

การบริหารการแก้ไขปัญหาของกระทรวงคมนาคม

ดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมเกี่ยวข้องกับงานด้านโครงสร้างพื้นฐานสำคัญๆ หลายโครงการ ซึ่งโครงการดังกล่าว ได้เริ่มดำเนินงานมาในรัฐบาลที่ผ่านมาและมีประเด็นปัญหาหลายเรื่อง เช่น ความไม่โปร่งใส ปัญหาการทุจริต รัฐบาลในปัจจุบันมีความพยายามที่จะแก้ปัญหาต่างๆ และสานต่องานให้สามารถดำเนินงานให้แล้วเสร็จเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม ซึ่งเป็นความคาดหวังของประชาชน ที่อยากจะเห็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ลุล่วงโดยเร็ว อย่างไรก็ตาม ลักษณะงานทางด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่และการดำเนินงานที่ผ่านมามีปัญหาค่อนข้างซับซ้อน การแก้ไขปัญหาจึงต้องพิจารณาในหลายมิติ เช่น ด้านวิศวกรรม ด้านบริหาร ด้านกฎหมาย รวมทั้งต้องพิจารณาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อส่วนรวมอย่างรอบคอบ และเป็นไปตามขั้นตอนที่ถูกต้องและเหมาะสม กระทรวงคมนาคมจึงขอชี้แจงการดำเนินงานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน และแนวทางการทำงานในระยะต่อไป ดังต่อไปนี้

1. หลักการบริหารงาน

กระทรวงคมนาคมภายใต้การบริหารงานของรัฐบาลนี้ มีนโยบายบริหารงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ คุณภาพบริการด้านการขนส่งและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน โดยยึดหลักธรรมาภิบาล ระบบคุณธรรม และจิตสำนึกที่ดีเพื่อส่วนรวม

- ดำเนินการตามบทบาทระหว่างฝ่ายนโยบายและฝ่ายปฏิบัติอย่างชัดเจน โดยรัฐมนตรีเป็นผู้กำหนดนโยบาย กำกับและติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามนโยบาย ในแต่ละเรื่องตามที่ได้มอบหมายให้หน่วยงานรับไปดำเนินการ โดยให้รายงานผลการดำเนินงานทุก 15 วัน ส่วนฝ่ายปฏิบัติซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าส่วนราชการ คณะกรรมการและผู้บริหารรัฐวิสาหกิจ เป็นผู้รับนโยบายไปดำเนินการให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ซึ่งการดำเนินงานบางเรื่องก็สามารถตัดสินใจได้ในระดับปฏิบัติเอง บางเรื่องต้องเสนอฝ่ายนโยบายให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานต่อไป ดังนั้นในแต่ละระดับของการบริหาร จะมีการแบ่งบทบาทหน้าที่กันอย่างชัดเจน และมีการดำเนินงานอย่างเป็นขั้นตอน งานที่มีปัญหาก็จะแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบทั้งในระดับหน่วยปฏิบัติและระดับกระทรวงแล้วแต่กรณี

- กระบวนการตัดสินใจบนพื้นฐานของการมีข้อมูลที่ชัดเจน ถูกต้อง เป็นธรรม คำนึงถึงการบริหารผลกระทบ โดยพิจารณาอย่างรอบคอบในหลายมิติเพื่อประโยชน์แก่ส่วนรวม ทั้งในด้านกฎระเบียบ ด้านสังคมและวิถีชีวิตของประชาชน ด้านการให้บริการต่อสาธารณะ ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ ด้านความเชื่อมั่นต่อการดำเนินธุรกิจและการลงทุน ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

- การวางรากฐานที่ดีในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ เนื่องจากงานของกระทรวงคมนาคมมีอยู่มากมาย ทั้งงานที่ต้องแก้ปัญหาและงานที่ต้องพัฒนาให้ก้าวไปข้างหน้า ในระยะเวลาอันสั้น ไม่สามารถที่จะดำเนินการได้ครบทุกเรื่อง กระทรวงคมนาคมจึงได้จัดทำ “แนวทางพัฒนาระบบขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน” เพื่อวางรากฐานการพัฒนาที่เหมาะสมในอนาคตในลักษณะสมดุลภาพ ซึ่ง กรม. ได้รับทราบแล้วเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2550 แนวทางพัฒนาดังกล่าวประกอบด้วย 7 มิติ ซึ่งเป็นประโยชน์สำหรับนำไปประกอบการพิจารณากำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดทำโครงการและการดำเนินงานในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศได้ ทั้งในปัจจุบันและระยะต่อไป

2. การดำเนินงานในเรื่องสำคัญของกระทรวงคมนาคม

2.1 การแก้ไขปัญหาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ได้เกิดปัญหามากมาย ส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารและประชาชน ซึ่งในทันทีที่รัฐบาลได้เข้ามาบริหารประเทศและโดยเฉพาะในส่วนของกระทรวงคมนาคม ได้ให้ความสำคัญในการเร่งแก้ไขปัญหาโดยมอบนโยบายเน้นให้คณะกรรมการ ทอท. ช่วยกันระดมความคิดเห็นเพื่อแก้ไขปัญหา รวมทั้งกระทรวงคมนาคมได้มีการติดตามผลทุก 15 วัน เพื่อให้การใช้งานท่าอากาศยานและการให้บริการประชาชนเกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีการดำเนินการแก้ไขปัญหที่สำคัญ ได้แก่

2.1.1 ปัญหาทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานชำรุด

- ตามที่ปรากฏว่าพื้นผิวทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดมีการชำรุด คือ การเลื่อนและการแตกร่อน (Slipping Crack) ของผิวบนพื้นที่ทางวิ่งทั้งบริเวณจุดเดิมและจุดใหม่ รวมถึงยังมีการยุบตัวตามแนวร่องล้อ (Rutting) บนพื้นที่ทางขับและการยุบตัวของผิวเนื่องจากล้อเบียด (Shoving) ที่เกิดขึ้นบริเวณทางเลี้ยวเข้าหัวทางวิ่งทั้งสองฝั่ง จึงได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบปัญหาการชำรุดบริเวณทางขับ (Taxiway) และทางวิ่ง (Runway) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดำเนินการตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาร่วมกับวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย เข้าไปทำการสุ่มสำรวจปัญหาดังกล่าวพร้อมกับการแก้ไขซ่อมแซมชั่วคราวเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการบินบริการอากาศยาน โดยให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นผู้ดำเนินการ

- สำหรับการแก้ไขปัญหาระยะยาว คณะกรรมการ ทอท. ได้พิจารณาให้ความเห็นว่าปัญหานี้จะต้องมีการสำรวจพื้นที่ทั้งหมดเพื่อหาสาเหตุความเสียหายและผู้รับผิดชอบที่แท้จริงโดยการหาคนกลางมาดำเนินการ จึงเริ่มกระบวนการคัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาตามระเบียบของ ทอท. อย่างโปร่งใส และได้ออกข้อกำหนดการดำเนินงาน (TOR) เมื่อเดือนเมษายน 2550 และได้ลงนามว่าจ้างเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2550 โดยใช้ระยะเวลาสำรวจ 6 เดือน ซึ่งจะแล้วเสร็จในเดือนมกราคม 2551 เพื่อจะได้ทราบถึงสาเหตุของความเสียหายและความรับผิดชอบพร้อมทั้งเสนอวิธีการแก้ไขถาวร

