

ด่วนที่สุด



ก.ค. 4
วันที่ 11 มี.ค. 2562
เวลา 16.10 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส30839 ก2ด
รับที่ : 53405/62
วันที่ : 11 มี.ค. 62 เวลา : 15:42

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๕๕

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๑ มีนาคม ๒๕๖๒

เรื่อง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ด่วนที่สุด ที่ ทอท. ๕๔๔๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑
 ๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๑๓.๑/๑๒๓๖๔ ลงวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๑
 ๔. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๒๖๘ ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๒
 ๕. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีทางวิ่ง ๒ เส้น มีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้ ๖๘ เที่ยวบินต่อชั่วโมง แต่ในกรณีมีการปิดซ่อมทางวิ่งหรือเกิดเหตุฉุกเฉินจะทำให้ขีดความสามารถทางวิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ลดลงเหลือ ๓๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ในขณะที่ความต้องการสูงสุดอยู่ที่ ๕๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ส่งผลให้เกิดการล่าช้าของเที่ยวบิน ทั้งในส่วนทางภาคอากาศและภาคพื้น ทำให้อากาศยานสิ้นเปลืองน้ำมัน และระยะเวลาในการเดินทางของผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์การให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเนื่องจากเป็นท่าอากาศยานหลักเข้าสู่ประเทศ นอกจากนี้ทางวิ่งเส้นที่ ๓ ยังเพิ่มขีดความสามารถรองรับเที่ยวบิน เป็น ๙๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ทำให้ระบบทางวิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต เพื่อรักษาคุณภาพการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. สำระสำคัญ...

๒. สารสำคัญของโครงการ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงินลงทุน ๒๒,๔๑๘.๒๕๓ ล้านบาท อนุมัติงบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ โดยมีกรอบวงเงินดำเนินการเป็นเงิน ๒๒,๔๑๘.๒๕๓ ล้านบาท และกรอบวงเงินเบิกจ่ายเป็นเงิน ๕,๘๔๕.๒๖๑ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งงบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ รองรับต่อไป โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๒.๑ ข้อเท็จจริง/ความเป็นมา

๒.๑.๑ เดือนธันวาคม ๒๕๕๖ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ได้ให้กลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา Project Management Consultant ดำเนินการศึกษาทบทวนการจัดทำแผนแม่บทของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ จากแผนพัฒนาตามเอกสาร Updating SBIA Master Layout Plan, Study of Phased Development, December ๒๐๐๓ Project Management Consultant ได้แบ่งระยะของแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ออกเป็น ๕ ระยะ โดยแต่ละระยะสามารถรองรับเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารตามคาดการณ์ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่กำหนด ซึ่งมีโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะที่ ๒

๒.๑.๒ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ ทอท. ๖๖๔๐/๒๕๕๑ ลงวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๕๑ นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๒ - ๒๕๕๗) วงเงินลงทุน ๗๗,๘๘๕.๗๗๗ ล้านบาท ประกอบด้วย งานขยายอาคารผู้โดยสารหลัก งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ และการขุดเซกเมนต์ผลกระทบด้านเสียง แต่เนื่องจากได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งคณะรัฐมนตรีชุดใหม่ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจึงได้ส่งเรื่องดังกล่าวคืน

๒.๑.๓ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีหนังสือ ที่ นร ๑๑๐๑/๕๓๗๑ ลงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๑ แจ้งกระทรวงคมนาคมทราบความเห็นคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๑ สรุปได้ว่า เห็นควรให้ความเห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการในโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ ในส่วนของงาน ดังนี้ ๑) งานขุดเซกเมนต์ผลกระทบด้านเสียง ๒) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ ๓) งานอาคารผู้โดยสาร ๔) งานระบบสาธารณูปโภค และ ๕) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ ทั้งนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำหรับงานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ (Airfield Pavement) เนื่องจากยังมีปัญหาการยอมรับจากประชาชน จึงเห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยอมรับ และเร่งรัดจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนแล้วจึงนำเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง

๒.๑.๔ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ ทอท. ๓๙๓/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๒ ยืนยันการขออนุมัติโครงการดังกล่าว เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้เชิญบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประชุมเมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๒ เพื่อหารือติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ ที่ประชุมมีมติให้กระทรวงคมนาคมคืนเรื่องให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปรับปรุงโครงการให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้าง ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาทบทวน ก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

๒.๑.๕ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือ ด่วนมาก ที่ ทอท. ๑๐๑๐๘/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๕๒ เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๙) วงเงินลงทุน ๗๖,๕๐๔.๕๗๗ ล้านบาท ประกอบด้วย งานขยายอาคารผู้โดยสารหลัก งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ การขุดเซกผลกระทบบ้านเสี่ยง งานระบบสาธารณูปโภค และงานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รับไปพิจารณาปรับปรุงรายละเอียดของแผนการลงทุนโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับข้อเท็จจริงต่อไป

