



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
The Secretariat of the Cabinet

ชื่อเรื่อง

ส่วนราชการ  
เจ้าของเรื่อง

วันที่มีมติ

รายงานความก้าวหน้าโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล (ระหว่างเดือน มกราคม-มีนาคม 2548)  

คค

24/05/2548

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเสนอข้อมูลของกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับรายงานความก้าวหน้าของโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2548 จำนวน 20 โครงการ/เรื่อง ดังนี้

- (1) โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
  - (2) โครงการลงทุน ฯ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
  - (3) โครงการก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยาน
  - (4) โครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
  - (5) โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
  - (6) โครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟเพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
  - (7) โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
  - (8) โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม
  - (9) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม
  - (10) โครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสกลิ่ง อำเภอกวนขนุน จังหวัดพิจิตร-บ้านหัวป่า อำเภอรอนดง จังหวัดสงขลา
  - (11) โครงการทางพิเศษสายบางนา-อโศก
  - (12) โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออก ด้านใต้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
  - (13) โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์
  - (14) โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก)
  - (15) โครงการจัดบริการสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
  - (16) โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
  - (17) โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2
  - (18) การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
  - (19) การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย
  - (20) แผนงานการแปรรูป บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย
- จำกัด

ที่ นร ๐๕๐๕/ ๗๕๗๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๘

เรื่อง รายงานความก้าวหน้าของโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล (ระหว่างเดือนมกราคม - มีนาคม ๒๕๕๘)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค(ปคร)๐๘๐๘.๒/๗๒ ลงวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๕๘

ตามที่ได้รายงานความก้าวหน้าของโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของหน่วยงานในสังกัด  
ระหว่างเดือนมกราคม - มีนาคม ๒๕๕๘ จำนวน ๒๐ โครงการ/เรื่อง ไปเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบ  
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบแล้ว เมื่อวันที่  
๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ได้แจ้งให้สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

๐๒๕๖

(นายธนาธิป เกษมจิตร)

ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานสารสนเทศ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
25 พ.ค. 2548

สำนักบริหารงานสารสนเทศ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

po24/d/pom

พอ.กฤษณ์ ๐๒๕๖ 25 พ.ค. 48  
ทน..... ๒๕ พ.ค. ๔๘  
จนท. อมรรัตน์ ๒๕ พ.ค. ๔๘  
จนท. พิมพ์ทาน อมรรัตน์ ๒๕ พ.ค. ๔๘



ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๒/ 72

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

|                           |
|---------------------------|
| สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา |
| วันที่ 2820               |
| วันที่ 16.08              |

วันที่ 28.08.2548  
เวลา 29.08.2548

13 พฤษภาคม ๒๕๔๘

เรื่อง รายงานความก้าวหน้าโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล

จัดเข้าวาระ 24 พ.ค. 2548

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๕/ว ๙๐ ลงวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๔๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานความก้าวหน้าโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของกระทรวงคมนาคม  
จำนวน ๒๐ เล่ม

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๔๕ ให้กระทรวง  
ทบวง กรม รายงานความก้าวหน้าโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาลให้คณะรัฐมนตรีทราบเป็นระยะ ๆ  
ทุก ๓ เดือน นั้น

กระทรวงคมนาคมขอรายงานความก้าวหน้าโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของหน่วยงานในสังกัด  
ระหว่างเดือน มกราคม - มีนาคม ๒๕๔๘ จำนวน ๒๐ เรื่อง ได้แก่

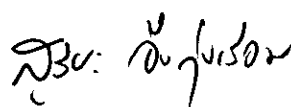
- ๑) โครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ๒) โครงการลงทุน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ๓) โครงการก่อสร้างโรงแรมทำอากาศยาน
- ๔) โครงการลงทุน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- ๕) โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคาร  
สำนักงาน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ๖) โครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟเพื่อรองรับทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ๗) โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออก ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ๘) โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม
- ๙) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ด  
และถนนต่อเชื่อม
- ๑๐) โครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสกลิ้ง อำเภอดวนขุน จังหวัดพัทลุง-บ้านหัวป่า  
อำเภอรโนด จังหวัดสงขลา
- ๑๑) โครงการทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์

- ๑๒) โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออก ด้านใต้  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ๑๓) โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์
- ๑๔) โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รวมอินทรา-วงแหวนรอบนอก)
- ๑๕) โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ๑๖) โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
- ๑๗) โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๒ ในแอ่งจอดเรือที่ ๒
- ๑๘) การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ๑๙) การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย
- ๒๐) แผนงานการปฏิรูป บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

จัดอยู่ในประเภทเรื่องฯ ที่เสนอคณะรัฐมนตรีได้โดยตรง



(นายไนวัล เลิศกิจจิตร)

ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานสารสนเทศ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบบริหารและติดตามประเมินผล

โทร. ๐-๒๒๑๕-๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๒๗

โทรสาร ๐-๒๒๑๕-๒๒๖๔

ท 4/11  
(พิมพ์) ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 24 พ.ค. 2548 ลงมติว่า

ทราบ (แก้ไขเป็นข้อมูล)





กระทรวงคมนาคม

โครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล  
ในส่วนของกระทรวงคมนาคม  
ณ เดือนมีนาคม 2548

---

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เมษายน 2548

## โครงการ/เรื่องเร่งด่วน ของกระทรวงคมนาคม

1. โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. โครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
3. โครงการก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยาน
4. โครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
5. โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและหอบังคับการบินพร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
6. โครงการพัฒนาระบบการขนส่งรถไฟเพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
7. โครงการก่อสร้างทาง เข้า – ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
8. โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม
9. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ด และถนนต่อเชื่อม
10. โครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสกลิ่ง อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง-บ้านหัวป่า อำเภอรโนด จังหวัดสงขลา
11. โครงการทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์
12. โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
13. โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์
14. โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก)
15. โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
16. โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
17. โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2
18. การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
19. การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย
20. แผนงานการปฏิรูป บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

## 1. โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด

### 1. ความเป็นมา

เพื่อสนองนโยบายรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีขีดความสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสาร 30 ล้านคน/ปี ปริมาณการขนส่งทางอากาศ 1.6 ล้านตัน/ปี และมี 2 ทางวิ่ง กำหนดแล้วเสร็จตามแผนในปี 2547 จากนั้นจะดำเนินการก่อสร้างเพิ่มเติมตามปริมาณผู้โดยสาร สินค้า และการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น

### 2. ผลการดำเนินงาน

บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บพม.) มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินโครงการ ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน รวมทั้งตั้งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยสถานะ 31 มีนาคม 2548 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีผลงานโดยรวมคิดเป็นร้อยละ 94.75 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 97.63 (คำนวณตามผลของการจ่ายเงิน) ประกอบด้วย

1. งานที่มีสัญญาแล้ว รวมทั้งสิ้น 84 งาน ดำเนินการแล้วเสร็จ 41 งาน และงานก่อสร้างที่กำลังดำเนินการอยู่รวม 43 งาน อยู่ระหว่างดำเนินการ ประกอบด้วย

- 1.1 กลุ่มงาน Passenger Terminal Complex
- 1.2 กลุ่มงาน Site Utilities
- 1.3 กลุ่มงาน Support Facilities
- 1.4 กลุ่มงาน Main Airfield Pavement
- 1.5 กลุ่มงาน Ground Access Facilities
- 1.6 กลุ่มงาน Operation Services Facilities
- 1.7 กลุ่มงาน Construction Supervision

2. งานที่อยู่ระหว่างการคัดเลือกหรือจัดจ้างที่เหลืออยู่ทั้งหมด รวม 7 งาน

3. งานที่ให้หน่วยงานอื่นหรือเอกชนลงทุน รวม 16 งาน

- 3.1 ศูนย์ไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์
- 3.2 โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและหอบังคับการบินพร้อมอาคารที่ทำการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- 3.3 ศูนย์อุตุนิยมวิทยา
- 3.4 ระบบเดิมเชื้อเพลิงอากาศยาน
- 3.5 ท่อน้ำมัน
- 3.6 คลังสินค้า
- 3.7 ศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน
- 3.8 บริการภาคพื้น
- 3.9 ครุภัณฑ์
- 3.10 โรงไฟฟ้าและน้ำเย็น (โรงไฟฟ้ากำหนดแล้วเสร็จ 31 พฤษภาคม 2547 ส่วนระบบผลิตน้ำเย็นกำหนดแล้วเสร็จ 30 พฤศจิกายน 2547)
- 3.11 ระบบโทรศัพท์ และสื่อสารทำอากาศยาน
- 3.12 โรงแรมในทำอากาศยาน
- 3.13 ศูนย์รถเช่า
- 3.14 สถานีเติมน้ำมันรถยนต์
- 3.15 รถไฟฟ้าขนถ่ายรถเช่าทำอากาศยาน
- 3.16 งานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง



## 2. โครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

### 1. ความเป็นมา

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานหลักกรุงเทพแห่งที่ 2 (สุวรรณภูมิ) เป็นท่าอากาศยานสากลหลัก ของประเทศ และได้เริ่มดำเนินการโครงการก่อสร้างเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมทั้งพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Aviation Hub) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตลอดจนเพื่อแก้ไขปัญหาความคับคั่งของการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น รัฐบาลมีแผนจะดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี 2547 และสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2548 ทั้งนี้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2546 ได้อนุมัติในหลักการให้บริษัทฯ ดำเนินโครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายในกรอบวงเงินลงทุนรวม 13,735.51 ล้านบาท รวม 6 รายการ คือ

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

ระยะเวลาดำเนินโครงการ 4 ปี (2545-2548) โดยใช้งบลงทุนของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2545 ผู้กักขังข้ามปีงบประมาณไปจนถึงปีงบประมาณ 2548 และเพื่อให้เป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรีที่ได้เห็นชอบเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2546 ตามที่คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ) สำหรับ การร่วมลงทุนกิจกรรมโรงแรมที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เห็นชอบการร่วมลงทุนกิจกรรมโรงแรมของ 3 หน่วยงาน คือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในอัตราส่วนการลงทุน 60:30:10 ตามลำดับ โดยได้อนุมัติงบประมาณในวงเงินประมาณ 305.35 ล้านบาท (อัตราส่วนร้อยละ 30 ของเงินลงทุนทั้งหมด) เพื่อการนี้เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2547

## ๒. ผลการดำเนินงาน

จากการดำเนินงานที่ผ่านมาในระยะเวลา ๒ ปี จากปี ๒๕๔๖ ถึงปี ๒๕๖๑ กรมอุตุนิยมวิทยาฯ ได้จัดทำให้งานเพิ่มเติมจากขอบเขตการศึกษาความเป็นไปได้ตามที่ได้รับอนุมัติงบประมาณ ๖๖,๗๓๕.๕๑ ล้านบาท ได้แก่ ผลกระทบที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้าซึ่งเกิดจากปัญหาทางสิ่งแวดล้อม การพบท่อน้ำที่ของหน่วยงานที่มีความเกี่ยวเนื่องในการทำงานทำให้ต้องขยายความรับผิดชอบให้หมดไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน การพัฒนาประสิทธิภาพในระบบการทำงานใหม่ๆ และ แผนการเตรียมความพร้อมในการย้ายฐานปฏิบัติการไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๒ จึงจำเป็นต้องมีงบประมาณเพิ่มเติมสำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓-๖๔ จำนวน ๑,๐๖๓.๐๑ ล้านบาท โดยเป็นการลงทุนในโครงการใหม่ที่เริ่มจากการลงทุนเดิม อาทิ ระบบรักษาความปลอดภัยของทุกกิจกรรม คลังพัสดุพร้อมระบบจัดเก็บเพื่อสนับสนุนการบริหารงาน เครื่องบิน และงานตกแต่งภายในเพิ่มเติม ทั้งนี้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของราชทัณฑ์ได้แข่งขันในระดับโลกได้ทัดเทียมกับสายการบินอื่น ๆ ของโลก ซึ่งงบประมาณเพิ่มเติมดังกล่าวไว้กับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๑

ในช่วงเดือน ตุลาคม-ธันวาคม ที่ผ่านมานี้ กรมฯ ได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแล้ว ดังนี้

- ความก้าวหน้าโดยรวมของโครงการฯ ณ เดือนธันวาคมพ.ศ. ๒๕๖๑ รวมเป็น ๖๖.๖๖% รายละเอียดดังนี้

