

# “อุตะเกา”สตาร์ทซ้ำแต่มาแน่นปีกหมุดตอกเข็มปี67 เคาะประมูลรันเวย์พ.ค.นี้-UTAเร่งปรับแผนพัฒนา

ผู้จัดการรายวัน360° - “เลขาอื้อซี” เผย “อุตะเกาเมืองการบิน” สตาร์ทซ้ำแต่มาแน่นปีกหมุด NTP ตอกเข็มต้นปี 2567 กองทัพเรือเคาะTOR รันเวย์ 2 ประมูล พ.ค.นี้ ด้าน UTA เร่งปรับแผน ลดไซส์เฟสแรก ลุยปั้นศูนย์ธุรกิจท่องเที่ยว บันเทิงครบวงจร

นายจุฬา สุขมานพ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) หรือ อื้อซี เปิดเผยถึงความคืบหน้าโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก ว่าการก่อสร้างในส่วนของบริษัท อุตะเกา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชันจำกัด (UTA) ผู้รับสัมปทาน อาจจะล่าช้าไปบ้าง เนื่องจากหลายปัจจัยซึ่งนอกจากผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 แล้ว โครงการนี้ไม่ใช่ท่าสนามบินแต่ยังมีการพัฒนาเป็นเมืองด้วย ทำให้ต้องมีระบบสาธารณูปโภคและระบบอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแตกต่างจากสนามบินทั่วไปโดยสิ้นเชิง โดยสนามบินอุตะเกาเป็นประตูให้มีการเดินทางเข้ามาในพื้นที่อื้อซี แต่ที่ยากกว่า คือ จะทำอะไรให้มีคนใช้สนามบินเพื่อเข้ามาสู่อื้อซี ทุกอย่างสัมพันธ์กันหมด ดังนั้นจึงใช้รูปแบบ PPP เพื่อให้มีการพัฒนาสนามบินและสร้างกิจกรรมเมืองการบินที่สร้างแรงกระตุ้นให้เกิดการเดินทางผ่านสนามบินอุตะเกาไปยังเมืองการบิน และพื้นที่อื้อซี

โดยขณะนี้ UTA ได้มีการศึกษาแนวทางการพัฒนาเมืองการบินและเตรียมความพร้อม การขอใบอนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่นสถานบันเทิงครบวงจรตลอด 24 ชั่วโมง เมืองปลอดภาษี เป็นต้น

“มีคำถามว่าหากไม่มีรถไฟความเร็วสูงสนามบินเกิดขึ้นได้หรือไม่ ซึ่งมองในภาคเอกชน การมีที่รถไฟ และสนามบินด้วยกันดีที่สุด แต่การพัฒนาของ UTA คือสนามบินบวกกิจกรรม ส่วนรถไฟจะเป็นส่วนทำให้การเดินทางเข้ามาอีกทางที่สะดวก และเมื่อมีเมืองการบิน ก็จะทำให้ผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูงเพิ่มมากขึ้นด้วย” นายจุฬา กล่าว

สำหรับการออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (NTP : Notice to Proceed) นั้นเมื่อทำตามเงื่อนไขครบ รัฐจะหารือกับเอกชนว่า จะพร้อมเริ่มก่อสร้างเมื่อใด โครงการ PPP รัฐและเอกชนต้องร่วมมือกัน เพื่อให้โครงการสำเร็จและการออกNTP หมายถึงการเริ่มต้นนับอายุสัญญา

**กองทัพเรือประมูลรันเวย์ 2 พ.ค. 66 เคลียร์เงื่อนไขแหล่งเงินเปิดทางรับเหมาไทยร่วม ตั้งเป้าเซ็นสัญญา 5.ค. 66**

พลเรือโทสมประสงค์ วิศวกรพิเศษ ผู้ทรงคุณวุฒิ กองทัพเรือพิเศษ กองทัพเรือ กล่าวว่า กองทัพเรือรับผิดชอบงาน 2 ส่วนคือ ก่อสร้างทางวิ่ง (รันเวย์) ที่ 2 และทางขับ (แท็กซี่เวย์) มีกรอบวงเงิน 17,768 ล้านบาท โดยมีการอนุมัติงบประมาณดำเนินการถมดินปรับพื้นที่จำนวน 1,274.24 ล้านบาทแล้ว ปัจจุบันดำเนินการใกล้แล้วเสร็จ