- ในการแก้ไขปัญหาในระยะสั้น จะเป็นการซ่อมแซมชั่วคราว เพื่อไม่ให้กระทบต่อการให้บริการอากาศยาน ซึ่งขณะนี้อยู่ในช่วงของการประกันภัยความชำรุดบกพร่องอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโดยมีกำหนดระยะเวลาการประกันผลงานนับแต่วันที่เริ่มก่อสร้างจนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลา 2 ปี ของกำหนดเวลาแล้วเสร็จของงานทั้งหมด โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 20 กันยายน 2551 และเมื่อเดือนมกราคม 2550 ทอท. ได้ทำหนังสือไปยังผู้ออกแบบ ผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงาน ขอสงวนสิทธิ์ที่จะดำเนินการตามกฎหมายหากตรวจสอบพบว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลสืบเนื่องมาจากการกระทำของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด

2.1.2 ปัญหาอาคารผู้โดยสาร

- จากการที่ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการภายในอาคารผู้โดยสาร จากความไม่เพียงพอของห้องน้ำ ระบบจ่ายน้ำ ระบบความเย็นภายในอาคารผู้โดยสาร และระบบแสงสว่าง หลังคารั่ว การจัดสรรพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่กีดขวางทางเดินของผู้โดยสาร

- ปัจจุบัน ทอท. ได้มีแผนในการปรับปรุงพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสาร เช่น การปรับปรุงระบบแสงสว่างในหลายพื้นที่ของอาคารผู้โดยสาร ช่องทางหนีไฟ การสร้างห้องน้ำเพิ่มเติม 208 ห้อง ซึ่งแบ่งการทำงานเป็น 10 งาน การปรับปรุงและสร้างห้องน้ำเพิ่มแล้วเสร็จ 2 งาน อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 6 งาน (145 ห้อง) ที่เหลือ 2 งาน (52 ห้อง) อยู่ระหว่างการแก้ไขปัญหาการย้ายสำนักงานออกจากพื้นที่ที่จะสร้างห้องน้ำเพิ่ม คาดว่างานการสร้างห้องน้ำเพิ่มเติมดังกล่าว จะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายนปีนี้ ซึ่งจะทำให้มีห้องน้ำรวมทั้งหมด 1,672 ห้อง นอกจากนี้ยังได้มีการแก้ไขปัญหาอื่นๆ อย่างเป็นระบบและต่อเนื่องเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารและผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยาน

- สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะยาวได้มีการสั่งการและเร่งรัดให้ ทอท. จัดทำแผนการใช้ประโยชน์และปรับปรุงพื้นที่ภายในอาคาร โดยคำนึงถึงความสะดวก ความปลอดภัย และความมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ ให้เห็นภาพรวมและสอดคล้องกันทุกส่วน ซึ่งคณะกรรมการ ทอท. ได้มีมติเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2550 ให้ดำเนินการเพื่อจัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประมวลแบบก่อสร้างจริงสำหรับอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน สำหรับนำมาใช้จัดทำแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ดังกล่าว

2.1.3 ปัญหาการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์และร้านค้าปลอดอากรกับ King Power

- เมื่อเปิดสนามบินการตั้งร้านค้าภายในอาคารสนามบินก่อให้เกิดการกีดขวางทางเดิน และมีผลกระทบต่อการบินและบริการและความปลอดภัยภายในอาคารผู้โดยสาร ซึ่งต่อมาได้มีการตรวจสอบพบว่าการใช้พื้นที่ในเชิงพาณิชย์และร้านค้าปลอดอากรเกินกว่าเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา รวมทั้งขั้นตอนการได้มาซึ่งสัญญาไม่เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

- คณะกรรมการ ทอท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาทุจริตและประพฤติมิชอบในการจัดซื้อจัดจ้างและการให้สัมปทาน เมื่อธันวาคม 2549 และได้พิจารณาในเรื่องสัญญาของ King Power และเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการ ทอท. จนมีมติเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2550 ให้ถือว่าสัญญาในเรื่องการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์และร้านค้าปลอดอากรเป็นสัญญาที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย และไม่มีผลผูกพันคู่สัญญา ซึ่ง King Power ก็ได้ฟ้อง ทอท. ต่อศาลแพ่งข้อหาเรียกทรัพย์สิน ขณะนี้อยู่ระหว่างการนัดสืบพยาน

- สำหรับความคืบหน้าเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 คณะกรรมการ ทอท. ได้รับทราบรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงการดำเนินการของโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิว่า การที่ ทอท. มีคำสั่งอนุญาตให้บริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด ประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานภูมิภาค เป็นคำสั่งทางปกครองที่ไม่ชอบเนื่องจากการคัดเลือกเอกชนมิได้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 และมีมติให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. ดำเนินการ :-

- 1) เพิกถอนคำสั่งทางปกครองที่มีชอบดังกล่าว และให้บริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด ออกจากพื้นที่ในระยะเวลาที่เหมาะสม หากบริษัทฯ เพิกเฉยไม่ปฏิบัติตามก็ให้เรียกร้องค่าเสียหายต่อไป

- 2) รายงานการสอบสวนข้อเท็จจริงไปยัง ปปช. เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

- 3) ดำเนินคดีทางแพ่งและทางวินัยกับผู้เกี่ยวข้องที่ปรากฏในรายงานผลการสอบสวนข้อเท็จจริง

- 4) ทำหนังสือเพื่อให้ประธานกรรมการ ทอท. รายงานต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมต่อไป

2.1.4 ปัญหาการจัดการคลังสินค้า

- การให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศประสบปัญหาต่างๆ หลายประการตามที่ได้มีการร้องเรียนจากตัวแทนผู้ประกอบการ ซึ่งใช้บริการคลังสินค้าปลอดอากรหลายกลุ่ม กระทรวงคมนาคมได้สั่งการให้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเหล่านั้น โดย ทอท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก กระบวนการปฏิบัติงาน และกำหนดค่าธรรมเนียมเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาโดยได้มีมติให้มีการผ่อนผันการนำสินค้าเข้าไปทำพิธีการปลดปล่อยที่คลังสินค้าภายในคลังสินค้าปลอดอากรได้ 1 ปี อย่างไรก็ตามก็ยังมีข้อร้องเรียนถึงปัญหาต่างๆ อยู่กระทรวงคมนาคมจึงได้หารือกับผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในการที่จะจัดระบบการขนส่งสินค้าในสนามบินสุวรรณภูมิให้เกิดความสะดวกและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จากการหารือมีความเห็นร่วมกันว่าควรแยกการขนส่งสินค้าทั่วไปออกจากสินค้าปลอดอากร พร้อมทั้งให้มีการบริหารจัดการการเข้าออกพื้นที่คลังสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

- คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ให้จัดทำขั้นตอนรายละเอียดเพื่อจำแนกคลังสินค้าสำหรับนำเข้าส่งออกปกติออกจากคลังสินค้าปลอดอากร พร้อมทั้งให้มีการบริหารจัดการการเข้าออกพื้นที่คลังสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังคงมีการให้บริการคลังสินค้าปลอดอากรอยู่เช่นเดิม แต่จะมีการให้บริการคลังสินค้าทั่วไปเพิ่มเติมด้วย

- และขณะนี้ ทอท. กำลังดำเนินการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำรายละเอียดในการปรับปรุงพื้นที่คลังสินค้าให้เป็นไปตามมติข้างต้น

2.1.5 ปัญหาผลกระทบทางเสียงกับประชาชนรอบสนามบิน

- ประชาชนรอบสนามบินประสบปัญหาความเดือดร้อนจากการใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและมีการร้องเรียนต่อส่วนราชการหลายแห่ง ซึ่งกระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลได้ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ปัญหาเพื่อลดผลกระทบทางเสียงต่อประชาชนและชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ประชาชนด้วย โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับกำกับการดำเนินงานตามมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และคณะทำงานศึกษาแนวทางการบริหารจัดการที่ดินบริเวณรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในส่วนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการจ่ายค่าจัดซื้อที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้างและค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และคณะทำงานการจัดซื้อที่ดินในบริเวณที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงในเขต NEF มากกว่า 40 เพื่อดำเนินการแก้ปัญหาชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเดือดร้อน นอกจากนี้ นายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ซึ่งเป็นคณะกรรมการในระดับชาติเพื่อเร่งรัดและช่วยกันแก้ปัญหาด้วย