### ผลการดำเนินงานความก้าวหน้าของแต่ละกิจกรรม ดังนี้

โดยมีความก้าวหน้าของกิจกรรม ดังนี้

- กิจกรรมการพาณิชย์ด้านและโปรเซสเบย์นธ์ (CGO) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ที่บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และพัฒนา Cargo Movement Control System
- กิจกรรมบริการลูกค้าและอุปกรณ์ภาคพื้น (GSE) อยู่ระหว่างติดตั้งโรงเก็บสินค้าใหม่ และจัดซื้อพร้อมติดตั้ง Empty ULD Storage
- กิจกรรมครัวการบิน (CAI) อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อพร้อมติดตั้ง Storage and Cold Blast Chiller Capacity ฯลฯ
- กิจกรรมการบริหารดูแลด้านภาคพื้น (GUS) อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างสถานเอกอัครราชทูต
- การดำเนินงานกิจกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) การจ้างบริษัท เอ็ดจิสต์ คอมพิวเตอร์ จำกัด เป็นผู้ออกแบบและควบคุมงานเดินสายสัญญาณไปมาระหว่างอาคารพาณิชย์และผู้โดยสาร
- งานด้านอื่นๆ จากเจ้าภาพสร้างคลังพัสดุ พร้อมระบบจัดเก็บอุปกรณ์และของใช้ กิจกรรมเครื่องปั้นอยู่ระหว่างดำเนินการ

รายละเอียดของภาพที่ติดบริเวณภาพ ประกอบด้วย

### 3. โครงการก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

#### 1. ความเป็นมา

1.1 บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทเมื่อ 24 ตุลาคม 2546 ได้รับอนุมัติงบประมาณจากคณะรัฐมนตรีเพื่อก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 1 (พ.ศ. 2547 -2548) จำนวน 500 ห้อง และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2551 -2552) อีก จำนวน 100 ห้อง รวมเป็น 600 ห้อง เป็นเงินทั้งสิ้น 2,728.54 ล้านบาท โดยใช้เงินลงทุนจากแหล่งทุนภายในประเทศ

1.2 พื้นที่การก่อสร้างตั้งอยู่บนที่ดินขนาด 200 x 140 เมตร มีพื้นที่ประมาณ 28,000 ตารางเมตร (17.5 ไร่) ตั้งอยู่ทิศเหนือติดต่อกับทางเข้าออกถนนยกระดับกรุงเทพ-ชลบุรี สายใหม่ ทิศตะวันออกติดกับอาคาร AOT ทิศตะวันตกติดกับหอคอยควบคุมการบินและทิศใต้ติดกับอาคารผู้โดยสารและต่อเชื่อมกับอาคารผู้โดยสารทางอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน

1.3 วัตถุประสงค์เพื่อสร้างรายได้จากการประกอบกิจการโรงแรมและธุรกิจต่อเนื่องในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อส่งเสริมการผลิตบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถด้านกิจการโรงแรมและเพื่อสนับสนุนธุรกิจหลักของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการ 9 มกราคม 2547 – 31 กรกฎาคม 2548 โดยดำเนินการดังนี้

ระยะเวลาออกแบบ เริ่ม 9 มกราคม 2547 – 8 ตุลาคม 2547

ระยะเวลาการก่อสร้างเริ่ม 30 มีนาคม 2547 – 31 กรกฎาคม 2548 และ

ระยะเวลาการทดสอบระบบเริ่ม 1 สิงหาคม 2547 – 28 กันยายน 2548

เปิดดำเนินการ 29 กันยายน 2548

#### 2. ผลการดำเนินงาน

งานก่อสร้างโรงแรมดำเนินการก่อสร้างโดย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ในส่วนของโครงสร้างอาคารดำเนินการเสร็จแล้ว อยู่ระหว่างวางระบบสาธารณูปโภคภายใน

#### 4. โครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

##### 1. ความเป็นมา

คณะกรรมการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบเพื่อดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้พิจารณารายการกิจกรรมที่สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการคัดเลือกเอกชนในกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งในส่วนรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ประกอบด้วย โครงการคลังสินค้า โครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง โครงการครุฑการบิน โครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (Into-plan Service) และระบบสื่อสารอากาศยาน

##### 2. ผลการดำเนินงาน

การดำเนินงานโครงการต่าง ๆ ณ กุมภาพันธ์ 2548 เป็นดังนี้

2.1 โครงการคลังสินค้า ผู้รับสิทธิดำเนินโครงการคือ บริษัท ดับบลิวเอฟเอ็ดพีจีคาร์โก้ จำกัด ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 81.26 (จากแผน 84.34) ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ 3.08 โดยมีปัญหาเกี่ยวกับการทดลองระบบซึ่งยังไม่มีกรยืนยันวันที่แน่นอนในการใช้ระบบล่วงหน้า

2.2 โครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ผู้ได้รับสิทธิดำเนินโครงการ คือ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิร์ลด์ไวต์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 65.93 (จากแผน 86.52) ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ 14.59 เนื่องจากความไม่ต่อเนื่องในการก่อสร้าง

2.3 โครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน ผู้ได้รับสิทธิดำเนินการรายที่ 1 คือ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 50.75 (จากแผน 51.58) ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ 0.83 และผู้ได้รับสิทธิดำเนินการรายที่ 2 คือ บริษัท เอเอสไอจี(ประเทศไทย) จำกัด ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 68.97 (จากแผน 72.06) ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ 3.09 เนื่องจากการปรับแบบก่อสร้างทำให้ต้องมีการพักการก่อสร้างหลายบริเวณ ซึ่งขณะนี้ได้จัดประชุมเพื่อสรุปแบบก่อสร้างแล้ว

2.4 โครงการครุฑการบิน ผู้ได้รับสิทธิดำเนินการ รายที่ 1 คือ บริษัท ครุฑการบินกรุงเทพ จำกัด ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 59.74 จากแผน 72.06) ค่าต่ำกว่าแผน 3.64 และผู้ได้รับสิทธิดำเนินการรายที่ 2 คือ บริษัท แอลเอสจี สกายเซฟส์ (ไทยแลนด์) จำกัด ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 94.10 (จากแผน 95.74) ค่าต่ำกว่าแผนร้อยละ 1.64 เนื่องจากปัญหาเกี่ยวกับการปรับแบบรายละเอียดซึ่งได้แก้ไขแล้ว

๒.๓ ระบบสื่อสารทางอากาศยาน อู่ระหว่าง ทอท. คือจะขายและติดตั้งระบบให้บริการระบบโทรศัพท์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ โทรศัพท์สาธารณะ และระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย รวมถึงการพิจารณาเงื่อนไขและรายได้ผลตอบแทนจากบริษัทผู้ได้รับสิทธิดำเนินการ

สำหรับระบบวิทยุสื่อสารภาคพื้นดิน (Trunk Radio) ทอท. และบริษัท จักรการในประเทศไทย จำกัด (บจก.) ได้มีการเจรจารูปแบบการดำเนินการและผลประโยชน์เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดย บจก. ให้ ทอท. ใช้เครื่อง Trunk Radio จำนวน 730 เครื่อง โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายรวมทั้งค่าบำรุงรักษาด้วย ทั้งนี้ ทอท. จะไม่คิดค่าเช่าพื้นที่สำหรับพื้นที่วางเครื่อง Base Station

## 5. โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

### 1. ความเป็นมา

1.1 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2542 เห็นชอบในหลักการ และอนุมัติให้ดำเนินโครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บวท. ในวงเงินลงทุน 1,851.90 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (ปีงบประมาณ 2543-2546) โดยมีงบประมาณทั้งสิ้น 1,851.90 ล้านบาท และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ บวท. ปรับระยะดำเนินการเป็นปีงบประมาณ 2543-2548 พร้อมเพิ่มวงเงินลงทุนโครงการเป็น 2,307.36 ล้านบาท เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2545 ได้มีมติเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2547 เห็นชอบให้ บวท. ปรับเพิ่มวงเงินลงทุนเป็น 2,809.44 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2547 ได้รับอนุมัติวงเงินเพิ่มเติมสำหรับการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 181.10 ล้านบาท รวมเป็นวงเงินลงทุนโครงการทั้งสิ้น 2,990.54 ล้านบาท

1.2 ครม. มีมติเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2546 ให้ บวท. ได้รับการยกเว้นจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบ มติ ครม. ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาพัสดุซึ่งใช้บังคับกับรัฐวิสาหกิจ และ/หรือหน่วยงานทั่วไป และให้ บวท. จัดทำระเบียบว่าด้วยการพัสดุลำหรับใช้กับโครงการลงทุนของ บวท. ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่ง บวท. ได้ดำเนินการในส่วนดังกล่าวและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ บวท. เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2546 ทั้งนี้ บวท. ได้นำระเบียบดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางปฏิบัติกับทุกโครงการที่เกี่ยวข้อง

### 2. ผลการดำเนินงาน

2.1 โครงการก่อสร้าง ATC Complex งานออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และ Detailed Design ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ รวมทั้ง บวท. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัท ACT Consultant จำกัดเป็นที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ATC Complex เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2547 และลงนามในสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้าระหว่าง บริษัทสยาม ซินเท็ค คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัทยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2547 และเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2547 ได้รับอนุมัติขยายระยะเวลาของสัญญาก่อสร้างอันเป็นผลจากการเพิ่มเนื้องานเพิ่มเติม ATC Support Building โดยลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัท ศรีไทยคลาสสิกโฮม จำกัด เพื่อดำเนินการตกแต่งภายใน โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

1. อาคารหอบังกำบังการบิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการส่วนที่พื้นดิน (Ground Floor) และงานก่อสร้างห้องปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ

2. อาคารสำนักงาน 6 ชั้น ดำเนินการเทคอนกรีตพื้นหลังคาและหล่อเสา คาน เสาเข็มของอาคารพร้อมงานติดตั้งรางลำรับเดินสายไฟฟ้าและสายสื่อสารชั้นที่ 1-5 แล้วเสร็จ โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งเสาโครงเหล็กหลังคา นอกจากนี้ยังมีงานก่อสร้างอาคารที่ทำการ งานเพิ่มเติมอาคารที่ทำการ (ATC Support Building 7 จาก 6 ชั้นเป็น 6 ชั้น และงานตกแต่งภายใน ATC Complex

3.2 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบติดตามอากาศยาน ได้จัดซื้อระบบติดตามอากาศยานจาก บริษัท ทาเลส เทคเอ็ม และได้ลงนามในสัญญาครั้งแรกเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2547 แล้วยังมีสัญญาเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2547 รวมเป็นเงิน 1,212,886 ล้านบาท ขณะนี้คณะกรรมการตรวจรับได้ตรวจสอบและตรวจรับระบบอุปกรณ์ต่างๆ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ เช่น งานก่อสร้างหอเรดาร์ (เสา เสาเข็ม เสา เสาเรดาร์ปฐมภูมิ และหอเรดาร์ทุติยภูมิ และเรดาร์ ติดตามและตรวจติดตามความเคลื่อนไหวของอากาศยาน และขยายการบนภาคพื้นดินแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการจัดซื้อระบบและอยู่ระหว่างทำงานด้านเทคนิคด้านการประมวลผลไมโครและงานภูมิทัศน์ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

3.3 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ได้ลงนามในสัญญาฉบับที่ 1 กับ บริษัท แอลอีซีเอพี จำกัด เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2547 โดยจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติมจากเดิมของเครื่องของระบบเดินอากาศใกล้ทางวิ่งเข้าออก แล้วเสร็จที่ 6 เรดาร์ และหอเรดาร์ปฐมภูมิ ส่วนที่เหลือจะจัดหาการเดินอากาศใกล้ทางวิ่งเข้าออกที่ 2 สถานี แล้วเสร็จ อยู่ระหว่าง 6 เรดาร์ และหอเรดาร์ปฐมภูมิ

3.4 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารสายการบิน ได้ลงนามในสัญญาฉบับที่ 1 กับ บริษัท MRC Co., Ltd. เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2547 ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดตั้งระบบอุปกรณ์

3.5 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารการเดินอากาศ ได้ดำเนินการจัดหาโดยบริษัท เอชแอลแอลในสัญญาฉบับที่ 1 กับ บริษัท ฮีปอินชอย แอนด์ แอสส์ จำกัด เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดตั้งระบบอุปกรณ์

3.6 โครงการจัดหาระบบวิทยุสื่อสารการบินและอุปกรณ์ช่วยสื่อสาร ได้ดำเนินการจัดหาโดยบริษัท เอชแอลแอลในสัญญาฉบับที่ 1 กับ บริษัท The Communication Solution Co., Ltd. เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2547 ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดตั้งระบบอุปกรณ์

3.7 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารเพื่อการปฏิบัติงานของลูกพนักงาน ได้ดำเนินการจัดหาโดยบริษัท เอชแอลแอลในสัญญาฉบับที่ 1 กับ บริษัท ฮีปอินชอย แอนด์ แอสส์ จำกัด เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดตั้งระบบอุปกรณ์

2.8 คณะทำงานเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติการโอนย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2547 โดยขณะนี้คณะทำงานอยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนในด้านปฏิบัติการ/วิศวกรรมและอำนวยการ เพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าปฏิบัติงานตามเป้าหมาย

