Annual Report 2018 : Ministry of Transportation

รายงานประจำปี 2561 กระทรวงคมนาคม





รายงานประจำปี
2561

กระทรวงคมนาคม

ONE TRANSPORT, ONE FAMILY



พระพุทธรูปประจำกระทรวงคมนาคม



กระทรวงคมนาคม
MINISTRY OF TRANSPORT

สารบัญ

หน้า

- **สารรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม** 6
  นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ
- **สารรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม** 7
  นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร
- **สารปลัดกระทรวงคมนาคม** 8
  นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
- **ทำเนียบผู้บริหารกระทรวงคมนาคม** 9
  - คณะผู้บริหาร (ข้าราชการการเมือง) รัฐมนตรีว่าการกระทรวง/รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง 10
  - คณะผู้บริหาร (ข้าราชการการเมือง) 11
  - คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวง 12
  - คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม รองปลัดกระทรวง 13
  - หัวหน้าผู้ตรวจราชการและผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม 14
  - คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจ 15
  - คณะผู้บริหารที่รายงานตรงต่อปลัดกระทรวง 16
  - คณะผู้บริหารสำนักงานรัฐมนตรี สำนักงานปลัดกระทรวงที่รายงานตรงต่อปลัดกระทรวง 17
  - คณะผู้บริหารสำนักงานปลัดกระทรวง ผู้อำนวยการกอง 18
  - คณะผู้บริหารสำนักงานปลัดกระทรวง ผู้อำนวยการกอง/ศูนย์/สำนัก 19
  - ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน 20
- **คณะผู้บริหารหน่วยงานในสังกัด** 21
  - กรมเจ้าท่า 22
  - กรมการขนส่งทางบก 23
  - กรมท่าอากาศยาน 24
  - กรมทางหลวง 25
  - กรมทางหลวงชนบท 26
  - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 27
  - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 28

สารบัญ

หน้า

การรถไฟแห่งประเทศไทย 29
การท่าเรือแห่งประเทศไทย 30 - 31
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 32
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย 33
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 34
สถาบันการบินพลเรือน 35
บริษัท ขนส่ง จำกัด 36
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด 37
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 38 - 39
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) 40 - 41
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 42
บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 43
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด 44
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 45

- **วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าหมายของกระทรวงคมนาคม** 46
  - วิสัยทัศน์ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม 47
  - โครงสร้างหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม 51
- **ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561** 53
- **การอำนวยความปลอดภัยทางด้านคมนาคมขนส่ง** 77
- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง** 111
- **การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนกับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ** 137
- **การพัฒนาและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ** 147
- **รายงานการเงินของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561** 161
- **สถานที่ติดต่อกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด** 183



สาร
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม
ครบรอบ ปีที่ 107 วันที่ 1 เมษายน 2562

ในห้วงระยะเวลาในปีที่ผ่านมาเป็นเวลาของการผนึกกำลังกันของทุกภาคส่วน เพื่อพัฒนาสร้างประเทศไทยให้ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” กระทรวงคมนาคมได้ร่วมเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจการพัฒนาคุณภาพชีวิต การสร้างความสุขแก่ประชาชนในสังคมในทั่วทุกพื้นที่ของประเทศ ตลอดจนเป็นกลไกหลักในการเชื่อมความสัมพันธ์สู่มิตรประเทศ ภายใต้กรอบแนวคิด One Transport for ALL: ระบบคมนาคมหนึ่งเดียวเพื่อทุกคนเป็นเสมือนสัญญาที่กระทรวงคมนาคมให้กับประชาชน

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ อาทิ การก่อสร้างรถไฟฟ้า 10 สายทาง โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ เร่งรัดก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน 7 สาย ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินเป็นมาตรฐานสากล พัฒนาท่าอากาศยานหลักและท่าอากาศยานในภูมิภาคของประเทศ ทั้งในด้านมาตรฐานความปลอดภัยและด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของจังหวัดในภูมิภาค พัฒนาและก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - โคราช และสายพัทยา - มาบตาพุด จัดหารถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) มาให้บริการแทนรถโดยสารเดิม และร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาการทำการประมงโดยผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (IUU) รวมทั้งได้ริเริ่มโครงการจุดหยุดรถจักรยาน จักรยานยนต์ บริเวณทางแยก (Bike Box or Advanced Stop Line) ขึ้นเป็นครั้งแรก เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนในการจราจรมากยิ่งขึ้น

ในอนาคตบริบทการเปลี่ยนแปลงของโลกที่เป็นไปด้วยความรวดเร็วและมีพลวัต จำเป็นที่กระทรวงคมนาคมจะต้องปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีดิจิทัลที่นับวันจะมีอิทธิพลสูงต่อการให้บริการคมนาคมขนส่ง ดังนั้นจึงขอให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ทุกคนมุ่งมั่น และร่วมแรงร่วมใจในการปฏิบัติงานโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนเป็นหลัก สมกับความเป็นคมนาคมหนึ่งเดียว ครอบครัวเดียวกัน (One Transport, One Family) เพื่อขับเคลื่อนงานของกระทรวงคมนาคมให้สำเร็จลุล่วงอย่างภาคภูมิใจ

ในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม ครบรอบปีที่ 107 ผมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลาย ตลอดจนเดชะพระบารมีของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร ได้โปรดอภิบาลประทานพรให้ข้าราชการเจ้าหน้าที่ทุกคนและครอบครัวประสบแต่ความสุข ความเจริญ มีจิตใจที่เข้มแข็ง มั่นคง และประสบความสำเร็จในสิ่งที่ท่านปรารถนาทุกประการ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สาร
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม
ครบรอบปีที่ 107 วันที่ 1 เมษายน 2562



เนื่องในโอกาสครบรอบ 107 ปี ของการสถาปนากระทรวงคมนาคมในวันที่ 1 เมษายน 2562 นี้ ผมขอแสดงความยินดีมายังผู้บริหาร ข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้าง และเจ้าหน้าที่ในสังกัดกระทรวงคมนาคมด้วยความจริงใจ

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา กระทรวงคมนาคมได้มีการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 เพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งหมด 5 ด้าน ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร การพัฒนาทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางอากาศ จะเห็นได้ว่าการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์ดังกล่าวนั้น มีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยอย่างรอบด้าน และมุ่งผลประโยชน์ของประชาชนอย่างแท้จริง พวกเราชาวกระทรวงคมนาคมจึงควรตระหนักว่า การทำงานของพวกเรานั้นเป็นกลไกที่สำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาประเทศชาติและประชาชน จึงขอให้พวกเราภูมิใจและมุ่งมั่น ตั้งใจทำงาน ฟันฝ่าอุปสรรค และข้อจำกัดต่าง ๆ รวมทั้งให้ลองคิดนอกกรอบ พยายามสร้างสรรค์และแสวงหาวิธีการใหม่ ๆ ในการทำงานอยู่เสมอโดยยังคงรักษามาตรฐานความโปร่งใสและการยอมรับของประชาชนไว้ให้ได้ต่อไป ที่สำคัญต้องมีความสุขในการทำหน้าที่ เพื่อให้ความสุขนั้นส่งต่อไปยังประชาชนต่อไป

สุดท้ายนี้ ผมขอส่งกำลังใจและความปรารถนาดีมายังทุกท่าน พร้อมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ท่านทั้งหลายเคารพนับถือ โปรดดลบันดาลให้ทุกท่านประสบแต่ความสุข ความเจริญ พลานามัยสมบูรณ์ แข็งแรง มีพลังกายพลังใจ ในการฝ่าฟันอุปสรรคต่าง ๆ พร้อมปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้ประชาชนมีความสุขและความปลอดภัยในการเดินทางต่อไป

(นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร)
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



สาร
ปลัดกระทรวงคมนาคม
เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม
ครบรอบปีที่ 107 วันที่ 1 เมษายน 2562

ในอดีตที่ผ่านมา กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบคมนาคมด้วยการสร้างถนนเนื่องจากโครงข่ายถนนสามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ และก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เกิดเป็นชุมชนที่อยู่อาศัย เป็นโรงงานอุตสาหกรรม เป็นย่านการค้าพาณิชยกรรม เป็นเส้นทางขนส่งพืชผลทางการเกษตร และสินค้าอุตสาหกรรมจากแหล่งผลิต ถนนจึงเป็นกลไกสำคัญที่สนับสนุนการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศมาอย่างยาวนาน แต่ในปัจจุบันและในอนาคต การเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม ASEAN มีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจึงจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาให้สอดคล้องกับบริบทของการเชื่อมโยงดังกล่าว เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมต่อระบบขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวม โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน และนอกจากนี้ การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งยังต้องคำนึงถึงการลดต้นทุนในภาคคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ในอันที่จะสร้างเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้วย เพื่อให้เป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต ดังจะเห็นได้จากการลงทุนของรัฐบาลในโครงการพัฒนาระบบรางจำนวนมาก ทั้งรถไฟฟ้าระบบรางคู่ระหว่างเมือง และระบบรถไฟความเร็วสูง

ในปีที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมได้จัดทำยุทธศาสตร์คมนาคม 20 ปี เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 ถึงปี พ.ศ. 2580 ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินงานของทุกหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมุ่งเน้นให้ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศในอนาคตเป็นระบบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Transport) มีความปลอดภัย (Safety) เป็นระบบที่มีประสิทธิภาพ มีความสะดวกคล่องตัว (Efficency) และเป็นระบบที่คนทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้บริการได้โดยสะดวก (Inclusivity) โดยมีกลไกสำคัญในการขับเคลื่อน คือการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเป็นเครื่องมือในการพัฒนา (Technology & Innovation) รวมทั้งมีระบบการบริหารจัดการที่ดี (Management) โดยมีเป้าประสงค์สำคัญ 2 ประการคือ เพื่อให้ระบบคมนาคมเป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน และเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางขนส่งของประชาชน ดังนั้นทุกหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจึงมีภารกิจสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว

ในโอกาสนี้ ผมขอขอบคุณหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่ให้การสนับสนุนกระทรวงคมนาคมมาโดยตลอด และขอขอบคุณคณะผู้บริหาร ข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ได้ร่วมแรงร่วมใจปฏิบัติหน้าที่อย่างดียิ่งจนปรากฏเป็นผลงานที่น่ายกย่องชื่นชม และบรรลุผลสำเร็จตามนโยบายของรัฐบาล และเชื่อมั่นว่ากระทรวงคมนาคมจะสามารถขับเคลื่อนงานด้านคมนาคมของประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนสืบไป

(นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ)
ปลัดกระทรวงคมนาคม



ทำเนียบผู้บริหาร
กระทรวงคมนาคม



1



2

คณะผู้บริหาร (ข้าราชการการเมือง) รัฐมนตรีว่าการกระทรวง/รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง

1. นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
2. นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



1 2 3 4

คณะผู้บริหาร (ข้าราชการการเมือง)

1.	นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ	ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม
2.	นายภูมิใจ อัตตะนันท์	ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
3.	นายอารักษ์ โพธิทัต	เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
4.	นายมานิตย์ สุธาพร	ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติหน้าที่เลขานุการรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม



1



2

คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวง

1. นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 - 30 กันยายน 2561)
2. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน)



1 2 3

คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม
รองปลัดกระทรวง

1. นายกฤชเทพ สิมลี — รองปลัดกระทรวงคมนาคม ด้านอำนวยการ
(ตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2559 - 27 มกราคม 2562)

2. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ — รองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง
(ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 - 30 กันยายน 2561)

3. นายสมศักดิ์ ห่มม่วง — รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง
(ตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2559 - 30 กันยายน 2561)



หัวหน้าผู้ตรวจราชการ และผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

1. นายวรเดช หาญประเสริฐ	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวง (ตั้งแต่วันที่ 18 ตุลาคม 2558 - 30 กันยายน 2561)
2. นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวง (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 - 27 มกราคม 2562) รักษาการรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง (ตั้งแต่วันที่ 28 มกราคม 2562 - ปัจจุบัน)
3. นายชูศักดิ์ เกวี	ผู้ตรวจราชการกระทรวง (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 - 30 กันยายน 2561)
4. นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	ผู้ตรวจราชการกระทรวง (ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2560 - 30 กันยายน 2561)
5. นายสราวุธ ทรงศิวิไล	ผู้ตรวจราชการกระทรวง (ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2560 - 30 กันยายน 2561)
6. นางอัมพวัน วรรณโก	ผู้ตรวจราชการกระทรวง (ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2560 - 30 กันยายน 2561)
7. นายสมัย โชติสกุล	ผู้ตรวจราชการกระทรวง (ตั้งแต่วันที่ 8 ตุลาคม 2561 - 27 มกราคม 2562) รักษาการรองปลัดกระทรวงคมนาคม ด้านอำนวยการ (ตั้งแต่วันที่ 28 มกราคม 2562 - ปัจจุบัน)



1 2 3

คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจ

1. นางสาวกอบกุล โมทนา
   ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ
   (ตั้งแต่วันที่ 26 ตุลาคม 2558 - 27 มกราคม 2562)
   รักษาการผู้ตรวจราชการกระทรวง
   (ตั้งแต่วันที่ 28 มกราคม 2562 - ปัจจุบัน)
2. นางสาวดุจดาว เจริญผล
   ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก
   (ตั้งแต่วันที่ 27 เมษายน 2559 - 27 มกราคม 2562)
   รักษาการผู้ตรวจราชการกระทรวง
   (ตั้งแต่วันที่ 28 มกราคม 2562 - ปัจจุบัน)
3. นายวิทยา ยาม่วง
   ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ
   (ตั้งแต่วันที่ 26 กันยายน 2559 - 27 มกราคม 2562)
   รักษาการผู้ตรวจราชการกระทรวง
   (ตั้งแต่วันที่ 28 มกราคม 2562 - ปัจจุบัน)



1 2 3 4

คณะผู้บริหารที่รายงานตรงต่อปลัดกระทรวง

1.	นายกฤชเทพ สิมลี	รองปลัดกระทรวงคมนาคม ด้านอำนวยการ และหัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต
2.	นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และประเมินผลประจำกระทรวงคมนาคม
3.	นางสาวอัมพร ชาตบุษยมาส	ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม 1 (ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2561 - ปัจจุบัน)
4.	นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์	ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม 2



1 2 3 4

คณะผู้บริหารสำนักงานรัฐมนตรี/สำนักงานปลัดกระทรวง ที่รายงานตรงต่อปลัดกระทรวง

1. นายชยุตพล ลีนิวา ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้คำปรึกษากฎหมาย
2. นางบุษยา สุระมานะ หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี
3. นางอุบลทิพย์ จางวิบูลย์ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
4. นายก้องเกียรติ เกิดศรีพันธุ์ นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการพิเศษ รักษาราชการแทนผู้ตรวจสอบภายในกระทรวง



1 2 3 4 5 6

คณะผู้บริหารสำนักงานปลัดกระทรวง ผู้อำนวยการกอง

1. นายปริยะ เวสสบุตร ผู้อำนวยการกองกลาง
2. นายเสน่ห์ ตั้งสถิตย์ ผู้อำนวยการกองกฎหมาย
3. นางจตุพร เนียมสุข ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ
4. นายสถาพร อังคณาวรกุล ผู้อำนวยการกองตรวจราชการ
5. นายไพโรจน์ ตั้งศิลาถาวร ผู้อำนวยการกองบริหารการคลัง
   (ตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม 2561 - 30 กันยายน 2561)
6. นายไพโรจน์ งามจรัส ผู้อำนวยการกองบริหารทรัพยากรบุคคล



1 2 3 4 5 6

คณะผู้บริหารสำนักงานปลัดกระทรวง ผู้อำนวยการกอง/ศูนย์/สำนัก

1.	นางสาววันทนา เสาวดี	ผู้อำนวยการกองอุทธรณ์เงินค่าทดแทน
2.	นางสาวรัชนีพร ธิติทรัพย์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน
3.	นางสาวสุกัญญา หมีบังเกิด	ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ตั้งแต่วันที่ 12 กันยายน 2561 - ปัจจุบัน)
4.	นางสาวขนิษฐา พัวพันธ์พงษ์	ผู้อำนวยการกองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ (ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2561 - ปัจจุบัน)
5.	นางสาววีณา นุสดิน	ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2561 - ปัจจุบัน)
6.	นายธนิต วงศ์ปิยนันทกุล	ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2561 - ปัจจุบัน)



1 2

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน

1. นายศุภกร ภัทรวิเชียร ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านนโยบายและยุทธศาสตร์
(ตั้งแต่วันที่ 12 กันยายน 2560 - ปัจจุบัน)
2. นางสาวอำนวยสุข แต้พานิช นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการพิเศษ
รักษาการผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล



คณะผู้บริหาร
หน่วยงานในสังกัด

กรมเจ้าท่า



1



2



3



4

1. นายสมศักดิ์ ห่มม่วง — อธิบดีกรมเจ้าท่า (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน)
2. นายณัฐ จับใจ — รองอธิบดีกรมเจ้าท่า
3. นายสมชาย สุมนัสขจรกุล — รองอธิบดีกรมเจ้าท่า
4. นายกริชเพชร ชัยช่วย — รองอธิบดีกรมเจ้าท่า

กรมการขนส่งทางบก


1


2


3


4


5

1. นายสนิท พรหมวงษ์ — อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 - 22 กันยายน 2561)
2. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ — อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน)
3. นายเชิดชัย สนั่นศรีสาคร — รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ฝ่ายบริหาร (ตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน 2559 - 30 กันยายน 2561)
4. นายกมล บูรณพงศ์ — รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ฝ่ายวิชาการ (ตั้งแต่วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 - ปัจจุบัน)
5. นายจงรักษ์ กิจสำราญกุล — รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ฝ่ายปฏิบัติการ (ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2561 - 30 กันยายน 2561)

กรมท่าอากาศยาน



1 2 3 4 5

1. นายดรุณ แสงฉาย — อธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2559 - 30 กันยายน 2561)
2. นางอัมพวัน วรรณโก — อธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน)
3. นายจรุณ มีสมบูรณ์ — รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน ด้านมาตรฐาน (ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2555 - ปัจจุบัน)
4. นายสมเกียรติ มณีสถิต — รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน 2559 - ปัจจุบัน)
5. นายวิทวัส ภักดีสันติสกุล — รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน ด้านเศรษฐกิจ (ตั้งแต่วันที่ 18 มิถุนายน 2561 - ปัจจุบัน)

กรมทางหลวง


1


2


3


4


5


6

1. นายธานินทร์ สมบูรณ์ — อธิบดีกรมทางหลวง (ตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน 2559 - 22 กันยายน 2561)
2. นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ — อธิบดีกรมทางหลวง (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน)
3. นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน — รองอธิบดีกรมทางหลวง ฝ่ายบำรุงทาง
4. นายกมล หมั่นทำ — รองอธิบดีกรมทางหลวง ฝ่ายดำเนินงาน
5. นายอภิชาติ จันทรทรัพย์ — รองอธิบดีกรมทางหลวง ฝ่ายวิชาการ
6. นายทวี เกศิสำอาง — รองอธิบดีกรมทางหลวง ฝ่ายบริหาร

กรมทางหลวงชนบท



2 1 3 4

1. นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน — อธิบดีกรมทางหลวงชนบท (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 - 27 มกราคม 2562)
2. นายมานพ สุสิงห์ — รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
3. นายประศักดิ์ บัณฑุนาค — รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
4. นายสมัย โชติสกุล — รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท (ตั้งแต่วันที่ 6 กันยายน 2559 - 7 ตุลาคม 2561)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร


1


2


3


4

1. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ — ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ตั้งแต่วันที่ 13 พฤษภาคม 2559 - 30 กันยายน 2561)
2. นายสราวุธ ทรงศิวิไล — ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน)
3. นายชยธรรม์ พรหมศร — รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2559 - ปัจจุบัน)
4. นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ — รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2559 - ปัจจุบัน)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



1. นายจุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2. นายศรัณย เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
3. นายปรีดา ยังสุขสถาพร รองผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



3 7 4 1 2 6 5 8 9

1. นายวรวุฒิ มาลา — รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
2. นางสิริมา หิรัญเจริญเวช — รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
3. นายเอก สิทธิเวคิน — รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ
4. นายจเร รุ่งฐานีย — รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
5. นายทะนงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ — รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
6. นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล — รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า
7. นายศิริพงษ์ พฤทธิพันธ์ — รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
8. นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย — ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
9. นายจุลพงษ์ จุฬานนท์ — ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ

การท่าเรือแห่งประเทศไทย


1


2


3


4


5


6

1.	เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์	รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายวิศวกรรม รักษาราชการแทนผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย (เกษียณอายุราชการ 30 กันยายน 2561)
2.	ร้อยตำรวจตรี มนตรี ฤกษ์จำเนียร	ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง รักษาราชการแทนผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
3.	เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร	ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ตั้งแต่วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2562 - ปัจจุบัน) รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
4.	เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์	นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
5.	นายโกมล ศรีบางพลีน้อย	ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
6.	นางอัฌนา พรหมประยูร	ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

การท่าเรือแห่งประเทศไทย


7


8


9


10


11


12

7. ร้อยตำรวจตรี ธาณิน อัมพะวะผะลิน ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายวิศวกรรม
8. นายอภิชาต พูลต่าย ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายตรวจสอบ
9. ร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรธนะ ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
10. นายอังกูร ล้วนประพันธ์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
11. เรือโท ภูมิ แสงคำ รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
12. เรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย


1


2


3


4


5


6


7


8

1. นายณรงค์ เขียดเดช ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ดำรงตำแหน่ง 13 ม.ค. 2559 - 15 ก.พ. 2561)
2. นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์ ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ดำรงตำแหน่ง 27 ก.ย. 2561 - ปัจจุบัน)
   รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา (ดำรงตำแหน่ง 23 ธ.ค. 2558 - 26 ก.ย. 2561)
3. นายสุทธิศักดิ์ วรรธนวินิจ รองผู้ว่าการฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ดำรงตำแหน่ง 27 ก.พ. 2558 - ปัจจุบัน)
   รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
   (ดำรงตำแหน่ง 16 ก.พ. - 26 ก.ย. 2561)
4. นายวิชาญ เอกรินทรากุล รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน (ดำรงตำแหน่ง 23 ธ.ค. 2558 - ปัจจุบัน)
5. นายดำเกิง ปานขำ รองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ (ดำรงตำแหน่ง 23 ธ.ค. 2558 - ปัจจุบัน)
6. นายประสิทธิ์ เดชศิริ รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร (ดำรงตำแหน่ง 1 ต.ค. 2559 - 30 ก.ย. 2561)
7. นายพุฒิกัญจน์ กาญจนะพังคะ รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา (ดำรงตำแหน่ง 27 ก.ย. 2561 - ปัจจุบัน)
8. นายนนทจิตต์ บ่างสมบูรณ์ ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี รักษาการในตำแหน่ง รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร
   (ดำรงตำแหน่ง 4 ต.ค. 2561 - ปัจจุบัน)

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย


1


2


3


4


5


6


7

1. นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
2. นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)
3. นายฤทธิกา สุภารัตน์ รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (บริหาร)
4. นายรณชิต แย้มสะอาด ที่ปรึกษา
5. นางณฐมณ บุนนาค ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรักษาการรองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)
6. นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรักษาการรองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (วิศวกรรมและก่อสร้าง)
7. นายวิทยา พันธุ์มงคล ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรักษาการรองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ปฏิบัติการ)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



1.	นายประยูร ช่วยแก้ว	รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ รักษาการในตำแหน่ง ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
2.	นางพนิดา ทองสุข	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร รักษาการในตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
3.	นายคมสัน โชติประดิษฐ์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ รักษาการในตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ
4.	นายสมควร นาสนม	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1
5.	นายสาคร รุ่งสวัสดิ์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 2

สถาบันการบินพลเรือน



1 2 3

1. นาวาเอก ปิยะ อาจมุงคุณ ผู้ว่าการสถาบันการบินพลเรือน
2. นางสาวภัคณัฏฐ์ มากช่วย รองผู้ว่าการ ฝ่ายบริหาร
3. ดร.กนก สารสิทธิธรรม รองผู้ว่าการ ฝ่ายวิชาการ
(เกษียณอายุราชการ 30 กันยายน 2561)

บริษัท ขนส่ง จำกัด



1 2 3 4 5

1. นายจิรศักดิ์ เยาว์วัชสกุล — กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด (ตั้งแต่วันที่ 18 พฤษภาคม 2560 - ปัจจุบัน)
2. นายอนุช สุวรรณสทิศกร — รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายบริหาร ระดับ 11 (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 - 30 กันยายน 2561)
3. นายมาโนช สายชูโต — รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายธุรกิจเดินรถ ระดับ 11 (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 - ปัจจุบัน)
4. นางวราภรณ์ ชัยฤกษ์ — รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายพัฒนาองค์กร ระดับ 11 (ตั้งแต่วันที่ 23 พฤศจิกายน 2560 - ปัจจุบัน)
5. นายณัฐวุฒิ อ่อนน้อม — รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายบริหารการเดินรถ ระดับ 11 (ตั้งแต่วันที่ 23 พฤศจิกายน 2560 - ปัจจุบัน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด



4 2 1 3 5 6

1. นายสมนึก รงค์ทอง — กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
2. นายทินกร ชูวงศ์ — รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
3. นายสุทธิพงษ์ คงพูล — รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
4. นายณัฐวัฒน์ สุภานันท์ — รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
5. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ — รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
6. นายสุขเหลือ เชี่ยวอาชีพ — นักวิชาการระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



รายชื่อหัวหน้าหน่วยและรองหัวหน้าหน่วย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561
(1 ตุลาคม 2560 - 30 กันยายน 2561)

1.	นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (เกษียณอายุราชการ 30 กันยายน 2561)
2.	เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายบริหารงานกฎหมายและบริหารทั่วไป (เกษียณอายุราชการ 30 กันยายน 2561)
3.	นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี (ลาออก)
4.	นางภัครา เรืองสิรเดโช	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน (เกษียณอายุราชการ 30 กันยายน 2561)
5.	นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
6.	นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
7.	นางสุวิมล บัวเลิศ	ผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสำนักงาน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล
8.	นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์	รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
9.	นายดนุช บุนนาค	ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



5 3 1 2 4

รายชื่อหัวหน้าหน่วยและรองหัวหน้าหน่วย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

(1 ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน)

1.	นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (หัวหน้าหน่วย) และรักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
2.	นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ และรักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์ องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน
3.	นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
4.	นางสุวิมล บัวเลิศ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และรักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายบริหารงานกฎหมายและบริหารทั่วไป
5.	นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ และรักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)


1


2


3


4


5


6


7


8

1.	นายนิตินัย ศิริสมรรถการ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2.	นางสาวชนาลัย ฉายากุล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานกฎหมายและเลขานุการบริษัท)
3.	นางสาวศศิศุภา สุคนธทรัพย์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานยุทธศาสตร์)
4.	นางฉฎาณิศา ชำนาญเวช	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานทรัพยากรบุคคลและอำนวยการ)
5.	นายสมบูรณ์ น้อยน้ำคำ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานบัญชีและการเงิน)
6.	นายวิชัย บุญยู้	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานพัฒนาธุรกิจและการตลาด)
7.	นาวาอากาศโท ฤทธิรงค์ ก้อนมณี	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานมาตรฐานท่าอากาศยานและการบิน)
8.	นายมนตรี มงคลดาว	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานท่าอากาศยานภูมิภาค)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)


9


10


11


12


13


14


15


16

9. นายอเนก ธีระวิวัฒน์ชัย	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง)
10. นายพัฒนพงศ์ สุวรรณชาต	หัวหน้าเจ้าหน้าที่บริหารด้านการเงิน
11. นาวาอากาศโท สุธีรวัฒน์ สุวรรณวัฒน์	ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
12. นายศิโรตม์ ดวงรัตน์	ผู้อำนวยการท่าอากาศยานดอนเมือง
13. เรืออากาศตรี ธานี ช่วงชู	ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต
14. นาวาอากาศตรี มณธนิก รักงาม	ที่ปรึกษา 10 ทอท. และรักษาการ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานเชียงใหม่
15. นายกฤติยา ก้อนทอง	ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหาดใหญ่
16. นายวีระศักดิ์ ชั้นบุญใส	ผู้อำนวยการท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด



นางกรรัตน์ โกษาคาร

ผู้จัดการ
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
(ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2557 ถึง ปัจจุบัน)

บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด


1


2


3


4


5

1. นายทรงวุฒิ อภิรักษ์ขิต — กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
2. นายสมเกียรติ รุ่งทวีผล — ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
3. นายกุลวงศ์ บุนนาค — ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาเทคโนโลยี และผลิตภัณฑ์ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
4. นายวีรบูลย์ โรจนกิจ — ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
5. นางสาวจุฑาทิพย์ วิจิตรธนาพร — ผู้อำนวยการประจำสำนักกรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด



2 1 3

1. นายวิสุทธิ์ จันมณี — กรรมการและรักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (สิ้นสุดวาระ วันที่ 14 มิถุนายน 2561)
2. นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง — รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กลุ่มสายงานปฏิบัติการและซ่อมบำรุง (สิ้นสุดวาระ วันที่ 14 มิถุนายน 2561)
   กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2561 - ปัจจุบัน)
3. นายปิยะ วิโรจน์โภคา — รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กลุ่มสายงานปฏิบัติการและซ่อมบำรุง (ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2561 - ปัจจุบัน)

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด



1 2 3

1. กัปตันอภิธัช ลิมปิสวัสดิ์ — ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
2. นางชาริตา ลีลายุทธ — ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและบริหารองค์กร รักษาการประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
3. นางเนตรนภางค์ ธีระวาส — ประธานเจ้าหน้าที่สายการบริการลูกค้า บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าหมายของกระทรวงคมนาคม

วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าหมายของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม

วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564

วิสัยทัศน์ : พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน

พันธกิจ : จำนวน 6 ข้อ ประกอบด้วย

1) บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ
2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการการจราจรให้เพียงพอกับความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต
3) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง
4) ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง
5) ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่ง และพัฒนาขีดความสามารถ ในการประกอบการ
6) บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ

ค่านิยม : **คือ** i-GETT โดยมีความหมาย ดังนี้

Inclusive	=	บริการทั่วถึง
Green	=	ใส่ใจสิ่งแวดล้อม
Efficient	=	มีประสิทธิภาพ
Technology	=	รู้จักใช้เทคโนโลยี
Transparent	=	มีความโปร่งใส

ประเด็นยุทธศาสตร์ : จำนวน 4 ข้อ ประกอบด้วย

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์

1) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน
2) มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้
3) มีการพัฒนาระบบขนส่ง ที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงานทางเลือกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

เป้าประสงค์

1) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง
2) ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย
3) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคงของการขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

เป้าประสงค์

1) มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ
2) มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล
3) ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
4) องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ สู่ความสำเร็จ

เป้าประสงค์

1) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และมีระบบกฎหมายที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง
2) มีการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง
3) บุคลากรมีองค์ความรู้และสามารถสร้างนวัตกรรมแก่หน่วยงาน
4) หน่วยงานมีความโปร่งใส และสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณะ

วิสัยทัศน์ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

“เป็นศูนย์กลางในการบริหารด้านคมนาคมที่ทันสมัย”

กรมเจ้าท่า

“พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำอย่างบูรณาการ ให้เกิดความมั่นคง ปลอดภัย และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ”

กรมการขนส่งทางบก

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย พ.ศ. 2559 - 2564”

กรมท่าอากาศยาน

“ท่าอากาศยานมาตรฐานสากล ส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ”

กรมทางหลวง

"ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ"

กรมทางหลวงชนบท

"เชื่อมโยงโครงข่ายถนน ระหว่างทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงท้องถิ่น ท่าอากาศยาน ท่าเรือ สถานีรถไฟ สถานีรถโดยสาร เขตเศรษฐกิจพิเศษ และโครงการพระราชดำริเข้าด้วยกันได้ครบถ้วน ภายในปี พ.ศ. 2579"

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร

"องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ"

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

"การบินพลเรือนของประเทศเป็นที่ยอมรับในระดับสากลในปี 2563"

การรถไฟแห่งประเทศไทย

"เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570"

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

"ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน"

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

"มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืน"

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

"เป็นองค์กรที่มีความเป็นเลิศด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่สามารถยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนและส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน"

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

"ผู้นำการให้บริการรถโดยสารประจำทาง"

บริษัท ขนส่ง จำกัด

"เป็นศูนย์กลางธุรกิจการขนส่งด้วยรถโดยสารที่ทันสมัย ได้มาตรฐาน บริการเป็นที่ยอมรับ เชื่อมโยงทั่วภูมิภาค มีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม"

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

"มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศสู่การเป็นหนึ่งในองค์กรระดับดีเยี่ยมตามมาตรฐานโลกอย่างยั่งยืน"

สถาบันการบินพลเรือน

"เป็นศูนย์กลางแห่งความเป็นเลิศในวิชาชีพด้านการบินโดยมีคุณภาพและมาตรฐานระดับสากลเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินของชาติและภูมิภาคอาเซียน"

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

"เป็นสายการบินแห่งชาติที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และมีกำไรอย่างยั่งยืน ให้บริการดีเลิศด้วย เสน่ห์ความเป็นไทย"

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

"ทอท. เป็นผู้ดำเนินการและจัดการท่าอากาศยานที่ดีระดับโลก : การมุ่งเน้นคุณภาพการให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัย และสร้างรายได้อย่างสมดุล"

บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

"เป็นระบบสำรองที่นั่ง และระบบสนับสนุนธุรกิจเกี่ยวกับการเดินทางที่ลูกค้าเลือกใช้เป็นอันดับแรก ด้วยระบบที่ทันสมัย และบริการเป็นเลิศ"

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

"มุ่งมั่นพัฒนาให้ รทส. เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการอย่างมีคุณภาพ โปร่งใส และกำกับดูแลผู้รับจ้างบริหารกิจการโรงแรมให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้ข้อกำหนดให้เป็นโรงแรมที่มีมาตรฐานระดับ 4 ดาวเป็นที่ยอมรับและประทับใจในระดับสากลเพื่อให้ได้ผลตอบแทนสูงสุดแก่ผู้ถือหุ้นของ รทส. และประเทศ"

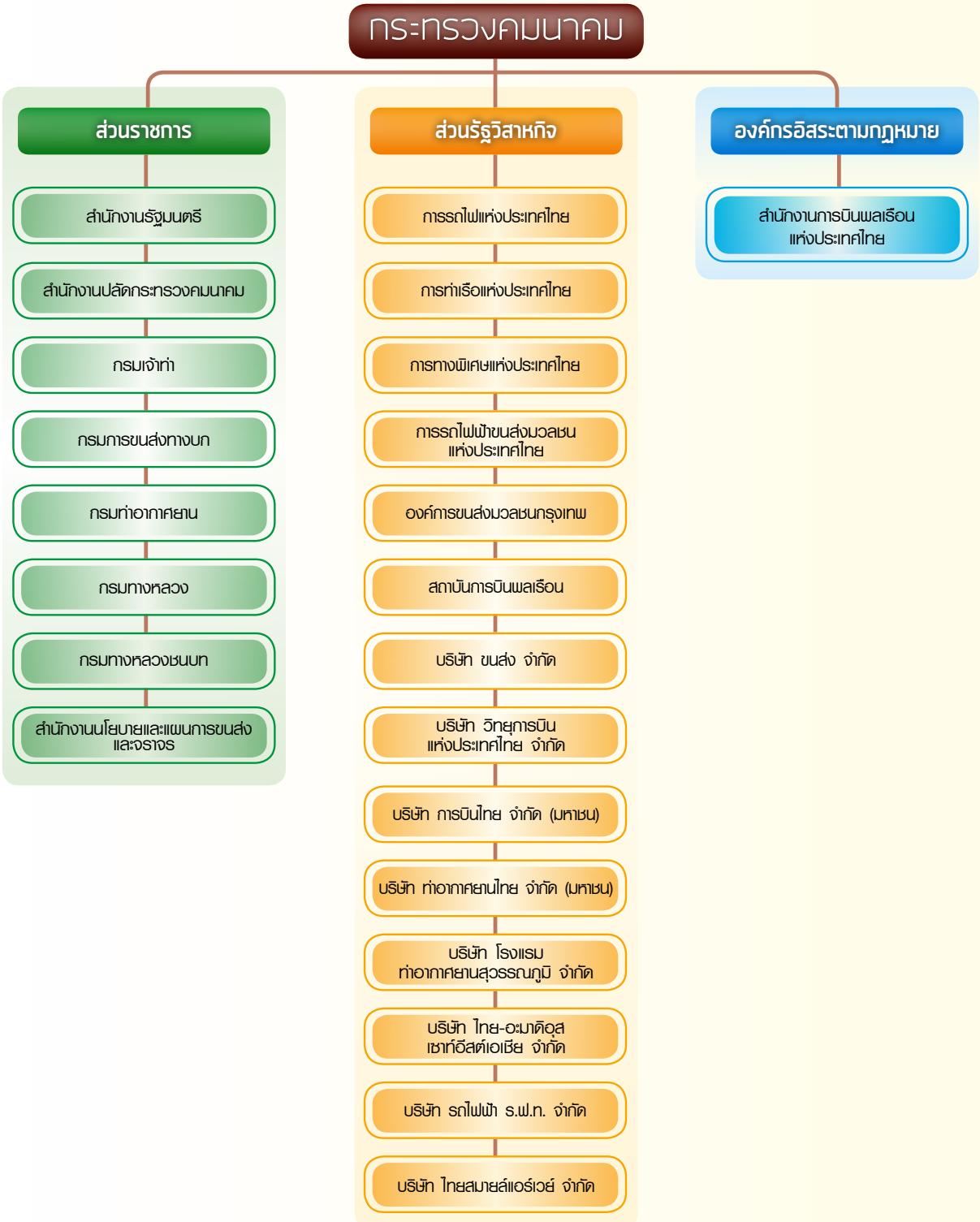
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

"บริษัทฯ มุ่งมั่นเพื่อเป็นผู้นำในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าที่มีมาตรฐานในระดับสากล"

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

"สายการบินภูมิภาคของคนไทย ที่อยู่ในใจทุกคน (Regional Favorite Airline with the Heart of Thai)"

โครงสร้าง
หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม



สรุปจำนวนข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้างและเจ้าหน้าที่ในสังกัด กระทรวงคมนาคม ณ วันที่ 30 ก.ย. 2561

กรอบอัตรากำลังส่วนราชการสังกัดกระทรวงคมนาคม

ลำดับที่	หน่วยงาน	ข้าราชการ (อัตรา)	ลูกจ้าง ประจำ (อัตรา)	พนักงานราชการ (อัตรา)	ลูกจ้างชั่วคราว (อัตรา)	รวม (อัตรา)
1	สำนักงานรัฐมนตรี	23	-	1	-	**24**
2	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	356	32	32	-	**420**
3	กรมเจ้าท่า	1,230	451	860	100	**2,641**
4	กรมการขนส่งทางบก	3,973	937	1,498	502	**6,370**
5	กรมท่าอากาศยาน	393	336	260	1,290	**2,279**
6	กรมทางหลวง	6,163	3,319	4,110	-	**13,592**
7	กรมทางหลวงชนบท	1,721	816	1,856	-	**4,393**
8	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	193	27	52	-	**272**
รวม		**14,052**	**5,918**	**8,669**	**1,892**	**29,991**

กรอบอัตรากำลังรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม

ลำดับที่	หน่วยงาน	พนักงาน (อัตรา)	ลูกจ้าง (อัตรา)	รวม (อัตรา)
1	การรถไฟแห่งประเทศไทย	10,320	3,794	**14,114**
2	การท่าเรือแห่งประเทศไทย	4,545	-	**4,545**
3	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	4,767	624	**5,391**
4	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,070	-	**1,070**
5	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	13,601	28	**13,629**
6	สถาบันการบินพลเรือน	2,552	470	**3,022**
7	บริษัท ขนส่ง จำกัด	3,122	34	**3,156**
8	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	352	9	**361**
9	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	22,354	7	**22,361**
10	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	5,523	2,193	**7,716**
11	บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	68	1	**69**
12	บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	7	1	**8**
13	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	502	-	**502**
14	บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	716	240	**956**
15	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	381	-	**381**
รวม		69,880	7,401	77,281



ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

สรุปผลการปฏิบัติราชการของกระทรวงคมนาคม ผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

1. ผลการดำเนินงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

1.1 ผลการดำเนินงานโครงสร้าง ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1.1.1 โครงการด้านการขนส่งทางถนน

1) เร่งรัดก่อสร้าง **โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) 3 เส้นทาง** ได้แก่ สายพัทยา - มาบตาพุด ระยะทาง 32 กม. สายบางปะอิน - นครราชสีมา ระยะทาง 196 กม. และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กม. โดยมีกำหนดเปิดให้บริการปี 2563 - 2564



ตรวจติดตามความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
สายกรุงเทพฯ - บ้านฉาง ช่วงพัทยา - มาบตาพุด

2) เร่งรัดจัดทำรายงานผลการศึกษารูปแบบการร่วมทุนที่เหมาะสมฯ (ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ปี 2556) **โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ** และ**โครงการทางพิเศษ สายกะทู้ - ป่าตอง จ.ภูเก็ต** จัดส่งให้ สคร. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการนโยบายฯ (Board PPP) ก่อนเสนอ ครม. อนุมัติโครงการตามขั้นตอนต่อไป

3) เร่งรัดก่อสร้าง**ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย** รองรับนโยบายการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของรัฐบาล เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว - สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีกำหนดเปิดให้บริการปี 2563





โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย

4) เร่งรัดก่อสร้าง**โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก**ตามเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ **จำนวน 2 แห่ง** ประกอบด้วย สายทางหลวงหมายเลข 2 อ.เมือง จ.ขอนแก่น และสายทางหลวงหมายเลข 24 อ.ประโคนชัย จ.บุรีรัมย์ โดยมีกำหนดเปิดให้บริการปี 2562

1.1.2 โครงการด้านการขนส่งทางราง

1) **ลงนามในสัญญาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน 5 โครงการ** ได้แก่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ช่วงนครปฐม - หัวหิน ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ และช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ เมื่อวันที่ 28 ธ.ค. 2560 และ**เร่งรัดก่อสร้าง 1 โครงการ** คือ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น

2) ผลักดันการ**พัฒนาทางรถไฟสายใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ** ซึ่ง ครม. มีมติ เมื่อวันที่ 31 ก.ค. 2561 อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการฯ ระยะทาง 323 กม. ขณะนี้อยู่ระหว่างรอออก พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน โดยมีกำหนดเปิดให้บริการปี 2566

3) เร่งรัดก่อสร้าง**โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา** (โครงการรถไฟไทย - จีน) ตอนที่ 1 ช่วงกลางดง - ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. โดยได้มีพิธีวางศิลาฤกษ์และเริ่มก่อสร้าง เมื่อวันที่ 21 ธ.ค. 2560 โดย ทล. เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง





พิธีเริ่มการก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)

4) ผลักดัน**โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน** ซึ่ง ครม. มีมติ เมื่อวันที่ 27 มี.ค. 2561 เห็นชอบ และอนุมัติโครงการฯ ในรูปแบบ PPP Net Cost ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างเร่งรัดการประกวดราคา

5) **เร่งรัดก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า 3 เส้นทาง** ได้แก่ สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และ**เตรียมการประกวดราคาอีก 1 เส้นทาง** คือ สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ





พิธีเริ่มการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2561

6) **ผลักดันการนำระบบตั๋วร่วมมาใช้** โดย คค. ได้**เปิดตัว "บัตรแมงมุม"** เมื่อวันที่ 22 มิ.ย. 2561 ซึ่งเป็นบัตรโดยสารที่นำระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการให้บริการ ให้ประชาชนสามารถเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนทั้งรถไฟฟ้า รถประจำทาง และเรือโดยสารได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ครอบคลุมทุกรูปแบบการเดินทางด้วยบัตรเพียงใบเดียว พร้อมเปิดให้ใช้บริการกับระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (MRT สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม

(รถไฟฟ้าสายสีม่วง) เมื่อวันที่ 23 มิ.ย. 2561 และสามารถใช้บัตรกับรถโดยสารประจำทางได้ในเดือน ต.ค. 2561 พร้อมเตรียมขยายการเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ต่อไป





งานเปิดตัวบัตรโดยสารร่วม หรือ “บัตรแมงมุม”

1.1.3 โครงการด้านการขนส่งทางน้ำ

1) เร่งรัดก่อสร้าง**โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A** ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และ**โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ** ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1) โดยมีกำหนดเปิดให้บริการปี 2561

2) เร่งรัดศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อม **โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3** เพื่อพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รองรับการพัฒนาสู่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

