

# ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๒๓๘



กค. 164  
วันที่ 31.๕๑.๖5  
เวลา 15.01

สค. (eMail)  
ส่ง : กค.  
รับที่ : ร9089/65  
31 ส.ค. 2565 เวลา 14.40 น.



กระทรวงคมนาคม  
ถนนราชดำเนินนอก  
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๕

เรื่อง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
  ๒. สำเนาหนังสือบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ด่วนที่สุด ที่ ทอท. ๑๔๐๘๙/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๔
  ๓. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๗/๓๓๙๖ ลงวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๕
  ๔. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๓๑๖๖ ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๕
  ๕. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/๓๙๑๑ ลงวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๕
  ๖. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐบาลที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด รวมทั้งสอดคล้องและเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

## ๑. เรื่องที่เสนอ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เสนอขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ วงเงินลงทุน ๓๖,๘๒๙.๔๔๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ๙๒๑.๖๐๐ ล้านบาท)

## ๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง ซึ่งต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ทั้งนี้ การดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง

ระยะที่ ๓...

ระยะที่ ๓ ดังกล่าว จะเป็นการคืนสภาพขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารท่าอากาศยานดอนเมืองที่จำนวน ๔๐ ล้านคนต่อปี และพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งผู้โดยสารทางอากาศและทางภาคพื้นให้มีประสิทธิภาพ ลดความแออัดระบบจราจรภายในท่าอากาศยาน จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็วต่อไป

### ๓. สรุปสาระสำคัญและข้อเท็จจริง

#### ๓.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

๓.๑.๑ เพื่อเป็นการคืนสภาพขีดความสามารถเดิมของท่าอากาศยานดอนเมือง และพัฒนาเต็มศักยภาพของพื้นที่ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ ๔๐ ล้านคนต่อปี โดยดำเนินการรื้อถอน อาคารผู้โดยสารภายในประเทศเดิมและก่อสร้างอาคารผู้โดยสารอาคาร ๓ เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสาร ระหว่างประเทศได้ ๑๘ ล้านคนต่อปี ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารอาคาร ๑ เพื่อรองรับผู้โดยสารภายในประเทศ ทั้งนี้ การปรับปรุงอาคารผู้โดยสารอาคาร ๑ เป็นการปรับปรุงเพื่อฟื้นฟูสภาพอาคารให้อยู่ในสภาพใหม่ และยกระดับการให้บริการผู้โดยสาร โดยเมื่อแล้วเสร็จอาคารผู้โดยสารอาคาร ๑ และอาคาร ๒ จะรองรับผู้โดยสาร ภายในประเทศประมาณ ๒๒ ล้านคนต่อปี

๓.๑.๒ เพื่อให้ระบบขนส่งผู้โดยสารทางอากาศและทางภาคพื้นมีประสิทธิภาพ ลดความแออัดระบบจราจรภายในท่าอากาศยาน รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งทางราง

๓.๑.๓ เพื่อเป็นการดำเนินงานสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ เศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ โดยถือเป็นการขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร ของระบบท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานคร และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการบินภายในประเทศ ตลอดจนพัฒนาคุณภาพการให้บริการเพื่อให้ท่าอากาศยาน ดอนเมือง มีความยั่งยืนในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและผู้โดยสาร รวมทั้งกิจกรรมทางด้านการบิน ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

#### ๓.๒ เป้าหมายและแนวทางดำเนินการ

เป็นการดำเนินการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ให้แล้วเสร็จ เพื่อเป็นการคืนสภาพขีดความสามารถเดิมของท่าอากาศยานดอนเมืองและพัฒนาเต็มศักยภาพของพื้นที่ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ ๔๐ ล้านคนต่อปี โดยเนื้องานโครงการฯ ประกอบด้วย ๖ กลุ่มงาน ได้แก่

##### กลุ่มงานที่ ๑ : งานพัฒนาด้านทิศใต้

ได้แก่ งานปรับปรุงระบบถนนภายในท่าอากาศยานดอนเมือง (ด้านทิศใต้) งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารอาคาร ๓ พร้อมอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข ๖ งานปรับปรุง อาคารจอดรถยนต์ ๗ ชั้นเป็นลานจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร งานปรับปรุงคลังสินค้าหมายเลข ๑ และ ๒ งานก่อสร้างกลุ่มอาคารบำรุงรักษา และพื้นที่พักขยะ งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ และงานก่อสร้างอาคาร ดับเพลิงและกู้ภัยด้านทิศใต้

## กลุ่มงานที่ ๒ : งานพัฒนาพื้นที่ด้านทิศเหนือ

ได้แก่ งานปรับปรุงระบบถนนภายในท่าอากาศยานดอนเมือง (ด้านทิศเหนือ) งานปรับปรุงหลุมจอดอากาศยานด้านทิศเหนือ งานก่อสร้างขยายอาคารเทียบเครื่องบินด้านทิศเหนือ งานก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบิน งานก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์พนักงาน งานก่อสร้างอาคารรับรองพิเศษ VIP งานก่อสร้างอาคารสำนักงานท่าอากาศยานดอนเมือง งานปรับปรุงอาคารส่วนกลาง และงานก่อสร้างทางเชื่อมอาคารระหว่างอาคารสำนักงานใหญ่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และท่าอากาศยานดอนเมือง

## กลุ่มงานที่ ๓ : งานก่อสร้างในพื้นที่เขตปฏิบัติการการบิน

ได้แก่ งานก่อสร้าง Rapid Exit Taxiway บริเวณทางวิ่ง 21L/03R และ Exit Taxiway เชื่อมต่อทางขับสาย B และ C งานปรับปรุงพื้นที่ด้านทิศใต้ เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการการบิน ก่อสร้างลานจอดอากาศยาน และอาคารผู้โดยสารการบินทั่วไป (General Aviation : GA) และงานก่อสร้างลานจอดอากาศยานด้านทิศเหนือพร้อมทางขับเชื่อมต่อ ปรับปรุงลานจอดภายในท่าอากาศยานดอนเมืองและปรับปรุงพื้นที่ด้านทิศเหนือเป็นเขตการบิน

กลุ่มงานที่ ๔ : งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารอาคาร ๑ อาคารเทียบเครื่องบินด้านทิศเหนือ และอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข ๒ - ๔

## กลุ่มงานที่ ๕ : งานสนับสนุนโครงการพัฒนา

ได้แก่ งานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค

## กลุ่มงานที่ ๖ : งานสิ่งแวดล้อม

ได้แก่ งานจ้างติดตามตรวจสอบและเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะการปรับปรุงและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓

### ๓.๓ วงเงินลงทุน

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ มีประมาณการเงินลงทุนรวม ๓๖,๘๒๙.๔๙๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ๙๒๑.๖๐๐ ล้านบาท) ทั้งนี้ วงเงินลงทุนดังกล่าวไม่รวมการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ซึ่งได้ใช้งบสำรองกรณีจำเป็นเร่งด่วนปี ๒๕๖๐ ของท่าอากาศยานดอนเมือง จำนวน ๑๒.๙๔๗ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และงานจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบที่จะใช้งบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติประจำปี ๒๕๖๕ (เพิ่มเติม) มาดำเนินการ จำนวน ๗๗๑.๖๕๑ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) โดยงานจ้างที่ปรึกษาดังกล่าวไม่รวมงานจ้างงานออกแบบอาคารบำรุงรักษา พื้นที่พักขยะ และอาคารดับเพลิงและกู้ภัยด้านทิศใต้ ซึ่งทั้งสองงานดังกล่าว บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการออกแบบเอง โดยมีรายละเอียดแผนการเบิกจ่ายเงินลงทุนดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| ลำดับ                                | รายละเอียดงาน                                                                              | วงเงินลงทุน<br>(ล้านบาท) | ปีงบประมาณ |           |           |           |           |           |           |      |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|
|                                      |                                                                                            |                          | ๒๕๖๖       | ๒๕๖๗      | ๒๕๖๘      | ๒๕๖๙      | ๒๕๗๐      | ๒๕๗๑      | ๒๕๗๒      | ๒๕๗๓ |
| ๑                                    | กลุ่มงานที่ ๑ : งานพัฒนาด้านทิศใต้                                                         | ๑๕,๐๗๖.๙๙๖               | ๙๐.๙๙๖     | ๒,๒๔๘.๔๖๑ | ๔,๘๘๘.๔๙๒ | ๔,๑๙๗.๓๙๙ | ๓,๗๑๒.๙๓๑ | ๘,๗๒๑     | -         | -    |
| ๒                                    | กลุ่มงานที่ ๒ : งานพัฒนาพื้นที่ด้านทิศเหนือ                                                | ๓,๘๑๑.๒๕๓                | -          | -         | -         | ๔๒๕.๐๔๐   | ๗๔๙.๑๒๑   | ๑,๔๕๘.๘๘๗ | ๑,๑๗๘.๒๐๕ | -    |
| ๓                                    | กลุ่มงานที่ ๓ : งานก่อสร้างในพื้นที่เขต<br>ปฏิบัติการการบิน                                | ๓,๖๕๕.๔๗๙                | -          | ๑,๑๗๙.๐๒๙ | ๑,๓๖๗.๕๘๔ | ๑,๑๐๓.๘๓๓ | ๕.๐๓๓     | -         | -         | -    |
| ๔                                    | กลุ่มงานที่ ๔ : งานปรับปรุงอาคาร<br>ผู้โดยสาร อาคาร ๑ อาคารเทียบเครื่องบิน<br>ด้านทิศเหนือ | ๖,๘๐๑.๒๖๙                | -          | -         | -         | -         | ๙๘๕.๓๗๓   | ๓,๖๖๒.๙๖๑ | ๒,๑๕๒.๙๓๕ | -    |
| ๕                                    | กลุ่มงานที่ ๕ : งานสนับสนุนโครงการพัฒนา                                                    | ๑,๑๓๗.๔๙๕                | -          | ๒๙๔.๑๑๘   | ๓๖๐.๗๓๗   | ๓๖๐.๗๓๗   | ๑๒๑.๙๐๓   | -         | -         | -    |
| ๖                                    | กลุ่มงานที่ ๖ : งานสิ่งแวดล้อม                                                             | ๒๕.๔๙๓                   | ๓.๓๑๔      | ๓.๓๑๔     | ๓.๓๑๔     | ๓.๓๑๔     | ๓.๓๑๔     | ๓.๓๑๔     | ๕.๖๐๙     | -    |
| รวมงบประมาณลงทุนกลุ่มงานที่ ๑-๖      |                                                                                            | ๓๐,๕๐๗.๙๘๕               | ๙๔.๓๐๖     | ๓,๗๒๘.๙๒๒ | ๖,๕๕๐.๑๒๗ | ๖,๐๙๐.๓๒๓ | ๕,๕๗๗.๖๗๕ | ๕,๑๓๓.๘๘๓ | ๓,๓๓๖.๗๔๙ | -    |
| สำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐        |                                                                                            | ๓,๐๕๐.๗๙๙                | ๙.๔๓๑      | ๓๗๒.๔๙๒   | ๖๕๕.๐๑๓   | ๖๐๙.๐๓๒   | ๕๕๗.๗๖๘   | ๕๑๓.๓๘๘   | ๓๓๓.๖๗๕   | -    |
| รวมเงินลงทุน (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) |                                                                                            | ๓๓,๕๕๘.๗๘๔               | ๑๐๓.๗๓๗    | ๔,๐๙๗.๔๑๔ | ๗,๒๐๕.๑๔๐ | ๖,๖๙๙.๓๕๕ | ๖,๑๓๕.๔๔๓ | ๕,๖๔๗.๒๗๑ | ๓,๖๗๐.๔๒๔ | -    |
| ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗              |                                                                                            | ๒,๓๔๙.๑๑๕                | ๗.๒๖๒      | ๒๘๖.๘๑๙   | ๕๐๔.๓๖๐   | ๔๖๘.๙๕๕   | ๔๒๙.๔๘๑   | ๓๙๕.๓๐๙   | ๒๕๖.๗๒๙   | -    |
| รวมเงินลงทุนของโครงการ               |                                                                                            | ๓๕,๙๐๗.๘๙๙               | ๑๑๐.๙๙๙    | ๔,๓๘๔.๒๓๓ | ๗,๗๐๙.๕๐๐ | ๗,๑๖๘.๓๑๐ | ๖,๕๖๔.๙๒๔ | ๖,๐๔๒.๕๘๐ | ๓,๙๒๗.๑๕๓ | -    |
| ดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง              |                                                                                            | ๙๒๑.๖๐๐                  | -          | ๑๒๙.๐๐๐   | ๓๔๒.๖๐๐   | ๔๕๐.๐๐๐   | -         | -         | -         | -    |
| รวมเงินลงทุนของโครงการทั้งสิ้น       |                                                                                            | ๓๖,๘๒๙.๔๙๙               | ๑๑๐.๙๙๙    | ๔,๕๑๓.๒๓๓ | ๘,๐๕๒.๑๐๐ | ๗,๖๑๘.๓๑๐ | ๖,๕๖๔.๙๒๔ | ๖,๐๔๒.๕๘๐ | ๓,๙๒๗.๑๕๓ | -    |

### ๓.๔ แผนการดำเนินงาน

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ มีระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่  
ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๗๒ (การออกแบบและการก่อสร้าง) โดยมีแผนการดำเนินงานสรุปได้ ดังนี้

|                                           | รายละเอียดงานดำเนินการ                                                                                               | ระยะเวลา | ปีงบประมาณ |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|------------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|--|--|--|
|                                           |                                                                                                                      |          | 2564       |    |    |    | 2565 |    |    |    | 2566 |    |    |    | 2567 |    |    |    | 2568 |    |    |    | 2569 |    |    |    | 2570 |    |    |    | 2571 |    |    |    | 2572 |  |  |  |
|                                           |                                                                                                                      |          | Q1         | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 |      |  |  |  |
| แผนการดำเนินการโครงการพัฒนา ทม. ระยะที่ 3 |                                                                                                                      |          |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 1                                         | ขั้นตอนการกรทิจำรณำ EIA                                                                                              | 16       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 2                                         | ขั้นตอนการขออนุมัติโครงการ                                                                                           | 12       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 3                                         | ขั้นตอนคำำเนินการออกแบบ                                                                                              |          |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 3.1                                       | งานที่คำำเนินการจ้างออกแบบ                                                                                           |          |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 3.1.1                                     | ขอบบประมาณประจำปี 2565 (เพิ่มเติม)                                                                                   | 6        |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 3.1.2                                     | จัดทำ TOR จ้างผู้ออกแบบ                                                                                              | 6        |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 3.1.3                                     | จัดหาผู้ออกแบบ                                                                                                       | 5        |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 3.1.4                                     | คำำเนินการออกแบบ                                                                                                     | 14       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 3.2                                       | งานที่ ทอท ออกแบบเอง                                                                                                 | 12       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4                                         | แผนก่อสร้าง                                                                                                          |          |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.1                                       | งานก่อสร้างตามโครงการที่ ทอท คำำเนินการออกแบบเอง                                                                     |          |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.1.1                                     | จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง                                                                                              | 6        |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.1.2                                     | งานก่อสร้างอาคารบำำรุงรักษา และพื้นที่ทอชยะ                                                                          | 14       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.1.3                                     | งานก่อสร้างอาคารดับเพลิงและกู้ภัยด้ำนทิศใต้                                                                          | 12       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.2                                       | งานก่อสร้างตามโครงการที่คำำเนินการจ้างผู้ออกแบบ                                                                      |          |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.2.1                                     | จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง และควบคุมงานที่คำำเนินการจ้างออกแบบ                                                          | 6        |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.2.2                                     | กลุ่มงานที่ 1 งานพัฒนาด้านทิศใต้                                                                                     | 41       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.2.3                                     | กลุ่มงานที่ 2 งานพัฒนาด้านทิศเหนือ                                                                                   | 48       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.2.4                                     | กลุ่มงานที่ 3 งานก่อสร้างในพื้นที่เขตปฏิบัติการการบิน                                                                | 30       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.2.5                                     | กลุ่มงานที่ 4 งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร อาคาร 1 อาคารเทียบเครื่องบินด้ำนทิศเหนือ และ อาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 2-4 | 20       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |
| 4.2.6                                     | กลุ่มงานที่ 5 งานสนับสนุนโครงการพัฒนา                                                                                | 34       |            |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |  |  |  |

๓.๕ การบริหาร...

### ๓.๕ การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓

#### ๓.๕.๑ ปัจจัยความเสี่ยง

เนื่องจากงานก่อสร้างในโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ เป็นการก่อสร้างบนพื้นที่เดิมที่มีการให้บริการอยู่ในปัจจุบัน และจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารทดแทนให้แล้วเสร็จ จึงจะสามารถเริ่มงานก่อสร้างบนพื้นที่นั้น ๆ ได้ ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินงานในพื้นที่ที่มีการให้บริการได้ หรือการก่อสร้างอาคารทดแทนล่าช้า อาจส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินโครงการฯ ได้ตามแผนที่กำหนดไว้

#### ๓.๕.๒ แผนบริหารจัดการความเสี่ยง

เพื่อให้การบริหารจัดการความเสี่ยงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ จะต้องทำการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยง (Root Cause Analysis) เพื่อประเมินโอกาสเกิดและผลกระทบ (Likelihood x Impact) ต่อการดำเนินโครงการฯ ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสี่ยงที่ไม่สามารถดำเนินโครงการฯ ได้ตามแผนที่กำหนด ดังนั้น ในการดำเนินโครงการฯ จึงต้องจัดลำดับความสำคัญก่อสร้างในพื้นที่ที่มีผลกระทบต่อการใช้งานน้อยที่สุดก่อน (Minimize Operation Impact) เมื่อได้พื้นที่ให้บริการใหม่ตามโครงการฯ แล้ว จึงย้ายการให้บริการมายังพื้นที่ใหม่ และเริ่มดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่อื่น ๆ ต่อไป สำหรับงานก่อสร้างอาคารทดแทนและงานรื้อถอนต่าง ๆ นั้น จะต้องพิจารณาขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความรัดกุม และประสานผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอก เพื่อจัดทำแผนงานและขั้นตอนขณะก่อสร้างที่สามารถดำเนินการได้จริง โดยระหว่างการก่อสร้างจะต้องติดตามและประเมินแผนงานในทุกช่วงเวลา เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาความล่าช้าการดำเนินโครงการฯ

### ๓.๖ ความเหมาะสมทางการเงิน

#### ๓.๖.๑ สมมติฐาน

ในการประมาณการรายได้ ค่าใช้จ่าย จะคิดบนหลักการของรายได้และค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศและพื้นที่การให้บริการที่เพิ่มขึ้น โดยโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ เป็นการดำเนินการเพื่อคืนสภาพขีดความสามารถเดิมรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ โดยสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินได้ที่ ๔๐ - ๕๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง และรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ที่ ๔๐ ล้านคนต่อปี (แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศ ๒๒ ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารระหว่างประเทศ ๑๘ ล้านคนต่อปี) ตามคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารส่วนเพิ่มที่เรียกเก็บเงินได้ตั้งแต่ปีเริ่มเปิดดำเนินการโครงการฯ ในปี ๒๕๗๓

#### ๓.๖.๒ ผลตอบแทนทางการเงิน

ภายใต้วงเงินลงทุนและสมมติฐานประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก ๓๐ ล้านคนต่อปี เป็น ๔๐ ล้านคนต่อปี โดยมีวงเงินลงทุนรวม ๓๗,๗๔๕.๗๕๒ ล้านบาท และมีต้นทุนเฉลี่ยทางการเงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่อัตราร้อยละ ๗.๕๔ พบว่า โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ไม่คุ้มค่าในการลงทุน โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ติดลบ เท่ากับ ๒,๘๔๘.๐๙๒ ล้านบาท และมีอัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return : IRR) เท่ากับ ร้อยละ ๖.๗๔ ซึ่งน้อยกว่าต้นทุนเงินกู้เฉลี่ยทางการเงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ ๑๑ ปี ๘ เดือน ทั้งนี้ วงเงินลงทุนรวม ๓๗,๗๔๕.๗๕๒ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) วงเงินลงทุนเริ่มต้นของโครงการฯ จำนวน ๓๖,๘๒๙.๔๙๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ๙๒๑.๖๐๐ ล้านบาท)

