

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๕ / ร ๒๐๐



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภ
โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ และโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเภและ
เมืองการบินภาคตะวันออก

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๓๓๐๑๗ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๑

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติ
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภ โครงการพัฒนาท่าเรือ
อุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ และโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเภและเมืองการบินภาคตะวันออก
ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานฯ ได้นำเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
พิจารณาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ โดยคณะ
กรรมการฯ มีความเห็น ดังนี้

๑. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓

๑.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และ
สกพอ. ดำเนินการโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โดยให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน ตามที่เสนอ และ
ให้ กทท. ลงนามผูกพันสัญญาได้ต่อเมื่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ผ่านการ
พิจารณาแล้ว อย่างไรก็ดี เพื่อให้โครงการฯ บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควร
ให้ กทท. และ สกพอ. พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๑.๑.๑ จัดลำดับการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในท่าเทียบเรือ F1 F2 E1 E2 และ E0
อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะมีการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังในระยะเวลา
ต่างๆ รวมถึงพิจารณานำประสบการณ์จากการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันมา
ประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการฯ ด้วย

๑.๑.๒ พิจารณารูปแบบของกิจกรรมและการลงทุนที่เหมาะสมเพื่อดึงดูด
ให้ผู้ประกอบการเอกชนสนใจเข้าร่วมลงทุนในท่าเทียบเรือ E0 เนื่องจากผลตอบแทนการลงทุนของท่าเรือ E0
ตามผลการศึกษายังไม่สามารถดึงดูดภาคเอกชนให้ร่วมลงทุนได้

๑.๑.๓ จัดทำมาตรการการบริหารความเสี่ยงเพื่อรองรับความผันผวนทางเศรษฐกิจ
และปัจจัยภายนอกซึ่งอาจส่งผลให้ปริมาณสินค้าไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้

/๑.๑.๔ กำหนด...

๑.๑.๔ กำหนดอัตราค่าสัมปทาน ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่จะจัดเก็บจากผู้ประกอบการ อย่างเหมาะสม โดยให้ความสำคัญกับผู้ให้บริการและการแข่งขันอย่างเป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการท่าเรือแหลมฉบังทั้งในปัจจุบันและอนาคตเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในระยะยาว

๑.๑.๕ กำหนดอัตราค่าภาระยกตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟให้มีความเหมาะสมและสามารถจูงใจให้ผู้ให้บริการเลือกใช้การขนส่งสินค้าผ่านทางระบบรางในการเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังผ่านศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟมากขึ้นตามเป้าหมายของโครงการฯ

๑.๑.๖ พิจารณาเลือกใช้เทคโนโลยีระบบการบริหารจัดการท่าเรือที่ทันสมัยเหมาะสมกับการใช้งานและไม่กระทบต่อต้นทุนโครงการฯ เกินความจำเป็น เพื่อให้การดำเนินกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๑.๗ ให้ความสำคัญกับปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง ด้วยการกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทั้งทางกายภาพและชีวภาพที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างและในช่วงดำเนินโครงการฯ โดยเฉพาะการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการฯ และชุมชนโดยรอบจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในโครงการฯ

๑.๒ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการกรอบวงเงินกู้ของ กทท. จำนวน ๔๗,๐๖๐ ล้านบาท และในการออกพันธบัตรเห็นควรให้ กทท. พิจารณาระยะเวลาในการออกให้เหมาะสม รวมทั้งให้เร่งประสานกับกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาวิธีการกู้เงินและเงื่อนไขในการจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสม นอกจากนี้ กทท. ควรหารือกับกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาทางเลือกอื่นๆ อาทิ การระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (TFFIF) หรือการระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) เพื่อลดภาระหนี้สาธารณะของประเทศ

๑.๓ เนื่องจากขณะนี้สัญญาสัมปทานของท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๑ ในส่วนของท่าเทียบเรือ A และท่าเทียบเรือ B ใกล้จะครบกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดสัมปทานแล้ว กทท. ควรเร่งพิจารณาศึกษาแนวทางการบริหารจัดการของท่าเทียบเรือดังกล่าวให้ได้ข้อยุติ และนำเสนอแนวทางดังกล่าวตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยเร็ว เพื่อให้การบริหารจัดการขนส่งสินค้าของท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าหลักของประเทศสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง

๒. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา

๒.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการ ให้กองทัพเรือ (ทร.) สกพอ. และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยให้เอกชนร่วมลงทุน ตามที่ สกพอ. เสนอ เนื่องจากเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมอนาคตที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งจะมีส่วนสำคัญที่จะช่วยเพิ่มศักยภาพ ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาคและยกระดับการแข่งขันของไทยในระยะยาว และเห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินค่าใช้จ่ายโครงการจำนวน ๖,๓๓๓ ล้านบาท ให้กับ ทร. เพื่อดำเนินการตามแผนงานโครงการฯ โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้ ทร. ตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อการใช้จ่ายเงินจริงต่อไป ทั้งนี้ ในกรณีที่โครงการฯ จำเป็นต้องใช้จ่ายเงินลงทุนในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ให้ ทร. เบิกจ่ายโดยปรับแผนการใช้งบประมาณปี ๒๕๖๒ ที่ ทร. ได้รับการอนุมัติแล้ว สำหรับการลงทุนโครงการฯ ในปีถัดไปให้ ทร. เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปีตามขั้นตอนต่อไป

/๒.๒ เพื่อให้...

๒.๒ เพื่อให้โครงการฯ บรรลุผลตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศ คณะกรรมการฯ เห็นควรให้ ทร. สกพอ. และ บกท. ร่วมกันพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๒.๒.๑ จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่โครงการฯ ไม่สามารถเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมาย เนื่องจากความล่าช้าของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาซึ่งอยู่ระหว่างการจัดทำแผนแม่บทและจำเป็นต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคในภาพรวม โดยเฉพาะการจัดการของเสียให้สอดคล้องกับกฎหมาย และเตรียมความพร้อมของกิจกรรมอื่นๆ เช่น ระบบสื่อสารและระบบรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ เป็นต้น

๒.๒.๒ คัดเลือกเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมและจำเป็นสำหรับการดำเนินกิจการเพื่อลดผลกระทบต่อต้นทุนโครงการ รวมทั้งกำกับสัญญาอย่างรัดกุมเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่จะมุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้งานเพื่อส่งเสริมการพัฒนาสู่การเป็นอุตสาหกรรมขั้นสูง

๒.๒.๓ ดำเนินการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ให้สามารถรองรับการดำเนินงานศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและกิจกรรมการบินที่เกี่ยวข้องได้ทันทีเมื่อเปิดให้บริการ เพื่อให้กิจกรรมต่างๆ ดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดและเป็นไปตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของโครงการฯ

๒.๒.๔ กำหนดส่วนแบ่งรายได้ของโครงการฯ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่เป็นธรรมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เนื่องจากข้อเสนอโครงการฯ กรณีปรับส่วนแบ่งรายได้จากข้อเสนอโครงการฯ เพิ่มขึ้น ยังคงทำให้การดำเนินโครงการร่วมทุนมีผลตอบแทนทางการเงินอยู่ในเกณฑ์สูง และคุ้มค่าต่อการเข้าร่วมลงทุนของภาคเอกชน

๒.๒.๕ กำหนดแนวทางการดำเนินการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในระยะต่อไป โดยเปิดโอกาสในการคัดเลือกเอกชนรายอื่นๆ ที่มีศักยภาพเข้าร่วมด้วย เนื่องจากอาจจะมีเอกชนมากกว่าหนึ่งรายที่มีประสิทธิภาพและความชำนาญในการดำเนินกิจการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศ

๒.๒.๖ พิจารณารูปแบบการจัดตั้งบริษัทร่วมทุน (Joint Venture) ที่จะช่วยให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ โดยอาจพิจารณาสัดส่วนการถือครองหุ้นระหว่าง บกท. และบริษัทเอกชนที่เหมาะสมและช่วยให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูงและต้องการความยืดหยุ่นทั้งในด้านการลงทุน การดำเนินงาน และการตลาด

