

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: พุธที่ 8 - อาทิตย์ 11 เมษายน 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5347

หน้า: 6(กลาง)

Col.Inch: 149.29 Ad Value: 201,541.50

PRValue (x3): 604,624.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เร่งลงทุน'สนามบิน'แสนล้าน

เร่งลงทุน'สนามบิน'แสนล้าน รับท่องเที่ยว-ธุรกิจการบินฟื้นหลังโควิด

แผนลงทุนทางอากาศกระทรวงคมนาคมในปี 2564



ที่มา: ประชาชาติธุรกิจรวมรวม

"ทอท." เปิดแผนลงทุนแสนล้าน พลิกโฉมสนามบิน รับท่องเที่ยว-การบินฟื้น ปีนี้เปิดประมูลอาคารผู้โดยสาร หลังที่ 3 ดอนเมือง ผุดหลุมจอด อาคาร จักรักัน ฝ่าแรงต้าน "สุวรรณภูมิ เฟส

2" ทุ่มสร้างเทอร์มินอลใหม่ด้านเหนือ ขยายปีกอาคารหลังเดิมด้านตะวันออก-ตะวันตก รองรับผู้โดยสารในประเทศและอินเทอร์ เบรกอาคาร ด้านทิศใต้ รื้อรถไฟฟ้า APM ผุด

สถานีไฮสปีดแทน ชง ครม.เคาะแผน ใหม่กลางปี'64 กรมท่าฯทุ่ม 4.3 พัน ล้านยกเครื่องสนามบินขอนแก่น ตรีง บุริรัมย์ สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี นายกีรติ กิจมานะวัฒน์ รองกรรมการ

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: พุธที่ 8 - อาทิตย์ 11 เมษายน 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5347

หน้า: 6(กลาง)

Col.Inch: 149.29

Ad Value: 201,541.50

PRValue (x3): 604,624.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เร่งลงทุน'สนามบิน'แสนล้าน

ผู้อำนวยการใหญ่ สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง บมจ.ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ในปี 2564 ทอท.เตรียมจะลงทุนพัฒนา สนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิเป็น สนามบินหลักของประเทศ วงเงินรวม 99,120 ล้านบาท เพื่อรองรับการ ท่องเที่ยวและธุรกิจการบินจะกลับเข้าสู่ สภาวะปกติในปี 2567

ขณะนี้รอสำนักงานสภาพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) อนุมัติแผนการพัฒนาสนามบินดอนเมือง ระยะที่ 3 วงเงินลงทุนประมาณ 42,200 ล้านบาท จะก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร แห่งที่ 3 พื้นที่ 155,000 ตร.ม. สามารถ รองรับผู้โดยสารได้ 18 ล้านคน/ปี ซึ่งเน้นผู้โดยสารระหว่างประเทศ เป็นหลัก

กลางปีชง ครม.ดอนเมือง เฟส 3

“คาดว่าสภาพัฒน์จะนำเข้าคณะกรรมการ (บอร์ด) ของสภาพัฒน์ พิจารณาปลายเดือน เม.ย.ถึงต้นเดือน พ.ค. 2564 นี้”

นายกีรติกล่าวอีกว่า ทอท.จะเดินหน้า โครงการคู่ขนานกับการอนุมัติรายงาน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่ง อยู่ระหว่างคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณาการปรับปรุงรายงานเพิ่มเติม การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3 หาก คชก.และบอร์ดสภาพัฒน์เห็นชอบ จะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา อนุมัติในช่วงกลางเดือน มิ.ย.-ก.ค. 2564 นี้

เร่งสร้างให้เสร็จปี'67

ส่วนแผนงานอื่น ๆ ของการพัฒนา สนามบินดอนเมืองระยะที่ 3 มีอีก 2 โครงการ ได้แก่ 1.โครงการเพิ่มหลุมจอด เครื่องบิน 12 หลุมจอดทางด้านเหนือ วงเงิน 2,200 ล้านบาท ขณะนี้ออกแบบ โครงการเสร็จแล้วอยู่ระหว่างร่างที่ไออาร์ คาดว่าจะออกประกาศเชิญชวนเอกชน ร่วมลงทุนได้ในเดือน มิ.ย. 2564 นี้