1.1.4 โครงการด้านการขนส่งทางอากาศ

เร่งรัดก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย **ท่าอากาศยานแม่สอด** จ.ตาก (ก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง) **ท่าอากาศยานเบตง** จ.ยะลา (ท่าอากาศยานแห่งใหม่) และ **ท่าอากาศยานสกลนคร** (ก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบิน และออกแบบอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และ **ลงนามในสัญญาโครงการฯ อีก 2 แห่ง** ประกอบด้วย **ท่าอากาศยานกระบี่** (ก่อสร้างลานจอดเครื่องบินและปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร) และ**ท่าอากาศยานขอนแก่น** (ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร)

2. ผลการดำเนินงานที่สำคัญของสำนักงานรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

สำนักงานรัฐมนตรี มีหน้าที่ตามที่กำหนดให้รับผิดชอบการปฏิบัติงานของรัฐมนตรี ผู้ช่วยรัฐมนตรีและผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองในภารกิจที่เกี่ยวข้องทางการเมือง งานในหน้าที่ที่รับผิดชอบตามนโยบายของรัฐบาล การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของชาติ งานทางด้านการคมนาคม ขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ การประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ในแต่ละเดือนที่นายกรัฐมนตรีกำหนดให้จัดในจังหวัดต่าง ๆ พร้อมมีการตรวจราชการในพื้นที่เพื่อรับฟังปัญหา/ตรวจติดตามการดำเนินการแผนงานต่าง ๆ การแก้ไขปัญหาในพื้นที่กลุ่มจังหวัดที่อยู่ในกลุ่มเดียวกับจังหวัดที่เป็นสถานที่กำหนดให้มีการประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ทั้งในภาคเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ ภาคกลาง และภาคตะวันออก

การจัดทำความตกลงกับต่างประเทศ โดยเฉพาะการประชุมทำความตกลงกับประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐประชาชนจีน เกี่ยวกับโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ได้แก่ โครงการรถไฟไทย - จีน โครงการรถไฟไทย - ญี่ปุ่น การขอรับความช่วยเหลือทางเทคโนโลยีทางด้านการขนส่ง

การแก้ไขปัญหาทางด้านการบินเพื่อรับรองการตรวจรับรองจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization (ICAO))

การแก้ไขปัญหาประมง (Illegal Unreported and Unregulated Fishing (IUU)) ในส่วนของกระทรวงคมนาคมที่รับผิดชอบงานในส่วนของกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ การควบคุมเรือเข้า - ออกท่าเรือ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor (EEC)) ตามนโยบายของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่พิเศษเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

ในรอบปีที่ผ่านมา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตรวจติดตามแผนงานโครงการต่าง ๆ ตลอดจนการลงตรวจพื้นที่ที่ได้รับความเสียหายจากภัยธรรมชาติ อุบัติเหตุ อุบัติภัยต่าง ๆ เพื่อตรวจสภาพปัญหา สั่งการให้มีการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการเดินทางของประชาชนในพื้นที่การคมนาคมขนส่งให้สามารถบริการประชาชนได้ภายหลังเกิดเหตุ

การประสานงานการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ที่นำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย การตอบกระทู้ถามของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

การแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับข้อร้องเรียนของประชาชนที่มีต่อหน่วยงาน เจ้าหน้าที่ พนักงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามระเบียบ กฎหมาย ตลอดจนการสร้างความเข้าใจกับผู้ที่ร้องเรียนด้วยเหตุและผลที่สมเหตุสมผลและเป็นความจริงที่จะแก้ปัญหาเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการร้องเรียนเกี่ยวข้องกับ

- การขนส่งในเรื่องที่มีผลกระทบต่อประชาชนโดยส่วนรวม รายได้ของกิจการทางด้านการขนส่ง/กิจกรรมทางด้านการขนส่ง ที่ผู้ประกอบการสามารถอยู่ได้และมีรายได้เพียงพอที่จะดำเนินกิจการต่อไปได้อย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน
- ปัญหาทางด้านการเวนคืนที่ดินที่ผู้ถูกเวนคืนที่ดินได้รับความไม่เป็นธรรมในค่าเสียหายที่ได้รับจากการที่จะต้องถูกเวนคืนที่ดิน ที่อยู่อาศัย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและการดำเนินการของภาครัฐสามารถดำเนินการได้ไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติส่วนรวม ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ (มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564 และการดำเนินการเพื่อให้ประเทศไทยสู่โครงการ “ประเทศไทย 4.0”

3. ผลการดำเนินงานที่สำคัญของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

3.1 ด้านพัฒนาระบบบริหาร

ดำเนินงานปรับปรุงโครงสร้างองค์การของกระทรวงคมนาคม โดยการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง จัดทำคู่มือปฏิบัติงานในแต่ละกระบวนงานเพื่อกำหนดกรอบรูปแบบในการปฏิบัติงาน และพัฒนาปรับปรุงกระบวนงานใน สปค. ให้มีความคล่องตัว รวดเร็ว อย่างต่อเนื่อง

3.2 ด้านการตรวจสอบและประเมินผล

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ของคณะกรรมการตรวจสอบ และประเมินผลประจำกระทรวงคมนาคม มีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

1. ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลโครงการตามแผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ดังนี้
   - โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำ ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ และศรีสะเกษของกรมเจ้าท่า

- โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 8 (ขอนแก่น) ในพื้นที่โครงการจังหวัดร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ และมหาสารคาม ของกรมเจ้าท่า





2. ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลโครงการตามยุทธศาสตร์สำคัญที่แล้วเสร็จ พ.ศ. 2560 ดังนี้

- โครงการก่อสร้างและบูรณะและปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินและสะพาน ทางหลวงหมายเลข 1013 แยกทางหลวงหมายเลข 108 (สันป่าตอง) - บ้านกาด ของกรมทางหลวง
- โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กระตุ้นเศรษฐกิจ 2) ทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่รอบนอก ตอน 1 (เหมืองกุง - ต้นเปา) ของกรมทางหลวง

- **โครงการตามยุทธศาสตร์สำคัญที่แล้วเสร็จ พ.ศ. 2560 ของกรมทางหลวง**





- กิจกรรมแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉ ผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมา ของกรมทางหลวงชนบท

- **โครงการตามยุทธศาสตร์สำคัญที่แล้วเสร็จ พ.ศ. 2560 ของกรมทางหลวงชนบท**





3. ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์

- การตรวจตราเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ ของกรมเจ้าท่า

3.3 ด้านการปฏิบัติงานต่อต้านการทุจริต

การบูรณาการและขับเคลื่อนแผนการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและการส่งเสริมคุ้มครองจริยธรรมในกระทรวง รับผิดชอบงานขึ้นตรงต่อปลัดกระทรวงคมนาคม โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ได้รับการจัดงบประมาณบูรณาการจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,971,000 บาท จำนวน 4 โครงการ เป้าหมายผู้เข้าร่วมโครงการ 1,320 คน **ผลการดำเนินการ** ใช้งบประมาณ จำนวน 1,958,154 บาท คิดเป็นร้อยละ 99.34 มีผู้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 2,145 คน คิดเป็นร้อยละ 162.5 ผลการประเมิน - บุคลากรที่เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักรู้ มีค่านิยมต้านการทุจริต มีจิตสำนึกสาธารณะและสามารถแยกแยะระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวม ร้อยละ 80

1. มาตรการสร้างความโปร่งใสภายใต้โครงการยกระดับมาตรฐานด้านการต่อต้านการทุจริตของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดมาตรการหรือแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตประพฤติมิชอบในส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ โดยมุ่งเน้นการสร้างธรรมาภิบาลในการบริหารงานและส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการตรวจสอบ เฝ้าระวัง เพื่อสกัดกั้นมิให้เกิดการทุจริตประพฤติมิชอบ ได้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1.1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประกาศนโยบายการให้และรับของขวัญแก่ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ หรือผู้บังคับบัญชาในเทศกาลปีใหม่





1.2) ปลัดกระทรวงคมนาคม ประกาศเจตจำนงการบริหารงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและยึดหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี







1.3) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ (โปสเตอร์) ในการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และต่อต้านการทุจริต ให้กับบุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมการปลูกและปลุกจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรม และการต่อต้านการทุจริตแก่บุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคม



2. โครงการปรับฐานความคิดในการต่อต้านการทุจริต และส่งเสริมความมีคุณธรรมจริยธรรมของบุคลากรกระทรวงคมนาคม ประจำปี 2561

เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2561 ณ ห้องประชุมอาคารสโมสร ชั้น 3 กระทรวงคมนาคม นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิด***งานสัมมนาและนิทรรศการเผยแพร่ผลงานด้านการต่อต้านการทุจริตของกระทรวงคมนาคม และพิธียกย่องเชิดชูเกียรติแก่บุคลากรในหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม "คนต้นแบบคมนาคม" ประจำปี 2561*** วัตถุประสงค์ เพื่อยกย่องเชิดชูเกียรติ สร้างขวัญกำลังใจ และเป็นแรงบันดาลใจให้แก่บุคลากรของกระทรวงคมนาคมที่เชื่อมั่นในการทำความดี และยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม โดยมีผู้เข้ารับรางวัล "คนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2561" จำนวน 12 คน ประกอบด้วย ส่วนราชการ จำนวน 6 คน และรัฐวิสาหกิจ จำนวน 6 คน ตามรายชื่อ ดังนี้

ส่วนราชการ

1. นางสาวณิชกานต์ ปกติจิตต์	นักวิชาการตรวจสอบภายในปฏิบัติการ กลุ่มตรวจสอบภายใน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
2. นายชินวัชร เมตตามิติกร	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล กองส่งเสริมการพาณิชยนาวี กรมเจ้าท่า
3. นายจรูญ จงไกรจักร	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา
4. นายเนติวัฒน์ สมศรีษะ	พนักงานกู้ภัย ส.2 ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ กรมท่าอากาศยาน
5. นายธันวิน สวัสดิศานต์	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงอยุธยา แขวงทางหลวงอยุธยา สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพ) กรมทางหลวง
6. นายนฤทธิ์ มัยรัตน์	นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รัฐวิสาหกิจ

1. นางสิริมา หิรัญเจริญเวช	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ การรถไฟแห่งประเทศไทย
2. นางนงเยาว์ แก้วดี	พนักงานบริการทั่วไป 1 แผนกการเงินสโมสร กองสวัสดิการ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล การท่าเรือแห่งประเทศไทย
3. นายมาโนช เอี่ยมแสงใส	หัวหน้าพนักงานเก็บค่าผ่านทางพิเศษ 5 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
4. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
5. นางสาวสุภัชชา ทรัพย์บุญ	หัวหน้างานธุรการและสารบรรณกลาง ระดับ 7 กองบริหารกลาง สำนักอำนวยการ บริษัท ขนส่ง จำกัด
6. นายเฉลิมพร ขลิบทอง	ผู้จัดการงานวิศวกรรมจราจรอากาศ กองวิศวกรรมระบบติดตามอากาศยาน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

และได้มีการเสวนาบรรยายเชิงวิชาการ ในหัวข้อ ***"ข้าราชการที่ดีในสายตาประชาชน"*** โดย ผศ. ดร.ธานี ชัยวัฒน์ อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ให้แก่บุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคม





3.4 ด้านบริหารจัดการทั่วไป และงานสารบรรณกลางของกระทรวงคมนาคม และสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

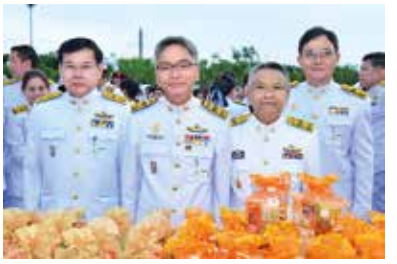
กองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมดำเนินงานเกี่ยวกับการบริหารงานทั่วไป งานสารบรรณ งานห้องสมุด งานช่วยอำนวยการ งานเลขานุการนักบริหาร การจัดการเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสาร การประสานงานผู้บริหารระดับสูง คณะรัฐมนตรี และรัฐสภา หน่วยงานในสังกัด สปค. สรค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงแผนงานด้านสังคม เช่น แผนพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ แผนปฏิบัติการดำเนินงานรองรับสิทธิผู้สูงอายุ

3.4.1 ด้านบริการทั่วไป



นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ลงนามถวายพระพรชัยมงคลและแสดงความจงรักภักดีแด่สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร เนื่องในโอกาสวันขึ้นปีใหม่ พ.ศ. 2561 และคณะผู้บริหาร ในวันที่ 1 มกราคม 2561 ณ ห้องแดง ศาลาว่าการพระราชวัง ในพระบรมมหาราชวัง





นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมนายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และนายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม ร่วมพิธีทำบุญตักบาตรถวายพระราชกุศลแด่สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 66 พรรษา 28 กรกฎาคม 2561 ณ บริเวณท้องสนามหลวง




สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ประธานองคมนตรี เป็นผู้แทนพระองค์ไปเปิดงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” ในวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2561 ณ พระลานพระราชวังดุสิต โดยมี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี พร้อมภริยา คณะรัฐมนตรี นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม ให้การต้อนรับ





นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ร่วมงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561 ณ พระลานพระราชวังดุสิต และสนามเสือป่า

3.4.2 ช่วยอำนวยการ และสนับสนุนผู้บริหารด้านต่าง ๆ





นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วย นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม ร่วมกิจกรรมจิตอาสา “เราทำความ ดี ด้วยหัวใจ” เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2561 โดยปลูกต้นทองอุไร บริเวณสะพานมัฆวานรังสรรค์





นายวิทยา ยาม่วง ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ พร้อมด้วยผู้แทนจากหน่วยงาน ได้แก่ จท. ขบ. ขสมก. รฟท. และเจ้าหน้าที่ กก.สปค. ดูแลการเดินทางของประชาชนในงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว ระหว่างวันที่ 8 กุมภาพันธ์ - 11 มีนาคม 2561

3.4.3 จัดโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และการบริการให้แก่คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม






นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานพิธีเปิดการสัมมนาเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาโครงการศึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะเพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ 3 เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 ณ โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (โนโวเทล แอร์พอร์ต) กรุงเทพฯ

3.4.4 บริการข้อมูลข่าวสารของราชการและห้องสมุด

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 รวมทั้งระเบียบที่เกี่ยวข้องดังนี้

(1) ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงเว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์กระทรวงคมนาคม

(2) แต่งตั้งคณะทำงานดำเนินการให้มีศูนย์ข้อมูลข่าวสารหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

(3) จัดส่งเอกสารหลักฐานการประเมินตนเองตามเกณฑ์การประเมินศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการตามที่สำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการกำหนด

(4) กำกับ ติดตาม และรวบรวมข้อมูลหน่วยงานในสังกัด เพื่อจัดส่งเอกสารหลักฐาน การประเมินตนเองตามเกณฑ์ การประเมินศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการ สังกัดสำนักงานปลัดนายกรัฐมนตรี

(5) รายงานผลการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

(6) จัดการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง แนวทางการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอย่างโปร่งใสในยุคดิจิทัล ระหว่างวันที่ 6 - 8 ธันวาคม 2560 ณ แกรนด์สิริ รีสอร์ท เขาใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา เพื่อให้ความรู้แก่บุคลากรของหน่วยงานในสังกัดและหน่วยงานใน สปค. สรค. จำนวน 57 คน พร้อมดูงานศูนย์ข้อมูลข่าวสารต้นแบบ ณ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดสระบุรี





ดูงานศูนย์ข้อมูลข่าวสารต้นแบบ ณ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดสระบุรี







สัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง แนวทางการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอย่างโปร่งใสในยุคดิจิทัล
ระหว่างวันที่ 6 - 8 ธันวาคม 2560 ณ แกรนด์สิริ รีสอร์ท เขาใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา

(7) สรุปสถิติการตรวจดูข้อมูลข่าวสารทางกายภาพและอิเล็กทรอนิกส์ของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 เสนอผู้บริหารให้ทราบเป็นประจำทุกเดือน ได้แก่ ผู้เข้ามาใช้บริการที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร จำนวน 18 ราย ใช้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านระบบสื่ออื่น ๆ เช่น โทรศัพท์ เว็บไซต์ อีเมล จำนวน 2,442 ราย

งานห้องสมุด ศึกษาดูงานหอสมุดแห่งชาติ และศูนย์การเรียนรู้ธนาคารแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2561






3.5 ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล

ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างของหน่วยงาน อัตรากำลัง บรรจุแต่งตั้งตำแหน่ง กำหนดเส้นทางความก้าวหน้าในสายงาน จัดสวัสดิการให้แก่บุคลากร ฝึกอบรมสัมมนาในเรื่องต่าง ๆ เช่น นักบริหารระดับสูง นักบริหารระดับกลาง และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง






นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานวิพากษ์รายงานผลการศึกษาภาคปฏิบัติโครงการฝึกอบรมหลักสูตร “นักบริหารการคมนาคมระดับต้น” รุ่นที่ 10 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ณ อาคารสโมสรและหอประชุมกระทรวงคมนาคม

3.6 ด้านการเผยแพร่ และประชาสัมพันธ์

ดำเนินการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ ผลการดำเนินงานและความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมตามนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580 ยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และการจัดนิทรรศการและกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร ภายใต้หัวข้อ “เฉลิมพระเกียรติองค์ราชา ปกฟ้า ป้องหล้า คมนาคม”









นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานพิธีเปิดนิทรรศการและกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ภายใต้ชื่องาน “66 พรรษา มหาวชิราลงกรณ ปกฟ้า ป้องหล้า คมนาคม” ในวันที่ 25 กรกฎาคม 2561 ณ บริเวณด้านหน้ากระทรวงคมนาคม

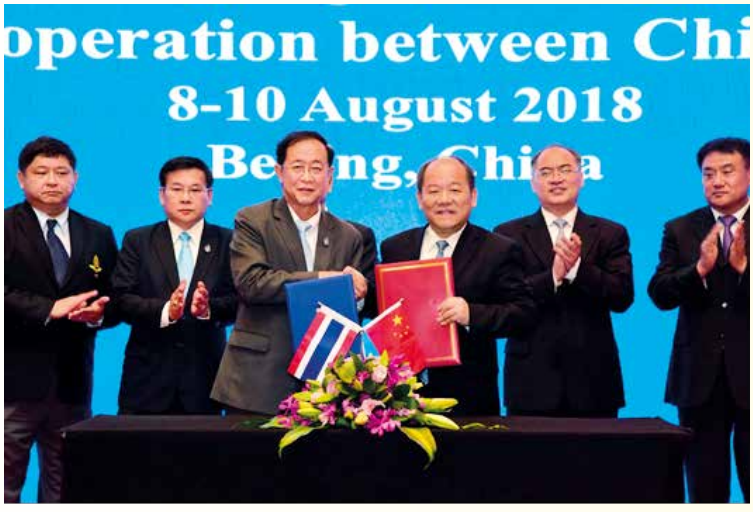
3.7 ด้านกฎหมาย

ในปี 2558 คณะผู้ตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้เข้ามาตรวจติดตามระบบและองค์กรการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย โดยได้พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยด้านการบิน (Significant Safety Concerns: SSC) ของประเทศไทย จำนวน 33 ข้อ ซึ่งกระทรวงคมนาคมและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ร่วมกันดำเนินการแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องดังกล่าวในด้านต่าง ๆ จนได้รับการปลดธงแดงบ้างในบางข้อแล้ว เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2560 เช่น เรื่องกระบวนการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือเรื่องสินค้าอันตราย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังคงมีข้อบกพร่องด้านการบินของ ICAO (Findings) ในด้านอื่น ๆ อีก จำนวน 466 ข้อ ที่ยังต้องดำเนินการแก้ไขปรับปรุงต่อไป ซึ่งหนึ่งในนั้น คือ ข้อบกพร่องในส่วนของ CE-1 ได้แก่ การแก้ไขกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ (Primary aviation legislation) โดยกระทรวงคมนาคมและสำนักงาน

การบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้เร่งดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล ที่ต้องการจะแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้ทันกำหนดการที่ ICAO จะเข้ามาตรวจประเมินประเทศไทยอย่างเป็นทางการ ครั้งต่อไปในช่วงระหว่างเดือนพฤษภาคม 2562 โดยการผลักดันให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักสำคัญที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน เสนอเป็นร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ซึ่งคาดว่าจะสามารถแก้ไขข้อบกพร่องในส่วนของ CE-1 ได้ถึง 45 ข้อ จากทั้งหมด 46 ข้อ_

3.8 ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ปัจจุบันมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในภูมิภาค และมีมูลค่าการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกับไทยสูง โดยเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road พร้อมทั้งจะสนับสนุนยุทธศาสตร์การสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค สนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก รวมถึงการเชื่อมโยงประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังนั้น การตัดสินใจดำเนินโครงการ จึงถือเป็นการลงทุนในเชิงยุทธศาสตร์ประเทศ (Strategy Investment) ซึ่งรัฐบาลจำเป็นต้องคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ในภาพรวมของประเทศและการเสียโอกาสของประเทศไทยในกรณีที่ไม่ดำเนินโครงการดังกล่าว ซึ่งหากประเทศในภูมิภาคสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ จะทำให้ศักยภาพของการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทางบกของภูมิภาคอาเซียน (Logistic Hub) เปลี่ยนแปลงจากประเทศไทยไปยังประเทศข้างเคียงได้ ดังนั้น โครงการนี้จึงมีความสำคัญต่อความเจริญของประเทศไทยในระยะยาว



การประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟ ระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ 25
ระหว่างวันที่ 8 - 10 สิงหาคม 2561 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

3.9 ด้านการวางแผน นโยบาย ยุทธศาสตร์ และงบประมาณ

พิจารณากลั่นกรองงบประมาณรายจ่ายและงบประมาณแผนเงินกู้และแผนบริหารหนี้สาธารณะ และอนุมัติงบประมาณลงทุนเพิ่มเติมระหว่างปี ขออนุมัติงบประมาณงบกลางเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินและจำเป็นเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงาน คค. ในกรณีเร่งด่วน ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานและเบิกจ่ายงบประมาณ แผนงาน/โครงการตามนโยบายรัฐบาล และแผนปฏิบัติการประจำปี (Action Plan) จัดทำแผนงาน/โครงการ คค. และ สปค. ที่สอดคล้องกับ

ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ บูรณาการขับเคลื่อนการดำเนินการตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ อำนวยการ ประสานงาน และวางแผนการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่งการจัดการแข่งขันรถจักรยานยนต์ ชิงแชมป์โลก รายการโมโตจีพี ประจำปี 2561 - 2563 ณ ประเทศไทยขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานโครงการต่าง ๆ ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม





นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนายสมศักดิ์ หม่มม่วง รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายสราวุธ ทรงศิวิไล ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม และนางอัมพวัน วรรณโก ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ประชุมติดตามการเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายคมนาคมรองรับการแข่งขันจักรยานยนต์ทางเรียบชิงแชมป์โลก MotoGP 2018 ซึ่งจะจัดขึ้นระหว่างวันที่ 5 - 7 ตุลาคม 2561 ณ สนามช้าง อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต จังหวัดบุรีรัมย์ โดยมี นายอนุสรณ์ แก้วกังวาล ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ ให้การต้อนรับและบรรยายสรุปภาพรวมของการจัดการแข่งขัน ณ ห้องประชุมสำนักงานขนส่งจังหวัดบุรีรัมย์ ในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561

3.10 ด้านการตรวจราชการ และเรื่องราวร้องทุกข์

ดำเนินการตามภารกิจดังนี้ **ภารกิจสนับสนุนการตรวจราชการของกระทรวงคมนาคม ตามแผนการตรวจราชการกรณีปกติ ประจำปีงบประมาณ 2561** ของกระทรวงคมนาคม โดยผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม 6 ท่าน เดินทางไปตรวจราชการตามแผนฯ จำนวน 24 ครั้ง ซึ่งในแต่ละครั้ง มีทั้งการตรวจจังหวัดเดียว ตรวจหลายจังหวัด ตรวจรายเขตเขตเดียว หรือหลายเขตในคราวเดียวกัน ทำให้การดำเนินการตามแผนการตรวจราชการกรณีปกติ ประจำปีงบประมาณ 2561 เป็นไปอย่างครบถ้วน **ภารกิจติดตามหน่วยรายงานผลการดำเนินการตามข้อสั่งการจากการตรวจราชการ ในปีงบประมาณ 2561** ทั้งจากการตรวจราชการ ตามแผนการตรวจราชการกรณีปกติ และการตรวจราชการของฝ่ายการเมือง (นายกรัฐมนตรี รองนายกรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม กระทรวงและหน่วยราชการต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ซึ่งได้มีการดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ได้แก่ การติดตาม เร่งรัด และสรุปผลการดำเนินการของหน่วยงานตามข้อสั่งการดังกล่าวข้างต้นนำเสนอผู้บริหารพิจารณาทราบหรือสั่งการแล้วแต่กรณี ก่อนประมวลผลและจัดทำเป็นหนังสือ“ผลงานการตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ 2561” ต่อไป ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2561 หน่วยงานในสังกัดได้รายงานผลการดำเนินการตามข้อสั่งการจากการตรวจราชการในทุกกรณีแล้ว รวมคิดเป็นร้อยละ 91.10 ซึ่ง กต. ได้สรุปเสนอผู้บริหาร รวมจำนวน 307 เรื่อง นอกจากนี้ ได้มีการดำเนินการเร่งรัดกรณีที่หน่วยงานไม่รายงานผลภายในระยะเวลา โดยได้ทำหนังสือเตือนไปยังหน่วยงาน รวมจำนวน 203 เรื่อง

ภารกิจดำเนินการเรื่องราวร้องทุกข์ ในปีงบประมาณ 2561 กต. ได้พิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องราวร้องเรียนร้องทุกข์ตามขั้นตอนกระบวนงาน เพื่อบรรเทาเยียวยาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงาน การอำนวยความสะดวก การให้บริการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ไม่ว่าจะเป็นด้านการอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย และการให้บริการ รวมทั้งเรื่องขอความอนุเคราะห์และเรื่องเสนอแนะความคิดเห็นต่าง ๆ รวมจำนวน 558 เรื่อง นอกจากนี้ ในปีงบประมาณ 2561 กองตรวจราชการได้ร่วมตรวจราชการ

แบบบูรณาการกับสำนักนายกรัฐมนตรี และกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ในการลงพื้นที่ตรวจราชการได้มีการเชิญตัวแทนจากภาคประชาชน ได้แก่ ที่ปรึกษาผู้ตรวจราชการภาคประชาชนประจำจังหวัดเข้ามารับฟังผลการดำเนินงาน นำเสนอปัญหาอุปสรรคและให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่าง ๆ โดยในปีงบประมาณ 2561 มีประเด็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลสำหรับการตรวจราชการแบบบูรณาการ ได้แก่ นโยบายสำคัญเร่งด่วนด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน นโยบายตามแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ ทั้งนี้ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคมได้เข้าร่วมการตรวจราชการแบบบูรณาการจำนวนทั้งสิ้น 21 ครั้ง ประกอบด้วย จังหวัดพะเยา ลำปาง นครราชสีมา ศรีสะเกษ อุบลราชธานี ชลบุรี นครปฐม ลพบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพมหานคร จังหวัดละ 1 ครั้ง และจังหวัดพิษณุโลก สุราษฎร์ธานี เลย ตรัง สงขลา จังหวัดละ 2 ครั้ง

3.11 ด้านอุทธรณ์เงินค่าทดแทน

มีภารกิจที่รับผิดชอบหลายด้าน ครอบคลุมตั้งแต่เสนอร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนดให้การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วน ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์การพิจารณาอุทธรณ์เงินค่าทดแทนไปจนถึงการแก้ต่างคดีปกครอง กองอุทธรณ์เงินค่าทดแทนจึงมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการบริหารนโยบายคมนาคมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และในขณะเดียวกันก็มีบทบาทในการเยียวยาให้ผู้ถูกเวนคืนได้รับค่าทดแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม เพื่อเป็นการชดเชยความเสียหายที่ผู้ถูกเวนคืนได้รับผลกระทบจากโครงการของรัฐ โดยคำนึงถึงความเป็นธรรมทั้งฝ่ายรัฐและประชาชน โดยในปี พ.ศ. 2561 ได้ดำเนินภารกิจที่สำคัญ ดังนี้ การดำเนินงานด้านการพิจารณาอุทธรณ์เงินค่าทดแทนแล้วเสร็จ จำนวน 2,046 ราย การดำเนินงานด้านคดีเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ จำนวน 161 คดี และดำเนินงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 (งานเสนอร่างกฎหมายเวนคืน, ร่างประกาศสำนักนายกฯ และการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น) จำนวน 259 เรื่อง

3.12 ด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร

ด้วยปัจจุบันมีการสร้างความรับรู้ ความเข้าใจ และการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการดำเนินงานของรัฐบาลแก่ประชาชนผ่านสื่อต่าง ๆ ในเชิงรุกมากขึ้น มีการผลิตสื่อด้วยแนวคิด Infographic (อินโฟกราฟิก) ซึ่งเป็นการสรุปข้อมูลจำนวนมากให้อยู่ในรูปแบบของกราฟิกที่สวยงาม น่าติดตาม ง่ายต่อการเข้าถึงและเข้าใจได้ด้วยระยะเวลาอันสั้น ดังนั้น เพื่อเป็นการบริหารจัดการสื่อดังกล่าวเพื่อป้องกันปัญหาความยุ่งยากและซ้ำซ้อนในการควบคุม กำกับดูแลสื่อด้านคมนาคมขนส่ง ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ในฐานะศูนย์บูรณาการข้อมูลกลางของกระทรวงคมนาคม จึงได้พัฒนาระบบบริหารจัดการคลังสื่ออินโฟกราฟิกด้านคมนาคม เพื่อสนับสนุนการประชาสัมพันธ์สื่อของทุกหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทั้งในด้านการจัดเก็บ รวบรวม และการวิเคราะห์เพื่อวัดผลในมิติต่าง ๆ เช่น สถิติการใช้งานสื่อที่ผลิต และจำนวนครั้งการเข้าถึงสื่อ เป็นต้น อีกทั้งได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบเพื่อเผยแพร่บนเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม ที่ www.mot.go.th และเชื่อมโยงกับศูนย์ปฏิบัติการนายกรัฐมนตรี (PMOC) ด้วยแล้ว



รูปการบริหารจัดการคลังสื่ออินโฟกราฟิกด้านคมนาคม

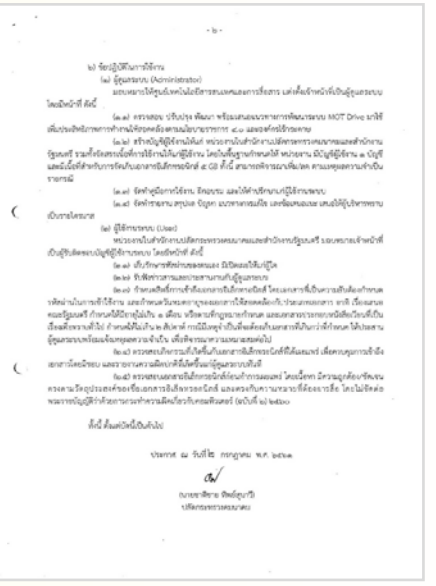
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อใช้ในการยกเลิกการเรียกขอสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนที่มารับบริการกับสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่ให้บริการประชาชน ต้องยกเลิกการเรียกขอสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน จากผู้รับบริการ โดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้ยกเลิกการขอสำเนาบัตรประชาชนสำหรับ 5 งานบริการ ประกอบด้วย งานบริการข้อมูลข่าวสาร การขอมีบัตรประจำตัวข้าราชการผู้รับบำเหน็จบำนาญ การขอรับหนังสือเพื่อขอพระราชทานเพลิงศพและการขอดินพระราชทาน การเบิกเงินสวัสดิการค่ารักษาพยาบาล และการขอรับหนังสือรับรองสิทธิในบำเหน็จตกทอดเพื่อใช้เป็นหลักทรัพย์ประกันการกู้เงิน

ทั้งนี้ระบบสามารถอ่านข้อมูลจากบัตรประจำตัวประชาชนที่มาใช้บริการ นำข้อมูลมาประมวลผล พิมพ์แบบคำขอรับบริการ แบบสำเนาข้อมูลบัตรประจำตัวประชาชน การบันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบฐานข้อมูล และการพิมพ์รายงานผู้รับบริการได้ ทำให้ผู้รับบริการได้รับความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย



เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการนำระบบดิจิทัลมาสนับสนุนการทำงานของภาครัฐเพื่อนำไปสู่ระบบราชการ 4.0 ที่กำหนดให้ทุกส่วนราชการดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงการทำงานภายในหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งรวมถึงการลดปริมาณเอกสารด้วย QR Code ในการนี้ กระทรวงคมนาคม โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม จึงได้พัฒนาระบบบริหารเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (MOT Drive) เพื่อให้หน่วยงานในสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานรัฐมนตรี สามารถจัดเก็บเอกสาร พร้อมจัดทำ QR Code สำหรับประกอบเรื่องเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี หรือเพื่อเผยแพร่ทั่วไป และได้มีการต่อยอดระบบ MOT Drive ในการขับเคลื่อนสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมและสำนักงานรัฐมนตรี ก้าวสู่ระบบราชการ 4.0 และองค์กรไร้กระดาษอย่างเป็นรูปธรรม โดยผลักดันให้มีประกาศของกระทรวงคมนาคม เรื่อง นโยบายองค์กรไร้กระดาษด้วยระบบบริหารเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งปลัดกระทรวงคมนาคมได้ลงนามในประกาศแล้ว เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2561





3.13 ด้านการค้นหาช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัย

สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สคอ.) ได้จัดการประชุมคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ครั้งที่ 91 (1/2561) ประจำปี 2561 โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ) ในฐานะประธานคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เมื่อวันที่ 26เมษายน 2561 ที่ประชุมมีมติดังนี้

1. พิจารณาเห็นชอบแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2561
2. พิจารณามอบหมายให้ กองทัพบกเป็นแกนกลางจัดฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยประจำปี 2561 (SAREX 2018) พร้อมทั้งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
3. พิจารณาแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เพื่อทำหน้าที่ประเมินผลการฝึกซ้อมฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2561 (SAREX 2018) รวมทั้งศึกษาและพัฒนาแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2561 ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการฝึกซ้อมการค้นหาและการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2561 (SAREX 2018) โดยกองทัพบกและกระทรวงคมนาคม ได้ร่วมกันจัดการฝึกซ้อม ณ มณฑลทหารที่ 14 อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ระหว่างวันที่ 21 - 24 สิงหาคม 2561 โดยมีการนำแผนค้นหาอากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2561 เพื่อให้มีมาตรฐานไปตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด



การฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2561 (SAREX 2018)

การประชุมการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยด้านการขนส่งของกลุ่มประเทศอาเซียน ครั้งที่ 6



สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สคอ.) ได้จัดเข้าร่วมการประชุมการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยด้านการขนส่งของกลุ่มประเทศอาเซียน ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 31 กรกฎาคม - 2 สิงหาคม 2561 ณ โรงแรมมณเฑียร กรุงเทพมหานคร โดยมี นายสมศักดิ์ หม่มม่วง รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุมดังกล่าวเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยของกลุ่มประเทศอาเซียน รวมทั้งได้พิจารณาร่างความตกลง ASEAN Agreement on Aeronautical and Maritime Search and Rescue Cooperation และระเบียบปฏิบัติด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของกลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN Search and Rescue Standard Operating Procedure: ASEAN SAARSOP)

3.14 ด้านการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

3.14.1 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (สสอ.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมตามมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้มีหน้าที่สอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงอย่างเป็นอิสระ โดยให้สอดคล้องกับภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2487 และมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุทำนองเดียวกันขึ้นอีก

3.14.2 การดำเนินการสอบสวนอากาศยาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 คณะกรรมการสอบสวนฯ ได้รับแจ้งเหตุที่เกิดแก่อากาศยานในราชอาณาจักร และเหตุที่เกิดแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ จำนวน 100 เรื่อง โดยหลังจากการพิจารณาเหตุที่ได้รับแจ้งแล้ว ได้พิจารณามอบหมายให้ สสอ. เดินทางเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบการพิจารณาเหตุการณ์และการสอบสวนจำนวน 21 ครั้ง แบ่งเป็นเหตุที่เกิดแก่อากาศยานส่วนบุคคลจำนวน 13 ครั้ง เหตุที่เกิดแก่เฮลิคอปเตอร์จำนวน 1 ครั้ง และเหตุที่เกิดแก่เครื่องบินขนส่งจำนวน 7 ครั้ง








นอกจากนั้น คณะกรรมการสอบสวนฯ ได้พิจารณาออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ทำนองเดียวกัน จำนวน 22 ข้อ และพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสุดท้าย (ฉบับภาษาไทย) จำนวน 10 เรื่อง ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการแปลเป็นภาษาอังกฤษก่อนดำเนินการต่อไป

3.14.3 ความร่วมมือและการสร้างเครือข่ายด้านการสอบสวนกับหน่วยงานภายในและต่างประเทศ

1) เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2561 กระทรวงคมนาคม คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ร่วมกันจัดทำบันทึกความร่วมมือด้านการสอบสวนอากาศยาน

ประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ เพื่อจัดให้มีการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามอำนาจและหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายเมื่อมีกรณีเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานในราชอาณาจักร ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2) เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2560 ประเทศไทยได้ร่วมจัดทำบันทึกความเข้าใจด้านการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงระหว่าง ASEAN-CHINA เพื่อเป็นการสร้างความร่วมมือ แลกเปลี่ยนความรู้ความชำนาญและประสบการณ์ด้านการสอบสวนระหว่างหน่วยงานสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุของประเทศต่าง ๆ



การลงนามในบันทึกความร่วมมือฯ กับกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการสอบสวนฯ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ



การลงนามในบันทึกความเข้าใจฯ ASEAN-CHINA



การอำนวยความปลอดภัย ทางด้านคมนาคมขนส่ง

การอำนวยความปลอดภัยทางด้านคมนาคมขนส่ง

กระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกให้บริการประชาชนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งเพื่อจัดให้มีบริการเชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึงและปลอดภัย โดยให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดและส่งเสริมคุณภาพชีวิตด้วยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการขนส่งสาธารณะในการให้บริการผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มโอกาสในการพัฒนาประเทศหรือเพิ่มโอกาสให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางสัญจรทั้งในกรุงเทพมหานครและภูมิภาค

ก. มาตรการและแนวทางการดำเนินงานด้านการอำนวยความปลอดภัยทางด้านคมนาคมขนส่ง โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้กำหนดมาตรการและแนวทางการดำเนินงานเพื่อให้หน่วยงานสามารถให้บริการด้านการขนส่งคมนาคมสำหรับประชาชนอย่างสะดวกและปลอดภัย ดังนี้

1. แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์และวันหยุดต่อเนื่อง

ร่วมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจัดทำแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลที่สำคัญและมาตรการอำนวยความสะดวกฯ ในช่วงวันหยุดต่อเนื่อง (หยุดติดต่อกัน 4 วันขึ้นไป) เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลลอยกระทง รวมทั้งการกำหนดมาตรการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นกรอบให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมใช้ดำเนินการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้กับประชาชนในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

เป้าหมาย

1) อุบัติเหตุ**ลดลงร้อยละ 5** เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา
2) **แอลกอฮอล์**ในลมหายใจต้องเป็นศูนย์มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
3) **ไม่มีผู้เสียชีวิต**จากการ**ขนส่งสาธารณะ**
4) ระบบขนส่งสาธารณะ**ไม่ล่าช้า**และผู้โดยสาร**ไม่ตกค้าง**
5) **ไม่มีผู้เสียชีวิต**จากอุบัติเหตุบน**ทางด่วนและมอเตอร์เวย์**
6) **ไม่มีผู้เสียชีวิต**จากอุบัติเหตุบริเวณ**จุดตัดทางรถไฟ**

แผนการดำเนินงาน

1. แผนการให้บริการและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

จัดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและหน่วยงานที่รับผิดชอบเส้นทางเตรียมความพร้อมในเรื่องที่นั่งพักรองรับปริมาณการใช้บริการ จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน เข้มงวดเรื่องความสะอาดของห้องน้ำภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร จัดที่จอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ที่สะดวกและปลอดภัย รวมทั้งเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทาง/ไม่ประจำทาง ตู้โดยสารรถไฟและเที่ยววิ่ง เพิ่มเที่ยวบินเสริมพิเศษ

2. แผนงานบริหารด้านความปลอดภัย มี 7 มาตรการ ดังนี้

2.1 มาตรการด้านการบริหารจัดการผู้ขับขี่/ผู้โดยสารปลอดภัย
2.2 มาตรการยานพาหนะปลอดภัย
2.3 มาตรการถนนปลอดภัย

2.4 มาตรการบังคับใช้กฎหมาย
2.5 มาตรการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ
2.6 มาตรการด้านความมั่นคง
2.7 มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์

2. การดำเนินงานด้านแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559 – 2560

ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559 - 2560 และได้มีการรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559 - 2560 ประกอบด้วย

2.1 สถิติอุบัติเหตุในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

สถิติอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม มีจำนวน 18,674 ครั้ง เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2559 จำนวน 804 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4.49 มีผู้เสียชีวิต 2,756 ราย ลดลง 64 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.26 และมีผู้บาดเจ็บ 17,120 คน ลดลง 515 คน คิดเป็นร้อยละ 2.92

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางด่วนพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีจำนวน 3,603 ครั้ง เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2559 จำนวน 1,247 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 52.92 มีผู้เสียชีวิต 46 ราย เพิ่มขึ้น 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.05 และมีผู้บาดเจ็บ 3,022 คน เพิ่มขึ้น 996 คน คิดเป็นร้อยละ 49.16

สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 2,848 ครั้ง ลดลง 3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 0.10 มีผู้เสียชีวิต 284 ราย ลดลง 91 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.26 และมีผู้บาดเจ็บ 2,737 คน ลดลง 840 คน คิดเป็นร้อยละ 23.48

2.2 ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคม

การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม จำนวน 9 หน่วยงาน ได้แก่ สปค. ขบ. ทล. ทช. สนข. รฟท. กทพ. บขส. และ ขสมก. ได้จัดทำแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม รวมทั้งหมด 39 แผนงาน โดยแบ่งตามเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนน ดำเนินงานแล้วเสร็จ 21 แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ 53.85 มีแผนงานที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน 15 แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ 38.46 และยังไม่ได้ดำเนินงาน 3 แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ 7.69

2.3 การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560

สนข. ได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนนจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระบบรายงานอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย (TRAMS) สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของ ขบ. และสถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนของ รฟท. เพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2556 - 2560 ยังมีจำนวนครั้งและผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น แม้ว่าในปี พ.ศ. 2560 จะมีจำนวนผู้บาดเจ็บลดลงจากปี พ.ศ. 2559 ที่มีผู้บาดเจ็บ 7,483 คน ลดลงเป็น 3,785 คน แต่ก็ยังมีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ 85,949 ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 คิดเป็นร้อยละ 1.65 และมีผู้เสียชีวิต 8,746 ราย เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 ร้อยละ 4.01 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดของประเทศไทย 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 37.38) รถยนต์นั่ง (ร้อยละ 28.37) และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) (ร้อยละ 17.71)

อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 จำนวน 17,817 ครั้ง

เป็น 18,729 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2560 แต่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลงจาก 2,829 ราย เป็น 2,769 ราย และมีผู้บาดเจ็บลดลงจาก 17,613 คน เป็น 17,156 คน เนื่องจากกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายหน่วยงานในสังกัดให้ความสำคัญและเข้มงวดกับปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตลอดทั้งปีโดยเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การเสพของมึนเมาและการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งการเร่งรัดแก้ไขปัญหาบริเวณจุดเสี่ยงจุดอันตราย เป็นต้น ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (ร้อยละ 29.83) รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ (ร้อยละ 28.31) และรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 18.19) ซึ่งมีสถานการณ์ต่างจากอุบัติเหตุของทั่วประเทศ แต่ประเภทของยานพาหนะยังคงเป็นกลุ่มเดียวกัน (รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ตามลำดับ) ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นทางตรง (ร้อยละ 75.48) และทางโค้ง (ร้อยละ 17.99) โดยมีมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ 70.78) คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด (ร้อยละ 8.78) และหลับใน (ร้อยละ 6.04)

2.4 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ

สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งประเทศ พ.ศ. 2560 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 3,751 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4.36 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งประเทศ ลดลงจาก พ.ศ. 2559 จำนวน 685 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15.44 และจากการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของ ขบ. เมื่อ พ.ศ. 2560 มีการเกิดอุบัติเหตุ 515 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 229 ราย และผู้บาดเจ็บ 1,882 คน โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขับรถเร็วเกินกำหนด 57 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 11.07

2.5 ดัชนีตัวชี้วัดความเสี่ยงและความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน

อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. 2556 - 2560 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยใน พ.ศ. 2560 มีค่าตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ เท่ากับ 13.21 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 ที่มีอัตราการเสียชีวิตที่ 12.92 ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคนเท่ากับ 4.18 ลดลงจากปี พ.ศ. 2559 ซึ่งมีอัตราเท่ากับ 4.29

อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน ของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. 2556 - 2560 มีอัตราการเสียชีวิต โดยใน พ.ศ. 2560 มีค่าตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ในอัตราร้อยละ 2.34 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2559 เล็กน้อย ส่วนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีอัตราเสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียน พ.ศ. 2560 มีอัตราร้อยละ 0.74 ลดลงจากปี พ.ศ. 2559 เล็กน้อย

ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. 2556 - 2560 **มีระดับความรุนแรงที่สูง** ซึ่งใน พ.ศ. 2560 มีสถิติผู้เสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 69.79 ส่วนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ**กระทรวงคมนาคมมีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 15.88 คงเหลือ 13.90**

การสำรวจอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2554 มีผู้ขับขี่คาดเข็มขัดนิรภัย**ร้อยละ 58** และผู้โดยสารตอนหน้าคาดเข็มขัดนิรภัย**ร้อยละ 40**

การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2559 มีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย**ร้อยละ 51** และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัย**ร้อยละ 20**

3. การแก้ไขปัญหาจุดตัดรถไฟกับถนน : เพื่อลดอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์

ประเทศไทยมีโครงข่ายทางรถไฟ 4,043 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 47 จังหวัด แต่เนื่องจากทางรถไฟดังกล่าวมีจุดตัดกับถนนมากถึง 2,657 แห่ง จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดถึง 127 ครั้ง โดยมีผู้เสียชีวิตสูงถึง 41 ราย และบาดเจ็บ 125 ราย ทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประเทศจำนวนมากในแต่ละปี กระทรวงคมนาคมจึงได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2558 พิจารณาให้ความเห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ







โดยให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 - 2560 จำนวน 2,500 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนด้วยการดำเนินการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยโดยการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟวาบ ไฟกะพริบ เนินชะลอความเร็ว และป้ายเตือนบริเวณจุดตัดทั่วประเทศ รวมทั้งการก่อสร้างอุโมงค์หรือสะพานข้ามทางรถไฟและดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างริมทางรถไฟ กำหนดให้มีการตัดต้นไม้หรือวัชพืชบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนเป็นประจำเพื่อให้มีทัศนวิสัยในการมองเห็นทั้งผู้ขับขี่และพนักงานขับรถไฟ พร้อมทั้งการเปิดไฟหน้ารถจักรในเวลากลางวันและเปิดหวีดเมื่อถึงจุดตัดทางรถไฟกับถนนบริเวณที่เป็นทางผ่านเสมอระดับเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทางข้ามสามารถสังเกตเห็นขบวนรถไฟวิ่งเข้ามาได้อย่างชัดเจน

อุโมงค์ถนนลอดทางรถไฟ ติดตั้งอุปกรณ์มาตรฐานความปลอดภัย สะพานข้ามทางรถไฟ

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟควบคู่ไปกับการปิดจุดตัดทางลักผ่านที่มีอันตรายและประชาชนใช้น้อย รวมทั้งได้ขอความร่วมมือกับกระทรวงมหาดไทยและกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นในพื้นที่ปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟร่วมกับนายสถานีรถไฟ ตลอดจนประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษในการเดินทางข้ามทางรถไฟเพื่อลดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนให้เป็นศูนย์ จากการดำเนินการดังกล่าวทำให้ในปี 2561 มีสถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนนลดลงเหลือ 57 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตลดลงเป็น 11 ราย และมีผู้บาดเจ็บจำนวน 29 คน

ตารางแสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุปี 2556 - 2561

พ.ศ.	จำนวน (ครั้ง)	เสียชีวิต (ราย)	บาดเจ็บ (คน)
2556	112	25	115
2557	127	27	91
2558	92	41	100
2559	77	32	125
2560	71	20	53
2561	57	11	29



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย









การดำเนินงานความปลอดภัยด้านการคมนาคมขนส่ง

ข. ด้านการขนส่งทางถนน

1. การดำเนินงานด้านอำนวยความปลอดภัย โดย กรมทางหลวง (ทล.)

1.1 ดำเนินงานตามโครงการความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนระหว่างกระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมและการท่องเที่ยวญี่ปุ่น (MLIT) โดยดำเนินโครงการนำร่องในปี 2560 จำนวน 4 แห่ง ได้แก่

1) ทางหลวงหมายเลข 2 ตอนควบคุมขอนแก่น - หินลาด หน้าโลตัสเอ็กเพรส จ.ขอนแก่น
2) ทางหลวงหมายเลข 11 ตอนควบคุมอุตรดิตถ์ - เด่นชัย บริเวณทางลงเขาพลึง จ.อุตรดิตถ์
3) ทางหลวงหมายเลข 12 ตอนควบคุมหล่มสัก - ชุมแพ บริเวณสะพานห้วยตอง จ.เพชรบูรณ์
4) ทางหลวงหมายเลข 340 ตอนควบคุมสาลี - สุพรรณบุรี จ.สุพรรณบุรี

และขยายผลในปี 2561 อีกจำนวน 4 แห่ง ได้แก่

1) ทางหลวงหมายเลข 4 ตอนควบคุม ชะอำ - หัวหิน
2) ทางหลวงหมายเลข 32 ตอนควบคุม บางปะอิน - ชัยนาท
3) ทางหลวงหมายเลข 3312 ตอนควบคุมลำลูกกา - คลอง 16 หน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ
4) ทางหลวงหมายเลข 4029 ตอนควบคุมกะทู้ - ป่าตอง บริเวณทางโค้งวัดสุวรรณคีรีวงศ์

ผลที่ได้จากการดำเนินงานร่วมกับกระทรวงคมนาคม และ MLIT

1. การเรียนรู้นวัตกรรมในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เช่น การใช้ Red Antiskid ในพื้นที่จุดเสี่ยง, การใช้ Optical Speed Bar-OSB ในการชะลอความเร็วรถ การใช้ป้ายรูปภาพสำหรับทางโค้งอันตราย การแก้ปัญหาทางโค้งอันตราย และการสร้างความปลอดภัยหน้าโรงเรียน
2. การรณรงค์เพื่อลดและป้องกันอุบัติเหตุ ตามแนวคิดของญี่ปุ่น

1.2 โครงการรณรงค์ช่วงเทศกาล

โครงการรณรงค์ช่วงเทศกาล ได้ร่วมดำเนินการในการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ตามที่กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในเรื่องของ “ขับช้า ๆ เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัดนิรภัย” ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้ใช้ข้อความนี้ต่อเนื่องทุกเทศกาล เพื่อย้ำเตือนให้ประชาชนเกิดความเคยชินกับข้อความเตือนซ้ำ ๆ โดยแขวงทางหลวงทุกแขวงจะติดป้ายไวนิลรณรงค์บนสะพานลอยที่อยู่บนทางสายหลัก และติดตั้งป้ายรณรงค์เป็นระยะ ๆ ข้างทางและเกาะกลาง

ที่มาของ “ขับช้า ๆ” เนื่องจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถเร็ว หากทุกคนขับรถช้าลงย่อมจะมีส่วนทำให้อุบัติเหตุลดลงได้

ส่วน “เปิดไฟหน้า” เกิดจากผลการศึกษาในหลายประเทศพบว่าการเปิดไฟหน้ารถ หรือ Daytime Running Light-DRL จะทำให้เกิดอุบัติเหตุลดลงได้ถึงร้อยละ 30 และหลายประเทศได้ประกาศเป็นกฎหมายแล้ว

1.3 ช่องหยุดรอสำหรับรถจักรยานและจักรยานยนต์ (Bike Box)

ปัญหาความปลอดภัยรถจักรยานยนต์ถือเป็นปัญหาหลักของการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้มีผู้เสียชีวิต ทล. ได้จัดทำมาตรการจัดระเบียบการจอดรถจักรยานและจักรยานยนต์บริเวณแยกสัญญาณไฟจราจรขึ้น โดยจัดช่องจราจรพิเศษในลักษณะของการกันพื้นที่จอดให้จักรยานและจักรยานยนต์ บริเวณพื้นที่ทางแยกไม่ให้ปะปนหรือแทรกระหว่างรถยนต์ เพื่อความปลอดภัยในการเบียดแซงกันขณะรถออกด้วยจากสัญญาณไฟ พื้นที่ดังกล่าวเรียกว่า Bike Box รูปแบบดังกล่าวใช้หลักการเดียวกันกับรูปแบบของทางจักรยาน แต่กรณีนี้จะใช้สำหรับจักรยานยนต์ด้วย โดยได้จัดทำครั้งแรกที่ทางแยก อ.ส. จังหวัดศรีสะเกษ หรือเรียกว่า **ศรีสะเกษโมเดล** ต่อมาได้ขยายผลไปที่จังหวัดเลย และนายกรัฐมนตรีได้สั่งการคราวประชุม ครม.สัญจรที่จังหวัดเลยให้ขยายผลไปทั่วประเทศ และกรุงเทพมหานคร





2. การดำเนินงานด้านอำนวยความปลอดภัย โดย กรมทางหลวงชนบท (ทช.)

2.1 โครงการหน้าโรงเรียนปลอดภัย

บริเวณหน้าโรงเรียนถือเป็นจุดเสี่ยงจุดอันตรายในโครงข่ายทางหลวงชนบท จึงควรเร่งรัดปรับปรุงบริเวณดังกล่าวให้มีความปลอดภัย อีกทั้งควรปรับปรุงบริเวณหน้าโรงเรียน เพื่อเตือนล่วงหน้าให้ผู้ใช้รถใช้ถนนลดความเร็วลง และมีการรณรงค์ให้ความรู้แก่นักเรียนควบคู่ขนานไปด้วย เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทาง และเด็กนักเรียน มีระเบียบวินัย เคารพกฎหมาย มีความเป็นสากลได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจร

แนวทางการดำเนินงาน : การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit: RSA) บริเวณโรงเรียนและดำเนินการปรับปรุงยกระดับความปลอดภัยตามข้อแนะนำการปรับปรุง เช่น การติดตั้งป้ายเขตโรงเรียน ป้ายเตือน/แนะนำ ป้ายจำกัดความเร็ว ทางม้าลาย สัญญาณไฟกะพริบ และพื้น Red Anti Skid เป็นต้น รวมถึงการจัดระเบียบการจราจรตลอดจนการใช้เขตทางให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง โดยจะไม่มีสิ่งกีดขวางการจราจรที่อาจสุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณหน้าโรงเรียน โดยเฉพาะในเวลาเข้าเรียนช่วงเช้าและเลิกเรียนช่วงเย็น รวมทั้งการให้ความรู้ รณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางตระหนักถึงความปลอดภัย โดยแขวงทางหลวงชนบท โรงเรียน อาสาสมัครทางหลวงชนบท (อส.ทช.) และหน่วยงานปกครองในพื้นที่ร่วมกันรณรงค์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เมื่อผ่านบริเวณโรงเรียนและติดตามเฝ้าระวังปัญหาด้านความปลอดภัยหน้าโรงเรียนอย่างต่อเนื่อง





เป้าหมายทั้งโครงการ จำนวน 2,851 แห่ง
ดำเนินการไปแล้ว 2,075 แห่ง คงเหลือ 776 แห่ง

โครงการอำนวยความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน

ปีงบประมาณ	จำนวน (แห่ง)	งบประมาณ (ล้านบาท)	หมายเหตุ
2557	90	73.7879	
2558	62	54.6390	
	214	574.3556	(เงินกู้ระยะเร่งด่วน)
	192	159.4567	(งบกลางต่ำล้าน)
2559	159	150.0000	
	173	198.5684	(งบกลางต่ำ 2 ล้าน)
2560	711	977.4480	บูรฯ Logistic
2561	474	712.1000	บูรฯ Logistic
2562	773	1,271.4898	แผนยุทธฯ สุขภาวะที่ดี
รวม	**2,848**	**4,175.4554**	






ในปี พ.ศ. 2559 โครงการนี้ได้รับรางวัลชนะเลิศการประกวดโครงการ Evonik Road Safety Award 2016 พร้อมเงินรางวัล 10,000 ยูโร จากสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ที่มีคณะนักวิชาการ จาก IRF (International Road Federation) ณ กรุงเจนีวา สมาพันธรัฐสวิส และ Aachen University สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเป็นกรรมการตัดสินด้วยเกณฑ์ 4 ด้าน ได้แก่ ด้านความปลอดภัยทางถนน (60%) ด้านความยั่งยืน (20%) ด้านนวัตกรรม (10%) และด้านความเป็นต้นแบบที่หน่วยอื่นนำไปใช้ได้ (10%) โดยมอบรางวัลให้แก่ผู้ที่ทำผลงานดีเด่นในการริเริ่มปรับปรุงด้านความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง โดยเปิดให้หน่วยงานภาครัฐจากทุกประเทศทั่วโลกสามารถส่งโครงการเข้าประกวด

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ
งานอำนวยความปลอดภัยงานทาง (บริเวณหน้าโรงเรียน)






การใช้ทางข้ามบริเวณหน้าโรงเรียน
บนถนนของกรมทางหลวงชนบท






2.2 กรมทางหลวงชนบท ตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 13 แห่ง ในเขต กทม. และปริมณฑล เพิ่มความมั่นใจให้ประชาชนในการใช้บริการ






กรมทางหลวงชนบทได้ให้ความสำคัญต่อการดูแล บำรุงรักษา และตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่อยู่ในความดูแลของกรมทางหลวงชนบท ทั้ง 13 แห่ง ได้แก่ สะพานพุทธยอดฟ้าฯ สะพานกรุงธนบุรี สะพานกรุงเทพ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช สะพานพระปกเกล้า สะพานพระราม 7 สะพานพระราม 3 สะพานพระราม 5 สะพานพระราม 4 สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2

โดยได้ร่วมมือกับสถาบันการศึกษาที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ดำเนินการตรวจสอบสภาพตามกระบวนการด้านวิศวกรรม และตรวจวัดพฤติกรรมสะพานภายใต้น้ำหนักบรรทุกทดสอบ (Bridge Load Test) ซึ่งจะทำให้ทราบถึงสภาวะความมั่นคงแข็งแรงของสะพาน สำหรับการจัดทำแผนบูรณะและเสริมความแข็งแรงให้กับสะพาน พร้อมทั้งจัดทำระบบตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของสะพาน (Bridge health Monitoring) เพื่อติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่องภายใต้สภาวะการใช้งานปกติ ซึ่งเป็นการเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในการใช้สะพานทั้ง 13 แห่ง สำหรับการเดินทางสัญจรไป - มา ได้อย่างสะดวกและปลอดภัย







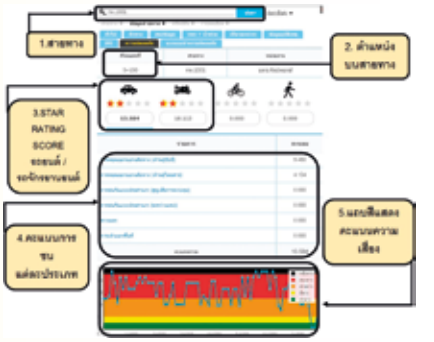

2.3 การปรับปรุงผิวทางด้วย Porous Asphalt Concrete

สำนักบำรุงทาง ดำเนินการบูรณะเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยผิวทางด้วยพอรัสแอสฟัลต์ (Porous Asphalt Concrete) ซึ่งมีคุณสมบัติเด่นด้านความพรุนสูง ทำให้การระบายน้ำเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว น้ำไม่ขังบนผิวทาง อันจะช่วยให้รถไม่ลื่นไถลขณะวิ่งด้วยความเร็วหรือเบรกกะทันหัน อีกทั้งยังเป็นการลดละอองน้ำที่กระเซ็นรบกวนยานพาหนะคันหลังที่วิ่งตามมา เพิ่มความสามารถในการมองเห็นของผู้ขับขี่ ส่งผลให้ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้ทางในขณะและหลังเกิดฝนตก นอกจากนี้ Porous Asphalt สามารถดูดซับเสียงที่เกิดจากการเสียดสีระหว่างยางรถยนต์และผิวทางที่มีผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยสองข้างทาง ผิวทางพอรัสแอสฟัลต์จึงเหมาะกับถนนที่มีปริมาณจราจรสูง โดยเฉพาะถนนในพื้นที่เขตเมืองหรือเขตชุมชนหนาแน่น

2.4 กรมทางหลวงชนบท นำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน เพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบ



กรมทางหลวงชนบท (ทช.) มีถนนในความรับผิดชอบมากกว่า 47,000 กิโลเมตร จึงจำเป็นที่จะต้องนำเทคโนโลยีมาช่วยในการพิจารณาถนนที่มีความเสี่ยง ทช.จึงได้พัฒนาและประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) ในการดำเนินกิจการต่าง ๆ ของโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยหนึ่งในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศฯ ที่มีฐานข้อมูลด้านองค์ประกอบทางถนนที่สำคัญ ได้แก่ ระบบบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงชนบท หรือระบบ Rural Road Network Management (RM) ซึ่งระบบ RM ดังกล่าวได้จัดเก็บข้อมูลสินทรัพย์ทางถนนที่สำคัญไว้ เช่น ลักษณะเรขาคณิตของถนน ป้ายจราจร อุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย ไฟฟ้าส่องสว่าง เป็นต้น โดยใช้เทคนิค Mobile Mapping System (MMS) ที่มีความละเอียดสูง ทำให้สามารถนำไปประยุกต์ใช้การประเมินคุณภาพของถนนในด้านต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับการประยุกต์ใช้ข้อมูลจากระบบ RM ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ทช. ได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง หรือที่เรียกว่า ระบบ Road Safety Audit System (RSAS) ขึ้น เพื่อช่วยยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงชนบท โดยระบบ RSAS นี้สามารถประเมินระดับความปลอดภัยของถนน โดยอาศัยข้อมูลถนนที่ได้จากระบบ RM แล้วดำเนินการประเมินความปลอดภัยของถนนตามเกณฑ์ของ International Road Assessment Program (iRAP) เพื่อระบุจุดเสี่ยงอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงชนบท นอกจากนี้ ระบบ RSAS ยังสามารถวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางการออกแบบเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยในระยะสั้นและระยะยาวได้อีกด้วย ซึ่งในปีงบประมาณ 2561 ที่ผ่าน ทช. ได้ดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยจุดเสี่ยง 450 จุด โดยใช้ระบบ RM และ RSAS (ตามขั้นตอนในภาพ) ซึ่งจากการประเมินพบว่าสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุได้กว่าร้อยละ 50 และลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้กว่าร้อยละ 75 เมื่อเทียบกับสถิติอุบัติเหตุบนจุดเสี่ยงก่อนปรับปรุง โดย ทช. ตั้งเป้าจะลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนทางหลวงชนบทลงอย่างน้อยร้อยละ 30 ภายในปี 2565



















2.5 โครงการจัดทำมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางสำหรับกรมทางหลวงชนบท

ท่ามกลางสถานการณ์ปัจจุบันปัญหาที่สำคัญปัญหาหนึ่งของประเทศไทยที่ต้องแก้ไขและป้องกันอย่างเร่งด่วน อย่างเป็นระบบ คือ “อุบัติเหตุทางถนน” กรมทางหลวงชนบทจึงเร่งแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของถนน โดยการจัดทำคู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางที่สามารถนำมาใช้ประกอบการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางของกรมทางหลวงชนบทได้อย่างมีประสิทธิภาพ



สำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทางได้ร่วมกับ 9 มหาวิทยาลัยที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดทำคู่มือการตรวจสอบและยกระดับความปลอดภัยงานทางสำหรับกรมทางหลวงชนบทที่มีคุณภาพ ตั้งอยู่บนหลักวิชาการและมีความน่าเชื่อถือ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทางในทุกกิจกรรมการดำเนินงาน ซึ่งคู่มือดังกล่าวประกอบด้วยเนื้อหาทั้งหมด 4 เล่ม ดังนี้

เล่มที่ 1 : คู่มือหลักการด้านความปลอดภัยงานทาง
เล่มที่ 2 : คู่มือการตรวจสอบและยกระดับความปลอดภัยงานทางสำหรับขั้นตอนการออกแบบ
เล่มที่ 3 : คู่มือการตรวจสอบและยกระดับความปลอดภัยงานทางสำหรับขั้นตอนการก่อสร้าง
เล่มที่ 4 : คู่มือการตรวจสอบและยกระดับความปลอดภัยงานทางสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว

2.6 ภาพรวมการสร้างจุดตัดทางรถไฟของกรมทางหลวงชนบท

จำนวนจุดตัดทางรถไฟกับกรมทางหลวงชนบททั่วประเทศ มี**จำนวนทั้งสิ้น 153 แห่ง** โดยที่ผ่านมาได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ จากหลักเกณฑ์การเลือกใช้รูปแบบควบคุมที่เหมาะสมของ รฟท. โดยพิจารณาจากหลักการวิเคราะห์ค่าคูณควบจราจร (Traffic Moment: T.M.) โดยกำหนดแนวทางเบื้องต้นในการพิจารณาแก้ไขปัญหาตามระดับของค่าคูณควบจราจร ดังนี้

ค่าคูณควบจราจร (Traffic Moment: T.M.)	มาตรฐานของการจัดระบบความปลอดภัย
< 10,000	ให้สร้างเป็นทางตัดผ่านเสมอระดับและติดตั้งป้ายจราจรตามมาตรฐาน รฟท.
10,000 - 100,000	ให้สร้างเป็นทางตัดผ่านเสมอระดับและติดตั้ง เครื่องกั้นถนนและป้ายจราจรตามมาตรฐาน รฟท.
> 100,000	สร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ

ที่มา : หลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

อย่างไรก็ตาม จุดตัดทางรถไฟบางจุดที่มีค่า T.M. ไม่เกิน 100,000 แต่เป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอันตรายหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง อาจมีการพิจารณาก่อสร้างเป็น**ทางตัดผ่านต่างระดับ**ได้ ตามผลการศึกษาความเหมาะสม ซึ่งเมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวแล้ว กรมทางหลวงชนบท มีแผนงานปรับปรุงแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟดังนี้

2.6.1 ทางตัดผ่านเสมอระดับ 113 แห่ง (ดำเนินการแล้วเสร็จครบถ้วน)
ได้ดำเนินการปรับปรุงเป็นเครื่องกั้นพร้อมสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติแล้วทั้งหมด

1) เครื่องกั้นพร้อมสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติอยู่เดิม 49 แห่ง
2) ดำเนินการแล้วเสร็จปีงบประมาณ 2553 - 2558 64 แห่ง

2.6.2 ทางข้ามต่างระดับ 40 แห่ง
เป็นทางข้ามต่างระดับเดิม 13 แห่ง ดำเนินการแล้วเสร็จเพิ่มอีก 8 แห่ง และกำลังดำเนินการ 19 แห่ง (กำลังก่อสร้าง 18 แห่ง และออกแบบใหม่ 1 แห่ง)

- ดำเนินการแล้วเสร็จ (ฉช.4029 อด.1005 อต.4006 นม.1001 (อุโมงค์) อต.5003 อบ.3018 สบ.1004 ขก.1027 (อุโมงค์)) 8 แห่ง
- กำลังดำเนินการก่อสร้าง (ชบ.3022) 1 แห่ง
- เริ่มก่อสร้างปีงบประมาณ **2559** (พบ.4016 นม.3024 (อุโมงค์) 3 แห่ง
  *ปข.1003 ปัจจุบันยกเลิกโครงการแล้ว (ออกแบบใหม่คาดว่าก่อสร้างปี 2562)
- เริ่มก่อสร้างปีงบประมาณ **2559** 6 แห่ง
  (นฐ.1012 สค.2032 ปข.1021 พบ.1039 ลบ.4037 พท.4009)
- เริ่มก่อสร้างปีงบประมาณ **2560** (อต.2014 ปข.1019 ศก.4003 9 แห่ง นฐ.1023 พบ.1010 พบ.1001 สฎ.2007 ปข.1014)

*นฐ.3004 (ยกเลิกโครงการ เนื่องจาก รฟท. จะก่อสร้างเป็นทางยกระดับรองรับรถไฟทางไกล และรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - บางบัวทอง) โดยไม่มีปัญหาความซ้ำซ้อนกับ รฟท. เนื่องจากการจัดทำแผน ทช. จะบูรณาการแผนร่วมกับ รฟท. อย่างใกล้ชิด






3. แนวทางในการกำกับดูแลความปลอดภัยบนทางพิเศษ โดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ให้ความสำคัญกับแนวทางในการกำกับดูแลความปลอดภัยบนทางพิเศษ โดยจัดให้มีมาตรการความปลอดภัยบนทางพิเศษกรณีเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย

1. ศูนย์ควบคุมระบบทางพิเศษของทางพิเศษทุกสายทาง 2. ติดตั้งโทรศัพท์ฉุกเฉิน (ETS)


ศูนย์ควบคุมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)



3. ติดตั้งป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS)



4. ประสานงานหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร



5. จัดหน่วยเฉพาะกิจทางพิเศษ



6. จัดรถจักรยานยนต์ดับเพลิง เพื่อความสะดวกในการเข้าไปจุดเกิดเหตุด้วยความรวดเร็ว



7. จัดพนักงานกู้ภัย รถดับเพลิง รถบรรทุกน้ำ รถกู้ภัย





8. ติดตั้งอุปกรณ์กันกระแทก Crash Cushion ที่แยกตัววาย ประกอบด้วย

- ทางพิเศษเฉลิมมหานคร 2 จุด
- ทางพิเศษฉลองรัช 5 จุด
- ทางพิเศษบูรพาวิถี 3 จุด
- ทางพิเศษศรีรัช 3 จุด





9. จัดพนักงานจัดการจราจรปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน



นอกจากนี้ กทพ. ยังได้นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการอำนวยการการให้บริการทางพิเศษเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ใช้บริการจะได้รับความสะดวก ปลอดภัย และได้รับการช่วยเหลืออย่างทันท่วงที ในกรณีเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ

1. Intelligent Transportation Center: ITS Center ประกอบด้วย

- ศูนย์ควบคุมและสั่งการป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart VMS)
ทำหน้าที่ตรวจสอบการทำงานและความถูกต้องของข้อมูลที่แสดงผลบนป้ายจราจรอัจฉริยะ





- ระบบเก็บข้อมูลสภาพจราจรอัตโนมัติ (Traffic Data Collection System)
ทำหน้าที่เก็บข้อมูลสภาพจราจรจากอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพจราจร (Traffic Sensor) และทำการประมวลผลด้วยอัลกอริทึมขั้นสูงเพื่อแสดงเส้นสีของความเร็ว





- ระบบแสดงผลสภาพจราจรแบบ (Schematic Map)
ทำหน้าที่เป็นระบบแสดงผลการรายงานสภาพจราจรแบบเส้นสีบนแผนที่แบบ Schematic Map เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลกับระบบป้ายจราจรอัจฉริยะ



- ศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลสภาพจราจรอัจฉริยะ (Data Exchange Center)
ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการรวบรวมข้อมูลสภาพจราจรบนทางพิเศษและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานอื่น ๆ โดยมีระบบป้องกันความปลอดภัยทางสารสนเทศ

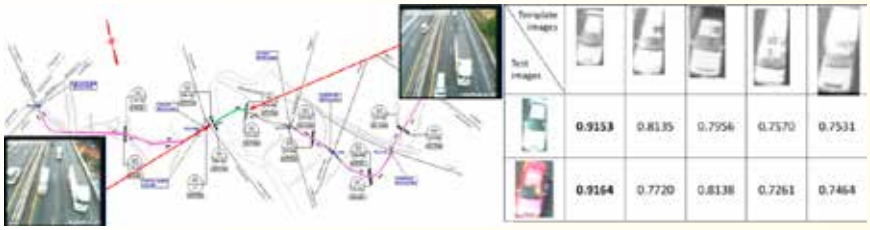


- ระบบตรวจสอบสถานะอุปกรณ์ (Devices Monitoring System)

ทำหน้าที่เป็นระบบตรวจสอบสถานะการทำงานของอุปกรณ์และระบบเครือข่ายสื่อสารระหว่างศูนย์ควบคุมระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) กับอุปกรณ์ต่าง ๆ ของระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

- ระบบตรวจจับอุบัติภัยอัตโนมัติ (Automatic Incident Detection System)

ทำหน้าที่ตรวจจับอุบัติภัยที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษและรายงานไปยังพนักงานกู้ภัยและพนักงานจัดการจราจรแบบอัตโนมัติ





- ระบบรายงานสภาพจราจรผ่านโทรศัพท์มือถือ “EXAT ITS”

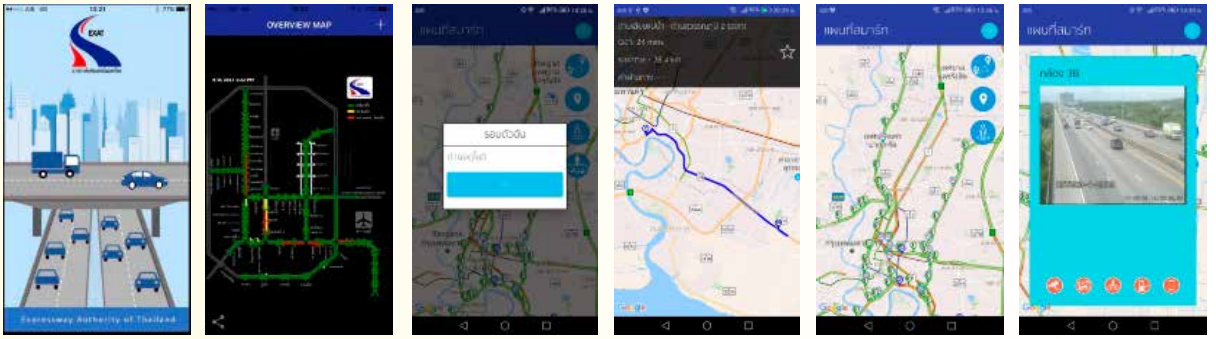
ทำหน้าที่รับข้อมูลสภาพจราจรจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ และแสดงผลผ่านระบบโทรศัพท์มือถือ



- ระบบรายงานผลกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ (Automated Speed Enforcement)



2. แอปพลิเคชันสำหรับรายงานสภาพจราจรบนโทรศัพท์มือถือของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (EXAT Traffic) กทพ. ได้มีการประชาสัมพันธ์สภาพจราจรผ่านเทคโนโลยีแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ (Mobile Application For Smart Traffic Information) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เป็นการรายงานสภาพจราจรบนทางพิเศษโดยเฉพาะ เพื่อเป็นการให้ข้อมูลสภาพการจราจรก่อนการเดินทางสำหรับผู้ที่จะใช้บริการบนทางพิเศษ (Pre-trip) และผู้ที่กำลังเดินทางบนทางพิเศษ (Enroute) ซึ่งปัจจุบันในปี พ.ศ. 2561 กทพ. ได้พัฒนา Mobile Application มาสู่



Version 3.0 ในชื่อว่า “EXAT Traffic” จากข้อมูลผู้ใช้บริการแอปพลิเคชันล่าสุดในเดือนสิงหาคม 2560 มีการใช้บริการ EXAT Traffic แล้วกว่า 125,000 ครั้ง/เดือน (ทั้งระบบปฏิบัติการ iOS และ Android) โดยมีผู้ใช้บริการแอปพลิเคชันสูงสุดในช่วงเวลา 18.00 - 20.00 น. และผู้ใช้บริการบนทางพิเศษสูงสุดอยู่ที่ทางพิเศษศรีรัชกว่าร้อยละ 40 ทั้งนี้ New Mobile Application ใน Version 3.0 นั้นได้เพิ่มคุณลักษณะ (Feature) ที่มีความทันสมัยมากขึ้น อาทิ Social Share, Location Base Service, Around Me และภาพ VDO Streaming ของกล้อง CCTV บนทางพิเศษ เพื่อให้ผู้ใช้บริการผ่าน EXAT Traffic ได้ข้อมูลสภาพจราจรแบบ Smart Traffic Information สำหรับนำไปสู่การตัดสินใจในการวางแผนและเลือกเส้นทางเดินทางโดยใช้ทางพิเศษ สมกับคำว่า “Comfort and Safety on the Expressway”

ค. ด้านการขนส่ง

1. มาตรการการอำนวยความปลอดภัย โดย กรมการขนส่งทางบก

1.1 การตรวจสอบและกำกับดูแลการใช้รถใช้ถนน

กรมการขนส่งทางบก จัดผู้ตรวจการออกปฏิบัติงานตั้งจุดตรวจสอบรถ ผู้ประจำรถและพนักงานขับรถในพื้นที่บริเวณต่าง ๆ เช่น บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง สนามหลวง หน้าห้างสรรพสินค้าย่านราชประสงค์ มาบุญครอง เซ็นทรัลรามอินทรา เมเจอร์รังสิต จุดเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ และบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยบูรณาการการทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทหาร เทศกิจ บขส. และ ขสมก. ตรวจสอบจับกุมผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กรณีที่เป็นปัญหาเร่งด่วน รวมทั้งในกรณีที่เป็นข่าวในกระแสสังคมที่เกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ และเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ ซึ่งได้มีการ



จัดทำหนังสือแจ้งผู้ประกอบการ/เจ้าของรถให้ส่งตัวผู้ขับรถที่ถูกร้องเรียนมารายงานตัวเพื่อชี้แจงข้อเท็จจริง หากผู้ขับรถยอมรับว่าได้กระทำผิดจริงตามข้อร้องเรียน เจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปรียบเทียบปรับตามอัตราโทษที่กำหนด และให้เข้ารับการอบรมเพื่อเสริมสร้างความรู้และปลูกจิตสำนึกในการให้บริการที่ดีแก่ผู้โดยสารเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง รวมไปถึงการพักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกต่อไป

1.2 มาตรการสแกนรถโดยสารสาธารณะ

กรมการขนส่งทางบกเตรียมความพร้อมรองรับก่อนการเดินทางของประชาชนในช่วงก่อนเทศกาลและระหว่างเทศกาลสำคัญ โดยตั้งเป้าหมายลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ และต้องไม่มีผู้เสียชีวิตจากระบบขนส่งสาธารณะ พนักงานขับรถต้องมีระดับแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ทุกคน โดย ขบ. ได้จัดเจ้าหน้าที่สแกนรถโดยสารเข้มข้น ตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและคนขับรถ ตามมาตรฐานความปลอดภัย (Checklist) ที่ ขบ. กำหนด กว่า 20 รายการ เช่น ระบบเบรก ยาง ล้อ เข็มขัดนิรภัย ประตูรถ ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก ฯลฯ

หากพบรถโดยสารไม่ปลอดภัย ไม่พร้อมใช้งาน พ่นข้อความ “ห้ามใช้” และต้องนำรถเข้าตรวจสภาพหลังดำเนินการแก้ไขแล้ว กรณีพบพนักงานขับรถมีสภาพไม่พร้อมหรือพบการกระทำความผิดดำเนินการลงโทษขั้นสูงสุด ทั้งปรับ พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ และ “สั่งห้ามปฏิบัติหน้าที่” โดยผู้ประกอบการต้องเปลี่ยนรถคันใหม่และพนักงานขับรถที่พร้อมปฏิบัติหน้าที่แทนทันทีเพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง โดยดำเนินการตามประเภทรถ ดังนี้





- **รถโดยสารประจำทาง ทุกคัน ทุกเส้นทาง** ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดรถ จำนวน 212 แห่ง ทั่วประเทศ
- **รถโดยสารเช่าเหมา** ณ จุดตรวจความพร้อมช่วงเทศกาล 14 จุด ใน 11 จังหวัด ทั่วประเทศ

1.3 การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

กรมการขนส่งทางบกจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลลอยกระทง และเทศกาลเข้าพรรษา โดยมีผลการดำเนินการที่สำคัญ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2561 ดังนี้

ด้านการอำนวยความสะดวก

กรมการขนส่งทางบก มอบหมายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัดจัดบริการรถเสริมให้เพียงพอกับความต้องการเดินทางในช่วงเทศกาล โดยรถโดยสารที่นำมาวิ่งเสริมต้องได้รับอนุญาตและผ่านการตรวจความพร้อมจากกรมการขนส่งทางบกก่อนนำมาวิ่งในเส้นทาง ผลการดำเนินการพบว่าไม่มีผู้โดยสารตกค้างที่สถานีขนส่งผู้โดยสารในช่วงเทศกาล

ด้านความปลอดภัย

1) จัดกิจกรรม “ตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย” : ขบ. ร่วมกับ ผู้ผลิตและตัวแทนจำหน่ายรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ศูนย์บริการซ่อมบำรุงรถ สถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) และบริษัทประกันภัย จัดกิจกรรม “ตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย” ให้บริการตรวจความพร้อมของรถยนต์ รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศในช่วงก่อนจนถึงหลังเทศกาล มีรถเข้าใช้บริการรวม 2 เทศกาล จำนวนทั้งสิ้น 607,128 คัน

2) การตรวจความพร้อมของตัวรถโดยสารสาธารณะ : ขบ. กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องดำเนินการตรวจความพร้อมของตัวรถโดยสารสาธารณะก่อนใช้งานทุกครั้ง และในช่วงเทศกาลสำคัญทั้ง 2 เทศกาล โดยกำหนดให้สำนักงานขนส่งทั่วประเทศดำเนินการตรวจความพร้อมของตัวรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร/จุดจอดรถทั่วประเทศ และจุดตรวจความพร้อมใน 17 จังหวัดตามภูมิภาคต่าง ๆ จำนวน 736,494 คัน

3) การตรวจสอบผู้ประจำรถ : ตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศ ณ จุดตรวจ ณ สถานประกอบการขนส่ง บนถนน สายหลัก/สายรอง และสถานีขนส่งผู้โดยสาร/จุดจอดรถ โดยดำเนินการตรวจการมีใบอนุญาตขับรถ ตรวจความพร้อมด้านร่างกาย (ความอ่อนเพลีย) ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ตรวจสารเสพติดในปัสสาวะ ตรวจสอบระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถจากสมุดประจำรถ จำนวน 737,850 คน

4) การตั้งจุดตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถ ณ จุดตรวจในส่วนภูมิภาค รวม 17 จุด ประกอบด้วย จังหวัดกำแพงเพชร พิษณุโลก ตาก นครราชสีมา ขอนแก่น บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด อุบลราชธานี ชัยนาท ราชบุรี ประจวบคีรีขันธ์ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ระยอง ลำปาง และสงขลา ดำเนินการตรวจความพร้อมในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ปี 2561 มีรถโดยสารสาธารณะที่เข้าตรวจความพร้อมจำนวน 55,789 คัน มีรถโดยสารสาธารณะที่ตรวจพบข้อบกพร่อง 293 คัน และตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 55,789 คน พบพนักงานขับรถที่ตรวจพบข้อบกพร่อง จำนวน 470 คน

5) จัดหน่วยเคลื่อนที่ออกสุ่มตรวจจับความเร็วบนถนนสายหลัก/สายรอง ดำเนินการตรวจจับความเร็วของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก โดยใช้เครื่องตรวจจับความเร็วด้วยแสงเลเซอร์ จำนวนรถที่สุ่มตรวจจับความเร็วรวม 307,484 คัน พบรถที่วิ่งด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จำนวน 9,833 คัน

6) ขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้หลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในช่วงเทศกาล : ขบ. ขอความร่วมมือจากสมาคมขนส่งสินค้าและสมาคมรถบรรทุกต่าง ๆ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคหลีกเลี่ยง การใช้รถบรรทุกในช่วงเทศกาล เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร และลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน หากผู้ประกอบการขนส่งจำเป็นต้องใช้รถบรรทุก จะต้องกำชับให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

7) บูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ : ส่งเจ้าหน้าที่ร่วมปฏิบัติงานกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยประจำจังหวัด สถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ในการตั้งด่านตรวจความพร้อมของรถ และผู้ขับรถทุกประเภท ณ จุดตรวจ/จุดอำนวยความสะดวก

ด้านความมั่นคง

1) ขอความร่วมมือเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือสารวัตรทหารดูแลรักษาความปลอดภัยประจำสถานีขนส่งผู้โดยสารตลอดช่วงเทศกาล

2) จัดเวรยามประจำสถานีขนส่งผู้โดยสาร ตลอด 24 ชั่วโมง

3) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่เดินทางได้รับทราบข้อมูลข่าวสารและปฏิบัติตัวตามมาตรการรักษาความปลอดภัยที่จัดเตรียมไว้

ง. ด้านการขนส่งทางราง

1. การอำนวยความปลอดภัยทางด้านคมนาคมขนส่ง (ทางราง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ได้จัดตั้งฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย (ฝรภ.) มีอำนาจหน้าที่ในการให้ความคุ้มครองความปลอดภัยแก่ระบบรถไฟฟ้า ผู้โดยสาร และบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้า การป้องปราม ป้องกัน และระงับเหตุทั้งในสถานี อุโมงค์ทางวิ่งยกระดับและภายในขบวนรถไฟฟ้า รับผิดชอบการดูแลรักษา ป้องกัน การบุกรุกพื้นที่เขตทางรถไฟฟ้า ทางขึ้น - ลง สถานีรถไฟฟ้า ปล่องระบายอากาศ เขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า และพื้นที่อื่น ๆ รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีมีภาวะฉุกเฉินด้านสุขภาพ การเฝ้าระวังเหตุการณ์ไม่ปกติที่อาจเกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดการดำเนินที่สำคัญ ดังนี้

1.1 มาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

1.1.1 ตรวจตราสภาพแวดล้อมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ทางเข้า - ออก ชั้นออกบัตรโดยสาร (Concourse) และพื้นที่ภายในสถานีรถไฟฟ้า ด้วยระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และมีพนักงาน รปภ. ประจำสถานีตรวจตราพื้นที่ต่าง ๆ ตลอดเวลา

1.1.2 ตรวจสัมภาระของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าก่อนเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าด้วยประตูตรวจโลหะ (Walk Through Detector) และมีการสุ่มตรวจกระเป๋าผู้โดยสาร

1.1.3 ใช้ถังขยะและถุงบรรจุขยะเป็นแบบพลาสติกใส

1.1.4 ก่อนเปิดให้บริการเดินรถ พนักงานประจำสถานีของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ซึ่งเป็นบริษัทผู้รับสัมปทานการเดินรถ จะสังเกตการณ์และเดินตรวจสภาพแวดล้อมโดยรอบและภายในสถานีรถไฟฟ้า

1.1.5 กรณีที่อาจเกิดสถานการณ์ไม่ปกติ จะปิดลิฟต์ พร้อมทั้งติดป้ายประกาศงดให้บริการทุกสถานี ยกเว้นกรณีผู้ใช้บริการเป็นผู้พิการ เจ้าหน้าที่สถานีจะเปิดให้บริการเป็นกรณีพิเศษ

1.1.6 กำหนดจุดให้พนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชนของ BEM ยืนบริเวณประตูตรวจโลหะใกล้ทางขึ้น - ลง สถานี

1.1.7 ติดตั้งป้ายประกาศ (ชั่วคราว) ขอความร่วมมือกรณีผู้ใช้บริการพบวัตถุต้องสงสัย ให้แจ้งพนักงานประจำสถานีหรือพนักงานรักษาความปลอดภัย

1.1.8 กรณีพบวัตถุต้องสงสัยหรือบุคคลต้องสงสัย พนักงานประจำสถานีจะใช้วิทยุสื่อสารติดต่อพนักงานรักษาความปลอดภัยของ รฟม. เพื่อเข้าตรวจสอบและพิสูจน์ทราบ

1.1.9 เพิ่มความถี่ในการประชาสัมพันธ์เสียงตามสาย เพื่อให้ผู้ใช้บริการรับทราบขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อพบวัตถุต้องสงสัย หรือเหตุอาชญากรรมอื่น ๆ

1.1.10 เข้มงวดในการตรวจสอบการเข้าทำงานของคนงานที่เข้าปฏิบัติงานบริเวณชั้นร้านค้า โดยจะมีการตรวจบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เข้าปฏิบัติงาน หากไม่ตรงกับที่แจ้งรายชื่อไว้จะไม่อนุญาตให้เข้าปฏิบัติงาน

