



EEC

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เชื่อมโลก ให้ไทยแลนด์

สาระสำคัญ

และคำถาม - คำตอบ

สนาามบินอู่ตะเภา และเมืองการบิน ภาคตะวันออก

พฤษภาคม 2563



สาระสำคัญ

และคำถาม - คำตอบ

สนามบินอุตะภา

และเมืองการบินภาคตะวันออก



สารบัญ



1

ข้อมูลพื้นฐาน

- ที่มาโครงการ
- การดำเนินโครงการ
- กระบวนการคัดเลือก/ผลการคัดเลือก
- ผลประโยชน์จากโครงการ

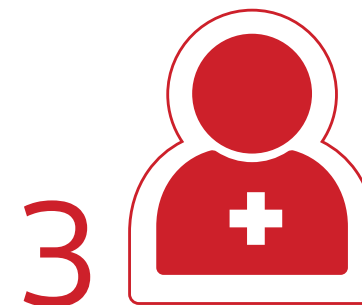
หน้า 6



2

ตอบคำถาม สำคัญ

หน้า 20



3

สถานการณ์ โควิด-19 ต่อโครงการ

หน้า 27



4

หนังสือชี้แจง โครงการ

หน้า 29



5

ความเคลื่อนไหว ผ่านสื่อมวลชน ที่สำคัญ

หน้า 36

ข้อมูลพื้นฐาน โครงการสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก

ที่มาของโครงการ



1 โครงการสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก กับความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

โครงการพัฒนาศูนย์การบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก เป็นโครงการพัฒนาศูนย์การบินภายในพื้นที่กว่า 6,500 ไร่ ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันออกของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาในปัจจุบัน

โดย อีอีซี วางยุทธศาสตร์ให้ทำภารกิจสำคัญ 3 ประการ คือ



ตัวอย่างภาพกราฟิก

1

เป็น “สนามบินเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ” มีการเชื่อมโยงกับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ด้วยรถไฟความเร็วสูง

2

เป็นศูนย์กลางการพัฒนาธุรกิจเป้าหมายโดยเฉพาะการเป็น “ศูนย์กลางอุตสาหกรรม ท่องเที่ยว และ Logistics & Aviation” ของอีอีซี

3

เป็นศูนย์กลางของ “มหานครการบินภาคตะวันออก” ที่จะครอบคลุมการพัฒนาพื้นที่เมืองประมาณ 30 ก.ม. โดยรอบสนามบิน (เมืองพัทยา ถึงตัวเมืองระยอง) ซึ่งเป็นการสานต่อเจตนารมณ์ของการพัฒนา Eastern Seaboard ที่ต้องการให้เกิดเป็นเมืองท่าและเมืองธุรกิจสำคัญของประเทศไทย โดยเข้าเชื่อมโยงเป็นส่วนขยายของกรุงเทพฯ และปริมณฑลไปทางตะวันออก สามารถเชื่อมโยงกันได้สะดวกทั้งทางน้ำ (เรือและท่าเรือ) ทางบก (ทางด่วน รถไฟ และรถไฟความเร็วสูง) และทางอากาศ (สนามบิน)

พร้อมด้วยศักยภาพทางด้านที่ตั้งไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ภาคตะวันออก ซึ่งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก จึงมีการตั้งเป้าหมายให้รองรับผู้โดยสารสูงสุดไม่ต่ำกว่า 60 ล้านคน/ปี โดยโครงการจะมีการลงทุนในด้านต่างๆ ที่ครอบคลุมทุกมิติ ทั้งการให้บริการสนามบินเชิงพาณิชย์ การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องด้านธุรกิจและอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งจะสร้างบรรยากาศการลงทุนที่จูงใจภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศ ในการขยายการลงทุนมาสู่พื้นที่อีอีซี รวมไปถึงการเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ เพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน...

2 สถานะสนามบินอู่ตะเภาในปัจจุบัน

สนามบินอู่ตะเภา ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลพลาว
อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในเขตส่งเสริม :
เมืองการบินภาคตะวันออก

ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา
ส่วนที่ใช้อยู่ ประกอบด้วย



ทางวิ่งที่ 1

มีขนาดมาตรฐานยาว 3,500 เมตร
กว้าง 60 เมตร สามารถรองรับ
อากาศยานได้ 52 หลุมจอด
(หากใช้ทางวิ่งได้เต็มศักยภาพ
จะรองรับผู้โดยสารได้ 20 ล้าน
คน/ปี)

อาคาร ผู้โดยสาร หลังที่ 1

รองรับผู้โดยสารทั้งในและระหว่าง
ประเทศ ประมาณ 7 แสนคน/ปี

อาคาร ผู้โดยสาร หลังที่ 2

(หากเปิดให้บริการ) จะมีขีด
ความสามารถรองรับผู้โดยสาร
ได้ประมาณ 3 ล้านคน/ปี โดย
ปัจจุบันมีผู้โดยสารประมาณ
1.5 ล้านคน/ปี

เขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก
เนื้อที่ประมาณ 6,500 ไร่

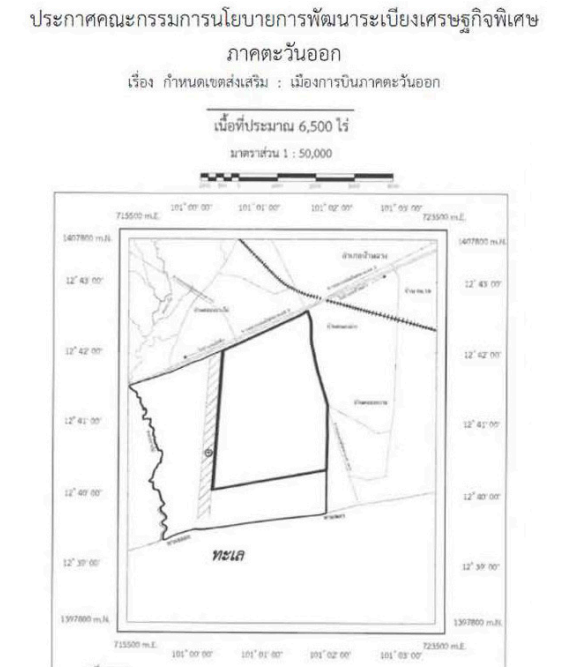


3 โครงการพัฒนาศูนย์สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก

เพิ่ม 6 กิจกรรมสำคัญ

สาระสำคัญของโครงการ ฯ จะพัฒนาพื้นที่
“เมืองการบินภาคตะวันออก” โดยมี 6 กิจกรรม
ที่สำคัญ รองรับ ได้แก่

- อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3
(Passenger Terminal Building 3)
- ศูนย์ธุรกิจการค้าและการขนส่งภาคพื้นดิน
(Commercial Gateway and Ground Transportation Centre)
- ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน
(Maintenance Repair and Overhaul)
- เขตประกอบการค้าเสรี และเขตธุรกิจเกี่ยวเนื่อง
(Cargo Village or Free Trade Zone)
- ศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์
(Cargo Complex)
- ศูนย์ฝึกอบรมการบิน
(Aviation Training Centre)



4 แผนการพัฒนา โครงการสนามบินอุตะเกา และเมืองการบินภาคตะวันออก

ผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ โดยที่ปรึกษา
ของกองทัพเรือได้แบ่งขอบเขตงานออกเป็น

2 ส่วนหลัก คือ



ส่วนที่ 1 พัฒนาและก่อสร้างโดยภาครัฐ

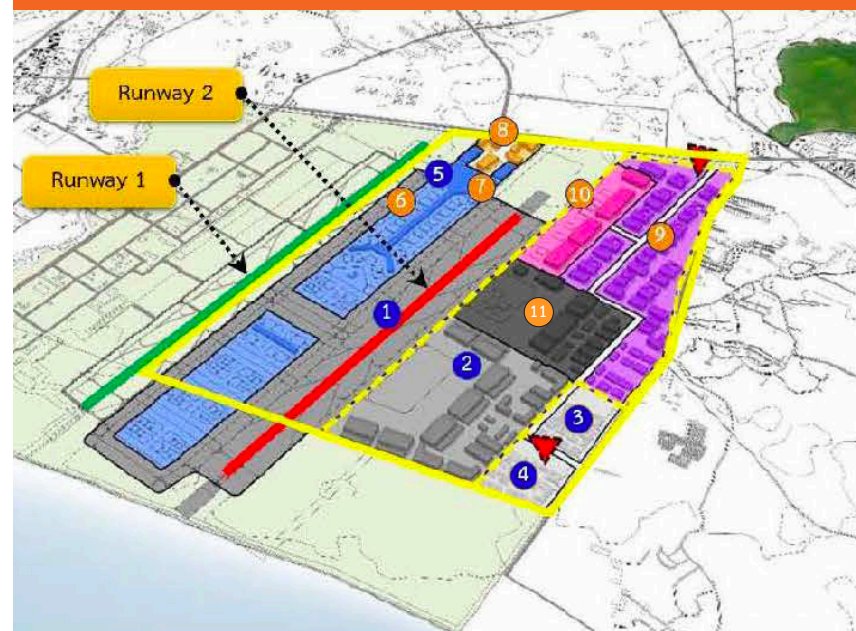
ส่วนที่ 2 พัฒนาและก่อสร้างโดยให้เอกชนร่วมลงทุน
(Public – Private Partnership : PPP)



กองทัพเรือในฐานะหน่วยงานหลักร่วมกับอีอีซี

รับผิดชอบดำเนินโครงการ ฯ ได้ดำเนินการตามประกาศ
คณะกรรมการนโยบาย โดยได้ว่าจ้างที่ปรึกษาที่มีชื่อเสียง
ระดับสากล คือ บริษัท KPMG Services Pte. Ltd เพื่อจัดทำ
รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ (Feasibility Study)
พ.ศ. 2560 และได้ว่าจ้าง บริษัทที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บท
(Master Plan) คือ บริษัท AECOM (Thailand) Co., Ltd

ขอบเขตโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกา และเมืองการบินภาคตะวันออก



เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก

6,500 ไร่

ขอบเขตความรับผิดชอบ

รัฐ

1. ทางวิ่งที่ 2 และทางขับ (Runway 2 & Taxiway)
2. ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO Complex) ระยะแรก 500 ไร่
3. ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศ
4. สาธารณูปโภค เช่น โรงผลิตไฟฟ้า โรงผลิตน้ำปะปา โรงบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น
5. หอบังคับการบิน ระบบควบคุมการจราจรทางอากาศ และอื่นๆ

เอกชน

6. อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3
7. ศูนย์การขนส่งภาคพื้น (GTC)
8. ศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway)
9. เขตประกอบการค้าเสรี (Cargo Village or Free Trade Zone) และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง
10. ศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ (Cargo Complex)
11. MRO ระยะอื่นๆที่เอกชนลงทุน

จากผลการประมาณการผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่ม
สูงขึ้น ภายในปี 2568 – 2569 ซึ่งเป็นปีที่สามารถ
เปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ที่บริหารจัดการ โดย
เอกชนร่วมลงทุน สนามบินจะมีจำนวนผู้โดยสารประมาณ
8 ล้านคนต่อปี ประกอบกับการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร
ณ สนามบินดอนเมือง ในปี 2568 – 2569 แสดงให้เห็นว่า
ในช่วงปีดังกล่าว สนามบินดอนเมืองจะมีปริมาณผู้โดยสาร
เกินขีดความสามารถในการรับจำนวนเที่ยวบินและปริมาณ
ผู้โดยสาร ดังนั้น **การพัฒนาโครงการพัฒนาสนามบิน
อุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก ให้บรรลุวัตถุประสงค์
และเป็นไปตามแผนงานโครงการ จึงมีความสำคัญ
อย่างยิ่งต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศและ
อุตสาหกรรมการบินรวมทั้งเพื่อเป็นการรองรับ
ความต้องการการเดินทางทางอากาศในอนาคตอีกด้วย**

5 ปลักดันโครงการ ให้เป็นรูปธรรม ด้วยความมุ่งมั่นของรัฐบาล

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ในวันที่ 8 ธันวาคม 2558 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับ สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รับไปดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาอย่างเต็มรูปแบบ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว และการขนส่งทางอากาศ ซึ่งครอบคลุมถึงการพัฒนาศักยภาพพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานอุตะเถาและพื้นที่โดยรอบให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งภูมิภาคเพื่อใช้เป็นฐานบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน จากประเทศต่างๆ ในภูมิภาคและลดค่าใช้จ่ายในการส่งอากาศยานไปซ่อมบำรุงในต่างประเทศ โดยพิจารณาถึงรูปแบบการลงทุนที่เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการเพื่อลดภาระงบประมาณ ซึ่งถือว่าการเป็นริเริ่มปลักดันให้สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินศูนย์กลางภูมิภาคที่ส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่อันเป็นที่ตั้งสนามบินคือศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และต่อยอดธุรกิจการบินของประเทศ

ต่อมา การประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ครั้งที่ 1/2560 วันที่ 5 เมษายน 2560 ได้มีมติเห็นชอบให้ประกาศพื้นที่ 6,500 ไร่ บริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเถาเป็นเขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก และมอบให้กองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เป็นหน่วยงานหลักร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปลักดัน ให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

และการประชุม กพอ. ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2560 ได้มีมติ **เห็นชอบ โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก เป็นหนึ่งในโครงการภายใต้ EEC Project List** ซึ่งจะได้ดำเนินการตามประกาศ คณะกรรมการนโยบายฯ ในการร่วมลงทุนกับเอกชน หรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนต่อไป

การพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก



ตัวอย่างภาพกราฟิก



โครงสร้างพื้นฐาน
ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ
ประเทศ



สนามบินกรุงเทพ
แห่งที่ 3
เชื่อมดอนเมือง-
สุวรรณภูมิ
ด้วยรถไฟความเร็วสูง



เป็นศูนย์กลาง
อุตสาหกรรม
ท่องเที่ยว
และ Logistics
& Aviation
ของ EEC



เป็นเมืองท่าและ
เมืองธุรกิจสำคัญ
ของไทย เชื่อมโยง
เป็นส่วนขยายของ
กรุงเทพฯ และ
ปริมณฑลไปทาง
ตะวันออก ทั้ง ทางน้ำ
ทางบก และ
ทางอากาศ

