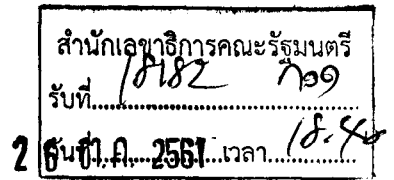


ด่วนที่สุด



ที่ กค ๐๘๑๗.๑/ ๑๗๑๕๙

กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณาจร

๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา
โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓ และโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเภาและเมืองการบิน
ภาคตะวันออก

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๓๓๐๑๘ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีโดยด่วน รวมทั้งพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ กรณีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ระยะที่ ๓ (โครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓) โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา (โครงการศูนย์ซ่อมฯ) โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓ (โครงการท่าเรือมาบตาพุดฯ) และโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (โครงการสนามบินอุตะเภาฯ)

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว มีความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๑. โครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ เห็นว่า

๑.๑ เมื่อวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑) ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ในการบรรจุโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้แผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor (EEC) Project List) ตามนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมทางน้ำต่างๆ เพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นประตูการค้า (Gateway) ของนักลงทุนสู่กลุ่มประเทศราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และเชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกและตะวันตก (East West Corridor) ไปสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตะวันตกและจีนตอนใต้) และสาธารณรัฐอินเดีย ซึ่งการดำเนินโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่าน ทลฉ. และการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ รวมทั้งสนับสนุนการเป็น Gateway ในการพัฒนาอุตสาหกรรมและการค้าของประเทศที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยนำระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) มาใช้ในการดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เทียบเท่ามาตรฐานสากล ประกอบกับ เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๑ กพอ. ในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการของโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ ในส่วนของท่าเทียบเรือเอฟแล้ว จึงเห็นสมควรให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ ในส่วนของท่าเทียบเรือเอฟ อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ เป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่

/และมีวงเงิน...

และมีวงเงินลงทุนที่สูง จึงเห็นควรให้โครงการพัฒนา ทลธ. ระยะที่ ๓ ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา รวมทั้ง การทำเรื่องแห่งประเทศไทย (กทท.) จะดำเนินการโครงการพัฒนา ทลธ. ระยะที่ ๓ และผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนได้ เมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแล้ว

๑.๒ สำหรับแหล่งเงินทุนส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่ กทท. รับภาระ จำนวน ๔๙,๕๓๗.๐๐ ล้านบาท ซึ่ง กทท. จะใช้เงินกู้เป็นหลัก ร้อยละ ๙๕ เป็นเงินจำนวน ๔๗,๐๖๐.๐๐ ล้านบาท และใช้รายได้ของ กทท. ร้อยละ ๕ เป็นเงินจำนวน ๒,๔๗๗.๐๐ ล้านบาท เห็นควรให้ กทท. จัดหาเงินทุนด้วยการกู้เงิน ในกรอบวงเงินไม่เกิน ๔๗,๐๖๐.๐๐ ล้านบาท และพิจารณาเพิ่มสัดส่วนรายได้ของ กทท. ในการลงทุน เพื่อลดภาระดอกเบี้ยของ กทท. ในอนาคต โดยพิจารณาใช้รายได้ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของหน่วยงาน

๑.๓ เนื่องจากการดำเนินโครงการพัฒนา ทลธ. ระยะที่ ๓ เข้าข่ายลักษณะของกิจกรรมมาตรการ หรือโครงการตามบทบัญญัติในมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลัง พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณ หรือภาระทางการคลังในอนาคต พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่ง สกพอ. ได้จัดทำรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามบทบัญญัติในมาตรา ๒๗ แล้ว สำหรับการกู้เงินของ กทท. ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับมาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยต้องกระทำด้วยความรอบคอบ คำนึงถึงความคุ้มค่า ความสามารถในการชำระหนี้ เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้ว ให้ กทท. จัดทำแผนการใช้เงินกู้รายปีให้มีความชัดเจน สอดคล้องกับสถานะและความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อนำเสนอขอบรรจุโครงการและความต้องการกู้เงินในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณต่อไป โดย สบร. เป็นผู้พิจารณาจัดลำดับความสำคัญในการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ตามความเหมาะสมและจำเป็นต่อไป ทั้งนี้ สกพอ. และ กทท. จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลัง พ.ศ. ๒๕๖๑ อย่างเคร่งครัด

