



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
The Secretariat of the Cabinet

ชื่อเรื่อง

ส่วนราชการ
เจ้าของเรื่อง

วันที่มีมติ

รายงานความก้าวหน้าของโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล (ระหว่างเดือนตุลาคม - ธันวาคม 2547 จำนวน 18 เรื่อง) 

คค

08/03/2548

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานความก้าวหน้าของโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของหน่วยงานในสังกัด ระหว่างเดือนตุลาคม-ธันวาคม 2547 จำนวน 18 โครงการ/เรื่อง ได้แก่

- 1) โครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 2) โครงการลงทุน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 3) โครงการก่อสร้างโรงแรมทำอากาศยาน
- 4) โครงการลงทุน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 5) โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารสำนักงาน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 6) โครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟเพื่อรองรับทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 7) โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออก ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 8) โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม
- 9) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม
- 10) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1
- 11) โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออก ด้านใต้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 12) โครงการทางพิเศษสายบางพลี-บางขุนเทียน
- 13) โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รวมอินทรา-วงแหวนรอบนอก)
- 14) โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 15) โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
- 16) โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2
- 17) การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 18) การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย

ที่ นร ๐๕๐๕/ ๓๕๙๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๐ มีนาคม ๒๕๕๘

เรื่อง รายงานความก้าวหน้าของโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล (จำนวน ๑๘ เรื่อง)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค(ปคร)๐๘๐๘/๒๖ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

ตามที่ได้รายงานความก้าวหน้าของโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของหน่วยงานในสังกัด
ระหว่างเดือนตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๕๗ จำนวน ๑๘ โครงการ/เรื่อง ไปเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบ
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบแล้ว เมื่อวันที่
๘ มีนาคม ๒๕๕๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ได้แจ้งให้สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นางโฉมศรี อารยะศิริ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๑๑๐ ส.ค. 2548

สำนักบริหารงานสารสนเทศ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖

po24/d/pom

รท.ผอ.สบส. กน.ค. 10/ม.ค. 48
ผอ.ก.ค. 10/ม.ค. 48
หน. 10/ม.ค. 48
จนท. 10/ม.ค. 48
จนท. 10/ม.ค. 48



ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘/๒๖

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๘

เรื่อง รายงานความก้าวหน้าโครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- 8 ม.ค. 2548

จัดเข้าวาระ.....

อ้างอิง 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 ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๔๗ จำนวน ๑๘ 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) โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S 1
- ๑๑) โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออก ด้านใต้
ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

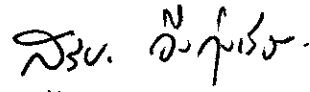
/๑๒)...

- ๑๒) โครงการทางพิเศษสายบางพลี-บางขุนเทียน
- ๑๓) โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก)
- ๑๔) โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ๑๕) โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
- ๑๖) โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2
- ๑๗) การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ๑๘) การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

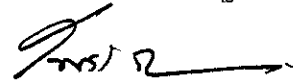
ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

จัดอยู่ในประเภทเรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีได้โดยตรง



(นางจอมศรี อาระศิริ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบบริหารและติดตามประเมินผล

โทร. ๐-๒๒๑๕-๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๒๗

โทรสาร ๐-๒๒๑๕-๒๒๖๔

ท 12/16
กมศ ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี
เมื่อวันที่ 8 ส.ค. 2548 ลงมติว่า
ทราบ



กระทรวงคมนาคม

โครงการหรือเรื่องเร่งด่วนของรัฐบาล
ในส่วนของกระทรวงคมนาคม
ณ เดือนธันวาคม 2547

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มกราคม 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. โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1
11. โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออกด้านใต้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
12. โครงการทางพิเศษสายบางพลี-บางขุนเทียน (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)
13. โครงการทางพิเศษสายคลองสามวา-บางเขน (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก)
14. โครงการจัดบริการรถสาธารณะให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
15. โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
16. โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังชั้นที่ 2 ในแอ่งจอดเรือที่ 2
17. การแปรรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
18. การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย

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 รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยสถานะ 31 ธันวาคม 2547 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีผลงานโดยรวมคิดเป็นร้อยละ 88.27 ซึ่งตามแผนกำหนดไว้ร้อยละ 85.90 (คำนวณตามผลของการจ่ายเงิน) ประกอบด้วย

1. งานที่มีสัญญาแล้ว รวมทั้งสิ้น 84 งาน ดำเนินการแล้วเสร็จ 40 งาน และงานก่อสร้างที่กำลังดำเนินการอยู่รวม 44 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 8 งาน

3. งานที่ให้หน่วยงานอื่นหรือเอกชนลงทุน รวม 16 งาน

- 3.1 ศูนย์ประโยชน์และพัสดุภัณฑ์ อยู่ระหว่างการเจรจาต่อราคา
- 3.2 โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและหอบังคับการบินพร้อมอาคารที่ทำการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- 3.3 ศูนย์อุตุนิยมิวิทยา งานก่อสร้างสถานีและเรดาร์แล้วเสร็จอยู่ระหว่างรอการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์.
- 3.4 ระบบเดิมเชื้อเพลิงอากาศยาน
- 3.5 ท่อน้ำมัน
- 3.6 คลังสินค้า
- 3.7 ศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน
- 3.8 บริการภาคพื้น
- 3.9 ครุภัณฑ์
- 3.10 โรงไฟฟ้าและน้ำเย็น (โรงไฟฟ้ากำหนดแล้วเสร็จ 31 พฤษภาคม 2548 ส่วนระบบผลิตน้ำเย็นกำหนดแล้วเสร็จ 30 พฤศจิกายน 2547)
- 3.11 ระบบโทรศัพท์ และสื่อสารทำอากาศยาน บทม. ได้ทำ MOU กับบริษัท ทศท. คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) เพื่อให้ ทศท. จัดสร้างและให้บริการโทรศัพท์ภายในทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนระบบสื่อสารทำอากาศยานอยู่ระหว่าง ทศท. เปรอจกับ บวท.
- 3.12 โรงแรมในทำอากาศยาน
- 3.13 ศูนย์รถเช่า ร่าง TOR แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างรอข้อยุติในประเด็นที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าเช่าที่ดิน ค่าเช่าพื้นที่จอดรถ
- 3.14 สถานีเติมน้ำมันรถยนต์
- 3.15 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเข้าทำอากาศยาน. ยังไม่กำหนดตัวผู้ร่วมลงทุน
- 3.16 งานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง

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

1. ความเป็นมา

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 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

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

ระยะเวลาดำเนินโครงการ 4 ปี (2545-2548) โดยใช้งบลงทุนของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2545 ผูกพันข้ามปีงบประมาณไปจนถึงปีงบประมาณ 2548 และเพื่อให้เป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรีที่ได้เห็นชอบเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2546 ตามที่คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทพ.) 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) เพื่อกำหนดเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2547

2. ผลการดำเนินงาน

จากการดำเนินงานที่ผ่านมาในระยะเวลา 2 ปี จากปี 2546 ถึงปี 2547 ปรากฏว่ามีหลายปัจจัยที่ทำให้เกิดงานเพิ่มเติมจากขอบเขตการศึกษาความเป็นไปได้ตามที่ได้รับอนุมัติงบประมาณ 13,735.51 ล้านบาท ได้แก่ ผลกระทบที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้าซึ่งเกิดจากปัญหาทางด้านเทคนิค การทบทวนพื้นที่ของหน่วยงานที่มีความเกี่ยวเนื่องในการทำงานทำให้ต้องย้ายการปฏิบัติงานทั้งหมดไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน การพัฒนาประสิทธิภาพในระบบการทำงานใหม่ๆ และ แผนการเตรียมความพร้อมในการย้ายฐานปฏิบัติการไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในวันที่ 29 กันยายน 2548 จึงจำเป็นต้องมีงบลงทุนเพิ่มเติมสำหรับปีงบประมาณ 2547/48 - 2548/49 จำนวน 1,363.81 ล้านบาท โดยเป็นการลงทุนในโครงการใหม่ที่เพิ่มจากการลงทุนเดิม อาทิ ระบบรักษาความปลอดภัยของทุกกิจกรรม คลังพัสดุพร้อมระบบจัดเก็บเพื่อสนับสนุนการบริการบนเครื่องบิน และงานตกแต่งภายในเพิ่มเติม ทั้งนี้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของบริษัทฯ ให้แข่งขันในธุรกิจการบินได้ทัดเทียมกับสายการบินอื่น ๆ ของโลก ซึ่งงบลงทุนเพิ่มเติมดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547

ในช่วงเดือน ตุลาคม-ธันวาคม ที่ผ่านมากบต. ได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องไปแล้ว ดังนี้

- ความก้าวหน้าโดยรวมของโครงการฯ ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2547 ร้อยละ 75.4 น้อยกว่าแผนที่วาง ร้อยละ 0.1 มีรายละเอียดดังนี้

ผลการดำเนินงานความก้าวหน้าของแต่ละกิจกรรม ดังนี้

โดยมีความก้าวหน้าของแต่ละกิจกรรม ดังนี้

- กิจกรรมการพาณิชย์สินค้าและโปรแกรมนักบิน (CGO) มีความก้าวหน้า 76.1% ปริมาณงานมากกว่าแผน 1.3 %
- กิจกรรมบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (GSE) มีความก้าวหน้า 75.3% ปริมาณงานมากกว่าแผน 3.6%
- กิจกรรมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (ACM) มีความก้าวหน้า 79.5% ปริมาณงานมากกว่าแผน 3.0%
- กิจกรรมครัวการบิน (CAT) มีความก้าวหน้า 82.7% ปริมาณงานมากกว่าแผน 0.2%
- กิจกรรมศูนย์ปฏิบัติการ (OPC) มีความก้าวหน้า 41.4% ปริมาณงานน้อยกว่าแผน 6.1%
- กิจกรรมการบริการลูกค้าภาคพื้น (CUS) มีความก้าวหน้า 9.6 % ปริมาณงานน้อยกว่าแผน 1.7%

การดำเนินงานของกิจกรรม CUS ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนงานออกแบบตกแต่งภายในพื้นที่ที่ได้รับการจัดสรรในอาคารผู้โดยสาร

- การดำเนินงานกิจกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) มีความก้าวหน้า 44.49 %
น้อยกว่าแผน 10.02%

รายละเอียดของงานที่ดำเนินการ ประกอบด้วย

• การจัดซื้อ/จัดจ้างของโครงการลงทุนของบริษัทฯ

- การจัดซื้อพร้อมติดตั้งอุปกรณ์พิเศษ กิจกรรมบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (GSE) บกท. ได้อนุมัติการจัดซื้อพร้อมติดตั้งอุปกรณ์พิเศษ กิจกรรม GSE ดังนี้
 - เครื่อง Mobile Vacuum Cleaning กับบริษัท นิลฟิสก์ แอ็ดวานซ์ จำกัด ในราคา 1,590,000 บาท (หนึ่งล้านห้าแสนเก้าหมื่นบาทถ้วน) ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม
 - วัสดุกันเสียงสำหรับห้องทดสอบสมรรถนะของอุปกรณ์ ACU, ASU และ GPU กับบริษัท เมสัน อะคูสติคส์ จำกัด ในราคา 5,000,000 บาท (ห้าล้านบาทถ้วน) ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม
 - ระบบบำบัดไอรกด กับบริษัท เจนคอน เอ็นจิเนียริง จำกัด ในราคา 4,900,000 บาท (สี่ล้านเก้าแสนบาทถ้วน) ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม
 - Overhead Crane กับบริษัท สยาม อินดัสเทรียล คอร์ปอเรชั่น จำกัด ในราคา 11,400,000 บาท (สิบเอ็ดล้านสี่แสนบาทถ้วน) ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

▪ การจ้างสำหรับการขนย้าย/ติดตั้ง และ Overhaul อุปกรณ์เครื่องล้างภาชนะ กิจกรรมควร์การบิน (CAT)