1.1.11 กรณีผู้ใช้บริการลืมทรัพย์สินหรือสิ่งของในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า BEM จะรวบรวมทรัพย์สินและสิ่งของดังกล่าวเพื่อตรวจสอบหาเจ้าของ ในกรณีที่ทรัพย์สินหรือสิ่งของเป็นวัตถุต้องสงสัย BEM จะรายงานตามขั้นตอนและส่งมอบให้ รฟม. เข้าทำการตรวจสอบและพิสูจน์ทราบ

1.1.12 มีการฝึกซ้อมการเผชิญเหตุร่วมกับ BEM และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัย ดับเพลิง - กู้ภัย

1.1.13 กรณีผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยในสถานี ชุดปฏิบัติการกู้ภัย พร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพ จะให้การช่วยเหลือเบื้องต้น จนกว่าหน่วยบริการทางการแพทย์จะเดินทางมารับช่วงต่อ

1.1.14 ศูนย์วิทยุสื่อสาร (ศูนย์วิทยุพสุธา) หมายเลขโทรศัพท์ 0 2938 3666 ซึ่งปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง เป็นศูนย์ติดต่อประสานงานความร่วมมือด้านการข่าวกับหน่วยงานความมั่นคง และผู้บังคับบัญชาเพื่อทราบแนวโน้มสถานการณ์ปัจจุบัน และนำไปเป็นแนวทางในการจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยของ รฟม. ให้รัดกุมยิ่งขึ้น

1.2 การจัดวางอัตรากำลังพนักงาน

1.2.1 การจัดวางอัตรากำลังพนักงานรักษาความปลอดภัย โดยจัดชุดปฏิบัติการรักษาความปลอดภัย จำนวน 4 ชุด ปฏิบัติการออกตรวจตรา เฝ้าระวังตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีพื้นที่รับผิดชอบภายในเขตระบบรถไฟฟ้า โดยในแต่ละชุดปฏิบัติการประกอบด้วย เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่สื่อสาร เจ้าหน้าที่ผู้บังคับสุนัขตรวจค้นพัสดุภัณฑ์ระเบิด (K-9) เจ้าหน้าที่พิสูจน์ทราบ (EOD)

1.2.2 การจัดวางอัตรากำลังพนักงานกู้ภัย โดยจัดชุดปฏิบัติการกู้ภัยตรวจตราเครื่องมือ อุปกรณ์ด้านการป้องกันและระงับอัคคีภัยในอาคารสถานที่ที่รับผิดชอบ และภายในเขตระบบรถไฟฟ้าให้มีความพร้อมในการใช้งานเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ ตลอดจนเป็นกำลังเสริมพนักงานรักษาความปลอดภัยในภาวะปกติ โดยจัดกำลังเป็น 4 ชุด ปฏิบัติการเฝ้าระวังในเขตระบบรถไฟฟ้า

1.2.3 การจัดวางอัตรากำลังพนักงานรักษาเขตทาง โดยจัดชุดปฏิบัติการรักษาเขตทาง ตรวจพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้าเพื่อป้องกันการบุกรุกและรุกล้ำพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งป้องกันไม่ให้มีการตั้งหาบเร่แผงลอยในเขตระบบรถไฟฟ้า

1.3 เครื่องมือและอุปกรณ์

1.3.1 เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัย เช่น เครื่องเอกซเรย์วงจรปิดแบบเคลื่อนที่ได้ ผ้าห่มคลุมระเบิด (Bomb Blanket) ชุดนิรภัยวัตถุระเบิด (Bomb Suit) เครื่องรบกวนสัญญาณโทรศัพท์ (Jammer) อุปกรณ์เชือกและตะขอ (Hook & Line) เป็นต้น

1.3.2 เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการกู้ภัย เช่น อุปกรณ์ตรวจวัดสารเคมีและวัตถุอันตราย อุปกรณ์ตัดถ่างไฟฟ้า รถยนต์กู้ภัย รถยนต์บรรทุกน้ำดับเพลิง รถกู้ภัยสำหรับเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย ชุดหมอนลมยกน้ำหนัก กล้องตรวจจับความร้อน อุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพ อุปกรณ์กระตุกคลื่นไฟฟ้าหัวใจชนิดอัตโนมัติ (AED) อุปกรณ์เคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย เป็นต้น

1.3.3 การติดตั้งอุปกรณ์หลักในการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย มีการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณประตูทางเข้า - ออก ชั้นบัตรโดยสาร (Concourse) รวมทั้งภายในตัวอาคารสถานีรถไฟฟ้าและบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี และมีการติดตั้งประตูตรวจโลหะ (Walk Through Detector) ทุกทางเข้า - ออก ตรวจสัมภาระของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าก่อนเข้าสู่ระบบ เพื่อเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจตรา เฝ้าระวัง และอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า อาคารและลานจอดรถ รวมถึงมีการติดตั้งระบบความปลอดภัยด้านอัคคีภัย เช่น ระบบตรวจจับความร้อนและควัน ระบบดับเพลิง ระบบระบายอากาศ เป็นต้น


เจ้าหน้าที่ผู้บังคับสุนัขตรวจค้นพัสดุภัณฑ์ระเบิด (k-9)


การตรวจสอบระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)


การตรวจสอบระบบดับเพลิงเพื่อให้พร้อมใช้งาน


การฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุ-1


การฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุ-2


การฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุ-3

2. มาตรการด้านความปลอดภัยโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.1 โครงการดัดแปลงและปรับปรุงระบบห้าม้อระบบลมดูดเป็นระบบลมอัด รถ บทต. จำนวน 197 คัน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างกับกิจการร่วมค้า เออาร์เอกซ์ ให้ดำเนินการดัดแปลงและปรับปรุงรถห้าม้อลมระบบลมดูดเป็นระบบลมอัดให้กับรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (รถ บทต.) จำนวน 197 คัน ตามสัญญาเลขที่ พด.006/2561 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2561 โดยมีกำหนดส่งมอบภายใน 420 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับมอบรถจากการรถไฟฯ วงเงินรวมทั้งสิ้น 61,900,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำขบวนรถสินค้า และเพิ่มรายได้ด้านบริการสินค้าให้กับการรถไฟฯ

การดำเนินการ แบ่งงานเป็นงวด ๆ จำนวน 20 งวด ในปีงบประมาณ 2561 ผู้รับจ้างส่งมอบที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 4 งวด ดังนี้

งวดที่ 1 ส่งมอบรถ บทต. จำนวน 10 คัน เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2561

งวดที่ 2 ส่งมอบรถ บทต. จำนวน 10 คัน เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2561

งวดที่ 3 ส่งมอบรถ บทต. จำนวน 10 คัน เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2561

งวดที่ 4 ส่งมอบรถ บทต. จำนวน 10 คัน เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2561

ซึ่งปัจจุบันคณะกรรมการตรวจรับงานงวดที่ 1 - 2 เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาตรวจรับงวดที่ 3 - 5 และงวดที่ 6 กำลังดำเนินการทดสอบ Statics Test

2.2 โครงการดัดแปลงรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 8 คัน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างกับกิจการร่วมค้า ไซโนเจน-ปิ่นเพชร จำกัด ดำเนินการดัดแปลงดัดแปลงรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 8 คัน ตามสัญญาเลขที่ พด.021/2559 เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2560 โดยมีกำหนดส่งมอบภายใน 360 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับมอบรถจากการรถไฟฯ วงเงินรวมทั้งสิ้น 100,000,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของขบวนรถโดยสารปรับอากาศ เพื่อลดการใช้พลังงาน ลดมลภาวะ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การเดินทางของผู้โดยสารในระยะทางไกลเป็นไปด้วยความสะดวกสบายยิ่งขึ้น และช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงลง 21 ล้านบาท/ปี

ผลการดำเนินงานในปี 2561

การดำเนินการ แบ่งงานเป็นงวด ๆ จำนวน 4 งวด ในปีงบประมาณ 2561 ผู้รับจ้างส่งมอบที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 1 งวด ดังนี้

งวดที่ 1 ส่งมอบรถ คันที่ 1 ได้แก่ รถ บฟก.ป. หมายเลข 1101 (ดัดแปลงจากรถ กซข.ป.204) เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2561

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินงานในงวดที่ 2 การรถไฟแห่งประเทศไทยส่งรถ กซข.ป.หมายเลข 103 และ 104 จำนวน 2 คัน ให้ผู้รับจ้างดำเนินการเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2561 คาดว่าจะได้รับรถกลับมาในวันที่ 11 ธันวาคม 2561









2.3 โครงการศึกษาการใช้น้ำมันดีเซลที่มีส่วนผสมไบโอดีเซลร้อยละ 10 (B10)

กระทรวงคมนาคมสั่งการเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 ให้การรถไฟฯ ร่วมกับกระทรวงพลังงาน โดย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการทดสอบการใช้น้ำมันดีเซลที่มีส่วนผสมไบโอดีเซลร้อยละ 10 (B10) ในเครื่องยนต์รถไฟ เพื่อศึกษาเบื้องต้นก่อนขยายผลการใช้ต่อไป

แผนการทดสอบ

2.3.1 การทดสอบภาคสนาม (FIELD TEST) ดำเนินการทดสอบกับรถ กซข.1227 จำนวน 1 คัน ในขบวนรถเป็นระยะเวลา 6 เดือน ในเส้นทางบ้านแหลม - แม่กลอง ตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 และครบกำหนดการทดสอบในวันที่ 21 สิงหาคม 2561 ซึ่งผลการทดสอบสรุปได้ว่า

- ตัวอย่างหล่อลื่นใช้แล้วของรถที่ใช้ B10 และ B7 อยู่ในเกณฑ์ปกติ
- ค่าทองแดงในตัวอย่างหล่อลื่นใช้แล้วของรถที่ใช้ B10 มีค่าสูงเกือบถึงเกณฑ์ เนื่องจากการ OVERHAUL เครื่องใหม่ เห็นควรให้เปลี่ยนถ่ายและเริ่มทดสอบใหม่
- ค่าเชื้อเพลิงปนในตัวอย่างหล่อลื่นของรถที่ใช้ B10 มีแนวโน้มสูงกว่า B7

2.3.2 การทดสอบในห้องทดสอบ (LAB TEST) ดำเนินการทดสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ (PERFORMANCE TEST) ในระหว่างวันที่ 1 - 10 ตุลาคม 2561 โดยจัดส่งเครื่องยนต์ CUMMINS N855 R2 จำนวน 1 เครื่อง ที่ผ่านการซ่อมหนัก ไปทำการทดสอบที่ห้องทดสอบของบริษัท คัมมิ่นส์ อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผลการทดสอบสรุปได้ว่า

- แรงบิด และกำลังของเครื่องยนต์ใกล้เคียงกันทุกเชื้อเพลิง
- ประสิทธิภาพทางความร้อน B10 และ B20 สูงกว่า B7 เล็กน้อย
- อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉพาะ B20 และ B7 สูงกว่า B10 เล็กน้อย
- B20 มีผลต่อการลดปริมาณ CO และ SMOKE แต่ NOX และ THC เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน
- B10 มีผลต่อการลดปริมาณ SMOKE แต่ THC เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน

2.4 ดำเนินการซ่อมบำรุงทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการซ่อมบำรุงทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ ดังนี้

2.4.1 งานเสริมความมั่นคงโครงสร้างทาง (Track Strengthening) ช่วงระหว่างสถานีชุมทางหาดใหญ่ - วัดควนมีด ช่วงระหว่างสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - สถานีชุมทางคลองสิบเก้า ช่วงระหว่างสถานีชุมทางคลองสิบเก้า - สถานีชุมทางแก่งคอย ช่วงระหว่างสถานีหัวตะเข้ - สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา

2.4.2 งานเสริมความมั่นคงคันทางรถไฟ จำนวน 2 แห่ง

1) สายหนองคาย ระหว่างสถานีบ้านเกาะ - หนองแมว กม.273+000 - 276+000
2) สายตะวันออก ระหว่างสถานีพานทอง - ชลบุรี กม.102+125 - 102+7500

2.4.3 งานปรับปรุงโครงสร้างทางหลีก (Siding Rehabilitation) ย่านสถานีทั่วประเทศ รวม 66 แห่ง

2.4.4 งานปรับปรุงภูมิทัศน์สถานีแม่กลองในโครงการภายใต้แนวทางการสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนกับเศรษฐกิจภายในประเทศ

2.4.5 งานก่อสร้างขยาย/เพิ่มสะพานและช่องน้ำที่จำเป็น เพื่อแก้ไขปัญหาอุทกภัยในทางรถไฟสายใต้ จำนวน 36 แห่ง โดยก่อสร้างเป็นสะพานคอนกรีตอัดแรง 17 แห่ง ท่อสี่เหลี่ยม คสล. 14 แห่ง ช่องน้ำเปิด คสล. 4 แห่ง งานดันท่อปลอกเหล็กเหนียว ขนาด 2-0 1.35 ม. และวางท่อส่งเป็นท่อกลม คสล. ขนาด 2-0 1.00 ม. ลอดใต้ทางรถไฟ ที่ กม.769/8-9 จำนวน 1 แห่ง

2.4.6 งานเสริมเสถียรภาพเพื่อป้องกันการพังทลายลาดเชิงเขาด้วยวิธี Shotcrete 2 แห่ง คือ

1) ระหว่างสถานีจันทึก - คลองขนานจิตร กม.199+500 - 201+150
2) ระหว่างสถานีแม่ตานน้อย - ขุนตาน กม.674/18 - 675/2

3. มาตรการด้านความปลอดภัย โดย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (ร.ฟ.ฟ.ท.)

3.1 ตรวจสอบบุคคลซึ่งมีอาการมึนเมา และไม่สามารถควบคุมตนเองได้อย่างเข้มงวดในการเข้าใช้ระบบ ทั้งนี้ ให้แผนกรักษาความปลอดภัยทำการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อขอให้จัดกำลังเข้าสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสถานี

3.2 ให้แผนกรักษาความปลอดภัยเพิ่มมาตรการป้องปราม โดยการนำเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ไปประจำยังสถานีที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก และนำเครื่องตรวจจับวัตถุ (Hand Scan) ออกสุ่มตรวจตามความเหมาะสม

3.3 เน้นหัวหน้าพนักงานควบคุมรถไฟฟ้าให้มีการตรวจความพร้อมของพนักงานควบคุมรถไฟฟ้าทุกคนที่จะเข้าปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มงวด

3.4 สถานีต่าง ๆ หรือสถานที่ที่ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ให้ควบคุมติดตามการใช้งานและเฝ้าระวังหน้าจอมอนิเตอร์พร้อมทั้งตรวจสอบอุปกรณ์ให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ หากพบว่าขัดข้องหรือชำรุดให้รีบแจ้งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบแก้ไขทันทีอย่าปล่อยทิ้งไว้เป็นอันขาด

3.5 นายสถานีทุกสถานี และ OCC ทำการเฝ้าระวังพื้นที่โดยผ่าน CCTV และควบคุมสั่งการผ่านวิทยุสื่อสาร

3.6 อาคารสถานที่ทำการ สถานี ห้องสุขา ที่จอดรถ ที่ตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า ถังขยะ และพื้นที่ที่เป็นจุดลับตาต้องให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจตราดูแลเป็นระยะ ๆ ตลอดเวลา

3.7 จัดเพิ่มเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณพื้นที่สถานีที่เป็นจุดเสี่ยง

3.8 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในระดับ Supervisor และ Assist. Supervisor มีหน้าที่ต้องเดินตรวจจุดเสี่ยง และตรวจจุดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทุก 1 ชั่วโมง ในทุก ๆ สถานี

3.9 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทำการตรวจตราทุกทางเข้า - ออกสถานี รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงเป็นประจำ และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพิ่มความถี่ในการเดินตรวจพื้นที่โดยรอบศูนย์ซ่อมฯ และจุดเสี่ยงต่าง ๆ รวมถึงบริเวณในอู่จอดรถไฟฟ้า โดยเฉพาะบริเวณ Reversing Track ซึ่งไม่สามารถตรวจสอบผ่านกล้อง CCTV ได้นั้น ต้องทำการตรวจสอบชั่วโมงละครั้ง ระหว่างเวลา 01.00 - 05.00 น. โดยแจ้งขออนุมัติจาก OCC เพื่อเข้าพื้นที่ดังกล่าว และให้ระมัดระวังการเคลื่อนที่ของรถไฟฟ้าภายในพื้นที่จอดรถไฟฟ้า

3.10 ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า (OCC) ตรวจสอบภายในศูนย์ซ่อมบำรุง พื้นที่แนวรั้ว และในจุดที่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยไม่สามารถเข้าถึง โดยตรวจสอบผ่าน CCTV

3.11 ทำการแจ้งให้พนักงานและประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารได้ทราบ ว่าหากพบเห็นวัตถุต้องสงสัย ให้แจ้งเจ้าหน้าที่สถานี และ/หรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทันที

3.12 กำหนดวัตถุต้องห้ามที่ไม่สามารถนำเข้ามาในระบบ ดังนี้

- อาวุธ และของมีคมทุกชนิด
- ลูกโป่งทุกชนิด
- ดอกไม้ไฟ พลุ ประทัด
- วัตถุอื่น ๆ ที่จะก่อให้เกิดเปลวไฟ และอันตรายแก่ระบบ

จ. ด้านการขนส่งทางน้ำ

1. การอำนวยความปลอดภัยทางด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำ โดย กรมเจ้าท่า (จท.)

ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ

1.1 ท่าเรือปลอดภัย

- พัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือ และโป๊ะเทียบเรือโดยสาร
- ตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงท่าเทียบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้า

- กำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ประจำท่าเทียบเรือแต่ละประเภท ข้อกำหนดมาตรฐานการนำเรือเข้าเทียบท่า





- ยกระดับท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะจากท่าเทียบเรือ (Boat Pier) เป็นสถานีเรือ (Boat Station) (ในแม่น้ำเจ้าพระยา)
- การดูแลรักษาความปลอดภัยท่าเรือ

1.2 เรือปลอดภัย

- พัฒนาคุณลักษณะและแบบมาตรฐานของเรือต่าง ๆ
- เข้มงวดกวดขันการตรวจสภาพเรือ
- เข้มงวดกวดขันตรวจอุปกรณ์ช่วยชีวิตคนประจำเรือ
- ยกระดับมาตรฐานของเรือโดยสารในประเทศให้สอดคล้องมาตรฐานสากล





- พัฒนาปรับปรุงเครื่องช่วยในการเดินเรือ เช่น ระบบทุ่นเครื่องหมายหลักนำการเดินเรือ
- ประกาศแจ้งเตือนข้อมูลข่าวอากาศ
- การแจ้งเตือนข้อมูลข่าวสารการเดินเรือ
- กำกับดูแลควบคุมการจราจรทางน้ำ เช่น ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ระบบติดตามเรือและตรวจการณ์ชายฝั่ง ระบบควบคุมการจราจร (VTS)



1.3 คนปลอดภัย

- พัฒนายกระดับมาตรฐานความรู้ของคนประจำเรือ
- การรณรงค์สร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยในการเดินทางทางน้ำให้แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือ ผู้ควบคุมเรือ ผู้โดยสาร
- การฝึกซ้อมการค้นหาผู้ประสบภัยทางน้ำ





2. มาตรการรักษาความปลอดภัย โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

2.1 การฝึกซ้อมแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) ท่าเรือกรุงเทพ

การขนส่งทางน้ำซึ่งมีองค์ประกอบหลัก คือ เรือสินค้า สินค้า ท่าเรือและท่าเทียบเรือ อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ตลอดจนบุคลากรและระบบการปฏิบัติงาน ก็เป็นเป้าหมายที่มีความล่อแหลมต่อการก่อการร้าย เพราะนอกจากจะเป็นอุตสาหกรรมที่มีราคาแพงแล้ว ยังมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของโลกเป็นอย่างมาก ภัยคุกคามต่อการขนส่งทางน้ำย่อมมีผลกระทบกว้างขวาง องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION: IMO) ได้ออกข้อบังคับเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการขนส่งทางน้ำโดยกำหนดให้ท่าเรือที่ให้บริการแก่เรือที่เดินระหว่างประเทศต้องมีแผนการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจากรัฐบาล และมีการปฏิบัติตามแผนนั้นอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการโดยตรงและผู้ใช้บริการที่มีส่วนเชื่อมโยงกับกิจการขนส่งทางน้ำ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม กำหนดให้ท่าเรือและท่าเทียบเรือในประเทศไทยที่ให้บริการแก่เรือที่เดินระหว่างประเทศจัดทำแผนให้แล้วเสร็จและให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2547 เป็นต้นไป

การท่าเรือแห่งประเทศไทยโดยท่าเรือกรุงเทพได้ฝึกซ้อมแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) เพื่อเตรียมความพร้อมในการเผชิญเหตุและการฟื้นฟูเหตุการณ์ให้กลับสู่ภาวะปกติ ซึ่งจะมีการบูรณาการทางความคิด และขั้นตอนการดำเนินการ การแก้ไขปัญหาและการทำงานเป็นทีม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยภายในเขตความรับผิดชอบของท่าเรือกรุงเทพ และนอกจากนั้นเจ้าหน้าที่ยามชายฝั่ง ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ตรวจเยี่ยมระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือกรุงเทพด้วย





2.2 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการและฝึกซ้อมการรักษาความปลอดภัยท่าเรือแหลมฉบังตามโครงการความร่วมมือ Washington State Partnership Program

โครงการ Washington State Partnership Program เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 - 2561 ปัจจุบันดำเนินการมาเป็นระยะเวลา 14 ปี ท่าเรือแหลมฉบัง ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ได้รับประโยชน์จากโครงการฯ มาก ทำให้บุคลากรขององค์กรมีทักษะ ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ทำให้ผู้ฝึกอบรมปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้องตามขั้นตอนและสามารถเผชิญกับเหตุการณ์ร้าย ๆ ลดความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และชื่อเสียงขององค์กร เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบังจึงได้อบรมเชิงปฏิบัติการและฝึกซ้อมการรักษาความปลอดภัยตามโครงการความร่วมมือ Washington State Partnership Program เป็นประจำทุกปี ร่วมกับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ หน่วยงานภาครัฐ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น มูลนิธิ และโรงพยาบาลต่าง ๆ ทำการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุด้านสารเคมีและวัตถุอันตราย การรั่วไหลหรือลุกไหม้ของสารเคมีอันตราย เหตุฉุกเฉินทางด้านรังสี เหตุฉุกเฉินทางด้านเชื้อโรค การก่อวินาศกรรมโดยใช้ระเบิด การข่มขู่ทางโทรศัพท์ การก่อวินาศกรรมโดยการวางเพลิง การปฏิบัติเมื่อพบเหตุเพลิงไหม้ในเขตท่าเรือ เพื่อเป็นการสนธิกำลังในการเข้าระงับเหตุอย่างถูกต้องและเป็นระบบ ตามโครงการ Washington State Partnership Program เป็นประจำทุกปี




การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการและฝึกซ้อมการรักษาความปลอดภัยท่าเรือแหลมฉบัง







ภาพถ่ายการฝึกซ้อมการเผชิญเหตุฉุกเฉินด้านสารเคมี และวัตถุอันตรายบนเรือสินค้า

กลุ่มรักษาพยาบาล (Medical)





การตอบโต้ภาวะฉุกเฉินทางด้านเชื้อโรค




ฉ. ด้านการขนส่งทางอากาศ

1. โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ EDS พร้อมสายพานลำเลียงสัมภาระ โดย กรมท่าอากาศยาน (ทย.)

โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ EDS พร้อมสายพานลำเลียงสัมภาระ ห้องควบคุม และอุปกรณ์ ที่ท่าอากาศยาน 8 แห่ง (ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานนครพนม และท่าอากาศยานนราธิวาส)

การดำเนินจัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ EDS พร้อมสายพานลำเลียง ห้องควบคุม และอุปกรณ์ เพื่อทำการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนที่ฝากไปกับอากาศยาน (Hold Baggage) เนื่องจากเป็นมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีนัยสำคัญต่อมาตรฐานการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งอาจส่งผลต่อผลการประเมินผลจากการตรวจสอบมาตรฐานจาก ICAO ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยสากล (USAP) ในส่วนของผู้ประกอบการสนามบินได้ โดยมีเป้าหมายดำเนินการ คือ

1) ให้ท่าอากาศยานมีระบบเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด Explosive Detection System (EDS) X- ray พร้อมด้วยระบบสายพานลำเลียง และอุปกรณ์ประกอบ เพื่อใช้งานการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนที่ฝากไปกับเครื่องบิน (Hold Baggage) ที่มีประสิทธิภาพ ทดแทนระบบเดิมซึ่งสอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

2) ท่าอากาศยานสามารถลดความแออัดของผู้โดยสารบริเวณจุดแสดงตนก่อนขึ้นเครื่อง (Counter Check -in) ในช่วงเวลาที่มีปริมาณเที่ยวบินหนาแน่น และเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการได้

สถานที่ในการดำเนินการ : ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานนครพนม และท่าอากาศยานนราธิวาส

2. การดำเนินการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ โดย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ดำเนินการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้อากาศยานทุกลำที่ทำการบินในทุกสนามบินและตลอดน่านฟ้าของประเทศเกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐาน/ข้อแนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) และกฎระเบียบ/ข้อกำหนดของประเทศไทย

ในปี 2561 สำหรับด้านการอำนวยความปลอดภัย บวท. ได้ปรับปรุง/ทบทวนแนวทาง วิธีการ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศให้มีความสามารถในการรองรับ ประสิทธิภาพ และความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM Systems - TMCS) ซึ่งจะเป็นการเปลี่ยนถ่ายระบบการให้บริการจราจรทางอากาศของ บวท. และคาดว่าจะเปิดใช้งานอย่างเต็มรูปแบบภายในปี 2562

นอกจากนี้ บวท. ยังยึดมั่นในหลักการความร่วมมือสู่ความสำเร็จที่ยั่งยืน โดยบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานด้านการบินอย่างต่อเนื่องทั้งในและต่างประเทศ โดยได้มีการต่อยอดพัฒนาความร่วมมือในการปฏิบัติงานกับผู้ดำเนินงานสนามบินอีกรายที่สำคัญ คือ กรมท่าอากาศยาน และความร่วมมือด้านอุตุนิยมวิทยาการบินกับกรมอุตุนิยมวิทยาการบิน เพื่อร่วมกันพัฒนาการให้บริการที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ระบบการเดินอากาศของประเทศมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้ง บวท. ได้ริเริ่มให้มีการพัฒนากระบวนการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วนที่ดำเนินงานภายในสนามบินนำร่อง คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง ในการนำข้อมูลการปฏิบัติการต่าง ๆ ในเขตสนามบินมาบริหารจัดการร่วมกันเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกฝ่าย และมีการใช้ทรัพยากรสนามบินอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดผ่านระบบ Intelligent Departure Enhancement Program (iDEP) นอกจากนี้ บวท. ได้มีการหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับประเทศสมาชิก Mekong (ไทย พม่า กัมพูชา ลาว เวียดนาม และจีน) เพื่อร่วมกันปรับโครงสร้างเส้นทางบินให้มีสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศในน่านฟ้าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประสานความร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพ และให้การบริหารจราจรทางอากาศเกิดประสิทธิภาพเชื่อมต่อน่านฟ้าแบบไร้รอยต่อ

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานต่าง ๆ ล้วนมีผลต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่ง บวท. ได้จัดให้มีและดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System: SMS) โดยผู้บริหารระดับสูงของ บวท. ยึดมั่นเป็นนโยบายพื้นฐานในการประเมินสภาพแวดล้อมด้านการบิน การเปลี่ยนแปลง/ปัญหาข้อขัดข้องให้การปฏิบัติงาน ปัจจัยอันตรายทางการบิน และความเสี่ยงด้านมาตรฐานและความปลอดภัย เป็นประจำทุกสัปดาห์ เพื่อรักษาระดับความปลอดภัยในการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกัน สำหรับด้านการรักษาความปลอดภัย บวท. ได้ดำเนินระบบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบริการการเดินอากาศที่สอดคล้องกับแนวทางสากล และแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่ง บวท. จัดให้มีแผนรักษาความปลอดภัยการให้บริการจราจรทางอากาศ ครอบคลุมทุกสนามบินทั่วประเทศ พร้อมแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ การฝึกอบรม ระบบสารสนเทศ การจัดทำแผนเผชิญเหตุ และการควบคุมคุณภาพด้วย

3. การสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)

ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินเป็นหัวใจของธุรกิจการบินตลอดระยะเวลากว่า 5 ทศวรรษ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเน้นที่การปฏิบัติการบินตามมาตรฐานความปลอดภัย และความมั่นคงการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย : กพท. (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และความมั่นคงการบินพลเรือนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีระบบเตรียมการโดยดำเนินการตรวจประเมินมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในองค์กร (Operational Compliance Audit) ของทุกหน่วยปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนและมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง พร้อมรับการตรวจประเมินจากองค์กรภายนอก ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถผ่านการตรวจประเมิน และได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของสายการบิน (IATA Operational Safety Audit: IOSA) เป็นรายแรกของประเทศไทยตั้งแต่ปี 2547 และได้รับการรับรองอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยผ่านการตรวจประเมินทุกสองปี ครั้งล่าสุดเมื่อเดือนพฤษภาคม 2561 และได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) ตั้งแต่ปี 2560

ในปี 2561 หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกยังคงเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทยที่ทำการบินเข้าในแต่ละประเทศ (ข้อมูล ณ วันที่ 2 พฤศจิกายน 2561) โดยบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัย (Ramp Inspection) ตามมาตรฐานสากลทั้งสิ้น 98 ครั้ง กรณีที่พบข้อบกพร่อง สามารถแก้ไขได้ภายในตามเวลาที่กำหนด รวมทั้งบริษัทฯ ได้รับการตรวจประเมินมาตรฐานด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security) ตามมาตรฐานสากลทั้งสิ้น 21 ครั้ง สามารถผ่านการตรวจประเมินจากทุกหน่วยงานโดยไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ จึงเป็นสิ่งที่ยืนยันความมีมาตรฐานด้านการบินของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี

เมื่อต้นเดือนเมษายนที่ผ่านมา ได้เปิดตัวโครงการ Resilience Engineering for Safety Leadership ซึ่งมีเป้าหมายที่จะสร้างวัฒนธรรมองค์กรของการบินไทย ในการปลุกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักในเรื่องความปลอดภัย โดย Resilience Engineering เป็นแนวคิดใหม่ด้านความปลอดภัยที่มุ่งเน้นเสริมสร้างทัศนคติในเชิงบวกให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ให้มีการทบทวนกระบวนการทำงาน ประเมิน และปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสภาวการณ์ต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุด

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการเหตุฉุกเฉินและภาวะวิกฤติ (Emergency & Crisis Response Management) อย่างเข้มงวด ยึดหลักกฎหมาย ข้อบังคับระหว่างประเทศ และนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการของหน่วยงานภายใน และสถานีการบินของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัทฯ ยังได้จัดทำแผนการจัดการในภาวะวิกฤติเพื่อเตรียมพร้อมรับวิกฤติการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น แผนย้ายฐานการปฏิบัติงาน แผน Public Health Emergency แผนกรณีพนักงานชุมนุมประท้วง แผนกรณีภัยพิบัติ และได้เข้าร่วมฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบกับหน่วยงานภาครัฐอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2561 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบประจำปี 2561 การฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SEMEX-18) การเข้ายึดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กรณีการจับตัวประกัน และการฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานดอนเมือง (DEMEX-18) กรณีขู่วางระเบิดอาคารผู้โดยสารและเกิดเหตุระเบิด รวมทั้งเพื่อสามารถพร้อมรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น จึงมีศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤติ (Crisis Management & Operations Center: CMOC) ทำหน้าที่เฝ้าระวังเหตุที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ตลอด 24 ชั่วโมง อีกทั้งมีการฝึกอบรม การจัดสัมมนาสมาชิกให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมแก่ผู้ประสบภัยฯ (Family Assistance & Support Team : FAST Center) สอดคล้องกับมาตรฐาน ระเบียบ ข้อบังคับระหว่างประเทศ สำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ สายการบินพันธมิตร และสายการบินที่มีข้อตกลงร่วมกัน

ด้วยมาตรฐานและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพทำให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ในปี 2561 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ให้การสนับสนุนภาครัฐด้านการบริหารจัดการและให้การดูแลผู้โดยสารของเที่ยวบินไปประกอบพิธีฮัจญ์ ณ ประเทศซาอุดีอาระเบีย รวมทั้งมีการบริหารจัดการกรณีเกิดภัยธรรมชาติและโรคระบาด เช่น สถานการณ์ภูเขาไฟอากุงปะทุ ที่เกาะบาหลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และภูเขาไฟมายอน ที่เกาะลูซอน ประเทศฟิลิปปินส์ สถานการณ์พายุไต้ฝุ่นมาเรีย ไต้ฝุ่นจ่ามี ไต้ฝุ่นเจบิ ไต้ฝุ่นชงดารี ไต้ฝุ่นกองเรย และไต้ฝุ่นมังคุด สถานการณ์โรคระบาดไวรัสนิปาห์ ที่สาธารณรัฐอินเดีย สร้างความมั่นใจในมาตรฐานความปลอดภัยของการบินไทยที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล และเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบินไทยจะสามารถดำรงธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องในทุกสถานการณ์

4. การดำเนินการด้านมาตรฐานความปลอดภัย โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

การดำเนินการด้านมาตรฐานความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มีหน้าที่กำกับ ดูแล ตรวจสอบ และแนะนำด้านมาตรฐานและความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (Aerodrome Standard and Safety) ได้แก่ กายภาพสนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศภาคพื้น การปฏิบัติงานในเขตการบินและการดำเนินงานตามคู่มือการดำเนินงานสนามบิน การบริการข่าวสารการเดินอากาศ ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินของทุกท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ให้เป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของ ทอท. กฎหมายของรัฐ และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

โดยมีการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ดังนี้

4.1 การตรวจสอบภายใน Internal Audit ด้านมาตรฐานและความปลอดภัยสนามบิน (Aerodrome Standard and Safety) เพื่อให้คำแนะนำ ข้อเสนอแนะในการปรับปรุง แก้ไขข้อบกพร่อง ณ ท่าอากาศยาน ในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของรัฐและสอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตรวจสอบระหว่างวันที่ 4 - 29 มิถุนายน 2561
2) ท่าอากาศยานดอนเมือง ตรวจสอบระหว่างวันที่ 19 - 30 มีนาคม 2561
3) ท่าอากาศยานภูเก็ต ตรวจสอบระหว่างวันที่ 5 - 9 กุมภาพันธ์ 2561
4) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตรวจสอบระหว่างวันที่ 8 - 12 มกราคม 2561
5) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ตรวจสอบระหว่างวันที่ 20 - 24 พฤศจิกายน 2560
6) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ตรวจสอบระหว่างวันที่ 18 - 22 ธันวาคม 2560






4.2 การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมความพร้อมของหน่วยงานและบุคลากรที่อยู่ในสนามบินในการจัดการกับเหตุการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ เพื่อช่วยชีวิตคนและบรรเทาผลกระทบให้ได้มากที่สุดเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น ดังตัวอย่างตามตารางด้านล่าง

พื้นที่	วันฝึกซ้อม	รูปแบบการซ้อม	สถานการณ์สมมติ
1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	23 ส.ค. 61	การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise)	การเข้ายึดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กรณีการจับตัวประกัน
2. ท่าอากาศยานดอนเมือง	8 - 9 ส.ค. 61	การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise)	การขู่วางระเบิดอาคารผู้โดยสาร และเกิดเหตุระเบิด
3. ท่าอากาศยานภูเก็ต	31 พ.ค. 61	การฝึกแบบสถานการณ์จำลอง (Partial Exercise)	เกิดแผ่นดินไหวในทะเลอันดามัน บริเวณหมู่เกาะนิโครบาร์ (ห่างจาก ทภก. 460 กม.) วัดแรงสั่นสะเทือนได้ 9.0 ริกเตอร์
	30 ส.ค. 61	การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise)	การก่อวินาศกรรมโดยการลอบวางระเบิด และเกิดเหตุระเบิดในอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ
4. ท่าอากาศยานเชียงใหม่	20 ก.ค. 61	การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise)	เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ โรคติดต่อและกักกันโรค
5. ท่าอากาศยานหาดใหญ่	29 มิ.ย. 61	การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise)	อากาศยานประสบภัยขณะทำการบินและอากาศยานเกิดอุบัติเหตุในเขตอากาศยาน (AIRCRAFT ACCIDENT ON AIRPORT)
6. ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	2 - 3 ส.ค. 61	การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise)	การปล้นยึดอากาศยานภาคพื้น







4.3 การสำรวจและประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายในเขตการบิน (Airside) ณ ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง

4.4 การจัดหลักสูตรการฝึกอบรมด้านมาตรฐานและความปลอดภัยให้กับพนักงานของ ทอท. และผู้เกี่ยวข้อง

4.4.1 หลักสูตรการปฏิบัติงานตามคู่มือการดำเนินงานสนามบิน Part 1 - 4 (Aerodrome Manual Part 1 - 4)

4.4.2 หลักสูตรการจัดการกับวัตถุอันตรายสำหรับสนามบินสาธารณะ (Dangerous Goods Inspector)

4.4.3 หลักสูตรการปฏิบัติของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ 2467 (Competent Official in Section 26 of Air Navigation Act B.E. 2497 Course)

4.4.4 หลักสูตรการทบทวนข้อกำหนดทางเทคนิคในการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ (Technical Instruction for Safe Transport of Dangerous Goods by Air) (Recurrent)

4.4.5 หลักสูตร Safety Oversight Inspector (Aerodrome)

4.4.6 หลักสูตรระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินสำหรับพนักงาน ทอท.

4.4.7 หลักสูตรการป้องกันอันตรายจากนกและสัตว์อันตรายในสนามบิน

4.4.8 สัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง ความตระหนักด้านความปลอดภัย (Safety Awareness Seminar)

4.4.9 หลักสูตร GSN 5 - Advanced Safety Management System

4.4.10 หลักสูตรการบริการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศ (Annex 15 Aeronautical Information Services)

4.4.11 สัมมนาด้านมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน

4.5 การออกกฎระเบียบเกี่ยวกับการดำเนินงานสนามบิน เช่น

4.5.1 ระเบียบ ทอท.ว่าด้วยคู่มือการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2560

4.5.2 ระเบียบ ทอท.ว่าด้วยการจัดการกับวัตถุอันตราย พ.ศ. 2561

4.6 การประชุมคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยท่าอากาศยานของ ทอท. เพื่อจัดทำนโยบาย กำหนดแผนงาน วิธีการปฏิบัติ รวมทั้งพิจารณาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยที่ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ในระดับท่าอากาศยาน โดยมีการจัดการประชุมคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยฯ ทุกไตรมาส

4.7 การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย (Safety Culture) โดยเน้นส่งเสริมให้บุคลากรทำรายงานเกี่ยวกับความปลอดภัย (Safety Report) อย่างอิสระ เป็นการรายงานโดยสมัครใจ เช่น การรายงานอันตราย การรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัยอื่น ๆ เป็นต้น

4.8 การรายงานเหตุการณ์และสถิติด้านความปลอดภัยให้กับรัฐ โดยรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยในเขตการบินเป็นประจำทุกไตรมาส

มาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ

ปัจจุบันการบินพลเรือน (Civil Aviation) มีแนวโน้มที่จะถูกคุกคามอย่างต่อเนื่องโดยการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of Unlawful Interference) ดังนั้น เพื่อป้องกันการส่งหรือพาอาวุธ วัตถุระเบิด และวัตถุอันตรายไปกับอากาศยาน และลักลอบนำพาวัตถุดังกล่าวเข้าไปในพื้นที่หวงห้ามของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จึงได้จัดให้มีมาตรการบุคลากรและอุปกรณ์ในการรับมือกับภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น ดังนี้

1. มาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ

ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง ได้จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน (Airport Security Programme: ASP) ซึ่งสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) ที่จัดทำโดยสำนักงานการบินพลเรือน

แห่งประเทศไทย และมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เพื่อเป็นมาตรฐานและแนวทางในการปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานนั้น ๆ โดยในด้านการตรวจค้นได้กำหนดให้มีมาตรการตรวจค้นผู้โดยสาร (Passenger) สัมภาระไม่ลงทะเบียน (Cabin Baggage) และสัมภาระลงทะเบียน (Hold Baggage) ที่ออกเดินทางจากท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันการส่งหรือพาอาวุธวัตถุต้องห้าม วัตถุอันตรายไปกับอากาศยาน

2. บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น

ทอท. ได้จัดทำแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน ทอท. (Aviation Security Training Programme: ASTP) เพื่อใช้ในการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย โดยประกอบไปด้วยการฝึกอบรมในระดับเบื้องต้น (Initial) และระดับทบทวน (Recurrent) รวมถึงการอบรมโดยการปฏิบัติงานจริง (On-the-Job Training) ดังนั้น บุคลากรที่ปฏิบัติงานตรวจค้น ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. เป็นผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรมาตรฐานที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง และสำหรับวิทยากรผู้ให้การฝึกอบรมฯ ของ ทอท. เป็นผู้ที่ผ่านการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว

3. อุปกรณ์

ท่าอากาศยานของ ทอท. ได้นำอุปกรณ์/เทคโนโลยีที่มีความทันสมัยมาใช้ในการตรวจค้นเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบในข้อ 1. ประกอบด้วย เครื่องเอกซเรย์ เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector) เครื่องตรวจจับโลหะแบบมือถือ (Hand Held Metal Detector) เครื่องตรวจค้นร่างกาย (Body Scanner) และเครื่องตรวจร่องรอยวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector) และยกระดับการตรวจค้นสัมภาระบรรทุก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูเก็ต โดยได้ติดตั้งเครื่องเอกซเรย์ที่มีเทคโนโลยีขั้นสูงในการตรวจวัตถุระเบิด

ทอท. มีการดำเนินกิจกรรมควบคุมคุณภาพ ทั้งการสำรวจ ตรวจสอบ และทดสอบการปฏิบัติงานทั้งในระดับองค์กรและระดับท่าอากาศยาน โดยพิจารณาจากระดับภัยคุกคามเป็นสำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าท่าอากาศยานมีการนำมาตรการตรวจค้นไปปฏิบัติอย่างถูกต้องเหมาะสม โดยบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ ผ่านอุปกรณ์ที่ทันสมัยและได้มาตรฐาน รวมถึงปิดจุดอ่อนที่อาจถูกใช้เป็นช่องทางในการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

5. การพัฒนาระบบเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัยในการบินของประเทศ (Safety Data Collection and Processing System: SDCPS) โดย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการพัฒนาระบบเก็บข้อมูลและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัยในการบินของประเทศ (Safety Data Collection and Processing System: SDCPS) ให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานของ ICAO โดยใช้ระบบ ECCAIRS (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting System) ซึ่งเป็นระบบรายงานอุบัติการณ์ความปลอดภัยที่ใช้งานแพร่หลายในยุโรป และเป็นระบบที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อเป็นระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยการบินของประเทศในการวิเคราะห์ปัญหา ประเด็นความเสี่ยง ปัจจัยที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยทางการบิน และกำหนดมาตรการและออกข้อเสนอแนะที่จำเป็นในการป้องกัน ควบคุม แก้ไขและลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและการขนส่งทางอากาศแบบบูรณาการ ตามหลักการการจัดการความปลอดภัย (Safety Management) ของ ICAO

6. การดำเนินการ และปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัยสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เกี่ยวกับระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) โดย บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บทม.)