6 อนุมัติหลักการ ในรูปแบบ PPP Net Cost

มติที่ประชุม กพอ. ครั้งที่ 4/2561 วันที่ 4 ตุลาคม 2561 เห็นชอบหลักการตามข้อเสนอ สกพอ. “อนุมัติโครงการสนามบินอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ในรูปแบบ PPP Net Cost” โดยภาครัฐลงทุนให้กองทัพเรือ สร้างทางวิ่ง ทางขับ ระบบที่เกี่ยวข้องในสนามบิน และจัดหาผู้ผลิตสาธารณูปโภคกลางที่ต้องใช้ในเขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด รับผิดชอบบริหารจัดการการเดินทางของโครงการสนามบินอุตะเภาฯ และลงทุนอาคารและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง

โดยภาคเอกชนลงทุนงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการสนามบินอุตะเภาฯ พื้นที่เขตประกอบการค้าเสรีและเขตธุรกิจเกี่ยวเนื่องในสนามบินอุตะเภา ศูนย์ธุรกิจการค้าเพื่อพัฒนาพื้นที่ในสนามบินอุตะเภา ดำเนินการองค์ประกอบอื่นที่จำเป็นสำหรับการสนับสนุนการดำเนินโครงการระบบเชื่อมต่อและระบบการส่งลำเลียงสาธารณูปโภค รวมทั้งดำเนินงานบริหารและซ่อมบำรุง

โครงการสนามบินอุตะเภาฯ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา 50 ปี และเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบจัดเก็บค่าโดยสารและความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ จัดเก็บรายได้จากการพัฒนาพื้นที่โครงการ โดยรายละเอียดเป็นไปตามหลักการของโครงการสนามบินอุตะเภาฯ

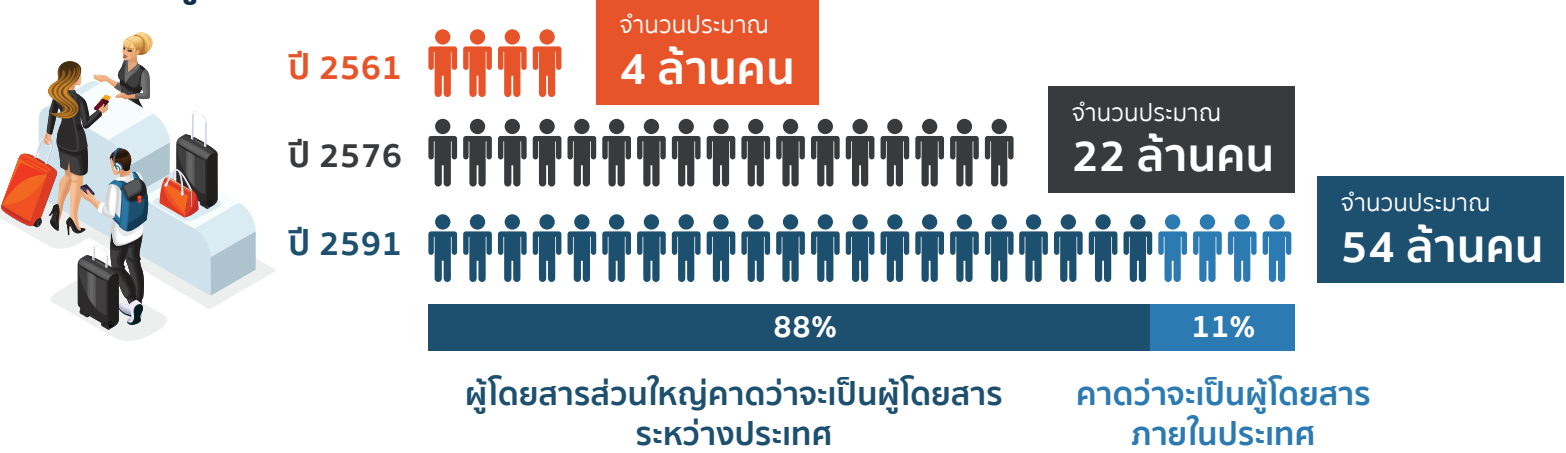
7 ครม. อนุมัติกรอบวงเงินลงทุน

มติคณะรัฐมนตรี ในการประชุมเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 อนุมัติในหลักการโครงการ ฯ ตามมติของ กพอ. โดยอนุมัติค่าใช้จ่าย โครงการสนามบินอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ในกรอบวงเงิน 17,768 ล้านบาท ให้กับกองทัพเรือ เพื่อดำเนินการตามแผนงานโครงการสนามบินอุตะเภา (ก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และทางขับที่เกี่ยวข้อง) โดยสำนักงบประมาณ จัดสรรงบประมาณให้กองทัพเรือ ตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อการใช้จ่ายจริงของโครงการฯ ต่อไป

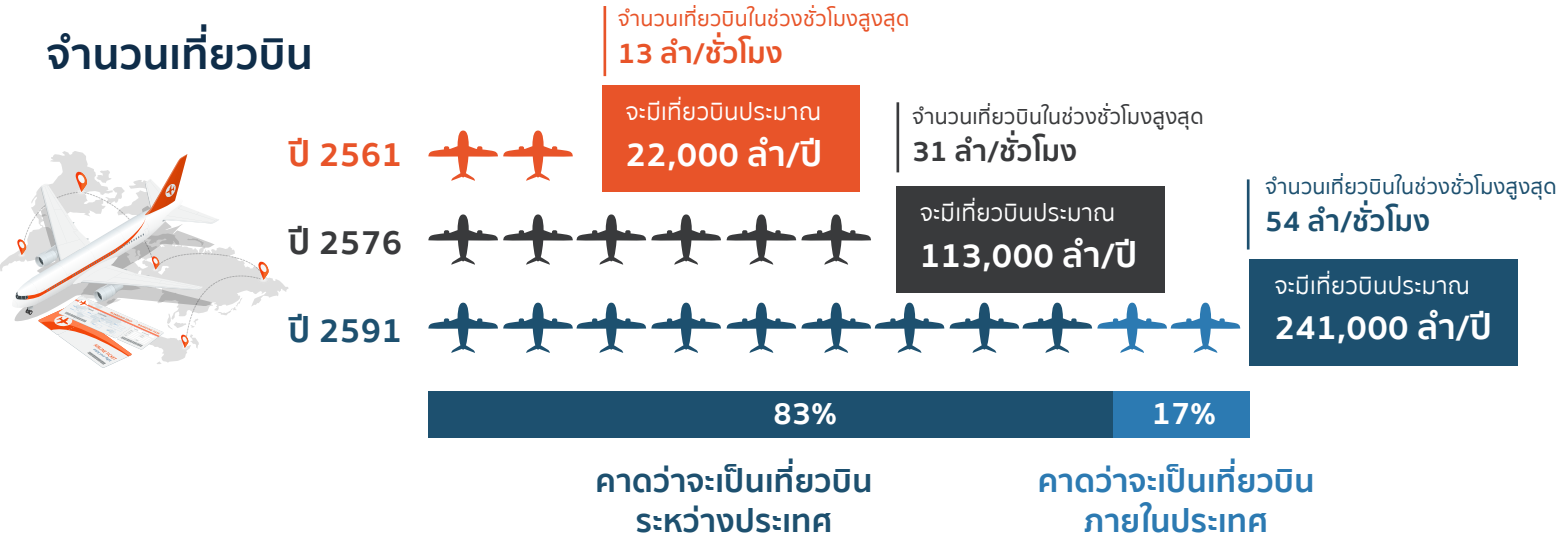
8 ความเหมาะสมต่อการลงทุน และผลประโยชน์ต่อสังคม

รายละเอียดด้านประโยชน์ด้านการลงทุนและต่อเศรษฐกิจสังคม จากรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ฯ (Feasibility Study) พ.ศ. 2560 และแผนแม่บท (Master Plan) มีรายละเอียดการประมาณศักยภาพของสนามบินอุตะเภา ในด้านต่างๆ ดังนี้

จำนวนผู้โดยสาร



จำนวนเที่ยวบิน



จำนวนเที่ยวบินขนส่งสินค้าทางอากาศ



**ประมาณศักยภาพของสนามบินอุ้งทะเภา ตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ลงวันที่ 9 สิงหาคม 2561*

การลงทุนของโครงการ
รวมเป็นเงินลงทุนรวมประมาณ
290,000 ล้านบาท

(จากการศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ)



รัฐได้ประโยชน์
เพิ่มเติม คือ

- ได้ภาษีอากรเพิ่มมากกว่า 60,000 ล้านบาท (ไม่นับรวมรายได้ภาษีทางอ้อมกับธุรกิจเชื่อมโยงนอกเมืองการบินภาคตะวันออก)
- เกิดการจ้างงานเพิ่ม 15,640 ตำแหน่งต่อปี ในระยะ 5 ปีแรก

9 ขั้นตอนเอกชนร่วมลงทุน เปิดกว้าง โปร่งใส นานาชาติให้ความสนใจ

กองทัพเรือ ได้ดำเนินการสรรหาและคัดเลือกเอกชนผู้มีศักยภาพเพื่อมาร่วมลงทุนในโครงการ โดยดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการเงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชน หรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศสำนักงานเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดย กพอ. ได้มีการแต่งตั้ง คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการ ซึ่งมีผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานกรรมการ ร่วมด้วยผู้แทนซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ รวมจำนวน 8 ท่าน โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

การขายเอกสารการคัดเลือก

กองทัพเรือ ได้เปิดขายเอกสารการคัดเลือกเอกชน (RFP) ระหว่างวันที่ 16 – 29 พฤศจิกายน 2561 โดยมีเอกชนจากนานาประเทศ ให้ความสนใจเข้าร่วมลงทุนในโครงการ และได้มาซื้อเอกสารการคัดเลือกทั้งสิ้นจำนวน 42 ราย แบ่งเป็น

	จีน	6 ราย
	ฝรั่งเศส	2 ราย
	เยอรมนี	2 ราย
	อินเดีย	1 ราย
	ญี่ปุ่น	5 ราย
	มาเลเซีย	1 ราย
	ตุรกี	1 ราย
	ไทย	24 ราย

การประชุมชี้แจงเอกสารการคัดเลือกเอกชน (Pre – Tender Meeting)

จากนั้นกองทัพเรือ จึงได้จัดให้มีการประชุมชี้แจงเอกสารการคัดเลือกเอกชน ทั้งสิ้น 2 ครั้ง

- ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2561
- ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562

และได้มีการออกเอกสารเพิ่ม (Addendum) จำนวน 3 ชุด ในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2561 วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2562 และวันที่ 6 มีนาคม 2562 ตามลำดับ

การเปิดโอกาสให้เอกชน ส่งคำถามเกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชน

ได้มีการให้เอกชนที่ซื้อเอกสารการคัดเลือกส่งคำถามเพื่อสอบถามรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารการคัดเลือกเอกชน ผ่านช่องทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ ระหว่างวันที่ 12 ธันวาคม 2561 – 8 กุมภาพันธ์ 2562 และกองทัพเรือได้ออกเอกสารคำถามและคำตอบทั้งหมด 8 ชุด เพื่อตอบคำถามทั้งหมดที่ได้รวบรวมจากเอกชนรวมคำถามทั้งสิ้น 542 คำถาม และได้จัดส่งให้เอกชนทั้ง 42 รายรับทราบทั่วกัน

10

คัดเลือกเอกชน ทุกขั้นตอน ชัดเจน ตามกฎหมายกำหนด

การคัดเลือกเอกชนร่วมทุนโครงการพัฒนาสนามบิน
อุ้งทะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ดำเนินการ
โดยคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ซึ่งมี
พ.บ.เป็นประธาน และมีกรรมการจากกระทรวงกลาโหม
กระทรวงคมนาคม สำนักงบประมาณ สำนักบริหาร
หนี้สาธารณะ สำนักงานอัยการสูงสุด และสำนักงาน
คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
ทั้งนี้ การดำเนินการโครงการนี้ได้ดำเนินการตาม
ข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) โดยตลอด
กระบวนการคัดเลือกของคณะกรรมการคัดเลือกฯ
ได้มีการเชิญผู้แทนจากองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน
(ประเทศไทย) เข้าร่วมสังเกตการณ์ในการประชุมและ
การดำเนินงานของคณะกรรมการคัดเลือกในทุก
กระบวนการ ตามโครงการจัดทำข้อตกลงคุณธรรม

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการอย่าง
ละเอียดรอบคอบและดำเนินการเจรจาสัญญาเสร็จสิ้น
รวมเวลาทำงานประมาณ 1 ปี 6 เดือน โดยได้มีการ
ประชุมคณะกรรมการคัดเลือกทั้งหมด 17 ครั้ง และ
การประชุมคณะทำงานเจรจาสัญญาทั้งหมด 19 ครั้ง
โดยมีการดำเนินงานสำคัญดังนี้



ประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน
มีเอกชนมาซื้อเอกสาร 42 บริษัท





1

โครงการฯ ไม่ได้เอื้อประโยชน์เอกชนรายใดรายหนึ่ง

โครงการฯ เป็นการคัดเลือกเอกชนแบบเปิดกว้าง (หรือ International Bidding) มีข้อกำหนดในเอกสารการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) ที่เปิดให้เอกชนในประเทศและต่างประเทศสามารถเข้าร่วมประมูลได้ และโครงการฯ ปฏิบัติตามกฎหมายหลายฉบับอย่างเคร่งครัด เช่น

- (1) ประกาศคณะกรรมการนโยบาย EEC พ.ศ. 2560
- (2) ประกาศคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ พ.ศ. 2554 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
- (3) พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานรัฐ พ.ศ. 2542
- (4) แนวทางและวิธีการของการดำเนินการป้องกันการทุจริตหรือข้อตกลงคุณธรรมตาม พ.ร.บ. การจัดซื้อ จัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560

ทั้งนี้ ในการขายเอกสารการคัดเลือก (RFP) ช่วงระหว่างวันที่ 16 – 29 พฤศจิกายน 2561 ที่ผ่านมาได้ มีเอกชนจากนานาประเทศ ให้ความสนใจเข้าร่วมลงทุนในโครงการ และได้มาซื้อเอกสารการคัดเลือกทั้งสิ้น จำนวน 42 ราย

- จีน 6 ราย
- ฝรั่งเศส 2 ราย
- เยอรมัน 2 ราย
- อินเดีย 1 ราย
- ญี่ปุ่น 5 ราย
- มาเลเซีย 1 ราย
- ตุรกี 1 ราย
- ไทย 24 ราย

