

ด่วนที่สุด

ที่ สกพอ 1003/ ๑๖7



สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
618 ถนนนิคมมักกะสัน
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

17 ตุลาคม 2561

เรื่อง ขออนุมัติโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. หนังสือนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 2. สำเนาหนังสือ กองทัพอากาศ ที่ กพอ.ทร. 531/2561 ลงวันที่ 28 กันยายน 2561
 3. สำเนารายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2561 วันที่ 4 ตุลาคม 2561
 4. บทสรุปผู้บริหารโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก
 5. สำเนาหนังสือ สำนักงานบริหารเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกของกองทัพอากาศ ที่ กพอ.ทร. 446/61 ลงวันที่ 23 สิงหาคม 2561
 6. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ 6 ของประกาศคณะกรรมการนโยบาย
 7. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ 7 ของประกาศคณะกรรมการนโยบาย
 8. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561

ด้วย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (โครงการสนามบินอู่ตะเภา) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (1) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี รวมทั้งเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 (ประกาศคณะกรรมการนโยบาย) และพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรี กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ สกพอ. ได้เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรีแล้ว (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2560 ในการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 2/2560 มีมติกำหนดให้โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย

1.2 เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2561 กองทัพอากาศ (ทอ.) เสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ แก้ไขเพิ่มเติมตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องต่อ สกพอ. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

1.3 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 ในการประชุม กพอ. ครั้งที่ 4/2561 มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการสนามบินอู่ตะเภา ตามข้อเสนอของ สกพอ. ที่ได้ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบริหารเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในการประชุมครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561 แล้ว และให้ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย โดยนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

2. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

2.1 พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 มาตรา 11 วรรค 1 (5) กำหนดว่า “คณะกรรมการนโยบาย มีอำนาจอนุมัติแผนงาน โครงการ และงบประมาณในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก” ซึ่งมาตรา 11 วรรค 3 กำหนดว่า “การดำเนินการตามวรรค 1 (5) เมื่อคณะกรรมการนโยบายได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบเรื่องใดแล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หากไม่มีข้อทักท้วงหรือไม่มีความเห็นเป็นอย่างอื่น ให้ถือว่าคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหรือเห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบาย”

2.2 โครงการสนามบินอู่ตะเภา เข้าข่ายต้องดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย ข้อ 9 กำหนดให้เสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ และ/หรือวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินกู้ที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการด้วย ในกรณีที่โครงการ จะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน หรือจะต้องมีการใช้เงินจากเงินกู้เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินโครงการหรือมีกฎหมายกำหนดให้ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมการนโยบายเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว

3. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การประชุม กพอ. ครั้งที่ 4/2561 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 มีมติให้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการสนามบินอู่ตะเภา ให้แล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม 2562 โดยต้องออกประกาศเชิญชวนภายในสิ้นเดือนตุลาคม 2561 ภายใต้ประกาศคณะกรรมการนโยบาย ซึ่งกำหนดว่า ทร. จะออกประกาศเชิญชวนได้ก็ต่อเมื่อคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการสนามบินอู่ตะเภา ดังนั้นจึงเห็นสมควรเสนอเรื่องดังกล่าวเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

4. สาระสำคัญของหลักการของโครงการสนามบินอู่ตะเภา

สาระสำคัญของหลักการของโครงการสนามบินอู่ตะเภา ของ ทร. ตามข้อ 3 (ก) ของประกาศสำนักงานเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง รูปแบบและรายละเอียดของรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ พ.ศ. 2560 สรุปสาระสำคัญของหลักการของโครงการสนามบินอู่ตะเภา ได้ดังนี้

4.1 วัตถุประสงค์ของโครงการสนามบินอู่ตะเภา

4.1.1 เพื่อให้รัฐและเอกชนร่วมกันใช้แหล่งเงินทุน ความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญมาดำเนินการออกแบบและก่อสร้างให้บริการและบำรุงรักษาโครงการสนามบินอู่ตะเภา เพื่อยกระดับสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินระดับโลก มีมาตรฐานระดับสูงด้านความมั่นคงปลอดภัย การให้บริการผู้โดยสาร และมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย

4.1.2 เพื่อให้สนามบินอุตะเถาได้รับการพัฒนาพื้นที่ภายใน EEC ให้เป็นเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) และพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ในระดับภูมิภาค

4.1.3 เพื่อพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินนานาชาติ และรองรับการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

4.1.4 เพื่อให้มีถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการพัฒนาสนามบินระดับโลกมายังหน่วยงานของรัฐ บุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชนไทยอย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 ขอบเขตของโครงการสนามบินอุตะเถา

โครงการสนามบินอุตะเถา ตั้งอยู่บนพื้นที่เขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก (พื้นที่ของโครงการสนามบินอุตะเถา ซึ่งยกเว้นพื้นที่ในส่วนที่เป็นที่ตั้งของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) และโครงการศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศอุตะเถา) โดยภายใต้ขอบเขตของโครงการสนามบินอุตะเถา จะมีการออกแบบและก่อสร้าง และการให้บริการและการซ่อมบำรุงรักษา (การดำเนินโครงการสนามบินอุตะเถา) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

4.2.1 ทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) และระบบที่เกี่ยวข้องในสนามบินอุตะเถา

1) การออกแบบและก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ และระบบที่เกี่ยวข้องในสนามบินอุตะเถา สำหรับการขึ้นลงและเคลื่อนตัวของอากาศยาน ที่จะมีการออกแบบและการก่อสร้างขึ้นใหม่ โดย ทร. เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเถา มีงบประมาณ 17,768 ล้านบาท (ในกรณีเปลี่ยนแปลงจะต้องไปตามผลการเจรจากับเอกชน)