และ 2.โครงการอาคาร JUNCTION BUILDING พื้นที่ร้านค้าและร้านอาหาร และงานก่อสร้างระบบขนส่งผู้โดยสาร อัตโนมัติ (APM) ช่วงอาคารผู้โดยสาร หลังที่ 1 ถึงที่จอดรถด้านใต้ วงเงิน ประมาณ 10,000 ล้านบาท จะเปิด ประมูลรูปแบบ PPP net cost แต่ ระยะเวลาของสัญญายังไม่สรุประหว่าง 10 ปี หรือ 15 ปี

เสร็จพร้อมรับธุรกิจการบินฟื้นตัว

“น่าจะได้ออกข้อสรุปเดือน มิ.ย.นี้ จากนั้นก็ออกที่ไออาร์ประมูลคาดว่าจะได้ เอกชนผู้ชนะในช่วงปลายปีนี้เช่นสัญญา และเริ่มก่อสร้างต้นปี 2565”

โดย ทอท.จะเร่งรัดงานก่อสร้างให้ สเสร็จเร็วขึ้น จากเดิมกำหนดแล้วเสร็จ ในปี 2568-2569 เป็นภายในปี 2567 เพื่อให้รองรับกับการกลับมาของธุรกิจ การบินที่ซบเซาจากภาวะการแพร่ ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ระหว่าง ปี 2563-2564 ซึ่งประเมินว่าจะใช้เวลา อีก 2-3 ปี หรือในปี 2567 ธุรกิจการบิน จะกลับมาฟื้นตัวเป็นปกติ

ดัน North-East-West

นายกีรติกล่าวอีกว่า ส่วนการพัฒนา สนามบินสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 หลังจาก ที่ประชุม ครม.ได้เห็นชอบข้อเสนอลง คณะกรรมการป้องกันและปราบปราม การทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เกี่ยวกับการ ป้องกันทุจริตโครงการสนามบิน สุวรรณภูมิ เฟส 2 ในส่วนโครงการ ส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้าน ทิศเหนือ (north expansion) สนามบิน สุวรรณภูมิ วงเงิน 41,260 ล้านบาท แล้วเมื่อวันที่ 23 มี.ค. 2564

“จริง ๆ เรื่องนี้คณะกรรมการพิจารณา แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถอาคาร ผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มี นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้รับทราบความคิดเห็น เพิ่มเติมของ ป.ป.ช.ตั้งแต่เดือน ม.ค.แล้ว แต่เมื่อ ครม.เห็นชอบต้องเสนอให้คณะ

กรรมการชุดนี้พิจารณาอีกครั้ง”

ปัจจุบันการเดินทางจะผลักดัน ทั้ง north expansion ไปพร้อมกับ ส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารหลังเดิม ด้านตะวันออกและตะวันตก (east & west expansion) แต่การก่อสร้างอาจ จะเริ่มไม่พร้อมกัน แต่จะผลักดันให้เกิด ในเวลาไล่ ๆ กัน

ปั้น North รับ Domestic

“เราต้องให้ north expansion เกิดก่อน เพราะต้องดึง domestic ไปอยู่ที่นั่น ตามมาด้วย east expansion เพราะเรา จะดึงผู้โดยสารที่มาก่อนเวลาไปเช็กอิน ที่นั่น ส่วน west expansion จะมาหลัง สุดเพื่อทั้ง north และ east expansion รับผู้โดยสารไม่พอ หากทั้ง 3 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ คาดว่าสนามบิน สุวรรณภูมิจะมีศักยภาพรองรับผู้โดยสาร ได้มากถึง 120 ล้านคน/ปี” นายกีรติ กล่าวและว่า

ตัด APM ลดงบลงทุน 30%

สำหรับแผนงานการบริหารสนามบิน สุวรรณภูมิที่วางไว้เมื่อทั้ง 3 โครงการ แล้วเสร็จ จะกำหนดให้ north expansion ไว้รองรับผู้โดยสารในประเทศ เมื่อ ปรับแผนบริหารใหม่จะทำให้ต้นทุนของ โครงการลดลง 30% จาก 42,000 ล้านบาท เหลือประมาณ 28,000-29,000 กว่า ล้านบาท

