

# สกพอ.เร่ง5เมกะโปรเจคอีอีซี อุตะภา-มาบตาพุดลุยตามแผน

กรุงเทพธุรกิจ ● สกพอ.ยืนยัน 5 โครงสร้างพื้นฐานอีอีซีเดินทาง ดันลงนามทำเรือแหลมฉบัง ก.พ.64 บัดฝุ่นเจรจาศูนย์ซ่อมอากาศยาน หวังเซ็นเม็ดเงินลงทุนรัฐ-เอกชนครบ 6.5 แสนล้านบาท “กัลฟ์” เร่งอีเอสไอเอ มาบตาพุด คาดเริ่มถมทะเล เม.ย.ปีหน้า ร.ฟ.ท.จ่อส่งมอบพื้นที่ไฮสปีดช่วงแรก ม.ค. “อุตะภา” เร่งทำแผนแม่บทมันใจปั้นขึ้นแท่นฮับภูมิภาค

การผลักดันเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ได้กำหนดให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ 5 โครงการ ซึ่งมีการลงนามสัญญาร่วมลงทุนไปแล้ว 3 โครงการ คือ 1.รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน 2.สนามบินอุตะภาและเมืองการบินภาคตะวันออก 3.ท่าเรือมาบตาพุดเฟส 3 และขณะนี้ภาครัฐกำลังดำเนินการประมูลโครงการที่เหลือ

นายโชคชัย บัญญาณรงค์ ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กล่าวเสวนาหัวข้อ EEC GO เดินทางลงทุน..โครงการ

อ่านต่อหน้า | 4

▶ ต่อจากหน้า 1

## สกพอ.

สร้างพื้นฐาน ในงานสัมมนา EEC GO เดินทางลงทุน จัดโดยหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ว่า การระบาดของโรคโควิด-19 กระทบเศรษฐกิจ โดยเฉพาะผลกระทบต่อภาคการท่องเที่ยวที่คิดเป็น 17% ของจีดีพีไทย ซึ่งสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดว่าผู้โดยสารจะกลับมาเดินทางภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเท่าปี 2562 ภายในปี 2566

ส่วนการเดินทางทั่วโลกจะกลับมาในปี 2567 ทำให้เห็นว่าเอเชียแปซิฟิกเป็นภูมิภาคที่มีโอกาสจะกลับมาเร็ว

ที่สุด

ทั้งนี้ ไทยถือเป็นประเทศแห่งโอกาสเพราะการระบาดของโรคโควิด-19 ไม่พบผู้ติดเชื้อภายในประเทศมาตั้งแต่วันที่ 13 พ.ค.ที่ผ่านมา ดังนั้นหากมองโอกาสทางการเดินทางที่จะสนับสนุนมาสู่เศรษฐกิจและการลงทุนในอนาคต ดังนั้นไทยต้องเร่งเตรียมตัวลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพราะเป็นส่วนที่ต้องใช้เวลาในการพัฒนา รวมทั้งต้องพัฒนาบุคลากรรองรับการขยายตัวภาคธุรกิจด้วย

สำหรับความคืบหน้าด้านโครงสร้างพื้นฐานในอีอีซี ซึ่งโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ลงนามร่วมลงทุนไปแล้วระหว่าง รฟท.แห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และเอกชน ซึ่งแบ่งแผนงานพัฒนาออกเป็น 3 ส่วน คือ 1.ร.ฟ.ท.ส่งมอบบริหารรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ คาดว่าจะมีการเข้าบริหารภายในปี 2564

2.ร.ฟ.ท.ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะภา กำลังรื้อย้ายสาธารณูปโภค ตามแผนก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2567 และ 3.ส่งมอบก่อสร้างช่วงดอนเมือง-พญาไท ก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2571

ขณะที่โครงการท่าอากาศยานอุตะภาและเมืองการบินภาคตะวันออก มีการกำหนดจะต้องลงทุนสนามบินปีแรกให้ได้ 15.9 ล้านคนต่อปี และรองรับสูงสุดมากกว่า 60 ล้านคนต่อปี ถือเป็นเงื่อนไขที่บังคับเอกชนไว้ในสัญญา โดยแผนงานเบื้องต้นเอกชนจะเริ่มก่อสร้างในเดือน ธ.ค.2564 โดยภายหลังลงนามสัญญาไปแล้ว สกพอ.เตรียมส่งมอบพื้นที่ภายใน 18 เดือน จัดทำ EHIA

## ยืนยัน“เอ็มอาร์ไอ”เดินทางต่อ

ส่วนโครงการศูนย์ซ่อมอากาศยาน (เอ็มอาร์ไอ) ขณะนี้บริษัท การบินไทย

จำกัด (มหาชน) ยืนยันว่าจะเดินทาง โดยการบินไทยเป็นบริษัทเดียวที่ซ่อมบำรุงอากาศยานในขณะนี้ ดังนั้นจะมีบุคลากรที่มีองค์ความรู้อยู่แล้ว แต่เป้าหมาย สกพอ.ต้องการอัปเดตความรู้ จึงมีการเจรจาร่วมทุนกับแอร์บัส โดยในขณะนี้เนื่องจากการบินไทยอยู่ในช่วงฟื้นฟูกิจการ ประกอบกับโควิด -19 ทำให้มีการชะลอแผนลงทุนออกไป จากเดิมเริ่มเปิดให้บริการราว 2564 - 2565 จะขยับไปเปิดให้บริการในปี 2567

นอกจากนี้ ปัจจุบันยังพบว่ามีเอกชนรายอื่น ที่ติดต่อสอบถามจะลงทุนในธุรกิจศูนย์ซ่อมอากาศยาน แต่เป็นซ่อมบำรุงอากาศยานลำตัวเล็ก ซึ่งจากผลกระทบการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ก็อาจส่งผลให้การตัดสินใจลงทุนของภาคเอกชนชะลอออกไปก่อน เบื้องต้นคาดว่าจะปลายปีนี้หรือต้นปีหน้าจะมีการตัดสินใจจากภาคเอกชนอีกครั้ง

## คาดลงนามแหลมฉบัง ก.พ.64

ด้านโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ยืนยันว่าปัจจุบันไม่ได้หยุดเดินทาง แต่ยังคงอยู่ในขั้นตอนการคัดเลือก ซึ่งโครงการนี้จะเริ่มทำเรือนำเข้าและส่งออกเพิ่มขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าจากปัจจุบัน 11 ล้านที่อยู่ที่ต่อปีเพิ่มเป็น 18 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี โดยผลการศึกษาพบว่าท่าเรือแหลมฉบังจะมีตู้สินค้าเกินขีดความสามารถรองรับในปี 2567-2568

ดังนั้น การล่าช้าของโครงการนี้อาจส่งผลท่าเรือแหลมฉบังวิกฤติเล็กน้อยช่วงปี 2567-2568 จึงต้องเร่งรัดเจรจาเอกชน โดยคาดว่าจะเสร็จภายในปีนี้และลงนามสัญญาภายใน ก.พ.2564

“ผมเชื่อว่าโครงสร้างพื้นฐานรางนำถนนอากาศเรามีประสิทธิภาพสูงสุดเมื่อเทียบกับเพื่อนบ้านในอาเซียน ซึ่งปัจจุบัน 5 โครงการสำคัญ ลงนามแล้ว 3 โครงการ ท่าเรือแหลมฉบังจะเจรจาเสร็จปีนี้เพื่อลงนามต้นปีหน้า ก็จะรวมเม็ดเงินลงทุน 6.5 แสนล้านบาท เป็นของรัฐ 42% และเอกชน 58% จะทำให้โครงสร้างพื้นฐานพร้อม

ซัพพอร์ตนักลงทุน” นายโชคชัย กล่าว  
**“มาบตาพุด” เริ่มพัฒนา เม.ย.64**

นายรัฐพล ชื่นสมจิตต์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทกัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล จำกัด กล่าวว่า การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดเฟส 3 ซึ่งเป็นการร่วมลงทุนระหว่างกัลฟ์และกลุ่ม ปตท. จะเริ่มก่อสร้างในเดือน เม.ย.2564 โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (อีเอชไอเอ) ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาอีกไม่นานจะได้รับการพิจารณาจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

สำหรับการลงทุนจะแบ่งเป็นงานของ กนอ.ที่จะรับผิดชอบการเตรียมให้สิทธิใช้พื้นที่พัฒนาการขยายพื้นที่โครงการเป็นนิคมอุตสาหกรรม การขอใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องและเป็นผู้จ่ายเงินร่วมลงทุนให้กับเอกชนส่วนบริษัทฯ จะดูการพัฒนาที่แบ่งเป็น ระยะถนัดทะเลพื้นที่ 1,000 ไร่ และระยะการพัฒนาท่าเรือรับสินค้าของเหลวที่เป็นธุรกิจต่อเนื่องของกัลฟ์ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาคลังแอลเอ็นจีรวมแล้วจะต้องใช้งบในการพัฒนาทั้งหมดประมาณ 50,000 ล้านบาท  
**รฟท.เริ่มส่งมอบพื้นที่ ม.ค.64**

นายกำพล บุญชม รองวิศวกรใหญ่โครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กล่าวว่า ปัจจุบันโครงการไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบินมีความเคลื่อนไหวตลอด โดย ร.ฟ.ท.เตรียมส่งมอบพื้นที่ชุดแรก ม.ค.2564 โดยจะมอบในพื้นที่ที่ไม่ต้องเวนคืน โดยจะแบ่งพื้นที่เป็น 3 ส่วน คือ 1. สุวรรณภูมิ - อุตะเภา 2. บางซื่อ - สุวรรณภูมิ และ 3. บางซื่อ - ดอนเมือง

“ขณะนี้การเคลียร์พื้นที่กับงบประมาณเวนคืนอนุมัติหมดแล้ว เหลือบางส่วนนอกพื้นที่เวนคืนพวก การเคลื่อนย้ายรางรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณ ปัจจุบันการรถไฟฯ เตรียมเบิกงบประมาณ โดยสำรวจ

ไปแล้ว 90% อีกทั้ง การรถไฟฯ ยังมีโครงการระบบรางที่จะสนับสนุนอีอีซีอีกมาก เช่น โครงการทางคู่ที่พัฒนาไปถึงจังหวัดขอนแก่น”

**“อุตะเภา” เร่งทำแผนแม่บท**

นายอนวัช ลีละวัฒน์ วัฒนา กรรมการ บริษัท อุตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด กล่าวว่า ขณะนี้กำลังทำแผนแม่บทสนามบินอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก เพราะภายหลังไทยโดนแดงจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ไอเคโอ) ส่งผลให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินเพิ่มขึ้น และกำหนดให้ทำแผนแม่บทสนามบิน

“อุตะเภาเป็นสนามบินแรกที่ทำแผนแม่บทตามกฎหมายที่ปรับเปลี่ยนใหม่ ปัจจุบันเรากำลังดำเนินการ โดยจะต้องทำคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecast) เพื่อดูว่าผู้โดยสารกลุ่มเป้าหมายจากนี้จะเป็นใคร มาจากไหน ซึ่งอุตะเภาแน่นอนว่าจะมีพื้นที่เป้าหมายอย่าง พัทยา ระยอง แต่อุตะเภาเป็นสนามบินแห่งที่ 3 ของประเทศ ดังนั้นกลุ่มเป้าหมายพื้นที่เราไม่ใช่แค่พัทยา ระยอง หรือกรุงเทพ แต่เรามองไกลกว่านั้น”

ทั้งนี้บริษัทมองว่าท่าอากาศยานอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก จะรองรับความต้องการเดินทางทางอากาศ การคมนาคมทางน้ำ ทางราง และทางบกทั้งหมด รวมไปถึงรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าทางอากาศ (คาร์โก้) ซึ่งหากความต้องการเป็นไปตามที่บริษัทฯ ประเมินไว้ จะเป็นผลให้สนามบินอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางการคมนาคม เป็นส่วนหนึ่งสนับสนุนความสำเร็จของการพัฒนาอีอีซี