2.9 โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบสาธารณูปโภค เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2547 ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท ATC เป็นที่ปรึกษาและควบคุมงาน รวมทั้งให้จัดทำแบบรายละเอียดสำหรับการว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างโดยวิธีพิเศษ โดยได้ลงนามในสัญญากับ Unitech Associates Co.Ltd. ดำเนินโครงการเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2547 ดำเนินการก่อสร้างสำนักงานลงนามแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคบริเวณทางวิ่งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก



## 6. โครงการพัฒนาระบบการขนส่งรถไฟฟ้าเพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

### 1. ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2543 อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา เพิ่มเติมให้เชื่อมโยงไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

### 2. ผลการดำเนินงาน

2.1 รฟท. ได้นำเสนอขออนุมัติโครงการต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี กับขอให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2545 คาดว่าจะใช้ระยะเวลาเตรียมการ (ออกแบบรายละเอียดและคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้าง) ประมาณ 12 เดือน และระยะเวลาดำเนินการ (ก่อสร้างกับทดสอบระบบ) ประมาณ 36 เดือน รวม 48 เดือน เงินค่าออกแบบ 300 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง 23,400 ล้านบาท (ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) แต่ยังไม่ได้รับอนุมัติโครงการ

2.2 ครม. เห็นชอบตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยาน (กทภ.) ครั้งที่ 2/2545 เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2545 อนุมัติโครงการลงทุนก่อสร้างอุโมงค์สถานีรถไฟใต้ดินอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ โดยให้ บทม. รับผิดชอบและใช้เงินทุนของ บทม. เท่าที่จำเป็นไม่เกินวงเงิน 680 ล้านบาท ดำเนินการต่อไป

2.3 รฟท. ได้รับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ในปี 2546 เป็นเงิน 140 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาขอบเขตข้อกำหนด (TOR) และคัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อว่าจ้างในการสำรวจออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับช่วงบางซื่อ สนามบินสุวรรณภูมิ ของคณะกรรมการ

2.4 กทภ. มีมติครั้งที่ 3/2546 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 ให้ รฟท. ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้โครงการ Airport Rail link Project จากพญาไท-สุวรรณภูมิ รฟท. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท AEC เป็นผู้ทำการศึกษา Feasibility Study ตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

2.5 กทภ. มีมติครั้งที่ 4/2546 เมื่อ 15 ตุลาคม 2546 เห็นชอบในหลักการให้ใช้เงินงบประมาณที่ รฟท. ได้รับไว้แล้ว โครงการทางรถไฟเชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมของโครงการรถไฟสายพญาไท-มักกะสัน สนามบินสุวรรณภูมิ และ ครม. มีมติเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบให้ รฟท. ใช้เงินทั้งหมด 315 ล้านบาท รฟท. ได้ว่าจ้างบริษัท เอเชียนเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทยเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ ดอเมสติก จำกัด

ดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียด เมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2547 ระยะเวลา 9 เดือน ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณา

2.6 โครงการ มีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 อนุมัติงบประมาณลงทุนโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail link Project) ช่วงพญาไท-มักกะสัน/เอทีเค-สุวรรณภูมิ วงเงินรวม 39,000 ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้างประมาณ 25,917 ล้านบาท และอีกส่วนหนึ่งเป็นเงินลงทุนให้กับบริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ประมาณ 4,093 ล้านบาท เดิม บริษัท ได้ดำเนินการศึกษาทำการศึกษาและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ

2.7 โครงการในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองกับผู้ชนะการประกวดราคา โดยผู้รับจ้างจะได้รับค่าก่อสร้างและค่าใช้จ้างพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมด ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ สำหรับกรณีที่บริษัทผู้รับจ้างมีการก่อสร้างและงานทดลองระบบอยู่ระหว่างดำเนินการ

### 3. ปัญหาและอุปสรรค

การลงมอบพื้นที่ก่อสร้าง ก่อสร้างแล้วเสร็จเป็นของกรมรถไฟฯ กรมทางหลวงและ บริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ทันตามกำหนด ถือเป็นสิ่งที่สำคัญ ซึ่งได้ดำเนินการไปตรงต่อการแล้วเสร็จของโครงการ เนื่องจากมีของระยะเวลาก่อสร้างที่ค่อนข้างรวดเร็วระบบที่ใหม่ การนำเงินหลักเดิมความเสียหายใดที่คาดว่าจะถูกเรียกชดเชยโดยผู้รับเหมา

## 7. โครงการก่อสร้างทาง เข้า – ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของกรมทางหลวง

### 1. ความเป็นมา

กรมทางหลวง (ทล.) ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคม ให้ก่อสร้างทางเข้า – ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและพัฒนาาระบบถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

### 2. ผลการดำเนินงาน

#### 2.1 โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

(1) เส้นทางที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ คือ ทางเข้า – ออก ด้านเหนือ (Access B) จากทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ – ชลบุรี สายใหม่ แล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2547 และทางเข้า – ออก ด้านใต้ (Access D) จากทางหลวงหมายเลข 34 สายบางนา – บางปะกง แล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤษภาคม 2547

#### (2) เส้นทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ประกอบด้วย

- ตอน ทางเข้า - ออก A-E (จากทางแยกต่างระดับร่มเกล้าและบางพลี) ระยะทาง 1.1 กม. แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ส่วน ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างในส่วนที่ 1 และ 2 และพิจารณาผลการประกวดราคาในส่วนที่ 3 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2549

- ตอน ทางเข้า - ออก C (จากถนนอ่อนนุช) ระยะทาง 1.49 กม. ค่าก่อสร้าง 75 ล้านบาท อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ผลงานคิดเป็นร้อยละ 64.18 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2548

- ตอน ทางเข้า-ออก W ด้านตะวันตก (ถนนกิ่งแก้ว) ระยะทาง 0.94 กม. ค่าก่อสร้าง 150 ล้านบาท อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ผลงานคิดเป็นร้อยละ 29.39 เริ่มดำเนินการตามสัญญาเมื่อ 20 กันยายน 2547 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2548

#### 2.2 โครงการขยายทางหลวงที่สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

(1) แยกถนนศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ตอน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง โดยส่วนที่ 1 มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 90.59 และส่วนที่ 2 ผลงานคิดเป็นร้อยละ 55.07 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2548

(2) โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 ตอน บางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมปรับปรุงทางแยกต่างระดับที่บางนาและสะพานลอยกลับรถที่ กม. 17 ระยะทาง 1.4 กม. แบ่งการ

ลงเป็นงานออกเป็น 2 ตอน โดยตอนที่ 1 อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลงานคิดเป็นร้อยละ ๖๖.๖๖ การจ้างสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน ๒๕๕๖ และตอนที่ ๒ อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างออกแบบในราคา มีข้อให้ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๖ คาดว่าจ้างแล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๕๖

๖.๖) สถานีกระบี่-มีนบุรี (ถนนร่มเกล้า) (กม.๐+๐๐๐-๐+๑๐๐) ระยะทาง ๐.๑๐ กม. ๒ ช่องจราจร ๖๓.๖ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลงานคิดเป็นร้อยละ ๕๐.๐๐ คาดว่าจ้างแล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๕๖

๖.๗) ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ ดอนสุโขทัย-บางพลี ระยะทาง ๖.๐๖ กม. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลงานคิดเป็นร้อยละ ๖.๖๖ การก่อสร้างตามแผนจะจ้างดำเนินการช่วงเริ่มต้นของงาน ๑.๐๖ กม.ภายใน ๒๕๕๖

๖.๘) ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก สถานีบุรีรัมย์-บางพลี ระยะทาง ๖.๖๖ กม. ๒ ช่องจราจร ๖๖.๖๖ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างจ้างออกแบบ แผนดำเนินการจะดำเนินการปี ๒๕๕๖-๒๕๕๗

๖.๙) ทางหลวงสายลพบุรี-ชุมพร ระยะทาง ๑๖.๖๐ กม. ได้ใช้งบประมาณดำเนินการ ๖.๖๖ ล้านบาท แผนดำเนินการจะดำเนินการปี ๒๕๕๖-๒๕๕๗

## 8. โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ของกรมทางหลวงชนบท

### 1. ความเป็นมา

1.1 โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นโครงการในพระราชดำริที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยก่อสร้างเป็นถนนสายใหม่เพื่อประโยชน์สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรม ในเขต จังหวัด สมุทรปราการ พื้นที่ที่คิดและทิศตะวันตกเฉียงใต้ของ กรุงเทพฯ และท่าเรือคลองเตย ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2539 เห็นชอบในหลักการในโครงการก่อสร้างฯ และอนุมัติให้ดำเนินการต่อไปได้ สำหรับการเงินเพื่อให้การดำเนินงานโครงการก่อสร้าง ให้ใช้เงินกู้ต่างประเทศสมทบกับเงินงบประมาณในอัตราส่วน 60 : 40 (เงินกู้ : เงินงบประมาณ) โดยให้ตกลงรายละเอียดกับกระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณ

1.2 กรมโยธาธิการ (กรมทางหลวงชนบทปัจจุบัน) ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการด้านเศรษฐกิจ สังคมและผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งออกแบบรายละเอียด การก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนกรกฎาคม 2540

### 2. ผลการดำเนินงาน

ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม มีลักษณะเป็นถนนต่อเนื่องเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมและท่าเรือคลองเตยเข้าด้วยกัน ส่วนที่เป็นถนนวงแหวนมีความยาวประมาณ 25 กม. ประกอบด้วย

2.1 การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ช่วง สูง 54 เมตร ตัวสะพานมีความกว้าง 7 ช่องจราจร รวมช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกหนัก มีความยาวประมาณ 4.2 กม. ซึ่งจะเป็นส่วนเชื่อมโยงถนนพระรามที่ 3 และถนนปู่เจ้าสมิงพรายเข้าด้วยกัน ทำให้โครงข่ายถนนวงแหวนอุตสาหกรรมต่อเนื่องถึงกันได้หมด นอกจากนี้บริเวณกลางสะพานจะมีทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางยกระดับขนาดความกว้าง 4 ช่องจราจร ความยาวประมาณ 2.2 กม. ไปสู่ถนนสุขสวัสดิ์ทางทิศตะวันตกได้ดีด้วย

2.2 การปรับปรุงถนนทางรถไฟสายเก่า เป็นการปรับปรุงผิวจราจรถนนทางรถไฟสายเก่าเดิมให้มีความเหมาะสมเริ่มต้นจากจุดตัดถนนหน้าท่าเรือแห่งประเทศไทยไปตามแนวถนนทางรถไฟสายเก่าถึงบริเวณจุดตัดกับถนนปู่เจ้าสมิงพราย มีความยาวประมาณ 7.3 กม. โดยอยู่ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ประมาณ 6 กม. และอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการประมาณ 1.3 กม. ซึ่งกรมทางหลวงชนบทรับผิดชอบ และได้ตั้งงบประมาณในการปรับปรุงถนนสายดังกล่าวในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการเป็นงบประมาณทั้งสิ้น 60 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง

ในงานก่อสร้างนั้น ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 8,739,146 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๒ มี ๖,๖๖๒,๒๖๖ ล้านบาท และงบประมาณรายจ่ายกู้ยืมเงิน ๒,๐๗๖,๘๘๐ ล้านบาท โดยแบ่งแยกเป็น 3 สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ 1 เป็นการก่อสร้างสะพานซึ่งเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด ๑ ช่องจราจร ความยาว ๑.๐๙ เมตร เชื่อมที่ดินหมู่ ๑ ตำบลวังทราย มุ่งไปทางทิศเหนือข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปบรรจบกับถนนหลวงระดับสองทางของสัญญาของสัญญาที่ 2 เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๔ ถึงงวดสัญญา ตุลาคม ๒๕๔๖ ได้มีงานก่อสร้างสะพานร้อยละ ๖8 ค่าใช้จ่ายแผนงานร้อยละ ๖1.๘๔

สัญญาที่ 2 ต่อเนื่องกับสัญญาที่ 1 มุ่งไปทางทิศเหนือ ก่อสร้างเป็นสะพานแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด ๑ ช่องจราจร ไปบรรจบกับถนนพหลโยธินที่ ๑ สำหรับสะพานชั้น ๑ ความยาว ๑.๐๙ เมตร เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๔ ถึงงวดสัญญา ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๔๖ ได้มีงานก่อสร้างสะพานร้อยละ ๖๐ ค่าใช้จ่ายแผนงานร้อยละ ๕๖.๗๖

สัญญาที่ 3 บริเวณรอยต่อของสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 ก่อสร้างสะพานซึ่งเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาขนาดระดับสองทางขนาดใหญ่ เพื่อให้เกิดการจราจรทางรถยนต์หนึ่งไปทางทิศเหนือและรถยนต์อีกไปทางทิศใต้ บริเวณทางแยกจุดที่ ๑6 เริ่มสัญญา เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๔ ถึงงวดสัญญา ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๔๖ ได้มีงานก่อสร้างสะพานร้อยละ ๖๐ ค่าใช้จ่ายแผนงานร้อยละ ๖๐.๖๖