(1) ทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 เพิ่มเติม

(2) ทางวิ่งที่ 2

(3) ทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 2

(4) ทางขับที่เกี่ยวข้องกับลานจอดอากาศยาน

(5) ลานจอดอากาศยานสำหรับผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า การซ่อมบำรุงอากาศยาน

และอื่นๆ

(6) ระบบไฟฟ้าสนามบิน และระบบเครื่องช่วยการมองเห็น รวมทั้งระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน

2) การให้บริการและบำรุงรักษาทางวิ่ง ทางขับ และระบบที่เกี่ยวข้องในสนามบินอุตะเถา ดังนี้

(1) ทางวิ่งที่ 1 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 ซึ่งเป็นทางขับที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทร. และเอกชนจะใช้ทางวิ่งที่ 1 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 ร่วมกัน ทั้งนี้ ตามขอบเขตของโครงการ ระยะเวลา และเงื่อนไขที่ ทร. และเอกชนจะตกลงกัน

(2) ทางวิ่งที่ 2 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 2 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 เพิ่มเติม และทางขับที่เกี่ยวข้องกับลานจอดอากาศยาน ซึ่งเป็นทางขับที่จะมีการออกแบบและการก่อสร้างขึ้นใหม่เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเถา

(3) ลานจอดอากาศยานสำหรับผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า การซ่อมบำรุงอากาศยาน และอื่นๆ

(4) ระบบไฟฟ้าสนามบิน และระบบเครื่องช่วยการมองเห็น รวมทั้งระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน

4.2.2 อาคารหอบังคับการบิน แห่งที่ 2 (Air Traffic Control Tower) อาคารปฏิบัติการ อาคารสนับสนุน และระบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในสนามบินอยู่ตะเภาสําหรับการควบคุมการจราจรทางอากาศ จะต้องตั้งอยู่ในตำแหน่งที่จะทำให้สามารถใช้ในการควบคุมการจราจรทางอากาศและการจราจรภาคพื้นของทั้งสองทางวิ่งของสนามบินอยู่ตะเภอย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพแทนอาคารหอบังคับการบินเดิม ในส่วนการบริหารและควบคุมการจราจรทางอากาศ ปัจจุบัน ซึ่งบริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) สังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่หลักและรับผิดชอบควบคุมการจราจรทางอากาศ รวมถึงการบริหารความถี่ของการขึ้นลงของอากาศยาน การจัดสรรทางวิ่งเพื่อรองรับเที่ยวบินของสนามบินทั่วประเทศ ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการบริหารและพัฒนากระบวนการบินแห่งชาติ บวท. ควรเป็นผู้ให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ สื่อสารการบิน เครื่องช่วยเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่องกับการบินที่สนามบินอยู่ตะเภา รวมถึงดำเนินการออกแบบและก่อสร้างและติดตั้งระบบอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง

4.2.3 การดำเนินการจัดหาผู้ผลิตสาธารณูปโภคกลางที่ต้องใช้ในเขตส่งเสริม: เมืองการบินภาคตะวันออก (เขตส่งเสริมเมืองการบินฯ) เช่น ระบบการผลิตไฟฟ้า และระบบการผลิตน้ำประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย

4.2.4 งานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอยู่ตะเภาฯ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 (Passenger Terminal Buildings: PTB 3) จะประกอบไปด้วยสิ่งปลูกสร้าง ระบบการจัดการ และอุปกรณ์อย่างน้อย ดังนี้

(1) อาคารผู้โดยสาร ซึ่งรวมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับส่งและเคลื่อนย้ายผู้โดยสาร ระบบการจัดการสัมภาระ และระบบอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) อาคารหรือพื้นที่จอดรถ

2) ศูนย์การขนส่งภาคพื้นดิน (Ground Transportation Centre: GTC) เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการบริการสาธารณะแก่ผู้โดยสารในทุกรูปแบบการเดินทาง ทั้งทางถนนและทางราง (รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน) ในการเข้าและออกสนามบินอยู่ตะเภา

3) ลานจอดอากาศยาน

4) ศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ (Cargo Complex) ซึ่งอย่างน้อยจะประกอบไปด้วยสิ่งปลูกสร้าง ระบบการจัดการ และอุปกรณ์ ดังนี้

(1) อาคารสินค้า (Cargo Terminal) และอาคารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(2) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

(3) อาคารสำนักงานของกรมศุลกากรและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

4.2.5 พื้นที่เขตประกอบการค้าเสรีและเขตธุรกิจเกี่ยวเนื่องในสนามบินอยู่ตะเภา (Cargo Village or Free Trade Zone: FTZ) ซึ่งอย่างน้อยประกอบไปด้วยสิ่งปลูกสร้าง ระบบการจัดการ และอุปกรณ์ตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งพื้นที่เขตประกอบการค้าเสรีกำหนด เช่น อาคารกระจายสินค้าทางอากาศ อาคารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

4.2.6 ศูนย์ธุรกิจการค้าเพื่อพัฒนาพื้นที่ในสนามบินอยู่ตะเภา (Commercial Gateway)

4.2.7 การดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา ในส่วนองค์ประกอบอื่นที่จำเป็นสำหรับการสนับสนุนการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา เช่น สถานีดับเพลิง สำนักงานอุตุนิยมวิทยา สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

4.2.8 ระบบเชื่อมต่อและระบบการส่งลำเลียงสาธารณูปโภคไปยังพื้นที่ของโครงการสนามบินอุตะเกา เช่น ระบบถนน ระบบการส่งกระแสไฟฟ้า ระบบการส่งน้ำประปา ระบบการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ระบบการเก็บรวบรวมน้ำเสียและน้ำทิ้ง ระบบการบริหารจัดการขยะและของเสียอันตราย