บกท. ได้อนุมัติการว่าจ้าง Allied Metals (Thailand) Co., Ltd. สำหรับการขนย้าย/ติดตั้งและ Overhaul อุปกรณ์เครื่องล้างภาชนะ จากควร์การบินที่ทำอากาศยานสากลกรุงเทพ (ดอนเมือง) มาติดตั้งที่ควร์การบินใหม่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวงเงิน 9,100,000 บาท (เก้าล้านหนึ่งแสนบาทถ้วน) ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

- การจัดซื้อพร้อมติดตั้งอุปกรณ์เฉพาะ ระบบขนย้ายและจัดเก็บพัสดุ (Conventional Storage System) กิจกรรมควร์การบิน

บกท. ได้อนุมัติการจัดซื้อพร้อมติดตั้งอุปกรณ์เฉพาะ ระบบขนย้ายและจัดเก็บพัสดุ (Conventional Storage System) กิจกรรมควร์การบิน จาก The Consortium of "SSI SCHAEFER" and "BT" โดยแยกเป็นค่าอุปกรณ์ในส่วนของ Off-Shore เป็นเงิน 36,341,002.02 บาท (สามสิบล้านหกพันสามแสนสี่หมื่นบาทถ้วน) รวมภาษีนำเข้าและภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้าเครื่องจักรอุปกรณ์ แต่ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม และในส่วนของ On-Shore เป็นเงิน 18,258,997.98 บาท (สิบแปดล้านสองแสนห้าหมื่นแปดพันเก้าร้อยเก้าสิบล้านเก้าพันแปดสตางค์) ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งสองส่วนเป็นเงิน 54,600,000 บาท (ห้าสิบล้านสี่แสนหกแสนบาทถ้วน) ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

- การจัดซื้อพร้อมติดตั้งอุปกรณ์และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ Resource Management System (RSMS) ของกิจกรรมบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (GSE) และกิจกรรมการบริการลูกค้าภาคพื้นดิน (CUS)
บริษัทได้อนุมัติการจัดซื้อพร้อมติดตั้งอุปกรณ์และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ Resource Management System (RSMS) ของกิจกรรมบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (GSE) และกิจกรรมการบริการลูกค้าภาคพื้น (CUS) จาก บริษัท สงขลา ฟินิชซึ่ง จำกัด เป็นเงิน 52,060,000.00 บาท (ห้าสิบสองล้านหกหมื่นบาทถ้วน) ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม
- การรับการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษาโครงการระบบรักษาความปลอดภัย (THAI Security System at Suvarnabhumi Airport - TSSS) สำหรับโครงการลงทุนของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จาก U.S. TRADE AND DEVELOPMENT AGENCY (USTDA)
ตามที่ U.S. Trade and Development Agency (USTDA) ยินดีที่จะให้การสนับสนุนด้านการเงินเป็นค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษาโครงการระบบรักษาความปลอดภัยสำหรับโครงการลงทุนของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (THAI Security System at Suvarnabhumi Airport - TSSS) นั้น คณะกรรมการบริหารโครงการฯ เมื่อคราวประชุม SSC 28/2547 วันศุกร์ที่ 17 กันยายน 2547 และคณะกรรมการดำเนินการกำกับดูแลการลงทุนของบริษัทฯ เมื่อคราวประชุม ครั้งที่ 7/2547 วันศุกร์ที่ 17 กันยายน 2547 ได้เห็นชอบในการทำสัญญา "Grant Agreement" เพื่อขอรับการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา เป็นจำนวนเงิน USD 530,000 (ห้าแสนสามหมื่นเหรียญดอลลาร์สหรัฐ) จาก USTDA ซึ่งพิธีลงนาม "Grant Agreement" ระหว่างบริษัทฯ กับสถานทูตสหรัฐอเมริกา ได้มีขึ้น เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 23 กันยายน 2547
- ความก้าวหน้าของการเตรียมการงานย้ายฐานปฏิบัติการจากท่าอากาศยานสาทลกรุงเทพ (ดอนเมือง) ไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - การจัดทำแผนงานหลักในการย้ายฐานปฏิบัติการ (Operational Readiness & Airline Transfer – ORALT Master Plan)
การจัดทำ Master Plan ในการย้ายฐานปฏิบัติการฯ ของบริษัทฯ ได้แล้วเสร็จ ตั้งแต่ปลายเดือนสิงหาคม 2547 และขณะนี้ Master Plan ดังกล่าว ซึ่งจัดทำขึ้นโดยใช้ Software Microsoft Project ได้ถูกจัดเก็บไว้บน Server และสามารถ Access เข้าไปดูได้โดย Web Access Feature ของ MS Project นอกจากนี้ยังได้มีการจัดทำ User Guide Book และจัดให้มีการอบรม Project Control

Officer (PCO) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจถึงวิธีการในการ update, การติดตาม และรายงานความคืบหน้าของแผน ตั้งแต่ประมาณปลายเดือนกันยายน 2547 เป็นต้นไป

- การเตรียมการด้านการย้ายฐานปฏิบัติการ (ในส่วนพนักงาน)
 - การดำเนินงานโครงการที่พักอาศัยของพนักงาน บริษัทฯ ได้มอบหมายให้สมาคมสโมสรพนักงานการบินไทย เป็นผู้รับผิดชอบประสานโครงการที่อยู่อาศัยที่มีคุณภาพ เพื่อรวมเป็นศูนย์กลางข้อมูลให้กับพนักงาน ตลอดจนเป็นผู้ประสานงานในการเจรจากับแหล่งเงินทุนเพื่อให้พนักงานได้ประโยชน์สูงสุด โดยทางสมาคมฯ มีแผนงานที่จะจัดมหรหรรษ์ที่พักอาศัยให้กับพนักงาน ประมาณเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2547

3. ปัญหาและอุปสรรค

- ปัญหาความล่าช้าของงานก่อสร้าง 5 กิจกรรม

นับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2547 เป็นต้นมา คณะทำงานประกอบด้วย ที่ปรึกษาบริหารโครงการ/APAE ที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และสำนักงานพัฒนาโครงการฯ ได้ร่วมกันพิจารณาแล้ว มีความเห็นพ้องกันว่า จากการพิจารณาปริมาณงานที่มีอยู่ก็ระยะเวลาที่เหลืออยู่เพียง 4 เดือนก่อนครบกำหนดแล้วเสร็จตามสัญญา (วันที่ 31 ธันวาคม 2547) ผู้รับจ้างจะไม่สามารถเร่งรัดการก่อสร้างให้เสร็จได้อย่างแน่นอน โดยมีเหตุผลและความจำเป็นหลัก 2 ประการ คือ

 - แผนงานปัจจุบันไม่เป็นจริง ไม่สอดคล้องกับผลงานก่อสร้างซึ่งมีความล่าช้าจากเหตุต่างๆ ทำให้ไม่สามารถใช้ติดตามและกำหนดวันทำงานก่อสร้างจะแล้วเสร็จจริงได้
 - หากยังคงยึดใช้แผนงานเดิมต่อไป ผู้รับจ้างทั้งหมดจะมีผลงานน้อยกว่า 90% ของแผนงาน ซึ่งจากข้อกำหนดในสัญญา ผู้รับจ้างจะไม่มีสิทธิเบิกค่างาน และจะส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของผู้รับจ้าง ซึ่งจะนำไปสู่ปัญหาความล่าช้าของงานเพิ่มขึ้น และจะทำให้โครงการลงทุนของบริษัทฯ ไม่พร้อมที่จะให้บริการต่างๆ ในวันเปิดท่าอากาศยาน

4. แนวทางการแก้ไข

- การขยายระยะเวลาสัญญาของผู้รับจ้างงานก่อสร้าง

คณะกรรมการ บกท. ในคราวประชุม ครั้งที่ 9/2547 เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2547 ได้รับทราบการขยายระยะเวลาสัญญางานก่อสร้าง โดยมีเหตุผลและความจำเป็นอันมิได้เป็นเหตุที่เกิดจากผู้รับจ้าง ซึ่งผ่านการพิจารณาของคณะทำงาน ประกอบด้วย ที่ปรึกษาบริหารโครงการ/APAE ที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง ผู้รับจ้างงานก่อสร้าง และคณะกรรมการตรวจรับการจ้าง ของแต่ละกิจกรรม แล้วว่าเหมาะสม และไม่มีผลกระทบต่อกำหนดการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

- กิจกรรมการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (CGO) ขยายระยะเวลาสัญญา งานสถาปัตยกรรมและโครงสร้าง และงานระบบประกอบอาคาร ออกไป 90 วัน (กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 31 มีนาคม 2548)
 - กิจกรรมครัวการบิน (CAT) ขยายระยะเวลาสัญญา งานสถาปัตยกรรมและโครงสร้าง งานระบบประกอบอาคาร และงานห้องเย็นและระบบทำความเย็น ออกไป 88 วัน (กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 29 มีนาคม 2548)
 - กิจกรรมบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (GSE) ขยายระยะเวลาสัญญางานสถาปัตยกรรมและโครงสร้าง และงานระบบประกอบอาคาร ออกไป 90 วัน (กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 31 มีนาคม 2548) และงานโรงซ่อมเบาอุปกรณ์ (Remote Maintenance) ออกไป 29 วัน (กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 29 มกราคม 2548)
- การแก้ไขปัญหาความล่าช้าของงานก่อสร้างกิจกรรมศูนย์ปฏิบัติการ (OPC) บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาความล่าช้าของงานก่อสร้างกิจกรรม OPC โดยสำนักงานพัฒนาโครงการฯ ที่ปรึกษาบริหารโครงการ/APAE ที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน ก่อสร้าง ผู้รับจ้างงานงานสถาปัตยกรรม/โครงสร้าง ได้แก่ กิจการร่วมค้า บริษัท ส.กนกวรรณอุตสาหกรรม จำกัด กับ ห้างหุ้นส่วนจำกัดกรุงไทยสถาปัตย์ และธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นธนาคารที่ผู้รับจ้างใช้บริการอยู่และเป็นผู้ได้รับโอนสิทธิการรับเงินค่าจ้าง
- ผลการพิจารณาสรุปได้ว่าธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ยินดีที่จะเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยธนาคารทหารไทยฯ จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้รับจ้างรายย่อย รวมถึงผู้ขายวัสดุก่อสร้างว่า ธนาคารทหารไทยฯ จะชำระเงินให้โดยตรง และจะเร่งหาผู้รับจ้างช่วงหลักมาเร่งรัดงานก่อสร้างให้ได้ตามแผนงานที่ปรับใหม่ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จได้ภายในกลางเดือนพฤษภาคม 2548
- ทั้งนี้ คณะกรรมการ บกท. ในคราวประชุม ครั้งที่ 9/2547 เมื่อวันพุธที่ 29 กันยายน 2547 ได้มีมติอนุมัติแนวทางการแก้ไขวิกฤติ โดยอนุมัติเบิกจ่ายเงินค่าจ้างสำหรับงวดเดือนพฤษภาคม 2547 ถึงเดือนกันยายน 2547 ให้แก่กิจการร่วมค้า บริษัท ส.กนกวรรณอุตสาหกรรม จำกัด กับ ห้างหุ้นส่วนจำกัดกรุงไทยสถาปัตย์ ผู้รับจ้างงานสถาปัตยกรรม/โครงสร้าง กิจกรรมศูนย์ปฏิบัติการ (OPC) ได้ตามผลงานที่ได้ทำแล้วเสร็จจริง โดยไม่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการจ่ายเงินที่ระบุไว้ในสัญญา ผ่านธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ได้รับโอนสิทธิการรับเงินค่าจ้าง ส่วนการเบิกจ่ายค่าจ้างในเดือนถัดไป ให้เบิกจ่ายตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา โดยให้มีการปรับปรุงแผนงานตามที่เป็นจริงซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก บกท. แล้ว

3. โครงการก่อสร้างโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

1. ความเป็นมา

1.1 บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทเมื่อ 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 ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) อยู่ระหว่างดำเนินการ ส่วนการบริหารงานโรงแรมอยู่ระหว่างการจ้างเอกชนเข้าบริหาร