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้ดำเนินการและปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัยสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เกี่ยวกับระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้โดยสาร โดยมีองค์ประกอบหลัก ดังต่อไปนี้

6.1 นโยบายความปลอดภัยและวัตถุประสงค์ความปลอดภัย (Safety Policy and Objective)

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้มีการทบทวนนโยบายและวัตถุประสงค์รายปี โดยในปีล่าสุดได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัย ความมั่นคง และการประกันคุณภาพ โดยได้มีการประชาสัมพันธ์ไปยังพนักงานของบริษัทฯ และผู้ให้บริการต่าง ๆ ผ่านช่องทางอีเมล จดหมายและสื่อภายในบริษัทฯ เพื่อดำเนินงานให้สอดคล้องกับนโยบายและวัตถุประสงค์ขององค์กร



โปสเตอร์สรุปใจความสำคัญนโยบายความปลอดภัย ความมั่นคงการบิน และการประกันคุณภาพ

6.2 การบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management)

บริษัท ไทยสมายด์แอร์เวย์ จำกัด ได้มีการส่งเสริมให้พนักงานทุกส่วนมีส่วนร่วมในการเขียนรายงานความปลอดภัย เป็นหนึ่งกระบวนการหลักในการระบุภาวะอันตรายขององค์กร โดยได้มีการนำซอฟต์แวร์ IQSMS เข้ามามีส่วนในการส่งเสริมกระบวนการดังกล่าว เนื่องจากเป็นระบบ Online ที่ผู้รายงานสามารถส่งรายงานผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ตหรือแอปพลิเคชัน และจากข้อมูลรายงานความปลอดภัย จะมีเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการประเมินความเสี่ยง วิเคราะห์เกี่ยวกับสาเหตุของเหตุการณ์ดังกล่าว เพื่อนำไปสู่กระบวนการแก้ไขปัญหาและลดความเสี่ยงอย่างยั่งยืน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในองค์กร และผู้ใช้บริการของสายการบินไทยสมายล์ฯ



การเยี่ยมชมการประชาสัมพันธ์การใช้ระบบรายงานความปลอดภัย IQSMS โดยท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



การประชาสัมพันธ์การใช้ระบบรายงานความปลอดภัย IQSMS แก่ผู้บริหารระดับสูง



การประชาสัมพันธ์การใช้ระบบรายงานความปลอดภัย IQSMS แก่พนักงานต้อนรับบนอากาศยาน



การประชาสัมพันธ์การใช้ระบบรายงานความปลอดภัย IQSMS แก่พนักงานภาคพื้น และครูการบิน

6.3 การประกันความปลอดภัย (Safety Assurance)

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้มีการติดตามดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินการทางด้านความปลอดภัยการบิน (Safety Performance Indicators) อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยหากเกิดภาวะเตือนภัย (Alerting Level) ในหัวข้อใด จะมีการดำเนินการวิเคราะห์และเร่งแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วนจากทีมงานผู้เชี่ยวชาญ นอกจากนั้น ยังได้มีการดำเนินการสุ่มตรวจสภาพความปลอดภัยในการปฏิบัติการต่าง ๆ ในเขตปฏิบัติการบินเพื่อสร้างความมั่นใจในการให้บริการด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร





ตัวอย่างสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ในเขตปฏิบัติการบินจากผลการสุ่มตรวจ



ตัวอย่างสภาพการณ์การกระทำไม่ปลอดภัย ในเขตปฏิบัติการบินจากผลการสุ่มตรวจ

6.4 การส่งเสริมความปลอดภัย (Safety Promotion)

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้ส่งเสริมความปลอดภัยให้กับพนักงานขององค์กรในการปฏิบัติงานต่าง ๆ ผ่านทาง 2 กระบวนการ ได้แก่ การอบรมความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยการบินแก่พนักงานทุกคน และการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในรูปแบบต่าง ๆ โดยหนึ่งในการประชาสัมพันธ์ ได้แก่ การขานรับนโยบายความปลอดภัยในการเดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ของกระทรวงคมนาคม โดยได้มีการรณรงค์สื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ทั้งแก่ผู้โดยสารและพนักงาน และได้มีการสุ่มตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ปฏิบัติการบิน นอกจากนั้น ทางบริษัทฯ ยังได้จัดโครงการรณรงค์วัฒนธรรมการเขียนรายงานความปลอดภัยในบริษัทฯ โดยมีการมอบรางวัลให้แก่ผู้เขียนรายงานความปลอดภัย โดยมีเกณฑ์การพิจารณาทั้งในแง่ของปริมาณ และคุณภาพของการเขียนรายงาน และทางบริษัทฯ ยังได้มีการจัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์รายเดือนเพื่อให้สาระความรู้ที่น่าสนใจทั้งทางด้านความปลอดภัยการบิน และอาชีวอนามัยแก่พนักงาน และยังมีการจัดทำสื่อวีดิทัศน์ประชาสัมพันธ์รณรงค์ความปลอดภัยในองค์กรอีกทางหนึ่ง



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่ง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

ผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 ให้ความเห็นชอบแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ซึ่งมีแผนงาน/โครงการสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวม 111 โครงการ กรอบวงเงินรวมทั้งสิ้น 1,912,681.79 ล้านบาท ประกอบด้วย 4 เป้าหมาย 5 แผนงาน

สรุปสถานภาพการดำเนินโครงการ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ปี พ.ศ. 2558 - 2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 111 โครงการ ณ เดือนมิถุนายน 2561 สรุปได้ดังนี้ **โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา** จำนวน 14 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 12.6 **โครงการที่ศึกษาแล้วเสร็จ** จำนวน 8 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 7.2 **โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ EIA** จำนวน 10 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 9.0 **โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอ ครม.** จำนวน 13 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 11.8 **โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา** จำนวน 2 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 1.8 **โครงการอยู่ระหว่างประกวดราคา** จำนวน 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0.9 **โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง/ดำเนินการ** จำนวน 43 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 38.7 **โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ** จำนวน 10 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 9.0 **โครงการที่ถูกยุติ/ยกเลิกโครงการ** จำนวน 5 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 4.5 **และแผนงาน/โครงการที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ** จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 5.4

ตารางสรุปสถานะโครงการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย
ปี พ.ศ. 2558 - 2565 (ระยะที่ 10 : เมษายน - มิถุนายน 2561)

แผนงาน	สถานะโครงการ										รวม
	ศึกษา (1)	ศึกษาแล้วเสร็จ	EIA	ครม.	เตรียมประกวดราคา	ประกวดราคา	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	แล้วเสร็จ	ยุติ/ยกเลิก	ไม่เริ่มดำเนินการ	
1. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง	-	-	4	9	1	1	8	3	2	3	31
2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	3	5	3	3	1	-	7	1	1	-	24
3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	1	1	3	-	-	-	19	-	-	2	26
4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	7	1	-	-	-	-	3	1	2	1	15
5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ	3	1	-	1	-	-	6	5	-	-	15
รวม (ระยะที่ 10 : เมษายน - มิถุนายน 2561)	14	8	10	13	2	1	43	10	5	6	111

หมายเหตุ การศึกษา อาทิ การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาแนวคิด การศึกษาออกแบบรายละเอียด การศึกษาตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

ด้านการขนส่งทางถนน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประตูการค้า เมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจุบันจะเห็นว่ากรุงเทพมหานครจำเป็นต้องสร้างโครงข่ายทางถนน และโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อรองรับการให้บริการประชาชน โดยกระทรวงคมนาคมมีถนนที่มีโครงข่ายอยู่ในการดูแลของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีโครงข่ายถนนมากกว่า 110,000 กิโลเมตร

1. การวางแผนพัฒนาทางหลวง โดย กรมทางหลวง (ทล.)

งานวางแผนพัฒนาทางหลวง เป็นหนึ่งภารกิจหลักที่สำคัญของกรมทางหลวง ประกอบด้วย การกำหนดและวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การศึกษาและวางแผนพัฒนาทางหลวง ทั้งระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อใช้เป็นกรอบในการพิจารณาคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญโครงการ การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจพิจารณาลงทุนโครงการ การกำหนดหลักเกณฑ์ความต้องการระบบโครงข่ายทางหลวง ตลอดจนการจัดการข้อมูลระบบทางหลวง ประเภททางหลวง ระบบหมายเลขทางหลวง และระยะทางควบคุม การศึกษาวิเคราะห์การลงทุนด้านทางหลวง ทั้งเงินงบประมาณ เงินกู้ และแหล่งเงินอื่น ๆ รวมถึงการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน เพื่อกำหนดแผนกลยุทธ์การลงทุน โครงการต่าง ๆ การวิเคราะห์และจัดทำแผนการดำเนินงานโครงการและงบประมาณของกรมทางหลวง ตลอดจนการติดตามผลการดำเนินงานและการประเมินผลโครงการเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อให้ทราบถึงผลลัพธ์และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการที่ผ่านมาและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อนำมาปรับปรุงและแก้ไขต่อไป

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงมีกิจกรรมการดำเนินงานด้านการวางแผนพัฒนาทางหลวงที่สำคัญ ดังนี้

1.1 การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ในส่วนของการก่อสร้างงานระบบเพื่อดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M)

ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 อนุมัติเห็นชอบให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี กรมทางหลวงได้เร่งรัดการก่อสร้างงานโยธาและดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมาอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2564

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการลดภาระด้านงบประมาณและการบริหารจัดการของภาครัฐในระยะยาว คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2559 กำหนดให้กรมทางหลวงดำเนินการเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี สำหรับการก่อสร้างงานระบบ การบริหารจัดการและการบำรุงรักษา ตลอดจนการลงทุนและบริหารจัดการที่พักริมทาง ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาและเสนอขออนุมัติรูปแบบการร่วมทุนโครงการมาตามกระบวนขั้นตอนแห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556 โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2560 อนุมัติรูปแบบการร่วมลงทุนให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา และสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ในส่วนของการให้เอกชนร่วมลงทุนในการก่อสร้างงานระบบ การดำเนินงานและการบำรุงรักษา (Operation and Maintenance (O&M)) โดยเอกชนเป็นผู้ออกแบบและลงทุนค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินที่เอกชนลงทุน สิ่งก่อสร้าง รวมถึงรายได้ทั้งหมดจากค่าธรรมเนียมผ่านทาง และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการทั้งหมดทั้งในส่วนของงานโยธาที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและงานส่วนที่เอกชนเป็นผู้ลงทุน ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการ

บริหารจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง โดยเอกชนได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ค่าบำรุงรักษาและค่าบริหารจัดเก็บค่าธรรมเนียม รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามขอบเขตงานและเงื่อนไขที่กำหนด และมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน 30 ปี นับแต่เปิดให้บริการ

ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกเอกชนผู้ร่วมลงทุนตามกระบวนการขั้นตอนแห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556 หมวด 5 (การดำเนินโครงการ) โดยคาดว่าจะสามารถประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนได้ภายในปี พ.ศ. 2561 และลงนามในสัญญากับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในปี 2562 เพื่อให้ทันกำหนดแผนการเปิดให้บริการ

1.2 การเสนอขออนุมัติรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ มีลักษณะการออกแบบเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองซึ่งมีมาตรฐานสูง มีวัตถุประสงค์ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม ซึ่งปัจจุบันเป็นเส้นทางหลักสายเดียวที่เชื่อมการเดินทางลงสู่ภาคใต้ อีกทั้งยังส่งเสริมการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านตะวันตก ภาคกลาง และภาคใต้ การจ้างงาน การท่องเที่ยว และภาคธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยโครงการมีการออกแบบให้มีระบบเก็บค่าผ่านทางระบบปิด (Closed System) ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 109 กิโลเมตร มีระบบอำนวยการจราจร และระบบความปลอดภัยต่าง ๆ ตามมาตรฐานทางหลวงพิเศษ

กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษารูปแบบการร่วมทุนที่เหมาะสมตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556 โดยเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2561 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ได้เห็นชอบในหลักการให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ ในรูปแบบทางหลวงสัมปทานด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและบำรุงรักษาทางบริการ และภาคเอกชนลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธา ค่าก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง ค่าก่อสร้างที่พักริมทาง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ ตลอดจนรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการ (O&M) รวมถึงการบริหารจัดการที่พักริมทาง ในระยะเวลาไม่เกิน 30 ปี นับแต่เปิดให้บริการ

1.3 การศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

เพื่อเป็นการผลักดันโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) กรมทางหลวงได้ดำเนินการเตรียมพร้อมในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายที่เร่งด่วน โดยการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนเพื่อเตรียมเสนอขออนุมัติโครงการ โดยมีโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership) พ.ศ. 2560 - 2564 ที่กรมทางหลวงอยู่ระหว่างศึกษา ดังนี้

1.3.1 การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย มีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากด่านสะเดาแห่งใหม่ ซึ่งเป็นหนึ่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษระยะเร่งด่วนของรัฐบาล โดยที่ด่านชายแดนไทย - มาเลเซีย (ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และสะเดา) มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ ดังนั้น การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในพื้นที่ดังกล่าวจะทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าจากด่านชายแดนสู่ตัวเมืองหาดใหญ่เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ส่งเสริมการกระตุ้นทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การจ้างงาน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยรูปแบบเป็นทางหลวงพิเศษ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร

1.3.2 การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน มีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร สู่พื้นที่วงแหวนด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากปัจจุบันกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของความเจริญ ประกอบกับการขยายตัวของเมืองทางด้านทิศเหนือ ทำให้มีปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมากบริเวณถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดี โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน เป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ปัญหาการจราจรบริเวณดังกล่าว โดยรูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร แนวโครงการเริ่มต้นจากทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ในปัจจุบันบริเวณรังสิต และสิ้นสุดบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา ทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร

1.3.3 การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายบางขุนเทียน - ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 มีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครสู่พื้นที่ภาคใต้ เนื่องจากช่วงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครจนถึงตัวเมืองสมุทรสาคร (มหาชัย) ประสบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นจำนวนมาก ทางยกระดับบนทางหลวงฯ เป็นทางเลือกในการเดินทางเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร โดยรูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 35 สายบางขุนเทียน - ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร แนวโครงการเริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษ สายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณด่านบางขุนเทียน ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สิ้นสุดโครงการก่อนถึงแยกบ้านแพ้ว

1.4 การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เส้นทางใหม่

เพื่อรองรับการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและแก้ปัญหาที่ยั่งยืน กรมทางหลวงจึงดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยมีโครงการที่กรมทางหลวงอยู่ระหว่างศึกษา ดังนี้

1.4.1 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครราชสีมา - ขอนแก่น

กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครราชสีมา - ขอนแก่น โดยเป็นหนึ่งในโครงการเร่งด่วนในแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2540 มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา แนวโครงการวางตัวขนานของทางหลวงหมายเลข 2 ผ่านจังหวัดนครราชสีมา และสิ้นสุดแนวสายทางที่จังหวัดขอนแก่น รวมระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะช่วยลดปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 อีกทั้งเป็นสายทางที่มีความสำคัญสูง สามารถเป็นตัวชี้นำการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเมือง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและตอนบน อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อกับประเทศลาว และประเทศจีนตอนใต้

1.4.2 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายตาก - แม่สอด

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายตาก - แม่สอด เนื่องจากด่านชายแดนแม่สอดมีมูลค่าการส่งออกสินค้ากว่า 60,000 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นอัตราการเติบโตต่อปีโดยเฉลี่ยร้อยละ 37 อีกทั้งยังเป็นหนึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษที่รัฐบาลมีนโยบายผลักดันในระยะเร่งด่วน แต่ในปัจจุบันเส้นทางระหว่างด่านชายแดนไทย/พม่า

กับตัวเมืองตาก มีลักษณะเป็นเส้นทางคดเคี้ยว เนื่องจากภูมิประเทศมีลักษณะเป็นภูเขา จึงไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งในปริมาณมาก การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายตาก - แม่สอด จะทำให้การเดินทางและขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ยังจะส่งผลให้การพัฒนาด้านเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ให้มีความเจริญรุดหน้าอย่างรวดเร็ว ยั่งยืนและถาวร โดยกรมทางหลวงดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการแล้ว และอยู่ในขั้นตอนพิจารณาแนวเส้นทางเลือก และรูปแบบโครงการ



2. โครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

โครงข่ายถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท สามารถสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจในทุกด้าน โดยเฉพาะระบบโลจิสติกส์ การมีถนนที่ได้มาตรฐานซึ่งเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดินที่มีอยู่เดิม เชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ จะช่วยเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยในด้านการขนส่งให้แข็งแกร่งยิ่งขึ้น สร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ กรมทางหลวงชนบทในฐานะผู้พัฒนาระบบโครงข่ายเชื่อมต่อ (Feeder System) ซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการให้ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ก่อให้เกิดบรรยากาศที่ดีในด้านการค้า การลงทุน สามารถดึงดูดให้นักลงทุนต่างประเทศเข้ามาลงทุนในไทย พัฒนาศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการก่อสร้างถนนเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่ง ถนนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และถนนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษชาย (SEZ) แล้วเสร็จ จำนวน 7 โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 17 โครงการ ดังนี้

2.1 โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

2.1.1 ถนนเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่ง

1) ถนนสาย นย.2005 แยก ทล.33 - บ.คลอง 33 จ.นครนายก ระยะทาง 10.003 กม.

2) ถนนสายเลี่ยงเมืองสันป่าตอง - หางดง (ตอนที่ 3) อ.สันป่าตอง หางดง จ.เชียงใหม่ ระยะทาง 13.558 กม.

3) ถนนสาย ชบ.3083 แยก ทล.331 - ทล.3245 อ.ศรีราชา หนองใหญ่ จ.ชลบุรี ระยะทาง 7.558 กม.

2.1.2 ถนนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

1) ถนนสาย รย.5050 แยกนิคมสร้างตนเอง สาย 15 - บ.ห้วยโป่ง อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง ระยะทาง 10.198 กม.

2.1.3 ถนนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ)

1) ถนนสายแยก ทล.33 - ด่านผ่านแดนบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ระยะทาง 15.425 กม.

2) ทางต่างระดับบนถนนสายแยก ทล.33 - ด่านผ่านแดนบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว 1 แห่ง

3) ถนนสายแยก ทช.ตก.3050 - บ.วังตะเคียนใต้ อ.แม่สอด จ.ตาก ระยะทาง 5.894 กม.

2.2 โครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง

2.2.1 ถนนเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่ง

1) ถนนสาย นย.3001 แยก ทล.305 - บ.บางน้ำเปรี้ยว จ.นครนายก จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 32.975 กม.

2) ถนนสาย นย.3007 แยก ทล.305 - บ.คลอง 33 อ.องครักษ์ จ.นครนายก ระยะทาง 18.368 กม.

3) ถนนสาย ปท.3004 แยก ทล.305 - บ.ลำลูกกา อ.ธัญบุรี ลำลูกกา จ.ปทุมธานี ระยะทาง 10.408 กม.

4) สะพานข้ามแยกบนถนน ทช.ชบ.3027 เชื่อม ทล.3138 ต.เขาคันทรง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 1 แห่ง

5) ทางลอดต่างระดับบนถนนสายเลี่ยงเมืองสันป่าตอง - หางดง อ.สันป่าตอง หางดง จ.เชียงใหม่ 1 แห่ง

2.2.2 ถนนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

1) ถนนสายแยก ทล.7 (กม.ที่ 107+200) - ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ระยะทาง 10.570 กม.

2) ถนนสาย ฉช.3001 แยก ทล.314 - ลาดกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 20.329 กม.

3) ถนนสาย รย.3013 แยก ทล.331 - ทล.3191 อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ระยะทาง 17.324 กม.

4) ถนนสาย รย.4058 แยก ทล.3138 - ทล.344 อ.บ้านค่าย จ.ระยอง ระยะทาง 32.807 กม.

2.2.3 ถนนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ)

1) ถนนสายแยก ทล.1098 - ทล.1 อ.เมือง จ.เชียงราย ระยะทาง 28.780 กม.

2) ถนนสายแยก ทล.4 - ทล.4054 เลียบแนวชายแดน อ.สะเดา จ.สงขลา ระยะทาง 17.000 กม.

3) ถนนสาย ง2, ง3, ค1 และ ค2 ผังเมืองรวมเมืองแม่สอด จ.ตาก ระยะทาง 13.905 กม.

4) ถนนสาย สก.3085 แยก ทล.348 - บ.นางาม อ.อรัญประเทศ โคกสูง ตาพระยา จ.สระแก้ว ระยะทาง 4.900 กม.

5) ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองหนองคาย จ.หนองคาย ระยะทาง 6.381 กม.

6) ถนนสายแยก ทล.2 - ทล.211 อ.เมือง จ.หนองคาย ระยะทาง 19.803 กม.

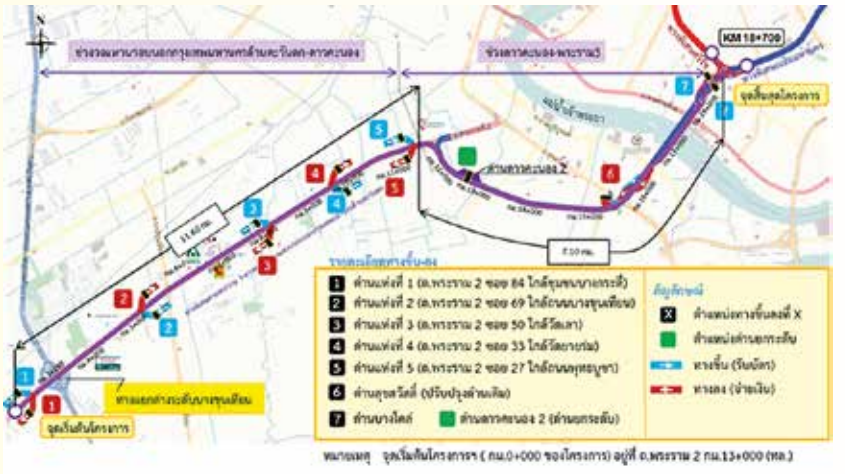
7) ถนนสาย นพ.2019 แยก ทล.22 - บ.นาผักปอด อ.เมือง ท่าอุเทน จ.นครพนม ระยะทาง 24.868 กม.

8) ถนนสาย ง, ค3 และ ค4 ผังเมืองรวมเมืองนครพนม จ.นครพนม ระยะทาง 5.908 กม.

3. การพัฒนาทางพิเศษในอนาคต โดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

3.1 โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางในแนวรัศมีระหว่างกรุงเทพมหานครและพื้นที่ทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และแบ่งเบาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 อีกทั้งเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่งสินค้าในกรณีเกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติและเหตุฉุกเฉิน เช่น เหตุการณ์อุทกภัย เป็นต้น โดยที่ช่วงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่เพื่อใช้เป็นทางทดแทนในกรณีที่สะพานพระราม 9 ซึ่งใช้งานมานานกว่า 30 ปี ต้องซ่อมบำรุงครั้งใหญ่



โครงการมีระยะทาง 18.7 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 (ธนบุรี - ปากท่อ) และมีทางขึ้น-ลงที่จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม. 13+000 ของถนนพระรามที่ 2 เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษดาวคะนอง จากนั้นซ้อนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานครจนถึงบริเวณถนนพระรามที่ 3 ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ โดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาดช่องจราจร (ทิศทางละ 4 ช่องจราจร) ขนานอยู่ทางด้านทิศใต้ของสะพานพระราม 9 มีทางขึ้น-ลง 7 แห่ง

3.2 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ

มีวัตถุประสงค์เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจร ปรับปรุงทางแยกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของถนนประเสริฐมนูกิจและเชื่อมต่อโครงข่ายทางพิเศษกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก เพื่อแบ่งเบาปริมาณจราจรระดับดินและระบายการจราจรทางด้านทิศตะวันออกระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

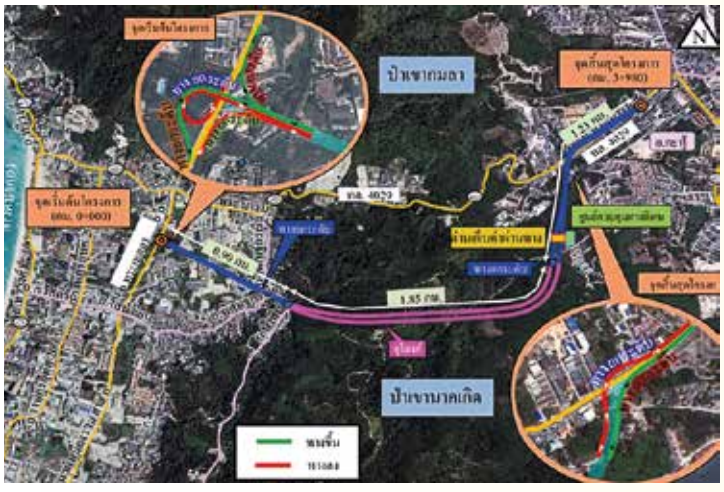
ตอน N2 มีระยะทาง 10.6 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นประมาณ กม. 0+764.500 ของถนนประเสริฐมนูกิจเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ซ้อนทับบนถนนประเสริฐมนูกิจข้ามคลองบางบัวผ่านแยกวังหิน แยกเสนานิคม แยกสุคนธสวัสดิ์ ไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณทางแยกถนนประเสริฐมนูกิจตัดกับถนนประดิษฐ์มนูธรรม ผ่านแยกถนนนวมินทร์ตัดกับถนนประเสริฐมนูกิจ และสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก

ส่วนทดแทนตอน N1 มีระยะทาง 6.6 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (Missing link) ที่บริเวณแยกรัชวิภา เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือไปตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต เลี้ยวขวาบริเวณสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกไปตามแนวถนนเลียบคลองบางเขน ข้ามถนนพหลโยธินไปตามแนวคลองบางบัว เข้าสู่แนวถนนผลาสินธุ์ไปจนถึงถนนประเสริฐมนูกิจ และเชื่อมต่อกับตอน N2



3.3 โครงการทางพิเศษ สายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

วัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังหาดป่าตอง และอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับคนในพื้นที่ นักท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต และเป็นโครงการที่ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 เนื่องจากปัจจุบันการเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังหาดป่าตองต้องใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 ซึ่งมีขนาด 2 ช่องจราจร ผ่านภูเขามีความลาดชันและคดเคี้ยว นอกจากนั้น ยังสามารถใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดภัยพิบัติ เช่น กรณีเกิดแผ่นดินไหว สึนามิ เป็นต้น



โครงการมีระยะทาง 3.98 กิโลเมตร เป็นทางพิเศษขนาด 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ 2 ช่องจราจร และรถจักรยานยนต์ 2 ช่องจราจร) เริ่มต้นโครงการที่ตำบลป่าตอง บริเวณถนนเมตตา (ถนนผังเมืองรวมสาย ก) เป็นทางยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง 0.9 กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ระยะทาง 1.85 กิโลเมตร หลังจากนั้นเป็นทางยกระดับระยะทาง 1.23 กิโลเมตร สิ้นสุดโครงการที่ตำบลกะทู้ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029

3.4 โครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงระบบทางพิเศษในแนวทิศตะวันออก-ทิศตะวันตกกับในแนวทิศเหนือ-ทิศใต้ของพื้นที่เขตเมืองในกรุงเทพมหานคร เกิดระบบโครงข่ายทางพิเศษที่มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะเป็นการเสริม

โครงข่ายที่สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณคอขวด ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทางบนทางพิเศษโดยที่ไม่ต้องลงสู่ถนนระดับดิน จึงช่วยลดปัญหาการจราจรในระดับดินและช่วยลดความคับคั่งของปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษให้มีทางเลือกและได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางมากยิ่งขึ้น ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง รวมทั้งในอนาคตจะสามารถต่อขยายไปเชื่อมโยงระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 และเชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก และส่วนทดแทนตอน N1 ได้ ซึ่งจะเป็นแนวเส้นทางที่ตัดผ่านกรุงเทพมหานครจากด้านตะวันตกไปยังทิศตะวันออกได้อย่างสะดวก

โครงการมีระยะทาง 2.6 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการที่ทางแยกต่างระดับรัชวิภา วางตัดตามแนวถนนกำแพงเพชร 2 ยกระดับข้ามทางพิเศษศรีรัชแล้วเข้าบรรจบกับทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าชานเมือง (EMU'S DEPOT) โดยมีรูปแบบทางพิเศษยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ไป - กลับ) และมีอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ 2 แห่งตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้กับถนนกำแพงเพชร 2

3.5 โครงการทางพิเศษ สายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี

มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดปทุมธานีด้านตะวันออก จังหวัดนครนายก จังหวัดสระบุรี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

โครงการมีระยะทาง 104.7 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) จุดเริ่มต้นโครงการต่อเชื่อมกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณด่านจตุโชติ บนถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก จากนั้นแนวสายทางจะไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือตัดผ่านถนนหทัยราษฎร์ ถนนนิมิตใหม่ ถนนลำลูกกา และถนนรังสิต-นครนายก แล้วขึ้นไปทางทิศเหนือตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 และเลียบไปตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3222 เชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา และทางเลี่ยงเมืองสระบุรีด้านตะวันออก แล้วจึงเข้าบรรจบทางหลวงหมายเลข 2 กม. 10+700 (ถนนมิตรภาพ) ที่อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี

3.6 โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี

มีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสุขุมวิทบริเวณด้านหน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร โดยการลดปริมาณรถที่ลงจากทางพิเศษบูรพาวิถีเพื่อไปยังถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี ซึ่งจะทำให้ปริมาณรถที่มาจากทางพิเศษบูรพาวิถีที่ต้องการไปยังถนนเลี่ยงเมืองชลบุรีสามารถไปลงยังถนนเลี่ยงเมืองชลบุรีได้โดยตรง เป็นโครงข่ายที่อำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เพื่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นการสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดทางพิเศษสายบูรพาวิถีใกล้กับนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร จังหวัดชลบุรี วิ่งบนทางหลวงหมายเลข 3 จุดสิ้นสุดทางหลักอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับทางเลี่ยงเมืองชลบุรี โดยมีทางขึ้น-ลงบนทางหลวงหมายเลข 361 (ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี) บริเวณจุดตัดถนนเทศบาลคลองตำหรุ 12 ระยะทางประมาณ 3.5 กม.

3.7 โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา - อาจณรงค์ (S1)

โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา - อาจณรงค์ (S1) เป็นทางขึ้น-ลงทางพิเศษที่เชื่อมต่อกับบริเวณพื้นที่ศูนย์กระจายสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ ยกระดับไปตามแนวเกาะกลางของถนนภายในท่าเรือกรุงเทพเชื่อมต่อกับทางพิเศษ สายบางนา - อาจณรงค์ (S1) ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังทางพิเศษบูรพาวิถีและเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัช ทิศทางไปยังถนนจตุโชติและถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก

ด้านการขนส่ง

1. สถานีขนส่งผู้โดยสาร ต.บ้านแพง อ.บ้านแพง จ.นครพนม



กรมการขนส่งทางบกดำเนินการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร ต.บ้านแพง อ.บ้านแพง จ.นครพนม ให้เป็นจุดศูนย์กลางเชื่อมโยงกับสถานีขนส่งผู้โดยสารในเขตจังหวัดใกล้เคียง เป็นการพัฒนาการขนส่งทางถนนให้กระจายไปสู่ภูมิภาคและชนบทเพื่อความปลอดภัยและความคล่องตัวในการเดินทาง ใช้งบประมาณจำนวน 47,555,000 บาท โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 การก่อสร้างมีความคืบหน้าร้อยละ 78

2. สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค 17 แห่ง

กรมการขนส่งทางบกดำเนินการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งภายในและระหว่างประเทศ ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้าทางถนนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ในปี พ.ศ. 2558 กรมการขนส่งทางบกดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค และคัดเลือกจังหวัดที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพเพื่อพัฒนาเป็นสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค โดยพิจารณาความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ และคัดเลือกเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาคประตูการค้าชายแดน (Gateway) และเมืองบริวาร รวมถึงจังหวัดชายแดนที่อยู่ภายใต้แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามนโยบายของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ซึ่งจังหวัดที่มีศักยภาพในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จำนวน 17 แห่ง ประกอบด้วย

- **จังหวัดชายแดน จำนวน 9 แห่ง** ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา และนราธิวาส
- **เมืองหลัก จำนวน 8 แห่ง** ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี



ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 ดำเนินการศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (จังหวัดชายแดน) และปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 แล้วเสร็จ และเตรียมเสนอผลการศึกษาตามขั้นตอนต่อไป

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างดำเนินการ ดังนี้

- **การศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้า** จ.ขอนแก่น จ.นครราชสีมา จ.สุราษฎร์ธานี จ.เชียงใหม่ และ จ.พิษณุโลก
- **การสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน** เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้า จ.เชียงราย จ.ตาก จ.หนองคาย จ.มุกดาหาร จ.สระแก้ว จ.สงขลา และ จ.นราธิวาส

3. โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 สำนักงานเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ได้มีหนังสือเรื่องโครงการพัฒนาที่ราชพัสดุบริเวณสถานีขนส่งหมอชิต ให้ผู้เกี่ยวข้องเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีไปยังสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561 คณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินโครงการพัฒนาที่ราชพัสดุ บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต ตามพระราชบัญญัติให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ได้พิจารณาให้ความเห็นว่า ได้มีการดำเนินตามขั้นตอน ตามพระราชบัญญัติให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว จึงเสนอเรื่องการดำเนินโครงการพัฒนาที่ราชพัสดุฯ เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ

เนื่องจากโครงการพัฒนาพื้นที่ราชพัสดุฯ ของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง และนโยบายของกระทรวงคมนาคมในการบูรณาการแผนการพัฒนาพื้นที่สถานีกลางบางซื่อและพื้นที่ต่อเนื่อง มีผลต่อที่ตั้งของสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) และการให้บริการแก่ประชาชนผู้โดยสารที่ใช้บริการขนส่งโดยรถโดยสาร ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้พิจารณารายละเอียดโครงการพัฒนาพื้นที่ราชพัสดุฯ ในประเด็นเรื่องการย้ายบริษัทฯ ออกจากพื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) ซึ่งจะดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาข้อดี ข้อเสีย และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้โดยสาร พร้อมทั้งแผนการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือไปบริเวณที่ราชพัสดุฯ ของกรมธนารักษ์ (หมอชิตเดิม) เพื่อเตรียมความพร้อมในการย้ายสถานีฯ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

4. โครงการก่อสร้างสถานีเดินรถโดยสารขนาดเล็ก (จตุจักร)

บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้จัดจ้างบริษัท เอ.เอส.วี.ที.กรุ๊ป จำกัด ดำเนินการก่อสร้างสถานีเดินรถโดยสารขนาดเล็ก (จตุจักร) และได้ส่งมอบพื้นที่บริเวณใต้ทางด่วนตอม่อที่ 1 - 51 เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2560

โดยแบ่งการก่อสร้างเป็น 2 ระยะ

- ระยะที่ 1 ดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2561
- ระยะที่ 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งมีความก้าวหน้าในการก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 87

ด้านการขนส่งทางราง

1. รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ในปีงบประมาณ 2561 กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการรถไฟฟ้าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงโครงการระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาค เพื่อจัดให้มีการให้บริการสาธารณะด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน รวมถึงอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนในท้องที่และนักท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 - 2564 จำนวน 5 โครงการ ที่อยู่ระหว่างศึกษารายละเอียดความเหมาะสมและวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน ได้แก่

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

3) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง

4) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)

5) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพ บ้านนารีสวัสดิ์) โดยมีแผนการดำเนินงานโครงการที่สำคัญ ดังนี้

กิจกรรม / โครงการ	ขออนุมัติรูปแบบการลงทุน	ก่อสร้างโครงการ	เปิดให้บริการ
1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ	กรกฎาคม - ธันวาคม 2561	พฤษภาคม 2560 - มกราคม 2566/ มกราคม 2563 - สิงหาคม 2568	กุมภาพันธ์ 2566/ กันยายน 2568
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ	กรกฎาคม - ธันวาคม 2561	สิงหาคม 2562 - ตุลาคม 2567	พฤศจิกายน 2567
3. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตฯ	พฤศจิกายน 2561 - เมษายน 2562	มิถุนายน 2563 - สิงหาคม 2566	กันยายน 2566
4. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงฯ	กันยายน 2562 - กุมภาพันธ์ 2563	เมษายน 2564 - ธันวาคม 2569	มกราคม 2570
5. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียวฯ	สิงหาคม 2562 - มกราคม 2563	มีนาคม 2564 - พฤษภาคม 2567	มิถุนายน 2567

หมายเหตุ : คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบ เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2561

2. การพัฒนารถไฟ

2.1 โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)

ศูนย์กลางการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการก่อสร้างระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ซึ่งเป็นโครงการสำคัญเร่งด่วนตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-MAP) โดยได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2556

แนวเส้นทางโครงการ

เริ่มต้นจาก กม.6+000 (จากหัวลำโพง) ระหว่างสถานีสามเสน - ชุมทางบางซื่อ ไปตามแนวเขตทางรถไฟในเส้นทางรถไฟสายเหนือ ผ่านบางซื่อ บางเขน หลักสี่ ดอนเมือง และไปสิ้นสุดที่สถานีรังสิต จังหวัดปทุมธานี ระยะทางยาวประมาณ 26.3 กิโลเมตร โดยในอนาคตอันใกล้นี้จะต่อขยายไปยังมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต อยุธยา และชุมทางบ้านภาชี ตามลำดับ

รูปแบบโครงสร้างทางรถไฟ

ก่อสร้างเป็นทางยกระดับ จากบางซื่อ (กม.6+000) ไปถึงดอนเมือง (กม.25+232) ระยะทาง 19.2 กม. และลดระดับลงอยู่ระดับพื้นดิน จากสถานีดอนเมือง (กม.25+232) ถึงรังสิต (กม.32+350) ระยะทาง 7.1 กม. โดยมีรั้วกั้นตลอดแนวจากดอนเมืองถึงรังสิต

สถานีรายทาง จำนวน 10 สถานี ประกอบด้วย

สถานีกลางบางซื่อ จตุจักร วัดเสมียนนารี บางเขน ทุ่งสองห้อง หลักสี่ การเคหะ ดอนเมือง หลักหก และรังสิต

2.1.2 ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า Unique - Chun Wo Joint Venture เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา (โครงสร้างทางวิ่ง) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ในวงเงิน 8,748,399,000.00 บาท เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2551 โดยมีกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัดฯ เป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งผู้รับจ้างได้เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2552 แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2555 และขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งการจัดซื้อตู้รถไฟฟ้า ซึ่งรวมอยู่ในงานสัญญาที่ 3 ของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

2.2 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

2.2.1 โครงการรถไฟทางคู่ระยะแรก 7 เส้นทาง ระยะทางรวม 993 กิโลเมตร

1) ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย (สัญญา 1 และสัญญา 2)
   - สัญญา 1 ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - วิหารแดง และช่วงบุใหญ่ - แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี่ยงเมือง ระยะทาง 97 กิโลเมตร
   - สัญญา 2 ช่วงวิหารแดง - บุใหญ่ ระยะทาง 9 กิโลเมตร
2) ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทางรวม 187 กิโลเมตร
3) ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทางรวม 167 กิโลเมตร (สัญญา 1 และสัญญา 2)
   - สัญญา 1 ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - บางสะพานน้อย ระยะทาง 88 กิโลเมตร
   - สัญญา 2 ช่วงบางสะพานน้อย - ชุมพร ระยะทาง 79 กิโลเมตร
4) ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทางรวม 132 กิโลเมตร (สัญญา 1, 2 และสัญญา 3)
   - สัญญา 1 ช่วงมาบกะเบา - คลองขนานจิตร ระยะทาง 58 กิโลเมตร
   - สัญญา 2 ช่วงคลองขนานจิตร - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 69 กิโลเมตร
   - สัญญา 3 ช่วงอุโมงค์รถไฟ ระยะทาง 5 กิโลเมตร
5) ช่วงนครปฐม - หัวหิน ระยะทางรวม 169 กิโลเมตร (สัญญา 1 และสัญญา 2)
   - สัญญา 1 ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล ระยะทาง 93 กิโลเมตร
   - สัญญา 2 ช่วงหนองปลาไหล - หัวหิน ระยะทาง 76 กิโลเมตร
6) ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทางรวม 148 กิโลเมตร (สัญญา 1 และสัญญา 2)
   - สัญญา 1 ช่วงบ้านกลับ - โคกกระเทียม ระยะทาง 32 กิโลเมตร
   - สัญญา 2 ช่วงท่าแค - ปากน้ำโพ ระยะทาง 116 กิโลเมตร
7) ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร

2.2.2 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 7 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,483 กิโลเมตร

1) ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 285 กิโลเมตร
2) ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร
3) ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร
4) ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร
5) ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร
6) ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
7) ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร

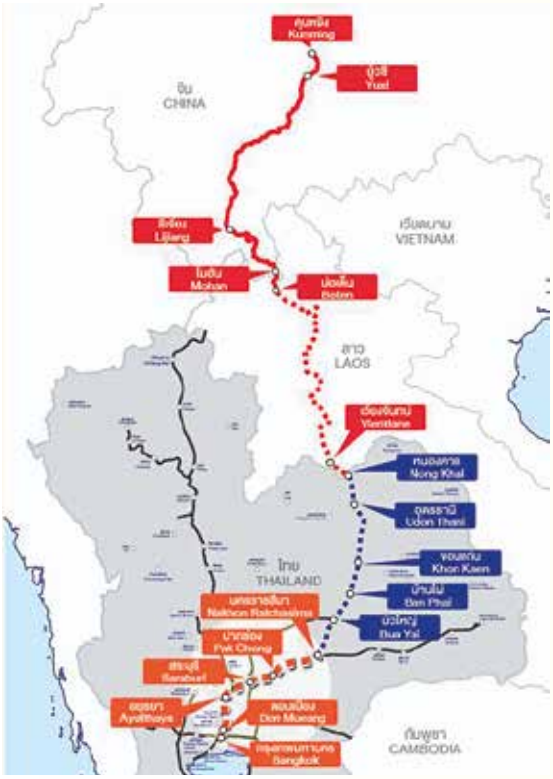
2.2.3 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 678 กิโลเมตร

1) **สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ** ระยะทาง 323 กิโลเมตร
2) **สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม** ระยะทาง 355 กิโลเมตร

2.2.4 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)

โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยเฉพาะการเชื่อมโยงประเทศไทยกับกลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia - Laos Myanmar - Vietnam) และประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐอินเดีย ซึ่งจะสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนตามนโยบาย One Belt, One Road ซึ่งมีความสำคัญในด้านภูมิศาสตร์ในด้านรัฐศาสตร์ (Geopolitics) และมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รวมทั้งสร้างศักยภาพและโอกาสใหม่ทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว นอกจากนี้ จะสนับสนุนการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทาง อันจะนำไปสู่การยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศในกลุ่มประเทศรายได้สูง (High income) และการกระจายความเจริญอย่างทั่วถึงและลดความเหลื่อมล้ำในภาพรวม ซึ่งเป็นเป้าหมายที่สำคัญของคณะรักษาความสงบแห่งชาติและรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมา ตลอดจนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

โดยเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และได้ตกลงที่จะร่วมมือกันในด้านการสร้างทางรถไฟขนาดมาตรฐานสายหนองคาย - นครราชสีมา - แก่งคอย - กรุงเทพฯ และเส้นทางสายแก่งคอย - มาบตาพุด เส้นทางรถไฟดังกล่าวมีระยะทางรวม 845.27 กม. แบ่งเป็น 4 ช่วงคือ



รูปที่ 1 : ภาพแนวเส้นทางของโครงการฯ

1) ช่วงกรุงเทพฯ - แก่งคอย
2) ช่วงแก่งคอย - มาบตาพุด
3) ช่วงแก่งคอย - นครราชสีมา
4) ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

- เส้นทางระยะที่ 1 ประกอบด้วยช่วงที่ 1 และช่วงที่ 3

  กรุงเทพฯ - แก่งคอย - นครราชสีมา มีระยะทาง 252.3 กม.

- เส้นทางระยะที่ 2 ประกอบด้วยช่วงที่ 2 และช่วงที่ 4

  แก่งคอย - มาบตาพุด - นครราชสีมา - หนองคาย มีระยะทาง รวม 354.1 กม.