๒.๑.๖ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ ทอท. ๒๕๗๒/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๓ นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๙) วงเงินลงทุน ๖๒,๕๐๓.๒๑๔ ล้านบาท และพิจารณาอนุมัติงบประมาณลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปี ๒๕๕๔ จำนวน ๒๑๕.๐๔๑ ล้านบาท ซึ่งได้ปรับแผนงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ ๒ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๙) โดยตัดงานก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ การขุดเซกผลกระทบล้างแล้วของทางวิ่งเส้นที่ ๓ และปรับราคางานจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างให้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่มีการปรับลด ต่อมากระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบโครงการดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๓ โดยให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เสนอขออนุมัติปรับปรุงงบประมาณลงทุนหรือขออนุมัติงบประมาณลงทุนประจำปีต่อไป ภายหลังเมื่อได้รับความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรีแล้ว ทั้งนี้คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๙) วงเงินลงทุน ๖๒,๕๐๓.๒๑๔ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๓

๒.๑.๗ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ ทอท. ๑๐๓๘๗/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๖ เรื่อง โครงการก่อสร้างทางวิ่งสำรองเพื่อใช้ในยามฉุกเฉินและกรณีจำเป็นตามมาตรการความปลอดภัยทางการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอรับการยกเว้นไม่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามความในมาตรา ๔๖ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยินยอมปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด ต่อมากระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รับไปจัดทำข้อมูลรายละเอียดการวิเคราะห์โครงการตามหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด เนื่องจากโครงการดังกล่าวจัดเป็นงบลงทุนที่ทำเป็นโครงการ ทั้งนี้ เมื่อวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นว่า การอ้างมาตรา ๔๖ วรรคสาม ไม่น่าจะเข้าข่าย เนื่องจากเป็นทางวิ่งใหม่เกิดเส้นเสี่ยงใหม่

๒.๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณา

๒.๒.๑ แนวทางการดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิ

๑) เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๘ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้นำแนวทางการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานต่างๆ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประชุมหารือกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความเห็น ดังนี้

๑.๑) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ควรนำงานบางส่วนในโครงการพัฒนาฯ ออกมาดำเนินการก่อน โดยเห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เร่งรัดการดำเนินงานให้เร็วขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) คาดการณ์ไว้

๑.๒) เพื่อเป็นการเร่งรัดโครงการพัฒนาท่าอากาศยานให้เร็วขึ้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อนุโลมให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถนำงานจ้างที่ปรึกษาออกแบบ รวมถึงงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment/Environmental Health Impact Assessment) มาดำเนินการก่อนได้ โดยตั้งเป็นงบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติ แต่ต้องนำไปรวมเป็นต้นทุนวงเงินลงทุนของโครงการเพื่อคำนวณผลตอบแทนทางการเงินของโครงการต่อไป ทั้งนี้การแย่งงานบางส่วนดังกล่าวออกมาดำเนินการก่อนจะต้องเป็นไปตามแผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แล้วเท่านั้น

๑.๓) สำหรับวงเงินลงทุนที่เป็นลักษณะงานก่อสร้างให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งงบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการเพื่อรองรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานต่อไป

๑.๔) สรุปหลักการในการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานต่างๆ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จ และนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะนำโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเสนอกระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติตามลำดับขั้น ทั้งนี้ เป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่องการขอดำเนินโครงการของหน่วยงานอื่นๆ ที่ต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จ และต้องนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน

๒) การประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาการเงินและการลงทุนของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๙ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ประชุมมีมติรับทราบโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงิน ๒๑,๘๕๗.๔๘๗ ล้านบาท และชะลองบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการของโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงิน ๒๑,๘๕๗.๔๘๗ ล้านบาท โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๒.๑) ให้ บริษัท...

๒.๑) ให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดทำ รายงาน Environmental Health Impact Assessment สำหรับโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ และ ๔ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จก่อน ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์การพิจารณาการให้ความเห็นชอบการดำเนินโครงการของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๒.๒) ในกรณีที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องการเร่งรัดโครงการให้รวดเร็วยิ่งขึ้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อนุโลมให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถนำงานจ้างที่ปรึกษาออกแบบ รวมถึงงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมมาดำเนินการก่อนได้ โดยตั้งเป็นงบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติ แต่ต้องนำไปรวมเป็นต้นทุนวงเงินลงทุนของโครงการเพื่อคำนวณผลตอบแทนทางการเงินของโครงการต่อไป ทั้งนี้ การแยกงานบางส่วนดังกล่าวข้างต้นออกมาดำเนินการก่อน จะต้องเป็นไปตามแผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แล้ว เท่านั้น

๒.๓) สืบเนื่องจากการดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความล่าช้า ดังนั้น เห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) นำเสนอคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเพื่อพิจารณาการบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับการบริหารโครงการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการบริหารท่าอากาศยานทั้งในปัจจุบันและอนาคต

๒.๔) เห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ทันภายในปี ๒๕๖๐ และดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๓ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต

๓) คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๙/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดังนี้