- ที่ผ่านมาได้กำหนดมาตรการวิธีการบินขึ้นลงของอากาศยาน การกำหนดประเภทของอากาศยานที่จะใช้ท่าอากาศยาน และการปรับปรุงเส้นทางบิน รวมถึงการกำหนดเขตเส้นเสียงเพื่อชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเดือดร้อนซึ่งการชดเชยจะเป็นไปตามรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และมติ ครม. เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2549 และวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ซึ่งการเจรจาการชดเชยต้องขึ้นอยู่กับเกณฑ์การประเมินราคาและความพึงพอใจของผู้ได้รับความเดือดร้อน

- การดำเนินการชดเชยตามรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในปัจจุบันได้มีการตกลงซื้อขายอาคารในพื้นที่ระดับเสียง NEF สูงกว่า 40 แล้วจำนวน 9 อาคาร งบประมาณ 65.72 ล้านบาท และตกลงเพื่อรับเงินในการปรับปรุง จำนวน 18 อาคาร ใช้งบประมาณ 8.315 ล้านบาท ทั้งนี้ ยังมีผู้ที่อยู่ระหว่างการทำสัญญาและเจรจาจำนวน 57 อาคาร สำหรับพื้นที่ระดับเสียง NEF 30 – 40 นั้น

คณะกรรมการ ทอท. ได้อนุมัติงบประมาณไว้แล้วประมาณ 288.921 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจาทำสัญญาหรือบันทึกข้อตกลงในการรับการชดเชยและการตัดสินใจเลือกแนวทางการชดเชย

- การดำเนินการชดเชยตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2549 และวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามีผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF สูงกว่า 40 จำนวน 423 ราย ระหว่างนี้อยู่ในขั้นตอนการประเมินราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จประมาณเดือนกันยายน และคณะกรรมการ ทอท. จะพิจารณากรอบงบประมาณเพื่อชดเชยประมาณเดือนตุลาคม สำหรับพื้นที่ NEF 30-40 จากการสำรวจและรับลงทะเบียนมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างจำนวน 7,997 อาคาร ขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจวัดระดับเสียงรบกวนภายในอาคาร เพื่อตรวจสอบผลกระทบที่เกิดขึ้นจริง

- สำหรับข้อเรียกร้องเพิ่มเติมที่กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงได้เสนอต่อกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2550 โดยขอให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2549 ที่กำหนดกรอบเส้นเสียงจากการใช้ทางวิ่งที่ 1 และ 2 เพิ่มความสามารถสูงสุด (ร้อยละ 100) เนื่องจากตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ทำให้ผู้อยู่อาศัยบางส่วนอยู่นอกกรอบเส้นเสียงเดิม ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ประสานกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการตรวจวัดเสียงเพื่อยืนยันว่าได้รับผลกระทบเหมือนเดิมหรือไม่ และสำหรับข้อเรียกร้องให้ใช้หลักเกณฑ์การเจรจาซื้อขายสำหรับพื้นที่ NEF มากกว่า 40 กับผู้ที่เสนอขายสิ่งปลูกสร้างพร้อมที่ดินในทุกกรอบเส้นเสียง จะได้ให้คณะกรรมการทอท. พิจารณาต่อไป และได้ให้ ทอท. ปรับปรุงสัญญาเกี่ยวกับการจ่ายเงินค่าชดเชยเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและพึงพอใจทั้งสองฝ่าย โดยให้ฝ่ายกฎหมาย ทอท. และฝ่ายกฎหมายผู้แทนกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบฯ ร่างสัญญาร่วมกัน พร้อมทั้งให้ ทอท. เร่งจัดทำแผนการดำเนินการจัดซื้อสิ่งปลูกสร้างพร้อมที่ดินให้ผู้ได้รับผลกระทบทราบทั่วกัน และจัดทำหนังสือแจ้งให้ทราบแต่ละราย

- กระทรวงคมนาคม ได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2550 แต่งตั้งคณะกรรมการร่วม 3 ฝ่าย เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านเสียงจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม 7 คน ผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบฯ 7 คน และผู้แทนจากหน่วยงานกลาง 7 คน ได้แก่ ผู้แทนจากสภาทนายความ 3 คน สำนักงานอัยการสูงสุด 2 คน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 1 คน และ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) 1 คน เพื่อพิจารณาข้อเรียกร้องของประชาชน และชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง และให้คำปรึกษาและเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาให้เป็นไปด้วยความรวดเร็ว เป็นธรรม และยอมรับได้ของทุกฝ่าย รวมทั้งติดตามผลการดำเนินงานให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

พร้อมกันนั้น กระทรวงคมนาคม ได้สั่งการให้ ทอท. ปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วย

2.1.6 ปัญหาการใช้งานระบบ AIMS และ ACCS

- จากปัญหาข้อขัดข้องในการใช้งานระบบ AIMS และ ACCS ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กระทรวงคมนาคมได้ติดตามและเร่งรัดให้ ทอท. ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ประชาชนที่ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ปัจจุบันนี้ ทอท. สามารถแก้ไขปัญหาระบบ AIMS ได้จำนวน 22 ระบบ จากทั้งหมดจำนวน 25 ระบบ โดยระบบที่ยังมีปัญหายู่นั้น ทอท. กำลังดำเนินการแก้ไข ส่วนระบบ ACCS ทอท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาการทำงานของระบบ ACCS ให้สอดคล้องกับระบบของกรมศุลกากร และความต้องการของผู้ประกอบการ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาให้สามารถรองรับระบบ Paperless e-Custom ของกรมศุลกากร

2.2 การดำเนินการกรณีคุณสมบัติของบริษัท ไทย แอร์เอเชีย จำกัด

- ตามที่ได้มีการขายหุ้นบริษัท จีน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ประมาณร้อยละ 49.6 ของหุ้นทั้งหมดให้กับบริษัท ซิด้าห์ โฮลดิ้ง จำกัด และ บริษัท แอสเพน โฮลดิ้ง จำกัด ตั้งแต่วันที่ 23 มกราคม 2549 ส่งผลกระทบต่อสถานะของบริษัท ไทย แอร์เอเชีย จำกัด เนื่องจาก บริษัท จีน คอร์ปอเรชั่นฯ เป็นผู้ถือหุ้นหลักของบริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ ซึ่งต่อมาบริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ อ้างว่าได้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นและจดทะเบียนใหม่กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 โดยมี บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด ซึ่งมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นร้อยละ 51 มาถือหุ้นใน บริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ แทน บริษัทจีน คอร์ปอเรชั่นฯ

- กระทรวงคมนาคม ได้สั่งการให้กรมการขนส่งทางอากาศรายงานการดำเนินการตรวจสอบในเรื่องดังกล่าวมาโดยตลอด ซึ่งกฎหมายที่ใช้ในการพิจารณาคุณสมบัติของบริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ คือพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ประกอบประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่อง คุณสมบัติและหลักเกณฑ์การพิจารณาคำขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ

- การดำเนินการทางกฎหมายและการตรวจสอบ

กรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม ได้แจ้งความดำเนินคดีกับ บริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ ต่อผู้กำกับสถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง กรณีนำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีใบสำคัญจดทะเบียนอากาศยาน (ที่มีผลใช้ได้) อยู่กับอากาศยาน เนื่องจากบริษัทฯ ขาดคุณสมบัติตามมาตรา 31 แห่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ตั้งแต่วันที่ 22 กันยายน 2547 ถึงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 อันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 16 ซึ่งมีโทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 68 ซึ่งมีโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท (ต่อเที่ยวบิน) หรือจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ ขณะนี้อยู่ในระหว่างการพิจารณาส่งฟ้องของอัยการฝ่ายคดี ศาลแขวง 1

/กรมการขนส่ง...