โดยตัดเนื่องงานรถไฟฟ้าไร้คนขับ (APM) ออก เพราะในอนาคตหาก ขั้วรถมาจากมอเตอร์เวย์จะทำทางเชื่อม ราวไว้ระยะทาง 1 กม.แทน เพื่อเบี่ยง ช้ายเข้า north expansion ทันที และ จะมีอาคารจอดรถขนาด 3,000 คัน ไว้รองรับ

“ทำให้การรับส่งผู้โดยสารจะสามารถ จอดรับส่งได้ไม่ติดขัด และปริมาณจราจร ที่เคยติดขัดจะหายไปกว่าครึ่ง ส่วน ผู้โดยสารที่จะไปอาคารผู้โดยสาร หลังเดิม ที่ในอนาคตจะปรับให้รองรับ ผู้โดยสารระหว่างประเทศ ผู้โดยสาร

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: พุธที่ 8 - อาทิตย์ 11 เมษายน 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5347

หน้า: 6(กลาง)

Col.Inch: 149.29

Ad Value: 201,541.50

PRValue (x3): 604,624.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เร่งลงทุน 'สนามบิน' แสนล้าน

ก็สามารถขั้บรถตรงเข้ามาอีกนิดเดียวก็ถึงแล้ว”

เพิ่มจุดเช็คอินล่วงหน้า

ส่วนปัญหาของอาคารผู้โดยสารปัจจุบัน จะพบผู้โดยสารมารอเที่ยวบินก่อนเวลาเป็นจำนวนมาก ตามปกติแล้วผู้โดยสารจะต้องมารอขึ้นเครื่องก่อน

เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง แต่ปัญหาคือมีผู้โดยสารจำนวนมากมารอขึ้นเครื่องเร็วกว่า 3 ชั่วโมง บางคนมารอดั้งแต่ 4-5 ชั่วโมงก่อนขึ้นเครื่อง ทำให้พื้นที่ภายในเกิดความแออัด

จึงมีแผนที่จะทำเคาน์เตอร์เช็คอินล่วงหน้า (early check-in) ที่ east expansion เมื่อผู้โดยสารไม่ว่าจะมาแบบส่วนตัวหรือกรุ๊ปทัวร์ เมื่อมาถึงจะให้เช็คอินแล้วเข้าไปรอด้านในได้ทันที ไม่ต้องรอลูกภายในอาคารผู้โดยสาร รวมถึงอาจจะเพิ่มจุดตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) ในส่วนนี้ด้วย

ชี้ South Expansion ลงทุนสูง

ส่วนข้อเสนอของ ป.ป.ช.ที่ให้ทำอาคารผู้โดยสารด้านใต้ (south expansion) นั้น นายกิตติระบุง เป็นแผนแม่บทเดิมซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนได้เหมือนโครงการรถไฟฟ้า 10 สายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ก่อนจะมาเป็น M-MAP อย่างทุกวันนี้ก็ปรับปรุงมาจากแผนแม่บทรถไฟฟ้าในอดีตทั้งนั้น

นอกจากนี้ ต้นทุนของ south expansion มีการประเมินไว้คร่าว ๆ อาจจะต้องใช้เงินลงทุนสูงถึง 116,000 ล้านบาท ซึ่งศักยภาพจะรับผู้โดยสารเกิน 120 ล้านคน/ปีได้หรือไม่ เนื่องจากรันเวย์ที่สนามบินสุวรรณภูมิมีเพียง 4 เส้น แต่วงเงินลงทุน north-east-west expansion รวมกันใช้วงเงินลงทุนเพียง 44,000 ล้านบาทเท่านั้นหลังตัดรถไฟฟ้า APM ออก

จุดผิด 1 สถานีไฮสปีด

นอกจากเหตุผลด้านต้นทุนแล้ว หากมองภาพใหญ่ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย

ในอนาคตสนามบินสุวรรณภูมิจะต้องรองรับระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งแนวเส้นทางจะมาทาง north expansion แล้วจะลดระยะลอดใต้ดินที่อาคารผู้โดยสารปัจจุบัน