ข้อ ๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสี่ ของมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕

“ในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์ในการดำเนินโครงการหรือกิจการด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ในระหว่างที่รอผลการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่ง ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิเอกชนผู้รับดำเนินการตามโครงการหรือกิจการไม่ได้”

ข้อ ๒ คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (๘ มีนาคม ๒๕๕๙)

๔) การประชุมคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ ๕/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๙ เกี่ยวกับการขอความเห็นชอบงบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติประจำปี ๒๕๕๙ (เพิ่มเติม) ที่ประชุมมีมติเห็นชอบงบลงทุนเพื่อการดำเนินการปกติประจำปี ๒๕๕๙ (เพิ่มเติม) กรอบวงเงินดำเนินการ เป็นเงิน ๕๕๕.๐๘๕ ล้านบาท โดยไม่ขอกรอบวงเงินเบิกจ่าย ประกอบด้วย ๑) งานจ้างสำรวจออกแบบโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเงิน ๓๖๔.๒๑๒ ล้านบาท และ ๒) งานจ้างสำรวจออกแบบโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเงิน ๑๙๐.๘๗๓ ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อยู่ระหว่างขั้นตอนการออกแบบโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ในช่วงปี ๒๕๖๒ และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๔

๒.๒.๒ ปัญหาและอุปสรรคการให้บริการของทางวิ่ง ทางขับ

การปิดซ่อมทางวิ่งในช่วงระหว่างเดือนมิถุนายน - สิงหาคม ๒๕๕๕

พบว่า บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ประเมินขีดความสามารถทางวิ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ที่ ๖๘ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ในกรณีที่ทางวิ่งทางขับสมบูรณ์และสภาพอากาศปกติ โดยจากกรณีการปิดซ่อมทางวิ่งดังกล่าว ทำให้ขีดความสามารถทางวิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ลดลงเหลือ ๓๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ในขณะที่ความต้องการสูงสุดอยู่ที่ ๕๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ส่งผลให้เกิดการล่าช้าของเที่ยวบิน ทั้งในส่วนทางภาคอากาศและภาคพื้น ทำให้อากาศยานสิ้นเปลืองน้ำมัน และระยะเวลาในการเดินทางของผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์การให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากเป็นท่าอากาศยานหลักเข้าสู่ประเทศ โดยกระทรวงคมนาคม มีหนังสือ ที่ คค ๐๒๐๘/สนย.๖๑๔ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๕ แจ้งข้อคิดเห็นเกี่ยวกับทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิว่า เนื่องจากทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่ได้รวมอยู่ในโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ ๒ เนื่องจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ออกผลการพิจารณาจากสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามพื้นที่ก่อสร้างได้รับการปรับปรุงคุณภาพดินไว้ตั้งแต่ก่อนเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี ๒๕๔๔ แล้ว แม้ว่าจะมีการย้ายเที่ยวบินบางส่วนไปให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองแล้วก็ตาม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังคงประสบปัญหาจากการซ่อมทางวิ่ง ซึ่งทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถจะดำเนินการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ทั้งในส่วนของการให้บริการด้านการบินและการบำรุงรักษาทางวิ่งเห็นได้ชัดจากแผนการซ่อมทางวิ่งบางส่วนในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๕ จากข้อมูลในการประชุมกับกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๕ บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด แจ้งข้อมูลว่าจะทำให้ขีดความสามารถของทางวิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยรวมเหลือเพียง ๓๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมงเท่านั้น

แม้ว่าจะมีการย้ายเที่ยวบินบางส่วนมาให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ แต่จากการคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามแผนแม่บท (ปรับปรุงปี ๒๕๕๕) ในช่วงระยะปี ๒๕๕๕-๒๕๖๐ ยังมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิควบคู่กันกับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๖๐) โดยข้อมูลจากบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด แจ้งว่าจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถรองรับเที่ยวบิน เป็น ๙๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง (ทางวิ่งเส้นที่ ๒ ผังตะวันออก ๓๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ทางวิ่งเส้นที่ ๑ และ ๓ เส้นละ ๓๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง) โดยมีสมมติฐานบนทางวิ่งทางขับที่อยู่ในสภาพสมบูรณ์ สภาพอากาศเอื้ออำนวย และสัดส่วนการบินขึ้น/ลง

๒.๒.๓ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นหากไม่ดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากสภาพปัญหาดังกล่าวจะเห็นได้ว่า หากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดังนี้

๑) ผลกระทบด้านความปลอดภัย หากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยังไม่ดำเนินการปิดซ่อมทางวิ่งยังคงดำเนินการซ่อมแซมเร่งด่วนชั่วคราว มุ่งเน้นให้สามารถดำเนินการแล้วเสร็จภายในเวลาอันรวดเร็ว เพื่อให้ทางวิ่งสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องเท่านั้น เพื่อให้ยังคงสามารถใช้งานทางวิ่งได้ ๒ เส้น จะส่งผลให้เกิดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุจากการใช้งานทางวิ่งปัจจุบันส่งผลให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานและชีวิตของผู้โดยสาร

๒) ผลกระทบ...