4.2.9 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงิน ระยะเวลาโครงการ 50 ปี

1) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 30.10 และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) 189,000 ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ 12.00)

2) ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ 9.00 และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) 42,518 ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ 6.40)

4.2.10 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ทร. อยู่ในขั้นตอนการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบทางวิ่งที่ 2 และทางขับที่เกี่ยวข้อง โดยขอบเขตงานรวมการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ของโครงการสนามบินอุตะเกา ทั้งนี้รายงาน EHIA ที่เกี่ยวข้องกับโครงการสนามบินอุตะเกา ทั้งหมดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนลงนามสัญญาก่อสร้างทางวิ่งที่ 2

4.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา

ทร. เสนอให้ใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดยกำหนดให้เอกชนรับผิดชอบการดำเนินงานการออกแบบ งานก่อสร้าง งานจัดหาแหล่งเงินทุน งานดำเนินงานของโครงการ และงานการบำรุงรักษา (Design-Build-Finance-Operation-Maintenance: DBFOM) ที่กำหนดในขอบเขตงาน และเอกชนจะเป็นผู้รับความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ค่าโดยสารและปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการในโครงการสนามบินอุตะเกา ทั้งหมด

4.3.1 หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐ

1) หน่วยงานของรัฐมอบสิทธิร่วมลงทุนแก่เอกชนเพื่อการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา

2) ทร. จัดเตรียมและส่งมอบพื้นที่ของโครงการสนามบินอุตะเกา ตามขอบเขตระยะเวลา และเงื่อนไขที่ได้ตกลงกับเอกชน

3) ทร. ออกแบบและก่อสร้างงานโยธาของทางวิ่ง ทางขับ และระบบที่เกี่ยวข้องในสนามบินอุตะเกา ตามความจำเป็น เพื่อให้สามารถเปิดบริการงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกา ของระยะที่ 1 ได้

4) ทร. อนุญาตให้เอกชนใช้ทางวิ่งที่ 1 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 ตามขอบเขต ระยะเวลา และเงื่อนไขที่ได้ตกลงกับเอกชน

5) หน่วยงานของรัฐเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการสนามบินอุตะเกา ที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนเอกชนเริ่มการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา

6) หน่วยงานของรัฐให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ สื่อสารการบิน เครื่องช่วยเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่องกับการบิน รวมถึงการออกแบบ ก่อสร้าง และบำรุงรักษาอาคาร หอบังคับการบิน แห่งที่ 2 ในสนามบินอู่ตะเภา (Air Traffic Control Tower) อาคารปฏิบัติการ อาคาร สนับสนุน และระบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ที่จะให้บริการสนับสนุนการดำเนินโครงการสนามบินอู่ตะเภา ตามขอบเขต ระยะเวลา และเงื่อนไขที่ได้ตกลงกับเอกชน

7) หน่วยงานของรัฐจัดหาผู้ผลิตระบบสาธารณูปโภคกลางที่ต้องใช้ในพื้นที่เขต ส่งเสริมเมืองการบินฯ เช่น ระบบการผลิตไฟฟ้า และระบบการผลิตน้ำประปา

8) สกพอ. ประสานกับการรถไฟแห่งประเทศไทยในการเชื่อมโยงรถไฟความเร็วสูง เชื่อมสามสนามบินเข้ากับพื้นที่ของโครงการสนามบินอู่ตะเภา

9) สกพอ. ทำสัญญาเช่าพื้นที่ของโครงการสนามบินอู่ตะเภา กับเอกชน ตามขอบเขต ระยะเวลา และเงื่อนไขที่ได้ตกลงกับเอกชน หรือมอบหมายหน่วยงานของรัฐดำเนินการแทน

10) สกพอ. ประสานงานและดำเนินการในงานที่เกี่ยวข้องตามหน้าที่ ความรับผิดชอบสำหรับการปฏิบัติงานในสนามบิน

11) หน่วยงานของรัฐปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนของ โครงการสนามบินอู่ตะเภา และสัญญาเช่าพื้นที่ของโครงการสนามบินอู่ตะเภา เพื่อให้การดำเนินโครงการ สนามบินอู่ตะเภา ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์

4.3.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของเอกชน

1) มีหน้าที่นำแผนแม่บทสนามบินอู่ตะเภาของ ทร. ที่ได้จัดทำไว้แล้วเป็นแนวทาง ในการทบทวน จัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทเพื่อพัฒนาโครงการสนามบินอู่ตะเภา ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการสนามบินอู่ตะเภาได้ตกลงกับเอกชน ทั้งนี้ ส่วนที่เป็น ตำแหน่งทางวิ่งที่ 2 และทางขับหลัก รวมถึงพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) พื้นที่ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากร ด้านการบินและอวกาศอู่ตะเภา และพื้นที่อาคารสาธารณูปโภคกลาง ให้เป็นไปตามแผนแม่บทสนามบินอู่ ตะเภาของ ทร.