3. ปัญหาอุปสรรค

การก่อสร้างอยู่ในช่วงฤดูฝนทำให้การทำงานไม่เต็มประสิทธิภาพ และมีปัญหาการเคลื่อนตัวของเสาเข็มที่เกิดจากการสร้างอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดินทำให้เกิดความล่าช้าของงานฐานราก

4. แนวทางแก้ไข

การเพิ่มจำนวนคนงานก่อสร้างและช่างฝีมือเพื่อเร่งรัดการก่อสร้าง เติริมเสาเข็ม Barrette Pile ใหม่ทำให้เร่งรัดงานฐานรากและชั้น Basement ให้แล้วเสร็จเร็วขึ้น เพิ่มวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง ได้ แก่ ไม้แบบเป็น 150 % เป็นต้น ทำให้หล่อพื้นแต่ละชั้นได้รวดเร็วขึ้น

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

1. ความเป็นมา

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

2. ผลการดำเนินงาน

การดำเนินงานโครงการต่าง ๆ ณ 31 ธันวาคม 2547 เป็นดังนี้

2.1 โครงการคลังสินค้า ผู้รับสิทธิดำเนินโครงการคือ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 44.12 (จากแผน 52.64) ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 8.52 โดยมีปัญหาเกี่ยวกับการก่อสร้างทางเชื่อมอาคารด้าน Land Side ซึ่งอยู่นอกขอบเขตที่ดินและแผนพื้นสำเร็จรูปไม่ผ่านเกณฑ์การออกแบบ ซึ่งได้จัดประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาลงแล้วและจะได้มีการติดตามผลการแก้ไขปัญหาดังต่อไป

2.2 โครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ผู้ได้รับสิทธิดำเนินโครงการ คือ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิร์ลด์ไวต์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 11.79 (จากแผน 15.28) ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 3.49 เนื่องจากการปรับแบบก่อสร้าง ซึ่งขณะนี้แบบได้ข้อสรุปแล้วและผู้รับเหมาได้ทำการปรับแผนการก่อสร้างและกำลังเร่งรัดการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนโดยเร็ว

2.3 โครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน ผู้ได้รับสิทธิดำเนินการรายที่ 1 คือ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 29.72 (จากแผน 31.29) ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 1.57 และผู้ได้รับสิทธิดำเนินการรายที่ 2 คือ บริษัท เอเอสไอจี(ประเทศไทย) จำกัด ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 40.05 (จากแผน 41.09) ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 1.04 เนื่องจากการปรับแบบก่อสร้างทำให้ต้องมีการพักการก่อสร้างหลายบริเวณ ซึ่งขณะนี้ได้จัดประชุมเพื่อสรุปแบบก่อสร้างแล้ว

2.4 โครงการครุฑการบิน ผู้ได้รับสิทธิดำเนินการ รายที่ 1 คือ บริษัท ครุฑการบิน กรุงเทพฯ จำกัด ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 28.90 (จากแผน 29.00) ล่าช้ากว่าแผน 0.10 และผู้ได้รับสิทธิดำเนินการรายที่ 2 คือ บริษัท แอลเอสจี สกายเซฟส์ (ไทยแลนด์) จำกัด ผลการดำเนินงานมีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 53.16 (จากแผน 56.95) ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 3.79 เนื่องจากขาดการประสานงานภายในของผู้ประกอบการ ซึ่งขณะนี้ได้แจ้งให้ผู้ประกอบการรับทราบปัญหาและเร่งแก้ไขแล้ว

2.5 ระบบสื่อสารทางอากาศยาน อยู่ระหว่าง ทอท. ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการให้บริการระบบโทรศัพท์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ โทรศัพท์สาธารณะ และระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงแบบไร้สาย รวมถึงการพิจารณาเงื่อนไขและรายได้ผลตอบแทนจากบริษัทผู้ได้รับสิทธิดำเนินการ

สำหรับระบบวิทยุสื่อสารภาคพื้นดิน (Trunk Radio) ทอท. และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้มีการเจรจารูปแบบการดำเนินการและผลประโยชน์เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดย บวท. ให้ ทอท. ใช้เครื่อง Trunk Radio จำนวน 730 เครื่อง โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายรวมทั้งการบำรุงรักษาด้วย 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 และได้มีมติเห็นชอบให้ บวท. ปรับเพิ่มวงเงินลงทุนเป็น 2,809.44 ล้านบาท เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2547

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 และลงนามในสัญญาจ้างกิจการร่วมค้าระหว่าง บริษัทสยาม ซินเท็ค คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัทยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2547 โดยมีผลการดำเนินงานดังนี้

1) อาคารหอบังคับการบิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินงานส่วนที่พื้นดิน (Super Structure) โดยได้รับความสูงแกนกลางของหอบังคับการบินเสร็จสมบูรณ์ 127.92 เมตร และเริ่มงานก่อสร้างห้องปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศต่อจากแกนกลางของหอบังคับการบิน

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

2.2 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบติดตามอากาศยาน ได้จัดซื้อระบบติดตามอากาศยานจาก บริษัท ทาเรธ เอทีเอ็ม และได้ลงนามในสัญญาครั้งแรกเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2547 และครั้งที่สองเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2547 รวมเป็นเงิน 1,212.586 ล้านบาท โดยขณะนี้อยู่ระหว่างคู่สัญญาดำเนินการผลิตอุปกรณ์และดำเนินงานก่อสร้าง ดังนี้

1) การพัฒนาระบบอุปกรณ์ อยู่ระหว่างดำเนินการร่วมกันเพื่อแก้ไขปรับปรุง Human Machine Interface Prototype

2) งานก่อสร้างหอเรดาร์ ประกอบด้วย หอเรดาร์ปฐมภูมิ และหอเรดาร์ทุติยภูมิ และเรดาร์ติดตามและตรวจสอบความเคลื่อนไหวของอากาศยานและขีปนาวุธบนภาคพื้นดินแล้วเสร็จ โดยขณะนี้อยู่ระหว่างทำงานด้านสถาปัตยกรรม งานสาธารณูปโภคและงานภูมิทัศน์ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

2.3 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท ยูนิเทคแอสโซซิเอตส์ จำกัด เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2547 โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติมก่อสร้างสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศใกล้ทางวิ่งฝั่งตะวันตก และการเตรียมงานสำหรับสร้างสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศใกล้ทางวิ่งฝั่งตะวันออก 4 สถานี

2.4 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารสายการบิน ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท M-Link Asia Corporation เป็นเงิน 265.60 ล้านบาท โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการร่วมหารือเกี่ยวกับแบบติดตั้งระบบสายอากาศภายในอาคารผู้โดยสาร เพื่อทำความเข้าใจก่อนทยอยติดตั้ง

2.5 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารการเดินอากาศ ได้ดำเนินการจัดหาโดยวิธีพิเศษและลงนามในสัญญากับ บริษัท ยิบอินซอย แอนด์ แอคส์ จำกัด เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างอาคารสถานีส่งวิทยุ

2.6 โครงการจัดหาระบบข้อมูลการบินและอุปกรณ์ข่ายสื่อสาร ได้ดำเนินการจัดหาโดยวิธีพิเศษและลงนามในสัญญากับ The Communication Solution Co Ltd. เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2547 ได้ตรวจนับจำนวนอุปกรณ์สื่อสารทุกระบบแล้วเสร็จและมีการทดสอบการทำงานเฉพาะของอุปกรณ์ ณ สถานที่เก็บสินค้าของคู่สัญญาที่กรุงเทพฯ

2.7 โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสารเพื่อการปฏิบัติงานของสายการบิน ได้ดำเนินการจัดหาโดยวิธีพิเศษและลงนามในสัญญากับ บริษัท ยิบอินซอย แอนด์ แอคส์ จำกัด เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2547 ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการส่งมอบอุปกรณ์สำหรับติดตั้งระบบสายอากาศ

2.8 ที่ประชุมคณะกรรมการ บวท. เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2547 มีมติเห็นชอบให้ บวท. ขอเพิ่มงบประมาณลงทุนจำนวน 502.08 ล้านบาท ดังนี้

- 1) ก่อสร้างอาคาร ATC Complex จำนวน 55.37 ล้านบาท
- 2) จัดหาระบบ/อุปกรณ์ติดตามอากาศยาน จำนวน 345.73 ล้านบาท
- 3) จัดหาระบบ/อุปกรณ์สื่อสารและการเดินอากาศ จำนวน 11.15 ล้านบาท
- 4) จัดหาระบบ/อุปกรณ์วิทยุสื่อสารสายการบิน จำนวน 37.80 ล้านบาท
- 5) ก่อสร้างและจัดหาระบบสาธารณูปโภค จำนวน 52.03 ล้านบาท

ทั้งนี้ในการประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2547 ให้ความเห็นชอบงบประมาณเพิ่มดังกล่าวและ ครม. ได้อนุมัติเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2547 ทำให้งบประมาณโครงการเพิ่มจาก 2,307.36 ล้านบาท เป็น 2,809.44 ล้านบาท

2.9 คณะทำงานเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติการโอนย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2547 โดยขณะนี้คณะทำงานอยู่ระหว่างการจัดทำแผนปฏิบัติการเตรียมความพร้อมด้านปฏิบัติการ/วิศวกรรมและอำนวยความสะดวก

2.10 โครงการก่อสร้างและจัดหาระบบสาธารณูปโภค เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2547 ได้ลงนามในสัญญากับบริษัท ATC เป็นที่ปรึกษาและควบคุมงาน วงเงิน 18.80 ล้านบาท รวมทั้งให้จัดทำแบบรายละเอียดสำหรับการว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างโดยวิธีพิเศษ โดยได้ลงนามในสัญญากับ Unitech Associates Co.Ltd. ดำเนินโครงการในวงเงิน 89.30 ล้านบาท ซึ่งวงเงินที่เกินจำนวน 31.20 ล้านบาท ให้ใช้จากงบสำรองราคาและได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 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 (กทก.) ครั้งที่ 2/2545 เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2545 อนุมัติโครงการลงทุนก่อสร้างอุโมงค์สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินโดยสายสนามบินสุวรรณภูมิ โดยให้ บทม. รับผิดชอบและใช้เงินทุนของ บทม. เท่าที่จำเป็นไม่เกินวงเงิน 680 ล้านบาท ดำเนินการต่อไป

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

2.4 กทก. 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 กทก. มีมติครั้งที่ 4/2546 เมื่อ 15 ตุลาคม 2546 เห็นชอบในหลักการให้ใช้เงินงบประมาณที่ รฟท. ได้รับไว้แล้วในโครงการทางรถไฟเข้าสนามบินสุวรรณภูมิว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมของโครงการรถไฟสายพญาไท-มักกะสัน สนามบินสุวรรณภูมิ และ ครม. มีมติเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบให้ รฟท. ใช้เงินทั้งหมด 315 ล้านบาท รฟท. ได้ว่าจ้างบริษัท เอเชียนเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไทยเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดีไซน์ ดอนเนป จำกัด

ดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียด เมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2547 ระยะเวลา 8 เดือน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

2.6 ครม. มีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 อนุมัติงบประมาณลงทุนโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail link Project) ช่วงพญาไท-มักกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ วงเงินรวม 30,000 ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้างประมาณ 25,917 ล้านบาท และอีกส่วนหนึ่งเป็นเงินจำยืมให้แก่บริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ประมาณ 4,083 ล้านบาท รฟท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาและออกแบบรายละเอียดเมื่อ 8 กุมภาพันธ์ 2547 ระยะเวลาดำเนินการ 8 เดือน ในวงเงิน 291 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างบริษัทที่ปรึกษาแก้ไขร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ส่วนการดำเนินการก่อสร้าง ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมก่อสร้าง