๒) เงินลงทุนในสินทรัพย์ใหม่เพื่อทดแทนสินทรัพย์เก่า (Replacement CAPEX) ในปี ๒๕๘๒ ปี ๒๕๙๒ และปี ๒๖๐๒ จำนวนปีละ ๔๓.๘๘๕ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) รวมเป็นเงิน ๑๓๑.๖๕๕ ล้านบาท

๓) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน ๑๒.๙๔๗ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๔) งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ เป็นเงิน ๗๗๑.๖๕๑ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าผลตอบแทนทางการเงินจากการลงทุนโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ จะไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน โดยมีผลตอบแทนติดลบค่อนข้างสูง แต่จำเป็นต้องดำเนินการ เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเพื่อรองรับการเชื่อมโยงระบบคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง และทางอากาศ โดยไม่ได้มุ่งเน้นทางด้านรายได้เป็นหลัก และเป็นการดำเนินการเพื่อให้การให้บริการกลับมาอยู่ในระดับมาตรฐานที่เหมาะสม

### ๓.๖.๓ การวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงิน (Sensitivity Analysis)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของการศึกษาผลตอบแทนทางการเงินโดยการปรับลดรายได้ ค่าใช้จ่ายลงร้อยละ ๑๐ และโดยการปรับเพิ่มรายได้ ค่าใช้จ่ายขึ้นร้อยละ ๑๐ รวมถึงการปรับเงินลงทุนเพิ่มร้อยละ ๑๐ สรุปผลการวิเคราะห์ได้ ดังนี้

| กรณี                    | เพิ่ม/ลด<br>(ร้อยละ) | IRR<br>(ร้อยละ) | NPV<br>(ล้านบาท) | ระยะเวลาคืนทุน<br>(ปี) |
|-------------------------|----------------------|-----------------|------------------|------------------------|
| กรณีพื้นฐาน (Base Case) | -                    | ๖.๗๔            | (๒,๘๔๘.๐๙๒)      | ๑๑ ปี ๘ เดือน          |
| รายได้                  | +๑๐%                 | ๗.๗๗            | ๘๗๔.๓๗๑          | ๑๐ ปี ๓ เดือน          |
| รายได้                  | -๑๐%                 | ๕.๖๑            | (๖,๕๗๐.๕๕๕)      | ๑๓ ปี ๗ เดือน          |
| ค่าใช้จ่าย              | +๑๐%                 | ๖.๓๒            | (๔,๒๘๓.๘๘๓)      | ๑๒ ปี ๔ เดือน          |
| ค่าใช้จ่าย              | -๑๐%                 | ๗.๑๕            | (๑,๔๑๒.๓๐๑)      | ๑๑ ปี ๒ เดือน          |
| เงินลงทุน               | +๑๐%                 | ๖.๐๘            | (๕,๖๐๙.๓๕๓)      | ๑๒ ปี ๙ เดือน          |

เมื่อพิจารณาความอ่อนไหวของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ พบว่าโครงการฯ มีความอ่อนไหวในด้านรายได้มากกว่าด้านค่าใช้จ่าย เนื่องจากรายได้ที่เปลี่ยนแปลงจะทำให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิเปลี่ยนแปลงมากกว่าค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลง คือ เมื่อรายได้เพิ่มขึ้น - ลดลง ร้อยละ ๑๐ จะทำให้มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ ๘๗๔.๓๗๑ ล้านบาท และติดลบ ๖,๕๗๐.๕๕๕ ล้านบาทตามลำดับ ในขณะที่เมื่อค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น - ลดลง ร้อยละ ๑๐ จะมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิติดลบ ๔,๒๘๓.๘๘๓ ล้านบาท และติดลบ ๑,๔๑๒.๓๐๑ ล้านบาท ตามลำดับ และเมื่อเงินลงทุนเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๐ จะมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิติดลบ ๕,๖๐๙.๓๕๓ ล้านบาท แสดงให้เห็นถึงส่วนต่างที่มากกว่าของรายได้ เมื่อมีการเพิ่ม - ลด รายได้ ค่าใช้จ่าย และเงินลงทุน เมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าปัจจุบันสุทธิจากกรณีฐานซึ่งมีมูลค่าติดลบ ๒,๘๔๘.๐๙๒ ล้านบาท ดังนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงจำเป็นต้องดำเนินการตามสมมติฐานประมาณการรายได้ให้เป็นไปตามที่กำหนดเพื่อให้ผลตอบแทนโครงการเป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้

### ๓.๖.๔ ผลต่อฐานะทางการเงิน

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำประมาณการทางการเงิน (ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓) ภายใต้สมมติฐานที่กำหนดเพื่อให้ทราบฐานะทางการเงิน เมื่อบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องลงทุนจำนวน ๔ โครงการ ประกอบด้วย โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗) มีวงเงินลงทุนรวม ๗,๙๒๔.๔๐๔ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) มีวงเงินลงทุนรวม ๔๘,๒๑๓.๕๓๕ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ไม่รวมดอกเบียระหว่างก่อสร้าง) โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ที่ได้รวมการชดเชยผลกระทบด้านเสียง เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ เป็นเงิน ๖,๑๖๑.๓๔๑ ล้านบาท) มีวงเงินลงทุนรวม ๒๕,๓๖๓.๕๑๒ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ มีวงเงินลงทุนรวม ๓๕,๙๐๗.๘๙๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) การศึกษาพบว่าในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะมีกำไรสุทธิตลอดระยะเวลา ๑๐ ปี รวมประมาณ ๑๗๒,๒๕๑.๐๘๐ ล้านบาท หรือเฉลี่ยกำไรสุทธิ ปีละ ๑๗,๒๒๕.๑๐๘ ล้านบาท โดยคาดว่าบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะขาดสภาพคล่องในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ เป็นเงิน ๔๐,๒๗๐.๐๐๐ ล้านบาท

### ๓.๖.๕ การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำประมาณการสัดส่วนทางการเงินที่สำคัญในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

| รายการ                             | ๒๕๖๔    | ๒๕๖๕    | ๒๕๖๖  | ๒๕๖๗  | ๒๕๖๘  | ๒๕๖๙  | ๒๕๗๐  | ๒๕๗๑  | ๒๕๗๒  | ๒๕๗๓  |
|------------------------------------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Current Ratio (เท่า)               | ๑.๑๗    | ๐.๙๗    | ๐.๘๔  | ๐.๖๐  | ๐.๗๓  | ๑.๐๑  | ๐.๖๘  | ๐.๙๑  | ๑.๑๗  | ๑.๖๒  |
| Debt/Equity Ratio (เท่า)           | ๐.๗๓    | ๑.๐๒    | ๐.๘๙  | ๐.๗๗  | ๐.๖๖  | ๐.๕๖  | ๐.๔๙  | ๐.๔๓  | ๐.๓๘  | ๐.๓๒  |
| Debt Service Coverage Ratio (เท่า) | (๓.๙๖)  | ๑.๗๒    | ๑๑.๕๑ | ๔.๓๖  | ๔.๐๐  | ๕.๕๑  | ๓.๑๑  | N/A   | N/A   | N/A   |
| Return on Assets : ROA (%)         | (๑๑.๙๖) | (๓.๓๙)  | ๘.๒๘  | ๙.๘๘  | ๑๐.๕๗ | ๑๑.๐๐ | ๑๑.๘๓ | ๑๑.๗๔ | ๑๑.๕๗ | ๑๒.๒๖ |
| Return on Equity : ROE (%)         | (๒๐.๗๔) | (๖.๘๖)  | ๑๕.๖๓ | ๑๗.๕๐ | ๑๗.๕๖ | ๑๗.๑๒ | ๑๖.๕๓ | ๑๕.๗๘ | ๑๔.๙๖ | ๑๕.๒๔ |
| Profit Margin on Sales (%)         | (๒๘.๘๖) | (๒๑.๖๗) | ๒๗.๒๐ | ๓๐.๐๑ | ๓๐.๙๗ | ๓๑.๓๙ | ๓๑.๔๖ | ๓๑.๐๘ | ๓๐.๔๙ | ๓๐.๖๑ |

จากประมาณการทางการเงินระยะยาวที่จัดทำขึ้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีอัตราส่วน Current Ratio ค่อนข้างต่ำในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๗๑ โดยต่ำกว่า ๑.๐ เท่า ซึ่งอาจทำให้ขาดสภาพคล่องในการชำระหนี้ระยะสั้น เนื่องจากการใช้เงินลงทุนเพื่อก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ต่าง ๆ จำนวนหลายโครงการ อย่างไรก็ตาม ยังมีอัตราส่วน Debt/Equity Ratio ไม่เกิน ๑.๕ เท่า แสดงถึงสัดส่วนหนี้สินต่อทุนที่ยังต่ำและอยู่ในกรอบนโยบายการบริหารจัดการอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และแสดงถึงความสามารถในการจัดหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมได้ รวมถึงมีค่า Debt Service Coverage Ratio (DSCR) ที่ยังอยู่ในเกณฑ์ปกติยกเว้นปี ๒๕๖๔ ที่ขาดสภาพคล่องในระยะสั้น โดยในช่วงปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๓ มีค่า DSCR ไม่สามารถคำนวณได้ เนื่องจากการชำระคืนเงินกู้ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ครบทั้งหมดในปี ๒๕๗๐ จึงทำให้ไม่มีภาระหนี้สินและดอกเบี้ยจ่าย แสดงว่าบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความสามารถจ่ายคืนดอกเบี้ยและหนี้สินอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีอัตราส่วน ROA และ ROE ต่ำเนื่องจากรายได้ที่ลดลงจากผลกระทบของโควิด ๑๙ และจะกลับมาอยู่ในเกณฑ์ปกติในช่วงปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๓ ร้อยละ ๘ - ๑๒ และร้อยละ ๑๕ - ๑๗ ตามลำดับ และมี Profit Margin on Sales ติดลบในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ และจะกลับมาปกติในช่วงปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๓

มีค่าเฉลี่ย...

มีค่าเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๓๐.๔๐ เมื่อพิจารณาในภาพรวมแล้วฐานะทางการเงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พบว่าในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ คาดว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะขาดสภาพคล่องทางการเงินประมาณ ๔๐,๒๗๐.๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งจำเป็นต้องจัดหาแหล่งเงินทุนจากภายนอกเพิ่มเติมเพื่อเสริมสภาพคล่อง แต่หลังจากนั้นหากสถานการณ์ทางการเงินกลับมาเป็นปกติ สถานะทางการเงินจะอยู่ในเกณฑ์ดี

### ๓.๖.๖ แหล่งที่มาของเงินทุน

เมื่อพิจารณากระแสเงินสดของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๙ คาดว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะขาดสภาพคล่องทางการเงินซึ่งจำเป็นต้องจัดหาแหล่งเงินทุนจากภายนอกเพิ่มเติม เพื่อเสริมสภาพคล่อง สำหรับแหล่งเงินลงทุนที่ใช้ในโครงการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะใช้แหล่งเงินทุนจากภายใน คือ เงินรายได้ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นอันดับแรก และหากสภาพคล่องจากการดำเนินงานไม่เพียงพอสำหรับโครงการลงทุนต่าง ๆ จึงจะจัดหาแหล่งเงินทุนจากภายนอกมาชดเชย ซึ่งจากการลงทุนในโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ จะทำให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ขาดสภาพคล่องในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ เป็นจำนวนเงินประมาณ ๔๐,๒๗๐.๐๐๐ ล้านบาท และจากประมาณการผลการดำเนินงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) คาดว่าสามารถชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดจำนวน ๔๐,๒๗๐.๐๐๐ ล้านบาท ได้ภายใน ๕ ปี

อย่างไรก็ตาม สมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำประมาณการทางการเงิน กรณีที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ขาดสภาพคล่องจากการลงทุน จะใช้ประมาณการอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เฉลี่ยประมาณร้อยละ ๓ ต่อปี โดยมีประมาณการเงินกู้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| ความต้องการใช้เงินกู้                                             | ปีงบประมาณ        |          |                  |                  |                  | รวม               | ร้อยละของเงินกู้ |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------|----------|------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|
|                                                                   | ๒๕๖๕              | ๒๕๖๖     | ๒๕๖๗             | ๒๕๖๘             | ๒๕๖๙             |                   |                  |
| - เพื่อโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) | ๔,๓๐๐.๐๐๐*        | -        | -                | -                | -                | ๔,๓๐๐.๐๐๐         | ๑๐.๖๘            |
| - เพื่อโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓                  | -                 | -        | ๔,๓๐๐.๐๐๐        | ๗,๑๒๐.๐๐๐        | ๓,๕๘๐.๐๐๐        | ๑๕,๐๐๐.๐๐๐        | ๓๗.๒๕            |
| <b>รวมโครงการ</b>                                                 | <b>๔,๓๐๐.๐๐๐</b>  | <b>-</b> | <b>๔,๓๐๐.๐๐๐</b> | <b>๗,๑๒๐.๐๐๐</b> | <b>๓,๕๘๐.๐๐๐</b> | <b>๑๕,๓๐๐.๐๐๐</b> | <b>๔๗.๙๓</b>     |
| - เพื่อเสริมสภาพคล่อง                                             | ๒๐,๙๗๐.๐๐๐        | -        | -                | -                | -                | ๒๐,๙๗๐.๐๐๐        | ๕๒.๐๗            |
| <b>รวมทั้งสิ้น</b>                                                | <b>๒๕,๒๗๐.๐๐๐</b> | <b>-</b> | <b>๔,๓๐๐.๐๐๐</b> | <b>๗,๑๒๐.๐๐๐</b> | <b>๓,๕๘๐.๐๐๐</b> | <b>๔๐,๒๗๐.๐๐๐</b> | <b>๑๐๐.๐๐</b>    |

หมายเหตุ : \*วงเงินกู้ ๔,๓๐๐ ล้านบาท เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) ในงานก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก (East Expansion)

### ๓.๖.๗ ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้พิจารณาผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์จากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ที่มีต่อประเทศไทยแล้วพบว่าทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของรายได้ เช่น รายได้จากการท่องเที่ยว รายได้ภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว รายได้จาก

การอุตสาหกรรม...



การอุตสาหกรรมผลิตสินค้า การเพิ่มขึ้นของอัตราการจ้างงาน และการเพิ่มขึ้นของการใช้จ่ายภาคครัวเรือน เป็นต้น ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้นำข้อมูลรายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยวปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๑ มาใช้ในการประมาณการผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ โดยรายได้ส่วนที่เพิ่มขึ้นมาจากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติต่อคน และผันแปรตามปริมาณผู้โดยสารขาเข้าส่วนเพิ่มที่เป็นนักท่องเที่ยวจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ และใช้อัตราคิดลดทางสังคม ร้อยละ ๑๒ ทำให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Net Present Value : Economic NPV) เท่ากับ ๒๔๐,๔๖๕.๗๕๒ ล้านบาท และมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Internal Rate of Return : Economic IRR) เท่ากับ ร้อยละ ๕๐.๗๑ และมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ ๗ เดือน แสดงถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในการลงทุนโครงการฯ

### ๓.๗ การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๕๓ เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ท่าอากาศยานดอนเมือง) โดยหากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเสนอรายละเอียดของการขอเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบทางสิ่งแวดล้อมก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง ดังนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ : โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๘) เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ได้พิจารณามีมติเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ และขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนการเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) พิจารณาต่อไป

### ๓.๘ มติคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ ๑๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๔ ได้พิจารณาโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ แล้ว มีมติ ดังนี้

๓.๘.๑ ยกเลิกมติคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๓ เรื่อง ขอความเห็นชอบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓

๓.๘.๒ ให้ความเห็นชอบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ที่ได้มีการปรับปรุงแก้ไขใหม่ วงเงินลงทุน ๓๖,๘๒๙.๔๙๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ๙๒๑.๖๐๐ ล้านบาท)

๓.๘.๓ ให้ความเห็นชอบงบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๖ สำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ โดยมีกรอบเงินดำเนินการ เป็นเงิน ๓๖,๘๒๙.๔๙๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ๙๒๑.๖๐๐ ล้านบาท) และมีกรอบเงินเบิกจ่าย เป็นเงิน ๑๑๐.๙๙๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๓.๘.๔ ให้บริษัท...

๓.๘.๔ ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งงบประมาณที่จัดทำเป็นโครงการประจำปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๒ รองรับต่อไป

๓.๘.๕ ให้ฝ่ายบริหารบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รับข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไว้เป็นแนวทางดำเนินการ ดังนี้

๑) ดำเนินการตามข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาการเงินและการลงทุนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการขอตั้งงบประมาณเพื่อการดำเนินงานปกติประจำปี ๒๕๖๕ (เพิ่มเติม) สำหรับงานจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ให้แล้วเสร็จภายในไตรมาสที่ ๑ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๕

๒) กำกับดูแลและบริหารจัดการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ให้มีประสิทธิภาพเป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้

๓) ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาจัดทำทางลาดหรือบันไดเลื่อนบริเวณทางเชื่อมรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ามายังอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานดอนเมือง รวมทั้งศึกษาและเตรียมความพร้อมในการพิจารณาเปิดเส้นทางเข้า - ออก ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อรองรับการเชื่อมต่อโครงการทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมต่อระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน ทั้งนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

#### ๔. ขอบกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) กำหนดเรื่องที่ต้องเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ให้รวมถึงการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว โดยต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เห็นชอบการกำหนดการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ใช้วงเงินลงทุนตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๔ (๘) ของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

๔.๒ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ กำหนดให้ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา ๔๘ เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในระยะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ และเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ ในกรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัยที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์สาธารณะ ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการกระบวนกรหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้

๕. ความเห็น...

## ๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่อง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ และ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวได้เสนอความเห็นมายังกระทรวงคมนาคมแล้ว โดยเห็นชอบด้วยให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ - ๕

### ๕.๑ ความเห็นสำนักงานงบประมาณ

๕.๑.๑ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการคืนสภาพขีดความสามารถเดิมและพัฒนาพื้นที่ของท่าอากาศยานดอนเมืองให้เต็มศักยภาพสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ ๔๐ ล้านคนต่อปี โดยมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการบินภายในประเทศ รวมทั้งพัฒนาคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานดอนเมืองให้มีความยั่งยืนในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและผู้โดยสาร ตลอดจนกิจกรรมทางด้านการบินที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อันสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์และโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ประกอบกับคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ วงเงินลงทุน ๓๖,๘๒๙.๔๙๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ๙๒๑.๖๐๐ ล้านบาท) จึงเห็นสมควรที่จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๕.๑.๒ อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาค่าความเหมาะสมทางการเงินของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ พบว่าโครงการมีผลตอบแทนทางการเงินไม่คุ้มค่า แต่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ โดยจะก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของรายได้จากภาคท่องเที่ยวและบริการ และตามประมาณการทางการเงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะขาดสภาพคล่องในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ เป็นจำนวนเงินประมาณ ๔๐,๒๗๐.๐๐๐ ล้านบาท ทำให้ต้องเริ่มกู้เงินในปี ๒๕๖๕ เพื่อเสริมสภาพคล่อง ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คุ้มค่าและเกิดผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนดไว้อย่างยั่งยืน จึงเห็นควรที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะให้ความสำคัญกับการวางแผนทางการเงินขององค์กรในระยะยาว เพื่อให้เพียงพอต่อการลงทุนและภาระหนี้สินที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และพิจารณากำหนดมาตรการดำเนินงานการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง การบริหารจัดการและควบคุมการดำเนินงานด้วยความรอบคอบ ตลอดจนดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องและครบถ้วนด้วย

### ๕.๒ ความเห็นกระทรวงการคลัง

๕.๒.๑ การดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อคืนสภาพขีดความสามารถของท่าอากาศยานดอนเมือง ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้อย่างเพียงพอกับความต้องการ และยังเป็นการพัฒนาเพื่อใช้พื้นที่ภายในท่าอากาศยานดอนเมือง

สำหรับ...