โดยในระยะแรกจะดำเนินการช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมาก่อน และในระยะต่อไปจะมีการพัฒนาเส้นทางต่อเนื่องในช่วงนครราชสีมา - หนองคาย และช่วงแก่งคอย มาบตาพุด

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 มีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการก่อสร้างทั้งหมด



รูปที่ 2 : ภาพแนวเส้นทางของโครงการฯ ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

2.2.5 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ในการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economics Corridor Development: EEC) ซึ่งหนึ่งในโครงการสำคัญที่อยู่ในแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ภาคตะวันออก คือ โครงการเชื่อมต่อสามสนามบินด้วยรถไฟความเร็วสูงแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่ให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข และนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ระยะยาว **"มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน"** เป็นการสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) นโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคต โดยเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครที่เป็นศูนย์กลางการบริโภคและศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศด้วยรถไฟความเร็วสูง เกิดการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับจำนวนแรงงานที่จะเพิ่มขึ้น รวมไปถึงรายได้จากการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอีกด้วย

แนวเส้นทางโครงการ

เริ่มต้นจากสถานีดอนเมือง วิ่งยกระดับมาตามแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ เข้าสถานีกลางบางซื่อ และวิ่งไปตามแนวเส้นทางรถไฟ ถึง กม.6+000 แล้วจะวิ่งลดระดับลงใต้ดินผ่านสถานีสามเสน สถานีจิตรลดา แล้วเลี้ยวซ้ายไปตามแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออก แล้ววิ่งจากระดับใต้ดินขึ้นยกระดับไปบรรจบสถานีรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ พญาไท วิ่งไปตามทางรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนอีกทางหนึ่งต่อเชื่อมกับทางรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ช่วงลาดกระบัง วิ่งยกระดับไปตามแนวเส้นทางรถไฟจนถึง กม.58+000 ก่อนเข้าสถานีฉะเชิงเทรา ทางรถไฟได้เบี่ยงไปทางซ้ายแล้ววิ่งเข้าสถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทรา (ห่างจากสถานีรถไฟฉะเชิงเทราปัจจุบันประมาณ 2 กม.) ออกจากฉะเชิงเทราแล้ววิ่งยกระดับไปบรรจบกับแนวเส้นทางรถไฟเดิมที่บริเวณ กม.65+000 เข้าสถานีชลบุรี ศรีราชา พัทยา แล้ววิ่งลอดอุโมงค์ที่บริเวณเขาชีจรรย์ แล้วเบี่ยงขวาลดระดับลงใต้ดินเข้าท่าอากาศยานอู่ตะเภา ซึ่งเป็นสถานีปลายทาง รวมระยะทางประมาณ 220 กิโลเมตร

ขนาดทาง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 2 ทางวิ่ง

สถานีรายทาง จำนวน 9 สถานี ประกอบด้วย สถานีดอนเมือง บางซื่อ มักกะสัน สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา และอู่ตะเภา

ความเร็วขบวนรถ และระยะเวลาในการเดินทาง

ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ

กำหนดใช้ความเร็ว 160 กม./ชม. ใช้เวลาเดินทาง 35 นาที

ช่วงสุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา

กำหนดใช้ความเร็ว 250 กม./ชม. ใช้เวลาเดินทาง 45 นาที

ช่วงดอนเมือง - อู่ตะเภา

ใช้เวลาเดินทาง 1 ชม. 40 นาที

รูปแบบโครงการ เป็นโครงสร้างทางยกระดับช่วงดอนเมือง - บางซื่อ (กม.6+000) และช่วงพญาไท - เขาชีจรรย์ และเป็นทางระดับใต้ดินช่วง กม.6+000 - ราชปรารภ และช่วงเขาชีจรรย์ - ท่าอากาศยานอู่ตะเภา มีศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) อยู่ที่ฉะเชิงเทรา มีสถานีจ่ายไฟฟ้า (Substation) จำนวน 5 แห่ง ใช้ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS Level 2 หรือเทียบเท่า มีศูนย์กลางควบคุมการเดินรถ (OCC) ที่คลองตัน และฉะเชิงเทรา

ค่าโดยสาร

รถไฟชานเมือง (City Line)	13 บาท	(แรกเข้า) + 2.0 บาท/กม.
รถไฟความเร็วสูง (HSR)	80 บาท	(แรกเข้า) + 1.8 บาท/กม.

การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร

ปี 2567 (ปีเปิดให้บริการ)	147,200 คน-เที่ยว/วัน
ปี 2617 (50 ปีข้างหน้า)	307,810 คน-เที่ยว/วัน



การเวนคืนที่ดิน พื้นที่ก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟฯ แต่จะมีพื้นที่ที่ต้องเวนคืนบางส่วน ได้แก่ ช่วงยมราช - สามเสน บริเวณแนวเส้นทางที่ต้องขยายรัศมีโค้ง พื้นที่ก่อสร้างสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง และพื้นที่แนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา รวมพื้นที่เวนคืนประมาณ 850 ไร่

ระยะเวลาก่อสร้างโครงการ

5 ปี (2562 - 2567) กำหนดเปิดให้บริการในปี 2567

ระยะเวลาให้เอกชนดำเนินการ

50 ปี (2562 - 2612) ก่อสร้างโครงการ 5 ปี และบริการเดินรถ 45 ปี

รูปแบบการลงทุน

รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน (PPP)

มูลค่าโครงการ

224,544.36 ล้านบาท

ด้านการขนส่งทางน้ำ

1. การพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ โดย กรมเจ้าท่า (จท.)

1.1 การพัฒนาระบบขนส่งโดยสารทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา

เพื่อพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำให้สามารถเป็น Feeder System ในการขนส่งผู้โดยสารแล้วเชื่อมโยงการขนส่งทุกประเภท และยกระดับท่าเรือโดยสารสาธารณะ จากท่าเทียบเรือ (Boat Pier) เป็นสถานีเรือ (Boat Station)

กรมเจ้าท่า : ปรับปรุงด้านโครงสร้างของท่าเรือ ความปลอดภัย เพื่อรองรับการเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่น ๆ

เอกชน : ปรับปรุงระบบบริหารและบริการ เช่น การควบคุมเรือเข้า - ออกท่าด้วยระบบติดตามเรือ ติดตั้งระบบข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ พัฒนาตั๋วอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ ต้องคงพื้นที่ท่าเรือส่วนหนึ่งไว้เป็นท่าเรือสาธารณะ

1.2 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก

เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำป่าสัก ตั้งแต่จุดเชื่อมต่อแม่น้ำเจ้าพระยาถึงจังหวัดสระบุรี และส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศที่จะเชื่อมโยงการขนส่งทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่าง ๆ ทั้งในแม่น้ำป่าสัก แม่น้ำเจ้าพระยา รวมถึงท่าเรือชายฝั่งในเขตท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง ในปี 2558 - 2562 ได้รับจัดสรรงบประมาณจำนวน 139.9575 ล้านบาท ผลงานร้อยละ 89.03

1.3 การพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry อ่าวไทยตอนบน เส้นทางสัตหีบ - ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ (ขนส่งผู้โดยสารและรถยนต์)

เพื่อย่นระยะทางและเวลาในการเดินทาง/ขนส่ง เป็นทางเลือกในการเดินทาง/ขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกและภาคใต้ ช่วยลดอุบัติเหตุจากการเดินทาง/ขนส่งทางถนน และทำให้เกิดการขยายตัวธุรกิจท่องเที่ยวและการลงทุนใหม่ ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษา ออกแบบ และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม EIA

1.4 โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) จังหวัดกระบี่และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

เพื่อรองรับและสนับสนุนการท่องเที่ยวซึ่งอัตราการเติบโตมีแนวโน้มสูงขึ้น และรายได้จากการท่องเที่ยว โดยได้มีการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผลงานร้อยละ 45 โดยผลการศึกษา ดังนี้

- เห็นควรดำเนินการที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ก่อน
- ผลการศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์ การลงทุน เห็นควรใช้แนวทางการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน (PPP)

ทั้งนี้ กรมเจ้าท่า อยู่ระหว่างศึกษาขั้นตอนการขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนส่งเสริมการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (สคร.) เพื่อจ้างที่ปรึกษาทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 สำหรับในพื้นที่ฝั่งอันดามันจะได้เสนอของบประมาณปี พ.ศ. 2563 - 2564 มาทำการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) บริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน และบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยต่อไป





2. การขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

จากวิสัยทัศน์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย “ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน” ภายใต้การดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2564 การท่าเรือฯ ได้มีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ความเหมาะสมต่าง ๆ เพื่อจัดทำแผนงาน/โครงการรองรับตลอดระยะเวลา 4 ปีของแผนวิสาหกิจ เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนภารกิจต่าง ๆ ให้ประสบผลสำเร็จและบรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ ซึ่งมีโครงการพัฒนาที่สำคัญ ประกอบด้วย

2.1 ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.)

โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (20G) ของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งพัฒนาขึ้นตามความต้องการของผู้ใช้บริการที่ต้องการเปลี่ยนโหมดการขนส่งตู้สินค้าจากรถบรรทุกเป็นเรือลำเลียงหรือเรือชายฝั่ง นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาพัฒนา อาทิ โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก และโครงการเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ - ทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นต้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการให้มีความทันสมัย รวดเร็ว แม่นยำ สร้างมูลค่าเพิ่ม และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้บริการ

2.2 ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.)

1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (Phase III) เมื่อพิจารณาจากปริมาณตู้สินค้าในปัจจุบันเทียบการพยากรณ์ในอนาคต ชี้ให้เห็นว่าปริมาณตู้สินค้าจะขยายตัวสูงขึ้นเกินขีดความสามารถรวมที่จะรองรับได้ รวมทั้งเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี โดยจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เพื่อเป็นปัจจัยเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน รวมทั้งผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลัก (Main Port) ในการรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อไป

2) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) เป็นการสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่ระบบราง (Shift Mode) ลดค่าใช้จ่ายด้านระบบการขนส่งโดยรวมตามนโยบายของรัฐบาล ลดปัญหาการจราจรแออัด และปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

3) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A เป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐ ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่การขนส่งทางน้ำโดยเรือชายฝั่งแทน ซึ่งจะสามารถทำให้ต้นทุนของระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศต่ำลง

2.3 ท่าเรือภูมิภาค (สทภ.)

การพัฒนาท่าเรือภูมิภาค เน้นเรื่องการส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ท่าเรือและมีเรือตู้สินค้ามาใช้บริการที่ท่าเรือระนองให้มีความต่อเนื่องและยั่งยืนมากขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องร่วมมือกับหลายหน่วยงาน เพื่อขจัดปัญหาอุปสรรค และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะท่าเรือระนองที่ถือเป็นประตูการขนส่งหลักของทางฝั่งอันดามัน ดังนั้น กทท. จึงมีแผนพัฒนาส่งเสริมความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือในกลุ่มประเทศ BIMSTEC เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor - SEC) ของรัฐบาล

2.4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

กทท. มีการดำเนินงานเพื่อพัฒนาและเพิ่มโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ทั้งในส่วนที่สนับสนุนธุรกิจหลักและการดำเนินงานสนับสนุนต่าง ๆ อาทิ การดำเนินโครงการพัฒนาระบบ e-Payment สำหรับจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านท่าและค่าภาระตู้สินค้าขาออก ณ ประตูตรวจสอบสินค้าขาออก ท่าเรือกรุงเทพ ระบบ Enterprise Data Warehouse เพื่อเป็นสารสนเทศสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของผู้ส่วนมีเกี่ยวข้องทั้งระบบ ซึ่งอยู่ระหว่างการสรรหาผู้ว่าจ้างเพื่อศึกษาและพัฒนาระบบ Port Community System (ระยะที่ 1)

2.5 การพัฒนาพื้นที่หลังท่าเพื่อสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

กทท. มีแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณเขตคลองเตยและพื้นที่โดยรอบ กทท. ทั้งในเขตรั้วศุลกากรและนอกเขตรั้วศุลกากร ตลอดจนพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังให้เกิดประโยชน์สูงสุด เบื้องต้นได้มีการกำหนดแนวทางการบริหาร กำกับดูแล เร่งรัดและติดตามการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อให้สอดรับกับแผนแม่บท (Master Plan) การพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ โดยได้มีการแบ่งพื้นที่พัฒนาออกเป็น 3 โซน ได้แก่ 1) พื้นที่ด้านการค้า (Commercial Zone) 2) พื้นที่ธุรกิจหลัก (Core Business Zone) และ 3) พื้นที่เมืองท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Modern City) ปัจจุบันมีโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน อาทิ การจัดตั้งบริษัทในเครือ เพื่อมาบริหารสินทรัพย์ของการท่าเรือฯ และการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community) เป็นต้น

ด้านการขนส่งทางอากาศ

1. การพัฒนาท่าอากาศยาน โดย กรมท่าอากาศยาน (ทย.)

โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ EDS พร้อมสายพานลำเลียงสัมภาระ ห้องควบคุม และอุปกรณ์ ที่ท่าอากาศยาน 8 แห่ง (ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานนครพนม และท่าอากาศยานนราธิวาส)

1.1 เพื่อจัดหาและติดตั้งระบบเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุอันตรายแบบ Explosive Detection System: (EDS) X - ray พร้อมด้วยระบบสายพานลำเลียงสัมภาระ และอุปกรณ์ประกอบ ในการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนที่ฝากไปกับอากาศยาน (Hold Baggage) โดยเครื่องตรวจอาวุธฯ สามารถรองรับกับมาตรฐานการตรวจสอบสารวัตถุระเบิดแบบอัตโนมัติ (Automatic explosive) ทำให้สามารถตรวจค้นสัมภาระในปริมาณมากขึ้น ด้วยความแม่นยำและความน่าเชื่อถือของการตรวจค้นสูงขึ้นด้วย เมื่อเทียบกับเครื่องแบบเดิม

1.2 เพื่อพัฒนาปรับปรุงกระบวนการการตรวจค้นตามมาตรการรักษาความปลอดภัย สัมภาระลงทะเบียน ณ จุดแสดงตนก่อนขึ้นเครื่อง (Counter Check - in) ให้มีความรัดกุมมากยิ่งขึ้น ทำให้เกิดการอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร ที่สอดคล้องข้อกำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (SAPRs) ขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

โดยการดำเนินจัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ EDS พร้อมสายพานลำเลียง ห้องควบคุม และอุปกรณ์ เพื่อทำการปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนที่ฝากไปกับอากาศยาน (Hold Baggage) เนื่องจากเป็นมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีนัยสำคัญต่อมาตรฐานการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งอาจส่งผลต่อการประเมินผลจากการตรวจสอบมาตรฐานจาก ICAO ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยสากล (USAP) ในส่วนของผู้ประกอบการสนามบินได้ โดยมีเป้าหมายดำเนินการ คือ

1) ให้ท่าอากาศยานมีระบบเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด Explosive Detection System (EDS) X- ray พร้อมด้วยระบบสายพานลำเลียง และอุปกรณ์ประกอบ เพื่อใช้งานการตรวจค้นสัมภาระลงทะเบียนที่ฝากไปกับเครื่องบิน (Hold Baggage) ที่มีประสิทธิภาพ ทดแทนระบบเดิมซึ่งสอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

2) ท่าอากาศยานสามารถลดความแออัดของผู้โดยสารบริเวณจุดแสดงตนก่อนขึ้นเครื่อง (Counter Check - in) ในช่วงเวลาที่มีปริมาณเที่ยวบินหนาแน่น และเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการได้

2. การพัฒนาบุคลากรและอุตสาหกรรมการบิน โดย สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)

2.1 โครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Special Eastern Economics Corridor)

ความเป็นมา

1. ในคราวประชุมโครงการนำร่องนิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 2/2559 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2559 โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และมีผู้แทนกองทัพเรือ รฟท. สบพ. และ สนข. โดยที่ประชุมได้มีมติมอบหมายให้สถาบันการบินพลเรือนร่วมกับกองทัพเรือเพื่อพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมด้านการบินที่ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ให้สามารถรองรับกิจกรรมผลิตบุคลากรด้านอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคได้

2. ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economics Corridor Development) และมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3. ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2560 ที่ประชุมได้มีมติรับทราบแผนพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยาน

ผลการดำเนินการ

สบพ. ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ภายในท่าอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง ภายใต้โครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Special Eastern Economics Corridor) สบพ. จึงมีโครงการดำเนินการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรทางด้านการบินและอวกาศ สถาบันการบินพลเรือน ศูนย์อู่ตะเภา เพื่อสนองตอบตามนโยบายของรัฐบาลในโครงการดังกล่าว **โดยมีการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศ ระหว่างกองทัพเรือ และ สบพ.** เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง ซึ่งในปี 2561 สบพ. มีการดำเนินแผนงาน/โครงการเพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรทางด้านการบินและอวกาศ สบพ. ศูนย์อู่ตะเภา จำนวน 5 โครงการ และจะดำเนินการในปี 2562 จำนวน 3 โครงการ อันได้แก่

2.2 แผนงาน/โครงการดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2561

1) โครงการพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศ อู่ตะเภา

2) โครงการจัดตั้งสำนักงานดำเนินโครงการศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรทางด้านการบินและอวกาศ อู่ตะเภา

3) โครงการจัดเตรียมบุคลากรเพื่อรองรับโครงการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรทางด้านการบินและอวกาศ อู่ตะเภา

4) โครงการพัฒนานายช่างบำรุงรักษาอากาศยาน สาขาวิชาช่างเอวิโอนิกส์

5) โครงการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย และการฝึกอบรมช่างอากาศยาน ของ สบพ. กรุงเทพฯ

2.3 แผนงาน/โครงการที่จะดำเนินการในปี 2562

1) โครงการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและการฝึกอบรมช่างอากาศยานของ สบพ. กรุงเทพฯ (ต่อเนื่องปีที่ 2)

2) โครงการจัดเตรียมบุคลากรเพื่อรองรับโครงการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรทางด้านการบินและอวกาศ อู่ตะเภา (ต่อเนื่อง) โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศ อู่ตะเภา

3. บริการการเดินทางของประเทศ โดย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

3.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการการเดินอากาศของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลระบบใหม่ และมีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่กำลังเพิ่มมากขึ้นและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีและอุปกรณ์ตามข้อกำหนดของระบบการบริหารจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management System) เข้าใช้งาน**งบประมาณ** รวมทั้งสิ้น 4,460,310,000 บาท (ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ 2555 - 2562) เปิดใช้งานปี 2562 ประกอบด้วยงานหลัก 4 ส่วน คือ

1) **ระบบ/อุปกรณ์ :** ติดตั้งทดสอบและตรวจรับแล้วเสร็จในปี 2560 ปัจจุบันอยู่ในช่วงการทดสอบการใช้งานระบบใหม่คู่ขนานกับระบบปัจจุบัน รวมถึงดำเนินการจัดทำ Safety Assessment เพื่อขอรับการรับรอง

เปิดใช้งานระบบใหม่จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดย บวท. ได้ส่ง Safety Case 1st Draft ให้กับ กพท. แล้ว และจะนำส่งเอกสารด้านความปลอดภัยให้กับ กพท. เพิ่มเติมในต้นปี 2562 ซึ่งคาดว่า กพท. จะให้การรับรองระบบใหม่ภายในปี 2562 เพื่อเปิดใช้งานต่อไป

2) การบริหารทรัพยากรบุคคล : อยู่ระหว่างการพัฒนาบุคลากรสายงานควบคุมจราจรทางอากาศ (TMCS Refresher for Working Method) และอยู่ระหว่างการประเมินความพร้อมด้านบุคลากรในแต่ละขั้นตอนของการ Transition

3) การทบทวน/จัดทำกระบวนการและมาตรฐานการปฏิบัติงาน : การพัฒนากระบวนการปฏิบัติงานให้เหมาะสมกับระบบ/อุปกรณ์ แล้วเสร็จ (Stripless Working Method) และอยู่ระหว่างการประเมินความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น และการมีจุดตัดจราจรที่มากในพื้นที่เพื่อออกแบบให้สอดคล้องกับการทำงานในระบบใหม่

4) การถ่ายโอนการปฏิบัติงานจากระบบเก่าสู่ระบบใหม่ : อยู่ระหว่างทดสอบใช้งานระบบ (Shadowing) Bangkok Approach Control เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2560 Tower Control ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2560 Tower Control ท่าอากาศยานดอนเมือง เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2561 และศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2561 และศูนย์ปฏิบัติงานที่เหลือในปี 2562 ควบคู่กับการจัดทำเอกสารการประเมินความปลอดภัยของระบบใหม่ เพื่อขอรับรองการเปิดใช้งานจาก กพท. เพื่อให้สามารถใช้งานระบบใหม่เป็นระบบหลักได้ โดยคาดว่าจะเปิดใช้งานระบบภายในปี 2562 ตามแผนการถ่ายโอนระบบ

4. แผนพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุง และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ริเริ่มโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul - MRO) ให้เป็นอันดับหนึ่งของศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับโลกในเรื่องการส่งมอบตรงเวลา ในราคาที่เหมาะสม และมีคุณภาพ รวมถึงความปลอดภัย (On Time, On Cost, On Quality) ให้มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี ของกระทรวงอุตสาหกรรม แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม และแผนพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงและอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานของกระทรวงคมนาคม ตามข้อมูลในหนังสือรายงานประจำปี 2560 กระทรวงคมนาคม

ในระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ดำเนินการโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภาตามกำหนดเวลาการดำเนินการ ดังนี้

เวลา	การดำเนินการ
กันยายน 2559	• การบินไทยกำหนดรูปแบบกลยุทธ์ทางธุรกิจ (Formalize Business Strategy)
ตุลาคม 2559	• การบินไทยสำรวจเอกชนในธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่มีศักยภาพและน่าจะมีความประสงค์ในการเข้าร่วมลงทุนในโครงการฯ (Preliminary Identify Potential Partner(s))
พฤศจิกายน 2559	• การบินไทยศึกษา ประเมิน และระบุกลุ่มธุรกิจเป้าหมาย (In-depth Evaluation of Targeted Business) • การบินไทยกำหนดกลุ่มของนักลงทุน จัดลำดับการสอบถามความประสงค์ตามระดับความเหมาะสมในการเข้าร่วมลงทุนพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภาร่วมกับการบินไทยให้ประสบผลสำเร็จของผู้ลงทุนแต่ละกลุ่มตามลำดับ ต่อไปนี้ • ผู้ผลิตอากาศยาน (Aircraft Manufacturer)

เวลา	การดำเนินการ
	● ผู้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานอิสระ (Independent MRO) ● ผู้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานที่เป็นบริษัทย่อยของสายการบิน (Airline Third Party) ● สายการบิน (Airline) ● บริษัทร่วมทุน (Joint Venture Company) ● การบินไทยเริ่มสอบถามความประสงค์จากนักลงทุนเกี่ยวกับการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนร่วมกับการบินไทยเพื่อลงทุนในโครงการฯ โดยเริ่มจากกลุ่มนักลงทุนที่เป็นผู้ผลิตอากาศยาน (Aircraft Manufacturer) ขนาดใหญ่ก่อน
มกราคม 2560	● เอกชนผู้ประสงค์ลงทุนรายแรกได้แสดงความประสงค์ในการเข้าลงทุนในโครงการฯ
เมษายน 2560	● การบินไทยร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ระยะที่ 1 กับกองทัพเรือ โดยคู่สัญญาทั้งสองได้ตกลงดังนี้ ● คู่สัญญาทั้งสองจะร่วมกันสนับสนุนการจัดตั้งโครงการฯ ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา (U-tapao International Airport Master Development Plan) โดยมีการจัดตั้งคณะทำงานร่วมกัน และกำหนดกลไกประสานความร่วมมือในทุกระดับของการปฏิบัติงาน โดยคำนึงถึงการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างเหมาะสม และมีการวางแผนเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ● คู่สัญญาทั้งสองจะร่วมกันศึกษาและจัดทำแผนปฏิบัติงานและงบประมาณเกี่ยวกับโครงการฯ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของรัฐบาล รวมทั้งการจัดให้มีการประสานงานเพื่อความสอดคล้องกันของแผนงานก่อสร้าง กับแผนงานการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ประจำอาคาร โรงซ่อมและศูนย์ฝึกอบรมช่างซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา การทดสอบและทดลอง และการเปิดใช้งาน ● คู่สัญญาทั้งสองจะร่วมกันพิจารณากำหนดแนวทางและวิธีการจัดการและใช้ประโยชน์ที่ดินและทรัพย์สิน ตลอดจนการบริหารจัดการโครงการฯ
กรกฎาคม 2560	● การบินไทยร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือสำหรับการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรทางด้านการบินและอวกาศกับสถาบันการบินพลเรือน โดยคู่สัญญาทั้งสองได้ตกลง ดังนี้ ● สถาบันการบินพลเรือนในฐานะรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีพันธกิจหลักในการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินและอวกาศให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล และการบินไทยในฐานะรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม เห็นพ้องร่วมกันในการประสานความร่วมมือในการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านช่าง ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ในการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านช่างที่ได้รับรองคุณภาพและมาตรฐานจากองค์กรควบคุมการบินต่าง ๆ ให้เพียงพอและรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยและภูมิภาคอื่น ๆ ในอนาคต โดยเฉพาะการซ่อมบำรุงอากาศยานทุกระดับและหลากหลายประเภทและการซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ● คู่สัญญาทั้งสองจะร่วมกันสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ฝึกฯ ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา (U-tapao International Airport Master Development Plan) โดยมีการจัดตั้งคณะทำงานร่วมกัน และกำหนดกลไกประสานความร่วมมือในทุกระดับของการปฏิบัติงาน โดยคำนึงถึงการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างเหมาะสม และมีการวางแผนเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

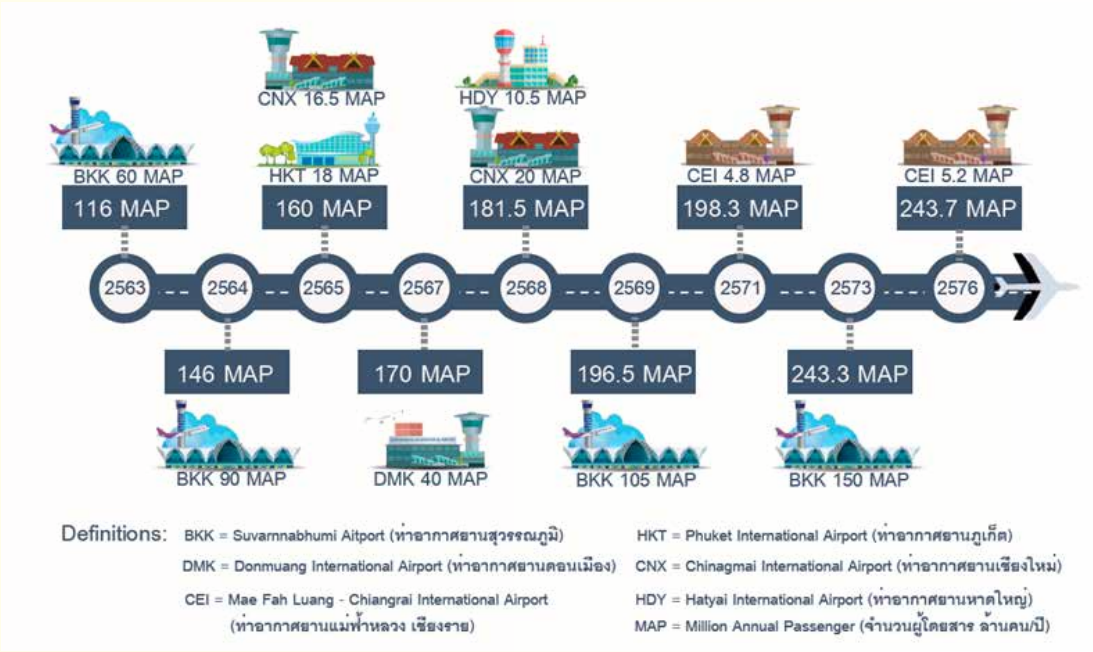
เวลา	การดำเนินการ
สิงหาคม 2560	• การบินไทยร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือในการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมด้านการซ่อมบำรุงและสนับสนุนภาคพื้นกับบริษัท AGP Corporation (AGP) ซึ่งคู่สัญญาได้ตกลงกันถึงวัตถุประสงค์และขอบเขตความร่วมมือ ดังต่อไปนี้ • ร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมด้านช่างซ่อมบำรุงอุปกรณ์ในอากาศยาน • ร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้ของการให้การสนับสนุนการติดตั้งเครื่องมืออุปกรณ์ และการดำเนินการที่จำเป็นสำหรับ Smart Hangar • ขอบเขตการแลกเปลี่ยนความรู้ และ Know-how ระหว่างกัน • ศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินและโอกาสทางธุรกิจในกิจกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานระดับลานจอด (Line Maintenance) และการซ่อมใหญ่อากาศยาน (Heavy Maintenance) ซึ่งครอบคลุมถึงการซ่อมบำรุง Airframe (Airframe Maintenance) การซ่อมบำรุงโครงสร้างอากาศยาน (Aircraft Structure Repair) การซ่อมบำรุง Aircraft Structure Parts Overhaul, Modification & Retrofit Cabin/ Cargo Overhaul การทำความสะอาดผิวนอกอากาศยานและภายในอากาศยาน (Aircraft Cleaning: General & Depth Exterior/Interior Cleaning) การพ่นสี การลอกสี รวมถึงการประดับตกแต่งและทำลวดลายบนอากาศยาน (Aircraft Painting & Livery) การตรวจสอบโดยใช้เทคโนโลยีที่ไม่ทำลายหรือสร้างความเสียหายต่อชิ้นส่วนหรือโครงสร้างอากาศยาน (Non-Destructive Testing: NDT) การสอบเทียบเครื่องมือวัดและสอบเทียบเครื่องวัดประกอบการบิน (Calibration) รวมถึงการฝึกอบรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Training) • การบินไทยจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา รวมถึงร่างประกาศเชิญชวนร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน ร่างสัญญาร่วมทุน และสรุปการรับฟังความคิดเห็นภาคเอกชน ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ
กันยายน 2561	• คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ • การบินไทยจัดส่งรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของโครงการฯ ต่อ สกพอ.
4 ตุลาคม 2561	• คณะกรรมการนโยบายฯ เห็นชอบในหลักการของโครงการฯ
30 ตุลาคม 2561	• คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการฯ และอนุมัติงบประมาณให้กองทัพเรือดำเนินการว่าจ้างก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างในโครงการฯ
ปี 2561 - 2562	• กองทัพเรือจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) สำหรับการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งครอบคลุมถึงศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา • กองทัพเรือดำเนินการก่อสร้าง Taxi Way เพื่อเชื่อมต่อระหว่างทางวิ่ง (Runway) ที่ 1 และที่ตั้งโครงการฯ • กองทัพเรือออกแบบและคัดเลือกผู้รับเหมาเพื่อดำเนินการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างและงานโยธาของโครงการฯ โดยการออกแบบต้องประสานงานกับการบินไทยและ/หรือบริษัทร่วมทุน • การบินไทยและเอกชนผู้ประสงค์ร่วมทุนลงนามสัญญาร่วมทุน และจัดตั้งบริษัทร่วมทุน • บริษัทร่วมทุนขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) • บริษัทร่วมทุนดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อจัดจ้าง และให้ข้อมูลเพื่อใช้ในการออกแบบสิ่งปลูกสร้างและงานโยธาแก่กองทัพเรือ • กองทัพเรือเริ่มดำเนินการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างและงานโยธาในพื้นที่โครงการฯ

เวลา	การดำเนินการ
ประมาณปี 2563	● บริษัทร่วมทุนเริ่มกระบวนการสรรหาช่างอากาศยาน ● บริษัทร่วมทุนจัดเตรียมสถานที่ฝึกอบรมและเริ่มการฝึกอบรมช่างอากาศยาน (หลักสูตร 2 ปี) ● การบินไทยส่งคืนพื้นที่ฝ่ายซ่อมใหญ่อากาศยานอู่ตะเภา (MB) ให้แก่กองทัพเรือ ● บริษัทร่วมทุนสั่งซื้อระบบ Docking รวมถึงติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ในโรงพ่นสีอากาศยาน (Paint Shop)
ปี 2564	● การก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างและงานโยธาในพื้นที่โครงการฯ แล้วเสร็จประมาณเดือนมิถุนายน 2564 ● บริษัทร่วมทุนดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องด้านการขออนุญาต อาทิ การทำ Quality Management Systems เพื่อขอใบรับรองทางด้านการจัดการมาตรฐานคุณภาพ ISO 9001 และมาตรฐานคุณภาพทางด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 รวมถึงใบรับรองหน่วยซ่อมจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และองค์กรการบินระหว่างประเทศ ได้แก่ องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA)
	● บริษัทร่วมทุนดำเนินการศึกษา Aircraft MPD (Maintenance Planning Data) และจัดเตรียม Maintenance Planning Data, Work Sheet, Job Card, เครื่องมือและอุปกรณ์ รวมถึงอะไหล่และชิ้นส่วนอากาศยาน พร้อมทั้งติดตั้งระบบ Docking ในโรงซ่อมอากาศยานอัจฉริยะ Bay ที่ 1 และ Bay ที่ 2 (จากทั้งหมด 3 Bay) เพื่อเตรียมเปิดให้บริการ ● บริษัทร่วมทุนเริ่มกระบวนการสรรหาและฝึกอบรมบุคลากรในทุกสาขา
ประมาณกรกฎาคม 2565	● บริษัทร่วมทุนเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ โดยให้บริการครอบคลุมถึงการซ่อมใหญ่อากาศยาน (Heavy Maintenance) การซ่อมบำรุงอากาศยานระดับลานจอด (Line Maintenance) และการพ่นสีอากาศยาน (Aircraft Painting) โดยเริ่มให้บริการแก่อากาศยานของการบินไทยก่อน

5. ด้านการขนส่งทางอากาศ และการบริหารจัดการท่าอากาศยานสากล โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน (ทอท.) เป็นองค์กรที่ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศที่ขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจในภาคการขนส่ง ภาคการท่องเที่ยว และภาคการบริการของประเทศ รับผิดชอบการบริหารจัดการท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศ 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.)

ในปัจจุบันธุรกิจการบินที่นับวันจะเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ผู้โดยสารมีความต้องการเดินทาง ส่งผลให้ปริมาณการจราจรทางอากาศหนาแน่นมากขึ้น ทอท. ได้ตระหนักถึงอัตราการเติบโตและปริมาณการจราจรทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป ทอท. จึงมีโครงการเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยาน ทั้ง 6 แห่ง เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวการให้บริการของท่าอากาศยาน และการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีในอนาคต



รูปภาพแสดงแผนพัฒนาขีดความสามารถท่าอากาศยานของ ทอท.

6. แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ (National Airport Master Plan) โดย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ (National Airport Master Plan) ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2561 และอยู่ระหว่างการนำส่งเรื่องเพื่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณา

โดยเป้าหมายการดำเนินการของแผนฯ เพื่อกำหนดกรอบการพัฒนาระบบสนามบินในระยะ 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2561 - 2580) ให้มีการพัฒนาที่เหมาะสมและสามารถรองรับการขยายตัวของภาคการขนส่งทางอากาศในทุก ๆ ด้าน ทั้งในส่วนของพื้นที่ปฏิบัติการบิน (Airside Operations) และพื้นที่การปฏิบัติการภาคพื้น (Landside Operations) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ช่วงการเปลี่ยนแปลงหลัก

ช่วงการเปลี่ยนแปลงระยะ 10 ปีแรก (พ.ศ. 2561 - 2570) คือการเปลี่ยนแปลงจากแนวทางการบริหารระบบท่าอากาศยานที่เป็นแบบรวมศูนย์ ให้เปลี่ยนถ่ายสู่ระบบการบริหารท่าอากาศยานที่เป็นแบบกระจายสู่ท้องถิ่น (Central to Local: C2L) ให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในระดับท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการบริหารท่าอากาศยานแต่ละแห่งมากยิ่งขึ้นและมีกลไกที่ชัดเจน

ช่วงการเปลี่ยนผ่านระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) เป็นการเปลี่ยนผ่านจากระบบการบริหารท่าอากาศยานที่ให้ความสำคัญกับภาคส่วนท้องถิ่นสู่การยกระดับขีดความสามารถของการบริหารท่าอากาศยานไปยังระดับสากล (Local to Global: L2G) โดยมุ่งหวังผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานท่าอากาศยานของหน่วยงานสัญชาติไทยที่สามารถลงทุนดำเนินงานและให้บริการในต่างประเทศ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสำเร็จของหน่วยงานผู้ประกอบการด้านท่าอากาศยานของประเทศไทยในเวทีระดับสากล

ทั้งนี้ กำหนดให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องนำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไปบูรณาการการพัฒนาให้มีความสอดคล้อง เชื่อมโยง และสามารถสนับสนุนกันได้ต่อไป ซึ่งนอกจากจะเป็นกรอบในการพัฒนาเพื่อรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตแล้ว ยังจะเป็นพื้นฐานสำคัญที่จะช่วยผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินระดับโลกได้อีกทางหนึ่งด้วย



การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน กับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนกับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

1. กระทรวงคมนาคมกับการดำเนินการบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

การใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง กระทรวงการคลังได้ร่วมกับกระทรวงคมนาคม ในการดำเนินการ โดยคนกรุงเทพมหานครและอีก 6 จังหวัด ประกอบด้วย สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร ปทุมธานี นครปฐม พระนครศรีอยุธยา จะได้รับบัตรสวัสดิการแบบที่มีบรรจุ 2 ชิป โดยชิปแรกจะใช้กับรถเมล์และรถไฟฟ้า เป็นส่วนหนึ่งของบัตรแมงมุม หรือระบบตั๋วร่วมที่กระทรวงคมนาคมกำลังพัฒนาที่จะใช้กับระบบขนส่งมวลชนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร ในส่วนของรถเมล์จะเริ่มมีการติดตั้งเครื่องรับตั๋วอิเล็กทรอนิกส์

ต่อมาเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2561 ณ บริเวณชั้นร้านค้า สถานีรถไฟฟ้าสวนจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานพิธีเปิดการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐในระบบรถไฟฟ้า MRT ภายใต้แนวคิด **“บัตรสวัสดิการแห่งรัฐกับรถไฟฟ้า MRT”** โดยมี นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม นายวิชัย โภชนกิจ รองปลัดกระทรวงพาณิชย์ นางสาวสุทธิรัตน์ รัตนโชติ อธิบดีกรมบัญชีกลาง นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผู้บริหารบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท จำกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เข้าร่วมพิธี นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ กล่าวว่า **บัตรสวัสดิการแห่งรัฐในระบบรถไฟฟ้า MRT จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชน ทำให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น โดยสามารถใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐเดินทางและชำระค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้า MRT และรถโดยสารประจำทาง ขสมก. ได้ ซึ่งช่วยให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว และสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นได้ อันเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการภาคขนส่ง** อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมพฤติกรรมการใช้จ่ายชำระค่าสินค้าและบริการในชีวิตประจำวันของประชาชน ด้วยระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือ e-Payment ผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐที่เป็นบัตรอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเตรียมพร้อมเข้าสู่สังคมไร้เงินสดในอนาคต ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติของรัฐบาล การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กระทรวงคมนาคม มีความพร้อมให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อยได้เข้าถึงการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า MRT ที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยบัตรสวัสดิการแห่งรัฐที่จะใช้บริการในระบบรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง จะเป็นบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ประเภท Hybrid 2 Chips และเป็นไปตามมาตรฐานกลางระบบตั๋วร่วม (แมงมุม) โดยมีสัญลักษณ์แมงมุมที่ด้านหลังบัตร ซึ่งบัตรประเภทนี้จะเป็นบัตรสำหรับผู้มีสิทธิที่ลงทะเบียนใน 7 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม โดยประชาชนสามารถใช้ชำระค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้า MRT ทั้ง 2 สาย และรถโดยสารประจำทาง ขสมก. (ที่มีระบบ E-Ticket) ภายในวงเงินรวมกัน 500 บาท/คน/เดือน ทั้งนี้ ภาครัฐได้เปิดให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยที่ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐประเภทดังกล่าว นำบัตรฯ มาขึ้นทะเบียนเพื่อใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2561 ที่ผ่านมา ในเวลา 11.00 - 20.00 น. ณ จุดขึ้นทะเบียนบัตรสวัสดิการแห่งรัฐภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วงและสายสีน้ำเงินทุกสถานี และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐที่ขึ้นทะเบียนแล้วจะเริ่มใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2561 เป็นต้นไป และสามารถนำบัตรฯ มาขึ้นทะเบียนได้จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2561 แต่สำหรับผู้ที่จะได้รับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ประเภท Hybrid 2 Chips ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2561 เป็นต้นไปนั้น จะสามารถนำบัตรฯ มาใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้ทันที (เนื่องจากบัตรได้รับการขึ้นทะเบียนเรียบร้อยแล้ว) สามารถสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ได้ที่ ศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์บัตรสวัสดิการ

แห่งรัฐ โทร. 0 2109 2345 ในวันจันทร์ - วันศุกร์ ระหว่างเวลา 08.30 - 17.30 น. เว็บไซต์ รฟม. www.mrta.co.th เฟซบุ๊กแฟนเพจ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ Call Center รฟม. โทร. 0 2716 4044













2. การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนกับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ (สนข.)

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ร่วมกับกระทรวงการคลัง (กค.) ดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนกับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามนโยบายรัฐบาลในการเร่งดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชน โดยคำนึงถึงการให้บริการแก่ผู้มีรายได้น้อยให้สามารถเข้าถึงระบบบริการขนส่งสาธารณะ และการให้ความช่วยเหลือเพื่อแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ตามแนวทางการจัดประชารัฐสวัสดิการเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางภายในวงเงินที่ภาครัฐจัดสรรให้ ประกอบด้วย 1) วงเงินค่าโดยสารรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)/รถไฟฟ้า สำหรับชำระค่าโดยสารรถ ขสมก. ระบบ E-ticket/รถไฟฟ้า ได้ภายในวงเงิน 500 บาทต่อเดือน 2) วงเงินค่าโดยสารรถของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) สำหรับใช้ในการซื้อบัตรโดยสารรถ บขส. ได้ภายในวงเงิน 500 บาทต่อเดือน และ 3) วงเงินค่าโดยสารรถไฟ สำหรับใช้ในการซื้อบัตรโดยสารรถไฟได้ภายในวงเงิน 500 บาทต่อเดือน



โดยโครงสร้างของบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ จะเป็นบัตรที่มี 2 ชิปการ์ดรวมอยู่ในบัตรเดียว และมีแถบแม่เหล็ก รวมทั้งมีรูปแสดงตัวตนของเจ้าของสิทธิ ซึ่งชิปการ์ดตัวหนึ่งเพื่อการใช้บริการรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้าตามมาตรฐานกลางระบบตั๋วร่วม (แมงมุม) ส่วนชิปการ์ดอีกตัวหนึ่ง จะใช้ร่วมกับเครื่องรับชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Capture: EDC) เพื่อใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟ ค่าโดยสารรถ บขส. ค่าซื้อสินค้าร้านธงฟ้า และค่าก๊าซหุงต้ม ซึ่งกรมบัญชีกลางได้ดำเนินการแจกจ่ายบัตรสวัสดิการแห่งรัฐให้กับประชาชนผู้มีสิทธิตามโครงการลงทะเบียนเพื่อสวัสดิการแห่งรัฐ ปี 2560 เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2560 และเริ่มใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐร่วมกับเครื่องรับชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (EDC) เพื่อชำระค่าโดยสารรถไฟ รถ บขส. ค่าซื้อสินค้าร้านธงฟ้า และค่าก๊าซหุงต้ม ได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 สำหรับประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สมุทรปราการ นครปฐม และสมุทรสาคร จำนวนประมาณ 1.3 ล้านใบ จะได้รับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามมาตรฐานกลางระบบตั๋วร่วม (แมงมุม) เพื่อใช้ชำระค่าโดยสารรถประจำทางของ ขสมก. ระบบ E-Ticket เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2560 และเริ่มใช้งานได้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นไป ปัจจุบัน ขสมก. ได้ติดตั้งระบบ E-Ticket สำหรับรถโดยสารธรรมดาแล้วเสร็จ จำนวน 800 คัน รวม 75 เส้นทาง เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2561 และจะดำเนินการติดตั้งระบบฯ เพิ่มเติมจนครบทุกประเภทรถ จำนวน 2,600 คัน แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2561

ต่อมากรมบัญชีกลาง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บมจ.ธนาคารกรุงไทย ได้ลงนามบันทึกความร่วมมือ เรื่อง การดำเนินการระบบตั๋วร่วมเพื่อรองรับนโยบายบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2561 โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมลงนามในฐานะพยาน โดยเริ่มให้ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามมาตรฐานกลางระบบตั๋วร่วม (แมงมุม) นำบัตรสวัสดิการแห่งรัฐดังกล่าวมาขึ้นทะเบียนที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ทุกสถานี ตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2561 จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2561 และสามารถเริ่มใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2561 เป็นต้นไป คาดว่าจะขยายการให้บริการบัตรสวัสดิการแห่งรัฐเพื่อชำระค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดังนี้ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (สายสีเขียว) และส่วนต่อขยาย ภายในเดือนมีนาคม 2562 และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ภายในเดือนพฤษภาคม 2562



นอกจากนี้ คค. โดย สนข. ได้แจ้งความประสงค์ของผู้ประกอบการรถโดยสาร*เอกชนร่วมบริการ (รถร่วม)* ขสมก. และ บขส. รวมทั้งผู้ประกอบการเรือโดยสารต่อกรมบัญชีกลาง เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2561 เพื่อนำเสนอ กค. พิจารณาและผลักดันเป็นนโยบายให้ขยายการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐในภาคขนส่ง นอกจากจะใช้ได้เฉพาะรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. และรถไฟฟ้า เช่น เรือโดยสาร รถร่วม ขสมก. และรถร่วม บขส. ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้มีรายได้น้อยมีทางเลือกในการเดินทางภายในวงเงินที่ภาครัฐจัดสรรให้ ขณะนี้อยู่ระหว่าง กค. นำเสนอ ครม. พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป รวมทั้งได้มอบหมายให้ รฟม. เร่งดำเนินการประสานผู้ประกอบการเพื่อดำเนินการติดตั้งระบบฯ ให้สามารถชำระค่าโดยสารเรือผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐได้ภายในเดือนพฤษภาคม 2562 ต่อไป

3. ระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E-Ticket) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.)