๒) ผลกระทบด้านการให้บริการ เนื่องจากขีดความสามารถของระบบทางวิ่งในปัจจุบันเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี ๒๕๕๙ ซึ่งหลังจากปี ๒๕๕๙ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเผชิญกับความล่าช้าของเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งสภาพทางวิ่งปัจจุบันมีความจำเป็นที่จะต้องปิดซ่อมบำรุงเพื่อแก้ไขปัญหาความเสียหายของทางวิ่ง ทำให้สามารถให้บริการทางวิ่งได้เพียงเส้นใดเส้นหนึ่ง ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าวจะส่งผลให้เกิดความแออัดในการให้บริการขึ้นลงอากาศยาน เกิดความล่าช้าของเที่ยวบินทั้งในส่วนทางภาคอากาศและภาคพื้น ซึ่งทำให้อากาศยานสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง และระยะเวลาในการเดินทางของผู้โดยสารนานขึ้น รวมทั้งทำให้เกิดความแออัดที่อาคารผู้โดยสารเนื่องจากอากาศยานไม่สามารถออกจากหลุมจอดเพื่อไปบินขึ้น ณ ทางวิ่งได้ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์การให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเนื่องจากเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ

นอกจากนี้ หากระบบทางวิ่งปัจจุบันมีเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น อากาศยานเกิดอุบัติเหตุจำเป็นต้องปิดการใช้งานทางวิ่งเส้นใดเส้นหนึ่งในขณะนั้น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็จะเหลือทางวิ่งเดียวที่สามารถใช้งานได้ส่งผลให้เกิดความแออัดและล่าช้าในการให้บริการเช่นกัน

๓) ผลกระทบต่อชื่อเสียงและภาพลักษณ์ เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ หากระบบทางวิ่งปัจจุบันเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากไม่ได้ดำเนินการปิดซ่อมทางวิ่ง หรือเกิดปัญหาความล่าช้าเนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินการปิดทางวิ่งเส้นใดเส้นหนึ่ง จะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของสายการบิน และผู้มาใช้บริการมีผลต่อชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของประเทศ

๒.๒.๔ ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาและจัดทำรายงาน Environmental Health Impact Assessment โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ และ ๔ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยได้ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณาต่อไปแล้ว เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๘ ทั้งนี้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้มีการประชุมพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว รวม ๔ ครั้ง โดยครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ ขณะนี้รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมอยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขเพื่อเสนอสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม เพื่อเข้าสู่ขั้นตอนการพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๒.๒.๕ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

๑) วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑.๑) เพื่อให้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นได้อย่างต่อเนื่องในอนาคต

๑.๒) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบทางวิ่งจาก ๖๘ เที่ยวบินต่อชั่วโมงเป็น ๙๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง

๑.๓) เพื่อเฉลี่ยการใช้งานทางวิ่ง รวมทั้งช่วยรักษาระดับขีดความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบิน

๑.๔) ในกรณีที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องซ่อมบำรุงรักษาทางวิ่งเส้นใดเส้นหนึ่งหรือเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินเพื่อให้สามารถรักษาคุณภาพการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลาไม่ให้อุบัติเหตุเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางด้านการบินในอนาคต

๑.๕) เพื่อช่วยสนับสนุนกิจกรรมการขนส่งสินค้าซึ่งอยู่ในทิศตะวันตกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้ลดระยะทาง เวลา และน้ำมันเชื้อเพลิง

๒) เป้าหมาย

ดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งเส้นที่ ๑ ฝั่งตะวันตก ความยาว ๔,๐๐๐ เมตร ความกว้าง ๖๐ เมตร พร้อมระบบทางขับ ระบบระบายน้ำ เครื่องช่วยเดินอากาศแบบทัศนวิสัย (Visual Aids) และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง รวมถึง Perimeter Taxiway ให้แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๔

