะอนุกรรมการพิจารณาการร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ได้ยกร่างตามข้อความดังนี้

“กำหนดให้ผู้รับสัมปทานสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือไหล่ทวีปของไทย ต้องใช้บริการดังต่อไปนี้เป็นอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งหมด ที่เรือไทย ผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีไทย หรือท่าเรือไทย สามารถให้บริการได้ ต้องใช้เรือไทย ผู้ประกอบการพาณิชย์นาวี หรือท่าเรือไทย คือ

(ก) การติดตั้ง การเคลื่อนย้าย หรือการยกขนส่งสิ่งใด ๆ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานในการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม

(ข) การสร้าง การซ่อมแซม หรือบำรุงรักษาสิ่งก่อสร้าง หรือสิ่งติดตั้งของสถานที่สำรวจ หรือผลิตปิโตรเลียม

(ค) การจัดส่งกำลังบำรุง การจัดให้มีที่พักอาศัยสำหรับผู้ปฏิบัติงาน การขนส่งหรือการจัดเก็บหรือรักษาผลผลิตที่ได้จากการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม

(ง) การขนส่งกำลังคนหรือสิ่งของระหว่างสถานที่บนฝั่งหรือสถานที่ใด ๆ ในทะเล กับสถานที่สำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม

(จ) บริการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

โดยที่ประชุมเห็นด้วยในการสนับสนุนให้เกิดการใช้บริการกับผู้ประกอบการไทยในบริเวณดังกล่าวแต่ต้องได้มาตรฐานสากล โดยตั้งข้อสังเกตในถ้อยคำที่ยกกว้างว่ายังคลุมเครือ มีความหมายเกินขอบเขตกิจการพาณิชย์ จึงเสนอให้พิจารณาปรับปรุงถ้อยคำให้ชัดเจน สอดคล้องกับกิจการพาณิชย์ รวมถึงความเชื่อมโยงกับบทบัญญัติในมาตราอื่นด้วย

๑๐.๕ การประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ได้พิจารณารับทราบการยกย่องพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมีสาระสำคัญที่ครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์ ดังนี้ (๑) ปรับปรุงโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ (๒) จัดตั้งหน่วยงานพิเศษ เพื่อทำหน้าที่หลักในการศึกษารวบรวมข้อมูล จัดทำแผนงาน โครงการ ติดตามและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานอย่างเป็นระบบครบวงจร (๓) เพิ่มเติมมาตรการส่งเสริมและสิทธิประโยชน์ให้แก่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ขณะนี้ร่างกฎหมายดังกล่าวอยู่ระหว่างการนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ก่อนส่งให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาในรายละเอียด และเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนการออกกฎหมาย ซึ่งที่ประชุมรับทราบและให้เร่งรัดขั้นตอนการออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ให้มีผลใช้บังคับโดยเร็ว

๑๑. มาตรการกำกับ ดูแล และอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางน้ำ โดยการจัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการขนส่งทางน้ำ เพื่อจัดระบบฐานข้อมูล (จท.) จท. ได้มีการจัดทำระบบข้อมูลการขนส่งทางน้ำ โดยดำเนินงานโครงการต่าง ๆ เพื่อรองรับระบบการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศ ชายฝั่งทะเล และระหว่างประเทศ มีทั้งการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ การก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น การก่อสร้างท่าเทียบเรือ การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง รวมถึงเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ทั้งหมดนี้ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและระบบเศรษฐกิจในลักษณะต่าง ๆ เช่น การลดต้นทุนค่าขนส่ง การลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับการจราจรทางน้ำ การเพิ่มโอกาสการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะของประชาชนและผู้ประกอบการ การบรรเทาความเดือดร้อนเสียหายของสาธารณะสมบัติและประชาชน การเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ เป็นต้น พร้อมกับการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ได้ตรวจสอบความก้าวหน้าของโครงการเป็นระยะ ๆ รวมทั้งได้รวบรวมสถิติข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสารทางน้ำในเส้นทางต่าง ๆ รวมถึงความพึงพอใจของผู้รับบริการ

๑๒. มาตรการให้รัฐจัดสรรทุนการศึกษาด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ รวมทั้งการฝึกอบรมและดูงาน (ทั้งในและต่างประเทศ) และยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องมือและอุปกรณ์การเรียนการสอน (จท.) ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑) การจัดสรรทุนการศึกษาด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ โดยให้การสนับสนุนเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานเข้ารับการอบรมหลักสูตรคนประจำเรือ ทั้งระดับพื้นฐานและทักษะขั้นสูง โดยได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียม

๒) การฝึกอบรมดูงาน จะดำเนินการตามความเหมาะสมต่อไป

๓) การจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ต้องใช้ในการเรียนการสอนและฝึกอบรม

โดยเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการฝึกอบรมนำความรู้และทักษะไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง และแนะนำแก่ผู้ร่วมงานต่อไป และ จท. ได้ดำเนินการปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนให้ทันสมัย สอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) แล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ จึงต้องจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ทดลองให้ตรงกับเนื้อหาวิชาในหลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๕๘ เพื่อมาดำเนินการจัดหาครุภัณฑ์หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือหลักสูตรเทคโนโลยีบัณฑิต และหลักสูตรประกาศนียบัตรนายช่างกลเรือ วงเงินรวม ๒๑ ล้านบาท เพื่มาดำเนินการแล้ว โดย จท. ได้ลงนามกับ บริษัท สยามแอ็ดวานซ์เทค จำกัด เมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ วงเงิน ๒๐.๘๘ ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘ การดำเนินงานแล้วเสร็จ

๑๓. มาตรการพัฒนาระบบหลักสูตร (ด้านวิชาการ ภาษา ทักษะ ปฏิบัติการ และความรู้ด้าน IT) และเพิ่มสถาบันการเรียนการสอนด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อผลิตบุคลากรให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการ (จท.) เป็นการพัฒนาหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์และหลักสูตรฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือให้เป็นปัจจุบัน และสอดคล้องกับอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ โดย จท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการหลักสูตรการเรียนและหลักสูตรการอบรมตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ โดยดำเนินการจัดทำหลักสูตรคู่ขนานกับการจัดทำระบบ ISO ประกอบด้วย หลักสูตรการศึกษา ๕ หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรวิทยาการเดินเรือ หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือหลักสูตรเทคโนโลยีเครื่องกลเรือ หลักสูตรประกาศนียบัตรการเดินเรือพาณิชย์ฝ่ายเดินเรือ และหลักสูตรประกาศนียบัตรการเดินเรือพาณิชย์ฝ่ายช่างกลเรือ ขณะนี้ได้อนุมัติรับรองหลักสูตร และออกเป็นข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ

๑๔. มาตรการจัดตั้งหน่วยงานระดับ “กรม” เพื่อรองรับภารกิจการบริหารงานด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี (จท.) การจัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อทำหน้าที่หลักในการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีตามร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.....

สำนักงาน ก.พ.ร. โดยคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบราชการเกี่ยวกับการปรับปรุงการแบ่งส่วนราชการด้านเศรษฐกิจ ได้ประชุมพิจารณาแล้วมีมติ ไม่สนับสนุนให้จัดตั้งกรมส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ด้วยเหตุผลว่า “ลักษณะงานเป็นการกำกับดูแลการเดินเรือของเอกชน ซึ่งขณะนี้ส่วนใหญ่ไม่ใช่เรือของคนไทย จึงเห็นว่างานดังกล่าวควรให้เป็นภารกิจของ จท. ซึ่งมีหน้าที่ในการจัดระเบียบการขนส่ง” โดยมีความเห็นสนับสนุนให้จัดตั้งกองกำกับการพาณิชย์นาวีขึ้น ๑ กองใน จท. และให้เปลี่ยนชื่อสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเป็น “กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี” ซึ่งปัจจุบันกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการข้างต้นมีผลใช้บังคับแล้ว

การจัดตั้งหน่วยงานระดับ “กรม” เพื่อให้มีองค์กรรับผิดชอบงานด้านการส่งเสริมพัฒนาการพาณิชย์นาวีของประเทศโดยตรง ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี ได้แก่ สมาคมเจ้าของเรือไทย สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ชมรมผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน ตลอดจนภาคเอกชนอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการการพาณิชย์นาวี ได้เสนอความเห็นให้ภาครัฐสนับสนุนให้มีการตั้งกรมส่งเสริมพาณิชย์นาวี โดยสมาคมเจ้าของเรือไทยได้มีหนังสือถึงประธาน อ.ก.พ.ร. ทบทวนมติที่ไม่สนับสนุนให้จัดตั้งหน่วยงานระดับ “กรม” โดยเรื่องดังกล่าวกรมเจ้าท่าจะเป็น

หน่วยงานกลางในการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณารายละเอียดและจัดเตรียมข้อมูลเพื่อผลักดันในระดับนโยบายต่อไป

คณะกรรมการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยคณะอนุกรรมการร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ดำเนินการร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. เสร็จเรียบร้อยแล้ว ร่างกฎหมายฉบับนี้มีสาระสำคัญที่ครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี โดย

(๑) ปรับปรุงโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีซึ่งเป็นกลไกขับเคลื่อนที่สำคัญในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไทย

(๒) จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อทำหน้าที่หลักในการศึกษา รวบรวมข้อมูล จัดทำแผนงานโครงการ ติดตามและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานอย่างเป็นระบบครบวงจร

(๓) เพิ่มเติมมาตรการส่งเสริมและสิทธิประโยชน์ให้แก่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ขณะนี้ร่างกฎหมายดังกล่าวอยู่ระหว่างการนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติก่อนส่งให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาในรายละเอียดและเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนการออกกฎหมาย ซึ่งที่ประชุมรับทราบและให้เร่งรัดขั้นตอนการออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ให้มีผลใช้บังคับโดยเร็ว

๓.๒.๔ การขนส่งทางอากาศ

๑. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๘) (ทอท.) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูเก็ตให้สามารถรองรับผู้โดยสาร ๑๒.๕๐ ล้านคนต่อปี จนถึงปี ๒๕๖๑ (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ ๕ ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ ๗.๕๐ ล้านคนต่อปี) โดยการสร้างและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้บริการได้อย่างปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และได้มาตรฐานสากล เพื่อเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงาน ดังนี้ เพิ่มลานจอดอากาศยานจาก ๑๕ หลุมจอด เป็น ๒๑ หลุมจอด ขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก ๖.๕ ล้านคนต่อปี เป็น ๑๒.๕ ล้านคนต่อปี ปรับปรุงระบบเชื่อมต่อถนนภายในท่าอากาศยาน รวมถึงเพิ่มที่จอดรถยนต์จาก ๕๐๐ คันเป็น ๑,๕๐๐ คัน

ทอท. ว่าจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการพัฒนา ทก. โดยแบ่งงานก่อสร้างเป็น ๑๒ หมวดงาน

ดำเนินการก่อสร้างแล้วได้เสร็จในสาระสำคัญส่วนใหญ่ (Substantial Works) ๑๑ หมวดงาน มีดังนี้

หมวดงานที่ ๑ งานก่อสร้างทางขับและลานจอดอากาศยาน

หมวดงานที่ ๒ งานก่อสร้างปรับปรุงขยายระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ

หมวดงานที่ ๓ งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

หมวดงานที่ ๕ งานก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์และลานเอนกประสงค์

หมวดงานที่ ๖ งานก่อสร้างอาคารสำนักงาน

หมวดงานที่ ๗ งานก่อสร้างอาคารบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และอาคาร

Operation and Maintenance

หมวดงานที่ ๘ งานก่อสร้างอาคารคลังสินค้า

หมวดงานที่ ๙ งานก่อสร้างอาคารสถานีดับเพลิงและกู้ภัย

หมวดงานที่ ๑๐ งานก่อสร้างอาคารสำนักงานส่วนบำรุงรักษาและคลัง ทก.

หมวดงานที่ ๑๑ งานก่อสร้างระบบถนนภายในท่าอากาศยาน
หมวดงานที่ ๑๒ งานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคท่าอากาศยาน
กำลังดำเนินการก่อสร้าง ๑ หมวดงาน มีดังนี้
หมวดงานที่ ๔ งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ

ซึ่ง ทอท. ได้มีการพิจารณาเห็นชอบการปรับแผนดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งใช้เฉพาะเพื่อการตรวจและติดตามงานเท่านั้น โดยคาดว่าจะทั้งโครงการจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๕๙

๒. การพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานในภูมิภาค (ทย.)

๒.๑ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดำเนินการปรับปรุงขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip และ Runway End Safety Area : RESA) เพื่อให้ได้มาตรฐานตามที่ ICAO กำหนด ปรับปรุงระบบระบายน้ำภายในพื้นที่การบิน ก่อสร้างรั้วรอบพื้นที่การบิน (AirSide) เพื่อป้องกันคน สัตว์ หรือยานพาหนะที่อาจบุกรุกเข้ามาในพื้นที่การบิน ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ

๒.๒ ท่าอากาศยานแพร่ ดำเนินการก่อสร้างพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area : RESA) ๐๑ (RESA ๐๑) และ ๙๑ (RESA ๙๑) ถนนชดเชยกรมทางหลวงก่อสร้างระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า รั้ว และปรับปรุงสาธารณูปโภค เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและจัดเตรียมพื้นที่สำหรับการขยายความยาวทางวิ่งในอนาคตขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ

๒.๓ ท่าอากาศยานน่าน ดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

๒.๔ ท่าอากาศยานลำปาง ดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และอาคารประกอบอื่น ๆ ได้แก่ อาคารดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย อาคารโรงเครื่องยนต์และกำเนิดไฟฟ้า อาคารศูนย์เครื่องมือกล บ้านพักผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่ ป้อมยาม รั้วสำเร็จรูป ถนน อาคารปั้มน้ำ ระบบประปาและดับเพลิง เป็นต้น ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ

๒.๕ ท่าอากาศยานหัวหิน ดำเนินการก่อสร้างขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip และ Runway End Safety Area : RESA) จากเดิม ๓๐ เมตร เป็น ๖๐ เมตร ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ

๒.๖ ท่าอากาศยานตรัง ดำเนินการก่อสร้างทางขับเพิ่มอีก ๑ เส้น และขยายลานจอดเครื่องบินให้สามารถรองรับเครื่องบินแบบ B๗๓๗ ได้ จำนวน ๓ ลำ (หรือ B๗๗๗ จำนวน ๒ ลำ และ ATR ๗๒ จำนวน ๒ ลำ แล้วแต่รูปแบบการจัดการจอด) รวมทั้งขยายเขตทางวิ่ง (Runway Strip) ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ

๒.๗ ท่าอากาศยานอุดรธานี ดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม พร้อมติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน จำนวน ๑ ชุด เพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวของผู้โดยสารระหว่างประเทศ ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ

๓. มาตรการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยสร้างแรงจูงใจสายการบินต่าง ๆ มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานต่าง ๆ ในภูมิภาคของไทย และมาตรการส่งเสริมสายการบินให้เพิ่มจุดบินไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย (ทอท. ทย. และสายการบินต่าง ๆ) ทอท. มีโครงการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบิน โดยเข้าร่วมงานกิจกรรม Road show /Event (World Route/Route Asia เป็นต้น) ต่างๆ เพื่อประชาสัมพันธ์มาตรการส่งเสริมการตลาดด้านการบิน โดยมี

กำหนดการเข้าร่วมงาน Route Asia ๒๐๑๖ ซึ่งจัดขึ้นที่เมืองมินิลา ประเทศฟิลิปปินส์ ระหว่างวันที่ ๖ - ๘ มีนาคม ๒๕๕๙ และมีแผนจะเข้าร่วมงาน World Route ในเดือนกันยายน ๒๕๕๙

๔. มาตรการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการของท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เพื่อลดเวลาในการเดินทางและเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้บริการ และ มาตรการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานในภูมิภาค โดยมุ่งเน้นการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า (Highly Customer Oriented) ได้แก่ เจ้าหน้าที่สายการบิน ผู้โดยสาร ผู้ขนส่งสินค้า เป็นต้น (ทอท. และ ทย.)

๔.๑ การสำรวจความรวดเร็วในกระบวนการผ่านเข้า - ออกผู้โดยสารของทุกท่าอากาศยาน เป็นแผนงานที่จะพัฒนาคุณภาพของการให้บริการท่าอากาศยานที่อยู่ในการกำกับดูแล ทอท. ทั้งในด้าน การให้บริการแก่ผู้โดยสาร สายการบินและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง โดยทำการสำรวจความรวดเร็วในกระบวนการผ่านเข้า - ออก ของผู้โดยสาร ทั้งผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยการสุ่มตัวอย่างดังนี้ ผู้โดยสารภายในประเทศ ขาเข้า จำนวน ๕๐ ตัวอย่าง/เดือน ขาออก จำนวน ๕๐ ตัวอย่าง/เดือน ผู้โดยสารระหว่างประเทศ ขาเข้า จำนวน ๕๐ ตัวอย่าง/เดือน ขาออก จำนวน ๕๐ ตัวอย่าง/เดือน

ผลการสุ่มตัวอย่างผู้โดยสารภายในประเทศที่ผ่านกระบวนการขาเข้า (ภายใน ๒๕ นาที) จำนวน ๒๕๐ ตัวอย่าง และผ่านกระบวนการขาออก (ภายใน ๓๐ นาที) จำนวน ๒๕๐ ตัวอย่าง ค่าเฉลี่ยแต่ละเดือนเป็นไปตามเกณฑ์ตัวชี้วัดที่กำหนด

ผลการสุ่มตัวอย่างผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ผ่านกระบวนการขาเข้าประเทศ (ภายใน ๓๕ นาที) จำนวน ๒๕๐ ตัวอย่าง และผ่านกระบวนการขาออกประเทศ (ภายใน ๔๕ นาที) จำนวน ๒๕๐ ตัวอย่าง ค่าเฉลี่ยแต่ละเดือนเป็นไปตามเกณฑ์ตัวชี้วัดที่กำหนด

๔.๒ ระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System) ระบบข้อมูลตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System : APPS) จะใช้ในการรับส่งข้อมูลผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งขาเข้า ขาออกและผู้โดยสารเปลี่ยนผ่านลำ (Transit/Transfer) โดยจะเริ่มตรวจสอบข้อมูลผู้โดยสารตั้งแต่ขั้นตอนการเช็คอิน ณ เคาน์เตอร์ออกบัตรโดยสาร (Boarding Pass) เมื่อผู้โดยสารทำการเช็คอินระบบจะทำการส่งข้อมูลมาตรวจสอบกับระบบฐานข้อมูลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) หากพบว่าเป็นผู้โดยสารที่อยู่ในบัญชีผู้โดยสารต้องห้าม ระบบจะดำเนินการตอบกลับไปที่ทันทีในลักษณะ Real Time ว่าไม่อนุญาตให้เดินทางเข้าหรือออกนอกประเทศ รวมถึงช่วยลดขั้นตอนการตรวจลงตราของผู้โดยสารให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เป็นไปตามมาตรฐานสากลเทียบเท่าท่าอากาศยานชั้นนำของโลก เพื่อป้องกันการก่อการร้ายและเพิ่มความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

โดยระบบ APPS จะเป็นประโยชน์ในด้านการรักษาความมั่นคงและรักษาความปลอดภัยของประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางผ่านแดนและการตรวจปล่อยอากาศยานที่ผ่านเข้า-ออก ประเทศไทย ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง อีกทั้งยังช่วยยกระดับอุตสาหกรรมการบินของไทยที่อยู่ระหว่างการตรวจสอบมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ทั้งนี้ ทอท. จะจัดเก็บค่าบริการระบบ APPS ในอัตรา ๓๕ บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยว (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

ทอท. ได้นำระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้ามาให้บริการ เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ เป็นต้นไป ทั้ง ๖ ท่าอากาศยานภายใต้ความรับผิดชอบของ ทอท. ได้แก่ ทสภ., ทดม., ทภก., ทชม., ทหญ. และ ทชร.

๔.๓ โครงการให้บริการฟรีอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Airport Free Wi-Fi)

ทอท. ร่วมกับภาคเอกชน ดำเนินโครงการให้บริการฟรีอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Airport Free Wi-Fi) ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง ๖ แห่ง ได้แก่ ทสภ., ทดม., ทภก., ทชม., ทหญ. และ ทชร. ซึ่งจะเป็นการเสริมศักยภาพการบริการและสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน ทำให้ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานสามารถติดต่อสื่อสารได้สะดวกรวดเร็ว โดยไม่มีค่าใช้จ่าย รวมทั้งเป็นการพัฒนาคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานทั้ง ๖ แห่ง ในความรับผิดชอบของ ทอท. เพื่อก้าวสู่การเป็นท่าอากาศยานชั้นนำระดับโลกในอนาคตต่อไป

ทอท. ได้อนุญาตบริษัทเอกชน คือ บริษัท ทู อินเทอร์เน็ต จำกัด และบริษัท ซุปเปอร์ บรอดแบนด์ เน็ตเวอร์ค จำกัด เข้าให้บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Wi-Fi) ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง ๖ แห่ง โดยให้ประกอบกิจการ ครอบคลุมพื้นที่ภายในท่าอากาศยานและอาคารจอดรถ และกำหนดให้มีการประเมินผลประกอบกิจการในปีที่ ๓ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพ และประเมินผลอีกครั้งในปีที่ ๕ เพื่อพิจารณาการต่ออายุสัญญาอีก ๕ ปี

ทั้งนี้ ทอท. ได้กำหนดตัวชี้วัดของการให้บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย (Wi-Fi) เพื่อใช้ในการประเมินผลการประกอบกิจการของบริษัทเอกชน เป็น ๒ เรื่องด้วยกัน คือ เรื่องคุณภาพการให้บริการ และเรื่องการกำหนด Service Level Agreement ในการให้บริการ

๔.๔ โครงการเข้าร่วมประกวดการจัดอันดับคุณภาพการให้บริการ (Airport Service Quality Program : ASQ) ของท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.)

โครงการดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ ทชม. มีศักยภาพพร้อมต่อการตอบสนองต่อผู้ใช้บริการ สามารถแข่งขันในระดับสากลได้ รวมไปถึงเพื่อให้ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงสุด ประทับใจ และเชื่อมั่นต่อการให้บริการของ ทชม. โดยให้ที่ปรึกษาจัดทำโครงการพัฒนาบริการและภาพลักษณ์ ทชม. เพื่อก้าวเข้าสู่การจัดอันดับและคุณภาพการให้บริการในระดับสากล โดยในปี ๒๕๕๙ ได้ตั้งเป้าหมายให้ผลคะแนนการจัดอันดับคุณภาพการบริการของ ทชม. ได้คะแนนไม่น้อยกว่า ๔.๓๐ คะแนน

ผลการดำเนินงาน โดย ทชม. ได้สมัครเข้าร่วมโครงการ ASQ ประจำปี ๒๕๕๙ โดยจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาวิจัย ประเมินผลพฤติกรรม ความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ โดยคะแนนประเมินผลด้านคุณภาพการให้บริการของ ทชม. ไตรมาส ๑ ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ เท่ากับ ๔.๔๘ ปัจจุบัน ทชม. มีแนวโน้มผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะผู้โดยสารระหว่างประเทศ ส่งผลให้เกิดความแออัดในห้องผู้โดยสารขาเข้า โดยเฉพาะในบริเวณตรวจคนเข้าเมือง นอกจากนี้ สิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น จึงอาจส่งผลกระทบต่อคะแนนความพึงพอใจตามโครงการ ASQ ทชม. ให้ส่วนงานต่าง ๆ ทำแผนงาน/โครงการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ โดยอ้างอิงจากคะแนนความพึงพอใจที่ได้รับตามแบบสำรวจของโครงการ ASQ โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อตอบสนองต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้คะแนนความพึงพอใจที่ได้รับเพิ่มมากขึ้น เป็นไปตามตัวชี้วัดที่ตั้งไว้ นอกจากนี้ ทชม. ยังมีแผนพัฒนา ทชม. ระยะสั้น ซึ่งจะปรับปรุงห้องโถงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ ก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์

คาดว่าแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๑ และในปี ๒๕๕๙-๒๕๖๔ จะดำเนินโครงการพัฒนา ทชม. ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก ๘ ล้านคนต่อปี เป็น ๑๕ ล้านคนต่อปี

สำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ได้ดำเนินโครงการสำรวจความพึงพอใจโดยประยุกต์ใช้หลักการประเมินผลสำรวจตามโครงการจัดอันดับคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยาน (Airport Service Quality Program: ASQ) เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าร่วมโครงการ ASQ ภายในปี ๒๕๖๒ และพัฒนาคุณภาพบริการให้ทัดเทียมท่าอากาศยานชั้นนำทั่วโลกต่อไป

๕. มาตรการส่งเสริมความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการเดินทางไปและกลับจากท่าอากาศยาน โดยการส่งเสริมให้มีระบบขนส่งเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานในภูมิภาค (ทอท. และ ทย.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๖. มาตรการพัฒนาบุคลากร ทั้งฝ่ายปฏิบัติการ และฝ่ายบริหารจัดการให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ตลอดจนการส่งเสริมให้พนักงานมีจิตบริการ (Service Mind) อย่างสม่ำเสมอ (ทอท. และ สบพ.) ทอท. พัฒนาบุคลากรตามแผนพัฒนาบุคคล ทอท. เพื่อให้บุคลากรในทุกระดับมีศักยภาพในการปฏิบัติงานและเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมถึงเพิ่มขีดความสามารถในการเติบโตของธุรกิจ และขับเคลื่อนองค์กรไปสู่วิสัยทัศน์

การพัฒนาทรัพยากรบุคคล แบ่งเป็น ๔ ด้าน ดังนี้

๑. หลักสูตรหลักด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ทอท. เช่น
 - การปฏิบัติการท่าอากาศยาน (Airport Operations) รุ่นที่ ๔๔ - ๔๕
 - การจัดการท่าอากาศยานระดับต้น (Junior Airport Management) รุ่นที่ ๓๔ - ๓๕
 - การจัดการท่าอากาศยานระดับกลาง (Intermediate Airport Management) รุ่นที่ ๒๘
๒. หลักสูตรด้านการพัฒนาผู้นำและผู้มีศักยภาพ เช่น
 - Airport Management Development Program
 - I - STAR Action – Learning Project
 - Leadership Succession Program
 - โครงการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้ารับการทดสอบเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะ
 - ผู้บริหารกระบวนยุติธรรมระดับสูง
๓. หลักสูตรด้านการปฏิบัติการท่าอากาศยาน เช่น
 - หลักสูตร ๓ ม. เพื่อมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย
 - ทบทวนการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย
 - การสร้างความรู้ด้านการบินสำหรับผู้ทำงานด้านการบิน
 - ระบบการจัดการด้านนิรภัยของท่าอากาศยาน
 - Aviation Law and Regulations
๔. หลักสูตรด้านการบริหารจัดการและความรู้ทั่วไป เช่น
 - ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA)
 - พัฒนาระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ ทอท.
 - การบริหารความเสี่ยงตามแนวทางของ DJSI
 - Role Model ในการเสริมสร้างค่านิยม ทอท.
 - การให้บริการด้วยหัวใจ รอยยิ้ม และทักษะด้านภาษาอังกฤษ

๗. มาตรการวางแผนการตลาด ประชาสัมพันธ์ และลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management) เพื่อส่งเสริมการใช้ท่าอากาศยานนานาชาติให้มากขึ้น (ทอท. และ ทย.) ทอท. มีโครงการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบิน โดยเข้าร่วมงานกิจกรรม Road show /Event (World Route/Route Asia เป็นต้น) ต่างๆ เพื่อข้อมูลด้านการตลาดแก่สายการบิน และประชาสัมพันธ์มาตรการส่งเสริมการตลาดด้านการบิน และโครงการส่งเสริมการตลาดด้านการบิน ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ ซึ่งให้การสนับสนุนเป็นส่วนลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน ค่าเช่าห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงาน เงินโบนัสต่อจำนวนผู้โดยสาร และเงินสนับสนุนค่าการตลาดเส้นทางบินใหม่ตามจำนวนผู้โดยสารต่อปี แก่สายการบินที่เปิดเส้นทางบินใหม่ หรือเพิ่มจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ทำอากาศยานได้ โดย ทอท. มีกำหนดการเข้าร่วมงาน Route Asia ๒๐๑๖ ซึ่งจัดขึ้นที่เมืองนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ ระหว่างวันที่ ๖-๘ มีนาคม ๒๕๕๙ และมีแผนจะเข้าร่วมงาน World Route ในเดือนกันยายน ๒๕๕๙ และมีสายการบินเข้าร่วมโครงการส่งเสริมการตลาดด้านการบิน ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ จำนวน ๑ สายการบิน คือ สายการบินแอร์เอเชีย เบอร์ฮัด เส้นทางบินระหว่างท่าอากาศยานหาดใหญ่ - ท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

๓.๓ เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

๓.๓.๑ การขนส่งทางถนน

๑ โครงการทางหลวงมีความปลอดภัย (ทล.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๒. โครงการก่อสร้างจุดพักรถสำหรับรถขนาดใหญ่บนทางหลวงสายประธาน (ทล.)

๒.๑ การดำเนินงานระยะเร่งด่วน ทล. ดำเนินการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกระยะเร่งด่วน โดยปรับปรุงพื้นที่หลังสถานีตรวจสอบน้ำหนักของ ทล. ในตำแหน่งที่ผู้ประกอบการต้องการสูงสุด ๕ อันดับแรก ทั้งนี้ ปี ๒๕๕๗ ได้รับงบประมาณเพื่อก่อสร้างจุดจอดรถบรรทุกโครงการจุดพักรถ (Truck Rest Area) บริเวณสถานตรวจสอบน้ำหนักโนนสูง (ขาเข้า) ที่ อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา ผลการดำเนินงานแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม ๒๕๕๘

๒.๒ การดำเนินงานระยะยาว สนข. ได้ศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก และโครงการนำร่องการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามแผนแม่บทฯ ๑ แห่ง ดังนี้

แผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๗๓ ประกอบด้วย ๓ เป้าประสงค์ คือ (๑) จำนวนครั้งและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากรถบรรทุกลด (๒) การบริหารงานของจุดพักรถบรรทุกอย่างมีประสิทธิภาพและมีความยั่งยืน (๓) การหยุดพักรถบรรทุกตามข้อกำหนด กฎหมายสำหรับรถบรรทุกของไทย และต่างชาติ ภายหลังจากเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมี ๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักที่ได้มาตรฐาน และสอดคล้องกับความต้องการในปัจจุบันและอนาคตเพื่อสร้างความปลอดภัยของพนักงานขับรถบรรทุก ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างระบบการบริหารจัดการจุดพักรถบรรทุกอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน และยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมและการบังคับใช้จุดพักรถบรรทุกอย่างเหมาะสม

สำหรับแผนการลงทุนพัฒนาและตำแหน่งที่ตั้ง ได้กำหนดจุดพักรถบรรทุกจำนวน ๔๑ แห่ง แบ่งเป็น ศูนย์บริการพักรถบรรทุก จำนวน ๑๓ แห่ง และจุดจอดพักรถ จำนวน ๒๘ แห่ง โดยมีรูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ คือ (๑) ศูนย์บริการพักรถบรรทุก ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค โดยภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนในส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งหมด (๒) จุดพักรถบรรทุก ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค โดยอาจเปิดให้ภาคเอกชนดำเนินการในลักษณะของการจ้างดำเนินการ

๒) แผนปฏิบัติการ/โครงการนำร่อง ศูนย์บริการพักรถบรรทุก ต.หนองสาหร่าย อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา มีที่ตั้งโครงการบริเวณที่ดินราชพัสดุในความครอบครองดูแลของกรมการสัตว์ทหารบก เนื้อที่ขนาด ๓๑๕ ไร่ โดยก่อสร้างเป็นศูนย์บริการพักรถบรรทุก ขนาด ๘๗ ไร่ ใช้รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ คือ การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน โดย ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนที่ดิน ค่าก่อสร้างอาคาร และสาธารณูปโภค

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) มีมติเห็นชอบในหลักการแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๗๓ ของ คค. และมอบหมายให้ คค. จัดทำข้อเสนอการลงทุนในลักษณะโครงการ โดยพิจารณาแนวทางการให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมการพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุกภายใต้แผนแม่บทฯ ทั้ง ๑๓ แห่ง รวมทั้งประสานหารือกับกรมธนารักษ์ในประเด็นความเป็นไปได้ในการใช้พื้นที่และสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการประกอบการพิจารณาด้วยเพื่อนำเสนอคณะกรรมการ กบส. พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป สำหรับระยะต่อไป ให้ คค. พิจารณาแนวทางการพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุกที่จะเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศตามเส้นทางเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ สำหรับการลงทุนและพัฒนาจุดจอดพักรถ จำนวน ๒๘ แห่ง เห็นควรให้ ทล. ประสานสำนักงบประมาณ เพื่อเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณตามขั้นตอนต่อไป

๓. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ (ทช.)