โดยช่วงที่ยังยกระดับมีบางส่วนจะอยู่หน้า north expansion พอดี ซึ่ง ทอท.มีแผนจะเสนอขอลงทุนก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงบริเวณหน้า north expansion อีกจุดหนึ่งเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง north expansion และอาคารผู้โดยสารปัจจุบัน คาดว่าจะใช้วงเงินลงทุน 1,000-2,000 ล้านบาท

“ทอท.มีเงินลงทุนเองอยู่แล้ว เมื่อก่อสร้างสถานีดังกล่าวแล้วก็ไม่จำเป็นต้องลงทุน APM อีก โดยอยู่ระหว่างหารือกับการรถไฟแห่งประเทศไทย”

ขง กรม.เคาะแผนใหม่ ก.ค.นี้

นายกิตติกล่าวอีกว่า ส่วนโทมไลน์ของโครงการหลังจากขอความเห็นร่วมกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แล้ว จะขอความเห็นเพิ่มเติมจากคณะกรรมการที่ปรึกษาท่าอากาศยาน (ACC) อีกแห่งหนึ่ง คาดว่าปลายเดือน เม.ย.นี้ น่าจะจบจากนั้นจะนำเสนอคณะกรรมการชุดรองนายกรัฐมนตรีพิจารณา เมื่อได้รับความเห็นชอบแล้วจะส่งกลับไปบอร์ดสภาพัฒน์พิจารณาและเสนอกรมได้ในช่วงเดือน ก.ค.นี้

ถม 4.3 พันล้านสนามบินภูธร

ด้านแหล่งข่าวจากกรมท่าอากาศยาน (ทย.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ในปี 2564 มีแผนจะลงทุนทั้งสิ้น 6 โครงการ มูลค่ารวม 4,312 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนเปิดประมูล คาดว่าจะได้ตัวเอกชนภายในเดือน พ.ค. และเริ่มก่อสร้างในเดือน มิ.ย.-ก.ค. 2564

ประกอบด้วย 1.ขยายลานจอดเครื่องบิน สนามบินขอนแก่น เพิ่มศักยภาพรองรับเครื่องบิน ขนาด B737

จากเดิม 5 ลำ เป็น 11 ลำ วงเงิน 500 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้าง 2 ปี แล้วเสร็จในปี 2566

2.ก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่น ๆ สนามบินตรัง เพื่อต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 45x2,100 เมตร เป็น 45x2,990 เมตร วงเงิน 1,800 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี แล้วเสร็จในปี 2567

3.ก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งขยายทางขับและลานจอดเครื่องบินขนส่งสินค้าและอาคารคลังสินค้า พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน สนามบินบุรีรัมย์ เพื่อต่อเติมความยาวทางวิ่ง จากเดิม 45x2,100 เมตร เป็น 45x2,900 เมตร วงเงิน 950 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้าง 2 ปี แล้วเสร็จในปี 2566

4.ก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่งทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน สุราษฎร์ธานี เพื่อเพิ่มศักยภาพรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้อย่างปลอดภัย และรองรับจำนวนเที่ยวบินต่อชั่วโมงได้เพิ่มมากขึ้น วงเงิน 800 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้าง 2 ปี แล้วเสร็จในปี 2566

5.ก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารและปรับปรุงลานจอดรถยนต์ สนามบินสุราษฎร์ธานี เพื่อเป็นศูนย์การขนส่งสำหรับการเชื่อมต่อการขนส่งทางอากาศสู่การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น รถสาธารณะ รถแท็กซี่ อย่างเป็นทางการ วงเงิน 131 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้าง 1 ปี แล้วเสร็จในปี 2565

และ 6.ก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารและปรับปรุงลานจอดรถยนต์ สนามบินอุบลราชธานี เพื่อเป็นศูนย์การขนส่งสำหรับการเชื่อมต่อการขนส่งทางอากาศสู่การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น รถสาธารณะ รถแท็กซี่ อย่างเป็นทางการ วงเงิน 131 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้าง 1 ปี แล้วเสร็จในปี 2565