

2.4.2 ผลการพิจารณาความเหมาะสม

โครงการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง

2.4.2 ผลการพิจารณาความเหมาะสมโครงการพัฒนาด้าน คมนาคมขนส่ง

1. โครงการขออนุมัติการใช้เงินกู้จากต่างประเทศเพื่อก่อสร้างโครงการก่อสร้าง ทางสายหลักเป็นทาง 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

1.1) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่องโครงการขออนุมัติการใช้เงินกู้จากต่างประเทศ เพื่อก่อสร้างโครงการสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ของกระทรวงคมนาคมมาให้ สำนักงานฯ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนของระเบียบการ ก่อหนี้ของประเทศ พ.ศ. 2528

1.2) โครงการขออนุมัติการใช้เงินกู้จากต่างประเทศเพื่อก่อสร้างโครงการสร้างทางสายหลัก เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพในการ รองรับจราจรเพิ่มมากขึ้น สนับสนุนการพัฒนาและเป็นตัวชี้้นำการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค รวมทั้งพัฒนาส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1.3) โครงการฯ มีเป้าหมายประกอบด้วยการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ระยะทางประมาณ 4,366 กิโลเมตร สำหรับโครงการที่จะบรรจุในแผนการก่อหนี้ ต่างประเทศประจำปี 2542 จะเป็นเส้นทางที่มีลำดับความสำคัญสูงรวม 17 สายทาง มีระยะทาง รวมทั้งสิ้น 770 กิโลเมตร

1.4) วงเงินลงทุนโครงการทั้งหมด ประมาณ 21,500 ล้านบาท โดยมีที่มาจาก
1) กรมทางหลวงต้องการกู้เงินต่างประเทศเงื่อนไขผ่อนปรนร้อยละ 80 ของวงเงินลงทุนทั้งหมดหรือ ประมาณ 17,200 ล้านบาท 2) ขอใช้จากเงินงบประมาณประจำปี 2543-2546 ประมาณ 4,300 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (2543-2546)

ความเห็นคณะกรรมการฯ (18 มกราคม 2542)

1. เห็นควรสนับสนุนให้กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทางสายหลักเป็นทาง 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ตามที่คณะรัฐมนตรีได้เคยให้ความเห็นชอบในหลักการมาแล้ว โดยกำหนด หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการ เพื่อขอบรรจุในแผนการก่อหนี้ต่างประเทศประจำปี 2542 ดังนี้

1) เป็นสายทางที่ได้ศึกษาความเหมาะสมแล้ว มีความคุ้มค่าในการลงทุน โดยมี ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) สูงกว่าร้อยละ 12 และมีลำดับความสำคัญสูงเมื่อเทียบกับ สายทางทั้งหมด

2) เป็นโครงการที่ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือเป็นโครงการที่คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว

3) เป็นโครงการที่มีความพร้อม สามารถเริ่มดำเนินการได้ภายในปี 2543

4) เป็นโครงการที่มีสายทางไม่ซ้ำซ้อน และไม่แข่งขันกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

5) เป็นโครงการที่มีความสอดคล้องกับแนวทางพัฒนาภาคและพื้นที่เฉพาะของรัฐบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบเศรษฐกิจท้องถิ่นในพื้นที่ที่มีศักยภาพ ยกกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน และสามารถรองรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจจริง ได้แก่ ภาคอุตสาหกรรม เกษตร และการบริการ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

2. โครงการที่จะสามารถบรรจุเข้าแผนการก่อสร้างได้นั้น จะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ทั้ง 5 ข้อดังกล่าวข้างต้น และให้กรมทางหลวงพิจารณาหลักเกณฑ์ดังกล่าว ในการคัดเลือกโครงการเพื่อบรรจุในแผนการก่อสร้างในปีต่อ ๆ ไปด้วย

3. โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็นทาง 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ตามข้อเสนอของกรมทางหลวงจำนวน 17 สายทาง เมื่อใช้หลักเกณฑ์ข้างต้นในการคัดเลือกแล้วให้ดำเนินการดังนี้

1) เห็นควรสนับสนุนการก่อสร้างทางหลวง จำนวน 10 สายทาง รวมระยะทาง 502 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 13,270 ล้านบาท โดยให้บรรจุไว้ในแผนการก่อสร้างปี 2542 ตามตารางที่ 1