## 9. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ด และถนนเชื่อมต่อ ของกรมทางหลวงชนบท

### 1. ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2539 มอบหมายให้กรมโยธาธิการ (กรมทางหลวงชนบทปัจจุบัน) ดำเนินการก่อสร้างงานตามโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม ซึ่งเป็นโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายพัฒนาภูมิภาคและกรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรรวมทั้งเป็นการพัฒนาพื้นที่และการขนส่งในเขตจังหวัดนนทบุรีและปทุมธานี

### 2. ผลการดำเนินงาน

ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบและเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2545 งบประมาณก่อสร้างรวม 3,150 ล้านบาท เป็นการก่อสร้างถนนและสะพานความยาวรวมประมาณ 13.8 กม. ประกอบด้วย แนวถนน 2 แนว คือ

2.1 แนวสายทางด้านทิศตะวันออก - ตะวันตก โดยเริ่มต้นจากถนนแจ้งวัฒนะที่บริเวณห้าแยกปากเกร็ดตัดผ่านทางทิศตะวันตก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบรรจบกับแนวสายทางด้านทิศเหนือ - ได้ มีความยาวประมาณ 6.1 กม. เป็นผิวทางคอนกรีต 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางในสายทาง มีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาพร้อมเชิงสะพานความยาวประมาณ 2.6 กม. เริ่มสัญญาเมื่อ 1 ธันวาคม 2546 ถึงสิ้นสุดสัญญา 16 กันยายน 2549 ผลการดำเนินก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 29.01 เสร็จงานแผนร้อยละ 0.03

2.2 แนวสายทางด้านทิศเหนือ - ใต้ โดยเริ่มต้นจุดสิ้นสุดโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดนครอินทร์และถนนเชื่อมต่อ ที่บริเวณถนนรัตนาธิเบศร์ตัดขึ้นไปทางทิศเหนือบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 345 ความยาวประมาณ 7.7 กม. เป็นผิวทางคอนกรีต 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางในสายทางมีทางแยกต่างระดับ 2 แห่งคือ ที่จุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 345 และมีจุดบรรจบแนวสายทางเหนือ - ใต้ บรรจบกับแนวสายทางตะวันออก - ตะวันตก เริ่มสัญญาเมื่อ 1 ธันวาคม 2546 ถึงสิ้นสุดสัญญา 18 พฤษภาคม 2549 ผลการดำเนินก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 42.42 เสร็จงานแผนร้อยละ 1.31

## 10. โครงการก่อสร้างถนนสายบ้านไสลิ่ง อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง-บ้านห้วยป่า อำเภอรโนด จังหวัดสงขลา

### 1. ความเป็นมา

ถนนสายบ้านไสลิ่ง อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง-บ้านห้วยป่าอำเภอรโนด จังหวัดสงขลา เป็นถนนโครงข่ายของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งราษฎรในพื้นที่และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรมีความต้องการให้ก่อสร้าง เนื่องจากเป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกของทะเลสาบสงขลา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาภูมิภาคน้ำทะเลสาบสงขลา และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2546 เห็นชอบแผนบูรณาการการพัฒนาภูมิภาคน้ำทะเลสาบสงขลา โดยเร่งรัดให้ก่อสร้างทางลัดดังกล่าว เพื่อเป็นทางลัดเชื่อมอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุงกับอำเภอรโนด จังหวัดสงขลา ซึ่งช่วยระยะทางการเดินทางได้กว่า 90 กิโลเมตร

### 2. ผลการดำเนินงาน

กรมทางหลวงชนบท ได้ดำเนินการสำรวจออกแบบและประมาณราคาเสร็จเรียบร้อยแล้ว ส่วนในด้านการก่อสร้างได้งบประมาณ 750 ล้านบาท เป็นการก่อสร้างถนนและสะพานความยาวรวมประมาณ 17.547 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อสร้างถนนจากบ้านไสลิ่ง อ.ควนขนุน จ.พัทลุง กม.ที่ 0+000-กม.ที่ 5+900 ระยะทาง 5.900 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามคลองยวน ความยาว 140 เมตร

ช่วงที่ 2 ก่อสร้างทางยกระดับผ่านป่าพรุและทางน้ำหลากจาก กม.ที่ 5+000-กม.ที่ 11+350 ระยะทาง 5.450 กิโลเมตร

ช่วงที่ 3 ก่อสร้างถนนจาก กม.ที่ 11+350 ถึงบ้านห้วยป่า อ.รโนด จ.สงขลา กม.ที่ 17+547 ระยะทาง 6.197 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามคลองกก ความยาว 50 เมตร

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 ใช้งบกลางในการก่อสร้างช่วง กม.ที่ 0+000-กม.ที่ 3+000 และ กม.ที่ 3+000-กม.ที่ 3+450 ระยะทาง 3.200 กิโลเมตร แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2547 และในปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 - 2549 จะก่อสร้างเพิ่มอีกระยะทาง 14.347 กิโลเมตร พร้อมสะพาน คลอง 2 แห่ง ความยาวรวม 220 เมตร ระยะเวลาดำเนินการ 720 วัน เริ่มต้นสัญญาวันที่ 6 กันยายน 2547 ถึงสิ้นสุดสัญญาวันที่ 29 สิงหาคม 2549 มีผลการก่อสร้างร้อยละ 6.24 ค่ากว่าแผนร้อยละ 4.34



## 11. โครงการทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

### 1. ความเป็นมา

โครงการทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1) มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรด้านใต้ของกรุงเทพมหานคร โดยจัดเป็นการเพิ่มเส้นทางจราจรระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรปราการ (แนวเหนือใต้) ในทิศใต้ ซึ่งมีแนวสายทางเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัชที่อาจณรงค์ สายทางเชื่อมกับทางพิเศษเฉลิมมหานครจนถึงบางนา ระยะทาง 4.7 กม. ก่อสร้างเป็นทางยกระดับ 6 ช่องจราจร

กทพ. ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 โดยสัญญาที่ 1 กทพ. ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท วิจิตรภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด ในวงเงิน 1,346,401,561 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และสัญญาที่ 2 กทพ. ลงนามในสัญญากับบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 1,070,000,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม และ กทพ. ได้ออกหนังสือแจ้งเริ่มงาน (Notice to Proceed) แก่ผู้รับจ้างทั้ง 2 สัญญาเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2546

สำหรับงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้าง กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริการด้านวิศวกรรมเพื่อควบคุมงานก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์กับบริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ไทยเอ็นอีเอ็ริ่งคอนซัลแตนท์ จำกัด เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 และได้หนังสือแจ้งเริ่มงาน (Notice to Proceed) เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2546

### 2. ความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง

กทพ. เริ่มดำเนินงานก่อสร้างทั้ง 2 สัญญา เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2546 ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 500 วัน แล้วเสร็จตามสัญญาวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2548 แต่เนื่องจากในระหว่างการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างได้ประสบปัญหาการรื้อถอน Bearing Unit และแผ่นพื้นคอนกรีตของทางพิเศษเฉลิมมหานครและโครงสร้างเดิมเดิมกีดขวางการก่อสร้างฐานราก รวมทั้งปัญหาการหยุดงานก่อสร้างในระหว่างที่มีงานจราจรพิเศษ ดังนั้นผู้รับจ้างจึงได้ขอขยายระยะเวลาแล้วเสร็จออกไป โดย กทพ. ได้พิจารณาข้อเท็จจริงประกอบข้อสัญญาฯ แล้วอนุญาตให้ผู้รับจ้างสัญญาที่ 1 ขยายระยะเวลาออกไป 112 วัน ทำให้กำหนดแล้วเสร็จเป็นวันที่ 27 พฤษภาคม 2548 ส่วนสัญญาที่ 2 ได้รับสิทธิการขยายระยะเวลาออกไป 176 วัน ทำให้กำหนดแล้วเสร็จเป็นวันที่ 1 มิถุนายน 2548 ซึ่งจากการขยายระยะเวลาดังกล่าว ผู้รับจ้างได้เสนอขอปรับเปลี่ยนงานทำให้แผนงานก่อสร้างจนถึงเดือนมีนาคม 2548 เป็นดังนี้

สัญญาที่ ๑ ผลการดำเนินงานก่อสร้างทั้งหมด 79.35% จากแผน 86.27% ค่าความแปรปรวน 4%  
สัญญาที่ 2 ผลการดำเนินงานก่อสร้างทั้งหมด 82.69% จากแผน 89.84% ค่าความแปรปรวน 4%  
รวม: การใช้จ่ายของงานก่อสร้างที่โครงการ ๑๖,๖๐๖.๖๖ จากแผน ๑๖,๑๖๖.๖๖ ค่าความแปรปรวน 3%

## ปัญหาอุปสรรครวมทั้งแนวทางการแก้ไขปัญหา

### - ปัญหาและอุปสรรคงานก่อสร้าง

การก่อสร้างมีความล่าช้าสะสมเนื่องจาก ประสบปัญหาการรื้อถอน Bangkok United (เดิม  
สถานีรถไฟ 2๐ ขบวน) และแผนพื้นที่ก่อสร้างเดิมของทางพิเศษเฉลิมมหานคร การขาดแคลนแรงงานใน  
พื้นที่ก่อสร้างแบบปฏิบัติงาน อีกทั้งผู้รับจ้างประสบปัญหาการเข้าพื้นที่ก่อสร้างได้ไม่เต็มพื้นที่เนื่องจาก  
ดำเนินการก่อสร้างน้อย เนื่องจากการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานครหนาแน่น

### - แนวทางการแก้ไขปัญหา

กทท. ได้เร่งรัดและกำชับให้ผู้รับจ้างเพิ่มจำนวนแรงงาน เครื่องจักรและเครื่องมือรถยกให้  
ผู้รับจ้างเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานในสนาม อีกทั้งยังมีการติดตามการดำเนินงานของผู้รับจ้าง  
ทุกวัน และมีการประชุมคณะกรรมการผู้รับจ้างเพื่อให้ตามแผนภาพที่ก่อสร้างได้มากที่สุดโดย  
ลดข้อจำกัดทางพิเศษเฉลิมมหานคร และอนุญาตให้ผู้รับจ้างก่อสร้างในช่วงเวลาที่ไม่สามารถติดขัดได้

## 12. โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออก ด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

### 1. ความเป็นมา

1.1 คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2537 อนุมัติในหลักการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินโครงการทางด่วนสายบางนา - บางพลี - บางปะกง (ทางพิเศษบูรพาวิถี) ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Turnkey) ระยะทางประมาณ 55.35 กม. ในวงเงิน 25,196.442 ล้านบาท ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มและค่าใช้จ่ายด้านการเงินแล้ว และอนุมัติวงเงินตามรายการเพื่อเลือกในวงเงินไม่เกิน 2,291.931 ล้านบาท ในกรณีที่กรมทางหลวงประสงค์จะให้ กทพ. เพิ่มระดับความสูงของทางด่วนเป็น 17.500 เมตร จากระดับดินเดิมตลอดสายและการก่อสร้างทางแยกต่างระดับอีก 3 แห่ง ได้แก่ ทางแยกต่างระดับหนองงูเห่า ทางแยกต่างระดับวงแหวนรอบนอกและทางแยกต่างระดับวัดศรีเอี่ยม

1.2 ต่อมา กทพ. ได้พิจารณาปรับปรุงแบบการก่อสร้างทางด่วนสายบางนา - ชลบุรี (ทางพิเศษศรีบูรพา) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขบันทึกข้อตกลงกับกรมทางหลวง และสอดคล้องกับโครงการต่าง ๆ ของกรมทางหลวงบนทางพิเศษหมายเลข 34 กทพ. จึงได้พิจารณาปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนั้น กทพ. จึงได้พิจารณาปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างในส่วนซึ่งเห็นว่าจะสามารถยกเลิกหรือชะลอเป็นงานในสัญญาเพื่อลดค่าใช้จ่ายลง ได้แก่ การยกเลิกงานก่อสร้างทางขึ้น-ลง ที่บริเวณหนองงูเห่า และบริเวณวงแหวนรอบนอก รวมทั้งยกเลิกการก่อสร้างทางแยกต่างระดับวัดศรีเอี่ยม โดยให้ก่อสร้างเฉพาะโครงสร้างส่วนที่จะรองรับการเชื่อมต่อทางแยกต่างระดับในอนาคต

