

ผลการดำเนินงานของรัฐบาล ครบรอบ ๔ ปี

กระทรวงคมนาคม

๑) ขยายโครงข่ายทางรถไฟมากที่สุด ๔ ปี ๑,๓๑๕ กม เทียบกับ ๖๗ ปี พัฒนามาเพียง ๖๕๗ กม นับแต่ ๒๔๙๔

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในช่วงของรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ถือเป็น “การสร้างประวัติศาสตร์หน้าใหม่” ของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง ให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศที่มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด กำหนดเวลาได้ อำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปสู่ทุกภูมิภาค

- นับจากเดิมตั้งแต่ยุค “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ตั้งแต่ ๑ ก.ค. ๒๔๙๔ เป็นเวลา ๖๗ ปี มีการก่อสร้างทางเพิ่มเพียง ๘ สายทาง รวมระยะทาง ๖๕๗ กม. ทำให้ประเทศไทยมีทางรถไฟขนาดความกว้างทาง ๑ เมตร ระยะทางรวม ๔,๐๔๔ กม. ในพื้นที่ ๔๗ จังหวัด และมีทางคู่หรือทางสามเพียงร้อยละ ๙

- ปัจจุบัน ในรัฐบาลได้ดำเนินการตามแผนงานที่จะผลักดันให้ประเทศไทยมีทางคู่เพิ่มเป็น ๓,๑๕๗ กม. หรือร้อยละ ๖๕.๓๓ กม. ของเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ โดยมีโครงการการพัฒนาทางคู่ที่ได้เร่งผลักดันให้เกิดการก่อสร้างในรัฐบาลนี้ จำนวน ๘ สายทาง เป็นระยะทางรวม ๑,๓๑๖ กม ได้แก่ ช่วงฉะเชิงเทรา – แก่งคอย ชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ช่วงมาบตาพุด - ชุมทางถนนจิระ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ช่วงนครปฐม – หัวหิน ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร และเส้นทางสายใหม่ ๑ เส้นทางคือ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ (ทางคู่สายใหม่) ระยะทาง ๓๒๓ กม. จากการดำเนินการโครงการข้างต้นจะช่วยเพิ่มความจุทาง คิดเป็น ๔ เท่าของโครงข่ายรถไฟเดิม ลดระยะเวลาเดินทางได้ร้อยละ ๓๐ เนื่องจากไม่ต้องรอสับหลักขบวน ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการเดินทางได้

- นอกจากนี้ รัฐบาลอยู่ระหว่างการเร่งรัดโครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่สายอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง โดยมีโครงการที่อยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน ๘ โครงการ ระยะทางรวม ๑,๘๓๘ กม. และโครงการพัฒนาทางคู่สายใหม่ในอนาคต ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีระยะทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีก ๒,๔๑๙ กม. รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น ๖,๔๖๓ กม. เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟผ่านจากเดิม ๔๗ จังหวัด เป็น ๖๑ จังหวัด เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนด้านการเดินทางและขนส่ง พร้อมสร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟพาดผ่านมาก่อน

- นับเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ไทย กับการเดินทางก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบาย ในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยรัฐบาลได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงในภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย ระยะที่ ๑ (กรุงเทพฯ - นครราชสีมา) ระยะทาง ๒๕๒ กม. ภายใต้ความร่วมมือไทย - จีน เมื่อวันที่ ๒๑ ธ.ค. ๒๕๖๐ นอกจากนี้ ยังได้ร่วมมือกับญี่ปุ่นศึกษาวิเคราะห์โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ระยะทาง ๖๗๒ กม. (ตั้งเป้าดำเนินการระยะแรกในเส้นทาง กรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง ๓๘๐ กม. และพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง ๒๙๓ กม. ในระยะที่สอง)

รวมทั้งการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ ท่าอากาศยานหลักของประเทศ (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) ภายใต้แผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

๒) ขยายโครงข่ายทางรถไฟในเมือง ๑๐ เส้นทาง มีระยะทางอนุมัติโครงการ ๓๐๐ กม. ใน ๔ ปี

- นับจากปี ๒๕๔๒ ที่ประเทศไทยได้เปิดให้บริการรถไฟ ๒ สายแรก ระยะทาง ๒๓.๕ กม. จนถึงปี ๒๕๕๗ ประเทศไทยมีเส้นทางรถไฟเพิ่มขึ้นเพียง ๖๒.๕ กม.
- ด้วยความมุ่งมั่นของรัฐบาลฯ ได้เดินหน้าเร่งผลักดัน จนสามารถเปิดให้บริการได้ ๒ โครงการ ผลักดันให้มีการอนุมัติและเร่งรัดการก่อสร้าง จำนวน ๗ โครงการ และเตรียมเสนอเพิ่มเติมอีก ๖ โครงการ เพื่อเพิ่มโครงข่ายรถไฟในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นระยะทาง ๔๖๔ กม. ดังนี้