กรรมการขนส่งทางอากาศ มีหนังสือขอให้กรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์ ตรวจสอบการถือหุ้นของบริษัทเอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด ว่าเป็นการถือหุ้นแทน (nominee) ให้กับ บริษัท ซิน คอร์ปอเรชั่นฯ หรือนิติบุคคลหรือบุคคลต่างด้าว อื่นใดหรือไม่ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจสอบ หากผลการตรวจสอบของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าพบว่ามี การถือหุ้นแทน (Nominee) จะทำให้บริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ ขาดคุณสมบัติการเป็นผู้จดทะเบียนอากาศยานและผู้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ตั้งแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 เป็นต้นมา ซึ่งกรรมการขนส่งทางอากาศจะติดตามและดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

- ล่าสุดเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2550 บริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหม่ โดยผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นในส่วนของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด ที่ถืออยู่ในบริษัท ไทย แอร์เอเชีย จำกัด จำนวนร้อยละ 50 จากนายสิทธิชัย วีระธรรมบุญ และบริษัท ซิน คอร์ปอเรชั่นฯ หลังจากนั้นบริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ ได้มีหนังสือแจ้งการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการถือหุ้นและกรรมการ พร้อมทั้งขอจดทะเบียนอากาศยานทั้ง 13 ลำใหม่ ยื่นต่อกรมการขนส่งทางอากาศเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2550 กรมการขนส่งทางอากาศได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้วปรากฏว่าบริษัท ไทยแอร์เอเชียฯ มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่ 3 คน จาก 6 คน สำหรับสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ไทย แอร์เอเชีย จำกัด ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ กล่าวคือยังคงมีบริษัท เอ เอ อินเตอร์เนชั่นแนล ลิมิเต็ดส์ยูชาติลาบวน (มาเลเซีย) ถือหุ้นร้อยละ 49 นายทศพล แบงเว็ลด์ ถือหุ้นร้อยละ 1 และบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 50 โดยในส่วนของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่นฯ มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหม่โดยมีผู้บริหารของบริษัท ไทย แอร์เอเชียฯ ถือหุ้นอยู่ 6 คน คิดเป็นร้อยละ 100 ของหุ้นทั้งหมด

- กระทรวงคมนาคมได้สั่งการให้กรมการขนส่งทางอากาศ พิจารณาแก้ไขปรับปรุงโทษปรับกรณีนำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีใบสำคัญจดทะเบียนอากาศยาน (ที่มีผลใช้ได้) อยู่กับอากาศยาน ให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป และให้เข้มงวดในกระบวนการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และการอนุญาตจดทะเบียนอากาศยาน และต้องคอยตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนผู้ถือหุ้นของผู้ที่ได้รับอนุญาตฯ แล้วด้วย

2.3 การดำเนินการกรณี CTX 9000

- ตามที่เครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด (ซีทีเอ็กซ์ 9000) ภายในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดความเสียหายพร้อมกันจำนวน 20 เครื่องจากจำนวนทั้งหมด 26 เครื่อง ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2550 และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงผ่านสื่อมวลชนเกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขที่เกิดขึ้น จนกระทั่งสามารถซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้ครบทุกเครื่อง ตั้งแต่วันที่กลางเดือนกรกฎาคม 2550

- ตามสัญญาการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด จำนวน 26 เครื่อง บริษัท GE จะต้องบำรุงรักษาอุปกรณ์เป็นระยะเวลา 2 ปี (สัญญาจะหมดอายุในวันที่ 6 กันยายน 2551) โดยการจ้างเจ้าหน้าที่บำรุงรักษาของบริษัท GE ทำงานวันละ 16 ชั่วโมงพร้อมอุปกรณ์อะไหล่สำหรับเปลี่ยนทดแทน และอบรมเจ้าหน้าที่ของ ทอท. เพื่อวิเคราะห์ภาพจากการ scan กระจ่างสัมภาระว่ามีวัตถุต้องสงสัยหรือไม่และอบรมเจ้าหน้าที่ทางด้านเทคนิค เพื่อควบคุมและตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์และระบบที่เกี่ยวข้อง สำหรับแผนการดำเนินการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของ ทอท. เพื่อสามารถบำรุงรักษาได้ในบางระดับ เป็นการบำรุงรักษาเบื้องต้น การถอดเปลี่ยนอะไหล่ที่ชำรุด ภายหลังจากหมดอายุ 2 ปี ทอท. มีแผนจะเจรจากับ บริษัท GE ต่อไป

- ตามที่ คตส. กำลังดำเนินการตรวจสอบการจัดซื้อเครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด (ซีทีเอ็กซ์ 9000) อยู่ในขณะนี้ กระทั่งกรมคมนาคม โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ก็ได้ให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่

2.4 การแก้ไขปัญหาโครงการ Airport Link

กระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบาย (เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2549) ให้คณะกรรมการ รฟท. ติดตามเร่งรัดการก่อสร้างโครงการให้แล้วเสร็จอย่างโปร่งใส และคำนึงถึงผลกระทบต่อประโยชน์ของส่วนรวม และร่วมมือกับหน่วยงานตรวจสอบอย่างเต็มที่ ไม่ปกป้องผู้กระทำความผิด

2.4.1 การดำเนินโครงการ Airport Link ประสบกับปัญหาสำคัญ ดังนี้

- การตรวจสอบโดย คตส. ว่า มีการกระทำระหว่างกลุ่มผู้รับจ้างก่อสร้างและเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ร่วมกันกระทำการ โดยมีขอบทำให้รัฐได้รับความเสียหาย และกระบวนการได้มาซึ่งสัญญาจะส่งผลกระทบต่อสถานะของสัญญาหรือไม่

- การก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนงาน เสร็จไม่ทันตามกำหนดวันสิ้นสุดของสัญญา คือ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2550 เนื่องจาก รฟท. ส่งมอบพื้นที่การก่อสร้างให้ผู้รับจ้างก่อสร้างล่าช้าไป 552 วัน รฟท. ในฐานะคู่สัญญาจะพิจารณาขยายระยะเวลาก่อสร้างให้ผู้รับจ้างหรือไม่

- เนื่องจาก รฟท. ได้ตกลงผูกพันกับสถาบันการเงินที่ให้การสนับสนุนโครงการว่าจะรับผิดชอบการชำระค่าก่อสร้างในส่วนที่กลุ่มผู้รับจ้างเบิกถอนไปและกระทรวงการคลังได้ออกหนังสือรับรอง (Letter of Comfort) ถึงผู้รับจ้างและสถาบันการเงินที่จะค้ำประกันเงินกู้ให้ รฟท. เพื่อนำมาชำระค่าก่อสร้าง ค่าธรรมเนียมทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยตามมติ ครม. ดังนั้นจึงต้องพิจารณาแนวทางและรูปแบบการชำระเงินให้รอบคอบ

2.4.2 การตรวจสอบการกระทำทุจริต และกระบวนการขั้นตอนการได้มาซึ่งสัญญา

ที่อาจมีการดำเนินการไม่ถูกต้อง กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการติดตามเร่งรัดการตรวจสอบ ดังนี้

/● เมื่อวันที่...

- เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2549 กระทรวงคมนาคมได้ขอให้คณะกรรมการ รฟท. แต่งตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ Airport Link ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการ แต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าวมี พล.ต.ท. ประกาศ สาตะมาน เป็นประธาน และคณะกรรมการฯ ได้ส่ง รายงานการสอบข้อเท็จจริงให้กระทรวงคมนาคมทราบ เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2550 กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ รฟท. ส่งรายงานการสอบให้ คตส. และ รฟท. ตั้งคณะกรรมการสอบผู้กระทำผิด

- แต่งตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริงการดำเนินโครงการ Airport Link มีรองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2550 เพื่อตรวจสอบความถูกต้องในการเสนอโครงการจนถึงการลงนามในสัญญาว่ามีการกระทำที่ถูกต้องตามกฎหมายและเจ้าหน้าที่ของรัฐ กระทำการใดๆ ให้รัฐเสียประโยชน์หรือไม่ หากพบว่ามีกระทำที่ผิดหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำผิด ก็จะดำเนินการตามกฎหมาย

- แต่งตั้งที่ปรึกษากฎหมายและขออัยการ 2 ท่าน เพื่อประสานกับ คตส. ในการขอข้อมูลการกระทำที่ทุจริต และพิจารณาประเด็นการดำเนินกระบวนการทางกฎหมาย เพื่อแก้ไขปัญหาให้โครงการดำเนินการต่อไปได้ รวมทั้งฟ้องร้องดำเนินคดีหากพบการกระทำที่ทุจริต ของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

2.4.3 การขยายระยะเวลาก่อสร้าง ให้กลุ่มผู้รับจ้างและการหาแหล่งเงินเพื่อนำมาชำระ ค่าก่อสร้างโครงการตามปริมาณงานที่แล้วเสร็จ เมื่อครบกำหนดวันที่ 5 พฤศจิกายน 2550 นั้น กระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดการดำเนินงาน ดังนี้

- เมื่อไปตรวจเยี่ยม รฟท. ในวันที่ 17 มกราคม 2550 ได้กำชับให้คณะกรรมการ รฟท. หาข้อยุติในเรื่องความล่าช้าของโครงการฯ และกำหนดแนวทางในการชำระเงินแก่สถาบันการเงิน ผู้สนับสนุนโครงการ และ เมื่อไปประชุมคณะกรรมการและผู้บริหาร รฟท. ในวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550

- หารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เมื่อคราวประชุมประสานความร่วมมือกันทำงานระหว่างกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2550 โดยขอให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานระหว่าง รฟท. กระทรวงคมนาคม และสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ในการกำหนดแนวทางการชำระเงินค่าก่อสร้าง ค่าธรรมเนียมการเงินและดอกเบี้ย เมื่อครบกำหนด 990 วัน

- ร่วมประชุมกับคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2550 เพื่อเร่งให้ รฟท. หาข้อยุติในเรื่องการขยายระยะเวลาก่อสร้างและการชำระเงิน

- ประชุมร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2550 และวันที่ 22 มิถุนายน 2550 เพื่อหารือข้อกำหนดแนวทางการชำระเงินให้สถาบันการเงินตามที่ รฟท. ได้ทำการผูกพันไว้ พร้อมทั้งให้ รฟท. ทำหนังสือหารือคณะกรรมการกฤษฎีกาถึงสถานะทางกฎหมายของสัญญาระหว่าง รฟท. กับผู้รับจ้างก่อสร้าง

- เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการขยายระยะเวลาการก่อสร้างและปฏิบัติเกี่ยวกับกฎหมายและสัญญาก่อสร้างในส่วนที่ว่าด้วยการเงินของโครงการ ขณะนี้ได้เสนอผลการพิจารณาการขยายระยะเวลาการก่อสร้างต่อคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2550 และจะนำเสนอเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณา รวมทั้งการดำเนินงานด้านการเงินต่อไป

2.5 การดำเนินการระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานคร

กระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบายต่อคณะกรรมการของรัฐวิสาหกิจซึ่งดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง ให้ช่วยกำกับดูแลโครงการที่ใช้เงินลงทุนสูงให้เป็นไปด้วยความราบรื่น โปร่งใส และถูกต้องตามขั้นตอน

การพิจารณาของกระทรวงคมนาคมและรัฐบาล ในแต่ละโครงการจะพิจารณาอย่างเป็นขั้นตอน เพื่อเตรียมความพร้อมไว้สำหรับการดำเนินโครงการในระยะต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง

2.5.1 โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ-รังสิต

- ช่วงบางซื่อ- ตลิ่งชัน กระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดให้ รฟท. นำเสนอโครงการเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่ง กรม. ได้มีมติอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 22 พ.ค.2550 และได้มอบหมายให้ รฟท. เร่งดำเนินการกระบวนการประกวดราคาก่อสร้างให้ได้ภายในเดือนกันยายน 2550 บนพื้นฐานของความรอบคอบ ข้อกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหา เช่น การส่งมอบพื้นที่ เป็นต้น ซึ่ง รฟท. ได้นำร่างขอบเขตของงาน (TOR) เสนอคณะกรรมการรถไฟฟ้าพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2550 และจะประกาศในเว็บไซต์ภายในวันที่ 14 กันยายน 2550

- ช่วงบางซื่อ-รังสิต กระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดให้ รฟท. นำเสนอโครงการเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่ง กรม. ได้มีมติอนุมัติโครงการแล้ว เมื่อวันที่ 22 พ.ค. 2550 โดย กระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดให้ สนข. ดำเนินการปรับแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและให้ รฟท. เริ่มเตรียมการประกวดราคาในลักษณะควบคู่กันไป เพื่อให้สามารถประกาศประกวดราคาได้ตามแผน รวมทั้งประสานกับกระทรวงการคลังในเรื่องของแหล่งเงินทุน เพื่อให้สามารถนำเสนอต่อกรม. เพื่อขออนุมัติวงเงินและแหล่งเงินทุนภายในเดือนกันยายน 2550 และประกาศประกวดราคาได้ภายในเดือนธันวาคม 2550

- มีการเข้าใจผิดว่ารัฐบาลปัจจุบันเปลี่ยนจากรถไฟฟ้าเป็นดีเซลราง ซึ่งในข้อเท็จจริงแล้ว รัฐบาลชุดนี้มิได้เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการแต่อย่างใด โดยตามแบบรายละเอียดที่ สนข. ได้ออกแบบให้เป็นการใช้รางร่วมกันระหว่างรถไฟและรถไฟฟ้า การดำเนินโครงการในระยะเริ่มต้นเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีการเตรียมการสำหรับระบบรถไฟฟ้าไว้ด้วย ซึ่งหมายความว่าทั้งรถดีเซลรางและรถไฟฟ้าสามารถเดินรถบนโครงสร้างดังกล่าวได้

2.5.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และสีน้ำเงิน

- แนวทางการลงทุนตาม มติ ครม. เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน และให้เอกชนลงทุนซื้อพร้อมทั้งบริหารจัดการการเดินรถ ดังนั้นจึงต้องดำเนินการตามขั้นตอน ของ พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ.2535
- สำหรับโครงการรถไฟฟ้าทั้งสองสาย กระทรวงคมนาคมได้มอบให้ รฟม. ดำเนินการศึกษาตามขั้นตอนแห่ง พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2535 และเสนอทางเลือกรูปแบบการลงทุนของเอกชน ซึ่งขณะนี้ได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการ รฟม. แล้ว และอยู่ระหว่างการนำเสนอกระทรวงคมนาคมและ สศช. เพื่อนำเสนอ ครม.พิจารณาอนุมัติโครงการต่อไป ทั้งนี้สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง คาดว่าจะสามารถนำเสนอ ครม. ได้ประมาณเดือนตุลาคม 2550
- ในประเด็นเรื่องการจ่ายค่าเวนคืนที่ดิน ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น ซึ่งขณะนี้ มี พรฎ. เวนคืนที่ดินแล้ว และอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการกำหนดราคา โดยเมื่อได้ราคาเบื้องต้นแล้ว รฟม. สามารถดำเนินการเบิกจ่ายได้เอง อย่างไรก็ตามเพื่อให้เกิดความรอบคอบและเป็น ไปตามขั้นตอนที่ถูกต้องและเหมาะสม ควรจะให้โครงการผ่านการอนุมัติจาก ครม. ก่อน
- สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ครม. ได้เห็นชอบในหลักการร่างพระราชกฤษฎีกา และร่างประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้ว เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550