๑.๔ เพื่อให้การดำเนินโครงการพัฒนา ทลธ. ระยะที่ ๓ ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กระทรวงการคลังมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๑.๔.๑ เนื่องจากโครงการพัฒนา ทลธ. ระยะที่ ๓ มีผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๖.๓๒ ซึ่งไม่สูงนัก แต่มีวงเงินลงทุนที่สูงถึง ๕๓,๔๘๙.๕๘ ล้านบาท (ในส่วนของ กทท. ลงทุน) ดังนั้น กทท. จึงควรกำกับดูแลและติดตามการดำเนินการตามแผนงานโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อให้การดำเนินโครงการพัฒนา ทลธ. ระยะที่ ๓ แล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ และมีการควบคุมต้นทุนการดำเนินโครงการอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การลงทุนเกิดความคุ้มค่า และมีประสิทธิภาพ รวมทั้ง กทท. ควรมีแผนการดำเนินโครงการที่ชัดเจนสำหรับโครงการอื่นที่อยู่ภายใต้โครงการพัฒนา ทลธ. ระยะที่ ๓ นอกจากโครงการท่าเทียบเรือเอฟ นอกจากนี้ กทท. ควรบริหารจัดการเรื่องการเงินและการลงทุนให้เหมาะสมโดยอาจพิจารณากำหนดแผนการบริหารความเสี่ยง ในกรณีที่ผลการดำเนินงานทางการเงินไม่เป็นไปตามประมาณการที่ตั้งไว้ เพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินในอนาคต ประกอบกับ กทท. ยังมีโครงการลงทุนอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง ตามยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐวิสาหกิจหลัก ให้มีความสามารถในการแข่งขันเทียบเท่าการจัดการท่าเรือชั้นนำในระดับเอเชียของ กทท. ดังนั้น กทท. จึงควรให้ความสำคัญกับการวางแผนทางการเงินขององค์กรในระยะยาว เพื่อตอบสนองการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดย กทท. ควรพิจารณาผสมผสานรูปแบบ วิธีการ และเครื่องมือทางการเงินสำหรับการลงทุนเพื่อให้มีต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

๑.๔.๒ กทท. ควรกำหนดอัตราค่าภาระที่ใช้สำหรับโครงการที่อยู่ภายใต้โครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงต้นทุนทางการเงินที่ครอบคลุมการให้บริการของแต่ละ โครงการ และสามารถเทียบเคียงกับอัตราค่าภาระของอุตสาหกรรม (Industry Norm) ได้

๑.๔.๓ เนื่องจากปัจจุบันโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ ทลฉ. ระยะแรก ประสบปัญหาความล่าช้าในการก่อสร้างไม่เสร็จทันตามแผนที่ กทท. กำหนดไว้ ส่งผลให้การดำเนินการขนส่งสินค้า ผ่านท่าทางรถไฟของ ทลฉ. ยังไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ได้ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ประกอบกับโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ มีเป้าหมายหลักในการเพิ่มการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟ ดังนั้น กทท. ควรเร่งประสาน ความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งจัดทำแผนบริหารจัดการหรือแผนป้องกันความเสี่ยงด้านต่างๆ เพื่อให้การดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้า ของโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ เป็นไปตาม แผนการดำเนินการและบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะการประสานการทำงานร่วมกับการรถไฟ แห่งประเทศไทย (รฟท.) อย่างใกล้ชิด เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการทำงานในการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าทางราง ของโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ ระหว่าง กทท. และ รฟท. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้ง ประสาน ความร่วมมือกับ สผ. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการจัดทำ EHIA กรณี กทท. เปลี่ยนแปลงการขนส่งทางรถไฟจากเดิม ๑ ล้านตู้ต่อปีเป็น ๔ ล้านตู้ต่อปี เป็นต้น

๑.๔.๔ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากการดำเนินโครงการล่าช้า เห็นควรให้เร่งดำเนินการ เคลื่อนย้ายสายเคเบิลใต้น้ำของ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ซึ่งวางอยู่ภายในเขตพื้นที่ทางทะเลของ ทลฉ. ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง

๑.๔.๕ ปัจจุบันพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ บางส่วน มีประชาชนบุกรุกเพื่อทำประมงซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ เกิดความล่าช้าได้ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ กทท. ควรกำหนด แนวทางหรือมาตรการในการเยียวยาให้กับประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ เช่น มาตรการชดเชยด้านอาชีพ เป็นต้น ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่อื่นๆ ของ กทท. ควรกำหนดแนวทางหรือ มาตรการป้องกันไม่ให้พื้นที่ของ กทท. ถูกบุกรุก เพื่อไม่ก่อให้เกิดภาระทั้งด้านการเงินและการดำเนินงานของ กทท. ในอนาคต

๑.๔.๖ สำหรับประเด็นกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ซึ่งกำหนดในหลักการว่า ในช่วงระยะเวลา ดำเนินโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ ๓ เอกชนมีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนที่เป็นสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด โดย กทท. มีสิทธิในการเลือกซื้อสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดหรือบางส่วนเมื่อสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุดลง นั้น จะต้องคำนึงถึงภาระ ทั้งทางด้านการเงินและความต่อเนื่องในการให้บริการของ กทท. ที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศและ ประชาชนผู้ใช้บริการ