๓) วงเงินลงทุน

โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใช้เงินลงทุนรวม ๒๒,๔๑๘.๒๕๓ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ ที่	รายละเอียดงาน	วงเงินลงทุน	ปีงบประมาณ			
			๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕
๑	งานทางวิ่งเส้นที่ ๓	๖,๖๓๘.๕๔๖	๗๙๖.๖๗๓	๒,๓๙๐.๐๒๐	๒,๓๙๐.๐๒๑	๑,๐๖๒.๒๓๒
๒	งาน Perimeter Taxiway	๑,๗๕๗.๐๑๘	๒๑๐.๘๔๒	๖๓๒.๕๒๗	๖๓๒.๕๒๗	๒๘๑.๑๒๒
๓	งานสถานีดับเพลิงกู้ภัยอากาศยาน	๒๐๔.๕๖๐	๓๗.๗๓๙	๗๖.๖๒๑	-	๙๐.๒๐๐
๔	งานปรับปรุงคุณภาพดิน GI, SAT Apron และ ๓ rd Cross Taxiway	๔,๐๘๗.๑๑๐	๒,๐๔๓.๕๕๕	๒,๐๔๓.๕๕๕	-	-
๕	งานต่อขยาย Taxiway B๒	๕๑๓.๓๒๗	๖๑.๕๙๙	๑๘๔.๗๙๘	๑๘๔.๗๙๘	๘๒.๑๓๒
๖	งานจ้างผู้ควบคุมงานก่อสร้าง	๓๙๖.๐๒๙	๔๔.๙๒๐	๑๐๗.๘๒๐	๑๐๗.๘๒๐	๑๓๕.๔๖๙
๗	งานจ้างที่ปรึกษาและติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม	๘๙.๕๘๐	๖๖.๖๑๐	๑๗.๙๖๓	๓.๓๓๗	๑.๖๗๐
	รวมเงินลงทุนงานที่ ๑ - ๗	๑๓,๖๘๖.๕๗๐	๓,๒๖๑.๙๓๘	๕,๔๕๓.๓๐๔	๓,๓๑๘.๕๐๓	๑,๖๕๒.๘๒๕
	สำรองราคาเปลี่ยนแปลง ร้อยละ ๑๐	๑,๓๖๖.๖๕๗	๓๒๖.๑๙๔	๕๕๕.๓๓๐	๓๓๑.๘๕๐	๑๖๕.๒๘๓
	รวมเงินลงทุน (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	๑๕,๐๕๓.๒๒๗	๓,๕๘๘.๑๓๒	๕,๙๙๘.๖๓๔	๓,๖๕๐.๓๕๓	๑,๘๑๘.๑๐๘
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗	๑,๐๕๓.๘๖๖	๒๕๑.๑๖๙	๔๑๙.๙๐๔	๒๕๕.๕๒๕	๑๒๗.๒๖๘
	รวมเงินลงทุนของโครงการ	๑๖,๑๐๗.๐๙๓	๓,๘๓๙.๓๐๑	๖,๔๑๘.๕๓๘	๓,๙๐๕.๘๗๘	๑,๙๔๕.๓๗๖
๘	งานชดเชยผลกระทบด้านเสียงเนื่องจากการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓	๕,๗๓๕.๖๐๐	๑,๘๒๓.๖๐๐	๙๑๒.๐๐๐	๓,๐๐๐.๐๐๐	-
	สำรองราคาเปลี่ยนแปลง ร้อยละ ๑๐	๕๗๓.๕๖๐	๑๘๒.๓๖๐	๙๑.๒๐๐	๓๐๐.๐๐๐	-
	รวมเงินค่าชดเชยผลกระทบด้านเสียง	๖,๓๐๙.๑๖๐	๒,๐๐๕.๙๖๐	๑,๐๐๓.๒๐๐	๓,๓๐๐.๐๐๐	-
	วงเงินลงทุนทั้งสิ้น	๒๒,๔๑๘.๒๕๓	๕,๘๔๕.๒๖๑	๗,๔๒๑.๗๓๘	๗,๒๐๕.๘๗๘	๑,๙๔๕.๓๗๖

หมายเหตุ ๑. วงเงินลงทุนไม่รวมค่าจ้างศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Health Impact Assessment เป็นเงิน ๓๑.๔๕๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งได้รับอนุมัติงบสำรองกรณีจำเป็นเร่งด่วนประจำปี ๒๕๕๗ มาดำเนินการแล้ว

๒. วงเงินลงทุนไม่รวมค่าจ้างสำรวจออกแบบก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ เป็นเงิน ๑๐๔.๔๐๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งได้รับอนุมัติงบลงทุนเพื่อดำเนินการปกติประจำปี ๒๕๕๙ (เพิ่มเติม) มาดำเนินการแล้ว

๓. เงินลงทุนงานที่ ๑-๕ มีที่มาราคาอ้างอิงจากที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขั้นตอนแบบร่างเบื้องต้น (Preliminary Design) Cost Estimation สัญญาเลขที่ ๖C๙-๖๐๑๐๐๙

๔. เงินลงทุนงานที่ ๖ อ้างอิงจากกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดอัตราค่าจ้างผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบหรือควบคุมงานก่อสร้าง พ.ศ.๒๕๖๐ ออกตาม พรบ. การจัดซื้อจัดจ้างฯ โดยใช้อัตราควบคุมงานก่อสร้างโครงการขนาดพิเศษระดับที่ ๓ (>๕,๐๐๐ ล้านบาท) ประเภทงานซับซ้อนมาก ใช้อัตราร้อยละ ๓

ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

๔) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ระบบทางวิ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตและรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างเพียงพอตลอดเวลา แม้ในขณะที่ต้องปิดทางวิ่งเส้นใดเส้นหนึ่งเพื่อการซ่อมบำรุงหรือในกรณีฉุกเฉิน และสามารถประหยัดทั้งค่าเชื้อเพลิงและระยะเวลาในการครอบครองทางวิ่งของเครื่องบินขนส่งสินค้า อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของทางวิ่งและทางขับ รวมถึงเป็นการรักษาคุณภาพการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา เพื่อไม่ให้สูญเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางด้านการบินและการขนส่งในอนาคต