2) เห็นควรให้ความสนับสนุนเพื่อบรรจุไว้ในแผนการก่อสร้างปี 2542 แต่ให้รอจนกว่าคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจะให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมก่อนเริ่มดำเนินการ จำนวน 1 สายทาง คือ ทางหลวงหมายเลข 408 สงขลา (ห้าแยกน้ำกระจาย - อ. สิงหนคร) ระยะทาง 13 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 2543 - 2545 วงเงินลงทุน 1,100 ล้านบาท

3) เห็นควรให้ชะลอโครงการออกไป จนกว่าจะมีผลการศึกษาความเหมาะสมที่ชัดเจน และมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามข้อ 1 จากนั้นจะพิจารณาบรรจุในแผนการก่อสร้างในปีต่อ ๆ ไป มีจำนวน 6 สายทาง ตามตารางที่ 2

4. เห็นควรให้กรมทางหลวงกำหนดมาตรการในการติดตามประเมินผลโครงการทั้งในด้านการดำเนินโครงการ การตอบสนองวัตถุประสงค์ของโครงการและการจัดการเงินกู้และเงินงบประมาณ เพื่อให้การใช้จ่ายเงินของรัฐเกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อการพัฒนาประเทศ และรายงานต่อคณะรัฐมนตรี

5. ให้กรมทางหลวงเร่งจัดทำแผนและมาตรการในการลดอุบัติเหตุ เพื่อนำมาใช้ปฏิบัติโดยด่วน เนื่องจากในปัจจุบันทางหลวงที่กรมทางหลวงรับผิดชอบอยู่ยังมีปัญหาด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณจุดกลับรถกลางถนน บริเวณทางแยกเสมอระดับ และบริเวณย่านชุมชนซึ่งมักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

ตารางที่ 1
โครงการที่ได้รับการสนับสนุนให้บรรจุในแผนการก่อสร้างปี 2542

ลำดับที่	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อโครงการ	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
1.	209	ขอนแก่น – กาฬสินธุ์ตอน ขอนแก่น – อ.เชียงยืน – อ.ยางตลาด (รวมทางเลี่ยง เมืองขอนแก่น)	65	2543-2546	1,600
2.	403	นครศรีธรรมราช – อ.ร่อนพิบูลย์ – บรรจบ ทางหลวงหมายเลข 41	32	2543-2545	900
3.	12	ขอนแก่น – ชุมแพ ตอน ขอนแก่น – อ.หนองเรือ	36	2543-2545	1,050
4.	11	พิษณุโลก – อุดรดิตถ์	97	2543-2545	2,600
5.	23	อ.บ้านไผ่ – อ.บรบือ	44	2543-2545	1,220
6.	23	อ.เขื่องใน – อุบลราชธานี	32	2544-2546	700
7.	201	บ.หนองบัวโคก – ชัยภูมิ	32	2543-2545	750
8.	401	แยกไปอ.ดอนสัก – อ.ลิซล – อ.ท่าศาลา	73	2544-2547	2,400
9.	212	มุกดาหาร – อ.นิคมคำสร้อย – อ.เลิงนกทา	56	2543-2548	1,200
10.	2042	มุกดาหาร – อ.คำชะอี	35	2544-2546	850
รวม			502		13,270

ตารางที่ 2
โครงการที่เห็นควรให้ชะลอเพื่อรอผลการศึกษา

ลำดับที่	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อโครงการ	ระยะทาง (กม.)	เหตุผล
1.	117	นครสวรรค์-พิษณุโลกตอนแยกไป อ.โพทะเล-แยกไปกำแพงเพชร	42	ไม่มีการศึกษาความเหมาะสม
2.	304	อ.กบินทร์บุรี-กม. 31	31	ซ้ำซ้อนกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง
3.	304	จุดเริ่มต้นทางเลี่ยงเมืองพนมสารคาม- อ.กบินทร์บุรี	73	ซ้ำซ้อนกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง
4.	331	แยกเข้าแหลมฉบัง-บรรจบทางหลวงหมายเลข 344-บรรจบทางเลี่ยงเมือง พนมสารคาม	65	ซ้ำซ้อนกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง
5.	4142	แยกทางหลวงหมายเลข 401- อ.ดอนสัก	27	ไม่มีการศึกษาความเหมาะสม
6.	-	แหลมฉบัง-บรรจบทางหลวง หมายเลข 331	17	ไม่มีการศึกษาความเหมาะสม