๒. โครงการศูนย์ซ่อมฯ เห็นว่า โครงการศูนย์ซ่อมฯ สอดคล้องกับแผนงานพัฒนาระเบียง เศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) โดยจะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) ให้เป็นรูปธรรม ช่วยยกระดับขีดความสามารถการซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมถึงเพิ่ม ศักยภาพของช่างอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ดังนั้น จึงเห็นชอบในหลักการโครงการศูนย์ซ่อมฯ โดยมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๒.๑ โครงการศูนย์ซ่อมฯ เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงการอื่นในแผนแม่บท (Master Plan) ของสนามบินอู่ตะเภา ที่จัดทำโดยกองทัพเรือ ซึ่งมีหน่วยงานอื่นๆ เข้ามาเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะต้องประสานงาน และ มีการดำเนินการร่วมกันอย่างใกล้ชิด รวมถึงจะต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๒.๒ โครงการศูนย์ซ่อมฯ เป็นโครงการที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการให้บริการเพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพได้มาตรฐาน ทั้งยังเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออกให้ประสบความสำเร็จ ดังนั้น การถ่ายทอดเทคโนโลยีในการซ่อมบำรุงมายังบุคลากรของรัฐ และเอกชนของไทยจึงเป็นสิ่งสำคัญเป็นอย่างมากต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องเตรียมความพร้อมของบุคลากร รวมถึงมีแผนการดำเนินการ และกำกับดูแลการถ่ายทอดเทคโนโลยีดังกล่าวที่ชัดเจน

๒.๓ ผู้ใช้บริการถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้โครงการศูนย์ซ่อมฯ ประสบความสำเร็จ และเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่มีมาตรฐานระดับโลก ดังนั้น เจ้าของโครงการต้องประมาณการจำนวนผู้ใช้บริการด้วยความรอบคอบ รวมถึงต้องมีแผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่จำนวนผู้ใช้บริการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

๒.๔ เห็นควรให้ภาครัฐโดยกองทัพเรือรับภาระค่าก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างและงานโยธา ส่วนภาคเอกชนรับภาระด้านค่าอุปกรณ์ เครื่องมือและเบ็ดเตล็ด เนื่องจากการลงทุนในลักษณะดังกล่าวจะสามารถดึงดูดภาคเอกชนให้มาลงทุนในกิจการของรัฐได้ โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรเงินค่าก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างและงานโยธาก่อกองทัพเรือในกรอบวงเงิน ๖,๓๓๓ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม โครงการศูนย์ซ่อมฯ เป็นโครงการที่มีการลงทุนสูง และใช้แหล่งเงินจากภาครัฐ และเอกชน ดังนั้น จึงต้องมีการแบ่งปันผลตอบแทนอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศเป็นสำคัญ

๒.๕ เพื่อให้บรรลุยุทธศาสตร์การส่งเสริมพื้นที่เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นเมืองการบินภาคตะวันออก หรือ Special EEC Zone: Eastern Airport City เห็นควรให้มีการส่งเสริมการแข่งขันของกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ทั้งกิจการด้านการซ่อมบำรุง กิจการด้านการผลิตอากาศยาน กิจการด้านการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เป็นต้น

๒.๖ เนื่องจากการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ เข้าข่ายลักษณะของกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามบทบัญญัติในมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลัง พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณ หรือภาระทางการคลังในอนาคต พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่ง สกพอ. ได้จัดทำรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามบทบัญญัติในมาตรา ๒๗ แล้ว ทั้งนี้ สกพอ. และ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของประกาศ กนศ. ต่อไป

๓. โครงการท่าเรือมาบตาพุดฯ เห็นว่า

๓.๑ เห็นชอบในหลักการโครงการท่าเรือมาบตาพุดฯ เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่สำคัญภายใต้แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ECC) ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลจะรองรับการขยายตัวภาคอุตสาหกรรมภาคตะวันออก สานต่อพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน ยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน สร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานของประเทศไทย ทั้งนี้ โครงการท่าเรือมาบตาพุดฯ สกพอ. ได้จัดทำรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามบทบัญญัติตามนัยมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ เรียบร้อยแล้ว