สำหรับการให้บริการการจราจรทางอากาศได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ วงเงินลงทุน ๓๖,๘๒๙.๔๙๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง ๙๒๑.๖๐๐ ล้านบาท) โดยวิธีจ้างออกแบบรายละเอียดโครงการ (Detailed Design) แล้ว จึงไม่ขัดข้องในหลักการของการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๕.๒.๒ สำหรับแหล่งเงินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ เห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ใช้เงินรายได้เป็นลำดับแรก แต่หากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ วงเงินไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ ล้านบาท เห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กู้เงินในประเทศเพื่อลงทุน โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เนื่องจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีศักยภาพมีความมั่นคงทางการเงิน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะต้องพิจารณารูปแบบวิธีการกู้เงินและเงื่อนไขรายละเอียดต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับความพร้อมของโครงการ ฐานะการเงิน และสถานะตลาดการเงินในขณะนั้น รวมทั้งดำเนินการให้สอดคล้องกับมาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ และกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๕.๒.๓ เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ มีผลตอบแทนทางการเงินค่อนข้างต่ำ แต่กระทรวงคมนาคมและบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แจ้งว่า มีความจำเป็นในการดำเนินการเพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น เพื่อให้ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรกำกับและติดตามผลการดำเนินงานให้ได้ผลตอบแทนโครงการตามแผนที่กำหนด รวมทั้งมีการกำหนดแผนการบริหารความเสี่ยงในกรณีที่ผลประกอบการไม่เป็นไปตามประมาณการที่ตั้งไว้ นอกจากนี้ ที่ผ่านมาบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีผลการเบิกจ่ายงบลงทุนสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำและมีความล่าช้าจากแผนงานมาโดยตลอด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงควรกำกับกับการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด รวมทั้งควบคุมต้นทุนการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ อย่างใกล้ชิด เพื่อให้การลงทุนเกิดความคุ้มค่าและป้องกันผลกระทบจากต้นทุนที่อาจจะสูงขึ้นจากความล่าช้า

๕.๒.๔ เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ มีระยะเวลาในช่วงการดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๒ (รวม ๗ ปี) โดยจากผลการศึกษาโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ คาดการณ์ว่า ในปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๒ จะมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนเกินขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานดอนเมือง ดังนั้น กระทรวงคมนาคมและบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรเตรียมการบริหารจัดการท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่น ๆ ให้สามารถรองรับกับจำนวนผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตทั้งในระยะก่อสร้างและภายหลังการเปิดให้บริการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ เพื่อลดความแออัดและรักษามาตรฐานการให้บริการของท่าอากาศยานดอนเมือง

๕.๒.๕ ในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการลงทุนโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการ ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนที่จะกู้เงินจำนวน ๔๐,๒๗๐ ล้านบาท และคาดว่าจะคืนเงินกู้ทั้งหมดภายใน ๕ ปี ดังนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)...

(มหาชน) ควรพิจารณาแนวทางหรือมาตรการในการสร้างรายได้และการควบคุมค่าใช้จ่ายที่เป็นรูปธรรม และมีแผนบริหารความเสี่ยงในเรื่องดังกล่าว เพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการลงทุนและการชำระคืนเงินกู้ในอนาคตด้วย

### ๕.๓ ความเห็นสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้นำเรื่องเสนอสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๕.๓.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๓๖,๘๒๙.๔๙๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ๙๒๑.๖๐๐ ล้านบาท) เพื่อให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานดอนเมือง ให้ได้ตามหลักมาตรฐานสากลและยกระดับคุณภาพการให้บริการให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารจำนวน ๔๐ ล้านคนต่อปีได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เร่งดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดของโครงการฯ และจัดทำประมาณการค่าก่อสร้างของโครงการฯ ตามปริมาณงานและราคาที่เป็นปัจจุบันให้แล้วเสร็จ โดยกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่ากรอบวงเงินของโครงการฯ ที่เสนอในครั้งนี้อาจเพียงพอต่อการดำเนินโครงการฯ ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เร่งเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนที่จะดำเนินการลงนามผูกพันสัญญาตามขั้นตอนต่อไป

๕.๓.๒ อย่างไรก็ดี เพื่อให้สามารถรองรับการจราจรทางอากาศและการให้บริการผู้โดยสารของท่าอากาศยานดอนเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพตามระดับการให้บริการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับข้อกำหนดและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการท่าอากาศยาน เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมกำกับให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการ ดังนี้

๑) ประสานกับกระทรวงสาธารณสุข เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติมาตรการป้องกันและควบคุมการระบาดของโรคติดต่อทั้งระดับประเทศและระดับสากล

๒) เร่งพิจารณาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อเพิ่มระดับการให้บริการภายในอาคารผู้โดยสาร อาทิ การติดตั้งระบบ Check-in Counter สำหรับผู้โดยสาร การติดตั้งระบบตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางผ่านท่าอากาศยานดอนเมืองในช่วงระหว่างที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินโครงการฯ พร้อมทั้งพิจารณาแนวทางการพัฒนาระบบงานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานดอนเมือง ให้เป็นไปอย่างสอดคล้องกับปริมาณความต้องการแนวโน้มการพัฒนาเทคโนโลยี แนวโน้มและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการสนามบินที่อาจจะเปลี่ยนไปในแต่ละช่วงเวลา อาทิ ผู้มีความหลากหลายทางเพศ ทั้งนี้ เห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาจัดทำกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบงานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสาร (รวมถึงการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน) ที่มีการจัดความสำคัญของการลงทุนและมีการลงทุนเป็นระยะ (Phasing) เสนอสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พร้อมทั้งรายงานผลการดำเนินงานให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นประจำทุก ๆ ๖ เดือน เพื่อให้การลงทุนเป็นไปอย่างรอบคอบและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องดำเนินการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

๓) ประสาน...