ขสมก. ได้ทำสัญญาเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E-Ticket) กับกลุ่มนิติบุคคลร่วมทำงาน โดย บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ตามสัญญาเลขที่ ช.15/2560 ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2560 เพื่อติดตั้งระบบบนรถโดยสาร จำนวน 2,600 คัน โดยคู่สัญญาได้ติดตั้งระบบในรถธรรมดา จำนวน 100 คัน เมื่อเดือนตุลาคม 2560 เสร็จแล้ว และได้ติดตั้งในรถธรรมดา จำนวน 700 คัน เมื่อเดือนธันวาคม 2560 และติดตั้งระบบในรถส่วนที่เหลือ จำนวน 1,800 คัน



ขสมก. ได้มีการทดสอบระบบแล้ว พบว่ามีความเสถียร สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงพร้อมให้ประชาชนผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐนำบัตรฯ รุ่นแรก (เวอร์ชั่น 2.0) ใช้สิทธิขึ้นรถโดยสารธรรมดาที่ติดตั้งเครื่องอ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) จำนวน 800 คัน รวม 75 เส้นทาง ได้ตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2561 เป็นต้นไป ส่วนผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐที่นำบัตรฯ ไปลงทะเบียนกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่ออัพเกรดให้เป็นเวอร์ชั่น 2.5 ยังสามารถนำบัตรฯ มาใช้สิทธิขึ้นรถโดยสารดังกล่าวได้ตามปกติ โดยพนักงานเก็บค่าโดยสารจะฉีกคูปองให้กับผู้ถือบัตรฯ เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการใช้สิทธิ โดยไม่ต้องเสียค่าใช้บริการแต่อย่างใด ทั้งนี้ ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐจะต้องนำบัตรฯ มาแตะที่เครื่องอ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) ที่ติดตั้งบริเวณประตูรถทั้ง 2 ข้าง ทั้งขณะขึ้นและลงรถ เพื่อให้ระบบหักค่าโดยสารออกจากวงเงินในบัตรตามอัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้ ดังนี้



1. รถโดยสารธรรมดา เส้นทางปกติ อัตราค่าโดยสาร 6.50 บาท
2. รถโดยสารธรรมดา ขึ้นทางด่วน อัตราค่าโดยสาร 8.50 บาท
3. รถโดยสารธรรมดา กะสว่าง อัตราค่าโดยสาร 8.00 บาท



พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เยี่ยมชมการจัดแสดงรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ที่ติดตั้งระบบ E-Ticket และ GPS พร้อมทดลองใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐผ่านเครื่องอ่านบัตรที่ติดตั้งบนรถโดยสาร ในวันที่ 17 ตุลาคม 2560 บริเวณตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล โดยมี นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายพิชิต อัคราทิตย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายประยูร ช่วยแก้ว รองผู้อำนวยการ ขสมก. รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการ ขสมก. เข้าร่วมการเยี่ยมชม ทั้งนี้ ขสมก. ได้นำระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) และระบบ GPS มาติดตั้งบนรถโดยสารประจำทาง เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการ ทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวก ปลอดภัย และสามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว และสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ได้ทุกระบบ โดยเบื้องต้นจะติดตั้งเครื่องอ่านบัตรและเครื่องเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติบนรถโดยสารธรรมดา จำนวน 800 คัน เพื่อรองรับการใช้บริการของประชาชนผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐหรือบัตรผู้มีรายได้น้อยของกระทรวงการคลัง ซึ่งจะใช้บริการได้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นไป

4. เครื่องรับบัตรอัตโนมัติ (อีดีซี) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)



บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้ประสานกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ติดตั้งเครื่องรับบัตรอัตโนมัติ (อีดีซี) เพื่อรองรับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ โดยดำเนินการติดตั้งที่สถานีขนส่งผู้โดยสารทั้ง 3 แห่ง รวมทั้งสถานีเดินรถของบริษัท จำนวน 121 แห่ง ทั่วประเทศ โดยกำหนดเงื่อนไขในการใช้สิทธิโดยสารรถของบริษัท ดังนี้ 1. ต้องยื่นบัตรแสดงตนในการซื้อตั๋วรถโดยสารและต้องเป็นผู้เดินทางเองเท่านั้น 2. สามารถซื้อตั๋วรถโดยสารของบริษัทได้ในวงเงิน 500 บาทต่อเดือน กรณีค่าโดยสารเกินวงเงินที่ได้รับ ต้องจ่ายส่วนต่างเป็นเงินสดเท่านั้น 3. สามารถใช้บริการรถโดยสารของบริษัทได้ทุกมาตรฐาน และทุกเส้นทาง 4. สามารถใช้ร่วมกับสิทธิลดหย่อนอื่น ๆ ได้ตามเงื่อนไขที่บริษัทกำหนด 5. เมื่อซื้อตั๋วรถโดยสารแล้ว ไม่สามารถคืนตั๋วได้ทุกกรณี แต่สามารถเลื่อนการเดินทางได้ภายใต้เงื่อนไขที่บริษัทกำหนด 6. สามารถซื้อตั๋วรถโดยสารได้ที่ช่องจำหน่ายตั๋วของบริษัท ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร เอกมัย และถนนบรมราชชนนี) และที่ทำการสถานีเดินรถ จำนวน 121 แห่งทั่วประเทศ จำนวนผู้ใช้สิทธิสวัสดิการแห่งรัฐในการเดินทางด้วยรถโดยสารของบริษัทฯ ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2560 - 30 กันยายน 2561 รวมทั้งสิ้นจำนวน 354,679 คน เฉลี่ยวันละ 972 คน มีรายได้ค่าโดยสารจำนวน 122.563 ล้านบาท

5. ระบบตั๋วร่วม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบตั๋วร่วม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบให้กับประชาชนด้วยบัตรเพียงใบเดียวเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม และให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และทางพิเศษ เป็นต้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2557 ให้ คค. เร่งดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (E-Ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนที่สัญจรโดยเรือโดยสาร รถไฟฟ้า และรถประจำทาง โดยให้คำนึงถึงการให้บริการแก่ผู้มีรายได้น้อย ให้สามารถเข้าถึงระบบบริการขนส่งสาธารณะ รวมทั้งการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการของผู้พิการและผู้สูงอายุด้วย ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2560 เห็นชอบในหลักการแนวทางการจัดประชารัฐสวัสดิการ โดยให้การช่วยเหลือประชาชนผู้มีรายได้น้อยเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ประกอบด้วย 1) วงเงินค่าโดยสารรถองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)/รถไฟฟ้า

จำนวน 500 บาทต่อคนต่อเดือน ใช้ชำระค่าโดยสารรถ ขสมก. ระบบ E-Ticket/รถไฟฟ้าได้ภายในวงเงิน 500 บาทต่อเดือน 2) วงเงินค่าโดยสารรถบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) จำนวน 500 บาทต่อคนต่อเดือน ใช้ในการซื้อบัตรโดยสารรถ บขส. ได้ภายในวงเงิน 500 บาทต่อเดือน และ 3) วงเงินค่าโดยสารรถไฟ จำนวน 500 บาทต่อคนต่อเดือน ใช้ในการซื้อบัตรโดยสารรถไฟได้ภายในวงเงิน 500 บาทต่อเดือน

การนำบัตรสวัสดิการแห่งรัฐมาใช้กับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีน้ำเงินในระยะแรก

ระหว่างวันที่ 6 กรกฎาคม 2561 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2561 ได้มีการเปิดให้ผู้ที่ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐนำบัตรมาขึ้นทะเบียน ณ สถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีน้ำเงินทุกสถานี โดยผู้ที่ขึ้นทะเบียนแล้วสามารถนำบัตรมาใช้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีน้ำเงินได้ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2561 โดยในวันดังกล่าว รฟม. ได้จัดพิธีเปิดการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐกับรถไฟฟ้า MRT โดยได้รับเกียรติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานในพิธี ณ สถานีรถไฟฟ้าสวนจตุจักร พิธีเปิดการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐกับรถไฟฟ้า MRT เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2561







พิธีเปิดการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐกับรถไฟฟ้า MRT เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2561



นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้สัมภาษณ์พิเศษนิตยสาร “Life and Metro” ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2561 ณ ห้องราชรถ กระทรวงคมนาคม โดยมีประเด็นเกี่ยวกับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐกับรถไฟฟ้า MRT ซึ่งปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการลงทะเบียนบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เพื่อให้ประชาชนผู้ถือบัตรฯ สามารถใช้ชำระค่าเดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง





และสายสีน้ำเงินได้ โดยกำหนดให้ประชาชนผู้ถือบัตรฯ ที่มี 2 ชิปการ์ด มาขึ้นทะเบียนที่จุดให้บริการขึ้นทะเบียนบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน ตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม - 30 กันยายน 2561

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานงานเปิดตัวบัตรโดยสารร่วม หรือ “บัตรแมงมุม” ภายใต้แนวคิด “แมงมุม เชื่อมโยงความสุขทุกการเดินทาง ด้วยบัตรใบเดียว” เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2561 ณ สถานีรถไฟฟ้าเตาปูน โดยมี นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม นายพีระพล ถาวรศุภเจริญ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เข้าร่วมนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า การพัฒนาระบบตั๋วร่วม หรือ Common Ticketing System ถือเป็นภารกิจสำคัญของกระทรวงคมนาคมที่ต้องเร่งดำเนินการเพื่อพัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งตามนโยบายของรัฐบาลในการเพิ่มความสะดวกด้านการเดินทางให้แก่ประชาชน ซึ่งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ สนข. รฟม. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รฟฟท. และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประสานความร่วมมือในการดำเนินงานเพื่อเชื่อมต่อระบบและให้บริการระบบตั๋วร่วม หรือ “บัตรแมงมุม” ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ประชาชนสามารถใช้บัตรโดยสารเพียงใบเดียวเดินทางเชื่อมต่อได้ทุกระบบ บัตรแมงมุมสามารถนำไปใช้ได้กับระบบรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (MRT สายสีม่วง) และสายเฉลิมรัชมงคล (MRT สายสีน้ำเงิน) ได้ในวันที่ 23 มิถุนายน 2561 เป็นต้นไป โดยในวันดังกล่าว รฟม. จะแจกบัตรแมงมุมให้แก่ประชาชน ทั้ง 3 ประเภท ได้แก่ บัตรบุคคลทั่วไป (สีน้ำเงิน) บัตรผู้สูงอายุ (สีทอง) และบัตรนักเรียน/นักศึกษา (สีเงิน) ซึ่งสามารถติดต่อขอรับได้ที่รถไฟฟ้า MRT สายสีม่วงทุกสถานี โดยบัตรบุคคลทั่วไป รับได้ตั้งแต่วันที่ 23 - 29 มิถุนายน และ 2 - 5 กรกฎาคม 2561 จำนวน 16,000 ใบ/วัน สถานีละ 1,000 ใบ/วัน สำหรับบัตรนักเรียน/นักศึกษาและบัตรผู้สูงอายุ รับได้ในวันที่ 30 มิถุนายน และ 1 กรกฎาคม 2561 ประเภทละ 5,000 ใบ/วัน สถานีละ 312 ใบ/ประเภท/วัน โดยแสดงบัตรประจำตัวประชาชน/บัตรประจำตัวนักเรียน/นักศึกษา เพื่อขอรับบัตรที่ห้องออกบัตรโดยสาร และเมื่อจะนำไปใช้ในระบบรถไฟฟ้า MRT จะต้องเติมเงินขั้นต่ำ 150 บาท แบ่งเป็นค่ามัดจำบัตร 50 บาท และมูลค่าการเดินทางสำหรับโดยสารรถไฟฟ้าขั้นต่ำ 100 บาท ได้เฉพาะที่สายสีม่วงทุกสถานี ทั้งนี้ มีจำนวนจำกัด และจำกัดสิทธิ 1 คนต่อใบเท่านั้น สำหรับรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ จะสามารถใช้บัตรได้ในเดือนตุลาคม 2561




MANGMOOM

MANGMOOM



MANGMOOM

6. สถิติผู้โดยสารรถไฟในการใช้สิทธิบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

สถิติผู้โดยสารรถไฟในการใช้สิทธิบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2560 - ตุลาคม 2561

1. จำนวนผู้โดยสาร



2. รายได้จากการโดยสาร



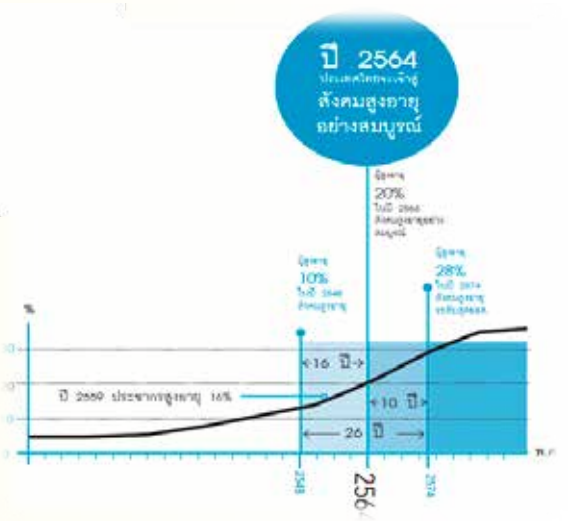
การพัฒนาและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ



การพัฒนาและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ

กระทรวงคมนาคมกับการพัฒนาและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกคน

สืบเนื่องจากแนวโน้มในปี พ.ศ. 2564 ประเทศไทยจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างสมบูรณ์ ประกอบกับจำนวนผู้พิการที่ได้รับผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนสูงขึ้น



รัฐธรรมนูญฯ 2560 ได้ให้ความสำคัญโดยกำหนดให้ประชาชนต้องได้รับการดูแลสิทธิเสรีภาพอย่างเท่าเทียม ซึ่งสอดคล้องและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ที่มุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพของคนและสร้างโอกาสความเสมอภาคเท่าเทียมกันทางสังคม สร้างโอกาสให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทั่วถึง และปลอดภัย ทำให้เกิดความเสมอภาคและเท่าเทียมกัน

ที่ผ่านมา กระทรวงคมนาคมเสนอกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2560 ควบคู่พร้อมกับการบูรณาการขับเคลื่อนการพัฒนาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ครอบคลุมมิติการพัฒนาการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกทั้ง 4 ด้าน ได้แก่

1) ด้านนโยบายและข้อกฎหมาย
2) ด้านการพัฒนาโครงสร้างกายภาพของสถานที่ให้บริการภาคขนส่ง
3) ด้านการพัฒนาบุคลากรที่ออกแบบและให้บริการ และ
4) ด้านนวัตกรรมหรือเทคโนโลยีที่จำเป็นสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ



การขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบยุทธสาสตร์ทั้ง 4 ด้านข้างต้น จำเป็นต้องอาศัยนโยบาย แผนงาน งบประมาณ และการส่งเสริมความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการดำเนินการที่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ

ก. การดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานหลักในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ จึงได้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคนภายใต้แนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งที่เข้าถึงอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) และรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่มตามหลักการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design/Transport for All) เพื่อให้เกิดเครื่องมือและกลไกอันนำไปสู่การพัฒนาและยกระดับระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีประสิทธิภาพ เสมอภาคและเท่าเทียมอย่างยั่งยืน







วัตถุประสงค์

1) จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน เพื่อให้เป็นกรอบในการดำเนินการพัฒนาสู่ “ระบบขนส่งที่เสมอภาคและเท่าเทียม” (Inclusive Transport) และระบบขนส่งสำหรับทุกคน (Transport for All) ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

2) การพัฒนาศักยภาพบุคลากรภาคการขนส่งให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบ ประเมินผลการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคน และการพัฒนาทักษะการให้บริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุ

ขอบเขตของงาน จำแนกเป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย

1) การรวบรวม วิเคราะห์ และสรุปผลข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการจัดทำแผนแม่บทฯ ประกอบด้วย การรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ

2) การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน โดยการวิเคราะห์ ประมวลผลข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิเพื่อจัดทำแผนฯ ซึ่งจะนำไปสู่กรอบชี้นำการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานและการบริการภาคการขนส่งให้ครอบคลุมทั้งประเทศที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี ตลอดจนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ



สถานะการดำเนินงาน

สนข. ได้ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานและภาคประชาสังคมที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 1 แล้ว เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2561 ณ โรงแรม เดอะ เบอร์เคลีย์ โฮเต็ล ประตูน้ำ โดยมีกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการสัมมนาดังกล่าว อาทิ หน่วยงานในสังกัด คค. องค์กรคนพิการและผู้สูงอายุ องค์กรวิชาชีพ ผู้ประกอบการภาคการขนส่ง และสถาบันการศึกษา เป็นต้น จำนวน 138 คน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาโครงการฯ ได้ลงสำรวจและเก็บข้อมูลภาคสนามใน 4 ภูมิภาค เพื่อจัดทำต้นแบบสถานีขนส่งสาธารณะทั้ง 4 รูปแบบ ได้แก่ สถานีขนส่งจังหวัดเชียงราย แห่งที่ 2 สถานีรถไฟขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต และท่าเรือเทศบาลศรีราชา จังหวัดชลบุรี

สนข. ได้จัดประชุมเพื่อให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1 (Progress Report 1) โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาฯ เห็นชอบรับรายงานดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2561 แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการประชุมเพื่อให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะรายงานฉบับกลาง (Interim Report) ในวันที่ 15 พฤศจิกายน 2561

ข. การดำเนินการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน



“ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษท่าเรือ” 1





“ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว” 2

1. การดำเนินการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการทางถนน โดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ให้ความสำคัญกับคนพิการที่มาใช้บริการทางพิเศษ โดยได้พัฒนาและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ มีรายละเอียดดังนี้ต่อไปนี้

1. ห้องน้ำสาธารณะและห้องน้ำสำหรับคนพิการ
   - ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษท่าเรือ 1 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร
   - ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว 2 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)




ศูนย์ควบคุมทางพิเศษเฉลิมมหานคร




ศูนย์ควบคุมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)

2. ราวบันไดสเตนเลสสำหรับผู้สูงอายุและคนพิการ
   - ศูนย์ควบคุมทางพิเศษเฉลิมมหานคร
   - ศูนย์ควบคุมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)

ค. ด้านการขนส่ง

1. การดำเนินการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสำหรับคนพิการ โดย กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

1.1 การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการภายในอาคารสำนักงาน

กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้เริ่มออกแบบอาคารสำนักงานให้สอดคล้องกับกฎกระทรวง กำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548 โดยออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ เช่น ที่จอดรถ ทางลาด แผ่นพื้นผิวต่างสัมผัส เคาน์เตอร์ติดต่องาน ประตู ลิฟต์ ห้องน้ำ เป็นต้น ในขณะที่มีการปรับปรุงโครงการสำนักงานขนส่งเดิมที่ก่อสร้างมานานกว่า 30 ปี ให้สามารถรองรับผู้พิการได้ (ตามสภาพพื้นที่) เช่น การก่อสร้างที่จอดรถ ทางลาด ปรับปรุงห้องน้ำ เป็นต้น โดยปัจจุบันสำนักงานขนส่งในระดับจังหวัดทั้งหมดมีทางลาดสำหรับผู้พิการแล้ว



ปัจจุบันอาคารสำนักงานขนส่งที่จะดำเนินการก่อสร้างใหม่ทั้งหมด ออกแบบตามหลัก Universal Design โดยคำนึงถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกคนแล้ว และ ขบ. ยังมีเป้าหมายที่จะดำเนินการปรับปรุงอาคารเดิมทั้งหมดให้รองรับผู้พิการด้วย

1.2 การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร

กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ขอความร่วมมือหน่วยงานที่บริหารสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น บขส. และเอกชน ให้ปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสาร โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ เช่น ทางลาด ห้องน้ำ ที่นั่งรอรถ เป็นต้น เพื่อช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ โดยหน่วยงานใดที่มีความพร้อมก็ขอให้ดำเนินการทันที หากยังไม่มีความพร้อมก็ขอให้จัดทำแผนรองรับเพื่อดำเนินการในระยะต่อไป



1.3 การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการสำหรับรถโดยสารสาธารณะ



กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถชานต่ำที่สามารถรองรับการเดินทางของผู้พิการและผู้สูงอายุที่ต้องใช้ Wheel Chair โดยผู้ยื่นคำขอที่เสนอใช้รถชานต่ำอย่างน้อยร้อยละ 20 ของพื้นที่ทั้งหมด จะได้รับคะแนนในหัวข้อ “คะแนนพิเศษเพื่อส่งเสริมการพัฒนารูปแบบการบริการ”

2. การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง โดย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

2.1 ลดหย่อนค่าโดยสารรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศร้อยละ 50 (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) ให้แก่คนพิการทุกประเภท ได้แก่ คนพิการที่เห็นเป็นประจักษ์ หรือคนพิการที่ถือบัตรสมาชิกสมาคมใดสมาคมหนึ่ง

2.2 การจัดที่นั่งสำรองเพื่อคนพิการบนรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. บริเวณที่ซึ่งผู้พิการสามารถขึ้น-ลงได้สะดวกทุกคัน











2.3 จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการบริเวณที่ทำการและอู่จอดรถ ได้แก่

ห้องน้ำ





ทางลาด





ที่จอดรถ



ง. ด้านการขนส่งทางราง

1. การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ Service for the disabled โดย การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กำหนดให้สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และตู้โดยสารรถไฟฯ (บชท.ป.) เป็นต้นแบบโครงการนำร่อง กระทรวงคมนาคม โดยทำการสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการในโครงการนำร่อง (Pilot Project) ภายในสถานีกรุงเทพและในรถโดยสารคนพิการ เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยผู้ว่าการรถไฟฯ และสื่อมวลชนได้ร่วมกันเปิด “โครงการนำร่องเพื่อคนพิการของการรถไฟฯ” โดยจัดเดินขบวนรถพิเศษเดินทางจากสถานีกรุงเทพ - ชุมทางฉะเชิงเทรา และการรถไฟฯ ได้ดำเนินการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ ดังนี้

1.1 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการภายในสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)

1.1.1 ประตูสำหรับคนพิการ เนื่องจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ เป็นอาคารชั้นเดียว และมีลักษณะเปิด คนพิการสามารถเข้าและออกจากสถานีรถไฟฯ โดยผ่านทางประตูที่การรถไฟฯ ได้จัดสร้างไว้แล้ว และมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกตลอดเวลาทำการ

1.1.2 ที่นั่งสำหรับคนพิการ

1.1.3 ทางลาดสำหรับรถเข็น

1.1.4 ช่องขายตั๋วสำหรับคนพิการ การรถไฟฯ ได้จัดให้คนพิการซื้อตั๋วโดยสารได้ ณ ช่องจำหน่ายตั๋วเฉพาะคนพิการ โดยมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในระหว่างซื้อตั๋วตลอดเวลา

1.1.5 จุดบริการรถเข็นคนพิการขึ้นและลงจากรถ

1.1.6 ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ

1.1.7 โทรศัพท์สาธารณะสำหรับคนพิการ






1.1.8 ที่จอดรถสำหรับผู้พิการ

1.1.9 ป้ายบอกทางสำหรับคนพิการ

1.2 โบกี้สำหรับคนพิการ การรถไฟฯ ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการสำหรับคนพิการที่เดินทางโดยสารรถไฟตามสถานีรถไฟทั้งประเทศให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ.คนพิการและกฎกระทรวง ดังนี้

1.2.1 ทางลาดขึ้นและลงรถไฟ

1.2.2 พื้นที่สำหรับจอดรถเข็นคนพิการ

1.2.3 อุปกรณ์ยกรถเข็นคนพิการขึ้นและลงจากรถไฟ

1.2.4 ที่นั่งสำหรับคนพิการ

1.2.5 ห้องน้ำสำหรับคนพิการ

1.2.6 ห้องนอนสำหรับคนพิการ คนพิการสามารถโดยสารในตู้นอนของการรถไฟฯ ได้ ซึ่งแบ่งออกเป็นรถนอนชั้นที่ 1 และรถนอนชั้นที่ 2 การรถไฟฯ ได้จัดให้คนพิการนอนในเตียงชั้นล่างเท่านั้น และจัดให้มีพนักงานอำนวยความสะดวก

1.2.7 ป้ายแสดงอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกบนโบกี้รถไฟพร้อมวิธีการใช้งาน

1.2.8 ป้ายสัญลักษณ์รูปคนพิการ










2. นโยบายการพัฒนาและจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการเพื่อคนพิการ เด็ก ผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ โดย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีนโยบายการพัฒนาและจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการเพื่อคนพิการ เด็ก ผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ โดยได้ดำเนินการออกแบบและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในทุกโครงการ เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม ซึ่งประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน ดังนี้

- ที่จอดรถสำหรับผู้พิการ บริเวณอาคารจอดรถ และพื้นที่จอดรถต่าง ๆ
- ทางลาด เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมต่อสำหรับวีลแชร์ไปยังพื้นที่ต่างระดับต่าง ๆ
- ลิฟต์โดยสาร สำหรับผู้โดยสารทุกประเภท ให้บริการทั้งสองฝั่งถนน และครอบคลุมทุกชั้นของสถานี รวมถึงปุ่มกดอักษรเบรลล์ สำหรับผู้บกพร่องทางการมองเห็น
- พื้นผิวต่างสัมผัส สำหรับผู้บกพร่องทางการมองเห็น
- ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ รวมอุปกรณ์แจ้งเตือนเหตุฉุกเฉินทุกสถานี


ที่จอดรถสำหรับผู้พิการ


ทางลาด


ลิฟต์โดยสารและพื้นผิวต่างสัมผัส


ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ

- ป้ายบอกทางต่าง ๆ สำหรับผู้พิการ
- ประตูกั้นชานชาลา เพื่อช่วยเพิ่มความปลอดภัยที่ชั้นชานชาลา
- อื่น ๆ เช่น บันไดเลื่อน จุดยึดวีลแชร์ภายในรถไฟฟ้า เป็นต้น


ประตูกั้นชานชาลา


จุดยึดวีลแชร์ภายในรถไฟฟ้า

ทั้งนี้ รฟม. ได้มีการรับฟังความคิดเห็นจากการประชุมและสัมมนาต่าง ๆ และนำข้อมูลดังกล่าวมาปรับปรุงสำหรับโครงการรถไฟฟ้าต่าง ๆ ทั้งโครงการในปัจจุบันที่เปิดบริการแล้ว และโครงการในอนาคตที่กำลังออกแบบและก่อสร้างต่อไปด้วย

5. ด้านการขนส่งทางน้ำ

1. การอำนวยความสะดวกต่อผู้พิการ โดย กรมเจ้าท่า (จท.)

1.1 บริเวณท่าเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา

จัดทำผิวกันลื่น และทางลาดบนโป๊ะ





1.2 บริเวณท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด

ทางลาดเข้าตัวอาคารท่าเทียบเรือ ห้องน้ำสำหรับคนพิการ

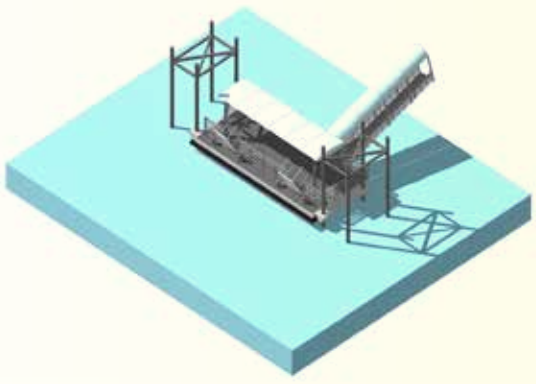




1.3 งานจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการในอนาคต บริเวณท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา







กรมเจ้าท่า ร่วมกับผู้ประกอบการเดินเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ได้ร่วมทดสอบสะพานปรับระดับเทียบเรือ บริเวณท่าเรือท่าสาทร ซึ่งรูปแบบสะพานปรับระดับเทียบเรือดังกล่าว ได้ร่วมกับภาคเอกชนจัดทำขึ้น และได้ดำเนินการทดสอบการใช้งานเพื่อให้เห็นรูปแบบการใช้งาน ปัญหา อุปสรรค และรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ประกอบการเดินเรือ ก่อนนำมาปรับปรุงให้เหมาะสมกับการใช้งานในอนาคต ให้มีความสะดวก ความปลอดภัย และให้มีการใช้งานอย่างเท่าเทียมทั้งผู้พิการและผู้สูงอายุต่อไป ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการดังกล่าวไว้ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

2. การพัฒนาและจัดสิ่งอำนวยความสำดวกสำหรับคนพิการ โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการพัฒนาและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ ดังนี้

2.1 จัดให้มีทางลาดสำหรับคนพิการ
2.2 จัดให้มีที่จอดรถสำหรับคนพิการ
2.3 จัดให้มีห้องน้ำสำหรับคนพิการ
2.4 จัดให้มีปุ่มกดลิฟต์สำหรับคนพิการ

ทางลาดสำหรับผู้พิการบริเวณทางเข้า - ออกอาคาร







ที่จอดรถสำหรับผู้พิการ




ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ




ปุ่มกดลิฟต์โดยสารสำหรับผู้พิการ




6. ด้านการขนส่งทางอากาศ

1. อุปกรณ์นำพาคนพิการหรือรถเข็นคนพิการขึ้นและลงอากาศยาน (Invalid High – Lift truck) โดย กรมท่าอากาศยาน (ทย.)

กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ได้จัดซื้ออุปกรณ์นำพาคนพิการหรือรถเข็นคนพิการขึ้นและลงอากาศยาน (Invalid High - Lift truck) ซึ่งเป็นยานยนต์ชนิดพิเศษเพื่อรับส่งผู้โดยสารที่ด้อยสมรรถนะด้านการเคลื่อนไหวด้วยตนเอง เพื่อเข้าหรือออกจากประตูอากาศยานโดยตรง อันได้แก่ ผู้โดยสารที่เจ็บป่วยฉุกเฉิน หรือผู้โดยสารพิการที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ถนัด โดยยานยนต์ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปรับ ณ จุดประตูของอากาศยานโดยใช้บุคคลควบคุมเพียงคนเดียว จำนวน 1 คัน ณ ท่าอากาศยานหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์





















2. การมอบเงินสนับสนุนในการประกอบอาชีพแก่คนพิการหรือผู้ดูแลคนพิการ โดย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

เนื่องจากที่ทำการของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ปัจจุบันเป็นการเช่าอาคารของไอที สแควร์ จึงมีข้อจำกัดพื้นที่ กพท. ไม่สามารถพัฒนาและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการได้ แต่ทั้งนี้ กพท. ได้พิจารณาเห็นควรมอบโอกาสให้คนพิการหรือผู้ดูแลคนพิการได้มีทุนในการประกอบอาชีพต่อไป โดยการมอบเงินสนับสนุนในการประกอบอาชีพแก่คนพิการหรือผู้ดูแลคนพิการ จำนวน 3 ราย รายละ 113,150 บาท เป็นเงินทั้งสิ้น 339,450 บาท และได้มีการลงนามในสัญญาให้ความช่วยเหลือ เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561 ให้แก่

(1) นางน้อย ศรีวัลลภ ผู้ดูแลคนพิการ

ขอใช้สิทธิแทนคนพิการ คือ นางสาวนฤมล เขียวนาคา ซึ่งพิการทางสติปัญญา ขอรับความช่วยเหลือในการประกอบอาชีพรับซ่อม แก้ทรง และซักรีดเสื้อผ้า

(2) นางวันทนา หมื่นแสน ผู้ดูแลคนพิการ

ขอใช้สิทธิแทนคนพิการ คือ นายวุฒา หมื่นแสน ซึ่งพิการทางการได้ยิน จิตใจ และสติปัญญา ขอรับความช่วยเหลือในการประกอบอาชีพผลิตและจำหน่ายเครื่องครัวสเตนเลส

(3) นางธนัท วรรณทอง ผู้ดูแลคนพิการ

ขอใช้สิทธิแทนคนพิการ คือ ด.ญ.บุปผาสวรรค์ วรรณทอง ซึ่งพิการทางการเคลื่อนไหว ขอรับความช่วยเหลือในการประกอบอาชีพรับซ่อม แก้ทรง ตัดเย็บเสื้อผ้า และรับสักลาย

3. การพัฒนาและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ โดย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)

3.1 การติดตั้งปุ่มกดภายในลิฟต์สำหรับคนพิการอาคารอำนวยการ




3.2 ปรับปรุงห้องน้ำอาคารอำนวยการให้มีห้องน้ำสำหรับคนพิการ




3.3 จัดทางลาดขึ้นอาคาร

3.3.1 อาคารอำนวยการ




3.3.2 อาคาร 60 ปี




3.3.3 อาคารสโมสร




3.4 จัดทำทางลาดชันขึ้นฟุตบาทสำหรับคนพิการ



3.5 จัดทำที่จอดรถสำหรับคนพิการเพิ่มบริเวณหน้าห้องพยาบาล และอาคารศูนย์ปฏิบัติการ




4. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ โดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)

ตามนโยบายของรัฐบาลที่ผ่านมาได้ให้ความสำคัญถึงเรื่องการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ซึ่งถือเป็นสิ่งสำคัญส่วนหนึ่งของงานบริการในระบบสายการบินที่จะต้องจัดหาอุปกรณ์ที่ทันสมัยได้มาตรฐาน ถึงแม้ว่าจะมีราคาสูงก็ตาม เพื่อให้ผู้รับบริการเกิดความมั่นใจว่าจะได้รับความสะดวกสบายและความปลอดภัย อีกทั้งรวมถึงการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการเพื่อให้ได้มาตรฐาน เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้รับบริการว่าจะได้รับการดูแลอย่างดี ในส่วนของการพัฒนาของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นั้น มีลำดับการดำเนินการ ดังนี้

ขั้นตอนเรื่องการพัฒนาการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุ ดังนี้

1) มีการตรวจสอบอุปกรณ์และบุคลากรที่ให้บริการให้อยู่ในสภาพพร้อมอยู่เสมอจากหน่วยงานภายนอกและภายในที่ได้รับการยอมรับ

2) มีการส่งอุปกรณ์ที่ชำรุดเข้าซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา

3) เจ้าหน้าที่ที่ให้บริการจะต้องมีการอบรมทุกปี โดยผู้เชี่ยวชาญจากสถานพยาบาลที่ได้การรับรองจากหน่วยงานภาครัฐ การให้บริการในระบบสายการบินไม่สามารถหยุดนิ่งได้ แต่จะต้องคอยติดตามและพัฒนาการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

การลดหย่อนบัตรโดยสารสำหรับผู้พิการ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มอบสิทธิพิเศษสำหรับผู้พิการ โดยลดหย่อนค่าบัตรโดยสารเครื่องบินเส้นทางบินภายในประเทศเฉพาะชั้นประหยัดในอัตราร้อยละ 50 สำหรับคนพิการ และร้อยละ 25 สำหรับผู้ติดตาม โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

1. ผู้พิการจะต้องขึ้นทะเบียนหรือมีหนังสือรับรองจากสมาคมคนพิการ
2. การลดหย่อนค่าบัตรโดยสารในประเทศ จะให้บริการสำหรับผู้พิการ 1 คน ต่อผู้ติดตาม 1 คน เดินทางด้วยสายการบินไทยเท่านั้น ขณะนี้มีให้บริการ 3 เส้นทาง คือ เชียงใหม่ ภูเก็ต และกระบี่

5. การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกไว้บริการผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกไว้บริการผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้ง 6 แห่ง โดยคำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้บริการทุกกลุ่มและทุกสภาพร่างกาย รวมถึงผู้ใช้บริการที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษ เช่น คนพิการ และผู้สูงอายุ ซึ่งบุคคลเหล่านี้มีความจำเป็นต้องใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอุปกรณ์ หรือรูปแบบของการให้บริการที่เพิ่มขึ้นจากสิ่งอำนวยความสะดวกทั่วไป เช่น จุดจอดรถรับ - ส่งบริเวณชานชาลา ที่จอดรถ ซึ่งจัดไว้ใกล้ทางเข้า - ออกอาคาร เคาน์เตอร์บริการข้อมูลสำหรับผู้ที่ใช้รถเข็น ห้องน้ำ ทางลาด ลิฟต์ ที่นั่งพักคอย ตู้บริการถ่ายทอดการสื่อสารสำหรับคนพิการทางการได้ยิน (TTRS) และการติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับคนพิการทางสายตา เป็นต้น

เพื่อให้ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งดังกล่าวคงไว้ซึ่งมาตรฐานในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษ ทอท. จึงมีการรณรงค์เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจและสร้างจิตสำนึกในประเด็นของการจัดสภาพแวดล้อมที่ทุกคนเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ และมีกระบวนการตรวจสอบและบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการจัดฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติให้กับพนักงานที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษเป็นประจำทุกปี โดยได้เชิญวิทยากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และวิทยากรที่เป็นคนพิการมาร่วมบรรยายและตอบข้อซักถาม เพื่อแลกเปลี่ยนแนวคิดและประสบการณ์ ตลอดจนแนวทางในการอำนวยความสะดวกที่ตอบสนองความต้องการอย่างแท้จริงและการช่วยเหลือที่ถูกต้อง

การดำเนินงานในเรื่องดังกล่าวของ ทอท. ได้แสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญกับคนพิการและผู้สูงอายุ เพื่อให้สามารถเข้าถึงการให้บริการของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

6. การอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ โดย บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บทม.)

เนื่องจากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้เช่าพื้นที่ของบริษัท การบินไทย จำกัด ดังนั้น พื้นที่จึงมีการทำทางลาดชันให้กับผู้พิการหรือทุพพลภาพและคนชราแล้ว

ทางลาดชันสำหรับผู้พิการและคนชรา







รายงานการเงิน ของกระทรวงคมนาคม
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

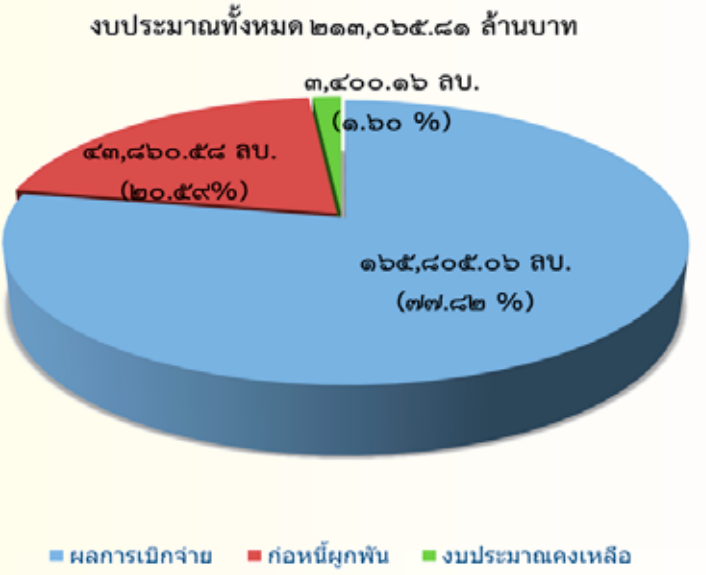
สรุปการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม/ งบประมาณแผ่นดินในสังกัดกระทรวงคมนาคม/ การเบิกจ่ายงบประมาณรัฐวิสาหกิจของหน่วยงาน ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

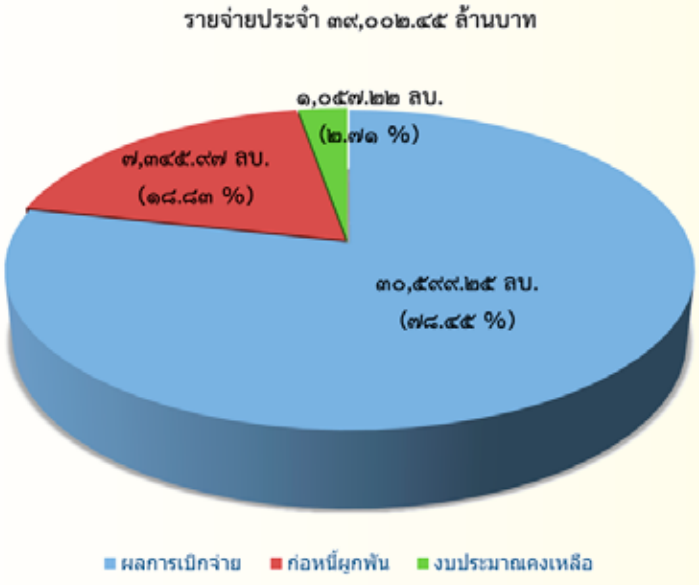
1. งบประมาณแผ่นดินในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

คค. ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 จำนวน 213,065.81 ล้านบาท แบ่งเป็นรายจ่ายประจำ 39,002.45 ล้านบาท (ร้อยละ 18.30) และรายจ่ายลงทุน 174,063.36 ล้านบาท (ร้อยละ 81.70) โดยมีผลการเบิกจ่าย ดังนี้

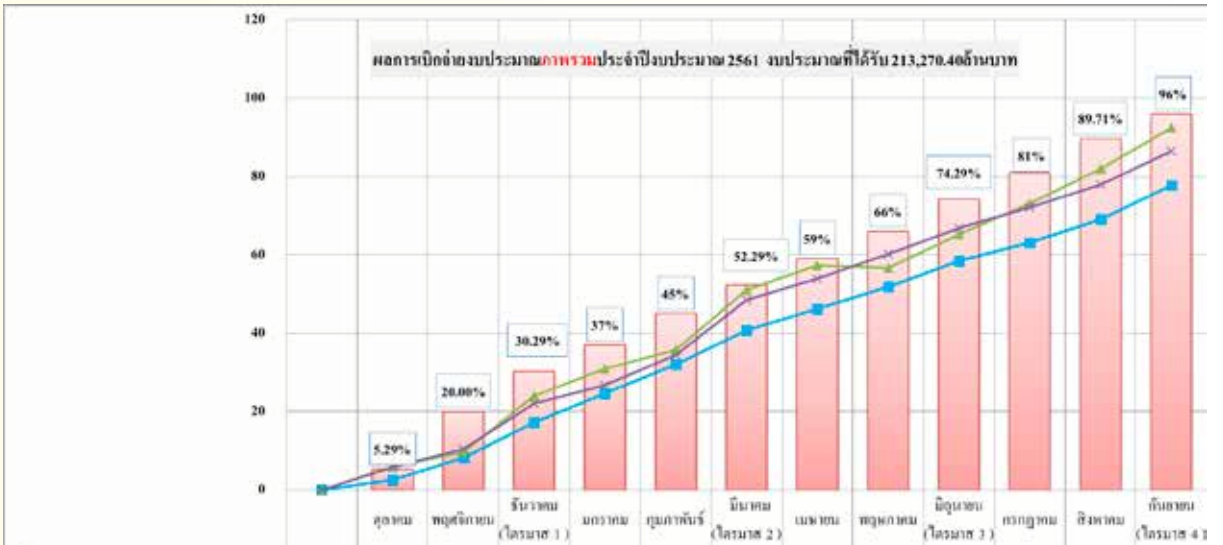
- **ผลการเบิกจ่ายภาพรวม จำนวน 165,805.06 ล้านบาท (ร้อยละ 77.82) และก่อหนี้ผูกพัน 43,860.58 ล้านบาท (ร้อยละ 20.59) รวมเบิกจ่ายและก่อหนี้ผูกพัน 209,665.64 ล้านบาท (ร้อยละ 98.40)** คงเหลือ 3,400.16 ล้านบาท (ร้อยละ 1.60)
- รายจ่ายประจำ มีผลการเบิกจ่าย จำนวน 30,599.25 ล้านบาท (ร้อยละ 78.45) และก่อหนี้ผูกพัน 7,345.97 ล้านบาท (ร้อยละ 18.83) รวมเบิกจ่ายและก่อหนี้ผูกพัน 37,945.23 ล้านบาท (ร้อยละ 97.29) คงเหลือ 1,057.22 ล้านบาท (ร้อยละ 2.71)
- รายจ่ายลงทุน มีผลการเบิกจ่าย จำนวน 135,205.81 ล้านบาท (ร้อยละ 77.68) และก่อหนี้ผูกพัน 36,514.61 ล้านบาท (ร้อยละ 20.98) รวมเบิกจ่ายและก่อหนี้ผูกพัน 171,720.42 ล้านบาท (ร้อยละ 98.65) คงเหลือ 2,342.94 ล้านบาท (ร้อยละ 1.35)