เปิดให้บริการรถไฟเพิ่มเติม ๒ เส้นทาง ระยะทางรวม ๒๔ กม. ได้แก่ ช่วงสายสีม่วง บางใหญ่ – เตาปูน เมื่อวันที่ ๖ ส.ค. ๒๕๕๙ และสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สำโรง เมื่อวันที่ ๓ เม.ย. ๒๕๖๐ (ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ เปิดทดสอบระบบเมื่อวันที่ ๖ ธ.ค. ๒๕๖๑)

เร่งรัดการก่อสร้าง ๗ เส้นทาง ระยะทาง ๑๗๓.๑ กิโลเมตร ได้แก่ สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

อยู่ระหว่างขั้นตอนประกวดราคา ๔ เส้นทาง ระยะทาง ๗๒.๙ กิโลเมตร ได้แก่ สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ และรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท

เตรียมเสนอ ครม. และดำเนินการในปี ๒๕๖๒ จำนวน ๔ เส้นทาง ระยะทาง ๔๒ กิโลเมตร สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-บางขุนนนท์ สีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังได้คำนึงถึงความสะดวกในการเชื่อมการเดินทางกับรถไฟ โดยการสร้างอาคารลานจอดรถเพื่อเป็นจุดจอดแล้วจร ตามแนวเส้นทางรถไฟแต่ละสาย โดยดำเนินการให้หัวรัฐบาลนี้ ในสายฉลองรัชธรรม จำนวน ๕ แห่ง รองรับรถมากกว่า ๔,๙๐๐ คัน และจะเดินหน้าต่อเนื่องตามแผนแม่บทจุดจอดแล้วจร ในเขตกรุงเทพฯ ปริมณฑล เพื่อรองรับรถไฟสายอื่นๆ ที่จะเปิดให้บริการในอนาคต

๓) ถนนทางหลวงดีทั่วไทย พัฒนาโครงข่ายทางถนน เป็น ๔ ช่องจราจรทั่วไทย มากกว่า ๓๐๐๐ กม. และพัฒนาทางหลวงชนบทเป็นถนนชั้นดีเกือบ ๔๐๐๐ กม. ทั่วไทย

ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่เรื้อรังในประเทศไทยมาอย่างยาวนาน โดยเฉพาะการติดขัดบนทางหลวงสายหลัก พื้นที่บริเวณโดยรอบ กทม. และปริมณฑล พื้นที่เขตอุตสาหกรรมที่เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เส้นทางสายหลักที่เชื่อมโยงไปยังประตูการค้าที่สำคัญ อาทิ ท่าอากาศยาน ท่าเรือ ด่านการค้าชายแดน ฯลฯ รวมถึงเส้นทางสายหลักที่มุ่งหน้าไปยังเมืองหลักในภูมิภาคต่างๆ ซึ่งล้วนแล้วแต่มีความหนาแน่น

ของปริมาณจราจรเกินกว่าร้อยละ ๙๐ ในช่วงโมงเร่งด่วน และช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาว กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ใช้เวลา ๕ ปี ขยายโครงข่ายทางหลวงสายหลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานทางหลวง (ขยายเป็น ๔ ช่องจราจรขึ้นไป) ด้วยมาตรฐานความปลอดภัยระดับสูง และก่อสร้างเส้นทางสายใหม่ มากกว่า ๓,๐๐๐ กม. เชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้า ตลอดจนการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงทั้งในประเทศและอนุภูมิภาคให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เดินหน้าประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางถนนของอาเซียน พร้อมเปลี่ยนถนนลูกรัง เป็นถนนลาดยาง ส่งความสุขถึงทุกพื้นที่ทั่วประเทศเกือบ ๔,๐๐๐ กม. สร้างความสุขให้ประชาชนในท้องถิ่นกว่า ๑๔๑,๐๐๐ ครัวเรือน