อีกทั้งในทุกขั้นตอนของ กระบวนการคัดเลือก ยังเป็นไปด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และให้ความเสมอภาค แก่ผู้ยื่นข้อเสนอทุกราย



2

ยืนยันการคัดเลือกมีความโปร่งใส

การคัดเลือกเอกชนผู้ร่วมลงทุน ประกอบด้วย

1. คณะกรรมการคัดเลือก ซึ่งมี ผบ.ทร. เป็นประธาน และผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้รับการแต่งตั้งมาจากหน่วยงานต่างๆ 7 หน่วยงาน พร้อมด้วยผู้แทน ผู้สังเกตการณ์ อิสระ จากองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ตามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact)
2. ที่ปรึกษาทางการเงิน /กฎหมาย และเทคนิค ผู้มีความเชี่ยวชาญ
3. มีความอิสระในการให้ความเห็น

โดยได้มีการประชุมคณะกรรมการคัดเลือก 17 ครั้ง และการประชุมคณะทำงานเจรจาสัญญา 19 ครั้ง โดยปรากฏผลการคัดเลือก คือ

โครงการฯ มีกลุ่มเอกชนที่สนใจยื่นข้อเสนอทั้งหมด 3 ราย แม้ว่าทั้ง 3 ราย จะมีบริษัคนำเป็นบริษัทสัญชาติไทย แต่ในทุกสายจะมีการว่าจ้างผู้บริหารสนามบินระดับโลก เข้ามารับผิดชอบบริหารสนามบิน ได้แก่ รายที่ 1 กลุ่ม BBS จะจ้าง ผู้บริหารสนามบิน Narita มาบริหารสนามบิน รายที่ 2 กลุ่ม Grand Consortium จะจ้าง บริษัท GMR

ซึ่งมีสัญชาติอินเดียมาบริหารสนามบิน และ รายที่ 3 กลุ่ม ธนโอสถฯ จะจ้าง บริษัท Fraport ซึ่งมีสัญชาติเยอรมัน มาบริหารสนามบิน ซึ่งผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ได้แสดงหนังสือข้อตกลงจะจ้างจะรับจ้างกับผู้บริหารสนามบินดังกล่าวมาในการยื่นข้อเสนอ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในเอกสารการคัดเลือกเอกชน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นว่าสนามบินอู่ตะเภาจะได้รับการบริหารสนามบินให้เป็นสนามบินระดับโลกโดยผู้บริหารสนามบินมืออาชีพระดับโลก

3



พร้อมพัฒนารับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน ต่อปี

ในเอกสารการคัดเลือกเอกชน หรือ RFP กำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอเสนอแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินได้อย่างอิสระ โดยต้องเป็นไปตามข้อกำหนด คือ ในระยะแรก (1st Phase) ต้องออกแบบอาคารผู้โดยสารให้รองรับผู้โดยสารได้ 12 ล้านคนต่อปี และระยะสุดท้าย (Ultimate Phase) ต้องพัฒนาให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่ต่ำกว่า 60 ล้านคนต่อปี

4



แผนบริหารชัดเจน มั่นใจได้ผู้โดยสารตาม เป้าหมาย

ปัจจุบันสนามบินอุตะเกา มีเพียงสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการอยู่ และเพิ่งเริ่มให้บริการเชิงพาณิชย์ได้เพียงไม่กี่ปี ในพื้นที่ EEC มีโครงการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ชาติหลายโครงการด้วยกัน ซึ่งจะทำให้สามารถดึงดูดการเดินทางเข้ามาสู่พื้นที่ได้อย่างหลากหลาย โดยเฉพาะการเดินทางทางอากาศ เนื่องจากพื้นที่ EEC เป็นที่รู้จักจากนักท่องเที่ยวต่างประเทศ และต่อไปจะเป็นแหล่งศูนย์กลางการอยู่อาศัยของนักลงทุนและนักธุรกิจทั้งหลาย อุตสาหกรรม ทั้งที่มาจากต่างประเทศและโยกย้ายถิ่นฐานมาจากภาคอื่นๆ **จึงเชื่อมั่นได้ว่าภายในระยะเวลา 40-50 ปี จะมีผู้โดยสารที่มาใช้บริการสนามบินอุตะเกาได้ตามที่คาดการณ์ไว้ คือ 60 ล้านคนต่อปี**

นอกจากนี้ในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน ได้เปิดอิสระให้ผู้ยื่นข้อเสนอสามารถพัฒนารุขกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและสามารถสร้างพันธมิตรสายการบินได้ รัฐบาลจึงยังมีความเชื่อมั่นว่าจะได้ผู้ที่มาพัฒนาและบริหารสนามบินอุตะเกาจะสามารถดำเนินธุรกิจการบินและวางแผนการตลาดเพื่อชักจูงการเดินทางมาสู่สนามบินอุตะเกาได้สำเร็จ

5



กองทัพเรือ มีความพร้อมดำเนินโครงการ

ภารกิจของกองทัพเรือ เป็นหน่วยงานในการดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออกตามที่รัฐบาลมอบหมาย ในพื้นที่ 6,500 ไร่ ซึ่งเป็นบางส่วนของพื้นที่สนามบินอุตะเกาปัจจุบัน และภายหลังลงนามสัญญาร่วมลงทุนแล้ว เอกชนคู่สัญญาจะเป็นผู้ให้บริการและบริหารสนามบินที่พัฒนาขึ้น โดยกองทัพเรือจะมีหน้าที่ในการร่วมกำกับสัญญาร่วมลงทุนการพัฒนาสนามบินในพื้นที่ดังกล่าว

อย่างไรก็ดี กองทัพเรือ ยังคงมีหน้าที่หลัก ในการดูแลและมีการกิจด้านความมั่นคง **ไม่มีการยกพื้นที่ให้แก่เอกชน เพราะกรรมสิทธิ์ในพื้นที่ 6,500 ไร่ ยังคงเป็นของรัฐ** ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนได้ให้เอกชนใช้พื้นที่ดังกล่าว ในลักษณะการเช่าที่ดินตลอดสัญญาร่วมลงทุน นอกจากนี้ อาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่เอกชนพัฒนาขึ้น จะถูกโอนให้แก่ภาครัฐ เมื่อหมดสัญญาร่วมลงทุน

6



ส่งมอบที่ดินเพื่อทำการก่อสร้างได้ทันที หากได้เอกชนร่วมทุน

รัฐจะต้องส่งมอบพื้นที่ให้แก่เอกชนร่วมลงทุนเพื่อทำการก่อสร้างสนามบินพื้นที่ประมาณ 6,500 ไร่ โดยพื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ดินราชพัสดุที่กองทัพเรือได้ครอบครองอยู่เดิมและกองทัพเรือได้ยินยอมให้นำที่ดินดังกล่าวประกาศเป็นเขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออกแล้ว ดังนั้นเมื่อได้เอกชนร่วมทุนโครงการ ภาครัฐจะสามารถส่งมอบที่ดินให้แก่เอกชนได้ในทันที



7

ความพร้อมก่อสร้างทางวิ่งที่ 2

กรม. ได้อนุมัติกรอบวงเงินสำหรับสร้างทางวิ่งที่ 2 ให้แก่กองทัพเรือแล้ว จำนวน 17,768 ล้านบาท โดย กองทัพเรืออยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด โดยมีความก้าวหน้าเป็นลำดับ โดยงานส่วนแรกที่จะดำเนินการ คือ การถมดินปรับพื้นที่ซึ่งคาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ ภายในปี 2563



8

ดำเนินการตามคำสั่งศาล อย่างถูกต้อง ครบถ้วน

กรณีศาลปกครองสูงสุดได้ตัดสินให้กลุ่มกิจการค้าร่วมธนโฮลดิ้งฯ ชนะคดี หมายถึง ศาลมีคำสั่งให้ คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ เพิกถอนคำสั่งที่ไม่รับเอกสารกล่องที่ 6 และกล่องที่ 9 ของกลุ่มกิจการค้าร่วมธนโฮลดิ้งฯ ไว้พิจารณา โดยให้นำเอกสารกล่องดังกล่าวกลับเข้ามาพิจารณาในกระบวนการคัดเลือก เอกชนร่วมลงทุนต่อไป คณะกรรมการคัดเลือกได้ปฏิบัติตามคำสั่งของศาลปกครองสูงสุด ด้วยการนำเอกสารดังกล่าวมาพิจารณาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และได้ทำการประเมินข้อเสนอร่วมกับผู้ยื่นข้อเสนออีก 2 รายอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม จึงได้คัดเลือกเอกชนผู้ยื่นข้อเสนอที่ให้ผลประโยชน์กับภาครัฐดีที่สุด ตามข้อกำหนดในเอกสารการคัดเลือก



9

รถไฟฟ้าความเร็วสูงหากล่าช้า ไม่กระทบโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นการเชื่อมต่อระหว่างสนามบินดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา ซึ่งจะทำให้การเดินทางระหว่างทั้ง 3 สนามบินมีความต่อเนื่องและสะดวกสบายมากขึ้น เพิ่มความน่าสนใจให้การเดินทางไปหรือมายังสนามบินอู่ตะเภา อีกทั้งยังช่วยในเรื่องของการส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่ในบริเวณสนามบินอู่ตะเภา

ซึ่งทั้ง 2 โครงการ เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญ ดังนั้นเพื่อให้การพัฒนาโครงการ และการให้บริการทั้ง 2 โครงการเป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยง เป็นไปในทิศทางเดียวกันตามเจตนารมณ์ รวมถึงให้เกิดประโยชน์ต่อการให้บริการสาธารณะของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมประสานงาน โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา เพื่อให้มีการทำงานอย่างบูรณาการ และเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดได้

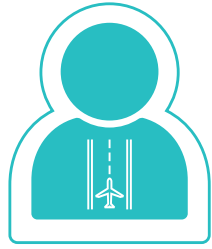


10

รายได้รัฐจากโครงการ สมเหตุสมผลได้ประโยชน์สูงสุด

รัฐจะมีรายได้จาก 2 ส่วนด้วยกันในการดำเนินโครงการในรูปแบบ PPP กับเอกชนในโครงการสนามบินอู่ตะเภา คือ 1. ค่าเช่า ซึ่งคิดที่อัตรา 3% ต่อปี และปรับเพิ่มอีก 9% ทุกๆ 3 ปี 2. ส่วนแบ่งรายได้จากเอกชน คิดที่อัตรา 5% ของรายได้ของเอกชน โดยรายได้ของรัฐดังกล่าวได้ทำการวิเคราะห์ในรายงานการศึกษาวិเคราะห์โครงการฯ (Feasibility Study) ซึ่งผ่านการอนุมัติและเห็นชอบจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว ว่าเป็นความเหมาะสมเป็นไปได้ในเรื่องการลงทุน โดยรายละเอียดในเรื่องที่เกี่ยวกับผลตอบแทนดังกล่าว มีอยู่ในเอกสารการคัดเลือกเอกชน ซึ่งเป็นเอกสารที่เปิดเผยให้กับผู้ซื้อเอกสารการคัดเลือกนำไปศึกษาความเหมาะสมทางด้านธุรกิจของตนเองได้

11



ก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 เพื่อสร้างความมั่นใจ และจงใจเอกชนร่วมทุน

การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน หรือ Public-Private Partnership (PPP) นั้น เป็นรูปแบบหนึ่งของการดำเนินธุรกิจร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะต้องได้ประโยชน์จากการร่วมกันทำธุรกิจดังกล่าว รัฐได้ลงทุนสร้างทางวิ่งที่ 2 เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจและแรงจูงใจให้กับเอกชนผู้สนใจจะร่วมลงทุนว่าภาครัฐมีความพร้อมและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพื้นที่ EEC ให้เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค ซึ่งจากเงินลงทุนที่รัฐได้ลงทุนไปนั้นเมื่อเทียบกับรายได้ที่รัฐจะได้จากการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการในรูปค่าเช่าและส่วนแบ่งรายได้ รัฐจะได้ผลตอบแทนทางการเงินในอัตราสูงกว่าร้อยละ 10

12



ยืนยัน ไม่มีกฎหมายเฉพาะเอื้อเอกชน

กฎหมายเฉพาะของ EEC นั้น ไม่ได้บัญญัติขึ้นมาเพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับเอกชนรายใดรายหนึ่ง แต่มีเจตนารมณ์เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการดำเนินการและลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นที่มีอยู่ในกฎหมายปกติ เพื่อจูงใจให้เอกชนเห็นว่า รัฐบาลให้ความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ EEC ให้เป็นรูปธรรม และมีการดำเนินการอย่างจริงจัง เนื่องจากในบางโครงการที่ผ่านมา หากดำเนินการตามขั้นตอนปกติจะใช้เวลาอย่างมาก จนอาจทำให้เอกชนหลายรายหมดความสนใจในการร่วมลงทุนกับรัฐบาลได้

สถานการณ์ โควิด-19 ต่อโครงการ

โควิด-19

ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงการฯ :

จากการศึกษาสำรวจของสมาคมขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ International Air Transport Association (IATA) ซึ่งเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นโดยภาคเอกชนเพื่อสร้างความร่วมมือและส่งเสริมความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศ พบว่า

สำหรับการขนส่ง ผู้โดยสารทั่วโลก



ในเดือนมีนาคม 2563
ลดลงเฉลี่ย 52.9%
เทียบกับเดือนมีนาคมปีที่แล้ว

และการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลก
มีปริมาณต่ำที่สุดในรอบ 14 ปี

สำหรับการขนส่ง สินค้าทางอากาศทั่วโลก



ในเดือนมีนาคม 2563
ลดลงเฉลี่ย 15.8%
เทียบกับเดือนมีนาคมปีที่แล้ว

โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศ



ได้รับผลกระทบ
น้อยกว่า



การขนส่งผู้โดยสาร

เนื่องจากยังมีความต้องการ
ด้านการขนส่งยา อุปกรณ์ทางการแพทย์
และสินค้า e-commerce



ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก
ได้รับผลกระทบมากที่สุด

แนวโน้มการฟื้นตัวของสายการบิน ภายหลัง โควิด-19 นั้น IATA คาดการณ์ว่า



จะฟื้นตัวก่อนในไตรมาสที่ 3
ของปี 2563



จะเริ่มฟื้นตัวประมาณ 50%
ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2563

