

## AOTรวบ3สนามบิน เงินลงทุน1หมื่นล้าน

“กรม.” ไฟเขียว AOT บริหารท่าอากาศยานอุตร 3 แห่ง  
อุตรธานี บุรีรัมย์ และกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน (ทย.)  
กรอบวงเงินลงทุนรวมประมาณ 10,000 ล้านบาท  
นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง-

อ่านต่อ  
หน้า 27

### AOT

คมนาคม เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วานนี้ (30 ส.ค. 2565) มีมติเห็นชอบ ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT เข้าไปเป็นผู้รับผิดชอบดูแล และบริหารจัดการท่าอากาศยานอุตรธานี บุรีรัมย์ และกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน (ทย.) โดยเป็นการมอบความรับผิดชอบในการดูแลและบริหารท่าอากาศยาน ของ ทย. ไปเป็นของ AOT ซึ่งสามารถกระทำได้ตาม กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดย ครม.

กำหนดนโยบายบริหารราชการท่าอากาศยาน ที่เคยอยู่ในความรับผิดชอบของ ทย. ให้ AOT เป็นผู้รับผิดชอบแทน

ส่วนวิธีให้ AOT เข้าบริหารท่าอากาศยาน นั้น ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากติดคำสั่ง กรมธนารักษ์ ที่ 86/2564 ที่มอบให้ ทย. ดำเนินการจัดหาประโยชน์จากราชพัสดุใน ท่าอากาศยานภูมิภาค ซึ่งเป็นการมอบอำนาจ สำหรับการหาประโยชน์ในลักษณะการค้า ต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานที่มีราคาทรัพย์สิน ไม่เกิน 500 บาท และเป็นการเช่าชั่วคราว ระยะเวลาไม่เกิน 3 ปี ซึ่งไม่รวมถึงการที่ ทย. จะให้หน่วยงานอื่นมาเช่าท่าอากาศยาน

ทั้งนี้ AOT ได้กำหนดแผนพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง มีกรอบวงเงินลงทุน ประมาณ 9,199.90 ล้านบาท (กรณีท่า

อากาศยานพังงา เปิดให้บริการในปี 2574) หรือวงเงินลงทุนรวม 10,471 ล้านบาท (กรณี ท่าอากาศยานพังงาไม่เปิดให้บริการ) แยก เป็น ท่าอากาศยานอุตรธานี กรอบวงเงิน ลงทุน 3,523 ล้านบาท, ท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ 460 ล้านบาท และท่าอากาศยาน กระบี่ กรณีท่าอากาศยานพังงาเปิดให้บริการ ในปี 2574 วงเงินลงทุนจะอยู่ที่ 5,216 ล้าน บาท และกรณีท่าอากาศยานพังงาไม่เปิดให้ บริการ วงเงินลงทุนจะอยู่ที่ 6,487 ล้านบาท สำหรับท่าอากาศยานอุตรธานี จะมีบทบาทเป็นท่าอากาศยานหลักที่ทำหน้าที่ เป็น Gateway ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน โดย AOT มีแนวทางพัฒนาให้ท่าอากาศยานอุตรธานีเป็นท่าอากาศยานระดับ ภาค และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง ซึ่ง

จะสามารถพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงร่วมกับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่เป็นท่าอากาศยานรองใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีปัจจัย มาจากศักยภาพของทำเลที่ตั้ง ความพร้อม ด้านกายภาพและห้วงอากาศ

ส่วนท่าอากาศยานกระบี่นั้น จังหวัดกระบี่ เป็นจังหวัดที่มีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ ตั้งอยู่กึ่งกลางของจังหวัดฝั่งอันดามันและฝั่ง อ่าวไทย สามารถตอบสนองนโยบายด้านการ ท่องเที่ยว และยังสามารถเป็นท่าอากาศยานที่ ช่วยบรรเทาความแออัดของท่าอากาศยานภูเก็ต ที่มีข้อจำกัดด้านการขยายขีดความสามารถ

นายศักดิ์สยาม กล่าวต่อว่า ได้สั่งการ ให้ AOT ไปศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับความเป็น ไปได้ของโครงการ เปรียบเทียบกรณี ทย. ดำเนินการกับกรณี AOT ดำเนินการ, การ คาดการณ์ผู้โดยสาร, แผนการลงทุน, แผน พัฒนาท่าอากาศยาน ประมาณการรายได้ รายจ่าย, ผลตอบแทนทางการเงิน, ผลกระทบ ต่อ ทย. และ AOT/แผนบริหารความเสี่ยงกรณีที่มีการดำเนินการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ซึ่งจะใช้เวลา 2-3 เดือนจากนี้ ก่อน รายงาน ครม.เพื่อรับทราบอีกครั้ง ■