2.5.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

- ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ และบางรี – สมุทรปราการ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 อนุมัติให้ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด ขณะนี้ กทม. ร่วมกับ สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2535 ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2550 เพื่อนำเสนอ ครม. อนุมัติโครงการตามขั้นตอนต่อไป และการออกแบบรายละเอียดคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณต้นปี 2551

2.6 กรณีที่ดินสามเหลี่ยมพหลโยธิน (เซ็นทรัลลาดพร้าว)

- สัญญาเช่าที่ดินระหว่าง รฟท. และ บมจ.เซ็นทรัลพัฒนา จะสิ้นสุดลงในวันที่ 18 ธันวาคม 2551 หลังจากครบกำหนดการเช่าแล้ว ทรัพย์สิน อาคาร สิ่งปลูกสร้างรวมทั้งอุปกรณ์ที่ใช้ในการดำเนินกิจการของ บมจ.เซ็นทรัลพัฒนา ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟท.
- สัญญาเช่าที่ดินระบุค่าเช่าที่ดินปีละ 3 ล้านบาท และค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ 16 ล้านบาท

- กรณีของบมจ.เซ็นทรัลพัฒนา ที่เป็นผู้เช่ารายเดิม ขอขยายกำหนดระยะเวลาเช่าที่ดินออกไปอีก 30 ปี ซึ่ง รฟท. ตอบปฏิเสธไปเนื่องจากการขยายกำหนดเวลาเช่าหรือต่ออายุการเช่ามิได้เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาเช่า

- บมจ.เซ็นทรัลพัฒนาจึงแสดงเจตจำนงขอเช่าทรัพย์สินเพื่อประกอบกิจการต่อไปหลังจากหมดอายุสัญญาเช่าและพร้อมที่จะเจรจากับ รฟท. เรื่องเงื่อนไขอัตราค่าเช่าและผลประโยชน์ตอบแทน เนื่องจากมีประเด็นในข้อกฎหมาย เกี่ยวกับสัญญาที่ระบุให้เจรจากับผู้เช่ารายเดิมก่อน ดังนั้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนและรอบคอบยิ่งขึ้น รฟท. จึงได้หารือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและสำนักงานอัยการสูงสุด ในประเด็นเรื่องการเจรจากับ บมจ.เซ็นทรัลพัฒนา ก่อนหรือสามารถประกาศเชิญชวนเป็นการทั่วไปได้เลย ขณะนี้อยู่ระหว่างการรอคำตอบเพื่อยืนยันให้ชัดเจนอีกครั้งหนึ่ง

- ในขั้นแรก สำนักงานอัยการสูงสุดให้ความเห็นว่ากรณีนี้เป็นการดำเนินการจัดทำสัญญาให้บริษัทเช่าทรัพย์สินดังกล่าวเพื่อประกอบกิจการต่อไปตามคำมั่นที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา กรณีนี้จึงเป็นการให้เอกชนเข้าร่วมงานตาม พรบ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2535

- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกามีความเห็นให้ รฟท. ทำการเจรจากับ บมจ.เซ็นทรัลพัฒนา เกี่ยวกับผลประโยชน์ตอบแทน ค่าเช่าทรัพย์สิน และอายุของสัญญา โดย รฟท. ต้องแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาดำเนินการเรื่องนี้

- รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2535 เพื่อทำหน้าที่เจรจาต่อรองค่าตอบแทนและผลประโยชน์แห่งรัฐในการพิจารณาทำสัญญาเช่าที่ดินบริเวณดังกล่าว ซึ่งได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา 2 รายมาพิจารณาการประเมินราคาที่ดินและทรัพย์สินเพื่อเป็นพื้นฐานในการนำไปกำหนดราคาผลตอบแทนที่เหมาะสมในการให้เช่าที่ดินและทรัพย์สินของ รฟท. ต่อไป ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้เริ่มทำการศึกษาในเดือนกันยายน โดยมีกำหนด 2 เดือน

- กระทรวงคมนาคมได้ติดตามกำกับดูแลให้ รฟท. ดำเนินการอย่างเป็นธรรมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อรัฐ และได้แนะนำให้ รฟท. พิจารณาความเหมาะสมในการเสนอเงื่อนไขการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประโยชน์กับส่วนรวมมากยิ่งขึ้น เช่น ปรับรูปแบบการใช้ที่ดินในบริเวณดังกล่าวให้ตอบสนองการแก้ไขปัญหาจราจรและการจัดระบบการขนส่งที่ดี พร้อมทั้งรองรับรูปแบบการขนส่งมวลชนในอนาคต เป็นต้น ซึ่งจะทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มในการพัฒนาในเชิงพาณิชย์มากขึ้นไปด้วยไม่ว่าผู้ประกอบการรายเดิมหรือรายใหม่ก็ตาม

2.7 ปัญหาการครอบครองกรรมสิทธิ์ที่ดินบุริรัมย์

- พ.ศ.2462 รฟท. ได้กรรมสิทธิ์ที่ดินตาม พ.ร.ฎ.กำหนดเขตสร้างทางรถไฟหลวงต่อจากนครราชสีมาถึงอุบลราชธานี และ พ.ศ. 2464 รฟท. ได้กรรมสิทธิ์ที่ดินตาม พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นเพื่อก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

- พ.ศ.2502-2508 กรมที่ดินพิจารณาว่ามีใช้ที่ราชพัสดุ แต่เป็นทรัพย์สินของ รฟท. และไม่อาจดำเนินการออกหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวงได้
- พ.ศ.2509-2537 รฟท. ได้ขออนุญาตรังวัดเพื่อออกโฉนดบริเวณเขากระโดง มาโดยตลอด โดยในปี พ.ศ.2537 สำนักงานที่ดิน และจังหวัดบุรีรัมย์ได้ยินยอมให้ รฟท. นำช่างแผนที่ ทำแนวเขต และชำระค่ามัดจำรังวัดแล้ว ทั้งนี้ ที่ดินของ รฟท. ห่างจากศูนย์กลางทางข้างละ 1,000 เมตร ยาว 3,460 เมตร ขนานกับทางรถไฟอยู่ห่างจากชุมชนซึ่งไม่มีแนวเขตแน่นอน
- พ.ศ.2538 จังหวัดบุรีรัมย์ขอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาวินิจฉัยปัญหา ขอกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาที่ดินแปลงดังกล่าว
- พ.ศ.2541 คณะกรรมการกฤษฎีกา วินิจฉัยว่าที่ดินแปลงดังกล่าวเป็นที่ดิน รถไฟตามมาตรา 3(2) และได้รับความคุ้มครองตามมาตรา 6 แห่ง พ.ร.บ.จัดวางการรถไฟฯ และทางหลวงฯ พ.ศ.2464 ซึ่ง รฟท. ได้สำเนาคำวินิจฉัยให้หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องทราบแล้ว
- รฟท. มีหนังสือเลขที่ บส. 3975/2548 ลงวันที่ 7 กันยายน 2548 ถึงสำนักงานที่ดิน จังหวัดบุรีรัมย์ ตรวจสอบ โฉนดที่ดินเลขที่ 3466,8546 ซึ่งที่ดินจังหวัดบุรีรัมย์มีหนังสือที่ บร.0019/13414 ลงวันที่ 13 กันยายน 2548 แจ้งว่าที่ดินทั้ง 2 แปลงอยู่ในกรรมสิทธิ์ของนายชัย ชิดชอบ และนางกรุณา ชิดชอบ ตามลำดับ
- รฟท. มีหนังสือที่ 1/6054/2548 ลงวันที่ 30 กันยายน 2548 ถึงอธิบดีกรมที่ดิน ให้เพิกถอนเอกสารสิทธิในที่ดินของ รฟท. ทั้ง 2 แปลง ตลอดจนเอกสารสิทธิ เช่น นส.3ก. นส. 3 สก.1 เป็นต้น ซึ่งกรมที่ดินได้มีหนังสือที่ มท.0516.2/34538 ลงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2548 แจ้ง รฟท. ว่าได้มอบ จังหวัดบุรีรัมย์พิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่แล้ว
- จังหวัดบุรีรัมย์มีหนังสือด่วนที่สุดที่ บร. 0019/15745 ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ให้ รฟท. ทำการตรวจสอบและระบุตำแหน่งของที่ดินตามแผนที่แนบท้าย พ.ร.ฎ.
- ร.ฟ.ท. ได้มีหนังสือที่ 1/7046/2549 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2549 ส่งเอกสาร เกี่ยวกับที่ดินของ รฟท. และบัญชีรายชื่อผู้ที่มีเอกสารสิทธิอยู่ในที่ดินของ รฟท. บริเวณทางแยก เขากระโดง เพื่อดำเนินการเพิกถอนโฉนดที่ดินและเอกสารสิทธิอื่นๆที่ออกทับที่ดินของ รฟท. จำนวน 787 ราย
- กระทรวงคมนาคมได้เห็นนโยบายต่อคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2550 ให้ รฟท. สำรวจข้อมูลที่ดินของ รฟท. ทั่วประเทศ แล้วจัดทำเป็นฐานข้อมูล เพื่อจัดทำ แผนแม่บทการพัฒนา การใช้ประโยชน์ที่ดิน และแก้ไขปัญหาที่ดินที่ถูกบุกรุก