สำหรับการขนส่ง
สินค้าทางอากาศทั่วโลก
ในปี 2563



จะลดลงเฉลี่ย 14-31%
เทียบกับปีที่แล้ว

และจะฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร

จากข้อมูลข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผลกระทบจากสถานการณ์ โควิด-19 ที่มีอยู่ปัจจุบัน ซึ่งแม้จะยืดเยื้อไปถึงช่วงปลายปี 2563 หรือครึ่งปีแรกของปี 2564 จะไม่ส่งผลกระทบต่อการบินบริการสนามบินอุตะเภาะที่จะคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2568 อย่างไรก็ตาม ทิศทางการปรับตัวของอุตสาหกรรมการบินภายหลังสถานการณ์ โควิด-19 อาจส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการให้บริการของสนามบิน สายการบิน และพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารอยู่บ้างไม่มากนักน้อย เช่น สายการบินอาจมีต้นทุนสูงขึ้นจากมาตรการลดความเสี่ยง มาตรการด้านความปลอดภัยที่สนามบิน อาจใช้เวลาและมีความยุ่งยากเพิ่มขึ้น และมีการขนส่งสินค้า High value added มากขึ้น จากการปรับตัวของภาคอุตสาหกรรม

นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่อีอีซีในระยะยาวให้เป็นมหานครการบินภาคตะวันออก หรือ Aerotropolis ที่ต้องการให้เกิดเป็นเมืองท่าและเมืองธุรกิจสำคัญของประเทศไทย โดยเข้าเชื่อมโยงเป็นส่วนขยายของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ไปทางตะวันออก สามารถเชื่อมโยงกันได้ในทุกรูปแบบการเดินทางนั้น จะยังคงเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศที่จะขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้เติบโตแบบก้าวกระโดด

ดังนั้น สถานการณ์ชั่วคราวของ โควิด-19 จึงไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาโครงการในระยะยาวแต่อย่างใด

หนังสือชี้แจงโครงการ

หนังสือชี้แจง โครงการสนามบินอุตะเภาะและเมืองการบินภาคตะวันออก



- 1 -

ชี้แจงประเด็นข่าว : TOR โครงการพัฒนา
สนามบินอุตะเภาะและเมืองการบินภาคตะวันออก
กรณีที่กำลังดำเนินการให้ข้อเสนอพิเศษกับ AOT
วันที่ 7 ธันวาคม 2561

กองทัพอากาศและสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ขอชี้แจง
ประเด็นเกี่ยวกับข่าว TOR โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเภาะและเมืองการบินภาคตะวันออก กรณีที่กำลังดำเนินการให้
ข้อเสนอพิเศษกับ AOT โดยมีสาระสำคัญ 3 ข้อ ดังนี้

1. กลุ่มผู้ยื่นข้อเสนอต้องเป็นผู้มีความสามารถในการบริหารสนามบินไม่น้อยกว่า 10 ล้านคน มา
ไม่น้อยกว่า 3 ปี

เจตนารมณ์ คือ ต้องการให้กลุ่มผู้ยื่นข้อเสนอเป็นผู้มีความสามารถสูงที่มีประสบการณ์ในการบริหาร
สนามบิน ซึ่งมีอยู่กว่า 30 รายทั่วโลก ทั้งนี้ ให้มีสถานะอย่างหนึ่งอย่างใด คือ

- เป็นผู้ร่วมทุน ซึ่งจะถือหุ้นในกลุ่มบริษัทที่ยื่นข้อเสนอได้ หรือ
- เป็นผู้ร่วมดำเนินการ คือเป็นผู้ให้บริการก็ได้

สาเหตุที่ไม่บังคับให้เป็นเฉพาะผู้ร่วมทุน คือ ต้องการเปิดกว้าง ให้ผู้บริหารสนามบินที่มีความสามารถ ซึ่ง
ในต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นรัฐวิสาหกิจที่อาจไม่สามารถมาร่วมทุนได้โดยตรงตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น
แต่สามารถให้บริการได้

ทั้งนี้ เพื่อให้มีบริษัทต่างประเทศที่มีคุณภาพจำนวนมากสามารถเสนอตัวเข้ามาให้การคัดเลือกในการ
บริหารสนามบิน (โดยไม่จำเป็นต้องให้ AOT มาบริหารสนามบิน)

จากการสอบถามเบื้องต้น ผู้สนใจร่วมทุนจะมาพร้อมกับบริษัทที่มีความสามารถในการบริหารสนามบิน
อยู่แล้วโดยไม่ต้องมีความเชื่อมโยงกับ AOT

2. การให้ผู้ชนะการคัดเลือกเชิญ AOT มาร่วมโครงการด้วยความสมัครใจได้ เป็นมาตรการสนับสนุน
ไม่ใช่มาตรการบังคับ

รัฐบาลไทย โดย กองทัพอากาศ สำนักงาน EEC และกระทรวงคมนาคม จะมีหน้าที่โดยตรงในการประสานให้
เกิดความเชื่อมโยงระหว่างสนามบินอุตะเภาะกับสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ (ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับ
ดูแลของ AOT) ไม่เป็นเหตุให้ต้องเป็นพันธมิตรกับ AOT แต่อย่างใด





- 2 -

ชี้แจงประเด็นข่าว : TOR โครงการพัฒนา
สนามบินอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก
กรณีที่กำลังถึงการให้ข้อเสนอพิเศษกับ AOT
วันที่ 7 ธันวาคม 2561

ในการยื่นข้อเสนอนั้น ผู้ยื่นข้อเสนอ “ต้องมีบริษัทที่มีคุณสมบัติในการบริหารสนามบินอยู่แล้วในข้อเสนอ
การร่วมทุน” ถึงจะสามารถผ่านคุณสมบัติในการพิจารณาเป็นผู้เข้าร่วมทุนได้ ซึ่งต้องเข้าสู่การแข่งขันก่อนที่จะชนะ
สัญญาการร่วมทุน หมายความว่า ผู้ยื่นข้อเสนอทุกราย ต้องมีความครบถ้วนในการบริหารสนามบินอยู่แล้ว
โดยไม่ได้ใช้คุณสมบัติของ AOT ในการยื่นข้อเสนอร่วมทุน

อย่างไรก็ตาม ในบางกรณีหากผู้ร่วมลงทุนเสนอให้ AOT มาเป็นผู้ให้บริการโดยตรง การพิจารณา
ประสบการณ์ในการบริหารสนามบินจะเป็นไปตามคุณสมบัติของแต่ละบริษัทอย่างเคร่งครัด ซึ่ง AOT ก็ไม่ได้อยู่ใน
สถานะที่ได้เปรียบบริษัทที่มีประสบการณ์รายอื่นๆ แต่อย่างใด

การเปิดโอกาสให้ผู้ชนะสัญญาการร่วมทุนสามารถเชิญ AOT มาเป็นพันธมิตรในการดำเนินการได้ จะ
เกิดขึ้นในกรณีที่ผู้ชนะสัญญาร่วมลงทุน เห็นว่าจะเป็นประโยชน์กับธุรกิจของกลุ่มผู้ร่วมทุนเอง ทั้งนี้เป็นการ
สนับสนุนและเป็นตามความสมัครใจ โดยไม่มีผลต่อการตัดสินใจแพ้-ชนะแต่อย่างใด

อนึ่ง การที่ AOT ไม่เข้าร่วมซื้อเอกสาร TOR เป็นการส่งสัญญาณว่า รัฐบาลสนับสนุนการแข่งขัน
ของภาคเอกชน ในขณะที่เดียวกันก็ได้เปิดโอกาสในการใช้ประสบการณ์ของ AOT เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับ
เอกชนผู้ยื่นข้อเสนอ และกับการพัฒนาประเทศ โดยผู้ชนะสัญญาร่วมลงทุน สามารถที่จะเชิญ AOT มาร่วมเป็น
พันธมิตรในการดำเนินการหรือไม่ก็ได้ ทั้งนี้เป็นไปตามความสมัครใจ มีข้อเสนอการบังคับแต่อย่างไร

3. การวิเคราะห์ว่า AOT จะได้รับประโยชน์เหนือผู้มีประสบการณ์บริหารสนามบินอื่นๆ จึงไม่จริง
การวิเคราะห์ว่า TOR การร่วมทุนของสนามบินอุตะเภาสร้างความได้เปรียบให้กับ AOT จึงไม่ตรง
เจตนารมณ์ของ TOR และไม่ถูกต้อง ทั้งนี้เพราะ

1) ในกรณีที่กลุ่มผู้ชนะสัญญาการร่วมทุนจะเชิญ AOT มาเป็นพันธมิตรทางธุรกิจ ต้องเกิดขึ้น
ภายหลังจากชนะสัญญาร่วมลงทุนแล้วเท่านั้น กล่าวคือกลุ่มผู้ชนะนั้นต้องมีบริษัทที่มีประสบการณ์บริหารสนามบิน





- 3 -

ชี้แจงประเด็นข่าว : TOR โครงการพัฒนา
สนามบินอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก
กรณีที่กำลังถึงการให้ข้อเสนอพิเศษกับ AOT
วันที่ 7 ธันวาคม 2561

เป็นพันธมิตรอยู่แล้ว ไม่จำเป็นต้องใช้ประสบการณ์ของ AOT นอกจากนั้นการเสนอการมี AOT เป็นพันธมิตร
หรือไม่ ไม่มีผลและไม่อยู่ในขอบเขตการพิจารณาการร่วมทุน

2) ในกรณีที่มิกลุ่มผู้ยื่นข้อเสนอให้ AOT เป็นผู้ให้บริการ AOT ก็จะได้รับพิจารณา
เช่นเดียวกับผู้มีประสบการณ์รายอื่น ไม่มีการได้เปรียบหรือเสียเปรียบแต่อย่างใด





เอกสารชี้แจง

การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน

โครงการพัฒนสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มกราคม 2563



โครงการพัฒนสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก เริ่มต้นมาจาก กพอ. เห็นชอบประกาศให้พื้นที่ 6,500 ไร่ บริเวณสนามบินอุตะเกาเป็น เขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก โดยมีกองทัพอากาศ และ สกพอ. เป็นหน่วยงานหลักร่วมกันขับเคลื่อนโครงการฯ ในเวลาต่อมา กพอ. บรรจุโครงการฯ นี้ เป็นหนึ่งในโครงการ EEC Project List และแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกฯ เพื่อหาเอกชนร่วมลงทุน โดยมีผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานกรรมการ และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีก 6 หน่วยงานร่วมเป็นกรรมการ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารการคัดเลือกเอกชน (RFP) ร่างสัญญาร่วมลงทุน พร้อมกับคัดเลือกเอกชน เจริญ และจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือก เพื่อนำเสนอ กพอ. ต่อไป

กองทัพอากาศ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและวิเคราะห์โครงการ และนำเสนอ กพอ. เพื่ออนุมัติในหลักการ และเสนอ ครม. เพื่ออนุมัติกรอบการใช้งบประมาณ โดยหลักการโครงการ คือ ให้กองทัพอากาศก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และเอกชนก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และอาคารสนับสนุน และบริหารการให้บริการสนามบิน

ในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้มีการประกาศเชิญชวนเอกชนที่สนใจและได้มีการขายเอกสารการคัดเลือกเอกชน (RFP) ซึ่งมีเอกชนซื้อเอกสารการคัดเลือกทั้งสิ้น 42 ราย โดยกำหนดให้เอกชนยื่นข้อเสนอวันที่ 21 มีนาคม 2562 เวลา 09.00 น. ถึง 15.00 น. วันยื่นข้อเสนอ มีผู้ยื่นข้อเสนอ 3 กลุ่ม คือ ผู้ยื่นข้อเสนอรายที่ 1: กลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส (BBS Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Lead Firm) บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ผู้ยื่นข้อเสนอรายที่ 2: กลุ่ม Grand Consortium ประกอบด้วย บริษัท พร็อพเพอร์ตี้ เพอร์เฟค จำกัด (มหาชน) (Lead Firm) บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ผู้ยื่นข้อเสนอรายที่ 3: กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท ธนโฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่มธนโฮลดิ้งฯ) ประกอบด้วย บริษัท ธนโฮลดิ้ง จำกัด (Lead Firm) บริษัท Orient Success International Limited บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท บี.กริม จอยน์ เว็นเจอร์ โฮลดิ้ง จำกัด

ในการยื่นข้อเสนอปรากฏข้อเท็จจริงว่า กลุ่มธนโฮลดิ้งฯ ได้ยื่นเอกสารข้อเสนอล่องที่ 6 (ข้อเสนอด้านเทคนิค และแผนธุรกิจ) และล่องที่ 9 (ข้อเสนอด้านราคา) หลังเวลาที่กำหนด ซึ่งต่อมาเมื่อคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ตรวจสอบข้อมูลจากพยานหลักฐานทั้งหมดแล้ว จึงมีมติไม่รับพิจารณาเอกสารข้อเสนอ ล่องที่ 6 และล่องที่ 9 ของกลุ่มธนโฮลดิ้งฯ โดยได้ทำการเก็บรักษาข้อเสนอของล่องดังกล่าวไว้ในห้องเก็บรักษาที่มีระบบรักษาความปลอดภัยมีระบบกล้องวงจรปิดตรวจสอบ และเจ้าหน้าที่สารวัตรทหารเรือประจำการตลอด 24 ชั่วโมง

1/3



สาระสำคัญ และคำถาม - คำตอบ
สนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก (พฤษภาคม 2563)