2) มีหน้าที่ดำเนินโครงการสนามบินอู่ตะเภา ตามที่กำหนดไว้ในขอบเขตของ โครงการสนามบินอู่ตะเภา

3) มีหน้าที่ดำเนินการให้บริการและงานการบำรุงรักษาโครงการสนามบิน อู่ตะเภา ตามที่กำหนดไว้ในขอบเขตของโครงการสนามบินอู่ตะเภา และตามที่ ทร. และเอกชนจะตกลงกัน

4) มีหน้าที่จัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อดำเนินโครงการสนามบินอู่ตะเภา

5) มีหน้าที่ชำระผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่หน่วยงานของรัฐ รวมถึงค่าเช่าพื้นที่ ของโครงการสนามบินอู่ตะเภา ค่าให้สิทธิการร่วมลงทุนในโครงการสนามบินอู่ตะเภา (ถ้ามี) และ ผลประโยชน์ตอบแทนจากการดำเนินโครงการสนามบินอู่ตะเภา ทั้งนี้ตามที่ตกลงระหว่างคณะกรรมการ คัดเลือกของโครงการสนามบินอู่ตะเภา และเอกชน

6) มีหน้าที่ในการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินโครงการสนามบิน อู่ตะเภา ให้แก่หน่วยงานของรัฐ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการสนามบินอู่ตะเภา

7) มีหน้าที่ถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีในการพัฒนา บริหาร และดำเนินงาน สนามบินระดับโลกมายัง ทร. หน่วยงานของรัฐ และบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชนไทยอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกาประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการสนามบินอุตะเกา

8) มีหน้าที่รับผิดชอบการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการสนามบินอุตะเกาที่เกิดขึ้นในช่วงภายหลังจากเอกชนเริ่มดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา แล้ว

9) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน และสัญญาเช่าพื้นที่ของโครงการสนามบินอุตะเกา เพื่อให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการสนามบินอุตะเกา

4.4 ระยะเวลาของโครงการสนามบินอุตะเกา

ภายใต้ขอบเขตของโครงการสนามบินอุตะเกา ระยะเวลาของโครงการสนามบินอุตะเกา มีรายละเอียดดังนี้

4.4.1 ระยะเวลาการดำเนินงานในส่วนหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐ จะเป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่ ทร. และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกำหนด

4.4.2 ระยะเวลาการร่วมลงทุนโครงการสนามบินอุตะเกา เป็นระยะเวลา 50 ปี นับจากวันที่กำหนดให้เอกชนเริ่มการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา โดยรายละเอียดที่เป็นสาระสำคัญของระยะเวลาการร่วมลงทุน มีดังนี้

1) ระยะเวลาการให้บริการและบำรุงรักษาทางวิ่งที่ 1 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 ในสนามบินอุตะเกา จะเริ่มต้นนับจากวันที่ ทร. และเอกชนได้ตกลงกัน

2) ระยะเวลาการให้บริการและบำรุงรักษาทางวิ่งที่ 2 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 2 ในสนามบินอุตะเกา จะเริ่มต้นนับจากวันที่ ทร. ส่งมอบทางวิ่งที่ 2 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 2 ซึ่งดำเนินการออกแบบและก่อสร้างโดย ทร. ให้แก่เอกชน

3) ระยะเวลาการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา ในส่วนของงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกา จะแบ่งออกเป็นระยะ (Phasing) หลายระยะ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในสาระสำคัญดังนี้

(1) การดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา ในส่วนงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกา ของระยะที่ 1

ก) งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกา (Design-Build) เป็นระยะเวลา 3 ปี ตามหลักเกณฑ์ ขอบเขตโครงการ วิธีการและเงื่อนไขที่คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการสนามบินอุตะเกาจะกำหนด

ข) งานให้บริการและและงานบำรุงรักษาในส่วนงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกา ของระยะที่ 1 (Operation-Maintenance) เป็นระยะเวลา 47 ปี ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการสนามบินอุตะเกา ตกลงกันกับเอกชน

(2) การดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา ในส่วนงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกา ของระยะต่อไป

ก) เอกชนจะเป็นผู้เสนอแผนแม่บทเพื่อพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ซึ่งจะต้องระบุจำนวนระยะการพัฒนางานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ทั้งหมด เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 60 ล้านคนต่อปี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ตกลงกับเอกชน

ข) แผนแม่บทดังกล่าวอย่างน้อยจะต้องระบุจำนวนขีดความสามารถสูงสุดในการรองรับงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ของแต่ละระยะ และความชัดเจนเกี่ยวกับการนับระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของการดำเนินการขยายเพิ่มเติมงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ของแต่ละระยะ โดยจะระบุการเริ่มนับระยะเวลาการพัฒนาในแต่ละระยะเมื่อจำนวนปริมาณผู้โดยสารต่อปีในรอบปีดำเนินการใดมีจำนวนเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 80 ของขีดความสามารถสูงสุดในการรองรับของงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ของระยะที่มีการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนหน้านี้

4.5 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกาฯ

ภายใต้ขอบเขตของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกาฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

4.5.1 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ที่หน่วยงานของรัฐเป็นผู้ออกแบบและก่อสร้างเป็นกรรมสิทธิ์ของภาครัฐ มีดังนี้

- 1) ทางวิ่ง ทางขับ และระบบที่เกี่ยวข้อง ในสนามบินอุตะเกา
- 2) อาคารหอบังคับการบินแห่งที่ 2 (Air Traffic Control Tower) อาคารปฏิบัติการ อาคารสนับสนุน และระบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในสนามบินอุตะเกา
- 3) ลานจอดอากาศยานสำหรับผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า การซ่อมบำรุงอากาศยาน และอื่น ๆ
- 4) สิ่งปลูกสร้าง และระบบที่ใช้ในการผลิตสาธารณูปโภคที่ต้องใช้ในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินฯ

4.5.2 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ที่เอกชนเป็นผู้ออกแบบและก่อสร้าง จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินให้แก่ภาครัฐในทันทีเมื่อมีการก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build-Transfer-Operate: BTO) มีดังนี้