๒.๓ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา เป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศ ดังนั้น สกพอ. ควรประสานกระทรวงอุตสาหกรรมในการกำหนดแนวทางการพัฒนาผู้ประกอบการไทยให้มีขีดความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศไทยต่อไป

๓. โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓

เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) และ สกพอ. ดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ โดยให้เอกชนร่วมลงทุน ตามที่เสนอและให้ กนอ. ลงนามผูกพันในสัญญาได้ต่อเมื่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ผ่านการพิจารณาแล้ว อย่างไรก็ตาม เพื่อให้โครงการฯ บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควรให้ กนอ. และ สกพอ. พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๓.๑ จัดทำมาตรการบริหารความเสี่ยงในกรณีปริมาณความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติ เหลวไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ เพื่อลดผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินการและผลตอบแทนของโครงการฯ เนื่องจากแนวโน้มเทคโนโลยีด้านพลังงานทั้งพลังงานหลักและพลังงานทดแทนในอนาคตจะมีบทบาทมากขึ้น และอาจส่งผลให้ปริมาณการขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลวไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้

๓.๒ ให้ความสำคัญกับปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง ด้วยการกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทั้งทางกายภาพและชีวภาพที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างและในช่วงดำเนินโครงการฯ โดยเฉพาะการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการฯ และชุมชนโดยรอบจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในโครงการฯ

๓.๓ กำหนดคุณสมบัติเกี่ยวกับความเชี่ยวชาญทางเทคนิคในการดำเนินการท่าเทียบเรือ ก๊าซธรรมชาติเหลวที่สำคัญๆ เช่น การบริหารจัดการ การขนถ่าย และการจัดการความปลอดภัย เป็นต้น ในการกำหนดคุณสมบัติด้านเทคนิคในการคัดเลือกเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการฯ

๓.๔ กำหนดเงื่อนไขการทำสัญญากับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการฯ เพื่อให้สามารถให้บริการในลักษณะท่าเทียบเรือสาธารณะที่เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการหลายรายสามารถมาใช้บริการ ท่าเทียบเรือของโครงการฯ ได้

๔. โครงการพัฒนาศูนย์ขนถ่ายและเมืองการบินภาคตะวันออก

๔.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการให้ ทร. และ สกพอ. ดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์ขนถ่ายและเมืองการบินภาคตะวันออก โดยให้เอกชนร่วมลงทุนตามที่ สกพอ. เสนอ เพื่อพัฒนาศูนย์ขนถ่ายให้เป็นศูนย์ขนถ่ายนานาชาติ และรองรับการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และเห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ ๑๗,๗๖๘ ล้านบาท ให้กับ ทร. สำหรับงานออกแบบและก่อสร้างงานโยธามาตรการสนับสนุนโครงการฯ โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อการใช้จ่ายจริงต่อไป ทั้งนี้ สำหรับวงเงินลงทุนเพิ่มเติมจำนวน ๙,๒๐๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินการปรับปรุงสภาพทางกายภาพโดยรอบพื้นที่ การปรับระดับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ การก่อสร้างเส้นทางเชื่อมต่อโครงการฯ กับเส้นทางคมนาคมภายนอก และการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน หากในอนาคตภาครัฐต้องดำเนินการลงทุนในส่วนนี้ เห็นควรให้มีการพิจารณาอย่างรอบคอบ เพื่อลดผลกระทบต่อภาระทางการคลังของประเทศ

๔.๒ เนื่องจากโครงการฯ เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่และมีเวลาสัมปทานระยะยาว ซึ่งจากการพิจารณารายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และข้อเสนอของโครงการฯ คณะกรรมการฯ มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๔.๒.๑ เนื่องจากการประมาณการจำนวนผู้โดยสารได้พิจารณาบนพื้นฐานที่มีการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และพื้นที่เกี่ยวเนื่องอย่างเต็มรูปแบบ อย่างไรก็ตาม การพิจารณาประมาณการจำนวนผู้โดยสารจากปัจจัยต่างๆ อย่างรอบด้านและรอบคอบ เช่น ทางเลือกและรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสาร กลุ่มเป้าหมายที่จะมาใช้บริการสนามบิน และสถานะธุรกิจสายการบิน เป็นต้น รวมถึงพิจารณาแผนการพัฒนาสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิในปัจจุบันและอนาคต โดยเฉพาะในช่วงเวลาเดียวกับที่มีการพัฒนาศูนย์ขนถ่าย เพื่อให้เกิดการลงทุนที่คุ้มค่าและสอดคล้องกับสถานการณ์ และควรมีการติดตามจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการศูนย์ขนถ่ายเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาปรับแผนการลงทุนให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริง รวมถึงจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่จำนวน