33



เอกสารชี้แจง

การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน

โครงการพัฒนสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มกราคม 2563



คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการกระบวนการคัดเลือกตามขั้นตอนที่กำหนดต่อไป คือ เปิดและประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ 1 (คุณสมบัติทั่วไป) ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ผลปรากฏว่า ผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ผ่านการประเมินของข้อเสนอของที่ 1 (คุณสมบัติทั่วไป) ในระหว่างนั้นกลุ่มธนโฮลดิ้งฯ ได้ยื่นฟ้องคณะกรรมการคัดเลือกต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขคำที่ 757/2562 เพื่อให้ศาลมีคำพิพากษาเพิกถอนมติของคณะกรรมการคัดเลือกฯ และขอให้ศาลปกครองกลางมีคำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนการพิพากษา ซึ่งในเวลาต่อมาศาลปกครองกลางได้ยกคำขอทุเลาการบังคับตามคำสั่งทางปกครองของกลุ่มธนโฮลดิ้งฯ คณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงได้ดำเนินการเปิดข้อเสนอของที่ 2 (ข้อเสนอด้านเทคนิค) ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย โดยไม่เปิดข้อเสนอของที่ 2 ในส่วนของล่องที่ 6 ของกลุ่มธนโฮลดิ้งฯ ซึ่งในระหว่างที่ประเมินข้อเสนอของที่ 2 ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำฟ้องของกลุ่มธนโฮลดิ้งฯ ซึ่งมีผลทำให้คำสั่งของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ที่ไม่รับพิจารณาเอกสารข้อเสนอล่องที่ 6 และล่องที่ 9 เป็นคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายแล้ว จากนั้นกลุ่มธนโฮลดิ้งฯ ได้ยื่นคำอุทธรณ์และคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนการพิพากษาต่อศาลปกครองสูงสุด ขอให้ศาลมีคำสั่งให้คณะกรรมการคัดเลือกฯ รับพิจารณา ล่องที่ 6 และล่องที่ 9 ให้เป็นการชั่วคราวก่อนมีคำพิพากษา

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ 2 (ข้อเสนอด้านเทคนิค) ของเอกชนทั้ง 3 ราย ซึ่งเป็นการประเมินแบบให้คะแนน โดยไม่ได้พิจารณา ล่องที่ 6 ของกลุ่มธนโฮลดิ้งฯ เนื่องจากในขณะนั้น ศาลปกครองสูงสุดยังไม่มีคำสั่งหรือคำพิพากษาใดๆ ทั้งนี้ ผลการประเมินพบว่า กลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส และ กลุ่ม Grand Consortium ผ่านการประเมินของที่ 2 สำหรับกลุ่มธนโฮลดิ้งฯ นั้น ไม่ผ่านการประเมินข้อเสนอของที่ 2 (ด้านเทคนิค) เพราะคะแนนในหัวข้อย่อยเรื่องความสามารถในการจัดหาเงินทุนเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการฯ ไม่ผ่านเกณฑ์ ทั้งนี้ เนื่องจากข้อเสนอหัวข้อย่อยดังกล่าวอยู่ในล่องที่ 6 ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติไม่รับพิจารณา

ดังนั้น คณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงได้ดำเนินการเปิดเอกสารข้อเสนอของที่ 3 (ข้อเสนอด้านราคา) ของกลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส และ กลุ่ม Grand Consortium ซึ่งเป็นผู้ผ่านการประเมินข้อเสนอของที่ 2 (ด้านเทคนิค) ทั้งนี้ ในการเปิดเอกสารข้อเสนอของที่ 3 (ข้อเสนอด้านราคา) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 2 ราย เห็นข้อเสนอด้านราคาซึ่งกันและกัน โดยต้นฉบับเอกสารข้อเสนอของที่ 3 (ข้อเสนอด้านราคา) ของทั้ง 2 ราย ที่เปิดแล้วได้ถูกนำไปจัดเก็บไว้ในตู้นิรภัย

ในเวลาต่อมา ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งทุเลาการบังคับตามคำสั่งทางปกครองของคณะกรรมการคัดเลือกฯ เป็นการชั่วคราวก่อนการพิพากษา โดยให้คณะกรรมการคัดเลือกฯ รับพิจารณาเอกสารล่องที่ 6 และล่องที่ 9 ของกลุ่ม

2/3





เอกสารชี้แจง

การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน

โครงการพัฒนสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มกราคม 2563



ธนโกลดั่งๆ ให้เป็นไปตามขั้นตอนการดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนต่อไป ดังนั้น คณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงได้เปิดข้อเสนอกล่องที่ 6 ของกลุ่มธนโกลดั่งๆ จากนั้น ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้เพิกถอนมติของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ในส่วนที่ปฏิเสธไม่รับข้อเสนอกล่องที่ 6 และกล่องที่ 9 ของกลุ่มธนโกลดั่งๆ และให้คำสั่งทุเลาการบังคับตามคำสั่งศาลปกครองสูงสุดในคดีนี้สิ้นผลนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา คณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงได้มีการประชุมรับทราบและปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด โดยได้มีการพิจารณาสรุปผลการประเมินของที่ 2 ของกลุ่มธนโกลดั่งๆ และมีมติให้กลุ่มธนโกลดั่งๆ ผ่านการประเมินของที่ 2 ทำให้มีผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านการประเมินข้อเสนอของที่ 2 (ข้อเสนอด้านเทคนิค) ทั้งสิ้น 3 ราย

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้เปิดข้อเสนอของที่ 3 (ข้อเสนอด้านราคา) ของกลุ่มธนโกลดั่งๆ และได้เชิญกลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส และ กลุ่ม Grand Consortium ซึ่งได้ทำการเปิดเอกสารของที่ 3 (ข้อเสนอด้านราคา) ไปแล้ว เข้าร่วมการเปิดของข้อเสนอในวันดังกล่าวด้วย โดยเอกชนผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ได้ส่งผู้แทนมาเข้าร่วมอย่างพร้อมเพรียง และคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการตามแนวทางเดียวกัน นั่นคือ ผู้ยื่นข้อเสนอทุกรายได้เห็นข้อเสนอทางด้านราคาซึ่งกันและกัน ปัจจุบันคณะกรรมการคัดเลือกฯ อยู่ระหว่างประเมินข้อเสนอของที่ 3 (ข้อเสนอด้านราคา) ของผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านการประเมินของที่ 2 ทั้ง 3 ราย

ล่าสุด คณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติเห็นชอบลำดับผู้ยื่นข้อเสนอที่เสนอเงินประกันรายได้ขั้นต่ำเป็นผลตอบแทนให้แก่รัฐที่ดีที่สุด ได้แก่ อันดับที่ ๑ กลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส อันดับที่ ๒ กลุ่มธนโกลดั่งๆ อันดับที่ ๓ กลุ่ม Grand Consortium โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ จะมีการเรียนเชิญกลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส ซึ่งเป็นผู้เสนอจำนวนเงินประกันรายได้ขั้นต่ำแต่ละปีเป็นผลตอบแทนให้แก่รัฐดีที่สุด เข้าร่วมการจัดทำรายละเอียดร่างสัญญาร่วมลงทุนและสัญญาอื่นที่เกี่ยวข้องของโครงการฯ และเข้าร่วมการจัดทำรายละเอียดด้านเทคนิคต่อไป ทั้งนี้ คาดว่าจะเสร็จสิ้นกระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนภายในเดือนมีนาคม 2563





ข่าวประชาสัมพันธ์

การใช้พื้นที่บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา

วันอังคารที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563



ตามที่ได้มีข่าวเรื่อง การยึดที่ดินศูนย์ซ่อมอากาศยานการบินไทยที่อู่ตะเภา นั้น ทางสำนักงานฯ ขอให้ข้อเท็จจริงดังนี้

เรื่องเดิม : โครงการ TG MRO ริเริ่มโดยการบินไทย

ปี 2559 การบินไทย ได้ริเริ่มโครงการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ (TG MRO) ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอันดับหนึ่งที่มีมาตรฐานระดับโลก เป็นโครงการที่สนองตอบนโยบายรัฐบาล ในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาค ซึ่งได้กลายเป็นโครงการหลักในแผนงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) มีมติเห็นชอบกำหนดให้โครงการนี้ เป็นโครงการใน EEC Project List ในชื่อโครงการพัฒนสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โดยมีสนามบินนานาชาติที่จะรองรับผู้โดยสารได้กว่า 60 ล้านคนต่อปี และศูนย์ซ่อมอากาศยานของการบินไทยช่วยขยายการเติบโตเศรษฐกิจไทยในอนาคต

การขยายศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่อู่ตะเภาของการบินไทยให้ทันสมัยมากขึ้น ไปอยู่ในพื้นที่ใหญ่ขึ้น ไม่ใช่ยึดที่ดินกองทัพอากาศ สกพอ. และการบินไทย เนื่องจากฝ่ายซ่อมแซมอากาศยานของการบินไทยเดิมบนพื้นที่ 150 ไร่ นั้นอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่ต้องก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ตามแผนพัฒนาโครงการเมืองการบินภาคตะวันออก จึงได้ตกลงกันว่าจะให้มีการโยกย้ายฝ่ายซ่อมเดิมไปอยู่ในพื้นที่ใหม่ เพื่อจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ (TG MRO) เป็นศูนย์ซ่อมอัจฉริยะ และใหญ่ขึ้นบนพื้นที่ 210 ไร่ ในบริเวณใกล้เคียง (ตามแผนภาพที่แนบ)

เรื่องการย้ายศูนย์ซ่อมนี้ ทร. สกพอ. และการบินไทย ได้มีการประสานงานมาตั้งแต่ปี 2561 โดยกำหนดการส่งมอบพื้นที่คืนให้กับ ทร. และ สกพอ. ภายในปี 2563 นอกจากนั้น ยังได้บูรณาการการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง อาทิ การออกแบบทางวิ่งที่ 2 และทางขับที่เกี่ยวข้อง การออกแบบศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ การจัดหาเอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ร่วมกับการบินไทย เพื่อเตรียมพร้อมการขยายขอบเขตการทำงานด้านการซ่อมอากาศยานของการบินไทย มิได้เป็นการยึดที่ดินตามที่เป็นอย่างใด

สำหรับการคัดเลือกเอกชน มาร่วมดำเนินงานโครงการ TG MRO ปัจจุบันมีความคืบหน้าในการจัดหาเอกชนร่วมลงทุน ซึ่งคาดว่าจะสามารถคัดเลือกเอกชนได้ภายในเดือนเมษายน 2563

ความเคลื่อนไหว ผ่านสื่อมวลชนที่สำคัญ



Bangkok Post Bangkok Post Circulation: 70,000 Ad Rate: 1,500	Section: Business/First Page – Business Date: Thursday 6 April 2017 Volume: – No: – Page: B1 (Center) Col.Inch: 76.18 Ad Value: 114,270 PRValue (x3): 342,810 Clip: Full Color Headline: U–tapao to get aviation zone
--	---

INDUSTRY

U-tapao to get aviation zone



Prime Minister Prayut Chan-o-cha (sitting, centre) and members of the government economic team pose with executives of foreign companies that plan to make investments in the EEC scheme.APICHAIT JINAKUL

6,500 rai allotted to build EEC hub

CHATRUDEE THEPARAT

Some 6,500 rai of areas around U-tapao airport will be developed into a special investment promotion zone on aviation, a key component to support the government's much-touted Eastern Economic Corridor (EEC) scheme.

Kanit Sangsubhan, secretary-general of the EEC Policy Committee, said the plan to upgrade the surrounding areas into an aviation zone was approved at the committee's first meeting, chaired by Prime Minister Prayut Chan-o-cha.

The 6,500-rai aviation zone will cover aircraft-related business, air cargo and warehouses, which will be 100% open for foreign investment.

The committee also approved yesterday an 8-billion-baht investment budget for a second runway at U-tapao airport. The

outlay will come from the central budget of fiscal 2018.

The second runway is expected to be operational in three years.

The government will also allow public-private partnership (PPP) for the airport's second terminal.

The terminal is scheduled to be finished in five years, increasing capacity at the airport to 15 million passengers, up from 3 million.

U-tapao development is part of Thailand's ambitious plan to be a regional aviation hub. After raising the airport's capacity to 15 million passengers in the first phase, the second phase calls for servicing 30 million passengers in 10 years. The final stage is to handle 60 million passengers in 20 years.

The development is projected to require combined investment of 200 billion baht.

U-tapao airport development is the first infrastructure project the government seriously wants to open for bidding this year, he said.

Other fast-track developments are the

Bangkok-Rayong high-speed rail project worth 158 billion baht, which is expected to be opened for bidding this year under the PPP scheme, the 88-billion-baht third phase of the Laem Chabang deep-sea port, and the 64.3-billion-baht double-track rail link between the three deep-sea

ports of Bangkok, Laem Chabang and Map Ta Phut.

Mr Kanit said the premier is set to invoke Section 44 to expedite the PPP scheme, completing the investment process in eight to 10 months.

The National Economic and Social Development Board has been assigned to map out the new government centre and residential areas in Chachoengsao province. The project is expected to take 15 years and cost 200 billion baht.

In a related development, Gen Prayut yesterday witnessed the signing of three memoranda of understanding (MoU) on aeronautical industry development between the Royal Thai Navy, Thai Airways International Plc and the Civil Aviation Training Centre. The first MoU calls



Bangkok Post Bangkok Post Circulation: 70,000 Ad Rate: 1,500	Section: Business/First Page – Business Date: Thursday 6 April 2017 Volume: – No: – Page: B1 (Center) Col.Inch: 76.18 Ad Value: 114,270 PRValue (x3): 342,810 Clip: Full Color Headline: U–tapao to get aviation zone
--	---

for the first phase of development of an aircraft maintenance centre, while the second details the first phase of air freight

and logistics development. The third MoU underlines cooperation on personal development in the field of aerospace.

In a separate MoU signing, PTT Plc, 50 educational institutes and some private companies agreed yesterday to establish an Eastern Economic Corridor on Innovation worth 1 billion baht.