3. ปัญหาและอุปสรรค

การส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง (ทั้งในส่วนที่เป็นของการรถไฟฯ กรมทางหลวงและ บริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด) แก่ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ทันตามกำหนด ถือเป็นเรื่องสำคัญ ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อการแล้วเสร็จของโครงการฯ เนื่องจากมีช่วงระยะเวลาการก่อสร้างพร้อมทดสอบระบบที่สั้นมาก และพึงหลีกเลี่ยงความเสียหายใดที่อาจจะถูกเรียกร้องโดยผู้รับเหมา

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 1.4 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 51.66 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2548

- ตอน ทางเข้า-ออก W ด้านตะวันตก (ถนนกิ่งแก้ว) ระยะทาง 0.94 กม. ค่าก่อสร้าง 150 ล้านบาท อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ผลงานคิดเป็นร้อยละ 14.97 เริ่มดำเนินการตามสัญญาเมื่อ 29 กันยายน 2547 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2548

2.2 โครงข่ายทางหลวงที่สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

(1) แยกถนนศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง โดยส่วนที่ 1 มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 79.53 และส่วนที่ 2 ผลงานคิดเป็นร้อยละ 26.48 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2548

(2) โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 34 ตอน บางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมปรับปรุงทางแยกต่างระดับที่บางนาและสะพานลอยกลับรถที่ กม. 17) ระยะทาง 14 กม. แบ่งการ

ดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน โดยส่วนที่ 1 อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง มีผลงานคิดเป็นร้อยละ 25.51 คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2548 และส่วนที่ 2 สำนักงบประมาณเห็นชอบในราคา เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2548

(3) ตลาดกระบ้ง-มินบุรี (ถนนร่มเกล้า) (กม.0+000-6+300) ระยะทาง 6.3 กม. ค่าก่อสร้าง 419.8 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ผลงานคิดเป็นร้อยละ 13.72 คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2548

(4) ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ ตอนสุขสวัสดิ์-บางพลี ระยะทาง 22.00 กม. อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง การก่อสร้างตามแผนจะดำเนินการช่วงเดือนสิงหาคม 2547-เมษายน 2550

(5) ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ตอนธัญบุรี-บางพลี ระยะทาง 40.00 กม. อยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบ แผนดำเนินการจะดำเนินการปี 2548-2550

(6) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ชลบุรี ระยะทาง 63.00 กม. ได้รับงบประมาณดำเนินการในปี 2548 แผนดำเนินการจะดำเนินการปี 2548-2550

8. โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ของกรมทางหลวงชนบท

1. ความเป็นมา

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

1.2 กรมโยธาธิการ (กรมทางหลวงชนบทปัจจุบัน) ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม 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 เป็นการปรับปรุงผิวจราจรถนนทางรถไฟสายเก่าเดิมให้มีสภาพสมบูรณ์เริ่มต้นจากจุดตัดถนนหน้าการทำเรือแห่งประเทศไทยไปตามแนวถนนทางรถไฟสายเก่าถึงบริเวณจุดตัดกับถนนปู่เจ้าสมิงพราย มีความยาวประมาณ 7.8 กม. กรมทางหลวงชนบทได้ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2542 และได้ดำเนินการเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

ในด้านงานก่อสร้างนั้น ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 8,739.146 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นงบประมาณปกติ (เงินบาทสมทบ) จำนวน 3,642.081 ล้านบาท และงบประมาณเงินกู้ (JBIC) จำนวน 5,097.115 ล้านบาท โดยแบ่งแยกเป็น 3 สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ 1 เป็นการก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด 6 ช่องจราจร ความยาว 398 เมตร เชื่อมที่ถนนปู่เจ้าสมิงพราย มุ่งไปทางทิศเหนือข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปบรรจบกับทางแยกต่างระดับส่วนกลางของสัญญาของสัญญาที่ 3 เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2544 สิ้นสุดสัญญา 11 ตุลาคม 2548 ได้ผลงานก่อสร้างสะสมร้อยละ 33 ค่าต่ำกว่าแผนงานร้อยละ 37

สัญญาที่ 2 ต่อเนื่องกับสัญญาที่ 1 มุ่งไปทางทิศเหนือ ก่อสร้างเป็นสะพานแม่น้ำเจ้าพระยาอีกแห่งหนึ่ง ขนาด 6 ช่องจราจร ไปบรรจบกับถนนพระรามที่ 3 สำหรับสะพานซึ่ง ยาว 326 เมตร เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2544 สิ้นสุดสัญญา 12 พฤศจิกายน 2548 ได้ผลงานก่อสร้างสะสมร้อยละ 34 ค่าต่ำกว่าแผนงานร้อยละ 44

สัญญาที่ 3 บริเวณรอยต่อของสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โก้คล้องลัดบนฝั่งพระประแดง ก่อสร้างเป็นทางแยกต่างระดับส่วนกลางขนาดใหญ่ เพื่อให้การจราจรสามารถมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกและบรรจบกับถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ 26 เริ่มสัญญาเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2545 สิ้นสุดสัญญา 30 พฤศจิกายน 2548 ได้ผลงานก่อสร้างสะสมร้อยละ 46 ค่าต่ำกว่าแผนงานร้อยละ 15

3. ปัญหาและอุปสรรค

ผู้รับจ้างไม่สามารถจัดสรรเครื่องมืออุปกรณ์ก่อสร้างและแรงงานให้เพียงพอในแต่ละสัญญา ทั้งนี้หน่วยงานได้เร่งรัดผู้รับจ้างจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ก่อสร้างและแรงงานให้เพียงพอโดยเร็ว โดยได้เชิญผู้แทนของผู้รับจ้างมาร่วมประชุมแก้ไขปัญหาอุปสรรคเพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้

9. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ด และถนนเชื่อมต่อ ของกรมทางหลวงชนบท

1. ความเป็นมา

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

2. ผลการดำเนินงาน

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

2.1 แนวสายทางด้านทิศตะวันออก – ตะวันตก โดยเริ่มต้นจากถนนแจ้งวัฒนะที่บริเวณห้าแยกปากเกร็ดตัดผ่านมาทางทิศตะวันตก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบรรจบกับแนวสายทางด้านทิศเหนือ – ได้มีความยาวประมาณ 6.1 กม. เป็นผิวทางคอนกรีต 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางในสายทาง มีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาพร้อมเชิงสะพานความยาวประมาณ 2.6 กม. เริ่มสัญญาเมื่อ 1 ธันวาคม 2546 สิ้นสุดสัญญา 15 กันยายน 2549 ผลการดำเนินก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 22.29 เร็วกว่าแผนร้อยละ 2.04

2.2 แนวสายทางด้านทิศเหนือ – ใต้ โดยเริ่มต้นจุดสิ้นสุดโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดนครอินทร์และถนนเชื่อมต่อ ที่บริเวณถนนรัตนธิเบศร์ตัดขึ้นไปทางทิศเหนือ บรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 345 ความยาวประมาณ 7.7 กม. เป็นผิวทางคอนกรีต 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางในสายทางมีทางแยกต่างระดับ 2 แห่งคือ ที่จุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 345 และมีจุดบรรจบแนวสายทางเหนือ – ใต้ บรรจบกับแนวสายทางตะวันออก – ตะวันตก เริ่มสัญญาเมื่อ 1 ธันวาคม 2546 สิ้นสุดสัญญา 18 พฤษภาคม 2549 ผลการดำเนินก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 27.02 เร็วกว่าแผนร้อยละ 2.02

10. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

1. ความเป็นมา

1.1 การประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีว่าด้วยนโยบายเศรษฐกิจ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2543 ได้รับทราบรายงานผลการดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) นำเสนอแล้ว มีมติสำหรับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ เห็นควรให้กระทรวงมหาดไทย (มท.) เสนอรายละเอียดโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป รวมทั้งควรพิจารณาแก้ไขปัญหาระบบการเก็บค่าผ่านทางควบคู่ไปด้วย เพื่อมิให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2543 รับทราบมติของคณะกรรมการรัฐมนตรีว่าด้วยนโยบายเศรษฐกิจดังกล่าว

1.2 การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2543 เห็นชอบผลการดำเนินงานของคณะทำงานเฉพาะกิจพิจารณาจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน สาขาขนส่งทางบก โดยจัดให้โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 อยู่ในกลุ่มโครงการที่มีความสำคัญตอบสนองต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ที่ขาดหายไป (Missing Link) และมีความพร้อมในการดำเนินการ โดยให้นำเรื่องเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาต่อไป และมอบหมายให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานผลการดำเนินการและปัญหาอุปสรรคต่อ คจร. เพื่อติดตามการดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่องทุกๆ 4 เดือน พร้อมทั้งเห็นควรให้ สศช. ได้ร่วมพิจารณาและหารือแผนงาน/โครงการ ที่เกี่ยวกับการจราจรและขนส่งกับสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ให้มากยิ่งขึ้น

1.3 การประชุมคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีมติเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2544 เห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 เติมโครงการความยาวประมาณ 4.7 กม. โดยให้ดำเนินการก่อสร้างส่วนที่ 1 ความยาว 2 กม. ก่อน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จหาก กทพ. มีความพร้อมด้านการเงินก็ให้ดำเนินการในส่วนที่ 2 ความยาว 2.7 กม. ต่อไป อย่างไรก็ตาม มท. ได้แจ้ง กทพ. เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2545 ให้ชะลอโครงการไว้ก่อน

1.4 การประชุม คจร. เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2545 ซึ่งมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้พิจารณาเรื่องแนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะเร่งด่วน โดยที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินงานตามมาตรการ/โครงการ จำนวน 17 โครงการ และมีมติเรื่องการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ดังนี้

(1) ให้เร่งดำเนินการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 โดยปรับขั้นตอนการดำเนินการ ระยะเวลาในการเตรียมการให้พร้อมที่จะลงนามในสัญญาได้ภายใน 4 เดือน และกำหนดเวลา

การก่อสร้างให้แล้วเสร็จประมาณ 15 เดือน ทั้งนี้ได้มอบให้ กทพ. สนช. (สจร. เดิม และกรมทางหลวง (ทล.) รับไปพิจารณาปรับขั้นตอน และแผนงานการดำเนินงานให้เหมาะสมต่อไป

(2) ให้รวมงานก่อสร้างทั้งยกระดับข้ามทางแยกบริเวณบางนาของ ทล. ในการจัดจ้างครั้งเดียวกันโดยให้ ทล. ขอตั้งงบประมาณรายจ่ายคืนให้ กทพ.