๕) ความเหมาะสมทางการเงิน

๕.๑) สมมติฐาน

การประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายคำนวณบนหลักการของรายได้และค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มเพื่อให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศและพื้นที่การให้บริการที่เพิ่มขึ้น โดยโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีทางวิ่งเพิ่มขึ้นจาก ๒ ทางวิ่งเป็น ๓ ทางวิ่ง โดยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบินบนทางวิ่งจาก ๖๘ เที่ยวบินต่อชั่วโมง เป็น ๙๔ เที่ยวบิน/ชั่วโมง (สามารถเพิ่มขีดความสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น ๒๖ เที่ยวบินต่อชั่วโมง) การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินส่วนเพิ่มที่เรียกเก็บเงินได้สำหรับโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเริ่มรับรู้รายได้ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ซึ่งเป็นปีที่เริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ โดยใช้ปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในปี ๒๕๖๑ และใช้ข้อมูลทางการเงินในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ เป็นฐานในการประมาณการ

๕.๒) ผลตอบแทนทางการเงิน

ภายใต้วงเงินลงทุนและสมมติฐานประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบินของทางวิ่งเพิ่มขึ้น ๒๖ เที่ยวบินต่อชั่วโมง โดยมีวงเงินลงทุนรวม ๒๔,๖๕๑.๓๕๙ ล้านบาท (เงินลงทุนของโครงการ จำนวน ๒๒,๔๑๘.๒๕๓ ล้านบาท งานจ้างศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Health Impact Assessment จำนวน ๓๑.๔๕๘ ล้านบาท งานจ้างสำรวจออกแบบโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ จำนวน ๑๐๔.๔๐๐ ล้านบาท เงินลงทุนในสินทรัพย์ใหม่เพื่อทดแทนสินทรัพย์เก่าในปี ๒๕๗๕ และปี ๒๕๘๕ จำนวน ๒,๐๙๗.๒๔๘ ล้านบาท) และมีต้นทุนเฉลี่ยทางการเงินของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่อัตราร้อยละ ๙.๖๗ พบว่า โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่มีความคุ้มค่าในการลงทุน โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ติดลบ เท่ากับ ๙,๖๒๗.๗๑๐ ล้านบาท และมีอัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return : IRR) เท่ากับ ร้อยละ ๓.๗๔ ซึ่งน้อยกว่าต้นทุนเงินทุนเฉลี่ยทางการเงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ ๒๐ ปี ๙ เดือน

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่า ผลตอบแทนทางการเงินจากการลงทุนโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน แต่เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นส่วนหนึ่งในแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นของสนามบินที่จะต้องพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินในระยะยาว ซึ่งการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ บริเวณทางทิศตะวันตกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสามารถบรรเทาความแออัดของระบบทางวิ่งทางขับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งลดความล่าช้าของเที่ยวบินประหยัดค่าเชื้อเพลิง และสามารถรักษาคุณภาพการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลาในกรณีที่ทางวิ่งเส้นใดเส้นหนึ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องปิดซ่อมแซม

๕.๓) ผลต่อ...

๕.๓) ผลต่อฐานะทางการเงิน

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำประมาณการทางการเงิน (ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๑) ภายใต้สมมติฐานที่กำหนด เพื่อให้ทราบฐานะทางการเงิน เมื่อ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องลงทุนจำนวน ๓ โครงการ ประกอบด้วย โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓-๒๕๕๗) วงเงินลงทุนรวม ๖,๕๖๔.๒๔๘ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลง ร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) วงเงินลงทุนรวม ๕๒,๔๖๕.๐๓๘ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลง ร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ ๗ ไม่รวมดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง) และโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การศึกษาพบว่า ในช่วงปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๑ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะมีกำไรสุทธิตลอดระยะเวลา ๑๐ ปี รวมประมาณ ๓๒๓,๙๔๒.๔๖๔ ล้านบาท หรือเฉลี่ยกำไรสุทธิปีละ ๓๒,๓๙๔.๒๔๖ ล้านบาท ในขณะที่ประมาณการกระแสเงินสดในช่วงเดียวกันพบว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยังมีสภาพคล่องทางการเงินที่เพียงพอ ดังนั้น จะใช้เงินรายได้ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มาดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งจำนวน

๒.๓ มติคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ในคราวประชุมคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

๒.๓.๑ เห็นชอบโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงินลงทุน ๒๒,๔๑๘.๒๕๓ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๒.๓.๒ เห็นชอบงบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ โดยมีกรอบวงเงินดำเนินการ เป็นเงิน ๒๒,๔๑๘.๒๕๓ ล้านบาท และกรอบวงเงินเบิกจ่าย เป็นเงิน ๕,๘๔๕.๒๖๑ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๒.๓.๓ ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งงบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ รองรับต่อไป