ทั้งนี้ ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดย World Competitiveness Center ของ International Institute for Management Development (IMD) พบว่าประเทศไทยมีอันดับความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร) ปี ๒๕๖๑ อยู่ในอันดับที่ ๑๙ (จาก ๖๓ ประเทศทั่วโลก) ดีขึ้นถึง ๒๘ อันดับ จากปี ๒๕๕๘ (อันดับ ๔๗) ซึ่งกระทรวงคมนาคมยังคงมุ่งมั่น เดินหน้าพัฒนาโครงข่ายและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ให้มีโครงข่ายที่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่และมีมาตรฐานในระดับสากลต่อไป

๔) ขับเคลื่อนแก้ไขปัญหา ICAO และพัฒนากิจการทางอากาศท่าอากาศยานขยายขีดความสามารถท่าอากาศยานใน กทม และภูมิภาคอย่างที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน

การขับเคลื่อนเพื่อแก้ไขปัญหา ICAO

รัฐบาลได้ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) โดยได้ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ขั้นตอนการทำงาน คู่มือ Checklist แบบฟอร์มที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดการฝึกอบรมที่เหมาะสมให้กับพนักงานและผู้เชี่ยวชาญ ตลอดจนปรับปรุงการตรวจประเมินออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด และสามารถปลดตรงแดงอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๖ ต.ค. ๒๕๖๐ และได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการเร่งแก้ไขข้อบกพร่องให้ได้เท่ากับร้อยละ ๗๕ ของข้อบกพร่องที่เหลือทั้งหมดภายในเดือน พ.ค. ๒๕๖๒ นอกจากนี้ ในการดำเนินการตรวจสอบและประเมินเพื่อออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ สำหรับสายการบินระหว่างประเทศ สามารถดำเนินการตรวจประเมินฯ และส่งมอบใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ได้ครบถ้วนทั้งหมด ๒๐ สายการบิน และอยู่ระหว่างการดำเนินการตรวจประเมินอากาศยานปีกแข็งที่ทำการบินภายในประเทศ จำนวนทั้งสิ้น ๑๓ ราย

งานด้านโครงสร้างของท่าอากาศยาน

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระยะที่ ๒

การก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ ลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ ก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค ก่อสร้างทางวิ่งขึ้นลง (Runway) ที่ ๓ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร จากเดิม ๔๕ ล้านคน/ปี เป็น ๖๐ ล้านคน/ปี ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการตามแผนงานได้แล้วเสร็จในปี พ.ศ.๒๕๖๔

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ระยะที่ ๒

เปิดให้บริการอาคารผู้โดยสาร อาคาร ๒ เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ เมื่อวันที่ ๒๔ ธ.ค. ๒๕๕๘ เพื่อรองรับผู้โดยสารจากเดิม ๑๘.๕ ล้านคน เป็น ๓๐ ล้านคน/ปี และดำเนินการระยะที่ ๓ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ ๔๐ ล้านคนต่อปี รองรับเที่ยวบิน ๔๐-๕๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต

เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานภูเก็ตจาก ๖.๕ ล้านคนต่อปี เป็น ๑๒.๕ ล้านคนต่อปี โดยเปิดใช้งานอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ เมื่อเดือน มิ.ย. ๒๕๕๙ และได้เปิดใช้งานอาคารผู้โดยสารภายในประเทศอย่างเป็นทางการ เมื่อเดือน มิ.ย. ๒๕๖๑

ท่าอากาศยานภูมิภาคอื่นๆ ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สอด ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างต่อเติมความยาวทางวิ่ง **ท่าอากาศยานเบตง** อยู่ระหว่างก่อสร้าง ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน และอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ **ท่าอากาศยานขอนแก่น** อยู่ระหว่างขั้นตอนประกวดราคางานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ **ท่าอากาศยานกระบี่** อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างลานจอดเครื่องบิน และอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ ๓ ซึ่งจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในช่วงปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๔ รวมทั้งการเตรียมดำเนินการสำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งอื่นๆ ในอนาคต ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า ๑๘ ล้านคน/ปี จากเดิม ๘ ล้านคน/ปี **ท่าอากาศยานหาดใหญ่** เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า ๘.๕ ล้านคน/ปี จากเดิม ๒.๕๕ ล้านคน/ปี และท่าอากาศยานเชียงราย เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า ๖ ล้านคน/ปี จากเดิม ๓ ล้านคนต่อปี