(3) ให้ความเห็นชอบการใช้เงินงบประมาณการก่อสร้างจากเงินกู้ปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ (SAL)

(4) มอบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสุวัจน์ ลิปตพัลลภ) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายสมบัติ อุทัยสง) ร่วมพิจารณาแผนการลงทุน รายละเอียดในการดำเนินงาน รวมทั้งความเหมาะสมในการจัดเก็บค่าผ่านทาง

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2545 รับทราบรายงานผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะเร่งด่วน ตามที่ คจร. เสนอดังกล่าว

2. ผลการดำเนินงาน

2.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2546 เห็นชอบตามมติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2546 ในส่วนที่เกี่ยวกับ กทพ. ได้แก่เรื่องโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 (ช่วงอาจณรงค์-บางนา) โดยรัฐบาลให้การสนับสนุนงบประมาณจากงบกระตุ้นเศรษฐกิจ วงเงินลงทุน 3,041 ล้านบาท ทั้งนี้ให้ กทพ. ดำเนินการเสนอพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนต่อไป

2.2 กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2546 เพื่อว่าจ้างบริษัท เอพซิลอน จำกัด เป็นที่ปรึกษาดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางแยกต่างระดับที่แยกบางนา ปรับแก้แบบ รายละเอียดบริเวณโค้งอาจณรงค์ ประเมินผลการประกวดราคา และวิเคราะห์ด้านการจราจร โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1

2.3 กระทรวงคมนาคม ได้เสนอขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2546 ตามนโยบายแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) อนุมัติให้ กทพ. ได้รับการยกเว้นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2537 ในส่วนที่ได้กำหนดรูปแบบการลงทุนโครงการที่ให้ กทพ. จัดตั้งบริษัทลูก เฉพาะโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1

2) อนุมัติให้ กทพ. ยังไม่ต้องมีการจัดเก็บค่าผ่านทางตามที่ได้นำเสนอที่ประชุม คจร. แล้ว ซึ่งอาจมีการพิจารณาในภายหลังเมื่อมีการเชื่อมต่อกับโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ตอน S2 (ช่วงบางนา-จังหวัดสมุทรปราการ) แล้ว

3) ให้ ทล. ตั้งงบประมาณ 200 ล้านบาท จ่ายคืนให้ กทพ. สำหรับการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบางนาของ ทล. ตามมติ คจร. เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2545

4) เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2546 กทพ. ได้มีหนังสือถึงกรมทางหลวง เพื่อขอรับมอบพื้นที่ควบคุมของกรมทางหลวงตามบันทึกข้อตกลงการใช้พื้นที่ควบคุมของกรมทางหลวง บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 สายบางนา-บางปะกง (ประมาณ กม.0+000-ประมาณ กม.0+565) ระยะทางประมาณ 565 เมตร และบริเวณทางแยกบางนา เพื่อก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1) และทางยกระดับข้ามทางแยกของกรมทางหลวง รวมทั้งพื้นที่ประมาณ กม. 0+565 ถึงจุดสิ้นสุดการก่อสร้างทางยกระดับข้ามทางแยกของกรมทางหลวงที่ประมาณ กม. 1+100 ที่ได้ร่วมลงนามกันเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2546 และขอความอนุเคราะห์กรมทางหลวงประสานงานกับหน่วยงานสาธารณสุขโรคต่างๆ เพื่อดำเนินการรื้อย้ายสิ่งกีดขวางออกจากพื้นที่บริเวณดังกล่าว

5) คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2546 ได้มีมติอนุมัติให้ กทพ. ดำเนินการว่าจ้างบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่นส์ จำกัด ร่วมกับบริษัท ไทยเอ็นอีเอเอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่นส์ จำกัด ให้เป็นวิศวกรที่ปรึกษา เพื่อควบคุมงานก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 ในวงเงิน 58,535,206 บาท

สำหรับการประกวดราคางานจ้างเหมาก่อสร้าง คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2546 ได้มีมติ ดังนี้

1) อนุมัติให้จ้างบริษัท วิจิตรภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด ก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1) สัญญาที่ 1 เป็นเงิน 1,346,404,561.- บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาทำงาน 500 วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจาก กทพ.

2) อนุมัติให้จ้างบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1) สัญญาที่ 2 เป็นเงิน 1,070,000,000.- บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาทำงาน 500 วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจาก กทพ.

3) ให้ กทพ. ดำเนินการจ้างตามข้อ 1) และ 2) ให้เป็นไปตามระเบียบทุกขั้นตอน

6) คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2546 ได้มีมติอนุมัติให้ กทพ. ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1) ที่ได้แก้ไขตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว ซึ่ง กทพ. ได้ลงนามในสัญญาที่ 1 กับบริษัท วิจิตรภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด และลงนามในสัญญาที่ 2 กับบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 โดยที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) เป็นประธาน และ กทพ. ได้ออกหนังสือแจ้งเริ่มงาน (Notice to Proceed) แก่ผู้รับจ้างทั้ง 2 สัญญา เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2546

สำหรับงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้าง กทพ. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริการด้านวิศวกรรมเพื่อควบคุมงานก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-อาจนรังค์ (ระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1) กับบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่นส์ จำกัด และบริษัท ไทยเอ็นอีเนียริง คอนสตรัคชั่นส์ จำกัด เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 และได้มีหนังสือแจ้งเริ่มงาน (Notice to Proceed) เมื่อ 24 กันยายน 2546

7) กทพ. เริ่มดำเนินงานก่อสร้างทั้ง 2 สัญญาเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2547 ระยะเวลา 500 วัน แล้วเสร็จตามสัญญาวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2548 โดยมีความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ๙ เดือนธันวาคม 2547 ดังนี้

- 1) สัญญาที่ 1 ผลงานสะสมร้อยละ 59.43 (จากแผนร้อยละ 97.22) ช้ากว่าแผนร้อยละ 37.79
- 2) สัญญาที่ 2 ผลงานสะสมร้อยละ 57.93 (จากแผนร้อยละ 93.66) ช้ากว่าแผนร้อยละ 35.73

ความก้าวหน้าของงานก่อสร้างทั้งโครงการร้อยละ 58.77 (จากแผนงานร้อยละ 95.65) ช้ากว่าแผนร้อยละ 36.88

จากการปรับแผนงานก่อสร้างซึ่งผู้รับจ้างได้เสนอขอขยายเวลา 4 เดือน จะทำให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม 2548 แต่สามารถเปิดใช้การจราจรได้ปลายเดือนเมษายน 2548 ซึ่งทำให้ความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ณ เดือน ธันวาคม 2547 เป็นดังนี้

- สัญญาที่ 1 ผลงานสะสม 59.43% จากแผนงาน 60.94% ช้ากว่าแผน 1.51%
- สัญญาที่ 2 ผลงานสะสม 57.93% จากแผนงาน 58.30% ช้ากว่าแผน 0.37%
- ความก้าวหน้าของงานก่อสร้างทั้งโครงการ 58.77% จากแผนงาน 59.77% ช้ากว่าแผน 1.00%

ปัญหาอุปสรรครวมทั้งแนวทางการแก้ไขปัญหา

- ปัญหาและอุปสรรคงานก่อสร้าง

การก่อสร้างมีความล่าช้าสะสมเนื่องจาก ประสบปัญหาการรื้อถอน Bearing Unit (แผ่นคอนกรีตหนา 20 ซม.) และแผ่นพื้นคอนกรีตเดิมของทางพิเศษเฉลิมมหานคร การขาดแคลนแรงงานไม่เพียงพอต่อแผนปฏิบัติงาน อีกทั้งผู้รับจ้างยังประสบปัญหาการขापื้นที่ก่อสร้างได้ไม่เต็มที่และมีเวลาดำเนินการก่อสร้างน้อย เนื่องจากการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานครหนาแน่น

- แนวทางการแก้ไขปัญหา

กทพ. ได้เร่งรัดและกำชับให้ผู้รับจ้างเพิ่มจำนวนแรงงาน เครื่องจักรและเครื่องมือรวมทั้งให้ผู้รับจ้างเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานในสนาม อีกทั้งยังมีการติดตามการดำเนินการของผู้รับจ้างทุกสัปดาห์ และมีการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้รับจ้างเพื่อให้สามารถเข้าพื้นที่ก่อสร้างได้มากขึ้นโดยการลดมิวจราจรทางพิเศษเฉลิมมหานคร และอนุญาตให้ผู้รับจ้างก่อสร้างช่วงเวลาที่ยาจรติดขัดได้

11. 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) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขข้อตกลงกับกรมทางหลวง 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) และการเตรียมการในเรื่องโครงสร้างเพื่อรองรับการต่อเชื่อมทางแยกต่างระดับเข้าสนามบินหนองงูเห่าในอนาคต

1.4 กทพ. ได้มีหนังสือลงวันที่ 2 เมษายน 2547 แจ้งสำนักงานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สภก.) และ คค. เพื่อทราบว่าการพิจารณา กทพ. ในการประชุมครั้งที่ 3/2547 เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2547 ได้มีมติเห็นชอบให้ชะลอการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถีทางเข้า-ออก ด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไว้ก่อน จนกว่าแผนงานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารทางด้านใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความชัดเจน

2. ผลการดำเนินงาน

2.1 ในการประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) ครั้งที่ 2/2547 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2547 ได้เสนอเรื่องเพื่อขอหารือหรือขอก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อเชื่อมถนนระดับดินของกรมทางหลวงเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง สกภ. รับไปพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

2.2 กทภ. ได้พิจารณาทบทวนและดำเนินการปรับแผนงานการดำเนินโครงการฯ โดยใช้เวลาในการเตรียมการเพื่อการก่อสร้างภายหลังโครงการได้รับการอนุมัติเป็นเวลา 4 เดือน เพื่อดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ทบทวนเอกสารประกวดราคาและจัดจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างจากนั้นใช้เวลาการก่อสร้างเป็นเวลา 14 เดือน

2.3 กทภ. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการฯ ตามแผนงานที่ได้ทบทวนใหม่แล้ว และได้มีหนังสือด่วนมากที่ กทภ 07/3442 ลงวันที่ 10 สิงหาคม 2547 ถึง สกภ. เพื่อนำส่งรายงานการศึกษาค่าความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการฯ เพื่อให้พิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพิจารณาต่อไป พร้อมทั้งขอให้พิจารณาให้การสนับสนุนงบประมาณจาก สกภ. หรือรัฐบาลเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,040 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยค่าก่อสร้าง ค่าวิศวกรรมควบคุมงานจำนวน 790 ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวนร้อยละ 50 เป็นเงิน 250 ล้านบาท

2.4 คณะกรรมการ กทภ. ในการประชุมครั้งที่ 9/2547 เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2547 ได้มีมติอนุมัติให้ กทภ. ดำเนินการโครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลง ทางพิเศษบูรพาวิถีบริเวณทางเข้า-ออก ทางด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป โดย สกภ. ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งที่ประชุมมีมติ ดังนี้

1) ให้ กทภ. ทล. และ บหม. พิจารณาแบบก่อสร้างทางเข้า-ออกสนามบินสุวรรณภูมิด้านใต้ที่ได้มาตรฐานเพื่อให้ทัดเทียมกับทางเข้า-ออกสนามบินสุวรรณภูมิด้านเหนือ โดยให้ก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 8 ช่องจราจรจากทางพิเศษบูรพาวิถีเข้าสู่อาคารผู้โดยสารโดยให้มีทางขึ้น-ลงเชื่อมกับถนนเข้าสู่สนามบินของ ทล. ทั้งนี้เมื่อรายละเอียดแบบก่อสร้างและค่าใช้จ่ายแล้วให้นำเสนอ กทภ. เพื่อพิจารณาต่อไป

2) ให้ กทภ. แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ โดยระยะแรกเป็นการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมกับทางพิเศษบูรพาวิถีเป็นระยะทางประมาณ 1-2 กม. ก่อนพร้อมทั้งก่อสร้างทางขึ้น-ลง เชื่อมถนนเข้าสู่สนามบินของ ทล. ซึ่งจะก่อสร้างทันทีเมื่อได้ข้อยุติของรายละเอียดแบบก่อสร้างและค่าใช้จ่ายแล้ว และระยะต่อไปจะเป็นการก่อสร้างทางยกระดับสายหลักต่อจากระยะแรกเข้าสู่อาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิด้านทิศใต้เมื่อมีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารดังกล่าว

2.5 กทพ. ได้หารือกับ ทล. และ บทม. 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 จากทางพิเศษฉลองศรีวังถึงอาคารผู้โดยสารทางตอนเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 เห็นชอบในหลักการโครงการฯ เมื่อก่อสร้างทางเชื่อมเข้าสู่อาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับทางพิเศษบูรพาวิถีตามผลการประชุมกับ กทพ.