๓) ประสานขอความร่วมมือกับหน่วยงานด้านการจราจรที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์แผนบริหารจัดการจราจรในช่วงระหว่างก่อสร้างให้ประชาชนได้รับทราบและมีความเข้าใจเพื่อให้ประชาชนและผู้ใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองสามารถวางแผนการเดินทางเข้า - ออกท่าอากาศยานดอนเมือง ในช่วงระหว่างที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินโครงการฯ นอกจากนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรให้ความสำคัญกับการดำเนินการสนับสนุนให้ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองเดินทางเข้า - ออกท่าอากาศยานดอนเมืองด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง ซึ่งจะช่วยลดภาระการลงทุนในอนาคตของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้อย่างยั่งยืน อีกทั้งยังช่วยสนับสนุนเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศเป็นศูนย์ได้ภายในปี ๒๐๕๐

๔) ให้ความสำคัญกับการจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ พร้อมทั้งเร่งจัดทำแผนการเพิ่มรายได้ และควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มความสามารถในการทำกำไรของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และช่วยลดความเสี่ยงต่อฐานะการเงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในระยะยาว

๕.๓.๓ เห็นควรมอบหมายให้หน่วยงานรับผิดชอบ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กองทัพเรือ และกรมท่าอากาศยาน) พิจารณาปรับปรุง/ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบให้สอดคล้องกับขีดความสามารถในการบริหารจัดการห้วงอากาศ จุดเน้นหรือบทบาทของท่าอากาศยาน ความพร้อมและขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของแต่ละท่าอากาศยานที่กำหนดไว้ตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยาน รวมถึงความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานโดยรอบท่าอากาศยานโดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับการเดินทางจากระบบขนส่งสาธารณะเข้าสู่ท่าอากาศยาน เพื่อให้ผู้ให้บริการท่าอากาศยานหันมาเดินทางเข้า - ออกท่าอากาศยานด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก ซึ่งจะช่วยการลงทุนของภาครัฐเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

## ๖. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

### ๖.๑ ความสอดคล้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนา

การพัฒนาโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ เป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาของประเทศ ในส่วนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อการเชื่อมโยงและท่องเที่ยว รวมถึงการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพของระบบเศรษฐกิจในภาพรวม โดยการขยายขีดความสามารถและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานเพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาระดับมาตรฐานการให้บริการและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อช่วยในการจัดการท่าอากาศยานซึ่งจะช่วยยกระดับมาตรฐานการให้บริการทางอากาศ ตลอดจนสอดคล้องกับนโยบายกระทรวงคมนาคม ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ โดยการเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยาน

ดอนเมือง...

ดอนเมืองและท่าอากาศยานภูมิภาค ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า ๑๕๐ ล้านคนต่อปี และสนับสนุนสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) ให้สามารถบริการประชาชนในภูมิภาคได้เพิ่มขึ้น โดยจะมีมาตรการตรวจสอบ ควบคุม เพื่อให้มีคุณภาพการให้บริการตามมาตรฐานสากล

## ๖.๒ การวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการ

การลงทุนโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ นั้น มีอัตราผลตอบแทนภายใน (IRR) ร้อยละ ๖.๗๔ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ติดลบ ๒,๘๔๘.๐๙๒ ล้านบาท และมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ ๑๑ ปี ๘ เดือน โดยมีต้นทุนเฉลี่ยทางการเงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่อัตราร้อยละ ๗.๕๔ ซึ่งโครงการฯ ไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน แต่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องดำเนินโครงการฯ เพื่อคืนขีดความสามารถของท่าอากาศยานดอนเมือง และรักษาระดับมาตรฐานการให้บริการ (Level of Service) นอกจากนี้ โครงการฯ มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) ร้อยละ ๕๐.๗๑ มูลค่าปัจจุบันสุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (ENPV) ๒๔๐,๔๖๕.๗๕๒ ล้านบาท และมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ ๗ เดือน มีระยะเวลาดำเนินโครงการ ๓๐ ปี (ปี ๒๕๖๓ - ๒๖๐๒) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า โครงการนี้มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของรายได้ต่อประเทศในภาพรวม เช่น รายได้จากการท่องเที่ยว รายได้ภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว รายได้จากอุตสาหกรรมผลิตสินค้า การเพิ่มขึ้นของอัตราการจ้างงาน และการเพิ่มขึ้นของการใช้จ่ายภาคครัวเรือน รวมทั้งเพิ่มความสะดวกสบายต่อผู้ใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง

## ๖.๓ การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำประมาณการทางการเงิน (ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓) ภายใต้สมมติฐานที่กำหนดเพื่อให้ทราบฐานะทางการเงิน เมื่อบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องลงทุนจำนวน ๔ โครงการ ประกอบด้วย โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐) โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ ซึ่งจากการศึกษาของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พบว่าในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะมีกำไรสุทธิตลอดระยะเวลา ๑๐ ปี รวมประมาณ ๑๗๒,๒๕๑.๐๘๐ ล้านบาท หรือเฉลี่ยกำไรสุทธิปีละ ๑๗,๒๒๕.๑๐๘ ล้านบาท โดยคาดว่าบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะขาดสภาพคล่องในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ เป็นเงิน ๔๐,๒๗๐.๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะจัดหาเงินกู้จากภายนอกมาชดเชย และคาดว่าจะสามารถชำระคืนเงินกู้ทั้งจำนวนได้ภายใน ๕ ปี

## ๖.๔ การเตรียมการในการดำเนินโครงการ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะใช้จ่ายจากเงินรายได้ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นอันดับแรก และหากสภาพคล่องจากการดำเนินงานไม่เพียงพอ จึงจะจัดหาแหล่งเงินทุนจากภายนอกมาชดเชย โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เตรียมความพร้อมในการดำเนินการก่อสร้าง ในการออกแบบรายละเอียดโครงการ (Detailed Design) ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างหาผู้รับจ้างในการออกแบบดังกล่าว ก่อนดำเนินการให้แล้วเสร็จเปิดบริการได้ตามแผน สำหรับรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ : โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๘) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ/โครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) แล้วเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ และอยู่ระหว่างขั้นตอนการนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) พิจารณา

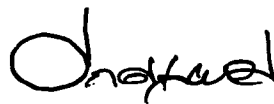
ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๔๙ ซึ่งกำหนดให้กรณีที่โครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการด้านการคมนาคมขนส่ง การชลประทาน การป้องกันสาธารณภัย โรงพยาบาล หรือที่อยู่อาศัย ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อประโยชน์สาธารณะ ในระหว่างที่รอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการนั้น อาจเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินกระบวนการหรือขั้นตอนเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกชนที่จะเป็นผู้รับงานนั้นไปพลางก่อนได้ แต่จะลงนามผูกพันในสัญญาหรือให้สิทธิกับเอกชนผู้นั้นไม่ได้

#### ๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ วงเงินลงทุน ๓๖,๘๒๙.๔๙๙ ล้านบาท (รวมสำรองราคาเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐ ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง ๙๒๑.๖๐๐ ล้านบาท) ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รับความเห็นของสำนักงานงบประมาณ กระทรวงการคลัง และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปพิจารณาประกอบการดำเนินงานโครงการฯ ต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๐๘

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ patporn.tho@otp.go.th