ผู้โดยสารหรือการพัฒนาในพื้นที่ EEC ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่คาดการณ์ไว้ เพื่อให้เกิดการลงทุนที่เหมาะสม ไม่เป็นภาระต่อภาครัฐและภาคเอกชนในอนาคต ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการบริหารสัญญาร่วมทุนต่อไปได้

๔.๒.๒ เร่งจัดทำแผนแม่บทสนามบินอุตะเภาก็แล้วเสร็จโดยเร็ว ก่อนที่จะเริ่มดำเนินโครงการฯ เพื่อสร้างความชัดเจนในภาพรวมของการพัฒนาสนามบินรวมถึงตำแหน่งสิ่งปลูกสร้างในโครงการฯ ซึ่งจะทำให้การดำเนินโครงการฯ มีความต่อเนื่องและลดความเสี่ยงจากความล่าช้าในการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำเนินโครงการฯ

๔.๒.๓ กำหนดขอบเขตกิจกรรมและสิทธิต่างๆ ของการดำเนินโครงการฯ ในการร่วมลงทุนกับภาคเอกชนอย่างรอบคอบ เนื่องจากขอบเขตของโครงการฯ ที่เสนอยังไม่ได้พิจารณาถึงกิจกรรมอื่นๆ ที่จะมีขึ้นภายในสนามบิน เช่น ธุรกิจขนส่งและเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ธุรกิจบริการภาคพื้น และธุรกิจครัวการบิน เป็นต้น เพื่อให้การร่วมลงทุนกับภาคเอกชนก่อประโยชน์แก่ภาครัฐและส่วนรวมมากที่สุด

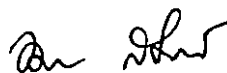
๔.๒.๔ กำหนดโครงสร้างการบริหารโครงการฯ ทั้งระหว่างก่อสร้างและดำเนินโครงการฯ โดยอาจพิจารณาหน่วยงานหรือนำบุคลากรที่มีศักยภาพ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ทั้งทางด้านเทคนิคและการบริหารสนามบินพาณิชย์ขนาดใหญ่มาช่วยในการบริหารจัดการโครงการฯ เนื่องจากการพัฒนาสนามบินอุตะเภามีกิจกรรมการพัฒนาที่หลากหลายและเกี่ยวข้องกับกฎระเบียบรวมถึงมาตรฐานสากลด้านการบิน ซึ่งจะทำให้การพัฒนาสนามบินอุตะเภาประสบความสำเร็จตามเป้าหมายและเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๔.๒.๕ ในการกำหนดเงื่อนไขการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่มีความสอดคล้องกับปริมาณการขนส่ง การใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด คุณภาพการให้บริการ และความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ตลอดจนดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๔.๒.๖ จัดเตรียมแผนงานและมาตรการรองรับในกรณีหากมีการร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงาน สนามบินให้มีความชัดเจนตั้งแต่ก่อนเริ่มดำเนินการโครงการฯ รวมถึงมีการสร้างความเข้าใจให้แก่ชุมชนที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการฯ เช่น การประชาสัมพันธ์ และการเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน เป็นต้น เพื่อสร้างการยอมรับจากสาธารณะ รวมถึงกำหนดภาระหน้าที่และแจ้งให้ภาคเอกชนที่ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนทราบอย่างชัดเจนว่าผู้ร่วมลงทุนต้องรับภาระและดำเนินการเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเรื่องใดบ้าง รวมถึงกำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบต่อระยะเวลาในการก่อสร้างโครงการฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายทศพร ศิริสัมพันธ์)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร ๐ ๒๒๕๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๕๐ ๑๘๖๐

Email : Soontraluck@nesdb.go.th.