- คณะกรรมการติดตามและประสานงานตามสั่งการของนายกรัฐมนตรีคำสั่งที่ 11/2550 เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2550 ได้พิจารณาในเรื่องนี้ สรุปได้ว่าการเพิกถอนโฉนดเป็นอำนาจของอธิบดีกรมที่ดินที่จะออกคำสั่งเพิกถอนเอกสารสิทธิ์ที่ดินได้ก่อน หากผู้ใดจะไต่สวนคัดค้านให้ไปดำเนินการพิจารณาทางศาล

- ปัจจุบันการพิจารณาอยู่ระหว่างการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา 61 แห่งประมวลกฎหมายที่ดิน ซึ่งผู้แทน รฟท. ได้ไปให้ปากคำ เมื่อวันที่ 12 ก.ค.2550 แล้ว

2.8 การแก้ไขปัญหาการจัดตั้งกองเรือพาณิชย์แห่งชาติ

กระทรวงคมนาคมได้มอบนโยบายและแนวทางการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด โดยให้จัดตั้งกองเรือพาณิชย์แห่งชาติอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมด้วยความเป็นธรรมและโปร่งใส ภายใน 1 ปี เพื่อให้เศรษฐกิจไทยสามารถพึ่งพาตนเองและลดการสูญเสียเงินตราของประเทศ รวมถึงให้ดูแลพนักงานที่พินาศที่ด้วย

ประเทศไทยมีความพยายามที่จะพัฒนากองเรือพาณิชย์แห่งชาติมาเป็นลำดับจนกระทั่ง กรม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2548 ให้ บทด. พัฒนากองเรือพาณิชย์แห่งชาติโดยการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนกับกลุ่มบริษัทเจ้าของเรือ 23 บริษัท ในสัดส่วนร้อยละ 30 : 70 และได้มีการจัดตั้งบริษัทร่วมทุน (บริษัท บทด จำกัด) ขึ้นเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 ซึ่งแต่ละฝ่ายได้ชำระค่าหุ้นกึ่งหนึ่งแล้ว ปัจจุบันบริษัทร่วมทุนได้รับจ้าง บทด. ขนส่งสินค้า ในอัตราค่าจ้างเดือนละ 1.50 ล้านบาท ภายใต้เงื่อนไขประกันรายได้ให้ บทด. เดือนละ 2.30 ล้านบาท นอกจากนี้ยังได้ก่อสร้างเรือ Bulk ขนาด 8,000 ตัน คาดว่าจะทำการส่งมอบได้ในเดือนตุลาคม 2550 และเรือ Tanker ขนาด 7,000 ตัน ซึ่งคาดว่าจะส่งมอบได้ปลายปี 2551

เนื่องจากมีประเด็นเกี่ยวกับความถูกต้องในกระบวนการจัดตั้งกองเรือพาณิชย์แห่งชาติ กระทรวงคมนาคมจึงได้ตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาบทบาท บทด. และพัฒนากองเรือไทย เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2550 ผลการพิจารณาของคณะทำงานฯ สรุปว่านโยบายการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่าง บทด. และกลุ่มบริษัทเรือไทย 23 บริษัท เป็นยุทธศาสตร์ที่ถูกต้อง และเป็นการจัดตั้งบริษัทใหม่ มีใช้การแปรรูป บทด. ทั้งนี้คณะทำงานฯ ได้พิจารณาประเด็นต่างๆ ซึ่งมีผู้ตั้งข้อสังเกตไว้ ดังนี้

2.8.1 เรื่องการแก้ไขกฎข้อบังคับที่เป็นการจำกัดสิทธิของ บทด. เป็นการแก้ไขกฎข้อบังคับ เพื่อให้สามารถดำเนินการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนให้เป็นรูปธรรมได้ และเป็นการแก้ไขเพื่อให้มั่นใจว่าการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนจะก่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม นอกจากนี้การแก้ไขกฎข้อบังคับได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการ บทด. เมื่อวันที่ 5 และ 20 กันยายน 2548 รวมทั้งผ่านการกั้นกรองตามกระบวนการของกระทรวงการคลังด้วยแล้ว

2.8.2 เรื่องกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 สำนักงานอัยการสูงสุด มีความเห็นเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2549 ว่าสิทธิการเดินเรือและการประกอบกิจการเดินเรือทะเล เป็นสิทธิที่เอกชนทั่วไปสามารถดำเนินการได้ ดังนั้นการที่ บทค. ร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัทกับภาคเอกชนในวงเงิน 200 ล้านบาท จึงไม่ต้องดำเนินการตาม พรบ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2535

2.8.3 เรื่องการปรับลดบุคลากรของ บทค. เนื่องจาก บทค. ได้เพิ่มบุคลากรจำนวน 24 คน เป็น 54 คน ในปี 2540 เพื่อรองรับแผนการดำเนินธุรกิจการเดินเรือในขณะนั้น แต่ภายหลังมิได้ดำเนินการตามแผนดังกล่าว ทำให้มีบุคลากรมากเกินไปจนเป็น บทค. จึงได้ดำเนินโครงการ “ร่วมมือจากด้วยความยินดีทั้งสองฝ่าย” เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2549 ซึ่งมีผู้สมัครเข้าร่วมโครงการ ด้วยความเต็มใจ จำนวน 34 คน โดยจะได้รับเงินชดเชยตามกฎหมาย 6 เดือน และเงินตอบแทนพิเศษ ตามอายุงานอีกปีละ 1 เดือน และ บทค. เป็นผู้รับภาระภาษีต่างๆ ให้ผู้เข้าร่วมโครงการด้วย สำหรับพนักงานส่วนที่เหลือบางส่วนได้โอนไปทำงานกับบริษัทร่วมทุนฯ โดยได้รับเงินชดเชยตามกฎหมาย 6 เดือน และรับเงินเดือนและประโยชน์อื่นๆ ไม่น้อยกว่าเดิม ทำให้ปัจจุบัน บทค. มีพนักงานปฏิบัติงานอยู่เพียง 5 คน

