

ด่วนที่สุด

ที่ บร ๑๑๑๕ / ๖๖๐๐



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๔๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะภา
โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ และโครงการพัฒนาสนามบินอุตะภาและ
เมืองการบินภาคตะวันออก

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๓๓๐๑๓ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๑

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติ
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะภา โครงการพัฒนาท่าเรือ
อุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ และโครงการพัฒนาสนามบินอุตะภาและเมืองการบินภาคตะวันออก
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
และปัจจัยภายนอกซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณสินค้าไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้

/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. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเกา

๒.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการ ให้กองทัพเรือ (ทร.) สกพอ. และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอุตะเกา 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 เพื่อให้โครงการฯ บรรลุผลตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศ คณะกรรมการฯ เห็นควรให้ ทร. สกพอ. และ บกท. ร่วมกันพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๒.๒.๑ จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่โครงการฯ ไม่สามารถเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมาย เนื่องจากความล่าช้าของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภาซึ่งอยู่ระหว่างการจัดทำแผนแม่บทและจำเป็นต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคในภาพรวม โดยเฉพาะการจัดการของเสียให้สอดคล้องกับกฎหมาย และเตรียมความพร้อมของกิจกรรมอื่นๆ เช่น ระบบสื่อสารและระบบรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ เป็นต้น

๒.๒.๒ คัดเลือกเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมและจำเป็นสำหรับการดำเนินกิจการเพื่อลดผลกระทบต่อต้านทุนโครงการ 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 ท่าอากาศยานอุตะเภา เป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศ ดังนั้น สกพอ. ควรประสานกระทรวงอุตสาหกรรมในการกำหนดแนวทางการพัฒนาผู้ประกอบการไทยให้มีขีดความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศไทยต่อไป

๓. โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓

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

๓.๑ จัดทำมาตรการบริหารความเสี่ยงในกรณีปริมาณความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติเหลวไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ เพื่อลดผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินการและผลตอบแทนของโครงการฯ เนื่องจากแนวโน้มเทคโนโลยีด้านพลังงานทั้งพลังงานหลักและพลังงานทดแทนในอนาคตจะมีบทบาทมากขึ้น และอาจส่งผลให้ปริมาณการขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลวไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้

๓.๒ ให้ความสำคัญกับปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง ด้วยการกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทั้งทางกายภาพและชีวภาพที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างและในช่วงดำเนินโครงการฯ โดยเฉพาะการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการฯ และชุมชนโดยรอบจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในโครงการฯ

๓.๓ กำหนดคุณสมบัติเกี่ยวกับความเชี่ยวชาญทางเทคนิคในการดำเนินการท่าเทียบเรือก๊าซธรรมชาติเหลวที่สำคัญๆ เช่น การบริหารจัดการ การขนถ่าย และการจัดการความปลอดภัย เป็นต้น ในการกำหนดคุณสมบัติด้านเทคนิคในการคัดเลือกเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการฯ

๓.๔ กำหนดเงื่อนไขการทำสัญญากับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการฯ เพื่อให้สามารถให้บริการในลักษณะท่าเทียบเรือสาธารณะที่เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการหลายรายสามารถมาใช้บริการท่าเทียบเรือของโครงการฯ ได้

๔. โครงการพัฒนาศานามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก

๔.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการให้ ทร. และ สกพอ. ดำเนินโครงการพัฒนาศานามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โดยให้เอกชนร่วมลงทุนตามที่ สกพอ. เสนอ เพื่อพัฒนาศานามบินอู่ตะเภาให้เป็นสานามบินนานาชาติ และรองรับการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และเห็นควรให้ความเห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ ๑๗,๗๖๘ ล้านบาท ให้กับ ทร. สำหรับงานออกแบบและก่อสร้างงานโยธาดตามมาตรการสนับสนุนโครงการฯ โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อการใช้จ่ายจริงต่อไป ทั้งนี้ สำหรับวงเงินลงทุนเพิ่มเติมจำนวน ๘,๒๐๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินการปรับปรุงสภาพทางกายภาพโดยรอบพื้นที่ การปรับระดับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ การก่อสร้างเส้นทางเชื่อมต่อโครงการฯ กับเส้นทางคมนาคมภายนอก และการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน หากในอนาคตภาครัฐต้องดำเนินการลงทุนในส่วนนี้ เห็นควรให้มีการพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อลดผลกระทบต่อภาระทางการคลังของประเทศ