ส่วนงานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 2 และทางขับกรอบวงเงิน 16,493.76 ล้านบาทนั้น มีการปรับเปลี่ยนแหล่งเงินจากงบประมาณเป็นเงินกู้จากธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure

Investment Bank) หรือ AIIB ซึ่งแหล่งเงิน มีเงื่อนไขในการจัดทำที่โออาร์ การออกประกาศ จึงต้องมีการเจรจาตกลงกัน เช่น คุณสมบัติและผลงานการก่อสร้างสนามบินย้อนหลัง 5 ปี ของผู้ยื่นข้อเสนอ ซึ่งเงื่อนไขเดิมผู้รับเหมาไทย ไม่สามารถเข้าร่วมประมูลได้เลย ใช้เวลา 4 เดือน จึง

ได้ขอยุติ เป็นการรักษาสภาพประโยชน์ของประเทศให้มากที่สุด ทำให้มีความล่าช้า

โดยตามแผนการประกวดราคา วันที่ 15 มี.ค.2566 ได้เผยแพร่ข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้าง (General Procurement Notice), เดือน พ.ค. 2566 ประกาศที่โออาร์ประกวดราคา, เดือน พ.ย. 2566 ประกาศผลการจัดซื้อจัดจ้าง และเดือน ธ.ค. 2566 ลงนามสัญญากับผู้ได้รับการคัดเลือกและเริ่มก่อสร้าง ต้นปี 2567 โดยตั้งเป้าก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี 2570

ส่วนโครงการพัฒนาการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน ซึ่งจะมีการพัฒนาบุคลากรและเครื่องมือตรวจวัดและพยากรณ์อุตุนิยมวิทยาการบิน และพัฒนาการบริหารจัดการเชิงคุณภาพ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้ไปทำตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แผนดำเนินการ ปี 2564-2569 สอดคล้องกับการก่อสร้างรันเวย์ที่ 2 และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3

นายชาติกร อิศระยังยืน รองเลขาธิการอื้อซี ด้านโครงสร้างพื้นฐานกล่าวว่า ในสัญญา UTA กำหนดเงื่อนไขในการออกหนังสือให้เอกชนเริ่มงาน NTP มี 5 ข้อ คือ 1.มอเตอร์เวย์ M7 เชื่อมสนามบิน ซึ่ง ครม.อนุมัติแล้ว กรมทางหลวงเตรียมก่อสร้าง 2.ระบบไฟฟ้าประปาสาธารณูปโภค อื้อซีรับผิดชอบ ซึ่งเริ่มดำเนินการแล้ว 3. การรื้อย้าย อยู่ระหว่างตรวจสอบเพื่อส่งมอบพื้นที่ 4.กองทัพเรือประกาศประกวดราคาก่อสร้างรันเวย์ที่ 2 ว่าในเดือน พ.ค.นี้ 5.การทำแผนก่อสร้างร่วมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่อการวางตำแหน่งและบริหารสถานีรถไฟที่เชื่อมต่อและสอดคล้องกับอาคารผู้โดยสารรวมถึงทำแผนตารางเดินรถไฟให้สอดคล้องกับสนามบินหรือใกล้เคียงได้ข้อสรุปแล้ว คาดว่าจะออก NTP และเริ่มก่อสร้างในปี 2567

