

ตะเกาฯ ก้าวสู่มหานครการบินภาคตะวันออกที่ใช้พลังงานสีเขียว มีประสิทธิภาพสูงสุดลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและงานระบบอื่น ๆ ที่สำคัญ เช่น งานน้ำประปาและบำบัดน้ำเสีย งานระบบเดิมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ขณะนี้ได้ก่อสร้างมีความคืบหน้าอย่างเป็นลำดับต่อเนื่อง

ส่วนภาคเอกชน ได้ร่วมลงทุนพัฒนาอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 เมืองการบิน คลังสินค้า ลานจอดอากาศยาน ถนนและสาธารณูปโภค ภายในโครงการ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างปรับปรุงแผนแม่บทให้เหมาะสมกับสถานการณ์ธุรกิจการบิน และการออกแบบรายละเอียดต่าง ๆ แต่ละโครงการ ด้านความก้าวหน้าที่สำคัญ ยูทีเอได้จัดทำร่วมมาตรฐานเขตการบินเรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างทันทีหลังได้รับแจ้งให้เริ่มการก่อสร้าง หรือเอ็นทีพี จากอีอีซี คาดว่า เริ่มก่อสร้างได้ในปี 67 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี และมีการทดสอบระบบ การให้บริการและการบริหารจราจรทางอากาศ เปิดให้บริการเฟสแรกในปี 70

รอกิจกตสินใจเอ็มอาร์ไอเดินต่อหรือพอ

หลังจากประเมินสถานการณ์การบิน หลังเผชิญโควิด-19 มีเป้าหมายผู้โดยสารสนามบินช่วงแรกจะปรับจาก 15 ล้านคนเหลือเพียง 12 ล้านคน ส่วนปลายแผนยังเป็น 60 ล้านคนเท่าเดิม ส่วนปัญหาที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังไม่พร้อมลงทุนโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานหรือเอ็มอาร์ไอ วงเงิน 1 หมื่นล้านบาท พื้นที่ 500 ไร่ นั้น เวลานี้ยังไม่ได้รับการประสานจากการบินไทย แต่เบื้องต้นถ้าการบินไทยไม่พร้อมลงทุน อีอีซีจะเชิญชวนนักลงทุนรายอื่นทั้งไทยและต่างชาติเข้ามา โดยจะดูรายละเอียดข้อตกลงร่วมทุนก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ระหว่างการบินไทยกับแอร์บัสเมื่อปี 61 อีกครั้ง หลังจากนั้นจะทำหนังสือสอบถามการบินไทย ซึ่งเรื่องนี้ยังมีเวลาให้การบินไทยตัดสินใจเพราะต้องรอรันเวย์ 2 เสร็จช่วงปี 69-70 จึงจะเดินหน้าเอ็มอาร์ไอต่อได้

เอกชนมั่นใจเสร็จแน่

ด้านมุมมองภาคเอกชน "วีรวัฒน์ ปิ่นทอง" ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัท อู่ตะเภาอินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน หรือ ยูทีเอ ระบุว่าหลังโควิดคลี่คลาย บริษัทฯ ได้เร่งเดินหาดึงผู้ร่วมทุนต่างชาติเข้าพื้นที่ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมาบินไปมาระหว่างกัน จากก่อนหน้านี้ใช้ช่องทางออนไลน์เป็นหลักไม่คืบหน้ามากนัก คาดว่าจะเริ่มมีความชัดเจนทั้งนักลงทุนและแหล่งเงินเพื่อเริ่มเดินหน้าตามแผนในปี 67 และเสร็จภายในปี 70 ส่วนกรณีรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินล่าช้ากว่าแผนไม่มีผลต่อแผนพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินแต่อย่างใด

ด้านโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 วงเงินรวม 57,405 ล้านบาท มีแหล่งเงินทุนจากฝั่งนิคมอุตสาหกรรมมูลค่า 12,900 ล้านบาท จะลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน งานหลักเป็นการขุดลอกและถมทะเลและฝั่งภาคเอกชน โดยบริษัทกัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอล ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง บมจ.กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ และบริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มปตท. ลงทุนทำเทียบเรือก๊าซธรรมชาติเหลว

มาบตาพุดเฟส 3 เร็วกว่าเป้า 0.01%

การก่อสร้างล่าสุดมีความคืบหน้าแล้วกว่า 43.72% เร็วกว่าแผนประมาณ 0.01% คาดว่าโครงการท่าเรือมาบตาพุดฯ จะก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดดำเนินการ

ท่าเรือก๊าซ (ส่วนที่ 1) ภายในปี 70 เพื่อสร้างความมั่นใจการผลักดันโครงสร้างพื้นฐานหลักในอีอีซี ประกาศความพร้อมจูงใจนักลงทุนอุตสาหกรรมนวัตกรรมขั้นสูง ตามกรอบเศรษฐกิจบีซีจี กระตุ้นให้เกิดเงินลงทุนขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศใน 5 ปี (66-70) ปีละ 400,000 ล้านบาท เศรษฐกิจไทยเติบโต 4.5-5% ได้ต่อเนื่อง

“เลขาฯ อีอีซี” ย้ำว่า โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ถือเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอีอีซี เพื่อรองรับการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติและวัตถุดิบเหลวสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ในเขตนิคมฯ มาบตาพุดมีเนื้อที่ประมาณ 1,000 ไร่ รองรับการลงทุนในอีอีซี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติและสินค้าเหลวสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมี 19 ล้านตันต่อปี รองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมเหล็กครบวงจร และในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง สร้างการลงทุนในพื้นที่ส่งผลให้เกิดการจ้างงานและประชาชนในพื้นที่มีรายได้เพิ่มขึ้น

ณ เวลานี้ ถือได้ว่า 2 บิ๊กโปรเจกต์นี้ยังอยู่ในเป้าปี 70 จึงต้องรอดูอีกหลายโครงการของอีอีซีจะเป็นไปตามเป้าหมายหรือไม่ โดยเฉพาะโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ยังอีก ๆ ยัก ๆ กันอยู่ระหว่างเอกชน และภาครัฐทั้งที่โครงการนี้ถือเป็นหนึ่งในตัวเชื่อมสำคัญที่จะทำให้โครงสร้างพื้นฐานของอีอีซีสมบูรณ์ สร้างบรรยากาศความน่าสนใจดึงดูดการลงทุนจากทั่วโลกได้.