๔.๒ เนื่องจากโครงการฯ เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่และมีเวลาสัมปทานระยะยาว ซึ่งจากการพิจารณารายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และข้อเสนอของโครงการฯ คณะกรรมการฯ มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๔.๒.๑ เนื่องจากการประมาณการจำนวนผู้โดยสารได้พิจารณาบนพื้นฐานที่มีการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และพื้นที่เกี่ยวเนื่องอย่างเต็มรูปแบบ อย่างไรก็ตาม การพิจารณาประมาณการจำนวนผู้โดยสารจากปัจจัยต่างๆ อย่างรอบด้านและรอบคอบ เช่น ทางเลือกและรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสาร กลุ่มเป้าหมายที่จะมาใช้บริการสานามบิน และสถานะธุรกิจสายการบิน เป็นต้น รวมถึงพิจารณาแผนการพัฒนาศานามบินตอนเมืองและสานามบินสุวรรณภูมิในปัจจุบันและอนาคต โดยเฉพาะในช่วงเวลาเดียวกับที่มีการพัฒนาศานามบินอู่ตะเภา เพื่อให้เกิดการลงทุนที่คุ้มค่าและสอดคล้องกับสถานการณ์ และควรมีการติดตามจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการสานามบินอู่ตะเภาเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาปรับแผนการลงทุนให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริง รวมถึงจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่จำนวน

ผู้โดยสารหรือการพัฒนาในพื้นที่ EEC ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่คาดการณ์ไว้ เพื่อให้เกิดการลงทุนที่เหมาะสม ไม่เป็นภาระต่อภาครัฐและภาคเอกชนในอนาคต ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการบริหารสัญญาร่วมทุนต่อไปได้

๔.๒.๒ เร่งจัดทำแผนแม่บทสนามบินอุตะเภาก็แล้วเสร็จโดยเร็ว ก่อนที่จะเริ่มดำเนินโครงการฯ เพื่อสร้างความชัดเจนในภาพรวมของการพัฒนาสนามบินรวมถึงตำแหน่งสิ่งปลูกสร้างในโครงการฯ ซึ่งจะทำให้การดำเนินโครงการฯ มีความต่อเนื่องและลดความเสี่ยงจากความล่าช้าในการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำเนินโครงการฯ

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

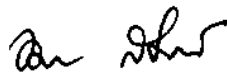
๔.๒.๔ กำหนดโครงสร้างการบริหารโครงการฯ ทั้งระหว่างก่อสร้างและดำเนินโครงการฯ โดยอาจพิจารณาหน่วยงานหรือนำบุคลากรที่มีศักยภาพ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ทั้งทางด้านเทคนิคและการบริหารสนามบินพาณิชย์ขนาดใหญ่มาช่วยในการบริหารจัดการโครงการฯ เนื่องจากการพัฒนาสนามบินอุตะเภามีกิจกรรมการพัฒนาที่หลากหลายและเกี่ยวข้องกับกฎระเบียบรวมถึงมาตรฐานสากลด้านการบิน ซึ่งจะทำให้การพัฒนาสนามบินอุตะเภาประสบความสำเร็จตามเป้าหมายและเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๔.๒.๕ ในการกำหนดเงื่อนไขการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่มีความสอดคล้องกับปริมาณการขนส่ง การใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด คุณภาพการให้บริการ และความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ตลอดจนดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๔.๒.๖ จัดเตรียมแผนงานและมาตรการรองรับในกรณีหากมีการร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงาน สนามบินให้มีความชัดเจนตั้งแต่ก่อนเริ่มดำเนินการโครงการฯ รวมถึงมีการสร้างความเข้าใจให้แก่ชุมชนที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการฯ เช่น การประชาสัมพันธ์ และการเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน เป็นต้น เพื่อสร้างการยอมรับจากสาธารณะ รวมถึงกำหนดภาระหน้าที่และแจ้งให้ภาคเอกชนที่ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนทราบอย่างชัดเจนว่าผู้ร่วมลงทุนต้องรับภาระและดำเนินการเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น รวมถึงกำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบต่อระยะเวลาในการก่อสร้างโครงการฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายทศพร ศิริสัมพันธ์)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

Email : Soontraluck@nesdb.go.th