1.3 ครม. มีมติเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2542 อนุมัติให้ กทพ. เปลี่ยนแปลงรายการลงทุนโครงการทางพิเศษบูรพาวิถี รวม 3 รายการ โดยได้รับความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับการก่อสร้างทางขึ้น-ลง บริเวณถนนวงแหวนรอบนอก (กม. 9) และการเตรียมการในเรื่องโครงสร้างเพื่อรองรับการต่อเชื่อมทางแยกต่างระดับเข้าสู่นามบินหนองงูเห่าในอนาคต

1.4 กทพ. ได้มีหนังสือลงวันที่ 2 เมษายน 2547 แจ้งสำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สกภ.) และ คค. เพื่อทราบว่าการพิจารณา กทพ. ในการประชุมครั้งที่ 12547 เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2547 ได้มีมติเห็นชอบให้ชะลอการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถีทางเข้า-ออก ด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไว้ก่อน จนกว่าแผนการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารทางด้านใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความชัดเจน

## ๑. ผลงานชิ้นอื่นๆ

๑.๑. ในโอกาสประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ครั้งที่ ๒๒ ณ โรงแรมภูเก็ตแกรนด์ไฮเทล เมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ ได้เสนอเรื่องเพื่อขอหาเรือขุดก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อเชื่อมถนนระดับดินของกรมทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ เป็นจุดเริ่มต้นฯ ซึ่ง ได้ขอ รับใบพิจารณา อนุมัติโครงการที่เกี่ยวเนื่องต่อไป

๑.๒. ภาพที่ ได้พิจารณาพบทางและตัวโน้ตการรับแผนงานการเข้าเงินโครงการฯ (ภาพที่ ๑) ได้มอบหมายให้ทางที่ปรึกษาฯ อัดสร้างภาพหลังโครงการได้มีการอนุมัติเป็นเขตฯ ๔ เดือน เพื่อขึ้นแผนการจัดทำใบพิจารณาควบคุมงานก่อสร้าง ทบพวนเอกสารประกอบโครงการและจัดจ้างผู้รับจ้างก่อสร้าง งานนี้ ได้ส่งมอบงานก่อสร้างเป็นงวด ๑๔ เดือน

๑.๓. ภาพที่ ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและเทคนิคการก่อสร้างทางขึ้น-ลง และงานที่ได้มอบหมายแล้ว และได้มีหนังสือติดต่อมากที่ ภาพ 07/3442 ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ ๑๔.๐๖.๕๗ เพื่อให้ทางราชการการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและเทคนิคการก่อสร้างโครงการฯ (ภาพที่ ๒) ทางราชการได้เสนอโครงการไปขอความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและอนุมัติให้ดำเนินการต่อไป และมอบหมายให้ทางที่ปรึกษาฯ ดำเนินการจ้างงานจาก อ.ดร. หรือผู้รับจ้างเป็นเจ้าพนักงานให้ดำเนินการไปดำเนินการก่อสร้างก่อสร้าง การพิจารณา การพิจารณาจ้างงาน ๒๕๗๑ ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และดำเนินการจ้างงานให้ดำเนินการต่อไป เป็นเงิน ๒๕๗๑ บาท

๑.๔. คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมครั้งที่ ๑๐๕๗ เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติอนุมัติให้ กทพ. ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถีบริเวณทางเข้าสนามบิน ท่าอากาศยานภูเก็ต โดย กทพ. ได้เชิญนักออกแบบที่เชี่ยวชาญด้านการบินไปยื่นขอความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก โดย กทพ. ได้เชิญนักออกแบบที่เชี่ยวชาญด้านการบินไปยื่นขอความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งที่ประชุมมีมติ ดังนี้

๑. ให้ กทพ. กท. และ บก. ศึกษาและออกแบบก่อสร้างทางเข้า-ออกสนามบินภูเก็ต โดยให้มีการขออนุญาตเพื่อใช้ที่ดินบริเวณทางเข้า-ออกสนามบินภูเก็ตและที่ดินบริเวณทางเข้า-ออกสนามบินภูเก็ต โดย กทพ. ได้เชิญนักออกแบบที่เชี่ยวชาญด้านการบินไปยื่นขอความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก โดย กทพ. ได้เชิญนักออกแบบที่เชี่ยวชาญด้านการบินไปยื่นขอความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งที่ประชุมมีมติ ดังนี้

๑.๕. ภาพที่ ได้มีการพิจารณาและอนุมัติเป็น ๑๕ เดือน โดยคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ครั้งที่ ๒๒ ณ โรงแรมภูเก็ตแกรนด์ไฮเทล เมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติอนุมัติให้ กทพ. ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถีบริเวณทางเข้าสนามบิน ท่าอากาศยานภูเก็ต โดย กทพ. ได้เชิญนักออกแบบที่เชี่ยวชาญด้านการบินไปยื่นขอความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก โดย กทพ. ได้เชิญนักออกแบบที่เชี่ยวชาญด้านการบินไปยื่นขอความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งที่ประชุมมีมติ ดังนี้

2.5 กทพ. ได้หารือกับ ทล. และ บหม. เพื่อพิจารณาแบบก่อสร้างทางเข้า-ออกสนามบินสุวรรณภูมิ ด้านใต้ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2547 ซึ่งที่ประชุมเห็นควรให้ กทพ. ดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าวตามแบบเดิมของ กทพ. ก่อนเพื่อรองรับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี พ.ศ. 2548 โดยให้ กทพ. รวมงานก่อสร้างขยายช่องจราจรระดับดินของทางเข้า-ออก (Access "D") ของ ทล. ที่จำเป็นต้องก่อสร้างให้สอดคล้องกันไว้ในคราวเดียวกันด้วย และเห็นควรให้มีการศึกษาแนวเส้นทางด่วนยกระดับ 8 ช่องจราจรจากทางพิเศษบูรพาวิถีเข้าสู่อาคารผู้โดยสารด้านใต้ในอนาคต โดยให้พิจารณาถึงผลการศึกษาโครงการวางแผนผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิที่เสนอแนะให้สร้างทางพิเศษสุวรรณภูมิตอนที่ 1 จากทางพิเศษฉลองศรีชัยถึงอาคารผู้โดยสารทางตอนเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2547 เห็นชอบในหลักการโครงการฯ เมื่อก่อสร้างทางเชื่อมเข้าสู่อาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับทางพิเศษบูรพาวิถีตามผลการประชุมกับ กทพ.

2.6 กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัท เอพซิลอน จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดทำเอกสารที่ใช้ในการประกวดราคาในวงเงิน 8.99 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2548 โดยจะดำเนินการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จภายใน 75 วัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการ

### 13. โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์

#### 1. ความเป็นมา

1.1 โครงการทางพิเศษสายบางพลี-บางขุนเทียน ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เพื่อส่งเสริมระบบทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ให้สมบูรณ์เต็มระบบทางหลวงวงแหวน โดยเชื่อมกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และด้านตะวันตก ซึ่งกรมทางหลวง (ทล.) ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว และเปิดให้บริการแล้ว

1.2 โครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี เป็นส่วนหนึ่งของการก่อสร้างทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและทำให้การเชื่อมต่อทางหลวงวงแหวนมีความสมบูรณ์ โดยมีแนวสายทางต่อเชื่อมกับทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงถนนพระรามที่ 2-ถนนสุขสวัสดิ์ เริ่มต้นจากถนนสุขสวัสดิ์บริเวณพระประแดงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปทางตะวันออกผ่านถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด) บริเวณบางพลี ระยะทาง 22.5 กม.

1.3 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2546 เรื่องโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี ให้ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2543 ที่เห็นชอบในหลักการก่อสร้างโครงการ โดยวิธีจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอและให้ ทล. ไปพิจารณาดำเนินการยกเลิกประกวดราคาคัดเลือกผู้รับจ้างดำเนินโครงการฯ โดยวิธีจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จตามประกาศของ ทล. ลงวันที่ 5 เมษายน 2543 และให้โอนโครงการฯ ให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และโดยที่โครงการนี้มีความสำคัญสมควรต้องดำเนินการเร่งด่วน เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะเปิดในปี 2548 จึงให้กระทรวงคมนาคมประสานงานกับกระทรวงการคลังในเรื่องแหล่งเงินทุนที่จะนำมาใช้ในการดำเนินโครงการ (Financing Arrangement) ทั้งนี้จะต้องไม่เป็นการเพิ่มภาระหนี้สาธารณะของประเทศ

1.4 กระทรวงคมนาคมได้พิจารณารูปแบบการลงทุนและแนวทางการจัดหาเงินที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในการประชุมเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2546 ดังนี้

๓.๓.๑ อธิบดีให้ กทพ. ดำเนินการรื้อ้างเอกชนเข้าทำกิจการรถไฟทางพิเศษพิเศษ โดยให้เอกชนนำเงินลงทุนมาชำระค่าที่ดินและค่าเวนคืนที่ดินตามแบบปรารถนารัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทย โดยเอกชนจะไม่นำเงินลงทุนสร้างและดำเนินการเดินรถไฟทั้งหมด ภายใน ๖ ปีแรกให้เอกชนก่อสร้างได้

๓.๓.๒ อธิบดีให้ กทพ. ดำเนินการลงนามในสัญญาจ้างเอกชนนำเงินลงทุนสร้างทางรถไฟพิเศษเฉพาะแนวภาคกลางและภาคใต้ ช่วงสุพรรณบุรี-บางพลี โดยที่รัฐไม่มีเงินเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง

๓.๓.๓ อธิบดีให้ กทพ. ดำเนินการหาเอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนตามเงื่อนไขของกรมการรถไฟรัฐให้ดำเนินการให้เอกชนเข้าดำเนินงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ กทพ. ได้ให้เอกชนไปสำรวจและทำการก่อสร้าง โดยมีเงื่อนไขว่าผู้เข้าร่วมลงทุนต้องรับภาระค่าใช้จ่ายดำเนินการก่อสร้างและดำเนินการเดินรถไฟทั้งหมดต่อไป โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิในการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนที่เข้ามาร่วมสร้างทางรถไฟทางพิเศษเฉพาะแนวภาคกลางและภาคใต้เป็นระยะเวลา ๓๐ ปี นับจากวันที่มีการเดินรถไฟ โดย กทพ. ไม่สามารถนำเงินลงทุนของทางรถไฟมาชำระค่าได้ ให้รัฐบาลอนุมัติให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน โดย กทพ. จะเสนอเงินกู้ยืมมาลงทุนโดยพิจารณาเพื่อประโยชน์ของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เข้ามาร่วมสร้างทางรถไฟทางพิเศษพิเศษ ๓ เส้นทางขอให้รัฐบาลอนุมัติเงินเพิ่มทุนแก่ กทพ. ให้จะมีเงินเพียงพอในการดำเนินการเดินรถไฟและดำเนินการเดินรถไฟกับภาคใต้ กทพ. จะนำรายได้จากค่าโดยสารรถไฟและค่าเช่าที่ดินของทางรถไฟมาชำระหนี้แก่ผู้ถือหุ้นภายใน ๖ ปีแรกของการเดินรถไฟ

๓.๓.๔ อธิบดีให้ กทพ. เสนอโครงการของกระทรวงพิเศษเฉพาะแนวภาคกลางและภาคใต้ ช่วงสุพรรณบุรี-บางพลี และแนวสุพรรณบุรี-บางพลี ให้ผู้รับผิดชอบดำเนินการลงทุนดำเนินการก่อสร้าง โดย กทพ. จะนำรายได้จากการเก็บค่าโดยสารของทางรถไฟมาชำระหนี้แก่ผู้เข้าร่วมลงทุนของทางรถไฟและค่าเช่าที่ดินของทางรถไฟมาชำระหนี้แก่ผู้ถือหุ้นภายใน ๖ ปีแรกของการเดินรถไฟ

๓.๓.๕ อธิบดีให้สำนักงานคณะกรรมการจัดตั้งรถไฟระบบรางมวลชน เป็นองค์การมหาชนมีอำนาจและหน้าที่ในการพัฒนาทางรถไฟทางพิเศษ และทางรถไฟธรรมดา

๓.๓.๖ สำนักงานคณะกรรมการจัดตั้งรถไฟระบบรางมวลชน มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เข้ามาร่วมสร้างทางรถไฟทางพิเศษพิเศษ ๓ เส้นทาง