12. โครงการทางพิเศษสายบางพลี-บางขุนเทียน (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)

1. ความเป็นมา

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

1.2 โครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี เป็นส่วนหนึ่งของการก่อสร้างทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและทำให้การเชื่อมต่อทางหลวงวงแหวนมีความสมบูรณ์ โดยมีแนวสายทางต่อเชื่อมกับทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงถนนพระรามที่ 2-ถนนสุขสวัสดิ์ เริ่มต้นจากถนนสุขสวัสดิ์บริเวณพระประแดง ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 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 เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะเปิดในปี 2548 จึงให้กระทรวงคมนาคมประสานงานกับกระทรวงการคลังในเรื่องแหล่งเงินทุนที่จะนำมาใช้ในการดำเนินโครงการ (Financing Arrangement) ทั้งนี้จะต้องไม่เป็นการเพิ่มภาระหนี้สาธารณะของประเทศ

1.4 กระทรวงคมนาคมได้พิจารณารูปแบบการลงทุนและแนวทางการจัดหาเงินที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในการประชุมเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2546 ดังนี้ :

1.4.1 อนุมัติให้ กทพ. ดำเนินการว่าจ้างเอกชนเข้าทำการก่อสร้างทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี ตามรูปแบบก่อสร้างของกรมทางหลวง โดยเอกชนจะได้รับค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินคืนทั้งหมด ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

1.4.2 อนุมัติให้ กทพ. สามารถลงนามในสัญญาว่าจ้างเอกชนเข้าทำการก่อสร้างทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี โดยที่ยังไม่มีเงินเป็นค่าใช้จ่าย โครงการฯ ได้

1.4.3 อนุมัติให้ กทพ. ดำเนินการหาเอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ไปพร้อมกันในช่วงระหว่างการก่อสร้าง โดยมีเงื่อนไขว่าผู้เข้าร่วมลงทุนต้องรับภาระค่าใช้จ่ายด้านการก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมดต่อไป โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิการบริหารจัดการผลประโยชน์ที่เกิดจากการเก็บค่าผ่านทางทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้เป็นระยะเวลาหนึ่ง ทั้งนี้ หากเมื่อถึงกำหนดระยะเวลา 2 ปี 6 เดือน ที่โครงการดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่ กทพ. ไม่สามารถหาผู้เข้าร่วมลงทุนโครงการต่อไปได้ ให้รัฐบาลอนุมัติให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการและบริหาร โครงการฯ โดยให้ กทพ. หาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง เพื่อนำมาชำระค่าก่อสร้างให้เอกชนตามข้อ 1) และขอให้รัฐบาลสนับสนุนเงินเพิ่มทุนแก่ กทพ. เหนวงเงิน 2,000 ล้านบาท เพื่อให้ กทพ. มีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่งขึ้นและเพิ่มศักยภาพให้ กทพ. สามารถหาแหล่งเงินกู้มาใช้คืนค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินแก่ผู้รับเหมาก่อสร้างต่อไป

1.4.4 อนุมัติให้ ทล. โอนโครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ช่วงถนนพระรามที่ 2 ถึงถนนสุขสวัสดิ์ให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการและบริหารโครงการต่อไป เพื่อจะได้นำเงินรายได้จากการเก็บค่าผ่านทางของโครงการเป็นส่วนหนึ่งให้ผู้เข้าร่วมลงทุนประมาณการเป็นผลตอบแทนโครงการตลอดอายุโครงการฯ ต่อไป

1.4.5 อนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณ เป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ ให้แก่กรมทางหลวง จำนวน 5,000 ล้านบาท ภายในเดือนธันวาคม 2547

1.4.6 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เสนอความเห็นประกอบการศึกษาของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2546 ดังนี้

1) วิธีการจ้างเอกชนเข้าทำการก่อสร้างทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี โดยเอกชนจะได้รับค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินคืนทั้งหมด ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จนั้น เป็นวิธีดำเนินการที่มีได้แตกต่างจากวิธีจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติยกเลิกในคราวประชุมเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2546 โดยเอกชนจะเป็นผู้จัดหาแหล่งเงินและดำเนินการก่อสร้างแล้วเรียกเก็บเงินคืนในภายหลัง ทำให้โครงการมีต้นทุนทางการเงินสูง เช่นเดียวกับโครงการทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี ซึ่งหากรัฐบาลมีนโยบายที่จะให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนใน

ระหว่างการก่อสร้างโครงการโดยยังไม่มี ความชัดเจนในวงเงินลงทุนโครงการแล้ว จะก่อให้เกิดปัญหาต่อ เนื่องในการคัดเลือกเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนและดำเนินการ เนื่องจากผู้เข้าร่วมลงทุนต้องรับภาระค่าใช้จ่ายด้านการก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญในการคำนวณอัตราผลตอบแทนทางการเงิน อัตราค่าผ่านทาง และส่วนแบ่งรายได้ของภาครัฐ

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงต้นทุนทางการเงินที่ภาครัฐสามารถจัดหา แหล่งเงินทุนที่มีค่าใช้จ่ายทางการเงินต่ำกว่าภาคเอกชนแล้ว การที่ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนและจัดหาแหล่ง เงินสำหรับโครงการนี้จะทำให้วงเงินลงทุนรวมลดลง และก่อให้เกิดประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจสูงขึ้น

2) นอกจากนี้ภาครัฐควรพิจารณาทบทวนการจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงข่าย ทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนภิเษกให้มีความสอดคล้องกันทั้งระบบ โดยคำนึงถึงความเป็นธรรม และความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ ตลอดจนผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ

3) อย่างไรก็ตามรัฐบาลมีนโยบายที่จะให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน เห็นควรให้มีการ ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของ รัฐ พ.ศ. 2535 ตั้งแต่เริ่มแรก โดยมีการศึกษาความเหมาะสมโครงการตามประเด็นหัวข้อของ สศช. โดย เฉพาะประเด็นความเหมาะสมในการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน ทางเลือกและรูปแบบการร่วมลงทุน เงื่อนไขการร่วมลงทุน ตลอดจนความเหมาะสมทางการเงินของโครงการ และความเสี่ยงของโครงการ จึงเห็น ควรให้มีการศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นดังกล่าวด้วย ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 3-4 เดือน ในการศึกษาเพิ่ม เต็มและปรับข้อมูลโครงการที่กรมทางหลวงได้ทำการศึกษาความเหมาะสมไว้แล้ว และไม่น่าก่อให้เกิด ความล่าช้าในขั้นตอนดำเนินโครงการ

1.4.7 สำนักงานประมาณได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเมื่อ 5 สิงหาคม 2546 ดังนี้

1) กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างโครงการทาง หลวงพิเศษวงแหวนกาญจนภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์ - บางพลี ให้แล้วเสร็จทันกำหนดการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงได้มอบหมายให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างแผนกรมทางหลวง ตามนโยบายมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 6 พฤษภาคม 2546 โดยให้กรมทางหลวงรับผิดชอบดำเนินการในส่วน ของการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการ จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจักพิจารณาอนุมัติให้ กทพ. ดำเนินการตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

2) เพื่อให้การบริหารโครงการดังกล่าวมีรายได้เพียงพอสำหรับการจ่ายชำระเป็น ค่าก่อสร้างคืน จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจักพิจารณาอนุมัติให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และบริหารโครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนภิเษกด้านใต้ ช่วงถนนพระรามที่ 2 ถึงถนนสุข สวัสดิ์ แผนกรมทางหลวงตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอได้

3) กรมทางหลวงได้ประมาณการค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการดังกล่าวในปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 – 2548 เป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 5,500 ล้านบาท ซึ่งคาดว่าปีงบประมาณ 2547 กรมทางหลวงจะต้องชำระประมาณ 11 งวดเดือน เป็นเงินประมาณ 3,674 ล้านบาท ซึ่งกรมทางหลวงได้รับจัดสรรงบประมาณปี 2547 ไว้จำนวน 464 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจำนวน 3,210 ล้านบาท เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงเสนอขอแปรญัตติเพิ่มงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2547 ต่อคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณประจำปี 2547 และหากมิได้รับอนุมัติตามที่เสนอก็เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติให้จ่ายจากเงินงบกลางปี 2547 รายการค่าใช้จ่ายเพื่อการเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันและการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศตามความจำเป็นต่อไป และในปี 2548 กรมทางหลวงจะต้องจ่ายชำระประมาณ 4 งวดเดือน เป็นเงินประมาณ 1,326 ล้านบาท เห็นสมควรให้กรมทางหลวงเสนอดังค่าใช้จ่ายไว้ในงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2548

1.4.8 คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2546 ลงมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำหรับงบประมาณที่เป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ จำนวน 5,000 ล้านบาทให้ใช้จ่ายจากงบประมาณของกรมทางหลวงที่ได้จัดสรรไว้แล้ว 464 ล้านบาท และให้กระทรวงคมนาคมเสนอขอแปรญัตติเพิ่มงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2547 ต่อคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณประจำปี 2547 หากงบประมาณยังไม่เพียงพอ ก็ให้ใช้งบกลางรายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นไปก่อน จนกว่าจะออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน โดย กทพ. เสร็จแล้ว จึงให้ กทพ. กู้ยืมจากสถาบันการเงินที่มีเงื่อนไขเหมาะสมไปดำเนินการ โดยรัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระคืนเงินกู้ต่อไป ทั้งนี้เนื่องจากค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นภาระที่รัฐต้องจ่ายอยู่แล้ว

2. ผลการดำเนินงาน

2.1 งานก่อสร้าง

1) กรมทางหลวงได้ส่งรายงานความก้าวหน้าประจำเดือน ฉบับที่ 3 (1-30 พฤศจิกายน 2547) ให้ กทพ. รับทราบเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2547 โดยได้รายงานว่า ผู้รับจ้างได้ดำเนินการในส่วนของการเตรียมการต่างๆ เพื่อการก่อสร้าง เช่น การเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง และประสานงานในการรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่ติดขัดกับงานก่อสร้างต่างๆ งานก่อสร้างสำนักงานสนามและห้องทดสอบวัสดุก่อสร้าง ตรวจสอบแบบและปริมาณงานก่อสร้างตรวจสอบวัสดุเพื่อใช้ในการก่อสร้าง รวมถึงงานสำรวจค่าระดับและแนวการก่อสร้าง เป็นต้น จึงได้มีการเบิกจ่ายผลงานในหมวดงานทั้งไปและหมวดดิน ซึ่งประกอบด้วย Engineer's Field Office and Testing Laboratory, Engineer's Housing Materials Testing Equipment, Survey Instruments, Motor Vehicles และ Clearing and Grubbing

2) กทพ. ได้จัดประชุม Monthly Meeting ครั้งที่ 2 ระหว่าง กทพ. กรมทางหลวง ผู้รับจ้าง และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างสะพานซึ่งๆ เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2547 เพื่อติดตามความก้าวหน้าการดำเนินการโครงการ ซึ่งผู้รับจ้างได้นำเสนอรายงานความก้าวหน้าประจำเดือน ฉบับที่ 3 (1-30 พฤศจิกายน 2547) โดยได้รายงานว่ามีกิจกรรมงานก่อสร้างที่ได้ดำเนินการและได้รับการรับรองปริมาณงานจากผู้ควบคุมงานประกอบด้วย หมวดงานทั่วไป และหมวดงานดิน

มีผลงานที่ได้ในเดือนพฤศจิกายน 2547 เท่ากับ 0.2216% จากแผนงาน 0.0393% และมีผลงานสะสมจนถึงเดือนพฤศจิกายน 2547 เท่ากับ 1.0320% จากแผนงาน 1.0543% ซ้ำกว่าแผน 0.223%

3) กทพ. ได้อนุมัติเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2547 ให้บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ว่าจ้างบริษัท J.Muller International (Thailand) Ltd. เป็นบริษัทที่ปรึกษาทำหน้าที่ด้านวิศวกรรมการก่อสร้างในโครงการก่อสร้างทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ตามข้อกำหนดเฉพาะเล่มที่ 2 ข้อ 8.10 ของ สัญญาจ้างก่อสร้างฯ

2.2 งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ตามที่ กทพ. ได้มอบหมายให้กรมทางหลวงดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการฯ ซึ่งจนถึงวันที่ 27 ธันวาคม 2547 มีพื้นที่ที่ได้ดำเนินการส่งมอบพื้นที่ กทพ. แล้ว ทั้งหมด 20.65 กม. คิดเป็น 91.82% ของพื้นที่เวนคืนทั้งหมด ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการส่งมอบพื้นที่ให้บริษัท ช.การช่างฯ แล้ว 19.45 กม. คิดเป็น 86.48% เนื่องจากบริษัทฯ ไม่ยอมรับมอบพื้นที่บางส่วน