2.8.4 เรื่องความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีความเห็นเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 สรุปว่าเห็นควรสนับสนุนการดำเนินการการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่าง บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด กับกลุ่มบริษัทเจ้าของเรือไทย ดังกล่าว เนื่องจากเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ลดการขาดดุลบริการค่าขนส่งทางทะเลจากการพึ่งพาเรือต่างประเทศ อย่างไรก็ตามควรพิจารณาแก้ไขปัญหาการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีด้านอื่นๆ ด้วย เช่น ด้านบุคลากร ด้านภาษีด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กลไกการตัดสินใจระดับนโยบายด้านพาณิชย์นาวีให้เป็นเอกภาพ เป็นต้น

- กระทรวงการคลัง มีความเห็นวันที่ 14 พฤศจิกายน 2548 สรุปว่าการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนดังกล่าวจะเป็นการพัฒนา บทค. ซึ่งมีข้อจำกัดด้านเงินทุนและทรัพยากรบุคคลทำให้ไม่สามารถพัฒนาการบริการจากนายหน้าเป็นผู้ขนส่งสินค้าทางเรือได้ และยังคงคล้อยกกับนโยบายการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในโครงการของรัฐ นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของกองเรือพาณิชย์ไทย ลดการพึ่งพาเรือต่างชาติ พัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศได้ในที่สุด

- กระทรวงคมนาคม มีความเห็นเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2548 ขอยกเลิกการส่งมอบธุรกรรมและสิทธิประโยชน์ในการขนส่งต่างๆ ของ บทค. ให้กับบริษัทร่วมทุน

2.8.5 เรื่องการชำระค่าหุ้น 200 ล้านบาท เพื่อลงทุนในบริษัทร่วมทุนนั้น สตง. ได้ขอให้ ทบพทวนการชำระค่าหุ้นอีกครั้งหนึ่ง ซึ่ง บพท. ได้ทบทวนสถานะทางการเงินเมื่อ 27 มีนาคม 2549 แล้ว เห็นว่าพอที่จะนำไปร่วมทุนได้ ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการ บพท. เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2549 มีมติให้ ลงทุน 100 ล้านบาทก่อน และ ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2550 บพท. มีเงินเหลืออยู่ 106 ล้านบาท

2.8.6 กรณี สตง. มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคม ให้ดำเนินคดีกับอดีตรัฐมนตรีช่วย ว่าการกระทรวงคมนาคม สภากรรมการ บพท. และรักษาการผู้อำนวยการ บพท. ที่ร่วมดำเนินการจัดตั้ง บริษัทร่วมทุนนั้น กระทรวงคมนาคมได้จัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงเพิ่มเติมในส่วนของ กระทรวงคมนาคม เพื่อเตรียมเสนอเรื่องให้ ป.ป.ช. พิจารณาดำเนินการต่อไป ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการ ดำเนินการ นอกจากนั้น ในการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2550 ที่นายกรัฐมนตรี / ประธานกรรมการ ได้มอบให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม / รองประธาน กรรมการ ทำหน้าที่ประธานในการประชุม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้เสนอให้แต่งตั้ง คณะอนุกรรมการเฉพาะเรื่องตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. 2521 พิจารณา การดำเนินการต่อ บพท. โดยพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้องทุกด้าน รวมทั้งผลการตรวจสอบของ สตง. ด้วย แล้วเสนอผลให้คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิทราบภายใน 45 วัน ก่อนพิจารณาเสนอ คณะรัฐมนตรีสั่งการต่อไป ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความรอบคอบ สอดคล้องกับนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่กระทรวงการคลังกำกับดูแล โดยมีความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบการพิจารณาดำเนินการในเรื่องนี้

2.9 การปรับปรุงและเสนอร่างกฎหมายสำคัญ

2.9.1 พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ....

- ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการภาคการขนส่งของประเทศ โดยแบ่งกลไก ด้านนโยบาย การกำกับดูแล และการประกอบกิจการออกจากกัน โดยชัดเจน
- สร้างกฎเกณฑ์พื้นฐานในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และการกำกับ ดูแลกิจการที่สามารถใช้เป็นแนวเดียวกัน ทั้งในการขนส่งทางถนน ทางอากาศ ทางรถไฟ และกิจการ ขนส่งมวลชน
- กำหนดกลไกในการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการขนส่ง รวมถึงการเข้าร่วมประกอบกิจการขนส่งที่มีลักษณะเป็นพันธะในการบริการสาธารณะ
- กำหนดกลไกในการอุดหนุนและการลงทุนเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพ การขนส่งของประเทศ
- ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

2.9.2 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่...) พ.ศ....

- สำคัญในการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ.... เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม แก้ไขเพิ่มเติมอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการออกกฎกระทรวง แก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือนและจัดตั้งคณะกรรมการเทคนิค ปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับแบบอากาศยาน การผลิตอากาศยาน และการควบคุมความสมควรเดินอากาศ ยกเลิกบทบัญญัติที่จำกัดสิทธิในการใช้ทรัพย์สินที่ดินส่วนบุคคลตามมาตรา 53 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการ ในเรื่องการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต และค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเปิดให้บริการแก่สาธารณะของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ในเรื่อง การรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ มาตรการในการเข้าควบคุมการดำเนินงานสนามบิน การจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัย คู่มือการดำเนินงานสนามบิน ฯลฯ ปรับปรุงการกำหนดค่าบริการ ผู้โดยสารขาออก แก้ไขเพิ่มเติมบทกำหนดโทษเพื่อรองรับการบังคับใช้บทบัญญัติที่เพิ่มเติม เป็นต้น

- ปัจจุบัน ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการฎีกา (คณะที่ 4) โดยสำนักงานคณะกรรมการฎีกาได้ส่งร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. ที่ตรวจพิจารณาแล้ว ให้สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 เห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. และส่งเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (ปนช.) เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2550 ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ มีความเห็นให้กรมการขนส่งทางอากาศจัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกรมการขนส่งทางอากาศได้จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2550 ที่ผ่านมา และกรมการขนส่งทางอากาศได้สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมมนาส่งให้กระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ต่อไป

2.10 ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

- ไทยให้ความช่วยเหลือพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ลาว กัมพูชา และพม่า) เช่น โครงการทางรถไฟหนองคาย – ท่านาแล้ง ถนนเชื่อมโยงเชียงราย – คุณหมิง ช่วงห้วยทราย – หลวงน้ำทา – บ่อเต็น สะพานข้ามแม่น้ำโขง เชียงของ – ห้วยทราย ซึ่งจีนกับไทยออกค่าก่อสร้างกันคนละครึ่ง สะพานข้ามแม่น้ำโขง นครพนม – คำม่วน ถนนสาย 48 เกาะกง – สเรแอมบิล ถนนอัลลองเวง – เสียมราฐ สะพานข้ามแม่น้ำสาย และเส้นทางเมียวดี – กอเกาะแรก

- ลงนามในภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง
- ลงนามบันทึกความเข้าใจกับ สปป.ลาว และเวียดนามในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดน แคนสะหวัน – ลาวบาว และ จุดผ่านแดนมุกดาหาร – สะหวันนะเขต
- ดำเนินการออกกฎหมายและระเบียบปฏิบัติเพื่อให้สิทธิและอำนาจในการปฏิบัติหน้าที่นอกอาณาจักร เพื่ออำนวยความสะดวกเกี่ยวกับพิธีการข้ามแดนตามข้อตกลงตรวจปล่อยสินค้าที่จุดเดียว (Single-Stop Inspection: SSI) ณ จุดผ่านแดน
- ลงนามความตกลงว่าด้วยโครงข่ายทางรถไฟสายเอเชียของเอสแอล เพื่อสร้างความร่วมมือในการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางทางรถไฟให้เชื่อมต่อกันในภูมิภาค