Thai Lion circles U-tapao: Page B5



ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/Opinion Date: Thursday 28 February – Sunday 3 March 2019 Volume: 41 No: 5127 Page: 1 (Top Right), 2 Col.Inch: 108.09 Ad Value: 145,921.50 PRValue (x3): 437,764.50 ศิลป์: สีสี่ Headline: เปิดพิมพ์เขียวเมืองตะวันออก บิ๊กหมุด 2 ล้านไร่ ‘มหานครการบิน’
---	--

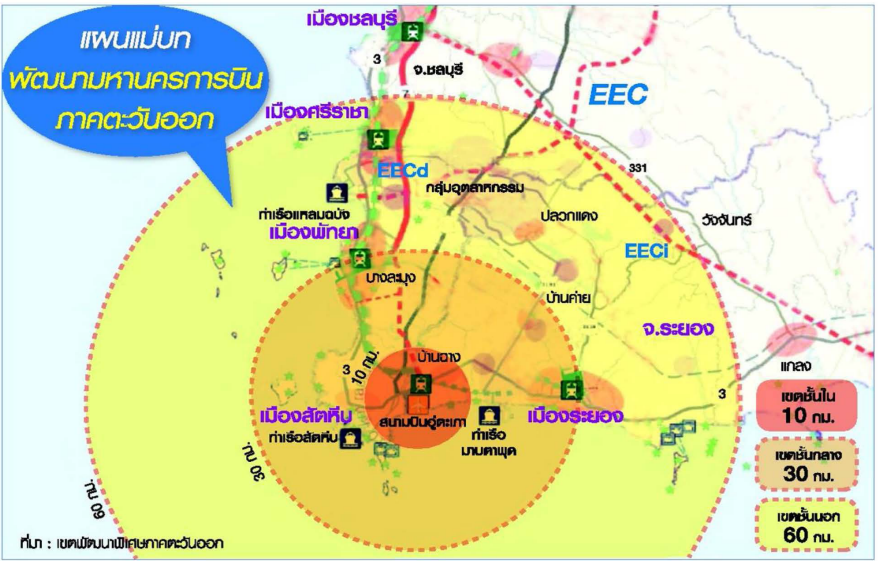
เปิดพิมพ์เขียว
เมืองตะวันออก

บิ๊กหมุด 2 ล้านไร่ “มหานครการบิน”

2

เปิดพิมพ์เขียวเมืองตะวันออก

บิ๊กหมุด 2 ล้านไร่ ‘มหานครการบิน’



เนื้อที่กว่า 2 ล้านไร่ ที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่พัฒนา “มหานครการบิน” รองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ที่มี “จอห์น ดี คาร์ซาดา” นักออกแบบระดับโลก เป็นผู้ออกแบบแผนแม่บททั้งหมด

ล่าสุด คอนเซ็ปต์วางเสร็จแล้ว อยู่ระหว่างรับฟังความต้องการของภาคธุรกิจ จะเรียบร้อยไม่เกินกลางปีนี้

นายคณิต แสงสุพรรณ เลขานุการ อีอีซี ฉายภาพว่า พื้นที่โดยรอบสนามบินอุตะเกา ถูกกำหนดการพัฒนาไว้ 20 ปี จะมี

บทบาทกับ 5 โครงสร้างพื้นฐานที่ใช้เงินลงทุน 6.5 แสนล้านบาท ทั้งรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน พัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ซึ่งทุกโครงการต้องจัดหาเอกชนมาลงทุนให้แล้วเสร็จในเดือน เม.ย.นี้

คาด 5 ปีแรกลงทุน 1.7 ล้านล้าน

“เมื่ออินฟราสตรักเจอร์เสร็จ การพัฒนาเมืองจะตามมา คาด 5 ปีแรกจะมีการลงทุน 1.7 ล้านล้านในอีอีซี จึงต้องเตรียม



ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/Opinion Date: Thursday 28 February – Sunday 3 March 2019 Volume: 41 No: 5127 Page: 1 (Top Right), 2 Col.Inch: 108.09 Ad Value: 145,921.50 PRValue (x3): 437,764.50 ศิลป์: สีสี่ Headline: เปิดพิมพ์เขียวเมืองตะวันออก บิ๊กหมุด 2 ล้านไร่ ‘มหานครการบิน’
---	--

ตั้งแต่ตอนนี ไม่ให้หน่วยเหมือนสุวรรณภูมิ ตอนนีผังเมือง 3 จังหวัดคือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เสร็จแล้ว”

แนวคิดการพัฒนามหานครการบิน นายคณิตกล่าวว่าจะแบ่งเป็น 2 ตอนจากโครงการอุตะเกา 6,500 ไร่ ที่กองทัพเรือเปิดประมูล โดยเปิดให้เอกชนไทยและต่างชาติ 42 ราย ยื่นซองวันที่ 21 มี.ค.นี้ เพื่อพัฒนาเป็น airport city หรือ เมืองการบินภาคตะวันออก ใช้เงินลงทุน 2.9 แสนล้านบาท

โดยเอกชนลงทุนโครงการศูนย์ขนส่ง อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ศูนย์ธุรกิจการค้า เขตการค้าเสรี ศูนย์ขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ส่วนรัฐลงทุนรันเวย์ 2 ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน หอบังคับการบินและสาธารณสุขภาค

ยกระดับ “อุตะเกา” สู่อับการบิน

ขณะที่พื้นที่โดยรอบสนามบินอุตะเกา 10-60 กม. ต้องวางแผนยกระดับ “เมือง” สู่อับการบิน รองรับการพัฒนา

“เบื้องต้น นายจอห์นออกแบบ ในมหานครการบินจะมีโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมการเดินทางครบ ทั้งรถไฟความเร็วสูงมอเตอร์เวย์ ท่าเรือ และตั้งธุรกิจที่เสริมกันมาลงทุนคือธุรกิจการบิน ยาเวชภัณฑ์ แฟชั่น ชิ้นส่วนยานยนต์และการบิน อาหารการเกษตร e-Commerce โดยรัฐไม่ลงทุนแข่งกับเอกชน”

การพัฒนามาจะวางแผนวางแนวทางการขยายพื้นที่จากสนามบินอุตะเกา-สัตหีบ-บางสะพาน-จอมเทียน-พัทยา-ศรีราชา และอุตะเกา-บ้านฉาง-มาบตาพุด-ระยอง-เกาะเสม็ด จะกำหนดให้เป็นพื้นที่รองรับตลาดท่องเที่ยวและเมืองทันสมัยนำอยู่

ส่วนพื้นที่จากสนามบินอุตะเกา ไปตามทางหลวง 331 สัตหีบ-เขาหินซ้อน ถึง อ.ศรีราชา บ้านบึง และอุตะเกา-นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด-ทางหลวง 3191-บายพาสพัทยา-ระยอง ส่วนใหญ่เป็นที่ดินเอกชนและนิคมอุตสาหกรรม จะรองรับการขยายตัวของธุรกิจ อุตสาหกรรมเป้าหมาย

ภายใน 20 ปี พัฒนา 3 ระยะ ช่วง 5 ปีแรก พัฒนาเมืองชั้นใน รัศมี 10 กม.รอบอุตะเกา 141,145 ไร่ กลุ่มพื้นที่สัตหีบ บ้านฉาง บางสะพาน และจอมเทียน ระยะที่ 2 ช่วง 5-10 ปี พัฒนาเมืองชั้นกลางในรัศมี 10-30 กม. รอบสนามบิน 820,822 ไร่ กลุ่มเมืองพัทยา ระยอง แหลมฉบัง จะใช้เวลาเดินทางด้วยไฮสปีด 17-19 นาที รังบนถนนไม่เกิน 40 นาที ทิศทางการพัฒนามีพื้นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม ศูนย์การค้า ศูนย์ประชุม โรงแรม และระยะที่ 3 ช่วง 10-15 ปี พัฒนาเมืองเขตชั้นนอก รัศมี 60 กม.จากสนามบิน เนื้อที่กว่า 1 ล้านไร่ กลุ่มพื้นที่ศรีราชา บ้านฉาง บ้านบึง ของ จ.ชลบุรี และระยอง จะใช้เวลาเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง 30-35 นาที ถนนไม่เกิน 60 นาที

“เมื่อแผนแม่บทพัฒนาเสร็จ กรมโยธาธิการและผังเมือง จะจัดทำผังเมืองอีอีซี และออกกฎระเบียบควบคุมการพัฒนา เพื่อเป็นเครื่องมือชี้แนะการพัฒนาให้กับนักลงทุน”

สถานการณ์เมืองใหม่อยู่ระหว่างพิจารณา โดยจะนำร่อง

ที่จะเชิงเขา รองรับการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ขยายตัวมาจากกรุงเทพฯ ส่วนพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีรถไฟ หรือ TOD อยู่ที่ศรีราชา ชลบุรี และพัทยา

“นายจอห์น ดี คาร์ซาดา” ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา มหานครการบินระดับโลก กล่าวว่า การวางแผนพัฒนาต้องคำนึงถึงตัวธุรกิจเกี่ยวกับการบินเป็นหลัก ซึ่งรอบ ๆ สนามบิน ไม่ควรสร้างที่อยู่อาศัย จะไม่กระทบด้านเสียงเหมือนสนามบินสุวรรณภูมิ ควรเป็นศูนย์กลางการบินและสินค้าเกษตรที่มีมูลค่าสูงสำหรับส่งออก เช่น ดอกไม้

ในระยะ 30 กม. ซึ่งเป็นพื้นที่รอยต่อสนามบินกับท่าเรือ จะต้องสร้างถนนเพื่อเชื่อมการเดินทาง และการพัฒนาหลากหลาย เช่น ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม การท่องเที่ยว ซึ่งจะกระจายไปตามแหล่งงาน เช่น เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EECi)

แผนพัฒนามหานครการบินภาคตะวันออกเป็นโมเดลใหม่ที่จะเป็นเครื่องจักรเศรษฐกิจพัฒนาอีอีซีให้สำเร็จ ซึ่งมีความเป็นไปได้มาก เพราะมีคามั่นเป็นสัญญาณชัดเจน

ถ้าการเมืองไม่พลิกฉีก

‘ไฮสปีด’ อีกขั้วสำคัญ

5 เมกะโปรเจกต์ในพื้นที่ EEC มีโครงการใหญ่ที่เป็นธงนำ คือ ไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน มูลค่า 2.24 แสนล้านบาท ที่รัฐบาลกำลังเจรจากับกลุ่ม ซี.พี. จะใช้เวลา 5 มี.ค.นี้

หาก “ไฮสปีด” มาช้า หรือไม่มาตามนัด การพัฒนาในภาพรวมของ “ซูเปอร์อีอีซีเทรนฮับ” ก็จะรวนไปด้วย โดยเฉพาะ “อุตะเกา” ที่ตั้งเป้าให้เป็น “เมืองการบิน” มีสถานีจอดอยู่ใต้ปีกผู้โดยสารหลังที่ 3 ที่จะสร้างขึ้นใหม่ ซึ่งผู้ใช้บริการสนามบินอุตะเกา ก็มาจากผู้โดยสารไฮสปีดเทรนนั่นเอง

การพัฒนาพื้นที่รอบสนามบินให้เป็น “มหานครการบินภาคตะวันออก” จึงต้องวางโครงสร้างพื้นฐานมารองรับ ไม่ต่างจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 และมาบตาพุด เฟส 3 ที่อยู่ตามแนวเส้นทาง

เพราะรถไฟความเร็วสูงจะเชื่อมการเดินทางและขนส่ง “จังหวัดกับจังหวัด” ให้เร็วขึ้น

“อีอีซี” จะเป็นไฮดรอสโคปใหม่ ที่จะเชื่อมกับภูมิภาคอื่น ๆ ได้ทั่วประเทศ



ผู้จัดการรายวัน 360°		Section: First Section/First Page	
Date: Friday 30 August 2019		Page: 1(Center), 4	
Volume: 11	No: 2986	Col.Inch: 94.18 Ad Value: 141,270 PRValue (x3): 423,810	
Poo Jadkam Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500		Headline: ดันฮับ “อู่ตะเภา” เชื่อมการบินอาเซียน-จีน	

ดันฮับ“อู่ตะเภา” เชื่อมการบินอาเซียน-จีน

EECจับมือZAEZ ดันฮับ‘อู่ตะเภา’เชื่อมการบินอาเซียน-จีน

ผู้จัดการรายวัน360° – “สมคิด” เร่งเครื่องการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา
สู่มหานครการบินอาเซียนหลัง “สกพอ.” หรือ EEC ลงนาม MOU กับ
ZAEZ เชื่อมโยงการค้า-การลงทุนไทยไปสู่ “จีน-ยุโรป” จ่อยกคณะ
เยือนมณฑลกว่างตุง-เซินเจิ้น-ฮ่องกง ช่วงเดือน ต.ค.นี้ ดึงพันธมิตร
ปักหมุดการค้า-ลงทุนผ่านไทย “คณิต” เร่งพัฒนาการ์โกมันใจ 6 เดือน
เห็นภาพชัด

อ่านต่อหน้า 4

วานนี้ (29 ส.ค.) นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์
รองนายกรัฐมนตรี เปิดเผยหลังเป็นประธานลง
นามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือ
(MOU) ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) หรือ
EEC กับคณะกรรมการบริหารเขตเศรษฐกิจ
พิเศษอากาศยานเจ้จิว (ZAEZ) ว่า ความร่วมมือ
ครั้งนี้จะนำไปสู่ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นอย่าง
มากโดยเฉพาะการส่งออกสินค้าผ่านจีนต่อไป
ยุโรป เพราะสนามบินเจ้จิวเป็นมหานครการบิน
ของอาเซียนตอนเหนือ ขณะที่สนามบินอู่ตะเภา
ของไทยจะพัฒนาเป็นมหานครการบินอาเซียน
ดังนั้นในเดือน ต.ค.นี้เตรียมที่จะจัดคณะเดินทาง
ไปเยือนมณฑลกว่างตุง เซินเจิ้น และฮ่องกง เพื่อ
เป็นพันธมิตรที่จะดึงดูดการค้าและการลงทุนผ่าน



พนักง้ากำลัง – นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานและสักขีพยานในพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจว่า
ด้วยความร่วมมือ (MOU) ระหว่างคณะกรรมการบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษอากาศยานเจ้จิว (ZAEZ) กับสำนักงาน
คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) หรือ EEC โดยมีวัตถุประสงค์ในการร่วมกันพัฒนาทางนคร
การบินผ่านสนามบินอู่ตะเภา เพื่อเชื่อมโยงการค้า-การลงทุน และการขนส่ง ไปยังจีน และสหภาพยุโรป



ผู้จัดการรายวัน 360°		Section: First Section/First Page	
Date: Friday 30 August 2019		Page: 1(Center), 4	
Volume: 11	No: 2986	Col.Inch: 94.18 Ad Value: 141,270 PRValue (x3): 423,810	
Poo Jadkam Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500		Headline: ดันฮับ “อู่ตะเภา” เชื่อมการบินอาเซียน-จีน	

ไทย เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจตอนล่างของจีนมายัง
อาเซียนโดยผ่านไทย ทำให้ระบบโลจิสติกส์
ครอบคลุมทั้งระบบราง ทางบก ทางเรือ การบิน
เชื่อมจากจีนลงสู่อาเซียน แม้ว่าภาวะเศรษฐกิจ
โลกชะลอตัวการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่
ก็ยังเดินหน้าต่อไปได้

“เราจะใช้รูปแบบของเจ้จิวมาพัฒนาสนามบิน
อู่ตะเภาโดยศักยภาพของไทยจะเป็นเส้นทาง
เชื่อม CLMV ขณะที่จีนเองมี One Belt One
Road ถ้าเชื่อมกันได้จะเกิดประโยชน์มหาศาล
และไม่ว่าเศรษฐกิจโลกจะเป็นอย่างไรไม่เกี่ยวกับ
โครงการนี้เพราะนี่คือการเพิ่มขีดความสามารถ
การแข่งขันของไทยระยะยาวและหัวใจสำคัญของ
โครงการนี้เริ่มต้นเลยคือระบบขนส่งสินค้าหรือ
คาร์โกสินค้าของไทยที่จะขายได้ทั่วโลกและไปสู่
ต่างประเทศโดยเฉพาะยุโรป” นายสมคิดกล่าว

ด้าน นายคณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการ
สกพอ. กล่าวว่า การลงนามครั้งนี้จะร่วมพัฒนา
เมืองการบินภาคตะวันออก ในพื้นที่ 6,500 ไร่
ของสนามบินอู่ตะเภา และบวกกับรัศมี 30
กิโลเมตรรอบสนามบิน (พญา-ระยอง) หรือมี
ขนาด 400 ตารางกิโลเมตร เมื่อสร้างให้เป็น
มหานครการบินภาคตะวันออก (Eastern
Aerotropolis) จึงต้องนำประสบการณ์จากเจ้
จิวที่เป็นมหานครการบินในภาคกลางของจีน
ขนาด 415 ตารางกิโลเมตร และเป็นมหานคร
บินใหม่ของจีนเช่นเดียวกัน เมื่อนำมาเป็นต้นแบบ
การพัฒนาเมืองการบินในเขตพื้นที่อีอีซีของไทย
คาดว่าจะเริ่มทำได้ 2-3 ปีจากนี้ โดยเป้าหมายแรก
จะพัฒนาระบบเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า (คาร์โก)
“สนามบินอู่ตะเภาจะรับการขนส่งสินค้า
จาก ZAEZ ซึ่งเป็นศูนย์กลางนำเข้าสินค้าทาง

อากาศของจีน รองรับสินค้าส่งออกสำคัญ เช่น
ผลไม้ อาหารทะเล สัตว์ปีก สัตว์มีชีวิต อาหาร
สำเร็จรูป ยา อุปกรณ์การแพทย์ ทำให้ผลไม้จาก
พื้นที่อีอีซีจะถูกส่งไปยังจีนผ่านระบบ E-Com
merce โดยการพัฒนาส่วนนั้นเมื่อการพัฒนา
สนามบินที่ล่าสุดศาลได้ตัดสินการยื่นประมูลแล้ว
คาดว่าจะลงนามได้ในเดือน ต.ค.จากนั้นคาร์โก
ก็เดินหน้าได้เลย 6 เดือนข้างหน้าและสายการบิน
ก็จะระดมมาที่มากขึ้นเช่นเดียวกับอุตสาหกรรม
ต่างๆ ก็จะเห็นภาพชัดเจนซึ่งการลงทุนพัฒนานั้น

ผู้ชนะประมูลจะทำเองก็ได้หรือจะตั้งใครมาร่วม
ทุนก็ได้เช่นกัน” นายคณิตกล่าว
ทั้งนี้ การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาไม่
ต้องการให้ชาร่อยกับสนามบินสุวรรณภูมิที่ไม่
สามารถพัฒนาอะไรต่อได้เนื่องจากไม่มีการ
ออกแบบไว้ดังนั้นผังเมืองรวมที่เกิดขึ้นจะรองรับ
ในส่วนนี้อยู่แล้ว

นายหม่า เจี้ยน ผู้อำนวยการเขตเศรษฐกิจ
พิเศษอากาศยานเจ้จิว (ZAEZ) กล่าวว่า พื้นที่
ของ ZAEZ มีขนาด 415 ตารางกิโลเมตร ซึ่ง
ใหญ่กว่า 1.5 เท่าของอีอีซี ระยะแรกพัฒนาพื้นที่
สนามบินและรอบสนามบินชั้นในเนื้อที่ใหญ่เป็น
4.6 เท่าของโครงการเมืองการบินภาคตะวันออก
โดยหลังจากเปิดให้บริการสนามบินมาได้ 3 ปี มี
ผู้โดยสารเดินทาง 25 ล้านคน และมีแนวโน้ม
เติบโตสูงขึ้น เมื่อเชื่อมโยงกับไทยจะช่วยกระจาย
สินค้าไปยังจีนทั่วประเทศ จึงพร้อมร่วมมือกับ
ไทยในการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออกเพื่อ
เชื่อมโยงระบบการค้าและการลงทุนเข้าด้วยกัน.



กรุงเทพธุรกิจ	Section: First Section/-			
Krunghthep Turakji	Date: Friday 13 September 2019			
Circulation: 200,000	Volume: 32	No: 11313	Page: 6(Center)	
Ad Rate: 2,400	Col.Inch: 91.65	Ad Value: 219,960	PRValue (x3): 659,880	ศิลป์: สีสี่
Headline: มหานครการบิน'อุตะเกา' แม่เหล็ก'ศูนย์ธุรกิจ-ลงทุน'				

มหานครการบิน'อุตะเกา' แม่เหล็ก'ศูนย์ธุรกิจ-ลงทุน'

■ นครินทร์ ศรีเลิศ
กรุงเทพธุรกิจ

โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออกมูลค่าการลงทุน 2.9 แสนล้านบาทโครงการสำคัญในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซีที่กำลังประมูลและคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนคาดว่าจะประกาศผู้ชนะประมูลได้ในเดือน ต.ค.นี้

ด้วยแนวคิดที่ต้องการส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่โดยรอบสนามบินและเกิดเป็นมหานครการบินในอนาคตทำให้ล่าสุดสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สทพอ.) ลงนามบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือกับคณะกรรมการบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษอากาศยานเจิ้งโจว (ZAEZ) ประเทศจีนเพื่อใช้ ZAEZ เป็นต้นแบบการพัฒนา “มหานครการบินอุตะเกา”

การลงทุนดังกล่าวเป็นความร่วมมืออย่างเป็นรูปธรรมที่สนามบิน 2 แห่งครอบคลุมการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และประสบการณ์ในการพัฒนามหานครการบิน การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาระบบอีคอมเมิร์ซ การส่งเสริมการเชื่อมโยงด้านการบินครบวงจรร่วมกัน

จอห์น ดี คาร์ชาต ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนามหานครการบิน กล่าวว่า การพัฒนาสนามบินและเมืองการบินเจิ้งโจวเป็นตัวอย่างที่ชัดเจนของการพัฒนามหานครการบินในระยะเวลาเพียง 5 ปี จากปกติที่ต้องใช้เวลาพัฒนา 20 ปีความสำเร็จนี้มาจากการวางยุทธศาสตร์การกำหนดนโยบายที่ชัดเจนและการเดินทาง

“การพัฒนาพื้นที่รอบสนามบินพร้อมสนามบินเป็นการลงทุนที่เกิดประโยชน์สูงสุด

คณิศ แสงสุพรรณ



กรุงเทพธุรกิจ	Section: First Section/-			
Krunghthep Turakji	Date: Friday 13 September 2019			
Circulation: 200,000	Volume: 32	No: 11313	Page: 6(Center)	
Ad Rate: 2,400	Col.Inch: 91.65	Ad Value: 219,960	PRValue (x3): 659,880	ศิลป์: สีสี่
Headline: มหานครการบิน'อุตะเกา' แม่เหล็ก'ศูนย์ธุรกิจ-ลงทุน'				

ปฏิบัติโดยแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของมณฑลเหอหนานและสภาแห่งรัฐของจีนที่เห็นชอบให้ยุทธศาสตร์นี้เป็นโครงการระดับชาติของจีนเพื่อยกระดับเศรษฐกิจของมณฑลเหอหนานและเมืองเจิ้งโจว โดยเริ่มจากการกำหนดเมืองการบินให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอากาศยานเจิ้งโจวและมีคณะกรรมการบริหารโครงการแนวความคิดเรื่องมหานครการบิน (The Aerotropolis model) ถูกยอมรับว่าเป็นตัวขับเคลื่อนหลักของการเติบโตทางธุรกิจและเศรษฐกิจได้ โดยหลังจากสร้างสนามบินนานาชาติแล้วให้ใช้สนามบินเป็นตัวดึงดูดการลงทุนของภาคธุรกิจและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพิ่มเขตและพื้นที่การค้า ซึ่งจะนำมาสู่การขยายตัวของที่อยู่อาศัยและการจ้างงานให้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งรูปแบบนี้อีสานมาเป็นโมเดลในการพัฒนาเมืองการบินอุตะเกาได้

ปัจจุบัน ZAEZ มีพื้นที่ 415 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็น 4 โซนที่เชื่อมต่อกันด้วยโครงข่ายถนนขนาดใหญ่ และมีการสร้างพื้นที่สีเขียวและสวนสาธารณะในพื้นที่เชื่อมโยงแต่ละโซน โดยพื้นที่ทั้ง 4 โซนของมหานครการบินเจิ้งโจวประกอบด้วย

1.พื้นที่เขตสนามบิน ซึ่งเป็นพื้นที่ใช้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์และอุตสาหกรรม การจัดประชุม นิทรรศการ และสินค้า (MICE) ภายในโซนนี้ประกอบไปด้วย สนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ศูนย์ขนส่งผู้โดยสารทางบกที่มีรถไฟความเร็วสูงและรถโดยสาร รวมทั้งคลังสินค้าเพื่อรองรับอีคอมเมิร์ซ รวมถึงศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์แสดงนิทรรศการ การประชุม และศูนย์แสดงสินค้าและโรงแรม

2.เขตพื้นที่สำหรับธุรกิจการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยกำหนดให้อยู่ในพื้นที่

เขตทิศใต้ของสนามบิน ซึ่งเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมการผลิตชีวการแพทย์และวัสดุ การผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง การผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ธุรกิจวิจัยและพัฒนา ธุรกิจไอทีและไอซีที

3.เขตพื้นที่อยู่อาศัย การศึกษาและบริการ อยู่ทิศเหนือของสนามบินประกอบด้วยกลุ่มอาคารที่อยู่อาศัย คอมมิวนิตี สถาบันการศึกษา โรงเรียนและศูนย์พัฒนาทักษะบุคลากร

4.พื้นที่ศูนย์กลางด้านการคมนาคม อยู่ด้านตะวันออกของสนามบิน โดยเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟความเร็วสูง Zhengzhou South Station ซึ่งพัฒนาเป็นศูนย์กลางคมนาคมที่เชื่อมกับสนามบินเจิ้งโจวรองรับผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟความเร็วสูงมายังสนามบินได้มากถึง 1 แสนคนต่อวัน โดยพื้นที่นี้ส่งเสริมให้เป็นที่ตั้งสำนักงานและพื้นที่การผลิตที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

ความสำเร็จของมหานครการบินเจิ้งโจวทำให้ ZAEZ เป็นพื้นที่สำคัญในการขนส่งและอุตสาหกรรมทันสมัย โดยมีบริษัทจำนวนมากลงทุน เพราะเห็นถึงศักยภาพการคมนาคมขนส่ง การขยายตัวและการเติบโตของเศรษฐกิจ

ปัจจุบันสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศมาจีนกว่า 60% หรือ 5.15 แสนตันต่อปีขนส่งทางอากาศผ่านสนามบินแห่งนี้ ส่วนการลงทุนมีผู้ผลิตสมาร์ตโฟน 60 ราย รวมทั้งบริษัท Foxconn ซึ่งเป็นบริษัทผลิตสมาร์ตโฟน 400 ล้านเครื่องต่อปี ตั้งอยู่ที่นั่น

ส่วนอุตสาหกรรมและธุรกิจอื่นที่น่าสนใจ ได้แก่ อุตสาหกรรมการบิน ธุรกิจอีคอมเมิร์ซ ธุรกิจด้านข้อมูลและไอที มีการลงทุนในพื้นที่ 221 บริษัท

“นโยบายไทยแลนด์ 4.0 ทำให้ไทยต้อง

ยกระดับการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานที่สูงขึ้น ความร่วมมือของเมืองการบินเจิ้งโจวกับเมืองการบินอุตะเกาในประเทศ จะทำให้เกิดประโยชน์ทั้งการพัฒนาสนามบินเมืองการบิน และการเชื่อมโยงฐานการผลิตและการขนส่งของภาคอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกันได้ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับประเทศไทยในระยะยาว”

คณิศ แสงสุพรรณ เลขาธิการ สทพอ. กล่าวว่า การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออกถือว่าเป็นการนำเอาแนวคิดการพัฒนาที่คล้ายคลึงกับ ZAEZ เข้ามาวางแผนการพัฒนาพื้นที่ โดยอุตะเกาเน้นการวางแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสนามบินไปพร้อมกับการพัฒนาสนามบินเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนพัฒนาสนามบิน ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของการพัฒนาเมืองสำหรับความร่วมมือที่เกิดขึ้นระหว่างสนามบินอุตะเกากับ ZAEZ จะเชื่อมโยงระหว่างเมืองการบินทางเหนือของเอเชีย จากเจิ้งโจว และเมืองการบินในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชีย หรือเมืองการบินอุตะเกา

ZAEZ จะเป็นศูนย์กลางนำเข้าสินค้าทางอากาศของจีน และรับสินค้าที่ส่งออกสำคัญ เช่น ผลไม้ อาหารทะเล สัตว์ปีก สัตว์มีชีวิต อาหารสำเร็จรูป ยา อุปกรณ์การแพทย์ ซึ่งผลไม้จากอิตาลี จะถูกส่งไปจีนแล้วขยายไปทั่วประเทศจีน ในขณะที่การลงทุนผลิตยานอิตาลีจะถูกส่งขายผ่านระบบอีคอมเมิร์ซที่จะกระจายผ่านศูนย์รับสินค้าท่าเรือบกที่เจิ้งโจว โดยทำให้เกิดการส่งออกและขยายตลาด ส่งเสริมให้เกษตรกรผู้เพาะปลูกผลไม้และผู้ประกอบการมีรายได้ที่ยั่งยืน



ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jadkam Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500	Section: First Section/First Page Date: Thursday 5 December 2019 Volume: 12 No: 3055 Page: 1 (Right), 4 Col.Inch: 54.43 Ad Value: 81,645 PRValue (x3): 244,935 คลิป: สีสี่ Headline: บิ๊กตูเปิดเทอร์มินอล2อุตะเกา ต้นเป็นฮับเอเชีย-หนูนออีซี
---	--



พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีเปิดอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเกา วานนี้ (4 ธ.ค.)