2.3 การส่งมอบพื้นที่

มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 19.450812 กม. จากพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 22.491312 กม. (เท่ากับ ประมาณ 86.48%)

บริษัท ช.การช่าง ได้มีหนังสือ CK-04-SOBRR-PM-L-0144 ลงวันที่ 27 ธันวาคม 2547 แจ้ง กทพ. ว่า

1) พื้นที่ระหว่าง กม. 45+200 ถึง กม. 45+200 ถึง กม. 45+500 ตรวจสอบภายหลังการประชุมว่าเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินเดิมได้ขุดขนดินออกจากพื้นที่เขตทาง จำนวนประมาณ 16,000 ลบ.ม. เกิดปัญหาการเข้าใช้พื้นที่เพื่อการก่อสร้างและระหว่าง กม.45+720 ถึง กม.45+965 ตรวจพบว่าโรงงานเหล็ก รวมทั้งรั้วและระบบบำบัดน้ำเสียของสุขใจคอนโดฯ ยังไม่ได้รื้อถอน บริษัทฯ สามารถเข้าใช้พื้นที่ได้เพียงบางส่วนไม่สามารถใช้ได้ทั้งแปลง จึงควรแยกส่งพื้นที่เฉพาะที่บริษัทฯ สามารถใช้พื้นที่เพื่อการก่อสร้างได้เท่านั้น

2) พื้นที่ระหว่าง กม. 52+031 ถึง กม.52+360 สภาพพื้นที่ที่จะส่งมอบมีความกว้างไม่เต็มเขตทาง บริษัทฯ ยินดีรับมอบ แต่ควรระบุว่าเป็นบางส่วนของเขตทางเท่านั้น

2.4 งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่ติดขัดงานก่อสร้าง

กทพ. ได้ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี การไฟฟ้านครหลวง การประปานครหลวง บริษัท ทศท. คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อดำเนินการในการรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่ติดขัดงานก่อสร้าง

2.5 การเบิกจ่ายค่างาน

คณะกรรมการตรวจการจ้าง ได้ประชุมตรวจรับงาน ซึ่งเป็นผลงานตามงวดงานที่กำหนด และเห็นควรให้มีการเบิกค่างาน, มีหนังสือรับรองการชำระดอกเบี้ย หนังสือรับรองการชำระดอกเบี้ย หนังสือรับรองการชำระเงินค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการ กทพ. เพื่อทราบต่อไป

สำหรับค่าใช้จ่ายการควบคุมงานก่อสร้างของกรมทางหลวง สำนักงานประมาณได้มีหนังสือลงวันที่ 27 สิงหาคม 2547 แจ้ง กทพ. ว่าได้ออกรายการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายและจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2547 เพื่อแผนงานขนส่งทางบก โครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ งบประมาณรายจ่ายอื่น รายการค่าใช้จ่ายในการควบคุมงานของกรมทางหลวง จำนวน 49,686,000.-บาท ให้ กทพ. เรียบร้อยแล้ว กทพ. ได้มอบหมายให้กรมทางหลวงดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งมีพื้นที่ที่ได้ดำเนินการเวนคืนแล้ว จนถึงวันที่ 17 กันยายน 2547 คิดเป็น 74.94% ของพื้นที่เวนคืนทั้งหมด

13. 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 บริเวณทิศใต้ของทางแยกต่างระดับลำลูกกา ระยะทางประมาณ 9.5 กิโลเมตร มีทางแยกต่างระดับวงแหวนรอบนอก เก็บค่าผ่านทาง 4 แห่ง โดยทิศทางมุ่งได้ (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 ซึ่งจากการประชุมหารือระหว่าง กทพ. กับ 4 หน่วยงานดังกล่าว เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2547 ที่ประชุมได้มีมติว่ารัฐบาลควรให้เงินอุดหนุนค่าก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก จำนวน 3,262 ล้านบาท หรือ 48.7% ของค่าก่อสร้าง (รวมค่าควบคุมงาน) ซึ่งทำให้ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ (รวมรายได้ของโครงการที่เพิ่มขึ้นด้วย) เท่ากับ 5.88% และฐานะทางการเงินของการทางพิเศษฯ เมื่อดำเนินโครงการนี้จะไม่แตกต่างจากฐานะการเงินในปัจจุบัน และให้ กทพ. นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

ความก้าวหน้าของการดำเนินการ

คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 ได้พิจารณาเรื่องเงินอุดหนุนค่าก่อสร้างทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก แล้วมีมติดังนี้

- รับทราบผลการประชุมหารือร่วมของ 4 หน่วยงานคือ กระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ กทพ. ซึ่งมีมติเห็นชอบในหลักการที่รัฐบาลให้

เงินอุดหนุนค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานของโครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก 48.7% ของวงเงินที่จ้างจริง (ประมาณ 3,262 ล้านบาท) และให้ กทพ. นำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อทราบต่อไป

2. ผลการดำเนินงาน

คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2547 มีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอทั้ง 3 ข้อ ดังนี้

1) รับทราบผลการประชุมหารือร่วมของ 4 หน่วยงานคือ กระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ กทพ. ซึ่งมีมติเห็นชอบในหลักการที่รัฐบาลให้เงินอุดหนุนค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานของโครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก 48.7% ของวงเงินที่จ่ายจริง (ประมาณ 3,262 ล้านบาท)

2) เห็นชอบให้ กทพ. กู้เงินจากแหล่งเงินกู้ในประเทศสำหรับค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานส่วนที่เหลือ โดยให้กระทรวงการคลังร่วมกับ กทพ. เป็นผู้พิจารณาวិธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินที่เหมาะสม ตลอดจนให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันการกู้เงิน

3) เห็นชอบในหลักการกรณีที่สำนักงานประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้ กทพ. เพื่อเป็นเงินอุดหนุนสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานของโครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกในส่วนที่รัฐบาลรับภาระได้ ให้กระทรวงการคลังร่วมกับ กทพ. เป็นผู้พิจารณาหาแหล่งเงินกู้ เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินที่เหมาะสม ตลอดจนให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันการกู้เงิน และให้สำนักงานประมาณตั้งงบประมาณเพื่อชำระค่าธรรมเนียมการกู้เงิน ดอกเบี้ยและเงินต้นสำหรับเงินกู้ดังกล่าวต่อไป

ทั้งนี้ ในการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก ให้กระทรวงคมนาคม (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) พิจารณาออกแบบทางขึ้น-ลง บริเวณปลายทางที่เชื่อมต่อกับวงแหวนรอบนอกให้สามารถรองรับการจราจร ตลอดจนการขยายและเชื่อมต่อกับทางสายอื่นในอนาคตด้วย

แผนการดำเนินโครงการ

- จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมีระยะเวลา 22 เดือน เริ่มประมาณเดือนมกราคม 2548
- ก่อสร้างโครงการมีระยะเวลา 22 เดือน เริ่มประมาณเดือนพฤษภาคม 2549
- เปิดให้บริการประมาณเดือนมีนาคม 2551

14. 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

รถโดยสารประจำทางที่กำหนดไว้จะเป็นรถโดยสารธรรมดาสำหรับผู้ทำงานและผู้ติดต่อดูรถที่ ท่าอากาศยาน และรถโดยสารปรับอากาศที่เป็นบริการสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยว นักธุรกิจทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยลักษณะรถจะเป็นรถที่ออกแบบเป็นพิเศษสามารถนำสัมภาระขึ้น - ลง สะดวก โดยจัดทำที่วางสัมภาระเป็นสัดส่วน เช่น ให้มีที่วางสัมภาระในส่วนหน้าและที่นั่งโดยสารในส่วนหลัง ทั้งนี้เนื่องจากผู้โดยสารส่วนใหญ่จะต้องมีสัมภาระในการเดินทาง เพื่อให้เกิดความสะดวกและความประทับใจ จึงควรจะจัดวางสัมภาระให้เรียบร้อย สำหรับรถแท็กซี่สาธารณะและรถลีมูซีน (Limousine) จะมี รูปแบบการให้บริการคล้ายกับที่เป็นอยู่ในปัจจุบันที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ

นอกจากนี้คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษารายละเอียดแต่ละด้านจำนวน 4 คณะ ได้แก่ 1. คณะทำงานพิจารณารูปแบบบริการรถสาธารณะ 2. คณะทำงานการออกใบอนุญาต

ประกอบการขนส่งประจำทาง 3. คณะทำงานกำหนดมาตรฐานตัวรถทุกประเภท 4. คณะทำงานพิจารณา กำหนดสถานที่จอดรถบริการสาธารณะในบริเวณสนามบิน และมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. การพิจารณาให้มีรถโดยสารที่จะนำมาให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 5 ประเภท ดังนี้

1.1 รถแท็กซี่สาธารณะ มีรูปแบบการบริการเหมือนปัจจุบันที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ผู้ขับรถ ที่จะเข้าไปบริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต้องสามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้ โดยมีการติดเครื่องหมาย ไว้ที่หน้ารถเพื่อให้ผู้ใช้บริการชาวต่างชาติทราบ

1.2 รถลีมูซีน (Limousine) มีรูปแบบการบริการเหมือนปัจจุบัน แต่ควรให้มีเพิ่มรถตู้เข้าไป ร่วมในการให้บริการด้วย โดยรถลีมูซีนที่ให้บริการควรติดวิทยุสื่อสารเพื่อสื่อสารกับทางศูนย์ (Call Center) เพื่อไปรับ-ส่ง ผู้โดยสารตามจุดที่ได้รับแจ้ง

1.3 รถโดยสารระหว่างเมือง ให้มีเส้นทางเดินรถระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับ พัทยา โดยจะเป็นรถโดยสารปรับอากาศที่ได้รับการออกแบบพิเศษสามารถนำสัมภาระขึ้น-ลง สะดวก อาจ จัดทำที่วางสัมภาระเป็นสัดส่วน เช่น ให้มีที่วางสัมภาระในส่วนหน้าและที่นั่งโดยสารในส่วนหลัง ภายใน รถควรมีข้อมูลข่าวสารที่น่าสนใจ เช่น วิดีโอแนะนำเส้นทางหรือแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น

1.4 รถโดยสาร (Shuttle Bus) เป็นรถโดยสารปรับอากาศที่ได้รับการออกแบบพิเศษสามารถ นำสัมภาระขึ้น-ลง สะดวก อาจจัดทำที่วางสัมภาระเป็นสัดส่วน เช่น ให้มีที่วางสัมภาระในส่วนหน้า และที่นั่ง โดยสารในส่วนหลัง โดยจะมีเส้นทางเดินรถตามที่กำหนด มีเวลาการเดินรถที่แน่นอน ทั้งนี้ควรให้โอกาส ผู้ประกอบการรายใหม่ได้เข้ามาประกอบการฯ (รายละเอียดเส้นทางตามข้อ 2)

1.5 รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ เป็นรูปแบบของรถโดยสารทั่วไป เพื่อรองรับผู้โดยสาร ชาวไทย พนักงานที่ทำงานในสนามบิน และผู้ที่มาติดต่อธุรกิจที่สนามบิน โดยมีเส้นทางระหว่างสนามบิน ถึงจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญ

2. การพิจารณารูปแบบบริการรถสาธารณะขณะนี้ได้วางแผนกำหนดเส้นทางรถ Shuttle Bus ขึ้น ใหม่จำนวน 4 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ราชประสงค์-สีลม

เริ่มต้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปตามถนนบางนา-ตราด เลี้ยวขวาไปตามถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต เลี้ยวซ้ายถนนราชดำริ เข้าถนนสีลม จุดเส้นทางที่สีลม

เส้นทางที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-สถานีรถไฟหัวลำโพง

เริ่มต้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปตามถนนบางนา-ตราด ขึ้นทางด่วนบางนา ลงทาง ด่วนที่หัวลำโพง สุดเส้นทางที่สถานีรถไฟหัวลำโพง

เส้นทางที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ (จตุจักร)