**UTA เร่งปรับแผน ลดไซส์เฟสแรก ตามตีมันต์ผู้โดยสาร**

นายวิวัฒน์ บัณฑิตวงศ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ซีโอ) UTA เปิดเผยว่า ขณะนี้ UTA อยู่ระหว่างการปรับแผนพัฒนาสนามบินอุตะเกา ให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร ที่ลดลงจากสถานการณ์โควิด-19 ซึ่งขยายเฟสการพัฒนาจาก 4 เป็น 6 โดยปรับเฟสแรกจากรองรับที่ 15 ล้านคนต่อปี เป็น 12 ล้านคนต่อปี และเมื่อมีจำนวนผู้โดยสาร ถึงระดับ 80% ของขีดการรองรับ จะเริ่มก่อสร้างเฟส 2 โดยหารือกับอื้อซี และที่ปรึกษา คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี 2567 เฟสแรก ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี จากนั้นมีการทดสอบระบบด้วยคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2570 ตามแผนงานการพัฒนาสนามบินอุตะเกาและเมืองการบิน แบ่งเป็น 3 ส่วน โดยส่วนแรก ประกอบด้วย 3

เรื่อง ได้แก่ 1.การบินและผู้โดยสาร และองค์ประกอบของสนามบิน 2.Airport City โดยมีแนวคิด การพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลาง ด้านธุรกิจ ที่อยู่อาศัยสินทางการ การท่องเที่ยว 3.ศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์(Cargo Logistic Center) เพื่อตอบโจทย์การขนส่งสินค้าในภูมิภาค โดยเป็นศูนย์รวมและกระจายของขนส่ง 4 โหมุดครบวงจร ทั้ง ทางอากาศ ทางราง ทางถนน และทางน้ำ หรือ Multimodel Transport

ส่วนที่สอง เป็นการเตรียมความพร้อมด้านการก่อสร้างและด้าน Operation ซึ่งที่ผ่านมา UTA ได้มีการออกแบบเพื่อเตรียมก่อสร้าง และวางคอนเซ็ปต์ ด้านวิศวกรรมศาสตร์ โดยประสานกับอู่ซีของทัพเรือ เพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบทางด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม (EHIA) ให้เรียบร้อย รวมถึงแนวคิดการพัฒนาทางธุรกิจ ที่จะก่อสร้างเมืองการบินใน 1-2 ปีนี้ แต่ตอบโจทย์ใน 5-10 ปีข้างหน้า ที่สามารถดึงดูดการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ยังได้เตรียมการด้าน Operation จัดเตรียมด้านบุคลากรในการให้บริการสนามบิน

ส่วนที่สาม เป็นความร่วมมือกับพันธมิตร ทั้งอู่ซีของทัพเรือและผู้เชี่ยวชาญการพัฒนาสนามบิน เพื่อหาแนวทางการพัฒนาที่จะทำให้มีจำนวนผู้โดยสารกลับมาเท่าหรือเพิ่มมากกว่าช่วงก่อนเกิดโควิด-19 ซึ่งเป็นโจทย์ที่ต้องร่วมกัน โดย UTA ได้มีการว่าจ้างที่ปรึกษาผู้บริหารสนามบินระดับโลก 3 ราย ประกอบด้วย

1.นาริตะ อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต ประเทศญี่ปุ่น ดูแลด้านการบริหารจัดการสนามบินและการให้บริการดูแลลูกค้าในสนามบินเพราะเห็นว่า ความเป็นคนญี่ปุ่นมีความละเอียดอ่อน จะให้คำแนะนำในการดูแลผู้โดยสารและลูกค้าได้ดี 2. มิวนิค อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต ประเทศเยอรมนี ช่วยด้านการวางแผนพัฒนาสนามบิน เพื่อให้การก่อสร้าง มีการเชื่อมกันและไม่กระทบต่อการให้บริการ 3.ฮ่องกง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต ดูแลด้านคาร์โก้ โลจิสติกส์ซึ่งสนามบินฮ่องกงถือเป็นเกตเวย์ และเชี่ยวชาญด้านนี้มีการขนส่งสินค้าทางอากาศเชื่อมขนส่งทางทะเล และฮ่องกง จะมีส่วนช่วยในการทำตลาดสู่ประเทศจีน ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มปริมาณการขนส่งของสนามบินอุตะเกาได้.