๒.๓.๔ เห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เสนอโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพร้อมวงเงินลงทุนให้กระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนต่อไป

๒.๓.๕ ให้ฝ่ายบริหาร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รับข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไว้เป็นแนวทางดำเนินการ ดังนี้

๑) ในการเสนอโครงการฯ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาควรเพิ่มเติมผลการวิเคราะห์โครงการฯ ให้ครอบคลุมถึงผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยรวม โดยให้นับปัจจัยที่จะช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาประเทศ และนโยบายรัฐบาลที่จะให้ประเทศไทยเป็นประตูสู่ภูมิภาค (Gateway to Asean) โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) รวมทั้งส่งเสริมด้านการลงทุนและการท่องเที่ยวของประเทศ

๒) ติดตามความคืบหน้าการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ (Environmental Health Impact Assessment) ของโครงการต่างๆ ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อให้โครงการล่าช้า

๒.๔ ข้อเสนอของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาแล้ว เห็นสมควรเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๒.๔.๑ อนุมัติโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงินลงทุน ๒๒,๔๑๘.๒๕๓ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๒.๔.๒ อนุมัติงบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ โดยมีกรอบวงเงินดำเนินการ เป็นเงิน ๒๒,๔๑๘.๒๕๓ ล้านบาท และกรอบวงเงินเบิกจ่าย เป็นเงิน ๕,๘๔๕.๒๖๑ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๒.๔.๓ ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งงบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ รองรับต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๓. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงการคลัง และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว โดยสรุปสาระสำคัญของความเห็นของหน่วยงานได้ ดังนี้

๓.๑ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว เห็นว่าการดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ถือเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรักษาประสิทธิภาพในการให้บริการที่ต้องซ่อมบำรุงรักษาทางวิ่งเส้นที่ ๑ หรือเส้นที่ ๒ บรรเทาความล่าช้าและความแออัดของระบบทางวิ่งทางขับ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงไม่ขัดข้องในหลักการของโครงการดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ (Environmental Health Impact Assessment) โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่ได้ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศและประชาชน รวมทั้งเพื่อเป็นการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งทางด้านการเงินและการดำเนินโครงการของหน่วยงานรัฐ จึงเห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เมื่อได้รับความเห็นชอบรายงาน Environmental Health Impact Assessment จากสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมแล้ว ทั้งนี้ กระทรวงการคลังมีข้อสังเกตเพิ่มเติมดังนี้

๓.๑.๑ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มีอัตราผลตอบแทนของโครงการที่ต่ำ ซึ่งถึงแม้ว่าบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้วว่า การดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงิน

ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อย่างไรก็ตามบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรบริหารจัดการเรื่องการเงินและการลงทุนให้เหมาะสม โดยอาจพิจารณากำหนดแผนการบริหารความเสี่ยงในกรณีที่ผลการดำเนินงานทางการเงินไม่เป็นไปตามประมาณการที่ตั้งไว้ เพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินในอนาคตประกอบกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยังมีโครงการลงทุนอื่นๆ อย่างต่อเนื่องตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับการเติบโตทางด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ดังนั้นบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงควรให้ความสำคัญกับการวางแผนทางการเงินขององค์กรในระยะยาวเพื่อตอบสนองการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรพิจารณาผสมผสานรูปแบบ วิธีการ และเครื่องมือทางการเงินสำหรับการลงทุนเพื่อให้มีต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

๓.๑.๒ เนื่องจากที่ผ่านมาประสิทธิภาพการเบิกจ่ายลงทุนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำและโครงการลงทุนสำคัญบางโครงการมีความล่าช้าจากแผนงานมาก ดังนั้น เพื่อมิให้การดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกิดความล่าช้า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกระทรวงคมนาคมจึงควรกำกับติดตามการดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๓.๒ ความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๓.๒.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นได้ในระดับหนึ่ง รวมทั้งช่วยให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถบริหารจัดการระบบทางวิ่งทางขับในกรณีที่มีการซ่อมบำรุงรักษาหรือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยตามมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตาม เห็นควรปรับลดวงเงินค่างานก่อสร้างส่วนต่อขยาย Taxiway B๒ วงเงินรวม ๖๒๒.๓๑๑ ล้านบาท (รวมการประหยัดค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างร้อยละ ๓ สำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) เนื่องจากเป็นการพัฒนาขีดความสามารถของทางขับเพื่อรองรับการใช้งานลานจอดอากาศยานประชิดอาคารของอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทำให้วงเงินลงทุนของโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปรับลดลงจาก ๒๒,๔๑๘.๒๕๓ ล้านบาท เป็น ๒๑,๗๙๕.๙๔๑ ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะสามารถลงนามผูกพันในสัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ เมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ (Environmental Health Impact Assessment) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว

๓.๒.๒ เพื่อให้โครงการฯ เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งใช้มาตรฐานการก่อสร้างที่เหมาะสม รวมถึงควรพิจารณามาตรการอื่นๆ ที่จะช่วยบริหารจัดการน้ำใต้ดินบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะช่วยป้องกันหรือลดระดับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับทางวิ่งเส้นที่ ๓ ได้ในอนาคตรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ภายในท่าอากาศยาน เพื่อให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย

จำกัด (มหาชน) สามารถใช้ประโยชน์ทางวิ่งได้เต็มประสิทธิภาพ และช่วยลดภาระค่าซ่อมบำรุงระบบทางวิ่งทางขับในภาพรวม ทั้งนี้ ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนหลักการของความประหยัดและมีประสิทธิภาพ รวมถึงจัดทำแผนการซ่อมแซมใหญ่ทางวิ่งเส้นที่ ๑ และทางวิ่งเส้นที่ ๒ ให้สอดคล้องกับการเปิดใช้งานทางวิ่งเส้นที่ ๓ เพื่อรักษาระดับคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสม่ำเสมอ

๒) ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดทำแนวทางการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๔ ให้สอดคล้องกับแนวโน้มปริมาณการจราจรทางอากาศในอนาคต พร้อมทั้งกำหนดมาตรการรองรับสถานการณ์ดังกล่าว เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดต่อความล่าช้าและคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓) ปฏิบัติตามแนวทางการชดเชยและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ โดยเฉพาะผลกระทบด้านเสียง ให้เป็นไปตามผลการศึกษารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพที่จะได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างเคร่งครัดเหมาะสม และเป็นธรรมต่อทุกฝ่ายด้วย

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๔.๑ ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒ (Action Plan)

โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เสนอ สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในข้อ ๖ ด้านการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม ด้านคมนาคมทางอากาศ โดยปรับปรุงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในส่วนของแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้บรรจุโครงการดังกล่าวไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒ (Action Plan) ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๑ โดยโครงการนี้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคตและในช่วงเวลาที่ต้องปิดทางวิ่งเส้นที่ ๑ หรือทางวิ่งเส้นที่ ๒ เพื่อการซ่อมบำรุงหรือในกรณีฉุกเฉิน การมีทางวิ่งเส้นที่ ๓ จะสามารถรักษาคุณภาพการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลาเพื่อไม่ให้สูญเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางด้านการบินและการขนส่งในอนาคต ซึ่งขณะนี้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสร็จเรียบร้อยแล้วอยู่ในขั้นตอนเตรียมประกวดราคา โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ภายในปี ๒๕๖๒ และคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๔

๔.๒ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน

รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แสดงการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินซึ่งไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนของโครงการ อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่า โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผลประโยชน์ตอบแทนที่ไม่ได้คิดมูลค่าทางการเงิน เช่น สามารถบรรเทาความแออัดของระบบทางวิ่งทางขับ ความล่าช้าของเที่ยวบิน การประหยัดค่าเชื้อเพลิง รักษาระดับความปลอดภัยและสามารถรักษาคุณภาพการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพในช่วงเวลาที่มีการปิดซ่อมทางวิ่ง นอกจากนี้ยังสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้ ดังนั้น หากมีการคิดมูลค่าดังกล่าว รวมอยู่ในการวิเคราะห์โครงการ จะทำให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน

๔.๓ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภท ขนาด และวิธีปฏิบัติสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ (Environmental Health Impact Assessment) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณานำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาตามขั้นตอนแล้วเมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๘ ซึ่งได้มีการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการมาอย่างต่อเนื่อง โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการได้พิจารณาครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ ขณะนี้อยู่ระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปรับปรุงแก้ไขเพื่อเสนอสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะสามารถลงนามในสัญญาก่อสร้างโครงการได้เมื่อ Environmental Health Impact Assessment ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว

๔.๔ การดำเนินการตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่ ครม. กำหนด (ตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป)

ทั้งนี้ ในส่วนความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เสนอให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปรับลดวงเงินค่างานก่อสร้างส่วนต่อขยาย Taxiway B๒ วงเงินรวม ๖๒๒.๓๑๑ ล้านบาท (รวมค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างร้อยละ ๓ สำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) เนื่องจากการพัฒนาขีดความสามารถของทางขับเพื่อรองรับการใช้งานลานจอดอากาศยานประชิดอาคารของอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้วงเงินลงทุนของโครงการโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปรับลดลงจาก ๒๒,๔๑๘.๒๕๓ ล้านบาท เป็น ๒๑,๗๙๕.๙๔๑ ล้านบาท นั้น กระทรวงคมนาคมมีความเห็นสอดคล้องกับความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับทราบและเห็นด้วยกับการปรับลดวงเงินโครงการดังกล่าวด้วยแล้ว

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินลงทุนรวม ๒๑,๗๙๕.๙๔๑ ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะสามารถลงนามผูกพันในสัญญาก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ เมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ (Environmental Health Impact Assessment) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๔๐

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ nattasit.jin@otp.go.th