๓.๓.๗ อธิบดีให้ กทพ. ดำเนินการหาเอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนตามเงื่อนไขของกรมการรถไฟรัฐให้ดำเนินการให้เอกชนเข้าดำเนินงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ กทพ. ได้ให้เอกชนไปสำรวจและทำการก่อสร้าง โดยมีเงื่อนไขว่าผู้เข้าร่วมลงทุนต้องรับภาระค่าใช้จ่ายดำเนินการก่อสร้างและดำเนินการเดินรถไฟทั้งหมดต่อไป โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิในการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนที่เข้ามาร่วมสร้างทางรถไฟทางพิเศษเฉพาะแนวภาคกลางและภาคใต้เป็นระยะเวลา ๓๐ ปี นับจากวันที่มีการเดินรถไฟ โดย กทพ. ไม่สามารถนำเงินลงทุนของทางรถไฟมาชำระค่าได้ ให้รัฐบาลอนุมัติให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน โดย กทพ. จะเสนอเงินกู้ยืมมาลงทุนโดยพิจารณาเพื่อประโยชน์ของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เข้ามาร่วมสร้างทางรถไฟทางพิเศษพิเศษ ๓ เส้นทางขอให้รัฐบาลอนุมัติเงินเพิ่มทุนแก่ กทพ. ให้จะมีเงินเพียงพอในการดำเนินการดำเนินการเดินรถไฟและดำเนินการเดินรถไฟกับภาคใต้ กทพ. จะนำรายได้จากค่าโดยสารรถไฟและค่าเช่าที่ดินของทางรถไฟมาชำระหนี้แก่ผู้ถือหุ้นภายใน ๖ ปีแรกของการเดินรถไฟ

ระหว่างการก่อสร้างโครงการโดยยังไม่มี ความชัดเจนในวงเงินลงทุนโครงการแล้ว จะก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่อง ในการคัดเลือกเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนและดำเนินการ เนื่องจากผู้เข้าร่วมลงทุนต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ด้านการก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญในการคำนวณอัตราผลตอบแทนทางการเงิน อัตราค่าผ่านทาง และส่วนแบ่งรายได้ของภาครัฐ

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงต้นทุนทางการเงินที่ภาครัฐสามารถจัดหา แหล่งเงินทุนที่มีค่าใช้จ่ายทางการเงินต่ำกว่าภาคเอกชนแล้ว การที่ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนและจัดหาแหล่ง เงินสำหรับโครงการนี้จะทำให้วงเงินลงทุนรวมลดลง และก่อให้เกิดประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจสูงขึ้น

2) นอกจากนี้ภาครัฐควรพิจารณาหาบทวนการจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงข่าย ทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกให้มีความสอดคล้องกันทั้งระบบ โดยคำนึงถึงความเป็นธรรม และความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ ตลอดจนผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ

3) อย่างไรก็ดีหากรัฐมีนโยบายที่จะให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน เห็นควรให้มีการ ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตั้งแต่เริ่มแรก โดยมีการศึกษาความเหมาะสมโครงการตามประเด็นหัวข้อของ ศสช. โดยเฉพาะประเด็นความเหมาะสมในการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน ทางเลือกและรูปแบบการร่วมลงทุน ซึ่งรวมถึง การร่วมลงทุน ตลอดจนความเหมาะสมทางการเงินของโครงการ และความเสี่ยงของโครงการ จึงเห็น ควรให้มีการศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นดังกล่าวด้วย ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 3-4 เดือน ในการศึกษาเพิ่มเติมและปรับข้อมูลโครงการที่กรมทางหลวงได้ทำการศึกษาความเหมาะสมไว้แล้ว และไม่น่าก่อให้เกิด ความล่าช้าในขั้นตอนดำเนินโครงการ

1.4.7 สำนักงบประมาณได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเมื่อ 5 สิงหาคม 2546 ดังนี้

1. กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวง พิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงสุพรรณบุรี - บางพลี ให้แล้วเสร็จทันกำหนดการเปิดใช้ ทางภาคสายอนุวรรณภูมิ จึงได้มอบหมายให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างแผนกรมทางหลวง ตามที่มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 6 พฤษภาคม 2546 โดยให้กรมทางหลวงรับผิดชอบดำเนินการในกระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการ จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจักพิจารณาอนุมัติให้ กทพ. ดำเนินการตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

2. เพื่อให้การบริหารโครงการดังกล่าวมีรายได้เพียงพอสำหรับการชำระหนี้สิน ค่าก่อสร้างต้น เริ่มเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจักพิจารณาอนุมัติให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และบริหารโครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงถนนพระรามที่ 2 ถึงถนนสุพรรณบุรี แผนกรมทางหลวงตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอได้





### 2.3 การส่งมอบพื้นที่

กทพ. ได้ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้รับจ้างไปแล้วจำนวน 11 ครั้ง ตามพื้นที่ที่กรมทางหลวงได้ส่งมอบให้ กทพ. ซึ่งบริษัท ข. การช่าง รับมอบพื้นที่ประมาณ 21.31 กม. (เท่ากับประมาณ 94.76%) และส่งวนสิทธิ์ให้ กทพ. รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างประมาณ 8% จากพื้นที่ที่ขอรับมอบ ทั้งนี้ กทพ. ได้ดำเนินการส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างแล้วทั้งหมดตามที่กรมทางหลวงได้ส่งมอบ ทั้งนี้ กทพ. ได้ดำเนินการส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้างแล้วทั้งหมดตามที่กรมทางหลวงได้ส่งมอบให้ กทพ. แล้ว แต่ผู้รับจ้างไม่ยอมรับพื้นที่บางส่วนที่ยังคงมีสิ่งปลูกสร้างเหลืออยู่ ซึ่ง กทพ. ได้จัดประชุมประสานงานกับกรมทางหลวง เพื่อเร่งรัดให้กรมทางหลวงดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่เหลืออยู่ให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการก่อสร้าง

### 2.4 งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่ติดขัดงานก่อสร้าง

กทพ. ได้พิจารณาอนุมัติค่าใช้จ่ายในการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในเขตทางใหม่ตามที่หน่วยงานสาธารณูปโภคต่างๆ แจ้งมาแล้ว ขณะนี้อยู่ในระหว่างประสานงานเพื่อรื้อย้ายให้เป็นไปตามแผนงาน และกำหนดการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่อไป

## 14. โครงการทางพิเศษคลองสามวา-บางเขน (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก)

### 1. ความเป็นมา

1.1 โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก) ชื่อเดิมคือโครงการทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก เป็นโครงการทางด่วนยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นโครงการต่อเชื่อมกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณถนนรามอินทรา แนวสายทางมุ่งไปทางทิศเหนือยกระดับข้ามโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อถนนรัตนโกสินทร์-ถนนมิมิตรใหม่ จากนั้นแนวสายทางจะเบนไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือยกระดับข้ามถนน กม.11 และไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกกรุงเทพฯ บริเวณทิศใต้ของทางแยกต่างระดับลำลูกการวมระยะทางประมาณ 9.5 กิโลเมตร มีทางแยกต่างระดับวงแหวนรอบนอก เก็บค่าผ่านทาง 4 แห่ง โดยทิศทางมุ่งใต้ (ขาเข้าเมือง) 2 แห่ง ที่ด้านวงแหวนรอบนอก ด้านถนน กม. 11 และทิศทางมุ่งเหนือ (ขาออกเมือง) 2 แห่ง ที่ด้าน กม. 11 และด้านรามอินทรา

1.2 คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ได้มีมติอนุมัติในหลักการให้ กทพ. ดำเนินโครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก วงเงินลงทุน 13,708 ล้านบาท โดยรัฐบาลให้เงินอุดหนุนแก่ กทพ. ในลักษณะการเพิ่มทุนของภาครัฐ ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเท่าที่จ่ายจริง (ประมาณการเบื้องต้น 7,011 ล้านบาท) และค่าก่อสร้างบางส่วน โดยในส่วนค่าก่อสร้างที่จะอุดหนุนแก่ กทพ. ให้กระทรวงคมนาคมหารือร่วมกับกระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ กทพ. อีกครั้งหนึ่ง โดยให้จำนวนเงินที่จะต้องอุดหนุนต่ำสุดภายในวงเงินที่เสนอขอไว้ 3,884 ล้านบาท แล้วรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

1.3 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ 21 ธันวาคม 2547 รับทราบผลการประชุมหารือร่วมกันของ 4 หน่วยงานเห็นชอบในหลักการที่รัฐบาลให้เงินอุดหนุนค่าก่อสร้างและควบคุมงาน 48.7% ของวงเงินที่จ่ายจริง (ประมาณ 3,262 ล้านบาท) และเห็นชอบให้ กทพ. กู้เงินจากแหล่งเงินกู้ในประเทศสำหรับค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานส่วนที่เหลือ และในกรณีสำนักงานประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้ กทพ. ได้ให้กระทรวงการคลังร่วมกับ กทพ. เป็นผู้พิจารณาหาแหล่งเงินกู้ต่อไป

### 2. ผลการดำเนินงาน

#### 1) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

กทพ. ได้ดำเนินการออก พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดินแล้ว ซึ่งขณะอยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินงานของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

#### ๑. ก่อสร้าง

คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมครั้งที่ 3/2548 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2548 เห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินการก่อสร้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายรามอินชารวมแนววงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร โดยวิธีคัดเลือกจากบริษัทที่ปรึกษาซึ่ง กทพ. ได้ขึ้นทะเบียนไว้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ๒๕47 ถึงวันที่ 31 มกราคม 2549 ในกลุ่มงานก่อสร้างจำนวน 10 ราย ในวงเงินค่าใช้จ่ายประมาณ ๓๐๐ ล้านบาท โดยในการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาให้มีรายละเอียดตามที่ กทพ. เสนอพร้อมทั้งได้อนุมัติให้เปิดให้มีการประกวดการจ้างโดยวิธีคัดเลือกจำนวน 7 คน และคณะกรรมการ จอจกฯ ได้พิจารณา

#### ผลปฏิบัติงานในช่วงไตรมาส

- ดำเนินการสัญญาที่ต้นมีระยะเวลา 22 เดือน เริ่มประมาณเดือนมกราคม 2549
- ก่อสร้างโครงการมีระยะเวลา 22 เดือน เริ่มประมาณเดือนพฤษภาคม 2549
- เปิดให้บริการประมาณเดือนมีนาคม 2551

## 15. โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

### 1. ความเป็นมา

ตามที่กระทรวงคมนาคม โดยบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ได้มีการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสามารถเปิดให้บริการได้กลางปี 2548 ซึ่งจะใช้เป็นสนามบินนานาชาติแทนท่าอากาศยานกรุงเทพนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงเห็นควรวางแผนระบบการขนส่งสาธารณะที่จะให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานดังกล่าวให้มีความหลากหลายและทันสมัยสมกับที่จะให้ประเทศไทยเป็นประตูสู่ทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นตามโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย

### 2. ผลการดำเนินงาน

กรมการขนส่งทางบกได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณารูปแบบบริการสาธารณะ เพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2545 เพื่อทำหน้าที่ศึกษา พิจารณา กำหนดรูปแบบ รวมทั้งกำหนด กฎเกณฑ์รถบริการสาธารณะทุกประเภทที่จะมีให้บริการระหว่างสนามบินกับกรุงเทพมหานคร และเมืองที่สำคัญใกล้เคียง

คณะกรรมการพิจารณารูปแบบบริการสาธารณะเพื่อรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดำเนินการจัดทำโครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเบื้องต้นแล้ว เพื่อเตรียมระบบการขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมเพียงพอที่จะรองรับจำนวนผู้ใช้บริการสนามบินทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยได้กำหนดรูปแบบรถสาธารณะที่จะให้บริการ คือ รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่สาธารณะ รถลีมูซีน (Limousine) รวมทั้งรถโดยสารที่ไปแหล่งท่องเที่ยวต่างจังหวัดโดยตรง เช่น พัทยา

รถโดยสารประจำทางที่กำหนดไว้จะเป็นรถโดยสารธรรมดาสำหรับผู้ทำงานและผู้ติดต่อธุรกิจที่ท่าอากาศยาน และรถโดยสารปรับอากาศที่เป็นบริการสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยว นักธุรกิจทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยลักษณะรถจะเป็นรถที่ออกแบบเป็นพิเศษสามารถนั่งสามแถวขึ้น – ลง สะดวก โดยจัดทำที่วางสัมภาระเป็นสัดส่วน เช่น ให้มีที่วางสัมภาระในส่วนหน้าและที่นั่งโดยสารในแถวหลัง ทั้งนี้เนื่องจากผู้โดยสารส่วนใหญ่จะต้องมีสัมภาระในการเดินทาง เพื่อให้เกิดความสะดวกและความประทับใจ จึงควรจัดวางสัมภาระให้เรียบร้อย สำหรับรถแท็กซี่สาธารณะและรถลีมูซีน (Limousine) จะมี รูปแบบการให้บริการคล้ายกับที่เป็นอยู่ในปัจจุบันที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ

นอกจากนี้คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษารายละเอียดแต่ละด้านจำนวน 4 คณะ ได้แก่ 1. คณะทำงานพิจารณารูปแบบบริการรถสาธารณะ 2. คณะทำงานการออกไปอนุญาต

ประกอบบริการขนส่งประจำทาง 3. คณะทำงานกำหนดมาตรฐานตัวรถทุกประเภท 4. คณะทำงานที่ทางราชการกำหนดสถานที่จัดรถบริการสาธารณะในบริเวณถนน, ปั่น และมีการดำเนินการด้านอื่น ดังนี้