มติคณะรัฐมนตรี (29 มิถุนายน 2542)

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2542 เห็นชอบในหลักการโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็นทาง 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) เส้นทางเป้าหมาย 17 สายทาง ระยะทาง 770 กิโลเมตร วงเงินค่าก่อสร้างประมาณ 21,500 ล้านบาท และอนุมัติให้ดำเนินการต่อไปได้ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 408 สงขลา (ห้าแยกน้ำกระจาย - อำเภอสิงหนคร) ระยะทาง 13 กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 2543 - 2545 วงเงิน 1,100 ล้านบาท ให้รอไว้ก่อน จนกว่าคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติจะให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนเริ่มดำเนินการ ส่วนการขอบรรจุโครงการไว้ในแผนกอนี้ต่างประเทศ ปี 2542 ให้กรมทางหลวงจัดทำรายละเอียดของโครงการเสนอคณะกรรมการนโยบายหนี้ของประเทศพิจารณาตามขั้นตอน ตามความเห็นของกระทรวงการคลัง สำหรับเงินงบประมาณเพื่อสมทบค่าก่อสร้าง ให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรให้ตามความจำเป็นและสอดคล้องกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศจนแล้วเสร็จ โครงการตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

2. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ส่วนที่ 1 ระยะที่ 1 (ช่วงบริเวณถนนวัดลาดปลาเค้า-ทางพิเศษสายรามอินทรา-อาจณรงค์ ขาเข้าเมือง)[&]

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

2.1) กระทรวงมหาดไทยได้ส่งเรื่อง ขออนุมัติให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ส่วนที่ 1 ระยะที่ 1 (ช่วงบริเวณถนนวัดลาดปลาเค้า-ทางพิเศษสายรามอินทรา-อาจณรงค์ ขาเข้าเมือง) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ มาให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี

2.2) โครงการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ส่วนที่ 1 ระยะที่ 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงถนนเกษตรศาสตร์-สุขาภิบาล 1 ช่วงถนนวัดลาดปลาเค้า ด้านขาเข้าเมืองเข้ากับทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ มีขนาด 6 ช่องจราจร เริ่มจากบริเวณวัดลาดปลาเค้า ถึงทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ 3 ปี (2541-2544)

2.3) วงเงินลงทุนโครงการประมาณ 1,780 ล้านบาท ประกอบด้วย

(1) ค่าก่อสร้าง 1,240 ล้านบาท โดยมีแหล่งที่มาเงินทุน คือ ใช้สัดส่วนเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนต่อเงินกู้ภาคเอกชนประมาณร้อยละ 90 ต่อ 10 โดย กทพ. จะใช้เงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนจาก OECF เป็นเงินประมาณ 1,116 ล้านบาท และใช้เงินกู้ภาคเอกชนเป็นเงินประมาณ 124 ล้านบาท

(2) ในส่วนของค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 540 ล้านบาท (ราคา ณ ปี 2541-2542) กทพ. จะพิจารณาการจัดหาจาก 2 แนวทาง คือ 1) รัฐเป็นผู้จัดหาค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง หรือ 2) ผู้รับเหมาเป็นผู้จัดหาค่าเวนคืนที่ดินและชดเชย

[&] ยังไม่ได้บรรจุเข้าวาระการประชุมคณะรัฐมนตรี

สิ่งปลูกสร้างโดยเสนอเป็น Financing Package และให้ กทพ. ใช้คืนในภายหลัง ทั้งนี้ กทพ. จะเลือกแนวทางที่พิจารณาเห็นว่าจะเป็นประโยชน์กับ กทพ. มากกว่า

ความเห็นคณะกรรมการฯ (18 มกราคม 2542)

1. เห็นควรให้ชะลอโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ส่วนที่ 1 ระยะที่ 1 ออกไป โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเร่งออกแบบโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ตอน N1 (วงศ์สว่าง-แยกเกษตรศาสตร์) และ N3 (ถนนสุขุมวิท 1-จุดบรรจบระหว่างโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน D กับทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรี (สายใหม่)) ให้แล้วเสร็จ เพื่อให้สามารถเริ่มดำเนินการในส่วนที่มีความสำคัญสูงก่อน เนื่องจาก

1) โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับปริมาณการจราจรในแนวตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงถนนสายหลักและทางด่วนสายต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ตอน N1 และ N3 จะเป็นช่วงที่มีความจำเป็นสูงสุด ส่วนโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ตอน N 2 (แยกเกษตรศาสตร์-ถนนสุขุมวิท 1) นั้น ยังมีลำดับความสำคัญต่ำ เพราะมีถนนสายเกษตรศาสตร์-สุขุมวิท 1 ของกรมทางหลวง ขนาด 6 ช่องจราจร รองรับอยู่แล้ว อีกทั้งการก่อสร้างโครงการนี้ยังทำให้ กทพ. มีภาระทางการเงิน ซึ่งในปัจจุบันมีมากอยู่แล้วจะมีเพิ่มขึ้นด้วย

2) สัญญาเงินกู้ของโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ที่ กทพ. ได้ทำสัญญาไว้แล้วกับกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น (OECF) แล้วนั้น มีกำหนดวันปิดการเบิกจ่าย (Closing Date) ในวันที่ 1 มกราคม 2545 ซึ่งจะทำให้ กทพ. ยังมีเวลาเพียงพอที่จะออกแบบโครงการช่วง N1 และ N3 ให้แล้วเสร็จ และดำเนินการได้ก่อนวันปิดการเบิกจ่าย

2. อย่างไรก็ตาม หาก กทพ. มีโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วน และต้องการใช้เงินกู้ เห็นควรให้กระทรวงการคลังและ กทพ. ดำเนินการเจรจากับ OECF เพื่อขอเปลี่ยนแปลงการใช้เงินกู้ต่อไป

มติคณะกรรมการฯ

ให้ชะลอโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ส่วนที่ 1 ระยะที่ 1 ออกไปก่อน เมื่อพิจารณาจากความจำเป็นเร่งด่วนและลำดับความสำคัญของโครงการในปัจจุบัน

3. โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและหอบังคับการบินพร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (หนองจุก) ของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด &

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

3.1) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้เสนอเรื่อง โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและหอบังคับการบินพร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (หนองจุก)

& ยังไม่ได้บรรจุเข้าวาระการประชุมของคณะรัฐมนตรี

ของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณา

3.2) โครงการฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดให้มีบริการด้านควบคุมจราจรทางอากาศ สื่อสารการบิน และเครื่องช่วยการเดินอากาศ ตลอดจนบริการเกี่ยวเนื่องด้านต่าง ๆ แก่สายการบินที่ปฏิบัติงานอยู่ที่สนามบินหนองงูเห่าให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และปลอดภัยสูงสุดในการบิน โดยดำเนินการ ดังนี้ ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินและอาคารสำนักงาน (ATC Complex) ซึ่งจะรวมถึงอาคารสถานีเครื่องช่วยเดินอากาศ อาคารสถานีอุปกรณ์ระบบติดตามอากาศยาน และอาคารอุปกรณ์ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ให้แล้วเสร็จภายในปี 2545 รวมทั้งจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ ประกอบด้วยระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน ระบบข้อมูลการบิน ระบบข่ายสื่อสาร และระบบสื่อสารการบิน ภายในปี 2546 เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2547

3.3) วงเงินลงทุนของโครงการรวมทั้งสิ้น 1,832.98 ล้านบาท ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ค่าก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน และอาคารสถานที่ทำงาน 556.86 ล้านบาท ค่าจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ 1,276.12 ล้านบาท โดยมาจากเงินกู้ภายในประเทศ 274.95 ล้านบาทหรือร้อยละ 15 เงินกู้ต่างประเทศ 1,558.03 ล้านบาทหรือร้อยละ 85 มีระยะเวลาดำเนินงานประมาณ 4 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2543-2546

3.4) ข้อเท็จจริงและข้อสังเกตเพิ่มเติม

(1) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2535 อนุมัติให้ บวท. หลุดพ้นจากกฎระเบียบการควบคุมของกระทรวงการคลัง โดยรัฐไม่ลงทุนเพิ่มเติม และไม่รับภาระทางการเงิน รวมถึงการช่วยเหลือจัดหาแหล่งเงินกู้หรือค้ำประกันเงินกู้ให้กับ บวท.

(2) คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาข้อมูลดังกล่าว และข้อเท็จจริงต่าง ๆ ดังนี้

(2.1) บวท. มีรูปแบบการดำเนินธุรกิจไม่ค้ากำไร จึงไม่มีกำไรสะสมเพื่อใช้ในการลงทุน นอกจากนั้น ภายใต้เงื่อนไขในการปล่อยเสรี และสถานการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบัน ทำให้ บวท. ไม่สามารถระดมทุนเพื่อใช้ในการลงทุนได้ทันตามเป้าหมาย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกู้เงิน

(2.2) อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก บวท. ดำเนินธุรกิจไม่ค้ากำไร และไม่เคยทำการกู้เงินมาก่อน ทำให้หากต้องกู้เงินด้วยตนเอง อาจต้องรับภาระดอกเบี้ยในอัตราที่สูง และเป็นภาระทางการเงินต่อ บวท. และผู้ให้บริการในระยะยาว

(2.3) การดำเนินการตามโครงการฯ ดังกล่าวเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลไทย โดยเป็นส่วนหนึ่งของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2

ความเห็นคณะกรรมการฯ (19 กรกฎาคม 2542 และ 6 สิงหาคม 2542)

1. การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเป็นความจำเป็นในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ความปลอดภัยในการเดินอากาศ จึงเห็นควรสนับสนุนให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

(บพท.) ดำเนินงานตามโครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศและหอบังคับการบินพร้อมอาคารสำนักงาน ณ ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 วงเงินประมาณ 1,832.98 ล้านบาท โดยใช้เงินกู้ภายในประเทศร้อยละ 15 และเงินกู้ต่างประเทศร้อยละ 85 อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการดังกล่าวซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ใช้เงินลงทุนสูง จึงควรพิจารณาระยะเวลาแล้วเสร็จของโครงการให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าของการดำเนินงานท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) ด้วย รวมทั้งการกำหนดหลักเกณฑ์การจัดซื้อ จัดจ้างให้เกิดความโปร่งใส

2. สำหรับการจัดหาแหล่งเงินทุน เห็นควรมอบหมายให้กระทรวงการคลังรับไปดำเนินการจัดหาแหล่งเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำและมีเงื่อนไขผ่อนปรน เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในระยะยาว เนื่องจากบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีรูปแบบการดำเนินงานธุรกิจที่ไม่ค้ากำไร

3. อย่างไรก็ตาม เพื่อให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สามารถรักษามาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการและดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในระยะยาวควรดำเนินการดังนี้

1) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม กรมอุตุนิยมวิทยา บริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด และบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ร่วมกันจัดทำแผนการลงทุนตลอดจนแผนปฏิบัติการของกรมอุตุนิยมวิทยา ในด้านการจัดเตรียมเครื่องอำนวยความสะดวก ด้านการตรวจสอบสภาพภูมิอากาศและบุคลากร เสนอตามขั้นตอนต่อไป

2) มอบหมายให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย บริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด และบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยจากแนวสายไฟฟ้าแรงสูงบริเวณด้านเหนือของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการควบคุมการจราจรทางอากาศ และการขึ้น-ลงของอากาศยาน และสามารถรักษามาตรฐานความปลอดภัยของสนามบินเมื่อเปิดให้บริการ

4. เห็นควรให้ขออนุมัติคณะรัฐมนตรีเป็นกรณีพิเศษ เพื่อยกเว้นมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2535 เรื่องการผ่อนคลายกฎระเบียบการควบคุมของทางราชการแก่บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในการให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาแหล่งเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำและมีเงื่อนไขผ่อนปรน และค้ำประกันเงินกู้ โดยให้ บพท. รับภาระชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเอง เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในระยะยาว และให้ บพท. สามารถดำเนินโครงการฯ ดังกล่าวได้ทันตามเป้าหมายการเปิดใช้บริการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 (หนองงูเห่า)

มติคณะรัฐมนตรี

มอบหมายให้สำนักงานฯ นำความเห็นคณะกรรมการฯ เสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป