

ด่วนที่สุด

ที่ นร 1002/ ๒ ๖๔1



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 4905
วันที่ 6 มิ.ย. 2543 14.00

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100

17/39

สพ. 1401
วันที่ 6 มิ.ย. ๖3.
เวลา 15.35 น.

๖ กรกฎาคม 2543

เรื่อง โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ปีงบประมาณ 2540-2546)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0205/ว (ล) 7524 ลงวันที่ 20 มิถุนายน 2543

ตามหนังสือที่ยังถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ปีงบประมาณ 2540-2546) ของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาเสนอความเห็น เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

1. โดยหลักการท่าอากาศยานเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศที่ต้องดำเนินการให้บริการอย่างต่อเนื่องภายใต้ข้อกำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ(ICAO) ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานกรุงเทพจะมีขีดความสามารถรองรับปริมาณการจราจรขนส่งทางอากาศได้ แต่เมื่อพิจารณาแนวโน้มปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น ขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพจะรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศได้จนถึงปี 2545 หลังจากนั้นอาจไม่สามารถสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพได้ ซึ่งอาจกระทบต่อมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย ส่งผลทำให้สูญเสียโอกาสของความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของประเทศได้ ดังนั้น โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ แม้ว่าผลตอบแทนทางการเงินจะไม่คุ้มค่าการลงทุน เนื่องจากมีระยะเวลาการใช้ประโยชน์ค่อนข้างสั้น แต่เมื่อพิจารณาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศแล้ว การพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ ในช่วงก่อนที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 จะเปิดให้บริการในปี 2547 นับว่าเป็นเรื่องจำเป็นต้องดำเนินการ เพื่อให้ท่าอากาศยานกรุงเทพมีมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยตามข้อกำหนดของ ICAO อีกทั้งยังรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไว้ และสามารถดำรงความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของประเทศได้อย่างต่อเนื่อง

2. อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การลงทุนโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สำนักงานฯ มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

4.2.1.1 องค์ประกอบของโครงการ แม้ว่าการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยจะได้ปรับลดงานต่างๆ ตามโครงการ โดยยังคงเน้นเป้าหมายและวัตถุประสงค์การเพิ่มประสิทธิภาพและรักษาระดับการให้บริการไว้ แต่เมื่อได้พิจารณารายละเอียดการลงทุนในงานต่าง ๆ จะเห็นได้ว่างานหลายงานมีค่าใช้จ่ายเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นไปจากเดิมมาก โดยเฉพาะงานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 5 ซึ่งเป็นเรื่องของเตรียมความพร้อมในการรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ที่จะมาให้บริการเพิ่มขึ้นในอนาคต งานปรับปรุงอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 2 3 4 และงานก่อสร้างปรับปรุงทางขับสาย B เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของ ICAO โดยการลงทุนในงานทั้งหมดข้างต้นมีมูลค่าถึง 2,206.272 ล้านบาท(ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) หรือประมาณครึ่งหนึ่งของวงเงินลงทุนโครงการซึ่งสาเหตุหนึ่งมาจากผลกระทบด้านอัตราแลกเปลี่ยนในส่วนที่ต้องมีการนำเข้าอุปกรณ์จากต่างประเทศ และการดำเนินงานโดยวิธีออกแบบควบคู่ไปกับการก่อสร้าง (Design/Build) ดังนั้น จึงเห็นควรให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยพิจารณาปรับลดค่าใช้จ่ายในงาน(ส่วนนี้) โดยใช้วัสดุที่สามารถผลิตได้ภายในประเทศให้มากที่สุด และปรับรูปแบบวิธีการก่อสร้างโดยใช้อุปกรณ์ที่มีอยู่เดิม เพื่อให้การลงทุนเป็นไปโดยประหยัด และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศในระยะยาว

2.2 วิธีดำเนินงานโครงการ การดำเนินโครงการที่ผ่านมามีปัญหาความล่าช้าเนื่องจากราคาค่าก่อสร้างจากการประกวดราคามีวงเงินสูงกว่าที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งมีสาเหตุสำคัญจากการดำเนินงานโดยวิธีออกแบบควบคู่ไปกับการก่อสร้าง (Design/Build) โดยที่ไม่มีการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ก่อนที่จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติโครงการ ทำให้เมื่อถึงขั้นตอนการศึกษาและสำรวจเพื่อจัดทำรายละเอียดขอบเขตของงาน (TOR) จำเป็นต้องมีการเพิ่มเติมเนื้อหา หรือตัดทอนงานในบางส่วน รวมทั้งผู้ประกวดราคาอาจเสนอแบบและกรรมวิธีการก่อสร้างที่แตกต่างออกไป จนทำให้มีราคาที่แตกต่างกันมาก ซึ่งหากมีความล่าช้าในการดำเนินงานดังเช่นที่ผ่านมาอีก จะก่อให้เกิดผลเสียหลาย ทั้งในด้านการรักษาระดับขีดความสามารถในการให้บริการของท่าอากาศยาน และต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ดังนั้น ในการดำเนินโครงการอื่นๆ ในอนาคต หน่วยงานเจ้าของโครงการจำเป็นต้องมีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ รูปแบบวิธีดำเนินงานและการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) เพื่อให้เกิดความชัดเจน ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

2.3 บทบาทและแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคต แม้ว่าในระยะยาวปริมาณการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์จะย้ายไปใช้บริการที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ก็ตาม แต่ท่าอากาศยานกรุงเทพก็ยังคงคงสภาพความเป็นสนามบินและใช้ประโยชน์ในการรองรับการจราจรทางอากาศประเภทต่างๆ เช่น กิจกรรมการบินทหาร กิจกรรมการบินของราชการ เที่ยวบินแฉะลงทางเทคนิค และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ เป็นต้น ซึ่งหากพิจารณาถึงสภาพที่ตั้งและศักยภาพของท่าอากาศยานกรุงเทพแล้ว จะเห็นได้ว่ายังมีโอกาสที่จะดำเนินกิจการหลายอย่างควบคู่กันไป เช่น ศูนย์ซ่อมอากาศยานขนาดเล็ก กิจกรรมการบินทั่วไป ศูนย์ขนส่งพัสดุภัณฑ์ระดับภูมิภาค (Air Courier) และศูนย์ฝึกการบิน อีกทั้ง

ท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นส่วนสำคัญหลักของแผนการปรับปรุงการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยในอนาคต จึงจำเป็นต้องมีการใช้ประโยชน์ให้เต็มตามศักยภาพและมีรายได้เลี้ยงตัวเองได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาให้ท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นฐานอุตสาหกรรมการบินของประเทศ เพื่อสนับสนุนนโยบายการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว ทั้งนี้สำนักงานฯ จะได้นำประเด็นดังกล่าวเสนอคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 พิจารณาในการประชุมคราวต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำความเห็นของสำนักงานฯ เสนอประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายสรเสรี วงศ์ชะอุ่ม)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กองโครงการพื้นฐาน

โทร. 282-9160

โทรสาร 280-1860