1. การพิจารณาให้มีรถโดยสารที่จะนำมาให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 3 ประเภท ดังนี้

1.1 รถแท็กซี่สาธารณะ มีรูปแบบการบริการเหมือนปัจจุบันที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ผู้โดยสารที่จะเข้าไปบริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต้องสามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้ โดยมีรถ ๑ คันต่อ ๑ เที่ยวบินให้รถเพื่อให้ผู้ใช้บริการชาวต่างชาติทราบ

1.2 รถลีมูซีน (Limousine) มีรูปแบบการบริการเหมือนปัจจุบัน แต่ควรให้มีทั้งรถตู้เช่าแบบรวมในการให้บริการด้วย โดยรถลีมูซีนที่ให้บริการควรติดวิทยุสื่อสารเพื่อสื่อสารกับทางสนามบิน (Airport) เพื่อไปรับส่ง ผู้โดยสารตามจุดที่ได้รับแจ้ง

1.3 รถโดยสารระหว่างเมือง ให้มีเส้นทางการเดินทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงพื้นที่ปลายทางจะเป็นรถโดยสารปรับอากาศที่ได้รับการออกแบบพิเศษสามารถนำสัมภาระขึ้น-ลง ลงรถได้ อาจจัดทำที่วางสัมภาระเป็นสัดส่วน เช่น ให้มีที่วางสัมภาระในฉนวนหน้าและที่นั่งโดยสารในแถวหน้า และในแถวหลัง หรือใช้จุดวางสัมภาระที่มีอยู่แล้ว เช่น จักรเย็บผ้าและเก้าอี้แถวหรือหลังของที่นั่ง เป็นต้น

1.4 รถโดยสาร (Shuttle Bus) เป็นรถโดยสารปรับอากาศที่ได้รับการออกแบบพิเศษสามารถนำสัมภาระขึ้น-ลง ลงรถได้ อาจจัดทำที่วางสัมภาระเป็นสัดส่วน เช่น ให้มีที่วางสัมภาระในฉนวนหน้า และที่นั่งโดยสารในแถวหน้า และในแถวหลัง โดยจะมีเส้นทางเดินรถตามที่กำหนด มีรถบริการเดินรถที่แน่นอน ทั้งไปและกลับโดยมีผู้ประกอบการรายใหม่ได้เข้ามาประกอบการฯ (รายละเอียดเห็นทางตอนข้อ ๒)

1.5 รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ เป็นรูปแบบของรถโดยสารทั่วไป มีทั้งรถเดินรถโดยสารชาวไทย พนักงานที่ทำงานในสนามบิน และผู้ที่มาติดต่อธุระที่สนามบิน โดยจะมีเส้นทางรถที่ทางสนามบินกำหนดเชื่อมต่อกับการเดินทางที่ลำคูน

2. การพิจารณารูปแบบบริการรถสาธารณะชนิดอื่นที่ทางสนามบินกำหนดเส้นทาง (Shuttle Bus) เป็นรถประจำทาง ๓ เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ราชประสงค์-สีลม

เส้นทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปตามถนนบางนา-ตราด ขึ้นทางด่วนบางนา-ตราด

ลงบนถนนสีลม แล้วข้ามถนนราชดำริ เข้าถนนสีลม จุดลงรถที่สีลม

เส้นทางที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-สีลม-โกลเด้นทาวน์

เส้นทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปตามถนนบางนา-ตราด ขึ้นทางด่วนบางนา-ตราด

ลงบนถนนสีลม จุดลงรถที่สีลมโกลเด้นทาวน์

เส้นทางที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ-กรุงเทพฯ

เส้นทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปตามถนนบางนา-ตราด ขึ้นทางด่วนบางนา-ตราด

ลงบนถนนสีลม ๒ จุดลงรถที่สีลมโกลเด้นทาวน์และสถานีขนส่งสายเหนือ

เส้นทางที่ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้

เริ่มต้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปตามถนนบางนา-ตราด ขึ้นทางด่วนบางนา ลงทางด่วน ที่ยมราช ไปตามถนนหลานหลวง ราชดำเนินกลาง ข้ามสะพานพระปิ่นเกล้า ถนนบรมราชชนนี จุดเส้นทางที่สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้

3. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 อนุมัติตามมติคณะกรรมการบริหารพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทภ. 3/2546 เรื่องศูนย์รถโดยสารปรับอากาศ (Airport Express) ของสนามบินสุวรรณภูมิ โดยให้ออกแบบและดำเนินการให้เหมาะสมสอดคล้องกับแผนงานรวมของอาคารที่จอดรถทั้งระบบรวมทั้งให้มีสภาพที่เหมาะสมกับการเป็น Airport Express ซึ่งจะต้องแตกต่างและไม่ให้เกิดการคับคั่ง เหมือนที่หยุดรถรับส่งผู้โดยสารทั่วไป และจะต้องมีมาตรฐานทัดเทียมกับ ต่างประเทศ โดยมอบหมายให้บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยได้นำเสนอแผนพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่สำหรับกิจกรรมภายในศูนย์การขนส่งสาธารณะ โดย ทอท. ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการและนำเสนอกกระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นชอบก่อนนำเข้าสู่ที่ประชุม กทภ. ต่อไป

## 16. โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

### 1. ความเป็นมา

ตามนโยบายในการแก้ไขปัญหาจราจรของรัฐ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีหน้าที่ที่จะต้องสนับสนุนการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง และเพื่อให้การบริการรถโดยสารประจำทางสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ จึงจัดทำโครงการจัดเส้นทางเดินรถให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อประโยชน์โดยรวมต่อสังคมและ ขสมก. ต่อไป

### 2. ผลการดำเนินงาน

เพื่อให้การบริการรถโดยสารประจำทางสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่จึงจัดทำโครงการจัดเส้นทางทางเดินรถให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อประโยชน์โดยรวมต่อสังคมโดย ขสมก. ดำเนินการ ดังนี้

2.1 กำหนดเส้นทางเดินรถใหม่ตามแนวความคิดการให้บริการแบบ Bus Transit จำนวน 7 เส้นทางคือ

- 1) ถนนบึงสุพรรณภูมิ - ท่าน้ำสี่พระยา เพื่อเชื่อมเส้นทางเรือด่วน
- 2) ถนนบึงสุพรรณภูมิ - บางลำพู เพื่อเชื่อมต่อผู้ให้บริการที่ติดต่อกับถนนบึงย่านถนนข้าวสาร
- 3) ถนนบึงสุพรรณภูมิ - ลีแยกบางนา เพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS บริเวณสถานีบางนา
- 4) ถนนบึงสุพรรณภูมิ - ดอนเมือง เพื่อเชื่อมต่อผู้ให้บริการที่มีความจำเป็นต้องเดินทางสู่ถนนบึงสุพรรณภูมิ
- 5) ถนนบึงสุพรรณภูมิ - สถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง เพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าผู้ให้บริการที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าจากด้านทิศเหนือ ทิศใต้ ทิศตะวันออกเฉียงเหนือและรถไฟฟ้ามหานคร
- 6) ถนนบึงสุพรรณภูมิ - ถนนศรีนครินทร์ - สมุทรปราการ เพื่อรองรับผู้ให้บริการที่ย้ายมาสู่เมืองใหม่
- 7) ถนนบึงสุพรรณภูมิ - ถนนศรีนครินทร์ - สมุทรปราการ เพื่อรองรับผู้ให้บริการที่ย้ายมาสู่เมืองใหม่



๒.๕ ขยายเส้นทางปัจจุบัน จำนวน ๒ เส้นทาง คือ

- 1) เส้นทางสาย ๑17 สมุทรปราการ – ลาดกระบัง – ถนนปิ่นสักรัตนบุรี
- 2) เส้นทางสาย 519 คลองเตย – เขหมื่นชนรมเกล้า – ถนนปิ่นสักรัตนบุรี

การให้บริการโดยรถประจำทาง โดย ขสมก. จะนำรถโดยสาร EURO ๕ จำนวน 15 คัน มาให้บริการบนรถ Bno Transit เส้นทางเดินรถเชื่อมต่อกับถนนปิ่นสักรัตนบุรีสำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตพื้นที่ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยาน และผู้ให้บริการท่าอากาศยานทั่วไป และได้เก็บค่าโดยสารตามอัตราค่าโดยสารในปัจจุบัน เริ่มต้นที่ 10 บาท และสูงสุด 20 บาท

๒.๖ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ได้มีคำสั่งที่ ๒๕๔ ลงนามเมื่อ ๒๕/๑๒/๖๑ ลงมติอนุมัติโครงการจัดตั้งศูนย์บริการด้านความปลอดภัยและสุขภาพของแรงงานข้ามชาติที่ ๑๗ เพื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๖๒/ โดยในรายงานของ ขสมก. ขอให้พิจารณาจัดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมต่อกับรถโดยสารที่ให้บริการแก่แรงงานข้ามชาติที่ศูนย์บริการด้านความปลอดภัยและสุขภาพของแรงงานข้ามชาติที่ ๑๗ จำนวน ๑ เส้นทาง โดยได้ดำเนินการจัดตั้งรถโดยสาร ๑๐

## 17. โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2

### 1. มติคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 อนุมัติตามมติคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (กพอ.) ครั้งที่ กพอ. 4/2539 เห็นชอบแนวทางการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ตามรูปแบบที่ปรับปรุงใหม่ให้เป็นท่าเรือทันสมัยสามารถรองรับเรือ POST PANAMAX ได้ในอนาคต

### 2. ผลการดำเนินงาน

แอ่งจอดเรือที่ 2 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 7 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ Co-C3 และท่าเทียบเรือ D1-D3

- **ท่าเทียบเรือ C0** มีความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -16.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) การท่าเรือฯ ได้พัฒนาให้รับเรือโดยสาร ลินคัทวไป และรถยนต์ อยู่ระหว่างการทบทวนโครงการ เนื่องจากไม่มีเอกชนรายใดผ่านเกณฑ์คุณสมบัติเบื้องต้น และในขณะเดียวกันได้ตกลงให้บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บพด.) ใช้ท่าเทียบเรือ C0 เพื่อให้เรือเฟอร์รี R0:R0 เข้าเทียบท่าในการขนถ่ายสินค้าและรถบรรทุกสินค้าจากภาคใต้ของประเทศไทยมาที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นการชั่วคราวระหว่างการท่าเรือฯ ดำเนินการสรรหาเอกชนลงทุนบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ C0 ครั้งใหม่ต่อไป
- **ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C1, C2, D1, D2, และ D3** ความยาว 700, 500, 700, 500 และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก - 16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ซึ่งท่า D1-D3 การท่าเรือฯ ได้ถมทะเลและก่อสร้างเขื่อนกันดิน (Revetment) ความยาว 1,700 เมตร ไว้เท่านั้น เอกชนจะต้องเข้ามาลงทุนเพิ่มเติม ขณะนี้ได้ผู้ประกอบการแล้ว โดยการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการในคราวเดียวกัน ประกอบด้วย A3, C1, C2, D1 - D3 ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 เห็นชอบให้กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holding Limited เป็นผู้ชนะการคัดเลือกฯ และการท่าเรือฯ ได้ลงนามในสัญญาฉบับนี้แล้วเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 ซึ่งทางบริษัทฯ อยู่ระหว่างการพัฒนาท่าเทียบเรือ โดยมีแผนเปิดดำเนินการดังนี้

| ท่าเทียบเรือตู้สินค้า | ขีดความสามารถ<br>ตู้คอนเทนเนอร์ | เปิดดำเนินการ                        |
|-----------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| C1                    | 1,000,000                       | ภายใน 30 เดือน นับจากวันลงนาม        |
| C2                    | 1,000,000                       | เสร็จสิ้น                            |
| C3                    | 1,400,000                       | เริ่มประกอบอาคารเมื่อปีงบประมาณ ๒๕๕๖ |
| C4                    | 1,000,000                       | ผ่านท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการแล้ว |
| C5                    | 1,000,000                       | ไม่ทราบ (รอการชี้แจงรายละเอียด)      |

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ความยาว 500 เมตร ความลึก 10 เมตร (ความลึกน้ำ -10 เมตร) ขณะนี้บริษัท แมดแมกซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์วิสเซส จำกัด ได้ยื่นขอเช่าพื้นที่ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ของท่าเรือแหลมฉบัง-ตะวันออก 2547 ดังนี้

|               |         |        |
|---------------|---------|--------|
| จำนวนเรือ     | 12      | เที่ยว |
| ตู้สินค้าเข้า | 67,100  | ตู้/ปี |
| ตู้สินค้าออก  | 67,100  | ตู้/ปี |
| รถบรรทุก      | 600     | ตู้/ปี |
| รวม           | 128,301 | ตู้/ปี |

## 18. การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

### 1. ความเป็นมา

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2543 เห็นชอบแผนการแปรรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) และมีมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2545 ปรับแผนการจำหน่ายหุ้น โดยให้จำหน่ายหุ้นเพิ่มทุนของ บกท. จำนวนไม่เกิน 300 ล้านหุ้น และหุ้นเดิมของกระทรวงการคลังจำนวน 100 ล้านหุ้น ซึ่งจะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของภาครัฐลดลงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 แผนการจำหน่ายหุ้นมีสาระสำคัญ คือ จำหน่ายหุ้นให้ประชาชนทั่วไป (Public Offering) ทั้งในและต่างประเทศ จำนวน 285 ล้านหุ้น จำหน่ายหุ้นให้พนักงานของ บกท. ตามโครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงาน (Employee Securities Option Plan) จำนวน 15 ล้านหุ้น

1.2 ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2546 อนุมัติการปรับปรุงแผนการจำหน่ายหุ้นของ บกท. โดยมีสาระสำคัญคือ

- คงจำนวนหุ้นเพิ่มทุนของ บกท. จำนวน 300 ล้านหุ้น โดย เสนอขายหุ้นเพิ่มทุน จำนวน 285 ล้านหุ้น ให้แก่นักลงทุนทั่วไป และเสนอขายหุ้นเพิ่มทุน จำนวน 15 ล้านหุ้น ให้แก่พนักงานของ บกท.