๓.๑ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่

- ๑) ถนนสายแยก ทล.๗ - บ.หนองกระเสริม อ.เมือง จ.ชลบุรี
- ๒) สาย ฉช.๔๐๒๙ แยก ทล.๓๒๐๐ - คั่นคลองชลประทาน

๓.๒ อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑๐ โครงการ ได้แก่

- ๑) สาย อด.๑๐๐๕ แยก ทล.๒ - บ.พรประจักษ์ วงเงิน ๑๒๘.๕๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๗๘
- ๒) สาย อด.๔๐๐๖ แยก ทล.๑๐๔๕ - บ.หัวดง วงเงิน ๑๑๔.๗๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๖.๖๖
- ๓) สาย ชบ.๓๐๒๒ แยก ทล.๓๑๕ - บ.เก่า อ.พานทอง จ.ชลบุรี วงเงิน ๑๘๙.๒๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘.๕๒
- ๔) สาย สบ.๑๐๐๔ แยก ทล.๑ - บ.หาดสองแคว อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.สระบุรี วงเงิน ๑๔๙.๑๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙.๒๕
- ๕) สาย อด.๕๐๐๓ แยก ทช.อด.๒๐๑๔ - บ.โค่น - บ.วังพะเนียด อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์ วงเงิน ๑๓๕.๕๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๙.๓๓
- ๖) สาย อบ.๓๐๑๘ แยก ทล.๒๒๖ - บ.นาโหนด อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี วงเงิน ๑๓๑.๙๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๖.๒๑

- ๗) อุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ชก.๑๐๒๗ แยก ทล.๒ - บ.โคกท่า
อ.เมือง จ.ขอนแก่น วงเงิน ๔๑๑.๖๔๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖.๕๔
- ๘) อุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย นม.๑๐๐๑ แยก ทล.๒ - โรงพยาบาล
บัวใหญ่ อ.บัวลาย จ.นครราชสีมา วงเงิน ๓๓๑.๙๑๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖.๖๖
- ๙) ทางต่างระดับจุดตัดผ่านทางรถไฟ สาย อด.๑๐๐๕ แยก ทล.๒ - บ.พรประจักษ์
มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๗๘
- ๑๐) ทางต่างระดับจุดตัดผ่านทางรถไฟ สาย อด.๔๐๐๖ แยก ทล.๑๐๔๕ - บ.หัวดง
มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๖.๖๖

๓.๓ ลงนามในสัญญาเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ จำนวน ๙ โครงการ ได้แก่

- ๑) สะพานข้ามทางรถไฟและอุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ปข.๑๐๐๓
แยก ทล.๔ - บ.โพธิ์เรียง งบประมาณที่ได้รับ ๑๕๗,๘๐๔,๕๐๐ บาท
- ๒) สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย นฐ.๑๐๑๒ แยก ทล.๔ - บ.กลาง
งบประมาณที่ได้รับ ๒๒๗,๕๔๗,๐๐๐ บาท
- ๓) สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย สค.๒๐๓๒ แยก ทล.๓๕ - บ.โคกขาม
งบประมาณที่ได้รับ ๔๗๓,๖๓๒,๐๐๐ บาท
- ๔) สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย พบ.๑๐๑๖ แยก ทล.๔ - บ.ปึกเตียน
งบประมาณที่ได้รับ ๑๓๗,๓๓๕,๕๐๐ บาท
- ๕) สะพานข้ามทางรถไฟและอุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ปข.๑๐๒๑
แยก ทล.๔ - บ.หน้าป้อม งบประมาณที่ได้รับ ๑๗๗,๓๘๖,๕๐๐ บาท
- ๖) อุโมงค์ลอดทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย นม.๓๐๒๔ แยก ทล.๒๒๖ - บ.โนนม่วง
งบประมาณที่ได้รับ ๓๑๙,๙๓๓,๕๐๐ บาท
- ๗) สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย พบ.๑๐๓๙ แยก ทล.๔ - บ.บางหอ
งบประมาณที่ได้รับ ๑๓๖,๗๐๕,๐๐๐ บาท
- ๘) สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย พท.๔๐๐๙ แยก ทล.๔๐๔๗ -
บ.ท่าสำเภาใต้ งบประมาณที่ได้รับ ๑๗๒,๔๐๙,๐๐๐ บาท
- ๙) สะพานข้ามทางรถไฟ จุดตัดทางรถไฟกับถนนสาย ลบ.๔๐๓๗ - บ.หนองทรายยาว -
บ.บางอิฐ งบประมาณที่ได้รับ ๑๔๖,๘๕๖,๐๐๐ บาท

**๔. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นพร้อมสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ (ทช.) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ
การขนส่งทางราง และช่วยปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน**

ดำเนินการแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๖๔ โครงการ

- ๑) ปข.๑๐๑๕ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ - บ้านน้ำโจน อ.บางสะพานน้อย จ.ประจวบคีรีขันธ์
- ๒) ปข.๑๐๔๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ - บ้านทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์
- ๓) พบ.๑๐๐๕ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ - บ้านแหลม อ.เมือง จ.เพชรบุรี
- ๔) ฉช.๓๐๒๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ - บ้านคลองเจ้า อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา
- ๕) ปข.๑๐๑๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ - บ้านบ่อไฟ อ.บางสะพานน้อย จ.ประจวบคีรีขันธ์
- ๖) ชฟ.๒๐๑๖ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บ้านหนองไม้แก่น อ.ทุ่งตะโก จ.ชุมพร
- ๗) อบ.๓๐๒๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ - บ้านทุ่งเกษม อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี
- ๘) นม.๓๐๒๖ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ - บ้านหนองยาว อ.บัวใหญ่ จ.นครราชสีมา

- ๙) นม.๑๐๑๕ แยกทางหลวงหมายเลข ๒ – บ้านหนองหัวฟาน อ.โนนสูง จ.นครราชสีมา
 ๑๐) กจ.๓๐๑๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ – บ้านหนองปลาไหล อ.ไทรโยค จ.กาญจนบุรี
 ๑๑) ปจ.๔๐๑๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ – บ้านหนองค้อ อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี
 ๑๒) ปจ.๒๐๒๗ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ – บ้านหนองคล้า อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี
 ๑๓) ปช.๑๐๔๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ – บ้านดอนทราย อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี
 ๑๔) นฐ.๓๐๑๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๑ – บ้านหนองเสือ อ.เมือง จ.นครปฐม
 ๑๕) ปจ.๓๐๑๕ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ – บ้านหนองสังข์ อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี
 ๑๖) นม.๔๐๑๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๗ – บ้านมะค่า อ.ขามสะแกแสง จ.นครราชสีมา
 ๑๗) ลป.๓๐๒๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ – บ้านปรางค์น้อย อ.ลำสนธิ จ.ลพบุรี
 ๑๘) ลป.๓๐๐๕ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๕ – บ้านเขาตะแคง อ.ชัยบาดาล จ.ลพบุรี
 ๑๙) นม.๔๐๓๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๕๖ – บ้านช่องสำราญ อ.ด่านขุนทด, เทพารักษ์

จ.นครราชสีมา

- ๒๐) นม.๔๐๒๗ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑๖๐ – บ้านโคก อ.คง, แก้งสนามนาง

จ.นครราชสีมา

- ๒๑) ขก.๔๐๓๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๓๙ – บ้านโนนสง่า อ.น้ำพอง, เขาสวนกวาง

จ.ขอนแก่น

- ๒๒) อบ.๔๐๕๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑๗๘ – บ้านห้วยชะยุ้ง อ.สำโรง, วารินชำราบ

จ.อุบลราชธานี

- ๒๓) อต.๔๐๑๙ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๒๔ – บ้านฟ้าเรือง อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์

- ๒๔) ปจ.๒๐๓๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ – บ้านแสงจันทร์ อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี

- ๒๕) สก.๒๐๑๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ – น้ำตกรน้ำโตน อ.เมือง จ.สระแก้ว

- ๒๖) อต.๑๐๗๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๒ – บ้านไชยวาน อ.ประจักษ์ศิลปาคม จ.อุดรธานี

- ๒๗) พท.๒๐๑๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ – บ้านใหม่ อ.ควนขนุน, เมือง จ.พัทลุง

- ๒๘) ปจ.๒๐๔๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ – บ้านวังหวาย อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี

- ๒๙) สข.๑๐๒๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๔ – บ้านบางเหริยง อ.ควนเนียง จ.สงขลา

- ๓๐) สก.๒๐๓๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ – บ้านหนองใหญ่ อ.วัฒนานคร จ.สระแก้ว

- ๓๑) สก.๒๐๓๕๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ – บ้านแก่งไทร อ.เมืองสระแก้ว จ.สระแก้ว

- ๓๒) พท.๕๐๕๗ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๑๑ – บ้านทุ่งลาน อ.เมือง จ.พัทลุง

- ๓๓) สข.๒๐๓๖ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๓ – บ้านปากทุ่ง อ.เทพา จ.สงขลา

- ๓๔) ขก.๔๐๖๗ แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๓๙ – บ้านกระนวน อ.น้ำพอง, ขำสูง จ.ขอนแก่น

- ๓๕) นศ.๒๐๓๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ – บ้านควนชิง อ.ชะอวด จ.นครศรีธรรมราช

- ๓๖) ปจ.๒๐๓๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๓ – บ้านหนองนาใน อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี

- ๓๗) นศ.๒๐๑๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ – บ้านโคกคราม อ.รัตนพิบูลย์, จุฬาภรณ์

จ.นครศรีธรรมราช

- ๓๘) ชพ.๒๐๑๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ – บ้านหนองทองคำ อ.เมือง จ.ชุมพร

- ๓๙) สค.๒๐๒๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ – บ้านชายทะเลกาหลง อ.เมือง จ.สมุทรสาคร

- ๔๐) สค.๒๐๔๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ – ชายทะเลบ้านบางกระเจ้า อ.เมือง จ.สมุทรสาคร

๔๑) นฐ.๓๐๕๙ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๑ - บ้านห้วยแล้ง อ.กำแพงแสน, ทำมะกา
จ.นครปฐม

๔๒) นฐ.๔๐๕๘ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๔๐ - แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓๒
อ.กำแพงแสน จ.นครปฐม

๔๓) กจ.๓๐๙๒ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - บ้านองค์รักษ์ อ.ทำมะกา จ.กาญจนบุรี

๔๔) ชพ.๒๐๑๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ บ้านคลองชุม อ.เมือง, สวี จ.ชุมพร

๔๕) ตง.๓๐๐๕ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๔ บ้านบางหมาก อ.เมือง, กันตัง จ.ตรัง

๔๖) นฐ.๓๐๒๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๑ บ้านหนองตาล อ.กำแพงแสน จ.นครปฐม

๔๗) นฐ.๕๐๕๓ แยกทางหลวงหมายเลข นฐ.๔๐๑๔ - แยกทางหลวงชนบท นฐ.๔๐๐๖

อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม

๔๘) นธ.๔๐๓๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๕๗ - ผังเมืองรวมสุโขทัย อ.สุโขทัย

จ.นราธิวาส

๔๙) นศ.๒๐๓๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บ้านก้างปลา อ.ร่อนพิบูลย์, จุฬาภรณ์, ทุ่งสง

จ.นครศรีธรรมราช

๕๐) นศ.๓๐๒๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๓ - บ้านกะปาง อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช

๕๑) นศ.๓๐๑๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๓ - บ้านทางพูน อ.ร่อนพิบูลย์, เฉลิมพระเกียรติ

จ.นครศรีธรรมราช

๕๒) นศ.๒๐๔๑ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บ้านฉวาง อ.ทุ่งใหญ่, ฉวาง จ.นครศรีธรรมราช

๕๓) ลป.๕๑๓๐ ถนนเลียบบริเวณป่าสักชลสิทธิ์ฝั่งขวา จุดที่ ๑ อ.ชัยบาดาล, ท่าหลวง, พัฒนานิคม

จ.ลพบุรี

๕๔) ลป.๕๑๓๐ ถนนเลียบบริเวณป่าสักชลสิทธิ์ฝั่งขวา จุดที่ ๒ อ.ชัยบาดาล, ท่าหลวง, พัฒนานิคม

จ.ลพบุรี

๕๕) ลป.๕๑๓๐ ถนนเลียบบริเวณป่าสักชลสิทธิ์ฝั่งขวา จุดที่ ๓ อ.ชัยบาดาล, ท่าหลวง, พัฒนานิคม

จ.ลพบุรี

๕๖) ลป.๕๑๓๐ ถนนเลียบบริเวณป่าสักชลสิทธิ์ฝั่งขวา จุดที่ ๔ อ.ชัยบาดาล, ท่าหลวง, พัฒนานิคม

จ.ลพบุรี

๕๗) ลป.๕๑๓๐ ถนนเลียบบริเวณป่าสักชลสิทธิ์ฝั่งขวา จุดที่ ๕ อ.ชัยบาดาล, ท่าหลวง, พัฒนานิคม

จ.ลพบุรี

๕๘) ลป.๕๑๓๐ ถนนเลียบบริเวณป่าสักชลสิทธิ์ฝั่งขวา จุดที่ ๖ อ.ชัยบาดาล, ท่าหลวง, พัฒนานิคม

จ.ลพบุรี

๕๙) ลป.๕๑๓๐ ถนนเลียบบริเวณป่าสักชลสิทธิ์ฝั่งขวา จุดที่ ๗ อ.ชัยบาดาล, ท่าหลวง, พัฒนานิคม

จ.ลพบุรี

๖๐) ลพ.๒๐๒๖ แยกทางหลวงหมายเลข ๑๑ - บ้านท่าปลาตุก อ.แม่ทา จ.ลำพูน

๖๑) สข.๔๐๕๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๕๓ -เขตเทศบาลเมืองควนเนียง อ.ควนเนียง

จ.สงขลา

๖๒) สค.๒๐๒๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ - บ้านท่าจีน (จุดที่ ๑) อ.เมือง จ.สมุทรสาคร

๖๓) สค.๒๐๒๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ - บ้านท่าจีน (จุดที่ ๒) อ.เมือง จ.สมุทรสาคร

๖๔) สส.๓๐๒๓ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๕ -บ้านบางแก้ว อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม

๕. โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถ ๕ ระบบ (ขบ.)

ขบ. ได้ดำเนินการในระดับสำนักงานขนส่งจังหวัด ประกอบด้วย ๓ โครงการ ดังนี้

๕.๑ โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัด ๔ ระบบ โดยว่าจ้างบริษัท จี.ไอ. อินดัสทรี จำกัด วงเงิน ๔๓.๙๕ ล้านบาท ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ ระยะเวลาดำเนินการ ๒๒๐ วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงาน

๕.๒ โครงการจัดหาเครื่องตรวจสภาพรถที่จำเป็นสำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ โดยว่าจ้างบริษัท จี.ไอ. อินดัสทรี จำกัด วงเงิน ๑,๔๘๙,๑๑๙ บาท ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ ระยะเวลาดำเนินการ ๑๘๐ วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงาน

๕.๓ โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ๑๐ ระบบ โดยว่าจ้างบริษัท โบนาฟายเทรตติ้ง จำกัด วงเงิน ๖๘.๕๙ ล้านบาท ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ ระยะเวลาดำเนินการ ๒๕๐ วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงาน

๖. โครงการก่อสร้างศูนย์สอนขับรถ บางปิ้ง จ.สมุทรปราการ (ขบ.) ยังไม่ได้พิจารณาดำเนินการ เนื่องจากรอผลการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจาก คค.

๗. มาตรการบังคับใช้การจำกัดความเร็ว (Speed Management) อย่างเป็นรูปธรรม (ทล./ขบ.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงานจาก ทล. โดย ขบ. ได้มีโครงการรณรงค์ปฏิบัติการเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็วเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ สำคัญของโครงการ เพื่อพัฒนาระบบการควบคุมกำกับดูแลการเดินทางโดยสาธารณะมิให้ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยการจตรณปฏิบัติการเคลื่อนที่พร้อมอุปกรณ์ออกปฏิบัติการภาคสนามตรวจจับความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ และบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ดำเนินงานโดยจัดให้มีรถปฏิบัติการเคลื่อนที่จำนวน ๔ คัน พร้อมอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการออกปฏิบัติการตรวจจับความเร็วบริเวณถนนสายเอเชีย ถนนมิตรภาพ ถนนเพชรเกษม ถนนพระราม ๒ และถนนบางนา - ตราด ปี ๒๕๕๘ ทำการบันทึกภาพตรวจจับรถที่มีความเร็ว จำนวน ๖๕,๐๓๔ คัน พบรถที่กระทำความผิดจำนวน ๔,๑๓๕ คัน คิดเป็นร้อยละ ๖.๓๖ ปี ๒๕๕๙ ทำการบันทึกภาพตรวจจับรถที่มีความเร็ว จำนวน ๑๕,๘๙๓ คัน พบรถที่กระทำความผิด จำนวน ๑,๔๙๕ คัน คิดเป็นร้อยละ ๙.๔ โดยมีการเปรียบเทียบปรับ ณ จุดตรวจ และตรวจสอบข้อมูลประสานเรียกผู้กระทำความผิดมาชำระค่าปรับ

๘. การกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น การกำหนดให้ผู้ขับขี่รถโดยสาร และรถบรรทุกจัดทำสมุดคู่มือการขับรถ (ทล./ขบ.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงานจาก ทล. โดย ขบ. ได้มีโครงการควบคุมการเสพสุราของผู้โดยสารสาธารณะ ขบ. รายงานว่าได้กำหนดมาตรการควบคุมผู้ขับรถสาธารณะแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์ โดยตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะทุกคนก่อนออกจากสถานีขนส่งฯ ทั้งต้นทางและจุดหยุดรถรับส่งระหว่างทาง หากพบผู้ขับรถรายใดมีแอลกอฮอล์ในเลือดให้รายงานนายทะเบียนเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ทั้งนี้ ในปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๕๘ ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะรวม ๑,๖๔๔,๔๘๗ ราย ไม่พบมีแอลกอฮอล์ในเลือด ในปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๕๙ ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะรวม ๕๙๐,๗๓๐ ราย พบผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือด ๖ ราย ทั้งนี้ ได้ดำเนินการต่อผู้ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดโดยการห้ามขับ และให้เปลี่ยนผู้ขับรถ

๙. มาตรการบังคับใช้กฎจราจรและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (ทล./ขบ.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงานจาก ทล. แต่ทั้งนี้ ขบ. รายงานว่าได้ดำเนินการศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ (โทร. ๑๕๘๔) โดยจัดเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รับเรื่องร้องเรียนจาก ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะตลอด ๒๔ ชั่วโมง พร้อมทั้งส่งเรื่องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงและแก้ปัญหาตามข้อร้องเรียน ส่งผลทำให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้ประจำรถ และเจ้าของรถ ต้องให้ความสำคัญในการปรับปรุงพัฒนาบริการให้มีคุณภาพ และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ในปี ๒๕๕๘ ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน จำนวน ๕๔,๓๑๑ เรื่อง ตรวจสอบข้อเท็จจริงตามข้อร้องเรียนแล้ว ๔๗,๕๐๐ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๘๗.๕๖ และปี ๒๕๕๙ ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน จำนวน ๑๙,๙๒๗ เรื่อง ตรวจสอบข้อเท็จจริงตามข้อร้องเรียนแล้ว ๑๔,๒๘๘ เรื่อง คิดเป็นร้อยละ ๗๒.๔๒

๑๐. มาตรการกวดขันนำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน (ทล.)

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๑๑. มาตรการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น (ทล./ขบ.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงานจาก ทล. แต่ทั้งนี้ ขบ. รายงานว่ามีการจัดผู้ตรวจการขนส่งทั่วประเทศออกปฏิบัติงานตั้งจุดตรวจสอบปราบปรามรถ ผู้ประจำรถ และเจ้าของรถ เพื่อควบคุมการกระทำที่ฝ่าฝืน พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และ พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ปี ๒๕๕๘ ตรวจสอบรถ ผู้ประจำรถ และเจ้าของรถ รวมทั้งสิ้น ๔,๕๐๗,๓๑๘ ราย และปี ๒๕๕๙ ตรวจสอบรถ ผู้ประจำรถ และเจ้าของรถ รวมทั้งสิ้น ๑๗๑,๙๙๐ ราย ข้อหาความผิดตามกฎหมายที่ตรวจพบ ๓ ลำดับแรก ได้แก่ ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร แสดงกิริยาจาไม่สุภาพ และขับรถโดยประมาทนำพหาวาดเสี้ยว ตามลำดับ

๑๒. มาตรการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การแจ้งเหตุและสารสนเทศด้านความปลอดภัย (ทล.)

ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน

๑๓. มาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย (ขบ.)

สิ้นสุดมาตรการตั้งแต่ปี ๒๕๕๔

๓.๓.๒ การขนส่งทางราง

๑. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง ๒,๔๐๖ กิโลเมตร (รฟท.) เพื่อปรับปรุงทางรถไฟเดิม เพิ่มความแข็งแรงของทางรถไฟและหยุดยั้งการเกิดรางหัก เพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุขบวนรถรางอันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงของทางรถไฟ งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ผลการดำเนินงานคิดเป็น ร้อยละ ๔๕

๒. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (เครื่องกั้นใหม่) (รฟท.) รฟท. ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงานของผู้รับจ้าง ผลการดำเนินการสะสม งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๘ คิดเป็นร้อยละ ๗๐ ส่วนงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างการส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้าง

๓. โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น (รฟท.) เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณทางตัดผ่านที่ไม่มีเครื่องกั้น ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลต่อภาพลักษณ์ของการบริหารงาน

ของหน่วยงานรัฐ ทั้งนี้ งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ผลการดำเนินงานคิดเป็น ร้อยละ ๙๖.๐๐ (เนื่องจากผู้รับจ้างทำหนังสือขอยุติงานและยกเลิกสัญญา ไม่ดำเนินการต่อ) งบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐

๔. โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (รฟท.) ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้บรรจุโครงการไว้ในแผนบริหารหนี้สาธารณะแล้ว เป็นเงิน ๒,๐๕๘.๐๑ ล้านบาท การรถไฟฯ ได้ตัวผู้รับจ้างแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณาจากสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ส่วนที่เหลือได้บรรจุไว้ในแผนบริหารหนี้สาธารณะในปี ๒๕๕๙

๕. มาตรการส่งเสริมการพัฒนากระบวนการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ (รฟท.) โดย รฟท. ดำเนินการส่งเสริมการประกันภัยและชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง โดยกำหนดอัตราค่าประกันภัยตู้ละ ๒๐๐,๐๐๐ บาท หรือขบวนละ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี ๒๕๔๓ (ต่อสัญญาเป็นรายปี) ขณะนี้ รฟท. ได้ผู้รับจ้างดำเนินการส่งเสริมการประกันภัยแล้ว โดยหมดอายุสัญญาเดือนเมษายน ๒๕๕๙

๖. มาตรการการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานรถจักรและปฏิบัติตามขั้นตอนการควบคุมรถ และเสริมทักษะการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน (รฟท.).

ไม่มีการรายงานผลการดำเนินงาน

๗. มาตรการควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ (รฟท.) โดยกรม. ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๕ อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๔ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๔ เห็นชอบการยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๑ โดยให้ รฟท. รับความเห็นของสำนักงานที่ควรให้ รฟท. บริหารจัดการเพิ่มรายได้ให้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ซึ่ง รฟท. ได้จัดทำข้อมูลประกอบการขอเพิ่มอัตรากำลังพนักงานการรถไฟฯ จำนวน ๒,๔๓๘ อัตราเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้ รฟท. ดำเนินการสรรหาบุคลากรบรรจุเข้าเป็นพนักงานแล้ว จำนวน ๒,๒๓๑ อัตรา คงเหลือจำนวน ๒๐๗ อัตรา ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาเตรียมการดำเนินการสอบคัดเลือกบุคคลเข้าทำงาน

๘. มาตรการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ โดยการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลักผ่านจุดตัดทางรถไฟของชุมชนอย่างเคร่งครัด (รฟท.) โดย รฟท.หารือร่วมกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดจากจุดตัดทางรถไฟ และดำเนินการติดตั้งเครื่องกั้นถนนในบริเวณชุมชนที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งมีการหารือร่วมกันระหว่างกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบทในการขอสร้างทางข้าม (Overpass) และทางลอด (Underpass) ในเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น

๓.๓.๓ การขนส่งทางน้ำ

๑. โครงการจัดหาระบบติดตามแสดงสถานะเรือ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์วงจรปิดเพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยในคลองแสนแสบ (จท.) เพื่อให้การกำกับดูแล รักษาความปลอดภัย และจัดระเบียบการจราจรทางน้ำ ซึ่งสามารถที่จะแจ้งเหตุโดยติดตั้งระบบเตือนภัยที่มีประสิทธิภาพและสามารถกู้ภัยได้ทันทีที่ตามกรอบแผนความปลอดภัยของ คค. โดย ๑) ติดตั้งระบบติดตามและแสดงสถานะเรือ ๒) ติดตั้งระบบ CCTV จำนวน ๒๗ สถานี ตามคลองแสนแสบ เริ่มตั้งแต่ท่าหน้าวัดศรีบุญเรือง จนถึง ท่าผ่านฟ้าลีลาศ และปรับปรุงศูนย์ควบคุมการจราจร และ ๓) ความปลอดภัยทางน้ำในคลองแสนแสบ ให้สามารถต่อเชื่อมระบบ CCTV ของศูนย์ควบคุมผ่านระบบอินเทอร์เน็ตไปยังหน่วยงานราชการต่าง ๆ ได้ ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ และ จท. ได้ตรวจรับงานเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๕๖

๒. โครงการติดตั้งระบบแจ้งเตือนเครื่องช่วยความปลอดภัยประจำท่าเรือสาธารณะและระบบแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ในแม่น้ำเจ้าพระยา (จท.) โดยการติดตั้งระบบแจ้งเตือนเครื่องช่วยความปลอดภัยประจำท่าเทียบเรือสาธารณะและระบบแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ในแม่น้ำเจ้าพระยา จท. ได้ขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณพ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ เพื่อดำเนินการแต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ แต่อย่างไรก็ตามจะได้ขอจัดสรรงบประมาณในปีถัดไปเพื่อกำหนดดำเนินการ

๓. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบติดตามและควบคุมเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาแบบเรียลไทม์ (จท.) โดย จท. ได้ดำเนินการขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ เพื่อดำเนินการแต่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ อย่างไรก็ตามจะได้ขอจัดสรรงบประมาณในปีถัดไปเพื่อดำเนินการ ทั้งนี้ จท. มีโครงการจัดหาระบบสื่อสารและสร้างเครือข่ายเพื่อพัฒนาระบบวงจรปิดเพิ่มเติมในแม่น้ำเจ้าพระยา วงเงินรวม ๓๐ ลบ. (ปี ๒๕๕๖ จำนวน ๖ ล้านบาท ปี ๒๕๕๗ จำนวน ๑๖.๕ ล้านบาท และปี ๒๕๕๘ จำนวน ๗.๕ ล้านบาท) โดย จท. ได้ลงนามกับ หจก. ภัทรรุ่งโรจน์ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ วงเงิน ๒๘.๘๘๐ ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

๔. โครงการจัดหาระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารในเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงราย (จท.) โดย จท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ ในวงเงิน ๙๐.๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปี ๒๕๕๖ จำนวน ๑๘.๐๐ ล้านบาท ปี ๒๕๕๗ จำนวน ๔๙.๕ ล้านบาทและปี ๒๕๕๘ จำนวน ๒๒.๕ ล้านบาท เพื่อดำเนินการจัดหาระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารในเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงราย โดยได้ลงนามว่าจ้างเมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๕๔ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

๕. มาตรการตรวจตรา และช่วยเหลืออุบัติเหตุทางน้ำ โดยการจัดตั้งศูนย์กู้ภัยทางลำน้ำและชายฝั่ง (จท.) โดย จท. ได้จัดทำแผนการจัดตั้งศูนย์กู้ภัยทางน้ำแล้วเสร็จ ประกอบด้วย

๑) จัดตั้งศูนย์กู้ภัยทางน้ำกรมเจ้าท่า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ ดำเนินการกู้เรือ ขจัดคราบน้ำมัน บรรเทาภัยพิบัติทางน้ำและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมทางน้ำ โดยในระยะแรกจะเน้นพื้นที่ในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนอนาคตอาจมีการขยายไปยังลำน้ำภายในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ (Inland water way)

๒) ในส่วนพื้นที่ชายฝั่งทะเล เห็นควรส่งเสริมให้มีศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล และ ศูนย์ VTS ให้มีขีดความสามารถในการช่วยเหลือและกู้เรือขนาดใหญ่ระดับ ๑๐๐,๐๐๐ ตันกรอสส์ ได้

๓) เพิ่มส่วนงานใหม่ สังกัดสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำขึ้นมา เรียกว่าศูนย์กู้ภัยทางน้ำ กรมเจ้าท่า โดยให้มีผู้อำนวยการระดับชำนาญการพิเศษ หรือหัวหน้าศูนย์ฯ ระดับอาวุโสซึ่งมีความเชี่ยวชาญด้านการควบคุมการจราจรทางน้ำ การช่วยเหลือกู้ชีพ กู้ภัยทางน้ำ การบรรเทาภัยพิบัติทางน้ำเป็นผู้บังคับบัญชา

๔) จัดหลักสูตรอบรมเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมการจราจรทางน้ำ การช่วยเหลือกู้ชีพกู้ภัยทางน้ำ การบรรเทาภัยพิบัติทางน้ำ การใช้วัสดุอุปกรณ์ในการกู้ชีพกู้ภัย ในการใช้เรือ เรือยนต์ หรือปั้นจั่นเพื่อกู้เรือ

๕) จัดตั้งเครือข่ายอาสาสมัคร กรมเจ้าท่า ให้เป็นรูปธรรม เพื่อสนับสนุนการกู้ภัยทางน้ำในอนาคต

๖) จัดให้มีกองทุนสำหรับช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ การกู้เรือ และการบรรเทาผลกระทบ เพื่อสนับสนุนงบประมาณให้กับหน่วยงานโดยไม่ต้องรองบจัดสรรจากรัฐ โดยมีระเบียบการเบิกจ่ายของตนเอง โดยขอยกเว้นไปยังกระทรวงการคลัง เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเบิกจ่าย การจัดซื้อจัดจ้างในกรณีฉุกเฉิน และเมื่อต้องสนับสนุนค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญ อาสาสมัคร และพลเมืองดีที่เข้าช่วยเหลือ

๖. มาตรการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยโดยการจัดฝึกอบรม ทดสอบ และแก่ผู้ขับเรือและผู้ให้บริการ (จท.) ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงาน

ทั้งนี้ ในระหว่างดำเนินงานทำให้ทราบปัญหาอุปสรรค คือ เจ้าหน้าที่ส่วนตรวจการเดินเรือ ไม่มีความชำนาญในการจัดโครงการอบรม การไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ผู้เข้ารับการอบรมไม่ได้ปฏิบัติงานตามปกติ อาจไม่ได้รับเงินค่าจ้าง ผู้ประกอบการต้องขาดกำลังคนในขณะที่ธุรกิจต้องดำเนินการต่อเนื่อง และคู่มือการอบรมยังไม่ทันสมัย และยังไม่ครบถ้วน

ซึ่ง จท. ได้กำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหา โดยการขอความร่วมมือภาคเอกชนและชี้แจงภาคเอกชนให้เห็นถึงคุณประโยชน์ของการฝึกอบรม การจัดตั้งกองทุนหรือใช้กองทุนอาสาสมัคร/กองทุนกู้ภัยทางน้ำที่จะจัดตั้งขึ้น และการหามาตรการชดเชยให้ผู้เข้ารับการอบรม และผู้ประกอบการ

๗. มาตรการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย บังคับใช้กฎระเบียบ ข้อบังคับและบทลงโทษที่เคร่งครัด (จท.) โดย จท. ได้มีการตรวจตรา ปรามปรามผู้ละเมิดกฎหมายที่เกี่ยวกับการเดินเรือ และจะได้แก้ไขกฎหมายให้ครอบคลุมถึงผู้ประกอบการ และประสานงานเพื่อชี้แจง โดยมุ่งการปรับปรุงแก้ไขมากกว่าการลงโทษ ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน ได้แก่ พ.ร.บ. การเดินเรือฯ มีหลายมาตราที่ล้าสมัย ไม่สามารถนำมาปรับใช้กับเรือหรือยานพาหนะปัจจุบันได้ โดย จท. ได้มีการระดมความคิดเห็นเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือให้เหมาะสมกับยุคสมัยโดยเน้นให้แก้ไขอย่างจริงจัง

๓.๔ เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environment Friendly)

๓.๔.๑ การขนส่งทางถนน

๑. โครงการทดสอบระดับเสียงรถยนต์ขณะวิ่ง (ขบ.)

ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณ

๒. โครงการก่อสร้างสถานที่ทำการและอุ้งจอตลอดโดยสารบริเวณสถานีเครื่องรับวิทยุการบินบางปะ

จ.สมุทรปราการ (ขสมก.)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๓. โครงการอุ้งจอตลอดโดยสารของ ขสมก.(ขสมก.)

ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๑) อุ้งพระประแดง : ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๘

๒) อุ้พระประแดงใต้ทางด่วน : ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๗

๓) อุ้นครินทร์ : ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๕๘

๔) อุ้ปุเจ้าสมิงพราย : ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๘

๕) อุ้กัลปพฤกษ์ : เนื่องจากปัญหาอุปสรรคการก่อสร้างแนวคันกั้นน้ำและสะพานข้ามคลองสวนเลียบ มีผลให้การดำเนินการก่อสร้างไม่เป็นไปตามแผนที่ได้กำหนดไว้ ทำให้ต้องขยายเวลาดำเนินการอีก ๘๐ วัน รวมระยะเวลาการก่อสร้างอุ้จอตลอดโดยสารและอาคารสำนักงาน อุ้กัลปพฤกษ์เป็นจำนวน ๔๘๐ วัน (ตั้งแต่วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๗ ถึงวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙) ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

๖) อุ้บรมราชชนนี : เนื่องจากปัญหาการปรับแบบก่อสร้างให้สอดคล้องกับจำนวนพื้นที่ก่อสร้าง การลดงานและเพิ่มงาน ตลอดจนสภาพอากาศในพื้นที่ก่อสร้างที่มีฝนตกหนักไม่เอื้ออำนวยในการก่อสร้างและเทพื้นลานจอดรถ ส่งผลให้การดำเนินการก่อสร้างไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด ต้องขยายเวลาดำเนินการอีก ๔๕ วัน รวมระยะเวลาการก่อสร้างอุ้จอตลอดโดยสารและอาคารสำนักงาน อุ้บรมราชชนนี เป็นจำนวน ๕๑๖ วัน (ตั้งแต่วันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๗ ถึงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙) ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๑) อุ้บางบัวทอง : ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๘

๒) อุ้บางพลี : ขสมก. ได้ว่าจ้าง บริษัท ๑๐๕ แพลนนิ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด ก่อสร้างอุ้จอตลอดโดยสารและอาคารสำนักงาน อุ้บางพลี ตามสัญญาเลขที่ จ.๓๕/๒๕๕๘ (สัญญาหลัก) ลงวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๘ มีกำหนดระยะเวลา ๒๔๐ วัน (ตั้งแต่วันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๘ ถึงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๘) ต่อมาบริษัทฯ ได้ขอขยายเวลาการก่อสร้างออกไปอีก ๑๒๒ วัน เนื่องจาก ขสมก. ส่งมอบพื้นที่ล่าช้า และมีปัญหาอุปสรรคของสภาพอากาศในพื้นที่ก่อสร้างที่มีฝนตกหนักไม่เอื้ออำนวยในการก่อสร้างและเทพื้นลานจอดรถ ซึ่งอยู่ระหว่างนำเสนอ ผู้อำนวยการ ขสมก. ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

๓) อุ้ศูนย์ราชการ : ขสมก. ได้มีประกาศลงวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ยกเลิกการประกวดราคาจ้างก่อสร้างอุ้จอตลอดโดยสารและอาคารสำนักงาน อุ้ศูนย์ราชการ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยพิจารณาแล้วว่า ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างฯ ในบริเวณพื้นที่ศูนย์ราชการได้ เนื่องจากกรมธนารักษ์มีแผนการปรับปรุงพื้นที่เพื่อใช้โครงการอื่น จึงขอยกเลิกการจัดให้เข้าพื้นที่อุ้ศูนย์ราชการ ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาหาพื้นที่ทดแทน

๔) อุ้กำแพงเพชร ๒ : ขสมก. ได้ว่าจ้าง บริษัท วีอาร์พี เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคดิง จำกัด ก่อสร้างอุ้จอตลอดโดยสารและอาคารสำนักงาน อุ้กำแพงเพชร ๒ ตามสัญญาเลขที่ จ.๔๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๘ มีกำหนดระยะเวลา ๓๖๐ วัน โดยจ่ายเงินล่วงหน้า จำนวน ๗,๒๑๓,๕๐๐ บาท (๑๕% ของราคาค่าจ้างทั้งหมด) ซึ่งผู้ว่าจ้างตกลงจ่าย และผู้รับจ้างตกลงรับเงินค่าจ้าง เป็น ๖ งวด เป็นเงินค่าจ้างทั้งสิ้น ๔๘,๐๙๐,๐๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อองค์การได้รับมอบพื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว จึงดำเนินการก่อสร้าง ขณะนี้อยู่ระหว่างการรับมอบพื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทย

๕) อุ้ใต้ทางด่วนรามอินทรา (ถนนรามอินทรา - ประดิษฐ์มนูธรรม) : ขสมก. ได้จัดทำสัญญาเช่าที่ดินกับ กทพ. เพื่อก่อสร้างอุ้จอตลอดโดยสาร และได้ว่าจ้าง บริษัท เจ.บราเธอร์ คอนสตรัคชั่น จำกัด มีกำหนดระยะเวลา ๒๔๐ วัน (ตั้งแต่วันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๘ ถึงวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙) ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

๔. โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน ๓,๑๘๓ คัน (ขสมก.) เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซล โดยเบื้องต้นจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน ๔๘๙ คัน ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๔.๑ ได้มีการประกวดราคาการซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (ครั้งที่ ๓) ตามประกาศเลขที่ ๑๑/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๘ โดยจำหน่ายเอกสารประกวดราคา ระหว่างวันที่ ๒๓ - ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๘ มีผู้มาซื้อเอกสาร จำนวน ๑๓ ราย ยื่นเอกสารประกวดราคาในวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘ ผู้ขายยื่นเอกสาร จำนวน ๕ ราย ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิเสนอราคาในวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๘ ผู้มีสิทธิเสนอราคา จำนวน ๒ ราย ได้แก่ นิติบุคคลร่วมทำงาน โดย บริษัท เบสท์ริน กรุ๊ป จำกัด และกิจการร่วมค้า เจวีซีซี โดยบริษัท ช.ทวี ดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) เสนอราคาในวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๘

ผลการประกวดราคา การซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (ครั้งที่ ๓) กิจการร่วมค้า เจวีซีซี โดยบริษัท ช.ทวีดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด (ในระบบ) คือ เสนอราคาที่ ๑,๗๓๕,๕๕๐,๐๐๐ บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (เฉลี่ยคันละ ๓,๕๔๙,๑๘๒บาท)

แต่ TOR กำหนดให้ผู้เสนอราคาต้องเสนอค่าซ่อมบำรุงรักษาปีที่ ๑ ถึงปีที่ ๑๐ ซึ่งคณะกรรมการเจรจาซ่อมแซมและบำรุงรักษาโดยสาร จะต้องดำเนินการเจรจาค่าซ่อมกับผู้เสนอราคาค่ารถต่ำสุดก่อน แล้วจึงเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ เพื่ออนุมัติวงเงินการซื้อรถโดยสารและค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาปีที่ ๑ ถึงปีที่ ๑๐ ก่อนลงนามสัญญา

๔.๒ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการว่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน โดยวิธีพิเศษ (ตามคำสั่งองค์การที่ ๒๕๘/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘) ประกอบด้วยคณะกรรมการตกลงและต่อรองราคา จำนวน ๘ คน และคณะกรรมการตรวจรับ จำนวน ๔ คน

๔.๓ คณะกรรมการตกลงและต่อรองราคา ได้เชิญบริษัทฯ เสร็จในวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ผลการเจรจา สรุปได้ดังนี้

ปีที่ ๑ ถึง ปีที่ ๕ บริษัทฯ เสนอราคาในอัตรา ๙๒๕.๙๑ บาท/คัน/วัน เป็นไปตาม TOR

ปีที่ ๖ ถึง ปีที่ ๑๐ บริษัทฯ เสนอราคาเท่ากันทุกปี ในอัตรา ๑,๘๕๐ บาท/คัน/วัน และจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาโดยสาร ๓ แห่ง

คณะกรรมการตกลงและต่อรองราคา ได้เจรจาขอปรับลดราคาให้เหลืออัตรา ๑,๖๓๖ บาท/คัน/วัน ซึ่งเป็นราคากลางที่องค์การกำหนด และขอเพิ่มศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาโดยสารอีก ๑ แห่ง เนื่องจาก องค์การ มีการจัดเส้นทางเดินรถที่จะต้องวิ่งรวม ๔ เขต ซึ่งบริษัทฯ ยินดีปรับลดราคาให้เหลืออัตรา ๑,๖๓๖ บาท/คัน/วัน และจัดตั้งศูนย์ซ่อมรถโดยสารให้กับองค์การ รวม ๔ แห่ง รวมค่าซ่อมแซมและบำรุงรถโดยสารตลอดอายุสัญญา ๑๐ ปี เป็นจำนวนเงิน ๒,๒๘๖,๓๑๒,๕๓๑.๗๕ บาท และได้นำเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ เพื่อพิจารณา

๔.๔ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ มีมติอนุมัติให้จัดซื้อและจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษา รถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน ๔๘๙ คัน ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ กับกิจการร่วมค้า เจวีซีซี โดย บริษัท ช.ทวี ดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) แต่ปรากฏว่า นิติบุคคลร่วมทำงาน โดย บริษัท เบสท์ริน กรุ๊ป จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทคู่ประมุข ร้องขอความเป็นธรรม ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การ จึงให้ชะลอการลงนามสัญญาและแต่งตั้งสอบข้อเท็จจริงซึ่งองค์การ ได้รายงานสรุปคำชี้แจงให้ทราบตามหนังสือที่ ขสมก.๑๑๓๔/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๘

ต่อมา รศ.ดร. ต่อตระกูล ยมนาค ประธานอนุกรรมการต่อต้านการทุจริตแห่งชาติ ด้านการ ป้องกันการทุจริต ขอตรวจสอบเอกสารการดำเนินการจัดซื้อและการเจรจาจ้างซ่อมบำรุงรักษา และมีประเด็น

ข้อสังเกต ๓ ประเด็น ซึ่ง รศ.ดร. คณิต วัฒนวิเชียร กรรมการกำหนด TOR และกรรมการเจรจาต่อรอง การซ่อมบำรุงรักษารถโดยสาร ๔๘๙ คัน ได้ชี้แจงประเด็นข้อสังเกตดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้ว และคณะกรรมการฯ มีความเห็นว่าองค์การได้ดำเนินการถูกต้องแล้ว กรณีดังกล่าว คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๘ พิจารณาแล้วเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง จึงได้มีมติรับรองรายงานการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ และให้องค์การดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

๔.๕ ประกาศรายชื่อผู้ชนะการเสนอราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ กรณีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ประกวดราคาซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน (ครั้งที่ ๓) ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๘ เลขที่ ๑๑/๒๕๕๘ ปรากฏว่ามีผู้เสนอราคา จำนวน ๒ ราย คือ กิจการร่วมค้า เจวีซีซี โดยบริษัท ช.ทวี ดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) และ นิติบุคคลร่วมทำงาน โดย บริษัท เบสท์ริน กรุ๊ป จำกัด ผลปรากฏว่า กิจการร่วมค้า เจวีซีซี โดยบริษัท ช.ทวี ดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) เป็นผู้เสนอราคาต่ำที่สุด ด้วยวงเงิน ๑,๗๓๕,๕๕๐,๐๐๐ บาท

๔.๖ ประกาศรายชื่อผู้ชนะการเสนอราคาจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ กรณีองค์การได้แต่งตั้งกรรมการว่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารใช้เชื้อเพลิง ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน โดยวิธีพิเศษ (ตามคำสั่งองค์การที่ ๒๕๘/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘) ซึ่งคณะกรรมการได้รายงานผลการเจรจาค่าซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารปรากฏว่า กิจการร่วมค้า เจวีซีซี โดยบริษัท ช.ทวี ดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด รวม ๑๐ ปี เป็นเงิน ๒,๒๘๖,๓๑๒,๕๓๑.๗๕ บาท

แต่เนื่องจากนิติบุคคลร่วมทำงาน โดย บริษัท เบสท์ริน กรุ๊ป จำกัด ได้ทำหนังสืออุทธรณ์ต่อ คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (กพอ.) ให้พิจารณาตรวจสอบการประกวดราคา ทางอิเล็กทรอนิกส์ จึงต้องรอผลการพิจารณาจาก กพอ. ซึ่งจะพิจารณาภายใน ๓๐ วัน

๑) คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กค (กพอ) ๐๔๒๑.๓/๓๙๕๔๙ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง บริษัท เบสท์ริน กรุ๊ป จำกัด อุทธรณ์ ผลการพิจารณาการเสนอราคาโครงการประกวดราคาซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน และการเสนอราคาจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพฯ แจ้งผลการพิจารณาอุทธรณ์ของ บริษัท เบสท์ริน กรุ๊ป จำกัด ซึ่งคณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วย วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (กพอ.) มิได้ระบุไว้ชัดเจนว่าจะให้ ชสมก. ดำเนินการต่อไปหรือไม่ ประกอบกับมี ประเด็นข้อสังเกต ๓ ประเด็น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้มีหนังสือที่ ชสมก.๑๘๒๗/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๘ เรื่อง ขอรื้อผลการพิจารณาอุทธรณ์ของบริษัท เบสท์ริน กรุ๊ป จำกัด เพื่อขอรื้อตามผล การพิจารณาอุทธรณ์ของ กพอ. จะให้องค์การดำเนินการต่อไปได้หรือให้ดำเนินการใหม่ในขั้นตอนใด และ ในประเด็นข้อสังเกตทั้ง ๓ ประเด็น ขอรื้อว่าจะให้ ชสมก. ดำเนินการอย่างไร ทั้งนี้หาก ชสมก. ดำเนินการ ไม่ถูกต้องหรือไม่ชอบด้วยกฎหมาย ชสมก. พร้อมทั้งจะยกเลิกการประกวดราคาครั้งนี้ทันที และเร่งดำเนินการ ใหม่ตามที่ กพอ. สั่งการ

๒) คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (กพอ.) ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กค (กพอ) ๐๔๒๑.๓/๔๔๓๗๕ ลงวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ เรื่อง ขอรื้อผลการพิจารณาอุทธรณ์ของ บริษัท เบสท์ริน กรุ๊ป จำกัด พิจารณาแล้วเห็นควรแยกการพิจารณาเป็นรายกรณี ดังนี้

- กรณีผลการพิจารณาอุทธรณ์ของ กพอ. ตามหนังสือคณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วย วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ด่วนที่สุดที่ กค (กพอ) ๐๔๒๑.๓/๓๙๕๔๙ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ ข้อ ๒

กพ.อ.เมื่อคณะกรรมการได้ดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ ด้วยวิธีการอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๙ แล้ว ดังนั้น ขสมก. ย่อมที่จะใช้ดุลยพินิจในการพิจารณาดำเนินการในขั้นตอนต่อไปตามระเบียบฯ พ.ศ. ๒๕๔๙

- กรณีผลการพิจารณาอุทธรณ์ของ กพ.อ. ตามหนังสือคณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ด่วนที่สุดที่ กค (กพ.อ) ๐๔๒๑.๓/๓๙๕๕๙ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ ข้อ ๑ และข้อสังเกตนั้น เห็นว่าการดำเนินการในขั้นตอนการเจรจาต่อรองราคาค่าซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารฯ และการพิจารณาคณะสมบัติของผู้ประสงค์จะเสนอราคาตามโครงการประกวดราคาซื้อรถโดยสารฯ เป็นการปฏิบัติตามข้อบังคับว่าด้วยการพัสดุขององค์การ ฉบับที่ ๑๗๓ ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.๒๕๕๗ กรณีจึงอยู่ในดุลยพินิจของ ขสมก. ที่จะพิจารณาต่อไป

๓) คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การในคราวประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ มีความเห็นในที่ประชุมว่า “เพื่อให้การจัดซื้อรถตามโครงการถูกต้องตามกฎหมายและเพื่อให้การกำหนด TOR เป็นธรรมแก่ผู้เสนอราคาทุกราย จึงให้ยกเลิกการประกวดราคาจัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน ๔๘๙ คัน ตาม TOR ข้อ ๑๐.๖ แล้วให้ดำเนินการใหม่ โดยให้องค์การนำข้อสังเกตของ กพ.อ. ไปพิจารณาปรับปรุง TOR ต่อไป”

๔) องค์การได้ยกเลิกการประกวดราคาจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน (ครั้งที่ ๓) ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (ตามประกาศเมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๘) ซึ่งผลการพิจารณาของ กพ.อ. และคณะกรรมการคมนาคนมีความสอดคล้องกันในประเด็นข้อ ๓.๒(๗) การกำหนดให้ใช้โรงงานได้ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ประเด็นข้อ ๖.๓.๗ องค์การไม่ได้ใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งเป็นมาตรฐานกลางมาใช้ปฏิบัติและประเด็นข้อ ๑๐.๔ การรับรองเอกสารหลักฐานฯ ขัดต่อพระราชบัญญัติราชการทางปกครอง พ.ศ.๒๕๓๙ มาตรา ๒๖ และกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๔๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติวิธีการปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. ๒๕๓๙ ข้อ ๑(๔)

๕) องค์การได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารการประกวดราคา โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน (ตามคำสั่งองค์การที่ ๑๐๒๔/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๘)

๖) องค์การได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารการประกวดราคา โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร จำนวน ๔๘๙ คัน (ตามคำสั่งองค์การที่ ๑๒๐/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙)

๗) องค์การได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร จำนวน ๔๘๙ คัน (ตามคำสั่งองค์การที่ ๑๒๔/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙)

ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ กำหนดร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคา

๕. โครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ทดแทนรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงน้ำมันดีเซล (บขส.)

บขส. มีหนังสือเลขที่ บขส. ๒๐๕/๖๘๗ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ถึงกระทรวงคมนาคม เพื่อขอชะลอจัดหารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติฯ

๖. มาตรการรณรงค์ขับขี่อย่างประหยัดพลังงาน (EcoDriving) โดยอาจใช้ร่วมกับระบบสารสนเทศผู้เดินทางและเทคโนโลยีเพื่อช่วยในการขับขี่อย่างประหยัด (ขบ.)

ยังไม่มีการนำไปพิจารณาดำเนินการ

๗. มาตรการลดปริมาณการเดินทางในเขตเมืองโดยการริเริ่มใช้มาตรการด้านราคา อาทิ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดรถ (สนข.)

ยังไม่มีการนำไปพิจารณาดำเนินการ

๘. มาตรการส่งเสริมการเดินทางขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport) โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ และมาตรการส่งเสริมการเดินทาง การใช้จักรยานและจักรยานไฟฟ้า (ขบ.)

ขบ. ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน แต่ทั้งนี้ สนข. ได้ดำเนินโครงการศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport : NMT) และการปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการขนส่งอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ขณะนี้การศึกษาดำเนินการแล้วเสร็จ และได้ส่งมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

๙. มาตรการส่งเสริมการใช้การเดินทาง จักรยาน และจักรยานไฟฟ้า (ขบ.)

ขบ. ไม่ได้รายงานผลการดำเนินงาน แต่ทั้งนี้ คค. ได้มีการประชุมหารือ โครงการ “คืนความสุขให้กับประชาชน ด้วยเส้นทางจักรยานทั่วไทย” ร่วมกับ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยสรุปบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ดังนี้

๑) กระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่ขับเคลื่อนโครงการและส่งเสริมการใช้จักรยานโดยจัดกิจกรรมในทุกภูมิภาคทั่วประเทศไทย

๒) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีงบประมาณในการจัดทำทางจักรยานทั่วประเทศประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท และอยู่ระหว่างการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

๓) กรุงเทพมหานคร มีการจัดทำทางจักรยานและส่งเสริมการใช้จักรยานในพื้นที่ของ กทม.

๔) กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่บูรณาการการจัดทำทางจักรยานทั่วประเทศ รวมทั้งดูแลมาตรฐานทางจักรยาน จัดทำเส้นทางจักรยานที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของ ทล. ทช. และทางจักรยานที่อยู่ในพื้นที่ของหน่วยงาน เช่น ทางจักรยานในพื้นที่ของ ทอท.

รวค. มีบัญชาให้ สนข. สำรวจพื้นที่บริเวณทิศเหนือของท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการจัดทำเป็น Bicycle Park โดย สนข. ได้สำรวจพื้นที่ดังกล่าวแล้วพบว่า

๑) บริเวณพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ขององค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีพื้นที่ทั้งหมด โดยประมาณ ๒๘ ไร่

๒) สภาพพื้นที่ปัจจุบันเป็นพื้นที่รกร้างที่ยังไม่มีการพัฒนา มีลักษณะเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่อยู่ติดกับบริเวณสวนสุขภาพ ทอ. และสนามฝึกโดรฟ์กอล์ฟ ทอ. ซึ่งมีความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่เป็น Bicycle Park หรือสวนสาธารณะจักรยาน ในลักษณะของการพัฒนาพื้นที่เชิงอนุรักษ์ โดยยังสามารถใช้เป็นพื้นที่รับน้ำได้ ทั้งนี้ จำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเพิ่มเติม โดยทำเรื่องขอใช้พื้นที่ต่อองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) ต่อไป

ผลการประชุมหารือผู้เชี่ยวชาญของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยได้ให้ข้อสรุปข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑) เขตชุมชนที่มีการใช้จักรยานบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้จักรยานร่วมกับยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีการจำกัดความเร็วยานพาหนะที่ ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อลดอุปสรรคการเดินทางให้กับยานยนต์เพิ่มความปลอดภัย และสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

๒) เขตกรุงเทพมหานคร ควรเริ่มพัฒนาเส้นทางจักรยานในเขตที่มีสถานที่ราชการตั้งอยู่ใกล้กันเป็นจำนวนมากก่อนจัดทำเป็นโครงการนำร่อง เช่น บริเวณซอยอารีย์ ซอยราชครู สถานีรถไฟฟ้าวารีย์ ซึ่งเป็นที่ตั้งของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงการคลัง กรมควบคุมมลพิษ กรมประชาสัมพันธ์ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรมสรรพสามิต กรมทรัพยากรน้ำ ซึ่งมีกลุ่มผู้ที่ต้องการใช้จักรยานอยู่เป็นจำนวนมาก และเป็นการเดินทางระยะสั้นที่สามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าวาร์ได้ เป็นต้น

๓) เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ควรพัฒนาจุดจอดรถจักรยานที่มีปริมาณเพียงพอและเหมาะสมมีอุปกรณ์ช่วยป้องกันไม่ให้จักรยานถูกโจรกรรมตามสถานีรถไฟฟ้าวาร์โดยสารสาธารณะ ขสมก. บขส. สถานีรถไฟฟ้าวาร์ เพื่อส่งเสริมให้กับผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะและรถไฟฟ้าวาร์หันมาใช้จักรยานในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

๔) ควรพัฒนาเส้นทางจักรยานสั้น ๆ เป็นลำดับแรก เช่น ตามหมู่บ้าน เป็นต้น

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ สนข. ได้ทำการศึกษาโครงการพัฒนาเส้นทางจักรยาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (๑) ปรับปรุงกฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเท้าและการใช้จักรยาน (๒) จัดทำระบบเชื่อมต่อการเดินทางและการใช้จักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะ (๓) จัดทำ “แผนดำเนินการพัฒนาระบบจักรยานเพื่อใช้เดินทาง ในชีวิตประจำวัน” เป็นการเฉพาะ (๔) ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับระบบจราจรที่ทำให้ผู้ใช้รถประเภทอื่น ๆ ดูแลคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานเพื่อกำหนดมาตรฐานป้ายเครื่องหมายจราจรที่เอื้อต่อความสะดวกและความปลอดภัยของคนเดินเท้า และผู้ใช้จักรยานสำหรับทางหลวงทุกประเภทให้ครอบคลุมมีมาตรฐานสากล เพิ่มเติมจากป้ายเครื่องหมายจราจรที่มีอยู่เดิม ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีทางจักรยานที่สามารถใช้งานได้แล้วระยะทาง ๕๖๖.๑๒ กิโลเมตร อยู่ระหว่างการดำเนินการ ๗๑๕.๓๙ กิโลเมตร และจะพัฒนาเพิ่มในอนาคต ๑,๐๓๑.๑ กิโลเมตร รวมทั้งสิ้น ๒,๓๑๒.๖๑ กิโลเมตร โดย **กรม. มีมติรับทราบและเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๙** ขณะนี้อยู่ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย สนข. ทล. ทช. และ กทพ. ร่วมดำเนินการปรับปรุงคู่มือมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางจักรยานในประเทศให้มีความสมบูรณ์มากขึ้นโดยให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน คำนึงถึงความปลอดภัย และความประหยัดเหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการใช้งานคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๙

๓.๔.๒ การขนส่งทางราง

๑. โครงการ Refurbish รถจักร ๕๖ คัน (รฟท.)

มติที่ประชุมคณะกรรมการการรถไฟฯ ครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ มีมติให้ยกเลิกโครงการฯ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงมากกว่าร้อยละ ๖๐ ของการจัดซื้อใหม่ จึงไม่คุ้มค่าการลงทุนสมควรให้ยกเลิกโครงการ ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของ รฟท. ว่าจะดำเนินการจัดหาด้วยวิธีการซื้อหรือวิธีการเช่า

มติที่ประชุมคณะกรรมการการรถไฟฯ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้คงโครงการฯ ไว้ก่อน เนื่องจากอยู่ระหว่างการหาแนวทางที่เหมาะสมในการดำเนินโครงการ

๒. โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแห่งใหม่ที่แก่งคอย (รฟท.) โดย รฟท. ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา ขณะนี้

อยู่ระหว่างการพิจารณาตรวจรับงาน Final Report คาดว่าจะดำเนินการออกประกวดราคาได้ประมาณเดือน พฤษภาคม ๒๕๕๙

๓. โครงการสร้างโรงรถศรีราชาและหน่วย ๑๐ ลาดกระบัง (รฟท.) คณะกรรมการรถไฟฟ้า อนุมัติจ้างกิจการร่วมค้า พี.พี.เอ. จำกัด ดำเนินงานก่อสร้างฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๘ ระยะเวลาการก่อสร้าง ๒๔ เดือน ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของผู้รับจ้าง

๔. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE พร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คัน (รฟท.) เพื่อทดแทนรถจักร GE (General Electric) ที่มีอายุการใช้งาน ๔๒ - ๔๕ ปี เป็นการรักษาสภาพความพร้อมในการทำงานของรถจักรตามความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งคาดว่าจะมีผู้โดยสารใช้บริการเพิ่มขึ้น คณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ ได้มีหนังสือถึงการรถไฟฟ้าฯ พิจารณาทบทวนโครงการใหม่ โดยให้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลาง และร่าง TOR ใหม่ ให้มีรายละเอียดชัดเจน และโปร่งใส รวมทั้งวัตถุประสงค์ ความจำเป็น ที่มาของราคากลาง ความคุ้มค่าของการลงทุน ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการประกวดราคาและมีกำหนดยื่นเอกสารประกวดราคา เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณาผลการประกวดราคา

๕. โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า ๒๐ คัน (๒๐ ต้นต่อเพลลา) (รฟท.) การดำเนินงานแล้วเสร็จ โดย รฟท. ได้รับมอบรถจักรจำนวน ๒๐ คัน

๖. โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในภูมิภาค (รฟท.) เพื่อก่อสร้างย่านเก็บกองตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในภูมิภาคที่ย่านสถานีต่าง ๆ ที่เหมาะสมและมีศักยภาพทั่วประเทศในเส้นทางรถไฟสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ เพื่อรองรับตู้สินค้าของผู้ที่มาใช้บริการได้โดยสะดวก ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาเพื่อขอดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ พร้อมกับการทบทวนศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ ๒

๗. มาตรการส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (CDM) (รฟท.) รฟท. ได้หารือร่วมกับสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) เพื่อพัฒนาความร่วมมือจัดทำคาร์บอนฟุตพริ้นท์ (Carbon Footprint) ของ รฟท. เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๔ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาร่างบันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือในการจัดทำโครงการการประเมินการปล่อยมลภาวะตลอดวัฏจักรชีวิตเพื่อการพัฒนาการใช้พลังงานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

๓.๔.๓ การขนส่งทางน้ำ

๑. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา (จท.) เพื่อส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งเป็นระบบการขนส่ง Mass Transportation ให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งทางภาคเหนือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงออกสู่ชายฝั่งทะเลเพื่อการส่งออกที่เขตท่าเรือศรีราชา และท่าเทียบเรือแหลมฉบัง อันเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และประหยัดพลังงานของประเทศ โดยก่อสร้างท่าเทียบเรือ คสล. ขนาด ๒๐ x ๒๒๐ ตร.ม. อาคารสำนักงานขนส่งสินค้า ๑ หลัง ๒,๕๕๕ ตร.ม. ทางเข้าและ

ด้านขังน้ำหนัก ๑ หลัง ๖๐ ตร.ม. อาคารโรงพักสินค้าทั่วไป ๑ หลัง ๒,๔๐๐ ตร.ม. โรงเก็บและตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า ๑ หลัง ๒,๐๐๐ ตร.ม. โรงเก็บและตรวจปล่อยสินค้าขาออก ๑ หลัง ๒,๐๐๐ ตร.ม. ความสามารถในการรองรับเรือขนาดไม่เกิน ๕๐๐ ตันกรอส จอดพร้อมกันได้ ๒ ลำ

ดำเนินการแล้วเสร็จและกรมเจ้าท่า ตรวจรับงานเมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๔ โดยมอบให้ อบต. ศาลาลอย เข้าบริหารชั่วคราว ซึ่งต่อมา อบต.ศาลาลอย ได้มีหนังสือไม่ประสงค์จะเข้ารับเป็นผู้บริหาร เนื่องจากไม่มีความพร้อมในการบริหาร

กรมเจ้าท่า ได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว และได้มีหนังสือ ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ หรือกรมธนารักษ์เพื่อขอรับมอบอำนาจจากอธิบดีกรมธนารักษ์ ในการบริหารจัดการสถานีฯ ตามข้อ ๒๔ แห่งกฎกระทรวงว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษาใช้ และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ. ๒๕๔๕ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยการจัดให้เช่า ใช้สิทธิตามสัญญาเช่า การบอกเลิกสัญญา รวมทั้งการกำหนดอัตราค่าเช่า ค่าตอบแทน และค่าธรรมเนียม ได้ตามคำสั่งกรมธนารักษ์ ที่ ๒๙๖/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ และหรือระเบียบ คำสั่ง อื่นที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมธนารักษ์

กรมเจ้าท่าได้นำเสนอคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อพิจารณาการเพิ่มประเภทของท่าเรือ โดย กบส. ได้ประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือกับ กระทรวงการคลัง พิจารณาปรับเพิ่มประเภทท่าเรือตามที่กรมเจ้าท่า เสนอ ซึ่งกระทรวงการคลังโดยกรมธนารักษ์พิจารณาข้อเสนอของกรมเจ้าท่าแล้วไม่เห็นด้วย และได้มีคำสั่งที่ ๖๓๘/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๘ แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาปรับปรุงอัตราค่าเช่าและค่าธรรมเนียม ในการบริหารจัดการท่าเรือ ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ โดยคณะทำงานฯ ได้พิจารณา แนวทางในการปรับปรุงอัตราค่าเช่าและค่าธรรมเนียมในการบริหารจัดการท่าเรือแล้วมีความเห็นว่าการ พิจารณากำหนดผลประโยชน์ตอบแทนในการบริหารจัดการท่าเรือมีหลายรูปแบบ เช่น การพิจารณาจากฐาน ของรายได้ ได้แก่ อัตราคงที่ (Fixed Fee) ส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) และรูปแบบผสมระหว่างอัตรา คงที่และส่วนแบ่งรายได้ และการพิจารณาจากต้นทุน เช่น การที่รัฐลงทุนเพื่อจัดสร้างท่าเรือควรมีรายได้ส่งคืน ให้รัฐในอัตราร้อยละ n ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการจัดสร้างท่าเรือแล้วนำรายได้ที่ต้องนำส่งคืนรัฐมากระจาย เป็นรายปีตลอดอายุการใช้งานท่าเรือ รวมถึงผลการศึกษาเดิมของ กรมเจ้าท่า ตลอดจนผลประกอบการ/ ผลการดำเนินงานของท่าเรือที่ผ่านมาประกอบการพิจารณาด้วย นอกจากนี้การที่จะพิจารณาว่าผลประโยชน์ ตอบแทนรูปแบบใดมีความเหมาะสมกับการบริหารจัดการท่าเรือ อันเป็นโครงสร้างพื้นฐานในการคมนาคม ขนส่งทางน้ำ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศจะต้องมีการพิจารณาเปรียบเทียบกับกำหนด ผลประโยชน์ตอบแทนในรูปแบบต่าง ๆ ข้างต้นกับหลักเกณฑ์ของกรมธนารักษ์ (ร้อยละ ๕๐ ของรายได้จากการ บริหารจัดการก่อนหักค่าใช้จ่าย) และข้อเสนอของกรมเจ้าท่า (ค่าตอบแทนแบบ Fixed Fee) และที่ประชุมมีมติ มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ประสานงานกับกรมเจ้าท่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรวบรวมข้อมูล ประกอบการพิจารณา เพื่อนำมาศึกษาวิเคราะห์และเปรียบเทียบการกำหนดผลประโยชน์ตอบแทนในรูปแบบ (Model) ต่าง ๆ แล้วนำเสนอคณะทำงานฯ พิจารณาต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะทำงานฯ

องค์การบริหารส่วนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้มีหนังสือลงวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๘ ถึงกรมเจ้าท่า เพื่อขอรับโอนทรัพย์สินและประสงค์เข้าบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ อำเภอกำแพงเมืองฟ้า พระนครศรีอยุธยา ซึ่งกรมเจ้าท่า ได้มีหนังสือลงวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๕๙ แจ้งกรมธนารักษ์เพื่อพิจารณาและ แจ้ง อบจ. พระนครศรีอยุธยา เพื่อทราบและประสานกรมธนารักษ์โดยตรงต่อไปแล้ว ซึ่งกรมเจ้าท่าได้มีหนังสือ แจ้งตอบ อบจ.พระนครศรีอยุธยาแล้วว่า สถานีขนส่งทางลำน้ำฯ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องส่งขึ้นทะเบียน

เป็นที่ราชพัสดุกับกรมธนารักษ์ ก่อนส่งมอบกรมธนารักษ์ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดหาประโยชน์ในที่ราชพัสดุ พ.ศ. ๒๕๕๒ ต่อไป ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าไม่ขัดข้องที่ อบจ.พระนครศรีอยุธยาจะเข้าบริหารจัดการสถานีขนส่งทางลำน้ำ ตามพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. ๒๕๔๒ เพื่อให้มีผู้ดูแลรักษาท่าเรือ และมีการใช้ประโยชน์ของท่าเรือ เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น โดย อบจ.พระนครศรีอยุธยาจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของกรมธนารักษ์ทุกประการ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมธนารักษ์

๒. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน อ.เมือง จ.อ่างทอง (จท.) ยุติโครงการเนื่องจากไม่คุ้มค่าการลงทุนในปัจจุบัน

๓. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.)

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ลงมติอนุมัติ กทท. ดำเนินโครงการฯ โดย กทท. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด รวมถึงบริหารประกอบการ โดยใช้งบประมาณลงทุนรวม ๑,๘๔๖.๑๙ ล้านบาท อนุมัติกรอบอัตราค่าภาระขั้นต่ำ - ขั้นสูง ในอัตรา ๑,๕๕๕ บาท และ ๓,๑๘๐ บาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

มติคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ ๖/๒๕๕๘ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๙ เห็นชอบให้กำหนดวงเงินเบิกจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๗๐๓.๑๒ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๑,๐๔๔.๙๖ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๑๑๖.๑๑ ล้านบาท

โดยเมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ ได้ลงนามในสัญญาฉบับบริษัท เนวาร์ตน์ พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม ๑,๐๙๘.๐๐ ล้านบาท ระยะเวลาส่งมอบงานภายใน ๖๙๐ วัน นับถัดจากวันลงนามกำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ผู้รับจ้างเริ่มดำเนินการขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเริ่มก่อสร้าง และดำเนินการเคลื่อนย้ายเครื่องมือเครื่องจักรเพื่อทำการปรับพื้นที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างผู้รับจ้างเคลียร์พื้นที่ก่อสร้าง จัดเตรียมเอกสารและร่วมตรวจสอบ Detail shop drawing ร่วมกับที่ปรึกษาเพื่อขออนุมัติการก่อสร้าง ขณะนี้ผู้รับจ้างได้ทำการส่งวัสดุก่อสร้างปรับพื้นที่ก่อสร้าง คิดเป็นผลงานสะสมร้อยละ ๐.๙๒

การจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างฯ อนุมัติจ้างเหมาบริษัท เอเซียเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ ในวงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๑๙,๕๘๖,๙๓๘.๕๐ บาท ระยะเวลาดำเนินการ ๖๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา หรือนับตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้ที่ปรึกษาฯ เริ่มงาน - ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ กำหนดแล้วเสร็จ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๐

การจ้างเหมาตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างโครงการ โดยวิธีพิเศษ อนุมัติให้จ้างบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด ในวงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๑,๙๒๖,๕๓๕ บาท มีการลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ กำหนดแล้วเสร็จ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

การจัดหาเครื่องมือยกขน

งานจ้างเหมาสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า ชนิดเดินบนราง (Quay Side Gantry Crane : QGC) ประกาศร่างขอบเขตของงาน (TOR) และร่างเอกสารประกวดราคาลงเว็บไซต์ แล้ว จำนวน ๓ ครั้ง ปรากฏว่าไม่มีผู้สนใจพิจารณา ผู้อำนวยการท่าเรือฯ รับผิดชอบต่อผลการรายงานลงเว็บไซต์ และอนุมัติใช้ขอบเขตของงานและเอกสารประกวดราคาฯ เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ประกาศขายเอกสารและจำหน่ายเอกสารระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๙ กำหนดยื่นซองขอเทคนิค และแจ้งผลการคัดเลือกเบื้องต้น ภายในเดือนเมษายน ๒๕๕๙ กำหนดวันเสนอราคาภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๙ คาดว่าลงนามได้ภายในเดือน

มิถุนายน ๒๕๕๙ เริ่มก่อสร้างมิถุนายน ๒๕๕๙ ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ ๑๘ เดือน คาดว่าจะเริ่มเปิดดำเนินการปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

งานจ้างเหมาสร้างรถคลานเคลื่อนที่ล้อยาง (Rubber Tired Gantry Crane : RTG) □

ประกาศร่างขอบเขตของงาน (TOR) และร่างเอกสารประกวดราคาทางเว็บไซต์แล้ว จำนวน ๕ ครั้ง ครั้งที่ ๕ ตั้งแต่วันที่ ๒๓-๒๘ มีนาคม ๒๕๕๙ ปรากฏว่าไม่ผู้วิจารณ์หรือเสนอแนะ อยู่ระหว่างคณะกรรมการร่าง TOR เสนอ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ ทราบและอนุมัติให้เผยแพร่ในเว็บไซต์ของหน่วยงาน และกรมบัญชีกลางครั้งที่ ๖ คาดว่าจะขออนุมัติใช้ TOR และเอกสารประกวดราคาฯ ภายในเดือนเมษายน ๒๕๕๙และจะสามารถหาผู้รับจ้างและลงนามในสัญญาได้ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๙

๔. **มาตรการส่งเสริมการซ่อมและต่อเรือครบวงจรภายในประเทศ โดยการจัดตั้งศูนย์ซ่อมและอู่ต่อเรือที่ได้มาตรฐานสากล(จท.)** โดย จท. ได้ศึกษาแนวทางการจัดตั้งศูนย์ซ่อมและอู่ต่อเรือที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการต่อและซ่อมเรือในภูมิภาค คือ โครงการจัดตั้งศูนย์ออกแบบ วิจัย และพัฒนาอู่เรือ เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการให้คำปรึกษาแนะนำวิจัยพัฒนาด้านเรือทั้งด้านออกแบบเรือ ด้านเทคโนโลยีการผลิตและการเชื่อมโยงระหว่างสถาบันการศึกษา ผู้ผลิต และผู้ใช้เรือ และการสร้างองค์ความรู้ และการเรียนรู้ และองค์ความรู้ใหม่ ๆ ตลอดจนความร่วมมือกับหน่วยงานระดับประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการโดยกรมอู่เรือทหารเรือซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบตามมติคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาอู่เรือ ในการศึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบแนวทางการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาอู่เรือ

๕. **มาตรการพัฒนามาตรฐานการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ โดยกำหนด KPI ในการชี้วัดคุณภาพการดำเนินงาน (จท.)**

อยู่ระหว่างการพิจารณาเพื่อดำเนินการ

๖. **มาตรการด้านภาษีที่เอื้อต่อการดำเนินงานของผู้ประกอบการ เพื่อสร้างแรงจูงใจในการประกอบธุรกิจ (จท.)**

๖.๑ การผลักดันมาตรการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มในการซื้อเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ

กรมสรรพากรได้ดำเนินการกำหนดแนวทางการพิจารณาคืนภาษี มูลค่าเพิ่มจากการซื้อเรือเดินทะเลแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสามารถได้รับสิทธิคืนภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นไปด้วยความรวดเร็วโดยสามารถคืนภาษีได้ไม่เกิน ๑๕ วัน (จากเดิมที่มีระยะเวลาหลายเดือน)

๖.๒ การผลักดันให้บริการขนส่งในราชอาณาจักรโดยเรือเดินทะเลมีสิทธิเสียภาษีมูลค่าเพิ่มได้

กรม. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกาตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการกำหนดให้กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มเสียภาษีมูลค่าเพิ่มได้ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และได้ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจร่างกฎหมายดังกล่าว โดยปัจจุบันได้มีพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการกำหนดให้กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มเสียภาษีมูลค่าเพิ่มได้ (ฉบับที่ ๕๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๔ แล้ว

๖.๓ มาตรการด้านภาษีเงินได้จากการขายเรือ

จท. มีหนังสือเสนอความเห็นสนับสนุนมาตรการภาษีเพื่อการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ (กรณียกเว้นภาษีเงินได้สำหรับบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและประกอบกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ เฉพาะที่ได้จากการขายเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

ระหว่างประเทศ โดยนำเงินได้ดังกล่าวไปซื้อเรือลำใหม่หรือต่อเรือลำใหม่ตามสัญญาการต่อเรือ) เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งเมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบมาตรการดังกล่าว และอนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่..) พ.ศ. ที่กระทรวงการคลังเสนอ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้พิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวเสร็จแล้ว และได้เสนอไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการต่อไป โดยปัจจุบันได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๕ (พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ ๕๕๓) พ.ศ. ๒๕๕๕)

๖.๔ การกำหนด/ปรับปรุงมาตรการด้านภาษีสำหรับกองเรือพาณิชย์ไทย

เป็นมาตรการที่กรมเจ้าท่าได้ร่วมผลักดันจนปัจจุบันมีผลบังคับใช้แล้ว แต่ยังมีประเด็นด้านภาษีที่รอการพิจารณาอีก ๖ ประเด็น ประกอบด้วย การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มในการซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ การยกเว้นภาษีเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ประเภท Door to Door ในช่วงเวลาที่ไม่ได้ใช้เรือไทย การให้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มครอบคลุมการประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลแบบ Cross Trade การยกเว้นภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย กรณีเช่าตู้คอนเทนเนอร์หรืออุปกรณ์บนเรือไทยในต่างประเทศ การยกเว้นภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย กรณีค่าใช้จ่ายของเรือไทยที่ไปใช้บริการ ในต่างประเทศ และการยกเว้นอากรนำเข้าเรือสินค้าทั่วไป ซึ่งได้ถูกให้ชะลอการพิจารณาในช่วงการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา ในขณะนี้ จท. ได้ศึกษาทบทวน และเตรียมการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาแนวทางการดำเนินการต่อไป

๖.๕ การกำหนด/ปรับปรุงมาตรการด้านภาษีสำหรับเจ้าของเรือไทยที่ให้บริการแก่อุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย

จท. ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์และประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ บริษัทผู้รับสัมปทาน กรมสรรพากร สมาคมเจ้าของเรือไทย และบริษัทเจ้าของเรือไทยที่ให้บริการแก่อุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย เพื่อกำหนดและปรับปรุงมาตรการทางภาษีสำหรับส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเรือไทย ตลอดจนได้มีการนำเสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทย สถาบันบัญญัติแห่งชาติ รวมถึงถึงคณะอนุกรรมการร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. และคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษามาตรการส่งเสริมและแก้ไขปัญหาเชิงนโยบายเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย ภายใต้คณะกรรมการวิสามัญฯ ซึ่งในเรื่องนี้กรมเจ้าท่าจะนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเพื่อพิจารณา โดยในขั้นต้นได้กำหนดแนวทางไว้ ๒ ประเด็น คือ การแก้ไขกฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวีให้มีบทบัญญัติที่จะทำให้เกิดการสงวนให้ใช้เรือไทยรวมถึงผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีของไทยในอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย และให้เรือไทยที่ให้บริการในพื้นที่ดังกล่าวได้รับสิทธิประโยชน์เหมือนกับที่เรือเดินระหว่างประเทศได้รับ

๗. มาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการให้ปรับปรุงคุณภาพการบริการ โดยการจัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำระยะเวลาคิณนานแบบผ่อนปรนเพื่อให้ผู้ประกอบการกู้ยืมมาลงทุนในธุรกิจ (จท.) จากการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ครั้งที่ ๑/๒๕๕๖ ได้มีการพิจารณาเรื่อง โครงการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศ เพื่อพัฒนากองเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่งของประเทศ ซึ่งที่ประชุมได้มอบหมายให้ สศช. หาข้อสรุปแนวทางดำเนินการสนับสนุนการต่อเรือภายในประเทศและส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีต่อไปนั้น สศช. ได้ศึกษาทบทวนโครงการดังกล่าวและหารือ

ร่วมกับ จท. สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย พร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ ตลอดจนรับฟังผลการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญจาก JETRO ประเทศญี่ปุ่น เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศแล้ว และมีความเห็นเกี่ยวกับการสนับสนุนด้านการเงินสรุปได้ว่า เห็นควรให้กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมการจัดสรรสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำสำหรับสนับสนุนการพัฒนาของเรือพาณิชย์ไทยและอู่เรือไทย ซึ่งอาจพิจารณาจากแนวทางและเงื่อนไขการให้สินเชื่อ วงเงิน ๑๘,๐๐๐ ล้านบาท ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๔ หรือตามที่กระทรวงการคลังได้ศึกษาใหม่ ซึ่งกรมเจ้าท่าจะได้ประมวลผลข้อมูลนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเพื่อพิจารณาให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

จท. มีแผนงานที่จะดำเนินการทบทวนการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนพาณิชย์นาวีที่เคยได้ทำการศึกษาไว้ในอดีตเพื่อใช้เป็นข้อมูลตั้งต้นในการนำเสนอมาตรการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีทั้งระบบโดยรวมถึงการบริหารจัดการกองทุนดังกล่าวด้วย

ในการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ โดยกรมเจ้าท่าในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ได้รายงานให้ที่ประชุมรับทราบว่าเป็นความร่วมมือระหว่างประเทศโดยความช่วยเหลือของรัฐบาลญี่ปุ่น มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยพัฒนาของเรือน้ำมันชายฝั่งของไทยให้เป็นเรือที่มีเปลือกเรือสองชั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในกรณีเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศเพื่อให้มีขีดความสามารถในการต่อเรือที่มีเทคโนโลยีสูง โดยฝ่ายญี่ปุ่นจะให้ความช่วยเหลือในการออกแบบเรือมาตรฐานจำนวน ๑ แบบ ส่งผู้เชี่ยวชาญมาควบคุมและให้คำแนะนำในการต่อเรือที่อู่เรือไทย และฝ่ายไทยจะต้องหาแหล่งสินเชื่อที่จูงใจและมีเงื่อนไขผ่อนปรนให้แก่เจ้าของเรือไทยที่ประสงค์จะเข้าร่วมโครงการ ซึ่งขณะนี้ยังไม่สามารถหาข้อยุติเกี่ยวกับเงื่อนไขการให้สินเชื่อทำให้ปัจจุบันโครงการนี้ยังไม่สามารถดำเนินการได้ ซึ่งที่ประชุมพิจารณาเห็นว่าโครงการดังกล่าวจะเป็นผลดีต่อการพัฒนาของเรือพาณิชย์ไทยให้ทันสมัย อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศ จึงมีมติให้ดำเนินโครงการนี้ต่อไปโดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดประชุมหารือกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อผลักดันให้โครงการดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้โดยเร็ว และให้กรมเจ้าท่าประสานงานกับรัฐบาลญี่ปุ่นยืนยันการเข้าร่วมโครงการต่อไป ทั้งนี้ รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาของเรืออุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมต่อเนื่องอันเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศไทยให้เป็น Hub ด้านการพาณิชย์นาวีในภูมิภาค

๘. มาตรการควบคุมและกำหนดตารางราคากลางของภาระทางเรือและค่าขนส่งสินค้า (จท.)

จท. ไม่ได้ดำเนินการเนื่องจากเป็นบทบาทของกระทรวงพาณิชย์ในการคุ้มครองผู้ส่งสินค้า

๙. มาตรการส่งเสริมการใช้เรือพลังงานสะอาดและพลังงานทดแทน โดยจัดตั้งหน่วยงานค้นคว้าวิจัยด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ของเรือพลังงานสะอาด และพลังงานทดแทน (จท.) โดย จท. มีหน่วยงานในสังกัด คือ สำนักมาตรฐานเรือ ทำหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ การตรวจรับรองวัสดุเครื่องมือเครื่องใช้ให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้งานและตามมาตรฐานสากล รวมทั้งให้คำปรึกษาและความเห็น ตลอดจนขอเสนอแนะเกี่ยวกับการต่อเรือการซ่อมเรือมาตรฐานเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ ทั้งนี้ ได้มอบหมายให้สำนักมาตรฐานเรือพิจารณาก่อนดำเนินงานตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้เห็นชอบมอบแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ โดยในส่วนของกรอบแนวทางการระยะยาวจะได้พิจารณาจัดตั้งศูนย์การออกแบบเรือ และ

วิจัยพัฒนาเทคโนโลยีด้านเรือต่อไป ซึ่งที่ประชุมจะมอบหมายให้กรมอุทกหารเรือดำเนินการในเรื่องจัดตั้งศูนย์การออกแบบเรือ และวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีด้านเรือ ขณะนี้กรมอุทกหารเรือซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบตามมติคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาเรือ อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบแนวทางการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาเรือ

๓.๔.๔ การขนส่งทางอากาศ

๑. มาตรการส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีด้านการบินที่ประหยัดพลังงานและมลพิษ โดยการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยี ตลอดจนการเรียนรู้และการนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ (สายการบินต่าง ๆ)

ไม่มีรายงานผลการดำเนินงาน

๒. มาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการบิน (ทอท. ทย. บวท. และสายการบินต่าง ๆ)

๒.๑ แผนงาน Airport Carbon Footprint Level ๓ : Optimization ระยะที่ ๓ ของ ทสภ. ตามโปรแกรม Airport Carbon Accreditation โดยโครงการจัดทำ Airport Carbon Footprint ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนและกระบวนการทำ Airport Carbon Footprint ภายใต้โปรแกรม Airport Carbon Accreditation ของ Airport Council International (ACI) ได้มีการจัดเตรียมข้อมูลพร้อมเข้ารับการตรวจสอบจนได้รับการรับรองในระดับที่ ๑ ‘Mapping’ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ และได้รับการรับรองในระดับที่ ๒ ‘Reduction’ เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๗ และ Maintain ในระดับที่ ๒ : Reduction เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๘ โดยจะต้องจัดทำการวัดระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Emission) ของกิจกรรมต่าง ๆ ที่อยู่ในขอบเขตความดูแลของ ทสภ. และจะต้องดำเนินการคำนวณปริมาณ Emission ที่เกิดจากกิจกรรมของผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ ภายในท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของท่าอากาศยานโดยตรง แต่ท่าอากาศยานสามารถกำหนดแนวทาง (Guide) หรือเข้าไปมีส่วนร่วม (Influence) ในการดำเนินกิจกรรมนั้น ๆ ได้ นอกจากนี้จะต้องมีการดำเนินการสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder engagement) ในการดำเนินการร่วมกับท่าอากาศยาน และการปรับปรุงแผนบริหารจัดการคาร์บอน (Carbon Management Plan) โดยในปี ๒๕๕๙ ได้เตรียมความพร้อมสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการเข้ารับการรับรองในระดับที่ ๓ Optimization ต่อไป

ขณะนี้ ทอท. ได้จัดเตรียมความพร้อมเพื่อเข้ารับการรับรอง ระดับที่ ๓ Optimization จาก ACI โดยมีการระบุขอบเขตการดำเนินงานและประสานงานกับผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ ในการเตรียมความพร้อมในการจัดเก็บข้อมูล เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของโปรแกรม Airport Carbon Accreditation

๒.๒ โครงการจัดทำ Airport Carbon Footprint Level ๓ : Optimization ระยะ ๑ สำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) โดย ทอท. ได้ดำเนินโครงการจัดทำ Airport Carbon Footprint ของ ทดม., ทชม., ทหญ. และ ทชร. เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนและกระบวนการทำ Airport Carbon Footprint ภายใต้โปรแกรม Airport Carbon Accreditation ของ Airport Council International (ACI) ได้มีการจัดเตรียมข้อมูลพร้อมเข้ารับการตรวจสอบจนได้รับการรับรองในระดับที่ ๑ Mapping เมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๕๗ และได้รับการรับรองในระดับที่ ๒ Reduction เมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๕๘ ที่ผ่านมา โดยจะต้องจัดทำการวัดระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Emission) ของกิจกรรมต่าง ๆ ที่อยู่ในขอบเขตความดูแลของท่าอากาศยาน และการเก็บข้อมูลผู้มีส่วนได้เสียเพื่อมาประกอบการคำนวณ Scope 3 emission

นอกจากนี้ยังมีการจัดทำแผนสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder engagement plan) เพื่อวางแนวทางการสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการลดการใช้พลังงานร่วมกับท่าอากาศยาน เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับ ทดม. ทชม. ทหญ. และ ทชร. ในการเข้ารับการรับรองในระดับที่ ๓ Optimization ต่อไป
 ขณะนี้ ทดม. ทชม. ทหญ. และ ทชร. ได้จัดเตรียมความพร้อมเพื่อเข้ารับการรับรอง ระดับที่ ๓ Optimization จาก ACI โดยมีการระบอบเขตการดำเนินงานและประสานงานกับผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ ในการเตรียมความพร้อมในการจัดเก็บข้อมูล เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของโปรแกรม Airport Carbon Accreditation อย่างไรก็ตามท่าอากาศยานภูเก็ตซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน จึงยังไม่สามารถเข้าร่วมโครงการนี้ได้

๓. มาตรการส่งเสริมการประหยัดและอนุรักษ์พลังงานภายในอาคารผู้โดยสาร (ทอท. และ ทย.)

โดย ทอท. ได้ดำเนินการตาม แผนอนุรักษ์พลังงาน ในระบบไฟแสงสว่างและระบบปรับอากาศ ภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน เป็นมาตรการประหยัดพลังงานระยะสั้น จำนวน ๑๒ มาตรการ ที่ได้จากการสำรวจพื้นที่จริงของ ทสภ. โดยควบคุมชั่วโมงการทำงานในส่วนของระบบไฟแสงสว่างและระบบปรับอากาศ ภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินดังนี้

๑) ควบคุมเวลาการปิด-เปิดไฟ แสงสว่างบริเวณ Baggage Claim ชั้น ๒ ชั้น Domestic ให้มีความเหมาะสมกับการใช้งาน เป้าหมายการประหยัดพลังงาน ๔๑,๕๙๒ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๑๓๗,๒๕๓ บาทต่อปี

๒) ลดชั่วโมงการใช้งานคอมพิวเตอร์ไฟส่องสว่างบริเวณชั้นหลังคาโดยรอบภายนอกอาคารผู้โดยสาร เป้าหมายการประหยัดพลังงาน ๗๕๐,๒๙๔ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๒,๔๗๕,๙๗๐ บาทต่อปี

๓) ปรับเปลี่ยนวิธีการปิด-เปิดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง บริเวณภายในห้องโถงชั้น ๔ อาคารผู้โดยสาร โดยตั้งเวลาปิดไฟแสงสว่างคอมพิวเตอร์ไฟชนิด F8 ในช่วงเวลากลางวัน คือตั้งแต่ ๗.๐๐ น. - ๑๗.๐๐ น. และเปิดใช้งานตามความจำเป็นหรือเมื่อได้รับการร้องขอ เป้าหมายการประหยัดพลังงาน ๖๑๓,๓๑๐ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๒,๐๒๓,๙๒๓ บาทต่อปี

๔) ควบคุมเวลาปิด-เปิด ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง คอมพิวเตอร์ไฟชนิด F๒ บริเวณแนวทางเดิน ชั้น ๒, ๔ อาคารเทียบเครื่องบิน A, B, C, E, F, G ให้มีความเหมาะสมกับการใช้งาน เป้าหมายการประหยัดพลังงาน ๑,๔๔๕,๙๒๖ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๔,๗๗๑,๕๕๕ บาทต่อปี

๕) ควบคุมเวลาปิด-เปิด ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณ Airside Center East และ Airside Center West ชั้น ๔ อาคารเทียบเครื่องบิน ในช่วงเวลากลางวันให้มีความเหมาะสมกับการใช้งาน เป้าหมายการประหยัดพลังงาน ๑๐๘,๖๕๕ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๓๕๘,๕๖๑ บาทต่อปี

๖) ตั้งค่าอุณหภูมิเครื่อง AHU เป็น ๒๕ องศาเซลเซียส ในพื้นที่อาคารผู้โดยสารชั้น ๑ ในช่วงเวลากลางคืน เป้าหมายการประหยัดพลังงาน ๗๔,๓๗๖.๙๕ RTH/ปี

๗) ตั้งค่าอุณหภูมิในการปรับอากาศ เป็น ๒๕ องศาเซลเซียส ในพื้นที่รับกระเป๋าชั้น ๒ ทั้งฝั่ง Domestic และ International อาคารผู้โดยสารในช่วงเวลากลางคืน เป้าหมายการประหยัดพลังงาน ๑๒๓,๑๔๒.๒๖ RTH/ปี

๘) ตั้งค่าอุณหภูมิในการปรับอากาศ เป็น ๒๕ องศาเซลเซียส ในพื้นที่ทางเดิน และห้องโถงอาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบินโซน A, B, C, E, F, G ในช่วงเวลากลางคืน เป้าหมายการประหยัดพลังงาน ๑,๒๓๔,๐๒๒.๕๗ RTH/ปี

๙) ปรับตั้งเวลาควบคุมการปิด-เปิดไฟภายใน Hold Rm. ชั้น ๒ อาคารเทียบเครื่องบิน B, C, E, F และแนวทางเดินลาดเลื่อนที่เป็นวงจรไฟรับจาก UPS จากเดิมเปิด ๒๔ ชั่วโมงเป็นเปิดเวลา ๑๗.๐๐ น. และปิดเวลา ๐๗.๐๐ น. เป้าหมายการประหยัดพลังงาน ๙๓,๕๕๐ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๓๐๘,๗๑๕ บาทต่อปี

๑๐) ปรับตั้งเวลาควบคุมการปิด-เปิดไฟภายในพื้นที่ชั้น B๑ บริเวณจุดเชื่อมต่อ Airport Link จากเดิมเปิด ๒๔ ชั่วโมง เป็นเปิดเวลา ๐๕.๓๐ น. - ๐๐.๓๐ น. เป้าหมายประหยัดพลังงาน ๓๕,๓๖๘ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๑๑๖,๗๑๔ บาทต่อปี

๑๑) ปรับตั้งเวลาควบคุมการปิด-เปิดไฟแสงสว่างที่เป็นโคมไฟชนิด Low Bay ๒๕๐ วัตต์ และ โคมไฟหลอดฟลูออเรสเซนต์ ๒x๓๖ วัตต์ บริเวณ Sorting ชั้น B๑ ในช่วงเวลา ๐๐.๓๐ - ๐๔.๓๐ น. ให้มีความเหมาะสม เป้าหมายการประหยัดพลังงาน ๘๔,๙๒๘ หน่วยต่อปี คิดเป็น ๒๘๐,๒๖๒ บาทต่อปี

๑๒) มาตรการปรับตั้งอุณหภูมิภายในพื้นที่สำนักงาน ทอท. อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินที่ ๒๕ อองศาเซลเซียส เป้าหมายการประหยัดหน่วยน้ำเย็น ๔๐๙,๗๘๐ RTH/ปี คิดเป็น ๒,๖๖๓,๕๗๐ บาทต่อปี

ผลการดำเนินการ ทั้ง ๑๒ มาตรการ การประเมินผลการประหยัดพลังงาน สามารถประหยัดได้เกินร้อยละ ๙๐ จากเป้าหมายที่กำหนด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ระบบไฟฟ้าแสงสว่างลดการใช้พลังงานได้ประมาณ ๓,๑๗๓,๖๒๓ หน่วยต่อปี คิดเป็นจำนวนเงินประมาณ ๑๑.๑๐ ล้านบาทต่อปี (ค่าไฟฟ้าเฉลี่ย ๓.๕ บาท/หน่วย ธันวาคม ๒๕๕๘)

- ระบบปรับอากาศลดการใช้ปริมาณน้ำเย็นลง ๑,๘๔๑,๓๒๒ RTH/ปี คิดเป็นจำนวนเงินประมาณ ๑๑.๒๕ ล้านบาทต่อปี (ค่าน้ำเย็นเฉลี่ย ๖.๑๑ บาท/RTH ธันวาคม ๒๕๕๘) รวมผลประหยัดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ ๒๒.๓๕ ล้านบาทต่อปี

๔. มาตรการส่งเสริมการประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม เช่น การบริหารจัดการด้านน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Management) การส่งเสริมการใช้อากาศยานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อลดการใช้พลังงานที่ทางวิ่ง (Runway) เป็นต้น (สายการบินต่าง ๆ) ทอท. ได้ดำเนินโครงการจัดทำ Airport Carbon Footprint ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนและกระบวนการทำ Airport Carbon Footprint ภายใต้โปรแกรม Airport Carbon Accreditation ของ Airport Council International (ACI) ได้มีการจัดเตรียมข้อมูลพร้อมเข้ารับการตรวจสอบจนได้รับการรับรองในระดับที่ ๑ 'Mapping' เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ และได้รับการรับรองในระดับที่ ๒ 'Reduction' เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๗ และ Maintain ในระดับที่ ๒ : Reduction เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๘ โดยจะต้องจัดทำการวัดระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Emission) ของกิจกรรมต่าง ๆ ที่อยู่ในขอบเขตความดูแลของ ทสภ. และจะต้องดำเนินการคำนวณปริมาณ Emission ที่เกิดจากกิจกรรมของผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ ภายในท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของท่าอากาศยานโดยตรง แต่ท่าอากาศยานสามารถกำหนดแนวทาง (Guide) หรือเข้าไปมีส่วนร่วม (Influence) ในการดำเนินกิจกรรมนั้น ๆ ได้ นอกจากนี้จะต้องมีการดำเนินการสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder engagement) ในการดำเนินการร่วมกับท่าอากาศยาน และการปรับปรุงแผนบริหารจัดการคาร์บอน (Carbon Management Plan) โดยในปี ๒๕๕๙ ได้เตรียมความพร้อมสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการเข้ารับการรับรองในระดับที่ ๓ 'Optimization' ต่อไป

๕. มาตรการบริหารจัดการและใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม (ทอท. ทย. บวท. และสายการบินต่าง ๆ)

ไม่มีการรายงานผลการดำเนินงาน

**๓.๕ เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
(PublicTransport)**

๓.๕.๑ การขนส่งทางถนน

๑. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร (ขบ.) โดย ขบ. ได้ดำเนินการดังนี้

๑.๑ โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดปราจีนบุรี เพื่อทดแทนสถานีฯ เดิม ซึ่งเป็นของเอกชน ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท อัครกร ดีเวลลอปเม้นต์ จำกัด เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๓ ระยะเวลา ๑๘๐ วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ การดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จ ขณะอยู่ในขั้นตอนการดำเนินการขอประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อเปิดใช้สถานี

๑.๒ โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพังงา งบประมาณปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๕

๑.๓ โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดบึงกาฬ งบประมาณปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๐

๒. มาตรการจัดให้มีจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) (รฟม. และ ขสมก.) โดย รฟม. ได้ร่วมกับ สนข. เพื่อพัฒนาโครงการระบบรายงานจำนวนที่จอดรถว่างแบบ RealTime ทางเว็บไซต์และโทรศัพท์มือถือ มาใช้ในการรายงานจำนวนที่จอดรถว่างของอาคารจอดรถ จำนวน ๒ แห่ง และลานจอดรถ จำนวน ๘ แห่ง ให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลทราบ โดยได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

๓. มาตรการวางระเบียบการเดินรถให้เกิดคุณภาพการขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ โดยคำนึงถึงระบบขนส่งไม่ว่าจะเป็นรถประจำทาง รถตู้โดยสาร รถโดยสารเอกชน รถแท็กซี่ และรถสาธารณะอื่น ๆ (ขบ.) โดย ขบ. ได้ดำเนินการดังนี้

๓.๑ จัดทำแผน และคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งที่มีประวัติการขนส่งเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่มีปัญหาในการจัดการเดินรถ เพื่อดำเนินการออกตรวจเยี่ยม รับฟังปัญหาและให้คำแนะนำปรึกษา ซึ่งได้ดำเนินการออกตรวจเยี่ยม รับฟัง และให้คำแนะนำปรึกษาผู้ประกอบการขนส่ง ประเภทรถหมวด ๓ จำนวน ๔๙ ราย ๘๔ เส้นทาง

๓.๒ โครงการแนะแนวแก้ไขปัญหาการประกอบการขนส่งประจำทางเชิงรุก โดยการตรวจติดตามการปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร เช่น เส้นทางเดินรถ จำนวนเที่ยว จำนวนรถ เวลาเดินรถ และค่าโดยสาร เป็นต้น โดยดำเนินการต่อเนื่องทั่วประเทศ หากพบการกระทำผิดจะดำเนินการแจ้งเตือน/ปรับ/ไม่ต่ออายุใบอนุญาตฯ/เพิกถอน ผลการดำเนินงาน ขบ. ได้ตรวจสอบและศึกษาการเปลี่ยนประวัติการประกอบการขนส่งของเส้นทางหมวด ๓ และหมวด ๔ กทม. ขณะนี้อยู่ระหว่างการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายที่มีประวัติการประกอบการขนส่งเปลี่ยนแปลงทิศทางที่ไม่ดี หรือมีปัญหาการจัดการเดินรถไม่ถูกต้อง หรือตามที่สำนักงานขนส่งจังหวัด (สขจ.) เสนอความคิดเห็นให้มีการพิจารณาปรับปรุงเงื่อนไขการเดินรถเพื่อเตรียมกำหนดแผนออกตรวจเยี่ยม และรับฟังรายละเอียดประเด็นปัญหา ตลอดจนให้คำแนะนำปรึกษาการประกอบการขนส่งต่อไป

๔. มาตรการลงทุนปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบ (รถประจำทาง) โดยอาจพิจารณาเป็นการลงทุนประเภท PPP (ขสมก. และ บขส.)

บขส. ไม่มีนโยบายการลงทุนปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในลักษณะการร่วมลงทุนประเภท PPP

๕. มาตรการวางแผนและพัฒนาศูนย์การจัดระบบขนส่งสาธารณะ (Transit Management Center) และการติดตามรถโดยสารสาธารณะ (รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้ และรถสาธารณะอื่น ๆ) (ขบ.) โดย ขบ. ได้จัดทำโครงการติดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) สำหรับรถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด ๒ แต่เนื่องจากไม่มีผู้รับจ้างจึงยกเลิกโครงการ

๖. มาตรการวางระบบอุดหนุน (Subsidy) เพื่อการบริการสาธารณะ (Public Service Obligation) (ขสมก.)

ยังไม่มีการนำไปพิจารณาดำเนินการ

๗. มาตรการด้านราคา เพื่อช่วยเหลือผู้ที่ด้อยโอกาส ผู้พิการ เช่น การกำหนดราคาสำหรับบุคคลกลุ่มนี้ (ขสมก.) โดย คค. ได้ดำเนินการลดหย่อนอัตราค่าโดยสาร/ยกเว้นค่าโดยสารให้กับคนพิการและผู้สูงอายุที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะด้านต่าง ๆ ดังนี้

๗.๑ คนพิการ ได้รับการยกเว้นค่าโดยสาร ที่โดยสารเรือโดยสารประจำทาง ได้แก่ เรือด่วนเจ้าพระยา เรือโดยสารคลองแสนแสบ และเรือข้ามฟากในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ จท. เป็นผู้ออกใบอนุญาตให้เดินเรือกลเดินประจำทาง สำหรับผู้สูงอายุ ได้รับการลดหย่อนค่าโดยสารร้อยละ ๕๐

๗.๒ คนพิการ ได้รับการลดหย่อนอัตราค่าโดยสารร้อยละ ๕๐ (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) รถโดยสารประจำทาง ขสมก. และรถของผู้ประกอบการที่เดินรถร่วมกับ ขสมก. ในเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และหมวด ๔ กรุงเทพมหานคร ให้ทุกประเภทความพิการสำหรับผู้สูงอายุ ได้รับการลดหย่อนอัตราค่าโดยสารร้อยละ ๕๐ และได้รับการยกเว้นค่าโดยสารในวันผู้สูงอายุแห่งชาติ

๗.๓ คนพิการ ได้รับการลดหย่อนอัตราค่าโดยสารร้อยละ ๕๐ (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) สำหรับรถโดยสารของ บขส. และรถร่วมบริการ ในเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๒ และหมวด ๓ ให้ทุกประเภทความพิการ สำหรับผู้สูงอายุ ได้รับการลดหย่อนค่าโดยสารร้อยละ ๕๐

๗.๔ รฟท. ได้ลดหย่อนอัตราค่าโดยสาร (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) ร้อยละ ๕๐ ให้แก่คนพิการและร้อยละ ๒๕ สำหรับผู้ติดตาม ทุกชั้นตลอดทุกสายทางตลอดทั้งปี รวมทั้งลดหย่อนอัตราค่าโดยสารร้อยละ ๕๐ ให้แก่ผู้สูงอายุ (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) ทุกชั้นตลอดทุกสายทาง ระหว่างเดือนมิถุนายน - กันยายนของทุกปี

๗.๕ รฟม. ได้ยกเว้นค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลให้แก่คนพิการ และลดหย่อนอัตราค่าโดยสารร้อยละ ๕๐ ให้แก่ผู้สูงอายุ

๗.๖ รฟพท. ได้ยกเว้นค่าโดยสารให้แก่คนพิการที่ใช้บริการ Airport Rail Link และลดค่าโดยสารแก่ผู้สูงอายุที่ถือตั๋วโดยสารแบบเติมเงินร้อยละ ๒๐ และมีลิฟท์ บันไดเลื่อนให้บริการทุกสถานี

๗.๗ บกท. ได้ลดหย่อนค่าบัตรโดยสาร ซึ่งจะมีการพิจารณาเป็นรายปี ดังนี้

๑) สำหรับคนพิการ ลดหย่อนค่าบัตรโดยสารร้อยละ ๕๐ และลดร้อยละ ๒๕.๐๐ สำหรับผู้ติดตาม (Escort) ที่ใช้บริการโดยสารเครื่องบินในเส้นทางบินภายในประเทศ เฉพาะในชั้นประหยัด (ทั้งผู้พิการและผู้ติดตามจะต้องขึ้นทะเบียนหรือมีหนังสือรับรองจากสมาคมคนพิการ) ปฏิบัติตามสนธิสัญญาสหภาพยุโรป (EULAW)

๒) สำหรับผู้สูงอายุ ดังนี้

- ส่วนลดร้อยละ ๑๕ จากอัตราค่าโดยสารปกติขึ้นธุรกิจ

- ส่วนลดร้อยละ ๓๕ จากอัตราค่าโดยสารปกติชั้นประหยัด สำหรับการเดินทางในวันจันทร์ อังคาร พุธ และพฤหัสบดี
- ส่วนลดร้อยละ ๓๐ จากอัตราค่าโดยสารปกติชั้นประหยัด สำหรับการเดินทางในช่วงวันศุกร์ถึงวันอาทิตย์

๓.๕.๒ การขนส่งทางราง

๑. โครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน (รฟท.) ได้ลงนามในสัญญาจัดซื้อเมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๗ กับกิจการร่วมค้า บีบีซี ซึ่งตามกำหนดผู้ผลิตจะส่งมอบรถภายใน ๒๔ เดือน คาดว่าจะได้รับมอบรถชุดแรก (จำนวน ๑๓ คัน) ภายในเดือนเมษายน ๒๕๕๙

๒. โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน (รฟท.) ก่อสร้างทางรถไฟเริ่มต้นทางเหนือของสถานีบางซื่อ ๒ ประมาณ ๘๐๐ เมตร ขนานกับแนวทางรถไฟสายใต้ เป็นทางยกระดับจากบางซื่อถึงบางบำหรุ และระดับพื้นดินจากสถานีบางบำหรุ และเริ่มลดระดับที่ กม.๗+๘๕๐ ลงสู่ระดับพื้นดินจากสถานีบางบำหรุ จนกระทั่งสิ้นสุดปลายทางบริเวณจุดตัดถนนสวนผักกาด เขตตลิ่งชัน ซึ่ง รฟท. ได้เปิดบริการเดินรถตั้งแต่วันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๕ ระหว่างสถานีตลิ่งชัน - บางซื่อ จำนวน ๖ เที่ยวต่อวัน เนื่องจากงานระบบไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ และตู้รถถูกรวมอยู่ในสัญญาที่ ๓ ของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จึงไม่สามารถเปิดเดินรถไฟฟ้าได้ จึงได้นำรถดีเซลรางทำการเดินรถระหว่างสถานีตลิ่งชัน - บางซื่อ จำนวน ๖ เที่ยวต่อวัน

๓. โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต (รฟท.) โดยก่อสร้างทางรถไฟ จำนวน ๓ ทาง ตามแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ ระยะทางประมาณ ๒๖.๓ กิโลเมตร โดยเป็นทางยกระดับจากบางซื่อ - ดอนเมือง (ระยะทาง ๑๙.๒ กิโลเมตร) และเป็นทางเสมอระดับจากดอนเมือง - รังสิต (ระยะทาง ๗.๑ กิโลเมตร) โดยมีรั้วกั้นตลอดแนวจากดอนเมืองถึงรังสิตและมีสถานีปลายทาง ๘ สถานี ก่อสร้างถนนเลียบริมทางรถไฟ (Local Road) ๔ ช่องจราจร พร้อมสะพานข้ามถนนเลียบริมทางรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน และแบ่งเบาการจราจรในสายหลักที่มีการตัดผ่านซอย แยก และถนน ซึ่งแบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๓ สัญญาดังนี้

สัญญาที่ ๑ งานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ มีผลงานร้อยละ ๓๗.๙๖ แผนงาน ๖๕.๒๗

สัญญาที่ ๒ งานโยธาช่วงบางซื่อ - รังสิต มีผลการดำเนินงานก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ ๕๕.๙๖ แผนงาน ๙๙.๒๓

สัญญาที่ ๓ งานระบบราง อาณัติสัญญาณ และขบวนรถไฟฟ้าของบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - ตลิ่งชัน ครม. อนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมแล้วเมื่อ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างรอความเห็นชอบร่างสัญญาจาก JICA

๔. โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.) โดยก่อสร้างทางรถไฟ จำนวน ๓ ทาง ตามแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ ระยะทางประมาณ ๑๐ กิโลเมตร โดยรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับเพิ่มเติมได้ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) แล้วเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมให้การรถไฟฟ้า รอผลการพิจารณาของ ครม. ในการอนุมัติปรับกรอบวงเงินปรับแบกรายละเอียดสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต

เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน และให้นำเสนออนุมัติโครงการที่มีความสอดคล้องกัน
ในลำดับต่อไป

๕. โครงการรถไฟสายสีแดงช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก (รฟท.) การดำเนินงานมี
๒ ระยะ คือ ระยะที่ ๑ ช่วงพญาไท - บางซื่อ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมของสำนักงาน
พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และระยะที่ ๒ ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง ขณะนี้อยู่ระหว่างการแก้ไข
และเพิ่มเติมรายงานออกแบบรายละเอียดของที่ปรึกษาฯ

๖. โครงการรถไฟฟาสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (รฟม.)