การเพิ่มความสามารถด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ

จากการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศที่เติบโตอย่างต่อเนื่องในภูมิภาค โดยในรอบ ๑๐ ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีอัตราการเติบโตทางการบิน เพิ่มขึ้นเฉลี่ยกว่าร้อยละ ๘ ต่อปี และประเมินได้ว่าในอีกไม่เกิน ๑๕ ปี ข้างหน้า ไทยจะมีเที่ยวบินสูงถึง ๒ ล้านเที่ยวบิน รัฐบาลจึงได้มีการเตรียมการต่างๆ เพื่อรองรับต่อสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น ได้แก่ การนำระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM System) มาใช้ในการบริหารการจราจรทางอากาศ การดำเนินงานตามนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ และการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ เพื่อเป็นหน่วยงานบริหารจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management Cell - AMC)

๕) พัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนในเขตเมืองด้วยการใช้ระบบบัตรแมงมุม และการปรับปรุงการให้บริการขนส่งมวลชนด้วยรถรุ่นใหม่

พัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนในเขตเมืองด้วยการใช้ระบบบัตรแมงมุม

กระทรวงคมนาคมสนับสนุนการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชน โดยเปิดตัว “บัตรแมงมุม” บัตรโดยสารที่นำระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการให้บริการ ให้ประชาชนสามารถเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน ทั้งรถไฟฟ้า รถประจำทาง และเรือโดยสารได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ครอบคลุมทุกรูปแบบการเดินทางด้วยบัตรเพียงใบเดียว

ปัจจุบันได้เริ่มใช้บัตรแมงมุม (ระบบตั๋วร่วมภายใต้มาตรฐานระบบของ รฟม.) ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า มหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ตั้งแต่วันที่ ๒๓ มิ.ย. ๒๕๖๑ และ

เปิดใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าฯ ตั้งแต่วันที่ ๒๐ ก.ค. ๒๕๖๑ และได้เตรียมพร้อมจะขยายการเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ดังนี้

- รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เปิดให้ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและบัตรแมงมุม ชำระค่าโดยสารครบทุกประเภทรถ จำนวน ๒,๖๐๐ คันภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๒
 - รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เปิดให้ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและบัตรแมงมุม ชำระค่าโดยสารภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒
 - รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา (สายสีเขียว) ส่วนต่อขยาย เปิดให้ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ชำระค่าโดยสารภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๒
 - เรือด่วนเจ้าพระยา เปิดให้ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและบัตรแมงมุม ชำระค่าโดยสารภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒
 - รถแท็กซี่ที่มีความพร้อม เปิดรับชำระค่าโดยสารผ่านบัตรแมงมุม ภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒
- ส่วนแผนงานระยะต่อไป คาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการ “บัตรแมงมุมระบบ EMV (Europay, MasterCard และ Visa)” เพื่อชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ภายในเดือน ธ.ค. ๒๕๖๒ และดำเนินการขยายการให้บริการเพื่อให้ครอบคลุมทุกระบบขนส่ง ได้แก่ รถไฟฟ้าทุกสายที่เปิดให้บริการแล้ว (แอร์พอร์ตเรลลิงก์ และสายสีเขียว) รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ระบบทางพิเศษ เรือโดยสาร และรถไฟฟ้าสายใหม่ๆ ด้วย

การปรับปรุงการให้บริการ ขสมก ด้วยรถรุ่นใหม่

- ดำเนินการส่งมอบรถโดยสารปรับอากาศใหม่ NGV แล้ว จำนวน ๓๐๐ คัน และจะส่งมอบรถจนครบ ๔๘๙ คัน ภายในเดือน มี.ค. ๒๕๖๒
- ดำเนินการการปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV เดิม จำนวน ๓๒๓ คัน โดยจะทำการปรับปรุงสภาพรถโดยสารทั้งภายในและภายนอกให้มีสภาพใหม่ นำให้บริการมากขึ้น เพื่อสร้างความมั่นใจและความพึงพอใจให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ มีการปรับปรุงสภาพตัวถังและเปลี่ยนเป็นสีฟ้า ปรับปรุงโครงสร้างด้านหน้ารถให้มีความทันสมัย เปลี่ยนป้ายบอกเส้นทางด้านหน้า ด้านข้างและด้านหลังรถ เป็นป้ายไฟดิจิตอลขนาดใหญ่เพื่อการมองเห็นที่ชัดเจน

๖) การแก้ปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย (IUU) ขาดการรายงานและไร้การควบคุม