๓.๒ สำหรับรูปแบบที่ กนอ. จะเป็นผู้จัดหาพื้นที่และร่วมลงทุนกับเอกชนในส่วนของงานโครงสร้างพื้นฐาน โดยเอกชนจะเป็นผู้ดำเนินงานส่วนโครงสร้างพื้นฐานและการก่อสร้างท่าเรือก๊าซ ในช่วงที่ ๑ ซึ่งจะช่วย กนอ. ลดภาระทางการเงินจากการจัดหาแหล่งเงินในส่วนของการถมทะเล และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะแรก และลดความเสี่ยงของ กนอ. ในการดำเนินงานล่าช้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อแผนการก่อสร้างท่าเทียบเรือของเอกชน ทั้งนี้ การร่วมลงทุนของ กนอ. กับเอกชนในส่วนของงานโครงสร้างพื้นฐานอาจก่อให้เกิดภาระทางการเงินของ กนอ. จึงเห็นควรให้คณะกรรมการคัดเลือกโครงการฯ พิจารณาข้อตกลงกับเอกชนเกี่ยวกับวงเงินลงทุน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการชำระเงิน ให้สอดคล้องกับสถานะทางการเงินของ กนอ. ประกอบกับ กนอ. ยังมีโครงการลงทุนอื่นๆ อย่างต่อเนื่องตามยุทธศาสตร์ของรัฐบาล เช่น นิคมเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา นิคม SMART PARK เป็นต้น กนอ. จึงควรให้ความสำคัญกับการวางแผนทางการเงินขององค์กรในระยะยาว และแผนการบริหารความเสี่ยงในกรณีที่ผลการดำเนินงานทางการเงินไม่เป็นไปตามประมาณการที่ตั้งไว้ เพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินในอนาคต

๓.๓ กนอ. อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำรายงาน EHIA ของโครงการท่าเรือมาบตาพุดฯ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของ สผ. ทั้งนี้ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนจะได้ลงนามสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน ดังนั้น เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากการดำเนินโครงการล่าช้าเห็นควรให้ สกพอ. และ กนอ. ติดตามผลการพิจารณารายงาน EHIA อย่างใกล้ชิด

๔. โครงการสนามบินอุตะเกาฯ เห็นว่า

ไม่ขัดข้องในหลักการของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนให้กองทัพเรือ สร้างทางวิ่ง ทางขับ ระบบที่เกี่ยวข้อง โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลาไม่เกิน ๕๐ ปี และเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบจัดเก็บค่าโดยสารและความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ จัดเก็บรายได้จากการพัฒนาพื้นที่โครงการโดยรายละเอียดเป็นไปตามหลักการของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ซึ่ง สกพอ. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว และเห็นสมควรสนับสนุนการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกาฯ โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กองทัพเรือ เพื่อเป็นค่าก่อสร้างทางวิ่ง ลานจอดท่าอากาศยาน และทางขับเคลื่อนจำนวน ๑๗,๗๖๘ ล้านบาท ตามที่ สกพอ. เสนอ ทั้งนี้ มีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

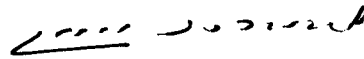
๔.๑ เมื่อจัดทำแผนแม่บทสนามบินอุตะเกาฯ แล้วเสร็จ ขอให้กองทัพเรือเสนอแผนแม่บทดังกล่าวต่อผู้มีอำนาจในการพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป เนื่องจากแผนแม่บทสนามบินอุตะเกาฯ จะส่งผลกระทบต่อระดับการให้บริการ จำนวนปริมาณผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรอบวงเงินลงทุนและวงเงินค่าใช้จ่ายในการเยียวยาในส่วนที่รัฐต้องรับผิดชอบอาจเปลี่ยนแปลงไป โดยควรคำนึงถึงประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกาฯ และการใช้ทรัพยากรของรัฐ การยึดถือวินัยการเงินการคลัง และประโยชน์ต่อสังคมและเศรษฐกิจจากการดำเนินโครงการสนามบินอุตะเกาฯ

๔.๒ เนื่องจากโครงการเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก ประกอบด้วยโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โครงการท่าเรือมาบตาพุดฯ และโครงการพัฒนาทลฉ. ระยะที่ ๓ ซึ่งมีความซับซ้อนและมีมูลค่าสูง โดยความพร้อมและผลสำเร็จการดำเนินโครงการต่างๆ จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ อย่างเชื่อมโยงและต่อเนื่องกัน ดังนั้น หากรัฐบาลพิจารณาอนุมัติให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินโครงการต่างๆ แล้ว หน่วยงานนั้นๆ ควรเร่งดำเนินการตามแผนที่กำหนดไว้ด้วยความระมัดระวังเพื่อลดต้นทุนโครงการต่างๆ ที่อาจสูงขึ้นได้จากการที่โครงการล่าช้า (Cost Overrun) ตลอดจนการควบคุม และการจัดการความเสี่ยงของโครงการสนามบินอุตะเกาฯ ภายใต้การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไปด้วย

๔.๓ ให้พิจารณาการนำหลักเกณฑ์ วิธีการ และแนวทางของระบบข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact : IP) มาใช้ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการและป้องกันผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
กองพัฒนารัฐวิสาหกิจ ๑
โทร. ๐-๒๒๙๘-๕๘๘๐-๗ ต่อ ๒๑๔๕
โทรสาร ๐-๒๒๙๘-๕๘๘๐ ต่อ ๒๓๐๔
E-mail : wachira_t@sepo.go.th