- 1) ถนนภายในพื้นที่ของโครงการฯ ที่จำเป็นต่อการสัญจรเชื่อมโยงโครงข่ายถนนภายในและภายนอกโครงการสนามบินอุตะเกาฯ
- 2) ทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 เพิ่มเติม และระบบที่เกี่ยวข้อง
- 3) ทางขับที่เกี่ยวข้องกับลานจอดอากาศยาน และระบบที่เกี่ยวข้อง
- 4) ลานจอดอากาศยาน

4.5.3 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เอกชนเป็นผู้ออกแบบและก่อสร้างในพื้นที่ของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ อื่นนอกจากระบุไว้ใน ข้อ 4.5.2 จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินไปจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ โดยเอกชนจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ใน

ทรัพย์สินให้แก่ภาครัฐในทันทีเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการสนามบินอุตะเกา (Build - Operate - Transfer: BOT)

4.5.4 กรรมสิทธิ์ในส่วนของอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และศูนย์การขนส่งภาคพื้นดิน จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินให้แก่ภาครัฐในทันทีเมื่อมีการก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build-Transfer-Operate: BTO) หรือจะอยู่ในลักษณะให้เอกชนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินไปจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ โดยเอกชนจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินให้แก่ภาครัฐในทันทีเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ (Build - Operate - Transfer: BOT) ทั้งนี้ ทร. ได้มีหนังสือถึงเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อถามความเห็นในกรณีดังกล่าวแล้ว รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 5

4.6 การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชน

4.6.1 รัฐมีรายได้ ดังนี้

1) ทร. ได้ค่าใช้จ่ายประโยชน์ทางวิ่งที่ 1 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 ตามที่ ทร. จะมอบสิทธิการใช้ให้กับเอกชน และค่าตอบแทนอื่น ๆ เช่น การให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการสนามบินอุตะเกา (ถ้ามี)

2) สกพอ. ได้ค่าเช่าพื้นที่ และส่วนแบ่งรายได้ของโครงการสนามบินอุตะเกา เพื่อจัดสรรตามความเหมาะสม

4.6.2 รัฐมีรายจ่ายจากเงินลงทุนสิ่งก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 2 ระบบไฟฟ้าสนามบิน ระบบเครื่องช่วยการมองเห็น รวมทั้งระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน อาคารหอบังคับการบิน แห่งที่ 2 อาคารและระบบที่เกี่ยวข้อง และระบบที่ใช้ในการผลิตสาธารณูปโภคที่ต้องใช้ในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินฯ

4.6.3 เอกชนมีรายได้จากผลตอบแทนจากการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกา

4.6.4 เอกชนมีรายจ่ายเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามขอบเขตงานที่เอกชนมีหน้าที่และความรับผิดชอบ ค่าใช้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการสนามบินอุตะเกา (ถ้ามี) ค่าใช้ประโยชน์ทางวิ่งที่ 1 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 และการแบ่งสัดส่วนรายได้ของโครงการสนามบินอุตะเกา

4.6.5 ผลการศึกษาทางด้านการเงินบนฐานของระยะเวลาการร่วมลงทุนโครงการ 50 ปี สรุปดังนี้

1) สมมติฐานที่เกี่ยวข้อง

(1) มูลค่าการลงทุนของ ทร. ประกอบด้วยค่าก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และทางขับ และ ลานจอดอากาศยานสำหรับศูนย์ซ่อม (MRO Apron) และอื่นๆ รวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 16,499 ล้านบาท (ราคา ณ ปี 2561) ซึ่งคิดเป็นกรอบวงเงินค่าก่อสร้างในช่วงดำเนินการ เป็นเงิน 17,768 ล้านบาท

(2) มูลค่าการลงทุนของเอกชนค่าก่อสร้าง (CAPEX) สำหรับอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และองค์ประกอบอื่นๆ รวมเป็นเงินประมาณ 92,083 ล้านบาท

(3) ผลประโยชน์ของภาครัฐ ได้แก่ ค่าเช่าที่ดินรวมอาคารและสิ่งก่อสร้าง คิดที่อัตราร้อยละ 3 ของมูลค่าทรัพย์สินต่อปี (ปรับเพิ่มร้อยละ 9 ทุก 3 ปี) และส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 5 ก่อนหักค่าใช้จ่าย

(4) แหล่งรายได้ของเอกชน ได้แก่ ค่าธรรมเนียมสนามบิน ค่าขึ้นลงอากาศยาน และค่าประกอบกิจการธุรกิจต่างๆ

2) ผลการวิเคราะห์ทางการเงิน แบ่งเป็น 2 กรณีทดสอบ สรุปผลได้ดังนี้

กรณีที่ 1: กรณีฐาน ภายใต้สมมติฐานว่าผู้โดยสารเติบโตตามการคาดการณ์ปกติ คือในปีที่ 30 มีผู้โดยสาร 54 ล้านคน ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Return) สรุปว่า อัตราผลตอบแทนทางการเงินของเอกชน (IRR) ร้อยละ 11.76 และอัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้น (Equity IRR) ร้อยละ 12.39 รัฐได้รับรายได้จากค่าเช่าและส่วนแบ่งรายได้ตลอดอายุโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 201,928 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) 42,725 ล้านบาท ซึ่งเมื่อนำมาคำนวณเป็นอัตราผลตอบแทนทางการเงินของรัฐ (Government IRR) จะเท่ากับร้อยละ 10.38

กรณีที่ 2 : คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในเชิงรุก (Proactive Demand) คือ กรณี ภายในปีที่ 15 มีผู้โดยสาร 60 ล้านคน อัตราผลตอบแทนทางการเงินของเอกชน (IRR) ร้อยละ 14.30 และมีอัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้น (Equity IRR) ร้อยละ 15.57 รัฐได้รับรายได้จากค่าเช่าและส่วนแบ่งรายได้ตลอดอายุโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 224,133 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) 50,391 ล้านบาท ซึ่งเมื่อนำมาคำนวณเป็นอัตราผลตอบแทนทางการเงินของรัฐ (Government IRR) จะเท่ากับร้อยละ 11.27

ผลการวิเคราะห์พบว่ากรณีที่ 1 มีความเป็นไปได้ทางการเงินของทั้งภาครัฐและเอกชน และหากปริมาณผู้โดยสารเติบโตเร็วและมากขึ้นตามกรณีที่ 2 ผลตอบแทนของทั้งภาครัฐและเอกชนจะสูงขึ้น

3) เพื่อให้รัฐได้รับผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินตามผลการศึกษาที่ ทร. และที่ปรึกษา ทร. เสนอ คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ จะกำหนดให้เอกชนเสนอแผนแม่บทเพื่อพัฒนาโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ พร้อมประมาณการปริมาณผู้โดยสารสูงสุด และกำหนดเกณฑ์ส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ภาครัฐสูงสุด รวมทั้งจะพิจารณากำหนดจำนวนเงินขั้นต่ำที่เอกชนต้องจ่ายให้แก่ภาครัฐในแต่ละปี ซึ่งเมื่อคิดเป็นมูลค่าผลตอบแทนของภาครัฐจะต้องได้ผลตอบแทนไม่ต่ำกว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) 42,725 ล้านบาท (ที่อัตราคิดลดร้อยละ 3.76 เท่ากับอัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลอายุ 48 ปี ณ 11 กันยายน 2561)

4.7 มาตรการสนับสนุนโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ

4.7.1 มาตรการสนับสนุนโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ ทางการเงิน ได้แก่ มาตรการการรับประกันการลงทุนและการดำเนินโครงการบางส่วน โดย ทร. จะรับประกันดำเนินงานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธาของโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ เพื่อลดภาระของเอกชนในการจัดหาเงินลงทุนในระยะแรก ดังนี้

- 1) งานโยธาท่อทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 เพิ่มเติม
- 2) งานโยธาท่อทางวิ่งที่ 2 และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 2
- 3) งานโยธาของลานจอดอากาศยานสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน
- 4) ระบบไฟฟ้าสนามบิน และระบบเครื่องช่วยการมองเห็น รวมทั้งระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน

5) อาคารหอบังคับการบิน แห่งที่ 2 ในสนามบินอุตะเภะ (Air Traffic Control Tower) อาคารปฏิบัติการ อาคารสนับสนุน และระบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง

6) ระบบสาธารณูปโภคที่ต้องใช้ในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินฯ เช่น ระบบการผลิตไฟฟ้า และระบบการผลิตน้ำประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย

4.7.2 มาตรการสนับสนุนโครงการฯ อื่นๆ

1) สิทธิประโยชน์ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน ทั้งในทางภาษีและไม่ใช้ทางภาษี

2) สิทธิประโยชน์ตามหมวด 5 เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ของพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

3) เพื่อให้เอกชนผู้ชนะการคัดเลือกสามารถสร้างพันธมิตรด้านการให้บริการสนามบิน คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการสนามบินอุตะเภะฯ และ ทร. จะพิจารณากำหนดให้เอกชนที่ได้รับการคัดเลือก สามารถเชิญบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มาร่วมในการลงทุนโครงการสนามบินอุตะเภะฯ ได้ ไว้ในเอกสารการคัดเลือกเอกชน

4.8 สารสำคัญอื่นๆ

4.8.1 ผลการศึกษากำหนดระยะห่างระหว่างทางวิ่งที่ 1 และทางวิ่งที่ 2 ของโครงการสนามบินอุตะเภะฯ ไว้ 2 ทางเลือก คือทางเลือกที่ 1 ที่ระยะ 1,140 เมตร และทางเลือกที่ 2 ที่ระยะ 1,400 เมตร ซึ่งมีนัยสำคัญต่อเอกชนในการพิจารณาร่วมลงทุนในโครงการสนามบินอุตะเภะฯ กล่าวคือ ทางเลือกที่ 2 ที่ระยะ 1,400 เมตร อาจจะจูงใจเอกชนในแง่มีความยืดหยุ่นด้านพื้นที่ที่จะพัฒนาอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 แต่ที่ระยะห่างนี้จะมีผลกระทบเรื่องระยะเวลาในการเปิดให้บริการโครงการฯ เพราะจำเป็นต้องมีการตัดภูเขาและปรับระดับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ซึ่งถือเป็นความเสี่ยงที่มีนัยยะสำคัญสูง ดังนั้น เพื่อให้เอกชนมีความมั่นใจต่อการเสนอขอร่วมลงทุน ในขั้นตอนการคัดเลือกเอกชน เอกสารการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน (RFP) ได้กำหนดรายละเอียดบนฐานของระยะห่างทางวิ่งที่ 1,140 เมตร เนื่องจากเป็นทางเลือกที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนได้ตามเป้าหมายและ ไม่มีความเสี่ยงที่มีนัยยะสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อโครงการฯ โดยเฉพาะความล่าช้าในการดำเนินโครงการ การร้องเรียนจากประชาชนและต้นทุนทางการเงินเพิ่มเติม

4.8.2 การมอบหมายให้ ทร. และ สกพอ. เป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเภะฯ ในกระบวนการคัดเลือกเอกชน การกำกับดูแลและติดตามผลภายหลังลงนามสัญญา การว่าจ้างและกำกับดูแลที่ปรึกษาในการคัดเลือกเอกชนและการกำกับดูแลและติดตามผล รวมทั้งการประสานงานกับหน่วยงานของรัฐอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อให้โครงการสนามบินอุตะเภะฯ ดำเนินการได้ประสบผลสำเร็จตามกำหนดการและนโยบายของ กพอ.

4.8.3 การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินและการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ของโครงการสนามบินอุตะเภะฯ มีการก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณในอนาคตตามที่คณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐกำหนด ทร. ในฐานะหน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเภะฯ จึงได้จัดทำแผนบริหารจัดการโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 8

5. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

5.1 ประกาศคณะกรรมการนโยบาย ข้อ 9 “ในกรณีที่โครงการใดจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน หรือจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ หรือมีกฎหมายกำหนดให้ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเมื่อคณะกรรมการนโยบายเห็นชอบหลักการของโครงการตามข้อ 8 แล้วให้สำนักงานเสนอโครงการนั้นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ และ/หรือ วงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินกู้ที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการด้วย”

5.2 พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มาตรา 27 “การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการ กำหนดให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ งบประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดย ต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การ ดำเนินการ ก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสีย รายได้ และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย”

5.3 คณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐได้ออกประกาศ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต พ.ศ. 2561 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2561 “กำหนดให้การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการดังต่อไปนี้ เป็นการดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต

(1) การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่หน่วยงานของรัฐมีความจำเป็นต้อง ดำเนินการระหว่างปีงบประมาณ ที่มีกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือหลักเกณฑ์กำหนดให้ต้องขออนุมัติต่อ คณะรัฐมนตรี โดยมีผลให้เกิดภาระต่องบประมาณไม่ว่าในปีงบประมาณใด หรือก่อหนี้ผูกพันมากกว่าหนึ่ง ปีงบประมาณ”

6. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6.1 ประกาศคณะกรรมการนโยบาย ข้อ 6 กำหนดว่า ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดส่ง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้กระทรวงเจ้าสังกัด สำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานของรัฐอื่นที่ เกี่ยวข้อง พิจารณาให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงิน งบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ให้สำนักงานงบประมาณหรือในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจาก เงินกู้ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ พิจารณาให้ความเห็นด้วย โดยหน่วยงานข้างต้นพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ ขัดข้องในหลักการของโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ และมีข้อสังเกตสำคัญในประเด็นต่างๆ ได้แก่

6.1.1 ควรให้มีการจัดการจราจรทางอากาศของสนามบินอู่ตะเภา สุวรรณภูมิ และ ดอนเมือง โดยต้องอยู่บนพื้นฐานของโครงสร้างและการบริหารจัดการห้วงอากาศอย่างบูรณาการ

6.1.2 ควรให้แผนการพัฒนาโครงการสอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และควรให้มีความชัดเจนเรื่องการบริหารจัดการ ระหว่างสองโครงการ โดยเฉพาะเรื่องค่าใช้จ่ายและรายได้ เช่น สำหรับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ จะไม่มี ค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่ในสนามบินอู่ตะเภา และจะไม่มีรายได้เอกชนของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ในเรื่องการบริหารและระบบการจัดเก็บกระแส

6.1.3 ควรเร่งรัดการจัดทำแผนแม่บทสนามบินอุตะเภาก็ให้เสร็จโดยเร็ว ก่อนที่จะเริ่มดำเนินโครงการ เพื่อความชัดเจนและลดความเสี่ยงในการก่อสร้างที่ล่าช้า

6.1.4 ควรมีการชี้แจงภาระหน้าที่ที่จะเกิดขึ้นในประเด็นเกี่ยวกับการจัดทำ EHIA ให้เอกชนที่จะยื่นข้อเสนอรับทราบอย่างชัดเจน

6.1.5 ควรพิจารณากำหนดเป้าหมายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เหมาะสมให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน และอนาคตโดยเฉพาะในช่วงเดียวกับที่มีการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภ

6.1.6 ควรพิจารณาศึกษาทางเลือกและความเหมาะสมของรูปแบบการบริหารสัญญาร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เพื่อประกอบการพิจารณาการคัดเลือกเอกชนและการกำกับสัญญา

ทั้งนี้ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 6 โดย ทร. ได้นำความเห็นดังกล่าวไปปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสนามบินอุตะเภ

6.2 ประกาศคณะกรรมการนโยบาย ข้อ 7 วรรคสอง กำหนดว่า ในกรณีที่โครงการจะต้องมีการให้เอกชนได้รับอนุมัติ อนุญาต สิทธิ สัมปทาน ใบอนุญาต ความเห็นชอบ หรือต้องจดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายหรือได้รับสิทธิประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมถึงได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน หรือใช้ที่ดินที่อยู่ในความครอบครองดูแลของหน่วยงานของรัฐหรือที่ราชพัสดุ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอเรื่องดังกล่าวพร้อมกับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการและให้ความเห็นของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการใดที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวเพื่อประกอบการพิจารณาของ กพอ. ด้วย โดยเพื่อดำเนินการดังกล่าว ทร. ได้มีการจัดประชุมพร้อมกับผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 23 หน่วยงาน เมื่อวันที่ 21 และ 27 สิงหาคม 2561 เพื่อรับฟังความเห็นของหน่วยงานดังกล่าว โดยหน่วยงานดังกล่าวเห็นด้วยในหลักการที่จะให้ความร่วมมือเพื่อความสำเร็จของโครงการสนามบินอุตะเภ

โดย ทร. จะต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย สรุปประเด็นความเห็นของหน่วยงานต่างๆ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 7

7. ความเห็นของ กพอ.

เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 ในการประชุมครั้งที่ 4/2561 กพอ. ได้พิจารณาหลักการของโครงการสนามบินอุตะเภ

7.1 กพอ. ให้ความเห็นในการประชุม ดังนี้

7.1.1 ในการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเภ

ขอให้คำนึงถึงข้อตกลงการใช้ประโยชน์พื้นที่ระหว่างประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกา และการรองรับพื้นที่ศักยภาพทางทหารของ ทร.

7.1.2 เมื่อได้พิจารณาข้อมูลเกี่ยวกับระยะห่างระหว่างทางวิ่งที่ 1 และทางวิ่งที่ 2 แล้ว เห็นว่าระยะห่าง 1,140 เมตร เป็นระยะที่เหมาะสม ไม่มีผลกระทบต่อการใช้ทางวิ่งและปริมาณการรับผู้โดยสาร 60 ล้านคนตามเป้าหมาย นอกจากนั้นยังเป็นไปตามมาตรฐาน ICAO ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยืนยันและรับรองแล้วว่าสามารถออกใบรับรองดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้ ทั้งนี้ในระยะดังกล่าว โครงการสนามบินอุตะเภ

ไม่ต้องลดระดับภูเขาโกรกตะแบก ที่เป็นภูเขาหินแกรนิต ที่อาจทำให้โครงการล่าช้าและไม่ต้องลดระดับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ซึ่งจะทำให้ล่าช้า และมีการใช้ค่าใช้จ่ายสูง

7.1.3 ขอให้ชี้แจงให้ชัดเจนว่า ผลประโยชน์จากโครงการสนามบินอุตะเกาฯ นี้เป็นของภาครัฐโดยตรง จากค่าเช่าที่ดิน และส่วนแบ่งร้อยละ 5 ของรายได้จากการดำเนินงานสนามบินทั้งหมด โดยรัฐจะจัดสรรผลประโยชน์ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะ ทร. อย่างเหมาะสม

7.1.4 ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ โดยเร็วตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้โครงการสนามบินอุตะเกาฯ สามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนภายในกุมภาพันธ์ 2562

7.1.5 ขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ต้องเป็นรูปแบบประกวดราคาแบบนานาชาติ (International Bidding) เพื่อเปิดกว้างให้ผู้ร่วมลงทุนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญบริหารสนามบิน

7.2 กพอ. ได้มีมติดังนี้

7.2.1 เห็นชอบหลักการโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกาฯ และเมืองการบินภาคตะวันออก ตามข้อ 4 และให้นำความเห็นที่ประชุมไปดำเนินการต่อไป

7.2.2 เห็นชอบค่าใช้จ่ายโครงการฯ ในกรอบวงเงิน 17,768 ล้านบาท ให้กับ ทร. เพื่อดำเนินการตามแผนงานโครงการสนามบินอุตะเกาฯ และนำเสนอคณะรัฐมนตรี ต่อไป

7.2.3 เห็นชอบให้บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้รับผิดชอบบริหารจัดการการเดินทางอากาศของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ รวมถึงการลงทุนอาคารและระบบอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง

7.2.4 มอบหมายให้ ทร. และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้ความสำคัญกับการพิจารณา เรื่องรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ให้สามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนภายในกำหนดเวลา คือ เดือนกุมภาพันธ์ 2562

7.2.5 เห็นชอบให้ ทร. และ สกพอ. ร่วมกันเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกาฯ

8. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ขอเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

8.1 อนุมัติโครงการสนามบินอุตะเกาฯ และเมืองการบินภาคตะวันออกในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนให้กองทัพเรือ สร้างทางวิ่ง ทางขับ ระบบที่เกี่ยวข้องในสนามบิน และจัดหาผู้ผลิตสาธารณูปโภคกลางที่ต้องใช้ในเขตส่งเสริม: เมืองการบินภาคตะวันออก และให้ บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด รับผิดชอบบริหารจัดการการเดินทางอากาศของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ และลงทุนอาคารและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชนลงทุนงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเกาฯ พื้นที่เขตประกอบการค้าเสรีและเขตธุรกิจเกี่ยวเนื่องในสนามบินอุตะเกาฯ ศูนย์ธุรกิจการค้าเพื่อพัฒนาพื้นที่ในสนามบินอุตะเกาฯ ดำเนินการองค์ประกอบอื่นที่จำเป็นสำหรับการสนับสนุนการดำเนินโครงการ และระบบเชื่อมต่อและระบบการส่งลำเลียงสาธารณูปโภค รวมทั้งดำเนินงานบริหารและซ่อมบำรุงโครงการสนามบินอุตะเกาฯ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา 50 ปี และเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบจัดเก็บค่าโดยสารและความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ จัดเก็บรายได้จากการพัฒนาพื้นที่โครงการโดยรายละเอียดเป็นไปตามหลักการของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ตามข้อ 4 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ทั้งนี้ให้กองทัพเรือและสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในฐานะ

หน่วยงานหลักร่วมกันรับผิดชอบโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตามขั้นตอนของประกาศคณะกรรมการนโยบายต่อไป

8.2 อนุมัติค่าใช้จ่ายโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ ในกรอบวงเงิน 17,768 ล้านบาท ให้กับกองทัพเรือเพื่อดำเนินการตามแผนงานโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้กองทัพเรือตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อการใช้จ่ายเงินจริงต่อไป

8.3 มอบหมายให้ กระทรวงกลาโหม กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานงบประมาณ กองทัพเรือ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายคณิต แสงสุพรรณ)

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

โทร. 0 2033 8027

โทรสาร 0 2033 8001

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ Chokchai@eeco.or.th