ผลการเบิกจ่ายงบประมาณตามประเภทรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๑




รายจ่ายประจำ ๓๙,๐๐๒.๔๕ ล้านบาท
๑,๐๕๗.๒๒ ลบ.
(๒.๗๑ %)
๗,๓๔๕.๙๗ ลบ.
(๑๘.๘๓ %)
๓๐,๕๙๙.๒๕ ลบ.
(๗๘.๔๕ %)
ผลการเบิกจ่าย
ก่อหนี้ผูกพัน
งบประมาณคงเหลือ


รายจ่ายลงทุน ๑๗๔,๐๘๖.๓๖ ล้านบาท
๒,๓๔๒.๙๔ ลบ.
(๑.๓๕ %)
๓๖,๕๑๔.๖๑ ลบ.
(๒๐.๙๘ %)
๑๓๕,๒๐๕.๘๑ ลบ.
(๗๗.๖๘%)
ผลการเบิกจ่าย
ก่อหนี้ผูกพัน
งบประมาณคงเหลือ



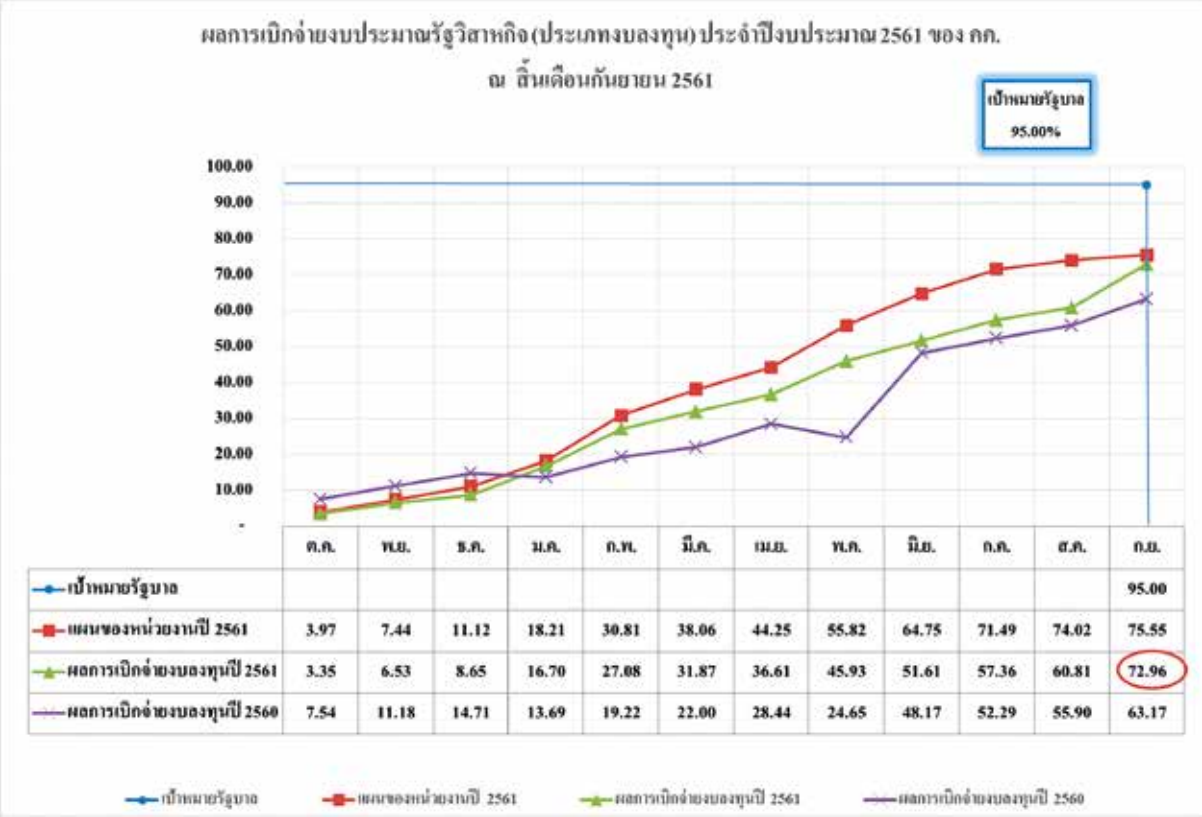
เป้ารัฐบาลปี 2561 (%)	0	5.29	20.00	30.29	37.00	45.00	52.29	59.00	66.00	74.29	81.00	89.71	96.00
ผลการเบิกจ่ายปี 2561(%)	0	2.46	8.20	17.20	24.64	31.98	40.74	46.13	51.89	58.42	63.02	69.04	77.82
แผนการเบิกจ่ายรายหน่วยงานปี 2561 (%)	0	5.93	9.60	24.04	30.89	35.73	51.01	57.31	56.70	65.13	73.16	82.02	92.42
ผลเบิกจ่ายปี 2560 (%)	0	5.80	10.41	21.96	26.72	34.48	48.46	53.95	60.12	66.74	72.12	77.96	86.46



เป้ารัฐบาลปี 2561 (%)	0	6.11	14	21.11	25.00	33.00	43.11	47.00	54.00	65.11	70.00	80.89	88.00
ผลการเบิกจ่ายปี 2561(%)	0	1.23	5.31	14.95	22.28	30.44	39.31	44.52	50.45	57.13	61.87	67.90	77.68
แผนการเบิกจ่ายรายหน่วยงานปี 2561 (%)	0	3.27	6.75	22.16	29.42	33.99	50.61	57.00	55.15	62.98	71.34	81.61	90.91
ผลเบิกจ่ายปี 2560 (%)		1.61	5.71	18.32	23.37	32.39	48.06	53.41	60.04	66.65	72.21	78.58	87.81

2. การเบิกจ่ายงบประมาณรัฐวิสาหกิจของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

รัฐวิสาหกิจของ คค. ได้รับอนุมัติงบประมาณประจำปี 2561 งบลงทุน จำนวน 122,836.99 ล้านบาท โดยมีผลการเบิกจ่ายงบลงทุน 89,619.26 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 72.96 ของวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติ



	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
เป้าหมายรัฐบาล												95.00
แผนของหน่วยงานปี 2561	3.97	7.44	11.12	18.21	30.81	38.06	44.25	55.82	64.75	71.49	74.02	75.55
ผลการเบิกจ่ายงบลงทุนปี 2561	3.35	6.53	8.65	16.70	27.08	31.87	36.61	45.93	51.61	57.36	60.81	72.96
ผลการเบิกจ่ายงบลงทุนปี 2560	7.54	11.18	14.71	13.69	19.22	22.00	28.44	24.65	48.17	52.29	55.90	63.17

การเบิกจ่ายงบลงทุนสะสม

: หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่มีการดำเนินงานตาม**ปีงบประมาณ** (ต.ค. 2560 - ก.ย. 2561) จำนวน 10 หน่วยงาน (รฟท. รฟม. กทพ. ขสมก. บขส. กทท. สบพ. ทอท. บวท. และ รทส.) **เบิกจ่ายได้ 79,810.32 ล้านบาท (ร้อยละ 72.61)**

: หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่มีการดำเนินงานตาม**ปีปฏิทิน** (เดือน ม.ค. - ก.ย. 2561) จำนวน 3 หน่วยงาน (บกท. ทอส. และ บทม.) **เบิกจ่ายได้ 9,808.94 ล้านบาท (ร้อยละ 75.93)**

กระทรวงคมนาคม
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย:บาท)

	หมายเหตุ	2561	2560
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	21,202,214,013.94	22,571,175,887.31
ลูกหนี้ระยะสั้น	6	4,983,157,834.70	5,377,651,606.49
เงินลงทุนระยะสั้น		110,615.79	127,146.32
วัสดุคงเหลือ		788,204,633.89	693,663,267.89
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		4,761,813.07	5,407,409.00
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		26,978,448,911.39	28,648,025,317.01
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ลูกหนี้ระยะยาว		5,597,334.35	4,865,614.32
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	7	198,934,330,899.40	163,999,876,477.75
สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน	8	337,375,032,546.63	329,083,621,222.00
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	9	227,985,100.38	207,818,971.84
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		68,031,088.39	65,814,470.23
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		536,610,976,969.15	493,361,996,756.14
รวมสินทรัพย์		563,589,425,880.54	522,010,022,073.15

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

กระทรวงคมนาคม
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย:บาท)

	หมายเหตุ	2561	2560
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้ระยะสั้น	10	3,111,684,658.73	4,429,262,990.97
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น		12,495,156,082.97	13,461,837,887.25
เงินรับฝากระยะสั้น	11	9,794,886,364.29	9,557,557,254.90
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	12	237,061,276.29	35,588,803.62
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**25,638,788,382.28**	**27,484,246,936.74**
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว		1,842,351,652.48	1,538,116,915.54
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว		27,719,000.00	27,719,000.00
เงินรับฝากระยะยาว		22,640,879.69	38,339,144.63
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		5,597,334.35	4,865,917.99
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**1,898,308,866.52**	**1,609,040,978.16**
รวมหนี้สิน		**27,537,097,248.80**	**29,093,287,914.90**
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		**536,052,328,631.74**	**492,916,734,158.25**
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
ทุน		62,500,589,163.64	62,500,576,363.64
รายได้สูง /(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		473,551,739,468.10	430,416,157,794.61
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		**536,052,328,631.74**	**492,916,734,158.25**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

กระทรวงคมนาคม

งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย:บาท)

	หมายเหตุ	2561	2560
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	13	157,049,256,280.49	171,301,038,151.57
รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล		771,782,280.23	2,161,057,372.13
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ	14	1,605,964,065.64	208,001,071.05
รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค	15	487,035,609.95	577,376,097.25
รายได้อื่น	16	616,487,277.58	605,485,524.39
รวมรายได้		160,530,525,513.89	174,852,958,216.39
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	17	14,463,399,601.55	13,743,932,360.62
ค่าบำเหน็จบำนาญ	18	3,791,429,054.08	3,606,945,834.63
ค่าตอบแทน	19	293,291,322.66	272,852,383.95
ค่าใช้สอย	20	42,168,461,841.06	52,676,345,159.13
ค่าวัสดุ		3,794,296,905.31	2,711,848,683.79
ค่าสาธารณูปโภค	21	826,995,224.81	777,342,920.56
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	22	50,165,921,601.34	96,580,614,154.01
ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนและบริจาค	23	539,345,911.38	817,494,861.63
ค่าใช้จ่ายอื่น	24	227,528,195.70	566,425,376.81
รวมค่าใช้จ่าย		116,270,669,657.89	171,753,801,735.13
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายก่อนต้นทุนทางการเงิน		44,259,855,856.00	3,099,156,481.26
ต้นทุนทางการเงิน		0.00	0.00
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		44,259,855,856.00	3,099,156,481.26

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

กระทรวงคมนาคม
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	องค์ประกอบอื่นของสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 - ตามที่รายงานไว้เดิม	62,500,576,363.64	430,416,157,794.61	0.00	492,916,734,158.25
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน	0.00	(1,124,300,579.96)	0.00	(1,124,300,579.96)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 - หลังการปรับปรุง	62,500,576,363.64	429,291,857,214.65	0.00	491,792,433,578.29
การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด	12,800.00	0.00	0.00	12,800.00
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	0.00	44,259,882,253.45	0.00	44,259,882,253.45
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	62,500,589,163.64	473,551,739,468.10	0.00	536,052,328,631.74

กระทรวงคมนาคม
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	องค์ประกอบอื่นของสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 - ตามที่รายงานไว้เดิม	**62,386,657,960.77**	**426,437,931,358.77**	**0.00**	**488,824,589,319.54**
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน	0.00	879,219,221.90	0.00	879,219,221.90
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 - หลังการปรับปรุง	**62,386,657,960.77**	**427,317,150,580.67**	**0.00**	**489,703,808,541.44**
การเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ทุนเพิ่ม/ลด	113,918,402.87	0.00	0.00	113,918,402.87
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	0.00	3,099,007,213.94	0.00	3,099,007,213.94
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	**62,500,576,363.64**	**430,416,157,794.61**	**0.00**	**492,916,734,158.25**

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

1 ข้อมูลทั่วไป
2 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน
3 มาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ และมาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่ปรับปรุงใหม่
4 สรุปนโยบายการบัญชีภาครัฐที่สำคัญ
5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
6 ลูกหนี้ระยะสั้น
7 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
8 สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน
9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
10 เจ้าหนี้ระยะสั้น
11 เงินรับฝากระยะสั้น
12 หนี้สินหมุนเวียนอื่น
13 รายได้จากงบประมาณ
14 รายได้จากการขายสินค้าและบริการ
15 รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค
16 รายได้อื่น
17 ค่าใช้จ่ายบุคลากร
18 ค่าบำเหน็จบำนาญ
19 ค่าตอบแทน
20 ค่าใช้สอย
21 ค่าสาธารณูปโภค
22 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย
23 ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนและบริจาค
24 ค่าใช้จ่ายอื่น

กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

หมายเหตุ 1 ข้อมูลทั่วไป

กระทรวงคมนาคม ก่อตั้งตามพระราชบัญญัติกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2484 และพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่ง ธุรกิจการขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และราชการอื่นตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมหรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงคมนาคม และมีส่วนราชการระดับกรมภายใต้สังกัดกระทรวง 7 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และกรมท่าอากาศยาน (แทนกรมการบินพลเรือน จัดตั้งขึ้นตามพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2558 ประกาศในราชกิจานุเบกษา วันที่ 1 ตุลาคม 2558)

หมายเหตุ 2 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินระดับกระทรวงนี้จัดทำขึ้นโดยการรวบงบการเงินของส่วนราชการที่อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงซึ่งจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังประกาศใช้ รวมถึงหลักการและนโยบายบัญชีภาครัฐ มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ และนโยบายการบัญชีภาครัฐ และมีการตัดรายการระหว่างส่วนราชการภายใต้สังกัดกระทรวง การจัดรูปแบบและการแสดงรายการในงบการเงินนี้เป็นไปตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ด่วน ที่ กค 0410.2/ว 443 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2559 เรื่อง การปรับปรุงรูปแบบการนำเสนองบการเงินรวมระดับกระทรวง

รอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ปีปัจจุบัน ถึงวันที่ 30 กันยายน ปีถัดไป

หมายเหตุ 3 มาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ และมาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่ปรับปรุงใหม่

ในระหว่างปีปัจจุบัน กระทรวงการคลังได้ประกาศ เรื่อง มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ พ.ศ. 2561 ให้ยกเลิก หลักการและนโยบายบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐ และมาตรฐานการบัญชีภาครัฐ รวม 11 ฉบับ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (20 กันยายน 2561) และกำหนดมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ พ.ศ. 2561 จำนวน 11 ฉบับ โดยมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2561

มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต ดังนี้

3.1 มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2561

- มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ พ.ศ. 2561 ประกอบด้วย

1) หลักการและนโยบายการบัญชีภาครัฐ
2) มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 1 เรื่อง การนำเสนอรายงานการเงิน
3) มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 3 เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
4) มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 5 เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
5) มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 12 เรื่อง สินค้าคงเหลือ
6) มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 13 เรื่อง สัญญาเช่า
7) มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 14 เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในรายงาน
8) มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 16 เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
9) มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 17 เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

10) มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 31 เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

11) นโยบายการบัญชีภาครัฐ เรื่อง เงินลงทุน

3.2 มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2562

- มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 9 เรื่อง รายได้จากรายการแลกเปลี่ยน

ฝ่ายบริหารเชื่อว่าหากมีการนำมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ข้างต้นมาถือปฏิบัติจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินในงวดที่จะนำเสนอ

หมายเหตุ 4 สรุปนโยบายการบัญชีภาครัฐที่สำคัญ

4.1 ขอบเขตของข้อมูลในรายงาน

รายการที่ปรากฏในงบการเงิน รวมถึงรายการที่เกิดจากเงินในงบประมาณ และเงินนอกงบประมาณที่กรมใช้ในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นรายการที่เกิดขึ้นทั้งที่หน่วยงานในส่วนกลางและหน่วยงานในส่วนภูมิภาคภายใต้สังกัดกรม รายการที่เกิดขึ้นระหว่างกรมภายใต้สังกัดกระทรวงซึ่งเป็นรายการที่มีสาระสำคัญได้นำมาตัดรายการออกในการจัดทำงบการเงินรวม

4.2 การรับรู้รายได้ และค่าใช้จ่าย

รายได้จากเงินงบประมาณรับรู้เมื่อมีการเบิกเงินจากคลัง

รายได้เงินนอกงบประมาณรับรู้เมื่อเกิดรายได้

รายได้แผ่นดินรับรู้เมื่อได้รับเงิน และแยกแสดงเป็นรายการต่างหาก

- เงินที่ได้รับไม่ได้ระบุวัตถุประสงค์รับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวน
- เงินที่ได้รับระบุวัตถุประสงค์ทยอยรับรู้เป็นรายได้ตามสัดส่วนค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรับรู้เมื่อเกิดค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์ซึ่งไม่รวมเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปีที่ยังไม่มีการอนุมัติการเบิกจ่าย

4.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

- เงินทดรองราชการ เป็นเงินที่หน่วยงานได้รับจากรัฐบาลเพื่อทดรองจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในการดำเนินงานของหน่วยงานตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ และต้องคืนให้รัฐบาลเมื่อหมดความจำเป็นในการใช้เงินแสดงไว้เป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ซึ่งมียอดตรงกันข้ามกับรายการเงินทดรองราชการรับคลังภายใต้หัวข้อหนี้สินไม่หมุนเวียน

- รายการเทียบเท่าเงินสด ได้แก่ เงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่อง ซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดที่จะเปลี่ยนให้เป็นเงินสดได้ภายใน 3 เดือน

4.4 ลูกหนี้

ลูกหนี้เงินยืม เป็นลูกหนี้ภายในหน่วยงานกรณีให้ข้าราชการ พนักงาน หรือเจ้าหน้าที่ยืมเงินไปใช้จ่ายในการปฏิบัติงานโดยไม่มีดอกเบี้ย หน่วยงานจะรับรู้ลูกหนี้ตั้งแต่วันที่บันทึกรายการขอเบิกเงินตามจำนวนเงินในสัญญาการยืมเงินไม่ว่าจะจ่ายให้ยืมจากเงินงบประมาณหรือเงินนอกงบประมาณ

กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

4.5 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือ หมายถึง ของใช้สิ้นเปลืองที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามปกติโดยทั่วไปมีมูลค่าไม่สูงและไม่มีลักษณะคงทนถาวร แสดงในราคาทุน และตีราคาวัสดุคงเหลือโดยวิธีเข้าก่อนออกก่อน (FIFO)

4.6 อาคาร และอุปกรณ์

- อาคารและสิ่งปลูกสร้าง รวมทั้งส่วนปรับปรุงอาคาร ทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่หน่วยงานมีกรรมสิทธิ์และไม่มีกรรมสิทธิ์แต่หน่วยงานได้ครอบครองและนำมาใช้ประโยชน์ในการดำเนินงาน แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่เกิดจากราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม อาคารที่อยู่ระหว่างก่อสร้างแสดงตามราคาทุน

- อุปกรณ์ ได้แก่ ครุภัณฑ์ประเภทต่าง ๆ รับรู้เป็นสินทรัพย์เฉพาะรายการที่มีมูลค่าต่อหน่วยตั้งแต่ 5,000 บาทขึ้นไป แสดงมูลค่าตามมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่เกิดจากราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

อนึ่ง สำหรับอุปกร์ที่ได้มาก่อนปี 2540 ไม่นำมาบันทึกบัญชี แต่บันทึกไว้ในทะเบียนคุมสินทรัพย์อุปกรณ์ที่ได้มาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2540 - 2545 บันทึกเฉพาะที่มีมูลค่าตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป และอุปกรณ์ที่ได้มาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2546 เป็นต้นไป บันทึกเฉพาะที่มีมูลค่าตั้งแต่ 5,000 บาท

- ราคาทุนของอาคาร และอุปกรณ์ รวมถึงรายจ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงเพื่อให้สินทรัพย์อยู่ในสถานที่และสภาพที่พร้อมใช้งาน ต้นทุนในการต่อเติมหรือปรับปรุงซึ่งทำให้หน่วยงานได้รับประโยชน์ตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นจากมาตรฐานเดิมถือเป็นราคาทุนของสินทรัพย์ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมถือเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน

- ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานที่กำหนดในหลักการนโยบายบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 2 และที่แก้ไขเพิ่มโดยกรมบัญชีกลาง ดังนี้

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	5 - 40 ปี
ครุภัณฑ์	2 - 20 ปี

- ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

4.7 สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน

- สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน หมายถึง สินทรัพย์ที่หน่วยงานมีไว้เพื่อบริการแก่สาธารณะซึ่งจำเป็นต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจแสดงมูลค่าตามมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่เกิดจากราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

- ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานที่กำหนดในหลักการนโยบายบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 2 และที่แก้ไขเพิ่มโดยกรมบัญชีกลาง ดังนี้

สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน	1 - 50 ปี

- ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานระหว่างก่อสร้าง

4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงมูลค่าด้วยมูลค่าสุทธิตามบัญชี

- ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ ดังนี้

โปรแกรมคอมพิวเตอร์	2 - 20 ปี

กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

4.9 สัญญาเช่าดำเนินงาน

สัญญาเช่าระยะยาวเพื่อเช่าสินทรัพย์โดยที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนมาให้หน่วยงานในฐานะผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

4.10 รายได้รอการรับรู้ระยะยาว

รายได้รอการรับรู้ระยะยาว เป็นสินทรัพย์ที่หน่วยงานได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลต่างประเทศองค์การระหว่างประเทศหรือบุคคลใด ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ และสินทรัพย์รับบริจาคโดยมีผู้มอบให้หน่วยงานไว้ใช้ในการดำเนินงาน รวมทั้งการได้รับเงินสดที่มีเงื่อนไขเป็นข้อจำกัดในการใช้จ่ายเงิน ซึ่งหน่วยงานยังไม่อาจรับรู้รายได้

รายได้รอการรับรู้จะถูกทยอยตัดบัญชีเพื่อรับรู้รายได้ตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดระยะเวลาที่จำเป็นเพื่อจับคู่รายได้กับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น ทยอยรับรู้รายได้ตามเกณฑ์สัดส่วนของค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ได้รับความช่วยเหลือหรือบริจาค

4.11 รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง

รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง เป็นรายได้ที่หน่วยงานได้รับหรือจัดเก็บแทนรัฐบาล และมีภาระผูกพันจะต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน รับรู้เมื่อปิดบัญชีรายได้แผ่นดิน และบัญชีรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง ณ วันที่จัดทำรายงาน

4.12 ทุน

รับรู้เมื่อเริ่มปฏิบัติตามบัญชีเกณฑ์คงค้าง ซึ่งเกิดจากผลต่างระหว่างสินทรัพย์และหนี้สิน

4.13 รายได้จากเงินงบประมาณ

รายได้จากเงินงบประมาณรับรู้ตามเกณฑ์ดังนี้

1) เมื่อยื่นคำขอเบิกเงินจากกรมบัญชีกลางในกรณีเป็นการขอรับเงินเข้าบัญชีหน่วยงาน

2) เมื่ออนุมัติจ่ายเงินให้กับผู้มีสิทธิได้รับเงินแล้วในกรณีเป็นการจ่ายตรงให้กับผู้มีสิทธิรับเงิน

3) เมื่อยื่นคำขอเบิกเงินจากกรมบัญชีกลางในกรณีเป็นการเบิกหักผลักส่งไม่รับตัวเงิน

หน่วยงานแสดงรายได้จากเงินงบประมาณในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินตามจำนวนเงินงบประมาณที่ขอเบิกสุทธิจากเงินงบประมาณเบิกเกินส่งคืน งบประมาณเบิกแทนกันแสดงรายได้จากเงินงบประมาณในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินของหน่วยงานผู้เบิกแทน

4.14 รายได้แผ่นดิน

รายได้แผ่นดินเป็นรายได้ที่หน่วยงานไม่สามารถนำมาใช้จ่ายในการดำเนินงาน รับรู้เมื่อเกิดรายได้ด้วยยอดสุทธิหลังจากหักส่วนที่จัดสรรเป็นเงินนอกงบประมาณตามที่ได้รับการยกเว้น รายได้แผ่นดิน และรายได้แผ่นดินนำส่งคลังไม่ต้องแสดงเป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของหน่วยงาน แต่แสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นรายงานแยกต่างหาก

4.15 รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค

รายได้จากเงินโอนและเงินบริจาคจากบุคคลอื่นนอกจากหน่วยงานภาครัฐรับรู้เมื่อได้รับเงิน ยกเว้นในกรณีที่มีเงื่อนไขเป็นข้อจำกัดที่ต้องปฏิบัติตามในการใช้จ่ายเงิน หรือได้รับความช่วยเหลือและบริจาคเป็นสินทรัพย์ที่ให้ประโยชน์แก่หน่วยงานเกินหนึ่งปีจะทยอยรับรู้เป็นรายได้ตามสัดส่วนของค่าใช้จ่ายเพื่อการนั้นเกิดขึ้น หรือเกณฑ์การคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับตลอดอายุของสินทรัพย์นั้น

กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย:บาท)

	2561	2560
หมายเหตุ 5 - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด		
เงินสดในมือ	109,081,399.53	54,688,113.63
เงินทดรองราชการ	27,719,000.00	27,719,000.00
เงินฝากสถาบันการเงิน	3,624,053,869.57	4,831,377,496.88
เงินฝากประจำที่มีกำหนดจ่ายคืนไม่เกิน 3 เดือน	1,737,091,898.31	1,452,132,773.10
เงินฝากคลัง	15,704,267,846.53	16,205,258,503.70
รวม เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	**21,202,214,013.94**	**22,571,175,887.31**
หมายเหตุ 6 - ลูกหนี้ระยะสั้น		
ลูกหนี้อื่น	17,360,030.64	17,360,030.64
ลูกหนี้เงินยืมในงบประมาณ	47,038,278.55	58,266,676.67
ลูกหนี้เงินยืมนอกงบประมาณ	140,900.00	2,787,751.75
เงินจ่ายล่วงหน้า	4,612,085,225.43	5,115,080,318.84
รายได้ค้างรับ	306,533,400.08	184,156,828.59
รวม ลูกหนี้ระยะสั้น	**4,983,157,834.70**	**5,377,651,606.49**
หมายเหตุ 7 - ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์		
ที่ดิน	21,684,844,635.29	19,002,413,185.08
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	22,206,904,178.26	20,769,619,232.90
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	(9,547,901,850.69)	(8,561,393,215.12)
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง - สุทธิ	**12,659,002,327.57**	**12,208,226,017.78**
ครุภัณฑ์	25,905,613,066.82	22,643,054,884.56
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ครุภัณฑ์	(16,871,701,913.57)	(14,310,528,574.13)
ครุภัณฑ์ - สุทธิ	**9,033,911,153.25**	**8,332,526,310.43**
งานระหว่างก่อสร้าง	155,556,572,783.29	124,456,710,964.46
รวม ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	**198,934,330,899.40**	**163,999,876,477.75**

กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย:บาท)

		2561	2560
หมายเหตุ 8 -	**สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน**		
	ถนน	485,953,528,255.94	444,914,404,573.86
	หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ถนน	(297,759,144,061.76)	(257,087,681,452.25)
	ถนน (สุทธิ)	**188,194,384,194.18**	**187,826,723,121.61**
	สะพาน	96,089,512,668.28	85,610,805,692.92
	หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-สะพาน	(16,637,296,355.05)	(14,202,354,361.84)
	สะพาน (สุทธิ)	**79,452,216,313.23**	**71,408,451,331.08**
	สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานอื่น	119,593,340,211.15	114,967,852,947.56
	หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานอื่น	(49,864,908,171.93)	(45,119,406,178.25)
	สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐานอื่น -สุทธิ	**69,728,432,039.22**	**69,848,446,769.31**
	รวม สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน	**337,375,032,546.63**	**329,083,621,222.00**
หมายเหตุ 9 -	**สินทรัพย์ไม่มีตัวตน**		
	โปรแกรมคอมพิวเตอร์	890,034,603.07	764,950,949.72
	หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม-โปรแกรมคอมพิวเตอร์	(687,528,444.52)	(557,365,889.96)
	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ - สุทธิ	**202,506,158.55**	**207,585,059.76**
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	26,568,678.42	281,700.00
	หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	(1,089,736.59)	(47,787.92)
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น - สุทธิ	**25,478,941.83**	**233,912.08**
	รวม สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	**227,985,100.38**	**207,818,971.84**
หมายเหตุ 10	**- เจ้าหนี้ระยะสั้น**		
	เจ้าหนี้การค้า	2,782,677,232.87	4,083,141,323.38
	เจ้าหนี้อื่น	26,486,864.69	34,564,800.00
	ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	302,520,561.17	311,556,867.59
	รวม เจ้าหนี้ระยะสั้น	**3,111,684,658.73**	**4,429,262,990.97**

กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย:บาท)

		2561	2560
หมายเหตุ 11	- เงินรับฝากระยะสั้น		
	เงินรับฝากจากเงินทุนหมุนเวียน	643,463,788.93	384,637,372.88
	เงินรับฝากอื่น	4,399,828,021.45	5,411,600,520.89
	เงินประกันผลงาน	4,152,631,824.63	3,226,310,771.50
	เงินประกันอื่น	598,962,729.28	535,008,589.63
	รวม เงินรับฝากระยะสั้น	**9,794,886,364.29**	**9,557,557,254.90**
หมายเหตุ 12	- หนี้สินหมุนเวียนอื่น		
	รายได้ค่าบริการรับล่วงหน้า	219,508,113.31	17,008,767.56
	หนี้สินหมุนเวียนอื่น	17,553,162.98	18,580,036.06
	รวม หนี้สินหมุนเวียนอื่น	**237,061,276.29**	**35,588,803.62**
หมายเหตุ 13	- รายได้จากงบประมาณ		
	รายได้จากงบบุคลากร	9,391,972,780.87	9,214,101,676.45
	รายได้จากงบดำเนินงาน	2,993,945,644.07	2,829,417,073.17
	รายได้จากงบลงทุน	133,626,506,948.63	133,691,263,393.51
	รายได้จากงบอุดหนุน	273,456,476.42	465,687,306.22
	รายได้จากงบกลาง	10,076,327,190.94	24,457,365,685.33
	รายได้จากงบรายจ่ายอื่น	811,068,758.73	836,266,901.30
	หัก เบิกเกินส่งคืนเงินงบประมาณ	(124,021,519.17)	(193,063,884.41)
	รวม รายได้จากเงินงบประมาณ	**157,049,256,280.49**	**171,301,038,151.57**
หมายเหตุ 14	- รายได้จากการขายสินค้าและบริการ		
	รายได้ค่าขายสินค้า	0.00	64.83
	รายได้ค่าบริการ	1,605,964,065.64	208,001,006.22
	รวม รายได้จากการขายสินค้าและบริการ	**1,605,964,065.64**	**208,001,071.05**

กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย:บาท)

		2561	2560
หมายเหตุ 15	- รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค		
	รายได้จากการช่วยเหลือเพื่อการดำเนินงานจากหน่วยงานภาครัฐ	54,110,662.50	104,276,304.74
	รายได้จากการช่วยเหลือเพื่อการดำเนินงานจากแหล่งอื่น	1,100,000.00	10,874,850.00
	รายได้จากการช่วยเหลือเพื่อการลงทุน	34,933,586.60	53,758,753.37
	รายได้จากการบริจาค	396,891,360.85	408,466,189.14
	รวม รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค	**487,035,609.95**	**577,376,097.25**
หมายเหตุ 16	- รายได้อื่น		
	รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากจากสถาบันการเงิน	42,442.35	11,832.65
	รายได้ดอกเบี้ยรับอื่น	0.00	9.48
	รายได้เงินนอกงบประมาณ	587,132,363.68	527,573,801.28
	รายได้อื่น	29,312,471.55	77,899,880.98
	รวม รายได้อื่น	**616,487,277.58**	**605,485,524.39**
หมายเหตุ 17	- ค่าใช้จ่ายบุคลากร		
	เงินเดือน	6,230,819,419.96	6,094,576,815.88
	ค่าล่วงเวลา	552,470,754.69	370,049,914.37
	เงินประจำตำแหน่ง	1,251,076.13	1,322,629.02
	ค่าจ้าง	4,782,891,824.77	4,502,913,431.98
	ค่าตอบแทนพนักงานราชการ	1,571,226,917.82	1,449,250,898.14
	เงินช่วยค่าครองชีพ	19,441,150.48	19,996,854.62
	เงินรางวัลประจำปี	0.00	1,737,750.00
	ค่ารักษาพยาบาล	673,884,863.93	684,027,421.18
	เงินช่วยการศึกษาบุตร	92,070,668.77	97,646,765.10
	เงินช่วยเหลือพิเศษกรณีเสียชีวิต	11,539,043.07	9,778,729.25
	เงินชดเชย กบข.	91,724,105.82	88,414,133.16
	เงินสมทบ กบข.	137,582,075.68	132,626,058.85
	เงินสมทบ กสจ.	44,942,021.24	46,967,067.18
	เงินสมทบกองทุนประกันสังคม	227,412,517.89	213,925,020.09
	ค่าเช่าบ้าน	11,978,435.55	12,927,340.92
	ค่าใช้จ่ายบุคลากรอื่น	14,164,725.75	17,771,530.88
	รวม ค่าใช้จ่ายบุคลากร	**14,463,399,601.55**	**13,743,932,360.62**

กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย:บาท)

		2561	2560
หมายเหตุ 18	**- ค่าบำเหน็จบำนาญ**		
	บำนาญ	1,895,046,550.01	1,775,821,527.41
	เงินช่วยค่าครองชีพ	412,904,407.09	428,979,506.00
	บำเหน็จ	698,790,262.31	618,309,921.85
	บำเหน็จตกทอด	134,850,691.39	111,050,334.35
	บำเหน็จดำรงชีพ	125,152,415.50	134,511,225.40
	ค่ารักษาพยาบาล	505,141,913.27	519,006,360.14
	เงินช่วยการศึกษาบุตร	3,783,685.25	5,038,918.25
	บำเหน็จบำนาญอื่น	15,759,129.26	14,228,041.23
	รวม ค่าบำเหน็จบำนาญ	**3,791,429,054.08**	**3,606,945,834.63**
หมายเหตุ 19	**- ค่าตอบแทน**		
	ค่าตอบแทนตามตำแหน่ง	606,000.00	600,000.00
	ค่าตอบแทนเฉพาะงาน	292,685,322.66	269,413,100.20
	ค่าตอบแทนอื่น	0.00	2,839,283.75
	รวม ค่าตอบแทน	**293,291,322.66**	**272,852,383.95**
หมายเหตุ 20	**- ค่าใช้สอย**		
	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม	151,753,053.96	156,938,588.12
	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	536,865,644.19	532,048,547.11
	ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	29,305,826,433.01	36,855,052,982.68
	ค่าจ้างเหมาบริการ	9,507,160,372.00	12,734,998,283.59
	ค่าธรรมเนียม	163,837,948.91	199,864,365.48
	ค่าจ้างที่ปรึกษา	1,869,561,172.82	1,826,999,664.62
	ค่าใช้จ่ายในการประชุม	37,668,027.12	29,761,444.62
	ค่าเช่า	144,069,562.69	49,034,475.92
	ค่าวิจัยและพัฒนา	59,433,582.60	80,481,548.40
	ค่าใช้จ่ายผลักส่งเป็นรายได้แผ่นดิน	2,506,903.65	2,848,279.08
	ค่าประชาสัมพันธ์	59,393,664.23	67,624,844.98
	ค่าใช้สอยอื่น	330,385,475.88	140,692,134.53
	รวม ค่าใช้สอย	**42,168,461,841.06**	**52,676,345,159.13**

กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย:บาท)

		2561	2560
หมายเหตุ 21	- ค่าสาธารณูปโภค		
	ค่าไฟฟ้า	509,772,191.99	475,754,336.15
	ค่าน้ำประปา	41,997,277.74	41,021,439.16
	ค่าโทรศัพท์	22,290,311.19	25,545,959.13
	ค่าบริการสื่อสารและโทรคมนาคม	252,935,443.89	235,021,186.12
	รวม ค่าสาธารณูปโภค	**826,995,224.81**	**777,342,920.56**
หมายเหตุ 22	- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	978,874,717.28	924,335,185.76
	ครุภัณฑ์	2,619,096,773.60	2,156,772,890.73
	สินทรัพย์โครงสร้างพื้นฐาน	46,463,300,155.43	93,387,745,566.38
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	104,649,955.03	111,760,511.14
	รวม ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	**50,165,921,601.34**	**96,580,614,154.01**
หมายเหตุ 23	- ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนและบริจาค		
	ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเพื่อการดำเนินงาน		
	ค่าใช้จ่ายอุดหนุนเพื่อการดำเนินงาน-หน่วยงานภาครัฐ	308,369,640.00	633,338,865.00
	ค่าใช้จ่ายอุดหนุนเพื่อการดำเนินงาน-องค์กรระหว่างประเทศ	7,676,194.82	7,542,786.85
	ค่าใช้จ่ายอุดหนุนเพื่อการดำเนินงานอื่น	27,500.00	42,500.00
	รวม ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเพื่อการดำเนินงาน	**316,073,334.82**	**640,924,151.85**
	ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเพื่อการลงทุน		
	ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเพื่อการลงทุน-องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	223,272,576.56	176,570,709.78
	รวม ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเพื่อการลงทุน	**223,272,576.56**	**176,570,709.78**
	รวม ค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนและบริจาค	**539,345,911.38**	**817,494,861.63**
หมายเหตุ 24	- ค่าใช้จ่ายอื่น		
	กำไร/ขาดทุนสุทธิจากการจำหน่ายสินทรัพย์	39,736,507.59	362,461,908.18
	ค่าใช้จ่ายในการรักษาความมั่นคงของประเทศ	1,000,000.00	1,000,000.00
	ค่าใช้จ่ายอื่น	186,791,688.11	202,963,468.63
	รวม ค่าใช้จ่ายอื่น	**227,528,195.70**	**566,425,376.81**

กระทรวงคมนาคม

รายงานรายได้แผ่นดิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย:บาท)

	หมายเหตุ	2561	2560
รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ			
รายได้แผ่นดิน-นอกจากภาษี		4,090,569,337.86	4,379,793,156.65
รวมรายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ		**4,090,569,337.86**	**4,379,793,156.65**
หัก รายได้แผ่นดินถอนคืนจากคลัง		(7,596,459.14)	(2,660,634.66)
รายได้แผ่นดินจัดสรรตามกฎหมาย		(90,041,895.00)	(88,169,470.00)
รายได้แผ่นดินจัดเก็บสุทธิ		**3,992,930,983.72**	**4,288,963,051.99**
รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		(4,037,084,343.79)	(4,267,761,553.37)
รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง		**(44,153,360.07)**	**21,201,498.62**
ปรับ รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง		44,179,757.52	(21,350,765.94)
รายการรายได้แผ่นดินสุทธิ		**26,397.45**	**(149,267.32)**

รายได้แผ่นดิน-นอกจากภาษี		
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ	1,855,974,183.59	1,898,216,908.16
รายได้ดอกเบี้ยและเงินปันผล	1,491,299.83	2,826,767.22
รายได้อื่น	2,233,103,854.44	2,478,749,481.27
รวมรายได้แผ่นดิน-นอกจากภาษี	**4,090,569,337.86**	**4,379,793,156.65**

สถานที่ติดต่อกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด



สถานที่ติดต่อกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด

กระทรวงคมนาคม
38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2283 3000
เว็บไซต์ : www.mot.go.th

สำนักงานรัฐมนตรี
38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2283 3017-18

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2283 3000
เว็บไซต์ : www.mot.go.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : webmastermot@mot.go.th

กรมเจ้าท่า
1278 ถนนโยธา แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร
หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2233 1311-8
เว็บไซต์ : www.md.go.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : marine@md.go.th

กรมการขนส่งทางบก
1032 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2271 8888
เว็บไซต์ : www.dlt.go.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : pr.dlt1584@gmail.com

กรมท่าอากาศยาน
ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2287 0320-9
โทรสาร : 0 2286 3373
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : pr@airports.go.th

กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2354 6668-76
โทรศัพท์สายด่วน : 1586
เว็บไซต์ : www.doh.go.th

กรมทางหลวงชนบท

9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2551 5000
โทรศัพท์สายด่วน : 1146
เว็บไซต์ : www.drr.go.th

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร

35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2215 1515
โทรสาร : 0 2216 4168
เว็บไซต์ : www.otp.go.th

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

333/105 อาคารหลักสี่พลาซ่า ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2568 8800
เว็บไซต์ : www.caat.or.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : info@caat.or.th

การรถไฟแห่งประเทศไทย

1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2220 4265
เว็บไซต์ : www.railway.co.th

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2269 3000
เว็บไซต์ : www.port.co.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : info@port.co.th

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2558 9800
โทรสาร : 0 2561 2984
เว็บไซต์ : www.exat.co.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : webmasters@exat.co.th off_infor@exat.co.th
ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร : 0 2940 1196, 02558 9800
EXAT Call Center : 1543

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

หมายเลขโทรศัพท์	:	0 2716 4000
โทรสาร	:	0 2716 4019
ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร	:	0 2716 4044
เว็บไซต์	:	www.mrta.co.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์	:	pr@mrta.co.th

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

131 ถนนวัฒนธรรม ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

หมายเลขโทรศัพท์	:	0 2246 0339, 0 2246 0741-4
Call Center	:	1348
โทรสาร	:	0 2247 2189
จดหมาย	:	ตู้ ปณ. 5 ปทฝ. สุทธิสาร กรุงเทพฯ 10310
เว็บไซต์	:	www.bmta.co.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์	:	แนะนำบริการ 1348@bmta.co.th
แนะนำเว็บไซต์	:	webmaster@bmta.co.th

บริษัท ขนส่ง จำกัด

999 ถนนกำแพงเพชร 2 แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

หมายเลขโทรศัพท์	:	0 2936 2852-66, 0 2936 2841-48
โทรสาร	:	0 2936 1160
เว็บไซต์	:	www.transport.co.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์	:	prborkorsor@gmail.com

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

102 ซอยงามดูพลี ทุ่งมหาเมฆ สาทร กรุงเทพฯ 10120

หมายเลขโทรศัพท์	:	0 2287 3531-41
โทรสาร	:	0 2287 3131
เว็บไซต์	:	www.aerothai.co.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์	:	cccr@aerothai.co.th

สถาบันการบินพลเรือน

1032/355 ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

หมายเลขโทรศัพท์	:	0 2272 5741-4, 0 2272 4210-7
โทรสาร	:	0 2272 5288

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

89 อาคาร 6 สำนักงานใหญ่ การบินไทย ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2545 1000
เว็บไซต์ : www.thaiairways.com
จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ : tccdis@service.thaiairways.com

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

333 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2535 1192
โทรสาร : 0 2535 4061
เว็บไซต์ : www.airportthai.co.th

บริษัท ไทย – อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

89 อาคาร 6 ชั้น 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2207 9090
โทรสาร : 0 2207 9191
Call Center : 0 2207 9000
เว็บไซต์ : www.thaiamadeus.com

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ที่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2131 1035-46
เว็บไซต์ : www.suvarnabhumihotel.co.th
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : sah.hotel@hotmail.com

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

27 ซอยเพชรบุรี 47 (ซอยศูนย์วิจัย) ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2308 5600, 0 2131 5700
เว็บไซต์ : www.srtet.co.th

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

89 อาคาร 9 ชั้น 1 - 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2117 8800
เว็บไซต์ : www.thaismileair.com
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : corporate@thaismileair.com

คณะผู้จัดทำหนังสือรายงานประจำปี 2561 กระทรวงคมนาคม และสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ที่ปรึกษา

นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์	ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม
นายปริยะ เวสสบุตร	ผู้อำนวยการกองกลาง

คณะผู้จัดทำ

นางสาวขวัญชัย หิรัญญะสิริ	นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการพิเศษ หัวหน้าฝ่ายบริการข้อมูลภาครัฐและห้องสมุด
นางสาวดารุนี จันทร์ผ่อง	นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการพิเศษ หัวหน้าฝ่ายช่วยอำนวยการและงานประชุม
นางสาวพัทธนันท์ ศรแก้ว	บรรณารักษ์ปฏิบัติการ ฝ่ายบริการข้อมูลภาครัฐและห้องสมุด กองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

โทรศัพท์ 0 2283 3078
โทรสาร 0 2281 1175

One Transport Family

กระทรวงคมนาคม
38 ถนนราชดำเนินนอก แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
โทรศัพท์: 0 2283 3000, 0 2283 3076
www.mot.go.th

สายด่วน 1356
ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม