

ทอท.ดันเทอร์มินอลด้านเหนือ หั่นลงทุนเหลือ2.8หมื่นล้าน

ผู้จัดการรายวัน360 – ทอท.ดันแผนสร้างเทอร์มินอลด้านเหนือ ปรับเป็นอาคารในประเทศลดขนาด ตัดระบบ APM ลดค่าลงทุนเหลือ 2.8 หมื่นล้านบาท พร้อมแจ้ง “คิงเพาเวอร์” หรือ “ซีดีการ์เด็นท์” ใน ก.ค.นี้ รับลูก ปปช.ประมูลสร้างอาคารตะวันออก ปลายปี 64

นายกรีติ กิจมานะวัฒน์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) หรือ ทอท. เปิดเผยถึงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ว่า ในการก่อสร้างขยายอาคารผู้โดยสารนั้น ทอท.ได้เซ็นสัญญาจ้างสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ศึกษาทบทวน และ IATA ได้ทำรายงานฉบับแรกเสร็จแล้วเมื่อเดือนเม.ย. 64 ส่วนองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อยู่ระหว่างการเซ็นสัญญาจ้างศึกษาทบทวน ซึ่งคาดว่าจะนำข้อสรุป เสนอคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ที่มีนายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานพิจารณาในวันที่ 29 เม.ย. แต่เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 จึงเลื่อนการประชุมออกไป คาดว่าจะไม่เกินเดือน พ.ค.

ทั้งนี้ ข้อมูลที่ ทอท. ได้ข้อสรุปและมีการ

วิเคราะห์จาก IATA คาดการณ์ว่า สถานการณ์จำนวนผู้โดยสารจะกลับเป็นปกติในปลายปี 2566 (ตารางบินฤดูหนาว) โดยประเมินว่าจะมีผู้โดยสารประมาณ 60 ล้านคน/ปี ซึ่งถ้าไปจากเดิมที่ทอท.เคยคาดว่าผู้โดยสารจะกลับเป็นปกติช่วงปลายปี 2565ในระหว่างนี้จึงควรเร่งก่อสร้างเพื่อขยายพื้นที่อาคารผู้โดยสาร

โดย ทอท.จะเสนอแนวทางการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิโดยก่อสร้าง ส่วนต่อขยายอาคารด้านตะวันออก และด้านตะวันตก (East & West Expansion) และอาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ (North Expansion) ทั้ง 3 โครงการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถเป็น 120 ล้านคน/ปี ซึ่งจะสอดคล้องกับขีดความสามารถของ รันเวย์ 3 เส้น พอดี ขณะที่จะมีการปรับรูปแบบการใช้พื้นที่ใหม่ โดยใช้อาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ สำหรับผู้โดยสารภายในประเทศรองรับได้ 30 ล้านคน/ปี (จากเดิมใช้รองรับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ) ส่วนอาคารผู้โดยสารเดิมและส่วนต่อขยายตะวันออกและตะวันตก จะใช้รองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมดมีขีดรองรับรวม 75 ล้านคน/ปี

ซึ่งการปรับอาคารด้านเหนือรองรับผู้โดยสารภายในประเทศทำให้สามารถลดขนาดอาคารและพื้นที่ใช้สอย 20% และไม่ต้องก่อสร้างรถไฟฟ

ใต้คนขับ APM เพื่อขนส่งผู้โดยสารเพื่อเข้าไปยังอาคารเทียบเครื่องบินแต่อย่างใด ซึ่งส่งผลให้วงเงินลงทุนอาคารด้านเหนือลดลงจาก 41,260 ล้านบาท เหลือไม่เกิน 30,000 ล้านบาท หรือลดลง 30% เมื่อรวมกับการขยายอาคารด้านตะวันตกและตะวันออก ที่มีค่าก่อสร้างด้านละประมาณ 7,830 ล้านบาท รวมเป็นวงเงินลงทุน 3 อาคารประมาณ 46,000 ล้านบาท มีขีดรองรับรวม 60 ล้านคน/ปี รวมกับอาคารหลักและ SAT1 สุวรรณภูมิจะรองรับได้ 120 ล้านคน/ปี

นอกจากนี้ จะมีลงทุนร่วมกับทางแอร์พอร์ตลิงก์เพื่อสร้างสถานีเพิ่มหน้าอาคารผู้โดยสารด้านเหนือ พร้อมทางเชื่อมเข้าอาคารลงทุนประมาณ 600-700 ล้านบาท ซึ่งถูกกว่าสร้าง APM 2 สายตามแผนเดิม

“แนวทางนี้ดี เพราะใช้เงินลงทุนน้อยกว่าการพัฒนาอาคารผู้โดยสารด้านใต้ ตามแผนแม่บทเดิม แม้จะทำให้รองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 150 ล้านคน/ปี แต่ต้องลงทุนอีกกว่าแสนล้านบาท เพราะก่อสร้างรันเวย์ที่ 4 ซึ่งต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มอีกด้วย”

แจ้งคิงเพาเวอร์ หรือซีดีการ์เด็นท์ ภายใน ก.ค.64

นายกรีติ กล่าวว่า ทอท.พร้อมก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารด้านตะวันออก เนื่องจากได้รับอนุมัติโครงการแล้ว มีเงินลงทุนและมีการ

ออกแบบเสร็จแล้ว อีกทั้งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) และองค์กรทางวิชาชีพต่างๆ ส่วนโครงการ ซิตี การ์เดน ที่ตั้งอยู่ในจุดที่จะมีการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านตะวันออกนั้น ทอท.ได้มีหนังสือถึงกลุ่มบริษัทคิงเพาเวอร์ให้ทำการรื้อถอนให้แล้วเสร็จ ภายในเดือน ก.ค. 2564 ดังนั้น คาดว่าจะเปิดประมูลก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านตะวันออกได้ปลายปี 2564

ในขณะเดียวกัน จะเร่งออกแบบอาคารด้านตะวันตกและอาคารด้านเหนือคู่ขนาน คาดทำให้เวลาประมาณ 8 เดือน เปิดประมูลก่อสร้างปี 2565 แล้วเสร็จในปี 2567

การก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ซึ่งเป็นการเพิ่มพื้นที่ส่วนที่พักคอย และหลุมจอด สะพานเทียบเครื่องบิน รับได้ 15 ลำคน/ปี แต่เป็นพื้นที่ใต้ดินใน ขณะที่อาคารผู้โดยสารไม่เพิ่ม มีปัญหาขอขาดด้านนอก ตั้งแต่จุดตรวจหน้าประตูอาคาร เช็กอิน ตม. จุดตรวจค้น ทอท.ต้องขยายส่วนนี้ ขณะที่การพัฒนาต่างๆ อยู่ในด้านเหนือของสนามบินทั้งรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จึงมีความเหมาะสมที่จะทำอาคารด้านเหนือ โดยหากคณะกก.ชุดรองอธิบดีเห็นชอบ ทอท.จะเชิญผู้แทนองค์กรวิชาชีพมาร่วมรับฟังรายละเอียดด้วย.