สรุปสาระสำคัญของโครงการ : โครงการรถไฟฟาสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เป็นรถไฟฟ้ายกระดับ ระยะทาง ๓๔.๕ กิโลเมตร มีสถานีจำนวน ๓๐ สถานี เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๐ และจะเปิดให้บริการ
ภายในปี ๒๕๖๓ และคาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ ๑๓๐,๐๕๐ คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสาร
ในปี ๒๕๖๓) **ระยะเวลาดำเนินการ** ตั้งแต่กรกฎาคม ๒๕๕๓ - กรกฎาคม ๒๕๖๓ **งบประมาณทั้งโครงการ**
๕๖,๖๙๐.๙๙ ล้านบาท

คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบผลการศึกษาตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม
พรบ. ๒๕๕๖ ให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟาสายสีชมพู ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุน
ค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า และค่าจ้าง
ที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง ในระยะเวลา ๓๐ ปี ในการนี้ รฟม. ได้มีหนังสือ
รายงานฯ ดังกล่าวต่อกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้า
สายสีชมพู ต่อไป ทั้งนี้ในคราวประชุมการขออนุมัติดำเนินงานสายสีชมพู เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘
โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน พร้อมด้วย คค. สนข. และ สรค. ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบตาม
หลักการว่า รูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost เป็นรูปแบบที่เหมาะสมแล้ว ให้ รฟม. นำความเห็นของ
สนข. และ สรค. ไปปรับปรุงในรายงานการศึกษาตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
พ.ศ.๒๕๕๖ และนำเสนอคณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมต่อมาคณะกรรมการ
รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๘ เห็นชอบผลการศึกษาตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์
โครงการตาม พ.ร.บ. ๒๕๕๖ สายสีชมพู (ฉบับเพิ่มเติม) ต่อมา รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๕๘
นำเสนอรายงานฯ (เพิ่มเติม) ดังกล่าว ต่อกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ รฟม.
ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ต่อไป ในการนี้ สรค. ได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๕๘ ถึง รวค.
เรื่องขออนุมัติดำเนินงานและนำส่งรายงาน พระราชบัญญัติการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการภาครัฐ
พ.ศ. ๒๕๕๖ สายสีชมพู (ฉบับเพิ่มเติม) ต่อมา รวค. ได้เห็นชอบรายงานฯ ดังกล่าว โดยให้ รฟม. นำเสนอ
ตามขั้นตอนต่อไป พร้อมทั้งรับข้อสังเกตของ สรค. ไปดำเนินการต่อไปด้วย ในการนี้ รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่
๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ นำส่งรายงานฯ ดังกล่าว ต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
ตามขั้นตอนเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการชี้แจงรายละเอียดโครงการฯ และตอบข้อซักถามเพิ่มเติมต่อ
สคร. และหน่วยงานในคณะกรรมการนโยบาย PPP ได้พิจารณานำเสนอ ครม. โดย **ครม. มีมติอนุมัติให้**
ดำเนินงานโครงการฯ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙ และคาดว่าจะเริ่มขั้นตอนการแต่งตั้งคณะกรรมการ
ตามมาตรา ๓๕ ได้ในเดือนเมษายน ๒๕๕๙

๗. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี (รฟม.)

สรุปสาระสำคัญของโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี ระยะทาง
รวม ๒๑.๒ กิโลเมตร มีสถานีจำนวน ๑๗ สถานี เป็นโครงสร้างทางยกระดับ ระยะทาง ๙ กิโลเมตร (๗ สถานี)

และโครงสร้างทางวิ่งใต้ดิน ระยะทาง ๑๒.๒ กิโลเมตร (๑๐ สถานี) เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๐ และเปิดให้บริการในปี ๒๕๖๕ คาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ ๑๓๐,๕๔๐ คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี ๒๕๖๕) **ระยะเวลาดำเนินการ** ตั้งแต่กรกฎาคม ๒๕๕๓ - มิถุนายน ๒๕๖๕ **งบประมาณเฉพาะช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มินบุรี** ๑๑๐,๑๑๖.๘๖ ล้านบาท

คจร. เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบแนวเส้นทางตามแผนแม่บทฯ และให้ รฟม. เร่งนำเสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มินบุรี (สุวินทวงศ์) ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ถึงกระทรวงคมนาคม เพื่อขออนุมัติดำเนินงานโครงการฯ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๘ ได้มีมติอนุมัติหลักการให้ รฟม. ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มินบุรี (สุวินทวงศ์) โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจสิ่งขุดหาริมทรัพย์ ในกรอบวงเงินจำนวน ๙,๖๒๕ ล้านบาท ตามความจำเป็นและเหมาะสม ตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง และให้ รฟม. ทบทวนมูลค่างานโยธาโครงการฯ ให้เป็นปัจจุบัน โดยพิจารณาดำเนินการตามนโยบายการลงทุนด้านระบบรางของรัฐที่เน้นให้กำหนดมูลค่าการลงทุนมีความเหมาะสมและประหยัด ใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตภายในประเทศเป็นหลักและส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางราง ทั้งนี้ ให้ระมัดระวังความซ้ำซ้อนของการจ้างที่ปรึกษาออกแบบและการจ้างบริษัทก่อสร้างด้วย ตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งภายใน ๓๐ วัน ต่อมา รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม ๐๐๔/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๘ ถึงกระทรวงคมนาคม นำส่งผลการทบทวนมูลค่างานโยธาโครงการฯ ดังกล่าว ต่อกระทรวงคมนาคม ตามมติคณะรัฐมนตรีฯ ดังกล่าวแล้ว ทั้งนี้ รฟม. อยู่ระหว่างจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งจะต้องมีความชัดเจนของแนวเส้นทางช่วงตลิ่งชัน - มินบุรี (สุวินทวงศ์) ก่อนจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อเห็นชอบรูปแบบการลงทุนงานระบบต่อไป

คณะกรรมการ รฟม. วันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบการปรับปรุงมูลค่างานโยธา ส่วนตะวันออก และ รฟม. ได้มีหนังสือ ลงวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙ ถึง คค. แจ้งมติคณะกรรมการ รฟม. ดังกล่าว รวมทั้ง ข้อชี้แจงเพิ่มเติมหลักการออกแบบ สัดส่วนผลิตภัณฑ์ในประเทศ และการดำเนินการให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐ

รวค. ได้สั่งการเมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ท้ายบันทึก สรค. ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ให้แจ้งรายละเอียดที่ปรับลด และพิจารณาเพิ่มเติมโดยคำนึงถึงหลักประหยัดและการใช้วัสดุในประเทศ โดย รฟม. ได้พิจารณาค่างานโยธาตามข้อสั่งการของ รวค. ใหม่ ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว โดยค่างานโยธาลดลงรวม ๒,๕๗๖ ลบ. ทั้งนี้ ได้มีหนังสือเสนอ คค. แล้ว เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่าง คค. พิจารณานำเสนอ ครม. ต่อไป

๘. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมฯ (รฟม.)

สรุปสาระสำคัญของโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ ระยะทางรวม ๑๗.๖ กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งใต้ดินตลอดเส้นทาง มีสถานีจำนวน ๑๒ สถานี เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๐ และจะเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๖๖ คาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ ๕๕๕,๖๗๒ คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี ๒๕๖๖) **ระยะเวลาดำเนินการ** ตั้งแต่กรกฎาคม ๒๕๕๓ - มกราคม ๒๕๖๖ **งบประมาณเฉพาะช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมฯ** ๘๕,๓๑๖.๐๔ ล้านบาท

คจร. เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบแนวเส้นทางตามแผนแม่บทฯ ปัจจุบันอยู่ระหว่างทบทวน/ปรับปรุงข้อมูลแนวเส้นทางตามแผนแม่บทฯ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ รฟม. กระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีอนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ต่อไป ในกรณีนี้ รฟม. ได้มีหนังสือ

ลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘, ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๘ ขอให้กระทรวงคมนาคมและ สนข. พิจารณาประเด็นการซ้อนทับของแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - สถานีศิริราช ซึ่งอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมและ สนข. พิจารณาประเด็นการซ้อนทับของแนวเส้นทางดังกล่าว ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งจะต้องมีความชัดเจนของแนวเส้นทางช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ก่อนจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อเห็นชอบรูปแบบการลงทุนระบบต่อไป

๙. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (รฟม.)

สรุปสาระสำคัญของโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ ระยะทางรวม ๒๓.๖ กิโลเมตร มีสถานีจำนวน ๑๗ สถานี เป็นโครงสร้างทางยกระดับ ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร (๗ สถานี) และโครงสร้างทางวิ่งใต้ดิน ระยะทาง ๑๒.๖ กิโลเมตร (๑๐ สถานี) เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๖๐ และเปิดให้บริการในปี ๒๕๖๕ คาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ ๔๗๗,๐๙๘ คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี ๒๕๖๕) **ระยะเวลาดำเนินการ** ตั้งแต่กรกฎาคม ๒๕๕๓ - ตุลาคม ๒๕๖๕ **งบประมาณทั้งโครงการ** ๑๓๑,๑๗๑.๙๗ ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน คณะกรรมการ รฟม. ได้เห็นชอบให้ รฟม. เสนอกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘ ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือเสนอ คค. เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๘ ซึ่ง ปกค. (นางสร้อยทิพย์ฯ) สั่งการให้ รฟม. แยกเรื่องร่าง พ.ร.ฎ. ที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินไปดำเนินการคู่ขนานกับเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการ ซึ่งอาจทำให้ ครม. เห็นชอบล่าช้ากว่าที่กำหนดในแผนดำเนินงานโครงการ รฟม. จึงได้จัดทำหนังสือเสนอ คค. ขออนุมัติให้ดำเนินการฯ โดยแยกเรื่องร่าง พ.ร.ฎ. ดังกล่าว ตามข้อสั่งการของ ปกค. เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๕๘ และได้จัดทำหนังสือถึง คค. ขออนุมัติหลักการร่าง พ.ร.ฎ. ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๕๘ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คค. ก่อนนำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติต่อไป

สศช. แจ้งความเห็นที่ชี้แจงขยายแนวเส้นทางเพิ่มเติมจากจากแผนแม่บทฯ (ช่วงราษฎร์บูรณะ-วงแหวนกาญจนาภิเษก) เห็นควรให้ คค. เร่งนำเสนอให้ คจร. พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน ทั้งนี้ สศช. จะเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการ สศช. พิจารณา เมื่อได้รับข้อมูลที่ครบถ้วนและสมบูรณ์แล้ว ซึ่ง รฟม. ได้ประสาน สนข. เพื่อนำเสนอ คจร. พิจารณาเห็นชอบการต่อขยายแนวเส้นทางช่วงราษฎร์บูรณะ - วงแหวนกาญจนาภิเษก (ประมาณ ๕ กม.) สืบเนื่องจากการย้ายตำแหน่ง Depot จากจุดสิ้นสุดเดิมตามแผนแม่บทฯ ที่บริเวณราษฎร์บูรณะ ซึ่ง คจร. ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ คาดว่าจะดำเนินการนำเสนอ ครม. เพื่อรับทราบมติ คจร. ในเดือนเมษายน ๒๕๕๙ ต่อไป

๑๐. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (รฟม.)

สรุปสาระสำคัญของโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เป็นรถไฟฟ้ายกระดับ ระยะทาง ๒๓ กิโลเมตร มีสถานีจำนวน ๑๖ สถานี เริ่มก่อสร้างปลายปี ๒๕๕๒ และจะเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๕๙ โดยดำเนินการในรูปแบบที่รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนงานโยธาและจัดเก็บรายได้ และว่าจ้างเอกชนดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถในรูปแบบ PPP Gross Cost และคาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

ประมาณ ๑๒๓,๘๒๐ คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี ๒๕๕๙) ระยะเวลาดำเนินการ ตั้งแต่ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ - ธันวาคม ๒๕๕๙ งบประมาณทั้งโครงการ ๖๓,๗๓๓.๙๓ ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน

งานก่อสร้างงานโยธา (สัญญาที่ ๑, ๒, ๓ และ ๖) มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๑๐๐ จากแผนงาน โดยความก้าวหน้างานแต่ละสัญญา ดังนี้

- สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ส่วนตะวันออก : ดำเนินการแล้วเสร็จ ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการดูแลโครงสร้างงานโยธา (Care of works) จนกว่าจะส่งมอบงานให้ผู้รับจ้างงานระบบไฟฟ้า มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๑๐๐

- สัญญาที่ ๒ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ส่วนตะวันตก : ดำเนินการแล้วเสร็จ ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการดูแลโครงสร้างงานโยธา (Care of works) จนกว่าจะส่งมอบงานให้ผู้รับจ้างงานระบบไฟฟ้า มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๑๐๐

- สัญญาที่ ๓ งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ : ดำเนินงานแล้วเสร็จ ปัจจุบัน อยู่ระหว่างกิจการร่วมค้า PAR ได้ส่งมอบอาคารจอดแล้วจรทั้ง ๔ แห่ง และกลุ่มอาคารในศูนย์ซ่อมบำรุงรักษา ให้กับ รฟม. แล้ว มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๑๐๐

- สัญญาที่ ๖ งานระบบราง : ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๘ มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๑๐๐

งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า :

- สัญญาที่ ๔ ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน : ได้ดำเนินงานออกแบบ ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๘๙.๙๗ ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ ๒.๔๐

งานคัดเลือกผู้รับสัมปทานจัดหาระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ :

- สัญญาที่ ๕ ช่วงเตาปูน - บางซื่อ : BMCL ได้มีหนังสือลงวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘ นำส่ง ข้อเสนอโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ สัญญาที่ ๕ สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุง (สถานีเตาปูน - สถานีบางซื่อ) โดยคณะทำงานฯ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ได้มีมติให้ BBML ปรับปรุง เนื้อหาตามความเห็นของคณะทำงานฯ และนำเสนอพิจารณาต่อไป

ในคราวประชุม ครม. เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ ได้พิจารณาเรื่อง ขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ (สัญญาที่ ๕) มีมติ ดังนี้ ๑) ให้ คค. ส่งเรื่องคืนคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ เพื่อเจรจากับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อีกครั้ง โดยให้ข้อยุติสอดคล้องกับมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ ๒) มอบหมายให้ คค. รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับประชาชนที่ต้องการเดินทางระหว่างสถานีเตาปูน และบางซื่อในช่วงระยะเวลาที่ยังไม่สามารถเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า ระหว่างสถานีได้ และ ๓) ให้ คค. รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ รับความเห็นของ สำนักงบประมาณ และสำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และประธาน กรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

ปัญหาอุปสรรค

๑) งานออกแบบ ผลิต ติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-เตาปูน (สัญญา ๕) มีความล่าช้า เนื่องจาก งานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) มีกำหนดเปิดบริการเดินรถในวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ จึงต้องมีขบวนรถให้บริการจากสถานีเตาปูนไปยังสถานีบางซื่อสายเฉลิมรัชมงคล

ซึ่งอยู่ในสัญญาที่ ๕ โดยต้องใช้เวลาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ระบบรถไฟฟ้าประมาณ ๑๕ เดือน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาที่เหลืออยู่พบว่าไม่มีเพียงพอ

๒) คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ ตามมาตรา ๑๓ ได้พิจารณาข้อเสนอของ BMCL และได้ดำเนินการเจรจาต่อรองจนได้ข้อยุติแล้ว รอเสนอ ครม. เห็นชอบให้ลงนามสัญญาต่อไป อย่างไรก็ตาม BMCL สามารถดำเนินการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (งานระยะที่ ๒) ได้เพียง ๑๒ เดือน โดยไม่มีผลกระทบต่อสัญญาสัมปทานสายเฉลิมรัชมงคลฯ ซึ่งไม่เป็นไปตามมติ ครม. เดิม เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ ที่ให้สิ้นสุดงานระยะที่ ๒ ในวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๗๒

แนวทางการแก้ไข

๑) เร่งรัดการเสนอร่างสัญญาให้อัยการสูงสุดพิจารณา รวมทั้งเสนอคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ทำสัญญากับ BMCL เพื่อให้สามารถเริ่มงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้าได้โดยเร็วที่สุด โดยมีระยะเวลาดำเนินการระยะที่ ๒ จำนวน ๑๒ เดือน

๒) จัดหาผู้รับสัมปทานเดินรถสายสีน้ำเงินต่อขยายให้ได้โดยเร็วเพื่อให้การบริการเดินรถไฟฟ้า บางซื่อ - เตาปูน มีความต่อเนื่อง

๑๑. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ (รฟม.)

สรุปสาระสำคัญของโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ เป็นส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง ๑๔ กิโลเมตร มีสถานีจำนวน ๑๑ สถานี และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร มีสถานีจำนวน ๘ สถานี เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๕๔ และจะเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๖๓ และคาดว่าจะมีผู้โดยสาร ช่วงหัวลำโพง - บางแค เพิ่มขึ้นประมาณ ๒๓๓,๑๙๗ คน/วัน และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ เพิ่มขึ้นประมาณ ๒๗๕,๐๑๕ คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี ๒๕๖๓) **ระยะเวลาดำเนินการ** ตั้งแต่พฤศจิกายน ๒๕๔๙ - พฤษภาคม ๒๕๖๓ **งบประมาณทั้งโครงการ** ๘๒,๕๙๒.๒๗ ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน

งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ได้สำรวจ ประเมินราคา และกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ ที่จะต้องเวนคืนแล้วเสร็จทั้งหมด และได้ทำความตกลงกับเจ้าของทรัพย์สินเพื่อเบิกจ่ายเงินค่าทดแทน มีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ ๙๙.๘๖ ล้ำซีกว่าแผนร้อยละ ๐.๑๔

งานก่อสร้างงานโยธา (สัญญาที่ ๑ - ๕) มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๗๒.๐๖ จากแผนงานร้อยละ ๗๓.๓๗ ล้ำซีกว่าแผนร้อยละ ๐.๓๘ โดยมีความก้าวหน้างานแต่ละสัญญา ดังนี้

- สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหัวลำโพง-สนามไชย : งานขุดเจาะและติดตั้งชิ้นส่วนอุโมงค์ฝั่งตะวันออก กำลังดำเนินงานสถาปัตยกรรมระบบ งานติดตั้งท่อทางระบบไฟฟ้า ปล่องระบายอากาศ มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๗๙.๓๐ ล้ำซีกว่าแผนร้อยละ ๐.๖๕

- สัญญาที่ ๒ งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงสนามไชย-ท่าพระ : ได้ดำเนินการงานก่อสร้างสถานี งานระบบสุขาภิบาล งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล งานตกแต่งทางสถาปัตยกรรม งานปรับปรุงภูมิทัศน์ งานถมบดอัด ด้านบนสถานี งานก่อสร้างปล่องระบายอากาศ มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๘๕.๘๘ ล้ำซีกว่าแผนร้อยละ ๑.๘๒

- สัญญาที่ ๓ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงเตาปูน - ท่าพระ : ได้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ก่อสร้างบ่อพักและท่อร้อยสายไฟ งานติดตั้งแผ่นกันตกสำหรับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา งานก่อสร้างชิ้นส่วนทางวิ่งสะพานสำหรับสะพานข้ามแยกบรมราชชนนี งานติดตั้งรางร้อยสายไฟสะพานข้ามคลองบางกอกน้อย งานก่อสร้างพื้นชั้นจำหน่ายบัตรและชั้นทางวิ่ง งานติดตั้งบันไดระหว่างชั้นจำหน่ายบัตร

และชั้นทางวิ่ง งานปักเสาพาดสายไฟฟ้าแรงต่ำ บริเวณทางขึ้น - ลงสถานี งานก่อสร้างห้องสูบน้ำ มีความก้าวหน้าร้อยละ ๕๒.๔๓ ล่าช้ากว่าแผน ๐.๑๕

- สัญญาที่ ๔ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงท่าพระ-หลักสอง : ได้ดำเนินการก่อสร้าง บ่อพักและท่อร้อยสายไฟ (ไฟฟ้าและสื่อสาร) งานติดตั้งรางสำหรับใส่สายไฟระยะวิ่ง งานก่อสร้างโครงสร้าง เสาเข็มเจาะ งานก่อสร้างเสารองรับทางวิ่ง งานก่อสร้างคานขวาง งานติดตั้งชิ้นส่วนคานคอนกรีตอัดแรง รูปกล่องสำเร็จ งานติดตั้งโครงเหล็กโครงสร้างหลังคา งานติดตั้งระบบต่างๆ ของศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารโรงซ่อม บำรุงทางรถไฟฯ อาคารโรงเก็บรถศูนย์อาคารควบคุมการเดินรถ และอาคารโรงซ่อมบำรุงหลัก มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๗๐.๘๑ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑.๗๐

- สัญญาที่ ๕ งานระบบรางรถไฟฯ : อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งรางภายในศูนย์ซ่อมบำรุง มีความก้าวหน้าร้อยละ ๗๔.๐๕ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๐.๔๗

งานคัดเลือกที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานระบบรถไฟฯ (MESG) : ผู้ว่าการ รฟม. ได้อนุมัติ ให้ยกเลิกการคัดเลือกที่ปรึกษาควบคุมงานระบบรถไฟฯ (MESG) เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๕๘ โดยมีแผนการคัดเลือกใหม่ในเดือนเมษายน ๒๕๕๙

งานคัดเลือกผู้รับจ้างงานระบบรถไฟฯ : คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๙ ได้พิจารณา เรื่องขออนุมัติผลการเจรจาต่อรองกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อ โดยมีมติ ดังนี้ ๑) ให้ คค. ส่งเรื่องคืน คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ เพื่อเจรจากับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อีกครั้ง โดยให้ ข้อยุติสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ ๒) มอบหมายให้ คค. รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับประชาชนที่ต้องการเดินทางระหว่างสถานีเตาปูน และบางซื่อ ในช่วงระยะเวลาที่ยังไม่สามารถเปิดให้บริการเดินรถไฟฯระหว่างสถานีได้ และ ๓) ให้ คค. รฟม. และ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนฯ รับความเห็นของสำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และประธานกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

ปัญหาอุปสรรค

๑) เนื่องด้วยงานสัญญาที่ ๔ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) มีกำหนดการเปิดบริการเดินรถในวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๕๙ จึงต้องมีขบวนรถให้บริการจากสถานีเตาปูนไปยัง สถานีบางซื่อ สายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งอยู่ในงานสัญญาที่ ๕ โดยต้องใช้เวลาดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ระบบ รถไฟฟ้าประมาณ ๑๕ เดือน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาที่เหลืออยู่พบว่าไม่เพียงพอ

๒) ประสบปัญหาน้ำใต้ดินจำนวนมากไหลเข้ามาขณะทำการขุดดิน ที่ สถานีวังบูรพา (BS๑๑) บริเวณพื้นที่ B๑๐ ของปล่องระบายอากาศ (IVS๒) และพื้นที่ชั้นล่าง (Base Slab)

แนวทางการแก้ไข

๑) เรงัดเสนอร่างสัญญาให้อัยการสูงสุดพิจารณารวมทั้งเสนอคณะรัฐมนตรี เห็นชอบให้ ทำสัญญากับ BMCL เพื่อให้สามารถเริ่มงานติดตั้งระบบรถไฟฯได้โดยเร็วที่สุด โดยมีระยะเวลาดำเนินการ ระยะที่ ๒ จำนวน ๑๒ เดือน

๒) ปล่องระบายอากาศ (IVS๒) ดำเนินการฉีดสารเคมีเพื่อเพิ่มเสถียรภาพของดินรอบกำแพง กั้นดิน (Curtain Grout) ที่ระดับความลึกต่ำกว่ากำแพงกั้นดิน (Diaphragm Wall) แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการเตรียมลดระดับน้ำพื้นสถานี (Base Slab) สถานีวังบูรพา (BS๑๑) อยู่ระหว่างการตรวจสอบพื้นที่เสี่ยงและ วิเคราะห์หาวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมและมีความปลอดภัย ทั้งนี้สามารถดำเนินงานก่อสร้างชั้นพื้นสถานี (Base Slab) บางส่วนต่อได้แล้ว

๑๓. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ (รฟม.) มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

สรุปสาระสำคัญของโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ เป็นรถไฟฟ้ายกระดับ ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร มีสถานีจำนวน ๙ สถานี เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๕๕ และจะเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๖๓ คาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ ๑๑๙,๖๐๐ คน/วัน (ประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี ๒๕๖๓) **ระยะเวลาดำเนินการ** ตั้งแต่มิถุนายน ๒๕๕๑ - สิงหาคม ๒๕๖๓ **งบประมาณทั้งโครงการ** ๒๗,๘๓๕.๕๖ ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน

งานก่อสร้างงานโยธา : มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๗๗.๒๕ จากแผนงานร้อยละ ๗๓.๐๔ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๔.๒๑ โดยมีความก้าวหน้างานแต่ละสัญญา ดังนี้

- สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ : งานติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้างและงานติดตั้งแผ่นกันตกของโครงสร้างทาง งานโครงสร้างอาคารในศูนย์ซ่อมบำรุง งานโครงสร้างพื้น ผังนคอนกรีตและโครงสร้างเหล็กของอาคารในศูนย์ซ่อมบำรุง งานโครงสร้างเหล็กที่สถานี งานก่อสร้างทางขึ้น - ลง งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค งานสถาปัตยกรรม และงานติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม มีความก้าวหน้าร้อยละ ๗๖.๙๖ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๔.๖๙

- สัญญาที่ ๒ งานระบบราง : อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบระบบราง และงานจัดหาวัสดุต่างๆ ที่ใช้ในโครงการ มีการติดตั้งงานระบบรางบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง และระหว่างสถานี มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๗๙.๒๒ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑.๐๕

งานศึกษาวิเคราะห์ตาม พ.ร.บ.เอกชนเข้าร่วมงานฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต : คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้ กทม. เป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว และมอบให้กระทรวงคมนาคม รฟม. เปรียบเทียบ กทม. และกระทรวงการคลัง ปัจจุบันอยู่ระหว่างหารือแนวทางการดำเนินงานร่วมกับ กทม. และ BTS ทั้งนี้คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๘ ได้มีมติเห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ โดยให้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการ รฟม. ไปดำเนินการต่อไป และให้นำเสนอคณะกรรมการ รฟม. อีกครั้ง หากได้ข้อยุติว่า รฟม. จะเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ

ปัญหาอุปสรรค

- ปัญหาเรื่องการขาดการยืนยันข้อมูลที่จำเป็นที่เกี่ยวข้องกับงานระบบเดินรถไฟฟ้า เนื่องจากยังไม่ได้รับจ้างงานสัญญาที่ ๓ (งานระบบเดินรถไฟฟ้า)

แนวทางการแก้ไข

- ที่ปรึกษาฯ ได้พิจารณาและแก้ไขปัญหาในเบื้องต้นโดยใช้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเช่นเดียวกันกับระบบเดินรถไฟฟ้าของ BTS ไปก่อน เพื่อให้สามารถเดินรถเชื่อมต่อได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และพิจารณาตัดงานบางส่วนที่มีปัญหาให้กับผู้รับจ้างสัญญาที่ ๓ ดำเนินการต่อภายหลัง

๑๔. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (รฟม.) มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

สรุปสาระสำคัญของโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เป็นรถไฟฟ้ายกระดับ ระยะทาง ๑๒ กิโลเมตร มีสถานีจำนวน ๑๖ สถานี เริ่มก่อสร้างปี ๒๕๕๘ และจะเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๖๓ คาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ ๑๗๙,๐๐๐ คน/วัน (ประมาณการจำนวน

ผู้โดยสารในปี ๒๕๖๓) ระยะเวลาดำเนินการ ตั้งแต่มิถุนายน ๒๕๕๑ - สิงหาคม ๒๕๖๓ งบประมาณ
ทั้งโครงการ ๕๘,๔๐๐.๙๓ ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน

งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ได้จัดทำแฟ้มประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์แล้วเสร็จ ประกาศราคา
เบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน และได้ทำความตกลงกับเจ้าของทรัพย์สินเพื่อเบิกจ่ายค่าทดแทน
มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๔๘.๓๒ ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ ๓๐.๓๒

งานก่อสร้างงานโยธา : มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ ๓.๒๐ จากแผนงานร้อยละ ๓.๓๒ ค่าต่ำกว่าแผน
ร้อยละ ๐.๑๒ โดยมีความก้าวหน้างานแต่ละสัญญา ดังนี้

- สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ : ได้ดำเนินงานฐานราก
คอนกรีตเสาและโครงสร้างเสาทางวิ่งของสถานีรถไฟฟ้า การประสานงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค
ประสานงานส่งมอบพื้นที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กทม. กรมทางหลวง เป็นต้น งานรื้อย้ายสะพานลอย
คนข้าม งานติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัยในโครงการ และจัดเตรียมแผนการจัดการจราจร
เพื่อนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีความก้าวหน้าร้อยละ ๓.๕๔ ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ ๐.๑๕

- สัญญาที่ ๒ งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ ช่วงสะพานใหม่-คูคต : ได้จัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ
เพื่อเสนอที่ปรึกษาตามเงื่อนไขสัญญา ดำเนินการก่อสร้าง Site Office ทดสอบกำลังรับน้ำหนักเสาค้ำเข็มเจาะ
แบบเหลี่ยม การประสานงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค งานติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม งานประสาน
เพื่อรับมอบพื้นที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กทม. กรมทางหลวง เป็นต้น มีความก้าวหน้างาน ร้อยละ
๓.๔๘ ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ ๐.๕๗

- สัญญาที่ ๓ งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ : ได้จัดเตรียมเอกสารต่างๆ เพื่อเสนอ
ที่ปรึกษาตามเงื่อนไขสัญญา ดำเนินการก่อสร้าง Site Office มีการทดสอบเสาค้ำที่หน้างานจริง และเริ่มงาน
ตอกเสาค้ำบริเวณอาคาร Stabling Yard พร้อมทั้งมีการผลิตเสาค้ำเพื่อใช้ในการทำงานต่อไป ดำเนินการ
ด้านประชาสัมพันธ์และชุมชนสัมพันธ์บริเวณพื้นที่โครงการฯ ดำเนินการศึกษารายละเอียดการทำ VE ของการ
ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจบ มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๑.๑๕ ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ ๐.๑๕

- สัญญาที่ ๔ งานออกแบบควบคุมงานก่อสร้างระบบราง: ได้ออกแบบงานระบบราง และจัดเตรียม
เอกสารต่างๆ เพื่อนำเสนอต่อที่ปรึกษา ตามเงื่อนไขสัญญาดำเนินการก่อสร้าง Site Office และสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกให้ รฟม. มีความก้าวหน้างานร้อยละ ๓.๐๗ เร็วกว่าแผนร้อยละ ๑.๐๙

งานศึกษาวิเคราะห์ตาม พ.ร.บ.เอกชนเข้าร่วมงานฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางรี -
สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต : ครร. เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้ กทม.
เป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว และมอบให้ คค. รฟม. เปรียบเทียบกับ กทม. และกระทรวงการคลัง
ปัจจุบันอยู่ระหว่างหารือแนวทางการดำเนินงานร่วมกับ กทม. และ BTS ทั้งนี้คณะกรรมการ รฟม. ในคราว
ประชุมเมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๘ ได้มีมติเห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ.
การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ โดยให้รับข้อสังเกตของ
คณะกรรมการ รฟม. ไปดำเนินการต่อไป และให้นำเสนอคณะกรรมการ รฟม. อีกครั้ง หากได้ข้อยุติว่า รฟม.
จะเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ

๑๔. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (รฟม.)

สรุปสาระสำคัญของโครงการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง เป็นระบบ
ขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail) มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนว
เส้นทาง มีระยะทางทั้งสิ้น ๒๙.๑ กิโลเมตรรวม ๒๓ สถานี มีจุดประสงค์เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง

สายสีน้ำเงินที่สถานีรัชดา (สถานีลาดพร้าวของสายสีน้ำเงิน) กับระบบขนส่งมวลชน ๔ สาย คือ สายสีเทาของกรุงเทพ สายสีส้มบริเวณทางแยกลำสาลี รถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยาน (Airport Rail Link) บริเวณทางแยกต่างระดับพระราม ๙ และสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ที่สถานีสำโรง **งบประมาณทั้งโครงการ ๕๔,๖๔๔ ล้านบาท**

คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบผลการศึกษาตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนดำเนินงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง ในระยะเวลา ๓๐ ปี ในการนี้ รฟม. ได้นำเสนอรายงานฯ ดังกล่าว ต่อกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองต่อไป ทั้งนี้ ในคราวประชุมการขออนุมัติดำเนินงานสายสีเหลือง เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน พร้อมด้วย คค. สนข. และ สรค. ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบตามหลักการว่า รูปแบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost เป็นรูปแบบที่เหมาะสม โดยให้ รฟม. นำความเห็นของ สนข. และ สรค. ไปปรับปรุงในรายงานการศึกษาตาม พ.ร.บ. ๒๕๕๖ และนำเสนอคณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมอีกครั้ง ปัจจุบันอยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการศึกษาตาม พ.ร.บ. ๒๕๕๖ ตามความเห็นของ สนข. และ สรค. เพื่อเสนอคณะกรรมการ รฟม. พิจารณาในวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๘ ต่อไป

รายงานเปลี่ยนแปลง EIA สายสีเหลืองฯ ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ต่อมาคณะกรรมการนโยบาย PPP เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการของโครงการฯ โดยมอบหมายให้ คค. ร่วมกับ รฟม. แจ้งข้อมูลเพิ่มเติมต่อ สคร. เพื่อเตรียมนำเสนอกรม. พิจารณาอนุมัติ ซึ่ง คค. ได้จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมโครงการฯ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบาย PPP เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ให้ สคร. เรียบร้อยแล้ว และ กรม. ได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้วเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙

แผนการดำเนินงาน : คาดว่าจะเริ่มขั้นตอนการแต่งตั้งคณะกรรมการตามมาตรา ๓๕ ของ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้ในเดือนเมษายน ๒๕๕๙ ภายใน ๑๕ วัน และเจรจาต่อรองให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๙ พร้อมทั้งได้จัดทำแผนการประกวดราคาตามขั้นตอนเพื่อเป็นกรอบในการติดตามการดำเนินโครงการ

๑๕. มาตรการทางการเงินเพื่ออุดหนุนการเดินรถบริการเชิงสังคม (PSO) (คค.) เป็นรายปี โดยการส่งเสริมการเข้าถึงอย่างเท่าเทียมกันของผู้พิการ คนชรา เด็ก และผู้มีรายได้น้อย ทั้งนี้ จัดให้มีการบริการพื้นฐานราคาต่ำหรือไม่เก็บค่าโดยสาร เป็นบริการพันธะกรณีที่ รฟท. ถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยรัฐบาล ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่สาธารณชน ดำเนินการโดยไม่สามารถหวังผลตอบแทนในรูปของกำไรจากการดำเนินงานได้ ในปีงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๙ รฟท. ขอรับเงินชดเชยจากรัฐบาล จำนวนเงิน ๒,๙๙๑ ล้านบาท ด้วยเงื่อนไขในการขอรับการชดเชยตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนสาธารณะของรัฐวิสาหกิจปี ๒๕๕๑ จึงทำให้ รฟท. ได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลล่าช้า ส่งผลทำให้เกิดปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน

๑๖. มาตรการส่งเสริมให้ใช้ระบบการขนส่งมวลชนทางราง เช่น การเพิ่มพื้นที่จอดรถและจัดให้มีจุดจอดแล้วจร (รฟท. และ รฟม.) เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยมีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่น เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวก และปลอดภัย ในการเดินทาง มีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในการให้บริการประชาชนในพื้นที่สถานี

ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ อาทิ สถานีฉะเชิงเทรา เป็นต้น

๓.๕.๓ การขนส่งทางน้ำ

๑. โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทางบกและระบบราง (จท.) โดย จท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งนี้ ได้ลงนามกับ หจก.พัฒนาบรรณกิจ เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘ วงเงิน ๖๙,๘๖๗,๒๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๖๔.๒๘

๒. โครงการพัฒนาท่าเรือผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา (จท.) เพื่อปรับปรุงท่าเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา โดย จท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ วงเงินรวม ๕๙.๘๖ ล้านบาท

ปี ๒๕๕๔ ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ ปรับปรุงซ่อมแซมโป๊ะเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่ชำรุดเสียหายตามการตรวจสอบ ให้มีความปลอดภัย จำนวน ๖ แห่ง ได้แก่ ท่ากรมเจ้าท่า ท่าวัดเกตุประยงค์ ท่าอัญญาค์ ท่ารถไฟ ท่าวัดแจ้งร้อน และท่าถนนตก

ปี ๒๕๕๕ ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ ซ่อมแซมและปรับปรุงโป๊ะในแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน ๑๑ แห่ง ได้แก่ ท่าเทียบเรือนนทบุรีท่าวัดบางโพ ท่าบางโพ ท่าพายัพ ท่าพรานนก ท่าราชินี ท่าสาทร (ข้ามฟาก) ท่าสาทร (เรือท่องเที่ยว) ท่าเทียบเรือสี่พระยา ท่าเทียบเรือดินแดง และท่าเทียบเรือพระราม ๗

ปี ๒๕๕๖ ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๒ รายการ ได้แก่ ๑) งานซ่อมแซมและปรับปรุงโป๊ะในแม่น้ำเจ้าพระยา ปี ๒๕๕๖ จำนวน ๗ แห่ง (ท่าเทียบเรือเกียกกาย ท่าเทียบเรือราชินี ท่าเทียบเรือสี่พระยา ท่าเทียบเรือพายัพ ท่าเทียบเรือบางโพ ท่าเทียบเรือท่าช้าง และท่าวัดไทรมาใต้) ๒) ก่อสร้างศาลาพักผู้โดยสารและปรับปรุงโป๊ะเทียบเรือ ท่าเทียบเรือสะพานพระราม ๗

ปี ๒๕๕๗ จำนวน ๕ รายการ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๔ รายการ ได้แก่ ๑) ก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือบริเวณ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ ๒) ก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือบริเวณสะพานพระราม ๘ ๓) ก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือบริเวณวัดนิมมานรดี เขตบางแค กรุงเทพมหานคร และ ๔) ปรับปรุงซ่อมแซมโป๊ะเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่ชำรุดเสียหายตามที่ได้ทำการตรวจสอบให้มีความปลอดภัย จำนวน ๘ แห่ง (ท่าเทียบเรือสมุทรปราการ ท่าเทียบเรือหน้าตลาดสดวิบูลย์ศรี ท่าเทียบเรือสุขสวัสดิ์ ท่าเทียบเรือถนนตก ท่าเทียบเรือสะพานพระราม ๘ (ฝั่งพระนคร) ท่าเทียบเรือพิบูลย์สงคราม ท่าเทียบเรือวัดไทรมาใต้ และท่าเทียบเรือหัวถนนติวานนท์) อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน ๑ รายการ ได้แก่ ก่อสร้างศาลาและท่าเทียบเรือวัดยานนาวา ผลงานร้อยละ ๕๗.๔๓

ปี ๒๕๕๘ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๔ รายการ ได้แก่ ๑) ปรับปรุงซ่อมแซมโป๊ะเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาที่ชำรุดเสียหายตามที่ได้ทำการตรวจสอบให้มีความปลอดภัยจำนวน ๘ แห่ง (ท่าเรือวัดคลองภูมิ ท่าเรือตลาดบางกอกสแควร์ ท่าเรือสะพานกรุงเทพฯ (ฝั่งธนบุรี) ท่าเรือมัสยิดสุวรรณภูมิ ท่าเรือวัดกัลยาณมิตร (ด้านเหนือ) ท่าเรือพิบูลย์สงคราม ๒ และ ๔ ท่าเรือวัดเชิงเลน และท่าเรือสะพานพระราม ๘ (ฝั่งธนบุรีด้านเหนือ) ๒) ก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยสารท่าวัดบางพิง อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ ๓) ก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยสารท่าวัดสุวรรณารามราชวรวิหาร กรุงเทพฯ และ ๔) ก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยสารท่าวัดนิเวศธรรมประวัติ อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา

๓. มาตรการควบคุมและกำกับอัตราค่าเรือโดยสารสาธารณะที่เหมาะสม (จท.) เนื่องจากอัตราค่าโดยสารเรือแต่ละพื้นที่มีอัตราค่าโดยสารไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับต้นทุนและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ และปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการ ทั้งนี้ การพิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสารจะมีคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรือประจำทาง โดยการแต่งตั้งเป็นการดำเนินการตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ ให้อำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการโดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นครั้งคราว เพื่อกำหนดเงื่อนไขในเรื่องค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าจูงเรือ ค่าบริการอื่น จำนวนเรือที่ใช้เดิน เวลาออกเรือ และเวลาเรือถึงปลายทาง โดยคณะกรรมการให้รวมถึงเจ้าของเรือหรือผู้แทนด้วยรวมถึงระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยการพิจารณาและการออกใบอนุญาตให้เรือกลเดิน ประจำทาง พ.ศ. ๒๕๓๓ เพื่อป้องกันการหากำไรเกินควรจากการประกอบกิจการ และให้ความเป็นธรรมต่อประชาชน ผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการในฐานะผู้ให้บริการอย่างมีมาตรฐานความปลอดภัยที่เหมาะสม

คณะกรรมการเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรือประจำทางจะมีการประชุมเพื่อกำหนดเงื่อนไขในประเด็นค่าโดยสารค่าระวาง ค่าจูงเรือ ค่าบริการอื่น จำนวนเรือที่ใช้เดิน เวลาออกเรือ และเวลาเรือถึงปลายทาง เพื่อป้องกันการหากำไรเกินควรจากการประกอบกิจการ และให้ความเป็นธรรมต่อประชาชนผู้ให้บริการและผู้ประกอบการในฐานะผู้ให้บริการอย่างมีมาตรฐานความปลอดภัยที่เหมาะสม

๔. มาตรการส่งเสริมการใช้เรือโดยสารสาธารณะ โดยจัดให้มีเรือโดยสารสาธารณะฟรีจำนวนหนึ่งไว้ให้บริการ (จท.) ปัจจุบันยังไม่สามารถดำเนินการจัดให้เรือโดยสารสาธารณะฟรีได้ เนื่องจาก การให้บริการเรือโดยสารเป็นการให้บริการของภาคเอกชน ประกอบกับภาครัฐมีงบประมาณจำกัด

๕. มาตรการอำนวยความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยการจัดให้มีการใช้ระบบตั๋วร่วม พร้อมทั้งจัดตั้งสำนักหักบัญชีกลาง (Clearing House) เพื่อบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Common Ticket)

สนข. เป็นหน่วยงานในการพิจารณาระบบตั๋วร่วมโดย สนข. ได้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ดังนี้

๕.๑ โครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Program Management Services : PMS) เพื่อกำหนดนโยบายและแผนการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พัฒนาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing System) และกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วม รวมทั้งจัดเตรียมความพร้อมการดำเนินงานระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) ของระบบขนส่ง วงเงินงบประมาณ ๓๐๑.๗๑ ล้านบาท (งบประมาณเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan : DPL) ระยะเวลาดำเนินการ ๔๘ เดือน (๙ มกราคม ๒๕๕๖ - ๘ มกราคม ๒๕๖๐) ขณะนี้อยู่ระหว่าง สนข. นำเสนอ คค. พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการแนวทางการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company : CTC) ตามกระบวนการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งนี้ ได้ประสานที่ปรึกษา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อกำหนดหรือเรื่องรูปแบบการจัดตั้ง CTC และนำเสนอ ครม. รับทราบรายงานผลการดำเนินงานและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในวันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๙ ซึ่ง สนข. ได้นำเสนอเรื่องดังกล่าวให้ คค. แล้ว และ คค. ได้มอบหมายให้ สนข. จัดทำรายละเอียดด้านการเงินเพิ่มเติม ซึ่งอยู่ระหว่าง สนข. ดำเนินการ

๕.๒ โครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) เพื่อจัดให้มีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่เป็นหัวใจสำคัญของระบบตั๋วร่วมให้มีประสิทธิภาพในการ

ดำเนินการให้บริการแจกแจงรายละเอียดของการใช้ตัวร่วม (Clearing) ในระบบขนส่งและการชำระค่าสินค้า หรือบริการนอกระบบขนส่งมวลชนแต่ละรายในแต่ละวัน วงเงินงบประมาณ ๓๓๗.๙๕ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) (งบประมาณเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan : DPL) ระยะเวลาดำเนินการ ๓๐ เดือน (๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ - ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐) ขณะนี้ ได้ดำเนินการออกแบบระบบตัวร่วมแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาแอปพลิเคชันของระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางและดำเนินการติดตั้งระบบตัวร่วมต่อไป โดยมีผลการดำเนินงานในภาพรวมร้อยละ ๗๖.๓๐ คาดว่าการติดตั้งระบบ CCH แล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙ และอยู่ระหว่างการติดตั้งซอฟต์แวร์

๖. มาตรการจัดตั้งศูนย์ควบคุมการเดินเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา (จท.) โดย จท. มีศูนย์สื่อสาร สังกัดสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ซึ่งทำหน้าที่ควบคุม ดูแล ศูนย์ควบคุม ปฏิบัติการโทรทัศน์วงจรปิด CCTV และศูนย์ปลอดภัยทางน้ำ โดยมีระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณท่าเรือ ต่าง ๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา และโทรศัพท์ สายด่วน ๑๑๙๙ ซึ่งสามารถใช้ในการควบคุมเรือโดยสารสาธารณะ และเรือทุกประเภทที่เดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ท่าเรือนนทบุรีถึงท่าเรือพระประแดงแต่ยังไม่มีศักยภาพ เท่าที่ควร และระบบการควบคุมยังไม่เป็นระบบ Real Time ทำให้การป้องกันเหตุล่วงหน้าทำได้ยาก จึงได้จัดทำแผนการปรับปรุงศูนย์ควบคุมปฏิบัติการโทรทัศน์วงจรปิด CCTV และศูนย์ปลอดภัยทางน้ำให้มี ภารกิจและขีดความสามารถในการควบคุมเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา และพัฒนาไปเป็นศูนย์ ควบคุมการจราจรทางน้ำเกี่ยวกับลำน้ำทั้งหมดทั่วประเทศ (Inland Water Way) มีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

๖.๑ ปรับปรุงศูนย์สื่อสาร ศูนย์ควบคุมปฏิบัติการโทรทัศน์วงจรปิด CCTV และศูนย์ปลอดภัยทางน้ำ ให้สามารถควบคุมการเดินเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด

๖.๒ เปลี่ยนศูนย์สื่อสารเป็นศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำ ประกอบด้วย งานสื่อสาร งานควบคุม ปฏิบัติการโทรทัศน์วงจรปิด CCTV และงานด้านความปลอดภัยทางน้ำ พร้อมเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ โดยให้มี ผู้อำนวยการระดับชำนาญการพิเศษ หรือหัวหน้าศูนย์ฯ ระดับทักษะที่มีความเชี่ยวชาญด้านสื่อสารและ การควบคุมการจราจรทางน้ำ เป็นผู้บังคับบัญชาศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำ และมีหัวหน้างานระดับอาวุโส เป็นผู้ควบคุมแต่ละส่วนงาน

๖.๓ จัดตั้งเครือข่ายอาสาสมัคร จท. ให้เป็นรูปธรรม เพื่อสนับสนุนการแจ้งเหตุทางน้ำในอนาคต

๖.๔ จัดให้มีระบบการควบคุมเป็นระบบ RealTime ระหว่างศูนย์ควบคุมฯ กับเรือโดยสารและเรือต่าง ๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา (ระบบ GPS) โดยในอนาคต อาจมีการขยายศูนย์ฯ ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ

จท. ได้ดำเนินการจัดหาระบบสื่อสารและสร้างเครือข่ายเพื่อพัฒนาระบบวงจรปิดเพิ่มเติมแม่น้ำ เจ้าพระยา โดยได้ลงนามกับ หจก.ภัทรรุ่งโรจน์ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ วงเงิน ๒๘.๘๘ ล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

๓.๕.๔ การขนส่งทางอากาศ

๑. มาตรการส่งเสริมกิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค โดยการประสาน ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่องเที่ยว ภาคธุรกิจ อุตสาหกรรมในภูมิภาคในการ กระตุ้นให้เกิดกิจกรรมในภูมิภาค เพื่อเป็นการดึงดูดสายการบินให้เปิดจุดบินในภูมิภาคเพิ่ม (ทอท.) ทอท. ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง ทอท. และ ททท. เพื่อสนับสนุนนักท่องเที่ยว/การเดินทางขนส่ง ทางอากาศมายังประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ทอท. ได้เข้าร่วมงานประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ที่จัดขึ้นโดย ทอท. อย่างต่อเนื่อง และมีการแลกเปลี่ยนข้อมูล ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะระหว่างกัน ส่งผลให้การวางแผนงานเพื่อการส่งเสริมการเดินทางทางอากาศในภูมิภาคมีความรวดเร็ว

๒. มาตรการส่งเสริมการดำเนินกิจกรรมของสายการบินต้นทุนต่ำให้มีการกระจายการให้บริการไปยังภูมิภาค โดยการประสานความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยาน สายการบิน เช่น การศึกษาเส้นทางที่มีปริมาณความต้องการการเดินทางสูง เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการประชาชนในต่างจังหวัดได้มากขึ้น และสายการบินดำเนินกิจการได้โดยไม่ขาดทุน (ทอท. และสายการบินต่าง ๆ) ทอท. มีโครงการส่งเสริมการเพิ่มเครือข่ายการบินภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) และ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ซึ่งเป็นการสนับสนุนสายการบินที่เปิดเส้นทางบินภายในประเทศเส้นทางใหม่ที่เชื่อมต่อท่าอากาศยานอื่นๆ มายัง ทหญ. และ ทชร. สำหรับเที่ยวบินแบบประจำ (Schedule Flight) และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ สนับสนุนสายการบินผ่านการลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Fee) ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Fee) ค่าเช่าห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงาน เงินโบนัสเพื่อส่งเสริมการขาย และเงินสนับสนุนการทำการตลาดเส้นทางบินใหม่ โดยกำหนดการคืนส่วนลดต่างๆ พร้อมทั้งเงินโบนัสเพื่อส่งเสริมการขาย และเงินสนับสนุนการทำการตลาดเส้นทางบินใหม่ ส่งผลให้มีสายการบินเข้าร่วมโครงการส่งเสริมการเพิ่มเครือข่ายการบินภายในประเทศฯ จำนวน ๑ สายการบิน คือ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เปิดเส้นทางบินระหว่าง ทหญ. – ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.)

๓. มาตรการส่งเสริมการแข่งขันระหว่างสายการบิน เช่น ปรับค่าธรรมเนียมให้สูงใจและเหมาะสม การให้การสนับสนุนการดำเนินการของสายการบิน (ทอท.)

ยังไม่มีมีการพิจารณาดำเนินการ

๔. มาตรการกำกับดูแลและกำหนดเกณฑ์การแข่งขันให้ยุติธรรม โปร่งใส และเหมาะสม โดยการจัดตั้งหน่วยงานในกำกับดูแล (ทอท.) ทอท. ปฏิบัติต่อทุกสายการบินโดยเท่าเทียมกัน (Non - Discrimination) โดยเรียกเก็บค่าบริการต่าง ๆ จากทุกสายการบินด้วยโครงสร้างอัตราค่าบริการเดียวกัน เนื่องด้วย ทอท. ได้ยึดมั่นในการปฏิบัติต่อสายการบินที่ใช้บริการของ ทอท. ด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาคกันมาโดยตลอด ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามพันธะสัญญาซึ่งประเทศไทยได้ไว้กับนานาชาติ และเพื่อให้เป็นไปตามหลักสากลที่ถือปฏิบัติ เช่น อนุสัญญาชิคาโก พ.ศ. ๒๔๘๗ และมาตรฐาน ICAO (Doc ๙๐๘๒)

๕. มาตรการส่งเสริมการดำเนินงานของสายการบินให้มีต้นทุนที่ประหยัด เช่น การส่งเสริมการใช้ระบบสารสนเทศในการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มที่และเกิดประโยชน์สูงสุด การจัดหาบริการ (Ground Service) ที่ต้นทุนต่ำ เช่น Low Cost Terminal (ทอท. และ ทย.) ทอท. ได้ดำเนินโครงการเพิ่มปริมาณการขนส่งทางอากาศที่ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ซึ่งเน้นรองรับการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ (LCCs) มีการบริหารและให้บริการภายในอาคารผู้โดยสารให้มีความสอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของสายการบินต้นทุนต่ำ ปัจจุบันระบบสารสนเทศและค่าเช่าพื้นที่ของ ทดม. ถูกกว่า ทสภ. จากการดำเนินงาน ส่งผลให้ CAPA Centre for Aviation จัดอันดับให้ ทดม. เป็นท่าอากาศยานรองรับสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers : LCCs) อันดับ ๑ ของโลก มีปริมาณผู้โดยสารสูงสุดที่ ๒๒.๕ ล้านคนต่อปี คิดเป็นอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ยสูงกว่าปีละร้อยละ ๕๐ ทุกปี เที่ยวบินเติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ ๓๐ ต่อปี

๖. มาตรการส่งเสริมการใช้ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้เกิดประโยชน์สูงสุด (ทอท. และ ทย.) โดย ทอท. มีโครงการส่งเสริมการเพิ่มเครือข่ายการบินภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) และ

ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ซึ่งเป็นการสนับสนุนสายการบินที่เปิดเส้นทางบินภายในประเทศเส้นทางใหม่ที่เชื่อมต่อท่าอากาศยานอื่นๆ มายัง ทหญ. และ ทชร. สำหรับเที่ยวบินแบบประจำ (Schedule Flight) และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ สนับสนุนสายการบินผ่านการลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Fee) ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Fee) ค่าเช่าห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงาน เงินโบนัสเพื่อส่งเสริมการขาย และเงินสนับสนุนการทำการตลาดเส้นทางบินใหม่ โดยกำหนดการคืนส่วนลดต่างๆ พร้อมทั้งเงินโบนัสเพื่อส่งเสริมการขาย และเงินสนับสนุนการทำการตลาดเส้นทางบินใหม่ ซึ่งมีสายการบินเข้าร่วมโครงการส่งเสริมการเพิ่มเครือข่ายการบินภายในประเทศฯ จำนวน ๑ สายการบิน คือ สายการบิน บางกอกแอร์เวย์ส เปิดเส้นทางบินระหว่างท่าอากาศยานหาดใหญ่ – ท่าอากาศยานภูเก็ต

๓.๖ เป้าประสงค์ที่ ๖ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง

๓.๖.๑ การขนส่งทางถนน

๑. **โครงข่ายทางหลวงได้รับการพัฒนา (ทล.)** โดยดำเนินการพัฒนาทางหลวงให้ได้มาตรฐานที่ดีขึ้น เพื่อรองรับและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุ รวมทั้งให้ประชาชนและผู้ใช้ทางหลวงได้รับบริการด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดย ทล. ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑.๑ กิจกรรมก่อสร้างทางหลวง

ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๑๓๒ โครงการ ได้แก่

- ๑) สาย อ.แม่สอด - อ.แม่สะเรียง ตอนที่ ๑ จ.แม่ฮ่องสอน - จ.ตาก ระยะทาง ๔.๐๐ กิโลเมตร
- ๒) สาย อ.แม่สอด - อ.แม่สะเรียง ตอนที่ ๒ จ.แม่ฮ่องสอน - จ.ตาก ระยะทาง ๖.๐๐ กิโลเมตร
- ๓) สายเชียงใหม่ - อ.ฝาง ตอน อ. แม่แตง - ศูนย์ฝึกลูกช้าง ส่วนที่ ๒ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๔.๓๔ กิโลเมตร
- ๔) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๖ (แยกสะปุ่น) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ (บ้านสามหลัง) จ.ลำพูน ระยะทาง ๑๐.๒๑ กิโลเมตร
- ๕) ทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร ตอน ๒ (ด้านตะวันตก) จ.มุกดาหาร ระยะทาง ๕.๙๐ กิโลเมตร
- ๖) สาย อ.กำแพงแสน - อ.พนมทวน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๗.๕๐ กิโลเมตร
- ๗) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ (ช่วงการดำเนินงานที่ ๒) กม.๕๗+๐๐๐ - กม.๕๗+๔๗๕ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๐.๔๘ กิโลเมตร
- ๘) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๐.๙๒ กิโลเมตร
- ๙) สาย อ.แจ้ห่ม - อ.วังเหนือ ตอนที่ ๒ จ.ลำปางระยะทาง ๓.๕๐ กิโลเมตร
- ๑๐) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ (กุดฉิม) - อ.ภูเวียง - บ.เมืองใหม่ จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๑.๕๗ กิโลเมตร
- ๑๑) สาย อ.พยัคฆภูมิพิสัย - อ.วาปีปทุม กม.๓๖+๓๗๔ - กม.๗๖+๑๕๐ จ.ร้อยเอ็ด ระยะทาง ๔.๑๐ กิโลเมตร
- ๑๒) สาย อ.พยัคฆภูมิพิสัย - อ.วาปีปทุม ช่วง กม.๓๖+๓๗๔ - กม.๗๖+๑๕๐ จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๑.๓๓ กิโลเมตร

- ๑๓) สายพระประโทน - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕ ตอน ๑ จ.นครปฐม จ.สมุทรสาคร ระยะทาง ๒๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๑๔) สาย อ.เสนา - กม.๓๖+๖๒๖ (สถานี) ตอน ๑ (ส่วนที่ ๑) จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๗.๐๐ กิโลเมตร
- ๑๕) สาย อ.เสนา - กม.๓๖+๖๒๖ (สถานี) ตอน ๑ (ส่วนที่ ๒) จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๑๖) แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๐ (อ.สองพี่น้อง) ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ. นครปฐม ระยะทาง ๖.๘๒ กิโลเมตร
- ๑๗) แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๐ (อ.สองพี่น้อง) ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ. นครปฐม ระยะทาง ๒.๑๕ กิโลเมตร
- ๑๘) สาย อ.นาทวี - บ.ประกอบ จ.สงขลา ระยะทาง ๑.๗๖ กิโลเมตร
- ๑๙) แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๖ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๖ กม.๐+๐๐ - กม.๒๖+๗๘๐ จ.สตูล ระยะทาง ๑.๒๑ กิโลเมตร
- ๒๐) แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (หนองไทร) - ยวนสาว จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๓.๗๒ กิโลเมตร
- ๒๑) แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (หนองนิล) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๒๕๙ (คลองโสด) จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๔.๘๗ กิโลเมตร
- ๒๒) สาย บ.ประกอบ - เขตแดน กม.๐+๐๐๐ - กม.๓+๔๕๕ จ.สงขลา ระยะทาง ๓.๕๖ กิโลเมตร
- ๒๓) สาย อ.ลำปาง - อ.เด่นชัย จ.ลำปาง ระยะทาง ๑.๐๐ กิโลเมตร
- ๒๔) สาย อ.แม่สอด - อ.แม่สะเรียง จ.ตาก ระยะทาง ๑.๙๕ กิโลเมตร
- ๒๕) สายทางเลี่ยงเมืองนาแก (ด้านเหนือ) จ.นครพนม ระยะทาง ๕.๘๙ กิโลเมตร
- ๒๖) สาย อ.กำแพงแสน - อ.พนมทวน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๑.๑๘ กิโลเมตร
- ๒๗) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑.๙๕ กิโลเมตร
- ๒๘) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๐.๗๖ กิโลเมตร
- ๒๙) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑.๗๓ กิโลเมตร
- ๓๐) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑.๑๔ กิโลเมตร
- ๓๑) สาย อ.สะเมิง - บ.วัดจันทร์ - แม่ฮ่องสอน จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๒.๘๗ กิโลเมตร
- ๓๒) สาย อ.โพธารอง - อ.หนองพอก ตอน ๑ จ.ร้อยเอ็ดระยะทาง ๘.๙๐ กิโลเมตร
- ๓๓) สาย บ.ลำทรายขาว - บ.หัวน้ำขาว - บ.พุน้ำร้อน ตอน ๒ จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๓.๕๐ กิโลเมตร
- ๓๔) ต่อเขตเทศบาลพัทลุงควบคุม - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑ จ.พัทลุง ระยะทาง ๕.๑๐ กิโลเมตร
- ๓๕) ต่อเขตเทศบาลพัทลุงควบคุม - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑ จ.พัทลุง ระยะทาง ๑.๔๗ กิโลเมตร

- ๓๖) แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (หนองนิล) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๒๕๙ (คลองไสด) จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๕.๖๖ กิโลเมตร
- ๓๗) สายพังงา - กระบี่ ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.พังงา จ.กระบี่ ระยะทาง ๒๑.๖๙ กิโลเมตร
- ๓๘) สาย อ.แจ้ห่ม - อ.วังเหนือ ตอนที่ ๒ จ.ลำปาง ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๓๙) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๐๑ (อ.ด่านขุนทด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๘ จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๖.๔๒ กิโลเมตร
- ๔๐) แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๓ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ (แยกศาลาบางปู) ส่วนที่ ๑ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๘.๙๖ กิโลเมตร
- ๔๑) แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๓ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ (แยกศาลาบางปู) ส่วนที่ ๒ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๓.๒๓ กิโลเมตร
- ๔๒) ปรับปรุงทางหลวงบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยขอนแก่น จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๑.๑๘ กิโลเมตร
- ๔๓) สาย อ.จอมทอง - อ.ฮอด จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๙.๕๙ กิโลเมตร
- ๔๔) สะพานข้ามทางรถไฟทางหลวงหมายเลข ๓๓๐๙ จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๑.๓๙ กิโลเมตร
- ๔๕) สายพังงา - กระบี่ ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.พังงา จ.กระบี่ ระยะทาง ๒๑.๖๙ กิโลเมตร
- ๔๖) สาย อ.แจ้ห่ม - อ.วังเหนือ ตอนที่ ๑ จ.ลำปาง ระยะทาง ๕.๔๗ กิโลเมตร
- ๔๗) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ (กุดฉิม) - อ.ภูเวียง - บ.เมืองใหม่ จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๗.๑๐ กิโลเมตร
- ๔๘) สาย บ.ลำทราย - บ.ห้วยน้ำขาว - บ.พุน้ำร้อน ตอน ๒ จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๗.๕๓ กิโลเมตร
- ๔๙) แยกทางหลวงหมายเลข ๔๐๖ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๖ จ.สตูลระยะทาง ๔.๙๓ กิโลเมตร
- ๕๐) แยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ (หนองนิล) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๒๕๙ (คลองไสด) จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๔.๕๘ กิโลเมตร
- ๕๑) สายเชียงใหม่ - อ.ฝาง ตอน อ.แม่แตง - ศูนย์ฝึกลูกช้าง (ส่วนที่ ๒) จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๔.๓๔ กิโลเมตร
- ๕๒) สาย อ.พนมทวน - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๑ (จรเข้สามพัน) จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๘.๕๓ กิโลเมตร
- ๕๓) สาย อ.กำแพงแสน- อ.พนมทวน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๑.๒๔ กิโลเมตร
- ๕๔) สาย บ.น้ำยาว - บ.หลักลาย - ผักเหือก จ.น่าน ระยะทาง ๑.๒๐ กิโลเมตร
- ๕๕) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๑๖๘ (ท่าลื้อ) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๑ (น้ำยาว) จ.น่าน ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๕๖) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๘ (ปงน้อย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๑๒๙ (สันทราย) จ.เชียงราย ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๕๗) สะพานข้ามทางรถไฟทางหลวงหมายเลข ๒๐๖๘ (อ.ด่านขุนทด - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒) จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๑.๒๒ กิโลเมตร

- ๕๘) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ (โนนสูงเปลือย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๑๐ (กกโพธิ์) จ. หนองบัวลำภู ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๕๙) สายพระประโทน - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕ ตอน ๒ จ.สมุทรสาคร ระยะทาง ๑๕.๕๓ กิโลเมตร
- ๖๐) ต่อเขตเทศบาลเมืองพัทลุงควบคุม - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑ จ.พัทลุง ระยะทาง ๔.๐๐ กิโลเมตร
- ๖๑) สาย อ.นาทวี - บ.ประกอบ ตอน ๑ จ.สงขลา ระยะทาง ๑.๔๑ กิโลเมตร
- ๖๒) สาย อ.แม่สอด - อ.แม่สะเรียง กม.๑๓๗ - กม.๑๗๗ จ.ตาก ระยะทาง ๓.๔๐ กิโลเมตร
- ๖๓) ถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี (ด้านใต้) จ.อุดรธานี ระยะทาง ๘.๔๐ กิโลเมตร
- ๖๔) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ ตอนทางเลี้ยวเมืองกาญจนบุรี จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๑.๘ กิโลเมตร
- ๖๕) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ หนองบัว - ไทรโยคน้อย จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๓.๑ กิโลเมตร
- ๖๖) สายปิ่นเกล้า - นครชัยศรี จ.นครปฐม ระยะทาง ๑.๓๐ กิโลเมตร
- ๖๗) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ จ. สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๒.๓๗๕ กิโลเมตร
- ๖๘) สาย อ.แม่เสด็จ - บ.แม่สามแลบ จ.แม่ฮ่องสอน ระยะทาง ๐.๑๕ กิโลเมตร
- ๖๙) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ (กุดฉิม) - อ.ภูเวียง - บ.เมืองใหม่ จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๐.๖๐ กิโลเมตร
- ๗๐) สาย อ.โพนทอง - อ.หนองพอก ตอนที่ ๑ (ช่วงที่ ๒) จ.ร้อยเอ็ด ระยะทาง ๖.๒๑ กิโลเมตร
- ๗๑) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๓ (หินตั้ง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๗ (หนองสองห้อง) จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๑.๕๕ กิโลเมตร
- ๗๒) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ (กู่ทอง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๗ (บ้านเขื่อน) จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๗๓) สาย บ.คำเมือง - บ.คำลือชา จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๑.๔๐ กิโลเมตร
- ๗๔) แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - แควน้อย (บ้านเก่า) - บ้านลำทราย - บ้านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๔.๒๐ กิโลเมตร
- ๗๕) แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - แควน้อย (บ้านเก่า) - บ้านลำทราย - บ้านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๒.๐ กิโลเมตร
- ๗๖) ต่อเขตเทศบาลเมืองพัทลุง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑ จ.พัทลุง ระยะทาง ๓.๐๓ กิโลเมตร
- ๗๗) ทางเข้าเมืองชุมพร (แนวใหม่) ตอน ๑ จ.ชุมพร ระยะทาง ๑๐.๖๐ กิโลเมตร
- ๗๘) ทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ด้านเหนือ จ.นครสวรรค์ ระยะทาง ๙.๔๐ กิโลเมตร
- ๗๙) สาย อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๑๘.๑๕ กิโลเมตร
- ๘๐) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ หนองบัว - ไทรโยคน้อย จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๒.๓๘ กิโลเมตร

- ๘๑) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๔.๑๐ กิโลเมตร
- ๘๒) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ (สันป่าตอง) - บ้านกาด จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑.๐ กิโลเมตร
- ๘๓) สายปทุมธานี - อ.สามโคก - อ.เสนา ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๑๕.๐๐ กิโลเมตร
- ๘๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายทางบริการทางหลวงหมายเลข ๗ กรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ตอน ๑ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๓๒.๐๐ กิโลเมตร
- ๘๕) สายนครศรีธรรมราช - อ.ปากพนัง ตอน ๑ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๑๔.๐๐ กิโลเมตร
- ๘๖) สาย อ.นาทวี - บ.ประกอบ (เพิ่มเติม) ระยะทาง ๑.๐๐ กิโลเมตร
- ๘๗) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ ตอนทางแยกเจดีย์-เจดีย์สามองค์ จ.กาญจนบุรีระยะทาง ๓.๑ กิโลเมตร
- ๘๘) สายกาฬสินธุ์ - อ.สมเด็จ ตอน ๑ จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๑๑.๐๐ กิโลเมตร
- ๘๙) สาย บ.ประกอบ - เขตแดน จ.สงขลา ระยะทาง ๓.๔๖ กิโลเมตร
- ๙๐) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๑ (เชียงใหม่) - อ.สันกำแพง ตอน ๑ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑๑.๕๒ กิโลเมตร
- ๙๑) สายปากหมัน - เหมือนแพร์ (ปากคาน - นาจวน) จ.เลย ระยะทาง ๕.๕๐ กิโลเมตร
- ๙๒) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๓ (กกกะทอน) ตอน ๒ ช่วงที่ ๑ และช่วงที่ ๒ จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๔.๑๒๕ กิโลเมตร
- ๙๓) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๓ (กกกะทอน) ตอน ๒ ช่วงที่ ๓ จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๙.๐๘๕ กิโลเมตร
- ๙๔) สาย อ.บางบัวทอง - อ.ไทรน้อย ตอน ๑ จ.นนทบุรี ระยะทาง ๑๓.๒๔ กิโลเมตร
- ๙๕) ทางรอบเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑๔.๐๐ กิโลเมตร
- ๙๖) ทางหลวงหมายเลข ๔๑๗ จาก กม. ๒+๑๐๐ - กม. ๑๕+๐๒๕ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๒.๓๗๕ กิโลเมตร
- ๙๗) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๑๖๘ (บ. ท่าลื้อ) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๐๘๑ (บ.น้ำยาว) จ.น่าน ระยะทาง ๓.๐๐ กิโลเมตร
- ๙๘) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๘ (บ. ปงน้อย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๑๒๙ (สันทราย) จ.เชียงราย ระยะทาง ๒.๕๐ กิโลเมตร
- ๙๙) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑ (นาจั่ว) - ต่อเขต อบต. หนองแม่นาคควบคุม จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๔.๐๐ กิโลเมตร
- ๑๐๐) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ (โนนสูงเปลือย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๑๐ (กกโพธิ์) ตอน ๒ (ปี ๒๕๕๗) จ.หนองบัวลำภู ระยะทาง ๒.๑๓ กิโลเมตร
- ๑๐๑) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๔๘๒ (โนนสูงเปลือย) ทางเข้าพุทธมณฑลอีสาน จ.หนองบัวลำภู ระยะทาง ๐.๕๒ กิโลเมตร
- ๑๐๒) ทางเข้าเมืองชุมพร (แนวใหม่) ตอน ๒ จ.ชุมพร ระยะทาง ๑.๒๖ กิโลเมตร
- ๑๐๓) ทางเลี่ยงเมืองภูเขียว (ด้านตะวันตก) จ. ชัยภูมิ ระยะทาง ๓.๔ กิโลเมตร

- ๑๐๔) สายลำปาง - อ.เด่นชัย จ.ลำปาง ระยะทาง ๐.๙๗ กิโลเมตร
- ๑๐๕) สายมหาสารคาม - อ.ยางตลาด ตอน ๒ จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๒.๔๓ กิโลเมตร
- ๑๐๖) สายมหาสารคาม - อ.ยางตลาด ตอน ๒ จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๐.๔๗ กิโลเมตร
- ๑๐๗) แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ ตอนทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๒.๑๐ กิโลเมตร
- ๑๐๘) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ หนองบัว - ไทรโยคน้อย จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๒.๓๘ กิโลเมตร
- ๑๐๙) สายปิ่นเกล้า - อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม ระยะทาง ๒.๔๘ กิโลเมตร
- ๑๑๐) สายสุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอน ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๒.๐๕ กิโลเมตร
- ๑๑๑) สาย อ.ทุ่งหวัง - อ.นาทวี จ.สงขลา ระยะทาง ๐.๓๐ กิโลเมตร
- ๑๑๒) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๔.๑ กิโลเมตร
- ๑๑๓) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ (สันป่าตอง) - บ้านกาด จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๑.๐๐ กิโลเมตร
- ๑๑๔) สาย บ.น้ำยาว - บ.หลักลาย - บ.ผักเหือก จ.น่าน ระยะทาง ๒.๙๐ กิโลเมตร
- ๑๑๕) สาย อ.แม่เสด็จ - บ.แม่สามแลบ จ.แม่ฮ่องสอน ระยะทาง ๒.๙๐ กิโลเมตร
- ๑๑๖) ทางหลวงหมายเลข ๑๓๔๙ อ.สะเมิง - บ.วัดจันทร์ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๓.๓๐ กิโลเมตร
- ๑๑๗) สาย อ.โพธารอง - อ.หนองพอก จ.ร้อยเอ็ด ระยะทาง ๗.๐๑ กิโลเมตร
- ๑๑๘) สาย บ.ปากคาน - บ.นาจาน จ.เลย ระยะทาง ๓.๒๘ กิโลเมตร
- ๑๑๙) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑ (นางิ้ว) - ต่อเขต อบต. หนองแม่นาคควบคุม (ช่วงที่ ๑) จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๑.๘๐ กิโลเมตร
- ๑๒๐) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๑ (นางิ้ว) - ต่อเขต อบต. หนองแม่นาคควบคุม (ช่วงที่ ๒) จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๕.๗๐ กิโลเมตร
- ๑๒๑) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๓ (หินตั้ง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๐๗ (หนองสองห้อง) จ.ขอนแก่น ระยะทาง ๓.๔ กิโลเมตร
- ๑๒๒) อุทยานภูหินร่องกล้า - นครไทย จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๘.๐ กิโลเมตร
- ๑๒๓) แยกทางหลวงหมายเลข ๑๒ (ภูทอง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๗ (บ้านเขื่อน) จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๓.๖๕ กิโลเมตร
- ๑๒๔) แยกทางหลวงหมายเลข ๒๒๘ (โนนสูงเปลือย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๒๑๐ (กกโพธิ์) ตอน ๒ จ.หนองบัวลำภู ๔.๒๕ กิโลเมตร
- ๑๒๕) แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - แควน้อย (บ้านเก่า) - บ้านลำทราย - บ้านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๔.๗๘ กิโลเมตร
- ๑๒๖) แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - แควน้อย (บ้านเก่า) - บ้านลำทราย - บ้านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๒.๖ กิโลเมตร
- ๑๒๗) แยกทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ - แควน้อย (บ้านเก่า) - บ้านลำทราย - บ้านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๓.๕๐ กิโลเมตร

๑๒๘) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายทางบริการทางหลวงหมายเลข ๗ กรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ตอน ๒ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๓๒.๐๐ กิโลเมตร

๑๒๙) สาย อ.นาทวี - บ.ประกอบ ตอน ๑ จ.สงขลา ระยะทาง ๒.๘๕ กิโลเมตร

๑๓๐) ทางเลี่ยงเมืองพิษณุโลก (ด้านใต้) ส่วนที่ ๑ จ.พิษณุโลก ระยะทาง ๑๒.๙๕ กิโลเมตร

๑๓๑) ทางเลี่ยงเมืองพิษณุโลก (ด้านใต้) ส่วนที่ ๒ จ.พิษณุโลก ระยะทาง ๘.๙๐ กิโลเมตร

๑๓๒) ทางหลวงหมายเลข ๓๒๓ ตอนทางแยกเจดีย์ -เจดีย์สามองค์ จ.กาญจนบุรี ระยะทาง ๓.๕๐ กิโลเมตร

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๒๓ โครงการ ได้แก่

๑) สายกาฬสินธุ์ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๒ (บ.นาโค้ว) ตอน ๑ จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๗.๘๖๗ กิโลเมตร วงเงิน ๒๔๘.๙๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๐.๖๓

๒) ทางเลี่ยงเมืองเชียงราย ส่วนที่ ๑ จ.เชียงราย ระยะทาง ๙.๐๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๙๐๒.๒๗๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๐.๑๓

๓) ทางเลี่ยงเมืองเชียงราย ส่วนที่ ๒ จ.เชียงราย ระยะทาง ๑๒.๐๑๔ กิโลเมตร วงเงิน ๘๘๘.๖๙๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓.๒๘

๔) ทางเลี่ยงเมืองสุรินทร์ (ด้านตะวันตก) ตอน ๑ จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๑๑.๘ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐๕.๓๖๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๐.๐๒

๕) ทางเลี่ยงเมืองสุรินทร์ (ด้านตะวันตก) ตอน ๒ จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๑๐.๐๓๕ กิโลเมตร วงเงิน ๓๒๕.๐๒๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒.๑๘

๖) ขยาย ทล.๓ อ.ศรีราชา-อ่าวอุดม (รวมสะพานข้ามแยกเข้าท่าเรือ) ระยะทาง ๕.๕๘ กิโลเมตร วงเงิน ๕๙๖.๙๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๕.๖๔

๗) ทางเลี่ยงเมืองแฉ่ง ตอน ๑ จ.นราธิวาส ระยะทาง ๕.๕๒ กิโลเมตร วงเงิน ๒๔๖.๙๗๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๑.๙๕

๘) ทางเลี่ยงเมืองแฉ่ง ตอน ๒ จ.นราธิวาส ระยะทาง ๓.๘๕๗ กิโลเมตร วงเงิน ๑๗๗.๖๓๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๖.๑๖

๙) สายกาฬสินธุ์ - อ.สมเด็จ ตอน ๒ จ.กาฬสินธุ์ ระยะทาง ๑๓.๑๕ กิโลเมตร วงเงิน ๓๒๖.๙๙๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๙.๖๔

๑๐) สาย อ.แม่สอด - อ.แม่สะเรียง จ. ตาก ระยะทาง ๔.๖๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๗๒.๗๕

๑๑) สาย อ. พุทไธสง - อ.เกษตรวิสัย จ.มหาสารคาม ระยะทาง ๒๑ กิโลเมตร วงเงิน ๕๖๘.๑๖๕ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๒.๐๑

๑๒) สายโขกชัย - ครบุรี จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๒๒.๘๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๕๘๗.๙๐๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๕.๒๗

๑๓) สายอุทุมพรพิสัย - ศรีสะเกษ จ.ศรีสะเกษ ระยะทาง ๙.๐๔ กิโลเมตร วงเงิน ๒๗๖.๖๒๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๙๕

๑๔) สายมีนบุรี - ฉะเชิงเทรา ตอน ๑ กรุงเทพมหานคร - จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๑๑.๒๔ กิโลเมตร วงเงิน ๙๔๘.๒๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๕.๘๑

๑๕) สายบางปะกง - ฉะเชิงเทรา ตอน ๒ จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๒.๐ กิโลเมตร วงเงิน ๒๑๔.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๙.๗๕

๑๗) ทล.๓๔๔ สายชลบุรี - อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี ระยะทาง ๑๓.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๖๒๒.๓๔๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๗.๔๘

๑๘) สายนครปฐม - อ.ดอนตูม จ.นครปฐม ระยะทาง ๙.๐ กิโลเมตร วงเงิน ๒๑๕.๖๖๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๙.๗๐

๑๙) สาย อ.เสนา - กม.๓๖+๖๒๖ (บ้านสาละ) ตอน ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๑๐.๕ กิโลเมตร วงเงิน ๘๑๑.๓๗๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๑.๖๖

๒๐) สายบ้านเก่า - พานทอง ตอน ๒ (รวมทางหลวงหมายเลข ๓๑๒๗ พานทอง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๑๕) จ.ชลบุรี ระยะทาง ๖.๒๓๘ กิโลเมตร วงเงิน ๓๕๖.๑๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๕.๒๖

๒๑) สายนครศรีธรรมราช - อ.ปากพนัง ตอน ๒ จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๙.๗๙๖ กิโลเมตร วงเงิน ๓๔๗.๖๙๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๕.๘๒

๒๒) ทางรอบเกาะสมุย ตอน ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๘.๙๗ กิโลเมตร วงเงิน ๓๘๓.๙๒๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๕.๙๗

๒๓) บุรณะ ทล.๓๔๔ อ.บ้านบึง - อ.แกลง ตอน ๑ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๓๗.๘๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑๐๗๐.๐๙๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๕

๑.๒ กิจกรรมบูรณะและปรับปรุงทาง

ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๑๓ โครงการ ได้แก่

๑) สายตาก - กำแพงเพชร จ.ตาก จ.กำแพงเพชร ระยะทาง ๑๔.๐๐ กิโลเมตร

๒) สายตาก - ลำปาง ตอน ๑ (ส่วนที่ ๑) จ.ตาก ระยะทาง ๙.๓๖ กิโลเมตร

๓) สายตาก - ลำปาง ตอน ๑ (ส่วนที่ ๒) จ.ตาก จ.ลำปาง ระยะทาง ๑๑.๙๐ กิโลเมตร

๔) สายตาก - ลำปาง ตอน ๑ (ส่วนที่ ๓) จ.ตาก จ.ลำปาง ระยะทาง ๗.๘๐ กิโลเมตร

๕) สาย อ.หัวหิน - บรรจบทางเลี้ยวเมือง (รวมการปรับปรุงทางแยกจุดตัดกับทางเลี้ยวเมือง) ส่วนที่ ๑ จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๗.๖๒ กิโลเมตร

๖) สาย อ.หัวหิน - บรรจบทางเลี้ยวเมือง (รวมการปรับปรุงทางแยกจุดตัดกับทางเลี้ยวเมือง) ส่วนที่ ๒ จ.ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง ๑.๒๗ กิโลเมตร

๗) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - ทะเลน้อย (ส่วนที่ ๑) จ.พัทลุง ระยะทาง ๑๗.๘ กิโลเมตร

๘) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑ - ทะเลน้อย (ส่วนที่ ๒) จ.พัทลุง ระยะทาง ๕.๔๘ กิโลเมตร

๙) สาย อ.ไชยา - อ.พุนพิน ส่วนที่ ๑ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๒๒.๙๓ กิโลเมตร

๑๐) สายตาก - กำแพงเพชร ตอน ๒ (ส่วนที่ ๑) จ.กำแพงเพชร ระยะทาง ๑๖.๗๒ กิโลเมตร

๑๑) สายตาก - กำแพงเพชร ตอน ๒ (ส่วนที่ ๒) จ.กำแพงเพชร ระยะทาง ๕.๐๐ กิโลเมตร

๑๒) สาย อ.ไชยา - อ.พุนพิน ส่วนที่ ๒ จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑๕.๗๒ กิโลเมตร

๑๓) สายกำแพงเพชร - นครสวรรค์ ตอน ๑ จ.กำแพงเพชร จ.นครสวรรค์ ระยะทาง ๑๔.๐๐ กิโลเมตร

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๓ โครงการ

๑) สายน่าน - อ.ทุ่งช้าง ตอน ๑ จ.น่าน ระยะทาง ๑๕.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๒๙๓.๔๙๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๙.๙๘

๒) สาย บ.บึง - อ.แก่ง ตอน ๑ ส่วนที่ ๑ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๑๖.๑๐ วงเงิน ๕๔๓.๗๙๔ ล้านบาท
มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๖.๔๙

๓) สาย บ.บึง - อ.แก่ง ตอน ๑ ส่วนที่ ๒ จ.ชลบุรี ระยะทาง ๒๑.๕๐ วงเงิน ๕๒๖.๒๙๘ ล้านบาท
มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๙.๗๘

๑.๓ กิจกรรมก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพานและท่ออุโมงค์

ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๒๘ โครงการ ได้แก่

๑) ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางเลี่ยงเมืองสระบุรี (ด้านเหนือ) จ.สระบุรี ระยะทาง ๕.๖๔ กิโลเมตร

๒) สะพานลอยกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๑ กม.๖๔+๖๐๐(เพิ่มเติม) จ.สระบุรี ระยะทาง ๐.๓๘ กิโลเมตร

๓) สะพานข้ามทางรถไฟบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ ที่ กม.๑๘+๘๘๓ จ.สมุทรสงคราม

๔) สะพานข้ามจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๔ กับ ๔๐๐๙ จ.สุราษฎร์ธานี

๕) สะพานข้ามทางรถไฟและทางหลวงหมายเลข ๓๓๐๙ จ.พระนครศรีอยุธยา

๖) สะพานข้ามอ่างเก็บน้ำบางกลาง จ.ยะลา

๗) ทางแยกต่างระดับสนามบินหาดใหญ่ จ.สงขลา

๘) สะพานลอยกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๑ และ ๒ จ.สระบุรี

๙) ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๕ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๘๘ จ.สมุทรสงคราม

๑๐) สะพานข้ามทางรถไฟบนทางหลวงหมายเลข ๓๕๗ ที่ กม.๒+๖๒๘.๐๐๐ ตอนทางเลี่ยงเมืองสุพรรณ จ.สุพรรณบุรี

๑๑) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๔๑๗ (ค้อล่าง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๒๑๓ (บางอิฐ) รวมสะพานข้ามแม่น้ำตาปี จ.สุราษฎร์ธานี

๑๒) สะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (สี่แยกห้วยไผ่ - น้ำพุ) ที่ กม.๑๐๔+๕๐๐ จ.ราชบุรี

๑๓) สะพานข้ามจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๔ กับ ๔๐๐๙ จ.สุราษฎร์ธานี

๑๔) สะพานข้ามทางรถไฟบนทางหลวงหมายเลข ๓๓๐๙ จ.พระนครศรีอยุธยา

๑๕) ทางแยกต่างระดับที่นวนคร (งานทาง) จ.ปทุมธานี ระยะทาง ๑.๒๐ กิโลเมตร

๑๖) ทางแยกต่างระดับที่นวนคร (งานสะพาน) จ.ปทุมธานี

๑๗) สะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (แยกหนองขาหย่าง) จ.นครปฐม

๑๘) สะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (แยกทุ่งพระเมรุ) จ.นครปฐม

๑๙) สายมหาสารคาม - กม.๒๒+๓๗๖ ต่อเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ (สะพานข้ามแม่น้ำชี) (งานสะพาน) จ.กาฬสินธุ์

๒๐) ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ กับ ๔๐๒๐ (แยกดาราสมุทร) จ.ภูเก็ต

๒๑) สายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ (สะพานข้ามแม่น้ำตาปี) จ.สุราษฎร์ธานี

๒๒) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๑๐๗ - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑๐๐๑ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๒.๔๕ กิโลเมตร

๒๓) สายทางน้ำ (ม่วงหึก) - จุดเริ่มทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ (งานขยายความกว้างสะพาน
เดชาติวงศ์) จ.นครสวรรค์ ระยะทาง ๐.๗๗๘ กิโลเมตร

๒๔) สายทางน้ำ (ม่วงหึก) - จุดเริ่มทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ (งานขยายความกว้างสะพาน
เดชาติวงศ์) จ.นครสวรรค์ ระยะทาง ๐.๗๗๘ กิโลเมตร

๒๕) สะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (แยกเจดีย์หัก) (งานทาง) จ.ราชบุรี ระยะทาง
๑.๘๒ กิโลเมตร

๒๖) ทางลอดทางแยกทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ กับ ๑๐๗ จ.เชียงใหม่ วงเงิน ๕๙๘.๖๕
ล้านบาท

๒๗) ทางแยกต่างระดับที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ กับ ๓๒๖๓ (แยกสาหลี) จ.สุพรรณบุรี
ระยะทาง ๑.๓๗๕ กิโลเมตร

๒๘) สายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ (สะพานข้ามแม่น้ำตาปี)
จ.สุราษฎร์ธานี

อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๑๗ โครงการ ได้แก่

๑) สะพานข้ามแยกที่คลองหลวง จ.ปทุมธานี ระยะทาง ๑.๔๕ กิโลเมตร วงเงิน ๓๔๙.๔๗
ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๖.๓๑

๒) ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ กับถนนเยาวราช (แยกสามกอง) จ.ภูเก็ต วงเงิน
๘๓๔.๔๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๖.๘๔

๓) สะพานข้ามทางแยกทางหลวงหมายเลข ๔ (แยกเจดีย์หัก) (งานสะพาน) จ.ราชบุรี วงเงิน
๑๙๗.๘๘๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๑.๗๖

๔) สะพานข้ามแยกบ่อตะกั่ว จ.นครปฐม วงเงิน ๑๔๙.๙๙๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงาน
ร้อยละ ๑๙.๙๗

๕) สะพาน ทางแยกต่างระดับ ทล. ๑๑ สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๑๑ กับ ๑๒๑
จ.เชียงใหม่ วงเงิน ๓๔๓.๙๒๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๑.๘๐

๖) สะพาน ทางแยกต่างระดับ ทล. ๓๕ สะพานลอยกลับรถ กม.๑๗+๖๐๐ ขาเข้า
จ. สมุทรสาคร วงเงิน ๙๙.๔๘๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๓.๘๕

๗) สะพาน ทางแยกต่างระดับ ทล. ๑๑ สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๑๑ กับ
๑๐๐๑ (รวมสะพานข้ามแม่น้ำปิง) จ.เชียงใหม่ วงเงิน ๑,๑๗๒.๗๗๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ
๒๘.๗๐

๘) ทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ (ทางแยกต่างระดับหนองตะโก) ตอน ๒ ส่วนที่ ๑ จ.นครสวรรค์
วงเงิน ๓๑๑.๐๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๒.๔๑

๙) ทางเลี้ยวเมืองนครสวรรค์ (ทางแยกต่างระดับหนองตะโก) ตอน ๒ ส่วนที่ ๒ จ.นครสวรรค์
ระยะทาง ๕.๕ กิโลเมตร วงเงิน ๖๐๕.๘๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๓.๓๑

๑๐) อ.กบินทร์บุรี - อ.ปักธงชัย (ทางเชื่อมผืนป่า) จ.ปราจีนบุรี ระยะทาง ๓.๐ กิโลเมตร
วงเงิน ๑,๓๑๙.๒๕๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑.๗๕

๑๑) ปรับปรุงทางแยกต่างระดับรามอินทรา กรุงเทพมหานคร วงเงิน ๒๐๖.๙๗๘ ล้านบาท
มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๙.๙๗

๑๒) สะพาน ทางแยกต่างระดับ ทล. ๔๐๘ ทางแยกต่างระดับห้าแยกน้ำกระจาย ทางหลวงหมายเลข ๔๐๗ ตัด ๔๐๘ ตัด ๔๑๔ จ.สงขลา ระยะทาง ๑.๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๑๖๒.๔๙๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓.๖๕

๑๓) สะพานข้ามแม่น้ำกอก ทล.๑๒๙๐ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๐.๒๒ กิโลเมตร วงเงิน ๑๖๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๙.๒๓

๑๔) สะพาน ทางแยกต่างระดับ ทล.๑ ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๑ กับถนนสุวรรณคีรีวิถี (แยกเดชาติวงศ์) ขณะนี้อยู่ระหว่างการชะลอโครงการเนื่องจากมีการคัดค้าน

๑๕) สะพาน ทางแยกต่างระดับ ทล.๔ สะพานข้ามแยก บ่อตะกั่ว จ.นครปฐม ระยะทาง ๑ กิโลเมตร วงเงิน ๑๔๙.๙๙๒ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๖

๑๖) ขยาย ทล.๓๔๖๖ บ้านเก่า - พานทอง ตอน ๒ (รวมทางหลวงหมายเลข ๓๑๒๗ พานทอง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๑๕) จ.ชลบุรี ระยะทาง ๖.๒๓๘ กิโลเมตร วงเงิน ๓๕๖.๑๒๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๒๑

๑๗) ขยาย ทล.๓๑๔ อ.บางปะกง - ฉะเชิงเทรา ตอน ๒ จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๒ กิโลเมตร วงเงิน ๒๑๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๔

รอลงนามในสัญญาเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ จำนวน ๙ โครงการ ได้แก่

๑) ขยาย ทล. ๔ ตะกั่วป่า - บ.เขาหลัก - บ.โคกกลอย จ.พังงา ระยะทาง ๒๓.๓๓ กิโลเมตร วงเงิน ๘๓๕.๖๖ ล้านบาท

๒) ขยาย ทล. ๒๑๔ สุรินทร์ - อ.จอมพระ ตอน ๑ จ.สุรินทร์ ระยะทาง ๑๒.๐๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๘๑.๗๓๕ ล้านบาท

๓) ขยาย ทล. ๓๐๔ มีนบุรี จ.กรุงเทพมหานคร - ฉะเชิงเทรา ตอน ๒ ระยะทาง ๑๐ กิโลเมตร วงเงิน ๑๐๗๑.๖๐๔ ล้านบาท

๔) ขยาย ทล. ๑๑ สามแยกคอยติ - เชียงใหม่ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๕ กิโลเมตร วงเงิน ๑๔๗๔.๘๗๖ ล้านบาท

๕) ขยาย ทล. ๒๒๓ สกลนคร - อ.ธาตุพนม ตอน ๑ จ.สกลนคร ระยะทาง ๑๔ กิโลเมตร วงเงิน ๔๘๑.๗๓๕ ล้านบาท

๖) บูรณะ ทล.๒๓ ยโสธร - อุบลราชธานี จ.อุบลราชธานี ระยะทาง ๑๕ กิโลเมตร วงเงิน ๔๗๑.๙๐๕ ล้านบาท

๗) สะพาน ทางแยกต่างระดับ ทล.๔๑ ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๑ กับทางหลวงหมายเลข ๔๐๓ (แยกทุ่งสง) จ.นครศรีธรรมราช ระยะทาง ๑ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๑๖๖.๔๐ ล้านบาท

๘) สะพาน ทางแยกต่างระดับ ทล.๒ ทางแยกต่างระดับบนทางเลี่ยงเมืองปากช่อง จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๑ กิโลเมตร วงเงิน ๓๗๗.๖๐ ล้านบาท

๙) สะพาน ทางแยกต่างระดับ ทล.๔๐๒ ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ กับ ๔๐๒๖ (แยกเข้าสนามบิน) จ.ภูเก็ต ระยะทาง ๑ กิโลเมตร วงเงิน ๓๘๘.๘๐ ล้านบาท

๒. โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก (ทล.) เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงในการลดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุบริเวณทางร่วม ทางแยก รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการจราจรและขนส่งในพื้นที่ กทม. โดย ทล. ได้ดำเนินการต่อเนื่องตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ - ๒๕๕๙ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๑๒ โครงการ ได้แก่

- ๑) สะพานลอยข้ามทางแยกบนทางหลวงหมายเลข ๓๐๒ (แยกไทรมา) จ.นนทบุรี
- ๒) สะพานลอยที่อนุสาวรีย์หลักสี่ จ.กรุงเทพมหานคร
- ๓) สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๐๗ กับ ๓๐๖ (แยกสวนสมเด็จพระ) จ.นนทบุรี ระยะทาง ๐.๓๒ กิโลเมตร
- ๔) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ - สมุทรสาคร (เอกชัย) ตอนที่ ๑ จ.สมุทรสาคร ระยะทาง ๕.๐๒ กิโลเมตร
- ๕) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๕ - สมุทรสาคร (เอกชัย) ตอน ๒ จ.สมุทรสาคร ระยะทาง ๐.๘๙ กิโลเมตร
- ๖) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔ (บางนา - ตราด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘ (ถนนเทพารักษ์) จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๓.๑๕ กิโลเมตร
- ๗) สายบางพลี - บางบ่อ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๔.๖๙ กิโลเมตร
- ๘) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓ (บางปู) - บ้านคลองกระป้อ ตอน ๑ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๓.๐๑ กิโลเมตร
- ๙) สายบางพลี - บางบ่อ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๔.๖๙ กิโลเมตร
- ๑๐) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓๔ (บางนา - ตราด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘ (เทพารักษ์) จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๓.๑๕ กิโลเมตร
- ๑๑) สายปิ่นเกล้า - อ.นครชัยศรี (งานสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน) จ.นครปฐม ระยะทาง ๓.๐๕ กิโลเมตร
- ๑๒) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓ (บางปู) - บ้านคลองกระป้อ ตอน ๒ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๒.๐๐ กิโลเมตร

๒.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่

- ๑) สายแยกทางหลวงหมายเลข ๓ (บางปู) - บ้านคลองกระป้อ ตอน ๓ จ.สมุทรปราการ ระยะทาง ๓.๐๔ กิโลเมตร วงเงิน ๑,๑๓๘.๓๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๙.๖๖
- ๒) ทล.๓๔๑๔ สายพุทธมณฑล ๕ (รวมสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข ๓๓๘) จ.นครปฐม ระยะทาง ๑๐.๗๕๒ กิโลเมตร วงเงิน ๗๙๗.๐๑๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๘.๙๔
- ๓) ทล.๓๔๑๔ สะพานลอยข้ามทางหลวงหมายเลข ๓๓๘ ด้านขวา (พุทธมณฑล สาย ๕) จ.นครปฐม วงเงิน ๒๓๘.๘๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๖.๙๑
- ๔) ทล.๓๒๕๒ สะพานลอยข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๒๕๖ กับทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๘ (รวมสะพานลอยข้ามคลองสำโรง) จ.สมุทรปราการ วงเงิน ๓๙๑.๒๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๕.๓๗

๒.๓ รอลงนามในสัญญาเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ จำนวน ๓ โครงการ ได้แก่

- ๑) ทล.๙ ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๙ (ถนนวงแหวนรอบนอก ด้านตะวันตก) กับทางหลวงหมายเลข ๓๔๕ จ.นนทบุรี ระยะทาง ๑ กิโลเมตร วงเงิน ๓๑๔.๖๐๒ ล้านบาท
- ๒) ทล.๓๐๔ สะพานลอยข้ามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ บริเวณ กม.๑๒ จ.กรุงเทพมหานคร ระยะทาง ๑ กิโลเมตร วงเงิน ๑๐๒.๒๔๕ ล้านบาท
- ๓) ทล.๓๐๖ ปากเกร็ด - สะพานนวลณี จ.นนทบุรี ระยะทาง ๖.๐ กิโลเมตร วงเงิน ๗๔.๗๑๘ ล้านบาท

๓. โครงการแก้ไขปัญหามลพิษในปริมณฑล และภูมิภาค (ทช.) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยดำเนินการก่อสร้างทางและสะพานเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษในปริมณฑล และภูมิภาค ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

๓.๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน ๒โครงการ ระยะทางรวม ๓.๖๗ กิโลเมตร ได้แก่

๑) ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา (ตอนที่ ๑) จ.พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง ๓.๖๗ กิโลเมตร

๒) สะพานข้ามทางรถไฟตามแนวถนนสาย ค๓ ผังเมืองรวมเมืองพัทลุง จ.พัทลุง

๓) สาย ง ผังเมืองรวมเมืองระพีภิรมย์ จ.สมุทรสาคร ระยะทาง ๗.๔๕ กิโลเมตร

๔) สาย ค เลี้ยวเมืองด้านใต้ จ.สุโขทัย ระยะทาง ๔.๙๘ กิโลเมตร

๕) สาย ง ผังเมืองรวมเมืองชัยภูมิ จ.ชัยภูมิ ระยะทาง ๒.๔๐ กิโลเมตร

๖) สาย จ และ ฉ ผังเมืองรวมเมืองแม่สอด จ.ตาก ระยะทาง ๖.๔๐ กิโลเมตร

๗) ขยายถนนราชพฤกษ์ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๑) ระยะทาง ๖.๒๖๐ กิโลเมตร

๓.๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๒๒ โครงการ ได้แก่

๑) สาย จ๓ (ตอนที่ ๔) ผังเมืองรวมเมืองเชียงราย จ.เชียงราย ระยะทาง ๓.๙๒ กิโลเมตร วงเงิน ๓๔๐.๕๙ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๖

๒) สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตามแนวถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา (ตอนที่ ๒) อ.เมือง จ.พระนครศรีอยุธยา วงเงิน ๓๕๘.๔๖๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๔.๐๒

๓) ถนนสาย ง ถนนโสภโศภราชบุรี (ถนนวัดคลองสี่) ผังเมืองรวมเมืองคูคต จ.ปทุมธานี ระยะทาง ๗.๔๓๑ กิโลเมตร วงเงิน ๔๓๔.๕๘๘ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๗.๘๑

๔) ถนนสาย ฉ ผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมา (สัญญาที่ ๑) จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๕.๖๕ กิโลเมตร วงเงิน ๕๑๒.๘๒ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๐.๙๒

๕) ถนนสาย ฉ ผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมา (สัญญาที่ ๒) จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๔.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๙๑.๓๔๔ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๘.๒๐

๖) ถนนสาย ฉ ผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมา (สัญญาที่ ๓) จ.นครราชสีมา ระยะทาง ๖.๑๘๒ กิโลเมตร วงเงิน ๔๘๕.๗๐ ล้านบาท ผลการดำเนินงานร้อยละ ๔๕.๔๘

๗) ถนนสาย ค๙ ผังเมืองรวมเมืองหาดใหญ่ จ.สงขลา ระยะทาง ๒.๙๒๗ กิโลเมตร วงเงิน ๓๐๓.๕๙๗ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๕๔.๙๙

๘) ทางลัดระดับบริเวณแยกถนนสุขุมวิท - ถนนพญาภิรมย์ จ.ชลบุรี วงเงิน ๘๓๗.๔๔๑ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๗.๒๑

๙) ถนนสาย ก (ตอนที่ ๒) ผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จ.กำแพงเพชร ระยะทาง ๒.๒๘๗ กิโลเมตร วงเงิน ๑๑๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๘๘.๕๑

๑๐) ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์กับถนนกัลปพฤกษ์ วงเงิน ๓๗๒.๖๖๓ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖๖.๓๘

๑๑) ถนนสาย ก (ตอนที่ ๒) ผังเมืองรวมเมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๖.๐๖๗ กิโลเมตร วงเงิน ๓๘๐.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙.๖๘

๑๒) ถนนสาย ง๑, ง๒, ง๔ และ ง๕ ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์ จ.เพชรบูรณ์ ระยะทาง ๔.๙๒๖ กิโลเมตร วงเงิน ๔๓๖.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๑.๔๐

๑๓) ถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองชุมพร จ.ชุมพร ระยะทาง ๘.๔๔ กิโลเมตร วงเงิน ๗๘๘.๐๐ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๖.๑๑

๑๔) ขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ ๒ (ตอนที่ ๒) (ช.เจริญสุขนิทวงศ์ ๑๓ - คลองมหาสวัสดิ์) ระยะทาง ๗.๕๐ กิโลเมตร วงเงิน ๔๖๓.๐๓๙๔ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๙.๒๕

๑๕) ถนนสาย ฉ และ ค ผังเมืองรวมเมืองชัยนาท จ.ชัยนาท ระยะทาง ๓.๕๖๔ กิโลเมตร วงเงิน ๔๙๘.๗๖ ล้านบาท มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๑๖.๑๒

รอลงนามในสัญญาเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ จำนวน ๑๔ โครงการ

๑. ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองหนองคาย ระยะทาง ๖.๓๘๑ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒๖๕,๗๓๑,๕๐๐ บาท

๒. ถนนต่อเชื่อมถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้) ตอน NS๑ ระยะทาง ๕.๒๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒,๐๘๑,๔๘๗,๐๐๐ บาท

๓. ถนนต่อเชื่อมถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้) ตอน NS๒ ระยะทาง ๒.๘๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒,๓๘๐,๗๗๗,๕๐๐ บาท

๔. ถนนต่อเชื่อมถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้) ตอน NS๓ ระยะทาง ๔.๓๒๒ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๒,๘๖๔,๗๔๓,๕๐๐ บาท

๕. ถนนต่อเชื่อมถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้) ตอน CD Road ระยะทาง ๒.๔๐ กิโลเมตร งบประมาณที่ได้รับ ๑,๗๓๖,๕๖๘,๕๐๐ บาท

๔. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ (ทช.) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชื่อมโยงพื้นที่ตะวันออกและตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยารองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งเพิ่มทางเลือกในการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาให้กับประชาชนในพื้นที่พัฒนาใหม่ของ จ.นนทบุรี และบรรเทาปริมาณการจราจรบนสะพานพระนั่งเกล้า สะพานพระราม ๕ ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ

๕. โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - กาญจนาภิเษก (แนวตะวันออก - ตะวันตก) (ทช.) เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตพื้นที่ กทม. ตอนบนเขต จ.นนทบุรี และจ.ปทุมธานีให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยก่อสร้างถนนระดับดินขนาด ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๔.๖๐ กิโลเมตร และก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนกาญจนาภิเษก ในวงเงิน ๒,๔๔๔.๗๔ ล้านบาท ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๘

๖. โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - กาญจนาภิเษก แนวเหนือ - ใต้ (ทช.) เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานครตอนบน เขต จ.นนทบุรี และจ.ปทุมธานีให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมทั้งเตรียมรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยก่อสร้างถนนลาดยาง ขนาด ๖ - ๑๐ ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ระยะทาง ๑๖.๙๐ กิโลเมตร คค. ได้บรรจุไว้ในกรอบแผนลงทุนภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ คาดว่า จะเริ่มก่อสร้างประมาณเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๙ โดยแบ่งออกเป็น ๔ สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ ๑ ก่อสร้างถนนลาดยางผิวแอสฟัลท์คอนกรีต ไป - กลับ รวม ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๕.๒ กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างทางแยกต่างระดับขุมมหาดไทย จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานข้ามคลอง

พระอุโมงค์ จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองเกาะเกรียง จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน ๑ แห่ง

สัญญาที่ ๒ ก่อสร้างถนนลาดยางผิวแอสฟัลท์คอนกรีต ไป - กลับ รวม ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๒.๘ กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างทางแยกต่างระดับไฟฟ้า จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน ๑ แห่ง

สัญญาที่ ๓ ก่อสร้างถนนลาดยางผิวแอสฟัลท์คอนกรีต ไป - กลับ รวม ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๔.๓๒๒ กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างทางแยกต่างระดับปทุมธานี จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางหลวง จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาโยธา จำนวน ๑ แห่ง

สัญญาที่ ๔ ก่อสร้างถนนลาดยางผิวแอสฟัลท์คอนกรีต ไป - กลับ รวม ๖ ช่องจราจร ระยะทาง ๒.๔ กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างทางแยกต่างระดับบางโพธิ์ใต้ จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกถนนตัดกับ CD Road จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองบางโพธิ์ใต้ จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองตัน จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองใหม่ จำนวน ๑ แห่ง งานก่อสร้างสะพานบกบน CD Road จำนวน ๑ แห่ง

โดยสัญญาทั้งหมดดังกล่าวข้างต้น ทช. ได้พิจารณาออกแบบผิวทางลาดยางเป็นแบบพาราแอสฟัลท์คอนกรีต เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ยางพาราในงานก่อสร้างตามนโยบายของรัฐบาลด้วย

๗. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (กทพ.)

เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลไปทางทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร สิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เพื่อแบ่งเบาปริมาณจราจรบนถนนระดับดินและระบายการจราจรทางด้านทิศตะวันตกระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงแนวสายทางเริ่มต้นที่ทางพิเศษศรีรัช โดยมีจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต ๒) จากนั้นแนวสายทางจะไปทางทิศตะวันตก โดยใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตก (สายใต้เดิม) ตั้งแต่บริเวณบางซื่อและข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพานพระรามที่ ๖ หลังจากนั้นแนวสายทางยังคงไปตามเขตทางรถไฟโดยขนานไปกับถนนบรมราชชนนี จนถึงถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ระยะทางรวมประมาณ ๑๖.๗ กิโลเมตร

การก่อสร้างทางพิเศษยกระดับ ๖ ช่องจราจร จากถนนกาญจนาภิเษก บริเวณโรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์สิ้นสุดที่ทางพิเศษศรีรัชบริเวณหน้าสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต ๒) โดยโครงการเป็นสัญญาสัมปทานตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๖ ซึ่งมีบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับสัมปทาน ดำเนินการก่อสร้างปี พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ เป็นเงิน ๔๒,๓๘๐ ล้านบาท (รัฐบาลรับประกันราคาจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เป็นเงิน ๙,๕๖๔ ล้านบาท เอกชนรับประกันราคาออกแบบก่อสร้าง และค่าควบคุมงาน เป็นเงิน ๒๔,๔๑๗ ล้านบาท และค่าบริหารจัดการให้บริการและบำรุงรักษา เป็นเงิน ๘,๓๙๙ ล้านบาท) การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ส่วนผลการดำเนินการก่อสร้างร้อยละ ๙๐.๘๑%

๘. มาตรการปรับปรุงทางเพื่อลดความแออัดบนช่วงถนนที่มีการจราจรติดขัด (กทพ. ทล. และ ทช.) กทพ. ได้ดำเนินโครงการ ดังนี้

๘.๑ โครงการปรับปรุงทางลงจากทางพิเศษฉลองรัชเข้าสู่ถนนประดิษฐ์มนูธรรม บริเวณโยธินพัฒนา โดยการปรับปรุงทางขึ้น - ลงทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว ซึ่งการจ้างปรับปรุงทางลงจากทางพิเศษฉลองรัชเข้าสู่ถนนประดิษฐ์มนูธรรมบริเวณโยธินพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษฉลองรัช

ตลอดจนเป็นการส่งเสริมการให้บริการของทางพิเศษฉลองรัชให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งได้กำหนดให้มีการประกวดราคาด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘

๘.๒ โครงการก่อสร้างงานขยายช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษฉลองรัช ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ พระราม ๙-๒ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษฉลองรัช บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพระราม ๙-๒ และช่วยลดผลกระทบต่อการจราจรบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนระบายการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ระยะเวลาดำเนินการ ๒๔๐ วัน งบประมาณทั้งโครงการ เป็นเงิน ๑๒.๐๐ ล้านบาท ผลการดำเนินการก่อสร้าง ณ สิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ตามแผนงานร้อยละ ๕๑.๑๖ ทำได้จริงร้อยละ ๔๒.๐๖ ซ้ำกว่าแผนร้อยละ ๙.๑๐ โดย ณ สิ้นเดือน มีนาคม ๒๕๕๙ ผลงานตามแผนงานร้อยละ ๖๐.๘๐

๘.๓ โครงการก่อสร้างทางพิเศษงานขยายช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี (ด้านฯ ชลบุรี ด้านฯ บางปะกง ๑ ด้านฯ วงแหวนรอบนอก (บางแก้ว)) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางและเพื่อภาพลักษณ์ที่ดีในการลดผลกระทบต่อการจราจรบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนระบายการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเป็นงานขยายช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษในรูปแบบ (Stagger) ๗ พร้อมหลังคาคลุมบนโครงสร้างทางยกระดับเดิมของทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน ๗ ช่องทาง บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ๓ ด้าน คือ ด้านฯ ชลบุรี จำนวน ๓ ช่องทาง ด้านฯ บางปะกง ๑ จำนวน ๒ ช่องทาง และด้านฯ วงแหวนรอบนอก (บางแก้ว) จำนวน ๒ ช่องทาง รวมถึงงานติดตั้งระบบไฟฟ้า ระบบปรับอากาศ ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษและควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจร โดยต้องเชื่อมต่อให้สามารถใช้งานกับระบบเดิมของทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นไปตามแบบรูปและข้อกำหนดตามมาตรฐานของ กทพ. ปัจจุบันได้ลงนามในสัญญาจ้างกับกิจการร่วมค้า เอเอสเอ-ไอเอสไอ เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๕๘ มีระยะเวลาดำเนินงาน ๒๑๐ วัน วงเงินงบประมาณ ๕๔ ล้านบาท ผลการดำเนินการก่อสร้าง ณ สิ้นเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ตามแผนงาน ๓๒.๐๘% ทำได้จริง ๒๓.๔๒% ซ้ำกว่าแผน ๘.๖๖% โดย ณ สิ้นเดือน มีนาคม ๒๕๕๙ ผลงานตามแผนงาน ๔๕%

๘.๔ โครงการก่อสร้างงานขยายช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษสุขุมวิท เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และช่วยลดผลกระทบต่อการจราจรบริเวณใกล้เคียงบริเวณถนนสุขุมวิท เป็นการก่อสร้างขยายผิวจราจรและก่อสร้างช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษพร้อมหลังคาคลุม สำหรับด้านฯ สุขุมวิท ขาเข้าจำนวน ๒ ช่องทาง รวมทั้งติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและระบบปรับอากาศภายในตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ และติดตั้งระบบจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษให้สามารถใช้ร่วมกับระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษเดิมตามรูปแบบ และข้อกำหนดของงานเนื่องจาก กทพ. ประสบปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงฤดูฝน จึงได้มีการปรับปรุงแบบก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางเดิมและก่อสร้างระบบระบายน้ำใหม่ จึงได้พิจารณารวมงานปรับปรุงดังกล่าวเข้ากับงานเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางใหม่ โดยอยู่ระหว่างขออนุมัติงบประมาณ

๘.๕ โครงการปรับปรุงทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว เพื่อดำเนินการปรับปรุงทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางบางแก้ว โดยทำการก่อสร้างถนน ทางยกระดับ และด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพร้อมติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยไม่ส่งผลกระทบต่อให้บริการเก็บค่าผ่านทางเดิม โดยทำการก่อสร้างถนน ทางยกระดับ และด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพร้อมติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยไม่ส่งผลกระทบต่อให้บริการเก็บค่าผ่านทางพิเศษเดิม

โดยมีรายละเอียดของงาน คือ การเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษอีก ๙ ตู้ และปรับช่องรถ ๔ ล้อ ๔ ตู้ เป็นช่องรถบรรทุก ๒ ตู้ มีเนื้องานดังนี้

- ๑) งานก่อสร้างทางพิเศษเพื่อเชื่อมต่อกับถนนกาญจนาภิเษก (ด้านตะวันออก) ประกอบด้วย
 - ก่อสร้างทางยกระดับขนาด ๒ ช่องจราจรข้ามถนน บางนา-ตราด สำหรับรถที่จะไปบางปะอิน ความยาวประมาณ ๖๕๐ เมตร
 - ขยายช่องจราจรด้านขวาทางช่วงทางล่งก่อนถึงด่านฯบางแก้วขาออก ๑ มีความยาวประมาณ ๑๑๕ เมตร
 - ก่อสร้างถนนลาดยางแอสฟัลต์ พร้อม Bearing Unit ด้านขวาทางเพื่อรองรับด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษความยาวประมาณ ๑,๔๖๐ เมตร
- ๒) งานก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ (Toll Plaza) และระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ประกอบด้วย
 - ก่อสร้างช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน ๓ ตู้ สำหรับรถที่มุ่งหน้าไปบางนา (ทางพิเศษบูรพาวิถี)
 - ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษสำหรับรถที่มุ่งหน้าไปบางปะอิน มีตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ ๖ ตู้
 - ปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษเดิมของด่านฯ ทางออก ๒ จากเดิม ๖ ตู้ (รถบรรทุก ๑ ตู้ รถ ๔ ล้อ ๕ ตู้) เป็น ๔ ตู้ (รถบรรทุก ๓ ตู้ รถ ๔ ล้อ ๑ ตู้)

ปัจจุบันคณะกรรมการการทางพิเศษฯ ได้มีมติอนุมัติให้ประกวดราคาโครงการฯ ภายหลังจากที่ ครม. ได้อนุมัติงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๙ แล้ว เป็นเงิน ๕๕๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๗๒๐ วัน โดยการทางพิเศษฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างกับบริษัท เนวาร์ตันพัฒนาการ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และได้แจ้งให้เริ่มงานเมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ โดย ณ สิ้นเดือนมีนาคม ๒๕๕๙ ผลงานตามแผนงาน ๐.๓๖%

๙. **มาตรการวางแผนการพัฒนาระบบจัดการอุบัติเหตุ (Incident Management) และการจัดการสถานการณ์คับขัน (Emergency Response) (กทพ. ทล. และ ทช.)** กทพ. ได้ดำเนินโครงการ ดังนี้

๙.๑ **โครงการศึกษาพัฒนาระบบการติดตามและกำหนดมาตรการการขนส่งวัตถุอันตรายในโครงข่ายทางพิเศษของ กทพ.** เพื่อให้การขนส่งวัตถุอันตรายในโครงข่ายทางพิเศษของกทพ.มีการกำกับดูแลทั้งระบบและการจัดทำแผนการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันเวลาซึ่งรายงานฉบับสมบูรณ์ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

๙.๒ **โครงการฝึกซ้อมการกักขังและการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงในทางพิเศษ** เพื่อฝึก ทบพวนชั้นตอนการกักขังการใช้เครื่องมือ/อุปกรณ์และการติดต่อประสานงานอย่างถูกวิธี โดยได้จัดการฝึกซ้อมการกักขังและการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงในทางพิเศษ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ บนทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว ๑ และในปี ๒๕๕๙ ได้รับงบประมาณ ๐.๓๐ ล้านบาท และจะดำเนินการฝึกซ้อมในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๙

๑๐. **มาตรการจัดตั้งหน่วยงานที่ดูแลการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะที่ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน (กระทรวง) ต่าง ๆ รวมถึงความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (คค.)**

สนช. ได้ดำเนินการวางแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และนำเสนอ คค. เพื่อพิจารณา โดยเห็นควรให้มีการประชุมหน่วยงานในสังกัด คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกัน

พิจารณาร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS ก่อนใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินการและประสานการปฏิบัติงานต่อไป ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คค.

๓.๖.๒ การขนส่งทางอากาศ

๑. การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre : ATMC) (บวท.) เพื่อเป็นศูนย์กลางบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ให้บริการตามเส้นทางบินทั้งประเทศด้วยเทคโนโลยีตามแนวคิดยุคใหม่ที่เสริมด้วยงานเชิงกลยุทธ์ในการบริหารทรัพยากรห้วงอากาศและจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพสนับสนุนด้วยเทคโนโลยีอัตโนมัติที่ลดภาระการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศอันจะช่วยลดความล่าช้าทางการบิน เพิ่มความคล่องตัวเพิ่มความสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ เพิ่มประสิทธิภาพการบินเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคงความปลอดภัยในการจราจรทางอากาศสูงสุดเป็นหลัก

ได้ดำเนินการจัดหาพร้อมกับโครงการพัฒนาระบบ/อุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคเพื่อให้ระบบสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ และใช้งานระบบเดิมและระบบใหม่คู่ขนานกัน คาดว่าจะเริ่มใช้งานระบบใหม่ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๑ ในการดำเนินงานที่ผ่านมา คู่สัญญาได้ส่งมอบระบบ/อุปกรณ์ห้องฝึกอบรมและปฏิบัติงาน (Contingency and Training : CONTRA) ที่สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน และระบบ Local Tower System (LTS) และระบบ Remote Tower System (RTS) ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค และหอบังคับการบินลูกข่ายแล้วเสร็จ

๒. การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศ และการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS Systems Enhancement and ATM Network Integration) (บวท.)

๒.๑ การเพิ่มการให้บริการข้อมูลการบิน การแนะนำการบิน (Flight Information/Advisory Service : FIAS) และการบริการแจ้งเตือนภัย (Alerting Service) สำหรับอากาศยานทุกประเภท ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖

๒.๒ จัดตั้งศูนย์บริหารข้อมูลการบิน (Flight Data Management Center : FDMC) ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๒.๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบติดตามอากาศยานในประเทศ (ติดตั้งเพิ่มเติม ณ พิษณุโลก เชียงราย อุดรธานี ร้อยเอ็ด และชุมพร) เพื่อให้มีสัญญาณระบบเรดาร์ครอบคลุมทุกพื้นที่ให้บริการในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) อย่างทั่วถึง โดยคำนึงถึงการมีสัญญาณสำรองเพื่อทดแทน (Backup Site) ซึ่งกันและกัน โดยดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิ (Secondary Surveillance Radar : SSR) จำนวน ๕ ชุด พร้อมก่อสร้างอาคารเรดาร์ ๕ สถานี การดำเนินงานแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๒.๔ จัดตั้งศูนย์สำรองฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (เพิ่มเติม) เพื่อให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นไปอย่างต่อเนื่องในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน โดยได้ดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๒.๕ พัฒนาระบบ/อุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจราจรทางอากาศ

๑) จัดหาและติดตั้งระบบวิทยุสื่อสาร แล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๒) จัดหาและติดตั้งระบบควบคุมการสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System : VCCS) แล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๖

๓) ระบบประมวลผลติดตามอากาศยาน สำหรับเขตประชิดสนามบิน (Approach Control)/ หอบังคับการบิน (Aerodrome Control) และระบบฝึกอบรม/ระบบสำรอง การจัดหา ระบบประมวลผล เรดาร์ สำหรับเขตประชิดสนามบิน (Approach Control)/หอบังคับการบิน (Aerodrome Control) และระบบฝึกอบรม/ระบบสำรอง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปัจจุบันได้ลงนามสัญญาไปเมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๗ ได้ทำการฝึกอบรม และทดสอบอุปกรณ์ ณ โรงงานผู้ผลิตให้กับ บวท. เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ และได้ติดตั้ง/ทดสอบระบบ/อุปกรณ์ห้องฝึกอบรมและปฏิบัติการ Contingency and Training : CONTRA ที่อาคาร Support Building ชั้น ๔ ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ แล้วเสร็จ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ Main Operation System : MOPS ณ ศูนย์ควบคุมการบินสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง และทดสอบระบบอุปกรณ์ Multilateration ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

๒.๖ พัฒนาระบบ/อุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค (ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ พิษณุโลก ภูเก็ต และหาดใหญ่) ดำเนินการจัดหาพร้อมกับโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ เพื่อให้ระบบสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. โครงการจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง (บวท.)

เพื่อให้ บวท. มีความสามารถในการรองรับความต้องการบินทดสอบโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการบินอากาศ ทั้งในด้านปริมาณการใช้งานและด้านขีดความสามารถที่จำเป็นสำหรับการบิน ทดสอบระบบอุปกรณ์สนับสนุนการเดินอากาศพื้นฐานที่จะมีเพิ่มมากขึ้น และบินทดสอบเทคโนโลยี การเดินอากาศยุคใหม่ที่ บวท. มีแผนจะนำมาใช้งานในอนาคต รวมทั้งสนับสนุนภารกิจการบินอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการบริหารจัดการและดำรงไว้ซึ่งภารกิจหลักการให้บริการการบินของ บวท. โดยดำเนินการจัดหาอากาศยานบินทดสอบ จำนวน ๒ ลำ อุปกรณ์บินทดสอบ Flight Inspection System (FIS) อัตโนมัติเต็มรูปแบบติดตั้งถาวร จำนวน ๑ ชุด และอุปกรณ์บินทดสอบ (FIS) แบบอัตโนมัติติดตั้งกึ่งถาวร จำนวน ๑ ชุด ปัจจุบันได้รับมอบอากาศยานลำแรกแล้วในเดือนมีนาคม ๒๕๕๖ สำหรับการจัดหาอากาศยานลำที่สองมีการลงนามสัญญาเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ โดยมีกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จภายใน ๙ เดือน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจรับได้เดินทางไปตรวจรับ Site Acceptance Test ที่ประเทศ สิงคโปร์เมื่อวันที่ ๒ - ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ และได้นำอากาศยานเข้าราชอาณาจักรแล้วในวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจดทะเบียนอากาศยานใหม่ และตรวจรับ Final Acceptance คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

จากการดำเนินโครงการย่อยจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre : ATMC) และโครงการพัฒนาระบบ/อุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค (ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ พิษณุโลก ภูเก็ต และหาดใหญ่) และโครงการพัฒนาระบบ/อุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความล่าช้าในการส่งมอบอุปกรณ์ในช่วงแรก แต่ปัจจุบันได้เร่งดำเนินการจนทันกับแผนที่กำหนดไว้ แต่ทั้งนี้ เนื่องจากการเข้าทดสอบ/เรียนรู้/ฝึกอบรม ระบบ/อุปกรณ์ไม่สามารถทำได้อย่างต่อเนื่อง จากการที่ยังไม่ได้ทดสอบ/ตรวจรับระบบทั้งหมดในภาพรวม โดยระบบ/อุปกรณ์ใหม่มีฟังก์ชันการใช้งานที่ต่างจากระบบปัจจุบันมาก รวมทั้งปัญหาการจัดสรรเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งรับผิดชอบงานปัจจุบันที่มีปริมาณเที่ยวบินที่สูงซึ่งสามารถจัดเจ้าหน้าที่เข้ารับการอบรมได้คราวละไม่มาก ทำให้ต้องทบทวนเป้าหมายและวิธีการฝึกอบรม โดยคาดการณ์ว่ากิจกรรมทั้งหมดจะแล้วเสร็จและสามารถเปิดใช้งานได้ภายในปี ๒๕๖๑

แนวทางแก้ไข บวท. ได้จัดตั้ง “สำนักงานบริหารโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (สบอ.)” สำหรับเป็นหน่วยงานหลักที่มีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารโครงการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ซึ่งเป็นโครงการลงทุนสำคัญและมีวงเงินเบิกจ่ายส่วนใหญ่เป็นการเฉพาะ เพื่อให้มีความครบถ้วนและมีการกำกับติดตามการดำเนินงานโครงการและการเบิกจ่ายให้เป็นไป ตามแผนอย่างต่อเนื่องและใกล้ชิด โดยมีรายละเอียดการปฏิบัติที่สำคัญซึ่งจะทำให้มั่นใจว่าการเบิกจ่าย งบลงทุนของโครงการดังกล่าวจะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

๑. มอบหมายผู้บริหารระดับสูง (ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และระดับผู้อำนวยการใหญ่) เป็นผู้บริหารโครงการฯ โดยกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบเป็นการเฉพาะ

๒. จัดให้มีเจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเฉพาะสาขา ปฏิบัติงานบริหารโครงการเต็มเวลา

๓. กำหนดให้หน่วยงานบริหารโครงการ (สบอ.) ทบทวนโครงการและงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งทบทวนแผนดำเนินงาน รูปแบบ/แนวทางวิธีการบริหารจัดการโครงการ/งาน กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหา และการบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในระหว่างดำเนินโครงการฯ ร่วมกับสายงานที่มีหน้าที่ รับผิดชอบและคณะกรรมการตรวจรับ/ตรวจการจ้างเป็นประจำทุกสัปดาห์ และ/หรือเมื่อมีความจำเป็นอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ รวมทั้งให้รายงานผลการดำเนินงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทุกเดือนเพื่อติดตามความคืบหน้า และสามารถจัดการปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว

๔.๑ สรุปผลการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของ คค. ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ (ณ มีนาคม ๒๕๕๙) ครอบคลุม ๖ เป้าประสงค์หลัก ได้แก่ ๑) เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ๒) เพื่อให้ประเทศไทยมีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน ๓) เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง ๔) เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๕) เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และ ๖) เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง และเพื่อให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์การมุ่งไปสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยสามารถสรุปการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ดังนี้

๔.๑.๑ การแปลงแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ไปสู่การปฏิบัติ

หน่วยงานในสังกัด คค. ได้มีการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยดำเนินโครงการและมาตรการสำคัญภายใต้แผนหลักพัฒนาาระบบขนส่งฯ จำนวน ๑๐๑ โครงการ และ ๘๕ มาตรการ ไปพิจารณาจัดตั้งงบประมาณและดำเนินโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายและกรอบระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งแสดงสถานะการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ณ มีนาคม ๒๕๕๙ ดังนี้

๑) โครงการและมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ หน่วยงานมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องตามแผนงานในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๙ รวมจำนวน ๗๑ โครงการ และ ๖๙ มาตรการ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกวดราคา นำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาโครงการฯ และศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียดและจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาก่อนดำเนินการก่อสร้าง ในจำนวนโครงการดังกล่าวมีหลายโครงการซึ่งอยู่ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดดำเนินโครงการเพื่อกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ อาทิ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าทางคู่

๒) โครงการและมาตรการที่แล้วเสร็จ รวมจำนวน ๑๙ โครงการ และ ๑ มาตรการ โดยโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในครั้งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ประกอบด้วย ๒ โครงการ คือ โครงการจัดการจราจรดีเซลไฟฟ้า ๑๓ คัน และโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อราชพฤกษ์-กาญจนาภิเษก แนวตะวันออก-ตะวันตก โดยไม่มีมาตรการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

๓) โครงการและมาตรการที่ถูกยกเลิกหรือชะลอ รวมจำนวน ๔ โครงการ และ ๓ มาตรการ สาเหตุส่วนใหญ่ เนื่องจากประเด็นปัญหาทางเศรษฐกิจทั้งความไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน และไม่สามารถขอรับการจัดสรรงบประมาณได้ รวมทั้งประเด็นทางสังคมและสิ่งแวดล้อมทั้งกระบวนการเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ใช้เวลานาน โครงการไม่ได้รับการยอมรับจากภาคประชาสังคมและประชาชนในพื้นที่ โดยโครงการที่เลื่อนการดำเนินงานจากแผนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ เป็นปี พ.ศ. ๒๕๖๐

ได้แก่ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบติดตามและควบคุมเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาแบบเรียลไทม์ เนื่องจากไม่สามารถของงบประมาณได้โดยจะเสนอของงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

๔) โครงการและมาตรการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ รวมจำนวน ๗ โครงการ และ ๑๒ มาตรการ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ตามเงื่อนไขเวลาที่กำหนดในแผนการดำเนินงานของหน่วยงาน นอกจากนี้ มีบางส่วนที่ไม่ได้รับรายงาน

๔.๑.๒ ผลดำเนินการประเมินตามแผนหลักพัฒนาระบบขนส่งฯ

แผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จสำหรับใช้ประเมินผลการดำเนินงานให้สอดคล้องเป็นไปตามเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ภายใต้แผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ ประกอบด้วย ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณรวม ๓๕ ตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดที่มีค่าเป้าหมายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๒๐ ตัวชี้วัด (เนื่องจาก สนข. ได้จัดทำแผนหลักการพัฒนาขนส่งฯ (ฉบับทบทวน) ดังนั้น จึงมีการปรับตัวชี้วัดพร้อมเกณฑ์การวัดค่าเป้าหมายใหม่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับเป้าประสงค์และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป) โดยมีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานในช่วงครึ่งปีแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๑๑ ตัวชี้วัด สรุปผลการประเมินได้ ดังนี้

๑) เป้าประสงค์ที่ ๑ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อ การเดินทางและการขนส่ง มีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานในช่วงครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ๓ ตัวชี้วัด ได้แก่ ปริมาณผู้โดยสารและปริมาณสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีผลการดำเนินงานในรอบครึ่งปีต่ำกว่าค่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๖๐.๔๐, ๖๐.๑๖ และ ๕๑.๘๓

๒) เป้าประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับ การให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน มีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานในช่วงครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๓ ตัวชี้วัด ได้แก่ ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟโดยสารเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ ซึ่งมีผลการดำเนินงานต่ำกว่าค่าเป้าหมาย ร้อยละ ๓๙.๙๗ และ ๒๖.๐๑ และปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานในภูมิภาค มีผลการดำเนินงานในรอบครึ่งปีต่ำกว่าค่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๕๗.๔๒

๓) เป้าประสงค์ที่ ๓ เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง มีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานในช่วงครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๒ ตัวชี้วัด คือ อุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางน้ำและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนของโครงข่ายทางหลวงในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผลการดำเนินงานในรอบครึ่งปีต่ำกว่าค่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๕๓.๘๕ และ ๑๕.๗๑

๔) เป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานในช่วงครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๒ ตัวชี้วัด คือ การใช้พลังงานภาคการขนส่ง ซึ่งมีผลการดำเนินงานในรอบครึ่งปีสูงกว่าค่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๑.๖๔ และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง ซึ่งมีผลการดำเนินงานในรอบครึ่งปีต่ำกว่าค่าเป้าหมายตลอดทั้งปี ร้อยละ ๖๐.๔๐

๕) เป้าประสงค์ที่ ๕ เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ มีตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานในช่วงครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๑ ตัวชี้วัด คือ เส้นทางบริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีการขอเปิดเส้นทางใหม่มีแนวโน้มลดลงจากปีที่ผ่านมาเป็นลำดับ

๔.๒ ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะการดำเนินงานในระยะถัดไป

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ พบปัญหาอุปสรรคสำคัญในการขับเคลื่อนแผนหลักการขนส่งฯ ไปสู่การปฏิบัติ และมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

๔.๒.๑ การประเมินผลตัวชี้วัดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ในรอบครึ่งแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ พบว่าปริมาณผู้โดยสารและปริมาณสินค้าทางอากาศและทางน้ำมีแนวโน้มที่ดี คาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ได้ ในขณะที่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและทางน้ำ รวมทั้งการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ส่วนความเร็วเฉลี่ยของรถไฟมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายค่อนข้างมาก สำหรับจำนวนเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองมีแนวโน้มลดลง ตัวชี้วัดเหล่านี้ได้อยู่ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๒, ๓, ๔ และ ๕ ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ จึงสะท้อนให้เห็นว่าการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งประเด็นความปลอดภัย การประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งคุณภาพการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ เป็นประเด็นที่ควรให้ความสำคัญและเร่งรัดการดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยโครงการและมาตรการภายใต้ทั้ง ๔ เป้าประสงค์มีโครงการและมาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการรวม ๕๑ โครงการและ ๕๓ มาตรการ (คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๕๐ และ ๖๒.๓๕ ของโครงการและมาตรการรวมทั้งหมดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ตามลำดับ) และมีโครงการที่ชะลอโครงการหรือไม่ได้ดำเนินการรวม ๙ โครงการ และ ๑๓ มาตรการ (คิดเป็นร้อยละ ๘.๙๑ และ ๑๕.๒๙ ของโครงการและมาตรการรวมทั้งหมดภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ ตามลำดับ) ดังนั้น จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดขับเคลื่อนการดำเนินโครงการและมาตรการที่อยู่ภายใต้เป้าประสงค์ดังกล่าวที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามแผน พร้อมพิจารณานำโครงการ/มาตรการที่ยังไม่ได้เริ่มหรือชะลอการดำเนินงานมาดำเนินการต่อไป เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศสู่การขนส่งที่ยั่งยืนสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ และวิสัยทัศน์ของกระทรวงคมนาคม

๔.๒.๒ การดำเนินโครงการและมาตรการภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบการขนส่งฯ ส่วนหนึ่งประสบกับความล่าช้าและถูกยกเลิกหรือชะลอการดำเนินงาน สืบเนื่องจากหลายประการทั้งสาเหตุในมิติเศรษฐกิจ อาทิ ความไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน การไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ สาเหตุในมิติสังคมและสิ่งแวดล้อม อาทิ กระบวนการพิจารณาขออนุญาตโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ใช้ระยะเวลานาน โครงการยังไม่ได้รับการยอมรับจากภาคประชาสังคมและประชาชนในพื้นที่ ดังนั้น หากหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือมาตรการใช้แนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสมร่วมกับการดำเนินโครงการและมาตรการด้วย อาทิ จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงของโครงการและมาตรการก่อนเริ่มดำเนินโครงการ การให้ภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการและมาตรการตั้งแต่เริ่มกระบวนการ การวิเคราะห์ความคุ้มค่าต่อการลงทุนในเชิงสังคมเหล่านี้ช่วยเสริมให้การดำเนินโครงการและมาตรการแล้วเสร็จได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้

๔.๒.๓ ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมเริ่มใช้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ (ฉบับทบทวน) สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ซึ่งมีการปรับเป้าประสงค์ โครงการและมาตรการสำคัญ และตัวชี้วัดพร้อมค่าเป้าหมายใหม่ ดังนั้น ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดดำเนินโครงการและมาตรการที่ถูกบรรจุอยู่ภายใต้แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ (ฉบับทบทวน) พร้อมจัดทำระบบฐานข้อมูลที่เหมาะสมสำหรับการรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดใหม่ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานบรรลุตามเป้าประสงค์การพัฒนาาระบบการขนส่งของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งฯ พร้อมกับขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจต่อไป