- ระบุหุ้นเดิมที่กระทรวงการคลังจะนำมาเสนอขายต่อนักลงทุนทั่วไป เป็นจำนวนไม่เกิน 100 ล้านหุ้น (จากเดิมซึ่งระบุไว้เป็นประมาณ 100 ล้านหุ้น)

- หุ้นที่จะนำมาใช้ในการดำเนินการจัดสรรส่วนเกิน (Over – Allotment Shares หรือ Greenshoe Programme) จำนวนร้อยละ 15 ของหุ้น บกท. ที่เสนอขาย หรือไม่เกิน 60 ล้านหุ้น โดยเป็นการจัดสรรหุ้นส่วนเกินจากกระทรวงการคลัง

- วัตถุประสงค์เพื่อการระดมทุน เพื่อลดสัดส่วนหนี้สินต่อทุนของ บกท. เพื่อเพิ่มสภาพคล่องในการซื้อขายของหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ และเพื่อลดสัดส่วนการถือหุ้นของภาครัฐ ผลที่คาดว่าจะได้รับสามารถนำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นไปลงทุนในโครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ภายในเครื่องบิน รวมทั้งวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในอนาคต

### 2. ผลการดำเนินงาน

หลังจากที่ บกท. ได้ดำเนินการตามแผนการจำหน่ายหุ้นต่อประชาชนทั่วไปจำนวน 385 ล้านบาท ในราคา 50 บาทต่อหุ้น ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน 2546 โดยหุ้นที่เสนอขายเป็นหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 285 ล้านหุ้นและหุ้นเดิม ที่ถือโดยกระทรวงการคลัง 100 ล้านหุ้น พร้อมกับกระทรวงการคลังที่ได้เสนอขายหุ้นส่วนเกินอีกจำนวน 57.75 ล้านหุ้น รวมเป็นหุ้นที่เสนอขายทั้งสิ้น 442.75 ล้านหุ้น ซึ่งได้รับเงิน (ก่อนหักค่าใช้จ่าย) จำนวน 14,250 ล้านบาท จากการจำหน่ายหุ้นครั้งนี้ โดยปัจจุบัน สัดส่วน

การซื้อหุ้นของกรมสรรพากรสิ่งใหม่ บกท. อยู่ประมาณร้อยละ 5-10 บาท. ไม่ได้ไปขอซื้อหุ้นเพิ่ม  
ให้หน่วยงานการโครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้หน่วยงาน (FSDF) แล้ววันที่ 11 ตุลาคม 2547  
ตุลาคม 2547 โดยให้พนักงานใช้สิทธิจองซื้อหุ้นเพิ่มจำนวน 8,650,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท  
และมีใบลงสภาพในสำคัญแสดงสิทธิเป็นหุ้นสามัญชำระ 134,000 หุ้นรวมเป็นหุ้นชำระ  
ในครั้งนี้งี้ถึง 7,076,200 หุ้น โดย บกท. ได้นำหุ้นจำนวนดังกล่าวจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์  
จดทะเบียนโดยเพิ่มเงินต่อตลาดหลักทรัพย์แล้ว และดำเนินการจำหน่ายหุ้นให้หน่วยงานอื่น ๆ  
รวมจำนวนที่ 26 มีนาคม - 1 เมษายน 2548

## 19. การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย

### 1. ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2540 เห็นชอบให้การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เพิ่มบทบาทภาคเอกชน โดยการแปรรูปภาพให้พ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ได้กำหนดให้แยกการบริหารท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นอิสระจากกัน โดยการปรับโครงสร้างองค์กร จัดตั้งบริษัท จำกัด และนำเข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์

### 2. ผลการดำเนินงาน

- จัดตั้งบริษัท จำกัด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ หารายได้เข้ามาชดเชยภาระบักาน

กทท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจรวมทั้งจัดทำแผนธุรกิจของบริษัทที่จะจัดตั้งขึ้น 3 บริษัท คือ

- บริษัท กทท. ลอจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท กทท. บริหารทรัพยากรน้ำ จำกัด
- บริษัท บริหารท่าเรือภูมิภาค จำกัด

โดยที่ปรึกษาได้ส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว และ กทท. ได้เสนอขออนุมัติจัดตั้งบริษัททั้ง 3 บริษัทต่อกระทรวงคมนาคมแล้ว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

นอกจากนี้ กทท. ได้เตรียมโครงการเพื่อพัฒนาที่ดินประมาณ 335 ไร่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นเป็นคอมเพล็กซ์ขนาดใหญ่ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคัดเลือกของคณะกรรมการจัดจ้างเพื่อสรรหาบริษัทที่ปรึกษาที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการวางแผน การบริหารจัดการ คลังหรือทรัพยากรเข้ามาดำเนินการศึกษความเป็นไปได้ต่อไป

- การจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เพื่อแก้ไขปัญหาค่าบักาน ตามแนวทางของกระทรวงการคลังเสนอ

กทท. ได้ดำเนินการตามแนวทางที่กระทรวงการคลังเสนอให้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นเพื่อเป็นทางเลือกแก่พนักงาน โดย กทท. ได้ทำความเข้าใจกับพนักงานทุกระดับ และได้ทำรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ เสนอกระทรวงการคลังพิจารณา ซึ่งกระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว โดยให้ความเห็นมายังกระทรวงคมนาคมแล้ว

ในโครงการขอยกเลิกการรวมการ กทม. ได้มีมติเมื่อวันจันทร์ ที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ เห็นชอบให้มีการปรับโครงสร้างให้สำนักงานศึกษาธิการ กทม. ซึ่งจัดทบทวีปเป็นแผนแม่บทของโครงการฯ โดยมีการปรับโครงสร้างองค์กรให้มีความเหมาะสมกับวิสัยทัศน์การดำเนินงาน ซึ่งคาดว่าจะสามารถลดงบประมาณรายจ่ายของสำนักงานศึกษาธิการ กทม. เป็นประมาณร้อยละ ๒๐-๒๕ ได้ในเดือนเมษายน ๒๕๖๒

#### ๔. ปัญหาอุปสรรค

โครงการขอยกเลิกการรวมการ กทม. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเกิดผลประโยชน์ต่อประชาชนผู้มีส่วนได้เสียประสิทธิภาพ มีต้นทุนบริหารที่ต่ำลง และก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของพื้นที่งาน จำเป็นจะต้องมีหน่วยงานที่รองรับการกำกับดูแลที่ชัดเจนซึ่งโครงการปรับปรุง

ในสำนักงานหน่วยงานที่ยังมีความรับผิดชอบเกี่ยวข้องกับภาคส่วนหนึ่งมีการปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงานใหม่ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญซึ่งประกอบด้วย

- ความมั่นคงของภาพการดำเนินงาน
- สิทธิประโยชน์และผลประโยชน์ทางโดยเฉพาะ ซึ่งระบบบำนาญข้าราชการ
- โครงสร้างองค์กร และแผนธุรกิจต้องมีความชัดเจนสอดคล้องกับธรรมชาติงานที่ปฏิบัติได้
- ความพร้อมขององค์กรใหม่จะต้องมีความมั่นคงและยั่งยืน

#### ๕. เสนอแนะต่อไป

รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแล กลไกดำเนินการปรับปรุงเพื่อให้มีองค์การที่มีอำนาจและครบถ้วนทุกภาคส่วน ที่ไม่เป็นไปอย่างถูกต้องโปร่งใส การปรับปรุงโครงสร้างราชการเดิมที่มีผลประโยชน์ทำให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนได้อย่างแท้จริง

ควรให้หน่วยงานที่มีส่วนร่วมในทุกชั้นตอนของการปรับปรุง รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้เสียได้ทราบและพร้อมให้รายละเอียดกับการปรับปรุงที่มีมากขึ้น

#### ข้อเสนอแนะ

ในการที่จะดำเนินการขอยกเลิกการรวมการ กทม. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเกิดผลประโยชน์ต่อประชาชนผู้มีส่วนได้เสียประสิทธิภาพ มีต้นทุนบริหารที่ต่ำลง และก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของพื้นที่งาน จำเป็นจะต้องมีหน่วยงานที่รองรับการกำกับดูแลที่ชัดเจนซึ่งโครงการปรับปรุง

ในสำนักงานหน่วยงานที่ยังมีความรับผิดชอบเกี่ยวข้องกับภาคส่วนหนึ่งมีการปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงานใหม่ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญซึ่งประกอบด้วย

## 20. แผนงานการปฏิรูป บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

### 1. ความเป็นมา

การปฏิรูปบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เป็นไปตามนโยบายรัฐบาลในหลักการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2540 โดยได้จำแนกรัฐวิสาหกิจออกเป็น 2 กลุ่มที่แปรสภาพให้พ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ และกลุ่มที่คงสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากเป็นกิจการที่ไม่สามารถหาทำรายได้ แต่ให้เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการและให้บริการโดยการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน และ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2541 เห็นชอบในแผนแม่บทการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจ ตามที่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) เสนอ โดย กนร. ได้ว่าจ้างบริษัท Authur Andersen (AA) ให้ทำการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการปฏิรูปสาขาการขนส่ง สำหรับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ บวท. มีข้อสรุปดังนี้

1. วันที่ 19 ธันวาคม 2543 กนร. ได้นำเสนอผลการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการปฏิรูปฯ ตามที่ AA ได้จัดทำ เพื่อให้ ครม. รับทราบ ซึ่งกระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงการคลัง (กค.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แต่งตั้งคณะทำงานหลายคณะ เพื่อศึกษาและกลั่นกรองผลการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการปฏิรูปฯ ดังกล่าว ซึ่งกำหนดให้ บวท. ดำเนินการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนใน 2 รูปแบบ ได้แก่

1.1 การจัดตั้งบริษัทร่วมทุนเพื่อให้เอกชนเข้าร่วมทุนดำเนินการในส่วนการให้บริการที่เกี่ยวข้อง โดย บวท. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50

1.2 ปรับสัดส่วนการถือหุ้นใน บวท. ระหว่างรัฐบาลและสายการบิน จาก 91: 9 เป็น 51: 49 และเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2546 คณะกรรมการ บวท. ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 416 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาและทบทวนการดำเนินการเพิ่มบทบาทเอกชนใน บวท. ให้ครอบคลุมประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. วันที่ 27 สิงหาคม 2547 คณะกรรมการดังกล่าวได้นำเสนอผลการศึกษาให้กับคณะกรรมการ บวท. ในการประชุมครั้งที่ 433 โดยมีมติเห็นชอบแผนการจัดตั้งบริษัทลูกของ บวท. จำนวน 2 บริษัท ได้แก่ AEROTHAI Services Co.,Ltd และ AEROTHAI Communications and Information Systems Co.,Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทลูกที่มี บวท. ถือหุ้น 100 % ในระยะแรก จากนั้นจะมีการพิจารณาปรับสัดส่วนการถือหุ้นลงเพื่อการถือหุ้นลงเพื่อการร่วมทุนกับพันธมิตรที่มีศักยภาพ



2000

10.1515/9783110606491-006  
 Downloaded from www.mouton.de on 06/24/16. For personal use only.

วันที่ 12 ธันวาคม 2547 นาย ได้ดำเนินการสรุปข้อมูลเพื่อร่วมเสนอต่อที่ประชุมที่ประชุม  
คณะกรรมการ โดยงานนี้ได้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม โดยกระทรวงคมนาคม  
และสถานเอกอัครราชทูตฝรั่งเศสที่กรุงเทพฯ ได้มีนโยบายด้านสิทธิสตรีที่ชัดเจนแล้ว แต่ยังคงต้องพิจารณา  
จากคณะรัฐมนตรีต่อไป