การจัดทำรายละเอียดเกี่ยวกับการตรวจสอบ การจดทะเบียนเรือ ของประเทศไทย

นับตั้งแต่เดือน เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งสหภาพยุโรปได้ให้ใบเหลือง (Yellow card) แก่ประเทศไทย ด้วยเหตุผลว่า ไม่ให้ความร่วมมือในการต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม หรือเป็น non-cooperating third countries against IUU fishing รัฐบาลได้วางนโยบายที่ชัดเจนที่แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม (IUU Fishing) โดยเริ่มต้นจากการปฏิรูปกฎหมายด้านการบริหารจัดการกองเรือ การออกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ รวมทั้ง พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย เพื่อควบคุมการจดทะเบียนเรือ บริหารจัดการกองเรือ และเพิกถอนทะเบียนเรือที่ขาดการต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือเป็นระยะเวลาเกินกว่า ๓ ปี ตลอดจนกำหนดมาตรการควบคุมเรือประมงที่ผิดกฎหมาย เรือประมงที่ไม่ได้รับใบอนุญาตทำการประมง เรือประมงที่ถูกเพิกถอนทะเบียนเรือ เพื่อไม่ให้เรือดังกล่าวถูกนำไปใช้ในการทำประมงผิดกฎหมายได้ โดยสรุปการดำเนินการได้ ดังนี้

- **การปรับปรุงกฎหมายเพื่อบริหารจัดการและกำกับดูแลกองเรือประมง** เริ่มตั้งแต่การควบคุมเรือต่อใหม่ การกำกับดูแลการใช้เรือประมงโดยการออกใบอนุญาตใช้เรือ การเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าของเรือในการขอใบอนุญาตทั้งกรมเจ้าท่าและกรมประมง การกำหนดมาตรฐานทางเทคนิคในการดัดแปลงหรือเปลี่ยนประเภทเรือจากเรือประมงเป็นเรือประเภทอื่น การกำกับดูแลการแยกชิ้นส่วนหรือยุบทำลายเรือ เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอน

- **มาตรการควบคุมขนาดกองเรือประมง** ดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และยังคงมีผลต่อไปจนถึงวันที่ ๑ ก.ค. ๒๕๖๓ ทั้งนี้ เพื่อควบคุมจำนวนเรือประมง จนกว่าประเทศไทยจะมีค่าทรัพยากรประมงมากกว่าค่าการจับสัตว์น้ำ

- **การสำรวจกองเรือประมงโดยต่อเนื่อง** เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลจำนวนและขนาดเรือประมงที่ถูกต้องและเป็นปัจจุบัน ตลอดจนทำอัตลักษณ์ประจำเรือ (Unique vessel Identification, UVI) แต่ละลำ และการบูรณาการระบบฐานข้อมูลเรือ คนประจำเรือของกรมเจ้าท่า เข้ากับหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ กรมประมง กองทัพเรือ และปรับปรุงการปฏิบัติงานสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ และนำระบบวิเคราะห์ข้อมูล Business Intelligence มาใช้ทำให้การประมวลผลข้อมูลมีความถูกต้องและรวดเร็วมากขึ้น สามารถประเมินความเสี่ยงของเรือแต่ละลำ จนสามารถประกาศบัญชีเรือสีขาวเรือที่ถูกต้องตามกฎหมาย (White list) บัญชีเรือเฝ้าระวัง (Watch List) และบัญชีเรือสูญหายถาวร (Permanently lost vessel list)

- **การขยายกรอบและเพิ่มมาตรการควบคุมที่อยู่ต่อเรือและท่าเรือ** โดยปรับใช้นโยบายกองเรือ ๔.๐ ในการกำกับดูแลกองเรือประมง โดยพัฒนาระบบอัตลักษณ์ให้ครอบคลุมถึงเรือ ท่าเรือ และอยู่เรือ รวมทั้งขยายกรอบการกำกับดูแลให้ครอบคลุมถึงเรือโดยสารและสินค้าในลำดับต่อไป

ณ ปัจจุบัน ประเทศไทยได้ก้าวมาถึงจุดที่สามารถบริหารจัดการทรัพยากรและกองเรือได้ดีขึ้น มีกฎหมายที่สนับสนุนการจัดการทรัพยากรและกองเรือที่มีประสิทธิภาพ จนทางอ้อมได้ประกาศการปลดใบเหลืองประมงไอยูยูของประเทศไทย เมื่อวันที่ ๘ ม.ค. ๒๕๖๒ ซึ่งรัฐบาลจะยังคงดำเนินการทบทวนและปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการบริหารจัดการกองเรือประมงอย่างยั่งยืนต่อไป