บิ๊กตูเปิดเทอร์มินอล2อุตะเกา ต้นเป็นฮับเอเชีย-หนูนออีซี

บิ๊กตูเปิดเทอร์มินอล2อุตะเกา

ผู้จัดการรายวัน360° – “บิ๊กตู” เปิด BTS สายเขียวส่วนต่อขยายจากสถานีหัวแยกลาดพร้าว ถึง ม.เกษตรฯ ให้บริการฟรีถึง 2 ม.ค.63 จากนั้นไปเปิดเทอร์มินอล 2 สนามบินอุตะเกา ส่งเสริม อีอีซี ตั้งเป้าเป็นฮับภูมิภาคเอเชีย ลั่นอย่าให้ใครทำลาย High Season ที่ท่องเที่ยวรายได้เข้าประเทศสูง **อ่านต่อหน้า | 4**

ผู้จัดการรายวัน360° – “บิ๊กตู” เปิด BTS สายเขียวส่วนต่อขยายจากสถานีหัวแยกลาดพร้าว ถึง ม.เกษตรฯ ให้บริการฟรีถึง 2 ม.ค. 63 โขเชื่อมโครงข่ายคมนาคมผลงานรัฐบาล 5 ปี จากนั้นไปเปิดเทอมินอล 2 สนามบินอุตะเกา รองรับผู้โดยสาร 3-5 ล้านคนต่อปี คาดหลังปี 70 ยอดผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นมากกว่า 5 ล้านคนต่อปี ส่งเสริมอีอีซี ตั้งเป้าเป็นฮับภูมิภาคเอเชีย ลั่นอย่าให้ใครทำลาย High Season ที่ท่องเที่ยวรายได้เข้าประเทศสูง

เมื่อเวลา 11.00 น. วานนี้ (4 ธ.ค.) ที่บริเวณสถานีหัวแยกลาดพร้าว เขตจตุจักร พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและพล.ว.กมล งาม เป็นประธานในพิธีเปิดทดลองให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต จำนวน 4 สถานี จากสถานีหัวแยกลาดพร้าว ถึงสถานี ม.เกษตรศาสตร์ และจะเปิดให้บริการโดยไม่เก็บค่าโดยสาร ไปจนถึงวันที่ 2 ม.ค. 63

ต่อมาเวลา 14.00 น. พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ไปเป็นประธานในพิธีเปิดอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเกา โดยมี พล.ร.อ. ลือชัย รุดดิษฐ์ ผบ.ทร.ในฐานะประธานกรรมการบริหารกองทุนการท่าอากาศยานอุตะเกา และ พล.ร.ท.ภฤชพล เรียงเล็กจางค์ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานอุตะเกา ให้การต้อนรับ

ทั้งนี้ พล.ร.อ.ลือชัย กล่าวรายงานว่า ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเกา เปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์ มาตั้งแต่ปี 2532 รวมระยะเวลา 30 ปี ปัจจุบันมีผู้โดยสารสามารถใช้บริการมากกว่า 2 ล้านคน ต่อปี มีจำนวนเที่ยวบินประมาณ 15,000 เที่ยวบินต่อปี เป็นเหตุให้อาคารผู้โดยสารเกิดความแออัด ไม่เพียงพอต่อการให้บริการ จึงได้ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 2 เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร และสายการบินพาณิชย์ในและต่างประเทศ ให้สอดคล้องกับการเจริญเติบโตของธุรกิจการบินในประเทศ และเชื่อมโยงการเดินทางสู่พื้นที่ตะวันออก พร้อมสนับสนุนยกระดับพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ อีอีซี ให้เป็นเศรษฐกิจชั้นนำของภูมิภาค ตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี ของรัฐบาลอย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้ 3-5 ล้านคนต่อปี และสามารถให้บริการได้เต็มศักยภาพถึงปี 70 ที่คาดว่าจะมีผู้โดยสารมาใช้บริการมากกว่า 5 ล้านคนต่อปี

ทั้งนี้ อาคารที่ผู้โดยสารประกอบไปด้วยห้องผู้โดยสารขาเข้าภายในประเทศ ผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ และห้องอุปกรณ์ในการตรวจสอบระบบติดตามผู้โดยสาร การตรวจสอบบุคคลต้องสงสัย ร้านค้าภายในท่าอากาศยานในอนาคต จะพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสาร เชื่อมโยงและสนับสนุนการเดินทาง เพื่อให้พร้อมเป็นสนามบินพาณิชย์แห่งที่ 3 ของประเทศไทย ซึ่งภายในอาคารผู้โดยสาร เฟส 3 จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 1,200 คนต่อชั่วโมง และมีความพร้อมให้บริการทุกด้าน ขับเคลื่อนเศรษฐกิจส่งเสริม อีอีซี เชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารกับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางในภูมิภาคนี้

โอกาสนี้ นายกรัฐมนตรี กล่าวว่า นี่คือการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในประเทศไทย เป็นการสร้างโอกาส สร้างความเชื่อมโยง ด้านขนส่งมวลชน คืออนาคตของประเทศ ถ้าภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ร่วมมือกัน สิ่งที่เป็นปัญหาทั้งหมดจะลดลง และจะทำให้แก้ปัญหาระยะยาว ได้มากยิ่งขึ้น พล.อ.ประยุทธ์ กล่าวเปรียบเทียบกับว่า ความเชื่อมโยงด้านคมนาคม เหมือนความเชื่อมโยงของเส้นเลือดในตัวคน ซึ่งมีเส้นเลือดหลัก



ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jadkam Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500	Section: First Section/First Page Date: Thursday 5 December 2019 Volume: 12 No: 3055 Page: 1 (Right), 4 Col.Inch: 54.43 Ad Value: 81,645 PRValue (x3): 244,935 คลิป: สีสี่ Headline: บิ๊กตูเปิดเทอร์มินอล2อุตะเกา ต้นเป็นฮับเอเชีย-หนูนออีซี
---	--

เส้นเลือดดำ แดง และเส้นเลือดฝอย วันละหลายล้านเส้นเลือดฝอย ไม่เล็กกันเสียที แล้วมันก็ไปไม่ถึงถึง ประเทศเราก็อ่อนแอ แขนซ้าย แขนขวา ขาซ้าย ขา ก็อ่อน แล้วมันจะอย่างไร ลูกหลานจะอยู่อย่างไร เราจะสู้กันจนตายหรือ ลูกหลานต้องโตต่อไปในอนาคต ไม่ได้วันนี้ จะคิดเมื่อไร ทุกคนต้องเสียสละในการทำงานร่วมกันจริงๆ ยากจะพูดต่อสักชั่วโมงหนึ่ง เพราะเรื่องในหัวมันเต็มไปหมด.



กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,600	Section: First Section/- Date: Saturday 11 April 2020 Volume: 33 No: 11524 Page: 1 (Left), 3 Col.Inch: 52.45 Ad Value: 83,920 PRValue (x3): 251,760 คลิก: สีสี่ Headline: ‘ทร.-บีบีเอส’จบดีลอุตะเกา นัดเซ็นสัญญาลงทุนพ.ค.นี้
---	---



บอร์ดเมืองการบินเห็นชอบ

ข้อเสนอพิเศษ ‘กลุ่มบีบีเอส’

> 6

‘ทร.-บีบีเอส’จบดีลอุตะเกา นัดเซ็นสัญญาลงทุนพ.ค.นี้

ถกของ 4 วันเดียวจบ แผนธุรกิจไม่ขัด RFP

กรุงเทพธุรกิจ ● กองทัพเรือ เปิด
ข้อเสนอพิเศษ“บีบีเอส”ยันแผนธุรกิจไม่ขัดเงื่อนไขRFP ระบุเตรียมแบ่งเฟสพัฒนา ส่วนแรกลุยเทอร์มินัล 3 รองรับผู้โดยสาร 16 ล้านคน พร้อมสร้างโรงแรม คลังสินค้า และพื้นที่เชิงพาณิชย์

รายงานข่าวจากคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการพัฒนสนามบินอุตะเกา และเมืองการบินภาคตะวันออกเปิดเผยว่า เมื่อวันที่ 10 เม.ย.ที่ผ่านมามีคณะกรรมการคัดเลือกฯ ที่มี พล.ร.อ.ลือชัย รุดดิษฐ์ ผู้บัญชาการกองทัพเรือ เป็นประธาน ได้เปิดซองข้อเสนอที่ 4 ข้อเสนอพิเศษของกลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส ซึ่งเป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่เสนอเงินประกันรายได้ขั้นต่ำเป็นผลตอบแทนให้แก่รัฐดีที่สุด

สำหรับข้อเสนอของ 4 มีหลายประเด็น เช่น การตั้งศูนย์การแพทย์และอุปกรณ์การแพทย์ให้กองทัพเรือ การสร้างสวนสาธารณะภายในเมืองการบินทางงานครอบครัวบุคลากรกองทัพเรือ โดยกำหนดให้บีบีเอสรับผิดชอบดูแลในเดือน พ.ค.นี้

“ตอนนี้ข้อเสนอของกลุ่มบีบีเอสถือว่าผ่านการพิจารณาไปหมดแล้ว ไม่มีส่วนใดขัดกับข้อเสนอใน RFP เพราะคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาและสั่งร่างสัญญาให้อยู่การตรวจสอบแล้ว วันนี้จึงมาเปิดซอง 4 เพื่อดูข้อเสนอพิเศษ ดังนั้นวันนี้ยืนยันได้ว่าโครงการเมืองการบินกำลังเดินหน้า และข้อเสนอแผนธุรกิจของเอกชนก็มีความเป็นไปได้ ส่วนเรื่องผลตอบแทนที่เสนอมา 3 แสนล้านบาทนั้นเอกชนสามารถทยอยจ่ายได้”

สำหรับแผนพัฒนาโครงการที่ทางกลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอสเสนอ เบื้องต้นพบว่าแบ่งระยะการพัฒนาออกเป็น 2 ระยะ โดย

ระยะที่ 1 มีแผนสร้างอาคารผู้โดยสารรองรับปริมาณผู้โดยสาร 16 ล้านคนต่อปี ซึ่งมากกว่าที่เอกสารยื่นข้อเสนอโครงการ (RFP) กำหนดให้รองรับไม่ต่ำกว่า 12 ล้านคนต่อปี รวมทั้งจะพัฒนาโรงแรม คลังสินค้า และพื้นที่เชิงพาณิชย์ ในรูปแบบของ Business area ส่วนระยะที่ 2 พบว่าจะมีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเพิ่มเติมอีก 1 อาคาร เป็นต้น

อย่างไรก็ดี เมื่อมีการลงนามสัญญาแล้ว กองทัพเรือ (ทร.) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ จะส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนทันที ครบทั้ง 6.5 พันไร่ เพื่อเริ่มพัฒนาโครงการได้ทันทีตามที่วางแผนที่ไว้ โดยบีบีเอสจะแบ่งระยะ



พล.ร.อ.ลือชัย รุดดิษฐ์

พัฒนาอย่างไรก็ได้ แต่จะได้สิทธิพัฒนาและให้บริการเป็นระยะเวลา 50 ปี รวมทั้งสามารถจัดหาพันธมิตรเข้ามาช่วยธุรกิจเพิ่มเติมได้ แต่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงผู้บริหารสนามบินตามที่มีบีบีเอสเสนอมา คือ นาริตะ อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต คอร์ปอเรชั่น (NAA)

ขณะที่ขอบเขตของโครงการ ตามกำหนดใน RFP ระบุว่า พื้นที่โครงการรวม 6.5 พันไร่ จะต้องมีการออกแบบและก่อสร้าง และการให้บริการและการซ่อมบำรุงรักษา มีรายละเอียดประกอบไปด้วยการออกแบบและก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ และระบบที่เกี่ยวข้องในสนามบินอุตะเกา สำหรับการขึ้นลงอากาศยาน แบ่งเป็นการก่อสร้าง

ทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่ 1 เพิ่มเติม และระบบที่เกี่ยวข้อง การก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ลานจอดอากาศยาน และระบบไฟฟ้าสนามบิน เป็นต้น

โดยเอกชนจะต้องรับผิดชอบงานหลักที่สนับสนุนการพัฒนาโครงการ แบ่งเป็นอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 มีเป้าหมายให้รองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี และพัฒนาอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ระยะที่ 1 จะต้องรองรับผู้โดยสารได้อย่างน้อย 12 ล้านคนต่อปี

นอกจากนี้ ต้องมีการพัฒนาศูนย์ขนส่งภาคพื้นดิน เช่น การเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อุตะเกา) โดยในส่วนของการเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงนั้นเอกชนจะต้องเป็นผู้พัฒนา และสามารถเรียกเก็บค่าก่อสร้างจากเอกชนที่ชนะการประมูลรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินในภายหลัง

ส่วนพื้นที่นอกเหนือจากการรองรับผู้โดยสาร กำหนดให้มีการพัฒนาศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ อาทิ อาคารสินค้าและอาคารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพื้นที่ประกอบการค้าเสรี และเขตธุรกิจเกี่ยวเนื่องในสนามบินอุตะเกา ศูนย์ ธุรกิจการค้าเพื่อพัฒนาในสนามบินอุตะเกา เป็นต้น

นายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกรรมการ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ระบุว่า กลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส ได้เสนอแผนพัฒนาสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก โดยแบ่งเฟสการพัฒนา เป็นเฟสแรก ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเพื่อรองรับผู้โดยสาร 16 ล้านคนต่อปี รวมทั้งจะมีการพัฒนาเมืองการบิน อาทิ โรงแรม



📍 **สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก**
อาคาร กสท โทรคมนาคม ชั้นที่ 25 เลขที่ 72 ซอยวัดม่วงแค ถนนเจริญกรุง
แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

☎ +66 2033 8000

✉ info@eeco.or.th

🌐 www.eeco.or.th

📌 โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก - EEC