เริ่มต้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปตามถนนบางนา-ตราด ขึ้นทางด่วนบางนาลงทางด่วน ที่ถนนกำแพงเพชร 2 สุดเส้นทางที่สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ

เส้นทางที่ 4 ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ-สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้

เริ่มต้นจากทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปตามถนนบางนา-ตราด ขึ้นทางด่วนบางนา ลงทางด่วน ทิยมราช ไปตามถนนหลานหลวง ราชดำเนินกลาง ข้ามสะพานพระปิ่นเกล้า ถนนบรมราชชนนี สุดเส้นทางที่สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้

3. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 อนุมัติตามมติคณะกรรมการบริหารพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทก. 3/2546 เรื่องศูนย์รถโดยสารปรับอากาศ (Airport Express) ของสนามบินสุวรรณภูมิ โดยให้ออกแบบและดำเนินการให้เหมาะสมสอดคล้องกับแผนงานรวมของอาคารที่จอดรถทั้งระบบรวมทั้งให้มีสภาพที่เหมาะสมกับการเป็น Airport Express ซึ่งจะต้องแตกต่างและไม่ให้เกิดการคับคั่ง เหมือนที่หยุดรถรับส่งผู้โดยสารทั่วไป และจะต้องมีมาตรฐานทัดเทียมกับ ต่างประเทศ โดยมอบหมายให้บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยได้นำเสนอแผนพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่สำหรับกิจกรรมภายในศูนย์การขนส่งสาธารณะ โดย ทอท. ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการและนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นชอบก่อนนำเข้าสู่ที่ประชุม กทก. ต่อไป

15. โครงการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

1. ความเป็นมา

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

2. ผลการดำเนินงาน

เพื่อให้การบริการรถโดยสารประจำทางสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่จึงจัดทำโครงการจัดเส้นทางทางเดินรถให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อประโยชน์โดยรวมต่อสังคม โดย ขสมก. ดำเนินการ ดังนี้

2.1 กำหนดเส้นทางเดินรถใหม่ตามแนวความคิดการให้บริการแบบ Bus Transit จำนวน 7 เส้นทางคือ

- 1) สนามบินสุวรรณภูมิ - ทาน้ำสี่พระยา เพื่อเชื่อมเส้นทางเรือด่วน
- 2) สนามบินสุวรรณภูมิ - บางลำพู เพื่อเชื่อมต่อผู้ใช้บริการที่ติดต่อกับสนามบินย่านถนนข้าวสาร
- 3) สนามบินสุวรรณภูมิ - สีแยกบางนา เพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS บริเวณสถานีบางนา
- 4) สนามบินสุวรรณภูมิ - ดอนเมือง เพื่อเชื่อมต่อผู้ใช้บริการที่มีความจำเป็นต้องเดินทางสู่สนามบินสุวรรณภูมิ
- 5) สนามบินสุวรรณภูมิ - สถานีรถไฟหัวลำโพง เพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟผู้ใช้บริการที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าจากด้านทิศเหนือ ทิศใต้ ทิศตะวันออกเฉียงเหนือและรถไฟฟ้ามหานคร
- 6) สนามบินสุวรรณภูมิ - ถนนศรีนครินทร์ - สมุทรปราการ เพื่อรองรับผู้ใช้บริการที่ย้ายมาสู่เมืองใหม่
- 7) สนามบินสุวรรณภูมิ - ถนนศรีนครินทร์ - สมุทรปราการ เพื่อรองรับผู้ใช้บริการที่ย้ายมาสู่เมืองใหม่

2.2 ขยายเส้นทางปัจจุบัน จำนวน 2 เส้นทาง คือ

- 1) เส้นทางสาย 517 สวนจตุจักร – ลาดกระบัง – สนามบินสุวรรณภูมิ
- 2) เส้นทางสาย 519 คลองเตย – เคหะชุมชนร่มเกล้า – สนามบินสุวรรณภูมิ

การให้บริการรถโดยสารประจำทาง โดย ขสมก. จะนำรถโดยสาร EURO II จำนวน 182-260 คัน มาใช้เดินรถ Bus Transit (เส้นทางเดินรถเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิสำหรับให้บริการแก่กลุ่มพนักงานหรือผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยาน และผู้ให้บริการท่าอากาศยานทั่วไป) และจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทางในปัจจุบัน เริ่มต้นที่ 10 บาท และสูงสุด 20 บาท

16. 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 สินค้าทั่วไป และรถยนต์ อยู่ระหว่างการทบทวนโครงการ เนื่องจากไม่มีเอกชนรายใดผ่านเกณฑ์คุณสมบัติเบื้องต้น และในขณะเดียวกันได้ตกลงให้บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บพด.) ใช้ท่าเทียบเรือ C0 เพื่อให้เรือเฟอร์รี่ R0/R0 เข้าเทียบท่าในการขนถ่ายสินค้าและรถบรรทุกสินค้าจากภาคใต้ของประเทศไทยมาที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นการชั่วคราวระหว่างการท่าเรือฯ ดำเนินการสรรหาเอกชนลงทุนบริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือ 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 ได้ถมทะเลและก่อสร้างเฉพาะเขื่อนกันดิน (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 ได้ลงนามในสัญญากับบริษัทฯ แล้วเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 ซึ่งทางบริษัทฯ อยู่ระหว่างการพัฒนาท่าเทียบเรือ โดยมีแผนเปิดดำเนินการดังนี้

ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	ขีดความสามารถ ทีอียู	เปิดดำเนินการ
C1	1,400,000	ภายใน 36 เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา เริ่มประกอบกรเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 75% หรือภายใน 7 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา
C2	1,000,000	
D1	1,400,000	
D2	1,000,000	
D3	1,000,000	

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ความยาว 500 เมตร ความลึก-16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ขณะนี้บริษัท แพลมอบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด ได้เริ่มประกอบกรมีผลดำเนินงานเดือนตุลาคม-ธันวาคม 2547 ดังนี้

- จำนวนเรือ	85	เที่ยว
- ตู้มีสินค้าเข้า	57,347	ทีอียู
- ตู้มีสินค้าออก	57,916	ทีอียู
ถ่ายลำ	493	ทีอียู
รวม	115,756	ทีอียู

17. 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 โดยเสนอขายหุ้นเพิ่มทุน 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

การถือหุ้นของกระทรวงการคลังใน บกท. อยู่ประมาณร้อยละ 54.21 บกท. ได้จัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงานตามโครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงาน (ESOP) เมื่อวันที่ 27 กันยายน - 1 ตุลาคม 2547 โดยมีพนักงานใช้สิทธิจองซื้อหุ้นสามัญจำนวน 6,641,300 หุ้น และพนักงานใช้สิทธิแปลงสภาพในสำคัญแสดงสิทธิเป็นหุ้นสามัญจำนวน 134,900 หุ้นรวมเป็นหุ้นที่จำหน่ายในครั้งนี้อยู่ทั้งสิ้น 7,076,200 หุ้น โดย บกท. ได้นำหุ้นจำนวนดังกล่าวจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนเพิ่มเติมต่อตลาดหลักทรัพย์แล้ว และจะดำเนินการจำหน่ายหุ้นให้พนักงานครั้งที่ 2 ในระหว่างวันที่ 28 มีนาคม - 1 เมษายน 2548

18. การแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย

1. ความเป็นมา

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

2. ผลการดำเนินงาน

2.1 กทท. ได้ตรวจรับงานส่วนที่ 1 ของที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งประกอบด้วยโครงสร้างองค์กร การเงิน แผนธุรกิจ การประเมินมูลค่าธุรกิจ รวมทั้งการเตรียมการด้านกฎหมายเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ กทท. ได้แจ้งที่ปรึกษาทางการเงินเพื่อขอยกเลิกการดำเนินงานในขั้นต่อไป ตามมติคณะกรรมการ กทท. และดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพองค์กรด้วยการจัดตั้งบริษัทจำกัด 3 บริษัทขึ้นแทนคือ บริษัท กทท. ลอจิสติกส์ จำกัด บริษัท กทท. บริหารทรัพย์สิน จำกัด และบริษัท บริหารท่าเรือภูมิภาค จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจหากำไรให้องค์กร เพื่อให้สามารถนำมาชดเชยภาระบำเหน็จบำนาญต่อไป

2.2 กทท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาในเรื่องเตรียมการจัดตั้งบริษัท จำกัด 3 บริษัท โดยที่ปรึกษาได้จัดส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว และ กทท. ได้เสนอขออนุมัติจัดตั้งบริษัทลูกทั้ง 3 บริษัทต่อกระทรวงคมนาคม เมื่อเดือนเมษายน 2547 ที่ผ่านมา ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

2.3 กระทรวงการคลังได้สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหามำเหน็จบำนาญของ กทท. โดยเสนอให้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกแก่พนักงาน ซึ่งการทำเรือฯ ได้จัดสัมภาษณ์ชี้แจงข้อมูลและสิทธิประโยชน์ของการเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพให้พนักงานทุกระดับทราบแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขออนุมัติจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โดยได้ผ่านความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังแล้ว แต่ กทท. ยังต้องแก้ไขข้อบังคับกองทุนสงเคราะห์ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ต่างๆ ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งการแก้ไขข้อบังคับกองทุนสงเคราะห์จะต้องรอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพต่อไป

3. ปัญหาอุปสรรค

ในส่วนของ การดำเนินการปรับปรุง เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเกิดผลประโยชน์ต่อประชาชน ทั้งในด้านประสิทธิภาพ มีต้นทุนบริหารที่ต่ำลง และก่อให้เกิดการแข่งขันมากขึ้นนั้น จำเป็นจะต้องมีการ จัดตั้งองค์การกำกับดูแลที่ชัดเจนขึ้นก่อนการปรับปรุง

ในส่วนของพนักงานที่ยังมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับอนาคตภายหลังการปรับปรุงควรได้รับการชี้แจง ในทุกประเด็นที่เป็นสาระสำคัญซึ่งประกอบด้วย

- ความมั่นคงของสภาพการจ้างงาน
- สิทธิประโยชน์และผลตอบแทนโดยเฉพาะเรื่องระบบบำนาญบำนาญ
- โครงสร้างองค์กร และแผนธุรกิจต้องมีความชัดเจนสอดคล้องกันรวมทั้งปฏิบัติได้จริง
- สถานะขององค์กรใหม่จะต้องมีความมั่นคงและยั่งยืน

4. แนวทางแก้ไข

รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการจัดตั้งองค์การกำกับดูแล ก่อนดำเนินการปรับปรุงเพื่อให้มีองค์การที่มี อำนาจควบคุมให้กลไกต่างๆ ดำเนินไปอย่างถูกต้องโปร่งใส การปรับปรุงจึงจะบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนได้อย่างแท้จริง

ควรให้พนักงานมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการปรับปรุง รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ความคืบหน้า ในทุกขั้นตอนจะช่วยให้การยอมรับการปรับปรุงมีมากขึ้น

5. ข้อเสนอ

ในการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น เพื่อให้เป็นทางเลือกพนักงานแทนระบบบำนาญบำนาญ นั้น หากสามารถจูงใจพนักงานสมัครเข้าเป็นสมาชิกได้จำนวนมากปัญหาระบบบำนาญบำนาญ ซึ่งเป็น อุปสรรคสำคัญต่อการปรับปรุงก็จะผ่อนคลายลง ทั้งนี้ในการพิจารณาสิทธิประโยชน์ให้ผู้สมัครเข้าเป็น สมาชิกกองทุนฯ จะต้องเป็นสิทธิประโยชน์ที่จูงใจ และสามารถชี้ให้เห็นความแตกต่างได้อย่างชัดเจน

การเพิ่มประสิทธิภาพองค์กร และหารายได้เพิ่มโดยการตั้งบริษัทลูกจำนวน 3 บริษัทดังกล่าวนี้ ควรต้องใช้เวลาในการดำเนินงานระยะหนึ่งเพื่อให้แน่ใจว่าสถานะของบริษัททั้ง 3 มีความแข็งแกร่ง มั่น คง มีกำไร และมีความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน